

แนวทางการบริหารจัดการรถตู้โดยสารสาธารณะ

โดย

พลตรี เฉลิมพล ศรีสวัสดิ์
ผู้บัญชาการกองพลทหารม้าที่ ๒ รักษาพระองค์
กองทัพบก

นักศึกษาวិทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร
หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ ๕๙
ประจำปีการศึกษา พุทธศักราช ๒๕๕๙-๒๕๖๐

บทคัดย่อ

เรื่อง แนวทางการบริหารจัดการรถตู้โดยสารสาธารณะ
ลักษณะวิชา สังคมจิตวิทยา
ผู้วิจัย พลตรี เฉลิมพล ศรีสวัสดิ์ **หลักสูตร** วปอ.รุ่นที่ ๕๙

ประเทศไทยกำลังเติบโตอย่างรวดเร็ว เพราะเป็นศูนย์รวมความเจริญ ความทันสมัย และรัฐบาลผลักดันให้เป็นศูนย์กลางด้านเศรษฐกิจของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ทำให้ประเทศไทยประสบปัญหาการบริหารจัดการสังคมเมืองด้านต่างๆ เช่น ปัญหาความเหลื่อมล้ำในสังคม ปัญหาเศรษฐกิจ ปากท้อง ชีวิตความเป็นอยู่ ปัญหาด้านการขนส่งมวลชน เป็นต้น ซึ่งปัญหาด้านการขนส่งมวลชนในปัจจุบันนั้น ประชาชนมีการเดินทางที่ปรับเปลี่ยนรูปแบบไปจากเดิม การบริการที่มีอยู่ไม่ตอบสนอง ทำให้เกิดการบริการนอกระบบของกฎหมาย ซึ่งตอบสนองการเดินทางของประชาชนได้ระดับหนึ่ง แต่สร้างปัญหาเพิ่มขึ้นอีกหลายประการได้แก่พฤติกรรมของผู้ขับซึ่รถสาธารณะที่ไม่เคารพกฎระเบียบ จำนวนรถโดยสารผิดกฎหมายออกมาบริการมากขึ้น ดังนั้นจึงเกิดปัญหาการจราจรที่ติดขัดซึ่งเป็นปัญหาที่สำคัญ และเป็นวาระเร่งด่วนที่ต้องดำเนินการแก้ไขเพราะ ส่งผลกระทบต่อรูปแบบการดำเนินชีวิตของประชาชน ดังนั้นคณะรักษาความสงบเรียบร้อยแห่งชาติ(คสช.) มีนโยบายให้จัดระเบียบรถตู้โดยสารสาธารณะซึ่ง กองกำลังรักษาความสงบเรียบร้อย ได้มอบนโยบายสำคัญในการดำเนินการ ๔ ประการ ได้แก่ ความปลอดภัย, ไม่กีดขวางการจราจร, ผู้มีอิทธิพล และราคาโดยสารที่เป็นธรรม โดยการดำเนินการจัดระเบียบรถตู้โดยสารสาธารณะ แบ่งออกเป็น ๓ หัวง คือ หัวงที่ ๑ การสำรวจข้อมูลวิน จำนวนรถตู้ (ป้ายดำ) ที่ผิดกฎหมาย และการจัดระเบียบขั้นต้น หัวงที่ ๒ กระบวนการจัดระเบียบรถตู้โดยสารที่ผิดกฎหมาย (ป้ายดำ) ให้เป็นรถตู้โดยสารสาธารณะ (ป้ายเหลือง) ที่ถูกต้องตามกฎหมาย หัวงที่ ๓ การบังคับใช้กฎหมายเพื่อให้เป็นระเบียบอย่างยั่งยืน ผลของการวิจัยสรุปว่า การพัฒนาระบบโดยสารสาธารณะที่เกิดขึ้นอย่างมีประสิทธิภาพ ควรมีการออกแบบโครงสร้างให้เกิดระบบการกำหนดภาระรับผิดชอบ (Accountability system) ระหว่างผู้ที่มีหน้าที่กำกับดูแลและผู้ประกอบการให้สามารถพัฒนาไปสู่การให้บริการที่มีระบบควบคุมคุณภาพได้ เพื่อขจัดปัญหาที่ต่างฝ่ายต่างแสวงหาประโยชน์สูงสุด การวางแผนรถตู้โดยสารสาธารณะให้เป็นส่วนหนึ่งของโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนภายในกรุงเทพฯ และปริมณฑล ให้มีความสอดคล้องกับเส้นทางในอนาคตของระบบรถโดยสารประจำทางอื่นๆ และรถไฟฟ้า การจำกัดการใช้รถตู้โดยสารประจำทางระหว่างจังหวัดที่มีลักษณะทางกายภาพที่ไม่เหมาะสมต่อการให้บริการขนส่งผู้โดยสารในระยะทางไกล สถานีขนส่งจึงควรตั้งอยู่ในตำแหน่งที่ทั้งผู้โดยสารและผู้ประกอบการเดินทางเข้าถึงได้สะดวก รวมทั้งมีระบบขนส่งมวลชนที่เชื่อมต่อระหว่างสถานีและจุดอื่นๆ ในเมืองด้านคุณภาพของสถานีขนส่ง ภาครัฐจะต้องกำหนดมาตรฐานและกำกับดูแลคุณภาพของสถานีขนส่งทั้งในแง่การให้บริการและความปลอดภัย ด้านการบังคับใช้กฎหมาย กรมการขนส่งทางบกต้องส่งเจ้าหน้าที่ตรวจการขนส่งทางบก ลงพื้นที่กวดขันการให้บริการรถตู้โดยสารสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานคร และจุดจอดหลักๆอย่างต่อเนื่อง เน้นมาตรการเฝ้าระวังตรวจจับ เปรียบเทียบปรับที่เข้มข้น จริงจัง ทันที สำหรับผลการตรวจจับรถตู้โดยสารสาธารณะ หากพบการกระทำความผิด

