

## บทที่ 5

### บทสรุปและข้อเสนอแนะ

#### 5.1 บทสรุป

เมื่อได้ทำการศึกษาในเรื่องปัญหากฎหมายเกี่ยวกับการประกอบธุรกิจให้บริการรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง แล้วทำให้ผู้ศึกษาเกิดความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับมาตรการทางกฎหมาย ที่มีปัญหาในการใช้บังคับและผลกระทบของปัญหากฎหมายนั้นๆ ทั้งที่เกี่ยวข้องกับการประกอบธุรกิจตัวผู้ประกอบการหรือพนักงานขับรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง และโครงสร้างของตัวรถโดยสารซึ่งปัญหาต่างๆ ย่อมส่งผลกระทบถึงการคุ้มครองสิทธิของผู้บริโภคในการบริการรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง ดังนี้เมื่อ ได้ทำการศึกษาวิเคราะห์มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการประกอบธุรกิจให้บริการรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง ตามหลักกฎหมายของประเทศไทยและมาตรการทางกฎหมายของต่างประเทศแล้ว ผู้ศึกษาจึงได้นำองค์ความรู้ดังกล่าวมาใช้ในการสรุปและเสนอแนะทางในการแก้ปัญหาทางกฎหมายที่เกิดขึ้น เพื่อจะได้ออกให้เกิดความรู้ความเข้าใจอันจะเป็นประโยชน์ต่อการนำไปพัฒนามาตรการทางกฎหมายภายในของประเทศได้

สำหรับปัญหาด้านการคุ้มครองสิทธิของผู้บริโภค ซึ่งเป็นผู้ใช้บริการรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง ซึ่งเป็นปัญหาที่สำคัญที่มีผลกระทบต่อผู้ใช้บริการ ซึ่งเป็นประชาชนจำนวนมาก จากการศึกษาถึงมาตรการทางกฎหมายในเรื่องคุณสมบัติของผู้ประกอบธุรกิจ ที่ต้องการเข้าสู่ธุรกิจการให้บริการรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง กล่าวคือ ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 นั้นเป็นการกำหนดคุณสมบัติเบื้องต้นของผู้ที่จะขออนุญาตเป็นผู้ประกอบธุรกิจและหลักเกณฑ์การพิจารณาเพื่อออกใบอนุญาตประกอบธุรกิจให้บริการรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง ไม่ว่าจะผู้ขออนุญาตจะเป็นบุคคลธรรมดา นิติบุคคล ห้างหุ้นส่วน บริษัท พบว่ากฎหมายดังกล่าวมิได้ให้ความสำคัญในเรื่องการกำหนดหลักเกณฑ์ในการพิจารณาคุณสมบัติในด้านจริยธรรมและความเหมาะสมในการประกอบวิชาชีพให้บริการแก่ประชาชน ของผู้ขออนุญาตประกอบธุรกิจซึ่งเป็นส่วนสำคัญ โดยที่ผู้ประกอบธุรกิจให้บริการรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทางดังกล่าวจะต้อง มีชื่อเสียงที่ดี (Requirements of Good Repute in Exercise of Business) มีการดำรงเงินทุนขั้นต่ำในการประกอบการ (Minimum Financial Standing) และการมีคุณสมบัติ

เหมาะสมในการประกอบอาชีพ (Professional Competence) เพื่อเป็นการคุ้มครองความปลอดภัยของผู้ใช้บริการ อันเป็นการสร้างความเชื่อมั่นให้กับผู้ใช้บริการ และเป็นการสร้างมาตรฐานด้านความปลอดภัยของธุรกิจให้บริการรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทางให้สูงขึ้น นอกจากนี้สำหรับผู้ประกอบธุรกิจให้บริการรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง ที่ได้รับใบอนุญาตประกอบธุรกิจแล้ว ใบอนุญาตดังกล่าวจะมีอายุห้าปี โดยหลักเกณฑ์การพิจารณาการต่อใบอนุญาตให้แก่ผู้ประกอบธุรกิจต่อไปโดยมิได้มีการพิจารณาถึงประวัติการให้บริการรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง ว่ามีการกระทำผิดระเบียบหรือการให้บริการที่เอาเปรียบผู้ใช้บริการที่เป็นผู้บริโภคแต่อย่างใด

