

บทที่ 3

มาตรการทางระเบียบหมายของต่างประเทศในการคุ้มครองสิทธิ ของผู้โดยสารรถประจำทาง

ในบทที่ 3 จะเป็นการศึกษามาตรการทางระเบียบหมาย และ กฎหมายของต่างประเทศในการคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารรถโดยสารประจำทาง ได้แก่ สหภาพยุโรป สหราชอาณาจักร ออสเตรีย และสาธารณรัฐประชาชนจีน ทั้งนี้ ประเทศต่าง ๆ ดังกล่าวได้มีการตรากฎหมายในการคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารรถประจำทางที่ทันสมัยมากที่สุด โดยเฉพาะอย่างยิ่งสหภาพยุโรป ได้ให้ความสำคัญในเรื่องนี้เป็นอย่างยิ่งถึงกับตราเป็น Regulation เพื่อประเทศสมาชิกจะได้มีมาตรฐานในการคุ้มครองเดียวกัน จึงได้ทำการศึกษาระเบียบหมายของสหภาพยุโรป ตลอดจนกฎหมายของสหราชอาณาจักรซึ่งเป็นประเทศสมาชิกของสหภาพยุโรปด้วย และออสเตรีย และทำการศึกษากฎหมายของประเทศจีนซึ่งเป็นประเทศในเอเชียเพื่อเปรียบเทียบ ดังจะได้พิจารณาโดยลำดับ

3.1 สหภาพยุโรป (European Union - EU)

สหภาพยุโรป (European Union - EU)¹ เป็นการรวมตัวกันของประเทศในทวีปยุโรป เป็นสหภาพทางเศรษฐกิจและการเมือง สหภาพยุโรปได้พัฒนาตลาดเดี่ยวผ่านระบบกฎหมายที่เป็นมาตรฐานซึ่งใช้บังคับในรัฐสมาชิกทุกรัฐ ซึ่งปัจจุบันสหภาพยุโรปมีสมาชิก 28 ประเทศ ประกอบด้วย ออสเตรีย เบลเยียม บัลแกเรีย โครเอเชีย ไซปรัส สาธารณรัฐเช็ก เดนมาร์ก เอสโตเนีย ฟินแลนด์ ฝรั่งเศส เยอรมนี กรีซ ฮังการี ไอร์แลนด์ อิตาลี ลัตเวีย ลิทัวเนีย ลักเซมเบิร์ก มอลตา เนเธอร์แลนด์ โปแลนด์ โปรตุเกส โรมาเนีย สโลวาเกีย สโลวีเนีย สเปน สวีเดน และสหราชอาณาจักร โดยมีจำนวนประชากรประมาณ 500 ล้านคน

ในการทำให้กฎหมายภายในสหภาพยุโรปเป็นไปในแนวทางเดียวกัน สหภาพยุโรปมีอำนาจออกกฎหมายลำดับรองเพื่อให้การดำเนินงานของสหภาพยุโรปสะดวกและมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น การออกกฎหมายลำดับรองนั้น สหภาพยุโรปดำเนินการโดยอาศัยอำนาจตามมาตรา 249 แห่งสนธิสัญญาโรม โดยสามารถแบ่งกฎหมายลำดับรองได้ ดังนี้

¹ วิกิพีเดีย. (2557) *สหภาพยุโรป*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <http://th.wikipedia.org/wiki/> .[25 สิงหาคม 2557]

1. ข้อบังคับ (Regulation) เป็นกฎระเบียบข้อบังคับที่ใช้บังคับในรัฐสมาชิกทั้งปวง ที่ก่อให้เกิดสิทธิและหน้าที่โดยตรงและเป็นรูปแบบเดียวกัน ในการบังคับใช้ทุกส่วนหรือทุกรัฐสมาชิกของสหภาพยุโรป มีผลโดยตรงและโดยทันทีในรัฐสมาชิกและเอกชนในรัฐสมาชิกทันที ด้วยเหตุนี้รัฐสมาชิกจึงไม่มีความจำเป็นต้องออกนวัตการณ์หรือออกกฎหมายภายในให้เป็นตาม Regulation ของสหภาพยุโรป

2. ข้อกำหนด (Directive) เป็นกฎหมายลำดับรองที่เป็นการกำหนดแนวทางที่ให้รัฐสมาชิกมีอิสระดำเนินการในการออกกฎหมาย ทั้งด้านรูปแบบวิธีการของกฎหมายภายในของรัฐสมาชิก โดยที่กฎหมายภายในของรัฐสมาชิกดังกล่าวต้องมีความสอดคล้องกับหลักการที่กำหนดไว้ในข้อกำหนด (Directive) ของสหภาพยุโรป และรัฐสมาชิกต้องดำเนินการทำกฎหมายภายในของรัฐของตนให้สอดคล้องกับข้อกำหนด (Directive) ภายในกรอบระยะเวลาที่สหภาพยุโรปกำหนด

3. คำสั่ง (Decision) เป็นระเบียบข้อบังคับที่ใช้บังคับกับรัฐสมาชิกหรือบริษัทเอกชนที่กำหนดไว้ในคำสั่ง (Decision) มีผลทันทีโดยตรง และผูกพันเฉพาะบุคคลที่ระบุไว้ในคำสั่ง (Decision) ของประชาคม ภายใต้ระบบกฎหมายของสหภาพยุโรป โดยมีข้อระเบียบปฏิบัติ (Directive) ที่เป็นเพียงการกำหนดหลักการพื้นฐานระหว่างประเทศสมาชิก เพื่อให้ประเทศสมาชิกนำไปปฏิบัติเป็นแนวทาง ซึ่งอาจแตกต่างกันในรายละเอียดบางประเด็นได้ แต่ต้องไม่ขัดกับหลักการพื้นฐานที่ข้อระเบียบปฏิบัติ (Directive) ได้กำหนดไว้

โดยที่สหภาพยุโรปได้ตระหนักถึงความสำคัญการขนส่งทางบกโดยรถโดยสารประจำทาง ทั้งนี้ สหภาพยุโรป ได้มีตราระเบียบหมาย ระเบียบ และข้อบังคับในการควบคุมกำกับ การขนส่งโดยรถโดยสารประจำทาง ในเรื่องต่างๆ อาทิเช่น ระเบียบปฏิบัติที่ 76/91/EEC (Directive 76/91/EEC) ว่าด้วยใบอนุญาตขับขี่ ระเบียบของสหภาพยุโรป (EEC) ที่ 3820/85 (Council Regulation (EEC) No. 3820/85) ที่กำหนดกรอบระยะเวลาปฏิบัติของแรงงานที่ทำหน้าที่ในการขับรถยนต์และเวลาหยุดพัก เป็นต้น

อย่างไรก็ตาม ในปี 2011 สหภาพยุโรป ได้มีการตราข้อบังคับ (Regulations) ซึ่งเป็นระเบียบหมาย ซึ่งร่างโดยคณะกรรมการยุโรปผ่านกระบวนการตัดสินใจร่วมกัน ระหว่างสหภาพยุโรปกับคณะมนตรี และเมื่อประกาศใช้แล้วจะมีผลบังคับใช้ทันทีในแต่ละประเทศสมาชิกสหภาพยุโรป โดยถือเป็นข้อบังคับที่ประเทศสมาชิกต้องรับไปใช้ทั้งหมดโดยไม่สามารถปรับเปลี่ยนข้อบทใดๆ โดยจะต้องออกระเบียบหมายภายในเพื่อรองรับข้อเสนอในการตราข้อบังคับ (Regulation) ในการคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารที่เดินทางโดยรถประจำทาง (Bus) ตาม Regulation ของสหภาพยุโรป เลขที่ 181/2011 ซึ่งประกาศใช้โดยสภายุโรป เมื่อวันที่ 16 กุมภาพันธ์ 2011 ข้อบังคับนี้จะใช้บังคับการขนส่งรถโดยสารประจำทาง (Regulation (EU) No 181/2011 of the European Parliament

and of the Council of 16 February 2011 concerning the rights of passengers in bus and coach transport) ในกรณีดังต่อไปนี้²

3.1.1 หลักการสำคัญของระเบียบ

1. จะต้องไม่มีการเลือกปฏิบัติ (Non-discrimination) ระหว่างผู้โดยสารในเงื่อนไขเกี่ยวกับการขนส่งซึ่งดำเนินการโดยผู้ขนส่ง (Carriers)
2. สิทธิของผู้โดยสารในกรณีเกิดอุบัติเหตุ ไม่ว่าจะก่อให้เกิดการเสียชีวิตหรือบาดเจ็บส่วนบุคคล หรือความเสียหายของสัมภาระในการเดินทาง (Luggage)
3. จะต้องไม่มีการเลือกปฏิบัติต่อผู้พิการหรือผู้ที่มีความบกพร่องในการเคลื่อนไหว (Disabled persons and Persons with reduced mobility)
4. สิทธิของผู้โดยสารในกรณีที่มีการยกเลิกการเดินทางหรือความล่าช้าในการเดินทาง (Cancellation or Delay)
5. ข้อมูลสำคัญซึ่งควรบอกให้ผู้โดยสารทราบ
6. การดำเนินการเกี่ยวกับการร้องเรียน (Complaints)
7. ระเบียบทั่วไปเกี่ยวกับการบังคับใช้ (Enforcement)

3.1.2 ขอบเขตการบังคับใช้

ระเบียบนี้จะใช้บังคับแก่ผู้โดยสารซึ่งเดินทางโดยรถโดยสารประจำทางหรือรถโค้ชภายใต้การบริการซึ่งจัดให้มีการขนส่งผู้โดยสารรถโดยสารประจำทางในช่วงระยะเวลาที่กำหนด ตลอดเส้นทางที่กำหนดไว้ ในการเดินทางระหว่างหรือภายในดินแดนของประเทศสมาชิกสหภาพยุโรป ซึ่งมีระยะการเดินทางตั้งแต่ 250 กิโลเมตรหรือมากกว่านั้นขึ้นไป³

3.1.3 คำจำกัดความสำคัญของระเบียบนี้

การบริการที่เป็นปกติ (regular services) หมายถึง การบริการซึ่งจัดให้มีการขนส่งผู้โดยสารโดยรถโดยสารประจำทาง ในช่วงระยะเวลาที่กำหนด ตลอดเส้นทางที่กำหนดไว้ (at specified interval along specified routes)

² Jasenko Marin. (2014). *Protection of Passenger 's rights in the European Union*. Page 2-3. Abstract from: http://www.geocities.ws/icts_papers/Papers/Marin.pdf. [9March2014]

³ Regulation (EU) No 181/2011 of the European Parliament and of the Council of 16 February 2011 concerning the rights of passengers in bus and coach transport. [hereinafter called "EU-Bus Directive"]. Article 2.

การบริการชั่วคราว (occasional services) หมายถึง การบริการซึ่งไม่อยู่ภายในการบริการที่เป็นปกติและเป็นการขนส่งกลุ่มผู้โดยสาร โดยใช้รถโดยสารที่กำหนดโดยลูกค้าเอง

สัญญาขนส่ง (transport contract) หมายถึง สัญญาขนส่งระหว่างผู้ขนส่ง (carrier) และผู้โดยสาร ไม่ว่าจะเป็นการบริการที่เป็นปกติหรือการบริการครั้งคราวหรือไม่

ตั๋ว (ticket) หมายถึง เอกสารหรือหลักฐานที่เป็นสัญญาขนส่งที่ถูกต้องตามระเบียบหมายผู้ขนส่ง (Carrier) หมายถึง บุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคล นอกเหนือจากผู้จัดการท่องเที่ยว (Tour operator) ตัวแทนนำเที่ยว (Travel agent) ผู้ขายตั๋ว (Ticket vendor) ซึ่งเสนอบริการขนส่งโดยปกติหรือครั้งคราวต่อสาธารณชน

ผู้ขนส่งที่ปฏิบัติหน้าที่ขนส่ง (performing carrier) หมายถึง บุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคล นอกเหนือจากผู้ขนส่งซึ่งปฏิบัติหน้าที่ขนส่ง ไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน

ผู้ขายตั๋ว (Ticket vendor) หมายถึง คนกลางซึ่งทำหน้าที่ทำสัญญาขนส่งแทนผู้ขนส่ง
ตัวแทนนำเที่ยว (Travel agent) หมายถึง คนกลางซึ่งทำหน้าที่แทนผู้โดยสารทำสัญญาขนส่ง

ผู้จัดการท่องเที่ยว (Tour operator) หมายถึง ผู้จัดหรือผู้ขายปลีกนอกเหนือจากผู้ขนส่งตามความหมายของมาตรา 2 (2) และ (3) แห่ง Directive 90/314 /EEC

ผู้พิการหรือผู้ซึ่งมีความสามารถในการเคลื่อนไหวลดลง (disabled person or person with reduced mobility) หมายถึง บุคคลใดๆ ซึ่งมีความสามารถในการเคลื่อนที่ลดลงอันเป็นผลมาจากความไม่สามารถทางกายภาพไม่ว่าจะเป็นอยู่อย่างถาวรหรือชั่วคราว

การยกเลิก (cancellation) หมายถึง การไม่ปฏิบัติหน้าที่ของการให้บริการขนส่งที่เป็นปกติซึ่งกำหนดตามแผนงาน

ความล่าช้า (delay) หมายถึง ความแตกต่างระหว่างเวลาที่ให้บริการตามปกติตามหมายกำหนดการที่จัดพิมพ์เผยแพร่ตามตารางเวลา⁴

3.1.4 ตั๋วโดยสารและเงื่อนไขสัญญาที่ไม่เลือกปฏิบัติ (Tickets and Non-discrimination)

ผู้ขนส่งจะต้องออกตั๋วให้แก่ผู้โดยสารหรือเอกสารอื่นใดที่ให้สิทธิในการเดินทาง (Transport) ตั๋วโดยสารจะต้องออกในรูปแบบเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ (electronic format)⁵

3.1.5 การปฏิบัติการของกลุ่มสัญญาอื่นๆ (Other performing parties)

1. การชำระหนี้ภายใต้ระเบียบนี้ ได้มอบหมายให้แก่ผู้ขนส่งที่ปฏิบัติหน้าที่ ผู้ขายตั๋วหรือบุคคลอื่นใด ผู้ขนส่ง ตัวแทนนำเที่ยว ผู้จัดการทัวร์หรือองค์กรบริหารสถานียขนส่ง ซึ่งได้มอบหมาย

⁴ EU-Bus Directive. Article 3.

