

## บทที่ 5

### บทสรุปและข้อเสนอแนะ

#### 5.1 บทสรุป

เมื่อได้ทำการศึกษาในเรื่องเกี่ยวกับการประกอบการธุรกิจให้บริการรถตู้โดยสารประจำทางเอกชนแล้วนั้น ทำให้ทราบถึงมาตรการทางกฎหมายต่างๆ ที่มีปัญหาในการบังคับใช้และผลกระทบของปัญหากฎหมายนั้นๆ ทั้งที่เกี่ยวข้องกับการประกอบการรถตู้โดยสาร พนักงานขับรถตู้โดยสารประจำทางเอกชน โครงสร้างของตัวรถตู้โดยสารและอุปกรณ์ส่วนควบของรถตู้ ซึ่งปัญหาต่างๆ เหล่านี้ย่อมส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยของผู้โดยสารในการใช้บริการรถตู้โดยสารประจำทาง ซึ่งเมื่อได้ทำการวิเคราะห์มาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการประกอบการธุรกิจให้บริการรถตู้โดยสารประจำทาง ตามหลักกฎหมายไทยและมาตรการทางกฎหมายของต่างประเทศแล้ว ผู้เขียนจึงนำความรู้ในส่วนดังกล่าวมาใช้ในการสรุปและเสนอแนวทางในการแก้ปัญหาทางกฎหมายที่เกิดขึ้น เพื่อจะได้เป็นประโยชน์ต่อการนำไปพัฒนามาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการประกอบการธุรกิจให้บริการรถตู้โดยสารประจำทางเอกชน

ปัญหาด้านความปลอดภัยของผู้บริโภคซึ่งเป็นผู้ใช้บริการรถตู้โดยสารประจำทาง ซึ่งในปัจจุบันมีประชาชนใช้บริการเป็นจำนวนมาก จากการศึกษามาตรการทางกฎหมายในเรื่องคุณสมบัติของผู้ประกอบการธุรกิจที่ต้องการเข้าสู่ธุรกิจการให้บริการรถตู้โดยสารประจำทางกล่าวคือตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 เป็นเพียงการกำหนดคุณสมบัติเบื้องต้นของผู้ที่จะขออนุญาตเป็นผู้ประกอบการธุรกิจ และหลักเกณฑ์การพิจารณาเพื่อออกใบอนุญาตประกอบการธุรกิจให้บริการรถตู้โดยสารประจำทางไม่ว่าผู้ขออนุญาตจะเป็นบุคคลธรรมดา นิติบุคคล ห้างหุ้นส่วนหรือบริษัท จะพบว่ากฎหมายดังกล่าวไม่ได้ให้ความสำคัญในเรื่องการกำหนดหลักเกณฑ์ในการพิจารณาคุณสมบัติในด้านจริยธรรมและความเหมาะสมในการประกอบวิชาชีพให้บริการแก่ประชาชนของผู้ขออนุญาตประกอบธุรกิจซึ่งเป็นหลักเกณฑ์ที่เป็นส่วนสำคัญ โดยที่ผู้ประกอบการธุรกิจให้บริการรถตู้โดยสารประจำทางดังกล่าวจะต้องมีชื่อเสียงที่ดี (Requirements of Good Repute in Exercise of Business) มีการสำรองเงินทุนขั้นต่ำไว้ในการประกอบการธุรกิจ (Minimum Financial Standing) และการมีคุณสมบัติเหมาะสมในการประกอบอาชีพ (Professional Competence) เพื่อเป็นการคุ้มครองความปลอดภัยของผู้ใช้บริการ อันเป็นการสร้างความเชื่อมั่นให้กับผู้ใช้บริการ และ

เป็นการสร้างมาตรฐานด้านความปลอดภัยของธุรกิจให้บริการรถตู้โดยสารประจำทางให้สูงขึ้น นอกจากนี้สำหรับผู้ประกอบธุรกิจให้บริการรถตู้โดยสารประจำทางที่ได้รับใบอนุญาตประกอบธุรกิจแล้ว ใบอนุญาตดังกล่าวจะมีอายุเจ็ดปี ซึ่งหลักเกณฑ์การพิจารณาต่อใบอนุญาตให้แก่ผู้ประกอบการต่อไปมิได้มีการพิจารณาถึงประวัติการให้บริการรถตู้โดยสารประจำทาง ว่ามีการกระทำผิดระเบียบหรือการให้บริการที่เอาเปรียบผู้ใช้บริการที่เป็นผู้บริโภคแต่อย่างใด