สำหรับความปลอดภัยของผู้ใช้บริการรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทางนั้นถึงแม้ปัจจุบันจะมี พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ได้มีการกำหนดให้รถโดยสารที่ใช้ในการขนส่งต้องมีความแข็งแรงมั่นคง ต่อมามีการออกกฎกระทรวง ฉบับที่ 60 ข้อ 1 โดยกำหนดในเรื่องความแข็งแรงและกำหนดในเรื่องที่เกี่ยวกับโครงสร้างของตัวรถโดยสารเอาไว้ แต่สำหรับปัญหามาตรฐานการออกแบบคัสซีโรดโดยสาร ที่กำหนดหลักเกณฑ์โครงสร้างรถประกอบด้วย โครงสร้างคัสซี จะต้องทำด้วยโลหะแข็งแรงตลอดความยาวของตัวรถ กันชนหน้าและกันชนท้าย ที่ตั้งเสมอกับหน้ารถและท้ายรถยื่นจากหน้ารถและท้ายรถระยะห่างพอสมควร และตามประกาศได้กำหนดระบบเลี้ยว กงล้อต้องทำด้วยโลหะ เพลาล้อ สปริง ระบบห้ามล้อ ระบบไฟฟ้า แตร สัญญาณไฟฟ้าเสียงเดียว ถังเชื้อเพลิง เครื่องวัดความเร็ว เครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทาง สำหรับในเรื่องความปลอดภัยของตัว ตามประกาศกฎกระทรวง ฉบับที่ 60 ข้อที่ 2 โดยกำหนดตัวถังของรถ ยึดติดกับโครงสร้างอย่างมั่นคงแข็งแรง สามารถรับน้ำหนัก รูปร่างภายนอก ต้องไม่ก่อให้เกิดอันตราย และมีการกำหนดเรื่องกระจก สีภายนอกภายใน ตัวอักษร ภาพ สำหรับหลังคา กำหนดให้ต้องทำด้วยวัสดุที่มั่นคงแข็งแรง สามารถกันแดดกันฝน พื้นรถต้องมั่นคงแข็งแรง ส่วนพื้นยางหรือวัสดุอื่น หน้าต่างที่ด้านข้างรถทำด้วยด้านข้างรถทำด้วยวัสดุที่แข็งแรง สามารถกันแดดกันฝนได้ ส่วนทางขึ้นและประจุกเงิน มีการกำหนดให้มีเครื่องหมายแสดงว่าเป็นประจุกเงินและมีคำอธิบายวิธีเปิดเป็นภาษาไทยเพียงเท่านั้น ซึ่งจะเห็นได้ว่าในปัจจุบันกฎหมายมิได้ให้ความสำคัญในเรื่องความปลอดภัยในขณะที่รถโดยสารเกิดอุบัติเหตุ ที่จะสามารถปกป้องผู้ใช้บริการแต่อย่างใด

นอกจากนี้ในเรื่องการกำหนดมาตรฐานของรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทางซึ่งประเทศไทยยังไม่มีกำหนดในเรื่องมาตรฐานโครงสร้างของรถโดยสารรับจ้างในด้านความปลอดภัยไม่ว่าแต่อย่างใดไม่ว่า ตามพระราชบัญญัติมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม พ.ศ. 2511 ว่าด้วยส่วนตัวถังและอุปกรณ์ ภายในตัวรถโดยสาร โดยเฉพาะยังมีได้มีการกำหนดมาตรฐานความปลอดภัยไว้แต่อย่างใด

สำหรับคุณสมบัติและความสามารถของพนักงานขับรถโดยสารรับจ้างมีส่วนสำคัญในความปลอดภัยของผู้ใช้บริการโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง ซึ่งบุคคลที่จะมาเป็นพนักงานขับรถโดยสารได้จะต้องมีใบอนุญาต โดยใบอนุญาตจะต้องเป็นไปตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งมีการกำหนดหลักเกณฑ์ในเรื่องอายุและจะต้องผ่านการอบรมจากโรงเรียนสอนขับรถที่ทางกรมการขนส่งรับรอง จะเห็นได้ว่ากฎหมายดังกล่าวยังขาดมาตรการที่เข้มงวดในการกำหนดคุณสมบัติ และลักษณะต้องห้ามของพนักงานขับรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง และยังไม่สามารถที่จะคัดสรรบุคคลที่มีจริยธรรมและคุณสมบัติที่เหมาะสมเข้ามาให้บริการทั้งนี้อาจจะส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยของผู้ใช้บริการด้วย

