

รายงานวิเคราะห์

สภาพปัญหาและแนวทางแก้ไขด้านสวัสดิการ
ผู้ขับรถแท็กซี่และรถตู้โดยสารสาธารณะ จำแนกตามช่วงอายุ

สถาบันพัฒนาผู้ขับขี่รถยนต์สาธารณะ

โดย

มูลนิธิคุ้มครองผู้ใช้บริการรถยนต์สาธารณะ
สมาพันธ์ผู้ขับขี่รถยนต์สาธารณะแห่งประเทศไทย

กรกฎาคม 2569



สารบัญ

1. บทนำและวัตถุประสงค์.....	3
2. คำชี้แจงเกี่ยวกับขอบเขตและที่มาของข้อมูล	3
3. ภาพรวมสถานการณ์ปัญหาในปัจจุบัน	3
3.1 สถานะแรงงานนอกระบบ	3
3.2 ภาระหนี้สินจากการซื้อ/เช่าซื้อรถ.....	3
3.3 การแข่งขันที่ไม่เป็นธรรมจากแพลตฟอร์มเรียกรถ.....	4
3.4 ช่องว่างสวัสดิการในวัยสูงอายุ.....	4
3.5 ความซ้ำซ้อนและกระจัดกระจายของหน่วยงานกำกับดูแล.....	4
4. วิเคราะห์สาเหตุ: เหตุใดหน่วยงานต่าง ๆ จึงยังไม่ให้ความร่วมมือหรือช่วยเหลืออย่างเต็มที่	4
5. ปัญหาและข้อเสนอแนะ จำแนกตามช่วงอายุ	5
5.1 กลุ่มอายุ 25-40 ปี (วัยเริ่มต้นอาชีพ / สร้างครอบครัว)	5
5.2 กลุ่มอายุ 41-55 ปี (วัยกลางคน / ภาระคู่ครอบครัว)	5
5.3 กลุ่มอายุ 55-70 ปี (วัยใกล้เกษียณ / สูงอายุ)	6
6. ตารางสรุปเปรียบเทียบ 3 ช่วงอายุ	6
7. สามแนวทางการดำเนินงานในอนาคต	6
แนวทางที่ 1: ผลักดันเชิงกฎหมายและนโยบายระดับชาติ	7
แนวทางที่ 2: จัดตั้งกลไกความร่วมมือหลายภาคส่วนและกองทุนสวัสดิการเฉพาะกลุ่ม	7
แนวทางที่ 3: เสริมศักยภาพและการรวมกลุ่มจากฐานราก.....	7
8. ข้อมูลเพิ่มเติมที่ต้องการจากท่าน เพื่อความสมบูรณ์ของรายงาน	8

1. บทนำและวัตถุประสงค์

รายงานฉบับนี้จัดทำขึ้นเพื่อรวบรวม วิเคราะห์

และสรุปสภาพปัญหาด้านสวัสดิการของผู้ขับรถแท็กซี่และรถตู้โดยสารสาธารณะ

พร้อมทั้งเสนอแนวทางแก้ไขที่เป็นรูปธรรม

สำหรับใช้ประกอบการพิจารณาของมูลนิธิคุ้มครองผู้ใช้บริการรถยนต์สาธารณะ

และสมาพันธ์ผู้ขับรถยนต์สาธารณะแห่งประเทศไทย

ในการผลักดันนโยบายต่อหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนต่อไป

วัตถุประสงค์ของรายงาน มีดังนี้

- เพื่อสรุปปัญหาสวัสดิการของผู้ขับรถแท็กซี่และรถตู้ โดยจำแนกตามช่วงอายุ 3 กลุ่ม ได้แก่
 - 25-40 ปี, 41-55 ปี และ 55-70 ปี
- เพื่อวิเคราะห์สาเหตุเชิงโครงสร้างว่าเหตุใดหน่วยงานต่าง ๆ จึงยังไม่ให้ความร่วมมือหรือช่วยเหลืออย่างเต็มที่
- เพื่อเสนอแนวทางแก้ไขที่เป็นประโยชน์ทั้งต่อผู้ขับรถและผู้ให้บริการขนส่งสาธารณะ
- เพื่อเสนอทางเลือก 3 แนวทางในการดำเนินงานระยะต่อไป ให้ผู้บริหารมูลนิธิและสหพันธ์ฯ พิจารณาเลือกดำเนินการ

