

## บทที่ 4

### ปัญหาและวิเคราะห์ปัญหาทางกฎหมายในการควบคุมการประกอบธุรกิจ รถตู้โดยสารประจำทางเอกชน

จากที่ผู้เขียนได้ศึกษาในบทก่อนๆ นั้น ผู้เขียนเห็นว่าแม้ประเทศไทยจะมีมาตรการทางกฎหมายในการควบคุมเกี่ยวกับการประกอบธุรกิจรถตู้โดยสารประจำทาง แต่มาตรการดังกล่าวยังไม่สามารถคุ้มครองบุคคลผู้เกี่ยวข้องในการประกอบธุรกิจ ไม่ว่าจะเป็นพนักงานขับรถ ผู้ใช้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพ ดังนั้นผู้เขียนจึงมีประเด็นที่จะทำการวิเคราะห์ปัญหาทางกฎหมายในการควบคุมการประกอบธุรกิจรถตู้โดยสารประจำทางเอกชน ดังต่อไปนี้

#### 4.1 ปัญหาคุณสมบัติของผู้ขอใบอนุญาตประกอบการธุรกิจให้บริการรถตู้โดยสารประจำทาง เอกชน

ปัญหาการเข้าสู่การประกอบธุรกิจรถตู้โดยสารประจำทาง การพิจารณาคุณสมบัติของผู้ประกอบธุรกิจจะต้องได้รับอนุญาต ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งได้กำหนดคุณสมบัติเบื้องต้นของผู้ประกอบธุรกิจไม่ว่าจะเป็นบุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคล มีหลักเกณฑ์การพิจารณาคุณสมบัติจากเอกสารสิทธิต่างๆ ที่นำมายื่นเพื่อขออนุญาตจากนายทะเบียนในการขออนุญาตเป็นผู้ประกอบธุรกิจรถตู้โดยสารประจำทาง รวมถึงการกำหนดเงื่อนไขในเรื่องจำนวนรถที่ต้องใช้ในการประกอบธุรกิจขนส่ง ลักษณะการขนส่ง ชนิดและขนาดของรถ เครื่องหมายของผู้ประกอบธุรกิจขนส่งที่ต้องใช้ปรากฏประจำรถทุกคัน จำนวนที่นั่ง เกณฑ์น้ำหนักบรรทุก จำนวนผู้ประจำรถ ท้องที่ทำการบริการ มาตรฐานการบริการในการประกอบธุรกิจขนส่ง อัตราค่าขนส่งและค่าบริการอย่างอื่นในการขนส่ง สถานที่หยุดและสถานที่จอด สถานที่เก็บและสถานที่ซ่อมบำรุงรักษา สำหรับเงื่อนไขอื่นๆ ที่กำหนดในกฎกระทรวงให้เป็นไปตามประกาศกระทรวง ฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2522) ตามประกาศดังกล่าวก็เป็นการกำหนดหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวกับเอกสารสิทธิต่างๆ เมื่อพิจารณาจากพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกและกฎกระทรวงฉบับที่ 4 แล้วล้วนแต่ให้ความสำคัญเฉพาะแต่เอกสารสิทธิต่างๆ เพียงเท่านั้น รวมถึงเมื่ออายุใบอนุญาตประกอบการดังกล่าวหมดลง หลักเกณฑ์ในการต่อใบอนุญาตก็ยังคงพิจารณาเอกสารต่างๆ ที่เป็น

เอกสารสิทธิ โดยไม่ได้มีหลักเกณฑ์การพิจารณาในเชิงคุณภาพของผู้ประกอบการ ซึ่งพิจารณาถึงประวัติการให้บริการว่ามี การให้บริการที่เหมาะสมแต่อย่างไร

จะเห็นได้ว่าจากบทบัญญัติของกฎหมายปัจจุบันไม่ได้กำหนดเงื่อนไขเกี่ยวกับเรื่องทักษะหรือความสามารถของผู้ประกอบการขนส่งเลย ซึ่งทำให้ผู้ที่ขาดความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการบริหารจัดการขนส่งเข้ามาประกอบการรถตู้โดยสารประจำทางได้โดยง่าย

จากการศึกษามาตรฐานการประกอบธุรกิจรถโดยสารในสหภาพยุโรป ได้มีการออกกฎระเบียบของสหภาพยุโรป ที่ 3118/93 (Council Regulation 3118/93) เป็นการกำหนดมาตรฐานในเชิงคุณภาพ ซึ่งใช้เป็นหลักเกณฑ์ในการอนุญาตของผู้ที่จะเป็นผู้ประกอบการขนส่ง โดยมาตรฐานที่เกี่ยวข้องด้านคุณภาพ ประกอบด้วย ข้อกำหนดที่เกี่ยวกับการมีชื่อเสียงที่ดี (Requirements of Good Repute in Exercise of Business) ซึ่งผู้ประกอบการที่มีการฝ่าฝืนข้อกำหนดในการประกอบธุรกิจอาจถูกห้ามมิให้ดำเนินการให้บริการอีกต่อไป ได้แก่ ผู้ประกอบการต้องไม่เคยต้องโทษคดีอาญาร้ายแรงมาก่อน หรือไม่เคยถูกลงโทษในการประกอบวิชาชีพการขนส่งทางถนนมาก่อน เช่น การฝ่าฝืนข้อกำหนดเกี่ยวกับการจ่ายเงินหรือจัดจ้างที่เกี่ยวกับความสามารถทางด้านวิชาชีพ ระยะเวลาในการขับรถและพักผ่อน น้ำหนักของยานพาหนะ ข้อกำหนดที่เกี่ยวกับความปลอดภัย เป็นต้น ทั้งนี้เงื่อนไขชื่อเสียงที่ดีนั้นจะใช้บังคับกับบุคคลที่บริหารจัดการกิจการขนส่งทางถนน และผู้ประกอบการมีความจำเป็นที่จะต้องดำรงไว้ซึ่งเงื่อนไขของการมีชื่อเสียงที่ดี ควบคู่ที่ตนเองยังคงให้บริการอยู่ และการสำรองเงินทุนขั้นต่ำไว้ในการประกอบธุรกิจ (Minimum Financial Standing) โดยกำหนดให้ผู้ประกอบการจะต้องมีสำรองเงินทุนขั้นต่ำไว้ตามที่กฎหมายกำหนดตลอดระยะเวลาที่ยังประกอบกิจการอยู่ เพื่อให้ผู้ประกอบการมีเงินเพียงพอที่จะดำเนินการให้บริการและบำรุงรักษายานพาหนะให้มีคุณภาพดีและปลอดภัยอยู่เสมอ

ส่วนประเทศสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนีได้กำหนดคุณสมบัติของผู้ขอรับใบอนุญาตประกอบธุรกิจดำเนินการขนส่งตามข้อระเบียบปฏิบัติที่ 96/26 (Directive 96/26) โดยกำหนดการมีชื่อเสียงที่ดี (Good Reputation) ซึ่งกฎหมายกำหนดว่าผู้ขอใบอนุญาตประกอบธุรกิจต้องเป็นผู้ลงทุนหรือบุคคลซึ่งประกอบธุรกิจในการดำเนินการขนส่งทางบก ซึ่งมีประวัติที่ดีไม่อยู่ในระหว่างถูกดำเนินคดีใดๆ เกี่ยวกับการดำเนินการขนส่งทางบก สำหรับสถานะความมั่นคงทางการเงิน (Financial Stability) กฎหมายกำหนดให้ผู้ขอใบอนุญาตประกอบธุรกิจจะต้องแสดงเอกสารสถานะการเงินในการบริหารการลงทุนประกอบธุรกิจพิจารณาอนุญาต ส่วนความเหมาะสมในการประกอบอาชีพขนส่ง (Professional Competency) เพื่อเป็นการพิสูจน์ว่าผู้ขอใบอนุญาตมีคุณสมบัติเหมาะสมที่จะได้รับใบอนุญาตให้ประกอบธุรกิจดำเนินการขนส่งจริง ผู้ขอต้องผ่านการทดสอบด้านเทคนิคจากสภาอุตสาหกรรมและการค้า (The Competent Chamber of Industry and Commerce: IHK)

ตามที่กำหนดไว้ในข้อระเบียบปฏิบัติที่ 96/26/EC (Directive 96/26/EC) เสียก่อนจากนั้นก็ต้องผ่านการทดสอบข้อเขียนหรือสอบสัมภาษณ์ ในการพิจารณารับรองและออกใบอนุญาต

ผู้เขียนเห็นว่าประเทศไทยจำเป็นต้องปรับปรุงกฎหมายเกี่ยวกับหลักเกณฑ์การพิจารณาการออกใบอนุญาตผู้ประกอบการรถตู้โดยสารประจำทางโดยให้พิจารณาถึงประวัติของผู้ประกอบการต้องมีประวัติการประกอบการที่ดี ไม่กระทำความผิดอาญาร้ายแรง ไม่เคยถูกถอนใบอนุญาตมาก่อน ไม่มีประวัติการเอาเปรียบบุคคลซึ่งเกี่ยวข้องในการประกอบธุรกิจขนส่งของตน หรือเคยถูกลงโทษในการประกอบวิชาชีพเกี่ยวกับการให้บริการขนส่งคนโดยสารเป็นต้น และจำเป็นต้องมีการกำหนดให้มีการสำรองเงินทุนขั้นต่ำตามที่กฎหมายกำหนดเพื่อใช้เงินดังกล่าวในการบำรุงรักษารถตู้ตลอดระยะเวลาที่ผู้ประกอบการรถตู้ยังคงให้บริการ และที่สำคัญต้องมีการกำหนดคุณสมบัติความเหมาะสมในการประกอบอาชีพ