⁵ EU-Bus Directive. Article 4.

ให้ปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าวจะต้องรับผิดชอบต่อการกระทำหรือควมเว้นการกระทำของคู่สัญญาที่ปฏิบัติหน้าที่

2. นอกจากนี้ คู่สัญญาที่เป็นฝ่ายได้รับการชำระหนี้โดยผู้ขนส่ง ตัวแทนนำเที่ยว ผู้จัดการทัวร์หรือองค์กรบริหารสถานียขนส่งต้องอยู่ภายใต้ระเบียบที่กำหนดไว้⁶

3.1.6 ข้อยกเว้นการสละสิทธิ (Exclusion of waiver)

1. หน้าที่ที่มีต่อผู้โดยสารจะต้องเป็นไปตามระเบียบ ซึ่งไม่อาจจะถูกจำกัดหรือสละสิทธิได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งข้อจำกัดในสัญญาขนส่ง

2. ผู้ขนส่งอาจจะเสนอเงื่อนไขในสัญญาที่เป็นประโยชน์ต่อผู้โดยสารมากกว่าเงื่อนไขที่กำหนดในระเบียบนี้⁷

3.1.7 ความตายหรือการบาดเจ็บส่วนบุคคลของผู้โดยสารและความสูญหายหรือความเสียหายต่อสัมภาระเดินทาง (Death or personal injury to passengers and loss of or damage to luggage)

ภายใต้กฎหมายภายในของแต่ละประเทศ ผู้โดยสารย่อมมีสิทธิได้รับการชดเชยค่าเสียหายในกรณีที่เกิดความตาย รวมทั้งค่าใช้จ่ายในการจัดงานศพที่สมเหตุผล (reasonable) หรือการบาดเจ็บส่วนบุคคล รวมทั้งความสูญหายหรือความเสียหายที่มีต่อสัมภาระอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากการโดยสารรถโดยสารประจำทาง สิทธินี้เป็นสิทธิขั้นต่ำที่จะได้รับ โดยจำนวนค่าเสียหายจะคำนวณตามกฎหมายภายในของแต่ละประเทศสมาชิก แต่สหภาพยุโรปได้กำหนดให้ประเทศสมาชิกต้องกำหนดค่าเสียหาย ที่ผู้โดยสารถึงแก่ความตาย ความบาดเจ็บส่วนบุคคล ความสูญหายหรือความเสียหายต่อสัมภาระที่จะต้องได้รับให้มีวงเงินขั้นสูงสุด ไม่ต่ำกว่า 220,000 ยูโรต่อผู้โดยสาร 1 คน และ 1,200 ยูโรต่อสัมภาระ 1 ชิ้นซึ่งเป็นการกำหนดค่าเสียหายขั้นสูงที่ผู้โดยสารได้รับต้องไม่ต่ำกว่านี้

แต่ในกรณีเกิดความเสียหายต่อวีลแชร์ (wheel chair) อุปกรณ์สนับสนุนการเคลื่อนที่ หรืออุปกรณ์ช่วยเหลือใดๆ โดยจำนวนค่าเสียหายจะเท่ากับราคาอุปกรณ์ดังกล่าวนี้⁸

3.1.8 ความช่วยเหลือตามความต้องการของผู้โดยสาร (Immediate practical needs of passengers)

ในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุขึ้นจากการใช้รถประจำทาง ผู้ขนส่งจะต้องจัดให้มีความช่วยเหลือที่มีความเหมาะสมและสมเหตุผลตามความต้องการของผู้โดยสาร ได้แก่ ที่พัก อาหาร เสื้อผ้า การขนส่งหรือสิ่งอำนวยความสะดวกต่อการปฐมพยาบาลเบื้องต้น ทั้งนี้ ความช่วยเหลือที่จัดให้ไม่ถือว่า

⁶ EU-Bus Directive. Article 5.

⁷ EU-Bus Directive. Article 6.

⁸ EU-Bus Directive. Article 7.

เป็นการยอมรับความรับผิดชอบของผู้ขนส่งสำหรับผู้โดยสารแต่ละคน ผู้ขนส่งจะจำกัดค่าใช้จ่ายของที่พักผู้โดยสารคนละ 80 ยูโรต่อ 1 คืน และจำนวนสูงสุดสำหรับ 2 คืน⁹

3.1.9 สิทธิที่จะได้รับการขนส่ง (Right to transport)

1. ผู้ขนส่ง ตัวแทนท่องเที่ยว ผู้จัดการท่องเที่ยว จะต้องไม่ปฏิเสธที่จะยอมรับการจองที่นั่ง หรือที่จะออกตั๋วหรือรับผู้โดยสาร โดยอ้างเหตุผลของการพิการหรือความสามารถในการเคลื่อนไหว

2. การจองที่นั่งหรือ ตั๋วโดยสารจะต้องจัดให้แก่บุคคลผู้พิการหรือบุคคลที่จำกัดการเคลื่อนไหวโดยไม่มีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น (at no additional cost)¹⁰

3.1.10 ข้อยกเว้นและเงื่อนไขพิเศษ (Exceptions and special conditions)

การปฏิเสธผู้โดยสารของผู้ขนส่ง ตัวแทนท่องเที่ยว ผู้จัดการท่องเที่ยว จะต้องไม่ปฏิเสธการรับจองที่นั่ง หรือที่จะออกตั๋ว หรือรับผู้โดยสาร โดยอ้างเหตุผลของความพิการหรือความสามารถในการเคลื่อนไหวตามมาตรา 9(1) เว้นแต่กรณีดังต่อไปนี้

1. เพื่อที่จะให้สอดคล้องกับข้อกำหนดด้านความปลอดภัย ที่กำหนดโดยระเบียบหมายภายในหรือระเบียบหมายของสหภาพยุโรปหรือระเบียบหมายระหว่างประเทศ หรือสอดคล้องกับข้อกำหนดด้านสุขภาพหรือความปลอดภัยที่กำหนดโดยเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจ

2. ในกรณีที่มีการออกแบบพาหนะหรือโครงสร้างพื้นฐาน รวมทั้งป้ายจอดรถประจำทางและสถานีรถประจำทางที่ไม่สามารถจัดให้ผู้พิการ หรือบุคคลที่มีความสามารถจำกัดในการเคลื่อนไหวได้รับความปลอดภัย

ในกรณีที่บุคคลผู้พิการ หรือบุคคลที่จำกัดการเคลื่อนไหว ได้รับการปฏิเสธดังกล่าว ผู้ขนส่ง ตัวแทนท่องเที่ยว และผู้จัดการท่องเที่ยว จะต้องแจ้งบุคคลที่เกี่ยวข้อง ได้แก่บุคคลผู้พิการ หรือ บุคคลที่จำกัดการเคลื่อนไหวให้ทราบถึงการบริการขนส่งทางเลือกอื่นๆ

ในกรณีที่บุคคลพิการหรือบุคคลที่จำกัดการเคลื่อนไหวได้จองตั๋ว หรือมีตั๋วโดยสารและได้รับการปฏิเสธการโดยสาร โดยอ้างเหตุผลถึงความพิการ หรือความสามารถในการเคลื่อนไหว เขาจะต้องได้รับสิทธิ¹¹

3.1.11 ข้อมูลเกี่ยวกับสิทธิของผู้โดยสารและการเข้าถึงข้อมูล (Accessibility and information)

1. องค์กรที่ทำหน้าที่บริหารจัดการสถานีรถโดยสารหรือรถโดยสารจะต้องจัดให้มีข้อมูลเกี่ยวกับสิทธิของผู้โดยสารที่สามารถเข้าถึงได้ ภายใต้ระเบียบนี้ในเวลาอย่างน้อยที่สุดก่อนออก

⁹ EU-Bus Directive. Article 8.

¹⁰ EU-Bus Directive. Article 9.

¹¹ EU-Bus Directive. Article 10.

เดินทาง ทั้งนี้ อาจเป็นการแจ้ง ณ สถานีโดยสารหรือทางอินเทอร์เน็ต ในกรณีที่มีการร้องขอจากบุคคลผู้พิการหรือผู้ที่มีความสามารถในการเคลื่อนไหวจำกัด องค์กรดังกล่าวจะต้องให้ข้อมูลเกี่ยวกับสิทธิของผู้โดยสารในรูปแบบที่บุคคลนั้นสามารถเข้าถึงข้อมูลได้ง่าย รวมทั้งแจ้งให้ทราบถึงการติดต่อกับองค์กรที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้ระเบียบนี้ด้วย

2. องค์กรที่ทำหน้าที่บริหารจัดการสถานีรถโดยสารหรือรถโดยสารจะต้องจัดให้มีเนื้อหาโดยสรุปของระเบียบนี้ซึ่งจัดทำโดยคณะกรรมการสิทธิการของสหภาพยุโรปในทุกภาษาที่เป็นทางการ¹²

3.1.12 การร้องเรียน (Complaints)

ผู้ขนส่งจะต้องจัดให้มีสถานที่เพื่อรับเรื่องราวร้องทุกข์เกี่ยวกับสิทธิหน้าที่ตามระเบียบนี้¹³

3.1.13 การยื่นคำร้องเรียน (Submission of complaints)

การร้องเรียนหรือเรียกค่าเสียหายตามมาตรา 7 หากผู้โดยสารจะยื่นคำร้องเรียนต้องกระทำภายใน 3 เดือน นับแต่วันเกิดเหตุการณ์อันเป็นมูลให้มีการร้องเรียนและภายใน 1 เดือนนับแต่วันที่ผู้ขนส่งได้รับเรื่องเรียน ผู้ขนส่งจะต้องแจ้งเป็นหนังสือให้ผู้โดยสารทราบถึงผลการพิจารณาเรื่องเรียน¹⁴

3.1.14 องค์กรพิจารณาเรื่องร้องเรียนภายในประเทศสมาชิก (National enforcement bodies)

1. ประเทศสมาชิกจะต้องจัดให้มีองค์กรบังคับใช้ระเบียบที่ 181/2011 หรืออาจเป็นองค์กรที่จัดตั้งขึ้นแล้วในประเทศสมาชิก โดยจะต้องมีโครงสร้างทางกฎหมาย การลงมติ เงินทุนในการบริหารกำกับผู้ขนส่ง ผู้จัดทัวร์ และสถานีขนส่ง

2. ประเทศสมาชิกจะต้องจัดให้มีการตราระเบียบ หรือกฎซึ่งกำหนดความรับทางอาญาเมื่อมีการฝ่าฝืนระเบียบนี้¹⁵

ส่วนระเบียบของสหภาพยุโรป (EEC) ที่ 3820/85 (Council Regulation (EEC) No. 3820/85) ที่กำหนดกรอบระยะเวลาปฏิบัติของแรงงานที่ทำหน้าที่ในการขับรถยนต์และเวลาหยุดพัก โดยหลักคือ ระยะเวลาขับรถในหนึ่งวันต้องไม่เกิน 9 ชั่วโมง และต้องมีเวลาหยุดพักเมื่อขับรถเป็นเวลา 4 ชั่วโมงครึ่งแล้ว คนขับรถต้องหยุดพักอย่างน้อย 45 นาที หรืออาจแบ่งการพักเป็นช่วงละ 15 นาทีตลอดเวลาที่ขับรถสี่ชั่วโมงครึ่งนั้น

¹² EU-Bus Directive. Article 25.