2. คำชี้แจงเกี่ยวกับขอบเขตและที่มาของข้อมูล

เพื่อความโปร่งใสและตรงไปตรงมาตามหลักจริยธรรมของเจ้าหน้าที่มูลนิธิฯ ขอเรียนชี้แจงว่าการวิเคราะห์ในรายงานฉบับนี้จัดทำขึ้นจาก 2 แหล่งข้อมูลหลัก ดังนี้

ข้อมูลสาธารณะที่สืบค้นได้ในช่วงเวลาจัดทำรายงาน (กรกฎาคม 2569) ได้แก่ ข่าวสาร
แถลงการณ์ของสมาคม/สมาพันธ์ผู้ขับรถยนต์สาธารณะแห่งประเทศไทย

- ประกาศและระเบียบของหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมการขนส่งทางบก
สำนักงานประกันสังคม กรมกิจการผู้สูงอายุ และกระทรวงการคลัง
- กรอบปัญหาเชิงโครงสร้างในวงการขนส่งผู้โดยสารรถยนต์สาธารณะ ตั้งแต่ปี 2560

3. ภาพรวมสถานการณ์ปัญหาในปัจจุบัน

ปัญหาสวัสดิการของผู้ขับรถแท็กซี่และรถตู้โดยสารสาธารณะในประเทศไทย มีรากฐานร่วมกัน 5 ประการหลัก ซึ่งส่งผลกระทบต่อแตกต่างกันไปตามช่วงวัยของผู้ขับรถ ดังนี้

3.1 สถานะแรงงานนอกระบบ

ผู้ขับรถแท็กซี่และรถตู้ส่วนใหญ่ไม่ได้เป็น “ลูกจ้าง” ตามกฎหมายแรงงาน แต่เป็นผู้เช่ารถ ผู้เช่าชื่อ หรือผู้ประกอบการอาชีพอิสระ จึงไม่มีนายจ้างที่ต้องขึ้นทะเบียนประกันสังคมภาคบังคับ (มาตรา 33) ให้ ทำให้ต้องสมัครใจเข้าระบบเองในมาตรา 39 หรือ 40

ซึ่งความคุ้มครองและอัตราเงินสมทบแตกต่างกันมาก และในทางปฏิบัติมีผู้ขับรถจำนวนมากที่ไม่ได้ขึ้นทะเบียนเลย

3.2 ภาระหนี้สินจากการซื้อ/เช่าซื้อรถ

ระยะเวลาผ่อนชำระรถ (ส่วนใหญ่ 5–6 ปี) เมื่อเทียบกับอายุการใช้งานของรถแท็กซี่ตามกฎหมาย (ปัจจุบันไม่เกิน 9 ปี) ทำให้ผู้ขับรถมีเวลาทำกำไรสุทธิสั้นมาก ขณะที่ค่าซ่อมบำรุงรถจะเพิ่มสูงขึ้นตั้งแต่ปีที่ 5 เป็นต้นไป
ซ้ำเติมภาระหนี้สินและสุขภาพจิตของผู้ขับรถ

3.3 การแข่งขันที่ไม่เป็นธรรมจากแพลตฟอร์มเรียกรถ

นับตั้งแต่กฎกระทรวงว่าด้วยรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2564

ผู้ขับรถผ่านแอปพลิเคชันที่ไม่มีใบขับขี่สาธารณะหรือป้ายทะเบียนถูกต้องยังคงให้บริการได้ในทางปฏิบัติ เนื่องจากการบังคับใช้กฎหมายไม่ทั่วถึง สร้างความได้เปรียบ-

