

บทที่ 4

ปัญหาและวิเคราะห์ปัญหาทางกฎหมายในการควบคุมผู้ประกอบการธุรกิจ รถตู้โดยสารสาธารณะ

จากที่ผู้เขียนได้ศึกษาในบทก่อนๆ นั้น ผู้เขียนเห็นว่าแม้ประเทศไทยจะมีมาตรการทางกฎหมายในการควบคุมเกี่ยวกับการประกอบธุรกิจรถตู้โดยสารประจำทาง แต่มาตรการดังกล่าวยังไม่สามารถคุ้มครองบุคคลผู้เกี่ยวข้องในการประกอบธุรกิจ ไม่ว่าจะเป็นพนักงานขับรถ ผู้ให้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพ ดังนั้นผู้เขียนจึงมีประเด็นที่จะทำการวิเคราะห์ปัญหาทางกฎหมายในการควบคุมการประกอบธุรกิจรถตู้โดยสารประจำทางเอกชน ดังต่อไปนี้

4.1 ปัญหาเกี่ยวกับมาตรการทางกฎหมายของผู้ประกอบการรถตู้โดยสารสาธารณะ

ความรับผิดชอบของผู้ประกอบการรถตู้โดยสารประจำทางตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 โดยส่วนใหญ่ นั้นเป็น ความผิดเกี่ยวกับข้อห้าม (Mala in Prohibita) อันเป็นความผิดที่ไม่ร้ายแรงโดยโทษส่วนใหญ่ที่บัญญัติไว้ในกฎหมายเป็น โทษปรับสถานเดียว แม้จะมีโทษจำคุก อยู่บ้างแต่ผู้มีอำนาจก็ไม่ค่อยจะบังคับใช้โทษดังกล่าว เช่นเดียวกับบทกำหนดโทษเกี่ยวกับการเพิก ถอนใบอนุญาตหรือการปิดกิจการแม้จะมีบทบัญญัติแต่ก็ไม่ค่อยจะมีการบังคับใช้โทษดังกล่าว เช่นกัน จากบทกำหนดมาตรการลงโทษ และอัตราโทษดังกล่าวนี้ จะเห็นได้ว่าส่วนใหญ่จะเป็นความผิดที่มีอัตราโทษปรับ โดยกฎหมายกำหนดโทษปรับเพียงอัตราโทษค่าปรับขั้นสูงไว้แต่ไม่ได้กำหนดอัตราขั้นต่ำ การที่กฎหมายกำหนดอัตราโทษในลักษณะเช่นนี้ ทำให้พนักงานสอบสวน พนักงานปกครอง และพนักงานตรวจการขนส่ง ซึ่งมีอำนาจเปรียบเทียบปรับได้ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา สามารถใช้ดุลพินิจในการเปรียบเทียบปรับได้ ซึ่งส่งผลให้การบังคับใช้กฎหมายตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร เพราะการใช้ดุลพินิจดังกล่าวอาจจะก่อให้เกิดปัญหาในการเลือกปฏิบัติต่อผู้กระทำผิด อันมีผลทำให้เกิดความไม่เสมอภาคในการรับโทษและทำให้การบังคับใช้กฎหมายผิดพลาดได้ เช่นการ เปรียบเทียบปรับผู้กระทำผิดในจำนวนที่ไม่เท่าเทียมกัน หรือมีการใช้อภิสิทธิ์ในการชำระค่าปรับ โดยกำหนดจำนวนเงินค่าปรับที่เป็นจำนวนน้อย เนื่องจากกฎหมายไม่ได้กำหนดอัตราขั้นต่ำไว้

ซึ่งส่งผลให้ผู้ประกอบการธุรกิจซึ่งมีรายได้สูงไม่เกรงกลัวในการบังคับโทษ และพร้อมที่จะกระทำ ความผิดอยู่เสมอ เนื่องจากเป็นเพียงแค่โทษปรับ

จากการศึกษามาตรการของประเทศออสเตรเลีย ซึ่งมีการปฏิรูปด้านการบังคับใช้กฎหมาย โดยมีการลงโทษผู้ซึ่งมีส่วนเกี่ยวข้องกับการขนส่งมาใช้ การรับรองสภาพของยวดยาน และมาตรการลงโทษบนฐานของผลลัพท์ที่เกิดขึ้น ซึ่งเป็นการเพิ่มมาตรการในความปลอดภัยโดย ให้ผู้ซึ่งมีหน้าที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งเข้ามาช่วยสอดส่องดูแลให้เกิดความปลอดภัยทั้งด้านตัวรถ และพนักงานขับรถ หากผู้ที่เกี่ยวข้องไม่คอยตรวจตราสอดส่องแล้วเมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้นก็ต้อง รับผิดชอบด้วยกัน ผู้เขียนเห็นว่าควรเพิ่มมาตรการลงโทษผู้ประกอบการรถตู้โดยสารสาธารณะ ซึ่งกระทำความผิดเนื่องจากการทำหน้าที่ดังกล่าวต้องรับผิดชอบต่อชีวิตของผู้ใช้บริการเป็นจำนวนมาก หากโทษส่วนใหญ่ที่ลงโทษนั้นเป็นเพียงแค่โทษปรับ และไม่มีการกำหนดอัตราโทษขั้นต่ำไว้ การลงโทษดังกล่าวก็ไม่ทำให้ผู้ประกอบการธุรกิจเกรงกลัวในบทลงโทษ จึงควรที่จะกำหนดอัตราโทษ ขั้นต่ำไว้ด้วย โดยการนำประมวลกฎหมายอาญาในกรณีการกระทำโดยประมาทมาบังคับใช้กับ ผู้ประกอบการรถตู้โดยสารเอกชนด้วย และควรที่จะเพิ่มโทษในการเพิกถอนใบอนุญาต ผู้ประกอบการ ควรที่จะมีการลงโทษผู้ซึ่งมีส่วนเกี่ยวข้องกับการให้บริการรถตู้โดยสารประจำทาง เช่น องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ บริษัท ขนส่ง จำกัด รวมถึงกรมการขนส่งทางบกซึ่งเป็น ผู้ตรวจสอบคุณสมบัติของรถตู้โดยสาร และเป็นผู้อนุญาตให้รถตู้โดยสารดังกล่าวเข้ามาวิ่ง ให้บริการโดยหน่วยงานดังกล่าวเป็นหน่วยงานหลักในการควบคุมดูแลความปลอดภัยใน การประกอบการรถตู้โดยสารประจำทาง หากไม่สอดส่องควบคุมดูแลก็ควรที่จะถูกลงโทษด้วย