¹³ EU-Bus Directive. Article 26.

¹⁴ EU-Bus Directive. Article 27.

¹⁵ EU-Bus Directive. Article 28.

3.2 สหราชอาณาจักร

สหราชอาณาจักรเป็นประเทศสมาชิกสหภาพยุโรป ได้สร้างกลไกการกำกับดูแลที่น่าสนใจ คือ ผู้ประกอบการต้องได้รับใบอนุญาตสำหรับการประกอบการรถโดยสารสาธารณะ (Public Service Vehicle Operator's License) โดยที่ Public Service Vehicle (PSV) หมายถึงรถโดยสารที่ขนาดมากกว่า 9 ที่นั่ง และรับจ้างขนส่งผู้โดยสาร (เรียกรับค่าโดยสาร) ทั้งประจำทางและไม่ประจำทาง สำหรับในกรณีที่ต้องการให้บริการเส้นทางประจำทาง ต้องขออนุญาตเดินรถกับหน่วยงานท้องถิ่นที่เกี่ยวข้องทั้งนี้ปฏิบัติตามกฎหมาย Transport Act 2000 แล้วแต่กรณี

3.2.1 มาตรการควบคุมกำกับผู้ประกอบการธุรกิจ

ในการได้รับใบอนุญาตนั้น ผู้ประกอบการต้องแสดงถึงความสามารถในการประกอบการอันได้แก่¹⁶

1. มีชื่อเสียงที่ดี หมายถึง ไม่ประกอบธุรกิจที่มีการฝ่าฝืนข้อกำหนดในการประกอบธุรกิจบางอย่างซึ่งอาจจะถูกห้ามมิให้ดำเนินการให้บริการอีกต่อไป ตัวอย่างของข้อกำหนดในเรื่องการมีชื่อเสียงที่ดี ได้แก่ ผู้ประกอบธุรกิจต้องไม่เคยต้องโทษคดีอาญาร้ายแรงมาก่อน หรือไม่เคยถูกลงโทษในการประกอบวิชาชีพขนส่งทางถนนมาก่อน เช่น การฝ่าฝืนข้อกำหนดเกี่ยวกับการจ่ายเงินหรือจัดจ้างที่เกี่ยวกับความสามารถทางด้านวิชาชีพ ระยะเวลาในการขับรถและพักผ่อน น้ำหนักของยานพาหนะข้อกำหนดเกี่ยวกับความปลอดภัย เป็นต้น

2. มีสถานะทางการเงินที่ดี หมายถึง ผู้ประกอบธุรกิจจะต้องดำรงเงินทุนขั้นต่ำตามที่กฎหมายกำหนดไว้ตลอดระยะเวลาที่ยังประกอบธุรกิจอยู่ โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อให้ผู้ประกอบการมีเงินทุนที่จะดำเนินการให้บริการและบำรุงรักษายานพาหนะให้มีคุณภาพดีและปลอดภัยอยู่เสมอ โดยตามกฎหมาย กำหนดทุนจดทะเบียนและทุนสำรองไว้ 9,000 เหรียญยูโร สำหรับรถยนต์หนึ่งคันและอีก 5,000 เหรียญยูโร

3. มีสถานที่และอุปกรณ์ที่ดีเพียงพอ เช่น ตู้ซ่อมรถ สถานที่จอดรถ สถานที่บำรุงรักษา
4. มีความสามารถที่จะทำให้งานทุกคน เคารพในกฎหมายและกฎระเบียบต่างๆ ได้

3.2.2 มาตรฐานการกำกับความปลอดภัย

ในการกำกับดูแลความปลอดภัย Vehicle & Operator Services Agency (VOSA) เป็นหน่วยงานหลักในการกำกับดูแล โดยทาง VOSA ได้มีการใช้ Operator Compliance Risk Scores (OCRS) ซึ่งเป็นเครื่องมือที่ช่วยให้ผู้ตรวจสอบของ VOSA ได้วิเคราะห์ว่าผู้ประกอบการรายใดมี

¹⁶ Transport Act 2000. section 5.

แนวโน้มที่จะละเมิดกฎระเบียบด้านความปลอดภัย เมื่อมีการตรวจสอบบริเวณข้างทางหลวง (Roadside Inspection) ซึ่งถ้าเป็นผู้ประกอบการที่มีแนวโน้มทำการละเมิดกฎระเบียบด้านความปลอดภัยน้อย ผู้ตรวจสอบอาจเรียกตรวจน้อยตามเกณฑ์กำหนด ในขณะที่ผู้ประกอบการที่มีแนวโน้มทำการละเมิดกฎระเบียบด้านความปลอดภัยสูง จะมีการเรียกตรวจในความถี่ที่สูงกว่า

กลไกการกำกับดูแลด้านความปลอดภัยของสหราชอาณาจักร ประกอบด้วย การตรวจสอบสภาพความปลอดภัยของรถโดยสารสาธารณะของสหราชอาณาจักร ได้แก่ การตรวจสอบประจำวันโดยพนักงานขับรถ การตรวจสอบประจำปี (Annual Test) การตรวจสอบสภาพตามกำหนดโดยผู้ตรวจสภาพที่มีความเชี่ยวชาญ การตรวจสอบข้างทาง (Roadside Check) รวมทั้งมีการบันทึกข้อมูลการตรวจสอบสภาพ (เข้าหน้าที่รัฐสามารถเรียกดูได้ตลอดเวลา) ตรวจสอบสถานที่บำรุงรักษาของผู้ประกอบการ (Operator's premise) มีระบบ Operator Compliance Risk Score (OCRS) ในการวัดความเสี่ยงของผู้ประกอบการ เพื่อใช้ในการเรียกตรวจผู้ประกอบการ

นอกจากนี้ ยังมีการกำหนดมาตรฐานของรถโดยสารให้สอดคล้องกับมาตรฐานของสหภาพยุโรป ประกอบด้วย¹⁷

1. UNECE Regulation No.80 ว่าด้วยความแข็งแรงของที่นั่ง และการยึดที่นั่งของรถโดยสารขนาดใหญ่

1.1 ข้อกำหนดมาตรฐานด้านความปลอดภัยที่ 80 (Regulation 80) ว่าด้วยข้อกำหนดเกี่ยวกับการรับรองแบบที่นั่งของยานพาหนะขนาดใหญ่ ความแข็งแรง และการยึดที่นั่งของยานพาหนะขนาดใหญ่ โดยข้อกำหนดนี้ครอบคลุมชนิดของยานพาหนะที่บรรทุกผู้โดยสารมากกว่า 16 ที่นั่ง (ไม่นับที่นั่งคนขับและผู้ช่วย)

1.2 ข้อกำหนดมาตรฐานนี้ ประกอบด้วย 2 ส่วนคือ การขอรับรองชนิดของที่นั่งและการรับรองชนิดของยานพาหนะการรับรองชนิดของที่นั่ง หมายถึง การรับรองเกี่ยวกับการปกป้องผู้โดยสารที่นั่งหันไปด้านหลัง ความแข็งแรงของโครงสร้างของที่นั่ง และส่วนค้ำยัน รวมถึงการรับรองชนิดของยานพาหนะ หมายถึง การรับรองที่เกี่ยวกับความแข็งแรงของชิ้นส่วนของโครงสร้างของยานพาหนะและการติดตั้งที่นั่ง

2. UNECE Regulation No.66 ว่าด้วยข้อกำหนดด้านความปลอดภัยของตัวรถด้านโครงสร้างความแข็งแรงของรถโดยสาร ข้อกำหนดด้านความปลอดภัยของตัวรถด้านโครงสร้างความแข็งแรงของรถโดยสาร ครอบคลุมเงื่อนไขการรับรองรถโดยสารชั้นเดียวและรถพ่วงที่มีที่นั่ง

¹⁷ ณรงค์ ป้อมหลักทอง และคณะ. (2555). มาตรฐานด้านความปลอดภัยของรถในระบบรถโดยสารประจำทาง. โครงการศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ระยะ 3). กรุงเทพฯ: สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ. หน้า 54-55.

มากกว่า 22 ที่นั่ง (ไม่รวมที่นั่งคนขับ) ให้แก่ผู้ออกแบบและผู้ผลิต เพื่อเข้ารับรองมาตรฐานที่กำหนด โดยคณะสัญญา (contract party) ที่ก่อตั้งโดยสหภาพยุโรปเป็นหลัก รถโดยสารที่ได้รับการรับรองตามมาตรฐาน UNECE จะสามารถนำเข้ามาและให้บริการขนส่งระหว่างประเทศไปยังประเทศที่เป็นภาคีตามข้อตกลงร่วม

ทั้งนี้ การกำกับดูแลมาตรฐานการผลิตที่นั่งของรถโดยสาร ผู้กำกับดูแลจะต้องสามารถพิสูจน์วิธีการควบคุมที่สอดคล้องกับมาตรฐานที่กำหนดของแต่ละผลิตภัณฑ์ และทำการสุ่มการทดสอบเมื่อเห็นว่ามีคามจำเป็น โดยทั่วไปความถี่ของการตรวจสอบการรับรองข้อกำหนดจะต้องทำปีละ 1 ครั้ง และหากการทดสอบ ให้ผลด้านลบต่อความปลอดภัย ผู้กำกับดูแลจะต้องกำหนดขั้นตอนที่จำเป็นเพื่อสร้างความสอดคล้องของการผลิตให้เร็วที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ สำหรับบทลงโทษการผลิตที่ไม่สอดคล้องกับการให้การรับรอง ในส่วนของชนิดที่นั่งและหรือชนิดของยานพาหนะตามกฎหมายข้อบังคับ อาจจะยกเลิกการรับรองถ้าไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดที่ตั้งไว้

3.2.3 มาตรการการควบคุมชั่วโมงการขับรถโดยสาร

คนขับรถโดยสารจะขับรถติดต่อกันได้ไม่เกินคราวละ 4.5 ชั่วโมง โดยมีช่วงพักครั้งละไม่เกิน 15 นาที จำนวน 3 ครั้งหรือเมื่อรวมแล้วจะมีช่วงพักไม่เกิน 45 นาทีในหนึ่งช่วงเวลา 4.5 ชั่วโมง ทั้งนี้ สามารถขยับได้สูงสุดไม่เกิน 9 ชั่วโมงต่อวัน¹⁸

3.2.4 มาตรการการควบคุมมิให้มีการเลือกปฏิบัติ

ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการให้ความเท่าเทียมกันและการไม่เลือกปฏิบัติในสหราชอาณาจักรนั้น ได้มีการตรากฎหมายความเสมอภาค ปี 2010 (The Equality Act 2010) ซึ่งเป็นกฎหมายที่รวบรวมเอาหลักเกณฑ์ที่บัญญัติไว้ในกฎหมาย Disability Discrimination Act 1995 และ Disability Act 2005 ทั้งนี้ เพื่อเป็นการเพิ่มเติมโอกาสให้คนไร้ความสามารถในการเข้าถึงการบริการขนส่ง (Transport service)

สำหรับรถโดยสารประจำทางและรถขนาดเล็กนั้น ภายใต้ระเบียบการเข้าถึงการบริการรถสาธารณะ ปี 2000 (PSVAR –Public service vehicle accessibility Regulation 2000) โดยกำหนดให้รถโดยสารประจำทางและรถขนาดเล็ก ทั้งที่มีสภาพใหม่และเก่าต้องจัดให้มีพื้นลาดเอียงเพื่อสามารถให้คนพิการนำเอารถวีลแชร์ขึ้นรถโดยสารด้วย วัตถุประสงค์ของระเบียบดังกล่าวเพื่อให้คนพิการสามารถขึ้นและลงรถประจำทางได้โดยปลอดภัยและปราศจากอุปสรรครวมทั้งได้รับความสะดวกสบายตามสมควร

¹⁸ VOSA. *Rules on Drivers' Hours and Tachograph*. (November, 2007). p.11.