เสียเปรียบระหว่างผู้ประกอบการที่ถูกต้องตามกฎหมายกับผู้ที่ไม่ปฏิบัติตาม

3.4 ช่องว่างสวัสดิการในวัยสูงอายุ

เนื่องจากไม่มีระบบบำเหน็จบำนาญภาคบังคับ ผู้ขับรถจำนวนมากต้องทำงานต่อเนื่องแม้อายุเกิน 60–70 ปี และการถือครองรถยนต์ส่วนตัว (แม้จะเป็นเครื่องมือทำมาหากิน)

อาจทำให้ขาดคุณสมบัติในการรับสิทธิบัตรสวัสดิการแห่งรัฐบางกรณี

3.5 ความซ้ำซ้อนและกระจัดกระจายของหน่วยงานกำกับดูแล

ภารกิจที่เกี่ยวข้องกับผู้ขั้บรรดสาธารณะกระจายอยู่ในหลายหน่วยงาน เช่น กรมการขนส่งทางบก

(ใบอนุญาต/ทะเบียนรถ) สำนักงานประกันสังคม (สวัสดิการแรงงาน)

กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม/ETDA (กำกับแพลตฟอร์ม)

กระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ (สวัสดิการผู้สูงอายุ) และกระทรวงการคลัง

(บัตรสวัสดิการแห่งรัฐ) โดยไม่มีหน่วยงานใดรับผิดชอบภาพรวมสวัสดิการผู้ขั้บรรดสาธารณะโดยตรง

4. วิเคราะห์สาเหตุ: เหตุใดหน่วยงานต่าง ๆ จึงยังไม่ให้ความร่วมมือหรือช่วยเหลืออย่างเต็มที่

จากการติดตามข่าวสารและคำแถลงของกลุ่มผู้ขั้บรรดสาธารณะในช่วงปี 2560-2569

พบสาเหตุเชิงโครงสร้างที่ทำให้ข้อเรียกร้องต่าง ๆ ยังไม่ได้รับการตอบสนองอย่างเป็นรูปธรรม ดังนี้

สาเหตุ	รายละเอียด	ผลกระทบต่อผู้ขั้บรรด
1. ไม่มีสถานะ “นายจ้าง-ลูกจ้าง”	กฎหมายแรงงานส่วนใหญ่ผูกสิทธิ์ประโยชน์ไว้กับความสัมพันธ์นายจ้าง-ลูกจ้าง ผู้ขั้บรรดที่เป็นผู้ประกอบการอาชีพอิสระจึงตกอยู่นอกกรอบคุ้มครองส่วนใหญ่	ต้องสมัครใจเข้าระบบประกันสังคมเอง และมักขาดความรู้/แรงจูงใจในการสมัคร
2. หน่วยงานกำกับดูแลกระจัดกระจาย	ไม่มีหน่วยงานกลางที่รับผิดชอบสวัสดิการผู้ขั้บรรดสาธารณะโดยตรง ทำให้ข้อเรียกร้องถูก “โยน” ระหว่างหน่วยงานได้ง่าย	ข้อเสนอถูกพิจารณาล่าช้า ซ้ำซ้อน หรือตกหล่นระหว่างหน่วยงาน
3. การบังคับใช้กฎหมายกับแพลตฟอร์มไม่ทั่วถึง	หน่วยงานตรวจการขนส่งมีกำลังเจ้าหน้าที่จำกัด ขณะที่แพลตฟอร์มเทคโนโลยีเป็นบริษัทข้ามชาติที่ปรับตัวเร็วกว่ากฎระเบียบ	ผู้ขั้บรรดถูกกฎหมายเสียเปรียบผู้ขั้บรรดที่ไม่ปฏิบัติตามกฎ