ซ้ำซาก และกรณีความผิดทำลายภาพลักษณ์ประเทศ ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยของผู้โดยสาร ให้ดำเนินการพักใช้หรือเพิกถอนทันที การเปลี่ยนระบบแรงจูงใจใหม่ ให้ความปลอดภัยเป็นตัวตั้ง แต่จะทำอย่างนั้นได้ก็ต้องมีระบบสวัสดิการให้กับคนขับที่ไม่ขึ้นอยู่กับจำนวนรอบหรือความเร็ว จะไปถึงสวัสดิการได้ต้องมีการรวมตัวที่แข็งแกร่งและรวมตัวในระดับองค์กรที่มีกฎหมายรองรับ เป็นนิติบุคคล สหกรณ์ หรือบริษัท

คำนำ

ประเทศไทยกำลังเติบโตอย่างรวดเร็ว เพราะเป็นศูนย์กลางความเจริญ ความทันสมัย และรัฐบาลผลักดันให้เป็นศูนย์กลางด้านเศรษฐกิจของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ทำให้ประเทศไทยประสบปัญหาการบริหารจัดการสังคมเมืองด้านต่างๆ ทำให้มีเส้นทางการเดินทางมากขึ้น เพราะที่ดินในเมืองใหญ่มีราคาสูง ที่อยู่อาศัยจึงต้องอยู่ห่างไกลออกมาจากย่านชุมชน ย่านเศรษฐกิจ มาอยู่ชานเมือง จนถึงต่างจังหวัดรอบๆ กรุงเทพมหานคร จึงเกิดความต้องการการเดินทางในลักษณะเป็นแบบประจำมากขึ้น และต้องการความรวดเร็วในการเดินทาง จากการที่ประชาชนมีการเดินทางที่ปรับเปลี่ยนรูปแบบไปจากเดิม ซึ่งการบริการที่มีอยู่ของภาครัฐไม่ตอบสนอง ทำให้เกิดการบริการนอกระบบของกฎหมาย ด้วยการนำรถตู้ มาใช้รับ-ส่งผู้โดยสารในลักษณะบริการสาธารณะประจำทาง โดยไม่ได้รับอนุญาต มีการรวบรวมรถตู้ เข้ามาวิ่งในแต่ละเส้นทาง มีผู้มีอิทธิพลเข้ามาดำเนินการเรียกว่า เจ้าของวิน จะเป็นผู้กำหนดเส้นทางในการวิ่งกำหนดจุดต้นทาง - ปลายทางซึ่งตอบสนองการเดินทางของประชาชนได้ระดับหนึ่ง แต่รถตู้ได้สร้างปัญหาเพิ่มขึ้นอีกหลายประการ ได้แก่พฤติกรรมของผู้ขับขี่รถสาธารณะที่ไม่เคารพกฎระเบียบ จำนวนรถโดยสารผิดกฎหมายออกมาบริการมากขึ้น จึงเกิดปัญหาการจราจรที่ติดขัดและความปลอดภัยของผู้โดยสารซึ่งเป็นปัญหาที่สำคัญและเป็นวาระเร่งด่วนที่ต้องดำเนินการแก้ไข

การจัดระเบียบรถตู้โดยสารสาธารณะ ในครั้งนี้มีวัตถุประสงค์ เพื่อศึกษาปัญหาและแนวทางการแก้ไขปัญหาของรถตู้โดยสารสาธารณะด้านต่างๆเช่น ด้านความปลอดภัย ด้านการจราจร ด้านกฎหมาย เป็นต้น รวมถึงวิเคราะห์ปัจจัยที่เกี่ยวข้องของปัญหารถตู้สาธารณะ สภาพรถตู้โดยสาร สภาพคนขับ พฤติกรรมการขับขี่ที่มีต่อประชาชนที่ใช้บริการรถตู้โดยสารสาธารณะและแนวทางการแก้ไข และเสนอแนวทางในการบริหารจัดการรถตู้โดยสารสาธารณะให้ยั่งยืน ต่อการประกอบการรถตู้โดยสารร่วมบริการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) และบริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.)

พลตรี

(เฉลิมพล ศรีสวัสดิ์)

นักศึกษาวិทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร

หลักสูตร วปอ. รุ่นที่ ๕๙

ผู้วิจัย

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อ	ก
คำนำ	ค
กิตติกรรมประกาศ	ง
สารบัญ	ค
สารบัญตาราง	จ
สารบัญแผนภาพ	ฉ
บทที่ ๑ บทนำ	๑
ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	๑
วัตถุประสงค์ของการวิจัย	๕
ขอบเขตของการวิจัย	๕
วิธีดำเนินการวิจัย	๖
ประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัย	๖
คำจำกัดความ	๗
บทที่ ๒ แนวความคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการจัดระเบียบรถตู้โดยสารสาธารณะ	๙
ข้อมูลเบื้องต้นเกี่ยวกับโครงสร้างการประกอบการรถโดยสารประจำทาง	๙
การทบทวนกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง	๑๖
การวิเคราะห์ความปลอดภัยรถตู้โดยสารสาธารณะและมาตรฐานด้านความปลอดภัย	
ของรถในระบบรถโดยสารประจำทาง	๒๙
อุบัติเหตุรถตู้โดยสารสาธารณะด้านผลกระทบ การประกันภัย	
และการชดเชยเยียวยา	๓๙
รูปแบบการประกอบการของรถสาธารณะรถตู้โดยสารสาธารณะ	๔๔
ศึกษาบทบาทและภารกิจของหน่วยงานที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการกำกับดูแลรถตู้	
โดยสารสาธารณะ	๕๕
กรอบความคิดของการวิจัย	๖๗
บทที่ ๓ การดำเนินการจัดระเบียบรถตู้โดยสารสาธารณะ	๖๘
หลักการขนส่งโดยสาร	๖๘
สภาพปัญหาที่เกิดขึ้นในปัจจุบันเกี่ยวกับ การวิ่งผิดเส้นทางที่กำหนด	
การใช้รถผิดกฎหมายความไม่เป็นระเบียบกีดขวางทางจราจร ความไม่ปลอดภัย	
และผู้มีอิทธิพล	๖๙
วิธีดำเนินการจัดระเบียบรถตู้โดยสารสาธารณะ	๗๐

