



รายงานฉบับสมบูรณ์

โครงการวิจัยการประเมินคุณภาพการให้บริการ และความปลอดภัยของระบบรถโดยสารสาธารณะ (Quality and Safety Assessment of Public Transport Services)

(สัญญาเลขที่ ACC4 57007)

โดย

สุเมธ องกิตติกุล และคณะ

มูลนิธิสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย

ได้รับทุนสนับสนุนจาก

มูลนิธินโยบายถนนปลอดภัย (มนป.)

ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.)

สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)

กรกฎาคม 2559

รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์

การประเมินคุณภาพการให้บริการและความปลอดภัย
ของระบบรถโดยสารสาธารณะ

(สัญญาเลขที่ ACC4 57007)

โดย

สุเมธ องกิตติกุล และคณะ
มูลนิธิสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย

ได้รับทุนสนับสนุนโดย

มูลนิธินโยบายถนนปลอดภัย (มนป.)

ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.)

สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)

กรกฎาคม 2559

กิตติกรรมประกาศ

โครงการวิจัยการประเมินคุณภาพการให้บริการและความปลอดภัยของระบบรถโดยสารสาธารณะ เป็นโครงการที่มูลนิธิสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (ทีดีอาร์ไอ) จัดทำขึ้นโดยได้รับความอนุเคราะห์ ทุนสนับสนุนการวิจัยจาก ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) ภายใต้มูลนิธิสาธารณสุข แห่งชาติ (มสช.) สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) เพื่อศึกษาถึงการเพิ่มมาตรฐาน ความปลอดภัยของรถโดยสารสาธารณะ การเข้าถึงรถโดยสารสาธารณะ การเพิ่มคุณภาพการให้บริการ ด้วยการแก้ปัญหาโครงสร้างการประกอบการ การช่วยเหลือเยียวยาผู้ประสบอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะ และ การมีส่วนร่วมของท้องถิ่นในระบบรถโดยสาร

คณะผู้วิจัยขอขอบคุณมูลนิธิเพื่อผู้บริโภค (มพบ.) ที่ให้คำปรึกษาในการออกแบบแบบสอบถามและ ื่อเพื่อข้อมูล กรมการขนส่งทางบก (ขบ.) ที่อนุเคราะห์ข้อมูลต่างๆ ที่เป็นประโยชน์ บริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.) ที่อำนวยความสะดวกในการเก็บข้อมูลที่สถานีขนส่งผู้โดยสาร และให้สัมภาษณ์ ผู้ประกอบการรถ โดยสาธารณะที่ให้ข้อมูล รวมทั้งผู้โดยสารรถโดยสารประจำทางที่เสียสละเวลาในการตอบแบบสอบถาม ในงานวิจัยนี้ ทั้งนี้ หากมีความผิดพลาดประการใดในรายงานฉบับนี้ คณะผู้วิจัยขอน้อมรับไว้ทั้งสิ้น

คณะผู้วิจัย

กรกฎาคม 2559

สารบัญ

หน้า

กิตติกรรมประกาศ

ส่วนที่ 1 การประเมินผลและติดตามผลของนโยบายด้านรถโดยสารสาธารณะ

รายงานการทบทวนการดำเนินงานและการประเมินผลด้านมาตรฐานความปลอดภัยรถโดยสารสาธารณะ

บทที่ 1. บทนำ..... 1-1

- 1.1 หลักการและเหตุผล 1-1
- 1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา..... 1-2
- 1.3 กรอบแนวคิดของการศึกษา..... 1-3
- 1.4 ขอบเขตการศึกษา..... 1-5
- 1.5 วิธีการศึกษา..... 1-6
- 1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ 1-9
- 1.7 ผลลัพธ์ของการศึกษา..... 1-9
- 1.8 การบริหารโครงการและองค์กรภาคี..... 1-10
- 1.9 องค์ประกอบของรายงาน 1-11

บทที่ 2. โครงสร้างการประกอบการและมาตรฐาน ของรถโดยสารสาธารณะ..... 2-1

- 2.1 โครงสร้างการประกอบการขนส่งรถโดยสารสาธารณะ 2-1
 - 2.1.1 ลักษณะของรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร..... 2-1
 - 2.1.2 จำนวนรถโดยสารสาธารณะ..... 2-2
 - 2.1.3 ลักษณะการดำเนินกิจการของผู้ประกอบการรถโดยสารสาธารณะ..... 2-6
 - 2.1.4 สรุปสถิติเกี่ยวกับโครงสร้างการประกอบการของรถโดยสารสาธารณะ 2-12
- 2.2 มาตรฐานความปลอดภัยของรถโดยสารสาธารณะในต่างประเทศ..... 2-12
 - 2.2.1 ข้อตกลงด้านการกำหนดมาตรฐานความปลอดภัยรถโดยสารของสหภาพยุโรป 2-12
 - 2.2.2 การกำกับดูแลมาตรฐานความปลอดภัยของรถโดยสารในประเทศสหราชอาณาจักร 2-18
- 2.3 มาตรฐานของรถโดยสารสาธารณะในประเทศไทย 2-19
 - 2.3.1 มาตรฐานด้านความปลอดภัยของโครงสร้างรถโดยสารสาธารณะ 2-19
 - 2.3.2 มาตรการด้านเข้มขันนิรภัย..... 2-24

2.3.3	มาตรการด้านการตรวจสอบสภาพรถโดยสารสาธารณะ	2-25
2.4	สรุปโครงสร้างการประกอบการและมาตรฐานของรถโดยสารสาธารณะ	2-29
บทที่ 3	สถานการณ์อุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะ.....	3-1
3.1	สถิติอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะ	3-1
3.2	ปัจจัยที่ส่งผลต่อความปลอดภัยของรถโดยสารสาธารณะ	3-10
3.3	กรณีการเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสาร	3-14
3.4	การเยียวยาผู้ประสบอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะ.....	3-16
3.4.1	รูปแบบการประกันภัยและการชดเชยเยียวยาผู้ประสบอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะ.....	3-16
3.4.2	ปัญหาและอุปสรรคในกระบวนการชดเชยเยียวยาและการฟ้องร้องค่าเสียหาย	3-18
3.4.3	ความเชื่อมโยงของระบบประกันภัยและรูปแบบการประกอบการของรถโดยสารสาธารณะ.....	3-19
3.4.4	ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายเพื่อปรับปรุงระบบประกันภัยสำหรับรถโดยสารสาธารณะ	3-20
3.5	สรุปสถานการณ์อุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะและการชดเชยเยียวยา.....	3-21
บทที่ 4	การประเมินคุณภาพการบริการและความปลอดภัย ของรถโดยสารสาธารณะ	4-1
4.1	บทนำ.....	4-1
4.2	วิธีการสำรวจคุณภาพการบริการและความปลอดภัยของรถโดยสารสาธารณะ	4-1
4.2.1	แนวทางการสำรวจ.....	4-2
4.2.2	กลุ่มตัวอย่างและสถานที่สำรวจ	4-4
4.3	ผลการสำรวจคุณภาพการบริการและความปลอดภัยของรถโดยสารสาธารณะ	4-5
4.4	สรุปผลการสำรวจ	4-26
รายงานการประเมินผลด้านมาตรฐานความปลอดภัยของรถตู้โดยสารประจำทาง		
บทที่ 5	กรณีศึกษา: รถตู้โดยสารประจำทาง	5-1
5.1	ความเป็นมาของรถตู้โดยสารประจำทางในประเทศไทย	5-1
5.2	สถิติของรถตู้โดยสารสาธารณะ.....	5-5
5.2.1	จำนวนรถตู้โดยสารประจำทาง	5-5
5.2.2	สถิติอุบัติเหตุของรถตู้โดยสารสาธารณะ	5-7

5.3	การกำกับดูแลรถตู้โดยสารประจำทาง.....	5-8
5.3.1	ปัญหาการกำกับดูแลรถตู้โดยสารประจำทางที่ผ่านมา.....	5-8
5.3.2	ปัญหาการกำกับดูแลรถตู้โดยสารประจำทางที่ผ่านมา.....	5-15
5.4	สถานการณ์ความปลอดภัยของรถตู้โดยสารประจำทาง.....	5-21
5.4.1	กรณีอุบัติเหตุรถตู้โดยสารประจำทาง.....	5-21
5.4.2	ผลการสำรวจความคิดเห็นของผู้โดยสารรถตู้โดยสารประจำทาง.....	5-24
5.5	สรุปข้อเสนอเชิงนโยบาย.....	5-25

รายงานการศึกษาสถานการณ์รถโดยสารไม่ประจำทาง

บทที่ 6.กรณีศึกษา: รถโดยสารไม่ประจำทาง..... 6-1

6.1	ลักษณะทั่วไปของรถโดยสารไม่ประจำทาง.....	6-1
6.2	หลักเกณฑ์และกระบวนการในการขอใบอนุญาตประกอบการ รถโดยสารไม่ประจำทาง.....	6-3
6.3	สถิติของรถโดยสารไม่ประจำทาง.....	6-4
6.3.1	จำนวนรถโดยสารไม่ประจำทาง.....	6-4
6.3.2	โครงสร้างการประกอบการรถโดยสารไม่ประจำทาง.....	6-7
6.3.3	จำนวนการตรวจสอบสภาพของรถโดยสารไม่ประจำทาง.....	6-9
6.3.4	จำนวนรถโดยสารประจำทางที่ฝ่าฝืนกฎหมาย.....	6-10
6.4	อุบัติเหตุรถโดยสารไม่ประจำทาง.....	6-12
6.4.1	จำนวนการเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารไม่ประจำทาง.....	6-12
6.4.2	สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารไม่ประจำทาง.....	6-13
6.5	สถานการณ์ด้านนโยบายความปลอดภัยของระบบรถโดยสารไม่ประจำทาง.....	6-15
6.5.1	นโยบายเพื่อกำกับการประกอบการ.....	6-15
6.5.2	นโยบายด้านมาตรฐานรถ.....	6-16
6.5.3	นโยบายที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาคุณภาพคนขับ และการให้ความรู้แก่ผู้โดยสาร.....	6-27
6.6	ข้อเสนอเชิงนโยบายด้านรถโดยสารไม่ประจำทาง.....	6-28

เอกสารอ้างอิง

ภาคผนวกที่ 1: แบบสอบถาม

ภาคผนวกที่ 2: ส่วนกฎหมาย

ส่วนที่ 2 การเข้าถึงระบบรถโดยสารสาธารณะ

รายงานการทบทวนความสำคัญการเข้าถึงรถโดยสารสาธารณะ และการประเมินผลการดำเนินงานของสถานีขนส่งในกรณีศึกษา

บทที่ 7.การพัฒนาจุดจอดรถโดยสารประจำทาง	7-1
7.1 บทนำ.....	7-1
7.2 การกำหนดตำแหน่งของจุดจอดรถประจำทาง.....	7-2
7.2.1 การกำหนดระยะห่างและจำนวนของจุดจอดรถประจำทาง.....	7-3
7.2.2 การจัดวางตำแหน่งของจุดจอดรถประจำทาง	7-8
7.3 องค์ประกอบของจุดจอดรถประจำทาง.....	7-12
7.3.1 รูปแบบของจุดจอดรถประจำทาง	7-12
7.3.2 ขนาดของจุดจอดรถประจำทาง	7-14
7.3.3 สิ่งอำนวยความสะดวกของจุดจอดรถประจำทาง	7-16
7.3.4 การโฆษณาที่สถานีที่พักรถโดยสาร	7-20
7.4 ความปลอดภัยของจุดจอดรถประจำทาง.....	7-22
7.5 การบำรุงรักษาจุดจอดรถประจำทาง	7-23
7.6 จุดจอดรถประจำทางในกรุงเทพฯ	7-24
7.6.1 ข้อมูลเบื้องต้นเกี่ยวกับจุดจอดรถประจำทางในกรุงเทพฯ.....	7-24
7.6.2 ลักษณะเชิงกายภาพของจุดจอดรถประจำทางในกรุงเทพฯ.....	7-28
7.6.3 ข้อจำกัดด้านงบประมาณและข้อพิพาทในสัญญาจ้างกับภาคเอกชน	7-34
7.6.4 สรุปปัญหาเชิงนโยบายของจุดจอดรถประจำทางในกรุงเทพฯ.....	7-34
7.7 ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายสำหรับจุดจอดรถประจำทางในกรุงเทพฯ.....	7-35
บทที่ 8.บทบาทของสถานีขนส่ง.....	8-1
8.1 บทนำ.....	8-1
8.2 การบริหารจัดการสถานีขนส่งในต่างประเทศ	8-1
8.2.1 รูปแบบและหลักเกณฑ์ของสถานีขนส่งในต่างประเทศ.....	8-2
8.2.2 บทบาทของรัฐบาลกลางและรัฐบาลท้องถิ่นในการวางแผน และบริหารจัดการสถานีขนส่ง	8-11
8.3 สถานีขนส่งในประเทศไทย	8-14

8.3.1	ภาพรวมของสถานีขนส่งในประเทศไทย	8-14
8.3.2	การบริหารจัดการสถานีขนส่งในประเทศไทย	8-18
8.3.3	กฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับสถานีขนส่งในประเทศไทย	8-22
8.3.4	การสำรวจความพึงพอใจของผู้โดยสารสถานีขนส่ง	8-24
8.3.5	การสัมภาษณ์หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	8-29
8.3.6	ปัญหาการใช้งานสถานีขนส่งของผู้ที่มีความบกพร่องทางร่างกาย	8-33
8.4	สรุปปัญหาและข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย	8-35

เอกสารอ้างอิง

ภาคผนวกที่ 1: รายการตรวจสอบสำหรับป้ายจุดจอดรถประจำทาง

ภาคผนวกที่ 2: รายชื่อสถานีขนส่งในประเทศไทย

ภาคผนวกที่ 3: หลักเกณฑ์และเงื่อนไขในการขอจัดให้มีสถานีขนส่งผู้โดยสาร และการขอรับใบอนุญาตจัดตั้งและดำเนินการสถานีขนส่งผู้โดยสาร

ภาคผนวกที่ 4: สรุปการประชุมระดมความคิดเห็น
เรื่อง “บทบาทของท้องถิ่นในการให้บริการและการเข้าถึงรถโดยสารสาธารณะ”

ส่วนที่ 3 การมีส่วนร่วมของประชาชน/ องค์กร/ ท้องถิ่น

รายงานการทบทวนบทบาทของภาคประชาชนและท้องถิ่นในการให้บริการรถโดยสารสาธารณะ

บทที่ 9.การมีส่วนร่วมของประชาชนและท้องถิ่น	9-1
9.1 การทบทวนประสบการณ์ของต่างประเทศ	9-1
9.1.1 การทบทวนประสบการณ์ของประเทศอังกฤษ	9-1
9.1.2 การทบทวนประสบการณ์ประเทศเนเธอร์แลนด์	9-6
9.2 การมีส่วนร่วมของประชาชนและท้องถิ่นในการกำหนดรูปแบบการบริการ รถโดยสารประจำทางของประเทศไทย	9-9
9.2.1 การกำหนดรูปแบบการบริการรถโดยสารประจำทาง	9-9
9.2.2 การให้เงินอุดหนุนบริการสาธารณะ	9-12
9.3 บทบาทขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในการให้บริการรถโดยสาร: กรณีศึกษาจังหวัดภูเก็ต	9-14

9.3.1	บทนำ.....	9-14
9.3.2	ความเป็นมาของรถโดยสารประจำทาง (รถโพถ้อง).....	9-16
9.3.3	โครงสร้างองค์กรของกองกิจการขนส่ง.....	9-17
9.3.4	การบริหารจัดการ.....	9-21
9.3.5	เงินทุนสนับสนุน รายได้ และรายจ่าย	9-23
9.3.6	ผู้ใช้บริการ	9-26
9.3.7	สรุปกรณีศึกษา พร้อมเสนอปัญหาและข้อเสนอแนะ	9-28
9.4	บทสรุปและข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย	9-29
9.4.1	บทสรุป.....	9-29
9.4.2	ข้อเสนอเชิงนโยบาย	9-30

เอกสารอ้างอิง

ภาคผนวกที่ 1: การเก็บข้อมูลจากการสัมภาษณ์ผู้อำนวยการกองกิจการขนส่ง

ภาคผนวกที่ 2: สรุปการประชุมเสนอผลงานวิจัย

“คุณภาพมาตรฐานการให้บริการและความปลอดภัยของรถโดยสารสาธารณะ”

สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ 2.1: จำนวนรถโดยสารจดทะเบียนใหม่ ในช่วงปี 2553-2558.....	2-2
ตารางที่ 2.2: จำนวนรถจดทะเบียนสะสม ณ วันที่ 31 ธันวาคม ในช่วงปี 2549-2558.....	2-4
ตารางที่ 2.3: จำนวนรถโดยสารจดทะเบียนสะสม แยกตามมาตรฐานรถ ณ วันที่ 30 กันยายน ในช่วงปี 2555-2558.....	2-5
ตารางที่ 2.4: จำนวนใบอนุญาตประกอบการขนส่งรถโดยสาร ณ วันที่ 31 ธันวาคม ปี 2551-2558	2-9
ตารางที่ 2.5: จำนวนผู้ประกอบการขนส่งรถโดยสาร ณ วันที่ 31 ธันวาคม ปี 2551-2558	2-9
ตารางที่ 2.6: ภาพรวมข้อกำหนดด้านความปลอดภัยของรถโดยสารประจำทาง และไม่ประจำทางของ UNECE	2-13
ตารางที่ 2.7: ลักษณะรถโดยสารสาธารณะตามน้ำหนักและจำนวนที่นั่ง.....	2-14
ตารางที่ 2.8: ขั้นตอนการกำหนดมาตรฐานความปลอดภัยของตัวรถ ด้านโครงสร้างความแข็งแรงของรถโดยสาร.....	2-15
ตารางที่ 2.9: ประเภทของการให้คะแนนในระบบ Operator Compliance Risk Scores	2-18
ตารางที่ 2.10: ขนาดสัดส่วนของรถโดยสารสาธารณะประเภทต่างๆ	2-20
ตารางที่ 2.11: ข้อกำหนดของประตูทางขึ้นลงของรถโดยสาร.....	2-21
ตารางที่ 2.12: ข้อกำหนดของประตูฉุกเฉินของรถโดยสาร	2-23
ตารางที่ 2.13: วิธีการตรวจสอบสภาพรถโดยสารตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก แยกตามเครื่องมือ.....	2-25
ตารางที่ 2.14: หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการตรวจสอบสภาพรถโดยสาร.....	2-26
ตารางที่ 2.15: สถิติการตรวจสอบสภาพรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกของรถโดยสาร ปีงบประมาณ 2558.....	2-27
ตารางที่ 2.16: จำนวนและร้อยละของรถโดยสารที่ไม่ผ่านการตรวจสอบสภาพด้วยสาเหตุต่างๆ ในปีงบประมาณ 2558.....	2-28
ตารางที่ 3.1: จำนวนคนที่เกิดอุบัติเหตุทางถนนตามประเภทการเดินทาง ณ ปีงบประมาณ 2551-2558.....	3-2

ตารางที่ 3.2:	สัดส่วนของยานพาหนะที่เป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ ณ ปีงบประมาณ 2550-2557.....	3-2
ตารางที่ 3.3:	อัตราการเกิดอุบัติเหตุต่อจำนวนรถจดทะเบียนสะสม 10,000 คัน แบ่งตามประเภทรถ....	3-6
ตารางที่ 3.4:	สถิติอุบัติเหตุรถโดยสาร ในช่วงเดือนมกราคม 2557 – มิถุนายน 2558.....	3-7
ตารางที่ 3.5:	จำนวนอุบัติเหตุจากรถทางบก แยกตามสาเหตุที่เกิดอุบัติเหตุ ปีงบประมาณ 2558.....	3-13
ตารางที่ 3.6:	อุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะ บริษัท จักรพงษ์ทัวร์ จำกัด.....	3-14
ตารางที่ 3.7:	อุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะ บริษัท นิวิริยะยานยนต์ จำกัด.....	3-15
ตารางที่ 3.8:	วงเงินคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ตั้งแต่ 2554 – 2559	3-17
ตารางที่ 4.1:	สรุปการสำรวจความคิดเห็นผู้โดยสารรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพฯ	4-5
ตารางที่ 4.2:	ลักษณะของกลุ่มตัวอย่าง	4-6
ตารางที่ 4.3:	รายละเอียดในการใช้บริการรถเมล์ภายในกรุงเทพฯ ของกลุ่มตัวอย่าง.....	4-9
ตารางที่ 4.4:	รายละเอียดในการใช้บริการรถทัวร์ระหว่างจังหวัดของกลุ่มตัวอย่าง	4-10
ตารางที่ 4.5:	รายละเอียดในการใช้บริการรถตู้โดยสารของกลุ่มตัวอย่าง	4-11
ตารางที่ 5.1:	รายละเอียดการดำเนินงานเพื่ออนุญาตให้มีบริการรถตู้โดยสารสาธารณะในแต่ละพื้นที่....	5-4
ตารางที่ 5.2:	การแบ่งกลุ่มรถตู้โดยสารประจำทางที่จดทะเบียนในแต่ละช่วงของการจัดระเบียบ	5-4
ตารางที่ 5.3:	จำนวนและการขยายตัวของจำนวนรถตู้โดยสารมาตรฐาน 2 (จ) จดทะเบียนใหม่ และจดทะเบียนสะสม	5-5
ตารางที่ 5.4:	จำนวนรถตู้โดยสารร่วมบริการ บขส. มาตรฐาน 2 (จ) (ต) และ (ข) จดทะเบียนสะสมในปี 2559*	5-6
ตารางที่ 5.5:	สถิติอุบัติเหตุรถโดยสาร ในช่วงปี 2557-2558.....	5-8
ตารางที่ 5.6:	การเปรียบเทียบจำนวนใบอนุญาตประกอบการและจำนวนรถโดยสารประจำทาง จดทะเบียนสะสม.....	5-10
ตารางที่ 5.7:	บทลงโทษสำหรับรถตู้โดยสารที่บรรทุกผู้โดยสารเกินที่กำหนด.....	5-18
ตารางที่ 5.8:	กรณีอุบัติเหตุรถตู้โดยสารประจำทาง.....	5-22

ตารางที่ 6.3:	จำนวนและร้อยละของรถโดยสารไม่ประจำทางจดทะเบียนสะสม แยกตามมาตรฐาน ปี 2553-2557.....	6-6
ตารางที่ 6.4:	จำนวนใบอนุญาตประกอบการและผู้ประกอบการรถโดยสารไม่ประจำทาง ปี 2549-2557	6-7
ตารางที่ 6.5:	จำนวนการตรวจสภาพของรถโดยสารไม่ประจำทาง ปีงบประมาณ 2557.....	6-9
ตารางที่ 6.6:	จำนวนผู้ฝ่าฝืนกฎหมายและเงินค่าปรับตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ประเภทรถโดยสารไม่ประจำทาง ในช่วงปีงบประมาณ 2555-2557	6-11
ตารางที่ 6.7:	อุบัติเหตุรถโดยสารไม่ประจำทาง ในช่วงปี 2557-2558.....	6-12
ตารางที่ 6.8:	ข้อกำหนดของ UNECE ด้านความปลอดภัยของรถโดยสารที่เกี่ยวกับเข็มขัดนิรภัย	6-26
ตารางที่ 6.9:	ข้อกำหนดของ UNECE ด้านความปลอดภัยของรถโดยสารที่เกี่ยวกับเข็มขัดนิรภัย	6-27
ตารางที่ 7.1:	ข้อเสนอแนะของระยะห่างระหว่างจุดจอดรถประจำทางในต่างประเทศ.....	7-4
ตารางที่ 7.2:	ข้อดีและข้อเสียของจุดจอดรถประจำทางที่มีตำแหน่งหลังสี่แยก ก่อนสี่แยก และกลางบล็อก.....	7-9
ตารางที่ 7.3:	การจัดวางจุดจอดรถประจำทางที่เหมาะสมในแต่ละสถานการณ.....	7-11
ตารางที่ 7.4:	ข้อกำหนดของจุดจอดรถประจำทางแต่ละประเภท	7-12
ตารางที่ 7.5:	ข้อดีและข้อเสียของจุดจอดบนถนนและจุดจอดเว้า	7-13
ตารางที่ 7.6:	องค์ประกอบของจุดจอดรถประจำทางแต่ละขนาด	7-19
ตารางที่ 7.7:	รายการการซ่อมบำรุงจุดจอดรถประจำทาง.....	7-24
ตารางที่ 7.8:	สถิติจำนวนรถประจำทางที่ให้บริการในเส้นทางรถโดยสารในเขตกรุงเทพฯ ปี 2551-2557.....	7-25
ตารางที่ 7.9:	จำนวนผู้โดยสารรถประจำทางของ ขสมก. เฉลี่ยต่อวัน ปี 2551-2557.....	7-26
ตารางที่ 7.10:	กระบวนการด้านจุดจอดรถประจำทางของกลุ่มงานควบคุมประสานการขนส่ง	7-28
ตารางที่ 7.11:	ผลการสำรวจจุดจอดรถประจำทาง.....	7-32
ตารางที่ 8.1:	ลักษณะที่เหมาะสมของโครงสร้างพื้นฐานสถานีขนส่ง.....	8-8
ตารางที่ 8.2:	องค์ประกอบการสถานีขนส่ง	8-10
ตารางที่ 9.1:	จำนวนเที่ยวให้บริการของรถโพถ้อง.....	9-21

ตารางที่ 9.2:	ยานพาหนะและพนักงาน.....	9-21
ตารางที่ 9.3:	จุดจอดรถไฟฟ้า.....	9-22
ตารางที่ 9.4:	อัตราค่าโดยสาร.....	9-27

สารบัญรูป

หน้า

รูปที่ 1.1:	เป้าหมายการส่งเสริมการใช้รถโดยสารสาธารณะ.....	1-4
รูปที่ 1.2:	กรอบโครงการวิจัย	1-4
รูปที่ 2.1 :	แนวโน้มของจำนวนรถโดยสารจดทะเบียนใหม่ ปี 2553-2558.....	2-3
รูปที่ 2.2 :	จำนวนรถโดยสารจดทะเบียนสะสม แยกตามมาตรฐานปีงบประมาณ 2555-2558	2-6
รูปที่ 2.3:	จำนวนและสัดส่วนผู้ประกอบการที่ได้รับใบอนุญาต จำแนกตามขนาดของกิจการ ปี 2557	2-11
รูปที่ 2.4:	จำนวนและสัดส่วนผู้ประกอบการร่วม จำแนกตามขนาดของกิจการ ปี 2557.....	2-11
รูปที่ 2.5:	การกำหนดพื้นที่ปลอดภัยภายในห้องโดยสารตามแนวขวางของรถโดยสาร	2-16
รูปที่ 2.6:	การกำหนดพื้นที่ปลอดภัยภายในห้องโดยสารตามแนวยาวของรถโดยสาร	2-16
รูปที่ 2.7:	การทดสอบการพลิกคว่ำของรถโดยสารจริง.....	2-17
รูปที่ 2.8:	กลไกของมาตรฐานความปลอดภัยของรถในระบบรถโดยสารประจำทาง	2-19
รูปที่ 3.1:	จำนวนอุบัติเหตุรถโดยสาร ณ ปีงบประมาณ 2551-2557.....	3-3
รูปที่ 3.2:	จำนวนอุบัติเหตุรถโดยสาร ในช่วงปี 2551-2556	3-4
รูปที่ 3.3:	จำนวนอุบัติเหตุรถโดยสาร แยกตามจำนวนที่นั่ง ในช่วงปี 2551-2556	3-5
รูปที่ 3.4 :	อัตราส่วนของรถโดยสารสาธารณะแต่ละประเภทที่เกิดอุบัติเหตุ ในช่วงเดือนมกราคม 2557 – มิถุนายน 2558.....	3-7
รูปที่ 3.5:	อัตราการบาดเจ็บและเสียชีวิตของผู้ใช้รถโดยสาร ต่อจำนวนรถโดยสารจดทะเบียน 10,000 คัน ในช่วงปี 2548-2554	3-8
รูปที่ 3.6:	สถิติอุบัติเหตุรถโดยสารประจำทาง บขส. และรถร่วมบริการ บขส. ในช่วงปี 2542 - 2554	3-9
รูปที่ 3.7:	สัดส่วนผู้โดยสารที่เสียชีวิตต่อจำนวนรถโดยสารที่เกิดอุบัติเหตุ ในช่วงปี 2549-2554.....	3-9
รูปที่ 3.8:	ความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุ และการบาดเจ็บของการเดินทางด้วยรถโดยสาร บขส. ในช่วงปี 2545-2554.....	3-10
รูปที่ 4.1:	ประเภทของรถโดยสารในการศึกษา	4-3

รูปที่ 4.2:	เหตุผลในการเลือกใช้รถโดยสารประเภทต่างๆ.....	4-8
รูปที่ 4.3:	รถเมล์ภายในกรุงเทพฯ ที่กลุ่มตัวอย่างใช้บริการ.....	4-9
รูปที่ 4.4:	รถทัวร์ระหว่างจังหวัดที่กลุ่มตัวอย่างใช้บริการ.....	4-10
รูปที่ 4.5:	รถตู้โดยสารภายในกรุงเทพฯ ที่กลุ่มตัวอย่างใช้บริการ จำแนกตามประเภทของแผ่น ป้ายทะเบียน.....	4-11
รูปที่ 4.6:	รูปแบบการเดินทางต่อสุดท้ายก่อนขึ้นรถของกลุ่มตัวอย่างที่เดินทางภายในจังหวัด.....	4-13
รูปที่ 4.7:	รูปแบบการเดินทางต่อสุดท้ายก่อนขึ้นรถของกลุ่มตัวอย่างที่เดินทางระหว่างจังหวัด.....	4-14
รูปที่ 4.8:	รูปแบบการเดินทางต่อแรกหลังลงจากรถของกลุ่มตัวอย่างที่เดินทางภายในจังหวัด.....	4-15
รูปที่ 4.9:	รูปแบบการเดินทางต่อแรกหลังลงจากรถของกลุ่มตัวอย่างที่เดินทางระหว่างจังหวัด.....	4-16
รูปที่ 4.10:	ผลสำรวจความพึงพอใจของกลุ่มตัวอย่างต่อความปลอดภัยของจุดจอดรถโดยสาร.....	4-17
รูปที่ 4.11:	ผลสำรวจความพึงพอใจของกลุ่มตัวอย่างต่อความสะอาดของจุดจอดรถโดยสาร.....	4-18
รูปที่ 4.12:	ผลสำรวจความพึงพอใจของกลุ่มตัวอย่างต่อสภาพภายในและภายนอกของรถโดยสาร.....	4-19
รูปที่ 4.13:	ผลสำรวจทัศนคติและความพึงพอใจของกลุ่มตัวอย่างต่อความเร็ว และความนุ่มนวลในการขับขี่.....	4-20
รูปที่ 4.14:	ผลสำรวจทัศนคติและความพึงพอใจของกลุ่มตัวอย่างต่อมารยาท และความเต็มใจให้บริการของพนักงานขับรถและพนักงานต้อนรับ.....	4-21
รูปที่ 4.15:	ผลสำรวจการมีอุปกรณ์ความปลอดภัยบนรถโดยสาร.....	4-22
รูปที่ 4.16:	ผลสำรวจการใช้เข็มขัดนิรภัยบนรถโดยสาร.....	4-23
รูปที่ 4.17:	ผลสำรวจถึงสาเหตุของการไม่คาดเข็มขัดนิรภัย.....	4-24
รูปที่ 4.18:	ผลสำรวจถึงความปลอดภัยต่อการเดินทางในภาพรวม.....	4-25
รูปที่ 4.19:	ผลสำรวจความพึงพอใจโดยรวมต่อการใช้บริการรถโดยสาร.....	4-26
รูปที่ 5.1:	จำนวนรถตู้ส่วนบุคคล ประเภทความจุกระบอกสูบ 2,001 ซีซี ขึ้นไป ที่จดทะเบียนใหม่ ปี 2543-2558.....	5-6
รูปที่ 5.2:	จำนวนอุบัติเหตุรถตู้โดยสารในช่วงปี 2550-2558.....	5-7
รูปที่ 5.3:	สถิติการตรวจสภาพรถโดยสารประจำทางตามกฎหมายขนส่งทางบก.....	5-15
รูปที่ 6.1:	อัตราส่วนของรถโดยสารไม่ประจำทางต่อรถโดยสารทั้งหมด ในช่วงปี 2550-2557.....	6-5
รูปที่ 6.2:	แนวโน้มของจำนวนผู้ประกอบการและรถจดทะเบียน ในช่วงปี 2550-2557.....	6-8

รูปที่ 6.3: อัตราการเติบโตของจำนวนผู้ประกอบการและรถจดทะเบียน ในช่วงปี 2550-2557.....	6-8
รูปที่ 6.4 : จำนวนรถโดยสารประจำทางเฉลี่ยต่อผู้ประกอบการ 1 ราย ในช่วงปี 2550-2557	6-8
รูปที่ 6.5: จำนวนรถโดยสารไม่ประจำทางที่ไม่ผ่านการตรวจสอบสภาพครั้งที่ 1 แยกตามสาเหตุ ปีงบประมาณ 2557	6-10
รูปที่ 6.6: อัตราส่วนของรถโดยสารที่เกิดอุบัติเหตุ ในช่วงปี 2557-2558	6-13
รูปที่ 7.1: จุดจอดรถประจำทางและสี่แยก.....	7-8
รูปที่ 7.2 รูปแบบของจุดจอดรถประจำทาง ตามประเภทการออกแบบ พื้นที่จุดจอดรถประจำทาง	7-13
รูปที่ 7.3: ลักษณะของจุดจอดขนาดเล็ก	7-14
รูปที่ 7.4: ลักษณะของจุดจอดขนาดกลาง.....	7-15
รูปที่ 7.5: ลักษณะของจุดจอดขนาดใหญ่.....	7-16
รูปที่ 7.6: ศาลาที่พักผู้โดยสารในต่างประเทศ	7-17
รูปที่ 7.7: ตัวอย่างการจัดวางจุดจอดรถประจำทางใกล้โคมไฟถนน.....	7-18
รูปที่ 7.8: จำนวนรถประจำทางแต่ละประเภท ปี 2551-2557	7-25
รูปที่ 7.9: พื้นที่การสำรวจจุดจอดรถประจำทาง	7-29
รูปที่ 7.10: สภาพหลังคาที่พักผู้โดยสาร	7-29
รูปที่ 7.11: สภาพป้ายหยุดรถโดยสาร.....	7-30
รูปที่ 7.12: จุดจอดรถประจำทางที่ไม่มีป้ายหยุดรถและสิ่งอำนวยความสะดวก.....	7-30
รูปที่ 7.13: จุดจอดรถประจำทางที่ไม่มีทางม้าลายหรือสะพานลอยใกล้เคียง.....	7-31
รูปที่ 7.14: จุดจอดรถประจำทางที่มีสิ่งกีดขวางบดบัง.....	7-31
รูปที่ 7.15: จุดจอดรถประจำทางที่มีพื้นที่ทางเท้าแคบ.....	7-32
รูปที่ 8.1: ปัจจัยในการกำหนดตำแหน่งที่ตั้งของสถานีขนส่ง.....	8-7
รูปที่ 8.2: จำนวนสถานีขนส่งในประเทศไทย แบ่งตามหน่วยงานที่รับผิดชอบ.....	8-15
รูปที่ 8.3: จำนวนเที่ยวรถประจำทางและผู้โดยสารที่สถานีขนส่งทั่วประเทศ ปี 2551-2558.....	8-16
รูปที่ 8.4: สถานีขนส่งที่มีผู้โดยสารมากที่สุด 5 อันดับแรกในปี 2558	8-16
รูปที่ 8.5: สถานีขนส่งที่มีจำนวนเที่ยวรถประจำทางมากที่สุด 5 อันดับแรก ในปี 2558.....	8-17
รูปที่ 8.6: อัตราส่วนของผู้โดยสารของรถโดยสารแต่ละหมวดที่สถานีขนส่งทั่วประเทศ ปี 2558.....	8-18

รูปที่ 8.7: ความพึงพอใจต่อความปลอดภัยที่สถานีขนส่ง	8-25
รูปที่ 8.8: ความพึงพอใจต่อความสะอาดที่สถานีขนส่ง.....	8-26
รูปที่ 8.9: ความพึงพอใจต่อความสะดวกในการเข้าถึงสถานีขนส่ง	8-27
รูปที่ 8.10: วิธีการเข้าถึงสถานีขนส่ง.....	8-27
รูปที่ 8.11: ความพึงพอใจต่อการให้ข้อมูลเกี่ยวกับเที่ยวรถที่สถานีขนส่ง.....	8-28
รูปที่ 8.12: การย้ายจุดจอดรถประจำทางใน จ. ขอนแก่นไปยังสถานีขนส่งแห่งที่ 3	8-29
รูปที่ 9.1: สภาพจราจรจังหวัดภูเก็ต.....	9-15
รูปที่ 9.2: รถโดยสารประจำทาง (รถโพถ้อง).....	9-17
รูปที่ 9.3: โครงสร้างขององค์การบริหารส่วนจังหวัดภูเก็ต.....	9-18
รูปที่ 9.4: โครงสร้างองค์กรของกองกิจการขนส่ง.....	9-18
รูปที่ 9.5: โครงข่ายรถโดยสารประจำทาง (รถโพถ้อง) ในเขตเมืองภูเก็ต	9-20
รูปที่ 9.6: จอแสดงผลระบบติดตามยานพาหนะ (GPS).....	9-22
รูปที่ 9.7: การสนับสนุนเงินทุนระบบขนส่งสาธารณะ	9-23
รูปที่ 9.8: รายได้การจำหน่ายตั๋ว.....	9-24
รูปที่ 9.9: รายได้จากค่าเช่าพื้นที่โฆษณาข้างรถโดยสารประจำทาง	9-24
รูปที่ 9.10: รายจ่ายการดำเนินการรถโดยสารประจำทาง.....	9-25
รูปที่ 9.11: ผลการดำเนินการรถโดยสารประจำทาง.....	9-26
รูปที่ 9.12: ผู้ใช้บริการรถโพถ้อง	9-27

ส่วนที่ 1

การประเมินผลและติดตามผล ของนโยบายด้านรถโดยสารสาธารณะ

- รายงานการทบทวนการดำเนินงานและการประเมินผล
ด้านมาตรฐานความปลอดภัยรถโดยสารสาธารณะ
- รายงานการประเมินผลด้านมาตรฐานความปลอดภัย
ของรถตู้โดยสารประจำทาง
- รายงานการศึกษาสถานการณ์รถโดยสารไม่ประจำทาง

รายงานการทบทวนการดำเนินงานและการประเมินผล
ด้านมาตรฐานความปลอดภัยรถโดยสารสาธารณะ

บทที่ 1

บทนำ

1.1 หลักการและเหตุผล

รถโดยสารประจำทางเป็นรูปแบบการเดินทางที่สำคัญสำหรับประชาชน ในปัจจุบันรถโดยสารประจำทาง ส่วนใหญ่ให้บริการโดยผู้ประกอบการเอกชน จะมีเพียงส่วนหนึ่งของรถโดยสารในเขตกรุงเทพมหานคร ที่ให้บริการโดยองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) และส่วนหนึ่งของรถโดยสารที่ให้บริการระหว่างจังหวัด ดำเนินการโดยบริษัทขนส่งจำกัด (บขส.) ซึ่งมีลักษณะและคุณภาพการให้บริการที่แตกต่างกันออกไป

อย่างไรก็ดี การที่ภาครัฐให้ความสำคัญไม่มากพอกับการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ ทำให้คุณภาพการให้บริการรถโดยสารสาธารณะตกต่ำลงมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งคุณภาพการให้บริการด้านความปลอดภัย ในปัจจุบันพบว่ารถโดยสารประจำทางบางส่วนมีสภาพทรุดโทรม และมีมาตรฐานความปลอดภัยที่ไม่เป็นไปตามข้อกำหนด โดยจะเห็นจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับรถโดยสารประจำทางหลายครั้ง ที่ทำให้เกิดความสูญเสียจากการเสียชีวิตและบาดเจ็บเป็นจำนวนมาก

นอกจากนี้ การชดเชยเยียวยาผู้ประสบอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะ มักประสบปัญหาหลายประการ ทั้งส่วนของการขาดความรู้เรื่องสิทธิของผู้โดยสารที่ประสบเหตุพึงได้รับ การชดเชยเยียวยาที่ไม่เป็นธรรมจากบริษัทประกันภัย และผู้ประกอบการขนส่งรถโดยสารสาธารณะ รวมถึงการขาดคำแนะนำในกรณีที่เป็นคดีความฟ้องร้องในชั้นศาล

แนวนโยบายลักษณะนี้ แสดงถึงการพัฒนาที่ผิดทิศทางของรถโดยสารสาธารณะในประเทศไทย ทำให้คุณภาพการให้บริการตกต่ำ และส่งผลให้ประชาชนหันไปเดินทางด้วยยานพาหนะส่วนบุคคลมากขึ้น ทั้งรถยนต์ส่วนบุคคลและรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล ก่อให้เกิดปัญหาด้านอุบัติเหตุทางถนนเพิ่มมากขึ้น ซึ่งการแก้ปัญหาส่วนนี้ ต้องพิจารณายกระดับมาตรฐานด้านคุณภาพการให้บริการรถโดยสารสาธารณะ ทั้งในแง่ของการให้บริการของผู้ประกอบการ รวมถึงการมีโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับการเข้าถึงรถโดยสารสาธารณะที่เหมาะสมด้วย

ประเด็นที่ยังมีการกล่าวถึงกันน้อย คือ การประเมินคุณภาพและมาตรฐานด้านความปลอดภัยของรถโดยสารสาธารณะ ซึ่งจะเป็นเครื่องมือในการพัฒนาระบบรถโดยสารสาธารณะในอนาคตได้ ถึงแม้ว่าปัจจุบันหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะอย่างยิ่งกรมการขนส่งทางบก ได้มีการกำหนดมาตรการด้านความ

ปลอดภัยรถโดยสารสาธารณะ เช่น การติดตั้งเข็มขัดนิรภัย การควบคุมความเร็วรถโดยใช้เทคโนโลยีจีพีเอส อย่างไรก็ตาม มาตรการเหล่านี้ยังขาดกลไกการประเมินและติดตามถึงการบังคับใช้ รวมถึงผลกระทบต่อผู้โดยสารรถโดยสารสาธารณะในประเด็นต่างๆ ทำให้การประเมินคุณภาพมีความจำเป็นอย่างยิ่ง ซึ่งการประเมินคุณภาพนี้ ไม่เฉพาะแต่คุณภาพการให้บริการของผู้ประกอบการรถโดยสารสาธารณะเท่านั้น แต่รวมถึงคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น สถานีขนส่ง ป้ายหยุดรถ และภาพรวมของการให้บริการอย่างทั่วถึงด้วย เป็นต้น

เพื่อให้ครอบคลุมประเด็นในการส่งเสริมการใช้รถโดยสารสาธารณะ ข้อเสนอโครงการวิจัยนี้ได้ทำการศึกษาถึงแนวทางการประเมินและติดตามผลของนโยบายรถโดยสารสาธารณะด้านต่างๆ ที่มีอยู่ในอดีตและปัจจุบัน การศึกษาโครงสร้างพื้นฐานของรถโดยสารสาธารณะ เช่น สถานีขนส่งและป้ายหยุดรถ และการศึกษาการมีส่วนร่วมของประชาชนในการกำหนดการให้บริการรถโดยสารสาธารณะ และงานวิจัยต่อเนื่องในอนาคตในเรื่องการเพิ่มคุณภาพการให้บริการโดยการปฏิรูประบบรถโดยสารประจำทาง

1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

โครงการวิจัยมีวัตถุประสงค์หลักดังต่อไปนี้

- 1) เพื่อสร้างแนวทางในการเพิ่มสัดส่วนการใช้รถโดยสารสาธารณะอย่างยั่งยืน
- 2) เพื่อยกระดับคุณภาพและมาตรฐานของการให้บริการรถโดยสารสาธารณะ
- 3) เพื่อให้ทราบถึงปัจจัยที่ส่งผลต่อคุณภาพและมาตรฐานของการให้บริการรถโดยสารสาธารณะ
- 4) เสนอแนะข้อเสนอเชิงนโยบายเพื่อยกระดับคุณภาพและมาตรฐานความปลอดภัยของรถโดยสารสาธารณะในประเทศไทย

โดยวัตถุประสงค์ของโครงการย่อย 3 โครงการ มีดังนี้

โครงการย่อยที่ 1: การประเมินผลและติดตามผลของนโยบายด้านรถโดยสารสาธารณะ

วัตถุประสงค์

- 1) ทบทวนปัญหาและแนวทางการแก้ปัญหาเรื่องมาตรฐานรถโดยสารสาธารณะ และการช่วยเหลือและชดเชยเยียวยาผู้ประสบอุบัติเหตุ
- 2) ประเมินและติดตามผลของนโยบายด้านรถโดยสารสาธารณะ ได้แก่
 - 2.1) นโยบายด้านโครงสร้างความปลอดภัยของรถโดยสารสาธารณะ
 - 2.2) นโยบายการออกมาตรการบังคับใช้เข็มขัดนิรภัยบนรถโดยสารสาธารณะ
 - 2.3) นโยบายการออกมาตรการชดเชยเยียวยาผู้ประสบเหตุจากรถโดยสารสาธารณะ

- 3) เสนอแนะข้อเสนอเชิงนโยบายในการปรับปรุงคุณภาพ และความปลอดภัยของการให้บริการรถโดยสารสาธารณะ

โครงการย่อยที่ 2: การมีส่วนร่วมของประชาชน/องค์กร/ ท้องถิ่น

วัตถุประสงค์

- (1) ทราบถึงสภาพของการให้บริการรถโดยสารประจำทางในแต่ละพื้นที่
- (2) ทราบถึงแนวทางการกำหนดเส้นทางของรถโดยสารประจำทาง
- (3) ทบทวนบทบาทของท้องถิ่นในการกำหนดการให้บริการรถโดยสารประจำทาง
- (4) กำหนดแนวทางของท้องถิ่นในการมีส่วนร่วมการให้บริการ

โครงการย่อยที่ 3: การเข้าถึงระบบรถโดยสาร

วัตถุประสงค์

- (1) ทราบถึงสภาพของสถานีขนส่งและจุดจอดรถในปัจจุบันของไทย
- (2) ทราบถึงข้อกำหนดทางกฎหมายและระเบียบต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง
- (3) ทบทวนบทบาทของการจัดการสถานีขนส่งของต่างประเทศ
- (4) กำหนดแนวทางการพัฒนสถานีขนส่งและจุดจอดของไทย

1.3 กรอบแนวคิดของการศึกษา

ในการส่งเสริมการใช้รถโดยสารสาธารณะ เป้าหมายของการเพิ่มคุณภาพการให้บริการรถโดยสารสาธารณะ สามารถแบ่งได้เป็น 4 ประเด็น ได้แก่

- 1) การเพิ่มมาตรฐานความปลอดภัยของรถโดยสารสาธารณะ
- 2) การเข้าถึงระบบรถโดยสารสาธารณะ
- 3) การเพิ่มคุณภาพการให้บริการ โดยการแก้ปัญหาโครงสร้างการประกอบการ
- 4) การช่วยเหลือและชดเชยเยียวยาผู้ประสบอุบัติเหตุจากรถโดยสารสาธารณะ

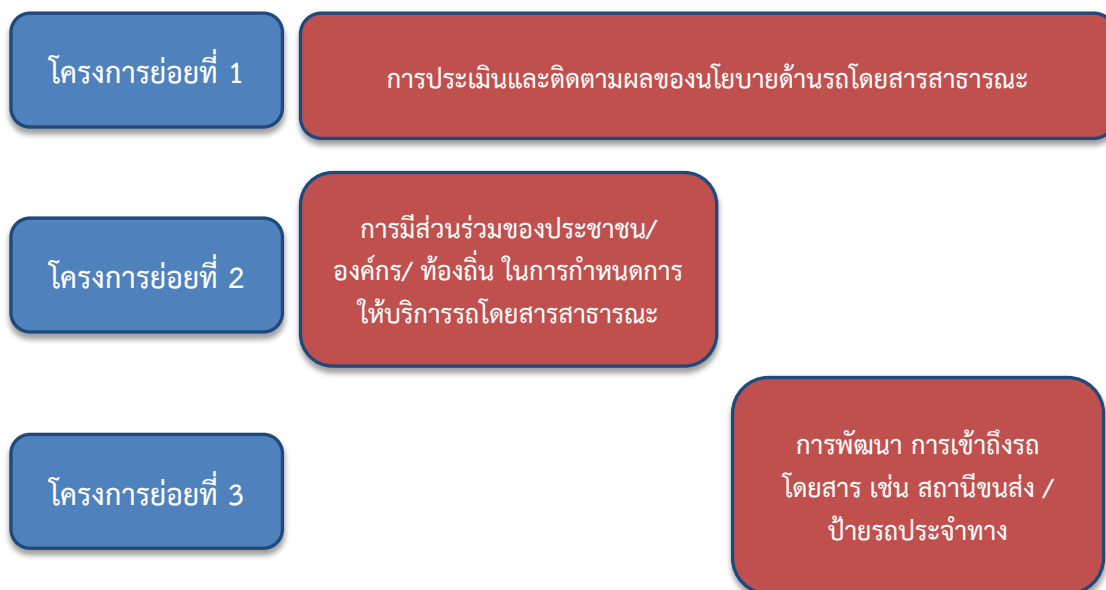
โดยประเด็นข้างต้น สามารถนำมาจัดกลุ่มรวมเป็นเป้าหมายระยะสั้น และระยะยาวได้ดังรูปที่ 3

รูปที่ 1.1: เป้าหมายการส่งเสริมการใช้รถโดยสารสาธารณะ



จากกรอบเป้าหมายข้างต้น สามารถพัฒนาเป็นโครงการวิจัยดังรูปที่ 1.2

รูปที่ 1.2: กรอบโครงการวิจัย



โดยที่เป้าหมายระยะสั้น คือการเพิ่มมาตรฐานด้านความปลอดภัย และยกระดับการช่วยเหลือและเยียวยาผู้ประสบอุบัติเหตุ ส่วนเป้าหมายระยะกลางคือการพัฒนาการเข้าถึงรถโดยสารสาธารณะ เช่น สถานีขนส่ง จุดจอดรถประจำทาง และการสร้างการมีส่วนร่วมของประชาชนและหน่วยงานท้องถิ่นในการกำหนดการให้บริการรถโดยสารสาธารณะ และเป้าหมายระยะยาว คือ การเพิ่มคุณภาพการให้บริการโดยการปฏิรูประบบรถโดยสารประจำทาง

โครงการวิจัยนี้ประกอบไปด้วยโครงการวิจัยย่อย 3 โครงการวิจัย ได้แก่ โครงการย่อยที่ 1 การประเมินผลและติดตามผลของนโยบายด้านรถโดยสารสาธารณะ โครงการย่อยที่ 2 การมีส่วนร่วมของประชาชน/องค์กร/ท้องถิ่น ในการกำหนดการให้บริการรถโดยสารสาธารณะ โครงการย่อยที่ 3 การพัฒนาการเข้าถึงรถโดยสาร

1.4 ขอบเขตการศึกษา

โครงการวิจัยนี้ สามารถแบ่งสัดส่วนของการดำเนินงานออกเป็น 3 โครงการย่อย ได้แก่ โครงการย่อยที่ 1 การประเมินผลและติดตามผลของนโยบายด้านรถโดยสารสาธารณะ โครงการย่อยที่ 2 การมีส่วนร่วมของประชาชน/องค์กร/ท้องถิ่น และโครงการย่อยที่ 3 การเข้าถึงรถโดยสารสาธารณะ โดยที่โครงการย่อยที่ 1 จะมีกรณีศึกษาพิเศษ 2 กรณีศึกษา รถตู้โดยสารประจำทาง และรถทัศนาวจร โดยรายละเอียดของวิธีการศึกษาของโครงการย่อยที่ 1 มีดังนี้

โครงการย่อยที่ 1: การประเมินผลและติดตามผลของนโยบายด้านรถโดยสารสาธารณะ

แนวคิดหลัก

- 1) ทบทวนปัญหาและแนวทางการแก้ปัญหาเรื่อง
 - มาตรฐานรถโดยสารสาธารณะ
 - การช่วยเหลือและเยียวยาผู้ประสบอุบัติเหตุ
- 2) ประเมินและติดตามผลของนโยบายด้านรถโดยสารสาธารณะ โดยการสื่อสารสาธารณะทางช่องทางต่างๆ
 - ด้านความปลอดภัย
 - ด้านการส่งเสริมการใช้บริการ
- 3) การสร้างคู่มือเพื่อการประเมินและติดตามผลการบริการรถโดยสารสาธารณะสำหรับเครือข่ายผู้บริโภค

โครงการย่อยที่ 2: การมีส่วนร่วมของประชาชน/องค์กร/ท้องถิ่น

แนวคิดหลัก

- (1) การสร้างองค์ความรู้ด้านรถโดยสารสาธารณะแก่ท้องถิ่น
 - ความสำคัญของการกำหนดเส้นทาง
 - ความสำคัญของการกำหนดจุดจอด
 - การเชื่อมโยงการเดินทางระหว่างการเดินทางระยะทางไกลและการเดินทางในตัวเมือง
- (2) บทบาทของท้องถิ่นตามกฎหมายในกิจการรถโดยสารประจำทาง
- (3) การสร้างระบบการกำกับดูแลและประเมินผลรถโดยสารประจำทางของท้องถิ่น

โครงการย่อยที่ 3 การเข้าถึงระบบรถโดยสารแนวคิดหลัก

- (1) การศึกษาบทบาทของสถานีขนส่ง
 - การบริหารจัดการความปลอดภัย
 - การพัฒนาสถานีขนส่งขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น
- (2) การพัฒนาจุดจอดรถประจำทาง
 - แนวทางการพัฒนาจุดจอดรถประจำทางที่ปลอดภัย
 - การเชื่อมต่อระบบระหว่างการเดินทางระหว่างจังหวัดและการเดินทางภายในเขตเมือง
- (3) การสร้างวัฒนธรรมในการใช้รถโดยสารประจำทางอย่างปลอดภัย
 - การขึ้นลงนอกป้าย

1.5 วิธีการศึกษา**โครงการย่อยที่ 1 การประเมินผลและติดตามผลของนโยบายด้านรถโดยสารสาธารณะ**วิธีการศึกษา

- 1) การประเมินผลและติดตามนโยบายมาตรฐานรถโดยสารสาธารณะ
 - ทบทวนวรรณกรรมด้านมาตรฐานรถโดยสารของต่างประเทศ
 - ติดตามนโยบายการประกาศใช้มาตรฐานต่างๆ ของรถโดยสารสาธารณะที่ประกาศโดยกรมการขนส่งทางบก ซึ่งได้แก่
 - มาตรการด้านความปลอดภัยของโครงสร้างรถโดยสารสาธารณะ

- มาตรการบังคับใช้เข้มขันนิรภัยบนรถโดยสารสาธารณะ
 - ประเมินการปฏิบัติตามกฎหมายที่มีการบังคับใช้มาตรฐานต่างๆ ของรถโดยสารสาธารณะที่ประกาศโดยกรมการขนส่งทางบก
 - สัมภาษณ์หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการประกาศระเบียบและการบังคับใช้กฎหมาย
 - สรุปปัญหาสำคัญที่ทำให้การผลักดันนโยบายไม่สามารถบังคับใช้เป็นรูปธรรม พร้อมทั้งเสนอแนวทางการแก้ไขปัญหาระบบโครงสร้างการบังคับใช้
- 2) การประเมินผลและติดตามนโยบายการเยียวยาผู้ประสบอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะ
- ศึกษาประเด็นการเยียวยาของระบบประกันภัย และการฟ้องร้องค่าเสียหายของผู้ประสบอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะ
 - นำเสนอและผลักดันข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย ในการเพิ่มวงเงินคุ้มครองของการประกันภัยสำหรับรถโดยสารสาธารณะ
 - ศึกษาวิเคราะห์ความเชื่อมโยงของระบบประกันภัย และรูปแบบการประกอบการของรถโดยสารสาธารณะ
- 3) เผยแพร่การประเมินและติดตามผลของนโยบายด้านรถโดยสารสาธารณะในข้อ (1) และ (2) โดยการสื่อสารสาธารณะทางช่องทางต่างๆ เช่น การจัดแถลงข่าวผลการสำรวจความปลอดภัยรถโดยสารสาธารณะ การเผยแพร่การติดตามนโยบายด้านรถโดยสารสาธารณะทาง Press Release และการเผยแพร่ทางเว็บไซต์ เป็นต้น
- 4) การสร้างคู่มือเพื่อการประเมิน และติดตามผลของบริการรถโดยสารสาธารณะสำหรับเครือข่ายผู้บริโภค
- 5) กรณีศึกษา - รถตู้โดยสารประจำทาง
- การทบทวนงานสถานการณ์การใช้รถตู้โดยสารประจำทาง
 - สำรวจผู้ใช้บริการรถตู้โดยสารประจำทางระหว่างจังหวัด โดยสำรวจที่จุดต้นทางในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล และที่สถานีขนส่งจังหวัดนครราชสีมา โดยใช้แบบสอบถามที่มีการจัดทำขึ้นเพื่อประเมินคุณภาพด้านความปลอดภัยและคุณภาพการให้บริการ
 - การสัมภาษณ์ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียกับระบบรถตู้โดยสารสาธารณะ ทั้งหน่วยงานภาครัฐ (กรมการขนส่งทางบก และท้องถิ่น) รวมถึงผู้ประกอบการเอกชน
 - จัดทำข้อเสนอเชิงนโยบายการแก้ปัญหารถตู้โดยสารสาธารณะในระยะยาว
- 6) การศึกษาเชิงนโยบาย – กรณีศึกษารถโดยสารไม่ประจำทาง

- การทบทวนสถานการณ์การใช้รถโดยสารไม่ประจำทาง
- การสัมภาษณ์ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียกับระบบรถโดยสารไม่ประจำทาง
- จัดทำข้อเสนอเชิงนโยบายการแก้ปัญหาโดยรถโดยสารไม่ประจำทาง

โครงการย่อยที่ 2 การมีส่วนร่วมของประชาชน/องค์กร/ท้องถิ่น

วิธีการศึกษา

(1) การทบทวนประสบการณ์ต่างประเทศ

- ทบทวนงานบทบาทของรัฐบาลกลางและรัฐบาลท้องถิ่นในการมีส่วนร่วมในการให้บริการรถโดยสารสาธารณะ
- ทบทวนรูปแบบการกำหนดเส้นทางและจุดจอดของรถโดยสารในเขตเมืองและชานเมืองของต่างประเทศ
- ทบทวนแนวคิดด้านการวางแผนระบบรถโดยสารสาธารณะในต่างประเทศ

(2) การทบทวนกฎหมายและกฎระเบียบของไทย

- ทบทวนแนวทางการให้ใบอนุญาตการประกอบการรถโดยสารประจำทางของประเทศไทย
- ทบทวนบทบาทของท้องถิ่นกับการให้บริการรถโดยสารประจำทางในจังหวัดต่างๆ (ไม่รวมกรุงเทพมหานครและปริมณฑล)

(3) การสัมภาษณ์เชิงลึกกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้แก่

- กรมการขนส่งทางบก
- ผู้ประกอบการรถโดยสารประจำทางเอกชน

(4) กำหนดพื้นที่กรณีศึกษา 1 จังหวัด เพื่อศึกษาเชิงลึกในบทบาทของท้องถิ่นในการให้บริการรถโดยสารประจำทาง

โครงการย่อยที่ 3 การเข้าถึงระบบรถโดยสาร

วิธีการศึกษา

(1) การทบทวนประสบการณ์ต่างประเทศ

- ทบทวนรูปแบบและกฎระเบียบของสถานีขนส่งในต่างประเทศ

- ทบทวนบทบาทของรัฐบาลกลางและรัฐบาลท้องถิ่นในการวางแผนและบริหารจัดการสถานีขนส่ง
- (2) การทบทวนกฎหมายและกฎระเบียบของไทย
- ทบทวนกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับสถานีขนส่งในประเทศไทย
 - ทบทวนรูปแบบการบริหารจัดการของสถานีขนส่งในประเทศไทย
- (3) การสำรวจสถานีขนส่ง
- ตรวจสอบคุณภาพการให้บริการและความปลอดภัยของสถานีขนส่ง ในประเด็นต่างๆ เช่น ความปลอดภัยของประชาชนผู้ใช้บริการ การเข้าออกสถานีขนส่ง การเข้าถึงข้อมูลการเดินทางบริการของช่องจำหน่ายตั๋ว เป็นต้น
 - ตรวจสอบความพึงพอใจของผู้โดยสารที่ใช้สถานีขนส่ง โดยใช้แบบสอบถาม ที่สถานีขนส่งในเขตกรุงเทพฯ และจังหวัดที่เป็นกรณีศึกษา
- (4) การสัมภาษณ์เชิงลึกกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้แก่
- กรมการขนส่งทางบก
 - หัวหน้าสถานีขนส่ง
 - ผู้ประกอบการเดินรถเอกชน
- (5) กำหนดพื้นที่กรณีศึกษา 1 จังหวัด เพื่อศึกษาการวางแผนและการบริหารจัดการสถานีขนส่ง

1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

ผลของการวิจัย จะเป็นส่วนช่วยในการผลักดันนโยบายเพื่อส่งเสริมการใช้รถโดยสารสาธารณะ ทั้งในส่วนของ การเพิ่มบทบาทของภาคประชาชนในการกำหนดคุณภาพการให้บริการรถโดยสารสาธารณะ และการเข้าถึงรถโดยสารสาธารณะ

1.7 ผลลัพธ์ของการศึกษา

โครงการย่อยที่ 1 การประเมินผลและติดตามผลของนโยบายด้านรถโดยสารสาธารณะ

- 1) รายงานการทบทวนการดำเนินงาน และการประเมินผลด้านมาตรฐานความปลอดภัยรถโดยสารสาธารณะ พร้อมข้อเสนอเชิงนโยบายในการปรับปรุงคุณภาพการให้บริการรถโดยสารสาธารณะ ในประเด็นดังนี้

- ด้านโครงสร้างความปลอดภัยของรถโดยสารสาธารณะ
 - การออกมาตรการบังคับใช้เข็มขัดนิรภัยบนรถโดยสารสาธารณะ
 - การออกมาตรการชดเชยเยียวยาผู้ประสบเหตุจากรถโดยสารสาธารณะ
- 2) คู่มือการประเมินผลความปลอดภัยรถโดยสารสาธารณะสำหรับผู้บริโภค
 - 3) คู่มือการช่วยเหลือเยียวยาผู้ประสบอุบัติเหตุจากรถโดยสารสาธารณะ
- กรณีศึกษา - รถตู้โดยสารประจำทาง
- 4) รายงานการประเมินผลด้านมาตรฐานความปลอดภัยของรถตู้โดยสารประจำทาง
 - 5) คู่มือการประเมินผลความปลอดภัยของรถตู้โดยสารประจำทางสำหรับผู้บริโภค
- การศึกษาเชิงนโยบาย – กรณีศึกษารถโดยสารไม่ประจำทาง
- 6) รายงานการศึกษาสถานการณ์รถโดยสารไม่ประจำทาง และข้อเสนอแนะเชิงนโยบายสำหรับการปรับปรุงความปลอดภัยของรถโดยสารไม่ประจำทาง

โครงการย่อยที่ 2 การมีส่วนร่วมของประชาชน/องค์กร/ท้องถิ่น

- (1) รายงานการทบทวนบทบาทของภาคประชาชนและท้องถิ่นในการให้บริการรถโดยสารสาธารณะ และข้อเสนอแนะเชิงนโยบายในการเพิ่มบทบาทของท้องถิ่นในการให้บริการรถโดยสารสาธารณะ

โครงการย่อยที่ 3 การเข้าถึงระบบรถโดยสาร

- (1) รายงานการทบทวนความสำคัญการเข้าถึงรถโดยสารและการประเมินผลการดำเนินงานของสถานีขนส่งในกรณีศึกษา และข้อเสนอแนะเชิงนโยบายในการปรับปรุงคุณภาพของการเข้าถึงระบบรถโดยสารสาธารณะ
- (2) คู่มือการประเมินผลความปลอดภัยและคุณภาพของสถานีขนส่งผู้โดยสารสำหรับผู้บริโภค

1.8 การบริหารโครงการและองค์กรภาคี

โครงการนี้ สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย จะเป็นหน่วยงานหลักของโครงการวิจัย โดยบุคลากรหลักของโครงการ เป็นบุคลากรประจำของสถาบันฯ ได้แก่

ดร. อัมมาร สยามวาลา	นักวิชาการเกียรติคุณ
ดร. สมเกียรติ ตั้งกิจวานิชย์	ประธานสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย
ดร. สุเมธ องกิตติกุล	นักวิชาการอาวุโส

และทางสถาบันฯ ได้เชิญอาจารย์ผู้ทรงคุณวุฒิด้านระบบขนส่งมาร่วมเป็นนักวิจัยหลักของโครงการ ได้แก่

ผศ. ดร. สิทธา เจนศิริศักดิ์ มหาวิทยาลัยอุบลราชธานี

ดร. ปรมศวรรค์ เหลือเทพ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์

และส่วนหน่วยงานภาคีที่ให้ความร่วมมือในการวิจัย ได้แก่ มูลนิธิเพื่อผู้บริโภค (มพบ.) ซึ่งมีเครือข่ายอาสาสมัครในการติดตามเรื่องรถโดยสารสาธารณะอยู่ทั่วประเทศ จะนำข้อมูลปัญหาและอุปสรรคต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับระบบรถโดยสารสาธารณะมาเป็นข้อมูลในการวิจัยโครงการนี้ และทางสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย ก็ได้รับความอนุเคราะห์ข้อมูลและความคิดเห็นจากหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กรมการขนส่งทางบก (ขบ.) ในฐานะผู้กำกับดูแลการระบบรถโดยสารสาธารณะ และ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) และ บริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.) ในฐานะผู้ประกอบการรถโดยสารประจำทาง รวมถึงผู้ประกอบการเอกชนต่างๆ

1.9 องค์ประกอบของรายงาน

รายงานฉบับสมบูรณ์มีองค์ประกอบดังต่อไปนี้

<p>บทที่ 1 บทนำ</p>	<p>เป็นส่วนที่กล่าวถึงที่มาของโครงการ หลักการและเหตุผล วัตถุประสงค์ กรอบแนวคิด ขอบเขตการศึกษา วิธีการศึกษา ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ และผลลัพธ์ของการศึกษา เพื่อให้เห็นภาพรวมของโครงการ</p>
<p>ส่วนที่ 1: การประเมินผลและติดตามผลของนโยบายด้านรถโดยสารสาธารณะ</p>	
<p>บทที่ 2 โครงสร้างการประกอบการและ มาตรฐานของรถโดยสารสาธารณะ</p>	<p>เป็นส่วนที่วิเคราะห์สถิติของรถโดยสารสาธารณะในแง่ของจำนวนรถจดทะเบียนและการประกอบการรถโดยสารสาธารณะ เพื่อแสดงถึงโครงสร้างการประกอบการของรถโดยสาร นอกจากนี้ยังได้ทบทวนมาตรฐานต่างๆ โดยเฉพาะด้านความปลอดภัยของรถโดยสารสาธารณะในประเทศไทยและต่างประเทศ</p>
<p>บทที่ 3 สถานการณ์อุบัติเหตุของรถโดยสาร สาธารณะ</p>	<p>เป็นส่วนที่ทบทวนและวิเคราะห์สถิติอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะ เพื่อศึกษาถึงแนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสาร ทบทวนสาเหตุต่างๆ ของการเกิดอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะ และจัดทำกรณีศึกษาของอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะที่เคยเกิดขึ้น</p>
<p>บทที่ 4 การประเมินคุณภาพการบริการและ ความปลอดภัยของรถโดยสาร สาธารณะ</p>	<p>เป็นส่วนของการประมวลข้อมูลจากการสำรวจความคิดเห็น ทศนคติ และความพึงพอใจของผู้โดยสารรถโดยสารประเภทต่างๆ พร้อมทั้งวิเคราะห์ข้อมูลดังกล่าวในแง่คุณภาพของการให้บริการ ความปลอดภัย และการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับรถโดยสารสาธารณะ</p>

บทที่ 5 กรณีศึกษา: รถตู้โดยสารสาธารณะ	เป็นส่วนที่วิเคราะห์สถานการณ์การให้บริการ และปัญหาที่พบของรถตู้โดยสารสาธารณะจากการสำรวจผู้โดยสาร ผู้ประกอบการ และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอื่นๆ
บทที่ 6 กรณีศึกษา: รถโดยสารไม่ประจำทาง	เป็นส่วนที่ศึกษาสถานการณ์ของรถโดยสารไม่ประจำทางในปัจจุบันจากการสัมภาษณ์ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และเสนอแนะแนวทางแก้ไขปัญหาเชิงนโยบาย
ส่วนที่ 2: การเข้าถึงระบบรถโดยสารสาธารณะ	
บทที่ 7 การพัฒนาจุดจอดรถโดยสารประจำทาง	เป็นส่วนที่ทบทวนกฎระเบียบ มาตรฐาน และข้อแนะนำเกี่ยวกับการวางแผน ออกแบบ และการดูแลรักษาจุดจอดรถประจำทางในต่างประเทศ พร้อมทั้งวิเคราะห์ปัญหาของจุดจอดรถประจำทางในกรุงเทพฯ เพื่อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาจุดจอดรถประจำทาง
บทที่ 8 บทบาทของสถานีขนส่ง	เป็นส่วนที่ศึกษาการบริหารจัดการ และกฎระเบียบ พร้อมทั้งบทบาทของรัฐบาลท้องถิ่นในการบริหารจัดการสถานีขนส่งในต่างประเทศและในประเทศไทย รวมทั้งนำเสนอผลการสำรวจสถานีขนส่ง และความคิดเห็นของผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสีย
ส่วนที่ 3: การมีส่วนร่วมของประชาชน องค์กร และท้องถิ่น	
บทที่ 9 การมีส่วนร่วมของประชาชน องค์กร และท้องถิ่น	เป็นส่วนที่ศึกษาบทบาทของรัฐบาลกลางและรัฐบาลท้องถิ่นในการมีส่วนร่วมในการให้บริการรถโดยสารสาธารณะ รวมทั้งรูปแบบการกำหนดเส้นทางและจุดจอดในท้องถิ่น

บทที่ 2

โครงสร้างการประกอบการและมาตรฐาน ของรถโดยสารสาธารณะ

2.1 โครงสร้างการประกอบการขนส่งรถโดยสารสาธารณะ

2.1.1 ลักษณะของรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร

รถโดยสารสาธารณะสามารถแบ่งออกเป็น 4 ประเภทใหญ่ ได้แก่ รถโดยสารประจำทาง รถโดยสารไม่ประจำทาง รถโดยสารส่วนบุคคล และรถขนาดเล็ก ซึ่งกรมการขนส่งทางบกได้ให้คำนิยามของรถโดยสารแต่ละประเภทไว้ดังนี้

“รถโดยสารประจำทาง” หมายถึง รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารเพื่อสินจ้างตามเส้นทางที่กำหนด

“รถโดยสารไม่ประจำทาง” หมายถึง รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารเพื่อสินจ้างโดยไม่จำกัดเส้นทาง

“รถโดยสารส่วนบุคคล” หมายถึง รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารเพื่อการค้าหรือธุรกิจของตนเอง ซึ่งบรรทุกผู้โดยสารได้ตั้งแต่ 12 ที่นั่งขึ้นไป และมีน้ำหนักรถเกินกว่า 1,600 กิโลกรัม

“รถขนาดเล็ก” หมายถึง รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารและหรือสิ่งของเพื่อสินจ้างตามเส้นทางที่กำหนด ด้วยรถที่มีน้ำหนักบรรทุกรวมกันไม่เกิน 4,000 กิโลกรัม

ทั้งนี้ ภายใต้พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก รถโดยสารสาธารณะที่ใช้ขนส่งผู้โดยสารสามารถแบ่งออกเป็น 7 มาตรฐาน ตามกฎกระทรวง ฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2524) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ได้แก่

- 1) มาตรฐาน 1 คือ รถปรับอากาศพิเศษ
- 2) มาตรฐาน 2 คือ รถปรับอากาศ
- 3) มาตรฐาน 3 คือ รถที่ไม่มีเครื่องปรับอากาศ
- 4) มาตรฐาน 4 คือ รถสองชั้น
- 5) มาตรฐาน 5 คือ รถพ่วง

- 6) มาตรฐาน 6 คือ รถกิ่งพ่วง
- 7) มาตรฐาน 7 คือ รถโดยสารเฉพาะกิจ

2.1.2 จำนวนรถโดยสารสาธารณะ

จากตารางที่ 2.1 ที่แสดงจำนวนรถโดยสารจดทะเบียนใหม่ระหว่างปี 2553-2558 จำนวนรถโดยสารจดทะเบียนใหม่ทั้งหมดเพิ่มขึ้นจาก 14,225 คันในปี 2553 เป็น 15,966 คัน ในปี 2558 เมื่อแยกประเภทของรถโดยสาร พบว่ารถโดยสารประจำทางจดทะเบียนใหม่ลดลงร้อยละ 56.60 จาก 10,122 คันในปี 2553 เป็น 4,393 คันในปี 2558 ในทางกลับกัน จำนวนรถโดยสารไม่ประจำทางจดทะเบียนใหม่กลับเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยเพิ่มขึ้นร้อยละ 215.17 จาก 3,455 คันในปี 2553 เป็น 10,889 คันในปี 2558 ส่วนรถโดยสารส่วนบุคคลจดทะเบียนใหม่มีจำนวนค่อนข้างคงที่ โดยรวมแล้วรถโดยสารจดทะเบียนใหม่ทั้งหมด จึงเพิ่มขึ้นในช่วงเวลาดังกล่าว (รูปที่ 2.1) เมื่อดูจำนวนรถโดยสารจดทะเบียนใหม่โดยแยกมาตรฐานรถ มีข้อสังเกตคือ รถโดยสารประจำทางมาตรฐาน 2 ที่จดทะเบียนใหม่ลดลงมากกว่า 6,946 คันในปี 2553 เหลือ 2,220 คันในปี 2558 แต่รถโดยสารไม่ประจำทางมาตรฐาน 2 ที่จดทะเบียนใหม่กลับเพิ่มขึ้นจาก 1,706 คันเป็น 9,082 คันในช่วงเวลาเดียวกัน แสดงให้เห็นถึงการขยายตัวอย่างมากของการให้บริการรถโดยสารปรับอากาศไม่ประจำทาง

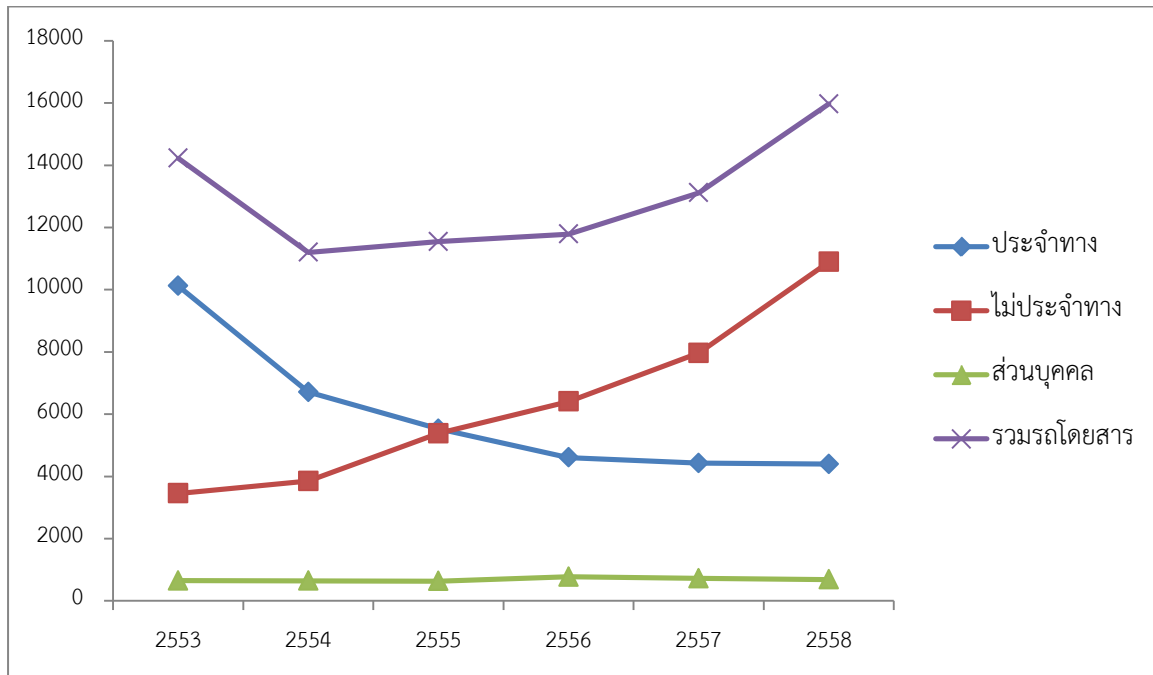
ตารางที่ 2.1: จำนวนรถโดยสารจดทะเบียนใหม่ ในช่วงปี 2553-2558

ประเภทรถโดยสาร	มาตรฐานรถ	2553	2554	2555	2556	2557	2558
ประจำทาง	มาตรฐาน 1	276	362	309	266	266	285
	มาตรฐาน 2	6,946	3,766	2,281	1,449	2,002	2,220
	มาตรฐาน 3	2,620	2,252	2,707	2,471	1,945	1,786
	มาตรฐาน 4	280	328	226	417	213	102
	มาตรฐาน 5	-	-	1	-	-	-
	มาตรฐาน 6	-	-	-	-	-	-
	มาตรฐาน 7	-	-	-	-	-	-
	รวม	10,122	6,708	5,524	4,603	4,426	4,393
ไม่ประจำทาง	มาตรฐาน 1	438	597	607	814	643	544
	มาตรฐาน 2	1,706	1,862	3,024	3,764	6,071	9,082
	มาตรฐาน 3	909	844	986	751	712	797
	มาตรฐาน 4	402	540	662	478	522	465
	มาตรฐาน 5	-	4	2	-	-	-
	มาตรฐาน 6	-	-	-	-	-	-
	มาตรฐาน 7	-	-	102	600	18	1
	รวม	3,455	3,847	5,383	6,407	7,966	10,889

ประเภทรถโดยสาร	มาตรฐานรถ	2553	2554	2555	2556	2557	2558
ส่วนบุคคล	มาตรฐาน 1	41	21	20	26	23	23
	มาตรฐาน 2	204	210	176	248	201	209
	มาตรฐาน 3	382	399	407	479	478	444
	มาตรฐาน 4	5	4	8	5	5	3
	มาตรฐาน 5	-	-	-	-	-	-
	มาตรฐาน 6	-	-	-	-	-	-
	มาตรฐาน 7	16	10	24	17	16	5
	รวม		648	644	635	775	723
รวม	มาตรฐาน 1	755	980	936	1,106	932	852
	มาตรฐาน 2	8,856	5,838	5,481	5,461	8,274	11,511
	มาตรฐาน 3	3,911	3,495	4,100	3,701	3,135	3,027
	มาตรฐาน 4	687	872	896	900	740	570
	มาตรฐาน 5	-	4	3	-	-	-
	มาตรฐาน 6	-	-	-	-	-	-
	มาตรฐาน 7	16	10	126	617	34	6
	รวม		14,225	11,199	11,542	11,785	13,115

ที่มา: กรมการขนส่งทางบก (2558)

รูปที่ 2.1: แนวโน้มของจำนวนรถโดยสารจดทะเบียนใหม่ ในช่วงปี 2553-2558



ที่มา: กรมการขนส่งทางบก (2558)

จากตารางที่ 2.2 แนวโน้มของรถโดยสารจดทะเบียนสะสมในช่วงปี 2549-2558 เพิ่มขึ้นร้อยละ 33.86 (จาก 114,188 คันเป็น 152,857 คัน) ซึ่งรถโดยสารทุกประเภท (ประจำทาง ไม่ประจำทาง และส่วนบุคคล) มีจำนวนเพิ่มขึ้นในช่วงเวลาดังกล่าว โดยรถโดยสารประจำทางจดทะเบียนสะสมเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี 2549 - 2554 (จาก 78,870 คันเป็น 89,085 คัน) จากนั้นจึงลดลงเรื่อยๆ เหลือ 85,758 คัน ในปี 2558 ส่วนรถโดยสารไม่ประจำทางจดทะเบียนสะสมเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง คิดเป็นร้อยละ 111.09 (จาก 26,117 คัน เป็น 55,130 คัน) และรถโดยสารส่วนบุคคลเพิ่มขึ้นร้อยละ 30.08 (จาก 9,201 คันเป็น 11,969 คัน)

ตารางที่ 2.2: จำนวนรถจดทะเบียนสะสม ณ วันที่ 31 ธันวาคม ในช่วงปี 2549-2558

	จำนวนรถโดยสาร			
	ประจำทาง	ไม่ประจำทาง	ส่วนบุคคล	รวม
2549	78,870	26,117	9,201	114,188
2550	81,894	29,199	9,649	120,742
2551	83,782	31,375	10,240	125,397
2552	84,714	32,270	10,569	127,553
2553	87,547	33,346	10,842	131,735
2554	89,085	34,824	11,064	134,973
2555	88,902	37,467	11,240	137,609
2556	87,514	40,843	11,490	139,847
2557	86,441	46,536	11,796	144,773
2558	85,758	55,130	11,969	152,857

ที่มา: กรมการขนส่งทางบก (2558)

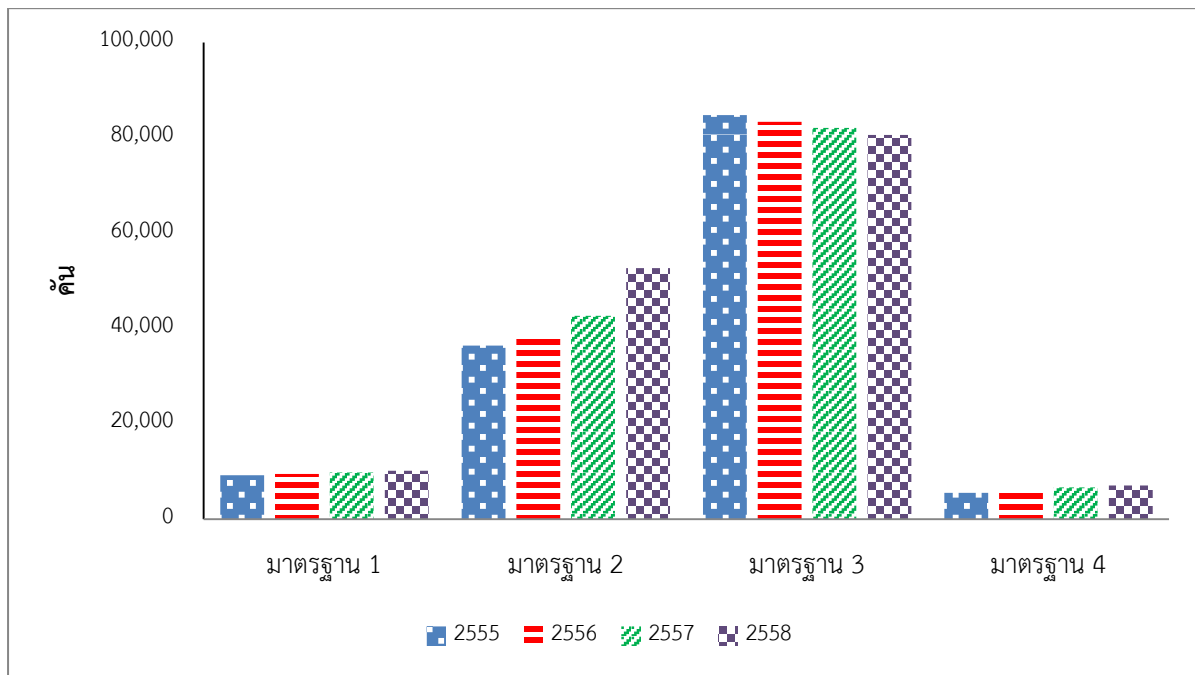
จากรถโดยสารจดทะเบียนสะสมทั้งหมด รถโดยสารมาตรฐาน 3 มีจำนวนมากที่สุด ประมาณ 80,000-85,000 คัน ในปี 2555-2558 รองลงมา ได้แก่ รถโดยสารมาตรฐาน 2 มีจำนวน 36,000-53,000 คัน ในปี 2555-2558 ส่วนรถโดยสารมาตรฐาน 1 และมาตรฐาน 4 มีจำนวนประมาณ 9,200-10,000 คัน และ 5,500-7,000 คัน ในปี 2555-2558 ตามลำดับ (ตารางที่ 2.3 และรูปที่ 2.2) ทั้งนี้ สำหรับรถโดยสารประจำทาง รถมาตรฐาน 3 มีจำนวนมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 65.53 ของรถโดยสารประจำทางทั้งหมดในปี 2558 ส่วนรองลงมาคือ รถมาตรฐาน 2 คิดเป็นร้อยละ 28.11 ในทางกลับกัน รถโดยสารไม่ประจำทางมีอัตราส่วนของรถมาตรฐาน 2 มากที่สุด เท่ากับร้อยละ 47.79 และมีรถมาตรฐาน 3 รองลงมา คิดเป็นร้อยละ 29.57 ในปี 2557

ตารางที่ 2.3: จำนวนรถโดยสารจดทะเบียนสะสม แยกตามมาตรฐานรถ ณ วันที่ 30 กันยายน
ในช่วงปี 2555-2558

ประเภทรถโดยสาร	มาตรฐานรถ	2555	2556	2557	2558
ประจำทาง	มาตรฐาน 1	3,568	3,569	3,565	3,525
	มาตรฐาน 2	22,913	23,113	22,651	24,210
	มาตรฐาน 3	60,968	59,523	58,043	56,453
	มาตรฐาน 4	1,483	1,702	1,850	1,953
	มาตรฐาน 5	1	1	-	-
	มาตรฐาน 6	31	1	-	-
	มาตรฐาน 7	-	-	-	-
	รวม		88,964	87,909	86,109
ไม่ประจำทาง	มาตรฐาน 1	5,381	5,597	5,983	6,308
	มาตรฐาน 2	10,831	12,898	17,175	25,536
	มาตรฐาน 3	15,880	15,840	15,824	15,800
	มาตรฐาน 4	3,994	4,333	4,717	5,061
	มาตรฐาน 5	6	3	3	3
	มาตรฐาน 6	-	-	-	-
	มาตรฐาน 7	671	716	729	730
	รวม		36,763	39,387	44,431
ส่วนบุคคล	มาตรฐาน 1	287	296	299	308
	มาตรฐาน 2	2,647	2,724	2,833	2,867
	มาตรฐาน 3	7,886	7,953	8,168	8,338
	มาตรฐาน 4	39	43	53	54
	มาตรฐาน 5	2	2	2	2
	มาตรฐาน 6	1	1	1	1
	มาตรฐาน 7	354	362	359	368
	รวม		11,216	11,381	11,715
รวม	มาตรฐาน 1	9,236	9,462	9,847	10,141
	มาตรฐาน 2	36,391	38,735	42,659	52,613
	มาตรฐาน 3	84,734	83,316	82,035	80,591
	มาตรฐาน 4	5,516	6,078	6,620	7,068
	มาตรฐาน 5	9	6	5	5
	มาตรฐาน 6	32	2	1	1
	มาตรฐาน 7	1,025	1,078	1,088	1,098
	รวม		136,943	138,677	142,255

ที่มา: กรมการขนส่งทางบก (2558)

รูปที่ 2.2: จำนวนรถโดยสารจดทะเบียนสะสม แยกตามมาตรฐาน ปีงบประมาณ 2555-2558



ที่มา: กรมการขนส่งทางบก (2558)

2.1.3 ลักษณะการดำเนินการกิจการของผู้ประกอบการรถโดยสารสาธารณะ

1) หมวดของรถโดยสารประจำทาง

การให้ใบอนุญาตการประกอบการขนส่งรถโดยสารประจำทาง แบ่งเส้นทางการเดินรถออกเป็น 4 หมวดตามลักษณะของเส้นทาง ซึ่งเป็นดังนี้

หมวด 1 หมายถึง เส้นทางการขนส่งประจำทางด้วยรถโดยสารประจำทางภายในเขตกรุงเทพมหานคร เทศบาล สุขาภิบาล เมือง และเส้นทางต่อเนื่อง โดยแบ่งเป็น

- หมวด 1 ในกรุงเทพฯ หมายถึง เส้นทางการขนส่งประจำทางภายในเขตกรุงเทพฯ และจังหวัดที่มีเส้นทางต่อเนื่องในเขตปริมณฑล โดยลักษณะเส้นทางการเดินรถส่วนใหญ่ผ่านถนนสายหลัก และถนนสายสำคัญที่เป็นบริเวณชุมชนที่อยู่อาศัยหนาแน่น แหล่งธุรกิจการค้า สถาบันการศึกษา สถานที่ราชการ เป็นต้น
- หมวด 1 ในส่วนภูมิภาค หมายถึง เส้นทางภายในเขตเทศบาล สุขาภิบาลเมืองในส่วนภูมิภาค มีลักษณะเส้นทางผ่านถนนสายหลักที่มีประชาชนอาศัยหนาแน่น รวมทั้งสถานที่สำคัญๆ เช่น โรงเรียน โรงพยาบาล ตลาด สถานีขนส่งผู้โดยสาร สถานที่ราชการ เป็นต้น

หมวด 2 หมายถึง เส้นทางการขนส่งประจำทางด้วยรถโดยสาร ซึ่งมีเส้นทางเริ่มต้นจากกรุงเทพฯ ไปยังจังหวัดส่วนภูมิภาค

หมวด 3 หมายถึง เส้นทางรถโดยสารประจำทางด้วยรถโดยสาร ซึ่งมีเส้นทางระหว่างจังหวัดหรือคาบเกี่ยวระหว่างเขตจังหวัดในส่วนภูมิภาค

หมวด 4 หมายถึง เส้นทางรถโดยสารประจำทางด้วยรถโดยสารในเขตจังหวัด ซึ่งอาจจะประกอบด้วยเส้นทางสายหลักสายเดียว หรือเส้นทางสายหลักและเส้นทางสายย่อยซึ่งแยกออกจากเส้นทางสายหลักไปยังอำเภอ หมู่บ้าน หรือเขตชุมชน โดยแบ่งเป็น

- หมวด 4 ในเขตกรุงเทพฯ หมายถึง เส้นทางที่มีลักษณะเส้นทางเดินรถส่วนใหญ่ผ่านถนนสายรองและถนนในซอยที่เชื่อมต่อกับถนนสายหลัก มุ่งเน้นการให้บริการเชื่อมต่อกับเส้นทางรถโดยสารประจำทาง หมวด 1 ในเขตกรุงเทพฯ
- หมวด 4 ในส่วนภูมิภาค หมายถึง เส้นทางรถโดยสารภายในเขตจังหวัดเพื่อเชื่อมโยงการเดินทางของประชาชนในเขตชุมชนต่างๆ คือ หมู่บ้าน อำเภอ และเมือง

2) ประเภทของผู้ประกอบการขนส่งรถโดยสารประจำทาง

ผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถโดยสารประจำทางในประเทศไทยมี 2 ประเภท คือ ผู้ประกอบการที่ได้รับใบอนุญาตและผู้ประกอบการร่วม โดยผู้ประกอบการที่ได้รับใบอนุญาตมีทั้งที่เป็นภาครัฐและเอกชน ส่วนผู้ประกอบการร่วมเป็นเอกชนทั้งหมด

สำหรับผู้ประกอบการภาครัฐ มี 2 หน่วยงาน คือ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) และบริษัทขนส่ง จำกัด (บขส.) ซึ่งดำเนินงานในลักษณะรัฐวิสาหกิจ ในสังกัดกระทรวงคมนาคม โดย ขสมก. ให้บริการรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล (หมวด 1 และหมวด 4 ในเขตกรุงเทพฯ) ส่วน บขส. ให้บริการรถโดยสารประจำทางระหว่างกรุงเทพฯ ไปยังจังหวัดต่างๆ (หมวด 2) ระหว่างจังหวัดในส่วนภูมิภาค (หมวด 3) และภายในจังหวัดส่วนภูมิภาค (หมวด 4 ในเขตภูมิภาค) ทั้งสองหน่วยงานนี้เป็นผู้ประกอบการที่ถือใบอนุญาตประกอบการและมีรถโดยสารให้บริการเอง โดยมีผู้ประกอบการเอกชนร่วมบริการที่มีรถโดยสารประจำทางร่วมวิ่งในเส้นทางที่ ขสมก. และบขส. ได้รับใบอนุญาตอีกด้วย

นอกจากนี้ ผู้ประกอบการเอกชนทั้งที่ได้รับใบอนุญาตและเป็นผู้ประกอบการร่วม โดยส่วนใหญ่เป็นผู้ประกอบการรายย่อย โดยผู้ประกอบการเอกชนที่ได้รับใบอนุญาตจำนวนมากไม่มีรถโดยสารเป็นของตนเอง ส่วนผู้ประกอบการร่วมจำนวนมากมีรถเพียงคันเดียว ทั้งนี้ รายละเอียดเกี่ยวกับขนาดของผู้ประกอบการจะอธิบายในส่วนถัดไป

3) จำนวนใบอนุญาตประกอบการและจำนวนผู้ประกอบการรถโดยสารสาธารณะ

สำหรับรถโดยสารประจำทาง การให้ใบอนุญาตขนส่งจะออกให้ 1 ฉบับต่อ 1 เส้นทาง แต่ผู้ประกอบการ 1 ราย สามารถถือใบอนุญาตมากกว่า 1 เส้นทาง ได้ ในปี 2558 มีใบอนุญาตประกอบการขนส่งรถโดยสารประจำทางทั้งหมด 2,932 ใบ แบ่งเป็นรถหมวด 1 จำนวน 595 ใบ รถหมวด 2 จำนวน 200 ใบ รถหมวด 3 จำนวน 511 ใบ รถหมวด 4 จำนวน 1,612 ใบ และรถโดยสารระหว่างประเทศ 14 ใบ ระหว่างปี 2551-2558 จำนวนใบอนุญาตประกอบการรถโดยสารประจำทางลดลงจาก 3,007 ใบ เหลือ 2,932 ใบ (ตารางที่ 2.4) เมื่อเปรียบเทียบอัตราการขยายตัวของจำนวนรถจดทะเบียนสะสมและจำนวนใบอนุญาตประกอบการขนส่งของรถโดยสารประจำทางในปี 2551-2558 พบว่ามีอัตราการความเปลี่ยนแปลงที่แตกต่างกัน ในช่วงปีดังกล่าว จำนวนรถจดทะเบียนสะสมมีอัตราการขยายตัวร้อยละ 2.35 ส่วนจำนวนใบอนุญาตประกอบการกลับมีอัตราการหดตัวร้อยละ 2.49 สะท้อนให้เห็นว่า จำนวนเส้นทางหนึ่งมีอัตราการเพิ่มของจำนวนรถที่เพิ่มสูงขึ้นด้วยเช่นกัน

แม้ว่ารถโดยสารประจำทางจะมีจำนวนใบอนุญาตประกอบการลดลงเล็กน้อย แต่จำนวนใบอนุญาตประกอบการขนส่งรถโดยสารไม่ประจำทางกลับมีการเติบโตในช่วงปี 2551-2558 ค่อนข้างสูง โดยเพิ่มขึ้นจาก 9,455 ใบ ในปี 2551 เป็น 29,589 ใบ ในปี 2558 รถโดยสารไม่ประจำทางภายในประเทศเพิ่มขึ้นในทุกๆ ปี จาก 9,323 ใบ ในปี 2551 เป็น 29,167 ใบ ในปี 2558 โดยในช่วงปี 2552-2556 เพิ่มขึ้นร้อยละ 5-13 ต่อปี แต่ในปี 2557 และ 2558 เพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 50.18 และร้อยละ 33.24 ตามลำดับ ส่วนรถโดยสารระหว่างประเทศเพิ่มจาก 132 ใบ ในปี 2551 เป็น 422 ใบ ในปี 2558 คิดเป็นอัตราการเติบโตเฉลี่ยต่อปีเท่ากับร้อยละ 18.06

จำนวนผู้ประกอบการขนส่งรถโดยสารประจำทางในปี 2558 มีทั้งหมด 1,473 ราย แบ่งเป็นรถหมวด 1 จำนวน 187 ราย รถหมวด 2 จำนวน 1 ราย รถหมวด 3 จำนวน 318 ราย รถหมวด 4 จำนวน 966 ราย และรถโดยสารระหว่างประเทศ 1 ราย โดยจำนวนผู้ประกอบการในช่วงปี 2551-2558 ขึ้นลงเล็กน้อย (ตารางที่ 2.5) ทั้งนี้ รถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานครซึ่งอยู่ในหมวด 1 มี ขสมก. เป็นผู้ถือใบอนุญาตประกอบการเพียงรายเดียว แต่รถโดยสารขนาดใหญ่ในเส้นทางนี้มากกว่าครึ่งเป็นรถเอกชนร่วมบริการ และรถตู้โดยสารประจำทางในกรุงเทพฯ เป็นรถเอกชนร่วมบริการทั้งหมด ส่วนรถหมวด 2 มี บขส. เป็นผู้ถือใบอนุญาตเพียงผู้เดียว แต่มีรถเอกชนร่วมบริการในหมวดนี้มากกว่าร้อยละ 90 ของรถที่ให้บริการทั้งหมด (สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย, 2556) ส่วนรถโดยสารไม่ประจำทางและส่วนบุคคลไม่ได้มีการกำหนดเส้นทาง จึงมีจำนวนผู้ประกอบการเท่ากับจำนวนใบอนุญาตผู้ประกอบการ (ตารางที่ 2.4 และ 2.5)

ตารางที่ 2.4: จำนวนใบอนุญาตประกอบการขนส่งรถโดยสาร ณ วันที่ 31 ธันวาคม ปี 2551-2558

		จำนวนใบอนุญาตประกอบการขนส่ง (ใบ)							
ประเภทรถโดยสาร	ประเภทเส้นทาง	2551	2552	2553	2554	2555	2556	2557	2558
ประจำทาง	หมวด 1	658	658	594	646	653	621	602	595
	หมวด 2	207	190	200	202	206	206	204	200
	หมวด 3	505	503	514	514	524	528	526	511
	หมวด 4	1,633	1,640	1,546	1,624	1,641	1,674	1,615	1,612
	ระหว่างประเทศ	4	5	5	8	10	13	14	14
	รวม		3,007	2,996	2,859	2,994	3,034	3,042	2,961
ไม่ประจำทาง	รถโดยสารภายในประเทศ	9,323	9,801	10,510	11,497	12,864	14,575	21,890	29,167
	รถโดยสารระหว่างประเทศ	132	175	209	254	286	270	313	422
	รวม	9,455	9,976	10,719	11,751	13,150	14,845	22,203	29,589
ส่วนบุคคล	รถโดยสารภายในประเทศ	5,510	5,667	5,772	5,920	6,115	6,296	6,437	6,561
	รถโดยสารระหว่างประเทศ	1	1	1	1	3	4	3	5
	รวม	5,511	5,668	5,773	5,921	6,118	6,300	6,440	6,566

ที่มา: กรมการขนส่งทางบก (2558)

ตารางที่ 2.5: จำนวนผู้ประกอบการขนส่งรถโดยสาร ณ วันที่ 31 ธันวาคม ปี 2551-2558

		จำนวนผู้ประกอบการขนส่ง (ราย)							
ประเภทรถโดยสาร	ลักษณะรถ	2551	2552	2553	2554	2555	2556	2557	2558
ประจำทาง	หมวด 1	188	192	177	194	197	195	189	187
	หมวด 2	1	1	1	1	1	1	1	1
	หมวด 3	283	281	294	297	307	310	314	318
	หมวด 4	954	970	916	965	966	982	956	966
	ระหว่างประเทศ	1	1	1	1	1	1	1	1
	รวม		1,427	1,445	1,389	1,458	1,472	1,489	1,461

		จำนวนผู้ประกอบการขนส่ง (ราย)							
ประเภทรถโดยสาร	ลักษณะรถ	2551	2552	2553	2554	2555	2556	2557	2558
ไม่ประจำทาง	รถโดยสารภายในประเทศ	9,323	9,801	10,510	11,497	12,864	14,575	21,890	29,167
	รถโดยสารระหว่างประเทศ	132	175	209	254	286	270	313	422
	รวม	9,455	9,976	10,719	11,751	13,150	14,845	22,203	29,589
ส่วนบุคคล	รถโดยสารภายในประเทศ	5,510	5,667	5,772	5,920	6,115	6,296	6,437	6,561
	รถโดยสารระหว่างประเทศ	1	1	1	1	3	4	3	5
	รวม	5,511	5,668	5,773	5,921	6,118	6,300	6,440	6,566

ที่มา: กรมการขนส่งทางบก (2558)

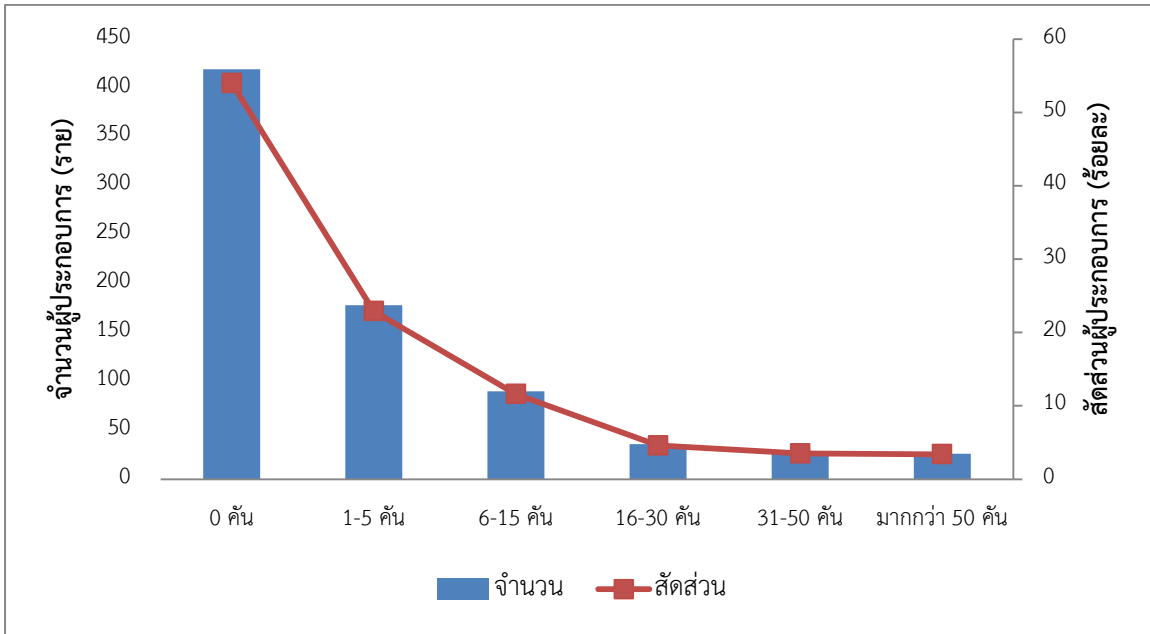
จากข้อมูลจำนวนใบอนุญาตและผู้ประกอบการ (ตารางที่ 2.4 และ 2.5) พบว่าโดยเฉลี่ยแล้วผู้ประกอบการรถโดยสารประจำทางหมวด 1 มีใบอนุญาตประกอบการ 3 ใบ ส่วนผู้ประกอบการรถหมวด 3 และหมวด 4 มีใบอนุญาตประกอบการโดยเฉลี่ยประมาณ 2 ใบ กล่าวคือ ผู้ประกอบการรถหมวด 1 หนึ่งรายมีเส้นทางเดินรถโดยเฉลี่ย 3 เส้นทาง ส่วนผู้ประกอบการรถหมวด 3 และหมวด 4 หนึ่งรายมีเส้นทางเดินรถโดยเฉลี่ย 2 เส้นทาง

เมื่อพิจารณาขนาดกิจการของผู้ประกอบการรถโดยสารประจำทางที่ถือใบอนุญาตในปี 2557 (รูปที่ 2.3) พบว่ามีจำนวนผู้ประกอบการมากถึงร้อยละ 54 ที่ไม่มีรถโดยสารครอบครอง ส่วนผู้ประกอบการที่มีรถจำนวน 1-5 คัน คิดเป็นร้อยละ 22.9 กล่าวคือ ผู้ประกอบการที่ถือใบอนุญาตเป็นรายย่อย (จำนวนรถ 0-5 คัน) เป็นส่วนใหญ่ ในขณะที่ผู้ประกอบการรายใหญ่ หรือผู้ประกอบการที่มีรถมากกว่า 30 คัน มีเพียงร้อยละ 6.9 เท่านั้น สะท้อนให้เห็นว่าผู้ประกอบการส่วนใหญ่ได้รับสิทธิ์ถือใบอนุญาตประกอบการขนส่ง แต่ไม่ได้เดินรถเอง ผู้ประกอบการเหล่านี้มีรายได้จากสิทธิ์การเข้าร่วมเดินรถจากผู้ประกอบการร่วมบริการเอกชน ทั้งจากค่าธรรมเนียมแรกเข้าและค่าธรรมเนียมรายเดือนหรือรายปี โดยไม่แบกรับความเสี่ยงจากผลประกอบการ ซึ่งเป็นข้อกี่ยวในการกำกับดูแลผู้ประกอบการให้ปฏิบัติตามแผนและข้อเสนอแผนประกอบการค้าขอที่ยื่นต่อกรมการขนส่งทางบก (สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย, 2555)

เมื่อพิจารณาจากขนาดของผู้ประกอบการรถเอกชนร่วมบริการในปี 2557 พบว่าผู้ประกอบการรถร่วมเกือบทั้งหมด นั่นคือ ร้อยละ 94 ของจำนวนผู้ประกอบการรถร่วมทั้งหมดในการสำรวจมีรถเพียง 1 คัน ในทางกลับกัน ผู้ประกอบการรถร่วมที่มีรถมากกว่า 5 คัน มีสัดส่วนเพียงแค่ร้อยละ 1.3 เท่านั้น (รูปที่ 2.4) การที่ผู้ประกอบการรถร่วมส่วนใหญ่เป็นผู้ประกอบการรายย่อยทำให้การพัฒนาและปรับปรุงคุณภาพ

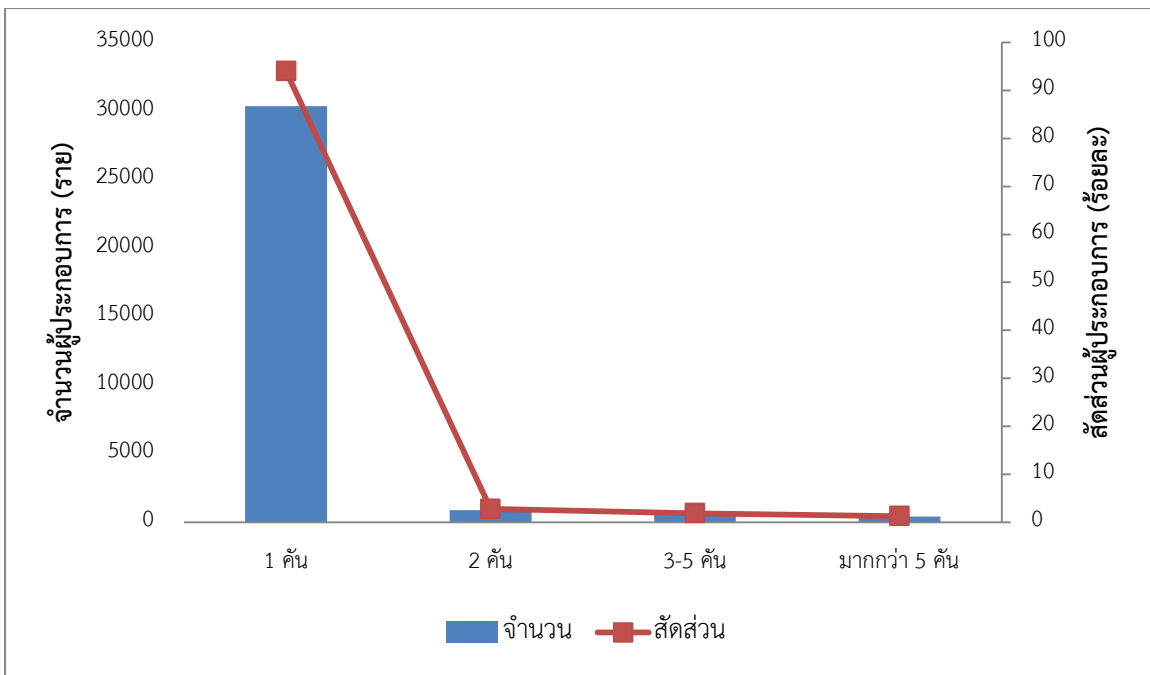
การบริการเป็นไปได้ยาก เนื่องจากผู้ประกอบการเหล่านี้เป็นเจ้าของรถเองและไม่มีบุคลากรด้านอื่นๆ ในด้านการบริหารจัดการ (สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย, 2555)

รูปที่ 2.3: จำนวนและสัดส่วนผู้ประกอบการที่ได้รับใบอนุญาต จำแนกตามขนาดของกิจการ ปี 2557



ที่มา: สำนักงานสถิติแห่งชาติ (2558ก)

รูปที่ 2.4: จำนวนและสัดส่วนผู้ประกอบการร่วม จำแนกตามขนาดของกิจการ ปี 2557



ที่มา: สำนักงานสถิติแห่งชาติ (2558ข)

2.1.4 สรุปสถิติเกี่ยวกับโครงสร้างการประกอบการของรถโดยสารสาธารณะ

ในช่วงปี 2553-2558 จำนวนรถโดยสารจดทะเบียนใหม่ทั้งหมดเพิ่มขึ้นจาก 14,225 คันเป็น 15,966 คัน โดยจำนวนรถโดยสารประจำทางที่จดทะเบียนใหม่ลดลงอย่างต่อเนื่องจากประมาณ 10,100 คันเหลือ 4,400 คันในช่วงเวลาดังกล่าว ในทางกลับกัน รถโดยสารไม่ประจำทางที่จดทะเบียนใหม่กลับเพิ่มขึ้นอย่างมากจากประมาณ 3,500 คันเป็น 11,000 คัน และมีข้อสังเกตว่า ในบรรดารถโดยสารที่จดทะเบียนใหม่ รถโดยสารประจำทางมาตรฐาน 2 (รถโดยสารปรับอากาศ) ลดลงถึง 2 ใน 3 ในขณะที่รถโดยสารไม่ประจำทางมาตรฐาน 2 กลับเพิ่มขึ้น 4 เท่า

สำหรับจำนวนรถจดทะเบียนสะสมที่สะท้อนจำนวนรถโดยสารที่ให้บริการ ในช่วงปี 2549-2558 รถโดยสารประจำทางที่จดทะเบียนสะสมเพิ่มจากประมาณ 79,000 คันในปี 2549 เป็นประมาณ 89,000 คันในปี 2554 แล้วลดลงในช่วงเวลาต่อมา เหลือประมาณ 86,000 คันในปี 2558 ส่วนจำนวนรถโดยสารไม่ประจำทางที่จดทะเบียนสะสมเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องในช่วงปี 2549-2558 โดยเพิ่มขึ้นอย่างมากจากประมาณ 26,000 คันเป็น 55,000 คัน ทั้งนี้ จากรถโดยสารจดทะเบียนสะสมทั้งหมด รถโดยสารมาตรฐาน 3 มีจำนวนมากที่สุด เมื่อเทียบกับรถโดยสารมาตรฐานอื่นๆ

ในแง่ของการประกอบการรถโดยสาร ในช่วงปี 2551-2558 ใบอนุญาตประกอบการและผู้ประกอบการรถโดยสารประจำทางมีจำนวนค่อนข้างคงที่ ประมาณ 3,000 ใบ และ 1,400 ราย ตามลำดับ ในขณะที่ใบอนุญาตประกอบการและผู้ประกอบการรถโดยสารไม่ประจำทางซึ่งมีจำนวนเท่ากัน กลับเพิ่มขึ้นประมาณ 3 เท่าของจำนวนเดิม จากประมาณ 9,500 ใบ/ราย เป็น 30,000 ใบ/ราย

ผู้ประกอบการรถโดยสารประจำทาง ทั้งที่ได้รับใบอนุญาตและที่ เป็นผู้ร่วมบริการ โดยส่วนใหญ่เป็นผู้ประกอบการรายย่อย โดยผู้ประกอบการที่ได้รับใบอนุญาตร้อยละ 54 ไม่มีรถโดยสารเป็นของตนเอง เพียงแต่ให้ผู้ประกอบการรายอื่นเข้ามาร่วมเดินรถ ส่วนผู้ประกอบการร่วมบริการมากถึงร้อยละ 94 มีรถเพียง 1 คันเท่านั้น

2.2 มาตรฐานความปลอดภัยของรถโดยสารสาธารณะในต่างประเทศ

ในส่วนนี้ เป็นการทบทวนมาตรฐานความปลอดภัยของรถโดยสารของต่างประเทศ ทั้งในระดับนานาชาติและระดับประเทศ ซึ่งมีดังนี้

2.2.1 ข้อตกลงด้านการกำหนดมาตรฐานความปลอดภัยของรถโดยสารของสหภาพยุโรป

สหภาพยุโรปได้สร้างข้อตกลงด้านมาตรฐานความปลอดภัยของยานพาหนะในการผลิตเพื่อการนำเข้าและส่งออก และการให้บริการรถโดยสารข้ามพรมแดนระหว่างประเทศ โดยมีข้อตกลงทั้งหมด 3 ฉบับ ได้แก่ ข้อตกลงปี 1958 ข้อตกลงเพิ่มเติมปี 1997 และข้อตกลงปี 1998 โดยมีคณะกรรมการเศรษฐกิจ

แห่งชาติของยุโรป (United Nation Economic Cooperation for Europe: UNECE) เป็นคณะกรรมการบริหารข้อตกลงทั้งสามฉบับนี้ในการประชุม World Forum

ข้อตกลงปี ค.ศ. 1958 (1958 Agreement)

ข้อตกลงฉบับนี้เกี่ยวกับความตกลงด้านมาตรฐานทางเทคนิคสำหรับยานพาหนะ อุปกรณ์ และส่วนควบรวมทั้งการออกใบรับรองมาตรฐานด้านความปลอดภัยของตัวรถ และมาตรฐานการผลิตของตัวรถ จุดประสงค์ของข้อตกลงฉบับนี้เพื่อการจัดเตรียมระเบียบสำหรับการสร้างข้อกำหนดที่ตรงกัน โดยไม่ได้เป็นข้อบังคับที่ประเทศที่เข้าร่วมต้องปฏิบัติตาม แต่เป็นเพียงข้อกำหนดในการปฏิบัติเชิงสมัครใจ และเป็นแนวทางในการยอมรับกันและกันระหว่างประเทศเพื่อเป็นหลักเกณฑ์ในการดำเนินธุรกิจ แต่หากคณะผู้ทำสัญญาตัดสินใจที่จะนำกฎข้อบังคับนี้มาใช้แล้ว กฎข้อบังคับนั้นจะกลายเป็นข้อผูกพันทางกฎหมาย ทั้งนี้ กฎข้อบังคับภายใต้ข้อตกลงนี้มีเพียงระบบยานพาหนะ ส่วนประกอบ และอุปกรณ์เท่านั้น ไม่ใช่ยานพาหนะทั้งคัน

ณ วันที่ 31 มกราคม 2009 ข้อตกลงนี้มีคณะผู้ทำสัญญาทั้งหมด 48 คณะ ได้แก่ สหภาพยุโรป ประเทศสมาชิกสหภาพยุโรปอีก 27 ประเทศ และประเทศอื่นๆ ซึ่งรวมประเทศไทยด้วย

ข้อตกลงปี ค.ศ. 1988 (1988 Agreement)

ข้อตกลงฉบับนี้ ได้ใช้ควบคู่กับข้อตกลงปี 1958 เพื่อวัตถุประสงค์ให้ประเทศที่เข้าร่วมมีความสอดคล้องประสานระหว่างกันมากขึ้น โดยมีการพัฒนาข้อบังคับทางเทคนิค (Global Technical Regulations: gtrs) ที่คำนึงถึงความปลอดภัย ระบบการรักษาสิ่งแวดล้อม แหล่งพลังงาน และการป้องกันการขโมยอุปกรณ์และส่วนประกอบ ข้อตกลงฉบับนี้ไม่ได้เป็นกฎหมายที่บังคับใช้โดยตรง และไม่มีข้อกำหนดเกี่ยวกับการยอมรับซึ่งกันและกัน

ภาพรวมของข้อกำหนดของ UNECE ที่เกี่ยวกับส่วนประกอบและการทำงานสำหรับรถโดยสารประจำทางและไม่ประจำทางเป็นดังที่แสดงในตารางที่ 2.6 โดยมีการแบ่งประเภทของรถโดยสารตามที่แสดงในตารางที่ 2.7

ตารางที่ 2.6: ภาพรวมข้อกำหนดด้านความปลอดภัยของรถโดยสารประจำทางและไม่ประจำทางของ UNECE

ข้อกำหนด UNECE	ข้อกำหนด	ขอบเขต	การบังคับใช้
R14	การรับรองรถโดยสารในส่วนที่เกี่ยวข้องกับจุดยึดของเข็มขัดนิรภัยให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน	ใช้กับการยึดเหนี่ยวของเข็มขัดนิรภัยสำหรับผู้ใหญ่ที่นั่งหันไปด้านหน้า	M1-M3
R16	การรับรองเข็มขัดนิรภัย และระบบเหนี่ยวรั้งให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน	ใช้กับเข็มขัดนิรภัยและระบบจำกัด (restraint system) เพื่อจำกัดการเคลื่อนที่ของผู้ใช้ประกอบด้วยที่นั่งและชุดเข็มขัดที่ยึดกับรถโดยสาร	M1-M3

ข้อกำหนด UNECE	ข้อกำหนด	ขอบเขต	การ บังคับใช้
R36	การรับรองรถโดยสารขนาดใหญ่ เมื่อพิจารณาถึงรูปทรงทั่วไปให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน	ใช้กับรถโดยสารหนึ่งชั้นหรือรถพ่วงที่ออกแบบและสร้างเพื่อบรรทุกผู้โดยสารมากกว่า 22 ที่นั่ง	M2-M3
R43	การรับรองกระจกนิรภัย และวัสดุที่นำมาทำกระจกให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน	ใช้กับกระจกนิรภัยและวัสดุที่นำมาทำกระจกหน้ารถหรือกระจกบานอื่น หรือที่กั้นระหว่างหัวลากและรถพ่วง	M1-M3
R52	การรับรองรถโดยสารขนาดเล็ก เมื่อพิจารณาถึงรูปทรงทั่วไปให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน	ใช้กับรถโดยสารชั้นเดียวประเภท M2 และ M3 ที่ออกแบบและสร้างมาเพื่อบรรทุกผู้โดยสารไม่เกิน 22 คน	M2-M3 (เฉพาะรถ หนึ่งชั้น)
R66	การรับรองรถโดยสารขนาดใหญ่ เมื่อพิจารณาถึงความแข็งแรงของโครงสร้างของรถโดยสารให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน	ใช้กับรถโดยสารชั้นเดียว ที่สร้างหรือออกแบบเพื่อบรรทุกผู้โดยสารมากกว่า 22 คน	M2-M3
R80	การรับรองที่นั่งของรถโดยสารขนาดใหญ่ เมื่อพิจารณาถึงความแข็งแรงของที่นั่ง และจุดยึดที่นั่งให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน	ใช้กับรถโดยสารที่สร้างเพื่อบรรทุกผู้โดยสารมากกว่า 16 คน	M2-M3
R107	การรับรองรถโดยสารสองชั้นขนาดใหญ่ เมื่อพิจารณาถึงความแข็งแรงของที่นั่ง และจุดยึดของที่นั่งให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน	ใช้กับรถสองชั้น หรือรถพ่วงประเภท M2 และ M3 ที่ออกแบบและสร้างขึ้นเพื่อบรรทุกผู้โดยสารมากกว่า 22 คน	M2-M3

ที่มา: สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (2555)

ตารางที่ 2.7: ลักษณะรถโดยสารสาธารณะตามน้ำหนักและจำนวนที่นั่ง

ประเภท	คำอธิบาย
M1	รถโดยสารสำหรับการขนส่งสาธารณะไม่เกิน 8 ที่นั่ง ไม่รวมที่นั่งคนขับ
M2	รถโดยสารสำหรับการขนส่งสาธารณะมีที่นั่ง 8 ที่นั่งหรือมากกว่า ไม่รวมที่นั่งคนขับ และน้ำหนักรวมไม่เกิน 5 ตัน
M3	รถโดยสารสำหรับการขนส่งสาธารณะมีที่นั่ง 8 ที่นั่งหรือมากกว่า ไม่รวมที่นั่งคนขับ และน้ำหนักรวมมากกว่า 5 ตัน

หมายเหตุ: รถโดยสารประเภท M3 ครอบคลุมทั้งรถโดยสารประจำทาง รถโดยสารไม่ประจำทาง รถโดยสารประจำทางขนาดเล็ก รถพาดานสูง และรถสองชั้น ได้แก่ รถโดยสารประจำทางในเมือง รถโดยสารประจำทางระหว่างเมือง รถโดยสารประจำทางระหว่างภาค รถโดยสารสำหรับท่องเที่ยว และรถโรงเรียน

ที่มา: สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (2555)

การรับรองมาตรฐานความแข็งแรงของโครงสร้างและอุปกรณ์ส่วนควบของรถโดยสารตามข้อกำหนดของ UNECE มีตัวอย่างและรายละเอียดโดยย่อ ดังนี้

- 1) UNECE Regulation No.66 ข้อกำหนดด้านการรับรองรถโดยสารขนาดใหญ่ เมื่อพิจารณาถึงความแข็งแรงของโครงสร้างของรถโดยสารให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน

ข้อกำหนดนี้เป็นข้อกำหนดด้านความปลอดภัยของตัวรถด้านโครงสร้างความแข็งแรงของรถโดยสารที่ครอบคลุมการรับรองรถโดยสารชั้นเดียวและรถพ่วงที่มีที่นั่งมากกว่า 22 ที่นั่ง ไม่รวมที่นั่งคนขับ สำหรับผู้ออกแบบและผู้ผลิต โดยมีขั้นตอนการกำหนดมาตรฐานที่เป็นไปตามตารางที่ 2.8

ตารางที่ 2.8: ขั้นตอนการกำหนดมาตรฐานความปลอดภัยของตัวรถด้านโครงสร้างความแข็งแรงของรถโดยสาร

1. ขอบเขต (Scope)	เพื่อกำหนดประเภทรถที่อยู่ในขอบเขต เพื่อบังคับใช้กับรถโดยสารที่บรรทุกผู้โดยสารมากกว่า 22 คน
2. การขอการรับรอง (Application for Approval)	ว่าด้วยเอกสารที่ใช้ประกอบเพื่อขอการรับรอง เช่น ประเภทรถ แบบร่างทั่วไปของชนิดยานพาหนะ ตัวถัง และการจัดวางภายใน
3. การรับรอง (Approval)	การแจ้งการรับรองหรือการปฏิเสธจะต้องแจ้งต่อภาคีที่ทำข้อตกลงร่วม
4. ข้อกำหนด (General Specifications and Requirements)	โครงสร้างค้ำยันของยานพาหนะจะต้องมีความแข็งแรงเพียงพอ เพื่อให้แน่ใจว่ามีพื้นที่ว่างเหลือจากการทดสอบการพลิกคว่ำของยานพาหนะจริง
5. การแก้ไขการรับรองชนิดยานพาหนะ (Modification and Extension of Approval of a Vehicle Type)	การแก้ไขการรับรองชนิดยานพาหนะทุกครั้ง ต้องได้รับความเห็นชอบจากฝ่ายบริหารที่ให้การรับรอง และการแก้ไขจะต้องไม่ทำให้เกิดผลกระทบด้านโครงสร้าง
6. การผลิตที่ตรงกัน (Conformity of Production)	ยานพาหนะทุกคันที่ได้รับการรับรองตามกฎหมายข้อบังคับ จะต้องผลิตให้ตรงตามชนิดที่ได้รับการรับรอง ซึ่งมีความถี่ในการตรวจสอบทุก 2 ปี ถ้าพบว่าไม่ตรงกันกับที่เสนอแผนการบริหารอาจเพิ่มจำนวนครั้งในการตรวจสอบ เพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนด

ที่มา: สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (2555), UNECE (2006)

ในขั้นตอนการขอการรับรอง ผู้ผลิตสามารถเลือกวิธีการทดสอบเพื่อรับรองแบบรถได้ ซึ่งวิธีการในการทดสอบ ได้แก่ การทดสอบการพลิกคว่ำ (Rollover Test) โดยตัวถังรถโดยสาร การทดสอบการพลิกคว่ำในส่วน of ตัวถังซึ่งเป็นตัวแทนของรถโดยสารทั้งคัน การทดสอบการรับน้ำหนักที่ใกล้เคียงกับสภาวะคงตัวของตัวถัง และการจำลองการทดสอบการพลิกคว่ำด้วยระบบคอมพิวเตอร์ของรถโดยสารทั้งคัน

หลักจากการทดสอบการพลิกคว่ำ รถโดยสารจะต้องมีพื้นที่ปลอดภัยภายในห้องโดยสาร (Residual Space) ตามที่ฝ่ายเทคนิคกำหนด นั่นคือ

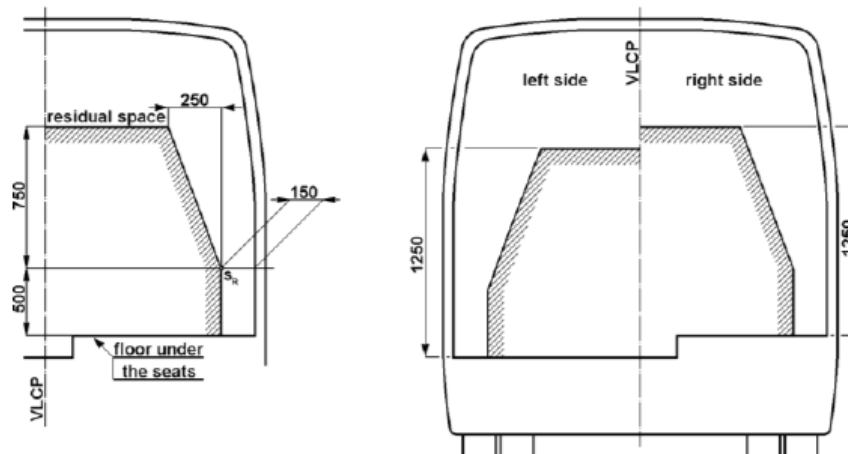
- ไม่มีส่วนใดส่วนหนึ่งของรถโดยสารที่อยู่นอกพื้นที่ปลอดภัยภายในห้องโดยสารนี้ในตอนเริ่มแรกของการทดสอบ เช่น เสา หรือชิ้นวางของที่ยื่นเข้ามาภายในพื้นที่ปลอดภัยภายในห้องโดยสารขณะทำการทดสอบ เป็นต้น

- ไม่มีส่วนใดส่วนหนึ่งของพื้นที่ปลอดภัยภายในห้องโดยสารที่ยื่นออกไปนอกโครงสร้างที่เปลี่ยนแปลงไปหลังการทดสอบ

การกำหนดพื้นที่ปลอดภัยภายในห้องโดยสารทั้งตามแนวขวางและแนวยาวเป็นไปตามรูปที่ 2.5 และ 2.6 ซึ่งเป็นไปดังนี้

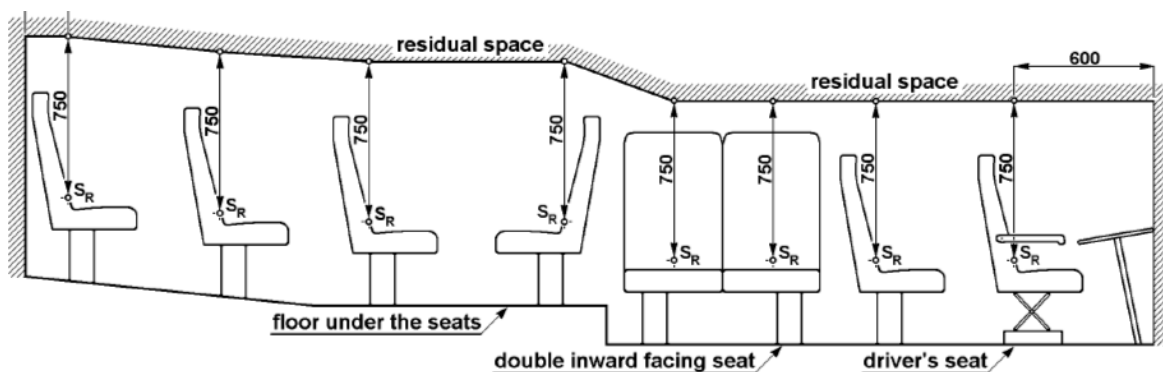
- ถ้าที่นั่งทั้งสองด้านของรถโดยสารไม่สมมาตรกัน การกำหนดพื้นที่ปลอดภัยภายในห้องโดยสารจะคิดตามระนาบกึ่งกลางแนวตั้งตามความสูงของรถโดยสาร
- ส่วนของตำแหน่งหลังสุดของพื้นที่ปลอดภัยภายในห้องโดยสารจะต้องไม่น้อยกว่า 200 มิลลิเมตร
- พื้นที่ปลอดภัยภายในห้องโดยสารของตำแหน่งหน้าสุดจะต้องไม่น้อยกว่า 600 มิลลิเมตร

รูปที่ 2.5: การกำหนดพื้นที่ปลอดภัยภายในห้องโดยสารตามแนวขวางของรถโดยสาร



ที่มา: UNECE (2006)

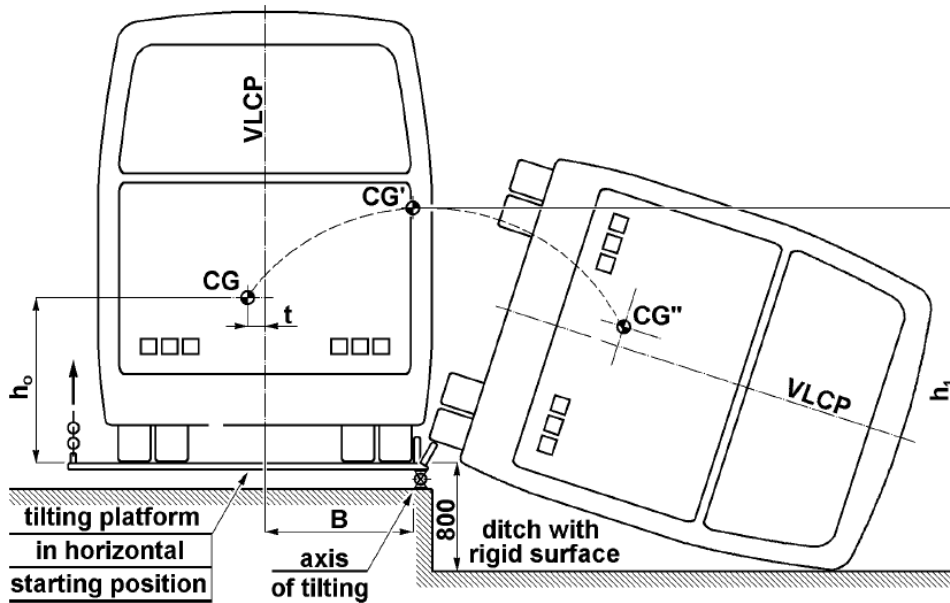
รูปที่ 2.6: การกำหนดพื้นที่ปลอดภัยภายในห้องโดยสารตามแนวยาวของรถโดยสาร



ที่มา: UNECE (2006)

ในส่วนของการทดสอบการพลิกคว่ำของรถโดยสารจริง รถโดยสารที่จะผ่านมาตรฐานนี้ได้ จะต้องผ่านการทดสอบการพลิกคว่ำจากความสูงไม่น้อยกว่า 80 เซนติเมตร และโครงสร้างจะต้องไม่ยุบตัวมากเกินไปกว่าพื้นที่ปลอดภัย (รูปที่ 2.7)

รูปที่ 2.7: การทดสอบการพลิกคว่ำของรถโดยสารจริง



ที่มา: UNECE (2006)

2) UNECE Regulation No.80 ข้อกำหนดการรับรองที่นั่งของรถโดยสารขนาดใหญ่ เมื่อพิจารณาถึงความแข็งแรงของที่นั่ง และจุดยึดที่นั่งให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน

ข้อกำหนด UNECE R80 เป็นข้อกำหนดเกี่ยวกับการรับรองแบบที่นั่งของยานพาหนะขนาดใหญ่ ซึ่งรวมถึงมาตรฐานความแข็งแรงและการยึดที่นั่งของยานพาหนะขนาดใหญ่ ซึ่งข้อกำหนดนี้ครอบคลุมรถโดยสารที่มีผู้โดยสารมากกว่า 16 คน

UNECE R80 ระบุเงื่อนไขเกี่ยวกับชนิดที่นั่งและชนิดของยานพาหนะไว้ดังนี้

- ระบบการปรับและการย้ายที่นั่งจะต้องรวมระบบล็อก ซึ่งจะทำงานโดยอัตโนมัติ
- ชิ้นส่วนของที่นั่งหรือที่ยึด หรืออุปกรณ์ต่างๆ ไม่ได้หลุดออกมาระหว่างการทดสอบ
- ที่นั่งยังอยู่ที่เดิมแม้ว่าที่ยึดจุดหนึ่งหรือมากกว่าหนึ่งจุดหลุดออกมาบางส่วน และระบบล็อกทั้งหมดยังทำงานตลอดช่วงเวลาการทดสอบ
- หลังจากการทดสอบไม่มีส่วนของโครงสร้างของที่นั่งหรืออุปกรณ์ที่มีรอยแตกหรือคม หรือขอบแหลมหรือมุมที่อาจทำให้เกิดการบาดเจ็บได้

- ชิ้นส่วนที่ติดตั้งไว้ทั้งหมดด้านหลังของที่นั่งหรืออุปกรณ์ จะต้องไม่มีลักษณะที่ทำให้ผู้โดยสารเกิดการบาดเจ็บระหว่างการชน
- ที่นั่งแต่ละชนิดจะถูกตรวจสอบ โดยการทดสอบทั้งการทดสอบแบบพลวัต (dynamic test) และการทดสอบแบบสถิตย์ (static test) เช่น การทดสอบการเคลื่อนที่มาจากด้านหน้าของส่วนใดส่วนหนึ่งของลำตัวหุ่นจำลอง โดยศีรษะของหุ่นไม่เกินระนาบแนวตั้งที่ระยะ 1.6 เมตรจากจุดที่กำหนด หรือเมื่อวัดในระดับพื้นราบการเคลื่อนที่สูงสุดของจุดกึ่งกลางที่เกี่ยวข้องกับแรงในแนวตั้งของตำแหน่งที่นั่งที่เกี่ยวข้องไม่เกิน 400 มิลลิเมตร เป็นต้น

2.2.2 การกำกับดูแลมาตรฐานความปลอดภัยของรถโดยสารในประเทศสหราชอาณาจักร

ในประเทศสหราชอาณาจักร Vehicle & Operator Services Agency (VOSA) เป็นหน่วยงานกำกับดูแลมาตรฐานความปลอดภัยของรถโดยสาร โดยมีกลไกการกำกับดูแลด้วยการให้ผู้ประกอบการรถโดยสารทั้งประจำทางและไม่ประจำทางต้องได้รับใบอนุญาตสำหรับการประกอบการรถโดยสารสาธารณะ (Public Service Vehicle Operator's License) ผู้ประกอบการที่ต้องการให้บริการรถโดยสารประจำทางจะต้องขออนุญาตเดินรถกับหน่วยงานท้องถิ่น และ VOSA ได้มีการใช้ Operator Compliance Risk Scores (OCRS) เป็นเครื่องมือช่วยวิเคราะห์ว่าผู้ประกอบการใดจะมีแนวโน้มละเมิดกฎระเบียบด้านความปลอดภัย หากเป็นผู้ประกอบการที่มีความเสี่ยงที่จะละเมิดกฎระเบียบด้านความปลอดภัยต่ำก็就会被เรียกตรวจน้อย ส่วนผู้ประกอบการที่มีความเสี่ยงมากก็就会被ตรวจด้วยความถี่ที่สูงกว่า (สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย, 2555)

ระบบ OCRS อาศัยการเก็บข้อมูลระยะเวลา 3 ปีของผู้ประกอบการโดย Driver and Vehicle Standard Agency (DSVA) ซึ่งข้อมูลของผู้ประกอบการมาจาก 1) การตรวจสภาพประจำปี (Annual Inspection) 2) การตรวจสภาพแบบเรียกตรวจ (Roadside Inspection) และ 3) การตรวจสภาพสถานที่ประกอบการ (Inspection at Operator's Premises) ส่วนการให้คะแนนมี 2 ส่วน ตามตารางที่ 2.9 (UK Government, 2015)

ตารางที่ 2.9: ประเภทของการให้คะแนนในระบบ Operator Compliance Risk Scores

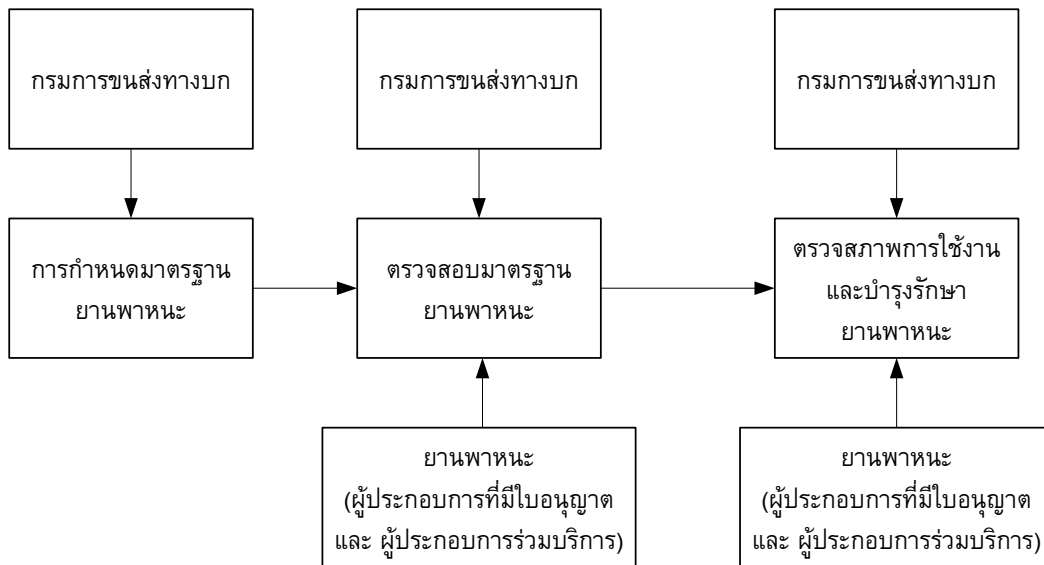
ประเภท	แหล่งของข้อมูล
ความพร้อมของยานพาหนะในการขับเคลื่อนท้องถนน (Roadworthiness)	การตรวจสภาพยานพาหนะครั้งแรกและการตรวจประจำปี การตรวจสภาพยานพาหนะแบบเรียกตรวจและการตรวจสภาพ ณ สถานที่ประกอบการ
การตรวจในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการจราจร (Traffic)	การตรวจพฤติกรรมผู้ขับขี่ การตรวจจับความเร็ว การตรวจชั่วโมงการทำงานของผู้ขับขี่ การตรวจน้ำหนักยานพาหนะ

ที่มา: UK Government (2015)

2.3 มาตรฐานของรถโดยสารสาธารณะในประเทศไทย

กรมการขนส่งทางบกเป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบการกำหนดและกำกับดูแลมาตรฐานความปลอดภัยของรถโดยสารสาธารณะ โดยหน้าที่หลักมีอยู่ 3 ขั้นตอน ได้แก่ การกำหนดมาตรฐานยานพาหนะ การตรวจสอบมาตรฐานยานพาหนะ และการตรวจสภาพการใช้งานและบำรุงรักษายานพาหนะ ซึ่งเป็นไปตามรูปที่ 2.8

รูปที่ 2.8: กลไกของมาตรฐานความปลอดภัยของรถในระบบรถโดยสารประจำทาง



ที่มา: สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (2555)

ในแต่ละขั้นตอน กรมการขนส่งทางบกเป็นผู้รับผิดชอบในการกำกับดูแลให้รถโดยสารได้มาตรฐานความปลอดภัยตามที่กำหนดไว้ ส่วนผู้ออกแบบ ผู้ผลิตรถโดยสาร และผู้ประกอบการต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดต่างๆ ซึ่งเป็นไปดังนี้

2.3.1 มาตรฐานด้านความปลอดภัยของโครงสร้างรถโดยสารสาธารณะ

ประเทศไทยเข้าร่วมข้อตกลงปี ค.ศ. 1958 ซึ่งว่าด้วยการปรับใช้มาตรฐานทางเทคนิคสำหรับยานพาหนะ อุปกรณ์ ส่วนควบ โดยกำหนดเป็นมาตรฐาน ดังที่กล่าวในหัวข้อ 2.3 ข้อตกลงนี้ไม่ได้บังคับให้ประเทศที่เข้าร่วมต้องทำตามทุกประการ แต่เป็นข้อกำหนดสำหรับประเทศที่เข้าร่วมนำไปปฏิบัติตามความสมัครใจ และสามารถนำข้อตกลงบางข้อมาประยุกต์ใช้เป็นข้อกำหนดในประเทศ โดยมาตรฐานสำคัญที่ประเทศไทยเลือกมาบังคับใช้คือ มาตรฐานเข็มขัดนิรภัยและการทดสอบพื่นเอียง ทั้งนี้ มาตรฐานความปลอดภัยของรถโดยสารทั้งที่มีการบังคับใช้แล้วและที่จะมีการบังคับใช้ในอนาคตมีดังนี้

1) มาตรฐานความปลอดภัยของรถโดยสารในปัจจุบัน

ขนาดสัดส่วนของรถโดยสาร

กฎกระทรวงฉบับที่ 60 (พ.ศ. 2552) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ได้แสดงขนาดสัดส่วนของรถโดยสารประเภทต่างๆ ไว้ตามตารางที่ 2.10 ซึ่งขนาดดังกล่าวได้แก้ไขจากกฎกระทรวงฉบับที่ 9 (พ.ศ. 2524)

ตารางที่ 2.10: ขนาดสัดส่วนของรถโดยสารสาธารณะประเภทต่างๆ

ประเภทรถโดยสาร	กว้าง (เมตร)	ยาว (เมตร)	สูง (เมตร)
มาตรฐาน 1, 2 (ก) และ (ข), 3 (ก) และ (ข), 7	2.55	15.00****	4.00****
มาตรฐาน 2 (ค) (ง) และ (จ), 3 (ค) (ง) (จ) และ (ฉ), 5 และรถขนาดเล็ก	2.55	10.00**	3.20****
มาตรฐาน 4	2.55	12.00**	4.30****

หมายเหตุ: * กรณีรถที่มีความยาวมากกว่า 12 เมตร ต้องมีเพลาล้อไม่น้อยกว่า 3 เพลาล้อ และต้องมีระบบบังคับเบรกที่เพลาท้ายด้วย

** รถต้องมีรัศมีวงเลี้ยวไม่มากกว่า 12.50 เมตร และเมื่อเคลื่อนที่โดยมีรัศมีวงเลี้ยวด้านนอกเท่ากับ 12.50 เมตร จะต้องมีความเร็ววงเลี้ยวด้านในไม่น้อยกว่า 5.30 เมตร

*** สำหรับรถที่มีความยาวมากกว่า 10 เมตร จะต้องมีการระงับการกระแทกไม่มากกว่า 0.60 เมตร

**** ความสูงของรถต้องไม่ทำให้การทรงตัวของรถต่ำกว่าเกณฑ์ที่กำหนด

ที่มา: กรมการขนส่งทางบก (2558)

มาตรฐานการทดสอบพื้นเอียง

สำหรับรถที่สูง 3.6 เมตรขึ้นไปจะต้องผ่านการทดสอบพื้นเอียง โดยทดสอบว่ารถสามารถทรงตัวที่ระดับความเอียง 30 องศาได้หรือไม่ ที่ระดับ 30 องศาเป็นการเทียบเคียงการเข้าโค้งด้วยความเร็ว หากรถล้มในระดับความเอียง 24-25 องศา โอกาสในการแหกโค้งจะค่อนข้างสูงถือว่าไม่ผ่านการทดสอบ แต่หากล้มที่ 28-29 องศาทางกรมขนส่งทางบกจะให้ผู้ประกอบการนำกลับไปปรับปรุงช่วงล่างใหม่ โดยการทดสอบพื้นเอียง กรมการขนส่งทางบกประกาศให้รถที่จดทะเบียนหลังวันที่ 1 ม.ค. 2556 ต้องผ่านการทดสอบ แต่อนุโลมให้รถที่จดทะเบียนเดิม ภายในระยะปี 2559 ต้องผ่านการทดสอบ

ประตูทางขึ้นลง

ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่องประตูทางขึ้นลงและประตูฉุกเฉินสำหรับรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร พ.ศ. 2557 ได้ระบุข้อกำหนดต่างๆ เรื่องประตูทางขึ้นลงไว้ดังนี้ (สรุปได้ตามตารางที่ 2.13)

- จำนวนประตูทางขึ้นลง

รถโดยสาร 1 ชั้น (รถมาตรฐาน 1 (ก) (ข) มาตรฐาน 2 (ก) (ข) (ค) (ง) มาตรฐาน 3 (ก) (ข) และ มาตรฐาน 5 (ก) (ข)) จะต้องมีประตูทางขึ้นลงอย่างน้อย 1 ประตู แต่ไม่เกิน 2 ประตู

รถโดยสาร 2 ชั้น (รถมาตรฐาน 4 (ก) (ข) (ค) (ง) (จ) และ (ฉ)) จะต้องมีประตูทางขึ้นลงที่ชั้นล่างอย่างน้อย 1 ประตู แต่ไม่เกิน 2 ประตู

รถโดยสารกึ่งพ่วง (รถมาตรฐาน 6 (ก) และ (ข)) จะต้องมีประตูทางขึ้นลงที่ตอนหน้าอย่างน้อย 1 ประตู แต่ไม่เกิน 2 ประตู และที่ตอนท้ายอย่างน้อย 1 ประตู แต่ไม่เกิน 2 ประตู

- ขนาดและตำแหน่งของประตูทางขึ้นลง

ประตูทางขึ้นลงต้องมีความกว้างไม่น้อยกว่า 65 เซนติเมตร และสูงไม่น้อยกว่า 1.65 เมตร (ยกเว้นรถโดยสารหมวด 1 ประตูทางขึ้นลงต้องกว้างและสูงไม่เกิน 70 เซนติเมตรและ 1.80 เมตร ตามลำดับ) อยู่ที่ด้านซ้ายของตัวรถ (ยกเว้นรถที่ขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศอาจมีประตูขึ้นลงอยู่ที่ด้านขวาของตัวรถอีก 1 ประตู) และความสูงของพื้นบันไดขั้นต่ำสุดในขณะที่รถไม่มีผู้โดยสารต้องอยู่สูงกว่าพื้นผิวทางไม่เกิน 45 ซม.

- กลไกของประตูทางขึ้นลง

ถ้าประตูทางขึ้นลงเป็นประตูที่ใช้กลไกเปิดปิดอัตโนมัติ ต้องมีระบบการทำงานของประตูที่สามารถควบคุมบานประตูที่กำลังปิดเปิดออกโดยอัตโนมัติหากกระทบผู้โดยสารหรือสิ่งกีดขวาง หรือหากบานประตูหนีบส่วนใดส่วนหนึ่งของร่างกาย ต้องสามารถดึงออกได้โดยไม่ก่อให้เกิดอันตรายแก่ผู้โดยสาร หรือมีระบบการทำงานอื่นที่มีความปลอดภัยสำหรับผู้โดยสารตามที่กรมการขนส่งทางบกให้ความเห็นชอบ

- อุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยของประตูทางขึ้นลง

ประตูทางขึ้นลงต้องมีอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัย 2 ชนิด ได้แก่

- (1) สัญญาณไฟกระพริบสีแดง พร้อมทั้งสัญญาณเสียงแสดงการเปิดปิดของบานประตู
- (2) อุปกรณ์ที่สามารถทำให้บานประตูเปิดออกได้จากทั้งภายในและภายนอกในกรณีฉุกเฉิน

ตารางที่ 2.11: ข้อกำหนดของประตูทางขึ้นลงของรถโดยสาร

ข้อกำหนด	รายละเอียด
จำนวน	อย่างน้อย 1 ประตู แต่ไม่เกิน 2 ประตู
ขนาด	กว้างและสูงไม่น้อยกว่า 65x165 ซม. (ยกเว้นรถโดยสารหมวด 1 กว้างและสูงไม่น้อยกว่า 70x180 ซม.) บันไดขั้นต่ำสุดสูงกว่าพื้นผิวทางไม่เกิน 45 ซม.
ตำแหน่ง	ด้านซ้ายของตัวรถ (ยกเว้นรถโดยสารระหว่างประเทศ อาจมีประตูด้านขวาอีก 1 ประตู)
กลไก	ต้องมีระบบการทำงานของประตูที่สามารถควบคุมบานประตูที่กำลังปิดเปิดออกโดยอัตโนมัติหากกระทบผู้โดยสารหรือสิ่งกีดขวาง
อุปกรณ์เพื่อความปลอดภัย	- สัญญาณไฟกระพริบสีแดง พร้อมสัญญาณเสียง - อุปกรณ์ที่สามารถทำให้บานประตูเปิดออกได้จากทั้งภายในและภายนอก

ที่มา: กรมการขนส่งทางบก (2557)

ประตูฉุกเฉิน

ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง ประตูทางขึ้นลงและประตูฉุกเฉินสำหรับรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร พ.ศ. 2557 ได้ระบุข้อกำหนดต่างๆ เรื่องประตูฉุกเฉินไว้ดังนี้ (สรุปได้ตามตารางที่ 2.12)

- จำนวนของประตูฉุกเฉิน

รถโดยสาร 1 ชั้น (รถมาตรฐาน 1 (ก) (ข) มาตรฐาน 2 (ก) (ข) (ค) (ง) มาตรฐาน 3 (ก) (ข) และมาตรฐาน 5 (ก) (ข)) ต้องมีประตูฉุกเฉินอย่างน้อย 1 ประตู ยกเว้นกรณีรถมาตรฐาน 3 (ก) (ข) และมาตรฐาน 5 (ข) มีประตูทางขึ้นลง 2 ประตู จะมีประตูฉุกเฉินหรือไม่ก็ได้

รถโดยสาร 2 ชั้น (รถมาตรฐาน 4 (ก) (ข) (ค) (ง) (จ) และ (ฉ)) จะต้องมีประตูฉุกเฉินที่ชั้นบนอย่างน้อย 1 ประตู และที่ชั้นล่างอย่างน้อย 1 ประตู ยกเว้นกรณีรถมาตรฐาน 4 (จ) และ (ฉ) ที่ชั้นล่างมีประตูทางขึ้นลง 2 ประตู จะมีประตูฉุกเฉินหรือไม่ก็ได้

รถโดยสารกึ่งพวง (รถมาตรฐาน 6 (ก) และ (ข)) จะต้องมีประตูฉุกเฉินที่ตอนหน้าอย่างน้อย 1 ประตู แต่ไม่เกิน 2 ประตู และที่ตอนท้ายอย่างน้อย 1 ประตู ยกเว้นกรณีรถมาตรฐาน 6 (ข) มีประตูทางขึ้นลงที่ตอนหน้า 2 ประตู ที่ตอนหน้าจะมีประตูฉุกเฉินหรือไม่ก็ได้ และหากมีประตูทางขึ้นลงที่ตอนท้าย 2 ประตู ที่ตอนหน้าจะมีประตูฉุกเฉินหรือไม่ก็ได้

- ขนาดและตำแหน่งของประตูฉุกเฉิน

ประตูฉุกเฉินต้องมีความกว้างไม่น้อยกว่า 40 เซนติเมตร ความสูงไม่น้อยกว่า 120 เซนติเมตร อยู่ทางด้านขวาของห้องโดยสารบริเวณกลางตัวรถ หรือค่อนไปทางท้ายรถ ยกเว้นรถมาตรฐาน 4 ประตูฉุกเฉินที่ชั้นล่างให้อยู่ด้านขวาของห้องโดยสารในตำแหน่งที่เหมาะสม

หากส่วนใดส่วนหนึ่งของประตูฉุกเฉินอยู่เหนือล้อรถ หรืออยู่เหนือเครื่องอุปกรณ์ส่วนควบที่ไม่สามารถย้ายตำแหน่งได้ ส่วนล่างของประตูที่อยู่สูงกว่าพื้นรถไม่ต่ำกว่า 45 เซนติเมตร จะกว้างน้อยกว่า 40 เซนติเมตร แต่ไม่น้อยกว่า 25 เซนติเมตรก็ได้

- เครื่องหมายแสดงประตูฉุกเฉิน

ประตูฉุกเฉินจะต้องมีข้อความว่า “ประตูฉุกเฉิน” เป็นตัวอักษรภาษาไทยสีแดงสะท้อนแสง ซึ่งต้องมีความสูงไม่น้อยกว่า 5 เซนติเมตร ติดอยู่บริเวณกลางประตู พร้อมทั้งคำอธิบายวิธีเปิดเป็นภาษาไทย และต้องติดป้ายโคมไฟหรือป้ายหลอดไฟไดโอดเปล่งแสง (แอลดีอี) บนพื้นสีขาว ที่มีตัวอักษรสีแดงคำว่า “EXIT” มีความสูงไม่น้อยกว่า 5 เซนติเมตร เหนือบานประตูฉุกเฉิน

ตารางที่ 2.12: ข้อกำหนดของประตูฉุกเฉินของรถโดยสาร

ข้อกำหนด	รายละเอียด
จำนวน	อย่างน้อย 1 ประตู
ขนาด	กว้างและสูงไม่น้อยกว่า 40x120 ซม. (ยกเว้นประตูฉุกเฉินอยู่เหนือล้อรถหรืออยู่เหนือเครื่องอุปกรณ์ส่วนควบที่ไม่สามารถย้ายตำแหน่งได้ กว้างน้อยกว่า 40 ซม. แต่ไม่ต่ำกว่า 25 ซม. ได้)
ตำแหน่ง	ด้านขวาบริเวณกลางตัวรถหรือที่ด้านท้ายของรถ
เครื่องหมาย	มีเครื่องหมายแสดงประตูฉุกเฉินพร้อมคำอธิบายวิธีเปิดเป็นภาษาไทย

ที่มา: กรมการขนส่งทางบก (2557)

กระจกนิรภัย

รถโดยสารสาธารณะต้องมีการติดตั้งกระจกนิรภัยประเภทเทมเปอร์ (Tempered Safety Glass) ที่ด้านขวาค่อนไปทางหน้ารถจำนวน 1 บาน และด้านซ้าย ณ ตำแหน่งที่เหมาะสมจำนวน 1 บาน ในกรณีที่รถโดยสารเป็นรถสองชั้นจะต้องติดตั้งกระจกนิรภัยทั้งชั้นบนและชั้นล่าง โดยกระจกนิรภัยจะต้องมีความกว้างไม่น้อยกว่า 70 ซม. สูงไม่น้อยกว่า 50 ซม. และต้องมีเครื่องหมายแสดงว่าเป็นทางออกฉุกเฉิน พร้อมทั้งติดตั้งค้อนทุบกระจกอย่างน้อยทางออกละ 1 อัน

เครื่องดับเพลิง

รถโดยสารสาธารณะจะต้องมีเครื่องดับเพลิงอย่างน้อย 2 เครื่อง มีขนาดบรรจุไม่น้อยกว่า 4 กิโลกรัม ต่อเครื่อง

2) มาตรฐานความปลอดภัยของรถโดยสารสาธารณะในอนาคต

มาตรฐานโครงสร้างความแข็งแรงของตัวรถ ที่นั่ง จุดยึดที่นั่ง และจุดยึดเข็มขัดนิรภัยบนรถโดยสารขนาดใหญ่

ปัญหาของรถโดยสารขนาดใหญ่เมื่อเกิดอุบัติเหตุมักพบว่า ความสูญเสียจากอุบัติเหตุมาจากโครงสร้างตัวรถที่ไม่แข็งแรง หลังคายุบหรือฉีกขาดเสียหายเมื่อเกิดอุบัติเหตุ และเก้าอี้โดยสารที่ไม่แข็งแรงมั่นคง กรมการขนส่งทางบกได้ศึกษาการออกแบบโครงสร้างชิ้นส่วนของตัวถังรถโดยสาร 1 ชั้นและ 2 ชั้น เพื่อกำหนดรูปแบบ และแนวทางในการตรวจสอบคุณภาพของโครงสร้างหลักและรองของตัวถังรถโดยสาร ที่มีตามมาตรฐานสากล และได้ยกร่างประกาศมาตรฐานความแข็งแรงของตัวรถโดยสารแล้ว แต่ยังไม่มีการบังคับใช้ ในส่วนของมาตรฐานความแข็งแรงของที่นั่ง จุดยึดที่นั่ง และจุดยึดเข็มขัดนิรภัยบนรถโดยสาร กรมการขนส่งทางบกได้ทำการศึกษาวิจัยและอยู่ในระหว่างการกำหนดมาตรฐานดังกล่าว (กรมการขนส่งทางบก, 2557)

สำหรับมาตรฐานการทดสอบการพลิกคว่ำของรถโดยสารสาธารณะ ประเทศไทยจะนำข้อกำหนดโครงสร้างความแข็งแรงของตัวรถของรถโดยสารขนาดใหญ่ (UNECE 66) มากำหนดเป็นแนวทางเพื่อออกแบบโครงสร้างชิ้นส่วนรถโดยสาร 1 ชั้น และ 2 ชั้น (สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย, 2555)

การกำหนดอายุรถโดยสาร

อายุการใช้งานของรถโดยสารสาธารณะมีผลต่อความปลอดภัยในการเดินทางด้วยรถโดยสารเป็นอย่างมาก อย่างไรก็ตาม ประเทศไทยในปัจจุบันยังไม่มีกฎหมายหรือข้อกำหนดจำกัดอายุรถโดยสารขนาดใหญ่ แต่อยู่ในระหว่างการทำการศึกษากำหนดมาตรฐานการกำหนดอายุการใช้งานของรถโดยสารสาธารณะ แต่สำหรับรถตู้โดยสารประจำทางมาตรฐาน 2 (จ) คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางได้กำหนดอายุใช้งานไม่เกิน 10 ปี นับแต่วันที่จดทะเบียนครั้งแรก (กรมการขนส่งทางบก, 2553)

มาตรฐานระบบห้ามล้อของรถโดยสารขนาดใหญ่

กรมการขนส่งทางบกมีแนวคิดเกี่ยวกับการเพิ่มสมรรถนะของระบบห้ามล้อรถโดยสาร โดยกำหนดให้ระบบห้ามล้อของรถโดยสารขนาดใหญ่ต้องเป็นระบบเอบีเอส (ABS) เพื่อป้องกันการลื่นของล้อและการหมุนปัดของรถ เมื่อมีการห้ามล้ออย่างกะทันหันหรือในขณะที่เข้าโค้ง รวมทั้งการกำหนดให้รถโดยสารไม่ประจำทางและรถโดยสารระหว่างจังหวัดต้องมีระบบหน่วงความเร็วของรถด้วยระบบ Retarder เพื่อช่วยเสริมระบบห้ามล้อให้สามารถลดความเร็วลงขณะลงเขาหรือที่ลาดชันได้อย่างมีประสิทธิภาพ (กรมการขนส่งทางบก, 2557)

2.3.2 มาตรการด้านเข็มขัดนิรภัย

1) ข้อกำหนดด้านการติดตั้งเข็มขัดนิรภัยในรถโดยสารประจำทาง

กรมการขนส่งทางบกได้ออกประกาศเรื่อง กำหนดแบบเข็มขัดนิรภัยและประเภทของรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกที่ต้องจัดให้มีเข็มขัดนิรภัย พ.ศ. 2555 ที่กำหนดให้รถโดยสารสาธารณะทุกประเภททั้งแบบประจำทางและไม่ประจำทาง รวมทั้งรถตู้โดยสาร (ยกเว้นรถตู้โดยสารประจำทางขนาดใหญ่ หรือรถเมล์ที่วิ่งภายในจังหวัดและรถสองแถว) ต้องติดตั้งเข็มขัดนิรภัยตามมาตรฐานการผลิตภัณฑ์ อุตสาหกรรม โดยประกาศนี้มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2556 หากฝ่าฝืนจะมีโทษปรับถึง 50,000 บาท

การติดตั้งเข็มขัดนิรภัยสามารถติดตั้งได้ 2 แบบ ได้แก่

- แบบรัดหน้าตักหรือพาดไหล่ หรือเข็มขัดนิรภัยแบบ 3 จุด (Lap and diagonal belt or three-point belt) สำหรับที่นั่งผู้ขับรถและที่นั่งตอนหน้ากับผู้ขับรถที่อยู่ด้านริมสุด
- แบบรัดหน้าตัก หรือเข็มขัดนิรภัยแบบ 2 จุด (Lap belt or two-point belt) สำหรับที่นั่งอื่นๆ นอกเหนือจากที่นั่งผู้ขับรถและที่นั่งตอนหน้ากับผู้ขับรถที่อยู่ด้านริมสุด

2) ข้อกำหนดด้านการบังคับใช้เข็มขัดนิรภัย

ในวันที่ 11 พฤษภาคม 2557 กรมการขนส่งทางบกได้ออกกฎกระทรวงกำหนดความปลอดภัยและความสงบเรียบร้อยที่ผู้โดยสารต้องปฏิบัติในระหว่างการเดินทางโดยสาร พ.ศ. 2557 ที่มีข้อกำหนดให้ผู้โดยสารรถโดยสารขนาดใหญ่เส้นทางระยะไกลและรถตู้โดยสารทุกประเภทต้องคาดเข็มขัดนิรภัยก่อนออกเดินทาง หากฝ่าฝืนมีโทษปรับสูงสุด 5,000 บาท ทั้งนี้ ข้อกำหนดนี้ไม่ได้บังคับผู้โดยสารของรถโดยสารขนาดใหญ่ภายในจังหวัดและรถสองแถว เช่นเดียวกับข้อบังคับการติดตั้งเข็มขัดนิรภัยในรถโดยสารสาธารณะ

2.3.3 มาตรการด้านการตรวจสอบรถโดยสารสาธารณะ

เช่นเดียวกับในประเทศอังกฤษ มาตรการการตรวจสอบความพร้อมของรถโดยสารในการขับเคลื่อนท้องถนน ตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก แบ่งออกเป็น 3 มาตรการ ได้แก่

1) การตรวจสอบตามระยะเวลา

ตามกฎหมาย ผู้ที่ได้รับใบอนุญาตการประกอบการขนส่งประจำทาง การขนส่งไม่ประจำทาง และการขนส่งรถโดยสารขนาดเล็ก จะต้องนำรถโดยสารเข้ารับการตรวจสอบที่สำนักงานขนส่งหรือสถานตรวจสอบเอกชน (ตรอ.) ที่ได้รับอนุญาตปีละ 2 ครั้ง โดยการตรวจสอบครั้งแรก คือ เมื่อรถโดยสารตรวจสอบเพื่อจดทะเบียน หลังจากนั้นผู้ประกอบการจะต้องนำรถโดยสารไปตรวจสอบทุกๆ 6 เดือนนับตั้งแต่การตรวจสอบครั้งแรก โดยรถที่ผ่านการตรวจสอบต้องอยู่ในเกณฑ์ คือ หมายเลขเครื่องยนต์และหมายเลขตัวถัง หรือหมายเลขคัสซีถูกต้องและตรงตามเอกสารหลักฐาน และมีลักษณะ ขนาด สัดส่วน เครื่องอุปกรณ์ และส่วนควบถูกต้องครบถ้วนตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก

การตรวจสอบในส่วนของตัวถัง เครื่องยนต์และระบบส่งกำลัง ระบบรองรับน้ำหนัก กงล้อและยาง ระบบบังคับเลี้ยว ระบบห้ามล้อ มีหลักเกณฑ์รายการการตรวจสอบ 59 รายการ แบ่งเป็น การตรวจโดยการทดสอบการใช้งาน การตรวจพินิจ และการทดสอบโดยเครื่องมือทางวิศวกรรม ตามตารางที่ 2.13

ตารางที่ 2.13: วิธีการตรวจสอบรถโดยสารตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก แยกตามเครื่องมือ

วิธีการทดสอบ	จำนวน (รายการ)	สัดส่วน (ร้อยละ)
การทดสอบการใช้งาน	15	25.42
การตรวจพินิจ	33	59.93
การทดสอบโดยเครื่องมือทางวิศวกรรม	11	18.64
รวม	59	100.00

ที่มา: กรมการขนส่งทางบก (2550)

สำหรับหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการตรวจสอบรถโดยสาร เป็นไปตามที่แจกแจงในตารางที่

2.14

ตารางที่ 2.14: หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการตรวจสอบรถโดยสาร

รายการ	รายละเอียด
การตรวจสอบของโครงสร้าง	ตรวจพินิจโครงสร้างหรือโครงขวางต้องมีสภาพดี ไม่มีรอยแตกร้าว ผุกร่อน หรือบิดเบี้ยวผิดปกติมาก กรณีจำเป็นให้ใช้ค้อนเคาะตรวจสอบร่วมด้วย
การตรวจกระบอกกันลมหน้า และตัวถังส่วนที่เป็นกระจก	ต้องไม่ชำรุดหรือแตกร้าว และต้องเป็นกระจกนิรภัยตามที่ราชการกำหนด
การตรวจจำนวนผู้โดยสารนั่ง-ยืน และจำนวนผู้โดยสารรวม	ให้นับจำนวนผู้โดยสารนั่งและยืนรวมกัน น้ำหนักผู้โดยสารให้ถือเกณฑ์ 55 กิโลกรัมต่อผู้โดยสาร 1 คน ทั้งนี้การกำหนดจำนวนผู้โดยสารรวมจะต้องไม่เกินเกณฑ์น้ำหนักรวมสูงสุดที่ ขบ. ให้ความเห็นชอบ
การกำหนดจำนวนผู้โดยสารยืน	ให้คำนวณจากพื้นที่ราบ โดยถือหลักเกณฑ์พื้นที่ไม่น้อยกว่า 1,200 ตร. ซม.ต่อผู้โดยสารยืน 1 คน
สปริงและเครื่องผ่อนคลายความสั่นสะเทือน	สามารถรับน้ำหนักและการสั่นสะเทือนของตัวรถเต็มอัตราบรรทุกได้โดยปลอดภัย และมีเครื่องผ่อนคลายความสั่นสะเทือนที่ล้อทุกล้อ เพลาละไม่น้อยกว่า 2 ชุด ซึ่งสามารถผ่อนคลายความสั่นสะเทือนได้ตามสมควร
ความสูงของรถ	ต้องไม่ทำให้รถมีการทรงตัวได้น้อยกว่าเกณฑ์ที่ ขบ. ประกาศ

ที่มา: สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (2555), กรมการขนส่งทางบก (2550)

จากสถิติการตรวจสอบรถโดยสารตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก (ตารางที่ 2.15) พบว่าในปีงบประมาณ 2558 มีรถโดยสารประจำทางและไม่ประจำทางเข้ารับการตรวจสอบสภาพครั้งที่ 1 ทั้งหมด 112,439 คัน โดยมีรถโดยสารที่ผ่านการตรวจสอบในครั้งแรกทั้งสิ้น 108,413 คัน คิดเป็นร้อยละ 96.42 แบ่งออกเป็นรถโดยสารประจำทาง 65,609 คัน และรถโดยสารไม่ประจำทาง 42,804 คัน ส่วนรถที่แก้ไขข้อบกพร่องแล้วนำมาตรวจสอบอีกครั้งมีทั้งสิ้น 2,310 คัน มีรถโดยสารที่ผ่านการตรวจสอบ 2,244 คัน คิดเป็นร้อยละ 97.14

ตารางที่ 2.15: สถิติการตรวจสภาพรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกของรถโดยสาร
ปีงบประมาณ 2558

ประเภทของรถ	จำนวนรถที่ผ่านการตรวจสภาพครั้งที่ 1				จำนวนรถที่แก้ไขข้อบกพร่อง และนำเข้าตรวจสภาพ			
	ผ่านการตรวจสภาพ		ไม่ผ่านการตรวจสภาพ		ผ่านการตรวจสภาพ		ไม่ผ่านการตรวจสภาพ	
	จำนวน (คัน)	ร้อยละ	จำนวน (คัน)	ร้อยละ	จำนวน (คัน)	ร้อยละ	จำนวน (คัน)	ร้อยละ
รถโดยสารประจำทาง	65,609	95.91	2,796	4.09	1,691	97.07	51	2.93
รถโดยสารไม่ประจำทาง	42,804	97.21	1,230	2.79	553	97.36	15	2.64
รวม	108,413	96.42	4,026	3.58	2,244	97.14	66	2.86

ที่มา: วิเคราะห์จากกรมการขนส่งทางบก (2559) โดยคณะผู้วิจัย

สาเหตุสำคัญที่ทำให้รถโดยสารไม่ผ่านการตรวจสภาพในปี 2558 คือ การแก้ไขเพิ่มเติมหรือเปลี่ยนแปลงเครื่องอุปกรณ์หรือส่วนควบของรถก่อนได้รับอนุญาต และข้อบกพร่องอื่นๆ นอกเหนือจากสาเหตุที่ 1-7 (ส.8) และระบบห้ามล้อชำระรถบขรหรือประสิทธิภาพห้ามล้อไม่ถูกต้อง ตามเกณฑ์ที่กำหนด (ส.1) เมื่อพิจารณาจากจำนวนรวมของรถโดยสารประจำทางและไม่ประจำทาง รถที่ไม่ผ่านการตรวจสภาพด้วยสาเหตุที่ 8 คิดเป็นร้อยละ 61.62 และสาเหตุที่ 1 คิดเป็นร้อยละ 26.75 เมื่อพิจารณาแยกรถโดยสารประจำทางและรถโดยสารไม่ประจำทาง พบว่าอัตราส่วนของรถที่ไม่ผ่านการตรวจสภาพด้วยสาเหตุทั้ง 2 ใกล้เคียงกับอัตราส่วนรวมของรถทั้งสองประเภท กล่าวคือ รถโดยสารประจำทางไม่ผ่านการตรวจสภาพด้วยสาเหตุที่ 8 และสาเหตุที่ 1 คิดเป็นร้อยละ 58.73 และร้อยละ 27.72 ตามลำดับ ส่วนรถโดยสารไม่ประจำทางไม่ผ่านการตรวจสภาพด้วยสาเหตุที่ 8 และสาเหตุที่ 1 คิดเป็นร้อยละ 68.21 และร้อยละ 24.55 ตามลำดับ (ตารางที่ 2.16)

ตารางที่ 2.16: จำนวนและร้อยละของรถโดยสารที่ไม่ผ่านการตรวจสภาพด้วยสาเหตุต่างๆ ใน
ปีงบประมาณ 2558

สาเหตุ	จำนวนรถโดยสารที่ไม่ผ่านเนื่องจากสาเหตุต่างๆ					
	รถโดยสารประจำทาง		รถโดยสารไม่ประจำทาง		รวม รถโดยสารประจำทาง และไม่ประจำทาง	
	จำนวนรถ	ร้อยละ	จำนวนรถ	ร้อยละ	จำนวนรถ	ร้อยละ
1. เนื่องจากระบบห้ามล้อชำรุดบกพร่องหรือประสิทธิภาพห้ามล้อไม่ถูกต้อง ตามเกณฑ์ที่กำหนด (ส.1)	775	27.72	302	24.55	1,077	26.75
2. เนื่องจากระบบไฟฟ้ารถยนต์ ระบบไฟส่องสว่าง ระบบสัญญาณต่างๆ เช่น สัญญาณไฟเลี้ยว กริ่งสัญญาณ ชำรุดบกพร่องหรือไม่ถูกต้อง (ส.2)	534	19.10	110	8.94	644	16.00
3. เนื่องจากมลภาวะจากท่อไอเสียรถยนต์ เช่น คิวดำ ไฮโดรคาร์บอน คาร์บอนมอนอกไซด์ ฯลฯ เกินเกณฑ์ที่กำหนด (ส.3)	197	7.05	47	3.82	244	6.06
4. เนื่องจากระดับเสียงดังของรถที่เกิดจากเครื่องยนต์ แตรสัญญาณ เกินเกณฑ์ที่กำหนด (ส.4)	14	0.50	9	0.73	23	0.57
5. เนื่องจากสภาพตัวถังโดยทั่วไป โครงรถ สีรถ ที่นั่ง ชำรุดบกพร่อง ไม่ถูกต้อง (ส.5)	150	5.36	54	4.39	204	5.07
6. เนื่องจากบังคับเลี้ยวชำรุดบกพร่อง หรือศูนย์ล้อหน้าไม่ถูกต้อง (ส.6)	14	0.50	4	0.33	18	0.45
7. เนื่องจากเครื่องยนต์ ระบบส่งกำลัง ระบบรองรับน้ำหนัก หรือระบบผ่อนคลายความสั่นสะเทือนชำรุดบกพร่อง (ส.7)	99	3.54	140	11.38	239	5.94
8. เนื่องจากแก้ไขเพิ่มเติมหรือเปลี่ยนแปลงเครื่องอุปกรณ์หรือส่วนควบของรถก่อนได้รับอนุญาต และข้อบกพร่องอื่นๆ นอกเหนือจากสาเหตุที่ 1 - 7 (ส.8)	1,642	58.73	839	68.21	2,481	61.62

ที่มา: วิเคราะห์จากกรมการขนส่งทางบก (2559) โดยคณะผู้วิจัย

จากสถิติในช่วงต้น รถโดยสารสาธารณะที่เข้ารับการตรวจสภาพมากกว่าร้อยละ 95 ผ่านการตรวจสภาพ อย่างไรก็ตาม จำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นสะท้อนให้เห็นว่ามีรถโดยสารที่อยู่ในสภาพไม่พร้อมใช้งานหรือมีคุณภาพต่ำที่ให้บริการอยู่

2) การตรวจสภาพแบบเรียกตรวจ

เจ้าหน้าที่ตรวจการขนส่งมีอำนาจตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกในการเรียกตรวจรถโดยสารประจำทาง และรถโดยสารไม่ประจำทาง หากเจ้าหน้าที่พบว่ารถคันใดมีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรง สามารถดำเนินการได้ดังนี้

- รายงานให้นายทะเบียนทราบ
- ระงับการใช้รถโดยสารนั้นชั่วคราว
- สั่งให้ผู้ประกอบการนำรถโดยสารคันดังกล่าวให้พนักงานตรวจสอบภายในเวลาที่กำหนด

3) การตรวจสถานที่ประกอบการและสถานที่บำรุงรักษา

อธิบดีหรือนายทะเบียนมีอำนาจตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกในการเข้าไปตรวจสอบสภาพรถโดยสารที่สถานที่ดำเนินการของผู้ประกอบการที่ได้รับใบอนุญาต ซึ่งอธิบดีสามารถมอบหมายให้ผู้ตรวจการหรือพนักงานตรวจสภาพทำการแทนได้

2.4 สรุปโครงสร้างการประกอบการและมาตรฐานของรถโดยสารสาธารณะ

จำนวนรถโดยสารสาธารณะในประเทศไทยมีจำนวนที่เพิ่มขึ้นในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา จากสถิติจำนวนรถโดยสารจดทะเบียนสะสม จำนวนรถโดยสารประจำทางเพิ่มขึ้นเพียงประมาณร้อยละ 8 ส่วนจำนวนรถโดยสารไม่ประจำทางกลับเพิ่มขึ้นมากกว่าเท่าตัว เป็นเพราะจำนวนรถโดยสารประจำทางที่จดทะเบียนใหม่มีแนวโน้มลดลงอย่างมากในช่วง 4-5 ปีที่ผ่านมา ในขณะที่รถโดยสารไม่ประจำทางที่จดทะเบียนใหม่กลับมีทิศทางตรงกันข้ามในช่วงเวลาเดียวกัน ส่วนการประกอบการรถโดยสารในประเทศไทยยังมีลักษณะเป็นผู้ประกอบการรายย่อย โดยผู้ประกอบการส่วนใหญ่มีรถโดยสารเพียง 0-1 คัน และจำนวนใบอนุญาตและผู้ประกอบการรถโดยสารประจำทางค่อนข้างคงที่ แต่จำนวนใบอนุญาตและผู้ประกอบการรถโดยสารไม่ประจำทางกลับเพิ่มขึ้นมาก

การกำหนดมาตรฐานความปลอดภัยของรถโดยสารสาธารณะในประเทศไทย บางส่วนมีการปรับใช้จากมาตรฐานของยุโรป โดยประเทศไทยได้เข้าร่วมข้อตกลงปี 1958 ของ UNECE และเลือกมาตรฐานเข้มขันนิรภัยและการทดสอบพื้นเอียงมาบังคับใช้ ส่วนมาตรฐานอื่นๆ นอกเหนือจากนี้ที่มีการบังคับใช้ ได้แก่ ขนาดสัดส่วนของรถโดยสาร ข้อกำหนดประตูทางขึ้นลงและประตูฉุกเฉินของรถโดยสาร อุปกรณ์นิรภัยในรถโดยสาร และการตรวจสภาพรถโดยสาร

บทที่ 3

สถานการณ์อุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะ

การเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะ ก่อให้เกิดความสูญเสียทั้งทางเศรษฐกิจและสังคมเป็นอย่างมาก จึงเป็นปัญหาสำคัญที่ต้องได้รับการแก้ไข ในบทนี้ คณะผู้วิจัยจึงทบทวนสถิติอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะในประเทศไทย เพื่อให้ทราบสถานการณ์ความปลอดภัยของรถโดยสารในปัจจุบัน ทบทวนงานวิจัยต่างๆ เกี่ยวกับสาเหตุที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะ และทบทวนกรณีศึกษาเกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารเพื่อให้เข้าใจถึงปัญหาความปลอดภัยของรถโดยสารได้ชัดเจนมากยิ่งขึ้น สุดท้ายจึงได้อธิบายรูปแบบการประกันภัยเพื่อเยียวยาผู้ประสบอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะ พร้อมทั้งระบุปัญหาและเสนอแนะแนวทางปรับปรุงระบบประกันภัย

3.1 สถิติอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะ

สถิติจำนวนอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะยังขาดการเก็บข้อมูลที่สมบูรณ์ จึงยังไม่สามารถสรุปทิศทางที่แน่นอนของแนวโน้มอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะได้ ทั้งนี้สถิติอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ (ตช.) ซึ่งเป็นข้อมูลอุบัติเหตุจากการแจ้งความ มีแนวโน้มจำนวนอุบัติเหตุที่ลดลง ในขณะที่ข้อมูลจำนวนอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะจากสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.) ซึ่งเป็นข้อมูลจากการใช้สิทธิประกันภัยภาคบังคับกลับมีจำนวนที่เพิ่มมากขึ้น ทั้งนี้อาจเป็นเพราะข้อมูลของ ตช. เก็บเฉพาะเมื่อมีการแจ้งความเท่านั้น จึงอาจมีการรายงานจำนวนอุบัติเหตุที่น้อยกว่าความเป็นจริง

เมื่อพิจารณาข้อมูลจำนวนอุบัติเหตุทางถนนของ ตช. พบว่าในช่วง 8 ปีที่ผ่านมาอุบัติเหตุทางถนนลดลงถึงร้อยละ 61.61 จาก 152,399 รายในปี 2551 เป็น 58,508 รายในปี 2558 (ตารางที่ 3.1) โดยมีรถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะที่มีอัตราส่วนการเกิดอุบัติเหตุสูงสุด คิดเป็นร้อยละ 36.26 ในปี 2558 ในขณะที่รถโดยสารขนาดเล็ก หรือรถตู้มีอัตราส่วนร้อยละ 1.39 และรถโดยสารขนาดใหญ่มีอัตราส่วนร้อยละ 1.14 (ตารางที่ 3.2) นอกจากนี้ อุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะยังมีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่องในช่วงปี 2551-2558 โดยจำนวนอุบัติเหตุรถตู้โดยสารลดลงร้อยละ 66.9 จาก 2,462 รายในปี 2551 เหลือ 815 รายในปี 2558 และจำนวนอุบัติเหตุรถโดยสารขนาดใหญ่ลดลงร้อยละ 74.54 จาก 2,612 รายในปี 2551 เหลือ 665 รายในปี 2557 (รูปที่ 3.1)

ตารางที่ 3.1: จำนวนคนที่เกิดอุบัติเหตุทางถนนตามประเภทการเดินทาง ณ ปีงบประมาณ 2551-2558

(หน่วย: ราย)

ประเภทการเดินทาง	2551	2552	2553	2554	2555	2556	2557	2558
คนเดินเท้า	3,640	3,498	2,581	2,433	2,384	2,278	1,828	1,688
รถจักรยาน	2,165	2,479	1,282	394	337	387	378	529
รถสามล้อ	490	278	151	17	18	19	16	21
รถจักรยานยนต์	60,248	56,658	38,815	19,311	19,122	20,239	18,713	21,215
รถสามล้อเครื่อง	1,091	929	697	254	279	267	218	214
รถยนต์ส่วนบุคคล	39,813	41,022	29,650	16,567	15,934	16,664	16,041	17,922
รถโดยสารขนาดเล็ก (รถตู้)	2,462	2,431	1,740	869	886	897	826	815
รถบรรทุกเล็ก (ปิกอัพ)	24,652	25,526	17,247	8,702	8,823	9,506	9,044	9,966
รถโดยสารขนาดใหญ่	2,612	2,384	1,661	964	961	829	663	665
รถบรรทุก 6 ล้อ	2,484	2,225	1,712	972	1,061	1,084	1,004	954
รถบรรทุก 10 ล้อ	3,673	2,977	2,238	925	977	997	874	959
รถอีแต๋น	238	245	138	0	0	0	0	0
รถแท็กซี่	6,891	6,714	4,988	2,955	2,861	2,504	2,009	1,950
รถอื่นๆ	1,940	1,851	1,594	1,294	1,415	1,567	1,326	1,610
รวม	152,399	149,217	104,494	55,657	55,058	57,238	52,940	58,508

หมายเหตุ: * ปีงบประมาณ (N) = ตุลาคม (N-1) – กันยายน (N)

ที่มา: สำนักงานตำรวจแห่งชาติ (2557)

ตารางที่ 3.2: สัดส่วนของยานพาหนะที่เป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ ณ ปีงบประมาณ 2551-2558

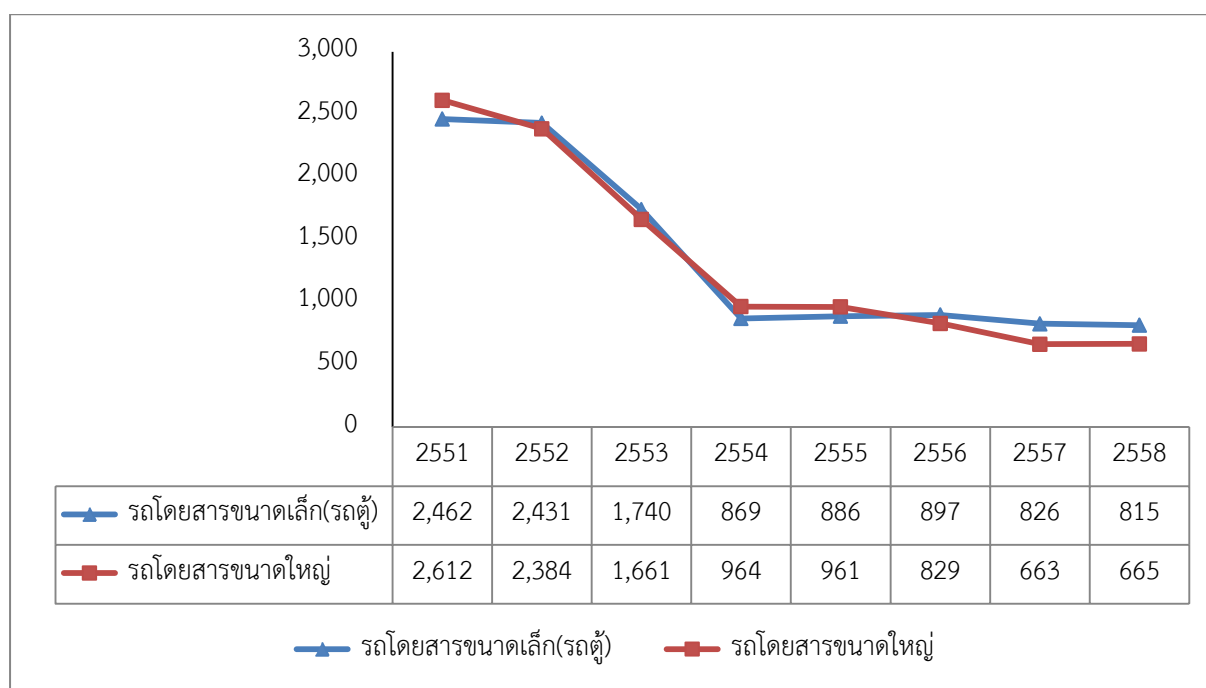
(หน่วย: ร้อยละ)

ประเภทการเดินทาง	2551	2552	2553	2554	2555	2556	2557	2558
คนเดินเท้า	2.39	2.34	2.47	4.37	4.33	3.98	3.45	2.89
รถจักรยาน	1.42	1.66	1.23	0.71	0.61	0.68	0.71	0.90
รถสามล้อ	0.32	0.19	0.14	0.03	0.03	0.03	0.03	0.04
รถจักรยานยนต์	39.53	37.97	37.15	34.70	34.73	35.36	35.35	36.26
รถสามล้อเครื่อง	0.72	0.62	0.67	0.46	0.51	0.47	0.41	0.37
รถยนต์ส่วนบุคคล	26.12	27.49	28.37	29.77	28.94	29.11	30.30	30.63
รถโดยสารขนาดเล็ก (รถตู้)	1.62	1.63	1.67	1.56	1.61	1.57	1.56	1.39
รถบรรทุกเล็ก (ปิกอัพ)	16.18	17.11	16.51	15.64	16.02	16.61	17.08	17.03

ประเภทการเดินทาง	2551	2552	2553	2554	2555	2556	2557	2558
รถโดยสารขนาดใหญ่	1.71	1.60	1.59	1.73	1.75	1.45	1.25	1.14
รถบรรทุก 6 ล้อ	1.63	1.49	1.64	1.75	1.93	1.89	1.90	1.63
รถบรรทุก 10 ล้อ	2.41	2.00	2.14	1.66	1.77	1.74	1.65	1.64
รถอีแต๋น	0.16	0.16	0.13	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
รถแท็กซี่	4.52	4.50	4.77	5.31	5.20	4.37	3.79	3.33
รถอื่นๆ	1.27	1.24	1.53	2.32	2.57	2.74	2.50	2.75
รวม	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

ที่มา: สำนักงานตำรวจแห่งชาติ (2557)

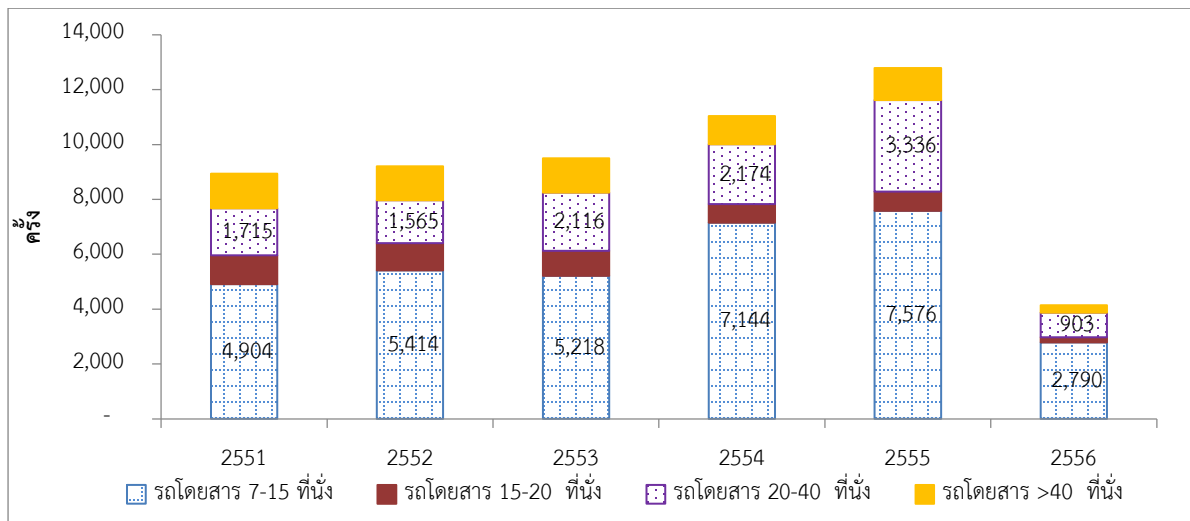
รูปที่ 3.1: จำนวนอุบัติเหตุรถโดยสาร ณ ปีงบประมาณ 2551-2557



ที่มา: สำนักงานตำรวจแห่งชาติ (2557)

ดังที่กล่าวในข้างต้น แม้ข้อมูลอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะจาก ดช. จะมีทิศทางที่ลดลง แต่ข้อมูลจำนวนอุบัติเหตุจาก คปภ. กลับมีทิศทางตรงกันข้าม (รูปที่ 3.2) โดยจำนวนอุบัติเหตุรถโดยสารเพิ่มขึ้นจากประมาณ 9,000 ครั้งในปี 2551 เป็น 13,000 ครั้งในปี 2555 และเกิดขึ้นกับรถโดยสารขนาด 7-15 ที่นั่ง (รถตู้โดยสาร) มากที่สุด คิดเป็นอัตราส่วนร้อยละ 60 รองลงมาเป็นรถโดยสาร 20-40 ที่นั่ง คิดเป็นอัตราส่วนร้อยละ 25 ส่วนในปี 2556 ตัวเลขจำนวนอุบัติเหตุค่อนข้างน้อยเนื่องจากข้อมูลชุดนี้ได้มีการเก็บข้อมูลในปี 2557 เนื่องจากจำนวนอุบัติเหตุมาจากจำนวนใช้สิทธิประกันภัยภาคบังคับ ข้อมูลของปี 2555 และ 2556 จึงยังไม่ครบถ้วนในปี 2557 จำนวนอุบัติเหตุในปี 2555 และ 2556 จึงน่าจะสูงกว่าจำนวนที่แสดงในรูปที่ 3.2

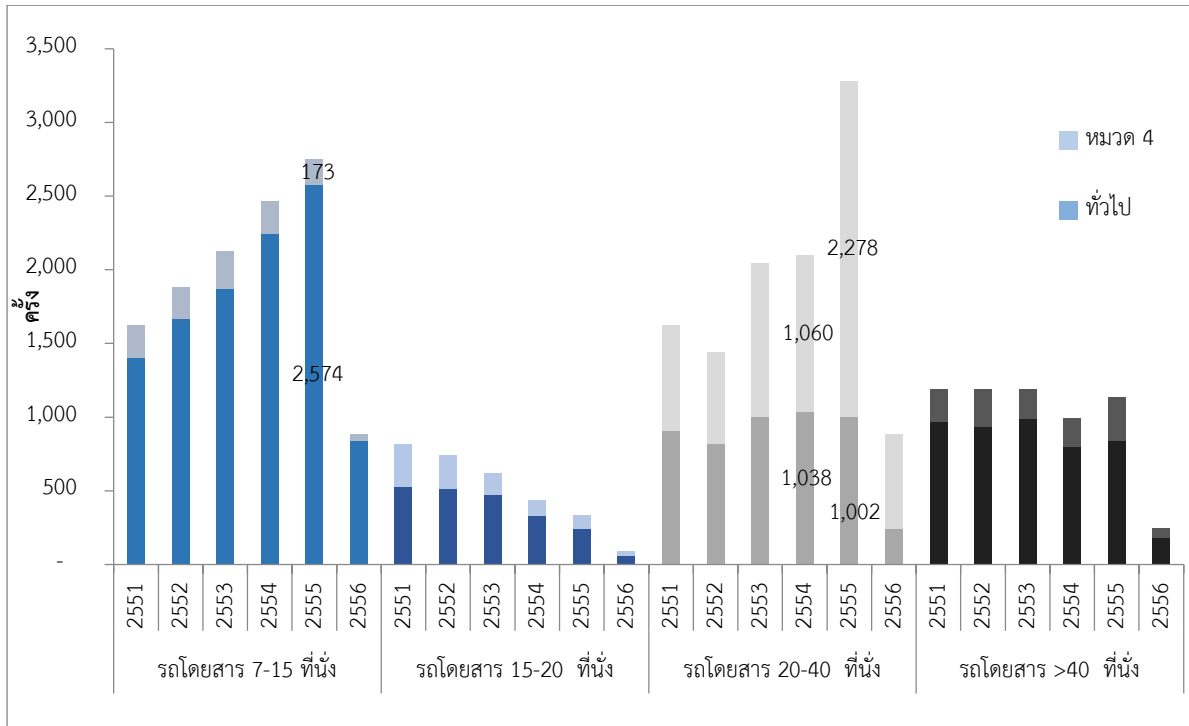
รูปที่ 3.2: จำนวนอุบัติเหตุรถโดยสาร ในช่วงปี 2551-2556



หมายเหตุ: ข้อมูลที่ได้มาจากจำนวนการเคลมประกันภัย ซึ่งมีความล่าช้าในการสะท้อนจำนวนความเสียหายที่เกิดขึ้นจริงใน ปี 2555-2556
ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.) (2557)

รูปที่ 3.3 ได้แสดงจำนวนอุบัติเหตุรถโดยสาร แยกตามจำนวนที่นั่งของรถโดยสาร จะเห็นได้ว่า นอกจากรถโดยสาร 7-15 ที่นั่ง และ 20-40 ที่นั่ง เกิดอุบัติเหตุมากกว่ารถโดยสารขนาดอื่นๆ แล้ว รถโดยสาร ทั้ง 2 ประเภทยังมีทิศทางเกิดการเกิดอุบัติเหตุที่สูงขึ้นระหว่างปี 2551-2555 ในขณะที่รถโดยสารขนาด 15-20 ที่นั่ง มีทิศทางเกิดการเกิดอุบัติเหตุที่ลดลง ส่วนรถโดยสารขนาดมากกว่า 40 ที่นั่ง มีทิศทางการเติบโตของจำนวนอุบัติเหตุค่อนข้างคงที่ในช่วงเวลาดังกล่าว นอกจากนี้ ยังพบว่ารถโดยสารสาธารณะ 20-40 ที่นั่ง เกิดอุบัติเหตุที่เกิดจากรถโดยสารสาธารณะหมวด 4 เป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะในปี 2555 ซึ่งมีจำนวนครั้งมากกว่า 2 เท่าของจำนวนอุบัติเหตุของรถโดยสารหมวดอื่นๆ รวมกัน

รูปที่ 3.3: จำนวนอุบัติเหตุรถโดยสาร แยกตามจำนวนที่นั่ง ในช่วงปี 2551-2556



หมายเหตุ: ข้อมูลที่ได้มาจากจำนวนการเคลมประกันภัย ซึ่งมีความล่าช้าในการสะท้อนจำนวนความเสียหายที่เกิดขึ้นจริงในช่วงปี 2555-2556 ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.) (2557)

เมื่อพิจารณาอัตราการส่วนการเกิดอุบัติเหตุจากรถจดทะเบียนสะสมในปี 2556 พบว่า รถจักรยานยนต์มีอัตราการเกิดอุบัติเหตุ 9.8 รายต่อจำนวนรถจดทะเบียนสะสม 10,000 คัน ในขณะที่รถตู้ และรถโดยสารมีอัตราดังกล่าวมากถึง 21.73 และ 54.85 ตามลำดับ ส่วนในปี 2557 พบว่า รถจักรยานยนต์มีอัตราการเกิดอุบัติเหตุ 10.1 รายต่อจำนวนรถจดทะเบียนสะสม 10,000 คัน ในขณะที่รถโดยสาร (ทั้งรถโดยสารขนาดใหญ่ และรถตู้โดยสาร) มีอัตราการเกิดอุบัติเหตุ 106.1 ราย จากจำนวนรถโดยสารจดทะเบียนสะสม 10,000 คัน คิดเป็นประมาณ 10 เท่าของอัตราส่วนของรถจักรยานยนต์ แสดงให้เห็นว่าการเดินทางด้วยรถโดยสารมีความเสี่ยงที่จะเกิดมากกว่ารถจักรยานยนต์ถึง 10 เท่า ทั้งนี้ สัดส่วนของอุบัติเหตุของรถโดยสารต่อจำนวนรถโดยสารจดทะเบียนสะสมอาจมีสัดส่วนมากกว่าตัวเลขที่แสดง เนื่องจากการจัดกลุ่มข้อมูลของประเภทรถที่เกิดอุบัติเหตุและประเภทรถที่จดทะเบียนสะสมแตกต่างกัน โดยข้อมูลอุบัติเหตุซึ่งจัดเก็บโดยสำนักงานตำรวจแห่งชาติจัดกลุ่มประเภทของรถตามลักษณะทางกายภาพ ในขณะที่จำนวนรถจดทะเบียนสะสมแบ่งกลุ่มตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งรถยนต์และกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก (ตารางที่ 3.3)

ตารางที่ 3.3: อัตราการเกิดอุบัติเหตุต่อจำนวนรถจดทะเบียนสะสม 10,000 คัน แบ่งตามประเภทรถ

ปี	อัตราการเกิดอุบัติเหตุต่อจำนวนรถจดทะเบียนสะสม 10,000 คัน					
	รถจักรยานยนต์	รถยนต์	รถกระบะ	รถตู้	รถโดยสาร	รถบรรทุก
2547	58.79	177.45	102.11	91.89	414.67	147.51
2548	54.18	149.94	89.68	100.82	367.09	126.01
2549	48.01	127.05	66.78	79.43	296.97	107.67
2550	42.28	114.28	65.93	69.02	245.23	91.10
2551	36.02	105.89	53.80	63.74	202.08	77.31
2552	31.49	96.30	50.35	57.81	185.81	62.60
2553	18.17	54.38	29.05	37.16	97.85	39.62
2554	10.90	32.83	17.45	22.29	72.38	23.41
2555	10.80	29.91	17.33	22.01	72.82	24.42
2556	9.80	24.05	16.37	21.73	54.85	20.71
2557*	10.12	24.26	16.42	106.10**		19.21

หมายเหตุ: * อัตราส่วนในปี 2557 คำนวณโดยคณะผู้วิจัย, ข้อมูลจากสำนักงานตำรวจแห่งชาติ (2558) และกรมการขนส่งทางบก (2558)

** รวมรถโดยสารขนาดใหญ่ และรถตู้โดยสาร

ที่มา: มุลนิธิไทยโรดส์ (2558)

จากข้อมูลของมูลนิธิเพื่อผู้บริโภค (มพบ.) ที่แสดงสถิติอุบัติเหตุของรถโดยสารของปี 2557 และ 2558 (ตารางที่ 3.4) พบว่าในปี 2557 มีการเกิดอุบัติเหตุจากรถโดยสารทั้งหมด 233 ครั้ง ทำให้มีผู้บาดเจ็บทั้งหมด 2,522 ราย และเสียชีวิตทั้งหมด 189 ราย ส่วนในปี 2558 มีอุบัติเหตุรถโดยสารทั้งหมด 292 ครั้ง บาดเจ็บทั้งหมด 3,225 ราย และเสียชีวิต 232 ราย

เมื่อพิจารณาอัตราส่วนของรถโดยสารแต่ละประเภทที่เกิดอุบัติเหตุในปี 2557-2558 (รูปที่ 3.4) พบว่าประเภทรถโดยสารที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด ได้แก่ รถตู้โดยสาร ซึ่งมีอัตราส่วนมากถึงร้อยละ 37.3 รองลงมา ได้แก่ รถโดยสารปรับอากาศ มีอัตราส่วนร้อยละ 22.5 และรถโดยสารทัศนาวจร มีอัตราส่วนร้อยละ 10.3 (37 ครั้ง) ส่วนรถโดยสารระหว่างจังหวัด คิดเป็นร้อยละ 9.9 และรถรับส่งพนักงาน คิดเป็นร้อยละ 8.8 ที่เหลือเป็นรถโดยสารประเภทอื่นๆ ซึ่งขาดข้อมูลปีใดปีหนึ่ง

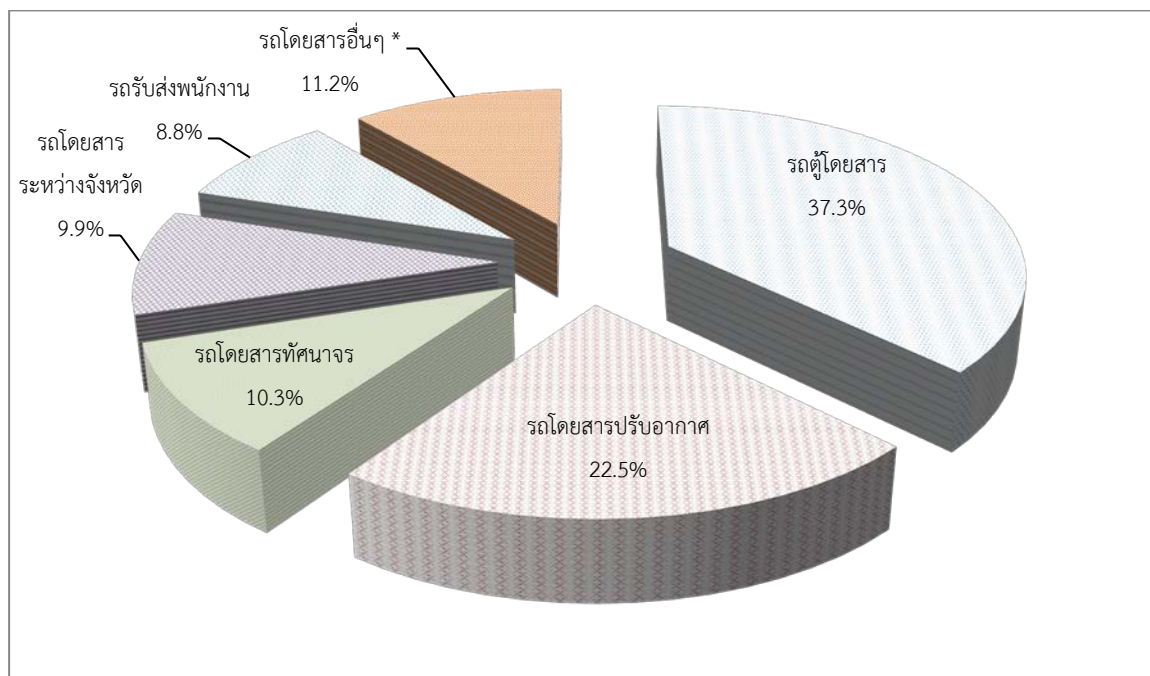
ตารางที่ 3.4: สถิติอุบัติเหตุรถโดยสาร ในช่วงปี 2557-2558

ประเภทรถโดยสาร	2557			2558		
	จำนวนครั้ง	บาดเจ็บ	เสียชีวิต	จำนวนครั้ง	บาดเจ็บ	เสียชีวิต
รถตู้โดยสาร	88	743	62	108	837	84
รถโดยสารปรับอากาศ	55	612	34	63	758	30
รถโดยสารทัศนาวจร	24	446	53	30	580	39
รถโดยสารระหว่างจังหวัด	20	328	13	32	396	27
รถรับส่งพนักงาน	18	364	11	28	363	27
รถรับส่งนักเรียน	_*	_*	_*	15	253	19
รถแท็กซี่	15	17	10	_*	_*	_*
รถโดยสารประจำทาง (รถเมล์)	13	12	6	_*	_*	_*
รถโดยสารอื่นๆ	-	-	-	16	38	6
รวม	233	2,522	189	292	3,225	232

หมายเหตุ: * ไม่มีข้อมูล

ที่มา: มุลนิธิเพื่อผู้บริโภค (2559)

รูปที่ 3.4 : อัตราส่วนของรถโดยสารสาธารณะแต่ละประเภทที่เกิดอุบัติเหตุ ในช่วงปี 2557-2558

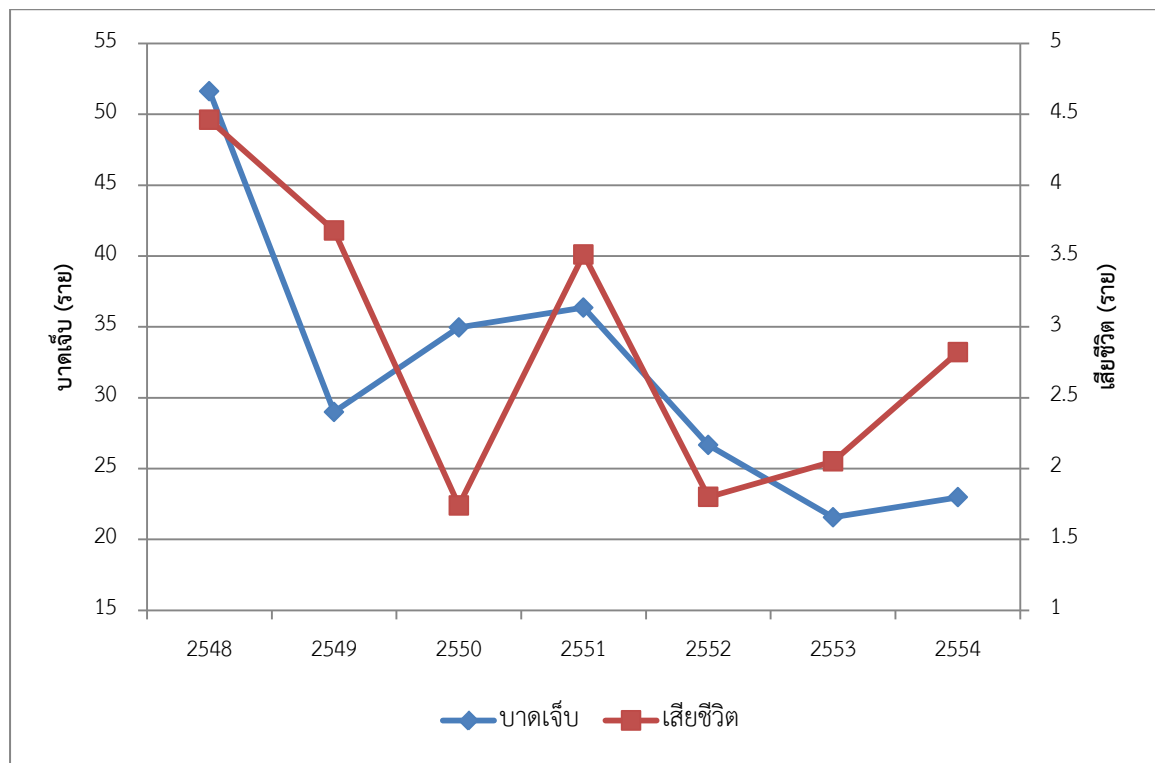


หมายเหตุ: * ขาดข้อมูลปีใดปีหนึ่ง

ที่มา: มุลนิธิเพื่อผู้บริโภค (2558)

สำหรับอัตราการบาดเจ็บและเสียชีวิตของผู้โดยสารรถโดยสารในช่วงปี 2548-2554 เมื่อเทียบจำนวนรถโดยสารจดทะเบียน พบว่ามีแนวโน้มลดลง อย่างไรก็ตาม อัตราการบาดเจ็บและเสียชีวิตเพิ่มมากขึ้นเป็นพิเศษเฉพาะในปี 2551 แม้ว่าจำนวนรถโดยสารสาธารณะทั้งรถโดยสารขนาดใหญ่ และรถตู้โดยสารที่เกิดอุบัติเหตุในปี 2551 จะลดลงจากในปี 2550 ถึงร้อยละ 23.38 และร้อยละ 10.76 (ตามลำดับ) ก็ตาม (รูปที่ 2.1)

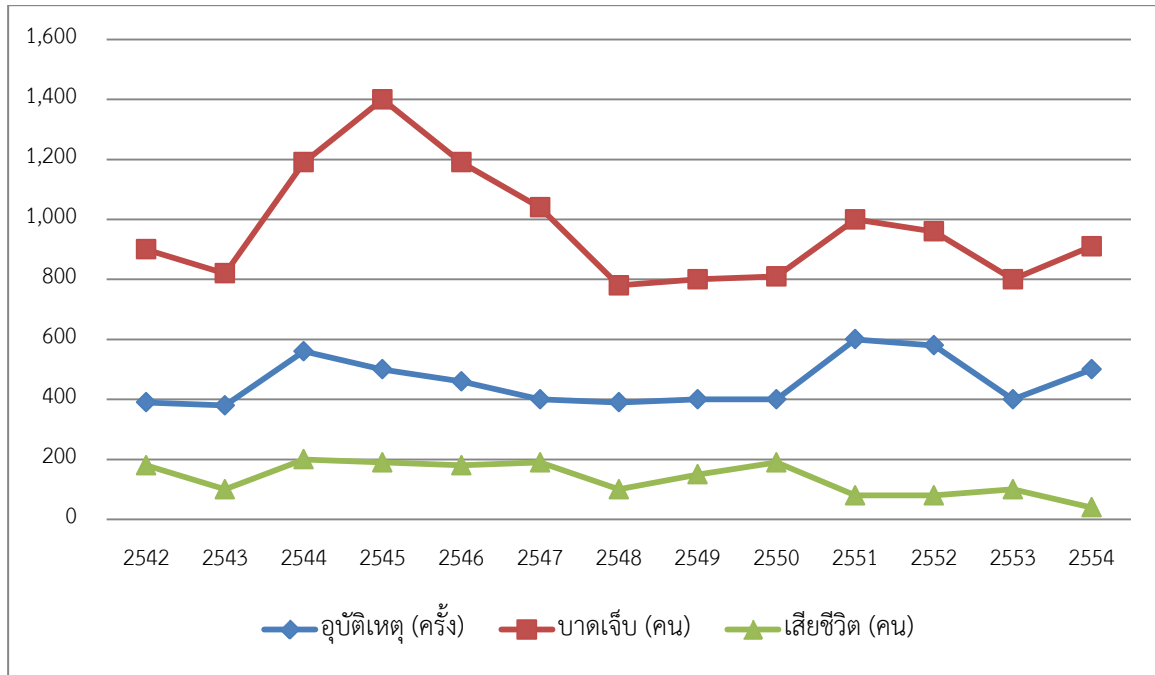
รูปที่ 3.5: อัตราการบาดเจ็บและเสียชีวิตของผู้ใช้รถโดยสาร ต่อจำนวนรถโดยสารจดทะเบียน 10,000 คัน ในช่วงปี 2548-2554



ที่มา: มุลนิธิไทยโรดส์ (2558)

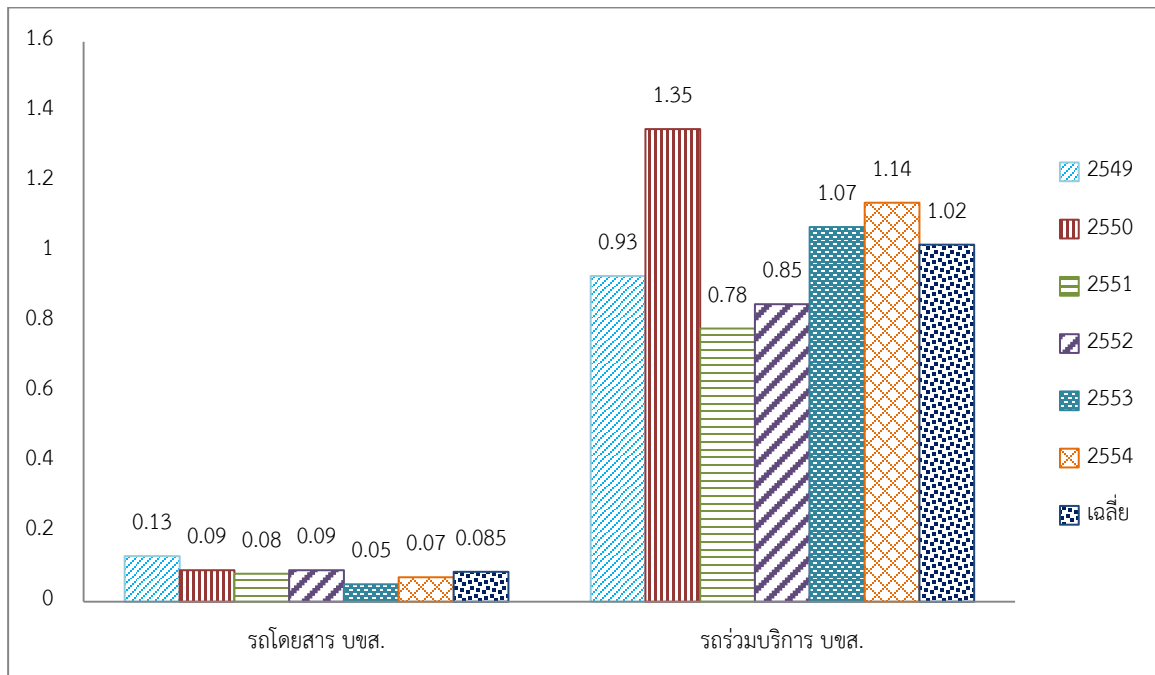
รถโดยสารประจำทางที่ผู้ประกอบการเป็นเอกชน (รถร่วมบริการ) ยังมีมาตรฐานด้านความปลอดภัยต่ำกว่ารถโดยสารที่ผู้ประกอบการดำเนินการโดยภาครัฐ จากข้อมูลของบริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.) จำนวนอุบัติเหตุของรถโดยสารประจำทาง และรถร่วมบริการ ในช่วงปี 2542-2554 เป็นไปตามรูปที่ 3.6 แต่ละปีมีอุบัติเหตุรถโดยสารและรถร่วมบริการเฉลี่ยประมาณ 415 ราย หรือเฉลี่ยอย่างน้อย 1 รายต่อวัน และยังมีจำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตรวมกันมากกว่า 1,000 รายต่อปี เมื่อพิจารณาจากสัดส่วนผู้โดยสารที่เสียชีวิตต่อจำนวนรถโดยสารที่เกิดอุบัติเหตุ โดยเฉลี่ยสัดส่วนดังกล่าวตลอดช่วงปี 2549-2554 พบว่าค่าเฉลี่ยของสัดส่วนผู้โดยสารที่เสียชีวิตต่อรถโดยสารที่เกิดอุบัติเหตุเท่ากับ 0.09 ในขณะที่ค่าเฉลี่ยของสัดส่วนดังกล่าวของรถร่วมบริการเท่ากับ 1.02 กล่าวคือ ผู้โดยสารรถร่วมบริการมีโอกาสที่จะเสียชีวิตมากกว่าผู้โดยสารรถโดยสารถึง 13 เท่า (รูปที่ 3.7)

รูปที่ 3.6: สถิติอุบัติเหตุรถโดยสารประจำทาง บขส. และรถร่วมบริการ บขส. ในช่วงปี 2542 - 2554



ที่มา: บริษัท ขนส่ง จำกัด, รายงานสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย พ.ศ. 2554 (2556)

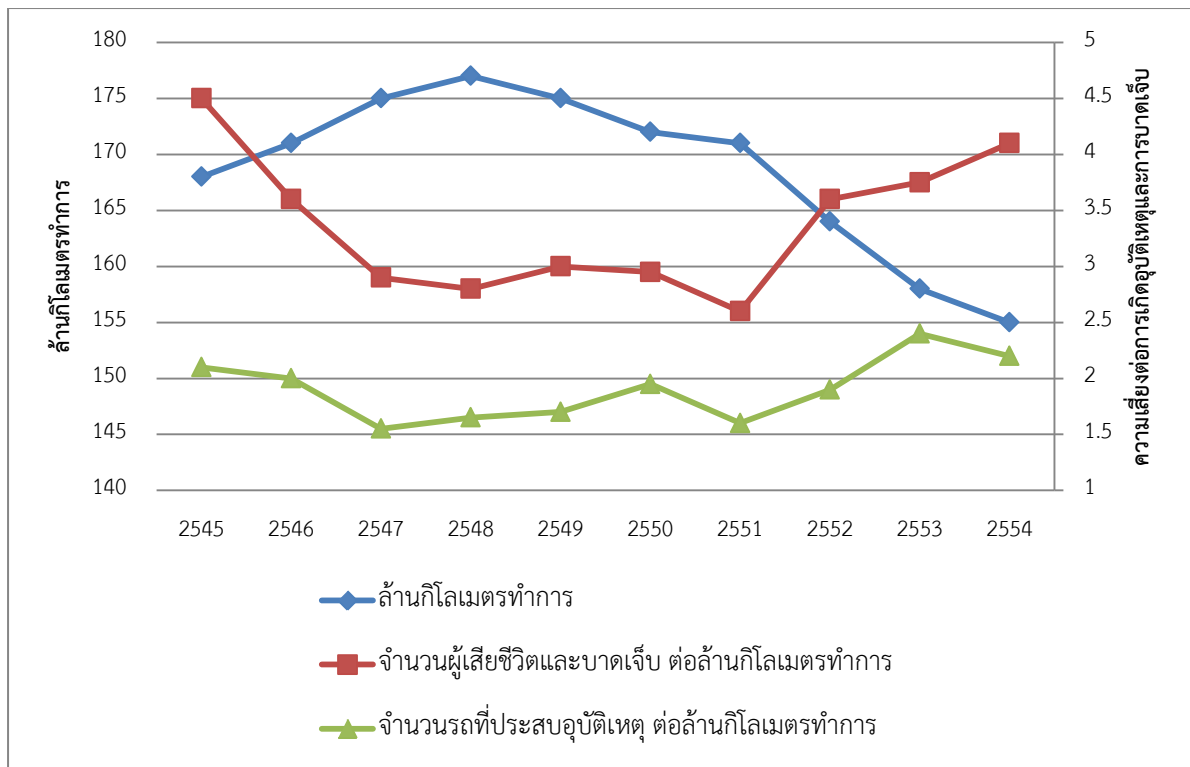
รูปที่ 3.7: สัดส่วนผู้โดยสารที่เสียชีวิตต่อจำนวนรถโดยสารที่เกิดอุบัติเหตุ ในช่วงปี 2549-2554



ที่มา: บริษัท ขนส่ง จำกัด, รายงานสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย พ.ศ. 2554 (2556)

แม้รถโดยสาร บขส. มีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุต่ำกว่ารถร่วมบริการ บขส. อยู่มาก แต่เมื่อพิจารณาจากความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุของรถโดยสาร บขส. ยังมีแนวโน้มที่น่าเป็นห่วง จากรูปที่ 3.8 จะเห็นได้ว่าปริมาณการวิ่งให้บริการ (ล้านกิโลเมตรทำการ) มีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่อง แต่จำนวนรถที่ประสบอุบัติเหตุ และจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บ ต่อล้านกิโลเมตร ยังมีแนวโน้มค่อนข้างคงที่ (มูลนิธิไทยโรดส์ และศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย, 2556)