อย่างไรก็ตาม ระเบียบ 181/2011/EEC ประกาศใช้ในเดือนกุมภาพันธ์ 2011 และมีผลบังคับใช้ในเดือนมีนาคม 2013 สหราชอาณาจักรอยู่ในช่วงของปรับปรุงกฎหมายเพื่อใช้สอดคล้องกับระเบียบของสหภาพยุโรป

3.2.5 องค์กรที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้กฎหมาย

1. คณะกรรมการจราจร (Traffic commissioners) ประกอบด้วยกรรมการ 9 คน ซึ่งแต่งตั้งโดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม โดยกรรมการ 7 คนมาจาก Great Britain อีก 1 คนมาจาก เวสต์และ West midland ส่วนอีก 1 คนที่เหลือมาจากสกอตแลนด์ โดยคณะกรรมการจราจรมีอำนาจหน้าที่ต่อการกำหนดกฎเกณฑ์เกี่ยวกับการออกใบอนุญาตผู้ประกอบการโดยสารประจำทาง รวมทั้งมีอำนาจกึ่งตุลาการ ในการจัดให้มีการไต่สวน ในการพิจารณาการกระทำที่ฝ่าฝืนกฎหมายของผู้ประกอบการ แต่อย่างไรก็ตาม คณะกรรมการจราจรไม่มีอำนาจพิจารณาเกี่ยวกับสิทธิของผู้โดยสาร

2. London Travel Watch เป็นองค์กรรับคำร้องเรียนของผู้โดยสาร ในลอนดอนเกี่ยวกับการบริการของรถโดยสารประจำทาง

3. The Bus Passengers' Platform เป็นองค์กรรับคำร้องเรียนของผู้โดยสาร พื้นที่นอกลอนดอน และสกอตแลนด์เกี่ยวกับการบริการของรถโดยสารประจำทาง

3.3 ประเทศออสเตรเลีย (Australia)

ประเทศออสเตรเลียนีมีการกำกับดูแลและควบคุมการขนส่งทางถนนอยู่ในความรับผิดชอบของมลรัฐและดินแดน (States and Territories) ซึ่งมีอำนาจในการตรากฎหมายและออกระเบียบต่าง ๆ เกี่ยวกับการขนส่งทางถนนของตนเอง เช่น ระเบียบการใช้ถนน มาตรฐานยานพาหนะ และการออกใบอนุญาตขับขี่ เป็นต้น ความแตกต่างในระเบียบหมายและระเบียบที่กำหนดโดยแต่ละพื้นที่ โดยรัฐบาลกลางมีหน้าที่ประสานงานและกำหนดนโยบายระดับชาติ ทำให้เกิดปัญหาต่อประสิทธิภาพในประกอบกิจกรรมขนส่งเป็นอย่างมาก ด้วยเหตุนี้ในปี .ค.ศ. 1991 จึงได้มีการก่อตั้งองค์กรอิสระชื่อ คณะกรรมการขนส่งทางถนนแห่งชาติ (National Road Transport commission -NRTC) ภายใต้พระราชบัญญัติคณะกรรมการขนส่งทางถนนแห่งชาติ (National Transport commission Act 1991) เพื่อผลักดันกระบวนการปฏิรูปการกำกับดูแล ซึ่งจะมีการพัฒนานโยบายด้านการขนส่งในประเทศออสเตรเลียเกิดประสิทธิภาพและมีความปลอดภัย¹⁹

¹⁹ สถาบันขนส่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. (2548). *โครงการศึกษาเพื่อกำหนดยุทธศาสตร์เชิงรุกในการเปิดเสรีการค้าบริการสาขาขนส่งทางบก(รายงานฉบับสมบูรณ์)*. กรุงเทพฯ: สถาบันขนส่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. หน้า 48-58.

ในปี ค.ศ. 2004 ก็ได้ปรับเปลี่ยนคณะกรรมการขนส่งทางถนนแห่งชาติ เป็น คณะกรรมการขนส่งแห่งชาติแทน (National Transport Commission -NTC) ซึ่งมีบทบาทในการ กำหนดระเบียบเกณฑ์เพื่อเป็นกรอบให้การกำกับดูแลในมลรัฐต่าง ๆ มีความสอดคล้องเป็น อันหนึ่งอันเดียวกัน ด้วยการนำเสนอแม่แบบกฎหมาย เพื่อให้แต่ละมลรัฐนำไปดัดแปลงใช้เอง นอกจากนี้ NTC ยังมีบทบาทดูแลความปลอดภัยในการประกอบกิจการขนส่งทางบก ซึ่งรวมถึง การกำกับดูแลเกี่ยวกับมาตรฐานการออกแบบรถโดยสาร ได้แก่ มาตรฐานการออกแบบตัวรถ (Australian Design Rules) มาตรฐานความปลอดภัย อุปกรณ์เสริมความปลอดภัย เป็นต้น และ การกำกับดูแลเกี่ยวกับการดำเนินการ คือ ระเบียบหมายเกี่ยวกับชั่วโมงการขับขี่รถโดยสาร (National Bus Driving Hours Laws) มาตรฐานแห่งชาติเกี่ยวกับสุขภาพของพนักงานขับรถ โดยสาร (National Medical Standards for Drivers) เป็นต้น ทั้งนี้ องค์กร NTC มีเป้าหมายเพื่อ ผลักดันให้เกิดมาตรฐานเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันทั่วทั้งประเทศ²⁰

สำหรับวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ จะได้ศึกษามาตรการการคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารใน รัฐนิวเซาท์เวลส์ซึ่งได้มีการตรากฎหมาย ขนส่งผู้โดยสาร ปี 1990 แก้ไขเพิ่มเติม 2014 (Passenger Transport Act 1990)

การให้บริการรถโดยสารประจำทาง (bus service) เป็นกิจกรรมที่จัดทำโดยผู้ให้บริการ เอกชนและโดยรัฐบาลมลรัฐ ทั้งนี้ มีผู้ให้บริการเอกชนประมาณ 9,500 ราย ในขณะที่รัฐบาลมลรัฐ ได้มีการจัดรถโดยสารประจำทางเพื่อให้บริการแก่ประชาชน จำนวน 3,100 คัน สำหรับในมลรัฐ นิวเซาท์เวลส์ได้จัดรถโดยสารประจำทาง จำนวน 1,935 คัน โดยมีการจ้างว่าจ้างบุคลากรทั้งภาครัฐ และภาคเอกชนเพื่อให้บริการ จำนวน 42,000 คน

การบริการรถโดยสารสาธารณะ (Bus service) หมายถึง การบริการขนส่งผู้โดยสาร โดย รถโดยสารบนถนน หรือถนนที่มีความสัมพันธ์กับพื้นที่บริการ โดยได้รับค่าโดยสาร หรือสิ่งอื่นใด เป็นสิ่งตอบแทน

รถโดยสารประจำทาง หมายถึง รถยนต์ที่บรรทุกผู้โดยสารซึ่งเป็นผู้ใหญ่ตั้งแต่ 8 คนขึ้นไป รวมทั้งคนขับรถ

3.3.1 มาตรฐานของคนขับรถโดยสารสาธารณะ ในกฎหมาย Passenger Transport Act 1990 กำหนดไว้ดังนี้

1. การมีคุณสมบัติตามที่กฎหมายกำหนด

1.1 จะต้องมียุอายุอย่างต่ำ 20 ปี และ

²⁰ National Transport. (2005). *Commission ,Bus Operator Handbook*. p.3-4.

- 1.2 มีใบขับขี่รถยนต์ในรัฐนิวเซาท์เวลส์
- 1.3 มีใบขับขี่ระดับมกราคมอย่างน้อย 12 เดือน
- 1.4 จะต้องได้รับการประเมินจากเลขานุการและได้รับการตรวจร่างกายโดยแพทย์

2. การได้รับการอบรม

ผู้ขับรถโดยสารสาธารณะจะต้องได้รับการอบรมในหลักสูตรการอบรมคนขับรถโดยสาร

3. หน้าที่โดยทั่วไปของคนขับรถโดยสาร

3.1 ใบอนุญาตขับขี่ (ข้อ 31)

ใบขับขี่จะต้องไม่ได้ถูกยกเลิก (cancelled) ถูกพักใช้ (suspended) หมดอายุ (expired) หรือเป็นบุคคลที่ขาดคุณสมบัติในการขับรถโดยสาร

3.2 การแต่งกายและความประพฤติ (ข้อ 35)

3.2.1 แต่งกายสะอาดเรียบร้อย

3.2.2 ทำตามคำร้องขอที่สมเหตุสมผล (reasonable request) ของเจ้าหน้าที่ที่มีอำนาจหรือผู้โดยสาร

3.3 ไม่สูบบุหรี่ กินหรือดื่มในรถยนต์โดยสาร เว้นแต่เป็นการดื่มหรือกินเพื่อเหตุผลทางการแพทย์ (ข้อ 36)

3.4 คนขับรถโดยสารจะต้องแน่ใจว่ารถโดยสารอยู่ในสภาพเรียบร้อยและมีความสะอาด (ข้อ 37)

3.5 คนขับรถยนต์โดยสารจะต้องขับรถด้วยความระมัดระวัง กล่าวคือ (ข้อ 39)

3.5.1 ไม่เคลื่อนรถในขณะที่ประตูยังเปิดค้างอยู่ หรือ

3.5.2 เคลื่อนรถหรือ ขับหรือทำให้รถโดยสารเคลื่อนที่โดยประมาทเกินเลี้ยวหรือโดยจงใจจนเป็นเหตุให้บุคคลใดเสี่ยงต่อการบาดเจ็บ

3.6 การบรรทุกสินค้าหรือสัตว์เลี้ยง (ข้อ 41 และ 52)

3.6.1 ต้องไม่อนุญาตบุคคลใดๆ วางหรือถือวัตถุใดๆ ซึ่งมีขนาดใหญ่และก่อให้เกิดความไม่สะดวกสบายหรือเป็นอันตรายต่อบุคคลอื่นใดๆ

3.6.2 คนขับรถโดยสาร อาจอนุญาตบุคคลใดๆ นำสัตว์ขึ้นรถหากอยู่ในกรงหรือในที่ซึ่งควบคุมสัตว์ที่เหมาะสม

3.7 ทรัพย์สินสูญหาย (ข้อ 42)

คนขับรถโดยสารจะต้องส่งมอบทรัพย์สินที่สูญหายให้แก่เจ้าของทรัพย์สินหรือเจ้าหน้าที่ให้บริการหรือเจ้าหน้าที่ตำรวจ ณ สถานีตำรวจภายใน 24 ชั่วโมงนับแต่เวลาที่ได้รับทรัพย์สินดังกล่าว

3.8 การอบรมคนขับรถโดยสาร(ข้อ 43)

เลขาธิการได้กำหนดให้คนขับรถเข้ารับการอบรมในคอร์สอันเป็นที่ยอมรับ โดยองค์กรที่มีหน้าที่อบรมซึ่งได้จดทะเบียนไว้

3.9 คนขับรถจะต้องแจ้งให้เลขาธิการทราบถึง ความผิดที่ได้ถูกกล่าวหา โดยเจ้าหน้าที่ตำรวจ เว้นแต่เป็นความผิดที่เกี่ยวกับการจราจรในที่ห้ามจอด (ข้อ 44)

ส่วนการควบคุมกำกับเกี่ยวกับมาตรฐานของรถประจำทางนั้น กฎหมายของรัฐนิวเซาท์เวลส์ ได้แก่ Passenger Transport Act ปี ค.ศ. 1990 บังคับให้อายุเฉลี่ยของรถโดยสารมีค่าไม่เกิน 12 ปี แต่ในปี ค.ศ. 2006 รัฐบาลในขณะนั้นก็ไม่สามารถปฏิบัติได้ เนื่องจากอายุเฉลี่ยขณะนั้นเท่ากับ 12.7 ปีไปแล้ว ²¹รัฐเซาท์ออสเตรเลีย ในปี 1994 รัฐเซาท์ออสเตรเลียได้ออกกฎหมาย Passenger Transport Act ปี 1994 ซึ่งบังคับให้รถโดยสารขนาดใหญ่ 13 ที่นั่งหรือมากกว่า มีอายุการใช้งานไม่เกิน 25 ปี นอกจากนี้จะได้รับการเห็นชอบจากรัฐมนตรีให้ใช้ได้เกิน 25 ปี และที่กำหนดอย่างเป็นทางการเป็นรูปธรรมคือรัฐควีนสแลนด์ ซึ่งแบ่งอายุรถโดยสารตามประเภทของรถ

3.3.2 มาตรฐานความปลอดภัยของรถโดยสาร (Australian Design Rules)

