

# บทที่ 1

## บทนำ

### 1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

จากสาเหตุที่มีประชากรเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ทำให้การบริการขนส่งมวลชนซึ่งเป็นหน้าที่อย่างหนึ่งขององค์กรหรือหน่วยงานภาครัฐในการจัดทำบริการสาธารณะที่ให้บริการอยู่ไม่สามารถตอบสนองความต้องการเดินทางของประชาชนได้ จึงเกิดระบบการขนส่งอื่นๆ จากภาคเอกชนเข้ามาให้บริการอย่างหลากหลาย โดยรูปแบบหนึ่งที่สามารถตอบสนองความต้องการเดินทางของประชาชนได้สะดวกและรวดเร็วกว่ารถเมล์ประจำทาง ส่งผลให้เกิดช่องทางการประกอบการเดินรถประเภท “รถตู้โดยสาร” (Vanpooling) ซึ่งดำเนินการโดยภาคเอกชนเป็นการขนส่งรูปแบบใหม่ที่ผสมผสานระหว่างระบบขนส่งมวลชนของภาครัฐ กับระบบการขนส่งจากกลุ่มผู้ประกอบการภาคเอกชน โดยจัดเป็นรูปแบบการขนส่งถึงสาธารณะ (Para Transit) ซึ่งการให้บริการรถตู้โดยสารประจำทางจึงเป็นทางเลือกหนึ่งของประชาชน ที่จะทำให้การเดินทางสะดวกรวดเร็วขึ้นและเป็นการแบ่งเบาภาระให้กับระบบขนส่งของภาครัฐ

ในปัจจุบันระบบขนส่งประเภทรถตู้โดยสารประจำทางได้รับความนิยมจากประชาชนเป็นอย่างมากเนื่องจากมีความสะดวกสบายรวดเร็ว สามารถให้บริการในเส้นทางที่รถเมล์โดยสารประจำทางของ องค์กรขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ (ขสมก.) หรือ บริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.) ในการ บริการรถวิ่งต่างจังหวัดเข้าไม่ถึง เส้นทางที่ให้บริการมีความยืดหยุ่นและมีความสามารถในการ เข้าถึงสูงกว่าเส้นทางของรถเมล์โดยสารประจำทาง ลักษณะการเดินรถนั้นจะมีการออกรถเมื่อผู้โดยสารเต็มคันรถ วิ่งตามเส้นทางเดินรถที่กำหนดส่วนมากเลือกใช้เส้นทางที่สั้นที่สุด ทำให้ ระยะเวลาในการเดินทางของรถตู้โดยสารประจำทางมีความคล้อยคลึงกับการเดินทางโดยรถยนต์ ส่วนตัวธุรกิจบริการดังกล่าวจึงเติบโตอย่างรวดเร็ว จากตัวเลขการเดินทางด้วยรถตู้โดยสาร<sup>1</sup> ในปัจจุบันพบว่ามียอดถึงปีละประมาณ 900,000 คน จึงมีการเพิ่มปริมาณรถเพื่อให้เพียงพอต่อจำนวนผู้โดยสาร เมื่อมีผู้ใช้บริการเป็นจำนวนมากก็ทำให้การเติบโตของวินรถตู้โดยสารประจำทาง สาธารณะในปัจจุบันนั้นมีมากเรียกได้ว่าแทบจะทุกเส้นทาง โดยตั้งแต่เดือนธันวาคม พ.ศ. 2551

---

<sup>1</sup> ข่าวกรมการขนส่งทางบก ข่าวที่ 47/10 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2555.