#### 4.2 ปัญหาความปลอดภัยของผู้ใช้บริการรถตู้โดยสารประจำทางเอกชน

ปัญหาด้านความปลอดภัยในการใช้บริการของผู้โดยสารรถตู้โดยสารประจำทางเอกชน ซึ่งปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุรถตู้โดยสาร มีดังนี้

##### 4.2.1 ด้านตัวรถและอุปกรณ์ส่วนควบ

มาตรการด้านความปลอดภัยของรถตู้โดยสารประจำทางเอกชน ด้านตัวรถและอุปกรณ์ส่วนควบ มีหลักเกณฑ์ในการพิจารณา ดังนี้

##### 4.2.1.1 ปัญหาเกี่ยวกับโครงสร้างรถ

ปัญหาเกี่ยวกับตัวโครงสร้างรถตู้โดยสารประจำทางที่จะนำมาใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร ซึ่งตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 71 กำหนดว่ารถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารต้องมีสภาพมั่นคงแข็งแรง มีเครื่องอุปกรณ์และส่วนควบถูกต้อง ตามที่กำหนดในกฎกระทรวง มีการตรวจสอบสภาพและจดทะเบียนตามมาตรา 73 และเสียภาษีประจำปีตามมาตรา 85 แล้วจึงจะนำมาใช้ในการบริการรับส่งผู้โดยสาร แต่จะเห็นได้ว่าปัญหาในด้านความปลอดภัยสำหรับผู้โดยสารรถตู้โดยสารประจำทางของประเทศไทยนั้นในเรื่องมาตรฐานโครงสร้างรถ ความแข็งแรงของโครงสร้างรถ ซึ่งประเทศไทยยังไม่ได้มีการกำหนดว่ามาตรฐานความแข็งแรงของโครงสร้างรถว่ามั่นคงแข็งแรงต้องมีเพียงใด จึงเกิดช่องว่างในเรื่องการกำหนดมาตรฐานในการผลิตโดยส่วนใหญ่เป็นมาตรฐานที่รัฐกำหนดมักเป็นมาตรฐานเชิงพินิจและตรวจสอบความแข็งแรงด้วยตาเปล่า โดยไม่ได้มีการทดสอบความแข็งแรงเชิงวัสดุ โดยไม่มีการทดสอบมาตรฐานโครงสร้างรถ และยังไม่มีการกำหนดรายละเอียดของโครงสร้างคัสชีในขณะที่รถจอดสถานการที่เลวร้ายที่สุด เมื่อรถตู้โดยสารสาธารณะเกิดอุบัติเหตุความสูญเสียส่วนใหญ่จะมาจากโครงสร้างรถที่ไม่แข็งแรง หลังคาขยุบ หรือ

ลักษณะเสียหายเมื่อเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งหากโครงสร้างรถไม่แข็งแรงแล้วการติดตั้งเบาะที่นั่งและเข็มขัดนิรภัยไปก็ไม่ช่วยลดความสูญเสียได้มากเนื่องจากเข็มขัดนิรภัยต้องยึดติดกับเบาะที่นั่งและเบาะที่นั่งนั้นต้องยึดติดกับโครงสร้างของตัวรถ ซึ่งหากรถโดยสารที่มีสภาพรถไม่มั่นคงแข็งแรงนั้น ก็ส่งผลต่อความปลอดภัยของผู้โดยสารและต่อผู้ใช้รถใช้ถนนด้วย

จากการศึกษาประเทศออสเตรเลียเป็นประเทศที่ให้ความสำคัญเกี่ยวกับตัวรถ ได้มีการกำหนดมาตรฐานยานพาหนะโดยออกกฎหมายมาตรฐานการออกแบบตัวรถ (Australian Design Rules: ADR) มาตรฐานดังกล่าวได้กำหนดมาตรฐานการออกแบบรถโดยสาร มาตรฐานความปลอดภัยอุปกรณ์เสริมความปลอดภัยและยังได้กำหนดในการขออนุญาต (Application for Approval) การขอความเห็นชอบของยานพาหนะเกี่ยวกับความมั่นคงแข็งแรงจะต้องส่งจากผู้ผลิตหรือตัวแทนที่ได้รับรองของฝ่ายบริหารจะมีเอกสารดังกล่าวต่อไปและรายการต่อไปนี้ ข้อมูลระบุหลักและพารามิเตอร์ชนิดของรถ หรือกลุ่มของประเภทยานพาหนะวาดรูปแบบโดยทั่วไปของชนิดยานพาหนะ และการจัดการภายใน สำหรับที่นั่งซึ่งมีไว้บริการผู้โดยสารต้องชัดเจน และตำแหน่งในยานพาหนะจะต้องมีมิติที่ถูกต้องและส่วนตำแหน่งที่แน่นอนของแกนกลางรถ ศูนย์ถ่วงพร้อมกับรายงานการวัดเพื่อตรวจสอบตำแหน่งศูนย์กลางของการวัดแรงโน้มถ่วงจะต้องใช้มวลรวมยานพาหนะ ตำแหน่งแน่นอนของจุดศูนย์กลางถ่วงของมวลที่มีผลรวมของรถ ในพื้นที่ส่วนที่เหลือของรถที่กำหนดโดยการสร้างระนาบขวางแนวตั้งภายในรถซึ่งมีบริเวณโดย ADR 59/00 ได้กำหนดรายละเอียดของที่นั่งผู้โดยสาร และได้กำหนดพื้นที่ส่วนที่เหลือโดยที่ผู้ผลิตอาจกำหนดพื้นที่ส่วนที่เหลือมากกว่าที่จำเป็นสำหรับการจัดที่นั่งที่กำหนดเพื่อจำลองในกรณีเกิดการพลิกคว่ำ (Rollover Test) เพื่อทดสอบความแข็งแรงของโครงสร้างตัวรถรวมกับความแข็งแรงของเก้าอี้รถโดยสาร ในกรณีที่รถพลิกคว่ำเพื่อให้ผู้โดยสารสามารถมีชีวิตรอดได้

ผู้เขียนเห็นว่าประเทศไทยจำเป็นต้องปรับปรุงกฎหมายเกี่ยวกับโครงสร้างรถตู้ โดยจำเป็นต้องกำหนดรายละเอียดมาตรฐานความแข็งแรงของวัสดุและความแข็งแรงของโครงสร้างตัวรถ และควรมีมาตรการทดสอบโครงสร้างรถตู้โดยสารเมื่อรถตู้โดยสารเกิดอุบัติเหตุชนและพลิกคว่ำเพื่อให้ผู้โดยสารสามารถรอดชีวิตได้

#### 4.2.1.2 ปัญหาเกี่ยวกับอุปกรณ์ส่วนควบของรถ

ประเด็นปัญหาเรื่องจำนวนที่นั่งของผู้โดยสารคือ แม้กฎหมายได้วางหลักไว้แน่นอนเกี่ยวกับจำนวนที่นั่งตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ในมาตรา 31 (4) แต่ผู้ประกอบการก็ไม่ปฏิบัติตามและพยายามหาทางหลีกเลี่ยง เพราะมุ่งหวังแต่ผลประโยชน์ของตัวเอง ซึ่งเมื่อคณะกรรมการกำหนดจำนวนที่นั่งมาแล้วต้องถือเป็นการแน่นอนผู้ประกอบการไม่สามารถเปลี่ยนแปลงหรือแก้ไขเพิ่มเติมได้ ส่งผลให้ผู้ประกอบการที่มีความต้องการจะบรรทุก

ผู้โดยสารให้ได้มากกว่าที่คณะกรรมการกำหนด ในช่วงเทศกาลต่างๆ ช่วงเวลาทำงานในช่วงเวลาเช้า ช่วงเวลาเย็น จะมีผู้ใช้บริการรถตู้โดยสารประจำทางมาก ผู้ประกอบการก็จะเห็นแก่ประโยชน์ของตนเองโดยการรับผู้โดยสารเกินกว่าจำนวนที่นั่งโดยสารซึ่งจะมีการเพิ่มเก้าอี้เสริมหรือเพิ่มเบาะรองนั่ง ซึ่งเป็นการสร้างความเดือดร้อนและความไม่ปลอดภัยแก่ผู้โดยสารเพราะการเสริมที่นั่งหรือเพิ่มเบาะที่นั่งนั้น ผู้โดยสารต้องเสียดำโดยสารมาในราคาเดียวกับผู้โดยสารซึ่งมีที่นั่งและยังต้องมานั่งเบียดเสียดกัน และจำนวนผู้โดยสารที่รับเกินกว่าจำนวนที่นั่งที่กำหนดไว้โดยคณะกรรมการนั้นย่อมก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย เพราะสภาพรถรับน้ำหนักมากเกินไป จะมีผลกระทบต่ออาการออกตัว การเร่ง หรือการเบรก ทั้งทางตรงและทางโค้ง ซึ่งรถตู้โดยสารประจำทางในปัจจุบันเป็นรถตู้ที่มีการตัดแปลงเพิ่มจำนวนเบาะที่นั่งเป็นส่วนใหญ่