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
บทที่ ๔ การวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อการจัดระเบียบบรรณวัตถุโดยสารสาธารณะ	๑๑๐
ปัจจัยที่มีผลต่อการจัดระเบียบบรรณวัตถุโดยสารสาธารณะ	๑๑๐
ผลการสัมภาษณ์และการวิเคราะห์ข้อมูล	๑๑๕
บทที่ ๕ สรุปและข้อเสนอแนะ	๑๓๓
สรุป	๑๓๓
ข้อเสนอแนะ	๑๓๓
บรรณานุกรม	๑๔๘
ประวัติย่อผู้วิจัย	๑๕๐

สารบัญตาราง

ตารางที่		หน้า
๒-๑	จำนวนและการขยายตัวของจำนวนรถตู้โดยสารมาตรฐาน ๒ (จ) จดทะเบียนสะสม	๑๐
๒-๒	จำนวนรถตู้โดยสารประจำทางที่ให้บริการในเขตกรุงเทพฯ ปี ๒๕๕๒-๒๕๕๘	๑๓
๒-๓	จุดจอดรถตู้โดยสารประจำทางหมวด ๑ ในกรุงเทพฯ	๑๔
๒-๔	จำนวนเส้นทางและจำนวนรถตู้โดยสารประจำทางระหว่างจังหวัด หมวด ๒	๑๕
๒-๕	การเปรียบเทียบมาตรฐานต่างๆ ของประเทศไทยและต่างประเทศ	๓๖
๒-๖	สิทธิที่ได้รับจาก พ.ร.บ. คุ่มครองผู้ประสภภัยจากรถ	๔๐
๒-๗	การเปรียบเทียบค่าเสียหายเบื้องต้นและวงเงินคุ่มครองผู้ประสภภัยจากรถ	๔๒
๒-๘	การเปรียบเทียบวงเงินคุ่มครองการประกันภัยบุคคลที่ ๓ ระหว่างไทยและต่างประเทศ	๔๒
๒-๙	ระบบประกันภัยรถยนต์ของไทยและแนวทางการแก้ไข	๔๓
๒-๑๐	ภาระต้นทุนของเจ้าของรถ จำแนกตามรูปแบบการเดินรถตู้โดยสารร่วม บริการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ	๔๔
๒-๑๑	ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับตัวรถจำแนกตามประเภทผู้ประกอบการ	๔๖
๒-๑๒	ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการเดินรถจำแนกตามประเภทผู้ประกอบการ	๔๗
๒-๑๓	ค่าเฉลี่ยของต้นทุนอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง จำแนกตามประเภทผู้ประกอบการ	๔๘
๒-๑๔	ค่าใช้จ่ายรายเดือนของผู้ประกอบการรูปแบบนิติบุคคล	๕๐
๒-๑๕	ค่าเฉลี่ยค่าบริการขนส่งรถตู้โดยสารประจำทางระหว่างจังหวัด	๕๒
๒-๑๖	จุดจอดรถตู้โดยสารประจำทางเส้นทางของรถตู้โดยสาร	๕๒
๒-๑๗	ค่าเฉลี่ยรายได้การขนส่งรถตู้โดยสารประจำทางระหว่างจังหวัด	๕๓
๒-๑๘	ต้นทุนเกี่ยวกับตัวรถ	๕๓
๒-๑๙	ต้นทุนอื่นๆ	๕๔
๒-๒๐	การเปรียบเทียบจำนวนใบอนุญาตประกอบการและจำนวนรถตู้โดยสารประจำทาง จดทะเบียนสะสม	๕๗
๒-๒๑	บทลงโทษสำหรับรถตู้โดยสารที่บรรทุกผู้โดยสารเกินที่กำหนด	๖๔
๓-๑	บทกำหนดโทษตาม พระราชบัญญัติขนส่งทางบก พ.ศ.๒๕๒๒ ที่เกี่ยวข้อง	๘๓
๓-๒	บทกำหนดโทษตาม พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.๒๕๒๒ เกี่ยวข้อง	๘๔
๓-๓	กำหนดรายการตรวจรถตู้โดยสารสาธารณะ ที่กระทำผิดกฎหมาย	๘๕

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่		หน้า
๔-๑	ผลกระทบจากการย้ายจุดจอดรถตู้โดยสารระหว่างจังหวัดออกจากอนุสาวรีย์ชัยฯ ที่มีต่อรถตู้โดยสารร่วมบริการ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.)	๑๑๐
๔-๒	ผลกระทบจากการย้ายจุดจอดรถตู้โดยสารระหว่างจังหวัด (บริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.)) ออกจากอนุสาวรีย์ชัยฯ	๑๑๒
๔-๓	ปัญหาและอุปสรรคของระบบรถตู้โดยสารประจำทาง	๑๒๒
๔-๔	ข้อเสนอเชิงนโยบายเพื่อแก้ไขปัญหาการรถตู้โดยสารประจำทาง	๑๒๕
๕-๑	การให้ใบอนุญาตแก่ผู้ประกอบการรถตู้โดยสารเส้นทางภายในกรุงเทพฯ	๑๓๕
๕-๒	แนวทางการจำกัดการใช้รถตู้โดยสารระหว่างจังหวัด	๑๓๗