ในประเทศออสเตรเลียได้มีการออกกฎหมายเพื่อปรับปรุงมาตรฐานยานพาหนะ หลังจากเกิดอุบัติเหตุใหญ่ที่ทำให้มีผู้เสียชีวิตจำนวนมากหลายครั้ง จึงได้ออกระเบียบหมายมาตรฐานการออกแบบตัวรถ (Australian Design Rules : ADR) ซึ่งมีการกำหนดมาตรฐานออกแบบรถโดยสาร การกำหนดมาตรฐานความปลอดภัย อุปกรณ์เสริมความปลอดภัย โดยเฉพาะกำหนดมาตรฐานในข้อ ADR:58/00²² ว่าด้วยข้อกำหนดสำหรับรถโดยสารมีการกำหนดทางออกฉุกเฉิน โดยกำหนดให้อยู่ ณ ส่วนท้ายสุดของรถโดยสารและมีขนาดไม่น้อยกว่า 0.7 ตารางเมตร กว้างหรือยาวต้องไม่น้อยกว่า 500 มิลลิเมตร ในกรณีเป็นรถ 2 ชั้น ทางออกฉุกเฉินด้านท้ายทางหนึ่งอยู่เหนือระดับชั้นที่ 2 และอีกทางอยู่ใต้ระดับชั้นที่ 2 และทางออกฉุกเฉินจะต้องเปิดออกได้จากทั้งภายในและนอกตัวรถ และในกรณีวัสดุที่ใช้ภายในตัวรถจะต้องเป็นวัสดุที่มีผิวคงทนไม่ชื้นน้ำและติดไฟได้ยาก ส่วนข้อ 58.21 ให้มี Tail Shaft Guards ป้องกันไม่ให้แกนเพลาส่งกำลังครูดกับพื้นถนน กรณีหัวยึดเพลาสาดหรือหลุด ข้อ 58.24 ให้ติดตั้ง Fire Extinguisher ในทุกคันในตำแหน่งที่ใช้ได้ทันที และติดตั้งตามมาตรฐาน AS24444-1985 “Portable Fire Extinguisher: Selection and Location”

และใน Australian Design Rules ยังได้กำหนดมาตรฐานความแข็งแรงของตัวโครงสร้างตัวถังรถ ในกรณีรถพลิกคว่ำเพื่อให้ผู้โดยสารสามารถรอดชีวิตได้ สอดคล้องกับข้อบังคับของ UN

²¹ ดร.นระ คมนามูล. (2557). *การกำหนดอายุรถโดยสารสาธารณะ* (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: http://www.tpa.or.th/writer/read_this_book_topic.php?bookID=1824&read=true&count=true.

²² Vehicle Standard (Australian Design Rule 58/00) 2006.[25 สิงหาคม 2557]

หมายเลข UNECE 66 Uniform provision concerning the approval of large passenger vehicles with regard of the strength Of their superstructure ซึ่งได้กำหนดไว้ใน ADR 59/00²³ ตามข้อกำหนดนั้น การขออนุญาต (Application for Approval) การขอความเห็นชอบของประเภทยานพาหนะเกี่ยวกับความแข็งแรงจะต้องส่งจากผู้ผลิตหรือโดยตัวแทนที่ได้รับรองของฝ่ายบริหารจะมีเอกสาร และโดยรายการต่อไปนี้ ข้อมูลระบุหลักและพารามิเตอร์ของชนิดรถ หรือกลุ่มของประเภทยานพาหนะ วาดรูปแบบโดยทั่วไปของชนิดยานพาหนะ และการจัดการภายในที่มีขนาดใหญ่ สำหรับที่นั่งซึ่งมีไว้บริการผู้โดยสารต้องชัดเจน และตำแหน่งในยานพาหนะจะต้องมีมิติอย่างถูกต้อง และส่วนตำแหน่งของแกนกลางรถ ศูนย์ถ่วงพร้อมกับรายงานการวัด เพื่อตรวจสอบ ตำแหน่งศูนย์กลางของรถวัดแรงโน้มถ่วง จะต้องใช้มวลรวมยานพาหนะ ตำแหน่งแน่นอนของจุดศูนย์กลางถ่วงของมวลที่มีผลรวมของรถในพื้นที่ส่วนที่เหลือของรถที่กำหนดโดยการสร้างระนาบขวางแนวตั้งภายในรถซึ่งมีบริเวณโดย ADR 59/00 ได้กำหนดรายละเอียดของที่นั่งของผู้โดยสาร และได้กำหนดพื้นที่ส่วนที่เหลือโดยที่ผู้ผลิตอาจกำหนดพื้นที่เหลือมากกว่าจำเป็นสำหรับการจัดที่นั่งที่กำหนด เพื่อจำลองกรณีที่เกิดอุบัติเหตุที่สุด 59/00 (Omnibus Rollover Strength) ความแข็งแรงของตัวรถ เมื่อพลิกคว่ำ มาตรฐานที่กำหนดความแข็งแรงของโครงสร้างตัวรถ ในกรณีที่เกิดพลิกคว่ำเพื่อให้ผู้โดยสารสามารถมีชีวิตรอดได้ และการป้องกันผู้โดยสารในรถบัสซึ่งได้กำหนดไว้ใน ADR 68/00 (Occupant Protection in Buses) เป็นการป้องกันผู้โดยสารในรถบัสโดยได้มีการกำหนดมาตรฐานความแข็งแรงของที่นั่ง (Seat Strength) ความแข็งแรงของการยึดที่นั่งกับพื้นรถ (Seat anchorage Strength) การติดตั้งเข็มขัดนิรภัยทุกที่นั่งและอุปกรณ์สำหรับยึดเด็ก (Child restraint anchore fittings) อย่างน้อยใน 6 ที่นั่ง และการป้องกันการกระแทกของผู้โดยสารกับด้านหลังของที่นั่ง โดยรถโดยสารจะต้องติดตั้งที่นั่งที่ได้มาตรฐาน²⁴

3.3.3 มาตรฐานระยะเวลาปฏิบัติงานของพนักงานขับรถโดยสาร

คณะกรรมการการขนส่งแห่งชาติ National Transport Commission (NTC)²⁵ ได้ให้ความสำคัญในเรื่องความปลอดภัยในการขนส่ง โดยมีการกำหนดหน้าที่พิเศษสำหรับบุคคลที่อยู่ในกลุ่มการขนส่งซึ่งเป็นไปตามระเบียบในเรื่องที่เกี่ยวกับชั่วโมงการขับรถแห่งชาติ National Transport Commission (Road Transport Legislation — Driving Hours Regulations) Regulations

²³ Vehicle Standard (Australian Design Rule 59/00) 2006.

²⁴ Vehicle Standard (Australian Design Rule 68/00) 2006.

²⁵ National Transport Commission. [10 march 2014]. [online]. Abstract from: <http://www.ntc.gov.au/bus-coach/rules-compliance/model-laws/>

2006²⁶ โดยกำหนดหน้าที่พิเศษสำหรับนายจ้างและบุคคลที่เกี่ยวข้องในกลุ่มการขนส่งว่า ถ้านายจ้างรู้หรือควรจะรู้ว่าการขับรถนั้น คนขับอาจจะต้องขับรถในเวลาระยะเวลาที่เกินกว่าระเบียบหมายกำหนด นายจ้างจะมีความผิดตามระเบียบนี้ โดยคำนียามความหมายในเรื่องของการขนส่งได้แก่

เวลาขับรถ (Driving Time) หมายถึงเวลาที่คอบขันใช้ไปในการนั่งขับรถของรถโดยสารซึ่งรวมถึงเวลาที่ขับรถคนเดียว หรือสองคน

การพัก (Rest) คือ เวลาช่วงที่ไม่ขับรถหรือทำงานอื่นอย่างน้อยช่วงละ 15 นาที ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

ตารางที่ 3.1 ชั่วโมงการทำงานของคนขับรถโดยสาร คนเดียว

ไม่ว่าช่วงเวลาใด ในช่วงเวลา	คนขับรถจะต้องไม่ขับรถ และ ทำงานรวมเวลาทั้งหมด มากกว่า	และต้องมีระยะเวลาพักไม่น้อย กว่า
5 ชั่วโมง 30 นาที	5 ชั่วโมง	30 นาที หรือให้พัก หนึ่ง หรือ สองครั้ง ครั้งละ 15 นาที
24 ชั่วโมง (หมายเหตุ 1)	12 ชั่วโมง	12 ชั่วโมง รวมถึงเวลาพัก ต่อเนื่องหนึ่ง ครั้ง 8 ชั่วโมง (หมายเหตุที่ 2)
168 ชั่วโมง ต่อสัปดาห์	72 ชั่วโมง	96 ชั่วโมง
672 ชั่วโมง (4 สัปดาห์)	288 ชั่วโมง	384 ชั่วโมง พร้อมเวลาพัก 96 ชั่วโมง ไม่ว่า หนึ่งหรือสองครั้ง หรือมีเวลาพักต่อเนื่องมากกว่า รวม 96 ชั่วโมง (หมายเหตุ 3)

ตารางที่ 3.2 คนขับรถโดยสาร 2 คนขึ้นไป

ไม่ว่าช่วงเวลาเท่าใด	คนขับรถจะต้องไม่ขับรถ และทำงาน รวมเวลาทั้งหมด มากกว่า	และต้องมีระยะเวลาพักไม่น้อย กว่า

²⁶National Transport Commission. (2014). *National Transport Commission (Road Transport Legislation – Driving Hours Regulations) Regulations 2006*. [Online]. Abstract from: <http://www.comlaw.gov.au/Details/F2006L00250>. [25 August 2014]

5 ชั่วโมง 30 นาที	5 ชั่วโมง	30 นาที หรือให้พัก หนึ่ง หรือ สองครั้ง ครั้งละ 15 นาที
24 ชั่วโมง (หมายเหตุ 1)	12 ชั่วโมง	12 ชั่วโมง รวมถึงเวลาพัก ต่อเนื่องหนึ่ง ครั้ง 8 ชั่วโมง (หมายเหตุ 2)
168 ชั่วโมง ต่อสัปดาห์	72 ชั่วโมง	96 ชั่วโมง
672 ชั่วโมง (4 สัปดาห์)	288 ชั่วโมง	384 ชั่วโมง พร้อมเวลาพัก 96 ชั่วโมง ไม่ว่า หนึ่งหรือสองครั้ง หรือมีเวลาพักต่อเนื่องมากกว่า รวม 96 ชั่วโมง (หมายเหตุ 3)

หมายเหตุ

(1) 24 ชั่วโมง หมายถึง 24 ชั่วโมง ใดๆ ซึ่งไม่จำเป็นต้องหมายถึงเที่ยงคืน ถึงที่เที่ยงคืน

(2) กรณีที่เครื่องยนต์อยู่ในสภาพดีและมีห้องพักสำหรับให้คนขับนอนอาจไม่ต้องมี ระยะเวลาพักต่อเนื่อง 24 ชั่วโมง

3.3.4 มาตรการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุรถโดยสาร

ประเทศออสเตรเลียให้ความสำคัญกับการป้องกันอุบัติเหตุ การกำกับดูแลรถขนส่ง ผู้โดยสารให้อยู่ในความปลอดภัยของรัฐบาลกลาง โดยมีข้อบังคับ มีวัตถุประสงค์เพื่อให้เกิดมาตรฐาน ขั้นต่ำทางด้านบริการ โดยมีข้อจำกัดเกี่ยวกับอายุของรถ หลักสูตรการอบรมภาคบังคับเป็นต้น และผู้ ประกอบธุรกิจที่ขนส่งผู้โดยสาร ต้องมีความพร้อมที่จะดำเนินการได้อย่างปลอดภัยโดยเฉพาะการ จัดการเรื่องความอ่อนล้าในการขับรถ ได้มีมาตรการเพื่อกำหนดแนวทางการจัดการความอ่อนล้าไว้ ใน The Road Transport - Heavy Vehicle Driver Fatigue Act 2006²⁷. โดยรัฐนิวเซาท์เวลส์ได้มี มาตรการกำหนดแนวทางเพื่อจัดการความอ่อนล้า (Transitional Fatigue Management Scheme – TFMS) การจัดการความอ่อนล้าในการขับรถ การทำงานอื่น และ เวลาพัก โดยถือว่าความอ่อนล้า เป็นสัญญาณของความเสี่ยงที่อาจทำให้เกิดอันตราย ไม่เพียงแต่คนขับรถเองแต่รวมถึงผู้โดยสารและ ผู้ใช้ถนนคนอื่นๆ ในการรักษาความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน คนขับรถโดยสารจะได้รับ อนุญาตให้ทำงานและทำงานอื่นภายในระยะเวลาที่กำหนดไว้เท่านั้น และให้มีระยะเวลาพักขั้นต่ำ

ระเบียบในเรื่องการขับรถและเวลาพักผ่อนได้กำหนดจำนวนเวลาการปฏิบัติงานบนท้อง ถนนในรัฐนิวเซาท์เวลส์ ไว้สำหรับคนขับรถบรรทุกหนักในอุตสาหกรรมรถขนส่งและการขนส่งทาง