รูปที่ 3.8: ความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุ และการบาดเจ็บของการเดินทางด้วยรถโดยสาร บขส. ในช่วงปี 2545-2554



ที่มา: บริษัท ขนส่ง จำกัด, รายงานสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย พ.ศ. 2554 (2556)

3.2 ปัจจัยที่ส่งผลต่อความปลอดภัยของรถโดยสารสาธารณะ

จากการศึกษาของอิริยูร์ ลิมานนท์ (2555) ซึ่งได้ทบทวนงานวิจัยต่างๆ พบว่าปัจจัยที่ทำให้รถโดยสารสาธารณะเกิดอุบัติเหตุประกอบด้วย 4 องค์ประกอบ ได้แก่ ปัจจัยด้านผู้ขับขี่ ปัจจัยด้านยานพาหนะ ปัจจัยด้านถนน และปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) ปัจจัยด้านผู้ขับขี่

ผู้ขับขี่เป็นปัจจัยสำคัญที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน เนื่องจากเป็นผู้ควบคุมยานพาหนะ จึงเป็นสาเหตุโดยตรงที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ ซึ่งลักษณะต่างๆ เช่น เพศ อายุ ประสบการณ์ พฤติกรรมในการขับขี่ และทัศนคติของผู้ขับขี่ล้วนมีผลต่อความปลอดภัยต่ออุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะทั้งสิ้น ดังนี้

- ผู้ขับขี่เพศชายมักมีพฤติกรรมการขับขี่ที่เสี่ยงอันตรายมากกว่าผู้ขับขี่เพศหญิง จึงมีส่วนของการเกิดอุบัติเหตุจากรมากกว่า
- ผู้ขับขี่ที่มีอายุน้อยกว่าก่อให้เกิดอุบัติเหตุจากรมากกว่าผู้ขับขี่ที่มีอายุมาก โดยผู้ขับขี่อายุ 17-20 ปีมีส่วนการเกิดอุบัติเหตุสูงสุด และอัตราการเกิดอุบัติเหตุลดลงในกลุ่มผู้ขับขี่ที่มีอายุมากขึ้น แต่มีส่วนการเกิดอุบัติเหตุที่เพิ่มขึ้นในกลุ่มอายุ 60 ปีขึ้นไป
- ผู้ขับขี่ที่มีประสบการณ์ในการขับขี่น้อยเกิดอุบัติเหตุทางถนนมากกว่า เนื่องจากขาดความรู้ความชำนาญในการขับขี่ พบว่ากลุ่มผู้ขับขี่ที่มีประสบการณ์ 0-3 ปีเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด
- การดื่มของมึนเมาส่งผลให้ผู้ขับขี่ไม่สามารถควบคุมสติสัมปชัญญะขณะขับขี่ได้ จึงก่อให้เกิดอุบัติเหตุจากรมากกว่าผู้ขับขี่ที่ไม่ใช้ยาหรือสารเสพติด การเพิ่มขึ้นของแอลกอฮอล์ในเลือดทุกๆ ร้อยละ 0.02 ทำให้เกิดอุบัติเหตุจนเสียชีวิตได้เพิ่มขึ้นถึง 2 เท่า และผู้ขับขี่ที่มีแอลกอฮอล์ในเลือดสูงกว่า 0.1 กรัมเปอร์เซ็นต์มีความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุมากกว่าผู้ขับขี่ที่ไม่มึนเมาถึง 7 เท่า
- ผู้ขับขี่ที่ใช้สารเสพติด เช่น ยาแก้ปวดประสาท มีสมรรถภาพในการขับขี่ลดลง จึงมีความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุมากกว่าผู้ขับขี่ที่ไม่ใช้สารเสพติด 5 เท่า
- ยาบางชนิด เช่น ยาแก้แพ้ มีผลให้ผู้ที่ใช้ยาดังกล่าว่วงนอนได้ ผู้ที่ใช้ยาดังกล่าวจึงมีความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุมากกว่าผู้ที่ไม่ได้ยาดังกล่าว
- ผู้ขับขี่ที่มีสภาวะร่างกายไม่พร้อม เช่น พักผ่อนไม่เพียงพอ อาจหลับในและเกิดอุบัติเหตุได้ ส่วนผู้ขับขี่ที่มีโรคประจำตัว เช่น โรคหัวใจ โรคลมชัก ฯลฯ อาจหมดสติขณะขับขี่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ
- ผู้ขับขี่ที่ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรอาจบังคับรถไปในทิศทางหรือตำแหน่งที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย เนื่องจากกฎจราจรโดยส่วนใหญ่มีจุดประสงค์เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน การฝ่าฝืนกฎจราจรจึงทำให้ผู้ขับขี่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมากขึ้น
- ผู้ขับขี่ที่มีพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ เช่น การขับขี่ด้วยความเร็วสูง การเบรกกะทันหัน ฯลฯ อาจเกิดความผิดพลาดในการขับขี่ จึงเกิดอุบัติเหตุมากกว่าผู้ขับขี่ด้วยความระมัดระวัง
- ปัจจัยทางด้านจิตใจ เช่น ทัศนคติ ความเชื่อมั่นในตัวเอง ความเครียด และสุขภาพจิตมีผลต่อการขับขี่ การมีทัศนคติต่อการขับขี่ที่ไม่ดี การมีความเชื่อมั่นในตัวเองสูง ความเครียดของผู้ขับขี่ และสุขภาพจิตที่เสื่อมทำให้ผู้ขับขี่มีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุมากกว่า
- ประสาทในการรับรู้และความบกพร่องที่เกี่ยวข้อง เช่น ด้านการมองเห็นและได้ยิน มีผลต่อการประเมินความเสี่ยงต่อสถานการณ์ในขณะขับขี่และการควบคุมรถ

2) ปัจจัยด้านยานพาหนะ

ปัจจัยด้านยานพาหนะที่ส่งผลต่อความปลอดภัยต่ออุบัติเหตุสามารถแบ่งได้เป็น 2 ประเด็น คือ

- ยานพาหนะที่มีสภาพหรืออุปกรณ์ เช่น ระบบห้ามล้อ สภาพยาง ระบบไฟส่องสว่างและไฟสัญญาณ ระบบปิดน้ำฝน ฯลฯ ชำรุด บกพร่อง จากการขาดการตรวจสอบและบำรุงรักษา
- ยานพาหนะที่ไม่เป็นไปตามมาตรฐานความปลอดภัย เช่น การบรรทุกเกินที่กำหนดหรือไม่ปลอดภัย การปรับแต่งสภาพยานพาหนะ การไม่มีอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัย (เช่น เข็มขัดนิรภัย)

3) ปัจจัยด้านถนน

ถนนที่มีสภาพชำรุดบกพร่องหรือออกแบบไม่ได้มาตรฐานตามหลักวิศวกรรมเป็นปัจจัยสำคัญอีกอย่างหนึ่งที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน โดยองค์ประกอบต่างๆ ของปัจจัยด้านถนนที่ส่งผลต่อความปลอดภัยประกอบด้วย สภาพพื้นผิวถนน ความกว้างของผิวจราจร ความกว้างของไหล่ทาง ระยะมองเห็นในทางโค้ง แนวนราบและแนวตั้ง จำนวนช่องจราจร อุปกรณ์กั้นกลางทาง เครื่องหมายและป้ายจราจร สัญญาณไฟจราจร และไฟส่องสว่างบนถนน

4) ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม

สภาพแวดล้อมของถนนเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน ซึ่งปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุสามารถแบ่งได้เป็น 3 ประเด็น คือ

- อุปสรรคทางธรรมชาติ เช่น ฝนตก หมอก ต้นไม้ที่บดบังป้ายหรือสัญญาณไฟจราจร ฯลฯ ทำให้ทัศนวิสัยของผู้ขับขี่ลดลง ส่งผลให้มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมากขึ้น
- อุปสรรคที่เกิดจากการกระทำของคน เช่น การเผาขยะริมข้างทาง ครั้นดำจากท่อไอเสีย สิ่งปลูกสร้างที่บดบังป้ายและสัญญาณไฟจราจร ฯลฯ ส่งผลต่อทัศนวิสัยของผู้ขับขี่เช่นกัน
- สิ่งกีดขวางบนช่องจราจร เช่น วัตถุที่ร่วงหล่นบนพื้นผิวจราจร รถที่จอดกีดขวางทางจราจร การข่อมถนนโดยไม่มีป้ายเตือน ฯลฯ อาจทำให้ผู้ขับขี่ชนสิ่งกีดขวางเหล่านี้หรือหักหลบจนเกิดอุบัติเหตุได้

รัชชัย เหล่าหงษ์ศิริทอง และคณะ (2545) ได้ศึกษาปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนทั้ง 4 ปัจจัย กล่าวคือ ปัจจัยด้านผู้ขับขี่ ปัจจัยด้านยานพาหนะ ปัจจัยด้านถนน และปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม โดยเก็บข้อมูลในช่วงเทศกาลและนอกเทศกาล พบว่า อุบัติเหตุในช่วงเทศกาลมาจากผู้ใช้ถนนร้อยละ 60.2 และมาจากถนนและสิ่งแวดล้อมร้อยละ 2.61 ส่วนอุบัติเหตุนอกช่วงเทศกาลมาจากคนและยานพาหนะร้อยละ 52.2 และร้อยละ 3.18 ตามลำดับ จึงสรุปได้ว่าปัจจัยด้านคนเป็นปัจจัยที่ส่งผลต่ออุบัติเหตุในทุกช่วงเวลามากเป็นอันดับหนึ่ง

นอกจากนี้ การศึกษานี้ยังได้ศึกษาปัจจัยต่างๆ ที่มีผลต่อความรุนแรงของอุบัติเหตุทางถนน ซึ่งสามารถสรุปได้ว่า ในแง่ของพฤติกรรมการใช้ถนน การไม่คาดเข็มขัดนิรภัยและการขับรถเร็วส่งผลต่อความรุนแรงของอุบัติเหตุมากกว่าร้อยละ 40 ซึ่งทั้งสองปัจจัยที่เกิดขึ้นบ่อยครั้งกับรถโดยสารสาธารณะ ในแง่ของสภาวะทางร่างกาย ปัจจัยอันดับต้นๆ ที่ส่งผลต่อความรุนแรงของอุบัติเหตุจราจรทางบก ได้แก่ ความเหนื่อยเมื่อยล้าและอาการง่วงนอน ในกรณีของรถโดยสารสาธารณะที่ผู้ขับขี่มีชั่วโมงการทำงานที่ยาวนานจะพบปัญหาเหล่านี้ ส่วนสภาพยานพาหนะ สภาพของเข็มขัดนิรภัยส่งผลต่อระดับความรุนแรงของอุบัติเหตุประมาณ 1 ใน 4 ของผู้ขับขี่ จากการสำรวจความคิดเห็นของผู้โดยสารในบที่ 4 มีรถโดยสารประจำทางจำนวนหนึ่งที่ไม่ได้มีเข็มขัดนิรภัยหรือสภาพของเข็มขัดนิรภัยไม่พร้อมใช้งาน จึงเป็นปัจจัยที่มีผลอย่างมากต่อความปลอดภัยของรถโดยสารสาธารณะ

สำหรับสาเหตุของอุบัติเหตุจราจรทางบกในปีงบประมาณ 2558 (ตารางที่ 3.5) นอกเหนือสาเหตุอื่นๆ ที่ไม่ระบุแล้ว สาเหตุอันดับหนึ่งคือ อุปกรณ์ชำรุด ซึ่งเป็นปัจจัยด้านยานพาหนะ ส่วนสาเหตุอื่นๆ ที่เป็นสาเหตุ 5 อันดับแรก ได้แก่ การตัดหน้าระยะกระชั้นชิด การขับรถเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด การขับรถตามกระชั้นชิด และความไม่ชำนาญในการขับรถ ล้วนเป็นปัจจัยด้านพฤติกรรมของผู้ขับขี่ โดยเฉพาะอันดับที่ 2-4 ที่สะท้อนถึงความประมาทของผู้ขับขี่

ตารางที่ 3.5: จำนวนอุบัติเหตุจราจรทางบก แยกตามสาเหตุที่เกิดอุบัติเหตุ ปีงบประมาณ 2558

สาเหตุ	จำนวนอุบัติเหตุ (ครั้ง)	ร้อยละ
อุปกรณ์ชำรุด	9,925	12.10
ตัดหน้าระยะกระชั้นชิด	7,196	8.77
ขับรถเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด	6,865	8.37
ขับรถตามกระชั้นชิด	5,457	6.65
ขับรถไม่ชำนาญ	2,983	3.64
ขับรถผิดช่องทาง, ขับคร่อมเส้น	1,978	2.41
ไม่ยอมให้รถที่มีสิทธิ์ไปก่อน	1,944	2.37
เมาสุรา	1,424	1.74
แข่งรถอย่างผิดกฎหมาย	998	1.22
ฝ่าฝืนป้ายสัญญาณไฟ/เครื่องหมายจราจร	784	0.96
สาเหตุอื่นๆ	42,465	51.77
รวม	82,019	100.00

ที่มา: สำนักงานตำรวจแห่งชาติ (2558)

3.3 กรณีการเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสาร

เหตุการณ์อุบัติเหตุรถโดยสารต่างๆ ก่อให้เกิดข้อสงสัยต่อมาตรฐานความปลอดภัยของรถโดยสารสาธารณะ เพราะเหตุการณ์เหล่านี้สะท้อนให้เห็นว่ารถโดยสารสาธารณะที่ให้บริการอยู่ในสภาพที่ไม่พร้อมใช้งานหรือมีคุณภาพต่ำกว่ามาตรฐาน หรือมีปัจจัยด้านผู้ขับขี่ ที่ผ่านมามีผู้ประกอบการเอกชนที่รถโดยสารที่ให้บริการเกิดอุบัติเหตุขึ้นหลายครั้ง

กรณีศึกษา – อุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะของบริษัท จักรพงษ์ทัวร์ จำกัด

รถโดยสารประจำทางระหว่างจังหวัด (หมวด 3) ของบริษัท จักรพงษ์ทัวร์ จำกัด ที่เป็นผู้ประกอบการรถโดยสารระหว่างจังหวัดในภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เกิดอุบัติเหตุใหญ่ทุกปีตลอด 4 ปีที่ผ่านมา (2555-2558) โดยมีลำดับเหตุการณ์ตามตารางที่ 3.6

ตารางที่ 3.6: อุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะ บริษัท จักรพงษ์ทัวร์ จำกัด

ลำดับ	วันที่	สถานที่	สาเหตุ	จำนวนผู้บาดเจ็บ	จำนวนผู้เสียชีวิต
1.	21 เม.ย. 2555	อ.ลอง จ.แพร่	รถเบรกแตก บังคับรถไม่อยู่	25	6
2.	8 เม.ย. 2556	รอยต่อ อ.ด่านซ้าย จ.เลย และ อ.นคร ไทย จ.พิษณุโลก	รถเบรกแตก บังคับรถไม่อยู่ และพุ่งลงเหว	51	5
3.	17 ต.ค. 2557	อ.ลอง จ.แพร่	ขับรถเร็วประกอบกับทัศน- วิสัยไม่ดี ทำให้รถพุ่งลงเหว	18	1
4.	27 พ.ค. 2558	อ.เมือง จ.ลำปาง	รถมีปัญหากระบบเบรก ทำให้ พุ่งชนรถนักเรียน รถอื่นบน ถนน และบ้านอีก 3 หลัง	50	4

ที่มา: ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) (2558)

จากเหตุการณ์ทั้งหมด จะเห็นได้ว่าสาเหตุของอุบัติเหตุ 3 ใน 4 เกิดจากระบบห้ามล้อที่มีปัญหาบวกกับทักษะความชำนาญของคนขับที่อาจไม่เพียงพอในการแก้ไขปัญหา นอกจากนี้ ลักษณะเส้นทางการเดินรถของ บจก. จักรพงษ์ทัวร์ ซึ่งเป็นเส้นทางสายเชียงใหม่-อุดรธานี เป็นภูเขาที่มีทางลาดชันและเหวลึก ซึ่งถือว่ามีความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุมาก (ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.), 2558)

นอกจากบริษัท จักรพงษ์ทัวร์แล้ว ยังมีผู้ประกอบการรายอื่นๆ ที่เกิดอุบัติเหตุรถโดยสารประจำทางซ้ำๆ ตัวอย่างเช่น บริษัท ชาญทัวร์ จำกัด ที่เกิดอุบัติเหตุทั้งหมด 7 ครั้งในช่วงปี 2557-2558 และบริษัท นิ่ววิริยะยานยนต์ จำกัด ที่เกิดอุบัติเหตุหลายครั้งในช่วงปี 2554-2557 (มยุเรศ แลวงศ์นิล และวิทยา ทาแก้ว, 2558) โดยมีเหตุการณ์ดังตารางที่ 3.7

ตารางที่ 3.7: อุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะ บริษัท นิววีริยะยานยนต์ จำกัด

ลำดับ	วันที่	เส้นทาง	สถานที่เกิดเหตุ	สาเหตุ	จำนวนผู้บาดเจ็บ	จำนวนผู้เสียชีวิต
1.	7 ธันวาคม 2554	เชียงใหม่-กรุงเทพฯ	อ.เถิน จ.ลำปาง	คาดว่าคนขับหลับใน ทำให้รถโดยสารพุ่งเข้าชนป้อมแก๊สและพลิกคว่ำ	51	8
2.	7 เมษายน 2555	กรุงเทพฯ-เชียงใหม่	อ.ห้างฉัตร จ.ลำปาง	คาดว่าคนขับหลับใน บวกกับจุดที่เกิดเหตุเป็นเนินชันเขา ซึ่งเป็นจุดเสี่ยงที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง	17	-
3.	7 เมษายน 2557	กรุงเทพฯ-เชียงใหม่	อ.เมือง จ.กำแพงเพชร	คนขับหลับใน ทำให้รถโดยสารเสียหลักตกถนน	6	-
4.	13 สิงหาคม 2557	เชียงใหม่-กรุงเทพฯ	อ.ห้างฉัตร จ.ลำปาง	สภาพห้องเครื่องยนต์ท้ายรถถูกไฟลุกไหม้เสียหาย	-	-

ที่มา: มยเรศ แลงค์นิล และ วิทยา ทาแก้ว (2558) และการรวบรวมจากข่าว

การเกิดอุบัติเหตุที่ซ้ำซากของรถโดยสารสาธารณะของบริษัทจักรพงษ์ทัวร์และผู้ประกอบการรายอื่นๆ แสดงให้เห็นว่าผู้ประกอบการขาดการเอาใจใส่คุณภาพความปลอดภัยของรถโดยสาร แต่ต้นตอสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุของผู้ประกอบการเดิมที่เกิดซ้ำแล้วซ้ำอีก มาจากการขาดกลไกการกำกับดูแลรถโดยสารของผู้ประกอบการเอกชนที่มีประสิทธิภาพและยั่งยืน ในปัจจุบัน ปัญหาความปลอดภัยของรถโดยสารของผู้ประกอบการเหล่านี้ยังไม่ได้รับการแก้ไข แม้จะมีอุบัติเหตุใหญ่เกิดขึ้นหลายครั้งก็ตาม เพราะฉะนั้น กลไกการกำกับดูแลรถโดยสารสาธารณะ จะต้องทำให้ผู้ประกอบการปรับพฤติกรรมด้านความปลอดภัย วิธีการที่เป็นไปได้คือการยึดใบอนุญาตการประกอบการจากผู้ประกอบการเมื่อรถโดยสารไม่ได้มาตรฐานความปลอดภัย โดยเกณฑ์อาจมาจากระบบคะแนนความเสี่ยงของผู้ประกอบการ ในรูปแบบที่ใกล้เคียงกับระบบ Operator Compliance Risk Score (OCRS) ของสหราชอาณาจักรที่กล่าวถึงในบทที่ 2 ทั้งนี้ การให้คะแนนเพื่อกำกับดูแลผู้ประกอบการ ควรมาจากข้อมูลการตรวจสภาพทั้งแบบการตรวจประจำปี และการเรียกตรวจ สถิติการฝ่าฝืนกฎหมาย รวมทั้งสถิติอุบัติเหตุที่เคยเกิดขึ้นและการชดเชยเยียวยาแก่ผู้โดยสารที่ประสบอุบัติเหตุ หากมีการยึดใบอนุญาต จะต้องมีการให้ผู้ประกอบการรายอื่นที่สามารถได้ใบอนุญาตในเส้นทางนั้นทดแทนได้ นอกจากนี้ ควรส่งเสริมให้มีการแข่งขันของผู้ประกอบการในเส้นทางเดียวกันเพื่อให้ผู้ประกอบการปรับปรุงคุณภาพทั้งด้านความปลอดภัยและการให้บริการ

3.4 การเยียวยาผู้ประสบอุบัติเหตุโดยสารสาธารณะ

อุบัติเหตุโดยสารสาธารณะส่งผลกระทบต่อผู้ประสบอุบัติเหตุในหลายๆ ด้าน ทั้งผลกระทบต่อร่างกายและจิตใจ และผลกระทบต่อชีวิตและหน้าที่การงาน ทำให้ผู้ประสบอุบัติเหตุมีคุณภาพชีวิตที่ลดลง ผู้โดยสารรถโดยสารสาธารณะควรได้รับการชดเชยเยียวยาจากผลกระทบเหล่านี้เป็นอย่างดีที่สุด เนื่องจากผู้โดยสารถือเป็นบุคคลที่ 3 จึงไม่ควรต้องรับผิดชอบต่ออุบัติเหตุที่เกิดขึ้น อย่างไรก็ตาม การชดเชยเยียวยาที่มากเกินไปจะก่อให้เกิดปัญหาในการรับความช่วยเหลือ ทั้งการขาดความรู้เรื่องสิทธิที่พึงได้รับ การชดเชยเยียวยาที่ไม่เป็นธรรม และการขาดคำแนะนำในกรณีที่เป็นคดีความฟ้องร้องในชั้นศาล

3.4.1 รูปแบบการประกันภัยและการชดเชยเยียวยาผู้ประสบอุบัติเหตุโดยสารสาธารณะ

การชดเชยเยียวยาผู้ประสบอุบัติเหตุจากการประกันภัยของบริษัทประกันวินาศภัย สามารถแบ่งสิทธิการประกันภัยออกเป็น 2 ส่วน ได้แก่ สิทธิจากการประกันภัยพื้นฐาน และสิทธิการประกันภัยเพิ่มเติม

1) สิทธิจากการประกันภัยพื้นฐาน

สิทธิพื้นฐานเป็นไปตามพระราชบัญญัติ (พ.ร.บ.) ค้ำครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ซึ่งที่ผ่านมาได้มีการเปลี่ยนแปลงวงเงินค้ำครองทั้งหมด 7 ครั้งในปี 2540 ปี 2547 ปี 2552 ปี 2553 ปี 2554 ปี 2557 และปี 2559 ตามลำดับ โดยในปี 2554 สิทธิพื้นฐานตาม พ.ร.บ. ฉบับดังกล่าวคือ ผู้เสียหายจะได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น โดยไม่ต้องพิสูจน์มูลค่าเสียหายเบื้องต้นสำหรับค่ารักษาพยาบาลอาการบาดเจ็บ 15,000 บาท ค่าเสียหายเบื้องต้นสำหรับกรณีทุพพลภาพหรือเสียชีวิตเพื่อเป็นค่ารักษาพยาบาลหรือค่าปลงศพ 35,000 บาท ค่าเสียหายเบื้องต้นกรณีบาดเจ็บก่อนแล้วทุพพลภาพหรือเสียชีวิตในภายหลัง 50,000 บาท สำหรับวงเงินค้ำครองเมื่อรวมค่าเสียหายเบื้องต้น กรณีที่บาดเจ็บ สิทธิค่ารักษาพยาบาลเบิกได้ไม่เกิน 50,000 บาท กรณีทุพพลภาพ เสียชีวิต หรือบาดเจ็บแล้วจึงทุพพลภาพหรือเสียชีวิต จะได้ค่าสินไหมทดแทนไม่เกิน 200,000 บาท สำหรับจำนวนเงินเอาประกันตามความเสียหายต่ออุบัติเหตุ สำหรับรถยนต์ไม่เกิน 7 ที่นั่ง เท่ากับ 5 ล้านบาทต่อครั้ง สำหรับรถยนต์เกิน 7 ที่นั่ง เท่ากับ 10 ล้านบาทต่อครั้ง นอกจากนี้ ผู้ประสบอุบัติเหตุยังมีสิทธิได้รับค่าชดเชยรายวันสำหรับการพักรักษาตัวอยู่ในโรงพยาบาลวันละ 200 บาท เป็นเวลาไม่เกิน 20 วัน

เพื่อบรรเทาผลกระทบความเดือนร้อนของผู้ประสบภัยจากรถ สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.) ได้เสนอรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังในการเพิ่มความคุ้มครองค่าเสียหายเบื้องต้นตาม พ.ร.บ. ค้ำครองผู้ประสบภัยจากรถ ในปี 2556 โดยเพิ่มความคุ้มครองค่าเสียหายเบื้องต้นสำหรับการบาดเจ็บจากไม่เกิน 15,000 บาทเป็น 30,000 บาท ทำให้ความคุ้มครองค่าเสียหายเบื้องต้นรวมเพิ่มขึ้นจากไม่เกิน 50,000 บาท เป็น 65,000 บาท

เนื่องจากวงเงินความคุ้มครองเดิมของประกันภัยรถภาคบังคับตาม พ.ร.บ. ค้ำครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ค่อนข้างต่ำ คปภ. จึงได้มีมติให้ปรับเพิ่มวงเงินความคุ้มครองเมื่อรวมค่าเสียหายเบื้องต้นของ

การประกันภัยรถภาคบังคับ โดยได้ออกคำสั่งนายทะเบียน ซึ่งมีผลเมื่อวันที่ 1 เมษายน 2559 ความคุ้มครองตาม พ.ร.บ. ดังกล่าวมีความเปลี่ยนแปลงดังนี้

- วงเงินคุ้มครองเมื่อรวมค่าเสียหายเบื้องต้นสำหรับค่ารักษาพยาบาล ปรับเพิ่มจาก 50,000 บาท ต่อคนเป็น 80,000 บาทต่อคน
- ค่าสินไหมทดแทน กรณีทุพพลภาพหรือเสียชีวิต ปรับเพิ่มจาก 200,000 บาทต่อคนเป็น 300,000 บาทต่อคน
- ค่าสินไหมทดแทน กรณีสูญเสียอวัยวะ ปรับเพิ่มจาก 200,000 บาทต่อคนเป็น 300,000 บาทต่อคน

ตารางที่ 3.8 แสดงสิทธิที่บุคคลที่ 3 ได้รับจาก พ.ร.บ. คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ โดยเปรียบเทียบความคุ้มครองตามปีที่มีการเปลี่ยนแปลงความคุ้มครองในช่วงปี 2554-2559

ตารางที่ 3.8: วงเงินคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ตั้งแต่ 2554 – 2559

ความคุ้มครอง	วงเงินคุ้มครอง (บาท)		
	2554	2557	2559
1. จำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้น (ต่อคน)			
1.1 การบาดเจ็บ (จ่ายตามค่ารักษาพยาบาลจริง) ไม่เกิน	15,000	30,000	
1.2 การเสียชีวิต สูญเสียอวัยวะ หรือทุพพลภาพถาวร	35,000		
ค่าเสียหายเบื้องต้น (รวม) ไม่เกิน	50,000	65,000	
2. วงเงินคุ้มครองผู้ประกันภัยเมื่อรวมค่าเสียหายเบื้องต้น (ต่อคน)			
2.1 การบาดเจ็บ (จ่ายตามค่ารักษาพยาบาลจริง) ไม่เกิน	50,000	80,000	
2.2 การเสียชีวิต หรือทุพพลภาพถาวร	200,000		300,000
2.3 การสูญเสียอวัยวะ			200,000-300,000
- สูญเสียนิ้วตั้งแต่ข้อนิ้วขึ้นไป ไม่นานิ้วเดียวหรือหลายนิ้ว			200,000
- สูญเสียมือตั้งแต่ข้อมือ หรือแขน หรือเท้าตั้งข้อเท้าหรือขา หรือสายตา(ตาบอด) อย่างใดอย่างหนึ่งรวมกัน ตั้งแต่ 2 กรณีขึ้นไป			250,000
- สูญเสียมือตั้งแต่ข้อมือ หรือแขน หรือเท้าตั้งข้อเท้าหรือขา หรือสายตา(ตาบอด) หรือหูหนวกเป็นใบ้ หรือเสียความสามารถในการพูดหรือลิ้นขาด สูญเสียอวัยวะสืบพันธุ์ หรือความสามารถในการสืบพันธุ์ จิตพิการอย่างติดตัว หรือเสียอวัยวะอื่นใด			300,000
2.4 ค่าชดเชยการรักษาตัว (ผู้ป่วยใน) 200 บาท/วัน ไม่เกิน 20 วัน	4,000		

ความคุ้มครอง	วงเงินคุ้มครอง (บาท)		
	2554	2557	2559
จำนวนเงินคุ้มครองสูงสุด (รวม) ไม่เกิน	204,000		304,000
3. วงเงินคุ้มครองความรับผิดสูงสุดต่ออุบัติเหตุ			
3.1 รถยนต์ไม่เกิน 7 ที่นั่ง ไม่เกิน	5,000,000		
3.2 รถยนต์เกิน 7 ที่นั่ง ไม่เกิน	10,000,000		

ที่มา: รวบรวมจาก พ.ร.บ. คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 และประกาศที่เกี่ยวข้อง

2) สิทธิจากการประกันภัยเพิ่มเติม

นอกเหนือจากสิทธิจากการประกันภัยพื้นฐานแล้ว ผู้ประสบภัยยังมีสิทธิได้รับความคุ้มครองเพิ่มเติมจากการเสียค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมด้วยตนเองหรือหน่วยงานต่างๆ สิทธิจากการประกันภัยเพิ่มเติมประกอบด้วย สิทธิจากการที่รถยนต์ทำกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ การประกันการบาดเจ็บเสียหายส่วนบุคคล การประกันชีวิต กองทุนคุ้มครองการทุพพลภาพ สวัสดิการที่ทำงาน หรือหน่วยงานอื่นๆ ทั้งจากรัฐและเอกชน เป็นต้น

ผู้โดยสารที่โดยสารรถโดยสารสาธารณะที่ทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ จะมีสิทธิเรียกร้องเงินชดเชยจากบริษัทประกันวินาศภัยเพิ่มเติมจากประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ แต่การทำกรมธรรม์ประกันภัยภาคสมัครใจนั้นเป็นการตัดสินใจของเจ้าของรถที่ทำประกันภัยเท่านั้น ในส่วนของผู้โดยสารเองมีทางเลือกในการลดภาระความเสียหายจากอุบัติเหตุด้วยการทำประกันภัยการบาดเจ็บเสียหายส่วนบุคคล หรือประกันชีวิต ซึ่งผู้โดยสารจะต้องรับภาระค่าใช้จ่ายในส่วนนี้เอง (สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย, 2556)

3.4.2 ปัญหาและอุปสรรคในกระบวนการชดเชยเยียวยาและการฟ้องร้องค่าเสียหาย

จากการศึกษาของสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (2556) และการนำเสนอของมูลนิธิเพื่อผู้บริโภค (มพบ.) การชดเชยเยียวยาผู้โดยสารรถโดยสารสาธารณะที่ประสบอุบัติเหตุตามระบบการประกันภัยรถโดยสารสาธารณะของประเทศไทย ยังมีปัญหาอยู่หลายประการ ได้แก่

- การชดเชยค่ารักษาพยาบาลยังต้องรอการพิสูจน์ถูกผิด ทำให้การเยียวยาผู้โดยสารล่าช้า
- ผู้ประสบเหตุต้องมีค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาล ทั้งในระหว่างรักษาและหลังออกจากโรงพยาบาล
- จำนวนเงินชดเชยที่ได้รับ ไม่เพียงพอต่อค่ารักษาพยาบาลจริง
- ไม่แยกวงเงินชดเชยและค่ารักษาพยาบาล เนื่องจากผู้ประสบเหตุที่ได้รับบาดเจ็บแล้วทำการรักษา หากกลายเป็นบุคคลทุพพลภาพหรือเสียชีวิตในภายหลัง จะต้องเสียค่ารักษาพยาบาลที่สูงกว่าวงเงินที่กำหนด

- ระยะเวลาในการเรียกร้องค่าชดเชยใช้เวลานาน
- การฟ้องร้องเรียกค่าเสียหายมีค่าใช้จ่ายสูง และระยะเวลาที่นาน ทำให้ผู้ประสบภัยเกิดความล้มเหลว และถอดใจ ยอมรับเงินที่ไม่เป็นธรรม
- ขาดการสร้างระบบการร่วมรับผิดชอบของผู้ประกอบการที่เกิดอุบัติเหตุ โดยสร้างระบบร่วมจ่ายระหว่างบริษัทประกันภัยกับผู้ประกอบการที่ทั้งมีใบอนุญาตฯ และร่วมบริการ ซึ่งสามารถเป็นกลไกที่ช่วยให้ผู้ประกอบการปรับปรุงคุณภาพด้านความปลอดภัยได้

นอกจากนี้ ประเทศไทยยังไม่ได้บังคับให้ผู้ประกอบการต้องทำประกันภัยเพิ่มเติมจากประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ ซึ่งมีวงเงินค่อนข้างต่ำ แต่ถ้าหากบังคับให้ผู้ประกอบการทำประกันอุบัติเหตุเพิ่มจากประกันภัยบุคคลที่ 3 อาจทำให้ผู้ประกอบการนำค่าเบี้ยประกันอุบัติเหตุรวมกับค่าโดยสาร ส่งผลให้ค่าโดยสารสูงขึ้น

ในส่วนของผู้โดยสารที่ได้รับความเสียหาย โดยส่วนใหญ่ขาดความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับสิทธิที่พึงได้รับ หรือรู้สิทธิแต่ไม่สามารถทำอะไรได้ เนื่องจากไม่มีอำนาจหรือวิธีการต่อรองกับผู้ประกอบการประกันภัย และระบบยังขาดช่องทางเพื่อช่วยเหลือผู้ประสบภัยในการเจรจาต่อรองค่าเสียหาย ทำให้ผู้โดยสารเสียเปรียบ การใช้สิทธิทางคดีก็มีความยุ่งยาก จึงไม่สนับสนุนผู้ประสบภัยให้ใช้สิทธิ ผู้ประสบภัยเองก็ยังไม่มีความรู้ ความเข้าใจในกฎหมายที่จะใช้ฟ้องคดีเพื่อเรียกค่าเสียหาย

3.4.3 ความเชื่อมโยงของระบบประกันภัยและรูปแบบการประกอบการของรถโดยสารสาธารณะ

สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (2556) ได้เสนอแนวทางในการยกระดับความปลอดภัยของรถโดยสารสาธารณะ โดยเชื่อมโยงระบบประกันภัยและรูปแบบการประกอบการของรถโดยสารสาธารณะไว้ดังนี้

- (1) พัฒนาระบบการกำหนดเบี้ยประกันตามประสบการณ์การขับรถ และกำหนดเบี้ยประกันเพื่อจูงใจให้เกิดการขับอย่างปลอดภัย ซึ่งต้องอาศัยฐานข้อมูลที่มีประสิทธิภาพ
- (2) สร้างระบบร่วมรับผิดชอบของผู้ประกอบการรถโดยสารสาธารณะ โดยปรับให้เกิดการมีส่วนร่วมของผู้ประกอบการที่ได้รับใบอนุญาตฯ เพื่อนำไปสู่แนวทางในการปรับปรุงการจัดระบบโครงสร้างการประกอบกิจการรถโดยสารสาธารณะให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น
- (3) ปรับปรุงวงเงินชดเชยค่ารักษาพยาบาลให้เพิ่มขึ้น และแยกวางเงินกรณีเสียชีวิตหรือทุพพลภาพออกจากค่ารักษาพยาบาล จะช่วยให้เกิดการปรับปรุงประกันภัยให้เป็นระบบยิ่งขึ้น ส่งผลให้บริษัทประกันปรับเปลี่ยนการออกผลิตภัณฑ์ในการประกันภัยใหม่ขึ้นมา ซึ่งจะมีผลให้

ผู้ประกอบการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมให้มีความระมัดระวัง หรือเพิ่มความปลอดภัยในการให้บริการ

- (4) กำกับดูแลการให้ใบอนุญาตฯ แก่ผู้ประกอบการให้มีความเคร่งครัดมากขึ้น โดยกรมการขนส่งทางบกต้องเป็นผู้กำกับดูแลเจ้าของรถที่เป็นผู้ได้รับใบอนุญาตโดยตรง ซึ่งจะทำให้ความต้องการที่ปรับปรุงคุณภาพรถ และความพยายามปรับขึ้นเงินเป็นไปได้จริงในทางปฏิบัติ
- (5) ปรับปรุงระบบรถตู้โดยสารสาธารณะให้มีประสิทธิภาพ เนื่องจากผู้ประกอบการมีภาระเบียดเบียนกันค่อนข้างสูง

นอกเหนือจากนี้ ภาครัฐควรมีกฎเกณฑ์เพื่อเป็นช่องทางช่วยเหลือผู้โดยสารรถโดยสารสาธารณะที่ประสบอุบัติเหตุ ทั้งในแง่ของการให้ความรู้ด้านสิทธิ ความช่วยเหลือในการเจรจาค่าสินไหมทดแทนกับบริษัทประกัน และความช่วยเหลือในการดำเนินคดีฟ้องร้องค่าสินไหมกับผู้ประกอบการและบริษัทประกัน

3.4.4 ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายเพื่อปรับปรุงระบบประกันภัยสำหรับรถโดยสารสาธารณะ

ในการแก้ไขปัญหาการชดเชยเยียวยาผู้ประสบภัยจากอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะ สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (2556, 2557) ได้ให้ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายไว้ดังนี้

- (1) ชดเชยค่ารักษาพยาบาลโดยไม่ต้องพอสัญญาคัด
- (2) เพิ่มวงเงินในระบบประกันภัย โดยเพิ่มวงเงินคุ้มครองค่ารักษาพยาบาลเป็น 200,000 บาท และเพิ่มวงเงินชดเชย ทรัพย์สินเสียหายและทุพพลภาพเป็น 1,000,000 บาท และปรับวงเงินความคุ้มครองของกรมธรรม์ประกันภัยอุบัติเหตุของรถขนาดใหญ่ต่อครั้ง โดยเพิ่มขึ้นเป็น 30 ล้านบาท ทั้งภาคบังคับและภาคสมัครใจ
- (3) แยกเงินชดเชยกรณีเสียชีวิตหรือทุพพลภาพ ออกจากค่ารักษาพยาบาล
- (4) สร้างกลไกการชดเชยค่าเสียหายที่เกิดจากการขนส่ง ตาม พ.ร.บ. การขนส่งทางบก ให้ระยะเวลาในการเรียกร้องสั้นลง
- (5) สร้างระบบร่วมจ่ายระหว่างบริษัทประกันภัยกับผู้ประกอบการ ทั้งผู้ประกอบการที่มีใบอนุญาตและร่วมบริการ เพื่อสร้างระบบร่วมรับผิดชอบของผู้ประกอบการเมื่อเกิดอุบัติเหตุ

3.5 สรุปสถานการณ์อุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะและการชดเชยเยียวยา

อุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะเป็นอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นบ่อยครั้ง ในปัจจุบัน สถิติที่แท้จริงของจำนวนอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะอาจยังไม่อาจสรุปได้ จากสถิติอุบัติเหตุทางถนนของ ดช. พบว่าจำนวนอุบัติเหตุของรถโดยสารขนาดเล็กหรือรถตู้โดยสาร และรถโดยสารขนาดใหญ่รวมกันมีแนวโน้มลดลงอย่างมาก จาก 5,074 รายในปี 2551 เป็น 1,480 รายในปี 2558 ในขณะที่สถิติอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะจากข้อมูลของ คปภ. แสดงให้เห็นว่าจำนวนอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะมีจำนวนเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง จากประมาณ 9,000 ครั้งในปี 2551 เป็น 13,000 ครั้งในปี 2555 ทำให้ไม่สามารถสรุปได้ว่าแนวโน้มที่แท้จริงของจำนวนอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะเป็นอย่างไร เมื่อพิจารณาสถิติการเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารแต่ละประเภท พบว่ารถตู้โดยสารเกิดอุบัติเหตุมากกว่ารถโดยสารประเภทอื่นๆ จากข้อมูลของ คปภ. พบว่ารถตู้โดยสารเกิดอุบัติเหตุร้อยละ 60 ของอุบัติเหตุจากรถโดยสารทั้งหมดในช่วงปี 2551-2555 ส่วนข้อมูลของ มพพ. แสดงให้เห็นว่าร้อยละ 37 ของอุบัติเหตุรถโดยสารในช่วงปี 2557-2558 เกิดขึ้นกับรถตู้ประจำทางสำหรับรถโดยสารประเภทอื่นๆ รถโดยสารปรับอากาศเกิดอุบัติเหตุมากกว่ารถตู้โดยสาร คิดเป็นอัตราส่วนประมาณร้อยละ 23

ในแง่ของมาตรฐานความปลอดภัยของรถโดยสารประจำทางที่เป็นรถร่วมบริการ ยังพบว่าไม่เท่าเทียมกับรถโดยสารที่เป็นของผู้ประกอบการภาครัฐ จากข้อมูลของ บขส. พบว่า ผู้โดยสารรถร่วมบริการของ บขส. มีความเสี่ยงที่จะเสียชีวิตมากกว่าผู้โดยสารรถโดยสารรถโดยสารของ บขส. เองถึง 13 เท่า นอกเหนือจากสถิติอุบัติเหตุแล้ว กรณีอุบัติเหตุต่างๆ ที่เกิดขึ้นกับผู้ประกอบการรถร่วมบริการรายเดิม ตัวอย่างเช่น กรณีอุบัติเหตุรถโดยสารของบริษัท จักรพงษ์ทัวร์ ที่เกิดอุบัติเหตุใหญ่ขึ้นมากถึง 4 ครั้งใน 4 ปีที่ผ่านมา ทำให้ต้องตั้งคำถามถึงการกำกับดูแลมาตรฐานความปลอดภัยของรถร่วมบริการเอกชน

สาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะสามารถแบ่งออกได้เป็น 4 ปัจจัย คือ ปัจจัยด้านผู้ขับขี่ ปัจจัยด้านยานพาหนะ ปัจจัยด้านถนน และปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม โดยปัจจัยด้านผู้ขับขี่และสภาพยานพาหนะเป็นปัจจัยที่ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด ภาครัฐจึงควรบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับผู้ขับขี่ เช่น การตรวจจับผู้ที่มาแล้วขับ การตรวจจับความเร็วในการขับขี่รถโดยสาร ฯลฯ อย่างเข้มงวด รวมทั้งการตรวจสภาพรถโดยสารที่ต้องเข้มงวดด้วยเช่นกัน นอกจากนี้ ภาครัฐควรมีระบบกำกับดูแลผู้ประกอบการเอกชน ที่ทำให้ผู้ประกอบการต้องปรับพฤติกรรมในการดำเนินการให้มีความปลอดภัยที่ได้มาตรฐาน

ระบบประกันภัยและการชดเชยเยียวยาผู้โดยสารที่ประสบอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะปัจจุบันยังมีข้อบกพร่องหลายประการ ทำให้การชดเชยเยียวยาแก่ผู้โดยสารไม่เป็นธรรม ซึ่งข้อบกพร่องเหล่านี้ ได้แก่ วงเงินคุ้มครองที่ต่ำเกินไป การชดเชยค่ารักษาพยาบาลที่ยังต้องรอการพิสูจน์ผูกมัด การเรียกร้องค่าชดเชยที่ใช้ระยะเวลาอันยาวนาน และระบบที่ไม่ได้ส่งเสริมให้ผู้ประกอบการร่วมรับผิดชอบต่ออุบัติเหตุ ดังนั้น ภาครัฐจะต้องแก้ไขข้อบกพร่องเหล่านี้ด้วยการเพิ่มวงเงินคุ้มครอง แยกวงเงินชดเชยและค่ารักษาพยาบาล สร้างกลไกการชดเชยค่าเสียหายที่ใช้เวลาสั้นลง และสร้างระบบการร่วมรับผิดชอบของผู้ประกอบการที่เกิดอุบัติเหตุ

บทที่ 4

การประเมินคุณภาพการบริการและความปลอดภัย ของรถโดยสารสาธารณะ

4.1 บทนำ

ประเด็นด้านการประเมินคุณภาพและมาตรฐานด้านความปลอดภัยของรถโดยสารสาธารณะยังมีการให้ความสำคัญที่ค่อนข้างจำกัดในปัจจุบัน ถึงแม้ภาครัฐจะมีการกำหนดมาตรการด้านความปลอดภัยต่างๆ ของรถโดยสารสาธารณะ เช่น การติดตั้งเข็มขัดนิรภัย และการควบคุมความเร็วรถโดยใช้เทคโนโลยีจีพีเอส เป็นต้น แต่หากขาดกลไกการประเมินผลของมาตรการและติดตามการบังคับใช้มาตรการดังกล่าว ย่อมทำให้การพัฒนาคุณภาพในการให้บริการรถโดยสารสาธารณะสัมฤทธิ์ผลได้ยาก

วัตถุประสงค์ของการศึกษาในส่วนนี้ คือ เพื่อสำรวจการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะของประชาชน อันจะนำไปสู่การประเมินคุณภาพการให้บริการและความปลอดภัยในปัจจุบัน รวมถึงติดตามผลของนโยบายด้านโครงสร้างความปลอดภัยของรถโดยสารสาธารณะ มาตรการด้านความปลอดภัยบนรถโดยสารสาธารณะ อย่างการบังคับใช้เข็มขัดนิรภัย และมาตรการเพื่อพัฒนาคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น สถานีขนส่ง จุดจอดรถ และภาพรวมของการให้บริการอย่างทั่วถึง เป็นต้น ตลอดจนสังเคราะห์ข้อเสนอเชิงนโยบายในการปรับปรุงคุณภาพและความปลอดภัยของการให้บริการให้ดีขึ้นในอนาคต

การศึกษาในส่วนนี้ประกอบไปด้วย การนำเสนอวิธีการสำรวจคุณภาพการบริการและความปลอดภัยของรถโดยสารสาธารณะ พร้อมทั้งผลที่ได้จากการสำรวจกลุ่มตัวอย่างในพื้นที่กรุงเทพฯ และผลสรุปที่ได้จากการสำรวจ

4.2 วิธีการสำรวจคุณภาพการบริการและความปลอดภัยของรถโดยสารสาธารณะ

การสำรวจคุณภาพการบริการและความปลอดภัยของรถโดยสารในการศึกษานี้ เป็นการสำรวจความคิดเห็นและความพึงพอใจของผู้โดยสารรถโดยสารประจำทางทั้งในกรุงเทพฯ และต่างจังหวัด โดยมีวัตถุประสงค์ดังนี้

- เพื่อศึกษาทัศนคติของผู้เดินทางโดยรถโดยสารประจำทางแต่ละกลุ่ม
 - เพื่อศึกษาคุณภาพการให้บริการของรถโดยสารประจำทาง
 - เพื่อศึกษาความตระหนักรู้ ด้านความปลอดภัยของรถโดยสารสาธารณะของผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทาง
 - เพื่อประเมินการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยของรถโดยสารประจำทาง
- การสำรวจความคิดเห็นของผู้โดยสารเกี่ยวกับคุณภาพการบริการและความปลอดภัยของรถโดยสารในการศึกษานี้ มีรายละเอียดของวิธีการ ดังต่อไปนี้

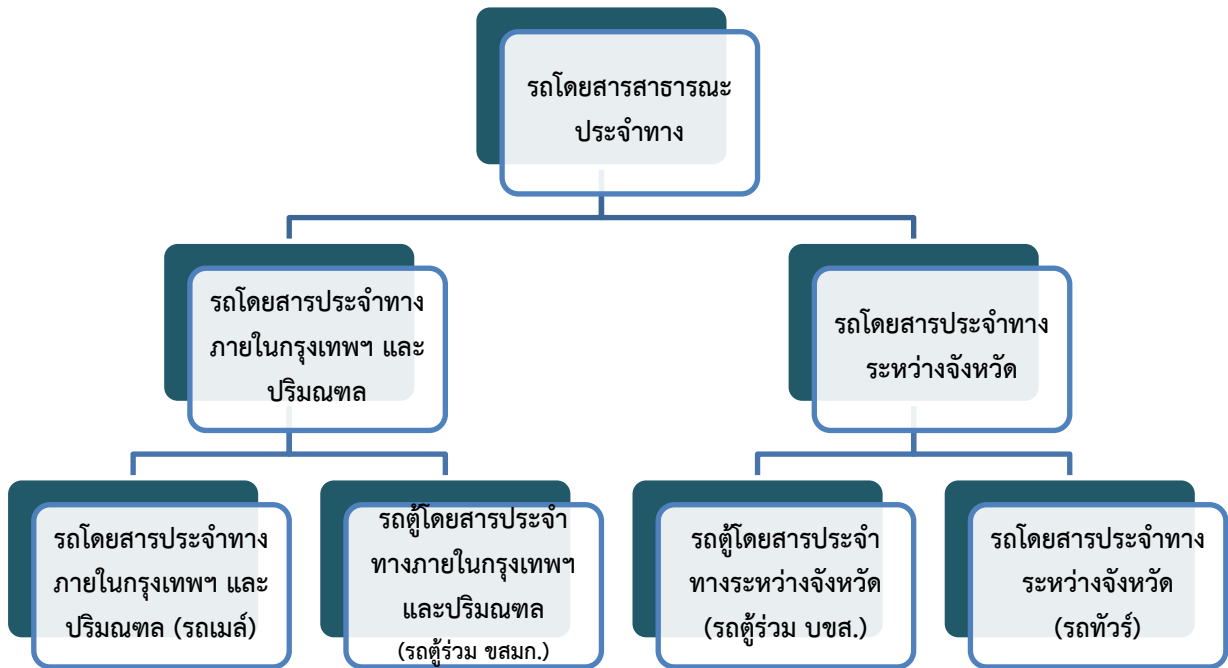
4.2.1 แนวทางการสำรวจ

การสำรวจคุณภาพการบริการและความปลอดภัยของรถโดยสารประจำทางของการศึกษานี้ ใช้วิธีการสัมภาษณ์ภาคสนาม เกี่ยวกับประสบการณ์ในการเดินทางด้วยรถโดยสารประจำทางเที่ยวล่าสุด โดยมีแบบสอบถามทั้งหมด 3 รูปแบบ จำแนกตามประเภทของรถโดยสารประจำทาง ดังนี้

- แบบสอบถามสำหรับรถโดยสารประจำทางภายในจังหวัดหรือรถเมล์ภายในจังหวัด ซึ่งเป็นการสำรวจการใช้บริการรถโดยสารประจำทางหมวดที่ 1 และหมวดที่ 4 ในเขตกรุงเทพฯ
- แบบสอบถามสำหรับรถโดยสารประจำทางขนาดใหญ่ระหว่างจังหวัด หรือรถทัวร์ระหว่างจังหวัด ซึ่งเป็นการสำรวจการใช้บริการรถโดยสารขนาดใหญ่ที่ให้บริการประจำทางระหว่างจังหวัดในหมวดที่ 2 และหมวดที่ 3
- แบบสอบถามสำหรับรถตู้โดยสารประจำทาง เป็นการสำรวจการใช้บริการทั้งรถตู้โดยสารประจำทางที่ให้บริการภายในกรุงเทพฯ และปริมณฑล (หมวดที่ 1 และหมวดที่ 4) ซึ่งเป็นรถเอกชนร่วมบริการกับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) และรถตู้โดยสารประจำทางที่ให้บริการระหว่างจังหวัด (หมวดที่ 2 และหมวดที่ 3) ซึ่งเป็นรถเอกชนร่วมบริการกับบริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.)

การแบ่งประเภทรถโดยสารประจำทางเพื่อออกแบบแบบสอบถามทั้ง 3 รูปแบบ ดังที่กล่าวข้างต้นสามารถแสดงได้ดังรูปที่ 4.1

รูปที่ 4.1: ประเภทของรถโดยสารในการศึกษา



ที่มา: คณะผู้วิจัย (2558)

สำหรับการออกแบบแบบสอบถาม คณะผู้วิจัยได้ศึกษาและประยุกต์จากการศึกษาของ Continental Research (2010) และสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (2553) โดยตัวอย่างแบบสอบถามทั้ง 3 แบบอยู่ในภาคผนวกที่ 1 ซึ่งมีเนื้อหาแบ่งเป็น 3 ส่วนหลัก ดังนี้

ส่วนที่ 1: ข้อมูลลักษณะประชากร ซึ่งจะสอบถามข้อมูลทั่วไป เช่น เพศ อายุ อาชีพ รายได้ เป็นต้น

ส่วนที่ 2: ข้อมูลพฤติกรรมการเดินทาง เป็นการสอบถามเกี่ยวกับสถานที่ต้นทางและปลายทางในการเดินทาง วัตถุประสงค์ในการเดินทาง วิธีการเดินทางก่อนใช้และหลังใช้บริการรถโดยสารประจำทางที่ศึกษา และข้อมูลการเดินทางด้วยรถโดยสารประจำทางที่ศึกษา

ส่วนที่ 3: ข้อมูลประสบการณ์และทัศนคติต่อการเดินทาง ได้แก่ จุดจอด-รับส่งผู้โดยสาร ความถี่ของการให้บริการ การบริการของพนักงานขับรถ สภาพภายในและภายนอกรถ และความปลอดภัยในการเดินทาง เป็นต้น

ทั้งนี้ ในส่วนของแบบสอบถามสำหรับรถโดยสารภายในจังหวัดจะเพิ่มส่วนที่เกี่ยวกับประสบการณ์การใช้บริการรถโดยสารในรอบ 1 เดือน เนื่องจากมีความถี่ในการใช้บริการสูง

สำหรับพื้นที่ในการสำรวจ คณะผู้วิจัยได้สำรวจการใช้บริการรถโดยสารในกรุงเทพฯ

4.2.2 กลุ่มตัวอย่างและสถานที่สำรวจ

สถานที่ในการสำรวจผู้โดยสารที่ใช้บริการรถโดยสารประจำทาง สามารถแบ่งออกได้เป็น 2 กลุ่ม คือ (1) บริเวณสถานีขนส่งผู้โดยสาร และ (2) พื้นที่ที่มีรถโดยสารประจำทางให้บริการมากและบริเวณห้างสรรพสินค้า

1) บริเวณสถานีขนส่งผู้โดยสาร

การสำรวจที่เน้นผู้โดยสารที่ใช้บริการรถทัวร์ระหว่างจังหวัด และรถตู้โดยสารระหว่างจังหวัด โดยมีการสำรวจทั้งในกรุงเทพฯ และต่างจังหวัด ได้แก่

- สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพฯ (จตุจักร) หรือสถานีขนส่งผู้โดยสารหมอชิตใหม่ กรุงเทพฯ
- สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพฯ (ถนนบรมราชชนนี) หรือสถานีขนส่งผู้โดยสารสายใต้ใหม่ กรุงเทพฯ

2) พื้นที่ที่มีรถโดยสารประจำทางให้บริการมากและบริเวณห้างสรรพสินค้า

การสำรวจที่เน้นผู้โดยสารที่ใช้บริการรถเมล์ภายในกรุงเทพฯ และรถตู้โดยสารประจำทางภายในกรุงเทพฯ และปริมณฑล รวมถึงรถตู้โดยสารประจำทางระหว่างจังหวัด ได้แก่

- บริเวณอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ กรุงเทพฯ
- บริเวณสวนจตุจักรและเซ็นทรัลลาดพร้าว กรุงเทพฯ
- บริเวณเดอะมอลล์งามวงศ์วาน และพันธุ์ทิพย์งามวงศ์วาน กรุงเทพฯ
- บริเวณเซ็นทรัลบางนา และสีแยกบางนา กรุงเทพฯ
- บริเวณเซ็นทรัลปิ่นเกล้า และเมเจอร์ซีเนิเพลกซ์ ปิ่นเกล้า กรุงเทพฯ

การสำรวจในกรุงเทพฯ เก็บข้อมูลในช่วงวันที่ 4-13 กุมภาพันธ์ 2558 ในช่วงเวลา 9.30-18.00 น. มีผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด 1,029 ราย แบ่งเป็นผู้โดยสารรถเมล์ 307 ราย ผู้โดยสารรถทัวร์ระหว่างจังหวัด 413 ราย ผู้โดยสารรถตู้ประจำทางภายในกรุงเทพฯ และปริมณฑล 187 ราย และผู้โดยสารรถตู้ประจำทางระหว่างจังหวัด 122 ราย โดยสามารถสรุปการสำรวจได้ตามตารางที่ 4.1

ตารางที่ 4.1: สรุปการสำรวจความคิดเห็นผู้โดยสารรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพฯ

สถานที่	จำนวนแบบสอบถามที่เก็บข้อมูลได้ (ชุด)				
	รถเมล์	รถทัวร์	รถตู้ (ภายใน จังหวัด)	รถตู้ (ระหว่าง จังหวัด)	รวม
สถานีขนส่งหมอชิตใหม่	-	208	-	29	237
สถานีขนส่งสายใต้ใหม่	-	205	-	26	231
อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ	73	-	62	52	187
จตุจักรและเซ็นทรัลลาดพร้าว	64	-	21	-	85
เดอะมอลล์งามวงศ์วาน และพันธุ์ทิพย์งามวงศ์วาน	52	-	35	5	92
เซ็นทรัลบางนา และสีแยกบางนา	56	-	36	6	98
เซ็นทรัลปิ่นเกล้า และเมเจอร์ซีเนีเพลกซ์ ปิ่นเกล้า	62	-	33	4	99
รวม	307	413	187	122	1,029

ที่มา: การสำรวจและประมวลผลโดยคณะผู้วิจัย (2558)

4.3 ผลการสำรวจคุณภาพการบริการและความปลอดภัยของรถโดยสารสาธารณะ

การศึกษาในส่วนนี้ เป็นการนำเสนอเฉพาะผลการสำรวจคุณภาพการบริการและความปลอดภัยของรถโดยสารสาธารณะที่ให้บริการในกรุงเทพฯ ซึ่งประกอบไปด้วย ลักษณะของกลุ่มตัวอย่าง เหตุผลในการเลือกใช้รถโดยสารแต่ละประเภท ข้อมูลเบื้องต้นของรถโดยสารที่กลุ่มตัวอย่างใช้บริการ ความสะดวกในการเข้าถึงบริการรถโดยสาร สภาพของจุดจอดรถโดยสาร สภาพรถโดยสาร การขี้นและทำให้บริการของพนักงานขับรถ การบรรทุกผู้โดยสาร การมีอุปกรณ์ความปลอดภัยและการใช้เข็มขัดนิรภัย ความปลอดภัยในภาพรวม และความพึงพอใจต่อคุณภาพรถโดยสารในภาพรวม

1) ลักษณะของกลุ่มตัวอย่าง

ลักษณะของกลุ่มตัวอย่างสามารถแสดงได้ดังตารางที่ 4.2 โดยพบว่ากลุ่มตัวอย่างเป็นเพศหญิงมากกว่าเพศชาย (ยกเว้นรถทัวร์ระหว่างจังหวัดที่มีผู้ตอบแบบสอบถามเพศชายมากกว่าเล็กน้อย) มีอายุเฉลี่ยของผู้ตอบแบบสอบถามทุกประเภทอยู่ในช่วง 27-36 ปี มีสัดส่วนที่กำลังศึกษาหรือจบการศึกษาระดับปริญญาตรีมากกว่าระดับการศึกษาอื่นๆ กลุ่มตัวอย่างของรูปแบบการเดินทางในกรุงเทพฯ (รถเมล์และรถตู้โดยสารภายในจังหวัด) มีสัดส่วนของอาชีพนักเรียนหรือนักศึกษามากที่สุด ในขณะที่กลุ่มตัวอย่างของการเดินทางระหว่างจังหวัดมีการกระจายตัวของอาชีพมากกว่า โดยกลุ่มตัวอย่างของรถทัวร์ระหว่างจังหวัดมีสัดส่วนของอาชีพประกอบธุรกิจส่วนตัวมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 19.61 ส่วนกลุ่มตัวอย่างของรถตู้โดยสารระหว่างจังหวัดมีสัดส่วนของอาชีพพนักงานบริษัทเอกชนมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 27.87

ในด้านของรายได้ส่วนตัว กลุ่มตัวอย่างที่เดินทางภายในกรุงเทพฯ มีสัดส่วนของผู้ที่ไม่มีรายได้สูงสุด เนื่องจากจำนวนมากเป็นนักเรียนหรือนักศึกษา ในขณะที่กลุ่มตัวอย่างสำหรับรถทัวร์และรถตู้โดยสารระหว่างจังหวัดมีผู้ที่มีรายได้ 10,000-19,999 บาท มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 32.2 และ 33.6 ตามลำดับ รายได้ครัวเรือนสำหรับทุกกลุ่มตัวอย่างอยู่ในช่วง 20,000-29,999 บาท มากที่สุด รองลงมาเป็น 10,000-19,999 บาท ซึ่งมีจำนวนกลุ่มตัวอย่างใกล้เคียงกัน

ยิ่งไปกว่านั้น ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มียานพาหนะในครัวเรือน แต่กลุ่มตัวอย่างที่ใช้บริการรถเมล์ไม่มียานพาหนะในครัวเรือนถึงร้อยละ 35.18 ซึ่งเป็นสัดส่วนที่สูงกว่าผู้ไม่มียานพาหนะในกลุ่มตัวอย่างที่ใช้บริการรถโดยสารประเภทอื่นๆ นอกจากนี้ กว่าร้อยละ 40 ของกลุ่มตัวอย่างที่ใช้บริการรถแต่ละประเภท มีวัตถุประสงค์ในการเดินทาง คือ การกลับบ้าน ที่พักอาศัย หรือภูมิลำเนา

ตารางที่ 4.2: ลักษณะของกลุ่มตัวอย่าง

ลักษณะของกลุ่มตัวอย่าง	ร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง*			
	รถเมล์	รถทัวร์	รถตู้ (ภายใน กทม.)	รถตู้ (ระหว่าง จังหวัด)
1. เพศ				
ชาย	27.04	50.61	29.95	46.72
หญิง	72.96	49.39	70.05	53.28
2. อายุเฉลี่ย (ปี)*	30.21	35.86	27.93	32.63
3. ระดับการศึกษา				
ประถม	3.91	12.59	4.28	5.74
มัธยมต้น	8.14	14.53	5.88	12.30
มัธยมปลาย/ปวช.	29.64	24.21	19.79	25.41
อนุปริญญา/ปวส.	4.89	7.02	6.42	8.20
กำลังศึกษาหรือจบปริญญาตรี	50.49	38.01	61.50	46.72
สูงกว่าปริญญาตรี	2.28	2.18	1.07	1.64
4. อาชีพ				
นักเรียน/นักศึกษา	42.35	12.35	52.94	21.31
แม่บ้าน/พ่อบ้าน เกษียณอายุ	6.84	7.75	5.88	5.74
ข้าราชการ/ พนักงานของรัฐ/ รัฐวิสาหกิจ	7.49	15.74	3.21	11.48
ประกอบธุรกิจส่วนตัว	10.10	19.61	8.02	11.48
พนักงานบริษัทเอกชน	20.20	17.43	21.93	27.87
รับจ้าง	7.82	12.83	6.42	12.30
เกษตรกร	0.00	8.96	0.00	6.56
ว่างงาน/ กำลังหางาน	4.23	3.63	1.07	2.46
อื่น ๆ	0.65	1.69	0.53	0.82

ลักษณะของกลุ่มตัวอย่าง	ร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง*			
	รถเมล์	รถทัวร์	รถตู้ (ภายใน กทม.)	รถตู้ (ระหว่าง จังหวัด)
5. รายได้ส่วนตัว				
น้อยกว่า 5,000 บาท	5.18	2.66	4.81	1.64
5,000-9,999 บาท	10.68	18.40	13.90	17.21
10,000-14,999 บาท	17.48	18.16	13.37	19.67
15,000-19,999 บาท	9.06	14.04	8.56	13.93
20,000-24,999 บาท	11.97	10.41	8.56	11.48
25,000-29,999 บาท	2.91	4.84	3.21	6.56
30,000 บาท หรือมากกว่า	6.15	12.35	5.88	14.75
ไม่มีรายได้	35.60	18.64	40.64	14.75
6. รายได้ครัวเรือน				
น้อยกว่า 10,000 บาท	3.56	7.26	5.35	4.92
10,000-19,999 บาท	21.04	24.46	17.65	20.49
20,000-29,999 บาท	26.86	25.42	18.72	20.49
30,000-39,999 บาท	14.56	13.80	18.72	12.30
40,000-49,999 บาท	6.47	7.26	7.49	9.02
50,000-99,999 บาท	9.71	12.35	12.83	19.67
100,000 บาท หรือมากกว่า	1.94	4.60	9.63	8.20
7. จำนวนยานพาหนะในครัวเรือน				
ไม่มียานพาหนะ	35.18	12.05	11.07	6.84
มีรถจักรยานยนต์	42.35	77.52	32.57	27.04
มีรถยนต์ 1 คัน	32.25	56.03	18.24	14.01
มีรถยนต์มากกว่า 1 คัน	14.01	29.32	15.96	10.10
8. วัตถุประสงค์ในการเดินทาง				
ไปเรียน	9.77	0.97	17.65	1.64
ไปทำงานงานหรือติดต่อธุรกิจ	19.22	14.04	13.37	11.48
ทำธุระส่วนตัว	16.61	13.80	14.97	23.77
ซื้อสินค้าหรือส่งมอบการ	13.36	11.14	13.37	10.66
กลับบ้าน/ที่พัก	40.39	55.69	40.64	50.82
อื่นๆ	0.33	0.00	0.00	1.64

หมายเหตุ: *อายุเฉลี่ยของกลุ่มตัวอย่างมีหน่วยปี

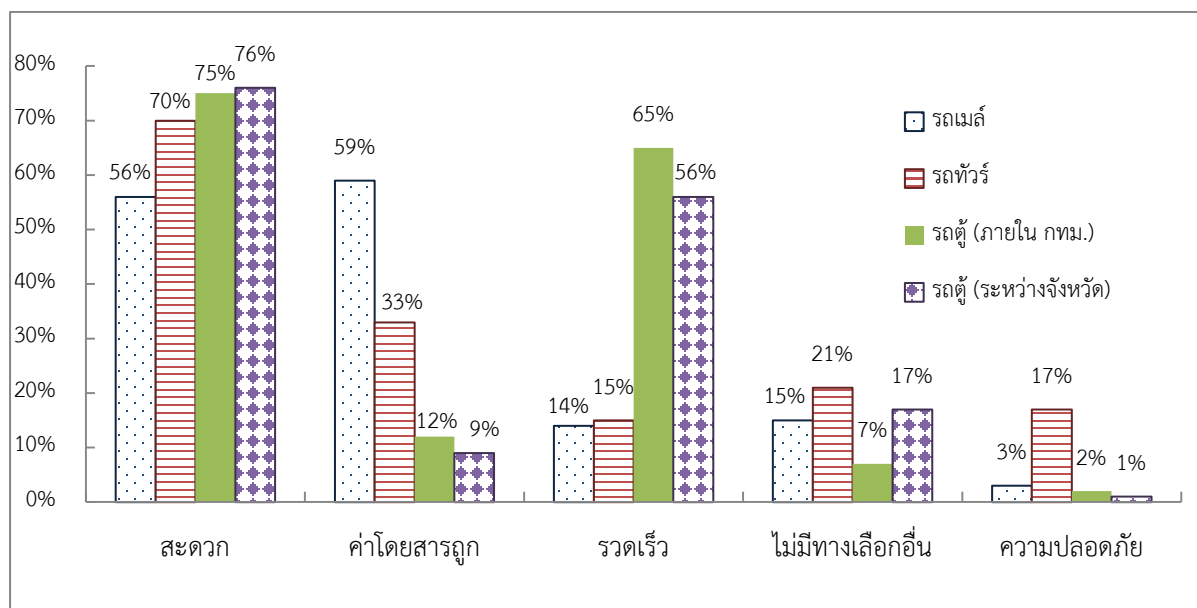
ที่มา: การสำรวจและประเมินผลโดยคณะผู้วิจัย (2558)

2) เหตุผลที่เลือกใช้รถโดยสารแต่ละประเภท

จากรูปที่ 4.2 ผู้โดยสารเลือกใช้รถเมล์ในกรุงเทพฯ ด้วยเหตุผลเรื่องค่าโดยสารที่ถูกประมาณร้อยละ 58.63 และเหตุผลด้านความสะดวกประมาณร้อยละ 56.03 ส่วนผู้โดยสารรถทัวร์ระหว่างจังหวัดส่วนใหญ่หรือประมาณร้อยละ 69.9 คำนึงถึงความสะดวกในการเดินทางในการเลือกใช้บริการ รองลงมา คือ ค่าโดยสารที่ถูก ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 32.52 ของกลุ่มตัวอย่างที่เดินทางด้วยรถทัวร์ระหว่างจังหวัดทั้งหมด

ในขณะที่ผู้โดยสารที่เลือกใช้รถตู้โดยสารทั้งภายในกรุงเทพฯ และระหว่างจังหวัดให้ความสำคัญกับความสะดวกสูงถึงร้อยละ 74.87 และ 76.23 ตามลำดับ และคำนึงถึงความรวดเร็วเป็นสัดส่วนร้อยละ 65.24 และ 55.74 ตามลำดับ นอกจากนี้ ผู้ใช้บริการรถตู้โดยสารภายในกรุงเทพฯ และระหว่างจังหวัด เลือกใช้บริการด้วยเหตุผลที่ราคาถูก โดยคิดเป็นร้อยละ 11.76 และร้อยละ 9.02 ของผู้โดยสารทั้ง 2 ประเภทตามลำดับ อย่างไรก็ตาม กรณีนี้อาจบ่งชี้ได้ว่ารถตู้โดยสารมีค่าโดยสารที่ไม่ถูกนักสำหรับผู้โดยสารเมื่อเทียบกับรถเมล์ภายในกรุงเทพฯ และรถทัวร์ระหว่างจังหวัด หากพิจารณาถึงความปลอดภัยของรถโดยสารแต่ละประเภท

รูปที่ 4.2: เหตุผลในการเลือกใช้รถโดยสารประเภทต่างๆ



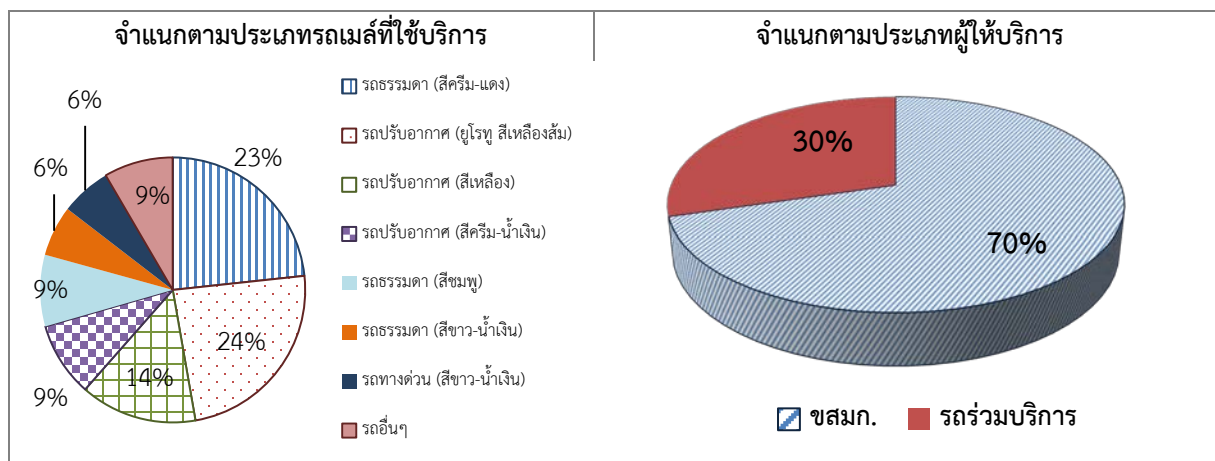
ที่มา: การสำรวจและประมวลผลโดยคณะผู้วิจัย (2558)

3) ข้อมูลรถโดยสารที่กลุ่มตัวอย่างใช้บริการ

ในการสำรวจครั้งนี้ พบว่า การเดินทางด้วยรถเมล์ภายในกรุงเทพฯ ของกลุ่มตัวอย่างนั้นมีความหลากหลายของสายรถ ซึ่งสัดส่วนของกลุ่มตัวอย่างที่ใช้บริการรถเมล์ของ ขสมก. และรถร่วมบริการนั้นค่อนข้างแตกต่างกัน โดยกลุ่มตัวอย่างที่ใช้บริการรถเมล์ของ ขสมก. คิดเป็นร้อยละ 70 ของจำนวนกลุ่มตัวอย่างที่ใช้บริการรถเมล์ทั้งหมดดังแสดงในรูปที่ 4.3 ซึ่งค่าโดยสารส่วนใหญ่อยู่ที่ 6.5 บาท และมีค่าโดยสาร

เฉลี่ย 11.4 บาท ซึ่งใกล้เคียงกับค่าโดยสารเฉลี่ยของกลุ่มตัวอย่างที่โดยสารรถเมล์ทั้งหมดที่ 11.7 บาท หากแต่ค่าโดยสารส่วนใหญ่ของกลุ่มตัวอย่างที่ใช้บริการรถเมล์ทั้งหมดอยู่ที่ 8 บาท สำหรับกลุ่มตัวอย่างที่ใช้บริการรถเมล์ร่วมประจำทางนั้นมีค่าโดยสารเฉลี่ยอยู่ที่ 12.6 บาท ซึ่งสูงกว่าค่าโดยสารเฉลี่ยของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด ดังแสดงในตารางที่ 4.3

รูปที่ 4.3: รถเมล์ภายในกรุงเทพฯ ที่กลุ่มตัวอย่างใช้บริการ



ที่มา: การสำรวจและประเมินผลโดยคณะผู้วิจัย (2558)

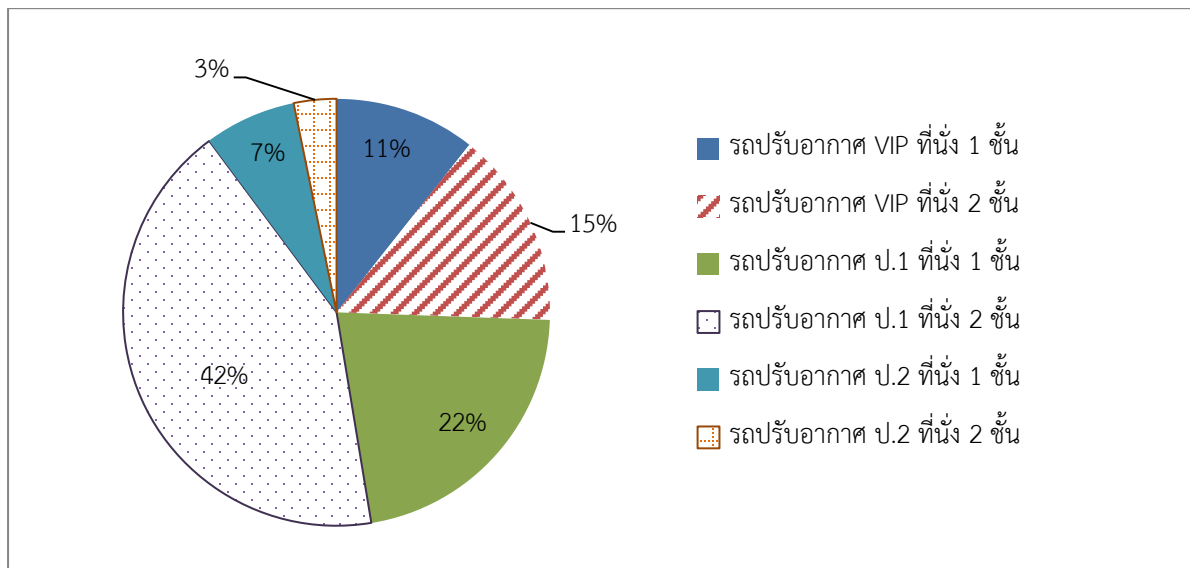
ตารางที่ 4.3: รายละเอียดในการใช้บริการรถเมล์ภายในกรุงเทพฯ ของกลุ่มตัวอย่าง

ผู้ให้บริการ	จำนวนกลุ่มตัวอย่าง (คน)	ค่าโดยสาร (บาท)	
		ค่าเฉลี่ย (Mean)	ค่าฐานนิยม (Mode)
ขสมก.	216	11.4	6.5
รถร่วมบริการ	91	12.6	8
รวม	307	11.7	8

ที่มา: การสำรวจและประเมินผลโดยคณะผู้วิจัย (2558)

ในส่วนของการใช้บริการรถทัวร์ ซึ่งแสดงได้ดังรูปที่ 4.4 และตารางที่ 4.4 พบว่า ผู้ใช้บริการรถทัวร์ 2 ชั้น มีสูงถึงร้อยละ 60 จากกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 413 คน ซึ่งมีค่าโดยสารส่วนใหญ่อยู่ที่ 650 บาท คิดเป็นค่าเฉลี่ยเท่ากับ 517.4 บาท ทั้งนี้ กลุ่มตัวอย่างมีการใช้บริการรถทัวร์ของ บขส. มากที่สุด โดยคิดเป็นร้อยละ 67.6 ของทั้งหมด ทั้งนี้ ค่าโดยสารเฉลี่ยสำหรับรถทัวร์ของ บขส. นั้นสูงกว่ารถร่วมบริการ โดยอยู่ที่ 546.6 บาท และ 503.4 บาท ตามลำดับ ซึ่งเป็นที่น่าสังเกตว่าค่าโดยสารของรถ บขส. นั้นสูงกว่าค่าโดยสารเฉลี่ยของการใช้บริการรถทัวร์ทั้งหมดของกลุ่มตัวอย่าง เนื่องจากระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางเฉลี่ยของรถทัวร์ บขส. นั้น สูงกว่าค่าเฉลี่ยของการใช้บริการรถทัวร์ทั้งหมดของกลุ่มตัวอย่าง โดยอยู่ที่ 9.19 ชั่วโมง ในขณะที่ระยะเวลาในการเดินทางด้วยรถร่วมบริการนั้นอยู่ที่ 8.36 ชั่วโมง ซึ่งต่ำกว่าค่าเฉลี่ยของการใช้บริการรถทัวร์ทั้งหมดของกลุ่มตัวอย่างที่ 8.47 ชั่วโมง

รูปที่ 4.4: รถทัวร์ระหว่างจังหวัดที่กลุ่มตัวอย่างใช้บริการ



ที่มา: การสำรวจและประเมินผลโดยคณะผู้วิจัย (2558)

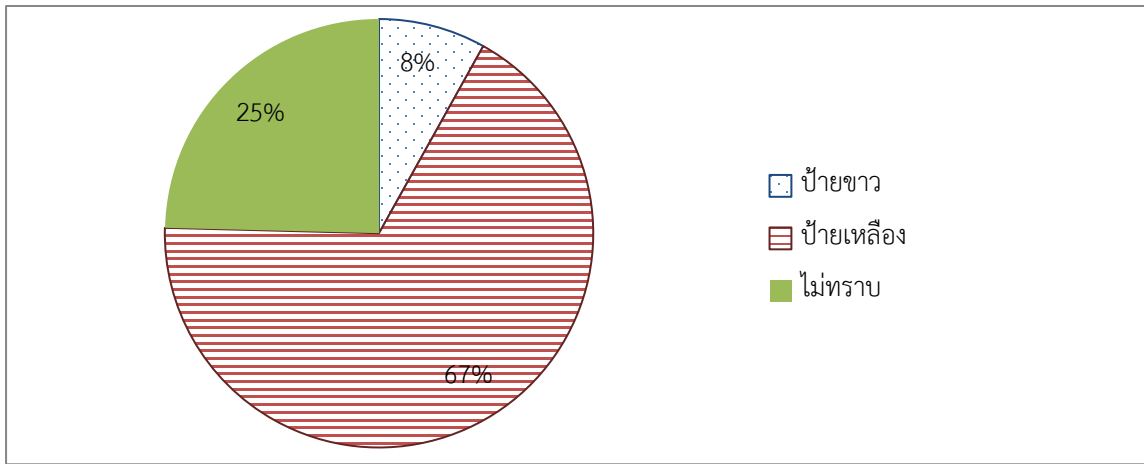
ตารางที่ 4.4: รายละเอียดในการใช้บริการรถทัวร์ระหว่างจังหวัดของกลุ่มตัวอย่าง

ผู้ให้บริการ	จำนวนกลุ่มตัวอย่าง (คน)	ค่าเฉลี่ย (Mean)	ค่าสูงสุด (Max)	ค่าต่ำสุด (Min)
บขส.				
ค่าโดยสาร (บาท)	134	546.5	1,422	50
ระยะเวลาเดินทาง (ชั่วโมง)		9.19	18.00	1.00
รถร่วมบริการ				
ค่าโดยสาร (บาท)	279	503.4	1,110	90
ระยะเวลาเดินทาง (ชั่วโมง)		8.36	16.00	1.30
รวม				
ค่าโดยสาร (บาท)	413	517.4	1,422	50
ระยะเวลาเดินทาง (ชั่วโมง)		8.47	18.00	1.00

ที่มา: การสำรวจและประเมินผลโดยคณะผู้วิจัย (2558)

สำหรับการใช้บริการรถตู้โดยสารดังแสดงในรูปที่ 4.5 แสดงให้เห็นว่ากลุ่มตัวอย่างยังมีการใช้บริการรถตู้ที่ไม่ได้จดทะเบียนเป็นรถตู้โดยสารสาธารณะ (ป้ายขาว) ประมาณร้อยละ 8 ของทั้งหมด โดยมีการใช้บริการรถตู้โดยสารสาธารณะที่จดทะเบียนถูกต้อง (ป้ายเหลือง) ประมาณร้อยละ 67 ของทั้งหมด และร้อยละ 25 ของกลุ่มตัวอย่างนั้นไม่ทราบว่ารถตู้ที่ใช้บริการมีการจดทะเบียนถูกต้องตามกฎหมายขนส่งทางบกหรือไม่

รูปที่ 4.5: รถตู้โดยสารภายในกรุงเทพฯ ที่กลุ่มตัวอย่างใช้บริการ จำแนกตามประเภทของแผ่นป้ายทะเบียน



ที่มา: การสำรวจและประมวลผลโดยคณะผู้วิจัย (2558)

ทั้งนี้ หากพิจารณารูปแบบการเดินทางดังแสดงในตารางที่ 4.5 พบว่า ร้อยละ 61 ของกลุ่มตัวอย่างเป็นการเดินทางภายในจังหวัด โดยสัดส่วนของกลุ่มตัวอย่างที่ใช้บริการรถป้ายทะเบียนเหลืองนั้นสูงที่สุดทั้งการเดินทางภายในจังหวัดและระหว่างจังหวัด คือ อยู่ที่ประมาณร้อยละ 67 ของจำนวนกลุ่มตัวอย่างที่เดินทางทั้ง 2 รูปแบบ ในขณะที่กลุ่มตัวอย่างประมาณร้อยละ 25 ของการเดินทางทั้ง 2 รูปแบบ ไม่ทราบว่ารถตู้โดยสารนั้นจดทะเบียนถูกต้องตามกฎหมายหรือไม่ อย่างไรก็ตาม สัดส่วนของการใช้บริการรถตู้ป้ายทะเบียนขาวของการเดินทางระหว่างจังหวัดสูงกว่าการเดินทางภายในจังหวัด โดยคิดเป็นร้อยละ 8.20 และร้อยละ 8.02 ตามลำดับ

เมื่อพิจารณาค่าโดยสารเฉลี่ยของรถตู้โดยสาร พบว่า ค่าโดยสารเฉลี่ยของรถตู้โดยสารป้ายทะเบียนขาวนั้นสูงกว่ารถตู้โดยสารป้ายทะเบียนเหลือง โดยเฉพาะการเดินทางภายในจังหวัด ซึ่งค่าโดยสารเฉลี่ยของการเดินทางภายในจังหวัดและระหว่างจังหวัดอยู่ที่ 35 บาท และ 136.3 บาท ตามลำดับ

ตารางที่ 4.5: รายละเอียดในการใช้บริการรถตู้โดยสารของกลุ่มตัวอย่าง

รูปแบบการเดินทาง	รถทุกประเภท	ป้ายทะเบียนขาว	ป้ายทะเบียนเหลือง	ไม่ทราบ
ภาพรวม				
จำนวนการตอบ	309	25	208	76
ค่าโดยสาร (บาท)				
ค่าเฉลี่ย (Mean)	74.98	84.08	70.70	83.72
ค่าสูงสุด (Max)	400	300	300	400
ค่าต่ำสุด (Min)	10	10	10	10
การเดินทางภายในจังหวัด				
จำนวนการตอบ	187	15	129	43
ค่าโดยสาร (บาท)				
ค่าเฉลี่ย (Mean)	35.0	33.6	33.4	33.4
ค่าสูงสุด (Max)	120	60	95	95
ค่าต่ำสุด (Min)	10	10	10	10
การเดินทางระหว่างจังหวัด				
จำนวนการตอบ	122	10	79	33
ค่าโดยสาร (บาท)				
ค่าเฉลี่ย (Mean)	136.3	159.8	131.5	140.5
ค่าสูงสุด (Max)	400	300	300	400
ค่าต่ำสุด (Min)	120	99	25	30

ที่มา: การสำรวจและประเมินผลโดยคณะผู้วิจัย (2558)

4) ความสะดวกในการเข้าถึงบริการรถโดยสาร

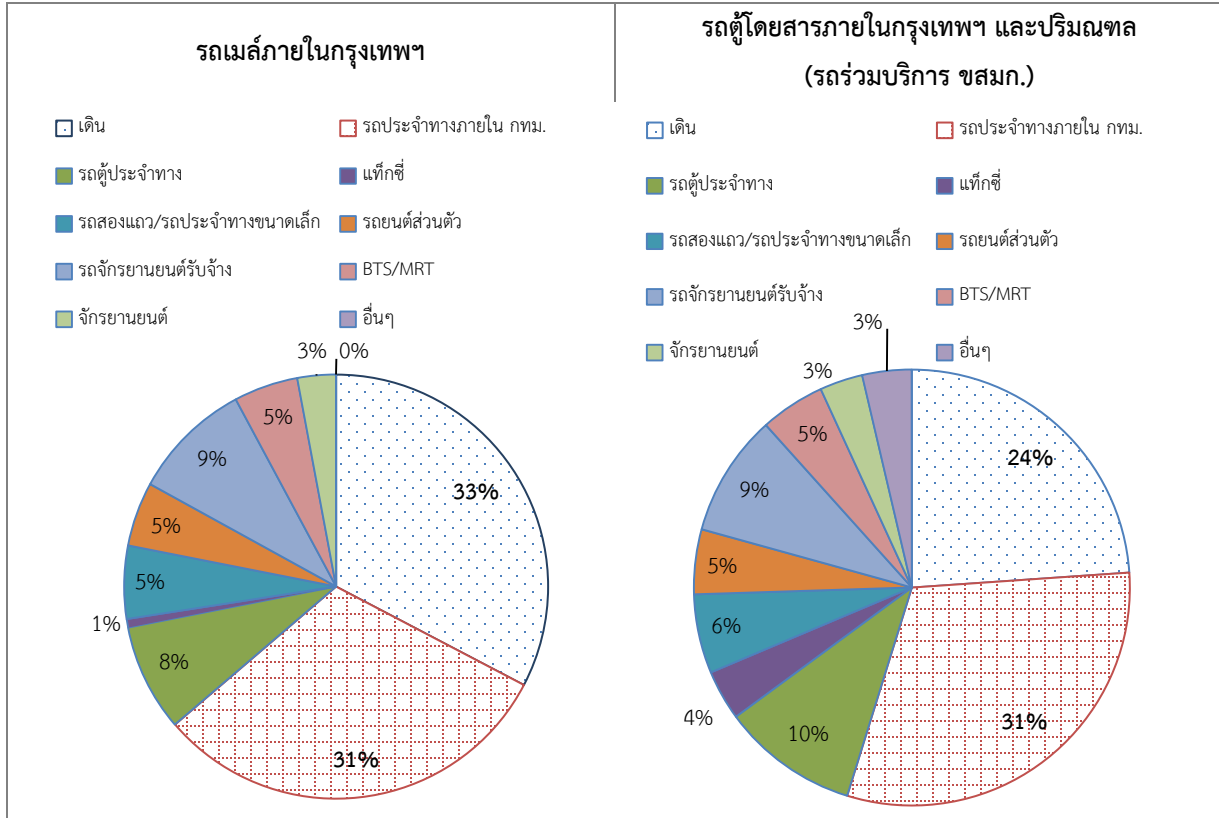
ความสะดวกในการเข้าถึงบริการรถโดยสาร คือ การสำรวจรูปแบบการเดินทางระหว่างต้นทางหรือปลายทางและจุดจอดรับ-ส่งของกลุ่มตัวอย่าง เพื่อวิเคราะห์ความสามารถในการเข้าถึงจุดจอดรับ-ส่ง ว่ามีความสะดวกและมีค่าใช้จ่ายในการเดินทางที่เหมาะสมหรือไม่

การเดินทางไปยังจุดจอดเพื่อขึ้นรถ

สำหรับการเดินทางภายในจังหวัด จากการสำรวจรูปแบบการเดินทางต่อสุดท้ายก่อนใช้บริการรถโดยสาร ดังแสดงในรูปที่ 4.6 พบว่า กลุ่มตัวอย่างสามารถเข้าถึงจุดจอดเพื่อเข้ารับบริการรถเมล์ภายในกรุงเทพฯ และบริการรถตู้ภายในกรุงเทพฯ และปริมณฑลได้อย่างสะดวก โดยผู้ใช้บริการรถเมล์ภายในกรุงเทพฯ ส่วนใหญ่หรือประมาณร้อยละ 33 และร้อยละ 31 สามารถเดินทางไปยังจุดจอดเพื่อขึ้นรถเมล์ด้วยวิธีการเดินและใช้รถเมล์ ตามลำดับ เช่นเดียวกับผู้ใช้รถตู้โดยสารภายในกรุงเทพฯ และปริมณฑล ที่ใช้วิธีการเดินและขึ้นรถเมล์ไปยังจุดจอดเพื่อขึ้นรถตู้โดยสารเป็นส่วนใหญ่ หรือประมาณร้อยละ 24 และ ร้อยละ 31

ตามลำดับ นอกจากนี้ ผู้โดยสารทั้งรถเมล์และรถตู้ยังสามารถเดินทางไปยังจุดจอดเพื่อรับบริการได้ด้วยทางเลือกอื่นๆ เช่น รถตู้ประจำทาง และรถจักรยานยนต์ เป็นต้น

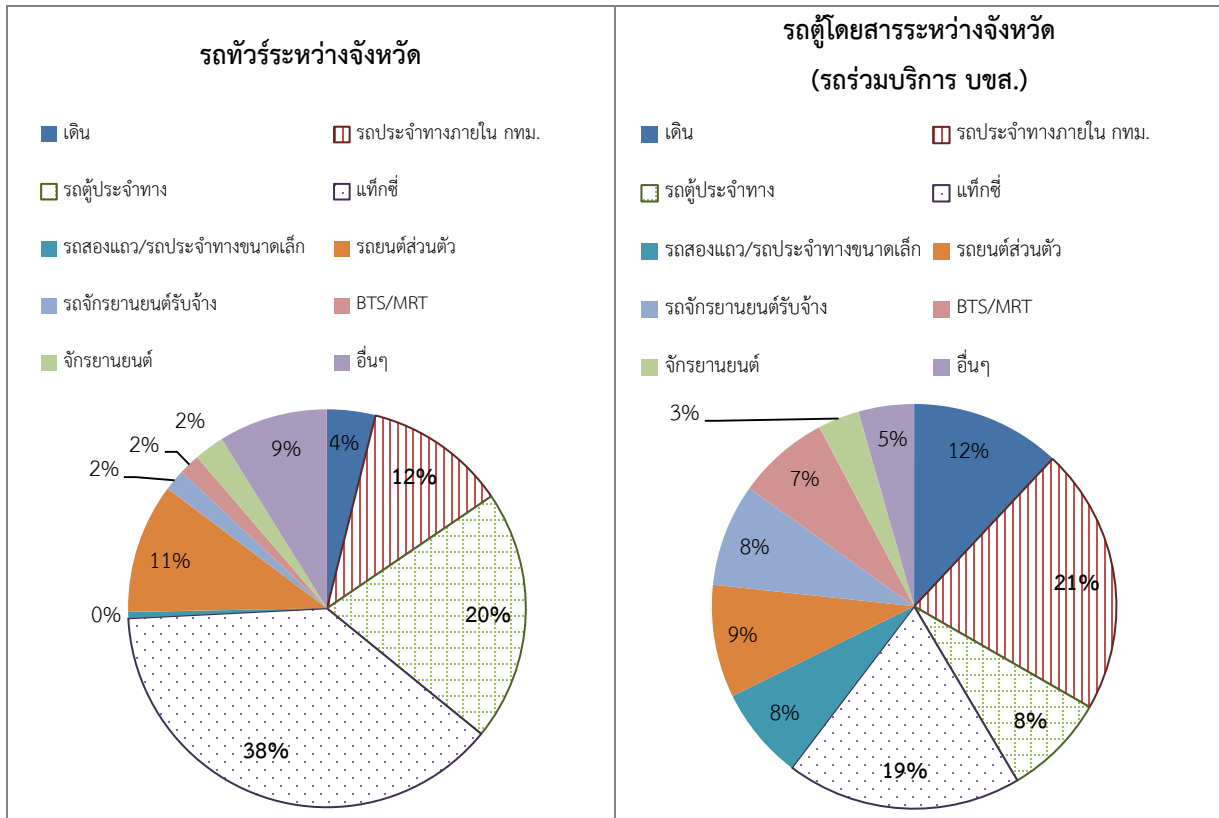
รูปที่ 4.6: รูปแบบการเดินทางต่อสุดท้ายก่อนขึ้นรถของกลุ่มตัวอย่างที่เดินทางภายในจังหวัด



ที่มา: การสำรวจและประเมินผลโดยคณะผู้วิจัย (2558)

ส่วนการเดินทางระหว่างจังหวัดดังแสดงในรูปที่ 4.7 พบว่า ร้อยละ 92 ของกลุ่มตัวอย่างที่เดินทางโดยรถทัวร์ระหว่างจังหวัด เป็นการเริ่มต้นเดินทางที่สถานีขนส่งหมอชิตและสถานีขนส่งสายใต้ใหม่ ทั้งนี้ การที่ผู้โดยสารส่วนใหญ่มีสัมภาระ ส่งผลให้การเดินทางไปยังจุดจอดเพื่อขึ้นรถส่วนใหญ่ของผู้โดยสารรถทัวร์จำเป็นต้องใช้บริการรถแท็กซี่มากที่สุด ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 38 ของผู้โดยสารที่เดินทางโดยรถทัวร์ระหว่างจังหวัดทั้งหมด รองลงมาเป็นการเดินทางด้วยรถตู้ประจำทางและรถเมล์ภายในกรุงเทพฯ ตามลำดับ ในขณะที่ผู้โดยสารรถตู้ระหว่างจังหวัดจะเดินทางไปยังจุดขึ้นรถโดยรถเมล์ภายในกรุงเทพฯ และรถแท็กซี่สูงสุด ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 21 และร้อยละ 19 ของผู้โดยสารที่เดินทางโดยรถตู้ระหว่างจังหวัด ตามลำดับ โดยการเดินทางด้วยรถแท็กซี่ ในกรณีของผู้โดยสารรถตู้ระหว่างจังหวัดนั้นยังสะท้อนให้เห็นถึงความต้องการเดินทางที่สะดวก ดังกรณีจุดจอดรถรับ-ส่งรถตู้โดยสารระหว่างจังหวัดที่อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ ซึ่งสามารถเข้าถึงได้อย่างสะดวก แต่ผู้โดยสารมีสัมภาระในการเดินทางซึ่งไม่สะดวกต่อการต่อรถ ทำให้มีการเลือกใช้รถแท็กซี่ค่อนข้างสูง และมีค่าเดินทางเฉลี่ย 100 บาทต่อครั้ง

รูปที่ 4.7: รูปแบบการเดินทางต่อสุดท้ายก่อนขึ้นรถของกลุ่มตัวอย่างที่เดินทางระหว่างจังหวัด



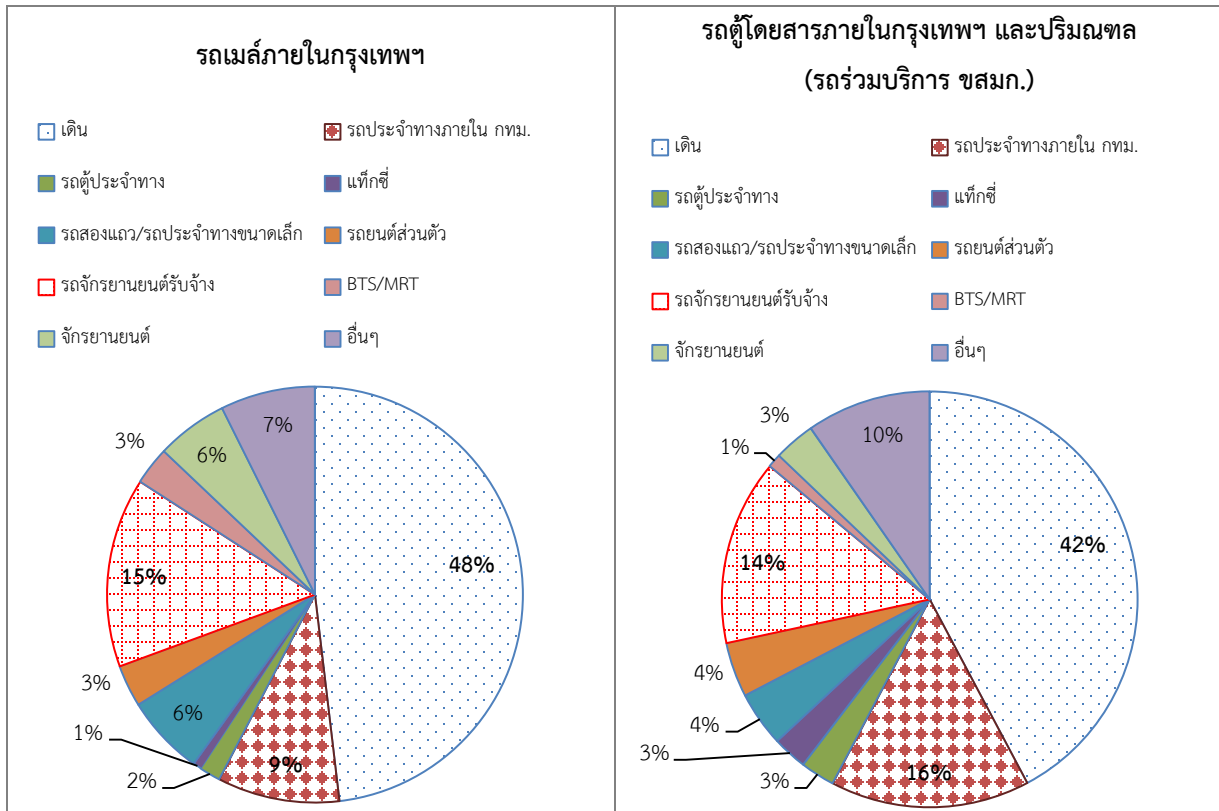
ที่มา: การสำรวจและประมวลผลโดยคณะผู้วิจัย (2558)

ในด้านของค่าใช้จ่ายในการเดินทางไปยังจุดขึ้นรถ พบว่า ผู้ที่เดินทางระหว่างจังหวัดจะต้องเสียค่าใช้จ่ายในการเดินทางไปยังจุดขึ้นรถสูงกว่าผู้ที่เดินทางภายในจังหวัด ดังกรณีของผู้ใช้บริการรถทัวร์ระหว่างจังหวัด ที่ต้องเสียค่าใช้จ่ายในการใช้บริการรถแท็กซี่ เพื่ออำนวยความสะดวกในการเข้าถึงสถานีขนส่งหมอชิตและสายใต้ใหม่ โดยผู้ใช้บริการรถทัวร์ระหว่างจังหวัดประมาณร้อยละ 38 มีค่าใช้จ่ายในการเดินทางเฉลี่ยไปยังจุดขึ้นรถประมาณ 165 บาท ทั้งกรณีการเดินทางไปยังสถานีขนส่งหมอชิตและสายใต้ใหม่

การเดินทางจากจุดจอดรถไปยังสถานีปลายทาง

สำหรับการเดินทางภายในกรุงเทพฯ ผลการสำรวจในรูปที่ 4.8 แสดงให้เห็นว่าเส้นทางเดินรถโดยสารมีความครอบคลุม ทำให้ผู้ใช้บริการสามารถเข้าถึงพื้นที่ต่างๆ ได้อย่างสะดวก เนื่องจากกว่าร้อยละ 40 ของกลุ่มตัวอย่างที่เดินทางด้วยรถเมล์ภายในกรุงเทพฯ และรถตู้ภายในกรุงเทพฯ และปริมณฑล สามารถเดินทางไปยังสถานีปลายทางที่ต้องการได้ รองลงมาเป็นการเลือกโดยสารรถจักรยานยนต์รับจ้างและรถเมล์ภายในกรุงเทพฯ เพื่อไปยังปลายทางของกลุ่มตัวอย่างที่ใช้บริการรถเมล์ภายในกรุงเทพฯ และรถตู้ภายในกรุงเทพฯ และปริมณฑล ตามลำดับ

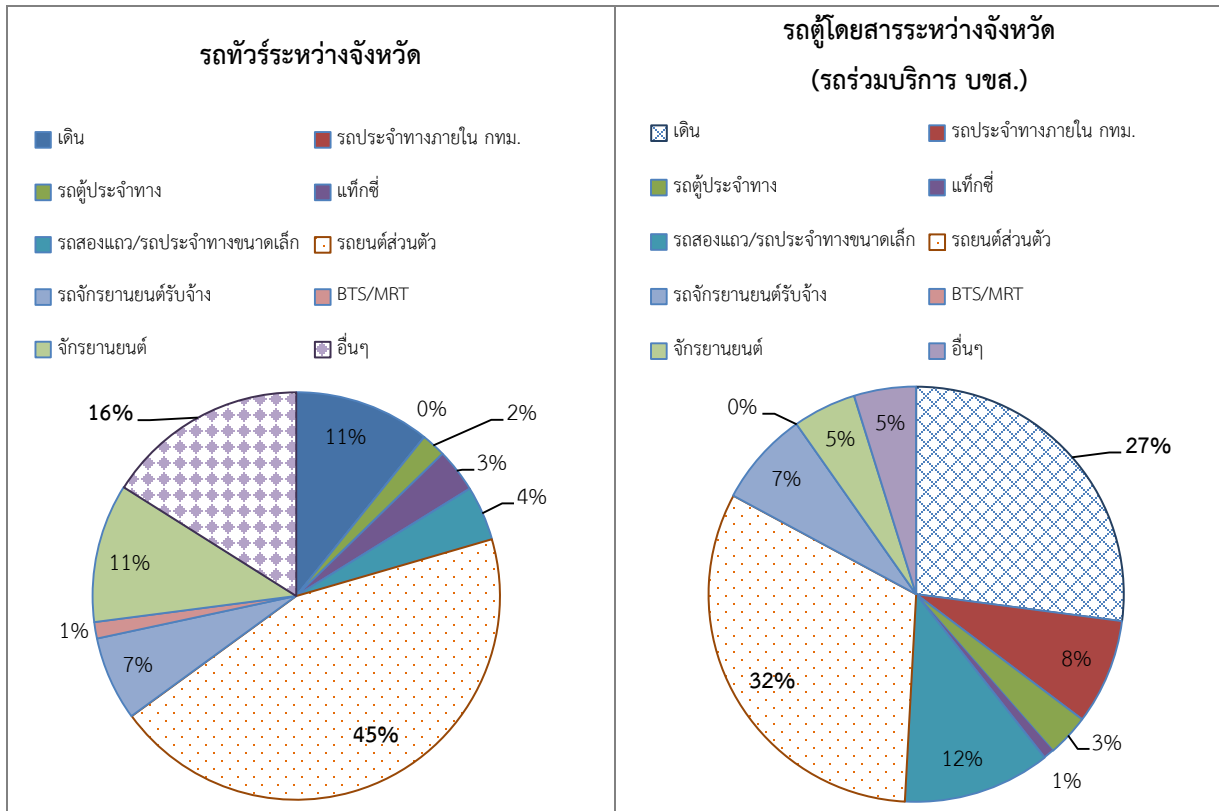
รูปที่ 4.8: รูปแบบการเดินทางต่อแรกหลังลงจากรถของกลุ่มตัวอย่างที่เดินทางภายในจังหวัด



ที่มา: การสำรวจและประมวลผลโดยคณะผู้วิจัย (2558)

ด้านการเดินทางระหว่างจังหวัด เนื่องจากกลุ่มตัวอย่างที่เดินทางระหว่างจังหวัดมีการเริ่มต้นเดินทางที่อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ สถานีขนส่งหมอชิต และสถานีขนส่งสายใต้ใหม่ ทำให้การเดินทางหลังลงจากรถในส่วนนี้เกิดขึ้นในพื้นที่ต่างจังหวัด ทั้งนี้ ผลการสำรวจดังแสดงในรูปที่ 4.9 พบว่า ระบบขนส่งมวลชนในการเดินทางเชื่อมต่อระหว่างสถานีหรือจุดจอดไปยังสถานที่ต่างๆ นั้นยังขาดแคลน เนื่องจากกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่หรือคิดเป็นร้อยละ 32 และร้อยละ 45 ของผู้เดินทางโดยรถตู้และรถทัวร์ ตามลำดับ ยังต้องเดินทางต่อไปยังสถานที่ปลายทางด้วยรถส่วนตัว

รูปที่ 4.9: รูปแบบการเดินทางต่อแรกหลังลงจากรถของกลุ่มตัวอย่างที่เดินทางระหว่างจังหวัด



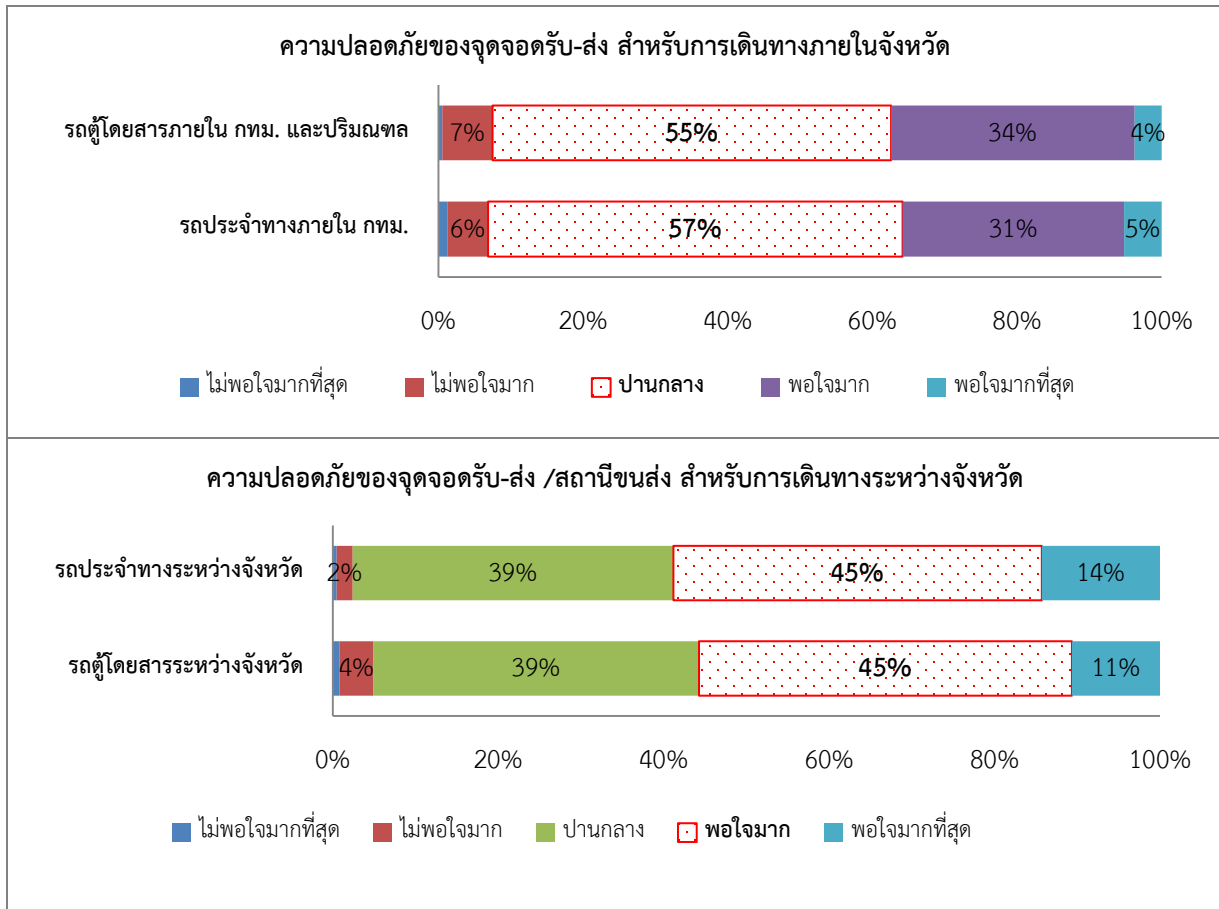
ที่มา: การสำรวจและประเมินผลโดยคณะผู้วิจัย (2558)

5) สภาพของจุดจอดรถโดยสาร

สภาพของจุดจอดรถโดยสาร เป็นการสำรวจความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างต่อความปลอดภัยและความสะอาดของจุดจอดรับ-ส่ง ในกรณีการเดินทางภายในจังหวัด หรือสถานีขนส่งในกรณีการเดินทางระหว่างจังหวัด

สำหรับความพึงพอใจของกลุ่มตัวอย่างต่อความปลอดภัยของจุดจอดรถโดยสาร รูปที่ 4.10 แสดงให้เห็นว่า จุดจอดรับ-ส่งสำหรับการเดินทางภายในกรุงเทพฯ ยังต้องได้รับการปรับปรุงด้านความปลอดภัย เพื่อสร้างความเชื่อมั่นแก่ผู้ใช้บริการ เนื่องจากกว่าร้อยละ 55 ของกลุ่มตัวอย่างที่ใช้บริการรถตู้โดยสารและรถเมล์ภายในกรุงเทพฯ และปริมณฑล มีความพึงพอใจปานกลาง ในขณะที่ร้อยละ 45 ของกลุ่มตัวอย่างที่ใช้บริการรถตู้โดยสารและรถทัวร์ระหว่างจังหวัด มีความพึงพอใจมากต่อความปลอดภัยของจุดจอดรถโดยสาร ซึ่งยังคงต้องพัฒนาต่อไปในอนาคต

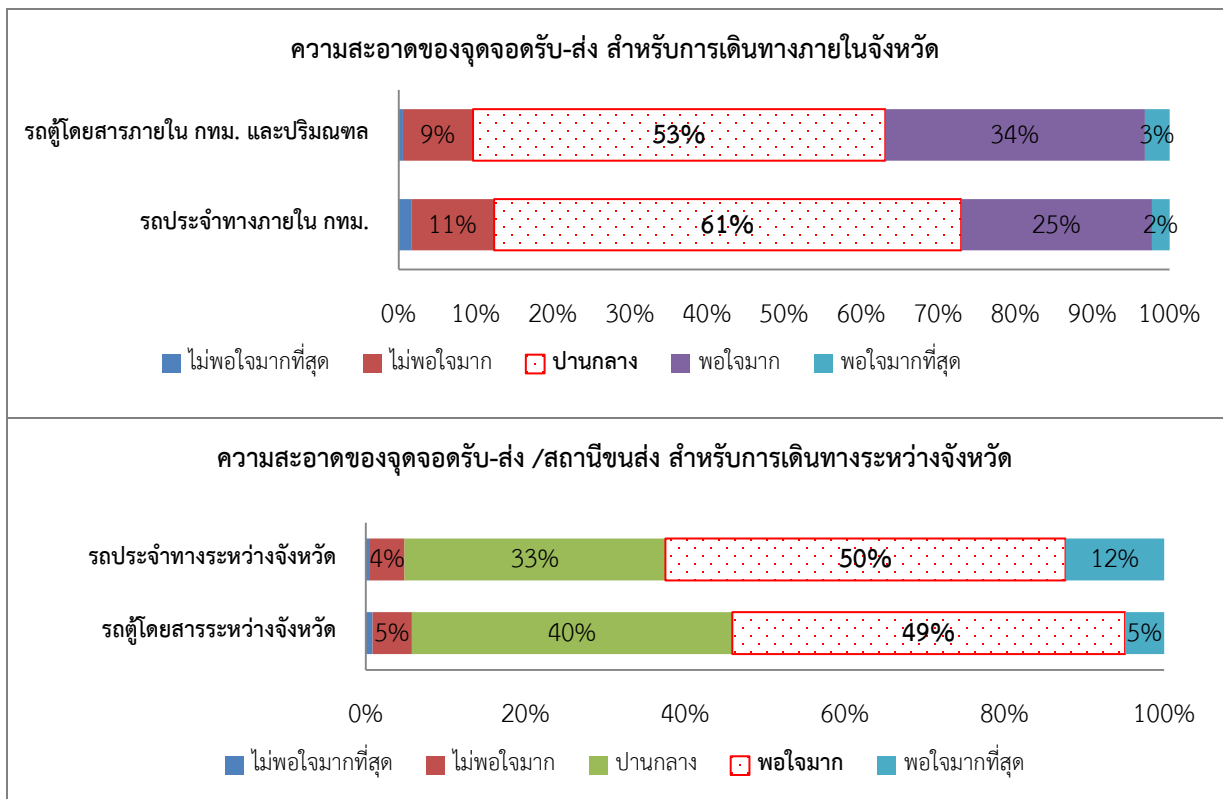
รูปที่ 4.10: ผลสำรวจความพึงพอใจของกลุ่มตัวอย่างต่อความปลอดภัยของจุดจอดรถโดยสาร



ที่มา: การสำรวจและประมวลผลโดยคณะผู้วิจัย (2558)

ส่วนความพึงพอใจต่อความสะอาดของจุดจอดรถโดยสารดังแสดงในรูปที่ 4.11 พบว่า ร้อยละ 61 และร้อยละ 53 ของผู้ใช้บริการรถเมล์ภายในกรุงเทพฯ และรถตู้โดยสารภายในกรุงเทพฯ และปริมณฑล ตามลำดับ มีความพึงพอใจต่อความสะอาดของจุดจอดรับ-ส่งในระดับปานกลาง ในขณะที่ร้อยละ 50 และร้อยละ 49 ของผู้ใช้บริการรถตู้โดยสารระหว่างจังหวัดและรถทัวร์ระหว่างจังหวัด ตามลำดับ มีความพึงพอใจมากต่อความสะอาดจุดจอดรับ-ส่งหรือสถานีขนส่ง

รูปที่ 4.11: ผลสำรวจความพึงพอใจของกลุ่มตัวอย่างต่อความสะอาดของจุดจอดรถโดยสาร



ที่มา: การสำรวจและประเมินผลโดยคณะผู้วิจัย (2558)

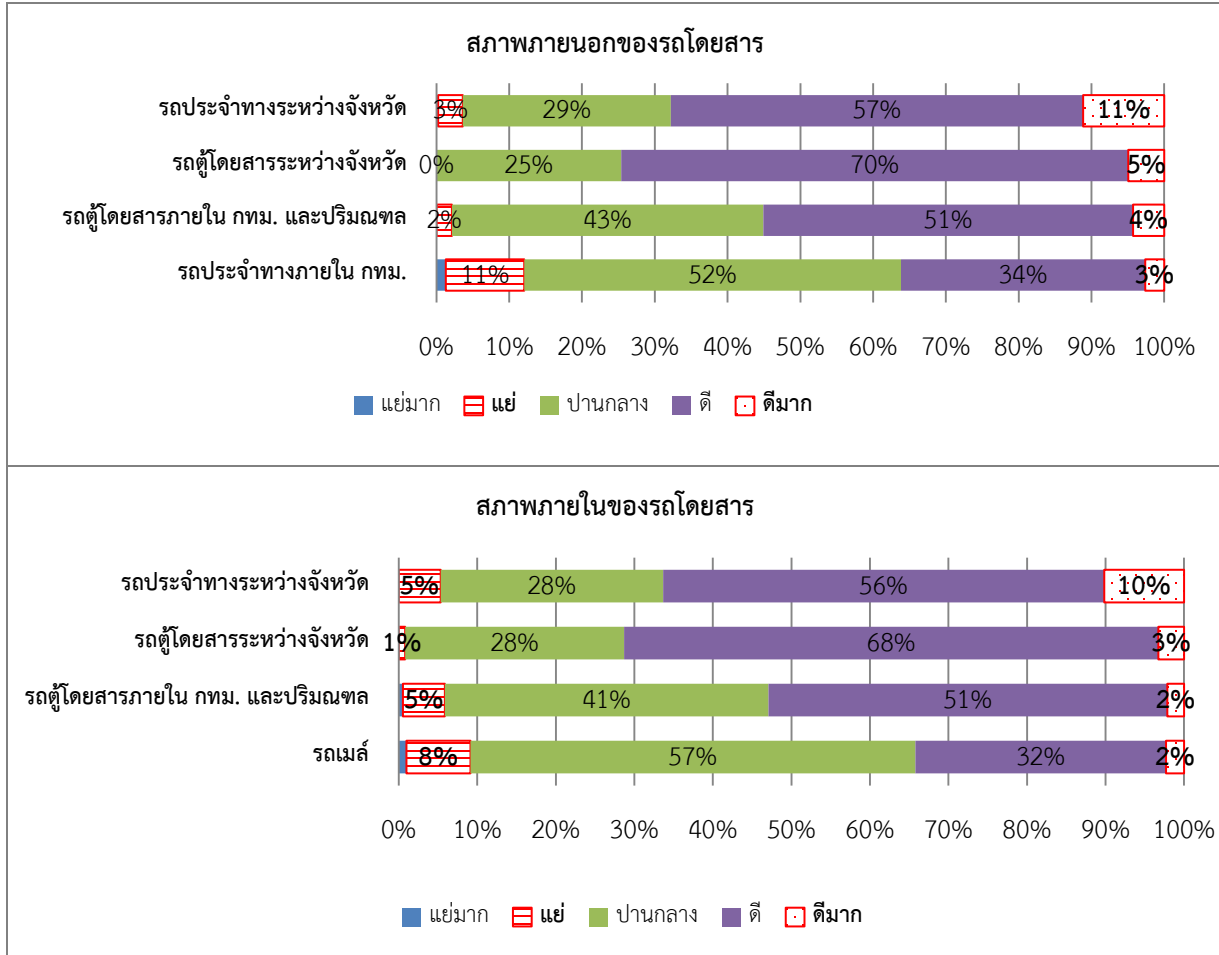
6) สภาพรถโดยสาร

จากการสำรวจความพึงพอใจของกลุ่มตัวอย่างต่อสภาพรถโดยสาร ทั้งสภาพภายนอกตัวรถ เช่น ความแข็งแรงและความใหม่ของรถ เป็นต้น รวมถึงสภาพภายในตัวรถ เช่น ตัวรถ เบาะ ที่นั่ง กระจก ความเย็นของเครื่องปรับอากาศ และความสะอาดภายในห้องโดยสาร เป็นต้น พบว่า ความพึงพอใจต่อสภาพรถโดยสารทั้งภายในและภายนอกตัวรถของกลุ่มตัวอย่างที่เดินทางระหว่างจังหวัดดีกว่ากลุ่มที่เดินทางภายในกรุงเทพฯ ดังแสดงได้ดังรูปที่ 4.12

ทั้งนี้ ในส่วนของความพึงพอใจที่ดีในการเดินทางระหว่างจังหวัด พบว่า ร้อยละ 10-11 ของกลุ่มตัวอย่างที่เดินทางด้วยรถทัวร์ระหว่างจังหวัด มีความพึงพอใจที่ดีมากต่อสภาพรถโดยสารทั้งภายในและภายนอก เช่นเดียวกับร้อยละ 3-5 ของกลุ่มตัวอย่างที่เดินทางด้วยรถตู้โดยสารระหว่างจังหวัดที่มีความพึงพอใจต่อสภาพรถโดยสารทั้งภายในและภายนอกในระดับดีมาก อย่างไรก็ตาม ผลสำรวจยังแสดงให้เห็นถึงความไม่พอใจต่อสภาพรถสำหรับการเดินทางภายในกรุงเทพฯ และปริมณฑล ที่สูงกว่าการเดินทางระหว่างจังหวัด โดยรูปที่ 4.11 แสดงให้เห็นว่าจำนวนกลุ่มตัวอย่างที่ใช้บริการรถเมล์ภายในกรุงเทพฯ ให้คะแนนความพึงพอใจในระดับที่ต่ำกว่าปานกลางมากที่สุด ทั้งสภาพภายในและภายนอกของรถ หรืออยู่ที่ประมาณร้อยละ 8-11 ของกลุ่มที่ใช้บริการรถเมล์ภายในกรุงเทพฯ ยิ่งไปกว่านั้น จำนวนกลุ่มตัวอย่างที่ให้คะแนนใน

ระดับต่ำกว่าปานกลางหรือไม่พอใจต่อสภาพของรถเมล์ภายในกรุงเทพฯ ยังมากกว่าจำนวนกลุ่มตัวอย่างของรถตู้ภายในกรุงเทพฯ และปริมณฑล

รูปที่ 4.12: ผลสำรวจความพึงพอใจของกลุ่มตัวอย่างต่อสภาพภายในและภายนอกของรถโดยสาร



ที่มา: การสำรวจและประเมินผลโดยคณะผู้วิจัย (2558)

7) การขับขึ้นและการให้บริการของพนักงานขับรถ

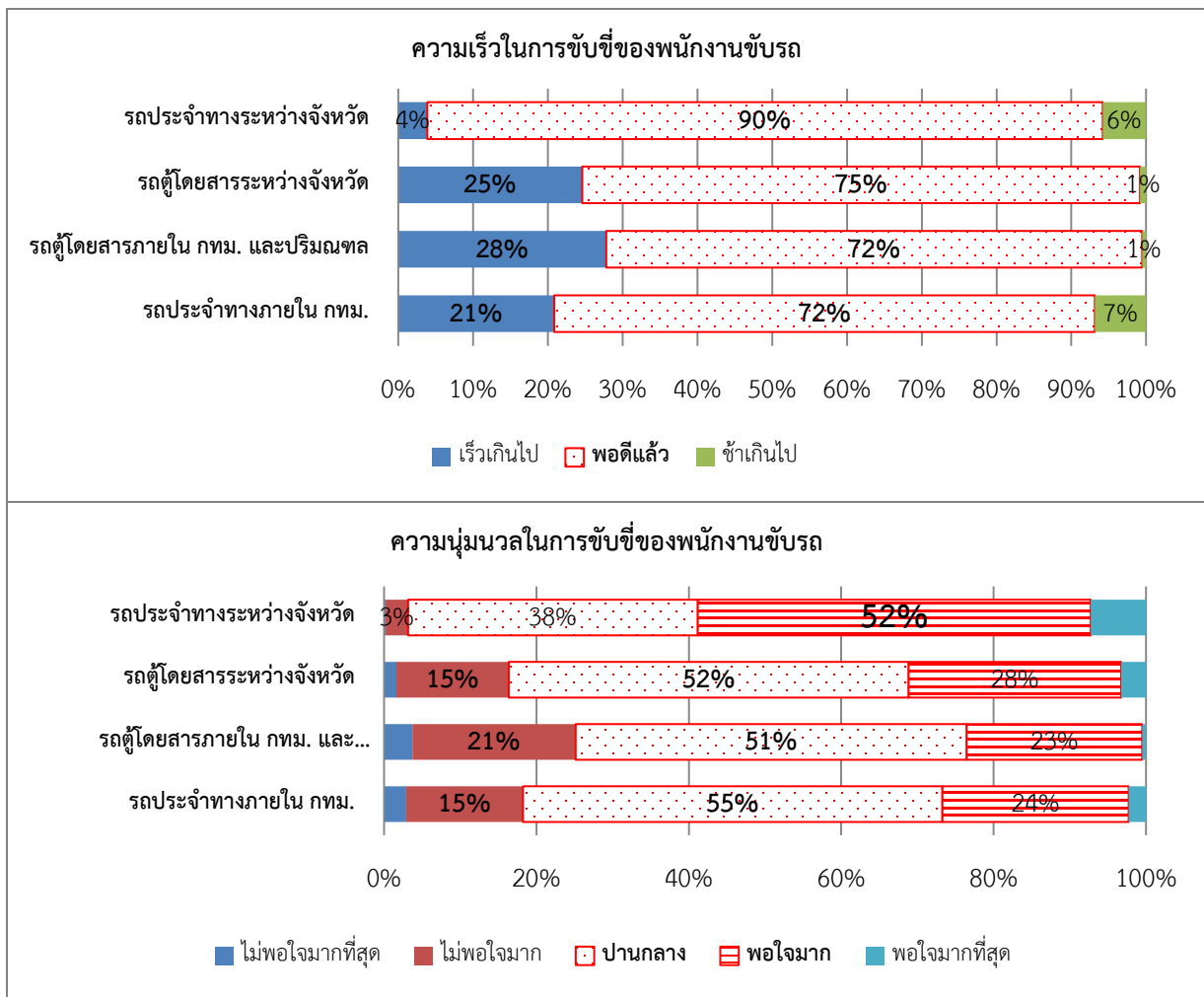
สำหรับการขับขึ้นและการให้บริการของพนักงานขับรถ คณะผู้วิจัยได้สำรวจทัศนคติและความพึงพอใจของกลุ่มตัวอย่างในเรื่องของความเร็วและความนุ่มนวลในการขับขึ้นของพนักงานขับรถ รวมถึงมารยาทและความเต็มใจให้บริการของพนักงานขับรถและพนักงานต้อนรับบนรถโดยสาร

ในส่วนของความเร็วและความนุ่มนวลในการขับขึ้นของพนักงานขับรถ ผลการสำรวจดังแสดงในรูปที่ 4.13 พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่ใช้บริการรถทัวร์ระหว่างจังหวัดส่วนใหญ่หรือประมาณร้อยละ 90 เห็นว่าความเร็วในการขับขึ้นอยู่ในระดับที่เหมาะสมแล้ว และกว่าร้อยละ 50 ของกลุ่มตัวอย่งนี้มีความพึงพอใจมากต่อความนุ่มนวลในการขับขึ้นของพนักงานขับรถ ในขณะที่กลุ่มตัวอย่างที่ใช้บริการรถเมล์ภายในกรุงเทพฯ และรถตู้โดยสารทั้ง 2 ประเภท มีความพึงพอใจใกล้เคียงกัน โดยประมาณร้อยละ 70 ของกลุ่มตัวอย่างที่เดินทางแต่

ละประเภท เห็นว่าความเร็วอยู่ในระดับที่เหมาะสม และประมาณร้อยละ 50 ของกลุ่มตัวอย่างที่เดินทางแต่ละประเภท เห็นว่าความนุ่มนวลของการขับขี่อยู่ในระดับปานกลาง

อย่างไรก็ตาม สัดส่วนของกลุ่มตัวอย่างที่คิดว่าความเร็วในการขับขึ้นสูงเกินไป พบมากในการเดินทางด้วยรถตู้ โดยคิดเป็นร้อยละ 28 และร้อยละ 25 ของกลุ่มตัวอย่างที่เดินทางด้วยรถตู้ภายในกรุงเทพฯ และปริมณฑล และรถตู้ระหว่างจังหวัด ตามลำดับ ในขณะที่กลุ่มตัวอย่างที่มีความพอใจต่อความนุ่มนวลในการขับขี่ต่ำกว่าระดับปานกลาง พบมากในการเดินทางด้วยรถตู้ภายในกรุงเทพฯ และปริมณฑล รถตู้ระหว่างจังหวัด และการเดินทางด้วยรถเมล์ภายในกรุงเทพฯ โดยคิดเป็นร้อยละ 21 และร้อยละ 15 ตามลำดับ

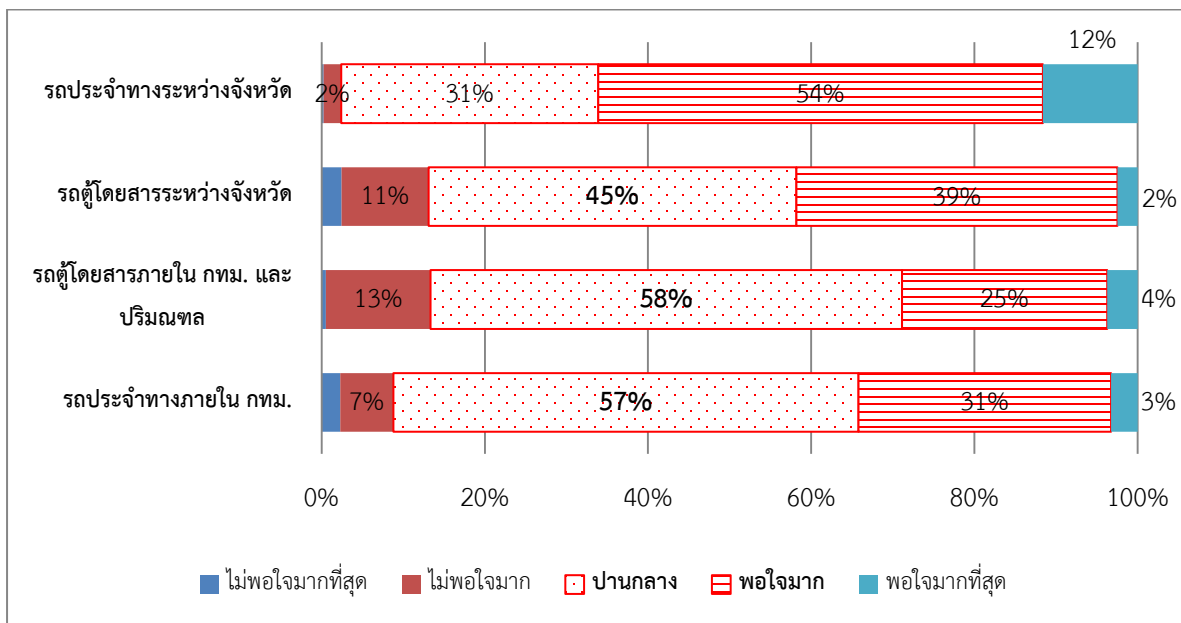
รูปที่ 4.13: ผลสำรวจทัศนคติและความพึงพอใจของกลุ่มตัวอย่างต่อความเร็วและความนุ่มนวลในการขับขี่



ที่มา: การสำรวจและประเมินผลโดยคณะผู้วิจัย (2558)

สำหรับประเด็นด้านมารยาทและความเต็มใจ ให้บริการของพนักงานขับรถและพนักงานต้อนรับบนรถ ผลจากการสำรวจดังรูปที่ 4.14 พบว่า การเดินทางด้วยรถทัวร์ระหว่างจังหวัดสร้างความพึงพอใจในด้านมารยาทและการให้บริการที่ดี โดยกว่าร้อยละ 50 ของกลุ่มตัวอย่างที่ใช้บริการรถประเภทนี้ให้คะแนนในระดับพอใจมาก ในขณะที่กลุ่มตัวอย่างที่ใช้บริการรถตู้ระหว่างจังหวัด รถตู้ภายในกรุงเทพฯ และปริมณฑล และรถเมล์ภายในกรุงเทพฯ ส่วนใหญ่ยังต้องปรับปรุงด้านมารยาทและการให้บริการ เนื่องจากมีผู้ให้คะแนนส่วนใหญ่เพียงระดับปานกลาง คิดเป็นร้อยละ 45 ร้อยละ 58 และร้อยละ 57 ตามลำดับ ยิ่งไปกว่านั้น รถตู้โดยสารยังได้รับคะแนนความพอใจที่ต่ำกว่าระดับปานกลางเป็นสัดส่วนสูงสุด หรือประมาณร้อยละ 11 และร้อยละ 13 ของกลุ่มตัวอย่างที่เดินทางระหว่างจังหวัดและเดินทางภายในกรุงเทพฯ และปริมณฑล ตามลำดับ

รูปที่ 4.14: ผลสำรวจทัศนคติและความพึงพอใจของกลุ่มตัวอย่างต่อมารยาทและความเต็มใจให้บริการของพนักงานขับรถและพนักงานต้อนรับ



ที่มา: การสำรวจและประมวลผลโดยคณะผู้วิจัย (2558)

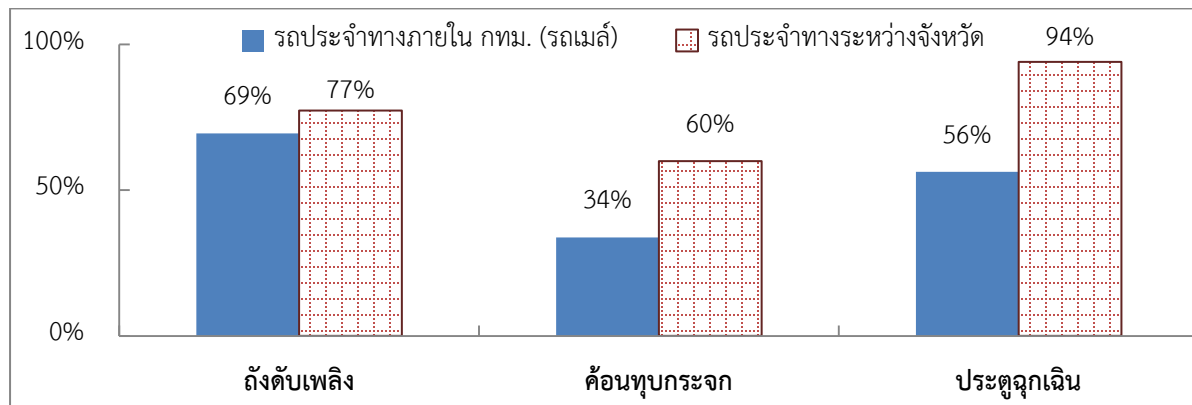
8) การบรรทุกผู้โดยสาร

การสำรวจเรื่องการบรรทุกผู้โดยสารของรถโดยสารสาธารณะ คณะผู้วิจัยได้สำรวจประสบการณ์ของกลุ่มตัวอย่าง โดยพบว่าไม่มีการบรรทุกผู้โดยสารเกินสำหรับรถทัวร์ระหว่างจังหวัด แต่กลุ่มตัวอย่างพบเห็นการบรรทุกผู้โดยสารเกินสำหรับการเดินทางด้วยรถตู้ระหว่างจังหวัดและรถตู้ภายในกรุงเทพฯ และปริมณฑล กว่าร้อยละ 7 และร้อยละ 12 ของการใช้บริการ ตามลำดับ นอกจากนี้ ร้อยละ 25 และร้อยละ 9 ของกลุ่มตัวอย่าง มีผู้โดยสารยืนตรงบันไดขณะรถวิ่งเป็นบางครั้งและเป็นประจำ ตามลำดับ

9) การมีอุปกรณ์ความปลอดภัยและการใช้เข็มขัดนิรภัย

จากการสำรวจประสบการณ์ในการเดินทางด้วยรถโดยสารสาธารณะดังรูปที่ 4.15 พบว่า กลุ่มตัวอย่างพบเห็นอุปกรณ์ความปลอดภัย อันประกอบไปด้วย ถังดับเพลิง ค้อนทุบกระจก และประตูฉุกเฉิน สำหรับการเดินทางด้วยรถทัวร์ระหว่างจังหวัดมากกว่าการเดินทางด้วยรถเมล์ภายในกรุงเทพฯ

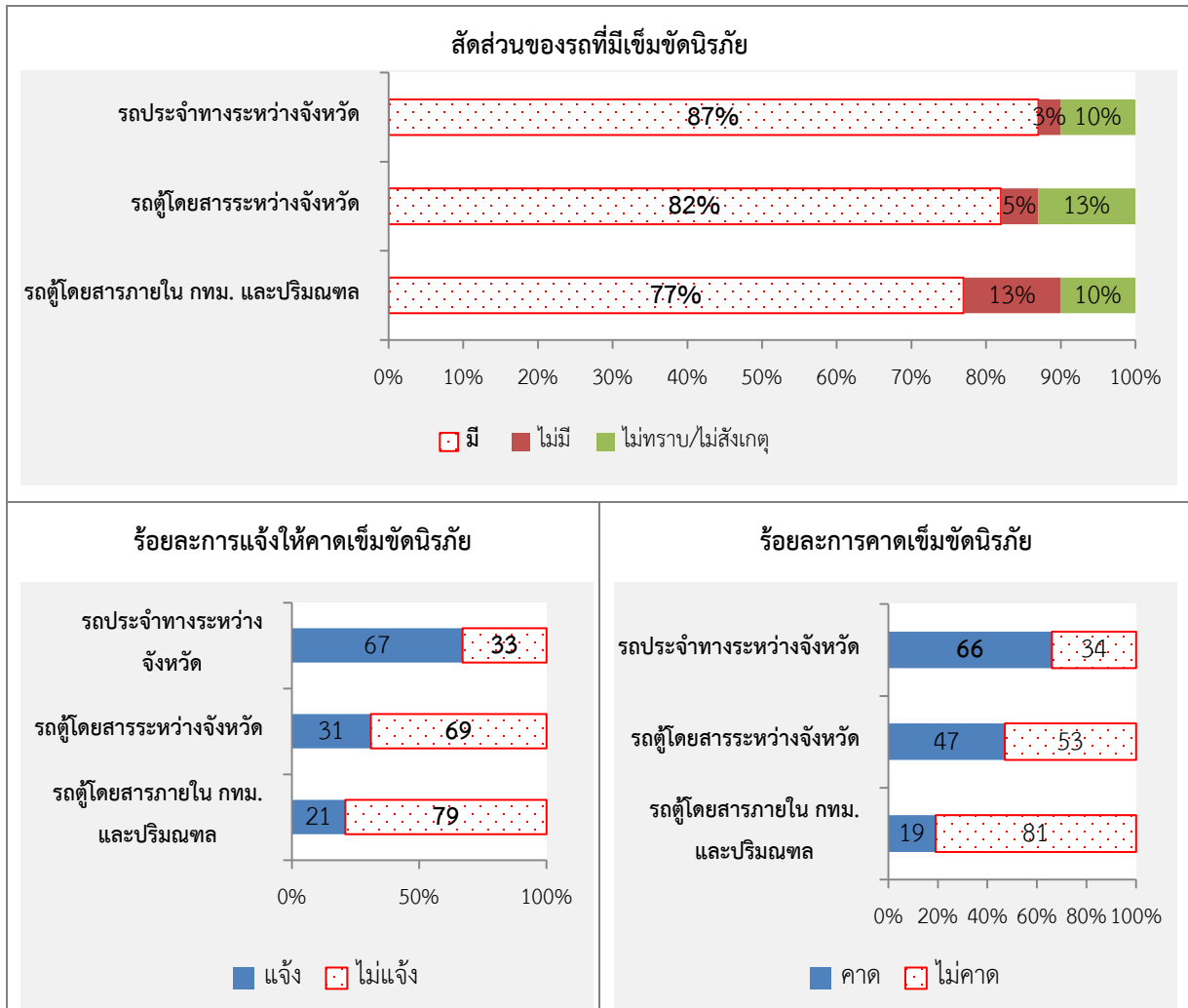
รูปที่ 4.15: ผลสำรวจการมีอุปกรณ์ความปลอดภัยบนรถโดยสาร



ที่มา: การสำรวจและประมวลผลโดยคณะผู้วิจัย (2558)

สำหรับการสำรวจเรื่องการใช้เข็มขัดนิรภัยบนรถโดยสารดังแสดงในรูปที่ 4.16 พบว่า สัดส่วนของรถโดยสารระหว่างจังหวัด ทั้งรถทัวร์และรถตู้ ที่มีเข็มขัดนิรภัยติดตั้งบนรถ (ร้อยละ 82 และร้อยละ 87 ตามลำดับ) นั้นสูงกว่ากรณีของรถตู้โดยสารที่ให้บริการภายในกรุงเทพฯ และปริมณฑล (ร้อยละ 77) ทั้งนี้ กลุ่มตัวอย่างที่ใช้บริการรถทัวร์ระหว่างจังหวัดกว่าร้อยละ 60 ได้รับแจ้งให้คาดเข็มขัดจากพนักงานขับรถหรือพนักงานบนรถ ซึ่งวิธีการดังกล่าวส่งผลต่อการคาดเข็มขัดของผู้โดยสาร ดังจะเห็นได้ว่ากลุ่มตัวอย่างที่เดินทางด้วยรถทัวร์ระหว่างจังหวัดมีสัดส่วนของการคาดเข็มขัดสูงสุด โดยสูงถึงร้อยละ 66 ยิ่งไปกว่านั้น อัตราการคาดเข็มขัดของกลุ่มตัวอย่างที่เดินทางระหว่างจังหวัดที่สูงกว่ากลุ่มที่เดินทางภายในจังหวัด ยังสะท้อนให้เห็นว่าผู้โดยสารจะตระหนักถึงความปลอดภัยเมื่อเริ่มเดินทางระหว่างจังหวัด

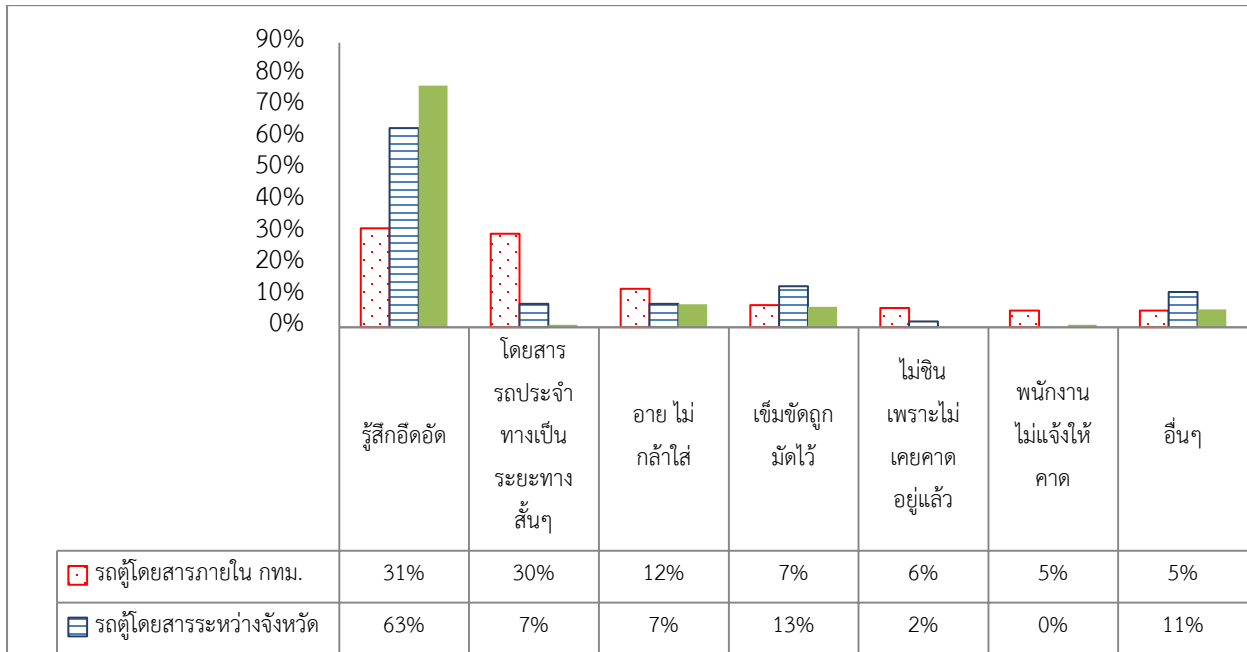
รูปที่ 4.16: ผลสำรวจการใช้เข็มขัดนิรภัยบนรถโดยสาร



ที่มา: การสำรวจและประมวลผลโดยคณะผู้วิจัย (2558)

ทั้งนี้ คณะผู้วิจัยได้สำรวจสาเหตุที่กลุ่มตัวอย่างไม่คาดเข็มขัดนิรภัยดังรูปที่ 4.17 โดยพบว่าแม้กลุ่มตัวอย่างที่เดินทางระหว่างจังหวัดจะตระหนักถึงความปลอดภัยมากกว่าการเดินทางภายในจังหวัด แต่บางคนที่ไม่ได้คาดเข็มขัดนิรภัยนั้นเป็นเพราะรู้สึกอึดอัดถึงร้อยละ 63 และร้อยละ 76 ของกลุ่มตัวอย่างที่เดินทางด้วยรถตู้และรถทัวร์ระหว่างจังหวัด ตามลำดับ นอกจากนี้ การที่เข็มขัดนิรภัยไม่อยู่ในสภาพที่พร้อมใช้งานหรือมีการมัดเก็บไว้ ยังเป็นอีกสาเหตุสำคัญซึ่งคิดเป็นร้อยละ 13 และร้อยละ 7 ของกลุ่มตัวอย่างที่เดินทางด้วยรถตู้โดยสารและรถทัวร์ระหว่างจังหวัด ตามลำดับ อย่างไรก็ตาม สาเหตุของการไม่คาดเข็มขัดนิรภัยของการเดินทางภายในกรุงเทพฯ ส่วนใหญ่เป็นเพราะมีระยะเวลาการเดินทางที่สั้น ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 30 ของกลุ่มตัวอย่างที่มีการเดินทางประเภทนี้

รูปที่ 4.17: ผลสำรวจถึงสาเหตุของการไม่คาดเข็มขัดนิรภัย



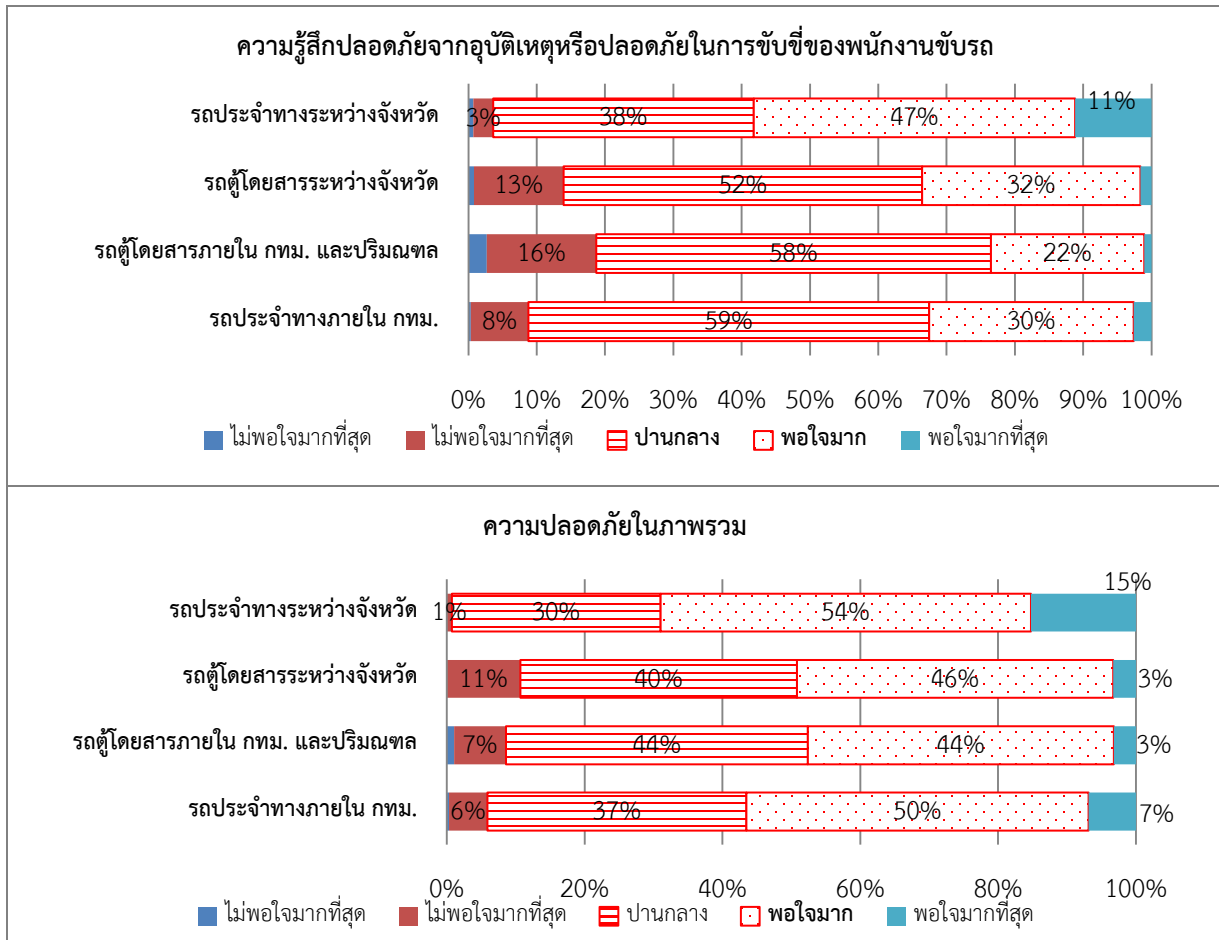
ที่มา: การสำรวจและประมวลผลโดยคณะผู้วิจัย (2558)

10) ความปลอดภัยในภาพรวม

สำหรับภาพรวมของความปลอดภัยในการใช้บริการที่กลุ่มตัวอย่างได้รับจากการเดินทาง คณะผู้วิจัยได้สำรวจประสบการณ์ของกลุ่มตัวอย่าง เกี่ยวกับความรู้สึกปลอดภัยจากอุบัติเหตุหรือปลอดภัยในการขับขี่ของพนักงานขับรถ และความรู้สึกปลอดภัยในภาพรวม ดังแสดงในรูปที่ 4.18 โดยพบว่ากลุ่มตัวอย่างที่เดินทางด้วยรถทัวร์ระหว่างจังหวัด มีความมั่นใจต่อความปลอดภัยในการขับขี่ของพนักงานขับรถมากที่สุด โดยมีสัดส่วนของกลุ่มตัวอย่างที่ให้คะแนนความพอใจมากที่สุด หรือสูงถึงร้อยละ 47 ในขณะที่กลุ่มตัวอย่างที่เดินทางด้วยรถตู้ระหว่างจังหวัด รถตู้ภายในกรุงเทพฯ และปริมณฑล และรถเมล์ภายในกรุงเทพฯ มีความพอใจส่วนใหญ่ (ประมาณร้อยละ 52-59) อยู่ในระดับปานกลาง

ส่วนความรู้สึกปลอดภัยโดยรวมนั้น กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่หรือประมาณร้อยละ 44-54 ของการเดินทางทุกประเภท มีความพอใจมาก อย่างไรก็ตาม สัดส่วนของกลุ่มตัวอย่างที่ใช้บริการรถตู้ทั้งระหว่างจังหวัดและภายในจังหวัด ยังคงค่อนข้างใกล้เคียงกันสำหรับการให้คะแนนในระดับปานกลางและพอใจมาก นอกจากนี้ กลุ่มตัวอย่างที่เดินทางด้วยรถตู้มีสัดส่วนของความรู้สึกปลอดภัยในการขับขี่ของพนักงานขับรถและความปลอดภัยในภาพรวมในระดับที่ต่ำกว่าปานกลางเป็นสัดส่วนสูงที่สุด โดยคิดเป็นร้อยละ 13-16 และร้อยละ 7-11 ตามลำดับ จึงแสดงได้ว่าการเดินทางโดยรถตู้ยังไม่สามารถสร้างความรู้สึกปลอดภัยแก่ผู้โดยสารได้เท่าที่ควร

รูปที่ 4.18: ผลสำรวจถึงความปลอดภัยต่อการเดินทางในภาพรวม

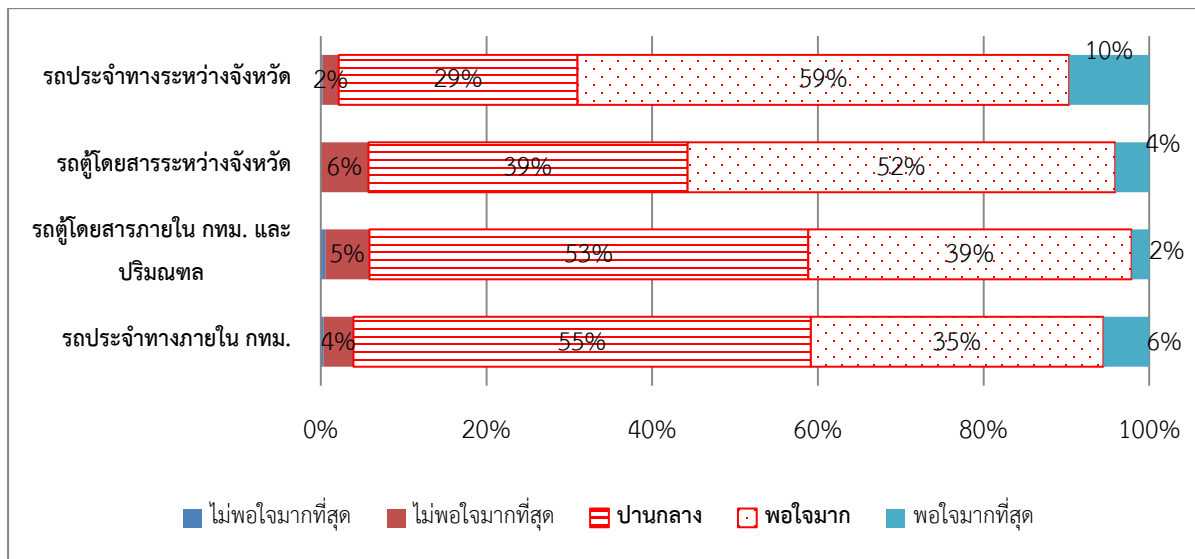


ที่มา: การสำรวจและประมวลผลโดยคณะผู้วิจัย (2558)

11) ความพึงพอใจต่อคุณภาพรถโดยสารในภาพรวม

สำหรับความพึงพอใจของกลุ่มตัวอย่างในการใช้บริการรถโดยสารในภาพรวม พบว่าร้อยละ 59 ของกลุ่มตัวอย่างที่ใช้บริการรถทัวร์ระหว่างจังหวัดมีความพึงพอใจมาก โดยเพียงร้อยละ 2 ของกลุ่มตัวอย่างในการเดินทางประเภทนี้เท่านั้นที่รู้สึกไม่พอใจ ส่วนการใช้บริการรถตู้ระหว่างจังหวัด พบว่า ร้อยละ 52 ของกลุ่มตัวอย่างมีความพอใจในการใช้บริการมาก และมีสัดส่วนของกลุ่มตัวอย่างที่พึงพอใจปานกลางอยู่ที่ร้อยละ 39 ดังแสดงในรูปที่ 4.19 อย่างไรก็ตาม ผลการสำรวจแสดงให้เห็นว่ารถโดยสารสาธารณะที่ให้บริการภายในจังหวัดนั้นสร้างความพึงพอใจแก่ผู้บริโภครู้สึกไม่แตกต่างกันระหว่างรถเมล์และรถตู้ แต่สร้างความพึงพอใจที่ต่ำกว่าการเดินทางระหว่างจังหวัดพอสมควร จึงจำเป็นต้องมีการปรับปรุงต่อไปในอนาคต

รูปที่ 4.19: ผลสำรวจความพึงพอใจโดยรวมต่อการใช้บริการรถโดยสาร



ที่มา: การสำรวจและประเมินผลโดยคณะผู้วิจัย (2558)

4.4 สรุปผลการสำรวจ

จากการสำรวจคุณภาพการบริการ และความปลอดภัยของรถโดยสารสาธารณะในกรุงเทพฯ คณะผู้วิจัยสามารถสรุปผลการศึกษาได้เป็น 2 ประเด็นสำคัญ ได้แก่ ด้านพฤติกรรมการเดินทาง และด้านประสบการณ์ในการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ

1) ผลสรุปด้านพฤติกรรมการเดินทาง

วัตถุประสงค์ในการเดินทางภายในจังหวัดของกลุ่มตัวอย่าง มีความหลากหลายกว่าการเดินทางระหว่างจังหวัด และเหตุผลหลักในการเลือกใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะยังคงเป็นเรื่องของความสะดวก โดยสาเหตุในการเลือกใช้บริการรถแต่ละประเภทนั้น มีความแตกต่างกันในแต่ละประเภทมากกว่าแต่ละประเภทการเดินทาง ดังจะเห็นได้ว่า เหตุผลหลักในการเลือกใช้บริการรถเมล์ภายในกรุงเทพฯ คือ ค่าใช้จ่าย ถูก ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 59 ของกลุ่มตัวอย่างที่เดินทางด้วยรถเมล์ภายในกรุงเทพฯ ทั้งหมด และเหตุผลหลักสำหรับการเลือกใช้รถทัวร์ระหว่างจังหวัดและรถตู้ปรับอากาศทั้ง 2 ประเภทการเดินทาง คือ ความรวดเร็ว ซึ่งมีสัดส่วนกว่าร้อยละ 70 ของกลุ่มตัวอย่างที่เดินทางด้วยยานพาหนะดังกล่าว

สำหรับการใช้บริการรถเมล์ภายในกรุงเทพฯ พบว่า ร้อยละ 70 ของกลุ่มตัวอย่างที่เดินทางด้วยรถเมล์ภายในกรุงเทพฯ มีการใช้บริการรถเมล์ของ ขสมก. โดยมีค่าโดยสารส่วนใหญ่เท่ากับ 6.5 บาท ซึ่งต่ำกว่าค่าโดยสารส่วนใหญ่ของรถร่วมบริการที่ 8 บาท และค่าโดยสารเฉลี่ยสำหรับรถของ ขสมก. นั้นต่ำกว่ารถร่วมบริการ โดยอยู่ที่ 11.4 บาท และ 12.6 บาท ตามลำดับ

ส่วนการใช้บริการรถทัวร์ระหว่างจังหวัด พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีการใช้บริการรถทัวร์ของ บขส. มากที่สุด โดยคิดเป็นร้อยละ 67.6 ของทั้งหมด โดยมีค่าโดยสารเฉลี่ยสำหรับรถทัวร์ของ บขส. สูงกว่ารถร่วมบริการ ที่ 546.6 บาท และ 503.4 บาท ตามลำดับ เนื่องจากระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางเฉลี่ยของรถทัวร์ บขส. นั้นสูงกว่าค่าเฉลี่ยของระยะเวลาการเดินทางด้วยรถร่วมบริการ โดยอยู่ที่ 9.19 ชั่วโมง และ 8.36 ชั่วโมง ตามลำดับ

ในส่วนของรถตู้โดยสาร ประมาณร้อยละ 60 ของกลุ่มตัวอย่างมีการเดินทางภายในจังหวัด และมีค่าโดยสารเฉลี่ยอยู่ที่ 74.98 บาท โดยสัดส่วนของกลุ่มตัวอย่างที่ใช้บริการรถตู้ผิดกฎหมายหรือรถป้ายขาวของการเดินทางระหว่างจังหวัดสูงกว่าการเดินทางภายในจังหวัด โดยคิดเป็นร้อยละ 8.20 และร้อยละ 8.02 ตามลำดับ นอกจากนี้ ค่าโดยสารเฉลี่ยของรถตู้โดยสารป้ายทะเบียนขาวนั้นสูงกว่ารถตู้โดยสารป้ายทะเบียนเหลือง โดยเฉพาะการเดินทางภายในจังหวัด ซึ่งค่าโดยสารเฉลี่ยของการเดินทางภายในจังหวัดและระหว่างจังหวัดอยู่ที่ 35 บาท และ 136.3 บาท ตามลำดับ

นอกจากนี้ การเดินทางภายในจังหวัดมีความสะดวกในการเข้าถึงจุดจอดรับ-ส่ง มากกว่าการเดินทางระหว่างจังหวัดที่ต้องเดินทางไปยังสถานีขนส่ง ซึ่งผู้ใช้บริการต้องเสียค่าใช้จ่ายในการเดินทางเข้า-ออกจากสถานีที่สูง โดยร้อยละ 38 ของผู้โดยสารรถทัวร์ระหว่างจังหวัดต้องเสียค่าโดยสารแท็กซี่ และผู้ใช้บริการส่วนใหญ่ต้องใช้รถยนต์ส่วนตัวในการมารับผู้โดยสารเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะในพื้นที่ต่างจังหวัด อย่างไรก็ตาม ความสะดวกในการเข้าถึงจุดจอดรับ-ส่ง ไม่ได้เป็นสาเหตุเดียวที่ทำให้ผู้ใช้บริการต้องเสียค่าใช้จ่ายที่สูงขึ้นในการใช้บริการรถแท็กซี่ แต่เป็นเรื่องของความจำเป็นที่จะต้องขนส่งสัมภาระในการเดินทาง

นอกจากนั้น ผลการศึกษายังพบว่าความปลอดภัยไม่ได้เป็นเหตุผลสำคัญของการตัดสินใจเลือกใช้บริการรถโดยสารสาธารณะของกลุ่มตัวอย่าง ซึ่งอาจตีความได้ว่าผู้โดยสารเลือกตัดสินใจในการเดินทางบนพื้นฐานของความปลอดภัยที่มีมาตรฐานและกำกับดูแลโดยรัฐ หรือผู้โดยสารให้ความสนใจในด้านความปลอดภัยน้อย

2) ผลสรุปด้านประสบการณ์ในการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ

ลักษณะการให้บริการของรถตู้โดยสารระหว่างจังหวัดและรถทัวร์ระหว่างจังหวัดบางคัน ยังเป็นลักษณะที่ยืดความพึงพอใจของผู้บริโภคเป็นหลัก โดยพนักงานจะรับ-ส่งผู้โดยสารในตำแหน่งที่ต้องการ

ส่วนพนักงานขับรถและพนักงานที่ให้บริการบนรถทัวร์ระหว่างจังหวัดนั้น ได้รับการฝึกอบรมให้มีคุณภาพการบริการที่ดีกว่ารถประเภทอื่นๆ รวมทั้งการใช้ความเร็วที่ปลอดภัยในการขับรถ เนื่องจากกว่าร้อยละ 50 และร้อยละ 90 ของกลุ่มตัวอย่างที่ใช้บริการรถประเภทนี้ให้คะแนนความพอใจต่อความนุ่มนวลและความเร็วในการขับ ซึ่งอยู่ในระดับพอใจมากและมีความเร็วที่เหมาะสม ตามลำดับ ดังนั้น พนักงานขับรถตู้โดยสารและรถเมล์ภายในกรุงเทพฯ จึงควรต้องพัฒนามาตรฐานความปลอดภัยในการขับให้สูงกว่าหรือเทียบเท่าพนักงานขับรถทัวร์ระหว่างจังหวัด เนื่องจากประมาณร้อยละ 26.5 ของกลุ่มตัวอย่างที่เดินทางด้วย

รถตู้เห็นว่าผู้ขับขี่ใช้ความเร็วที่สูงเกินไป และประมาณร้อยละ 15 และร้อยละ 21 ของกลุ่มตัวอย่างที่เดินทางด้วยรถเมล์ภายในกรุงเทพฯ และรถตู้ ตามลำดับ ให้คะแนนความพอใจต่อความนุ่มนวลในการขับขี่ต่ำกว่าระดับปานกลาง

ในส่วนลักษณะทางกายภาพ สภาพรถทั้งภายในและภายนอกของการเดินทางระหว่างจังหวัดจัดอยู่ในเกณฑ์ที่ดีกว่าการเดินทางภายในจังหวัด และภายในรถนั้นมียุทธรณ์ความปลอดภัยที่ยังไม่ครบถ้วน รวมถึงผู้ให้บริการยังขาดความรู้ความเข้าใจในการใช้อุปกรณ์ โดยผู้ที่เดินทางด้วยรถตู้ระหว่างจังหวัดมีอัตราค่าคาคัดเสริมชนิดนิรภัยที่สูงกว่าการเดินทางด้วยรถตู้ภายในจังหวัด โดยคิดเป็นร้อยละ 47 และร้อยละ 19 ตามลำดับ ซึ่งสะท้อนถึงความตระหนักในด้านความปลอดภัยของผู้โดยสารรถตู้ภายในกรุงเทพฯ และปริมณฑล ที่ค่อนข้างต่ำ ในขณะที่ร้อยละ 66 ของผู้ที่เดินทางด้วยรถตู้ระหว่างจังหวัดนั้นค่าคาคัดเสริมชนิดในขณะเดินทางโดยร้อยละ 67 ของกลุ่มตัวอย่างของรถตู้ได้รับแจ้งให้ค่าคาคัดเสริมชนิด ดังนั้น การแจ้งให้ค่าคาคัดเสริมชนิดนิรภัยของพนักงานบนรถส่งผลอย่างมากต่อการค่าคาคัดเสริมชนิดของผู้ใช้บริการ

นอกจากนี้ โดยภาพรวม การให้บริการของรถโดยสารสาธารณะในด้านอื่นๆ ของการเดินทางระหว่างจังหวัดนั้นอยู่ในเกณฑ์ที่ดีกว่าการเดินทางภายในจังหวัด ทั้งสภาพรถ มารยาทพนักงานขับรถ การขับขี่ของพนักงานขับรถ และอุปกรณ์นิรภัย

รายงานการประเมินผลด้านมาตรฐานความปลอดภัย
ของรถตู้โดยสารประจำทาง

กรณีศึกษา: รถตู้โดยสารประจำทาง

ในปัจจุบัน รถตู้โดยสารประจำทางที่ให้บริการอยู่ในระบบมีจำนวนมาก ทั้งที่จดทะเบียนอย่างถูกกฎหมายและที่มีการดำเนินการอย่างไม่ถูกต้องตามกฎหมาย จำนวนรถตู้โดยสารประจำทางที่เพิ่มขึ้นและเส้นทางการเดินรถที่ขยายไปทั่วประเทศ สอดคล้องกับจำนวนอุบัติเหตุรถตู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น และมีอัตราส่วนการเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด เมื่อเปรียบเทียบกับรถโดยสารทุกประเภท อย่างไรก็ตาม มาตรการกำกับดูแลรถตู้โดยสารประจำทางยังมีความหละหลวม ประเด็นความปลอดภัยของรถตู้โดยสารจึงเป็นประเด็นที่ควรรีบแก้ไขอย่างเร่งด่วน

ในบทนี้ คณะผู้วิจัยได้ทบทวนความเป็นมาของรถตู้โดยสารประจำทาง สถิติที่เกี่ยวข้องกับสถานการณ์ความปลอดภัยของรถตู้โดยสารสาธารณะ ข้อกำหนด การกำกับดูแล และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง พร้อมทั้งสรุปสถานการณ์ด้านความปลอดภัยของรถตู้โดยสารประจำทางในปัจจุบัน ตลอดจนนำเสนอผลสำรวจความคิดเห็นของผู้โดยสารรถตู้โดยสารประจำทาง (ซึ่งได้นำเสนอรายละเอียดของการสำรวจไว้ในบทที่ 4)

5.1 ความเป็นมาของรถตู้โดยสารประจำทางในประเทศไทย

รถตู้โดยสารได้กลายเป็นรถโดยสารประจำทางในประเทศไทยในช่วงประมาณปี 2535 โดยเจ้าของรถตู้ ซึ่งจดทะเบียนเป็นรถส่วนบุคคล ได้นำรถตู้ของตนมาให้บริการเป็นรถตู้โดยสารประจำทาง เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้โดยสารในการเดินทางในพื้นที่ที่ไม่มีระบบขนส่งสาธารณะเข้าถึง รถตู้โดยสารประจำทางจึงถือกำเนิดขึ้นอย่างไม่ถูกกฎหมาย เนื่องด้วยรถตู้โดยสารประจำทางตอบโจทย์การเดินทางที่รถโดยสารประจำทางขนาดใหญ่ไม่สามารถทำได้ กล่าวคือ สามารถให้บริการครอบคลุมพื้นที่อย่างทั่วถึง และให้บริการแบบจุดถึงจุด ผู้โดยสารจึงเดินทางได้อย่างสะดวกรวดเร็ว ทำให้มีผู้นิยมใช้บริการรถตู้โดยสารประจำทางเป็นจำนวนมาก (สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2559)

ในช่วงเวลานั้น รถตู้โดยสารประจำทางจดทะเบียนเป็นรถส่วนบุคคลตามพระราชบัญญัติ (พ.ร.บ.) รถยนต์ พ.ศ. 2522 จึงไม่สามารถนำมาให้บริการขนส่งสาธารณะได้ตามกฎหมาย การที่ไม่มีกฎหมายรองรับการประกอบการรถตู้โดยสารประจำทางทำให้ขาดการกำกับดูแล รถตู้โดยสารประจำทางจึงมีปัญหาต่างๆ ตามมา ทั้งการบริการที่ไม่ได้มาตรฐาน ไม่ปลอดภัย และค่าโดยสารที่แพงเกินไป ฯลฯ แต่ในขณะนั้น การนำรถตู้โดยสารประจำทางเข้าสู่ระบบที่มีกฎหมายกำกับดูแลมีอุปสรรคอยู่ 2 ประการ ได้แก่

1) การให้ใบอนุญาตประกอบการแก่ผู้ประกอบการรถตู้โดยสารประจำทางที่ให้บริการอยู่แล้ว

เนื่องจากมติคณะรัฐมนตรีกำหนดให้องค์การขนส่งมวลชน (ขสมก.) เป็นผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการในเส้นทางหมวด 1 เพียงรายเดียว และให้บริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.) เป็นผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการในเส้นทางหมวดที่ 2 เพียงรายเดียว ทำให้ไม่สามารถให้ใบอนุญาตแก่ผู้ประกอบการรถตู้โดยสารประจำทางที่ให้บริการอยู่แล้วได้

2) การคัดค้านของผู้ประกอบการเอกชนร่วมบริการ ขสมก. และ บขส.

การประกอบการรถตู้โดยสารประจำทางทำให้ผู้ประกอบการรถโดยสารประจำทางขนาดใหญ่ที่ร่วมบริการ ขสมก. และ บขส. เสียผลประโยชน์ เนื่องจากมีการแข่งขันที่ทำให้ผู้ประกอบการเหล่านี้มีผู้โดยสารลดลง จึงคัดค้านการทำให้การประกอบการรถตู้โดยสารประจำทางถูกกฎหมาย

ในช่วงปี 2541-2543 รัฐบาลจัดระเบียบรถตู้โดยสารประจำทางเป็นครั้งแรก คณะกรรมการขนส่งทางบกกลางอนุมัติเส้นทางรถตู้โดยสารประจำทางในเส้นทางหมวด 1 (กรุงเทพฯ และปริมณฑล) จำนวน 119 เส้นทาง และรับจดทะเบียนรถตู้จำนวน 5,566 คัน โดย ขสมก. เป็นผู้ได้รับใบอนุญาตเส้นทางใหม่ทั้งหมด และให้ผู้ประกอบการเอกชนเข้ามาร่วมเดินรถในเส้นทางเหล่านั้น

ในปี 2553 คณะกรรมการขนส่งทางบกกลางอนุมัติเส้นทางรถตู้โดยสารประจำทางในเส้นทางหมวด 2 (ระหว่างกรุงเทพฯ และจังหวัดอื่นๆ) เฉพาะเส้นทางที่มีระยะทางไม่เกิน 300 กิโลเมตร จำนวน 59 เส้นทาง และขึ้นทะเบียนรถตู้จำนวน 3,456 คัน โดยให้ใบอนุญาตเส้นทางใหม่ทั้งหมดแก่ บขส. และให้ผู้ประกอบการเอกชนเป็นผู้ร่วมบริการ นอกจากนี้ คณะกรรมการขนส่งทางบกกลางยังได้มีมติให้ผู้ประกอบการรถโดยสารประจำทางขนาดใหญ่ที่ได้รับใบอนุญาตฯ อยู่เดิมสามารถเปลี่ยนจากรถโดยสารขนาดใหญ่เป็นรถตู้ปรับอากาศในอัตราส่วนรถขนาดใหญ่ 1 คันต่อรถตู้ 3 คัน (สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2559)

ในปี 2557 คณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) ได้มีนโยบายจัดระเบียบรถตู้โดยสารอีกครั้ง โดยได้มีการจัดการกับรถตู้โดยสารประจำทางที่ประกอบการอย่างผิดกฎหมาย (รถตู้ป้ายดำ) และได้อนุญาตให้รถตู้โดยสารป้ายดำสามารถจดทะเบียนเป็นรถโดยสารอย่างถูกต้องได้ แต่ต้องผ่านเงื่อนไข คือ มีอายุไม่เกิน 10 ปี บรรทุกได้ไม่เกิน 14 ที่นั่ง มีการติดตั้งเข็มขัดนิรภัยทุกที่นั่ง มีเครื่องดับเพลิง ค้อนทุบกระจก และมีอุปกรณ์ส่วนควบรถอื่นๆ ที่ถูกต้องสมบูรณ์ตามที่กฎหมายกำหนด และ ผู้ขับขี่ต้องมีใบอนุญาตขับรถตรงตามประเภทเท่านั้น ทั้งนี้ คณะผู้วิจัยอธิบายถึงรถตู้โดยสารที่ผิดกฎหมายเพิ่มเติมในกรอบที่ 5.1

กรอบที่ 5.1: การใช้รถตู้โดยสารผิดประเภท (รถโดยสารผิดกฎหมาย)

รถตู้ที่นำมาใช้ให้บริการเป็นรถโดยสารทั้งประจำทางและไม่ประจำทางอย่างถูกต้องตามกฎหมาย จะต้องจดทะเบียนเป็นรถโดยสารสาธารณะตามพระราชบัญญัติ (พ.ร.บ.) การขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 เนื่องจากเป็นรถยนต์สาธารณะที่บรรทุกเกิน 7 คน อย่างไรก็ตาม ในระบบยังมีรถตู้โดยสารอีกจำนวนหนึ่งที่เป็น “รถตู้ป้ายดำ” หรือรถตู้ที่จดทะเบียนเป็นรถยนต์ส่วนบุคคลที่บรรทุกเกิน 7 คนแต่ไม่เกิน 12 คน ตาม พ.ร.บ. รถยนต์ พ.ศ. 2522

ข้อแตกต่างระหว่างรถตู้ที่จดทะเบียนตาม พ.ร.บ. รถยนต์ และ พ.ร.บ. การขนส่งทางบก

พ.ร.บ. รถยนต์	พ.ร.บ. การขนส่งทางบก
1. จดทะเบียนเป็นรถยนต์ส่วนบุคคล	1. จดทะเบียนเป็นเป็นรถโดยสารรับจ้าง
2. ผู้ขับขี่ใบอนุญาตขับรถส่วนบุคคล	2. ผู้ขับขี่ใบอนุญาตขับรถตาม พรบ. การขนส่งทางบก ชนิดที่ 1 (ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถสำหรับรถที่มีน้ำหนักรถและน้ำหนักบรรทุกรวมกันไม่เกิน 3,500 กก. ที่มีได้ใช้ขนส่งผู้โดยสาร หรือสำหรับรถขนส่งผู้โดยสารไม่เกิน 20 คน)
3. ผู้จดทะเบียนไม่จำเป็นต้องเป็นผู้ประกอบการรถโดยสาร	3. ผู้จดทะเบียนต้องเป็นผู้ประกอบการรถโดยสารประจำทางหรือไม่ประจำทาง

กรมการขนส่งทางบกมีมาตรการในการจัดการการใช้รถตู้โดยสารผิดประเภท โดยได้ออกบันทึกข้อความ เพื่อให้ผู้จดทะเบียนรถตู้ส่วนบุคคลรับทราบว่า ห้ามนำไปรับจ้าง อย่างไรก็ตามการบังคับใช้กฎหมายยังมีปัญหาอยู่มาก ทำให้ยังมีรถตู้โดยสารสาธารณะที่ผิดกฎหมายอยู่ในระบบ

การให้ใบอนุญาตการประกอบการของรถโดยสารประจำทาง แบ่งออกเป็น 4 หมวด ตามลักษณะเส้นทาง (ดูบทที่ 2 หัวข้อ 2.1.3) ซึ่งรายละเอียดของการดำเนินงานเพื่ออนุญาตให้รถตู้สามารถให้บริการเป็นรถโดยสารประจำทางนั้น แตกต่างกันในแต่ละประเภทเส้นทาง ดังแสดงในตารางที่ 5.1

กฎกระทรวง ฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2524) ออกตามความใน พ.ร.บ. การขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ลักษณะของรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารออกเป็น 7 มาตรฐาน (ดูบทที่ 2 หัวข้อ 2.1.1) โดยรถตู้โดยสารสาธารณะเป็นรถมาตรฐาน 2 (จ) กล่าวคือ เป็นรถโดยสารปรับอากาศที่มีที่นั่งผู้โดยสารไม่เกิน 20 ที่นั่ง นอกจากนี้ คำว่า “รถตู้โดยสารมาตรฐาน 2 (จ)” รวมถึง “รถตู้โดยสารมาตรฐาน 2 (ต)” และ “รถตู้โดยสารมาตรฐาน 2 (ข)”¹ ยังใช้ในการเรียกและแบ่งกลุ่มอย่างไม่เป็นทางการของรถตู้โดยสารประจำทางที่จดทะเบียนเป็น

¹ การแบ่งมาตรฐานของรถโดยสารตามกฎหมาย ไม่มีมาตรฐาน 2 (ต) และ 2 (ข) มาตรฐานดังกล่าวจึงเป็นการแสดงถึงช่วงเวลาในการจดทะเบียนของรถโดยสาร อันเป็นผลเนื่องจากนโยบายการจัดระเบียบรถตู้โดยสาร แต่ไม่ได้บอกถึงประเภทมาตรฐานรถโดยสารตามกฎหมาย เพราะฉะนั้น รถตู้โดยสารที่เรียกว่ามาตรฐาน 2 (ต) และ 2 (ข) จึงเป็นรถโดยสารมาตรฐาน 2 (จ) ในการแบ่งมาตรฐานตามกฎหมาย

รถโดยสารในช่วงที่มีการจัดระเบียบรถตู้โดยสารในปี 2541-2543, 2553 และ 2557 โดยมีรายละเอียดดังตารางที่ 5.2

ตารางที่ 5.1: รายละเอียดการดำเนินงานเพื่ออนุญาตให้มีบริการรถตู้โดยสารสาธารณะในแต่ละพื้นที่

<p>กลุ่มรถตู้ที่ให้บริการภายในเขตกรุงเทพฯ และภายในเขตจังหวัด (หมวด 1)</p> <ul style="list-style-type: none"> - รถตู้โดยสารสาธารณะในกรุงเทพฯ และปริมณฑล ได้รับอนุญาตในการให้บริการเป็นรถโดยสารประจำทางได้อย่างถูกต้องตามกฎหมายแล้วรวม 123 เส้นทาง จำนวนทั้งสิ้น 6,540 คัน โดยให้เดินรถร่วมกับ ขสมก. - ส่วนรถตู้ที่ให้บริการภายในจังหวัดอื่นๆ เช่น ระหว่างตำบล อำเภอ ภายในเขตจังหวัดนั้น คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกประจำจังหวัดจะเป็นผู้พิจารณาความเหมาะสม ในการกำหนดให้มีรถตู้โดยสารสาธารณะให้บริการประชาชนแต่ละเส้นทางภายในเขตจังหวัด
<p>กลุ่มรถตู้ที่ให้บริการระหว่างจังหวัด (หมวด 2 และหมวด 3)</p> <ul style="list-style-type: none"> - กรณีการเดินทางระหว่างกรุงเทพฯ และจังหวัดอื่น การให้บริการรถตู้โดยสารสาธารณะที่ถูกต้องตามกฎหมายจะต้องอยู่ในระยะทางไม่เกิน 300 กิโลเมตร ภายใต้เงื่อนไขที่ประกอบไปด้วย (1) รถใหม่ (2) หลังคาสูง และ (3) ใช้ก๊าซ NGV (Natural Gas for Vehicle) เป็นเชื้อเพลิง โดย บขส. เป็นผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งจำนวน 9 เส้นทาง และกำหนดจำนวนรถ 34,258 คัน - กรณีเดินทางระหว่างจังหวัด ซึ่งเดิมเป็นรถตู้ที่ให้บริการโดยไม่ถูกต้องตามกฎหมายขนส่งทางบก โดยเฉพาะในเขตภาคใต้ และได้กำหนดเงื่อนไขให้มีรถตู้โดยสารสาธารณะให้บริการระหว่างจังหวัดในเส้นทางที่มีความเหมาะสม รวม 49 เส้นทาง จำนวน 1,277 คัน

ที่มา: รวบรวมจากข้อเสนอเรื่องความปลอดภัยของคนไทยในการใช้บริการรถตู้โดยสารสาธารณะ โดยคณะผู้วิจัย (2558)

ตารางที่ 5.2: การแบ่งกลุ่มรถตู้โดยสารประจำทางที่จดทะเบียนในแต่ละช่วงของการจัดระเบียบ

<p>รถตู้โดยสารมาตรฐาน 2 (จ)</p> <p>เป็นรถตู้โดยสารประจำทางในเส้นทางหมวด 1 และ หมวด 2 รถตู้โดยสารหมวด 1 (เส้นทางภายในกรุงเทพฯ และปริมณฑล) ซึ่งเป็นรถร่วมบริการ ขสมก. เป็นรถมาตรฐาน 2 (จ) ทั้งหมด ส่วนรถตู้โดยสารหมวด 2 (เส้นทางระหว่างกรุงเทพฯ และจังหวัดอื่นๆ ในระยะรัศมีไม่เกิน 300 กิโลเมตร) ซึ่งเป็นรถร่วมบริการ บขส. เฉพาะที่จดทะเบียนในช่วงปี 2541-2543 หรือจดทะเบียนภายหลังแต่อยู่ในเส้นทางเดิม เป็นรถมาตรฐาน 2 (จ)</p>
<p>รถตู้โดยสารมาตรฐาน 2 (ต)</p> <p>เป็นรถตู้โดยสารป้ายดำที่เปลี่ยนเข้ามาอยู่ในระบบในปี 2553 หรือเป็นรถตู้ที่เปลี่ยนจากรถโดยสารขนาดใหญ่ในอัตราส่วนรถโดยสารขนาดใหญ่ 1 คันต่อรถตู้ 3 คันในปีนั้น และต้องเป็นรถตู้ที่ให้บริการในต่างจังหวัดที่มีรัศมีห่างจากกรุงเทพฯ ไม่เกิน 300 กิโลเมตร รถชนิดนี้ให้บริการทั้งในเส้นทางหลักของ บขส. และช่วงแยกต่างๆ ที่รถตู้สายอื่นๆ ให้บริการอยู่แล้ว</p>
<p>รถตู้โดยสารมาตรฐาน 2 (ข)</p> <p>เป็นรถตู้โดยสารป้ายดำที่เปลี่ยนเข้ามาอยู่ในระบบในปี 2557 และต้องเป็นรถตู้ที่ให้บริการในต่างจังหวัดที่มีรัศมีห่างจากกรุงเทพฯ ไม่เกิน 300 กิโลเมตรในเส้นทางหลักของ บขส. และช่วงแยกต่างๆ ที่รถตู้สายอื่นๆ ให้บริการอยู่แล้ว</p>

ที่มา: คณะผู้วิจัย (2558)

5.2 สถิติของรถตู้โดยสารสาธารณะ

5.2.1 จำนวนรถตู้โดยสารประจำทาง

จากข้อมูลการจดทะเบียนใหม่และการจดทะเบียนสะสมของรถตู้โดยสารประจำทางมาตรฐาน 2 (จ) ในช่วงปี 2549-2553 พบว่า จำนวนรถตู้โดยสารมาตรฐาน 2 (จ) มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น และมีการขยายตัวที่สูง โดยจำนวนรถตู้โดยสารมาตรฐาน 2 (จ) ที่จดทะเบียนใหม่เพิ่มขึ้นจาก 512 คัน ในปี 2549 เป็น 4,560 คัน ในปี 2553 และมีการขยายตัวเฉลี่ยร้อยละ 72.75 ต่อปี ส่วนจำนวนรถตู้โดยสารจดทะเบียนสะสมมีแนวโน้มเพิ่มอย่างมากเช่นกัน โดยรถตู้โดยสารมาตรฐาน 2 (จ) จดทะเบียนสะสมในปี 2553 มี 17,957 คัน คิดเป็นประมาณ 6 เท่าของปี 2549 และมีการขยายตัวเฉลี่ยร้อยละ 53.55 ต่อปี ดังแสดงในตารางที่ 5.3

อย่างไรก็ตาม จำนวนการจดทะเบียนสะสมของรถตู้โดยสารมาตรฐาน 2 (จ) ณ เดือนเมษายน 2559 ลดลงจากปี 2553 ร้อยละ 10.92 ซึ่งเป็นผลมาจากมาตรการจัดระเบียบรถตู้ของภาครัฐ ดังรายละเอียดที่จะอธิบายต่อไป

ในปี 2559 รถตู้ร่วมบริการ ขส. ในเส้นทางหมวด 2 (ระหว่างกรุงเทพฯ และจังหวัดอื่นๆ) มีจำนวนทั้งหมด 6,545 คัน แบ่งเป็นมาตรฐาน 2 (จ) 2,892 คัน มาตรฐาน 2 (ต) 2,402 คัน และมาตรฐาน 2 (ซ) 1,251 คัน และแบ่งตามเส้นทางระหว่างกรุงเทพฯ และจังหวัดในภาคต่างๆ ได้แก่ กรุงเทพฯ-ภาคกลาง 2,543 คัน กรุงเทพฯ-ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ 1,249 คัน กรุงเทพฯ-ภาคเหนือ 468 คัน กรุงเทพฯ-ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ 260 คัน และกรุงเทพฯ-ภาคใต้ 2,025 คัน (ตารางที่ 5.4)

ตารางที่ 5.3: จำนวนและการขยายตัวของจำนวนรถตู้โดยสารมาตรฐาน 2 (จ) จดทะเบียนใหม่และจดทะเบียนสะสม

การจดทะเบียน	จำนวนและการขยายตัว	2549	2550	2551	2552	2553	เม.ย. 2559
จดทะเบียนใหม่	จำนวน (คัน)	512	1,098	2,725	2,262	4,560	-
	การขยายตัว (ร้อยละ)	-	114.45	148.18	-16.99	101.59	-
	การขยายตัวเฉลี่ยต่อปี (ร้อยละ)	72.75					-
จดทะเบียนสะสม	จำนวน (คัน)	3,230	4,968	8,918	12,133	17,957	15,996
	การขยายตัว (ร้อยละ)	-	53.81	79.51	36.05	48.00	-10.92
	การขยายตัวเฉลี่ยต่อปี (ร้อยละ)	53.55					-1.82

ที่มา: คำนวณจากกรมการขนส่งทางบก (2554) และกรมการขนส่งทางบก (2559) โดยคณะผู้วิจัย (2559)

ตารางที่ 5.4: จำนวนรถตู้โดยสารร่วมบริการ บขส. มาตรฐาน 2 (จ) (ต) และ (ข) จดทะเบียนสะสม ในปี 2559*

ภาค**	จำนวน			
	มาตรฐาน 2 (จ)	มาตรฐาน 2 (ต)	มาตรฐาน 2 (ข)	รวม
กลาง	1,100	907	536	2,543
ตะวันออก	641	371	237	1,249
เหนือ	30	356	82	468
ตะวันออกเฉียงเหนือ	63	91	106	260
ใต้	1,058	677	290	2,025
รวม	2,892	2,402	1,251	6,545

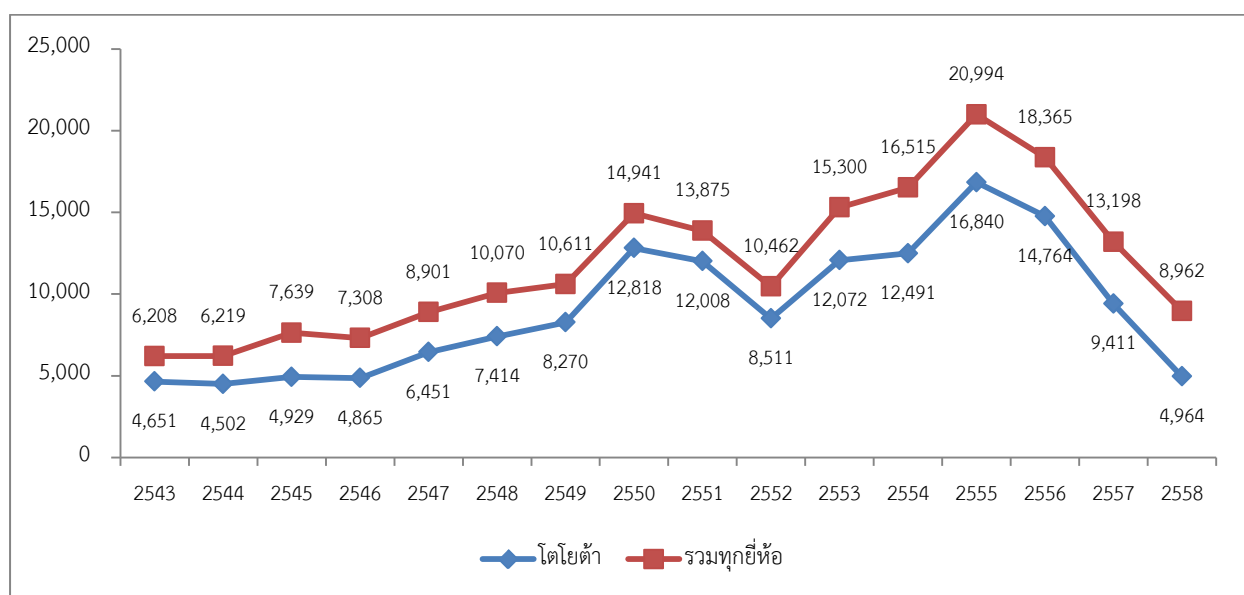
หมายเหตุ: * ข้อมูลเดือนสิงหาคม 2559

** เส้นทางระหว่างกรุงเทพฯ และจังหวัดในภาคนั้นๆ

ที่มา: บริษัท ขนส่ง จำกัด (2559)

นอกจากนี้ ยังมีข้อสังเกตในด้านจำนวนรถตู้ส่วนบุคคลที่จดทะเบียนใหม่ เมื่อพิจารณาสถิติจำนวนรถตู้ส่วนบุคคล ประเภทความจุระบอกลูก 2,001 ซีซี ขึ้นไป (ซึ่งเป็นรถประเภทที่ใช้เป็นรถตู้โดยสารสาธารณะ) ที่จดทะเบียนใหม่ ปี 2543-2558 (รูปที่ 5.1) พบว่ามีจำนวนเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะในช่วงปี 2550-2556 ที่มีจำนวนรถจดทะเบียนใหม่มากกว่า 14,000 คันต่อปี แม้ว่าจะไม่มีข้อมูลรถตู้ส่วนบุคคลที่นำไปใช้เป็นการโดยสารสาธารณะ แต่จำนวนรถตู้ส่วนบุคคลที่จดทะเบียนใหม่ที่เพิ่มขึ้นอย่างมาก อาจเป็นผลมาจากการจดทะเบียนเพื่อนำไปใช้เป็นการโดยสารสาธารณะ

รูปที่ 5.1: จำนวนรถตู้ส่วนบุคคล ประเภทความจุระบอกลูก 2,001 ซีซี ขึ้นไป ที่จดทะเบียนใหม่ ปี 2543-2558

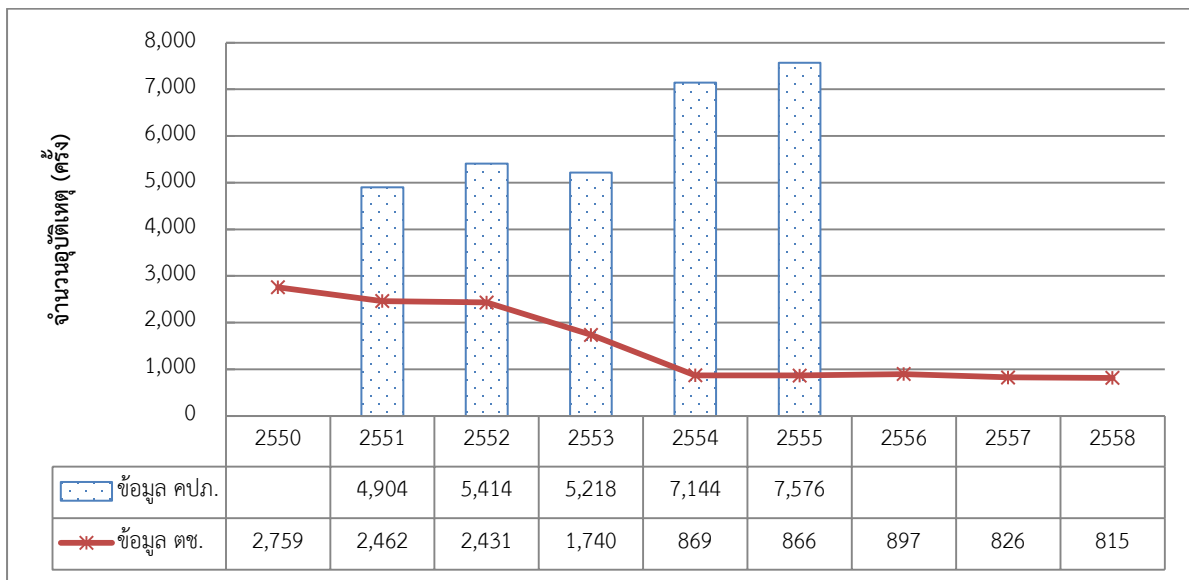


ที่มา: กรมการขนส่งทางบก (2559)

5.2.2 สถิติอุบัติเหตุของรถตู้โดยสารสาธารณะ

รูปที่ 5.2 แสดงสถิติจำนวนอุบัติเหตุของรถตู้โดยสารสาธารณะ โดยเปรียบเทียบข้อมูลจากสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.) และสำนักงานตำรวจแห่งชาติ (ตช.) จากข้อมูลของ คปภ. ซึ่งเป็นการเก็บข้อมูลจากการใช้สิทธิประกันภัยรถภาคบังคับ พบว่า จำนวนอุบัติเหตุในช่วงปี 2551-2555 มีแนวโน้มสูงขึ้น โดยเพิ่มขึ้นกว่าร้อยละ 50 ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาข้อมูลของ ตช. ในช่วงปี 2550-2558 กลับพบว่าจำนวนอุบัติเหตุรถตู้โดยสารมีแนวโน้มลดลง และมีจำนวนน้อยกว่าข้อมูลของ คปภ. มาก เนื่องด้วยข้อมูลอุบัติเหตุของ ตช. เป็นการเก็บข้อมูลเฉพาะอุบัติเหตุที่เป็นคดีความเท่านั้น โดยจำนวนอุบัติเหตุรถตู้โดยสารสาธารณะในปี 2558 อยู่ที่ 815 ครั้ง

รูปที่ 5.2: จำนวนอุบัติเหตุรถตู้โดยสารในช่วงปี 2550-2558



ที่มา: คปภ. (2557) และ ตช. (2557)

จากการรวบรวมข้อมูลของมูลนิธิเพื่อผู้บริโภค (มพบ.) พบว่า รถตู้โดยสารสาธารณะเป็นรถโดยสารที่มีอัตราส่วนในการเกิดอุบัติเหตุสูงที่สุด และก่อให้เกิดความสูญเสียชีวิตและร่างกายเป็นอย่างมาก ในช่วงปี 2557-2558 อุบัติหารถตู้โดยสารมีอัตราส่วนร้อยละ 37 ของอุบัติเหตุรถตู้โดยสารทั้งหมด โดยในปี 2557 อุบัติหารถตู้โดยสารทั้งหมดจำนวน 88 ครั้ง ทำให้มีผู้บาดเจ็บมากถึง 743 ราย คิดเป็นร้อยละ 29.46 ของจำนวนผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถตู้โดยสารทั้งหมด และมีผู้เสียชีวิต 62 ราย คิดเป็นร้อยละ 32.80 ส่วนในครึ่งแรกของปี 2558 มีอุบัติเหตุรถตู้โดยสารทั้งหมด 108 ทำให้มีผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถตู้โดยสารมากถึง 837 คน และ 84 คน ตามลำดับ ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 25.95 และร้อยละ 36.21 ของอุบัติเหตุจากรถตู้โดยสารสาธารณะทั้งหมด ตามลำดับ ดังตารางที่ 5.5

ตารางที่ 5.5: สถิติอุบัติเหตุรถโดยสาร ในช่วงปี 2557-2558

ประเภทรถโดยสาร	2557			2558		
	จำนวนครั้ง	บาดเจ็บ	เสียชีวิต	จำนวนครั้ง	บาดเจ็บ	เสียชีวิต
รถตู้โดยสาร	88	743	62	108	837	84
รถโดยสารปรับอากาศ	55	612	34	63	758	30
รถโดยสารทัศนมาตร	24	446	53	30	580	39
รถโดยสารระหว่างจังหวัด	20	328	13	32	396	27
รถรับส่งพนักงาน	18	364	11	28	363	27
รถรับส่งนักเรียน	_*	_*	_*	15	253	19
รถแท็กซี่	15	17	10	_*	_*	_*
รถโดยสารประจำทาง	13	12	6	_*	_*	_*
รถโดยสารอื่นๆ	-	-	-	16	38	6
รวม	233	2,522	189	292	3,225	232

หมายเหตุ: * ไม่มีข้อมูล

ที่มา: มูลนิธิเพื่อผู้บริโภค (2559)

5.3 การกำกับดูแลรถตู้โดยสารประจำทาง

ในส่วนของการกำกับดูแลรถตู้โดยสารประจำทาง คณะผู้วิจัยได้ทบทวนกฎระเบียบ งานศึกษาในอดีต และการสัมภาษณ์ผู้มีส่วนได้เสียจากการจัดประชุมตั้งรายละเอียดในภาคผนวก 2 เพื่อพิจารณาการวิเคราะห์ในประเด็นการขาดประสิทธิภาพของการกำกับดูแลรถตู้โดยสารประจำทางในอดีต โดยเฉพาะรถตู้โดยสาร ที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน และนำเสนอการกำกับดูแลรถตู้โดยสารประจำทางในปัจจุบัน

5.3.1 ปัญหาการกำกับดูแลรถตู้โดยสารประจำทางที่ผ่านมา

การดำเนินการรับส่งผู้โดยสารด้วยรถตู้ถือว่าผิดกฎหมายในอดีต โดยเฉพาะในช่วงก่อนปี 2542 โดยรถตู้ที่ให้บริการนั้นมีการจดทะเบียนเป็นรถตู้ส่วนบุคคล ไม่สามารถนำมาให้บริการเป็นรถตู้โดยสารประจำทางได้ ซึ่งมักจะมีการให้บริการในเส้นทางภายในกรุงเทพฯ และปริมณฑล ทั้งนี้ ความไร้ประสิทธิภาพของการให้บริการรถตู้โดยสารประจำทางที่ไม่สามารถตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการได้อย่างเพียงพอ เช่น ต้องรอรถ ไม่มีที่นั่งในบางครั้ง ต้องต่อรถ หรือไม่สามารถไปในเส้นทางที่สั้นกว่าได้ในบางครั้ง เป็นต้น ทำให้ผู้โดยสารมีความนิยมต่อการเลือกใช้บริการรถตู้ในการเดินทาง แม้ว่าจะมีค่าโดยสารที่สูงกว่า ซึ่งส่งผลให้มีผู้ประกอบการรถตู้ที่เห็นช่องทางในการทำกำไรเข้ามาให้บริการในตลาดเพิ่มขึ้น อีกทั้งยังขยายไปถึงการเดินทางระหว่างจังหวัดด้วย ยิ่งไปกว่านั้น เมื่อเป็นการประกอบการที่ไม่ถูกกฎหมาย จึงขาดมาตรการ

เพื่อควบคุมมาตรฐานของรถ ความปลอดภัย และคุณภาพการให้บริการรถตู้โดยสาร อันทำให้การเพิ่มขึ้นของรถตู้โดยสารกลายเป็นการเพิ่มความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน

แม้ว่ารัฐบาลจะมีความพยายามแก้ไขปัญหามาจากการเพิ่มขึ้นของรถตู้โดยสารสาธารณะมาโดยตลอด แต่ยังไม่สามารถจัดระเบียบด้านความปลอดภัยจากการใช้บริการรถตู้ได้ ยิ่งไปกว่านั้น การดำเนินนโยบายที่ขาดความเข้าใจปัญหาที่แท้จริง กลับส่งผลให้ปัญหาทวีความรุนแรงขึ้น ดังเห็นได้จากความพยายามแก้ไข ปัญหาของภาครัฐด้วยการกำหนดนโยบายที่ให้รถตู้มีการจดทะเบียนเป็นรถโดยสารประจำทางที่ถูกกฎหมาย ขนส่ง หรือนโยบายที่ให้ผู้ประกอบการรถโดยสารประจำทางระหว่างจังหวัดนำรถ 1 คัน มาเปลี่ยนเป็นการให้บริการรถตู้โดยสารประจำทางระหว่างจังหวัด หรือรถมาตรฐาน 2 (จ) ที่ถูกกฎหมายได้ 3 คัน แทนที่จะเน้นการกำหนดอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสม รวมถึงปรับปรุงระบบการให้ใบอนุญาตรถโดยสารประจำทางที่เอื้อต่อการสร้างความปลอดภัย

1) การกำกับดูแลด้านการประกอบการขนส่งประจำทาง

กรมการขนส่งทางบก (ขบ.) เป็นผู้ทำหน้าที่ในการกำกับดูแลด้านการประกอบการขนส่งของรถโดยสารประจำทางทั้งด้านอัตราค่าโดยสารและคุณภาพบริการ นอกจากนี้ ขบ. ยังมีอำนาจในการพิจารณาออกใบอนุญาตประกอบการเดินรถตามเส้นทางที่เหมาะสม ซึ่งจะพิจารณาจากคุณภาพในการให้บริการ ประสิทธิภาพ และประวัติการประกอบการขนส่งที่ดี อย่างไรก็ตาม ขบ. มักเน้นกำกับดูแลในด้านราคา โดยขาดการประเมินต้นทุนการประกอบการที่มีประสิทธิภาพ และยังขาดการให้ความสำคัญกับการกำกับดูแลด้านคุณภาพในการให้บริการที่เหมาะสม การให้ใบอนุญาตประกอบการรถโดยสารประจำทางทุกประเภทเส้นทางจะต้องผ่านการพิจารณาและอนุมัติจากคณะกรรมการขนส่งทางบกกลาง ยกเว้นการประกอบการเดินรถโดยสารประจำทางในเส้นทางหมวด 1 ในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล และเส้นทางหมวด 2 ที่มีมติคณะรัฐมนตรีกำหนดให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ (ขสมก.) และบริษัทขนส่ง จำกัด (บขส.) เป็นผู้ประกอบการที่ได้รับใบอนุญาตประกอบการแต่เพียงผู้เดียว แต่สามารถให้สิทธิการเดินรถแก่เอกชนเพื่อเข้าร่วมเดินรถได้ โดยผู้ประกอบการที่ได้รับใบอนุญาตจะได้รับประโยชน์จากค่าธรรมเนียมจากสิทธิเข้าร่วมการเดินรถที่สามารถตั้งราคาเองได้ตามการตกลงร่วมกับเอกชน และเรียกเก็บจากเอกชนเป็นรายเดือนหรือรายปีได้ ดังนั้น ผู้ประกอบการส่วนใหญ่จึงเลือกที่จะไม่เดินรถเอง และควบคุมการให้บริการของผู้ประกอบการร่วมเอกชนแทน เพื่อหลีกเลี่ยงการเผชิญกับความเสียหายทางด้านรายได้และต้นทุน (สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย, 2554)

หากพิจารณาการเปลี่ยนแปลงของจำนวนใบอนุญาตรถโดยสารประจำทาง และจำนวนรถสะสมในช่วงปี 2550-2558 ดังตารางที่ 5.6 พบว่า จำนวนใบอนุญาตประกอบการลดลงร้อยละ 1.18 ในขณะที่จำนวนรถโดยสารประจำทางจดทะเบียนสะสมมีการขยายตัวประมาณร้อยละ 4.72 อย่างไรก็ตาม จำนวนใบอนุญาตประกอบการและจำนวนรถโดยสารประจำทางจดทะเบียนสะสมทั้งประเทศมีแนวโน้มลดลงจาก 2,947 ฉบับ และ 86,441 คัน ในปี 2557 เป็น 2,932 ฉบับ และ 85,758 คัน ในปี 2558 ตามลำดับ แสดง

ให้เห็นถึงการให้บริการรถโดยสารประจำทางที่มีแนวโน้มลดลง ซึ่งมาจากสาเหตุหลายประการ เช่น ปัญหาเชิงโครงสร้างในการจัดสรรเส้นทางและให้ใบอนุญาต ปัญหาด้านการประกอบการที่ไม่มีประสิทธิภาพ สภาพการจราจรที่ติดขัด การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบราง และปัญหาการกำกับดูแลระบบรถโดยสารสาธารณะที่ไม่สามารถควบคุมรถที่ไม่ได้รับอนุญาตตามกฎหมาย ทำให้ประชาชนผู้ใช้บริการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมไปใช้การเดินทางรูปแบบอื่นที่มีความสะดวกรวดเร็วมากยิ่งขึ้นแทน เป็นต้น

ตารางที่ 5.6: การเปรียบเทียบจำนวนใบอนุญาตประกอบการและจำนวนรถโดยสารประจำทางจดทะเบียนสะสม

ปี	2550	2551	2552	2553	2554	2555	2556	2557	2558	ขยายตัว (ร้อยละ)
จำนวนใบอนุญาต	2,967	3,003	2,991	2,854	2,986	3,024	3,029	2,947	2,932	-1.18
จำนวนรถโดยสารประจำทางจดทะเบียนสะสม (คัน)	81,894	83,782	84,714	87,547	89,085	88,902	87,514	86,441	85,758	4.72

ที่มา: คำนวณจากกรมการขนส่งทางบก (2558) โดยคณะผู้วิจัย (2559)

ปัญหาเชิงโครงสร้างในการให้ใบอนุญาตประกอบการเกิดจากนโยบายการกำกับดูแลการเข้าและออกจากตลาดในปัจจุบัน ยังไม่ได้มีการพิจารณาจำนวนผู้ประกอบการและจำนวนรถในการให้บริการที่เหมาะสมในแต่ละเส้นทาง ซึ่งเมื่อมีจำนวนผู้ประกอบการมากเกินไปจะทำให้อุปทานการให้บริการมากกว่าอุปสงค์ และตามหลักของการประหยัดจากขนาด (Economies of scale) ต้นทุนการประกอบการจะลดลงเมื่อมีการให้บริการที่มากขึ้น ดังนั้น การที่มีผู้ประกอบการจำนวนมากขึ้น ทำให้ผู้ประกอบการแต่ละรายมีส่วนแบ่งของตลาดน้อยหรือสามารถให้บริการได้น้อยลง ทำให้มีต้นทุนในการประกอบการที่สูง อีกทั้งยังทำให้รายได้ของผู้ประกอบการไม่สามารถชดเชยกับต้นทุนที่สูงขึ้นได้ จนเป็นเหตุให้ผู้ประกอบการไม่สามารถลงทุนเพิ่มเติมเพื่อปรับปรุงคุณภาพการให้บริการและสร้างความปลอดภัยให้กับระบบรถโดยสารประจำทาง

นอกจากนี้ สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (2554) ได้ศึกษาต้นทุนการประกอบการของรถโดยสารประจำทาง และพบว่า การให้บริการของรถโดยสารประจำทางยังทำได้ไม่เต็มศักยภาพ ทำให้ต้นทุนเฉลี่ยยังสูงอยู่ ทั้งที่ควรจะสามารถเดินรถให้ได้มากขึ้นเพื่อให้ต้นทุนเฉลี่ยต่อเที่ยวลดลง ซึ่งการที่ผู้ประกอบการไม่สามารถเพิ่มการเดินรถให้มากขึ้นได้นั้น มีสาเหตุมาจากการที่จำนวนรถโดยสารประจำทางในปัจจุบันมีมากกว่าความต้องการของประชาชน ทำให้เกิดอุปทานส่วนเกิน (Over supply) ขึ้น ดังนั้น การเพิ่มขึ้นของรถตู้ โดยเฉพาะรถตู้ผิดกฎหมายที่ให้บริการในเส้นทางเดินรถที่ทับซ้อนกับเส้นทางของ

รถโดยสารประจำทางที่มีอยู่ ยิ่งทำให้เกิดความไม่สมดุลของอุปทานและอุปสงค์ อันทำให้ผู้ประกอบการรถโดยสารประจำทางยิ่งขาดทุน และอาจเป็นเหตุให้ออกจากระบบหรือหันไปให้บริการรถตู้โดยสารแทน ดังจะเห็นได้จาก การเรียกร้องให้กระทรวงคมนาคมอนุญาตให้ผู้ประกอบการรถโดยสารประจำทางระหว่างจังหวัดนารถ 1 คัน มาเปลี่ยนเป็นการให้บริการรถตู้โดยสารประจำทางระหว่างจังหวัด หรือรถมาตรฐาน 2 (จ) ที่ถูกกฎหมายได้ 3 คัน เนื่องจากไม่สามารถรับภาระต้นทุนในการประกอบการได้ ในช่วงปี 2553

ดังนั้น การควบคุมต้นทุนการประกอบการให้มีประสิทธิภาพมากที่สุดจึงจะสามารถช่วยสร้างผลกำไรให้กับผู้ประกอบการได้ และทำให้ผู้ประกอบการละเลิกการให้ความสำคัญกับคุณภาพของการบริการ รวมถึงความปลอดภัยในการโดยสาร

2) การกำกับดูแลร่วมบริการโดย บขส. และ ขสมก.

รถตู้โดยสารทั้งหมดที่ถูกกฎหมายเป็นการร่วมบริการกับ ขสมก. หากเส้นทางที่ให้บริการอยู่ในกรุงเทพฯ และปริมณฑล และเป็นการร่วมบริการกับ บขส. หากเป็นเส้นทางระหว่างจังหวัด ซึ่งผู้ประกอบการที่ขอเข้าร่วมเดินรถจะต้องมีคุณสมบัติต่างๆ ดังนี้ (ขสมก., 2550)

- คุณสมบัติของรถตู้ร่วมบริการ

ในการเข้าร่วมเป็นผู้ประกอบการรถตู้ร่วมบริการ ทั้ง บขส. และ ขสมก. ได้กำหนดคุณลักษณะของรถที่จะนำเข้ามาร่วมเดินรถ โดยรถตู้โดยสารที่ผู้รับสัญญาร่วมบริการจะนำเข้าร่วมเดินรถจะต้องเป็นรถโดยสารใหม่ที่ใช้ก๊าซ CNG (Compressed Natural Gas) เป็นเชื้อเพลิง หรือเป็นรถโดยสารคันเดิมที่มีสภาพดีพร้อมใช้งานได้โดยปลอดภัย และได้เปลี่ยนเครื่องยนต์เป็นการใช้ก๊าซ CNG หรือเป็นเครื่องยนต์เดิมที่ดัดแปลงให้สามารถใช้ก๊าซ CNG ได้

- การจัดทำประกันภัย

รถโดยสารที่เข้าร่วมเดินรถกับ บขส. และ ขสมก. จะต้องจัดทำประกันภัยไม่ต่ำกว่าประกันภัยภาคสมัครใจประเภท 3 โดยผู้ประกอบการร่วมเป็นผู้ออกค่าเบี้ยประกันภัย และค่าใช้จ่ายต่างๆ เอง โดยมีวงเงินคุ้มครองตามที่ บขส. และ ขสมก. กำหนด สำหรับรถร่วมบริการ ขสมก. กรณีไม่สามารถทำประกันภัยภาคสมัครใจประเภท 3 ตามวรรคแรก ให้เข้าร่วมเป็นสมาชิกกองทุนและชำระเงินสมทบกองทุนตามระเบียบที่องค์การกำหนด ทั้งนี้ ผู้ประกอบการยังคงต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกินจากความรับผิดชอบของกองทุน ตามสัญญาเข้าร่วมเดินรถกับองค์การ นอกจากการจัดทำประกันภัย ผู้ประกอบการจะต้องวางหลักประกันสัญญา และหลักประกันค่าเสียหาย กรณีที่รถเกิดอุบัติเหตุอีกด้วย

- อายุสัญญา

สำหรับรถมาตรฐาน 2 (จ) หรือรถตู้โดยสารประจำทาง สัญญาเข้าร่วมเดินรถมีอายุ 10 ปี

- สถานที่เก็บ ซ่อม และบำรุงรักษา

ผู้ประกอบการต้องมีอยู่จดทะเบียนและสำนักงาน ซึ่งมีพื้นที่จดทะเบียนให้เพียงพอกับจำนวนรถที่เข้าร่วมเดินรถกับ ขสมก. และ บขส. มีท่าต้นทางและปลายทางที่เหมาะสม และไม่กีดขวางการจราจรในเส้นทางตามใบอนุญาตประกอบการขนส่ง

นอกเหนือจากคุณสมบัติข้างต้นแล้ว สำหรับ ขสมก. นิติบุคคลที่เข้าร่วมเดินรถผู้โดยสาร ต้องมีคุณสมบัติอื่นๆ ได้แก่

- ทุนจดทะเบียนไม่น้อยกว่า 10 ล้านบาทชำระเต็มมูลค่า
- ต้องมีแผนการดำเนินงาน ทั้งแผนการเดินรถและการบริการ แผนพัฒนาบุคลากร แผนการซ่อมบำรุง แผนด้านความปลอดภัย และแผนด้านสิ่งแวดล้อม (ในส่วนแผนด้านความปลอดภัยครอบคลุมเรื่องคุณภาพของรถโดยสาร การจัดทำประกันภัย รวมถึงการบริหารจัดการการดำเนินงานเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการเดินรถโดยสาร)
- ต้องไม่มีหนี้ค้างชำระกับ ขสมก.
- ผู้ประกอบการต้องจัดส่งผู้ประจำรถเข้ารับการอบรมที่ ขสมก. และได้รับใบอนุญาตก่อนขึ้นปฏิบัติหน้าที่บนรถโดยสารประจำทางจาก ขสมก.

