

บทที่ 5

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

5.1 บทสรุป

เมื่อได้ทำการศึกษาในเรื่องเกี่ยวกับการประกอบการธุรกิจให้บริการรถตู้โดยสารสาธารณะแล้วนั้น ทำให้ทราบถึงมาตรการทางกฎหมายต่างๆที่มีปัญหาในการบังคับใช้และผลกระทบของปัญหากฎหมายนั้นๆ ทั้งที่เกี่ยวข้องกับการประกอบธุรกิจตัวผู้ประกอบการ พนักงานขับรถตู้โดยสารสาธารณะ โครงสร้างของตัวรถตู้โดยสารและอุปกรณ์ส่วนควบของรถตู้ ซึ่งปัญหาต่างๆเหล่านี้ย่อมส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยของผู้โดยสารในการใช้บริการรถตู้โดยสารประจำทาง ซึ่งเมื่อได้ทำการวิเคราะห์มาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวกับการประกอบการธุรกิจให้บริการรถตู้โดยสารประจำทางตามหลักกฎหมายไทยและมาตรการทางกฎหมายของต่างประเทศแล้ว ผู้เขียนจึงนำความรู้ในส่วนดังกล่าวมาใช้ในการสรุป และเสนอแนวทางในการแก้ปัญหาทางกฎหมายที่เกิดขึ้น เพื่อจะได้เป็นประโยชน์ต่อการนำไปพัฒนามาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการประกอบการธุรกิจให้บริการรถตู้โดยสารสาธารณะ

ปัญหาด้านความปลอดภัยของผู้บริโภคซึ่งเป็นผู้ใช้บริการรถตู้โดยสารสาธารณะ ซึ่งในปัจจุบันมีประชาชนใช้บริการเป็นจำนวนมาก จากการศึกษามาตรการทางกฎหมายในเรื่องคุณสมบัติของผู้ประกอบการธุรกิจที่ต้องการเข้าสู่ธุรกิจการให้บริการรถตู้โดยสารสาธารณะ กล่าวคือ ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 เป็นเพียงการกำหนดคุณสมบัติเบื้องต้นของผู้ที่จะขออนุญาตเป็นผู้ประกอบการธุรกิจ และหลักเกณฑ์การพิจารณาเพื่อออกใบอนุญาตประกอบการธุรกิจให้บริการรถตู้โดยสารประจำทางไม่ว่าผู้ขออนุญาตจะเป็นบุคคลธรรมดา นิติบุคคล ห้างหุ้นส่วน หรือบริษัทจะพบว่ากฎหมายดังกล่าวไม่ได้ให้ความสำคัญในเรื่องการกำหนดหลักเกณฑ์ในการพิจารณาคุณสมบัติในด้านจริยธรรมและความเหมาะสมในการประกอบวิชาชีพให้บริการแก่ประชาชนของผู้ขออนุญาตประกอบการธุรกิจ ซึ่งเป็นหลักเกณฑ์ที่เป็นส่วนสำคัญโดยที่ผู้ประกอบการให้บริการรถตู้โดยสารประจำทางดังกล่าวจะต้องมีชื่อเสียงที่ดี (Requirements of Good Repute in Exercise of Business) มีการสำรองเงินทุนขั้นต่ำไว้ในการประกอบการธุรกิจ (Minimum Financial Standing) และการมีคุณสมบัติเหมาะสมในการประกอบอาชีพ (Professional Competence)

เพื่อเป็นการคุ้มครองความปลอดภัยของผู้ใช้บริการอันเป็นการสร้างความเชื่อมั่นให้กับผู้ใช้บริการ และเป็นการสร้างมาตรฐานด้านความปลอดภัยของธุรกิจให้บริการรถตู้โดยสารประจำทางให้สูงขึ้น นอกจากนี้สำหรับผู้ประกอบธุรกิจให้บริการรถตู้โดยสารประจำทางที่ได้รับใบอนุญาตประกอบธุรกิจแล้ว ใบอนุญาตดังกล่าวจะมีอายุเจ็ดปี ซึ่งหลักเกณฑ์การพิจารณาต่อใบอนุญาตให้แก่ผู้ประกอบการต่อไป มิได้มีการพิจารณาถึงประวัติการให้บริการรถตู้โดยสารประจำทางว่ามีการกระทำผิดระเบียบหรือการให้บริการที่เอาเปรียบผู้ใช้บริการที่เป็นผู้บริโภคแต่อย่างใด