จนถึงเดือนมีนาคม พ.ศ. 2555 พบว่ามีการจดทะเบียนรถตู้โดยสารสาธารณะจำนวนกว่า 18,000 คันแบ่งออกเป็นรถตู้โดยสารที่กำกับดูแลโดย บริษัท ขนส่ง จำกัด และองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ รวมทั้งรถตู้โดยสารส่วนบุคคล รถตู้โดยสารรับจ้างไม่ประจำทาง<sup>2</sup> ซึ่งปัจจุบันปริมาณของรถตู้โดยสารมีอัตราการเติบโตสูงขึ้นอย่างไม่สามารถหยุดยั้งได้และมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องหากแต่ในทางตรงกันข้ามกลับพบว่ามาตรฐานในด้านความปลอดภัยกับไม่เป็นไปควบคู่กันซึ่งจาก จำนวนรถตู้ประจำทางสาธารณะที่เพิ่มมากขึ้นเนื่องจากมีจุดเด่นในเรื่องการบริการที่รวดเร็ว สะดวกสบายซึ่งตรงกับความต้องการของผู้โดยสารในการเดินทางแต่สิ่งนี้ทำให้ความปลอดภัยในการใช้บริการรถตู้ถูกละเลยไปซึ่งจากผลการวิจัยเกี่ยวกับการใช้บริการรถตู้ประจำทางสาธารณะ พบว่าสาเหตุการใช้บริการที่มีระดับคะแนนความพอใจสูงคือเรื่องความเร็วและความสะดวกสบาย และในที่สุดผู้โดยสารต้องการให้ปรับปรุงมากที่สุดนั่นคือเรื่องความปลอดภัย<sup>3</sup> จากผลการวิจัยนี้ แสดงว่าผู้โดยสารใช้บริการเพราะความเร็วสะดวกสบายของรถตู้ประจำทางสาธารณะแม้จะ ทราบว่ามีความปลอดภัยน้อยก็ตาม และจากสถิติอุบัติเหตุที่มีรถตู้โดยสารสาธารณะเข้าไปมีส่วน เกี่ยวข้อง 3 ปีย้อนหลัง พบว่าปี พ.ศ. 2555 ตั้งแต่เดือนมกราคม ถึงเดือนมีนาคมรถตู้เกิดอุบัติเหตุ ทั้งหมด 56 ครั้ง ปี พ.ศ. 2554 เกิดอุบัติเหตุจำนวน 1,253 ครั้ง และปีพ.ศ. 2553 จำนวน 1,549<sup>4</sup> ครั้ง มีผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจำนวนมาก ในขณะที่เดียวกันการให้บริการดังกล่าวอาจเป็นไปได้โดยไม่ถูก กฎหมายซึ่งทางภาครัฐไม่มีการควบคุมจำนวนรถตู้ และไม่มีการให้หลักประกันด้านความปลอดภัย แก่ผู้โดยสาร และพฤติกรรมของคนขับรถบางคนไม่น่าไว้วางใจ ดังนั้นผู้โดยสารจำนวนมากจึงต้อง เผชิญกับความไม่ปลอดภัยที่อาจเกิดขึ้นได้ทุกครั้งที่ใช้บริการรถตู้โดยสารประจำทาง

ปัญหาการให้บริการรถตู้โดยสารประจำทางนั้นในปัจจุบันอยู่ในสภาพที่มีจำนวนรถเพิ่มขึ้นมากทั้งที่ถูกและผิดกฎหมาย มาตรฐานรถแตกต่างกันไปตามลักษณะของผู้ประกอบการที่ นำรถเข้ามาวิ่งให้บริการซึ่งมีทั้งรายใหญ่และรายย่อย จำนวนรถในปัจจุบันจึงมากเกินความต้องการ ใช้บริการ ส่วนการควบคุมจำนวนรถหรือการให้ใบอนุญาตก็ยังมีปัญหา ผู้ประกอบการบางรายการ นำรถเก่า รถดัดแปลง รถไม่ได้มาตรฐาน มาวิ่งในเส้นทางที่ได้รับอนุญาตการประกอบการของ เอกชนร่วมบริการบางรายก็เปิดรับใครก็ได้ ที่มีรถตู้มาร่วมวิ่งให้บริการ หรือหากคนมาขับ

<sup>2</sup> สถิติการจดทะเบียนรถตู้โดยสารสาธารณะจากกรมการขนส่งทางบก.

<sup>3</sup> บุญงาม เอี่ยมศุภวัฒน์. (2552). *ปัจจัยที่มีผลต่อรูปแบบการขนส่งโดยรถตู้โดยสารในเขตกรุงเทพมหานครตอนเหนือ*. วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชานิติศาสตร์, คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. หน้า 78 - 81.

<sup>4</sup> ข้อมูลจากศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนนกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยกระทรวงมหาดไทย.

<sup>5</sup> สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก.