ในเรื่องความแข็งแรงของเก้าอี้โดยสาร เบาะที่นั่ง รวมถึงเข็มขัดนิรภัย ได้มีกฎกระทรวงฉบับที่ 60 (พ.ศ. 2552) โดยมีการออกข้อบังคับกำหนดรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร มาตรฐาน 2 จะต้องมียูปรองและส่วนควมมีความมั่นคงแข็งแรงด้วย แต่ประเด็นปัญหาในเรื่องความมั่นคงแข็งแรงนั้นเห็นได้จากเมื่อรถตู้โดยสารประจำทางเกิดอุบัติเหตุมีการชนกัน ทำให้เบาะที่นั่งหลุด โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรณีที่มีการเพิ่มเติมจำนวนที่นั่งผู้โดยสาร หากเบาะที่นั่งไม่แข็งแรงติดเข็มขัดนิรภัยไปก็ไม่ช่วยอะไรได้ เนื่องจากเข็มขัดนิรภัยจะทำการยึดรั้งผู้โดยสารกับเบาะที่นั่ง และที่นั่งก็ยึดติดกับโครงสร้างตัวรถ โดยควรที่จะมีการทดสอบความแข็งแรงของเก้าอี้รถตู้โดยสารในกรณีเมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้น ซึ่งพิจารณาจากความแข็งแรงของเฟรมที่นั่ง ความแข็งแรงของจุดเชื่อมต่อที่นั่งกับโครงสร้างรถ และความแข็งแรงของจุดต่อที่นั่งกับเข็มขัดนิรภัย ซึ่งหากควบคุมในส่วนดังกล่าวให้ได้มาตรฐานก็จะช่วยลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุได้

จากการศึกษาประเทศออสเตรเลียเป็นประเทศที่ให้ความสำคัญเกี่ยวกับตัวรถ ได้มีการกำหนดมาตรฐานยานพาหนะ โดยออกกฎหมายมาตรฐานการออกแบบตัวรถ (Australian Design Rules: ADR) มาตรฐานดังกล่าวได้กำหนด มาตรฐานความปลอดภัยอุปกรณ์เสริมความปลอดภัย ได้มีการกำหนดมาตรฐานความแข็งแรงของที่นั่ง ความแข็งแรงของการยึดที่นั่งกับพื้น อีกทั้งยังได้มีการทดสอบความแข็งแรงของเก้าอี้รถตู้โดยสารและการยึดที่นั่งกับพื้น ในกรณีที่รถพลิกคว่ำเพื่อให้ผู้โดยสารสามารถมีชีวิตรอดได้

ผู้เขียนเห็นว่ามาตรการบังคับใช้เข็มขัดนิรภัยซึ่งขณะนี้บังคับใช้กับรถตู้โดยสารนั้น การบังคับใช้เข็มขัดนิรภัยก่อนนั้นจะช่วยลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุได้ส่วนหนึ่ง แต่หากยังไม่ได้มีการแก้ไขเรื่องการตัดแปลงเพิ่มเติมจำนวนเบาะที่นั่งและความแข็งแรงของเบาะที่นั่งรถตู้โดยสารด้วยแล้ว ก็จะส่งผลต่อความปลอดภัยของผู้โดยสาร ซึ่งในปัจจุบันมีรถตู้โดยสารประจำทางจดทะเบียนเพิ่มขึ้นทุกวัน

ในเรื่องสภาพการใช้งาน อายุการใช้งานของยางรถยนต์รวมถึงระบบห้ามล้อรถผู้  
กฎหมายก็ไม่ได้มีการกำหนดไว้ว่ายางและระบบห้ามล้อรถยนต์ควรที่จะใช้งานนานเพียงใด  
กำหนดแต่เพียงว่า “ยางเป็นชนิดกลมวงสูบลม ที่มีขนาดสามารถรับน้ำหนักเต็มอัตราบรรทุกได้โดย  
ปลอดภัย” ในส่วนของระบบห้ามล้อรถผู้ไม่ได้มีการกำหนดมาตรฐานตามหลักสากลแต่อย่างใด ซึ่ง  
ยางรถยนต์และระบบห้ามล้อเป็นส่วนที่สำคัญของรถที่ใช้ในการเดินทางขนส่งผู้โดยสาร หากยาง  
ใช้งานมาแล้วหลายปี หรือหลายกิโลเมตร และไม่มีดอกยางหรือยางหมดอายุ รวมถึงระบบห้ามล้อ  
รถผู้โดยสารไม่มีคุณภาพ ซึ่งหากพนักงานขับรถไม่มีการเปลี่ยนหรือคอยตรวจสอบสภาพของยาง  
และระบบห้ามล้อรถยนต์ก็จะส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยของผู้โดยสารและผู้ใช้ถนนรวมถึงตัวผู้ขับรถ  
เองด้วย อีกทั้งเมื่อตรวจสอบสภาพรถผู้โดยสารประจำปีที่กำหนดแล้ว กฎหมายก็ไม่ได้กำหนดไว้ว่ายาง  
รถยนต์และระบบห้ามล้อต้องใช้ระยะเวลาานเท่าใด และต้องเปลี่ยนยางและระบบห้ามล้อรถยนต์  
เมื่อใด และไม่ได้กำหนดว่าจะต้องตรวจสอบยางรถยนต์และระบบห้ามล้อว่ายังสามารถใช้งานได้  
เพียงใด ซึ่งหากยางรถยนต์และระบบห้ามล้อที่หมดสภาพที่จะใช้งานได้นั้นย่อมทำให้เกิดอุบัติเหตุ  
ได้โดยง่าย

ผู้เขียนเห็นว่าประเทศไทยจำเป็นต้องเพิ่มเติมกฎหมายเกี่ยวกับรายละเอียดเรื่องยาง  
รถยนต์และระบบห้ามล้อที่จะนำมาใช้กับรถผู้ ว่าควรมีอายุการใช้งานกี่ปีหรือสภาพการใช้งาน  
เพียงใดจึงหมดสภาพการใช้งาน และควรที่จะมีการตรวจสอบอุปกรณ์ส่วนควบของรถผู้โดยสาร  
ประจำทางให้มีรายละเอียดที่แตกต่างจากรถยนต์ทั่วไปเพื่อเพิ่มความความปลอดภัยให้แก่ผู้โดยสาร  
และควรมีหน่วยงานตรวจสอบสภาพของเครื่องอุปกรณ์และส่วนควบของรถผู้โดยเฉพาะเพื่อให้มี  
ประสิทธิภาพในการตรวจสอบสภาพรถผู้ให้มีความเหมาะสมยิ่งขึ้น

#### 4.2.2 ด้านพนักงานขับรถ

พนักงานขับรถผู้โดยสารมีส่วนสำคัญมากในการให้บริการรถผู้โดยสารประจำทาง  
เนื่องจากพนักงานขับรถมีหน้าที่ต้องรับผิดชอบต่อชีวิตร่างกาย และต่อทรัพย์สินของผู้ใช้บริการรถ  
ผู้โดยสารประจำทาง จึงจำเป็นต้องพิจารณาถึงคุณสมบัติ ความสามารถและพฤติกรรมของพนักงาน  
ขับรถผู้โดยสารประจำทาง ดังนี้

##### 4.2.2.1 ปัญหาเกี่ยวกับคุณสมบัติของพนักงานขับรถ

จากบทบัญญัติในมาตรา 96 แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ได้บัญญัติ  
เกี่ยวกับคุณสมบัติของพนักงานขับรถ โดยสารประจำทางไว้โดยให้ปฏิบัติตามบทบัญญัติของ  
กฎหมายมาตรา 93 ที่ว่า ห้ามมิให้ผู้ใดปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถ เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากนาย  
ทะเบียน จะเห็นได้ว่าผู้ที่จะเป็นพนักงานขับรถผู้โดยสารประจำทางได้นั้น จะต้องได้รับอนุญาตจาก  
นายทะเบียนตามมาตรา 93 ก่อนซึ่งหมายความว่า บุคคลใดมีความประสงค์ที่จะเป็นพนักงานขับรถ

ผู้โดยสารประจำทางนั้นจะต้องยื่นคำขอต่อนายทะเบียน เพื่อให้ให้นายทะเบียนตรวจคุณสมบัติก่อนว่ามีคุณสมบัติครบถ้วนเหมาะสมหรือไม่ ซึ่งในเรื่องคุณสมบัติของพนักงานขับรถตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 พบว่ามีประเด็นปัญหาเรื่องคุณสมบัติของพนักงานขับรถโดยสารตามมาตรา 96 (5) ที่ว่าพนักงานขับรถโดยสารต้องไม่เป็นผู้มีโรคติดต่ออันเป็นที่รังเกียจ