สำหรับในเรื่องความปลอดภัยของผู้ใช้บริการรถตู้โดยสารประจำทางในปัจจุบันนั้นซึ่งจากลักษณะของรถตู้ซึ่งใช้ในการขนส่งคนโดยสารนั้นตัดแปลงรถตู้มาใช้ขนส่งผู้โดยสารเพื่อให้ได้จำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นซึ่งส่งผลต่อความปลอดภัยของผู้โดยสาร จึงจำเป็นต้องมีการกำหนดมาตรฐานในเรื่องความปลอดภัยของรถตู้ให้มีรายละเอียดที่ชัดเจนและเหมาะสม ซึ่งแม้ประเทศไทยจะมีพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ได้มีการกำหนดให้รถโดยสารที่ใช้ในการขนส่งต้องมีความมั่นคงแข็งแรง และมีกฎกระทรวง ฉบับที่ 60 ข้อ 1 กำหนดในเรื่องความแข็งแรงและกำหนดในเรื่องที่เกี่ยวกับโครงสร้างของตัวรถตู้โดยสารเอาไว้ แต่เรื่องมาตรฐานโครงสร้างรถและความแข็งแรงของโครงสร้างรถตู้ของประเทศไทยดังกล่าวนี้ ยังไม่ได้มีการกำหนดมาตรฐานความแข็งแรงของโครงสร้างรถ ว่าต้องมีความมั่นคงแข็งแรงเพียงใด จึงเกิดช่องว่างในการกำหนดมาตรฐานในการผลิตโดยไม่ได้มีการทดสอบความแข็งแรงเชิงวัสดุซึ่งส่งผลต่อความปลอดภัยของผู้โดยสาร ดังนั้นจึงจำเป็นต้องปรับปรุงกฎหมายเกี่ยวกับโครงสร้างรถตู้โดยสาร จำเป็นต้อง กำหนดรายละเอียดมาตรฐานความแข็งแรงของวัสดุและความแข็งแรงของโครงสร้างตัวรถ และควรมีมาตรการทดสอบโครงสร้างรถตู้โดยสารเมื่อรถตู้เกิดสถานการณ์ที่ร้ายแรงหรือรถตู้เกิดเหตุพลิกคว่ำ เพื่อให้ผู้โดยสารสามารถรอดชีวิตได้

ในเรื่องความมั่นคงแข็งแรงของที่นั่งผู้โดยสารและเรื่องการตัดแปลงเพิ่มเติมจำนวนที่นั่งนั้นไม่ได้มีมาตรฐานในการทดสอบความแข็งแรง จึงส่งผลต่อความปลอดภัยของผู้โดยสาร อีกทั้งในส่วนของที่นั่งของรถตู้โดยสารเมื่อมีการตัดแปลงเพิ่มเติมจำนวนที่นั่งผู้โดยสารเบาะที่นั่งก็ไม่มีแข็งแรง อีกทั้งจุดเชื่อมต่อนั่งกับ โครงสร้างรถก็ไม่มีมาตรฐานเนื่องจากการเพิ่มเติมที่นั่งดังกล่าวเป็นการผิดกฎหมาย ซึ่งส่งผลต่อความปลอดภัยของผู้โดยสาร ซึ่งตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ได้วางหลักเกณฑ์เกี่ยวกับจำนวนที่นั่งไว้ในมาตรา 31 (4) ไว้ว่าห้ามที่จะเพิ่มเติมจำนวนที่นั่ง และตามกฎกระทรวง ฉบับที่ 60 (พ.ศ. 2552) ที่ว่าจะต้องมีอุปกรณ์และส่วนควบมีความมั่นคงแข็งแรง ซึ่งตามกฎหมายดังกล่าวไม่ได้มีมาตรการที่กำหนดมาตรฐานไว้ในการทดสอบความแข็งแรงของที่นั่งผู้โดยสารไว้แต่อย่างใด และถึงแม้ว่าจะมีมาตรการติดตั้งเข็มขัดนิรภัยไปก็ไม่สามารถช่วยอะไรได้เนื่องจากเข็มขัดนิรภัยจะทำการยึดรั้งผู้โดยสารกับเบาะที่นั่ง