โดยไม่มี การตรวจสอบ จึงไม่มีคุณภาพทั้งพนักงานขับรถและมาตรฐานตัวรถรวมถึงมาตรฐานเครื่องอุปกรณ์ ส่วนควบในตัวรถซึ่งส่งผลต่อความปลอดภัยในการให้บริการรถตู้โดยสารประจำทาง ซึ่งหากภาคเอกชน และหน่วยงานที่รับผิดชอบในการประกอบการรถตู้โดยสารประจำทางขาดความ รับผิดชอบในการควบคุมดูแลการให้บริการรถตู้โดยสารประจำทาง โดยเฉพาะด้านความปลอดภัย ของผู้โดยสาร และประกอบกับการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องไม่สามารถใช้บังคับได้จริงก็เป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ และเห็น ได้ชัดว่าการเกิดอุบัติเหตุของรถตู้โดยสารประจำทาง แต่ละครั้งก่อให้เกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สินและชีวิตเป็นจำนวนมาก โดยสาเหตุส่วนใหญ่พบว่า มาจากพฤติกรรมของคน สภาพของรถและถนน รวมทั้งสิ่งแวดล้อมอื่นๆ แต่ปัจจัยหลักที่พบว่าเป็นสองอันดับแรก<sup>6</sup> คือ 1) คน เกี่ยวกับพฤติกรรมคนขับที่ ไม่เคารพกฎจราจร หรือการไม่ตระหนัก ถึงความปลอดภัยของตนเองและผู้โดยสาร เช่นการขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดไม่สามารถควบคุมรถ ได้เมื่อเกิดเหตุการณ์เฉพาะหน้าและบรรทุกผู้โดยสารเกินกว่าที่นั่ง เป็นต้น 2) รถ เกี่ยวกับ สภาพของรถโดยสารที่มีอายุการใช้งานสูงเกินกว่า 10 ปี และมีการดัดแปลงด้วยการเพิ่มที่นั่ง ผู้โดยสารและติดตั้งระบบแก๊สเป็นเชื้อเพลิงซึ่งส่งผลให้น้ำหนักรวมและสมดุลน้ำหนักตัวรถ เปลี่ยนแปลงจากตัวรถแบบเดิมซึ่งอาจมีผล โดยตรงต่อการควบคุมรถ รวมถึงการไม่ติดตั้งอุปกรณ์ ที่จะช่วยลดความรุนแรงของอุบัติเหตุต่อผู้โดยสารหรืออุปกรณ์ไม่สามารถใช้งานได้จริง อาทิ เข็มขัดนิรภัย

เมื่อเกิดอุบัติเหตุในแต่ละครั้งก่อให้เกิดความเสียหาย ไม่ว่าจะเป็นชีวิตร่างกายหรือทรัพย์สินของผู้ใช้บริการ ซึ่งจากสถิติระหว่างเดือนมกราคม พ.ศ. 2554 ถึง เดือนมกราคม พ.ศ. 2555 พบว่ามีผู้เสียชีวิตมากถึง 60 ศพ และผู้บาดเจ็บ 282 คน<sup>7</sup> จากอุบัติเหตุดังกล่าวผู้ให้บริการซึ่งเป็น ผู้บริโภครถตู้ที่จะได้รับการเยียวยาความเสียหายและค่าสินไหมทดแทน โดยเร็วและเป็นธรรม เพื่อบรรเทาความเสียหายแก่ผู้ให้บริการ แต่สำหรับการเยียวยานั้นเป็นเพียงการเยียวยาเพียงเบื้องต้นเท่านั้น อีกทั้งขั้นตอนในการใช้สิทธิเรียกร้องดังกล่าวนั้นก็ยังมีขั้นตอนที่ยุ่งยาก

จากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากรถตู้โดยสารประจำทางที่เห็นอยู่บ่อยครั้งนั้น สาเหตุส่วนหนึ่งเกิดจากการขาดความใส่ใจในการให้บริการของผู้ให้บริการรถตู้ จึงควรที่จะมีมาตรการลงโทษผู้ให้บริการรถตู้ให้มีประสิทธิภาพ เพื่อให้ผู้ให้บริการรถตู้หันมาให้ความสำคัญกับความปลอดภัยเพิ่มขึ้น

จากสภาพปัญหาดังกล่าวผู้เขียนจึงเห็นควรที่จะทำการศึกษาและวิเคราะห์ปัญหาทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการประกอบธุรกิจให้บริการรถตู้โดยสารประจำทางเอกชนและกฎหมายที่

<sup>6</sup> ข้อมูลจากศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนนกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยกระทรวงมหาดไทย.

<sup>7</sup> ข้อมูลจากกระทรวงคมนาคม.