²⁷ National Transport Commission. (2014). *The Road Transport - Heavy Vehicle Driver Fatigue Act 2006*. [Online]. Abstract from: <http://www.ntc.gov.au/bus-coach/safety/bus-coach-fatigue/>. [25 August 2014]

ธุรกิจ โดยกำหนดกรอบการทำงานของการใช้รถ คนขับไม่เพียงใช้ความสามารถของตนเองในการขับรถเท่านั้น แต่จะต้องรู้จักจัดการบริหารจัดการเรื่องความอ่อนล้าของตนเองอีกด้วย

ตามระเบียบการขับรถได้กำหนดระยะเวลาขับรถตามระเบียบหมาย การจำกัดเวลาทำงานก็เหมือนกับการจำกัดความเร็วเพราะ หมายถึงเวลาทำงานมากที่สุดที่คนขับยังอยู่ในสภาพที่สมบูรณ์ นั่นคือ คนขับยังรู้สึกตื่นและระมัดระวัง ถ้ามีเหตุที่จะทำให้อ่อนล้า เช่น การนอนไม่เพียงพอในคืนก่อนคนขับก็ต้องไม่พยายามขับตามระยะเวลาสูงที่กำหนดไว้

คนขับต้องพักในระยะเวลาอย่างน้อยที่สุด แม้ว่าจะยังรู้สึกตื่นและระมัดระวังดังนั้น คนขับต้องเตรียมตัวพักเพิ่มเติมระหว่างเวลาใดเวลาหนึ่งในเวลาที่เดินทางถ้ารู้สึกเหนื่อยให้หยุดพักและนอนหยุดพัก

3.4 ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน

กระทรวงคมนาคมของจีนได้ประกาศใช้ กฎหมายการขนส่งผู้โดยสารทางบกและการควบคุมสถานีขนส่งผู้โดยสาร และได้ทำการแก้ไข กฎหมายการขนส่งผู้โดยสารทางบกและการควบคุมสถานีขนส่งผู้โดยสาร ซึ่งออกโดยกระทรวงคมนาคมขนส่ง ลงวันที่ 13 กรกฎาคม ค.ศ. 2005 แก้ไขครั้งที่ 1 ในวันที่ 23 กรกฎาคม ค.ศ. 2008 ต่อมา กระทรวงคมนาคมขนส่งได้มีมติให้ ทำการแก้ไข กฎหมายการขนส่งผู้โดยสารทางบกและการควบคุมสถานีขนส่งผู้โดยสาร ครั้งที่ 2 ในวันที่ 20 เมษายน ค.ศ. 2009 เป็นกฎหมายระดับประเทศ โดยมีสาระสำคัญดังนี้²⁸

3.4.1 วัตถุประสงค์ของกฎหมาย

กำหนดมาตรฐานการประกอบกิจการขนส่งผู้โดยสารทางบกและกิจการสถานีขนส่งผู้โดยสารผู้โดยสารทางบก เพื่อรักษาความมีระเบียบของตลาดการขนส่งผู้โดยสารทางบก เพื่อการคุ้มครองความปลอดภัยในการขนส่งทางบกและเพื่อการคุ้มครองสิทธิประโยชน์อันชอบด้วยกฎหมายของผู้โดยสารและผู้ประกอบการ²⁹

²⁸ สำนักงานยุทธศาสตร์การพาณิชย์กระทรวงพาณิชย์. (2557). *กฎหมายการขนส่งผู้โดยสารทางบกและการควบคุมสถานีขนส่งผู้โดยสาร (คำสั่งกระทรวงคมนาคม หมายเลขที่ 4 ปี ค.ศ. 2009)*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: http://www.chineselawclinic.moc.go.th/info/pnt_data.php?idcont=13&idcontsub=551. [18 มีนาคม 2557]

²⁹ กฎหมายการขนส่งผู้โดยสารทางบกและการควบคุมสถานีขนส่งผู้โดยสาร คำสั่งกระทรวงคมนาคม หมายเลขที่ 4 ปี ค.ศ. 2009. (ซึ่งต่อไปจะเรียกว่า “กฎหมายการขนส่งผู้โดยสารทางบก”) มาตรา 1.

3.4.2 ขอบเขต³⁰

การประกอบกิจการขนส่งผู้โดยสารทางบกที่ได้กล่าวในกฎหมายฉบับนี้ หมายถึง การใช้รถขนส่งผู้โดยสารเพื่อให้บริการแก่สาธารณะโดยมีกิจกรรมการขนส่งทางบกในเชิงพาณิชย์ รวมถึงการขนส่งผู้โดยสาร โดยขบวนรถซึ่งออกตามกำหนดเวลา (และการขนส่งผู้โดยสาร โดยขบวนรถซึ่งออกตามกำหนดเวลาที่เพิ่มเติมนอกเวลา) การขนส่งผู้โดยสารแบบเหมารถและการขนส่งผู้โดยสารนักท่องเที่ยว

1. การขนส่งผู้โดยสาร โดยขบวนรถซึ่งออกตามกำหนดเวลา หมายถึง วิธีการขนส่งรูปแบบหนึ่งโดยรถขนส่งผู้โดยสารจะทำการเดินรถตามเส้นทาง เวลา สถานีและขบวนรถที่แน่นอนทางบกภายในเมือง โดยรวมถึง การขนส่งผู้โดยสาร โดยขบวนรถซึ่งออกตามกำหนดเวลาแบบถึงที่หมายโดยตรงและการขนส่งผู้โดยสาร โดยขบวนรถซึ่งออกตามกำหนดเวลาแบบทั่วไป การขนส่งผู้โดยสาร โดยขบวนรถซึ่งออกตามกำหนดเวลาที่เพิ่มเติมนอกเวลา หมายถึง วิธีการเพิ่มเติมการขนส่งผู้โดยสารของการขนส่งผู้โดยสาร โดยขบวนรถซึ่งออกตามกำหนดเวลารูปแบบหนึ่ง ในกรณีที่มีการขนส่งผู้โดยสาร โดยขบวนรถซึ่งออกตามกำหนดเวลาไม่เพียงพอต่อความต้องการหรือไม่สามารถเดินรถได้ตามปกติทำให้ต้องใช้วิธีการเพิ่มหรือจัดรถตามเส้นทาง สถานีของรถขนส่งผู้โดยสาร โดยขบวนรถซึ่งออกตามกำหนดเวลา

2. การขนส่งผู้โดยสารแบบเหมารถ หมายถึง การขนส่งผู้โดยสาร โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อการขนส่งคณะนักท่องเที่ยว โดยนำรถออกให้ผู้โดยสารเช่าแบบเหมาคันและให้ทำการจัดตารางเวลาการใช้งานได้ด้วยตนเอง โดยบริการการขับชี้ให้และขับชี้ตามสถานที่ออกรถ สถานที่ปลายทางและเส้นทางที่ได้ทำการตกลงกัน คิดค่าใช้จ่ายกันตามระยะทางที่เดินรถหรือราคาเหมารวม และใช้วิธีการชำระเงินซึ่งเป็นแบบแผนอย่างเดียวกันทั้งหมด

3. การขนส่งผู้โดยสารนักท่องเที่ยว หมายถึง การขนส่งผู้โดยสาร โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อการขนส่งนักท่องเที่ยวเพื่อเข้าชม โดยมีการเดินรถขนส่งภายในสถานที่ท่องเที่ยวหรือมีเส้นทางอย่างน้อยหนึ่งเส้นทางอยู่บริเวณพื้นที่ (จุด) ของสถานที่ท่องเที่ยว

การประกอบกิจการสถานีขนส่งผู้โดยสารที่ได้กล่าวในกฎหมายฉบับนี้ หมายถึง การจัดตั้งสถานีเพื่อใช้ในการประกอบกิจการขนส่งที่เกี่ยวข้องให้แก่ผู้ประกอบกิจการขนส่งผู้โดยสารทางบกและให้แก่ผู้โดยสาร

3.4.3 การออกใบอนุญาต³¹

การยื่นคำร้องขอประกอบกิจการการขนส่งทางบก ให้เตรียมตามเงื่อนไขดังต่อไปนี้

³⁰ กฎหมายการขนส่งผู้โดยสารทางบก. มาตรา 3.

³¹ กฎหมายการขนส่งผู้โดยสารทางบก. มาตรา 10 วรรคหนึ่ง.

1. เงื่อนไขด้านเทคโนโลยีของรถขนส่งผู้โดยสาร

1.1 ประสิทธิภาพของเทคโนโลยีสอดคล้องตามมาตรฐานของประเทศตามข้อบังคับในเรื่องสมรรถนะโดยรวมและวิธีการตรวจสอบรถพาหนะขนส่ง (GB18565)

1.2 ขนาดภายนอกของตัวรถ แกนรับน้ำหนักรวมถึงคุณภาพสอดคล้องตามมาตรฐานของประเทศตามข้อจำกัดในเรื่องแกนรับน้ำหนักรวมถึงคุณภาพ (GB1589)

1.3 รถพาหนะในการขนส่งผู้โดยสาร โดยใช้ทางด่วนหรือรถพาหนะในการขนส่งผู้โดยสารโดยมีระยะทางตั้งแต่ 800 กิโลเมตรขึ้นไป ระดับของเทคโนโลยีต้องถึงระดับที่ 1 ตามมาตรฐานวิชาชีพในเรื่องข้อบังคับการแบ่งระดับและระบุอันดับเทคโนโลยีของรถพาหนะขนส่ง (JT/T198) รถพาหนะในการขนส่งผู้โดยสารโดยมีระยะทางตั้งแต่ 400 กิโลเมตรขึ้นไป ระดับของเทคโนโลยีต้องถึงตั้งแต่ระดับที่ 2 ขึ้นไป รถพาหนะในการขนส่งผู้โดยสารอื่น ระดับของเทคโนโลยีต้องถึงตั้งแต่ระดับที่ 3 ขึ้นไป

2. เงื่อนไขเรื่องระดับประเภทของรถขนส่งผู้โดยสาร

รถพาหนะในการขนส่งผู้โดยสาร โดยใช้ทางด่วนหรือรถพาหนะในการขนส่งผู้โดยสารโดยมีระยะทางตั้งแต่ 800 กิโลเมตรขึ้นไป ระดับประเภทของรถโดยสาร ต้องถึงตั้งแต่ระดับกลางเป็นต้นไป ตามมาตรฐานวิชาชีพ ในเรื่องข้อบังคับการแบ่งระดับและระบุระดับรถพาหนะในการขนส่งผู้โดยสาร (JT/T325)

3. เงื่อนไขเรื่องปริมาณรถขนส่งผู้โดยสาร

3.1 ผู้ประกอบการกิจการขนส่งผู้โดยสาร โดยขบวนรถซึ่งออกตามกำหนดเวลาที่ประกอบกิจการขนส่งผู้โดยสารประเภทที่ 1 ต้องมีรถที่ใช้ในการประกอบกิจการขนส่งของตนเองเป็นจำนวนตั้งแต่ 100 คันขึ้นไปและมีที่นั่งสำหรับผู้โดยสารตั้งแต่ 3,000 ที่นั่งขึ้นไป โดยในจำนวนนั้นต้องมีรถขนส่งผู้โดยสารระดับสูง 30 คันขึ้นไปและมีที่นั่งสำหรับผู้โดยสารตั้งแต่ 900 ที่นั่งขึ้นไป หรือมีรถขนส่งผู้โดยสารระดับสูง 40 คันขึ้นไปและมีที่นั่งสำหรับผู้โดยสารตั้งแต่ 1,200 ที่นั่งขึ้นไป

3.2 ผู้ประกอบการกิจการขนส่งผู้โดยสาร โดยขบวนรถซึ่งออกตามกำหนดเวลาที่ประกอบกิจการขนส่งผู้โดยสารประเภทที่ 2 ต้องมีรถที่ใช้ในการประกอบกิจการขนส่งของตนเองเป็นจำนวนตั้งแต่ 50 คันขึ้นไปและมีที่นั่งสำหรับผู้โดยสารตั้งแต่ 1,500 ที่นั่งขึ้นไป โดยในจำนวนนั้นต้องมีรถขนส่งผู้โดยสารระดับสูง 15 คันขึ้นไปและมีที่นั่งสำหรับผู้โดยสารตั้งแต่ 450 ที่นั่งขึ้นไป หรือมีรถขนส่งผู้โดยสารระดับสูง 20 คันขึ้นไปและมีที่นั่งสำหรับผู้โดยสารตั้งแต่ 600 ที่นั่งขึ้นไป

3.3 ผู้ประกอบการกิจการขนส่งผู้โดยสาร โดยขบวนรถซึ่งออกตามกำหนดเวลาที่ประกอบกิจการขนส่งผู้โดยสารประเภทที่ 3 ต้องมีรถที่ใช้ในการประกอบกิจการขนส่งของตนเองเป็นจำนวนตั้งแต่ 10 คันขึ้นไปและมีที่นั่งสำหรับผู้โดยสารตั้งแต่ 200 ที่นั่งขึ้นไป