จากเงื่อนไขข้างต้น การประกอบการรถโดยสารร่วมบริการกับ บขส. และ ขสมก. ยังมีประเด็นปัญหาด้านกฎหมาย โดยสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (2553) ได้ตั้งข้อสังเกตเกี่ยวกับปัญหาทางกฎหมายของการประกอบการร่วมบริการว่า บขส. และ ขสมก. มีอำนาจตามกฎหมายอันใดในการอนุญาตให้เอกชนประกอบการร่วม

ในส่วนของ บขส. เนื่องจากเป็นรัฐวิสาหกิจที่ถูกจัดตั้งขึ้นตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ จึงไม่สามารถหากกฎหมายมารองรับ การที่ บขส. จะอนุญาตให้ผู้อื่นเข้าร่วมเดินรถด้วยได้ เมื่อพิจารณาจากระเบียบและคู่มือรถร่วม บขส. พ.ศ. 2547 (บขส., 2547) ซึ่งสอดคล้องกับ พ.ร.บ. การขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 และเงื่อนไขของ ขบ. กำหนดให้ผู้ที่ได้รับอนุญาตเดินรถต้องเป็นเจ้าของรถ อาจตีความได้ว่า บขส. เป็นเจ้าของรถร่วม โดยต้องมีการโอนทะเบียนรถให้แก่ บขส. และมีการโอนคืนเมื่อเลิกสัญญา จึงเกิดความยุ่งยากมากขึ้นในการพิจารณาว่า บขส. เป็นเจ้าของรถร่วมด้วยหรือไม่ เนื่องจากข้อความในหลายข้อไม่เป็นไปในทางเดียวกัน เมื่อพิจารณาจากข้อเท็จจริง อาจเป็นไปได้ว่า ในเบื้องต้น บขส. ไม่ได้เป็นเจ้าของรถร่วม

สำหรับกรณี ขสมก. เมื่อพิจารณาจากข้อเท็จจริงและสัญญาที่ ขสมก. ทำกับรถร่วมที่ใช้ชื่อว่า “สัญญาให้ประกอบการเดินรถโดยสารประจำทางปรับอากาศ” ปรากฏว่า รถร่วมไม่ได้เป็นของ ขสมก. และสิทธิการครอบครองรถไม่ได้อยู่ที่ ขสมก. นอกจากนั้น ผู้มีใบอนุญาตประกอบการส่วนใหญ่ยังให้สิทธิการเข้าร่วมเดินรถต่อ หรือให้ใบอนุญาตต่อกับเอกชนรายอื่นเข้าร่วมเดินรถ

จากประเด็นเรื่องสิทธิการครอบครองรถร่วมของ ขสมก. และ บขส. รวมทั้งการให้สิทธิเข้าร่วมเดินรถแก่เอกชนรายอื่น ทำให้เกิดปัญหาเรื่องการค้ากับดูแลคุณภาพของรถร่วมบริการ บขส. และ ขสมก. ก็ไม่ได้เข้มงวดกับการกำกับดูแลคุณภาพของรถร่วมบริการเช่นกัน นอกจากนี้ ยังมีประเด็นปัญหาของผู้ประกอบการเอกชนที่ให้สิทธิการเข้าร่วมการเดินรถแก่เอกชนรายอื่น ยังมีประเด็นปัญหาที่เกิดขึ้นดังตัวอย่างในกรอบที่ 5.2

กรอบที่ 5.2: ปัญหาจากการให้สิทธิเข้าร่วมเดินรถต่อ กรณีรถตู้ร่วมบริการเส้นทางตาก-แม่สอด

สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (2553) ได้ยกกรณีศึกษาของรถตู้ร่วมบริการเส้นทางตาก-แม่สอด ที่ผู้ประกอบการร่วมบริการร้องเรียนเรื่องการถูกเอาเปรียบจากผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการ เหตุคือ บริษัท เพชรสังवाल จำกัด ซึ่งเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการกำหนดกฎเกณฑ์การเรียกเก็บเงินสำหรับการเปลี่ยนรถใหม่ เป็นจำนวนคันละ 15,000-26,000 บาท ในกรณีเจ้าของเดิมเปลี่ยนรถใหม่ และคันละ 50,000 บาท ในกรณีที่เปลี่ยนทั้งเจ้าของรถและตัวรถ และยังมีการเรียกเก็บค่าใช้จ่ายต่างๆ อีก เช่น ค่าวิน และค่ารายเดือน เป็นต้น ทำให้ผู้ประกอบการร่วมบริการร้องเรียนว่าการเรียกเก็บเงินดังกล่าวเป็นจำนวนเงินที่มากเกินไป

ความขัดแย้งที่เกิดขึ้นนำไปสู่การประกาศว่าจะหยุดเดินรถตู้โดยสารประจำทางเส้นทางตาก-แม่สอด จึงก่อความเดือดร้อนแก่ประชาชนที่ใช้บริการรถตู้โดยสารในเส้นทางดังกล่าว เนื่องจากผู้ที่ได้รับใบอนุญาตมีอำนาจในการให้สิทธิเข้าร่วมเดินรถต่อ และสามารถกำหนดกติกาภายในบริษัทเองได้

หากพิจารณาตามเงื่อนไขใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทาง “ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งต้องมีกรรมสิทธิ์หรือสิทธิครอบครองในรถที่ใช้ในการขนส่ง” เมื่อตีความอย่างตรงไปตรงมา ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการต้องใช้รถที่ตัวเองเป็นเจ้าของ หรือรถเช่าบุคคลอื่น หรือรถเช่าซื้อ หรือยืมบุคคลอื่น หรือการร่วมทุนเท่านั้น เมื่อหมายความว่าเช่นนี้ การให้สิทธิเข้าร่วมเดินรถต่อกับผู้ประกอบการร่วมบริการจึงไม่สามารถกระทำได้ แต่ในทางปฏิบัติ การตีความเรื่องสิทธิในรถขึ้นอยู่กับสัญญาระหว่างผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการและผู้ประกอบการร่วมบริการ ผู้ประกอบการร่วมบริการจะโอนกรรมสิทธิ์ หรือสิทธิในการครอบครองรถให้กับผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการ เพื่อให้ได้สิทธิในการเข้าร่วมเดินรถ

ดังนั้น ขบ. จึงควรเข้ามากำกับดูแลสิทธิในการเข้าร่วมเดินรถ ความปลอดภัย และมาตรฐานการให้บริการของผู้ประกอบการขนส่ง รวมทั้งตรวจสอบการปฏิบัติตามเงื่อนไขใบอนุญาตประกอบการ ทั้งในส่วนของผู้ได้รับใบอนุญาตและผู้ประกอบการร่วม เพื่อลดปัญหาต่างๆ ที่เกิดขึ้น

3) การกำกับดูแลด้านความปลอดภัย

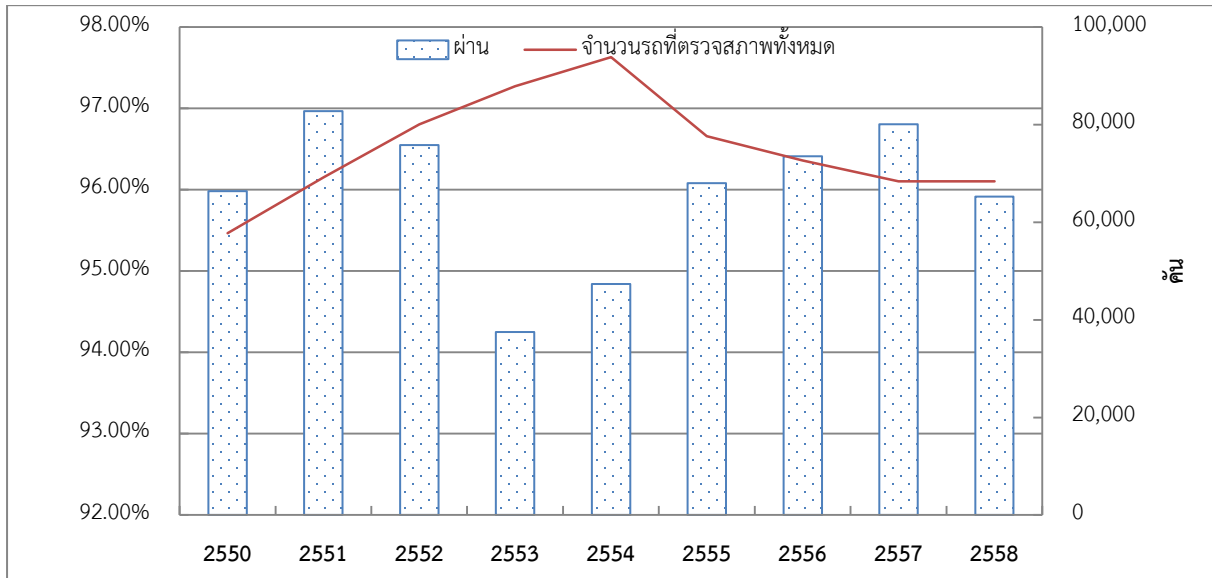
การกำกับดูแลมาตรฐานรถเพื่อให้เกิดความปลอดภัยของไทยยังขาดการให้ความสำคัญในการศึกษาและทดสอบความปลอดภัยของรถโดยสาร โดยเฉพาะรถตู้โดยสารสาธารณะ ซึ่งแตกต่างจากประเทศในทวีปยุโรปที่มีการกำหนดมาตรฐาน ECE (Economic Commission for Europe : ECE) ซึ่งเป็นมาตรฐานการทดสอบอุปกรณ์นิรภัยหรือโครงสร้างของตัวรถให้มีการบังคับใช้กับรถโดยสารสาธารณะทุกชนิด เช่น การทดสอบความแข็งแรงของโครงสร้างห้องโดยสาร เข็มขัดนิรภัย ฐานยึดเกาะของเก้าอี้โดยสารกับพื้นรถ การรองรับการกระแทกของศีรษะหรืออวัยวะอื่นๆ ของผู้โดยสารให้ไม่เกิดอันตราย เป็นต้น โดยวัตถุประสงค์ของการกำหนดมาตรฐานเหล่านี้คือเพื่อรักษาชีวิตของผู้โดยสารให้ได้มากที่สุด ในกรณีที่ไม่อาจจะเลี่ยงอุบัติเหตุได้ (Passive safety) อย่างไรก็ตาม การพิสูจน์ที่สำคัญต่อชีวิตผู้โดยสารรถตู้โดยสารสาธารณะเหล่านี้ เป็นสิ่งที่ประเทศไทยยังต้องพัฒนาอย่างจริงจัง นอกจากนี้ ระบบกำกับดูแลควรต้องมีการวิเคราะห์และทดสอบสมรรถนะของรถตู้โดยสารสาธารณะที่แม้ว่าจะผ่านมาตรฐาน 2 (จ) แล้วก็ตาม ซึ่งการทดสอบทำได้โดยการจำลองสถานการณ์เสี่ยงที่พบบ่อยครั้ง เช่น แนวนอน การพลิกคว่ำของรถในการขับเข้าโค้ง การเบรกกะทันหัน รวมไปถึงการศึกษาเพื่อหาแนวทางปรับปรุงสมรรถนะของโครงสร้างรถ เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ (Active safety)

ในส่วนของการตรวจสอบสภาพรถตู้โดยสารประจำทาง ซึ่งเป็นการดำเนินงานตามอำนาจหน้าที่ของ ขบ. สามารถแบ่งรูปแบบการตรวจได้เป็น 3 ส่วน ดังนี้

- (1) การตรวจสอบสภาพตามระยะเวลา ซึ่งตามกฎหมายระบุให้รถโดยสารสาธารณะต้องเข้ารับการตรวจสอบทุก 6 เดือน ที่สำนักงานขนส่งหรือสถานตรวจสอบสภาพรถเอกชนที่ได้รับใบอนุญาตจาก ขบ.
- (2) การตรวจสอบแบบเรียกตรวจ ซึ่งกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกให้อำนาจกับผู้ตรวจการในการตรวจสอบ ถ้าผู้ตรวจการพบว่ารถคันใดมีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรง สามารถที่จะรายงานให้นายทะเบียนทราบ หรือระงับใช้เป็นการชั่วคราว หรือสั่งให้นำรถคันดังกล่าวให้พนักงานตรวจสอบสภาพตรวจสอบภายในเวลาที่กำหนด
- (3) การตรวจสอบสภาพที่สถานประกอบการหรือสถานที่บำรุงรักษา กฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกกำหนดให้อธิบดีหรือนายทะเบียนมีอำนาจเข้าไปในสถานที่ดำเนินการของผู้ได้รับใบอนุญาตเพื่อทราบข้อเท็จจริง โดยที่อธิบดีสามารถมอบหมายให้ผู้ตรวจการหรือพนักงานตรวจสอบสภาพทำการแทนได้

อย่างไรก็ตาม อุปสรรคในการตรวจสอบสภาพรถตู้โดยสารสาธารณะในปัจจุบันคือการขาดเครื่องมือทางวิศวกรรมในการตรวจสอบมาตรฐานความปลอดภัย ทำให้เป็นการตรวจที่ใช้การพินิจเป็นส่วนใหญ่ จึงจะเห็นได้ว่า การตรวจสอบสภาพรถโดยสารประจำทางตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกในช่วงปี 2550-2558 นั้นมีอัตราเฉลี่ยของการผ่านตรวจสอบที่ค่อนข้างสูง คือประมาณร้อยละ 96 ในขณะที่จำนวนรถโดยสารประจำทางที่เข้ารับการตรวจสอบมีแนวโน้มลดลงตั้งแต่ปี 2555 ดังแสดงในรูปที่ 5.3

รูปที่ 5.3: สถิติการตรวจสอบสภาพรถโดยสารประจำทางตามกฎหมายขนส่งทางบก



ที่มา: คำนวณจากกรมขนส่งทางบก โดยคณะผู้วิจัย (2559)

ดังนั้น การพัฒนาระบบตรวจสอบสภาพยานพาหนะจึงมีความสำคัญ โดยควรตรวจสอบตามระยะเวลา ตรวจสอบตามจุดเรียกตัว และตรวจสอบสถานที่บำรุงรักษา ด้วยการเพิ่มความถี่ของระยะเวลาในการตรวจสอบและปรับปรุงคุณภาพการตรวจสอบให้มีความเข้มงวดใกล้เคียงหรือตรงตามมาตรฐานสากล มีการสร้างแรงจูงใจทางการเงินให้ผู้ขับขี่เลือกใช้ยานพาหนะที่ปลอดภัย เช่น ถ้าหากมีการตรวจสอบสภาพที่ได้มาตรฐานเหมือนต่างประเทศ จะส่งผลให้ราคาค่าซ่อมสูงกว่าราคาในการซื้อรถใหม่ จึงทำให้มีการซื้อรถใหม่ ซึ่งมีประสิทธิภาพในการป้องกันความปลอดภัยสูงกว่า เป็นต้น นอกจากนี้ การใช้มาตรการทางด้านภาษีเพื่อช่วยส่งเสริมการขับขี่ที่ปลอดภัยยังเป็นอีกวิธีการที่สามารถนำมาบังคับใช้ร่วมได้

5.3.2 ปัญหาการกำกับดูแลรถตู้โดยสารประจำทางที่ผ่านมา

จากในอดีตที่การให้บริการรถตู้รับส่งผู้โดยสารประจำทางถือว่าการใช้รถผิดประเภทจากที่ระบุไว้ในกฎหมายขนส่งทางบก ซึ่งจะต้องถูกจับกุมหรือยกเลิกการเดินรถ แต่ในทางปฏิบัติแล้ว ภาครัฐไม่สามารถบังคับใช้กฎหมายดังกล่าวได้ เนื่องจากการให้บริการดังกล่าวได้รับความนิยมในการใช้บริการอย่างสูงจากประชาชนและภาครัฐไม่สามารถแก้ไขปัญหารถตู้โดยสารประจำทางให้ตอบสนองต่อความต้องการของประชาชนได้ ดังนั้น กระทรวงคมนาคมจึงมีนโยบายจัดระเบียบการประกอบการรถตู้โดยสาร โดยให้รถที่ไม่ได้รับอนุญาตสามารถให้บริการได้อย่างถูกกฎหมาย ด้วยการเข้าร่วมเดินรถกับ ขสมก. ซึ่งในขณะนั้นมีจำนวนเส้นทางที่ให้บริการรวมทั้งสิ้น 90 เส้นทาง แต่ด้วยรถตู้ร่วมบริการของ ขสมก. ถูกจำกัดจำนวนที่ 6,000 คัน ทำให้ยังคงมีรถตู้ที่ผิดกฎหมายให้บริการอยู่ในกรุงเทพฯ และจังหวัดใกล้เคียงนอกเหนือจากจังหวัดที่ ขสมก. ให้บริการอยู่

แม้ว่ารถตู้ยังมีปัญหาในเรื่องของความปลอดภัย ทั้งจากการขับขึ้นและจากความเหมาะสมของตัวถังรถ แต่ประชาชนส่วนใหญ่ยังนิยมใช้บริการรถตู้โดยสาร เนื่องจากสามารถตอบสนองความต้องการในการเดินทางที่สะดวกรวดเร็ว ทั้งจากการเดินทางเข้าออกเขตเมือง และขยายไปถึงการเดินทางระหว่างจังหวัด ซึ่งในปัจจุบันมีการกำหนดให้รถตู้เป็นรถโดยสารประจำทางที่ให้บริการประชาชนได้อย่างถูกต้องตามกฎหมายแล้ว ส่วนหนึ่ง โดยผลการศึกษาของสถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย (2559) พบว่า ระยะทางที่เหมาะสมในการให้บริการรถตู้โดยสารประจำทางจะต้องไม่เกิน 300 กิโลเมตร ทั้งนี้ แนวทางการจัดระเบียบรถตู้โดยสารสาธารณะให้ถูกกฎหมายที่ผ่านมาของกระทรวงคมนาคม มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1) การอนุญาตให้มีการให้บริการรถตู้โดยสารประจำทาง

รถตู้ที่มีการจดทะเบียนอย่างถูกต้องตามกฎหมาย และมีไว้ให้ผู้ประกอบการที่ได้รับอนุญาตอย่างถูกต้องตามกฎหมายขนส่งทางบกใช้ในการให้บริการ จะต้องมีย้ายทะเบียนสีเหลือง ตัวอักษรสีดำ ในขณะที่ผู้ประกอบการจำนวนมากนำรถตู้ที่จดทะเบียนเป็นรถตู้ส่วนบุคคลออกมาให้บริการรับ-ส่งผู้โดยสาร ซึ่งป้ายทะเบียนของรถเป็นสีขาว ตัวอักษรสีน้ำเงินหรือสีดำ โดยไม่ได้รับอนุญาตให้ประกอบการขนส่งประจำทางอย่างถูกต้องตามกฎหมายขนส่งทางบก รถตู้ที่ให้บริการดังกล่าวจึงถูกเรียกว่า “รถตู้ป้ายดำ”

การที่ผู้ประกอบการใช้รถตู้ป้ายดำเพื่อให้บริการเป็นรถโดยสารประจำทาง เป็นเพราะได้รับประโยชน์จากการไม่จดทะเบียนให้ถูกต้องตามกฎหมาย เช่น สามารถให้บริการในระยะทางที่ไกลกว่าที่กฎหมายกำหนด และเสียค่าใช้จ่ายรวมต่อปีน้อยกว่า เป็นต้น อย่างไรก็ตาม รถตู้โดยสารป้ายดำมีความเสี่ยงที่จะไม่ปลอดภัย เพราะรถตู้เหล่านี้ไม่ได้รับการกำกับดูแลตามข้อกำหนดของรถตู้โดยสารประจำทาง ซึ่งหากเกิดอุบัติเหตุ ผู้โดยสารจะไม่ทราบว่าจะต้องร้องเรียนที่ใดและได้รับการชดเชยอย่างไร

ถึงแม้ว่าจะมีความพยายามในการจัดระเบียบรถตู้โดยสารสาธารณะ ดังที่กล่าวถึงในหัวข้อ 5.1 แต่ปริมาณรถตู้โดยสารสาธารณะทั้งถูกและผิดกฎหมายกลับมีจำนวนมากขึ้น โดยเฉพาะเส้นทางระหว่างจังหวัดหรือหมวด 2 ที่ ขบส. เป็นผู้ได้รับใบอนุญาต และรถในเส้นทางหมวด 3 และหมวด 4 ที่เอกชนเป็นผู้ได้รับใบอนุญาต โดยในปี 2553 มีรถตู้โดยสารสาธารณะที่ถูกกฎหมายให้บริการอยู่ประมาณ 18,000 คัน

ยิ่งไปกว่านั้น ในปี 2557 คณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) ได้มีนโยบายจัดระเบียบรถตู้โดยสารประจำทาง (รายละเอียดตามกรอบที่ 5.3) โดยให้ผู้ประกอบการรถตู้โดยสารประจำทางที่ไม่ได้จดทะเบียนอย่างถูกต้องมาขึ้นขอจดทะเบียนเป็นผู้ประกอบการรถตู้โดยสารประจำทาง และมีการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจังตั้งแต่ 21 กรกฎาคม 2557 พร้อมทั้งกำหนดให้ผู้ประกอบการต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในเดือนธันวาคม 2557 ทั้งนี้ รถตู้โดยสารประจำทางที่ให้บริการในเส้นทางหมวด 1 ต้องติดต่อขอเข้าร่วมการเดินทางกับ ขสมก. ส่วนรถตู้โดยสารประจำทางที่ให้บริการในเส้นทางหมวด 2 ต้องติดต่อขอเข้าร่วมการเดินทางกับ ขบส. ส่วนในระหว่างดำเนินการ รถตู้โดยสารที่ให้บริการได้ต้องติดสติ๊กเกอร์สีส้ม พร้อมทั้งระบุหมวดทะเบียนรถ และเส้นทางเดินทาง ให้ชัดเจนที่กระจกทั้งด้านหน้าและด้านหลัง หากไม่ปฏิบัติตามระเบียบข้างต้น จะมีโทษจำคุก 5 ปี และปรับตั้งแต่ 20,000-100,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ ทั้งนี้ ผลของนโยบาย

ดังกล่าว พบว่า จำนวนรถตู้โดยสารที่ได้รับสิทธิการเข้าร่วมเดินรถในเดือนพฤศจิกายน 2557 เท่ากับ 3,074 คัน โดยเป็นการให้บริการในเส้นทางหมวด 1 และหมวด 2 จำนวน 1,262 คัน และ 1,812 คัน ตามลำดับ (เดลินิวส์, 2557) สำหรับข้อมูล ณ เมษายน 2559 พบว่า การให้บริการรถตู้โดยสารที่ถูกกฎหมายรวมทั้งประเทศ 15,996 คัน แบ่งเป็นบริการในส่วนกลางและส่วนภูมิภาคจำนวน 10,230 และ 5,766 คัน ตามลำดับ

กรอบที่ 5.3: การจัดระเบียบรถตู้โดยสารโดย คสช.

คสช. ได้เริ่มจัดระเบียบรถตู้โดยสารสาธารณะตั้งแต่เดือนมิถุนายน 2557 โดยได้มอบอำนาจหน้าที่ให้กับกองทัพภาคที่ 1 ซึ่งกองทัพภาคที่ 1 มอบหมายหน้าที่ในการจัดระเบียบรถตู้โดยสารสาธารณะ 3 ประเภทให้แก่ 3 หน่วยงาน ได้แก่ (1) การจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างโดยกองพลที่ 1 (2) การจัดระเบียบรถแท็กซี่โดยมณฑลทหารบก 11 (มทบ. 11) และ (3) การจัดระเบียบรถตู้โดยสารโดยกองพลทหารม้าที่ 2 (พล.ม.2) เพื่อกำหนดรูปแบบในการจัดระเบียบและการบังคับใช้กฎระเบียบ โดยมีนโยบายหลักในการดำเนินการ 4 ประการ คือ ความปลอดภัย การไม่กีดขวางการจราจร การลดอำนาจผู้มีอิทธิพล และค่าโดยสารที่เป็นธรรม

ก่อนเริ่มจัดระเบียบรถตู้โดยสาร คสช. ได้ทำการสำรวจรถตู้โดยสารทั้งหมดกว่า 5,000 คัน และได้จัดเก็บข้อมูลรถตู้โดยสารที่ผิดกฎหมาย และนำข้อมูลดังกล่าวไปแจ้งให้ระดับนโยบายได้รับทราบ เพื่อเป็นแนวทางในการจัดระเบียบ โดยให้โอกาสรถตู้โดยสารที่ผิดกฎหมายได้เข้ามาอยู่ในระบบ

คสช. ได้เริ่มดำเนินการจัดระเบียบรถตู้โดยสารในขั้นแรกด้วยการตรวจสอบสภาพรถ ในเดือนกรกฎาคม 2557 พบว่ามีรถที่อายุเกิน 10 ปี จำนวนประมาณ 2,200 คัน จึงได้สั่งให้รถที่มีอายุเกินหยุดให้บริการทันที รถตู้โดยสารในกลุ่มนี้คิดเป็นสัดส่วนมากถึงร้อยละ 80 ของรถร่วมบริการ ทำให้ ขสมก. ต้องแก้ไขปัญหารถโดยสารไม่เพียงพอด้วยการจัดรถเสริมในเส้นทางที่รถตู้โดยสารเหล่านั้นหยุดให้บริการ

นอกจากนี้ คสช. ยังได้ให้โอกาสรถตู้โดยสารที่ผิดกฎหมายเข้าร่วมลงทะเบียนทำสัญญาร่วมกับ ขสมก. และ บขส. เป็นจำนวนกว่า 3,000 คัน ภายในปี 2557 รวมทั้งยังได้จัดระเบียบรถตู้โดยสารรอบอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิเพื่อไม่ให้กีดขวางการจราจรไปพร้อมกัน โดยได้กำหนดพื้นที่พักคอยไว้ที่สถานีรถไฟฟ้ามักกะสัน ส่วนที่อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ รถตู้โดยสารสามารถจอดรับ-ส่งผู้โดยสารได้เท่านั้น แต่การย้ายจุดจอดไปยังสถานีรถไฟฟ้ามักกะสันไม่ประสบผลสำเร็จ

ในปี 2559 คสช. ได้จัดระเบียบรถตู้โดยสารสาธารณะอีกครั้ง โดยได้รับจดทะเบียนรถตู้ป้ายดำเป็นป้ายเหลืองภายในวันที่ 29 มกราคม 2559 และย้ายจุดจอดของรถตู้โดยสารหมวด 2 จากบริเวณอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิไปยังสถานีขนส่งในกรุงเทพฯ 3 แห่ง คือ สถานีขนส่งกรุงเทพฯ (จตุจักร) สถานีขนส่งกรุงเทพฯ (ถนนบรมราชชนนี) และสถานีขนส่งกรุงเทพฯ (เอกมัย) ตั้งแต่วันที่ 25 ตุลาคม 2559

2) การกำหนดมาตรฐานความปลอดภัยของรถตู้โดยสาร

มาตรฐานความปลอดภัยของรถตู้โดยสารสาธารณะที่มีการกำหนดในปัจจุบัน ประกอบไปด้วย การกำหนดเรื่องเข็มขัดนิรภัย จำนวนที่นั่ง อายุรถ จุดจอด ความเร็วที่ใช้ในการขับขี่ ระยะทางในการให้บริการ ระยะเวลาในการขับขี่ของผู้ขับรถตู้โดยสารประจำทาง และการกำหนดด้านอื่นๆ

(1) การติดตั้งเข็มขัดนิรภัยในรถตู้โดยสารสาธารณะ และการคาดเข็มขัดนิรภัยของผู้โดยสาร

เข็มขัดนิรภัยช่วยลดการบาดเจ็บและเสียชีวิตเมื่อรถโดยสารเกิดอุบัติเหตุได้เป็นอย่างมาก ขบ. จึงได้กำหนดให้รถโดยสารสาธารณะต้องติดตั้งเข็มขัดนิรภัย ข้อกำหนดนี้ครอบคลุมรถโดยสารทุกประเภท (ยกเว้นรถโดยสารขนาดใหญ่ที่วิ่งภายในจังหวัดและรถสองแถว) ซึ่งรวมทั้งรถตู้โดยสารทั้งประจำทางและไม่ประจำทางด้วย โดยต้องติดตั้งเข็มขัดนิรภัยทุกที่นั่งภายในวันที่ 1 เมษายน 2557 หากฝ่าฝืนมีโทษปรับไม่เกิน 50,000 บาท

นอกจากนั้น เพื่อให้ผู้โดยสารได้คาดเข็มขัดนิรภัยในรถโดยสารอย่างเคร่งครัด ขบ. ได้ออกกฎกระทรวงกำหนดความปลอดภัยและความสงบเรียบร้อยที่ผู้โดยสารต้องปฏิบัติระหว่างการโดยสาร พ.ศ. 2557 ที่กำหนดให้ผู้โดยสารต้องคาดเข็มขัดนิรภัยตลอดเวลาที่อยู่ระหว่างการโดยสาร ตั้งแต่วันที่ 11 พฤษภาคม 2557 หากฝ่าฝืนมีความผิดต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 5,000 บาท

(2) จำนวนที่นั่งของรถตู้โดยสารสาธารณะ

รถตู้โดยสารต้องมีจำนวนผู้โดยสาร (รวมผู้ขับ) ไม่เกิน 15 ที่นั่ง หากฝ่าฝืนมีมาตรการลงโทษดังแสดงในตารางที่ 5.7

ตารางที่ 5.7: บทลงโทษสำหรับรถตู้โดยสารที่บรรทุกผู้โดยสารเกินที่กำหนด

การฝ่าฝืน	มาตรการลงโทษ	
	รถตู้โดยสารหมวด 1 และหมวด 2	รถตู้โดยสารหมวด 3 และหมวด 4
ผิดครั้งที่ 1	ปรับ 5,000 บาท และแจ้งผู้ประกอบการ (บขส. หรือ ขสมก.) ปรับเพิ่มอีก 5,000 บาท รวมเป็น 10,000 บาท	ปรับ 5,000 บาท
ผิดครั้งที่ 2	ปรับ 5,000 บาท และแจ้งผู้ประกอบการ (บขส. หรือ ขสมก.) ปรับเพิ่มอีก 5,000 บาท รวมเป็น 10,000 บาท พร้อมทั้งให้พักใช้รถ 15 วัน	ปรับ 5,000 บาท และแจ้งให้ผู้ประกอบการดำเนินการถอนรถออกจากการประกอบการขนส่ง (บัญชี ขส.บ. 11)
ผิดครั้งที่ 3	ปรับ 5,000 บาท และแจ้งผู้ประกอบการ (บขส. หรือ ขสมก.) ปรับเพิ่มอีก 5,000 บาท รวมเป็น 10,000 บาท พร้อมทั้งถอนรถออกจากการประกอบการ (บัญชี ขส.บ. 11)	ปรับ 5,000 บาท และแจ้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมิให้ต่ออายุใบประกอบการขนส่งให้กับผู้ประกอบการรายดังกล่าว

ที่มา: กรมการขนส่งทางบก (2556)

การที่รถตู้โดยสารบรรทุกผู้โดยสารเกินทำให้สมุดน้ำหนักรถเปลี่ยนแปลง อาจส่งผลโดยตรงต่อการควบคุมรถ การบังคับเลี้ยว สมรรถนะในการออกตัว การเร่ง และการห้ามล้อ และอาจทำให้ยางระเบิดได้ รถตู้ที่บรรทุกผู้โดยสารเกินจึงเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมากขึ้น นอกจากนี้ การที่รถตู้โดยสารบรรทุกผู้โดยสารเกินถือเป็นการละเมิดสิทธิผู้โดยสารแบบซ้ำซ้อน เพราะผู้โดยสารที่ต้องยืน ต้องนั่งเก้าอี้เสริม หรือต้องนั่งเบียด แต่ยังคงชำระค่าโดยสารเต็มราคา อีกทั้งยังเป็นการละเมิดสิทธิด้านความปลอดภัยของผู้โดยสารอีกด้วย (สวนีย์ ฉ่ำเฉลียว, 2556)

(3) อายุของรถตู้โดยสารประจำทาง

รถตู้โดยสารที่ใช้มานานเกินไปอาจทำให้มีสภาพชำรุดหรือไม่พร้อมใช้งาน ทำให้ไม่ปลอดภัย จึงมีข้อกำหนดให้เจ้าของรถตู้โดยสารประจำทางที่มีอายุมากกว่า 10 ปี นับจากวันที่จดทะเบียนครั้งแรก ต้องสรรหารถตู้คันใหม่มาจดทะเบียนทดแทนคันเดิม โดยรถที่นำมาทดแทนจะต้องเป็นรถใหม่ หรือเป็นรถที่มีอายุไม่เกิน 2 ปี หากไม่ปฏิบัติตามจะถูกดำเนินคดีตามกฎหมาย

(4) จุดจอดของรถตู้โดยสารประจำทาง

รถตู้โดยสารมาตรฐาน 2 (จ) จะต้องจอดรับส่งผู้โดยสารตามจุดจอดที่กำหนดเท่านั้น ส่วนรถตู้โดยสารมาตรฐาน 2 (ต) สามารถจอดรับส่งผู้โดยสารตามจุดที่ผู้โดยสารต้องการได้ จึงจะเห็นได้ว่ารถตู้สาธารณะยังไม่มีจุดจอดรถที่ชัดเจนและได้มาตรฐาน ทำให้ไม่สามารถกำกับดูแลการตรวจสอบสภาพรถก่อนใช้งาน การนำรถตู้ส่วนบุคคลมารับจ้าง การตรวจปริมาณแอลกอฮอล์ หรือการตรวจการพักผ่อนของพนักงานขับรถได้ จึงไม่สามารถดำเนินมาตรการเพื่อคุ้มครองความปลอดภัยเหล่านี้ให้กับผู้โดยสาร

อย่างไรก็ตาม กระทรวงคมนาคมกำลังอยู่ระหว่างการดำเนินการจัดระเบียบรถตู้ภายใต้การดูแลของ บขส. จำนวน 4,205 คัน ซึ่งส่วนใหญ่พบว่ามีการจอดให้บริการรับส่งผู้โดยสารบริเวณอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ โดยจะให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทำการจัดระเบียบให้รถตู้สาธารณะกลับไปจอดให้บริการที่สถานีขนส่ง 3 แห่ง ได้แก่ สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพที่จตุจักร สายใต้ใหม่ และเอกมัย โดย บขส. และตำรวจจะเริ่มนำร่องจัดระเบียบระหว่างวันที่ 1-15 ตุลาคม 2559 และนำผลมาแก้ไขปัญหาก่อนจะเริ่มบังคับใช้อย่างเป็นทางการในวันที่ 25 ตุลาคม 2559 รวมถึงพยายามขยายผลของการจัดระเบียบไปสู่การจัดระเบียบการให้บริการในต่างจังหวัดอีกด้วย (ไทยรัฐออนไลน์, 2559)

(5) ความเร็วที่ใช้ในการขับขี่ของรถตู้โดยสารสาธารณะ

ทั้งนี้ จากการที่รถตู้โดยสารที่ขับเร็วเกินไปจะมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูง จึงมีข้อกำหนดให้รถตู้โดยสารห้ามใช้ความเร็วเกิน 100 กิโลเมตรต่อชั่วโมง นอกจากนี้ รถตู้โดยสารประจำทางที่ให้บริการในเส้นทางหมวด 1 และหมวด 2 จะถูกควบคุมและตรวจจับความเร็วของรถด้วยเทคโนโลยี RFID ซึ่งหากฝ่าฝืนครั้งที่ 1 ปรับ 5,000 บาท ครั้งที่ 2 ปรับ 10,000 บาท และครั้งที่ 3 ถอนใบอนุญาตการเดินรถทันที อย่างไรก็ตาม เทคโนโลยี RFID มีข้อจำกัดที่สำคัญ คือ ไม่สามารถใช้ควบคุมหรือจำกัดความเร็วของรถได้

ในทันที (เน้นการลงโทษภายหลังจากการกระทำความผิด) รวมไปถึงไม่สามารถกำกับพฤติกรรมผู้ขับขี่ที่ก่อให้เกิดความเสี่ยงได้ เช่น ขับเร็วในจุดที่มีความเสี่ยง (ทางโค้งหรือเขตชุมชน) ขับจี้คันท้าย และแซงปาดซ้าย-ขวา เพื่อเร่งทำเวลา เป็นต้น นอกจากนี้ เทคโนโลยี RFID ยังมีข้อจำกัดในการใช้งาน คือ รถตู้ต้องผ่าน 2 จุด จึงสามารถตรวจวัดความเร็วได้ และต้องให้บริการแบบประจำทางเท่านั้น เพราะต้องทราบเส้นทางที่แน่นอน ทราบถึงระยะทางที่แน่นอน เพื่อนำมาคำนวณความน่าจะเป็นหรือความเป็นไปได้ว่าจากจุดเริ่มต้นการเดินทางจนถึงปลายทางควรต้องใช้ระยะเวลาเท่าไร เทียบกับความเร็วที่กฎหมายกำหนด ยิ่งไปกว่านั้นประสิทธิภาพการบันทึกความเร็วของเครื่องจะลดลง หรือสูญเสียความสามารถในการใช้งานเมื่อถูกรบกวนจากปัจจัยภายนอก เช่น ความชื้น โลหะ หรือสิ่งที่มีผลกระทบการทำงานของระบบคลื่นวิทยุ เป็นต้น รวมทั้งกรณีที่มีผู้ประกอบการแกะแผ่นรับสัญญาณออก จึงมีผู้เสนอให้นำเทคโนโลยีอื่นที่มีความเหมาะสมกว่ามาใช้ในการควบคุมความเร็วและพฤติกรรมเสี่ยงของพนักงานขับรถ เช่น ระบบ GPS การติดตั้งกล้อง หรือเครื่องมือวัดความเร็วจากล้อรถ เป็นต้น

นอกจากนี้ การดัดแปลงสภาพรถเป็นอีกปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ โดยเฉพาะในกรณีที่ใช้ความเร็วในการขับขี่ค่อนข้างสูง จากกรณีศึกษากรณีผู้โดยสารสาธารณะตามมาตรฐาน 2 (จ) ที่มีการติดตั้งที่นั่งผู้โดยสารรวมพนักงานขับรถทั้งหมด 15 คน และมีการติดตั้งถังแก๊สธรรมชาติที่ตำแหน่งท้ายของรถ จำนวน 2 ถัง พบว่า ตัวโครงสร้างรถจะรับน้ำหนักเพิ่มขึ้นจากกรณีที่มีผู้โดยสาร 12 คน และไม่มีระบบแก๊ส ประมาณ 400 กิโลกรัม โดยน้ำหนักรวมของรถจะมีประมาณ 3,300 กิโลกรัม ซึ่งเป็นค่าที่ใกล้เคียงกับพิกัดที่ผู้ผลิตได้กำหนดมาจากการวิเคราะห์ทางพลศาสตร์ยานยนต์ ในกรณีที่พนักงานขับรถด้วยความเร็วที่สูงและมีความจำเป็นต้องหยุดรถกะทันหันในสถานการณ์ฉุกเฉิน สมรรถนะในการทรงตัวของรถที่ได้รับการดัดแปลงจะลดลงกว่าก่อนการดัดแปลงมาก ซึ่งเป็นการเพิ่มอัตราเสี่ยงที่ล้อรถจะลื่นไถลและไถลไปตามพื้นถนน และทำให้รถเสียหลักหลุดโค้ง หรือท้ายปัด และมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุสูงขึ้น

(6) ระยะทางที่รถตู้โดยสารประจำทางให้บริการ

รถตู้โดยสารประจำทางห้ามวิ่งเกินระยะทาง 300 กิโลเมตร ตามที่กฎหมายกำหนด

(7) ระยะเวลาในการขับขี่ของผู้ขับรถตู้โดยสารประจำทาง

จาก พ.ร.บ. การขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 และกฎกระทรวง ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2541) ออกตาม พ.ร.บ. คุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 นายจ้างต้องกำหนดเวลาเริ่มต้นและเวลาสิ้นสุดการทำงานปกติของลูกจ้างในงานขนส่งทางบก (ซึ่งรวมถึงพนักงานขับรถตู้โดยสารประจำทาง) วันหนึ่งไม่เกิน 8 ชั่วโมง และห้ามไม่ให้พนักงานขับรถปฏิบัติหน้าที่ขับรถติดต่อกันเกิน 4 ชั่วโมงภายในรอบ 24 ชั่วโมง แต่หากกระหว่างนั้นพนักงานขับรถได้พักติดต่อกันไม่น้อยกว่า 30 นาที ก็สามารถปฏิบัติหน้าที่ขับรถต่อไปได้อีกไม่เกิน 4 ชั่วโมงติดต่อกัน นอกจากนี้แล้ว กฎหมายยังห้ามไม่ให้นายจ้างให้ลูกจ้างที่ทำหน้าที่ขับยานพาหนะเริ่มต้นทำงานในวันถัดไปก่อนครบระยะเวลา 10 ชั่วโมง หลังจากสิ้นสุดการทำงานในวันทำงานที่ล่วงมาแล้ว

ผู้ขับรถตู้โดยสารประจำทางจะต้องไม่ขับรถติดต่อกันเป็นระยะเวลานานเกิน 4 ชั่วโมง ตามที่กฎหมายกำหนด เนื่องจากความอ่อนเพลียและสภาพร่างกายที่ไม่พร้อมของผู้ขับขี่ เป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะ

(8) ข้อกำหนดอื่นๆ ของพนักงานขับรถ

พ.ร.บ. การขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มีข้อกำหนดสำหรับพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัย ได้แก่

- มีใบอนุญาตขับขี่สำหรับรถที่ขนส่งผู้โดยสาร หรือใบขับขี่ประเภทที่ 2 ซึ่งไม่ใช่ใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคล
- ไม่เสพสุราหรือของมึนเมาอย่างอื่น
- ไม่ขับรถเวลาที่ร่างกายหรือจิตใจอ่อนความสามารถ
- ไม่รับบรรทุกศพ สัตว์ หรือสิ่งของที่อาจเกิดอันตรายไปกับผู้โดยสาร
- ไม่รับบรรทุกน้ำมันเชื้อเพลิง ระเบิด หรือวัตถุอันตราย
- ต้องหยุดหรือจอดรถ ณ สถานีขนส่งและปฏิบัติตามระเบียบเกี่ยวกับสถานีขนส่ง

(9) ข้อกำหนดด้านความปลอดภัยอื่นๆ

รถตู้โดยสารประจำทางมีข้อกำหนดด้านความปลอดภัยอื่นๆ เช่น ต้องมีอุปกรณ์นิรภัยภายในรถ เช่น ค้อนทุบกระจกและถังดับเพลิง เป็นต้น รวมถึงห้ามวิ่งเลนขวา ห้ามวิ่งออกนอกเส้นทางที่ได้รับอนุญาต และต้องปฏิบัติตามกฎจราจร

5.4 สถานการณ์ความปลอดภัยของรถตู้โดยสารประจำทาง

5.4.1 กรณีอุบัติเหตุรถตู้โดยสารประจำทาง

ตารางที่ 5.8 แสดงกรณีอุบัติเหตุรถตู้โดยสารประจำทางส่วนหนึ่งที่เกิดขึ้นในช่วงปี 2555-2558 โดยพบว่า สาเหตุส่วนใหญ่ของการเกิดอุบัติเหตุมาจากการขับขี่ด้วยความเร็วสูง หรือหลับใน รวมทั้งไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรอื่นๆ เช่น การวิ่งเลนขวา ตลอดจนมีพฤติกรรมเสี่ยงอื่นๆ เช่น การแซงกระชั้นชิด การเบรกกระทันหัน นอกจากนี้ รถตู้โดยสารที่เกิดอุบัติเหตุส่วนหนึ่งเป็นรถตู้ที่ให้บริการไม่ถูกต้องตามกฎหมายขนส่งทางบกหรือรถตู้ป้ายดำ โดยมีรถตู้โดยสารระหว่างจังหวัดจำนวนมากประสบอุบัติเหตุพุ่งชนรถบรรทุก

ตารางที่ 5.8: กรณีอุบัติเหตุรถตู้โดยสารประจำทาง

วันที่ / สถานที่	เส้นทาง / ความเสียหาย	เหตุการณ์ / องค์ประกอบการเกิดอุบัติเหตุ / สาเหตุ
26 มีนาคม 2555 อำเภอบางบ่อ จังหวัดสมุทรปราการ	- กรุงเทพฯ-ชลบุรี (หมวด 2) - ผู้เสียชีวิต 1 ราย บาดเจ็บ 12 ราย	- รถตู้คันดังกล่าวขับด้วยความเร็วในเลนขวา และพุ่งเข้าชนแบร์ริเออร์เกาะกลางทางด่วนและรถของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยที่กำลังปฏิบัติงานอยู่บนทางด่วน ซึ่งได้มีการวางกรวยห่างจากตัวรถ 100 เมตร - จากการสอบสวน พบว่า ผู้ขับซึ่งหลับในระหว่างการเดินทางและขับด้วยความเร็วสูง - รถตู้คันกล่าวเป็นรถตู้ป้ายดำ
6 ธันวาคม 2555 อำเภอไทรน้อย จังหวัดนนทบุรี	- กรุงเทพฯ-สุพรรณบุรี (หมวด 2) - ผู้บาดเจ็บ 11 ราย (บาดเจ็บสาหัส 5 ราย)	- จากการสอบสวน พบว่า รถตู้คันดังกล่าววิ่งเลนขวาสุดด้วยความเร็ว เมื่อมาถึงที่เกิดเหตุ มีรถบรรทุก 10 ล้อพ่วง กลับรถตัดหน้าบริเวณจุดกลับรถ ทำให้คนขับรถตู้โดยสารไม่สามารถหยุดรถได้ทัน จึงชนเข้ากับข้างรถบรรทุก
30 มีนาคม 2556 อำเภอศรีมหาโพธิ์ จังหวัดปราจีนบุรี	- กรุงเทพฯ-สระแก้ว (หมวด 2) - ผู้เสียชีวิต 4 ราย บาดเจ็บ 4 ราย	- คนขับรถตู้คันดังกล่าวพยายามแซงขวารถบรรทุก 10 ล้อ แต่แซงไม่พ้น ทำให้ชนท้ายรถบรรทุก - จากการสอบสวน พบว่า รถตู้คันดังกล่าววิ่งด้วยความเร็วสูง และถนนสายที่เกิดเหตุกำลังมีการปรับพื้นผิวจราจร
12 เมษายน 2556 ถนนเพชรบุรี กรุงเทพฯ	- ดลิ่งชั้น-แอสฟัลต์ (หมวด 1) - ผู้บาดเจ็บสาหัส 2 ราย	- คนขับรถตู้คันดังกล่าวขับด้วยความเร็วสูงและเบรกกระชั้นชิด จนเสียหลัก พุ่งขึ้นทางเท้า และชนสลิงยึดเสาไฟฟ้า
29 สิงหาคม 2556 อำเภอบางน้ำเปรี้ยว จังหวัดฉะเชิงเทรา	- ปราจีนบุรี-กรุงเทพฯ (หมวด 1) - ผู้เสียชีวิต 11 ราย บาดเจ็บ 5 ราย	- รถตู้โดยสารพุ่งชนรถบรรทุกพ่วง 18 ล้อ - รถตู้คันดังกล่าวเป็นรถตู้ป้ายดำ - ผู้ขับซึ่งมีเพียงใบอนุญาตขับซึ่งรถยนต์ชั่วคราว
21 ธันวาคม 2556 อำเภอเมือง จ.เชียงราย	- เชียงราย-เชียงใหม่ (หมวด 4) - ผู้เสียชีวิต 2 ราย บาดเจ็บ 14 ราย	- รถกระบะขับแซงรถตู้โดยสารในระยะกระชั้นชิด ทำให้รถตู้เสียหลัก พุ่งข้ามไปชนรถบรรทุกน้ำแข็ง
29 มิถุนายน 2557 อำเภอหนองแค จังหวัดสระบุรี	- นครนายก-สระบุรี (หมวด 3) - ผู้เสียชีวิต 1 ราย บาดเจ็บ 20 ราย	- รถตู้โดยสารชนรถบรรทุกพ่วง 18 ล้อ - รถตู้คันดังกล่าวบรรทุกผู้โดยสารเกิน 15 ที่นั่ง ทำให้ไม่สามารถควบคุมรถได้
8 เมษายน 2558 อำเภอเมือง จังหวัดกำแพงเพชร	- กรุงเทพฯ-ตาก (หมวด 2) - ผู้เสียชีวิต 4 ราย บาดเจ็บ 5 ราย	- รถตู้โดยสารเสียหลักชนต้นไม้ข้างทาง - สาเหตุอยู่ในระหว่างการสอบสวนหาข้อเท็จจริง
9 พฤษภาคม 2558 ถนนบางนา-ตราด จังหวัดสมุทรปราการ	- กรุงเทพฯ-ชลบุรี (หมวด 2) - ผู้บาดเจ็บ 6 ราย	- รถตู้โดยสารพุ่งเข้าชนรถโดยสารประจำทางขนาดใหญ่ - จากการสอบสวนสันนิษฐานว่า สาเหตุเกิดจากคนขับหลับใน และขับด้วยความเร็วสูง

ที่มา: รวบรวมจากข่าว (2555-2558) โดยคณะผู้วิจัย (2558)

นอกจากนี้ จากการสำรวจความปลอดภัยในการเดินทางบนถนนปี 2553 ของสำนักงานสถิติแห่งชาติ พบว่า สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่มาจากพฤติกรรมของมนุษย์ โดยคิดเป็นร้อยละ 47.8 เช่น การขาดวินัยจราจร เมาแล้วขับ ไม่มีความรู้ในการขับขี่ที่ถูกต้อง เป็นต้น รองลงมา ได้แก่ ถนนขรุขระ แสงสว่างไม่พอ ทางคดเคี้ยวทัศนวิสัยไม่ดี คิดเป็นร้อยละ 32.4 นอกจากนี้ ได้แก่ สภาพยานพาหนะไม่พร้อมประมาณร้อยละ 5.2 และสาเหตุอื่นๆ ประมาณร้อยละ 14.7 ตามลำดับ ทั้งนี้ หากพิจารณาปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุของรถตู้โดยสารสาธารณะ สามารถวิเคราะห์หาสาเหตุของอุบัติเหตุจากการใช้บริการรถตู้โดยสารสาธารณะได้เป็น 2 ระดับ คือ สาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ และสาเหตุที่นำไปสู่ความรุนแรงหรือเสียชีวิต

1) สาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจากการใช้บริการรถตู้โดยสารสาธารณะ

- พฤติกรรมเสี่ยงของพนักงานขับรถ ประกอบไปด้วย การใช้ความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด การขับซัดหรือจี้ท้ายรถคันหน้า การขับแซงซ้าย แซงขวา เปลี่ยนช่องทางเดินรถกะทันหัน การพักผ่อนไม่เพียงพอ และการบรรทุกผู้โดยสารเกิน
- การให้บริการด้วยรถดัดแปลงที่ยังไม่ได้รับการทดสอบตามมาตรฐานสากล ทั้งนี้ การดัดแปลงสภาพรถโดยการติดตั้งที่นั่งเพิ่มและติดตั้งแก๊ส ส่งผลให้น้ำหนักรวมของรถสูงเกินกว่า 400 กิโลกรัม และมีผลต่อสมรรถนะของรถในขณะที่ขับขี่ โดยเฉพาะในช่วงที่เข้าโค้งด้วยความเร็วสูงหรือต้องหยุดหรือเปลี่ยนช่องทางกะทันหัน
- ถนนและสภาพแวดล้อมที่มีความเสี่ยง ได้แก่ ทัศนวิสัยไม่ดี แสงสว่างไม่เพียงพอ ถนนชำรุด และไม่มีป้ายเตือนที่ชัดเจน

2) สาเหตุที่ทำให้มีการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากการใช้บริการรถตู้โดยสารสาธารณะ

- การไม่มี “เข็มขัดนิรภัย” หรือมีแต่ผู้โดยสารไม่ใช้
- สภาพโครงสร้างตัวรถที่มีน้ำหนักหลังจากการดัดแปลงสูงขึ้น การยึดเกาะของเก้าอี้ที่แข็งแรงไม่เพียงพอ
- สภาพถนนที่มีจุดเสี่ยง จุดอันตรายข้างทาง
- การใช้ความเร็วสูงเกินกำหนด
- การดูแลช่วยเหลือเมื่อเกิดเหตุเป็นไปได้อย่างความยากลำบาก อาทิ เช่น ระบบนิรภัยของถังแก๊สที่ไม่ได้รับการออกแบบมาอย่างเหมาะสม เป็นต้น

5.4.2 ผลการสำรวจความคิดเห็นของผู้โดยสารรถตู้โดยสารประจำทาง

จากการสำรวจประสบการณ์และความคิดเห็นของผู้โดยสารรถตู้โดยสารประจำทางในกรุงเทพฯ ที่ได้ อธิบายรายละเอียดการสำรวจไว้ในบทที่ 4 สามารถสรุปผลสำรวจด้านความปลอดภัยของรถตู้โดยสาร ประจำทางได้ดังนี้

1) รถตู้โดยสารประจำทางผิดกฎหมาย

จากการสำรวจ พบว่า 2 ใน 3 ของกลุ่มตัวอย่างผู้โดยสารรถตู้โดยสารสาธารณะใช้บริการรถตู้โดยสารประจำทางที่มีป้ายทะเบียนสีเหลือง ซึ่งเป็นรถตู้ที่จดทะเบียนเป็นรถโดยสารอย่างถูกกฎหมาย แต่ก็มีจำนวนผู้โดยสารถึง 1 ใน 4 ที่ระบุว่ารถตู้โดยสารประจำทางที่ใช้บริการเป็นรถตู้ที่มีป้ายทะเบียนสีขาว ซึ่งเป็นรถตู้ที่จดทะเบียนเป็นรถตู้ส่วนบุคคล ส่วนผู้โดยสารอีกร้อยละ 8 ไม่ทราบว่าป้ายทะเบียนของรถตู้โดยสารประจำทางที่ขึ้นเป็นป้ายสีใด

ผลในข้างต้นสามารถสะท้อนได้ว่ารถตู้โดยสารประจำทางจำนวนไม่น้อยเป็นรถตู้ที่ผิดกฎหมาย และยังมีผู้โดยสารที่ไม่มีความรู้เรื่องป้ายทะเบียนและรถตู้โดยสารประจำทางที่ผิดกฎหมายอีกด้วย

2) สภาพรถตู้โดยสารประจำทาง

ผู้โดยสารที่เป็นกลุ่มตัวอย่างโดยส่วนใหญ่ค่อนข้างพอใจกับสภาพของรถตู้โดยสารทั้งภายในและภายนอก โดยมากกว่าร้อยละ 70 ของกลุ่มตัวอย่างที่ใช้บริการรถตู้โดยสารประจำทางภายในกรุงเทพฯ เห็นว่าสภาพรถตู้ทั้งภายในและภายนอกมีสภาพดีถึงดีมาก เช่นเดียวกับความเห็นของกลุ่มตัวอย่างที่โดยสารรถตู้โดยสารระหว่างจังหวัดอีกกว่าร้อยละ 50

3) ความเร็วในการขับขี่รถตู้โดยสารประจำทาง

ประมาณร้อยละ 25 ของกลุ่มตัวอย่างที่โดยสารรถตู้โดยสารประจำทางระหว่างจังหวัดและภายในกรุงเทพฯ พบว่า ผู้ขับขี่ใช้ความเร็วเกินไปในเที่ยวโดยสารที่ได้เดินทาง และประมาณร้อยละ 16-22 ไม่พอใจกับความนุ่มนวลในการขับขี่ของคนขับรถตู้โดยสาร

4) การติดตั้งและการคาดเข็มขัดนิรภัย

ร้อยละ 5 และร้อยละ 13 ของกลุ่มตัวอย่างที่ใช้บริการรถตู้ระหว่างจังหวัดและภายในกรุงเทพฯ ตามลำดับ ระบุว่า รถตู้โดยสารที่ใช้บริการไม่มีการติดตั้งเข็มขัดนิรภัย ในขณะที่ร้อยละ 13 และร้อยละ 10 ของกลุ่มตัวอย่างที่ใช้บริการรถตู้ระหว่างจังหวัดและภายในกรุงเทพฯ ตามลำดับ ไม่ทราบว่ารถตู้โดยสารมีเข็มขัดนิรภัยหรือไม่ ส่วนกลุ่มตัวอย่างที่ได้รับแจ้งให้คาดเข็มขัดนิรภัยโดยคนขับมีเพียงร้อยละ 31 และร้อยละ 21 ของกลุ่มตัวอย่างที่ใช้บริการรถตู้ระหว่างจังหวัดและภายในกรุงเทพฯ ตามลำดับ

ผลจากการสำรวจแสดงให้เห็นว่า อัตราการคาดเข็มขัดนิรภัยของผู้โดยสารยังค่อนข้างต่ำ ในกลุ่มตัวอย่างผู้โดยสารรถตู้โดยสารประจำทาง มากกว่าครึ่งไม่ได้คาดเข็มขัดนิรภัย สัดส่วนของกลุ่มตัวอย่างที่ไม่ได้คาดเข็มขัดนิรภัยคิดเป็นร้อยละ 53 และร้อยละ 81 สำหรับการให้บริการรถตู้ประจำทางระหว่างจังหวัด และรถตู้ประจำทางภายในกรุงเทพฯ ตามลำดับ

นอกจากนี้ คณะผู้วิจัยยังได้สำรวจสาเหตุที่ผู้โดยสารไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ซึ่งพบว่าสาเหตุสำคัญคือ ความรู้สึกอึดอัด คิดเป็นร้อยละ 63 สำหรับรถตู้ประจำทางระหว่างจังหวัด และร้อยละ 31 สำหรับรถตู้ประจำทางภายในกรุงเทพฯ รองลงมา ได้แก่ การโดยสารเป็นระยะทางสั้นๆ ซึ่งเป็นเหตุผลสำคัญของผู้โดยสารรถตู้ประจำทางในกรุงเทพฯ โดยคิดเป็นร้อยละ 30 และมีสัดส่วนร้อยละ 7 สำหรับผู้โดยสารรถตู้ประจำทางระหว่างจังหวัด ส่วนเหตุผลอื่นๆ ได้แก่ ผู้โดยสารอายุยังไม่กล้าคาดเข็มขัดนิรภัย เข็มขัดนิรภัยถูกมัดไว้ ความไม่เคยชิน เป็นต้น นั้นแสดงให้เห็นว่าผู้โดยสารไม่เห็นความสำคัญด้านความปลอดภัยของการคาดเข็มขัดนิรภัย นอกจากนี้ กลุ่มตัวอย่างยังพบประเด็นสภาพเข็มขัดที่ไม่พร้อมใช้งานเนื่องจากเข็มขัดนิรภัยถูกมัดไว้

5) ความปลอดภัยไม่ใช่เหตุผลที่ผู้โดยสารเลือกใช้รถตู้โดยสารประจำทาง

เหตุผลที่ผู้โดยสารส่วนใหญ่เลือกใช้รถตู้โดยสารประจำทาง ได้แก่ ความสะดวก (ประมาณร้อยละ 75 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งที่เดินทางภายในกรุงเทพฯ และเดินทางระหว่างจังหวัด) และความเร็ว (ประมาณร้อยละ 50 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งที่เดินทางภายในกรุงเทพฯ และเดินทางระหว่างจังหวัด) อย่างไรก็ตาม เพียงร้อยละ 1-2 ของกลุ่มตัวอย่างแต่ละประเภทเท่านั้นที่เลือกโดยสารรถตู้ประจำทางด้วยเหตุผลด้านความปลอดภัย

ทั้งนี้ เมื่อสำรวจความพึงพอใจของผู้โดยสารต่อความปลอดภัยโดยรวมของรถตู้โดยสารประจำทางพบว่า ประมาณร้อยละ 9-11 ของกลุ่มตัวอย่าง ไม่พอใจกับความปลอดภัย และประมาณร้อยละ 40-44 ของกลุ่มตัวอย่าง พอใจกับความปลอดภัยของรถตู้โดยสารประจำทางเพียงปานกลางเท่านั้น

5.5 สรุปข้อเสนอเชิงนโยบาย

จากการศึกษาข้อกำหนด กฎหมาย การกำกับดูแล และสถานการณ์ด้านความปลอดภัยของรถตู้โดยสารสาธารณะ คณะผู้วิจัยสามารถสังเคราะห์ข้อเสนอเชิงนโยบายได้ดังรายละเอียดต่อไปนี้

1) ข้อเสนอเพื่อบรรเทาความสูญเสียจากอุบัติเหตุรถตู้โดยสารสาธารณะ

(1) ระวังการจดทะเบียนรถตู้โดยสารใหม่ให้เป็นรถประจำทางชั่วคราว

คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง ควรเร่งรัดดำเนินการให้มีมาตรการฉุกเฉินควบคุมการเพิ่มปริมาณรถตู้โดยสารสาธารณะ ควบคู่ไปกับการมีมาตรการเข้มงวดและลงโทษรถตู้โดยสารที่ผิดกฎหมายออกจากระบบ

- 2) ข้อเสนอแนะด้านการปรับปรุงระบบการกำกับดูแลความปลอดภัยรถตู้โดยสารสาธารณะ
- (1) การปรับปรุงการจดทะเบียนรถ การกำกับดูแลโครงสร้างและการตรวจสอบสภาพรถ
- เพิ่มการตรวจสอบกรณีการตัดแปลงรถตู้ การติดตั้งที่นั่งเกิน การติดตั้งถังแก๊ส
 - เพิ่มการทดสอบสมรรถนะของรถตัดแปลงตามมาตรฐานซึ่งเป็นที่ยอมรับของสากล ด้วยการจำลองสถานการณ์เสี่ยง ได้แก่ การเลี้ยวโค้งที่ความเร็วสูง การหยุด หรือเปลี่ยนช่องทางกะทันหัน
 - พัฒนาการตรวจสอบสภาพรถ
 - นำแนวทางมาตรฐานความปลอดภัยที่เป็นมาตรฐานสากล เช่น ข้อกำหนดของ UNECE ข้อกำหนดของ ADR และมาตรฐาน ISO 39001 มาประยุกต์ใช้กับการตรวจสอบอุปกรณ์และส่วนโครงสร้างของรถโดยสารประจำทาง
 - พัฒนาแนวทางเชื่อมโยงการตรวจสอบสภาพรถและการให้ใบอนุญาตประกอบการ ด้วยการ ใช้ระบบจัดอันดับ (Rating) ผู้ประกอบการ ในการตรวจสอบผู้ประกอบการที่มีพฤติกรรมเสี่ยงและพฤติกรรมดี เพื่อช่วยในการตัดสินใจทำงานที่มีการตรวจอย่างเข้มข้นและสุ่มตรวจให้น้อยกว่า ตามลำดับ
 - พัฒนากลไกการตรวจสอบสภาพขณะเดินรถหรือการเรียกตรวจ ให้เชื่อมโยงกับการตรวจสอบสภาพตามเวลา และใช้การสุ่มตรวจสภาพขณะให้บริการ เพื่อให้ผู้ประกอบการมีความกระตือรือร้นในการรักษาสภาพรถตลอดเวลา
 - พัฒนามาตรการบังคับใช้กฎหมายในเรื่องของบทลงโทษตามลำดับขั้น เช่น การปรับ การสั่งพักการเดินรถ และการยกเลิกการประกอบการ
- (2) การปรับปรุงการกำกับดูแลพนักงานขับรถ
- พัฒนามาตรการกำกับพฤติกรรมพนักงานขับรถ
 - การกำกับตรวจสอบ และลงโทษพฤติกรรมเสี่ยง เช่น การขับรถเร็ว ขับแซงซ้าย-ขวา บรรทุกผู้โดยสารเกิน เป็นต้น
 - มีการเข้มงวดการออกใบอนุญาตขับรถตู้โดยสารสาธารณะ และควรกำหนดอายุ 30-60 ปี รวมทั้งตรวจสอบสุขภาพในทุกมิติ
 - พัฒนาการฝึกอบรม ให้ความรู้อย่างจริงจัง และเป็นระบบให้ความรู้ในทุกมิติ
 - พัฒนabethงโทษของกฎหมายตามลำดับขั้น เช่น การปรับ และยกเลิกใบอนุญาตขับรถตู้โดยสารสาธารณะ

(3) การปรับปรุงการกำกับดูแลผู้ประกอบการ

- ปรับปรุงระบบการให้ใบอนุญาตและการจัดสรรเส้นทาง
 - ปรับปรุงให้หลักการของการให้ใบอนุญาตนั้นมีอายุที่จำกัดและสามารถเพิกถอนได้เกิดขึ้นจริง เพื่อให้ผู้ประกอบการเห็นความสำคัญของการพัฒนาคุณภาพบริการและพัฒนาความปลอดภัยในการให้บริการ ไม่เช่นนั้นจะเสียสิทธิหรือโอกาสในการให้บริการเมื่ออายุสัญญาหมดลง ทั้งนี้ การจัดสรรเส้นทางและให้สิทธิในการเดินรถด้วยวิธีประมูลจึงเป็นอีกทางเลือกที่จะสร้างหลักการดังกล่าวให้เป็นจริงได้
 - จัดสรรเส้นทางโดยพิจารณาความเหมาะสมของจำนวนผู้ประกอบการและจำนวนรถที่ให้บริการเป็นลักษณะโครงข่าย เพื่อไม่เกิดการให้บริการที่ทับซ้อนกันในเส้นทาง
 - กำหนดประเด็นด้านความปลอดภัยไว้ในเงื่อนไขของสัญญาหรือสิทธิในการเดินรถ ที่ผู้ประกอบการจะต้องได้รับการประเมินอย่างเป็นระบบจากหน่วยงานที่ทำหน้าที่กำกับดูแลโดยเฉพาะ
 - ให้ผู้ประกอบการมีกลไกการกำกับดูแลด้านความปลอดภัย
 - มีการจัดทำระบบฐานข้อมูลประวัติของผู้ประกอบการ ซึ่งจะมีผลต่อการพิจารณาให้ใบอนุญาตประกอบการ
 - ปรับปรุงมาตรการบังคับใช้กฎหมาย โดยกำหนดบทลงโทษที่ชัดเจนกับผู้ประกอบการที่ละเมิดมาตรฐานด้านความปลอดภัย ทั้งเรื่องของมาตรฐานตัวรถ มาตรฐานพนักงานขับรถ และมีการบังคับใช้บทลงโทษตามระดับขั้น เช่น การปรับ การสั่งพักการเดินรถ และการยกเลิกการประกอบการ
- ### 3) ข้อเสนอด้านโครงสร้างและบทบาทคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง
- ควรมีการปรับโครงสร้างคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางให้มีนักวิชาการและตัวแทนผู้บริโภคที่ทำงานด้านความปลอดภัยทางถนน
 - มีการนำเรื่องของ “ความปลอดภัยรถโดยสารสาธารณะ” มากำหนดเป็นนโยบาย พร้อมทั้งวางกลไกติดตาม กำกับ ประเมินผล และรายงานต่อสาธารณะอย่างต่อเนื่อง (ไม่ควรเน้นเฉพาะเรื่องการปรับลด/ขึ้นค่าโดยสาร)

4) ข้อเสนอแนะด้านการกำหนดจุดจอดและสถานีขนส่งที่เหมาะสม

ควรมีการศึกษาเพื่อกำหนดจุดจอดและสถานีขนส่งสำหรับรถตู้โดยสารประจำทางที่เหมาะสม ทั้งในเส้นทางระหว่างจังหวัด และเส้นทางภายในกรุงเทพฯ และปริมณฑล เพื่อส่งเสริมให้เกิดการจัดระเบียบที่เหมาะสมในการกำกับดูแลผู้ประกอบการ การจัดเก็บค่าโดยสาร และความปลอดภัย

5) มาตรการองค์กรด้านความปลอดภัยในการใช้รถตู้โดยสารสาธารณะ

หน่วยงานหรือองค์กรที่มีสายรถตู้โดยสารสาธารณะอยู่ในหน่วยงาน ควรมีมาตรการกำกับดูแล เช่น สายรถตู้ธรรมศาสตร์ศูนย์รังสิตที่มีมาตรการติด GPS (Global Positioning System) บนรถตู้โดยสารสาธารณะทุกคัน และให้ผู้โดยสารคาดเข็มขัดนิรภัยทุกครั้งก่อนออกรถ เป็นต้น

6) ข้อเสนอเพื่อสนับสนุนและติดตามการดำเนินงาน

- หน่วยงานภาครัฐและแหล่งทุน (เช่น กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน กองทุนพลังงาน สำนักงานสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ) ต้องสนับสนุนการดำเนินงานที่คุ้มครองผู้บริโภคด้านสุขภาพให้มีความเข้มแข็ง โดยสนับสนุนทั้งด้านวิชาการ งานวิจัย ทรัพยากร และการอำนวยความสะดวก
- ภาครัฐต้องมีมาตรการส่งเสริมหรือสนับสนุนผู้ประกอบการ เช่น มาตรการลดภาษีสำหรับรถโดยสารประจำทางขนาดใหญ่ หรือหาแหล่งเงินกู้ดอกเบี้ยต่ำ เพื่อให้ผู้ประกอบการสามารถลงทุนด้านความปลอดภัยได้
- ส่วนราชการที่เกี่ยวข้องข้างต้นควรจัดทำรายงานผลการดำเนินงาน ความก้าวหน้า ปัญหาอุปสรรค ข้อเสนอแนะเสนอต่อสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติในปีงบประมาณต่อไป

รายงานการศึกษาสถานการณ์รถโดยสารไม่ประจำทาง

บทที่ 6

กรณีศึกษา: รถโดยสารไม่ประจำทาง

รถโดยสารไม่ประจำทาง คือ รถโดยสารที่ให้บริการทั่วไป ไม่ประจำเส้นทางใดเส้นทางหนึ่ง ในประเทศไทย รถโดยสารไม่ประจำทางมีจำนวนเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องในช่วง 8 ปีที่ผ่านมา และมีอัตราส่วนเมื่อเทียบกับรถโดยสารทั้งหมดที่สูงขึ้นเรื่อยๆ อีกด้วย ในขณะที่เดียวกัน จำนวนอุบัติเหตุรถโดยสารไม่ประจำทางที่เกิดขึ้นเป็นจำนวนมาก ทำให้มีผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตมากมาย ประเด็นความปลอดภัยของรถโดยสารไม่ประจำทางจึงเป็นประเด็นสำคัญที่ควรพิจารณาและให้ความใส่ใจ

ในบทนี้ คณะผู้วิจัยได้ทบทวนลักษณะทั่วไปของรถโดยสารไม่ประจำทาง หลักเกณฑ์และกระบวนการขอใบอนุญาตประกอบการรถโดยสารไม่ประจำทาง การวิเคราะห์โครงสร้างการประกอบการรถโดยสารไม่ประจำทาง การสัมภาษณ์ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียกับระบบรถโดยสารไม่ประจำทางในเรื่องของนโยบายที่ส่งเสริมให้เกิดความปลอดภัย พร้อมทั้งสรุปข้อเสนอแนะต่อการสร้างความปลอดภัยของรถโดยสารไม่ประจำทาง

6.1 ลักษณะทั่วไปของรถโดยสารไม่ประจำทาง

กรมการขนส่งทางบก (ขบ.) ได้ระบุข้อกำหนดต่างๆ ของการขนส่งและลักษณะของรถโดยสารที่ใช้ในการขนส่งไม่ประจำทางไว้ดังนี้

1) ลักษณะของการขนส่ง

การขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถโดยสาร มีการจำแนกลักษณะของการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถโดยสารออกเป็น 4 ลักษณะ ได้แก่

ลักษณะ 1: เพื่อการทัศนจร หมายความว่า การขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารเพื่อการท่องเที่ยวตามสถานที่ต่างๆ ในท้องที่ที่ได้รับอนุญาตให้ทำการขนส่ง โดยมีรายละเอียดการท่องเที่ยว ซึ่งกำหนดวัน-เวลาการเดินทางและค่าบริการไว้

ลักษณะ 2: เพื่อบริการธุรกิจ หมายความว่า การขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร ที่บริการผู้โดยสารระหว่างท่าอากาศยาน ท่าเรือ สถานีขนส่ง สถานีรถไฟ หรือแหล่งท่องเที่ยวกับโรงแรม ที่พักอาศัย ที่ทำการของผู้โดยสาร หรือที่ทำการของผู้

บริการธุรกิจ ภายในห้องที่ที่ได้รับอนุญาตให้ทำการขนส่ง โดยจัดเก็บค่าขนส่ง หรือ ค่าบริการอย่างอื่นในการขนส่งตามอัตราที่กำหนด

ลักษณะ 3: เพื่อการจ้างเหมา หมายความว่า การขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่ง ผู้โดยสารที่บริการเพื่อรับจ้างเหมาเป็นรายเที่ยว รายวัน หรือรายเดือน โดยมีสัญญา เป็นลายลักษณ์อักษร

ลักษณะ 4: เพื่อการรับจ้าง หมายความว่า การขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่ง ผู้โดยสาร ที่บรรทุกผู้โดยสารเกินเจ็ดคน แต่ไม่เกินเก้าคน เพื่อบริการรับจ้างไปยังจุด ต่าง ๆ ในบริเวณเขตเทศบาล เขตเมือง หรือเขตชุมชนที่ได้รับอนุญาตให้ทำการขนส่ง โดยการเหมาเป็นรายเที่ยว หรือรายบุคคล

2) มาตรฐานรถโดยสารที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร

รถโดยสารไม่ประจำทางมีการแบ่งมาตรฐานออกเป็น 7 มาตรฐานเช่นเดียวกับรถโดยสารประจำทาง ดังนี้

มาตรฐาน 1 คือ รถปรับอากาศพิเศษ

มาตรฐาน 2 คือ รถปรับอากาศ

มาตรฐาน 3 คือ รถที่ไม่มีเครื่องปรับอากาศ

มาตรฐาน 4 คือ รถสองชั้น

มาตรฐาน 5 คือ รถพ่วง

มาตรฐาน 6 คือ รถกึ่งพ่วง

มาตรฐาน 7 คือ รถโดยสารเฉพาะกิจ

3) สีของรถโดยสารไม่ประจำทาง

กรมการขนส่งทางบกได้กำหนดเงื่อนไขสีรถของรถโดยสารไม่ประจำทาง โดยต้องมีลักษณะเรียบร้อย และไม่ใช้สีมากเกินไปจนความจำเป็น ส่วนสีที่ห้ามใช้ คือสีประจำรถโดยสารประจำทางของบริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.) และองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ (ขสมก.) ได้แก่ 1) สีน้ำเงินคาดสีฟ้าและสีชมพู 2) สีฟ้าและสีเงิน 3) สีฟ้าและสีขาว 4) สีเงินคาดสีฟ้าและสีส้ม 5) สีขาวคาดสีฟ้าและสีส้ม 6) สีส้มและสีเงิน 7) สีส้มและสีขาว 8) สีขาวคาดสีน้ำเงิน 3 เส้น และ 9) สีส้มคาดสีน้ำเงิน 3 เส้น

อย่างไรก็ตาม ข้อกำหนดด้านสีของรถโดยสารไม่ประจำทางยังไม่มีฉบับใช้อย่างเข้มงวด ทำให้ในปัจจุบันยังพบเห็นรถโดยสารไม่ประจำทางจำนวนมากที่ใช้สีหลายสีที่มีความฉูดฉาด

4) เครื่องหมายที่ต้องปรากฏประจำรถทุกคัน

ผู้ประกอบการขนส่งจะต้องระบุชื่อของผู้ประกอบการขนส่งที่ด้านข้างของตัวรถด้านนอกทั้งสองที่ที่สามารถเห็นได้ชัดเจน โดยต้องมีตัวอักษรภาษาไทยรวมอยู่ด้วย และตัวอักษรภาษาไทยต้องไม่เล็กกว่าภาษาอื่น (ถ้ามี) และต้องอยู่ด้านบนเหนือข้อความภาษาอื่น

6.2 หลักเกณฑ์และกระบวนการในการขอใบอนุญาตประกอบการรถโดยสารไม่ประจำทาง

ในส่วนนี้เป็นการสรุปหลักเกณฑ์และกระบวนการในการขอใบอนุญาตประกอบการรถโดยสารไม่ประจำทาง เพื่อให้เข้าใจกระบวนการเกี่ยวกับการเป็นผู้ประกอบการรถโดยสารไม่ประจำทาง

1) คุณสมบัติของผู้ประกอบการขนส่ง

ผู้ขอใบประกอบการขนส่งไม่ประจำทางจะต้องมีคุณสมบัติถูกต้องครบถ้วนตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 24 แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ดังนี้

(ก) ผู้ขอต้องมีสัญชาติไทย

(ข) ในกรณีที่มีผู้ขอเป็นห้างหุ้นส่วนจำกัด ห้างหุ้นส่วนจำกัดนั้นต้องจดทะเบียนตามกฎหมายไทย มีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ในประเทศไทย ผู้เป็นหุ้นส่วนจำพวกไม่จำกัดความรับผิดทั้งหมดต้องมีสัญชาติไทย และทุนของห้างหุ้นส่วนจำกัดนั้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 51 ต้องเป็นของผู้เป็นหุ้นส่วนซึ่งเป็นบุคคลธรรมดาและสัญชาติไทย

(ค) ในกรณีที่ผู้ขอเป็นห้างหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียน ห้างหุ้นส่วนสามารถจดทะเบียนดังกล่าว ต้องจดทะเบียนตามกฎหมายไทย มีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ในประเทศไทย และผู้เป็นหุ้นส่วนทั้งหมดต้องมีสัญชาติไทย

(ง) ในกรณีที่ผู้ขอเป็นบริษัทจำกัด บริษัทจำกัดต้องจดทะเบียนตามกฎหมายไทย มีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ในประเทศไทย กรรมการของบริษัทจำนวนไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งต้องมีสัญชาติไทย และทุนของบริษัทจำกัดไม่น้อยกว่าร้อยละ 51 ต้องเป็นผู้ถือหุ้น ซึ่งเป็นบุคคลธรรมดา และมีสัญชาติไทย หรือต้องเป็นของห้างหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียน ห้างหุ้นส่วนจำกัด หรือบริษัทจำกัด หรือต้องเป็นของกระทรวง ทบวง กรม กรุงเทพมหานคร องค์การบริหารส่วนจังหวัด เทศบาล สุขาภิบาล เมืองพัทยา รัฐวิสาหกิจตามกฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณ หรือองค์การของรัฐบาลตามกฎหมายว่าด้วยการจัดตั้งองค์การของรัฐบาลหรือตามกฎหมายว่าด้วยการนั้น ๆ และบริษัทจำกัดนั้นต้องไม่มีข้อบังคับอนุญาตให้มีการออกหุ้นชนิด ออกให้แก่ผู้ถือ

- (จ) ในกรณีที่ผู้ขอเป็นบริษัทมหาชนจำกัด บริษัทมหาชนจำกัดดังกล่าวต้องจดทะเบียนตามกฎหมายไทย มีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ในประเทศไทย กรรมการบริษัทจำนวนไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งต้องมีสัญชาติไทย และทุนของบริษัทมหาชนจำกัดนั้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 50 ของจำนวนหุ้นที่จำหน่ายได้ทั้งหมดต้องเป็นของผู้ถือหุ้นซึ่งเป็นบุคคลธรรมดา และมีสัญชาติไทย
- (ฉ) ในกรณีที่ผู้ขออนุญาตเป็นบริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชนจำกัด ผู้ถือหุ้นเป็นห้างหุ้นส่วนจำกัด ห้างหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียน บริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชนจำกัด ผู้ถือหุ้นที่เป็นห้างหุ้นส่วนจำกัด ห้างหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียน บริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชนจำกัดนั้น ต้องมีคุณสมบัติตามที่กำหนดไว้ใน (ข) (ค) (ง) และ (จ) แล้วแต่กรณีด้วย

นอกจากนี้ ผู้ขอต้องมีสถานที่เก็บ ซ่อม และบำรุงรักษารถแห่งเดียวหรือหลายแห่งรวมกันสำหรับการเก็บ ซ่อม บำรุงรักษารถได้จริง และควรเพียงพอกับจำนวนรถที่ผู้ขอได้ขออนุญาตไว้ โดยคิดพื้นที่ 70 ตารางเมตรต่อรถโดยสารขนาดใหญ่ 1 คัน หรือ 35 ตารางเมตรสำหรับรถตู้โดยสาร 1 คัน

2) สถานที่ในการยื่นคำขอใบอนุญาตประกอบการขนส่ง

รถโดยสารไม่ประจำทางจะใช้รถภายในเขตจังหวัดภาคใด หรือทั่วราชอาณาจักร ผู้ที่ขอรับใบอนุญาตประกอบการควรขออนุญาตทำการประกอบการขนส่งภายในเขตท้องที่ตามผู้ขอจำเป็นจะต้องใช้รถ ซึ่งหากผู้อนุญาตเป็นนิติบุคคลให้ยื่นคำขอที่สำนักจัดระเบียบการขนส่งทางบก หรือสำนักงานขนส่งจังหวัด ซึ่งผู้ขอมีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ในเขต ส่วนในกรณีที่ผู้ขออนุญาตเป็นบุคคลธรรมดา ให้ยื่นขอที่สำนักจัดระเบียบการขนส่งทางบก หรือสำนักงานขนส่งจังหวัด ซึ่งผู้ขอมีภูมิลำเนาอยู่ในเขต

3) การพิจารณาอนุญาตให้ใช้รถโดยสารไม่ประจำทาง

รถโดยสารไม่ประจำทางที่มีท้องที่ทำการขนส่งระหว่างจังหวัด การพิจารณาการให้ใบอนุญาตประกอบการเป็นหน้าที่ของสำนักงานขนส่งจังหวัดในการตรวจสอบและรวบรวมคำขอและหลักฐาน ส่วนรถโดยสารไม่ประจำทางที่มีท้องที่ทำการขนส่งภายในเขตจังหวัด ในส่วนภูมิภาค ให้ความเห็นชอบจาก ขบ . ก่อนทุกครั้ง

6.3 สถิติของรถโดยสารไม่ประจำทาง

6.3.1 จำนวนรถโดยสารไม่ประจำทาง

จำนวนรถโดยสารไม่ประจำทางที่จดทะเบียนใหม่และจดทะเบียนสะสมเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องในช่วงปี 2549-2558 โดยจำนวนรถจดทะเบียนใหม่เพิ่มขึ้นจาก 3,104 คันในปี 2549 และเพิ่มอย่างก้าวกระโดดตั้งแต่ปี 2555 จาก 3,847 คันในปี 2554 เป็น 5,383 คัน ในปี 2555 เป็น 7,966 คันในปี 2557 และสูงขึ้นเป็น 10,888 คันในปี 2558 ซึ่งคิดเป็น 3.5 เท่าของตัวเลขในปี 2549 โดยตั้งแต่ปี 2549 ถึง 2558 โดยมีอัตราการเติบโตเฉลี่ยร้อยละ 14.96 ต่อปี ส่วนจำนวนรถจดทะเบียนสะสมมีอัตราการเติบโตเฉลี่ยร้อยละ 8.66 ต่อปี

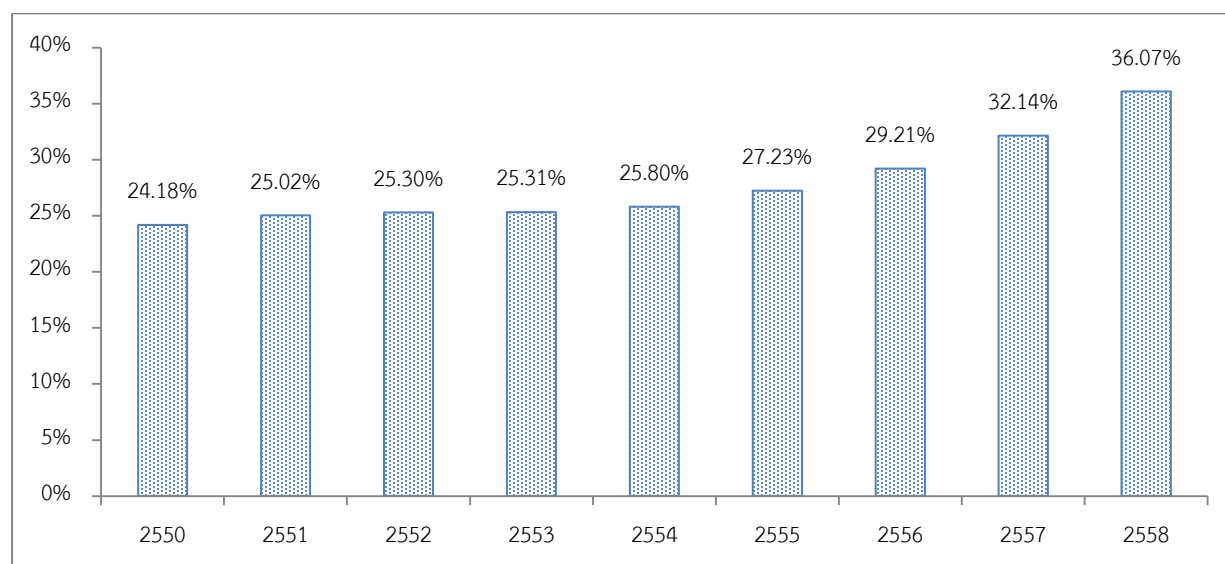
ในปี 2549-2557 และมีจำนวน 55,130 ในปี 2558 (ตารางที่ 6.1) นอกจากนี้ อัตราส่วนของรถโดยสารไม่ประจำทางต่อจำนวนรถโดยสารทั้งหมดยังเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องในช่วงปี 2550-2558 โดยอัตราส่วนดังกล่าวเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 24 ของรถโดยสารทั้งหมดในปี 2550 เป็นร้อยละ 36 ในปี 2557 ทั้งนี้อัตราส่วนดังกล่าวในปี 2555-2558 สูงกว่าปี 2550-2554 อย่างเห็นได้ชัด (รูปที่ 6.1)

ตารางที่ 6.1: จำนวนรถโดยสารไม่ประจำทางจดทะเบียนใหม่และจดทะเบียนสะสม ในช่วงปี 2549-2558

รถโดยสาร	2549	2550	2551	2552	2553	2554	2555	2556	2557	2558
จดทะเบียนใหม่	3,104	4,340	4,101	3,105	3,455	3,847	5,383	6,407	7,966	10,889
จดทะเบียนสะสม	26,117	29,199	31,375	32,270	33,346	34,824	37,467	40,843	46,536	55,130

ที่มา: กรมการขนส่งทางบก (2559)

รูปที่ 6.1: อัตราส่วนของรถโดยสารไม่ประจำทางต่อรถโดยสารทั้งหมด ในช่วงปี 2550-2558



ที่มา: กรมการขนส่งทางบก (2559), คำนวณโดยคณะผู้วิจัย

เมื่อแยกจำนวนรถโดยสารไม่ประจำทางจดทะเบียนใหม่ตามมาตรฐาน พบว่ารถมาตรฐาน 2 หรือรถโดยสารปรับอากาศมีอัตราส่วนสูงที่สุดเมื่อเทียบกับรถมาตรฐานอื่นๆ และมีจำนวนและอัตราส่วนที่เพิ่มขึ้นในปี 2554-2558 ซึ่งเพิ่มจำนวนจาก 1,862 คันในปี 2554 เป็น 9,082 คันในปี 2558 และมีอัตราส่วนที่เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 48.40 ในปี 2554 เป็นร้อยละ 83.41 ในปี 2558 โดยเป็นผลมาจากการจดทะเบียนใหม่ของรถตู้โดยสารที่จดทะเบียนเป็นรถโดยสารไม่ประจำทางที่เพิ่มขึ้นในช่วง 5 ปีหลัง ส่วนรถโดยสารไม่ประจำทางมาตรฐาน 1 3 และ 4 มีจำนวนการจดทะเบียนใหม่ไม่ทิ้งห่างกันมากนัก (ตารางที่ 6.2)

ตารางที่ 6.2: จำนวนและร้อยละของรถโดยสารไม่ประจำทางจดทะเบียนใหม่ แยกตามมาตรฐาน ปี 2554-2558

มาตรฐานรถ	2554		2555		2556		2557		2558	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
มาตรฐาน 1	597	15.52	607	11.28	814	12.70	643	8.07	544	5.00
มาตรฐาน 2	1,862	48.40	3,024	56.18	3,764	58.75	6,071	76.21	9,082	83.41
มาตรฐาน 3	844	21.94	986	18.32	751	11.72	712	8.94	797	7.32
มาตรฐาน 4	540	14.04	662	12.30	478	7.46	522	6.55	465	4.27
มาตรฐาน 5	4	0.10	2	0.04	-	-	-	-	-	-
มาตรฐาน 6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
มาตรฐาน 7	-	-	102	1.89	600	9.36	18	0.23	1	0.01
รวม	3,847	100.00	5,383	100.00	6,407	100.00	7,960	100.00	10,889	100.00

ที่มา: กรมการขนส่งทางบก (2559)

หากพิจารณาจำนวนรถโดยสารไม่ประจำทางที่จดทะเบียนสะสม ซึ่งแสดงถึงจำนวนรถโดยสารไม่ประจำทางที่มีอยู่ในระบบ พบว่ามีรถมาตรฐาน 2 และมาตรฐาน 3 มากที่สุด ซึ่งรถมาตรฐาน 2 มีจำนวนเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องในช่วงปี 2555-2558 โดยเป็นผลจากการจดทะเบียนใหม่ที่เพิ่มขึ้นมากในช่วงเวลาดังกล่าว ในขณะที่รถมาตรฐาน 3 กลับมีจำนวนค่อนข้างคงที่ เนื่องจากในช่วงเวลาดังกล่าวมีการจดทะเบียนใหม่ของรถมาตรฐาน 3 ไม่มากนัก ทั้งนี้ ในปี 2558 รถมาตรฐาน 2 มีจำนวน 25,536 คัน คิดเป็นร้อยละ 47.79 ส่วนรถมาตรฐาน 3 มีจำนวน 15,800 คัน คิดเป็นร้อยละ 29.57 นอกจากนี้ จำนวนรถมาตรฐาน 4 หรือรถโดยสาร 2 ชั้น ซึ่งมีประเด็นเรื่องความปลอดภัยในการวิ่งระยะไกล มีจำนวนมากถึง 5,061 คันที่จดทะเบียนเป็นรถโดยสารไม่ประจำทางในปี 2558 (ตารางที่ 6.3)

ตารางที่ 6.3: จำนวนและร้อยละของรถโดยสารไม่ประจำทางจดทะเบียนสะสม แยกตามมาตรฐาน ปี 2555-2558

มาตรฐานรถ	2555		2556		2557		2558	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
มาตรฐาน 1	5,381	14.64	5,597	14.21	5,983	13.47	6,308	11.80
มาตรฐาน 2	10,831	29.46	12,898	32.75	17,175	38.66	25,536	47.79
มาตรฐาน 3	15,880	43.20	15,840	40.22	15,824	35.61	15,800	29.57
มาตรฐาน 4	3,994	10.86	4,333	11.00	4,717	10.62	5,061	9.47
มาตรฐาน 5	6	0.02	3	0.01	3	0.01	3	0.01
มาตรฐาน 6	-	-	-	-	-	-	-	-
มาตรฐาน 7	671	1.83	716	1.82	729	1.64	730	1.37
รวม	36,763	100.00	39,387	100.00	44,431	100.00	53,438	100.00

ที่มา: กรมการขนส่งทางบก (2559)

6.3.2 โครงสร้างการประกอบการรถโดยสารไม่ประจำทาง

นอกจากจำนวนรถโดยสารไม่ประจำทางที่เพิ่มขึ้นในช่วงปี 2550-2558 ในช่วงเวลาดังกล่าวยังมีจำนวนใบอนุญาตประกอบการและจำนวนผู้ประกอบการเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องเช่นกัน โดยจำนวนใบอนุญาตประกอบการเพิ่มขึ้นจาก 8,315 ใบในปี 2550 เป็น 29,167 ใบในปี 2558 คิดเป็น 3.5 เท่าของจำนวนเดิม และมีอัตราการเติบโตเฉลี่ยร้อยละ 16.98 ต่อปี ส่วนจำนวนผู้ประกอบการนั้นเท่ากับจำนวนใบอนุญาตประกอบการ เนื่องจากผู้ประกอบการ 1 ราย สามารถถือใบอนุญาตประกอบการรถโดยสารไม่ประจำทางได้ 1 ใบเท่านั้น (ตารางที่ 6.4)

ตารางที่ 6.4: จำนวนใบอนุญาตประกอบการและผู้ประกอบการรถโดยสารไม่ประจำทาง ปี 2550-2558

การประกอบการ	2550	2551	2552	2553	2554	2555	2556	2557	2558
ใบอนุญาตประกอบการ	8,315	9,323	9,801	10,510	11,497	12,864	14,575	21,890	29,167
ผู้ประกอบการ	8,315	9,323	9,801	10,510	11,497	12,864	14,575	21,890	29,167

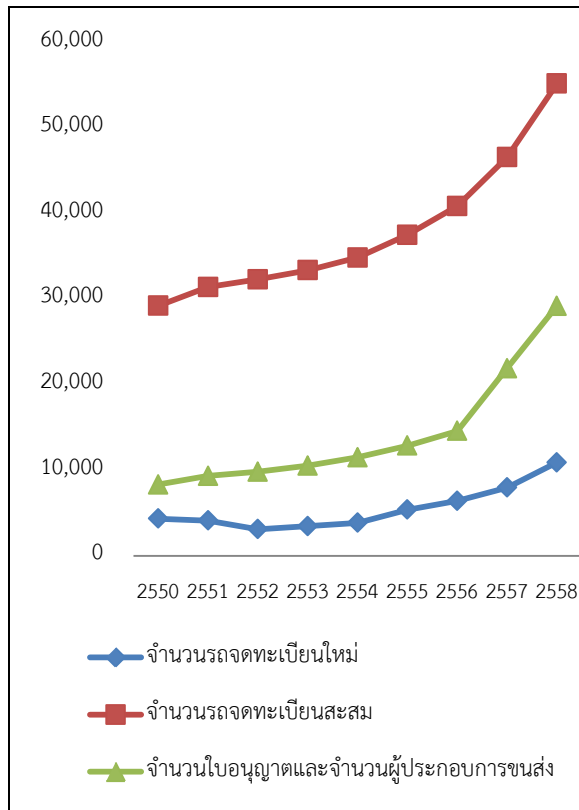
ที่มา: กรมการขนส่งทางบก (2559)

เมื่อเปรียบเทียบแนวโน้มและอัตราการเติบโตของจำนวนใบอนุญาตและผู้ประกอบการรถโดยสารไม่ประจำทาง กับแนวโน้มและอัตราการเติบโตของจำนวนรถจดทะเบียนใหม่และจดทะเบียนสะสมของรถโดยสารไม่ประจำทาง พบว่าแนวโน้มและอัตราการเติบโตของจำนวนใบอนุญาตและผู้ประกอบการมีทิศทางเดียวกับแนวโน้มและอัตราการเติบโตของจำนวนรถจดทะเบียนสะสม โดยมีการเพิ่มจำนวนอย่างต่อเนื่องในช่วงปี 2550-2558 และมีอัตราการเติบโตในปี 2557-2558 ที่สูงกว่าปีอื่นๆ (รูปที่ 6.2 และ 6.3) แสดงให้เห็นว่าจำนวนผู้ประกอบการรถโดยสารไม่ประจำทางที่เพิ่มขึ้นเกี่ยวพันกับจำนวนรถโดยสารไม่ประจำทางที่เพิ่มขึ้น

หากพิจารณาขนาดของผู้ประกอบการรถโดยสารไม่ประจำทาง ในปัจจุบันยังไม่มีผู้รวบรวมสถิติการกระจายตัวของขนาดของผู้ประกอบการที่ได้รับใบอนุญาต คณะผู้วิจัยจึงใช้ขนาดของผู้ประกอบการรถโดยสารไม่ประจำทางโดยเฉลี่ย หรือจำนวนรถโดยสารไม่ประจำทางจดทะเบียนสะสมต่อจำนวนผู้ประกอบการที่ได้รับใบอนุญาต เป็นตัวชี้วัด พบว่าโดยเฉลี่ยในช่วงปี 2550-2558 ผู้ประกอบการรถโดยสารไม่ประจำทาง 1 รายมีรถโดยสารเฉลี่ยประมาณ 3 คัน แสดงให้เห็นว่าผู้ประกอบการรถโดยสารไม่ประจำทางโดยส่วนใหญ่เป็นผู้ประกอบการรายย่อย ซึ่งมีผลต่อการกำกับดูแลและการควบคุมคุณภาพมาตรฐานของรถโดยสารไม่ประจำทาง เนื่องจากผู้ประกอบการรายใหญ่มักจะมีบุคลากรและทรัพยากรในการบริหารจัดการด้านคุณภาพมาตรฐานและการบริการของรถโดยสารที่ดีกว่า อีกทั้งการกำกับดูแลผู้ประกอบการรายใหญ่มักทำได้ง่ายกว่า นอกจากนี้ หากพิจารณาขนาดผู้ประกอบการในแต่ละปี พบว่าขนาดผู้ประกอบการเฉลี่ยลดลงอย่างต่อเนื่อง โดยผู้ประกอบการรถโดยสารไม่ประจำทางในปี 2550 มีจำนวนรถโดยสารเฉลี่ย 3.51 คัน และจำนวนดังกล่าวลดลงเป็น 1.89 คันในปี 2558 (รูปที่ 6.4) แม้ว่าทั้งจำนวนผู้ประกอบการและจำนวน

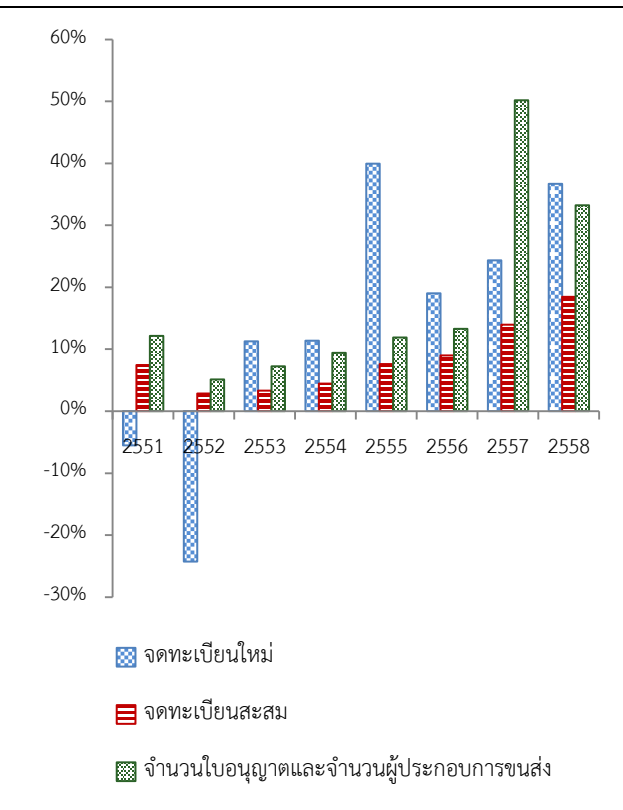
รถโดยสารไม่ประจำทางจะเพิ่มขึ้นในช่วงเวลาดังกล่าว ขนาดของผู้ประกอบการเฉลี่ยที่ลดลงแสดงถึงอัตราการเติบโตของจำนวนผู้ประกอบการที่สูงกว่าอัตราการเติบโตของจำนวนรถโดยสารไม่ประจำทาง

รูปที่ 6.2: แนวโน้มของจำนวนผู้ประกอบการและรถจดทะเบียน ในช่วงปี 2550-2557



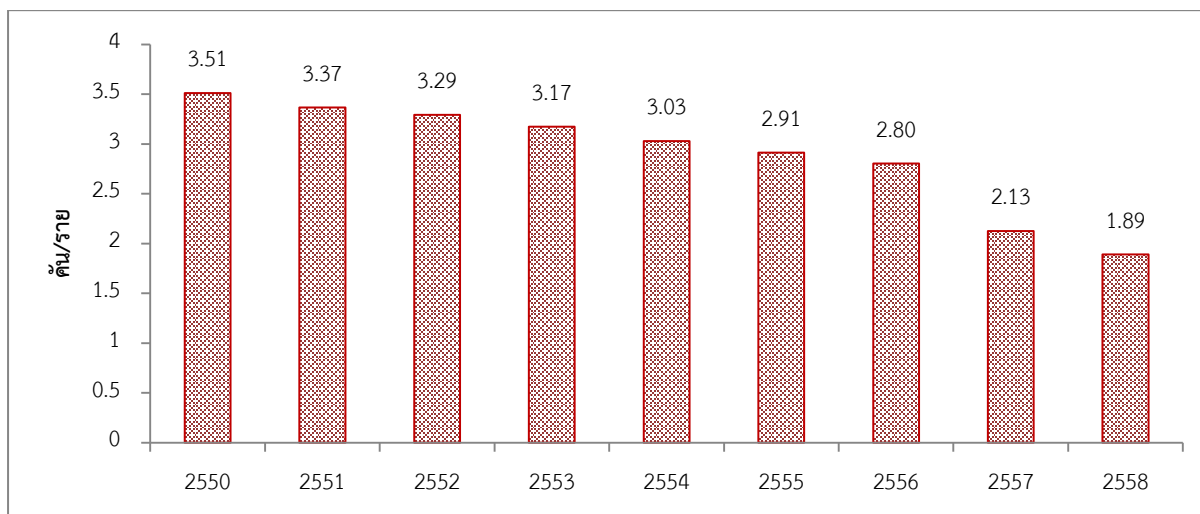
ที่มา: กรมการขนส่งทางบก (2559)

รูปที่ 6.3: อัตราการเติบโตของจำนวนผู้ประกอบการและรถจดทะเบียน ในช่วงปี 2550-2557



ที่มา: กรมการขนส่งทางบก (2559), คำนวณโดยคณะผู้วิจัย

รูปที่ 6.4 : จำนวนรถโดยสารประจำทางเฉลี่ยต่อผู้ประกอบการ 1 ราย ในช่วงปี 2550-2557



ที่มา: กรมการขนส่งทางบก (2559), จำนวนโดยคณะผู้วิจัย

6.3.3 จำนวนการตรวจสภาพของรถโดยสารไม่ประจำทาง

ตารางที่ 6.5 แสดงถึงจำนวนการตรวจสภาพของรถโดยสารไม่ประจำทาง ในปีงบประมาณ 2558 พบว่ามีรถเข้ารับการตรวจสภาพในครั้งที่ 1 จำนวน 42,804 คัน จากจำนวนรถจดทะเบียนสะสมทั้งหมด 55,130 คันในปีนั้น และประมาณร้อยละ 97 ของจำนวนดังกล่าวผ่านการตรวจสภาพ นอกจากนี้ ยังมีรถโดยสารไม่ประจำทางอีก 553 คันในปีงบประมาณ 2558 ที่ไม่ผ่านการตรวจสภาพในครั้งก่อนและได้แก้ไขข้อบกพร่องแล้วจึงนำเข้าตรวจสภาพอีกครั้ง ร้อยละ 97 ของจำนวน 553 คันนี้ผ่านการตรวจสภาพ มีข้อสังเกตว่าจำนวนรถที่ไม่ผ่านการตรวจสภาพในครั้งที่ 1 มีจำนวน 1,230 คัน แต่มีรถที่แก้ไขข้อบกพร่องและตรวจสภาพใหม่อีกครั้งเพียง 553 คัน และยังมีรถที่ไม่ผ่านการตรวจสภาพภายหลังการแก้ไขข้อบกพร่องแล้วอีกจำนวน 15 คัน แสดงให้เห็นว่ายังมีรถที่ไม่ผ่านการตรวจสภาพและยังคงอยู่ในระบบอีกประมาณ 700 คันในปี 2558 (ตารางที่ 6.5)

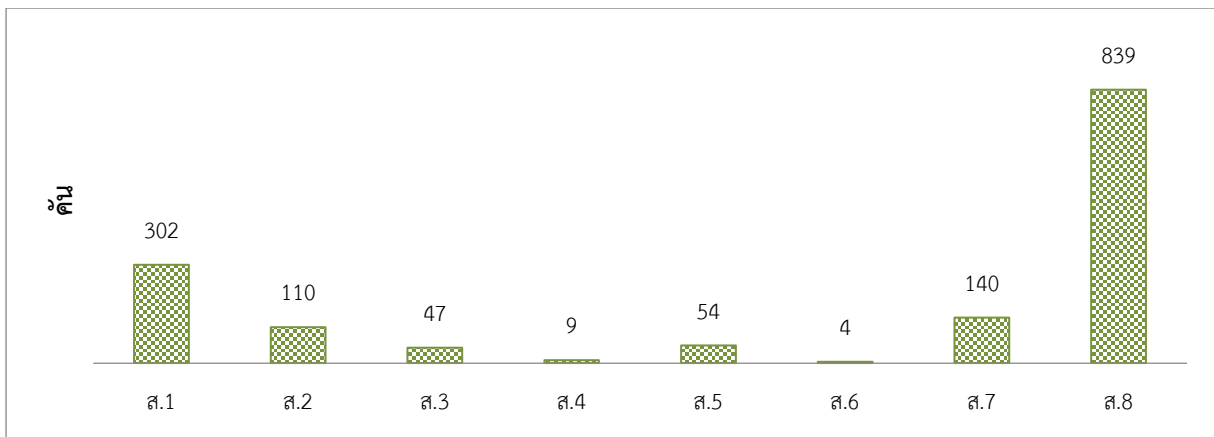
ตารางที่ 6.5: จำนวนการตรวจสภาพของรถโดยสารไม่ประจำทาง ปีงบประมาณ 2558

	จำนวนรถที่เข้ารับการตรวจสภาพครั้งที่ 1			จำนวนรถที่แก้ไขข้อบกพร่องและนำเข้าตรวจสภาพ		
	ผ่าน	ไม่ผ่าน	รวม	ผ่าน	ไม่ผ่าน	รวม
จำนวน (คัน)	42,804	1,230	44,034	553	15	568
อัตราส่วน (ร้อยละ)	97.21	2.79	100.00	97.36	2.64	100.00

ที่มา: กรมการขนส่งทางบก (2559)

สาเหตุที่รถโดยสารไม่ประจำทางไม่ผ่านการตรวจสภาพในครั้งที่ 1 และจำนวนของแต่ละสาเหตุในปีงบประมาณ 2558 เป็นไปตามรูปที่ 6.5 ซึ่งสาเหตุอันดับหนึ่งที่รถโดยสารไม่ประจำทางไม่ผ่านการตรวจสภาพ คือ การแก้ไขเปลี่ยนแปลงอุปกรณ์ส่วนควบของรถก่อนได้รับอนุญาต และสาเหตุอื่นๆ นอกเหนือจากสาเหตุที่ 1 ถึง 7 (ส.8) เป็นจำนวน 839 คันหรือร้อยละ 68 รองลงมา คือ ระบบห้ามล้อที่ชำรุดบกพร่องหรือประสิทธิภาพห้ามล้อไม่เป็นไปตามเกณฑ์ที่กำหนด (ส.1) จำนวน 302 คัน คิดเป็นร้อยละ 25

รูปที่ 6.5: จำนวนรถโดยสารไม่ประจำทางที่ไม่ผ่านการตรวจสภาพครั้งที่ 1 แยกตามสาเหตุ ปีงบประมาณ 2558



สาเหตุที่รถโดยสารไม่ประจำทางไม่ผ่านการตรวจสภาพ

1. เนื่องจากระบบห้ามล้อชำรุดบกพร่องหรือประสิทธิภาพห้ามล้อไม่ถูกต้อง ตามเกณฑ์ที่กำหนด (ส.1)
2. เนื่องจากระบบไฟฟ้ารถยนต์ ระบบไฟส่องสว่าง ระบบสัญญาณต่าง ๆ เช่น สัญญาณไฟเลี้ยว กริ่งสัญญาณ ชำรุดบกพร่องหรือไม่ถูกต้อง (ส.2)
3. เนื่องจากมลภาวะจากไอเสียรถยนต์ เช่น คิวดำ ไฮโดรคาร์บอน คาร์บอนมอนอกไซด์ ฯลฯ เกินเกณฑ์ที่กำหนด (ส.3)
4. เนื่องจากระดับเสียงดังของรถที่เกิดจากเครื่องยนต์ แตรสัญญาณ เกินเกณฑ์ที่กำหนด (ส.4)
5. เนื่องจากสภาพตัวถังโดยทั่วไป โครงรถ สีรถ ที่นั่ง ชำรุดบกพร่อง ไม่ถูกต้อง (ส.5)
6. เนื่องจากบังคับเบรกชำรุดบกพร่อง หรือศูนย์ล้อหน้าไม่ถูกต้อง (ส.6)
7. เนื่องจากเครื่องยนต์ ระบบส่งกำลัง ระบบรองรับน้ำหนัก หรือระบบผ่อนคลายความสั่นสะเทือนชำรุดบกพร่อง (ส.7)
8. เนื่องจากแก้ไขเพิ่มเติมหรือเปลี่ยนแปลงเครื่องอุปกรณ์หรือส่วนควบของรถก่อนได้รับอนุญาต และข้อบกพร่องอื่น ๆ นอกเหนือจากสาเหตุที่ 1 - 7 (ส.8)

ที่มา: กรมการขนส่งทางบก (2559)

6.3.4 จำนวนรถโดยสารประจำทางที่ฝ่าฝืนกฎหมาย

จากตารางที่ 6.6 จำนวนผู้ฝ่าฝืนกฎหมาย ประเภทรถโดยสารไม่ประจำทาง ในช่วงปีงบประมาณ 2555-2558 มีมากถึง 15,000-22,000 ราย และมีจำนวนเงินค่าปรับสูงราว 21-31 ล้านบาท คิดเป็นเงินค่าปรับเฉลี่ยประมาณ 1,200-1,400 บาทต่อราย

ตารางที่ 6.6: จำนวนผู้ฝ่าฝืนกฎหมายและเงินค่าปรับตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ประเภทรถโดยสารไม่ประจำทาง ในช่วงปีงบประมาณ 2555-2558

	ปีงบประมาณ 2555		ปีงบประมาณ 2556		ปีงบประมาณ 2557		ปีงบประมาณ 2558	
	ผู้ฝ่าฝืน (ราย)	เงินค่าปรับ (บาท)	ผู้ฝ่าฝืน (ราย)	เงินค่าปรับ (บาท)	ผู้ฝ่าฝืน (ราย)	เงินค่าปรับ (บาท)	ผู้ฝ่าฝืน (ราย)	เงินค่าปรับ (บาท)
จำนวน	17,166	21,893,970	17,966	24,878,030	15,805	21,058,470	22,454	30,801,052
ร้อยละการเปลี่ยนแปลง	-	-	4.66	13.63	-12.03	-15.35	42.07	46.26
เงินค่าปรับเฉลี่ย/ราย (บาท)	1,275.43		1,384.73		1,332.39		1,371.74	

ที่มา: กรมการขนส่งทางบก (2558)

ข้อหาความผิดต่างๆ ที่ผู้ประกอบการหรือผู้ประจํารถโดยสารประจำทางได้ฝ่าฝืน ได้แก่

- (1) ผู้ประจํารถ
- (2) การประกอบการขนส่ง
- (3) เครื่องและอุปกรณ์ส่วนควบ
- (4) ข้อกำหนดเงื่อนไขการเดินทาง
- (5) ทะเบียนและภาษี
- (6) การบรรทุกผู้โดยสารและสิ่งของ
- (7) การแสดงเครื่องหมายตามที่ทางการกำหนด
- (8) กฎระเบียบจราจรทางบก
- (9) เอกสารราชการ
- (10) การเปลี่ยนแปลงสาระ

จากสถิติไม่ได้มีการแยกจำนวนผู้ฝ่าฝืนกฎหมายตามข้อหาความผิดสำหรับรถโดยสารไม่ประจำทาง แต่จากจำนวนผู้ฝ่าฝืนกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกทั้งหมด (ที่รวมทั้งรถโดยสารประจำทางและไม่ประจำทาง รถบรรทุกไม่ประจำทางและส่วนบุคคล และรถขนาดเล็ก) ในปีงบประมาณ 2557 พบว่ากลุ่มข้อหาความผิดที่มีผู้ฝ่าฝืนมากที่สุด ได้แก่ ความผิดในเรื่องเงื่อนไขการเดินทาง คิดเป็นร้อยละ 27 (กรมการขนส่งทางบก, 2558)

6.4 อุบัติเหตุรถโดยสารไม่ประจำทาง

6.4.1 จำนวนการเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารไม่ประจำทาง

อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับรถโดยสารไม่ประจำทางก่อให้เกิดความสูญเสียต่อชีวิตและร่างกายไม่น้อย จากตารางที่ 6.7 ที่แสดงให้เห็นถึงสถิติการเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารไม่ประจำทาง 3 ประเภท ได้แก่ รถโดยสารทัศนาวจร รถรับส่งพนักงาน และรถรับส่งนักเรียน¹ ในปี 2557-2558 รถโดยสารทัศนาวจรเป็นรถโดยสารไม่ประจำทางที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด และมีผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตมากที่สุด ในปี 2558 จำนวนอุบัติเหตุรถโดยสารทัศนาวจรและจำนวนผู้บาดเจ็บเพิ่มขึ้นจากในปี 2557 จาก 24 ครั้งเป็น 30 ครั้ง และจาก 446 รายเป็น 580 ราย แต่จำนวนผู้เสียชีวิตลดลงจาก 53 รายเหลือ 39 ราย ส่วนจำนวนอุบัติเหตุรถรับส่งพนักงานก็เพิ่มขึ้นจาก 18 ครั้งเป็น 28 ครั้ง จำนวนผู้บาดเจ็บค่อนข้างคงที่ โดยลดลงเพียง 1 ราย จาก 364 รายเป็น 363 ราย แต่ผู้เสียชีวิตเพิ่มขึ้นมาจาก 11 รายเป็น 27 ราย สุดท้าย รถรับส่งนักเรียน (ซึ่งมีข้อมูลอุบัติเหตุเฉพาะปี 2558) เกิดอุบัติเหตุ 15 ครั้ง มีผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต 253 และ 19 ราย ตามลำดับ โดยรวมแล้ว ปี 2558 มีอุบัติเหตุรถโดยสารไม่ประจำทางจำนวน 73 ครั้ง มีผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตมากถึง 1,196 ราย และ 85 ราย ตามลำดับ

ตารางที่ 6.7: อุบัติเหตุรถโดยสารไม่ประจำทาง ในช่วงปี 2557-2558

ประเภทการใช้งาน	2557*			2558		
	จำนวนครั้ง	บาดเจ็บ	เสียชีวิต	จำนวนครั้ง	บาดเจ็บ	เสียชีวิต
รถโดยสารทัศนาวจร	24	446	53	30	580	39
รถรับส่งพนักงาน	18	364	11	28	363	27
รถรับส่งนักเรียน	-	-	-	15	253	19
รวม	42	810	64	73	1,196	85

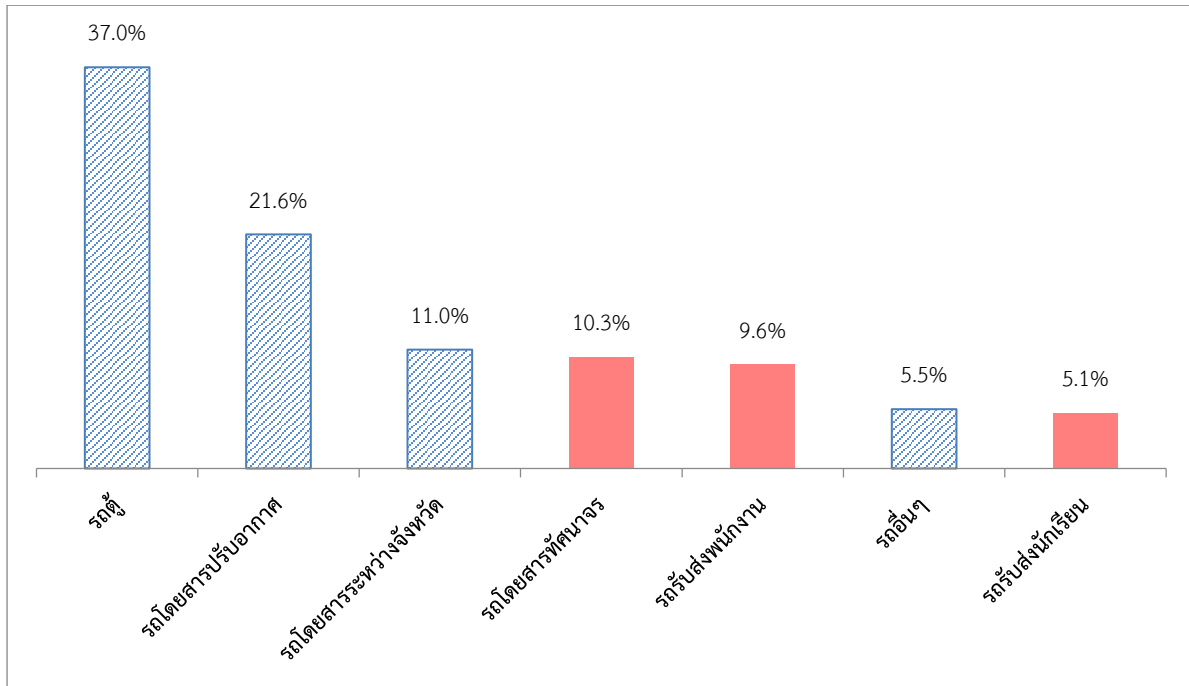
หมายเหตุ: * ไม่มีข้อมูลอุบัติเหตุรถรับส่งนักเรียนในปี 2557

ที่มา: มุทนิธิเพื่อผู้บริโภค (2559)

ในรูปที่ 6.6 ได้แสดงถึงอัตราส่วนของรถโดยสารประเภทต่างๆ ที่เกิดอุบัติเหตุต่อรถโดยสารทั้งหมด ในปี 2558 พบว่ารถโดยสารทัศนาวจรเกิดอุบัติเหตุมากเป็นอันดับที่สี่ คิดเป็นร้อยละ 10.3 ส่วนร้อยละ 9.6 ของรถโดยสารที่เกิดอุบัติเหตุในช่วงเวลาดังกล่าวเป็นรถรับส่งพนักงาน และอีกร้อยละ 5.1 เป็นอุบัติเหตุรถรับส่งนักเรียน โดยรวมแล้ว รถโดยสารไม่ประจำทางเกิดอุบัติเหตุมากถึง 1 ใน 4 ของอุบัติเหตุรถโดยสารที่เกิดขึ้นทั้งหมดในปี 2558

¹ ไม่มีข้อมูลอุบัติเหตุจากรถรับส่งนักเรียนในปี 2557

รูปที่ 6.6: อัตราส่วนของรถโดยสารที่เกิดอุบัติเหตุ ในปี 2558



ที่มา: มุขนิธิเพื่อผู้บริโภค (2559)

6.4.2 สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารไม่ประจำทาง

สาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุในรถโดยสารไม่ประจำทางเป็นเช่นเดียวกับสาเหตุของอุบัติเหตุในรถโดยสารประจำทาง กล่าวคือ สาเหตุต่างๆ ประกอบด้วย 4 ปัจจัย ได้แก่ ปัจจัยด้านมนุษย์ ซึ่งก็คือ ผู้ขับขี่และผู้โดยสาร ปัจจัยด้านยานพาหนะ ปัจจัยด้านถนน และปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม ดังที่กล่าวถึงในบทที่ 3 สำหรับรถโดยสารไม่ประจำทาง ปัจจัยต่างๆ ที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุมีรายละเอียดดังนี้

1) ปัจจัยด้านผู้ขับขี่

ปัจจัยสำคัญด้านผู้ขับขี่ที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุรถโดยสารไม่ประจำทาง ได้แก่ ความอ่อนเพลียของผู้ขับขี่ สำหรับรถโดยสารไม่ประจำทางที่เช่าเหมาลำเพื่อการเดินทางในระยะไกล ผู้ขับขี่อาจต้องขับขี่ติดต่อกันเป็นระยะเวลานาน โดยไม่มีการเปลี่ยนคนขับ ในบางครั้งอาจมีการขับขี่ติดต่อกันหลายวัน

อีกปัจจัยสำคัญ คือ ความไม่คุ้นชินกับเส้นทางของผู้ขับขี่ เนื่องจากเป็นรถโดยสารไม่ประจำทาง การเดินทางอาจเป็นเส้นทางใหม่ที่ผู้ขับขี่ไม่คุ้นเคยและอาจไม่ได้ศึกษาเส้นทางมาดีพอ เมื่อพบจุดเสี่ยงหรือเส้นทางลาดชัน ผู้ขับขี่อาจไม่ได้ชะลอความเร็วทำให้ไม่สามารถบังคับรถได้ จึงทำให้เกิดกรณีรถตกเขาหรือเหวถลื่น

นอกจากนี้ยังมีปัจจัยด้านผู้ขับขี่อื่นๆ ที่มีลักษณะเช่นกับสาเหตุอุบัติเหตุของรถโดยสารประจำทาง เช่น การที่ผู้ขับขี่ดื่มแอลกอฮอล์หรือเสพสิ่งเสพติด การขับเร็วในอัตราที่สูงกว่าที่กฎหมายกำหนด ผู้ขับขี่ขาดทักษะและความชำนาญในการขับขี่ เป็นต้น

2) ปัจจัยด้านพฤติกรรมรถโดยสาร

การไม่คาดเข็มขัดนิรภัย แม้ว่าเข็มขัดนิรภัยอาจไม่ได้ช่วยลดอุบัติเหตุ แต่ช่วยลดความรุนแรงของผลกระทบจากอุบัติเหตุต่อผู้โดยสารได้ อย่างไรก็ตาม รถโดยสารไม่ประจำทางอาจไม่มีการแจ้งเตือนให้ผู้โดยสารคาดเข็มขัดนิรภัย ต่างจากรถโดยสารประจำทางขนาดใหญ่ที่มักจะมีการแจ้งเตือนการคาดเข็มขัดนิรภัยโดยพนักงานประจำรถโดยสารหรือมีการฉายวิดิทัศน์เกี่ยวกับอุปกรณ์นิรภัย ส่วนปัจจัยด้านพฤติกรรมรถโดยสารที่ไม่ปลอดภัยอื่นๆ เช่น การบรรทุกผู้โดยสารเกิน ก็เป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลต่อความปลอดภัยในการเดินทางด้วยรถโดยสารไม่ประจำทาง

3) ปัจจัยด้านยานพาหนะ

ในปัจจุบัน ผู้โดยสารนิยมเลือกรถโดยสาร 2 ชั้น สำหรับการทัศนจร เนื่องจากรถโดยสาร 2 ชั้น ดูดี มีรสนิยม ส่งผลให้ผู้ประกอบการเลือกใช้รถโดยสาร 2 ชั้น อย่างไรก็ตาม รถโดยสาร 2 ชั้น เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมากกว่ารถโดยสารชั้นเดียว โดยเฉพาะเมื่อวิ่งในเส้นทางลาดชัน เส้นทางขึ้นลงเขา และเส้นทางที่มีการเลี้ยวโค้งมาก เพราะรถโดยสาร 2 ชั้น มีความสูงถึง 4.3 เมตร และมีน้ำหนักมากกว่ารถโดยสารชั้นเดียวเกือบ 4 ตัน ส่งผลต่อการควบคุมรถเมื่อเกิดอุบัติเหตุ นอกจากนี้ แม้ว่าจะมีข้อกำหนดให้รถโดยสาร 2 ชั้น ต้องผ่านการทดสอบความลาดชัน แต่ในปี 2556 รถโดยสาร 2 ชั้น ที่เข้าร่วมการทดสอบความลาดชันมีเพียงร้อยละ 43 ที่ผ่านการทดสอบ (ไทยพีบีเอส, 2557)

การดัดแปลงสภาพรถและระบบห้ามล้อที่มีปัญหาที่เป็นอีกหนึ่งสาเหตุสำคัญที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุในรถโดยสารไม่ประจำทาง จากในข้างต้นที่กล่าวถึงสาเหตุต่างๆ ที่รถโดยสารไม่ประจำทางไม่ผ่านการตรวจสภาพ (ข้อ 6.3.3) มีรถโดยสารไม่ประจำทางที่ไม่ผ่านการตรวจสภาพด้วยสองสาเหตุนี้มากเป็นอันดับแรกๆ ส่วนปัญหาเกี่ยวกับสภาพรถโดยสารด้านอื่นๆ ได้แก่ ยางรถเก่าและเสื่อมสภาพ โครงสร้างรถที่ไม่แข็งแรง เบาะรถโดยสารที่ไม่เข็มขัดนิรภัยและไม่มีการยึดเหนี่ยวที่แข็งแรง ล้วนแต่เป็นปัญหาสำคัญที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุรถโดยสารไม่ประจำทาง

4) ปัจจัยด้านถนนและสิ่งแวดล้อม

เนื่องจากรถโดยสารไม่ประจำทางมักเป็นการเดินทางเพื่อทัศนจร จึงเป็นการเดินทางระยะไกลที่อาจผ่านจุดเสี่ยงต่างๆ ที่มีความลาดชันหรือเป็นภูเขา ซึ่งเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ

จากผลการดำเนินการของมูลนิธิเพื่อผู้บริโภค (มพบ.) ในปี 2010-2011 ที่ช่วยเหลือคดีรถโดยสารไม่ประจำทางที่ยื่นฟ้องต่อศาล พบว่าสาเหตุสำคัญของอุบัติเหตุรถโดยสารไม่ประจำทาง ได้แก่ ผู้ขับขี่ที่ไม่ชำนาญเส้นทาง และมีความเหนื่อยล้า เนื่องจากขับคนเดียวโดยไม่มีคนขับสับเปลี่ยน คิดเป็นร้อยละ 33.48 และความไม่พร้อมของสภาพรถโดยสาร คิดเป็นร้อยละ 27.28 ส่วนปัจจัยด้านสภาพแวดล้อม เช่น ถนน และทัศนวิสัยที่ไม่เหมาะสม เป็นสาเหตุร้อยละ 1.24 (มูลนิธิเพื่อผู้บริโภค, 2555)

6.5 สถานการณ์ด้านนโยบายความปลอดภัยของระบบรถโดยสารไม่ประจำทาง

ปัญหาเรื่องความปลอดภัยของรถโดยสารไม่ประจำทางล้วนเกี่ยวข้องกับปัจจัยด้านคน รถ และถนน โดยอุบัติเหตุทุกครั้งที่ผ่านมาสะท้อนให้เห็นถึงความเสียหายที่ประเมินค่าไม่ได้ อีกทั้งยากต่อการบ่งชี้ถึงสาเหตุที่แท้จริง ดังนั้น ความพยายามในการค้นหาสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจะมีประโยชน์ต่อการหาวิธีป้องกันได้ ถูกต้อง และสามารถบรรเทาความเสียหายลงได้

ปัจจุบัน ภาครัฐได้มีการกำหนดมาตรการและนโยบายเพื่อควบคุมมาตรฐานของการประกอบการรถโดยสารไม่ประจำทาง ซึ่งประสิทธิผลของการบังคับใช้กฎหมายดังกล่าวเป็นสิ่งที่ควรให้ความสำคัญ ดังนั้น คณะผู้วิจัยจึงได้ทบทวนงานศึกษา กฎ ระเบียบ และข้อกำหนดเกี่ยวกับการสร้างความปลอดภัยให้กับรถโดยสารไม่ประจำทาง พร้อมทั้งสัมภาษณ์ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียกับระบบรถโดยสารไม่ประจำทาง อันได้แก่ผู้ประกอบการเอกชน ขบ. และกลุ่มผู้บริโภค เพื่อทำความเข้าใจถึงสถานะและความคืบหน้า รวมถึงสถานการณ์และปัญหาที่เกิดขึ้นกับมาตรการ หรือแนวนโยบายเพื่อสร้างความปลอดภัยให้กับรถโดยสารไม่ประจำทางที่ผ่านมา รวมถึงแนวนโยบายในอนาคต และสามารถปรับปรุงแก้ไขให้มาตรการดังกล่าวบรรลุเป้าหมายด้านความปลอดภัยได้

6.5.1 นโยบายเพื่อกำกับการประกอบการ

ภายใต้พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 การเป็นผู้ประกอบการที่ให้บริการรถโดยสารไม่ประจำทาง จะต้องมียานที่ได้รับอนุญาตจดทะเบียนและได้รับอนุญาตประกอบการตามกฎหมายดังรายละเอียดในหัวข้อ 6.1 และ 6.2 มีสถานที่เก็บรถที่เพียงพอและเหมาะสม รวมถึงจะต้องมีสัญญาจ้างแสดงประกอบการขออนุญาต ทั้งนี้ กระบวนการให้อนุญาตดังกล่าวดำเนินการโดยไม่ได้พิจารณาถึงจำนวนผู้ประกอบการที่ควรจะมีในแต่ละพื้นที่ อีกทั้งการกำกับดูแลมาตรฐานของรถและคุณภาพการประกอบการยังไม่ทั่วถึงและขาดประสิทธิภาพ ทำให้ผู้ประกอบการรายย่อยที่ไม่มีศักยภาพเพียงพอมีโอกาสเข้ามาดำเนินธุรกิจได้ไม่ยากนัก จนมีจำนวนผู้ประกอบการล้นตลาด (Oversupply) ในปัจจุบัน และนำไปสู่การแข่งขันทางด้านราคา (Price war) ในการรับจ้าง มุ่งลดต้นทุน (Cost reduction) มากกว่าเน้นการแข่งขันเชิงคุณภาพ นอกจากนี้ ผลของการมีจำนวนผู้ประกอบการล้นตลาดยังทำให้ส่วนแบ่งรายได้ของผู้ประกอบการแต่ละรายน้อยลง การแข่งขันในลักษณะดังกล่าวจึงทวีความรุนแรงขึ้น

นอกจากนี้ ประสิทธิภาพของการกำกับดูแลการประกอบการภายหลังจากการให้อนุญาตเป็นอีกประเด็นที่ต้องเร่งปรับปรุง โดยเฉพาะการกำกับเรื่องสถานที่เก็บรถ ซึ่งได้ระบุไว้อย่างชัดเจนในการขออนุญาตประกอบการว่าจะต้องจัดหาพื้นที่ในการเก็บ ซ่อม และบำรุงรักษารถ ให้ถูกต้องตามที่ระเบียบกำหนดไว้ ซึ่งในทางปฏิบัติ การตรวจสอบของภาครัฐภายหลังจากการให้อนุญาตไปแล้วยังไม่เกิดขึ้นเท่าที่ควร โดยเฉพาะผู้ประกอบการรายย่อยซึ่งพบการทำผิดเป็นจำนวนมากกว่า

6.5.2 นโยบายด้านมาตรฐานรถ

การส่งเสริมความปลอดภัยที่เกี่ยวกับรถเป็นสิ่งที่ภาครัฐให้ความสำคัญมากขึ้นในปัจจุบัน โดยเฉพาะความพยายามในการกำหนดมาตรฐานรถของประเทศให้เทียบเท่ากับมาตรฐานสากล เช่น การกำหนดความสูงของรถ การกำหนดการทดสอบการทรงตัวของรถโดยสารขนาดใหญ่ การกำหนดมาตรฐานของโครงสร้างรถและอุปกรณ์ส่วนควบ เป็นต้น อีกทั้งยังมีการกำหนดมาตรฐานเพื่อแก้ไขปัญหาที่เกี่ยวกับรถโดยสาร 2 ชั้น ซึ่งมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุที่สูงขึ้นในปัจจุบัน

1) นโยบายความปลอดภัยตั้งแต่ขั้นตอนของการขออนุญาตประกอบการ

สำหรับประเทศไทย ขบ. เป็นผู้รับผิดชอบด้านมาตรฐานความปลอดภัยของรถโดยสาร ซึ่งขั้นตอนการดำเนินงานประกอบไปด้วย การกำหนดมาตรฐานรถ การตรวจสอบมาตรฐานรถ และการตรวจสอบสภาพการใช้งานและบำรุงรักษารถ โดยรถโดยสารที่จะนำมาประกอบการจะต้องผ่านการตรวจสอบมาตรฐานความปลอดภัยของตัวรถตามเงื่อนไขการจดทะเบียนใหม่ ได้แก่ การตรวจช่วงล่าง การตรวจท่อไอเสีย การตรวจวัดค่าควันดำ การตรวจวัดค่าคอมไฟพหน้า การตรวจวัดค่ามลพิษ การตรวจระบบเบรก และการตรวจสอบตัวถังและโครงสร้างคัสซี

ทั้งนี้ รถใหม่ที่จะนำมาประกอบการจะต้องได้รับการให้ความเห็นชอบแบบรถโดยสาร และตรวจสอบมาตรฐานรถโดยสารก่อนนำมาให้บริการขนส่ง (สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย, 2555) โดยรายละเอียดของการดำเนินงานมีดังนี้

- การให้ความเห็นชอบแบบรถโดยสารเป็นหน้าที่ของ ขบ. (ส่วนกลาง) ที่จะต้องให้ความเห็นชอบแบบรถ ทั้งที่เป็นแบบคัสซีตามแบบผู้ผลิต (รถสามารถวิ่งได้ แต่ไม่มีตัวถัง) และแบบทั้งคันตามผู้ผลิต (ผลิตและประกอบออกมาจากโรงงาน) โดยปัจจุบัน ขบ. ยังไม่มีการเข้าไปควบคุมมาตรฐานการประกอบตัวถัง เช่น โครงสร้างความแข็งแรงของตัวถังรถ เป็นต้น แต่มีการตรวจสอบด้านมิติของตัวรถ (ความกว้าง ยาว และสูง) เท่านั้น
- การตรวจสอบสภาพรถโดยสารเป็นหน้าที่ของ ขบ. ทั้งหน่วยงานส่วนกลางและส่วนภูมิภาค รวมถึงการตรวจสอบสภาพรถโดยสถานตรวจสอบรถเอกชน (ตรอ.) ที่ได้รับอนุญาตจาก ขบ. โดยการตรวจสอบจะต้องเป็นไปตามข้อกำหนด และมาตรฐานความปลอดภัยตามเกณฑ์การตรวจสอบสภาพและวินิจฉัยผล ซึ่งกำหนดโดยสำนักวิศวกรรมยานยนต์ กรมการขนส่งทางบก

จากการสอบถามผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย พบว่า การกำหนดแบบรถโดยสารมาตรฐานเป็นสิ่งที่ผู้ประกอบการและผู้บริโภคเห็นตรงกันว่าควรจัดให้มี เนื่องจากผู้ประกอบการส่วนใหญ่ซื้อรถจากโรงงานที่ประกอบภายในประเทศ ซึ่งเป็นการประกอบขึ้นจากการนำคัสซีเก่ามาซ่อมแซมและดัดแปลงเป็นตัวถังรถใหม่ โดยไม่ได้มีหน่วยงานภาครัฐเข้ามาควบคุมการผลิตของโรงงานประกอบดังกล่าว ว่าได้ผลิตรถที่ได้มาตรฐานตามที่กฎหมายขนส่งกำหนดหรือไม่ ซึ่งผู้ประกอบการที่ซื้อรถจากโรงงานจะต้องรับภาระต้นทุนทั้งหมด โดย

ไม่สามารถเรียกร้องค่าชดเชยจากโรงงานได้ หากไม่ผ่านการตรวจสอบสภาพเพื่อจดทะเบียนสำหรับประกอบการ อีกทั้งผู้ประกอบการที่ประกอบตัวถังรถส่วนใหญ่ยังเป็นผู้ประกอบการรายย่อย ไม่มีวิศวกรควบคุมโรงงาน และระบบควบคุมการผลิต สำหรับผู้บริโภคนั้น การใช้บริการรถที่ได้มาตรฐาน โดยเฉพาะรถใหม่ที่ได้มาตรฐาน เป็นสิ่งที่เรียกร้องให้ภาครัฐหาแนวทางในการผลักดัน เพราะด้วยรูปแบบการประกอบการในปัจจุบันที่มุ่งเน้นลดต้นทุนเพื่อตัดราคาแย่งผู้โดยสาร ทำให้เกิดผลเสียต่อความปลอดภัย ทั้งนี้ ปัจจุบันสำนักวิศวกรรมยานยนต์ กรมการขนส่งทางบก กำลังอยู่ในระหว่างศึกษาเพื่อจัดทำแบบรถโดยสารมาตรฐาน ซึ่งอาจใช้เวลาประมาณ 3 ปี²

สำหรับประเด็นด้านการตรวจสอบรถ ขบ. ได้พัฒนาระบบการตรวจสอบรถ ตรอ. แบบออนไลน์ (ตรอ. Online) เพื่อแก้ไขปรับปรุงคุณภาพของการตรวจสอบรถให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน ระหว่าง ขบ. และ ตรอ. ซึ่งจะเพิ่มประสิทธิภาพในการตรวจสอบรถของ ตรอ. ให้เข้มงวดจริงจัง ลดปัญหาการออกใบรับรองอันเป็นเท็จ การขายใบรับรองปลอมของมิจฉาซีพ และอำนวยความสะดวกให้กับประชาชนที่จะสามารถชำระภาษีรถได้ทั่วประเทศด้วย โดยโครงการดังกล่าวจะเปิดใช้งานภายในเดือนกรกฎาคม 2559 อย่างไรก็ตาม การตรวจสอบมาตรฐานความปลอดภัยส่วนใหญ่เป็นการตรวจพินิจ แทนที่จะใช้เครื่องมือทางวิศวกรรม อีกทั้งยังขาดการจัดทำระบบข้อมูลประวัติผู้ประกอบการ ซึ่งเป็นการเชื่อมโยงระหว่างข้อมูลด้านการตรวจสอบรถและผู้ประกอบการ เพื่อเพิ่มการตรวจสอบรถที่เข้มข้น สำหรับผู้ประกอบการที่มีพฤติกรรมที่จะใช้รถที่ไม่ปลอดภัย

2) นโยบายเพื่อกำกับดูแลด้านความปลอดภัยของรถโดยสารเพิ่มเติม

สภาพรถถือเป็นองค์ประกอบทางด้านความปลอดภัยในการขนส่งด้วยรถโดยสาร โดยรถที่จะนำมาให้บริการจะต้องเป็นรถที่ได้มาตรฐาน เพราะมีผลโดยตรงต่อการลดความรุนแรงจากการเกิดอุบัติเหตุ ทั้งแบบป้องกันก่อนเกิดอุบัติเหตุ (Active safety) และแบบช่วยลดความรุนแรงหลังจากเกิดอุบัติเหตุ (Passive safety) ซึ่งการกำกับดูแลทางด้านมาตรฐานรถถือเป็นส่วนที่มีความจำเป็นสำหรับลดความเสี่ยงและความสูญเสียในการเกิดอุบัติเหตุ ดังนั้น ขบ. จึงได้มีการกำกับดูแลด้านความปลอดภัยเพิ่มเติม อันได้แก่ การลดความสูงของรถโดยสารขนาดใหญ่ การศึกษาเพื่อทดสอบโครงสร้างความแข็งแรงของตัวรถโดยสารขนาดใหญ่ การกำหนดมาตรฐานที่นั่งและจุดยึดที่นั่ง และการกำหนดมาตรฐานจุดยึดเข็มขัดนิรภัย

(1) การลดความสูงของรถขนาดใหญ่

กฎกระทรวง ฉบับที่ 62 (พ.ศ. 2559) ออกตามความในพระราชบัญญัติขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 (แก้ไขเพิ่มเติมข้อกำหนดเกี่ยวกับเครื่องอุปกรณ์และส่วนควบ และขนาดของรถ) ซึ่งประกาศใน

² จากการสัมภาษณ์สำนักขนส่งผู้โดยสาร กรมการขนส่งทางบก

ราชกิจจานุเบกษาเมื่อวันที่ 18 มีนาคม 2559 และมีผลบังคับใช้ในวันที่ 19 มีนาคม 2560 ได้แก้ไขข้อกำหนดด้านความสูงของรถโดยสาร ดังนี้

- ให้รถโดยสารชั้นเดียวมีความสูงไม่เกิน 3.8 เมตร จากเดิมที่กำหนดไว้ 4 เมตร
- ให้รถโดยสารมาตรฐาน 4 หรือรถโดยสาร 2 ชั้น มีความสูงไม่เกิน 4 เมตร จากเดิมที่กำหนดไว้ 4.3 เมตร

ทั้งนี้ กฎกระทรวงดังกล่าวได้ยกเว้นการบังคับใช้กับรถที่จดทะเบียนก่อนวันที่ข้อกำหนดเกี่ยวกับความสูงตามกฎหมายนี้ใช้บังคับ นอกจากนี้จะมีการเปลี่ยนแปลงตัวถังรถ

ยิ่งไปกว่านั้น รถโดยสารทุกประเภทที่จดทะเบียนหรือเปลี่ยนแปลงตัวถังใหม่ ที่มีความสูงเกิน 3.6 เมตร จะต้องผ่านการทดสอบการทรงตัว ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2556 เป็นต้นไป ดังรายละเอียดที่จะกล่าวต่อไป

(2) การทดสอบการทรงตัวของรถโดยสาร

ขบ. ได้ออกประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดเกณฑ์การทรงตัวของรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร พ.ศ. 2555 ซึ่งกำหนดให้รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารที่มีความสูงตั้งแต่ 3.6 เมตรขึ้นไป ต้องมีเกณฑ์การทรงตัวไม่ต่ำกว่า 30 องศา (Tilting Test) โดยเครื่องทดสอบการทรงตัวที่ใช้ต้องมีคุณสมบัติและคุณลักษณะดังนี้

- สามารถวัดค่ามุมเอียงในการทดสอบได้ไม่น้อยกว่าเกณฑ์ที่กำหนดไว้ 30 องศา โดยมีความคลาดเคลื่อนได้ไม่เกิน 0.1 องศา
- มีอัตราความเร็วในการยกเอียงขั้นต่ำ (Minimum tilt rate) ได้น้อยกว่า 0.05 องศาต่อวินาที
- พื้นทดสอบ (Platform) ต้องมีระดับสม่ำเสมอและไม่บิดตัว และต้องมีสันขอบ (Trip rail) หรืออุปกรณ์ป้องกันการลื่นไถลด้านข้างของล้อรถ ที่มีความสูงไม่เกินสองในสามของความสูงแก้มยางของรถที่ทำการทดสอบ
- มีอุปกรณ์ป้องกันการพลิกคว่ำที่เหมาะสม เช่น โข่หรือลวดสลิงคล้องเพลาหรือรถหรือแผงรับด้านข้าง เป็นต้น

ประกาศดังกล่าวได้กำหนดการทดสอบการทรงตัวของรถให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการ ดังนี้

การเตรียมรถก่อนเข้ารับการทดสอบ

- รถต้องอยู่ในสถานะรถเปล่าที่ไม่มีน้ำหนักบรรทุก และเครื่องยนต์ต้องไม่ทำงานขณะทำการทดสอบ
- เชื้อเพลิงต้องมีไม่เกินร้อยละ 90 ของความจุถังเชื้อเพลิง และมีการป้องกันการรั่วไหลของเชื้อเพลิง
- ระบบรองรับน้ำหนักของรถต้องอยู่ในสภาพการใช้งานปกติ

วิธีการทดสอบ

- ชั่งน้ำหนักรถเพื่อหาน้ำหนักรถในแต่ละด้าน
- จอดรถบนพื้นทดสอบ โดยให้ด้านข้างของรถที่มีน้ำหนักมากกว่าอยู่ตรงกันข้ามกับพื้นทดสอบด้านที่จะถูกยกขึ้น
- ติดหรือยึดอุปกรณ์เพื่อป้องกันการพลิกคว่ำของรถ
- ยกพื้นทดสอบขึ้น
- การบังคับใช้ประกาศดังกล่าวจะเป็นไปตามเงื่อนไขเวลาต่อไปนี้
- รถที่จดทะเบียนใหม่ และรถที่ได้จดทะเบียนไว้แล้วแต่ได้แจ้งยกเลิกใช้รถตามมาตรา 79 แล้วนำมาจดทะเบียนใหม่เฉพาะที่มีการเปลี่ยนตัวถัง ให้มีผลบังคับใช้ตั้งแต่ 1 มกราคม 2556
- รถโดยสารที่จดทะเบียนไว้แล้วก่อนวันที่ 1 มกราคม 2556 ให้มีผลใช้บังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2561 ซึ่งภายหลังได้แก้ไขเป็น 1 มกราคม 2559 ตามประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดเกณฑ์การทรงตัวของรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2555
- รถโดยสารที่จดทะเบียนไว้แล้วก่อนวันที่ 1 มกราคม 2556 แต่ได้มีการเปลี่ยนตัวถังตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2556 เป็นต้นไป ให้มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2556

อย่างไรก็ตาม การบังคับใช้กฎหมายดังกล่าวเกิดเสียงคัดค้านจากทางผู้ประกอบการ จึงทำให้ ขบ. ออกประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดเกณฑ์การทรงตัวของรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร ฉบับที่ 3 พ.ศ. 2558 (ประกาศเมื่อ 4 ธันวาคม 2558) เพื่อบังคับใช้การทดสอบการทรงตัวเฉพาะรถจดทะเบียนใหม่ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2556 และยกเลิกบังคับกับรถที่จดทะเบียนก่อนหน้าวันที่ 1 มกราคม 2556

แม้รถโดยสารที่มีความสูงเกิน 3.6 เมตร และจดทะเบียนก่อนวันที่ 1 มกราคม 2556 จะยังไม่ต้องนำรถมาทดสอบพื้นเอียง แต่ ขบ. กำหนดให้ต้องนำรถดังกล่าวไปติดเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถ (GPS)³ ซึ่งเป็นมาตรการควบคุมการใช้ความเร็วของรถ และเมื่อถึงรอบที่รถต้องมีการเปลี่ยนตัวถัง จะต้องมาเข้ารับการทดสอบการทรงตัวก่อนที่จะขอจดทะเบียน อย่างไรก็ตาม การผ่อนผันแบบนี้มีเงื่อนไขในลักษณะดังกล่าวอาจเป็นอุปสรรคสำคัญต่อการบรรลุเป้าหมาย ในการลดความเสี่ยงจากยานพาหนะที่ไม่ปลอดภัย โดยเฉพาะอุบัติเหตุที่เกิดจากรถโดยสาร 2 ชั้น ซึ่งมีเป้าหมายในระยะยาว คือ การสนับสนุนให้ใช้รถโดยสารชั้นเดียวเท่านั้น เพราะอายุการใช้งานของรถนั้นค่อนข้างนาน ยิ่งไปกว่านั้น การผลักดันการทำงานในระยะสั้นเพื่อจำกัดการเดินทางในเส้นทางที่มีความเสี่ยงสูงต่อการเกิดอุบัติเหตุรุนแรง ได้แก่ เส้นทางบริเวณทางเขาที่มีทางโค้งและทางลาดชัน เป็นสิ่งที่ภาครัฐควรเร่งดำเนินการให้เห็นเป็นรูปธรรมและมีความชัดเจน เช่น การตั้งด่านสกัดที่เหมาะสม เป็นต้น

(3) การทดสอบโครงสร้างความแข็งแรงของตัวรถโดยสารขนาดใหญ่ของไทย

ประเทศไทยได้นำข้อกำหนดโครงสร้างความแข็งแรงของตัวรถโดยสารขนาดใหญ่ตามมาตรฐาน UNECE⁴ (UNECE Regulation No. 66: UN R66) มากำหนดแนวทางเพื่อออกแบบโครงสร้างชิ้นส่วนของตัวรถโดยสารชั้นเดียว และ 2 ชั้น ซึ่งรถโดยสารที่จะผ่านมาตรฐานนี้ได้จะต้องทดสอบการพลิกคว่ำจากความสูงไม่น้อยกว่า 80 เซนติเมตร ของน้ำหนักจริง และโครงสร้างของรถต้องไม่ยุบตัวมากเกินไปกว่าพื้นที่ปลอดภัย

ทั้งนี้ UNECE Regulation No. 66 ว่าด้วยข้อกำหนดด้านความปลอดภัยของตัวรถด้านโครงสร้างความแข็งแรงของรถโดยสาร (สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย, 2555) สามารถสรุปได้ดังกรอบที่ 6.1

กรอบที่ 6.1: UNECE Regulation No. 66 ว่าด้วยข้อกำหนดด้านความปลอดภัยของตัวรถด้านโครงสร้างความแข็งแรงของรถโดยสาร

ข้อกำหนดด้านความปลอดภัยของตัวรถ ด้านโครงสร้างความแข็งแรงของรถโดยสาร ครอบคลุมเงื่อนไขการรับรองรถโดยสารชั้นเดียวและรถพ่วงที่มีที่นั่งมากกว่า 22 ที่นั่ง (ไม่รวมที่นั่งคนขับ) ให้แก่ผู้ออกแบบและผู้ผลิต เพื่อเข้ารับรองมาตรฐานที่กำหนดโดยคณะสัญญา (contract party) ที่ก่อตั้งโดยสหภาพยุโรปเป็นหลัก รถโดยสารที่ได้รับการรับรองตามมาตรฐาน UNECE จะสามารถนำเข้าไปให้บริการขนส่งระหว่างประเทศไปยังประเทศที่เป็นภาคีตามข้อตกลงร่วม โดย

³ รายละเอียดของระเบียบด้านการติดตั้ง GPS ในรถโดยสารระบุในประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดคุณลักษณะของเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทาง (GPS) และ กำหนดประเภทและลักษณะของรถที่ใช้ในการขนส่งที่ต้องติดตั้งเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถ (ดูภาคผนวก)

⁴ ประเทศไทยได้เข้าร่วมตามข้อตกลงปี ค.ศ. 1958 (1958 Agreement) ว่าด้วยการปรับใช้มาตรฐานทางด้านเทคนิคสำหรับยานพาหนะ อุปกรณ์ และส่วนควบ โดยกำหนดเป็นมาตรฐาน UNECE ซึ่งใช้กันหลายประเทศ โดยเป็นการนำข้อกำหนดไปปฏิบัติในเชิงสมัครใจและไม่มีการบังคับใช้อย่างทันทีเมื่อเริ่มทำข้อตกลง แต่ประเทศที่เข้าร่วมตามข้อตกลงสามารถนำข้อตกลงบางข้อมาประยุกต์ใช้เป็นข้อกำหนดในประเทศ ซึ่งทำให้เกิดการยอมรับซึ่งกันและกันระหว่างประเทศ และเป็นหลักเกณฑ์การดำเนินการทางธุรกิจได้ เช่น จำหน่ายและให้บริการขนส่งในประเทศนั้นๆ เป็นต้น (สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย, 2555)

มีขั้นตอนในการกำหนดมาตรฐานความปลอดภัยของตัวรถด้านโครงสร้างความแข็งแรง ได้แก่ การกำหนดประเภทรถที่อยู่ในขอบเขต การขอการรับรองด้วยเอกสารต่างๆ การรับรองข้อกำหนดให้โครงสร้างค้ำยันของยานพาหนะจะต้องมีความแข็งแรงเพียงพอ การแก้ไขและเพิ่มเติมการรับรองชนิดยานพาหนะ และการผลิตที่ตรงกันเพื่อให้ยานพาหนะทุกคันได้รับการรับรองตามกฎหมายข้อบังคับจะต้องผลิตให้ตรงตามชนิดที่ได้รับการรับรอง ซึ่งมีความถี่ในการตรวจสอบทุก 2 ปี ถ้าพบว่าไม่ตรงกับที่เสนอ แผนกบริหารอาจจะเพิ่มจำนวนครั้งในการตรวจสอบเพื่อให้การผลิตเป็นไปตามข้อกำหนด

การขอรับรองจะต้องดำเนินการโดยผู้ผลิต ซึ่งผู้ผลิตจะต้องยื่นเอกสารประกอบการรับรองดังนี้

(1) ข้อมูลและค่าที่บ่งชี้ชนิดของรถโดยสารหรือกลุ่มของรถโดยสาร ได้แก่

- แบบร่างชนิดของรถโดยสาร ตัวถัง การจัดวางภายในพร้อมขนาด และที่นั่งพร้อมเครื่องเหนี่ยวนำผู้โดยสาร
- น้ำหนักของรถโดยสารที่ไม่มีการบรรทุกผู้โดยสาร และการรับน้ำหนักของเพลลา
- ตำแหน่งของศูนย์กลางแรงโน้มถ่วงของรถโดยสารที่ยังไม่มีการบรรทุก พร้อมทั้งรายงานการวัดเพื่อกำหนดตำแหน่งศูนย์กลางของแรงโน้มถ่วง
- น้ำหนักรวมของรถโดยสาร (Total effective vehicle mass) ที่รวมน้ำหนักรถโดยสารและน้ำหนักบรรทุก และการรับน้ำหนักของเพลลา
- ตำแหน่งของศูนย์กลางแรงโน้มถ่วงของรถโดยสารที่รวมน้ำหนักรถโดยสารและน้ำหนักบรรทุก พร้อมรายงานการวัด เพื่อกำหนดตำแหน่งศูนย์กลางแรงโน้มถ่วง

(2) ข้อมูลที่ใช้ในการประเมินชนิดของรถโดยสารหรือกลุ่มของรถโดยสาร ได้แก่

- ความแข็งแรงของโครงสร้าง ผู้ผลิตจะต้องระบุรายละเอียดความแข็งแรงของเสาและคาน และความสามารถในการดูดซับแรงของโครงสร้างค้ำยัน (Superstructure) การเชื่อมต่อระหว่างองค์ประกอบต่างๆ เป็นต้น
- ค่าพลังงานอ้างอิง (Reference energy) หมายถึงพลังงานที่เป็นไปได้ตามชนิดของรถโดยสารที่ได้รับการรับรอง โดยวัดในระดัประนาบต่ำของท่อ ขณะเริ่มตำแหน่งที่ไม่สมดุลของกระบวนการพลิกคว่ำ
- พื้นที่ปลอดภัยภายในห้องโดยสาร (Residual space) เป็นที่ว่างที่สำรองไว้ในตู้โดยสาร พนักงานบนรถและคนขับ เพื่อสร้างโอกาสรอดชีวิตให้มากขึ้นในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุพลิกคว่ำ

(3) ข้อมูลผลการทดสอบ ซึ่งผู้ผลิตสามารถเลือกวิธีการทดสอบเพื่อรับรองแบบรถได้

- การทดสอบการพลิกคว่ำโดยตัวถังรถโดยสาร
- การทดสอบการพลิกคว่ำในส่วนของตัวถังซึ่งเป็นตัวแทนของรถโดยสารทั้งคัน
- การทดสอบรับน้ำหนักที่ใกล้เคียงกับสภาวะคงตัวของส่วนตัวถัง
- การจำลองการทดสอบการพลิกคว่ำด้วยระบบคอมพิวเตอร์ของรถโดยสารทั้งคัน

(4) ข้อมูลที่ใช้ในการประเมินในกรณีของรถโดยสารพ่วง โดยข้อมูลทั้งหมดนี้จะต้องแยกสำหรับแต่ละส่วนของชนิดรถโดยสาร

ผู้ผลิตจะต้องส่งคำร้องให้แก่ฝ่ายเทคนิค (Technical service) เพื่อตรวจสอบน้ำหนักรถโดยสาร การรับน้ำหนักเพลลา ตำแหน่งศูนย์กลางแรงโน้มถ่วง และข้อมูลที่ใช้พิจารณาความแข็งแรงของโครงสร้างค้ำยัน (Superstructure) ที่แสดงถึงการรับแรงของตัวถัง ตามวิธีการทดสอบการรับรองที่ผู้ผลิตเลือก ในกรณีที่ผู้ผลิตเลือกการทดสอบโครงสร้างเทียบเคียงผู้ผลิตต้องนำชิ้นส่วนที่เหมาะสมยื่นต่อฝ่ายเทคนิคตามคำร้อง ซึ่งเป็นไปตามข้อกำหนดของฝ่ายเทคนิค

ในการรับรองแบบรถโดยสารมีข้อกำหนดทั่วไปและรายละเอียด เพื่อใช้เป็นเกณฑ์การทดสอบโครงสร้างค้ำยันของรถโดยสารให้มีความแข็งแรงเพียงพอ โดยหลังจากการทดสอบการพลิกคว่ำจะต้องมีพื้นที่ปลอดภัยภายในห้องโดยสาร

(Residual space) ตามพื้นที่ที่ฝ่ายเทคนิคกำหนด นั่นคือ ไม่มีส่วนหนึ่งส่วนใดของรถโดยสารที่อยู่นอกพื้นที่ปลอดภัยภายในห้องโดยสารนี้ในตอนแรกเริ่มของการทดสอบ เช่น เสา ชั้นวางของ ยื่นเข้ามาในพื้นที่ปลอดภัยภายในห้องโดยสารนี้ในขณะที่ทำการทดสอบ นอกจากนี้จะต้องไม่มีส่วนหนึ่งส่วนใดของพื้นที่ปลอดภัยภายในห้องโดยสารที่ยื่นออกไปนอกโครงสร้างที่เปลี่ยนไปหลังการทดสอบ

ส่วนของพื้นที่ปลอดภัยภายในห้องโดยสารที่เหลือ จะกำหนดจากการสร้างระนาบแนวตั้งตามขวางในยานพาหนะ และกำหนดพื้นที่ตามแนวยาวของรถโดยสาร กล่าวคือ ถ้าที่นั่งสองด้านของรถโดยสารไม่สมมาตรกัน การกำหนดพื้นที่ปลอดภัยภายในห้องโดยสารจะคิดตามระนาบกึ่งกลางแนวตั้งตามความสูงของรถโดยสาร ส่วนของตำแหน่งหลังสุดของพื้นที่ปลอดภัยภายในห้องโดยสารจะต้องไม่น้อยกว่า 200 มิลลิเมตร และพื้นที่ปลอดภัยภายในห้องโดยสารของตำแหน่งหน้าสุดจะต้องไม่น้อยกว่า 600 มิลลิเมตร

การทดสอบการพลิกคว่ำ จะแบ่งออกเป็น การทดสอบการพลิกคว่ำของรถโดยสารจริง การทดสอบการพลิกคว่ำในส่วนของตัวถังซึ่งเป็นตัวแทนของรถโดยสารทั้งคัน และการจำลองการทดสอบการพลิกคว่ำด้วยระบบคอมพิวเตอร์ของรถโดยสารทั้งคัน

(1) การทดสอบการพลิกคว่ำของรถโดยสารจริง

การทดสอบการพลิกคว่ำของรถโดยสารจริง จะนำรถโดยสารขึ้นทดสอบบนแท่นเอียงและค่อยๆ เอียงจนรถโดยสารเสียสมดุล กรณีรถโดยสารมีเครื่องเหนี่ยวรั้งจะทดสอบรถโดยสารตามน้ำหนักกรรวมกับน้ำหนักบรรทุก และกรณีรถโดยสารที่ไม่มีเครื่องเหนี่ยวรั้งจะทดสอบเฉพาะน้ำหนักของรถโดยสารเท่านั้น

(2) การทดสอบการพลิกคว่ำในส่วนของตัวถังซึ่งเป็นตัวแทนของรถโดยสารทั้งคัน

การทดสอบการพลิกคว่ำในส่วนของตัวถังซึ่งเป็นตัวแทนของรถโดยสารทั้งคันมีรายละเอียดดังนี้

- ชั้นส่วนของโครงสร้างค้ำยัน (Superstructure) ที่แตกต่างกันของตัวรถโดยสารจะต้องทดสอบอย่างน้อย 1 ส่วนของตัวถัง ทุกส่วนของตัวถังกำหนดให้ทดสอบอย่างน้อย 2 ที่
- ตัวถังจำลอง ที่สร้างขึ้นจากชั้นส่วน 2 ชั้น หรือมากกว่า แต่ต้องไม่เป็นชั้นส่วนประเภทเดียวกัน โดยไม่ต้องมีระยะห่างระหว่างกันตามรถโดยสารจริง และส่วนเชื่อมต่อระหว่างส่วนประกอบไม่จำเป็นต้องเหมือนกับโครงสร้างตัวถังจริงทุกประการ แต่ต้องมีความเท่าเทียมกันด้านโครงสร้าง
- พื้นที่ปลอดภัยภายในห้องโดยสาร (Residual space) และส่วนที่อยู่นอกตัวถังรถโดยสารจะต้องแสดงให้เห็นชัดเจน
- โครงหลังคา รวมถึงชั้นส่วนเพิ่มเติม เช่น การติดตั้งระบบปรับอากาศ ถังก๊าซ ช่องเก็บสัมภาระ เป็นต้น จะต้องแสดงให้เห็นชัดเจน
- ชั้นส่วน (Bay) ที่ทดสอบต้องประกอบด้วยชั้นส่วนเช่นเดียวกับโครงสร้างหลัก ที่สามารถเป็นตัวแทนของโครงสร้างค้ำยัน เช่น รูปทรง ความสูง วัสดุ ข้อต่อ เป็นต้น
- กรณีส่วนของตัวถังเป็นส่วนของรถโดยสารจริง โครงสร้างที่ทดสอบจะต้องเหมือนกับโครงสร้างของตัวรถโดยสาร
- กรณีส่วนของตัวถังที่สร้างขึ้นใหม่ โครงสร้างเชื่อมต่อจะต้องมีความแข็งแรง ความตึง และคุณสมบัติเหมือนกันกับโครงสร้างหลักของตัวรถโดยสาร
- ชั้นส่วนที่ไม่ยึดหยุ่นที่ไม่ได้เป็นส่วนหนึ่งของโครงสร้างหลักของตัวรถ แต่สามารถล้ำเข้ามาในพื้นที่ปลอดภัยภายในห้องโดยสารเมื่อมีการผิดรูปจะต้องติดตั้งในส่วนของตัวถัง
- ส่วนของตัวถังต้องติดตั้งเสาค้ำยันที่สร้างขึ้น เพื่อให้มีจุดศูนย์กลางแรงโน้มถ่วงและแกนหมุนสำหรับค้ำยันพื้นเอียงเหมือนเป็นส่วนหนึ่งของรถโดยสาร

ชนิดของรถโดยสารจะได้รับการรับรองเมื่อผ่านการทดสอบการพลิกคว่ำ และนำค่าที่ได้จากการทดสอบมาคำนวณการกระจายน้ำหนัก (Mass distribution) ทั้งนี้ ถ้าส่วนหนึ่งส่วนใดของตัวถังไม่ผ่านการทดสอบจะไม่ได้รับรองชนิดของรถโดยสาร รวมถึงชิ้นส่วนที่กำหนดจะถูกพิจารณาว่าไม่ผ่านการทดสอบเช่นกัน กรณีส่วนตัวถังผ่านการทดสอบการพลิกคว่ำ ชิ้นส่วนที่กำหนดแต่ละส่วนในตัวถังนั้นจะได้รับการพิจารณาว่าผ่านการทดสอบการพลิกคว่ำด้วยเช่นกัน และผลการทดสอบสามารถนำไปใช้อ้างอิงในการขอการรับรองในอนาคตได้ โดยมีเงื่อนไขว่าอัตราส่วนของน้ำหนักของโครงสร้างหลักของตัวรถยังคงเหมือนเดิม

(3) การจำลองการทดสอบการพลิกคว่ำด้วยระบบคอมพิวเตอร์ของรถโดยสารทั้งคัน

การจำลองและวิธีการคำนวณและซอฟต์แวร์ที่นำมาใช้จะต้องระบุชื่อผู้พัฒนาซอฟต์แวร์ ชื่อทางการค้า เวอร์ชันที่ใช้ และรายละเอียดเพื่อติดต่อผู้พัฒนาซอฟต์แวร์

แบบจำลองและข้อมูลที่นำมาใช้จะต้องแสดงมวลของรถโดยสาร จุดศูนย์กลางแรงโน้มถ่วง และการหมุนของแรงเฉื่อยที่ใช้ในการคำนวณทางคณิตศาสตร์ นอกจากนี้ แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ต้องอธิบายพฤติกรรมทางกายภาพที่แท้จริงของการพลิกคว่ำได้ รวมถึงการกำหนดสมมติฐานของแบบจำลอง ด้วยวิธีการคำนวณจะให้ผลลัพธ์เชิงป้องกัน ทั้งนี้ แบบจำลองที่สร้างขึ้นจะต้องพิจารณาสิ่งต่างๆ ดังต่อไปนี้

- ฝ่ายเทคนิคอาจร้องขอให้ผู้ผลิตทำการทดสอบกับโครงสร้างรถโดยสารจริง เพื่อพิสูจน์ว่าแบบจำลองทางคณิตศาสตร์นั้นใช้ได้ และตรงกับสมมติฐานที่ตั้งไว้ในแบบจำลอง
- น้ำหนักทั้งหมดและตำแหน่งศูนย์กลางแรงโน้มถ่วงที่ใช้ในแบบจำลองทางคณิตศาสตร์ต้องเหมือนกับรถโดยสารที่ได้รับการรับรอง
- การกระจายน้ำหนักในแบบจำลองทางคณิตศาสตร์ต้องตรงกับรถโดยสารที่ได้รับการรับรอง การหมุนของแรงเฉื่อยที่ใช้ในแบบจำลองทางคณิตศาสตร์จะต้องคำนวณบนพื้นฐานการกระจายมวล

ที่มา: สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (2555)

สำหรับขั้นตอนของการกำหนดเป็นมาตรฐาน ขบ. ได้ศึกษาเพื่อออกแบบโครงสร้างชิ้นส่วนของตัวถังรถโดยสารชั้นเดียวและรถโดยสาร 2 ชั้น เพื่อกำหนดรูปแบบและแนวทางในการตรวจสอบคุณภาพโครงสร้างหลักและรองของตัวถังรถโดยสารตามมาตรฐานสากล รวมถึงดำเนินการสร้างและทดสอบชิ้นส่วนต่างๆ เช่น การสร้างชุดทดสอบและดำเนินการทดสอบ Impact test การสร้างชุดทดสอบและดำเนินการทดสอบการพลิกคว่ำ (Rollover test) เป็นต้น

ในปัจจุบัน การดำเนินงานเพื่อกำหนดมาตรฐานความแข็งแรงของโครงสร้างตัวรถโดยสารอยู่ในระหว่างพิจารณาเพื่อออกเป็นประกาศกรมการขนส่งทางบก ซึ่งมีสาระสำคัญในการกำหนดมาตรฐานความแข็งแรงของโครงสร้างหลักของตัวถังรถโดยสารตามกฎหมายขนส่งทางบกที่มีความสูงตั้งแต่ 3.6 เมตรขึ้นไป ลดความรุนแรงจากอุบัติเหตุรถโดยสารพลิกคว่ำ และเพื่อให้ตัวถังรถโดยสารมีความมั่นคงแข็งแรงและมีความปลอดภัยในการใช้งาน ถูกต้องตามหลักวิศวกรรมและมาตรฐาน UN R66 ทั้งนี้ การกำหนดมาตรฐานดังกล่าวมีแนวโน้มที่จะบังคับใช้ในปี 2562

(4) การทดสอบมาตรฐานที่นั่งและจุดยึดที่นั่งของรถโดยสารประจำทาง

ขบ. ได้ศึกษามาตรฐานการทดสอบขององค์การสหประชาชาติ หรือ UNECE Regulation No.80 ว่าด้วยความแข็งแรงของที่นั่ง และการยึดที่นั่งของรถโดยสารขนาดใหญ่ ดังรายละเอียดในกรอบที่ 6.2 เพื่อกำหนดมาตรฐานความปลอดภัยสำหรับที่นั่งรถโดยสาร เพื่อร่างมาตรฐานการทดสอบที่นั่งรถโดยสารสาธารณะ จากนั้นจึงทำการสร้างต้นแบบเครื่องทดสอบที่นั่งรถโดยสารตามมาตรฐาน และนำมาทดสอบที่นั่งผ่านการทดสอบตามมาตรฐานสหประชาชาติ ซึ่งจะทดสอบความแข็งแรงของที่นั่งใน 3 ส่วน คือ ความแข็งแรงของเฟรมที่นั่ง ความแข็งแรงของจุดต่อที่นั่งกับโครงสร้างรถ และความแข็งแรงของจุดต่อที่นั่งกับเข็มขัดนิรภัย

กรอบที่ 6.2: UNECE Regulation No. 80 ว่าด้วยความแข็งแรงของที่นั่ง และการยึดที่นั่งของรถโดยสารขนาดใหญ่

ข้อกำหนดเกี่ยวกับการรับรองแบบที่นั่งของยานพาหนะขนาดใหญ่ ความแข็งแรง และการยึดที่นั่งของยานพาหนะขนาดใหญ่ ซึ่งครอบคลุมชนิดของยานพาหนะที่บรรทุกผู้โดยสารมากกว่า 16 ที่นั่ง (ไม่นับที่นั่งคนขับและผู้ช่วย) ซึ่งข้อกำหนดมาตรฐานนี้ประกอบด้วย 2 ส่วน คือ การขอรับรองชนิดของที่นั่งและการรับรองชนิดของยานพาหนะ

การรับรองชนิดของที่นั่ง หมายถึง การรับรองเกี่ยวกับการปกป้องผู้โดยสารที่นั่งหันไปด้านหลัง ความแข็งแรงของโครงสร้างของที่นั่ง และส่วนค้ำยัน ส่วนการรับรองชนิดของยานพาหนะ หมายถึง การรับรองที่เกี่ยวกับความแข็งแรงของชิ้นส่วนของโครงสร้างของยานพาหนะและการติดตั้งที่นั่ง

- การขอรับรองแบบที่นั่ง (Application for approval)

การขอรับรองที่นั่งและการรับรองยานพาหนะตามข้อกำหนดความแข็งแรงของที่นั่งจะต้องยื่นโดยผู้ผลิตที่นั่ง หรือตัวแทนของผู้ผลิต โดยผู้ผลิตหรือตัวแทนจะต้องส่งเอกสาร ประกอบด้วย

- รายละเอียดของที่นั่ง ส่วนที่ติดตั้งมาที่ที่นั่ง การปรับที่นั่ง การย้าย และระบบล็อกที่นั่ง โดยจะต้องส่งแบบร่างของที่นั่งตามขนาดที่เหมาะสม อีกทั้งรายละเอียดการติดตั้ง
- รายละเอียดของส่วนประกอบของโครงสร้างของรถโดยสารที่ใช้ยึด แบบร่างของขนาดของรถโดยสาร และส่วนประกอบของรถโดยสารที่ใช้ยึด

- รายละเอียดของแบบร่างเพื่อขอรับรองที่นั่งและยานพาหนะจะต้องยื่นต่อฝ่ายเทคนิคที่รับผิดชอบการทดสอบเพื่อรับรองมาตรฐานของข้อกำหนดที่ 80 ได้แก่

- ที่นั่ง หมายถึง โครงสร้างที่นำไปยึดไว้กับโครงสร้างของยานพาหนะ รวมถึงส่วนประกอบอื่นที่ใช้ในยานพาหนะ
- ที่นั่งเดี่ยว หมายถึง ที่นั่งที่ออกแบบและสร้างมาสำหรับผู้โดยสารหนึ่งคน
- ที่นั่งคู่ หมายถึง ที่นั่งที่ออกแบบและสร้างสำหรับผู้โดยสารสองคนนั่งติดกัน ที่นั่งสองที่นั่งที่ไม่มีส่วนเชื่อมกันจะถือว่าเป็นที่นั่งเดี่ยว
- ที่นั่งแบบแถว หมายถึง ที่นั่งที่ออกแบบและสร้างสำหรับผู้โดยสาร 3 คนขึ้นไปที่นั่งติดกัน
- เบาะรองนั่ง หมายถึง ส่วนของที่นั่งซึ่งจัดไว้เกือบเป็นระนาบ และออกแบบเพื่อรองรับผู้โดยสารนั่ง
- พนักพิง หมายถึง ส่วนของที่นั่งที่เกือบตั้งฉากกับแนวระนาบ ออกแบบเพื่อรองรับแผ่นหลังและไหล่ของผู้โดยสาร และอาจรวมถึงศีรษะ
- ระบบปรับที่นั่ง หมายถึง อุปกรณ์ที่ใช้สำหรับปรับตำแหน่งของที่นั่ง หรือส่วนของที่นั่งให้เหมาะกับผู้ใช้โดยสาร
- ระบบล็อก หมายถึง อุปกรณ์ที่ทำให้แน่ใจว่าที่นั่งและส่วนของที่นั่งอยู่ในตำแหน่งเหมาะสม

- ที่ยึด หมายถึง ส่วนของพื้นหรือของตัวถังของยานพาหนะซึ่งติดตั้งที่นั่งได้
- เครื่องประกอบ หมายถึง สลักเกลียวหรือส่วนประกอบอื่นที่ใช้ติดตั้งเข้ากับยานพาหนะ
- ข้อกำหนดสำหรับชนิดของที่นั่งและชนิดของยานพาหนะ
 - ระบบการปรับและการย้ายที่นั่งจะต้องรวมระบบล๊อค ซึ่งจะทำงานโดยอัตโนมัติ
 - ชั้นส่วนของที่นั่งหรือที่ยึด หรืออุปกรณ์ต่างๆ ไม่ได้หลุดออกมาระหว่างการทดสอบ
 - ที่นั่งยังอยู่ที่เดิมแม้ว่าที่ยึดจุดหนึ่งหรือมากกว่าหนึ่งจุดหลุดออกมาบางส่วน และระบบล๊อคทั้งหมดยังทำงานตลอดช่วงเวลาการทดสอบ
 - หลังจากการทดสอบไม่มีส่วนของโครงสร้างของที่นั่งหรืออุปกรณ์ที่มีรอยแตกหรือคม หรือขอบแหลมหรือมุมที่อาจทำให้เกิดการบาดเจ็บได้
 - ชั้นส่วนที่ติดตั้งไว้ทั้งหมดด้านหลังของที่นั่งหรืออุปกรณ์ จะต้องไม่มีลักษณะทำให้ผู้โดยสารเกิดการบาดเจ็บระหว่างการชน
 - ที่นั่งแต่ละชนิดจะถูกตรวจสอบโดยการทดสอบทั้งการทดสอบแบบพลวัต (Dynamic test) และการทดสอบแบบสถิตย์ (Static test) เช่น การทดสอบการเคลื่อนที่มาทางด้านหน้าของส่วนใดส่วนหนึ่งของลำตัวหุ่นจำลอง โดยศีรษะของหุ่นไม่เกินระนาบแนวตั้งที่ระยะ 1.6 เมตร จากจุดที่กำหนดหรือเมื่อวัดในระดับพื้นราบการเคลื่อนที่สูงที่สุดของจุดกึ่งกลางที่เกี่ยวข้องกับแรงในแนวตั้งของตำแหน่งที่นั่งที่เกี่ยวข้องไม่เกิน 400 มิลลิเมตร
- การปรับตัวของการผลิตที่นั่งของรถโดยสาร

ในด้านการผลิตจะต้องเป็นไปตามมาตรฐานที่ผ่านการทดสอบ และจะต้องมีการควบคุมที่เหมาะสม ได้แก่ ที่นั่งสองที่ ที่เป็นตัวแทนของชนิดที่นั่งที่จะขอรับรอง และชั้นส่วนของโครงสร้างของยานพาหนะเพื่อรับรองชนิดของยานพาหนะ และจะต้องควบคุมและตรวจสอบผลิตภัณฑ์ต่างๆ เช่นเดียวกับกระบวนการที่มีอยู่ เพื่อควบคุมคุณภาพของผลิตภัณฑ์ให้มีประสิทธิภาพ โดยผู้ที่ได้ใบรับรองการผลิตจะต้องเข้าถึงอุปกรณ์ควบคุมที่จำเป็นเพื่อตรวจสอบความสอดคล้องของการรับรองแต่ละชนิด และต้องบันทึกข้อมูลผลการทดสอบและเอกสารประกอบ นอกจากนี้จะต้องวิเคราะห์ผลการทดสอบแต่ละชนิดเพื่อพิสูจน์และทำให้แน่ใจถึงความมั่นคงและแข็งแรงของลักษณะของผลิตภัณฑ์

การกำกับดูแลมาตรฐานการผลิตที่นั่งของรถโดยสาร ผู้กำกับดูแลจะต้องสามารถพิสูจน์วิธีการควบคุมที่สอดคล้องกับมาตรฐานที่กำหนดของแต่ละผลิตภัณฑ์ และทำการสุ่มการทดสอบเมื่อเห็นว่ามีมีความจำเป็น โดยทั่วไปความถี่ของการตรวจสอบการรับรองข้อกำหนดจะต้องทำปีละ 1 ครั้ง และหากการทดสอบให้ผลด้านลบต่อความปลอดภัย ผู้กำกับดูแลจะต้องกำหนดขั้นตอนที่จำเป็นเพื่อสร้างความสอดคล้องของการผลิตให้เร็วที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ สำหรับบทลงโทษการผลิตที่ไม่สอดคล้องกับการให้การรับรองในส่วนชนิดที่นั่งและ/หรือชนิดของยานพาหนะตามกฎหมายข้อบังคับ อาจจะถูกยกเลิกการรับรองถ้าไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดที่ตั้งไว้

ที่มา: สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (2555)

ในปัจจุบัน ขบ. อยู่ในระหว่างการพิจารณาเพื่อดำเนินการออกประกาศกรมการขนส่งทางบก เพื่อกำหนดให้รถโดยสารตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ต้องเป็นไปตามมาตรฐานความแข็งแรงของที่นั่งผู้โดยสารและจุดยึดที่นั่งถูกต้องตามหลักวิศวกรรมและมาตรฐานสากลหรือ UNECE Regulation No.80 (UN R80) ซึ่งคาดว่าจะบังคับใช้ได้ในปี 2562

(5) การกำหนดมาตรฐานความแข็งแรงของจุดยึดเข็มขัดนิรภัย

ปัจจุบัน ขบ. กำหนดให้มีการบังคับรถโดยสารตามกฎหมายขนส่งทางบก ต้องติดตั้งเข็มขัดนิรภัยทุกที่นั่ง ตามประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดแบบเข็มขัดนิรภัยและประเภทของรถ พ.ศ. 2555 ส่วนการกำหนดมาตรฐานความแข็งแรงของจุดยึดเข็มขัดนิรภัยนั้น ได้มีการออกกฎกระทรวง ฉบับที่ 62 (พ.ศ. 2559) ออกตามความในพระราชบัญญัติขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 (แก้ไขเพิ่มเติมข้อกำหนดเกี่ยวกับเครื่องอุปกรณ์และส่วนควบ และขนาดของรถ) ซึ่งประกาศในราชกิจจานุเบกษาเมื่อวันที่ 18 มีนาคม 2559 และมีผลบังคับใช้ในวันที่ 19 มีนาคม 2560 เพื่อบังคับเกี่ยวกับการยึดเข็มขัดนิรภัยตามที่กำหนด ให้ถูกต้องตามหลักวิศวกรรมศาสตร์และมาตรฐานสากลหรือ UNECE Regulation No.14 (UN R14) และ UNECE Regulation No.17 (UN R17) ดังรายละเอียดในตารางที่ 6.8

อย่างไรก็ตาม เกณฑ์ในการกำหนดให้เป็นไปตาม UN R14 และ UN R17 ยังคงอยู่ในระหว่างพิจารณาและการออกประกาศกรมการขนส่งทางบก ซึ่งคาดว่าจะบังคับใช้ได้ในปี 2562

ตารางที่ 6.8: ข้อกำหนดของ UNECE ด้านความปลอดภัยของรถโดยสารที่เกี่ยวกับเข็มขัดนิรภัย

ข้อกำหนด UNECE	ชื่อข้อกำหนด	ขอบเขต	ประเภทรถที่บังคับ
UN R14	การรับรองรถโดยสารในส่วนที่เกี่ยวข้องกับจุดยึดของเข็มขัดนิรภัยให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน	ใช้กับการยึดเหนี่ยวของเข็มขัดนิรภัยสำหรับผู้ใหญ่ที่นั่งหันไปด้านหน้า	- รถโดยสารสำหรับขนส่งสาธารณะไม่เกิน 8 ที่นั่ง ไม่รวมคนขับ - รถโดยสารสำหรับขนส่งสาธารณะไม่เกิน 8 ที่นั่ง หรือมากกว่า ไม่รวมคนขับ และน้ำหนักรวมไม่เกิน 5 ตัน
UN R17	การรับรองเข็มขัดนิรภัย และระบบเหนี่ยวรั้งให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน	ใช้กับเข็มขัดนิรภัยและระบบจำกัด (restraint system) เพื่อจำกัดการเคลื่อนที่ของผู้ใช้ ประกอบด้วยที่นั่งและชุดเข็มขัดที่ยึดกับรถโดยสาร	- รถโดยสารสำหรับขนส่งสาธารณะไม่เกิน 8 ที่นั่ง หรือมากกว่า ไม่รวมคนขับและน้ำหนักรวมมากกว่า 5 ตัน

ที่มา: สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (2555)

ความคืบหน้าของการกำหนดมาตรฐานรถโดยสารให้สอดคล้องกับหลักวิศวกรรมและมาตรฐานสากล หรือ UNECE สามารถสรุปได้ดังตารางที่ 6.9

ตารางที่ 6.9: ข้อกำหนดของ UNECE ด้านความปลอดภัยของรถโดยสารที่เกี่ยวกับเข็มขัดนิรภัย

มาตรฐานรถโดยสาร		การบังคับใช้	
ประกาศกรมการขนส่งทางบก	UNECE	รถใหม่	รถเก่า
ความสูงของรถ	-	19 มีนาคม 2560	ไม่มีการบังคับใช้ เว้นแต่จะมีการเปลี่ยนแปลงตัวถังของรถ
การทดสอบพื่นเอียง	UN R107	1 มกราคม 2556	- 1 มกราคม 2556 กรณีเปลี่ยนแปลงตัวถังใหม่ - ยังไม่มีการบังคับใช้ โดยให้ติดตั้ง GPS แทน
ความแข็งแรงของโครงสร้างตัวถังรถโดยสาร (การทดสอบการพลิกคว่ำ)	UN R66	มีแผนบังคับใช้ในปี 2562	ยังไม่บังคับใช้
ความแข็งแรงของที่นั่งผู้โดยสาร จุดยึดที่นั่ง	UN R80	มีแผนบังคับใช้ในปี 2562	ยังไม่บังคับใช้
จุดยึดเข็มขัดนิรภัย	UN R14 และ UN R17	มีแผนบังคับใช้ในปี 2562	ยังไม่บังคับใช้

ที่มา: คณะผู้วิจัย (2559)

6.5.3 นโยบายที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาคุณภาพคนขับ และการให้ความรู้แก่ผู้โดยสาร

1) ด้านการพัฒนาคุณภาพคนขับ

การขาดแคลนคนขับรถโดยสารไม่ประจำทางที่มีศักยภาพเป็นปัญหาสำคัญของการประกอบการในปัจจุบัน เนื่องด้วยข้อจำกัดของกฎหมายขนส่งทางบกที่กำหนดให้พนักงานขับรถต้องมีสัญชาติไทยเท่านั้น และแรงงานไทยรุ่นใหม่มองว่าค่าตอบแทนไม่คุ้มค่าเมื่อเทียบกับการทำงานประเภทอื่น โดยผู้ประกอบการจะไม่สามารถกำหนดคุณภาพคนขับให้มีมาตรฐานตามที่ตนเองต้องการได้ เนื่องจากคนขับจะมีอำนาจต่อรองมากกว่าและสามารถย้ายไปทำงานกับผู้ประกอบการรายอื่นหรือประกอบอาชีพอื่นได้อย่างอิสระ ส่วนผู้ประกอบการรายย่อยที่ขับรถด้วยตัวเอง ส่วนใหญ่ไม่ได้ให้ความสำคัญกับการพัฒนาคุณภาพบริการเท่ากับการควบคุมต้นทุนการประกอบการ ทั้งนี้ การควบคุมคุณภาพตั้งแต่การอบรมเพื่อขอรับใบขับขี่รถโดยสารของ ขบ. ยังไม่สามารถสร้างคนขับที่มีศักยภาพได้ และยังขาดการส่งเสริมการเรียนการสอนที่ได้มาตรฐานจากภาครัฐให้กับเอกชน

สำหรับการติดตั้งระบบ GPS เพื่อควบคุมความเร็วในการขับขี่ ควรมีการบังคับใช้กับรถโดยสารไม่ประจำทางทุกรูปแบบ ซึ่งการดำเนินการดังกล่าวย่อมสร้างภาระต้นทุนที่เพิ่มขึ้นให้กับผู้ประกอบการที่ต้องอยู่ในภาวะการแข่งขันด้านราคาในปัจจุบัน ภาครัฐจึงต้องมีการบังคับใช้อย่างจริงจัง ทั้งการลงโทษผู้ฝ่าฝืนจริงและวางแผนในการบำรุงรักษาระบบที่ใช้ให้มีเสถียรภาพ เพื่อให้ผู้ประกอบการที่มีประสิทธิภาพเท่านั้นที่สามารถให้บริการได้

นอกจากนี้ การตรวจสอบการทำงานของคนขับว่าติดต่อกันเกิน 4 ชั่วโมง ตามที่กฎหมายกำหนดหรือไม่ เป็นสิ่งที่ภาครัฐไม่ควรลดความเข้มงวดลง โดยแนวทางในการกำหนดจุดจอดหรือจุดพักรถ เพื่อให้คนขับได้พักหรือสร้างระบบตรวจสอบคนขับที่ได้มาตรฐานบริเวณดังกล่าว เป็นสิ่งที่ควรพิจารณานำมาประยุกต์ในการบังคับใช้

2) ด้านการสร้างใจแก่ผู้โดยสาร

การส่งเสริมคุณภาพและความปลอดภัยของรถโดยสารจากฝั่งของผู้บริโภคเป็นแนวทางที่สามารถเริ่มได้สะดวกที่สุด เพราะหากผู้โดยสารมีความรู้ความเข้าใจและตระหนักถึงความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นกับการใช้บริการรถโดยสารไม่ประจำทาง หรือการเลือกรถทัศนจร จะทำให้ผู้โดยสารเกิดการเลือกผู้ประกอบการที่มีความน่าเชื่อถือมากที่สุด และเลือกโดยคำนึงถึงคุณภาพ ความปลอดภัย มากกว่าราคา โดยปัจจุบัน ขบ. ได้จัดให้มีระบบการจัดอันดับผู้ประกอบการรถโดยสารทัศนจร เพื่อเป็นทางเลือกให้กับผู้โดยสารในการจ้างงาน แต่ยังไม่มีความครอบคลุมและมีการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง อย่างไรก็ตาม ผู้จ้างงานบางส่วนที่มีข้อจำกัดด้านงบประมาณเป็นอีกกลุ่มเสี่ยงที่ต้องหาทางให้ความรู้หรือหารือกับหน่วยงาน เพื่อให้เกิดการอนุมัติงบประมาณเพิ่มหรือปรับเปลี่ยนการจัดสรรงบประมาณให้เหมาะสม

การสร้างตระหนักให้กับผู้โดยสารในการใช้บริการโดยคำนึงถึงความปลอดภัย เช่น การคาดเข็มขัดนิรภัย การไม่ดื่มสุรา การนั่งอย่างปลอดภัย เป็นต้น ยังคงต้องดำเนินการให้เกิดประสิทธิผลมากขึ้น แม้ปัจจุบัน การกำหนดเรื่องดังกล่าวอยู่ภายใต้กฎกระทรวงกำหนดความปลอดภัยและความสงบเรียบร้อยที่ผู้โดยสารต้องปฏิบัติในระหว่างการเดินทาง พ.ศ. 2557 โดยกำหนดให้ผู้โดยสารรถโดยสารประจำทางและไม่ประจำทาง ต้องคาดเข็มขัดนิรภัย ไม่ดื่มสุรา และนั่งอย่างปลอดภัย ตลอดเวลาที่อยู่ระหว่างการเดินทาง ซึ่งผู้ฝ่าฝืนจะมีความผิดต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 5,000 บาท (ไทยรัฐออนไลน์, 2557) ทั้งนี้ การประเมินผลการบังคับใช้กฎหมายดังกล่าวยังมีอุปสรรคในเรื่องของการรวบรวมข้อมูล แต่จากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการและผู้โดยสาร พบว่า ผู้โดยสารส่วนใหญ่ยังขาดความตระหนักในเรื่องของความปลอดภัย โดยเฉพาะการไม่คาดเข็มขัด และผู้ประกอบการเองไม่ได้มีการบังคับอย่างเข้มงวด

6.6 ข้อเสนอเชิงนโยบายด้านรถโดยสารไม่ประจำทาง

จากอุปสรรคและปัญหาดังกล่าว คณะผู้วิจัยเสนอให้มีการเพิ่มการติดตามและประเมินผลการดำเนินงานของมาตรการเพื่อสร้างความปลอดภัยให้กับรถโดยสารที่ผ่านมาอย่างจริงจัง มีการจัดทำฐานข้อมูลของการดำเนินงาน และรายงานผลความคืบหน้าอยู่เสมอ โดยมาตรการและนโยบายดังกล่าวมีดังนี้

- 1) การกำกับมาตรฐานที่เกี่ยวข้องกับรถ อุปกรณ์และส่วนควบ โดยกำหนดเงื่อนไข
 - การดำเนินการอย่างต่อเนื่องเพื่อจำกัดการใช้รถโดยสาร 2 ชั้น
 - การพัฒนาระบบการตรวจสภาพรถที่มีมาตรฐาน โดยเฉพาะแต่ละสำนักงานที่อยู่ต่างพื้นที่

- การพัฒนาระบบการตรวจสอบสภาพรถแบบเรียกตรวจและการตรวจสอบสภาพที่สถานประกอบการหรือสถานที่บำรุงรักษา
 - การมีแบบมาตรฐานในการประกอบรถโดยสารที่ใช้ในการประกอบการ และประสานกับหน่วยงานในการควบคุมคุณภาพจากด้านผู้ประกอบการโรงงานประกอบรถ
- 2) การพัฒนาระบบการจัดอันดับผู้ประกอบการที่มีความต่อเนื่อง และส่งเสริมให้ผู้บริโภคเป็นกลไกสำคัญในการปรับพฤติกรรมของผู้ประกอบการ
 - 3) ภาครัฐควรสนับสนุนแนวทางการสืบสวนอุบัติเหตุอย่างต่อเนื่อง เพื่อประโยชน์ต่อการนำมาปรับปรุงแนวทางแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุที่ตรงจุด

ส่วนแนวนโยบายที่ควรมีการพิจารณาศึกษาเพิ่มเติม เพื่อสร้างความปลอดภัยให้กับระบบรถโดยสารไม่ประจำทางในอนาคตมีดังนี้

- 1) การพัฒนาระบบการสอนและอบรมผู้ขับขี่รถโดยสารจากส่วนกลาง เพื่อฝึกอบรมเทคนิคที่สำคัญ เช่น การขับอย่างปลอดภัย เทคนิคการดูแลรถโดยสาร เทคนิคการใช้อุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องกับตัวรถโดยสาร
- 2) การศึกษาแนวทางใหม่ในการกำหนดการให้อนุญาตประกอบการโดยพิจารณาจำนวนผู้ประกอบการที่ให้บริการในแต่ละพื้นที่ เพื่อแก้ปัญหาผู้ประกอบการล้นตลาด
- 3) การประสานงานกับต่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการว่าจ้างรถโดยสารไม่ประจำทาง ให้มีความเข้าใจถึงความจำเป็นในการจ้างผู้ประกอบการที่มีความน่าเชื่อถือมากกว่าการพิจารณาด้านราคา
- 4) การพัฒนาการอบรมและให้ความรู้แก่ผู้โดยสาร ในการใช้รถโดยสารไม่ประจำทางที่มีประสิทธิภาพมากขึ้น เช่นเดียวกับการโดยสารเครื่องบิน
- 5) การพัฒนาการเชื่อมโยงข้อมูลการตรวจสอบสภาพรถและการให้ใบอนุญาตประกอบการ เพื่อป้องกันผู้ประกอบการที่มีพฤติกรรมใช้รถอย่างไม่ปลอดภัยให้ได้รับการตรวจอย่างเข้มงวดกว่าปกติ
- 6) การจัดทำระบบฐานข้อมูลประวัติผู้ประกอบการ ซึ่งต้องมีการบังคับให้ผู้ประกอบการต้องรายงานผลการให้บริการทุกปี โดยกำหนดไว้ในเงื่อนไขใบอนุญาตประกอบการ อีกทั้งยังสามารถเปิดเผยข้อมูลต่อสาธารณะได้ นอกจากนี้ ฐานข้อมูลยังประกอบไปด้วยข้อมูลฝั่งผู้กำกับดูแล เช่น ข้อมูลการตรวจสอบสภาพ ข้อร้องเรียนจากประชาชน เป็นต้น ทั้งนี้ การดำเนินการตามข้อเสนอแนะจะสนับสนุนนโยบายในการสร้างระบบจัดอันดับผู้ประกอบการ เพื่อส่งเสริมให้ผู้บริโภคเป็นกลไกปรับพฤติกรรมผู้ประกอบการให้ผลิตบริการที่มีความปลอดภัย ดังที่ได้กล่าวก่อนหน้า

เอกสารอ้างอิง

บทที่ 2

UK Government. (2015). Operator Compliance Risk Scores (OCRS). Retrieved July 17, 2015, from UK Government Web Site: <https://www.gov.uk/operator-compliance-risk-score>

United Nations Economic Commission for Europe (UNECE). (2006). Regulation No.66 Uniform Provisions Concerning the Approval of Large Passenger Vehicles with Regard to the Strength of their Superstructure.

กฎกระทรวงกำหนดความปลอดภัยและความสงบเรียบร้อยที่ผู้โดยสารต้องปฏิบัติในระหว่างการเดินทางโดยสาร พ.ศ. 2557.

กฎกระทรวง ฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2524) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522.

กฎกระทรวงฉบับที่ 9 (พ.ศ. 2524) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522.

กฎกระทรวงฉบับที่ 60 (พ.ศ. 2552) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522.

กรมการขนส่งทางบก. (2553). กรมการขนส่งทางบกยืนยันไม่ผ่อนผัน รถตู้โดยสารประจำทางอายุไม่เกิน 10 ปี. ข่าวกรมการขนส่งทางบก.

กรมการขนส่งทางบก. (2557). กรมการขนส่งทางบก ตรวจเข้มสมรรถนะรถตู้โดยสาร. ข่าวกรมการขนส่งทางบก.

กรมการขนส่งทางบก. (2559). รายงานสถิติการขนส่งประจำปี 2558. กรุงเทพมหานคร: กองแผนงาน กลุ่มสถิติการขนส่ง.

ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง ประตู่ทางขึ้นลงและประตู่กเงินสำหรับรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร พ.ศ. 2557

สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย. (2555). มาตรฐานความปลอดภัยของรถตู้โดยสารประจำทาง: การกำหนดมาตรฐาน การบังคับใช้ และการตรวจสอบ. กรุงเทพมหานคร.

สำนักงานสถิติแห่งชาติ (2558ก) การสำรวจการประกอบการขนส่งด้วยรถตู้โดยสารประจำทาง พ.ศ. 2557 (ผู้ได้รับใบอนุญาตฯ). กรุงเทพมหานคร: สำนักงานสถิติเศรษฐกิจและสังคม.

สำนักงานสถิติแห่งชาติ (2558ข) การสำรวจการประกอบการขนส่งด้วยรถตู้โดยสารประจำทาง พ.ศ. 2557 (ผู้ประกอบการร่วม). กรุงเทพมหานคร: สำนักงานสถิติเศรษฐกิจและสังคม.

บทที่ 3

กฎกระทรวงกำหนดความเสียหายที่จะให้ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น จำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้นการร้องขอรับและการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2557

กฎกระทรวงกำหนดจำนวนเงินเอาประกันภัยตามชนิด ประเภท และขนาดของรถ พ.ศ. 2544

คำสั่งนายทะเบียนที่ 15/2559 เรื่อง ให้ใช้แบบ ข้อความกรมธรรม์ประกันภัยคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ และกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์รวมการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

ถิรยุทธ์ ลิมานนท์. (2555). โครงการศึกษาเพื่อประเมินความปลอดภัยของรถโดยสารสาธารณะระหว่างจังหวัดของประเทศไทย. กรุงเทพมหานคร: เสนอต่อ สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.).

ธวัชชัย เหล่าหงษ์ศิริทอง และคณะ. (2545). การศึกษาวิเคราะห์สาเหตุอุบัติเหตุด้านการจราจรทางบก. กรุงเทพมหานคร: เสนอต่อสำนักงานคณะกรรมการการจักระบบการจราจรทางบก (สจร.).

ผู้จัดการ Online. (2554, ธันวาคม 7). เผยชื่อ 8 ศพเหยื่อรถทัวร์ ชม.-กทม.คว่ำที่ลำปาง เจ็บ 51 ถูกส่ง รพ. ศูนย์ลำปาง-เถิน.

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535.

มยุเรศ แลวงศ์นิล และ วิทยา ทาแก้ว. (2558, กรกฎาคม 7). สถานการณ์ปัญหาและผลกระทบจากกรณีอุบัติเหตุรถโดยสารจากรพช. ศูนย์คุ้มครองสิทธิผู้บริโภคลำปาง.

มูลนิธิเพื่อผู้บริโภค. (2555, มีนาคม 28). มูลนิธิเพื่อผู้บริโภคแนะวิธีการเลือกเช่ารถรับจ้างอย่างไรให้ปลอดภัย. สืบค้นจาก http://www.consumerthai.org/main/index.php?option=com_content&view=article&id=2163:2012-03-28-11-49-37&catid=169:2012-03-27-10-01-02&Itemid=239

มูลนิธิไทยโรดส์ และศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย. (2556). รายงานสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย พ.ศ. 2554. กรุงเทพมหานคร.

ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.). (2558, มิถุนายน 3). จักรพงษ์ทัวร์ อุบัติเหตุซ้ำซาก ต้องรื้อระบบควบคุมรถสาธารณะ. สำนักข่าวอิศรา.

สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (2556) อุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะ: ผลกระทบ การประกันภัย และการชดเชยเยียวยา. กรุงเทพมหานคร

สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (2557) โครงการวิจัยกรอบและข้อเสนอเชิงนโยบายต่อการพัฒนาระบบการประกันภัย ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535. กรุงเทพมหานคร: เสนอต่อสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.).

สำนักข่าวไอเอ็นเอ็น. (2557, สิงหาคม 13). รถทัวร์ 2 ชั้นไฟไหม้หวิดอย่างสุด 42 ชีวิต.

บทที่ 4

Continental Research. (2010). Passenger Focus - Bus Passenger Survey: Methodological Overview. London, UK.

สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย. (2553). โครงการศึกษาต้นทุนการประกอบการรถโดยสารประจำทาง. กรุงเทพมหานคร: เสนอต่อ กรมการขนส่งทางบก.

บทที่ 5

กฎกระทรวง ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2541) ออกตามพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541

กฎกระทรวงกำหนดความปลอดภัยและความสงบเรียบร้อยที่ผู้โดยสารต้องปฏิบัติระหว่างการโดยสาร พ.ศ. 2557

เดลินิวส์. (2557, เมษายน 7). รถทัวร์สายกรุงเทพ-เชียงใหม่ ตกถนนที่กำแพงเพชร โชเฟอร์ขาหัก.

ไทยรัฐ online. (2559, กรกฎาคม 22). จัดระเบียบรถตู้ จดจอร์รับส่งผู้โดยสารที่อนุสาวรีย์ฯ ดีเด่น 25 ตุลาคม นี้ บริษัท ขนส่ง จำกัด. (2547). ระเบียบและคู่มือรถร่วม บริษัท ขนส่ง จำกัด พ.ศ. 2547. กรุงเทพมหานคร.

พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522

สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. (2559). โครงการศึกษาความปลอดภัยในการใช้รถตู้โดยสารประจำทาง

สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย. (2553). ต้นทุนการประกอบการ: รถโดยสารประจำทาง VS รถบรรทุกในประเทศไทย. รายงานที่ตีอาร์ไอ ฉบับที่ 84 เดือนกรกฎาคม 2553 (ฉบับพิเศษ).

สวนีย์ ฉ่ำเฉลียว. (2556, กรกฎาคม 13). รถตู้บรรทุกเกิน ปัญหาซ้ำซาก ที่ผู้โดยสารเข้าใจ. สืบค้นจาก <http://www.prachatai.com/journal/2013/07/47682>

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. (2550). ระเบียบองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ว่าด้วยการบริหารจัดการและกำกับดูแลรถโดยสารเอกชนร่วมบริการ พ.ศ. 2550. กรุงเทพมหานคร

บทที่ 6

กฎกระทรวง ฉบับที่ 62 (พ.ศ. 2559) ออกตามความในพระราชบัญญัติขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 (แก้ไขเพิ่มเติมข้อกำหนดเกี่ยวกับเครื่องอุปกรณ์และส่วนควบ และขนาดของรถ)

กฎกระทรวงกำหนดความปลอดภัยและความสงบเรียบร้อยที่ผู้โดยสารต้องปฏิบัติในระหว่างการเดินทางโดยสาร พ.ศ.
2557

กรมการขนส่งทางบก. (2558). การจัดระบบการขนส่งมวลชนด้วยรถโดยสารประจำทางของประเทศไทย.
สืบค้นเมื่อ 11 กรกฎาคม 2558 จากเว็บไซต์กรมการขนส่งทางบก: [http://www.dlt.go.th/th/
attachments/1664_thai.pdf](http://www.dlt.go.th/th/attachments/1664_thai.pdf)

กรมการขนส่งทางบก. (2559). รายงานสถิติการขนส่งประจำปี 2558. กรุงเทพมหานคร: กองแผนงาน กลุ่ม
สถิติการขนส่ง.

ไทยรัฐออนไลน์. (2557, 13 พฤษภาคม). ปรับทั้งคนขับและผู้โดยสารขนส่งเริ่มแล้ว เข็มขัดรถโดยสาร-รถ
ปรับ 5 หมืน คนนั่ง ปรับ 5 พัน.

ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดเกณฑ์การทรงตัวของรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร
พ.ศ. 2555

ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดเกณฑ์การทรงตัวของรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร
ฉบับที่ 3 พ.ศ. 2558

ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดคุณลักษณะและระบบการทำงานของเครื่องบันทึกข้อมูลการ
เดินทางของรถ สำหรับรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารมาตรฐาน 4 (รถสองชั้น) พ.ศ. 2558

ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดคุณลักษณะและระบบการทำงานของเครื่องบันทึกข้อมูลการ
เดินทางของรถที่ใช้ในการขนส่ง พ.ศ. 2558

ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดแบบเข็มขัดนิรภัยและประเภทของรถ พ.ศ. 2555

ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดประเภทและลักษณะของรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารที่ต้องติดตั้ง
เครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถก่อนการจดทะเบียน พ.ศ. 2558

ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดประเภทและลักษณะของรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารที่ต้องติดตั้ง
เครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถก่อนการตรวจสอบสภาพรถเพื่อต่ออายุทะเบียน พ.ศ. 2558

พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522

ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุ. (2557, เมษายน 7). จ.กำแพงเพชร ทัวร์ ป.1 หลับในชนต้นไม้ เจ็บ 6 ราย (07-04-57
เวลา 14.20น.).

สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย. (2555). มาตรฐานความปลอดภัยของรถโดยสารประจำทาง:
การกำหนดมาตรฐาน การบังคับใช้ และการตรวจสอบ. กรุงเทพมหานคร.

ภาคผนวกที่ 1: แบบสอบถาม

- รถโดยสารสาธารณะประจำทางภายในจังหวัด (รถเมล์)
- รถตู้โดยสารสาธารณะ (รถตู้)
- รถโดยสารสาธารณะประจำทางระหว่างจังหวัด (รถทัวร์)

แบบสอบถามเกี่ยวกับคุณภาพการบริการและความปลอดภัย ของรถตู้โดยสารสาธารณะ

ส่วนที่ 1 ข้อมูลลักษณะประชากร

1. เพศ <input type="checkbox"/> 1. ชาย <input type="checkbox"/> 2. หญิง
2. อายุปี
3. ระดับการศึกษาสูงสุด <input type="checkbox"/> 1. ประถม <input type="checkbox"/> 2. มัธยมต้น <input type="checkbox"/> 3. มัธยมปลาย /ปวช. <input type="checkbox"/> 4. อนุปริญญา/ปวส. <input type="checkbox"/> 5. ปริญญาตรี <input type="checkbox"/> 6. สูงกว่าปริญญาตรี <input type="checkbox"/> 7. อื่นๆ (ระบุ).....
4. อาชีพ <input type="checkbox"/> 1. นักเรียน/นักศึกษา <input type="checkbox"/> 2. แม่บ้าน/พ่อบ้าน เกษียณอายุ <input type="checkbox"/> 3. ข้าราชการ/ พนักงานของรัฐ/ รัฐวิสาหกิจ <input type="checkbox"/> 4. ประกอบธุรกิจส่วนตัว <input type="checkbox"/> 5. พนักงานบริษัทเอกชน <input type="checkbox"/> 6. รับจ้าง <input type="checkbox"/> 7. เกษตรกร <input type="checkbox"/> 8. วางงาน/ กำลังหางาน <input type="checkbox"/> 9. อื่น ๆ.....
5. รายได้ส่วนตัวของท่าน (บาทต่อเดือน) <input type="checkbox"/> 1. น้อยกว่า 5,000 บาท <input type="checkbox"/> 2. 5,000-9,999 บาท <input type="checkbox"/> 3. 10,000-14,999 บาท <input type="checkbox"/> 4. 15,000-19,999 บาท <input type="checkbox"/> 5. 20,000-24,999 บาท <input type="checkbox"/> 6. 25,000-29,999 บาท <input type="checkbox"/> 7. 30,000-39,999 บาท <input type="checkbox"/> 8. 40,000-49,999 บาท <input type="checkbox"/> 9. 50,000-99,999 บาท <input type="checkbox"/> 10. 100,000 บาทขึ้นไป <input type="checkbox"/> 11. ไม่มีรายได้
6. รายได้ครัวเรือนของท่าน (บาทต่อเดือน) <input type="checkbox"/> 1. น้อยกว่า 5,000 บาท <input type="checkbox"/> 2. 5,000-9,999 บาท <input type="checkbox"/> 3. 10,000-14,999 บาท <input type="checkbox"/> 4. 15,000-19,999 บาท <input type="checkbox"/> 5. 20,000-24,999 บาท <input type="checkbox"/> 6. 25,000-29,999 บาท <input type="checkbox"/> 7. 30,000-39,999 บาท <input type="checkbox"/> 8. 40,000-49,999 บาท <input type="checkbox"/> 9. 50,000-99,999 บาท <input type="checkbox"/> 10. 100,000 บาทขึ้นไป <input type="checkbox"/> 11. ไม่มีรายได้
7. ยานพาหนะในครัวเรือน (เฉพาะที่พำนักอาศัยที่ท่านอยู่ในปัจจุบัน) <input type="checkbox"/> 1. ไม่มียานพาหนะ <input type="checkbox"/> 2. รถจักรยาน ระบุจำนวน.....คัน <input type="checkbox"/> 3. รถจักรยานยนต์ ระบุจำนวน.....คัน <input type="checkbox"/> 4. รถยนต์ ระบุจำนวน.....คัน

ส่วนที่ 2 ข้อมูลพฤติกรรมการเดินทางด้วยรถตู้โดยสารประจำทาง

8. การเดินทางครั้งนี้เป็นการเดินทาง 1. ภายในจังหวัด 2. ระหว่างจังหวัด
9. การเดินทางครั้งนี้ท่านเริ่มเดินทางจาก
เพื่อไปยัง
10. วัตถุประสงค์การเดินทางของท่านในครั้งนี้ คือ
 1. ไปเรียน 2. ไปทำงาน 3. ซื้อสินค้า 4. ท่องเที่ยว/ พักผ่อน/ นันทนาการ
 5. ติดต่อธุรกิจ 6. ทำธุระส่วนตัว 7. กลับบ้านที่พำนักอาศัย 8. อื่นๆ (ระบุ).....
11. จำนวนผู้ร่วมเดินทางในครั้งนี้ (รวมตัวท่านเอง).....คน

12. การเดินทางจากต้นทางมาสถานี/จุดจอดรถตู้โดยสาร

12.1 สถานที่ต้นทางของการเดินทาง

1. ที่พักปัจจุบัน 2. สถานที่ทำงาน 3. สถานที่ศึกษา
 4. แหล่งธุรกิจ 5. สถานที่ท่องเที่ยว 6. อื่น ๆ ระบุ.....

12.2 วิธีการเดินทาง/ เวลาที่ใช้ในการเดินทาง / ค่าใช้จ่าย

	วิธีการเดินทาง*	เวลาที่ใช้ในการเดินทาง (นาที)	ค่าใช้จ่าย (บาท)
1			
2			
3			

*
วิธีการเดินทาง:

1. เดิน 2. จักรยาน 3. รถจักรยานยนต์ 4. ตุ๊กตุ๊ก 5. รถสองแถว/รถประจำทางขนาดเล็ก
6. รถยนต์ส่วนตัว 7. รถจักรยานยนต์รับจ้าง 8. แท็กซี่ 9. รถเมล์
10. รถไฟฟ้า/รถไฟฟ้าใต้ดิน 11. รถตู้ 12. อื่นๆ ระบุ.....

13. การเดินทางด้วยรถตู้โดยสาร

13.1 ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางด้วยรถตู้โดยสาร.....นาที/ชั่วโมง

13.2 ราคาค่าโดยสาร.....บาท

13.3 รถตู้ที่โดยสารเป็นของบริษัท.....

13.4 ป้ายทะเบียนรถตู้โดยสาร

1. สีขาว 2. สีเหลือง 3. ไม่ทราบ/ไม่แน่ใจ

14. การเดินทางจากจุดที่ลงจากรถตู้โดยสารไปยังปลายทาง

14.1 สถานที่ที่เป็นปลายทาง

1. ที่พักปัจจุบัน 2. สถานที่ทำงาน 3. สถานที่ศึกษา
 4. แหล่งธุรกิจ 5. สถานที่ท่องเที่ยว 6. อื่น ๆ ระบุ.....

14.2 วิธีการเดินทาง/ เวลาที่ใช้ในการเดินทาง / ค่าใช้จ่าย

	วิธีการเดินทาง*	เวลาที่ใช้ในการเดินทาง (นาที)	ค่าใช้จ่าย (บาท)
1			
2			
3			

*
วิธีการเดินทาง:

1. เดิน 2. จักรยาน 3. รถจักรยานยนต์ 4. ตุ๊กตุ๊ก 5. รถสองแถว/รถประจำทางขนาดเล็ก
6. รถยนต์ส่วนตัว 7. รถจักรยานยนต์รับจ้าง 8. แท็กซี่ 9. รถตู้โดยสาร
10. รถไฟฟ้า/รถไฟฟ้าใต้ดิน 11. อื่นๆ ระบุ.....

15. เหตุผลที่ท่านเลือกใช้บริการรถตู้โดยสารในการเดินทางครั้งนี้ (เลือกได้มากกว่า 1 ข้อ)

1. ไม่มีทางเลือกเดินทางอื่น 2. ค่าใช้จ่ายถูก 3. ความปลอดภัย
 4. สะดวก 5. รวดเร็ว 6. เหตุผลอื่น ๆ ระบุ.....

ส่วนที่ 3 ข้อมูลประสบการณ์และทัศนคติต่อการเดินทางด้วยรถตู้โดยสารประจำทาง

16. ความพึงพอใจต่อจุดจอดรับ-ส่งผู้โดยสาร

16.1 ความปลอดภัยส่วนบุคคล ณ จุดจอดรับ-ส่ง (เช่น ความปลอดภัยจากการถูกทำร้ายหรือชิงทรัพย์)

1. ไม่พอใจมากที่สุด 2. ไม่พอใจมาก 3. ปานกลาง 4. พอใจมาก 5. พอใจมากที่สุด

16.2 ความสะอาด

1. ไม่พอใจมากที่สุด 2. ไม่พอใจมาก 3. ปานกลาง 4. พอใจมาก 5. พอใจมากที่สุด

16.3 ความพึงพอใจต่อจุดจอดโดยรวม

1. ไม่พอใจมากที่สุด 2. ไม่พอใจมาก 3. ปานกลาง 4. พอใจมาก 5. พอใจมากที่สุด

17. การรอรถตู้โดยสารในการเดินทางครั้งล่าสุด

17.1 เทียบรถตู้ที่ท่านโดยสารมีกำหนดเวลาการเดินทางหรือไม่

1. ใช่ (ไปที่ 17.2) 2. ไม่ใช่ (ไปที่ 17.3)

17.2 รถตู้ที่ท่านโดยสารออกเดินทางตามเวลาที่กำหนดหรือไม่

1. ใช่ (ไปที่ 18) 2. ไม่ใช่ (ไปที่ 17.3)

17.3 ระยะเวลาที่ใช้ในการรอรถตู้โดยสารประจำทาง

1. น้อยกว่า 15 นาที 2. 15 – 30 นาที 3. 30 – 45 นาที 4. 45 นาที – 1 ชม.

5. มากกว่า 1 ชม.

17.4 ซึ่งระยะเวลาดังกล่าว

1. มากกว่าที่คาดไว้ 2. เท่าๆ กับที่คาดไว้ 3. น้อยกว่าที่คาดไว้

18. ความถี่ของเที่ยวรถตู้โดยสารในการเดินทางครั้งล่าสุด

18.1 ความถี่ของเที่ยวรถตู้ที่ท่านโดยสาร (ระยะเวลา/คัน)

1. ถี่กว่าทุก 15 นาที 2. ทุก 16-30 นาที 3. ทุก 31- 59 นาที 4. ทุก 1-2 ชม.

5. มากกว่า 2 ชม. 6. ไม่ทราบ/ไม่แน่ใจ

18.2 ความพึงพอใจต่อความถี่ของเที่ยวรถตู้ที่ท่านโดยสาร

1. ไม่พอใจมากที่สุด 2. ไม่พอใจมาก 3. ปานกลาง 4. พอใจมาก 5. พอใจมากที่สุด

19. ความพึงพอใจต่อระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทาง

1. ไม่พอใจมากที่สุด 2. ไม่พอใจมาก 3. ปานกลาง 4. พอใจมาก 5. พอใจมากที่สุด

20. ความพึงพอใจต่อค่าโดยสาร

1. ไม่พอใจมากที่สุด 2. ไม่พอใจมาก 3. ปานกลาง 4. พอใจมาก 5. พอใจมากที่สุด

21. ความพึงพอใจต่อพนักงานขับรถ

21.1 มารยาทและความเต็มใจที่จะช่วยเหลือของพนักงานขับรถ

1. ไม่พอใจมากที่สุด 2. ไม่พอใจมาก 3. ปานกลาง 4. พอใจมาก 5. พอใจมากที่สุด

21.2 ความนุ่มนวลในการขับขี่

1. ไม่พอใจมากที่สุด 2. ไม่พอใจมาก 3. ปานกลาง 4. พอใจมาก 5. พอใจมากที่สุด

21.3 ความเร็วในการขับขี่

1. เร็วเกินไป 2. พอดีแล้ว 3. ช้าเกินไป

21.4 ความรู้สึกปลอดภัยจากอุบัติเหตุ

1. ไม่พอใจมากที่สุด 2. ไม่พอใจมาก 3. ปานกลาง 4. พอใจมาก 5. พอใจมากที่สุด

22. รถตู้โดยสารที่โดยสารที่สุดมีการรับผู้โดยสารเกินจำนวนที่นั่งหรือไม่

1. เกิน 2. ไม่เกิน

23. ในการเดินทางด้วยรถตู้โดยสารที่โดยสารที่สุด ท่านได้นั่งหรือไม่

1. ได้นั่งตลอดเส้นทาง (ไปที่ 24) 2. ได้นั่งบางส่วนของเส้นทาง (ไปที่ 24)
 3. ยืนตลอดเส้นทาง (ไปที่ 25)

24. เข็มขัดนิรภัย

24.1 ที่นั่งของท่านมีเข็มขัดนิรภัยหรือไม่

1. มี (ไปที่ 24.2) 2. ไม่มี (ไปที่ 25) 3. ไม่ได้สังเกต (ไปที่ 25)

24.2 พนักงานขับรถได้แจ้งเรื่องเข็มขัดนิรภัยหรือไม่

1. แจ้ง 2. ไม่ได้แจ้ง 3. ไม่ทราบ/ไม่แน่ใจ

24.3 ท่านได้คาดเข็มขัดนิรภัยหรือไม่

1. คาด (ไปที่ 25) 2. ไม่ได้คาด (ไปที่ 24.4)

24.4 สาเหตุที่ไม่ได้คาดเข็มขัดนิรภัย

1. เข็มขัดไม่ได้อยู่ในสภาพดีหรือใช้การไม่ได้ (เสีย) 2. เข็มขัดถูกมัดไว้
 3. รู้สึกอึดอัด 4. โดยสารรถประจำทางเป็นเวลาสั้นๆ
 5. อายุ ไม่กล้าใส่ 6. อื่นๆ (ระบุ).....

25. สภาพรถตู้โดยสาร

25.1 สภาพภายนอกตัวรถ (ความใหม่ ความแข็งแรง)

1. แย่มาก 2. แย่ 3. ปานกลาง 4. ดี 5. ดีมาก

25.2 สภาพภายในรถตู้โดยสาร (ตัวรถ เบาะ ที่นั่ง กระจก ความเย็นของเครื่องปรับอากาศ)

1. แย่มาก 2. แย่ 3. ปานกลาง 4. ดี 5. ดีมาก

25.3 ความสะอาดภายในรถตู้โดยสาร

1. แย่มาก 2. แย่ 3. ปานกลาง 4. ดี 5. ดีมาก

26. รถตู้โดยสารที่ท่านใช้บริการมีการรับ-ส่งผู้โดยสารนอกสถานีหรือจุดจอดหรือไม่

1. ใช่ 2. ไม่ใช่ 3. ไม่ทราบ/ไม่แน่ใจ

27. ความปลอดภัยโดยรวมในการเดินทางด้วยรถตู้โดยสารประจำทาง

1. ไม่ปลอดภัยมากๆ 2. ไม่ปลอดภัย 3. ปลอดภัยปานกลาง
 4. ปลอดภัย 5. ปลอดภัยมาก

28. ความพึงพอใจโดยรวมต่อรถตู้โดยสารประจำทางที่ท่านโดยสาร

1. ไม่พอใจมากที่สุด 2. ไม่พอใจมาก 3. ปานกลาง 4. พอใจมาก 5. พอใจมากที่สุด

ส่วนที่พอใจ.....

.....

.....

ส่วนที่ควรปรับปรุง.....

.....

.....

29. ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

.....

.....

.....

.....

.....

.....

แบบสอบถามเกี่ยวกับคุณภาพการบริการและความปลอดภัย ของรถโดยสารสาธารณะประจำทางระหว่างจังหวัด (รถทัวร์)

ส่วนที่ 1 ข้อมูลลักษณะประชากร

1. เพศ <input type="checkbox"/> 1. ชาย <input type="checkbox"/> 2. หญิง
2. อายุปี
3. ระดับการศึกษาสูงสุด <input type="checkbox"/> 1. ประถม <input type="checkbox"/> 2. มัธยมต้น <input type="checkbox"/> 3. มัธยมปลาย /ปวช. <input type="checkbox"/> 4. อนุปริญญา/ปวส. <input type="checkbox"/> 5. ปริญญาตรี <input type="checkbox"/> 6. สูงกว่าปริญญาตรี <input type="checkbox"/> 7. อื่นๆ (ระบุ).....
4. อาชีพ <input type="checkbox"/> 1. นักเรียน/นักศึกษา <input type="checkbox"/> 2. แม่บ้าน/พ่อบ้าน เกษียณอายุ <input type="checkbox"/> 3. ข้าราชการ/ พนักงานของรัฐ/ รัฐวิสาหกิจ <input type="checkbox"/> 4. ประกอบธุรกิจส่วนตัว <input type="checkbox"/> 5. พนักงานบริษัทเอกชน <input type="checkbox"/> 6. รับจ้าง <input type="checkbox"/> 7. เกษตรกร <input type="checkbox"/> 8. วางงาน/ กำลังหางาน <input type="checkbox"/> 9. อื่น ๆ.....
5. รายได้ส่วนตัวของท่าน (บาทต่อเดือน) <input type="checkbox"/> 1. น้อยกว่า 5,000 บาท <input type="checkbox"/> 2. 5,000-9,999 บาท <input type="checkbox"/> 3. 10,000-14,999 บาท <input type="checkbox"/> 4. 15,000-19,999 บาท <input type="checkbox"/> 5. 20,000-24,999 บาท <input type="checkbox"/> 6. 25,000-29,999 บาท <input type="checkbox"/> 7. 30,000-39,999 บาท <input type="checkbox"/> 8. 40,000-49,999 บาท <input type="checkbox"/> 9. 50,000-99,999 บาท <input type="checkbox"/> 10. 100,000 บาทขึ้นไป <input type="checkbox"/> 11. ไม่มีรายได้
6. รายได้ครัวเรือนของท่าน (บาทต่อเดือน) <input type="checkbox"/> 1. น้อยกว่า 5,000 บาท <input type="checkbox"/> 2. 5,000-9,999 บาท <input type="checkbox"/> 3. 10,000-14,999 บาท <input type="checkbox"/> 4. 15,000-19,999 บาท <input type="checkbox"/> 5. 20,000-24,999 บาท <input type="checkbox"/> 6. 25,000-29,999 บาท <input type="checkbox"/> 7. 30,000-39,999 บาท <input type="checkbox"/> 8. 40,000-49,999 บาท <input type="checkbox"/> 9. 50,000-99,999 บาท <input type="checkbox"/> 10. 100,000 บาทขึ้นไป <input type="checkbox"/> 11. ไม่มีรายได้
7. ยานพาหนะในครัวเรือน (เฉพาะที่พำนักอาศัยที่ท่านอยู่ในปัจจุบัน) <input type="checkbox"/> 1. ไม่มียานพาหนะ <input type="checkbox"/> 2. รถจักรยาน ระบุจำนวน.....คัน <input type="checkbox"/> 3. รถจักรยานยนต์ ระบุจำนวน.....คัน <input type="checkbox"/> 4. รถยนต์ ระบุจำนวน.....คัน

ส่วนที่ 2 ข้อมูลพฤติกรรมการเดินทางด้วยรถโดยสารประจำทางระหว่างจังหวัด

8. การเดินทางครั้งนี้ท่านเริ่มเดินทางจาก สถานี/อำเภอ.....จังหวัด.....
 เพื่อไปยัง สถานี/อำเภอ.....จังหวัด.....
9. วัตถุประสงค์การเดินทางของท่านในครั้งนี้ คือ
 1. ไปเรียน 2. ไปทำงาน 3. ซื้อสินค้า 4. ท่องเที่ยว/ พักผ่อน/ นันทนาการ
 5. ติดต่อธุรกิจ 6. ทำธุระส่วนตัว 7. กลับบ้าน/ที่พำนักอาศัย 8. อื่นๆ (ระบุ).....
10. จำนวนผู้ร่วมเดินทางในครั้งนี้ (รวมตัวท่านเอง).....คน

11. การเดินทางจากต้นทางมายังสถานีขนส่งหรือจุดจอดรถโดยสาร

11.1 สถานที่ต้นทางของการเดินทาง

1. ที่พักปัจจุบัน 2. สถานที่ทำงาน 3. สถานที่ศึกษา
 4. แหล่งธุรกิจ 5. สถานที่ท่องเที่ยว 6. อื่น ๆ ระบุ.....

11.2 วิธีการเดินทาง/ เวลาที่ใช้ในการเดินทาง / ค่าใช้จ่าย

	วิธีการเดินทาง*	เวลาที่ใช้ในการเดินทาง (นาที)	ค่าใช้จ่าย (บาท)
1			
2			
3			

* วิธีการเดินทาง:

1. เดิน 2. จักรยาน 3. รถจักรยานยนต์ 4. ตุ๊กตุ๊ก 5. รถสองแถว/รถประจำทางขนาดเล็ก
6. รถยนต์ส่วนตัว 7. รถจักรยานยนต์รับจ้าง 8. แท็กซี่ 9. รถตู้โดยสาร
10. รถเมล์ 11. รถไฟฟ้า/รถไฟฟ้ายใต้ดิน 12. อื่น ๆ ระบุ.....