โดยบทบัญญัติของกฎหมายไม่ได้ระบุโรคติดต่ออันเป็นที่รังเกียจไว้ว่า หมายถึงโรคอะไรบ้าง ทำให้เจ้าหน้าที่หรือนายทะเบียนยากแก่การวินิจฉัยว่าบุคคลผู้ยื่นขอใบอนุญาตขับรถเพื่อเป็นพนักงานขับรถโดยสารนั้นเป็นโรคติดต่ออันน่ารังเกียจจริงหรือไม่ ซึ่งเจ้าหน้าที่หรือนายทะเบียนก็ไม่มีความรู้ทางการแพทย์ โดยใช้แต่เพียงใบรับรองแพทย์ที่รับรองมาในการประกอบคำขอเพื่อยื่นขอใบอนุญาตขับรถ และในใบรับรองแพทย์นั้นก็ไม่ได้ระบุว่าบุคคลนั้นมีโรคติดต่ออันเป็นที่น่ารังเกียจโรคใดบ้าง โดยส่วนมากใบรับรองแพทย์นั้นแพทย์จะระบุแต่เพียงว่า “มีสุขภาพแข็งแรง ไม่เป็นอุปสรรคในการขอรับใบอนุญาตขับรถ” จะเห็นได้ว่าเป็นปัญหาต่อการวินิจฉัยของเจ้าหน้าที่อย่างมาก

ปัจจุบันกฎหมายได้กำหนดโรคต้องห้ามในการขอรับใบอนุญาตขับรถไว้เพียงบางโรคคือ ต้องไม่เป็นผู้มีโรคติดต่ออันเป็นที่น่ารังเกียจ ไม่เป็นบุคคลวิกลจริต ไม่ติดสุรา ยาเมา หรือยาเสพติด หรือวัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตประสาท ซึ่งแพทย์จะตรวจร่างกายเพียงแค่นี้และออกใบรับรองแพทย์ให้ ซึ่งถือว่าไม่เพียงพอต่อการป้องกันภัยในการขับรถ เนื่องจากโรคที่เป็นอุปสรรคต่อการขับรถที่ไม่ได้บัญญัติไว้ในกฎหมายนี้มีอีกหลายโรค โดยแบ่งออกเป็นโรคเกี่ยวกับระบบประสาท เช่น โรคลมชัก โรคหัวใจ โรคความดันโลหิตสูง โรคกล้ามเนื้ออ่อนแรง โรคระบบการมองเห็น เช่น มองเห็นด้วยตาเพียงข้างเดียว โรคระบบการได้ยิน และโรคเรื้อรังอื่นๆ ซึ่งโรคดังกล่าวเหล่านี้เป็นอุปสรรคต่อการขับรถโดยสารประจำทาง ซึ่งผู้ต้องรับผิดชอบต่อชีวิตและความปลอดภัยของผู้โดยสาร ดังนั้นผู้ขับรถโดยสารประจำทาง จำเป็นต้องมีความพร้อมทางร่างกายและจิตใจ เพื่อจะทำหน้าที่ได้อย่างปลอดภัย และหากคนขับรถสุขภาพไม่ดี เช่น เป็นโรคที่อาจกำเริบกะทันหัน หรือมีปัญหาทางสายตาที่ไม่ใสแว่น หรือดื่มเหล้า กินยาที่ทำให้ง่วง ก็อาจเกิดอุบัติเหตุเป็นอันตรายแก่ตัวเองและผู้โดยสารได้ และส่งผลกระทบต่อสังคมซึ่งก่อให้เกิดความไม่ปลอดภัยบนท้องถนน

ดังนั้นผู้เขียนเห็นว่าหน้าที่กฎหมายไม่ได้บัญญัติในเรื่องรายละเอียดของโรคต่างๆ ที่เป็นอุปสรรคต่อการขับรถ เพื่อที่จะเป็นคุณสมบัติของผู้ที่จะเป็นพนักงานขับรถไว้อย่างชัดเจนย่อมเป็นปัญหาอย่างมากในการทำงานของเจ้าหน้าที่ และย่อมก่อให้เกิดปัญหาต่อผู้ใช้รถใช้ถนน ตลอดจนส่งผลกระทบต่อสังคมได้ จึงควรที่จะเพิ่มเติมกฎหมายในเรื่องดังกล่าว อีกทั้งในเรื่องการขอรับใบอนุญาตขับรถผู้โดยสารประจำทางสาธารณะควรเพิ่มรายละเอียดในเรื่องความปลอดภัย

ให้มีความแตกต่างกับรถยนต์ทั่วไป เนื่องจากผู้ขับขี่ใบอนุญาตขับขี่รถตู้โดยสารประจำทางต้องรับผิดชอบต่อผู้โดยสารเป็นจำนวนมาก

#### 4.2.2.2 ปัญหามาตรฐานการปฏิบัติงานของพนักงานขับรถตู้โดยสารประจำทาง

จากการศึกษาถึงลักษณะการทำงานของพนักงานขับรถตู้โดยสารประจำทาง พบว่าผู้ประกอบการไม่ได้ให้ความสำคัญกับการกำหนดชั่วโมงการทำงานของพนักงานขับรถที่ได้มาตรฐาน ซึ่งเป็นปัจจัยหนึ่งที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ นั่นคือพนักงานขับรถอ่อนเพลียจากสภาพการทำงาน โดยเฉพาะชั่วโมงการปฏิบัติงานของพนักงานขับรถและจำนวนชั่วโมงการพักผ่อน จึงจำเป็นต้องให้ความสำคัญกับมาตรฐานการปฏิบัติงานและชั่วโมงการพักผ่อน เมื่อพิจารณาถึงพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 ซึ่งกำหนดหลักเกณฑ์ว่านายจ้างต้องกำหนดเวลาเริ่มต้นและสิ้นสุดในการทำงานปกติของลูกจ้าง ในการปฏิบัติงานไม่เกินวันละแปดชั่วโมง และห้ามมิให้นายจ้างให้ลูกจ้างซึ่งทำหน้าที่ขับรถล่วงเวลา เว้นแต่จะได้รับความยินยอมเป็นหนังสือจากลูกจ้าง แต่ล่วงเวลาได้ไม่เกินสองชั่วโมง และพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 103 ทวิ ได้กล่าวเพียงว่าการคุ้มครองแรงงานในการปฏิบัติหน้าที่ขับรถในรอบยี่สิบสี่ชั่วโมง ห้ามมิให้ผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถปฏิบัติหน้าที่ขับรถติดต่อกันเกินสี่ชั่วโมงนับแต่เริ่มปฏิบัติหน้าที่ขับรถ แต่ถ้าในระหว่างนั้นผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถได้พักติดต่อกันเป็นเวลาไม่น้อยกว่าครึ่งชั่วโมง ก็ให้ปฏิบัติหน้าที่ต่อไปได้อีกไม่เกินสี่ชั่วโมงติดต่อกัน โดยมาตรการดังกล่าวเป็นการกำหนดกรอบเวลาไว้กว้างๆ ซึ่งไม่ได้กำหนดรายละเอียดของชั่วโมงการทำงานและระยะเวลาการพักผ่อนต่อเนื่องของพนักงานเหมือนในต่างประเทศ

จากการศึกษามาตรฐานการปฏิบัติงานของพนักงานขับรถโดยสารในประเทศออสเตรเลีย ได้มีการกำหนดวิธีการควบคุมความปลอดภัยโดยมีการกำหนดมาตรการจัดการความอ่อนล้าของคนขับรถทำงานอื่นและการพักโดยให้ความสำคัญในชั่วโมงการทำงานของพนักงานขับรถโดยสารและเวลาพักของพนักงานขับรถเป็นอย่างมาก มีการกำหนดเวลาพัก และเวลาขับรถอย่างเป็นระบบ โดยได้มีการออกพระราชบัญญัติเรื่องสุขภาพทางอาชีพและความปลอดภัยปีคริสต์ศักราช 1983 ได้กำหนดความรับผิดชอบของนายจ้างในเรื่องหลักประกันด้านสุขภาพความปลอดภัยและสวัสดิการในสถานที่ทำงาน การมีหน้าที่ดูแลและตระหนักถึงอันตรายที่เกิดขึ้น การป้องกันอุบัติเหตุ การบาดเจ็บในที่ทำงานเป็นหน้าที่ของทุกคนในสถานที่ทำงานต้องช่วยกันดูแล และยังได้กำหนดโทษขั้นรุนแรงหลายอย่างสำหรับนายจ้างที่ไม่สามารถปฏิบัติตามพระราชบัญญัตินี้