เกี่ยวกับพนักงานขับรถ การเสียหายความเสียหาย และค่าสินไหมทดแทนของผู้ใช้บริการรถตู้โดยสาร มาตรการลงโทษผู้ประกอบการรถตู้โดยสารประจำทาง ซึ่งปัญหาที่ทำการศึกษาและวิเคราะห์หลายประการดังกล่าวต่อไปนี้

1) ปัญหาการเข้าสู่การประกอบการรถตู้โดยสารประจำทางเอกชนรวมถึงหลักเกณฑ์ในการต่อใบอนุญาต ซึ่งผู้ที่ประสงค์จะประกอบการรถตู้ประเภทดังกล่าวจะต้องได้รับการอนุญาตให้เป็นผู้ประกอบการขนส่งรถตู้โดยสารประจำทาง ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 และประกาศตามกฎกระทรวงฉบับต่างๆ ซึ่งขั้นตอนและการกำหนดคุณสมบัติของผู้ประกอบการรถตู้ให้บริการรถตู้โดยสารประจำทางเอกชนเป็นการกำหนดคุณสมบัติเบื้องต้นของผู้ประกอบการรถตู้ และหลักเกณฑ์การพิจารณาจะต้องมีเอกสารสิทธิต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นบุคคลธรรมดา ห้างหุ้นส่วนหรือบริษัทที่ประสงค์ขออนุญาตจดทะเบียนจะต้องนำเอกสารสิทธิดังกล่าวมายื่นต่อนายทะเบียนในการออกใบอนุญาตเป็นผู้ประกอบการรถตู้ซึ่งก่อให้เกิดปัญหาการกำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขในการอนุญาตให้เข้าประกอบการธุรกิจการนั้นเป็นเพียงการพิจารณาเฉพาะด้านเอกสารสิทธิเท่านั้น โดยไม่ได้พิจารณาถึงความสามารถทางวิชาชีพของผู้ประกอบการรถตู้ รวมถึงไม่มีหลักเกณฑ์และเงื่อนไข ที่พึงพิจารณาในการต่อใบอนุญาต ในระหว่างการประกอบกิจการและการเพิกถอนสิทธิในการประกอบกิจการได้อย่างมีประสิทธิภาพ

2) ปัญหาเกี่ยวกับการกำกับดูแลด้านความปลอดภัย ในการใช้บริการรถตู้โดยสารประจำทางเอกชน

(1) ปัญหาเกี่ยวกับความปลอดภัยของผู้ใช้บริการรถตู้โดยสารประจำทางเอกชนนั้นอุบัติเหตุส่วนหนึ่งที่เกิดขึ้นสาเหตุเกิดจากสภาพของยานพาหนะที่ไม่ได้มาตรฐาน โดยปัจจุบันกฎหมายที่ควบคุมมาตรฐานรถโดยสาร โดยเฉพาะโครงสร้างตัวรถโดยสาร รวมถึงส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถจะต้องเป็นไปตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 และประกาศตามกฎกระทรวง ซึ่งกำหนดไว้ว่าให้มีโครงสร้างตัวถังรถ ขนาดและน้ำหนัก ส่วนที่นั่งผู้โดยสารต้องติดตั้งอย่างมั่นคงแข็งแรง รวมถึงเข็มขัดนิรภัยและจุดรั้งคนโดยสารให้อยู่บนที่นั่ง เพื่อป้องกันการบาดเจ็บหรือลดอันตรายแก่ร่างกายของคนโดยสารกรณีที่เกิดการชนเท่านั้น จึงเกิดปัญหาเมื่อเกิดอุบัติเหตุโครงสร้างของรถโดยสารไม่แข็งแรงในขณะพลิกคว่ำ รวมถึงที่นั่งหรือเข็มขัดนิรภัยหลุดเมื่อเกิดการชนขึ้นหรือติดตั้งเข็มขัดนิรภัยไว้แต่ไม่ได้มีการใช้งาน และปัจจุบันกฎหมายไม่ได้กำหนดมาตรฐานความปลอดภัยของรถโดยสารในส่วนนี้ไว้ ถึงแม้จะมีมาตรการดังกล่าวก็ยังไม่มีความเคร่งครัดรัดกุมเพียงพอ

(2) ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับการกำหนดคุณสมบัติ และลักษณะต้องห้ามของพนักงานขับรถตู้โดยสารประจำทาง เนื่องจากธุรกิจขนส่งคนโดยสาร พนักงานขับรถเป็นปัจจัยสำคัญในการ