4.2 ปัญหาคุณสมบัติของผู้ประกอบการรถตู้โดยสารสาธารณะ

ปัญหาการเข้าสู่การประกอบการธุรกิจรถตู้โดยสารประจำทาง การพิจารณาคุณสมบัติของ ผู้ประกอบการธุรกิจจะต้องได้รับอนุญาต ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งได้กำหนดคุณสมบัติเบื้องต้นของผู้ประกอบการธุรกิจ ไม่ว่าจะเป็นบุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคล มีหลักเกณฑ์การพิจารณาคุณสมบัติจากเอกสารสิทธิต่างๆ ที่นำมายื่นเพื่อขออนุญาตจาก นายทะเบียนในการขออนุญาตเป็นผู้ประกอบการธุรกิจรถตู้โดยสารประจำทางรวมถึงการกำหนด เงื่อนไขในเรื่องจำนวนรถที่ต้องใช้ในการประกอบการธุรกิจขนส่ง ลักษณะการขนส่ง ชนิดและขนาด ของรถเครื่องหมายของผู้ประกอบการธุรกิจขนส่งที่ต้องใช้ปรากฏประจำรถทุกคัน จำนวนที่นั่ง เกณฑ์ น้ำหนัก บรรทุก จำนวนผู้ประจำรถ ท้องที่ทำการบริการ มาตรฐานการบริการในการประกอบการธุรกิจ ขนส่ง อัตราค่าขนส่งและค่าบริการอย่างอื่นในการขนส่ง สถานที่หยุดและสถานที่จอด สถานที่เก็บ

และสถานที่ซ่อมบำรุงรักษา สำหรับเงื่อนไขอื่นๆ ที่กำหนดในกฎกระทรวงให้เป็นไปตามประกาศกระทรวง ฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2522) ตามประกาศดังกล่าวก็เป็นการกำหนดหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวกับเอกสารสิทธิต่างๆ เมื่อพิจารณาจากพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกและกฎกระทรวงฉบับที่ 4 แล้วล้วนแต่ให้ความสำคัญเฉพาะแต่เอกสารสิทธิต่างๆ เพียงเท่านั้น รวมถึงเมื่ออายุใบอนุญาตประกอบการดังกล่าวหมดลง หลักเกณฑ์ในการต่อใบอนุญาตก็ยังคงพิจารณาเอกสารต่างๆที่เป็นเอกสารสิทธิโดยไม่ได้มีหลักเกณฑ์การพิจารณาในเชิงคุณภาพของผู้ประกอบการ ซึ่งพิจารณาถึงประวัติการให้บริการว่ามีบริการให้บริการที่เหมาะสมแต่อย่างไร

จะเห็นได้ว่าจากบทบัญญัติของกฎหมายปัจจุบันไม่ได้กำหนดเงื่อนไขเกี่ยวกับเรื่องทักษะหรือความสามารถของผู้ประกอบการขนส่งเลย ซึ่งทำให้ผู้ที่ขาดความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการบริหารจัดการขนส่งเข้ามาประกอบการรถตู้โดยสารประจำทางได้โดยง่าย

จากการศึกษามาตรฐานการประกอบธุรกิจรถโดยสารในสหภาพยุโรปได้มีการออกกฎระเบียบของสหภาพยุโรป ที่ 3118/93 (Council Regulation 3118/93) เป็นการกำหนดมาตรฐานในเชิงคุณภาพ ซึ่งใช้เป็นหลักเกณฑ์ในการอนุญาตของผู้ที่จะเป็นผู้ประกอบธุรกิจการขนส่ง โดยมาตรฐานที่เกี่ยวข้องด้านคุณภาพ ประกอบด้วยข้อกำหนดที่เกี่ยวกับการมีชื่อเสียงที่ดี (Requirements of Good Repute in Exercise of Business) ซึ่งผู้ประกอบการที่มีการฝ่าฝืนข้อกำหนดในการประกอบธุรกิจอาจถูกห้ามมิให้ดำเนินการให้บริการอีกต่อไป ได้แก่ ผู้ประกอบธุรกิจต้องไม่เคยต้องโทษคดีอาญาร้ายแรงมาก่อน หรือไม่เคยถูกลงโทษในการประกอบวิชาชีพการขนส่งทางถนนมาก่อน เช่น การฝ่าฝืนข้อกำหนดเกี่ยวกับการจ่ายเงินหรือจัดจ้างที่เกี่ยวกับความสามารถทางด้านวิชาชีพ ระยะเวลาในการขับรถและพักผ่อน น้ำหนักของยานพาหนะ ข้อกำหนดที่เกี่ยวกับความปลอดภัย เป็นต้น ทั้งนี้เงื่อนไขชื่อเสียงที่ดีนั้นจะใช้บังคับกับบุคคลที่บริหารจัดการกิจการขนส่งทางถนน และผู้ประกอบการที่มีความจำเป็นที่จะต้องดำรงไว้ซึ่งเงื่อนไขของการมีชื่อเสียงที่ดีตราบเท่าที่ตนเองยังคงให้บริการอยู่ และการสำรองเงินทุนขั้นต่ำไว้ในการประกอบธุรกิจ (Minimum Financial Standing) โดยกำหนดให้ผู้ประกอบธุรกิจจะต้องมีสำรองเงินขั้นต่ำไว้ตามที่กฎหมายกำหนดตลอดระยะเวลาที่ยังประกอบกิจการอยู่ เพื่อให้ผู้ประกอบการมีเงินเพียงพอที่จะดำเนินการให้บริการและบำรุงรักษายานพาหนะให้มีคุณภาพดีและปลอดภัยอยู่เสมอ