และที่นึ่งก็ยึดติดกับโครงสร้างตัวรถ ซึ่งหากควบคุมในการตัดแปลงเพิ่มเติมจำนวนที่นึ่งและมีมาตรฐานการทดสอบความแข็งแรงของแก้อีร์ดตู้โดยสารในกรณีเมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้น ซึ่งพิจารณาจากความแข็งแรงของเฟรมที่นึ่ง ความแข็งแรงของจุดเชื่อมต่อที่นึ่งกับโครงสร้างรถ และความแข็งแรงของจุดต่อที่นึ่งกับเข็มขัดนิรภัยให้ได้มาตรฐานก็จะช่วยลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุได้

ในเรื่องสภาพการใช้งานและอายุขยณต์รวมถึงระบบห้ามล้อที่ใช้กับรถตู้ ซึ่งตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ยังไม่มีบทบัญญัติควบคุมในเรื่องยางรถยนต์ไว้อย่างเพียงพอและเหมาะสม ซึ่งกฎหมายก็ไม่ได้มีการกำหนดไว้ว่ายางรถยนต์และระบบห้ามล้อรถยนต์ควรที่จะใช้งานนานเพียงใดสภาพเพียงใด จึงหมดสภาพการใช้งานรวมถึงเมื่อตรวจสภาพรถตู้โดยสารประจำปีที่กำหนดแล้ว กฎหมายก็มีได้กำหนดไว้แต่อย่างใด โดยกฎกระทรวง ฉบับที่ 60 (พ.ศ. 2552) กำหนดแต่เพียงว่า “ยางเป็นชนิดกลมวงสุบลมที่มีขนาดสามารถรับน้ำหนักเต็มอัตราบรรทุกได้โดยปลอดภัย” และในส่วนของระบบห้ามล้อรถตู้ไม่ได้มีการกำหนดมาตรฐานไว้แต่อย่างใด ซึ่งยางรถยนต์และระบบห้ามล้อเป็นส่วนที่สำคัญของรถที่ใช้ในการเดินทางขนส่งผู้โดยสาร หากยางรถยนต์และระบบห้ามล้อหมดสภาพการใช้งานย่อมก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้โดยง่าย

ในเรื่องคุณสมบัติของผู้ที่จะเป็นพนักงานขับรถตู้ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 พบว่าบทบัญญัติของกฎหมายไม่ได้ระบุโรคติดต่ออันเป็นที่รังเกียจไว้ว่า หมายถึงโรคอะไรบ้างเพียงแต่ได้กำหนดโรคต้องห้ามในการขอรับใบอนุญาตขับรถไว้เพียงบางโรค คือต้องไม่เป็นโรคติดต่ออันเป็นที่น่ารังเกียจ ไม่เป็นบุคคลวิกลจริต ไม่ติดสุรายาเมาหรือยาเสพติด หรือวัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตประสาท ซึ่งถือว่าไม่เพียงพอต่อการป้องกันภัยในการขับรถ เนื่องจากโรคที่เป็นอุปสรรคต่อการขับรถซึ่งโรคที่ไม่ได้บัญญัติไว้ในกฎหมายนี้มีอีกหลายโรค เช่น โรคลมชัก โรคหัวใจ โรคความดันโลหิตสูง ซึ่งโรคดังกล่าวเหล่านี้เป็นอุปสรรคต่อการขับรถของพนักงานขับรถตู้ซึ่งเป็นผู้ต้องรับผิดชอบต่อชีวิตและความปลอดภัยของผู้โดยสาร และส่งผลกระทบต่อสังคมซึ่งก่อให้เกิดความไม่ปลอดภัยบนท้องถนน