สารบัญแผนภาพ

แผนภาพที่		หน้า
๒-๑	สัดส่วนรถตู้โดยสารประจำทางจดทะเบียนสะสม ณ เดือนธันวาคม ๒๕๕๙	๑๐
๒-๒	การวิเคราะห์สาเหตุและเหตุผลด้านความปลอดภัยของรถตู้โดยสารสาธารณะ	๓๙
๓-๑	ตัวอย่าง ใบอนุญาตผู้ขับขี่รถขนส่ง	๗๓
๓-๒	(ตัวอย่าง) สติกเกอร์พ่อน้ำมัน	๗๓
๓-๓	จัดระเบียบที่จอดรถ และจุดขายตั๋วบริเวณอนุสาวรีย์ชัยฯ	๗๔
๓-๔	(ตัวอย่าง) ป้ายกำหนดราคาค่าโดยสาร	๗๕
๓-๕	(ตัวอย่าง) นามบัตรแจ้งศูนย์ร้องเรียนวินรถตู้โดยสาร	๗๕
๓-๖	(ตัวอย่าง) บันทึกสัปดาห์ในการปฏิบัติหน้าที่	๗๗
๓-๗	ตัวอย่างบัญชี รายรับ - รายจ่าย ต่อเดือน	๗๘
๓-๘	(ตัวอย่าง) ประวัตินายบุคคลพลขับรถตู้โดยสาร	๘๒
๓-๙	แผนการดำเนินการเข้าใช้สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ	๘๗
๓-๑๐	การสนับสนุนรถ Shuttle bus เชื่อมต่อสถานีขนส่งทั้ง ๓ สถานี	๙๐
๓-๑๑	สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ (จตุจักร)	๙๑
๓-๑๒	สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ (เอกราช)	๙๑
๓-๑๓	สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ (สายใต้ปิ่นเกล้า)	๙๒
๓-๑๔	ผลการจัดระเบียบนำรถตู้เข้าสถานีขนส่งผู้โดยสาร ทั้ง ๓ สถานี	๙๓
๓-๑๕	ภาพโครงการพัฒนาพื้นที่ใต้ทางด่วนตรงข้ามสถานีขนส่งกรุงเทพฯ (จตุจักร)	๙๔
๓-๑๖	ภาพโครงการพัฒนาจุดจอดรถตู้โดยสารสาธารณะบริเวณชานเมือง	๙๕
๓-๑๗	รูปแบบการบริหารจัดการสถานีขนส่งผู้โดยสาร	๙๗
๓-๑๘	แผนผังสังเขปการจัดสถานีต้นแบบ	๙๗
๓-๑๙	แผนผังการจัดวางที่นั่งตามคำสั่งที่ ๑๕/๒๕๖๐ ข้อ ๔	๑๐๖
๓-๒๐	การแก้ไขปัญหาการจราจรระบบอนุสาวรีย์ชัยฯ และชอยราวิถี ๑๒	๑๐๘

บทที่ ๑

บทนำ

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ประเทศไทยกำลังเติบโตอย่างรวดเร็ว เพราะเป็นศูนย์กลางรวมความเจริญ ความทันสมัย และรัฐบาลผลักดันให้เป็นศูนย์กลางด้านเศรษฐกิจของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ทำให้ประเทศไทยประสบปัญหาการบริหารจัดการสังคมเมืองด้านต่างๆ เช่น ปัญหาความเหลื่อมล้ำในสังคม ปัญหาเศรษฐกิจ ปากท้อง ชีวิตความเป็นอยู่ ปัญหาด้านการขนส่งมวลชน เป็นต้น

จากสภาพการณ์ที่มีเส้นทางมากขึ้น ที่ดินในเมืองใหญ่มีราคาสูง ที่อยู่อาศัยจึงต้องอยู่ห่างไกลออกมาจากย่านชุมชน ย่านเศรษฐกิจ มาอยู่ชานเมือง จนถึงต่างจังหวัดรอบๆ กรุงเทพมหานคร จึงเกิดความต้องการการเดินทางในลักษณะเป็นแบบประจำมากขึ้น และต้องการความรวดเร็วในการเดินทางจากการที่ประชาชนมีการเดินทางที่ปรับเปลี่ยนรูปแบบไปจากเดิม การบริการที่มีอยู่ไม่ตอบสนอง ทำให้เกิดการบริการนอกระบบของกฎหมาย ด้วยการนำรถตู้ มาใช้รับ-ส่งผู้โดยสารในลักษณะบริการสาธารณะประจำทางโดยไม่ได้รับอนุญาต มีการรวบรวมรถตู้ เข้ามาวิ่งในแต่ละเส้นทางซึ่งผู้ดำเนินการ เรียกว่า เจ้าของวิน เจ้าของวินจะกำหนดเส้นทางในการวิ่งกำหนดจุดต้นทาง-ปลายทางซึ่งตอบสนองการเดินทางของประชาชนได้ระดับหนึ่ง แต่สร้างปัญหาเพิ่มขึ้นอีกหลายประการได้แก่ พฤติกรรมของผู้ขับขีรถสาธารณะที่ไม่เคารพกฎระเบียบ จำนวนรถโดยสารผิดกฎหมายออกมาบริการมากขึ้น จึงเกิดปัญหาการจราจรที่ติดขัดและความปลอดภัยของผู้โดยสารซึ่งเป็นปัญหาที่สำคัญและเป็นวาระเร่งด่วนที่ต้องดำเนินการแก้ไขเพราะส่งผลกระทบต่อรูปแบบการดำเนินชีวิตของประชาชน ซึ่งปัญหาการจราจรติดขัดเป็นปัญหาที่คงอยู่กับเมืองที่มีประชากรอยู่เป็นจำนวนมาก ประกอบกับการเพิ่มขึ้นของจำนวนรถยนต์ซึ่งสูงถึง ๙,๒๗๐,๖๕๐ คัน (กรมการขนส่งทางบก, สิงหาคม ๒๕๕๙) ทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดอย่างยิ่ง

ปริมาณการเดินทางแต่ละวันในพื้นที่แต่ละภาค(ระยะทาง ๕๐ - ๒๕๐ กิโลเมตร) ได้เพิ่มมากขึ้นตามจำนวนประชากร และปริมาณการจ้างงานในเขตกทม.และปริมณฑล ประกอบกับปริมาณการเดินทางในช่วงเทศกาลมีมากกว่าความจุของรถโดยสารประจำทางปกติ เป็นสาเหตุหลักที่ทำให้เกิดบริการรถตู้โดยสารระหว่างจังหวัดที่ไม่ได้รับอนุญาตขึ้น และบริการดังกล่าวได้ขยายเพิ่มมากขึ้น ทำให้หน่วยงานของรัฐต้องเข้ามาแก้ไขปัญหาจนกลายเป็นสภาพที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน ซึ่งมีทั้งรถที่ถูกกฎหมายและผิดกฎหมาย (อนึ่งสภาพเช่นนี้เกิดขึ้นในหลายๆประเทศ โดยเฉพาะประเทศกำลังพัฒนาเช่น จาร์กาต้า อินโดนีเซีย, หลายเมืองในบังกลาเทศ และประเทศในตะวันออกกลาง ปัญหาได้ขยายตัวเพิ่มมากขึ้นจนผู้เชี่ยวชาญที่ไปทำงานและนักท่องเที่ยวในเมืองต่างๆ เหล่านั้น นำเรื่องราวมาเล่าบน Internet ถึง การบริการที่ไม่ปลอดภัย อันตรายที่อาจเกิดขึ้น และวิธีการที่กลุ่มผู้ขับขีรถร่วมกันเพื่อหลบหลีกเจ้าหน้าที่ตำรวจทั้งในและนอกเครื่องแบบจนโด่งดังไปทั่วโลก)