ส่วนประเทศสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนีได้กำหนดคุณสมบัติของผู้ขอรับใบอนุญาตประกอบธุรกิจดำเนินการขนส่งตามข้อระเบียบปฏิบัติที่ 96/26 (Directive 96/26) โดยกำหนดการมีชื่อเสียงที่ดี (Good Reputation) ซึ่งกฎหมายกำหนดว่าผู้ขอใบอนุญาตประกอบธุรกิจต้องเป็นผู้ลงทุนหรือบุคคลซึ่งประกอบธุรกิจในการดำเนินการขนส่งทางบก ซึ่งมีประวัติที่ดีไม่อยู่ในระหว่างถูกดำเนินคดีใดๆ เกี่ยวกับการดำเนินการขนส่งทางบก สำหรับสถานะความมั่นคงทาง

การเงิน (Financial Stability) กฎหมายกำหนดให้ผู้ขอใบอนุญาตประกอบธุรกิจจะต้องแสดงเอกสารสถานะการเงินในการบริหารการลงทุนประกอบธุรกิจพิจารณาอนุญาต ส่วนความเหมาะสมในการประกอบอาชีพขนส่ง (Professional Competency) เพื่อเป็นการพิสูจน์ว่าผู้ขอใบอนุญาตมีคุณสมบัติเหมาะสมที่จะได้รับใบอนุญาตให้ประกอบธุรกิจดำเนินการขนส่งจริง ผู้ขอต้องผ่านการทดสอบด้านเทคนิคจากสภาอุตสาหกรรมและการค้า (The Competent Chamber of Industry and Commerce: IHK) ตามที่กำหนดไว้ในข้อระเบียบปฏิบัติที่ 96/26/EC (Directive 96/26/EC) เสียก่อน จากนั้นก็ต้องผ่านการทดสอบข้อเขียนหรือสอบสัมภาษณ์ ในการพิจารณารับรองและออกใบอนุญาต

ผู้เขียนเห็นว่าประเทศไทยจำเป็นต้องปรับปรุงกฎหมายเกี่ยวกับหลักเกณฑ์การพิจารณาการออกใบอนุญาตผู้ประกอบการรถตู้โดยสารประจำทาง โดยให้พิจารณาถึงประวัติของผู้ประกอบการ ต้องมีประวัติการประกอบการที่ดี ไม่กระทำความผิดอาชญากรรมร้ายแรง ไม่เคยถูกถอนใบอนุญาตมาก่อน ไม่มีประวัติการเอาเปรียบบุคคลซึ่งเกี่ยวข้องในการประกอบธุรกิจขนส่งของตน หรือเคยถูกลงโทษในการประกอบวิชาชีพเกี่ยวกับการให้บริการขนส่งคนโดยสาร เป็นต้น และจำเป็นต้องมีการกำหนดให้มีการสำรองเงินทุนขึ้นตอน ตามที่กฎหมายกำหนดเพื่อใช้เงินดังกล่าวในการบำรุงรักษารถตู้ตลอดระยะเวลาที่ผู้ประกอบการรถตู้ยังคงให้บริการ และที่สำคัญต้องมีการกำหนดคุณสมบัติความเหมาะสมในการประกอบอาชีพ

4.3 ปัญหาความปลอดภัยของผู้ใช้บริการรถตู้โดยสารสาธารณะ

ปัญหาด้านความปลอดภัยในการใช้บริการของผู้โดยสารรถตู้โดยสารประจำทางเอกชน ซึ่งปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุรถตู้โดยสารมีดังนี้ ด้านตัวรถและอุปกรณ์ส่วนควบ มาตรการด้านความปลอดภัยของรถตู้โดยสารประจำทางเอกชน ด้านตัวรถและอุปกรณ์ส่วนควบ มีหลักเกณฑ์ในการพิจารณาดังต่อไปนี้ ปัญหาเกี่ยวกับโครงสร้างรถ ปัญหาเกี่ยวกับตัวโครงสร้างรถตู้โดยสารประจำทางที่จะนำมาใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร ซึ่งตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 71 กำหนดว่ารถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารต้องมีสภาพมั่นคงแข็งแรง มีเครื่องอุปกรณ์และส่วนควบถูกต้องตามที่กำหนดในกฎกระทรวง มีการตรวจสภาพและจดทะเบียนตามมาตรา 73 และเสียภาษีประจำปีตามมาตรา 85 แล้ว จึงจะนำมาใช้ในการบริการรับส่งผู้โดยสาร แต่จะเห็นได้ว่าปัญหาในด้านความปลอดภัยสำหรับผู้ใช้บริการรถตู้โดยสารประจำทางของประเทศไทยนั้นในเรื่องมาตรฐานโครงสร้างรถความปลอดภัยของโครงสร้างรถ ซึ่งประเทศไทยยังไม่ได้มีการกำหนดมาตรฐานความแข็งแรงของโครงสร้างรถ ว่ามั่นคงแข็งแรงต้องมีเพียงใด จึงเกิดช่องว่างในเรื่องการกำหนดมาตรฐานในการผลิต โดยส่วนใหญ่เป็นมาตรฐานที่รัฐกำหนด มักเป็นมาตรฐาน