นอกจากนี้เมื่อพิจารณาถึงในเรื่องชั่วโมงการทำงานของพนักงานขับรถตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งกล่าวไว้เพียงกว้างๆ ว่าการคุ้มครองแรงงานในการปฏิบัติหน้าที่ขับรถในรอบยี่สิบสี่ชั่วโมง ห้ามมิให้ผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถปฏิบัติหน้าที่ขับรถติดต่อกันเกินยี่สิบสี่ชั่วโมงนับแต่ขณะเริ่มปฏิบัติหน้าที่ขับรถ แต่ถ้าในระหว่างนั้น ผู้ที่ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถได้พักติดต่อกันเป็นเวลาไม่น้อยกว่าครึ่งชั่วโมง ก็ให้ปฏิบัติหน้าที่ขับรถต่อไปได้อีกไม่เกินยี่สิบสี่ชั่วโมงติดต่อกัน จะเห็นได้ว่าตามกฎหมายดังกล่าวไม่ได้กำหนดระเบียบที่ชัดเจน

ในกรณีและผู้บริโภคซึ่งเป็นผู้ใช้บริการรถตู้โดยสารประจำทางใช้สิทธิตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภคที่ออกโดยสภาการรถ พ.ศ. 2535 ซึ่งได้กำหนดค่าเสียหายในเบื้องต้นเป็นจำนวนที่น้อยเกินไปไม่เหมาะสมกับสภาพการณ์ในปัจจุบัน ที่ค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาลต่างๆ นั้นมีจำนวนสูงมากกว่าค่าเสียหายเบื้องต้นตามที่กฎหมายกำหนดไว้ และผู้บริโภคสามารถขอรับค่าสินไหมทดแทนส่วนที่เกินค่าเสียหายเบื้องต้นได้อีก จากบริษัทประกันภัยแต่ต้องมีการพิสูจน์ความผิดโดยต้องรอให้ผลคดีถึงที่สุดก่อน และการจ่ายเงินของบริษัทที่รับประกันภัยนั้นต้องเป็นไปตามเงื่อนไขกรมธรรม์ว่าผู้เอาประกันต้องไม่ผิดเงื่อนไขด้วย ซึ่งต้องใช้ระยะเวลาในการเรียกร้องที่ยาวนาน และก่อให้เกิดความยุ่งยากในการทำเรื่องเบิกค่าเสียหายจากบริษัทประกันภัย ซึ่งต้องใช้หลักฐานเป็นจำนวนมากอีกทั้งขั้นตอนการเบิกก็ยุ่งยาก โดยแต่ละบริษัทก็จะกำหนดขั้นตอนที่ไม่เหมือนกันซึ่งทำให้เกิดความยุ่งยาก สับสน และเป็นการเสียเวลาแก่ผู้บริโภคในการที่จะใช้สิทธิดังกล่าวตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค

กรณีผู้ใช้บริการรถตู้โดยสารประจำทางจะใช้สิทธิเรียกค่าเสียหายที่เกิดจากการให้บริการดังกล่าว ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งได้ให้สิทธิแก่ผู้เสียหาย หรือทายาทเรียกร้องได้เฉพาะค่าเสียหายในเบื้องต้นที่ตนได้รับจากอุบัติเหตุและได้กำหนดเงื่อนไขในการขอรับเงินดังกล่าวไว้มีขั้นตอนยุ่งยากซับซ้อนซึ่งไม่เป็นการเยียวยาผู้เสียหายให้ทันต่อเหตุการณ์อย่างแท้จริง อีกทั้งยังคงเรียกร้องค่าเสียหายไม่ได้ทั้งหมดจากความเสียหายที่ตนได้รับ โดยต้องมีการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนส่วนเกินเพิ่มเติมตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งจะต้องฟ้องร้องคดีต่อศาลอีก อันเป็นการเพิ่มภาระให้แก่ผู้เสียหายหรือทายาทในการที่จะได้รับการเยียวยาค่าเสียหายทั้งหมด ซึ่งไม่สามารถที่จะจบลงได้เพียงขั้นตอนเดียวหรือหน่วยงานเดียว