แนวทางของระบบการรักษาความปลอดภัยในสถานที่ทำงานของนายจ้างจะต้องสอดคล้องกับเรื่องชั่วโมงการขับรถแห่งชาติ (National Bus Driving Hours Regulation)<sup>1</sup> ซึ่งระเบียบนี้บัญญัติขึ้นเพื่อจำกัดเวลาในการขับรถ และการพักผ่อน การจำกัดนี้เพื่อเป็นการจัดสมดุลให้กับการใช้รถใช้ถนนได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมถึงการจัดการความอ่อนล้า การปฏิบัติตามและการบังคับใช้กฎหมาย ซึ่งการจำกัดเวลาขับรถไม่ได้เป็นเครื่องประกันว่าคนขับจะไม่อ่อนล้าในทุกๆ สถานการณ์ จึงเป็นเรื่องสำคัญที่นายจ้างและคนขับจะต้องปฏิบัติตามหลักการที่กำหนดไว้และจะต้องฝึกปฏิบัติในการบริหารจัดการความอ่อนล้าในระยะเวลาขับรถที่จำกัดไว้เพื่อเป็นเครื่องยืนยันว่าได้ทำหน้าที่ในการรักษาความปลอดภัยในสถานที่ทำงาน ซึ่งเป็นแนวทางที่พัฒนาขึ้นเพื่อเป็นเกณฑ์ในเรื่องชั่วโมงการขับรถที่ได้มาตรฐาน การเข้าสู่ระบบนี้นายจ้างและพนักงานขับรถต้องเสนอวิธีการร่วมกันในการจัดการเกี่ยวกับความอ่อนล้าของคนขับ ซึ่งรวมถึงการตรวจสอบสภาพเป็นประจำ การอบรมเรื่องการบริหารความอ่อนล้า และข้อผูกพันของนายจ้างที่ชัดเจน

ส่วนจากการศึกษาในเรื่องมาตรฐานชั่วโมงการทำงานของสหภาพยุโรปได้มีการออกกฎระเบียบของสหภาพยุโรป ที่ 3820/85 (Council Regulation (EEC) No. 382/85)<sup>2</sup> ที่กำหนดกรอบระยะเวลาการขับรถและเวลาหยุดพัก ระยะเวลาขับรถจะต้องไม่เกินเก้าชั่วโมง อาจขยายเวลาเป็นสิบชั่วโมง ได้สองครั้งในหนึ่งสัปดาห์ ทุกสองสัปดาห์ (Fortnight) เวลาขับรถทั้งหมดต้องไม่เกินเก้าสิบชั่วโมง ไม่ว่าจะขับรถยนต์ในระหว่างเวลาพัก หรือในเวลาพักประจำวัน และในเวลาพักประจำเวลาหยุดพักและเวลาพัก (Break and Rest Periods) เมื่อขับรถเป็นเวลาสี่ชั่วโมงครึ่งแล้วคนขับต้องหยุดพักอย่างน้อยสี่สิบห้านาที เว้นแต่ว่าคนขับเริ่มต้นเวลาพัก เวลาหยุดพักอาจแบ่งเป็นช่วงๆ อย่างน้อยช่วงละสิบห้านาที ตลอดเวลาขับรถ ระหว่างเวลาพักคนขับอาจไม่ต้องทำงานอื่น และด้วยวัตถุประสงค์ของมาตรานี้ เวลารอคอยและเวลาที่อยู่ในรถแต่ไม่ได้ขับรถไม่ถือว่าเป็นการทำงานอื่น เวลาหยุดพักตามมาตรานี้ไม่ถือเป็นเวลาพักประจำวันทุกยี่สิบสี่ชั่วโมงคนขับจะต้องมีเวลาพักอย่างน้อยสิบเอ็ดชั่วโมงต่อเนื่อง ซึ่งอาจลดเหลือเวลาพักเก้าชั่วโมงต่อเนื่องได้ แต่ไม่เกินสามครั้งต่อสัปดาห์ ภายในเงื่อนไขว่าจะได้รับการชดเชยเวลาพักที่เหมาะสมก่อนสิ้นสุดสัปดาห์ถัดมา ในวันที่ไม่ได้ลดเวลาพักดังกล่าวไว้ในย่อหน้าแรก คนขับอาจแบ่งเวลาพักออกเป็นสองถึงสามช่วงในระหว่างเวลาที่ยี่สิบสี่ชั่วโมง ช่วงละอย่างน้อยแปดชั่วโมงติดต่อกัน ซึ่งในกรณีเช่นนี้ต้องมีเวลาพักรวมอาจจะเพิ่มขึ้นเป็นสิบสองชั่วโมง เป็นอย่างน้อย การลดเวลาพักนี้ต้องได้รับการชดเชยด้วยเวลาพักที่มีช่วงระยะเวลาเท่าเทียมกัน ก่อนสิ้นสัปดาห์ที่สามที่ตามมานับจากสัปดาห์ที่ลดเวลาพัก

<sup>1</sup> สถาบันขนส่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. เล่มเดิม. หน้า 4-60.

<sup>2</sup> แหล่งเดิม. หน้า 4-25.

จากการศึกษากฎหมายการประกอบธุรกิจให้บริการรถโดยสารญี่ปุ่น มาตรการป้องกันรถยนต์เกิดอุบัติเหตุ การปฏิรูประบบการดูแลการประกอบธุรกิจขนส่งในประเทศญี่ปุ่น ได้เพิ่มความเข้มงวดเกี่ยวกับกฎระเบียบด้านความปลอดภัย (Social Regulation) ซึ่งรูปแบบวิธีการเพิ่มความเข้มงวดด้านความปลอดภัยทางกฎหมาย ในเรื่องสภาพความพร้อมของคนขับรถบรรทุก โดยกฎหมายว่าด้วยธุรกิจขนส่งสินค้าโดยรถบรรทุก กำหนดให้มีระบบผู้ตรวจสอบความปลอดภัย (Safety Inspector: Unko Kanrisha) ซึ่งต้องมีคุณสมบัติตามที่กฎหมายกำหนด และบริษัทผู้ประกอบธุรกิจต้องจัดให้มีจำนวนผู้ตรวจสอบความปลอดภัยตามสัดส่วนรถบรรทุกที่บริษัท (รายละเอียดกำหนดโดยกระทรวง MLIT) โดยหน้าที่ของผู้ตรวจสอบความปลอดภัยคือ การตรวจสอบสภาพบริหารจัดการธุรกิจของบริษัทว่า ทำให้คนขับต้องทำงานขับรถวันละกี่ชั่วโมง มีการพักผ่อนเพียงพอหรือไม่ และบันทึกการทำงานของพนักงานขับรถ<sup>3</sup>

จากการศึกษาถึงการทำงานลักษณะการทำงานของพนักงานขับรถโดยสารประจำทางของประเทศไทย พบว่าการตรวจสอบชั่วโมงการเดินทางของรถโดยสารประจำทางในแต่ละวันของการเดินทาง คนขับรถโดยสารนั้นจะมีการทำรอบเพื่อเพิ่มรายได้ โดยวิ่งตั้งแต่ช่วงเวลาเช้านถึงช่วงเวลาค่ำ จึงทำให้ชั่วโมงการทำงานในแต่ละวันของการเดินทาง เป็นเวลาเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดและส่งผลกระทบต่อชั่วโมงการพักผ่อนต่อเนื่องของพนักงาน ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพการขับโดยสารด้วย โดยยังไม่มีมาตรฐานทางกฎหมายเข้าควบคุมแต่ประการใด

ผู้เขียนเห็นว่าประเทศไทยจำเป็นต้องมีการกำหนดให้มีรายละเอียดเกี่ยวกับระยะเวลาการทำงานและระยะเวลาการพักผ่อนต่อเนื่องของพนักงาน เพื่อไม่ให้เป็นช่องว่างที่ทำให้ชั่วโมงการทำงานและชั่วโมงการพักผ่อนต่อเนื่องสำหรับพนักงานขับรถเกินกว่าที่สภาพร่างกายจะรับได้ และเพื่อให้พนักงานขับรถทำหน้าที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพมากที่สุด และควรจัดให้มีผู้ตรวจสอบความปลอดภัยตามสัดส่วนรถโดยสารโดยมีหน้าที่ตรวจสอบความปลอดภัยคือ การตรวจสอบสภาพบริหารจัดการธุรกิจประกอบการรถตู้ว่า ให้คนขับต้องทำงานขับรถวันละกี่ชั่วโมง มีการพักผ่อนเพียงพอหรือไม่

#### 4.2.2.3 ปัญหาด้านความเร็ว

อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากรถโดยสารประจำทาง มีสาเหตุส่วนหนึ่งมาจากพนักงานขับรถโดยสารใช้ความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ซึ่งมาตรการจำกัดความเร็ว ซึ่งได้มีการกำหนดไว้ตามกฎกระทรวง ฉบับที่ 6 (พ.ศ. 2522) ออกตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 67 ได้กำหนดอัตราความเร็วที่ผู้ขับขี่จะสามารถขับรถยนต์ได้ดังนี้สำหรับรถยนต์บรรทุกที่มีน้ำหนักรวมทั้งน้ำหนักบรรทุกเกินหนึ่งพันสองร้อยกิโลกรัมหรือบรรทุกโดยสาร ให้ขับในเขตกรุงเทพมหานคร

<sup>3</sup> แหล่งเดิม. หน้า 4-99.