เชิงพินิจและตรวจสอบความแข็งแรงด้วยตาเปล่า โดยไม่ได้มีการทดสอบความแข็งแรงเชิงวัสดุ ไม่มีการทดสอบมาตรฐาน โครงสร้างรถ และยังไม่มีการกำหนดรายละเอียดของโครงสร้างคัตซีใน ขณะที่รถเจอสถานการณ์ที่เลวร้ายที่สุด เมื่อรถตู้โดยสารสาธารณะเกิดอุบัติเหตุความสูญเสียส่วนใหญ่ จะมาจาก โครงสร้างรถที่ไม่แข็งแรงหลังคายุบหรือลักษณะเสียหายเมื่อเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งหาก โครงสร้างรถไม่แข็งแรงแล้วการติดตั้งเบาะที่นั่งและเข็มขัดนิรภัยไปก็ไม่ช่วยลดความสูญเสียได้ มาก เนื่องจากเข็มขัดนิรภัยต้องยึดติดกับเบาะที่นั่งและเบาะที่นั่งนั้นต้องยึดติดกับโครงสร้างของตัวรถ ซึ่งหากโดยสารที่มีสภาพรถไม่มั่นคงแข็งแรงนั้น ก็ส่งผลต่อความปลอดภัยของผู้โดยสารและต่อ ผู้ใช้รถใช้ถนนด้วย

จากการศึกษาประเทศออสเตรเลียเป็นประเทศที่ให้ความสำคัญเกี่ยวกับตัวรถ ได้มีการกำหนดมาตรฐานยานพาหนะ โดยออกกฎหมายมาตรฐานการออกแบบตัวรถ (Australian Design Rules: ADR) มาตรฐานดังกล่าวได้กำหนดมาตรฐานการออกแบบรถโดยสาร มาตรฐานความปลอดภัยอุปกรณ์เสริมความปลอดภัยและยังได้กำหนดในการขออนุญาต (Application for Approval) การขอความเห็นชอบของยานพาหนะเกี่ยวกับความมั่นคงแข็งแรงจะต้องส่งจากผู้ผลิต หรือตัวแทนที่ได้รับรองของฝ่ายบริหารจะมีเอกสารดังกล่าวต่อไป และรายการต่อไปนี้ข้อมูลระบุหลักและพารามิเตอร์ชนิดของรถ หรือกลุ่มของประเภทยานพาหนะวาดรูปแบบโดยทั่วไปของชนิดยานพาหนะ และการจัดการภายในสำหรับที่นั่งซึ่งมีไว้บริการผู้โดยสารต้องชัดเจน และตำแหน่งในยานพาหนะจะต้องมีมิติที่ถูกต้องและส่วนตำแหน่งที่แน่นอนของแกนกลางรถ ศูนย์ถ่วงพร้อมทั้ง รายงานการวัดเพื่อตรวจสอบตำแหน่งศูนย์กลางของรถแรงโน้มถ่วงจะต้องใช้มวลรวมยานพาหนะ ตำแหน่งแน่นอนของจุดศูนย์กลางถ่วงของมวลที่มีผลรวมของรถในพื้นที่ส่วนที่เหลือของรถที่กำหนด โดยการสร้างระนาบขวางแนวตั้งภายในรถซึ่งมีบริเวณโดย ADR 59.00 ได้กำหนดรายละเอียดของที่นั่งผู้โดยสาร และได้กำหนดพื้นที่ส่วนที่เหลือโดยที่ผู้ผลิตอาจกำหนดพื้นที่ส่วนที่เหลือมากกว่าที่จำเป็นสำหรับการจัดที่นั่งที่กำหนด เพื่อจำลองในกรณีเกิดการพลิกคว่ำ (Rollover Test) เพื่อทดสอบความแข็งแรงของโครงสร้างตัวรถรวมกับความแข็งแรงของเก้าอี้รถโดยสาร ในกรณีที่รถพลิกคว่ำเพื่อให้ผู้โดยสารสามารถมีชีวิตรอดได้ ผู้เขียนเห็นว่าประเทศไทย จำเป็นต้องปรับปรุงกฎหมายเกี่ยวกับ โครงสร้างรถตู้ โดยจำเป็นต้องกำหนดรายละเอียดมาตรฐานความแข็งแรงของวัสดุและความแข็งแรงของ โครงสร้างตัวรถ และควรมีมาตรการทดสอบโครงสร้างรถตู้โดยสารเมื่อรถตู้โดยสารเกิดอุบัติเหตุ ชนและพลิกคว่ำเพื่อให้ผู้โดยสารสามารถรอดชีวิตได้

ปัญหาเกี่ยวกับอุปกรณ์ส่วนควบของรถ ประเด็นปัญหาเรื่องจำนวนที่นั่งของผู้โดยสารคือ แม้กฎหมายได้วางหลักไว้แน่นอนเกี่ยวกับจำนวนที่นั่งตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ในมาตรา 31 (4) แต่ผู้ประกอบการก็ไม่ปฏิบัติตามและพยายามหาทางหลีกเลี่ยง เพราะ