สำหรับในเรื่องความปลอดภัยของผู้ใช้บริการรถตู้โดยสารประจำทางในปัจจุบันนั้น ซึ่งจากลักษณะของรถตู้ซึ่งใช้ในการขนส่งคนโดยสารนั้นดัดแปลงรถตู้มาใช้ขนส่งผู้โดยสารเพื่อให้ได้จำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น ซึ่งส่งผลต่อไม่ปลอดภัยของผู้โดยสาร จึงจำเป็นต้องมีการกำหนดมาตรฐานในเรื่องความปลอดภัยของรถตู้ให้มีรายละเอียดที่ชัดเจนและเหมาะสม ซึ่งแม้ประเทศไทยจะมีพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ได้มีการกำหนดให้ รถโดยสารที่ใช้ในการขนส่ง ต้องมีความมั่นคงแข็งแรง และมีกฎกระทรวง ฉบับที่ 60 ข้อ 1 กำหนดในเรื่องความแข็งแรงและกำหนดในเรื่องที่เกี่ยวกับ โครงสร้างของตัวรถตู้โดยสารเอาไว้ แต่เรื่องมาตรฐาน โครงสร้างรถและความแข็งแรงของโครงสร้างรถตู้ของประเทศไทยดังกล่าว นั้น ยังไม่ได้มีการกำหนดมาตรฐานความแข็งแรงของโครงสร้างรถว่าต้องมีความมั่นคงแข็งแรงเพียงใด จึงเกิดช่องว่างในเรื่องการกำหนดมาตรฐานในการผลิตโดยไม่ได้มีการทดสอบความแข็งแรงเชิงวัสดุซึ่งส่งผลต่อความปลอดภัยของผู้โดยสาร ดังนั้นจึงจำเป็นต้องปรับปรุงกฎหมายเกี่ยวกับโครงสร้างรถตู้โดยจำเป็นต้องกำหนดรายละเอียดมาตรฐานความแข็งแรงของวัสดุและความแข็งแรงของโครงสร้างตัวรถ และควรมีมาตรการทดสอบ โครงสร้างรถตู้โดยสารเมื่อรถตู้เกิดสถานการณ์ที่ร้ายแรงหรือ รถตู้เกิดเหตุพลิกคว่ำ เพื่อให้ผู้โดยสารสามารถรอดชีวิตได้

ในเรื่องความมั่นคงแข็งแรงของที่นั่งผู้โดยสารและเรื่องการดัดแปลงเพิ่มเติมจำนวนที่นั่งนั้น ไม่ได้มีมาตรฐานในการทดสอบความแข็งแรง จึงส่งผลต่อความปลอดภัยของผู้โดยสาร อีกทั้งในส่วนของที่นั่งของรถตู้โดยสารเมื่อมีการดัดแปลงเพิ่มเติมจำนวนที่นั่งผู้โดยสารเบาะที่นั่งก็ไม่มี ความแข็งแรง อีกทั้งจุดเชื่อมต่อนั่งกับ โครงสร้างรถก็ไม่มีมาตรฐานเนื่องจากการเพิ่มเติมที่นั่งดังกล่าวเป็นการผิดกฎหมาย ซึ่งส่งผลต่อความปลอดภัยของผู้โดยสาร ซึ่งตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ได้วางหลักเกณฑ์เกี่ยวกับจำนวนที่นั่งไว้ในมาตรา 31 (4) ไว้ว่า ห้ามที่จะเพิ่มเติมจำนวนที่นั่ง และตามกฎกระทรวง ฉบับที่ 60 (พ.ศ. 2552) ที่ว่าจะต้องมีอุปกรณ์และส่วนความมีความมั่นคงแข็งแรง ซึ่งตามกฎหมายดังกล่าวไม่ได้มีมาตรการที่กำหนดมาตรฐานไว้ในการทดสอบความแข็งแรงของที่นั่งผู้โดยสารไว้แต่อย่างใด และถึงแม้ว่าจะมีมาตรการติดตั้งเข็มขัดนิรภัยไปก็ไม่สามารถช่วยอะไรได้ เนื่องจากเข็มขัดนิรภัยจะทำการยึดรั้งผู้โดยสารกับเบาะที่นั่งและที่นั่งก็ยึดติดกับ โครงสร้างตัวรถ ซึ่งหากควบคุมในการดัดแปลงเพิ่มเติมจำนวนที่นั่ง และ