ให้บริการ เพื่อให้ผู้บริการได้รับความสะดวกรวดเร็วและปลอดภัย ด้วยเหตุนี้กานให้บริการที่ดีที่สุดและมีประสิทธิภาพจึงขึ้นอยู่กับพนักงานขับรถโดยสารประจำทางเป็นสำคัญ ดังนั้นตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 หมวดที่ 7 ว่าด้วย ผู้ประจำรถ มีหลักเกณฑ์เพื่อควบคุมการให้บริการของพนักงานขับรถโดยสาร โดยมีการกำหนดคุณสมบัติ และลักษณะต้องห้ามของพนักงานขับรถโดยสาร แต่อย่างไรก็ตาม แม้จะมีการกำหนดมาตรการทางกฎหมายในเรื่องดังกล่าวไว้แล้วก็ตาม แต่มาตรการดังกล่าวก็ยังไม่มีความเคร่งครัดรัดกุมเพียงพอ และควรจะมีการปรับปรุงแก้ไขข้อกำหนดในการออกไปขับขีของพนักงานขับรถ โดยกำหนดมาตรฐานขั้นต่ำของความเหมาะสมทางร่างกายและจิตใจรวมทั้งการกำหนดมาตรฐานทางเทคนิคของการขับขี หรือการควบคุมยานพาหนะ

(3) ปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับการกำหนดระยะเวลา ในการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานขับรถโดยสารประจำทาง เนื่องจากการควบคุมพาหนะต้องอาศัยความพร้อมทั้งร่างกายและจิตใจที่สมบูรณ์เพียงพอ เพื่อให้สามารถควบคุมยานพาหนะได้อย่างมีประสิทธิภาพ และเกิดความปลอดภัยแก่ผู้ใช้บริการ ซึ่งตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 103 ทวิและพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน ได้กำหนดระยะเวลาในการปฏิบัติงานของพนักงานขับรถเอาไว้ โดยกล่าวไว้เพียงกว้างๆว่า ในการปฏิบัติหน้าที่ขับรถในรอบยี่สิบสี่ชั่วโมงนับแต่ขณะเริ่มปฏิบัติหน้าที่ขับรถ แต่ถ้าในระหว่างนั้น ผู้ได้รับอนุญาตเป็นผู้ขับรถได้พักติดต่อกันเป็นเวลาไม่น้อยกว่าครึ่งชั่วโมง ซึ่งเป็นการกำหนดกรอบเพียงกว้างๆเท่านั้น ควรจะมีการกำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับระยะเวลาในการทำงานและระยะเวลาในการพักผ่อนต่อเนื่องของผู้ทำหน้าที่ขับรถ เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดช่องว่างที่ทำให้ชั่วโมงการทำงานและชั่วโมงการพักผ่อนส่งผลถึงสภาพร่างกายและประสิทธิภาพในการขับรถ

### 3) ปัญหาเรื่องการเยียวยาความเสียหายและค่าสินไหมทดแทน

(1) ปัญหาเกี่ยวกับการเยียวยาความเสียหายตามหลักละเมิด จะพบปัญหาในการดำเนินกระบวนการพิจารณา ในการฟ้องร้องเรียกค่าเสียหายและค่าสินไหมทดแทนเพื่อเยียวยาความเสียหายจะต้องเป็นไปตามหลักกฎหมายเรื่องละเมิด ซึ่งการพิจารณาก็เป็นไปตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง ซึ่งวิธีการค่อนข้างยุ่งยาก ค่าเช่า ค่าใช้จ่ายสูง และผู้ให้บริการรถโดยสารส่วนใหญ่ไม่สามารถเข้าถึงกระบวนการฟ้องร้องทางศาล เพราะจะต้องเสียค่าใช้จ่ายจำนวนมากในการฟ้องคดีและใช้เวลานาน

(2) ปัญหาเกี่ยวกับการเยียวยาความเสียหาย ผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทางตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ได้กำหนดความรับผิดชอบในการชดใช้ค่าเสียหายที่เกิดจากการขนส่ง ซึ่งเป็นมาตรการเยียวยาผู้ใช้บริการจากหลักประกันของผู้ประกอบการซึ่งเป็น