มุ่งหวังแต่ผลประโยชน์ของตัวเอง ซึ่งเมื่อคณะกรรมการกำหนดจำนวนที่นั่งมาแล้วต้องถือเป็นการแน่นอนผู้ประกอบการ ไม่สามารถเปลี่ยนแปลงหรือแก้ไขเพิ่มเติมได้ ส่งผลให้ผู้ประกอบการที่มีความต้องการจะบรรทุกผู้โดยสารให้ได้มากกว่าที่คณะกรรมการกำหนด ในช่วงเทศกาลต่างๆ ช่วงเวลาทำงานในช่วงเวลาเช้าช่วงเวลาเย็นจะมีผู้ใช้บริการรถตู้โดยสารประจำทางมาก ผู้ประกอบการก็จะเห็นแก่ประโยชน์ของตนเองโดยการรับผู้โดยสารเกินกว่าจำนวนที่นั่งโดยสารซึ่งจะมีการเพิ่มเก้าอี้เสริมหรือเพิ่มเบาะ รองนั่ง ซึ่งเป็นการสร้างความเดือดร้อนและความไม่ปลอดภัยแก่ผู้โดยสาร เพราะการเสริมที่นั่งหรือเพิ่มเบาะที่นั่งนั้น ผู้โดยสารต้องเสียค่าโดยสารมาในราคาเดียวกับผู้โดยสารซึ่งมีที่นั่ง และยังต้องมานั่งเบียดเสียดกัน และจำนวนผู้โดยสารที่รับเกินกว่าจำนวนที่นั่งที่กำหนดไว้โดยคณะกรรมการนั้น ย่อมก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย เพราะสภาพรถรับน้ำหนักมากเกินไปจะมีผลกระทบต่ออาการออกตัว การเร่ง หรือการเบรคทั้งทางตรงและทางโค้งซึ่งรถตู้โดยสารประจำทางในปัจจุบันเป็นรถตู้ที่มีการดัดแปลงเพิ่มจำนวนเบาะที่นั่งเป็นส่วนใหญ่

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

จากการศึกษาประเทศออสเตรเลียเป็นประเทศที่ให้ความสำคัญเกี่ยวกับตัวรถได้มีการ กำหนดมาตรฐานยานพาหนะโดยออกกฎหมายมาตรฐานการออกแบบตัวรถ (Australian Design Rules: ADR) มาตรฐานดังกล่าวได้กำหนดมาตรฐานความปลอดภัยอุปกรณ์เสริมความปลอดภัยได้มีการกำหนดมาตรฐานความแข็งแรงของที่นั่ง ความแข็งแรงของการยึดที่นั่งกับพื้นอีกทั้งยังได้มีการทดสอบความแข็งแรงของเก้าอี้รถโดยสารและการยึดที่นั่งกับพื้น ในกรณีที่รถพลิกคว่ำเพื่อให้ผู้โดยสารสามารถมีชีวิตรอดได้ ผู้เขียนเห็นว่ามาตรการบังคับใช้เข็มขัดนิรภัยซึ่งขณะนี้บังคับใช้กับรถตู้โดยสารนั้น การบังคับใช้เข็มขัดนิรภัยก่อนนั้นจะช่วยลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุได้ส่วนหนึ่ง แต่หากยังไม่ได้ มีการแก้ไขเรื่องการดัดแปลงเพิ่มเติม จำนวนเบาะที่นั่งและ

ความแข็งแรงของเบาะที่นั่งรถตู้โดยสารด้วยแล้วก็จะส่งผลต่อความปลอดภัยของผู้โดยสาร ซึ่งในปัจจุบันมีรถตู้โดยสารประจำทางจดทะเบียนเพิ่มขึ้นทุกวัน

ในเรื่องสภาพการใช้งาน อายุการใช้งานของยางรถยนต์รวมถึงระบบห้ามล้อรถตู้ กฎหมายก็ไม่ได้มีการกำหนดไว้ว่ายาง และระบบห้ามล้อรถยนต์ควรที่จะใช้งานนานเพียงใด กำหนดแต่เพียงว่า “ยางเป็นชนิดกลมวงสุบลม ที่มีขนาดสามารถรับน้ำหนักเต็มอัตราบรรทุกได้โดยปลอดภัย” ในส่วนของระบบห้ามล้อรถตู้ไม่ได้มีการกำหนดมาตรฐานตามหลักสากลแต่อย่างใด ซึ่งยางรถยนต์และระบบห้ามล้อเป็นส่วนที่สำคัญของรถที่ใช้ในการเดินทางขนส่งผู้โดยสาร หากยางใช้งานมาแล้วหลายปีหรือหลายกิโลเมตร และไม่มีดอกยางหรือยางหมดอายุรวมถึงระบบห้ามล้อรถตู้โดยสารไม่มีคุณภาพ ซึ่งหากพนักงานขับรถไม่มีการเปลี่ยนหรือคอยตรวจสอบสภาพของยางและระบบห้ามล้อรถยนต์ก็จะส่งผลต่อความปลอดภัยของผู้โดยสาร และผู้ใช้นรวมถึงตัวผู้ขับรถ เองด้วย อีกทั้งเมื่อตรวจสอบสภาพรถตู้โดยสารประจำปีที่กำหนดแล้ว กฎหมายก็ไม่ได้กำหนดไว้ว่ายาง รถยนต์และระบบห้ามล้อต้องใช้ระยะเวลาานเท่าใด และต้องเปลี่ยนยางและระบบห้ามล้อรถยนต์ เมื่อใด และไม่ได้กำหนดว่าจะต้องตรวจสอบยางรถยนต์และระบบห้ามล้อว่ายังสามารถใช้งานได้ เพียงใดซึ่งหากยางรถยนต์และระบบห้ามล้อที่หมดสภาพที่จะใช้งานได้ นั้นย่อมทำให้เกิดอุบัติเหตุได้โดยง่าย ผู้เขียนเห็นว่าประเทศไทยจำเป็นต้องเพิ่มเติมกฎหมายเกี่ยวกับรายละเอียดเรื่องยางรถยนต์และระบบห้ามล้อที่จะนำมาใช้กับรถตู้ ว่าควรมีอายุการใช้งานกี่ปีหรือสภาพการใ้ใช้งานเพียงใดจึงหมดสภาพการใช้งาน และควรที่จะมีการตรวจสอบอุปกรณ์ส่วนควบของรถตู้โดยสาร ประจำทางให้มีรายละเอียดที่แตกต่างจากรยนต์ทั่วไปเพื่อเพิ่มความปลอดภัยให้แก่ผู้โดยสาร และควรมีหน่วยงานตรวจสอบสภาพของเครื่องอุปกรณ์และส่วนควบของรถตู้โดยเฉพาะ เพื่อให้มี ประสิทธิภาพในการตรวจสอบรถตู้ให้มีความเหมาะสมยิ่งขึ้น ด้านพนักงานขับรถ พนักงานขับรถตู้โดยสารมีส่วนสำคัญมากในการให้บริการรถตู้โดยสารประจำทาง เนื่องจากพนักงานขับรถมีหน้าที่ต้องรับผิดชอบต่อชีวิตร่างกาย และต่อทรัพย์สินของผู้ใช้บริการรถตู้โดยสาร ประจำทางจึงจำเป็นต้องพิจารณาถึงคุณสมบัติความสามารถและพฤติกรรมของพนักงานขับรถตู้โดยสารประจำทางจากการศึกษาถึงลักษณะการทำงาน of พนักงานขับรถตู้โดยสารประจำทาง พบว่าผู้ประกอบการไม่ได้ให้ความสำคัญกับการกำหนดชั่วโมงการทำงาน of พนักงานขับรถที่ได้มาตรฐานซึ่งเป็นปัจจัยหนึ่งที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ นั่นคือพนักงานขับรถอ่อนเพลียจากสภาพการทำงาน โดยเฉพาะชั่วโมงการปฏิบัติงานของพนักงานขับรถและจำนวนชั่วโมงการพักผ่อน จึงจำเป็นต้องให้ความสำคัญกับมาตรฐานการปฏิบัติงานและชั่วโมงการพักผ่อน เมื่อพิจารณาถึงพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 ซึ่งกำหนดหลักเกณฑ์ว่านายจ้างต้องกำหนดเวลาเริ่มต้นและสิ้นสุดในการททำงานปกติของลูกจ้าง ในการปฏิบัติงานไม่เกินวันละแปดชั่วโมง และห้ามมิให้