สาเหตุ	รายละเอียด	ผลกระทบต่อผู้ขับขี่
4. องค์กรตัวแทนผู้ขับขี่กระจายตัว หลายสมาคม	มีทั้งสมาคมแท็กซี่ สมาคมมอเตอร์ไซค์ สมาคมแท็กซี่ไฟฟ้า สหกรณ์เดินรถ ฯลฯ ต่างยื่นข้อเรียกร้องแยกกัน ทำให้อำนาจต่อรองลดลง	หน่วยงานรัฐสามารถรับฟังแต่ไม่จำเป็นต้องตอบสนองครบทุกข้อเสนอน เพราะไม่มีตัวแทนเดียวที่ชัดเจน
5. ข้อจำกัดด้านงบประมาณและเกณฑ์คุณสมบัติ	สวัสดิการรัฐ (เช่น บัตรสวัสดิการแห่งรัฐ) มีเกณฑ์การถือครองทรัพย์สิน/รถยนต์ ซึ่งขัดแย้งกับความจำเป็นที่ผู้ขับขี่ต้องมีรถเป็นเครื่องมือทำมาหากิน	ผู้ขับขี่อาจ "ตกเกณฑ์" สวัสดิการแม้มีรายได้น้อยจริง
6. ความไว้วางใจต่ำระหว่างภาครัฐกับกลุ่มแรงงานนอกระบบ	ประวัติศาสตร์ความขัดแย้งระหว่างกลุ่มแท็กซี่กับผู้ให้บริการแอปพลิเคชัน และการรับรู้ข้อเรียกร้องเดิมไม่เคยได้รับการแก้ไขจริงจัง ลดทอนความร่วมมือทั้งสองฝ่าย	การเจรจารอบใหม่เริ่มต้นด้วยความกลางแคลงใจ ทำให้ความร่วมมือเดินหน้าช้า

5. ปัญหาและข้อเสนอแนะ จำแนกตามช่วงอายุ

ผู้ขับขี่แท็กซี่และรถตุ๋นในแต่ละช่วงวัยเผชิญปัญหาสวัสดิการที่มีน้ำหนักและลักษณะแตกต่างกัน

การจำแนกตามช่วงอายุจึงช่วยให้มูลนิธิฯ และสหพันธ์ฯ

สามารถออกแบบมาตรการช่วยเหลือที่ตรงจุดสำหรับแต่ละกลุ่มได้ดียิ่งขึ้น

5.1 กลุ่มอายุ 25-40 ปี (วัยเริ่มต้นอาชีพ / สร้างครอบครัว)

ปัญหาหลัก

- ภาระหนี้สินก้อนใหญ่จากการเช่าซื้อรถใหม่ ผ่อนชำระรายเดือนสูง ขณะที่รายได้ไม่แน่นอน

- ถูกแพลตฟอร์มที่ไม่มีใบขับขี่สาธารณะแย่งงาน
ทำให้รายได้ต่ำกว่าที่ควรจะเป็นในช่วงที่ภาระหนี้สูงสุด
- ส่วนใหญ่ยังไม่เข้าระบบประกันสังคมมาตรา 39/40 เพราะคิดว่า "ยังหนุ่มยังแข็งแรง"
หรือให้ความสำคัญกับสภาพคล่องรายวันมากกว่า
- ภาระเลี้ยงดูครอบครัว/บุตร ขณะที่ไม่มีสิทธิลาคลอด
สิทธิสงเคราะห์บุตรเต็มรูปแบบเหมือนลูกจ้างในระบบ
- การเข้าถึงสินเชื่อเปลี่ยนรถเป็นรถไฟฟ้า (EV)
ถูกจำกัดด้วยเงื่อนไขเครดิตบูโรและหลักค้ำประกัน