ในส่วนมาตรการลงโทษผู้ที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการรถตู้โดยสารประจำทางในปัจจุบันนั้นตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 จากบทกำหนดมาตรการลงโทษและอัตราโทษดังกล่าวนี้ จะเห็นได้ว่าโดยส่วนใหญ่เป็นความผิดที่มีโทษปรับสถานเดียวซึ่งกำหนดเพียงอัตราโทษดังกล่าวกำหนดเพียงอัตราค่าปรับขั้นสูงไว้ แต่ไม่ได้กำหนดอัตราโทษขั้นต่ำทำให้ผู้มีอำนาจเปรียบเทียบปรับใช้ดุลยพินิจในการเปรียบเทียบปรับได้ ซึ่งส่งผลให้การบังคับใช้กฎหมายตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร เพราะการใช้ดุลยพินิจดังกล่าวอาจจะก่อให้เกิดปัญหาในการเลือกปฏิบัติได้ และส่งผลให้ผู้ประกอบธุรกิจซึ่งมีรายได้สูงไม่เกรงกลัวในการบังคับโทษ และพร้อมที่จะกระทำความผิดอยู่เสมอเนื่องจากเป็นเพียงแก่โทษปรับโดยบทลงโทษส่วนใหญ่ไม่มีการกำหนดบทลงโทษในทางอาญากรณีผู้ประกอบการกระทำการโดยประมาทเป็นเหตุให้ผู้โดยสารบาดเจ็บหรือเสียชีวิตหรือแม้แต่เพิกถอนใบอนุญาต

หรือปิดกิจการของผู้ประกอบธุรกิจให้บริการรถตู้โดยสารสาธารณะเพื่อให้มีความเกรงกลัวในการบังคับโทษและเกรงกลัวในการกระทำความผิดดังกล่าว

5.2 ข้อเสนอแนะ

เมื่อได้ทำการศึกษาวิเคราะห์ปัญหากฎหมายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการประกอบธุรกิจให้บริการรถตู้โดยสารประจำทาง สามารถที่จะเสนอแนะแนวทางด้านกฎหมายเพื่อเป็นการควบคุมและคุ้มครองผู้ประกอบธุรกิจรถตู้โดยสารประจำทาง พนักงานขับรถตู้โดยสารประจำทางและผู้ใช้บริการรถตู้โดยสารประจำทาง ในการที่จะให้กฎหมายในเรื่องดังกล่าวนี้เกิดประโยชน์และเป็นธรรมแก่ผู้ที่เกี่ยวข้องทุกฝ่าย และเป็นแนวทางในการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับเรื่องดังกล่าว เพื่อให้กฎหมายเป็นเครื่องมือในการควบคุมความสงบเรียบร้อยของสังคมให้มีสอดคล้องและใช้บังคับได้จริงกับสภาพเหตุการณ์ที่มีความเปลี่ยนแปลงไปในสังคมปัจจุบัน อีกทั้งยังเป็นการสร้างความเชื่อมั่นให้กับผู้ใช้บริการรถตู้โดยสารประจำทาง ดังนั้นผู้เขียนจึงขอเสนอแนะแนวทางที่ได้จากการศึกษาดังนี้

5.2.1 เห็นควรแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ในส่วนที่เกี่ยวกับหลักเกณฑ์การพิจารณาการออกใบอนุญาตรวมถึงการต่อใบอนุญาตโดยให้พิจารณาถึงประวัติของผู้ประกอบธุรกิจให้บริการรถตู้โดยสารประจำทางเอกชนต้องไม่มีประวัติการกระทำความผิดอาญาร้ายแรง หรือเคยถูกลงโทษในการประกอบวิชาชีพเกี่ยวกับการให้บริการขนส่งคนโดยสาร เป็นต้น โดยต้องกำหนดคุณสมบัติในเรื่องความเหมาะสมในการประกอบวิชาชีพไม่ว่าจะเป็นบุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคล และควรมีการกำหนดเงินทุนสำรองขั้นต่ำตามที่กฎหมายกำหนดตลอดระยะเวลาที่ยังคงประกอบกิจการเพื่อใช้เงินดังกล่าวในการดูแล บำรุงรักษารถตู้โดยสารให้อยู่ในสภาพที่มีประสิทธิภาพในการดำเนินการขนส่งผู้โดยสาร