เขตเมืองพัทยา หรือเขตเทศบาล ไม่เกินหกสิบกิโลกรัมต่อชั่วโมง หรือนอกเขตดังกล่าวให้จับได้ ไม่เกินแปดสิบกิโลกรัมต่อชั่วโมง หากพนักงานขับรถคนใดฝ่าฝืน มาตรา 67 ต้องรับโทษตาม มาตรา 152 นั่นคือโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท โดยมาตรการดังกล่าวเป็นมาตรการที่ป้องกัน เบื้องต้นในช่วงที่พนักงานขับรถโดยสารปฏิบัติหน้าที่อยู่นั่นเอง จะเห็นได้ว่ามาตรการตามกฎหมาย อื่นๆ ส่วนใหญ่เป็นข้อห้ามมิให้พนักงานขับรถปฏิบัติ แต่ไม่มีบทบัญญัติที่ให้ความสำคัญในลักษณะ ที่เป็นการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ

จากการศึกษามาตรการของประเทศญี่ปุ่นมีมาตรการป้องกันอุบัติเหตุ มีการกำกับดูแล การประกอบธุรกิจขนส่งซึ่งมีมาตรการที่เข้มงวดเกี่ยวกับกฎระเบียบด้านความปลอดภัย (Social Regulation) ซึ่งรูปแบบวิธีการเพิ่มความเข้มงวดด้านความปลอดภัยทางกฎหมาย โดยประเทศญี่ปุ่น ได้มีการนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการบริการภายในประเทศ ได้มีการนำเครื่องบันทึก ข้อมูลแบบดิจิทัล คือ เครื่องมือบันทึกข้อมูลระบบบันทึกข้อมูลดิจิทัลที่บันทึกข้อมูลทั้งหมดที่เคย เป็นกล่องดำเกี่ยวกับพฤติกรรมของคนขับรถ เช่น ขับรถเร็วเกินไป ขับรถโดยประมาท หรืออุ้งาน โดยข้อมูลนั้นจะบันทึกลงแผ่น IC ซึ่งจะทำให้บริษัทผู้ประกอบธุรกิจสามารถนำไปใช้เพื่อทำให้การ บริการจัดการเกี่ยวกับความปลอดภัยของการขับรถดีขึ้น เพราะมีข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับความเร็วที่คนขับใช้ ระยะทาง ระยะเวลาที่มีการขับรถ ระยะห่างจากรถคันหน้า อุณหภูมิในรถจะถูกต้องและละเอียด มาก ทำให้การบริหารจัดการเกี่ยวกับประสิทธิภาพดีขึ้น และละเอียดมากโดยใช้ต้นทุนต่ำ หรือ การนำระบบค้นหาตำแหน่งบนโลก (GPS) มาใช้เพื่อให้ทราบตำแหน่งของรถแบบทันเวลา (Real Time) ในปัจจุบันผู้ประกอบการญี่ปุ่นได้นำระบบ GPS มาใช้โดยติดตั้ง GPS แอนเทนนาไว้บนหัว รถบรรทุกของบริษัทเพื่อระบุว่ารถของบริษัทอยู่ ณ ตำแหน่งใดบ้าง มีการติดตั้งระบบเซนเซอร์ ความเร็วสูง ทำให้มีการบันทึกความเร็วของรถไว้อย่างละเอียด รวมถึงการติดตั้งเครื่องจำกัดความเร็ว (Speed Limiter) ซึ่งเป็นเครื่องจำกัดความเร็วของรถ

ผู้เขียนเห็นว่าเพื่อให้มีประสิทธิภาพในการควบคุมและตรวจสอบพฤติกรรมของ พนักงานขับรถให้เป็นไปตามระเบียบ เช่น การขับรถออกนอกเส้นทาง การขับเร็วเกินกำหนดควร กำหนดให้มีการนำระบบค้นหาตำแหน่งบนโลก (GPS) มาใช้กับรถตู้โดยสารประจำทาง และควร ติดตั้งเครื่องจำกัดความเร็ว (Speed Limiter) ซึ่งเป็นเครื่องจำกัดความเร็วของรถตู้ตามที่กฎหมาย กำหนดไว้ไม่เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง รวมถึงควรเพิ่มมาตรการลงโทษพนักงานขับรถให้ชัดเจน ว่า หากพนักงานขับรถขับรถไม่เหมาะสมหรือใช้ความเร็วเกินกำหนดก็ให้พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ที่ปี ี่ระบุไว้ ซึ่งจะช่วยแก้ปัญหาดังกล่าวได้

### 4.2.3 เงื่อนไขอื่นๆ

ประเทศไทย มีบริการขนส่งสาธารณะทั้งที่มีคุณภาพดีและไม่ดี แต่ปัญหาสำคัญคือ ผู้บริโภคไม่มีสิทธิเลือกอีกทั้งข้อกำหนดของภาครัฐเกี่ยวกับมาตรฐานรถบริการสาธารณะไม่สอดคล้องกับมาตรฐานสากล ทั้งเรื่องตัวรถ ที่นั่ง และเข็มขัดนิรภัย อีกทั้งการควบคุมพฤติกรรมของพนักงานขับรถด้วย ซึ่งสาเหตุเกิดจากระบบการประกอบการและการบังคับใช้กฎหมายเป็นไปได้ยาก เนื่องจากปัจจุบันผู้ประกอบการธุรกิจรถตู้โดยสารประจำทางสาธารณะไม่ได้เป็นเจ้าของรถ แต่ออญาตให้เอกชนเข้ามาร่วมดำเนินการกับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ หรือบริษัท ขนส่ง จำกัด ซึ่งจำนวนเอกชนผู้เข้าร่วมก็มีเป็นจำนวนมาก จึงเป็นเหตุให้รูปแบบการพัฒนาความปลอดภัยเป็นไปได้ยาก ปัญหาการใช้บริการรถตู้โดยสารในปัจจุบันอยู่ในสภาพที่มีจำนวนรถเพิ่มมากขึ้น ซึ่งมาตรฐานรถก็แตกต่างกันออกไปตามลักษณะของผู้ประกอบการธุรกิจรถตู้ และจากจำนวนรถตู้ในปัจจุบันที่มีมากเกินความต้องการใช้บริการ คนขับต้องทำรอบเพื่อเพิ่มรายได้ เกิดการขับแข่งผู้โดยสาร จึงเกิดอุบัติเหตุขึ้นบ่อยครั้ง ทำให้มีผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจำนวนมาก ดังนั้นจึงไม่ใช่เรื่องแปลกเลยที่เมื่อมีปัญหาเกิดขึ้น แล้วมีการพูดถึงมาตรการแก้ไขปัญหาดังกล่าวมากมาย แต่ท้ายที่สุดก็ไม่มีอะไรเกิดขึ้น ซึ่งแม้จะมีการแก้กฎหมายก็คงไม่มีอะไรดีขึ้น เนื่องจากระบบหลายๆ อย่างก็ไม่เป็นไปตามกฎหมายอยู่แล้ว เช่นรถที่อยู่นอกระบบมีจำนวนมากขึ้นเรื่อยๆ อีกทั้งการออกมาตรการต่างๆ เพื่อมาแก้ไขก็เป็นการแก้ปัญหาที่ปลายเหตุอยู่ดี แม้ว่าทางภาครัฐจะได้มีมาตรการต่างๆ ออกมาเพื่อแก้ปัญหาเช่น การตั้งด่านตรวจจับความเร็วรถ การใช้ระบบตรวจจับความเร็วในการควบคุมความเร็วของรถตู้โดยสาร การติดตั้งเข็มขัดนิรภัยให้ผู้โดยสารทุกที่นั่ง ซึ่งไม่สามารถแก้ไขปัญหานี้ได้

ผู้เขียนเห็นว่า การแก้ไขปัญหารถตู้โดยสารประจำทางสาธารณะควรที่จะแก้ไขที่โครงสร้างการประกอบการซึ่งการจ้ดระบบเรื่องขนส่งสาธารณะเป็นเรื่องที่ควรทำ การรวมกลุ่มของบริษัทรถตู้ให้เป็นองค์กรเดียวแล้วจัดมาตรฐานให้เหมาะสม หรือให้เอกชนรับสัมปทานเป็นเรื่องเป็นราว โดยภาครัฐต้องช่วยเหลือให้การสนับสนุนเงินอุดหนุนช่วยเหลือ ซึ่งเมื่อจัดระบบดังกล่าวได้แล้ว ก็ค่อยไปแก้ในส่วนต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นตัวรถ พนักงานขับรถ

### 4.3 ปัญหาการเยียวยาความเสียหายแก่ผู้ใช้บริการ

จากกรณีอุบัติเหตุรถตู้โดยสารประจำทางเอกชนที่เกิดขึ้นซึ่งเห็นได้บ่อยครั้งในปัจจุบัน เมื่อเกิดอุบัติเหตุจากรถตู้โดยสารประจำทางซึ่งก่อให้เกิดความเสียหายไม่ว่าจะเป็น ชีวิตร่างกาย หรือทรัพย์สินของผู้ใช้บริการ จึงเกิดปัญหาขึ้นว่าผู้ใช้บริการจะได้รับความคุ้มครองและได้รับการเยียวยาความเสียหายที่เกิดขึ้นจากใครได้บ้าง เมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้นหากผู้ประกอบการ