แนวทางแก้ไขที่เสนอ

- ผลักดันให้การขึ้นทะเบียนประกันสังคมมาตรา 39/40
เป็นเงื่อนไขคู่ขนานกับการขอ/ต่อใบขับขี่สาธารณะ
พร้อมมีระบบอุดหนุนเงินสมทบส่วนหนึ่งในช่วง 1-2 ปีแรกเพื่อจูงใจ
- จัดทำ "กองทุนค้ำประกันสินเชื่อรถ EV" ร่วมกับสถาบันการเงินของรัฐ ลดการพึ่งพาเครดิตบูโร
โดยใช้ใบขับขี่สาธารณะและประวัติการทำงานเป็นเกณฑ์แทน
- จัดอบรมความรู้ทางการเงิน (การบริหารหนี้ การออม) ควบคู่กับการอบรมต่อใบขับขี่สาธารณะ
- เร่งรัดการบังคับใช้กฎหมายกับผู้ขับรถผ่านแพลตฟอร์มที่ไม่มีใบอนุญาตถูกต้อง
เพื่อคุ้มครองรายได้ของผู้ขับรถกลุ่มนี้

5.2 กลุ่มอายุ 41-55 ปี (วัยกลางคน / ภาระคู่ครอบครัว)

ปัญหาหลัก

- รถเริ่มมีอายุการใช้งานเกิน 5 ปี ค่าซ่อมบำรุงเพิ่มสูงขึ้นมาก ขณะที่ยังผ่อนชำระค่ารถไม่หมด
- เริ่มมีปัญหาสุขภาพเรื้อรัง (ความดัน เบาหวาน ปวดหลัง) จากการนั่งขับรถเป็นเวลานาน
แต่สิทธิรักษาพยาบาลภายใต้มาตรา 39/40 มีเพดานค่าใช้จ่ายจำกัดกว่ามาตรา 33
- แบกภาระ "คนสามวัย" คือดูแลบุตรที่กำลังศึกษา และบิดามารดาที่สูงอายุไปพร้อมกัน

- อายุการใช้งานรถตามกฎหมาย (ไม่เกิน 9 ปี)
ทำให้ต้องตัดสินใจซื้อรถคันใหม่ซ้ำในช่วงที่ภาระครอบครัวสูงสุด
- ขาดโอกาสปรับเปลี่ยนอาชีพ เนื่องจากทักษะเฉพาะทางด้านการขับรถ
และอายุที่มากขึ้นทำให้หางานใหม่ยากกว่าวัยอื่น

แนวทางแก้ไขที่เสนอ

- เสนอขยายอายุการใช้งานรถแท็กซี่จาก 9 ปี เป็น 12 ปี (และรถ EV เป็น 15 ปี)
ตามที่กลุ่มผู้ขับรถเรียกรถ เพื่อยืดระยะเวลาทำกำไรสุทธิให้สอดคล้องกับภาระหนี้สิน
- จัดทำโครงการตรวจสุขภาพประจำปีราคาประหยัดหรือฟรี
ร่วมกับโรงพยาบาลเครือข่ายประกันสังคม เฉพาะกลุ่มผู้ขับรถสาธารณะ
- ผลักดันให้ปรับเพดานเงินทดแทนการขาดรายได้ในมาตรา 40 ให้ใกล้เคียงมาตรา 33 มากขึ้น
สำหรับผู้ส่งเงินสมทบต่อเนื่องเกิน 5 ปี
- จัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพภาคสมัครใจของสหพันธ์ฯ
เพื่อเตรียมความพร้อมก่อนเข้าสู่วัยเกษียณ

5.3 กลุ่มอายุ 55–70 ปี (วัยใกล้เกษียณ / สูงอายุ)