12. การเดินทางด้วยรถโดยสารระหว่างจังหวัด

12.1 ประเภทของรถโดยสารระหว่างจังหวัด

1. รถปรับอากาศ VIP ที่นั่ง 1 ชั้น (รถปรับอากาศพิเศษ (1 ชั้น) มี 24 หรือ 32 ที่นั่ง มาตรฐาน ม.1 (ก) หรือเทียบเท่า)
 2. รถปรับอากาศ VIP ที่นั่ง 2 ชั้น (รถปรับอากาศพิเศษ (2 ชั้น) มี 24 หรือ 32 ที่นั่ง มาตรฐาน ม.4 (ก) หรือเทียบเท่า)
 3. รถปรับอากาศ ป.1 ที่นั่ง 1 ชั้น (รถปรับอากาศชั้นหนึ่ง (1 ชั้น) มี 40 ที่นั่ง มาตรฐาน ม.1 (ข))
 4. รถปรับอากาศ ป.1 ที่นั่ง 2 ชั้น (รถปรับอากาศชั้นหนึ่ง (2 ชั้น) มี 50 ที่นั่ง มาตรฐาน ม. 4(ข))
 5. รถปรับอากาศ ป.2 ที่นั่ง 1 ชั้น (รถปรับอากาศชั้นสอง (1 ชั้น) มี 50 ที่นั่ง มาตรฐาน ม. 2)
 6. รถปรับอากาศ ป.2 ที่นั่ง 2 ชั้น (รถปรับอากาศชั้นสอง (2 ชั้น) มี 55 ที่นั่ง มาตรฐาน ม. 4 (ค))
 7. รถไม่ปรับอากาศ (มาตรฐาน ม.3)
 8. อื่น ๆ ระบุ.....

12.2 รถโดยสารที่ขึ้นเป็นของบริษัท.....

12.3 ราคาค่าโดยสาร.....บาท

12.4 ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทาง.....นาที/ชั่วโมง

13. การเดินทางจากจุดที่ลงจากรถโดยสารระหว่างจังหวัดไปยังปลายทาง

13.1 สถานที่ที่เป็นปลายทาง

1. ที่พักปัจจุบัน 2. สถานที่ทำงาน 3. สถานที่ศึกษา
 4. แหล่งธุรกิจ 5. สถานที่ท่องเที่ยว 6. อื่น ๆ ระบุ.....

13.2 วิธีการเดินทาง/ เวลาที่ใช้ในการเดินทาง / ค่าใช้จ่าย

	วิธีการเดินทาง*	เวลาที่ใช้ในการเดินทาง (นาที)	ค่าใช้จ่าย (บาท)
1			
2			
3			

* วิธีการเดินทาง:

1. เดิน 2. จักรยาน 3. รถจักรยานยนต์ 4. ตุ๊กตุ๊ก 5. รถสองแถว/รถประจำทางขนาดเล็ก
6. รถยนต์ส่วนตัว 7. รถจักรยานยนต์รับจ้าง 8. แท็กซี่ 9. รถตู้โดยสาร
10. รถเมล์ 11. รถไฟฟ้า/รถไฟฟ้าใต้ดิน 12. อื่นๆ ระบุ.....

14. เหตุผลที่ท่านเลือกใช้บริการรถโดยสารประจำทางระหว่างจังหวัดในการเดินทางครั้งนี้ (เลือกได้มากกว่า 1 ข้อ)

1. ไม่มีทางเลือกเดินทางอื่น 2. ค่าใช้จ่ายถูก 3. ความปลอดภัย
 4. สะดวก 5. รวดเร็ว 6. เหตุผลอื่น ๆ ระบุ.....

ส่วนที่ 3 ข้อมูลประสบการณ์และทัศนคติต่อการเดินทางด้วยรถโดยสารประจำทาง

15. ความพึงพอใจต่อสถานีขนส่ง

15.1 ความปลอดภัยส่วนบุคคล (เช่น ความปลอดภัยจากการถูกทำร้ายหรือชิงทรัพย์)

1. ไม่พอใจมากที่สุด 2. ไม่พอใจมาก 3. ปานกลาง 4. พอใจมาก 5. พอใจมากที่สุด

15.2 ความสะอาด

1. ไม่พอใจมากที่สุด 2. ไม่พอใจมาก 3. ปานกลาง 4. พอใจมาก 5. พอใจมากที่สุด

15.3 ความสะดวกในการเข้าถึงสถานที่ตั้งของสถานีขนส่ง

1. ไม่พอใจมากที่สุด 2. ไม่พอใจมาก 3. ปานกลาง 4. พอใจมาก 5. พอใจมากที่สุด

15.4 ข้อมูลเกี่ยวกับเที่ยวรถโดยสารที่สถานีขนส่ง

1. ไม่พอใจมากที่สุด 2. ไม่พอใจมาก 3. ปานกลาง 4. พอใจมาก 5. พอใจมากที่สุด

16. การรอรถโดยสารประจำทางระหว่างจังหวัดในการเดินทางครั้งล่าสุด

16.1 เที่ยวบินที่ท่านโดยสารมีกำหนดเวลาการเดินทางหรือไม่

1. ใช่ (ไปที่ 16.2) 2. ไม่ใช่ (ไปที่ 16.3)

16.2 รถที่ท่านโดยสารออกเดินทางตามเวลาที่กำหนดหรือไม่

1. ใช่ (ไปที่ 17) 2. ไม่ใช่ (ไปที่ 16.3)

16.3 ระยะเวลาที่ใช้ในการรอรถโดยสารประจำทาง

1. น้อยกว่า 15 นาที 2. 15 – 30 นาที 3. 30 – 45 นาที 4. 45 นาที – 1 ชม.
 5. มากกว่า 1 ชม.

16.4 ซึ่งระยะเวลาดังกล่าว

1. มากกว่าที่คาดไว้ 2. เท่าๆ กับที่คาดไว้ 3. น้อยกว่าที่คาดไว้

17. ความถี่ของเที่ยวรถโดยสารประจำทางระหว่างจังหวัดในการเดินทางครั้งล่าสุด

17.1 ความถี่ของเที่ยวรถที่ท่านโดยสาร (ระยะเวลา/คืน)

1. ถี่กว่าทุก 1 ชม. 2. ทุก 1-2 ชม. 3. ทุก 3-4 ชม. 4. มากกว่า 4 ชม. 5. ไม่ทราบ

17.2 ความพึงพอใจต่อความถี่ของรถที่ท่านโดยสาร

1. ไม่พอใจมากที่สุด 2. ไม่พอใจมาก 3. ปานกลาง 4. พอใจมาก 5. พอใจมากที่สุด

18. ความพึงพอใจต่อระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทาง

1. ไม่พอใจมากที่สุด 2. ไม่พอใจมาก 3. ปานกลาง 4. พอใจมาก 5. พอใจมากที่สุด

19. ความพึงพอใจต่อค่าโดยสาร

1. ไม่พอใจมากที่สุด 2. ไม่พอใจมาก 3. ปานกลาง 4. พอใจมาก 5. พอใจมากที่สุด

20. ความพึงพอใจต่อพนักงานขับรถและพนักงานประจำรถโดยสาร

20.1 มารยาทและความเต็มใจที่จะช่วยเหลือของพนักงานขับรถและพนักงานประจำรถโดยสาร

1. ไม่พอใจมากที่สุด 2. ไม่พอใจมาก 3. ปานกลาง 4. พอใจมาก 5. พอใจมากที่สุด

20.2 ความนุ่มนวลในการขับขี่

1. ไม่พอใจมากที่สุด 2. ไม่พอใจมาก 3. ปานกลาง 4. พอใจมาก 5. พอใจมากที่สุด

20.3 ความเร็วในการขับขี่

1. เร็วเกินไป 2. พอดีแล้ว 3. ช้าเกินไป

20.4 ความรู้สึกปลอดภัยจากอุบัติเหตุ

1. ไม่พอใจมากที่สุด 2. ไม่พอใจมาก 3. ปานกลาง 4. พอใจมาก 5. พอใจมากที่สุด

21. ท่านได้นั่งหรือไม่

1. ได้นั่งตลอดเส้นทาง 2. ได้นั่งบางส่วนของเส้นทาง
 3. ยืนตลอดเส้นทาง

22. ท่านพบเห็นผู้โดยสารคนอื่นต้องยืน เนื่องจากที่นั่งไม่เพียงพอหรือไม่

1. พบ 2. ไม่พบ

23. เข็มขัดนิรภัย

23.1 ที่นั่งในรถโดยสารมีเข็มขัดนิรภัยหรือไม่

1. มี (ไปที่ 23.2) 2. ไม่มี (ไปที่ 24) 3. ไม่ได้สังเกต (ไปที่ 24)

23.2 พนักงานขับรถ/พนักงานบนรถได้แจ้งเรื่องเข็มขัดนิรภัยหรือไม่

1. แจ้ง 2. ไม่ได้แจ้ง

23.3 ท่านได้คาดเข็มขัดนิรภัยหรือไม่

1. คาด (ไปที่ 24) 2. ไม่ได้คาด (ไปที่ 23.4)

23.4 สาเหตุที่ไม่ได้คาดเข็มขัดนิรภัย

1. เข็มขัดไม่ได้อยู่ในสภาพดีหรือใช้การไม่ได้ (เสีย) 2. เข็มขัดถูกมัดไว้
 3. รู้สึกอึดอัด 4. โดยสารรถประจำทางเป็นเวลาสั้นๆ
 5. อาย ไม่กล้าใส่ 6. ไม่ได้นั่ง
 7. อื่นๆ (ระบุ).....

24. อุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยอื่นๆ

24.1 นอกเหนือจากเข็มขัดนิรภัย รถโดยสารที่ท่านใช้บริการมีอุปกรณ์ความปลอดภัยใดบ้างภายในตัวรถ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

1. ประตูดมเงิน 2. ถังดับเพลิง 3. ค้อนทุบกระจก
 4. อื่นๆ (ระบุ)..... 5. ไม่ทราบ

24.2 คนขับรถหรือพนักงานขับรถโดยสารได้แนะนำอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยเหล่านี้หรือไม่

1. แนะนำ 2. ไม่ได้แนะนำ

25. ประตูรถโดยสารปิดตลอด ยกเว้นเมื่อรับ-ส่งผู้โดยสารหรือไม่

1. ปิดตลอด 2. ไม่ได้ปิดตลอด

26. สภาพรถโดยสาร

26.1 สภาพภายนอกตัวรถโดยสาร (ความใหม่ ความแข็งแรง)

1. แย่มาก 2. แย่ 3. ปานกลาง 4. ดี 5. ดีมาก

26.2 สภาพภายในรถโดยสาร (ตัวรถ เบาะ ที่นั่ง กระจก ความเย็นของเครื่องปรับอากาศ)

1. แย่มาก 2. แย่ 3. ปานกลาง 4. ดี 5. ดีมาก

26.3 ความสะอาดภายในรถโดยสาร

1. แย่มาก 2. แย่ 3. ปานกลาง 4. ดี 5. ดีมาก

27. รถโดยสารที่ท่านใช้บริการมีการรับ-ส่งผู้โดยสารนอกสถานีหรือจุดจอดหรือไม่

1. ใช่ 2. ไม่ใช่ 3. ไม่ทราบ/ไม่แน่ใจ

28. รถโดยสารที่ท่านใช้บริการออกตัวก่อนที่ผู้โดยสารจะขึ้นเรียบร้อยหรือไม่

1. ใช่ 2. ไม่ใช่ 3. ไม่ทราบ/ไม่แน่ใจ

29. ความปลอดภัยโดยรวมในการเดินทางด้วยรถโดยสารประจำทางระหว่างจังหวัด

1. ไม่ปลอดภัยมากๆ 2. ไม่ปลอดภัย 3. ปลอดภัยปานกลาง
 4. ปลอดภัย 5. ปลอดภัยมาก

30. ความพึงพอใจโดยรวมต่อรถโดยสารประจำทางระหว่างจังหวัดที่ท่านโดยสาร

1. ไม่พอใจมากที่สุด 2. ไม่พอใจมาก 3. ปานกลาง 4. พอใจมาก 5. พอใจมากที่สุด

ส่วนที่พอใจ.....
.....
.....

ส่วนที่ควรปรับปรุง.....
.....
.....

31. ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

.....
.....
.....
.....
.....
.....

แบบสอบถามเกี่ยวกับคุณภาพการบริการและความปลอดภัยของรถ โดยสารประจำทางภายในจังหวัด (รถเมล์)

ส่วนที่ 1 ข้อมูลลักษณะประชากร

1. เพศ <input type="checkbox"/> 1. ชาย <input type="checkbox"/> 2. หญิง
2. อายุปี
3. ระดับการศึกษาสูงสุด <input type="checkbox"/> 1. ประถม <input type="checkbox"/> 2. มัธยมต้น <input type="checkbox"/> 3. มัธยมปลาย /ปวช. <input type="checkbox"/> 4. อนุปริญญา/ปวส. <input type="checkbox"/> 5. ปริญญาตรี <input type="checkbox"/> 6. สูงกว่าปริญญาตรี <input type="checkbox"/> 7. อื่นๆ (ระบุ).....
4. อาชีพ <input type="checkbox"/> 1. นักเรียน/นักศึกษา <input type="checkbox"/> 2. แม่บ้าน/พ่อบ้าน เกษียณอายุ <input type="checkbox"/> 3. ข้าราชการ/ พนักงานของรัฐ/ รัฐวิสาหกิจ <input type="checkbox"/> 4. ประกอบธุรกิจส่วนตัว <input type="checkbox"/> 5. พนักงานบริษัทเอกชน <input type="checkbox"/> 6. รับจ้าง <input type="checkbox"/> 7. เกษตรกร <input type="checkbox"/> 8. วางงาน/ กำลังหางาน <input type="checkbox"/> 9. อื่น ๆ.....
5. รายได้ส่วนตัวของท่าน (บาทต่อเดือน) <input type="checkbox"/> 1. น้อยกว่า 5,000 บาท <input type="checkbox"/> 2. 5,000-9,999 บาท <input type="checkbox"/> 3. 10,000-14,999 บาท <input type="checkbox"/> 4. 15,000-19,999 บาท <input type="checkbox"/> 5. 20,000-24,999 บาท <input type="checkbox"/> 6. 25,000-29,999 บาท <input type="checkbox"/> 7. 30,000-39,999 บาท <input type="checkbox"/> 8. 40,000-49,999 บาท <input type="checkbox"/> 9. 50,000-99,999 บาท <input type="checkbox"/> 10. 100,000 บาทขึ้นไป <input type="checkbox"/> 11. ไม่มีรายได้
6. รายได้ครัวเรือนของท่าน (บาทต่อเดือน) <input type="checkbox"/> 1. น้อยกว่า 5,000 บาท <input type="checkbox"/> 2. 5,000-9,999 บาท <input type="checkbox"/> 3. 10,000-14,999 บาท <input type="checkbox"/> 4. 15,000-19,999 บาท <input type="checkbox"/> 5. 20,000-24,999 บาท <input type="checkbox"/> 6. 25,000-29,999 บาท <input type="checkbox"/> 7. 30,000-39,999 บาท <input type="checkbox"/> 8. 40,000-49,999 บาท <input type="checkbox"/> 9. 50,000-99,999 บาท <input type="checkbox"/> 10. 100,000 บาทขึ้นไป <input type="checkbox"/> 11. ไม่มีรายได้
7. ยานพาหนะในครัวเรือน (เฉพาะที่พำนักอาศัยที่ท่านอยู่ในปัจจุบัน) <input type="checkbox"/> 1. ไม่มียานพาหนะ <input type="checkbox"/> 2. รถจักรยาน ระบุจำนวน.....คัน <input type="checkbox"/> 3. รถจักรยานยนต์ ระบุจำนวน.....คัน <input type="checkbox"/> 4. รถยนต์ ระบุจำนวน.....คัน

ส่วนที่ 2 ข้อมูลพฤติกรรมการเดินทางด้วยรถเมล์เที่ยวล่าสุด

8. การเดินทางครั้งนี้ท่านเริ่มเดินทางจาก
เพื่อไปยัง
9. วัตถุประสงค์การเดินทางของท่านในครั้งนี้ คือ
 1. ไปเรียน 2. ไปทำงาน 3. ซื้อสินค้า 4. ท่องเที่ยว/ พักผ่อน/ นันทนาการ
 5. ติดต่อธุรกิจ 6. ทำธุระส่วนตัว 7. กลับบ้านที่พำนักอาศัย 8. อื่นๆ (ระบุ).....
10. จำนวนผู้ร่วมเดินทางในครั้งนี้ (รวมตัวท่านเอง).....คน

11. การเดินทางจากต้นทางมายังป้ายรถเมล์ (ก่อนถึงป้ายที่โดยสารมายังจุดจอดปัจจุบัน)

11.1 สถานที่ต้นทางของการเดินทาง

1. ที่พักปัจจุบัน 2. สถานที่ทำงาน 3. สถานที่ศึกษา
 4. แหล่งธุรกิจ 5. สถานที่ท่องเที่ยว 6. อื่น ๆ ระบุ.....

11.2 วิธีการเดินทาง/ เวลาที่ใช้ในการเดินทาง / ค่าใช้จ่าย

	วิธีการเดินทาง*	เวลาที่ใช้ในการเดินทาง (นาที)	ค่าใช้จ่าย (บาท)
1			
2			
3			

* วิธีการเดินทาง:

1. เดิน 2. จักรยาน 3. รถจักรยานยนต์ 4. ตุ๊กตุ๊ก 5. รถสองแถว/รถประจำทางขนาดเล็ก
 6. รถยนต์ส่วนตัว 7. รถจักรยานยนต์รับจ้าง 8. แท็กซี่ 9. รถตู้โดยสาร
 10. รถไฟฟ้า/รถไฟฟ้าใต้ดิน 11. อื่น ๆ ระบุ.....

12. การเดินทางด้วยรถเมล์

12.1 สายที่ขึ้น.....

12.2 ประเภทของรถเมล์

1. รถธรรมดา (สีครีม-แดง) 2. รถทางด่วน (สีครีม-แดง) 3. รถบริการตลอดคืน (สีครีม-แดง)
 4. รถธรรมดา (สีขาว-น้ำเงิน) 5. รถทางด่วน (สีขาว-น้ำเงิน) 6. รถบริการตลอดคืน (สีขาว-น้ำเงิน)
 7. รถปรับอากาศ (ครีม-น้ำเงิน) 8. รถปรับอากาศ (ยูโรทู สีเหลืองส้ม) 9. รถปรับอากาศ (สีเหลือง)
 10. รถธรรมดา (สีชมพู) 11. รถมินิบัล 11. อื่น ๆ ระบุ.....

12.3 ราคาค่าโดยสาร.....บาท

12.4 ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทาง.....นาที/ชั่วโมง

13. การเดินทางจากจุดที่ลงจากรถเมล์ไปยังปลายทาง

13.1 สถานที่ที่เป็นปลายทาง

1. ที่พักปัจจุบัน 2. สถานที่ทำงาน 3. สถานที่ศึกษา
 4. แหล่งธุรกิจ 5. สถานที่ท่องเที่ยว 6. อื่น ๆ ระบุ.....

13.2 วิธีการเดินทาง/ เวลาที่ใช้ในการเดินทาง / ค่าใช้จ่าย

	วิธีการเดินทาง ^a	เวลาที่ใช้ในการเดินทาง (นาที)	ค่าใช้จ่าย (บาท)
1			
2			
3			

^a วิธีการเดินทาง:

1. เดิน 2. จักรยาน 3. รถจักรยานยนต์ 4. ตุ๊กตุ๊ก 5. รถสองแถว/รถประจำทางขนาดเล็ก
 6. รถยนต์ส่วนตัว 7. รถจักรยานยนต์รับจ้าง 8. แท็กซี่ 9. รถตู้โดยสาร
 10. รถไฟฟ้า/รถไฟฟ้าใต้ดิน 11. อื่น ๆ ระบุ.....

14. เหตุผลที่ท่านเลือกใช้บริการรถเมล์ในการเดินทางครั้งนี้ (เลือกได้มากกว่า 1 ข้อ)

1. ไม่มีทางเลือกเดินทางอื่น 2. ค่าใช้จ่ายถูก 3. ความปลอดภัย
 4. สะดวก 5. รวดเร็ว 6. เหตุผลอื่น ๆ ระบุ.....

ส่วนที่ 3 ข้อมูลประสบการณ์และทัศนคติการเดินทางด้วยรถเมล์ที่वल่ำสุด

15. ความพึงพอใจต่อบำยรถเมล์ที่ขึ้น

15.1 ความปลอดภัยส่วนบุคคล (เช่น ความปลอดภัยจากการถูกทำร้ายหรือชิงทรัพย์)

1. ไม่พอใจมากที่สุด 2. ไม่พอใจมาก 3. ปานกลาง 4. พอใจมาก 5. พอใจมากที่สุด

15.2 ความสะอาดของบริเวณบ้ำยรถเมล์

1. ไม่พอใจมากที่สุด 2. ไม่พอใจมาก 3. ปานกลาง 4. พอใจมาก 5. พอใจมากที่สุด

16. การรอรรถเมล์ในการเดินทางครั้งล่ำสุด

16.1 ระยะเวลาที่ใช้ในการรอรรถเมล์

1. น้อยกว่า 15 นาที 2. 15 – 30 นาที 3. 30 – 45 นาที 4. 45 นาที – 1 ชม.
 5. มากกว่า 1 ชม. 6. ไม่ทราบ/ไม่แน่ใจ (ข้ามไป 17)

16.2 ซึ่งระยะเวลาดังกล่าว

1. มากกว่าที่คาดไว้ 2. เท่าๆ กับที่คาดไว้ 3. น้อยกว่าที่คาดไว้

17. ความถี่ของเที่ยวรถเมล์

17.1 ความถี่ของเที่ยวรถเมล์ที่ท่านใช้บริการ (ระยะเวลา/คัน)

1. ถึ่กว่าทุก 15 นาที 2. ทุก 16-30 นาที 3. ทุก 31- 59 นาที 4. ทุก 1-2 ชม.
 5. มากกว่า 2 ชม. 6. ไม่ทราบ/ไม่แน่ใจ (ข้ามไป 18)

17.2 ความพึงพอใจต่อความถี่ของเที่ยวรถเมล์

1. ไม่พอใจมากที่สุด 2. ไม่พอใจมาก 3. ปานกลาง 4. พอใจมาก 5. พอใจมากที่สุด

18. ความพึงพอใจต่อค่าโดยสาร

1. ไม่พอใจมากที่สุด 2. ไม่พอใจมาก 3. ปานกลาง 4. พอใจมาก 5. พอใจมากที่สุด

19. ความพึงพอใจต่อระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทาง

1. ไม่พอใจมากที่สุด 2. ไม่พอใจมาก 3. ปานกลาง 4. พอใจมาก 5. พอใจมากที่สุด

20. รถเมล์ที่ท่านใช้บริการมีอุปกรณ์ความปลอดภัยใดบ้างภายในตัวรถ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

1. เข็มขัดนิรภัย 2. ถังดับเพลิง 3. ค้อนทุบกระจก
 4. ประตูดูกเงิน 5. อื่นๆ (ระบุ)..... 6. ไม่ทราบ/ไม่แน่ใจ

ส่วนที่ 4 ข้อมูลประสบการณ์เกี่ยวกับการโดยสารรถเมล์ในรอบ 1 เดือน

21. ความพึงพอใจต่อพนักงานขับรถและพนักงานบนรถเมล์

21.1 มารยาทและความเต็มใจที่จะช่วยเหลือของพนักงานขับรถและพนักงานบนรถ

1. ไม่พอใจมากที่สุด 2. ไม่พอใจมาก 3. ปานกลาง 4. พอใจมาก 5. พอใจมากที่สุด

21.2 ความนุ่มนวลในการขับขี่

1. ไม่พอใจมากที่สุด 2. ไม่พอใจมาก 3. ปานกลาง 4. พอใจมาก 5. พอใจมากที่สุด

21.3 ความเร็วในการขับขี่

1. เร็วเกินไป 2. พอดีแล้ว 3. ช้าเกินไป

21.4 ความรู้สึกปลอดภัยจากอุบัติเหตุ

1. ไม่พอใจมากที่สุด 2. ไม่พอใจมาก 3. ปานกลาง 4. พอใจมาก 5. พอใจมากที่สุด

22. มีผู้โดยสารที่ยืนตรงบันได ในขณะที่รถวิ่ง (ไม่รวมการขึ้น-ลงรถ) หรือไม่

1. ไม่มี 2. นานๆ ครั้ง 3. เป็นบางครั้ง 4. เป็นประจำ 5. ทุกครั้ง

23. โดยทั่วไป ท่านได้นั่งหรือไม่

1. ไม่เคยได้นั่ง 2. ได้นั่งนานๆ ครั้ง 3. ได้นั่งเป็นบางครั้ง
 4. ได้นั่งเป็นประจำ 5. ได้นั่งทุกครั้ง

24. ประตูรถเมล์ปิดตลอด ยกเว้นเมื่อรับ-ส่งผู้โดยสารหรือไม่

1. ไม่เคยปิด 2. นานๆ ครั้ง 3. เป็นบางครั้ง 4. เป็นประจำ 5. ปิดทุกครั้ง

25. สภาพรถโดยสาร

25.1 สภาพภายนอกตัวรถ (ความใหม่ ความแข็งแรง)

1. แย่มาก 2. แย่ 3. ปานกลาง 4. ดี 5. ดีมาก

25.2 สภาพภายในรถโดยสาร (ตัวรถ เบาะ ที่นั่ง กระจก ความเย็นของเครื่องปรับอากาศ)

1. แย่มาก 2. แย่ 3. ปานกลาง 4. ดี 5. ดีมาก

25.3 ความสะอาดภายในรถโดยสาร

1. แย่มาก 2. แย่ 3. ปานกลาง 4. ดี 5. ดีมาก

26. รถเมล์ที่ท่านใช้บริการมีการรับ-ส่งผู้โดยสารนอกป้ายหรือไม่

1. ไม่เคย 2. นานๆ ครั้ง 3. เป็นบางครั้ง 4. เป็นประจำ 5. ทุกครั้ง

27. รถเมล์ที่ท่านใช้บริการออกตัวก่อนที่ผู้โดยสารจะขึ้นเรียบร้อยหรือไม่

1. ไม่เคย 2. นานๆ ครั้ง 3. เป็นบางครั้ง 4. เป็นประจำ 5. ทุกครั้ง

28. ความปลอดภัยโดยรวมในการเดินทางด้วยรถเมล์

1. ไม่ปลอดภัยมากๆ 2. ไม่ปลอดภัย 3. ปลอดภัยปานกลาง
 4. ปลอดภัย 5. ปลอดภัยมาก

29. ความพึงพอใจโดยรวมต่อรถเมล์ที่ท่านโดยสาร

1. ไม่พอใจมากที่สุด 2. ไม่พอใจมาก 3. ปานกลาง 4. พอใจมาก 5. พอใจมากที่สุด

ส่วนที่พอใจ.....

.....

ส่วนที่ควรปรับปรุง.....

.....

ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

.....

.....

.....

ภาคผนวก ส่วนกฎหมาย

1. พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522
2. พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522
3. กฎกระทรวง ฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2524) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522
4. กฎกระทรวง ฉบับที่ 60 (พ.ศ. 2552) ออกตามความในพระราชบัญญัติขนส่งทางบก พ.ศ. 2522
5. กฎกระทรวง ฉบับที่ 62 (พ.ศ. 2559) ออกตามความในพระราชบัญญัติขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 (แก้ไขเพิ่มเติมข้อกำหนดเกี่ยวกับเครื่องอุปกรณ์และส่วนควบ และขนาดของรถ)
6. กฎกระทรวงกำหนดความปลอดภัยและความสงบเรียบร้อยที่ผู้โดยสารต้องปฏิบัติในระหว่างการเดินทางโดยสาร พ.ศ. 2557
7. กฎกระทรวง ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2541) ออกตามความในพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541
8. ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดเกณฑ์การทรงตัวของรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร พ.ศ. 2555
9. ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดเกณฑ์การทรงตัวของรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร ฉบับที่ 3 พ.ศ. 2558
10. ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดคุณลักษณะและระบบการทำงานของเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถ สำหรับรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารมาตรฐาน 4 (รถสองชั้น) พ.ศ. 2558
11. ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดคุณลักษณะและระบบการทำงานของเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถที่ใช้ในการขนส่ง พ.ศ. 2558
12. ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดประเภทและลักษณะของรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารที่ต้องติดตั้งเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถก่อนการจดทะเบียน พ.ศ. 2558
13. ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดประเภทและลักษณะของรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารที่ต้องติดตั้งเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถก่อนการตรวจสภาพรถเพื่อต่ออายุทะเบียน พ.ศ. 2558
14. ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดแบบเข็มขัดนิรภัยและประเภทของรถ พ.ศ. 2555
15. ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง ประตุทางขึ้นลงและประตูฉุกเฉินสำหรับรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร พ.ศ. 2557

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานพระราชบัญญัติ

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

จรรยาบรรณ

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา พ.ศ. ๒๕๖๒ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

ภูมิพลอดุลยเดช ป.ร.

ให้ไว้ ณ วันที่ ๑๘ มกราคม พ.ศ. ๒๕๖๒

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

เป็นปีที่ ๓๔ ในรัชกาลปัจจุบัน

สมเด็จพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช มีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ

ให้ประกาศว่า

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

โดยที่เป็นการสมควรปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยการจรรยาบรรณ

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัติขึ้นไว้ โดยคำแนะนำและ
ยินยอมของสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ดังต่อไปนี้

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ. ๒๕๖๒”

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดเก้าสิบวันนับแต่วันประกาศ

ในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

(๑) พระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พุทธศักราช ๒๕๖๖

(๒) พระราชบัญญัติจรรยาบรรณ แก้ไขเพิ่มเติม พุทธศักราช ๒๕๖๘

(๓) พระราชบัญญัติจรรยาบรรณ (ฉบับที่ ๓) พุทธศักราช ๒๕๖๘

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

(๔) พระราชบัญญัติจรรยาบรรณ (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๖๘

(๕) ประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ ๕๙ ลงวันที่ ๒๖ มกราคม พ.ศ. ๒๕๑๕

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

มาตรา ๔ ในพระราชบัญญัตินี้

(๑) “การจรรยา” หมายความว่า การใช้ทางของผู้ขับขี่ คนเดินเท้า หรือคนที่จูง ขี่
หรือไล่ต้อนสัตว์

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

(๒) “ทาง” หมายความว่า ทางเดินรถ ช่องเดินรถ ช่องเดินรถประจำทาง ไหล่ทาง
ทางเท้า ทางข้าม ทางร่วมทางแยก ทางลาด ทางโค้ง สะพาน และลานที่ประชาชนใช้ในการจรรยา
และให้หมายความรวมถึงทางส่วนบุคคลที่เจ้าของยินยอมให้ประชาชนใช้ในการจรรยาหรือที่เจ้า
พนักงานจรรยาได้ประกาศให้เป็นทางตามพระราชบัญญัตินี้ด้วย แต่ไม่รวมไปถึงทางรถไฟ

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

- (๓) “ทางเดินรถ” หมายความว่า พื้นที่ที่ทำไว้สำหรับการเดินรถไม่ว่าในระดับพื้นดินใต้หรือเหนือพื้นดิน
- (๔) “ช่องเดินรถ” หมายความว่า ทางเดินรถที่จัดแบ่งเป็นช่องสำหรับการเดินรถ โดยทำเครื่องหมายเป็นเส้นหรือแนวแบ่งเป็นช่องไว้
- (๕) “ช่องเดินรถประจำทาง” หมายความว่า ช่องเดินรถที่กำหนดให้เป็นช่องเดินรถสำหรับรถโดยสารประจำทางหรือรถบรรทุกทุกคนโดยสารประเภทที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนด
- (๖) “ทางเดินรถทางเดียว” หมายความว่า ทางเดินรถใดที่กำหนดให้ผู้ขับรถเข้าไปในทิศทางเดียวกันตามเวลาที่เจ้าพนักงานจราจรกำหนด
- (๗) “ขอบทาง” หมายความว่า แนวริมของทางเดินรถ
- (๘) “ไหล่ทาง” หมายความว่า พื้นที่ที่ต่อจากขอบทางออกไปทางด้านข้างซึ่งยังมิได้จัดทำเป็นทางเท้า
- (๙) “ทางร่วมทางแยก” หมายความว่า พื้นที่ที่ทางเดินรถตั้งแต่สองสายตัดผ่านกัน รวมบรรจบกัน หรือติดกัน
- (๑๐) “วงเวียน” หมายความว่า ทางเดินรถที่กำหนดให้รถเดินรอบเครื่องหมายจราจรหรือสิ่งก่อสร้างขึ้นในทางร่วมทางแยก
- (๑๑) “ทางเท้า” หมายความว่า พื้นที่ที่ทำไว้สำหรับคนเดินซึ่งอยู่ข้างใดข้างหนึ่งของทาง หรือทั้งสองข้างของทาง หรือส่วนที่อยู่ชิดขอบทางซึ่งใช้เป็นที่สำหรับคนเดิน
- (๑๒) “ทางข้าม” หมายความว่า พื้นที่ที่ทำไว้สำหรับให้คนเดินเท้าข้ามทางโดยทำเครื่องหมายเป็นเส้นหรือแนวหรือตอกหมุดไว้บนทาง และให้หมายความรวมถึงพื้นที่ที่ทำให้คนเดินเท้าข้ามไม่ว่าในระดับใต้หรือเหนือพื้นดินด้วย
- (๑๓) “เขตปลอดภัย” หมายความว่า พื้นที่ในทางเดินรถที่มีเครื่องหมายแสดงไว้ให้เห็นได้ชัดเจนทุกเวลา สำหรับให้คนเดินเท้าที่ข้ามทางหยุดหรือให้คนที่ขึ้นหรือลงรถหยุดรอก่อนจะข้ามทางต่อไป
- (๑๔) “ที่คับขัน” หมายความว่า ทางที่มีการจราจรพลุกพล่านหรือมีสิ่งกีดขวาง หรือในที่ซึ่งมองเห็นหรือทราบได้ล่วงหน้าว่าอาจเกิดอันตรายหรือความเสียหายแก่รถหรือคนได้ง่าย
- (๑๕) “รถ” หมายความว่า ยานพาหนะทางบกทุกชนิด เว้นแต่รถไฟและรถราง
- (๑๖) “รถยนต์” หมายความว่า รถที่มีล้อตั้งแต่สามล้อและเดินด้วยกำลังเครื่องยนต์ กำลังไฟฟ้าหรือพลังงานอื่น ยกเว้นรถที่เดินบนราง
- (๑๗) “รถจักรยานยนต์” หมายความว่า รถที่เดินด้วยกำลังเครื่องยนต์ กำลังไฟฟ้าหรือพลังงานอื่น และมีล้อไม่เกินสองล้อ ถ้ามีพ่วงข้างมีล้อเพิ่มอีกไม่เกินหนึ่งล้อ
- (๑๘) “รถจักรยาน” หมายความว่า รถที่เดินด้วยกำลังของผู้ขับขี่ที่มีใช้เป็นการลากรถเข็น
- (๑๙) “รถฉุกเฉิน” หมายความว่า รถดับเพลิงและรถพยาบาลของราชการบริหารส่วนกลาง ราชการบริหารส่วนภูมิภาค และราชการบริหารส่วนท้องถิ่น หรือรถอื่นที่ได้รับอนุญาตจากผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติให้ใช้ไฟสัญญาณแสงวิบวาบ หรือให้ใช้เสียงสัญญาณไซเรนหรือเสียงสัญญาณอย่างอื่นตามที่จะกำหนดให้
- (๒๐) “รถบรรทุก” หมายความว่า รถยนต์ที่สร้างขึ้นเพื่อใช้บรรทุกสิ่งของหรือสัตว์

(๒๑) “รถบรรทุกคนโดยสาร” หมายความว่า รถยนต์ที่สร้างขึ้นเพื่อใช้บรรทุกคนโดยสารเกินเจ็ดคน

(๒๒) “รถโรงเรียน” หมายความว่า รถบรรทุกคนโดยสารที่โรงเรียนใช้รับส่งนักเรียน

(๒๓) “รถโดยสารประจำทาง” หมายความว่า รถบรรทุกคนโดยสารที่เดินตามทางที่กำหนดไว้ และเรียกเก็บค่าโดยสารเป็นรายคนตามอัตราที่วางไว้เป็นระยะทางหรือตลอดทาง

(๒๔) “รถแท็กซี่” หมายความว่า รถยนต์ที่ใช้รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน

(๒๕) “รถลากจูง” หมายความว่า รถยนต์ที่สร้างขึ้นเพื่อใช้สำหรับลากจูงรถหรือเครื่องมือการเกษตรหรือเครื่องมือการก่อสร้าง โดยตัวรถนั้นเองมิได้ใช้สำหรับบรรทุกคนหรือสิ่งของ

(๒๖) “รถพ่วง” หมายความว่า รถที่เคลื่อนที่ไปโดยใช้รถอื่นลากจูง

(๒๗) “มาตรแท็กซี่” หมายความว่า เครื่องแสดงอัตราและค่าโดยสารของรถแท็กซี่ โดยอาศัยเกณฑ์ระยะทางหรือเวลาการใช้รถแท็กซี่ หรือโดยอาศัยทั้งระยะทางและเวลาการใช้รถแท็กซี่

(๒๘) “ผู้ขับขี่” หมายความว่า ผู้ขับรถ ผู้ประจำเครื่องอุปกรณ์การขนส่งตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่ง ผู้ลากเข็นยานพาหนะ

(๒๙) “คนเดินเท้า” หมายความว่า คนเดินและให้รวมตลอดถึงผู้ใช้เก้าอี้ล้อสำหรับคนพิการหรือรถสำหรับเด็กด้วย

(๓๐) “เจ้าของรถ” หมายความว่า ผู้มีรถไว้ในครอบครองด้วย

(๓๑) “ผู้เก็บค่าโดยสาร” หมายความว่า ผู้ซึ่งรับผิดชอบในการเก็บค่าโดยสาร และผู้ดูแลคนโดยสารที่อยู่ประจำรถบรรทุกคนโดยสาร

(๓๒) “ใบอนุญาตขับขี่” หมายความว่า ใบอนุญาตขับรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ ใบอนุญาตสำหรับคนขับรถตามกฎหมายว่าด้วยรถจักรยานยนต์ ใบอนุญาตขับขี่ตามกฎหมายว่าด้วยล้อเลื่อน และใบอนุญาตผู้ประจำเครื่องอุปกรณ์การขนส่งตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่ง

(๓๓) “สัญญาณจราจร” หมายความว่า สัญญาณใด ๆ ไม่ว่าจะแสดงด้วยธง ไฟ ไฟฟ้า มือ แขน เสียงนกหวีด หรือด้วยวิธีอื่นใด สำหรับให้ผู้ขับขี่ คนเดินเท้า หรือคนที่จูง ชี หรือไล่ต้อนสัตว์ ปฏิบัติตามสัญญาณนั้น

(๓๔) “เครื่องหมายจราจร” หมายความว่า เครื่องหมายใด ๆ ที่ได้ติดตั้งไว้ หรือทำให้ปรากฏในทางสำหรับให้ผู้ขับขี่ คนเดินเท้า หรือคนที่จูง ชี หรือไล่ต้อนสัตว์ ปฏิบัติตามเครื่องหมายนั้น

(๓๕) “รัฐมนตรี” หมายความว่า รัฐมนตรีผู้รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้

(๓๖)^๒ (ยกเลิก)

(๓๗) “เจ้าพนักงานจราจร” หมายความว่า ข้าราชการตำรวจชั้นสัญญาบัตร ซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งให้เป็นเจ้าพนักงานจราจร

(๓๘) “พนักงานเจ้าหน้าที่” หมายความว่า ตำรวจซึ่งปฏิบัติหน้าที่ควบคุมการจราจร

(๓๙) “อาสาจราจร” หมายความว่า ผู้ซึ่งผ่านการอบรมตามหลักสูตรอาสาจราจร และได้รับแต่งตั้งจากผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติให้ช่วยเหลือการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานเจ้าหน้าที่ตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้

^๒ มาตรา ๔ (๓๖) ยกเลิกโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๙

(๔๐)^๓ “ผู้ตรวจการ” หมายความว่า ผู้ตรวจการตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกและผู้ตรวจการตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์

[คำว่า “ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ” แก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา ๔ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๗]

มาตรา ๕ ให้นายกรัฐมนตรีรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ และให้มีอำนาจแต่งตั้งเจ้าพนักงานจราจร ก่อออกกฎกระทรวงกำหนดกิจการอื่นเพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้ กฎกระทรวงนั้น เมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว ให้ใช้บังคับได้

ลักษณะ ๑

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา การใช้รถ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

หมวด ๑

ลักษณะของรถที่ใช้ในทาง

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

มาตรา ๖ ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่มีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรง หรืออาจเกิดอันตราย หรืออาจทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยแก่ผู้ใช้ คนโดยสารหรือประชาชนมาใช้ในทางเดินรถ รถที่ใช้ในทางเดินรถ ผู้ขับขี่ต้องจัดให้มีเครื่องยนต์ เครื่องอุปกรณ์และหรือส่วนควบที่ครบถ้วนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ กฎหมายว่าด้วยการขนส่ง กฎหมายว่าด้วยล้อเลื่อน กฎหมายว่าด้วยรถลาก หรือกฎหมายว่าด้วยรถจ้ำง และใช้การได้ดี

สภาพของรถที่อาจทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยตามวรรคหนึ่งและวิธีการทดสอบให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๗ ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่มีได้ติดแผ่นป้ายเลขทะเบียน แผ่นป้ายเครื่องหมายเลขทะเบียนหรือป้ายประจำรถ ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ กฎหมายว่าด้วยการขนส่ง กฎหมายว่าด้วยล้อเลื่อน กฎหมายว่าด้วยรถลาก หรือกฎหมายว่าด้วยรถจ้ำง มาใช้ในทางเดินรถ

มาตรา ๘ ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่ผู้ขับขี่ไม่อาจแลเห็นทางพอแก่ความปลอดภัยมาใช้ในทางเดินรถ เพื่อประโยชน์แห่งมาตรานี้ ให้ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติมีอำนาจออกระเบียบเกี่ยวกับการใช้วัสดุกรองแสงกับรถที่นำมาใช้ในทางเดินรถได้ โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

^๓ มาตรา ๔ (๔๐) แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๖) พ.ศ. ๒๕๔๒
มาตรา ๕ วรรคหนึ่ง แก้ไขเพิ่มเติมโดยประกาศคณะรักษาความสงบแห่งชาติฉบับที่ ๘๗/๒๕๕๗ เรื่อง การแก้ไขเพิ่มเติมผู้รักษาการตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับอำนาจหน้าที่ของเจ้าพนักงานตำรวจ ลงวันที่ ๑๐ กรกฎาคม พุทธศักราช ๒๕๕๗

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

คำว่า “ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ” แก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา ๔ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๙]

มาตรา ๙ ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่เกิดเสียงอื้ออึงหรือมีสิ่งลากถูไปบนทางเดินรถมาใช้ในทางเดินรถ

มาตรา ๑๐ ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่มีล้อหรือส่วนที่สัมผัสกับผิวทางไม่ใช่ยางมาใช้ในทางเดินรถ เว้นแต่เป็นรถที่ได้รับยกเว้นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง หรือเป็นรถที่ได้รับอนุญาตจากเจ้าพนักงานจราจร

มาตรา ๑๐ ทวิ ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่เครื่องยนต์ก่อให้เกิดก๊าซ ผุ่น ควีน ละอองเคมี หรือเสียงเกินเกณฑ์ที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา มาใช้ในทางเดินรถ

คำว่า “ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ” แก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา ๔ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๙]

หมวด ๒

การใช้ไฟหรือเสียงสัญญาณของรถ

มาตรา ๑๑ ในเวลาที่มีแสงสว่างไม่เพียงพอที่จะมองเห็นคน รถหรือสิ่งกีดขวางในทางได้โดยชัดแจ้งภายในระยะไม่น้อยกว่าหนึ่งร้อยห้าสิบเมตร ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถในทางต้องเปิดไฟหรือใช้แสงสว่างตามประเภท ลักษณะ และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๑๒ รถแต่ละชนิดที่ใช้ในทางเดินรถ ผู้ขับขี่ต้องใช้เสียงสัญญาณโดยเฉพาะดังต่อไปนี้

(๑) เสียงแตร สำหรับรถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ และให้ได้ยินได้ในระยะไม่น้อยกว่าหกสิบเมตร

(๒) เสียงระฆัง สำหรับรถม้า และให้ได้ยินได้ในระยะไม่น้อยกว่าสามสิบเมตร

(๓) เสียงกระดิ่ง สำหรับรถจักรยาน และให้ได้ยินได้ในระยะไม่น้อยกว่าสามสิบเมตร

ส่วนรถอื่นนอกจากที่กล่าวข้างต้น ผู้ขับขี่ต้องใช้เสียงสัญญาณตามที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

คำว่า “ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ” แก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา ๔ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๙]

มาตรา ๑๐ ทวิ เพิ่มโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๓๕

มาตรา ๑๓ ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถทุกชนิดในทางเดินรถใช้ไฟสัญญาณแสงสว่างวาบ เสียงสัญญาณไซเรน เสียงสัญญาณที่เป็นเสียงนกหวีด เสียงที่แตกพร่า เสียงหลายเสียง เสียงดังเกินสมควร หรือเสียงสัญญาณอย่างอื่นตามที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติมีอำนาจอนุญาตให้รถฉุกเฉิน รถในราชการทหารหรือตำรวจ หรือรถอื่นใช้ไฟสัญญาณวาบวาบหรือใช้เสียงสัญญาณไซเรนหรือเสียงสัญญาณอย่างอื่นได้ ในการนี้ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติจะกำหนดเงื่อนไขในการใช้ไฟสัญญาณหรือเสียงสัญญาณรวมทั้งกำหนดเครื่องหมายที่แสดงถึงลักษณะของรถดังกล่าวด้วยก็ได้โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

คำว่า “ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ” แก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา ๔ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๙

มาตรา ๑๔ การใช้เสียงสัญญาณ ผู้ขับขี่จะใช้ได้เฉพาะเมื่อจำเป็นหรือป้องกันอุบัติเหตุเท่านั้น แต่จะใช้เสียงยาวหรือซ้ำเกินควรไม่ได้

การใช้เสียงสัญญาณของรถหรือการกำหนดเงื่อนไขในการใช้เสียงสัญญาณในเขตหรือท้องที่ใด ให้ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

คำว่า “ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ” แก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา ๔ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๙

มาตรา ๑๕ รถที่บรรทุกของยื่นเกินความยาวของตัวรถ ขณะที่อยู่ในทางเดินรถ และในเวลาต้องเปิดไฟตามมาตรา ๑๑ หรือมาตรา ๑๒ ผู้ขับขี่ต้องจุดไฟสัญญาณแสงแดง หรือในเวลากลางวันต้องติดธงสีแดงไว้ที่ตอนปลายสุดของสิ่งที่บรรทุกนั้น โดยจุดไฟสัญญาณหรือติดธงไว้ให้มองเห็นได้ในระยะไม่น้อยกว่าหนึ่งร้อยห้าสิบเมตร

ไฟสัญญาณแสงแดงหรือธงสีแดงตามวรรคหนึ่ง จะใช้ชนิด ลักษณะ หรือจำนวนเท่าใด ให้ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

คำว่า “ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ” แก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา ๔ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๙

มาตรา ๑๖ ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถบรรทุกของเหลวไวไฟที่มีจุดวาบไฟในอุณหภูมิสิบลีตองศาเซลเซียส หรือต่ำกว่านั้น หรือที่บรรจุก๊าซไวไฟ ต้องปฏิบัติตามมาตรา ๑๕ และมาตรา ๕๖ แต่ไฟสัญญาณที่ใช้ต้องมีไซ้เป็นชนิดที่ไซ้เชื้อเพลิง

มาตรา ๑๗ ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถที่ใช้บรรทุกวัตถุระเบิด หรือวัตถุอันตรายชนิดอื่นใด ต้องจัดให้มีป้ายแสดงถึงวัตถุที่บรรทุกและเครื่องดับเพลิง และต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขในการป้องกันอันตราย

ลักษณะและวิธีการติดป้ายแสดงถึงวัตถุที่บรรทุกและเครื่องดับเพลิงตลอดจนเงื่อนไขในการป้องกันอันตราย ให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

การบรรทุก

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

มาตรา ๑๘ รถที่ใช้บรรทุกคน สัตว์ หรือสิ่งของ จะใช้บรรทุกในลักษณะใดโดยรถชนิดหรือประเภทใด ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๑๙ ในกรณีที่มีความจำเป็นจะต้องบรรทุกคน สัตว์ หรือสิ่งของนอกเหนือไปจากหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง เมื่อเจ้าของรถร้องขอเจ้าพนักงานจราจรจะผ่อนผันโดยอนุญาตเป็นหนังสือเป็นการชั่วคราวเฉพาะรายก็ได้

มาตรา ๒๐ ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถบรรทุกคน สัตว์ หรือสิ่งของ ต้องจัดให้มีสิ่งป้องกันมิให้คน สัตว์ หรือสิ่งของที่บรรทุกตกหล่น ร่วงไหล ส่งกลิ่น ส่งแสงสะท้อน หรือปลิวไปจากรถ อันอาจก่อเหตุเดือดร้อนรำคาญ ทำให้ทางสกปรกเปรอะเปื้อน ทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยแก่ประชาชน หรือก่อให้เกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน

ลักษณะ ๒

สัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจร

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

มาตรา ๒๑ ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติตามสัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจรที่ได้ติดตั้งไว้หรือทำให้ปรากฏในทาง หรือที่พนักงานเจ้าหน้าที่แสดงให้ทราบ

สัญญาณจราจร เครื่องหมายจราจร และความหมายของสัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจร ให้ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษาและให้มีรูปตัวอย่างแสดงไว้ในประกาศด้วย

[คำว่า “ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ” แก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา ๔ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๙]

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

มาตรา ๒๒ ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติตามสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจรที่ปรากฏข้างหน้าในกรณีต่อไปนี้

(๑) สัญญาณจราจรไฟสีเหลืองอำพัน ให้ผู้ขับขี่เตรียมหยุดรถหลังเส้นให้รถหยุดเพื่อเตรียมปฏิบัติตามสัญญาณที่จะปรากฏต่อไปดังกล่าวใน (๒) เว้นแต่ผู้ขับขี่ที่ได้เลยเส้นให้รถหยุดไปแล้วให้เลยไปได้

(๒) สัญญาณจราจรไฟสีแดงหรือเครื่องหมายจราจรสีแดงที่มีคำว่า “หยุด” ให้ผู้ขับขี่หยุดรถหลังเส้นให้รถหยุด

(๓) สัญญาณจราจรไฟสีเขียวหรือเครื่องหมายจราจรสีเขียวที่มีคำว่า “ไป” ให้ผู้ขับขี่ขับรถต่อไปได้ เว้นแต่จะมีเครื่องหมายจราจรกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

มาตรา ๑๘ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๗) พ.ศ. ๒๕๕๐

(๔) สัญญาอนุญาตจราจรไฟลูกศรสีเขียวชี้ให้เลี้ยวหรือชี้ให้ตรงไป หรือสัญญาอนุญาตจราจรไฟสีแดงแสดงพร้อมกับสัญญาอนุญาตจราจรไฟลูกศรสีเขียวชี้ให้เลี้ยวหรือชี้ให้ตรงไป ให้ผู้ขับขี่เลี้ยวรถหรือขับตรงไปได้ตามทิศทางที่ลูกศรชี้ และต้องขับรถด้วยความระมัดระวัง และต้องให้สิทธิแก่คนเดินเท้าในทางข้ามหรือรถที่มาจากทางขวาก่อน

(๕) สัญญาอนุญาตจราจรไฟกระพริบสีแดง ถ้าติดตั้งอยู่ที่ทางร่วมทางแยกใดเปิดทางด้านใดให้ผู้ขับขี่ที่มาทางด้านนั้นหยุดรถหลังเส้นให้รถหยุด เมื่อเห็นว่าปลอดภัยและไม่เป็นการกีดขวางการจราจรแล้ว จึงให้ขับรถต่อไปได้ด้วยความระมัดระวัง

(๖) สัญญาอนุญาตจราจรไฟกระพริบสีเหลืองอำพัน ถ้าติดตั้งอยู่ ณ ที่ใด ให้ผู้ขับขี่ลดความเร็วของรถลงและผ่านทางเดินรถนั้นไปด้วยความระมัดระวัง

ผู้ขับขี่ซึ่งจะขับรถตรงไปต้องเข้าอยู่ในช่องเดินรถที่มีเครื่องหมายจราจรแสดงให้ตรงไป ส่วนผู้ขับขี่ซึ่งจะเลี้ยวรถต้องเข้าอยู่ในช่องเดินรถที่มีเครื่องหมายจราจรแสดงให้เลี้ยว การเข้าอยู่ในช่องเดินรถดังกล่าวจะต้องเข้าตั้งแต่เริ่มมีเครื่องหมายจราจรแสดงให้ปฏิบัติเช่นนั้น

มาตรา ๒๓ ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถในทางเดินรถที่มีสัญญาอนุญาตจราจรไฟสีเขียวหรือไฟสีแดงติดตั้งไว้เหนือช่องเดินรถ มากกว่าสองช่องขึ้นไปต้องปฏิบัติตามดังต่อไปนี้

(๑) สัญญาอนุญาตจราจรไฟสีแดงที่ทำเป็นรูปกากบาทเฉียงอยู่เหนือช่องเดินรถใด ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถในช่องเดินรถนั้น

(๒) สัญญาอนุญาตจราจรไฟสีเขียวที่ทำเป็นรูปลูกศรอยู่เหนือช่องเดินรถใด ให้ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถในช่องเดินรถนั้นขับรถผ่านไปได้

มาตรา ๒๔ ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติตามสัญญาอนุญาตจราจรที่พนักงานเจ้าหน้าที่แสดงให้ปรากฏข้างหน้าในกรณีต่อไปนี้

(๑) เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ยื่น และเหยียดแขนซ้ายออกไปเสมอระดับไหล่ ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถมาทางด้านหลังของพนักงานเจ้าหน้าที่ต้องหยุดรถ แต่ถ้าพนักงานเจ้าหน้าที่ลดแขนข้างที่เหยียดออกไปนั้นลงและโบกมือไปข้างหน้า ให้ผู้ขับขี่ซึ่งหยุดรถอยู่ทางด้านหลังขับรถผ่านไปได้

(๒) เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ยื่น และเหยียดแขนข้างใดข้างหนึ่งออกไปเสมอระดับไหล่ และตั้งฝ่ามือขึ้น ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถมาทางด้านที่เหยียดแขนข้างนั้นของพนักงานเจ้าหน้าที่ต้องหยุดรถ แต่ถ้าพนักงานเจ้าหน้าที่พลิกฝ่ามือที่ตั้งอยู่นั้น แล้วโบกผ่านศีรษะไปทางด้านหลัง ให้ผู้ขับขี่ซึ่งหยุดรถอยู่นั้นขับรถผ่านไปได้

(๓) เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ยื่น และเหยียดแขนทั้งสองข้างออกไปเสมอระดับไหล่ และตั้งฝ่ามือขึ้น ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถมาทางด้านที่เหยียดแขนทั้งสองข้างของพนักงานเจ้าหน้าที่ต้องหยุดรถ

(๔) เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ยื่น และยกแขนขวาที่อ่อนล้าตั้งฉากกับแขนท่อนบนและตั้งฝ่ามือขึ้น ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถมาทางด้านหน้าของพนักงานเจ้าหน้าที่ต้องหยุดรถ แต่ถ้าพนักงานเจ้าหน้าที่พลิกฝ่ามือที่ตั้งอยู่นั้นโบกไปด้านหลัง ให้ผู้ขับขี่ซึ่งหยุดรถอยู่ทางด้านหน้าของพนักงานเจ้าหน้าที่ขับรถผ่านไปได้

มาตรา ๒๒ (๔) แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๓๕

(๕) เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ยื่น และยกแขนขวาที่อ่อนล้าตั้งฉากกับแขนท่อนบนและตั้งฝ่ามือขึ้น ส่วนแขนซ้ายเหยียดออกไปเสมอระดับไหล่ ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถมาทางด้านหน้าและด้านหลังของพนักงานเจ้าหน้าที่ต้องหยุดรถ

การหยุดรถตามมาตรา นี้ ให้หยุดหลังเส้นให้รถหยุด ในกรณีที่ทางเดินรถใดไม่มีเส้นให้รถหยุด ให้ผู้ขับขี่หยุดรถห่างจากพนักงานเจ้าหน้าที่ในระยะไม่น้อยกว่าสามเมตร

การแสดงสัญญาณจราจรของพนักงานเจ้าหน้าที่ตามมาตรา นี้ พนักงานเจ้าหน้าที่จะใช้ไฟฉายเรืองแสงหรืออุปกรณ์เรืองแสงอื่นด้วยก็ได้

มาตรา ๒๕ ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติตามสัญญาณจราจรที่พนักงานเจ้าหน้าที่ได้แสดงด้วยเสียงสัญญาณนกหวีดในกรณีต่อไปนี้

(๑) เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ใช้เสียงสัญญาณนกหวีดยาวหนึ่งครั้ง ให้ผู้ขับขี่หยุดรถทันที

(๒) เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ใช้เสียงสัญญาณนกหวีดสั้นสองครั้งติดต่อกัน ให้ผู้ขับขี่ขับรถผ่านไป

มาตรา ๒๖ ในทางเดินรถที่มีสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจรตามมาตรา ๒๒ หรือสัญญาณจราจรตามมาตรา ๒๓ ถ้าพนักงานเจ้าหน้าที่ผู้ควบคุมการจราจรในทางเดินรถนั้นเห็นสมควรเพื่อความปลอดภัยหรือความสะดวกในการจราจร จะให้สัญญาณจราจรเป็นอย่างอื่นก็ได้ในกรณีเช่นนี้ ให้ผู้ขับขี่ปฏิบัติตามการเดินรถตามสัญญาณที่พนักงานเจ้าหน้าที่กำหนดให้

มาตรา ๒๗ สัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจรตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้ เมื่อมีเหตุอันสมควร ให้ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติมีอำนาจแก้ไขเปลี่ยนแปลงได้โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

[คำว่า “ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ” แก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา ๔ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๙]

มาตรา ๒๘ ห้ามมิให้ผู้ใดนอกจากพนักงานเจ้าหน้าที่หรือเจ้าพนักงาน ทำ ติดตั้ง หรือทำให้ปรากฏซึ่งสัญญาณจราจร หรือเครื่องหมายจราจรในทางที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนดตามมาตรา ๒๑

[คำว่า “ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ” แก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา ๔ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๙]

มาตรา ๒๙ ห้ามมิให้ผู้ใดทำให้เสียหาย ทำลาย ซ่อนเร้น เปลี่ยนแปลง เคลื่อนย้าย ซิดเขียน หรือทำให้ไร้ประโยชน์ซึ่งสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจรที่พนักงานเจ้าหน้าที่หรือเจ้าพนักงานติดตั้งไว้ หรือทำให้ปรากฏในทาง

มาตรา ๒๔ วรรคสาม เพิ่มโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๑๐) พ.ศ. ๒๕๕๗

มาตรา ๓๐ สัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจรที่ทำ ติดตั้ง หรือทำให้ปรากฏ
ในทางโดยฝ่าฝืนมาตรา ๒๘ หรือมาตรา ๒๙ เจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจยึด รื้อถอน ทำลาย หรือทำ
ให้สิ้นไปซึ่งสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจรนั้นได้

ลักษณะ ๓
การใช้ทางเดินรถ

หมวด ๑
การขับรถ

มาตรา ๓๑ นอกจากที่บัญญัติไว้เป็นพิเศษในลักษณะ ๔ ว่าด้วยการใช้ทางเดินรถที่
จัดเป็นช่องเดินรถประจำทาง การใช้ทางเดินรถให้เป็นไปตามที่บัญญัติไว้ในลักษณะนี้

มาตรา ๓๒ ในการใช้ทางเดินรถผู้ขับขี่ต้องใช้ความระมัดระวังไม่ให้รถชนหรือโดน
คนเดินเท้าไม่ว่าจะอยู่ ณ ส่วนใดของทาง และต้องให้สัญญาณเตือนคนเดินเท้าให้รู้ตัวเมื่อจำเป็น
โดยเฉพาะอย่างยิ่ง เด็ก คนชราหรือคนพิการที่กำลังใช้ทาง ผู้ขับขี่ต้องใช้ความระมัดระวังเป็นพิเศษใน
การควบคุมรถของตน

มาตรา ๓๓ ในการขับรถ ผู้ขับขี่ต้องขับรถในทางเดินรถด้านซ้ายและต้องไม่ล้ำ
กึ่งกลางของทางเดินรถ เว้นแต่ในกรณีต่อไปนี้ ให้เดินทางขวาหรือล้ำกึ่งกลางของทางเดินรถได้

- (๑) ด้านซ้ายของทางเดินรถมีสิ่งกีดขวางหรือถูกปิดการจราจร
- (๒) ทางเดินรถนั้นเจ้าพนักงานจราจรกำหนดให้เป็นทางเดินรถทางเดียว
- (๓) ทางเดินรถนั้นกว้างไม่ถึงหกเมตร

มาตรา ๓๔ ในการใช้ทางเดินรถที่ได้จัดแบ่งช่องเดินรถในทิศทางเดียวกันไว้ตั้งแต่
สองช่องขึ้นไป หรือที่ได้จัดช่องเดินรถประจำทางไว้ในช่องเดินรถซ้ายสุด ผู้ขับขี่ต้องขับรถในช่องซ้าย
สุดหรือใกล้กับช่องเดินรถประจำทาง เว้นแต่ในกรณีต่อไปนี้ ให้เดินทางขวาของทางเดินรถได้

- (๑) ในช่องเดินรถนั้นมีสิ่งกีดขวางหรือถูกปิดการจราจร
- (๒) ทางเดินรถนั้น เจ้าพนักงานจราจรกำหนดให้เป็นทางเดินรถทางเดียว
- (๓) จะต้องเข้าช่องทางให้ถูกต้องเมื่อเข้าบริเวณใกล้ทางร่วมทางแยก
- (๔) เมื่อจะแซงขึ้นหน้ารถคันอื่น
- (๕) เมื่อผู้ขับขี่ขับรถด้วยความเร็วสูงกว่ารถในช่องเดินรถด้านซ้าย

มาตรา ๓๔ (๕) เพิ่มโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๓๕

มาตรา ๓๕^{๑๐} รถที่มีความเร็วช้าหรือรถที่มีความเร็วต่ำกว่าความเร็วของรถคันอื่นที่
 ขับในทิศทางเดียวกัน ผู้ขับขี่ต้องขับรถให้ใกล้ขอบทางเดินรถด้านซ้ายเท่าที่จะกระทำ
 ผู้ขับขี่รถบรรทุก รถบรรทุกคนโดยสาร รถจักรยานยนต์ในทางเดินรถซึ่งได้แบ่งช่อง
 เดินรถในทิศทางเดียวกันไว้ตั้งแต่สองช่องขึ้นไป หรือได้จัดช่องเดินรถประจำทางด้านซ้ายไว้โดยเฉพาะ
 ต้องขับรถในช่องเดินรถด้านซ้ายสุดหรือใกล้เคียงกับช่องเดินรถประจำทาง แล้วแต่กรณี
 ความในวรรคสองมิให้ใช้บังคับแก่รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคลที่มีน้ำหนักไม่เกินหนึ่ง
 พันกิโลกรัม และรถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกินเจ็ดคน ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์

มาตรา ๓๖ ผู้ขับขี่ซึ่งจะเลี้ยวรถ ให้รถคันอื่นผ่านหรือแซงขึ้นหน้า เปลี่ยนช่องเดิน
 รถ ลดความเร็วของรถ จอดรถ หรือหยุดรถ ต้องให้สัญญาณด้วยมือและแขนตามมาตรา ๓๗ หรือ
 ไฟสัญญาณตามมาตรา ๓๘ หรือสัญญาณอย่างอื่นตามข้อบังคับของเจ้าพนักงานจราจร

ถ้าโดยสภาพของรถ สภาพของการบรรทุก หรือสภาพของทัศนวิสัย การให้สัญญาณ
 ด้วยมือและแขนตามวรรคหนึ่งไม่อาจทำให้ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถสวนมาหรือตามมาข้างหลังมองเห็นได้ ผู้ขับ
 ขี่ต้องให้ไฟสัญญาณ

ผู้ขับขี่ต้องให้สัญญาณด้วยมือและแขน ไฟสัญญาณหรือสัญญาณอย่างอื่นตามวรรค
 หนึ่งก่อนที่จะเลี้ยวรถ เปลี่ยนช่องเดินรถ จอดรถ หรือหยุดรถเป็นระยะทางไม่น้อยกว่าสามสิบเมตร
 ผู้ขับขี่ต้องให้สัญญาณด้วยมือและแขน ไฟสัญญาณหรือสัญญาณอย่างอื่นตามวรรค
 หนึ่ง ให้ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถอื่นเห็นได้ในระยะไม่น้อยกว่าหกสิบเมตร

มาตรา ๓๗ การให้สัญญาณด้วยมือและแขน ให้ปฏิบัติดังต่อไปนี้

- (๑) เมื่อจะลดความเร็วของรถ ให้ผู้ขับขี่ยื่นแขนขวาตรงออกไปนอกรถเสมอระดับ
ไหล่ และโบกมือขึ้นลงหลายครั้ง
- (๒) เมื่อจะหยุดรถ ให้ผู้ขับขี่ยื่นแขนขวาตรงออกไปนอกรถเสมอระดับไหล่ ยก
แขนขวาท่อนล่างตั้งฉากกับแขนท่อนบนและตั้งฝ่ามือขึ้น
- (๓) เมื่อจะให้รถคันอื่นผ่านหรือแซงขึ้นหน้า ให้ผู้ขับขี่ยื่นแขนขวาตรงออกไปนอก
รถเสมอระดับไหล่ และโบกมือไปทางข้างหน้าหลายครั้ง
- (๔) เมื่อจะเลี้ยวขวาหรือเปลี่ยนช่องเดินรถไปทางขวา ให้ผู้ขับขี่ยื่นแขนขวา
ตรงออกไปนอกรถเสมอระดับไหล่
- (๕) เมื่อจะเลี้ยวซ้ายหรือเปลี่ยนช่องเดินรถไปทางซ้าย ให้ผู้ขับขี่ยื่นแขนขวา
ตรงออกไปนอกรถเสมอระดับไหล่ และงอข้อมือชูขึ้นโบกไปทางซ้ายหลายครั้ง

เพื่อประโยชน์แห่งมาตรานี้ ในกรณีที่รถยนต์นั้นมีเครื่องขับอยู่ทางด้านซ้าย ให้ผู้ขับ
 ขี่ใช้ไฟสัญญาณแทนการใช้สัญญาณด้วยมือและแขน

มาตรา ๓๘ การให้ไฟสัญญาณของผู้ขับขี่รถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ให้ปฏิบัติ
 ดังต่อไปนี้

- (๑) เมื่อจะหยุดรถ ผู้ขับขี่ต้องให้ไฟสัญญาณสีแดงที่ทำยรถ

^{๑๐} มาตรา ๓๕ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๒๙

(๒)^{๑๑} เมื่อจะเลี้ยวรถ เปลี่ยนช่องเดินรถ หรือแซงขึ้นหน้ารถคันอื่น ผู้ขับขี่ต้องให้สัญญาณยกเลี้ยวสีเหลืองอำพัน หรือให้ไฟสัญญาณกระพริบสีขาวหรือสีเหลืองอำพันที่ติดอยู่หน้ารถหรือข้างรถ และไฟสัญญาณกระพริบสีแดงหรือสีเหลืองอำพันที่ติดอยู่ท้ายรถไปในทิศทางที่จะเลี้ยว เปลี่ยนช่องเดินรถ หรือแซงขึ้นหน้ารถคันอื่น

(๓) เมื่อจะให้รถคันอื่นแซงขึ้นหน้า ผู้ขับขี่ต้องให้ไฟสัญญาณยกเลี้ยวสีเหลืองอำพัน หรือให้ไฟสัญญาณกระพริบสีแดงหรือสีเหลืองอำพันที่ติดอยู่ท้ายรถทางด้านซ้ายของรถ

มาตรา ๓๙ เมื่อขับรถสวนกัน ให้ผู้ขับขี่ขับรถชิดด้านซ้ายของทางเดินรถ โดยให้ถือกึ่งกลางของทางเดินรถเป็นหลัก แต่ถ้าทางเดินรถใดได้จัดแบ่งเป็นช่องเดินรถไว้ ให้ถือเส้นหรือแนวที่แบ่งนั้นเป็นหลัก

ในทางเดินรถที่แคบ เมื่อขับรถสวนกัน ผู้ขับขี่แต่ละฝ่ายต้องลดความเร็วของรถ เพื่อให้รถสวนกันได้โดยปลอดภัย

ในทางเดินรถที่แคบซึ่งไม่อาจขับรถสวนกันได้โดยปลอดภัย เมื่อขับรถสวนกัน ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถคันที่ใหญ่กว่าต้องหยุดรถให้ชิดขอบทางเดินรถด้านซ้าย เพื่อให้ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถคันที่เล็กกว่าผ่านไป

ในทางเดินรถที่มีสิ่งกีดขวางอยู่ข้างหน้า ผู้ขับขี่ต้องลดความเร็วของรถหรือหยุดรถ เพื่อให้รถคันที่สวนมาผ่านไป

มาตรา ๔๐ ผู้ขับขี่ต้องขับรถให้ห่างรถคันหน้าพอสมควรในระยะที่จะหยุดรถได้โดยปลอดภัยในเมื่อจำเป็นต้องหยุดรถ

ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถขึ้นสะพานหรือทางลาดชันต้องใช้ความระมัดระวังไม่ให้รถถอยหลังไปโดนรถคันอื่น

มาตรา ๔๑ ทางเดินรถใดที่มีเครื่องหมายจราจรให้เป็นทางเดินรถทางเดียว ให้ผู้ขับขี่ขับรถไปตามทิศทางที่ได้กำหนดไว้

มาตรา ๔๒ ทางเดินรถใดที่มีเครื่องหมายจราจรแบ่งทางเดินรถออกเป็นสองทางสำหรับรถเดินขึ้นทางหนึ่ง ล่องทางหนึ่ง โดยมีช่องว่างคั่นกลาง หรือทำเครื่องหมายจราจรกีดกันแสดงว่าทางเดินรถนั้นมีการแบ่งออกเป็นสองทางดังกล่าว ให้ผู้ขับขี่ขับรถชิดด้านซ้ายของทางเดินรถ

มาตรา ๔๓ ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถ

- (๑) ในขณะที่อ่อนความสามารถในอันที่จะขับ
- (๒) ในขณะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น
- (๓) ในลักษณะกีดขวางการจราจร
- (๔) โดยประมาทหรือประมาทเลินเล่อ อันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน

^{๑๑} มาตรา ๓๘ (๒) แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๓๕

- (๕) ในลักษณะที่ผิดปกติวิสัยของการขับรถตามธรรมดา หรือไม่อาจแลเห็นทางด้านหน้าหรือด้านหลัง ด้านใดด้านหนึ่งหรือทั้งสองด้านได้พอแก่ความปลอดภัย
- (๖) คร่อมหรือทับเส้นหรือแนวแบ่งช่องเดินรถ เว้นแต่เมื่อเปลี่ยนช่องเดินรถ เลี้ยวรถ หรือกลับรถ
- (๗) บนทางเท้าโดยไม่มีเหตุอันสมควร เว้นแต่รถลากเข็นสำหรับทารก คนป่วยหรือคนพิการ
- (๘) โดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยหรือความเดือดร้อนของผู้อื่น
- (๙)^{๑๒} ในขณะที่ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ เว้นแต่การใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่โดยใช้อุปกรณ์เสริมสำหรับการสนทนาโดยผู้ขับขี่ไม่ต้องถือหรือจับโทรศัพท์เคลื่อนที่นั้น

มาตรา ๔๓ ทวิ^{๑๓} ห้ามมิให้ผู้ขับขี่เสพยาเสพติดให้โทษตามกฎหมายว่าด้วยยาเสพติดให้โทษ หรือเสพวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทตามกฎหมายว่าด้วยวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท ทั้งนี้ ตามที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา ให้เจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน พนักงานเจ้าหน้าที่ หรือผู้ตรวจการมีอำนาจจัดให้มีการตรวจสอบผู้ขับขี่รถบางประเภทตามที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษาว่าได้เสพยาเสพติดให้โทษหรือเสพวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทตามวรรคหนึ่งหรือไม่ และหากผลการตรวจสอบในเบื้องต้นปรากฏว่าผู้ขับขี่นั้นไม่ได้เสพก็ให้ผู้ขับขี่นั้นขับรถต่อไปได้

ในกรณีที่ผู้ขับขี่ตามวรรคสองไม่ยอมให้ตรวจสอบ ให้เจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน พนักงานเจ้าหน้าที่ หรือผู้ตรวจการมีอำนาจกักตัวผู้ขับขี่นั้นไว้ เพื่อดำเนินการตรวจสอบได้ภายในระยะเวลาเท่าที่จำเป็นแห่งกรณีเพื่อให้การตรวจสอบเสร็จสิ้นไปโดยเร็ว และเมื่อผู้นั้นยอมรับการตรวจสอบแล้ว หากผลการตรวจสอบในเบื้องต้นปรากฏว่าไม่ได้เสพ ก็ให้ปล่อยตัวไปทันที

การตรวจสอบตามมาตรา^{๑๔}นี้ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

[คำว่า “ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ” แก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา ๔ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๙]

มาตรา ๔๓ ตริ^{๑๔} ในกรณีมีเหตุอันควรเชื่อว่าผู้ขับขี่ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา ๔๓ (๑) หรือ (๒) ผู้ตรวจการมีอำนาจสั่งให้ผู้นั้นหยุดรถและสั่งให้มีการทดสอบตามมาตรา ๑๔๒ ด้วย

มาตรา ๔๓ จัตวา^{๑๕} ในกรณีที่ผู้ตรวจการพบว่าผู้ขับขี่ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา ๔๓ (๑) หรือ (๒) หรือมาตรา ๔๓ ทวิ วรรคหนึ่ง ให้ผู้ตรวจการส่งตัวผู้นั้นพร้อมพยานหลักฐานในเบื้องต้นแก่พนักงานสอบสวนผู้มีอำนาจโดยเร็ว แต่ต้องไม่เกินหกชั่วโมงนับแต่เวลาที่พบการกระทำความผิดดังกล่าว เพื่อดำเนินคดีต่อไป

^{๑๒} มาตรา ๔๓ (๙) เพิ่มโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๘) พ.ศ. ๒๕๕๑
^{๑๓} มาตรา ๔๓ ทวิ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๖) พ.ศ. ๒๕๕๒
^{๑๔} มาตรา ๔๓ ตริ เพิ่มโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๖) พ.ศ. ๒๕๕๒
^{๑๕} มาตรา ๔๓ จัตวา เพิ่มโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๖) พ.ศ. ๒๕๕๒

มาตรา ๔๓ เบญจ^{๖๖} ในการปฏิบัติหน้าที่ตามมาตรา ๔๓ ทวิ และมาตรา ๔๓ ตริ ให้ผู้ตรวจการแสดงบัตรประจำตัวของตนซึ่งออกตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกหรือกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ต่อผู้ซึ่งเกี่ยวข้อง

หมวด ๒

การขับแข่งและผ่านขึ้นหน้า

มาตรา ๔๔^{๖๗} ผู้ขับขี่ซึ่งประสงค์จะขับรถแข่งเพื่อขึ้นหน้ารถอื่นในทางเดินรถ ซึ่งไม่ได้แบ่งช่องทางเดินรถไว้ ต้องให้สัญญาณโดยกระพริบไฟหน้าหลายครั้ง หรือให้ไฟสัญญาณยกเลี้ยวขวา หรือให้เสียงสัญญาณดังพอที่จะให้ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถคันหน้าให้สัญญาณตอบตามมาตรา ๓๗ (๓) หรือมาตรา ๓๘ (๓) และเมื่อเห็นว่าไม่เป็นการกีดขวางรถอื่นที่กำลังแข่งแล้ว จึงจะแข่งขึ้นหน้าได้ การแข่งต้องแข่งด้านขวาโดยมีระยะห่างจากรถที่ถูกแข่งพอสมควร เมื่อเห็นว่าได้ขับผ่านขึ้นหน้ารถที่ถูกแข่งไปในระยะที่ห่างเพียงพอแล้วจึงจะขับชิดด้านซ้ายของทางเดินรถได้

มาตรา ๔๕ ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถแข่งเพื่อขึ้นหน้ารถอื่นด้านซ้าย เว้นแต่ในกรณีต่อไปนี้

- (๑) รถที่จะถูกแข่งกำลังเลี้ยวขวาหรือให้สัญญาณว่าจะเลี้ยวขวา
- (๒) ทางเดินรถนั้นได้จัดแบ่งเป็นช่องเดินรถในทิศทางเดียวกันไว้ตั้งแต่สองช่องขึ้นไป การขับรถแข่งด้านซ้ายตาม (๑) หรือ (๒) จะกระทำได้เมื่อไม่มีรถอื่นตามมาในระยะ กระชั้นชิดและมีความปลอดภัยพอ

มาตรา ๔๖ ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถแข่งเพื่อขึ้นหน้ารถอื่นในกรณีต่อไปนี้

- (๑) เมื่อรถกำลังขึ้นทางชัน ขึ้นสะพาน หรืออยู่ในทางโค้ง เว้นแต่จะมีเครื่องหมายจราจรให้แข่งได้
- (๒) ภายในระยะสามสิบเมตรก่อนถึงทางข้าม ทางร่วมทางแยก วงเวียนหรือเกาะที่สร้างไว้ หรือทางเดินรถที่ตัดข้ามทางรถไฟ
- (๓) เมื่อมีหมอก ฝน ฝุ่นหรือควัน จนทำให้ไม่อาจเห็นทางข้างหน้าได้ในระยะหกสิบเมตร

(๔) เมื่อเข้าที่คับขันหรือเขตปลอดภัย

มาตรา ๔๗ ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถแข่งหรือผ่านขึ้นหน้ารถอื่นถ้าเข้าไปในเส้นกึ่งกลางของทางเดินรถที่กำหนดไว้ หรือที่มีเครื่องหมายจราจรแสดงเขตอันตราย หรือเขตให้ใช้ความระมัดระวังบนทางเดินรถ

^{๖๖} มาตรา ๔๓ เบญจ เพิ่มโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๖) พ.ศ. ๒๕๔๒

^{๖๗} มาตรา ๔๔ วรรคหนึ่ง แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๓๕

ในกรณีที่ทางเดินรถด้านซ้ายมีสิ่งกีดขวางที่เป็นอุปสรรคแก่การจราจรและทางเดินรถด้านขวามีความกว้างเพียงพอ ผู้ขับขี่จะขับรถหลีกเลี่ยงสิ่งกีดขวางแล้วเข้าไปในเส้นกึ่งกลางของทางเดินรถที่เจ้าพนักงานจราจรกำหนดไว้ก็ได้ ในเมื่อไม่กีดขวางการจราจรของรถที่สวนทางมา

มาตรา ๔๘ ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถแซงหรือผ่านขึ้นหน้ารถคันอื่นแล้วเข้าไปในช่องเดินรถประจำทาง เว้นแต่ในกรณีที่สิ่งกีดขวางการจราจรในทางเดินรถข้างหน้าหรือเมื่อต้องปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าพนักงานจราจร แต่ทั้งนี้จะขับรถอยู่ในช่องเดินรถประจำทางได้เพียงเท่าที่จำเป็นเท่านั้น

มาตรา ๔๙ เมื่อได้รับสัญญาณขอแซงขึ้นหน้าจากรถคันที่อยู่ข้างหลัง ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถที่มีความเร็วช้าหรือรถที่ใช้ความเร็วต่ำกว่าความเร็วของรถอื่นที่ขับไปในทิศทางเดียวกัน ต้องยอมให้รถที่ใช้ความเร็วสูงกว่าผ่านขึ้นหน้า ผู้ขับขี่ที่ถูกขอทางต้องให้สัญญาณตอบตามมาตรา ๓๗ (๓) หรือมาตรา ๓๘ (๓) เมื่อเห็นว่าทางเดินรถข้างหน้าปลอดภัยและไม่มีรถอื่นสวนทางมาในระยะกระชั้นชิด และต้องลดความเร็วของรถและขับรถชิดด้านซ้ายของทางเดินรถเพื่อให้รถที่จะแซงผ่านขึ้นหน้าได้โดยปลอดภัย

หมวด ๓

การออกรถ การเลี้ยวรถและการกลับรถ

มาตรา ๕๐ การขับรถออกจากที่จอด ถ้ามีรถจอดหรือมีสิ่งกีดขวางอยู่ข้างหน้า ผู้ขับขี่ต้องให้สัญญาณด้วยมือและแขนตามมาตรา ๓๗ หรือไฟสัญญาณตามมาตรา ๓๘ และจะขับรถไปได้เมื่อเห็นว่าปลอดภัยและไม่เป็นการกีดขวางการจราจรของรถอื่น

มาตรา ๕๑ การเลี้ยวรถ ให้ปฏิบัติดังนี้

(๑) ถ้าจะเลี้ยวซ้าย

(ก) ในกรณีที่ไม่ได้แบ่งช่องเดินรถไว้ ให้ผู้ขับขี่ขับรถชิดทางเดินรถด้านซ้าย

(ข) ในกรณีที่มีการแบ่งช่องเดินรถไว้ และมีเครื่องหมายจราจรแสดงให้เลี้ยวซ้ายได้ ให้ผู้ขับขี่ขับรถในช่องเดินรถสำหรับรถที่จะเลี้ยวซ้าย ทั้งนี้ ก่อนถึงทางเลี้ยวไม่น้อยกว่าสามสิบเมตร

(ค) ในกรณีที่มีช่องเดินรถประจำทางอยู่ทางเดินรถด้านซ้ายสุด ให้ผู้ขับขี่ขับรถชิดช่องเดินรถประจำทางก่อนถึงทางเลี้ยวไม่น้อยกว่าสามสิบเมตร และจะเลี้ยวรถผ่านเข้าไปในช่องเดินรถประจำทางได้เฉพาะในบริเวณที่มีเครื่องหมายจราจรให้เลี้ยวรถผ่านได้เท่านั้น

(๒) ถ้าจะเลี้ยวขวา

(ก) สำหรับทางเดินรถที่ไม่ได้แบ่งช่องเดินรถไว้ ให้ผู้ขับขี่ขับรถชิดทางด้านขวาของแนวกึ่งกลางของทางเดินรถก่อนถึงทางเลี้ยวไม่น้อยกว่าสามสิบเมตร

(ข) สำหรับทางเดินรถที่ได้แบ่งช่องเดินรถในทิศทางเดียวกันไว้ตั้งแต่สองช่องขึ้นไป ให้ผู้ขับขี่ขับรถชิดทางด้านขวาสุดของทางเดินรถหรือในช่องที่มีเครื่องหมายจราจรแสดงให้เลี้ยวขวาได้ ทั้งนี้ ก่อนถึงทางเลี้ยวไม่น้อยกว่าสามสิบเมตร

(ค) ในกรณีที่มีช่องเดินรถประจำทางอยู่ทางเดินรถด้านขวาสุด ให้ผู้ขับขี่ขับรถชิดช่องเดินรถประจำทางก่อนถึงทางเลี้ยวไม่น้อยกว่าสามสิบเมตร และจะเลี้ยวรถผ่านเข้าไปในช่องเดินรถประจำทางได้เฉพาะในบริเวณที่มีเครื่องหมายจราจรให้เลี้ยวรถผ่านได้เท่านั้น

(ง) สำหรับทางเดินรถที่มีเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่แสดงสัญญาณจราจรด้วยมือและแขน ให้ผู้ขับขี่ขับรถเลี้ยวขวาผ่านไปโดยไม่ต้องอ้อมเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่

(จ) เมื่อรถอยู่ในทางร่วมทางแยก ผู้ขับขี่ต้องให้รถที่สวนมาในทางเดินรถทางเดียวกันผ่านทางร่วมทางแยกไปก่อน เมื่อเห็นว่าปลอดภัยแล้วจึงให้เลี้ยวขวาไปได้

(ฉ) ถ้าจะเลี้ยวอ้อมวงเวียนหรือเกาะที่สร้างไว้ ให้ผู้ขับขี่ขับรถอ้อมไปทางซ้ายของวงเวียนหรือเกาะนั้น

ในกรณีตาม (๑) และ (๒) ผู้ขับขี่ต้องใช้ความระมัดระวังและต้องหยุดให้ทางแก่ผู้ที่กำลังข้ามทางและรถที่กำลังผ่านทางร่วมทางแยกจากทางด้านอื่นก่อน เว้นแต่ในกรณีที่มีรถเลี้ยวซ้ายและเลี้ยวขวาพร้อมกัน ให้รถเลี้ยวซ้ายให้ทางแก่รถเลี้ยวขวา

มาตรา ๕๒ ในทางเดินรถที่สวนกันได้ ห้ามมิให้ผู้ขับขี่กลับรถหรือเลี้ยวรถทางขวาในเมื่อมีรถอื่นสวนหรือตามมาในระยะน้อยกว่าหนึ่งร้อยเมตร เว้นแต่เมื่อเห็นว่าปลอดภัยและไม่เป็นการกีดขวางการจราจรของรถอื่น

มาตรา ๕๓ ห้ามมิให้ผู้ขับขี่

(๑) เลี้ยวรถหรือกลับรถในทางเดินรถที่มีเครื่องหมายห้ามเลี้ยวขวา ห้ามเลี้ยวซ้ายหรือห้ามกลับรถ

(๒) กลับรถที่เขตปลอดภัย ที่คับขัน บนสะพาน หรือในระยะหนึ่งร้อยเมตรจากทางราบของเชิงสะพาน

(๓) กลับรถที่ทางร่วมทางแยก เว้นแต่จะมีเครื่องหมายจราจรให้กลับรถในบริเวณดังกล่าวได้

หมวด ๔
การหยุดรถและจอดรถ

มาตรา ๕๔ การหยุดรถหรือการจอดรถในทางเดินรถ ผู้ขับขี่ต้องให้สัญญาณด้วยมือและแขนตามมาตรา ๓๗ หรือไฟสัญญาณตามมาตรา ๓๘ ก่อนที่จะหยุดรถหรือจอดรถในระยะไม่น้อยกว่าสามสิบเมตร และจะหยุดรถหรือจอดรถได้เมื่อผู้ขับขี่เห็นว่าปลอดภัย และไม่เป็นการกีดขวางการจราจร

ผู้ขับขี่ต้องจอดรถทางด้านซ้ายของทางเดินรถ และจอดรถให้ด้านซ้ายของรถขนานชิดกับขอบทางหรือไหล่ทางในระยะห่างไม่เกินสี่ห้าเซนติเมตร หรือจอดรถตามทิศทางหรือด้าน

หนึ่งด้านใดของทางเดินรถที่เจ้าพนักงานจราจรกำหนดไว้ แต่ในกรณีที่มีช่องเดินรถประจำทางอยู่ทางด้านซ้ายสุดของทางเดินรถ ห้ามมิให้ผู้ขับขี่จอดรถในลักษณะดังกล่าวในเวลาที่กำหนดให้ใช้ช่องเดินรถประจำทางนั้น

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

มาตรา ๕๕ ห้ามมิให้ผู้ขับขี่หยุดรถ

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

(๑) ในช่องเดินรถ เว้นแต่หยุดชิดขอบทางด้านซ้ายของทางเดินรถในกรณีที่ไม่มีช่อง

เดินรถประจำทาง

(๒) บนทางเท้า

(๓) บนสะพานหรือในอุโมงค์

(๔) ในทางร่วมทางแยก

(๕) ในเขตที่มีเครื่องหมายจราจรห้ามหยุดรถ

(๖) ตรงปากทางเข้าออกของอาคารหรือทางเดินรถ

(๗) ในเขตปลอดภัย

(๘)^{๑๔} ในลักษณะกีดขวางการจราจร

ความในวรรคหนึ่งมิให้ใช้บังคับแก่ผู้ขับขี่ซึ่งจำเป็นต้องหยุดรถเพราะมีสิ่งกีดขวางอยู่

ในทางเดินรถ หรือเครื่องยนต์หรือเครื่องอุปกรณ์ของรถขัดข้องหรือในกรณีที่ปฏิบัติตามสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจร

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

มาตรา ๕๖ ในกรณีที่เครื่องยนต์หรือเครื่องอุปกรณ์ของรถขัดข้องจะต้องจอดรถใน

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

ทางเดินรถ ผู้ขับขี่ต้องนำรถให้พ้นทางเดินรถโดยเร็วที่สุด

ในกรณีตามวรรคหนึ่งถ้าจำเป็นต้องจอดรถอยู่ในทางเดินรถ ผู้ขับขี่ต้องจอดรถใน

ลักษณะที่ไม่กีดขวางการจราจร และต้องแสดงเครื่องหมายหรือสัญญาณตามลักษณะและเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

มาตรา ๕๗ เว้นแต่จะได้มีบทบัญญัติ กฎ หรือข้อบังคับตามพระราชบัญญัตินี้

กำหนดไว้เป็นอย่างอื่น ห้ามมิให้ผู้ขับขี่จอดรถ

(๑) บนทางเท้า

(๒) บนสะพานหรือในอุโมงค์

(๓) ในทางร่วมทางแยก หรือในระยะสิบเมตรจากทางร่วมทางแยก

(๔) ในทางข้าม หรือในระยะสามเมตรจากทางข้าม

(๕) ในเขตที่มีเครื่องหมายจราจรห้ามจอดรถ

(๖) ในระยะสามเมตรจากท่อน้ำดับเพลิง

(๗) ในระยะสิบเมตรจากที่ตั้งสัญญาณจราจร

(๘) ในระยะสิบห้าเมตรจากทางรถไฟผ่าน

(๙) ซ้อนกันกับรถอื่นที่จอดอยู่ก่อนแล้ว

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

^{๑๔} มาตรา ๕๕ (๘) เพิ่มโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๓๕

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

(๑๐) ตรงปากทางเข้าออกของอาคารหรือทางเดินรถ หรือในระยะห้าเมตรจากปากทางเดินรถ

(๑๑) ระหว่างเขตปลอดภัยกับขอบทาง หรือในระยะสิบเมตรนับจากปลายสุดของเขตปลอดภัยทั้งสองข้าง

(๑๒) ในที่คับขัน

(๑๓) ในระยะสิบห้าเมตรก่อนถึงเครื่องหมายหยุดรถประจำทางและเลยเครื่องหมายไปอีกสามเมตร

(๑๔) ในระยะสามเมตรจากตู้ไปรษณีย์

(๑๕) ในลักษณะกีดขวางการจราจร

มาตรา ๕๘ การจอดรถในทางเดินรถที่ผู้ขับขี่ไม่อาจอยู่ควบคุมรถนั้น ผู้ขับขี่ต้องหยุดเครื่องยนต์และห้ามล้อรถนั้นไว้

การจอดรถในทางเดินรถที่เป็นทางลาดหรือชัน ผู้ขับขี่ต้องหันล้อหน้าของรถเข้าขอบทาง

มาตรา ๕๙^{๒๐} เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจสั่งให้ผู้ขับขี่เคลื่อนย้ายรถที่หยุดหรือจอดอยู่อันเป็นการฝ่าฝืนบทแห่งพระราชบัญญัตินี้ได้

เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจเคลื่อนย้ายรถที่หยุดหรือจอดอยู่อันเป็นการฝ่าฝืนบทแห่งพระราชบัญญัตินี้ หรือใช้เครื่องมือบังคับไม่ให้เคลื่อนย้ายรถดังกล่าวได้

การเคลื่อนย้ายรถหรือใช้เครื่องมือบังคับให้รถที่หยุดหรือจอดอยู่ไม่ให้เคลื่อนย้ายได้ตามวรรคสอง เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ไม่ต้องรับผิดชอบสำหรับความเสียหายใด ๆ ที่เกิดขึ้นจากการปฏิบัติตามมาตรานี้ เว้นแต่ความเสียหายนั้นจะเกิดขึ้นจากการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ

เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ต้องชำระค่าใช้จ่ายในการที่รถถูกเคลื่อนย้ายหรือถูกใช้เครื่องมือบังคับไม่ให้เคลื่อนย้าย ตลอดจนค่าดูแลรักษา ระหว่างที่อยู่ในความครอบครองของเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ ทั้งนี้ ตามอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง ซึ่งต้องกำหนดอัตราค่าใช้จ่ายไม่น้อยกว่าคันละห้าร้อยบาทและค่าดูแลรักษาไม่น้อยกว่าวันละสองร้อยบาท

เงินที่ได้จากเจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ซึ่งชำระตามวรรคสี่ เป็นรายได้ที่ไม่ต้องนำส่งกระทรวงการคลัง และให้นำมาเป็นค่าใช้จ่ายในการปฏิบัติการตามมาตรานี้ตามระเบียบที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนด

ในกรณีที่เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ไม่ชำระค่าใช้จ่ายและค่าดูแลรักษาตามวรรคสี่ เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจยึดหน่วงรถนั้นไว้ได้จนกว่าจะได้รับชำระค่าใช้จ่ายและค่าดูแลรักษาดังกล่าว โดยในระหว่างที่ยึดหน่วงนั้นให้คำนวณค่าดูแลรักษาเป็นรายวัน ถ้าพ้นกำหนดสามเดือนแล้วเจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ยังไม่ชำระค่าใช้จ่ายและค่าดูแลรักษาดังกล่าว ให้เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจนำรถนั้นออกขายทอดตลาดได้ เงินที่ได้จากการขายทอดตลาด

เมื่อได้หักค่าใช้จ่ายในการขายทอดตลาด ค่าใช้จ่ายและค่าดูแลรักษาที่ค้างชำระแล้ว เหลือเงินเท่าใด ให้คืนแก่เจ้าของหรือผู้มีสิทธิที่แท้จริงต่อไป

[คำว่า “ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ” แก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา ๔ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๙]

มาตรา ๖๐ การหยุดรถหรือการจอดรถในทางเดินรถนอกเขตเทศบาล ผู้ขับขี่ต้องหยุดรถหรือจอดรถ ณ ที่ซึ่งผู้ขับขี่ซึ่งขับรถอื่นจะเห็นได้ในระยะไม่น้อยกว่าหนึ่งร้อยห้าสิบเมตร

มาตรา ๖๑ ในเวลาที่มีแสงสว่างไม่เพียงพอที่ผู้ขับขี่จะมองเห็นรถที่จอดในทางเดินรถได้โดยชัดแจ้งในระยะไม่น้อยกว่าหนึ่งร้อยห้าสิบเมตร ผู้ขับขี่ซึ่งจอดรถในทางเดินรถหรือไหล่ทางต้องเปิดไฟหรือใช้แสงสว่างตามประเภท ลักษณะ และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๖๒ ในทางเดินรถตอนใดที่มีทางรถไฟผ่าน ถ้าปรากฏว่า
(๑) มีเครื่องหมายหรือสัญญาณระวางรถไฟแสดงว่ารถไฟกำลังจะผ่าน
(๒) มีสิ่งปิดกั้นหรือมีเจ้าหน้าที่ให้สัญญาณแสดงว่ารถไฟกำลังจะผ่าน
(๓) มีเสียงสัญญาณของรถไฟหรือรถไฟกำลังแล่นผ่านเข้ามาใกล้อาจเกิดอันตรายในเมื่อจะขับรถผ่านไป
ผู้ขับขี่ต้องลดความเร็วของรถและหยุดรถให้ห่างจากทางรถไฟไม่น้อยกว่าห้าเมตร เมื่อรถไฟผ่านไปแล้วและมีเครื่องหมายหรือสัญญาณให้รถผ่านไป ผู้ขับขี่จึงจะขับรถผ่านไป

มาตรา ๖๓ ในทางเดินรถตอนใดที่มีทางรถไฟผ่านไม่ว่าจะมีเครื่องหมายระวางรถไฟหรือไม่ ถ้าทางรถไฟนั้นไม่มีสัญญาณระวางรถไฟหรือสิ่งปิดกั้น ผู้ขับขี่ต้องลดความเร็วของรถและหยุดรถห่างจากทางรถไฟในระยะไม่น้อยกว่าห้าเมตร เมื่อเห็นว่าปลอดภัยแล้วจึงจะขับรถผ่านไป

มาตรา ๖๔ ในขณะที่ผู้ขับขี่รถโรงเรียนหยุดรถในทางเดินรถเพื่อรับส่งนักเรียนขึ้นหรือลง ให้ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถอื่นตามมาในทิศทางเดียวกันหรือสวนกันกับรถโรงเรียนใช้ความระมัดระวังและลดความเร็วของรถ เมื่อเห็นว่าปลอดภัยจึงให้ขับรถผ่านไป

ลักษณะ ๔
การใช้ทางเดินรถที่จัดเป็นช่องเดินรถประจำทาง

มาตรา ๖๕ เมื่อเจ้าพนักงานจราจรได้ประกาศกำหนดให้ช่องเดินรถใดเป็นช่องเดินรถประจำทาง ผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางและรถบรรทุกทุกคนโดยสารตามประเภทที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนด ซึ่งอยู่ในระหว่างรับส่งหรือบรรทุกทุกคนโดยสาร ต้องขับขี่รถภายในช่องเดินรถประจำทาง และจะขับขีรถออกนอกช่องเดินรถประจำทางได้เมื่อมีสิ่งกีดขวางอยู่ในช่องเดินรถประจำทางนั้นหรือเมื่อต้องปฏิบัติตามคำสั่งของพนักงานเจ้าหน้าที่

รถบรรทุกคนโดยสารประเภทใดจะต้องเดินในช่องเดินรถประจำทางให้เป็นไปตามที่
ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

ในการประกาศกำหนดให้ช่องเดินรถใดเป็นช่องเดินรถประจำทางตามวรรคหนึ่ง จะ
กำหนดเวลาการใช้ช่องเดินรถประจำทางไว้ด้วยก็ได้

กรณีจำเป็นเกี่ยวกับการจราจร เจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจประกาศให้รถบรรทุกคน
โดยสารประเภทหนึ่งประเภทใดที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนดตามวรรคสอง จะต้องเดินในช่อง
เดินรถประจำทางในทางสายใดตอนใดก็ได้

[คำว่า “ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ” แก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา ๔ แห่ง
พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๙]

มาตรา ๖๖ ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถอื่นนอกจากรถโดยสารประจำทางหรือรถบรรทุกคน
โดยสารประเภทที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนด ขับรถในช่องเดินรถประจำทาง เว้นแต่จะปฏิบัติ
ตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้

[คำว่า “ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ” แก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา ๔ แห่ง
พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๙]

ลักษณะ ๕

ข้อกำหนดเกี่ยวกับความเร็วของรถ

มาตรา ๖๗ ผู้ขับขี่ต้องขับรถด้วยอัตราความเร็วตามที่กำหนดในกฎกระทรวงหรือ
ตามเครื่องหมายจราจรที่ได้ติดตั้งไว้ในทาง

เครื่องหมายจราจรที่ติดตั้งไว้ตามวรรคหนึ่ง จะกำหนดอัตราความเร็วขึ้นสูงหรือขึ้น
ต่ำก็ได้ แต่ต้องไม่เกินอัตราความเร็วที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๖๘ ผู้ขับขี่ซึ่งจะเลี้ยวรถ ให้รถอื่นแซงหรือผ่านข้างหน้า จอดรถ หยุดรถ หรือ
กลับรถ ต้องลดความเร็วของรถ

มาตรา ๖๙ ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถในทางเดินรถบนเนินเขา บนสะพาน ที่เชิงสะพาน ที่
แคบ ทางโค้ง ทางลาด ที่คับขัน หรือที่มีหมอก ฝน ฝุ่น หรือควัน จนทำให้ไม่อาจเห็นทางข้างหน้าได้
ในระยะหกสิบเมตร ต้องลดความเร็วของรถในลักษณะที่จะให้เกิดความปลอดภัย

มาตรา ๗๐ ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถเข้าใกล้ทางร่วมทางแยก ทางข้ามเส้นให้รถหยุด หรือวง
เวียน ต้องลดความเร็วของรถ

ลักษณะ ๖

การขับรถผ่านทางร่วมทางแยกหรือวงเวียน

มาตรา ๗๑ ภายใต้บังคับมาตรา ๒๑ และมาตรา ๒๖ เมื่อผู้ขับขี่ขับรถมาถึงทางร่วมทางแยก ให้ผู้ขับขี่ปฏิบัติดังนี้

(๑) ถ้ามีรถอื่นอยู่ในทางร่วมทางแยก ผู้ขับขี่ต้องให้รถในทางร่วมทางแยกนั้นผ่านไปก่อน

(๒) ถ้ามาถึงทางร่วมทางแยกพร้อมกันและไม่มีรถอยู่ในทางร่วมทางแยก ผู้ขับขี่ต้องให้รถที่อยู่ทางด้านซ้ายของตนผ่านไปก่อน เว้นแต่ในทางร่วมทางแยกใดมีทางเดินรถทางเอกตัดผ่านทางเดินรถทางโท ให้ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถในทางเอกมีสิทธิขับผ่านไปก่อน

(๓)^{๒๑} ถ้าสัญญาณจราจรไฟสีเขียวปรากฏข้างหน้า แต่ในทางร่วมทางแยกมีรถอื่นหยุดขวางอยู่จนไม่สามารถผ่านพ้นทางร่วมทางแยกไปได้ ผู้ขับขี่จะต้องหยุดรถที่หลังเส้นให้รถหยุดจนกว่าจะสามารถเคลื่อนรถผ่านพ้นทางร่วมทางแยกไปได้

มาตรา ๗๒^{๒๒} ทางเดินรถทางเอกได้แก่ทางเดินรถ ดังต่อไปนี้

(๑) ทางเดินรถที่ได้ติดตั้งเครื่องหมายจราจรแสดงว่าเป็นทางเดินรถทางเอก

(๒) ทางเดินรถที่มีป้ายหยุดหรือป้ายที่มีคำว่า “ให้ทาง” ติดตั้งไว้ หรือทางเดินรถที่ไม่มีคำว่าหยุดหรือเส้นหยุดซึ่งเป็นเส้นขาวทึบหรือเส้นให้ทางซึ่งเป็นเส้นขาวประบนผิวทาง ให้ทางเดินรถที่ขวางข้างหน้าเป็นทางเดินรถทางเอก

(๓) ในกรณีที่ไม่มีเครื่องหมายจราจรตาม (๑) หรือไม่มีป้ายหรือเส้นหรือข้อความบนผิวทางตาม (๒) ให้ทางเดินรถที่มีช่องเดินรถมากกว่าเป็นทางเดินรถทางเอก

(๔) ถนนที่ตัดหรือบรรจบกับตรอกหรือซอย ให้ทางเดินรถที่เป็นถนนเป็นทางเดินรถทางเอก

ทางเดินรถอื่นที่มีใช้ทางเดินรถทางเอกตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นทางเดินรถทางโท

มาตรา ๗๓ ในกรณีที่วงเวียนใดได้ติดตั้งสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจร ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติตามสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจรนั้น

ถ้าไม่มีสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจรตามวรรคหนึ่ง เมื่อผู้ขับขี่ขับรถมาถึงวงเวียน ต้องให้สิทธิแก่ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถอยู่ในวงเวียนทางด้านขวาของตนขับผ่านไปก่อน

ในกรณีที่พนักงานเจ้าหน้าที่เห็นสมควรเพื่อความปลอดภัยหรือความสะดวกในการจราจรจะให้สัญญาณจราจรเป็นอย่างอื่นนอกจากที่บัญญัติไว้ในวรรคหนึ่งหรือวรรคสองก็ได้ ในกรณีเช่นนี้ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติตามสัญญาณจราจรที่พนักงานเจ้าหน้าที่กำหนดให้

มาตรา ๗๔ ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถออกจากทางส่วนบุคคลหรือทางเดินรถในบริเวณอาคารเมื่อจะขับรถผ่านหรือเลี้ยวสู่ทางเดินรถที่ตัดผ่านต้องหยุดรถเพื่อให้รถที่กำลังผ่านทางหรือรถที่กำลังแล่นอยู่ในทางเดินรถผ่านไปก่อน เมื่อเห็นว่าปลอดภัยแล้วจึงขับรถต่อไปได้

ลักษณะ ๗

^{๒๑} มาตรา ๗๑ (๓) เพิ่มโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๓๕

^{๒๒} มาตรา ๗๒ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๓๕

รถฉุกเฉิน

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

มาตรา ๗๕ ในขณะที่ผู้ขับขี่ขับรถฉุกเฉินไปปฏิบัติหน้าที่ ผู้ขับขี่มีสิทธิดังนี้

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

(๑) ใช้ไฟสัญญาณแสงวิบวาบ ใช้เสียงสัญญาณไซเรน หรือเสียงสัญญาณอย่างอื่น ตามที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนดไว้

(๒) หยุดรถหรือจอดรถ ณ ที่ห้ามจอด

(๓) ขับรถเกินอัตราความเร็วที่กำหนดไว้

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

(๔) ขับรถผ่านสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจรใด ๆ ที่ให้รถหยุด แต่ต้องลดความเร็วของรถให้ช้าลงตามสมควร

(๕) ไม่ต้องปฏิบัติตามบทแห่งพระราชบัญญัตินี้หรือข้อบังคับการจราจรเกี่ยวกับช่องเดินรถ ทิศทางของการขับรถหรือการเลี้ยวรถที่กำหนดไว้

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

ในการปฏิบัติตามวรรคหนึ่ง ผู้ขับขี่ต้องใช้ความระมัดระวังตามควรแก่กรณี

[คำว่า “ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ” แก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา ๔ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๙]

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

มาตรา ๗๖ เมื่อคนเดินเท้า ผู้ขับขี่ หรือผู้ขี่หรือควบคุมสัตว์เห็นรถฉุกเฉินในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่ใช้ไฟสัญญาณแสงวิบวาบ หรือได้ยินเสียงสัญญาณไซเรน หรือเสียงสัญญาณอย่างอื่นตามที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนดไว้ คนเดินเท้า ผู้ขับขี่ หรือผู้ขี่หรือควบคุมสัตว์ต้องให้รถฉุกเฉินผ่านไปก่อนโดยปฏิบัติดังต่อไปนี้

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

(๑) สำหรับคนเดินเท้าต้องหยุดและหลบให้ชิดขอบทาง หรือขึ้นไปบนทางเขตปลอดภัย หรือไหล่ทางที่ใกล้ที่สุด

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

(๒) สำหรับผู้ขับขี่ต้องหยุดรถหรือจอดรถให้อยู่ชิดขอบทางด้านซ้าย หรือในกรณีที่มีช่องเดินรถประจำทางอยู่ทางด้านซ้ายสุดของทางเดินรถ ต้องหยุดรถหรือจอดรถให้อยู่ชิดช่องเดินรถประจำทาง แต่ห้ามหยุดรถหรือจอดรถในทางร่วมทางแยก

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

(๓) สำหรับผู้ขี่หรือควบคุมสัตว์ต้องบังคับสัตว์ให้หยุดชิดทาง แต่ห้ามหยุดในทางร่วมทางแยก

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

ในการปฏิบัติตาม (๒) และ (๓) ผู้ขับขี่และผู้ขี่หรือควบคุมสัตว์ต้องรีบกระทำโดยเร็วที่สุดเท่าที่จะกระทำได้และต้องใช้ความระมัดระวังตามควรแก่กรณี

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

[คำว่า “ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ” แก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา ๔ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๙]

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

ลักษณะ ๘

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

การลากรถหรือการจูงรถ

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

มาตรา ๗๗ ห้ามมิให้ผู้ใดใช้รถทุกชนิดลากรถหรือจูงรถอื่นไปในทางเกินหนึ่งคัน เว้น

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

แต่จะได้รับอนุญาตจากผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ

วิธีการรถหรือจูงรถ และการมีเครื่องหมายเพื่อความปลอดภัยในการลากรถหรือจูงรถให้กำหนดในกฎกระทรวง

[คำว่า “ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ” แก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา ๔ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๙]

ลักษณะ ๙

อุบัติเหตุ

มาตรา ๗๘ ผู้ใดขับรถหรือขี่หรือควบคุมสัตว์ในทางซึ่งก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินของผู้อื่นไม่ว่าจะเป็นความผิดของผู้ขี่หรือผู้ขี่หรือควบคุมสัตว์หรือไม่ก็ตาม ต้องหยุดรถ หรือสัตว์ และให้ความช่วยเหลือตามสมควร และพร้อมทั้งแสดงตัวและแจ้งเหตุต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ที่ใกล้เคียงทันที กับต้องแจ้งชื่อตัว ชื่อสกุล และที่อยู่ของตนและหมายเลขทะเบียนรถแก่ผู้ได้รับความเสียหายด้วย

ในกรณีที่ผู้ขี่หรือผู้ขี่หรือควบคุมสัตว์หลบหนีไปหรือไม่แสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ ณ สถานที่เกิดเหตุ ให้สันนิษฐานว่าเป็นผู้กระทำความผิดและให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจยึดรถคันที่ผู้ขี่หรือหลบหนีหรือไม่แสดงตนว่าเป็นผู้ขี่ จนกว่าคดีถึงที่สุดหรือได้ตัวผู้ขี่ ถ้าเจ้าของหรือผู้ครอบครองไม่แสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ภายในหกเดือนนับแต่วันเกิดเหตุ ให้ถือว่ารถนั้นเป็นทรัพย์สินซึ่งได้ใช้ในการกระทำความผิดหรือเกี่ยวกับการกระทำความผิด และให้ตกเป็นของรัฐ

ลักษณะ ๑๐

รถจักรยาน

มาตรา ๗๙ ทางใดที่ได้จัดทำไว้สำหรับรถจักรยาน ผู้ขี่รถจักรยานต้องขับในทางนั้น

มาตรา ๘๐ รถจักรยานที่ใช้ในทางเดินรถ ไหล่ทาง หรือทางที่จัดทำไว้สำหรับรถจักรยาน ผู้ขี่รถจักรยานต้องจัดให้มี

(๑) กระดิ่งที่ให้เสียงสัญญาณได้ยินได้ในระยะไม่น้อยกว่าสามสิบเมตร

(๒) เครื่องห้ามล้อที่ใช้การได้ดี เมื่อใช้สามารถทำให้รถจักรยานหยุดได้ทันที

(๓) โคมไฟติดหน้ารถจักรยานแสงขาวไม่น้อยกว่าหนึ่งดวงที่ให้แสงไฟส่องตรงไปข้างหน้าเห็นพื้นทางได้ชัดเจนในระยะไม่น้อยกว่าสิบห้าเมตร และอยู่ในระดับต่ำกว่าสายตาของผู้ขี่ซึ่งขับรถสวนมา

(๔) โคมไฟติดท้ายรถจักรยานแสงแดงไม่น้อยกว่าหนึ่งดวงที่ให้แสงสว่างตรงไปข้างหลังหรือติดวัตถุสะท้อนแสงสีแดงแทน ซึ่งเมื่อถูกไฟส่องให้มีแสงสะท้อน

มาตรา ๘๑ ในเวลาต้องเปิดไฟตามมาตรา ๑๑ หรือมาตรา ๖๑ ผู้ขับขี่รถจักรยาน
อยู่ในทางเดินรถ ไหล่ทาง หรือทางที่จัดทำไว้สำหรับรถจักรยานต้องจุดโคมไฟแสงขาวหน้ารถเพื่อให้ผู้
ขับขี่หรือคนเดินเท้า ซึ่งขับรถหรือเดินสวนมาสามารถมองเห็นรถ

มาตรา ๘๒ ผู้ขับขี่รถจักรยานต้องขับให้ชิดขอบทางด้านซ้ายของทางเดินรถ ไหล่
ทาง หรือทางที่จัดทำไว้สำหรับรถจักรยานให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้ แต่ในกรณีที่มีช่องเดินรถประจำ
ทางด้านซ้ายสุดของทางเดินรถต้องขับขี่รถจักรยานให้ชิดช่องเดินรถประจำทางนั้น

มาตรา ๘๓ ในทางเดินรถ ไหล่ทาง หรือทางที่จัดทำไว้สำหรับรถจักรยาน ห้ามมิให้
ผู้ขับขี่รถจักรยาน

(๑) ขับโดยประมาทหรือน่าหวาดเสียวอันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน

(๒) ขับโดยไม่จับคันบังคับรถ

(๓) ขับขนานกันเกินสองคัน เว้นแต่ขับในทางที่จัดทำไว้สำหรับรถจักรยาน

(๔) ขับโดยนั่งบนที่อื่นอันมิใช่ยานที่จัดไว้เป็นที่นั่งตามปกติ

(๕) ขับโดยบรรทุกบุคคลอื่น เว้นแต่รถจักรยานสามล้อสำหรับบรรทุกคน ทั้งนี้ ตาม

เงื่อนไขที่เจ้าพนักงานจราจรกำหนด

(๖) บรรทุก หรือถือสิ่งของ หีบห่อ หรือของใด ๆ ในลักษณะที่เป็นการกีดขวางการ
จับคันบังคับรถหรืออันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน

(๗) เกาะหรือพ่วงรถอื่นที่กำลังแล่นอยู่

มาตรา ๘๔ เว้นแต่บทบัญญัติในลักษณะนี้จะได้บัญญัติไว้เป็นอย่างอื่น ให้ผู้ขับขี่
รถจักรยานปฏิบัติตามมาตรา ๒๑ มาตรา ๒๒ มาตรา ๒๓ มาตรา ๒๔ มาตรา ๒๕ มาตรา ๒๖ มาตรา
๓๒ มาตรา ๓๓ มาตรา ๓๔ มาตรา ๓๖ มาตรา ๓๗ มาตรา ๓๘ มาตรา ๔๐ มาตรา ๔๑ มาตรา ๔๒
มาตรา ๔๕ มาตรา ๔๖ มาตรา ๔๗ มาตรา ๔๘ มาตรา ๔๙ มาตรา ๕๐ มาตรา ๕๑ มาตรา ๕๒
มาตรา ๕๓ มาตรา ๕๔ มาตรา ๕๕ มาตรา ๕๖ มาตรา ๕๗ มาตรา ๕๘ มาตรา ๖๐ มาตรา ๖๑
มาตรา ๖๒ มาตรา ๖๓ มาตรา ๖๔ มาตรา ๖๕ มาตรา ๗๐ มาตรา ๗๑ มาตรา ๗๒ มาตรา ๗๓
มาตรา ๗๔ มาตรา ๗๖ (๒) มาตรา ๗๘ มาตรา ๑๒๕ มาตรา ๑๒๗ และมาตรา ๑๓๓ ด้วยโดยอนุโลม

ลักษณะ ๑๑

รถบรรทุกคนโดยสาร

มาตรา ๘๕ ห้ามมิให้เจ้าของรถบรรทุกคนโดยสารหรือผู้ขับขี่รถบรรทุกคนโดยสาร
รับบรรทุกศพหรือคนที่เป็นโรคเรื้อนหรือโรคติดต่อที่ต้องแจ้งความตามกฎหมายว่าด้วยโรคติดต่อร่วม
ไปกับคนโดยสารอื่น เว้นแต่

(๑) ในกรณีที่รถบรรทุกคนโดยสารนั้นไม่ใช่รถบรรทุกคนโดยสารอื่น จะบรรทุกคนที่
เป็นโรคเรื้อนหรือโรคติดต่อที่ต้องแจ้งความตามกฎหมายว่าด้วยโรคติดต่อก็ได้

(๒) ในกรณีที่รถบรรทุกทุกคนโดยสารนั้นไม่ใช่บรรทุกทุกคนโดยสารอื่น จะบรรทุกศพพร้อมไปกับญาติหรือผู้มีหน้าที่เกี่ยวข้องกับศพนั้นก็ได้

มาตรา ๘๖ ห้ามมิให้เจ้าของรถบรรทุกทุกคนโดยสาร ผู้ขับขี่รถบรรทุกทุกคนโดยสาร ผู้เก็บค่าโดยสาร หรือบุคคลใดที่มีส่วนได้เสียเกี่ยวกับรถบรรทุกทุกคนโดยสาร เรียกให้คนขึ้นรถโดยส่งเสียงอื้ออึง หรือในลักษณะที่ก่อความรำคาญให้แก่คนโดยสารหรือผู้อื่น หรือต้อน ดึง เหนี่ยว หรือยึดยื้อคนหรือสิ่งของของคนนั้นเพื่อให้คนขึ้นรถบรรทุกทุกคนโดยสารคันใดคันหนึ่ง

มาตรา ๘๗ ห้ามมิให้เจ้าของรถบรรทุกทุกคนโดยสาร ผู้ขับขี่รถบรรทุกทุกคนโดยสาร หรือผู้เก็บค่าโดยสาร ปฏิเสธไม่รับจ้างบรรทุกทุกคนโดยสารโดยไม่มีเหตุอันสมควร

มาตรา ๘๘ ผู้ขับขี่รถบรรทุกทุกคนโดยสารต้องหยุดรถและส่งคนโดยสารที่เครื่องหมายหยุดรถประจำทางหรือ ณ สถานที่ตามที่ตกลงกันไว้ แล้วแต่กรณี

มาตรา ๘๙ ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถบรรทุกทุกคนโดยสารหรือผู้เก็บค่าโดยสารรับบรรทุกคนโดยสารเกินจำนวนที่กฎหมายกำหนด ในการนับจำนวนคนโดยสารให้ถือว่าเด็กอายุไม่เกินสิบปีจำนวนสองคนเท่ากับคนโดยสารหนึ่งคน

มาตรา ๙๐ ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถบรรทุกทุกคนโดยสาร

- (๑) ขับรถเที่ยวเร็วหาคคนขึ้นรถ
- (๒) จอดรถเป็นคันหัวแถวของรถคันอื่นห่างจากเครื่องหมายจราจรเกินหนึ่งเมตร
- (๓) จอดรถห่างจากท้ายรถคันหน้าเกินหนึ่งเมตร

มาตรา ๙๑ ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถบรรทุกทุกคนโดยสารหรือผู้เก็บค่าโดยสาร

- (๑) สูบบุหรี่หรือสูบบุหรี่ในขณะขับรถหรือในขณะทำหน้าที่เก็บค่าโดยสาร
- (๒) กล่าววาจาไม่สุภาพ เสียสติ ดุหมั่น ก้าวร้าว หรือแสดงกิริยาในลักษณะดังกล่าวต่อคนโดยสารหรือผู้อื่น

มาตรา ๙๒ เมื่อจะเติมน้ำมันเชื้อเพลิงชนิดไวไฟที่มีจุดวาบไฟในอุณหภูมิยี่สิบเอ็ดองศาเซลเซียส หรือต่ำกว่านั้น ผู้ขับขี่รถบรรทุกทุกคนโดยสารต้องหยุดเครื่องยนต์และต้องให้คนโดยสารลงจากรถทุกคนด้วย

ลักษณะ ๑๒
รถแท็กซี่

มาตรา ๙๓ ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถแท็กซี่ปฏิเสธไม่รับจ้างบรรทุกคนโดยสาร เว้นแต่การบรรทุกคนนั้นน่าจะก่อให้เกิดอันตรายแก่ตนหรือแก่คนโดยสาร

ในกรณีที่ผู้ขับขี่รถแท็กซี่มีความประสงค์จะไม่รับจ้างบรรทุกคนโดยสารให้แสดงป้ายงดรับจ้างบรรทุกคนโดยสาร

วิธีการแสดงป้ายและลักษณะของป้ายงดรับจ้างบรรทุกคนโดยสารให้เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์

มาตรา ๙๔ ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถแท็กซี่รับบรรทุกคนโดยสารเกินจำนวนที่ได้กำหนดไว้ในใบอนุญาตตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์

ในการนับจำนวนคนโดยสารให้ถือว่าเด็กอายุไม่เกินสิบปีจำนวนสองคนเท่ากับคนโดยสารหนึ่งคน

มาตรา ๙๕ ห้ามมิให้ผู้ใด

(๑) เรียกให้คนขึ้นรถแท็กซี่โดยส่งเสียงอื้ออึงหรือในลักษณะที่ก่อความรำคาญให้แก่คนโดยสารหรือผู้อื่น

(๒) ต้อน ดึง เหนี่ยว หรือยึดยื้อคนหรือสิ่งของของคนนั้น เพื่อให้คนขึ้นรถแท็กซี่คันใดคันหนึ่ง

มาตรา ๙๖ ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถแท็กซี่เรียกเก็บค่าโดยสารเกินอัตราที่ปรากฏจาก

มาตรแท็กซี่ ลักษณะและวิธีการใช้มาตรแท็กซี่ให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๙๗ คนโดยสารต้องชำระค่าโดยสารตามอัตราที่ปรากฏจากมาตรแท็กซี่

มาตรา ๙๘ บทบัญญัติมาตรา ๙๖ และมาตรา ๙๗ จะใช้บังคับในท้องที่ใด และจะใช้บังคับกับรถแท็กซี่ทุกประเภทหรือบางประเภทโดยมีเงื่อนไขอย่างไร ให้เป็นไปตามที่กำหนดในพระราชกฤษฎีกา

ในท้องที่ใดที่มีได้มีพระราชกฤษฎีกาตามวรรคหนึ่งใช้บังคับ ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถแท็กซี่ในท้องที่นั้นเรียกเก็บค่าโดยสารเกินราคาที่ตกลงกันไว้กับคนโดยสาร และคนโดยสารต้องชำระค่าโดยสารตามที่ตกลงไว้

บทบัญญัติในวรรคสองให้ใช้บังคับแก่กรณีของรถแท็กซี่ประเภทที่มีได้กำหนดไว้ในพระราชกฤษฎีกาตามวรรคหนึ่งด้วย

มาตรา ๙๙ ในขณะที่บรรทุกคนห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถแท็กซี่

(๑) สูบบุหรี่ เปิดวิทยุ หรือกระทำด้วยประการใด ๆ ในลักษณะที่ก่อความรำคาญให้แก่คนโดยสาร

(๒) ยื่นมือ แขน หรือส่วนใดส่วนหนึ่งของร่างกายออกนอกรถ เว้นแต่เป็นการกระทำเพื่อให้สัญญาณตามมาตรา ๓๗

(๓) จับคันบังคับรถด้วยมือเพียงข้างเดียว เว้นแต่มีเหตุจำเป็น

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา (๔) ใช้เสียงสัญญาณเมื่อเข้าไปในบริเวณโรงพยาบาล สถานที่ทำงาน หรือ
สถานศึกษา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา (๕) ใช้เสียงสัญญาณแตรเพื่อเร่งรถอื่น สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา (๖) แชนหรือตัดหน้ารถอื่นในลักษณะฉวัดเฉวียนเป็นที่น่าหวาดเกรงว่าจะเกิด
อันตราย สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา (๗) ขับรถเข้าไปในบริเวณบ้านของผู้อื่น สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา (๘) รับคนโดยสารภายในบริเวณที่เจ้าพนักงานจราจรได้กำหนดเครื่องหมายจราจร
ห้ามรับคนโดยสาร สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา (๙) กล่าววาจาไม่สุภาพ เสียดสี ดุหมั่น ก้าวร้าว หรือแสดงกริยาในลักษณะดังกล่าว
ต่อคนโดยสารหรือผู้อื่น สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา มาตรา ๑๐๐ ผู้ขับขี่รถแท็กซี่ต้องพาคนโดยสารไปยังสถานที่ที่ทัวจ้างตามเส้นทางที่
สั้นที่สุดหรือเส้นทางที่ไม่อ้อมเกินควร และต้องส่งคนโดยสาร ณ สถานที่ตามที่ตกลงกันไว้

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถแท็กซี่พาคนโดยสารไปทอดทิ้งระหว่างทางไม่ว่าด้วยประการใด ๆ

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา มาตรา ๑๐๑ ผู้ขับขี่รถแท็กซี่ต้องแต่งกายและมีเครื่องหมายเย็บติดหรือปักไว้ที่
เครื่องแต่งกาย

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ลักษณะเครื่องแต่งกายและเครื่องหมายให้เป็นไปตามที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ประกาศกำหนดในราชกิจจานุเบกษา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ความในวรรคหนึ่งให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดหกสิบวันนับแต่วันที่ประกาศของผู้
บัญชาการตำรวจแห่งชาติใช้บังคับ

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา [คำว่า “ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ” แก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา ๔ แห่ง
พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๙]

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา มาตรา ๑๐๒ เมื่อรัฐมนตรีเห็นสมควร ให้ผู้ประกอบการรับจ้างบรรทุกทุกคนโดยสาร
โดยใช้รถแท็กซี่ในท้องที่ใดต้องจอดพักรถ ณ สถานที่ที่ใดเป็นการเฉพาะก็ให้กระทำได้โดยตราเป็นพระ

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ราชกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ในพระราชกฤษฎีกาดังกล่าว ให้ระบุท้องที่ และวิธีการเกี่ยวกับการจัดให้มีที่จอดพัก
รถด้วย

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

ลักษณะ ๑๓

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา คนเดินเท้า สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา _____ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา มาตรา ๑๐๓ ทางใดที่มีทางเท้าหรือไหล่ทางอยู่ข้างทางเดินรถ ให้คนเดินเท้าเดิน
บนทางเท้าหรือไหล่ทาง ถ้าทางนั้นไม่มีทางเท้าอยู่ข้างทางเดินรถให้เดินริมทางด้านขวาของตน

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

มาตรา ๑๐๔ ภายในระยะไม่เกินหนึ่งร้อยเมตรนับจากทางข้าม ห้ามมิให้คนเดินเท้าข้ามทางนอกทางข้าม

มาตรา ๑๐๕ คนเดินเท้าซึ่งประสงค์จะข้ามทางเดินรถในทางข้ามที่มีไฟสัญญาณจราจรควบคุมคนเดินเท้า ให้ปฏิบัติตามไฟสัญญาณจราจรที่ปรากฏต่อหน้าดังต่อไปนี้

- (๑) เมื่อมีสัญญาณจราจรไฟสีแดง ไม่ว่าจะมิรุบหรือข้อความเป็นการห้ามมิให้คนเดินเท้าข้ามทางเดินรถด้วยหรือไม่ก็ตาม ให้คนเดินเท้าหยุดรออยู่บนทางเท้า บนเกาะแบ่งทางเดินรถหรือในเขตปลอดภัย เว้นแต่ทางใดที่ไม่มีทางเท้า ให้หยุดรอบนไหล่ทางหรือขอบทาง
- (๒) เมื่อมีสัญญาณจราจรไฟสีเขียว ไม่ว่าจะมิรุบหรือข้อความเป็นการอนุญาตให้คนเดินเท้าข้ามทางเดินรถด้วยหรือไม่ก็ตาม ให้คนเดินเท้าข้ามทางเดินรถได้
- (๓) เมื่อมีสัญญาณจราจรไฟสีเขียวกระพริบทางด้านใดของทาง ให้คนเดินเท้าที่ยังมิได้ข้ามทางเดินรถหยุดรอบนทางเท้า บนเกาะแบ่งทางเดินรถหรือในเขตปลอดภัย แต่ถ้ากำลังข้ามทางเดินรถ ให้ข้ามทางเดินรถโดยเร็ว

มาตรา ๑๐๖ คนเดินเท้าซึ่งประสงค์จะข้ามทางเดินรถในทางข้ามหรือทางร่วมทางแยกที่มีสัญญาณจราจรควบคุมการใช้ทางให้ปฏิบัติดังต่อไปนี้

- (๑) เมื่อมีสัญญาณจราจรไฟสีแดงให้รถหยุดทางด้านใดของทาง ให้คนเดินเท้าข้ามทางเดินรถตามที่รถหยุดนั้น และต้องข้ามทางเดินรถภายในทางข้าม
- (๒) เมื่อมีสัญญาณจราจรไฟสีเขียวให้รถผ่านทางด้านใดของทาง ห้ามมิให้คนเดินเท้าข้ามทางเดินรถด้านนั้น
- (๓) เมื่อมีสัญญาณจราจรไฟสีเหลืองอำพันหรือไฟสีเขียวกระพริบทางด้านใดของทาง ให้คนเดินเท้าที่ยังมิได้ข้ามทางเดินรถหยุดรอบนทางเท้าบนเกาะแบ่งทางเดินรถ หรือในเขตปลอดภัย แต่ถ้ากำลังข้ามทางเดินรถอยู่ในทางข้าม ให้ข้ามทางเดินรถโดยเร็ว

มาตรา ๑๐๗ คนเดินเท้าซึ่งประสงค์จะข้ามทางเดินรถในทางที่มีพนักงานเจ้าหน้าที่แสดงสัญญาณจราจรให้ปรากฏไม่ว่าจะเป็นสัญญาณด้วยมือและแขน หรือเสียงสัญญาณนกหวีด ให้ปฏิบัติตามมาตรา ๑๐๖ โดยอนุโลม

มาตรา ๑๐๘ ห้ามมิให้ผู้ใดเดินแถว เดินเป็นขบวนแห่ หรือเดินเป็นขบวนใด ๆ ในลักษณะที่เป็นการกีดขวางการจราจร เว้นแต่

- (๑) เป็นแถวทหารหรือตำรวจ ที่มีผู้ควบคุมตามระเบียบแบบแผน
- (๒) แถวหรือขบวนแห่หรือขบวนใด ๆ ที่เจ้าพนักงานจราจรได้อนุญาตและปฏิบัติตามเงื่อนไขที่เจ้าพนักงานจราจรกำหนด

มาตรา ๑๐๙ ห้ามมิให้ผู้ใดกระทำด้วยประการใด ๆ บนทางเท้าหรือทางใด ๆ ซึ่งจัดไว้สำหรับคนเดินเท้าในลักษณะที่เป็นการกีดขวางผู้อื่นโดยไม่มีเหตุอันสมควร

มาตรา ๑๑๐ ห้ามมิให้ผู้ซื้อ ขาย แจกจ่าย หรือเรียไรในทางเดินรถหรือออกไป
กลางทางโดยไม่มีเหตุอันสมควรหรือเป็นการกีดขวางการจราจร

ลักษณะ ๑๔

สัตว์และสิ่งของในทาง

มาตรา ๑๑๑ ห้ามมิให้ผู้ใดขี่ จูง ไล่ต้อน หรือปล่อยสัตว์ไปบนทางในลักษณะที่เป็น
การกีดขวางการจราจร และไม่มีผู้ควบคุมเพียงพอ

มาตรา ๑๑๒ การขี่ จูง หรือไล่ต้อนสัตว์ไปบนทาง ให้ผู้ขี่หรือควบคุมสัตว์ปฏิบัติ
ตามบทแห่งพระราชบัญญัตินี้ว่าด้วยรถโดยอนุโลม

มาตรา ๑๑๓ เจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจออกคำสั่งห้ามขี่ จูง ไล่ต้อน หรือปล่อย
สัตว์ไปบนทางใด ๆ เมื่อพิจารณาเห็นว่าการขี่ จูง ไล่ต้อน หรือปล่อยสัตว์ดังกล่าวจะกีดขวาง
การจราจรหรือจะก่อให้เกิดความสกปรกบนทาง

มาตรา ๑๑๔ ห้ามมิให้ผู้ใดวาง ตั้ง ยื่น หรือแขวนสิ่งใดสิ่งหนึ่ง หรือกระทำด้วย
ประการใด ๆ ในลักษณะที่เป็นการกีดขวางการจราจร เว้นแต่ได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากเจ้า
พนักงานจราจร แต่เจ้าพนักงานจราจรจะอนุญาตได้ต่อเมื่อมีเหตุอันจำเป็นและเป็นการชั่วคราว
เท่านั้น

ผู้ฝ่าฝืนบทบัญญัติในวรรคหนึ่ง นอกจากจะมีความผิดตามมาตรา ๑๔๘ แล้ว เจ้า
พนักงานจราจรมีอำนาจสั่งให้ผู้ฝ่าฝืนรื้อถอนหรือเคลื่อนย้ายสิ่งกีดขวางดังกล่าวได้ ถ้าไม่ยอมรื้อถอน
หรือเคลื่อนย้าย ให้เจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจรื้อถอนหรือเคลื่อนย้ายได้

มาตรา ๑๑๕ ห้ามมิให้ผู้ใดแบก หาม ลาก หรือนำสิ่งของไปบนทางในลักษณะที่
เป็นการกีดขวางการจราจร

ลักษณะ ๑๕

รถม้า เกวียนและเลื่อน

มาตรา ๑๑๖ ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถม้าหรือเกวียนหรือเลื่อนที่เทียมด้วยสัตว์จอบตรรถม้า
หรือเกวียนหรือเลื่อนในทางโดยไม่มีผู้ควบคุม เว้นแต่ได้ผูกสัตว์ที่เทียมนั้นไว้ไม่ให้ลากรถม้าหรือเกวียน
หรือเลื่อนต่อไปได้

มาตรา ๑๑๗ ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถม้าปล่อยสายบังเหียนในเวลาขี่รถม้า

มาตรา ๑๑๘ การขับรถม้าหรือเกวียนหรือเลื่อนที่เทียมด้วยสัตว์ ให้ผู้ขับขี่ปฏิบัติ
ตามบทแห่งพระราชบัญญัตินี้ว่าด้วยรถโดยอนุโลม

ลักษณะ ๑๖

เขตปลอดภัย

มาตรา ๑๑๙ ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถเข้าไปในเขตปลอดภัย เว้นแต่ในกรณีจำเป็นและ
ได้รับอนุญาตจากเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่

ลักษณะ ๑๗

เบ็ดเตล็ด

มาตรา ๑๒๐ ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถหยุดหลังในลักษณะที่ไม่ปลอดภัยหรือเป็นการ
กีดขวางการจราจร

มาตรา ๑๒๑ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ต้องนั่งคร่อมบนอานที่จัดไว้สำหรับให้ผู้ขับขี่
รถจักรยานยนต์นั่ง ถ้าพนักงานเจ้าหน้าที่ได้กำหนดไว้ในใบคู่มือจดทะเบียนให้บรรทุกคนโดยสารได้
คนโดยสารจะต้องนั่งซ้อนท้ายผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ และนั่งบนอานที่จัดไว้สำหรับคนโดยสารหรือนั่ง
ในที่นั่งพวงข้าง

มาตรา ๑๒๒^{๒๓} ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และคนโดยสารรถจักรยานยนต์ต้องสวม
หมวกที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะเพื่อป้องกันอันตรายในขณะที่ขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์

ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ตามวรรคหนึ่งขับขี่รถจักรยานยนต์ในขณะที่คน
โดยสารรถจักรยานยนต์มิได้สวมหมวกที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะเพื่อป้องกันอันตราย

ลักษณะและวิธีการใช้หมวกเพื่อป้องกันอันตรายตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามที่
กำหนดในกฎกระทรวง

ความในวรรคหนึ่งมิให้ใช้บังคับแก่ภิกษุ สามเณร นักพรต นักบวช หรือผู้นับถือลัทธิ
ศาสนาอื่นที่ใช้ผ้าหรือสิ่งอื่นโพกศีรษะตามประเพณีนิยมนั้น หรือบุคคลใดที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๑๒๓^{๒๔} ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถยนต์ยอมให้ผู้อื่นนั่งที่นั่งตอนหน้าแถวเดียวกับที่
นั่งผู้ขับขี่รถยนต์เกินสองคน

ผู้ขับขี่รถยนต์ต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งในขณะที่ขับขี่รถยนต์ และ
ต้องจัดให้คนโดยสารรถยนต์ ซึ่งนั่งที่นั่งตอนหน้าแถวเดียวกับที่นั่งผู้ขับขี่รถยนต์รัดร่างกายไว้กับที่นั่ง

^{๒๓} มาตรา ๑๒๒ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๗) พ.ศ. ๒๕๕๐
^{๒๔} มาตรา ๑๒๓ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๕) พ.ศ. ๒๕๓๘

ด้วยเข็มขัดนิรภัยขณะโดยสารรถยนต์ และคนโดยสารรถยนต์ดังกล่าวต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งในขณะที่โดยสารรถยนต์ด้วย

ประเภทหรือชนิดของรถยนต์ ลักษณะและวิธีการใช้เข็มขัดนิรภัยตามวรรคสอง ให้เป็นไปตามที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนด โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

[คำว่า “ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ” แก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา ๔ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๙]

มาตรา ๑๒๔^{๒๕} ห้ามมิให้ผู้ใดกระทำด้วยประการใด ๆ อันเป็นเหตุให้ผู้ขับขี่มองไม่เห็นทางด้านหน้าหรือด้านข้างของรถได้โดยสะดวกในขณะที่ขับรถ หรือในลักษณะที่เป็นการกีดขวางการควบคุมบังคับรถ

ห้ามมิให้ผู้ใดเกาะ ห้อยโหน หรือยื่นส่วนหนึ่งส่วนใดของร่างกายออกไปนอกตัวถังรถยนต์โดยไม่สมควร หรือนั่งหรือยืนในหรือบนรถยนต์ในลักษณะที่อาจก่อให้เกิดอันตราย ในขณะที่รถยนต์เคลื่อนที่อยู่ในทางเดินรถ

ห้ามมิให้ผู้ใดขึ้นหรือลงรถโดยสารประจำทาง รถบรรทุกคนโดยสาร รถโรงเรียนหรือรถแท็กซี่ ในขณะที่รถดังกล่าวหยุดเพื่อรอสัญญาณไฟจราจรหรือหยุดเพราะติดการจราจร

ห้ามมิให้ผู้ขับขี่หรือผู้เก็บค่าโดยสาร รถโดยสารประจำทาง รถบรรทุกคนโดยสาร รถโรงเรียน หรือรถแท็กซี่ ยินยอมให้ผู้ใดกระทำการใด ๆ ตามวรรคสองหรือวรรคสาม

มาตรา ๑๒๕ การขับรถผ่านทางแคบระหว่างภูเขาหรือระหว่างเนิน หรือการขับรถในทางเดินรถบนภูเขาหรือบนเนิน ผู้ขับขี่ต้องขับรถให้ชิดขอบทางด้านซ้าย และเมื่อถึงทางโค้งผู้ขับขี่ต้องใช้เสียงสัญญาณเพื่อเตือนรถอื่นที่อาจสวนมา

มาตรา ๑๒๖ ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ใช้เกียร์ว่างหรือเหยียบคลัทช์ในขณะที่ขับรถลงตามทางลาดหรือไหล่เขา

มาตรา ๑๒๗ ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถ

- (๑) ตามหลังรถลูกเงินซึ่งกำลังปฏิบัติหน้าที่ในระยะต่ำกว่าห้าสิบเมตร
- (๒) ผ่านเข้าไปหรือจอดในบริเวณเขตปฏิบัติการดับเพลิง
- (๓) ทับสายสูบลมดับเพลิงที่ไม่มีเครื่องป้องกันสายสูบลมในขณะเจ้าหน้าที่ดับเพลิงปฏิบัติการตามหน้าที่ เว้นแต่ได้รับความยินยอมจากเจ้าหน้าที่ดับเพลิงซึ่งปฏิบัติหน้าที่อยู่ในขณะนั้น

มาตรา ๑๒๘ ห้ามมิให้ผู้ใดวาง เท หรือทิ้งเศษแก้ว ตะปู ลวด น้ำมันหล่อลื่น กระจกหรือสิ่งอื่นใด หรือกระทำด้วยประการใด ๆ บนทางอันอาจทำให้เกิดอันตรายหรือเสียหายแก่ยานพาหนะหรือบุคคล หรือเป็นการกีดขวางการจราจร

มาตรา ๑๒๙ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๓๕

มาตรา ๑๒๔ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๓๕

มาตรา ๑๒๙ ผู้ใดรู้ว่ามิสิ่งใดสิ่งหนึ่งตามมาตรา ๑๒๘ อันอยู่ในความดูแลของตน ตก หก หรือไหลอยู่บนทาง ผู้นั้นต้องจัดการเก็บกวาดของดังกล่าวออกจากทางทันที

มาตรา ๑๓๐ ห้ามมิให้ผู้ใดเผา หรือกระทำด้วยประการใด ๆ ภายในระยะห้าร้อย เมตรจากทางเดินรถ เป็นเหตุให้เกิดควันหรือสิ่งอื่นใดในลักษณะที่อาจทำให้ไม่ปลอดภัยแก่การจราจร ในทางเดินรถนั้น

มาตรา ๑๓๑ ผู้ใดเคลื่อนย้ายรถที่ชำรุดหรือหักพังออกจากทาง ผู้นั้นต้องจัดการเก็บ สิ่งของที่ตกหล่นอันเนื่องมาจากความชำรุดหรือหักพังของรถออกจากทางทันที

มาตรา ๑๓๒ ในขณะที่ใช้รถโรงเรียนรับส่งนักเรียน เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่รถ วิทยาลัยต้องจัดให้มีข้อความ “รถโรงเรียน” ขนาดสูงของตัวอักษรไม่น้อยกว่าสิบห้าเซนติเมตรติดอยู่ ด้านหน้าและด้านหลังของรถ

ถ้ารถโรงเรียนมีไฟสัญญาณสีแดงปิดเปิดเป็นระยะติดไว้ด้านหน้าและด้านหลังของรถ เพื่อให้รถที่สวนมาหรือตามหลังเห็นได้โดยชัดเจน เมื่อนำรถนั้นไปใช้ในทางโดยไม่ได้ใช้รับส่งนักเรียน ให้งดใช้ไฟสัญญาณสีแดงและต้องปิดคลุมข้อความว่า “รถโรงเรียน”

มาตรา ๑๓๓ รถที่เข้าขบวนแห่ต่าง ๆ หรือรถที่นำมาใช้เฉพาะเพื่อการโฆษณา สินค้าหรือมหรสพที่แห่หรือโฆษณาไปตามทาง จะต้องรับอนุญาตจากเจ้าพนักงานจราจร เว้นแต่ ขบวนแห่หรือการโฆษณานั้นเป็นของทางราชการ

รถที่ใช้โฆษณาสินค้าหรือมหรสพดังกล่าวในวรรคหนึ่ง ถ้าเข้าขบวนแห่ที่รับอนุญาต แล้ว และในการอนุญาตนั้นได้ระบุรถที่ว่าไว้ด้วยแล้ว รถนั้นไม่จำเป็นต้องได้รับอนุญาต

มาตรา ๑๓๔ ห้ามมิให้ผู้ใดแข่งรถในทาง เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจาก เจ้าพนักงานจราจร

ห้ามมิให้ผู้ใดจัด สนับสนุน หรือส่งเสริมให้มีการแข่งรถในทาง เว้นแต่จะได้รับ อนุญาตเป็นหนังสือจากเจ้าพนักงานจราจร

ลักษณะ ๑๘ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา
อำนาจของเจ้าพนักงานจราจรและพนักงานเจ้าหน้าที่

มาตรา ๑๓๕ เพื่อความปลอดภัยหรือความสะดวกในการจราจร เจ้าพนักงาน จราจรมีอำนาจกำหนดให้บริเวณหรือพื้นที่ใดที่เจ้าของที่ดินได้เปิดให้ประชาชนใช้ในการจราจรเป็น ทางตามพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๑๓๔ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๓๕

มาตรา ๑๓๖ ให้ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติมีอำนาจแต่งตั้งผู้ซึ่งมีคุณสมบัติตามที่
จะกำหนดและผ่านการอบรมตามหลักสูตรอาสาจราจร เพื่อให้ทำหน้าที่ช่วยเหลือการปฏิบัติหน้าที่
ของพนักงานเจ้าหน้าที่

คุณสมบัติของผู้ที่จะได้รับการอบรม รายละเอียดเกี่ยวกับการฝึกอบรมหลักสูตร
อาสาจราจร และหน้าที่ของอาสาจราจร ตลอดจนเครื่องแบบ เครื่องหมาย ให้เป็นไปตามที่ผู้
บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนด

[คำว่า “ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ” แก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา ๔ แห่ง
พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๙]

มาตรา ๑๓๗ ในการปฏิบัติหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายของอาสาจราจรตาม
พระราชบัญญัตินี้ ให้อาสาจราจรเป็นเจ้าพนักงานตามประมวลกฎหมายอาญา

มาตรา ๑๓๘ ในกรณีที่มีเหตุฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุเกิดขึ้น ทำให้ไม่ปลอดภัย หรือไม่
สะดวกในการจราจรในอาณาบริเวณใด เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจดำเนินการ
ได้ตามที่เห็นสมควรและจำเป็นเกี่ยวกับการจราจรในอาณาบริเวณนั้นเพื่อให้เกิดความปลอดภัยหรือ
ความสะดวกในการจราจรดังต่อไปนี้

- (๑) ห้ามรถทุกชนิดหรือบางชนิดหรือคนเดินเท้าเดินในทางสายใดหรือเฉพาะทาง
ตอนใด
- (๒) ห้ามหยุดหรือจอดรถในทางสายใดหรือเฉพาะทางตอนใด
- (๓) ห้ามเลี้ยวรถ กลับรถ หรือถอยหลังรถ ในทางสายใดหรือเฉพาะทางตอนใด
- (๔) กำหนดทางสายใดหรือเฉพาะทางตอนใดให้รถเดินได้ทางเดียว
ทั้งนี้ ชั่วระยะเวลาเท่าที่จำเป็น

มาตรา ๑๓๙ ในทางสายใดหรือเฉพาะทางตอนใดที่เจ้าพนักงานจราจรเห็นว่าถ้าได้
ออกประกาศข้อบังคับหรือระเบียบเกี่ยวกับการจราจรแล้วจะเป็นการปลอดภัย และสะดวกใน
การจราจร ให้เจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจออกประกาศข้อบังคับ หรือระเบียบดังต่อไปนี้

- (๑) ห้ามรถทุกชนิดหรือบางชนิดเดิน
- (๒) ห้ามหยุดหรือจอด
- (๓) ห้ามเลี้ยวรถ กลับรถ หรือถอยหลังรถ
- (๔) กำหนดให้รถเดินได้ทางเดียว
- (๕) กำหนดระยะเวลาจอดรถในทางแคบหรือที่คับขัน
- (๖) กำหนดอัตราความเร็วของรถในทางภายในอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง
- (๗) กำหนดช่องหรือแนวทางเดินรถขึ้นและลง
- (๘) กำหนดทางเดินรถทางเอกและทางเดินรถทางโท
- (๙) กำหนดการจอดรถหรือที่จอดพักรถ
- (๑๐) กำหนดระเบียบการใช้ทางหรือช่องเดินรถสำหรับรถบางประเภท
- (๑๑) กำหนดระเบียบเกี่ยวกับการใช้รถโรงเรียน
- (๑๒) กำหนดระเบียบเกี่ยวกับการบรรทุกคนโดยสารสำหรับรถจักรยาน

(๑๓) ควบคุมขบวนแห่หรือการชุมนุมสาธารณะ

(๑๔) ควบคุมหรือห้ามเลี้ยงรถในทางร่วมทางแยก

(๑๕) ชีตเส้นหรือทำเครื่องหมายจราจรบนผิวทาง หรือติดตั้งสัญญาณจราจร หรือเครื่องหมายจราจร

(๑๖) กำหนดระยะทางตอนใดให้ขับรถล้ำเข้าไปในเส้นกึ่งกลางของทางที่เจ้าพนักงานจราจรกำหนดไว้ได้

(๑๗) กำหนดระเบียบเกี่ยวกับการจอดรถที่ขรุขระ หักพัง ตลอดจนรถที่ซ่อมแซมในทาง

(๑๘) กำหนดระเบียบการข้ามทางของคนเดินเท้าบนทางที่ไม่มีทางข้าม

(๑๙) กำหนดการใช้โคม่ไฟ

(๒๐) กำหนดการใช้เสียงสัญญาณ

(๒๑) กำหนดระเบียบการอนุญาตและการใช้รถที่มีล้อหรือส่วนที่สัมผัสกับผิวทางไม่ใช้อย่าง

มาตรา ๑๔๐^{๒๗} เมื่อเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่พบด้วยตนเองหรือโดยการใช้อุปกรณ์ใด ๆ ว่าผู้ขับขี่ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้หรือกฎหมายอื่นอันเกี่ยวกับรถนั้น ๆ จะว่ากล่าว ตักเตือนผู้ขับขี่ หรือออกไปสั่งให้ผู้ขับขี่ชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบก็ได้ ในกรณีที่ไม่มีพบตัวผู้ขับขี่ ให้ติดหรือผูกใบสั่งไว้ที่รถที่ผู้ขับขี่เห็นได้ง่าย และถ้าไม่สามารถติดหรือผูกใบสั่งไว้ที่รถได้ไม่ว่าด้วยเหตุใด ให้ส่งใบสั่งพร้อมพยานหลักฐานโดยทางไปรษณีย์ลงทะเบียนตอบรับไปยังภูมิลำเนาของเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถภายในระยะเวลาตามที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนด นับแต่วันที่เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่พบการกระทำความผิด และให้ถือว่าเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถได้รับใบสั่งนั้นเมื่อพ้นกำหนดสามสิบวันนับแต่วันส่ง^{๒๘}

สำหรับความผิดที่กำหนดไว้ในมาตรา ๑๕๗/๑ มาตรา ๑๕๙ มาตรา ๑๖๐ มาตรา ๑๖๐ ทวิ และมาตรา ๑๖๐ ตริ ห้ามมิให้ว่ากล่าวตักเตือนหรือทำการเปรียบเทียบ^{๒๙}

ในการออกไปสั่งให้ผู้ขับขี่ชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบตามวรรคหนึ่ง เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่จะเรียกเก็บใบอนุญาตขับขี่ไว้เป็นการชั่วคราวก็ได้ แต่ต้องออกไปรับแทนใบอนุญาตขับขี่ให้แก่ผู้ขับขี่ไว้ และเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ต้องรับนำใบอนุญาตขับขี่ที่เรียกเก็บไว้ไปส่งมอบพนักงานสอบสวนภายในแปดชั่วโมง นับแต่เวลาที่ออกไปสั่ง

ใบรับแทนใบอนุญาตขับขี่ที่ออกให้ตามวรรคสาม ให้ใช้แทนใบอนุญาตขับขี่ได้เป็นการชั่วคราวไม่เกินเจ็ดวัน เมื่อเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ หรือพนักงานสอบสวนได้ว่ากล่าวตักเตือนหรือทำการเปรียบเทียบปรับและผู้ขับขี่ได้ชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบแล้ว ให้คืนใบอนุญาตขับขี่ทันที

^{๒๗} มาตรา ๑๔๐ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๓๔

^{๒๘} มาตรา ๑๔๐ วรรคหนึ่ง แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๙) พ.ศ. ๒๕๕๗

^{๒๙} มาตรา ๑๔๐ วรรคสอง แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๗) พ.ศ. ๒๕๕๐

ในกรณีเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ออกใบสั่งแต่ไม่พบตัวผู้ขับขี่ ให้สันนิษฐานว่าเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถเป็นผู้กระทำความผิดดังกล่าว เว้นแต่สามารถพิสูจน์ได้ว่าผู้อื่นเป็นผู้ขับขี่

การกำหนดจำนวนค่าปรับตามที่เปรียบเทียบ ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนด

ใบสั่งและใบรับแทนใบอนุญาตขับขี่ ให้ทำตามแบบที่เจ้าพนักงานจราจรกำหนด

[คำว่า “ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ” แก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา ๔ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๙]

มาตรา ๑๔๑^{๓๐} ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถซึ่งได้รับใบสั่งตามมาตรา ๑๔๐ อาจเลือกปฏิบัติอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้

(๑) ชำระค่าปรับตามจำนวนที่ระบุไว้ในใบสั่งหรือตามจำนวนที่พนักงานสอบสวนแจ้งให้ทราบ ณ สถานที่ที่ระบุไว้ในใบสั่งหรือสถานที่ที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษาภายในวัน เวลา ที่ระบุไว้ในใบสั่ง

(๒) ชำระค่าปรับตามจำนวนที่ระบุไว้ในใบสั่งโดยการส่งธนาคัต หรือการส่งตัวแลกเงินของธนาคารโดยทางไปรษณีย์ลงทะเบียน สั่งจ่ายให้แก่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติพร้อมด้วยสำเนาใบสั่งไปยังสถานที่ และภายในวัน เวลา ที่ระบุไว้ในใบสั่ง เมื่อผู้ได้รับใบสั่งได้ชำระค่าปรับครบถ้วนถูกต้องแล้ว ให้คดีเป็นอันเลิกกัน และในกรณีที่เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ได้เรียกเก็บใบอนุญาตขับขี่ไว้ ให้เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานสอบสวนรีบจัดส่งใบอนุญาตขับขี่ที่เรียกเก็บไว้คืนให้แก่ผู้ได้รับใบสั่งโดยเร็ว และให้ถือว่าใบรับการส่งธนาคัต หรือใบรับการส่งตัวแลกเงิน ประกอบกับใบสั่งเป็นใบแทนใบอนุญาตขับขี่ได้เป็นเวลาสิบวัน นับแต่วันที่ส่งธนาคัต หรือตัวแลกเงินดังกล่าว วิธีการชำระค่าปรับโดยส่งทางไปรษณีย์ลงทะเบียนและวิธีการส่งใบอนุญาตขับขี่คืนให้แก่ผู้ได้รับใบสั่ง ให้เป็นไปตามระเบียบที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนด

(๓)^{๓๑} ในกรณีที่ไม่มีกรเรียกเก็บใบอนุญาตขับขี่โดยเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ ให้ชำระค่าปรับตามจำนวนและภายในวันที่ระบุไว้ในใบสั่ง โดยวิธีการธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ บัตรเครดิต หรือวิธีการอื่นโดยผ่านธนาคารหรือหน่วยบริการรับชำระเงินได้ ทั้งนี้ ตามวิธีการและสถานที่ที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนด เมื่อผู้ได้รับใบสั่งได้ชำระค่าปรับครบถ้วนถูกต้องแล้ว ให้คดีเป็นอันเลิกกัน

[คำว่า “ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ” แก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา ๔ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๙]

มาตรา ๑๔๑ ทวิ^{๓๒} ในกรณีที่ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถซึ่งได้รับใบสั่งไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๑๔๑ ให้พนักงานสอบสวนมีอำนาจดังต่อไปนี้

(๑) ในกรณีที่ทราบที่อยู่ของผู้ขับขี่หรือที่อยู่ของเจ้าของรถ ให้พนักงานสอบสวนออกหมายเรียกผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถให้มารายงานตัวที่พนักงานสอบสวน ในกรณีดังกล่าวนี้ ผู้ได้รับ

^{๓๐} มาตรา ๑๔๑ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๓๕

^{๓๑} มาตรา ๑๔๑ (๓) เพิ่มโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๙

^{๓๒} มาตรา ๑๔๑ ทวิ เพิ่มโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๓๕

หมายเรียกต้องมารายงานตัวตามวัน เวลา และ ณ สถานที่ที่ระบุไว้ในหมายเรียก และให้พนักงานสอบสวนดำเนินการเปรียบเทียบและว่ากล่าวตักเตือนผู้ได้รับหมายเรียกดังกล่าว

(๒) ในกรณีที่ไม้อาจส่งหมายเรียกให้แก่ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถได้ ให้พนักงานสอบสวนแจ้งเป็นหนังสือไปยังนายทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์และตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก เพื่อให้นายทะเบียนแจ้งให้ผู้มาติดต่อขอชำระภาษีประจำปีสำหรับรถคันนั้นไปรายงานตัวที่พนักงานสอบสวนตามหมายเรียก ถ้าผู้มาติดต่อขอชำระภาษีประจำปีเป็นเพียงตัวแทนของเจ้าของรถ ให้ผู้มาติดต่อแจ้งให้เจ้าของรถทราบเพื่อไปรายงานตัวที่พนักงานสอบสวนตามหมายเรียก ในกรณีดังกล่าวนี้ ให้นายทะเบียนงดรับชำระภาษีประจำปีสำหรับรถคันนั้นไว้เป็นการชั่วคราวจนกว่าจะได้รับแจ้งจากพนักงานสอบสวนว่าได้มีการปฏิบัติตามหมายเรียกนั้นแล้ว การงดรับชำระภาษีประจำปีไม่เป็นเหตุให้ผู้นั้นไม่ต้องชำระเงินเพิ่มตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์หรือกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก แล้วแต่กรณี

มาตรา ๑๔๒^{๓๓} เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจสั่งให้ผู้ขับขี่หยุดรถในเมื่อ

(๑) รถนั้นมีสภาพไม่ถูกต้องตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา ๖

(๒) เห็นว่าผู้ขับขี่หรือบุคคลใดในรถนั้นได้ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้หรือกฎหมายอันเกี่ยวกับรถนั้น ๆ

ในกรณีที่มีพฤติการณ์อันควรเชื่อว่าผู้ขับขี่ฝ่าฝืนมาตรา ๔๓ (๑) หรือ (๒) ให้เจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน หรือพนักงานเจ้าหน้าที่สั่งให้มีการทดสอบผู้ขับขี่ดังกล่าวว่าหย่อนความสามารถในอันที่จะขับหรือเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่นหรือไม่

ในกรณีที่ผู้ขับขี่ตามวรรคสองไม่ยอมให้ทดสอบ ให้เจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน หรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจกักตัวผู้นั้นไว้ดำเนินการทดสอบได้ภายในระยะเวลาเท่าที่จำเป็นแห่งกรณีเพื่อให้การทดสอบเสร็จสิ้นไปโดยเร็ว หากผู้นั้นยอมให้ทดสอบและผลการทดสอบปรากฏว่าไม่ได้ฝ่าฝืนมาตรา ๔๓ (๑) หรือ (๒) ก็ให้ปล่อยตัวไปทันที

ในกรณีที่มีพฤติการณ์อันควรเชื่อว่าผู้ขับขี่ขับรถในขณะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น หากผู้นั้นยังไม่ยอมให้ทดสอบตามวรรคสามโดยไม่มีเหตุอันสมควร ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าผู้นั้นฝ่าฝืนมาตรา ๔๓ (๒)

การทดสอบตามมาตรานี้ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๑๔๓ ถ้าปรากฏว่าผู้ขับขี่นำรถที่มีสภาพไม่ถูกต้องตามมาตรา ๖ ไปใช้ในทาง นอกจากจะต้องรับโทษตามบทบัญญัตินั้น ๆ แล้ว เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจสั่งเป็นหนังสือให้เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ซ่อมหรือแก้ไขรถให้ถูกต้อง

มาตรา ๑๔๓ ทวิ^{๓๔} เจ้าพนักงานจราจร พนักงานเจ้าหน้าที่ หรือผู้ตรวจการมีอำนาจสั่งให้ผู้ขับขี่หยุดรถเพื่อทำการตรวจสอบในเมื่อรถนั้นมีสภาพไม่ถูกต้องตามที่บัญญัติไว้ใน

^{๓๓} มาตรา ๑๔๒ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๑๐) พ.ศ. ๒๕๕๗

^{๓๔} มาตรา ๑๔๓ ทวิ เพิ่มโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๓๕

มาตรา ๑๐ ทวิ และมีอำนาจสั่งเป็นหนังสือให้ระงับการใช้รถนั้นเป็นการชั่วคราว และให้เจ้าของรถ หรือผู้ขับขี่ซ่อมหรือแก้ไขรถให้ถูกต้อง

มาตรา ๑๔๔ เมื่อเจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ได้ซ่อมหรือแก้ไขรถถูกต้องตามคำสั่งเจ้าพนักงานจราจร พนักงานเจ้าหน้าที่ หรือผู้ตรวจการ ซึ่งสั่งตามมาตรา ๑๔๓ หรือมาตรา ๑๔๓ ทวิ แล้วให้นำรถไปให้เจ้าพนักงานจราจรหรือผู้ที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติแต่งตั้งให้มีอำนาจตรวจรถ ตรวจรับรอง เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่จะนำรถออกใช้ในทางได้เมื่อได้รับใบตรวจรับรอง

การตรวจรับรองรถตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

[คำว่า “ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ” แก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา ๔ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๙]

มาตรา ๑๔๕ บรรดาความผิดตามพระราชบัญญัตินี้นอกจากความผิดที่กำหนดโทษไว้ในมาตรา ๑๕๗/๑ มาตรา ๑๕๙ มาตรา ๑๖๐ มาตรา ๑๖๐ ทวิ และมาตรา ๑๖๐ ตรี ให้พนักงานสอบสวนผู้มีอำนาจทำการสอบสวนตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญามีอำนาจเปรียบเทียบหรือว่ากล่าวตักเตือนได้

ในกรณีที่ผู้ขับขี่ได้ขับรถชนหรือโดนคนเดินเท้าที่ข้ามทางนอกทางข้ามและอยู่ในระหว่างทางข้ามกับเครื่องหมายจราจรแสดงเขตทางข้าม หรือที่ข้ามทางนอกทางข้ามโดยลอด ข้าม หรือผ่านสิ่งปิดกั้น หรือแผงปิดกั้นที่เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่นำมาวางหรือตั้งอยู่บนทางเท้าหรือกลางถนน เมื่อพนักงานสอบสวนมีเหตุผลอันควรเชื่อว่าผู้ขับขี่ ซึ่งเป็นผู้ต้องหาได้ใช้ความระมัดระวังตามความในมาตรา ๓๒ แล้ว ให้พนักงานสอบสวนมีอำนาจปล่อยตัวผู้ต้องหาไปชั่วคราว โดยไม่มีประกันได้ เมื่อผู้ต้องหาหรือผู้มีประโยชน์เกี่ยวข้องร้องขอ

มาตรา ๑๔๖ เงินค่าปรับตามพระราชบัญญัตินี้ที่ได้รับในกรุงเทพมหานครหรือในจังหวัดใด หรือในท้องถิ่นที่กระทรวงมหาดไทยประกาศกำหนด ให้แบ่งให้แก่กรุงเทพมหานครหรือเทศบาลในจังหวัดนั้นเพื่อใช้ในการดำเนินการเกี่ยวกับการจราจร ในอัตราร้อยละห้าสิบของจำนวนเงินค่าปรับ หรือให้ตกเป็นของท้องถิ่นที่กระทรวงมหาดไทยประกาศกำหนดทั้งหมด

ลักษณะ ๑๙

บทกำหนดโทษ

มาตรา ๑๔๗ ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๑๒ มาตรา ๗๙ มาตรา ๘๐ มาตรา ๘๑ มาตรา ๘๒ มาตรา ๑๐๓ มาตรา ๑๐๔ มาตรา ๑๐๕ มาตรา ๑๐๖ มาตรา ๑๑๕ มาตรา ๑๑๖ มาตรา ๑๑๗ มาตรา ๑๓๑ หรือมาตรา ๑๓๒ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองร้อยบาท

^{๓๕} มาตรา ๑๔๔ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๓๕

^{๓๖} มาตรา ๑๔๕ วรรคหนึ่ง แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๗) พ.ศ. ๒๕๕๐

มาตรา ๑๔๘^{๓๓๗} ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๖ วรรคหนึ่งหรือวรรคสอง
 มาตรา ๘ วรรคหนึ่ง มาตรา ๙ มาตรา ๑๐ มาตรา ๑๑ มาตรา ๑๔ วรรคหนึ่ง มาตรา ๒๐ มาตรา ๓๖
 มาตรา ๓๗ มาตรา ๓๘ มาตรา ๔๑ มาตรา ๔๒ มาตรา ๔๔ มาตรา ๕๑ มาตรา ๕๔ มาตรา ๕๕
 วรรคหนึ่ง มาตรา ๕๗ มาตรา ๕๘ มาตรา ๖๐ มาตรา ๖๒ มาตรา ๖๓ มาตรา ๖๘ มาตรา ๖๙
 มาตรา ๗๐ มาตรา ๗๑ มาตรา ๗๓ วรรคสอง มาตรา ๗๔ มาตรา ๗๖ มาตรา ๘๓ มาตรา ๘๔ มาตรา
 ๘๗ มาตรา ๘๘ มาตรา ๙๖ วรรคหนึ่ง มาตรา ๙๗ มาตรา ๑๐๑ มาตรา ๑๐๗ มาตรา ๑๐๘ มาตรา
 ๑๐๙ มาตรา ๑๑๐ มาตรา ๑๑๑ มาตรา ๑๑๒ มาตรา ๑๑๔ วรรคหนึ่ง มาตรา ๑๑๘ มาตรา ๑๑๙
 มาตรา ๑๒๐ มาตรา ๑๒๑ มาตรา ๑๒๒ วรรคหนึ่งหรือวรรคสาม มาตรา ๑๒๓ มาตรา ๑๒๔ มาตรา
 ๑๒๖ มาตรา ๑๒๙ หรือมาตรา ๑๓๓ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าร้อยบาท

ถ้าผู้ขับขีรถจักรยานยนต์กระทำความผิดตามมาตรา ๑๒๒ วรรคสอง ผู้กระทำความ
 ระวังโทษเป็นสองเท่าของโทษที่กำหนดไว้ในวรรคหนึ่ง

มาตรา ๑๔๙ ผู้ใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๙๘ วรรคสองหรือวรรคสาม ต้องระวางโทษ
 ปรับไม่เกินห้าร้อยบาท

มาตรา ๑๕๐ ผู้ใด

(๑) ไม่ปฏิบัติตามระเบียบหรือประกาศที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนดตาม
 มาตรา ๘ วรรคสอง หรือมาตรา ๑๔ วรรคสอง

(๒) ไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนดตามมาตรา ๑๓ วรรค
 สอง

(๓) ไม่ปฏิบัติตามกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา ๑๘

(๔) ขัดคำสั่งเจ้าพนักงานจราจรซึ่งสั่งตามมาตรา ๑๑๓ หรือ

(๕) ขัดคำสั่งเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ซึ่งสั่งตามมาตรา ๑๔๐ วรรค
 สอง ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าร้อยบาท

[คำว่า “ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ” แก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา ๔ แห่ง
 พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๙]

มาตรา ๑๕๑ ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๓๓ มาตรา ๓๔ มาตรา ๓๙
 มาตรา ๕๒ มาตรา ๖๑ หรือมาตรา ๖๖ ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่สองร้อยบาทถึงห้าร้อยบาท

มาตรา ๑๕๒^{๓๓๘} ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๗ มาตรา ๑๐ ทวิ มาตรา ๑๓
 วรรคหนึ่ง มาตรา ๑๕ วรรคหนึ่ง มาตรา ๑๖ มาตรา ๒๑ วรรคหนึ่ง มาตรา ๒๒ มาตรา ๒๓ (๑)
 มาตรา ๒๔ มาตรา ๒๕ มาตรา ๒๖ มาตรา ๒๙ มาตรา ๔๙ มาตรา ๕๐ มาตรา ๕๖ มาตรา ๖๔
 มาตรา ๖๗ วรรคหนึ่ง มาตรา ๗๓ วรรคหนึ่งหรือวรรคสาม มาตรา ๗๗ วรรคหนึ่ง มาตรา ๘๕ มาตรา
 ๘๖ มาตรา ๘๙ วรรคหนึ่ง มาตรา ๙๐ มาตรา ๙๑ มาตรา ๙๒ มาตรา ๙๓ มาตรา ๙๔ วรรคหนึ่ง
 มาตรา ๙๕ มาตรา ๙๙ มาตรา ๑๒๗ มาตรา ๑๒๘ หรือมาตรา ๑๓๐ หรือไม่ปฏิบัติตามประกาศที่ผู้

^{๓๓๗} มาตรา ๑๔๘ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๗) พ.ศ. ๒๕๕๐

^{๓๓๘} มาตรา ๑๕๒ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๓๕

บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนดตามมาตรา ๑๕ วรรคสอง หรือไม่ปฏิบัติตามกฎกระทรวงที่ออกตาม
มาตรา ๗๗ วรรคสอง หรือมาตรา ๙๖ วรรคสอง ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท

[คำว่า “ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ” แก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา ๔ แห่ง
พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๙]

มาตรา ๑๕๓ ผู้ประกอบการรับจ้างบรรทุกทุกคนโดยสารโดยใช้รถแท็กซี่ผู้ใดไม่จอดรถ
ณ สถานที่ที่กำหนดตามพระราชกฤษฎีกาซึ่งออกตามมาตรา ๑๐๒ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพัน
บาท

มาตรา ๑๕๔^{๓๙} ผู้ใด

(๑) ผ่าฝืนคำสั่งเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ตามมาตรา ๑๓๘ วรรค
หนึ่ง หรือมาตรา ๑๔๒ วรรคหนึ่ง

(๒) ผ่าฝืนคำสั่ง ข้อบังคับ หรือระเบียบของเจ้าพนักงานจราจรตามมาตรา ๑๓๙

(๓) ผ่าฝืนคำสั่งเจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ตาม
มาตรา ๑๔๒ วรรคสอง หรือ

(๔) ผ่าฝืนคำสั่งเจ้าพนักงานจราจร พนักงานเจ้าหน้าที่ หรือผู้ตรวจการตามมาตรา
๑๔๓ ทวิ

ถ้าไม่เป็นความผิดที่กำหนดโทษไว้แล้วในพระราชบัญญัตินี้ ต้องระวางโทษปรับครั้ง
ละไม่เกินหนึ่งพันบาท

มาตรา ๑๕๕ ผู้ใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๑๔๑ โดยไม่มีเหตุอันสมควร ต้องระวางโทษ
ปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท

มาตรา ๑๕๖^{๔๐} ผู้ใดนำรถที่เจ้าพนักงานจราจร พนักงานเจ้าหน้าที่ หรือผู้ตรวจการ
ได้สั่งให้เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ซ่อมหรือแก้ไขตามมาตรา ๑๔๓ หรือมาตรา ๑๔๓ ทวิ ไปใช้ในทางโดย
ยังมีได้รับใบตรวจจรรยาบรรณตามมาตรา ๑๔๔ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท และปรับรายวันอีก
วันละห้าร้อยบาทจนกว่าจะปฏิบัติให้ถูกต้อง

มาตรา ๑๕๗^{๔๑} ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๓๕ มาตรา ๔๓ (๓) (๔) (๖)
(๗) หรือ (๘) มาตรา ๔๕ มาตรา ๔๖ มาตรา ๔๗ มาตรา ๔๘ มาตรา ๕๓ มาตรา ๖๕ วรรคหนึ่ง หรือ
มาตรา ๑๒๕ ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่สี่ร้อยบาทถึงหนึ่งพันบาท

มาตรา ๑๕๗/๑^{๔๒} ผู้ขับขี่ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าพนักงานจราจร
พนักงานสอบสวน พนักงานเจ้าหน้าที่ หรือผู้ตรวจการที่ทำให้มีการตรวจสอบผู้ขับขี่ตามมาตรา ๔๓ ทวิ

^{๓๙} มาตรา ๑๕๔ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๖) พ.ศ. ๒๕๔๒

^{๔๐} มาตรา ๑๕๖ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๓๕

^{๔๑} มาตรา ๑๕๗ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๘) พ.ศ. ๒๕๕๑

^{๔๒} มาตรา ๑๕๗/๑ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๗) พ.ศ. ๒๕๕๐

หรือฝ่าฝืน หรือไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ตรวจการที่ให้มีการทดสอบผู้ขับขี่ตามมาตรา ๔๓ ตรี ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท

ผู้ขับขี่ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา ๔๓ ทวิ วรรคหนึ่ง ต้องระวางโทษสูงกว่าที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยยาเสพติดให้โทษหรือกฎหมายว่าด้วยวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทอีกหนึ่งในสาม และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหกเดือน หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคสองเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจ ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่หนึ่งปีถึงห้าปี และปรับตั้งแต่สองหมื่นบาทถึงหนึ่งแสนบาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหนึ่งปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคสองเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่สองปีถึงหกปี และปรับตั้งแต่สี่หมื่นบาทถึงหนึ่งแสนสองหมื่นบาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าสองปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคสองเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่สามปีถึงสิบปี และปรับตั้งแต่หกหมื่นบาทถึงสองแสนบาท และให้ศาลสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

มาตรา ๑๕๘ ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๑๗ วรรคหนึ่ง มาตรา ๒๘ หรือมาตรา ๑๐๐ วรรคหนึ่งหรือวรรคสอง หรือไม่ปฏิบัติตามกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา ๑๗ วรรคสอง ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือน หรือปรับไม่เกินสองพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา ๑๕๙^{๕๓} ผู้ขับขี่ผู้ใดไม่ปฏิบัติตามคำสั่งเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ซึ่งสั่งตามมาตรา ๕๙ วรรคหนึ่ง หรือขัดขวางเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มิให้เคลื่อนย้ายรถ หรือมิให้ใช้เครื่องมือบังคับรถมิให้เคลื่อนย้ายตามมาตรา ๕๙ วรรคสอง ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับไม่เกินห้าพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ผู้ใดทำให้เสียหาย ทำลาย ทำให้เสื่อมค่า หรือทำให้ไร้ประโยชน์ซึ่งเครื่องมือบังคับรถมิให้เคลื่อนย้าย หรือเคลื่อนย้ายรถที่เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ได้ใช้เครื่องมือบังคับมิให้เคลื่อนย้ายตามมาตรา ๕๙ วรรคสอง โดยไม่ได้รับอนุญาตจากเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานสอบสวน ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับไม่เกินห้าพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา ๑๖๐^{๕๔} ผู้ใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๗๘ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ถ้าการไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๗๘ เป็นเหตุให้บุคคลอื่นได้รับอันตรายสาหัส หรือตาย ผู้ไม่ปฏิบัติตามต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับตั้งแต่ห้าพันบาทถึงสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา ๔๓ (๑) (๕) หรือ (๘) ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ^{๕๕}

^{๕๓} มาตรา ๑๕๙ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๓๕

^{๕๔} มาตรา ๑๖๐ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๓๕

มาตรา ๑๖๐ ทวิ^{๕๖} ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา ๑๓๔ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้ผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหนึ่งเดือน หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

มาตรา ๑๖๐ ตริ^{๕๗} ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา ๔๓ (๒) ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับตั้งแต่ห้าพันบาทถึงสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้ผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหกเดือน หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจ ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่หนึ่งปีถึงห้าปี และปรับตั้งแต่สองหมื่นบาทถึงหนึ่งแสนบาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้ผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหนึ่งปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่สองปีถึงหกปี และปรับตั้งแต่สี่หมื่นบาทถึงหนึ่งแสนสองหมื่นบาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้ผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าสองปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่สามปีถึงสิบปี และปรับตั้งแต่หกหมื่นบาทถึงสองแสนบาท และให้ศาลสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

มาตรา ๑๖๑^{๕๘} ในกรณีที่ผู้ขับขี่ผู้ใดได้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ ให้ผู้บัญชาการตำรวจนครบาล ผู้บัญชาการตำรวจภูธร ผู้บังคับการตำรวจจราจร ผู้บังคับการตำรวจทางหลวง หรือผู้ซึ่งได้รับมอบอำนาจจากผู้ดำรงตำแหน่งดังกล่าวมีอำนาจสั่งยึดใบอนุญาตขับขี่ของผู้ผู้นั้นมีกำหนดครั้งละไม่เกินหกสิบวัน

ผู้สั่งยึดใบอนุญาตขับขี่ตามวรรคหนึ่งอาจบันทึกการยึดและคะแนนไว้ด้านหลังใบอนุญาตขับขี่ที่ถูกยึด และดำเนินการอบรม ทดสอบผู้ขับขี่ที่กระทำผิดซ้ำตั้งแต่สองครั้งภายในหนึ่งปี รวมทั้งสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ที่เสียคะแนนมากของผู้ขับขี่ผู้นั้นมีกำหนดครั้งละไม่เกินเก้าสิบวัน

การดำเนินการบันทึกคะแนน อบรม ทดสอบผู้ขับขี่ที่กระทำผิด และการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ ให้เป็นไปตามที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา ผู้ขับขี่ซึ่งถูกสั่งยึดใบอนุญาตขับขี่ตามวรรคหนึ่ง หรือถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ตามวรรคสอง มีสิทธิอุทธรณ์คำสั่งต่อผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่ถูกสั่งยึดหรือสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่

ให้ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติวินิจฉัยอุทธรณ์ตามวรรคสี่ภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ได้รับคำอุทธรณ์ ถ้าไม่ได้วินิจฉัยชี้ขาดภายในเวลาดังกล่าว ให้ถือว่าผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติวินิจฉัยไม่ให้ยึดใบอนุญาตขับขี่ หรือไม่พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ตามคำอุทธรณ์ของผู้ขับขี่

^{๕๕} มาตรา ๑๖๐ วรรคสาม แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๗) พ.ศ. ๒๕๕๐

^{๕๖} มาตรา ๑๖๐ ทวิ เพิ่มโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๓๕

^{๕๗} มาตรา ๑๖๐ ตริ เพิ่มโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๗) พ.ศ. ๒๕๕๐

^{๕๘} มาตรา ๑๖๑ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๓๕

คำวินิจฉัยของผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติให้เป็นที่สุด

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา [คำว่า “ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ” แก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา ๕ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๙]

มาตรา ๑๖๒^{๔๙} ในคดีที่ผู้ขับขี่ต้องคำพิพากษาว่าได้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัตินี้หรือกฎหมายอันเกี่ยวกับรถนั้น ๆ นอกจากจะได้รับโทษสำหรับการกระทำความผิดดังกล่าวแล้ว ถ้าศาลเห็นว่าหากให้ผู้ขับขี่นั้นขับรถต่อไปอาจก่อให้เกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินของผู้อื่น ให้ศาลมีอำนาจสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ของผู้ขับขี่นั้นได้

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ในกรณีที่ศาลเห็นว่า พฤติกรรมของผู้กระทำความผิดตามวรรคหนึ่งยังอยู่ในวิสัยที่จะแก้ไขฟื้นฟูได้ ศาลอาจมีคำสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้ขับขี่นั้นและให้ผู้ขับขี่นั้นทำงานบริการสังคมหรือทำงานสาธารณประโยชน์ภายใต้เงื่อนไขและระยะเวลาที่ศาลกำหนด โดยให้อยู่ในความดูแลของพนักงานคุมประพฤติ เจ้าหน้าที่ของรัฐ หน่วยงานของรัฐ หรือองค์การซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อการบริการสังคม การกุศลสาธารณะ หรือสาธารณประโยชน์ที่ยินยอมรับดูแลด้วยก็ได้ และถ้าความปรากฏในภายหลังว่าผู้กระทำความผิดดังกล่าวไม่ปฏิบัติตามคำสั่งหรือเงื่อนไขที่กำหนดไว้ให้ศาลมีอำนาจสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ของผู้ขับขี่นั้นตามวรรคหนึ่ง

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ผู้ใดขับขี่รถในระหว่างที่ถูกเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ตามคำสั่งของศาล ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสองปีและปรับไม่เกินสี่หมื่นบาท

มาตรา ๑๖๓ คดีที่มีผู้กระทำการอย่างใดอย่างหนึ่งอันเป็นการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามตามบทแห่งพระราชบัญญัตินี้หรือกฎหมายอันเกี่ยวกับทางหลวงหรือกฎหมายอันเกี่ยวกับรถนั้น ๆ ถ้าการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามนั้นก่อให้เกิดความเสียหายแก่สัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจรที่พนักงานเจ้าหน้าที่ได้ทำหรือติดตั้งไว้ เมื่อพนักงานอัยการยื่นฟ้องผู้กระทำความผิด ให้พนักงานอัยการเรียกราคาหรือค่าเสียหายสำหรับสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจรดังกล่าวด้วย

ผู้รับสนองพระบรมราชโองการ พลเอก เกรียงศักดิ์ ชมะนันทน์ นายกรัฐมนตรี

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ๔๙ มาตรา ๑๖๒ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๗) พ.ศ. ๒๕๕๐

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ เนื่องจากการคมนาคมและขนส่งทางบกได้เจริญก้าวหน้าขยายตัวไปทั่วประเทศและเชื่อมโยงไปยังประเทศใกล้เคียง และจำนวนยานพาหนะในท้องถนนและทางหลวงได้ทวีจำนวนขึ้นเป็นลำดับ ประกอบกับประเทศไทยได้เข้าเป็นภาคีในอนุสัญญาว่าด้วยการจราจรทางถนนและพิธีสารว่าด้วยเครื่องหมายและสัญญาณตามถนนสมควรปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบกซึ่งได้ใช้บังคับมากกว่าสี่สิบปี ให้เหมาะสมกับสภาพการจราจรและจำนวนยานพาหนะที่เพิ่มขึ้น และเพื่อความปลอดภัยแก่ชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของประชาชน จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้ขึ้น

พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๒๒^{๕๐}

มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษา

นุเบกษา

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ เนื่องจากได้มีการประกาศใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ บางมาตรามีลักษณะไม่เหมาะสมและบกพร่อง ขัดต่อการปฏิบัติในบางท้องที่ จึงเห็นสมควรที่จะตราพระราชบัญญัติเพื่อแก้ไขเพิ่มเติมฉบับนี้ขึ้น

พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๒๙^{๕๑}

มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษา

นุเบกษา

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ เนื่องจากพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งใช้บังคับอยู่ในปัจจุบัน มีบทบัญญัติห้ามรถบรรทุกและรถบรรทุกคนโดยสารแล่นในช่องทางเดินรถด้านขวามือ ข้อห้ามนี้รวมถึงรถบรรทุกเล็กที่มีน้ำหนักไม่เกินหนึ่งพันกิโลกรัมด้วย แต่รถดังกล่าวมีไซรลที่มีความเร็วช้าหรือใช้ความเร็วต่ำ จึงไม่จำเป็นต้องบังคับให้ขับรถในช่องทางเดินรถด้านซ้ายสุด การบังคับเช่นนี้ทำให้ผู้ใช้รถดังกล่าวไม่ได้รับความเป็นธรรม สมควรให้รถบรรทุกเล็กที่มีน้ำหนักไม่เกินหนึ่งพันกิโลกรัม สามารถใช้ทางเดินรถขวามือได้ จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้ขึ้น

ประกาศคณะรักษาความสงบเรียบร้อยแห่งชาติ ฉบับที่ ๓๙ เรื่อง การแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก ลงวันที่ ๒๘ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๓๔^{๕๒}

โดยที่คณะรักษาความสงบเรียบร้อยแห่งชาติได้พิจารณาเห็นว่า ในปัจจุบันกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบกได้บัญญัติให้อำนาจเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจ

^{๕๐} ราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๙๖/ตอนที่ ๒๑๑/ฉบับพิเศษ หน้า ๑/๑๙ ธันวาคม ๒๕๒๒

^{๕๑} ราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๑๐๓/ตอนที่ ๑๘๐/ฉบับพิเศษ หน้า ๑/๑๗ ตุลาคม ๒๕๒๙

^{๕๒} ราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๑๐๘/ตอนที่ ๓๗/ฉบับพิเศษ หน้า ๓๒/๒๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๓๔

เคลื่อนย้ายรถที่จอดหรือหยุดโดยฝ่าฝืนกฎหมายได้ แต่ยังไม่เป็นการเพียงพอที่จะให้เจ้าของรถหรือผู้
ซบซี้ปฏิบัติถูกต้องตามกฎหมาย สมควรเพิ่มมาตรการให้เจ้าของรถหรือผู้ซบซี้ต้องเสียค่าใช้จ่ายในการ
เคลื่อนย้ายหรือไม่ให้เคลื่อนย้ายรถ รวมทั้งค่าดูแลรักษานั้นด้วย

ข้อ ๒ ประกาศคณะกรรมการรักษาความสงบเรียบร้อยแห่งชาติฉบับนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัด
จากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๓๕^{๕๓}

มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษา

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ โดยที่พระราชบัญญัติจราจรทางบก
พ.ศ. ๒๕๒๒ ได้ใช้บังคับมาเป็นเวลานานแล้ว บทบัญญัติบางประการแห่งพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวไม่
เหมาะสมกับสภาพการณ์ในปัจจุบัน สมควรแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก
พ.ศ. ๒๕๒๒ ให้เหมาะสมและมีประสิทธิภาพมากขึ้น เพื่อให้เกิดความสะดวกและความปลอดภัยใน
การจราจร จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๕) พ.ศ. ๒๕๓๘^{๕๔}

มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษา

มาตรา ๔ ในกรณีของรถยนต์ที่ได้จดทะเบียนไว้แล้วก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้
บังคับ ให้ผู้ซบซี้รถยนต์และคนโดยสารรถยนต์นั้น ได้รับยกเว้นไม่ต้องปฏิบัติตามมาตรา ๑๒๓ วรรค
สอง แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัตินี้ เป็นเวลา
สองปีนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ

มาตรา ๕ ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ โดยที่ในปัจจุบัน อุบัติเหตุจาก
การจราจรทางบกมีผลต่อการพัฒนาประเทศโดยตรงและมีแนวโน้มที่จะเพิ่มจำนวนสูงขึ้นเป็นอันมาก
สมควรกำหนดมาตรการเพื่อสร้างความปลอดภัยและลดความรุนแรงของอันตรายที่อาจเกิดขึ้นแก่ผู้
ซบซี้รถยนต์และคนโดยสารรถยนต์ โดยกำหนดให้ผู้ซบซี้รถยนต์ต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับ
ที่นั่งในขณะที่ซบซี้รถยนต์ และต้องจัดให้คนโดยสารรถยนต์ ซึ่งนั่งที่ที่นั่งตอนหน้าแถวเดียวกับที่นั่งผู้ซบซี้
รถยนต์รัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งในขณะที่โดยสารรถยนต์ และคนโดยสารรถยนต์ดังกล่าว

^{๕๓} ราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๑๐๙/ตอนที่ ๓๙/หน้า ๔๔/๖ เมษายน ๒๕๓๕
^{๕๔} ราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๑๑๒/ตอนที่ ๔๒ ก/หน้า ๑/๖ ตุลาคม ๒๕๓๘

ต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งในขณะที่โดยสารรถยนต์ด้วย จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๖) พ.ศ. ๒๕๔๒^{๕๕}

มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษา

นุเบกษา

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ โดยที่ในปัจจุบันอุบัติเหตุร้ายแรงที่เกิดขึ้นบนท้องถนนอันเป็นเหตุให้เกิดอันตรายแก่ชีวิตและทรัพย์สินของบุคคลต่าง ๆ นั้น มีสาเหตุส่วนหนึ่งเนื่องมาจากผู้ขับขี่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่นหรือเสพวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทกลุ่มแอมเฟตามีนในขณะที่ขับรถ แม้จะได้มีการจับกุมปราบปรามและป้องกันมิให้ผู้ขับขี่เสพหรือเมาสิ่งต่าง ๆ ดังกล่าวในขณะที่ขับรถแล้วก็ตาม แต่ก็ปรากฏว่ายังมีผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนอยู่อีก สมควรกำหนดให้ผู้ตรวจการตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกและผู้ตรวจการตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์มีอำนาจดำเนินการเกี่ยวกับการทดสอบหรือการตรวจสอบของมีเมาหรือสารเสพติดดังกล่าวในผู้ขับขี่ได้เช่นเดียวกับเจ้าพนักงานจราจรและพนักงานเจ้าหน้าที่ตามกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบกเพื่อเป็นการแบ่งเบาภาระของเจ้าพนักงานดังกล่าวและปรับปรุงอำนาจหน้าที่ของเจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน พนักงานเจ้าหน้าที่ และผู้ตรวจการให้สามารถดำเนินการทดสอบหรือตรวจสอบตลอดจนจับกุมปราบปรามผู้ขับขี่ซึ่งเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่นหรือเสพวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทกลุ่มแอมเฟตามีนในขณะที่ขับรถให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และทำให้เกิดความปลอดภัยในท้องถนนมากยิ่งขึ้น จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๗) พ.ศ. ๒๕๕๐^{๕๖}

มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษา

นุเบกษา

มาตรา ๓ ให้แก้ไขคำว่า “รถยนต์” “รถจักรยานยนต์” และ “เครื่องยนต์” ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ และที่แก้ไขเพิ่มเติม เป็นคำว่า “รถยนต์” “รถจักรยานยนต์” และ “เครื่องยนต์” ทุกแห่ง

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ โดยที่ในปัจจุบันการโดยสารรถจักรยานยนต์เป็นที่นิยมกันอย่างแพร่หลาย และจำนวนอุบัติเหตุอันเนื่องจากรถจักรยานยนต์ได้เพิ่มมากขึ้น ประกอบกับการเกิดอุบัติเหตุทางถนนอันเนื่องมาจากการขับรถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น หรือเสพยาเสพติดให้โทษ หรือวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทได้เพิ่มสูงขึ้นด้วย สมควรกำหนดให้คนโดยสารรถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะเพื่อป้องกันอันตราย และ

^{๕๕} ราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๑๑๖/ตอนที่ ๒๐ ก/หน้า ๑๓/๒๕ มีนาคม ๒๕๔๒

^{๕๖} ราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๑๒๔/ตอนที่ ๑๐๑ ก/หน้า ๑/๒๙ ธันวาคม ๒๕๕๐

กำหนดให้ความผิดของผู้ขับขี่ที่ได้ขับรถในขณะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น เป็นความผิดที่ไม่อาจว่ากล่าวตักเตือนหรือทำการเปรียบเทียบได้ รวมทั้งปรับปรุงบทกำหนดโทษสำหรับความผิดฐานขับรถในขณะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น หรือเสพยาเสพติดให้โทษหรือวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทตลอดจนปรับปรุงประเภทของรถที่ใช้บรรทุกคน สัตว์ หรือสิ่งของให้ครอบคลุมถึงการบรรทุกของรถทุกประเภทด้วย จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๘) พ.ศ. ๒๕๕๑^{๕๗}

มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดเก้าสิบวันนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษา

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ โดยที่ปัจจุบัน ผู้ขับขี่ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ในขณะที่ขับรถ เป็นสาเหตุหนึ่งที่เกิดอุบัติเหตุทางถนนและก่อให้เกิดอันตรายแก่ชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของบุคคล สมควรแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ เพื่อกำหนดห้ามผู้ขับขี่ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ในขณะที่ขับรถ เว้นแต่ในกรณีการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่โดยใช้อุปกรณ์เสริมสำหรับการสนทนา โดยผู้ขับขี่ไม่ต้องถือหรือจับโทรศัพท์เคลื่อนที่นั้น จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

ประกาศคณะรักษาความสงบแห่งชาติฉบับที่ ๘๗/๒๕๕๗ เรื่อง การแก้ไขเพิ่มเติมผู้รักษาการตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับอำนาจหน้าที่ของเจ้าพนักงานตำรวจ ลงวันที่ ๑๐ กรกฎาคม พุทธศักราช ๒๕๕๗^{๕๘}

ข้อ ๔ ให้บรรดา กฎกระทรวง กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ ประกาศ หรือคำสั่ง ที่ออกตามพระราชบัญญัติตามข้อ ๑ ข้อ ๒ และข้อ ๓ ที่ใช้บังคับอยู่ในวันก่อนวันที่ประกาศนี้ใช้บังคับ ยังคงใช้บังคับได้ต่อไปจนกว่าจะมีการแก้ไขเพิ่มเติม

พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๙) พ.ศ. ๒๕๕๗^{๕๙}

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ โดยที่ปัจจุบันเมื่อเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่พบการกระทำความผิดของผู้ขับขี่ไม่ว่าด้วยตนเองหรือด้วยเครื่องอุปกรณ์ใด ๆ แล้วแต่ไม่อาจออกใบสั่งให้ผู้ขับขี่ได้ในขณะนั้นเพราะไม่สามารถเรียกให้ผู้ขับขี่หยุดรถได้ ซึ่งส่งผลให้การบังคับใช้กฎหมายไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร สมควรแก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๔๐ วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๓๕ เพื่อให้เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ที่พบการกระทำความผิดดังกล่าว

^{๕๗} ราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๑๒๕/ตอนที่ ๓๑ ก/หน้า ๑/๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๑

^{๕๘} ราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๑๓๑/ตอนที่พิเศษ ๑๓๔ ง/หน้า ๑๘/๒๑ กรกฎาคม ๒๕๕๗

^{๕๙} ราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๑๓๑/ตอนที่ ๘๙ ก/หน้า ๑๑/๓๐ ธันวาคม ๒๕๕๗

สามารถส่งใบสั่งไปยังภูมิลำเนาของเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถโดยทางไปรษณีย์ลงทะเบียนตอบรับได้ จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๑๐) พ.ศ. ๒๕๕๗^{๖๐}

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ โดยที่เป็นการสมควรกำหนดมาตรการในด้านความปลอดภัยเพื่อช่วยในการให้สัญญาณจราจรและสมควรกำหนดข้อสันนิษฐานว่าผู้ขับขี่ขับรถในขณะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น ในกรณีที่ไม่ยอมให้ทดสอบโดยไม่มีเหตุอันควรอันจะเป็นมาตรการในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดจากผู้ขับขี่รถขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๙^{๖๑}

มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ โดยที่ในปัจจุบันได้มีการนำระบบการชำระเงินด้วยวิธีการธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์มาใช้ในการชำระค่าสินค้าและบริการเพิ่มมากขึ้นสมควรเพิ่มช่องทางการชำระค่าปรับตามใบสั่งด้วยวิธีการดังกล่าวในกรณีที่เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ไม่เรียกเก็บใบอนุญาตขับขี่ เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถในการชำระค่าปรับตามใบสั่ง ประกอบกับได้มีการโอนกรมตำรวจไปเป็นสำนักงานตำรวจแห่งชาติแล้ว สมควรแก้ไขการระบุชื่อตำแหน่ง “อธิบดีกรมตำรวจ” ตามกฎหมายว่าด้วยจราจรทางบก เป็น “ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ” ในคราวเดียวกัน จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

^{๖๐} ราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๑๓๑/ตอนที่ ๘๙ ก/หน้า ๑๔/๓๐ ธันวาคม ๒๕๕๗
^{๖๑} ราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๑๓๓/ตอนที่ ๗๑ ก/หน้า ๘/๑๖ สิงหาคม ๒๕๕๙

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานพระราชบัญญัติ

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

การขนส่งทางบก

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

พ.ศ. ๒๕๖๒

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

ภูมิพลอดุลยเดช ป.ร.

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

ให้ไว้ ณ วันที่ ๑๕ มีนาคม พ.ศ. ๒๕๖๒

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

เป็นปีที่ ๓๔ ในรัชกาลปัจจุบัน

พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช มีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ ให้ประกาศว่า

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

โดยที่เป็นการสมควรปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยการขนส่ง

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัติขึ้นไว้โดยคำแนะนำและ

สำนักงาน

ยินยอมของสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ทำหน้าที่รัฐสภา ตั้งต่อไปนี้

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.

๒๕๖๒”

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดหนึ่งร้อยแปดสิบวัน นับ

แต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

มาตรา ๓ ให้ยกเลิก

(๑) พระราชบัญญัติการขนส่ง พ.ศ. ๒๕๙๗

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

(๒) พระราชบัญญัติการขนส่ง (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๑๐

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

(๓) พระราชบัญญัติการขนส่ง (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๑๘

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

บรรดาบทกฎหมาย กฎ และข้อบังคับอื่นในส่วนที่มีบัญญัติไว้แล้วใน

พระราชบัญญัตินี้ หรือซึ่งขัดหรือแย้งกับบทแห่งพระราชบัญญัตินี้ ให้ใช้พระราชบัญญัตินี้แทน

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

มาตรา ๔ ในพระราชบัญญัตินี้

(๑) “การขนส่ง” หมายความว่า การขนคน สัตว์ หรือสิ่งของ โดยทางบกด้วยรถ

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

(๒) “การขนส่งประจำทาง” หมายความว่า การขนส่งเพื่อสินจ้างตามเส้นทางที่

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

คณะกรรมการกำหนด

(๓) “การขนส่งไม่ประจำทาง” หมายความว่า การขนส่งเพื่อสินจ้างโดยไม่จำกัด

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

เส้นทาง

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

๑ ราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๙๖/ตอนที่ ๓๘/ฉบับพิเศษ หน้า ๑/๒๑ มีนาคม ๒๕๖๒

(๔)^๒ “การขนส่งโดยรถขนาดเล็ก” หมายความว่า การขนส่งคนหรือสิ่งของหรือคนและสิ่งของรวมกันเพื่อสินจ้างตามเส้นทางที่คณะกรรมการกำหนดด้วยรถที่มีน้ำหนักและน้ำหนักบรรทุกรวมกันไม่เกินสี่พันกิโลกรัม

(๕)^๓ “การขนส่งส่วนบุคคล” หมายความว่า การขนส่งเพื่อการค้าหรือธุรกิจของตนเองด้วยรถที่มีน้ำหนักเกินกว่าหนึ่งพันกิโลกรัม

(๖) “การขนส่งระหว่างจังหวัด” หมายความว่า การขนส่งประจำทาง การขนส่งไม่ประจำทาง หรือการขนส่งส่วนบุคคลซึ่งกระทำระหว่างจังหวัดกับจังหวัด

(๗) “การขนส่งระหว่างประเทศ” หมายความว่า การขนส่งประจำทาง การขนส่งไม่ประจำทาง หรือการขนส่งส่วนบุคคลซึ่งกระทำระหว่างประเทศไทยกับต่างประเทศ

(๘) “การรับจัดการขนส่ง” หมายความว่า การรับจ้างรวบรวมคน สัตว์หรือสิ่งของ และจัดให้บุคคลอื่นซึ่งเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งทำการขนส่งจากที่แห่งหนึ่งไปยังที่อีกแห่งหนึ่งในความรับผิดชอบของผู้รับจัดการขนส่ง

(๙) “รถ” หมายความว่า ยานพาหนะทุกชนิดที่ใช้ในการขนส่งทางบกซึ่งเดินด้วยกำลังเครื่องยนต์ กำลังไฟฟ้า หรือพลังงานอื่น และหมายความรวมถึงรถพ่วงของรถนั้นด้วย ทั้งนี้ เว้นแต่รถไฟ

(๑๐) “ผู้ตรวจการ” หมายความว่า ข้าราชการสังกัดกรมการขนส่งทางบก ซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งให้มีหน้าที่ตรวจการขนส่ง

(๑๑) “พนักงานตรวจสภาพ” หมายความว่า ข้าราชการสังกัดกรมการขนส่งทางบก ซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งให้มีหน้าที่ตรวจความมั่นคงแข็งแรง ความสะอาด ความเรียบร้อย และความเหมาะสมของสภาพรถที่นำมาใช้ในการขนส่ง

(๑๒) “นายทะเบียน” หมายความว่า นายทะเบียนกลาง หรือนายทะเบียนประจำจังหวัด แล้วแต่กรณี

(๑๓) “คณะกรรมการ” หมายความว่า คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง หรือคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกประจำจังหวัด แล้วแต่กรณี

(๑๔) “อธิบดี” หมายความว่า อธิบดีกรมการขนส่งทางบก

(๑๕) “รัฐมนตรี” หมายความว่า รัฐมนตรีผู้รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๕^๔ พระราชบัญญัตินี้มิให้ใช้บังคับแก่

(๑) การขนส่งโดยรถยนต์ทหารตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ทหาร

(๒) การขนส่งโดย

^๒ มาตรา ๔ (๔) แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ ๒) พ.ศ.

๒๕๒๓

^๓ มาตรา ๔ (๕) แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ ๒) พ.ศ.