ปฏิเสธความรับผิดชอบ หรือประวิงเวลาในการแสดงความรับผิดชอบ ซึ่งปัญหาดังกล่าวส่งผลให้ผู้ใช้บริการที่เป็นผู้ประสบอุบัติเหตุได้รับความเดือดร้อนมากขึ้น รวมถึงในส่วนของกระบวนการฟ้องร้องเรียกค่าเสียหาย การเยียวยาชดใช้ความเสียหายของผู้ประสบภัยหรือญาติที่ไม่ได้รับความเป็นธรรมเท่าที่ควร ไม่ว่าจะเป็นในเรื่องทรัพย์สินที่สูญหายหรือเสียหาย ความเสียหายในด้านเวลาที่เสียไป สภาพจิตใจของผู้ประสบภัย เป็นต้น ซึ่งสามารถแยกพิจารณาได้ในแต่ละประเด็นปัญหาได้ดังนี้

#### 4.3.1 ปัญหาการเยียวยาตามหลักละเมิด

จากปัญหาเมื่อเกิดความเสียหายขึ้นกับผู้ใช้บริการรถตู้โดยสารประจำทางเอกชน ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ในเรื่องละเมิดนั้น ผู้ให้บริการจะต้องรับผิดชอบต่อผู้ใช้บริการ โดยเป็นการรับผิดชอบร่วมกันระหว่างผู้ประกอบการธุรกิจและพนักงานขับรถโดยสารในความเสียหายที่เกิดขึ้นเพื่อเป็นการเยียวยาความเสียหายที่เกิดแก่ผู้ใช้บริการ ซึ่งการใช้สิทธิในการเรียกร้องค่าเสียหายที่เกิดขึ้นตามหลักละเมิดนั้นต้องใช้เวลาในการฟ้องร้องเพื่อให้ได้มาซึ่งค่าเสียหายที่เกิดขึ้น ในเรื่องภาระการพิสูจน์ก็ยุ่งยาก รวมถึงค่าใช้จ่ายในการฟ้องร้องก็สูง ซึ่งเป็นการไม่เหมาะสมแก่ผู้ได้รับความเสียหายซึ่งต้องการที่จะได้รับชดใช้ค่าใช้จ่ายที่ต้องเสียไปอันเป็นค่าเสียหาย เพื่อมาบรรเทาความเสียหายที่ตนได้รับอย่างรวดเร็ว เพื่อความเป็นธรรมแก่ผู้ที่ได้รับความเสียหาย

ผู้เขียนเห็นว่าประเทศไทยจำเป็นต้องมีกฎหมายในการเยียวยาความเสียหายให้ผู้ใช้บริการรถตู้โดยสารประจำทางอย่างรวดเร็ว และเป็นธรรม โดยควรมีการจัดตั้งองค์กรที่เข้ามารับผิดชอบเพียงองค์กรเดียวที่สามารถให้ความคุ้มครองแก่ผู้เสียหายจากการใช้บริการรถตู้โดยสารประจำทางโดยเฉพาะ เพื่อให้องค์กรสามารถดำเนินการได้อย่างเป็นเอกภาพและมีประสิทธิภาพ โดยอาจจัดตั้งเป็นกองทุนเยียวยาความเสียหายจากการใช้บริการรถตู้โดยสารประจำทางขึ้นเพื่อเป็นการดูแลในเรื่องการเยียวยาความเสียหายเบื้องต้นและกำหนดค่าสินไหมทดแทนรวมเพียงองค์กรเดียวเพื่อลดขั้นตอนต่างๆ ในชั้นศาล โดยให้ผู้ที่ได้รับความเสียหายดังกล่าวขอรับการเยียวยาได้อย่างรวดเร็วและเป็นธรรมโดยไม่ต้องรอการพิสูจน์ข้อเท็จจริงในชั้นศาล

#### 4.3.2 ปัญหาการเยียวยาความเสียหายจากหลักประกันของผู้ประกอบการธุรกิจ

จากพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ได้กำหนดให้ผู้เสียหายที่ได้รับความเสียหายจากอุบัติเหตุรถตู้โดยสารประจำทางสามารถเรียกร้องค่าเสียหายความเสียหายในเบื้องต้นที่ตนได้รับได้จากหลักประกันที่ผู้ได้รับอนุญาตให้ประกอบการธุรกิจขนส่งจะต้องวางหลักทรัพย์เป็นเงินสดหรือพันธบัตรรัฐบาลไทย หรือสัญญาประกันและกรมธรรม์ประกันภัยซึ่งทำกับบริษัท

ประกันภัย ในกรณีเป็นสัญญาประกันภัยและกรมธรรม์ประกันภัยผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งต้องเป็นผู้เอาประกันภัย โดยให้บุคคลภายนอกผู้ได้รับความเสียหายเนื่องจากการขนส่งของตนเป็นผู้รับประโยชน์ สำหรับการชดใช้ค่าเสียหายที่เป็นค่าเสียหายเบื้องต้นเพื่อประกันความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ชีวิตร่างกายของบุคคลภายนอก และซึ่งผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งจะต้องรับผิดชอบเนื่องจากการขนส่งของตน<sup>4</sup> และเมื่อรถของผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งได้ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ร่างกายหรือชีวิตของบุคคลใด ผู้ประกอบการต้องชดใช้ค่าใช้จ่ายเบื้องต้นให้แก่ผู้เสียหายหรือทายาทในกรณีที่ผู้เสียหายถึงแก่ความตาย ซึ่งค่าใช้จ่ายเบื้องต้นนั้นจ่ายตามความร้ายแรงของความเสียหายที่เกิดขึ้น<sup>5</sup> โดยการขอรับชดใช้ค่าใช้จ่ายเบื้องต้นนั้นต้องยื่นคำขอและแสดงหลักฐานต่างๆ ต่อพนักงานสอบสวนและพนักงานสอบสวนจะเป็นผู้พิจารณาและออกคำสั่งให้ผู้ประกอบธุรกิจรถตู้โดยสารประจำทางผู้เป็นเจ้าของรถคันที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นเป็นผู้ชำระค่าเสียหายในเบื้องต้นตามความร้ายแรงของความเสียหายที่เกิดขึ้น<sup>6</sup> หากผู้ประกอบการไม่ยอมชดใช้ให้นายทะเบียนกลางมีอำนาจนำหลักทรัพย์ที่ผู้ประกอบการขนส่งได้วางประกันไว้ชดใช้จ่ายเบื้องต้นแทน<sup>7</sup>

เมื่อวิเคราะห์ในส่วนของพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกนี้แล้วจะเห็นได้ว่าให้สิทธิแก่ผู้เสียหายหรือทายาทเรียกร้องได้เฉพาะค่าเสียหายในเบื้องต้นที่ตนได้รับจากอุบัติเหตุและยังได้กำหนดเงื่อนไขในการขอรับเงินดังกล่าวไว้มีขั้นตอนยุ่งยากซับซ้อนไม่เป็นการเยียวยาผู้เสียหายให้ทันต่อเหตุการณ์อย่างแท้จริง อีกทั้งยังคงเรียกร้องค่าเสียหายไม่ได้ทั้งหมดจากความเสียหายที่ตนได้รับ โดยต้องมีการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนส่วนเกินเพิ่มเติมตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งจะต้องฟ้องร้องคดีต่อศาลอีก อันจะเป็นการเพิ่มภาระให้แก่ผู้เสียหายหรือทายาทในการที่จะได้รับการเยียวยาค่าเสียหายทั้งหมด ซึ่งไม่สามารถที่จะจบลงได้เพียงขั้นตอนเดียวหรือหน่วยงานเดียว

ผู้เขียนเห็นว่าควรที่จะจัดตั้งกองทุนเยียวยาความเสียหายจากการใช้บริการรถตู้โดยสารประจำทางขึ้นเพื่อเป็นการดูแลในเรื่องการเยียวยาความเสียหายเบื้องต้นและกำหนดค่าสินไหมทดแทนรวมเพียงองค์กรเดียวเพื่อลดขั้นตอนต่างๆ ในชั้นศาล โดยให้ผู้ได้รับความเสียหายดังกล่าวขอรับการเยียวยาได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวดเร็วและเป็นธรรม และควรที่จะยกเลิกค่าเสียหายเบื้องต้นดังกล่าวตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 โดยให้กองทุนเป็นการดูแล

<sup>4</sup> พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 52.

<sup>5</sup> พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 56.

<sup>6</sup> พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 57.

<sup>7</sup> พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 63.