ปัญหาหลัก

- ไม่มีระบบบำเหน็จบำนาญที่เพียงพอ ทำให้ต้องขับรถต่อเนื่องแม้อายุเกิน 60–70 ปี
เพื่อความอยู่รอด (ดังตัวอย่างกลุ่มผู้ขับสามล้อสูงวัยในหลายจังหวัด)
- การถือครองรถยนต์ส่วนตัว แม้เป็นเพียงเครื่องมือทำมาหากิน
อาจทำให้ขาดคุณสมบัติรับสิทธิบัตรสวัสดิการแห่งรัฐ
เว้นแต่เข้าเงื่อนไขยกเว้นเฉพาะบางประเภทรถ
- สมรรถภาพร่างกายถดถอย มีความเสี่ยงด้านสายตาและปฏิกิริยาตอบสนอง
ซึ่งกระทบต่อการต่อใบอนุญาตขับรถสาธารณะที่ต้องผ่านเกณฑ์ทางการแพทย์

- สวัสดิการ "สมาชิกอาวุโส" ของสหกรณ์ต่าง ๆ มักกำหนดเงื่อนไขเป็นสมาชิกต่อเนื่องไม่น้อยกว่า 10 ปี ซึ่งผู้ขั้บรณอิสระที่ไม่ได้สังกัดสหกรณ์ระยะยาวจะไม่ได้รับสิทธินี้
- ความเสี่ยงยากจนในบั้นปลายชีวิต
เนื่องจากรายได้ตลอดชีวิตการทำงานส่วนใหญ่ถูกใช้ผ่อนชำระรถและค่าใช้จ่ายประจำวัน ไม่มีเงินออมเพียงพอ

แนวทางแก้ไขที่เสนอ

- เสนอทบทวนเกณฑ์การถือครองยานพาหนะสำหรับบัตรสวัสดิการแห่งรัฐ
ให้ครอบคลุมรถยนต์รับจ้างสาธารณะ (ป้ายเหลือง) 1 คัน ที่ใช้เป็นเครื่องมือประกอบอาชีพ เช่นเดียวกับรถสามล้อและรถสี่ล้อเล็กที่ได้รับการยกเว้นอยู่แล้ว
- ผลักดันให้มีมาตรการ "เกษียณอย่างมีศักดิ์ศรี" ร่วมกับกรมกิจการผู้สูงอายุ เช่น เบี้ยยังชีพเสริมเฉพาะกลุ่มผู้ขั้บรณสาธารณะที่ทำงานมาต่อเนื่องเกิน 15-20 ปี
- จัดโครงการเปลี่ยนบทบาทงาน (Career Transition) สำหรับผู้ขั้บรณสูงอายุที่ไม่ผ่านเกณฑ์แพทย์ ไปสู่งานเบา เช่น งานประชาสัมพันธ์สถานี่ชนสง งานตรวจสอบคุณภาพบริการ หรืองานให้คำปรึกษาแก่ผู้ขั้บรณรุ่นใหม่
- เจรจากับสหกรณ์เดินรถให้ลดเงื่อนไขระยะเวลาสมาชิกขั้นต่ำสำหรับสวัสดิการผู้สูงอายุ หรือให้มีกองทุนกลางของสหพันธ์ฯ ที่ไม่ผูกกับสหกรณ์ใดสหกรณ์หนึ่ง

6. ตารางสรุปเปรียบเทียบ 3 ช่วงอายุ

ประเด็น	25-40 ปี	41-55 ปี	55-70 ปี
ปัญหาเด่นที่สุด	หนี้สินจากรถใหม่ + การแข่งขันจากแพลตฟอร์ม	ค่าซ่อมรถสูง + ภาระครอบครัวสูง	ไม่มีบำนาญ + เสี่ยงตกเกณฑ์สวัสดิการรัฐ
ความคุ้มครองประกันสังคม	ต่ำ (มักยังไม่สมัคร)	ปานกลาง (เริ่มเห็นความจำเป็น)	จำกัด (สิทธิชราภาพน้อยหากสมัครช้า)