๒๕๒๓

^๔ มาตรา ๕ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ ๖) พ.ศ. ๒๕๓๓

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา (ก) รถยนต์รับจ้างที่บรรทุกผู้โดยสารไม่เกินเจ็ดคน รถยนต์รับจ้างระหว่างจังหวัดที่บรรทุกผู้โดยสารไม่เกินเจ็ดคน รถยนต์บริการที่บรรทุกผู้โดยสารไม่เกินเจ็ดคน และรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกินเจ็ดคนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา (ข) รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกินเจ็ดคนแต่ไม่เกินสิบสองคน และรถยนต์ส่วนบุคคลที่มีน้ำหนักไม่เกินหนึ่งพันกิโลกรัมตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ ซึ่งมีได้ใช้ประกอบการขนส่งเพื่อสินจ้าง

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา (ค) รถยนต์สามล้อ รถจักรยานยนต์ และรถแทรกเตอร์ ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา (๓) การขนส่งตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา มาตรา ๖ ให้อธิบดีหรือผู้ซึ่งอธิบดีมอบหมายเป็นนายทะเบียนกลางมีอำนาจหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้ในส่วนที่เกี่ยวกับการขนส่งระหว่างจังหวัดและการขนส่งระหว่างประเทศ

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ให้นายทะเบียนกลางเป็นนายทะเบียนประจำกรุงเทพมหานคร มีอำนาจและหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้ภายในเขตกรุงเทพมหานคร

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ให้ขนส่งจังหวัดเป็นนายทะเบียนประจำจังหวัด มีอำนาจและหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้ ภายในเขตจังหวัดของตน

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ในการปฏิบัติหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้ ให้นายทะเบียนกลางมีอำนาจมอบหมายกิจการอันอยู่ในอำนาจหน้าที่ของตนให้บุคคลหนึ่งบุคคลใดทำแทนได้

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา การมอบหมายตามวรรคสี่ให้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา มาตรา ๗ ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ และให้มีอำนาจแต่งตั้งผู้ตรวจการและพนักงานตรวจสภาพกับออกกฎกระทรวงกำหนดค่าธรรมเนียมไม่เกินอัตราท้ายพระราชบัญญัตินี้ ยกเว้นค่าธรรมเนียมและกำหนดกิจการอื่นเพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้ ทั้งนี้ ในส่วนที่เกี่ยวกับอำนาจหน้าที่ของแต่ละกระทรวง

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา กฎกระทรวงนั้น เมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว ให้ใช้บังคับได้

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา หมวด ๑

คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางบก

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา มาตรา ๘ ให้มีคณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางบกคณะหนึ่ง ประกอบด้วย รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นประธานกรรมการ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นรองประธานกรรมการ ปลัดกระทรวงคมนาคม ปลัดกระทรวงมหาดไทย ปลัดกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ ปลัดกระทรวงพาณิชย์ ปลัดกระทรวงอุตสาหกรรม ปลัดกระทรวงการคลัง เลขาธิการคณะกรรมการกฤษฎีกา เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ผู้อำนวยการสำนักงานงบประมาณ ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร*
อธิบดีกรมทางหลวงเป็นกรรมการ และกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิอื่นอีกไม่เกินห้าคนซึ่งรัฐมนตรี
แต่งตั้งจากผู้มีสัญชาติไทย และมีความรู้หรือความชัดเจนในการขนส่ง การเศรษฐกิจหรือกฎหมาย

ให้อธิบดีกรมการขนส่งทางบก เป็นกรรมการและเลขานุการคณะกรรมการ
ให้คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางบกแต่งตั้งผู้ช่วยเลขานุการคณะกรรมการ
ได้ตามความจำเป็น

มาตรา ๙ ให้กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิมีวาระอยู่ในตำแหน่งคราวละสองปี
ในกรณีที่มีการแต่งตั้งกรรมการในระหว่างที่กรรมการซึ่งแต่งตั้งไว้แล้วยังมีวาระ
อยู่ในตำแหน่งไม่ว่าจะเป็นการแต่งตั้งเพิ่มขึ้นหรือแต่งตั้งซ่อม ให้ผู้ซึ่งได้รับแต่งตั้งนั้นอยู่ใน
ตำแหน่งเท่ากับวาระที่เหลืออยู่ของกรรมการซึ่งแต่งตั้งไว้แล้วนั้น
กรรมการซึ่งพ้นจากตำแหน่งอาจได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการอีกได้

มาตรา ๑๐ ผู้มีลักษณะอย่างหนึ่งอย่างใดดังต่อไปนี้ ห้ามมิให้เป็นกรรมการ
ผู้ทรงคุณวุฒิ

- (๑) เป็นคนไร้ความสามารถหรือคนเสมือนไร้ความสามารถ
- (๒) ได้รับโทษจำคุกโดยคำพิพากษาถึงที่สุดหรือคำสั่งที่ชอบด้วยกฎหมายให้
จำคุก เว้นแต่เป็นโทษสำหรับความผิดที่ได้กระทำโดยประมาทหรือความผิดลหุโทษ
- (๓) เป็นบุคคลล้มละลาย
- (๔) เป็นกรรมการพรรคการเมือง หรือเจ้าหน้าที่ในพรรคการเมือง

มาตรา ๑๑ นอกจากการพ้นจากตำแหน่งตามมาตรา ๙ กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ
พ้นจากตำแหน่ง เมื่อ

- (๑) ตาย
- (๒) ลาออก
- (๓) รัฐมนตรีให้ออก
- (๔) มีลักษณะต้องห้ามตามมาตรา ๑๐

มาตรา ๑๒ ในการประชุมของคณะกรรมการ ถ้าประธานกรรมการไม่มาประชุม
หรือไม่อาจปฏิบัติหน้าที่ได้ ให้รองประธานกรรมการเป็นประธานในที่ประชุม ถ้าประธานและรอง
ประธานไม่มาประชุมหรือไม่อาจปฏิบัติหน้าที่ได้ ให้ที่ประชุมเลือกกรรมการคนหนึ่งเป็นประธาน
ในที่ประชุมแทน

มาตรา ๑๓ การประชุมคณะกรรมการต้องมีกรรมการมาประชุมไม่น้อยกว่ากึ่ง
จำนวนของกรรมการทั้งหมด จึงจะเป็นองค์ประชุม

การวินิจฉัยชี้ขาดของที่ประชุมให้ถือเสียงข้างมาก กรรมการคนหนึ่งมีเสียงหนึ่งในการลงคะแนน ถ้าคะแนนเสียงเท่ากันให้ประธานในที่ประชุมออกเสียงเพิ่มขึ้นอีกเสียงหนึ่งเป็นเสียงชี้ขาด

มาตรา ๑๔ คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางบกมีอำนาจและหน้าที่ดังต่อไปนี้

- (๑) กำหนดนโยบายการขนส่งทางบกระยะสั้นและระยะยาวเสนอต่อคณะรัฐมนตรี
- (๒) กำหนดนโยบายเกี่ยวกับการพัฒนาและดำเนินการสถานีขนส่งเสนอต่อคณะรัฐมนตรี
- (๓) กำหนดมาตรการและแผนพัฒนาการขนส่งทางบกเสนอต่อคณะรัฐมนตรี
- (๔) กำหนดมาตรการเกี่ยวกับความปลอดภัยและความสะดวกในการขนส่งทางบก เพื่อให้คณะกรรมการปฏิบัติ
- (๕) กำหนดการห้ามรับจดทะเบียนรถเป็นครั้งคราวตามความจำเป็นโดยอนุมัติคณะรัฐมนตรีเพื่อให้คณะกรรมการปฏิบัติ
- (๖) ประสานงานที่เกี่ยวข้องระหว่างกันในด้านขนส่งทางบก ตลอดจนประสานงานด้านการขนส่งทางบกกับการขนส่งทางน้ำและการขนส่งทางอากาศ
- (๗) ให้คำปรึกษาต่อรัฐมนตรีเกี่ยวกับการขนส่งทางบก

มาตรา ๑๕ คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางบกมีอำนาจแต่งตั้งอนุกรรมการเพื่อพิจารณาหรือปฏิบัติการอย่างหนึ่งอย่างใดก็ได้

ให้นำมาตรา ๑๒ และมาตรา ๑๓ มาใช้บังคับแก่การประชุมคณะอนุกรรมการโดยอนุโลม

หมวด ๒

คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบก

มาตรา ๑๖ ให้มีคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางคณะหนึ่ง

ประกอบด้วยปลัดกระทรวงคมนาคมเป็นประธานกรรมการ ปลัดกระทรวงมหาดไทยหรือผู้แทนเลขาธิการคณะกรรมการกฤษฎีกาหรือผู้แทน อธิบดีกรมทางหลวงชนบทหรือผู้แทน* อธิบดีกรมตำรวจหรือผู้แทน อธิบดีกรมทางหลวงหรือผู้แทน ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครหรือผู้แทนเป็นกรรมการ และผู้ซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งอีกไม่เกินสามคนเป็นกรรมการ ทั้งนี้ โดยให้มีผู้มีความรู้และมีความชัดเจนในการขนส่งรวมอยู่ด้วย

ให้อธิบดีกรมการขนส่งทางบก เป็นกรรมการและเลขานุการคณะกรรมการ ให้คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางแต่งตั้งผู้ช่วยเลขานุการคณะกรรมการได้ตามความจำเป็น

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

มาตรา ๑๗ ให้มีคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกประจำจังหวัดทุกจังหวัด ยกเว้นกรุงเทพมหานคร ประกอบด้วยผู้ว่าราชการจังหวัดเป็นประธานกรรมการ อัยการจังหวัด ผู้กำกับการตำรวจภูธรจังหวัดเป็นกรรมการ และผู้ซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งอีกไม่เกินห้าคน โดยมีนายกเทศมนตรีในจังหวัดนั้นรวมอยู่ด้วยหนึ่งคนเป็นกรรมการ

สำนักงาน

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

ให้ขนส่งจังหวัดเป็นกรรมการและเลขานุการคณะกรรมการ

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

ให้คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกประจำจังหวัดแต่งตั้งผู้ช่วยเลขานุการคณะกรรมการได้ตามความจำเป็น

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

มาตรา ๑๘ ให้นำมาตรา ๙ มาตรา ๑๐ มาตรา ๑๑ มาตรา ๑๒ และมาตรา ๑๓ มาใช้บังคับแก่คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง และคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกประจำจังหวัดโดยอนุโลม

สำนักงาน

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

มาตรา ๑๙ ให้คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางมีอำนาจและหน้าที่ดังต่อไปนี้

สำนักงาน

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

(๑) กำหนดลักษณะของการขนส่งประจำทางและการขนส่งไม่ประจำทาง

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

(๒) กำหนดเส้นทาง จำนวนผู้ประกอบการขนส่ง และจำนวนรถสำหรับการขนส่งประจำทางในเขตกรุงเทพมหานคร ระหว่างจังหวัดและระหว่างประเทศ

สำนักงาน

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

(๓) กำหนดจำนวนผู้ประกอบการขนส่งและจำนวนรถสำหรับการขนส่งไม่ประจำทางในเขตกรุงเทพมหานคร ระหว่างจังหวัดและระหว่างประเทศ

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

(๔) กำหนดเส้นทาง จำนวนผู้ประกอบการขนส่ง และจำนวนรถสำหรับการขนส่ง

สำนักงาน

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

โดยรถขนาดเล็ก

(๕) กำหนดจำนวนผู้ประกอบการรับจัดการขนส่ง

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

(๖) กำหนดอัตราค่าขนส่งและค่าบริการอย่างอื่นในการขนส่ง

สำนักงาน

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

(๗) กำหนดอัตราค่าบริการในการดำเนินการของสถานีขนส่ง

สำนักงาน

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

(๘) กำหนดสถานที่ จัดให้มีหรือจัดตั้ง และระเบียบเกี่ยวกับสถานีขนส่ง

สำนักงาน

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

(๙) กำหนดชนิดหรือสภาพรถที่มีให้รับจดทะเบียน

สำนักงาน

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

(๑๐) กำหนดประเภทหรือชนิดของรถที่ต้องเข้าหยุดหรือจอดเพื่อการรับส่ง

สำนักงาน

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

ผู้โดยสารหรือขนถ่ายสินค้า ณ สถานีขนส่ง

สำนักงาน

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

(๑๑) กำหนดที่หยุดหรือจอดรถเพื่อรับส่งผู้โดยสาร

สำนักงาน

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

(๑๒) วางมาตรการในการกำหนด อนุญาต เพิกถอนการอนุญาตและการควบคุม

สำนักงาน

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

กิจการขนส่งทางบก

สำนักงาน

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

(๑๓) ปฏิบัติการอื่นตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้ และตามมติ

สำนักงาน

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางบก

สำนักงาน

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

การกำหนดตาม (๒) (๓) (๔) (๘) (๙) และ (๑๐) ให้ประกาศในราชกิจจานุ

สำนักงาน

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

นุเบกษา

สำนักงาน

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา
มาตรา ๒๐ ให้คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกประจำจังหวัดมีอำนาจ
และหน้าที่ภายในเขตจังหวัด ดังต่อไปนี้

- (๑) กำหนดเส้นทาง จำนวนผู้ประกอบการขนส่งและจำนวนรถสำหรับการขนส่งประจำทาง
- (๒) กำหนดจำนวนผู้ประกอบการขนส่งและจำนวนรถสำหรับการขนส่งไม่ประจำทาง
- (๓) กำหนดเส้นทาง จำนวนผู้ประกอบการขนส่งและจำนวนรถสำหรับการขนส่งโดยรถขนาดเล็ก

(๔) กำหนดอัตราค่าขนส่งและค่าบริการอย่างอื่นในการขนส่ง

(๕) ปฏิบัติการอื่นตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้ และตามมติคณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางบกและคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง

การกำหนดตาม (๑) และ (๔) เมื่อได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางแล้วจึงจะใช้บังคับได้ และการกำหนดตาม (๑) (๒) และ (๓) ให้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา

มาตรา ๒๑ คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางมีอำนาจแต่งตั้ง
อนุกรรมการเพื่อพิจารณาหรือปฏิบัติการอย่างหนึ่งอย่างใดก็ได้
ให้นำมาตรา ๑๒ และมาตรา ๑๓ มาใช้บังคับแก่การประชุมคณะอนุกรรมการ
โดยอนุโลม

มาตรา ๒๒ ให้รัฐมนตรีมีอำนาจหน้าที่กำกับโดยทั่วไปซึ่งกิจการการขนส่งทาง
บก เพื่อประโยชน์ในการนี้จะสั่งให้คณะกรรมการชี้แจงข้อเท็จจริงแสดงความคิดเห็นหรือทำ
รายงานหรือยับยั้งการกระทำใด ๆ ซึ่งขัดต่อนโยบายของรัฐบาลหรือมติของคณะรัฐมนตรี
ตลอดจนมีอำนาจสั่งสอบสวนข้อเท็จจริงที่เกี่ยวกับการดำเนินงานได้

หมวด ๓

การประกอบการขนส่ง

มาตรา ๒๓ ห้ามมิให้ผู้ใดประกอบการขนส่งประจำทาง การขนส่งไม่ประจำทาง
การขนส่งโดยรถขนาดเล็ก หรือการขนส่งส่วนบุคคล เว้นแต่จะได้รับใบอนุญาตจากนายทะเบียน
การขออนุญาตและการอนุญาตให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดใน
กฎกระทรวง

มาตรา ๒๔ ผู้ขอรับใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทาง การขนส่งไม่ประจำ
ทางและการขนส่งโดยรถขนาดเล็ก ต้องมีสัญชาติไทย

ในกรณีที่ผู้ขอรับใบอนุญาตเป็นห้างหุ้นส่วน บริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชน จำกัด ห้างหุ้นส่วนหรือบริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชนจำกัดนั้นต้องจดทะเบียนตามกฎหมายไทย และมีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ในราชอาณาจักรไทย และ

(๑) ในกรณีที่ เป็นห้างหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียน ผู้เป็นหุ้นส่วนทั้งหมดต้องมีสัญชาติไทย

(๒) ในกรณีที่ เป็นห้างหุ้นส่วนจำกัด ผู้เป็นหุ้นส่วนจำพวกไม่จำกัดความรับผิดทั้งหมดต้องมีสัญชาติไทย และทุนของห้างหุ้นส่วนจำกัดนั้นไม่น้อยกว่าร้อยละห้าสิบเอ็ดต้องเป็นของผู้เป็นหุ้นส่วนซึ่งเป็นบุคคลธรรมดาและมีสัญชาติไทย

(๓)^๔ ในกรณีที่ เป็นบริษัทจำกัด กรรมการบริษัทจำนวนไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งต้องมีสัญชาติไทย และทุนของบริษัทจำกัดนั้นไม่น้อยกว่าร้อยละห้าสิบเอ็ดต้องเป็นของผู้ถือหุ้น ซึ่งเป็นบุคคลธรรมดาและมีสัญชาติไทย หรือต้องเป็นของห้างหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียน ห้างหุ้นส่วนจำกัด หรือบริษัทจำกัด หรือต้องเป็นของกระทรวง ทบวง กรม ราชการส่วนท้องถิ่น รัฐวิสาหกิจ ตามกฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณ หรือองค์การของรัฐตามกฎหมายว่าด้วยการจัดตั้งองค์การของรัฐบาลหรือตามกฎหมายว่าด้วยการนั้น ๆ และบริษัทจำกัดนั้นต้องไม่มีข้อบังคับ อนุญาตให้มีการออกหุ้นชนิดออกให้แก่ผู้ถือ

(๔) ในกรณีที่ เป็นบริษัทมหาชนจำกัด กรรมการบริษัทจำนวนไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งต้องมีสัญชาติไทย และทุนของบริษัทมหาชนจำกัดนั้นไม่น้อยกว่าร้อยละห้าสิบของจำนวนหุ้นที่จำหน่ายได้ทั้งหมดต้องเป็นของผู้ถือหุ้นซึ่งเป็นบุคคลธรรมดาและมีสัญชาติไทย

ในกรณีที่ผู้ถือหุ้นบริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชนจำกัดเป็นห้างหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียน ห้างหุ้นส่วนจำกัด บริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชนจำกัด ผู้ถือหุ้นดังกล่าวจะต้องมีลักษณะตาม (๑) (๒) (๓) หรือ (๔) แล้วแต่กรณี

ให้คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางมีอำนาจยกเว้นคุณสมบัติตามความจำเป็น หรือมีเหตุพิเศษเป็นการเฉพาะรายได้

มาตรา ๒๕ ห้ามมิให้ผู้ใดประกอบการขนส่งระหว่างประเทศเว้นแต่จะได้รับใบอนุญาตจากนายทะเบียนกลางโดยอนุมัติของคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางและ ผู้ได้รับใบอนุญาตดังกล่าวต้องปฏิบัติตามบทบัญญัติทั้งหลายแห่งพระราชบัญญัตินี้ ทั้งนี้ เท่าที่ไม่ขัดต่ออนุสัญญาหรือข้อตกลงระหว่างประเทศในส่วนที่เกี่ยวกับการขนส่ง การขออนุญาตและการอนุญาตให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

ให้นำมาตรา ๒๔ มาตรา ๓๑ มาตรา ๓๒ มาตรา ๓๔ และมาตรา ๓๖ มาใช้บังคับแก่การประกอบการขนส่งระหว่างประเทศโดยอนุโลม

^๔ มาตรา ๒๔ (๓) แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ ๙) พ.ศ. ๒๕๕๒

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา มาตรา ๒๖ ห้ามมิให้ผู้ได้นำรถที่จดทะเบียนในต่างประเทศมาใช้ประกอบการขนส่งในประเทศไทย เว้นแต่เพื่อการขนส่งระหว่างประเทศและได้รับใบอนุญาตจากนายทะเบียนกลางแล้ว สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ผู้ประจำรถตามมาตรา ๙๒ ซึ่งประจำในรถตามวรรคหนึ่งต้องปฏิบัติตามบทบัญญัติทั้งหลายแห่งพระราชบัญญัตินี้ และหรือตามข้อตกลงที่มีอยู่ระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลของประเทศนั้น สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา มาตรา ๒๗ ใบอนุญาตประกอบการขนส่งมีสี่ประเภท คือ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

- (๑) ใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทาง
- (๒) ใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทาง
- (๓) ใบอนุญาตประกอบการขนส่งโดยรถขนาดเล็ก
- (๔) ใบอนุญาตประกอบการขนส่งส่วนบุคคล

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทาง ใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทางหรือใบอนุญาตประกอบการขนส่งโดยรถขนาดเล็ก ให้ใช้เป็นใบอนุญาตประกอบการขนส่งส่วนบุคคลได้ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ห้ามมิให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งใช้รถผิดประเภทตามที่ระบุไว้ข้างต้น เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากนายทะเบียนเป็นครั้งคราว ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางกำหนด สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา มาตรา ๒๘ ใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทางให้มีอายุเจ็ดปีนับแต่วันออกใบอนุญาต สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทาง ใบอนุญาตประกอบการขนส่งโดยรถขนาดเล็ก และใบอนุญาตประกอบการขนส่งส่วนบุคคล ให้มีอายุห้าปีนับแต่วันออกใบอนุญาต

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ผู้ได้รับใบอนุญาตซึ่งประสงค์จะขอต่ออายุใบอนุญาตจะต้องยื่นคำขอเสียก่อนใบอนุญาตสิ้นอายุ แต่การขอต่ออายุใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทางและใบอนุญาตประกอบการขนส่งโดยรถขนาดเล็ก จะต้องยื่นคำขอก่อนใบอนุญาตสิ้นอายุไม่น้อยกว่าหนึ่งร้อยยี่สิบวัน สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา การขอต่ออายุใบอนุญาตและการอนุญาตให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา มาตรา ๒๙^๖ บทบัญญัติมาตรา ๒๓ มิให้ใช้บังคับแก่การขนส่งส่วนบุคคลซึ่งกระทรวง ทบวง กรม ราชการส่วนท้องถิ่น วัด มูลนิธิ สภากาชาดไทย สถานพยาบาล หรือรัฐวิสาหกิจตามกฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณ เป็นผู้ประกอบการขนส่ง แต่ผู้ประกอบการ

^๖ มาตรา ๒๙ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ ๙) พ.ศ. ๒๕๔๒

สนส่ต้งปฏิบัติตมบทบัญญัติอื่นแห่งพระราชบัญญัตินี้เสมือนดั่งเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกรสนส่ส่วนบุคคลทุกประการ

มาตรา ๓๐ ใ้หนายทะเบียนกลางเป็นผู้ออกใบอนุญาตประกอบกรสนส่ในกรุงเทพมหานคร กรสนส่ระหว่างจังหวัด และกรสนส่ระหว่างประเทศ และใ้หนายทะเบียนประจำจังหวัดเป็นผู้ออกใบอนุญาตประกอบกรสนส่ในจังหวัดของตน ในการออกใบอนุญาตประกอบกรสนส่ประจำทางจะต้องได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการ

มาตรา ๓๑ ในการออกใบอนุญาตประกอบกรสนส่ประจำทาง ใ้หนายทะเบียนโดยอนุมัติของคณะกรรมการกำหนดเงื่อนไขในใบอนุญาตเกี่ยวกับ

- (๑) จำนวนรถที่ต้องใช้ในการประกอบกรสนส่ตามเส้นทางที่ใช้ในการประกอบกรสนส่
- (๒) สิทธิในรถที่ใช้ประกอบกรสนส่ของผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกรสนส่
- (๓) ลักษณะ ชนิด ขนาดและสีของรถและเครื่องหมายของผู้ประกอบกรสนส่ที่ต้องใ้ปรากฏประจำรถทุกคัน
- (๔) จำนวนที่นั่ง เกณฑ์น้ำหนักบรรทุกและวิธีการบรรทุก
- (๕) จำนวนผู้ประจำรถ
- (๖) เส้นทางที่ใช้ในการประกอบกรสนส่
- (๗) อัตราค่าขนส่งและค่าบริการอย่างอื่นในการขนส่ง
- (๘) สถานที่หยุดและจอดเพื่อขนถ่ายคน สัตว์ หรือสิ่งของ
- (๙) ที่ที่รถจะต้องหยุดในระหว่างเส้นทาง
- (๑๐) มาตรฐานบริการในการประกอบกรสนส่
- (๑๑) เวลาและจำนวนเที่ยวของการเดินรถ
- (๑๒) เวลาทำงานประจำวันในการประกอบกรสนส่
- (๑๓) สถานที่เก็บ ซ่อม และบำรุงรักษา
- (๑๔) การประกอบกิจการอื่นนอกจากการประกอบกรสนส่ประจำทาง
- (๑๕) เงื่อนไขอื่นที่กำหนดในกฎกระทรวง

ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกรสนส่ประจำทางต้องจัดใ้มีประกาศเงื่อนไขตาม (๖) (๗) (๘) (๙) และ (๑๑) ณ ที่ซึ่งอธิบดีกำหนด

มาตรา ๓๒ ในการออกใบอนุญาตประกอบกรสนส่ไม่ประจำทางใ้หนายทะเบียนโดยอนุมัติของคณะกรรมการกำหนดเงื่อนไขในใบอนุญาตเกี่ยวกับ

- (๑) จำนวนรถที่ต้องใช้ในการประกอบกรสนส่
- (๒) ลักษณะ ชนิดและขนาดของรถและเครื่องหมายของผู้ประกอบกรสนส่ที่ต้องใ้ปรากฏประจำรถทุกคัน

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา (๓) จำนวนที่นั่ง เกณฑ์น้ำหนักบรรทุกและวิธีการบรรทุก สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

(๔) จำนวนผู้ประจำรถ

สำนักงาน (๕) ท้องที่ที่ทำการขนส่ง สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

(๖) มาตรฐานบริการในการประกอบการขนส่ง

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา (๗) อัตราค่าขนส่งและค่าบริการอย่างอื่นในการขนส่ง สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

(๘) สถานที่หยุดและจอดเพื่อขนถ่ายคน สัตว์ หรือสิ่งของ

สำนักงาน (๙) สถานที่เก็บ ช่อม และบำรุงรักษารถ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา (๑๐) เงื่อนไขอื่นที่กำหนดในกฎกระทรวง สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทางต้องจัดให้มีการประกาศเงื่อนไขตาม (๗) และ (๘) ณ ที่ซึ่งอธิบดีกำหนด

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา มาตรา ๓๓ ในการออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งโดยรถขนาดเล็ก ให้นาย สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

ทะเบียนโดยอนุมัติของคณะกรรมการกำหนดเงื่อนไขไว้ในใบอนุญาตเกี่ยวกับ

(๑) จำนวนรถที่ต้องใช้ในการประกอบการขนส่งตามเส้นทางที่ใช้ในการ

สำนักงานประกอบการขนส่ง สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

(๒) ลักษณะ ชนิด ขนาดและสีของรถและเครื่องหมายของผู้ประกอบการขนส่งที่

ต้องให้ปรากฏประจำรถทุกคัน

(๓) จำนวนที่นั่ง เกณฑ์น้ำหนักบรรทุก และวิธีการบรรทุก

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา (๔) เวลาและจำนวนเที่ยวของการเดินรถ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงาน (๕) เส้นทางที่ใช้ในการประกอบการขนส่ง สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

(๖) อัตราค่าขนส่งและค่าบริการอย่างอื่นในการขนส่ง

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา (๗) เงื่อนไขอื่นที่กำหนดในกฎกระทรวง สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งโดยรถขนาดเล็กต้องจัดให้มีประกาศเงื่อนไขตาม (๕) และ (๖) ณ ที่ซึ่งอธิบดีกำหนด

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา มาตรา ๓๔^๗ ในการออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งส่วนบุคคล ให้นาย สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

ทะเบียนกำหนดเงื่อนไขตามหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางกำหนดไว้ในใบอนุญาตเกี่ยวกับ

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา (๑) จำนวนรถที่ต้องใช้ในการประกอบการขนส่ง สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

(๒) ลักษณะ ชนิด และขนาดของรถและเครื่องหมายของผู้ประกอบการขนส่งที่

ต้องให้ปรากฏประจำรถทุกคัน

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา (๓) สถานที่เก็บ ช่อม และบำรุงรักษา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

(๔)^๘ จำนวนผู้ประจำรถ

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

^๗ มาตรา ๓๔ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๒๓

^๘ มาตรา ๓๔ (๔) เพิ่มโดยพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ ๕) พ.ศ. ๒๕๓๕

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา (๕)^๙ เงื่อนไขอื่นที่กำหนดในกฎกระทรวง สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

มาตรา ๓๕ ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งตามประเภทที่กำหนดในกฎกระทรวง ต้องจัดให้มีสมุดประจำรถ ประวัติผู้ประจำรถ และหรือใบกำกับสินค้าที่ทำการขนส่ง และต้องทำรายงานเกี่ยวกับการขนส่งและอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่งตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๓๖^{๑๐} ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งต้องจัดให้มีอุปกรณ์และเครื่องมือเครื่องใช้ และต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดว่าด้วยความปลอดภัยในการขนส่ง ทั้งนี้ ตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๓๗ ให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทางจัดให้มีที่พักผู้โดยสารตามระยะทางโดยมีลักษณะ ขนาด จำนวน และจุดที่ตั้งของที่พักผู้โดยสารตามที่คณะกรรมการกำหนด

มาตรา ๓๘ ห้ามมิให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง เพิ่ม ลด หรือยกเว้นค่าขนส่งหรือค่าบริการอย่างอื่นในการขนส่ง เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากคณะกรรมการ

มาตรา ๓๙ ห้ามมิให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทาง ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทาง ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งโดยรถขนาดเล็ก หรือผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งส่วนบุคคลใช้หรือยอมให้บุคคลอื่นใช้รถที่ได้รับอนุญาตทำการขนส่งนอกเส้นทาง หรือนอกท้องที่ที่ได้รับอนุญาต แล้วแต่กรณี เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากนายทะเบียน หรือผู้ซึ่งนายทะเบียนมอบหมาย ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางกำหนด

มาตรา ๔๐ ห้ามมิให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทางกระทำการขนส่งอันมีลักษณะเช่นเดียวหรือคล้ายกับผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทางหรือมีลักษณะเป็นการแย่งผลประโยชน์กับผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทางในเส้นทางที่ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทางได้รับอนุญาต

มาตรา ๔๐ ทวิ^{๑๑} ห้ามมิให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งใช้หรือยินยอมให้ผู้ใดปฏิบัติหน้าที่ขับรถที่ใช้ในการขนส่งหากปรากฏว่าขณะใช้หรือขณะยินยอมให้ปฏิบัติหน้าที่ขับรถ ผู้นั้นมีอาการหรือกระทำการอย่างหนึ่งอย่างใดดังต่อไปนี้

(๑) เมาสุราหรือของมีนเมาอย่างอื่น

^๙ มาตรา ๓๔ (๕) เพิ่มโดยพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ ๕) พ.ศ. ๒๕๓๕

^{๑๐} มาตรา ๓๖ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ ๕) พ.ศ. ๒๕๓๕

^{๑๑} มาตรา ๔๐ ทวิ เพิ่มโดยพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ ๘) พ.ศ. ๒๕๔๒

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา (๒) เสพยาเสพติดให้โทษตามกฎหมายว่าด้วยยาเสพติดให้โทษ

(๓) เสพวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทตามกฎหมายว่าด้วยวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท

ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งต้องคอยดูแลและป้องกันไม่ให้ผู้ซึ่งมีอาการหรือกระทำการตาม (๑) (๒) หรือ (๓) ของวรรคหนึ่งปฏิบัติหน้าที่ขับรถ

มาตรา ๔๑ ในกรณีที่มีเหตุฉุกเฉิน หรือมีความจำเป็นที่จะแก้ไขสถานการณ์ เพื่อให้การขนส่งได้รับความสะดวกหรือให้มีรถเพียงพอแก่การขนส่ง นายทะเบียนมีอำนาจที่จะสั่งเปลี่ยนแปลงเส้นทางการเดินทาง เวลา และจำนวนเที่ยวของการเดินทางหรือให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ผู้ใดส่งรถที่ตนได้รับอนุญาตไปช่วยเหลือเป็นการชั่วคราวตามควรแก่กรณีแล้ว ให้รายงานคณะกรรมการโดยเร็ว

มาตรา ๔๒ ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งต้องแสดงใบอนุญาตประกอบการขนส่ง หรือใบแทนใบอนุญาตไว้ในที่เปิดเผย ณ ที่ตั้งสำนักงานของผู้ได้รับใบอนุญาต

มาตรา ๔๓ ในกรณีที่ใบอนุญาตประกอบการขนส่งสูญหาย ถูกทำลายหรือชำรุดในสาระสำคัญ ให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งยื่นคำขอรับใบแทนใบอนุญาตต่อนายทะเบียนภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่ได้ทราบถึงการสูญหาย ถูกทำลายหรือชำรุดดังกล่าว

มาตรา ๔๔ ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทาง ซึ่งประสงค์จะเลิกประกอบการขนส่งต้องแจ้งความประสงค์ดังกล่าวเป็นหนังสือให้นายทะเบียนทราบล่วงหน้าไม่น้อยกว่าเก้าสิบวันก่อนวันเลิกประกอบการขนส่ง

มาตรา ๔๕ ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งโดยรถขนาดเล็กซึ่งประสงค์จะเลิกประกอบการขนส่งต้องแจ้งความประสงค์ดังกล่าวเป็นหนังสือให้นายทะเบียนทราบล่วงหน้าไม่น้อยกว่าหกสิบวันก่อนวันเลิกประกอบการขนส่ง

มาตรา ๔๖ เมื่อปรากฏว่าผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง

(๑) ขาดคุณสมบัติตามมาตรา ๒๔

(๒) ไม่ปฏิบัติหรือปฏิบัติไม่ถูกต้องตามเงื่อนไขในมาตรา ๓๑ มาตรา ๓๒ มาตรา ๓๓ หรือมาตรา ๓๔ หรือไม่ปฏิบัติหรือปฏิบัติไม่ถูกต้องตามข้อกำหนดว่าด้วยความปลอดภัยของผู้โดยสารตามมาตรา ๓๖ หรือไม่ปฏิบัติหรือปฏิบัติไม่ถูกต้องตามบทบัญญัติในหมวด ๔ ว่าด้วยการชดใช้ค่าเสียหายที่เกิดจากการขนส่ง

ให้นายทะเบียนมีอำนาจสั่งให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งนั้นปฏิบัติให้ถูกต้อง หรือจัดการแก้ไขให้ถูกต้องภายในระยะเวลาที่กำหนด ถ้าผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ปฏิบัติหรือไม่แก้ไขให้ถูกต้อง หรือเป็นที่เห็นได้ว่าผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่สามารถจะดำเนินการตามเงื่อนไขหรือข้อกำหนดนั้น หรือการดำเนินการนั้นน่าจะเป็นเหตุให้เกิด

สำนักงาน ภัยอันตรายหรือเสื่อมประโยชน์ต่อประชาชน ให้นายทะเบียนโดยอนุมัติของคณะกรรมการสั่งเพิกถอนใบอนุญาตประกอบการขนส่งได้ แต่ถ้าเป็นการเพิกถอนใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทางให้เป็นอำนาจของคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางที่จะพิจารณานุมัติ

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา มาตรา ๔๗ ให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งซึ่งถูกสั่งเพิกถอนใบอนุญาตต้องส่งคืนใบอนุญาตต่อนายทะเบียนภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่ถูกลงโทษเพิกถอนใบอนุญาต

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา มาตรา ๔๘ ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งซึ่งถูกสั่งเพิกถอนใบอนุญาตมีสิทธิอุทธรณ์ต่อรัฐมนตรีภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่ทราบคำสั่ง

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา คำวินิจฉัยของรัฐมนตรีให้เป็นที่สุดท้าย สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา การอุทธรณ์ตามวรรคหนึ่งไม่เป็นการทุเลาการบังคับตามคำสั่งเพิกถอนใบอนุญาต

สำนักงาน มาตรา ๔๙ ให้อธิบดีหรือนายทะเบียนมีอำนาจควบคุมดูแลบรรดากิจการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งให้เป็นไปตามความในพระราชบัญญัตินี้ และเพื่อประโยชน์ดังกล่าวให้อธิบดีหรือนายทะเบียนมีอำนาจ

สำนักงาน (๑) เข้าไปในสถานที่ดำเนินการของผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งในระหว่างเวลาทำงานตามปกติ เพื่อทราบข้อเท็จจริงและเพื่อตรวจสอบบัญชีและเอกสารอื่นที่เกี่ยวข้องกับการประกอบการขนส่ง

สำนักงาน (๒) เรียกผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ผู้จัดการและพนักงานของผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งซึ่งเป็นนิติบุคคลมาให้ถ้อยคำหรือสั่งให้ยื่นคำชี้แจงแสดงข้อเท็จจริงตามที่ต้องการ

สำนักงาน ในการปฏิบัติตาม (๑) ให้อธิบดีมีอำนาจมอบหมายให้ผู้ตรวจการหรือพนักงานตรวจสภาพทำการแทนได้

สำนักงาน ในการปฏิบัติกรของอธิบดี นายทะเบียน ผู้ตรวจการหรือพนักงานตรวจสภาพตามมาตรานี้ ให้บุคคลที่เกี่ยวข้องซึ่งอยู่ในสถานที่นั้นอำนวยความสะดวกหรือช่วยเหลือตามสมควร

สำนักงาน มาตรา ๕๐ ให้ผู้ตรวจการมีอำนาจเรียกรถให้หยุดเพื่อทำการตรวจสอบ และเมื่อเชื่อว่าการกระทำอันเป็นการฝ่าฝืนบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้เกิดขึ้น ให้ผู้ตรวจการมีอำนาจจับกุมผู้ฝ่าฝืนเพื่อส่งให้พนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจดำเนินคดีต่อไป

สำนักงาน บทบัญญัติในวรรคหนึ่งไม่ลบล้างอำนาจจับกุมของพนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจ

สำนักงาน มาตรา ๕๑ ในการปฏิบัติหน้าที่ตามมาตรา ๔๙ และมาตรา ๕๐ ให้ผู้ตรวจการและพนักงานตรวจสภาพแสดงบัตรประจำตัวต่อผู้ซึ่งเกี่ยวข้อง

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา บัตรประจำตัวผู้ตรวจการและพนักงานตรวจสอบสภาพให้เป็นไปตามแบบที่รัฐมนตรี
กำหนด

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

หมวด ๔

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

การชดใช้ค่าเสียหายที่เกิดจากการขนส่ง

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

มาตรา ๕๒^{๑๒} ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทาง ผู้ได้รับ
ใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทาง ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งโดยรถขนาดเล็ก
และ ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งส่วนบุคคล ต้องวางหลักทรัพย์เป็นเงินสด หรือพันธบัตร
รัฐบาลไทยอย่างใดอย่างหนึ่งหรือทั้งสองอย่างรวมกัน หรือเป็นสัญญาประกันภัยและกรรมธรรม์
ประกันภัยซึ่งทำกับบริษัทประกันภัยที่นายทะเบียนกลางให้ความเห็นชอบต่อนายทะเบียนกลาง ใน
กรณีเป็นสัญญาประกันภัยและกรรมธรรม์ประกันภัยผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งต้องเป็นผู้
เอาประกันภัย โดยให้บุคคลภายนอกผู้ได้รับความเสียหายเนื่องจากการขนส่งของตนเป็นผู้รับ
ประโยชน์ สำหรับการชดใช้ค่าเสียหายที่เป็นค่าใช้จ่ายเบื้องต้นเพื่อประกันความเสียหายอันเกิดแก่
ชีวิตหรือร่างกายของบุคคลภายนอก และซึ่งผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งจะต้อง
รับผิดชอบเนื่องจากการขนส่งของตน ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขที่กำหนดใน
กฎกระทรวง

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา จำนวนหรือมูลค่าของหลักทรัพย์ตามวรรคหนึ่ง ให้กำหนดตามขนาดและ
ประเภทของการประกอบการขนส่งแต่ต้องไม่น้อยกว่าที่กำหนดในกฎกระทรวง

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

ในกรณีที่ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งวางหลักทรัพย์เป็นเงินสดไม่ว่า
ทั้งหมดหรือบางส่วนให้ดอกผลที่เกิดจากหลักทรัพย์ที่เป็นเงินสดนั้นตกเป็นของผู้ได้รับใบอนุญาต
ประกอบการขนส่งที่วางหลักทรัพย์

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ให้กรมการขนส่งทางบกเป็นผู้รับผิดชอบในการเปิดบัญชีเงินฝาก และการเบิก
จ่ายเงินจากบัญชีหลักทรัพย์กับธนาคารตามระเบียบของกระทรวงการคลัง

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

มาตรา ๕๓ ในกรณีที่หลักทรัพย์ที่นำมาวางประกันตามมาตรา ๕๒ มีจำนวนหรือ
มูลค่าลดน้อยลง นายทะเบียนกลางมีอำนาจสั่งให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งนำ
หลักทรัพย์มาเพิ่มเติมให้ครบจำนวนหรือมูลค่าตามที่กำหนดได้ภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่ได้รับ
คำสั่ง

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

มาตรา ๕๔ ในการวางหลักทรัพย์ซึ่งเป็นพันธบัตรรัฐบาลไทย ให้ผู้ได้รับ
ใบอนุญาตประกอบการขนส่งทำหนังสือมอบอำนาจให้นายทะเบียนกลางมีอำนาจจัดการจำหน่าย
พันธบัตรนั้น เพื่อชดใช้ค่าเสียหายแทนผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งด้วย

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

^{๑๒} มาตรา ๕๒ วรรคหนึ่ง แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ ๕)
พ.ศ. ๒๕๓๕

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

มาตรา ๕๕ หลักทรัพย์ที่ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งนำมาวางประกันตามมาตรา ๕๒ ไม่อยู่ในความรับผิดชอบแห่งการบังคับคดี เว้นแต่จะเป็นการบังคับคดีเพื่อการชำระหนี้ ซึ่งผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งต้องรับผิดชอบชดใช้ค่าเสียหายที่เกิดแก่ชีวิตหรือร่างกายของบุคคลภายนอกอันเนื่องจากการขนส่งของตน

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

มาตรา ๕๖ เมื่อรถของผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งได้ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ร่างกายหรือชีวิตของบุคคลใดนอกจากความรับผิดชอบที่กำหนดไว้ในมาตรา ๕๕ ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งซึ่งเป็นเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายจะต้องชดใช้ค่าใช้จ่ายเบื้องต้นให้แก่ผู้เสียหายหรือทายาทในกรณีและผู้เสียหายถึงแก่ความตาย

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

ค่าใช้จ่ายเบื้องต้นซึ่งจะต้องจ่ายให้แก่ผู้เสียหาย ให้จ่ายตามความร้ายแรงของ

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

ความเสียหาย ทั้งนี้ ตามอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง เพื่อประโยชน์แห่งพระราชบัญญัตินี้ ค่าใช้จ่ายเบื้องต้นหมายถึง ค่าใช้จ่ายที่ต้องใช้ในการรักษาพยาบาล รวมทั้งค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ระหว่างการรักษาพยาบาลและหรือค่าปลงศพ

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

มาตรา ๕๗ เมื่อผู้เสียหายหรือทายาทในกรณีและผู้เสียหายถึงแก่ความตายประสงค์จะได้รับชดใช้ค่าใช้จ่ายเบื้องต้น ให้ยื่นคำขอตามแบบที่กรมตำรวจกำหนดต่อพนักงานสอบสวน โดยแสดงพยานหลักฐานว่าผู้เสียหายได้รับความเสียหายจากรถของผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ให้พนักงานสอบสวนพิจารณาจากสำนวนการสอบสวน และเมื่อเห็นว่าความเสียหายได้เกิดขึ้นจากรถของผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งคนใด ให้มีหนังสือสั่งให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งซึ่งเป็นเจ้าของรถคันนั้นชดใช้ค่าใช้จ่ายเบื้องต้นตามจำนวนที่กำหนดในกฎกระทรวงซึ่งออกตามมาตรา ๕๖ วรรคสอง ในกรณีให้แจ้งให้นายทะเบียนกลางทราบโดยเร็วด้วย

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

ในการสั่งของพนักงานสอบสวนตามวรรคหนึ่ง พนักงานสอบสวนต้องพิจารณาสั่งภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่รับคำขอ

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

ในการชดใช้ค่าใช้จ่ายเบื้องต้นตามวรรคหนึ่ง ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ต้องชำระภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่รับคำสั่งจากพนักงานสอบสวน

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

มาตรา ๕๘ ผู้เสียหายหรือทายาทของผู้เสียหายต้องใช้สิทธิในการขอรับชดใช้ค่าใช้จ่ายเบื้องต้นตามมาตรา ๕๗ ภายในกำหนดหนึ่งปีนับแต่วันที่ความเสียหายเกิดขึ้น

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

มาตรา ๕๙ การชดใช้ค่าใช้จ่ายเบื้องต้นตามหมวดนี้ไม่ตัดสิทธิผู้เสียหายในอันที่จะเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายอันเกิดจากการละเมิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

มาตรา ๖๐ บุคคลซึ่งมีสิทธิได้รับชดใช้ค่าใช้จ่ายเบื้องต้นตามหมวดนี้ได้แก่

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

ผู้เสียหายดังต่อไปนี้

(๑) ผู้เสียหายซึ่งมิได้อยู่ในรถคันที่ก่อให้เกิดความเสียหาย แต่ได้รับความเสียหายจากรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายขึ้น

(๒) ผู้เสียหายซึ่งอยู่ในรถคันที่ก่อให้เกิดความเสียหาย แต่ไม่รวมถึงผู้ขับรถคนงานหรือลูกจ้างประจำรถซึ่งอยู่ในระหว่างปฏิบัติหน้าที่

(๓) ผู้เสียหายซึ่งอยู่ในรถคันที่ไม่ได้ก่อให้เกิดความเสียหาย

มาตรา ๖๑ ในกรณีที่ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่เห็นด้วยกับคำสั่งของพนักงานสอบสวนตามมาตรา ๕๗ ให้อุทธรณ์คำสั่งดังกล่าวต่อคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่ได้รับคำสั่งของพนักงานสอบสวนตามมาตรา ๕๗ และให้พนักงานสอบสวนบันทึกความเห็นของผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งซึ่งไม่เห็นด้วยไว้ในสำนวนการสอบสวน

คำวินิจฉัยของคณะกรรมการควบคุมการขนส่งกลางให้เป็นที่สุด

มาตรา ๖๒ ในกรณีที่ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งอุทธรณ์คำสั่งของพนักงานสอบสวน ถ้าคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางมีความเห็นตามความเห็นของพนักงานสอบสวน ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งต้องชดใช้ค่าใช้จ่ายเบื้องต้นให้แก่ผู้เสียหายหรือทายาทของผู้เสียหายเพิ่มขึ้นจากค่าใช้จ่ายเบื้องต้นที่พนักงานสอบสวนกำหนดไว้อีกร้อยละสิบ

มาตรา ๖๓ ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งผู้ใดไม่ยอมชดใช้ค่าใช้จ่ายเบื้องต้นตามคำสั่งของพนักงานสอบสวนตามมาตรา ๕๗ หรือตามคำวินิจฉัยของคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางตามมาตรา ๖๑ ในกรณีที่เป็นผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งตามมาตรา ๕๒ ให้นำทะเบียนกลางมีอำนาจนำหลักทรัพย์ของผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งนั้นซึ่งได้นำมาวางไว้เป็นประกันชดใช้ค่าใช้จ่ายเบื้องต้นแทนได้

มาตรา ๖๔ ในกรณีที่ผู้เสียหายไม่ได้รับชดใช้ค่าใช้จ่ายเบื้องต้นหรือได้รับชดใช้ไม่ครบตามจำนวนที่พนักงานสอบสวนหรือคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางสั่งไม่ว่าเพราะเหตุหลักทรัพย์ที่วางประกันไว้ไม่พอจ่ายค่าใช้จ่ายเบื้องต้นหรือเพราะเหตุอื่นใด เมื่อผู้เสียหายได้ร้องเรียนต่อนายทะเบียนกลาง ให้นำทะเบียนกลางสั่งให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งชำระให้เสร็จสิ้นภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่ได้รับคำสั่ง ถ้าผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของนายทะเบียนกลางดังกล่าว ให้นำทะเบียนกลางเพิกถอนใบอนุญาตประกอบการขนส่ง และให้นำมาตรา ๔๗ และมาตรา ๔๘ มาใช้บังคับโดยอนุโลม

หมวด ๕

การบริหารจัดการขนส่ง

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา มาตรา ๖๕ ห้ามมิให้ผู้ใดประกอบการรับจัดการขนส่ง เว้นแต่จะได้รับ
ใบอนุญาตจากนายทะเบียนกลาง

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา การขออนุญาตและการอนุญาตให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดใน

กฎกระทรวง

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

มาตรา ๖๖ ในการออกใบอนุญาตประกอบการรับจัดการขนส่ง ให้นายทะเบียน
กลางโดยอนุมัติของคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางกำหนดเงื่อนไขในใบอนุญาต
เกี่ยวกับ

(๑) ท้องที่ที่ประกอบการรับจัดการขนส่ง

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา (๒) สถานที่ตั้งสำนักงานของผู้ประกอบการรับจัดการขนส่ง

(๓) สถานที่พักคน สัตว์ หรือเก็บสิ่งของ

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

(๔) วิธีการปฏิบัติเกี่ยวกับสวัสดิภาพ ความสะดวกและความปลอดภัยในการรับ

จัดการขนส่ง

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา (๕) อัตราค่าบริการรับจัดการขนส่ง

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

(๖) เงื่อนไขอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการรับจัดการขนส่งต้องจัดให้มีการประกาศเงื่อนไข

ตาม (๑) (๒) (๓) (๔) และ (๕) ณ ที่ซึ่งอธิบดีกำหนด

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา มาตรา ๖๗ ผู้ได้รับใบอนุญาตตามมาตรา ๖๕ ต้องวางหลักทรัพย์ต่อนาย
ทะเบียน เพื่อเป็นประกันการปฏิบัติตามสัญญาจัดการขนส่ง ทั้งนี้ ตามจำนวนหลักเกณฑ์และ
วิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

มาตรา ๖๘ ในกรณีที่หลักทรัพย์ที่นำมาวางประกันตามมาตรา ๖๗ มีจำนวน
หรือมูลค่าลดน้อยลง นายทะเบียนมีอำนาจสั่งให้ผู้ได้รับใบอนุญาตนำหลักทรัพย์มาเพิ่มเติมให้
ครบจำนวนหรือมูลค่าตามที่กำหนดภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่รับคำสั่ง

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

มาตรา ๖๙ ใบอนุญาตประกอบการรับจัดการขนส่งให้มีอายุสองปีนับแต่วันที่
ออกใบอนุญาต

การขอต่ออายุใบอนุญาตและการอนุญาตให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่
กำหนดในกฎกระทรวง

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา มาตรา ๗๐ ให้นำมาตรา ๒๔ มาตรา ๓๘ มาตรา ๔๒ มาตรา ๔๓ มาตรา ๔๖

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

มาตรา ๔๗ มาตรา ๔๘ และมาตรา ๔๙ มาใช้บังคับแก่การประกอบการรับจัดการขนส่งโดย
อนุโลม

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

หมวด ๖

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

มาตรา ๗๑ รถที่ใช้ในการขนส่งต้องมีสภาพมั่นคงแข็งแรง มีเครื่องอุปกรณ์และส่วนควบถูกต้องตามที่กำหนดในกฎกระทรวงกับได้จดทะเบียนตามมาตรา ๗๓ และเสียภาษีตาม

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

มาตรา ๘๕ แล้ว
รถที่ใช้ในการขนส่งที่เสียภาษีตามพระราชบัญญัติแล้ว ให้ได้รับยกเว้นไม่ต้องเสียภาษีรถยนต์ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

มาตรา ๗๒^{๑๓} รถที่จะนำมาจดทะเบียนและเสียภาษีต้องผ่านการตรวจสอบสภาพจากพนักงานตรวจสอบ หรือจากสถานตรวจสอบที่ได้รับอนุญาตตามมาตรา ๗๔ เว้นแต่รถประเภท หรือชนิดใดที่สมควรได้รับการยกเว้นการตรวจสอบสภาพเป็นครั้งคราวให้กำหนดในกฎกระทรวง

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

ในกรณีที่ปรากฏว่ารถที่นำมารับการตรวจสอบสภาพนั้นมีสภาพมั่นคงแข็งแรง มีเครื่อง อุปกรณ์ และส่วนควบถูกต้องตามที่กำหนดในกฎกระทรวงแล้ว ให้พนักงานตรวจสอบ หรือสถานตรวจสอบที่ได้รับอนุญาตออกใบรับรองให้

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

ใบรับรองการตรวจสอบสภาพรถให้ทำตามแบบที่อธิบดีกำหนด

มาตรา ๗๓^{๑๔} เมื่อนายทะเบียนเห็นว่าพนักงานตรวจสอบหรือสถานตรวจสอบ

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สภาพรถที่ได้รับอนุญาตได้ตรวจสอบถูกต้องตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา ๗๑ และมาตรา ๗๒ แล้ว ให้รับจดทะเบียนและออกหนังสือแสดงการจดทะเบียนพร้อมกับแผ่นป้ายเลขทะเบียนรถคันนั้นให้โดยไม่มีชักช้า

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

มาตรา ๗๔ ผู้ใดประสงค์จะจัดตั้งสถานตรวจสอบรถเพื่อรับรองสภาพรถตามพระราชบัญญัตินี้ ต้องได้รับใบอนุญาตจากนายทะเบียนกลาง

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

การขออนุญาตและการอนุญาตให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

มาตรา ๗๕ ใบอนุญาตจัดตั้งสถานตรวจสอบรถให้มีอายุสามปีนับแต่วันที่ออกใบอนุญาต

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

การขอต่ออายุใบอนุญาตและการอนุญาตให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๗๖ ผู้ได้รับใบอนุญาตจัดตั้งสถานตรวจสอบรถผู้ใดไม่ปฏิบัติตาม

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

เงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวงตามมาตรา ๗๔ ให้นายทะเบียนกลางมีอำนาจสั่งเพิกถอนใบอนุญาตจัดตั้งสถานตรวจสอบรถนั้นได้

^{๑๓} มาตรา ๗๒ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๒๓

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

^{๑๔} มาตรา ๗๓ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๒๓

ให้นำมาตรา ๔๗ มาตรา ๔๘ และมาตรา ๔๙ มาใช้บังคับแก่การจัดตั้งสถาน
ตรวจสอบสภาพรถที่ได้รับอนุญาตโดยอนุโลม

มาตรา ๗๗ หนังสือแสดงการจดทะเบียนรถให้ใช้ได้สิ่งวถันับแต่วัดที่ออก
หนังสือนี้

ให้เดือนมกราคม เดือนเมษายน เดือนกรกฎาคม และเดือนตุลาคม เป็นเดือน
แรกของแต่ละงวด

การขอต่ออายุทะเบียน ให้ยื่นคำขออนุญาตจดทะเบียนภายในเวลาที่นายทะเบียนจะ
ได้ประกาศกำหนด

ให้นำมาตรา ๗๑ มาตรา ๗๒ และมาตรา ๗๓ มาใช้บังคับแก่การขอต่ออายุ
ทะเบียนโดยอนุโลม

มาตรา ๗๘ ห้ามมิให้มีการแก้ไขเพิ่มเติมหรือเปลี่ยนแปลงสภาพเครื่องอุปกรณ์
หรือส่วนควบของรถให้ผิดแผกแตกต่างในสาระสำคัญตามที่กำหนดในกฎกระทรวง เว้นแต่จะ
ได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากนายทะเบียน

มาตรา ๗๙ ให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งที่ประสงค์จะเลิกใช้รถที่จัด
ทะเบียนแล้ว แจ้งเป็นหนังสือให้นายทะเบียนทราบและนำแผ่นป้ายเลขทะเบียนรถคืนแก่นาย
ทะเบียนภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่เลิกใช้รถนั้น

มาตรา ๘๐ ให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งซึ่งมีความจำเป็นจะต้อง
ระงับใช้รถนั้นชั่วคราวเป็นเวลาเกินสิบห้าวันแจ้งเป็นหนังสือให้นายทะเบียนทราบก่อนวันที่จะ
ระงับใช้รถนั้น

มาตรา ๘๑ รถที่ยังมิได้จดทะเบียนตามความในพระราชบัญญัตินี้หรือรถที่เลิก
ใช้ตามมาตรา ๗๙ ถ้าจะนำมาใช้เพื่อขายหรือเพื่อซ่อม ต้องมีใบอนุญาตและเครื่องหมาย
โดยเฉพาะตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

ใบอนุญาตและเครื่องหมายดังกล่าวใช้ได้เฉพาะรถที่อยู่ในความครอบครองของผู้
ได้รับใบอนุญาตโดยสับเปลี่ยนกันได้ ไม่เฉพาะคัน

มาตรา ๘๒ การโอนรถซึ่งได้จดทะเบียนตามมาตรา ๗๓ แล้วผู้โอนและผู้รับโอน
จะต้องแจ้งต่อนายทะเบียนภายในสิบห้าวันนับแต่วันโอนและให้นายทะเบียนจัดแจ้งการโอนไว้ใน
หนังสือแสดงการจดทะเบียนรถนั้น

มาตรา ๘๓ เมื่อผู้ตรวจการตรวจพบว่ารถคันใดมีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรงหรือมี
เครื่องอุปกรณ์หรือส่วนควบไม่ครบถ้วน หรือไม่ถูกต้องตามที่กำหนดในกฎกระทรวง ให้
ผู้ตรวจการรายงานให้นายทะเบียนทราบ แต่ถ้าปรากฏโดยชัดแจ้งว่าการใช้รถคันนั้นต่อไปน่าจะ

สาเหตุให้เกิดอันตรายแก่การขนส่ง ให้ผู้ตรวจการมีอำนาจสั่งระงับไว้เป็นการชั่วคราวได้ และให้รับรายงานให้นายทะเบียนทราบภายในสี่สิบสี่ชั่วโมง

ให้นายทะเบียนมีอำนาจสั่งให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งผู้เป็นเจ้าของรถตามวรรคหนึ่ง จัดการส่งรถคันนั้นไปให้พนักงานตรวจสภาพหรือสถานตรวจสภาพที่ได้รับอนุญาตตรวจสอบความบกพร่องตามรายงานของผู้ตรวจการภายในเวลาที่กำหนด

เมื่อนายทะเบียนมีคำสั่งตามวรรคสองแล้ว ให้ผู้ได้รับใบอนุญาตงดการใช้รถดังกล่าวไว้จนกว่านายทะเบียนจะมีคำสั่งอนุญาตให้ใช้ได้ต่อไป

มาตรา ๘๔ เมื่อพนักงานตรวจสภาพหรือสถานตรวจสภาพที่ได้รับอนุญาตเห็นว่ารรถที่นำมาให้ตรวจตามมาตรา ๘๓ สมควรจะต้องซ่อมแซม ปรับปรุง เพื่อให้รถกลับมีสภาพมั่นคงแข็งแรง หรือจะต้องแก้ไขเปลี่ยนแปลงอุปกรณ์หรือส่วนควบให้ถูกต้องตามที่กำหนดในกฎกระทรวง ให้แจ้งให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งดำเนินการซ่อมแซม ปรับปรุงหรือแก้ไขเปลี่ยนแปลงให้ถูกต้อง แล้วให้พนักงานตรวจสภาพหรือสถานตรวจสภาพที่ได้รับอนุญาตตรวจสอบความถูกต้องและรายงานให้นายทะเบียนทราบ

เมื่อได้พิจารณาเห็นสมควรตามรายงานของพนักงานตรวจสภาพหรือสถานตรวจสภาพที่ได้รับอนุญาตตามวรรคหนึ่งให้นายทะเบียนอนุญาตให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งใช้รถคันนั้นต่อไปได้

มาตรา ๘๕ เพื่อประโยชน์ในการจัดเก็บภาษีรถตามพระราชบัญญัตินี้ กรมการขนส่งทางบกจะกำหนดเวลาการชำระภาษีรถประจำปีสำหรับผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งแต่ละรายก็ได้ และให้คำนวณภาษีตามน้ำหนักของรถตามอัตราในบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้

ในการคำนวณน้ำหนักของรถให้รวมน้ำหนักของรถและเครื่องอุปกรณ์ที่ติดอยู่กับตัวรถตามปกติแต่ไม่รวมน้ำหนักของน้ำมันเชื้อเพลิง น้ำมันเครื่อง น้ำและเครื่องมือประจำรถ เศษของหนึ่งกิโลกรัมให้ปัดทิ้ง

เงินภาษีรถตามพระราชบัญญัตินี้ที่จัดเก็บได้ในกรุงเทพมหานครให้ตกเป็นรายได้ของกรุงเทพมหานคร ส่วนในจังหวัดอื่นให้ตกเป็นรายได้ของราชการส่วนท้องถิ่นในจังหวัดนั้น โดยให้จังหวัดจัดสรรตามหลักเกณฑ์ และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง^{๑๔}

มาตรา ๘๖ ภาษีรถให้ชำระล่วงหน้าเป็นรายปีต่อนายทะเบียน และจะขอชำระเป็นงวดก็ได้ แต่ต้องเสียค่าธรรมเนียมเพิ่มตามที่กำหนดในกฎกระทรวง รถที่จดทะเบียนใหม่ในงวดใด ให้ชำระภาษีตั้งแต่งวดนั้นเป็นต้นไป

ถ้าเจ้าของรถไม่ชำระภาษีภายในกำหนดเวลาที่จะต้องชำระให้เสียเงินเพิ่มอีกร้อยละหนึ่งต่อเดือน หรือเศษของเดือนของภาษีที่ต้องชำระ

เงินเพิ่มตามมาตรานี้ให้ถือเป็นเงินภาษี

^{๑๔} มาตรา ๘๕ วรรคสาม แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ ๙)

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

มาตรา ๘๖/๑^{๑๖} รถที่ได้เสียภาษีรถประจำปีสำหรับปีใด ถ้าเปลี่ยนเจ้าของรถ
เจ้าของใหม่ไม่ต้องเสียภาษีรถประจำปีในปีนั้นอีก

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

มาตรา ๘๖/๒^{๑๗} ในระหว่างที่เจ้าของรถค้างชำระภาษีรถประจำปี ให้นาย
ทะเบียนมีอำนาจที่จะไม่รับดำเนินการทางทะเบียนจนกว่าเจ้าของรถจะเสียภาษีที่ค้างชำระให้
ครบถ้วนก่อน หรือได้มีการดำเนินการตามมาตรา ๘๖/๓ วรรคสองแล้ว

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

มาตรา ๘๖/๓^{๑๘} รถที่ค้างชำระภาษีรถประจำปีไม่ถึงสามปี หากเจ้าของรถ
ประสงค์จะขอเสียภาษีรถประจำปีเพื่อใช้รถในปีนั้น ให้นายทะเบียนรับชำระภาษีนั้นได้

สำนักงาน

สำหรับภาษีรถที่ค้างชำระ ให้นายทะเบียนกำหนดจำนวนเงิน และระยะเวลาใน
การชำระตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่อธิบดีประกาศกำหนด

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

ในกรณีที่เจ้าของรถผิดนัดไม่เสียภาษีรถที่ค้างชำระตามวรรคสองให้ครบถ้วน
นายทะเบียนมีอำนาจที่จะไม่รับดำเนินการทางทะเบียน จนกว่าเจ้าของรถจะเสียภาษีรถที่ค้างชำระ
ให้ครบถ้วน

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

มาตรา ๘๖/๔^{๑๙} รถที่ค้างชำระภาษีรถประจำปีติดต่อกันครบสามปี ให้การจด
ทะเบียนรถเป็นอันระงับไป ในการนี้ให้นายทะเบียนประกาศหมายเลขทะเบียนพร้อมทั้งจำนวน
ภาษีที่ค้างชำระไว้ ณ ที่ทำการนายทะเบียนและในสถานที่ที่อธิบดีประกาศกำหนด และแจ้งให้
เจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถทราบ และให้บุคคลดังกล่าวส่งคืนแผ่นป้ายเลขทะเบียนรถต่อนาย
ทะเบียนและนำหนังสือแสดงการจดทะเบียนรถมาแสดงต่อนายทะเบียนเพื่อบันทึกหลักฐานการ
ระงับทะเบียนรถภายในหกสิบวันนับแต่วันที่ได้แจ้งและปิดประกาศดังกล่าว

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

ในกรณีที่เจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถมิได้ดำเนินการตามวรรคหนึ่ง ให้นาย
ทะเบียนหรือผู้ตรวจการหรือผู้ซึ่งอธิบดีมอบหมายมีอำนาจยึดแผ่นป้ายเลขทะเบียนรถได้

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

ให้ภาวะภาษีรถประจำปีหลังจากปีที่สามเป็นอันระงับไป แต่เจ้าของรถหรือผู้
ครอบครองรถยังคงต้องเสียภาษีที่ค้างชำระให้ครบถ้วน และให้นำมาตรา ๘๖/๒ และมาตรา ๘๖/
๓ วรรคสอง และวรรคสามมาใช้บังคับโดยอนุโลม

สำนักงาน

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงาน

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

มาตรา ๘๗ รถที่ได้จดทะเบียนและเสียภาษีแล้ว ถ้าต่อมามีการแก้ไข
เปลี่ยนแปลงหรือปรับปรุงเพิ่มเติม เป็นเหตุให้รถมีน้ำหนักเพิ่มขึ้นจากเดิม เจ้าของรถจะต้องเสีย
ภาษีเพิ่มตามน้ำหนักที่เพิ่มขึ้นด้วย และให้นำมาตรา ๘๖ วรรคสอง วรรคสาม และวรรคสี่ มาใช้
บังคับโดยอนุโลม

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

^{๑๖} มาตรา ๘๖/๑ เพิ่มโดยพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ ๑๐) พ.ศ. ๒๕๕๖

^{๑๗} มาตรา ๘๖/๒ เพิ่มโดยพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ ๑๐) พ.ศ. ๒๕๕๖

^{๑๘} มาตรา ๘๖/๓ เพิ่มโดยพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ ๑๐) พ.ศ. ๒๕๕๖

^{๑๙} มาตรา ๘๖/๔ เพิ่มโดยพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ ๑๐) พ.ศ. ๒๕๕๖

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงาน

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา มาตรา ๘๘^{๒๐} รถที่ใช้ในการขนส่งส่วนบุคคลของกระทรวง ทบวง กรม ราชการ กฤษฎีกา ส่วนท้องถิ่น วัด มูลนิธิ และสภาวิชาชีพ ให้ได้รับการยกเว้นไม่ต้องเสียภาษี

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

มาตรา ๘๘ ทวิ^{๒๑} (ยกเลิก)

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

มาตรา ๘๙ รถที่ได้จดทะเบียนแล้ว ถ้าไม่ได้เสียภาษีตามกำหนดตามมาตรา ๘๖ เจ้าของรถต้องแจ้งให้นายทะเบียนทราบพร้อมทั้งนำแผ่นป้ายเลขทะเบียนรถนั้นคืนต่อนายทะเบียนภายในสามสิบวันนับแต่วันถึงกำหนดเสียภาษีครั้งถัดไป

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

เจ้าของรถผู้ใดไม่ปฏิบัติตามวรรคหนึ่งจะต้องเสียภาษีครั้งถัดไปตามมาตรา ๘๖

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

มาตรา ๙๐ เจ้าของรถต้องติดแผ่นป้ายเลขทะเบียนและเครื่องหมายแสดงการเสียภาษีที่นายทะเบียนออกให้ไว้กับตัวรถตามที่อธิบดีกำหนด

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

มาตรา ๙๑ ในกรณีที่แผ่นป้ายเลขทะเบียนหรือเครื่องหมายแสดงการเสียภาษีสูญหาย ถูกทำลาย ชำรุดหรือลบเลือนในสาระสำคัญ ให้เจ้าของรถยื่นคำขอ ขอรับแผ่นป้ายเลขทะเบียนหรือเครื่องหมายแสดงการเสียภาษีต่อนายทะเบียน ภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่ได้ทราบถึงการสูญหาย ถูกทำลาย ชำรุดหรือลบเลือนดังกล่าว

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

หมวด ๗
ผู้ประจํารถ

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

มาตรา ๙๒ ผู้ประจํารถ ได้แก่

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

(๑) ผู้ขับรถ

(๒) ผู้เก็บค่าโดยสาร

(๓) นายตรวจ

(๔) ผู้บริการตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

มาตรา ๙๓ ห้ามมิให้ผู้ใดปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจํารถ เว้นแต่จะได้รับใบอนุญาตจากนายทะเบียน

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

การขออนุญาตและการอนุญาตให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

^{๒๐} มาตรา ๘๘ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ ๙) พ.ศ. ๒๕๕๒

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

^{๒๑} มาตรา ๘๘ ทวิ เพิ่มโดยพระราชกำหนดแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ พ.ศ. ๒๕๒๙ ต่อมามีประกาศสำนักนายกรัฐมนตรี เรื่อง การไม่อนุมัติพระราชกำหนดแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ พ.ศ. ๒๕๒๙ ในคราวประชุมสภาผู้แทนราษฎร ครั้งที่ ๑/๒๕๒๙ (สมัยสามัญ) วันพฤหัสบดีที่ ๑ พฤษภาคม ๒๕๒๙ ที่ประชุมได้ลงมติไม่อนุมัติ

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา มาตรา ๙๔ ใบอนุญาตสำหรับผู้ประจำรถ มี ๔ ประเภท คือ

(๑) ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถ

สำนักงาน (๒) ใบอนุญาตเป็นผู้เก็บค่าโดยสาร สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

(๓) ใบอนุญาตเป็นนายตรวจ

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา (๔) ใบอนุญาตเป็นผู้บริการ

ใบอนุญาตแต่ละประเภทจะใช้สับเปลี่ยนกันไม่ได้ เว้นแต่ใบอนุญาตประเภทที่หนึ่ง ประเภทที่สาม และประเภทที่สี่ใช้เป็นใบอนุญาตประเภทที่สองได้

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา มาตรา ๙๕^๒ ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถมีดังนี้

สำนักงาน (๑) ชนิดที่หนึ่ง ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถสำหรับรถที่มีน้ำหนักกรดและน้ำหนักบรรทุกรวมกันไม่เกินสามพันห้าร้อยกิโลกรัมที่มีได้ใช้ขนส่งผู้โดยสาร หรือสำหรับรถขนส่งผู้โดยสารไม่เกินยี่สิบคน

สำนักงาน (๒) ชนิดที่สอง ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถสำหรับรถที่มีน้ำหนักกรดและน้ำหนักบรรทุกรวมกันเกินกว่าสามพันห้าร้อยกิโลกรัมที่มีได้ใช้ขนส่งผู้โดยสาร หรือสำหรับรถขนส่งผู้โดยสารเกินยี่สิบคน

สำนักงาน (๓) ชนิดที่สาม ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถซึ่งโดยสภาพใช้สำหรับลากจูงรถอื่นหรือล้อเลื่อนที่บรรทุกสิ่งใด ๆ บนล้อเลื่อนนั้น

สำนักงาน (๔) ชนิดที่สี่ ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถสำหรับรถที่ใช้ขนส่งวัตถุอันตรายตามประเภท หรือชนิดและลักษณะการบรรทุกตามที่อธิบดีกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

สำนักงาน ใบอนุญาตแต่ละชนิดใช้สับเปลี่ยนกันไม่ได้ เว้นแต่ใบอนุญาตชนิดที่สอง ชนิดที่สาม และชนิดที่สี่ใช้เป็นใบอนุญาตชนิดที่หนึ่งได้ ใบอนุญาตชนิดที่สามและชนิดที่สี่ใช้เป็นใบอนุญาตชนิดที่สองได้ และใบอนุญาตชนิดที่สี่ใช้เป็นใบอนุญาตชนิดที่สามได้

ประกาศของอธิบดีตามความใน (๔) ของวรรคหนึ่ง ให้มีผลใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดหกสิบวันนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา มาตรา ๙๖ ผู้ขอรับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถตามมาตรา ๙๓ ในประเภทการขนส่งประจำทาง การขนส่งไม่ประจำทาง หรือการขนส่งโดยรถขนาดเล็กต้องมีคุณสมบัติและลักษณะดังต่อไปนี้

สำนักงาน (๑) มีสัญชาติไทย

(๒) มีความรู้และความสามารถตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

(๓) ไม่เป็นผู้มีร่างกายพิการจนเป็นที่เห็นได้ว่าไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้ด้วย

ความเหมาะสม

สำนักงาน (๔) ไม่เป็นผู้วิกลจริตหรือจิตฟั่นเฟือนไม่สมประกอบ

สำนักงาน (๕) ไม่เป็นผู้มีโรคติดต่ออันเป็นที่รังเกียจ

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ^๒ มาตรา ๙๕ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ ๕) พ.ศ. ๒๕๓๕

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา (๖) ไม่เป็นผู้ติดสุรายาเมาหรือยาเสพติดให้โทษ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

(๗) ไม่เป็นผู้มีใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถประเภทหรือชนิดเดียวกับที่ได้รับอนุญาตอยู่แล้ว สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา (๘) ไม่เป็นผู้อยู่ในระหว่างถูกพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถ เว้นแต่การเพิกถอนใบอนุญาตนั้นพ้นกำหนดสามปีแล้วนับแต่วันที่มีคำสั่งเพิกถอนใบอนุญาต สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา (๙) ไม่เป็นผู้เคยได้รับโทษจำคุกโดยคำพิพากษาถึงที่สุดหรือคำสั่งที่ชอบด้วยกฎหมายให้จำคุก เว้นแต่เป็นโทษสำหรับความผิดอันได้กระทำโดยประมาทที่มีไม่เกี่ยวกับการใช้รถในการกระทำความผิดหรือความผิดหุโทษ หรือได้พ้นโทษมาแล้วเกินสามปี สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา (๑๐) ไม่เป็นผู้เคยถูกควบคุมตัวเพราะมีพฤติการณ์เป็นภัยต่อสังคม หรือเป็นอันธพาล เว้นแต่ได้พ้นจากการควบคุมตัวมาแล้วเกินหนึ่งปี สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

มาตรา ๙๗ ภายใต้บังคับมาตรา ๙๖ ผู้ขอรับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถต้องมีอายุไม่ต่ำกว่าที่กำหนดในกฎกระทรวง และได้ผ่านการศึกษาและจบหลักสูตรจากโรงเรียนการขนส่งของกรมการขนส่งทางบกหรือโรงเรียนสอนขับรถที่กรมการขนส่งทางบกรับรอง สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา
การรับรองโรงเรียนสอนขับรถตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์วิธีการและเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา มาตรา ๙๘ ภายใต้บังคับมาตรา ๙๖ ผู้ขอรับใบอนุญาตเป็นผู้เก็บค่าโดยสาร นายตรวจ และผู้บริการต้องมีอายุไม่ต่ำกว่าที่กำหนดในกฎกระทรวง สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา มาตรา ๙๙ ผู้ขอรับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถในการขนส่งส่วนบุคคลต้องมีคุณสมบัติและมีลักษณะตามมาตรา ๙๖ (๒) (๓) (๔) (๕) (๖) (๗) (๘) (๙) และ (๑๐) และต้องมีอายุไม่ต่ำกว่าที่กำหนดในกฎกระทรวง สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา มาตรา ๑๐๐^{๒๓} ใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถให้มีอายุสามปีนับแต่วันที่ออกใบอนุญาต สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา การต่ออายุใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถ ให้ผู้ได้รับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถยื่นคำขอต่อนายทะเบียนก่อนวันที่ใบอนุญาตสิ้นอายุตามแบบที่นายทะเบียนกำหนด สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา มาตรา ๑๐๑ ในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่ ผู้ได้รับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถต้องมีใบอนุญาตอยู่กับตัวและต้องแสดงต่อนายทะเบียนหรือผู้ตรวจการเมื่อขอตรวจ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ^{๒๓} มาตรา ๑๐๐ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ ๗) พ.ศ. ๒๕๓๗

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา มาตรา ๑๐๒ ในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่ ผู้ได้รับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถต้อง

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา (๑) แต่งกายสะอาดเรียบร้อยตามแบบที่กำหนดในกฎกระทรวง

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา (๒) ไม่แสดงกิริยาหรือใช้ถ้อยคำเป็นการเสียดสี ดูหมิ่น ก้าวร้าว รั้ง แกรบ กวนหรือหยาบหยามผู้หนึ่งผู้ใด หรือแสดงกิริยาวาจาหรือส่งเสียงด้วยประการหนึ่งประการใดในลักษณะไม่สมควรหรือไม่สุภาพ

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา (๓) ไม่เสพหรือเมาสຸราหรือของมีนเมาอย่างอื่น

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา (๓ ทวิ)^{๒๔} ไม่เสพยาเสพติดให้โทษตามกฎหมายว่าด้วยยาเสพติดให้โทษ

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา (๓ ตรี)^{๒๕} ไม่เสพวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทตามกฎหมายว่าด้วยวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา (๔) ต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดว่าด้วยความปลอดภัยในการขนส่งตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา มาตรา ๑๐๒ ทวิ^{๒๖} ในกรณีมีเหตุอันควรเชื่อว่าผู้ได้รับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา เป็นผู้ประจำรถผู้ใด ในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่นั้น มีสารอยู่ในร่างกายอันเกิดจากการเสพสุราหรือของมีนเมาอย่างอื่น หรือยาเสพติดให้โทษ หรือวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท ให้ผู้ตรวจการหรือพนักงานฝ่ายปกครอง หรือตำรวจมีอำนาจตรวจหรือทดสอบหรือสั่งให้การตรวจหรือทดสอบว่าผู้นั้นมีสารนั้น ๆ อยู่ในร่างกายหรือไม่

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา เจ้าพนักงานผู้มีอำนาจ วิธีการตรวจหรือทดสอบตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ และวิธีการที่อธิบดีกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา มาตรา ๑๐๓ ผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถนอกจากจะต้องปฏิบัติตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา ๑๐๒ แล้ว จะต้อง

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา (๑) ไม่ขับรถในเวลาที่ยังง่วงหรือจิตใจอ่อนความสามารถ

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา (๒) ไม่รับบรรทุกบุคคลที่เป็นโรคเรื้อนหรือโรคติดต่อที่น่ารังเกียจไปกับผู้โดยสารอื่น

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา (๓) ไม่รับบรรทุกศพ สัตว์ หรือสิ่งของที่อาจเกิดอันตรายหรือเป็นที่พึงรังเกียจไปกับผู้โดยสาร

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา (๔)^{๒๗} ไม่รับบรรทุกน้ำมันเชื้อเพลิง ระเบิด หรือวัตถุอันตรายโดยฝ่าฝืนข้อห้ามตามที่อธิบดีกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

^{๒๔} มาตรา ๑๐๒ (๓ ทวิ) เพิ่มโดยพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๓๕

^{๒๕} มาตรา ๑๐๒ (๓ ตรี) เพิ่มโดยพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๓๕

^{๒๖} มาตรา ๑๐๒ ทวิ เพิ่มโดยพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๓๕

^{๒๗} มาตรา ๑๐๓ (๔) แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๓๕

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา (๕) ต้องหยุดหรือจอดรถ ณ สถานที่ขนส่งและปฏิบัติตามระเบียบเกี่ยวกับสถานีขนส่งตามมาตรา ๑๙ (๘) และ (๑๐)

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา
มาตรา ๑๐๓ ทวิ^{๒๔} ภายใต้บังคับกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองแรงงานในการปฏิบัติหน้าที่ขับรถในรถโดยสารสาธารณะ ห้ามมิให้ผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถปฏิบัติหน้าที่ขับรถติดต่อกันเกินสี่ชั่วโมงนับแต่ขณะเริ่มปฏิบัติหน้าที่ขับรถ แต่ถ้าในระหว่างนั้น ผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถได้พักติดต่อกันเป็นเวลาไม่น้อยกว่าครึ่งชั่วโมง ก็ให้ปฏิบัติหน้าที่ขับรถต่อไปได้อีกไม่เกินสี่ชั่วโมงติดต่อกัน

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา
มาตรา ๑๐๔ ห้ามมิให้ผู้ได้รับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถกระทำการใด ๆ ให้ผู้โดยสารจำต้องลงจากรถก่อนที่จะได้โดยสารถึงจุดหมายปลายทาง โดยที่ได้ชำระค่าโดยสารถูกต้องตามอัตราที่กำหนดแล้ว

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา
มาตรา ๑๐๕ ห้ามมิให้ผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถละเว้นการหยุดรถเพื่อรับหรือส่งผู้โดยสาร ณ ที่มีเครื่องหมายให้รถนั้นหยุด ในเมื่อปรากฏว่ามีผู้โดยสารต้องการให้หยุดรถเพื่อรับหรือส่ง

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา
มาตรา ๑๐๖ ในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่ห้ามมิให้ผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถกระทำการใด ๆ อันเป็นการละทิ้งหน้าที่โดยไม่มีเหตุอันสมควร

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา
มาตรา ๑๐๖ ทวิ^{๒๕} ในกรณีที่มีความตกลงระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลต่างประเทศ ว่าด้วยการยอมรับใบอนุญาตขับรถภายในประเทศซึ่งกันและกัน คนต่างด้าวซึ่งได้รับอนุญาตให้อยู่ในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราวตามกฎหมายว่าด้วยคนเข้าเมือง และมีใบอนุญาตขับรถที่ออกโดยพนักงานเจ้าหน้าที่หรือสมาคมยานยนต์ที่ได้รับอนุญาตจากรัฐบาลของประเทศที่มีความตกลงดังกล่าวกับรัฐบาลไทย อาจใช้ใบอนุญาตขับรถของประเทศนั้นขับรถในราชอาณาจักรได้ตามประเภทและชนิดของรถที่ระบุไว้ในใบอนุญาตขับรถนั้น แต่ต้องปฏิบัติตามอนุสัญญาและหรือความตกลงที่มีอยู่ระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลของประเทศนั้น ๆ และตามบทบัญญัติทั้งหลายในส่วนที่เกี่ยวกับหน้าที่ของผู้ขับรถตามพระราชบัญญัตินี้

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา
มาตรา ๑๐๗ ในการขนส่งประจำทางหรือการขนส่งไม่ประจำทางระหว่างจังหวัดหรือระหว่างประเทศไทยกับต่างประเทศ ห้ามมิให้ผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถรับบรรทุกผู้โดยสารเกินจำนวนที่ผู้โดยสารที่กำหนดไว้ในใบอนุญาต

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา
มาตรา ๑๐๘ เมื่อปรากฏว่าผู้ได้รับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถผู้ใดขาดคุณสมบัติหรือมีลักษณะตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา ๙๖ มาตรา ๙๗ มาตรา ๙๘ หรือมาตรา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา
^{๒๔} มาตรา ๑๐๓ ทวิ เพิ่มโดยพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ ๘) พ.ศ. ๒๕๕๒
^{๒๕} มาตรา ๑๐๖ ทวิ เพิ่มโดยพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๓๐

๙๙ หรือบกพร่องไปในภายหลังเมื่อได้รับใบอนุญาตแล้ว ให้นายทะเบียนสั่งเพิกถอนใบอนุญาตของผู้นั้นเสีย

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

มาตรา ๑๐๙ ถ้าผู้ได้รับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติทั้งหลายในหมวดนี้ ให้ผู้ตรวจการมีอำนาจยึดใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถของผู้นั้น และสั่งเป็นหนังสือให้ผู้นั้นไปรายงานตนต่อนายทะเบียนภายในเจ็ดสิบสองชั่วโมง คำสั่งนั้นให้ถือว่าเป็นใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถชั่วคราวภายในกำหนดเวลาดังกล่าวนั้น

ให้นายทะเบียนมีอำนาจสั่งพักใช้ใบอนุญาตนั้นได้ไม่เกินหนึ่งร้อยแปดสิบวัน หรือจะสั่งเพิกถอนใบอนุญาตนั้นเสียก็ได้

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

มาตรา ๑๑๐ ผู้ได้รับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถซึ่งถูกสั่งพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตมีสิทธิอุทธรณ์ต่อรัฐมนตรีภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่ทราบคำสั่ง คำวินิจฉัยของรัฐมนตรีให้เป็นที่สุด

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

การอุทธรณ์ตามวรรคหนึ่งไม่เป็นการทุเลาการบังคับตามคำสั่งพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาต

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

มาตรา ๑๑๑ ให้นำบทบัญญัติทั้งหลายในกฎหมายว่าด้วยรถยนต์และกฎหมายว่าด้วยจราจรทางบก ในส่วนที่เกี่ยวกับหน้าที่ของผู้ขับรถ ผู้เก็บค่าโดยสารและนายตรวจมาใช้บังคับโดยอนุโลม

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

หมวด ๘

ผู้โดยสาร

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

มาตรา ๑๑๒ ผู้โดยสารต้องชำระค่าขนส่งและค่าบริการอย่างอื่นตามอัตราที่คณะกรรมการกำหนด

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

มาตรา ๑๑๓ ผู้โดยสารต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดว่าด้วยความปลอดภัยและความสงบเรียบร้อยตามที่กำหนดในกฎกระทรวง ตลอดเวลาที่อยู่ในระหว่างการโดยสาร ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งต้องจัดให้มีการประกาศข้อกำหนดตามวรรคหนึ่งปิดไว้ ณ ที่เปิดเผยในรถ

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

หมวด ๙

สถานีขนส่ง

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

มาตรา ๑๑๔ สถานีขนส่งมี ๒ ประเภท คือ

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา (๑) สถานีขนส่งผู้โดยสาร สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

(๒) สถานีขนส่งสัตว์และหรือสิ่งของ

ลักษณะของสถานีขนส่งตามวรรคหนึ่งให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา มาตรา ๑๑๕ ให้กรรมการขนส่งทางบกโดยอนุมัติคณะกรรมการควบคุมการ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

ขนส่งทางบกกลาง จัดให้มีสถานีขนส่งขึ้นในเขตท้องที่กรุงเทพมหานครและในเขตท้องที่จังหวัดอื่น โดยจะดำเนินการเอง หรือจะมอบหมายให้รัฐวิสาหกิจหรือองค์การของรัฐเป็นผู้ดำเนินการก็ได้

ให้อธิบดีมีอำนาจกำหนดค่าบริการในการดำเนินการของสถานีขนส่งไม่เกินอัตราที่คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางกำหนด

บุคคลอื่นใดประสงค์จะจัดตั้งและดำเนินการสถานีขนส่ง ต้องได้รับอนุญาตจากนายทะเบียนกลางโดยอนุมัติของคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางก่อน

การขออนุญาตและการอนุญาตให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา การจัดให้มีหรือจัดตั้งสถานีขนส่งขึ้นที่ใด เมื่อใด ให้เป็นไปตามที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดในราชกิจจานุเบกษา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

มาตรา ๑๑๖ ให้อธิบดีมีอำนาจกำกับและควบคุมการดำเนินการที่เกี่ยวกับสถานีขนส่งให้เป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้ และเพื่อประโยชน์แห่งการนี้จะแต่งตั้งข้าราชการและหรือลูกจ้างสังกัดกรมการขนส่งทางบก ทำหน้าที่เป็นนายสถานีและเจ้าหน้าที่สถานีตามจำนวนที่เห็นสมควร มีอำนาจกำกับและควบคุมดังกล่าวด้วยก็ได้

มาตรา ๑๑๗ ในการบริหารงานที่เกี่ยวกับสถานีขนส่งของกรมการขนส่งทางบกตามมาตรา ๑๑๕ วรรคหนึ่ง อธิบดีจะแต่งตั้งคณะกรรมการคณะหนึ่งประกอบด้วย ประธานกรรมการหนึ่งคน และกรรมการอื่นอีกไม่เกินแปดคนเพื่อดูแลควบคุมและดำเนินการที่เกี่ยวกับสถานีขนส่งก็ได้

กรรมการที่อธิบดีแต่งตั้งอยู่ในตำแหน่งคราวละสามปี กรรมการที่พ้นจากตำแหน่งตามวาระอาจได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการอีกได้

ให้คณะกรรมการเลือกกรรมการคนหนึ่งเป็นเลขานุการของคณะกรรมการให้นำมาตรา ๑๒ และมาตรา ๑๓ มาใช้บังคับแก่การประชุมของคณะกรรมการนี้โดยอนุโลม

มาตรา ๑๑๘ ผู้ขอรับใบอนุญาตจัดตั้งและดำเนินการสถานีขนส่งตามมาตรา ๑๑๕ วรรคสาม ต้องมีคุณสมบัติและลักษณะตามมาตรา ๒๔

มาตรา ๑๑๙ ใบอนุญาตจัดตั้งและดำเนินการสถานีขนส่งให้มีอายุตามที่คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางกำหนดแต่ไม่เกินยี่สิบปีนับแต่วันที่ออกใบอนุญาต

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ผู้ได้รับใบอนุญาตจัดตั้งและดำเนินการสถานีขนส่งซึ่งประสงค์จะขอต่ออายุใบอนุญาตจะต้องยื่นคำขอก่อนใบอนุญาตสิ้นอายุไม่น้อยกว่าหนึ่งปี

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา การขอต่ออายุใบอนุญาตและการอนุญาตให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา มาตรา ๑๒๐ ผู้ได้รับใบอนุญาตจัดตั้งและดำเนินการสถานีขนส่งมีหน้าที่ดูแลรับผิดชอบกิจการสถานีขนส่งรวมทั้งการรักษาความเรียบร้อย ความปลอดภัยในบริเวณสถานีขนส่งนั้น

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา มาตรา ๑๒๑ ผู้ได้รับใบอนุญาตจัดตั้งและดำเนินการสถานีขนส่งต้องจัดให้มีเจ้าหน้าที่ฝ่ายช่างประจำสถานีขนส่งตลอดเวลา โดยให้มีหน้าที่ตรวจสอบสภาพรถขนส่งประจำทางซึ่งต้องหยุดหรือจอดเพื่อการขนส่ง ณ สถานีขนส่งแห่งนั้น เพื่อให้เกิดความปลอดภัย

คุณสมบัติและจำนวนเจ้าหน้าที่ฝ่ายช่างให้เป็นไปตามที่อธิบดีกำหนด

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา มาตรา ๑๒๒ ผู้ได้รับใบอนุญาตจัดตั้งและดำเนินการสถานีขนส่งต้องจัดให้มีผู้ซ่อมรถและบริการซ่อมรถเพื่อช่วยเหลือและอำนวยความสะดวกแก่รถที่ใช้สถานีขนส่งนั้น

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา มาตรา ๑๒๓ ผู้ได้รับใบอนุญาตจัดตั้งและดำเนินการสถานีขนส่งต้องจัดให้มีบริเวณที่จอดพักรถตามที่อธิบดีกำหนด

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา มาตรา ๑๒๔ ผู้ได้รับใบอนุญาตจัดตั้งและดำเนินการสถานีขนส่งต้องจัดให้มีสมุดทะเบียนการเดินรถที่ผ่านเข้าออกสถานีขนส่งตามแบบที่อธิบดีกำหนด

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สมุดทะเบียนการเดินรถต้องเก็บรักษาไว้ในที่ทำการของสถานีขนส่งแห่งนั้น พร้อมทั้งจะให้นายทะเบียน พนักงานตรวจสภาพหรือผู้ตรวจการตรวจดูได้ตลอดเวลา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา มาตรา ๑๒๕ ให้ผู้ได้รับใบอนุญาตจัดตั้งและดำเนินการสถานีขนส่งเรียกเก็บค่าบริการเกี่ยวกับการดำเนินการของสถานีขนส่งได้ไม่เกินอัตราตามที่คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางกำหนด

หมวด ๑๐
บทกำหนดโทษ

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา มาตรา ๑๒๖ ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๒๓ วรรคหนึ่ง มาตรา ๒๕ วรรคหนึ่ง มาตรา ๒๖ วรรคหนึ่ง มาตรา ๖๕ วรรคหนึ่ง หรือมาตรา ๗๔ วรรคหนึ่ง ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินห้าปี หรือปรับตั้งแต่สองหมื่นบาทถึงหนึ่งแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

มาตรา ๑๒๓^{๓๐} ผู้ได้รับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๒๖ วรรคสอง มาตรา ๑๐๑ มาตรา ๑๐๒ (๑) (๒) หรือ (๔) มาตรา ๑๐๓ มาตรา ๑๐๓ ทวิ มาตรา ๑๐๔ มาตรา ๑๐๕ มาตรา ๑๐๖ หรือมาตรา ๑๐๗ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าพันบาท

มาตรา ๑๒๓ ทวิ^{๓๑} ผู้ได้รับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา ๑๐๒ (๓) ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าพันบาท แต่ถ้าผู้นั้นเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ผู้ได้รับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา ๑๐๒ (๓ ทวิ) หรือ (๓ ตริ) ต้องระวางโทษตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยยาเสพติดให้โทษหรือกฎหมายว่าด้วยวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท แล้วแต่กรณี แต่ถ้าผู้นั้นเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถ ต้องระวางโทษสูงกว่าที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยยาเสพติดให้โทษ หรือกฎหมายว่าด้วยวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท แล้วแต่กรณี อีกหนึ่งในสาม

มาตรา ๑๒๓ ตริ^{๓๒} ผู้ได้รับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ตรวจการ พนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจ ตามมาตรา ๑๐๒ ทวิ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท

มาตรา ๑๒๓ จัตวา^{๓๓} ในกรณีที่ผู้ขับรถที่ใช้ในการขนส่งซึ่งก่อให้เกิดอันตรายหรือความเสียหายแก่ชีวิตและทรัพย์สินของบุคคลอื่น ถ้าปรากฏว่าในขณะที่ขับรถ ผู้ขับรถนั้นกระทำการฝ่าฝืนมาตรา ๑๐๒ (๓) (๓ ทวิ) หรือ (๓ ตริ) ให้ถือว่าผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๔๐ ทวิ วรรคสอง เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าตนมิได้มีส่วนรู้เห็นและได้ใช้ความระมัดระวังตามสมควรแล้วที่จะป้องกันไม่ให้ผู้ขับรถกระทำการดังกล่าว

มาตรา ๑๒๔ ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา ๒๗ วรรคสาม ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับไม่เกินสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา ๑๒๕ ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทางผู้ใดไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดตามมาตรา ๓๑ (๑) ต้องระวางโทษปรับตามจำนวนรถที่ขาดคันละไม่เกินห้าพันบาทต่อหนึ่งวันจนกว่าจะปฏิบัติให้ถูกต้อง

^{๓๐} มาตรา ๑๒๓ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ ๘) พ.ศ. ๒๕๕๒

^{๓๑} มาตรา ๑๒๓ ทวิ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ ๘) พ.ศ. ๒๕๕๒

^{๓๒} มาตรา ๑๒๓ ตริ เพิ่มโดยพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ ๘) พ.ศ. ๒๕๓๕

^{๓๓} มาตรา ๑๒๓ จัตวา เพิ่มโดยพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ ๘) พ.ศ. ๒๕๔๒

มาตรา ๑๔๘ ผู้ใดใช้รถโดยไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๗๑ หรือฝ่าฝืนคำสั่งของผู้ตรวจการหรือนายทะเบียนตามมาตรา ๘๓ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าหมื่นบาท

มาตรา ๑๔๙ ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๗๘ มาตรา ๘๑ วรรคหนึ่ง หรือมาตรา ๘๒ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าพันบาท

มาตรา ๑๔๙/๑^{๓๔} เจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๘๖/๔ วรรคหนึ่ง ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าพันบาท

มาตรา ๑๕๐ เจ้าของรถผู้ใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๙๐ หรือมาตรา ๙๑ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองพันบาท

มาตรา ๑๕๑ ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา ๙๓ วรรคหนึ่ง ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสี่หมื่นบาท แต่ถ้าผู้ฝ่าฝืนปฏิบัติหน้าที่ผู้ขับรถ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสองปี หรือปรับไม่เกินสี่หมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา ๙๓ วรรคหนึ่ง และได้กระทำการใด ๆ อันเป็นความผิดที่กำหนดไว้สำหรับการปฏิบัติหน้าที่ของผู้ได้รับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถตามพระราชบัญญัตินี้ นอกจากต้องระวางโทษตามวรรคหนึ่งแล้ว ให้ถือว่าผู้นั้นกระทำความผิดและต้องระวางโทษสำหรับการกระทำนั้นเช่นเดียวกับผู้ได้รับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถด้วย^{๓๖}

มาตรา ๑๕๒ ผู้ได้รับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถผู้ใดปฏิบัติหน้าที่ในระหว่างที่ถูกพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตตามมาตรา ๑๐๙ หรือปฏิบัติหน้าที่ในระหว่างถูกยึดใบอนุญาตชั่วคราวตามกฎหมายว่าด้วยจราจรทางบก ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท แต่ถ้าผู้นั้นปฏิบัติหน้าที่ผู้ขับรถ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสองปี และปรับไม่เกินสี่หมื่นบาท

มาตรา ๑๕๓ ผู้โดยสารผู้ใดโดยสารรถโดยมีเจตนาไม่ชำระค่าขนส่งหรือชำระค่าขนส่งไม่ครบถ้วนตามอัตราที่กำหนด หรือไม่ปฏิบัติตามกฎกระทรวงซึ่งออกตามมาตรา ๑๑๓ วรรคหนึ่ง ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าพันบาท

มาตรา ๑๕๔ ผู้ใดจัดตั้งและดำเนินการสถานีขนส่ง โดยไม่ได้รับใบอนุญาตตามมาตรา ๑๑๕ วรรคสาม ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินห้าปี หรือปรับตั้งแต่สองหมื่นบาทถึงหนึ่งแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

^{๓๔} มาตรา ๑๔๙/๑ เพิ่มโดยพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ ๑๐) พ.ศ. ๒๕๕๖

^{๓๖} มาตรา ๑๕๑ วรรคสอง เพิ่มโดยพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ ๘) พ.ศ. ๒๕๕๒

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

มาตรา ๑๕๕ ผู้ได้รับใบอนุญาตจัดตั้งและดำเนินการสถานีขนส่งผู้โดยสารที่ไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๑๒๑ วรรคหนึ่ง มาตรา ๑๒๒ มาตรา ๑๒๓ หรือมาตรา ๑๒๔ ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่สองหมื่นบาทถึงหนึ่งแสนบาท

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

มาตรา ๑๕๖ ผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถผู้โดยสารไม่นำรถเข้าหยุดหรือจอดเพื่อรับส่งผู้โดยสารหรือขนถ่ายสินค้า ณ สถานีขนส่งตามที่คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางกำหนด ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ห้าพันบาทถึงสองหมื่นบาท

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

มาตรา ๑๕๗ ผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถซึ่งนำรถเข้าหยุดหรือจอดเพื่อรับส่งผู้โดยสารหรือขนถ่ายสินค้า ณ สถานีขนส่งผู้โดยสารไม่ชำระค่าบริการเกี่ยวกับการดำเนินการของสถานีขนส่งให้แก่สถานีขนส่งตามมาตรา ๑๒๕ ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ห้าพันบาทถึงสองหมื่นบาท

สำนักงาน

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

มาตรา ๑๕๘ ผู้ได้รับใบอนุญาตจัดตั้งสถานตรวจสภาพรถผู้โดยสารโดยทุจริตหรือจงใจออกใบรับรองตรวจสภาพรถโดยไม่ตรงตามความเป็นจริง ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสองปี และปรับไม่เกินสี่หมื่นบาท และนายทะเบียนกลางมีอำนาจสั่งเพิกถอนใบอนุญาตจัดตั้งสถานตรวจสภาพรถนั้นเสียได้

สำนักงาน

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

มาตรา ๑๕๙ ผู้ใดเรียกเก็บค่าขนส่ง ค่าบริการจัดการขนส่ง ค่าบริการเกี่ยวกับการดำเนินการของสถานีขนส่ง หรือค่าบริการอย่างอื่นผิดไปจากอัตราที่คณะกรรมการกำหนด ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

มาตรา ๑๖๐ ผู้ใด

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

(๑) ใช้ใบอนุญาตหรือเครื่องหมายอย่างหนึ่งอย่างใดที่ทางราชการออกให้แก่

ผู้อื่น

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

(๒) ใช้เครื่องหมายอย่างหนึ่งอย่างใดที่ทางราชการออกให้สำหรับรถคันหนึ่งกับ

รถอีกคันหนึ่ง

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

(๓) ยินยอมให้ผู้อื่นใช้ใบอนุญาตหรือเครื่องหมายอย่างหนึ่งอย่างใดที่ทาง

ราชการออกให้แก่ตน

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

(๔) เปลี่ยนแปลงหรือปิดบังทั้งหมดหรือแต่บางส่วนไม่ว่าโดยวิธีใดๆ ซึ่งแผ่น

ป้ายเลขทะเบียนรถ หรือ

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

(๕) ใช้รถที่ได้รับยกเว้นภาษีตามมาตรา ๘๘ ให้ผิดไปจากวัตถุประสงค์ที่ได้รับ

ยกเว้น

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้ง

ปรับ

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

มาตรา ๑๖๑ ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติทั้งหลายในกฎหมายว่าด้วยรถยนต์หรือกฎหมายว่าด้วยจราจรทางบกในส่วนที่เกี่ยวกับหน้าที่ของผู้ขับรถ ผู้เก็บค่าโดยสาร และนายตรวจตามมาตรา ๑๑๑ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าพันบาท

มาตรา ๑๖๒ ผู้ใดเปลี่ยนแปลง ย้าย ทำลาย หรือกระทำให้เสียหายด้วยประการใด ๆ แก่เครื่องหมายหรือสิ่งอื่นใดที่ทางราชการได้ทำขึ้นเพื่อประโยชน์ในการขนส่ง ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท

มาตรา ๑๖๓ บรรดาความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ที่มีโทษปรับสถานเดียวให้อธิบดีหรือผู้ซึ่งอธิบดีมอบหมายมีอำนาจเปรียบเทียบปรับผู้ต้องหาได้ เมื่อผู้ต้องหาได้ชำระค่าปรับตามจำนวนที่อธิบดีหรือผู้ซึ่งอธิบดีมอบหมายเปรียบเทียบภายในสามสิบวันแล้ว ให้ถือว่าคดีเลิกกันตามบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา
ถ้าผู้ต้องหาไม่ยินยอมตามที่เปรียบเทียบ หรือเมื่อยินยอมแล้วไม่ชำระค่าปรับภายในกำหนดเวลาดังกล่าวให้ดำเนินคดีเพื่อฟ้องร้องต่อไป

บทเฉพาะกาล

มาตรา ๑๖๔ ในระหว่างที่ยังมิได้มีกฎกระทรวง ข้อกำหนด หรือระเบียบตามพระราชบัญญัตินี้ ให้กฎกระทรวง ข้อกำหนด ระเบียบ ข้อบังคับ หรือประกาศใด ๆ ที่ออกโดยอาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัติการขนส่ง พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการขนส่ง (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๑๐ และพระราชบัญญัติการขนส่ง (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๑๘ ก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ซึ่งไม่ขัดหรือแย้งกับบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้คงใช้บังคับต่อไป

มาตรา ๑๖๕^๓ บรรดาใบอนุญาตที่ได้ออกให้ตามพระราชบัญญัติการขนส่ง พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการขนส่ง (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๑๘ และพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ให้ใช้ได้ต่อไปจนกว่าจะสิ้นอายุ และถ้าจะต่ออายุใบอนุญาตตามพระราชบัญญัตินี้ ให้ยื่นคำขอก่อนใบอนุญาตสิ้นอายุ

บรรดารถที่ได้จดทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ไว้แล้วก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ถ้ามีการแก้ไขตัดแปลงโครงรถหรือขนาดสัดส่วนของตัวถังกว้างหรือยาวกว่าที่กำหนดในกฎกระทรวงออกตามความในมาตรา ๗๑ แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ อยู่แล้ว ก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ และการแก้ไขตัดแปลงนั้นกระทำได้

^๓ มาตรา ๑๖๕ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๒๓

โดยชอบตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ที่ใช้บังคับในขณะนั้น ให้ถือว่าเป็นรถที่ถูกต้องตามกฎหมาย
กฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา ๗๑

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

มาตรา ๑๖๖ ให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ผู้ได้รับใบอนุญาต
ประกอบการรับจัดการขนส่ง และเจ้าของรถที่ได้รับอนุญาตตามพระราชบัญญัติการขนส่ง พ.ศ.
๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการขนส่ง (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๑๘ ปฏิบัติการให้
ถูกต้องตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้ภายในหนึ่งร้อยแปดสิบวันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้
ใช้บังคับ

มาตรา ๑๖๗ รถที่ได้เสียภาษีตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ไว้แล้วก่อนที่
พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับและยังไม่ถึงกำหนดเสียภาษีครั้งถัดไป ให้ได้รับยกเว้นไม่ต้องเสียภาษี
ตามพระราชบัญญัตินี้จนกว่าจะครบกำหนดเวลาที่ได้เสียภาษีไว้

ให้อธิบดีมีอำนาจกำหนดให้รถตามวรรคหนึ่ง ซึ่งจะชำระภาษีครั้งแรกตาม
พระราชบัญญัตินี้ ต้องชำระภาษีคราวละกึ่งงวดก็ได้

มาตรา ๑๖๘ คำขออนุญาตใด ๆ ที่ได้ยื่นไว้ตามพระราชบัญญัติการขนส่ง พ.ศ.
๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการขนส่ง (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๑๘ และยังอยู่ใน
ระหว่างการพิจารณา ให้ถือว่าเป็นคำขออนุญาตตามพระราชบัญญัตินี้โดยอนุโลม และถ้าคำขอ
อนุญาตดังกล่าวมีข้อความแตกต่างไปจากคำขออนุญาตตามพระราชบัญญัตินี้ นายทะเบียนมี
อำนาจสั่งให้แก้ไขเพิ่มเติมคำขออนุญาตเพื่อให้การเป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้ได้

มาตรา ๑๖๙ ในเขตท้องที่จังหวัดใดในระหว่างที่ยังไม่มีขนส่งจังหวัด ให้อำนาจ
และหน้าที่ของขนส่งจังหวัด เป็นอำนาจและหน้าที่ของนายทะเบียนกลาง

ผู้รับสนองพระบรมราชโองการ

ส. โทตระกิตย์

รองนายกรัฐมนตรี

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

บัญชีอัตราภาษีรถตามมาตรา ๘๕^{๓๔}

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

ส่วน (๑) รถที่ใช้ในการขนส่งประจำทาง การขนส่งไม่ประจำทาง การขนส่งโดยรถ

ขนาดเล็ก และการขนส่งส่วนบุคคล ให้จัดเก็บภาษีประจำปี ดังนี้

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

น้ำหนักรถเป็นกิโลกรัม	รถที่ใช้ในการ ขนส่ง ประจำทาง	รถที่ใช้ในการ ขนส่ง ไม่ประจำทาง	รถที่ใช้ในการ ขนส่งโดยรถ ขนาดเล็ก	รถที่ใช้ในการ ขนส่งส่วนบุคคล
ไม่มากกว่า ๕๐๐ กิโลกรัม	๓๐๐ บาท	๔๕๐ บาท	๓๐๐ บาท	๑๕๐ บาท
ตั้งแต่ ๕๐๑ ถึง ๗๕๐ กิโลกรัม	๔๐๐ บาท	๖๐๐ บาท	๔๐๐ บาท	๓๐๐ บาท
ตั้งแต่ ๗๕๑ ถึง ๑,๐๐๐ กิโลกรัม	๕๐๐ บาท	๗๕๐ บาท	๕๐๐ บาท	๔๕๐ บาท
ตั้งแต่ ๑,๐๐๑ ถึง ๑,๒๕๐ กิโลกรัม	๖๐๐ บาท	๙๐๐ บาท	๖๐๐ บาท	๕๐๐ บาท
ตั้งแต่ ๑,๒๕๑ ถึง ๑,๕๐๐ กิโลกรัม	๗๐๐ บาท	๑,๐๕๐ บาท	๗๐๐ บาท	๑,๐๐๐ บาท
ตั้งแต่ ๑,๕๐๑ ถึง ๑,๗๕๐ กิโลกรัม	๘๐๐ บาท	๑,๒๐๐ บาท	๘๐๐ บาท	๑,๑๕๐ บาท
ตั้งแต่ ๑,๗๕๑ ถึง ๒,๐๐๐ กิโลกรัม	๑,๑๐๐ บาท	๑,๖๕๐ บาท	๑,๑๐๐ บาท	๑,๖๐๐ บาท
ตั้งแต่ ๒,๐๐๑ ถึง ๒,๕๐๐ กิโลกรัม	๑,๓๐๐ บาท	๑,๙๕๐ บาท	๑,๓๐๐ บาท	๑,๙๐๐ บาท
ตั้งแต่ ๒,๕๐๑ ถึง ๓,๐๐๐ กิโลกรัม	๑,๕๐๐ บาท	๒,๒๕๐ บาท	๑,๕๐๐ บาท	๒,๒๐๐ บาท
ตั้งแต่ ๓,๐๐๑ ถึง ๓,๕๐๐ กิโลกรัม	๑,๗๐๐ บาท	๒,๕๕๐ บาท	๑,๗๐๐ บาท	๒,๔๐๐ บาท
ตั้งแต่ ๓,๕๐๑ ถึง ๔,๐๐๐ กิโลกรัม	๑,๙๐๐ บาท	๒,๘๕๐ บาท	๑,๙๐๐ บาท	๒,๖๐๐ บาท
ตั้งแต่ ๔,๐๐๑ ถึง ๔,๕๐๐ กิโลกรัม	๒,๑๐๐ บาท	๓,๑๕๐ บาท	๒,๑๐๐ บาท	๒,๘๐๐ บาท
ตั้งแต่ ๔,๕๐๑ ถึง ๕,๐๐๐ กิโลกรัม	๒,๓๐๐ บาท	๓,๔๕๐ บาท	๒,๓๐๐ บาท	๓,๐๐๐ บาท
ตั้งแต่ ๕,๐๐๑ ถึง ๖,๐๐๐ กิโลกรัม	๒,๕๐๐ บาท	๓,๗๕๐ บาท	๒,๕๐๐ บาท	๓,๒๐๐ บาท
ตั้งแต่ ๖,๐๐๑ ถึง ๗,๐๐๐ กิโลกรัม	๒,๗๐๐ บาท	๔,๐๕๐ บาท	๒,๗๐๐ บาท	๓,๔๐๐ บาท
ตั้งแต่ ๗,๐๐๑ กิโลกรัม ขึ้นไป	๒,๙๐๐ บาท	๔,๓๕๐ บาท	๒,๙๐๐ บาท	๓,๖๐๐ บาท

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

(๒) รถตาม (๑) ที่ใช้พลังงานไฟฟ้า หรือใช้พลังงานทดแทน พลังงานอนุรักษ์

สิ่งแวดล้อม หรือพลังงานอย่างประหยัด ตามที่กำหนดในกฎกระทรวง ให้จัดเก็บภาษีประจำปีในอัตราครึ่งหนึ่งของอัตราที่กำหนดไว้ตาม (๑)

(๓) รถตาม (๑) ที่ใช้ก๊าซธรรมชาติซึ่งเป็นก๊าซไฮโดรคาร์บอนที่ประกอบด้วย

ก๊าซมีเทนเป็นส่วนใหญ่เป็นเชื้อเพลิง ให้จัดเก็บภาษีประจำปี ดังนี้

(ก) ระบบเชื้อเพลิงที่ใช้ก๊าซธรรมชาติดังกล่าวเพียงอย่างเดียว ให้จัดเก็บ

ในอัตราครึ่งหนึ่งของอัตราที่กำหนดไว้ตาม (๑)

(ข) ระบบเชื้อเพลิงที่ใช้ก๊าซธรรมชาติดังกล่าวรวมหรือสลับกับน้ำมัน

เชื้อเพลิงให้จัดเก็บในอัตราสามในสี่ของอัตราที่กำหนดไว้ตาม (๑)

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

^{๓๔} บัญชีอัตราภาษีรถตามมาตรา ๘๕ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนัก อัตราค่าธรรมเนียม กฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

(๑)	ใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทาง ต่อเส้นทางหนึ่ง	ฉบับละ	สำนักงาน กฤษฎีกา	๑๕,๐๐๐ บาท
(๒)	ใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ไม่ประจำทาง	ฉบับละ	สำนักงาน กฤษฎีกา	๔,๐๐๐ บาท
(๓)	ใบอนุญาตประกอบการขนส่งโดย รถขนาดเล็ก	ฉบับละ	สำนักงาน กฤษฎีกา	๑,๕๐๐ บาท
(๔)	ใบอนุญาตประกอบการขนส่งส่วนบุคคล	ฉบับละ	สำนักงาน กฤษฎีกา	๑,๕๐๐ บาท
(๕)	ใบอนุญาตประกอบการขนส่งระหว่างประเทศ			
	(ก) ตลอดปี	ฉบับละ	สำนักงาน กฤษฎีกา	๕,๐๐๐ บาท
	(ข) เฉพาะคราว	ฉบับละ	สำนักงาน กฤษฎีกา	๕๐๐ บาท
(๖)	ใบอนุญาตประกอบการรับจัดการขนส่ง	ฉบับละ	สำนักงาน กฤษฎีกา	๕,๐๐๐ บาท
(๗)	ใบอนุญาตจัดตั้งและดำเนินการ สถานีขนส่ง	ฉบับละ	สำนักงาน กฤษฎีกา	๑๐๐,๐๐๐ บาท
(๘)	ใบอนุญาตผู้ขับรถและใบอนุญาต นายตรวจ	ฉบับละ	สำนักงาน กฤษฎีกา	๒๐๐ บาท
(๙)	ใบอนุญาตผู้เก็บค่าโดยสารและ ใบอนุญาตผู้บริการ	ฉบับละ	สำนักงาน กฤษฎีกา	๑๐๐ บาท
(๑๐)	ใบอนุญาตจัดตั้งสถานตรวจสภาพรถ	ฉบับละ	สำนักงาน กฤษฎีกา	๒๐,๐๐๐ บาท
(๑๑)	ใบแทนใบอนุญาต	ฉบับละ	สำนักงาน กฤษฎีกา	๕๐๐ บาท
(๑๒)	การโอนทะเบียนรถ	ครั้งละ	สำนักงาน กฤษฎีกา	๒๐๐ บาท
(๑๓)	แผ่นป้ายเลขทะเบียนรถและ เครื่องหมาย	แผ่นละ	สำนักงาน กฤษฎีกา	๑๐๐ บาท
(๑๔)	คำขออนุญาตประกอบการขนส่ง ประจำทาง	ฉบับละ	สำนักงาน กฤษฎีกา	๑๐๐ บาท
(๑๕)	คำขออื่น ๆ	ฉบับละ	สำนักงาน กฤษฎีกา	๒๐ บาท
(๑๖)	การต่ออายุใบอนุญาต	ครั้งละเท่ากับค่าธรรมเนียม สำหรับใบอนุญาตแต่ละฉบับ	สำนักงาน กฤษฎีกา	

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ เนื่องจากกฎหมายว่าด้วยการขนส่งได้ใช้บังคับมาเป็นเวลานานแล้ว และสภาพการณ์ในปัจจุบันได้เปลี่ยนแปลงไปเป็นอันมาก บทบัญญัติทั้งหลายที่ใช้บังคับอยู่ไม่เหมาะสมกับกาลสมัย สมควรปรับปรุงบทบัญญัติกฎหมายว่าด้วยการขนส่งเสียใหม่ให้เหมาะสมยิ่งขึ้น จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๒๓^{๓๙}

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ เนื่องจากผลแห่งการประกาศใช้พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ได้ส่งผลกระทบต่อถึงบรรดารถบรรทุกขนส่งสินค้าของผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคล คือ

ก. รถบรรทุกที่ใช้รถมีน้ำหนักต่ำกว่าหนึ่งพันหกร้อยกิโลกรัมทั่วพระราชอาณาจักรสำหรับประกอบการภายในครอบครัว ต่างได้รับความเดือดร้อนอย่างยิ่ง เพราะต้องไปยื่นขอจดทะเบียนขนส่งส่วนบุคคล และต้องใช้ใบอนุญาตขับขี่ของกรมการขนส่งทางบก นอกเหนือไปจากใบอนุญาตของกรมตำรวจที่มีอยู่แล้ว ก่อให้เกิดความเดือดร้อน เพราะรถบรรทุกขนาดเล็กเหล่านี้หาจำเป็นต้องใช้ความชำนาญเชี่ยวชาญเป็นพิเศษไม่ เนื่องจากเป็นรถที่ส่วนมากใช้ในธุรกิจส่วนตัว ภายในครัวเรือนและใช้ในการขนส่งพืชผลของเกษตรกร จึงสมควรได้รับการยกเว้นไม่ต้องไปจดทะเบียนกับกรมการขนส่งทางบก และการใช้ใบอนุญาตขับขี่ของกรมการขนส่งทางบก

ข. สำหรับรถบรรทุกขนาดใหญ่ ซึ่งได้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลตามใบอนุญาตนั้น การจำกัดท้องที่ทำการขนส่งนั้น ย่อมก่อให้เกิดความไม่สะดวกและเป็นธรรม เพราะผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลก็ย่อมหมายถึงประกอบธุรกิจส่วนตัวนั่นเอง ท้องที่ที่กำหนดให้แน่นอนย่อมเป็นเครื่องกีดขวางการปฏิบัติงาน เพราะการที่จะบรรทุกสินค้าของตนไปส่งยังที่ต่างๆ การที่จะต้องไปขออนุญาตเป็นครั้งคราวนั้นย่อมก่อให้เกิดภาวะสูญเปล่าทางเศรษฐกิจ เป็นการเพิ่มราคาทุนโดยไม่จำเป็น

ค. โดยทั่วไปการตรวจสภาพรถมักล่าช้า เมื่อนำรถไปขอรับการตรวจแล้วแต่ปรากฏว่ารถมีจำนวนมาก ตรวจสภาพไม่ทันหากนำไปวิ่งขนส่งก็ต้องถูกจับกุม และมีโทษสูง และการที่จอดรอการตรวจสภาพเป็นระยะนาน ๆ นั้น ย่อมทำให้เศรษฐกิจกระทบกระเทือน จึงสมควรกำหนดเวลาตรวจไว้ และหากความล่าช้าเป็นเพราะความผิดของพนักงานหรือผู้มีอำนาจตรวจสภาพ ก็ไม่สมควรเอาโทษแก่ผู้ประกอบการขนส่งที่ขอตรวจสภาพไว้แล้ว เพราะโทษมีกำหนดสูง

ง. การต่อใบอนุญาตตามบทเฉพาะกาลของใบอนุญาตประกอบการขนส่งซึ่งได้รับอนุญาตไว้แล้ว ก่อนใช้พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ขนาดและส่วนซึ่งพนักงานตรวจสภาพตามกฎหมายเก่า ทั้งของกรมตำรวจและกรมการขนส่งทางบก ไม่เป็นระเบียบเดียวกัน และมีมาตรฐานต่างกัน ฉะนั้น การขอต่อใบอนุญาตใหม่จึงไม่สมควรนำเหตุผลของการผิดขนาด

^{๓๙} ราชกิจจานุเบกษา/เล่ม ๙๗/ตอนที่ ๑๖๐/ฉบับพิเศษ หน้า ๑/๑๕ ตุลาคม ๒๕๒๓

และส่วนมาเป็นข้อปฏิเสธ การขอต่อใบอนุญาตเก่านั้นอาศัยเหตุผลดังกล่าว จึงจำเป็นต้องแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติฉบับนี้

พระราชกำหนดแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ พ.ศ. ๒๕๒๙^{๕๐}

มาตรา ๕ อัตราภาษีรถตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชกำหนดนี้ ไม่ใช่บังคับแก่รถที่ได้จดทะเบียนและเสียภาษีรถประจำปีไว้แล้ว หรือที่ค้างชำระภาษีรถประจำปีก่อนวันที่พระราชกำหนดนี้ใช้บังคับ ทั้งนี้ สำหรับภาษีรถประจำปีที่เสียไว้แล้ว หรือที่ค้างชำระนั้น

มาตรา ๖ รถที่ได้จดทะเบียนและเสียภาษีรถประจำปีไว้แล้วก่อนวันที่พระราชกำหนดนี้ใช้บังคับ หากเป็นรถที่ไม่ได้รับการลดภาษีรถประจำปีตามพระราชกฤษฎีกาที่ออกตามความในมาตรา ๘๘ ทวิ แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชกำหนดนี้ ให้เสียภาษีรถประจำปีสำหรับปีต่อไป ดังต่อไปนี้

(๑) ปีที่หนึ่ง ให้เสียในอัตรากึ่งหนึ่งของอัตราตามที่กำหนดในบัญชีอัตราภาษีรถตามมาตรา ๘๕

(๒) ปีที่สอง ให้เสียในอัตราสามในสี่ของอัตราตามที่กำหนดในบัญชีอัตราภาษีรถตามมาตรา ๘๕

(๓) ปีต่อไป ให้เสียในอัตราตามที่กำหนดในบัญชีอัตราภาษีรถตามมาตรา ๘๕

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชกำหนดฉบับนี้ คือ โดยที่ในปัจจุบันมีรถจำนวนมากใช้น้ำมันดีเซลหรือก๊าซเป็นเชื้อเพลิง ทำให้เกิดความจำเป็นในการส่งน้ำมันดีเซลหรือก๊าซเข้ามาในราชอาณาจักร ดังนั้น เพื่อป้องกันมิให้มีการเพิ่มจำนวนรถที่ใช้น้ำมันดีเซลหรือก๊าซเป็นเชื้อเพลิง และเพื่อเป็นการประหยัดเงินตราต่างประเทศในการนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงดังกล่าวสมควรแก้ไขพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ และโดยที่เป็นกรณีฉุกเฉินที่มีความจำเป็นเร่งด่วนในอันที่จะรักษาความมั่นคงทางเศรษฐกิจของประเทศ จึงจำเป็นต้องตราพระราชกำหนดนี้

ประกาศสำนักนายกรัฐมนตรี เรื่อง การไม่อนุมัติพระราชกำหนดแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ พ.ศ. ๒๕๒๙^{๕๑}

ตามที่คณะรัฐมนตรีได้เสนอขอให้สภาผู้แทนราษฎรและวุฒิสภาพิจารณามติพระราชกำหนดแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ พ.ศ. ๒๕๒๙ นั้น

^{๕๐} ราชกิจจานุเบกษา/เล่ม ๑๐๓/ตอนที่ ๑๕/ฉบับพิเศษ หน้า ๓๑/๓๑ มกราคม ๒๕๒๙

^{๕๑} ราชกิจจานุเบกษา/เล่ม ๑๐๓/ตอนที่ ๗๕/หน้า ๑๑/๖ พฤษภาคม ๒๕๒๙

ในคราวประชุมสภาผู้แทนราษฎร ครั้งที่ ๑/๒๕๒๙ (สมัยสามัญ) วันพฤหัสบดีที่ ๑ พฤษภาคม ๒๕๒๙ ที่ประชุมได้ลงมติไม่อนุมัติ

จึงประกาศตามความในมาตรา ๑๕๗ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย

พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๓๐^{๒๖}

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ โดยที่ประเทศไทยได้ทำความตกลงกับประเทศในสมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ว่าด้วยการยอมรับใบอนุญาตขับรถภายในประเทศซึ่งกันและกัน และโดยที่ประเทศไทยอาจทำความตกลงในทำนองเดียวกันกับประเทศอื่น ๆ ด้วย ซึ่งความตกลงดังกล่าวจะมีผลให้ผู้มีใบอนุญาตขับรถที่ออกโดยพนักงานเจ้าหน้าที่หรือสมาคมยานยนต์ ที่ได้รับอนุญาตจากรัฐบาลของประเทศในสมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ หรือจากรัฐบาลของประเทศที่ประเทศไทยมีความตกลงด้วย สามารถใช้ใบอนุญาตขับรถนั้นขับรถในประเทศไทยได้ ฉะนั้น เพื่อดำเนินการให้เป็นไปตามพันธกรณีที่ประเทศไทยมีอยู่กับต่างประเทศตามความตกลงดังกล่าว จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๓๕^{๒๗}

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ เนื่องจากผู้ได้รับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถ โดยเฉพาะผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถส่วนมากมักนิยมเสพยาเสพติดให้โทษหรือวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่ ทำให้เกิดอุบัติเหตุสร้างความสูญเสียแก่ชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของประชาชนบนท้องถนนเป็นอันมาก สมควรมีบทบัญญัติกำหนดความผิดและกำหนดโทษเกี่ยวกับการเสพยาเสพติดให้โทษ หรือวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าว และให้อำนาจผู้ตรวจการ พนักงานฝ่ายปกครอง หรือตำรวจ สั่งให้ผู้ได้รับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถที่มีเหตุอันควรเชื่อว่าเมาสุราหรือของมีนเมาอย่างอื่นหรือเสพยาเสพติดให้โทษ หรือเสพวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท ในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่รับการตรวจหรือทดสอบถึงเหตุดังกล่าวได้ จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ ๕) พ.ศ. ๒๕๓๕^{๒๘}

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ โดยที่ปรากฏว่าอุบัติเหตุที่เกิดจากรถที่ใช้ในการขนส่งวัตถุอันตราย ได้ก่อให้เกิดความเสียหายอย่างร้ายแรงแก่ร่างกาย ชีวิต และทรัพย์สินของบุคคลภายนอก แต่โดยที่พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ยังไม่มีบทบัญญัติควบคุมการขนส่งวัตถุอันตรายไว้อย่างเพียงพอและเหมาะสม สมควรแก้ไขปรับปรุง

^{๒๖} ราชกิจจานุเบกษา/เล่ม ๑๐๔/ตอนที่ ๒๗๐/ฉบับพิเศษ หน้า ๕๓/๒๕ ธันวาคม ๒๕๓๐

^{๒๗} ราชกิจจานุเบกษา/เล่ม ๑๐๙/ตอนที่ ๑๔/หน้า ๑๔/๒๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๓๕

^{๒๘} ราชกิจจานุเบกษา/เล่ม ๑๐๙/ตอนที่ ๓๘/หน้า ๙/๕ เมษายน ๒๕๓๕

พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ในส่วนที่เกี่ยวกับการขนส่งวัตถุอันตรายเสียใหม่ เพื่อความปลอดภัยในการขนส่ง จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ ๖) พ.ศ. ๒๕๓๗^{๕๕}

หมายเหตุ:- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ โดยที่ปัจจุบันมีผู้รายนต์นั่งส่วนบุคคลเกินเจ็ดคนแต่ไม่เกินสิบสองคน หรือรายนต์ส่วนบุคคลที่มีน้ำหนักไม่เกินหนึ่งพัน หกร้อยกิโลกรัม ซึ่งจดทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรายนต์ ไปใช้ประกอบการขนส่งเพื่อสินจ้างใน ลักษณะที่เป็นการแก่งแย่งแข่งขันกับผู้ได้รับอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทาง โดยมีได้รับ อนุญาตให้ประกอบการขนส่งจากนายทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก และโดยที่ บทบัญญัติของกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกได้บัญญัติยกเว้นไว้มิให้ใช้บังคับแก่การขนส่งโดย รายนต์ดังกล่าว เป็นเหตุให้ทางราชการไม่สามารถเข้าควบคุมและจัดระเบียบการขนส่งได้ จึงเป็น อุปสรรคต่อการปฏิบัติการให้เป็นไปตามกฎหมาย สมควรปรับปรุงบทบัญญัติดังกล่าวให้ เหมาะสม จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ ๗) พ.ศ. ๒๕๓๗^{๕๖}

มาตรา ๔ บรรดาใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถที่ได้ออกให้ตาม พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ให้ใช้ได้ต่อไปจนกว่าจะสิ้นอายุ และถ้าผู้ได้รับ ใบอนุญาตประสงค์จะต่ออายุใบอนุญาต ให้นำความในมาตรา ๑๐๐ แห่งพระราชบัญญัติการขนส่ง ทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัตินี้มาใช้บังคับ

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ เนื่องจากกฎหมายว่าด้วยการ ขนส่งทางบกที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบัน ได้กำหนดให้ใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถมีอายุ เพียงหนึ่งปี ทำให้ผู้ประกอบการอาชีพเป็นผู้ประจำรถจะต้องมาต่อใบอนุญาตทุก ๆ หนึ่งปี ซึ่งเป็น ระยะเวลาที่สั้นมากทำให้เกิดความไม่สะดวกเสียเวลาและค่าใช้จ่ายแก่ผู้ประกอบการอาชีพดังกล่าว เป็นอย่างยิ่งในการที่จะต้องเดินทางมาต่อใบอนุญาตทุก ๆ ปี โดยเฉพาะผู้ที่เดินทางไปทำงานใน จังหวัดอื่น การกำหนดระยะเวลาดังกล่าวจึงเป็นการเพิ่มภาระให้แก่ผู้ประกอบการอาชีพดังกล่าวโดย ไม่จำเป็น จึงสมควรให้มีการขยายอายุของใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถเพิ่มขึ้นจากหนึ่ง ปีเป็นสามปี จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ ๘) พ.ศ. ๒๕๕๒^{๕๗}

^{๕๕} ราชกิจจานุเบกษา/เล่ม ๑๑๑/ตอนที่ ๒๖ ก/หน้า ๑/๒๑ มิถุนายน ๒๕๓๗
^{๕๖} ราชกิจจานุเบกษา/เล่ม ๑๑๑/ตอนที่ ๒๘ ก/หน้า ๑/๓๐ มิถุนายน ๒๕๓๗
^{๕๗} ราชกิจจานุเบกษา/เล่ม ๑๑๖/ตอนที่ ๒๐ ก/หน้า ๒๓/๒๕ มีนาคม ๒๕๕๒

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ โดยที่ในปัจจุบันอุบัติเหตุร้ายแรงที่เกิดบนท้องถนนอันเป็นเหตุให้เกิดอันตรายแก่ชีวิตและทรัพย์สินของบุคคลต่าง ๆ นั้น มีสาเหตุมาจากการที่ผู้ขับรถเมาส์ราหรือของมีคมอย่างอื่น เสพยาเสพติดให้โทษ หรือเสพวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท รวมทั้งการปฏิบัติหน้าที่ขับรถติดต่อกันนานเกินไปจนทำให้ผู้ขับรถเกิดความตึงเครียด ดังนั้น เพื่อเป็นการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุร้ายแรงอันเนื่องมาจากการมีดังกล่าว สมควรกำหนดห้ามมิให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งใช้หรือยินยอมให้ผู้ขับรถซึ่งมีอาการหรือกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่งดังกล่าวปฏิบัติหน้าที่ขับรถที่ใช้ในการขนส่ง และกำหนดให้มีหน้าที่ควบคุมดูแลและป้องกันมิให้ผู้ขับรถที่มีอาการหรือกระทำการเช่นนั้นขับรถที่ใช้ในการขนส่งด้วย รวมทั้งสมควรกำหนดให้ผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถปฏิบัติหน้าที่ขับรถได้ไม่เกินสี่ชั่วโมงติดต่อกัน เพื่อไม่ให้เกิดความตึงเครียดจนเกินไป นอกจากนี้สมควรกำหนดให้ผู้ปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถโดยมิได้รับใบอนุญาต และได้กระทำการใด ๆ อันเป็นความผิดที่กำหนดไว้สำหรับผู้ได้รับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถ ต้องระวางโทษเช่นเดียวกับผู้ได้รับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถที่กระทำความผิดดังกล่าวด้วย จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ ๙) พ.ศ. ๒๕๔๒^{๔๔}

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ เนื่องจากพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ยังมีได้บัญญัติให้สอดคล้องกับพระราชบัญญัติสภาตำบลและองค์การบริหารส่วนตำบล พ.ศ. ๒๕๓๗ เพื่อที่จะให้มีการจัดสรรภาษีรถที่จัดเก็บได้ให้เป็นรายได้ขององค์การบริหารส่วนตำบลได้ นอกจากนี้โดยที่ถ้อยคำเกี่ยวกับราชการส่วนท้องถิ่นในกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกมีใช้อยู่หลายคำตามรูปแบบของราชการส่วนท้องถิ่นซึ่งมีอยู่หลากหลาย โดยเมื่อจัดตั้งราชการส่วนท้องถิ่นขึ้นใหม่ ก็จะต้องแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกทุกครั้ง เพื่อให้ราชการส่วนท้องถิ่นนั้นได้รับการจัดสรรภาษีรถ ดังเช่นในกรณีขององค์การบริหารส่วนตำบลนี้เป็นต้น ฉะนั้น เพื่อให้องค์การบริหารส่วนตำบลได้รับจัดสรรภาษีรถ และเพื่อปรับปรุงถ้อยคำเกี่ยวกับราชการส่วนท้องถิ่นให้ครอบคลุมถึงราชการส่วนท้องถิ่นทุกประเภท จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

*พระราชกฤษฎีกาแก้ไขบทบัญญัติให้สอดคล้องกับการโอนอำนาจหน้าที่ของส่วนราชการให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. ๒๕๔๕ พ.ศ. ๒๕๔๕^{๔๕}

มาตรา ๘ ในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ให้แก้ไขคำว่า “เลขาธิการเร่งรัดพัฒนาชนบทหรือผู้แทน” เป็น “อธิบดีกรมทางหลวงชนบทหรือผู้แทน” และคำ

^{๔๔} ราชกิจจานุเบกษา/เล่ม ๑๑๖/ตอนที่ ๒๐ ก/หน้า ๒๗/๒๕ มีนาคม ๒๕๔๒

^{๔๕} ราชกิจจานุเบกษา/เล่ม ๑๑๙/ตอนที่ ๑๐๒ ก/หน้า ๖๖/๘ ตุลาคม ๒๕๔๕

ว่า “ผู้อำนวยการสำนักนโยบายและแผนมหาดไทย” เป็น “ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร”

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชกฤษฎีกาฉบับนี้ คือ โดยที่พระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. ๒๕๔๕ ได้บัญญัติให้จัดตั้งส่วนราชการขึ้นใหม่โดยมีการกิจใหม่ ซึ่งได้มีการตราพระราชกฤษฎีกาโอนกิจการบริหารและอำนาจหน้าที่ของส่วนราชการให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม นั้นแล้ว และเนื่องจากพระราชบัญญัติดังกล่าวได้บัญญัติให้โอนอำนาจหน้าที่ของส่วนราชการ รัฐมนตรีผู้ดำรงตำแหน่งหรือผู้ซึ่งปฏิบัติหน้าที่ในส่วนราชการเดิมมาเป็นของส่วนราชการใหม่ โดยให้มีการแก้ไขบทบัญญัติต่าง ๆ ให้สอดคล้องกับอำนาจหน้าที่ที่โอนไปด้วย ฉะนั้น เพื่ออนุวัติให้เป็นไปตามหลักการที่ปรากฏในพระราชบัญญัติและพระราชกฤษฎีกาดังกล่าว จึงสมควรแก้ไขบทบัญญัติของกฎหมายให้สอดคล้องกับการโอนส่วนราชการ เพื่อให้ผู้เกี่ยวข้องมีความชัดเจนในการใช้กฎหมายโดยไม่ต้องไปค้นหาในกฎหมายโอนอำนาจหน้าที่ว่าตามกฎหมายใดได้มีการโอนภารกิจของส่วนราชการหรือผู้รับผิดชอบตามกฎหมายนั้นไปเป็นของหน่วยงานใดหรือผู้ใดแล้ว โดยแก้ไขบทบัญญัติของกฎหมายให้มีการเปลี่ยนชื่อส่วนราชการ รัฐมนตรี ผู้ดำรงตำแหน่งหรือผู้ซึ่งปฏิบัติหน้าที่ของส่วนราชการให้ตรงกับการโอนอำนาจหน้าที่ และเพิ่มผู้แทนส่วนราชการในคณะกรรมการให้ตรงตามภารกิจที่มีการตัดโอนจากส่วนราชการเดิมมาเป็นของส่วนราชการใหม่รวมทั้งตัดส่วนราชการเดิมที่มีการยุบเลิกแล้ว ซึ่งเป็นการแก้ไขให้ตรงตามพระราชบัญญัติและพระราชกฤษฎีกาดังกล่าว จึงจำเป็นต้องตราพระราชกฤษฎีกานี้

พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ ๑๐) พ.ศ. ๒๕๔๖^{๕๐}

มาตรา ๕ รถที่ค้างชำระภาษีรถประจำปีอยู่ในวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับให้ดำเนินการดังนี้

- (๑) ให้นายทะเบียนประกาศหมายเลขทะเบียนพร้อมทั้งจำนวนภาษีค้างชำระไว้ ณ ที่ทำการนายทะเบียนและในสถานที่ที่อธิบดีประกาศกำหนดภายในหกสิบวันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ
- (๒) ให้เจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถทำความตกลงกับนายทะเบียนในการชำระภาษีค้างชำระภายในหนึ่งร้อยแปดสิบวันนับแต่วันที่นายทะเบียนได้มีประกาศตาม (๑) โดยให้ได้รับยกเว้นเงินเพิ่ม หากมีภาษีค้างชำระเกินกว่าสามปี ให้คิดภาษีค้างชำระเพียงสามปี และให้ผ่อนชำระเป็นงวดได้ ตามระเบียบที่อธิบดีประกาศกำหนด
- (๓) เจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถที่มีได้ดำเนินการตาม (๒) ต้องเสียภาษีค้างชำระทั้งหมด พร้อมทั้งเงินเพิ่มในอัตราร้อยละหนึ่งต่อเดือนของจำนวนภาษีที่ค้างชำระ

^{๕๐} ราชกิจจานุเบกษา/เล่ม ๑๒๐/ตอนที่ ๔๘ ก/หน้า ๙/๒๙ พฤษภาคม ๒๕๔๖

(๔) เมื่อครบกำหนดระยะเวลาตาม (๒) รถที่ค้างชำระภาษีรถประจำปีตั้งแต่สามปีขึ้นไป หรือรถที่ค้างชำระภาษีรถประจำปีไม่ถึงสามปี แต่ต่อมาภายหลังค้างชำระภาษีติดต่อกันครบสามปีให้ถือว่าทะเบียนรถเป็นอันระงับไป และให้เจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถมีหน้าที่ส่งคืนแผ่นป้ายเลขทะเบียนรถต่อนายทะเบียน และนำหนังสือแสดงการจดทะเบียนรถมาแสดงต่อนายทะเบียน เพื่อบันทึกหลักฐานการระงับทะเบียนรถภายในสามสิบวันนับแต่วันครบกำหนดระยะเวลาตาม (๒) หรือนับแต่วันค้างชำระภาษีติดต่อกันครบสามปี แล้วแต่กรณี

ให้นำมาตรา ๘๖/๒ มาตรา ๘๖/๓ วรรคสองและวรรคสาม และมาตรา ๘๖/๔

วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัตินี้มาใช้บังคับโดยอนุโลม

เจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถผู้ใดไม่ส่งคืนแผ่นป้ายเลขทะเบียนรถและนำหนังสือแสดงการจดทะเบียนรถมาแสดงต่อนายทะเบียนตามความใน (๔) ให้นำโทษตามมาตรา ๑๔๙/๑ แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัตินี้มาใช้บังคับ

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ โดยที่ปัจจุบันมีเจ้าของรถเป็นจำนวนมากละเลยหรือหลีกเลี่ยงการชำระภาษีรถประจำปี ทำให้มีภาษีรถประจำปีค้างชำระเพิ่มขึ้นทุกปี และเมื่อมีการเปลี่ยนเจ้าของรถก็เกิดข้อโต้แย้งในภาระภาษีรถประจำปีที่ค้างชำระ สมควรปรับปรุงมาตรการในการจัดเก็บภาษีรถประจำปีที่ค้างชำระให้ได้ผลอย่างจริงจัง จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๐^{๕๑}

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ เนื่องจากปัจจุบันสถานการณ์ราคาน้ำมันได้ปรับตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งปัญหาทางด้านมลภาวะทางอากาศที่เพิ่มมากขึ้น และเพื่อเป็นการส่งเสริมให้มีการใช้พลังงานอื่นทดแทนการใช้ น้ำมันเชื้อเพลิง สนับสนุนการใช้พลังงานอย่างประหยัด และการใช้พลังงานสะอาดเพื่ออนุรักษ์สิ่งแวดล้อม อันจะเป็นการช่วยให้มีการใช้พลังงานอย่างเหมาะสมและคุ้มค่าและก่อให้เกิดผลดีต่อระบบเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อมของประเทศ สมควรส่งเสริมการใช้รถที่ใช้พลังงานดังกล่าวโดยกำหนดให้มีอัตราภาษีประจำปีสำหรับรถเหล่านี้เป็นการเฉพาะ จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

ณัฐพร/แก้ไข

วศิน/ตรวจ

๖ ตุลาคม ๒๕๕๓

^{๕๑} ราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๑๒๔/ตอนที่ ๑๐๒ ก/หน้า ๑/๓๐ ธันวาคม ๒๕๕๐

ฉบับที่ ๔ (พ.ศ. ๒๕๖๔)

ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๗ มาตรา ๒๓ วรรคสอง และมาตรา ๒๔ วรรคสี่ แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๖๒ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมออกกฏกระทรวงไว้ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ ผู้ใดประสงค์จะประกอบการขนส่งประจำทาง การขนส่งไม่ประจำทางหรือการขนส่งโดยรถยนต์เล็ก ให้ยื่นคำขอรับใบอนุญาตตามแบบของกรมการขนส่งทางบก พร้อมด้วยหลักฐานดังต่อไปนี้

(๑) บุคคลธรรมดา

(ก) ภาพถ่ายบัตรประจำตัวประชาชน

(ข) สำเนาหรือภาพถ่ายทะเบียนบ้าน

(ค) ตัวอย่างเครื่องหมายประจำรถ

(ง) รูปถ่ายสำนักงานและสถานที่เก็บรถ ขนาด ๗.๖๐ X ๑๒.๗๐

เซนติเมตร อย่างละ ๒ รูป

(จ) หลักฐานแสดงกรรมสิทธิ์หรือสิทธิการใช้สถานที่เก็บรถ

(ฉ) หลักฐานแสดงกรรมสิทธิ์หรือสิทธิครอบครองรถ ในกรณีที่มีรถอยู่แล้ว

ในวันยื่นคำขอ

(๒) ห้างหุ้นส่วนสามัญ

(ก) รายชื่อผู้เป็นหุ้นส่วนทุกคน

(ข) ภาพถ่ายบัตรประจำตัวประชาชนของผู้เป็นหุ้นส่วนทุกคน

(ค) สำเนาหรือภาพถ่ายทะเบียนบ้านของผู้เป็นหุ้นส่วนทุกคน

(ง) ตัวอย่างรอยตราประทับของผู้ยื่นคำขอ ๒ ตรา ถ้ามี

(จ) ตัวอย่างเครื่องหมายประจำรถ

(ฉ) รูปถ่ายสำนักงานและสถานที่เก็บรถ ขนาด ๗.๖๐ X ๑๒.๗๐

เซนติเมตร อย่างละ ๒ รูป

(ช) หลักฐานแสดงกรรมสิทธิ์หรือสิทธิการใช้สถานที่เก็บรถ

(ซ) หลักฐานแสดงกรรมสิทธิ์หรือสิทธิครอบครองรถ ในกรณีที่มีรถอยู่แล้ว

ในวันยื่นคำขอ

(๓) ห้างหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียน หรือห้างหุ้นส่วนจำกัด

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา (ก) หนังสือรับรองของนายทะเบียนหุ้นส่วนบริษัท แสดงการจดทะเบียน
เป็นห้างหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียนหรือห้างหุ้นส่วนจำกัด

สำนักงานคณะ (ข) รายชื่อและสัญชาติของผู้เป็นหุ้นส่วนทุกคน

(ค) ภาพถ่ายบัตรประจำตัวประชาชนหรือภาพถ่ายใบสำคัญประจำตัวคน

สำนักงานต่างตัวของผู้เป็นหุ้นส่วนทุกคน สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

(ง) สำเนาหรือภาพถ่ายทะเบียนบ้านของผู้เป็นหุ้นส่วนทุกคน

สำนักงานคณะ (จ) ตัวอย่างรอยตราประทับของผู้ยื่นคำขอ ๒ ตรา ถ้ามี

(ฉ) ตัวอย่างเครื่องหมายประจำรถ

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา (ช) รูปถ่ายสำนักงานและสถานที่เก็บรถ ขนาด ๗.๖๐ x ๑๒.๗๐

เซนติเมตร อย่างละ ๒ รูป

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา (ซ) หลักฐานแสดงกรรมสิทธิ์หรือสิทธิการใช้สถานที่เก็บรถ

(ฅ) หลักฐานแสดงกรรมสิทธิ์หรือสิทธิครอบครองรถ ในกรณีที่มีรถอยู่แล้ว

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

ในวันยื่นคำขอ

(๔) บริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชนจำกัด

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

(ก) หนังสือรับรองของนายทะเบียนหุ้นส่วนบริษัท แสดงการจดทะเบียน

เป็นบริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชนจำกัด

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

(ข) รายชื่อกรรมการของบริษัทหรือบริษัทมหาชนจำกัดทุกคน

(ค) ภาพถ่ายบัตรประจำตัวประชาชนหรือภาพถ่ายใบสำคัญประจำตัวคน

ต่างตัวของกรรมการของบริษัททุกคน

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

(ง) สำเนาหรือภาพถ่ายทะเบียนบ้านของกรรมการของบริษัททุกคน

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

(จ) รายชื่อและสัญชาติของผู้ถือหุ้นทุกคน และจำนวนหุ้นที่ผู้ถือหุ้นแต่ละ

คนถือ

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

(ฉ) สำเนาหรือภาพถ่ายหนังสือบริคณห์สนธิและข้อบังคับฉบับตีพิมพ์

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

(ช) ตัวอย่างรอยตราประทับของผู้ยื่นคำขอ ๒ ตรา ถ้ามี

(ฅ) ตัวอย่างเครื่องหมายประจำรถ

สำนักงานคณะ (ฉ) รูปถ่ายสำนักงานและสถานที่เก็บรถ ขนาด ๗.๖๐ x ๑๒.๗๐

เซนติเมตร อย่างละ ๒ รูป

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา (ญ) หลักฐานแสดงกรรมสิทธิ์หรือสิทธิการใช้สถานที่เก็บรถ

(ฎ) หลักฐานแสดงกรรมสิทธิ์หรือสิทธิครอบครองรถ ในกรณีที่มีรถอยู่

แล้วในวันยื่นคำขอ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

(๕) สหกรณ์

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา (ก) ภาพถ่ายใบสำคัญรับจดทะเบียนสหกรณ์

(ข) บัญชีรายชื่อสมาชิกของสหกรณ์ฉบับที่นายทะเบียนสหกรณ์รับรอง

สำนักงานคณะ (ค) สำเนาหรือภาพถ่ายข้อบังคับของสหกรณ์

(ง) ตัวอย่างรอยตราประทับของผู้ยื่นคำขอ ๒ ตรา ถ้ามี

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

- (จ) ตัวอย่างเครื่องหมายประจำรถ
- (ฉ) รูปถ่ายสำนักงานและสถานที่เก็บรถ ขนาด ๗.๖๐ x ๑๒.๗๐

เซนติเมตร อย่างละ ๒ รูป

- (ช) หลักฐานแสดงกรรมสิทธิ์หรือสิทธิการใช้สถานที่เก็บรถ
- (ซ) หลักฐานแสดงกรรมสิทธิ์หรือสิทธิครอบครองรถ ในกรณีที่มีรถอยู่แล้ว

ในวันยื่นคำขอ

- (๖) องค์การของรัฐตามกฎหมายว่าด้วยการจัดตั้งองค์การของรัฐบาลหรือตามกฎหมายว่าด้วยการนั้น ๆ

- (ก) ตัวอย่างรอยตราประทับของผู้ยื่นคำขอ ๒ ตรา ถ้ามี
- (ข) ตัวอย่างเครื่องหมายประจำรถ

- (ค) รูปถ่ายสำนักงานและสถานที่เก็บรถ ขนาด ๗.๖๐ x ๑๒.๗๐

เซนติเมตร อย่างละ ๒ รูป

- (ง) หลักฐานแสดงกรรมสิทธิ์หรือสิทธิการใช้สถานที่เก็บรถ
- (จ) หลักฐานแสดงกรรมสิทธิ์หรือสิทธิครอบครองรถ ในกรณีที่มีรถอยู่แล้ว

ในวันยื่นคำขอ

ข้อ ๒ ผู้ใดประสงค์จะประกอบการขนส่งส่วนบุคคล ให้ยื่นคำขอรับใบอนุญาตตามแบบของกรมการขนส่งทางบก พร้อมด้วยหลักฐานดังต่อไปนี้

(๑) บุคคลธรรมดา

- (ก) สำเนาหรือภาพถ่ายใบทะเบียนพาณิชย์ และใบทะเบียนการค้า ถ้ามี
- (ข) ภาพถ่ายบัตรประจำตัวประชาชนหรือภาพถ่ายใบสำคัญประจำตัวคนต่างด้าว

(ค) สำเนาหรือภาพถ่ายทะเบียนบ้าน

- (ง) ตัวอย่างเครื่องหมายประจำรถที่ประสงค์จะใช้ ถ้ามี
- (จ) หลักฐานแสดงกรรมสิทธิ์หรือสิทธิครอบครองรถ ในกรณีที่มีรถอยู่แล้ว

ในวันยื่นคำขอ

(๒) ห้างหุ้นส่วนสามัญ

- (ก) สำเนาหรือภาพถ่ายใบทะเบียนพาณิชย์และใบทะเบียนการค้า ถ้ามี
- (ข) ภาพถ่ายบัตรประจำตัวประชาชนหรือภาพถ่ายใบสำคัญประจำตัวคนต่างด้าวของผู้เป็นหุ้นส่วนทุกคน

(ค) สำเนาหรือภาพถ่ายทะเบียนบ้านของผู้เป็นหุ้นส่วนทุกคน

- (ง) ตัวอย่างรอยตราประทับของผู้ยื่นคำขอ ๒ ตรา ถ้ามี
- (จ) ตัวอย่างเครื่องหมายประจำรถที่ประสงค์จะใช้ ถ้ามี

- (ฉ) หลักฐานแสดงกรรมสิทธิ์หรือสิทธิครอบครองรถ ในกรณีที่มีรถอยู่แล้ว

ในวันยื่นคำขอ

(๓) ห้างหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียน หรือห้างหุ้นส่วนจำกัด

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา (ก) หนังสือรับรองของนายทะเบียนหุ้นส่วนบริษัทแสดงการจดทะเบียนเป็น
ห้างหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียน หรือห้างหุ้นส่วนจำกัด

สำนักงานคณะ (ข) ตัวอย่างรอยตราประทับของผู้ยื่นคำขอ ๒ ตรา ถ้ามี

(ค) ตัวอย่างเครื่องหมายประจำรถที่ประสงค์จะใช้ ถ้ามี(ง) หลักฐานแสดง

สำนักงานกรรมสิทธิ์หรือสิทธิครอบครองรถ ในกรณีที่มีรถอยู่แล้วในวันยื่นคำขอ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

(๔) บริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชนจำกัด

สำนักงานคณะ (ก) หนังสือรับรองของนายทะเบียนหุ้นส่วนบริษัทแสดงการจดทะเบียนเป็น
บริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัด

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา (ข) สำเนาหรือภาพถ่ายหนังสือบริคณห์สนธิและข้อบังคับ

(ค) ตัวอย่างรอยตราประทับของผู้ยื่นคำขอ ๒ ตรา ถ้ามี

สำนักงานคณะ (ง) ตัวอย่างเครื่องหมายประจำรถที่ประสงค์จะใช้ ถ้ามี

(จ) หลักฐานแสดงกรรมสิทธิ์หรือสิทธิครอบครองรถ ในกรณีที่มีรถอยู่แล้ว

สำนักงานในวันยื่นคำขอ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

(๕) สหกรณ์

สำนักงานคณะ (ก) ภาพถ่ายใบสำคัญรับจดทะเบียนสหกรณ์

(ข) บัญชีรายชื่อสมาชิกของสหกรณ์ฉบับที่นายทะเบียนสหกรณ์รับรอง

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา (ค) สำเนาหรือภาพถ่ายข้อบังคับของสหกรณ์ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

(ง) ตัวอย่างรอยตราประทับของผู้ยื่นคำขอ ๒ ตรา ถ้ามี

สำนักงานคณะ (จ) ตัวอย่างเครื่องหมายประจำรถที่ประสงค์จะใช้ ถ้ามี

(ฉ) หลักฐานแสดงกรรมสิทธิ์หรือสิทธิครอบครองรถ ในกรณีที่มีรถอยู่แล้ว

สำนักงานในวันยื่นคำขอ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

ข้อ ๓ การยื่นคำขอตามกฎกระทรวงนี้

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา (๑) สำหรับการขนส่งประจำทางหรือการขนส่งโดยรถขนาดเล็กในเขต

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา กรุงเทพมหานครและการขนส่งไม่ประจำทางหรือการขนส่งส่วนบุคคลที่ผู้ข้อมีภูมิลำเนาหรือสำนัก
สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา งานในกรุงเทพมหานครให้ยื่นต่อกรมการขนส่งทางบก

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา (๒) สำหรับการขนส่งประจำทางหรือการขนส่งโดยรถขนาดเล็กในเขตจังหวัดอื่น

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา นอกจากกรุงเทพมหานคร และการขนส่งไม่ประจำทางหรือการขนส่งส่วนบุคคลที่ผู้ข้อมีภูมิลำเนา
สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา หรือสำนักงานในจังหวัดอื่นนอกจากกรุงเทพมหานคร ให้ยื่นคำขอต่อสำนักงานขนส่งจังหวัดนั้น ๆ

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา (๓) สำหรับการขนส่งประจำทางระหว่างจังหวัด ให้ยื่นคำขอต่อกรมการขนส่ง

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ทางบกหรือสำนักงานขนส่งจังหวัดที่เป็นต้นทางหรือปลายทางของการขนส่งนั้น ๆ

ข้อ ๔ ใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ให้ใช้แบบใบอนุญาตทำยกฎกระทรวง

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ดังต่อไปนี้ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

(๑) ใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทาง

สำนักงานคณะ (ก) ใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งผู้

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา โดยสาร ให้ใช้แบบ ขส.บ. ๑๒ ก.

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา (ข) ใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของ ให้ใช้แบบ ขส.บ. ๑๒ ข.

สำนักงาน (๒) ใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทาง

(ก) ใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร ให้ใช้แบบ ขส.บ. ๑๒ ค.

สำนักงาน โดยสาร ให้ใช้แบบ ขส.บ. ๑๒ ค. สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

(ข) ใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของ ให้ใช้แบบ ขส.บ. ๑๒ ง.

(๓) ใบอนุญาตประกอบการขนส่งโดยรถขนาดเล็ก ให้ใช้แบบ ขส.บ. ๑๒ จ.

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา (๔) ใบอนุญาตประกอบการขนส่งส่วนบุคคล สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

(ก) ใบอนุญาตประกอบการขนส่งส่วนบุคคลด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร ให้ใช้แบบ ขส.บ. ๑๒ ฉ.

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

(ข) ใบอนุญาตประกอบการขนส่งส่วนบุคคลด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของ ให้ใช้แบบ ขส.บ. ๑๒ ช.

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

ข้อ ๕ ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทาง การขนส่งไม่ประจำทางหรือการขนส่งโดยรถขนาดเล็กผู้ใดประสงค์จะขอต่ออายุใบอนุญาต ให้ยื่นคำขอตามแบบของกรมการขนส่งทางบก พร้อมด้วยหลักฐาน ดังต่อไปนี้

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา (๑) บุคคลธรรมดา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

(ก) ภาพถ่ายบัตรประจำตัวประชาชน

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

(ข) สำเนาหรือภาพถ่ายทะเบียนบ้าน

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

(ค) รูปถ่ายสำนักงานและสถานที่เก็บรถ ขนาด ๗.๖๐ x ๑๒.๗๐ เซนติเมตร อย่างละ ๒ รูป (ถ้ามีการเปลี่ยนแปลง)

(ง) หลักฐานแสดงกรรมสิทธิ์หรือสิทธิการใช้สถานที่เก็บรถ (ถ้ามีการเปลี่ยนแปลง)

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา (จ) ใบอนุญาตประกอบการขนส่งหรือใบแทน สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

(๒) ห้างหุ้นส่วนสามัญ

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา (ก) รายชื่อผู้เป็นหุ้นส่วนทุกคน สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

(ข) ภาพถ่ายบัตรประจำตัวประชาชนของผู้เป็นหุ้นส่วนทุกคน

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา (ค) สำเนาหรือภาพถ่ายทะเบียนบ้านของผู้เป็นหุ้นส่วนทุกคน สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

(ง) รูปถ่ายสำนักงานและสถานที่เก็บรถ ขนาด ๗.๖๐ x ๑๒.๗๐

เซนติเมตร อย่างละ ๒ รูป (ถ้ามีการเปลี่ยนแปลง) สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

(จ) หลักฐานแสดงกรรมสิทธิ์หรือสิทธิการใช้สถานที่เก็บรถ (ถ้ามีการเปลี่ยนแปลง)

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

(ข) ใบอนุญาตประกอบการขนส่งหรือใบแทน

สำนักงาน (๓) ห้างหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียน หรือห้างหุ้นส่วนจำกัด สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

(ก) หนังสือรับรองของนายทะเบียนหุ้นส่วนบริษัทแสดงการจดทะเบียนเป็น

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงาน ก้ำห้ห้ส่วนสามัญจทะเลเบียน หรือห้ห้ส่วนจ้กัถ

(ข) รายชื่อและสัญชาติของผู้เป็นห้ห้ส่วนทุกคน

(ค) ภาพถ่ายบัตรประจำตัวประชาชนหรือภาพถ่ายใบล้าคัญประจำตัวคน

ต่างตัวของผู้เป็นห้ห้ส่วนทุกคน

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา (ง) ล้าเนาหรือภาพถ่ายทะเลเบียนบ้านของผู้เป็นห้ห้ส่วนทุกคน

(จ) รูปถ่ายล้านักงานและสถานที่เก็บรถ ๗.๖๐ x ๑๒.๗๐ เซนติเมตร

อย่างละ ๒ รูป (ถ้ามีการเปลี่ยนแปลง)

(ฉ) ล้ากฎานแสดงกรรมสิทธิ์หรือสิทธิการใช้สถานที่เก็บรถ (ถ้ามีการ

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา เปลี่ยนแปลง) สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

(ช) ใบอนุญาตประกอบการขนส่งหรือใบแทน

(๔) บริษัทจ้กัถ หรือบริษัทมหาชนจ้กัถ

(ก) หนังสือรับรองของนายทะเลเบียนห้ห้ส่วนบริษัทแสดงการจดทะเบียนเป็น

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา บริษัทจ้กัถ หรือบริษัทมหาชนจ้กัถ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

(ข) รายชื่อกรรมการของบริษัทจ้กัถ หรือบริษัทมหาชนจ้กัถทุกคน

(ค) ภาพถ่ายบัตรประจำตัวประชาชนหรือภาพถ่ายใบล้าคัญประจำตัวคน

ต่างตัวของกรรมการของบริษัททุกคน

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา (ง) ล้าเนาหรือภาพถ่ายทะเลเบียนบ้านของกรรมการของบริษัททุกคน

(จ) รายชื่อและสัญชาติของผู้อ้ห้ห้ส่วนทุกคน และจ้นวนห้ห้ส่วนที่ผู้อ้ห้ห้ส่วนแต่ละ

คนถือ

(ฉ) ล้าเนาหรือภาพถ่ายหนังสือบริคณห์สนธิและข้อบ้งค้บฉบับตีพิมพ์

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา (ช) รูปถ่ายล้านักงานและสถานที่เก็บรถ ขนาด ๗.๖๐ x ๑๒.๗๐

เซนติเมตร อย่างละ ๒ รูป (ถ้ามีการเปลี่ยนแปลง)

(ซ) ล้ากฎานแสดงกรรมสิทธิ์หรือสิทธิการใช้สถานที่เก็บรถ (ถ้ามีการ

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา เปลี่ยนแปลง) สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

(ฅ) ใบอนุญาตประกอบการขนส่งหรือใบแทน

(๕) สหกรณ์

(ก) บ้ญชีรายชื่อสมาชิกของสหกรณ์ ฉบับที่นายทะเลเบียนสหกรณ์รับรอง

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา (ข) ล้าเนาหรือภาพถ่ายข้อบ้งค้บของสหกรณ์ (ถ้ามีการเปลี่ยนแปลง) สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

(ค) รูปถ่ายล้านักงานและสถานที่เก็บรถ ขนาด ๗.๖๐ x ๑๒.๗๐

เซนติเมตร อย่างละ ๒ รูป (ถ้ามีการเปลี่ยนแปลง)

(ง) ล้ากฎานแสดงกรรมสิทธิ์หรือสิทธิการใช้สถานที่เก็บรถ (ถ้ามีการ

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา เปลี่ยนแปลง) สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

(จ) ใบอนุญาตประกอบการขนส่งหรือใบแทน

(๖) องค์การของรัฐตามกฎหมายว่าด้วยการจัดตั้งองค์การของรัฐบาล หรือตาม

กฎหมายว่าด้วยการนั้น ๆ

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา (ก) รูปถ่ายสำนักงานและสถานที่เก็บรถ ขนาด ๗.๖๐ x ๑๒.๗๐ เซนติเมตร อย่างละ ๒ รูป (ถ้ามีการเปลี่ยนแปลง)

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา (ข) หลักฐานแสดงกรรมสิทธิ์หรือสิทธิการใช้สถานที่เก็บรถ (ถ้ามีการเปลี่ยนแปลง)

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา (ค) ใบอนุญาตประกอบการขนส่งหรือใบแทน สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

ข้อ ๖ ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งส่วนบุคคลผู้ใดประสงค์จะขอต่ออายุ ใบอนุญาตให้ยื่นคำขอตามแบบของกรมการขนส่งทางบก พร้อมด้วยใบอนุญาตประกอบการขนส่ง หรือใบแทน

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ข้อ ๗ การอนุญาตให้ต่ออายุใบอนุญาตประกอบการขนส่งตามกฎหมายกระทรวงนี้ ให้ผู้อนุญาตออกใบอนุญาตตามแบบใบอนุญาตเดิมให้ใหม่

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ข้อ ๘ ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งผู้ใดประสงค์จะขอรับใบแทนใบอนุญาต ให้ยื่นคำขอตามแบบของกรมการขนส่งทางบก พร้อมด้วยหลักฐานการรับแจ้งความของสถานีตำรวจ หรือใบอนุญาตที่ชำรุดนั้น

การอนุญาตคำขอใบแทนใบอนุญาต ให้ผู้อนุญาตออกใบอนุญาตตามแบบใบอนุญาตเดิม แต่ให้ระบุคำว่า "ใบแทน" ไว้ที่ด้านหน้าด้วย

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ข้อ ๙ เพื่อประโยชน์แก่นายทะเบียนในการกำหนดเงื่อนไขเกี่ยวกับลักษณะของรถในใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ให้กำหนดลักษณะของรถที่จะได้รับอนุญาตให้ใช้ในการประกอบการขนส่งโดยมีสามลักษณะคือ

- (๑) รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร
- (๒) รถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของ
- (๓) รถขนาดเล็ก

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ข้อ ๑๐ รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารตามข้อ ๙ (๑) มี ๗ มาตรฐาน ได้แก่

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา (๑) รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารมาตรฐาน ๑ คือ รถปรับอากาศพิเศษ ซึ่งหมายความว่ารถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารซึ่งมีคัสซี เป็นคัสซีรถโดยสาร มีทางขึ้นลงด้านข้างหรือที่ด้านท้ายของรถ โดยไม่กำหนดที่สำหรับผู้โดยสารยืน มีเครื่องปรับอากาศ มีที่เก็บสัมภาระไว้โดยเฉพาะมีที่สำหรับเตรียมอาหารและเครื่องดื่ม มีอุปกรณ์ให้เสียงและประชาสัมพันธ์ และมีห้องสุขา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา (๒) รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารมาตรฐาน ๒ คือ รถปรับอากาศ ซึ่งหมายความว่า

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา (ก) รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารที่มีจำนวนที่นั่งเกิน ๓๐ ที่นั่ง โดยไม่กำหนดที่สำหรับผู้โดยสารยืน ซึ่งมีคัสซีเป็นคัสซีรถโดยสารมีทางขึ้นลงด้านข้างหรือที่ด้านท้าย

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำหรับที่เก็บสัมภาระ สำหรับเตรียมอาหารและเครื่องดื่มอุปกรณ์ให้เสียงและประชาสัมพันธ์นั้น จะมีหรือไม่มีก็ได้ แต่ไม่มีห้องสุขา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา (ข) รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารที่มีจำนวนที่นั่งเกิน ๓๐ ที่นั่งและมีที่

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงาน **ด้านท้ายของรถ จะมีที่เก็บสัมภาระด้วยหรือไม่ก็ได้** **สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา** **สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา**

(๔) รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารมาตรฐาน ๔ คือ รถสองชั้นซึ่งหมายความว่า

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา (ก) รถสองชั้นปรับอากาศ ซึ่งมีคัสซีเป็นคัสซีรถโดยสารมีทางขึ้นลงทางด้านข้างและมีทางขึ้นลงชั้นบนภายในตัวรถอย่างน้อยหนึ่งทาง โดยชั้นล่างกำหนดให้มีที่สำหรับผู้โดยสารยืน มีเครื่องปรับอากาศไม่มีที่เก็บสัมภาระ สำหรับเตรียมอาหารและเครื่องดื่ม และห้องสุขภัณฑ์ **สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา**

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา (ข) รถสองชั้นที่ไม่มีเครื่องปรับอากาศ ซึ่งมีคัสซีเป็นคัสซีรถโดยสาร มีทางขึ้นลงด้านข้าง และมีทางขึ้นลงชั้นบนภายในตัวรถอย่างน้อยหนึ่งทาง โดยชั้นล่างกำหนดให้มีที่สำหรับผู้โดยสารยืน ไม่มีที่เก็บสัมภาระ สำหรับเตรียมอาหารและเครื่องดื่ม และห้องสุขภัณฑ์ **สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา**

(๕) รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารมาตรฐาน ๕ คือ รถพ่วงซึ่งหมายความว่า

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา (ก) รถพ่วงปรับอากาศ ซึ่งไม่มีแรงขับเคลื่อนในตัวเอง จำเป็นต้องใช้รถอื่นลากจูงและนำหนักกรรวมน้ำหนักบรรทุกทั้งหมดลงบนเพลาล้อสมบูรณ์ในตัวเอง ซึ่งมีคัสซีเป็นคัสซีรถโดยสาร มีทางขึ้นลงด้านข้างจะกำหนดให้มีที่สำหรับผู้โดยสารยืน ที่เก็บสัมภาระ สำหรับเตรียมอาหารและเครื่องดื่ม อุปกรณ์ให้เสียงและประชาสัมพันธ์ และห้องสุขภัณฑ์หรือไม่ก็ได้ **สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา**

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา (ข) รถพ่วงที่ไม่มีเครื่องปรับอากาศ ซึ่งไม่มีแรงขับเคลื่อนในตัวเอง จำเป็นต้องใช้รถอื่นลากจูงและนำหนักกรรวมน้ำหนักบรรทุกทั้งหมดลงบนเพลาล้อสมบูรณ์ในตัวเอง ซึ่งมีคัสซีเป็นคัสซีรถโดยสารมีทางขึ้นลงด้านข้าง จะกำหนดให้มีที่สำหรับผู้โดยสารยืน ที่เก็บสัมภาระ สำหรับเตรียมอาหารและเครื่องดื่ม และอุปกรณ์ให้เสียงและประชาสัมพันธ์หรือไม่ก็ได้ **สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา**

(๖) รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารมาตรฐาน ๖ คือ รถกึ่งพ่วงซึ่งหมายความว่า

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา (ก) รถกึ่งพ่วงปรับอากาศซึ่งมีสองตอน ตอนท้ายมีเพลาล้อชุดเดียวนำมาต่อพ่วงกับตอนหน้าทำให้มีทางเดินติดต่อกันได้ ซึ่งมีคัสซีเป็นคัสซีรถโดยสาร มีทางขึ้นลงด้านข้าง จะกำหนดให้มีที่สำหรับผู้โดยสารยืน ที่เก็บสัมภาระ สำหรับเตรียมอาหารและเครื่องดื่ม อุปกรณ์ให้เสียงและประชาสัมพันธ์ และห้องสุขภัณฑ์หรือไม่ก็ได้ **สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา**

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา (ข) รถกึ่งพ่วงไม่มีเครื่องปรับอากาศซึ่งมีสองตอน ตอนท้ายมีเพลาล้อชุดเดียวนำมาต่อพ่วงกับตอนหน้า ทำให้มีทางเดินติดต่อกันได้ ซึ่งมีคัสซีเป็นคัสซีรถโดยสาร มีทางขึ้นลงด้านข้าง สำหรับเตรียมอาหารและเครื่องดื่ม และห้องสุขภัณฑ์ จะกำหนดให้มีที่สำหรับผู้โดยสารยืน ที่เก็บสัมภาระ และอุปกรณ์ให้เสียงและประชาสัมพันธ์หรือไม่ก็ได้ **สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา**

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา (๗) รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารมาตรฐาน ๗ คือ รถโดยสารเฉพาะกิจ ซึ่งหมายความว่ารถซึ่งส่วนที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารมีลักษณะพิเศษเพื่อใช้ในกิจการใดกิจการหนึ่งโดยเฉพาะ ซึ่งคัสซีจะเป็นคัสซีรถโดยสารหรือไม่ก็ได้ เช่น รถพยาบาล รถบริการซ่อมบำรุงรักษา รถบริการถ่ายทอวิทยุหรือโทรทัศน์ รถบริการไปรษณีย์ รถบริการธนาคาร รถบริการทางการแพทย์ รถบริการในท่าอากาศยาน เป็นต้น **สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา** **สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา**

ข้อ ๑๑ รถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของตามข้อ ๙ (๒) มี ๙ ลักษณะ ได้แก่

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา (๑) รถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของลักษณะ ๑ คือ รถกระบะบรรทุก ซึ่งหมายความว่ารถซึ่งส่วนที่ใช้ในการบรรทุกมีลักษณะเป็นกระบะ โดยจะมีหลังคาหรือไม่ก็ได้ รถที่มี **สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา** **สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา**

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา **สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา** **สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา**

สำนักงาน เครื่องทุนแรงสำหรับยกสิ่งของที่ระบรทุกในกระบะนั้น ๆ รถที่มีกระบะบรทุกสามารถยกเท
และให้หมายความรวมถึงรถซึ่งส่วนที่ใช้บรทุกไม่มีด้านข้างหรือด้านท้าย

สำนักงาน (๒) รถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของลักษณะ ๒ คือ รถตู้บรทุก ซึ่งหมาย
ความว่ารถซึ่งส่วนที่ใช้ในการบรทุกมีลักษณะเป็นตู้ทึบ มีหลังคาถาวร ตัวถังบรทุกกับห้องผู้ขับ
สำนักงาน รถจะเป็นตอนเดียวกันหรือแยกกันและจะมีบานประตูปิดเปิดสำหรับบรทุกที่ด้านข้างหรือ
ด้านท้ายก็ได้

สำนักงาน (๓) รถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของลักษณะ ๓ คือ รถบรทุกของเหลว ซึ่ง
หมายความว่ารถซึ่งส่วนที่ใช้ในการบรทุกมีลักษณะเป็นถังสำหรับบรทุกของเหลวตามความ
สำนักงาน เหมาะสมกับของเหลวที่บรทุกนั้น

(๔) รถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของลักษณะ ๔ คือ รถบรทุกวัสดุอันตราย
ซึ่งหมายความว่า รถซึ่งส่วนที่ใช้ในการบรทุกมีลักษณะเฉพาะ เพื่อใช้ในการบรทุกวัสดุอันตราย
เช่น น้ำมันเชื้อเพลิง ก๊าซเหลวสารเคมี วัตถุระเบิด วัสดุไวไฟ เป็นต้น

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา (๕) รถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของลักษณะ ๕ คือ รถบรทุกเฉพาะกิจ ซึ่ง
หมายความว่ารถซึ่งส่วนที่ใช้ในการบรทุกมีลักษณะพิเศษ เพื่อใช้ในกิจการใดกิจการหนึ่งโดย
เฉพาะ เช่น รถบรทุกขวดเครื่องตีม รถบรทุกขยะมูลฝอย รถผสมซีเมนต์ รถบรทุกเครื่องรด
ยาง รถบรทุกเครื่องทุนแรง เป็นต้น

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา (๖) รถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของลักษณะ ๖ คือ รถพ่วง ซึ่งหมายความว่า
รถที่ไม่มีแรงขับเคลื่อนในตัวเอง จำเป็นต้องใช้รถอื่นลากจูง และนำหนักกรรวมน้ำหนักบรทุกทั้ง
หมดลงบนเพลาล้อสมบรูณในตัวเอง

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา (๗) รถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของลักษณะ ๗ คือ รถกึ่งพ่วงซึ่งหมายความ
ว่า รถที่ไม่มีแรงขับเคลื่อนในตัวเอง จำเป็นต้องใช้รถอื่นลากจูง และนำหนักกรรวมน้ำหนักบรทุก
บางส่วนเฉลี่ยลงบนเพลาล้อของรถคันลากจูง

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา (๘) รถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของลักษณะ ๘ คือ รถกึ่งพ่วงบรทุกวัสดุยาว
ซึ่งหมายความว่า รถกึ่งพ่วงที่มีลักษณะเพื่อใช้บรทุกสิ่งของที่มีความยาวโดยมีโครงโลหะที่
สามารถปรับความยาวของช่วงล้อระหว่างรถลากจูงกับรถกึ่งพ่วงได้

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา (๙) รถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของลักษณะ ๙ คือ รถลากจูง ซึ่งหมายความ
ว่า รถที่มีลักษณะเป็นรถสำหรับลากจูงรถพ่วง รถกึ่งพ่วง และรถกึ่งพ่วงบรทุกวัสดุยาวโดยเฉพาะ

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ข้อ ๑๒ รถขนาดเล็กตามข้อ ๙ (๓) ได้แก่ รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารและสิ่ง
ของรวมกันซึ่งคัสซีจะเป็นคัสซีรถโดยสารหรือไม่ก็ได้ และอาจมีทางขึ้นลงด้านข้างหรือด้านท้าย
ของรถ ที่นั่งจำนวนไม่เกิน ๒๐ ที่นั่ง โดยไม่กำหนดที่สำหรับผู้โดยสาร และมีที่สำหรับบรทุกสิ่ง
ของรวมไปกับผู้โดยสาร

ให้ไว้ ณ วันที่ ๒ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๒๔

ร้อยตำรวจโท ชาญ มนุธรรม

รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา **ปฏิบัติราชการแทนรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม** สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

+-----สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา-----สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา-----
-----+

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา **หมายเหตุ:-** เหตุผลในการประกาศใช้กฎกระทรวงฉบับนี้ คือ เนื่องจากมาตรา ๒๓ วรรคสอง และมาตรา ๒๘ วรรคสี่ แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ บัญญัติว่าการขออนุญาตและการอนุญาตให้ประกอบกิจการขนส่งประจำทาง การขนส่งไม่ประจำทาง การขนส่งโดยรถขนาดเล็ก และการขนส่งส่วนบุคคล และการขต่ออายุใบอนุญาต ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง จึงจำเป็นต้องออกกฎกระทรวงนี้ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา
[ร.ก.๒๕๒๔/๒๑๒/๑พ./๒๔ ธันวาคม ๒๕๒๔]

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา



กฎกระทรวง

ฉบับที่ ๖๐ (พ.ศ. ๒๕๕๒)

ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก

พ.ศ. ๒๕๒๒

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๗ และมาตรา ๗๑ วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ อันเป็นกฎหมายที่มีบทบัญญัติบางประการเกี่ยวกับการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคล ซึ่งมาตรา ๒๘ ประกอบกับมาตรา ๓๒ มาตรา ๓๓ มาตรา ๓๔ มาตรา ๔๑ และมาตรา ๔๓ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย บัญญัติให้กระทำได้โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมออกกฎกระทรวงไว้ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ กฎกระทรวงนี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดสามสิบวันนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

ข้อ ๒ ให้ยกเลิกความในข้อ ๑ แห่งกฎกระทรวง ฉบับที่ ๕ (พ.ศ. ๒๕๒๔) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยกฎกระทรวง ฉบับที่ ๕๓ (พ.ศ. ๒๕๔๓) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“ข้อ ๑ รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารมาตรฐาน ๑ มาตรฐาน ๒ มาตรฐาน ๓ มาตรฐาน ๔ มาตรฐาน ๖ มาตรฐาน ๗ และรถขนาดเล็ก จะต้องมามีเครื่องอุปกรณ์และส่วนควบ ดังต่อไปนี้

(๑) กัสซี ตามแบบที่อธิบดีให้ความเห็นชอบ แต่ทั้งนี้ จะต้องประกอบด้วย

(ก) โครงกัสซี ทำด้วยโลหะแข็งแรงตลอดความยาวของตัวถังรถ เมื่อต่อตัวถังแล้วสามารถรับน้ำหนักเต็มอัตราบรรทุกได้ทุกสภาพการใช้งานของรถ

(ข) กันชนหน้าและกันชนท้าย ที่ติดตั้งเสมอกับหน้ารถและท้ายรถหรือยื่นจากหน้ารถ และท้ายรถระยะห่างพอสมควร

(ค) ระบบบังคับเลี้ยว ที่ทำงานได้คล่องตัว พวงมาลัยต้องอยู่ในตำแหน่งที่ผู้ขับรถสามารถบังคับรถได้สะดวกและปลอดภัย กลไกบังคับต้องไม่สัมผัสกับส่วนอื่นใดของรถ อัตราส่วนระหว่างมุมหมุนของพวงมาลัยกับมุมเลี้ยวของล้อทั้งซ้ายและขวาต้องใกล้เคียงกัน แรงที่ใช้หมุนพวงมาลัยให้รถเลี้ยวซ้ายหรือขวาจะต้องใกล้เคียงกันและไม่มากเกินไปจนสมควร รวมทั้งต้องมีรัศมีวงเลี้ยวและระยะท้ายปัดของรถตามที่อธิบดีประกาศกำหนด

กรณีรถที่มีความยาวมากกว่า ๑๒ เมตร ต้องมีระบบบังคับเลี้ยวที่เพลาล้อท้ายด้วย

(ง) กงล้อทำด้วยโลหะ และยางเป็นชนิดกลางสูบลม ที่มีขนาดสามารถรับน้ำหนักเต็มอัตราบรรทุกได้โดยปลอดภัย

(จ) เพลาล้อ ที่มีขนาดสามารถรับน้ำหนักเต็มอัตราบรรทุกได้โดยปลอดภัย

กรณีรถที่มีความยาวมากกว่า ๑๒ เมตร ต้องมีเพลาล้อไม่น้อยกว่า ๓ เพลาล้อ

(ฉ) สปริง มีขนาดสามารถรับน้ำหนักและการสั่นสะเทือนของตัวรถเต็มอัตราบรรทุกได้โดยปลอดภัย และมีเครื่องผ่อนคลายความสั่นสะเทือนที่ล้อทุกล้อ เพลาล้อไม่น้อยกว่า ๒ ชุด ซึ่งสามารถผ่อนคลายความสั่นสะเทือนได้ตามสมควร

สำหรับรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารมาตรฐาน ๓ (จ) มาตรฐาน ๓ (ฉ) และรถขนาดเล็ก จะมีเครื่องผ่อนคลายความสั่นสะเทือนเฉพาะเพลาน้ำก็ได้

(ช) แผ่นบังโคลนที่ล้อทุกล้อ มีขนาดอย่างน้อยเต็มความกว้างของยางล้อ ทำด้วยโลหะ ยาง หรือวัสดุอื่นใด ทั้งนี้ อาจใช้พื้นรถที่เป็นโลหะแทนแผ่นบังโคลนได้ แต่ด้านหลังล้อทุกล้อต้องมีแผ่นยางแขวนไว้เต็มความกว้างของยางล้อ ระยะห่างพอสมควร และส่วนล่างสุดของแผ่นบังโคลนต้องสูงจากพื้นราบไม่เกิน ๒๕ เซนติเมตร

(ซ) ห้ามล้อมือ ที่มีประสิทธิภาพตามที่อธิบดีประกาศกำหนด

(ฅ) ห้ามล้อเท้า ที่บังคับที่ล้อทุกล้อ ซึ่งต้องมีคุณลักษณะ ระบบการทำงาน และประสิทธิภาพตามที่อธิบดีประกาศกำหนด

รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารมาตรฐาน ๖ จะต้องมีการห้ามล้อฉุกเฉินที่สามารถทำให้รถตอนท้ายหยุดได้โดยอัตโนมัติในกรณีที่รถพุ่งหลุดจากรถตอนหน้า

(ญ) เครื่องกำเนิดพลังงาน ที่สามารถขับเคลื่อนรถในสภาพใช้งานตามปกติที่มีน้ำหนักเต็มอัตราบรรทุกได้อย่างเหมาะสม ต้องมีคุณลักษณะ ระบบการทำงาน กำลัง และไม่ก่อให้เกิดมลพิษทางอากาศและเสียงตามที่อธิบดีประกาศกำหนด รวมทั้งต้องมีฝาครอบเครื่องกำเนิดพลังงานขนาดปิดเครื่องได้สนิทและสามารถเก็บเสียงได้ตามสมควร

(ฉ) ระบบไอเสีย ที่มีเครื่องระงับเสียงและมีการบังหรือกั้นท่อไอเสียมิให้สัมผัสกับวัสดุติดไฟง่ายอันเป็นส่วนประกอบของรถ ส่วนปลายของท่อไอเสียต้องขนานกับผิวทางและตรงออกท้ายรถ สำหรับรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารที่มีทางขึ้นลงด้านท้ายรถ ส่วนปลายท่อไอเสียต้องขนานกับผิวทางและเบนออกตรงมุมท้ายรถด้านขวา

(ค) ระบบส่งกำลังงาน ประกอบด้วย คลัทช์ เฟืองส่งกำลัง เพลาส่งกำลัง ข้อต่อและเฟืองท้าย สามารถส่งกำลังขับเคลื่อนรถในขณะที่มีน้ำหนักเต็มอัตราบรรทุกได้โดยปลอดภัย และให้มีห่วงหรือโซ่รองรับเพลาส่งกำลังที่ทำด้วยโลหะที่มีขนาดสามารถรองรับเพลาส่งกำลังในกรณีที่หลุดหรือขาดไม่ให้กระแทกผิวทางได้

(ข) ระบบสตาร์ทเครื่องกำเนิดพลังงาน พร้อมสวิทช์ใช้การได้ดีที่ผู้ขับรถสามารถสตาร์ทเครื่องได้จากที่นั่งผู้ขับรถ

(ง) ระบบไฟฟ้า ให้ใช้สายไฟที่มีฉนวนหุ้มสาย และมีขนาดเหมาะสมกับปริมาณกระแสไฟฟ้าที่ผ่านสายนั้น การเดินสายไฟภายในและภายนอกต้องเรียบร้อย และไม่เป็นที่เกิดการลัดวงจรหรือเกิดอันตรายได้ง่าย ส่วนตัวถังที่ทำด้วยวัสดุสื่อไฟฟ้าต้องต่อให้ร่วมกับแบตเตอรี่ของรถ และแบตเตอรี่ต้องยึดแน่นกับตัวรถ ในกรณีที่แบตเตอรี่อยู่ในช่องแคบของตัวถัง จะต้องมีไม้หรือฉนวนกันตามความเหมาะสมด้วย

(จ) แตรสัญญาณชนิดไฟฟ้าเสียงเดียว ความดังของเสียงแตรจะต้องอยู่ในเกณฑ์ที่อธิบดีประกาศกำหนด

(ฉ) ถังเชื้อเพลิง ที่ใช้กับเครื่องกำเนิดพลังงานซึ่งมีสภาพไม่รั่วซึม มีฝาปิดอย่างดี และมีขนาดพอสมควร ติดตั้งไว้ในที่ปลอดภัย ซึ่งป้องกันการเกิดเพลิงไหม้ รวมทั้งท่อส่งเชื้อเพลิงต้องมีสภาพดี ไม่รั่วซึมหรือเกิดอันตรายได้ง่าย

(ค) เครื่องวัดความเร็ว ที่สามารถอ่านความเร็วของรถเป็นกิโลเมตรต่อชั่วโมงคลาดเคลื่อนได้ไม่เกินร้อยละสิบ และจะต้องมีแสงสว่างให้สามารถอ่านความเร็วในเวลากลางคืนได้

(๓) เครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถ ที่มีคุณลักษณะและระบบการทำงานตามที่อธิบดีประกาศกำหนด

ประเภทและลักษณะของรถที่ต้องมีเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามที่อธิบดีประกาศกำหนด

หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการให้ความเห็นชอบแบบคัสซีตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามที่อธิบดีประกาศกำหนด

(๒) ตัวถัง ยึดติดกับโครงคัสซีอย่างมั่นคงแข็งแรง สามารถรับน้ำหนักเต็มอัตราบรรทุกได้ทุกสภาพการใช้งานของรถ รูปร่างภายนอกต้องไม่มีส่วนยื่นที่แหลมหรือคมอันอาจก่อให้เกิดอันตราย แบบตัวถังของรถให้เป็นไปตามที่อธิบดีประกาศกำหนดหรือให้ความเห็นชอบ แต่ทั้งนี้จะต้องประกอบด้วย

(ก) กระจกกันลมหน้า กระจกกันลมหลัง และส่วนประกอบของตัวถังที่เป็นกระจกต้องเป็นกระจกนิรภัยตามที่อธิบดีประกาศกำหนด

กระจกกันลมหน้า ต้องมีขนาดที่ผู้ขับรถสามารถมองเห็นสภาพการจราจรได้ดี และห้ามมิให้นำวัสดุอื่นใดมาติดหรือบังส่วนหนึ่งส่วนใดของกระจก เว้นแต่เป็นการติดเครื่องหมาย หรือเอกสารตามที่กฎหมายกำหนด หรือเป็นการติดวัสดุเพื่อบังหรือกรองแสงแดดไว้ที่ด้านบนของกระจกตามขนาดที่อธิบดีประกาศกำหนด

กระจกกันลมหลังของรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารมาตรฐาน ๒ (จ) ที่มีจำนวนที่นั่งไม่เกิน ๑๒ ที่นั่ง และมาตรฐาน ๓ (ฉ) ห้ามมิให้นำวัสดุอื่นใดมาติดหรือบังส่วนหนึ่งส่วนใดของกระจก เว้นแต่เป็นการติดฟิล์มกรองแสง ซึ่งเมื่อวัดการผ่านของแสงแล้ว แสงต้องผ่านทั้งกระจกและฟิล์มกรองแสงได้ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๔๐

(ข) กระจกเงาหรืออุปกรณ์สำหรับผู้ขับรถมองเห็นสภาพการจราจรด้านข้าง ด้านหลัง และภายในรถได้อย่างชัดเจน

(ค) เครื่องปัดน้ำฝน มีใบปัดน้ำที่กระจกหน้ารถ และมีขนาดที่สามารถปัดน้ำได้เนื้อที่กว้างพอที่ผู้ขับรถมองเห็นสภาพการจราจรด้านหน้ารถได้อย่างชัดเจน

(ง) สีภายนอกและภายในซึ่งมีลักษณะเรียบร้อย

(จ) ตัวอักษร ภาพ หรือเครื่องหมายอื่นใดที่ด้านข้าง ด้านหน้า และด้านท้ายของตัวถัง ให้เป็นไปตามที่อธิบดีประกาศกำหนด

(ฉ) หลังคา ทำด้วยวัสดุที่มั่นคงแข็งแรง สามารถกันแดดกันฝนได้

สำหรับรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารมาตรฐาน ๓ (จ) และ (ฉ) ในประเภทการขนส่งส่วนบุคคล หลังคาจะทำด้วยผ้าใบหรือวัสดุอื่นที่มีคุณภาพทัดเทียมกันก็ได้

(ช) พื้นรถ ที่มั่นคงแข็งแรง สำหรับพื้นชั้นบนของรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารมาตรฐาน ๔ ต้องมั่นคงแข็งแรง มีพื้นยางหรือวัสดุอื่นที่มีคุณภาพทัดเทียมกัน ปูเต็มความกว้างและความยาวของพื้นรถ ได้พื้นชั้นบนต้องมีฝ้ากรุโดยทั่วไป

(ซ) หน้าต่างที่ด้านข้างรถ ซึ่งมีขนาดและจำนวนตามสมควร บานหน้าต่างเป็นชนิดปิดเปิดได้ ทำด้วยวัสดุที่มั่นคงแข็งแรง สามารถกันแดดกันฝนได้ มีกลอนหรือสลักสำหรับยึด ถ้าบานหน้าต่างทำด้วยวัสดุโปร่งแสง ต้องมีวัสดุสำหรับบังหรือกรองแสงแดดขนาดเต็มพื้นที่ของวัสดุโปร่งแสงนั้น

บานหน้าต่างของรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารมาตรฐาน ๑ มาตรฐาน ๒ มาตรฐาน ๔ (ก) (ข) (ค) และ (ง) มาตรฐาน ๖ (ก) และมาตรฐาน ๗ จะเป็นชนิดที่ปิดเปิดไม่ได้ก็ได้ ถ้าเป็นชนิดปิดเปิดไม่ได้ ตัวถังจะต้องมีระบบการถ่ายเทอากาศได้ดีในกรณีที่เครื่องปรับอากาศขัดข้อง

บานหน้าต่างของรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารมาตรฐาน ๓ (จ) และ (ฉ) และรถขนาดเล็ก จะใช้ผ้าใบหรือวัสดุอื่นที่มีคุณภาพทัดเทียมกันแทนบานหน้าต่างก็ได้ แต่ต้องมีที่สำหรับยึดติดกับตัวถัง

บานหน้าต่างของรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารมาตรฐาน ๒ (จ) ที่มีจำนวนที่นั่งไม่เกิน ๑๒ ที่นั่ง และมาตรฐาน ๓ (ฉ) ถ้าทำด้วยวัสดุโปร่งแสง ห้ามมิให้นำวัสดุอื่นใดมาติดหรือบังส่วนหนึ่งส่วนใดของวัสดุโปร่งแสงนั้น เว้นแต่เป็นการติดฟิล์มกรองแสง ซึ่งเมื่อวัดการผ่านของแสงแล้ว แสงต้องผ่านทั้งวัสดุโปร่งแสงและฟิล์มกรองแสงได้ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๔๐

(ณ) ประตูทางขึ้นลงและประตูฉุกเฉิน

ประตูทางขึ้นลง อยู่ที่ด้านข้างหรือที่ด้านท้ายของรถ ในกรณีที่ประตูทางขึ้นลงอยู่ที่ด้านข้าง บันไดทางขึ้นลงจะต้องไม่ยื่นออกนอกรถ ในกรณีที่ประตูทางขึ้นลงอยู่ที่ด้านท้ายของรถ บันไดทางขึ้นลงให้ยื่นออกนอกรถได้

ประตูฉุกเฉิน อยู่ที่ด้านขวาหรือที่ด้านท้ายของรถ มีบานประตูเต็มส่วนกว้างและส่วนสูง มีเครื่องหมายแสดงว่าเป็นประตูฉุกเฉินพร้อมด้วยคำอธิบายวิธีเปิดเป็นภาษาไทย

ประเภทและลักษณะของรถที่จะบังคับให้มีประตูทางขึ้นลงและประตูฉุกเฉิน ตลอดจนจำนวน ขนาด ตำแหน่ง คุณลักษณะ ระบบการทำงาน และประสิทธิภาพของประตูทางขึ้นลงและประตูฉุกเฉิน ให้เป็นไปตามที่อธิบดีประกาศกำหนด

(ง) ที่นั่งผู้ขับรถ ซึ่งแยกต่างหากจากที่นั่งผู้โดยสาร สามารถปรับเลื่อนได้ตามความเหมาะสม ตรงแน่นกับพื้นรถอยู่ในตำแหน่งที่สามารถบังคับรถได้ดีและมองเห็นสภาพการจราจรด้านหน้า ด้านข้าง และด้านหลังได้อย่างชัดเจน เมื่อใช้กระจกเงาหรืออุปกรณ์สำหรับมองภาพ

(ฉ) ที่นั่งผู้โดยสาร ตรงแน่นกับพื้นรถ

แบบ การจัดวางและการยึดที่นั่งผู้โดยสารของรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารแต่ละมาตรฐาน ให้เป็นไปตามที่อธิบดีประกาศกำหนด

(ค) ห้องผู้ขับรถหรือราวกันผู้ขับรถที่มั่นคงแข็งแรงสำหรับแยกผู้ขับรถไฟให้อยู่คนละส่วนกับผู้โดยสาร

สำหรับรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารมาตรฐาน ๒ (จ) มาตรฐาน ๓ (จ) และ (ฉ) และรถขนาดเล็ก จะมีราวกันผู้ขับรถหรือไม่ก็ได้

(ข) ราวยึดเหนี่ยวที่มั่นคงแข็งแรงและสะอาดเรียบร้อย ตรงแน่นกับเพดานภายใน โดยมีความยาวและระยะห่างตามความเหมาะสม หรือมีที่ยึดเหนี่ยวอื่นใดที่ใช้การได้ทดแทนกัน และที่ประตูทางขึ้นลงต้องมีราวสำหรับยึดเหนี่ยวติดไว้ตามความเหมาะสมอย่างน้อยประตูละ ๑ ราว

ประเภทและลักษณะของรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารและรถขนาดเล็กที่จะบังคับให้มีราวยึดเหนี่ยว รวมทั้งจำนวนและตำแหน่งที่ติดตั้งราวยึดเหนี่ยว ให้เป็นไปตามที่อธิบดีประกาศกำหนด

(๓) กริ่งสัญญาณหยุดรถที่มีเสียงดังพอสมควร พร้อมด้วยที่กดกริ่งสัญญาณติดไว้ภายในรถ

ประเภทและลักษณะของรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารและรถขนาดเล็กที่จะบังคับให้มีกริ่งสัญญาณหยุดรถ รวมทั้งจำนวนและตำแหน่งที่ติดตั้งกริ่งสัญญาณหยุดรถ ให้เป็นไปตามที่อธิบดีประกาศกำหนด

(๔) แผ่นสะท้อนแสงสีแดง จำนวน ๒ แผ่น หรือ ๔ แผ่น มีลักษณะเป็นวงกลมสามเหลี่ยมด้านเท่า สีเหลี่ยมจัตุรัส หรือสี่เหลี่ยมผืนผ้า ใดๆอย่างหนึ่ง ในกรณีที่มีรัศมีความกว้างเกิน ๒.๑๐ เมตร แผ่นสะท้อนแสงที่มีลักษณะเป็นวงกลมต้องมีเส้นผ่าศูนย์กลางยาวไม่น้อยกว่า ๕ เซนติเมตร หรือหากมีลักษณะเป็นสามเหลี่ยมด้านเท่า สีเหลี่ยมจัตุรัส หรือสี่เหลี่ยมผืนผ้า ต้องมีความยาวด้านละ

ไม่น้อยกว่า ๕ เซนติเมตร แล้วแต่กรณี ติดที่ด้านท้ายรถข้างซ้ายและข้างขวา มีจำนวนเท่ากันทั้งสองข้าง สูงจากผิวทางไม่น้อยกว่า ๔๐ เซนติเมตร แต่ไม่เกิน ๑.๔๐ เมตร แผ่นริมสุดห่างจากด้านข้างริมสุดของท้ายรถไม่เกิน ๔๐ เซนติเมตร สามารถสะท้อนแสงเห็นได้ในเวลากลางคืนในระยะไม่น้อยกว่า ๑๕๐ เมตร

(ณ) เข็มขัดนิรภัย ตามประเภทของรถและตามแบบที่อธิบดีประกาศกำหนด

หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการให้ความเห็นชอบแบบตัวถังตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามที่อธิบดีประกาศกำหนด

(๓) โคมไฟดังต่อไปนี้ ที่มีกำลังไฟและความส่องสว่างตามที่อธิบดีประกาศกำหนด

(ก) โคมไฟแสงพุ่งไกล แสงขาวหรือเหลืองอ่อน จำนวน ๒ ดวง ติดอยู่ในระดับเดียวกันที่ด้านหน้ารถข้างซ้ายและข้างขวา แห่งละ ๑ ดวง โคมไฟทุกดวงต้องให้แสงสีเดียวกัน สูงจากผิวทางไม่น้อยกว่า ๔๐ เซนติเมตร แต่ไม่เกิน ๑.๓๕ เมตร

โคมไฟแสงพุ่งไกลจะให้แสงสว่างได้เฉพาะในขณะที่โคมไฟท้ายให้แสงสว่างด้วยเท่านั้น เว้นแต่เป็นการให้แสงสัญญาณชั่วคราว

(ข) โคมไฟแสงพุ่งต่ำ แสงขาวหรือเหลืองอ่อน ที่ให้แสงสีเดียวกับโคมไฟแสงพุ่งไกล จำนวน ๒ ดวง ติดอยู่ในระดับเดียวกันที่ด้านหน้ารถข้างซ้ายและข้างขวา แห่งละ ๑ ดวง สูงจากผิวทางไม่น้อยกว่า ๔๐ เซนติเมตร แต่ไม่เกิน ๑.๓๕ เมตร ห่างจากด้านข้างริมสุดของหน้ารถไม่เกิน ๔๐ เซนติเมตร

โคมไฟแสงพุ่งต่ำจะให้แสงสว่างได้เฉพาะในขณะที่โคมไฟท้ายให้แสงสว่างด้วยเท่านั้น

(ค) โคมไฟแสดงความกว้างของรถ แสงขาวหรือเหลือง จำนวน ๒ ดวง หรือ ๔ ดวง ติดอยู่ในระดับเดียวกันที่ด้านหน้ารถข้างซ้ายและข้างขวามีจำนวนเท่ากันทั้งสองข้าง โคมไฟทุกดวงต้องให้แสงสีเดียวกัน สูงจากผิวทางไม่น้อยกว่า ๓๕ เซนติเมตร แต่ไม่เกิน ๒.๑๐ เมตร โคมไฟดวงริมสุดห่างจากด้านข้างริมสุดของหน้ารถไม่เกิน ๔๐ เซนติเมตร

โคมไฟแสดงความกว้างของรถจะให้แสงสว่างได้เฉพาะในขณะที่โคมไฟท้ายให้แสงสว่างด้วยเท่านั้น

(ง) โคมไฟเลี้ยว ชนิดใช้ไฟกะพริบ แสงเหลือง ติดที่ด้านหน้า จำนวน ๒ ดวง และแสงเหลืองหรือแดง ติดที่ด้านท้าย จำนวน ๒ ดวง หรือ ๔ ดวง ในกรณีที่มีรถมีความกว้างเกิน ๒.๑๐ เมตร

โคมไฟเดี่ยวด้านท้ายจะมีจำนวน ๖ ดวงก็ได้ โดยให้ติดตั้งที่ข้างซ้ายและข้างขวา มีจำนวนเท่ากันทั้งสองข้าง โคมไฟทุกดวงที่ติดที่ด้านท้ายต้องให้แสงสีเดียวกัน โคมไฟดวงริมสุดห่างจากด้านข้างริมสุดของหน้ารถหรือท้ายรถไม่เกิน ๔๐ เซนติเมตร และดวงล่างสุดอยู่สูงจากผิวทางไม่น้อยกว่า ๓๕ เซนติเมตร แต่ไม่เกิน ๒.๑๐ เมตร โคมไฟเดี่ยวทุกดวงที่อยู่ข้างเดียวกันต้องกะพริบพร้อมกันในขณะที่รถให้สัญญาณเดี่ยว

(จ) โคมไฟท้าย แสงแดง จำนวน ๒ ดวง หรือ ๔ ดวง ในกรณีที่มีรถมีความกว้างเกิน ๒.๑๐ เมตร จะมีจำนวน ๖ ดวงก็ได้ ติดอยู่ในระดับเดียวกันที่ด้านท้ายรถข้างซ้ายและข้างขวามีจำนวนเท่ากันทั้งสองข้าง สูงจากผิวทางไม่น้อยกว่า ๓๕ เซนติเมตร แต่ไม่เกิน ๒.๑๐ เมตร โคมไฟดวงริมสุดห่างจากด้านข้างริมสุดของท้ายรถไม่เกิน ๔๐ เซนติเมตร

(ฉ) โคมไฟหยุด แสงแดง จำนวน ๒ ดวง หรือ ๔ ดวง ติดอยู่ในระดับเดียวกันที่ด้านท้ายรถข้างซ้ายและข้างขวา มีจำนวนเท่ากันทั้งสองข้างสูงจากผิวทางไม่น้อยกว่า ๓๕ เซนติเมตร แต่ไม่เกิน ๒.๑๐ เมตร โคมไฟดวงริมสุดห่างจากด้านข้างริมสุดของท้ายรถไม่เกิน ๔๐ เซนติเมตร

โคมไฟหยุดจะให้แสงสว่างได้เฉพาะในขณะที่ใช้ห้ามล้อเท่านั้น และแสงต้องสม่ำเสมอคงที่ไม่กะพริบ โคมไฟหยุดถ้ารวมอยู่ในโคมไฟท้ายจะต้องมีความสว่างมากกว่าความสว่างของโคมไฟท้ายนั้น

(ช) โคมไฟถอยหลัง แสงขาว จำนวนไม่เกิน ๒ ดวง ติดอยู่ที่ท้ายรถ สูงจากผิวทางไม่น้อยกว่า ๒๕ เซนติเมตร แต่ไม่เกิน ๒.๑๐ เมตร ในกรณีที่มี ๒ ดวง ต้องติดอยู่ในระดับเดียวกันและห่างจากแนวกึ่งกลางท้ายรถเท่ากันทั้งสองข้าง

โคมไฟถอยหลังจะให้แสงสว่างได้เฉพาะในขณะที่เข้าเกียร์ถอยหลังเท่านั้น

(ซ) โคมไฟส่องป้ายทะเบียน แสงขาว อย่างน้อย ๑ ดวง แต่ไม่เกิน ๒ ดวง ติดอยู่ด้านบน ด้านล่าง หรือด้านข้างของแผ่นป้ายทะเบียนท้ายรถ มีความสว่างสามารถอ่านป้ายทะเบียนรถได้ชัดเจนในระยะไม่น้อยกว่า ๒๐ เมตร จากท้ายรถ และต้องมีที่บังมิให้แสงพุ่งออกไปทางท้ายรถ

โคมไฟส่องป้ายทะเบียนต้องให้แสงสว่างพร้อมกับโคมไฟท้าย

(ฅ) โคมไฟแสดงส่วนสูงและประเภทของรถสำหรับรถที่มีความสูงเกิน ๒.๕๐ เมตร จำนวน ๔ ดวง ติดไว้ที่ด้านหน้าตอนบนของหลังการรถ ดวงริมสุดอยู่ห่างจากด้านข้างริมสุดของหน้ารถไม่เกิน ๑๐ เซนติเมตร ดวงในห่างจากดวงริมเป็นระยะประมาณ ๔๐ เซนติเมตร และให้มีโคมไฟแสงแดงด้านท้ายตอนบนของหลังการรถ จำนวน ๒ ดวง ติดไว้ริมสุดของท้ายรถข้างละ ๑ ดวง

โคมไฟแสดงส่วนสูงและประเภทของรถที่ติดไว้ที่ด้านหน้าตอนบนของหลังการรถให้ใช้ดังนี้

- ๑) รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารในประเภทการขนส่งประจำทางใช้แสงน้ำเงิน
- ๒) รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารในประเภทการขนส่งไม่ประจำทางใช้แสงเหลือง
- ๓) รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารในประเภทการขนส่งส่วนบุคคลใช้แสงขาว
- ๔) รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารในประเภทการขนส่งโดยรถขนาดเล็กใช้แสงม่วง

(ข) โคมไฟภายในรถ แสงขาว ติดไว้ภายในรถให้แสงสว่างพอสมควร และจะมีโคมไฟสำหรับอ่านหนังสือประจำทุกที่นั่งด้วยก็ได้

ประเภทและลักษณะของรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารและรถขนาดเล็กที่จะต้องมีโคมไฟภายในรถ รวมทั้งจำนวนและตำแหน่งของโคมไฟภายในรถ ให้เป็นไปตามที่อธิบดีประกาศกำหนด

(ค) โคมไฟส่องป้ายแสดงเส้นทาง แสงขาว ติดที่ด้านหน้ารถให้แสงสว่างพอสมควรที่ป้ายแสดงเส้นทาง”

ข้อ ๓ ให้ยกเลิกความในข้อ ๑๐ แห่งกฎกระทรวง ฉบับที่ ๕ (พ.ศ. ๒๕๒๔) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยกฎกระทรวง ฉบับที่ ๔๕ (พ.ศ. ๒๕๓๗) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“ข้อ ๑๐ รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารมาตรฐาน ๕ จะต้องม็เครื่องอุปกรณ์และส่วนควบดังต่อไปนี้

(๑) คัสซี ตามแบบที่อธิบดีให้ความเห็นชอบ แต่ทั้งนี้ จะต้องประกอบด้วย

(ก) โครงคัสซี ทำด้วยโลหะแข็งแรงตลอดความยาวของตัวถังรถ เมื่อต่อตัวถังแล้วสามารถรับน้ำหนักเต็มอัตราบรรทุกได้ทุกสภาพการใช้งานของรถ

(ข) กันชนท้ายที่ติดตั้งเสมอกับท้ายรถหรือยื่นจากท้ายรถในระยะห่างพอสมควรและจะมีกันชนหน้าหรือไม่ก็ได้

(ค) อุปกรณ์ต่อพ่วง ที่สามารถลากจูงได้ในขณะเต็มอัตราบรรทุก รวมทั้งต้องมีคุณลักษณะ ระบบการทำงาน และสมรรถนะตามที่อธิบดีประกาศกำหนด

(ง) กงล้อทำด้วยโลหะ และยางเป็นชนิดกลวงสูบลม ที่มีขนาดสามารถรับน้ำหนักเต็มอัตราบรรทุกได้โดยปลอดภัย

(จ) เพลาล้อ ที่มีขนาดสามารถรับน้ำหนักเต็มอัตราบรรทุกได้โดยปลอดภัย

(ฉ) สปริง มีขนาดสามารถรับน้ำหนักและการสั่นสะเทือนของตัวรถเต็มอัตราบรรทุกได้โดยปลอดภัย และมีเครื่องผ่อนคลายความสั่นสะเทือนที่ล้อทุกล้อ เพลาละไม่น้อยกว่า ๒ ชุด ซึ่งสามารถผ่อนคลายความสั่นสะเทือนได้ตามสมควร

(ช) แผ่นบังโคลนที่ล้อทุกล้อ มีขนาดอย่างน้อยเพิ่มความกว้างของยางล้อ ทำด้วยโลหะ ยาง หรือวัสดุอื่นใด ทั้งนี้ อาจใช้พื้นรถที่เป็นโลหะแทนแผ่นบังโคลนได้ แต่ด้านหลังล้อทุกล้อต้องมีแผ่นยางแขวนไว้เพิ่มความกว้างของยางล้อ ระยะห่างพอสมควร และส่วนต่ำสุดของแผ่นบังโคลนต้องสูงจากพื้นไม่เกิน ๒๕ เซนติเมตร

(ซ) ระบบห้ามล้อ ที่สามารถห้ามล้อได้โดยใช้การควบคุมจากระบบห้ามล้อของรถลากจูง และต้องมีระบบห้ามล้อฉุกเฉินที่สามารถทำให้รถหยุดได้โดยอัตโนมัติในกรณีที่เกิดจากรถลากจูง รวมทั้งต้องมีคุณลักษณะ ระบบการทำงาน และประสิทธิภาพตามที่อธิบดีประกาศกำหนด

(ฅ) ระบบไฟฟ้า ให้ใช้สายไฟที่มีฉนวนหุ้มสาย และมีขนาดเหมาะสมกับปริมาณกระแสไฟฟ้าที่ผ่านสายนั้น การเดินสายไฟภายในและภายนอกต้องเรียบร้อย และไม่เป็นที่เกิด การลัดวงจรหรือเกิดอันตรายได้ง่าย ส่วนตัวถังที่ทำด้วยวัสดุสื่อไฟฟ้าต้องต่อให้ร่วมกับแบตเตอรี่ของรถ ขั้วสายไฟ และสวิตช์ที่อาจเกิดประกายไฟได้ ต้องใช้ฉนวนหุ้มปิด

หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการให้ความเห็นชอบแบบคัสซีตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามที่อธิบดีประกาศกำหนด

(๒) ตัวถัง ยึดติดกับโครงคัสซีอย่างมั่นคงแข็งแรง สามารถรับน้ำหนักเต็มอัตราบรรทุกได้ทุกสภาพการใช้งานของรถ รูปร่างภายนอกต้องไม่มีส่วนยื่นที่แหลมหรือคมอันอาจก่อให้เกิดอันตราย แบบตัวถังของรถให้เป็นไปตามที่อธิบดีประกาศกำหนดหรือให้ความเห็นชอบ แต่ทั้งนี้ จะต้องประกอบด้วย

(ก) กระจกกันลมหน้า กระจกกันลมหลัง และส่วนประกอบของตัวถังที่เป็นกระจก ต้องเป็นกระจกนิรภัยตามที่อธิบดีประกาศกำหนด

(ข) สีภายนอกและภายในซึ่งมีลักษณะเรียบร้อย

(ค) เครื่องหมาย เป็นแผ่นโลหะรูปสี่เหลี่ยมมุมฉาก มีข้อความเป็นอักษรไทยว่า “รถพ่วง” หรือ “รถพ่วงยาว” โดยลักษณะ ขนาด และสีของแผ่นโลหะ ตลอดจนวิธีการติดแผ่นโลหะ ให้เป็นไปตามที่อธิบดีประกาศกำหนด

กรณีที่ต้องติดตัวอักษร ภาพ หรือเครื่องหมายอื่นใดนอกจากที่กำหนดตามวรรคหนึ่ง ต้องเป็นไปตามที่อธิบดีประกาศกำหนด

(ง) หลักรา ทำด้วยวัสดุที่มั่นคงแข็งแรง สามารถกันแดดกันฝนได้

(จ) พื้นรถ พื้นที่มั่นคงแข็งแรง

(ฉ) หน้าต่างที่ด้านข้างรถ ซึ่งมีขนาดและจำนวนตามสมควร บานหน้าต่างเป็นชนิด ปิดเปิดได้ ทำด้วยวัสดุที่มั่นคงแข็งแรง สามารถกันแดดกันฝนได้ มีกลอนหรือสลักสำหรับยึด ถ้าบานหน้าต่างทำด้วยวัสดุโปร่งแสง ต้องมีวัสดุสำหรับบังหรือกรองแสงแดด ขนาดเต็มพื้นที่ของวัสดุ โปร่งแสงนั้น

บานหน้าต่างของรถปรับอากาศจะเป็นชนิดที่ปิดเปิดไม่ได้ก็ได้ ถ้าเป็นชนิด ปิดเปิดไม่ได้ ตัวถังจะต้องมีระบบถ่ายเทอากาศได้ดีในกรณีที่เครื่องปรับอากาศขัดข้อง

(ช) ประตูทางขึ้นลงและประตูฉุกเฉิน

ประตูทางขึ้นลง อยู่ที่ด้านข้างของรถ และบันไดทางขึ้นลงจะต้องไม่ยื่นออกนอกรถ

ประตูฉุกเฉิน อยู่ที่ด้านขวาของรถหรือที่ด้านท้ายของรถ มีบานประตูเต็มส่วนกว้าง และส่วนสูง มีเครื่องหมายแสดงว่าเป็นประตูฉุกเฉินพร้อมด้วยคำอธิบายวิธีเปิดเป็นภาษาไทย

จำนวน ขนาด ตำแหน่ง คุณลักษณะ ระบบการทำงาน และประสิทธิภาพ ของประตูทางขึ้นลงและประตูฉุกเฉิน ให้เป็นไปตามที่อธิบดีประกาศกำหนด

(ซ) ที่นั่งผู้โดยสาร ซึ่งมีลักษณะเช่นเดียวกับที่กำหนดไว้ในข้อ ๑ (๒) (ฎ)

(ฅ) ราวยึดเหนี่ยว ที่มั่นคงแข็งแรงและสะอาดเรียบร้อย ตรึงแน่นกับเพดานภายใน โดยมีความยาวและระยะห่างตามความเหมาะสม หรือมีที่ยึดเหนี่ยวอื่นใดที่ใช้การได้ทดแทนกัน และที่ประตูทางขึ้นลงต้องมีราวสำหรับยึดเหนี่ยวตัวผู้โดยสารไว้ตามความเหมาะสมอย่างน้อยประตูละ ๑ ราว

(ณ) กริ่งสัญญาณหยุดรถ ที่มีเสียงดังพอสมควร พร้อมด้วยที่กดกริ่งสัญญาณติดไว้ ภายในรถ

ประเภทของรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารมาตรฐาน ๕ ที่จะบังคับให้มีกริ่งสัญญาณหยุดรถตามวรรคหนึ่ง รวมทั้งจำนวน และตำแหน่งที่ติดตั้งกริ่งสัญญาณหยุดรถให้เป็นไปตามที่อธิบดีประกาศกำหนด

(ฎ) แผ่นสะท้อนแสงมีดังต่อไปนี้

๑) สีแดง มีจำนวน ขนาด และลักษณะตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๑ (๒) (ฅ)

๒) สีเหลือง มีขนาดและลักษณะตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๑ (๒) (ฅ) ติดที่หน้ารถข้างซ้ายและข้างขวาแห่งละ ๑ แผ่น ห่างจากด้านข้างริมสุดของหน้ารถไม่เกิน ๑.๕ เซนติเมตร สูงจากผิวทางไม่น้อยกว่า ๓.๕ เซนติเมตร แต่ไม่เกิน ๑.๕๐ เมตร สามารถสะท้อนแสงเห็นได้ในเวลากลางคืนในระยะไม่น้อยกว่า ๑๕๐ เมตร

(ฏ) เข็มขัดนิรภัย ตามประเภทของรถและตามแบบที่อธิบดีประกาศกำหนด

หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการให้ความเห็นชอบแบบตัวถังตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามที่อธิบดีประกาศกำหนด

(๓) โคมไฟดังต่อไปนี้ ที่ทำงานได้ร่วมกับรถที่ใช้ลากจูง และมีกำลังไฟและความส่องสว่างตามที่อธิบดีประกาศกำหนด

(ก) โคมไฟเลี้ยว ติดที่ด้านท้ายรถข้างซ้ายและข้างขวา มีจำนวนและลักษณะตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๑ (๓) (ง)

(ข) โคมไฟท้าย มีจำนวนและลักษณะตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๑ (๓) (จ)

(ค) โคมไฟหยุด มีจำนวนและลักษณะตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๑ (๓) (ฉ)

(ง) โคมไฟถอยหลัง มีจำนวนและลักษณะตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๑ (๓) (ช)

(จ) โคมไฟส่องป้ายทะเบียน มีจำนวนและลักษณะตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๑ (๓) (ซ)

(ฉ) โคมไฟแสดงส่วนสูงท้ายรถ แสงแดง ติดบนหลังคาท้ายรถห่างจากด้านข้างริมสุดไม่เกิน ๑๐ เซนติเมตร ข้างละ ๑ ดวง

(ช) โคมไฟภายในรถ มีลักษณะตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๑ (๓) (ญ)

(ซ) โคมไฟข้างรถ แสงเหลือง แต่ถ้าแสงสว่างส่องออกไปทางท้ายรถหรือเป็นโคมไฟดวงท้ายจะให้แสงแดงก็ได้ ติดอยู่สูงจากผิวทางไม่น้อยกว่า ๓.๕ เซนติเมตร แต่ไม่เกิน ๒.๑๐ เมตร ที่ข้างซ้ายและข้างขวารถในระดับเดียวกัน ตอนหน้าห่างจากหน้าสุดรถไม่เกิน ๘๐ เซนติเมตร (ไม่รวมแขนพวง) แห่งละ ๑ ดวง ตอนท้ายห่างจากท้ายสุดรถไม่เกิน ๓๐ เซนติเมตร แห่งละ ๑ ดวง

ในกรณีที่มีรถมีความยาวเกิน ๖ เมตร ให้มีโคมไฟข้างรถที่กึ่งกลางระหว่างโคมไฟข้างรถดวงหน้าและดวงท้ายอีกแห่งละ ๑ ดวง ถ้ามีมากกว่า ๑ ดวง ระยะห่างระหว่างโคมไฟแต่ละดวงในข้างเดียวกันต้องเท่ากัน และห่างกันไม่น้อยกว่า ๓ เมตร

โคมไฟข้างรถจะให้แสงสว่างได้เฉพาะในขณะที่โคมไฟท้ายรถให้แสงสว่างด้วยเท่านั้น”

ข้อ ๔ ให้ยกเลิกความในข้อ ๑๓ แห่งกฎกระทรวง ฉบับที่ ๕ (พ.ศ. ๒๕๒๔) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยกฎกระทรวง ฉบับที่ ๔๐ (พ.ศ. ๒๕๓๕) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“ข้อ ๑๓ รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารและรถขนาดเล็ก ให้มีขนาดตามมาตรฐานที่กำหนดไว้ดังต่อไปนี้

(๑) ความกว้าง เมื่อวัดจากส่วนที่กว้างที่สุดของตัวถังรวมส่วนประกอบที่ยื่นออกจากตัวถัง แต่ไม่รวมกระจกเงาสำหรับมองด้านนอกตัวรถ จะต้องมีความกว้างไม่เกิน ๒.๕๕ เมตร โดยตัวถังด้านข้างหรือส่วนประกอบของตัวถังจะยื่นเกินขอบทางด้านนอกของเพลาล้อท้ายได้ไม่เกินด้านละ ๑๕ เซนติเมตร

(๒) ความสูง

ความสูงภายนอกของรถเมื่อวัดในแนวตั้งจากพื้นราบถึงส่วนที่สูงที่สุดของรถไม่รวมกระจกเงาสำหรับมองด้านนอกตัวรถ จะต้องมีความสูงไม่เกิน ๔.๐๐ เมตร เว้นแต่รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารมาตรฐาน ๒ (ค) (ง) และ (จ) มาตรฐาน ๓ (ค) (ง) (จ) และ (ฉ) และรถขนาดเล็ก จะต้องมีความสูงไม่เกิน ๓.๒๐ เมตร และรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารมาตรฐาน ๔ จะต้องมีความสูงไม่เกิน ๔.๓๐ เมตร

ความสูงภายในของรถให้เป็นไปตามที่อธิบดีประกาศกำหนด

ความสูงของรถต้องไม่ทำให้การทรงตัวของรถต่ำกว่าเกณฑ์ที่อธิบดีประกาศกำหนด

(๓) ความยาว

รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารมาตรฐาน ๑ มาตรฐาน ๒ (ก) และ (ข) มาตรฐาน ๓ (ก) และ (ข) และมาตรฐาน ๖ เมื่อวัดจากส่วนหน้าสุดถึงส่วนท้ายสุดของรถไม่รวมกระจกเงาสำหรับมองด้านนอกตัวรถ จะต้องมีความยาวไม่เกิน ๑๕ เมตร

รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารมาตรฐาน ๔ เมื่อวัดจากส่วนหน้าสุดถึงส่วนท้ายสุดของรถไม่รวมกระจกเงาสำหรับมองด้านนอกตัวรถ จะต้องมีความยาวไม่เกิน ๑๒ เมตร

รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารมาตรฐาน ๒ (ก) (ง) และ (จ) มาตรฐาน ๓ (ก) (ง) (จ) และ (ฉ) มาตรฐาน ๕ และรถขนาดเล็ก เมื่อวัดจากส่วนหน้าสุดถึงส่วนท้ายสุดของรถไม่รวมกระจกเงาสำหรับมองด้านนอกตัวรถและแขนพวง จะต้องมีความยาวไม่เกิน ๑๐ เมตร

รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารมาตรฐาน ๖ เมื่อวัดจากส่วนหน้าสุดถึงส่วนท้ายสุดของรถไม่รวมกระจกเงาสำหรับมองด้านนอกตัวรถ จะต้องมีความยาวไม่เกิน ๑๘ เมตร

(๔) ส่วนยื่นหน้า เมื่อวัดจากส่วนหน้าสุดของตัวถังไม่รวมกันชนหรือแขนพวงถึงศูนย์กลางเพลาล้อหน้า จะต้องมีความยาวของส่วนยื่นหน้าไม่เกินกึ่งหนึ่งของช่วงล้อ เว้นแต่รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารมาตรฐาน ๖ ต้องมีความยาวของส่วนยื่นหน้าไม่เกินกึ่งหนึ่งของช่วงล้อตอนหน้า

(๕) ส่วนยื่นท้าย เมื่อวัดจากส่วนท้ายสุดของตัวถังส่วนที่บรรทุกไม่รวมกันชนถึงศูนย์กลางเพลาล้อท้าย หรือถึงศูนย์กลางของกลุ่มเพลาล้อท้ายในกรณีที่มีเพลาล้อท้ายมากกว่าหนึ่งเพลาล้อ ต้องมีความยาวของส่วนยื่นท้ายไม่เกินสองในสามของช่วงล้อ

ส่วนยื่นท้ายของรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารที่มีประตูทางขึ้นลงด้านท้าย และส่วนยื่นท้ายของรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารมาตรฐาน ๖ ต้องมีความยาวของส่วนยื่นท้ายไม่เกินกึ่งหนึ่งของช่วงล้อ หรือไม่เกินกึ่งหนึ่งของช่วงล้อตอนท้าย

รถที่มีความยาวมากกว่า ๑๒ เมตร อาจมีความยาวของส่วนยื่นท้ายเกินสองในสามของช่วงล้อก็ได้ แต่ต้องเป็นไปตามที่อธิบดีประกาศกำหนด

หลักเกณฑ์การวัดขนาดช่วงล้อของรถตาม (๔) และ (๕) ให้เป็นไปตามที่อธิบดีประกาศกำหนด”

ข้อ ๕ ให้ยกเลิกความในข้อ ๑๕ แห่งกฎกระทรวง ฉบับที่ ๕ (พ.ศ. ๒๕๒๔) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยกฎกระทรวง ฉบับที่ ๔๕ (พ.ศ. ๒๕๓๗) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“ข้อ ๑๕ รถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของลักษณะ ๑ ลักษณะ ๒ ลักษณะ ๓ ลักษณะ ๔ ลักษณะ ๕ และลักษณะ ๕ จะต้องมีการอุปกรณ์และส่วนควบดังต่อไปนี้

- (๑) คัสซี ตามแบบที่อธิบดีให้ความเห็นชอบ แต่ทั้งนี้ จะต้องประกอบด้วย
- (ก) โครงคัสซี ทำด้วยโลหะแข็งแรงตลอดความยาวของตัวถังรถ เมื่อต่อตัวถังแล้วสามารถรับน้ำหนักเต็มอัตราบรรทุกได้ทุกสภาพการใช้งานของรถ
- (ข) กั้นชนหน้า ยื่นจากหน้ารถระยะห่างพอสมควร
สำหรับรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของลักษณะ ๔ จะต้องมีกั้นชนท้ายยื่นจากท้ายรถระยะห่างพอสมควร
- (ค) ระบบบังคับเลี้ยว ที่ทำงานได้คล่องตัว พวงมาลัยต้องอยู่ในตำแหน่งที่ผู้ขับรถสามารถบังคับรถได้สะดวกและปลอดภัย กลไกบังคับต้องไม่สัมผัสกับส่วนอื่นใดของรถ อัตราส่วนระหว่างมุมหมุนของพวงมาลัยกับมุมเลี้ยวของล้อทั้งซ้ายและขวาต้องใกล้เคียงกัน แรงที่ใช้หมุนพวงมาลัยให้รถเลี้ยวซ้ายหรือขวาจะต้องใกล้เคียงกัน และไม่มากเกินไปจนสมควร รวมทั้งต้องมีรัศมีวงเลี้ยวและระยะท้ายปีดของรถตามที่อธิบดีประกาศกำหนด
- (ง) กงล้อทำด้วยโลหะ และยางเป็นชนิดคลวงสุบลม ที่มีขนาดสามารถรับน้ำหนักเต็มอัตราบรรทุกได้โดยปลอดภัย
- (จ) เฟลาล้อ ที่มีขนาดสามารถรับน้ำหนักเต็มอัตราบรรทุกได้โดยปลอดภัย
- (ฉ) สปริง มีขนาดสามารถรับน้ำหนักและการสั่นสะเทือนของตัวรถเต็มอัตราบรรทุกได้โดยปลอดภัย และมีเครื่องผ่อนคลายความสั่นสะเทือนที่เฟลาล้อหน้าไม่น้อยกว่า ๒ ชุด ซึ่งสามารถผ่อนคลายความสั่นสะเทือนได้ตามสมควร
- (ช) แผ่นบังโคลนที่ล้อทุกล้อ มีขนาดอย่างน้อยเต็มความกว้างของยางล้อ ทำด้วยโลหะ ยาง หรือวัสดุอื่นใด สำหรับล้อหลังสุดของรถ ส่วนล่างสุดของแผ่นบังโคลน ต้องสูงจากพื้นราบไม่เกิน ๒๕ เซนติเมตร
- (ซ) ห้ามล้อมือ ที่มีประสิทธิภาพตามที่อธิบดีประกาศกำหนด
- (ฌ) ห้ามล้อเท้า ที่บังคับที่ล้อทุกล้อ ซึ่งต้องมีคุณลักษณะ ระบบการทำงาน และประสิทธิภาพตามที่อธิบดีประกาศกำหนด
- (ฎ) เครื่องกำเนิดพลังงาน ที่สามารถขับเคลื่อนรถในสภาพใช้งานตามปกติที่มีน้ำหนักเต็มอัตราบรรทุกได้อย่างเหมาะสม โดยต้องมีคุณลักษณะ ระบบการทำงาน กำลัง และไม่ก่อให้เกิดมลพิษทางอากาศและเสียงตามที่อธิบดีประกาศกำหนด รวมทั้งต้องมีฝาครอบเครื่องกำเนิดพลังงาน ขนาดปิดเครื่องได้สนิทและสามารถเก็บเสียงได้ตามสมควร

(ฎ) ระบบไอเสีย ที่มีอุปกรณ์ระงับเสียงและมีอุปกรณ์ป้องกันความร้อนหรือการติดไฟ โดยส่วนปลายของท่อไอเสียต้องไม่หันไปทางด้านซ้ายของรถ ทั้งนี้ อุปกรณ์ระงับเสียงและอุปกรณ์ป้องกันความร้อนหรือการติดไฟ ให้เป็นไปตามมาตรฐานที่อธิบดีประกาศกำหนด

(ฉ) ระบบส่งกำลังงาน ประกอบด้วยคลัทช์ เพื่องส่งกำลัง เพลาส่งกำลัง ขั้วต่อ และเฟืองท้าย สามารถส่งกำลังขับเคลื่อนรถในขณะที่มีน้ำหนักเต็มอัตราบรรทุกได้โดยปลอดภัย และให้มีห่วงหรือโซ่รองรับเพลาส่งกำลังที่ทำด้วยโลหะที่มีขนาดสามารถรองรับเพลาส่งกำลังในกรณีที่หลุดหรือขาดไม่ให้กระแทกผิวทางได้

(ค) ระบบสตาร์ทเครื่องกำเนิดพลังงาน พร้อมสวิตช์ใช้การได้ดีที่ผู้ขับรถสามารถสตาร์ทเครื่องได้จากที่นั่งผู้ขับรถ

(ข) ระบบไฟฟ้า ให้ใช้สายไฟที่มีฉนวนหุ้มสาย และมีขนาดเหมาะสมกับปริมาณกระแสไฟฟ้าที่ผ่านสายนั้น การเดินสายไฟภายในและภายนอกต้องเรียบร้อย และไม่เป็นที่เกิดการลัดวงจรหรือเกิดอันตรายได้ง่าย ส่วนตัวถังที่ทำด้วยวัสดุสื่อไฟฟ้าต้องต่อให้ร่วมกับแบตเตอรี่ของรถ และแบตเตอรี่ต้องยึดแน่นกับตัวรถ ในกรณีที่แบตเตอรี่อยู่ในช่องแคบของตัวถัง จะต้องมีไม้หรือฉนวนกั้นตามความเหมาะสมด้วย

(ฅ) แตรสัญญาณชนิดไฟฟ้าเสียงเดียว ความดังของเสียงแตรจะต้องอยู่ในเกณฑ์ที่อธิบดีประกาศกำหนด

(ง) ถังเชื้อเพลิง ที่ใช้กับเครื่องกำเนิดพลังงานซึ่งมีสภาพไม่รั่วซึม มีฝาปิดอย่างดี และมีขนาดพอสมควร ติดตั้งไว้ในที่ปลอดภัย ซึ่งป้องกันการเกิดเพลิงไหม้ รวมทั้งท่อส่งเชื้อเพลิงต้องมีสภาพดี ไม่รั่วซึมหรือเกิดอันตรายได้ง่าย

(จ) เครื่องวัดความเร็ว ที่สามารถอ่านความเร็วของรถเป็นกิโลเมตรต่อชั่วโมง คลาดเคลื่อนได้ไม่เกินร้อยละสิบ และจะต้องมีแสงสว่างให้สามารถอ่านความเร็วในเวลากลางคืนได้

(ฉ) เครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถ ที่มีคุณลักษณะและระบบการทำงานตามที่อธิบดีประกาศกำหนด

ประเภทและลักษณะของรถที่ต้องมีเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามที่อธิบดีประกาศกำหนด

หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการให้ความเห็นชอบแบบคัสซีตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามที่อธิบดีประกาศกำหนด

(๒) ตัวถังยึดติดกับโครงคัสซีอย่างมั่นคงแข็งแรง สามารถรับน้ำหนักเต็มอัตราบรรทุกได้ทุกสภาพการใช้งานของรถ รูปร่างภายนอกต้องไม่มีส่วนยื่นที่แหลมหรือคมอันอาจก่อให้เกิดอันตรายแบบตัวถังของรถให้เป็นไปตามที่อธิบดีประกาศกำหนดหรือให้ความเห็นชอบ แต่ทั้งนี้ จะต้องประกอบด้วย

(ก) ห้องผู้ขับรถทำด้วยโลหะแข็งแรง มีประตูทั้งสองข้าง มีที่นั่งผู้ขับรถตั้งอยู่ในตำแหน่งเหมาะสมที่สามารถบังคับรถได้ดี และสามารถมองเห็นสภาพการจราจรด้านหน้า ด้านข้าง และด้านหลังได้อย่างชัดเจนเมื่อใช้กระจกเงาสำหรับมองหลัง

ประเภทและลักษณะของรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของที่จะบังคับให้มีห้องผู้ขับรถตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามที่อธิบดีประกาศกำหนด

(ข) กระจกกันลมและส่วนประกอบของตัวถังที่เป็นกระจก ต้องเป็นกระจกนิรภัยตามที่อธิบดีประกาศกำหนด กระจกกันลมหน้าต้องมีขนาดที่ผู้ขับรถสามารถมองเห็นสภาพการจราจรได้ดี และห้ามมิให้น้ำวัสดุอื่นใดมาติดหรือบังส่วนหนึ่งส่วนใดของกระจก เว้นแต่เป็นการติดเครื่องหมายหรือเอกสารตามที่กฎหมายกำหนด หรือเป็นการติดวัสดุเพื่อบังหรือกรองแสงแดดไว้ที่ด้านบนของกระจกตามขนาดที่อธิบดีประกาศกำหนด

(ค) กระจกเงาสำหรับมองหลังอย่างน้อย ๑ บาน ซึ่งทำให้ผู้ขับรถมองเห็นสภาพการจราจรด้านข้าง ด้านหลัง และภายในรถได้ทุกขณะ

(ง) เครื่องปิดน้ำฝน มีใบปิดน้ำที่กระจกหน้ารถ และมีขนาดที่สามารถปิดน้ำได้เนื้อที่กว้างพอที่ผู้ขับรถมองเห็นสภาพการจราจรด้านหน้ารถได้อย่างชัดเจน

(จ) ตัวถังส่วนที่บรรทุก ให้มีลักษณะและมาตรฐานตามที่อธิบดีประกาศกำหนด แต่ความสูงของตัวถังส่วนที่บรรทุกที่มีลักษณะเป็นกระบะที่บสำหรับรถที่มีน้ำหนักรถและน้ำหนักบรรทุกรวมกันเกิน ๘,๐๐๐ กิโลกรัม แต่ไม่เกิน ๑๘,๐๐๐ กิโลกรัม เมื่อวัดจากพื้นกระบะจะต้องไม่เกิน ๖๐ เซนติเมตร และสำหรับรถที่มีน้ำหนักรถและน้ำหนักบรรทุกรวมกันเกิน ๑๘,๐๐๐ กิโลกรัม เมื่อวัดจากพื้นกระบะจะต้องไม่เกิน ๘๐ เซนติเมตร

(ฉ) ตัวอักษร ภาพ หรือเครื่องหมายอื่นใดที่ด้านข้าง ด้านหน้า และด้านหลังของตัวถัง ให้เป็นไปตามที่อธิบดีประกาศกำหนด

(ช) สีภายนอกซึ่งมีลักษณะเรียบร้อย

(ซ) แผ่นสะท้อนแสงสีแดง มีจำนวน ขนาด และลักษณะตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๑ (๒)
(ฅ) ในกรณีที่เป็นรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของที่ส่วนบรรทุกเป็นผู้ทึบให้ติดแผ่นสะท้อนแสงสีเหลืองที่มุมบนของตัวถังด้านท้ายแห่งละ ๑ แผ่นด้วย

(ณ) เข็มขัดนิรภัย ตามประเภทของรถและตามแบบที่อธิบดีประกาศกำหนด
หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการให้ความเห็นชอบแบบตัวถังตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามที่อธิบดีประกาศกำหนด

(๓) โคมไฟดังต่อไปนี้ ที่มีกำลังไฟและความส่องสว่างตามที่อธิบดีประกาศกำหนด
(ก) โคมไฟแสงพุ่งไกล มีจำนวนและลักษณะตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๑ (๓) (ก)
(ข) โคมไฟแสงพุ่งต่ำ มีจำนวนและลักษณะตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๑ (๓) (ข)
(ค) โคมไฟแสดงความกว้างของรถ มีจำนวนและลักษณะตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๑ (๓) (ค)
(ง) โคมไฟเลี้ยว มีจำนวนและลักษณะตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๑ (๓) (ง)
(จ) โคมไฟท้าย มีจำนวนและลักษณะตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๑ (๓) (จ)
(ฉ) โคมไฟหยุด มีจำนวนและลักษณะตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๑ (๓) (ฉ)
(ช) โคมไฟลอยหลัง มีจำนวนและลักษณะตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๑ (๓) (ช)
(ฅ) โคมไฟส่องป้ายทะเบียน มีจำนวนและลักษณะตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๑ (๓) (ฅ)
(ณ) โคมไฟแสดงส่วนสูงและประเภทของรถ แสงเขียว มีจำนวนและลักษณะตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๑ (๓) (ณ) สำหรับรถที่มีตัวถังส่วนบรรทุกเป็นผู้ทึบหรือเป็นกระบะที่มีหลังคาถาวรให้มีโคมไฟแสดงส่วนสูงแสงแดง ติดอยู่ในระดับเดียวกันที่ด้านท้ายรถตอนบนหลังคา จำนวน ๒ ดวง แต่ละดวงห่างจากด้านข้างริมสุดของรถไม่เกิน ๑๐ เซนติเมตร

(ญ) โคมไฟภายในรถ แสงขาว ติดไว้ภายในห้องผู้ขับรถให้แสงสว่างพอสมควร”

ข้อ ๖ ให้ยกเลิกความในข้อ ๑๘ แห่งกฎกระทรวง ฉบับที่ ๕ (พ.ศ. ๒๕๒๔) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยกฎกระทรวง ฉบับที่ ๔๕ (พ.ศ. ๒๕๓๓) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“ข้อ ๑๘ รถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของลักษณะ ๖ ลักษณะ ๗ และลักษณะ ๘ จะต้องมีการอุปกรณ์และส่วนควบดังต่อไปนี้

- (๑) คัสซี ตามแบบที่อธิบดีให้ความเห็นชอบ แต่ทั้งนี้ จะต้องประกอบด้วย
- (ก) โครงคัสซี ทำด้วยโลหะแข็งแรงตลอดความยาวของตัวรถ เมื่อต่อตัวถังแล้วสามารถรับน้ำหนักเต็มอัตราบรรทุกได้ทุกสภาพการใช้งานของรถ
- โครงคัสซีของรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของลักษณะ ๘ ต้องสามารถปรับขนาดความยาวได้
- โครงคัสซีส่วนหน้าของรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของลักษณะ ๙ และลักษณะ ๘ ให้มีสลักพวงทำด้วยโลหะขนาดพอสมควรสำหรับต่อกับงานพวงของรถลากจูงได้โดยเฉพาะ
- (ข) กงล้อทำด้วยโลหะ และยางเป็นชนิดกลวงสุบลม ที่มีขนาดสามารถรับน้ำหนักเต็มอัตราบรรทุกได้โดยปลอดภัย
- (ค) เฟลาล้อ ที่มีขนาดสามารถรับน้ำหนักเต็มอัตราบรรทุกได้โดยปลอดภัย
- (ง) สปริง ที่มีขนาดสามารถรับน้ำหนักและการสั่นสะเทือนของตัวรถเต็มอัตราบรรทุกได้โดยปลอดภัย
- (จ) แผ่นบังโคลนที่ล้อทุกล้อ มีขนาดอย่างน้อยเต็มความกว้างของยางล้อ ทำด้วยโลหะ ยาง หรือวัสดุอื่นใด สำหรับล้อหลังสุดของรถ ส่วนล่างสุดของแผ่นบังโคลนต้องสูงจากพื้นราบไม่เกิน ๒๕ เซนติเมตร
- (ฉ) ระบบห้ามล้อ ที่สามารถห้ามล้อได้โดยใช้การควบคุมจากระบบห้ามล้อของรถลากจูง และต้องมีระบบห้ามล้อฉุกเฉินที่สามารถทำให้รถหยุดได้โดยอัตโนมัติในกรณีที่หลุดจากรถลากจูง รวมทั้งต้องมีคุณลักษณะ ระบบการทำงาน และประสิทธิภาพตามที่อธิบดีประกาศกำหนด
- (ช) ระบบไฟฟ้า ซึ่งมีลักษณะเช่นเดียวกับที่กำหนดไว้ในข้อ ๑๐ (๑) (ฉ)
- (ซ) อุปกรณ์ต่อพ่วง ที่สามารถลากจูงได้ในขณะบรรทุกเต็มอัตรา รวมทั้งต้องมีคุณลักษณะ ระบบการทำงาน และสมรรถนะตามที่อธิบดีประกาศกำหนด
- (ฅ) เครื่องหมาย เป็นแผ่นโลหะรูปสี่เหลี่ยมมุมฉาก มีข้อความเป็นอักษรไทยว่า “รถพ่วง” หรือ “รถพ่วงยาว” โดยลักษณะ ขนาด และสีของแผ่นโลหะ ตลอดจนวิธีการติดแผ่นโลหะ ให้เป็นไปตามที่อธิบดีประกาศกำหนด
- หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการให้ความเห็นชอบแบบคัสซีตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามที่อธิบดีประกาศกำหนด

(๒) ตัวถัง ยึดติดกับโครงสร้างอย่างมั่นคงแข็งแรง สามารถรับน้ำหนักเต็มอัตราบรรทุกได้ทุกสภาพการใช้งานของรถ รูปร่างภายนอกต้องไม่มีส่วนยื่นที่แหลมหรือคมอันอาจก่อให้เกิดอันตราย แบบตัวถังของรถให้เป็นไปตามที่อธิบดีประกาศกำหนดหรือให้ความเห็นชอบ แต่ทั้งนี้จะต้องประกอบด้วย

(ก) ส่วนประกอบของตัวถังที่เป็นกระจก ซึ่งมีลักษณะเช่นเดียวกับที่กำหนดไว้ในข้อ ๑๕

(๒) (ข)