นายจ้างให้ลูกจ้างซึ่งทำหน้าที่ขับรถล่วงเวลา เว้นแต่จะได้รับความยินยอมเป็นหนังสือจากลูกจ้าง แต่ล่วงเวลาได้ไม่เกินสองชั่วโมง และพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 103 ทวิ ได้กล่าวเพียงว่าการคุ้มครองแรงงานในการปฏิบัติหน้าที่ขับรถในรอบยี่สิบสี่ชั่วโมง ห้ามมิให้ผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถปฏิบัติหน้าที่ขับรถติดต่อกันเกินสี่ชั่วโมงนับแต่เริ่มปฏิบัติหน้าที่ขับรถ แต่ถ้าในระหว่างนั้นผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถได้พักติดต่อกันเป็นเวลาไม่น้อยกว่าครึ่งชั่วโมงก็ให้ปฏิบัติหน้าที่ต่อไปได้อีกไม่เกินสี่ชั่วโมงติดต่อกัน โดยมาตรการดังกล่าวเป็นการกำหนดกรอบเวลาไว้กว้างๆ ซึ่งไม่ได้กำหนดรายละเอียดของชั่วโมงการทำงานและระยะเวลาการพักผ่อนต่อเนื่องของพนักงานเหมือนในต่างประเทศ

จากการศึกษามาตรฐานการปฏิบัติงานของพนักงานขับรถโดยสารในประเทศออสเตรเลียได้มีการกำหนดวิธีการควบคุมความปลอดภัยโดยมีการกำหนดมาตรการจัดการความอ่อนล้าของคนขับรถทำงานอื่นและการพักโดยให้ความสำคัญในชั่วโมงการทำงาน of พนักงานขับรถ โดยสารและเวลาพักของพนักงานขับรถเป็นอย่างมาก มีการกำหนดเวลาพักและเวลาขับรถอย่างเป็นระบบ โดยได้มีการออกพระราชบัญญัติเรื่องสุขภาพทางอาชีพและความปลอดภัย ปีคริสต์ศักราช 1983 ได้กำหนดความรับผิดชอบของนายจ้างในเรื่องหลักประกันด้านสุขภาพความปลอดภัยและสวัสดิการในสถานที่ทำงาน การมีหน้าที่ดูแลและตระหนักถึงอันตรายที่เกิดขึ้นการป้องกันอุบัติเหตุ การบาดเจ็บในที่ทำงานเป็นหน้าที่ของทุกคนในสถานที่ทำงานต้องช่วยกัน ดูแล และยังสามารถกำหนดโทษขั้นรุนแรงหลายอย่างสำหรับนายจ้างที่ไม่สามารถปฏิบัติตามพระราชบัญญัตินี้

แนวทางของระบบการรักษาความปลอดภัยในสถานที่ทำงานของนายจ้างจะต้องสอดคล้องกับเรื่องชั่วโมงการขับรถแห่งชาติ (National Bus Driving Hours Regulation) ซึ่งระเบียบนี้บัญญัติขึ้นเพื่อจำกัดเวลาในการขับรถ และการพักผ่อน การจำกัดนี้เพื่อเป็นการจัดสมดุลให้การไ้รถไฟใช้ถนนได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมถึงการจัดการความอ่อนล้า การปฏิบัติตามและการบังคับใช้กฎหมาย ซึ่งการจำกัดเวลาขับรถไม่ได้เป็นเครื่องประกันว่าคนขับจะไม่อ่อนล้าในทุกๆ สถานการณ์ จึงเป็นเรื่องสำคัญที่นายจ้างและคนขับจะต้องปฏิบัติตามหลักการที่กำหนดไว้ และ จะต้องฝึกปฏิบัติในการบริหารจัดการความอ่อนล้าในระยะเวลาขับรถที่จำกัดไว้เพื่อเป็นเครื่องยืนยันว่าได้ทำหน้าที่ในการรักษาความปลอดภัยในสถานที่ทำงาน ซึ่งเป็นแนวทางที่พัฒนาขึ้น เพื่อเป็นเกณฑ์ในเรื่องชั่วโมงการขับรถที่ได้มาตรฐาน การเข้าสู่ระบบนี้นายจ้างและพนักงานขับรถต้องเสนอวิธีการร่วมกันในการจัดการเกี่ยวกับความอ่อนล้าของคนขับรถ ซึ่งรวมถึงการตรวจสุขภาพเป็นประจำ การอบรมเรื่องการบริหารความอ่อนล้า และข้อผูกพันของนายจ้างที่ชัดเจนส่วนจากการศึกษาในเรื่องมาตรฐานชั่วโมงการทำงานของสหภาพยุโรปได้มี