ประเด็น	25-40 ปี	41-55 ปี	55-70 ปี
ความต้องการเร่งด่วน	สภาพคล่องทางการเงิน / ความรู้ทางการเงิน	หลักประกันสุขภาพ / ยืดอายุใช้รถ	หลักประกันรายได้หลังเกษียณ
บทบาทที่มูลนิธิ/สหพันธ์ฯ ควรเน้น	พี่เลี้ยงทางการเงิน + คัดกรองสิทธิจากแพลตฟอร์ม	เจรจानโยบายอายุรถ + สุขภาพ	เจรจาสวัสดิการรัฐ + งานเปลี่ยนผ่านวัยเกษียณ

7. สามแนวทางการดำเนินงานในอนาคต

เพื่อให้มูลนิธิฯ และสหพันธ์ฯ

สามารถพิจารณาเลือกแนวทางที่เหมาะสมกับทรัพยากรและจังหวะเวลาที่มีอยู่ จึงขอเสนอ 3 แนวทางหลัก ซึ่งสามารถดำเนินการเพียงแนวทางเดียว หรือผสมผสานกันได้

แนวทางที่ 1: ผลักดันเชิงกฎหมายและนโยบายระดับชาติ

มุ่งแก้ปัญหาที่ต้นเหตุ ผ่านการเสนอร่างกฎหมาย/ระเบียบ

และการเจรจากับหน่วยงานกำกับดูแลโดยตรง เพื่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงเชิงโครงสร้างที่ยั่งยืน

- ตัวอย่างการดำเนินการ:

จัดทำข้อเสนอร่างกฎกระทรวงกำหนดให้การขึ้นทะเบียนประกันสังคมมาตรา 39/40

เป็นเงื่อนไขประกอบการต่อใบขับขี่สาธารณะ

พร้อมยื่นต่อกระทรวงคมนาคมและสำนักงานประกันสังคมร่วมกัน

- จุดแข็ง: หากสำเร็จจะมีผลบังคับใช้ครอบคลุมผู้ขับขี่รถทั่วประเทศ แก้ปัญหาระยะยาว

- ข้อจำกัด: ใช้เวลานาน ต้องอาศัยการประสานงานหลายหน่วยงาน

และอาจเผชิญแรงต้านจากกลุ่มผู้ขับขี่ที่ไม่ต้องการภาระเงินสมทบเพิ่มในระยะสั้น

แนวทางที่ 2: จัดตั้งกลไกความร่วมมือหลายภาคส่วนและกองทุนสวัสดิการเฉพาะกลุ่ม

สร้างเวทีหรือคณะทำงานร่วมระหว่างมูลนิธิฯ สหพันธ์ฯ หน่วยงานรัฐ และภาคเอกชน (เช่น

บริษัทแพลตฟอร์ม สถาบันการเงิน) เพื่อจัดตั้งกองทุนสวัสดิการเฉพาะสำหรับผู้ขับขี่สาธารณะ

โดยไม่ต้องรอการแก้กฎหมายระดับชาติ

- ตัวอย่างการดำเนินการ: จัดตั้ง "กองทุนสวัสดิการผู้ช้บรณสาธารณะ" ในรูปแบบเดียวกับ "กองทุน 40 ปี สมาชิกผู้สูงอายุ" ของสหกรณ์ออมทรัพย์ต่าง ๆ โดยให้สมาชิกสมาพันธ์ฯ สะสมเงินและได้รับสิทธิประโยชน์เมื่ออายุครบเกณฑ์ ร่วมกับการลงนามบันทึกข้อตกลง (MOU) กับสำนักงานประกันสังคมและกรมการขนส่งทางบก เพื่อเป็นช่องทางประชาสัมพันธ์และอำนวยความสะดวกการขึ้นทะเบียน
- จุดแข็ง: เริ่มดำเนินการได้เร็วกว่าการแก้กฎหมาย ให้ประโยชน์เป็นรูปธรรมแก่สมาชิกโดยตรง สร้างความเชื่อมั่นและอำนาจต่อรองให้สหพันธ์ฯ ในระยะยาว
- ข้อจำกัด: ต้องอาศัยเงินทุนตั้งต้นและการบริหารจัดการที่โปร่งใส รวมถึงต้องมีจำนวนสมาชิกมากพอจึงจะยั่งยืนทางการเงิน