จากพฤติกรรมการให้บริการของรถตู้โดยสารสาธารณะ ผลการศึกษาหลายฉบับสรุปตรงกันว่า รถตู้โดยสารสาธารณะให้บริการตรงใจผู้โดยสารมากกว่า ๔ ลักษณะ ได้แก่ การเริ่มใช้บริการมีเข้าถึงง่ายกว่า, ระยะเวลารอคอยใช้เวลาน้อย, ระยะเวลาเดินทาง ที่รวดเร็ว การส่งต่อที่ปลายทางถึงจุดหมายปลายทาง การบริการเหล่านี้เองที่ทำให้ผู้โดยสารหันมาใช้บริการรถตู้โดยสารสาธารณะเพิ่มมากขึ้นทุกวัน

แต่ขณะเดียวกันก็มีรายงานการศึกษาเกี่ยวกับจุดอ่อน (หรือระดับการบริการที่เป็นจุดอ่อน) ของรถตู้โดยสารสาธารณะ เช่น เรื่องของความปลอดภัยของผู้โดยสารทั้งจากการขับขี (ขับเร็ว และหวาดเสียว) และจากตัวรถ (รถเก่า ประตูปิดไม่สนิท) และรถตู้โดยสารสาธารณะบางส่วนเป็นรถผิดกฎหมายทำให้ผู้โดยสารไม่ได้รับการคุ้มครองอย่างเหมาะสม นอกจากนี้ยังมีเรื่องของสภาพสถานีรถตู้ที่อยู่ริมถนนหรือบริเวณศูนย์การค้าซึ่งแม้จะสะดวกแต่ก็ไม่เป็นระบบและไม่อยู่ในความควบคุม

ในส่วนของตัวรถ กรมการขนส่งทางบกได้กำหนดให้รถตู้โดยสาร เป็นรถประเภทมาตรฐาน คือ รถปรับอากาศมาตรฐาน ๒ (ชั้น ๒) ขนาดกลาง มีระยะที่นั่งระหว่าง ๑๐-๑๑ ที่นั่ง ตั้งแต่วันที่ ๑๗ ธันวาคม ๒๕๕๑ แต่จำนวนที่นั่งผู้โดยสารมีทั้ง ๑๔ และ ๑๕ ที่นั่ง โดยมีการควบคุมจำนวนที่นั่งให้เป็นไปตามสภาพของรถตู้โดยสารที่จดทะเบียน พิจารณาจากรุ่นการผลิตของรถตู้โดยสาร น้ำหนักรวมหลังจากติดตั้งเบาะโดยสารและถังเชื้อเพลิงในตัวรถแล้ว สำหรับน้ำหนักรวมสุทธิของรถตู้โดยสารเพื่อให้เกิดความปลอดภัยเมื่อบรรทุกผู้โดยสารคือ ต้องไม่เกิน ๓,๕๐๐ กิโลกรัม นอกจากนี้ระยะของเบาะที่นั่งจะต้องไม่น้อยกว่า ๖๗ เซนติเมตร (สำหรับจำนวนรถตู้โดยสารสาธารณะทั่วประเทศ ข้อมูล ณ วันที่ ๓๑ ธันวาคม ๒๕๕๘ มีจำนวนทั้งสิ้น ๔๒,๔๓๓ คัน โดยแยกเฉพาะรถตู้โดยสารสาธารณะหมวด ๑ (เส้นทางในเขตกรุงเทพมหานครและจังหวัดที่มีเส้นทางต่อเนื่องที่เข้าร่วมกับ ขสมก.) มีจำนวน ๕,๓๘๑ คัน, รถตู้โดยสารสาธารณะ หมวด ๒ (เส้นทางจากกรุงเทพมหานครไปต่างจังหวัดที่เข้าร่วมกับ บขส.) มีจำนวน ๕,๕๖๗ คัน) ผู้โดยสารจะใช้ระยะเวลาคอยให้เต็มคันไม่นานนักและมักจะจอดรับผู้โดยสารระหว่างทาง ขณะที่รถโดยสารประจำทางทั่วไปจะสามารถบรรทุกผู้โดยสารได้ระหว่าง ๔๕-๖๐ คน (มีจำนวนรวมทั้งสิ้นประมาณ ๖,๕๐๐ คัน) จำนวนผู้โดยสารอย่างน้อยต้องประมาณครึ่งหนึ่งจึงจะสามารถจัดเดินรถได้คุ้มทุน ฉะนั้นรถตู้โดยสารประจำทางจึงมักต้องจอดรับผู้โดยสารระหว่างทาง ทำให้เวลาในการเดินทางยาวนานกว่าเกือบเท่าตัว

หากจะพิจารณาอุบัติเหตุที่มีรถตู้โดยสารสาธารณะเข้าไปมีส่วนเกี่ยวข้องในโดยในรอบปีที่ผ่านมา (มกราคม-พฤศจิกายน ๒๕๕๙) มีการเกิดอุบัติเหตุจากรถตู้โดยสาร จำนวน ๒๑๕ ครั้ง มีผู้ได้รับบาดเจ็บรวม ๑,๑๐๒ คน และมีผู้เสียชีวิต ๑๐๓ ราย เฉลี่ยเกิดอุบัติเหตุ ๑๙.๕ ครั้ง/เดือน บาดเจ็บเฉลี่ย ๑๐๐ คน/เดือน เสียชีวิตเฉลี่ย ๙.๔ คน/เดือน (ข้อมูลจากศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยกระทรวงมหาดไทย) โดยสาเหตุส่วนใหญ่พบว่ามีมาจากคน รถ และถนน รวมทั้งสิ่งแวดล้อมอื่นๆ แต่ปัจจัยหลักพบว่าเป็นสองอันดับแรกคือ