การออกกฏระเบียบของสหภาพยุโรป ที่ 3820/85 (Council Regulation (EEC) No. 382/85) ที่กำหนดกรอบระยะเวลาการขับรถและเวลาหยุดพัก ระยะเวลาขับรถจะต้องไม่เกินเก้าชั่วโมง อาจขยายเวลาเป็น สิบชั่วโมง ได้สองครั้งในหนึ่งสัปดาห์ ทุกสองสัปดาห์ (Fortnight) เวลาขับรถทั้งหมดต้องไม่เกิน เก้าสิบชั่วโมง ไม่ว่าจะขับรถยนต์ในระหว่างเวลาพัก หรือในเวลาพักประจำวัน และในเวลาพัก ประจำเวลาหยุดพักและเวลาพัก (Break and Rest Periods) เมื่อขับรถเป็นเวลา สิบชั่วโมงครั้งแล้ว คนขับรถต้องหยุดพักอย่างน้อยสี่สิบห้านาที เว้นแต่ว่าคนขับเริ่มต้นเวลาพัก เวลาหยุดพักอาจ แบ่งเป็นช่วงๆ อย่างน้อยช่วงละสิบห้านาที ตลอดเวลาขับรถ ระหว่างเวลาพัก คนขับรถอาจไม่ต้อง ทำงานอื่น และด้วยวัตถุประสงค์ของมาตรานี้ เวลารอคอยและเวลาที่อยู่ในรถ แต่ไม่ได้ขับรถไม่ถือว่าเป็นการทำงานอื่น เวลาหยุดพักตามมาตรานี้ไม่ถือเป็นเวลาพักประจำวันทุก ยี่สิบสี่ชั่วโมงคนขับรถ จะต้องมีเวลาพักอย่างน้อยสิบเอ็ดชั่วโมงต่อเนื่อง ซึ่งอาจลดเหลือเวลาพัก เก้าชั่วโมงต่อเนื่องได้ แต่ไม่เกินสามครั้งต่อสัปดาห์ ภายในเงื่อนไขว่าจะได้รับการชดเชยเวลาพัก ที่เหมาะสมก่อนสิ้นสุดสัปดาห์ถัดมา ในวันที่ไม่ได้ลดเวลาพักดังกล่าวไว้ในย่อหน้าแรก คนขับอาจ แบ่งเวลาพักออกเป็นสองถึงสามช่วงในระหว่างเวลาที่ยี่สิบสี่ชั่วโมง ช่วงละอย่างน้อยแปดชั่วโมง ติดต่อกันซึ่งในกรณีเช่นนี้ต้องมีเวลาพักรวมอาจจะเพิ่มขึ้นเป็นสิบสองชั่วโมง เป็นอย่างน้อย การลดเวลาพักนี้ต้องได้รับการชดเชยด้วยเวลาพักที่มีช่วงระยะเวลาเท่าเทียมกัน ก่อนสิ้นสุดสัปดาห์ ที่สามที่ตามมานับจากสัปดาห์ ที่ลดเวลาพัก

จากการศึกษาถึงการทำงานลักษณะการทำงานของพนักงานขับรถโดยสารประจำทาง ของประเทศไทย พบว่าการตรวจสอบชั่วโมงการเดินทางของรถตู้โดยสารประจำทางในแต่ละวัน ของการเดินทาง คนขับรถตู้โดยสารนั้นจะมีการทำรอบเพื่อเพิ่มรายได้ โดยวิ่งตั้งแต่ช่วงเวลาเช้า จนถึงช่วงเวลาค่ำ จึงทำให้ชั่วโมงการทำงานในแต่ละวันของการเดินทาง เป็นเวลาเกินกว่าที่ กฎหมายกำหนดและส่งผลกระทบต่อชั่วโมงการพักผ่อนต่อเนื่องของพนักงาน ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพ การขับโดยสารด้วย โดยยังไม่มีมาตรฐานทางกฎหมายเข้าควบคุมแต่ประการใด ผู้เขียนเห็นว่า ประเทศไทยจำเป็นต้องมีการกำหนดให้มีรายละเอียดเกี่ยวกับระยะเวลาการทำงาน และระยะเวลา การพักผ่อนต่อเนื่องของพนักงาน เพื่อไม่ให้เป็นช่องว่างที่ทำให้ชั่วโมงการทำงาน และชั่วโมง การพักผ่อนต่อเนื่องสำหรับพนักงานขับรถเกินกว่าที่สภาพร่างกายจะรับได้ และเพื่อให้พนักงานขับ รถทำหน้าที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพมากที่สุด และควรจัดให้มีผู้ตรวจสอบความปลอดภัยตาม สักส่วนรถตู้โดยมีหน้าที่ตรวจสอบความปลอดภัยคือ การตรวจสอบสภาพบริหารจัดการธุรกิจ ประกอบการรถตู้ว่าให้คนขับต้องทำงานขับรถวันละกี่ชั่วโมง มีการพักผ่อน เพียงพอหรือไม่