แนวทางที่ 3: เสริมศักยภาพและการรวมกลุ่มจากฐานราก

เน้นการทำงานร่วมกับผู้ช้บรณโดยตรงในระดับพื้นที่ ผ่านการให้ความรู้ การฝึกอบรม และการสร้างเครือข่ายช่วยเหลือกันเอง ควบคู่กับการผลักดันนโยบายเฉพาะเรื่องที่ทำได้เร็ว

- ตัวอย่างการดำเนินการ:
 - จัดอบรมความรู้ทางการเงินและสิทธิประกันสังคมประจำเดือนที่จุดจอดรถแท็กซี่/สถานีขนส่ง
 - จับคู่พี่เลี้ยง (mentor) ระหว่างผู้ช้บรณอาวุโส (55-70 ปี) กับผู้ช้บรณรุ่นใหม่ (25-40 ปี)
 - เพื่อถ่ายทอดประสบการณ์การบริหารการเงินและการดูแลรถ
 - พร้อมทั้งเจรจาเฉพาะประเด็นกับกระทรวงการคลังเรื่องเกณฑ์ถือครองรถสำหรับบัตรสวัสดิการฯ
- จุดแข็ง: ต้นทุนต่ำ เริ่มได้ทันที สร้างความเข้มแข็งและความไว้วางใจในหมู่สมาชิกสหพันธ์ฯ เอง ไม่ต้องพึ่งพาการตัดสินใจของหน่วยงานภายนอกทั้งหมด
- ข้อจำกัด: ผลลัพธ์อาจจำกัดเฉพาะกลุ่มที่เข้าร่วม ไม่ครอบคลุมผู้ช้บรณทั่วประเทศ และไม่แก้ปัญหาเชิงโครงสร้างในระยะยาว

ตารางเปรียบเทียบ 3 แนวทาง

ปัจจัย	แนวทางที่ 1 กฎหมาย/นโยบาย	แนวทางที่ 2 กองทุนร่วมหลายภาคส่วน	แนวทางที่ 3 เสริมพลังฐานราก
ระยะเวลาเห็นผล	ยาว (1-3 ปีขึ้นไป)	ปานกลาง (6 เดือน-1 ปี)	สั้น (ภายใน 1-3 เดือน)
งบประมาณที่ต้องใช้	ปานกลาง (ค่าดำเนินการล๊อบบี้/เอกสาร)	สูง (เงินทุนตั้งต้นกองทุน)	ต่ำ (ค่าจัดอบรม/ประสานงาน)
ความครอบคลุม	ทั่วประเทศ หากสำเร็จ	เฉพาะสมาชิกที่เข้าร่วม	เฉพาะกลุ่มพื้นที่นำร่อง
ความเสี่ยง	อาจไม่สำเร็จ/ล่าช้าจาก การเมือง	ความยั่งยืนทางการเงินของ กองทุน	ผลกระทบจำกัดวงแคบ
เหมาะกับ	องค์กรที่มีเครือข่ายนโยบายเข้มแข็ง	องค์กรที่มีฐานสมาชิกจำนวนมากและมั่นคง	องค์กรที่ต้องการผลลัพธ์เร็วและทรัพยากรจำกัด

ข้อเสนอแนะ: ทั้งสามแนวทางไม่จำเป็นต้องเลือกเพียงหนึ่งเดียว มูลนิธิฯ และสมาพันธ์ฯ อาจเริ่มจากแนวทางที่ 3 เพื่อสร้างผลลัพธ์เร็วและสร้างความเชื่อมั่นในหมู่สมาชิกควบคู่กับการเริ่มเจรจาแนวทางที่ 2 และผลักดันแนวทางที่ 1 เป็นเป้าหมายระยะยาว