3.4 ผู้ประกอบกิจการขนส่งผู้โดยสารโดยขบวนรถซึ่งออกตามกำหนดเวลาที่ประกอบกิจการขนส่งผู้โดยสารประเภทที่ 4 ต้องมีรถที่ใช้ในการประกอบกิจการขนส่งของตนเองเป็นจำนวนตั้งแต่ 1 คันขึ้นไป

3.5 ผู้ประกอบกิจการขนส่งผู้โดยสารแบบเหมารถระหว่างมณฑลต้องมีรถขนส่งผู้โดยสารระดับสูง 20 คันขึ้นไปและมีที่นั่งสำหรับผู้โดยสารตั้งแต่ 600 ที่นั่งขึ้นไป

3.6 ผู้ประกอบกิจการขนส่งผู้โดยสารแบบเหมารถภายในมณฑลต้องมีรถขนส่งผู้โดยสารระดับสูง 5 คันขึ้นไปและมีที่นั่งสำหรับผู้โดยสารตั้งแต่ 100 ที่นั่งขึ้นไป

3.4.4 มาตรการควบคุมพนักงานขับรถ³²

พนักงานขับรถซึ่งประกอบกิจการขนส่งผู้โดยสารต้องเป็นไปตามเงื่อนไขดังต่อไปนี้

1. ต้องได้รับหนังสือรับรองการขับรถยนต์
2. อายุไม่เกิน 60 ปี
3. ไม่เคยมีบันทึกความรับผิดในอุบัติเหตุการคมนาคมอย่างร้ายแรงหรือสูงกว่าในช่วง 3 ปีสุดท้าย
4. ผ่านคุณสมบัติการทดสอบความรู้ในการซ่อมแซมรถยนต์และการช่วยเหลือผู้โดยสารในกรณีฉุกเฉินตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องในการขนส่งผู้โดยสารของหน่วยงานควบคุมการคมนาคมขนส่งทางบก (ระดับเมืองในท้องถิ่นนั้นและได้รับหนังสือรับรองคุณสมบัติการประกอบกิจการ)

3.4.5 มาตรการควบคุมรถพาหนะในการขนส่งผู้โดยสาร

1. ให้ผู้ประกอบกิจการขนส่งผู้โดยสารทำการบำรุงรักษา รับผิดชอบต่อสภาพทางเทคนิคของรถขนส่งผู้โดยสารที่ดีตามกำหนดระยะเวลา โดยอาศัยตามมาตรฐานด้านเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องของประเทศ รายการและวิธีการบำรุงรักษารถพาหนะขนส่งผู้โดยสารนั้นให้ปฏิบัติตามกฎว่าด้วยมาตรฐานเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้อง เช่น มาตรฐานประเทศ มาตรฐานเทคโนโลยีในการบำรุงรักษาตรวจวัดและวินิจฉัยรถยนต์ (GB18344)³³

2. ให้หน่วยงานตรวจวัดสมรรถนะโดยรวมของรถยนต์ ใช้เครื่องมือ อุปกรณ์ที่เป็นไปตามมาตรฐานของประเทศและมาตรฐานวิชาชีพ และให้ทำการตรวจวัดรถพาหนะตามมาตรฐานการตรวจวัดเทคโนโลยีของรถพาหนะขนส่งที่เกี่ยวข้องของประเทศและของวิชาชีพอย่างเข้มงวด และให้ออกรายงานการตรวจวัดรถพาหนะตามความเป็นจริง รวมถึงให้สร้างแฟ้มข้อมูลการตรวจวัดรถพาหนะ³⁴

³² กฎหมายการขนส่งผู้โดยสารทางบก. มาตรา 10 วรรคสอง.

³³ กฎหมายการขนส่งผู้โดยสารทางบก. มาตรา 34.

³⁴ กฎหมายการขนส่งผู้โดยสารทางบก. มาตรา 36 .

3. ให้หน่วยงานควบคุมการคมนาคมขนส่งทางบก ระดับมณฑลขึ้นไปทำการตรวจสอบรถพาหนะขนส่งผู้โดยสารตามกำหนดระยะเวลา โดยทำการตรวจสอบปีละหนึ่งครั้งเป็นประจำทุกปี เนื้อหาการตรวจสอบมีดังต่อไปนี้

3.1 บันทึกการกระทำผิดกฎหมายของรถพาหนะ

3.2 เพิ่มข้อมูลเทคโนโลยีของรถพาหนะ

3.3 โครงสร้างของรถพาหนะ ภาพการเปลี่ยนแปลงทางขนาด

3.4 บันทึกการต่อเติมหรือการใช้รถพาหนะซึ่งเป็นไปตามมาตรฐานของประเทศ

3.5 สถานการณ์การการที่ผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารประกันภัยรถพาหนะขนส่งผู้โดยสารต่อผู้โดยสาร ในกรณีที่การพิจารณาตรวจสอบนั้นเป็นไปตามข้อกำหนด ให้หน่วยงานควบคุมการคมนาคมขนส่งทางบก ทำการระบุดังในช่องบันทึกการตรวจสอบของหนังสือรับรองการขนส่งทางบก ในกรณีที่การพิจารณาตรวจสอบนั้นไม่เป็นไปตามข้อกำหนดให้ตั้งให้แก้ไขให้ถูกต้องภายในระยะเวลาที่กำหนดหรือสั่งให้ดำเนินขั้นตอนการเปลี่ยนแปลงแก้ไข³⁵

3.4.6 มาตรการคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสาร

1. ห้ามมิให้ผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารบังคับให้ผู้โดยสาร โดยสาร ไปกับรถ ห้ามมิให้ส่งผู้โดยสาร ไปกับการขนส่งของบุคคลอื่นในระหว่างทางหรือทิ้งผู้โดยสาร ห้ามมิให้ขู่เข็ญรีดไถผู้โดยสาร ห้ามมิให้เปลี่ยนรถพาหนะขนส่งผู้โดยสาร โดยพลการ และห้ามมิให้ขัดขวางการประกอบกิจการตามปกติของผู้ประกอบการรายอื่น³⁶

2. ห้ามมิให้รถขนส่งผู้โดยสารบรรทุกเกินน้ำหนัก โดยเด็ดขาด ในกรณีที่จำนวนผู้โดยสารเต็มจำนวน อนุญาตให้รับผู้โดยสารที่เป็นเด็กและไม่เก็บค่าตัวโดยสารจำนวนไม่เกินร้อยละ 10 ของจำนวนผู้โดยสารทั้งหมดที่ได้รับอนุญาต ห้ามมิให้รถขนส่งผู้โดยสารบรรทุกสินค้าโดยขัดต่อบทบัญญัติแห่งกฎหมายฉบับนี้³⁷

3. ผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารต้องปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องในเรื่องราคา ใช้ตัวโดยสารตามที่กฎหมายกำหนด ห้ามมิให้ขึ้นราคาตัวโดยสารโดยมิชอบ ห้ามมิให้กักราคาตัวโดยสารโดยมิเจตนาทุจริต ห้ามมิให้เก็บค่าธรรมเนียมต่างๆ โดยมิชอบ³⁸

4. ผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารพิมพ์ชื่อเรียกของกิจการหรือสัญลักษณ์ในตำแหน่งที่เหมาะสมนอกตัวรถขนส่งผู้โดยสาร และให้แสดงหมายเลขโทรศัพท์ในการดูแลของหน่วยงาน

³⁵ กฎหมายการขนส่งผู้โดยสารทางบก. มาตรา 37.

³⁶ กฎหมายการขนส่งผู้โดยสารทางบก. มาตรา 48.

³⁷ กฎหมายการขนส่งผู้โดยสารทางบก. มาตรา 49.

³⁸ กฎหมายการขนส่งผู้โดยสารทางบก. มาตรา 50.

ควบคุมการคมนาคมขนส่งทางบก (ราคาตัวโดยสารและตารางแสดงระยะทางในตำแหน่งที่เห็นได้ชัดเจนภายในตัวรถ)³⁹

5. ผู้ประกอบกิจการขนส่งผู้โดยสารจัดสภาพแวดล้อมการโดยสารรถที่ดีให้แก่ผู้โดยสาร ประกันอุปกรณ์และสาธารณูปโภคที่ครบถ้วนและมีประสิทธิภาพ รักษาความสะอาดและสุขอนามัยของรถพาหนะ และใช้มาตรการที่จำเป็นในการป้องกันการกระทำอันขัดต่อกฎหมายซึ่งอาจก่อให้เกิดความเสียหายต่อความปลอดภัยในร่างกาย ทรัพย์สิน ของผู้โดยสารในระหว่างการขนส่ง

ในกรณีที่เกิดกระทำอันขัดต่อกฎหมายซึ่งก่อให้เกิดความเสียหายต่อความปลอดภัยในร่างกาย ทรัพย์สิน ของผู้โดยสารในระหว่างการขนส่ง ให้ผู้ประกอบกิจการขนส่งภายใต้ความสามารถของตนเอง รีบรายงานต่อหน่วยงานสันติบาลและร่วมมือกับหน่วยงานสันติบาลในการหยุดยั้งกระทำอันขัดต่อกฎหมายนั้น ห้ามมิให้ผู้ประกอบกิจการขนส่งผู้โดยสารขายสิ่งลามกอนาจารบนรถพาหนะขนส่งผู้โดยสาร⁴⁰

6. ผู้ประกอบกิจการขนส่งผู้โดยสารจัดทำประกันความรับผิดในการเสียหายแก่ผู้โดยสาร⁴¹

7. ในกรณีที่ผู้ประกอบกิจการขนส่งผู้โดยสารก่อให้เกิดความเสียหายต่อร่างกาย ของผู้โดยสารในระหว่างการขนส่ง หรือทำให้สัมภาระของผู้โดยสารชำรุดเสียหายหรือสูญหาย ในกรณีที่คู่กรณีได้มีการตกลงจำนวนค่าเสียหายกันไว้ ให้ถือเอาตามข้อตกลงนั้น แต่ในกรณีที่คู่กรณีไม่ได้มีการตกลงจำนวนค่าเสียหายกันไว้ ให้ดำเนินการ โดยอาศัยตามบทบัญญัติเพดานมูลค่าการชำระค่าเสียหายของการขนส่งผู้โดยสารทางทะเลหรือการขนส่งผู้โดยสารทางรถไฟของประเทศที่เกี่ยวข้อง⁴²

8. ผู้ประกอบกิจการขนส่งผู้โดยสาร ส่งเสริมฝึกฝนด้านความปลอดภัย คุณธรรมในอาชีพ ความรู้ในหน้าที่การงาน กฎระเบียบในการปฏิบัติงานแก่พนักงานของผู้ประกอบการ และให้ผู้ประกอบกิจการขนส่งใช้มาตรการที่จำเป็นเพื่อป้องกันมิให้พนักงานขับรถขับรถติดต่อกันเป็นเวลาเกินกว่า 4 ชั่วโมง

ให้พนักงานขับรถขนส่งผู้โดยสารปฏิบัติตามกฎหมายขนส่งทางบกและกฎระเบียบในการปฏิบัติงานของพนักงานขับรถขนส่งทางบก ให้พนักงานขับรถขนส่งผู้โดยสารขับรถอย่างปลอดภัยและให้บริการอย่างดี⁴³

³⁹ กฎหมายการขนส่งผู้โดยสารทางบก. มาตรา 51.

⁴⁰ กฎหมายการขนส่งผู้โดยสารทางบก. มาตรา 52.

⁴¹ กฎหมายการขนส่งผู้โดยสารทางบก. มาตรา 53.

⁴² กฎหมายการขนส่งผู้โดยสารทางบก. มาตรา 54.

⁴³ กฎหมายการขนส่งผู้โดยสารทางบก. มาตรา 55.