มีมาตรฐานการทดสอบความแข็งแรงของเก้าอี้รถตู้โดยสารในกรณีเมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้น ซึ่งพิจารณาจากความแข็งแรงของเฟรมที่นั่ง ความแข็งแรงของจุดเชื่อมต่อนั่งกับโครงสร้างรถ และความแข็งแรงของจุดต่อที่นั่งกับเข็มขัดนิรภัยให้ได้มาตรฐานก็จะช่วยลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุได้

ในเรื่องสภาพการใช้งานและอายุขยงย่นต์รวมถึงระบบห้ามล้อที่ใช้กับรถตู้ ซึ่งตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ยังไม่มีบทบัญญัติควบคุมในเรื่องยางรถยนต์ไว้อย่างเพียงพอและเหมาะสม ซึ่งกฎหมายก็ไม่ได้มีการกำหนดไว้ว่ายางรถยนต์และระบบห้ามล้อรถยนต์ควรที่จะใช้งานนานเพียงใดสภาพเพียงใดจึงหมดสภาพการใช้งาน รวมถึงเมื่อตรวจสภาพรถตู้โดยสารประจำปีที่กำหนดแล้ว กฎหมายก็ไม่ได้กำหนดไว้แต่อย่างใด โดยกฎกระทรวง ฉบับที่ 60 (พ.ศ. 2552) กำหนดแต่เพียงว่า “ยางเป็นชนิดกลมวงสูบลม ที่มีขนาดสามารถรับน้ำหนักเต็มอัตราบรรทุกได้โดยปลอดภัย” และในส่วนของระบบห้ามล้อรถตู้ไม่ได้มีการกำหนดมาตรฐานไว้แต่อย่างใด ซึ่งยางรถยนต์และระบบห้ามล้อเป็นส่วนที่สำคัญของรถที่ใช้ในการเดินทางขนส่งผู้โดยสาร หากยางรถยนต์และระบบห้ามล้อหมดสภาพการใช้งานย่อมก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้โดยง่าย

ในเรื่องคุณสมบัติของผู้ที่จะเป็นพนักงานขับรถตู้ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 พบว่าบทบัญญัติของกฎหมายไม่ได้ระบุโรคติดต่ออันเป็นที่รังเกียจไว้ว่า หมายถึงโรคอะไรบ้าง เพียงแต่ได้กำหนดโรคต้องห้ามในการขอรับใบอนุญาตขับรถไว้เพียงบางโรค คือต้องไม่เป็นโรคติดต่ออันเป็นที่น่ารังเกียจ ไม่เป็นบุคคลวิกลจริต ไม่คิดสุรามาหรือยาเสพติดหรือวัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตประสาท ซึ่งถือว่าไม่เพียงพอต่อการป้องกันภัยในการขับรถ เนื่องจากโรคที่เป็นอุปสรรคต่อการขับรถซึ่งโรคที่ไม่ได้บัญญัติไว้ในกฎหมายนี้มีอีกหลายโรค เช่น โรคลมชัก โรคหัวใจ โรคความดันโลหิตสูง ซึ่งโรคดังกล่าวเหล่านี้เป็นอุปสรรคต่อการขับรถของพนักงานขับรถตู้ซึ่งเป็นผู้ต้องรับผิดชอบต่อชีวิตและความปลอดภัยของผู้โดยสาร และส่งผลกระทบต่อสังคมซึ่งก่อให้เกิดความไม่ปลอดภัยบนท้องถนน