(ข) ตัวถังส่วนที่บรรทุก ซึ่งมีลักษณะและมาตรฐานเช่นเดียวกับที่กำหนดไว้ในข้อ ๑๕

(๒) (จ)

(ค) สีภายนอกซึ่งมีลักษณะเรียบร้อย

(ง) แผ่นสะท้อนแสงมีดังต่อไปนี้

๑) สีแดง มีจำนวน ขนาด และลักษณะตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๑ (๒) (ฅ)

๒) สีเหลือง มีขนาดและลักษณะตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๑ (๒) (ฅ) ติดที่หน้ารถข้างซ้ายและข้างขวาแห่งละ ๑ แผ่น ห่างจากด้านข้างริมสุดของหน้ารถไม่เกิน ๑๕ เซนติเมตร สูงจากผิวทางไม่น้อยกว่า ๓๕ เซนติเมตร แต่ไม่เกิน ๑.๕๐ เมตร สามารถสะท้อนแสงเห็นได้ในเวลากลางคืนในระยะไม่น้อยกว่า ๑๕๐ เมตร ในกรณีของรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของลักษณะ ๖ หรือลักษณะ ๗ ที่ตัวถังส่วนบรรทุกเป็นตู้ทึบหรือเป็นกระบะที่มีหลังคาถาวรให้ติดที่มุมบนของตัวถังด้านท้ายแห่งละ ๑ แผ่นด้วย

หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการให้ความเห็นชอบแบบตัวถังตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามที่อธิบดีประกาศกำหนด

(๓) โคมไฟดังต่อไปนี้ ที่ทำงานได้ร่วมกับรถที่ใช้ลากจูง และมีกำลังไฟและความส่องสว่างตามที่อธิบดีประกาศกำหนด

(ก) โคมไฟเลี้ยว ติดที่ด้านท้ายรถข้างซ้ายและข้างขวา มีจำนวนและลักษณะตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๑ (๓) (ง)

(ข) โคมไฟท้าย มีจำนวนและลักษณะตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๑ (๓) (จ)

(ค) โคมไฟหยุด มีจำนวนและลักษณะตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๑ (๓) (ฉ)

(ง) โคมไฟถอยหลัง มีจำนวนและลักษณะตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๑ (๓) (ช)

(จ) โคมไฟส่องป้ายทะเบียน มีจำนวนและลักษณะตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๑ (๓) (ซ)

(ก) โคมไฟแสดงส่วนสูงท้ายรถ แสงแดง สำหรับรถที่มีตัวถังส่วนบรรทุกเป็นตู้ทึบหรือเป็นกระบะที่มีหลังคาถาวร ติดอยู่ในระดับเดียวกันที่ด้านท้ายรถตอนบนหลังคา จำนวน ๒ ดวง แต่ละดวงห่างจากด้านข้างริมสุดไม่เกิน ๑๐ เซนติเมตร

(ข) โคมไฟข้างรถ แสงเหลือง มีจำนวนและลักษณะตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๑๐ (๓) (ข)”

ข้อ ๓ ให้ยกเลิกข้อ ๑๕ แห่งกฎกระทรวง ฉบับที่ ๕ (พ.ศ. ๒๕๒๔) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒

ข้อ ๘ ให้ยกเลิกความในข้อ ๒๐ แห่งกฎกระทรวง ฉบับที่ ๕ (พ.ศ. ๒๕๒๔) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“ข้อ ๒๐ รถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของ ให้มีขนาดตามมาตรฐานที่กำหนดไว้ดังต่อไปนี้

(๑) ความกว้าง เมื่อวัดจากส่วนที่กว้างที่สุดของตัวถังรวมส่วนประกอบที่ยื่นออกจากตัวถังแต่ไม่รวมกระจกเงาสำหรับมองด้านนอกตัวรถ จะต้องมีความกว้างไม่เกิน ๒.๕๕ เมตร เว้นแต่รถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของลักษณะ ๒ ที่ติดตั้งระบบทำความเย็นเพื่อควบคุมอุณหภูมิภายในตัวถังส่วนบรรทุก จะต้องมีความกว้างไม่เกิน ๒.๖๐ เมตร โดยตัวถังหรือส่วนประกอบของตัวถังจะยื่นเกินขอบทางด้านนอกของเพลาล้อท้ายหรือกลุ่มเพลาล้อท้ายได้ไม่เกินด้านละ ๑๕ เซนติเมตร

(๒) ความสูง เมื่อวัดในแนวตั้งจากพื้นราบถึงส่วนที่สูงที่สุดของรถ ไม่รวมกระจกเงาสำหรับมองด้านนอกตัวรถ จะต้องมีความสูงไม่เกิน ๔.๐๐ เมตร เว้นแต่รถที่มีความกว้างไม่เกิน ๒.๓๐ เมตร จะต้องมีความสูงไม่เกิน ๓ เมตร

(๓) ความยาว

รถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของลักษณะ ๑ ลักษณะ ๒ ลักษณะ ๓ ลักษณะ ๔ ลักษณะ ๕ และลักษณะ ๕ เมื่อวัดจากส่วนหน้าสุดถึงส่วนท้ายสุดของรถ ไม่รวมกระจกเงาสำหรับมองด้านนอกตัวรถ จะต้องมีความยาวไม่เกิน ๑๒ เมตร

รถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของลักษณะ ๖ เมื่อวัดจากส่วนหน้าสุดไม่รวมแขนพวงถึงส่วนท้ายสุดของรถ จะต้องมีความยาวไม่เกิน ๘ เมตร

รถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของลักษณะ ๗ และลักษณะ ๘ เมื่อวัดจากส่วนหน้าสุดถึงส่วนท้ายสุดของรถ จะต้องมีความยาวไม่เกิน ๑๓.๖๐ เมตร โดยระยะจากศูนย์กลางของสลักพวงถึงส่วนท้ายสุดของรถจะต้องมีความยาวไม่เกิน ๑๒ เมตร

(๔) ส่วนยื่นหน้า

รถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของลักษณะ ๑ ลักษณะ ๒ ลักษณะ ๓ ลักษณะ ๔ ลักษณะ ๕ ลักษณะ ๖ และลักษณะ ๕ เมื่อวัดจากส่วนหน้าสุดของรถไม่รวมกันจนถึงศูนย์กลางเพลาล้อหน้า ต้องมีความยาวของส่วนยื่นหน้าไม่เกินกึ่งหนึ่งของช่วงล้อ

รถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของลักษณะ ๗ และลักษณะ ๘ เมื่อวัดจากส่วนหน้าสุดของรถไม่รวมกันจนถึงศูนย์กลางสลักพวง ต้องมีความยาวของส่วนยื่นหน้าไม่เกินกึ่งหนึ่งของช่วงล้อ

(๕) ส่วนยื่นท้าย

รถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของลักษณะ ๑ ลักษณะ ๒ ลักษณะ ๓ ลักษณะ ๔ ลักษณะ ๕ ลักษณะ ๖ และลักษณะ ๕ เมื่อวัดจากส่วนท้ายสุดของตัวถึงส่วนบรรทุกไม่รวมกันจนถึงศูนย์กลางเพลาล้อท้าย หรือถึงศูนย์กลางของกลุ่มเพลาล้อท้ายในกรณีที่มีเพลาล้อท้ายมากกว่าหนึ่งเพลาล้อ ต้องมีความยาวของส่วนยื่นท้ายไม่เกินกึ่งหนึ่งของช่วงล้อ เว้นแต่รถที่มีส่วนบรรทุกเป็นตู้ทึบ และรถที่มีทางขึ้นลงหรือติดตั้งอุปกรณ์ในการขนถ่ายที่ด้านท้ายส่วนบรรทุก ให้มีความยาวของส่วนยื่นท้ายได้ไม่เกินสองในสามของช่วงล้อ

รถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของลักษณะ ๗ และลักษณะ ๘ เมื่อวัดจากส่วนท้ายสุดของตัวถึงส่วนบรรทุกไม่รวมกันจนถึงศูนย์กลางเพลาล้อท้ายหรือกลุ่มเพลาล้อท้าย ต้องมีความยาวของส่วนยื่นท้ายไม่เกินสองในห้าของช่วงล้อ

หลักเกณฑ์การวัดขนาดช่วงล้อของรถตาม (๔) และ (๕) ให้เป็นไปตามที่อธิบดีประกาศกำหนด”

ข้อ ๕ รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารและรถขนาดเล็ก รวมทั้งรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของที่ได้ติดตั้งเครื่องอุปกรณ์และส่วนควบ และมีขนาดตามที่กำหนดในกฎกระทรวง ฉบับที่ ๕ (พ.ศ. ๒๕๒๔) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ และได้จดทะเบียนก่อนวันที่กฎกระทรวงนี้ใช้บังคับ ให้ได้รับยกเว้นไม่ต้องปฏิบัติตามกฎกระทรวงนี้ แต่อาจขอเปลี่ยนแปลงเครื่องอุปกรณ์และส่วนควบ และขนาดของรถให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวงนี้ได้

ให้ไว้ ณ วันที่ ๒๐ เมษายน พ.ศ. ๒๕๕๒

ประจักษ์ แก้วกล้าหาญ

รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม ปฏิบัติราชการแทน

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้กฎกระทรวงฉบับนี้ คือ โดยที่การกำหนดเครื่องอุปกรณ์และส่วนควบ ขนาด และข้อกำหนดทางเทคนิคของรถ ที่กำหนดไว้ตามกฎกระทรวง ฉบับที่ ๘ (พ.ศ. ๒๕๒๔) ออกตาม ความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ไม่สอดคล้องกับมาตรฐานยานยนต์สากลและ เทคโนโลยีด้านการผลิตยานยนต์ในปัจจุบันที่พัฒนาขึ้น สมควรแก้ไขเพิ่มเติมการกำหนดเครื่องอุปกรณ์และ ส่วนควบ ขนาดและข้อกำหนดทางเทคนิคของรถตามกฎกระทรวงดังกล่าวเสียใหม่ เพื่อให้การใช้รถในการ ประกอบการขนส่งมีประสิทธิภาพและมีความปลอดภัยยิ่งขึ้น รวมทั้งสอดคล้องกับมาตรฐานยานยนต์สากล และเทคโนโลยีด้านการผลิตยานยนต์ในปัจจุบัน จึงจำเป็นต้องออกกฎกระทรวงนี้



บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ กรมการขนส่งทางบก สำนักกฎหมาย โทร. ๐ ๒๒๗๑ ๘๗๙๒ , ๑๔๐๔

ที่ คค ๐๔๐๘/ว ๕๔

วันที่ ๒๘ มีนาคม ๒๕๕๙

เรื่อง กฎกระทรวง ฉบับที่ ๖๒ (พ.ศ. ๒๕๕๙) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ (แก้ไขเพิ่มเติมข้อกำหนดเกี่ยวกับเครื่องอุปกรณ์และส่วนควบ และขนาดของรถ)

เรียน รอบ. , รอว. , รอก. , ตรข. , ผอ. สำนักทุกสำนัก , ผอ. กองทุกกอง , สนก. , ผณ. , ผพร. , ผสพ. ๑ , ๒ , ๓ , ๔ และ ๕ ขสจ. ทุกจังหวัด และ หสข. ทุกสาขา

ด้วยได้มีประกาศใช้บังคับกฎกระทรวง ฉบับที่ ๖๒ (พ.ศ. ๒๕๕๙) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งลงประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๑๓๓ ตอนที่ ๒๔ ก วันที่ ๑๘ มีนาคม ๒๕๕๙ โดยมีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ ๑๗ เมษายน ๒๕๕๙ เป็นต้นไป เว้นแต่ข้อ ๙ ความสูงของรถ มีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ ๑๙ มีนาคม ๒๕๖๐ เป็นต้นไป รายละเอียดสามารถดาวน์โหลดได้ที่ <http://www.dlt.go.th> , <http://intranet.dlt.go.th> และ <http://elaw.dlt.go.th>

กรมการขนส่งทางบกขอเรียนว่า กฎกระทรวงดังกล่าวเป็นการแก้ไขเพิ่มเติมกฎกระทรวง ฉบับที่ ๙ (พ.ศ. ๒๕๒๔) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งมีสาระสำคัญที่แก้ไขเพิ่มเติม ดังนี้

- กำหนดให้ระบบไฟฟ้าของรถโดยสารและรถบรรทุกต้องเป็นไปตามที่กำหนด
 - กำหนดให้มีระบบห่วงความเร็วของรถ ทั้งนี้ คุณลักษณะ ระบบการทำงาน สมรรถนะ และประสิทธิภาพของระบบห่วงความเร็วของรถ รวมทั้งประเภทและลักษณะของรถที่ต้องมีระบบห่วงความเร็วของรถ ให้เป็นไปตามที่อธิบดีประกาศกำหนด
 - กำหนดให้มีอุปกรณ์หรือแผ่นสะท้อนแสงสำหรับติดตั้งบนตัวรถโดยสารและรถบรรทุก โดยต้องมีคุณลักษณะ สี ขนาด จำนวน และตำแหน่งการติดตั้งตามที่กำหนด
 - กำหนดเกี่ยวกับการยึดเข็มขัดนิรภัยต้องเป็นไปตามที่กำหนด
 - แก้ไขความสูงรถโดยสาร
 - ให้รถโดยสารมีความสูงไม่เกิน ๓.๘๐ เมตร จากเดิมกำหนดไว้ ๔.๐๐ เมตร
 - ให้รถโดยสารมาตรฐาน ๔ (รถสองชั้น) มีความสูงไม่เกิน ๔.๐๐ เมตร จากเดิมกำหนดไว้ ๔.๓๐ เมตร
- สำหรับรถที่จดทะเบียนก่อนวันที่ข้อกำหนดเกี่ยวกับความสูงตามกฎกระทรวงนี้ใช้บังคับ ให้ได้รับยกเว้นไม่ต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดเกี่ยวกับความสูงตามกฎกระทรวงนี้ ทั้งนี้ เว้นแต่จะมีการเปลี่ยนแปลงตัวถังของรถ ให้ความสูงของรถต้องเป็นไปตามกฎกระทรวงนี้
- กำหนดให้วัสดุที่จะนำมาใช้ในการผลิตหรือประกอบหรือการตกแต่งรถต้องมีคุณสมบัติในด้านการลุกไหม้ ลามไฟ การแผ่รังสี การละลายหรือความเป็นพิษตามที่กำหนด
 - อุปกรณ์ต่อพ่วงต้องมีคุณลักษณะ ระบบการทำงาน และสมรรถนะตามที่กำหนด

๘. กำหนดให้อุปกรณ์สำหรับยึดตู้หรือถังบรรทุกเป็นอุปกรณ์ส่วนควบของรถบรรทุก

จึงเรียนมาเพื่อทราบและถือปฏิบัติ พร้อมทั้งประชาสัมพันธ์ให้ผู้ประกอบการขนส่ง เจ้าของรถ และประชาชนทั่วไปได้ทราบโดยทั่วกันด้วย



(นายกมล บุรณพงศ์)
รองอธิบดี ปฏิบัติราชการแทน
อธิบดีกรมการขนส่งทางบก

วิสัยทัศน์กรมการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๕๙ - ๒๕๖๓

“เป็นองค์กรแห่งนวัตกรรมในการควบคุม กำกับ ดูแล ระบบการขนส่งทางถนนให้มีคุณภาพและปลอดภัย”



กฎกระทรวง

ฉบับที่ ๖๒ (พ.ศ. ๒๕๕๙)

ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๗ วรรคหนึ่ง และมาตรา ๗๑ วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมออกกฎกระทรวงไว้ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ กฎกระทรวงนี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดสามสิบวันนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป เว้นแต่ข้อ ๙ ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดหนึ่งปีนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

ข้อ ๒ ให้ยกเลิกความใน (ท) ของ (๑) ของข้อ ๑ แห่งกฎกระทรวง ฉบับที่ ๙ (พ.ศ. ๒๕๒๔) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยกฎกระทรวง ฉบับที่ ๖๐ (พ.ศ. ๒๕๕๒) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“(ท) ระบบไฟฟ้า ซึ่งประกอบด้วยสายไฟฟ้า ฉนวน สวิตช์ แบตเตอรี่ และอุปกรณ์อื่นตามที่อธิบดีประกาศกำหนด

จำนวน ขนาด คุณลักษณะ ระบบการทำงาน สมรรถนะ และประสิทธิภาพของอุปกรณ์ของระบบไฟฟ้า รวมทั้งการติดตั้งและการเชื่อมต่อบนระบบไฟฟ้า ให้เป็นไปตามที่อธิบดีประกาศกำหนด”

ข้อ ๓ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็น (ถ) ของ (๑) ของข้อ ๑ แห่งกฎกระทรวง ฉบับที่ ๙ (พ.ศ. ๒๕๒๔) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒

“(ถ) ระบบห่วงความเร็วของรถซึ่งทำหน้าที่ชะลอความเร็วรถ ซึ่งมีคุณลักษณะ ระบบการทำงาน สมรรถนะ และประสิทธิภาพของระบบห่วงความเร็วของรถ รวมทั้งประเภทและลักษณะของรถที่ต้องมีระบบห่วงความเร็วของรถ ตามที่อธิบดีประกาศกำหนด”

ข้อ ๔ ให้ยกเลิกความใน (ฅ) และ (ฉ) ของ (๒) ของข้อ ๑ แห่งกฎกระทรวง ฉบับที่ ๙ (พ.ศ. ๒๕๒๔) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยกฎกระทรวง ฉบับที่ ๖๐ (พ.ศ. ๒๕๕๒) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“(ต) อุปกรณ์หรือแผ่นสะท้อนแสง ซึ่งมีคุณลักษณะ สี ขนาด จำนวน และตำแหน่งการติดตั้ง รวมทั้งประเภท และลักษณะของรถที่ต้องมีอุปกรณ์หรือแผ่นสะท้อนแสง ตามที่อธิบดีประกาศกำหนด

(ณ) เข็มขัดนิรภัย ซึ่งมีคุณลักษณะ สมรรถนะ มาตรฐาน แบบ การติดตั้ง และการยึดเข็มขัดนิรภัย รวมทั้งประเภทและลักษณะของรถที่ต้องติดตั้งเข็มขัดนิรภัย ตามที่อธิบดีประกาศกำหนด”

ข้อ ๕ ให้ยกเลิกความในข้อ ๒ แห่งกฎกระทรวง ฉบับที่ ๙ (พ.ศ. ๒๕๒๔) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“ข้อ ๒ นอกจากจะต้องมีเครื่องอุปกรณ์และส่วนควบตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๑ แล้ว รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารมาตรฐาน ๖ จะต้องมีอุปกรณ์ต่อพ่วงที่สามารถลากจูงได้ในขณะเต็มอัตราบรรทุก และสามารถทำให้รถตอนท้ายเคลื่อนตัวและเลี้ยวตามรถตอนหน้าได้โดยปลอดภัย ทั้งนี้ อุปกรณ์ต่อพ่วงดังกล่าวต้องมีคุณลักษณะ ระบบการทำงาน และสมรรถนะตามที่อธิบดีประกาศกำหนด”

ข้อ ๖ ให้ยกเลิกความในข้อ ๗ แห่งกฎกระทรวง ฉบับที่ ๙ (พ.ศ. ๒๕๒๔) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยกฎกระทรวง ฉบับที่ ๔๐ (พ.ศ. ๒๕๓๕) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“ข้อ ๗ รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารซึ่งมีที่เตรียมอาหารและเครื่องดื่ม ให้มีที่เตรียมอาหาร และเครื่องดื่มขนาดพอสมควรอยู่ในบริเวณที่เหมาะสม ซึ่งต้องไม่ก่อให้เกิดอันตรายหรือความไม่สะดวกแก่ผู้โดยสารที่มีที่นั่งใกล้เคียงบริเวณดังกล่าว”

ข้อ ๗ ให้ยกเลิกความใน (ณ) ของ (๑) ของข้อ ๑๐ แห่งกฎกระทรวง ฉบับที่ ๙ (พ.ศ. ๒๕๒๔) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยกฎกระทรวง ฉบับที่ ๖๐ (พ.ศ. ๒๕๕๒) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“(ณ) ระบบไฟฟ้า ซึ่งประกอบด้วยสายไฟฟ้า ฉนวน สวิตช์ แบตเตอรี่ และอุปกรณ์อื่น ตามที่อธิบดีประกาศกำหนด

จำนวน ขนาด คุณลักษณะ ระบบการทำงาน สมรรถนะ และประสิทธิภาพของอุปกรณ์ของระบบไฟฟ้า รวมทั้งการติดตั้งและการเชื่อมต่อระบบไฟฟ้า ให้เป็นไปตามที่อธิบดีประกาศกำหนด”

ข้อ ๘ ให้ยกเลิกความใน (ฎ) และ (ฏ) ของ (๒) ของข้อ ๑๐ แห่งกฎกระทรวง ฉบับที่ ๙ (พ.ศ. ๒๕๒๔) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยกฎกระทรวง ฉบับที่ ๖๐ (พ.ศ. ๒๕๕๒) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“(ฎ) อุปกรณ์หรือแผ่นสะท้อนแสง ซึ่งมีคุณลักษณะ สี ขนาด จำนวน และตำแหน่งการติดตั้ง รวมทั้งประเภทและลักษณะของรถที่ต้องมีอุปกรณ์หรือแผ่นสะท้อนแสง ตามที่อธิบดีประกาศกำหนด

(ฏ) เข็มขัดนิรภัย ซึ่งมีคุณลักษณะ สมรรถนะ มาตรฐาน แบบ การติดตั้ง และการยึดเข็มขัดนิรภัย รวมทั้งประเภทและลักษณะของรถที่ต้องติดตั้งเข็มขัดนิรภัย ตามที่อธิบดีประกาศกำหนด”

ข้อ ๙ ให้ยกเลิกความใน (๒) ของข้อ ๑๓ แห่งกฎกระทรวง ฉบับที่ ๙ (พ.ศ. ๒๕๒๔) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยกฎกระทรวง ฉบับที่ ๖๐ (พ.ศ. ๒๕๕๒) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“(๒) ความสูง

ความสูงภายนอกของรถเมื่อวัดในแนวตั้งจากพื้นราบถึงส่วนที่สูงที่สุดของรถไม่รวมกระจกเงาสำหรับมองด้านนอกตัวรถ ต้องมีความสูงไม่เกิน ๓.๘๐ เมตร เว้นแต่รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร มาตรฐาน ๒ (ค) (ง) และ (จ) มาตรฐาน ๓ (ค) (ง) (จ) และ (ฉ) และรถขนาดเล็ก ต้องมีความสูงไม่เกิน ๓.๒๐ เมตร และรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารมาตรฐาน ๔ ต้องมีความสูงไม่เกิน ๔.๐๐ เมตร ความสูงภายในของรถให้เป็นไปตามที่อธิบดีประกาศกำหนด

ความสูงของรถต้องไม่ทำให้การทรงตัวของรถต่ำกว่าเกณฑ์ที่อธิบดีประกาศกำหนด”

ข้อ ๑๐ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นส่วนที่ ๕ เบ็ดเตล็ด ข้อ ๑๔/๒ ของหมวด ๑ สภาก่อตั้งอุปกรณ์ และส่วนควบของรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร และรถขนาดเล็ก แห่งกฎกระทรวง ฉบับที่ ๙ (พ.ศ. ๒๕๒๔) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒

“ส่วนที่ ๕

เบ็ดเตล็ด

ข้อ ๑๔/๒ วัสดุที่นำมาใช้ในการผลิตหรือประกอบเป็นเครื่องอุปกรณ์และส่วนควบหรือการตกแต่งภายนอกหรือภายในของรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารและรถขนาดเล็ก ต้องมีคุณสมบัติในด้านการลุกไหม้ การลามไฟ การแผ่รังสี การละลาย หรือความเป็นพิษ ตามที่อธิบดีประกาศกำหนด

ประเภทและลักษณะของรถที่ต้องใช้วัสดุตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามที่อธิบดีประกาศกำหนด”

ข้อ ๑๑ ให้ยกเลิกความใน (๓) ของ (๑) ของข้อ ๑๕ แห่งกฎกระทรวง ฉบับที่ ๙ (พ.ศ. ๒๕๒๔) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยกฎกระทรวง ฉบับที่ ๖๐ (พ.ศ. ๒๕๕๒) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“(๓) ระบบไฟฟ้า ซึ่งประกอบด้วยสายไฟฟ้า ฉนวน สวิตช์ แบตเตอรี่ และอุปกรณ์อื่น ตามที่อธิบดีประกาศกำหนด

จำนวน ขนาด คุณลักษณะ ระบบการทำงาน สมรรถนะ และประสิทธิภาพของอุปกรณ์ของระบบไฟฟ้า รวมทั้งการติดตั้งและการเชื่อมต่อบนรถ ให้เป็นไปตามที่อธิบดีประกาศกำหนด”

ข้อ ๑๒ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็น (๓) ของ (๑) ของข้อ ๑๕ แห่งกฎกระทรวง ฉบับที่ ๙ (พ.ศ. ๒๕๒๔) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒

“(ถ) ระบบห่วงความเร็วของรถซึ่งทำหน้าที่ชะลอความเร็วรถ ซึ่งมีคุณลักษณะ ระบบการทำงาน สมรรถนะ และประสิทธิภาพของระบบห่วงความเร็วของรถ รวมทั้งประเภทและลักษณะของรถ ที่ต้องมีระบบห่วงความเร็วของรถ ตามที่อธิบดีประกาศกำหนด”

ข้อ ๑๓ ให้ยกเลิกความใน (ซ) และ (ฌ) ของ (๒) ของข้อ ๑๕ แห่งกฎกระทรวง ฉบับที่ ๙ (พ.ศ. ๒๕๒๔) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยกฎกระทรวง ฉบับที่ ๖๐ (พ.ศ. ๒๕๕๒) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“(ซ) อุปกรณ์หรือแผ่นสะท้อนแสง ซึ่งมีคุณลักษณะ สี ขนาด จำนวน และตำแหน่งการติดตั้ง รวมทั้งประเภทและลักษณะของรถที่ต้องมีอุปกรณ์หรือแผ่นสะท้อนแสง ตามที่อธิบดีประกาศกำหนด

(ฌ) เข็มขัดนิรภัย ซึ่งมีคุณลักษณะ สมรรถนะ มาตรฐาน แบบ การติดตั้ง และการยึดเข็มขัดนิรภัย รวมทั้งประเภทและลักษณะของรถที่ต้องติดตั้งเข็มขัดนิรภัย ตามที่อธิบดีประกาศกำหนด”

ข้อ ๑๔ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็น (ฎ) ของ (๒) ของข้อ ๑๕ แห่งกฎกระทรวง ฉบับที่ ๙ (พ.ศ. ๒๕๒๔) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒

“(ฎ) อุปกรณ์สำหรับยึดตู้หรือถังบรรทุก ซึ่งมีคุณลักษณะ สมรรถนะ ประสิทธิภาพ การติดตั้ง และการยึดตู้หรือถังบรรทุก รวมทั้งประเภทและลักษณะของรถที่ต้องติดตั้งอุปกรณ์สำหรับยึดตู้หรือถังบรรทุก ตามที่อธิบดีประกาศกำหนด”

ข้อ ๑๕ ให้ยกเลิกความในข้อ ๑๖ แห่งกฎกระทรวง ฉบับที่ ๙ (พ.ศ. ๒๕๒๔) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“ข้อ ๑๖ นอกจากจะต้องมีเครื่องอุปกรณ์และส่วนควบตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๑๕ แล้ว รถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของลักษณะ ๑ ลักษณะ ๒ ลักษณะ ๓ ลักษณะ ๔ ลักษณะ ๕ และลักษณะ ๙ ที่ใช้ลากจูงรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของลักษณะ ๖ ลักษณะ ๗ หรือลักษณะ ๘ ต้องมีจานพวงหรืออุปกรณ์ต่อพวงที่มีคุณลักษณะ ระบบการทำงาน และสมรรถนะตามที่อธิบดีประกาศกำหนด”

ข้อ ๑๖ ให้ยกเลิกความใน (ง) ของ (๒) ของข้อ ๑๘ แห่งกฎกระทรวง ฉบับที่ ๙ (พ.ศ. ๒๕๒๔) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยกฎกระทรวง ฉบับที่ ๖๐ (พ.ศ. ๒๕๕๒) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“(ง) อุปกรณ์หรือแผ่นสะท้อนแสง ซึ่งมีคุณลักษณะ สี ขนาด จำนวน และตำแหน่งการติดตั้ง รวมทั้งประเภทและลักษณะของรถที่ต้องมีอุปกรณ์หรือแผ่นสะท้อนแสง ตามที่อธิบดีประกาศกำหนด”

ข้อ ๑๗ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็น (ฉ) ของ (๒) ของข้อ ๑๘ แห่งกฎกระทรวง ฉบับที่ ๙ (พ.ศ. ๒๕๒๔) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒

“(ฉ) อุปกรณ์สำหรับยึดตู้หรือถังบรรทุก ซึ่งมีคุณลักษณะ สมรรถนะ ประสิทธิภาพ การติดตั้ง และการยึดตู้หรือถังบรรทุก รวมทั้งประเภทและลักษณะของรถที่ต้องติดตั้งอุปกรณ์สำหรับยึดตู้หรือถังบรรทุก ตามที่อธิบดีประกาศกำหนด”

ข้อ ๑๘ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นส่วนที่ ๕ เบ็ดเตล็ด ข้อ ๒๓ ของหมวด ๒ สภาพ เครื่องอุปกรณ์และส่วนควบของรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของ แห่งกฎกระทรวง ฉบับที่ ๙ (พ.ศ. ๒๕๒๔) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒

“ส่วนที่ ๕
เบ็ดเตล็ด

ข้อ ๒๓ วัสดุที่นำมาใช้ในการผลิตหรือประกอบเป็นเครื่องอุปกรณ์และส่วนควบหรือการตกแต่ง ภายนอกหรือภายในของรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของ ต้องมีคุณสมบัติในด้านการลุกไหม้ การลามไฟ การแผ่รังสี การละลาย หรือความเป็นพิษ ตามที่อธิบดีประกาศกำหนด

ประเภทและลักษณะของรถที่ต้องใช้วัสดุตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามที่อธิบดีประกาศกำหนด”

ข้อ ๑๙ รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารและรถขนาดเล็กที่จดทะเบียนก่อนวันที่กฎกระทรวงนี้ ใช้บังคับ ให้ได้รับยกเว้นไม่ต้องปฏิบัติตามข้อ ๑๓ (๒) แห่งกฎกระทรวง ฉบับที่ ๙ (พ.ศ. ๒๕๒๔) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยกฎกระทรวงนี้ เว้นแต่จะมีการเปลี่ยนตัวถังของรถ ให้ความสูงของรถเป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวงนี้

ข้อ ๒๐ บรรดาระเบียบหรือประกาศที่ออกตามกฎกระทรวง ฉบับที่ ๙ (พ.ศ. ๒๕๒๔) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ที่ใช้บังคับอยู่ในวันก่อนวันที่ กฎกระทรวงนี้ใช้บังคับ ให้ยังคงใช้บังคับได้ต่อไปเท่าที่ไม่ขัดหรือแย้งกับกฎกระทรวงนี้ จนกว่าจะมีระเบียบ หรือประกาศตามกฎกระทรวงนี้ออกมาใช้บังคับ

ให้ไว้ ณ วันที่ ๔ มีนาคม พ.ศ. ๒๕๕๙

อมสิน ชีวะพฤษช์

รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม ปฏิบัติราชการแทน

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้กฎกระทรวงฉบับนี้ คือ โดยที่เป็นการสมควรแก้ไขเพิ่มเติมข้อกำหนดเกี่ยวกับเครื่องอุปกรณ์และส่วนควบ และขนาดของรถตามที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง ฉบับที่ ๙ (พ.ศ. ๒๕๒๔) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ให้สอดคล้องกับมาตรฐานยานยนต์สากล อันจะทำให้การใช้รถในการขนส่งมีความปลอดภัยยิ่งขึ้น จึงจำเป็นต้องออกกฎกระทรวงนี้



กฎกระทรวง

กำหนดความปลอดภัยและความสงบเรียบร้อย
ที่ผู้โดยสารต้องปฏิบัติในระหว่างการเดินทางโดยสาร
พ.ศ. ๒๕๕๗

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๗ วรรคหนึ่ง และมาตรา ๑๑๓ วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ อันเป็นกฎหมายที่มีบทบัญญัติบางประการเกี่ยวกับการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคล ซึ่งมาตรา ๒๙ ประกอบกับมาตรา ๓๒ มาตรา ๓๓ มาตรา ๓๔ มาตรา ๔๑ และมาตรา ๔๓ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย บัญญัติให้กระทำได้โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมออกกฎกระทรวงไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ กฎกระทรวงนี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดสามสิบวันนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษา เป็นต้นไป

ข้อ ๒ ให้ยกเลิกกฎกระทรวง ฉบับที่ ๒๗ (พ.ศ. ๒๕๒๙) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒

ข้อ ๓ ผู้โดยสารรถสำหรับการขนส่งประจำทางต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดว่าด้วยความปลอดภัยและความสงบเรียบร้อยตลอดเวลาที่อยู่ในระหว่างการเดินทางโดยสาร ดังต่อไปนี้

(๑) ไม่สูบบุหรี่หรือสิ่งที่มีลักษณะทำนองเดียวกัน

(๒) ไม่กล่าววาจาไม่สุภาพ เสียดสี ดูหมิ่น ก้าวร้าว ส่งเสียงอื้ออึง หรือกระทำการใด ๆ ในลักษณะที่ก่อความรำคาญแก่ผู้อื่น

(๓) ไม่โดยสารนอกตัวรถ หรือห้อยโหน หรือยื่นมือ แขน หรือส่วนใดส่วนหนึ่งของร่างกาย ออกนอกตัวรถ ทั้งนี้ เมื่อผู้ประจำรถได้กล่าวตักเตือนแล้วไม่ยอมปฏิบัติตาม

(๔) ไม่นำสิ่งของที่มีกลิ่นแรงอันอาจก่อความรำคาญแก่ผู้อื่นขึ้นบนรถ เว้นแต่จะได้จัดเก็บให้มิดชิดโดยปราศจากกลิ่นนั้น

(๕) ไม่นำดอกไม้เพลิง ลูกกระเบิด วัตถุระเบิด หรือวัตถุที่ติดไฟขึ้นบนรถ

(๖) ไม่บ้วน หรือถ่มน้ำลาย น้ำหมาก หรือเสมหะ สั่งน้ำมูก ถ่ายสิ่งปฏิกูล หรือเท หรือทิ้งสิ่งใด ๆ ลงบนรถ ณ ที่ซึ่งมิได้จัดไว้เพื่อการนั้น

- (๗) ไม่ลงจากรถนอกบริเวณที่มีเครื่องหมายหยุดรถประจำทาง
- (๘) ไม่ดื่มสุราตามกฎหมายว่าด้วยสุรา
- (๙) ไม่กระทำการลามกอนาจาร
- (๑๐) รัตร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่ง

ข้อ ๔ ผู้โดยสารรถสำหรับการขนส่งไม่ประจำทางต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดว่าด้วยความปลอดภัยและความสงบเรียบร้อยตลอดเวลาที่อยู่ในระหว่างการโดยสารตามข้อ ๓ (๑) (๓) (๕) (๘) (๙) และ (๑๐)

ให้ไว้ ณ วันที่ ๒ เมษายน พ.ศ. ๒๕๕๗

พลเอก พฤษณ์ สุวรรณทัต

รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม ปฏิบัติราชการแทน

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้กฎกระทรวงฉบับนี้ คือ โดยที่ข้อกำหนดว่าด้วยความปลอดภัยและความสงบเรียบร้อยที่ผู้โดยสารรถสำหรับการขนส่งประจำทางต้องปฏิบัติตลอดเวลาที่อยู่ในระหว่างการโดยสารตามกฎกระทรวง ฉบับที่ ๒๗ (พ.ศ. ๒๕๒๙) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ได้ใช้บังคับมาเป็นเวลานานแล้ว ซึ่งไม่ครอบคลุมข้อปฏิบัติเรื่องความปลอดภัยและความสงบเรียบร้อยบางประการ ประกอบกับจำเป็นต้องเพิ่มข้อกำหนดเพื่อผู้โดยสารรถสำหรับการขนส่งไม่ประจำทางด้วย ดังนั้น เพื่อให้ผู้โดยสารมีความปลอดภัยและความสงบเรียบร้อยในระหว่างการโดยสารยิ่งขึ้น จึงจำเป็นต้องออกกฎกระทรวงนี้

ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๕๑)

ออกตามความในพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. ๒๕๕๑

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๖ และมาตรา ๒๒ แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครอง

แรงงาน พ.ศ. ๒๕๕๑ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงแรงงานและสวัสดิการสังคมออกกฎกระทรวงไว้

ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ ในกฎกระทรวงนี้

"งานขนส่งทางบก" หมายความว่า การลำเลียงหรือเคลื่อนย้ายบุคคล สัตว์ หรือ

สิ่งของด้วยยานพาหนะขนส่งทางบกซึ่งเดินด้วยกำลังเครื่องยนต์ กำลังไฟฟ้า หรือพลังงานอื่น

ทั้งนี้ ไม่รวมถึงการเคลื่อนย้ายบุคคลหรือสัตว์ที่เจ็บป่วย และการขนส่งในงานดับเพลิงหรืองาน

บรรเทาสาธารณภัย

ข้อ ๒ ให้นายจ้างกำหนดเวลาเริ่มต้นและเวลาสิ้นสุดการทำงานปกติของลูกจ้าง

ในงานขนส่งทางบกวันหนึ่งไม่เกินแปดชั่วโมง

ข้อ ๓ ห้ามมิให้นายจ้างให้ลูกจ้างซึ่งทำหน้าที่ขับขี่ยานพาหนะทำงานล่วงเวลา

เว้นแต่จะได้รับความยินยอมเป็นหนังสือจากลูกจ้าง

ในกรณีที่ได้รับความยินยอมจากลูกจ้างตามวรรคหนึ่งแล้ว นายจ้างอาจให้ลูกจ้าง

ทำงานล่วงเวลาได้วันหนึ่งไม่เกินสองชั่วโมง เว้นแต่มีความจำเป็นอันเกิดจากเหตุสุดวิสัย อุบัติเหตุ

หรือปัญหาการจราจร

ข้อ ๔ ให้นายจ้างจัดให้ลูกจ้างซึ่งทำหน้าที่ขับขี่ยานพาหนะมีเวลาพักติดต่อกัน

วันหนึ่งไม่น้อยกว่าหนึ่งชั่วโมง หลังจากลูกจ้างซึ่งทำหน้าที่ขับขี่ยานพาหนะได้ทำงานมาแล้ว

ไม่เกินสี่ชั่วโมง

นายจ้างและลูกจ้างตามวรรคหนึ่งอาจตกลงกันให้มีเวลาพักครั้งหนึ่งน้อยกว่า

หนึ่งชั่วโมงก็ได้แต่ต้องไม่น้อยกว่าครึ่งละยี่สิบนาที และเมื่อรวมกันแล้วต้องไม่น้อยกว่าวันละ

หนึ่งชั่วโมง

ข้อ ๕ ห้ามมิให้นายจ้างให้ลูกจ้างซึ่งทำหน้าที่ขับขี่ยานพาหนะเริ่มต้นทำงานในวัน

ทำงานถัดไปก่อนครบระยะเวลาสิบชั่วโมงหลังจากสิ้นสุดการทำงานในวันทำงานที่ล่วงมาแล้ว

ข้อ ๖ ในกรณีที่นายจ้างให้ลูกจ้างในงานขนส่งทางบกทำงานล่วงเวลา ในวัน

ทำงานและทำงานล่วงเวลาในวันหยุด ให้นายจ้างจ่ายค่าตอบแทนเป็นเงินเท่ากับอัตราค่าจ้างต่อ

ชั่วโมงในวันทำงานตามจำนวนชั่วโมงที่ทำงาน เว้นแต่นายจ้างตกลงจ่ายค่าล่วงเวลาหรือค่าล่วงเวลา

ในวันหยุดให้แก่ลูกจ้างดังกล่าว

ให้ไว้ ณ วันที่ ๑๔ กันยายน พ.ศ. ๒๕๕๑

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา **ไตรรงค์ สุวรรณคีรี**

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงแรงงานและสวัสดิการสังคม

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

+-----

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้กฎกระทรวงฉบับนี้ คือ เนื่องจากงานขนส่งทางบกมีสภาพการจ้างและการทำงานที่แตกต่างจากการจ้างงานทั่วไป ซึ่งสมควรกำหนดการคุ้มครองแรงงานในงานดังกล่าวไว้เป็นพิเศษให้แตกต่างไปจากการคุ้มครองแรงงานตามพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. ๒๕๔๑ และโดยที่มาตรา ๒๒ แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. ๒๕๔๑ บัญญัติให้ออกกฎกระทรวงกำหนดการคุ้มครองแรงงานในกรณีต่าง ๆ ให้แตกต่างไปจากพระราชบัญญัติดังกล่าวได้ จึงจำเป็นต้องออกกฎกระทรวงนี้

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

[ร.ก.๒๕๕๑/๖๒ก/๓๒/๒๒ กันยายน ๒๕๕๑]

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

ประกาศกรมการขนส่งทางบก

เรื่อง กำหนดเกณฑ์การทรงตัวของรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร

พ.ศ. ๒๕๕๕

อาศัยอำนาจตามความในวรรคสามของข้อ ๑๓ (๒) แห่งกฎกระทรวง ฉบับที่ ๙ (พ.ศ. ๒๕๒๔) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยกฎกระทรวง ฉบับที่ ๖๐ (พ.ศ. ๒๕๕๒) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ อธิบดีกรมการขนส่งทางบกออกประกาศไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารที่มีความสูงตั้งแต่ ๓.๖๐ เมตร ขึ้นไป ต้องมีเกณฑ์การทรงตัวไม่ต่ำกว่า ๓๐ องศา

ข้อ ๒ การทดสอบการทรงตัวให้กระทำบนเครื่องทดสอบการทรงตัวที่มีคุณสมบัติและคุณลักษณะดังนี้

(๑) สามารถวัดค่ามุมเอียงในการทดสอบได้ไม่น้อยกว่าเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในข้อ ๑ โดยมีความคลาดเคลื่อนได้ไม่เกิน ๐.๑ องศา

(๒) มีอัตราความเร็วในการยกเอียงขั้นต่ำ (Minimum Tilt Rate) ได้น้อยกว่า ๐.๐๕ องศาต่อวินาที

(๓) พื้นทดสอบ (Platform) ต้องมีระดับสม่ำเสมอและไม่บิดตัว และต้องมีสันขอบ (Trip Rail) หรืออุปกรณ์ป้องกันการลื่นไถลด้านข้างของล้อรถ ที่มีความสูงไม่เกินสองในสามของความสูงแก้มยางของรถที่ทำการทดสอบ

(๔) มีอุปกรณ์ป้องกันการพลิกคว่ำที่เหมาะสม เช่น โข่หรือลวดสลิงคล้องเพลารถหรือรถหรือแผงรับด้านข้าง

ข้อ ๓ การทดสอบการทรงตัวของรถให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการ ดังนี้

(๑) การเตรียมรถก่อนเข้ารับการทดสอบ

(ก) รถต้องอยู่ในสถานะรถเปล่าไม่มีน้ำหนักบรรทุก และเครื่องยนต์ต้องไม่ทำงานขณะทำการทดสอบ

(ข) เชื้อเพลิงต้องมีไม่เกินร้อยละ ๙๐ ของความจุถังเชื้อเพลิง และมีการป้องกันการรั่วไหลของเชื้อเพลิง

(ค) ระบบรองรับน้ำหนักของรถต้องอยู่ในสภาพการใช้งานปกติ

(๒) วิธีการทดสอบ

(ก) ชั่งน้ำหนักรถเพื่อหาน้ำหนักรถในแต่ละด้าน

(ข) จอดรถบนพื้นทดสอบ โดยให้ด้านข้างของรถที่มีน้ำหนักมากกว่าอยู่ตรงกันข้ามกับพื้นทดสอบด้านที่จะถูกยกขึ้น

(ค) ติดหรือยึดอุปกรณ์เพื่อป้องกันการพลิกคว่ำของรถ

(ง) ยกพื้นทดสอบขึ้น

ข้อ ๔ รถที่ผ่านการทดสอบต้องสามารถทรงตัวในขณะที่พื้นทดสอบเอียงทำมุมกับแนวระนาบได้ไม่ต่ำกว่าเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในข้อ ๑ และต้องเป็นไปตามเงื่อนไขดังนี้

- (๑) ยางของล้อรถด้านที่ถูกยกขึ้นต้องสัมผัสกับพื้นทดสอบอย่างน้อยหนึ่งเส้น
- (๒) ไม่มีเครื่องอุปกรณ์หรือส่วนควบใดของรถสัมผัสกับพื้นทดสอบเว้นแต่อย่างตาม (๑)
- (๓) ไม่มีเครื่องอุปกรณ์หรือส่วนควบใดของรถสัมผัสกัน เว้นแต่ได้มีการออกแบบมาให้สัมผัสกันตามสภาพการใช้งานปกติ

(๔) ไม่มีเครื่องอุปกรณ์หรือส่วนควบใดของรถเกิดการชำรุดเสียหายหรือเคลื่อนเปลี่ยนตำแหน่งไปจากสภาพการใช้งานปกติ

ข้อ ๕ ประกาศนี้ให้ใช้บังคับกับรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารที่มีความสูงตั้งแต่ ๓.๖๐ เมตรขึ้นไป ตามเงื่อนไขต่อไปนี้

(๑) รถที่จดทะเบียนใหม่ และรถที่ได้จดทะเบียนไว้แล้วแต่ได้แจ้งเลิกใช้รถตามมาตรา ๗๙ แล้วนำมาจดทะเบียนใหม่เฉพาะที่มีการเปลี่ยนตัวถัง ให้มีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ ๑ มกราคม ๒๕๕๖

(๒) รถที่จดทะเบียนไว้แล้วก่อนวันที่ ๑ มกราคม ๒๕๕๖ ให้มีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ ๑ มกราคม ๒๕๖๑

(๓) รถที่จดทะเบียนไว้แล้วก่อนวันที่ ๑ มกราคม ๒๕๕๖ แต่ได้มีการเปลี่ยนตัวถังตั้งแต่วันที่ ๑ มกราคม ๒๕๕๖ เป็นต้นไป ให้มีผลใช้บังคับตาม (๑)

ข้อ ๖ ผู้ประกอบการขนส่งหรือเจ้าของรถตามข้อ ๕ ต้องยื่นขออนำรถเข้ารับการทดสอบการทรงตัวกับกรมการขนส่งทางบกหรือหน่วยงานที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด

สำหรับรถที่ทำการทดสอบและผ่านเกณฑ์การทรงตัวตามข้อกำหนดของคณะกรรมการมาตรฐานเศรษฐกิจของยุโรปแห่งสหประชาชาติ ข้อกำหนดที่ ๑๐๗ ว่าด้วยการสร้างรถ M2 หรือ M3 อนุกรมที่ ๓ ขึ้นไป (United Nations Economic Commission for Europe, Regulation No. 107: Uniform provisions concerning the approval of category M2 or M3 vehicles with regard to their general construction, Series 03) ให้ถือว่ารถนั้นมีการทรงตัวตามเกณฑ์ที่กำหนดในข้อ ๑ โดยได้รับยกเว้นการทดสอบตามวรรคหนึ่ง แต่ต้องยื่นผลการทดสอบการทรงตัวตามข้อกำหนดดังกล่าวต่อกรมการขนส่งทางบก

ประกาศ ณ วันที่ ๒๐ เมษายน พ.ศ. ๒๕๕๕

สมชัย ศิริวัฒนโชค

อธิบดีกรมการขนส่งทางบก



ประกาศกรมการขนส่งทางบก
เรื่อง กำหนดเกณฑ์การทรงตัวของรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร (ฉบับที่ ๒)
พ.ศ. ๒๕๕๗

ตามที่ได้มีประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดเกณฑ์การทรงตัวของรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร พ.ศ. ๒๕๕๕ ลงวันที่ ๒๐ เมษายน ๒๕๕๕ ไว้แล้ว นั้น

โดยที่ปัจจุบันได้มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นจากรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารมาตรฐาน ๔ (รถสองชั้น) บ่อยครั้ง ทำให้เกิดความสูญเสียทั้งแก่ชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของประชาชนจำนวนมาก ดังนั้น เพื่อให้รถดังกล่าวมีมาตรฐานด้านความปลอดภัยที่สูงขึ้น และเป็นการสร้างเชื่อมั่นให้แก่ผู้ใช้บริการ สมควรปรับปรุงระยะเวลาการบังคับใช้เกณฑ์การทรงตัวของรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารมาตรฐาน ๔ (รถสองชั้น) ที่จดทะเบียนไว้แล้วให้เร็วขึ้นและเพิ่มข้อกำหนดเงื่อนไขการทดสอบซ้ำสำหรับรถที่ไม่ผ่านการทดสอบอาศัยอำนาจตามความในวรรคสามของข้อ ๑๓ (๒) แห่งกฎกระทรวง ฉบับที่ ๙ (พ.ศ. ๒๕๒๔) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยกฎกระทรวง ฉบับที่ ๖๐ (พ.ศ. ๒๕๕๒) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ อธิบดีกรมการขนส่งทางบกออกประกาศไว้ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ ให้ยกเลิกความในข้อ ๕ ของประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดเกณฑ์การทรงตัวของรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร พ.ศ. ๒๕๕๕ ลงวันที่ ๒๐ เมษายน ๒๕๕๕ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“ข้อ ๕ ประกาศนี้ให้ใช้บังคับกับรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารที่มีความสูงตั้งแต่ ๓.๖๐ เมตรขึ้นไปตามเงื่อนไข ดังต่อไปนี้

(๑) รถที่จดทะเบียนใหม่ และรถที่จดทะเบียนไว้แล้วแต่ได้แจ้งเลิกใช้รถตามมาตรา ๗๙ แล้วนำมาจดทะเบียนใหม่เฉพาะที่มีการเปลี่ยนตัวถัง ให้มีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ ๑ มกราคม ๒๕๕๖

(๒) รถที่จดทะเบียนก่อนวันที่ ๑ มกราคม พ.ศ. ๒๕๕๖ ให้มีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ ๑ มกราคม ๒๕๖๑ เว้นแต่รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารมาตรฐาน ๔ (รถสองชั้น) ให้มีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ ๑ มกราคม ๒๕๕๙

(๓) รถที่จดทะเบียนก่อนวันที่ ๑ มกราคม พ.ศ. ๒๕๕๖ ทุกมาตรฐานที่ได้มีการเปลี่ยนตัวถังตั้งแต่วันที่ ๑ มกราคม ๒๕๕๖ เป็นต้นไป ให้มีผลใช้บังคับตาม (๑)”

ข้อ ๒ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นข้อ ๗ ของประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดเกณฑ์การทรงตัวของรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร พ.ศ. ๒๕๕๕ ลงวันที่ ๒๐ เมษายน ๒๕๕๕

“ข้อ ๗ ผู้ประกอบการขนส่งหรือเจ้าของรถที่นำรถเข้ารับการทดสอบเกณฑ์การทรงตัวตามข้อ ๖ วรรคหนึ่ง หากการทดสอบไม่ผ่านให้นำรถเข้ารับการทดสอบซ้ำได้เมื่อพ้นกำหนด ๓๐ วัน นับแต่วันที่ทดสอบไม่ผ่าน”

ข้อ ๓ ประกาศนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

ประกาศ ณ วันที่ ๓๐ พฤษภาคม พ.ศ. ๒๕๕๗



(นายอานุชไรค์ รัตนติลก ณ ภูเก็ต)

อธิบดีกรมการขนส่งทางบก



ประกาศกรมการขนส่งทางบก
เรื่อง กำหนดเกณฑ์การทรงตัวของรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร (ฉบับที่ ๓)
พ.ศ. ๒๕๕๘

ตามที่ได้มีประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดเกณฑ์การทรงตัวของรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร พ.ศ. ๒๕๕๕ ลงวันที่ ๒๐ เมษายน ๒๕๕๕ และที่แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๕๗ ลงวันที่ ๓๐ พฤษภาคม ๒๕๕๗ ไว้แล้ว นั้น

โดยที่เป็นการสมควรปรับปรุงข้อกำหนดเกี่ยวกับการนำรถเข้ารับการทดสอบและวันใช้บังคับประกาศดังกล่าวให้เหมาะสมยิ่งขึ้น อาศัยอำนาจตามความในวรรคสามของข้อ ๑๓ (๒) แห่งกฎกระทรวง ฉบับที่ ๙ (พ.ศ. ๒๕๒๔) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยกฎกระทรวง ฉบับที่ ๖๐ (พ.ศ. ๒๕๕๒) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ อธิบดีกรมการขนส่งทางบกออกประกาศไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ ให้ยกเลิกความในข้อ ๕ ของประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดเกณฑ์การทรงตัวของรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร พ.ศ. ๒๕๕๕ ลงวันที่ ๒๐ เมษายน ๒๕๕๕ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดเกณฑ์การทรงตัวของรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๕๗ ลงวันที่ ๓๐ พฤษภาคม ๒๕๕๗ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“ข้อ ๕ ประกาศนี้ให้ใช้บังคับกับรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารที่มีความสูงตั้งแต่ ๓.๖๐ เมตรขึ้นไปตามเงื่อนไข ดังนี้

(๑) รถที่จดทะเบียนใหม่ และรถที่จดทะเบียนไว้แล้วแต่ได้แจ้งเลิกใช้รถตามมาตรา ๗๙ แล้วนำมาจดทะเบียนใหม่เฉพาะที่มีการเปลี่ยนตัวถัง ให้มีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ ๑ มกราคม ๒๕๕๖

(๒) รถที่จดทะเบียนไว้แล้วก่อนวันที่ ๑ มกราคม ๒๕๕๖ แต่ได้มีการเปลี่ยนตัวถัง ให้มีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ ๑ มกราคม ๒๕๕๖”

ข้อ ๒ ให้ยกเลิกความในข้อ ๗ ของประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดเกณฑ์การทรงตัวของรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร พ.ศ. ๒๕๕๕ ลงวันที่ ๒๐ เมษายน ๒๕๕๕ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดเกณฑ์การทรงตัวของรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๕๗ ลงวันที่ ๓๐ พฤษภาคม ๒๕๕๗

ประกาศ ณ วันที่ ๔ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๕๘

(นายสนิท พรหมวงษ์)

อธิบดีกรมการขนส่งทางบก



ประกาศกรมการขนส่งทางบก
เรื่อง กำหนดคุณลักษณะและระบบการทำงานของเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถ
สำหรับรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารมาตรฐาน ๔ (รถสองชั้น)
พ.ศ. ๒๕๕๘

ตามที่กรมการขนส่งทางบกได้มีประกาศกำหนดให้รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารที่มีความสูงตั้งแต่ ๓.๖๐ เมตร ขึ้นไป ต้องผ่านการทดสอบการทรงตัวของรถ แต่โดยที่ประกาศดังกล่าวมิได้กำหนดให้รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารมาตรฐาน ๔ (รถสองชั้น) ที่จดทะเบียนไว้ก่อนวันที่ ๑ มกราคม ๒๕๕๖ ต้องเข้ารับการทดสอบการทรงตัว ดังนั้น เพื่อให้มีมาตรการควบคุมกำกับดูแลด้านความปลอดภัยสำหรับรถดังกล่าว ซึ่งจะก่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้รถมากยิ่งขึ้น อาศัยอำนาจตามความในข้อ ๑ (๑) (๓) แห่งกฎกระทรวง ฉบับที่ ๙ (พ.ศ. ๒๕๒๔) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยกฎกระทรวง ฉบับที่ ๖๐ (พ.ศ. ๒๕๕๒) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ อธิบดีกรมการขนส่งทางบกออกประกาศไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ ประกาศนี้ให้ใช้บังคับกับรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารมาตรฐาน ๔ (รถสองชั้น) ที่จดทะเบียนไว้ก่อนวันที่ ๑ มกราคม ๒๕๕๖

ข้อ ๒ รถตามข้อ ๑ ต้องติดตั้งและใช้เครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถที่มีคุณลักษณะและระบบการทำงานตามที่กำหนดไว้ในประกาศนี้ให้แล้วเสร็จก่อนการตรวจสภาพรถเพื่อต่ออายุทะเบียนสำหรับรถนั้นในปี พ.ศ. ๒๕๕๙

ข้อ ๓ เครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถต้องสามารถทำงานผ่านโครงข่ายคมนาคมและต้องมีคุณลักษณะ ดังต่อไปนี้

(๑) มีระบบบันทึกและส่งข้อมูลการใช้งานของรถ ซึ่งต้องสามารถบันทึกและส่งข้อมูลได้อย่างน้อยดังต่อไปนี้

(ก) ตำแหน่งของรถในรูปแบบของระบบพิกัดบนพื้นโลกและสถานที่ โดยมีความคลาดเคลื่อนของตำแหน่งพิกัดในแนวราบไม่เกิน ๒๐ เมตร

(ข) ความเร็วของรถเป็นหน่วยกิโลเมตรต่อชั่วโมง โดยมีค่าความละเอียดไม่เกิน ๑ กิโลเมตรต่อชั่วโมง และมีค่าความเร็วของรถในทุกๆ ๑ นาที

(ค) จำนวนชั่วโมงการขับรถของผู้ขับรถ โดยมีค่าความละเอียดไม่เกิน ๑ นาที

(ง) วันเวลาที่บันทึกข้อมูล

(จ) ชื่อและนามสกุลหรือเลขที่ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถที่ได้จากระบบบัญชีผู้ขับรถ

(๒) มีระบบส่งข้อมูลการใช้งานของรถในลักษณะที่เป็นปัจจุบัน (Real Time) หรือไม่น้อยกว่า ๑ ครั้งใน ๕ นาที โดยเครื่องโทรคมนาคมและอุปกรณ์ที่ติดตั้งในเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถต้องได้รับการตรวจสอบและรับรองมาตรฐานตามกฎหมายว่าด้วยการประกอบกิจการโทรคมนาคม และประกาศคณะกรรมการกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ เรื่อง การตรวจสอบและรับรองมาตรฐานของเครื่องโทรคมนาคมและอุปกรณ์

(๓) มีระบบบันทึกข้อมูลการใช้งานของรถไว้ที่เครื่องเป็นระยะเวลาไม่น้อยกว่า ๒๔ ชั่วโมง สำหรับกรณีที่ไม่สามารถเชื่อมต่อโครงข่ายโทรคมนาคมได้ในบางขณะ

(๔) มีระบบบ่งชี้ผู้ขับรถ โดยเป็นการเชื่อมโยงข้อมูลจากใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถของกรมการขนส่งทางบกที่เป็นแบบแถบแม่เหล็ก หรือเชื่อมโยงจากข้อมูลอื่นตามที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด

(๕) มีระบบควบคุมให้ผู้ขับรถแสดงตนผ่านระบบบ่งชี้ผู้ขับรถระบบใดระบบหนึ่ง ดังต่อไปนี้

(ก) ระบบการแจ้งเตือนเป็นตัวอักษร สัญญาณเสียงหรือสัญญาณอื่น ๆ หากเครื่องยนต์มีการทำงานหรือรถเคลื่อนที่โดยผู้ขับรถมิได้แสดงตนผ่านระบบบ่งชี้ผู้ขับรถ โดยการแจ้งเตือนต้องทำงานต่อเนื่องเป็นเวลาไม่น้อยกว่า ๑๐ นาที หรือจนกว่าจะหยุดเครื่องยนต์ หรือมีการแสดงตนผ่านระบบบ่งชี้ผู้ขับรถ

(ข) ระบบป้องกันมิให้เครื่องยนต์ทำงานหรือรถเคลื่อนที่ หากผู้ขับรถมิได้แสดงตนผ่านระบบบ่งชี้ผู้ขับรถ

(๖) มีระบบบันทึกและส่งข้อมูลการใช้งานของรถ กรณีผู้ขับรถมิได้แสดงตนผ่านระบบบ่งชี้ผู้ขับรถ

(๗) มีระบบแจ้งการปลดหรือถอดเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถ

ข้อ ๔ เครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถต้องมีระบบการทำงาน ดังต่อไปนี้

(๑) ต้องทำงานตลอดเวลาที่เครื่องยนต์ทำงานหรือรถเคลื่อนที่

(๒) สามารถทำงานให้เป็นไปตามคุณลักษณะที่กำหนดไว้ตามข้อ ๓ ได้อย่างมีประสิทธิภาพและสามารถจัดส่งข้อมูลดังต่อไปนี้ ในลักษณะที่เป็นปัจจุบัน (Real time) ผ่านทางโครงข่ายโทรคมนาคม หรือระบบสารสนเทศให้กรมการขนส่งทางบกตามรูปแบบและเงื่อนไขที่กำหนดไว้ท้ายประกาศนี้

(ก) ข้อมูลเกี่ยวกับเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถ ได้แก่ หมายเลขการรับรองเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถ (Vendor Identifier) และหมายเลขเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถ (GPS Unit Identifier)

(ข) ข้อมูลการใช้งานของรถ ได้แก่ วัน เวลา ความเร็ว ตำแหน่งพิกัด สถานะของเครื่องยนต์ สถานะของสัญญาณ (GPS Fix Status) สถานะของข้อมูล (Data status) และลำดับของข้อมูล (Record Sequence Number)

(ค) ข้อมูลผู้ขับรถ ได้แก่ ประเภทใบอนุญาตขับรถ หมายเลขใบอนุญาตขับรถและจังหวัดที่ออกใบอนุญาต

(ง) ข้อมูลการปลดหรือถอดเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถ

ข้อ ๕ เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ประกอบการขนส่งให้สามารถเลือกติดตั้งเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถที่มีคุณลักษณะและระบบการทำงานเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในประกาศนี้ และเพื่อประโยชน์ในการควบคุมกำกับดูแลให้มีการปฏิบัติการเป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด เครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถที่จะติดตั้งบนรถต้องได้รับการตรวจสอบและรับรองจากกรมการขนส่งทางบก

ข้อ ๖ การขอรับการตรวจสอบและรับรองคุณลักษณะและระบบการทำงานของเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถ ให้ผู้ให้บริการระบบติดตามรถยื่นคำขอ ณ สำนักวิศวกรรมยานยนต์ กรมการขนส่งทางบก พร้อมด้วยเอกสารหลักฐาน ดังต่อไปนี้

(๑) ภาพถ่ายบัตรประจำตัวประชาชน กรณีเป็นคนต่างด้าวให้ยื่นภาพถ่ายใบสำคัญประจำตัวคนต่างด้าวพร้อมด้วยใบสำคัญถิ่นที่อยู่ตามกฎหมายว่าด้วยคนเข้าเมือง

(๒) กรณีเป็นนิติบุคคลให้ยื่นภาพถ่ายหนังสือรับรองการจดทะเบียนเป็นนิติบุคคล พร้อมด้วยภาพถ่ายบัตรประจำตัวประชาชนของผู้มีอำนาจลงนาม กรณีผู้มีอำนาจลงนามเป็นคนต่างด้าวให้ยื่นภาพถ่ายใบสำคัญประจำตัวคนต่างด้าวพร้อมด้วยใบสำคัญถิ่นที่อยู่ตามกฎหมายว่าด้วยคนเข้าเมือง

(๓) หนังสือมอบอำนาจพร้อมด้วยภาพถ่ายบัตรประจำตัวประชาชนของผู้รับมอบอำนาจ กรณีมีการมอบอำนาจให้กระทำการแทน

(๔) ภาพถ่ายใบอนุญาตประกอบกิจการโทรคมนาคม

(๕) ภาพถ่ายใบรับรองเครื่องโทรคมนาคมและอุปกรณ์

(๖) ชนิด แบบและเอกสารแสดงข้อกำหนดทางเทคนิค (Technical Specification) ของเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถ อุปกรณ์บ่งชี้ผู้ขับรถ พร้อมด้วยเอกสารรับรองอื่นที่เกี่ยวข้อง

(๗) คู่มือการใช้งานเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถ พร้อมอุปกรณ์บ่งชี้ผู้ขับรถ

ข้อ ๗ เมื่อตรวจสอบแล้วปรากฏว่า เครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถมีคุณลักษณะเป็นไปตามที่กำหนดและผู้ให้บริการระบบติดตามรถดำเนินการเชื่อมต่อข้อมูลเข้ากับศูนย์บริหารจัดการเดินทางด้วยระบบกำหนดตำแหน่งบนโลก (Global Positioning System: GPS) ของกรมการขนส่งทางบกเรียบร้อยแล้ว กรมการขนส่งทางบกจะออกหนังสือรับรองให้แก่ผู้ให้บริการระบบติดตามรถ

ข้อ ๘ ผู้ให้บริการระบบติดตามรถที่ได้รับการรับรองจากกรมการขนส่งทางบกต้องจัดทำเครื่องหมายการรับรองจากกรมการขนส่งทางบกเพื่อแสดงว่าเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถของผู้ให้บริการระบบติดตามรถเป็นชนิดและแบบที่ได้รับการรับรองจากกรมการขนส่งทางบก โดยต้องมีรายละเอียด ดังต่อไปนี้

(๑) หมายเลขการรับรองจากกรมการขนส่งทางบก

(๒) ชนิดและแบบของเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถ

(๓) หมายเลขของเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถ

(๔) เลขทะเบียนรถและหมายเลขคัสซีของรถคันที่ติดตั้ง

(๕) ชื่อผู้ให้บริการระบบติดตามรถ

เครื่องหมายการรับรองเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถให้เป็นไปตามแบบที่กำหนดไว้ท้ายประกาศนี้

ข้อ ๙ เครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถที่ได้รับการรับรองตามประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดคุณลักษณะและระบบการทำงานของเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถสำหรับรถที่ใช้ในการขนส่งวัตถุอันตราย พ.ศ. ๒๕๕๕ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดคุณลักษณะและระบบการทำงานของเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถสำหรับรถที่ใช้ในการขนส่งวัตถุอันตราย (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๕๗ ลงวันที่ ๓๐ พฤษภาคม ๒๕๕๗ ให้ถือว่าได้รับการรับรองตามประกาศนี้ โดยผู้ให้บริการระบบติดตามรถต้องปฏิบัติและดำเนินการให้เป็นไปตามประกาศนี้ด้วย

ข้อ ๑๐ เมื่อผู้ให้บริการระบบติดตามรถติดตั้งเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถให้แก่ผู้ประกอบการขนส่งรายใดแล้ว ต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามที่กำหนด ดังต่อไปนี้

(๑) ติดเครื่องหมายการรับรองจากกรมการขนส่งทางบกไว้ที่เครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถ หรือบริเวณใกล้เคียงกับเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถ หรือภายในห้องผู้ขับรถ ในตำแหน่งที่เห็นได้ชัดเจน โดยเครื่องหมายดังกล่าวต้องชัดเจน ไม่ลบเลือน

(๒) ออกหนังสือรับรองการติดตั้งเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถตามแบบที่กำหนดไว้ท้ายประกาศนี้ ให้กับผู้ประกอบการขนส่งหรือเจ้าของรถนำไปใช้เป็นหลักฐานประกอบการตรวจสอบและดำเนินการทางทะเบียน

(๓) ส่งข้อมูลการติดตั้ง เปลี่ยน ถอด หรือยกเลิกการใช้ เครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถให้แก่กรมการขนส่งทางบก

(๔) ส่งข้อมูลตามข้อ ๔ (๒) ให้แก่กรมการขนส่งทางบกในลักษณะที่เป็นปัจจุบัน (Real time)

(๕) จัดเก็บข้อมูลการใช้งานของรถที่ติดตั้งเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางไว้ไม่น้อยกว่า ๖ เดือน และต้องจัดส่งข้อมูลดังกล่าวให้แก่กรมการขนส่งทางบกเมื่อมีการร้องขอหรือเมื่อต้องการตรวจสอบการส่งข้อมูลตาม (๓) และ (๔) ให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้ท้ายประกาศนี้

ประกาศ ณ วันที่ ๔ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๕๘

ลงชื่อ สนิท พรหมวงษ์

(นายสนิท พรหมวงษ์)

อธิบดีกรมการขนส่งทางบก

การส่งข้อมูลตามประกาศข้อ ๑๐ (๓) และ (๔)

๑. รายงานการติดตั้ง เปลี่ยน ถอด หรือยกเลิกการใช้ เครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถ

ผู้ให้บริการระบบติดตามรถต้องส่งข้อมูลการติดตั้ง การเปลี่ยน การถอดหรือการยกเลิกการใช้ เครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถให้กรมการขนส่งทางบกใน ๒ รูปแบบ คือ รูปแบบรายงานประจำเดือนและรูปแบบข้อมูลสะสม (Master File)

(๑.๑) รูปแบบรายงานประจำเดือน เป็นการส่งข้อมูลที่ผู้ให้บริการระบบติดตามรถได้ทำการติดตั้ง เปลี่ยน ถอดหรือยกเลิกการใช้ เครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถในแต่ละเดือน

- (ก) กำหนดส่งรายงานทุกวันที่ ๑๕ ของเดือนถัดไป
- (ข) วิธีการส่งรายงาน ให้ทางจดหมายอิเล็กทรอนิกส์ โดยใช้โปรแกรม Microsoft Excel เวอร์ชัน ๑๙๙๗ ขึ้นไป หรือตามโปรแกรมที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด
- (ค) รายละเอียดข้อมูลที่ต้องรายงาน ประกอบด้วย
 - (ค.๑) ชื่อผู้ประกอบการขนส่งหรือเจ้าของรถ
 - (ค.๒) หมายเลขทะเบียนรถ
 - (ค.๓) ชนิดรถ
 - (ค.๔) หมายเลขคัสซี
 - (ค.๕) ลักษณะรถและประเภทของวัตถุอันตราย
 - (ค.๖) ชนิดและแบบของเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถ
 - (ค.๗) หมายเลขการรับรองเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถ (Vendor Identifier)
 - (ค.๘) หมายเลขเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถ (GPS Unit Identifier)
 - (ค.๙) วันที่ติดตั้ง เปลี่ยน ถอด หรือยกเลิกการใช้ เครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถ

(๑.๑) รูปแบบข้อมูลสะสม (Master File) เป็นการส่งข้อมูลการติดตั้ง เปลี่ยน ถอด หรือยกเลิกการใช้ เครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถทั้งหมดที่อยู่ในความดูแลของผู้ให้บริการระบบติดตามรถ

- (ก) กำหนดส่งข้อมูลทุกวันจันทร์ก่อนเวลา ๑๒.๐๐ นาฬิกา
- (ข) วิธีการส่งรายงาน ให้ส่งข้อมูลในรูปแบบไฟล์ comma-separated-values (.csv) ผ่านระบบ FTP หรือตามรูปแบบที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด
- (ค) รายละเอียดข้อมูลที่ต้องรายงาน ประกอบด้วย
 - (ค.๑) หมายเลขการรับรองเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถ (Vendor Identifier)
 - (ค.๒) หมายเลขเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถ (GPS Unit Identifier)
 - (ค.๓) หมายเลขทะเบียนรถ และรหัสจังหวัดที่รถจดทะเบียน
 - (ค.๔) ชนิดรถ
 - (ค.๕) หมายเลขคัสซี

๒. รายงานข้อมูลการใช้งานของรถ

ผู้ให้บริการระบบติดตามรถต้องส่งข้อมูลการใช้งานของรถในลักษณะที่เป็นปัจจุบัน (Real Time) หรือไม่น้อยกว่า ๑ ครั้ง ใน ๕ นาที โดยจะต้องมีรายละเอียดของข้อมูลทุกๆ นาที หรือน้อยกว่า ให้แก่ศูนย์บริหารจัดการเดินรถด้วยระบบกำหนดตำแหน่งบนโลก (Global Positioning System: GPS) โดยจะต้องมีรายละเอียดของข้อมูลดังนี้

(๒.๑) ข้อมูลเกี่ยวกับเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถ

(ก) หมายเลขการรับรองเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถ (Vendor Identifier)

(ข) หมายเลขเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถ (GPS Unit Identifier)

(๒.๒) ข้อมูลการใช้งานของรถ

(ก) วันและเวลาของข้อมูลจากเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถ (GPS Date/Time)

(ข) วันและเวลาของข้อมูลที่ได้รับจากผู้ให้บริการระบบติดตามรถ (Date/Time-stamp location received)

(ค) ความเร็วของรถเป็นหน่วยกิโลเมตร (Speed)

(ง) ตำแหน่งพิกัดบนโลก (Latitude and Longitude units)

(จ) สถานะของเครื่องยนต์ (Engine status)

(ฉ) สถานะของสัญญาณ (GPS Fix Status)

(ช) สถานะของข้อมูล (Data Status)

(ซ) ลำดับของข้อมูล (Record Sequence Number)


(๒.๓) ข้อมูลผู้ขับรถ

ข้อมูลใบอนุญาตผู้ขับรถ (Driver License Information) ประกอบด้วย ประเภทใบอนุญาตขับรถ หมายเลขใบอนุญาตขับรถและจังหวัดที่ออกใบอนุญาต

(๒.๔) ข้อมูลการปลดหรือถอดเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถ

สถานะการปลดหรือถอดเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถ (External Power Status)

แบบเครื่องหมายการรับรองเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถ

	ได้รับการรับรองจากกรมการขนส่งทางบก เลขที่XXXX/YYYY..... ชนิด แบบ หมายเลขเครื่อง เลขทะเบียนรถและหมายเลขคัสซี ผู้ให้บริการระบบติดตามรถ วันที่ติดตั้ง
	เครื่องหมายการค้า ของผู้ให้บริการ ระบบติดตามรถ (ถ้ามี)

หมายเหตุ

XXXX/YYYY	หมายถึง	หมายเลขการรับรองเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถออกให้โดยกรมการขนส่งทางบก
ชนิด	หมายถึง	ชนิดของเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถที่ได้รับการรับรองจากกรมการขนส่งทางบก
หมายเลขเครื่อง	หมายถึง	หมายเลขของเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถ (GPS Box Identification Number)
เลขทะเบียนรถและหมายเลขคัสซี	หมายถึง	หมายเลขทะเบียนรถและหมายเลขคัสซีของรถที่ติดตั้งเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถ กรณีที่รถมิได้จดทะเบียนให้ระบุเป็นหมายเลขคัสซีของรถ
ผู้ให้บริการระบบติดตามรถ	หมายถึง	ผู้ที่ได้รับการรับรองเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถ
วันที่ติดตั้ง	หมายถึง	วันที่ได้ดำเนินการติดตั้งเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถจนแล้วเสร็จและใช้งานได้โดยสมบูรณ์

แบบหนังสือรับรองการติดตั้งเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถ

หนังสือรับรองการติดตั้งเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถ

เลขที่หนังสือ.....

(ชื่อผู้ให้บริการระบบติดตามรถ).....

ที่อยู่/ที่ตั้งเลขที่..... หมู่ที่..... ตรอก/ซอย..... ถนน.....

ตำบล/แขวง..... อำเภอ/เขต..... จังหวัด.....

รหัสไปรษณีย์..... โทรศัพท์..... โทรสาร.....

ได้ติดตั้งเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถรายละเอียดดังนี้

การรับรองจากกรมการขนส่งทางบก เลขที่.....

ชนิด..... แบบ.....

หมายเลขเครื่อง.....

เครื่องอ่านบัตรแถบแม่เหล็ก ชนิด..... แบบ.....

วันที่ติดตั้ง.....

ชื่อผู้ประกอบการขนส่ง/เจ้าของรถ.....

เลขทะเบียนรถ/หมายเลขคัสซี.....

หมายเหตุ.....

ขอรับรองว่า เครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถดังกล่าวข้างต้น มีคุณลักษณะและระบบการทำงานตามที่ได้รับรองจากกรมการขนส่งทางบก

กรณีเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถมีคุณลักษณะหรือระบบการทำงานไม่เป็นไปตามที่กรมการขนส่งทางบกได้ให้การรับรอง หรือมีการรายงานข้อมูลไม่ตรงข้อเท็จจริงหรือไม่สามารถรายงานข้อมูลได้ตามที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด (ชื่อผู้ให้บริการระบบติดตามรถ) ยินยอมรับผิดชอบต่อความเสียหายทั้งหมดที่เกิดขึ้นต่อเจ้าของรถหรือผู้ประกอบการขนส่งที่ได้ซื้อหรือใช้บริการเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถดังกล่าวทุกประการ

ออกให้ ณ วันที่

ลงชื่อ...(บุคคลผู้มีอำนาจลงนาม/หรือได้รับมอบอำนาจ)

หมายเหตุ:

๑. ชนิดและแบบของเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถและเครื่องอ่านบัตรชนิดแถบแม่เหล็ก ให้เป็นไปตามรายละเอียดที่ได้รับการรับรองจากกรมการขนส่งทางบก

๒. กรณีที่เป็นการติดตั้งเครื่องใหม่ทดแทนของเดิม ให้ระบุรายละเอียดของเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถเครื่องเดิมในช่องหมายเหตุ เช่น ผู้ให้บริการเดิม ชนิดและแบบเดิม หมายเลขเครื่องเดิม



ประกาศกรมการขนส่งทางบก

เรื่อง กำหนดคุณลักษณะและระบบการทำงานของเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถที่ใช้ในการขนส่ง
พ.ศ. ๒๕๕๘

เพื่อให้การติดตั้งและใช้เครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ สามารถใช้เป็นเครื่องมือในการควบคุม กำกับ ดูแลผู้ขับรถให้มีการปฏิบัติตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด สมควร กำหนดคุณลักษณะและระบบการทำงานของเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถที่ใช้ในการขนส่ง อาศัยอำนาจตามความในข้อ ๑ (๑) (๓) และข้อ ๑๕ (๑) (๓) แห่งกฎกระทรวง ฉบับที่ ๙ (พ.ศ. ๒๕๒๔) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยกฎกระทรวง ฉบับที่ ๖๐ (พ.ศ. ๒๕๕๒) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ อธิบดีกรมการขนส่งทางบก ออกประกาศกำหนดคุณลักษณะและระบบการทำงานของเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถที่ใช้ในการขนส่งไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ ในประกาศนี้

“เครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถ” หมายถึง อุปกรณ์ที่ใช้สำหรับบันทึกและส่งข้อมูลการใช้งานของรถด้วยระบบกำหนดตำแหน่งบนโลก (Global Positioning System : GPS)

“ผู้ให้บริการระบบติดตามรถ” หมายถึง ผู้จำหน่ายเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถหรือผู้ให้บริการข้อมูลในการติดตาม ตรวจสอบและประมวลผลข้อมูลที่ได้รับจากเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถผ่านโครงข่ายโทรคมนาคม และให้หมายความรวมถึงผู้ประกอบการขนส่งที่ดำเนินการในลักษณะดังกล่าวสำหรับรถของตนเองด้วย

ข้อ ๒ เครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถต้องสามารถทำงานผ่านโครงข่ายคมนาคมและต้องมีคุณลักษณะ ดังต่อไปนี้

(๑) มีระบบบันทึกและส่งข้อมูลการใช้งานของรถ ซึ่งต้องสามารถบันทึกและส่งข้อมูลได้อย่างน้อยดังต่อไปนี้

(ก) ตำแหน่งของรถในรูปแบบของระบบพิกัดบนพื้นโลกและสถานที่ โดยมีความคลาดเคลื่อนของตำแหน่งพิกัดในแนวราบไม่เกิน ๒๐ เมตร

(ข) ความเร็วของรถเป็นหน่วยกิโลเมตรต่อชั่วโมง โดยมีค่าความละเอียดไม่เกิน ๑ กิโลเมตรต่อชั่วโมง และมีค่าความเร็วของรถในทุก ๆ ๑ นาที

(ค) จำนวนชั่วโมงการขับรถของผู้ขับรถ โดยมีค่าความละเอียดไม่เกิน ๑ นาที

(ง) วันเวลาที่บันทึกข้อมูล

(จ) ชื่อและนามสกุลหรือเลขที่ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถที่ได้จากระบบป่งผู้ขับรถ

(๒) มีระบบส่งข้อมูลการใช้งานของรถในลักษณะที่เป็นปัจจุบัน (Real Time) หรือไม่น้อยกว่า ๑ ครั้งใน ๕ นาที โดยเครื่องโทรคมนาคมและอุปกรณ์ที่ติดตั้งในเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถต้องได้รับการตรวจสอบและรับรองมาตรฐานตามกฎหมายว่าด้วยการประกอบกิจการโทรคมนาคม และประกาศคณะกรรมการกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ เรื่อง การตรวจสอบและรับรองมาตรฐานของเครื่องโทรคมนาคมและอุปกรณ์

(๓) มีระบบบันทึกข้อมูลการใช้งานของรถไว้ที่เครื่องเป็นระยะเวลาไม่น้อยกว่า ๒๔ ชั่วโมง สำหรับกรณีที่ไม่สามารถเชื่อมต่อโครงข่ายโทรคมนาคมได้ในบางขณะ

(๔) มีระบบบ่งชี้ผู้ขับรถ โดยเป็นการเชื่อมโยงข้อมูลจากใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถของกรมการขนส่งทางบกที่เป็นแบบแถบแม่เหล็ก หรือเชื่อมโยงจากข้อมูลอื่นตามที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด

(๕) มีระบบควบคุมให้ผู้ขับรถแสดงตนผ่านระบบบ่งชี้ผู้ขับรถระบบใดระบบหนึ่ง ดังต่อไปนี้

(ก) ระบบการแจ้งเตือนเป็นตัวอักษร สัญญาณเสียงหรือสัญญาณอื่น ๆ หากเครื่องยนต์มีการทำงานหรือรถเคลื่อนที่โดยผู้ขับรถมิได้แสดงตนผ่านระบบบ่งชี้ผู้ขับรถ โดยการแจ้งเตือนต้องทำงานต่อเนื่องเป็นเวลาไม่น้อยกว่า ๑๐ นาที หรือจนกว่าจะหยุดเครื่องยนต์ หรือมีการแสดงตนผ่านระบบบ่งชี้ผู้ขับรถ

(ข) ระบบป้องกันมิให้เครื่องยนต์ทำงานหรือรถเคลื่อนที่ หากผู้ขับรถมิได้แสดงตนผ่านระบบบ่งชี้ผู้ขับรถ

(๖) มีระบบบันทึกและส่งข้อมูลการใช้งานของรถ กรณีผู้ขับรถมิได้แสดงตนผ่านระบบบ่งชี้ผู้ขับรถ

(๗) มีระบบแจ้งการปลดหรือถอดเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถ

ข้อ ๓ เครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถต้องมีระบบการทำงาน ดังต่อไปนี้

(๑) ต้องทำงานตลอดเวลาที่เครื่องยนต์ทำงานหรือรถเคลื่อนที่

(๒) สามารถทำงานให้เป็นไปตามคุณลักษณะที่กำหนดไว้ตามข้อ ๒ ได้อย่างมีประสิทธิภาพและสามารถจัดส่งข้อมูลดังต่อไปนี้ ในลักษณะที่เป็นปัจจุบัน (Real time) ผ่านทางโครงข่ายโทรคมนาคม หรือระบบสารสนเทศให้กรมการขนส่งทางบกตามรูปแบบและเงื่อนไขที่กำหนดไว้ท้ายประกาศนี้

(ก) ข้อมูลเกี่ยวกับเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถ ได้แก่ หมายเลขการรับรองเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถ (Vendor Identifier) และหมายเลขเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถ (GPS Unit Identifier)

(ข) ข้อมูลการใช้งานของรถ ได้แก่ วัน เวลา ความเร็ว ตำแหน่งพิกัด สถานะของเครื่องยนต์ สถานะของสัญญาณ (GPS Fix Status) สถานะของข้อมูล (Data status) และลำดับของข้อมูล (Record Sequence Number)

(ค) ข้อมูลผู้ขับรถ ได้แก่ ประเภทใบอนุญาตขับรถ หมายเลขใบอนุญาตขับรถและจังหวัดที่ออกใบอนุญาต

(ง) ข้อมูลการปลดหรือถอดเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถ

ข้อ ๔ เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ประกอบการขนส่งให้สามารถเลือกติดตั้งเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถที่มีคุณลักษณะและระบบการทำงานเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในประกาศนี้ และเพื่อประโยชน์ในการควบคุมกำกับดูแลให้มีการปฏิบัติการเป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด เครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถที่จะติดตั้งบนรถต้องได้รับการตรวจสอบและรับรองจากกรมการขนส่งทางบก

ข้อ ๕ การขอรับการตรวจสอบและรับรองคุณลักษณะและระบบการทำงานของเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถ ให้ผู้ให้บริการระบบติดตามรถยื่นคำขอ ณ สำนักวิศวกรรมยานยนต์ กรมการขนส่งทางบก พร้อมด้วยเอกสารหลักฐาน ดังต่อไปนี้

(๑) ภาพถ่ายบัตรประจำตัวประชาชน กรณีเป็นคนต่างด้าวให้ยื่นภาพถ่ายใบสำคัญประจำตัวคนต่างด้าวพร้อมด้วยใบสำคัญถิ่นที่อยู่ตามกฎหมายว่าด้วยคนเข้าเมือง

(๒) กรณีเป็นนิติบุคคลให้ยื่นภาพถ่ายหนังสือรับรองการจดทะเบียนเป็นนิติบุคคล พร้อมด้วยภาพถ่ายบัตรประจำตัวประชาชนของผู้มีอำนาจลงนาม กรณีผู้มีอำนาจลงนามเป็นคนต่างด้าวให้ยื่นภาพถ่ายใบสำคัญประจำตัวคนต่างด้าวพร้อมด้วยใบสำคัญถิ่นที่อยู่ตามกฎหมายว่าด้วยคนเข้าเมือง

(๓) หนังสือมอบอำนาจพร้อมด้วยภาพถ่ายบัตรประจำตัวประชาชนของผู้รับมอบอำนาจ กรณีมีการมอบอำนาจให้กระทำการแทน

(๔) ภาพถ่ายใบอนุญาตประกอบกิจการโทรคมนาคม

(๕) ภาพถ่ายใบรับรองเครื่องโทรคมนาคมและอุปกรณ์

(๖) ชนิด แบบและเอกสารแสดงข้อกำหนดทางเทคนิค (Technical Specification) ของเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถ อุปกรณ์บ่งชี้ผู้ขับรถ พร้อมด้วยเอกสารรับรองอื่นที่เกี่ยวข้อง

(๗) คู่มือการใช้งานเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถ พร้อมอุปกรณ์บ่งชี้ผู้ขับรถ

ข้อ ๖ เมื่อตรวจสอบแล้วปรากฏว่า เครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถมีคุณลักษณะเป็นไปตามที่กำหนดและผู้ให้บริการระบบติดตามรถดำเนินการเชื่อมต่อข้อมูลเข้ากับศูนย์บริหารจัดการเดินรถด้วยระบบกำหนดตำแหน่งบนโลก (Global Positioning System: GPS) ของกรมการขนส่งทางบกเรียบร้อยแล้ว กรมการขนส่งทางบกจะออกหนังสือรับรองให้แก่ผู้ให้บริการระบบติดตามรถ

ข้อ ๗ ผู้ให้บริการระบบติดตามรถที่ได้รับการรับรองจากกรมการขนส่งทางบกต้องจัดทำเครื่องหมายการรับรองจากกรมการขนส่งทางบกเพื่อแสดงว่าเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถของผู้ให้บริการระบบติดตามรถเป็นชนิดและแบบที่ได้รับการรับรองจากกรมการขนส่งทางบก โดยต้องมีรายละเอียด ดังต่อไปนี้

(๑) หมายเลขการรับรองจากกรมการขนส่งทางบก

(๒) ชนิดและแบบของเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถ

(๓) หมายเลขของเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถ

(๔) เลขทะเบียนรถและหมายเลขคัสซีของรถคันที่ติดตั้ง

(๕) ชื่อผู้ให้บริการระบบติดตามรถ

เครื่องหมายการรับรองเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถให้เป็นไปตามแบบที่กำหนดไว้ท้ายประกาศนี้

ข้อ ๘ เครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถที่ได้รับการรับรองตามประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดคุณลักษณะและระบบการทำงานของเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถสำหรับรถที่ใช้ในการขนส่งวัตถุอันตราย พ.ศ. ๒๕๕๕ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดคุณลักษณะและระบบการทำงานของเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถสำหรับรถที่ใช้ในการขนส่งวัตถุอันตราย (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๕๗ และตามประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดคุณลักษณะและระบบการทำงานของเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถสำหรับรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารมาตรฐาน ๔

(รถสองชั้น) พ.ศ. ๒๕๕๘ ให้ถือว่าได้รับการรับรองตามประกาศนี้ โดยผู้ให้บริการระบบติดตามรถต้องปฏิบัติ และดำเนินการให้เป็นไปตามประกาศนี้ด้วย

ข้อ ๙ เมื่อผู้ให้บริการระบบติดตามรถติดตั้งเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถให้แก่ผู้ประกอบการขนส่งรายใดแล้ว ต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามที่กำหนด ดังต่อไปนี้

(๑) ติดเครื่องหมายการรับรองจากกรมการขนส่งทางบกไว้ที่เครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถ หรือบริเวณใกล้เคียงกับเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถ หรือภายในห้องผู้ขับรถ ในตำแหน่งที่เห็นได้ชัดเจน โดยเครื่องหมายดังกล่าวต้องชัดเจน ไม่ลบเลือน

(๒) ออกหนังสือรับรองการติดตั้งเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถตามแบบที่กำหนดไว้ท้ายประกาศนี้ ให้กับผู้ประกอบการขนส่งหรือเจ้าของรถนำไปใช้เป็นหลักฐานประกอบการตรวจสอบและดำเนินการทางทะเบียน

(๓) ส่งข้อมูลการติดตั้ง เปลี่ยน ถอด หรือยกเลิกการใช้ เครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถ ให้แก่กรมการขนส่งทางบก

(๔) ส่งข้อมูลตามข้อ ๓ (๒) ให้แก่กรมการขนส่งทางบกในลักษณะที่เป็นปัจจุบัน (Real time)

(๕) จัดเก็บข้อมูลการใช้งานของรถที่ติดตั้งเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางไว้ไม่น้อยกว่า ๖ เดือน และต้องจัดส่งข้อมูลดังกล่าวให้แก่กรมการขนส่งทางบกเมื่อมีการร้องขอหรือเมื่อต้องการตรวจสอบ การส่งข้อมูลตาม (๓) และ (๔) ให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้ท้ายประกาศนี้

ข้อ ๑๐ ประกาศนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันนี้เป็นต้นไป

ประกาศ ณ วันที่ ๒๕ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๕๘

(นายสนิท พรหมวงษ์)

อธิบดีกรมการขนส่งทางบก

การส่งข้อมูลตามประกาศข้อ ๙ (๓) และ (๔)

๑. รายงานการติดตั้ง เปลี่ยน ถอด หรือยกเลิกการใช้ เครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถ ผู้ให้บริการระบบติดตามรถต้องส่งข้อมูลการติดตั้ง การเปลี่ยน การถอดหรือการยกเลิกการใช้ เครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถให้กรมการขนส่งทางบกใน ๒ รูปแบบ คือ รูปแบบรายงาน ประจำเดือนและรูปแบบข้อมูลสะสม (Master File)

(๑.๑) รูปแบบรายงานประจำเดือน เป็นการส่งข้อมูลที่ผู้ให้บริการระบบติดตามรถได้ทำการติดตั้ง เปลี่ยน ถอดหรือยกเลิกการใช้ เครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถในแต่ละเดือน

(ก) กำหนดส่งรายงานทุกวันที่ ๑๕ ของเดือนถัดไป

(ข) วิธีการส่งรายงาน ให้ทางจดหมายอิเล็กทรอนิกส์ โดยใช้โปรแกรม Microsoft Excel เวอร์ชัน ๑๙๙๗ ขึ้นไป หรือตามโปรแกรมที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด

(ค) รายละเอียดข้อมูลที่ต้องรายงาน ประกอบด้วย

(ค.๑) ชื่อผู้ประกอบการขนส่งหรือเจ้าของรถ

(ค.๒) หมายเลขทะเบียนรถ

(ค.๓) ชนิดรถ

(ค.๔) หมายเลขคัสซี

(ค.๕) มาตรฐานรถหรือลักษณะรถ และประเภทการขนส่ง

(ค.๖) ชนิดและแบบของเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถ

(ค.๗) หมายเลขการรับรองเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถ (Vendor Identifier)

(ค.๘) หมายเลขเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถ (GPS Unit Identifier)

(ค.๙) วันที่ติดตั้ง เปลี่ยน ถอด หรือยกเลิกการใช้ เครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถ

(๑.๒) รูปแบบข้อมูลสะสม (Master File) เป็นการส่งข้อมูลการติดตั้ง เปลี่ยน ถอด หรือยกเลิกการใช้ เครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถทั้งหมดที่อยู่ในความดูแลของผู้ให้บริการระบบติดตามรถ

(ก) กำหนดส่งข้อมูลทุกวันจันทร์ก่อนเวลา ๑๒.๐๐ นาฬิกา

(ข) วิธีการส่งรายงาน ให้ส่งข้อมูลในรูปแบบไฟล์ comma-separated-values (.csv) ผ่านระบบ FTP หรือตามรูปแบบที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด

(ค) รายละเอียดข้อมูลที่ต้องรายงาน ประกอบด้วย

(ค.๑) หมายเลขการรับรองเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถ (Vendor Identifier)

(ค.๒) หมายเลขเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถ (GPS Unit Identifier)

(ค.๓) หมายเลขทะเบียนรถ และรหัสจังหวัดที่รถจดทะเบียน

(ค.๔) ชนิดรถ

(ค.๕) หมายเลขคัสซี

๒. รายงานข้อมูลการใช้งานของรถ

ผู้ให้บริการระบบติดตามรถต้องส่งข้อมูลการใช้งานของรถในลักษณะที่เป็นปัจจุบัน (Real Time) หรือไม่น้อยกว่า ๑ ครั้ง ใน ๕ นาที โดยจะต้องมีรายละเอียดของข้อมูลทุกๆ นาที หรือน้อยกว่า ให้แก่ศูนย์บริหารจัดการเดินรถด้วยระบบกำหนดตำแหน่งบนโลก (Global Positioning System: GPS) โดยจะต้องมีรายละเอียดของข้อมูลดังนี้

(๒.๑) ข้อมูลเกี่ยวกับเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถ

(ก) หมายเลขการรับรองเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถ (Vendor Identifier)

(ข) หมายเลขเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถ (GPS Unit Identifier)

(๒.๒) ข้อมูลการใช้งานของรถ

(ก) วันและเวลาของข้อมูลจากเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถ (GPS Date/Time)

(ข) วันและเวลาของข้อมูลจากผู้ให้บริการระบบติดตามรถได้รับ (Date/Time-stamp location received)

(ค) ความเร็วของรถเป็นหน่วยกิโลเมตร (Speed)

(ง) ตำแหน่งพิกัดบนโลก (Latitude and Longitude units)

(จ) สถานะของเครื่องยนต์ (Engine status)

(ฉ) สถานะของสัญญาณ (GPS Fix Status)

(ช) สถานะของข้อมูล (Data Status)

(ซ) ลำดับของข้อมูล (Record Sequence Number)


(๒.๓) ข้อมูลผู้ขับรถ

ข้อมูลใบอนุญาตผู้ขับรถ (Driver License Information) ประกอบด้วย ประเภทใบอนุญาตผู้ขับรถ หมายเลขใบอนุญาตผู้ขับรถและจังหวัดที่ออกใบอนุญาต

(๒.๔) ข้อมูลการปลดหรือถอดเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถ

สถานะการปลดหรือถอดเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถ (External Power Status)

แบบเครื่องหมายการรับรองเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถ

	ได้รับการรับรองจากกรมการขนส่งทางบก เลขที่ XXXX/YYYY ชนิด แบบ หมายเลขเครื่อง เลขทะเบียนรถ
	เครื่องหมายการค้า ของผู้ให้บริการ ระบบติดตามรถ (ถ้ามี) หมายเลขคัสซี ผู้ให้บริการระบบติดตามรถ วันที่ติดตั้ง

หมายเหตุ

XXXX/YYYY	หมายถึง	หมายเลขการรับรองเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถออกให้โดยกรมการขนส่งทางบก
ชนิด	หมายถึง	ชนิดของเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถที่ได้รับการรับรองจากกรมการขนส่งทางบก
หมายเลขเครื่อง	หมายถึง	หมายเลขของเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถ (GPS Box Identification Number)
เลขทะเบียนรถ	หมายถึง	หมายเลขทะเบียนรถของรถที่ติดตั้งเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถ กรณีที่รถมิได้จดทะเบียนให้ระบุเป็นหมายเลขคัสซีของรถ
หมายเลขคัสซี	หมายถึง	หมายเลขคัสซีของรถที่ติดตั้งเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถ
ผู้ให้บริการระบบติดตามรถ	หมายถึง	ผู้ที่ได้รับการรับรองเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถ
วันที่ติดตั้ง	หมายถึง	วันที่ได้ดำเนินการติดตั้งเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถจนแล้วเสร็จและใช้งานได้โดยสมบูรณ์

แบบหนังสือรับรองการติดตั้งเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถ

หนังสือรับรองการติดตั้งเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถ

เลขที่หนังสือ.....

(ชื่อผู้ให้บริการระบบติดตามรถ).....

ที่อยู่/ที่ตั้งเลขที่..... หมู่ที่..... ตรอก/ซอย..... ถนน.....

ตำบล/แขวง..... อำเภอ/เขต..... จังหวัด.....

รหัสไปรษณีย์..... โทรศัพท์..... โทรสาร.....

ได้ติดตั้งเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถรายละเอียดดังนี้

การรับรองจากกรมการขนส่งทางบก เลขที่.....

ชนิด..... แบบ.....

หมายเลขเครื่อง.....

เครื่องอ่านบัตรแถบแม่เหล็ก ชนิด..... แบบ.....

วันที่ติดตั้ง.....

ชื่อผู้ประกอบการขนส่ง/เจ้าของรถ.....

เลขทะเบียนรถ.....

หมายเลขคัสซี.....

หมายเหตุ.....

ขอรับรองว่า เครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถดังกล่าวข้างต้น มีคุณลักษณะและระบบการทำงานตามที่ได้รับรองจากกรมการขนส่งทางบก

กรณีเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถมีคุณลักษณะหรือระบบการทำงานไม่เป็นไปตามที่กรมการขนส่งทางบกได้ให้การรับรอง หรือมีการรายงานข้อมูลไม่ตรงข้อเท็จจริงหรือไม่สามารถรายงานข้อมูลได้ตามที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด (ชื่อผู้ให้บริการระบบติดตามรถ) ยินยอมรับผิดชอบต่อความเสียหายทั้งหมดที่เกิดขึ้นต่อเจ้าของรถหรือผู้ประกอบการขนส่งที่ได้ซื้อหรือใช้บริการเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถดังกล่าวทุกประการ

ออกให้ ณ วันที่

ลงชื่อ..... (บุคคลผู้มีอำนาจลงนาม/หรือได้รับมอบอำนาจ)

หมายเหตุ:

๑. ชนิดและแบบของเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถและเครื่องอ่านบัตรชนิดแถบแม่เหล็ก ให้เป็นไปตามรายละเอียดที่ได้รับการรับรองจากกรมการขนส่งทางบก

๒. กรณีที่เป็นการติดตั้งเครื่องใหม่ทดแทนของเดิม ให้ระบุรายละเอียดของเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถเครื่องเดิมในช่องหมายเหตุ เช่น ผู้ให้บริการเดิม ชนิดและแบบเดิม หมายเลขเครื่องเดิม



ประกาศกรมการขนส่งทางบก
เรื่อง กำหนดประเภทและลักษณะของรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร
ที่ต้องติดตั้งเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถก่อนการจดทะเบียน
พ.ศ. ๒๕๕๘

โดยที่ปัจจุบันอุบัติเหตุที่เกิดจากรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารมีจำนวนเพิ่มสูงขึ้น และในแต่ละครั้งได้ก่อให้เกิดความเสียหายรุนแรงทั้งแก่ชีวิต ร่างกายและทรัพย์สินของประชาชน ซึ่งสาเหตุของอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากผู้ขับรถฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย ดังนั้น เพื่อให้สามารถควบคุม กำกับ ดูแลผู้ขับรถสำหรับรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารให้มีการปฏิบัติตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด สมควรกำหนดให้รถดังกล่าวต้องติดตั้งและใช้เครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถ อาศัยอำนาจตามความในข้อ ๑ (๑) (๓) แห่งกฎกระทรวง ฉบับที่ ๙ (พ.ศ. ๒๕๒๔) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยกฎกระทรวง ฉบับที่ ๖๐ (พ.ศ. ๒๕๕๒) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ และข้อ ๓ (๑๐) แห่งกฎกระทรวงความปลอดภัยในการขนส่ง พ.ศ. ๒๕๕๘ อธิบดีกรมการขนส่งทางบกออกประกาศไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ รถดังต่อไปนี้ที่จะนำมาจดทะเบียนตั้งแต่วันที่ ๒๕ มกราคม ๒๕๕๘ เป็นต้นไป ต้องติดตั้งและใช้เครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถ ซึ่งมีคุณลักษณะและระบบการทำงานเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดคุณลักษณะและระบบการทำงานของเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถที่ใช้ในการขนส่ง พ.ศ. ๒๕๕๘

(๑) รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารประเภทการขนส่งประจำทาง ในเส้นทางหมวด ๑ ในเขตกรุงเทพมหานคร เว้นแต่รถที่มีการจัดวางที่นั่งเป็นลักษณะสองแถว

(๒) รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารประเภทการขนส่งประจำทาง ในเส้นทางหมวด ๒ และ ๓ เว้นแต่รถที่มีการจัดวางที่นั่งเป็นลักษณะสองแถว

(๓) รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารประเภทการขนส่งไม่ประจำทาง เว้นแต่รถที่มีการจัดวางที่นั่งเป็นลักษณะสองแถว

ข้อ ๒ ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งสำหรับรถตามข้อ ๑ ต้องจัดให้มีการส่งข้อมูลให้แก่กรมการขนส่งทางบกตามหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดคุณลักษณะและระบบการทำงานของเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถที่ใช้ในการขนส่ง พ.ศ. ๒๕๕๘

ข้อ ๓ การจดทะเบียนรถตามประกาศนี้ให้หมายความรวมถึงการจดทะเบียนรถสำหรับรถที่มีการแจ้งเลิกใช้ตามมาตรา ๗๙ ด้วย

ประกาศ ณ วันที่ ๒๕ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๕๘



(นายสนธิ พรหมวงษ์)
อธิบดีกรมการขนส่งทางบก



ประกาศกรมการขนส่งทางบก
เรื่อง กำหนดประเภทและลักษณะของรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร
ที่ต้องติดตั้งเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถก่อนการตรวจสภาพรถเพื่อต่ออายุทะเบียน
พ.ศ. ๒๕๕๘

โดยที่ปัจจุบันอุบัติเหตุที่เกิดจากรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารมีจำนวนเพิ่มสูงขึ้น และในแต่ละครั้งได้ก่อให้เกิดความเสียหายรุนแรงทั้งแก่ชีวิต ร่างกายและทรัพย์สินของประชาชน ซึ่งสาเหตุของอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากผู้ขับรถฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย ดังนั้น เพื่อให้สามารถควบคุม กำกับ ดูแลผู้ขับรถสำหรับรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารให้มีการปฏิบัติตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด สมควรกำหนดให้รถดังกล่าวต้องติดตั้งและใช้เครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถ อาศัยอำนาจตามความในข้อ ๑ (๑) (๓) แห่งกฎกระทรวง ฉบับที่ ๙ (พ.ศ. ๒๕๒๔) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยกฎกระทรวง ฉบับที่ ๖๐ (พ.ศ. ๒๕๕๒) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ และข้อ ๓ (๑๐) แห่งกฎกระทรวงความปลอดภัยในการขนส่ง พ.ศ. ๒๕๕๘ อธิบดีกรมการขนส่งทางบกออกประกาศไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ รถดังต่อไปนี้ที่จดทะเบียนไว้ก่อนวันที่ ๒๕ มกราคม ๒๕๕๘ ต้องติดตั้งและใช้เครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถ ซึ่งมีคุณลักษณะและระบบการทำงานเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดคุณลักษณะและระบบการทำงานของเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถที่ใช้ในการขนส่ง พ.ศ. ๒๕๕๘ ให้แล้วเสร็จตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในประกาศนี้

(๑) รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารประเภทการขนส่งประจำทาง ในเส้นทางหมวด ๑ ในเขตกรุงเทพมหานคร ที่มีลักษณะเป็นรถตู้โดยสาร

(๒) รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารประเภทการขนส่งประจำทาง ในเส้นทางหมวด ๒ และ ๓ เว้นแต่รถที่มีการจัดวางที่นั่งเป็นลักษณะสองแถว

(๓) รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารประเภทการขนส่งไม่ประจำทาง เว้นแต่รถที่มีการจัดวางที่นั่งเป็นลักษณะสองแถว

บรรดารถใดที่มีประกาศกรมการขนส่งทางบกกำหนดให้ต้องติดตั้งเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถไว้แล้ว ให้การถือปฏิบัติเป็นไปตามประกาศดังกล่าวนี้

ข้อ ๒ รถตามประกาศนี้ต้องติดตั้งและใช้เครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถที่มีคุณลักษณะและระบบการทำงานเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดคุณลักษณะและระบบการทำงานของเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถที่ใช้ในการขนส่ง พ.ศ. ๒๕๕๘ ให้แล้วเสร็จตามเงื่อนไข ดังต่อไปนี้

(๑) รถที่ยังไม่ได้ติดตั้งเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถ หรือที่ได้ติดตั้งเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถไว้แล้ว แต่ไม่ได้เป็นไปตามประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดคุณลักษณะและระบบการทำงานของเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถที่ใช้ในการขนส่ง พ.ศ. ๒๕๕๘ และไม่สามารถเชื่อมต่อข้อมูลตาม (๒) ได้ ต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จก่อนการตรวจสภาพรถเพื่อต่ออายุทะเบียนสำหรับรถนั้นในปี พ.ศ. ๒๕๖๐

(๒) รถที่ได้ติดตั้งเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถไว้แล้ว แต่ไม่ได้เป็นไปตามประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดคุณลักษณะและระบบการทำงานของเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถที่ใช้ในการขนส่ง พ.ศ. ๒๕๕๘ หากสามารถเชื่อมต่อข้อมูลความเร็วและตำแหน่งพิกัดบนโลกของรถเข้ากับศูนย์บริหารจัดการเดินรถด้วยระบบกำหนดตำแหน่งบนโลก (Global Positioning System : GPS) ของกรมการขนส่งทางบก ก่อนการตรวจสภาพรถเพื่อต่ออายุทะเบียนสำหรับรถนั้นในปี พ.ศ. ๒๕๕๙ หรือภายในปี พ.ศ. ๒๕๕๙ ให้สามารถใช้เครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถนั้นได้ต่อไป แต่ต้องติดตั้งและใช้เครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถให้เป็นไปตามประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดคุณลักษณะและระบบการทำงานของเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถที่ใช้ในการขนส่ง พ.ศ. ๒๕๕๘ ให้แล้วเสร็จก่อนการตรวจสภาพรถเพื่อต่ออายุทะเบียนสำหรับรถนั้นในปี พ.ศ. ๒๕๖๒

ข้อ ๓ เมื่อครบกำหนดเงื่อนไขเวลาตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๒ ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งสำหรับรถนั้น ต้องจัดให้มีการส่งข้อมูลให้แก่กรมการขนส่งทางบกตามหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดคุณลักษณะและระบบการทำงานของเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถที่ใช้ในการขนส่ง พ.ศ. ๒๕๕๘

ประกาศ ณ วันที่ ๒๕ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๕๘

(นายสนิท พรหมวงษ์)

อธิบดีกรมการขนส่งทางบก

ประกาศกรมการขนส่งทางบก

เรื่อง กำหนดแบบเข็มขัดนิรภัยและประเภทของรถ
ตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกที่ต้องจัดให้มีเข็มขัดนิรภัย
พ.ศ. ๒๕๕๕

ตามที่ได้มีประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดประเภทของรถและแบบของเข็มขัดนิรภัย
ลงวันที่ ๙ กันยายน ๒๕๕๐ ไว้แล้ว นั้น

โดยที่เป็นการสมควรปรับปรุงประเภทรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกที่ต้องติดตั้งเข็มขัดนิรภัย
เป็นการเพิ่มเติม อาศัยอำนาจตามความข้อ ๑ (๒) (ณ) และข้อ ๑๕ (๒) (ณ) ของกฎกระทรวง
ฉบับที่ ๙ (พ.ศ. ๒๕๒๔) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งแก้ไข
เพิ่มเติมโดยกฎกระทรวง ฉบับที่ ๖๐ (พ.ศ. ๒๕๕๒) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก
พ.ศ. ๒๕๒๒ อธิบดีกรมการขนส่งทางบก จึงออกประกาศไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ ให้ยกเลิกประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดประเภทของรถและแบบ
ของเข็มขัดนิรภัย ลงวันที่ ๙ กันยายน ๒๕๕๐

ข้อ ๒ เข็มขัดนิรภัยสำหรับรถให้มี ๒ แบบ ดังนี้

(๑) แบบรัดหน้าตักและรัดพาดไหล่ หรือเข็มขัดนิรภัยแบบ ๓ จุด (three-point belt)

(๒) แบบรัดหน้าตัก หรือเข็มขัดนิรภัยแบบ ๒ จุด (lap belt)

ข้อ ๓ เข็มขัดนิรภัยตามข้อ ๒ ต้องมีมาตรฐานดังนี้

(๑) เข็มขัดนิรภัยที่ติดตั้งในรถที่ผลิตหรือประกอบภายในประเทศ ต้องได้รับการรับรอง
มาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมเข็มขัดนิรภัยสำหรับรถยนต์ ตามกฎหมายว่าด้วยมาตรฐาน
ผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม

(๒) เข็มขัดนิรภัยที่ติดตั้งในรถที่นำเข้ามาจากต่างประเทศ ต้องมีมาตรฐานตามข้อกำหนดของ
คณะกรรมการเศรษฐกิจของยุโรปแห่งสหประชาชาติ ข้อกำหนดที่ ๑๖ ว่าด้วยเรื่องเข็มขัดนิรภัย
อนุกรมที่ ๐๔ (United Nation Economic Commission for Europe, Regulation No.๑๖ :
Safety Belts, series ๐๔) ขึ้นไป หรือมีมาตรฐานตาม (๑) หรือตามที่กรมการขนส่งทางบกให้ความเห็นชอบ

ข้อ ๔ รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารที่มีจำนวนที่นั่งไม่เกิน ๒๐ ที่นั่ง (เฉพาะรถตู้โดยสาร)
ในประเภทการขนส่งประจำทาง การขนส่งไม่ประจำทาง และการขนส่งส่วนบุคคล และรถที่ใช้ในการ
ขนส่งสัตว์หรือสิ่งของทุกประเภทการขนส่ง ที่ผลิต ประกอบ หรือนำเข้า ตั้งแต่วันที่ ๑ เมษายน ๒๕๕๕
เป็นต้นไป ต้องติดตั้งเข็มขัดนิรภัย ดังนี้

(๑) แบบรัดหน้าตักและรัดพาดไหล่ สำหรับที่นั่งผู้ขับรถและที่นั่งตอนเดียวกับผู้ขับรถที่อยู่ด้านริมสุด

(๒) แบบรัดหน้าตักและรัดพาดไหล่ หรือแบบรัดหน้าตัก สำหรับที่นั่งอื่นนอกจาก (๑)

ความในวรรคหนึ่งมิให้ใช้บังคับในกรณีรถนั้นมีการจัดวางที่นั่งตามความยาวของรถ

ข้อ ๕ รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารที่มีจำนวนที่นั่งไม่เกิน ๒๐ ที่นั่ง (เฉพาะรถตู้โดยสาร) ในประเภทการขนส่งประจำทางและการขนส่งไม่ประจำทาง ที่จดทะเบียนไว้ก่อนวันที่ประกาศนี้ใช้บังคับ ต้องติดตั้งเข็มขัดนิรภัยให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในประกาศนี้ให้แล้วเสร็จก่อนวันที่ ๑ มกราคม ๒๕๕๖

ข้อ ๖ รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารที่มีจำนวนที่นั่งไม่เกิน ๑๕ ที่นั่ง (ลักษณะอื่นที่มีใช้รถตู้โดยสาร) ในประเภทการขนส่งประจำทาง การขนส่งไม่ประจำทาง และการขนส่งส่วนบุคคล และรถขนาดเล็ก ที่มีจำนวนที่นั่งไม่เกิน ๑๕ ที่นั่ง ในประเภทการขนส่งโดยรถขนาดเล็ก ที่จดทะเบียนตั้งแต่วันที่ ๑ มกราคม ๒๕๓๗ เป็นต้นไป ต้องติดตั้งเข็มขัดนิรภัย ดังนี้

(๑) แบบรัดหน้าตักและรัดพาดไหล่ สำหรับที่นั่งผู้ขับรถและที่นั่งตอนเดียวกับผู้ขับรถที่อยู่ด้านริมสุด

(๒) แบบรัดหน้าตัก สำหรับที่นั่งตอนกลางระหว่างที่นั่งผู้ขับรถและที่นั่งตอนเดียวกับผู้ขับรถที่อยู่ด้านริมสุด

ข้อ ๗ ประกาศนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันที่ ๑ เมษายน ๒๕๕๕ เป็นต้นไป

ประกาศ ณ วันที่ ๑๐ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๕๕

สมชัย ศิริวัฒนโชค

อธิบดีกรมการขนส่งทางบก

ประกาศกรมการขนส่งทางบก

เรื่อง ประตู่ทางขึ้นลงและประตูฉุกเฉินสำหรับรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร

พ.ศ. ๒๕๕๗

ตามที่ได้มีประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง ประตู่ทางขึ้นลงและประตูฉุกเฉินสำหรับรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร พ.ศ. ๒๕๕๑ ลงวันที่ ๓๑ มกราคม ๒๕๕๑ ไว้แล้ว นั้น

โดยที่เป็นการสมควรปรับปรุงข้อกำหนดเกี่ยวกับขนาดและตำแหน่งของประตู่ทางขึ้นลงและตำแหน่งของประตูฉุกเฉิน รวมทั้งข้อความที่ประตูฉุกเฉินให้เหมาะสมยิ่งขึ้น อาศัยอำนาจตามความในข้อ ๑ (๒) (ฉ) และข้อ ๑๐ (๒) (ข) ของกฎกระทรวง ฉบับที่ ๙ (พ.ศ. ๒๕๒๔) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยกฎกระทรวง ฉบับที่ ๖๐ (พ.ศ. ๒๕๕๒) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ อธิบดีกรมการขนส่งทางบก ออกประกาศไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ ให้ยกเลิกประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง ประตู่ทางขึ้นลงและประตูฉุกเฉินสำหรับรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร พ.ศ. ๒๕๕๑ ลงวันที่ ๓๑ มกราคม ๒๕๕๑

ข้อ ๒ รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารมาตรฐาน ๑ (ก) มาตรฐาน ๑ (ข) มาตรฐาน ๒ (ก) มาตรฐาน ๒ (ข) มาตรฐาน ๒ (ค) มาตรฐาน ๒ (ง) มาตรฐาน ๓ (ก) มาตรฐาน ๓ (ข) มาตรฐาน ๕ (ก) มาตรฐาน ๕ (ข) ต้องมีประตู่ทางขึ้นลงอย่างน้อย ๑ ประตู แต่ไม่เกิน ๒ ประตู และต้องมีประตูฉุกเฉิน อย่างน้อย ๑ ประตู

ในกรณีรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารมาตรฐาน ๓ (ก) มาตรฐาน ๓ (ข) และมาตรฐาน ๕ (ข) ที่มีประตู่ทางขึ้นลง ๒ ประตู จะมีประตูฉุกเฉินตามวรรคหนึ่งหรือไม่ก็ได้

ข้อ ๓ รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารมาตรฐาน ๔ (ก) มาตรฐาน ๔ (ข) มาตรฐาน ๔ (ค) มาตรฐาน ๔ (ง) มาตรฐาน ๔ (จ) และมาตรฐาน ๔ (ฉ) ต้องมีประตู่ทางขึ้นลงที่ชั้นล่างอย่างน้อย ๑ ประตู แต่ไม่เกิน ๒ ประตู และต้องมีประตูฉุกเฉินที่ชั้นบนอย่างน้อย ๑ ประตู และที่ชั้นล่างอย่างน้อย ๑ ประตู

ในกรณีรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารมาตรฐาน ๔ (จ) และมาตรฐาน ๔ (ฉ) ที่ชั้นล่างมีประตู่ทางขึ้นลง ๒ ประตู ชั้นล่างจะมีประตูฉุกเฉินหรือไม่ก็ได้

ข้อ ๔ รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารมาตรฐาน ๖ (ก) และมาตรฐาน ๖ (ข) ต้องมีประตู่ทางขึ้นลงที่ตอนหน้าอย่างน้อย ๑ ประตู แต่ไม่เกิน ๒ ประตู ที่ตอนท้ายอย่างน้อย ๑ ประตู แต่ไม่เกิน ๒ ประตู และต้องมีประตูฉุกเฉินที่ตอนหน้าอย่างน้อย ๑ ประตู ที่ตอนท้ายอย่างน้อย ๑ ประตู

ในกรณีรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารมาตรฐาน ๖ (ข) มีประตู่ทางขึ้นลงที่ตอนหน้า ๒ ประตู ที่ตอนหน้าจะมีประตูฉุกเฉินหรือไม่ก็ได้ และในกรณีมีประตู่ทางขึ้นลงที่ตอนท้าย ๒ ประตู ที่ตอนท้ายจะมีประตูฉุกเฉินหรือไม่ก็ได้

ข้อ ๕ ประตูทางขึ้นลงต้องมีความกว้างไม่น้อยกว่า ๖๕ เซนติเมตร ความสูงไม่น้อยกว่า ๑.๖๕ เมตร อยู่ทางด้านซ้ายของตัวรถ และความสูงของพื้นบันไดขั้นต่ำสุดในขณะรถเปล่า ต้องอยู่สูงจากพื้นผิวทางไม่เกิน ๔๕ เซนติเมตร

สำหรับรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารประเภทการขนส่งประจำทางในเส้นทางหมวด ๑ ประตูทางขึ้นลงต้องมีความกว้างไม่น้อยกว่า ๗๐ เซนติเมตร ความสูงไม่น้อยกว่า ๑.๘๐ เมตร อยู่ทางด้านซ้ายของตัวรถ และความสูงของพื้นบันไดขั้นต่ำสุดในขณะรถเปล่าต้องอยู่สูงจากพื้นผิวทางไม่เกิน ๔๕ เซนติเมตร

ข้อ ๖ ในกรณีรถตามข้อ ๒ ข้อ ๓ และข้อ ๔ เป็นรถที่นำไปใช้สำหรับการขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศ รถนั้นอาจมีประตูทางขึ้นลงอยู่ที่ด้านขวาของตัวรถในตำแหน่งที่เหมาะสมเพิ่มขึ้นอีก ๑ ประตูก็ได้ โดยขนาดของประตูทางขึ้นลงต้องเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๕

ข้อ ๗ รถตามข้อ ๒ ข้อ ๓ ข้อ ๔ และข้อ ๖ ถ้าบานประตูทางขึ้นลงเป็นบานประตูที่ใช้กลไกควบคุมการปิดเปิดโดยอัตโนมัติ ต้องมีระบบการทำงานของประตูที่สามารถควบคุมให้บานประตูที่กำลังปิดหากกระทบถูกผู้โดยสารหรือสิ่งกีดขวาง บานประตูต้องเปิดออกโดยอัตโนมัติหรือหากบานประตูหนีบ ส่วนหนึ่งส่วนใดของร่างกายต้องสามารถดึงออกได้โดยไม่ก่อให้เกิดอันตรายแก่ผู้โดยสารหรือมีระบบการทำงานอื่นที่มีความปลอดภัยสำหรับผู้โดยสารตามที่กรมการขนส่งทางบกให้ความเห็นชอบ

รถที่บานประตูทางขึ้นลงมีระบบการทำงานตามวรรคหนึ่ง ต้องมีอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัย ดังนี้

(๑) สัญญาณไฟกระพริบสีแดง พร้อมทั้งสัญญาณเสียงเตือนแสดงการปิดเปิดของบานประตู บริเวณประตูทางขึ้นลงภายในตัวรถและบริเวณที่ผู้ขับรถสามารถมองเห็นได้อย่างชัดเจน

(๒) อุปกรณ์ที่สามารถทำให้บานประตูเปิดออกได้ทั้งจากภายในและภายนอกตัวรถโดยสะดวก ในกรณีฉุกเฉินแม้ในขณะที่ระบบดังกล่าวจะทำงานหรือไม่ก็ตาม

ข้อ ๘ ประตูฉุกเฉินต้องมีความกว้างไม่น้อยกว่า ๔๐ เซนติเมตร ความสูงไม่น้อยกว่า ๑๒๐ เซนติเมตร อยู่ด้านขวาของห้องโดยสารบริเวณกลางตัวรถหรือค่อนข้างท้ายหรือด้านท้ายรถ เว้นแต่รถโดยสารมาตรฐาน ๔ ประตูฉุกเฉินที่ชั้นล่างให้อยู่ด้านขวาของห้องโดยสารในตำแหน่งที่เหมาะสม และต้องเปิดออกได้ทั้งจากภายในภายนอกโดยไม่ต้องใช้กุญแจหรือเครื่องมืออื่นใด โดยบานประตูต้องสามารถเปิดออกได้เต็มส่วนกว้างและส่วนสูง และต้องไม่มีสิ่งกีดขวางทางออกประตู เมื่อเกิดเหตุฉุกเฉินผู้โดยสารสามารถออกได้โดยสะดวก

ในกรณีที่ส่วนหนึ่งส่วนใดของประตูฉุกเฉินอยู่เหนือล้อรถหรืออยู่เหนือเครื่องอุปกรณ์ส่วนควบของรถที่ไม่สามารถย้ายตำแหน่งได้ ส่วนล่างของประตู ณ ที่ระดับความสูงไม่เกิน ๔๕ เซนติเมตร โดยวัดจากพื้นรถ จะมีความกว้างน้อยกว่า ๔๐ เซนติเมตร แต่ไม่น้อยกว่า ๒๕ เซนติเมตร ก็ได้

ประตูฉุกเฉินต้องมีข้อความว่า “ประตูฉุกเฉิน” เป็นตัวอักษรภาษาไทยสีแดงสะท้อนแสงมีความสูงไม่น้อยกว่า ๕ เซนติเมตร ติดอยู่บริเวณกลางบานประตู พร้อมด้วยคำอธิบายภาษาไทยหรือสัญลักษณ์แสดงวิธีปิดเปิดทั้งด้านในและด้านนอกบานประตู ณ ตำแหน่งที่เห็นได้ชัดเจน และต้องติดป้าย

โคมไฟหรือป้ายหลอดไฟไดโอดเปล่งแสง (แอลอีดี) บนพื้นสีขาว ที่มีตัวอักษรคำว่า “EXIT” สีแดง มีความสูงไม่น้อยกว่า ๕ เซนติเมตร เหนือบานประตูฉุกเฉิน ซึ่งต้องให้แสงสว่างพร้อมกับโคมไฟนํารถ

ข้อ ๙ ความในข้อ ๗ มิให้ใช้บังคับกับรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารในประเภทการขนส่งประจำทาง ในเส้นทางหมวด ๑ ที่จดทะเบียนก่อนวันที่ ๓๑ มกราคม ๒๕๕๑ เว้นแต่รถนั้นมีการแก้ไขเพิ่มเติมหรือเปลี่ยนแปลงตัวถังรถจะต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามประกาศนี้

ข้อ ๑๐ บรรดารถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารที่ได้จดทะเบียนก่อนวันที่ประกาศนี้ใช้บังคับและมีขนาดประตูทางขึ้นลงเป็นไปตามที่กำหนดในประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง ประตูทางขึ้นลงและประตูฉุกเฉินสำหรับรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร พ.ศ. ๒๕๕๑ ให้ใช้ได้ต่อไปจนกว่าจะมีการเปลี่ยนตัวถังรถ หรืออาจขอเปลี่ยนแปลงขนาดประตูทางขึ้นลงให้เป็นไปตามที่กำหนดในประกาศนี้ได้

ข้อ ๑๑ ประกาศนี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดเก้าสิบวันนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

ประกาศ ณ วันที่ ๑๗ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๕๗

อัมษุไรค์ รัตนดิลก ณ ภูเก็ต

อธิบดีกรมการขนส่งทางบก

ส่วนที่ 2

การเข้าถึงระบบรถโดยสารสาธารณะ

รายงานการทบทวนความสำคัญการเข้าถึงรถโดยสารสาธารณะ
และการประเมินผลการดำเนินงานของสถานีขนส่งในกรณีศึกษา

บทที่ 7

การพัฒนาจุดจอดรถโดยสารประจำทาง

7.1 บทนำ

จุดจอดรถประจำทางมีส่วนสำคัญในการทำให้ประชาชนในเมืองเข้าถึงสถานที่ต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นสถานศึกษา ที่ทำงาน โรงพยาบาล และสถานที่สำคัญอื่นๆ การมีจุดจอดรถโดยสารประจำทางจึงช่วยเพิ่มโอกาสทางการงาน การศึกษา และยังช่วยลดความแออัดบนท้องถนนที่เกิดจากการใช้รถส่วนบุคคล ซึ่งส่งผลต่อเนื่องต่อสิ่งแวดล้อมและคุณภาพชีวิตของคนในสังคมอีกด้วย การมีจุดจอดรถประจำทางที่มีประสิทธิภาพ สะดวก และปลอดภัยจึงเป็นสิ่งจำเป็น

Murrey และคณะ (1998) ได้ให้คำจำกัดความของ “การเข้าถึงรถโดยสารสาธารณะ” ไว้ โดยใช้คำว่า “Access” หรือ “โอกาสในการเข้าถึง” ซึ่งหมายถึงโอกาสในการใช้รถโดยสารประจำทาง โดยขึ้นกับความใกล้ของจุดจอดและต้นทุนในการใช้รถโดยสารประจำทาง หากจุดจอดรถโดยสารประจำทางมีระยะห่างหรืออุปสรรคในการเข้าถึงมากเกินไป ผู้โดยสารก็มีแนวโน้มที่จะไม่ใช้รถโดยสารประจำทางนั้นๆ เช่นเดียวกับค่าโดยสารที่สูงเกินไป และคำว่า “Accessibility” หรือ “การเข้าถึงระบบ” ซึ่งหมายถึงการที่โครงข่ายรถโดยสารประจำทางที่นำพาผู้โดยสารจากจุดเริ่มต้น ไปยังจุดหมายปลายทางด้วยระยะเวลาที่เหมาะสม การออกแบบและดูแลรักษาจุดจอดรถโดยสารประจำทางจึงมีผลต่อการเข้าถึงรถโดยสารประจำทางของผู้โดยสารเป็นอย่างมาก

จุดจอดรถโดยสารประจำทางที่เหมาะสมต้องมีลักษณะเป็นไปตาม 4 ปัจจัย ดังนี้

- 1) เข้าถึงได้ง่ายสำหรับผู้โดยสาร โดยต้องไม่มีอุปสรรคกีดขวางต่อการเข้าถึงของผู้โดยสาร เช่น ทางเท้าที่เป็นหลุมเป็นบ่อ หรือการไม่มีทางม้าลายอยู่ใกล้จุดจอด ฯลฯ รวมทั้งจะต้องอยู่ในตำแหน่งที่เหมาะสม
- 2) มีโครงสร้างพื้นฐานที่เหมาะสม ซึ่งหมายถึงสภาพที่สมบูรณ์แข็งแรง ช่วยอำนวยความสะดวกและความปลอดภัย รวมทั้งยังเหมาะสมกับขนาดอุปสงค์ในพื้นที่และความถี่ของรถประจำทางที่จุดจอด

- 3) ก่อให้เกิดประสิทธิภาพในการเดินทาง โดยจะต้องตอบสนองของผู้โดยสารได้ครอบคลุม และทำให้ผู้โดยสารใช้เวลาในการเดินทางทั้งหมด ตั้งแต่การเดินทางไปยังจุดจอดและจากจุดจอดไปยังปลายทาง การรอรถประจำทาง และเวลาที่ใช้เดินทางบนรถโดยสารประจำทางน้อยที่สุด
- 4) มีความปลอดภัย ทั้งจากอุบัติเหตุและอาชญากรรม

การวางแผนและการออกแบบจุดจอดรถประจำทางจะต้องคำนึงถึงปัจจัยเหล่านี้ ไม่ว่าจะเป็นการกำหนดและจัดวางตำแหน่งจุดจอด การกำหนดรูปแบบและองค์ประกอบของจุดจอดรถประจำทาง การคำนึงถึงความปลอดภัย และการบำรุงรักษาจุดจอด ในหัวข้อที่ 7.2-7.5 จึงเป็นการทบทวนมาตรฐานและกรณีศึกษาของการออกแบบจุดจอดรถประจำทางในต่างประเทศ และหัวข้อที่ 7.6 เป็นการวิเคราะห์ปัญหาทั้งเชิงกายภาพและเชิงนโยบายสำหรับจุดจอดรถประจำทางในกรุงเทพฯ ในหัวข้อที่ 7.7 จึงเป็นการสรุปข้อเสนอแนะเชิงนโยบายในการปรับปรุงจุดจอดรถประจำทางในกรุงเทพฯ ที่ได้จากการทบทวนวรรณกรรม และการทำการศึกษาค้นคว้าในพื้นที่

7.2 การกำหนดตำแหน่งของจุดจอดรถประจำทาง

ปัจจัยต่างๆ ที่ควรคำนึงในการจัดวางตำแหน่งของจุดจอดรถประจำทาง (TRB, 1996; ARTA, 2009; TransLink, 2016) ได้แก่

- ผู้โดยสารสามารถเข้าถึงได้สะดวก
- อยู่ใกล้กับสถานที่ที่ก่อให้เกิดการเดินทาง (Trip generator) เช่น สถานที่ทำงาน แหล่งค้าขาย สถานศึกษา ฯลฯ และสถานที่อำนวยความสะดวกของชุมชน เช่น สวนสาธารณะ ห้องสมุด โรงพยาบาล ฯลฯ
- อยู่ใกล้กับที่ที่ผู้โดยสารเปลี่ยนต่อรถประจำทาง
- อยู่ใกล้กับแยกและทางข้าม
- ความหนาแน่นของประชากรในพื้นที่ ในบริเวณที่มีประชาชนหนาแน่นควรมีจุดจอดรถประจำทางถี่กว่าในพื้นที่ที่มีประชากรไม่หนาแน่น
- สภาพภูมิประเทศ ในพื้นที่ลาดชันหรือเป็นเนิน จุดจอดรถประจำทางควรมีระยะห่างที่ใกล้กว่าพื้นที่ทั่วๆ ไป
- ความปลอดภัยทางถนน จุดจอดรถประจำทางจะต้องไม่อยู่ในตำแหน่งที่เป็นจุดบอดของคนเดินถนนและผู้ขับขี่รถ

- อยู่ในตำแหน่งที่ไม่เสี่ยงต่ออาชญากรรม โดยต้องอยู่ในจุดที่มองเห็นได้ง่าย ไม่มีสิ่งกีดขวางและมีแสงสว่างที่เพียงพอ

ในส่วนนี้ จะอธิบายถึงข้อกำหนดหรือข้อแนะนำในการกำหนดระยะห่างและตำแหน่งของจุดจอดรถประจำทาง ที่ได้คำนึงถึงปัจจัยเหล่านี้

7.2.1 การกำหนดระยะห่างและจำนวนของจุดจอดรถประจำทาง

การกำหนดระยะห่างและจำนวนจุดจอดรถประจำทาง มีผลอย่างมากต่อประสิทธิภาพของระบบการเดินรถประจำทาง โดยเฉพาะในแง่ของระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางทั้งหมด ดังนั้น จึงมีผลต่ออุปสงค์ของการเดินทางโดยรถประจำทางด้วย ซึ่งการกำหนดระยะห่างของรถประจำทางจะต้องมีการแลกเปลี่ยนภาวะได้อย่างเสียอย่าง (Trade-off) ระหว่างการเข้าถึงและประสิทธิภาพการเดินรถ (TRB, 1996; Murray และ Wu, 2003; Mamun และ Lownes, 2014)

- **การเข้าถึงที่มากขึ้น:** จำนวนป้ายรถประจำทางที่มากและระยะห่างระหว่างป้ายที่ใกล้ ทำให้ผู้โดยสารเดินจากจุดเริ่มต้นไปยังป้ายรถประจำทางใกล้ขึ้น แต่ทำให้รถประจำทางต้องหยุดรับผู้โดยสารบ่อยครั้งขึ้น ส่งผลให้ระยะเวลาในการเดินทางบนรถประจำทางนานขึ้น
- **ประสิทธิภาพของการเดินรถประจำทางที่มากขึ้น:** จำนวนป้ายรถประจำทางที่น้อยและระยะห่างระหว่างป้ายที่ไกลขึ้น ทำให้รถประจำทางสามารถวิ่งด้วยความเร็วที่มากขึ้น เนื่องจากไม่ต้องหยุดรับผู้โดยสารบ่อยครั้ง และทำให้รถประจำทางครอบคลุมพื้นที่ต่างๆ มากขึ้นภายในระยะเวลาที่กำหนด

ในทางปฏิบัติ มาตรฐานการกำหนดระยะห่างของจุดจอดรถประจำทางในแต่ละประเทศแตกต่างกันไป ในหลายๆ ประเทศ องค์กรที่ดำเนินการด้านรถโดยสารประจำทางในท้องถิ่นได้ระบุมาตรฐานดังกล่าวในคู่มือการออกแบบ (TRB, 1996; Transport for London, 2006, Wright และ Hook, 2007; BC Transit, 2010; Trimet, 2010; DVRPC, 2012; NZ Transport Agency, 2014; TransLink, 2016) โดยทั่วไปแล้วจุดจอดรถประจำทางในเมืองระยะห่าง 300- 800 เมตร ในทวีปยุโรปและออสเตรเลีย แต่จะมีระยะห่างประมาณที่สั้นกว่าในสหรัฐอเมริกาและแคนาดา (ประมาณ 200-400 เมตร) โดยมีตัวอย่างของข้อแนะนำในต่างประเทศดังตารางที่ 7.1

ตารางที่ 7.1: ข้อเสนอแนะของระยะห่างระหว่างจุดจอดรถประจำทางในต่างประเทศ

เมือง/รัฐ/ประเทศ	ระยะห่าง (เมตร)			
	ย่านศูนย์กลางธุรกิจ	เขตเมือง	ชานเมือง	พื้นที่ชนบท
รัฐ Queensland ประเทศออสเตรเลีย	<400		400-800	ขึ้นอยู่กับระดับ อุปสงค์
เมือง London ประเทศสหราชอาณาจักร	300-500			-
รัฐ British Columbia ประเทศแคนาดา	200	230	300	380
ประเทศนิวซีแลนด์	800			
ประเทศสหรัฐอเมริกา	182	230	300	380

ที่มา: รวบรวมจาก TRB (1996), Transport for London (2006), BC Transit (2010), NZ Transport Agency (2014), TransLink (2016)

ทั้งนี้ งานวิจัยต่างๆ ได้มีข้อสรุปว่าระยะห่างของจุดจอดรถประจำทางที่เหมาะสมควรทำให้ผู้โดยสารมีระยะทางการเดินเท้าประมาณ 400 เมตร และใช้เวลาในการเดินประมาณ 5 นาที ในการเข้าถึงจุดจอดรถประจำทางในเขตเมือง (Demetsky และ Lin, 1982; Levinson, 1983; Cedar และ Wilson, 1986; TRB, 1996; Murray, 2001; Schobel, 2005)

การศึกษาเชิงทฤษฎีจำนวนมาก ใช้แบบจำลองในการกำหนดระยะห่างและจำนวนของจุดจอดรถประจำทางด้วยวิธีการหาค่าที่ดีที่สุด (Optimization) พบว่า ในหลายๆ เมือง มีจำนวนจุดจอดรถประจำทางมากเกินไป การลดจำนวนป้ายโดยสารจะช่วยลดต้นทุนของผู้โดยสาร และ/หรือผู้ประกอบการ ซึ่งอาจรวมถึงต้นทุนรวมของสังคมโดยยังคงการเข้าถึงของจุดจอดรถประจำทางไว้ได้

การศึกษาเชิงทฤษฎีของการกำหนดระยะห่างของจุดจอดรถประจำทาง สามารถแบ่งออกเป็น 3 กลุ่ม ได้แก่

1) กลุ่มที่คำนึงถึงต้นทุนของผู้โดยสาร

ต้นทุนของผู้โดยสารที่ใช้ในการพิจารณาในการกำหนดระยะห่างของจุดจอดรถประจำทาง มาจากระยะเวลาในการเข้าถึงจุดจอดรถประจำทางและออกจากจุดจอดไปยังปลายทาง โดย Furth และ Rahbee (2000) ใช้วิธี Dynamic programming ในการหาระยะห่างของจุดจอดรถประจำทางที่เหมาะสมที่ทำให้ระยะเวลาในการเข้าถึงจุดจอดและเดินทางออกจากจุดจอดของผู้โดยสารน้อยที่สุด ซึ่งผลการศึกษาดังกล่าวเป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดในเชิงปฏิบัติว่า ระยะห่างที่เหมาะสมของเส้นทางกรณีศึกษาในเมืองบอสตัน ประเทศสหรัฐอเมริกาคือ 400 เมตร ในขณะที่ระยะห่างจริงโดยเฉลี่ยเท่ากับ 200 เมตร

Li และ Bertini (2008, 2009) เสนอแบบจำลองในการหาระยะห่างของจุดจอดรถประจำทางที่เหมาะสม โดยทำให้ต้นทุนรวมของผู้โดยสารต่ำที่สุด และไม่ส่งผลต่อการเข้าถึงจุดจอดรถประจำทาง

แบบจำลองนี้แบ่งต้นทุนของผู้โดยสารออกเป็น 2 ส่วน คือ (1) ต้นทุนในการเข้าถึงจุดจอดรถประจำทาง และ (2) ต้นทุนของผู้โดยสารขณะเดินทางในรถประจำทาง จากการใช้แบบจำลองนี้กับรถประจำทางสาย 19 ในเมืองพอร์ตแลนด์ รัฐออริกอน ประเทศสหรัฐอเมริกา พบว่าระยะห่างของจุดจอดรถประจำทางที่เหมาะสมที่คำนวณได้จากแบบจำลองเท่ากับ 1,222 ฟุต (372 เมตร) ในขณะที่ระยะห่างจริงโดยเฉลี่ยเท่ากับ 942 ฟุต (287 เมตร) และการกำหนดระยะห่างตามแบบจำลองช่วยลดการเสียเวลาลง 3.7 ชั่วโมงต่อวัน และทำให้ระยะเวลาระหว่างรอบรถประจำทาง (Headway) ลดลงจาก 18 นาที เหลือ 16 นาที

Chien และคณะ (2010) ได้พัฒนาแบบจำลองสำหรับการระบุระยะห่างของจุดจอดรถประจำทาง และระยะเวลาระหว่างรอบรถประจำทาง ด้วยการหาค่าที่น้อยที่สุดสำหรับฟังก์ชันเวลาการเดินทางสำหรับผู้โดยสาร ภายใต้ข้อจำกัดด้านความจุของเส้นทาง (Route capacity) และจำนวนรถประจำทางในเส้นทางที่สามารถดำเนินการได้ (Operable fleet size) การศึกษานี้ไม่ได้ประยุกต์ใช้แบบจำลองกับสถานการณ์จริง เพียงแต่ทดลองแบบจำลองกับเส้นทางสมมติ โดยกำหนดค่าของตัวแปรต่างๆ ซึ่งได้ค่าของระยะห่างของจุดจอดรถประจำทางที่เหมาะสมกับจำนวนรถประจำทางในเส้นทางที่สามารถดำเนินการได้แต่ละจำนวน โดยยิ่งรถประจำทางในเส้นทางที่สามารถดำเนินการได้มีจำนวนมาก ระยะห่างระหว่างจุดจอดรถประจำทางที่เหมาะสมยิ่งน้อยลง เช่น ถ้าหากกับจำนวนรถประจำทางในเส้นทางที่สามารถดำเนินการได้เท่ากับ 10 คัน ระยะห่างที่เหมาะสมเมื่อคำนึงถึงเวลาที่ผู้โดยสารรอรถประจำทางจริงเท่ากับ 1.1 กิโลเมตร แต่ถ้าจำนวนรถประจำทางในเส้นทางที่สามารถดำเนินการได้เท่ากับ 15 คัน ระยะห่างที่เหมาะสมสำหรับจุดจอดรถประจำทางจะลดลงเหลือ 430 เมตร เป็นต้น

2) กลุ่มที่คำนึงถึงต้นทุนของผู้โดยสารและผู้ประกอบการ

งานวิจัยที่คำนวณหาระยะห่างของจุดจอดที่เหมาะสม โดยทำให้ต้นทุนรวมของทั้งผู้โดยสารและผู้ประกอบการ ได้แก่ Mohring (1972) Wirasinghe และ Choneim (1981) Kikuchi และ Vuchic (1982) Kuah และ Perl (1988) Chien และ Qin (2004) dell'Olio และคณะ (2006) Ibeas และคณะ (2010) Tirachini และ Hensher (2011) และ Tirachini (2014)

ตัวอย่างเช่น การศึกษาของ Ibeas และคณะ (2010) หาค่าแห่งของจุดจอดรถประจำทางที่เหมาะสมโดยหาต้นทุนรวมของผู้โดยสารและผู้ประกอบการที่ต่ำที่สุด¹ โดยคำนึงถึงปัจจัยต่างๆ ได้แก่ ความแตกต่างของอุปสงค์ของผู้โดยสารที่เกิดจากตำแหน่งที่ตั้งของจุดจอดที่แตกต่างกัน สภาพการจราจร และลักษณะของประชากรและสังคมในพื้นที่ ซึ่งแบบจำลองที่ใช้ คือ Bi-Level Optimization Model เป็นแบบจำลองที่หาค่าที่เหมาะสม 2 ชั้น

¹ ไม่รวมต้นทุนในการสร้างจุดจอดรถประจำทาง เนื่องจากในกรณีศึกษาในงานวิจัยนี้ บริษัทโฆษณาเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายดังกล่าว เพื่อแลกกับสิทธิในการติดตั้งโฆษณาที่จุดจอด

ชั้นบน คือ การหาค่าที่น้อยที่สุดของต้นทุนรวม โดยต้นทุนของผู้โดยสารประกอบด้วย ต้นทุนการเข้าถึงจุดจอด ต้นทุนการรอรถประจำทาง ต้นทุนของเวลาที่ใช้ในการเดินทางด้วยรถประจำทาง และต้นทุนการเปลี่ยนต่อรถประจำทาง ส่วนต้นทุนของผู้ประกอบการประกอบด้วย ต้นทุนโดยตรงและต้นทุนทางอ้อม ต้นทุนโดยตรงแบ่งย่อยออกได้เป็น ต้นทุนในการวิ่งรถ ต้นทุนที่เกิดขึ้นเมื่อรถประจำทางจอดอยู่ในขณะที่เครื่องยนต์ยังทำงาน ต้นทุนบุคลากร และต้นทุนคงที่ ส่วนต้นทุนทางอ้อมคิดเป็นร้อยละ 12 ของต้นทุนโดยตรง และการหาต้นทุนที่ต่ำสุดมีเงื่อนไขบังคับเป็นข้อจำกัดด้านงบประมาณของผู้ประกอบการ จำนวนรถประจำทางที่ให้บริการในเส้นทาง และความถี่ของรถประจำทาง

ส่วนชั้นล่างใช้แบบจำลองพฤติกรรมทางเลือกรูปแบบการเดินทางและเส้นทางการเดินทาง (Mode Choice – Assignment Model) เพื่อหาตัวแปรที่เกี่ยวกับต้นทุน เพื่อนำไปคำนวณในชั้นบน โดยใช้ตารางจุดต้นทางและจุดปลายทางในการเดินทาง (Origin-Destination trip matrix) ในการหาอุปสงค์ของผู้โดยสาร การคำนวณในส่วนนี้จึงคำนึงถึงสภาพการจราจร และลักษณะของประชากรและสังคมในพื้นที่ด้วย ผู้วิจัยในการศึกษาดังกล่าวได้ใช้แบบจำลองกับเมืองซานตานเดอร์ (Santander) ประเทศสเปน พบว่าระยะห่างของจุดจอดที่เหมาะสมมากกว่าระยะห่างของจุดจอดที่เป็นอยู่ โดยจุดจอดที่มีระยะห่างเดิม 240 เมตร 300 เมตร 360 เมตร ควรจะเพิ่มระยะห่างเป็น 360 เมตร 420 เมตร และ 540 เมตร ตามลำดับ ส่วนจุดจอดที่มีระยะห่าง 780 เมตรควรจะคงระยะห่างเดิมไว้ และจำนวนจุดจอดที่เหมาะสมจะลดลงจากเดิมที่มี 295 จุดเป็น 264 จุด ส่งผลให้ต้นทุนรวมของสังคมลดลง 735,083 ยูโร (ประมาณ 28.8 ล้านบาท)

Tirachini (2014) แก้ปัญหาการเลือกจำนวนจุดจอดรถประจำทางด้วยการประเมินความน่าจะเป็นที่รถประจำทางจะหยุดที่จุดจอดในที่มีอุปสงค์ของผู้โดยสารต่ำ และวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างขนาดของจุดจอด ความเร็วในการเดินทาง ระยะห่างระหว่างจุดจอด และความแออัดของการจราจรในที่มีอุปสงค์ของผู้โดยสารมาก การใช้แบบจำลองในการศึกษานี้โดยใช้ข้อมูลเชิงประจักษ์ของรถประจำทาง 4 เส้น จากเมืองซิดนีย์ ประเทศออสเตรเลีย พบว่าระยะห่างที่เหมาะสมของจุดจอดรถประจำทางอยู่ในช่วง 330-370 เมตร ซึ่งระยะห่างจริงน้อยกว่าระยะห่างที่เหมาะสม ร้อยละ 4.7-16.2

3) กลุ่มที่คำนึงถึงภาวะแลกรได้แลกรเสียระหว่างการเข้าถึงและประสิทธิภาพ

งานวิจัยบางงานใช้แบบจำลองในการกำหนดจำนวนจุดจอดรถประจำทาง โดยพิจารณาการแลกเปลี่ยนระหว่างแง่มุมต่างๆ ของการเข้าถึงรถประจำทาง Murray และ Wu (2003) พิจารณาการแลกเปลี่ยนระหว่างความใกล้ของจุดจอด (จากการที่มีจุดจอดมากขึ้น) และความครอบคลุมทางภูมิศาสตร์ (ประสิทธิภาพของการให้บริการที่มากขึ้นจากการที่มีจุดจอดน้อยลง) โดยพัฒนาแบบจำลอง Route Directed-Distance Constrained p-Median Problem (RD-DCPMP) ซึ่งหาค่าที่น้อยที่สุดของระยะทางในการเข้าถึงที่ถ่วงน้ำหนักด้วยอุปสงค์ (Demand-weighted access distance) และมีเงื่อนไขบังคับเป็นจำนวนจุดจอดที่ยังคงไว้ แบบจำลองนี้มีจุดมุ่งหมายเพื่อลดจำนวนจุดจอดเพื่อให้รถประจำทางสามารถเดินทาง

ได้เร็วขึ้น และมีความครอบคลุมทางภูมิศาสตร์มากขึ้น โดยที่ผู้โดยสารยังเข้าถึงรถประจำทางได้ง่าย ผลจากการใช้แบบจำลองดังกล่าวกับเส้นทางรถประจำทางเส้นทางหนึ่งในเมืองโคลัมบัส รัฐโอไฮโอ ประเทศสหรัฐอเมริกา ที่มีจุดจอดจำนวน 164 จุด พบว่า สามารถลดจำนวนจุดจอด โดยมีจำนวนจุดจอดขั้นต่ำโดยที่ยังมีระดับการเข้าถึงที่เหมาะสมคือ 119 จุด ซึ่งทำให้ระดับการเข้าถึงลดลงเพียงร้อยละ 2.5 และมีระยะห่างระหว่างจุดจอดโดยเฉลี่ยเพิ่มขึ้นจาก 265 เมตร เป็น 365 เมตร

Wu และ Murray (2005) ยังได้เสนอแบบจำลองอีกแบบ คือแบบจำลอง Multiple Route, Maximal Covering/Short Path (MRMCSP) ซึ่งพิจารณาการแลกเปลี่ยนระหว่างการเข้าถึง (จำนวนจุดจอดมาก) และคุณภาพการให้บริการ (เวลาในการเดินทางที่น้อยลงเนื่องจากจำนวนจุดจอดที่น้อยลง) ในการเลือกจำนวนจุดจอดในระบบรถโดยสารประจำทางที่มีหลายเส้นทาง และได้ใช้แบบจำลองนี้กับเมืองโคลัมบัส รัฐโอไฮโอ เช่นกัน ผลปรากฏว่าจำนวนจุดจอดที่มีอยู่กว่าครึ่งหนึ่งที่ซ้ำซ้อนและเอาออกไปได้ โดยที่อุปสงค์ของผู้โดยสารได้รับการตอบรับอย่างเหมาะสม

Delmelle และคณะ (2012) ใช้แบบจำลอง Spatial Interaction Coverage (SIC) ในการหาระบุจุดจอดที่มีความซ้ำซ้อน โดยหาค่าที่มากที่สุดของอุปสงค์ที่ถูกครอบคลุมซึ่งถ่วงน้ำหนักด้วยความน่าดึงดูดทางกายภาพของจุดจอด (ความสะดวกในการข้ามถนน และจำนวนปลายทางของรถประจำทางที่จอดที่จุดจอดนั้นๆ) จากนั้น ผู้วิจัยได้ประยุกต์ใช้แบบจำลองดังกล่าวกับรถประจำทางสายหนึ่งในเมืองชาร์ลอตต์ รัฐนอร์ท แคโรไลนา ประเทศสหรัฐอเมริกา เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและลดความซ้ำซ้อนของจุดจอดรถประจำทาง

ส่วน Mamun และ Lownes (2014) สร้างแบบจำลองที่มีการแลกเปลี่ยนระหว่างการเข้าถึงและความเชื่อมต่อของการเดินทาง โดยปกติแล้ว จุดจอดที่มากขึ้นทำให้การเข้าถึงมากขึ้น เนื่องจากระยะทางในการเดินทางไปยังจุดจอดลดลง แต่การมีจุดจอดที่อยู่ใกล้ไม่ได้หมายความว่ารถประจำทางที่ผ่านจุดจอดนั้นๆ จะเชื่อมต่อกับปลายทางที่ต้องการเดินทางไปได้เป็นอย่างดี ในทางปฏิบัติ ผู้โดยสารยินดีที่จะเดินไกลขึ้นเพื่อไปยังจุดจอดที่มีความถี่ของรถประจำทางที่จอดมาก ทำให้ระยะเวลาในการรอน้อยลง หรือจุดจอดที่เชื่อมต่อกับจุดหมายปลายทางที่ต้องการ การที่มีจุดจอดมาก แม้ว่าจะลดระยะทางในการเข้าถึงจุดจอด แต่ก็เพิ่มเวลาในการเดินทางในรถโดยสาร และยังส่งผลให้รถประจำทางเชื่อมต่อกับส่วนต่างๆ ของโครงข่ายรถประจำทางน้อยลงในเวลาที่กำหนด แบบจำลองที่ใช้ในการศึกษานี้เพื่อแก้ปัญหาการแลกเปลี่ยนดังกล่าวคือ แบบจำลอง Bus Stop Location Problem (BSLP) ซึ่งทำให้ต้นทุนของการเข้าถึง ต้นทุนของอุปสงค์ที่ไม่ได้รับการตอบสนอง และต้นทุนของเวลาที่เพิ่มขึ้นจากการหยุดรถประจำทางเพื่อรับ-ส่งผู้โดยสารน้อยที่สุด ในขณะที่ทำให้ผลประโยชน์ของการเชื่อมต่อของการเดินทางมากที่สุด เมื่อประยุกต์ใช้แบบจำลองนี้กับเมืองนิวยอร์กคอนเนคติกัต ประเทศสหรัฐอเมริกา พบว่าสามารถลดจำนวนจุดจอดลงได้ร้อยละ 20.9 จาก 981 จุดเหลือ 776 จุด ซึ่งส่งผลให้ต้นทุนในการเข้าถึงลดลง 8,000 ดอลลาร์ (281,000 บาท) ต่อชั่วโมง และผลประโยชน์ของการเชื่อมต่อเพิ่มขึ้น 6,000 ดอลลาร์ (211,000 บาท) ต่อชั่วโมง

เนื่องจากในประเทศไทย งบประมาณสำหรับการติดตั้งและบำรุงรักษาจุดจอดรถประจำทางมีอยู่อย่างจำกัด การลดจำนวนจุดจอดรถประจำทางที่มีความซ้ำซ้อนจะช่วยแก้ปัญหาด้านงบประมาณได้ อีกทั้งยังช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการเดินรถอีกด้วย ดังนั้น การประยุกต์ใช้แบบจำลองในการหาจำนวนและระยะห่างของจุดจอดรถประจำทางในประเทศไทยอาจมีประโยชน์เป็นอย่างมาก แต่อาจต้องมีการพัฒนาแบบจำลองให้มีความเหมาะสมกับสภาพการจราจรและลักษณะประชากรในพื้นที่

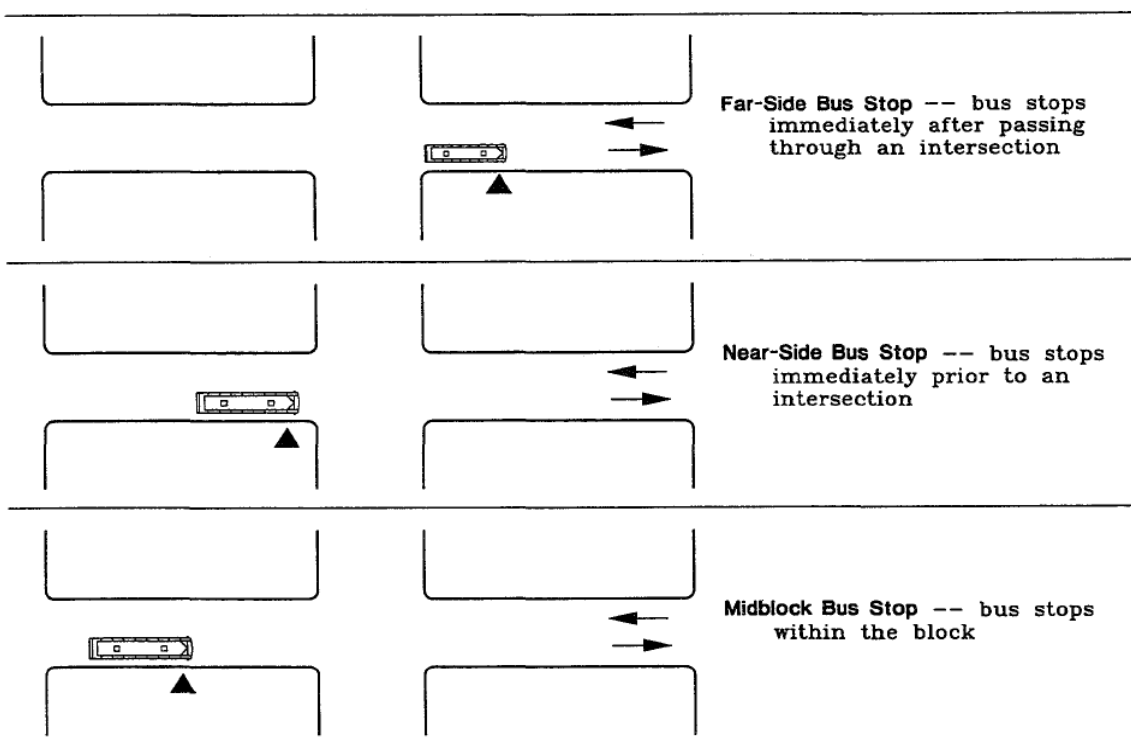
7.2.2 การจัดวางตำแหน่งของจุดจอดรถประจำทาง

ในต่างประเทศ การจัดวางตำแหน่งจุดจอดรถประจำทางกับสี่แยก สามารถแบ่งออกเป็น 3 รูปแบบ คือ

- 1) จุดจอดที่มีตำแหน่งหลังสี่แยก (Far-side bus stop)
- 2) จุดจอดที่มีตำแหน่งก่อนสี่แยก (Near-side bus stop)
- 3) จุดจอดกลางบล็อก (Mid-block bus stop)

จุดจอดรถประจำทางทั้ง 3 ประเภท แสดงได้ดังรูปที่ 7.1

รูปที่ 7.1: จุดจอดรถประจำทางและสี่แยก



หมายเหตุ: การศึกษาในประเทศสหรัฐอเมริกา ซึ่งขับรถทางด้านขวา จึงเทียบเท่ากับการเลี้ยวซ้ายในประเทศไทย ซึ่งขับรถทางด้านซ้าย
ที่มา: TRB (1996)

จุดจอดทั้ง 3 ประเภท มีข้อดีและข้อเสียที่แตกต่างกันไป ดังตารางที่ 7.2

ตารางที่ 7.2: ข้อดีและข้อเสียของจุดจอดรถประจำทางที่มีตำแหน่งหลังสี่แยก ก่อนสี่แยก และกลางบล็อก

ลักษณะจุดจอด	ข้อดี	ข้อเสีย
จุดจอดรถประจำทางที่มีตำแหน่งหลังสี่แยก	<ul style="list-style-type: none"> - ลดความขัดแย้งระหว่างรถประจำทางและรถที่เลี้ยวซ้าย - เพิ่มสมรรถนะของถนนในการเลี้ยวซ้าย โดยทำให้เลนซ้ายสุดว่างสำหรับการจราจร - ลดปัญหาระยะมองเห็น (Sight distance) ขณะเข้าสู่สี่แยก - คนเดินถนนข้ามถนนด้านหลังรถประจำทาง - ลดระยะชะลอความเร็วของรถประจำทาง เนื่องจากรถประจำทางสามารถใช้สี่แยกในการชะลอความเร็วได้ - ผู้ขับรถประจำทางสามารถใช้ประโยชน์จากช่องว่างในกระแสจราจรที่เกิดขึ้นที่สี่แยกที่มีการใช้สัญญาณไฟจราจร 	<ul style="list-style-type: none"> - การจอดรถประจำทางที่ป้ายอาจกีดขวางการจราจรที่สี่แยกในช่วงเวลาคับคั่ง - อาจบดบังระยะมองเห็นสำหรับรถที่ข้ามสี่แยก - อาจเพิ่มปัญหาระยะมองเห็นสำหรับคนเดินถนนที่ข้ามสี่แยก - การจอดรถประจำทางหลังข้ามสี่แยกอาจกระทบการเดินรถและการจราจรอื่นๆ - อาจเกิดอุบัติเหตุชนท้าย เนื่องจากผู้ขับไม่ได้คาดว่ารรถประจำทางจะหยุดอีกครั้งหลังจากหยุดเพราะไฟแดง - อาจก่อให้เกิดหางแถวสะสม (Traffic queue) ขณะเข้าสู่สี่แยก
จุดจอดรถประจำทางที่มีตำแหน่งก่อนสี่แยก	<ul style="list-style-type: none"> - ลดการรบกวนการจราจร เมื่อมีการจราจรคับคั่งที่หลังสี่แยก - ผู้โดยสารสามารถขึ้นลงรถโดยสารใกล้กับทางม้าลาย - รถประจำทางไม่ต้องจอด 2 ครั้งบริเวณสี่แยก - ผู้โดยสารสามารถลงจากรถได้ขณะรถประจำทางจอดติดไฟแดง - ผู้ขับรถประจำทางสามารถมองเห็นการจราจรที่สี่แยก และหลังสี่แยก ซึ่งรวมถึงรถประจำทางคันอื่นที่มีผู้โดยสารที่อาจเปลี่ยนมาขึ้นรถประจำทางคันนั้นๆ 	<ul style="list-style-type: none"> - กีดขวางรถอื่นๆ ที่จะเลี้ยวซ้าย - อาจบดบังการควบคุมการจราจรข้างขอบถนน และคนเดินถนนที่กำลังข้ามถนน - อาจบดบังระยะมองเห็นของรถที่จอดอยู่ทางขวาของรถประจำทางและกำลังจะข้ามสี่แยก - รถประจำทางที่รอจอดอาจกีดขวางการจราจรในช่วงการจราจรคับคั่ง - เพิ่มปัญหาระยะมองเห็นสำหรับคนเดินถนนที่ข้ามถนน
จุดจอดรถประจำทางที่มีตำแหน่งกลางบล็อก	<ul style="list-style-type: none"> - ลดปัญหาระยะมองเห็นสำหรับรถและคนเดินถนน - ลดปัญหาการติดขัดของคนเดินถนนในบริเวณที่ผู้โดยสารรอรถ 	<ul style="list-style-type: none"> - ผู้โดยสารต้องเดินไกลเพื่อข้ามถนน หรือเปลี่ยนต่อรถประจำทางคันอื่น - ส่งเสริมให้ผู้โดยสารข้ามถนนตรงกลางบล็อกซึ่งไม่ถูกกฎหมาย (Jaywalk) และอาจเป็นอันตราย

ที่มา: TRB (1996)

จากข้อดีข้อเสียในข้างต้น จุดจอตทั้ง 3 ประเภทจึงเหมาะกับพื้นที่ที่มีลักษณะที่แตกต่างกันออกไป ดังนี้ (WMATA, 2013)

- 1) จุดจอตรถประจำทางที่มีตำแหน่งหลังสี่แยก เหมาะกับพื้นที่ที่
 - สถานที่หลักที่ก่อให้เกิดการเดินทางอยู่หลังสี่แยก
 - เส้นทางของรถประจำทางต้องเลี้ยวขวา
 - สภาพการเดินเท้าหลังสี่แยกดีและปลอดภัยกว่าก่อนสี่แยก
 - การจราจรมีความหนาแน่นในช่วงก่อนสี่แยก
- 2) จุดจอตรถประจำทางที่มีตำแหน่งก่อนสี่แยก เหมาะกับพื้นที่ที่
 - สถานที่หลักที่ก่อให้เกิดการเดินทางอยู่ก่อนสี่แยก
 - สภาพการเดินเท้าก่อนสี่แยกดีและปลอดภัยกว่าหลังสี่แยก
 - การจราจรมีความหนาแน่นในช่วงหลังสี่แยก
- 3) จุดจอตกลางบล็อก เหมาะกับพื้นที่ที่
 - สถานที่หลักที่ก่อให้เกิดการเดินทางไม่ได้อยู่ใกล้สี่แยก
 - มีปัญหาการจราจรที่สี่แยก

เมื่อมีการวิเคราะห์ประสิทธิภาพของจุดจอตทั้ง 3 ประเภท งานวิจัยต่างๆ เห็นตรงกันว่าจุดจอตที่ตำแหน่งหลังสี่แยกดีที่สุด เมื่อเปรียบเทียบประสิทธิภาพในการเดินทางของจุดจอตแต่ละประเภท โดย Kraft และ Boardman (1972) พบว่าจุดจอตหลังสี่แยกเหนือกว่าจุดจอตแบบอื่นๆ เมื่อมีรถที่เลี้ยวขวา² และคนเดินถนนที่ข้ามถนนตรงสี่แยกจำนวนมาก ส่วน Furth และ SanClemente (2006) พบว่าจุดจอตหลังสี่แยกดีกว่าจุดจอตก่อนสี่แยกในเกือบทุกกรณี ยกเว้นเมื่อมีเลนสำหรับรถประจำทางโดยเฉพาะ (Bus lane) ซึ่งไม่มีรถอื่นๆ ขัดขวางรถประจำทางในการเข้าถึงสี่แยก รวมทั้ง Diab และ El-Genedy (2015) ได้วิเคราะห์ข้อมูลจากระบบรถประจำทางในเมืองมอนทรีออล ประเทศแคนาดา และเมืองพอร์ตแลนด์ รัฐโอริกอน ประเทศสหรัฐอเมริกา พบว่าการจอตที่จุดจอตก่อนสี่แยกมีความล่าช้ากว่าการจอตที่จุดจอตหลังสี่แยก 4.2-5 วินาทีต่อคัน ถ้าหากคำนึงถึงทั้งระบบแล้ว การใช้จุดจอตหลังสี่แยกสามารถลดจำนวนรถที่ให้บริการในสายได้ถึง 1 คันต่อวัน โดยความถี่ที่รถประจำทางจะมาถึงจุดจอตยังคงเดิม ทำให้ผู้ประกอบการสามารถลดต้นทุนในการเดินทางได้จำนวนมาก อย่างไรก็ตาม หากสัญญาณไฟจราจรในเส้นทางการเดินทางมีความสอดคล้องกัน ความล่าช้าในการจอตที่จุดจอตสามารถลดลงได้ด้วยการสลับจุดจอตหลังสี่แยกและจุดจอตก่อนสี่แยกที่แต่ละสี่แยก (TRB, 2003; Vuchic, 2005)

² เป็นการศึกษาในประเทศสหรัฐอเมริกา ซึ่งขับรถทางด้านขวา จึงเทียบเท่ากับการเลี้ยวซ้ายในประเทศไทย ซึ่งขับรถทางด้านซ้าย

นอกจากนี้ TRB (1996) แนะนำว่าควรหลีกเลี่ยงจุดจอตกลางบล็อก เนื่องจากผู้โดยสารต้องเดินไกลขึ้นเพื่อที่จะข้ามถนน และส่งเสริมการข้ามถนนที่ไม่ปลอดภัย ตามที่กล่าวถึงในตารางที่ 7.2 จุดจอตกลางบล็อกมีความเหมาะสมเฉพาะในใจกลางเมืองเท่านั้น ทั้งนี้ TriMet (2010) ได้สรุปกรณีต่างๆ ที่เหมาะสมกับจุดจอตแต่ละประเภทไว้ดังตารางที่ 7.3

ตารางที่ 7.3: การจัดวางจุดจอตรถประจำทางที่เหมาะสมในแต่ละสถานการณ์

สถานการณ์	การจัดวางจุดจอต
สี่แยกที่มีสัญญาณไฟจราจรและรถประจำทางสามารถหยุดนอกเส้นทางที่รถวิ่ง (Travel lane)	หลังสี่แยก
รถประจำทางเดี่ยวที่สี่แยก	หลังสี่แยก
สี่แยกมีรถที่เลี้ยวซ้ายจำนวนมาก	หลังสี่แยก
สี่แยกมีความซับซ้อน เนื่องจากมีสัญญาณไฟจราจรแบบหลายเฟส (Multi-phase signals) หรือมีทางเลี้ยว 2 เลน (Dual turn lanes)	หลังสี่แยก
การขยายขอบทาง (Curb extension) ที่ตำแหน่งก่อนสี่แยกทำให้รถคันอื่นๆ ไม่สามารถเลี้ยวซ้ายข้ามหน้ารถประจำทางได้	ก่อนสี่แยก
จุดจอตที่ต่อเนื่องกัน 2 จุดขึ้นไปมีสัญญาณไฟจราจร	สลับตำแหน่งก่อนสี่แยกและหลังสี่แยก โดยเริ่มจากตำแหน่งก่อนสี่แยก เพื่อใช้ประโยชน์สัญญาณไฟเขียวสูงสุด
ผู้โดยสารที่เปลี่ยนต่อสายรถประจำทางที่มีการเดินทางเดียวกันจำนวนมาก	ให้จุดจอตหนึ่งอยู่ก่อนสี่แยกและอีกจุดจอตหนึ่งอยู่หลังสี่แยกเพื่อที่จะได้ไม่ต้องข้ามถนนเพื่อเปลี่ยนสายรถประจำทาง
บล็อกถนนมีระยะยาวเกินกว่าที่จะมีจุดจอตทั้งหมดบริเวณสี่แยก	กลางบล็อก
สถานที่หลักที่ก่อให้เกิดการเดินทางอยู่ห่างจากจุดจอตบริเวณสี่แยก	กลางบล็อก
มีเกาะพักสำหรับการข้ามถนน (Refuge island) กลางบล็อก	กลางบล็อก
ศูนย์กลางการขนส่ง	แยกจากถนน
จุดจอตริมถนนไม่เหมาะสมกับสถานที่หลักที่ก่อให้เกิดการเดินทาง	แยกจากถนน

ที่มา: TriMet (2010)

ทั้งนี้ WMATA (2009) ได้เสนอข้อกำหนดด้านระยะห่างจากทางข้ามและความยาวของพื้นที่จุดจอตของจุดจอตรถประจำทางทั้ง 3 ประเภทไว้ตามตารางที่ 7.4

ตารางที่ 7.4: ข้อกำหนดของจุดจอดรถประจำทางแต่ละประเภท

ประเภทของจุดจอด	ระยะห่างของจุดจอดและทางข้าม (เมตร)	ความยาวของพื้นที่จุดจอด (เมตร)
จุดจอดรถประจำทางที่มีตำแหน่ง หลังสี่แยก	15	21-27
จุดจอดรถประจำทางที่มีตำแหน่ง ก่อนสี่แยก	1.5	ขั้นต่ำ 30
จุดจอดกลางบล็อก	-	33.5-46

ที่มา: WMATA (2009)

โดยสรุปแล้ว การจัดวางตำแหน่งของจุดจอด ไม่ว่าจะเป็นตำแหน่งก่อนสี่แยก หลังสี่แยก หรือกลางบล็อก จะต้องพิจารณาถึงประสิทธิภาพในการเดินทาง สภาพการจราจร และความปลอดภัยในท้องถนนในแต่ละพื้นที่ ซึ่งอาจมีลักษณะเฉพาะแตกต่างกันไปเมื่อกำหนดตำแหน่งแล้ว จะต้องจัดวางจุดจอดให้มีระยะห่างของทางข้ามและความยาวของพื้นที่จุดจอดให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่ได้กล่าวถึงในข้างต้น

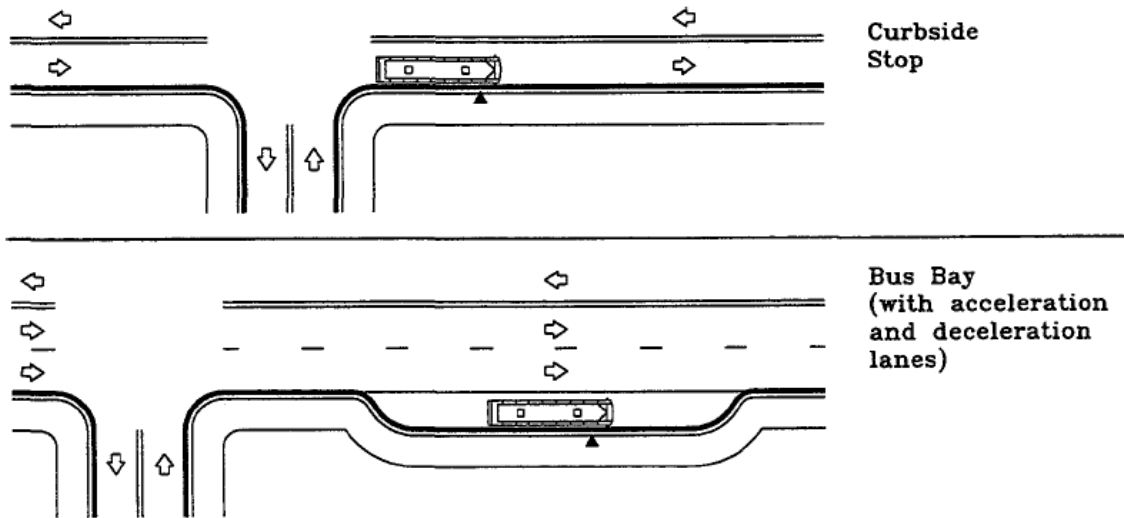
7.3 องค์ประกอบของจุดจอดรถประจำทาง

ในหัวข้อนี้จะเป็นการทบทวนมาตรฐานของรูปแบบจุดจอดรถประจำทาง ระดับขนาดของจุดจอดรถประจำทาง สิ่งอำนวยความสะดวก และการโฆษณาที่จุดจอดรถประจำทาง

7.3.1 รูปแบบของจุดจอดรถประจำทาง

จุดจอดรถประจำทางสามารถแบ่งประเภทตามการออกแบบพื้นที่จุดจอดรถประจำทาง (Bus zone design) ได้เป็น 2 ประเภทหลักคือ จุดจอดบนถนน (Curbside stop) และจุดจอดเว้า (Bus bay) ดังที่แสดงในรูป 7.2

รูปที่ 7.2: รูปแบบของจุดจอดรถประจำทาง ตามประเภทการออกแบบพื้นที่จุดจอดรถประจำทาง



ที่มา: TRB (1996)

ทั้งจุดจอดบนถนน และจุดจอดเว้าต่างก็มีข้อดีข้อเสียแตกต่างกันไป ตามที่แสดงในตารางที่ 7.5

ตารางที่ 7.5: ข้อดีและข้อเสียของจุดจอดบนถนนและจุดจอดเว้า

ประเภทจุดจอด	ข้อดี	ข้อเสีย
จุดจอดบนถนน	<ul style="list-style-type: none"> - รถประจำทางสามารถเข้าสู่จุดจอดได้ง่าย ทำให้มีความล่าช้าจากการเข้าจอดที่จุดจอดน้อย - ออกแบบได้ง่าย และมีค่าใช้จ่ายในการติดตั้งไม่สูง - เคลื่อนย้ายจุดจอดได้ง่าย 	<ul style="list-style-type: none"> - ก่อให้เกิดปัญหาจราจร เนื่องจากรถยนต์ที่ตามหลังต้องหยุดต่อท้ายรถประจำทาง - อาจทำให้ผู้ขับขี่รถคันอื่นๆ ที่ตามหลังรถประจำทางเปลี่ยนเลนอย่างไม่ปลอดภัยเพื่อหลีกเลี่ยงการต้องหยุดรอรถประจำทาง
จุดจอดเว้า	<ul style="list-style-type: none"> - ผู้โดยสารไม่ต้องขึ้น-ลงรถประจำทางในที่อยู่ในเลนที่เป็นทางเดินรถ - ทั้งรถประจำทางและผู้โดยสารไม่ต้องเผชิญกับรถคันอื่นๆ ที่กำลังวิ่ง - ลดปัญหาการจราจรจากรถที่ต้องหยุดต่อท้ายรถประจำทาง 	<ul style="list-style-type: none"> - รถประจำทางเข้าสู่เลนที่มีการจราจรได้ยาก โดยเฉพาะในช่วงเวลาที่มีรถคับคั่ง - ค่าใช้จ่ายในการติดตั้งสูง เมื่อเทียบกับจุดจอดบนถนน - การเคลื่อนย้ายจุดจอดยากและมีค่าใช้จ่ายสูง

ที่มา: สรุปลจาก TRB (1996)

จากข้อดีข้อเสียในข้างต้น จะเห็นได้ว่า จุดจอดบนถนนเป็นจุดจอดที่ให้ความสำคัญกับประสิทธิภาพ การเดินทางของรถประจำทางมากกว่าจุดจอดเว้า ในขณะที่จุดจอดเว้าช่วยลดผลกระทบของการหยุดรถ ประจำทางต่อการจราจรของรถคันอื่นๆ ที่อยู่ในเส้นทาง โดย Koshy และ Arasan (2005) ได้วิเคราะห์ ผลกระทบของจุดจอดบนถนนและจุดจอดเว้าต่อความเร็วของรถคันอื่นๆ ที่ใช้ถนนร่วมกับรถประจำทางใน อินเดีย พบว่าจุดจอดบนถนนทำให้การจราจรติดขัดมากกว่าจุดจอดแบบเว้า

7.3.2 ขนาดของจุดจอดรถประจำทาง

คู่มือการออกแบบจุดจอดรถประจำทางในต่างประเทศ ได้แบ่งระดับของจุดจอดรถประจำทางตาม จำนวนผู้โดยสาร และความถี่ของรถประจำทางที่จอดออกเป็น 3-4 ระดับ (TransLink, 2012; WMATA, 2013; NZ Transport Agency, 2014) ซึ่งสามารถสรุปโดยรวมได้ดังนี้

1) จุดจอดขนาดเล็ก (Regular stop, Basic stop)

จุดจอดขนาดเล็กมักอยู่ในพื้นที่ที่มีอุปสงค์ในการเดินทางต่ำ (51-300 คนต่อวัน) และมีความถี่ของรถ ประจำทางไม่มาก (ระยะห่างมากกว่า 30 นาที) ส่วนมากมักตั้งอยู่ในเขตนอกเมืองหรือชานเมือง (รูปที่ 7.3)

รูปที่ 7.3: ลักษณะของจุดจอดขนาดเล็ก

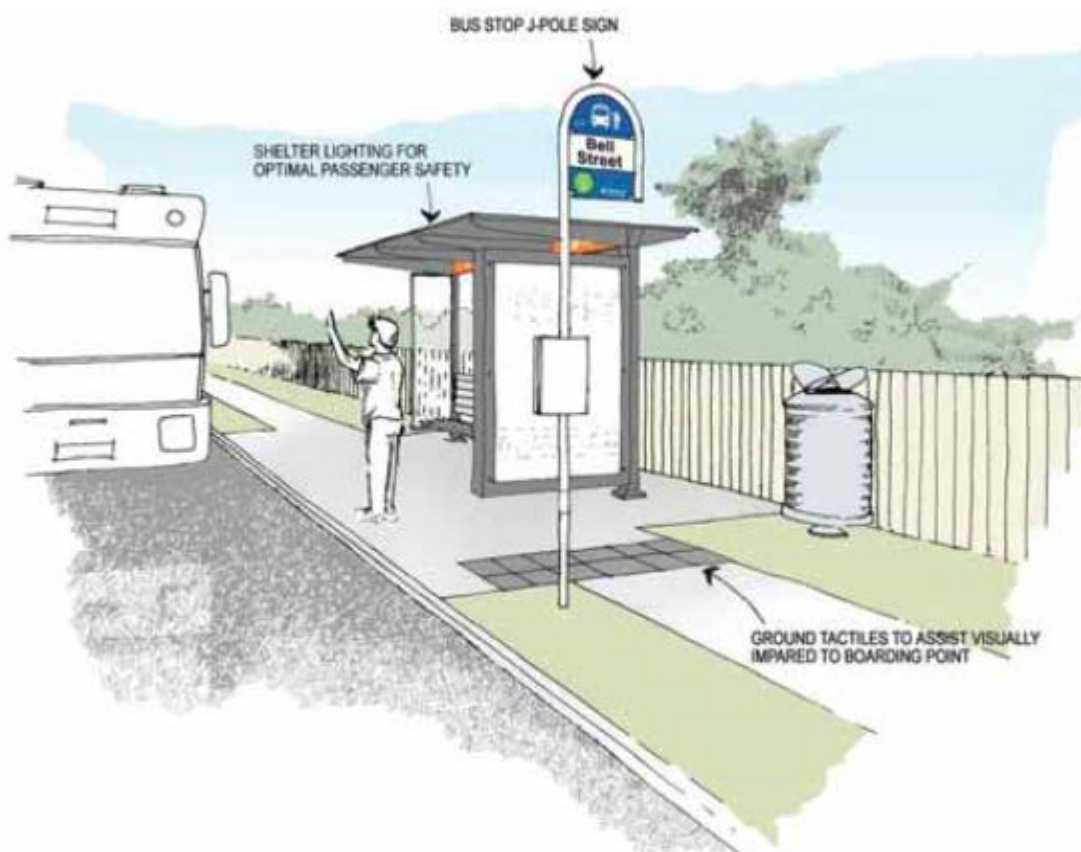


ที่มา: TransLink (2012)

2) จุดจอดขนาดกลาง (Intermediate stop, Enhanced service stop)

จุดจอดขนาดกลางมักอยู่ในพื้นที่ที่อุปสงค์ของผู้โดยสารระดับปานกลาง (301-500 คนต่อวัน) และมีความถี่ของรถประจำทางปานกลาง (ระยะห่างประมาณ 30 นาที) โดยมากมักตั้งอยู่ในบริเวณชานเมือง (รูปที่ 7.4)

รูปที่ 7.4: ลักษณะของจุดจอดขนาดกลาง



ที่มา: TransLink (2012)

3) จุดจอดขนาดใหญ่ (Premium stop, Transit center)

จุดจอดขนาดใหญ่ (รูปที่ 7.5) มีปริมาณอุปสงค์ของผู้โดยสารและความถี่ของรถปานกลางถึงมาก (ผู้โดยสารมากกว่า 500 คนต่อวัน และระยะห่างระหว่างรถประจำทางน้อยกว่า 30 นาทีต่อคัน) และตั้งอยู่บริเวณสถานที่สำคัญของเมือง เช่น ศูนย์การค้า สถานศึกษา โรงพยาบาล หรือที่ศูนย์กลางขนส่งมวลชน เป็นต้น

รูปที่ 7.5: ลักษณะของจุดจอดขนาดใหญ่



ที่มา: TransLink (2012)

นอกจากนี้ ในบางประเทศ อาจมีจุดจอดขนาดเล็กพิเศษ (Minimum boarding point) ซึ่งมีปริมาณผู้โดยสารน้อยมาก (TransLink, 2016) หรือมีจุดจอดขนาดใหญ่พิเศษ (Signature stop, Icon stop) ที่มีความถี่ของรถประจำทางหรือปริมาณผู้โดยสารมากเป็นพิเศษ (TransLink, 2012; NZ Transport Agency, 2014)

7.3.3 สิ่งอำนวยความสะดวกของจุดจอดรถประจำทาง

สิ่งอำนวยความสะดวก (Amenities) ของจุดจอดรถประจำทางแต่ละขนาดอาจแตกต่างกันไป โดยหลักๆ แล้วจะมีสิ่งอำนวยความสะดวกดังนี้

1) ศาลาที่พักผู้โดยสาร

ศาลาที่พักผู้โดยสารช่วยป้องกันผู้โดยสารที่รอรถจากลม ฝน และแสงแดด และเป็นที่นั่งพักแก่ผู้โดยสาร อย่างไรก็ตาม ศาลาที่พักผู้โดยสารไม่จำเป็นต้องอยู่ในจุดจอดรถประจำทางทุกจุด ขึ้นอยู่กับลักษณะการใช้งานของจุดจอด อุปสงค์ของจุดจอด ความถี่ของรถประจำทาง พื้นที่ของทางเท้า ความใกล้ของจุดจอดกับสถานที่สำคัญ จำนวนผู้โดยสารที่เป็นผู้สูงอายุหรือผู้พิการ และความจำเป็นในชุมชนนั้นๆ (TRB, 1996; TriMet, 2010) TRB (1996) ได้กำหนดจำนวนการขึ้นลงรถประจำทางที่จุดจอดที่เหมาะสมที่จะสร้างศาลาที่พักผู้โดยสารไว้ดังนี้

- ในพื้นที่นอกเมือง มีผู้โดยสารขึ้นลงรถที่จุดจอด 10 ครั้งต่อวันขึ้นไป
- ในพื้นที่ชานเมือง มีผู้โดยสารขึ้นลงรถที่จุดจอด 25 ครั้งต่อวันขึ้นไป

- ในเขตเมือง มีผู้โดยสารขึ้นลงรถที่จุดจอด 50-100 ครั้งต่อวัน

ศาลาที่พักผู้โดยสารจะต้องสร้างด้วยวัสดุที่แข็งแรง คงทน ต้องมีหลังคา และต้องมองเห็นรถที่กำลังเข้าสู่จุดจอดได้ ในต่างประเทศจึงนิยมใช้กระจกหรือวัสดุใสสำหรับผนังศาลาที่พักผู้โดยสาร (รูปที่ 7.6)

รูปที่ 7.6: ศาลาที่พักผู้โดยสารในต่างประเทศ



ที่มา: DVRPC (2012) และ NZ Transport Agency (2014)

การจัดวางตำแหน่งของศาลาที่พักผู้โดยสาร จะต้องช่วยให้เกิดการหมุนเวียนของผู้โดยสาร ไม่ก่อให้เกิดความแออัดของคนเดินถนนที่จุดจอด และไม่กีดขวางการเดินถนนในบริเวณใกล้เคียง (Easter Seals Project Action, 2006) ทั้งนี้ ควรหลีกเลี่ยงการตั้งศาลาฯ หน้าร้านค้าที่มีหน้าต่างที่แสดงสินค้า เนื่องจากจะไปบดบังการโฆษณาหรือแสดงสินค้า (TRB, 1996)

2) ที่นั่ง

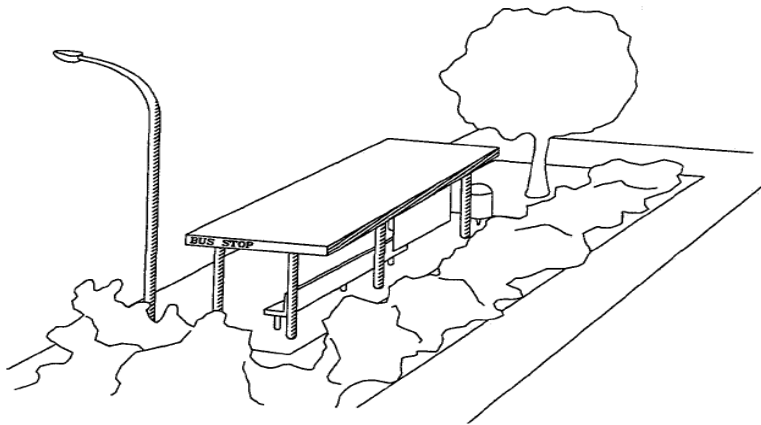
ที่นั่งช่วยอำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสารที่กำลังรอรถ โดยเฉพาะสำหรับผู้ที่มีภาวะบกพร่องทางร่างกาย ผู้โดยสารที่มีความลำบากในการยืนจะได้รับประโยชน์จากการมีที่นั่ง ทำให้ผู้โดยสารกลุ่มนี้มีแนวโน้มที่จะใช้บริการรถประจำทางมากขึ้น ที่นั่งอาจมีทั้งที่อยู่ในศาลาที่พักผู้โดยสาร หรือเป็นม้านั่งภายนอกศาลาฯ ก็ได้ หากอยู่ในศาลาฯ การจัดวางที่นั่งจะต้องเหลือที่ในศาลาฯ ให้แก่ผู้โดยสารที่ไร้รถเข็นด้วย นอกเหนือจากที่นั่งแล้ว ภายในศาลาฯ ที่พักอาจมีราวสำหรับพิง (Lean rails) แทนที่นั่งหรือเพิ่มเติมจากที่นั่ง ซึ่งเหมาะสำหรับผู้โดยสารที่รอไม่นาน หรือเมื่อภายในศาลาฯ มีพื้นที่ไม่มากนัก (Easter Seals Project Action, 2006; TransLink, 2012)

3) สิ่งอำนวยความสะดวก

แสงสว่างส่งผลต่อความปลอดภัยของผู้โดยสารที่จุดจอดรถประจำทางและผู้ที่จะเดินผ่านไปมาเป็นอย่างมาก TRB (1996) ได้แนะนำว่าจุดจอดควรมีความเข้มของแสงประมาณ 2-5 แรงเทียน (foot-candles) ส่วน TriMet (2010) แนะนำให้จุดจอดควรมีความเข้มของแสง 1.5-2 แรงเทียน

การให้แสงสว่างที่จุดจอดสามารถทำได้โดยการติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่างที่ศาลาที่พักผู้โดยสาร และการตั้งจุดจอดให้อยู่ใกล้โคมไฟถนน สำหรับไฟฟ้าแสงสว่างที่ศาลาฯ วัสดุที่ใช้จะต้องป้องกันการถูกทุบทำลาย (Vandal-proof) และต้องดูแลรักษาได้ง่าย ส่วนตำแหน่งการตั้งของจุดจอด จะต้องใช้ประโยชน์จากแสงไฟถนนให้มากที่สุด จึงควรตั้งจุดจอดใกล้โคมไฟถนน (รูปที่ 7.7) ซึ่ง WMATA (2009) ได้ระบุว่าจุดจอดควรมีระยะห่างจากโคมไฟถนนไม่เกิน 9 เมตร

รูปที่ 7.7: ตัวอย่างการจัดวางจุดจอดรถประจำทางใกล้โคมไฟถนน



ที่มา: TRB (1996)

นอกเหนือจากแสงไฟที่ให้ความสว่างแล้ว สิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆ ได้แก่ กล้องโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) โทรศัพท์ รวมทั้งการออกแบบจุดจอดไม่ให้มีใครสามารถซ่อนตัวได้ จะช่วยให้ผู้โดยสารที่รอที่จุดจอดมีความปลอดภัยจากอาชญากรรมมากขึ้น

4) การให้ข้อมูลที่จุดจอด

ในประเทศสหรัฐอเมริกา แคนาดา ออสเตรเลีย และนิวซีแลนด์ จุดจอดรถประจำทางมีการให้ข้อมูลทั้งหมดเลขสายรถประจำทาง แผนที่เส้นทางสายรถประจำทาง ปลายทาง ตารางเวลา ค่าโดยสาร และข้อมูลตามเวลาจริง (Real time information) โดยมีรายละเอียดดังนี้ (NZ Transport Agency, 2014)

- ข้อมูลโครงข่ายรถประจำทาง ตารางเวลา และค่าโดยสาร โดยต้องแสดงที่ป้ายที่เห็นได้ชัดเจน พร้อมอักษรเบรลล์สำหรับผู้พิการทางสายตา
- การเข้าถึงข้อมูลด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ เช่น ข้อมูลรถที่มาถึงและออกจากจุดจอดตามเวลาจริง
- ในจุดจอดที่มีขนาดใหญ่ โดยเฉพาะที่มีการเปลี่ยนต่อสายรถประจำทาง ซึ่งมักจะมีป้ายหยุดรถหลายป้าย หรือศาลาที่พักผู้โดยสารหลายหลัง จะต้องมีป้ายข้อมูลกลางเพื่อบอกว่าป้ายหยุดรถหรือศาลาที่พักฯ ไตสำหรับรถสายใด และอาจมีการประกาศด้วยเสียงด้วย

- มีการบูรณาการกับป้ายบอกทางและแผนที่ของพื้นที่บริเวณจุดจอดรถประจำทางและพื้นที่ใกล้เคียง

นอกเหนือจากสิ่งอำนวยความสะดวกที่ได้กล่าวถึงในข้างต้น จุดจอดรถประจำทางอาจมีสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆ อีก เช่น ถังขยะ ที่จอดจักรยาน ตู้กดเครื่องดื่มหรืออาหาร เป็นต้น ซึ่งจุดจอดรถประจำทางแต่ละระดับมีองค์ประกอบของสิ่งอำนวยความสะดวกที่แตกต่างกันไป ดังตารางที่ 7.6 (TransLink, 2016; BC Transit, 2010)

ตารางที่ 7.6: องค์ประกอบของจุดจอดรถประจำทางแต่ละขนาด

ประเภท	องค์ประกอบ	ขนาดของจุดจอด		
		เล็ก	กลาง	ใหญ่
การให้ข้อมูล	ป้ายหยุดรถ	จำเป็น	จำเป็น	จำเป็น
	สายรถประจำทางและสถานที่ที่ผ่าน	จำเป็น	จำเป็น	จำเป็น
	ข้อมูลค่าโดยสาร	จำเป็น	จำเป็น	จำเป็น
	ตารางเวลา	พึงประสงค์	จำเป็น	จำเป็น
	ข้อมูลตามเวลาจริง	ไม่ต้องมี	ขึ้นอยู่กับสถานที่	พึงประสงค์
	แผนที่เส้นทาง	พึงประสงค์	จำเป็น	จำเป็น
	แผนที่ของพื้นที่บริเวณจุดจอด	ไม่ต้องมี	ขึ้นอยู่กับสถานที่	จำเป็น
เฟอร์นิเจอร์	ศาลาที่พนักโดยสาร	พึงประสงค์	จำเป็น	จำเป็น
	ที่นั่ง	พึงประสงค์	จำเป็น	จำเป็น
	ถังขยะ	พึงประสงค์	พึงประสงค์	จำเป็น
ความปลอดภัย	แสงไฟถนนในบริเวณใกล้เคียง	พึงประสงค์	พึงประสงค์	จำเป็น
	ไฟฟ้าให้ความสว่างที่ศาลาที่พนักโดยสาร	ขึ้นอยู่กับสถานที่	พึงประสงค์	จำเป็น
	กล้องโทรทัศน์วงจรปิด	ไม่ต้องมี	ไม่ต้องมี	ขึ้นอยู่กับสถานที่
	โทรศัพท์	ไม่ต้องมี	ไม่ต้องมี	ขึ้นอยู่กับสถานที่
การเข้าถึง	ทางเท้า	จำเป็น	จำเป็น	จำเป็น
	ทางลาดลงจากทางเท้า	ขึ้นอยู่กับสถานที่	ขึ้นอยู่กับสถานที่	ขึ้นอยู่กับสถานที่
	ทางม้าลาย/สะพานลอยในบริเวณใกล้เคียง	พึงประสงค์	พึงประสงค์	จำเป็น
	ที่จอดจักรยาน	ไม่ต้องมี	พึงประสงค์	พึงประสงค์
	ที่จอดรถเข็น	พึงประสงค์	จำเป็น	จำเป็น

ที่มา: สรุปจาก TransLink (2016) และ BC Transit (2010)

7.3.4 การโฆษณาที่ศาลาที่พักรถโดยสาร

การให้เอกชนติดตั้งโฆษณาที่ศาลาที่พักรถโดยสาร โดยแลกกับการก่อสร้างและ/หรือดูแลศาลาที่พักรถโดยสาร เป็นความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชน (Public-Private Partnership; PPP) รูปแบบหนึ่งที่มีนิยมในเมืองต่างๆ ทั่วโลก เนื่องจากรัฐบาลท้องถิ่นมีงบประมาณสำหรับศาลาที่พักรถโดยสาร รวมทั้งสิ่งอำนวยความสะดวกที่จุดจอดรถประจำทางที่จำกัด โดยภาครัฐได้ประโยชน์ คือ การที่เอกชนมาลงทุนก่อสร้างและบำรุงรักษาจุดจอดรถประจำทางโดยรัฐไม่ต้องเสียค่าลงทุน ภาคเอกชนที่ลงทุนได้รายได้จากการขายพื้นที่โฆษณา ส่วนประชาชนในท้องถิ่นได้จุดจอดรถประจำทางที่มีสิ่งอำนวยความสะดวกที่เหมาะสมและอยู่ในสภาพที่ดี

สัญญาการโฆษณาที่ศาลาที่พักรถโดยสารมีหลายรูปแบบ โดยขึ้นกับผู้ใดเป็นผู้ก่อสร้าง ซ่อมบำรุง และมีสิทธิครอบครองศาลาที่พักรถโดยสาร จากการศึกษาของ Salt Lake City Council (2013) ซึ่งศึกษาเมืองต่างๆ ในประเทศสหรัฐอเมริกา พบว่าใน 5 เมืองจาก 7 เมืองที่ศึกษา บริษัทที่ติดตั้งโฆษณาเป็นผู้ก่อสร้าง ซ่อมบำรุง และมีสิทธิครอบครองศาลาที่พักรถโดยสารเอง ในขณะที่เมืองฟินิกซ์ รัฐแอริโซนา มีรูปแบบที่แตกต่างออกไป โดยให้บริษัทอื่นที่ไม่ใช่บริษัทที่ขาย/ติดตั้งโฆษณาได้สัญญาเป็นผู้ก่อสร้างศาลาที่พักรถโดยสาร เพื่อให้สามารถติดตามการใช้จ่ายเงินของเอกชนได้ง่าย ในส่วนของการซ่อมบำรุง บริษัทโฆษณาจะรับผิดชอบการซ่อมบำรุงเฉพาะที่เป็นอุปสรรคต่อการโฆษณาเท่านั้น เช่น ไฟฟ้าแสงสว่าง การลบการขีดเขียนบนผนังหรือกราฟฟิตี (Graffiti) บนศาลาที่พักรถโดยสาร การเปลี่ยนกระจก เป็นต้น ส่วนการทำความสะอาด เทศบาลเมืองฟินิกซ์ ว่าจ้างบริษัทอื่นเป็นผู้รับผิดชอบ สุดท้ายสิทธิในการครอบครองศาลาที่พักรถโดยสารเป็นของเทศบาลเมืองฟินิกซ์

นอกจากนี้ รูปแบบสัญญายังเป็นไปในรูปแบบที่บริษัทแห่งหนึ่งได้สิทธิในการติดตั้งโฆษณาที่ศาลาที่พักรถโดยสารทั้งหมดในเมือง หรือรูปแบบตลาดเสรีที่บริษัทโฆษณาต้องประมูลสิทธิในการโฆษณาที่จุดจอดรถจุดใดจุดหนึ่ง เมืองลียง (Lyon) ประเทศฝรั่งเศส เมืองลอสแอนเจลิส รัฐแคลิฟอร์เนีย และเมืองนิวยอร์ก รัฐหลุยเซียนา ประเทศสหรัฐอเมริกาทำสัญญาในรูปแบบแรก ส่วนเมืองเดนเวอร์ รัฐโคโลราโด ทำสัญญาในรูปแบบหลัง (Salt Lake City Council, 2013; DePriest, 2014) ทั้งนี้ รูปแบบสัญญาแบบแรกมีประโยชน์ในเรื่องการประหยัดจากขนาด (Economies of scale) ในการก่อสร้าง ซ่อมบำรุงศาลาที่พักรถโดยสารรวมทั้งการขายโฆษณา ในขณะที่รูปแบบหลังทำให้ภาครัฐมีอำนาจในการวางแผนและต่อรองมากกว่า (ขึ้นอยู่กับรายละเอียดในสัญญา)

สำหรับรูปแบบโฆษณาที่เป็นของบริษัทใดบริษัทหนึ่ง ขนาดของบริษัทโฆษณามีผลต่อการกระจายตัวของศาลาที่พักรถโดยสาร และความยืดหยุ่นในการปรับสัญญาให้เหมาะสมกับความต้องการของแต่ละเมือง จากการศึกษาเปรียบเทียบสัญญาโฆษณาที่จุดจอดรถประจำทาง (Bus Shelter Advertising Contracts; BSACs) ในเมืองลียง เมืองลอสแอนเจลิส และเมืองหลุยเซียนา บริษัท JCDecaux ซึ่งเป็นบริษัทโฆษณา

ระดับโลกสัญชาติฝรั่งเศสที่ได้รับสิทธิโฆษณาประเภทเฟอร์นิเจอร์ริมถนน (Street furniture) ใน 60 ประเทศทั่วโลก (รวมทั้งประเทศไทย) ได้รับสัญญาให้ติดตั้งป้ายโฆษณาในเมืองลียง และลอสแอนเจลิส³ ในเมืองลอสแอนเจลิส พบปัญหาการกระจายตัวของศาลาที่พักผู้โดยสาร เนื่องจากบริษัทโฆษณาต้องการสร้างศาลาที่พักผู้โดยสารในเขตที่สามารถขายโฆษณาได้มากกว่า และบริษัทโฆษณาสามารถทำเช่นนั้นได้เนื่องจากมีอำนาจในการต่อรองมาก แต่เมืองลียง เกิดปัญหาการกระจุกตัวของศาลาที่พักผู้โดยสารน้อยกว่า (แม้จะยังพบปัญหานี้ในระดับหนึ่ง) เนื่องจาก JCDecaux ต้องการรักษาตำแหน่งการครองสัญญาแต่ผู้เดียว และผู้นำของเมืองมีความกระตือรือร้นในการรักษาผลประโยชน์ของประชาชนในเมืองด้วยการเจรจาหลายๆ ครั้ง ในส่วนของเมืองนิวยอร์ก พบว่ามีการกระจายตัวของศาลาที่พักผู้โดยสารอย่างเท่าเทียม เนื่องจากผู้ที่ได้รับสัญญาโฆษณาเป็นบริษัทท้องถิ่น เทศบาลเมืองนิวยอร์ก จึงมีอำนาจในการควบคุมและต่อรองเพื่อผลประโยชน์ของเมืองมากกว่า (DePriest, 2014)

การที่ภาครัฐได้รับส่วนแบ่งค่าโฆษณาหรือไม่ ส่งผลต่อการกระจายตัวของศาลาที่พักผู้โดยสารด้วยเช่นกัน เทศบาลเมืองต่างๆ ในสหรัฐอเมริกาหลายเมือง เช่น วอชิงตัน ดีซี, เดนเวอร์ และฟีนิกซ์ เป็นต้น ได้รับส่วนแบ่งจากค่าโฆษณาในอัตราส่วนที่แตกต่างกันไป ดังที่กล่าวในข้างต้น บริษัทโฆษณามีแรงจูงใจที่จะก่อสร้างศาลาที่พักผู้โดยสารในจุดที่ทำกำไรจากการขายโฆษณาได้มาก หากภาครัฐได้รับส่วนแบ่งรายได้มากก็มีแนวโน้มที่จะสนับสนุนให้บริษัทโฆษณาก่อสร้างศาลา ในจุดที่ทำกำไรได้มากตามไปด้วย อย่างไรก็ตาม เทศบาลเมืองซานฟรานซิสโก เลือกที่จะไม่รับส่วนแบ่งจากบริษัทโฆษณา และยังคงกำหนดให้บริษัทโฆษณาต้องจ่ายค่าซ่อมบำรุงศาลา ปีละ 150,000 ดอลลาร์สหรัฐฯ (ประมาณ 5,200,000 บาท) แก่เมืองและต้องสร้างศาลา ที่สวยงามใน ‘เชิงศิลป์’ 1 หลังต่อศาลา ที่ทำกำไรเชิงพาณิชย์ 4 หลัง (Salt Lake City Council, 2013; DePriest, 2014)

การติดตั้งป้ายโฆษณาที่จุดจอดรถประจำทางจะต้องไม่บดบังการมองเห็นของทั้งผู้โดยสาร ผู้ที่ขับรถประจำทาง และผู้ขับขี่อื่นๆ รวมทั้งต้องไม่กีดขวางทางเดินด้วย ป้ายโฆษณาอาจบดบังทัศนวิสัย ทำให้ผู้ขับขี่มองเห็นผู้โดยสารรอที่จุดจอดได้ยาก และยังทำให้ผู้โดยสารมองเห็นรถยนต์คันอื่นๆ ที่ผ่านหน้าจุดจอดได้น้อยลง ดังนั้น การติดตั้งป้ายโฆษณาต้องเป็นไปตามทิศทางกึ่งกลางของจราจร ทำให้ผู้ขับรถประจำทางมองเห็นภายในศาลาที่พักผู้โดยสารอย่างทั่วถึง และการติดตั้งป้ายโฆษณาต้องไม่ส่งผลให้ทางเท้าแคบกว่า 3 เมตร นอกจากนี้ ป้ายโฆษณาไม่ควรบดบังห้างร้าน และไม่ขัดกับข้อกำหนดของเมืองที่ว่าด้วยป้ายโฆษณา (Town sign ordinance) (TRB, 1996; GMPTE, 2007)

³ ในลอสแอนเจลิสเป็นสัญญากับ CBS/JCDecaux ซึ่งเป็นบริษัทที่ JCDecaux ควบรวมกับบริษัท CBS Outdoor America โดยบริษัทที่ควบรวมนี้ดำเนินการโฆษณาที่ศาลาที่พักผู้โดยสารในรัฐแคลิฟอร์เนียตอนใต้จำนวน 14 เมือง (JCDecaux, 2013)

7.4 ความปลอดภัยของจุดจอดรถประจำทาง

จากที่ได้กล่าวถึงในหัวข้อ 7.2 และ 7.3 การกำหนดตำแหน่งและการออกแบบจุดจอดรถประจำทาง มีผลต่อความปลอดภัย ทั้งในแง่ของอุบัติเหตุและอาชญากรรมของผู้โดยสารและคนเดินถนนในบริเวณจุดจอด ซึ่ง TRB (1996) ได้สรุปปัจจัยต่างๆ ที่มีผลต่อความปลอดภัยของผู้โดยสารและคนเดินถนนในแง่อุบัติเหตุไว้ ดังนี้

- จุดจอดรถประจำทางจะต้องตั้งอยู่ในตำแหน่งที่ผู้โดยสารขึ้นลงรถได้อย่างปลอดภัย
- การหยุดรถประจำทางมีผลต่อระยะการมองเห็นในการข้ามถนนที่สี่แยก และยังส่งผลกระทบต่อระยะการมองเห็นของผู้ที่ขับขี่ในแนวขนานและที่ขับขี่ตัดผ่านใกล้บริเวณจุดจอด
- การเข้า-ออกจุดจอดของรถประจำทางส่งผลต่อการจราจรและความปลอดภัยด้วยเช่นกัน

TRB (1996) ยังได้ระบุว่าร้อยละ 2 และร้อยละ 3 ของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับคนเดินถนนในเขตเมืองและเขตชนบท (ตามลำดับ) ในประเทศสหรัฐอเมริกาเกี่ยวข้องกับจุดจอดรถประจำทาง ซึ่งมักเกิดจากคนเดินถนนก้าวลงสู่ถนนด้านหน้ารถประจำทางที่กำลังหยุดอยู่ที่จุดจอด ทำให้มองไม่เห็นรถที่วิ่งในเลนข้างๆ อุบัติเหตุประเภทนี้สามารถลดลงด้วยการย้ายจุดจอดที่อยู่ก่อนสี่แยกไปตำแหน่งหลังสี่แยก ซึ่งจะช่วยให้ผู้โดยสารข้ามถนนด้านหลังรถประจำทาง แทนที่จะเป็นด้านหน้าของรถประจำทาง นอกจากนี้ ตำแหน่งของจุดจอดหลังสี่แยกยังมีโอกาสที่จะบดบังสัญญาณไฟจราจร ป้ายจราจร และคนเดินถนนบริเวณสี่แยกน้อยกว่าจุดจอดที่อยู่ก่อนสี่แยก

ในแง่ของอาชญากรรมที่จุดจอดรถประจำทาง Loukaitou-Sideris (1996) Loukaitou-Sideris และคณะ (2000) และ Ligget และคณะ (2001) ได้ศึกษาปัจจัยด้านลักษณะของจุดจอดรถประจำทางและการใช้พื้นที่บริเวณจุดจอดที่ส่งผลต่อการเกิดอาชญากรรมที่จุดจอดในเมืองลอสแอนเจลิส ประเทศสหรัฐอเมริกา การออกแบบและรูปแบบของจุดจอดมีผลต่อการเกิดอาชญากรรมที่จุดจอดเป็นอย่างมาก ปัจจัยในด้านตำแหน่งของจุดจอดที่ส่งผลต่อการเกิดอาชญากรรม ได้แก่ ตำแหน่งของจุดจอดที่อยู่ใกล้สถานที่อยู่อาศัยและสถานที่ที่มีการซื้อขายหรือแลกเปลี่ยนเงินสดจำนวนมาก เช่น ร้านสุรา สถานที่เที่ยวกลางคืน โรงรับจำนำ และโรงแรมม่านรูด ฯลฯ และตำแหน่งของจุดจอดที่อยู่บริเวณที่รกร้าง เช่น อยู่ด้านหน้าของที่จอดรถ หรือตึกร้าง ฯลฯ ซึ่งทำให้ผู้ที่รอรถแยกตัวออกมาจากในที่ที่มีคนมาก ศาลาที่พักผู้โดยสารบดบังทัศนวิสัยจากภายนอกและแสงสว่างที่ไม่เพียงพอก็มีผลมาก เนื่องจากผู้ก่ออาชญากรรมสามารถหลบซ่อนตัวได้ นอกจากนี้สภาพจุดจอดที่สกปรก มีขยะหรือการขีดเขียนเลอะเทอะ ส่งผลให้มีอาชญากรรมในจุดจอดนั้นๆ มากยิ่งขึ้น เนื่องจากการส่งสัญญาณว่าจุดจอดนั้นๆ ขาดผู้ที่กำกับดูแล ในทางกลับกัน จุดจอดรถประจำทางที่มีอาชญากรรมน้อยกว่ามีคุณสมบัติที่เหมือนกันคือ มีตำแหน่งอยู่ใกล้ห้างร้านที่มีผู้คนเข้าออกมาก การออกแบบศาลาที่พักผู้โดยสารไม่บดบังการมองเห็นจากบริเวณโดยรอบ และสภาพจุดจอดได้รับการดูแลให้มีความสะอาดและแข็งแรง

แม้อาชญากรรมโดยทั่วไปจะเกิดขึ้นในจุดจอดรถที่อยู่ในที่รกร้าง การล้วงกระเป๋า มักเกิดขึ้นในพื้นที่ที่มีผู้คนแออัดมากกว่า การออกแบบจุดจอดรถที่สามารถช่วยลดการล้วงกระเป๋า ได้แก่ การเพิ่มความกว้างของทางเท้าเพื่อช่วยลดการเบียดเสียดของคนเดินถนนและผู้โดยสารประจำทาง การใช้ราวกันหรือองค์ประกอบอื่นๆ เพื่อช่วยแยกผู้โดยสารที่รอลงจากคนเดินถนนทั่วไป และการลดการใช้เสาในบริเวณใกล้เคียงจุดจอดรถเพื่อเพิ่มพื้นที่การใช้งานของทางเท้า (Loukaitou-Sideris, 1996)

7.5 การบำรุงรักษาจุดจอดรถประจำทาง

การซ่อมบำรุงองค์ประกอบต่างๆ ของจุดจอดรถประจำทางมีความสำคัญต่อสภาพของจุดจอดรถที่สมบูรณ์ นำใช้ มีความปลอดภัย และไม่มีอุปสรรคต่อการเข้าถึงจุดจอด ซึ่งจุดจอดที่มีสภาพสมบูรณ์จะต้องมีลักษณะดังต่อไปนี้ (TriMet, 2010)

- สิ่งอำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสาร เช่น ศาลาที่พักผู้โดยสาร ที่นั่ง ฯลฯ มีการติดตั้งอย่างเหมาะสม และได้รับการซ่อมแซม
- พื้นที่บริเวณรอบจุดจอดอยู่ในสภาพที่ดี ไม่มีหลุมบ่อ หรืออุปสรรคอื่นๆ ในการเข้าถึง
- พื้นผิวของเพอร์นิเจอร์ต่างๆ ของจุดจอดต้องอยู่ในสภาพดี ไม่มีรอยตำหนิ รอยขีดข่วน หรือขึ้นสนิม
- ป้ายต่างๆ ผงัง และที่นั่งอยู่ในสภาพดี
- ไฟฟ้าแสงสว่างใช้งานได้
- ไม่มีกิ่งไม้ห้อยระเกะระกะ

ในด้านความสะอาดจุดจอดรถประจำทางต้องปราศจากสิ่งสกปรกดังต่อไปนี้

- เศษสิ่งสกปรก เช่น ก้นบุหรี่ แก้วน้ำ หนังสือพิมพ์เก่า ฯลฯ
- สิ่งแปลกปลอม เช่น เศษหมากฝรั่ง เศษอาหาร น้ำลาย ฯลฯ
- แมลง เช่น แมลงสาบ เป็นต้น
- การขีดเขียนเปรอะเปื้อน
- สติ๊กเกอร์หรือใบประกาศที่ไม่ได้รับอนุญาตให้แปะ

การดูแลรักษาจุดจอดรถประจำทางมีต้นทุนสูงและใช้เวลานาน นอกเหนือจากภาครัฐจะต้องเป็นผู้ที่รับผิดชอบแล้ว ภาคเอกชน ได้แก่ บริษัทโฆษณาที่ได้รับสัญญาในการโฆษณาที่จุดจอด ต้องซ่อมบำรุงและดูแลรักษาศาลาที่พักผู้โดยสารตามที่สัญญากำหนด ตามที่กล่าวถึงในหัวข้อ 2.4.4 นอกจากนี้ ภาครัฐอาจมีสัญญาร่วมธุรกิจในท้องถิ่นเกี่ยวกับการซ่อมแซมและรักษาความสะอาดที่จุดจอด หรือแม้แต่กับประชาชนหรือผู้โดยสารทั่วไป ในเมืองพอร์ตแลนด์ รัฐโอเรกอน และเมืองซีแอตเทิล รัฐวอชิงตัน ดีซี ประเทศสหรัฐอเมริกา

โครงการ “Adopt-a-Stop” ที่ให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการทำความสะอาดจุดจอด แลกกับการได้ตัวรถประจำทางฟรี โครงการดังกล่าวช่วยลดขยะที่จุดจอดลงได้ถึงร้อยละ 80 (TriMet, 2010)

สภาพของจุดจอดรถประจำทางควรมีการตรวจสอบและซ่อมบำรุงอย่างสม่ำเสมอ โดย TriMet (2010) ได้เสนอแนะให้สร้างฐานข้อมูลที่ระบุตารางเวลาในการซ่อมบำรุง และสามารถติดตามสภาพของจุดจอดรถประจำทางได้ โดยมีข้อมูลต่างๆ เช่น สภาพพื้นผิวทางเท้าและถนน อายุขององค์ประกอบต่างๆ ของจุดจอด และสภาพของสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ เป็นต้น ส่วน BC Transit (2010) ได้แนะนำความถี่ในการซ่อมบำรุงองค์ประกอบของจุดจอดรถประจำทางไว้ตามตารางที่ 7.7 ส่วนใหญ่ควรมีการตรวจสอบและซ่อมบำรุงทุก 6 เดือน

ตารางที่ 7.7: รายการการซ่อมบำรุงจุดจอดรถประจำทาง

องค์ประกอบ	สภาพที่ควรเป็น	ความถี่ในการตรวจสอบ (เดือน)
การเข้าถึงจุดจอด	ไม่มีสิ่งกีดขวาง พื้นไม่ลื่น	12
ภูมิประเทศ	ไม่มีพุ่มไม้ หรือต้นไม้บดบัง	6
หลังคาและที่นั่ง	มีสภาพสมบูรณ์ สามารถบังแดดและฝน	6
แสงไฟให้แสงสว่าง	ใช้งานได้ มีความสว่างเพียงพอ	6
ตัวป้ายรถประจำทาง	มองเห็นได้ชัด ไม่ถูกบดบัง	6
ข้อมูลรถประจำทางที่จอด	ชัดเจน ไม่เลือนหาย ไม่ถูกขีดหรือปิดทับ	6
ศาลาที่พัก และที่นั่ง	ไม่เสียหายจากการทำลายทรัพย์สินและสภาพอากาศ	6
ทางเท้า	ไม่เป็นหลุมบ่อ ไม่มีปัญหาการระบายน้ำ	6

ที่มา: BC Transit (2010)

7.6 จุดจอดรถประจำทางในกรุงเทพฯ

7.6.1 ข้อมูลเบื้องต้นเกี่ยวกับจุดจอดรถประจำทางในกรุงเทพฯ

1) จำนวนจุดจอดรถประจำทางและศาลาที่พักผู้โดยสาร

ในปัจจุบัน กรุงเทพฯ มีจำนวนจุดจอดรถประจำทางทั้งหมดประมาณ 4,200 จุด และมีศาลาที่พักผู้โดยสาร 2,371 หลังในปี 2557 (สำนักงานจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร, 2558)

2) จำนวนรถประจำทาง

สำหรับจำนวนรถประจำทางทั้งหมดในกรุงเทพฯ ในช่วงปี 2551-2557 มีแนวโน้มลดลงจาก 17,372 คันในปี 2551 เหลือ 15,053 คัน (ตารางที่ 7.8) เมื่อจำแนกรถประจำทางแต่ละประเภท พบว่ามีสัดส่วนของรถตู้โดยสารที่ให้บริการมากที่สุด (ร้อยละ 32-40) รองลงมาเป็นรถเมล์ร่วมบริการ (ร้อยละ 20-26) และรถเมล์

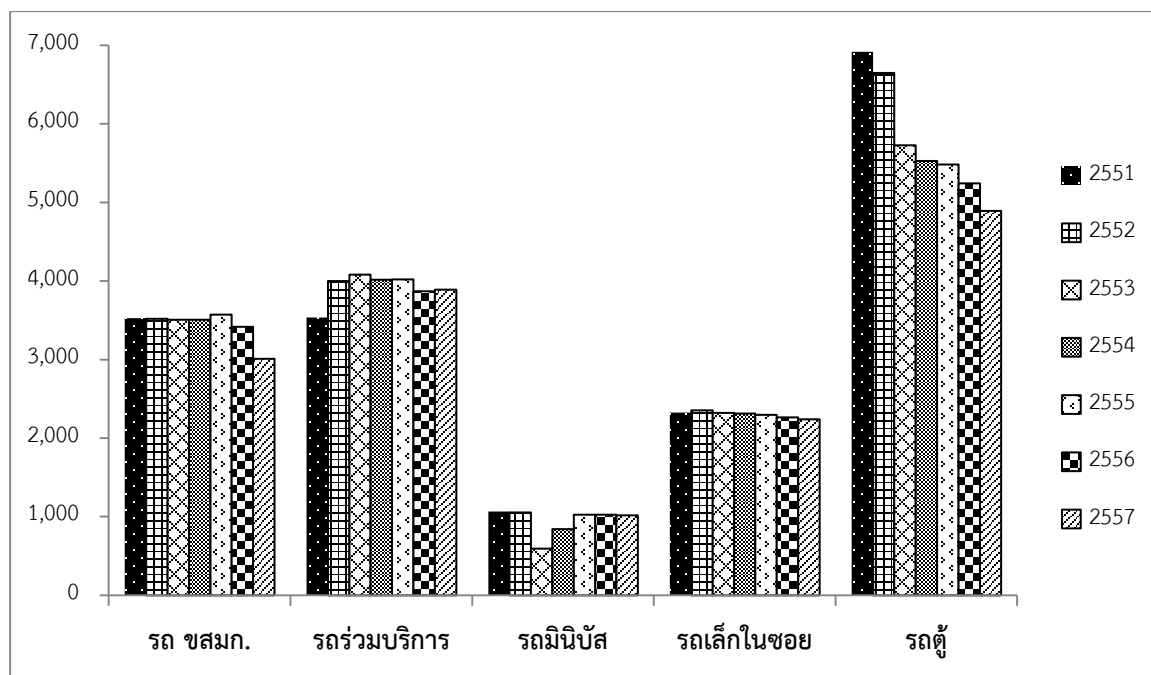
ขสมก. (ร้อยละ 20-22) นอกจากนี้ยังพบว่าจำนวนรถประจำทางเกือบทุกประเภทมีจำนวนค่อนข้างคงที่ เว้นแต่เพียงรถตู้ที่มีจำนวนลดลงในทุกปี จาก 6,919 คันในปี 2551 เหลือ 4,891 คันในปี 2557 (รูปที่ 7.8)

ตารางที่ 7.8: สถิติจำนวนรถประจำทางที่ให้บริการในเส้นทางรถโดยสารในเขตกรุงเทพฯ ปี 2551-2557