นอกจากนั้นเมื่อพิจารณาในเรื่องชั่วโมงการทำงานของพนักงานขับรถตามบัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 โดยกล่าวไว้เพียงกว้างๆ ว่าการคุ้มครองแรงงานในการปฏิบัติหน้าที่ขับรถในรอบยี่สิบสี่ชั่วโมง ห้ามมิให้ผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถปฏิบัติหน้าที่ขับรถติดต่อกันเกินสี่ชั่วโมงนับแต่ขณะเริ่มปฏิบัติหน้าที่ขับรถ แต่ถ้าในระหว่างนั้น ผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถได้พักติดต่อกันเป็นเวลาไม่น้อยกว่าครึ่งชั่วโมง ก็ให้ปฏิบัติหน้าที่ขับรถต่อไปได้อีกไม่เกินสี่ชั่วโมงติดต่อกัน จะเห็นได้ว่าตามกฎหมายดังกล่าวไม่ได้กำหนดระเบียบที่ชัดเจน

ส่วนในเรื่องการคุ้มครองผู้บริโภคจากการใช้บริการโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง ปัจจุบันตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 ยังมีปัญหาเกี่ยวกับการกำหนดมาตรฐานการบริการและหลักเกณฑ์ในการควบคุมการให้บริการโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง จึงทำให้ผู้ใช้บริการได้รับบริการที่ด้อยคุณภาพและไม่มีประสิทธิภาพในการบริการให้แก่ประชาชน ในกรณีเมื่อเกิดความเสียหายจากรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทางโดยการเกิดอุบัติเหตุ ไม่ว่าจะก่อให้เกิดความเสียหายแก่ร่างกายทรัพย์สิน ในกรณีดังกล่าวผู้ใช้บริการโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง ได้รับความเดือดร้อนเสียหาย ก็ต้องการเรียกร้องสิทธิของตนตามกฎหมายคุ้มครองผู้บริโภค ซึ่งก็ยังไม่มีความชัดเจนเพียงพอในการเยียวยาความเสียหายสำหรับกรณีของการคุ้มครองสิทธิของผู้ใช้บริการโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง

ดังนั้นหากผู้ใช้บริการโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทางที่ได้รับความเดือดร้อนเสียหายจากการใช้บริการ จึงไม่สามารถได้รับความคุ้มครองสิทธิของตนในกรณีดังกล่าวได้อย่างเป็นธรรมเพียงพอและทันท่วงที แม้วามีหน่วยงานคุ้มครองผู้บริโภคภายใต้พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 ทำหน้าที่ให้การคุ้มครองสิทธิของผู้ใช้บริการไว้แล้วก็ตาม แต่ตามหลักกฎหมายที่ใช้บังคับเกี่ยวกับการประกอบธุรกิจรถโดยสารยังมีได้มีข้อกำหนดเกี่ยวกับองค์กรหรือหน่วยงานที่ทำหน้าที่ เช่นเดียวกับสำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค เมื่อในกรณีที่ผู้บริโภคดำเนินการร้องทุกข์ และเมื่อพิจารณาส่วนในเรื่องอำนาจในการไต่ถามคดีตามพระราชบัญญัติ

คุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 ซึ่งในปัจจุบันยังไม่พบบัญญัติชัดเจน ที่ให้คณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภคทำหน้าที่ไกล่เกลี่ยหรือประนีประนอมข้อพิพาทเกี่ยวกับการละเมิดสิทธิของผู้บริโภคอันเป็นการช่วยผู้บริโภค โดยเป็นการลดปริมาณคดีที่ขึ้นสู่ศาลอีกทอดหนึ่ง ส่วนพระราชบัญญัติความรับผิดชอบความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 มิได้มีบทบัญญัติให้การคุ้มครองผู้บริโภคว่าด้วยการบริการไว้แต่อย่างใด