5.2.2 เห็นควรแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ในส่วนที่เกี่ยวกับมาตรฐานความปลอดภัยทางด้านโครงสร้างตัวถังรถและอุปกรณ์ส่วนควบรถตู้โดยสารให้มีการกำหนดมาตรฐานความปลอดภัยในการทดสอบความแข็งแรงของโครงสร้างรถโดยสาร ความแข็งแรงของเบาะที่นั่งรถตู้โดยสาร กำหนดอายุการใช้งานหรือระยะทางการใช้งานขงรถตู้ รวมถึงระบบห้ามล้อที่ทำให้ขงรถตู้และระบบห้ามล้อหมดสภาพการใช้งานเพื่อเป็นมาตรการป้องกันอุบัติเหตุแก่ผู้โดยสาร โดยให้สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมออกข้อกำหนดให้บังคับโครงสร้างของรถโดยสารต้องมีมาตรฐานความปลอดภัยตามพระราชบัญญัติมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม พ.ศ. 2511 และควรมีการกำหนดมาตรการทดสอบโครงสร้างของรถตู้โดยสารเมื่อเจอสถานการณ์ที่เลวร้ายที่สุดโดยให้กรมการขนส่งทางบกเป็นผู้กำหนดมาตรฐานและ

การบังคับใช้ที่ชัดเจนและในการตรวจสภาพรถผู้โดยสารประจำทางควรแยกตรวจต่างหากกับรถยนต์ทั่วไปโดยต้องมีการตรวจโดยละเอียดถึงสภาพความมั่นคงแข็งแรงของอุปกรณ์ส่วนควบของรถและหากพบข้อบกพร่องต้องให้มีการแก้ไขทันทีหรือมีคำสั่งห้ามใช้จนกว่าจะได้มีการปรับปรุงให้มีสภาพพร้อมใช้งานและต้องตรวจสภาพรถอย่างแท้จริง

5.2.3 เห็นควรแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ในส่วนที่เกี่ยวกับการกำหนดคุณสมบัติของผู้ที่จะเป็นพนักงานขับรถผู้โดยสารประจำทางที่ระบุโรคติดต่ออันเป็นที่รังเกียจไว้ให้มีความชัดเจนว่าหมายถึงโรคอะไรบ้าง และควรกำหนดโรคต้องห้ามในการขอรับใบอนุญาตขับรถเพิ่มเติม เนื่องจากโรคที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 นั้นไม่เพียงพอต่อการป้องกันภัยในการขับรถ ซึ่งโรคที่เป็นอุปสรรคต่อการขับรถซึ่งโรคที่ไม่ได้บัญญัติไว้ในกฎหมายนี้มีอีกหลายโรค เช่น โรคลมชัก โรคหัวใจ โรคความดันโลหิตสูง เป็นต้น ซึ่งโรคดังกล่าวเหล่านี้เป็นอุปสรรคต่อการขับรถของพนักงานขับรถผู้โดยสารประจำทางซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบต่อชีวิตและความปลอดภัยของผู้โดยสาร และส่งผลกระทบต่อสังคมซึ่งก่อให้เกิดความไม่ปลอดภัยบนท้องถนนและในการขอรับใบอนุญาตขับรถผู้โดยสารประจำทางควรมีหลักเกณฑ์ในการขอรับใบอนุญาตที่แตกต่างหากจากการขอรับใบอนุญาตขับรถยนต์ทั่วไป โดยต้องมีการตรวจโดยละเอียดถึงคุณสมบัติความเหมาะสมสมทางวิชาชีพของพนักงานขับรถผู้โดยสารประจำทางไม่ว่าจะเป็นทางด้านสุขภาพ ของพนักงานขับรถ อายุขั้นต่ำ ความสามารถในการขับรถ พฤติกรรมการกระทำความผิดที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งผู้โดยสารซึ่งพนักงานขับรถผู้โดยสารประจำทางที่ได้กระทำมา เป็นต้น