		2551	2552	2553	2554	2555	2556	2557
รถเมล์ ขสมก.	จำนวน	3,526	3,518	3,506	3,509	3,574	3,416	3,012
	ร้อยละ	20.30	20.02	21.60	21.65	21.79	21.59	20.01
รถเมล์ร่วมบริการ	จำนวน	3,535	4,001	4,082	4,016	4,020	3,869	3,891
	ร้อยละ	20.35	22.76	25.15	24.78	24.51	24.45	25.85
รถมินิบัส	จำนวน	1,067	1,054	594	844	1,028	1,028	1,020
	ร้อยละ	6.14	6.00	3.66	5.21	6.27	6.50	6.78
รถเล็กในซอย	จำนวน	2,325	2,356	2,323	2,312	2,298	2,266	2,239
	ร้อยละ	13.38	13.40	14.31	14.26	14.01	14.32	14.87
รถตู้ร่วมบริการ	จำนวน	6,919	6,647	5,727	5,528	5,484	5,242	4,891
	ร้อยละ	39.83	37.82	35.28	34.10	33.43	33.13	32.49
รวม	จำนวน	17,372	17,576	16,232	16,209	16,404	15,821	15,053
	ร้อยละ	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

ที่มา: สำนักงานจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร (2558) และการคำนวณของคณะผู้วิจัย

รูปที่ 7.8: จำนวนรถประจำทางแต่ละประเภท ปี 2551-2557



ที่มา: สำนักงานจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร (2558)

3) จำนวนผู้โดยสารประจำทาง

เนื่องจากขาดข้อมูลจำนวนผู้โดยสารรถประจำทางในกรุงเทพฯ ทั้งหมด คณะผู้วิจัยไม่สามารถสรุปแนวโน้มของจำนวนผู้โดยสารรถประจำทางทั้งหมดได้ อย่างไรก็ตาม จากข้อมูลของ ขสมก. พบว่าจำนวนผู้โดยสารรถ ขสมก. ในปี 2557 มีจำนวน 864,005 คนต่อวัน ซึ่งจำนวนผู้โดยสารต่อวันลดลงอย่างต่อเนื่องในทุกปี เมื่อเปรียบเทียบข้อมูลในช่วงปี 2551-2557 โดยจำนวนในปี 2557 ลดลงมากถึงร้อยละ 46 จากปี 2551 และยังพบว่าจำนวนผู้โดยสาร รถธรรมดาของ ขสมก. ลดลงร้อยละ 57 และจำนวนผู้โดยสารรถปรับอากาศของ ขสมก. ลดลงร้อยละ 32 ในช่วงปี 2551-2557 (ตารางที่ 7.9)

ตารางที่ 7.9: จำนวนผู้โดยสารรถประจำทางของ ขสมก. เฉลี่ยต่อวัน ปี 2551-2557

ปี พ.ศ.	ประเภท		รวม (คน)	ร้อยละที่เปลี่ยนแปลง
	รถปรับอากาศ (คน)	รถธรรมดา (คน)		
2551	706,305	892,491	1,598,796	-
2552	607,717	505,639	1,113,356	-30.36
2553	568,089	480,353	1,048,442	-5.83
2554	544,484	482,655	1,027,139	-2.03
2555	558,420	411,892	970,312	-5.53
2556	538,218	397,507	935,725	-3.56
2557	482,864	381,141	864,005	-7.66

ที่มา: สำนักงานการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร (2558)

4) หน่วยงานที่รับผิดชอบจุดจอดรถประจำทาง

หน่วยงานภาครัฐที่มีส่วนร่วมในการรับผิดชอบจุดจอดรถประจำทางของกรุงเทพฯ ได้แก่

คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง

จากพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 หมวด 2 (มาตรา 16-22) คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางเป็นคณะที่ประกอบด้วยตัวแทนจากหน่วยงานต่างๆ ของภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการกำกับดูแลการขนส่งทางบก ได้แก่ ปลัดกระทรวงคมนาคมเป็นประธานกรรมการ ปลัดกระทรวงมหาดไทยหรือผู้แทน เลขาธิการคณะกรรมการกฤษฎีกาหรือผู้แทน เลขาธิการเร่งรัดพัฒนาชนบทหรือผู้แทน อธิบดีกรมตำรวจหรือผู้แทน อธิบดีกรมทางหลวงหรือผู้แทน ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครหรือผู้แทน เป็นกรรมการ และผู้ที่รัฐมนตรีแต่งตั้งอีกไม่เกินสามคนเป็นกรรมการ โดยให้มีผู้มีความรู้และมีความชัดเจนในการขนส่งรวมอยู่ด้วย

คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางมีหน้าที่ตั้งข้อกำหนดต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการเดินรถโดยสารประจำทางทั้งในกรุงเทพฯ ระหว่างจังหวัด และระหว่างประเทศ เช่น เส้นทางให้บริการ จำนวนผู้ประกอบการ จำนวนรถประจำทาง ฯลฯ ซึ่งรวมถึงการกำหนดที่หยุดหรือจอดรถเพื่อรับส่งผู้โดยสารด้วย ดังนั้น การกำหนดตำแหน่งหรือการย้ายตำแหน่งจุดจอดรถประจำทางในกรุงเทพฯ จึงเป็นอำนาจของคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง

กองการขนส่ง สำนักงานการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร

กองการขนส่ง สำนักงานการจราจรและขนส่ง (สจส.) ซึ่งเป็นหน่วยงานในสังกัดกรุงเทพมหานคร (กทม.) มีหน้าที่ออกแบบ ศึกษา วางแผนและดำเนินการด้านระบบขนส่งในกรุงเทพฯ ทั้งหมด จึงเป็นหน่วยงานหลักที่รับผิดชอบจุดจอดรถประจำทางในกรุงเทพฯ โดยมีกลุ่มงานควบคุมประสานการขนส่งที่รับผิดชอบป้ายหยุดรถและศาลาที่พักผู้โดยสาร ซึ่งในส่วนของการย้ายหรือการกำหนดตำแหน่งใหม่ป้ายหยุดรถประจำทางจะต้องเป็นไปตามมติคณะอนุกรรมการพิจารณาที่หยุดรถโดยสารในเขตกรุงเทพฯ ทั้งนี้ กลุ่มงานควบคุมประสานการขนส่งมีภารกิจดังนี้

- ตรวจสอบ ติดตั้ง ซ่อมแซมป้ายหยุดรถประจำทาง
- ตรวจสอบ ติดตั้ง ซ่อมแซมศาลาที่พักผู้โดยสารรถประจำทาง
- ตรวจสอบและกำกับดูแลสัญญาให้สิทธิเอกชนดำเนินการเกี่ยวกับป้ายและศาลาที่พักผู้โดยสารรถประจำทาง
- ตรวจสอบและกำกับดูแลสัญญาให้สิทธิเอกชนดำเนินการเกี่ยวกับป้ายต่างๆ
- ตรวจสอบก่อสร้างซ่อมแซมท่าเทียบเรือตามลำคลองต่างๆ
- ปฏิบัติหน้าที่อื่นๆ ที่ได้รับมอบหมาย

กลุ่มงานควบคุมประสานการขนส่งมีกระบวนการงานที่เกี่ยวกับจุดจอดรถประจำทาง รวมทั้งเป้าหมายและกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับแต่ละกระบวนการงาน ตามตารางที่ 7.10

ตารางที่ 7.10: กระบวนการงานด้านจุดจอดรถประจำทางของกลุ่มงานควบคุมประสานการขนส่ง

กระบวนการงาน	เป้าหมาย	กฎหมายที่เกี่ยวข้อง
1. กระบวนการงานการย้ายหรือการกำหนดตำแหน่งใหม่ป้ายหยุดรถประจำทาง	ได้ตำแหน่งป้ายหยุดรถประจำทางใหม่ที่ใกล้และสะดวก ปลอดภัย	มติคณะอนุกรรมการพิจารณา กำหนดที่หยุดรถโดยสารในเขต กรุงเทพฯ
2. กระบวนการงานการซ่อมแซมป้ายหยุดรถประจำทาง	ได้ป้ายหยุดรถประจำทางที่สมบูรณ์	ระเบียบพัสดุและพระราช- บัญญัติวิศวกรรม พ.ศ.2542
3. กระบวนการงานการก่อสร้างศาลาที่พักรถโดยสารประจำทาง	ได้ศาลาที่พักรถโดยสารประจำทาง เพื่อกันแดดกันฝน มีที่นั่งและแสงสว่าง	ระเบียบพัสดุและพระราช- บัญญัติวิศวกรรม พ.ศ.2542
4. กระบวนการงานการซ่อมแซมศาลาที่พักรถโดยสารประจำทาง	ได้ศาลาที่พักรถโดยสารประจำทางที่สมบูรณ์และใช้งานได้ดี	ระเบียบพัสดุและพระราช- บัญญัติวิศวกรรม พ.ศ.2542
5. กระบวนการงานการรื้อย้ายศาลาที่พักรถโดยสารประจำทาง	ได้พื้นที่โล่งไม่บดบังสายตา	สัญญา

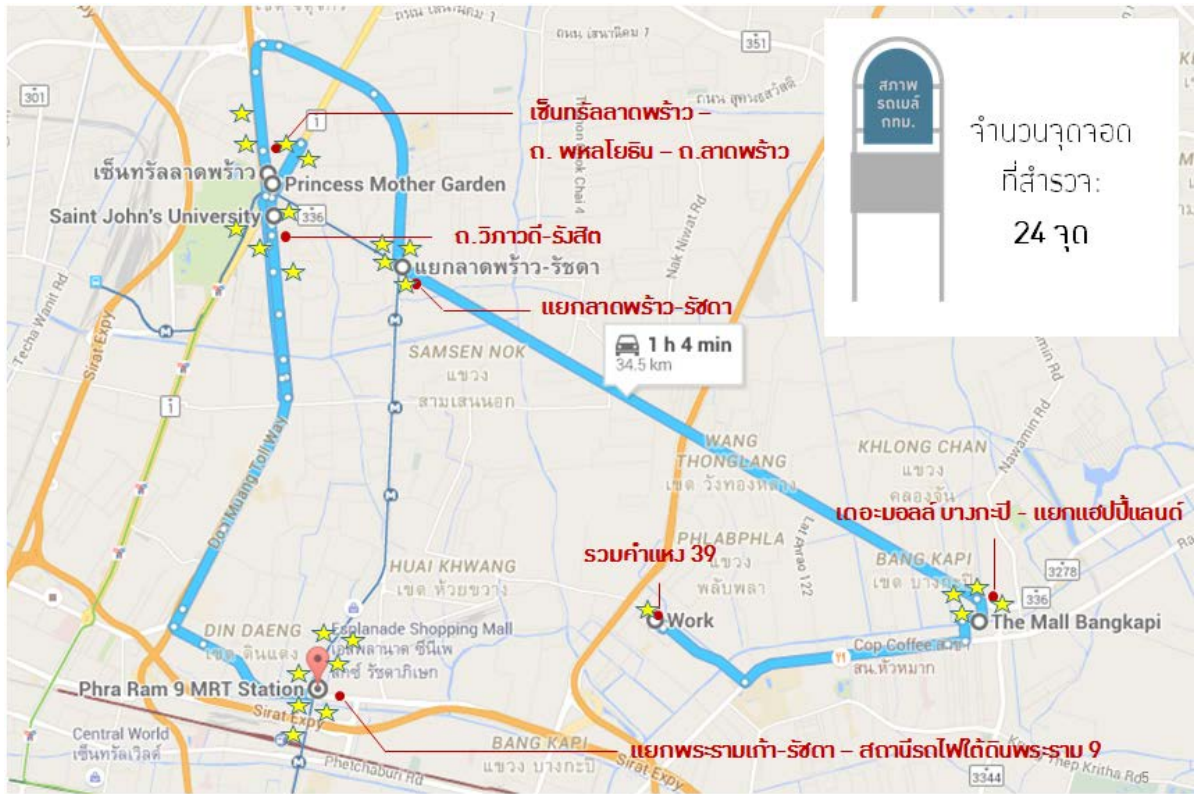
ที่มา: กองการขนส่ง สำนักงานการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร (2558)

7.6.2 ลักษณะเชิงกายภาพของจุดจอดรถประจำทางในกรุงเทพฯ

ในการศึกษาสภาพของจุดจอดรถประจำทาง คณะผู้วิจัยได้ทำการสำรวจจุดจอดรถประจำทางเบื้องต้นจำนวน 24 จุดในกรุงเทพฯ ในเดือนมีนาคม 2559 ซึ่งมีพื้นที่ในการสำรวจ (รูปที่ 7.9) คือ

- รามคำแหง
- เดอะมอลล์บางกะปิ และแยกแฮปปี้แลนด์
- แยกถนนลาดพร้าวและถนนรัชดา
- ถนนวิภาวดี-รังสิต
- เซ็นทรัลลาดพร้าว ถนนพหลโยธินและถนนลาดพร้าว
- แยกถนนพระรามเก้าและถนนรัชดา และสถานีรถไฟใต้ดินพระรามเก้า

รูปที่ 7.9: พื้นที่การสำรวจจุดจอดรถประจำทาง

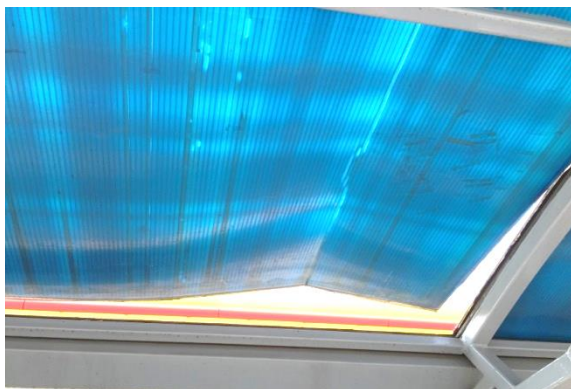


ที่มา: คณะผู้วิจัย (2559)

จากการสำรวจ ได้ข้อสังเกตที่น่าสนใจ ดังนี้

- 1) จุดจอดรถประจำทางที่สำรวจร้อยละ 16.7 พบหลังคาศาลาที่พักผู้โดยสารรั่ว เนื่องจากวัสดุที่ใช้ไม่แข็งแรง

รูปที่ 7.10: สภาพหลังคาที่พักผู้โดยสาร



ที่มา: คณะผู้วิจัย (2559)

- 2) จุดจอดรถประจำทางที่สำรวจร้อยละ 25 ไม่มีป้ายหยุดรถ และอีกร้อยละ 62.5 พบว่าป้ายหยุดรถมีปัญหา เช่น ขำรุค ไม่มีข้อมูลหมายเลขสายรถประจำทาง ข้อมูลสายรถประจำทางถูกขีดทับแปะทับ หรือเลือนหาย และป้ายถูกบดบัง เป็นต้น

รูปที่ 7.11: สภาพป้ายหยุดรถโดยสาร



ที่มา: คณะผู้วิจัย (2559)

- 3) พบจุดจอดแห่งหนึ่งที่ไม่มีป้ายหยุดรถและสิ่งอำนวยความสะดวกที่บ่งบอกถึงความเป็นจุดจอดรถประจำทาง

รูปที่ 7.12: จุดจอดรถประจำทางที่ไม่มีป้ายหยุดรถและสิ่งอำนวยความสะดวก



ที่มา: คณะผู้วิจัย (2559)

- 4) ในแง่ของความสะดวกของจุดจอดรถประจำทาง พบว่าจุดจอดรถประจำทางที่สำรวจร้อยละ 66.7 ไม่พบแสงไฟฟ้าให้ความสว่างที่จุดจอด ร้อยละ 33.3 ไม่พบแสงไฟริมถนนในบริเวณใกล้เคียง และร้อยละ 20.8 ไม่พบทั้งแสงไฟฟ้าให้ความสว่างทั้งที่จุดจอดและริมถนนบริเวณใกล้เคียง

- 5) จุดจอดรถประจำทางหลายจุดมีลักษณะที่ไม่เอื้อต่อการเข้าถึงจุดจอดรถประจำทาง ที่สำรวจ ร้อยละ 33.3 ไม่พบทางม้าลายหรือสะพานลอยในระยะ 30 เมตร ร้อยละ 54.2 มีสิ่งกีดขวางหรือร้านค้าแผงลอยบดบังจุดจอด และร้อยละ 4.2 ไม่มีทางเท้าหรือพื้นที่ทางเท้าแคบ

รูปที่ 7.13: จุดจอดรถประจำทางที่ไม่มีทางม้าลายหรือสะพานลอยใกล้เคียง



ที่มา: คณะผู้วิจัย (2559)

รูปที่ 7.14: จุดจอดรถประจำทางที่มีสิ่งกีดขวางบดบัง



ที่มา: คณะผู้วิจัย (2559)

รูปที่ 7.15: จุดจอดรถประจำทางที่มีพื้นที่ทางเท้าแคบ



ที่มา: คณะผู้วิจัย (2559)

ผลการสำรวจจุดจอดรถประจำทางในข้างต้น สามารถสรุปได้ดังตารางที่ 7.11

ตารางที่ 7.11: ผลการสำรวจจุดจอดรถประจำทาง

สภาพของจุดจอดรถประจำทาง	ร้อยละ
สภาพศาลาที่พิกผู้โดยสารและป้ายหยุดรถ	
หลังคาศาลาที่พิกผู้โดยสารรั่ว เนื่องจากวัสดุที่ใช้ไม่แข็งแรง	16.7
ไม่มีป้ายหยุดรถ	25.0
ป้ายหยุดรถมีปัญหา เช่น ชำรุด ไม่มีข้อมูลหมายเลขสายรถประจำทาง ข้อมูลสายรถประจำทางถูกขีดทับ แปะทับ หรือเลื่อนหาย และป้ายถูกบดบัง เป็นต้น	62.5
ไม่มีป้ายหยุดรถและสิ่งอำนวยความสะดวกที่บ่งบอกถึงความเป็นจุดจอดรถประจำทาง	4.2
แสงไฟฟ้าให้ความสว่างบริเวณจุดจอดรถประจำทาง	
ไม่พบแสงไฟฟ้าให้ความสว่างที่จุดจอด	66.7
ไม่พบแสงไฟริมถนนในบริเวณใกล้เคียง	33.3
ไม่พบทั้งแสงไฟฟ้าให้ความสว่างทั้งที่จุดจอดและริมถนนบริเวณใกล้เคียง	20.8
การเข้าถึงจุดจอดรถประจำทาง	
ไม่พบทางม้าลายหรือสะพานลอยในระยะ 30 เมตร	33.3
สิ่งกีดขวางหรือร้านค้าแผงลอยบดบังจุดจอด	54.2
ไม่มีทางเท้าหรือพื้นที่ทางเท้าแคบ	4.2

ที่มา: คณะผู้วิจัย (2559)

ในแง่ของการให้ข้อมูล นอกจากป้ายหยุดรถในหลายๆ จุดจะมีสภาพไม่สมบูรณ์แล้ว จุดจอดรถประจำทางในกรุงเทพฯ มีข้อมูลเพียงสายรถประจำทาง ซึ่งในบางส่วนไม่ได้มีการปรับปรุงข้อมูล เนื่องจากบางสายอาจมีการปรับเปลี่ยนเส้นทางหรือหยุดให้บริการ และยังไม่มีข้อมูลเส้นทางรถประจำทาง สถานีปลายทาง และราคาค่าโดยสาร

จุดจอดรถประจำทางที่คณะผู้วิจัยได้สำรวจในการศึกษานี้มีจำนวนค่อนข้างน้อย จึงไม่สามารถเป็นตัวแทนของจุดจอดทั้งหมดในกรุงเทพฯ ได้ อย่างไรก็ตาม การสำรวจครั้งนี้มีจุดประสงค์เพื่อให้ทราบปัญหาเชิงกายภาพของจุดจอดรถประจำทางในกรุงเทพฯ และพบว่าจุดจอดหลายแห่งมีสภาพของสิ่งอำนวยความสะดวกที่ไม่สมบูรณ์ มีข้อมูลเส้นทางรถประจำทางไม่ครบถ้วน และมีปัญหาในการเข้าถึง

คณะผู้วิจัยยังได้สัมภาษณ์เจ้าหน้าที่กองการขนส่ง พบประเด็นต่างๆ ที่เกี่ยวกับสภาพของจุดจอดรถประจำทาง โดยพบปัญหาด้านผังเมือง การใช้พื้นที่ และการเจริญเติบโตของเมือง ปัญหาหนึ่งที่เกิดจากการขยายตัวของเมือง กล่าวคือ ถนนบางเส้นขยายตัวจากเส้นทางที่แคบ จึงไม่สามารถขยายขนาดทางเท้าให้รองรับศาลาที่พักผู้โดยสารได้ ซึ่งความกว้างมาตรฐานของศาลาที่พักผู้โดยสารเท่ากับ 2.5 เมตร ทางเดินต้องมีความกว้าง 3 เมตร ดังนั้นทางเท้าต้องมีความกว้างอย่างน้อย 5 เมตรขึ้นไป ปัญหาอีกประการคือ เจ้าของที่ดินไม่ต้องการให้มีจุดจอดรถประจำทางตั้งอยู่หน้าอาคารพาณิชย์ของตน เนื่องจากบดบังทัศนียภาพ จึงไม่อาจกำหนดตำแหน่งจุดจอดรถประจำทางให้อยู่ในตำแหน่งที่เหมาะสม หรือต้องย้ายตำแหน่งจุดจอดไปยังที่แห่งใหม่ เมื่อมีข้อร้องเรียนจากเจ้าของที่ดินเหล่านี้

การขาดความร่วมมือระหว่างหน่วยงานเป็นอีกปัญหาสำคัญ การพัฒนาสิ่งแวดล้อมและการเข้าถึงของจุดจอดรถประจำทางต้องอาศัยความร่วมมือของหน่วยงานหลายหน่วยงานนอกเหนือจาก สจส. เช่น สำนักผังเมือง (กทม.) สำนักการโยธา (กทม.) สำนักเทศกิจ (กทม.) ตำรวจจราจร ฯลฯ แต่ในปัจจุบันยังไม่มีการทำงานหรือมีแผนงานร่วมกัน ทำให้การปฏิบัติงานไม่สอดคล้องกัน

นอกจากนี้ แม้การกำหนดตำแหน่งจุดจอดรถประจำทางของคณะอนุกรรมการฯ มีหลักเกณฑ์ในการกำหนดระยะห่าง คือ 200-300 เมตร ในเขตเมือง และ 500 เมตรในเขตชานเมือง อย่างไรก็ตาม การสร้างศาลาที่พักผู้โดยสาร (ที่ใช้ต้นทุนสูงถึง 250,000 บาทต่อหลัง) ไม่ได้ตัดสินใจบนพื้นฐานการประเมินอุปสงค์หรือความถี่ของรถประจำทาง ในขณะที่มีงบประมาณในการก่อสร้างศาลาที่พักผู้โดยสารจำกัด งบประมาณที่ไม่เพียงพอนี้ยังส่งผลถึงการบำรุงรักษาสภาพของจุดจอดรถประจำทางอีกด้วย ซึ่งปัญหาด้านงบประมาณ คณะผู้วิจัยจะอธิบายและวิเคราะห์เพิ่มเติมในหัวข้อที่ 7.6.3 ยิ่งไปกว่านั้น การซ่อมแซมจุดจอดรถประจำทางไม่ได้มีการกำหนดความถี่ในการสำรวจและซ่อมบำรุงจุดจอดรถประจำทาง แต่อย่างใด

7.6.3 ข้อจำกัดด้านงบประมาณและข้อพิพาทในสัญญาจ้างกับภาคเอกชน

เจ้าหน้าที่กองการขนส่ง ภายใต้ สจส. สังกัด กทม. ได้กล่าวถึงปัญหางบประมาณที่มีอยู่จำกัด สจส. ได้ให้สัญญาแก่เอกชนในการก่อสร้างและดูแลรักษาศาลาที่พักผู้โดยสารแลกกับสิทธิในการติดตั้งป้ายโฆษณา บริเวณศาลาที่พักจำนวน 4 สัญญา คือ สัญญา A B C และ D โดยสัญญาเริ่มในปี 2555 และมีอายุสัญญา 9 ปี ในเวลาต่อมา ประชาชนร้องเรียนกรณีการปักป้ายโฆษณาบังทัศนวิสัย กทม. จึงได้ออกหนังสือให้ระงับการติดตั้งป้ายโฆษณาทั้งหมดในสัญญา A และสัญญา C ทางภาคเอกชนที่เป็นเจ้าของสัญญา A และ C จึงต้องปรับปรุงป้ายโฆษณาตามเงื่อนไขที่ กทม. กำหนดขึ้นมาใหม่ ทำให้ขาดทุนเป็นเงินจำนวนมาก อีกทั้งเงื่อนไขที่กำหนดขึ้นมาใหม่ไม่ได้ระบุในขอบเขตของงานตั้งแต่ต้น จึงเป็นการเปลี่ยนแปลงสัญญาที่บริษัทเอกชนที่ได้รับสัญญาไม่สามารถยอมรับได้ บริษัทเอกชนดังกล่าวจึงฟ้องร้องขอยกเลิกสัญญา ซึ่งในปัจจุบัน (กรกฎาคม 2559) ยังอยู่ในขั้นตอนการฟ้องร้องต่อศาล ทำให้บริษัทไม่ได้ดำเนินการดูแลรักษาศาลาที่พักผู้โดยสารที่อยู่ในสัญญากว่า 1,000 หลัง ศาลาที่พักผู้โดยสารหลายแห่งจึงอยู่ในสภาพชำรุด

เพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว กทม. เตรียมดำเนินการซ่อมแซมสัญญาในกลุ่ม A จำนวน 233 หลัง และกลุ่ม B จำนวน 261 หลัง ซึ่งจะต้องใช้งบประมาณ 12 ล้านบาท (เดลินิวส์, 2559)

ปัญหาข้อพิพาทในสัญญากับเอกชนเกิดจากการเปลี่ยนแปลงข้อกำหนดในสัญญา ซึ่งอาจมาจากการไม่ได้คำนึงถึงการเดินเท้าตั้งแต่การกำหนดข้อกำหนดด้านป้ายโฆษณาในสัญญา ในอนาคต กทม. อาจต้องมีการร่างข้อกำหนดต่างๆ ในสัญญาโดยคำนึงถึงปัจจัยต่างๆ อย่างรอบด้าน พร้อมทั้งกำหนดรูปแบบการให้สัญญาที่เหมาะสม

7.6.4 สรุปปัญหาเชิงนโยบายของจุดจอดรถประจำทางในกรุงเทพฯ

นอกเหนือจากปัญหาที่กล่าวถึงในข้างต้น อาจสามารถสรุปปัญหาเชิงนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาจุดจอดรถประจำทางในกรุงเทพฯ ได้ดังนี้

- 1) การขาดการประสานงานระหว่างหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง
- 2) การขาดการวางแผนระยะยาว ทั้งแผนงานก่อสร้างและซ่อมแซมจุดจอดและศาลาที่พักผู้โดยสาร การจัดสรรงบประมาณ รูปแบบการลงทุนและบริหารจัดการโดยภาคเอกชน รวมทั้งแผนการบูรณาการให้เข้ากับการพัฒนาของชุมชนเมืองและรองรับสังคมผู้สูงอายุ
- 3) การขาดความร่วมมือในการเสนอแนะของผู้ใช้บริการและภาคเอกชน เพื่อความสะดวกและความปลอดภัยของผู้ใช้บริการ

7.7 ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายสำหรับจุดจอดรถประจำทางในกรุงเทพฯ

จากการศึกษามาตรฐานและกรณีศึกษาของการพัฒนาจุดจอดรถประจำทางในต่างประเทศ พร้อมทั้งวิเคราะห์ปัญหาของจุดจอดรถประจำทางในกรุงเทพฯ ที่กล่าวถึงในข้างต้น คณะผู้วิจัยสามารถสรุปข้อเสนอแนะในการพัฒนาจุดจอดรถประจำทางสำหรับในกรุงเทพฯ ได้ดังนี้

1) การพิจารณาจำนวนจุดจอดรถประจำทาง ขนาดของจุดจอดรถประจำทาง และสิ่งอำนวยความสะดวกที่เหมาะสม ตามปริมาณอุปสงค์ในพื้นที่

เนื่องจากงบประมาณสำหรับจุดจอดรถประจำทางและศาลาที่พักผู้โดยสารมีอยู่อย่างจำกัด การวิเคราะห์ปริมาณอุปสงค์ของผู้โดยสารในพื้นที่ที่มีความสำคัญมาก เพราะจะช่วยให้ทราบว่าปริมาณและขนาดของจุดจอดรถประจำทางมีความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจและสังคมหรือไม่ ดังนั้น การวิเคราะห์เชิงปริมาณของจำนวนจุดจอด โดยคำนึงถึงต้นทุนของทั้งผู้โดยสาร ผู้ประกอบการ และสังคม จะช่วยกำหนดปริมาณจุดจอดรถประจำทางที่เหมาะสม โดยไม่ลดความสามารถในการเข้าถึงจุดจอด และประสิทธิภาพในการเดินทาง ตามที่อธิบายในหัวข้อ 7.2.1 นอกจากนี้ การกำหนดขนาดของจุดจอดรถประจำทางตามอุปสงค์ของผู้โดยสารและสิ่งอำนวยความสะดวกจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการใช้งบประมาณสำหรับการก่อสร้าง และการบำรุงรักษาจุดจอดรถประจำทางได้

2) การกำหนดตำแหน่งและรูปแบบจุดจอดรถประจำทางที่เหมาะสมกับสภาพการจราจรในพื้นที่ เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพในการเดินทางและความปลอดภัยจากอุบัติเหตุ

การกำหนดตำแหน่งของจุดจอดรถประจำทาง ไม่ว่าจะเป็นจุดจอดก่อนสี่แยก หลังสี่แยก หรือ กลางบล็อก ดังในหัวข้อ 7.2.2 และการกำหนดรูปแบบของจุดจอดรถประจำทาง ได้แก่ จุดจอดริมถนนและจุดจอดเว้า ดังในหัวข้อ 7.3.1 ล้วนแต่ส่งผลถึงประสิทธิภาพในการเดินทาง สภาพการจราจร และความปลอดภัยจากอุบัติเหตุ จากการศึกษาในต่างประเทศพบว่า จุดจอดหลังสี่แยกก่อให้เกิดประสิทธิภาพในการเดินทางมากที่สุด ส่งผลต่อสภาพการจราจรน้อยที่สุด และก่อให้เกิดความปลอดภัยต่อผู้ใช้รถใช้ถนนมากที่สุด อย่างไรก็ตาม การจัดวางตำแหน่งของจุดจอดต้องพิจารณาจากสภาพการจราจรและรูปแบบการใช้ที่ดินในพื้นที่นั้นๆ จึงอาจใช้การจัดวางตำแหน่งจุดจอดในแบบอื่นๆ ได้ หากเหมาะสม ส่วนรูปแบบจุดจอดริมถนนหรือแบบเว้ามีข้อดีข้อเสียแตกต่างกันไป โดยจุดจอดบนถนนเป็นจุดจอดที่ให้ความสำคัญกับประสิทธิภาพการเดินทางของรถประจำทางมากกว่าจุดจอดเว้า ในขณะที่จุดจอดเว้าช่วยลดผลกระทบของการหยุดรถประจำทางต่อการจราจรของรถคันอื่นๆ ที่อยู่ในเส้นทาง

3) ออกแบบจุดจอดรถประจำทางโดยคำนึงถึงความปลอดภัยจากอาชญากรรม

ดังที่กล่าวถึงในหัวข้อที่ 7.4 การออกแบบจุดจอดรถประจำทาง ทั้งในด้านตำแหน่งของจุดจอด และสภาพของจุดจอด รวมทั้งสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อการเกิดอาชญากรรมในบริเวณนั้น ตำแหน่งของจุดจอดไม่ควรอยู่ใกล้สถานที่ที่เสี่ยงต่อการเกิดอาชญากรรม หรือสถานที่รกร้าง แต่ควรอยู่ใกล้ร้านค้าหรือ

แหล่งธุรกิจที่มีผู้คนเข้าออก ศาลาที่พักผู้โดยสารต้องมีการออกแบบไม่ให้มีที่หลบซ่อน และต้องมองเห็นจากภายนอกได้ชัดเจน สภาพจุดจอดควรอยู่ในสภาพดี ไม่สกปรก ในพื้นที่ที่มีคนเดินถนนแออัด ควรมีทางเท้าที่กว้างและอาจมีราวกันเพื่อแยกคนเดินถนนและผู้โดยสารประจำทาง แสงสว่างบริเวณจุดจอดก็มีความสำคัญมาก อาจเป็นแสงไฟฟ้าจากริมถนนหรือติดตั้งที่ศาลาที่พักผู้โดยสารก็ได้ แต่ต้องใช้งานได้ดี และมีความสว่างเพียงพอ นอกจากนี้ สิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆ เช่น กล้องโทรทัศน์วงจรปิด และโทรศัพท์ฉุกเฉิน อาจมีในจุดจอดขนาดใหญ่ หากมี จะต้องอยู่ในสภาพที่ใช้การได้ดี เป็นต้น

4) การประสานความร่วมมือของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับจุดจอดรถประจำทางในทุกขั้นตอน

การดำเนินการพัฒนาจุดจอดรถประจำทางต้องอาศัยความร่วมมือจากหลายภาคส่วน ตั้งแต่การเชื่อมโยงกับผังเมืองและการใช้พื้นที่ การออกแบบจุดจอดที่เหมาะสมกับชุมชน การกำกับดูแล และการดูแลรักษาจุดจอดรถประจำทาง ในขั้นตอนการกำหนดรวมทั้งรับฟังความคิดเห็นจากภาคประชาชนและภาคเอกชน โดยต้องมีการวางแผนในระยะยาวอย่างเป็นระบบ

5) การพิจารณารูปแบบการแปรรูปจุดจอดรถประจำทางให้เอกชนดำเนินการที่มีความยั่งยืน

จากที่ได้กล่าวถึงในหัวข้อ 7.3.4 การให้เอกชนรับผิดชอบการก่อสร้างและซ่อมบำรุงจุดจอดโดยบริษัทโฆษณาช่วยให้ภาครัฐลดภาระทางการเงินและทรัพยากรบุคคลได้ โดยที่ประชาชนก็ได้ประโยชน์จากการมีสิ่งอำนวยความสะดวกที่จุดจอดรถประจำทาง อย่างไรก็ตาม ในการทำให้รูปแบบสัญญามีความยั่งยืนจะต้องมีพิจารณารูปแบบการให้สัญญาสัมปทานแก่บริษัทโฆษณารายเดียว หรือหลายราย การให้สัมปทานแก่รายเดียวจะทำให้บริษัทโฆษณามีการประหยัดต่อขนาด แต่การให้สัมปทานแก่หลายรายทำให้ภาครัฐมีอำนาจในการต่อรองมากขึ้น นอกจากนี้ ในสัญญาจะต้องระบุข้อกำหนดในการติดตั้งป้ายโฆษณา รวมทั้งการก่อสร้างและการซ่อมบำรุงศาลาที่พักผู้โดยสารอย่างชัดเจน สำหรับป้ายโฆษณาจะต้องไม่เป็นอุปสรรคต่อการเดินเท้าและไม่บดบังทัศนวิสัย การก่อสร้างต้องเป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนด ส่วนการซ่อมบำรุงจะต้องมีหลักเกณฑ์และกำหนดการที่ชัดเจน ทั้งนี้ ในส่วนของจุดจอดรถประจำทางที่มีการระงับสัญญาของเอกชนในปัจจุบันภาครัฐต้องเข้ามาจัดการดูแล และพิจารณารายละเอียดของสัญญาในอนาคต

6) การกำหนดตารางเวลาการสำรวจและซ่อมบำรุงจุดจอดรถประจำทางที่ชัดเจน

จุดจอดรถประจำทาง ทั้งที่ดูแลในความดูแลของกรุงเทพมหานคร และที่อยู่ในสัญญาของเอกชนควรมีหลักเกณฑ์ในการสำรวจและซ่อมบำรุงที่แน่นอน โดยมีรายการตรวจสอบสำหรับจุดจอดรถประจำทางว่าองค์ประกอบต่างๆ มีสภาพเป็นอย่างไร และมีกำหนดการในการตรวจสอบและซ่อมบำรุง ทั้งนี้ การมีฐานข้อมูลในการติดตามสภาพจุดจอดรถประจำทาง ต่างๆ เช่น สภาพพื้นผิวทางเท้าและถนน อายุขององค์ประกอบต่างๆ ของจุดจอด และสภาพของสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ฯลฯ จะเป็นประโยชน์อย่างมาก

7) การเพิ่มข้อมูลที่จุดจอดรถประจำทาง

ในปัจจุบัน จุดจอดรถประจำทางในกรุงเทพฯ มีข้อมูลเพียงสายรถประจำทาง ซึ่งในบางส่วนไม่ได้มีการปรับปรุงข้อมูล เนื่องจากบางสายอาจมีการปรับเปลี่ยนเส้นทางหรือหยุดให้บริการ และยังมีข้อมูลเส้นทางรถประจำทาง สถานที่ปลายทาง และราคาค่าโดยสาร ทางกรุงเทพมหานครได้มีโครงการนำร่องในการทำป้ายเส้นทางรถประจำทาง ควรทำให้ครอบคลุมในทุกพื้นที่

บทที่ 8

บทบาทของสถานีขนส่ง

8.1 บทนำ

สถานีขนส่ง¹ มีความสำคัญอย่างมากในการเคลื่อนย้ายผู้โดยสารระหว่างเมือง สถานีขนส่งจึงต้องส่งเสริมประสิทธิภาพในการเดินทาง พร้อมทั้งอำนวยความสะดวกและความปลอดภัยให้แก่ผู้ใช้บริการสถานีขนส่งไปพร้อมๆ กัน การวางแผน ออกแบบ และบริหารจัดการสถานีขนส่งจึงจำเป็นต้องอาศัยหลักเกณฑ์ต่างๆ ที่คำนึงถึงผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งหมด ไม่ว่าจะเป็นภาครัฐ ท้องถิ่น ผู้โดยสาร พนักงานขับรถ ผู้ประกอบการรถประจำทาง คนอื่นๆ ที่ใช้บริการสถานีขนส่ง และคนในชุมชนโดยรอบสถานีขนส่ง

ในบทนี้ คณะผู้วิจัยได้ทบทวนการบริหารจัดการสถานีขนส่งในต่างประเทศในด้านปัจจัยการออกแบบสถานีขนส่ง การกำหนดตำแหน่งที่ตั้ง องค์ประกอบของสถานีขนส่ง และบทบาทของรัฐบาลท้องถิ่นในการบริหารจัดการสถานีขนส่ง จากนั้นจึงได้วิเคราะห์ภาพรวมและปัญหาของสถานีขนส่งในประเทศไทยด้วยการทบทวนรูปแบบการจัดการ กฎหมายและสถิติที่เกี่ยวข้องกับสถานีขนส่ง การสำรวจสถานีขนส่ง การสอบถามความคิดเห็นของผู้โดยสาร และการสัมภาษณ์หน่วยงานที่มีส่วนได้ส่วนเสีย สุดท้ายจึงสรุปผลและให้ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายในการพัฒนาสถานีขนส่ง

8.2 การบริหารจัดการสถานีขนส่งในต่างประเทศ

ในต่างประเทศ สถานีขนส่งมีหลักในการออกแบบและรูปแบบในการบริหารจัดการตามที่อธิบายดังต่อไปนี้

¹ สถานีขนส่งสามารถแบ่งออกเป็น 2 ประเภทได้แก่ สถานีขนส่งผู้โดยสาร และสถานีขนส่งสัตว์และ/หรือสิ่งของ ซึ่งในบทนี้ เมื่อกล่าวถึงสถานีขนส่ง จะหมายถึงสถานีขนส่งผู้โดยสารเท่านั้น

8.2.1 รูปแบบและหลักเกณฑ์ของสถานีขนส่งในต่างประเทศ

1) ปัจจัยในการวางผังและออกแบบสถานีขนส่ง

การวางผังและออกแบบสถานีขนส่ง ต้องคำนึงถึงปัจจัยต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นรูปแบบการใช้ที่ดินที่คำนึงถึงขอบเขตของสถานที่ให้บริการ ความถี่ในการให้บริการ การเก็บค่าโดยสาร การทำให้ผู้ที่บกพร่องทางร่างกายสามารถใช้สถานีขนส่งได้ การเข้าถึงสถานีขนส่ง และสิ่งอำนวยความสะดวกทั้งสำหรับผู้โดยสารและผู้ขับรถโดยสาร TransLink ซึ่งเป็นหน่วยงานรัฐที่กำกับดูแลระบบขนส่งมวลชนในรัฐควีนสแลนด์ ประเทศออสเตรเลีย ได้สรุปปัจจัยเหล่านี้ ใน TransLink (2016) ดังนี้

การใช้ที่ดิน

- ขอบเขตของสถานที่ให้บริการ – โครงสร้างพื้นฐานไม่ควรใช้พื้นที่มากกว่าที่จำเป็นเพื่อการดำเนินการอย่างมีประสิทธิภาพ
- ข้อจำกัดของที่ดิน – การออกแบบต้องคำนึงถึงข้อจำกัดของที่ดินในการกำหนดขนาดองค์ประกอบ และหน้าที่ของโครงสร้างพื้นฐาน

การใช้พื้นที่และสถานที่ตั้งของผู้โดยสารโดยรอบ

- การใช้พื้นที่ในอนาคต – ต้องพิจารณาการใช้งานของพื้นที่โดยรอบ และโครงสร้างประชากรในอนาคตเพื่อกำหนดสมรรถนะ/ความจุที่จำเป็น และการออกแบบ
- สถานที่ตั้งผู้โดยสารโดยรอบ – ต้องพิจารณาสถานที่ตั้งผู้โดยสารที่อยู่ใกล้เคียง เพื่อกำหนดสมรรถนะหรือความจุ และปัจจัยด้านสมรรถนะอื่นๆ เช่น การให้บริการและเครือข่าย ฯลฯ ควรได้รับการพิจารณาด้วย

ความถี่ในการให้บริการ

- ความถี่ – ต้องพิจารณาความถี่ของการให้บริการในช่วงเวลาที่มีผู้ใช้บริการสถานีขนส่งมาก (Peak) และช่วงที่มีผู้ใช้บริการสถานีขนส่งน้อย (Off-peak)
- อุปสงค์ – ควรประเมินอัตราการเติบโตของจำนวนผู้ใช้สถานีขนส่งเพื่อช่วยในการกำหนดอายุการใช้งานของสถานีที่เป็นไปได้ การคาดการณ์การเติบโตของผู้ใช้สถานีขนส่งทำให้สถานีขนส่งต้องสามารถให้บริการที่หลากหลายได้ เช่น สถานีรถโดยสารสาธารณะต้องมีพื้นที่ขึ้นลงรถที่เพียงพอเพื่อลดความล่าช้าในการใช้สถานที่ เป็นต้น

การเก็บค่าโดยสาร

- ข้อคำนึงต่อการเก็บค่าโดยสาร – วิธีการเก็บค่าโดยสารส่งผลต่อประสิทธิภาพในการดำเนินการของตัวสถานี เช่น การซื้อตั๋วล่วงหน้าทำให้การขึ้นรถเร็วขึ้น เป็นต้น
- การจ่ายค่าโดยสารล่วงหน้า – การออกแบบควรรองรับการจ่ายค่าโดยสารก่อนขึ้นรถ เช่น ระบบการซื้อตั๋วโดยสารล่วงหน้า โดยเฉพาะสถานีที่มีระดับการให้บริการ (Level of service)² สูง ระบบการซื้อตั๋วล่วงหน้าจะขึ้นอยู่กับแผนผัง ขนาด ความสะดวกสบายของผู้ใช้สถานีขนส่ง และการบริหารจัดการรายรับของสถานีขนส่ง การวางผังของสถานีจะต้องคำนึงถึงตำแหน่งที่เหมาะสมในการวางส่วนกันผู้ที่จ่ายค่าโดยสารแล้ว และผู้ที่ยังไม่ได้จ่าย เช่น การกำหนดตำแหน่งของประตูกัน เพื่อให้เกิดการหมุนเวียนผู้โดยสาร มีพื้นที่เพียงพอสำหรับการต่อคิว และมีความปลอดภัยในช่วงที่มีการเดินทางมาก

อุปกรณ์ช่วยเหลือการเคลื่อนไหว (Mobility aids)

- ผลกระทบในการปฏิบัติงาน – สิ่งที่ต้องคำนึงคือ อุปกรณ์ช่วยเหลือการเคลื่อนไหว เช่น รถเข็นสำหรับผู้พิการ และรถเข็นเด็ก ฯลฯ ทำให้ผู้โดยสารใช้เวลาในการขึ้นลงรถโดยสารมากขึ้น ส่งผลต่อประสิทธิภาพในการดำเนินงานของสถานีขนส่ง
- การออกแบบที่เข้าถึงได้ (Accessible design) – การออกแบบต้องรองรับการขนส่งสาธารณะทุกชนิด และเป็นไปตามมาตรฐานการออกแบบสำหรับการใช้งานของผู้พิการและผู้สูงอายุ

การเข้าสู่สถานีของยานพาหนะ

- ข้อจำกัดในการเข้าถึง – การออกแบบสถานีไม่ควรจำกัดการเข้าออกสถานีจากเครือข่ายถนนสายหลักเท่านั้น เพราะจะทำให้การบริการล่าช้า จึงควรใช้หลักการต่อไปนี้เพื่อพิจารณาถึงการจัดการการเข้าถึงระหว่างสถานีและเครือข่ายถนนข้างเคียง
 - การเข้าออกสถานีขนส่งจากถนนรอบข้างต้องเข้าถึงได้โดยตรง และไม่วกวน
 - การออกแบบโดยเป็นรูปทรงเรขาคณิตและการควบคุมทางแยกกับเครือข่ายถนนหลักเพื่อการล่าช้าของการให้บริการ

² ระดับการให้บริการ (Level of Service; LOS) เป็นมาตรวัดในเชิงคุณภาพ (Qualitative measure) ซึ่งบ่งบอกถึงคุณภาพในการให้บริการของถนน โดยแสดงเป็นตัวอักษรภาษาอังกฤษ 6 ตัว ได้แก่ A, B, C, D, E และ F ซึ่งแต่ละค่าจะแสดงถึงลักษณะและสภาพการจราจรที่แตกต่างกัน โดยระดับการให้บริการ A หรือ LOS A แสดงสภาพการจราจรที่ดีที่สุด ในทางตรงกันข้าม ระดับการให้บริการ F หรือ LOS F จะแสดงสภาพการจราจรที่แย่มากที่สุด

- ควรเลี่ยงการพบกันของผู้ใช้ทางเท้าและการจราจรในรูปแบบอื่นๆ กับการเดินทางของรถโดยสาร เพื่อให้สถานีขนส่งดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- ความสามารถในการเคลื่อนย้าย – การเคลื่อนที่ที่มีประสิทธิภาพของรถโดยสารขึ้นอยู่กับชนิดและขนาดของรถโดยสาร รวมถึงลักษณะของสถานี

ทางข้าม

- ลักษณะของทางข้าม – ทางข้ามที่อยู่ในระดับเดียวกับถนนอาจส่งผลกระทบต่อให้บริการของสถานีขนส่ง จึงควรเลี่ยงการปะทะกันระหว่างผู้ใช้ทางเท้าและการจราจรรูปแบบอื่นๆ เพื่อลดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ
 - สถานีที่มีปริมาณรถเป็นจำนวนมากควรมีทางข้ามต่างระดับ โดยการใช้บันได บันไดเลื่อน ลิฟต์ หรือสะพาน แต่ไม่ควรมีทางลาดมากเกินไป และควรมีลิฟต์สำหรับผู้พิการ
 - ทางข้ามระดับเดียวกับถนน เหมาะสำหรับสถานีที่มีการใช้งานปานกลางถึงต่ำ และมีรถโดยสารที่ไม่ใช้ความเร็วสูง ทางข้ามจะต้องมีสัญลักษณ์บอกอย่างชัดเจน อยู่ในในการมองเห็นของทั้งผู้ข้ามและคนขับรถโดยสาร อยู่ในบริเวณที่รถวิ่งไม่เร็ว และอาจมีสัญญาณไฟคนข้ามถนน
- การเชื่อมต่อ – ทุกจุดข้ามควรสามารถเข้าถึงโครงสร้างพื้นฐานและสถานที่รอบข้างได้โดยตรง แผนการสร้างทางข้ามต่างระดับควรรวมอยู่ในการออกแบบสถานีขนส่งตั้งแต่ระยะเริ่มต้น และรวมอยู่ในโครงสร้างหลักของสถานีขนส่งเพื่อลดระยะทางที่ผู้โดยสารต้องเดิน

การขึ้นลงรถโดยสาร

- การออกแบบเพื่อมวลชน (Universal design)³ – รถโดยสารที่ระดับพื้นต่ำสามารถลดเวลาในการขึ้นลงรถโดยสาร เนื่องจากผู้พิการและผู้สูงอายุสามารถขึ้นลงรถโดยสารได้ง่ายขึ้น
- รถโดยสารสาธารณะทุกชนิดต้องได้มาตรฐานการเข้าถึงและใช้งานของผู้ที่มีความบกพร่องทางร่างกาย
- อุปกรณ์ช่วยเหลือการเคลื่อนไหว รถเข็นสำหรับผู้พิการ รถเข็นเด็ก และการขึ้นรถด้วยล้อ อาจลดประสิทธิภาพในการดำเนินการของสถานี แต่การออกแบบจำเป็นต้องรองรับการใช้งานของผู้โดยสารทุกกลุ่มอย่างเท่าเทียม

³ เป็นแนวคิดเรื่องการออกแบบสิ่งแวดล้อม การสร้างสถานที่ และสิ่งของต่างๆ เพื่อให้ทุกคนที่อยู่ในสังคมสามารถใช้ประโยชน์จากสิ่งเหล่านั้นได้อย่างเต็มที่และเท่าเทียมกัน โดยไม่ต้องมีการออกแบบดัดแปลงพิเศษหรือเฉพาะเจาะจงเพื่อบุคคลกลุ่มหนึ่งกลุ่มใดโดยเฉพาะ

การออกแบบชานชาลา

- พื้นที่ในการออกแบบ – บริเวณที่นั่งรอควรแยกออกจากส่วนอื่น เพื่อที่จะไม่รบกวนการขึ้นลงรถโดยสาร ทางเข้าออกสถานี จุดให้ข้อมูล และบริเวณที่มีการหมุนเวียนของคนเดินถนน ส่วนความกว้างและความยาวของชานชาลาจะแตกต่างกันไปโดยขึ้นอยู่กับปัจจัยต่อไปนี้
 - ชนิดและขนาดของแผนผังของสถานี
 - อุปสงค์ของผู้ใช้บริการในช่วงเวลาที่มีการใช้บริการสถานีขนส่งมาก
 - ชนิดและขนาดของยานพาหนะ และการจัดการจุดหยุด
 - จำนวนรถโดยสารที่คาดในสถานีขนส่ง
 - ความสามารถในการรองรับรถโดยสารที่ล่าช้ากว่ากำหนด
- ความสะดวกสบายของผู้ใช้สถานีขนส่ง – การออกแบบชานชาลาและบริเวณการขึ้นลงรถ ควรคำนึงถึงความสะดวกสบายของผู้ใช้บริการแม้ในช่วงที่มีผู้ใช้บริการมาก พื้นที่ขึ้นลงรถต้องรองรับการเคลื่อนของผู้โดยสารระหว่างต่อคิว รอ และเข้ารับบริการ การขึ้นลงรถโดยสารไม่ควรขัดขวางผู้โดยสารที่กำลังรออยู่ การออกแบบต้องอำนวยความสะดวกเพียงพอเพื่อให้ผู้โดยสารเคลื่อนที่ไปยังหรือออกจากที่ขึ้นสัมภาระและพื้นที่รอ
- ความครอบคลุม – การออกแบบโครงสร้างพื้นฐานในการขนส่งมวลชนทั้งหมดต้องรองรับผู้ใช้ระบบขนส่งมวลชนทุกกลุ่ม และเป็นไปตามมาตรฐานการเข้าถึงและการออกแบบที่เกี่ยวข้อง

จุดพักรถและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนขับรถ

- ประสิทธิภาพ – การจัดเตรียมสถานที่สำหรับจุดพักรถในสถานี มีไว้ให้รถโดยสารรอจนกว่าจะถึงเวลาให้บริการรอบใหม่ สถานีขนส่งสามารถดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้นด้วยการลดจำนวนรอบในการเดินทางระหว่างโรงเก็บรถและการให้บริการ และลดจำนวนการขึ้นรถโดยสารที่ไม่มีผู้โดยสาร การกำหนดจำนวนจุดพักรถขึ้นอยู่กับการทำงานของรถโดยสารและชนิดของรถโดยสารที่จะใช้ในแต่ละสถานี ซึ่งหน่วยงานที่บริหารจัดการสถานีขนส่งจะกำหนดขนาดของพื้นที่สำหรับจุดพักรถ โดยปรึกษากับผู้ประกอบการรถโดยสารในกระบวนการออกแบบ
- สิ่งอำนวยความสะดวก – สถานีขนส่งบางแห่งอาจมีการจัดสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนขับรถโดยสาร (เช่น ห้องน้ำและห้องอาหาร เป็นต้น) ในสถานีปลายทาง โดยขนาดของสิ่งอำนวยความสะดวกเหล่านี้ขึ้นอยู่กับจำนวนจุดพักรถ

โครงสร้างพื้นฐานที่ช่วยในการเข้าถึงสถานีขนส่ง

- สำหรับการเข้าถึงโครงสร้างพื้นฐานได้อย่างมีประสิทธิภาพ การวางแผนและออกแบบต้องคำนึงถึงวิธีการที่ผู้โดยสารจะเข้าถึงโครงสร้างพื้นฐานนั้น และสิ่งอำนวยความสะดวกในการเข้าถึงสถานีขนส่ง

2) การกำหนดตำแหน่งของสถานีขนส่ง

โดยทั่วไปแล้ว สถานีขนส่งส่วนใหญ่มักมีตำแหน่งตั้งอยู่ในใจกลางเมือง เพื่อให้ผู้โดยสารสามารถเชื่อมต่อกับรูปแบบการเดินทางอื่นๆ ได้ง่าย และสะดวกในการเดินทางไปยังสถานที่สำคัญต่างๆ อย่างไรก็ตาม การขยายตัวของเขตเมืองอาจทำให้ตำแหน่งที่เหมาะสมของสถานีขนส่งเปลี่ยนไป ทั้งนี้ Cuyllits (1972) และ Arabi และคณะ (2015) ที่ศึกษาความเหมาะสมของตำแหน่งของสถานีขนส่ง ได้ระบุว่าหลักเกณฑ์ในการกำหนดตำแหน่งของสถานีขนส่งมีประเด็นที่ต้องคำนึงถึง 3 ด้านดังนี้

- รูปแบบของการใช้ที่ดินและปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม

ในส่วนของการใช้ที่ดิน ประเด็นสำคัญที่ต้องคำนึงถึง ได้แก่ การเข้าถึงถนนใหญ่ การเข้าถึงระบบขนส่งมวลชนประเภทอื่นๆ ความเหมาะสมกับสภาพแวดล้อมและพื้นที่ข้างเคียง ความสอดคล้องกับผังเมือง และความเป็นไปได้ในการพัฒนาพื้นที่สถานีขนส่งในอนาคต

- อุปสงค์ในการเดินทางของผู้โดยสาร

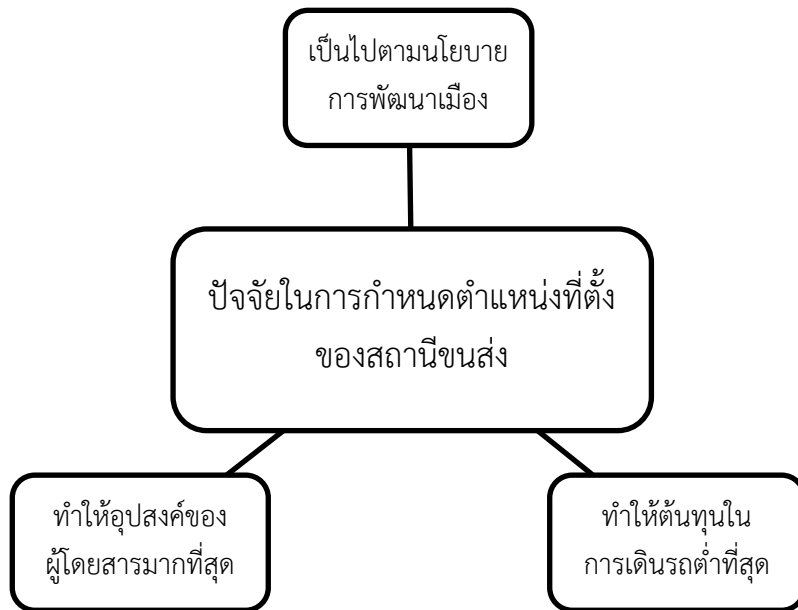
การกำหนดตำแหน่งของสถานีขนส่งจะต้องทำให้อุปสงค์ในการเดินทางผู้โดยสารมากที่สุด โดยทำให้ผู้โดยสารมีต้นทุนในการเดินทางต่ำที่สุด ต้นทุนในการเดินทางรวม ทั้งค่าโดยสาร เวลา และความสะดวกสบายในการเข้าถึงสถานีขนส่ง จากปัจจัยนี้ สถานีขนส่งจึงควรอยู่ใจกลางเมืองหรือใกล้กับศูนย์กลางการขนส่งของเมือง

- ต้นทุนของผู้ประกอบการรถโดยสาร

การจะทำให้ต้นทุนในการใช้สถานีขนส่งของผู้ประกอบการรถโดยสารต่ำที่สุด ต้นทุนในการขนส่งผู้โดยสารและต้นทุนในการเช่าพื้นที่หรือซื้อที่ดินสำหรับสถานีขนส่งจะต้องต่ำที่สุดเท่าที่เป็นไปได้ ดังนั้น สถานีขนส่งควรตั้งอยู่ในพื้นที่ที่เข้าถึงทางพิเศษระหว่างเมืองได้ง่าย แต่ที่ดินจะต้องมีราคาที่ไม่สูงจนเกินไป

ในความเป็นจริง การกำหนดตำแหน่งของที่ดินอาจไม่สามารถเป็นไปตามปัจจัยทั้ง 3 ข้อนี้ได้ จึงต้องหาจุดสมดุลระหว่างรูปแบบการใช้พื้นที่ อุปสงค์ของผู้โดยสาร และต้นทุนของผู้ประกอบการ ดังที่แสดงในรูปที่ 8.1

รูปที่ 8.1: ปัจจัยในการกำหนดตำแหน่งที่ตั้งของสถานีขนส่ง



ที่มา: สรุปรจาก Cuyllits (1972) และ Arabi และคณะ (2015) โดยคณะผู้วิจัย

สำหรับกรณีศึกษาในเมืองอิสฟาฮาน ประเทศอิหร่าน โดย Arabi และคณะ (2015) ได้ประเมินตำแหน่งของสถานีขนส่งที่มีอยู่ด้วยปัจจัยทั้ง 3 ที่ได้กล่าวถึง พบว่าตำแหน่งเดิมค่อนข้างมีความเหมาะสม แต่ก็ได้เสนอพื้นที่อื่นๆ เพื่อเป็นทางเลือกทำให้การเข้าถึงถนนสายหลักและโครงข่ายของระบบขนส่งมวลชนดีขึ้น

3) โครงสร้างพื้นฐานของสถานีขนส่ง

สถานีขนส่งจะต้องมีองค์ประกอบที่อำนวยความสะดวกและความปลอดภัยแก่ผู้ใช้บริการสถานีขนส่ง นอกเหนือจากความสะดวกสบายและความปลอดภัยแล้ว ยังต้องปกป้องผู้ใช้บริการสถานีขนส่งจากสภาพอากาศ ส่งเสริมให้เกิดประสิทธิภาพในการเดินทาง ให้ข้อมูลแก่ผู้โดยสาร เอื้อแก่การใช้พื้นที่อย่างเหมาะสม มีความสวยงาม และเหมาะสมกับการใช้งานของคนทุกกลุ่ม ลักษณะของโครงสร้างพื้นฐานของสถานีขนส่งที่เหมาะสมสรุปได้ดังตารางที่ 8.1

ตารางที่ 8.1: ลักษณะที่เหมาะสมของโครงสร้างพื้นฐานสถานีขนส่ง

ลักษณะ	รายละเอียด	ตัวชี้วัด
การป้องกันทางสภาพอากาศ	การปกป้องผู้ใช้สถานีขนส่งจากแดดและฝน	<ul style="list-style-type: none"> - สถานีและท่ารถที่มีหลังคา - มีพื้นที่รอแบบปิดล้อม (Enclosed waiting rooms) - มีต้นไม้บังแดด
ความปลอดภัย	ความปลอดภัยจากอุบัติเหตุและอาชญากรรม	<ul style="list-style-type: none"> - ตอบสนองอย่างเป็นทางการต่อความเสี่ยงต่อความปลอดภัย - มีแสงสว่างและการมองเห็นได้ชัด - มีการประเมินและรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัย
ความสะดวกสบาย	ความสะดวกสบายของผู้ใช้สถานีขนส่ง	<ul style="list-style-type: none"> - มีที่นั่งที่มีคุณภาพ - มีพื้นที่เพียงพอ ไม่แออัด - ไม่มีเสียงดังรบกวน - ไม่มีกลิ่นเหม็นรบกวน - อากาศไม่ร้อนไม่หนาวจนเกินไป - สถานีและพื้นที่ใกล้เคียงมีความสะอาด - มีห้องน้ำ อาหาร และเครื่องดื่ม
ประสิทธิภาพ	ความสะดวกรวดเร็วของกิจกรรมของสถานีขนส่ง	<ul style="list-style-type: none"> - การซื้อตั๋วสะดวกรวดเร็ว - การตรวจสอบและเคลื่อนย้ายสัมภาระสะดวกรวดเร็ว - การตรวจสอบด้านความปลอดภัยสะดวกรวดเร็ว
การเข้าถึง	การเข้าถึงสถานีได้โดยง่าย	<ul style="list-style-type: none"> - ระยะห่างของสถานีและจุดหมายปลายทาง - คุณภาพของสภาพแวดล้อมการเดินทางจากพื้นที่ใกล้เคียง - มีจุดจอดแล้วจร (Park & ride) ที่เพียงพอ - มีแท็กซี่ให้บริการเพียงพอ - มีที่จอดจักรยาน
การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่ง	การพัฒนาคุณภาพพื้นที่ใกล้เคียงสถานีขนส่ง	<ul style="list-style-type: none"> - คุณภาพและความหนาแน่นในการพัฒนาพื้นที่ในระยะ 500 เมตรของสถานีขนส่ง - คุณภาพของสภาพแวดล้อมการเดินทางจากพื้นที่ใกล้เคียง - ที่อยู่อาศัยในระยะ 500 เมตรของสถานีขนส่งที่มีราคาที่เหมาะสม สามารถซื้อได้

ลักษณะ	รายละเอียด	ตัวชี้วัด
การออกแบบเพื่อมวลชน	การออกแบบสถานีที่เหมาะสมสำหรับคนทุกกลุ่ม ซึ่งรวมทั้งผู้พิการและผู้สูงอายุ	<ul style="list-style-type: none"> - สถานีและพื้นที่ใกล้เคียงมีการออกแบบให้เข้าถึงได้สำหรับคนทุกกลุ่ม - คนทุกกลุ่มสามารถเคลื่อนย้ายสัมภาระได้ - สถานีขนส่งต้องเอื้อต่อผู้ใช้สถานีขนส่งที่ไม่เข้าใจภาษาไทย
การให้ข้อมูลแก่ผู้ใช้สถานีขนส่ง	ผู้โดยสารต้องได้ข้อมูลเกี่ยวกับเส้นทาง ตารางเวลา ค่าโดยสาร การเชื่อมต่อ และปลายทางได้โดยง่าย	<ul style="list-style-type: none"> - ข้อมูลที่มีความถูกต้องและเข้าใจได้ง่าย เผยแพร่ที่สถานีขนส่ง ปลายทาง ทางอินเตอร์เน็ต โทรศัพท์ และเจ้าหน้าที่ - ข้อมูลรถโดยสารที่มาถึงสถานีขนส่งตามเวลาจริง (Real-time information) - มีป้าย สัญลักษณ์ แผนที่หรือสิ่งอื่นๆ ที่บอกทางภายในสถานีและสถานีใกล้เคียง - การให้ข้อมูลแก่ผู้ใช้สถานีขนส่งที่มีความต้องการพิเศษ - โทรศัพท์สาธารณะ
ความสวยงามของสถานีขนส่ง	ความสวยงามของสถานีขนส่ง	<ul style="list-style-type: none"> - ความสวยงามของสถานีขนส่งและบริเวณสถานี

ที่มา: Victoria Transport Policy Institute (2015)

จากข้างต้น องค์ประกอบของสถานีขนส่งที่ควรมีนั้นสามารถแบ่งกลุ่มได้เป็น

- การให้ข้อมูลและป้ายสัญลักษณ์
- สิ่งอำนวยความสะดวกในการเข้าถึง
- เฟอร์นิเจอร์ที่ช่วยอำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสาร
- สิ่งอำนวยความสะดวกปลอดภัย
- การเก็บค่าโดยสาร
- สิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆ สำหรับผู้โดยสาร
- การให้บริการทางการค้า

รายละเอียดของแต่ละองค์ประกอบที่ควรมีในสถานีขนส่งนั้นสามารถสรุปได้ดังตารางที่ 8.2

ตารางที่ 8.2: องค์ประกอบของสถานีขนส่ง

องค์ประกอบ	ความจำเป็น		
	จำเป็น	ควรมี	ขึ้นอยู่กับ สถานที่
การให้ข้อมูลและป้ายสัญลักษณ์			
ป้ายบอกทางภายในสถานีขนส่ง	✓		
ตารางเวลาและจุดหมายปลายทาง	✓		
ข้อมูลการเดินทางอื่นๆ ได้แก่ แผนที่ของพื้นที่บริเวณสถานีขนส่ง ข้อมูลการเปลี่ยนต่อรถหรือรูปแบบการเดินทางอื่นๆ เป็นต้น	✓		
การให้ข้อมูลตามเวลาจริง		✓	
เคาท์เตอร์ที่ให้ข้อมูลเกี่ยวกับการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชน			✓
สิ่งอำนวยความสะดวกในการเข้าถึง			
จุดขึ้นลงรถประจำทาง	✓		
พื้นผิวต่างสัมผัสสำหรับผู้พิการทางสายตา (Tactile Ground Surface Indicators; TGSIs)	✓		
ทางเท้าและขอบทาง	✓		
ทางลาด	✓		
บันไดและบันไดเลื่อน			✓
ลิฟต์			✓
สะพานลอย			✓
ที่จอดรถ	✓		
จุดจอดแล้วจร			✓
จุดจอดรถแท็กซี่		✓	
จุดรอพักและอำนวยความสะดวกของพนักงานขับรถ			✓
เฟอร์นิเจอร์ที่ช่วยอำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสาร			
อาคารที่พัก	✓		
ที่นั่งและราวพิง	✓		
ถังขยะ	✓		
น้ำพุดื่มได้		✓	
สิ่งอำนวยความสะดวกปลอดภัย			
กล้องวงจรปิด			✓
โทรศัพท์ฉุกเฉิน		✓	
แสงไฟฟ้าให้ความสว่าง	✓		

องค์ประกอบ	ความจำเป็น		
	จำเป็น	ควรมี	ขึ้นอยู่กับสถานที่
การป้องกันอาชญากรรมโดยการออกแบบสภาพแวดล้อม ⁴	✓		
การเก็บค่าโดยสาร			
สำนักงานขายตั๋วโดยสาร			✓
บูธหรือเครื่องขายตั๋วโดยสาร	✓		
สิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆ แก่ผู้โดยสาร			
ห้องสุขา	✓		
ตู้ขายอาหารหรือเครื่องดื่มหยอดเหรียญ			✓
เครื่องขายอินเทอร์เน็ตไร้สาย			✓
เครื่องถอนเงินสดอัตโนมัติ			✓
ร้านค้า			✓
องค์ประกอบอื่นๆ			
การปรับปรุงภูมิทัศน์		✓	
สถานที่พักรถโดยสาร			✓

ที่มา: สรุปจาก TransLink (2016) โดยคณะผู้วิจัย

วัสดุต่างๆ ที่ใช้สำหรับองค์ประกอบของโครงสร้างพื้นฐานจะต้องมีความคงทน แข็งแรง และดูแลรักษาได้ง่าย และต้องเป็นไปตามมาตรฐานการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อความปลอดภัยของผู้โดยสารและยังช่วยลดความถี่และต้นทุนในการซ่อมบำรุงสถานีขนส่งอีกด้วย

8.2.2 บทบาทของรัฐบาลกลางและรัฐบาลท้องถิ่น ในการวางแผนและบริหารจัดการสถานีขนส่ง

ในส่วนบทบาทของรัฐบาลกลางและรัฐบาลท้องถิ่นในการบริหารจัดการสถานีขนส่ง คณะผู้วิจัยได้ยกกรณีศึกษาในประเทศสหราชอาณาจักรซึ่งมีรูปแบบการบริหารสถานีขนส่งที่น่าสนใจ ดังที่จะได้อธิบายต่อไป

ระบบขนส่งมวลชนในสหราชอาณาจักรมีการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการเป็นเจ้าของ และการบริหารระหว่างรัฐและเอกชนหลายครั้ง แต่เดิม ผู้ให้บริการรถโดยสารประจำทางแบบโค้ช (Coach) ซึ่งเป็นรถโดยสารประจำทางระยะกลางถึงระยะไกล เป็นกลุ่มผู้ประกอบการเอกชน ต่อมาในปี 1947 จึงได้มีการแปรรูป

⁴ การป้องกันอาชญากรรมโดยการออกแบบสภาพแวดล้อม (Crime Prevention Through Environmental Design; CPTED) คือการออกแบบสภาพแวดล้อมให้เกิดความเหมาะสม และมีประสิทธิภาพเพียงพอที่จะสามารถลดอัตราการเกิดอาชญากรรม และความหวาดกลัวภัยของผู้ใช้สถานีขนส่ง

กิจการให้เป็นของรัฐ (Nationalization) ในเวลาต่อมา การขนส่งชนิดนี้จึงได้กลับมาเป็นของเอกชนอีกครั้ง ผ่านการประกาศใช้พระราชบัญญัติ การคมนาคมในปี 1985 ที่ส่งผลให้เกิดการแปรรูปกิจการของรัฐให้เป็น เอกชน (Privatization) (Transport for London, 2013) การเปลี่ยนมือกันไปมานี้เองเป็นส่วนที่ทำให้ จัดการขนส่งโดยรถไฟใต้ดินในแต่ละเมืองของสหราชอาณาจักรมีความแตกต่างกันออกไป ในบางกรณีนั้นผู้เป็น เจ้าของสถานีขนส่งเป็นรัฐ ในขณะที่ผู้ประกอบการรถโดยสารเป็นเอกชน ในบางพื้นที่ ผู้ประกอบการ รถโดยสารเอกชน เช่น บริษัท National Express เป็นผู้ถือครองและบริหารจัดการสถานีขนส่ง เนื่องจากเป็น บริษัทที่ใหญ่เพียงพอที่จะสร้างสถานีด้วยตนเองได้ เป็นต้น อย่างไรก็ตาม ในแต่ละกรณีนั้นสามารถสังเกตได้ถึง บทบาทขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่เกี่ยวข้องในระบบขนส่งสาธารณะประเภทรถไฟใต้ดินไม่มากนัก ไม่ว่าจะ เป็นในทางตรงหรือทางอ้อม

สหราชอาณาจักรมีกฎหมายที่ให้อำนาจแก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในการพัฒนาพื้นที่ของท้องถิ่น อย่างมาก จึงทำให้การสร้างและดำเนินงานด้านการขนส่งและสถานีขนส่งเกี่ยวพันกับการพัฒนาในส่วนอื่นๆ ด้วย จึงต้องกล่าวถึงกฎหมายที่กำหนดบทบาทขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

การวางผังเมืองและกฎหมายประเทศ ปี 1990 (Town and Country Planning Act 1990) ได้ระบุ ให้สภาในระดับมณฑล (County) และเขต (District) เป็นหน่วยงานการวางผังเมืองท้องถิ่น (Local Planning Authority) ซึ่งให้อำนาจองค์กรเหล่านี้ในการควบคุมการพัฒนาที่เกิดขึ้นในพื้นที่ ภายใต้กฎหมาย นี้ เมื่อเอกชนต้องการสร้างหรือเปลี่ยนแปลงพื้นที่ใดๆ ที่สำคัญ จะต้องขอคำอนุญาตในการวางผังบริเวณจาก หน่วยงานวางผังเมืองท้องถิ่นก่อน กระบวนการนี้เป็นไปเพื่อรับประกันว่าชุมชนและพื้นที่รอบข้างจะได้รับ ประโยชน์สูงสุด หรือมีการเยียวยาปัญหาจากการพัฒนาพื้นที่อย่างเหมาะสม

ตั้งแต่ ปี 2000 กฎหมายการขนส่ง (Transport Act 2000) ได้กำหนดให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น กำหนดเป้าหมายและแผนดำเนินงานที่มีชื่อว่า แผนการขนส่งท้องถิ่น (Local Transport Plan; LTP) ซึ่งมีความ เกี่ยวข้องในทางอ้อมกับการออกแบบระบบขนส่งมวลชนในท้องถิ่นที่เชื่อมต่อไปยังสถานีขนส่ง ขอบเขต อำนาจขององค์กรท้องถิ่นส่งผลให้มีการศึกษาสภาพการจราจรความต้องการในการขนส่ง และแผนการ จัดการโครงข่ายระบบขนส่ง แม้้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นจะไม่ได้มีส่วนเกี่ยวข้องในการให้บริการ รถโดยสารโดยตรง แต่กฎหมายการขนส่ง ปี 2000 ได้เพิ่มอำนาจแก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในการพัฒนา สถานีขนส่ง

ภายใต้กรอบกฎหมายที่ควบคุมการวางแผนพัฒนาเหล่านี้ การบริหารจัดการสถานีขนส่งใน สหราชอาณาจักร มีความแตกต่างกันไปในแต่ละพื้นที่ จึงจำเป็นต้องศึกษาเป็นรายกรณี เพื่อดูบทบาทที่องค์กร ปกครองส่วนท้องถิ่นได้เข้ามามีส่วนเกี่ยวข้องในการก่อสร้าง บริหารจัดการตัวสถานีและการจราจร และ พัฒนาที่ดินในบริเวณสถานีขนส่ง

ตัวอย่างกรณีศึกษาในสหราชอาณาจักร ได้แก่

1) สถานีขนส่งเมืองเบอร์มิงแฮม (Birmingham Coach Station)

ในกรณีของสถานีขนส่งเมืองเบอร์มิงแฮม บริษัท National Express เป็นผู้บริหารการก่อสร้างเพื่อปรับปรุงสถานีขนส่งแห่งใหม่จากสถานีเก่าที่ชื่อดิเกเบธ (Digbeth Coach Station) โดยทำการยื่นเรื่องให้สภาเมืองเบอร์มิงแฮมเป็นผู้อนุมัติการสร้างตามที่กำหนดในกฎหมาย เห็นได้ว่าในกรณีนี้ผู้ที่ถือครองและใช้งานล้วนเป็นบริษัทเอกชน (BBC News, 2007)

2) สถานีขนส่งวิกตอเรีย (Victoria Coach Station)

สถานีขนส่งวิกตอเรียเป็นสถานีรถโค้ชที่ใหญ่ที่สุดในกรุงลอนดอน ปัจจุบันดำเนินการโดยบริษัท Victoria Coach Station Limited ซึ่งเป็นบริษัทลูกของ Transport for London อันเป็นหน่วยงานกำกับดูแลระบบการขนส่งที่เป็นส่วนหนึ่งขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นของกรุงลอนดอน

สถานีขนส่งวิกตอเรียเกิดขึ้นจากการรวมตัวของกลุ่มผู้ประกอบการรถโค้ชเอกชนที่เรียกว่า London Coastal Coaches เพื่อประโยชน์ในการดำเนินธุรกิจ หลังจากนั้นจึงสร้างสถานีขนส่งร่วมกัน ต่อมามีการก่อตั้งบริษัท National Bus ในปี 1968 ตามนโยบายการแปรรูปกิจการให้เป็นของรัฐของรัฐบาลพรรคแรงงานในขณะนั้น ทำให้สถานีตกอยู่ภายใต้การบริหารจัดการของรัฐ ในเวลาต่อมาเมื่อบริษัท National Bus ได้ถูกแปรรูปให้เป็นเอกชน การบริหารจัดการตัวสถานีขนส่งแห่งนี้จึงอยู่ภายใต้การดูแลของ Transport for London ผ่านบริษัท Victoria Coach Station Limited กรณีของสถานีวิกตอเรียแสดงให้เห็นถึงบทบาทขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในการบริหารจัดการสถานีขนส่ง แม้ว่าตัวบริษัทผู้ดำเนินงานสถานีขนส่งจะเป็นบริษัทเอกชน (Transport for London, 2013)

3) สถานีขนส่งมิลตัน คีนส์ (Milton Keynes Coachway)

สถานีขนส่งมิลตัน คีนส์ เป็นสถานีขนส่งขนาดใหญ่และเป็นจุดเปลี่ยนสายรถ โดยทำหน้าที่บริการรถโค้ชรับส่งไปยังเมืองต่างๆ และสนามบิน และเป็นจุดเปลี่ยนรถที่จะมุ่งหน้าไปยังสถานที่ต่างๆ ด้วย กรณีนี้เป็นตัวอย่างของการเริ่มต้นโครงการด้วยรัฐบาลท้องถิ่น ก่อนหน่วยงานของรัฐบาลกลางจะเข้ามามีบทบาทในการพัฒนาสถานีขนส่ง

เมื่อแรกเริ่ม การก่อสร้างสถานีขนส่งแห่งนี้เกิดจากนโยบายของสภามณฑลบัคกิงแฮมเชียร์ (Buckinghamshire) ในขณะนั้นให้มีการก่อสร้างสถานีขนส่งมิลตัน คีนส์ขึ้น ต่อมาในช่วงปี 2006 และ 2008 ได้มีนโยบายฟื้นฟูสถานีขนส่งมิลตัน คีนส์ โดยเกิดขึ้นจากความร่วมมือของหลายฝ่าย ทั้งองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและหน่วยงานของรัฐบาลกลาง การวางแผนก่อสร้างสถานีรถโค้ชนั้นได้รับการพิจารณาจากหน่วยงานการวางแผนท้องถิ่น ซึ่งประกอบด้วยองค์กรความร่วมมือแห่งมิลตัน คีนส์ (Milton Keynes Partnership; MKP) ที่มีที่มาจากรัฐบาลกลาง และสภาเมืองมิลตัน คีนส์ (Milton Keynes Council; MKC) ที่เป็นองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ทั้งสองหน่วยงานจะรับผิดชอบพื้นที่ในการขยายและพัฒนาเมืองที่ต่างกัน สำหรับการพัฒนาสถานีรถโค้ชแห่งนี้ ผู้บริหารการก่อสร้างในระยะแรกได้รับผิดชอบโดยสภาเมืองมิลตัน คีนส์

และทำงานร่วมมือกับหน่วยงานด้านที่อยู่อาศัยและชุมชน หรือ Home and Communities Agency (HCA) ซึ่งเป็นหน่วยงานของรัฐบาลกลาง การก่อสร้างในระยะต่อมาเป็นไปได้ด้วยความร่วมมือของหลายฝ่าย ผ่านการจัดตั้งคณะกรรมการความร่วมมือแห่งมิลตัน คินส์ (Milton Keynes Partnership Committee) ขึ้นเพื่อสร้างความร่วมมือระหว่างสภาเมืองมิลตัน คินส์ HCA และองค์กรความร่วมมือเชิงยุทธศาสตร์ท้องถิ่น (Local Strategic Partnership) สถานีขนส่งแห่งนี้เป็นส่วนหนึ่งของแผนพัฒนาพื้นที่ของเมือง และได้รับเงินสนับสนุนจากองค์กรความร่วมมือแห่งมิลตัน คินส์ และกระทรวงการขนส่ง ซึ่งเป็นหน่วยงานของรัฐบาลกลางทั้งสิ้น (MKCitizen, 2008; Milton Keynes Council, 2008)

นอกจากนี้ การสร้างสถานีขนส่งแห่งนี้ยังอาศัยความร่วมมือกับผู้ประกอบการรถโดยสารเอกชนคือ บริษัท National Express ซึ่งต่อมาเป็นผู้บริหารจัดการแทนสภาท้องถิ่น และ HCA กล่าวคือ การดำเนินการบริหารนั้นก็ไม่ได้ทำโดยองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น แต่ให้บริษัท National Express เข้ามาบริหารจัดการแทนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น โดยสรุปแล้ว การพัฒนาสถานีขนส่งเป็นส่วนหนึ่งของการวางผังเมือง และมีองค์กรที่เกี่ยวข้องหลายองค์กรเข้ามามีส่วนร่วมในการก่อสร้างสถานี แต่ในขณะเดียวกันก็เปิดให้เอกชนเป็นผู้บริหารจัดการสถานีขนส่ง (Milton Keynes Council, 2008)

8.3 สถานีขนส่งในประเทศไทย

ในหัวข้อนี้ คณะผู้วิจัยได้ทบทวนความเป็นมาของสถานีขนส่งในประเทศไทย สถิติที่เกี่ยวข้องกับสถานีขนส่งในประเทศไทย รูปแบบการบริหารจัดการสถานีขนส่งและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งแสดงผลสำรวจและการวิเคราะห์เกี่ยวกับสถานีขนส่งในประเทศไทยที่ได้จากการสำรวจสถานีขนส่ง การสอบถามความพึงพอใจของผู้โดยสาร และการสัมภาษณ์หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

8.3.1 ภาพรวมของสถานีขนส่งในประเทศไทย

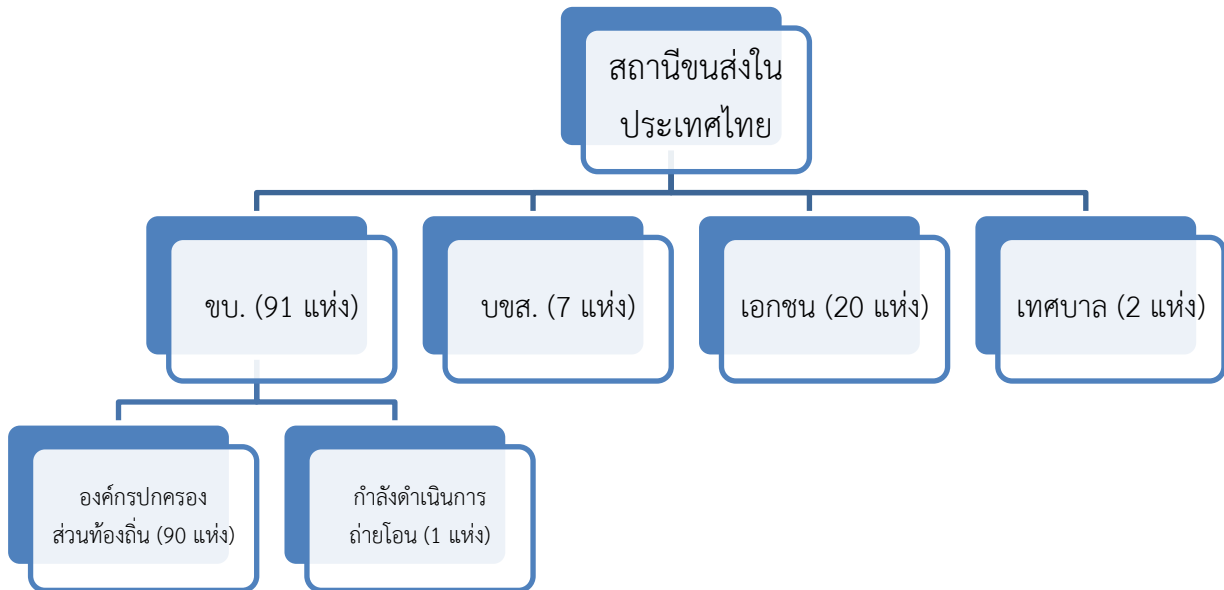
1) จำนวนสถานีขนส่ง

จากข้อมูลของกรมการขนส่งทางบก (2559ก) สถานีขนส่งทั่วประเทศมีทั้งหมด 120 แห่ง โดยแบ่งเป็นสถานีที่กรมการขนส่งทางบก (ขบ.) เคยดำเนินการ 91 แห่ง ซึ่งได้ถ่ายโอนให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นแล้ว 90 แห่ง และอยู่ในระหว่างการดำเนินการถ่ายโอนอีก 1 แห่ง สถานีขนส่งที่ ขบส. ดำเนินการ 7 แห่ง สถานีขนส่งที่เอกชนดำเนินการ 20 แห่ง และสถานีขนส่งที่เทศบาลดำเนินการเอง 2 แห่ง ตามรูปที่ 8.2 (ดูรายชื่อสถานีขนส่งทั้งหมดได้ในภาคผนวกที่ 2)

ในจำนวนสถานีขนส่งทั้งหมด 120 แห่ง มีสถานีขนส่งที่อยู่ในกรุงเทพฯ ทั้งหมด 3 แห่ง ได้แก่

- สถานีขนส่งกรุงเทพฯ (จตุจักร)
- สถานีขนส่งกรุงเทพฯ (ถนนบรมราชชนนี)
- สถานีขนส่งกรุงเทพฯ (เอกมัย)

รูปที่ 8.2: จำนวนสถานีขนส่งในประเทศไทย แบ่งตามหน่วยงานที่รับผิดชอบ



ที่มา: รวบรวมจากกรมการขนส่งทางบก (2559ก)

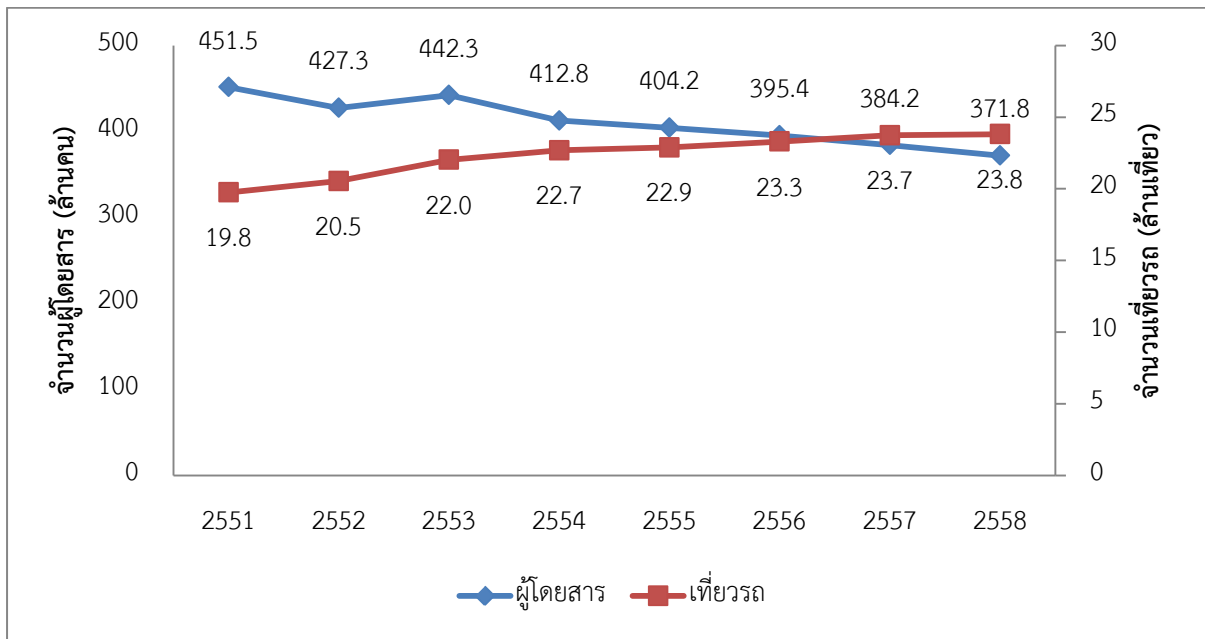
2) การใช้สถานีขนส่งผู้โดยสาร

จากสถิติการใช้สถานีขนส่งผู้โดยสาร พบว่าในปี 2558 สถานีขนส่งทั่วประเทศมีจำนวนผู้โดยสารทั้งหมด 371.8 ล้านคน จำนวนเที่ยวรถที่ให้บริการทั้งหมด 23.8 ล้านเที่ยว และมีจำนวนผู้โดยสารและจำนวนเที่ยวที่ให้บริการเฉลี่ยต่อวันเท่ากับ 1,025,497 คน และ 65,745 เที่ยว ปริมาณผู้โดยสารและเที่ยวรถที่ให้บริการจำนวนมากที่สถานีขนส่งสะท้อนถึงความสำคัญของการวางแผน ออกแบบ บริหารจัดการ และดูแลรักษาสถานีขนส่งให้มีความสะดวกสบายและมีประสิทธิภาพ

อย่างไรก็ดี จากสถิติในปี 2551-2558 (รูปที่ 8.3) พบว่าจำนวนผู้โดยสารที่สถานีขนส่งลดลงอย่างต่อเนื่อง ในขณะที่เที่ยวรถประจำทางกลับเพิ่มขึ้นตลอดช่วงเวลาดังกล่าว จำนวนผู้โดยสารลดลงถึงร้อยละ 17.6 จากจำนวน 451.5 ล้านคนในปี 2551 คิดเป็นอัตราที่ลดลงเฉลี่ยร้อยละ 2.7 ต่อปี ในขณะที่เที่ยววิ่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 20.6 จากจำนวน 19.8 ล้านเที่ยวในปี 2551 คิดเป็นอัตราที่เพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 2.7 ต่อปี สาเหตุที่ผู้โดยสารที่ใช้สถานีขนส่งลดลงอย่างมากอาจมาจากความนิยมที่เพิ่มขึ้นของรถตู้โดยสารประจำทางที่ผู้โดยสารเข้าถึงได้ง่ายกว่า เนื่องจากสามารถขึ้นลงรถที่จุดจอดอื่นๆ นอกเหนือจากสถานีขนส่งได้

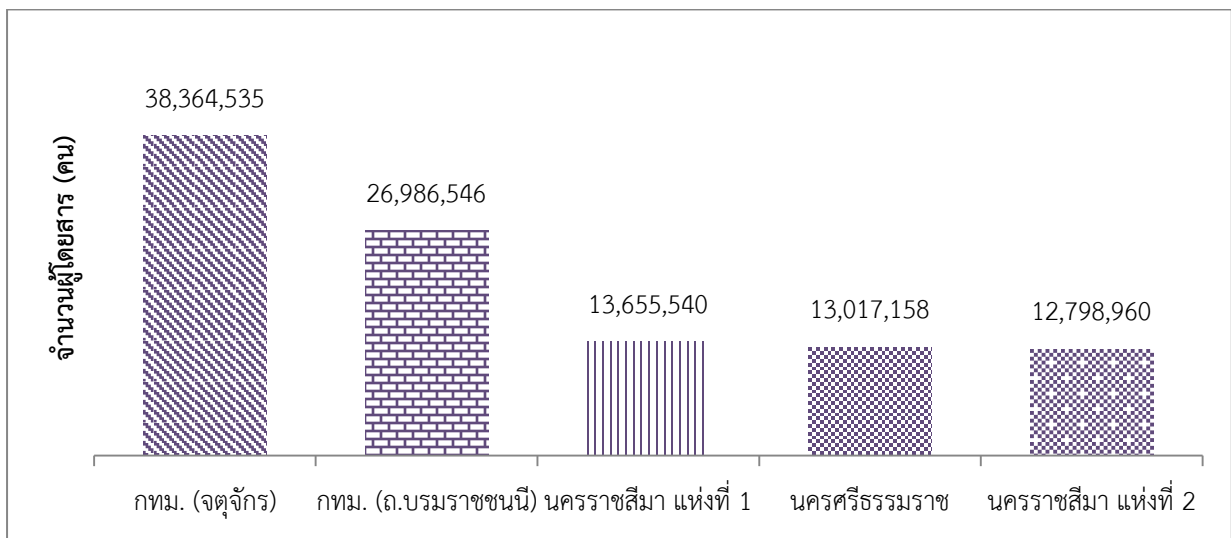
สถานีขนส่งแต่ละแห่งในประเทศไทยมีจำนวนผู้โดยสารแตกต่างกันไป ตั้งแต่ 3,230 คน ถึง 38 ล้านคน ในปี 2558 สถานีขนส่งที่มีจำนวนผู้โดยสารมากที่สุด 5 อันดับในปี 2558 ได้แก่ สถานีขนส่งกรุงเทพฯ (จตุจักร) (38.4 ล้านคน) สถานีขนส่งกรุงเทพฯ (ถนนบรมราชชนนี) (27 ล้านคน) สถานีขนส่งจังหวัดนครราชสีมา แห่งที่ 1 (13.7 ล้านคน) สถานีขนส่งจังหวัดนครราชสีมา (13 ล้านคน) และ สถานีขนส่งจังหวัดนครราชสีมา แห่งที่ 2 (12.7 ล้านคน) ตามที่แสดงในรูปที่ 8.4 โดยเฉลี่ยแล้วสถานีขนส่งแห่งหนึ่งมีผู้โดยสาร 3.2 ล้านคน ในปี 2558

รูปที่ 8.3: จำนวนเที่ยวรถประจำทางและผู้โดยสารที่สถานีขนส่งทั่วประเทศ ปี 2551-2558



ที่มา: วิเคราะห์จากกรมการขนส่งทางบก (2559ข) โดยคณะผู้วิจัย

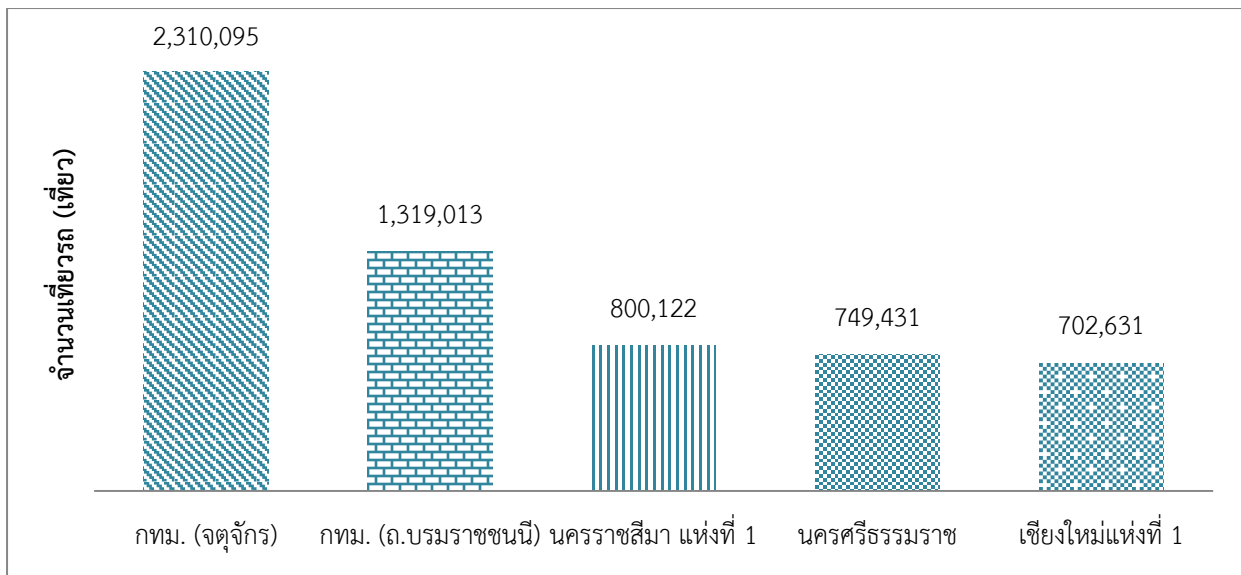
รูปที่ 8.4: สถานีขนส่งที่มีผู้โดยสารมากที่สุด 5 อันดับแรกในปี 2558



ที่มา: วิเคราะห์จากกรมการขนส่งทางบก (2559ข) โดยคณะผู้วิจัย

สำหรับจำนวนเที่ยวรถประจำทางที่สถานีขนส่ง แต่ละสถานีมีจำนวนเที่ยววิ่งที่แตกต่างกันไปเช่นกัน โดยมีจำนวนเที่ยววิ่งตั้งแต่ 3,610 ถึง 2.3 ล้านเที่ยว หรือโดยเฉลี่ย 201,813 เที่ยวต่อสถานี ในปี 2558 ส่วนสถานีขนส่งที่มีจำนวนเที่ยวรถมากที่สุด 5 อันดับแรก ได้แก่ สถานีขนส่งกรุงเทพฯ (จตุจักร) (2.3 ล้านเที่ยว) สถานีขนส่งกรุงเทพฯ (ถนนบรมราชชนนี) (1.3 ล้านเที่ยว) สถานีขนส่งจังหวัดนครราชสีมา แห่งที่ 1 (8 แสนเที่ยว) สถานีขนส่งจังหวัดนครศรีธรรมราช (7.5 แสนเที่ยว) และ) สถานีขนส่งจังหวัดเชียงใหม่ แห่งที่ 1 (7 แสนเที่ยว) ตามรูปที่ 8.5

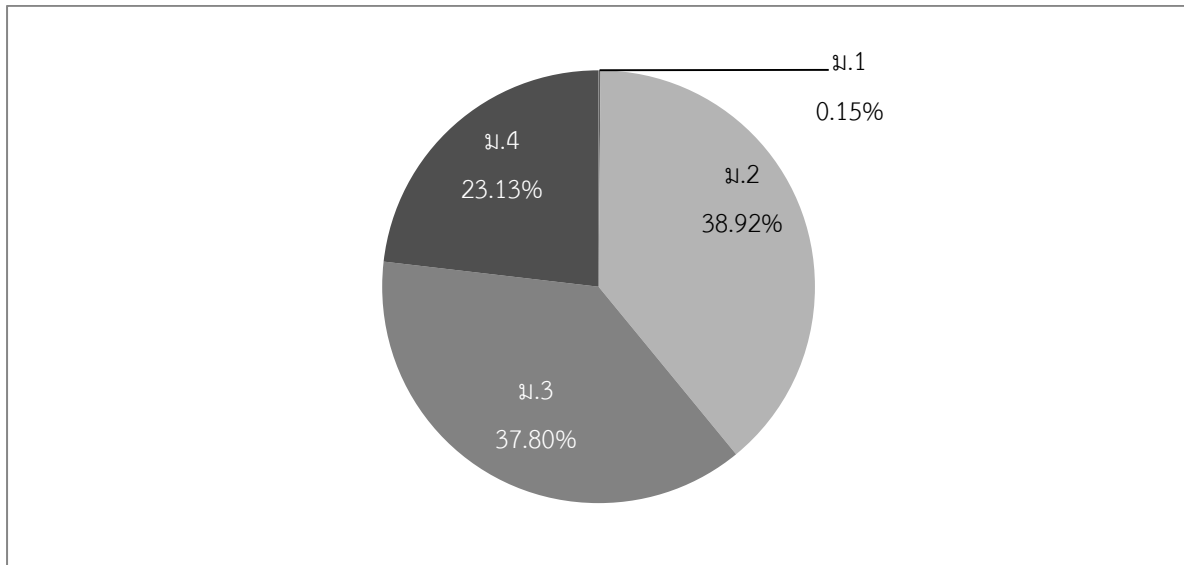
รูปที่ 8.5: สถานีขนส่งที่มีจำนวนเที่ยวรถประจำทางมากที่สุด 5 อันดับแรก ในปี 2558



ที่มา: วิเคราะห์จากกรมการขนส่งทางบก (2559ข) โดยคณะผู้วิจัย

เมื่อแยกจำนวนผู้โดยสารที่สถานีขนส่งตามหมวดรถโดยสาร ซึ่งแบ่งตามลักษณะเส้นทาง (ดูหัวข้อ 2.1.3 ในบทที่ 2) พบว่าส่วนใหญ่เป็นการเดินทางระหว่างจังหวัด โดยเป็นผู้โดยสารรถโดยสารหมวด 2 และหมวด 3 รวมกันเป็นอัตราส่วนประมาณ 3 ใน 4 และเป็นการเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังจังหวัดในภูมิภาคมากที่สุด (หมวด 2) คิดเป็นร้อยละ 38.92 ส่วนการเดินทางภายในจังหวัด มีการเดินทางไปยังเส้นทางสายรอง หรือไปยังเขตชุมชนต่างๆ ที่ไม่ใช่ถนนสายหลัก (หมวด 4) มากถึงร้อยละ 23.13 (รูปที่ 8.6)

รูปที่ 8.6: อัตราส่วนของผู้โดยสารของรถโดยสารแต่ละหมวดที่สถานีขนส่งทั่วประเทศ ปี 2558



ที่มา: วิเคราะห์จากกรมการขนส่งทางบก (2559ข) โดยคณะผู้วิจัย

จากภาพรวมของสถานีขนส่งในประเทศไทยที่แสดงให้เห็นข้างต้น การที่มีผู้โดยสารใช้สถานีขนส่งจำนวนมาก และมีสถานีขนส่งกระจายอยู่ทั่วประเทศ 120 สถานี ทำให้การพัฒนาทั้งโครงสร้างพื้นฐานและการเข้าถึงสถานีขนส่งมีความสำคัญต่อการเดินทางของประชาชนในประเทศเป็นอย่างมาก

8.3.2 การบริหารจัดการสถานีขนส่งในประเทศไทย

สถานีขนส่งทั้งหมดจำนวน 120 แห่ง เดิมที่อยู่ในความรับผิดชอบของ ขบ. เป็นอัตราส่วนมากถึง 3 ใน 4 ขบ. มีหน้าที่รับผิดชอบทั้งการดำเนินกิจการสถานีขนส่งทั้ง 91 แห่ง และยังคงควบคุมและกำกับดูแลสถานีขนส่งทั้งหมด โดยต้องตรวจสอบว่าการดำเนินกิจการสถานีต่างๆ เป็นไปตามข้อกำหนดต่างๆ หรือไม่ ภารกิจของ ขบ. จึงมีปริมาณมากจนทำให้ขาดประสิทธิภาพในการดำเนินงานและไม่เอื้อต่อการพัฒนาการให้บริการสถานีขนส่ง ดังนั้นจึงมีแนวคิดแยกภารกิจการดำเนินกิจการสถานีขนส่งออกจากภารกิจกำกับดูแลของ ขบ. และให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นรับโอนภารกิจการดำเนินกิจการสถานีขนส่งทั้งหมด

การถ่ายโอนภารกิจการดำเนินกิจการส่วนท้องถิ่นเป็นไปตามแผนปฏิบัติการกำหนดขั้นตอนการกระจายอำนาจให้แก่องค์กรส่วนท้องถิ่น พระราชบัญญัติกำหนดแผนและขั้นตอนการกระจายอำนาจให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น พ.ศ. 2542 มาตรา 16 และ 17 กำหนดให้องค์การบริหารส่วนจังหวัด (อบจ.) องค์การบริหารส่วนตำบล (อบต.) และเทศบาลมีอำนาจและหน้าที่ในการจัดการและดูแลสถานีขนส่ง หากสถานีขนส่งจังหวัดอยู่ในเขตเทศบาล ขบ. จะถ่ายโอนสถานีขนส่งให้เทศบาลรับผิดชอบ ส่วนสถานีขนส่งที่อยู่นอกเขตเทศบาล ขบ. จะถ่ายโอนสถานีขนส่งให้ อบจ. และให้ อบต. เข้ามามีส่วนร่วมในการบริหารจัดการ ซึ่งรวมถึงการอนุญาตให้จัดตั้งสถานีขนส่งในเขตจังหวัด และการอนุญาตให้สัมปทานขนส่งในเขตจังหวัด ในการถ่ายโอนการบริหารและการดำเนินกิจการสถานีขนส่งให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ขบ. ได้ออก

“ระเบียบกรมการขนส่งทางบกว่าด้วยการบริหารและดำเนินกิจการสถานีนขนส่งผู้โดยสารขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น พ.ศ. 2548” ที่ระบุรายละเอียดในการบริหารจัดการสถานีนขนส่ง โดยได้โอนถ่ายสถานีนขนส่งผู้โดยสารจังหวัดนครศรีธรรมราชให้เทศบาลนครศรีธรรมราชเป็นสถานีนแรก เมื่อวันที่ 30 มิถุนายน 2548 (กรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น, 2549 และกรมการขนส่งทางบก, 2559ก)

การบริหารงานของสถานีนขนส่งอยู่ภายใต้การควบคุมบังคับบัญชาของขนส่งจังหวัด โดยมีนายสถานีรับผิดชอบการบริหารงานสถานีนโดยตรง และมีเจ้าหน้าที่ระดับรองลงไปช่วยปฏิบัติงานในด้านต่างๆ นอกเหนือจากการควบคุมบังคับบัญชาของขนส่งจังหวัด ส่วนคณะกรรมการบริหารงานของสถานีนขนส่งของแต่ละจังหวัดทำหน้าที่ดูแลจัดระเบียบการใช้สถานีนขนส่งผู้โดยสาร และควบคุมการรับจ่ายเงินค่าบริการสถานีน นอกจากนี้ยังมีคณะกรรมการบริหารงานระดับอำเภอ หากสถานีนขนส่งตั้งอยู่ในเขตเมืองอันเป็นที่ตั้งของอำเภอ และคณะกรรมการบริหารงานระดับจังหวัด หากสถานีนขนส่งตั้งอยู่ในเขตเมืองอันเป็นที่ตั้งของจังหวัด

นอกเหนือจากคณะกรรมการบริหารงานในระดับจังหวัด ขบ. ยังได้แต่งตั้งคณะกรรมการกลางอีก 2 ชุด ได้แก่ 1) คณะกรรมการพิจารณาการจัดให้มี จัดตั้ง และกำกับดูแลการดำเนินการสถานีนขนส่ง และ 2) คณะกรรมการบริหารเงินค่าบริการสถานีนขนส่ง เมื่อนายสถานีพบปัญหาในการบริหารงานที่ได้สามารถแก้ไขได้ หรือต้องการใช้งบประมาณในด้านต่างๆ นายสถานีจะต้องนำเรื่องเข้าคณะกรรมการบริหารงานสถานีนระดับจังหวัดเพื่อประชุมพิจารณา เมื่อมีมติการประชุมแล้วจึงส่งเรื่องให้คณะกรรมการกลางพิจารณากลับรองงาน เพื่อเสนอให้อธิบดีกรมการขนส่งทางบก ให้ความเห็นชอบอีกครั้ง

เมื่อมีการกระจายอำนาจการบริหารสถานีนขนส่งแล้ว ขบ. มีภารกิจในความรับผิดชอบดังต่อไปนี้

- 1) ศึกษาวิเคราะห์ วางแผนการจัดให้มีและจัดตั้งสถานีนขนส่งผู้โดยสารภายในประเทศ และระหว่างประเทศให้มีความเหมาะสมเพียงพอ และสอดคล้องกับสภาพเศรษฐกิจสังคมและการเมือง
- 2) กำหนดนโยบายในการพัฒนาสถานีนขนส่งผู้โดยสาร
- 3) กำหนดมาตรฐานงานด้านสถานีนขนส่งผู้โดยสาร
- 4) ดำเนินงานเกี่ยวกับการจัดให้มีหรือจัดตั้งสถานีนขนส่งผู้โดยสาร
- 5) กำกับดูแลองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและเอกชนผู้ดำเนินการ สถานีนขนส่ง
- 6) ตรวจสอบการปฏิบัติตามระเบียบเกี่ยวกับสถานีนขนส่ง
- 7) ตรวจสอบรถโดยสารที่เข้าใช้สถานีนขนส่ง
- 8) ตรวจสอบผู้ประจำรถ
- 9) ตรวจสอบการปฏิบัติตามเงื่อนไขใบอนุญาตประกอบการขนส่ง
- 10) จัดทำรายงานสถิติ

ภารกิจในลำดับที่ 1-4 เป็นภารกิจในความรับผิดชอบส่วนกลาง ส่วนภารกิจในลำดับที่ 5-10 เป็นภารกิจในความรับผิดชอบส่วนภูมิภาค โดยนายสถานีขนส่งจะเป็นผู้กำกับดูแลดำเนินการขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่รับโอน ซึ่งมีภารกิจที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินกิจการสถานีขนส่งทั้งหมด 15 ข้อ ได้แก่

- 1) การบริหารช่องจอดรถรับ-ส่งผู้โดยสารของรถโดยสารประจำทาง
- 2) การบริหารพื้นที่ลานจอดรถ
- 3) การจัดพื้นที่จำหน่ายตั๋วโดยสาร
- 4) การจัดระบบการจราจรภายในสถานี
- 5) การรักษาความสะอาดภายในสถานี
- 6) การรักษาความปลอดภัย
- 7) การประชาสัมพันธ์และบริการข้อมูลการเดินทาง
- 8) การควบคุม ดูแลการติดตั้งป้ายโฆษณาในบริเวณสถานี
- 9) การจัดให้มีบริการห้องสุขา
- 10) การจัดให้มีบริการจำหน่ายสินค้าเบ็ดเตล็ดและเครื่องดื่ม
- 11) การจัดให้มีบริการรับฝากของ
- 12) การจัดให้มีบริการรถรับจ้าง
- 13) การจัดให้มีบริการรถเข็นสัมภาระ
- 14) การเก็บเงินค่าบริการสถานีขนส่ง
- 15) การจัดหาดูแล ซ่อมแซม บำรุงรักษาอาคารสถานที่และวัสดุอุปกรณ์

นอกเหนือจากสถานีขนส่งที่อยู่ในความรับผิดชอบขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นแล้ว ยังมีสถานีขนส่งที่เป็นของผู้ประกอบการรถประจำทาง ได้แก่ บริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.) ซึ่งเป็นรัฐวิสาหกิจ จำนวน 7 แห่ง และสถานีขนส่งที่เป็นของเอกชนอีกทั้งหมด 20 แห่ง เอกชนที่จะจัดตั้งและดำเนินการสถานีขนส่งจะต้องได้รับใบอนุญาตจาก ขบ. โดยมีหลักเกณฑ์ในการขอรับใบอนุญาต (ดูภาคผนวกที่ 3) ตามที่ได้กำหนดคุณสมบัติของผู้ได้รับใบอนุญาต เงื่อนไขเกี่ยวกับที่ดิน และเงื่อนไขเกี่ยวกับสถานีขนส่ง และเอกชนผู้ได้รับอนุญาตเป็นผู้บริหารจัดการสถานีขนส่งเองทั้งหมด แต่ ขบ. จะแต่งตั้งนายสถานีไปกำกับดูแล ทั้งนี้ ใบอนุญาตการจัดตั้งและดำเนินการสถานีขนส่งผู้โดยสารมีอายุ 20 ปี และมีค่าธรรมเนียม 100,000 บาท (กรมการขนส่งทางบก, 2559ก)

ในแง่ของข้อกำหนดด้านที่ดินและผังสถานีขนส่ง สำนักงานขนส่งผู้โดยสาร กระทรวงคมนาคมได้ระบุข้อกำหนดไว้ในหลักเกณฑ์และเงื่อนไขในการขอจัดให้มีสถานีขนส่งผู้โดยสาร (ภาคผนวกที่ 3) มีใจความดังกรอบที่ 8.1

กรอบที่ 8.1: ข้อกำหนดด้านที่ดินและผังของสถานีขนส่ง

1. เงื่อนไขเกี่ยวกับที่ดิน

1.1 ขนาดของที่ดิน

ที่ดินสำหรับจัดตั้งสถานีขนส่งผู้โดยสารระดับจังหวัด ต้องมีเนื้อที่ไม่น้อยกว่า 5 ไร่ สำหรับสถานีขนส่งผู้โดยสารในระดับอำเภอ หรือสถานีขนส่งผู้โดยสารย่อย ต้องมีเนื้อที่ไม่น้อยกว่า 3 ไร่ หรือตามที่ทางราชการประกาศกำหนดเป็นอย่างอื่น หรือที่เห็นสมควรแล้วแต่กรณี

1.2 ลักษณะของที่ดิน

(ก) ที่ดินนั้นอยู่ติดทางหลวงหรือทางสาธารณะที่สามารถปรับปรุงเป็นทางชนิด 4 ช่องเดินรถได้ และอยู่ในบริเวณที่ไม่ห่างจากย่านชุมชนเกินสมควร

(ข) หากที่ดินตาม (ก) ไม่สามารถปรับปรุงเป็นทางสี่ช่องเดินรถได้ แต่ที่ดินนั้นอยู่ติดทางหลวงหรือทางสาธารณะมากกว่าหนึ่งเส้นทางซึ่งมีทางเข้าและทางออกแยกกัน และเป็นทางเดินรถทางเดียว แต่ละทางมีผิวจราจรกว้างไม่น้อยกว่า 6 เมตร หรือตามที่ทางราชการเห็นสมควร

(ค) หากที่ดินไม่อยู่ติดทางหลวงหรือทางสาธารณะตาม (ก) (ข) ที่ดินนั้นต้องอยู่ห่างจากทางหลวงหรือทางสาธารณะไม่เกิน 300 เมตร โดยประมาณ และต้องจัดให้มีทางเชื่อมที่เหมาะสมเพื่อใช้เป็นทางเข้าและทางออกสถานีในบริเวณเดียวกัน มีเขตทางกว้างไม่น้อยกว่า 24 เมตร โดยอาจมีเกาะแบ่งถนนกว้างไม่น้อยกว่า 1 เมตร และมีผิวจราจร 2 ข้าง กว้างข้างละไม่น้อยกว่า 10.5 เมตร ในกรณีที่ทางเชื่อมแยกเป็นทางเข้าส่วนหนึ่งและทางออกส่วนหนึ่ง ทางเชื่อมแต่ละส่วนควรมีเขตทางกว้างไม่น้อยกว่า 12 เมตร และมีผิวจราจรกว้างไม่น้อยกว่า 10.5 เมตร หรือตามที่ทางราชการเห็นสมควร

(ง) ที่ดินที่จะจัดตั้งสถานีขนส่งผู้โดยสารต้องมีลักษณะเหมาะสมที่จะใช้เป็นสถานีขนส่งผู้โดยสาร ซึ่งมีความกว้างด้านหน้าติดกับทางหลวงหรือทางสาธารณะหรือทางเชื่อมไม่น้อยกว่า 80 เมตร หรือตามที่ทางราชการเห็นสมควร

2. เงื่อนไขเกี่ยวกับสถานีขนส่ง

2.1 ผังบริเวณ

(ก) การวางผังอาคารสถานีขนส่งผู้โดยสาร รวมทั้งสิ่งปลูกสร้างอื่นๆ ภายในบริเวณที่ดินที่จัดตั้งสถานีขนส่งผู้โดยสาร ต้องเป็นไปตามที่ ขบ. กำหนด หรือตามที่ ขบ. ให้ความเห็นชอบ โดยเมื่อจัดวางผังสถานีขนส่งผู้โดยสารแล้วอาคารสถานีจะต้องอยู่ในตำแหน่งที่ไม่มีสิ่งปลูกสร้างอื่นใดปิดด้านหน้าอาคารสถานีขนส่งผู้โดยสาร เมื่อมองจากทางหลวงหรือทางสาธารณะหรือทางเชื่อมที่เป็นทางเข้าบริเวณสถานีขนส่ง

(ข) บริเวณที่ดินที่จะจัดตั้งสถานีขนส่งผู้โดยสารต้องมีรั้วล้อมรอบ ถ้าไม่มีรั้วล้อมรอบก็ต้องจัดให้มีถนนกว้างอย่างน้อย 6 เมตร และหรือกำหนดแนวอาคารหรือทางเข้าที่จะก่อสร้างให้อยู่ห่างจากเขตที่ดินที่จะจัดตั้งสถานีขนส่งผู้โดยสารไม่น้อยกว่า 6 เมตร

(ค) อาคารหรือสิ่งปลูกสร้างที่อยู่ติดถนนรอบสถานีขนส่งผู้โดยสารตาม (ข) หรือที่อยู่ริมทางเชื่อมที่ใช้เป็นทางเข้าและทางออกตามข้อ 2.3 (ข) ต้องไม่เป็นโรงพยาบาลศูนย์ ตลาดสด หรือสิ่งปลูกสร้างอื่นใด อันทำให้เกิดความไม่สะดวกแก่การจราจรที่จะใช้สถานีขนส่งผู้โดยสารหรือก่อให้เกิดสิ่งปฏิกูลหรือสิ่งสกปรกในบริเวณใกล้สถานีขนส่งผู้โดยสาร

(ง) การวางผังบริเวณที่จะก่อสร้างอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างใกล้ที่ดินที่จะจัดตั้งสถานีขนส่งผู้โดยสารและทางเชื่อมเพื่อใช้เป็นทางเข้าและทางออก ต้องได้รับความเห็นชอบจาก ขบ. ก่อน

2.2 สถานีขนส่ง

(ก) สถานีขนส่งผู้โดยสารต้องประกอบด้วย

- อาคารสถานีซึ่งจัดให้มีพื้นที่สำหรับบริการผู้โดยสาร ที่จำหน่ายตั๋วโทรศัพท์สาธารณะ ห้องสุขา ที่ทำงานของเจ้าหน้าที่ ขบ. ที่จำหน่ายสินค้าเบ็ดเตล็ด ที่จำหน่ายอาหารและเครื่องดื่ม ที่พักผู้โดยสาร ที่พักผู้ประจำรถ และที่รับฝากสิ่งของ
- ลานจอดรถยนต์โดยสาร รถแท็กซี่ และรถส่วนบุคคล
- ที่สำหรับเป็นอู่บริการซ่อมรถ

(ข) แบบ ขนาด และจำนวน ตาม (ก) ต้องเป็นไปตามที่ ขบ. กำหนดหรือตามที่ ขบ. ให้ความเห็นชอบ โดยผู้ขอรับใบอนุญาตต้องระบุไว้ในคำขอว่าประสงค์จะให้เป็นไปตามที่ ขบ. กำหนดหรือตามที่ ขบ. ให้ความเห็นชอบ

(ค) ความต้องการขั้นต้นในการจัดตั้งสถานีขนส่งผู้โดยสาร จะต้องก่อสร้างอาคารและสิ่งปลูกสร้างตามแบบแปลนและรายละเอียดของ ขบ. หรือตามที่ ขบ. ให้ความเห็นชอบ และจัดให้มีอุปกรณ์ที่จำเป็น

ที่มา: สำนักการขนส่งผู้โดยสาร กระทรวงคมนาคม (2558)

จากข้อกำหนดในกรอบที่ 8.1 จะเห็นได้ว่า หลักเกณฑ์ในด้านที่ดินและผังของสถานีขนส่งให้ความสำคัญกับการเข้าถึงของสถานีขนส่ง อย่างไรก็ตาม ในทางปฏิบัติ การเข้าถึงสถานีขนส่งยังควรได้รับการพัฒนา ปัญหานี้จะกล่าวถึงในส่วนการสำรวจความคิดเห็นของผู้โดยสาร และการสัมภาษณ์หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

8.3.3 กฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับสถานีขนส่งในประเทศไทย

กฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการสถานีขนส่งในประเทศไทย ได้แก่

1) พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522

พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 หมวด 9 (มาตรา 114-125) ระบุข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการสถานีขนส่ง โดยมีใจความคือ

- จัดตั้งสถานีขนส่งในเขตท้องที่กรุงเทพฯ และจังหวัดอื่นๆ โดยให้รัฐหรือรัฐวิสาหกิจเป็นผู้ดำเนินการ ส่วนเอกชนที่ต้องการดำเนินการสถานีขนส่งจะต้องได้รับอนุญาตจากนายทะเบียนกลาง
- ให้อธิบดีมีอำนาจกำกับดูแลการดำเนินการสถานีขนส่งให้เป็นไปตามกฎหมายฉบับนี้ โดยแต่งตั้งคณะกรรมการคณะหนึ่งเพื่อรับผิดชอบกำกับดูแล

- กำหนดคุณสมบัติของผู้ขอรับใบอนุญาตจัดตั้งและดำเนินการสถานีขนส่ง
- ใบอนุญาตฯ มีอายุไม่เกิน 20 ปี และการขอต่อใบอนุญาตฯ ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง
- ผู้ที่ได้รับใบอนุญาตฯ ต้องจัดให้มีเจ้าหน้าที่ฝ่ายช่างประจำสถานีตลอดเวลา อุ้งซ่อมรถและบริการซ่อมรถ บริเวณที่จอดพักรถ และสมุดทะเบียนการเดินทางที่ผ่านเข้าออกสถานีขนส่ง
- ให้ผู้ที่ได้รับใบอนุญาตฯ เก็บค่าบริการเกี่ยวกับการดำเนินการของสถานีขนส่งได้ไม่เกินอัตราที่คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางกำหนด

2) กฎกระทรวงคมนาคม ฉบับที่ 18 (พ.ศ. 2525) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522

กฎกระทรวงฉบับนี้เป็นการขยายความจากกฎหมายการขนส่งทางบก หมวด 9 ซึ่งให้รายละเอียดเกี่ยวกับการขอใบอนุญาตจัดตั้งและดำเนินการสถานีขนส่งเพิ่มเติม ได้แก่ รายละเอียดของสถานีขนส่งแต่ละประเภท หลักฐานในการยื่นขอใบอนุญาตฯ การทำสัญญากับ ขบ. และการต่ออายุใบอนุญาตฯ

3) ระเบียบกระทรวงคมนาคมว่าด้วยการรับจ่ายเงินค่าบริการสถานีขนส่ง กรมการขนส่งทางบก พ.ศ. 2532

ระเบียบฉบับนี้ปรับปรุงจากระเบียบกระทรวงคมนาคมว่าด้วยการรับจ่ายเงินค่าบริการสถานีขนส่ง กรมการขนส่งทางบก พ.ศ. 2517 ให้เหมาะสมยิ่งขึ้น โดยได้ระบุแหล่งที่มาของค่าบริการสถานีขนส่ง ได้แก่ ค่าบริการใช้สถานีขนส่ง เงินส่วนลดจากการใช้โทรศัพท์สาธารณะ รายรับจากห้องสุขา การจำหน่ายสินค้า เบ็ดเตล็ดและเครื่องดื่ม การบริการรับฝากสิ่งของ การจัดให้มีรถรับจ้าง การให้บริการรถเข็นคนพิการ สิ่งของ และรายได้อื่นๆ และต้องนำส่งรายได้ค่าบริการสถานีขนส่งให้แก่กระทรวงการคลังเป็นรายได้แผ่นดินร้อยละ 25 นอกจากนี้ยังได้ให้รายละเอียดเกี่ยวกับการรับเงิน การจ่ายเงินจากค่าบริการสถานีขนส่ง และการจัดทำรายงานรายรับรายจ่ายให้แก่ ขบ. หรือสำนักงานขนส่งจังหวัด

4) ระเบียบกรมการขนส่งทางบกว่าด้วยการบริหารและดำเนินกิจการสถานีขนส่งผู้โดยสารขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น พ.ศ. 2548

เนื่องจาก ขบ. ต้องการถ่ายโอนอำนาจในการบริหารจัดการสถานีขนส่งให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น จึงต้องทำให้หน่วยงานที่รับโอนมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎระเบียบและวิธีการบริหารจัดการสถานีขนส่งให้มีประสิทธิภาพ ระเบียบฉบับนี้จึงได้ระบุข้อกำหนดเกี่ยวกับการบริหารจัดการสถานีขนส่งในด้านต่างๆ ดังต่อไปนี้

- การบริหารช่องจอดรับส่งผู้โดยสาร
- การบริหารพื้นที่ลานจอดรถ

- การจัดพื้นที่สำหรับจำหน่ายตั๋วโดยสาร
- การจัดการจราจรภายในสถานีขนส่ง
- การรักษาความสะอาดภายในสถานีขนส่ง
- การรักษาความปลอดภัย
- การประชาสัมพันธ์และบริการข้อมูลการเดินทาง
- การติดตั้งป้ายโฆษณาในบริเวณสถานีขนส่ง
- การจัดให้บริการห้องสุขา
- การจัดให้มีบริการจำหน่ายสินค้าเบ็ดเตล็ดและเครื่องดื่ม
- การจัดให้มีบริการรับฝากของ
- การจัดให้มีบริการรถรับจ้าง
- การจัดให้มีบริการรถเข็นสัมภาระ
- การจัดหา ดูแล ซ่อมแซม บำรุงรักษา อาคารสถานที่ และวัสดุอุปกรณ์
- การจัดเก็บค่าบริการสถานีขนส่ง
- การควบคุม กำกับดูแล และจัดระเบียบให้รถตามประเภทที่คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางกำหนดไว้เข้าหยุดและจอดเพื่อรับส่งผู้โดยสาร ณ สถานีขนส่งผู้โดยสาร

8.3.4 การสำรวจความพึงพอใจของผู้โดยสารสถานีขนส่ง

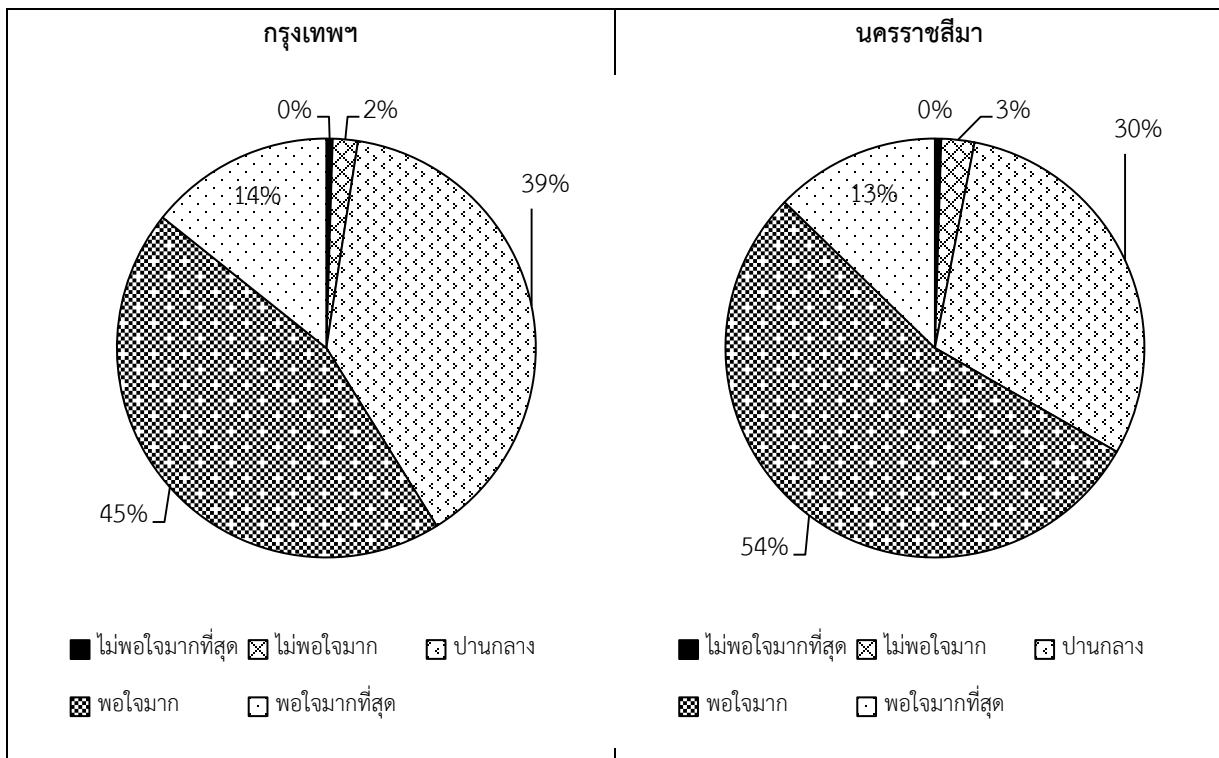
ในการศึกษานี้ คณะผู้วิจัยได้สำรวจความพึงพอใจของผู้โดยสารที่สถานีขนส่งในกรุงเทพฯ 2 แห่ง ได้แก่ สถานีขนส่งกรุงเทพฯ (จตุจักร) และสถานีขนส่งกรุงเทพฯ (ถนนบรมราชชนนี) จำนวน 413 ตัวอย่าง ในวันที่ 4-13 กุมภาพันธ์ 2558 (ดูบทที่ 4) และได้สำรวจที่สถานีขนส่งในต่างจังหวัดอีก 1 แห่ง คือ สถานีขนส่งจังหวัดนครราชสีมา แห่งที่ 2 จำนวน 103 ตัวอย่าง ในวันที่ 9-10 กรกฎาคม 2558 ทั้งนี้ สถานีขนส่งในกรุงเทพฯ ทั้ง 2 แห่ง และสถานีขนส่งจังหวัดนครราชสีมา แห่งที่ 2 เป็นสถานีขนส่งที่มีผู้โดยสารมากที่สุดใน 5 อันดับแรก

สำหรับความพึงพอใจของผู้โดยสารต่อสถานีขนส่ง คณะผู้วิจัยได้สอบถามความพึงพอใจต่อสถานีขนส่งใน 4 ด้าน ได้แก่ ความปลอดภัยส่วนบุคคล ความสะอาดของสถานีขนส่ง ความสะดวกในการเข้าถึง การให้ข้อมูลเที่ยวรถที่สถานีขนส่ง โดยผู้โดยสารจะให้คะแนน 1-5 (1 = ไม่พอใจมากที่สุด 2 = ไม่พอใจมาก 3 = ปานกลาง 4 = พอใจมาก และ 5 = พอใจมากที่สุด) มีผลการสำรวจดังนี้

1) ความปลอดภัยที่สถานีขนส่ง

จากรูปที่ 8.7 แสดงให้เห็นว่าผู้โดยสารมากกว่าครึ่งหนึ่งพึงพอใจกับความปลอดภัยที่สถานีขนส่ง โดยผู้โดยสารมีความพึงพอใจมากถึงมากที่สุดเท่ากับร้อยละ 59 สำหรับสถานีขนส่งทั้ง 2 แห่งในกรุงเทพฯ และร้อยละ 67 สำหรับสถานีขนส่งจังหวัดนครราชสีมาแห่งที่ 2 ทั้งนี้ คะแนนความพึงพอใจโดยเฉลี่ยในด้านความปลอดภัยของสถานีขนส่งในกรุงเทพฯ และนครราชสีมา แห่งที่ 2 เท่ากับ 3.7 และ 3.76 ตามลำดับ จึงสรุปได้ว่าผู้โดยสารค่อนข้างพึงพอใจกับความปลอดภัยที่สถานีขนส่ง

รูปที่ 8.7: ความพึงพอใจต่อความปลอดภัยที่สถานีขนส่ง

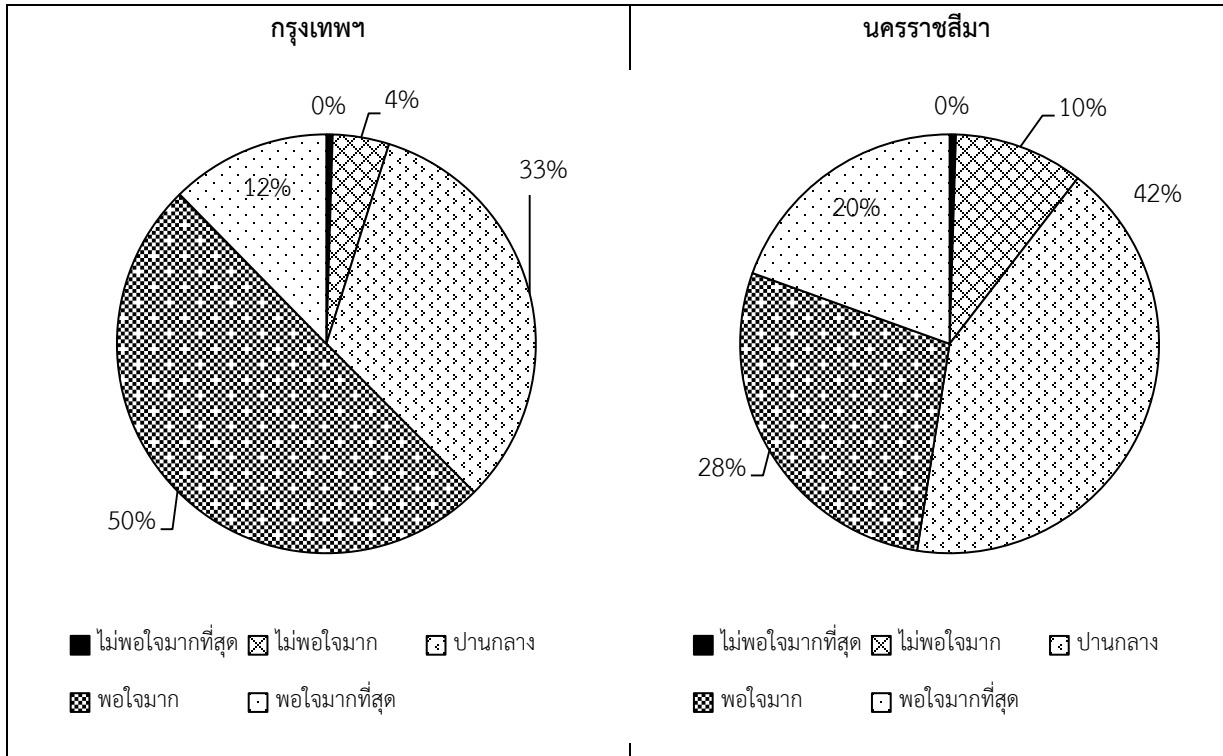


ที่มา: คณะผู้วิจัย (2559)

2) ความสะอาดของสถานีขนส่ง

จากรูปที่ 8.8 ผู้โดยสารค่อนข้างมีความพึงพอใจต่อความสะอาดของสถานีขนส่ง แต่สถานีขนส่งในกรุงเทพฯ ทั้ง 2 แห่ง และสถานีขนส่งแห่งที่ 2 ใน จังหวัดนครราชสีมาแล้ว โดยสถานีขนส่งในกรุงเทพฯ ได้คะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 3.69 ในขณะที่สถานีขนส่ง จังหวัดนครราชสีมาแห่งที่ 2 ได้คะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 3.56 และมีผู้ที่ให้คะแนนความสะอาดในระดับไม่พอใจ-ปานกลาง รวมแล้วถึงร้อยละ 52 นอกจากนี้ ผู้โดยสารที่ตอบแบบสอบถาม ได้เสนอแนะเพิ่มเติมให้ปรับปรุงความสะอาดของห้องสุขา และความสะอาดโดยรวมของสถานีขนส่ง

รูปที่ 8.8: ความพึงพอใจต่อความสะอาดที่สถานีขนส่ง

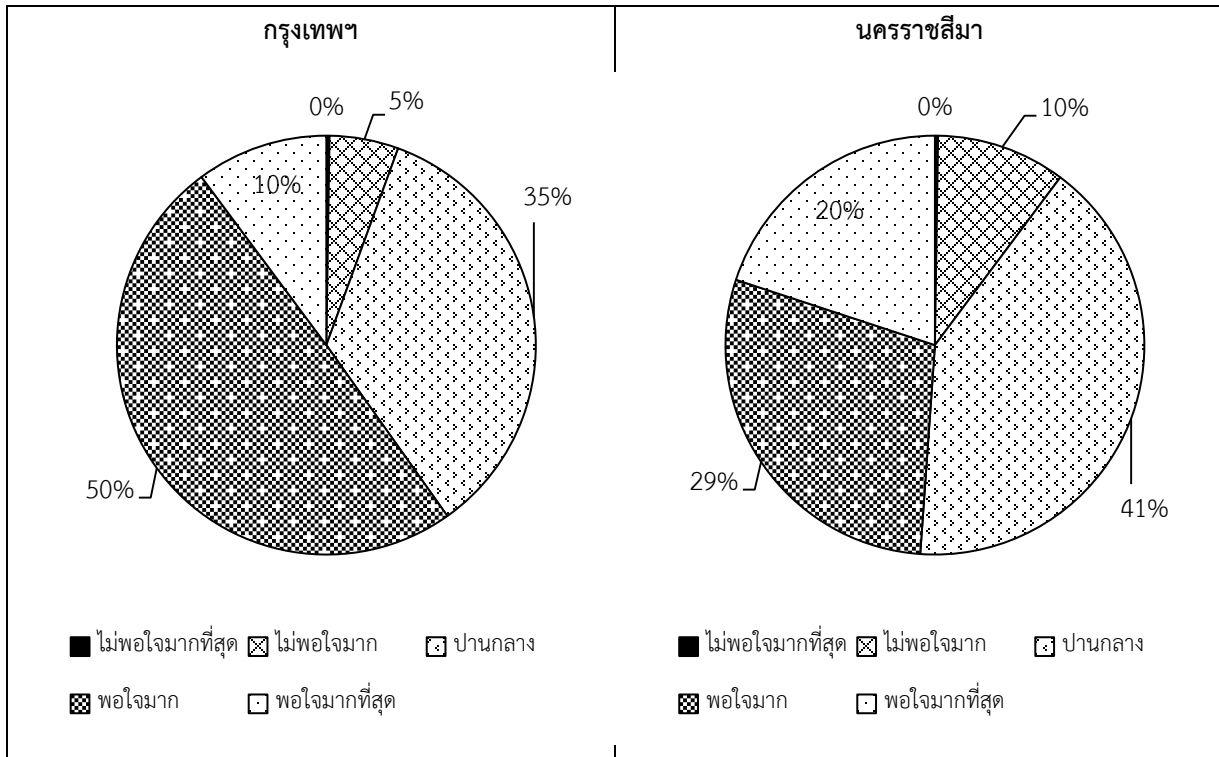


ที่มา: คณะผู้วิจัย (2559)

3) ความสะดวกในการเข้าถึงสถานีขนส่ง

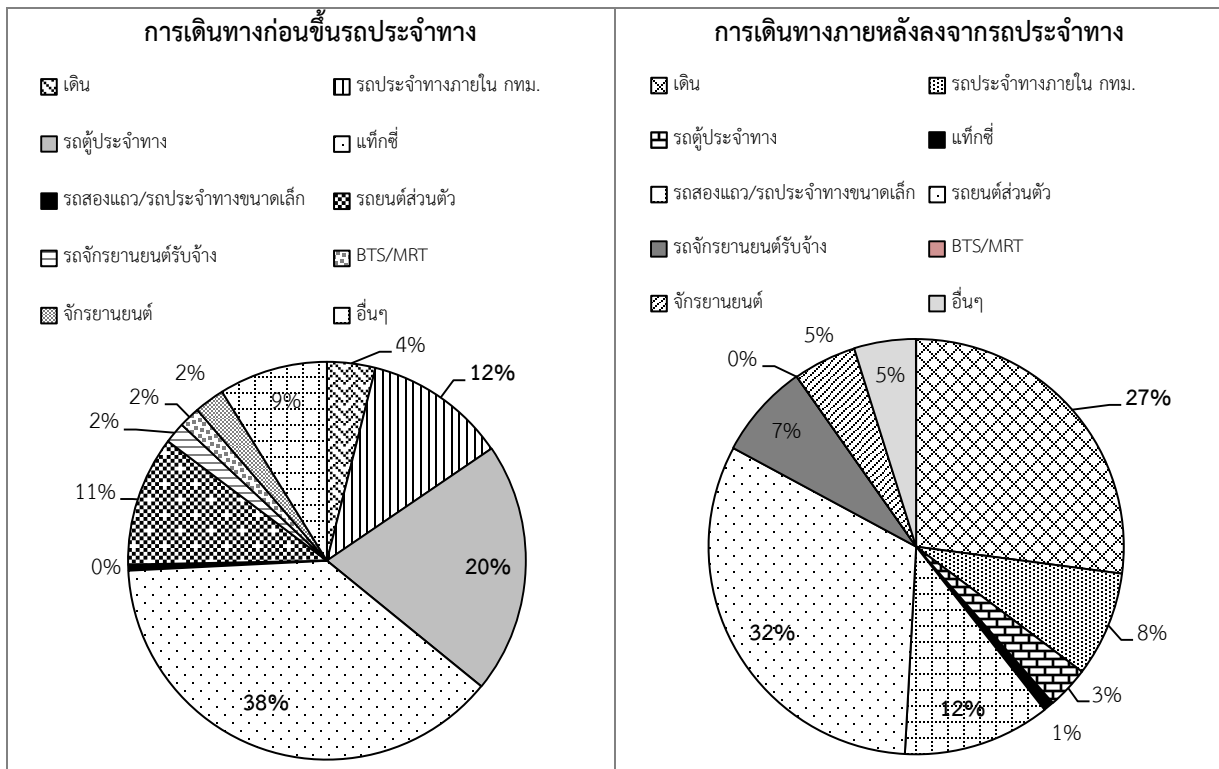
ผู้โดยสารจำนวนมากเห็นว่าการเข้าถึงสถานีขนส่งยังไม่สะดวกเพียงพอ โดยผู้โดยสารร้อยละ 40 ที่ตอบแบบสอบถามที่สถานีขนส่งในกรุงเทพฯ และผู้โดยสารร้อยละ 51 ที่ตอบแบบสอบถามที่สถานีขนส่งในจังหวัดนครราชสีมา เห็นว่าความสะดวกในการเข้าถึงสถานีขนส่งยังอยู่ในระดับปานกลางไปจนถึงไม่พอใจ (รูปที่ 8.9) นอกจากนี้ ในการเข้าถึงสถานีขนส่งในกรุงเทพฯ ผู้โดยสารกว่าร้อยละ 38 ต้องอาศัยรถแท็กซี่ในการเดินทางไปยังสถานีขนส่ง อีกร้อยละ 11 เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัว และเมื่อจะเดินทางจากสถานีขนส่งไปยังปลายทาง ผู้โดยสารกว่าร้อยละ 32 ต้องอาศัยรถยนต์ส่วนบุคคลเป็นหลัก เพราะขาดระบบขนส่งมวลชนที่เชื่อมต่อสถานีขนส่งและตัวเมือง (รูปที่ 8.10)

รูปที่ 8.9: ความพึงพอใจต่อความสะดวกในการเข้าถึงสถานีขนส่ง



ที่มา: คณะผู้วิจัย (2559)

รูปที่ 8.10: วิธีการเข้าถึงสถานีขนส่ง

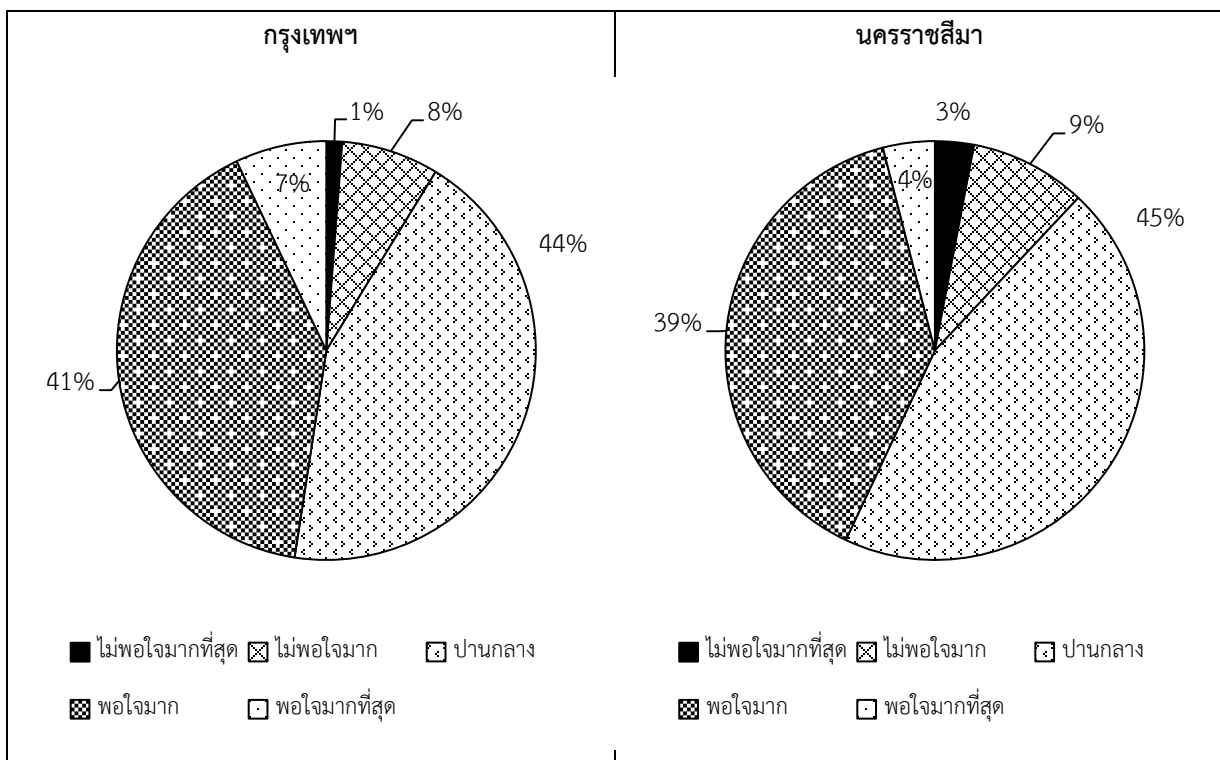


ที่มา: คณะผู้วิจัย (2559)

4) การให้ข้อมูลเกี่ยวกับเที่ยวรถที่สถานีขนส่ง

ความพึงพอใจต่อการให้ข้อมูลเกี่ยวกับเที่ยวรถที่สถานีขนส่งโดยรวมถือว่าอยู่ในระดับปานกลาง โดยมีคะแนนเฉลี่ยสำหรับความพึงพอใจของผู้โดยสารในด้านนี้เท่ากับ 3.44 และ 3.32 สำหรับสถานีขนส่งในกรุงเทพฯ และสถานีขนส่งในจังหวัดนครราชสีมา ตามลำดับ โดยส่วนใหญ่ผู้โดยสารให้คะแนนความพึงพอใจในระดับปานกลาง (ร้อยละ 44 ในกรุงเทพฯ และร้อยละ 45 ในจังหวัดนครราชสีมา) (รูปที่ 8.11) ตามความเห็นของผู้โดยสาร การให้ข้อมูลเกี่ยวกับเที่ยวรถที่สถานีขนส่งจะต้องครอบคลุมทั้งระยะเวลาของเที่ยวรถและค่าโดยสาร อีกทั้งต้องมีป้ายแสดงข้อมูลเหล่านี้ที่มองเห็นได้ง่าย

รูปที่ 8.11: ความพึงพอใจต่อการให้ข้อมูลเกี่ยวกับเที่ยวรถที่สถานีขนส่ง



ที่มา: คณะผู้วิจัย (2559)

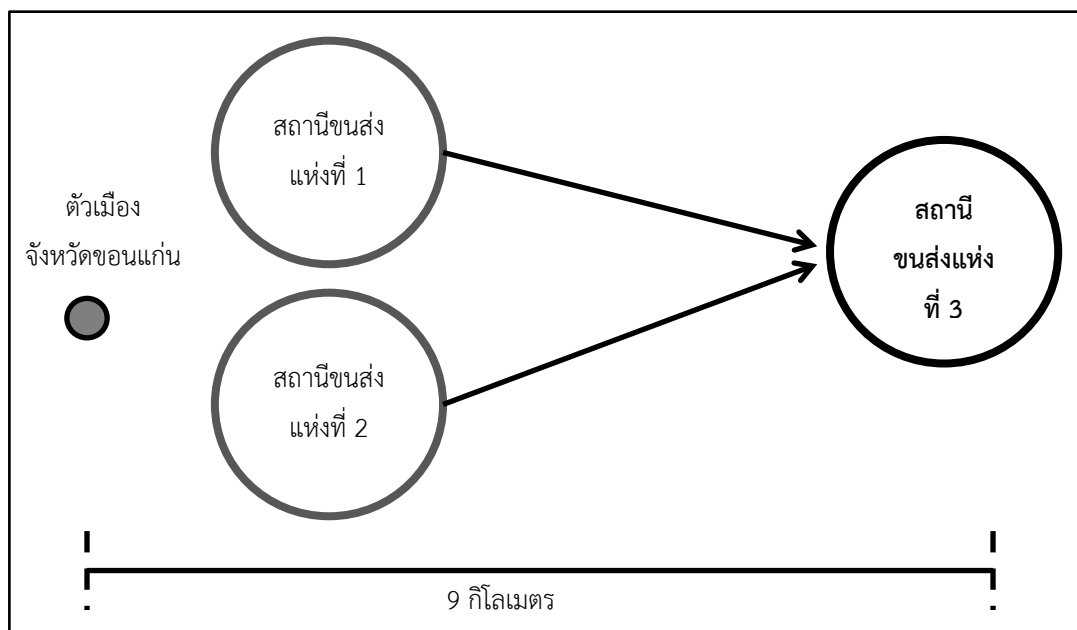
โดยสรุปแล้ว ผู้โดยสารมีความพึงพอใจต่อสถานีขนส่งในระดับปานกลางถึงพอใจมาก โดยมีคะแนนเฉลี่ยความพึงพอใจในทั้ง 4 ด้านของสถานีขนส่งเท่ากับ 3.62 และ 3.56 สำหรับสถานีขนส่งทั้ง 2 แห่งในกรุงเทพฯ และสถานีขนส่งแห่งที่ 2 จังหวัดนครราชสีมา ตามลำดับ สิ่งที่ยังต้องปรับปรุงตามความเห็นของผู้โดยสาร ได้แก่ ความสะอาดของห้องสุขา การเข้าถึงสถานีขนส่งด้วยระบบขนส่งมวลชนที่สะดวกและการให้ข้อมูลเที่ยวรถที่ครอบคลุม มองเห็นได้ชัดเจนและเข้าใจง่าย

8.3.5 การสัมภาษณ์หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

1) ขนส่งจังหวัดขอนแก่น

จังหวัดขอนแก่นมีประเด็นปัญหาการย้ายจุดจอดรถประจำทางระหว่างจังหวัดในจังหวัดขอนแก่น จากที่สถานีขนส่งแห่งที่ 1 และแห่งที่ 2 ทุกเส้นทางเดินรถ ไปรวมกับสถานีขนส่งแห่งที่ 3 ซึ่งตั้งอยู่ห่างจากตัวเมือง 9 กิโลเมตร ในปี 2558 (รูปที่ 8.12) ตามมติของคณะกรรมการควบคุมการขนส่งจังหวัดขอนแก่น จนทำให้เกิดความไม่พอใจจากหลายฝ่ายที่ได้รับผลกระทบ คณะผู้วิจัยจึงได้สัมภาษณ์ขนส่งจังหวัดขอนแก่นเพื่อทราบถึงปัญหาและแนวทางการแก้ไข

รูปที่ 8.12: การย้ายจุดจอดรถประจำทางในจังหวัดขอนแก่นไปยังสถานีขนส่งแห่งที่ 3



ที่มา: คณะผู้วิจัย (2559)

จากการสัมภาษณ์ การย้ายจุดจอดออกจากสถานีขนส่งแห่งที่ 1 และ 2 ซึ่งอยู่ในเขตที่มีอาคารพาณิชย์หนาแน่นไปยังสถานีขนส่งแห่งที่ 3 ที่อยู่บริเวณถนนมิตรภาพ ซึ่งเป็นพื้นที่เกษตรกรรม มีจุดประสงค์เพื่อลดปัญหาจราจรในตัวเมือง เนื่องจากรถประจำทางระหว่างจังหวัด (ที่ไม่ใช่รถตู้โดยสาร) มักเป็นรถโดยสารขนาดใหญ่ การที่รถโดยสารเหล่านี้เข้าออกสถานีขนส่ง รวมทั้งผู้โดยสารที่เข้าถึงสถานี จึงส่งผลการจราจรในเขตเมืองอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ นอกจากนี้ การที่สถานีขนส่งอยู่ในเขตเมืองที่มีความแออัดทำให้ไม่สามารถขยายพื้นที่สถานีขนส่งได้

อย่างไรก็ตาม การย้ายจุดจอดจากสถานีขนส่งในเมืองไปยังสถานีขนส่งที่อยู่ไกลจากตัวเมือง ทำให้ประชาชน โดยเฉพาะผู้ที่มีรายได้น้อยเดือดร้อนในการเดินทาง เพราะขาดระบบขนส่งมวลชนที่ทำให้ประชาชนเข้าถึงสถานีขนส่งแห่งใหม่ได้ง่าย สถานีขนส่งแห่งที่ 3 ยังอยู่ห่างจากถนนใหญ่เป็นระยะทางถึง 600 เมตร การเข้าถึงสถานีขนส่งจึงมีต้นทุนค่อนข้างสูง และไม่สะดวกสบาย นอกเหนือจากผู้โดยสารแล้ว

ผู้ประกอบการรถประจำทางยังต้องแบกรับต้นทุนในการเดินรถที่สูงขึ้น ประกอบกับอุปสงค์ในการเดินทางจากสถานีขนส่งของผู้โดยสารที่ลดลง ทำให้ผู้ประกอบการรถโดยสารประจำทางประสบปัญหาในการประกอบกิจการเดินรถ ยิ่งไปกว่านั้น การย้ายสถานีขนส่งทำให้ผู้โดยสารนิยมใช้รถตู้โดยสารประจำทางในการเดินทางมากขึ้น เนื่องจากผู้โดยสารสามารถขึ้นรถตู้โดยสารในจุดที่ตนเองสะดวกได้ และมีความรวดเร็วในการเดินทางที่มากกว่ารถประจำทางขนาดใหญ่ ทั้งนี้ รถตู้โดยสารในปัจจุบันยังมีปัญหาในเรื่องการกำกับดูแลความปลอดภัย เนื่องจากรถตู้โดยสารประจำทางมีจำนวนมาก จึงกำกับดูแลอย่างทั่วถึงได้ยาก อีกทั้งยังมีรถตู้ประจำทางที่ประกอบการอย่างผิดกฎหมายอยู่อีกจำนวนหนึ่ง การย้ายสถานีขนส่งจึงส่งผลในทางอ้อมต่อความปลอดภัยในการเดินทางอีกด้วย

การย้ายสถานีขนส่ง เริ่มต้นในปี 2551 เมื่อขนส่งจังหวัดขอนแก่นมีแผนการสร้างสถานีขนส่งแห่งใหม่ จึงได้หาพื้นที่สำหรับการสร้างสถานีขนส่ง โดยมีหลักเกณฑ์คือ ต้องมีพื้นที่ขนาด 5-20 ไร่ และอยู่ใกล้ถนนสายหลัก ขนส่งจังหวัดจึงพิจารณาตำแหน่งการตั้งสถานีขนส่งแห่งใหม่จากพื้นที่ที่เอกชนยื่นเสนอขายวิธีการกำหนดตำแหน่งของสถานีขนส่งในแบบดังกล่าวแสดงให้เห็นถึงการวางแผนที่ไม่ได้คำนึงถึงผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งหมดอย่างรอบด้าน โดยเฉพาะผู้โดยสารและผู้ประกอบการรถประจำทาง ดังที่ได้กล่าวถึงปัจจัยที่ควรคำนึงในการกำหนดตำแหน่งของสถานีขนส่งในหัวข้อ 8.2.1

เนื่องด้วยความเดือนร้อนดังที่ได้กล่าวมานี้ ประชาชนจำนวนหนึ่งจึงรวมตัวกันคัดค้านและฟ้องร้องต่อศาลปกครองให้ชะลอการย้ายสถานีขนส่งในเดือนสิงหาคม 2558 ในเดือนกันยายนปีเดียวกันนั้น ศาลปกครองจังหวัดขอนแก่น จึงได้มีคำสั่งทุเลาการบังคับตามประกาศกรมการขนส่งทางบก ให้ย้ายจุดจอดรถโดยสารจากไปไว้ที่สถานีขนส่งผู้โดยสารแห่งที่ 3 เพียงแห่งเดียว ยังคงใช้สถานีขนส่งแห่งที่ 1 และ 3 ควบคู่กันในจังหวัดขอนแก่น

เพื่อแก้ไขปัญหาการเข้าถึงสถานีขนส่งแห่งใหม่ ขนส่งจังหวัดขอนแก่นได้จัดรถประจำทางเพื่อเชื่อมต่อสถานีขนส่งแห่งใหม่และตัวเมือง โดยจัดรถสองแถวจำนวน 9 เส้นทาง และรถตู้ประจำทางอีก 1 เส้นทาง และยังมีแผนการจัดให้มีรถมินิบัสที่วิ่งวนจากสถานีขนส่งแห่งที่ 3 เข้าไปยังตัวเมืองในอนาคต พร้อมทั้งจัดให้มีรถแท็กซี่คอยรับผู้โดยสารที่สถานีขนส่งแห่งใหม่ แต่ยังไม่สามารถแก้ไขปัญหาด้านการเข้าถึงได้ เนื่องจากผู้โดยสารต้องแบกรับต้นทุนการเดินทางที่สูงขึ้น นอกจากนี้ รถแท็กซี่ในจังหวัดขอนแก่นยังมีปัญหาการไม่กมิตเตอร์ ซึ่งจะต้องแก้ไขปัญหาดังกล่าวต่อไป

2) กองกิจการสถานีขนส่ง บริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.)

คณะผู้วิจัยสัมภาษณ์ กองกิจการสถานีขนส่ง บขส. เพื่อให้ทราบถึงปัญหาในการบริหารจัดการสถานีขนส่ง โดยเฉพาะปัญหาการเข้าถึงสถานีขนส่งและการรับเรื่องร้องเรียน พร้อมทั้งแนวทางการแก้ไขและพัฒนาปรับปรุงสถานีขนส่งของ บขส. นอกจากนี้ ยังได้อภิปรายถึงแผนการย้ายสถานีขนส่งกรุงเทพฯ (จตุจักร) ไปยังบริเวณรังสิตที่จะส่งผลต่อการเข้าถึงของสถานีขนส่งเป็นอย่างมาก

บขส. มีสถานีภายใต้การดูแลทั้งหมด 7 แห่ง ในกรุงเทพฯ 3 แห่ง ได้แก่ สถานีขนส่งกรุงเทพฯ (จตุจักร) สถานีขนส่งกรุงเทพฯ (ถนนบรมราชชนนี) และสถานีขนส่งกรุงเทพฯ (เอกมัย) ในต่างจังหวัดอีก 4 แห่ง ได้แก่ จังหวัดสุพรรณบุรี สุราษฎร์ธานี ชัยภูมิ และเพชรบูรณ์ โดยจำนวนผู้ใช้บริการที่สถานีขนส่งหมอชิต (เฉพาะขาออก) ประมาณ 80,000 คน/วัน ช่วงเทศกาล 100,000 – 130,000 คน/วัน และสถานีขนส่งในกรุงเทพฯ ทั้ง 3 แห่งมีจำนวนผู้ใช้บริการช่วงเทศกาลรวมกันประมาณ 200,000 คน/วัน ในส่วนของสถานีขนส่งผู้โดยสารเอกมัยมีจำนวนผู้ใช้บริการไม่มากนัก

สำหรับหลักเกณฑ์ในการกำหนดที่ตั้งของสถานีขนส่ง พื้นที่ของสถานีขนส่งเดิมเคยเป็นท่ารถเก่าแล้วได้รับการบริจาคจากภาคเอกชนให้จัดตั้งสถานี โดยที่ภาคเอกชนต้องการความเจริญเข้ามาสู่พื้นที่ เพื่อแลกเปลี่ยนกับการเข้ามาสร้างสิ่งปลูกสร้างและร้านค้าโดยรอบสถานี ดังนั้น ทุกพื้นที่ต้องเป็นแหล่งชุมชนเมื่อ บขส. ได้รับการบริจาคพื้นที่ จำเป็นต้องประเมินศักยภาพในการรองรับผู้โดยสารของพื้นที่ ความหนาแน่นของประชากร ความเจริญของพื้นที่ รวมถึงความสะดวกสบายในการเดินทาง ที่สามารถเชื่อมต่อได้ง่าย ทำให้ลดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง แม้พื้นที่ที่ได้รับการบริจาคส่วนใหญ่อยู่ในตัวเมือง แต่บางแห่งอาจไม่ได้อยู่ในพื้นที่ที่มีความหนาแน่นของประชากรมากนัก

เนื่องจากสถานีขนส่งของ บขส. ได้ก่อตั้งมานานแล้ว ซึ่งปัจจุบันเส้นทางเดินรถ และความเจริญต่างๆ ได้เปลี่ยนแปลงไป รวมถึงการใช้บริการของ บขส. ก็ลดลงจากการมีรถตู้โดยสารและรถยนต์ส่วนตัว ทำให้บางสถานีแทบจะไม่มีผู้ใช้บริการ เช่น สถานีหล่มสัก จังหวัดเพชรบูรณ์ แต่เดิมมีผู้ใช้บริการจำนวนมาก เพราะเป็นพื้นที่ที่มีแรงงานและนักท่องเที่ยวจำนวนมาก อีกทั้งไม่มีระบบรางและการเดินทางทางอากาศ แต่ภายหลังผู้ใช้บริการลดลงจากการมีบริการรถตู้โดยสารและจำนวนรถยนต์ส่วนตัวที่เพิ่มขึ้น นอกจากนี้แล้วยังมีปัญหาในการเชื่อมโยงการเดินทางกับระบบขนส่งมวลชนหรือการเดินทางรูปแบบอื่นๆ

จากเดิมสถานีขนส่งเหล่านี้เป็นท่ารถเก่าที่มีการเดินทางของผู้คนอยู่แล้ว การเชื่อมต่อกับรูปแบบการเดินทางหมวดอื่นๆ จึงมักจะเกิดขึ้นมาตั้งแต่อดีต อีกทั้งมีเกณฑ์กำหนดจากทาง ขบ. เข้าไปกำหนดและบังคับให้รถหมวดอื่นๆ เข้ามาจอดพักรถในสถานี รวมทั้งกำหนดที่พักรถให้แก่รถหมวดอื่นๆ และมีการจัดเก็บค่าใช้จ่ายในสถานี รถโดยสารหมวดอื่นๆ ต้องเข้ามารับส่งผู้โดยสารที่สถานีขนส่งเป็นปกติ เพราะเป็นแหล่งรายได้หลักในการขนส่ง

สำหรับปัญหาของการเชื่อมโยงการเดินทางกับรถในหมวดอื่นๆ ผู้โดยสารที่เดินทางไปยังต่างจังหวัดส่วนใหญ่ยังต้องอาศัยรถแท็กซี่หรือรถยนต์ส่วนตัว เพราะสถานีเข้าถึงยากและทำให้ค่าใช้จ่ายในการเดินทางสูงขึ้น ปัญหาเหล่านี้ส่วนหนึ่งเกิดจากโครงสร้างการเดินทางโดยรถสาธารณะในต่างจังหวัด ที่ไม่มีรถโดยสารประจำทางภายในจังหวัด เนื่องจากไม่คุ้มค่าแก่การลงทุน จากปริมาณผู้โดยสารไม่ได้มากเพียงพอต่อจุดคุ้มทุน หรือบางจังหวัด เช่น ภูเก็ต มีรถให้บริการในท้องถิ่นแต่ก็จำกัดในบางช่วงเวลาเท่านั้น ทั้งนี้ ขบ. และ บขส. มีแนวทางในการแก้ไขปัญหาการเชื่อมโยงคือ ทุกสถานีจะมีนายสถานีที่จะนำเรื่องรายงานต่อ

การขนส่งจังหวัด ซึ่งทางจังหวัดจะมีการประชุมหารือ การแก้ไขปัญหาต่อไป โดยมีผู้ว่าราชการจังหวัดมีอำนาจในการตัดสินใจในการดำเนินการ

ในแง่ของการซื้อขายตั๋วโดยสารและการให้ข้อมูลการเดินทาง การซื้อ/ขายตั๋วโดยสาร ผู้โดยสารร้อยละ 70 ซื้อตั๋วโดยสารที่สถานี แม้จะมีบริการจองตั๋วโดยสารอัตโนมัติของบริษัทร่วมบริการอยู่ โดยเฉพาะในกลุ่มผู้ใช้แรงงาน ทั้งนี้ บขส. ได้เพิ่มการบริการ การซื้อตั๋วโดยสารผ่านศูนย์ลูกค้าสัมพันธ์ (Call center) หรือผ่านแอปพลิเคชัน รวมถึงการตั้งจุดขายในจุดอื่นๆ ซึ่งจะสามารถแก้ไขปัญหาสถานีขนส่งได้ เพราะหากเราทราบจำนวนผู้โดยสารล่วงหน้า จะสามารถบริหารจัดการเรื่องรถโดยสาร รวมถึงที่จอดรถได้ โดยเฉพาะช่วงเทศกาล นอกจากนี้ บขส. ยังได้ให้บริการศูนย์สารสนเทศในการประชาสัมพันธ์ข้อมูล และรับเรื่องร้องเรียนต่างๆ โดยข้อร้องเรียนส่วนใหญ่จะเกี่ยวกับสภาพของตัวรถ เช่น เครื่องปรับอากาศ หรือที่นั่งไม่เพียงพอในช่วงเทศกาล เป็นต้น

ปัญหาอื่นๆ ด้านการดำเนินการสถานีขนส่งที่ บขส. มักประสบในช่วงเทศกาล เช่น ปัญหาการจราจร ปัญหาการเข้าถึงยาก และปัญหาเรื่องที่จอดรถไม่เพียงพอ ฯลฯ การพัฒนาสถานีขนส่งหลักอย่างสถานีขนส่งกรุงเทพฯ (จตุจักร) ไม่สามารถทำได้โดยมีประสิทธิภาพ เพราะเป็นการเข้าพื้นที่สถานีจากการรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) และมีแผนการย้ายสถานีขนส่งในอนาคต ทำให้ไม่สามารถพัฒนาหรือปรับปรุงอาคารสถานที่ได้มากนัก

การบริหารจัดการภายในสถานี บขส. สามารถจัดการได้ไม่เกิดปัญหาแต่อย่างใด โดยเฉพาะในเรื่องระบบความปลอดภัยและการอำนวยความสะดวก การแก้ไขปัญหาต่างๆ ของ บขส. มีการแบ่งเป็นฝ่ายต่างๆ ที่ดูแลรับผิดชอบในแต่ละด้าน รวมถึงมีศูนย์รับเรื่องร้องเรียนปัญหาต่างๆ แนวทางในการปรับปรุงการให้บริการสถานีขนส่งของ บขส. ในอนาคต อาจบูรณาการกับหน่วยงานอื่นๆ เช่น การท่องเที่ยว ในการให้ข้อมูลการท่องเที่ยว หรือกรมการจัดหางาน ในการดูแลแรงงานที่ตกค้างในสถานีหรือถูกหลอกลวง เป็นต้น และปรับปรุงข้อมูลต่างๆ ให้เป็นภาษาอังกฤษมากขึ้น เช่น ป้ายประชาสัมพันธ์ ตารางเวลาเดินทาง ฯลฯ เพื่อเตรียมพร้อมกับการเปิดประชาคมอาเซียนและการเป็นเมืองท่องเที่ยวในอนาคต

ในส่วนของแผนการย้ายสถานีขนส่งกรุงเทพฯ (จตุจักร) ไปที่รังสิต เนื่องจากเดิมที บขส. เช่าที่ของ ร.ฟ.ท. สำหรับสถานีขนส่ง แต่ ร.ฟ.ท. ต้องการพื้นที่ตรงนั้นสำหรับการพัฒนาเป็นศูนย์คมนาคมขนส่งทางราง เชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายสีแดง สายสีน้ำเงิน และสายสีม่วง จึงจะย้ายสถานีขนส่งจากจตุจักรไปที่รังสิตภายในปี 2561 สถานีขนส่งแห่งใหม่ที่รังสิตจะแบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือ (1) สถานีขนส่งผู้โดยสาร รังสิต ใช้พื้นที่จำนวน 80 ไร่ และ (2) สำนักงานใหญ่และจุดจอดรถตู้ ที่ใช้พื้นที่เก่าของรถไฟฟ้ที่จตุจักรจำนวน 16.7 ไร่ การย้ายสถานีขนส่งมายังรังสิตจะช่วยลดการจราจรที่ติดขัดในใจกลางเมือง และยังช่วยลดต้นทุนในการเคลื่อนย้ายรถโดยสาร เนื่องจากสถานีขนส่งย้ายมาอยู่ที่เดียวกับอู่ซ่อมรถซึ่งอยู่ที่รังสิตอยู่ก่อน

อย่างไรก็ตาม การย้ายสถานีขนส่งออกไปไกลจากใจกลางเมืองมาก ทำให้ผู้โดยสารเข้าถึงสถานีขนส่งได้ยาก ขส. จึงเห็นว่าสถานีขนส่งในกรุงเทพฯ ควรมีหลายสถานี เส้นทางเดินรถระยะไกล ควรอยู่ที่สถานีที่อยู่ไกลออกไป สำหรับการเดินรถเส้นทางสายสั้น สถานีก็ควรอยู่ในตำแหน่งที่ใกล้ตัวเมือง เพื่อลดระยะเวลาและค่าใช้จ่ายในการเข้าถึงสถานี นอกจากนี้ สถานีควรมีขนาดเล็ก มีการลงทุนในงบประมาณน้อยและเคลื่อนย้ายได้อย่างสะดวก เพื่อให้สามารถปรับเปลี่ยนไปตามการขยายตัวของเมือง

8.3.6 ปัญหาการใช้งานสถานีขนส่งของผู้ที่มีความบกพร่องทางร่างกาย

รูปแบบและสิ่งอำนวยความสะดวกของสถานีขนส่งในปัจจุบันยังไม่ได้คำนึงถึงการออกแบบ เพื่อมวลชนที่ต้องเอื้อให้คนทุกกลุ่มสามารถเข้าถึงและใช้บริการสถานีขนส่งได้อย่างเท่าเทียม โดยเฉพาะผู้พิการและผู้สูงอายุ รวมถึงผู้ที่มีความบกพร่องทางร่างกายในด้านอื่นๆ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย (2558) จึงได้จัดทำโครงการศึกษาการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก และเพิ่มประสิทธิภาพการบริการในภาคขนส่งสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุ โดยหนึ่งในสถานีที่ศึกษา คือ สถานีขนส่งกรุงเทพฯ (ถนนบรมราชชนนี) จากการศึกษาพบว่าปัญหาด้านการออกแบบเพื่อมวลชนของสถานีขนส่งส่วนใหญ่เป็นการขาดสิ่งอำนวยความสะดวก การติดตั้งและการให้บริการที่ไม่มีประสิทธิภาพ และการขาดระบบรักษาสิ่งอำนวยความสะดวกให้พร้อมใช้งานได้อยู่เสมอ นอกจากนี้ สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการกลุ่มใดกลุ่มหนึ่งอาจสร้างอุปสรรคสำหรับคนพิการกลุ่มอื่นได้ ทั้งนี้ บริเวณของสถานีขนส่งที่พบปัญหา ได้แก่

- จุดเชื่อมต่อรถหน้าสถานีไม่มีสิ่งอำนวยความสะดวกให้กับคนพิการ มีทางข้ามที่กว้าง และไม่มีทางลาดให้กับคนพิการ อีกทั้งทางลาดเข้าอาคารมีความชัน และมีเกาะกลางถนนที่คั่นระหว่างการจราจร ซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการสัญจรของคนพิการ
- ความชัน ความลาดเอียง ตำแหน่งทางเชื่อม ทางลาดค่อนข้างชันและรอยต่อระหว่างพื้นต่างระดับมีช่องว่าง รวมทั้งมีการตั้งสินค้าเข้ามาในทางสัญจร
- ราวจับระหว่างทางเชื่อมของอาคารยังไม่มี
- ระบบลิฟต์ในอาคารมีการเปิด-ปิดที่เร็วเกินไป วัสดุในลิฟต์มีความสะท้อนมากเกินไป
- ความสูงของเครื่องเรือนที่เป็นอุปสรรค เช่น เคาน์เตอร์ประชาสัมพันธ์มีความสูงที่รถเข็นคนพิการไม่สามารถเข้าใช้งานได้อย่างสะดวก
- การใช้พื้นที่ภายในห้องน้ำที่เป็นอุปสรรค และราวจับบริเวณโถส้วมชำระ
- พื้นที่บริเวณที่จอดรถของคนพิการสัญลักษณ์เลื่อนกลาง ขาดป้ายแสดงสัญลักษณ์ที่บอกว่าเป็นพื้นที่จอดรถของคนพิการ
- ป้ายสัญลักษณ์และระบบการให้บริการความปลอดภัยกรณีฉุกเฉินที่ไม่เอื้อต่อผู้พิการ

การศึกษาดังกล่าวจึงได้เสนอแนวคิดในการปรับปรุงพื้นที่สถานีขนส่ง ตามแนวคิดการออกแบบบริการ (Service design) ไว้ดังนี้

- ส่วนของพื้นที่จอดรถรับส่งและพื้นที่เชื่อมต่อกับระบบสัญจรต่างๆ เน้นการติดตั้งพื้นยกระดับ ผิวต่างสัมผัส และปุ่มกดมีเสียง เช่น พื้นที่จอดรถรับส่งผู้โดยสาร ทางข้ามจุดจอดรถแท็กซี่ ทางเข้าสู่อาคารสถานีขนส่ง ทางเดินหน้าสถานีขนส่ง ทางเท้าบริเวณที่จอดรถ และการเปลี่ยนระดับเพื่อชะลอความเร็ว
 - ยกยกระดับพื้นของทางม้าลาย ทางเท้า หรือผิวถนนให้มีความต่อเนื่องกัน นอกจากนี้ยังมีการยกยกระดับพื้นเพื่อชะลอความเร็ว
 - ติดตั้งหมุดยึดถนนทั้งสองข้างเพื่อให้เกิดผิวสัมผัสที่แตกต่าง
 - ติดตั้งผิวต่างสัมผัสบริเวณเกาะป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง
 - ติดตั้งสัญญาณไฟ โดยเอื้อแก่การใช้งานของผู้พิการ เช่น มีปุ่มกดชนิดมีเสียง และมีความสูงของปุ่มกดในระดับที่เหมาะสม
 - ติดตั้งเสาเหล็กกันรถ (Bollard) เพื่อป้องกันอันตรายจากรถยนต์
 - ติดตั้งป้ายสัญลักษณ์รูปคนพิการให้มองเห็นได้อย่างชัดเจน
 - ใช้ประตูแบบบานเลื่อนเปิดและปิดอัตโนมัติ หรือประตูที่สามารถเปิดและปิดได้ง่าย ติดตั้งเครื่องหมายหรือแถบสี รวมถึงผิวต่างสัมผัส ในกรณีประตูเป็นกระจกหรือสังเกตเห็นได้ยาก
- บริเวณตำแหน่งเคาน์เตอร์ประชาสัมพันธ์ จุดให้บริการตู้อัตโนมัติ โทรศัพท์อัตโนมัติ และบันไดเลื่อน
 - ออกแบบให้ผู้ใช้บริการทุกประเภทสามารถใช้งานร่วมกันได้
 - ติดตั้งผิวสัมผัสนำทางไปยังจุดให้บริการ
 - ติดตั้งป้ายสัญลักษณ์ ผิวสัมผัส และเสาเลเซอร์เพื่อส่งสัญญาณ
 - มีจุดให้บริการข้อมูลแก่ผู้เดินทาง
 - จัดให้มีที่นั่งพิเศษสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุ
- พื้นที่ภายในห้องน้ำ
 - มีพื้นที่กว้างใช้งานได้อย่างสะดวก
 - ประตูควรเป็นแบบบานเลื่อน
 - มีสัญญาณเสียงและสัญญาณไฟเพื่อขอความช่วยเหลือ

- มีผิวต่างสัมผัส ป้ายสัญลักษณ์
- พื้นที่สะพาน
 - พื้นที่ลาดยาวไม่ควรมีทางชันมากเกินไป

8.4 สรุปปัญหาและข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

ตามหลักการของการออกแบบสถานีขนส่งในระดับสากล การออกแบบเชิงพื้นที่และโครงสร้างพื้นฐานของสถานีขนส่งต้องคำนึงถึงปัจจัยรอบด้าน ทั้งการพิจารณาถึงประสิทธิภาพและข้อจำกัดของการใช้พื้นที่ โดยคำนึงถึงโครงสร้างประชากรและอุปสงค์ ประสิทธิภาพของการดำเนินงาน ความสะดวกสบายในการใช้งานสถานีขนส่ง และความปลอดภัยของผู้ใช้บริการสถานีขนส่ง นอกจากนี้ ยังต้องคำนึงถึงการใช้งานของคนทุกกลุ่ม รวมทั้งผู้พิการและผู้สูงอายุ ตามหลักการออกแบบเพื่อมวลชน

จากการสำรวจความพึงพอใจของผู้ใช้บริการสถานีขนส่งในกรุงเทพฯ 2 แห่ง และในจังหวัดนครราชสีมาอีก 1 แห่ง พบว่า ผู้ใช้บริการสถานีขนส่งมีความพึงพอใจต่อสถานีขนส่งในระดับค่อนข้างพอใจ โดยมีส่วนที่ควรต้องปรับปรุงคือความสะดวกของห้องสุขา และความสะดวกในการเข้าถึงสถานีขนส่ง สำหรับประเด็นความสะดวกในการเข้าถึงสถานีขนส่งเป็นปัญหาที่เกิดขึ้นจากการขาดการกำหนดตำแหน่งสถานีขนส่งอย่างเป็นระบบ และวางแผนการเชื่อมต่อสถานีขนส่งด้วยระบบขนส่งสาธารณะ

จากการทบทวนการศึกษาในต่างประเทศ การกำหนดตำแหน่งสถานีขนส่งต้องคำนึงถึงผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอย่างรอบด้าน โดยมีปัจจัย 3 ด้าน คือ 1) รูปแบบของการใช้ที่ดินและปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม 2) อุปสงค์ในการเดินทางของผู้โดยสาร และ 3) ต้นทุนของผู้ประกอบการรถโดยสาร ในส่วนของรูปแบบการใช้ที่ดินและสิ่งแวดล้อม ประเด็นสำคัญที่ต้องคำนึงถึง ได้แก่ การเข้าถึงถนนใหญ่ การเข้าถึงระบบขนส่งมวลชนประเภทอื่นๆ ความเหมาะสมกับสภาพแวดล้อมและพื้นที่ข้างเคียง ความสอดคล้องกับผังเมือง และความเป็นไปได้ในการพัฒนาพื้นที่สถานีขนส่งในอนาคต สำหรับปัจจัยด้านอุปสงค์ในการเดินทางของผู้โดยสาร จะต้องทำให้ผู้โดยสารมีต้นทุนในการเดินทางต่ำที่สุด จึงต้องทำให้การเดินทางเข้าสู่หรือออกจากสถานีขนส่งมีความสะดวกและมีต้นทุนไม่สูงเกินไป สำหรับปัจจัยด้านต้นทุนของผู้ประกอบการ ต้นทุนในการขนส่งผู้โดยสารและต้นทุนในการเช่าพื้นที่หรือซื้อที่ดินสำหรับสถานีขนส่งจะต้องต่ำที่สุดเท่าที่เป็นไปได้ การกำหนดตำแหน่งของสถานีขนส่งจึงต้องหาจุดสมดุลระหว่างปัจจัยทั้งสาม

อย่างไรก็ตาม จากการสัมภาษณ์หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับสถานีขนส่ง พบว่า การกำหนดตำแหน่งสถานีขนส่งในประเทศไทยบางแห่งไม่ได้ทำอย่างเป็นระบบ ดังเช่นกรณีสถานีขนส่ง จังหวัดขอนแก่นแห่งที่ 3 ที่เลือกพื้นที่จากพื้นที่ที่เอกชนเป็นผู้เสนอขายต่อขนส่งจังหวัด สถานีขนส่งแห่งใหม่ของจังหวัดจึงอยู่ในพื้นที่ที่ประชาชนเข้าถึงยาก เพราะอยู่ไกลจากตัวเมืองและขาดระบบขนส่งมวลชนที่เชื่อมต่อ อีกกรณีคือสถานีขนส่ง กรุงเทพฯ (จตุจักร) ที่มีแผนย้ายจากตำแหน่งเดิมไปรังสิต ที่ไกลจากใจกลางกรุงเทพฯ มาก อาจทำให้

ผู้โดยสารเข้าถึงสถานีขนส่งได้ลำบากและมีต้นทุนสูง แต่ในตำแหน่งใหม่ของสถานีขนส่งมีโครงข่ายรถไฟฟ้าที่เชื่อมต่อ ซึ่งน่าจะทำให้การเชื่อมต่อกับสถานีขนส่งสะดวกมากขึ้น ดังนั้น ในการจัดตั้งสถานีขนส่งในอนาคตจะต้องกำหนดตำแหน่งอย่างเป็นระบบ โดยวางแผนร่วมกับการวางผังเมือง และต้องมีระบบขนส่งมวลชนที่รองรับสถานีขนส่งให้เชื่อมต่อกับตัวเมืองได้อย่างสะดวก

ในต่างประเทศ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมีส่วนร่วมในการบริหารจัดการสถานีขนส่ง ดังในกรณีศึกษาในสหราชอาณาจักร รูปแบบการมีส่วนร่วมขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมีทั้งรูปแบบที่เอกชนเป็นผู้ก่อสร้างและบริหารจัดการเอง โดยขออนุญาตจัดตั้งสถานีขนส่งจากสภาท้องถิ่น รูปแบบที่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเป็นผู้ก่อสร้างสถานีขนส่ง แต่เอกชนเป็นผู้บริหารจัดการ และรูปแบบที่หน่วยงานของรัฐบาลและรัฐบาลท้องถิ่นร่วมกันบริหารจัดการ ในประเทศไทย นอกเหนือจากสถานีขนส่งที่เป็นของรัฐวิสาหกิจและเอกชนแล้ว ขบ. ได้กระจายอำนาจการบริหารสถานีขนส่งไปยังองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นทั้งหมด เพื่อลดภาระงานของ ขบ. และเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการภายใต้ระเบียบของ ขบ.

เนื่องด้วยการศึกษาี้ยังเป็นเพียงการศึกษาเบื้องต้น จึงจำเป็นต้องมีการศึกษาเชิงลึกเกี่ยวกับการออกแบบและวางแผนสถานีขนส่งเชิงผังเมืองในประเทศไทย รวมทั้งประสิทธิภาพในการดำเนินงานภายใต้สถานีขนส่ง เพื่อพัฒนาการเข้าถึงสถานีขนส่งต่อไป

เอกสารอ้างอิง

บทที่ 7

- Auckland Regional Transport Authority. (2009). *Bus Stop Infrastructure Design Guidelines*. Auckland, New Zealand. Retrieved from <https://at.govt.nz/media/imported/4394/AT-ARTA-Guidelines-Bus Stop Infrastructure Guidelines 2009.pdf>
- BC Transit. (2010). *BC Transit Infrastructure Design Guidelines*.
- Cedar, A., & Wilson, M. (1986). Bus Network Design. *Transportation Research Part B*, 20(4), 331–344.
- Chien, S., Byun, J., & Bladikas, A. (2010). Optimal stop spacing and headway of congested transit system considering realistic wait times. *Transportation Planning and Technology*, 33(6), 495–513.
- Chien, S. I., & Qin, Z. (2004). Optimization of Bus Stop Locations for Improving Transit Accessibility. *Transportation Planning and Technology*, 27(3), 211–227.
- Delaware Valley Regional Planning Commission. (2012). SEPTA Bus Stop Design Guidelines. *Dvrpc*. Retrieved from http://www.dvrpc.org/asp/pubs/publicationabstract.asp?pub_id=12025
- Dell’Olio, L., Moura, J. L., & Ibeas, A. (2006). Bi-Level Mathematical Programming Model for Locating Bus Stops and Optimizing Frequencies. *Transportation Research Record*, 1971, 23–31.
- Delmelle, E. M., Li, S., & Murray, A. T. (2012). Identifying bus stop redundancy: A gis-based spatial optimization approach. *Computers, Environment and Urban Systems*, 36(5), 445–455.
- Demetsky, M., & Lin, B. (1982). Bus Stop Location and Design. *Journal of Transportation Engineering, ASCE*, 108, 313–327.
- Depriest, A. (2014). *Bus Shelters as Shared Public and Private Entities ; and Bus Shelter Advertising Contracts (BSACs), a Product and Source of Global Change : an Overview , History , and Comparison*. University of New Orleans.

- Diab, E. I., & El-geneidy, A. M. (2015). The far side story : Measuring the benefits of bus stop location on transit performance, (October 2014), 1–20.
- Easter Seals Project Action. (2006). *Toolkit for the Assessment of Bus Stop Accessibility and Safety* Bus Stop Accessibility and Safety.
- Furth, P. G., & Rahbee, A. B. (2000). Optimal Bus Stop Spacing Through Dynamic Programming and Geographic Modeling. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, 1731, 15–22.
- Furth, P. G., & SanClemente, J. L. (2006). Near side, far side, uphill, downhill: Impact of bus stop location on bus delay. *Transportation Research Record*, 1971, 66–73.
- Greater Manchester Passenger Transport Executive. (2007). *Design guidelines for bus stops in Greater Manchester*.
- Ibeas, A., Dell’Olio, L., Alonso, B., & Sainz, O. (2010). Optimizing Bus Stop Spacing in Urban Areas. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, 46(3), 446–458.
- JCDecaux. (2013). CBS Outdoor Americas Inc./Decaux expands its Los Angeles street furniture joint venture to Greater LA. Retrieved from <http://www.jcdecaux.com/en/Newsroom/Press-Releases/2013/CBS-Outdoor-Americas-Inc.-Decaux-expands-its-Los-Angeles-street-furniture-joint-venture-to-Greater-LA>
- Kikuchi, S., & Vuchic, V. R. (1982). Transit Vehicle Stopping Regimes and Spacings. *Transportation Science*, 16(3), 311–331.
- Kraft, W. H., & Boardman, T. J. (1972). Location of bus stops. *Journal of Transportation Engineering*, 98(1), 103–116.
- Kuah, G. K., & Perl, J. (1988). Optimization of Feeder Bus Routes and Bus-Stop Spacing. *Journal of Transportation Engineering*, 114(3), 341–354.
- Levinson, H. S. (1983). Analyzing Transit Travel Time Performance. *Transportation Research Record*, 915, 1–6.
- Li, H., & Bertini, R. L. (2008). Optimal Bus Stop Spacing for Minimizing Transit Operation Cost. *ASCE Journal Of Transportation Engineering*, 1–11.

- Li, H., & Bertini, R. L. (2009). Assessing a Model for Optimal Bus Stop Spacing with High-Resolution Archived Stop-Level Data. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, 2111(1), 24–32.
- Liggett, R., Loukaitou-Sideris, A., Iseki, H., Loukaitou-Sideris, A., & Iseki, H. (2001). Bus Stop-Environment Connection: Do Characteristics of the Built Environment Correlate with Bus Stop Crime? *Transportation Research Record*, 1760(1), 20–27.
- Loukaitou-Sideris, A. (1996). Hot Spots of Bus Stop Crime: The Importance of Environmental Attributes. *University of California Transportation Center*.
- Loukaitou-Sideris, A., Liggett, R. S., Iseki, H., & Thurlow, W. (2000). Measuring the Effects of Built Environment on Bus Stop Crime. *University of California Transportation Center*.
- Mamun, S. a., & Lownes, N. E. (2014). Access and Connectivity Tradeoffs in Transit Stop Location. *Transportation Research Board*, 436(2466), 1–20.
- Mohring, H. (1972). Optimization and Scale Economies in Urban Bus Transportation. *American Economic Review*, 62(4), 591–604.
- Murray, A. T. (2001). Strategic Analysis of Transport Coverage. *Socio-Economic Planning Sciences*, 35(3), 175–188.
- Murray, A. T., Davis, R., Stimson, R. J., & Ferreira, L. (1998). Public transportation access. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 3(5), 319–328.
- Murray, A. T., & Wu, X. (2003). Accessibility tradeoffs in public transit planning. *Journal of Geographical Systems*, 5(1), 93–107.
- NZ Transport Agency. (2014). *Guidelines for Public Transport Infrastructure and Facilities*.
- Salt Lake City Council. (2013). *Bus Shelter Advertising Common Practices*.
- Schobel, A. (2005). Locating Stops Along Bus or Railway Lines: A Bicriteria Problem. *Annals of Operations Research*, 136, 211–227.
- Tirachini, A. (2014). The Economics and Engineering of Bus Stops: Spacing, Design and Congestion. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 59, 37–57.

- Tirachini, A., & Hensher, D. A. (2011). Bus Congestion, Optimal Infrastructure Investment and the Choice of a Fare Collection System in Dedicated Bus Corridors. *Transportation Research Part B*, 45(5), 828–844.
- TransLink. (2012). *Bus Stop Design Guide*.
- TransLink. (2016). *Public Transport Infrastructure Manual (PTIM)*.
- Transport for London. (2006). Accessible bus stop design guidance. *Bus Priority Team Technical Advice Note*, (BP1/06), 1–64.
- Transport Research Board. (1996). *TCRP Report 19: Guidelines for the Location and Design of Bus Stops*.
- Transport Research Board. (2003). Transit Capacity and Quality of Service Manual. *TCRP Report 100*.
- TriMet. (2010). Bus Stops Guidelines July 2010 Revision, (July), 25–44.
- Vuchic, V. R. (2005). *Urban Transit Operations, Planning and Economics*. John Wiley & Sons.
- Washington Metropolitan Area Transit Authority. (2009). *WMATA Guidelines for the Design and Placement of Transit Stops*.
- Washington Metropolitan Area Transit Authority. (2013). *On-street bus terminal study*.
- Wright, L., & Hook, W. (2007). Bus Rapid Transit Planning Guide. *Institute for Transportation & Development Policy*, (June), 836.
- Wu, C., & Murray, A. T. (2005). Optimizing public transit quality and system access: the multiple-route, maximal covering/shortest-path problem. *Environment and Planning B: Planning and Design*, 32, 163–178.
- กองการขนส่ง สำนักงานการจราจรและขนส่ง. (2558). คู่มือปฏิบัติราชการ กองการขนส่ง สำนักงานการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร.
- เดลินิวส์. (2559, 4 สิงหาคม). ป้ายรถเมล์พัง กทม.ควัก 12 ล.ซ่อม. กรุงเทพมหานคร. สืบค้นจาก <http://www.dailynews.co.th/bangkok/505940>
- พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522
- สำนักงานการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร. (2558). *สถิติจราจร ปี 2557*.