อีกทั้งเมื่อกรณีที่ผู้บริโภคซึ่งเป็นผู้ใช้บริการรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทางใช้สิทธิตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภคประจำปี พ.ศ. 2535 เป็นการขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นอันเป็นการเยียวยาความเสียหายจากกองทุนผู้ประสบภัยทางท้องถนน โดยการใช้สิทธิดังกล่าวจะต้องปฏิบัติตามขั้นตอนการขอรับค่าสินไหมทดแทน ซึ่งเป็นปัญหายุ่งยากในการเบิกค่าเสียหายจากบริษัทประกันภัย และต้องให้หลักฐานจำนวนมากมีหลายขั้นตอน โดยที่แต่ละบริษัทกำหนดขั้นตอนที่ไม่เหมือนกัน ส่วนสำหรับขั้นตอนการพิจารณาขอรับค่าสินไหมทดแทน ทั้งจากบริษัทรถยนต์และบริษัทประกันภัย โดยกำหนดให้มีการยินยอมก่อนการจ่ายค่าเสียหาย ดังนั้นในปัญหาจากเงื่อนไขในเอกสารการรับเงินหรือเอกสารข้อตกลงใดๆ ดังกล่าว โดยให้ผู้ที่เป็นผู้เสียหายว่าท่านยินยอมรับเงินค่าเสียหายโดยไม่คิดใจเอาความกับบริษัทรถยนต์ เจ้าของบริษัทรถยนต์ บริษัทประกันภัย หรือผู้มีส่วนเกี่ยวข้องอื่นๆ และท่านได้ลงลายมือชื่อยินยอม การกระทำดังกล่าว หากมีความเสียหายเกิดขึ้นเพิ่มเติมในภายหลัง ท่านจะไม่สามารถนำเรื่องฟ้องร้องเรียกค่าเสียหายกับศาลได้ ซึ่งในกระบวนการดังกล่าวผู้ใช้บริการซึ่งเป็นผู้บริโภคส่วนมากจะยินยอมเพราะจากการที่มีรู้ข้อมูลกฎหมายหรือสิทธิของตน ดังนั้นควรจะมีหน่วยงานให้ความช่วยเหลือและให้คำแนะนำ มีการลดขั้นตอนการใช้สิทธิต่างๆ

ส่วนการผู้ใช้บริการรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง ที่จะใช้สิทธิเรียกค่าเสียหายที่เกิดจากการใช้บริการดังกล่าว นั้น แต่ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 โดยที่พระราชบัญญัตินี้ดังกล่าว กำหนดหลักประกันในกรณีเกิดความเสียหายจากการใช้บริการไว้มีจำนวนน้อยเกินไปไม่เหมาะสมกับสภาพปัจจุบัน และผู้เสียหายไม่ทราบถึงสิทธิตามพระราชบัญญัติขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ที่มีอยู่แต่อย่างใด

## 5.2 ข้อเสนอแนะ

เมื่อได้ทำการศึกษาวิเคราะห์ปัญหากฎหมายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการประกอบธุรกิจให้บริการรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง สามารถที่จะเสนอแนะแนวทางด้านกฎหมายเพื่อเป็นการควบคุมและคุ้มครองผู้ประกอบการรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง พนักงานขับรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง และผู้ใช้บริการรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง ในอันที่



จะให้กฎหมายในเรื่องดังกล่าวนี้เกิดประโยชน์และเป็นธรรมแก่ผู้เกี่ยวข้องทุกฝ่าย และเป็นแนวทางในการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับเรื่องดังกล่าว เพื่อให้กฎหมายอันเป็นเครื่องมือควบคุมความสงบเรียบร้อยของสังคม มีความสอดคล้องและใช้บังคับได้จริงกับสภาพการเปลี่ยนแปลงไปของสังคมในยุคปัจจุบัน อีกทั้งยังเป็นการสร้างความเชื่อมั่นให้กับนักท่องเที่ยวที่เข้ามาใช้บริการในธุรกิจการท่องเที่ยวภายในประเทศ อันจะเป็นการสร้างความมั่นคงทางเศรษฐกิจของประเทศได้อีกทางหนึ่ง ดังนี้ผู้ศึกษาจึงขอเสนอแนะแนวทางที่ได้จากการศึกษาวิจัย ดังต่อไปนี้

5.2.1 เห็นควรแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 เพื่อให้สามารถบังคับใช้กับการผู้ประกอบการธุรกิจรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทางในทุกประเภท ได้อย่างครอบคลุมและชัดเจน เกี่ยวกับหลักเกณฑ์การพิจารณาการออกใบอนุญาต โดยให้พิจารณาถึงประวัติของผู้ประกอบการธุรกิจที่ไม่มีประวัติการกระทำความผิดอาญาร้ายแรง หรือเคยถูกลงโทษในการประกอบวิชาชีพเกี่ยวกับการให้บริการขนส่งคนโดยสาร เป็นต้น และควรให้มีการกำหนดทุนสำรองขั้นต่ำ ทั้งนี้ต้องมีการกำหนดคุณสมบัติความเหมาะสมในการประกอบวิชาชีพไม่ว่าจะเป็นนิติบุคคลหรือบุคคลธรรมดา