9. เมื่อเกิดอุบัติเหตุต่อสาธารณะ ให้ผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารดำเนินการตามมาตรฐานการแก้ไขและปฏิบัติตามคำสั่งของรัฐบาลประชาชนระดับอำเภอขึ้นไปและของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง⁴⁴

10. ในช่วงเวลาที่มีอัตราการเดินทางของผู้โดยสารสูงและกำลังในการขนส่งไม่เพียงพอ เช่น ช่วงการเดินทางช่วงเทศกาลตรุษจีน การท่องเที่ยวช่วงสัปดาห์ทอง (ได้แก่ สัปดาห์ในช่วงเทศกาลตรุษจีน สัปดาห์ในช่วงวันแรงงานและสัปดาห์ในช่วงวันชาติจีน) หรือในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุต่างๆ หน่วยงานควบคุมการคมนาคมขนส่งทางบก สามารถให้ใช้รถขนส่งผู้โดยสารหรือรถขนส่งผู้โดยสารที่มีได้ใช้ในการประกอบการ เพื่อใช้สำหรับการเหมารถ หรือใช้ในการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มเติม นอกเวลาซึ่งมีระดับเทคโนโลยีไม่ต่ำกว่าระดับที่สามชั่วคราวได้ โดยที่รถขนส่งผู้โดยสารที่มีได้ใช้ในการประกอบการนั้นให้เดินรถโดยอาศัยหนังสือรับรองซึ่งออกโดยหน่วยงานควบคุมการคมนาคมขนส่งทางบกระดับอำเภอขึ้นไป⁴⁵

11. ผู้ประกอบการสถานีขนส่งต้องประกาศข้อมูลต่างๆ ของรถขนส่งผู้โดยสารที่เข้ามาในสถานี อาทิเช่น ประเภทของรถขนส่งผู้โดยสารซึ่งออกตามกำหนดเวลา ระดับประเภทของรถขนส่งผู้โดยสาร เส้นทาง การขนส่ง สถานีเริ่มต้นและจอดแวะ ขบวนรถ เวลาออกรถ ราคาตั๋วโดยสาร จักระบบการออกรถสำหรับรถขนส่งผู้โดยสารที่เข้ามาในสถานี แนะนำผู้โดยสารและรักษาความเป็นระเบียบเรียบร้อย⁴⁶

12. ให้ผู้ประกอบการสถานีขนส่งจัดเตรียมเอกสารหลักฐานต่างๆที่เกี่ยวข้องก่อนออกรถ 30 นาที เพื่อรอการออกรถ ห้ามมิให้ออกรถล่าช้ากว่ากำหนด เลิกขบวนรถหรือหยุดขบวนรถ ในกรณีที่ผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารที่เข้ามาในสถานีจัดรถพาหนะไม่เป็นไปตามเวลา หากล่าช้าเป็นเวลาไม่เกิน 1 ชั่วโมงถือว่าเป็นการออกรถล่าช้ากว่ากำหนด หากล่าช้าเป็นเวลาเกินกว่า 1 ชั่วโมงถือว่าเป็นการเลิกขบวนรถ ยกเว้นในกรณีที่มีเหตุผลในการซ่อมแซม เหตุสุดวิสัย สูญหายหรือการจราจรติดขัดทำให้ไม่สามารถเดินรถตามเวลาที่กำหนดได้และได้แจ้งให้ผู้ประกอบการสถานีขนส่งทราบแล้ว

ในกรณีที่ผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารเกิดอุบัติเหตุอันไม่สามารถเดินรถขนส่งผู้โดยสารได้ ให้ทำการแจ้งให้ผู้ประกอบการสถานีขนส่งผู้โดยสารทราบล่วงหน้า 1 วัน และให้ทั้งสองฝ่ายตกลงกันในการจัดการรถพาหนะเพิ่มเติมนอกเวลาเดินรถปกติ⁴⁷

⁴⁴ กฎหมายการขนส่งผู้โดยสารทางบก. มาตรา 56.

⁴⁵ กฎหมายการขนส่งผู้โดยสารทางบก. มาตรา 64.

⁴⁶ กฎหมายการขนส่งผู้โดยสารทางบก. มาตรา 69.

⁴⁷ กฎหมายการขนส่งผู้โดยสารทางบก. มาตรา 70.

13. ผู้ประกอบกิจการสถานีขนส่งผู้โดยสารจัดตั้งบริการเพื่อการซื้อตั๋วโดยสารสำหรับผู้โดยสาร การรอรถ ประภาศเพื่อการโดยสาร การส่งฝากและสัมภาระ การขนส่ง ห้องสุขอนามัย เป็นต้น ให้บริการอย่างดีในด้านความปลอดภัย ความสะอาดสบายแก่ผู้โดยสาร ส่งเสริมการประกาศข่าวสารและรักษาสุขอนามัยและความสะอาดของบริเวณสถานี⁴⁸

14. ผู้ประกอบกิจการสถานีขนส่งผู้โดยสารกำหนดแผนคาดการณ์ล่วงหน้าในกรณีฉุกเฉินสำหรับการขนส่งทางบกเมื่อเกิดอุบัติเหตุต่อสาธารณะ โดยแผนคาดการณ์ล่วงหน้าในกรณีฉุกเฉินนี้ให้รวมถึงเนื้อหาต่างๆ เช่น ขั้นตอนการรายงาน การสั่งการในกรณีฉุกเฉิน การจัดเตรียมรถพาหนะและอุปกรณ์ในกรณีฉุกเฉิน รวมไปถึงมาตรการในการแก้ไขปัญหาต่างๆ เป็นต้น⁴⁹

3.4.7 มาตรการควบคุมมิให้ผู้ประกอบการฝ่าฝืนกฎหมาย

การกระทำผิดต่อบทบัญญัติแห่งกฎหมายฉบับนี้ ในกรณีที่มีพฤติการณ์อันหนึ่งอันใดดังต่อไปนี้ ให้หน่วยงานควบคุมการคมนาคมขนส่งทางบก ระดับอำเภอขึ้นไปสั่งให้หยุดดำเนินกิจการ ในกรณีที่มีสิ่งที่ได้มาโดยผิดกฎหมาย ให้ยึดสิ่งที่ได้มาโดยผิดกฎหมายทั้งหมดและปรับตั้งแต่สองเท่าขึ้นไปแต่ไม่เกินสิบเท่าของมูลค่าของสิ่งที่ได้มาโดยผิดกฎหมาย ในกรณีที่ไม่มีสิ่งที่ได้มาโดยผิดกฎหมายหรือสิ่งที่ได้มาโดยผิดกฎหมายมีมูลค่าไม่ถึงสองหมื่นหวน ให้ปรับเงินตั้งแต่สามหมื่นหวนขึ้นไปแต่ไม่เกินหนึ่งแสนหวน ในกรณีที่เจ้าองค์ประกอบตามความผิดอาญา ให้ดำเนินคดีตามกฎหมายอาญา

1. ประกอบกิจการขนส่งผู้โดยสาร โดยพลการ โดยไม่ได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการขนส่งผู้โดยสารทางบก
2. ประกอบกิจการขนส่งผู้โดยสารซึ่งออกตามกำหนดเวลาโดยพลการ โดยไม่ได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการขนส่งผู้โดยสารซึ่งออกตามกำหนดเวลา
3. ใช้หลักฐานอนุญาตประกอบกิจการขนส่งผู้โดยสารทางบกที่ไม่มีผลต่างๆ เช่น หลักฐานที่ไม่มีผล ปลอมแปลงหรือแก้ไข เป็นต้น ในการประกอบกิจการขนส่งผู้โดยสารทางบก
4. ประกอบกิจการขนส่งผู้โดยสารทางบกโดยนอกเหนือไปจากตามรายการที่ได้รับอนุญาต⁵⁰
5. กรณีที่ผู้ประกอบกิจการขนส่งผู้โดยสารมีพฤติการณ์อันหนึ่งอันใดดังต่อไปนี้⁵¹

5.1 มิได้จัดหาประกันความรับผิดในความเสี่ยงภัยให้แก่ผู้โดยสาร

⁴⁸ กฎหมายการขนส่งผู้โดยสารทางบก. มาตรา 71.

⁴⁹ กฎหมายการขนส่งผู้โดยสารทางบก. มาตรา 74.

⁵⁰ กฎหมายการขนส่งผู้โดยสารทางบก. มาตรา 84.

⁵¹ กฎหมายการขนส่งผู้โดยสารทางบก. มาตรา 87.

5.2 มิได้จัดหาประกันตามเพดานมูลค่าการประกันขั้นต่ำสุด

5.3 ความรับผิดชอบของประกันได้เกินกำหนดระยะเวลาแล้ว และมีได้ทำการประกันต่อ

ให้หน่วยงานควบคุมการคมนาคมขนส่งทางบก ระดับอำเภอขึ้นไปสั่งให้ทำการจัดหาประกันภายในระยะเวลาที่กำหนด หากปฏิเสธไม่ยอมทำการจัดหาประกัน ให้หน่วยงานที่ได้อนุญาตเดิมทำการเพิกถอน หรือเพิกถอนขอบเขตการประกอบกิจการที่เกี่ยวข้อง

3.4.8 มาตรการเยียวยากรณีที่เกิดโดยสารประจำทางเกิดอุบัติเหตุที่เกิดจากความประมาทเลินเล่อของพนักงานขับรถ

ในกรณีที่เกิดโดยสารประจำทางเกิดอุบัติเหตุที่เกิดจากความประมาทเลินเล่อของพนักงานขับรถหรือรถยนต์คันอื่นเป็นผู้ก่ออุบัติเหตุ นั้น ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน ได้มีการตรากฎหมายละเมิดซึ่งผลใช้บังคับเมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม 2010 โดยมีวัตถุประสงค์ในการคุ้มครองสิทธิของผู้เสียหายในทางแพ่งซึ่งเกิดจากการที่มีผู้ละเมิดสิทธิซึ่งเกิดจากนิติสัมพันธ์ในทางแพ่ง ทั้งนี้ ในกฎหมายละเมิดได้บัญญัติถึงสิทธิในทางแพ่งไว้ว่าสิทธิในชีวิตร่างกาย ทรัพย์สิน ชื่อเสียง สิทธิส่วนตัว สิทธิในเอกลักษณ์ส่วนบุคคล เป็นต้น

ทั้งนี้ ในหมวดที่ 6 เป็นเรื่องเกี่ยวกับความรับผิดทางละเมิดในอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากรถยนต์ (Liability for Motor Vehicle Traffic Accident) ในส่วนการชดเชยค่าเสียหายจะชดเชยด้วยเงิน หากกรณีที่สามารถคืนสภาพทรัพย์สินได้ก็ชดเชยโดยวิธีทำให้ทรัพย์สินกลับสู่สภาพเดิม กรณีชดเชยด้วยเงิน ให้คำนวณดังนี้

ก. กรณีละเมิดสิทธิเสรีภาพของบุคคล ค่าเสียหายให้คำนวณตามอัตราค่าจ้างโดยเฉลี่ยของแรงงานในปีก่อนต่อวันคูณด้วยจำนวนวันที่สูญเสียเสรีภาพ

ข. กรณีละเมิดสิทธิทางร่างกายหรือชีวิต

- กรณีร่างกายได้รับบาดเจ็บ ให้คำนวณค่าเสียหายดังนี้

1. ค่ารักษาพยาบาล

2. ค่าขาดรายได้ โดยคำนวณตามอัตราค่าจ้างโดยเฉลี่ยของแรงงานในปีก่อนต่อวันคูณด้วยจำนวนวันที่ไม่สามารถทำงานได้ แต่สูงสุดไม่เกิน 5 เท่าของอัตราค่าจ้างแรงงานรายปี

- กรณีทุพพลภาพ ให้คำนวณค่าเสียหายดังนี้

1. ค่ารักษาพยาบาล

2. ค่าชดเชยความพิการ โดยคำนวณตามการสูญเสียความสามารถในการทำงาน หากสูญเสียความสามารถในการทำงานบางส่วน ให้คำนวณตามอัตราค่าจ้างของแรงงานในปีก่อนเป็นรายปีคูณด้วยจำนวนปีตามระยะเวลาที่ไม่สามารถทำงานได้ แต่สูงสุดไม่เกิน 10 เท่า หากความพิการ

ทำให้สูญเสียความสามารถในการทำงานทั้งหมด ให้คำนวณตามอัตราค่าจ้างของพนักงานในปีก่อน เป็นรายปีคูณด้วยจำนวนปีตามระยะเวลาที่ไม่สามารถทำงานได้ แต่สูงสุดไม่เกิน 20 เท่า

- กรณีถึงแก่ความตาย ให้คำนวณค่าเสียหายดังนี้

1. ชดใช้ค่าเสียหายอันเนื่องมาจากการเสียชีวิต

2. ค่าปลงศพ

3. ค่าชดใช้เพราะเหตุถึงแก่กรรม ให้คำนวณตามอัตราค่าจ้างของพนักงานในปีก่อนเป็น รายปี คิดเป็นจำนวน 20 เท่าของค่าจ้างรายปี

4. กรณีผู้ตายต้องรับภาระเลี้ยงดูบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ ต้องชดใช้ค่าเสียหายเป็น ค่าดำรงชีพจนกว่าบุคคลดังกล่าวจะบรรลุนิติภาวะ⁵²

⁵² Xiang Li & Jigang Jin, Concise Chinese Tort Laws. (Springer : Heidelberg, 2014). p.2,4,15.