ความเสียหายที่เกิดขึ้น ซึ่งจะเป็นการลดขั้นตอนที่ยุ่งยากสลับซับซ้อน และทำให้เกิดความชัดเจนในขั้นตอนการขอรับค่าเสียหายแก่ผู้เสียหาย

#### 4.3.3 ปัญหาการเยียวยาความเสียหายจากกองทุนผู้ประสบภัยทางท้องถนน

เมื่อรถตู้โดยสารประจำทางเอกชนเกิดอุบัติเหตุขึ้น ไม่ว่าจะอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นนั้นจะเกิดขึ้นจากสาเหตุใดก็ตามหากเกิดความเสียหายขึ้นแก่ผู้ใช้บริการ ผู้ใช้บริการมีสิทธิที่จะได้รับการเยียวยาจากพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 แต่จากปัญหาเรื่องค่าเสียหายในเบื้องต้นสามารถเรียกได้ในจำนวนจำกัด ซึ่งตามกฎหมายนั้นค่าเสียหายเบื้องต้นดังกล่าวหมายถึง ค่าใช้จ่ายที่ต้องใช้ในการรักษาพยาบาล รวมทั้งค่าใช้จ่ายอื่นๆ ระหว่างการรักษาพยาบาลในกรณีความเสียหายต่อร่างกายจะได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นตามความเป็นจริงไม่เกิน 15,000 บาท ส่วนค่าปลงศพและค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวกับการจัดการศพผู้ประสบภัยซึ่งถึงแก่ความตายจะได้รับค่าใช้จ่ายเบื้องต้น 35,000 บาท ซึ่งค่าเสียหายเบื้องต้นในส่วนดังกล่าวผู้เสียหายมีสิทธิได้รับทุกกรณี โดยไม่ต้องมีการพิสูจน์ว่าฝ่ายใดผิดหรือไม่ แต่จำนวนที่กำหนดไว้นั้นน้อยเกินไปไม่เหมาะสมกับสภาพการณ์ในปัจจุบัน ที่ค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาลต่างๆ นั้นมีจำนวนสูงมากกว่าค่าเสียหายเบื้องต้นตามรายการและจำนวนเงินที่กฎหมายกำหนดไว้ และผู้ประสบภัยจากรถสามารถขอรับค่าสินไหมทดแทนส่วนที่เกินค่าเสียหายเบื้องต้นได้อีกในกรณีบาดเจ็บ 35,000 บาท กรณีเสียชีวิตหรือทุพพลภาพอีก 165,000 บาท จากบริษัทประกันภัยที่รับประกันภัยรถคันที่เป็นฝ่ายผิด จึงต้องมีการพิสูจน์ความผิดโดยต้องรอให้ผลคดีถึงที่สุดก่อน และการจ่ายเงินของบริษัทที่รับประกันภัยนั้นต้องเป็นไปตามเงื่อนไขกรมธรรม์ว่าผู้เอาประกันต้องไม่ผิดเงื่อนไขด้วย บริษัทจึงจะรับผิดชอบค่าสินไหมทดแทนตามสัญญา ซึ่งต้องใช้ระยะเวลาในการเรียกร้องที่ยาวนานและก่อให้เกิดความยุ่งยากในการทำเรื่องเบิกค่าเสียหายจากบริษัทประกันภัย ซึ่งต้องใช้หลักฐานเป็นจำนวนมากอีกทั้งขั้นตอนการเบิกก็ยุ่งยากโดยแต่ละบริษัทก็จะกำหนดขั้นตอนที่ไม่เหมือนกัน ซึ่งทำให้เกิดความยุ่งยาก สับสนและเป็นการเสียเวลาแก่ผู้ประสบภัยในการที่จะใช้สิทธิดังกล่าวตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

ผู้เขียนเห็นว่าควรที่จะยกเลิกการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นดังกล่าวตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 โดยให้นำเงินที่กฎหมายบังคับให้ผู้ประกอบการธุรกิจรถตู้โดยสารประจำทางต้องทำประกันภัยภาคบังคับกับบริษัทประกันภัยนั้น ไปสมทบกับกองทุนเยียวยาความเสียหายจากการใช้บริการรถตู้โดยสารประจำทาง เพื่อเป็นการดูแลในเรื่องการเยียวยาความเสียหายเบื้องต้นให้มีจำนวนที่มากขึ้นเหมาะสมกับสภาพการณ์ปัจจุบันและกำหนดค่าสินไหมทดแทนรวมเพียงองค์กรเดียว และเป็นการลดขั้นตอนและความยุ่งยากในการขอรับค่าชดเชยเยียวยาของผู้ประสบภัยจากบริษัทประกัน

#### 4.4 ปัญหาเกี่ยวกับมาตรการลงโทษผู้ให้บริการรถตู้โดยสารประจำทางเอกชน

ความรับผิดชอบของผู้ประกอบธุรกิจรถตู้โดยสารประจำทางตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 โดยส่วนใหญ่เป็นความผิดเกี่ยวกับข้อห้าม (Mala Prohibita) อันเป็นความผิดที่ไม่ร้ายแรงโดยโทษส่วนใหญ่ที่บัญญัติไว้ในกฎหมายเป็นโทษปรับสถานเดียว แม้จะมีโทษจำคุกอยู่บ้างแต่ผู้มีส่วนจาก็ไม่ค่อยจะบังคับใช้โทษดังกล่าว เช่นเดียวกับบทกำหนดโทษเกี่ยวกับการเพิกถอนใบอนุญาตหรือการปิดกิจการแม้จะมีบทบัญญัติแต่ก็ไม่ค่อยจะมีการบังคับใช้โทษดังกล่าวเช่นกัน

จากบทกำหนดมาตรการลงโทษ และอัตราโทษดังกล่าวนี้ จะเห็นได้ว่าส่วนใหญ่จะเป็นความผิดที่มีอัตราโทษปรับ โดยกฎหมายกำหนดโทษปรับเพียงอัตราโทษค่าปรับขั้นสูงไว้แต่ไม่ได้กำหนดอัตราขั้นต่ำ การที่กฎหมายกำหนดอัตราโทษในลักษณะเช่นนี้ทำให้พนักงานสอบสวน พนักงานปกครอง และพนักงานตรวจการขนส่ง ซึ่งมีอำนาจเปรียบเทียบปรับได้ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา สามารถใช้ดุลพินิจในการเปรียบเทียบปรับได้ ซึ่งส่งผลให้การบังคับใช้กฎหมายตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร เพราะการใช้ดุลพินิจดังกล่าวอาจจะก่อให้เกิดปัญหาในการเลือกปฏิบัติต่อผู้กระทำผิด อันมีผลทำให้เกิดความไม่เสมอภาคในการรับโทษและทำให้การบังคับใช้กฎหมายผิดพลาดได้ เช่นการเปรียบเทียบปรับผู้กระทำผิดในจำนวนที่ไม่เท่าเทียมกัน หรือมีการใช้อิทธิพลในการชำระค่าปรับโดยกำหนดจำนวนเงินค่าปรับที่เป็นจำนวนน้อย เนื่องจากกฎหมายไม่ได้กำหนดอัตราขั้นต่ำไว้ ซึ่งส่งผลให้ผู้ประกอบธุรกิจซึ่งมีรายได้สูงไม่เกรงกลัวในการบังคับโทษ และพร้อมที่จะกระทำ ความผิดอยู่เสมอ เนื่องจากเป็นเพียงแค่โทษปรับ

จากการศึกษามาตรการของประเทศออสเตรเลีย ซึ่งมีการปฏิรูปด้านการบังคับใช้กฎหมาย โดยมีการลงโทษผู้ซึ่งมีส่วนเกี่ยวข้องกับการขนส่งมาใช้ การรับรองสภาพของขบวน และมาตรการลงโทษบนฐานของผลลัพธ์ที่เกิดขึ้น ซึ่งเป็นการเพิ่มมาตรการในความปลอดภัยโดยให้ผู้ซึ่งมีหน้าที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง เข้ามาช่วยสอดส่องดูแลให้เกิดความปลอดภัยทั้งด้านตัวรถและพนักงานขับรถ หากผู้ที่เกี่ยวข้องไม่ค่อยตรวจตราสอดส่องแล้วเมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้นก็ต้องรับผิดชอบเช่นกัน

ผู้เขียนเห็นว่าควรเพิ่มมาตรการลงโทษผู้ประกอบธุรกิจรถตู้โดยสารสาธารณะซึ่งกระทำความผิดเนื่องจากการทำหน้าที่ดังกล่าวต้องรับผิดชอบต่อชีวิตของผู้ใช้บริการเป็นจำนวนมาก หากโทษส่วนใหญ่ที่ลงโทษนั้นเป็นเพียงแค่โทษปรับ และไม่มีการกำหนดอัตราโทษขั้นต่ำไว้ การลงโทษดังกล่าวก็ไม่ทำให้ผู้ประกอบธุรกิจเกรงกลัวในบทลงโทษดังกล่าว จึงควรที่จะกำหนดอัตราโทษขั้นต่ำไว้ด้วยและควรที่จะเพิ่มโทษในการเพิกถอนใบอนุญาตผู้ประกอบการด้วย และควร

ที่จะมีการลงโทษผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการให้บริการรถตู้โดยสารประจำทาง เช่น องค์กรขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ บริษัท ขนส่ง จำกัด รวมถึงกรมการขนส่งทางบกซึ่งเป็นผู้ตรวจสอบคุณสมบัติของรถตู้โดยสารและเป็นผู้อนุญาตให้รถตู้โดยสารดังกล่าวเข้ามาวิ่งให้บริการ โดยหน่วยงานดังกล่าวต้องเข้ามาช่วยกันควบคุมดูแลความปลอดภัยในการประกอบการรถตู้โดยสารประจำทาง หากไม่สอดคล้องควบคุมดูแลเมื่อรถตู้เกิดอุบัติเหตุก็ควรที่จะถูกลงโทษด้วย