๑. คน พฤติกรรมการขับขี ที่ไม่เคารพกฎจราจรหรือการตระหนักถึงความปลอดภัยของตนเองและผู้โดยสาร เช่น การขับเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดทำให้ไม่สามารถควบคุมรถได้เมื่อเกิดเหตุการณ์เฉพาะหน้า บรรทุกผู้โดยสารเกินกว่าที่นั่ง หลับใน

๒. รถ สภาพของรถโดยสารที่มีอายุการใช้งานสูง มีการดัดแปลงด้วยการเพิ่มที่นั่งผู้โดยสารและติดตั้งระบบแก๊สเป็นเชื้อเพลิง ซึ่งส่งผลให้น้ำหนักรวมและสมดุลน้ำหนักตัวรถเปลี่ยนแปลงจากตัวรถรูปแบบเดิมซึ่งอาจมีผลโดยตรงต่อการควบคุมรถ การบังคับเลี้ยวจนเกิดเหตุการณ์หลุดโค้ง ท้ายปัด ล้อลื้อคโกล เป็นต้น รวมถึงการไม่ติดตั้งอุปกรณ์ที่จะช่วยลดความรุนแรงของอุบัติเหตุต่อผู้โดยสาร หรืออุปกรณ์ไม่สามารถใช้งานได้จริง อาทิ เข็มขัดนิรภัย

ดังนั้นผลกระทบโดยตรงที่พบว่าเกิดปัญหาคือ รถตู้ที่ผ่านการดัดแปลง ปริมาณน้ำหนักรวมและสมดุลน้ำหนักของรถที่เปลี่ยนแปลงไป โดยสามารถเปรียบเทียบน้ำหนักของรถตู้โดยสารโครงสร้างเดิมจะพบว่า รถตู้ที่ได้รับการดัดแปลงมีจะน้ำหนักของรถรวมถึง ๓,๓๕๐ กิโลกรัม เพิ่มจากประเภทที่ไม่ได้ดัดแปลงประมาณ ๔๐๐ กิโลกรัม (รวมน้ำหนักของถังเชื้อเพลิง และเบาะที่นั่ง)

นอกเหนือจากนี้จะเห็นว่าน้ำหนักส่วนใหญ่ที่เพิ่มขึ้นของตัวรถตู้จากการดัดแปลงนั้น จะอยู่ที่ตำแหน่งส่วนท้ายของรถซึ่งเป็นตำแหน่งของการติดตั้งเชื้อเพลิง ทำให้สัดส่วนการกระจายน้ำหนักหรือแรงกดของเพลาน้ำและเพลาท้ายของรถตู้หลังการดัดแปลงแตกต่างจากสภาพเดิมของรถ ตัวอย่าง เช่น จากอัตราส่วนร้อยละ ๕๖ ต่อ ร้อยละ ๔๔ เปลี่ยนเป็น ร้อยละ ๔๗ ต่อ ร้อยละ ๕๓ ซึ่งหมายความว่า สัดส่วนแรงกดที่ล้อหน้าทั้งสองล้อต่อน้ำหนักรวมจะลดลงไปกว่าเดิม ในขณะที่แรงกดที่ล้อหลังจะเพิ่มขึ้น จะมีผลกระทบต่อความปลอดภัย รวมถึงสมรรถนะของรถในการออกตัวการเร่งหรือการเบรก ทั้งทางตรงและทางโค้งอย่างแน่นอน รถตู้โดยสารในปัจจุบันถือได้ว่าเป็นผู้ดัดแปลงเสียส่วนใหญ่ เช่นการเพิ่มจำนวนเบาะที่นั่งจากการผลิตจากโรงงานคือจำนวน ๑๐ - ๑๒ ที่นั่งเป็น ๑๔ - ๑๕ ที่นั่ง

ปัญหาของผู้มีสิทธิพลที่เข้ามาเกี่ยวข้องกับการจัดการเดินรถตู้โดยสารสาธารณะ ที่ให้บริการขนส่งผู้โดยสาร มีจำนวนมากที่ไม่ได้รับใบอนุญาตประกอบการถูกต้องตามกฎหมาย วิธีการจัดการรถตู้เหล่านี้ ใช้วิธีตกลงกันและมีผู้มีสิทธิพลเป็นผู้นำและให้การสนับสนุน งานหลักของผู้มีสิทธิพลคือ การกำหนดเส้นทาง ควบคุมไม่ให้มีผู้วิ่งซ้อนทับเส้นทางในลักษณะที่จะแย่งผู้โดยสารโดยตรง เคลียร์เส้นทางกับเจ้าหน้าที่เพื่อให้ได้รับความสะดวกและควบคุมปริมาณรถตู้ในแต่ละเส้นทางไม่ให้มีจำนวนรถมากเกินไป กำหนดราคาค่าโดยสาร และคัดเลือกหัวหน้าคิวให้ทำหน้าที่กำกับดูแล จากนั้นหัวหน้าคิวก็จะทำหน้าที่จัดรถในคิว ไม่ให้แข่งกัน รวมถึงดำเนินกิจกรรมต่างๆ ที่จะป้องกันและช่วยเหลือ สมาชิกของกลุ่มไม่ให้ได้รับความยุ่งยากมากเกินไปจนเกินเหตุ รวมถึงการอยู่ร่วมกันโดยมีผลประโยชน์ลงตัวผู้มีสิทธิพลใครที่อยากวิ่งรถตู้ก็ต้องจ่ายให้กับผู้มีสิทธิพลหรือเจ้าของวิน