ขั้นตอนสุดท้ายเพื่อบรรเทาความเสียหายของผู้ใช้บริการ ซึ่งการกำหนดค่าเสียหายก็ต้องขึ้นอยู่กับพนักงานสอบสวนหรือคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง ซึ่งก่อให้เกิดปัญหาความไม่เป็นธรรมในการเยียวยาความเสียหายของผู้บริโภค อีกทั้งไม่ได้คำนึงถึงสิทธิของผู้ใช้บริการที่จะได้รับความคุ้มครองจากผู้ให้บริการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

(3) ปัญหาการเยียวยาความเสียหายเบื้องต้นจากกองทุนผู้ประสบภัยทางถนนเมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้นจากรถตู้โดยสารประจำทางเอกชน แต่ทุกครั้งก่อให้เกิดความเสียหายแก่ชีวิตร่างกาย และทรัพย์สินของผู้ใช้บริการเป็นอย่างมาก แต่ผู้ให้บริการจะได้รับสิทธิในการเยียวยาความเสียหายเบื้องต้น ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 และการใช้สิทธิดังกล่าวที่ผู้ประสบภัยได้รับเป็นเพียงค่าเสียหายเบื้องต้น เช่น ค่ารักษาพยาบาลในกรณีได้รับอันตรายแก่ร่างกาย ค่าปลงศพสำหรับในกรณีเสียชีวิต แต่ค่าเสียหายดังกล่าวมีจำนวนไม่เพียงพอสำหรับปัจจุบัน และส่วนใหญ่ผู้เสียหายเลือกที่จะไม่ใช้สิทธิดังกล่าวเนื่องมีความยุ่งยากในการเรียกร้องค่าเสียหาย ซึ่งจากปัญหาดังกล่าวก็นำไปสู่การฟ้องร้องเป็นคดีความซึ่งจะต้องใช้เวลาที่ยาวนาน

4) ปัญหาเกี่ยวกับมาตรการในการลงโทษผู้ที่เกี่ยวข้องในการให้บริการรถตู้โดยสารประจำทาง ซึ่งจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นอยู่บ่อยครั้งในการให้บริการรถตู้โดยสารนั้น ส่วนหนึ่งเกิดจากความไม่เอาใจใส่ในความปลอดภัยในการให้บริการ รวมถึงสภาพรถและเครื่องอุปกรณ์ส่วนควบของรถไม่ได้มาตรฐาน ซึ่งเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน จากเหตุดังกล่าวแสดงให้เห็นได้ว่ามาตรการที่ใช้ลงโทษในปัจจุบันจึงไม่มีประสิทธิภาพพอ ที่จะทำให้ผู้ที่เกี่ยวข้องในการให้บริการรถตู้โดยสารให้ความสำคัญในความปลอดภัยของการให้บริการรถตู้โดยสารประจำทาง จากปัญหาดังกล่าวผู้เขียนเห็นว่าหน่วยงานที่รับผิดชอบจึงต้องหามาตรการ เพื่อเข้ามาควบคุมดูแลการประกอบธุรกิจรถตู้โดยสารประจำทาง และควบคุมดูแลการประกอบอาชีพของพนักงานขับรถให้มีความเหมาะสม รวมถึงมาตรการลงโทษที่เหมาะสมในการลงโทษผู้ให้บริการที่ฝ่าฝืนเพื่อให้เกิดมาตรฐานความสะอาดและปลอดภัยของผู้ใช้บริการโดยรวม ซึ่งจะเสนอรายละเอียดการศึกษาต่อไป

## 1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1. เพื่อศึกษาประวัติความเป็นมา ความหมาย แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการประกอบธุรกิจ รถตู้โดยสารประจำทางเอกชน
2. เพื่อศึกษามาตรการทางกฎหมายการประกอบธุรกิจรถตู้โดยสารประจำทางเอกชนของประเทศไทยและต่างประเทศ

3. เพื่อศึกษา และวิเคราะห์ปัญหาทางกฎหมายที่เกี่ยวกับการควบคุมการประกอบธุรกิจรถตู้โดยสารประจำทางเอกชน ตลอดจนมาตรการในการลงโทษผู้ประกอบการรถตู้ เพื่อเป็นการคุ้มครองผู้ใช้บริการ

4. เพื่อเสนอแนะแนวทางในการแก้ไขกฎหมายในส่วนของ การควบคุม การตรวจสอบ คุณสมบัติของผู้ที่เกี่ยวข้องในการประกอบธุรกิจรถตู้ การคุ้มครองผู้บริโภค การเยียวยาความเสียหาย และมาตรการในการลงโทษ