นอกจากนี้เมื่อพิจารณาถึงในเรื่องชั่วโมงการทำงานของพนักงานขับรถตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งกล่าวไว้เพียงกว้างๆ ว่าการคุ้มครองแรงงานในการปฏิบัติหน้าที่ขับรถในรอบยี่สิบสี่ชั่วโมง ห้ามมิให้ผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถปฏิบัติหน้าที่ขับรถติดต่อกันเกินสี่ชั่วโมงนับแต่ขณะเริ่มปฏิบัติหน้าที่ขับรถ แต่ถ้าในระหว่างนั้น ผู้ที่ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถได้พักติดต่อกันเป็นเวลาไม่น้อยกว่าครึ่งชั่วโมง ก็ให้ปฏิบัติหน้าที่ขับรถต่อไปได้อีกไม่เกินสี่ชั่วโมงติดต่อกัน จะเห็นได้ว่าตามกฎหมายดังกล่าวไม่ได้กำหนดระเบียบที่ชัดเจน

ในกรณีที่ผู้บริโภครู้ว่าเป็นผู้ใช้บริการรถตู้โดยสารประจำทางใช้สิทธิตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2535 ซึ่งได้กำหนดค่าเสียหายในเบื้องต้นเป็นจำนวนที่น้อยเกินไป ไม่เหมาะสมกับสภาพการณ์ในปัจจุบัน ที่ค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาลต่างๆ นั้นมีจำนวนสูงมากกว่า ค่าเสียหายเบื้องต้นตามที่กฎหมายกำหนดไว้ และผู้ประสบภัยจากรถสามารถขอรับค่าสินไหมทดแทนส่วนที่เกินค่าเสียหายเบื้องต้นได้อีก จากบริษัทประกันภัยแต่ต้องมีการพิสูจน์ความผิดโดยต้องรอให้ผลคดีถึงที่สุดก่อน และการจ่ายเงินของบริษัทที่รับประกันภัยนั้นต้องเป็นไปตามเงื่อนไขกรมธรรม์ว่าผู้เอาประกันต้องไม่ผิดเงื่อนไขด้วย ซึ่งต้องใช้ระยะเวลาในการเรียกร้องที่ยาวนานและก่อให้เกิดความยุ่งยากในการทำเรื่องเบิกค่าเสียหายจากบริษัทประกันภัย ซึ่งต้องใช้หลักฐานเป็นจำนวนมากอีกทั้งขั้นตอนการเบิกก็ยุ่งยากโดยแต่ละบริษัทก็จะกำหนดขั้นตอนที่ไม่เหมือนกัน ซึ่งทำให้เกิดความยุ่งยาก สับสน และเป็นการเสียเวลาแก่ผู้ประสบภัยในการที่จะใช้สิทธิดังกล่าวตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค

กรณีผู้ใช้บริการรถตู้โดยสารประจำทางจะใช้สิทธิเรียกค่าเสียหายที่เกิดจากการให้บริการดังกล่าว ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งได้ให้สิทธิแก่ผู้เสียหายหรือทายาทเรียกร้องได้เฉพาะค่าเสียหายในเบื้องต้นที่ตนได้รับจากอุบัติเหตุและได้กำหนดเงื่อนไขในการขอรับเงินดังกล่าวไว้มีขั้นตอนยุ่งยากซับซ้อนซึ่งไม่เป็นการเยียวยาผู้เสียหายให้ทันต่อเหตุการณ์อย่างแท้จริง อีกทั้งยังคงเรียกร้องค่าเสียหายไม่ได้ทั้งหมดจากความเสียหายที่ตนได้รับ โดยต้องมีการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนส่วนเกินเพิ่มเติมตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งจะต้องฟ้องร้องคดีต่อศาลอีก อันเป็นการเพิ่มภาระให้แก่ผู้เสียหายหรือทายาทในการที่จะได้รับการเยียวยา ค่าเสียหายทั้งหมด ซึ่งไม่สามารถที่จะจบลงได้เพียงขั้นตอนเดียวหรือหน่วยงานเดียว