ซึ่งทางผู้ประกอบการเองย่อมจะรู้ว่า “ผู้มีสิทธิพล” ที่ว่านี้ไม่ใช่เพียงแค่ที่เกี่ยวกับการเรียกรับเงินเท่านั้น แต่มาในทุกรูปแบบที่จะสร้างความเดือดร้อนให้กับผู้ประกอบการหรือประชาชนที่มาใช้บริการได้ ปัญหาของการปราบกลุ่มผู้มีสิทธิพลที่ผ่านมาคือไม่มีใครกล้าร้องเรียน ไม่อยากจะมีเรื่องกับคนที่สามารถข่มขู่คุกคาม จึงปล่อยเลยตามเลย ยกเว้นเสียแต่ผู้มีสิทธิพลที่ว่านี้จะกระทำการที่ทำให้ชาวบ้านถึงจุดที่ “สุดทน” จึงทำให้เห็นการรวมตัวต่อต้านและร้องเรียนอย่างเป็นทางการ

ผลกระทบจากปัญหาการตู้โดยสารสาธารณะจำนวนมากที่ประกอบการเดินรถโดยสารประจำทางมาใช้รับ-ส่งผู้โดยสารบนเส้นทางต่างๆ แข่งขันกับรถโดยสารประจำทาง การดำเนินการดังกล่าวส่งผลกระทบบ้างซึ่งมีด้านหลัก ๕ ด้าน ดังนี้

๑. ผลกระทบที่ก่อให้เกิดปัญหาการจราจรและขนส่ง สรุปได้ ๒ ลักษณะ ได้แก่

๑.๑ ปัญหาการจราจรจากพฤติกรรมการขับขี่ที่ผิดกฎหมาย ไม่เหมาะสมทำให้เกิดการติดขัดขณะจอด เช่นที่บริเวณคิวจอดรถตู้ และป้ายจอดรถหลักๆ ที่มีผู้โดยสารมาก เนื่องจากการจอดรถแช่และกีดขวางการจอดหรือการออกตัวเองรถอื่นๆ หรือปัญหาความล่าช้าบนทางที่บริเวณทางร่วมทางแยกเนื่องจากการเปลี่ยนช่องทางกะทันหัน หรือเปลี่ยนช่องทางที่บริเวณห้ามเปลี่ยนช่องทาง เป็นต้น

๑.๒ ปัญหาอุบัติเหตุการจราจรหรือความเสี่ยงต่อการเกิดเหตุ เนื่องจากลักษณะการขับขี่ สภาพรถ การขาดการบำรุงรักษาอย่างเหมาะสม เช่น การใช้ยางที่หมดสภาพ การขาดการตรวจสภาพ รวมถึงการขาดการควบคุมหรือจัดการทุกประเภทโดยหน่วยงานของรัฐฯ เป็นต้น

๒. ผลกระทบต่อผู้เดินทาง สรุปได้ ๒ ลักษณะทั้งที่ได้ประโยชน์และเสียประโยชน์ ได้แก่

๒.๑ ผู้เดินทางกลุ่มหนึ่งสามารถเดินทางได้สะดวก รวดเร็วขึ้น เนื่องจากคิวรถตู้จอดอยู่ในเมือง ไม่ต้องไปขึ้นถึงสถานีขนส่ง และปลายทางยังสามารถตกลงกันได้

๒.๒ ปัญหาความไม่ปลอดภัยของผู้เดินทาง/ผู้ใช้บริการ เนื่องจากสภาพ/วิธีการขับขี่ สภาพรถ หรือสภาพภายในรถ เนื่องจากการที่รถประเภทนี้ยังไม่ได้รับการดูแล จัดระเบียบอย่างเหมาะสม

๓. ผลกระทบที่เกิดกับผู้ประกอบการเดินรถโดยสารระหว่างเมือง (ซึ่งได้รับอนุญาตถูกต้องตามกฎหมาย) จะมีผู้โดยสารใช้บริการน้อยลง (เนื่องจากระดับการบริการที่ไม่สามารถแข่งขันได้กับรถตู้ ตั้งแต่ตำแหน่งขึ้นรถ ระยะเวลาจอดคอย ระยะเวลาเดินทาง และจุดหมายปลายทาง) จนถึงระดับขาดทุน และเลิกกิจการ ซึ่งถือเป็นเรื่องที่สำคัญมากเนื่องจากรถที่ถูกกฎหมายควรได้รับการคุ้มครองให้สามารถให้บริการได้ตามใบอนุญาตประกอบการ

๔. ผลกระทบต่อผู้ประกอบการรถตู้เองก็มีเช่นกัน ที่สำคัญที่สุดคือการที่ต้องประกอบอาชีพที่ผิดกฎหมายเป็นประจำ, ตกอยู่ภายใต้อิทธิพลและการควบคุมของผู้มีอิทธิพลอย่างแทบไม่มีโอกาสได้ประกอบการอย่างมีอิสระ ผู้ประกอบการรถตู้เหล่านี้ส่วนใหญ่เป็นเจ้าของรถตู้เอง และเป็นคนขับรถด้วย (รถตู้บางส่วนเป็นของผู้มีอิทธิพล ให้คนขับเช่าหรือจ้างคนขับ) ต้องทำงานภายใต้แรงกดดัน มีค่าใช้จ่ายสูง เครียด และล้าแล้วแต่ต้องการประกอบการให้ถูกต้องตามกฎหมาย ส่วนเจ้าของรถตู้ที่ไม่ได้ขับเอง(ผู้มีอิทธิพล)ก็ไม่ต้องการให้เปลี่ยนแปลง เพราะการเป็นรถผิดกฎหมายช่วยกดดันผู้ขับขี่ ให้ทำงานแบบพึ่งพาผู้มีอิทธิพล ขบวนการทั้งหมดนี้ทำให้ผู้ขับขี่ไม่สามารถมีรายได้เพียงพอต่อความต้องการหรือเงินที่จะเหลือเก็บไว้ใช้ต่อไปได้