### 1.3 สมมุติฐานของการศึกษา

ในปัจจุบันมาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการประกอบธุรกิจให้บริการรถตู้โดยสารประจำทางเอกชน มาตรการลงโทษผู้ให้บริการรถตู้ และการบังคับใช้กฎหมายที่ใช้อยู่ยังไม่สามารถ ใช้บังคับได้อย่างมีประสิทธิภาพเท่าที่ควรต่อสภาพปัญหาของสังคมที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน จึงต้องมีการปรับปรุงแก้ไขกฎหมาย โดยเฉพาะ ในส่วนที่เกี่ยวกับมาตรการการควบคุมตรวจสอบ คุณสมบัติของผู้ที่จะขออนุญาตประกอบการธุรกิจรถตู้โดยสาร โครงสร้างตัวรถ ส่วนควบ และเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถ รวมทั้งการคุ้มครองผู้ใช้บริการ ตลอดจนพิจารณาถึงมาตรการลงโทษผู้ประกอบการรถตู้ที่เหมาะสมให้มีความเคร่งครัดและจริงจัง เป็นธรรมต่อทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง

### 1.4 ขอบเขตของการศึกษา

ศึกษาวิเคราะห์กฎหมายเกี่ยวกับเรื่อง มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการประกอบธุรกิจให้บริการรถตู้โดยสารประจำทางเอกชน ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 พระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ประมวลกฎหมายอาญา และกฎกระทรวงที่เกี่ยวข้องกับปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับ คุณสมบัติของผู้ประกอบการ ความสามารถของพนักงานขับรถ ระยะเวลาการปฏิบัติงาน และการขอใบอนุญาตขับขี่ของพนักงานขับรถ รวมถึงศึกษามาตรการทางกฎหมาย ด้านความปลอดภัยในการคุ้มครองผู้ใช้บริการรถตู้โดยสารประจำทางเอกชน และมาตรการในการลงโทษผู้ประกอบการธุรกิจรถตู้โดยสารประจำทางเอกชน รวมทั้งมาตรฐานตามกฎหมายของต่างประเทศที่เกี่ยวข้อง

## 1.5 วิธีการศึกษา

เป็นการศึกษาค้นคว้ารวบรวมข้อมูลจากการวิจัยเอกสาร (Documentary Research) เป็นหลัก โดยอาศัยเอกสารจากแหล่งต่างๆ เช่น หนังสือ ตำรา บทความ กฎหมายที่เกี่ยวข้องของไทย และกฎหมายต่างประเทศ งานวิจัยวิทยานิพนธ์ที่เกี่ยวข้อง วารสาร สิ่งตีพิมพ์ และเอกสารอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อศึกษาเรื่องการให้บริการรถตู้โดยสารประจำทางเอกชน เพื่อให้ทราบถึงสภาพปัญหา และนำมาวิเคราะห์เรียบเรียงเพื่อให้ง่ายต่อความเข้าใจ

## 1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ทำให้ทราบประวัติความเป็นมา ความหมาย และแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการรถตู้โดยสารประจำทางเอกชน
2. ทำให้ทราบมาตรการทางกฎหมาย และอำนาจหน้าที่ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการประกอบธุรกิจรถตู้โดยสารประจำทางเอกชน รวมถึงมาตรการควบคุมกำกับดูแลและมาตรการในการลงโทษผู้ประกอบการธุรกิจรถตู้โดยสารประจำทางเอกชนเพื่อเป็นการคุ้มครองผู้ใช้บริการตามหลักกฎหมายไทย และกฎหมายต่างประเทศ
3. ทำให้ทราบปัญหาทางกฎหมายที่เกี่ยวกับการให้บริการรถตู้โดยสารประจำทางเอกชน และสามารถแสวงหามาตรการกฎหมายในการกำกับควบคุมดูแลการให้บริการรถตู้โดยสารประจำทางเอกชน เพื่อคุ้มครองผู้ใช้บริการให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น
4. ทำให้ทราบข้อเสนอแนะเพื่อนำไปใช้ในการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายที่เกี่ยวกับการควบคุมการตรวจสอบคุณสมบัติของผู้ที่เกี่ยวข้องในการประกอบธุรกิจรถตู้ การคุ้มครองผู้บริโภค และมาตรการในการลงโทษ