ในส่วนมาตรการลงโทษผู้ที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการรถตู้โดยสารประจำทางในปัจจุบันนั้นตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 จากบทกำหนดมาตรการลงโทษ และอัตราโทษดังกล่าวนั้น จะเห็นได้ว่าโดยส่วนใหญ่เป็นความผิดที่มีโทษปรับสถานเดียว ซึ่งกำหนดเพียงอัตราโทษดังกล่าวกำหนดเพียงอัตราค่าปรับขั้นสูงไว้ แต่ไม่ได้กำหนดอัตราโทษขั้นต่ำ ทำให้ผู้มีอำนาจเปรียบเทียบปรับใช้ดุลยพินิจในการเปรียบเทียบปรับได้ ซึ่งส่งผลให้การบังคับใช้กฎหมายตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร เพราะการใช้ดุลยพินิจดังกล่าวอาจจะก่อให้เกิดปัญหาในการเลือกปฏิบัติได้ และส่งผลให้ผู้ประกอบธุรกิจซึ่งมีรายได้สูงไม่เกรงกลัวในการบังคับโทษ และพร้อมที่จะกระทำความผิดอยู่เสมอ เนื่องจากเป็นเพียงแค่โทษปรับ โดยบทลงโทษส่วนใหญ่ไม่มีการกำหนดบทลงโทษการเพิกถอนใบอนุญาตหรือปิดกิจการของผู้ประกอบธุรกิจให้บริการรถตู้โดยสารสาธารณะเพื่อให้มีความเกรงกลัวในการบังคับโทษ และเกรงกลัวในการกระทำความผิดดังกล่าว

## 5.2 ข้อเสนอแนะ

เมื่อได้ทำการศึกษาวิเคราะห์ปัญหากฎหมายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการประกอบธุรกิจ ให้บริการรถตู้โดยสารประจำทาง สามารถที่จะเสนอแนะแนวทางด้านกฎหมายเพื่อเป็นการควบคุม และคุ้มครองผู้ประกอบการรถตู้โดยสารประจำทาง พนักงานขับรถตู้โดยสารประจำทาง และผู้ใช้บริการรถตู้โดยสารประจำทาง ในการที่จะให้กฎหมายในเรื่องดังกล่าวนี้เกิดประโยชน์ และเป็นธรรมแก่ผู้ที่เกี่ยวข้องทุกฝ่าย และเป็นแนวทางในการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับเรื่องดังกล่าว เพื่อให้กฎหมายเป็นเครื่องมือในการควบคุมความสงบเรียบร้อยของสังคมให้มีสอดคล้อง และใช้บังคับได้จริงกับสภาพเหตุการณ์ที่มีความเปลี่ยนแปลงไปในสังคมปัจจุบัน อีกทั้งยังเป็นการสร้างความเชื่อมั่นให้กับผู้ใช้บริการรถตู้โดยสารประจำทาง ดังนั้นผู้เขียนจึงขอเสนอแนะแนวทางที่ได้จากการศึกษาดังนี้

5.2.1 เห็นควรแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ในส่วนที่เกี่ยวกับหลักเกณฑ์การพิจารณาการออกใบอนุญาตรวมถึงการต่อใบอนุญาต โดยให้พิจารณาถึงประวัติของผู้ประกอบการให้บริการรถตู้โดยสารประจำทางเอกชนต้องไม่มีประวัติการกระทำความผิดอาญาร้ายแรง หรือเคยถูกลงโทษในการประกอบวิชาชีพเกี่ยวกับการให้บริการขนส่งคนโดยสาร เป็นต้น โดยต้องกำหนดคุณสมบัติในเรื่องความเหมาะสมในการประกอบวิชาชีพไม่ว่าจะเป็นบุคคลธรรมดา หรือนิติบุคคล และควรมีการกำหนดเงินทุนสำรองขั้นต่ำตามที่กฎหมายกำหนดตลอดระยะเวลาที่ยังคงประกอบกิจการเพื่อใช้เงินดังกล่าวในการดูแล บำรุงรักษารถตู้โดยสารให้อยู่ในสภาพที่มีประสิทธิภาพในการดำเนินการขนส่งผู้โดยสาร