5.2.4 เห็นควรที่จะเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ในส่วนที่เกี่ยวข้องมาตรการทางกฎหมายในการควบคุมกำหนดชั่วโมงการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานขับรถผู้โดยสารประจำทางให้มีรายละเอียดเกี่ยวกับชั่วโมงการทำงานและชั่วโมงพักผ่อนต่อเนืองอย่างชัดเจนโดยกำหนดให้เป็นหน้าที่ของผู้ประกอบธุรกิจและพนักงานขับรถผู้โดยสารประจำทางให้ต้องปฏิบัติ และควรจัดให้มีพนักงานผู้ตรวจสอบความปลอดภัยตามสัดส่วนรถผู้โดยสารที่มีหน้าที่ตรวจสอบความปลอดภัยในการบริหารจัดการธุรกิจรถผู้โดยสารประจำทางว่าคนขับต้องทำงานขับรถวันละกี่ชั่วโมง มีการพักผ่อนเพียงพอหรือไม่ และกำหนดบทลงโทษในกรณีฝ่าฝืนข้อกำหนดให้มีความชัดเจนว่า หากพนักงานขับรถขับรถเกินระยะเวลาที่กำหนดหรือพักผ่อนติดต่อกันน้อยกว่าที่กำหนดก็ให้พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ยานยนต์ไว้และควรมีการลงโทษผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการดำเนินการขนส่งด้วยเพื่อให้ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องดังกล่าวเข้ามาช่วยกันควบคุมดูแลความปลอดภัยในการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานขับรถผู้โดยสารประจำทางอย่างเคร่งครัด หากผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องดังกล่าวไม่คอย สอดส่องควบคุมดูแลเมื่อรถผู้โดยสารเกิดอุบัติเหตุก็ควรที่จะถูกลงโทษด้วย

5.2.5 เห็นควรแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ในส่วนที่เกี่ยวกับมาตรการในการลงโทษผู้ที่เกี่ยวข้องในการประกอบธุรกิจให้บริการรถตู้โดยสารประจำทางเอกชนซึ่งควรที่จะมีการกำหนดอัตราโทษขั้นต่ำ และเพื่อให้ผู้ประกอบการรถตู้เกรงกลัวในบทลงโทษดังกล่าวและไม่กล้าที่จะฝ่าฝืนควรที่จะเพิ่มเติมมาตรการในการบังคับใช้กฎหมายในเรื่องการเพิกถอนใบอนุญาตหรือการปิดกิจการของผู้ประกอบการรถตู้ให้บริการรถตู้โดยสารประจำทางเอกชนด้วย และควรที่จะมีการลงโทษผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการดำเนินการขนส่งมาใช้ด้วยเพื่อให้ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง เช่น กรมการขนส่งทางบก องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ บริษัท ขนส่ง จำกัดต้องเข้ามาช่วยกันควบคุมดูแลความปลอดภัยในการประกอบการรถตู้โดยสารประจำทางหากไม่สอดคล้องควบคุมดูแลเมื่อรถตู้เกิดอุบัติเหตุก็ควรที่จะถูกลงโทษด้วย

5.2.6 เห็นควรแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ในส่วนที่เกี่ยวกับมาตรการในการลงโทษผู้ที่เกี่ยวข้องในการประกอบธุรกิจให้บริการรถตู้โดยสารประจำทางซึ่งควรนำโทษอาญาเกี่ยวกับการกระทำโดยประมาทมาบังคับใช้กับผู้ประกอบการด้วยเนื่องจากปัจจุบันมีแต่โทษปรับ ซึ่งไม่เป็นที่เกรงกลัวกับผู้ประกอบการรถตู้ในบทลงโทษดังกล่าว ควรที่จะเพิ่มเติมมาตรการในการบังคับใช้กฎหมายในการลงโทษโดยนำกฎหมายอาญา มาตรา 291 และ มาตรา 300 มาบังคับใช้ด้วย เพื่อจะได้กระตุ้นให้ผู้ประกอบการไม่ประมาทและเกิดความระมัดระวังและความรับผิดชอบต่อสังคมและผู้ใช้บริการเพิ่มมากขึ้นเพื่อป้องกันความเสียหายที่จะเกิดขึ้นทั้งในเรื่องของสภาพของตัวเอง หรือสภาพของการบริหารจัดการพนักงานขับรถให้ได้รับการพิทักษ์ตามที่กฎระเบียบกำหนด หากมีการฝ่าฝืนไม่มีการดูแลให้ถูกต้องตามมาตรฐานเมื่อรถตู้โดยสารเกิดอุบัติเหตุขึ้นผู้ประกอบการต้องรับโทษตามประมวลกฎหมายอาญามาตราดังกล่าวด้วย