บทที่ 8

- Arabi, M., Beheshtitabar, E., Ghadirifaraz, B., & Forjanizadeh, B. (2015). Optimum Locations for Intercity Bus Terminals with the AHP Approach – Case Study of the City of Esfahan. *International Journal of Social, Behavioral, Educational, Economic, Business and Industrial Engineering*, 9(2), 545–551.
- BBC News. (2007). Digbeth Revamp Begins. Retrieved from http://www.bbc.co.uk/birmingham/content/articles/2007/10/29/digbeth_renovation_feature.shtml
- Cuylits, E. R. (1972). *Inter-city Bus Terminal Location Criteria*. University of British Columbia.
- Milton Keynes Council. (2008). *Milton Keynes Local Transport Plan Progress Report*.
- MKCitizen. (2008). New Coachway Design Unveiled. Retrieved from <http://www.miltonkeynes.co.uk/news/new-coachway-design-unveiled-1-866353>
- TransLink. (2016). *Public Transport Infrastructure Manual (PTIM), March 2016*.
- Transport for London. (2013). *TfL Corporate Archives Research Guides No 20: Victoria Coach Station Victoria Coach Station*.
- Victoria Transport Policy Institute. (2015). Transit Station Improvements: Victoria Transport Policy Institute. In *TDM Encyclopedia*. Retrieved from <http://www.vtppi.org/tdm/tdm127.htm>
- กฎกระทรวงคมนาคม ฉบับที่ 18 (พ.ศ. 2525) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522
กรมการขนส่งทางบก. (2559ก). สถานีขนส่ง. สืบค้นเมื่อ 26 กรกฎาคม 2559, จากเว็บไซต์กรมการขนส่ง
ทางบก: http://apps.dlt.go.th/bus_terminal/index.html
- กรมการขนส่งทางบก. (2559ข). สถิติการใช้สถานีขนส่งผู้โดยสารที่ดำเนินการ. สืบค้นจากเว็บไซต์กรม
การขนส่งทางบก: http://apps.dlt.go.th/statistics_web/station
- กรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น. (2549). มาตรฐานสถานีขนส่งทางบก. กรุงเทพมหานคร.
- จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. (2558). โครงการศึกษาการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและเพิ่มประสิทธิภาพ
การบริการใน ภาคขนส่งสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุ. เสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่ง
และจราจร กระทรวงคมนาคม. กรุงเทพมหานคร.
- พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522
- พระราชบัญญัติกำหนดแผนและขั้นตอนการกระจายอำนาจให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น พ.ศ. 2542
- ระเบียบกรมการขนส่งทางบกว่าด้วยการบริหาร และดำเนินกิจการสถานีขนส่งผู้โดยสารขององค์กรปกครอง
ส่วนท้องถิ่น พ.ศ. 2548
- ระเบียบกระทรวงคมนาคมว่าด้วยการรับจ่ายเงินค่าบริการสถานีขนส่ง กรมการขนส่งทางบก พ.ศ. 2532

ภาคผนวกที่:

1. รายการตรวจสอบสำหรับป้ายจุดจอดรถประจำทาง
2. รายชื่อสถานีขนส่งในประเทศไทย
3. หลักเกณฑ์และเงื่อนไขในการขอจัดให้มีสถานีขนส่งผู้โดยสาร และการขอรับใบอนุญาตจัดตั้งและดำเนินการสถานีขนส่งผู้โดยสาร
4. สรุปการประชุมระดมความคิดเห็น ครั้งที่ 1
เรื่อง “บทบาทของท้องถิ่นในการให้บริการและการเข้าถึงรถโดยสารสาธารณะ”

ภาคผนวก 1

รายการตรวจสอบสำหรับป้ายจุดจอดรถประจำทาง

1. สถานที่ตั้งของจุดจอดรถประจำทาง.....
2. ประเภทของจุดจอดรถประจำทาง
 - 1) จุดจอดขนาดเล็ก (มีผู้โดยสารจำนวนไม่มาก ความถี่ของรถเมล์ที่จอดต่ำ)
 - 2) จุดจอดขนาดกลาง (มีผู้โดยสารจำนวนปานกลาง ความถี่ของรถเมล์ประมาณ 30 นาทีต่อคัน)
 - 3) จุดจอดขนาดใหญ่ (อยู่ใกล้สถานที่พลุกพล่าน เช่น ศูนย์การค้า และมีความถี่ของรถเมล์สูง (ใช้เวลาต่ำกว่า 30 นาทีต่อคัน))
3. สายรถประจำทางที่จอด.....
4. สิ่งอำนวยความสะดวก
 - 1) ศาลาที่พັกรหัสโดยสาร 2) ที่นั่ง 3) ป้ายหยุดรถ 4) อื่นๆ.....
5. สภาพของสิ่งอำนวยความสะดวก

สิ่งอำนวยความสะดวก	อยู่ในสภาพดี	ควรมีการซ่อมแซม (ระบุรายละเอียด)
หลังคา		
ที่นั่ง		
ป้าย		
อื่นๆ		

6. การให้ข้อมูลที่จุดจอดรถประจำทาง
 - 1) สายรถประจำทางที่จอด 2) ข้อมูลปลายทางสายรถเมล์
 - 3) ข้อมูลตามเวลาจริง
7. สิ่งอำนวยความสะดวกปลอดภัย
 - 1) แสงไฟที่จุดจอดรถประจำทาง 2) แสงไฟถนน
 - 3) โทรศัพท์ฉุกเฉิน 4) กล้องโทรทัศน์วงจรปิด
8. สิ่งแวดล้อมและการเข้าถึงจุดจอดรถประจำทาง
 - 1) ทางม้าลายหรือสะพานลอยอยู่ในบริเวณใกล้เคียง
 - 2) มีทางเท้า (คอนกรีต)

- 3) มีพื้นผิว/กระเบื้องสำหรับผู้พิการทางสายตา (Tactile Ground Surface Indicator – TGS/Braille block)
- 4) อยู่ใกล้สี่แยกหรือทางแยก
- 5) ไม่มีสิ่งกีดขวาง/บดบังป้ายรถเมล์ (สังเกตเห็นได้ง่ายทั้งสำหรับคนขับและผู้โดยสาร และไม่ใช่อุปสรรคต่อการเข้าถึงของผู้โดยสาร)
- 6) ไม่มีร้านค้า/แผงลอยกีดขวางป้ายรถเมล์

9. ตำแหน่งของจุดจอด

- 1) หลังสี่แยก
- 2) ก่อนสี่แยก
- 3) กลางปลีอก

10. ประเภทของจุดจอดรถประจำทาง

- 1) จุดจอดริมถนน
- 2) จุดจอดเว้า

11. ข้อสังเกต/แนะนำอื่นๆ

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

ภาคผนวก 2

รายชื่อสถานียชนส่งในประเทศไทย

1. สถานีขนส่งที่มีการถ่ายโอนจากกรมการขนส่งทางบกให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

ลำดับ ที่	รายชื่อสถานียชนส่งผู้โดยสาร	หน่วยงานที่รับโอน	วัน/เดือน/ปีที่โอน
1	สถานียชนส่งผู้โดยสารจังหวัดนครศรีธรรมราช	เทศบาลนครนครศรีธรรมราช	30 มิถุนายน 2548
2	สถานียชนส่งผู้โดยสารจังหวัดนครราชสีมา แห่งที่ 1	เทศบาลนครนครราชสีมา	1 สิงหาคม 2548
3	สถานียชนส่งผู้โดยสารจังหวัดขอนแก่น	เทศบาลนครขอนแก่น	1 สิงหาคม 2548
4	สถานียชนส่งผู้โดยสารปรับอากาศ จังหวัดขอนแก่น	เทศบาลนครขอนแก่น	1 สิงหาคม 2548
5	สถานียชนส่งผู้โดยสารอำเภอบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น	องค์การบริหารส่วนจังหวัด ขอนแก่น	1 สิงหาคม 2548
6	สถานียชนส่งผู้โดยสารอำเภอชุมแพ จังหวัดขอนแก่น	องค์การบริหารส่วนจังหวัด ขอนแก่น	1 สิงหาคม 2548
7	สถานียชนส่งผู้โดยสารอำเภอภูเวียง จังหวัดขอนแก่น	องค์การบริหารส่วนจังหวัด ขอนแก่น	1 สิงหาคม 2548
8	สถานียชนส่งผู้โดยสารจังหวัดระยอง	เทศบาลนครระยอง	1 กันยายน 2548
9	สถานียชนส่งผู้โดยสารจังหวัดกาญจนบุรี	เทศบาลเมืองกาญจนบุรี	1 กันยายน 2548
10	สถานียชนส่งผู้โดยสารจังหวัดหนองบัวลำภู	เทศบาลเมืองหนองบัวลำภู	5 กันยายน 2548
11	สถานียชนส่งผู้โดยสารอำเภอพยุหะคีรี จ. มหาสารคาม	องค์การบริหารส่วนจังหวัด มหาสารคาม	27 กันยายน 2548
12	สถานียชนส่งผู้โดยสารจังหวัดแพร่	เทศบาลเมืองแพร่	30 กันยายน 2548
13	สถานียชนส่งผู้โดยสารจังหวัดสระแก้ว	เทศบาลเมืองสระแก้ว	30 กันยายน 2548
14	สถานียชนส่งผู้โดยสารจังหวัดภูเก็ต	เทศบาลนครภูเก็ต	30 กันยายน 2548
15	สถานียชนส่งผู้โดยสารเฉลิมพระเกียรติฯ จังหวัด สุโขทัย	องค์การบริหารส่วนจังหวัดสุโขทัย	30 กันยายน 2548
16	สถานียชนส่งผู้โดยสารจังหวัดฉะเชิงเทรา	เทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา	30 กันยายน 2548
17	สถานียชนส่งผู้โดยสารอำเภอพนมสารคาม จังหวัด ฉะเชิงเทรา	องค์การบริหารส่วนจังหวัด ฉะเชิงเทรา	30 กันยายน 2548
18	สถานียชนส่งผู้โดยสารจังหวัดราชบุรี	เทศบาลเมืองราชบุรี	30 กันยายน 2548
19	สถานียชนส่งผู้โดยสารจังหวัดเชียงราย	เทศบาลนครเชียงราย	30 กันยายน 2548
20	สถานียชนส่งผู้โดยสารจังหวัดบุรีรัมย์	เทศบาลเมืองบุรีรัมย์	30 กันยายน 2548
21	สถานียชนส่งผู้โดยสารจังหวัดอุดรดิษฐ์	เทศบาลเมืองอุดรดิษฐ์	30 กันยายน 2548
22	สถานียชนส่งผู้โดยสารจังหวัดศรีสะเกษ	เทศบาลเมืองศรีสะเกษ	30 กันยายน 2548

23	สถานีขนส่งผู้โดยสารอำเภอกันทรลักษ์ จังหวัดศรีสะเกษ	องค์การบริหารส่วนจังหวัดศรีสะเกษ	30 กันยายน 2548
24	สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดนครสวรรค์	เทศบาลนครนครสวรรค์	1 ตุลาคม 2548
25	สถานีขนส่งผู้โดยสารอำเภอเดชอุดม จังหวัดอุบลราชธานี	องค์การบริหารส่วนจังหวัดอุบลราชธานี	1 ตุลาคม 2548
26	สถานีขนส่งผู้โดยสารเฉลิมพระเกียรติฯ จังหวัดอุบลราชธานี	องค์การบริหารส่วนจังหวัดอุบลราชธานี	1 ตุลาคม 2548
27	สถานีขนส่งผู้โดยสารอำเภอโชคชัย จังหวัดนครราชสีมา	องค์การบริหารส่วนจังหวัดนครราชสีมา	1 ตุลาคม 2548
28	สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดหนองคาย	เทศบาลเมืองหนองคาย	1 ตุลาคม 2548
29	สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดอำนาจเจริญ	เทศบาลเมืองอำนาจเจริญ	1 พฤศจิกายน 2548
30	สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดอุดรธานี แห่งที่ 1	เทศบาลนครอุดรธานี	30 พฤศจิกายน 2548
31	สถานีขนส่งผู้โดยสารพันดอน อำเภอกุมภวาปี จังหวัดอุดรธานี	องค์การบริหารส่วนจังหวัดอุดรธานี	30 พฤศจิกายน 2548
32	สถานีขนส่งผู้โดยสารอำเภอสากเหล็ก จังหวัดพิจิตร	องค์การบริหารส่วนจังหวัดพิจิตร	1 ธันวาคม 2548
33	สถานีขนส่งผู้โดยสารปทุมพร จังหวัดชุมพร	องค์การบริหารส่วนจังหวัดชุมพร	1 กุมภาพันธ์ 2549
34	สถานีขนส่งผู้โดยสารเฉลิมพระเกียรติฯ จังหวัดพัทลุง	องค์การบริหารส่วนจังหวัดพัทลุง	1 พฤษภาคม 2549
35	สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดตราด	เทศบาลเมืองตราด	2 สิงหาคม 2549
36	สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดพิษณุโลก	เทศบาลนครพิษณุโลก	12 สิงหาคม 2549
37	สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดกำแพงเพชร	องค์การบริหารส่วนจังหวัดกำแพงเพชร	1 กันยายน 2549
38	สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดชลบุรี	องค์การบริหารส่วนจังหวัดชลบุรี	26 กันยายน 2549
39	สถานีขนส่งผู้โดยสารอำเภอพล จังหวัดขอนแก่น	เทศบาลเมืองพล	28 กันยายน 2549
40	สถานีขนส่งผู้โดยสารอำเภอสิรินธร จังหวัดอุบลราชธานี	องค์การบริหารส่วนจังหวัดอุบลราชธานี	29 กันยายน 2549
41	สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดสระบุรี	เทศบาลเมืองสระบุรี	29 กันยายน 2549
42	สถานีขนส่งผู้โดยสารอำเภอโพธารอง จังหวัดร้อยเอ็ด	องค์การบริหารส่วนจังหวัดร้อยเอ็ด	29 กันยายน 2549
43	สถานีขนส่งผู้โดยสารอำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา	เทศบาลนครนครหาดใหญ่	30 กันยายน 2549
44	สถานีขนส่งผู้โดยสารอำเภอด่านช้าง จังหวัดสุพรรณบุรี	องค์การบริหารส่วนจังหวัดสุพรรณบุรี	30 กันยายน 2549
45	สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดสุรินทร์	เทศบาลเมืองสุรินทร์	30 กันยายน 2549
46	สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดจันทบุรี	เทศบาลเมืองจันทบุรี	30 กันยายน 2549
47	สถานีขนส่งผู้โดยสารอำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย	องค์การบริหารส่วนจังหวัดเชียงราย	1 ตุลาคม 2549

48	สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดตาก	องค์การบริหารส่วนจังหวัดตาก	26 กันยายน 2550
49	สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดพะเยา	เทศบาลเมืองพะเยา	28 กันยายน 2550
50	สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดลำปาง	เทศบาลเมืองลำปาง	30 กันยายน 2550
51	สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดเพชรบูรณ์	เทศบาลเมืองเพชรบูรณ์	30 กันยายน 2550
52	สถานีขนส่งผู้โดยสารอำเภอปรางค์กู่ จังหวัดสุรินทร์	องค์การบริหารส่วนจังหวัดสุรินทร์	30 กันยายน 2550
53	สถานีขนส่งผู้โดยสารอำเภอสังขะ จังหวัดสุรินทร์	องค์การบริหารส่วนจังหวัดสุรินทร์	30 กันยายน 2550
54	สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดลพบุรี	เทศบาลเมืองลพบุรี	30 กันยายน 2550
55	สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดน่าน	เทศบาลเมืองน่าน	30 กันยายน 2550
56	สถานีขนส่งผู้โดยสารอำเภอลาดยาว จังหวัดนครสวรรค์	องค์การบริหารส่วนจังหวัดนครสวรรค์	1 มิถุนายน 2551
57	สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดนครพนม	เทศบาลเมืองนครพนม	1 กันยายน 2551
58	สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดแม่ฮ่องสอน	เทศบาลเมืองแม่ฮ่องสอน	23 กันยายน 2551
59	สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดสิงห์บุรี	เทศบาลเมืองสิงห์บุรี	30 กันยายน 2551
60	สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดระยอง แห่งที่ 2	องค์การบริหารส่วนจังหวัดระยอง	17 กันยายน 2551
61	สถานีขนส่งผู้โดยสารอำเภอตากสิน จังหวัดนครสวรรค์	องค์การบริหารส่วนจังหวัดนครสวรรค์	1 ตุลาคม 2551
62	สถานีขนส่งผู้โดยสารอำเภอลำน้ำราชมัย จังหวัดลพบุรี	องค์การบริหารส่วนจังหวัดลพบุรี	1 ตุลาคม 2551
63	สถานีขนส่งผู้โดยสารอำเภอโคกสำโรง จังหวัดลพบุรี	องค์การบริหารส่วนจังหวัดลพบุรี	1 ตุลาคม 2551
64	สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดนครราชสีมา	เทศบาลเมืองนครราชสีมา	1 ตุลาคม 2551
65	สถานีขนส่งผู้โดยสารอำเภอแม่สอด จังหวัดตาก	เทศบาลตำบลท่าสายลวด	1 พฤศจิกายน 2551
66	สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดชัยนาท	เทศบาลเมืองชัยนาท	22 ธันวาคม 2551
67	สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดเชียงใหม่ แห่งที่ 1	เทศบาลนครเชียงใหม่	1 มกราคม 2552
68	สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดเชียงใหม่ แห่งที่ 2	เทศบาลนครเชียงใหม่	1 มกราคม 2552
69	สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดยะลา	เทศบาลนครยะลา	16 มกราคม 2552
70	สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดตรัง	องค์การบริหารส่วนจังหวัดตรัง	1 เมษายน 2553
71	สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดยโสธร	เทศบาลเมืองยโสธร	17 มิถุนายน 2553
72	สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดสตูล	เทศบาลเมืองสตูล	1 ตุลาคม 2553
73	สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดปัตตานี	องค์การบริหารส่วนจังหวัดปัตตานี	1 พฤศจิกายน 2553
74	สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดขอนแก่น แห่งที่ 3	เทศบาลนครขอนแก่น	8 กันยายน 2554
75	สถานีขนส่งผู้โดยสารอำเภอเสนา จังหวัดพระนครศรีอยุธยา	เทศบาลเมืองเสนา	1 ตุลาคม 2554
76	สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดเชียงใหม่ แห่งที่ 3	เทศบาลนครเชียงใหม่	25 ตุลาคม 2554
77	สถานีขนส่งผู้โดยสารอำเภอบรบือ จังหวัดมหาสารคาม	เทศบาลตำบลบรบือ	1 พฤศจิกายน 2554
78	สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดชัยภูมิ	เทศบาลเมืองชัยภูมิ	1 มีนาคม 2555

79	สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดชัยภูมิ แห่งที่ 2	เทศบาลเมืองชัยภูมิ	1 มีนาคม 2555
80	สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดราชบุรี แห่งที่ 2	องค์การบริหารส่วนจังหวัดราชบุรี	1 ตุลาคม 2555
81	สถานีขนส่งผู้โดยสารอำเภอทุ่งสง จังหวัดนครศรีธรรมราช	เทศบาลตำบลชะมาย	7 สิงหาคม 2555
82	สถานีขนส่งผู้โดยสารอำเภอเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี	เทศบาลเมืองเกาะสมุย	13 กันยายน 2555
83	สถานีขนส่งผู้โดยสารอำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา แห่งที่ 2	เทศบาลนครหาดใหญ่	1 ตุลาคม 2555
84	สถานีขนส่งผู้โดยสารอำเภอสุโขทัย-ลก จังหวัดนราธิวาส	เทศบาลเมืองสุโขทัย-ลก	20 พฤศจิกายน 2555
85	สถานีขนส่งผู้โดยสารอำเภอเทิง จังหวัดเชียงราย	เทศบาลตำบลเวียงเทิง	9 กันยายน 2556
86	สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดสกลนคร แห่งที่ 2	เทศบาลนครสกลนคร	20 กุมภาพันธ์ 2557
87	สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดอุทัยธานี	เทศบาลเมืองอุทัยธานี	1 ตุลาคม 2557
88	สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดภูเก็ต แห่งที่ 2	เทศบาลตำบลรัฐภา	11 มีนาคม 2558
89	สถานีขนส่งผู้โดยสารเมืองใหม่ช่องสะง่า อำเภอภูสิงห์ จังหวัดศรีสะเกษ	องค์การบริหารส่วนจังหวัดศรีสะเกษ	3 มีนาคม 2559
90	สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดสงขลา	เทศบาลนครสงขลา	28 มีนาคม 2559

2. สถานีขนส่งที่อยู่ระหว่างการถ่ายโอนให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

- 1) สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดเชียงราย แห่งที่ 2

3. สถานีขนส่งที่บริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.) ดำเนินการ

- 1) สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพฯ (เอกมัย)
- 2) สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพฯ (ถนนบรมราชชนนี)
- 3) สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดสุพรรณบุรี
- 4) สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพฯ (จตุจักร)
- 5) สถานีขนส่งผู้โดยสารอำเภอหล่มสัก จังหวัดเพชรบูรณ์
- 6) สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดสุราษฎร์ธานี
- 7) สถานีขนส่งผู้โดยสารอำเภอภูเขียว จังหวัดชัยภูมิ

4. สถานีขนส่งที่เอกชนดำเนินการ

- 1) สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดปราจีนบุรี
- 2) สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดร้อยเอ็ด
- 3) สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดลำพูน

- 4) สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดกาฬสินธุ์
 - 5) สถานีขนส่งผู้โดยสารอำเภอประโคนชัย จังหวัดบุรีรัมย์
 - 6) สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดนครนายก
 - 7) สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดนครปฐม
 - 8) สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดนครราชสีมา แห่งที่ 2
 - 9) สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดพิจิตร
 - 10) สถานีขนส่งผู้โดยสารอำเภอทับปดบุรี จังหวัดปราจีนบุรี
 - 11) สถานีขนส่งผู้โดยสารอำเภอนางรอง จังหวัดบุรีรัมย์
 - 12) สถานีขนส่งผู้โดยสารอำเภอพิมาย จังหวัดนครราชสีมา
 - 13) สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดมุกดาหาร
 - 14) สถานีขนส่งผู้โดยสารอำเภอกระนวน จังหวัดขอนแก่น
 - 15) สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดเลย
 - 16) สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดอุดรธานี แห่งที่ 2
 - 17) สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดกระบี่
 - 18) สถานีขนส่งผู้โดยสารอำเภอวชิรบารมี จังหวัดพิจิตร
 - 19) สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดพิษณุโลก แห่งที่ 2
 - 20) สถานีขนส่งผู้โดยสารอำเภอหนองบัว จังหวัดนครสวรรค์
5. สถานีขนส่งที่เทศบาลดำเนินการ
- 1) สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดสกลนคร
 - 2) สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดมหาสารคาม

ภาคผนวก 3

หลักเกณฑ์และเงื่อนไขในการขจัดให้มีสถานีขนส่งผู้โดยสาร

1. เงื่อนไขเกี่ยวกับที่ดิน

1.1 สิทธิในที่ดิน

การยื่นคำขอมอบที่ดิน ผู้ขอมอบต้องมีสิทธิในที่ดินและต้องแนบหลักฐานแสดงสิทธิในที่ดินอย่างใดอย่างหนึ่ง ดังต่อไปนี้ คือ

- (ก) เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์
- (ข) เป็นผู้ที่มีสิทธิตามสัญญาจะซื้อจะขาย
- (ค) เป็นผู้ที่มีสิทธิครอบครองใช้ประโยชน์ในที่ดินโดยชอบด้วยกฎหมาย (เฉพาะเทศบาลองค์การบริหารส่วนจังหวัด และรัฐวิสาหกิจ)

ที่ดินที่จะมอบให้ดังกล่าวจะต้องไม่มีภาระติดพันใด ๆ ทั้งสิ้นในวันทำสัญญาและสำหรับกรณีที่เป็นที่ดินตาม (ข) ผู้ขอมอบต้องทำการซื้อขายและจดทะเบียนโอนเสร็จสิ้นก่อนที่จะลงนามสัญญากับกรมการขนส่งทางบก

1.2 ขนาดของที่ดิน

ที่ดินสำหรับจัดให้มีสถานีขนส่งผู้โดยสารระดับจังหวัด ต้องมีเนื้อที่ไม่น้อยกว่า 5 ไร่ สำหรับสถานีขนส่งผู้โดยสารระดับอำเภอหรือสถานีขนส่งผู้โดยสารย่อย ต้องมีเนื้อที่ไม่น้อยกว่า 3 ไร่ หรือตามที่ทางราชการประกาศกำหนดเป็นอย่างอื่น หรือที่เห็นสมควร แล้วแต่กรณี

1.3 ลักษณะของที่ดิน

ที่ดินที่จะจัดให้มีสถานีขนส่งผู้โดยสารต้องอยู่ในทำเลที่เหมาะสม และมีลักษณะดังนี้ คือ

(ก) ที่ดินนั้นอยู่ติดทางหลวงหรือทางสาธารณะที่สามารถปรับปรุงเป็นทางชนิดสี่ช่องเดินรถได้ และอยู่ในบริเวณที่ไม่ห่างจากย่านชุมชนเกินสมควร

(ข) หากที่ดินตาม (ก) ไม่สามารถปรับปรุงเป็นทางสี่ช่องเดินรถได้ แต่ที่ดินนั้นอยู่ติดทางหลวงหรือทางสาธารณะมากกว่าหนึ่งเส้นทางซึ่งมีทางเข้าและทางออกแยกต่างหากจากกัน และเป็นทางเดินรถทางเดียว แต่ละทางมีผิวจราจรกว้างไม่น้อยกว่า 6 เมตร หรือตามที่ทางราชการเห็นสมควร

(ค) หากที่ดินไม่อยู่ติดทางหลวงหรือทางสาธารณะตาม (ก) (ข) ที่ดินนั้นต้องอยู่ห่างจากทางหลวงหรือทางสาธารณะไม่เกิน 300 เมตร โดยประมาณ และต้องจัดให้มีทางเชื่อมที่เหมาะสมเพื่อใช้เป็นทางเข้าและทางออกสถานีในบริเวณเดียวกัน มีเขตทางกว้างไม่น้อยกว่า 24 เมตร โดยอาจมีเกาะแบ่งถนนกว้างไม่น้อยกว่า 1 เมตร และมีผิวจราจร 2 ข้าง กว้างข้างละไม่น้อยกว่า 10.5 เมตร ในกรณีที่ทางเชื่อมแยกเป็นทางเข้าส่วนหนึ่งและทางออกส่วนหนึ่ง ทางเชื่อมแต่ละส่วนควรมีเขตทางกว้างไม่น้อยกว่า 12 เมตร และมีผิวจราจรกว้างไม่น้อยกว่า 10.5 เมตร หรือตามที่ทางราชการเห็นสมควร ทางเชื่อมดังกล่าวข้างต้นต้องจัดให้เป็นทางสาธารณะก่อนประกาศกำหนดให้เป็นสถานีขนส่งผู้โดยสาร

(ง) ที่ดินที่จะจัดให้มีสถานีขนส่งผู้โดยสาร ต้องมีลักษณะเหมาะสมที่จะใช้เป็นสถานีขนส่งผู้โดยสาร ซึ่งมีความกว้างด้านหน้าติดกับทางหลวงหรือทางสาธารณะหรือทางเชื่อมไม่น้อยกว่า 80 เมตร หรือตามที่ทางราชการเห็นสมควร

2. เงื่อนไขเกี่ยวกับสถานีขนส่งผู้โดยสาร

2.1 ผังบริเวณ

(ก) การวางผังอาคารสถานีขนส่งผู้โดยสารรวมทั้งสิ่งปลูกสร้างอื่น ๆ ภายในบริเวณที่ดินที่จะจัดให้มีสถานีขนส่งผู้โดยสาร ต้องเป็นไปตามที่กรมการขนส่งทางบกกำหนดหรือตามที่กรมการขนส่งทางบกให้ความเห็นชอบ โดยเมื่อจัดวางผังสถานีขนส่งผู้โดยสารแล้ว อาคารสถานีจะต้องอยู่ในตำแหน่งที่ไม่มีสิ่งปลูกสร้างอื่นใดปิดบังด้านหน้าอาคารสถานีขนส่ง เมื่อมองจากทางหลวงหรือทางสาธารณะ หรือทางเชื่อมที่เป็นทางเข้าบริเวณสถานีขนส่ง

(ข) บริเวณที่ดินที่จะจัดให้มีสถานีขนส่งผู้โดยสารต้องมีรั้วล้อมรอบ ถ้าไม่มีรั้วล้อมรอบก็ต้องจัดให้มีถนนกว้างอย่างน้อย 6 เมตร และหรือกำหนดแนวอาคารหรือทางเข้าที่จะก่อสร้างให้อยู่ห่างจากเขตที่ดินที่จะจัดให้มีสถานีขนส่งผู้โดยสาร ไม่น้อยกว่า 6 เมตร

(ค) อาคารหรือสิ่งปลูกสร้างที่อยู่ติดถนนรอบสถานีขนส่งผู้โดยสาร ตาม (ข) หรือที่อยู่ริมทางเชื่อมที่ใช้เป็นทางเข้าและทางออก ตามข้อ 1.3 (ข) ต้องไม่เป็นโรงภาพยนตร์ ตลาดสด หรือสิ่งปลูกสร้างอื่นใดอันทำให้เกิดความไม่สะดวกแก่การจราจรที่จะใช้สถานีขนส่งผู้โดยสาร หรือก่อให้เกิดสิ่งสกปรกหรือสิ่งสกปรกในบริเวณใกล้สถานีขนส่งผู้โดยสาร

(ง) การวางผังบริเวณที่จะก่อสร้างอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างใกล้ที่ดินที่จะจัดให้มีสถานีขนส่งผู้โดยสารและทางเชื่อมเพื่อใช้เป็นทางเข้าและทางออก ต้องได้รับความเห็นชอบจากกรมการขนส่งทางบกก่อน

2.2 สถานีขนส่งผู้โดยสาร

(ก) สถานีขนส่งผู้โดยสารต้องประกอบด้วย

(1) อาคารสถานีซึ่งจัดให้มีพื้นที่สำหรับบริการผู้โดยสาร ที่จำหน่ายตั๋ว ห้องสุขา ที่ทำงานของเจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางบก ที่จำหน่ายสินค้าเบ็ดเตล็ด ที่จำหน่ายอาหารและเครื่องดื่มที่พักผู้โดยสาร ที่ฝากของ

(2) ลานจอดรถ และถนนเข้า – ออก สถานีขนส่ง

แบบ ขนาดและจำนวน ตาม (1) และ (2) ต้องเป็นไปตามที่กรมการขนส่งทางบกกำหนดหรือตามที่กรมการขนส่งทางบกให้ความเห็นชอบ ทั้งนี้ ผู้ขอมอบที่ดินและสิ่งก่อสร้าง ต้องระบุไว้ในคำขอว่า ประสงค์จะให้เป็นไปตามที่กรมการขนส่งทางบกกำหนดหรือตามที่กรมการขนส่งทางบกให้ความเห็นชอบ

(ข) ความต้องการขั้นต้นในการจัดให้มีสถานียกส่งผู้โดยสาร จะต้องก่อสร้างอาคารและสิ่งปลูกสร้าง ตามแบบแปลนและรายละเอียดของกรมการขนส่งทางบกหรือตามที่กรมการขนส่งทางบกให้ความเห็นชอบ และจัดให้มีอุปกรณ์ที่จำเป็นและดำเนินการดังต่อไปนี้

- (1) ก่อสร้างอาคารสถานีและสิ่งปลูกสร้างตามแบบ
- (2) ก่อสร้างลานคอนกรีตเสริมเหล็ก หนาไม่น้อยกว่า 20 เซนติเมตร ตามแบบ
- (3) ก่อสร้างท่อระบายน้ำ ระบบระบายน้ำ ภายในบริเวณสถานีและเชื่อมต่อกับภายนอก ตามแบบ
- (4) จัดให้มีกระแสไฟฟ้าโดยปักเสาพาดสาย รวมทั้งติดตั้งอุปกรณ์หม้อแปลง มาตรฐาน ๗๕๗ ในบริเวณสถานีและอาคารสิ่งปลูกสร้าง
- (5) จัดให้มีน้ำใช้บริโภคและใช้งานสถานี โดยต่อและวางท่อน้ำประปาไปยังสถานีและอาคารสิ่งปลูกสร้างตามแบบ ให้ใช้การได้ดี ในกรณีที่ไม่มีบริการน้ำประปาจะต้องเจาะน้ำบาดาลรวมทั้งจัดและติดตั้งอุปกรณ์ให้สามารถจ่ายน้ำได้
- (6) ก่อสร้างทางเชื่อมเข้าและออกสถานี เป็นชนิดคอนกรีตเสริมเหล็กหนาไม่น้อยกว่า 20 เซนติเมตร ตามแบบ
- (7) จัดให้มีเก้าอี้สำหรับผู้โดยสาร ตามแบบและจำนวน ตามที่กรมการขนส่งทางบกเห็นชอบ
- (8) จัดทำแผ่นป้ายชื่อสถานีและเสาธง ตามแบบ
- (9) จัดให้มีเครื่องขยายเสียงพร้อมอุปกรณ์ตามความเหมาะสม
- (10) จัดให้มีของเบ็ดเตล็ด เช่น ถังทิ้งขยะ เครื่องดับเพลิง ป้ายบอกเส้นทางรถโดยสารประจำทาง ฯลฯ ตามความจำเป็น
- (11) ปลูกหญ้า ต้นไม้ ฯลฯ รวมทั้งจัดบริเวณ ตามผัง
- (12) จัดให้มีห้องทำงานเจ้าหน้าที่
- (13) ก่อสร้างหรือจัดให้มีสิ่งอื่นตามที่กรมการขนส่งทางบกเห็นชอบ

3. หลักประกันการปฏิบัติตามคำขอมอบที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง

ผู้ขอมอบที่ดินและสิ่งปลูกสร้างต้องนำหลักประกันต่อไปนี้เป็นอย่างใดอย่างหนึ่ง หรือรวมกันเป็นจำนวนเงิน 200,000 บาท (สองแสนบาทถ้วน) มาวางไว้กับกรมการขนส่งทางบก เพื่อเป็นประกันการปฏิบัติตามคำขอ

3.1 เงินสด

3.2 เช็ค หรือตัวแลกเงินที่ธนาคารในประเทศรับรอง โดยลงวันที่ส่งจ่ายในวันที่ยื่นคำ
ขอมอบที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง

กรรมการขนส่งทางบกจะคืนหลักประกันให้สำหรับผู้ขอมอบรายที่ไม่อยู่ในเงื่อนไข จะได้รับ
การพิจารณาขอมอบที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง

สำหรับผู้ขอมอบรายที่อยู่ในเงื่อนไขที่ได้รับการพิจารณาขอมอบที่ดินและสิ่งปลูกสร้างนั้น
กรรมการขนส่งทางบกจะคืนหลักประกันให้เมื่อมีการทำสัญญาหรือข้อตกลงขอมอบที่ดินและสิ่งก่อสร้างเพื่อ
จัดให้มีสถานีขนส่งผู้โดยสารแล้ว

4. เงื่อนไขในการทำสัญญา

4.1 เมื่อคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง มีมติอนุมัติให้ที่ดินของผู้ขอมอบ
รายใดสมควรเป็นสถานที่ที่ใช้เป็นสถานีขนส่งผู้โดยสารแล้ว ผู้ขอมอบรายนั้นต้องทำสัญญาหรือข้อตกลง
(เฉพาะเทศบาล สุขาภิบาล องค์การบริหารส่วนจังหวัด และรัฐวิสาหกิจ) มอบที่ดินและสิ่งก่อสร้างเพื่อ
จัดให้มีสถานีขนส่งผู้โดยสารกับกรรมการขนส่งทางบก ภายใน 60 วัน นับแต่วันที่ได้รับแจ้งมติ
คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง

4.2 ในวันที่ทำสัญญา ผู้ขอมอบต้องยื่นหลักฐานแสดงสิทธิในที่ดินโดยปราศจากภาระติดพันใด ๆ
ทั้งสิ้น

หากผู้ขอมอบไม่ปฏิบัติหรือไม่สามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขข้างต้นข้อใดข้อหนึ่ง ให้ถือว่า
ผู้ขอมอบสละสิทธิ์ และกรรมการขนส่งทางบกมีสิทธิริบหลักประกันคำขอตามข้อ 3 เสียทั้งหมดและมีสิทธิ
พิจารณาผู้ขอมอบที่ดินและสิ่งก่อสร้างรายอื่นต่อไป

5. เงื่อนไขการจดทะเบียน

ผู้ขอมอบจะต้องจดทะเบียนโอนกรรมสิทธิ์ในที่ดินให้แก่กรรมการขนส่งทางบก พร้อมทั้ง
ดำเนินการจดทะเบียนสัญญาให้ที่ดินและค้ำประกันว่าจะให้สิ่งก่อสร้างสถานีขนส่งผู้โดยสารต่อพนักงาน
เจ้าหน้าที่ ภายในกำหนดเวลา 90 วัน นับแต่วันทำสัญญา

6. สิทธิประโยชน์ในการมอบที่ดินและสิ่งก่อสร้าง

การมอบที่ดินและสิ่งก่อสร้าง จะต้องเป็นการมอบกรรมสิทธิ์ในที่ดินให้ตามความใน
มาตรา 521 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ โดยไม่มีผลตอบแทนและไม่มีเงื่อนไขผูกพันใด ๆ
ทั้งสิ้น เว้นแต่ในกรณีที่ดินเป็นที่ดินของเทศบาล องค์การบริหารส่วนจังหวัด หรือรัฐวิสาหกิจ จะต้อง
มอบสิทธิครอบครองให้กรรมการขนส่งทางบก โดยกรรมการขนส่งทางบกจะแบ่งรายได้ค่าบริการใช้สถานี
ขนส่งจำนวนร้อยละ 25 ของรายได้ที่ได้รับในแต่ละเดือนให้กับเทศบาล องค์การบริหารส่วนจังหวัด หรือ
รัฐวิสาหกิจ

หลักเกณฑ์และเงื่อนไขในการขอรับใบอนุญาตจัดตั้งและดำเนินการสถานียชนสงฆ์โดยสภาร

1. คุณสมบัติของผู้ขอรับใบอนุญาต

ผู้ขอรับใบอนุญาตจัดตั้งและดำเนินการสถานียชนสงฆ์โดยสภารต้องเป็นนิติบุคคล (ห้างหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียน ห้างหุ้นส่วนจำกัด บริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชนจำกัด) ซึ่งมีวัตถุประสงค์ในการจัดตั้งและดำเนินการสถานียชนสงฆ์โดยสภารและ

(ก) ในกรณีที่เป็นห้างหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียน ผู้เป็นหุ้นส่วนทั้งหมดต้องมีสัญชาติไทย

(ข) ในกรณีที่เป็นห้างหุ้นส่วนจำกัด ผู้เป็นหุ้นส่วนจำพวกไม่จำกัดความรับผิดชอบทั้งหมดต้องมีสัญชาติไทย และทุนของห้างหุ้นส่วนจำกัดนั้น ไม่น้อยกว่าร้อยละห้าสิบล้านต้องเป็นของผู้เป็นหุ้นส่วนซึ่งเป็นบุคคลธรรมดาและมีสัญชาติไทย

(ค) ในกรณีที่เป็นบริษัทจำกัด กรรมการบริษัทจำนวน ไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งต้องมีสัญชาติไทย และทุนของบริษัทจำกัดนั้น ไม่น้อยกว่าร้อยละห้าสิบล้านต้องเป็นของผู้ถือหุ้นซึ่งเป็นบุคคลธรรมดาและมีสัญชาติไทย หรือต้องเป็นของห้างหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียน ห้างหุ้นส่วนจำกัด หรือบริษัทจำกัด หรือต้องเป็นของกระทรวง ทบวง กรม ราชการส่วนท้องถิ่น รัฐวิสาหกิจ ตามกฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณ หรือองค์กรของรัฐตามกฎหมายว่าด้วยการนั้นๆ และบริษัทจำกัดนั้นต้องไม่มีข้อบังคับอนุญาตให้มีการออกหุ้นชนิดออกให้แก่ผู้ถือ

(ง) ในกรณีที่เป็นบริษัทมหาชนจำกัด กรรมการบริษัทจำนวน ไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งต้องมีสัญชาติไทย และทุนของบริษัทมหาชนจำกัดนั้น ไม่น้อยกว่าร้อยละห้าสิบล้านของจำนวนหุ้นที่จำหน่ายได้ทั้งหมด ต้องเป็นของผู้ถือหุ้นซึ่งเป็นบุคคลธรรมดาและมีสัญชาติไทย

ในกรณีที่ผู้ถือหุ้นบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัด เป็นห้างหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียน ห้างหุ้นส่วนจำกัด บริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชนจำกัด ผู้ถือหุ้นดังกล่าวจะต้องมีลักษณะตาม ข้อ (ก) (ข) (ค) และ (ง) แล้วแต่กรณี

(ค) และ (ง) แล้วแต่กรณี

2. เงื่อนไขเกี่ยวกับที่ดิน

2.1 สิทธิในที่ดิน

ในวันยื่นคำขอ ผู้ยื่นคำขอต้องมีหลักฐานแสดงกรรมสิทธิ์หรือสิทธิตามสัญญาจะซื้อจะขาย หรือสิทธิการใช้ที่ดินที่จะทำการก่อสร้างสถานียชนสงฆ์

ในวันทำสัญญา ที่ดินที่จะทำการก่อสร้างสถานียชนสงฆ์ต้องไม่มีภาระติดพันใด ๆ ทั้งสิ้น โดยผู้ยื่นต้องมีสิทธิในที่ดินอย่างใดอย่างหนึ่ง ดังนี้

(ก) กรรมสิทธิ์

(ข) สิทธิใช้ประโยชน์ในที่ดินโดยชอบด้วยกฎหมายเป็นเวลา ไม่น้อยกว่า 20 ปี

ในกรณีที่ที่ที่ดินเป็นของบุคคลอื่น ผู้ขอรับใบอนุญาตต้องจัดให้มีการทำหนังสือและจดทะเบียนการได้มาซึ่งสิทธิใช้ประโยชน์ในที่ดินดังกล่าวเป็นสิทธิเก็บกินต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

2.2 ขนาดของที่ดิน

ที่ดินสำหรับจัดตั้งสถานียกส่งผู้โดยสารระดับจังหวัด ต้องมีเนื้อที่ไม่น้อยกว่า 5 ไร่ สำหรับสถานียกส่งผู้โดยสารในระดับอำเภอ หรือสถานียกส่งผู้โดยสารย่อย ต้องมีเนื้อที่ไม่น้อยกว่า 3 ไร่ หรือตามที่ทางราชการประกาศกำหนดเป็นอย่างอื่น หรือที่เห็นสมควรแล้วแต่กรณี

2.3 ลักษณะของที่ดิน

ที่ดินที่จะจัดตั้งเป็นสถานียกส่งผู้โดยสารต้องอยู่ในทำเลที่เหมาะสมและมีลักษณะ ดังนี้ คือ

(ก) ที่ดินนั้นอยู่ติดทางหลวงหรือทางสาธารณะที่สามารถปรับปรุงเป็นทางชนิดสี่ช่องเดินรถได้ และอยู่ในบริเวณที่ไม่ห่างจากย่านชุมชนเกินสมควร

(ข) หากที่ดินตาม (ก) ไม่สามารถปรับปรุงเป็นทางสี่ช่องเดินรถได้ แต่ที่ดินนั้นอยู่ติดทางหลวงหรือทางสาธารณะมากกว่าหนึ่งเส้นทางซึ่งมีทางเข้าและทางออกแยกต่างหากจากกัน และเป็นทางเดินรถทางเดียว แต่ละทางมีผิวจราจรกว้างไม่น้อยกว่า 6 เมตร หรือตามที่ทางราชการเห็นสมควร

(ค) หากที่ดินไม่อยู่ติดทางหลวงหรือทางสาธารณะตาม (ก) (ข) ที่ดินนั้นต้องอยู่ห่างจากทางหลวงหรือทางสาธารณะไม่เกิน 300 เมตร โดยประมาณ และต้องจัดให้มีทางเชื่อมที่เหมาะสมเพื่อใช้เป็นทางเข้าและทางออกสถานีในบริเวณเดียวกัน มีเขตทางกว้างไม่น้อยกว่า 24 เมตร โดยอาจมีเกาะแบ่งถนนกว้างไม่น้อยกว่า 1 เมตร และมีผิวจราจร 2 ข้าง กว้างข้างละไม่น้อยกว่า 10.5 เมตร ในกรณีที่ทางเชื่อมแยกเป็นทางเข้าส่วนหนึ่งและทางออกส่วนหนึ่ง ทางเชื่อมแต่ละส่วนควรมีเขตทางกว้างไม่น้อยกว่า 12 เมตร และมีผิวจราจรกว้างไม่น้อยกว่า 10.5 เมตร หรือตามที่ทางราชการเห็นสมควร ทางเชื่อมดังกล่าวผู้ขอรับใบอนุญาตจะต้องเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์หรือเป็นผู้มีสิทธิเก็บกินซึ่งได้จดทะเบียนต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ตามกฎหมายเป็นเวลาไม่น้อยกว่า 20 ปี หรือ และห้ามกระทำการใด ๆ อันเป็นการจำหน่ายโอนหรือก่อให้เกิดภาระคิดค้น หรือทำให้เสื่อมเสียสิทธิ์ที่จะใช้ประโยชน์ในทางเชื่อมดังกล่าวทั้งหมดหรือบางส่วนตลอดไป จนกว่าใบอนุญาตจะสิ้นอายุหรือจะจัดให้เป็นทางสาธารณะก็ได้

(ง) ที่ดินที่จะจัดตั้งสถานียกส่งผู้โดยสารต้องมีลักษณะเหมาะสมที่จะใช้เป็นสถานียกส่งผู้โดยสาร ซึ่งมีความกว้างด้านหน้าติดกับทางหลวงหรือทางสาธารณะหรือทางเชื่อม ไม่น้อยกว่า 80 เมตร หรือตามที่ทางราชการเห็นสมควร

3. เงื่อนไขเกี่ยวกับสถานียขนส่ง

3.1 ผังบริเวณ

(ก) การวางผังอาคารสถานียขนส่งผู้โดยสารรวมทั้งปลูกสร้างอื่น ๆ ภายในบริเวณที่ดินที่จัดตั้งสถานียขนส่งผู้โดยสาร ต้องเป็นไปตามที่กรรมการขนส่งทางบกกำหนด หรือตามที่กรรมการขนส่งทางบกให้ความเห็นชอบ โดยเมื่อจัดวางผังสถานียขนส่งผู้โดยสารแล้ว อาคารสถานียจะต้องอยู่ในตำแหน่งที่ไม่มีสิ่งปลูกสร้างอื่นใดปิดค้ำหน้าอาคารสถานียขนส่งผู้โดยสารเมื่อมองจากทางหลวงหรือทางสาธารณะหรือทางเชื่อมที่เป็นทางเข้าบริเวณสถานียขนส่ง

(ข) บริเวณที่ดินที่จะจัดตั้งสถานียขนส่งผู้โดยสารต้องมีรั้วล้อมรอบ ถ้าไม่มีรั้วล้อมรอบก็ต้องจัดให้มีถนนกว้างอย่างน้อย 6 เมตร และหรือกำหนดแนวอาคารหรือทางเข้าที่จะก่อสร้างให้อยู่ห่างจากเขตที่ดินที่จะจัดตั้งสถานียขนส่งผู้โดยสาร ไม่น้อยกว่า 6 เมตร

(ค) อาคารหรือสิ่งปลูกสร้างที่อยู่ติดถนนรอบสถานียขนส่งผู้โดยสารตาม (ข) หรือที่อยู่ริมทางเชื่อมที่ใช้เป็นทางเข้าและทางออกตามข้อ 2.3 (ข) ต้องไม่เป็นโรงภาพยนตร์ ตลาดสด หรือสิ่งปลูกสร้างอื่นใด อันทำให้เกิดความไม่สะดวกแก่การจราจรที่จะใช้สถานียขนส่งผู้โดยสารหรือก่อให้เกิดสิ่งปฏิกูลหรือสิ่งสกปรกในบริเวณใกล้สถานียขนส่งผู้โดยสาร

(ง) การวางผังบริเวณที่จะก่อสร้างอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างใกล้ที่ดินที่จะจัดตั้งสถานียขนส่งผู้โดยสารและทางเชื่อมเพื่อใช้เป็นทางเข้าและทางออก ต้องได้รับความเห็นชอบจากกรรมการขนส่งทางบกก่อน

3.2 สถานียขนส่งผู้โดยสาร

(ก) สถานียขนส่งผู้โดยสารต้องประกอบด้วย

(1) อาคารสถานียซึ่งจัดให้มีพื้นที่สำหรับบริการผู้โดยสาร ที่จำหน่ายตั๋วโทรศัพท์สาธารณะ ห้องสุขา ที่ทำงานของเจ้าหน้าที่กรรมการขนส่งทางบก ที่จำหน่ายสินค้าเบ็ดเตล็ด ที่จำหน่ายอาหารและเครื่องดื่ม ที่พักผู้โดยสาร ที่พักผู้ประจํารถ และที่รับฝากสิ่งของ

(2) ลานจอดรถยนต์โดยสาร รถแท็กซี่ และรถส่วนบุคคล

(3) ที่สำหรับเป็นอู่บริการซ่อมรถ

(ข) แบบ ขนาด และจำนวน ตาม (1) (2) และ (3) ต้องเป็นไปตามที่กรรมการขนส่งทางบกกำหนดหรือตามที่กรรมการขนส่งทางบกให้ความเห็นชอบ ทั้งนี้ โดยผู้ขอรับใบอนุญาตต้องระบุไว้ในคำขอว่าประสงค์จะให้เป็นไปตามที่กรรมการขนส่งทางบกกำหนดหรือตามที่กรรมการขนส่งทางบกให้ความเห็นชอบ

(ค) ความต้องการขั้นต้นในการจัดตั้งสถานียขนส่งผู้โดยสาร จะต้องก่อสร้างอาคารและสิ่งปลูกสร้างตามแบบแปลนและรายละเอียดของกรรมการขนส่งทางบกหรือตามที่กรรมการขนส่งทางบกให้ความเห็นชอบ และจัดให้มีอุปกรณ์ที่จำเป็นและดำเนินการดังต่อไปนี้

- (1) ก่อสร้างอาคารสถานีและสิ่งปลูกสร้าง ตามแบบ
- (2) ก่อสร้างลานคอนกรีตเสริมเหล็กหนาไม่น้อยกว่า 20 เซนติเมตร ตามแบบ
- (3) ก่อสร้างท่อระบายน้ำและระบบระบายน้ำภายในบริเวณสถานีและต่อเชื่อมกับภายนอก ตามแบบ
- (4) จัดให้มีกระแสไฟฟ้าโดยปักเสาพาดสาย รวมทั้งติดตั้งอุปกรณ์หม้อแปลงมาตรวัด ฯลฯ ในบริเวณสถานีและอาคารสิ่งปลูกสร้าง
- (5) จัดให้มีน้ำใช้บริโภคและใช้งานสถานี โดยต่อและวางท่อน้ำประปาไปยังสถานีและอาคารสิ่งปลูกสร้างตามแบบ ให้ใช้การได้ดี ในกรณีที่ไม่มีบริการน้ำประปาจะต้องเจาะบ่อน้ำบาดาลรวมทั้งจัดและติดตั้งอุปกรณ์ให้สามารถจ่ายน้ำได้
- (6) ก่อสร้างทางเชื่อมเข้าและออกสถานีเป็นชนิดคอนกรีตเสริมเหล็กหนาไม่น้อยกว่า 20 เซนติเมตร ตามแบบ
- (7) จัดให้มีเก้าอี้สำหรับผู้โดยสาร ตามแบบ และจำนวนที่กรมการขนส่งทางบกเห็นชอบ
- (8) จัดทำแผ่นป้ายชื่อสถานีและเสาธง ตามแบบ
- (9) จัดให้มีเครื่องขยายเสียงพร้อมอุปกรณ์ตามความเหมาะสม
- (10) จัดให้มีของเบ็ดเตล็ด เช่น ถังทิ้งขยะ เครื่องดับเพลิง ป้ายบอกเส้นทางรถโดยสารประจำทาง ฯลฯ ตามความจำเป็น
- (11) ปลูกหญ้า ต้นไม้ ฯลฯ รวมทั้งจัดบริเวณ ตามผัง
- (12) จัดให้มีห้องทำงานเจ้าหน้าที่ พร้อมติดเครื่องปรับอากาศ
- (13) ก่อสร้างหรือจัดให้มีสิ่งอื่นตามที่กรมการขนส่งทางบกเห็นสมควร สถานบริการน้ำมันเชื้อเพลิง สถานบริการล้างรถ สถานที่ให้เช่าจอดรถ ฯลฯ ภายในบริเวณสถานีด้วยก็ได้หากมีบริเวณเพียงพอและกรมการขนส่งทางบกให้ความเห็นชอบ

4. หลักฐานประกอบคำขอรับใบอนุญาต

4.1 ห้างหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียน หรือห้างหุ้นส่วนจำกัด

- (ก) หนังสือรับรองของนายทะเบียนหุ้นส่วนบริษัทแสดงการจดทะเบียนหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียนหรือห้างหุ้นส่วนจำกัด
- (ข) รายชื่อและสัญชาติของผู้เป็นหุ้นส่วนทุกคน
- (ค) ภาพถ่ายบัตรประจำตัวประชาชนหรือภาพถ่ายใบสำคัญประจำตัวคนต่างด้าวของผู้เป็นหุ้นส่วนทุกคน
- (ง) สำเนาหรือภาพถ่ายทะเบียนบ้านของผู้เป็นหุ้นส่วนทุกคน
- (จ) หลักฐานแสดงกรรมสิทธิ์หรือสิทธิการใช้ที่ดินที่จะทำการก่อสร้างสถานี

(ฉ) แผนที่สิ่งแปลแสดงที่ตั้งของสถานีขนส่ง จำนวน 4 ชุด

(ช) แบบแปลน แผนผังและผังบริเวณแสดงตำแหน่งที่ตั้งทางเข้าและทางออกสถานีขนส่ง
จำนวน 4 ชุด

4.2 บริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชน จำกัด

(ก) หนังสือรับรองของนายทะเบียนหุ้นส่วนบริษัทแสดงการจดทะเบียนเป็น
บริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชนจำกัด

(ข) รายชื่อกรรมการของบริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชนจำกัด

(ค) ภาพถ่ายบัตรประจำตัวประชาชนหรือภาพถ่ายใบสำคัญประจำตัวคนต่างด้าวของ
กรรมการของบริษัททุกคน

(ง) สำเนาหรือภาพถ่ายทะเบียนบ้านของผู้เป็นหุ้นส่วนทุกคน

(จ) รายชื่อและสัญชาติของผู้ถือหุ้นทุกคน และจำนวนหุ้นที่ผู้ถือหุ้น
แต่ละคนถือ

(ฉ) สำเนาหรือภาพถ่ายหนังสือบริคณห์สนธิและข้อบังคับฉบับตีพิมพ์

(ช) หลักฐานแสดงกรรมสิทธิ์หรือสิทธิการใช้ที่ดินที่จะทำการก่อสร้างสถานี

(ฅ) แบบแปลน แผนผัง และผังบริเวณแสดงตำแหน่งที่ตั้งทางเข้าและทางออกสถานี
ขนส่ง จำนวน 4 ชุด

5. หลักประกันการปฏิบัติตามคำขอรับใบอนุญาต

ผู้ขอรับใบอนุญาตต้องนำหลักประกันต่อไปนี้เป็นอย่างใดอย่างหนึ่งหรือรวมกัน เป็นจำนวนเงิน
200,000 บาท (สองแสนบาทถ้วน) มาวางไว้กับกรมการขนส่งทางบกพร้อมหลักฐานประกอบการขอใน
ข้อ 4 เพื่อประกันการปฏิบัติตามคำขอรับใบอนุญาต

5.1 เงินสด

5.2 เช็คหรือตั๋วแลกเงินที่ธนาคารในประเทศรับรอง โดยลงวันที่สั่งจ่ายในวันยื่นคำขอรับ
ใบอนุญาต

กรมการขนส่งทางบกจะคืนหลักประกันนี้สำหรับผู้ขอรับใบอนุญาตรายที่ไม่อยู่ในเงื่อนไขที่
จะได้รับการพิจารณาให้เป็นผู้ได้รับใบอนุญาต

6. เงื่อนไขในการทำสัญญา

6.1 เมื่อคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง มีมติอนุมัติให้ผู้ขอรับใบอนุญาตรายใด
สมควรเป็นผู้ได้รับอนุญาต ผู้ขอรับใบอนุญาตรายนั้นต้องมาทำสัญญาจัดตั้งและดำเนินการสถานีขนส่ง
ผู้โดยสารกับกรมการขนส่งทางบก ภายใน 60 วัน นับแต่วันที่ได้รับแจ้งมติคณะกรรมการควบคุมการขนส่ง
ทางบกกลาง

6.2 ในวันทำสัญญา ผู้ขอรับใบอนุญาตต้องยื่นหลักฐานแสดงกรรมสิทธิ์หรือสิทธิใช้ประโยชน์ในที่ดินโดยชอบด้วยกฎหมายเป็นเวลาไม่น้อยกว่า 20 ปี โดยปราศจากภาระติดพันใด ๆ ทั้งสิ้น ในกรณีที่ดินเป็นของบุคคลอื่น ผู้ขอรับใบอนุญาตต้องยื่นหลักฐานแสดงการจดทะเบียนการได้มาซึ่งสิทธิใช้ประโยชน์ในที่ดินดังกล่าวเป็นสิทธิเก็บกินต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

หากผู้ขอรับใบอนุญาตไม่ปฏิบัติหรือไม่สามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขข้างต้นข้อใดข้อหนึ่ง ให้ถือว่าผู้ขอรับใบอนุญาตสละสิทธิ์ และกรมการขนส่งทางบกมีสิทธิริบหลักประกันตามข้อ 5 เสียทั้งสิ้นและมีสิทธิพิจารณาผู้ขอรับใบอนุญาตรายอื่นต่อไป

7. สิทธิประโยชน์และหน้าที่ของผู้ได้รับใบอนุญาตจัดตั้งและดำเนินการสถานีขนส่ง

7.1 ผู้ได้รับใบอนุญาตมีสิทธิเรียกเก็บค่าบริการเกี่ยวกับการดำเนินการสถานีขนส่งได้ไม่เกินอัตราตามที่คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางกำหนด

การเปลี่ยนแปลงอัตราค่าบริการตามวรรคหนึ่ง ต้องได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกก่อน

7.2 ผู้ได้รับใบอนุญาตมีสิทธิเรียกเก็บผลประโยชน์อันเกิดจากการให้ใช้พื้นที่ในบริเวณสถานีขนส่ง เช่น ที่จำหน่ายอาหารและเครื่องดื่ม ที่จำหน่ายสินค้าเบ็ดเตล็ด ที่รับฝากของ ลานจอดรถแท็กซี่ ที่สำคัญเป็นค่าบริการซ่อมรถ ส่วนบริการน้ำมันเชื้อเพลิง สถานบริการล้างรถ รวมทั้งผลประโยชน์อย่างอื่นอันเกิดจากบริการที่ผู้ได้รับใบอนุญาตจัดให้มีขึ้นตามที่กรมการขนส่งทางบกให้ความเห็นชอบ

7.3 ผู้ได้รับใบอนุญาตต้องปฏิบัติตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกและระเบียบของกรมการขนส่งทางบกในส่วนที่เกี่ยวข้อง

ภาคผนวกที่ 4

กำหนดการประชุมระดมความคิดเห็น

เรื่อง “บทบาทของท้องถิ่นในการให้บริการและการเข้าถึงรถโดยสารสาธารณะ”

ในวันพุธที่ 9 มีนาคม 2559 เวลา 09.00-13.00 น.

ณ ห้องพานอรามา 2 ชั้น 14 โรงแรมดิ เอ็มเมอรัลดี รัชดาภิเษก กรุงเทพฯ



- 08.30-09.00 น. ลงทะเบียน
- 09.00-09.15 น. การนำเสนอภาพรวมของโครงการ:
โดย ดร.สุเมธ องกิตติกุล หัวหน้าโครงการ
- 09:15 – 10.00 น. บทบาทของท้องถิ่นในการให้บริการรถโดยสารสาธารณะ *โดย ดร.ปรเมศวร์ เทลือเทพ*
- บทบาทในการให้บริการรถโดยสารสาธารณะ
 - ส่วนร่วมในการวางแผนระบบรถโดยสารสาธารณะ
- 10.00 – 11.00 น. การเข้าถึงรถโดยสารสาธารณะ *โดย คุณณัชชา โอเจริญ*
- จุดจอดรถโดยสารประจำทาง
 - สถานีขนส่ง
- 11.00 – 12.00 น. รับฟังความคิดเห็นจากผู้เข้าร่วมประชุมและปิดการประชุม
- 12.00 น.-13.00 น. ร่วมรับประทานอาหารกลางวัน



รายชื่อประชุมระดมความคิดเห็น

ลำดับที่	ชื่อ - นามสกุล / หน่วยงาน	ตำแหน่ง
ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.)		
1.	นายธัชวุฒิ จาดบัณฑิตสิทธิ์	
สำนักปลัดกระทรวงคมนาคม		
2.	คุณศุภกร ภัทรวิเชียร	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการพิเศษ
กองบังคับการตำรวจจราจร		
3.	พ.ต.ท. วิทยา พูนวิทย์	รอง ผกก. 1 บก.จร.
กรมขนส่งทางบก		
4.	นางสุนิสา อนันตกุล	นักวิชาการขนส่งชำนาญการพิเศษ สำนักการขนส่งผู้โดยสาร
5.	นายเล็ก ทันทสิทธิ์	นักวิชาการขนส่งชำนาญการ กองตรวจการฯ
6.	น.ส. เบญมาศ แก้วบุญคำ	นักวิชาการขนส่งชำนาญการ กลุ่มพัฒนาระบบทะเบียนและภาษีรถ
กรมโยธาธิการและผังเมือง		
7.	นายศุภกิจ อัมพรพะงา	วิศวกรโยธาชำนาญการ
การทางพิเศษแห่งประเทศไทย		
8.	นางสาวภัทรพร เนติปัญญา	วิศวกร 5
กรมทางหลวง		
9.	นายชัยวุฒิ กาญจนะสันติสุข	วิศวกรโยธาชำนาญการ
กรมทางหลวงชนบท		
10.	นายชิตณุพงศ์ ชัยสุขณิพัทธ์	วิศวกรโยธาชำนาญการ สำนักส่งเสริมการพัฒนาทางหลวงท้องถิ่น
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร		
11.	น.ส.พัชศศิกา สติรกุล	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ
ศาลาว่าการกรุงเทพมหานคร		
12.	นายสิทธิพร สมคิดสรรพ์	วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ กองการขนส่ง
13.	นายสถาพร เทียมตรี	นายช่างโยธาปฏิบัติงาน สำนักการจราจรและขนส่ง
มูลนิธิเพื่อผู้บริโภค		
14.	คุณคงศักดิ์ ชื่นไกรลาศ	เจ้าหน้าที่
15.	คุณมนัส ธรรมิสกุล	เจ้าหน้าที่

ลำดับที่	ชื่อ - นามสกุล / หน่วยงาน	ตำแหน่ง
องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.)		
16.	นายเอนก นาสนม	ผอ. เขตการเดินรถที่ 4
17.	น.ส. สุปรียา เทพมาก	ผู้ช่วย ผอ. การสำนักบริหารการเดินรถ
18.	น.ส. เบญจวรรณ เปี่ยมสุวรรณ	ผอ. สำนักปฏิบัติการรถเอกชนร่วมบริการ 2
19.	นายเมธา เมธาลักษณ์	ผอ. สำนักปฏิบัติการรถเอกชนร่วมบริการ
บริษัท ขนส่ง จำกัด		
20.	นายมงคล อยู่ศรี	ผู้ช่วย ผอ. กองการเดินรถภาคเหนือ
21.	นายเถลิงศักดิ์ จั่นบำรุง	ผู้ช่วย ผอ. กองจัดการเดินรถ...
22.	นายนิมิตร อินทรา	ผู้ช่วย ผอ. กองคุ้มครองผู้โดยสาร
มหาวิทยาลัยนเรศวร		
23.	ดร. ทวีศักดิ์ ตะทะกระโทก	หัวหน้าภาควิชาวิศวกรรมโยธา
กลุ่มเทศบาลเมืองฯ		
24.	นายเมธีส โยธาพล	วิศวกรรมโยธาชำนาญการ เทศบาลนครนนทบุรี
25.	นายวัชรกร หาญสวัสดิ์	รองนายกเทศมนตรีเมืองปทุมธานี
26.	นายทวีป พิมลทอง	หัวหน้าฝ่ายปกครอง เทศบาลเมืองสมุทรสาคร
ผู้ประกอบการรถโดยสารฯ		
27.	นายฉัตรชัย ภู่อารีย์	ประธานชมรมผู้ประกอบการรถโดยสารฯ หมวด 4
28.	คุณประภารัตน์ ชัยพรประเสริฐ	ผู้จัดการ บริษัท สยามแมล์ จำกัด
29.	นายเจษฎา กุลวานิช	ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ บริษัท กิตติสุนทร จำกัด
30.	นายพิเชษฐ เยี่ยมบุรเศรษฐ์	นายกสมาคมกิจการรถโดยสารประจำทางไทย
31.	นายวิทยา เปรมจิตร	นายกสมาคมพัฒนารถร่วมเอกชน
32.	นายฉัตรชัย ชัยวิเศษ	เลขาธิการสมาคมพัฒนารถร่วมเอกชน
คณะวิจัย		
33.	ดร. ประเมศวร์ เหลือเทพ	ภาควิชาวิศวกรรมโยธา มหาวิทยาลัยสงขลลา
34.	ดร. สุเมธ องกิตติกุล	มูลนิธิสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย
35.	น.ส. ณิชมน ทองพัฒน์	
36.	น.ส. ณัชชา โอเจริญ	
37.	น.ส. สกฤรัตน์ บวรสันติสุทธิ	
38.	น.ส. พรพิมล ดินะน้อย	

สรุปผลการประชุม

1. บทบาทท้องถิ่น

- ท้องถิ่นไม่เชื่อมโยงกับกรมการขนส่งทางบก (ขบ.)
- งบประมาณของภาครัฐที่สนับสนุนท้องถิ่นควรนำไปใช้ในการดำเนินการอย่างอื่นมากกว่า
- ท้องถิ่นควรมีบทบาทในการควบคุมคุณภาพการให้บริการและการเดินทาง เช่น การดูแลพื้นที่ป้ายรถ

ประจำทาง

- การเดินทางของท้องถิ่นจะซ้อนทับเส้นทางของภาคเอกชนที่มีมาก่อนแล้ว เช่น กรณีรถไฟถืองของจังหวัดภูเก็ตที่มีภาคเอกชนให้บริการอยู่แล้ว ทำให้เกิดการแข่งขัน และท้ายที่สุดภาคเอกชนจำเป็นต้องล้มเลิกกิจการ หรือในกรณีของรถประจำทางสาย 197 ที่เกิดจากการหาเสียงเลือกตั้งของรัฐบาล ทำให้ทับซ้อนในเส้นทางที่มีภาคเอกชนเดินรถอยู่แล้ว

- รถสีล้อขนาดเล็กเป็นสาเหตุที่ทำให้ผู้ประกอบการส่วนใหญ่ขาดทุน จากจำนวนรถที่เพิ่มมากขึ้น ทำให้เกิดการแย่งผู้โดยสาร

- รถสีล้อขนาดเล็กมีความสำคัญ เนื่องจากเป็นการส่งเสริมประกอบอาชีพของคนในพื้นที่ และเป็นการนำผู้โดยสารจากในพื้นที่ที่รถโดยสารไม่สามารถเข้าถึงได้มาส่งต่อ

- แม้โครงสร้างของถนนจะเอื้อให้ผู้โดยสารใช้รถสีล้อขนาดเล็ก แต่ในพื้นที่เมืองมักเกิดปัญหาเพราะไม่มีพนักงานเก็บค่าโดยสาร ผู้โดยสารต้องเดินลงมาจ่ายเงินเอง ทำให้เกิดปัญหาการจราจร

2. บทบาทของกรุงเทพมหานคร (กทม.)

- เสนอให้กทม. รับผิดชอบในการบริการจัดการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.)

- แก้ไขการทำงานที่ล้าหลังของรัฐบาล เช่น กรณีสะพานพระปิ่นเกล้า ที่ควรเป็นหน้าของกรมทางหลวงในการบริหารจัดการไม่ใช่หน้าที่ของกทม. แต่กทม.กลับได้รับงบประมาณและอำนาจในการจัดการแทน

3. ปัญหาและอุปสรรคอื่นๆ

● ปัญหาด้านนโยบาย

- นโยบายต้องมีความชัดเจน เช่น การให้ใบอนุญาตต้องมีระยะเวลาที่นานพอสมควร เพื่อสร้างความมั่นใจให้แก่ภาคเอกชน
- ขบ. ไม่ได้มีอำนาจในการตัดสินใจมากเท่าที่ควร ต้องมีหน่วยงานหลายส่วนเข้ามามีส่วนร่วม ทำให้การดำเนินการต่างๆ ล่าช้า

- การยกเลิกบทบาทหน้าของขสมก.ในการกำกับดูแลการเดินทางโดยสารในกรุงเทพฯ เพื่อแก้ไขปัญหาความเสื่อมถ่วงระหว่างขสมก.และผู้ประกอบการเอกชน เนื่องจากขสมก.มีค่าโดยสารที่ต่ำกว่าและได้รับการสนับสนุนจากภาครัฐ

- **ปัญหาด้านกฎหมาย**

- การบังคับใช้กฎหมายและมาตรฐานที่ไม่เข้มงวด เช่น การมีรถผิดกฎหมายให้บริการ ส่งผลต่อการดำเนินธุรกิจของเอกชน ในกรณีของเมโทรบัส หรือรถที่จังหวัดพิษณุโลก

- **ปัญหาเกี่ยวกับรถตู้**

- ความไม่แน่นอนของการจดทะเบียนรถตู้ ที่เพิ่มมากขึ้นและไม่เป็นไปตามข้อตกลง จากเดิมการจดทะเบียนรถตู้มีกำหนดระยะเวลา 10 ปี โดยพิจารณาจากประเด็นด้านความคุ้มค่าและความปลอดภัย ภายหลังได้เปลี่ยนให้มีระยะเวลาเพียง 7 ปี (พ.ศ. 2557) แต่พบว่าในปัจจุบันเกินช่วงระยะเวลาที่กำหนดแล้ว ภาครัฐควรมีนโยบายในการจัดการปัญหาดังกล่าว
- การมีผลประโยชน์ของผู้มีอิทธิพล ทำให้ผู้ประกอบการรถตู้บางแห่งไม่ยอมบรรจุนในระบบ
- ภาครัฐควรเลือกการขนส่งผู้โดยสารจำนวนมาก ไม่ใช่ขนส่งผู้โดยสารจำนวนน้อยแต่มีจำนวนรถมากขึ้น เพราะทำให้เกิดปัญหาการจราจร
- ในช่วงเทศกาลไม่มีรถให้บริการประชาชน เนื่องจากรถตู้ถูกจ้างวิ่งในพื้นที่ต่างจังหวัดและรถประจำทางส่วนใหญ่ได้เลิกกิจการไปแล้ว
- ภาคท้องถิ่นได้มีการจัดระเบียบรถตู้ โดยให้ภาครัฐและตำรวจเข้ามามีส่วนร่วมในการรวมกลุ่มรถตู้ และจำแนกเป็นรูปแบบต่างๆ
- รถตู้ควรให้บริการได้ภายใต้กรอบที่กำหนด เช่น ระยะทาง และระบบอื่นๆ ที่สนับสนุนคุณภาพการบริการ (ผลการศึกษางานวิจัยเกี่ยวกับรถตู้ของมหาวิทยาลัยจุฬาลงกรณ์)
- ขบ. ไม่มีอำนาจในการตัดสินใจเท่าที่ควร ทำให้ไม่สามารถดำเนินการใดๆ เกี่ยวกับรถตู้ได้

- **ปัญหาด้านกายภาพ**

- ปัญหาด้านโครงสร้างการอำนวยความสะดวกทำให้ผู้ประกอบการไม่กล้าลงทุน เช่นการย้ายสถานีขนส่งผู้โดยสารไปรังสิต ซึ่งห่างไกลจากการเชื่อมต่อเส้นทางต่างๆ และสร้างภาระแก่ผู้โดยสาร
- การจัดการด้านผังเมือง เช่น การบูรณาการร่วมกับสถานีขนส่ง เพื่อให้ผู้โดยสารสามารถเดินทางต่อเนื่องได้โดยสะดวก

- **ปัญหาเกี่ยวกับป้ายรถประจำทาง**

- ป้ายรถประจำทางไม่ได้อยู่ภายใต้การดูแลของท้องถิ่น แต่มีหน่วยงานอื่นเข้ามาจัดการ บางครั้งมีการโฆษณาแฝง
- การกำหนดจุดจอดรถประจำทางควรให้บริษัทเอกชนมีส่วนร่วม เนื่องจากผู้ประกอบการทราบความต้องการของผู้โดยสาร
- จุดจอดส่วนใหญ่ไม่ทันสมัย ไม่เหมาะสมและไม่สามารถตอบสนองความต้องการใช้งานได้ เช่น ไม่มีจุดจอดในพื้นที่ที่มีความต้องการใช้บริการของผู้คนจำนวนมาก หรือในกรณีของพื้นที่ถนนบรมราชชนนี ที่อยากให้ทางกรมฯ เข้าไปตรวจสอบคุณภาพ เพราะส่วนใหญ่มีป้ายรถประจำทาง แต่ไม่มีคนใช้งาน หรือบางพื้นที่ได้มีการยกเลิกจุดจอดแล้ว แต่ยังคงมีป้ายรถอยู่ ซึ่งอาจจะทำให้เกิดการเข้าใจผิด
- การมีสิ่งกีดขวาง เช่น พื้นที่ขายของ ตลาด รถแท็กซี่ ฯลฯ ทำให้ไม่สามารถจอดรถประจำทางได้ ซึ่งผู้ประกอบการจะต้องเสียค่าปรับในกรณีถูกร้องเรียนเรื่องการไม่จอดรับผู้โดยสาร
- ป้ายรถประจำทางเป็นความรับผิดชอบของคณะกรรมการขนส่งทางบกกลาง ซึ่งมอบหมายให้แต่ละพื้นที่มีการจัดตั้งคณะทำงาน ซึ่งประกอบด้วย ราชการ กรมฯ ตำรวจ กทม. ฯลฯ หรือท้องถิ่นมาพิจารณาร่วมด้วย
- การจัดการป้ายรถประจำทางของท้องถิ่น โดยการเก็บค่าโดยสารครั้งละ 2 บาทต่อเที่ยว เพื่อทำที่ปักผู้โดยสาร
- จุดจอดที่มีช่องเดินรถของจักรยานยนต์ทำให้เกิดอุบัติเหตุ เมื่อผู้โดยสารลงจากรถ

- **ปัญหาด้านการบริการ**

- ไม่ควรทำตามข้อเรียกร้องของผู้โดยสารในทุกเรื่อง ซึ่งจะทำให้การเดินรถไม่มีมาตรฐาน และส่งผลในด้านความปลอดภัย

4. ข้อเสนอแนะอื่นๆ

- ควรปลูกฝังจิตสำนึกในการใช้บริการขนส่งสาธารณะแก่ประชาชน โดยเฉพาะในกลุ่มเยาวชน

รูปภาพ





ส่วนที่ 3

การมีส่วนร่วมของประชาชน/องค์กร/ท้องถิ่น

รายงานการทบทวนบทบาทของภาคประชาชนและท้องถิ่น
ในการให้บริการรถโดยสารสาธารณะ

การมีส่วนร่วมของประชาชนและท้องถิ่น

ภาครัฐมีหน้าที่ในการกำหนดนโยบาย กำกับดูแล และเป็นผู้ให้บริการ (ในบางกรณี) ในการให้บริการรถโดยสารประจำทาง แต่ในรูปแบบของภาครัฐนั้น ยังคงแบ่งเป็นภาครัฐส่วนกลาง และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ซึ่งตัวอย่างในต่างประเทศ พบว่า องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมีส่วนสำคัญในการกำหนดนโยบาย และกำหนดการให้บริการ โดยเปิดให้เอกชนเข้าให้บริการและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นจะให้การสนับสนุนในด้านต่างๆ เช่น เงินอุดหนุนบริการสาธารณะ เพื่อให้ค่าโดยสารของรถโดยสารประจำทางมีราคาที่เหมาะสมและไม่เป็นภาระค่าใช้จ่ายกับประชาชนสูงเกินไป รวมถึงการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับระบบรถโดยสารประจำทาง เช่น ป้ายหยุดรถโดยสาร ทางพิเศษสำหรับรถโดยสารประจำทาง เป็นต้น

ในประเทศไทย การมีส่วนร่วมของประชาชนและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นยังมีน้อยมาก โดยที่ส่วนการให้บริการรถโดยสารประจำทางถูกกำหนดโดยหน่วยงานของรัฐบาลกลาง โดยในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล มีการให้บริการโดยรัฐวิสาหกิจและเอกชน ส่วนในพื้นที่จังหวัดอื่นๆ จะมีเอกชนเป็นผู้ให้บริการ ซึ่งทำให้การให้บริการในหลายพื้นที่ ไม่ตอบสนองความต้องการของประชาชนในพื้นที่ได้อย่างเหมาะสม

ในบทนี้ คณะผู้วิจัยได้ทบทวนประสบการณ์ของต่างประเทศในบทบาทของท้องถิ่นในการกำหนดนโยบายและการให้บริการรถโดยสารประจำทางของ 2 ประเทศ คืออังกฤษและเนเธอร์แลนด์ จากนั้นเป็นการทบทวนบทบาทของการมีส่วนร่วมของประชาชนและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในประเทศไทย ตามกฎหมายและกฎระเบียบต่างๆ และนำเสนอกรณีศึกษาของจังหวัดภูเก็ต ซึ่งองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นได้มีการจัดทำให้มีบริการรถโดยสารประจำทาง และสุดท้ายเป็นการนำเสนอบทสรุปและข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

9.1 การทบทวนประสบการณ์ของต่างประเทศ

9.1.1 การทบทวนประสบการณ์ของประเทศอังกฤษ

ในการทบทวนประสบการณ์ของประเทศอังกฤษ ในส่วนของการมีส่วนร่วมขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นนั้น ต้องทำความเข้าใจนโยบายการปฏิรูประบบรถโดยสารประจำทางในประเทศอังกฤษซึ่งมีความ

เกี่ยวข้องโดยตรงกับบทบาทของท้องถิ่น โดยงานศึกษาของสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (2554) ได้มีการทบทวนประสบการณ์เกี่ยวกับการปฏิรูประบบรถโดยสารประจำทางของประเทศอังกฤษไว้ดังนี้

การปฏิรูประบบรถโดยสารประจำทางของประเทศไทย

การปฏิรูประบบรถโดยสารในประเทศไทยเกิดขึ้น 2 ครั้งในช่วงปี ค.ศ. 1930 และ ค.ศ. 1980 โดยมีการเปลี่ยนแปลงทั้งเชิงโครงสร้าง และเชิงนโยบาย ซึ่งในการปฏิรูปแต่ละครั้งได้มีการกำหนดบทบาทหน้าที่ของรัฐที่แตกต่างกันออกไป ทั้งนี้ วัตถุประสงค์ของการปฏิรูป คือ เพื่อให้กิจการรถโดยสารสาธารณะมีประสิทธิภาพ โดยไม่ก่อให้เกิดต้นทุนทางสังคม หรือภาระค่าโดยสารแก่ผู้ใช้บริการ รายละเอียดของการปฏิรูปในประเด็นต่างๆ มีดังนี้

- การเปลี่ยนแปลงด้านการกำกับดูแล
 - โครงสร้างหน้าที่ของแต่ละองค์กรที่เกี่ยวข้องกับการให้ใบอนุญาต

สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (2554) ได้ระบุว่า การให้บริการรถโดยสารสาธารณะของประเทศอังกฤษในอดีตเริ่มต้นโดยภาคเอกชน เนื่องจากบริษัทต่างๆ เล็งเห็นโอกาสการทำธุรกิจ และสร้างรายได้จากการประกอบกิจการรถโดยสารสาธารณะ ซึ่งในขณะนั้น ผู้ประกอบการสามารถกำหนดเส้นทางการให้บริการได้ด้วยตนเอง โดยไม่จำเป็นต้องมีใบอนุญาตจากรัฐ แต่ในช่วงปี ค.ศ. 1930 ซึ่งเป็นเวลาหลังสงครามโลกครั้งที่ 1 รัฐบาลของอังกฤษในขณะนั้นได้จัดโครงการ Nationalization of Transport เพื่อเข้าครอบครองธุรกิจการเดินรถโดยสารสาธารณะ ธุรกิจการเดินรถของเอกชนจึงถูกบังคับขายกิจการให้รัฐ ทั้งนี้ การให้บริการรถโดยสารสาธารณะในช่วงเวลาดังกล่าวจึงเป็นการดำเนินงานในรูปแบบของบริษัทที่มีรัฐเป็นผู้ถือหุ้นหลักหรือรัฐวิสาหกิจ ซึ่งองค์กรดังกล่าวได้รับสิทธิในการให้บริการรถโดยสารสาธารณะผ่านใบอนุญาตฯ ในแต่ละเส้นทาง รวมทั้งอำนาจในการกำหนดราคาค่าโดยสาร และตารางเวลาการเดินรถ อย่างไรก็ตาม แม้ว่ารัฐจะเปิดโอกาสให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการให้บริการในกิจการนี้ได้ แต่การเข้าถึงตลาดยังคงค่อนข้างจำกัด เนื่องจากรัฐได้กำหนดมาตรการบังคับให้ผู้ประกอบการเอกชนรายอื่นต้องยื่นเอกสารเพื่อขอใบอนุญาตประกอบการ นอกจากนี้ บริษัทเอกชนรายย่อยส่วนใหญ่มีต้นทุนการดำเนินงานที่สูงกว่ารัฐวิสาหกิจ ควบคู่กับการที่กฎหมายในขณะนั้นอนุญาตให้แต่ละหน่วยงานสามารถกำหนดราคาค่าโดยสารได้ด้วยตนเอง ผู้ประกอบการรายใหญ่จึงสามารถตัดราคาเพื่อขับไล่ผู้ประกอบการรายย่อย ซึ่งทำให้เกิดสถานการณ์แข่งขันอย่างไม่เป็นธรรม และส่งผลให้เกิดการผูกขาดในตลาดการให้บริการรถโดยสารในประเทศไทย

แต่การดำเนินธุรกิจการเดินรถโดยสารโดยภาครัฐก็ประสบปัญหา เนื่องจากการควบคุมของภาครัฐที่สูงเกินไป ทั้งในด้านใบอนุญาต ราคา และเส้นทางการเดินรถ ทำให้ผู้ประกอบการหลายรายประสบภาวะขาดทุนและต้องเลิกกิจการไป รวมทั้งยังมีปัญหาด้านระดับการแข่งขันในตลาดที่ต่ำ และไม่เอื้อให้เกิดประสิทธิภาพของระบบรถโดยสารสาธารณะโดยรวมได้

ในช่วงปี ค.ศ. 1980 รัฐบาลอังกฤษภายใต้การนำของมาร์กาเร็ต แทตเชอร์ จึงได้มีนโยบายแปรรูปการบริการเดินรถโดยสารของรัฐและยกเลิกการกำกับดูแล เปิดเสรีในการเดินรถภายใต้กฎหมาย Transport Act 1985 ซึ่งภายใต้กฎหมายดังกล่าว ผู้ประกอบการสามารถเสนอขอใบอนุญาตฯ ในเส้นทางที่เห็นว่ามีโอกาสในการทำกำไร รวมทั้งเสนอบริการใหม่ กำหนดค่าโดยสาร ปรับปรุงเส้นทางหรือตารางการเดินรถ เพิ่มเที่ยวบริการ ขอเส้นทางใหม่ หรืออาจขอยกเลิกบางเส้นทางได้ โดยการตัดสินใจขึ้นอยู่กับการประเมินขนาดของตลาด และระดับการแข่งขันของผู้ประกอบการเอง

- รูปแบบการออกใบอนุญาตฯ

ในอดีต การดำเนินธุรกิจรถโดยสารประจำทาง ผู้ประกอบการแต่ละรายจำเป็นต้องขอใบอนุญาตจากรัฐบาลหรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเพื่อประกอบการโดยตรง โดยผู้ประกอบการจะสามารถเสนอแนวเส้นทางที่ต้องการดำเนินการเองได้ ซึ่งแนวทางการขอใบอนุญาตในลักษณะนี้ยังคงใช้อยู่ในปัจจุบัน โดยส่วนมากจะเป็นพื้นที่นอกเขตเมืองที่ระดับการจราจรไม่คับคั่งมากนัก แต่ในบางพื้นที่ เช่น กรุงลอนดอนในประเทศอังกฤษ ซึ่งมีปริมาณการจราจรหนาแน่น และปริมาณความต้องการเดินทางสูง รัฐเลือกที่จะใช้มาตรการประกวดราคาเพื่อคัดเลือกบริษัทเอกชนที่มีประสิทธิภาพที่สุดมาให้บริการ โดยรัฐจะเป็นผู้กำหนดเส้นทาง อัตราค่าโดยสาร ตารางการเดินรถ และเงินอุดหนุน การดำเนินมาตรการประกวดราคาเช่นนี้จะทำให้เกิดการแข่งขันที่เหมาะสม พร้อมทั้งลดต้นทุนของสังคมเนื่องจากรัฐสามารถควบคุมราคาค่าโดยสารและคุณภาพการให้บริการได้

- การเปลี่ยนแปลงด้านนโยบาย

- การสนับสนุนทางการเงิน

กิจการรถโดยสารในประเทศอังกฤษส่วนใหญ่เป็นการให้บริการเชิงพาณิชย์ และเป็นกิจการประเภทสาธารณูปโภค ภาครัฐและบริษัทเอกชนจึงมีความรับผิดชอบร่วมกัน ซึ่งบทบาทหลักของภาคเอกชนคือการให้บริการสาธารณะนี้แก่ประชาชน ในขณะที่ภาครัฐทำหน้าที่กำกับดูแล รวมทั้งสนับสนุนให้การดำเนินงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและสังคมได้รับประโยชน์สูงสุด ทั้งนี้ สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (2554) ซึ่งได้ทบทวนการดำเนินงานด้านการสนับสนุนบริการรถโดยสารสาธารณะของรัฐบาลอังกฤษ พบว่า แนวทางการสนับสนุนกิจการของภาครัฐในประเทศอังกฤษจะดำเนินการผ่าน Local Authority หรือองค์การบริหารส่วนท้องถิ่นเป็นหลัก โดยองค์การบริหารส่วนท้องถิ่นอาจมีความจำเป็นต้องเป็นหุ้นส่วนกับผู้ประกอบการภายใต้กฎหมาย Transport Act 2000 เพื่อเพิ่มปริมาณผู้โดยสารให้เป็นไปตามเป้าหมายของประเทศ โดยจัดทำข้อตกลง Quality Partnership Schemes เช่น การลงทุนในโครงสร้างพื้นฐาน ได้แก่ สถานีรถโดยสาร ระบบการให้ข้อมูลสำหรับผู้โดยสารที่เป็น Real Time รวมทั้งลงทุนในการปรับปรุงสภาพรถ และอบรมพนักงานขับรถ ภายใต้ข้อตกลงนี้ องค์การบริหารส่วนท้องถิ่นอาจออกข้อกำหนดผู้ประกอบการในการใช้สิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ได้ หากผู้ประกอบการไม่ปรับปรุงคุณภาพตามข้อตกลง

สำหรับในบางเส้นทางที่ไม่มีผู้ประกอบการเสนอบริการเดินรถเชิงพาณิชย์ เนื่องจากสาเหตุด้านจำนวนผู้โดยสารหรือความต้องการในการเดินทางที่ต่ำ แต่หากเส้นทางดังกล่าวมีความจำเป็นที่จะต้องให้บริการโดยสาธารณะเพื่อการเดินทางของคนในชุมชน องค์กรบริหารส่วนท้องถิ่นจะต้องรับผิดชอบในการให้บริการดังกล่าว ซึ่งแนวทางการดำเนินการส่วนใหญ่จะใช้วิธีเปิดโอกาสให้ผู้ประกอบการประมูลเพื่อให้บริการ โดยองค์กรบริหารส่วนท้องถิ่นจะกำหนดเส้นทาง อัตราค่าโดยสาร และตารางเวลาการเดินรถ รวมทั้งเงินอุดหนุน (Subsidy) แก่ผู้ประกอบการตามอัตราค่าตอบแทนตามราคาที่ตกลงในการประมูล

- โครงสร้างการกำหนดค่าโดยสาร

เดิมที่อำนาจในการกำหนดอัตราค่าโดยสารสำหรับรถโดยสารสาธารณะในประเทศอังกฤษอยู่ที่บริษัทเอกชน แต่เมื่อเกิดการปฏิรูปโครงสร้างกิจการรถโดยสารสาธารณะครั้งที่ 1 ในช่วงปี ค.ศ. 1930 รัฐได้กำหนดมาตรฐานด้านอัตราค่าโดยสารใหม่ ทำให้บริษัทเอกชนไม่สามารถกำหนดราคาค่าโดยสารเองได้ อย่างไรก็ตาม เนื่องจากปัญหาภาวะขาดทุนจากการดำเนินการ โดยมีสาเหตุจากอัตราค่าโดยสารที่ต่ำกว่าต้นทุนที่แท้จริง ทำให้ผู้ประกอบการหลายรายต้องออกจากตลาด ในขณะที่รัฐวิสาหกิจก็ประสบปัญหาขาดทุนเช่นเดียวกัน

ในปี ค.ศ. 1980 จึงมีการปฏิรูปโครงสร้างกิจการรถโดยสารสาธารณะครั้งที่ 2 โดยรัฐได้ยกเลิกข้อกำหนดด้านอัตราค่าโดยสาร ซึ่งมีเหตุผลหลัก 2 ข้อ คือ เพื่อแก้ปัญหาคขาดทุนของรัฐวิสาหกิจ และเพื่อให้เกิดการแข่งขันในตลาด อันจะนำไปสู่ประสิทธิภาพของการให้บริการรถโดยสารสาธารณะโดยรวม ซึ่งการปฏิรูปในครั้งนี้เปิดโอกาสให้ภาคเอกชนสามารถกำหนดอัตราค่าโดยสารได้เองอีกครั้ง อย่างไรก็ตาม ผลลัพธ์จากการปฏิรูปค่อนข้างแตกต่างจากการคาดการณ์ของรัฐ โดย Nash (1993) ระบุว่า อัตราค่าโดยสารโดยเฉลี่ยมีการปรับตัวสูงขึ้นประมาณร้อยละ 8.3 โดยเฉพาะรถโดยสารที่ให้บริการในเขตเมืองที่ปรับตัวสูงขึ้นมากกว่าพื้นที่อื่นๆ เนื่องจากรัฐเคยให้เงินอุดหนุนเพื่อควบคุมอัตราค่าโดยสารในพื้นที่ดังกล่าว นอกจากนี้ สถานะการแข่งขันทางด้านราคายังคงค่อนข้างต่ำ เนื่องจากผู้ประกอบการรายใหม่ยังไม่สามารถลดต้นทุนการดำเนินการให้เทียบเท่าหรือใกล้เคียงต้นทุนของผู้ประกอบการที่ดำเนินการอยู่แล้วได้ สถานะทางตลาดดังกล่าวจึงเอื้อให้เกิดการตัดราคาและการแข่งขันอย่างไม่เป็นธรรม ทั้งนี้ การเปิดให้ผู้ประกอบการรายใหม่สามารถเข้าตลาดได้อย่างเสรีก็ยังคงมีความจำเป็น เนื่องจากแรงกดดันจากการคุกคามของผู้ประกอบการใหม่ยังคงเป็นปัจจัยสำคัญที่ป้องกันไม่ให้ผู้ประกอบการรายเก่าขึ้นอัตราค่าโดยสารสูงเกินไป

- ผลของการเปลี่ยนแปลง

- โครงสร้างองค์กรของหน่วยงานที่ให้บริการ

สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (2554) ระบุว่า ภายหลังจากการปฏิรูปโครงสร้างกิจการรถโดยสารสาธารณะครั้งที่ 2 ระบบการให้บริการรถโดยสารสาธารณะของอังกฤษถูกแบ่งเป็น 2 ประเภทหลัก คือ การจัดการเดินรถโดยสารในกรุงลอนดอน และการจัดการเดินรถโดยสารนอกกรุงลอนดอน ตามกลยุทธ์

และงบประมาณจาก The Department for Transport โดยระบบการเดินรถโดยสารในกรุงลอนดอนนั้นอยู่ภายใต้ความรับผิดชอบขององค์การขนส่งลอนดอน (Transport for London) ซึ่งเป็นเจ้าของเส้นทาง และเป็นผู้กำหนดเส้นทาง ตารางเวลา ข้อมูลเกี่ยวกับการบริการ รวมถึงคัดเลือกผู้ประกอบการผ่านระบบการประมูล และติดตามผลการดำเนินงานในการให้บริการของผู้ประกอบการด้วย ในขณะที่ระบบการเดินรถโดยสารนอกกรุงลอนดอนจะเป็นการดำเนินงานภายใต้การแข่งขันแบบเสรี แต่ก็ยังต้องอยู่ภายใต้การกำกับดูแลขององค์กรส่วนท้องถิ่นในแต่ละพื้นที่

ในขณะที่บริษัทเอกชนยังคงเป็นผู้รับผิดชอบด้านการให้บริการรถโดยสารสาธารณะแก่ประชาชน ซึ่งหากเป็นการให้บริการในกรุงลอนดอน ผู้ประกอบการจำเป็นต้องดำเนินการภายใต้เส้นทางและตารางเวลาที่องค์การขนส่งลอนดอนกำหนด แต่หากเป็นการให้บริการนอกกรุงลอนดอน ผู้ประกอบการสามารถเสนอขอใบอนุญาตฯ เพื่อให้บริการในเส้นทางที่ต้องการได้ โดยผู้ประกอบการดังกล่าวสามารถกำหนดค่าโดยสาร ปรับปรุงเส้นทาง หรือตารางการเดินรถ เพิ่มเที่ยวบริการ ขอเส้นทางใหม่ หรืออาจขอยกเลิกบางเส้นทางได้ โดยขึ้นอยู่กับการตัดสินใจของผู้ประกอบการ

แม้ว่าการปฏิรูปจะส่งผลให้ผู้ประกอบการรายใหม่สามารถเข้ามาดำเนินกิจการได้ง่ายขึ้น แต่สภาพการณ์ทางตลาดของประเทศอังกฤษไม่เอื้อต่อการแข่งขันอย่างเท่าเทียม เนื่องจากผู้ประกอบการรายใหญ่ที่ดำเนินการในตลาดอยู่แล้วยังคงมีต้นทุนที่ต่ำกว่า และสามารถตัดราคาเพื่อขับไล่ผู้ประกอบการรายใหม่ได้ทันที เพื่อแก้ปัญหาดังกล่าว รัฐบาลของอังกฤษจึงจัดตั้ง Office of Fair Trading ซึ่งอยู่ภายใต้การดูแลของกระทรวงพาณิชย์ เพื่อทำหน้าที่ตรวจสอบและป้องกันการแข่งขันที่ไม่เป็นธรรม (AMP Consultants, 2552)

- ต้นทุนและรายได้

Nash (1993) ศึกษาผลกระทบจากการปฏิรูปโครงสร้างกิจการรถโดยสารสาธารณะครั้งที่ 2 ของประเทศอังกฤษที่ส่งผลให้ต้นทุนการประกอบการต่อระยะทางการเดินรถลดลงถึงร้อยละ 30 ผลลัพธ์ดังกล่าวมีที่มาจาก การลดต้นทุนที่แท้จริงในด้านทรัพยากร และผู้ประกอบการเริ่มมีการปรับปรุงรูปแบบการให้บริการที่ช่วยลดต้นทุน เช่น การให้บริการรถเมล์ขนาดเล็ก (มินิบัส) ในพื้นที่หรือเส้นทางที่มีผู้โดยสารน้อย ซึ่งจะช่วยลดต้นทุนด้านการเดินรถ นอกจากนี้ การถ่ายโอนหน้าที่บางอย่างจากบริษัทเอกชนไปยังหน่วยงานของรัฐก็ช่วยสนับสนุนการลดต้นทุนด้านการกำกับดูแลได้ด้วย ทั้งนี้ แรงจูงใจในการลดต้นทุนมาจากแรงกดดันจากการคุกคามของผู้ประกอบการใหม่เป็นสำคัญ อย่างไรก็ตาม การลดต้นทุนซึ่งเกิดจากปริมาณการซื้อยานพาหนะใหม่ที่น้อยลง และอายุการใช้งานของรถที่เพิ่มสูงขึ้น อาจส่งผลกระทบต่อระดับคุณภาพการให้บริการในภาพรวมได้

ในขณะที่ผลกระทบทางรายได้ของผู้ประกอบการยังคงคลุมเครือ เนื่องจากปัจจัยหลายอย่างที่ไม่ก่อให้เกิดผลลัพธ์ที่ชัดเจน โดยมิตั้งปัจจัยด้านบวกจากข้อจำกัดด้านอัตราค่าโดยสารถูกยกเลิก ทำให้บริษัทเอกชนสามารถเก็บค่าโดยสารในราคาที่เหมาะสมและสะท้อนต้นทุนที่แท้จริงได้ และการที่

ผู้ประกอบการเลือกดำเนินกิจการด้วยแนวทางใหม่ๆ เช่น การใช้รถเมล์ขนาดเล็ก ก็ช่วยเพิ่มความถี่และจำนวนการให้บริการ ในขณะที่ปัจจัยด้านลบแสดงผลในปริมาณจำนวนผู้โดยสารที่ลดลงหลังจากการปฏิรูปจากข้อมูลจำนวนการเดินทางของผู้โดยสารที่ลดลงถึงร้อยละ 7.1 ในช่วงปี ค.ศ. 1985 – 1988 โดยเฉพาะรถโดยสารที่ให้บริการในเขตเมือง (Nash, 1993) ซึ่งถือเป็นอัตราการหดตัวที่รวดเร็ว โดยสาเหตุคาดว่ามาจากทั้งปัจจัยภายในและปัจจัยภายนอก เช่น การปรับราคาค่าโดยสาร การเปลี่ยนแปลงจำนวนการให้บริการและการเพิ่มขึ้นของรถยนต์ส่วนบุคคล เป็นต้น

9.1.2 การทบทวนประสบการณ์ประเทศเนเธอร์แลนด์

ระบบรถโดยสารประจำทางในประเทศเนเธอร์แลนด์ มีการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญเมื่อมีการออกกฎหมายว่าด้วยการขนส่งผู้โดยสาร ค.ศ. 2000 ซึ่งทำให้รูปแบบการประกอบการ และโครงสร้างของการมีส่วนร่วมขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมีการเปลี่ยนแปลงไปอย่างมาก การทบทวนประสบการณ์ของประเทศเนเธอร์แลนด์ นำมาจากการศึกษาของ Ongkittikul (2006) โดยมีรายละเอียดดังนี้

กฎหมายว่าด้วยการขนส่งผู้โดยสาร ค.ศ. 2000

โดยทั่วไปแล้วระบบขนส่งสาธารณะในเนเธอร์แลนด์ถูกจัดการแยกกันระหว่างระบบขนส่งสาธารณะระดับภูมิภาค และระบบขนส่งทางราง (Railway) ซึ่งระบบขนส่งส่วนภูมิภาคโดยรถโดยสารประจำทาง รางรถไฟใต้ดิน และรถไฟรางเบา (Lightrail) นั้น องค์กรปกครองส่วนภูมิภาค (Regional authorities) เป็นผู้รับผิดชอบในการดำเนินการบริการขนส่งสาธารณะ ตั้งแต่ มกราคม ค.ศ. 2001 หลังจาก กฎหมายว่าด้วยการขนส่งผู้โดยสาร ค.ศ. 2000 (Wet personenvervoer 2000: Wp2000) ได้ถูกบังคับใช้ มีองค์กรปกครองส่วนภูมิภาคทั้งหมด 35 หน่วยงาน ที่ทำหน้าที่รับผิดชอบการขนส่งสาธารณะระดับท้องถิ่น องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นประกอบด้วยจังหวัด 12 จังหวัด (Provinces) องค์กรเทศบาลในภูมิภาค (Regional corporations of municipalities) ในเขตเมืองใหญ่ 7 องค์กร (เรียกว่า kaderwetgebieden) และเมืองขนาดใหญ่ปานกลาง 16 เมือง (Cervoersautorteiten Openbaar vervoer Centrum gemeenten: VOC-gemeenten) อย่างไรก็ตาม ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม ค.ศ. 2004 ความรับผิดชอบเกี่ยวกับการขนส่งระดับภูมิภาคโดยเมืองทั้ง 16 เมือง ได้ถูกย้ายไปให้กับจังหวัด 12 จังหวัดแทน ดังนั้นในปัจจุบันจึงมีองค์กรที่รับผิดชอบเรื่องการขนส่งสาธารณะในระดับภูมิภาคอยู่ทั้งหมด 19 หน่วยงาน

การเริ่มใช้ Wp2000 เป็นการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะที่ยิ่งใหญ่ที่สุดของประเทศเนเธอร์แลนด์ในรอบหลายปีที่ผ่านมา เป้าหมายของการปฏิรูปนี้มีอยู่ด้วยกัน 2 ประการ คือ 1) การให้บริการขนส่งสาธารณะที่น่าดึงดูดมากขึ้น และ 2) การพัฒนาสัดส่วนการคืนทุน (หรือลดเงินอุดหนุนจากภาครัฐในการให้เงินอุดหนุนบริการระบบขนส่งสาธารณะ) กฎหมายดังกล่าวได้ทำการกระจายอำนาจไปสู่องค์กรปกครองส่วนจังหวัดและภูมิภาค และมีการเริ่มใช้กระบวนการแข่งขันประกวดราคาเพื่อทำให้สัมปทานการเดินรถอย่างค่อยเป็น

ค่อยไป รถโดยสารประจำทางเป็นจำนวนร้อยละ 35 ของจำนวนรถโดยสารประจำทางทั้งหมดจะถูกเปิดให้มีการประมูลสัมปทานภายในระยะเวลา 6 ปี

กระบวนการประมูลสัมปทานการเดินรถถูกประเมินโดยรัฐสภาประเทศเนเธอร์แลนด์ใน ค.ศ. 2005 ซึ่งได้รับผลการประเมินที่ดี และทำให้รัฐสภาตกลงดำเนินการตามแผนการที่จะเปิดสัมปทานให้กับรถโดยสารประจำทาง และรถรางทั้งหมดภายใน ค.ศ. 2007 แต่มีข้อยกเว้นกับสี่บริษัทใหญ่ซึ่งมีองค์การเทศบาลเป็นเจ้าของ ซึ่งสมควรให้มีการวางแผนที่แยกจากส่วนอื่น ได้แก่ GVB ของเมืองอัมสเตอร์ดัม RET ของเมืองร็อตเตอร์ดัม HTM ของกรุงเฮก และ GVVU ของเมืองอูเทร็ค

ผลของกฎหมายว่าด้วยการขนส่งผู้โดยสารนี้ได้ทำให้เกิดการปฏิรูปของบริษัทผู้ประกอบการขนส่งสาธารณะในเนเธอร์แลนด์ด้วย โดยก่อนหน้า Wp2000 และก่อนช่วงกลางปี ค.ศ. 1990 นั้น ผู้บริหารรถโดยสารประจำทางในระดับภูมิภาคเกือบทั้งหมดในประเทศได้รับการจัดสรรโดยบริษัทลูกของบริษัทรถโดยสารแห่งชาติ (National bus company) ชื่อว่า VSN (ต่อมาถูกเรียกว่า Connexion) หลังจากนั้น Connexion ได้ขายสาขาในตอนเหนือให้กับ Arriva (บริษัทขนส่งสาธารณะเอกชนจากอังกฤษ) และสาขาก่อนใต้ให้กับ Connex (บริษัทขนส่งสาธารณะเอกชนจากประเทศฝรั่งเศส) ซึ่งทำให้มีบริษัทใหญ่ทั้งหมด 3 บริษัท ที่ดำเนินการอยู่ในตลาดขนส่งผู้โดยสาร

Wp2000 ยังได้กล่าวถึงประเด็นการใช้แรงงานในภาคการขนส่งสาธารณะด้วย พนักงานที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับบริการขนส่งสาธารณะ (เช่น ผู้ขับรถโดยสาร ฯลฯ) จะต้องย้ายไปขึ้นอยู่กับผู้ได้รับสัมปทานใหม่ในกรณีที่ผู้ถือสัมปทานปัจจุบันเสียตำแหน่งในการถือสัมปทาน ส่วนพนักงานที่ไม่ได้เกี่ยวข้องโดยตรงจะต้องย้ายไปยังผู้ถือสัมปทานใหม่ตามสัดส่วนของขนาดสัมปทานที่เกิดขึ้นเท่านั้น และข้อตกลงด้านแรงงานและเงื่อนไขการทำงานยังคงใช้กับพนักงานทุกคนที่ต้องย้ายไปยังผู้ว่าจ้างใหม่ โดยมีระยะเวลาทั้งหมด 10 ปี

สถานการณ์ระบบขนส่งประจำทางหลังการปฏิรูประบบขนส่งสาธารณะ

ผลลัพธ์ของการบังคับใช้ Wp2000 จากรายงานประเมินการปฏิบัติงาน ได้สรุปการพัฒนาที่เริ่มตั้งแต่มีการประกาศใช้ Wp2000 เมื่อ 1 มกราคม ค.ศ. 2001 ซึ่งในรายงานระบุว่าเป้าหมายเริ่มต้นของกฎหมายดังกล่าว ได้แก่ (1) เพิ่มอัตราการเติบโตของการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ และ (2) เพิ่มสัดส่วนการคืนทุนของการดำเนินงานการขนส่งสาธารณะ โดยประการแรก รายงานพบว่าเป้าหมายทั้งสองยังไม่บรรลุตามการประเมินในรายงาน อัตราการเติบโตของการใช้ระบบขนส่งสาธารณะไม่เพิ่มขึ้นทั้งในพื้นที่ที่มีการประกวดราคา และพื้นที่ที่ไม่ได้ทำการประกวดราคา ซึ่งคำอธิบายของปัญหานี้ก็คือ มีหลายปัจจัยที่อยู่นอกเหนือการควบคุมของ Wp2000 เช่น การเพิ่มขึ้นของปริมาณการเป็นเจ้าของรถยนต์ ความเปลี่ยนแปลงในโครงสร้างประชากร และการพัฒนาทางเศรษฐกิจ เป็นต้น ประการที่สอง การลดลงของการใช้ระบบขนส่งสาธารณะทำให้การคืนทุนของการดำเนินงานการขนส่งสาธารณะไม่อาจเกิดขึ้นได้ ซึ่งอธิบายได้จากการที่จำนวนผู้โดยสารที่ลดลงทำให้รายได้น้อยลงตามไปด้วย

อย่างไรก็ดี รายงานการประเมินยังคงแสดงให้เห็นผลลัพธ์ด้านดีบางประการ อัตราการใช้ระบบขนส่งสาธารณะในบางพื้นที่เพิ่มขึ้น โดยเฉพาะในเมืองใหญ่ และโครงการเกี่ยวกับการขนส่งสาธารณะที่เพิ่มขึ้นและเริ่มเข้าสู่การปฏิบัติงานส่งผลให้อัตราการเติบโตของการใช้ระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้น นอกจากนี้ต้นทุนในการให้บริการขนส่งสาธารณะยังลดลงอย่างมาก เนื่องจากการประกาศใช้ Wp2000 ในพื้นที่ที่องค์กรปกครองได้เปิดให้มีการประกวดราคาในบริการขนส่งสาธารณะนั้น พบว่า ต้นทุนต่อระยะทางการเดินทาง (cost per vehicle-kilometre) ลดลงร้อยละ 10-20 จนกระทั่ง ค.ศ. 2005 มีเพียงร้อยละ 40 ของสัมปทานรถโดยสารสาธารณะ (ที่เป็นได้) เท่านั้น ที่มีการประกวดราคา จึงสามารถคาดการณ์ถึงการพัฒนาด้านประสิทธิภาพในอนาคตได้

ข้อจำกัดเกี่ยวกับการประกวดราคา ได้แก่ ปัญหาการกระจุกตัวของตลาด (Market concentration) แม้ Wp2000 มีเป้าหมายที่จะเพิ่มการแข่งขันในตลาด แต่จำนวนผู้เข้าร่วมประมูลนั้นมีน้อย และในหลายกรณี การประกวดราคานำไปสู่การแข่งขันเพียง 3 บริษัทใหญ่ ได้แก่ Arriva, BBA-Connex และ Connexion บริษัททั้งสามนี้ครอบงำตลาดการประกวดราคาของรถโดยสาร และมักถูกเรียกว่าบริษัท ABC โดยสามบริษัทนี้มีส่วนแบ่งตลาดร้อยละ 90 ของตลาดรถโดยสารในเนเธอร์แลนด์

ปัญหาบางประการในเรื่องการให้สัมปทาน พบว่า แม้ว่าองค์กรปกครองมีอำนาจในการตัดสินใจว่าการออกแบบ (และพัฒนา) โครงข่ายขนส่งนั้นจะทำโดยองค์กรปกครองเองหรือโดยผู้ประกอบการที่ได้รับสัมปทาน แต่ความเป็นจริงในหลายกรณีนั้น โครงข่ายที่อยู่ในสัญญาการให้สัมปทานนั้นไม่สามารถเปลี่ยนแปลงได้ ซึ่งเป็นปัจจัยที่ขัดขวางการเกิดนวัตกรรมในภาคส่วนนี้

ในกระบวนการประมูลสัมปทานเดินทาง ข้อกำหนดด้านการตอบสนองต่ออุปสงค์การเดินทาง (Program of Demand: PvE) และเอกสารการประกวดราคา (Bestek) มีความสำคัญอย่างยิ่ง โดยรายงานการประเมินระบุว่าเอกสารการประกวดราคานั้นระบุข้อมูลไว้อย่างละเอียดว่าทำให้ไม่มีช่องทางสำหรับผู้ประกอบการในการเสนอความคิดใหม่และนวัตกรรมใหม่ อีกทั้งยังพบปัญหาเรื่องความโปร่งใสในกระบวนการประกวดราคา ความคาดหวังว่าข้อมูลในการประกวดราคาจะเปิดเผยต่อสาธารณะไม่ได้เกิดขึ้นในความเป็นจริง โดยข้อเสนอจากผู้ประมูลถูกปิดเป็นความลับเนื่องจากเป็นประเด็นอ่อนไหวในทางธุรกิจ จึงทำให้ความโปร่งใสของกระบวนการลดลง ซึ่งสิ่งนี้ลดความคิดสร้างสรรค์และการพัฒนาความรู้ในอุตสาหกรรมรถโดยสาร

นอกจากนี้แล้ว รายงานการประเมินยังได้ระบุว่าอำนาจของผู้เดินทางรายบุคคลได้ถูกทำให้อ่อนแอลงเนื่องจากการประกาศใช้ Wp2000 เพราะองค์กรปกครองและผู้ประกอบการสามารถเปลี่ยนการให้บริการขนส่งสาธารณะได้ (เช่น การเปลี่ยนตารางเวลา ฯลฯ) หลังจากปรึกษากับองค์กรผู้บริโภครวม แต่มีข้อวิจารณ์ว่าการเป็นตัวแทนของผู้บริโภคทุกกลุ่มในองค์กรผู้บริโภคนั้นมีส่วนไม่เหมาะสม สิ่งนี้ทำให้การมีส่วนร่วมของผู้ใช้บริการขนส่งสาธารณะเป็นไปอย่างจำกัด

จากการทบทวนประสบการณ์ของประเทศอังกฤษและเนเธอร์แลนด์ พบว่า ในอดีต รัฐให้บริการรถโดยสารประจำทางในรูปแบบหน่วยงานของรัฐ ซึ่งประสบปัญหาในเรื่องของเงินอุดหนุน ทำให้ต้องมีการปฏิรูป ซึ่งรูปแบบการปฏิรูปมีหลากหลาย แต่ส่วนที่มีความสำคัญคือ บทบาทของท้องถิ่นที่มีมากขึ้นในฐานะของผู้กำหนดนโยบาย กำหนดการให้บริการ การให้เงินอุดหนุน รวมถึงเป็นผู้กำกับดูแล ซึ่งทำให้บริการรถโดยสารประจำทางมีความทั่วถึงและสามารถตอบสนองความต้องการในการเดินทางของประชาชนในพื้นที่ได้อย่างเหมาะสม

9.2 การมีส่วนร่วมของประชาชนและท้องถิ่นในการกำหนดรูปแบบการบริการรถโดยสารประจำทางของประเทศไทย

9.2.1 การกำหนดรูปแบบการบริการรถโดยสารประจำทาง

การกำหนดนโยบายเกี่ยวกับรถโดยสารประจำทาง ทั้งในส่วนของเส้นทาง รายละเอียดของการให้บริการ รวมถึงราคาค่าบริการ โดยมีกรมการขนส่งทางบก คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง และคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกประจำจังหวัด เป็นหน่วยงานหลักที่มีอำนาจหน้าที่ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ในการดำเนินการด้านต่างๆ ที่เกี่ยวกับรถโดยสารประจำทาง ซึ่งในแต่ละหน่วยงานมีอำนาจหน้าที่ ดังนี้

กรมการขนส่งทางบกซึ่งเป็นหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม มีอำนาจหน้าที่ตามกฎหมายการขนส่งทางบก ได้แก่

- 1) กำกับ ควบคุม ดูแล จัดระเบียบรถโดยสารประจำทางเพื่อให้มีการเดินทางในเส้นทางที่ได้รับใบอนุญาตและปฏิบัติตามเงื่อนไขการเดินทางเกี่ยวกับการรับส่งผู้โดยสารตามจุดจอดรถที่กำหนดไว้ในตารางการเดินทาง ตลอดจนการจัดเก็บค่าโดยสารตามอัตราที่ทางการกำหนดไว้ การเข้าใช้บริการสถานีขนส่งผู้โดยสารในเส้นทางที่ได้รับใบอนุญาต
- 2) กำหนด ปรับปรุง และยกเลิกเส้นทางรถโดยสารประจำทาง
- 3) ออก ต่อบุหรี่ และเพิกถอนใบอนุญาตประกอบการขนส่งด้วยรถโดยสารประจำทาง
- 4) กำหนด ปรับปรุงเงื่อนไขเกี่ยวกับจำนวนเที่ยว จำนวนรถ ลักษณะของรถที่ใช้ขนส่ง
- 5) เสนอข้อมูลการกำหนดอัตราค่าโดยสารรถโดยสารประจำทางให้กับคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางเพื่อพิจารณาอนุมัติ
- 6) กำหนดมาตรฐานของรถโดยสารประจำทาง
- 7) กำกับดูแลในเรื่องคุณภาพการให้บริการของผู้ประกอบการขนส่งที่มีต่อผู้โดยสาร

- 8) กำกับดูแลด้านความปลอดภัยของรถโดยสารประจำทาง เช่น ความเร็ว ระยะเวลาที่เหมาะสมในการหยุดพักรถโดยสาร อายุของรถโดยสารประจำทาง เป็นต้น
- 9) ควบคุมและตรวจสอบการปฏิบัติงานของผู้ประกอบการขนส่ง ผู้ประจำรถ และรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร
- 10) ส่งเสริมและพัฒนาระบบการขนส่งด้วยรถโดยสารประจำทางของประเทศ

คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง มีอำนาจหน้าที่เกี่ยวกับการขนส่งประจำทาง ดังนี้

- 1) กำหนดลักษณะของรถโดยสารประจำทาง
- 2) กำหนดเส้นทาง จำนวนผู้ประกอบการขนส่ง จำนวนรถสำหรับการขนส่งประจำทางในเขตกรุงเทพมหานคร ระหว่างจังหวัด และระหว่างประเทศ
- 3) กำหนดอัตราค่าโดยสาร การลดหย่อนค่าโดยสาร ค่าบริการที่เกี่ยวข้อง
- 4) กำหนดสถานที่ จัดให้มีหรือจัดตั้ง และระเบียบเกี่ยวกับสถานีขนส่งผู้โดยสาร
- 5) กำหนดชนิดหรือสภาพรถที่มีให้รับจดทะเบียน
- 6) กำหนดประเภทหรือชนิดของรถที่ต้องเข้าหยุดหรือจอดเพื่อการรับส่งผู้โดยสารหรือขนถ่ายสินค้า ณ สถานีขนส่ง
- 7) กำหนดที่หยุดหรือจอดรถเพื่อรับส่งผู้โดยสาร
- 8) วางมาตรการในการกำหนด อนุญาต เพิกถอนการอนุญาต และการควบคุมกิจการขนส่งทางบก
- 9) ปฏิบัติการอื่นตามที่กฎหมายการขนส่งทางบกกำหนดไว้และตามมติคณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางบก

คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกประจำจังหวัด มีอำนาจหน้าที่ ดังนี้

- 1) กำหนดเส้นทาง จำนวนผู้ประกอบการขนส่ง จำนวนรถสำหรับการขนส่งประจำทางภายในเขตจังหวัด
- 2) กำหนดอัตราค่าโดยสารสำหรับการขนส่งประจำทางในเขตจังหวัด (โดยใช้หลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางกำหนดไว้)
- 3) ปฏิบัติการอื่นตามที่กฎหมายการขนส่งทางบกกำหนดไว้ ตามมติคณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางบก และคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง

ในการให้บริการรถโดยสารประจำทางและการกำหนดอัตราค่าโดยสารนั้น อำนาจตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 19 (6) ระบุให้คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางมีหน้าที่กำหนดอัตราค่าโดยสาร โดยทั่วไปแล้วคณะกรรมการฯ จะพิจารณาอัตราค่าโดยสารตามหมวดของรถโดยสาร ซึ่งรถโดยสารประจำทางในประเทศไทยแบ่งออกเป็น 4 หมวด ได้แก่ หมวด 1 กรุงเทพมหานครและภูมิภาค หมวด 2 หมวด 3 และหมวด 4 กรุงเทพมหานครและภูมิภาค ทั้งนี้การพิจารณาอัตราค่าโดยสารแบ่งออกเป็น 4 หมวด ดังนี้

เส้นทางหมวด 1 หมายถึง เส้นทางรถโดยสารประจำทางด้วยรถโดยสารประจำทางภายในเขตกรุงเทพมหานคร เทศบาล สุขาภิบาล เมืองและเส้นทางต่อเนื่อง

- หมวด 1 ในเขตกรุงเทพมหานคร หมายถึง เส้นทางรถโดยสารประจำทางภายในเขตกรุงเทพมหานครและจังหวัดที่มีเส้นทางต่อเนื่องในเขตปริมณฑล โดยลักษณะเส้นทางรถโดยสารส่วนใหญ่ผ่านถนนสายหลัก และถนนสายสำคัญที่เป็นบริเวณชุมชนที่อยู่อาศัยหนาแน่น แหล่งธุรกิจการค้า สถาบันการศึกษา สถานที่ราชการ เป็นต้น
- หมวด 1 ในส่วนภูมิภาค หมายถึง เส้นทางภายในเขตเทศบาล สุขาภิบาลเมืองในส่วนภูมิภาค มีลักษณะเส้นทางผ่านถนนสายหลักที่มีประชาชนอาศัยหนาแน่นรวมทั้งสถานที่สำคัญๆ เช่น โรงเรียน โรงพยาบาล ตลาด สถานีขนส่งผู้โดยสาร สถานที่ราชการ เป็นต้น

เส้นทางหมวด 2 หมายถึง เส้นทางรถโดยสารประจำทางด้วยรถโดยสาร ซึ่งมีเส้นทางเริ่มต้นจากกรุงเทพมหานครไปยังจังหวัดในส่วนภูมิภาค

เส้นทางหมวด 3 หมายถึง เส้นทางรถโดยสารประจำทางด้วยรถโดยสาร ซึ่งมีเส้นทางระหว่างจังหวัดหรือคาบเกี่ยวระหว่างเขตจังหวัดในส่วนภูมิภาค

เส้นทางหมวด 4 หมายถึง เส้นทางรถโดยสารประจำทางด้วยรถโดยสารในเขตจังหวัด ซึ่งอาจจะประกอบด้วยเส้นทางสายหลักสายเดียว หรือเส้นทางสายหลักและเส้นทางสายย่อย ซึ่งแยกออกจากเส้นทางสายหลักไปยังอำเภอ หมู่บ้าน หรือเขตชุมชน

- หมวด 4 ในเขตกรุงเทพมหานคร หมายถึง เส้นทางที่มีลักษณะเส้นทางรถโดยสารส่วนใหญ่ผ่านถนนสายรองและถนนในซอยที่เชื่อมต่อกับถนนสายหลัก มุ่งเน้นการให้บริการเชื่อมต่อกับเส้นทางรถโดยสารประจำทาง หมวด 1 ในเขตกรุงเทพมหานคร
- หมวด 4 ในส่วนภูมิภาค หมายถึง เส้นทางรถโดยสารภายในเขตจังหวัดเพื่อเชื่อมโยงการเดินทางของประชาชนในเขตชุมชนต่างๆ คือ หมู่บ้าน อำเภอ และเมือง

องค์ประกอบของคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง ประกอบไปด้วย ปลัดกระทรวงคมนาคมเป็นประธานกรรมการ ปลัดกระทรวงมหาดไทยหรือผู้แทน เลขาธิการคณะกรรมการกฤษฎีกาหรือผู้แทน อธิบดีกรมทางหลวงชนบทหรือผู้แทน อธิบดีกรมตำรวจหรือผู้แทน อธิบดีกรมทางหลวงหรือผู้แทน ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครหรือผู้แทนเป็นกรรมการ และผู้ซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งอีกไม่เกินสามคนเป็นกรรมการ ทั้งนี้ โดยให้ผู้มีความรู้และมีความชัดเจนในการขนส่งรวมอยู่ด้วย โดยมีอธิบดีกรมการขนส่งทางบกเป็นกรรมการและเลขานุการคณะกรรมการ

ส่วนองค์ประกอบของคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกจังหวัดประกอบไปด้วย ผู้ว่าราชการจังหวัดเป็นประธานกรรมการ อัยการจังหวัด ผู้กำกับการตำรวจภูธรจังหวัด ผู้ซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งอีกไม่เกิน 5 คน นายกเทศมนตรีในจังหวัดนั้นเป็นกรรมการ โดยที่มีขนส่งจังหวัดเป็นกรรมการและเลขานุการคณะกรรมการ

จะเห็นได้ว่าบทบาทของคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง มีบทบาทหน้าที่ทั้งในส่วนของการกำหนดเส้นทาง บริการ และการกำหนดราคา โดยที่มีคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกจังหวัดเป็นส่วนที่มีบทบาทรองลงมาในส่วน of เส้นทางที่อยู่ในแต่ละจังหวัด ถ้าพิจารณาจากองค์ประกอบของคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกจังหวัดแล้ว อาจจะกล่าวได้ว่ามีส่วนร่วมของท้องถิ่นน้อย เนื่องจากประธานกรรมการคือผู้ว่าราชการจังหวัด ซึ่งเป็นผู้ที่ได้รับแต่งตั้งจากส่วนกลาง ในขณะที่ตัวแทนของท้องถิ่นจะมีเพียงนายกเทศมนตรี ซึ่งขาดการมีส่วนร่วมทั้งของภาคประชาชน และตัวแทนของท้องถิ่นอื่นๆ ซึ่งทำให้การกำหนดเส้นทางและกำหนดการให้บริการเพื่อตอบสนองกับความต้องการในพื้นที่ อาจจะทำได้ไม่เต็มที่ เนื่องจากขนส่งจังหวัดอาจจะไม่สามารถสื่อสารกับประชาชนในพื้นที่ได้โดยตรงมากกว่าองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ซึ่งถือเป็นข้อจำกัดที่สำคัญ

9.2.2 การให้เงินอุดหนุนบริการสาธารณะ

งานวิจัยของสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (2553) ได้มีการทบทวนการให้เงินอุดหนุนบริการสาธารณะ โดยระบุว่าเนื่องจากกิจการบริการสาธารณะเป็นสิ่งที่มีความจำเป็นสำหรับความเป็นอยู่ของประชาชนโดยรวม ส่วนใหญ่แล้วกิจการดังกล่าวเป็นกิจการที่ผูกขาดโดยหน่วยงานของรัฐ ซึ่งหน่วยงานของรัฐดังกล่าวมักจะอยู่ในรูปแบบของรัฐวิสาหกิจ การประกอบการของรัฐวิสาหกิจบางรายอาจจะประสบผลขาดทุนเนื่องจากต้องดำเนินการตามนโยบายของรัฐบาลในเรื่องที่เกี่ยวกับการให้บริการสาธารณะดังกล่าว ทำให้รัฐวิสาหกิจต้องขอเงินช่วยเหลือหรือสนับสนุนจากรัฐบาล เพื่อจัดระเบียบในการให้เงินอุดหนุนดังกล่าว รัฐบาลจึงได้ออกระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการให้เงินอุดหนุนบริการสาธารณะของรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2551 โดยมีเหตุผลว่าเป็นการสมควรให้มีระบบการให้เงินอุดหนุนบริการสาธารณะของรัฐบาลที่มีความโปร่งใส ชัดเจนและตรวจสอบได้ และสร้างเครื่องมือในการประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิผลของการให้บริการสาธารณะของรัฐวิสาหกิจอย่างเป็นรูปธรรม จึงได้มีการประกาศ ณ วันที่ 6 มกราคม 2551 ให้บังคับใช้ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการให้เงินอุดหนุนบริการสาธารณะของรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2551

ขึ้น ซึ่งระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีดังกล่าวได้กำหนดให้ รัฐวิสาหกิจตามกฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณ¹ ที่ให้บริการสาธารณะด้านสาธารณูปโภคตามนโยบายพิเศษของรัฐบาล และประสบหรืออาจจะประสบผลขาดทุนจากการให้บริการสาธารณะอันได้ดำเนินการไปภายใต้ต้นนโยบายการควบคุมราคาค่าบริการนั้นๆ ของรัฐบาล ซึ่งได้แก่ กิจการการรถไฟ การขนส่งมวลชน การประปา หรือกิจการบริการสาธารณูปโภคอื่นที่ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังกำหนด² สามารถขอรับเงินอุดหนุนทางการเงิน³ ได้โดยการจัดทำข้อเสนอขอรับเงินอุดหนุนพร้อมด้วยระบบบัญชีซึ่งแสดงถึงการแยกรายได้ และค่าใช้จ่ายของการให้บริการเชิงพาณิชย์และบริการสาธารณะ และต้นทุนการให้บริการสาธารณะตามวิธีปฏิบัติทางบัญชีที่คณะกรรมการกำหนดก่อนเสนอขอรับการอุดหนุนทางการเงิน แล้วนำเสนอรัฐมนตรีว่าการกระทรวงเจ้าสังกัดพิจารณาให้ความเห็นชอบก่อนนำเสนอคณะกรรมการเงินอุดหนุนบริการสาธารณะพิจารณาล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 10 เดือนก่อนเริ่มปีงบประมาณ⁴ ทั้งนี้เพื่อให้คณะกรรมการดังกล่าวได้มีเวลาในการดำเนินการพิจารณาข้อเสนอของรัฐวิสาหกิจนั้น หลังจากนั้นคณะกรรมการนั้นจะลงความเห็นแล้วเสนอต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังเพื่อพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีให้ทันต่อการจัดทำคำของบประมาณประจำปีตามปีปฏิทินงบประมาณ

ในกรณีที่คณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบข้อเสนอที่จะให้เงินอุดหนุนแก่รัฐวิสาหกิจแล้ว รัฐวิสาหกิจนั้นจะต้องจัดทำรายละเอียดวงเงินที่คณะรัฐมนตรีเห็นชอบและคำของบประมาณรายจ่ายประจำปี ตามวิธีการและขั้นตอนการเสนอขอตั้งงบประมาณรายจ่ายประจำปี และคณะกรรมการจะจัดทำบันทึกข้อตกลงการให้บริการสาธารณะกับรัฐวิสาหกิจนั้นโดยมีเนื้อหาตามที่กำหนดไว้ในระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี⁵ ซึ่ง

¹ มาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติวิธีการงบประมาณ พ.ศ. 2502 กำหนดความหมายของ "รัฐวิสาหกิจ" ดังนี้ (ก) องค์กรของรัฐบาลหรือหน่วยงานธุรกิจที่รัฐบาลเป็นเจ้าของ (ข) บริษัทหรือห้างหุ้นส่วนนิติบุคคลที่ส่วนราชการมีทุนรวมอยู่ด้วย เกินกว่าร้อยละ 50 (ค) บริษัทหรือห้างหุ้นส่วนนิติบุคคลที่ส่วนราชการ และ/หรือรัฐวิสาหกิจ ตาม (ก) และ/หรือ (ข) มีทุนรวมอยู่ด้วยเกินกว่าร้อยละ 50 (ง) บริษัทหรือห้างหุ้นส่วนนิติบุคคลที่ส่วนราชการ และ/หรือรัฐวิสาหกิจ ตาม (ค) และ/หรือ (ก) และ/หรือ (ข) มีทุนรวมอยู่ด้วยเกินกว่าร้อยละ 50 และ (จ) บริษัทหรือห้างหุ้นส่วนนิติบุคคลที่ส่วนราชการ และ/หรือรัฐวิสาหกิจ ตาม (ง) และ/หรือ (ก) และ/หรือ (ข) และ/หรือ (ค) มีทุนรวมอยู่ด้วยเกินกว่าร้อยละ 50

² มาตรา 4 แห่งระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการให้เงินอุดหนุนบริการสาธารณะของรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2551

³ "การอุดหนุนทางการเงิน" หมายความว่า การจ่ายชดเชยผลขาดทุนให้แก่รัฐวิสาหกิจที่ดำเนินบริการสาธารณะในรูปของเงินงบประมาณตามจำนวนส่วนต่างระหว่างราคาค่าบริการที่รัฐกำหนดกับต้นทุนที่ไม่รวมถึงค่าใช้จ่ายที่ใช้ไปในการผลิตสินค้าหรือให้บริการอื่นที่มีให้บริการสาธารณะ และค่าใช้จ่ายอันเกิดจากการบริหารจัดการที่ผิดพลาดของรัฐวิสาหกิจ

⁴ หากยื่นข้อเสนอล่วงเลยระยะเวลาดังกล่าวก็ต้องเสนอในปีงบประมาณถัดไป (ข้อ 7 แห่งระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการให้เงินอุดหนุนบริการสาธารณะของรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2551)

⁵ ข้อ 10 ให้คณะกรรมการจัดทำบันทึกข้อตกลงการให้บริการสาธารณะกับรัฐวิสาหกิจก่อนที่รัฐวิสาหกิจจะได้รับการจัดสรรเงินงบประมาณ โดยเนื้อหาของบันทึกข้อตกลงอย่างน้อยต้องประกอบด้วย (1) ขอบเขตการดำเนินงานและข้อจำกัดการให้บริการ (2) วัตถุประสงค์ ผลที่คาดว่าจะได้รับ วิธีการในการกำกับดูแลและประเมินผล และดัชนีชี้วัดผลการดำเนินงานตามที่จะตกลงกัน (3) แผนกลยุทธ์ที่จะปรับปรุงการดำเนินงานให้เข้าสู่ความเป็นเลิศในด้านต่างๆ (Best Practice) ซึ่งจะให้บริการสาธารณะมีประสิทธิภาพ (4) เงื่อนไขและวิธีการจ่ายเงินอุดหนุน และ (5) การเปิดเผยข้อมูลและการรายงานผลการดำเนินงาน ให้ประธานคณะกรรมการ ผู้อำนวยการสำนักงานงบประมาณ และหัวหน้าสูงสุดของรัฐวิสาหกิจเป็นผู้ลงนามในบันทึกข้อตกลงการให้บริการสาธารณะตามวรรคหนึ่ง

หากรัฐวิสาหกิจนั้นไม่สามารถที่จะดำเนินการตามวัตถุประสงค์ที่ตกลงไว้ในบันทึกข้อตกลงได้ ก็จะต้องชี้แจงเหตุผลด้วยข้อเท็จจริงและรายละเอียด โดยอาจจะมีการพิจารณาปรับลดเงินอุดหนุนลงก่อนที่จะนำเสนอคณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบ

กล่าวโดยสรุปแล้ว หน่วยงานบริการสาธารณะที่มีสิทธิขอรับการอุดหนุนทางการเงินได้จะต้องผ่านหลักเกณฑ์ทั้งหมด 3 ประการ กล่าวคือ (1) จะต้องเป็นรัฐวิสาหกิจตามกฎหมายวิธีการงบประมาณดังที่ได้อธิบายมาแล้วในข้างต้น (2) จะต้องประสบหรืออาจจะประสบผลขาดทุนจากนโยบายการควบคุมค่าบริการนั้นๆ ของรัฐบาล และ (3) จะต้องมีการจัดทำระบบบัญชีซึ่งแสดงถึงการแยกรายได้ และค่าใช้จ่ายของการให้บริการเชิงพาณิชย์และบริการสาธารณะ และต้นทุนการให้บริการสาธารณะตามวิธีปฏิบัติทางบัญชีที่คณะกรรมการกำหนด

จะเห็นได้ว่า ในด้านการบริการรถโดยสารประจำทาง มีเพียงองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ที่มีสิทธิในการขอรับเงินอุดหนุนบริการสาธารณะตามระเบียบนี้ โดยที่ผู้ประกอบการเอกชนอื่นๆ ซึ่งไม่ได้เป็นรัฐวิสาหกิจไม่สามารถขอรับเงินอุดหนุนบริการสาธารณะได้

9.3 บทบาทขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในการให้บริการรถโดยสาร: กรณีศึกษาจังหวัดภูเก็ต

9.3.1 บทนำ

จังหวัดภูเก็ตเป็นหนึ่งในสถานที่ท่องเที่ยวชั้นนำที่ได้รับความนิยมระดับโลกเนื่องจากความสวยงามทางธรรมชาติและเต็มไปด้วยความหลากหลายทางวัฒนธรรมที่มีเอกลักษณ์ จึงดึงดูดใจนักท่องเที่ยวจากทั่วโลกให้มาท่องเที่ยวและสร้างรายได้เข้าประเทศเป็นจำนวนมากมหาศาล ในแต่ละปีมีนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศเป็นจำนวนมากเข้ามาเที่ยวในจังหวัดภูเก็ต ทำให้ผู้คนหลังไหลเข้ามาประกอบอาชีพ ประชากรจึงมีความหนาแน่นเพิ่มขึ้น ส่งผลให้จังหวัดภูเก็ตประสบปัญหาด้านการจราจรแออัดและมลภาวะทางอากาศ ดังรูปที่ 9.1 ก่อให้เกิดผลกระทบทั้งทางด้านสุขอนามัยและสุขภาพจิตโดยเฉพาะประชาชนในเขตเมือง

รูปที่ 9.1: สภาพจราจรจังหวัดภูเก็ต



ที่มา: กองกิจการขนส่ง องค์การบริหารส่วนจังหวัดภูเก็ต (2558)

องค์การบริหารส่วนจังหวัดภูเก็ต ได้เล็งเห็นความสำคัญในการแก้ไขปัญหาการจราจรของจังหวัด ประกอบกับตามพระราชบัญญัติกำหนดแผนและขั้นตอนการกระจายอำนาจให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น พ.ศ. 2542 มาตรา 17(21) กำหนดให้องค์การบริหารส่วนจังหวัดมีอำนาจหน้าที่ในการจัดระบบบริการสาธารณะ เพื่อประโยชน์ของประชาชนในท้องถิ่นด้วยตนเอง ด้านการขนส่งมวลชนและวิศวกรรมจราจร และตามแผนแม่บทด้านการจราจรและขนส่งเมืองภูมิภาคจังหวัดภูเก็ต ของสำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก โดยการศึกษาของมหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ เมื่อปี 2544 ได้เสนอแผนงานพัฒนาการขนส่งที่ยั่งยืน (Development of Sustainable Mobility) โดยเสนอการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะแบบหลากหลายและให้บริการทุกระดับ การเพิ่มโครงการรถโดยสารสาธารณะในเขตเมืองภูเก็ต องค์การบริหารส่วนจังหวัดภูเก็ตจึงได้จัดทำโครงการดำเนินกิจการรถขนส่งประจำทางขึ้นเมื่อปี 2545 เพื่อให้บริการสาธารณะด้านการขนส่งมวลชนรองรับการคมนาคมภายในจังหวัดภูเก็ต อันเป็นการลดปัญหาการจราจรของจังหวัดภูเก็ต ประชาชนและนักท่องเที่ยวได้รับความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน ประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง โดยที่มิได้มุ่งหวังผลกำไร

นโยบายของผู้บริหารจังหวัดภูเก็ต เป็นนโยบายที่มุ่งจัดระบบบริการสาธารณะด้านการขนส่งมวลชนเพื่อรองรับการคมนาคมภายในจังหวัดภูเก็ต อันเป็นการลดปัญหาการจราจรของจังหวัดภูเก็ต ประชาชนและนักท่องเที่ยวได้รับความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน ประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง

ตลอดจนให้บริการรถโดยสารฟรีแก่นักเรียน นักศึกษา โดยมีได้มุ่งหวังผลกำไร ด้วยการบริหารจัดการรถขนส่งประจำทางที่มีประสิทธิภาพ

ทั้งนี้ วัตถุประสงค์ของการให้บริการรถขนส่งมวลชนของจังหวัดภูเก็ต ได้แก่

- 1) เพื่อจัดระบบบริการสาธารณะด้านการขนส่งมวลชนรองรับการคมนาคมภายในจังหวัดภูเก็ต ลดและแก้ไขปัญหาการจราจรของจังหวัดภูเก็ต
- 2) เพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน ประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง และมีช่องทางเลือกในการเดินทางเพิ่มมากขึ้น
- 3) เพื่อให้นักเรียน นักศึกษา ได้ใช้บริการรถขนส่งประจำทางฟรี โดยได้รับการยกเว้นค่ารถโดยสาร ซึ่งเป็นการช่วยลดภาระค่าใช้จ่ายของผู้ปกครอง

9.3.2 ความเป็นมาของรถโดยสารประจำทาง (รถโพถ้อง)

ในระยะแรก องค์การบริหารส่วนจังหวัดภูเก็ต ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร ในเส้นทางหมวด 1 เขตพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดภูเก็ต จำนวน 2 สาย ได้แก่ สายที่ 1 ห้างสรรพสินค้าบิ๊กซีถึงวิทยาลัยอาชีวศึกษาภูเก็ต และสายที่ 2 ห้างซูเปอร์ซีถึงตลาดสี่มุมเมือง และได้ตราข้อบัญญัติองค์การบริหารส่วนจังหวัดภูเก็ต เรื่อง การดำเนินกิจการรถขนส่งประจำทาง พ.ศ. 2544 ซึ่งมีลักษณะเป็นกิจการพาณิชย์ โดยในปี 2545 ได้เช่ารถบัสโดยสารขนาดเล็ก จำนวน 12 คัน และจ้างบุคคลภายนอกเป็นผู้บริหารและซ่อมแซมบำรุงรักษารถโดยสาร ต่อมาในปี 2546 ได้จัดซื้อรถบัสโดยสารปรับอากาศ จำนวน 16 คัน โดยการจ้างบุคคลภายนอกบริหารจัดการ และในบางช่วงให้เอกชนเช่า

ต่อมาในปี 2549 องค์การบริหารส่วนจังหวัดภูเก็ตได้ยกเลิกข้อบัญญัติองค์การบริหารส่วนจังหวัดภูเก็ต เรื่องการดำเนินกิจการรถขนส่งประจำทาง พ.ศ. 2544 เนื่องจากมีลักษณะเป็นกิจการพาณิชย์ และได้ตราข้อบัญญัติองค์การบริหารส่วนจังหวัดภูเก็ต เรื่องการดำเนินกิจการรถขนส่งประจำทาง พ.ศ.2549 ซึ่งเป็นการบริการสาธารณะ โดยจ้างบุคคลภายนอกเข้ามาบริหารจัดการรถขนส่งประจำทางจนถึงปัจจุบัน

ในปีงบประมาณ 2552 องค์การบริหารส่วนจังหวัดภูเก็ตจัดซื้อรถสองแถวไม้ (รูปที่ 9.2) หรือ “รถโพถ้อง” ตามภาษาคนท้องถิ่น จำนวน 36 คัน มาใช้รับส่งผู้โดยสาร ซึ่งในอดีตคนภูเก็ตนิยมใช้รถประเภทนี้ และยังใช้เป็นรถประจำทางวิ่งรับส่งคนไปตามเส้นทางต่างๆ ในจังหวัดภูเก็ต การนำรถโพถ้องมาใช้รับส่งผู้โดยสารจึงเป็นการคงความเป็นเอกลักษณ์ดั้งเดิมของเมืองภูเก็ต อนุรักษ์และส่งเสริมภูมิปัญญาท้องถิ่น ช่วยลดภาวะโลกร้อนและส่งเสริมอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวให้มีการพัฒนาอย่างยั่งยืน

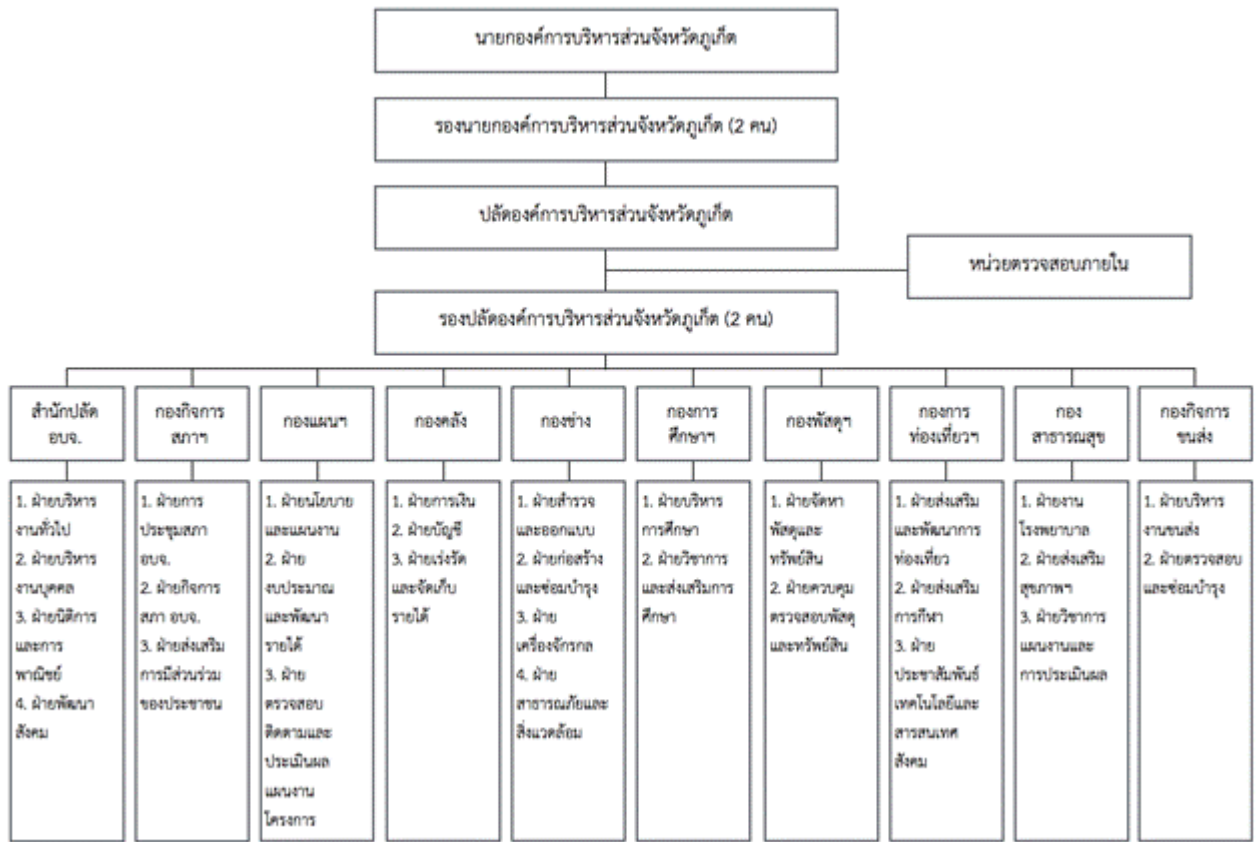
รูปที่ 9.2: รถโดยสารประจำทาง (รถโพถ้อง)

ที่มา: กองกิจการขนส่ง องค์การบริหารส่วนจังหวัดภูเก็ต (2558)

9.3.3 โครงสร้างองค์กรของกองกิจการขนส่ง

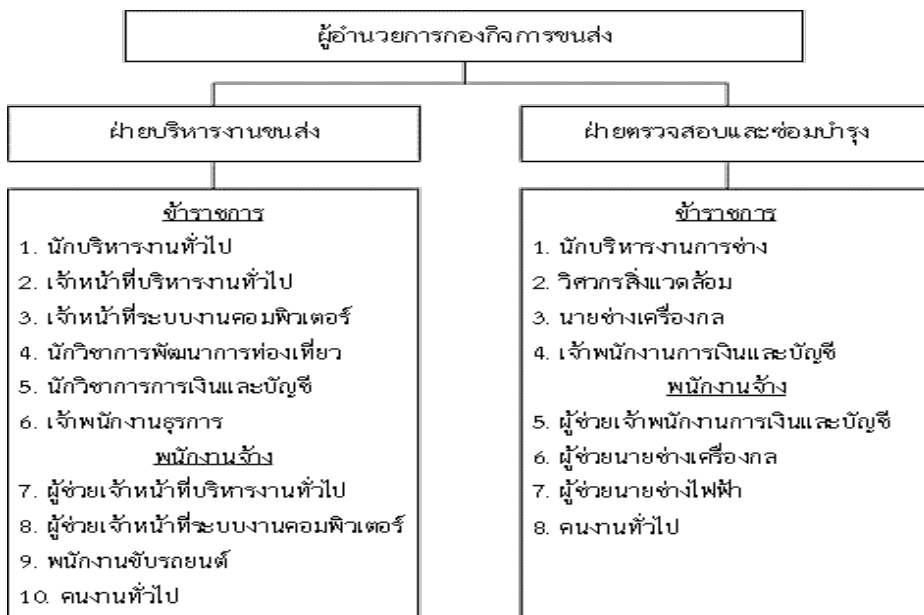
กองกิจการขนส่ง องค์การบริหารส่วนจังหวัดภูเก็ต อยู่ภายใต้การบริหารของ องค์การบริหารส่วนจังหวัดภูเก็ต ดังรูปที่ 9.3 มีหน้าที่รับผิดชอบดำเนินกิจการขนส่งทางบกและทางน้ำ โดยการขนส่งทางบกเน้นการดำเนินการรถโดยสารประจำทาง (รถโพถ้อง) ซึ่งมีโครงสร้างองค์กรดังรูปที่ 9.4

รูปที่ 9.3: โครงสร้างขององค์การบริหารส่วนจังหวัดภูเก็ต



ที่มา: กองกิจการชนสง องค์การบริหารส่วนจังหวัดภูเก็ต (2558)

รูปที่ 9.4: โครงสร้างองค์กรของกองกิจการชนสง



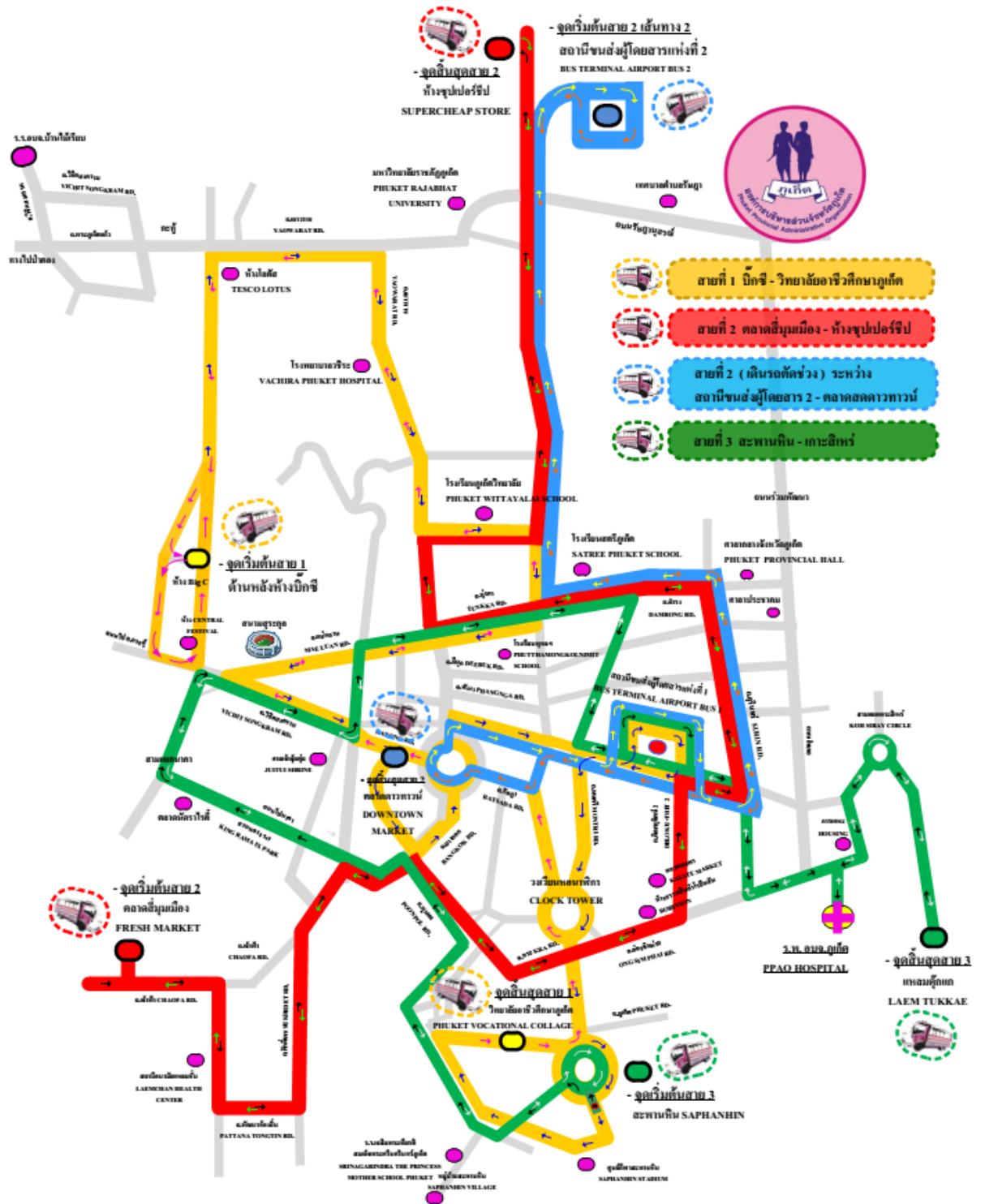
ที่มา: กองกิจการชนสง องค์การบริหารส่วนจังหวัดภูเก็ต (2558)

ปัจจุบัน องค์การบริหารส่วนจังหวัดภูเก็ต ได้ดำเนินกิจการรถขนส่งประจำทาง ในเส้นทางหมวด 1 เขตพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดภูเก็ต จำนวน 3 สาย 4 เส้นทาง (ดังรูปที่ 9.5) ประกอบด้วย

- สายที่ 1 ห้างสรรพสินค้าบิ๊กซี - วิทยาลัยอาชีวศึกษาภูเก็ต
- สายที่ 2 ห้างซูเปอร์ชิป - ตลาดสี่มุมเมือง และ
- สายที่ 2 (เดินรถตัดช่วง) สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดภูเก็ต แห่งที่ 2 - ตลาดสดดาวนันทาวน์ภูเก็ต
- สายที่ 3 สะพานหิน - เกาะสีเหร่

จากรูปที่ 9.5 จะเห็นได้ว่า จุดเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางของผู้โดยสารที่สำคัญ ได้แก่ สถานีขนส่งผู้โดยสาร 1 สถานีขนส่งผู้โดยสาร 2 และตลาดสดดาวนันทาวน์ ซึ่งทั้ง 3 จุดข้างต้น ผู้เดินทางสามารถเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางจากรถไฟถ้องไปเป็นระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่นได้ โดยสถานีขนส่ง 1 และสถานีขนส่ง 2 ผู้เดินทางสามารถเดินทางไปต่างอำเภอและต่างจังหวัด ส่วนตลาดสดดาวนันทาวน์สามารถเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางเป็นรถสาธารณะประเภทอื่น เช่น รถบัส ฯลฯ เพื่อเดินทางระหว่างเมืองไปแหล่งท่องเที่ยวทางทะเล ได้แก่ หาดกะตะและหาดกะรน

รูปที่ 9.5: โครงข่ายรถโดยสารประจำทาง (รถไฟฟ้า) ในเขตเมืองภูเก็ต



ที่มา: กองกิจการขนส่ง องค์การบริหารส่วนจังหวัดภูเก็ต (2558)

9.3.4 การบริหารจัดการ

องค์การบริหารส่วนจังหวัดภูเก็ต ได้ว่าจ้างบุคคลภายนอกมาบริหารจัดการเดินรถโดยสารประจำทาง โดยจัดให้มีรถวิ่งบริการ ตั้งแต่เวลา 6.00 น. ถึง 19.00 น. ของทุกวัน โดยกำหนดข้อตกลงให้มีจำนวนเที่ยวบริการ 96 เที่ยวต่อวันต่อเส้นทาง ซึ่งทำให้เกิดประเด็นการขับรถเร็วของผู้ให้บริการ อย่างไรก็ตาม สัญญาจ้างระหว่างบุคคลภายนอกบริหารจัดการเดินรถโดยสารกับองค์การบริหารส่วนจังหวัดภูเก็ตได้สิ้นสุดลง เมื่อวันที่ 30 กันยายน 2558 ที่ผ่านมา และทางองค์การบริหารส่วนจังหวัดภูเก็ต โดยกองกิจการขนส่ง ได้ดำเนินการให้บริการเดินรถโดยสารประจำทางเองมาตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2558 เป็นต้นมา ซึ่งให้บริการ 80 เที่ยวต่อวันต่อเส้นทาง ดังตารางที่ 9.1 สาเหตุที่ต้องลดจำนวนเที่ยวการเดินรถเนื่องจากการร้องเรียนการเดินรถจำนวนเที่ยวมากเกินไปทำให้พนักงานต้องขับรถเร็วเพื่อให้ได้จำนวนเที่ยวตามที่กำหนด

ตารางที่ 9.1: จำนวนเที่ยวให้บริการของรถโพถ้อง

เส้นทาง	จำนวนเที่ยวต่อวัน (ไป 1 - กลับ 1)	
	จ้างบุคคลภายนอกเดินรถ (1 ต.ค. 2558)	อบจ. เดินรถเอง (ตั้งแต่ 1 ต.ค. 2558)
สายที่ 1 ท่าสรรพสินค้าบึกซี - วิทยาลัยอาชีวศึกษา	96	80
สายที่ 2 ท่าซูปเปอร์ซีป - ตลาดสี่มุมเมือง	96	80
สายที่ 2 (เดินรถตัดช่วง) สถานีขนส่งผู้โดยสารแห่งที่ 2 - ตลาดสดดาวนันทาวน	96	80
สายที่ 3 สะพานหิน - เกาะสีเหร่	84	80

ที่มา: กองกิจการขนส่ง องค์การบริหารส่วนจังหวัดภูเก็ต (2558)

กองกิจการขนส่ง ได้ดำเนินการควบคุม กำกับ ดูแล และตรวจสอบการเดินรถให้เป็นไปตามสัญญาจ้างบริหารจัดการ และเงื่อนไขใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทางตลอดจนปฏิบัติตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 อย่างเคร่งครัด ปัจจุบัน กองกิจการขนส่งมีจำนวนรถโพถ้อง พนักงานขับรถ พนักงานเก็บเงิน และนายท่าสถานี ดังตารางที่ 9.2

ตารางที่ 9.2: ยานพาหนะและพนักงาน

ยานพาหนะ	คัน
รถโพถ้อง	36
พนักงาน	คน
พนักงานขับรถ พนักงานเก็บค่าโดยสาร นายท่าสถานี	60

ที่มา: กองกิจการขนส่ง องค์การบริหารส่วนจังหวัดภูเก็ต (2558)

จุดจอดรถโถงเมื่อไม่ใช้งานแล้วมีทั้งหมด 3 จุด ได้แก่ บิ๊กซีภูเก็ต ตลาดสี่มุมเมือง สวนสาธารณะ สะพานหิน ซึ่งมีค่าใช้จ่ายในการจัดตั้งตารางที่ 9.3

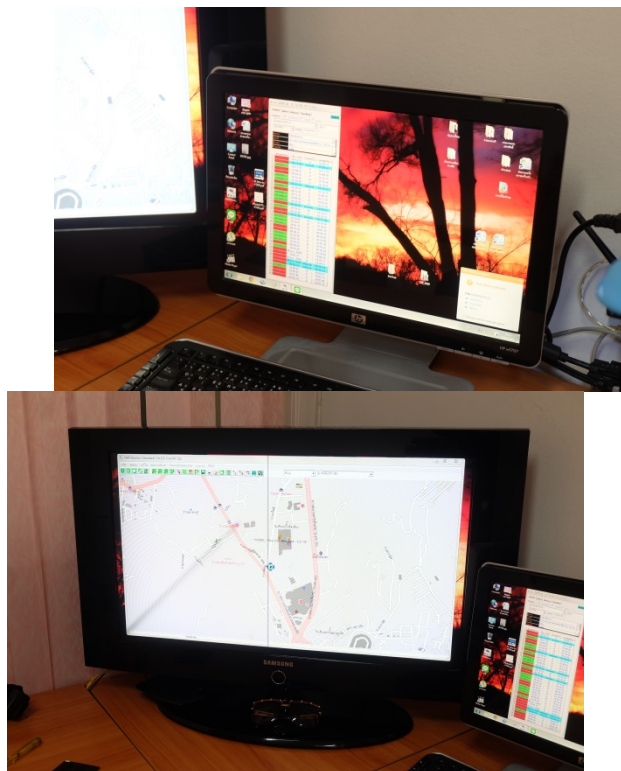
ตารางที่ 9.3: จุดจอดรถโถง

จุดจอด	ค่าใช้จ่าย (บาท/เดือน)
บิ๊กซีภูเก็ต	ไม่คิดค่าจอดรถ
ตลาดสี่มุมเมือง	6,500
สะพานหิน	ไม่คิดค่าจอดรถ (พื้นที่ของ อบจ.ภูเก็ต)

ที่มา: กองกิจการขนส่ง องค์การบริหารส่วนจังหวัดภูเก็ต (2558)

สำหรับการควบคุมการเดินรถ องค์การบริหารส่วนจังหวัดภูเก็ต ได้ติดตั้งระบบติดตามยานพาหนะ (GPS) และใช้ควบคุมการเดินรถขนส่งประจำทางทุกคัน (ดังรูปที่ 9.6) โดยควบคุมความเร็วของรถที่ให้บริการไม่เกิน 50 กิโลเมตรต่อชั่วโมง หากพนักงานขับรถวิ่งด้วยความเร็วเกิน 50 กิโลเมตรต่อชั่วโมง จะมีสัญญาณเตือนพนักงานขับรถให้เพิ่มความปลอดภัยในการให้บริการและติดตามการทำงานของรถ จากนั้นจึงนำข้อมูลการใช้รถมาวิเคราะห์เพื่อปรับปรุงแก้ไขการเดินรถให้มีประสิทธิภาพขึ้น ระบบ GPS ดังกล่าวเริ่มติดตั้งที่ตัวรถโดยสารทั้งหมด 36 คัน เมื่อปี 2551 โดยบริษัท DTC เป็นผู้ดูแลระบบทั้งหมด ค่าใช้จ่ายในการติดตั้งและดูแลระบบประมาณเดือนละ 29,960 บาท

รูปที่ 9.6: จอแสดงผลระบบติดตามยานพาหนะ (GPS)



ที่มา: การสัมภาษณ์กองกิจการขนส่ง องค์การบริหารส่วนจังหวัดภูเก็ต โดยคณะผู้วิจัย (2558)

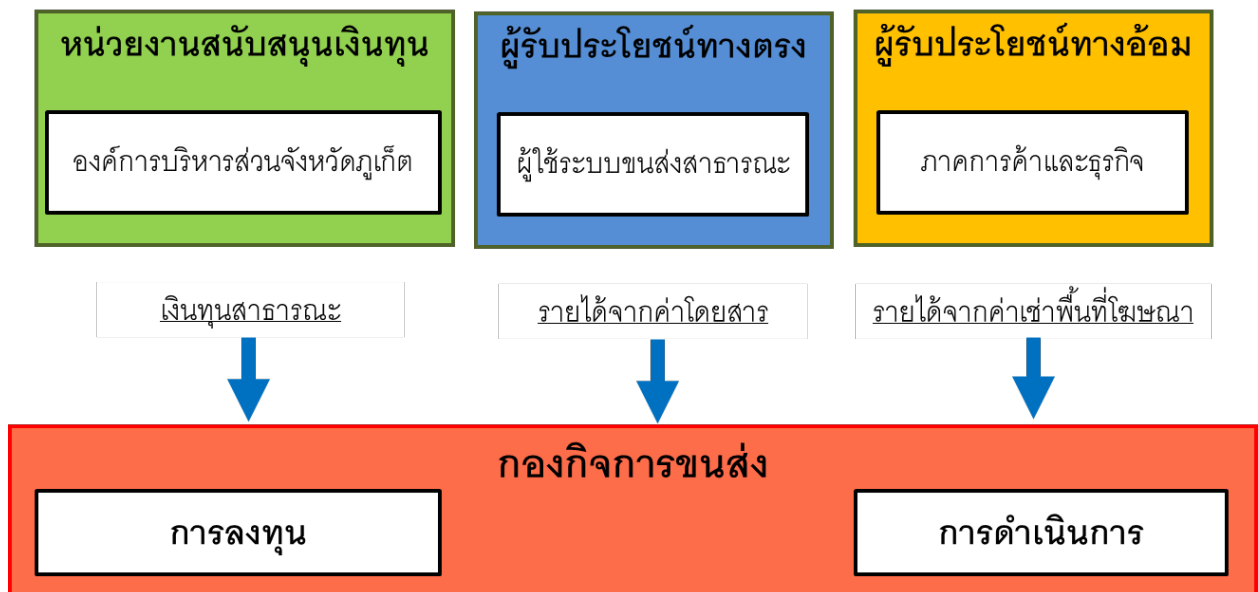
การซ่อมบำรุงรถโพถ้องในการดำเนินการช่วงแรก การซ่อมบำรุงส่งรถให้เอกชนซ่อมและใช้เวลาซ่อมนานมาก ทำให้กองกิจการขนส่งเปิดศูนย์ซ่อมเป็นของตัวเอง การตรวจสอบสภาพรถตามมาตรฐาน เพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้บริการ และดำเนินการโดยฝ่ายตรวจสอบและซ่อมบำรุง

9.3.5 เงินทุนสนับสนุน รายได้ และรายจ่าย

องค์การบริหารส่วนจังหวัดภูเก็ตเป็นผู้สนับสนุนเงินทุนการให้บริการรถโดยสารประจำทาง โดยรายได้หลักของรถโดยสารมาจากการจำหน่ายตั๋วรถโดยสารประจำทางและค่าเช่าพื้นที่โฆษณาข้างรถโดยสารประจำทาง โดยกรอบการสนับสนุนเงินทุนสามารถแสดงได้ดังรูปที่ 9.7 อย่างไรก็ตาม เงินทุนสนับสนุนจากแหล่งอื่นยังไม่ชัดเจนนัก แม้จะมีการจัดเก็บภาษีที่จอดรถโดยเทศบาลนครภูเก็ตเป็นผู้ดำเนินการ แต่ภาษีดังกล่าวยังไม่ได้นำมาสนับสนุนเงินทุนให้กับรถโพถ้อง อีกทั้งภาคการค้าและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว ยังไม่ได้ให้การสนับสนุนอย่างเป็นทางการ

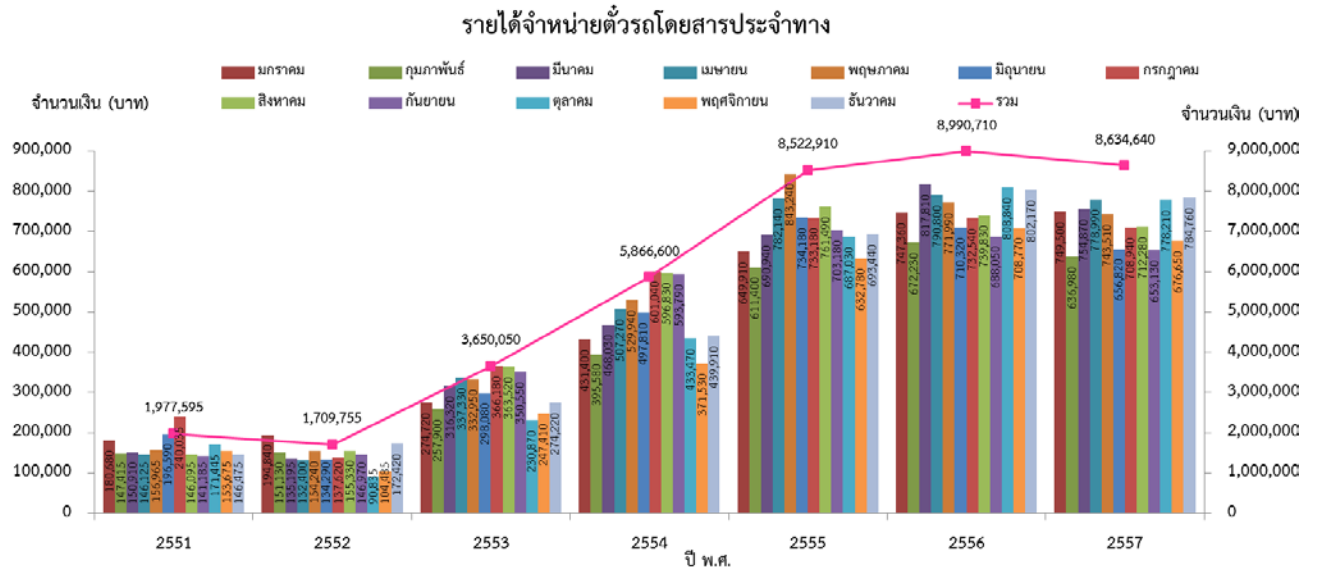
รายได้จากการจำหน่ายตั๋วและค่าเช่าพื้นที่โฆษณาสามารถแสดงได้ดังรูปที่ 9.8 และ 9.9 โดยการหารายได้จากทำให้เช่าพื้นที่โฆษณาได้เงินทุนสนับสนุนระบบขนส่งสาธารณะได้สูงถึง 1.4 ล้านบาท ในปี 2558

รูปที่ 9.7: การสนับสนุนเงินทุนระบบขนส่งสาธารณะ



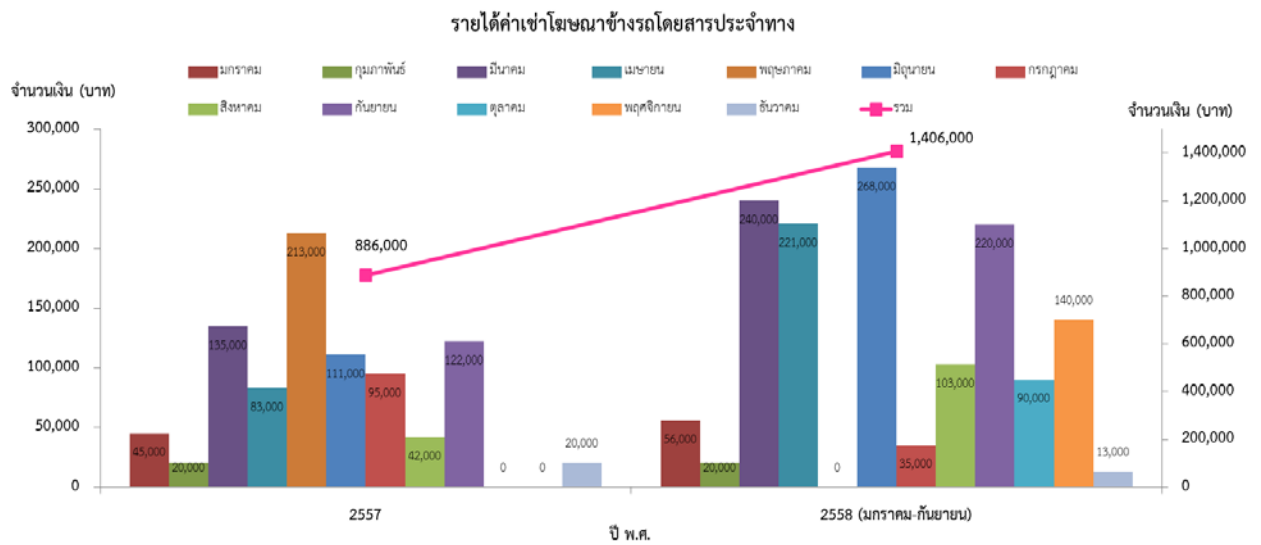
ที่มา: เรียบเรียงโดยคณะผู้วิจัย

รูปที่ 9.8: รายได้การจำหน่ายตัว



ที่มา: กองกิจการขนส่ง องค์การบริหารส่วนจังหวัดภูเก็ต (2558)

รูปที่ 9.9: รายได้จากค่าเช่าพื้นที่โฆษณาข้างรถโดยสารประจำทาง



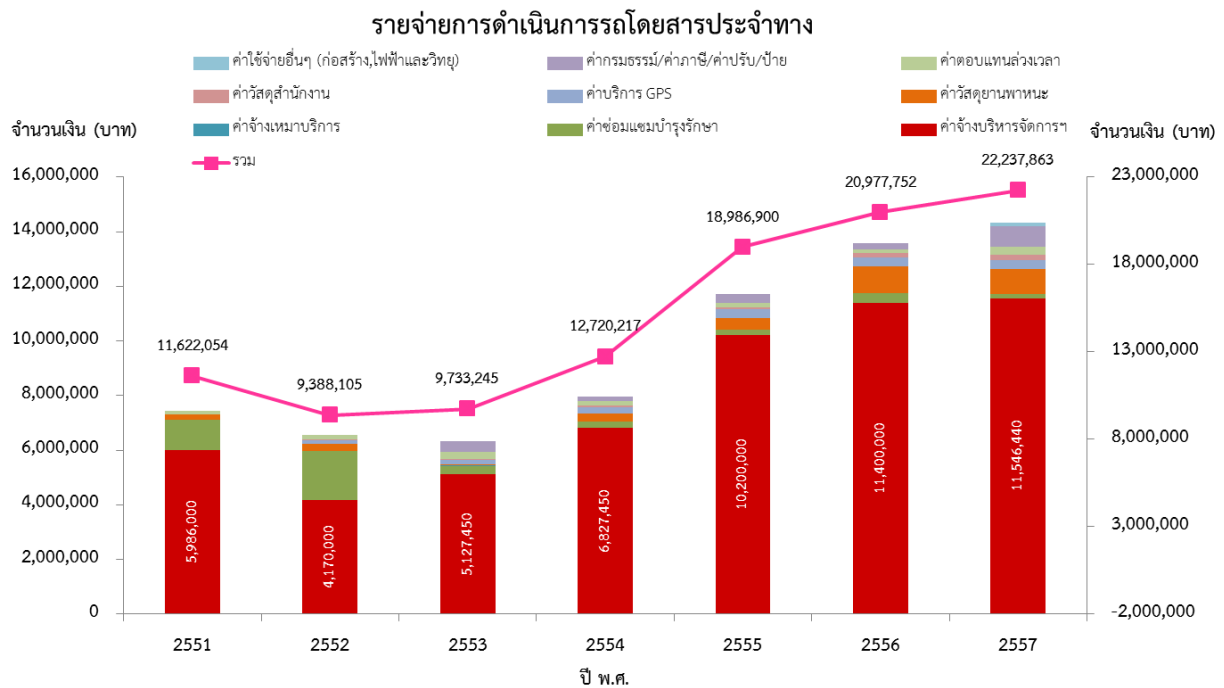
ที่มา: กองกิจการขนส่ง องค์การบริหารส่วนจังหวัดภูเก็ต (2558)

ในส่วนของการใช้จ่ายการให้บริการรถโดยสารประจำทาง สามารถจำแนกได้ดังนี้

- ค่าจ้างบริหารจัดการเดินรถ
- ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษา
- ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง
- ค่าวัสดุสำนักงาน
- ค่าวัสดุยานพาหนะ
- ค่าตอบแทนล่วงเวลา
- ค่าบริการ GPS
- ค่ากรรมธรรม์ ค่าภาษี ค่าปรับ และค่าป้าย
- ค่าใช้จ่ายอื่นๆ (ก่อสร้าง ไฟฟ้า และวิทยุ)

รูปที่ 9.10 แสดงให้เห็นว่าค่าจ้างบริหารจัดการเดินรถโดยสารมีจำนวนสูงที่สุด คิดเป็น 7.8 ล้านบาท ต่อปี ตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา

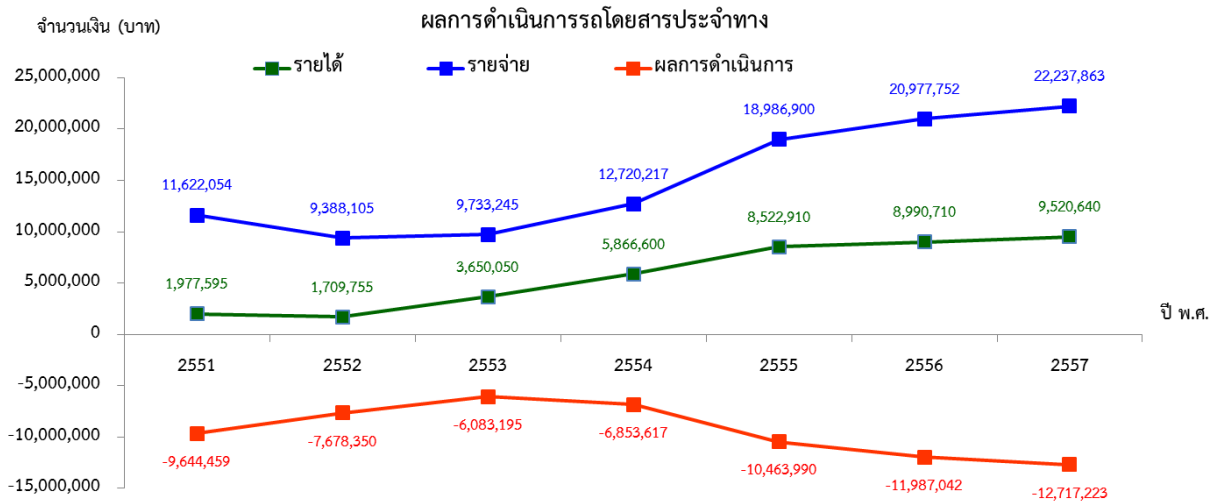
รูปที่ 9.10: รายจ่ายการดำเนินการรถโดยสารประจำทาง



ที่มา: กองกิจการขนส่ง องค์การบริหารส่วนจังหวัดภูเก็ต (2558)

ผลการดำเนินการในปี 2557 พบว่า การดำเนินการขาดทุนประมาณ 12 ล้านบาท แต่โดยเฉลี่ยแล้วขาดทุนประมาณ 9.3 ล้านบาทต่อปี ในช่วงปี 2551-2557 โดยรายจ่ายปี 2553-2555 ที่เพิ่มขึ้นส่วนหนึ่ง มาจากการขยายเส้นทางเดินรถเพิ่มขึ้นอีกหนึ่งเส้นทาง ได้แก่ สายที่ 3 สะพานหิน - เกาะสีเหว ทำให้ต้นทุนการดำเนินการเพิ่มขึ้น ดังแสดงในรูปที่ 9.11 อย่างไรก็ตาม อบจ.ภูเก็ต ยังคงสนับสนุนเงินทุนระบบขนส่งสาธารณะนี้ต่อไป โดยกองกิจการขนส่ง อบจ.ภูเก็ต มีเป้าหมายลดการขาดทุนให้เหลือ 9 ล้านบาทต่อปี

รูปที่ 9.3: ผลการดำเนินการรถโดยสารประจำทาง

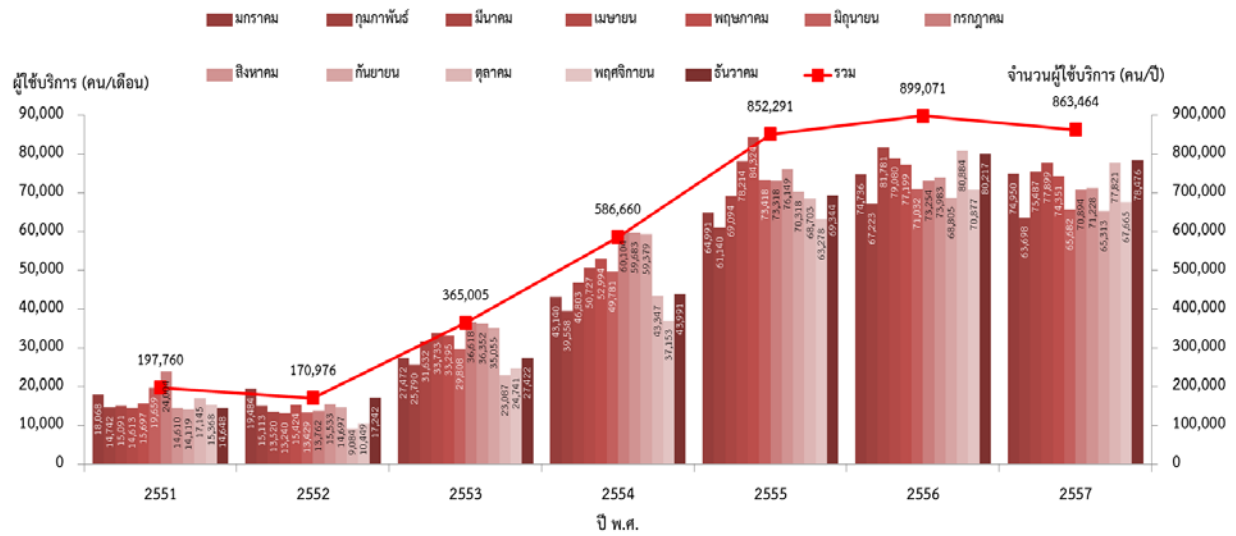


ที่มา: กองกิจการขนส่ง องค์การบริหารส่วนจังหวัดภูเก็ต (2558)

9.3.6 ผู้ใช้บริการ

ร้อยละ 60 ของผู้ให้บริการรถไฟถ้องส่วนใหญ่ เป็นนักเรียนหรือนักศึกษา บุคคลทั่วไปและประชากรแฝง ได้แก่ แรงงานต่างด้าว (พม่า) และนักท่องเที่ยว โดยจำนวนผู้ให้บริการที่ผ่านมาสามารถแสดงดังรูปที่ 9.12

รูปที่ 9.4: ผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า



หมายเหตุ: จำนวนผู้โดยสารยังไม่รวมนักศึกษา
ที่มา: กองกิจการขนส่ง องค์การบริหารส่วนจังหวัดภูเก็ต (2558)

ผู้โดยสารรถไฟฟ้ามีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยในปี 2557 มีผู้โดยสารทั่วไปประมาณ 2,400 คนต่อวัน เป็นนักเรียนและนักศึกษาประมาณ 1,200-1,500 คนต่อวัน

การเก็บค่าโดยสารในช่วงแรกที่ทำให้บริการ นักเรียนและนักศึกษาค่าบริการ 5 บาท และบุคคลทั่วไป ค่าบริการ 10 บาท ตลอดเส้นทาง อย่างไรก็ตาม อบจ. ภูเก็ต มีนโยบายใหม่โดย นักเรียนและนักศึกษา ไม่เสียค่าบริการ และบุคคลทั่วไปคิดค่าบริการ 10 บาท และปรับราคาเป็น 15 บาท ช่วงต้นปี 2558 ที่ผ่านมา ดังตารางที่ 9.4

ตารางที่ 9.4: อัตราค่าโดยสาร

ผู้โดยสาร	อัตราค่าโดยสารเดิม	อัตราค่าโดยสารใหม่
	(บาท/คน/ครั้ง)	
นักเรียน/นักศึกษา	5	ไม่เสียค่าบริการ
บุคคลทั่วไป	10	15

หมายเหตุ: บุคคลทั่วไปปรับราคาเป็น 15 บาท เมื่อกุมภาพันธ์ 2558
ที่มา: กองกิจการขนส่ง องค์การบริหารส่วนจังหวัดภูเก็ต (2558)

ทั้งนี้ การสำรวจความพึงพอใจของผู้โดยสารเป็นไปตามข้อบัญญัติองค์การบริหารส่วนจังหวัด เรื่อง การดำเนินกิจการรถขนส่งประจำทาง พ.ศ. 2549 ซึ่งมีคำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการบริหารกิจการรถขนส่ง ประจำทาง ให้มีอำนาจหน้าที่กำหนดนโยบายบริหารและกำกับควบคุมดูแลโดยทั่วไป ด้วยวิธีการต่อไปนี้

- แต่งตั้งเจ้าหน้าที่ตรวจสอบการจัดเก็บค่าโดยสาร

- ประชาชนสามารถสอบถามหรือร้องเรียนเกี่ยวกับการให้บริการรถขนส่งประจำทางได้ทุกวัน
- ติดตั้งกล่องรับความคิดเห็นหรือแบบสอบถามความพึงพอใจในการให้บริการรถขนส่งประจำทาง เพื่อให้ประชาชนที่ใช้บริการสามารถแสดงความคิดเห็น หรือข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการเดินรถขนส่งประจำทาง ซึ่งองค์การบริหารส่วนจังหวัดภูเก็ต จะนำมาปรับปรุงแก้ไขต่อไป
- อบจ.ภูเก็ต ได้มีการสำรวจความความพึงพอใจอย่างต่อเนื่อง โดย อบจ.ภูเก็ต และหน่วยงานทางการศึกษา

9.3.7 สรุปรณศึกษา พร้อมเสนอปัญหาและข้อเสนอแนะ

รถโดยสารประจำทาง (รถโพถ้อง) ที่ดำเนินการเดินรถโดยกองกิจการขนส่ง อบจ.ภูเก็ต ได้รับเงินทุนสนับสนุนจาก อบจ.ภูเก็ต ซึ่งเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร ต่างจากเมืองภูมิภาคอื่นๆ ที่เอกชนเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตและดำเนินการเดินรถเอง แม้ในส่วนของผลการดำเนินการที่ผ่านมาไม่ดีเท่าที่ควร แต่กองกิจการขนส่งมีเป้าหมายในการลดการขาดทุนให้เหลือน้อยลง และจัดหารายได้เสริมเพื่อสนับสนุนระบบขนส่งสาธารณะให้มากขึ้น

สำหรับเส้นทางให้บริการจำนวน 3 เส้นทาง 4 เส้นทาง การเดินรถ ที่ให้บริการตั้งแต่ 6.00-19.00 น. พบว่า จุดเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางที่สำคัญ ได้แก่ สถานีขนส่ง1 สถานีขนส่ง2 และตลาดสดดาวนันทาวน ทั้งนี้ ผู้ใช้บริการโดยส่วนใหญ่เป็นนักเรียนและนักศึกษา ผู้อาศัยในเขตเมือง และประชากรแฝงซึ่งได้แก่แรงงานต่างด้าว (พม่า) และนักท่องเที่ยว

ทั้งนี้ สิ่งสำคัญของการศึกษานี้เป็นรูปแบบการลงทุนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่พัฒนาระบบขนส่งเพื่อการบริการสาธารณะได้ด้วยตัวเอง และเป็นแนวทางสำหรับเมืองภูมิภาคอื่นๆ ต่อไป โดยปัญหาที่พบจากการศึกษาและข้อเสนอแนะมีดังนี้

ปัญหา

- ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ค่อนข้างมาก ควรณรงค์ให้คนหันมาใช้บริการรถโพถ้องให้มากขึ้น
- การดำเนินการรถโพถ้องขาดทุน

ข้อเสนอแนะ

- การระดมทุนเสริมรายได้ เช่น การให้ภาคการค้าและธุรกิจเช่าพื้นที่โฆษณาบริเวณป้ายหยุดรถ การลดค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการซ่อมบำรุง การเจรจาหารือกับเทศบาลนครภูเก็ตร่วมมือบริการรถสาธารณะนี้ เพื่อเพิ่มเงินทุน หรือการแยกเป็นนิติบุคคลและให้เอกชนเข้ามาร่วมลงทุน
- แผนที่เส้นทางเดินรถบอกเส้นทางให้ชัดเจนควรมีการปรับปรุง

- ป้ายหยุดรถควรมีการปรับปรุงแบบมีหลังคา
- การพัฒนาระบบระบุตำแหน่งรถไฟฟ้าท้องถิ่น

9.4 บทสรุปและข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

9.4.1 บทสรุป

ภาครัฐมีหน้าที่ในการกำหนดนโยบาย กำกับดูแล และเป็นผู้ให้บริการ ในการบริการรถโดยสารประจำทาง แต่ในรูปแบบของภาครัฐนั้น ยังคงแบ่งเป็นภาครัฐส่วนกลาง และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น แต่ในประเทศไทย การมีส่วนร่วมของประชาชนและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นยังมีน้อยมาก ส่วนใหญ่การให้บริการรถโดยสารประจำทางถูกกำหนดโดยหน่วยงานของรัฐบาลกลาง ในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล มีการให้บริการโดยรัฐวิสาหกิจและเอกชน ส่วนในพื้นที่จังหวัดอื่นๆ จะมีเอกชนเป็นผู้ให้บริการ ซึ่งทำให้การให้บริการในหลายพื้นที่ ไม่ตอบสนองความต้องการของประชาชนในพื้นที่ได้อย่างเหมาะสม

จากการทบทวนงานศึกษาของต่างประเทศ ในประเทศอังกฤษและประเทศเนเธอร์แลนด์ พบว่าในอดีตสองประเทศนี้ รวมถึงประเทศส่วนใหญ่ในทวีปยุโรป รัฐให้บริการรถโดยสารประจำทางในรูปแบบของหน่วยงานของรัฐ ซึ่งประสบปัญหาในเรื่องของเงินอุดหนุน ทำให้ต้องมีการปฏิรูป ซึ่งรูปแบบการปฏิรูปมีหลากหลาย แต่ส่วนที่มีความสำคัญ คือ บทบาทของท้องถิ่นที่มีมากขึ้นในฐานะของผู้กำหนดนโยบาย การให้บริการ การให้เงินอุดหนุน รวมถึงเป็นผู้กำกับดูแล ซึ่งทำให้บริการรถโดยสารประจำทางที่มีความทั่วถึง และสามารถตอบสนองความต้องการในการเดินทางของประชาชนในพื้นที่ได้อย่างเหมาะสม

สำหรับในประเทศไทย หน่วยงานหลักที่กำหนดนโยบาย การให้บริการ และราคา คือ คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง และกรมการขนส่งทางบก ในฐานะกรรมการและเลขานุการของคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง โดยที่ในการให้บริการ บทบาทของท้องถิ่น จำกัดอยู่เพียงระดับคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกจังหวัด โดยมีเพียงนายกเทศมนตรีเป็นกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกจังหวัด และในการให้เงินอุดหนุนบริการรถโดยสารประจำทางแล้ว ในทางกฎหมายและกฎระเบียบ มีเพียงองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ที่มีสิทธิในการขอรับเงินอุดหนุนบริการสาธารณะตาม โดยที่ผู้ประกอบการเอกชนอื่นๆ ซึ่งไม่ได้เป็นรัฐวิสาหกิจไม่สามารถขอรับเงินอุดหนุนบริการสาธารณะได้ ซึ่งแสดงให้เห็นว่าประชาชนที่อยู่ในพื้นที่จังหวัดอื่นที่ไม่ใช่ในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล จะไม่มีบริการรถโดยสารประจำทางที่อุดหนุนโดยรัฐ

อย่างไรก็ดี มีองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นบางแห่ง ได้เริ่มจัดให้มีบริการรถโดยสารประจำทาง จากงบประมาณของท้องถิ่น เพื่อให้บริการประชาชนในพื้นที่ โดยที่กรณีตัวอย่างที่คณะวิจัยได้ทำการศึกษา คือ กรณีรถโดยสารประจำทางของจังหวัดภูเก็ต หรือที่เรียกว่ารถไฟฟ้า ซึ่งดำเนินการเดินรถโดยกองกิจการขนส่ง อบจ.ภูเก็ต ได้รับเงินทุนสนับสนุนจาก อบจ.ภูเก็ต โดย อบจ.ภูเก็ต เป็นผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการ

ขนส่งประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร ต่างจากเมืองในภูมิภาคอื่นๆ ที่เอกชนเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตและดำเนินการเดินรถเอง

จากการสัมภาษณ์เชิงลึกและการเก็บรวบรวมข้อมูล พบว่าในส่วนของผลการดำเนินการที่ผ่านมาไม่ดีเท่าที่ควร อย่างไรก็ตามกองกิจการขนส่งมีเป้าหมายในการลดการขาดทุนให้เหลือน้อยลงและจัดหารายได้เสริมเพื่อสนับสนุนระบบขนส่งสาธารณะให้มากขึ้น ทั้งนี้ผู้ใช้บริการโดยส่วนใหญ่เป็นนักเรียน/นักศึกษา ผู้อาศัยในเขตเมืองและประชากรแฝง ได้แก่ แรงงานต่างด้าว (พม่า) และนักท่องเที่ยว

ถึงแม้ว่ากรณีศึกษานี้ เป็นเพียงการเริ่มต้น และอาจจะมีข้อจำกัดรวมถึงอุปสรรคในการดำเนินงานอยู่บ้าง แต่สิ่งสำคัญของกรณีศึกษานี้ จะเป็นรูปแบบการลงทุนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่พัฒนาระบบขนส่งเพื่อการบริการสาธารณะได้ด้วยตัวเอง และเป็นแนวทางสำหรับเมืองภูมิภาคอื่นๆ ต่อไป

9.4.2 ข้อเสนอเชิงนโยบาย

ข้อเสนอเชิงนโยบายสำหรับการมีส่วนร่วมของประชาชนและท้องถิ่น แบ่งได้เป็น 2 ข้อ ได้แก่

1) เพิ่มบทบาทของท้องถิ่นในการกำหนดนโยบาย การให้บริการ และการกำกับดูแล โดยที่อาจต้องมีแก้ไขกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ในส่วนของอำนาจหน้าที่ และองค์ประกอบของคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกจังหวัด ให้มีอำนาจหน้าที่ที่ชัดเจนมากขึ้นในการกำหนดนโยบายและการให้บริการ รวมถึงให้มีตัวแทนจากองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และภาคประชาชนเป็นกรรมการมากขึ้น อีกทั้งควรมีการปฏิรูปโครงสร้างการบริการและการประกอบการรถโดยสารประจำทางในระดับจังหวัดให้มีความสอดคล้องกับความต้องการมากยิ่งขึ้น

2) ควรมีการแก้ไขกฎหมายให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นสามารถบริหารจัดการ รวมถึงให้เงินอุดหนุนบริการรถโดยสารประจำทาง โดยอาจกำหนดที่มาของเงินที่จะใช้อุดหนุนการให้บริการอย่างชัดเจน เช่น อาจจะเป็นสัดส่วนจากภาษีล้อเลื่อนประจำปีของจังหวัดนั้นๆ มาเป็นเงินอุดหนุนบริการรถโดยสารประจำทาง

เอกสารอ้างอิง

บทที่ 9

Nash, C. N. (1993). British Bus Deregulation. *The Economic Journal*, 103, 1042-1049.

Ongkittikul, S. (2006). Innovation and Regulatory Reform in Public Transport: Innovative Capabilities and Learning of the Public Transport Organisations. Delft: Netherlands TRAIL Research School.

AMP Consultants. (2552). โครงการศึกษาการปฏิรูประบบการขนส่งด้วยรถโดยสารประจำทางของประเทศไทย. เสนอต่อกรมการขนส่งทางบก.

สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย. (2553). โครงการศึกษาต้นทุนการประกอบการรถโดยสารประจำทาง. เสนอต่อกรมการขนส่งทางบก.

สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย. (2554). โครงการการจ้างที่ปรึกษาด้านการจัดทำและติดตามแผนปรับปรุงการบริหารจัดการในรัฐวิสาหกิจประจำสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ. เสนอต่อสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ กระทรวงการคลัง.

ภาคผนวกที่:

1. การเก็บข้อมูลจากการสัมภาษณ์ผู้อำนวยการกองกิจการขนส่ง
2. สรุปรายการประชุมเสนอผลงานวิจัย
“คุณภาพมาตรฐานการให้บริการและความปลอดภัยของรถโดยสารสาธารณะ”

ภาคผนวกที่ 1

การเก็บข้อมูลจากการสัมภาษณ์ผู้อำนวยการกองกิจการขนส่ง อบจ.ภูเก็ต

รูปภาพจากการสัมภาษณ์



ที่มา: กองกิจการขนส่ง องค์การบริหารส่วนจังหวัดภูเก็ต, 2558

ใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทาง

ต่ออายุ



ขส.บ. 12 ก.

ได้รับค่าธรรมเนียม จำนวน 7000 บาท

ตามใบเสร็จรับเงินเลขที่ 202.81352

เลขที่ 5/0000.75

พ. วันที่ 28 มี.ค. 2558

ลงชื่อ

ลงวันที่ 5 มี.ค. 2558

ใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทาง ด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร

ใบอนุญาตที่ กก. 1/2558

นายทะเบียนออกใบอนุญาตให้ องค์การบริหารส่วนจังหวัดภูเก็ต
สำนักงานชื่อ ส่วนราชการ องค์การบริหารส่วนจังหวัดภูเก็ต
อยู่เลขที่ ก. บริเวณ ต.ตลาดใหญ่
อ. เมือง จ.ภูเก็ต

มีสิทธิประกอบการขนส่งประจำทาง ในเส้นทางหมวด 1 สายที่ 1
ห้างสรรพสินค้าอิกซี - วิทยาลัยอาชีวศึกษาภูเก็ต

ใบอนุญาตฉบับนี้ให้มีอายุ 7 ปี นับตั้งแต่วันที่ 7 เดือน มกราคม พ.ศ. 2558
ถึงวันที่ 6 เดือน มกราคม พ.ศ. 2565

โดยให้ปฏิบัติตามกฎหมายและเงื่อนไขที่นายทะเบียนกำหนดตามมาตรา 31 แห่งพระราชบัญญัติ
การขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ในใบอนุญาตนี้

ให้ไว้ ณ วันที่ 28 เดือน มกราคม พ.ศ. 2558



เลขที่ 50- 0002210

เต็มใบอนุญาตประกอบการเลขที่ 1151

สิ้นอายุวันที่ 6 มี.ค. 57

ที่มา: กองกิจการขนส่ง องค์การบริหารส่วนจังหวัดภูเก็ต, 2558

รายได้จากการจำหน่ายตั๋วรถโดยสารประจำทาง ปีงบประมาณ 2551 - 2558

เดือน	2551	2552	2553	2554	2555	2556	2557	2558
ตุลาคม	171,445.00	90,835.00	230,870.00	433,470.00	687,030.00	808,840.00	778,210.00	725,870.00
พฤศจิกายน	153,675.00	104,485.00	247,410.00	371,530.00	632,780.00	708,770.00	676,650.00	690,530.00
ธันวาคม	146,475.00	172,420.00	274,220.00	439,910.00	693,440.00	802,170.00	784,760.00	787,200.00
มกราคม	180,680.00	194,840.00	274,720.00	431,400.00	649,910.00	747,360.00	749,500.00	752,480.00
กุมภาพันธ์	147,415.00	151,130.00	257,900.00	395,580.00	611,400.00	672,230.00	636,980.00	749,385.00
มีนาคม	150,910.00	135,195.00	316,320.00	468,030.00	690,940.00	817,810.00	754,870.00	970,680.00
เมษายน	146,125.00	132,400.00	337,330.00	507,270.00	782,140.00	790,800.00	778,990.00	927,810.00
พฤษภาคม	156,965.00	154,240.00	332,950.00	529,940.00	843,240.00	771,990.00	743,510.00	837,780.00
มิถุนายน	196,590.00	134,290.00	298,080.00	497,810.00	734,180.00	710,320.00	656,820.00	761,475.00
กรกฎาคม	240,035.00	137,620.00	366,180.00	601,040.00	733,180.00	732,540.00	708,940.00	815,400.00
สิงหาคม	146,095.00	155,330.00	363,520.00	596,830.00	761,490.00	739,830.00	712,280.00	740,205.00
กันยายน	141,185.00	146,970.00	350,550.00	593,790.00	703,180.00	688,050.00	653,130.00	650,010.00
รวม	1,977,595.00	1,709,755.00	3,650,050.00	5,866,600.00	8,522,910.00	8,990,710.00	8,634,640.00	9,408,825.00

ที่มา: กองกิจการขนส่ง องค์การบริหารส่วนจังหวัดภูเก็ต, 2558

รายได้จากการให้เช่าพื้นที่โฆษณา ปีงบประมาณ 2557 - 2558

เดือน	2557	2558
ตุลาคม	0.00	90,000.00
พฤศจิกายน	0.00	140,000.00
ธันวาคม	20,000.00	13,000.00
มกราคม	45,000.00	56,000.00
กุมภาพันธ์	20,000.00	20,000.00
มีนาคม	135,000.00	240,000.00
เมษายน	83,000.00	221,000.00
พฤษภาคม	213,000.00	0.00
มิถุนายน	111,000.00	268,000.00
กรกฎาคม	95,000.00	35,000.00
สิงหาคม	42,000.00	103,000.00
กันยายน	122,000.00	220,000.00
รวม	886,000.00	1,406,000.00

ที่มา: กองกิจการขนส่ง องค์การบริหารส่วนจังหวัดภูเก็ต, 2558

ค่าใช้จ่ายแยกตามประเภทของรถโดยสารประจำทางปีงบประมาณ 2551

เดือน	ค่าจ้างบริหารจัดการ ฯ	ค่าซ่อมแซม บำรุงรักษา	ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงและหล่อ ลื่น	ค่าวัสดุ สำนักงาน	ค่าวัสดุ ยานพาหนะ	ค่าตอบแทน ล่วงเวลา	รวมเป็นเงิน/ เดือน
ตุลาคม 2550	499,500.00	106,190.00	297,362.15	0.00	0.00	6,900.00	909,952.15
พฤศจิกายน 2550	499,500.00	0.00	251,052.59	0.00	0.00	20,550.00	771,102.59
ธันวาคม 2550	499,500.00	57,820.00	278,089.88	0.00	54,450.00	25,800.00	915,659.88
มกราคม 2551	499,500.00	86,448.00	308,116.29	0.00	0.00	0.00	894,064.29
กุมภาพันธ์ 2551	498,500.00	68,268.00	294,077.03	14,980.00	20,950.00	13,650.00	910,425.03
มีนาคม 2551	498,500.00	27,740.00	291,311.16	0.00	54,400.00	32,090.00	904,041.16
เมษายน 2551	498,500.00	49,845.00	387,569.14	0.00	48,020.00	14,270.00	998,204.14
พฤษภาคม 2551	498,500.00	106,790.20	393,202.81	0.00	0.00	12,480.00	1,010,973.01
มิถุนายน 2551	498,500.00	42,886.95	512,233.03	4,000.00	0.00	0.00	1,057,619.98
กรกฎาคม 2551	498,500.00	97,838.26	517,801.16	0.00	0.00	0.00	1,114,139.42
สิงหาคม 2551	498,500.00	231,916.90	397,172.50	7,276.00	0.00	0.00	1,134,865.40
กันยายน 2551	498,500.00	253,841.45	248,665.34	0.00	0.00	0.00	1,001,006.79
รวมเป็นเงิน	5,986,000.00	1,129,584.76	4,176,653.08	26,256.00	177,820.00	125,740.00	11,622,053.84

ที่มา: กองกิจการขนส่ง องค์การบริหารส่วนจังหวัดภูเก็ต, 2558

ค่าใช้จ่ายแยกตามประเภทของรถโดยสารประจำทางปีงบประมาณ 2552

เดือน	ค่าจ้างบริหาร จัดการฯ	ค่าซ่อมแซม บำรุงรักษา	ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงและ หล่อลื่น	ค่าจ้างเหมา บริการ	ค่าวัสดุ ยานพาหนะ	ค่าบริการ GPRS	ค่าวัสดุ สำนักงาน	ค่าตอบแทน ล่วงเวลา	รวมเป็นเงิน/ เดือน
ตุลาคม 2551	350,000.00	221,314.52	245,734.15	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	817,048.67
พฤศจิกายน 2551	350,000.00	94,830.02	245,730.13	160.00	72,653.86	0.00	0.00	14,660.00	778,034.01
ธันวาคม 2551	347,000.00	324,464.66	222,051.22	1,644.00	14,552.00	14,980.00	0.00	18,940.00	943,631.88
มกราคม 2552	347,000.00	88,151.95	212,959.69	2,286.00	15,152.00	14,980.00	0.00	14,650.00	695,179.64
กุมภาพันธ์ 2552	347,000.00	41,157.55	154,793.87	0.00	44,533.40	14,980.00	0.00	9,280.00	611,744.82
มีนาคม 2552	347,000.00	74,138.00	198,940.32	0.00	640.00	14,980.00	6,800.00	17,860.00	660,358.32
เมษายน 2552	347,000.00	264,198.30	157,289.84	0.00	25,200.00	14,980.00	0.00	17,980.00	826,648.14
พฤษภาคม 2552	347,000.00	97,338.00	245,189.83	540.00	950.00	14,980.00	0.00	21,060.00	727,057.83
มิถุนายน 2552	347,000.00	264,481.20	265,786.02	180.00	14,600.00	14,980.00	0.00	14,340.00	921,367.22
กรกฎาคม 2552	347,000.00	136,318.00	289,178.82	540.00	8,550.00	14,980.00	0.00	20,820.00	817,386.82
สิงหาคม 2552	347,000.00	70,599.00	320,799.69	360.00	51,019.00	14,980.00	0.00	19,380.00	824,137.69
กันยายน 2552	347,000.00	109,876.00	266,293.56	720.00	0.00	14,980.00	6,800.00	19,840.00	765,509.56
รวมเป็นเงิน	4,170,000.00	1,786,867.20	2,824,747.14	6,430.00	247,850.26	149,800.00	13,600.00	188,810.00	9,388,104.60

ที่มา: กองกิจการขนส่ง องค์การบริหารส่วนจังหวัดภูเก็ต, 2558

ค่าใช้จ่ายแยกตามประเภทของรถโดยสารประจำทางปีงบประมาณ 2553

เดือน	ค่าจ้างบริหาร จัดการฯ	ค่าซ่อมแซม บำรุงรักษา	ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง	ค่าจ้างเหมาบริการ	ค่าวัสดุ	ค่าวัสดุ ยานพาหนะ	ค่ากรรมธรรม์/ค่า ภาษี/ค่าปรับ/ป้าย	ค่าบริการ GPS	ค่าตอบแทน ล่วงเวลา	รวมเป็นเงิน/เดือน
ตุลาคม 2552	425,000.00	33,460.00	283,395.55	540.00	0.00	700.00	184,631.66	14,980.00	21,930.00	964,637.21
พฤศจิกายน 2552	425,000.00	15,674.65	328,062.89	720.00	0.00	700.00	0.00	14,980.00	22,110.00	807,247.54
ธันวาคม 2552	427,745.00	47,022.60	333,715.02	2,780.00	0.00	13,100.00	0.00	14,980.00	23,140.00	862,482.62
มกราคม 2553	427,745.00	21,754.00	318,045.36	180.00	6,800.00	25,132.16	0.00	14,980.00	23,700.00	838,336.52
กุมภาพันธ์ 2553	427,745.00	2,005.00	261,935.54	180.00	0.00	0.00	0.00	14,980.00	17,100.00	723,945.54
มีนาคม 2553	427,745.00	22,322.34	290,995.08	0.00	0.00	0.00	3,200.00	14,980.00	22,300.00	781,542.42
เมษายน 2553	427,745.00	35,213.70	259,325.46	0.00	0.00	0.00	24,100.00	14,980.00	25,300.00	786,664.16
พฤษภาคม 2553	427,745.00	22,406.87	270,481.39	180.00	9,000.00	0.00	9,600.00	14,980.00	24,410.00	778,803.26
มิถุนายน 2553	427,745.00	35,211.56	273,975.50	0.00	0.00	1,400.00	57,318.56	14,980.00	21,600.00	832,230.62
กรกฎาคม 2553	427,745.00	21,511.28	274,496.76	125.19	0.00	0.00	0.00	14,980.00	22,960.00	761,818.23
สิงหาคม 2553	427,745.00	31,227.95	266,423.82	0.00	18,000.00	0.00	0.00	14,980.00	23,300.00	781,676.77
กันยายน 2553	427,745.00	6,372.92	257,616.43	856.00	0.00	0.00	88,810.24	14,980.00	17,480.00	813,860.59
รวมเป็นเงิน	5,127,450.00	294,182.87	3,418,468.80	5,561.19	33,800.00	41,032.16	367,660.46	179,760.00	265,330.00	9,733,245.48

ที่มา: กองกิจการขนส่ง องค์การบริหารส่วนจังหวัดภูเก็ต, 2558

ค่าใช้จ่ายแยกตามประเภทของรถโดยสารประจำทางปีงบประมาณ 2554

เดือน	ค่าจ้างบริหาร จัดการฯ	ค่าซ่อมแซม บำรุงรักษา	ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง	ค่าจ้างเหมาบริการ	ค่าวัสดุ สำนักงาน	ค่าวัสดุ ยานพาหนะ	ค่ากรรมธรรม์/ค่า ภาษี/ป้าย	ค่าบริการ GPS	ค่าปฏิบัติงาน นอกเวลา	รวมเป็นเงิน/เดือน
ตุลาคม 2553	430,000.00	13,157.44	272,379.18	180.00	0.00	278.20	32,750.56	14,980.00	17,180.00	780,905.38
พฤศจิกายน 2553	430,000.00	48,908.04	278,662.66	0.00	0.00	875.26	0.00	14,980.00	17,460.00	790,885.96
ธันวาคม 2553	427,745.00	20,966.65	295,112.80	0.00	0.00	0.00	0.00	14,980.00	17,890.00	776,694.45
มกราคม 2554	427,745.00	11,014.82	318,637.80	0.00	15,000.00	0.00	0.00	14,980.00	16,080.00	803,457.62
กุมภาพันธ์ 2554	427,745.00	40,562.28	277,425.51	0.00	0.00	16,800.00	7,000.00	14,980.00	16,900.00	801,412.79
มีนาคม 2554	427,745.00	38,069.81	310,057.05	0.00	0.00	33,445.80	60,150.56	14,980.00	0.00	884,448.22
เมษายน 2554	427,745.00	8,677.70	305,732.99	0.00	0.00	44,400.00	0.00	14,980.00	0.00	801,535.69
พฤษภาคม 2554	637,940.00	17,171.05	454,079.46	0.00	19,500.00	0.00	32,750.56	14,980.00	21,900.00	1,198,321.07
มิถุนายน 2554	661,295.00	17,171.05	520,069.62	0.00	0.00	60,567.94	47,150.56	14,980.00	14,910.00	1,336,144.17
กรกฎาคม 2554	836,728.00	280.00	578,707.73	0.00	0.00	41,798.00	0.00	14,980.00	22,250.00	1,494,743.73
สิงหาคม 2554	836,728.00	5,000.00	571,977.10	0.00	0.00	48,854.65	0.00	14,980.00	6,190.00	1,483,729.75
กันยายน 2554	856,034.00	2,040.00	564,796.16	0.00	22,500.00	41,652.00	11,200.00	62,916.00	6,800.00	1,567,938.16
รวมเป็นเงิน	6,827,450.00	223,018.84	4,747,638.06	180.00	57,000.00	288,671.85	191,002.24	227,696.00	157,560.00	12,720,216.99

ที่มา: กองกิจการขนส่ง องค์การบริหารส่วนจังหวัดภูเก็ต, 2558

ค่าใช้จ่ายแยกตามประเภทของรถโดยสารประจำทางปีงบประมาณ 2555

เดือน	ค่าจ้างบริหาร จัดการฯ	ค่าซ่อมแซม บำรุงรักษา	ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง	ค่าจ้างเหมาบริการ	ค่าวัสดุ	ค่าวัสดุ ยานพาหนะ	ค่ากรรมธรรม์/ค่า ภาษี/ป้าย	ค่าบริการ GPS	ค่าปฏิบัติงาน นอกเวลา	รวมเป็นเงิน/เดือน
ตุลาคม 2554	850,000.00	13,422.56	555,077.33	0.00	0.00	41,000.00	32,750.56	26,964.00	6,580.00	1,525,794.45
พฤศจิกายน 2554	850,000.00	5,490.00	586,318.92	0.00	0.00	106,252.62	0.00	26,964.00	10,350.00	1,585,375.54
ธันวาคม 2554	850,000.00	520.00	586,099.86	0.00	0.00	36,023.80	13,600.00	26,964.00	9,050.00	1,522,257.66
มกราคม 2555	850,000.00	10,450.00	608,702.45	0.00	21,000.00	15,305.28	0.00	26,964.00	18,510.00	1,550,931.73
กุมภาพันธ์ 2555	850,000.00	24,844.50	608,838.96	0.00	0.00	39,571.92	0.00	26,964.00	14,170.00	1,564,389.38
มีนาคม 2555	850,000.00	21,525.13	638,158.57	0.00	0.00	26,115.49	73,550.56	26,964.00	19,760.00	1,656,073.75
เมษายน 2555	850,000.00	44,426.69	599,995.03	0.00	0.00	43,233.35	0.00	26,964.00	13,910.00	1,578,529.07
พฤษภาคม 2555	850,000.00	37,027.70	641,432.16	0.00	16,050.00	30,682.95	90,530.56	26,964.00	14,770.00	1,707,457.37
มิถุนายน 2555	850,000.00	23,096.30	594,242.45	0.00	0.00	10,239.90	32,750.56	26,964.00	14,170.00	1,551,463.21
กรกฎาคม 2555	850,000.00	5,750.00	629,194.29	0.00	34,240.00	9,020.10	0.00	26,964.00	13,680.00	1,568,848.39
สิงหาคม 2555	850,000.00	5,980.00	612,123.50	0.00	0.00	49,221.88	0.00	26,964.00	7,660.00	1,551,949.38
กันยายน 2555	850,000.00	6,320.00	610,123.95	0.00	0.00	20,071.65	101,350.00	26,964.00	9,000.00	1,623,829.60
รวมเป็นเงิน	10,200,000.00	198,852.88	7,270,307.47	0.00	71,290.00	426,738.94	344,532.24	323,568.00	151,610.00	18,986,899.53

ที่มา: กองกิจการขนส่ง องค์การบริหารส่วนจังหวัดภูเก็ต, 2558

ค่าใช้จ่ายแยกตามประเภทของรถโดยสารประจำทางปีงบประมาณ 2556

เดือน	ค่าจ้างบริหารจัดการ	ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษา	ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง	ค่าวัสดุ สنج.	ค่าวัสดุยานพาหนะ	ค่ากรรมธรรม์/ค่าภาษี/ป้าย	ค่าบริการ GPS	ค่าปฏิบัติงานนอกเวลา	รวมเป็นเงิน/เดือน
ตุลาคม 2555	950,000.00	0.00	634,349.26	0.00	0.00	32,750.56	26,964.00	12,030.00	1,656,093.82
พฤศจิกายน 2555	950,000.00	2,110.00	592,044.88	0.00	66,013.43	13,600.00	26,964.00	11,100.00	1,661,832.31
ธันวาคม 2555	950,000.00	8,700.00	630,651.92	86,135.00	28,236.15	0.00	26,964.00	8,070.00	1,738,757.07
มกราคม 2556	950,000.00	44,042.52	645,296.22	0.00	55,152.90	0.00	26,964.00	9,020.00	1,730,475.64
กุมภาพันธ์ 2556	950,000.00	60,937.70	569,161.83	0.00	50,964.93	0.00	26,964.00	9,570.00	1,667,598.46
มีนาคม 2556	950,000.00	17,210.00	628,315.64	0.00	27,218.58	40,800.00	26,964.00	10,470.00	1,700,978.22
เมษายน 2556	950,000.00	42,121.23	591,361.03	0.00	150,755.44	32,750.56	26,964.00	6,580.00	1,800,532.26
พฤษภาคม 2556	950,000.00	56,909.20	638,035.37	0.00	54,350.33	32,750.56	26,964.00	8,810.00	1,767,819.46
มิถุนายน 2556	950,000.00	29,180.00	606,800.98	0.00	166,544.41	32,750.56	26,964.00	11,850.00	1,824,089.95
กรกฎาคม 2556	950,000.00	37,499.20	627,135.54	67,410.00	85,824.06	0.00	26,964.00	20,240.00	1,815,072.80
สิงหาคม 2556	950,000.00	35,830.00	656,045.01	0.00	134,284.02	32,300.00	26,964.00	20,730.00	1,856,153.03
กันยายน 2556	950,000.00	13,587.16	592,909.87	0.00	161,367.64	0.00	26,964.00	13,520.00	1,758,348.67
รวมเป็นเงิน	11,400,000.00	348,127.01	7,412,107.55	153,545.00	980,711.89	217,702.24	323,568.00	141,990.00	20,977,751.69

ที่มา: กองกิจการขนส่ง องค์การบริหารส่วนจังหวัดภูเก็ต, 2558

ค่าใช้จ่ายแยกตามประเภทของรถโดยสารประจำทางปีงบประมาณ 2557

เดือน	ค่าจ้างบริหารจัดการ ฯ	ค่าซ่อมแซม บำรุงรักษา	ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง	ค่าวัสดุ สنج.	ค่าวัสดุยานพาหนะ	ค่ากรรมธรรม์/ค่า ภาษี/ป้าย/ค่า ติดตั้งสติ๊กเกอร์	ค่าบริการเชื่อมต่อ	ค่าปฏิบัติงาน นอกเวลา	ค่าใช้จ่ายอื่นๆ (ก่อสร้าง, ไฟฟ้าและ วิทยุ)	รวมเป็นเงิน/เดือน
ตุลาคม 2556	950,953.00	5,920.00	627,250.32	0.00	60,181.00	32,750.56	26,964.00	17,080.00	0.00	1,721,098.88
พฤศจิกายน 2556	950,953.00	16,984.68	598,396.57	0.00	101,615.60	21,175.28	26,964.00	18,920.00	0.00	1,735,009.13
ธันวาคม 2556	950,953.00	9,930.00	667,104.81	0.00	79,686.94	13,600.00	26,964.00	18,830.00	0.00	1,767,068.75
มกราคม 2557	950,953.00	395.40	638,140.84	83,460.00	50,518.30	1,600.00	26,964.00	18,890.00	49,407.30	1,820,328.84
กุมภาพันธ์ 2557	950,953.00	160.00	597,230.73	0.00	29,211.00	513,548.64	26,964.00	14,140.00	4,815.00	2,137,022.37
มีนาคม 2557	950,953.00	33,039.60	693,058.53	0.00	83,235.14	45,000.00	26,964.00	22,140.00	695.50	1,855,085.77
เมษายน 2557	967,022.00	17,038.92	662,316.87	19,260.00	81,791.67	32,750.56	26,964.00	21,210.00	37,782.77	1,866,136.79
พฤษภาคม 2557	975,860.00	9,510.00	698,761.71	0.00	78,275.09	16,525.28	26,964.00	31,550.00	24,707.37	1,862,153.45
มิถุนายน 2557	975,057.00	35,290.00	676,786.71	0.00	59,371.92	49,125.84	26,964.00	32,030.00	1,080.70	1,855,706.17
กรกฎาคม 2557	975,860.00	15,000.00	711,073.64	15,408.00	53,892.64	0.00	26,964.00	32,850.00	6,741.00	1,837,789.28
สิงหาคม 2557	975,860.00	12,260.00	686,361.95	0.00	27,811.20	7,600.00	26,964.00	39,060.00	4,627.75	1,780,544.90
กันยายน 2557	971,063.00	20,702.72	661,290.85	98,400.00	196,945.83	0.00	26,964.00	22,680.00	1,872.50	1,999,918.90
รวมเป็นเงิน	11,546,440.00	176,231.32	7,917,773.53	216,528.00	902,536.33	733,676.16	323,568.00	289,380.00	131,729.89	22,237,863.23

ที่มา: กองกิจการขนส่ง องค์การบริหารส่วนจังหวัดภูเก็ต, 2558

ค่าใช้จ่ายแยกตามประเภทของรถโดยสารประจำทางปีงบประมาณ 2558

เดือน	ค่าจ้างบริหาร จัดการฯ	ค่าซ่อมแซม บำรุงรักษา	ค่าน้ำมัน เชื้อเพลิง	น้ำมันหล่อลื่น/ น้ำยา	ค่าวัสดุ สง.	ค่าวัสดุ ยานพาหนะ	ค่ากรรมธรรม์/ค่า ภาษี/ป้าย/ ค่าธรรมเนียม	ค่าบริการ เชื่อมต่อ	ค่าปฏิบัติงานนอก เวลา	คชจ.อื่นๆ (ก่อ สร้าง,ไฟฟ้าฯ ,โฆษณา)	รวมเป็นเงิน/ เดือน
ตุลาคม 2557	1,000,881.00	37,701.16	673,826.91	17,504.00	0.00	78,797.77	49,125.84	29,960.00	14,100.00	836.74	1,902,733.42
พฤศจิกายน 2557	1,000,881.00	21,152.52	642,314.88	0.00	0.00	172,165.21	0.00	29,960.00	14,490.00	2,141.07	1,883,104.68
ธันวาคม 2557	1,000,881.00	83,369.00	631,141.88	34,336.00	38,306.00	121,888.71	13,600.00	29,960.00	11,430.00	1,310.75	1,966,223.34
มกราคม 2558	1,000,881.00	25,880.00	606,616.68	0.00	0.00	86,503.83	14,000.00	29,960.00	9,260.00	0.00	1,773,101.51
กุมภาพันธ์ 2558	1,000,881.00	17,760.00	579,652.39	0.00	0.00	89,312.25	0.00	29,960.00	10,920.00	22,000.00	1,750,485.64
มีนาคม 2558	1,000,881.00	131,746.88	650,381.82	17,504.00	0.00	137,319.52	493,872.70	29,960.00	15,110.00	0.00	2,476,775.92
เมษายน 2558	1,000,881.00	46,421.87	595,830.08	0.00	98,440.00	112,333.28	32,750.56	29,960.00	13,600.00	3,477.50	1,933,694.29
พฤษภาคม 2558	1,000,881.00	52,928.01	664,485.20	17,336.00	0.00	162,235.66	16,375.28	29,960.00	28,780.00	22,320.00	1,995,301.15
มิถุนายน 2558	1,000,881.00	85,570.00	617,525.34	17,336.00	0.00	67,293.78	49,125.84	29,960.00	23,380.00	0.00	1,891,071.96
กรกฎาคม 2558	1,000,881.00	55,390.00	595,933.48	0.00	0.00	143,673.37	0.00	29,960.00	19,790.00	3,210.00	1,848,837.85
สิงหาคม 2558	1,000,881.00	36,520.00	570,527.16	17,000.00	0.00	127,640.78	7,600.00	29,960.00	19,160.00	0.00	1,809,288.94
กันยายน 2558	1,000,881.00	99,060.00	529,014.58	17,481.50	0.00	216,845.38	0.00	29,960.00	11,640.00	2,220.25	1,907,102.71
รวมเป็นเงิน	12,010,572.00	693,499.44	7,357,250.40	138,497.50	136,746.00	1,516,009.54	676,450.22	359,520.00	191,660.00	57,516.31	23,137,721.41

ที่มา: กองกิจการขนส่ง องค์การบริหารส่วนจังหวัดภูเก็ต, 2558

รวมรายจ่ายรถโดยสารประจำทาง ปีงบประมาณ 2551 - 2558

เดือน	2551	2552	2553	2554	2555	2556	2557	2558
ตุลาคม	909,952.15	817,048.67	964,637.21	780,905.38	1,525,794.45	1,656,093.82	1,721,098.88	1,902,733.42
พฤศจิกายน	771,102.59	778,034.01	807,247.54	790,885.96	1,585,375.54	1,661,832.31	1,735,009.13	1,883,104.68
ธันวาคม	915,659.88	943,631.88	862,482.62	776,694.45	1,522,257.66	1,738,757.07	1,767,068.75	1,966,223.34
มกราคม	894,064.29	695,179.64	838,336.52	803,457.62	1,550,931.73	1,730,475.64	1,820,328.84	1,773,101.51
กุมภาพันธ์	910,425.03	611,744.82	723,945.54	801,412.79	1,564,389.38	1,667,598.46	2,137,022.37	1,750,485.64
มีนาคม	904,041.16	660,358.32	781,542.42	884,448.22	1,656,073.75	1,700,978.22	1,855,085.77	2,476,775.92
เมษายน	998,204.14	826,648.14	786,664.16	801,535.69	1,578,529.07	1,800,532.26	1,866,136.79	1,933,694.29
พฤษภาคม	1,010,973.01	727,057.83	778,803.26	1,198,321.07	1,707,457.37	1,767,819.46	1,862,153.45	1,995,301.15
มิถุนายน	1,057,619.98	921,367.22	832,230.62	1,336,144.17	1,551,463.21	1,824,089.95	1,855,706.17	1,891,071.96
กรกฎาคม	1,114,139.42	817,386.82	761,818.23	1,494,743.73	1,568,848.39	1,815,072.80	1,837,789.28	1,848,837.85
สิงหาคม	1,134,865.40	824,137.69	781,676.77	1,483,729.75	1,551,949.38	1,856,153.03	1,780,544.90	1,809,288.94
กันยายน	1,001,006.79	765,509.56	813,860.59	1,567,938.16	1,623,829.60	1,758,348.67	1,999,918.90	1,907,102.71
รวม	11,622,053.84	9,388,104.60	9,733,245.48	12,720,216.99	18,986,899.53	20,977,751.69	22,237,863.23	23,137,721.41

ที่มา: กองกิจการขนส่ง องค์การบริหารส่วนจังหวัดภูเก็ต, 2558

ผลการดำเนินการรถโดยสารประจำทาง

เดือน	ปีงบประมาณ 2556		ผลการดำเนินงาน (ขาดทุน)	ปีงบประมาณ 2557			ผลการดำเนินงาน (ขาดทุน)	ปีงบประมาณ 2558			ผลการดำเนินงาน (ขาดทุน)
	รายได้ค่าตั๋วโดยสาร	ค่าใช้จ่าย		รายได้ค่าตั๋วโดยสาร	รายได้ค่าเช่าป้าย ฯ	ค่าใช้จ่าย		รายได้ค่าตั๋วโดยสาร	รายได้ค่าเช่าป้าย ฯ	ค่าใช้จ่าย	
ตุลาคม	808,840.00	1,656,093.82	(847,253.82)	778,210.00	0.00	1,721,098.88	(942,888.88)	725,870.00	90,000.00	1,902,733.42	(1,086,863.42)
พฤศจิกายน	708,770.00	1,661,832.31	(953,062.31)	676,650.00	0.00	1,735,009.13	(1,058,359.13)	690,530.00	140,000.00	1,883,104.68	(1,052,574.68)
ธันวาคม	802,170.00	1,738,757.07	(936,587.07)	784,760.00	20,000.00	1,767,068.75	(962,308.75)	787,200.00	13,000.00	1,966,223.34	(1,166,023.34)
มกราคม	747,360.00	1,730,475.64	(983,115.64)	749,500.00	45,000.00	1,820,328.84	(1,025,828.84)	752,480.00	56,000.00	1,773,101.51	(964,621.51)
กุมภาพันธ์	672,230.00	1,667,598.46	(995,368.46)	636,980.00	20,000.00	2,137,022.37	(1,480,042.37)	749,385.00	20,000.00	1,750,485.64	(981,100.64)
มีนาคม	817,810.00	1,700,978.22	(883,168.22)	754,870.00	135,000.00	1,855,085.77	(965,215.77)	970,680.00	240,000.00	2,476,775.92	(1,266,095.92)
เมษายน	790,800.00	1,800,532.26	(1,009,732.26)	778,990.00	83,000.00	1,866,136.79	(1,004,146.79)	927,810.00	221,000.00	1,933,694.29	(784,884.29)
พฤษภาคม	771,990.00	1,767,819.46	(995,829.46)	743,510.00	213,000.00	1,862,153.45	(905,643.45)	837,780.00	0.00	1,995,301.15	(1,157,521.15)
มิถุนายน	710,320.00	1,824,089.95	(1,113,769.95)	656,820.00	111,000.00	1,855,706.17	(1,087,886.17)	761,475.00	268,000.00	1,891,071.96	(861,596.96)
กรกฎาคม	732,540.00	1,815,072.80	(1,082,532.80)	708,940.00	95,000.00	1,837,789.28	(1,033,849.28)	815,400.00	35,000.00	1,848,837.85	(998,437.85)
สิงหาคม	739,830.00	1,856,153.03	(1,116,323.03)	712,280.00	42,000.00	1,780,544.90	(1,026,264.90)	740,205.00	103,000.00	1,809,288.94	(966,083.94)
กันยายน	688,050.00	1,758,348.67	(1,070,298.67)	653,130.00	122,000.00	1,999,918.90	(1,224,788.90)	650,010.00	220,000.00	1,907,102.71	(1,037,092.71)
รวม	8,990,710.00	20,977,751.69	(11,987,041.69)	8,634,640.00	886,000.00	22,237,863.23	(12,717,223.23)	9,408,825.00	1,406,000.00	23,137,721.41	(12,322,896.41)

ที่มา: กองกิจการขนส่ง องค์การบริหารส่วนจังหวัดภูเก็ต, 2558

ภาคผนวกที่ 2

กำหนดการประชุมเสนอผลงานวิจัย

“คุณภาพมาตรฐานการให้บริการและความปลอดภัยของรถโดยสารสาธารณะ”

วันพุธที่ 22 มิถุนายน พ.ศ. 2559 เวลา 8.30 – 13.00 น.

ณ ห้องอินทนิล ชั้น 3 โรงแรมสวิส โฮเต็ล เลอ คองคอร์ด กรุงเทพฯ



- 08.30 – 09.00 น. ลงทะเบียน
- 09.00 – 10.00 น. คุณภาพการให้บริการ ความปลอดภัยและการเข้าถึงของรถโดยสารสาธารณะ
โดย คุณณัชชา โอเจริญ (สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย)
- บทเรียนจากการประเมินผลคุณภาพรถโดยสารสาธารณะ
 - แนวทางการพัฒนาการเข้าถึงรถโดยสารประจำทาง
- 10.00 – 10.15 น. พักรับประทานอาหารว่าง
- 10.15 – 11.45 น. Panel Discussion: “ยกระดับประเทศไทย สู่ความปลอดภัยของรถโดยสารสาธารณะ”
- ยกระดับรถโดยสารผ่านแผนงานด้านความปลอดภัย
โดย นายवलัน ยี่ตัน (กรมการขนส่งทางบก)
 - ก่อนเกิดอุบัติเหตุ: มาตรฐานรถโดยสารไทยและความปลอดภัยของผู้โดยสาร
โดย ดร.ศราวุธ เลิศพลังสันติ (ศูนย์เทคโนโลยีโลหะและวัสดุแห่งชาติ)
 - เมื่อเกิดอุบัติเหตุ: การสอบสวนกรณีอุบัติเหตุรถโดยสาร
โดย ผศ.ดร.ทวีศักดิ์ เตชะกระโทก (คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยนเรศวร)
 - ภายหลังเกิดอุบัติเหตุ: การช่วยเหลือและเยียวยาผู้ประสบอุบัติเหตุจากรถโดยสาร
โดย คุณคงศักดิ์ ชื่นไกรลาส (มูลนิธิเพื่อผู้บริโภค)
- ดำเนินรายการโดย ดร. สุเมธ องกิตติกุล (สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย)
- 11.45 – 12.00 น. สรุปและรับฟังความคิดเห็น
- 12.00 น. รับประทานอาหารกลางวัน (ห้องอาหาร Avenue ชั้น 4)
-

รายชื่อประชุมระดมความคิดเห็น

ลำดับที่	ชื่อ - นามสกุล	ตำแหน่ง/หน่วยงาน
ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.)		
1.	นายธัชวุฒิ จาดบัณฑิต	นักวิชาการโครงการ
วิทยากร		
2.	ดร. ศรารุช เลิศพลังสันติ	นักวิชาการห้องปฏิบัติการยานยนต์ ศูนย์เทคโนโลยีโลหะและวัสดุแห่งชาติ
3.	คุณวสัน ยี่ตัน	หัวหน้าส่วนตรวจสอบสมรรถนะรถ กรมการขนส่งทางบก
4.	ดร. ทวีศักดิ์ ตะกระโทก	หัวหน้าภาควิชาวิศวกรรมโยธา มหาวิทยาลัยนครสวรรค์
5.	คุณคงศักดิ์ ชื่นไกรลาศ	มูลนิธิเพื่อผู้บริโภค
กรมการขนส่งทางบก		
6.	นายเชิดชัย สนั่นศรีสาคร	ผู้อำนวยการสำนัก สำนักการขนส่งผู้โดยสาร
7.	นางสาวหทัยอร เกษตรวิเศษ	หัวหน้าส่วนการขนส่งผู้โดยสารประจำทาง
8.	นางวาทีณี สุวรรณพงศ์	นักวิชาการขนส่งชำนาญการพิเศษ สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก
9.	น.ส. วณิพร สุณา	นักวิชาการขนส่งชำนาญการ
10.	นายณัฐวุฒิ วิริยะจิตสมบูรณ์	วิศวกรเครื่องกล สำนักวิศวกรรมยานยนต์
11.	นางชะไมพร โชติมาโนช	นักวิชาการขนส่งชำนาญการ
12.	น.ส. วณิดา รูปสุวรรณ	นักวิชาการขนส่งชำนาญการ
13.	นายเล็ก ทันพิสิทธิ์	นวก. ชก.
สำนักงานจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร		
14.	นางรัชณี พงษ์ธานี	หัวหน้ากลุ่มงานแผนงานและประเมินผล
สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร		
15.	นายเรืองชัย กาดิโรจน์	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการพิเศษ
16.	น.ส. ดวงพร สะภูมี	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ
17.	น.ส. ระเบียบ คงนันทะ	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ
18.	นายชูพงษ์ พิพัฒน์ไชยศิริ	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ
กองบังคับการตำรวจจราจร		
19.	พ.ต.อ. ชัยกฤต โพธิ์ฮะ	ผกก. 5 บก.จร.
20.	พ.ต.ท. สวิสส์ เจริญผล	สว. งานตรวจพิสูจน์มลภาวะ กก.5 บก.จร.
สำนักงานเทศบาลเมืองปทุมธานี		
21.	นายวัชรกร หาญสวัสดิ์	รองนายกเทศมนตรี

ลำดับที่	ชื่อ - นามสกุล	ตำแหน่ง/หน่วยงาน
22.	นายบุญช่วย เพิ่มผัน	ส.ท.
23.	นายปัญญา ชลคงคา	ผอ. กองวิชาการ
บริษัท ขนส่ง จำกัด		
24.	นายนิมิตร อินทรา	ผู้ช่วยผู้อำนวยการกองคุ้มครองผู้โดยสาร
25.	นายสุรพล रिมน้ำ	หัวหน้างานควบคุมรถปรับอากาศชั้น 1
26.	นายประสาธน์ โพธิ์เงิน	หัวหน้างานเดินรถภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคตะวันออกเฉียง
องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ		
27.	คุณก้องพัทธ์สิษฐ์ ถิ่นมาบแค	ช.ผอ. ขตร. 5
28.	คุณวิษุตา นามละ	เจ้าหน้าที่บริหารความเสี่ยง
มูลนิธิเพื่อผู้บริโภค		
29.	คุณธัญ ชนนิสกุล	
บริษัท สยามแมล์ จำกัด		
30.	น.ส. กอตา นคร	
31.	นาย ธนทัต ชัยพรประเสริฐ	
32.	คุณขวัญรักษ์ เม็งตระกูล	สื่อ สวปถ.
33.	คุณฉัตรไชย ภู่อารีย์	ประธานชมรมผู้ประกอบการรถโดยสารประจำทางหมวด 4
34.	คุณธีระวรรณ วิบุลทร	
TDRI		
35.	ดร. สุเมธ องกิตติกุล	นักวิจัย
36.	น.ส. ณัชชา โอเจริญ	นักวิจัย
37.	น.ส. สกฤรัตน์ บวรสันติสุขุทธิ์	นักวิจัย
38.	นายธนวัฒน์ อัมพันธ์	นักศึกษาฝึกงาน
39.	น.ส. พิชชาพร ศรีพนมศักดิ์	นักศึกษาฝึกงาน
40.	น.ส. ชุติมา ทองชมภู	เลขานุการ
41.	น.ส.ญานินี ต้นติวิวัฒน์	KM
42.	นายธนนิน ทวีอรรคเดช	KM
สื่อมวลชน		
43.	คุณเกตุกนก ครอบคุ้ม	จส. 100
44.	คุณบุสกร พันธุ์สกุลชัย	Thai Publica
45.	คุณวิภาชา สุขมาก	Thai PBS
46.	คุณจิราพร คำภาพันท์	Thai PBS

ลำดับที่	ชื่อ - นามสกุล	ตำแหน่ง/หน่วยงาน
47.	คุณณัฐดนัย ใหม่ชัย	อิสระ
48.	คุณบัญชา จันทร์สมบูรณ์	แนวหน้า
49.	คุณนครินทร์ ศรีเลิศ	กรุงเทพธุรกิจ

สรุปผลการประชุม

1. คุณภาพการให้บริการและความปลอดภัยของรถโดยสารสาธารณะในปัจจุบัน

ปัญหาหลักของรถโดยสารประจำทางในปัจจุบัน ได้แก่ ปัญหาเรื่องความปลอดภัย ปัญหาคุณภาพการให้บริการ และปัญหาการเข้าถึงรถโดยสารของผู้ให้บริการ ซึ่งส่งผลให้จำนวนผู้โดยสารลดลงอย่างเห็นได้ชัด ส่วนผู้โดยสารที่ยังคงใช้งานอยู่ก็ต้องยอมรับสภาพปัญหาต่างๆ ดังนี้

1.1 ความปลอดภัยของรถโดยสารสาธารณะ

จากข้อมูลเชิงสถิติของการเกิดอุบัติเหตุในปี พ.ศ.2558 พบว่า รถตู้และรถประจำทางมีอัตราการเกิดอุบัติเหตุ และการเสียชีวิตสูง แม้ว่าอัตราของรถตู้จะมากกว่ารถโดยสารประจำทาง แต่ก็สะท้อนให้เห็นปัญหาด้านความปลอดภัยของรถโดยสารสาธารณะ ปัจจัยหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุคือ คนและรถ โดยผู้ประกอบการรถโดยสารมีส่วนในการรับผิดชอบด้วย ทั้งนี้จากภาพรวมการสำรวจความคิดเห็นของผู้โดยสาร พบว่า ความพึงพอใจของประชาชนต่อรถโดยสารสาธารณะในกรุงเทพฯ และปริมณฑลอยู่ในระดับต่ำเมื่อเทียบกับรถโดยสารสาธารณะประเภทอื่นๆ เช่นเดียวกับความพึงพอใจในด้านของความปลอดภัย ได้แก่ ปัญหาสภาพรถและอุปกรณ์ การขาดเข็มขัดนิรภัย พนักงานขับรถ การบรรทุกผู้โดยสารของรถตู้ประจำทาง รถตู้โดยสารประจำทางที่ผิดกฎหมาย รวมถึงการตระหนักรู้ถึงความปลอดภัยของผู้โดยสาร

การถอดบทเรียนจากการสำรวจดังกล่าว ในส่วนของรถโดยสาร พบว่าการขับขีและสภาพรถโดยสารบางส่วนยังต้องปรับปรุง อีกทั้งรถโดยสารจำนวนมากยังขาดอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัย เช่นเดียวกับกับรถตู้ที่มีปัญหาความปลอดภัยเช่นกัน เช่น การขับเร็ว การบรรทุกผู้โดยสารเกิน และการไม่จดทะเบียนตามกฎหมาย ในส่วนของผู้โดยสารนั้น พบว่าส่วนใหญ่ขาดการตระหนักรู้ถึงความปลอดภัยในการใช้รถโดยสารสาธารณะ เช่น การไม่ใส่ใจที่จะคาดเข็มขัดนิรภัยและเลือกใช้บริการรถตู้โดยสารที่ไม่ได้จดทะเบียน ดังนั้นการแก้ไขปัญหาดังกล่าว ต้องดำเนินการทั้ง 3 ฝ่าย อันได้แก่ ภาครัฐ ในการควบคุมและกำกับดูแล ภาคเอกชน ในการพัฒนาคุณภาพการให้บริการ และภาคประชาชน ที่ต้องตระหนักรู้ถึงปัญหาความปลอดภัยในการใช้รถสาธารณะ

1.2 การเข้าถึงรถโดยสารสาธารณะ สามารถแบ่งเป็นประเด็นหลักๆ ได้แก่

- การเข้าถึงจุดจอดรถประจำทาง โดยมีหลักในการออกแบบจุดจอดที่ต้องทำให้เกิดประสิทธิภาพในการเดินทาง มีโครงสร้างพื้นฐานที่เหมาะสม ปลอดภัยและเข้าถึงง่าย โดยพบว่าปัญหาหลักคือ เรื่องของการจัดการงบประมาณ เช่น ศาลาที่พักผู้โดยสาร ปัญหาด้านนโยบาย ที่ขาดการประสานระหว่างหน่วยงาน ขาดการวางแผนระยะยาว และขาดการมีส่วนร่วมจากผู้ให้บริการ

- การเข้าถึงสถานีขนส่ง ทั้งในส่วนของการเดินทางเข้ามายังสถานีขนส่งในกรุงเทพฯ และการเดินทางจากสถานีขนส่งในต่างจังหวัดไปยังปลายทาง โดยปัญหาหลักคือ สถานีขนส่งยังไม่สามารถตอบสนองความต้องการในการเดินทางของประชาชน โดยสถานีขนส่งที่มีประสิทธิภาพนั้น ต้องเข้าถึงได้ง่าย มีความสะดวกสบาย ปลอดภัย มีการแสดงข้อมูลเกี่ยวกับการเดินทาง และมีการออกแบบเพื่อมวลชน

2. การยกระดับประเทศไทย สู่อุตสาหกรรมความปลอดภัยของรถโดยสารสาธารณะ

2.1 มาตรฐานรถโดยสารไทยและความปลอดภัยของผู้โดยสาร โดยมีประเด็นที่สำคัญ ดังต่อไปนี้

- **มาตรฐานการโดยสารสาธารณะในประเทศไทย** ตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ได้กำหนดมาตรฐานรถ อันได้แก่มาตรฐาน 4 (รถสองชั้นปรับอากาศ) และ มาตรฐาน 2 จ (รถตู้ปรับอากาศ) โดยให้ความสำคัญในเรื่องของความสูงของตัวรถ และมีการปรับเปลี่ยนเพื่อให้เหมาะสมเรื่อยมา ปัจจุบันได้มีหลักเกณฑ์ในการกำหนดอันได้แก่ การกำหนดความสูงของรถ (มีผลบังคับใช้ในปี พ.ศ.2560) การติดตั้งระบบติดตาม GPS การกำหนดมาตรฐานของโครงสร้างหลักของตัวถังรถ และความปลอดภัยของอุปกรณ์ส่วนควบ นอกจากนี้ยังกำหนดมาตรการในการกำกับดูแลรถโดยสารสาธารณะ ทั้งในส่วนของตัวรถ ผู้ประกอบการ และผู้โดยสาร

- **แนวทางการยกระดับความปลอดภัยระดับสากล** โดยใช้มาตรการในการควบคุมความปลอดภัยในยานยนต์ทั้ง 3 ด้าน ดังนี้

- **ส่วนของรถ** ได้แก่ โครงสร้างภายนอก เช่น การกำหนดความแข็งแรงของโครงสร้างตัวถัง ให้ได้มาตรฐาน UN ECE R66 โครงสร้างภายในรถ เช่น ความแข็งแรงของเก้าอี้และจุดจับยึด สภาพรถ โดยการเพิ่มความถี่ในการตรวจสภาพ โดยเฉพาะรถอายุมากกว่า 3 ปีขึ้นไป อุปกรณ์ด้านความปลอดภัย เช่น ค้อนทุบกระจกและถังดับเพลิง และผู้ประกอบการ ในการจัดการเรื่องการดัดแปลงรถ โดยมีการทดสอบความปลอดภัยหลังดัดแปลง และการกำหนดการบรรทุก ฯลฯ
- **ส่วนของคน** ได้แก่ คนขับ ผู้โดยสาร และคนนอกรถ เช่น การควบคุมความเร็วและการลดความรุนแรงของอุบัติเหตุ โดยการบังคับให้มีการติดตั้งอุปกรณ์ GPS และให้ผู้โดยสารคาดเข็มขัดนิรภัย
- **ส่วนของถนน** ได้แก่ สภาพถนน ป้ายสัญญาณ และการป้องกันอุบัติเหตุ

2.2 การสอบสวนกรณีอุบัติเหตุรถโดยสาร

หากเกิดอุบัติเหตุขึ้น จะต้องสืบสวนสาเหตุจากปัจจัยหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ อันได้แก่ คน ถนน และรถ และนำไปเสนอเป็นมาตรการและแผนปฏิบัติต่อไป จากกรณีอุบัติเหตุร้ายแรงต่างๆที่เกิดขึ้นจากรถโดยสารสาธารณะในประเทศไทย ที่มีจำนวนผู้เสียชีวิตจำนวนมาก พบสาเหตุหลักอันได้แก่

- ปัญหาด้านโครงสร้างของถนน ที่ไม่ได้ถูกออกแบบเพื่อรองรับการจราจรจำนวนมาก หรือรองรับการใช้งานโดยรถบรรทุก หรือรถโดยสารที่มีขนาดใหญ่ ทำให้ทางโค้งหลายๆ แห่งมีรัศมีแคบ
- ปัญหาโครงสร้างของตัวรถ เช่น ลักษณะการออกแบบที่นั่ง ความเสถียรภาพของตัวรถ
- ปัญหาด้านการบริหารจัดการ ที่ส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพของรถและคนขับ
- ปัญหาด้านบุคลากร ที่ไม่มีความสามารถและความเชี่ยวชาญ

2.3 การช่วยเหลือและเยียวยาผู้ประสบอุบัติเหตุจากรถโดยสาร

จากข้อมูลองค์การอนามัยโลก (WHO) พบว่าประเทศไทยมีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนอยู่ที่อันดับ 3 ของโลกและสูงเป็นอันดับ 1 ในกลุ่มประเทศอาเซียน พบว่าสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุมีปัจจัยสำคัญเกิดจากคน รถ ถนน และสิ่งแวดล้อม ตามลำดับ ส่วนสาเหตุของการเสียชีวิต พบว่า เกิดจากตัวรถหรือโครงสร้างรถยนต์เป็นส่วนสำคัญ

ปัญหาและอุปสรรค ในการเรียกร้องค่าเสียหาย มีดังต่อไปนี้

- ผู้บริโภคที่เสียหาย ส่วนใหญ่ไม่รู้เรื่องสิทธิ ไม่มีอำนาจในการต่อรอง และไม่มีช่องทางในการช่วยเหลือ นอกจากนี้การใช้สิทธิทางคดีมีความยุ่งยากและผู้บริโภคส่วนใหญ่ไม่มีความรู้ทางกฎหมาย
- ผู้ประกอบการ ผลักภาระค่าใช้จ่ายให้บริษัทประกันภัยรับผิดชอบ รวมถึงการใช้ช่องทางกฎหมายในการบีบบังคับและไม่ยอมจัดทำประกันภัยให้รถโดยสารที่ให้บริการ
- บริษัทประกันภัย ไม่ติดต่อผู้โดยสาร จ่ายค่าเสียหายที่ไม่เป็นธรรม โดยส่วนใหญ่ให้มีการฟ้องร้องก่อน หากไม่ชนะคดีจะไม่ยอมรับผิดชอบค่าเสียหาย

ข้อเสนอแนะ ในการช่วยเหลือและเยียวยาผู้ประสบอุบัติเหตุ มีดังต่อไปนี้

- การเพิ่มวงเงินโดยไม่ต้องพิสูจน์ถูกหรือผิด จ่ายทันทีไม่มีเงื่อนไข นอกจากนี้ควรแยกเงินชดเชยกรณีเสียชีวิตหรือทุพพลภาพออกจากค่ารักษาพยาบาล
- ลดการต้องฟ้องคดี ลดภาระให้กับผู้ประสบเหตุที่เสียหาย
- รถโดยสารสาธารณะทุกคันต้องทำประกันภัยสมัครใจ เพิ่มเติมจากภาคบังคับ
- สร้างระบบร่วมจ่ายระหว่างบริษัทประกันภัยกับผู้ประกอบการ เพื่อสร้างระบบการร่วมรับผิดชอบ
- สร้างกลไกชดเชยค่าเสียหาย เช่น การจัดตั้งกองทุนคุ้มครองสิทธิผู้ใช้รถโดยสารสาธารณะ
- ระบบประกันภัยอุบัติเหตุในปัจจุบันควรต้องได้รับการแก้ไขให้สอดคล้องและครอบคลุมสิทธิของผู้ประสบเหตุอย่างเร่งด่วน ทั้งในส่วนของบริษัทภาคบังคับและภาคสมัครใจ

2.4 ข้อเสนอแนะอื่นๆ

- การเยียวยาผู้ประสบอุบัติเหตุของรถประจำทาง ไม่สามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพ เพราะไม่สามารถกำหนดราคาค่าโดยสารเองได้ และราคาค่าโดยสารไม่เพียงพอต่อต้นทุนจริง
- การประกันแบบสมัครใจ เป็นแนวทางหนึ่งในการแก้ไขปัญหา หากเกิดอุบัติเหตุ ประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ (พ.ร.บ.) จะสนับสนุนเงินให้ก่อน แต่หากไม่เพียงพอผู้ประกอบการก็สามารถใช้วงเงินจากการประกันแบบสมัครใจชดเชย ซึ่งเป็นการเพิ่มทางเลือกให้แก่ผู้ประกอบการ
- การใช้ค่าผิดระหว่าง มาตรฐานกับหมวดรถ

- องค์ประกอบเรื่องความปลอดภัย ที่ต้องร่วมกันดำเนินการทั้ง 5 ส่วน ได้แก่ การออกกฎระเบียบ ข้อบังคับเรื่องบริการ ควรปรับเปลี่ยนกระบวนการให้ผู้ประกอบการเข้ามามีส่วนร่วมด้านความปลอดภัย
- ภาครัฐต้องทำงานอย่างมีประสิทธิภาพมากกว่าที่เป็นอยู่
- ผู้ประกอบการต้องเข้ามามีส่วนร่วม มีความรับผิดชอบ และมีจิตสำนึกต่อสังคม
- ผู้บริโภคต้องตระหนักถึงปัญหาความปลอดภัยของตนเอง
- ภาคประชาสังคมต้องเข้ามามีส่วนร่วมในการควบคุมคุณภาพรถโดยสารสาธารณะ โดยสร้างกระบวนการตรวจสอบอย่างมีระบบ

รูปภาพ







สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (ทีดีอาร์ไอ)

565 ซอยรามคำแหง 39 เขตวังทองหลาง กรุงเทพฯ 10310

Thailand Development Research Institute (TDRI)

565, Soi Ramkhamhaeng 39 Wangthonglang
Bangkok 10310 Thailand

Tel. 02-718-5460

Fax. 02-718-5461-2

Website: <http://tdri.or.th>