5.2.2 เห็นควรแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ในส่วนที่เกี่ยวกับมาตรฐานความปลอดภัยทางด้านโครงสร้างตัวถังรถและอุปกรณ์ส่วนควบรถตู้ โดยให้มีการกำหนดมาตรฐานความปลอดภัยในการทดสอบความแข็งแรงของโครงสร้างรถโดยสาร ความแข็งแรงของเบาะที่นั่งรถตู้โดยสาร กำหนดอายุการใช้งานหรือระยะทางการใช้งานของรถตู้รวมถึงระบบห้ามล้อที่ทำให้ยางรถตู้และระบบห้ามล้อหมดสภาพการใช้งาน เพื่อเป็นมาตรการป้องกันอุบัติเหตุแก่ผู้โดยสาร โดยให้สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมออกข้อกำหนดให้บังคับโครงสร้างของรถตู้โดยสารต้องมีมาตรฐานความปลอดภัยตามพระราชบัญญัติมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม พ.ศ. 2511 และควรมีการกำหนดมาตรการทดสอบโครงสร้างของรถตู้โดยสารเมื่อเจอสถานการณ์ที่เลวร้ายที่สุด โดยให้กรมการขนส่งทางบกเป็นผู้กำหนดมาตรฐานและการบังคับใช้ที่ชัดเจน และในการตรวจสอบสภาพรถตู้โดยสารประจำทางควรแยกตรวจต่างหากกับรถยนต์ทั่วไปโดยต้องมีการตรวจโดยละเอียดถึงสภาพความมั่นคงแข็งแรงของอุปกรณ์ส่วนควบของรถและหากพบข้อบกพร่อง

ต้องให้มีการแก้ไขทันทีหรือมีคำสั่งห้ามใช้จนกว่าจะได้มีการปรับปรุงให้มีสภาพพร้อมใช้งานและต้องตรวจสอบสภาพอย่างแท้จริง

5.2.3 เห็นควรแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดคุณสมบัติของผู้ที่จะเป็นพนักงานขับรถผู้โดยสารที่จะระบุโรคติดต่ออันเป็นที่รังเกียจไว้ให้มีความชัดเจนว่าหมายถึงโรคอะไรบ้าง และควรกำหนดโรคต้องห้ามในการขอรับใบอนุญาตขับรถเพิ่มเติม เนื่องจากโรคที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 นั้นไม่เพียงพอต่อการป้องกันภัยในการขับรถ ซึ่งโรคที่เป็นอุปสรรคต่อการขับรถซึ่งโรคที่ไม่ได้บัญญัติไว้ในกฎหมายนี้มีอีกหลายโรค เช่น โรคลมชัก โรคหัวใจ โรคความดันโลหิตสูง เป็นต้น ซึ่งโรคดังกล่าวเหล่านี้เป็นอุปสรรคต่อการขับรถของพนักงานขับรถผู้โดยสาร ซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบต่อชีวิตและความปลอดภัยของผู้โดยสาร และส่งผลกระทบต่อสังคมซึ่งก่อให้เกิดความไม่ปลอดภัยบนท้องถนน และในการขอรับใบอนุญาตขับรถผู้โดยสารประจำทางควรมีหลักเกณฑ์ในการขอรับใบอนุญาตที่แยกต่างหากจากการขอรับใบอนุญาตขับรถยนต์ทั่วไปโดยต้องมีการตรวจโดยละเอียดถึงคุณสมบัติความเหมาะสมทางวิชาชีพของพนักงานขับรถผู้โดยสารประจำทาง ไม่ว่าจะเป็นทางด้านสุขภาพของพนักงานขับรถ อายุขั้นต่ำ ความสามารถในการขับรถ พฤติกรรมการกระทำผิดที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งผู้โดยสารซึ่งพนักงานขับรถผู้ที่ได้กระทำมา เป็นต้น

5.2.4 เห็นควรที่จะเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ในส่วนที่เกี่ยวข้องมาตรการทางกฎหมายในการควบคุมกำหนดชั่วโมงการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานขับรถผู้โดยสารประจำทางให้มีรายละเอียดเกี่ยวกับชั่วโมงการทำงานและชั่วโมงพักผ่อนต่อเนื่องอย่างชัดเจนโดยกำหนดให้เป็นหน้าที่ของผู้ประกอบธุรกิจและพนักงานขับรถผู้โดยสารประจำทางให้ต้องปฏิบัติ และควรจัดให้มีพนักงานผู้ตรวจสอบความปลอดภัยตามสัดส่วนรถผู้โดยสารมีหน้าที่ตรวจสอบความปลอดภัยในการบริหารจัดการธุรกิจรถผู้โดยสารประจำทางว่าคนขับต้องทำงานขับรถวันละกี่ชั่วโมง มีการพักผ่อนเพียงพอหรือไม่ และกำหนดบทลงโทษในกรณีฝ่าฝืนข้อกำหนดให้มีความชัดเจนว่าหากพนักงานขับรถขับรถเกินระยะเวลาที่กำหนดหรือพักผ่อนติดต่อกันน้อยกว่าที่กำหนดก็ให้พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ก็ปีกระบุไว้ และควรมีการลงโทษผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการดำเนินการขนส่งด้วยเพื่อให้ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องดังกล่าวเข้ามาช่วยกันควบคุมดูแลความปลอดภัยในการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานขับรถผู้โดยสารประจำทางอย่างเคร่งครัด หากผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องดังกล่าวไม่คอยสอดส่องควบคุมดูแลเมื่อรถผู้เกิดอุบัติเหตุก็ควรที่จะถูกลงโทษด้วย