ปัญหาด้านความเร็วอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากรถตู้โดยสารประจำทาง มีสาเหตุส่วนหนึ่งมา จากพนักงานขับรถ โดยสารใช้ความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ซึ่งมาตรการจำกัดความเร็ว

ซึ่งได้มีการกำหนดไว้ ตามกฎกระทรวง ฉบับที่ 6 (พ.ศ. 2522) ออกตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 67 ได้กำหนดอัตราความเร็วที่ผู้ขับขี่จะสามารถขับรถยนต์ได้ดังนี้สำหรับรถยนต์บรรทุกที่มีน้ำหนัก รวมทั้งน้ำหนักบรรทุกเกินหนึ่งพันสองร้อยกิโลกรัมหรือบรรทุกโดยสารให้ขับในเขตกรุงเทพมหานคร เขตเมืองพัทยา หรือเขตเทศบาล ไม่เกินหกสิบกิโลกรัมต่อชั่วโมงหรือนอกเขตดังกล่าวให้ขับได้ ไม่เกินแปดสิบกิโลกรัมต่อชั่วโมงหากพนักงานขับรถคนใดฝ่าฝืน มาตรา 67 ต้องรับโทษตาม มาตรา 152 นั่นคือโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท โดยมาตรการดังกล่าวเป็นมาตรการที่ป้องกัน เบื้องต้นในช่วงที่พนักงานขับรถโดยสารปฏิบัติหน้าที่อยู่นั้นเอง จะเห็นได้ว่ามาตรการตามกฎหมาย อื่นๆ ส่วนใหญ่เป็นข้อห้ามมิให้พนักงานขับรถปฏิบัติ แต่ไม่มีบทบัญญัติที่ให้ความสำคัญในลักษณะ ที่เป็นการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากผู้ประกอบการรถตู้โดยสาร

เงื่อนไขอื่นๆ ประเทศไทย มีบริการขนส่งสาธารณะทั้งที่มีคุณภาพดีและไม่ดี แต่ปัญหาสำคัญ คือ ผู้บริโภคไม่มีสิทธิเลือกอีกทั้งข้อกำหนดของภาครัฐเกี่ยวกับมาตรฐานรถบริการสาธารณะไม่สอดคล้องกับมาตรฐานสากล ทั้งเรื่องตัวรถ ที่นั่ง และเข็มขัดนิรภัย อีกทั้งการควบคุมพฤติกรรมของพนักงานขับรถด้วย ซึ่งสาเหตุเกิดจากระบบการประกอบการ และการบังคับใช้กฎหมายเป็นไปได้ยาก เนื่องจากปัจจุบันผู้ประกอบการธุรกิจรถตู้โดยสารประจำทางสาธารณะไม่ได้เป็นเจ้าของรถ แต่อนุญาตให้เอกชนเข้ามาร่วมดำเนินการกับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ หรือบริษัทขนส่ง จำกัด ซึ่งจำนวนเอกชนผู้เข้าร่วมก็มีเป็นจำนวนมาก จึงเป็นเหตุให้รูปแบบการพัฒนาความปลอดภัยเป็นไปได้ยาก ปัญหาการใช้บริการรถตู้โดยสารในปัจจุบันอยู่ในสภาพที่มีจำนวนรถเพิ่มมากขึ้น ซึ่งมาตรฐานรถก็แตกต่างกันออกไปตามลักษณะของผู้ประกอบการธุรกิจรถตู้ และจากจำนวนรถตู้ ในปัจจุบันที่มีมากเกินความต้องการใช้บริการ คนขับต้องทำรอบเพื่อเพิ่มรายได้เกิดการขับแข่งผู้โดยสารจึงเกิดอุบัติเหตุขึ้นบ่อยครั้ง ทำให้มีผู้บาดเจ็บ และเสียชีวิตจำนวนมาก ดังนั้น จึงไม่ใช่เรื่องแปลกเลยที่เมื่อมีปัญหาก็มี การพูดถึงมาตรการแก้ไขปัญหาต่างๆ มากมาย แต่ท้ายที่สุดก็ไม่มีการเกิดขึ้น ซึ่งแม้จะมีการแก้กฎหมายก็คงไม่มีอะไรดีขึ้นเนื่องจาก ระบบหลายๆอย่างที่ไม่เป็นไปตามกฎหมายอยู่แล้ว เช่นรถที่อยู่นอกระบบมีจำนวนมากขึ้นเรื่อยๆ อีกทั้ง การออกมาตรการต่างๆเพื่อมาแก้ไขก็เป็นการแก้ปัญหาที่ปลายเหตุอยู่ดี แม้ว่าทางภาครัฐจะได้มีมาตรการต่างๆ ออกมาเพื่อแก้ปัญหาเช่น การตั้งด่านตรวจจับความเร็วรถ การใช้ระบบตรวจจับความเร็วในการควบคุมความเร็วของรถตู้โดยสาร การติดตั้งเข็มขัดนิรภัยให้ผู้โดยสารทุกที่นั่ง ซึ่งไม่สามารถแก้ไขปัญหาได้ ผู้เขียนเห็นว่า การแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุรถตู้โดยสารประจำทางสาธารณะควรที่จะแก้ไขที่โครงสร้างการประกอบการ ซึ่งการจัดระบบเรื่องขนส่งสาธารณะเป็นเรื่องที่ควรทำการรวมกลุ่มของบริษัทรถตู้ให้เป็นองค์กรเดียวแล้วจัดมาตรฐานให้เหมาะสมหรือให้เอกชนรับ

สัมปทานเป็นเรื่องเป็นราว โดยภาครัฐต้องช่วยเหลือให้การสนับสนุนเงินอุดหนุนช่วยเหลือ
ซึ่งเมื่อจัดระบบดังกล่าวได้แล้วก็ค่อยไปแก้ในส่วนต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นตัวรถและพนักงานขับรถ