5.2.2 เห็นควรแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 เกี่ยวกับมาตรฐานความปลอดภัยทางด้านโครงสร้างและตัวถังรถโดยสาร โดยให้มีการกำหนดมาตรฐานความปลอดภัยของโครงสร้างรถโดยสาร เพื่อป้องกันผู้โดยสารขณะเกิดอุบัติเหตุ และควรกำหนดโครงสร้างของรถโดยสาร โดยให้สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมออกข้อกำหนดให้บังคับโครงสร้างของรถโดยสาร ต้องมีมาตรฐานความปลอดภัยตามพระราชบัญญัติมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม พ.ศ. 2511

5.2.3 เห็นควรแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 เกี่ยวกับการกำหนดให้ผู้ขอใบอนุญาตขับรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง ควรเป็นบุคคลที่ผ่านการมีใบอนุญาตขับรถโดยสารขนาดเล็กมาก่อน และควรกำหนดอายุขั้นต่ำของผู้ขอใบอนุญาตให้สูงขึ้น อีกทั้งกำหนดให้มีมาตรการทางกฎหมายในการกำหนดอายุขั้นสูงของพนักงานขับรถโดยสารรับจ้าง โดยถือเป็นคุณสมบัติประการหนึ่งของผู้ขอใบอนุญาตขับรถโดยสาร ทั้งกำหนดมาตรการทางกฎหมายเพื่อให้พนักงานขับรถโดยสารซึ่งถือเป็นผู้ใช้แรงงานประเภทหนึ่งได้เข้าสู่ระบบประกันสังคมในฐานะเป็นผู้ประกันตนด้วยความสมัครใจ เพื่อให้พนักงานขับรถโดยสารรับจ้าง

แบบไม่ประจำทางได้รับการคุ้มครองสวัสดิการ ตลอดสร้างหลักประกัน และความมั่นคงการดำรงชีวิต

5.2.4 เห็นควรกำหนดให้มีมาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการกำหนดชั่วโมงในการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานขับรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง ให้ปรากฏในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 และกฎกระทรวงที่ออกตามความแห่งพระราชบัญญัตินี้ โดยกำหนดให้เป็นหน้าที่ของผู้ประกอบธุรกิจและพนักงานขับรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทางให้ต้องปฏิบัติ และกำหนดบทลงโทษในกรณีฝ่าฝืนข้อกำหนด เพราะตามหลักกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกได้กำหนดไว้แต่เพียงว่าในขณะที่ขับรถผู้ขับรถยนต์โดยสารสาธารณะต้องไม่ขับรถในขณะที่ตนเองหย่อนความสามารถในอันที่จะขับรถเท่านั้น จึงไม่สามารถควบคุมระยะเวลาในการปฏิบัติหน้าที่ที่เหมาะสมของพนักงานขับรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทางได้

5.2.5 เห็นควรเพิ่มอำนาจและหน้าที่ของคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภคตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 โดยมีอำนาจและหน้าที่ในการไกล่เกลี่ยหรือประนีประนอมข้อพิพาท อันเกิดจากการละเมิดสิทธิของผู้ใช้บริการจากการให้บริการของผู้ขับรถโดยสารแบบไม่ประจำทาง เพื่อลดปริมาณคดีที่จะนำสู่ศาล และเป็นการเยียวยาความเสียหายแก่ผู้บริโภคให้ได้รับความสะดวกและรวดเร็ว และควรกำหนดค่านियามศัพท์ตามพระราชบัญญัติความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 หมายความว่ารวมถึงการบริการตามกฎหมายว่าด้วยคุ้มครองผู้บริโภค

5.2.6 เห็นควรเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 โดยกำหนดให้มีการตั้งกองทุนเยียวยาความเสียหาย ที่เกิดขึ้นจากการใช้บริการรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทางภายใต้การกำกับดูแลของกรมการขนส่งทางบก เพื่อเป็นการเยียวยาความเสียหายเบื้องต้น และควรกำหนดค่าเสียหายที่เป็นค่าสินไหมทดแทนรวมเข้าด้วยกัน เพื่อลดขั้นตอนการพิสูจน์ค่าเสียหาย และเมื่อเกิดเหตุแล้วทำให้ผู้ใช้บริการสามารถขอรับการเยียวยาได้ทันที และลดขั้นตอนการนำคดีสู่ศาล