5.2.5 เห็นควรเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ในส่วนที่เกี่ยวกับการการเยียวยาความเสียหาย โดยควรที่จะมีการจัดตั้งกองทุนเยียวยาความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการใช้บริการรถตู้โดยสารประจำทาง โดยให้อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของกรมการขนส่งทางบก และควรยกเลิกเงินที่ผู้ประกอบการจะต้องจ่ายเป็นหลักประกันตามตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก และเงินที่ผู้ประกอบการต้องทำสัญญาประกันภัยไว้กับบริษัทประกันภัย โดยให้นำเงินดังกล่าวมาให้แก่กองทุนดังกล่าวเพื่อนำเงินดังกล่าวไปเยียวยาความเสียหายให้แก่ผู้เสียหาย และกำหนดให้กองทุนเข้ามารับผิดชอบเพียงองค์กรเดียวเพื่อให้ความคุ้มครองแก่ผู้เสียหายจากการใช้บริการรถตู้โดยสารประจำทางโดยเฉพาะ เพื่อให้กองทุนสามารถดำเนินการได้อย่างเป็นเอกภาพและมีประสิทธิภาพ โดยให้กองทุนดังกล่าวมีหน้าที่ดูแลในเรื่องการเยียวยาความเสียหายเบื้องต้น และค่าเสียหายทั้งหมดโดยควรกำหนดให้ค่าเสียหายที่เป็นค่าสินไหมทดแทนรวมรวมเข้าด้วยกันเพื่อลดขั้นตอนต่างๆ ในชั้นศาล และยังเป็นกลไกลดขั้นตอนในการขอรับค่าสินไหมทดแทนทั้งหมดของผู้เสียหายโดยสามารถขอรับได้จากกองทุนเยียวยาความเสียหายได้เพียงหน่วยงานเดียว ซึ่งทำให้ผู้ที่ได้รับความเสียหายดังกล่าวขอรับการเยียวยาได้อย่างรวดเร็วและเป็นธรรม โดยไม่ต้องรอกการพิสูจน์ข้อเท็จจริงในชั้นศาล

5.2.6 เห็นควรแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ในส่วนที่เกี่ยวกับมาตรการในการลงโทษผู้ที่เกี่ยวข้องในการประกอบธุรกิจให้บริการรถตู้โดยสารประจำทางเอกชน ซึ่งควรที่จะมีการกำหนดอัตราโทษขั้นต่ำ และเพื่อให้ผู้ประกอบการเกรงกลัวในบทลงโทษดังกล่าวและไม่กล้าที่จะฝ่าฝืนควรที่จะเพิ่มเติมมาตรการในการบังคับใช้กฎหมายในเรื่องการเพิกถอนใบอนุญาตหรือการปิดกิจการของผู้ประกอบธุรกิจให้บริการรถตู้โดยสารประจำทางเอกชนด้วย และควรที่จะมีการลงโทษผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการดำเนินการขนส่งมาใช้ด้วยเพื่อให้ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง เช่น กรมการขนส่งทางบก องค์กรการขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ บริษัท ขนส่ง จำกัดต้องเข้ามาช่วยกันควบคุมดูแลความปลอดภัยในการประกอบการรถตู้โดยสารประจำทาง หากไม่สอดคล้องควบคุมดูแลเมื่อรถตู้เกิดอุบัติเหตุก็ควรที่จะถูกลงโทษด้วย