๕. ผลกระทบที่เกิดกับหน่วยราชการที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมการขนส่งทางบก และสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ซึ่งจะถูกมองว่าไม่พยายามกวดขันการทำผิดกฎหมายหรือไม่จัดการกับผู้มีอิทธิพล หรืออาจเลยเถิดไปถึงการมีส่วนได้/เสียร่วมกับการกระทำผิดกฎหมายเหล่านี้ นอกจากนี้ยังมีเรื่องภาพพจน์ของหน่วยงานที่มีอำนาจ เช่น ตำรวจ, ทหาร ว่าให้การสนับสนุนกิจการเหล่านี้ด้วย นอกจากนี้ยังมีปัญหาที่หน่วยงานระดับจังหวัดต่างๆที่เกี่ยวข้อง เนื่องจากการที่ไม่สามารถดูแล จัดการระบบการขนส่งผู้โดยสารให้เหมาะสม

อีกทั้งผู้ศึกษาต้องการศึกษาเกี่ยวกับสภาพปัญหาของรถตู้โดยสารสาธารณะเพื่อนำมาจัดระเบียบสังคมให้เกิดความยั่งยืน เพราะกลุ่มผู้ให้บริการรถตู้สาธารณะปัจจุบันมีความหลากหลาย และมีจุดประสงค์ในการให้บริการรถตู้สาธารณะคือต้องการผู้โดยสารจำนวนมากและทำจำนวนรอบรับส่งให้มากที่สุด แต่กลุ่มผู้ใช้บริการมีความต้องการเดินทางด้วยรถตู้มากขึ้นเพราะสามารถตอบสนองความต้องการของประชาชนในเมือง ที่ต้องใช้ชีวิตอย่างเร่งรีบ และเดินทางได้อย่างสะดวก แต่กลับประสบกับปัญหาความไม่ปลอดภัยในการให้บริการ เช่น การขับรถด้วยความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด จนทำให้เกิดอุบัติเหตุที่เป็นเหตุการณ์สะเทือนขวัญหลายครั้งด้วยกัน การปรับแต่งเพิ่มจำนวนที่นั่งผู้โดยสารให้มากขึ้น การขนส่งสินค้าอื่นๆ ที่อาจผิดกฎหมาย ความพร้อมของคนขับรถ จากปัญหาต่างๆ เหล่านี้ทำให้ผู้วิจัยเกิดคำถามว่า เพราะเหตุใดจำนวนของผู้โดยสารที่ใช้บริการรถตู้สาธารณะยังคงเพิ่มขึ้นและได้รับความนิยมมากกว่าการขนส่งมวลชนในรูปแบบอื่นๆ ทำให้ผู้วิจัยมีความสนใจที่จะศึกษาเกี่ยวกับสภาพปัญหาและแนวทางการดำเนินการต่อรถตู้โดยสารสาธารณะ โดยหวังเป็นอย่างยิ่งว่าผลจากการศึกษาจะเป็นประโยชน์ที่สามารถนำมาพัฒนาและส่งเสริมระบบการบริหารจัดการระบบรถตู้โดยสารสาธารณะให้ได้มาตรฐานสากล เพื่อคุณภาพชีวิตที่ดีของประชาชน รวมถึงใช้พัฒนาประสิทธิภาพในการให้บริการรถตู้สาธารณะและระบบคมนาคมขนส่งทางบกได้

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

๑. เพื่อศึกษาปัญหาและแนวทางการแก้ไขปัญหาของรถตู้โดยสารสาธารณะด้านต่างๆ เช่น ด้านความปลอดภัย ด้านการจราจร ด้านกฎหมาย เป็นต้น
๒. เพื่อวิเคราะห์ปัจจัยที่เกี่ยวข้องของปัญหารถตู้โดยสาร สภਾਰรถตู้โดยสาร สภาพคนขับ และพฤติกรรมคนขับที่มีต่อประชาชนที่ใช้บริการรถตู้โดยสารสาธารณะและแนวทางการแก้ไข
๓. เพื่อเสนอแนวทางในการบริหารจัดการรถตู้โดยสารสาธารณะให้ยั่งยืน

ขอบเขตการวิจัย

สำหรับการศึกษาการจัดระเบียบสังคมเพื่อความมั่นคงศึกษากรณี รถตู้โดยสารสาธารณะ ในครั้งนี้หากจะทำการศึกษาให้ครอบคลุมการจัดระเบียบรถตู้โดยสารสาธารณะทั้งระบบ จะมีขอบเขตกว้างมากเนื่องจากการดำเนินการหลายขั้นตอน ดังนั้นจึงกำหนดขอบเขตการศึกษาวิจัยเฉพาะด้านปัญหาและการดำเนินการแก้ไขปัญหาหารถตู้โดยสารสาธารณะให้ถูกต้องตามกฎหมายอย่างยั่งยืน ตามที่ กรมการขนส่งทางบก บริษัท ขนส่ง จำกัด(บขส.)และองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) กำหนด โดยมีระยะเวลาในการศึกษา วิจัยตั้งแต่ ตุลาคม ๒๕๕๙ ถึง กันยายน ๒๕๖๐

วิธีดำเนินการวิจัย

การศึกษาครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ เพื่อศึกษาแนวทางการจัดระเบียบรถตู้โดยสารสาธารณะให้ปฏิบัติตามกฎหมายโดยมีวิธีการดำเนินการวิจัยรายละเอียดดังนี้

๑. ศึกษาวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องได้แก่ กฎหมาย พระราชบัญญัติ บทความและบทวิเคราะห์ และศึกษาเปรียบเทียบรูปแบบการให้บริการรถสาธารณะประเภทอื่นๆกับรถตู้โดยสารสาธารณะ
๒. การกำหนดนโยบายที่สำคัญต่อการดำเนินการต่อรถตู้โดยสารสาธารณะ
๓. ศึกษาบทบาทและภารกิจของหน่วยงานที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการดำเนินการต่อรถตู้โดยสารสาธารณะ
๔. กระบวนการจัดระเบียบรถตู้โดยสารสาธารณะโดย คณะรักษาความสงบเรียบร้อยแห่งชาติ คสช.ตั้งแต่ มิถุนายน ๒๕๕๗ จนถึงปัจจุบัน
๕. ประชากรและกลุ่มตัวอย่างเลือกจากกลุ่มผู้ที่มีความรู้หรือผู้ที่มีความข้องเกี่ยวกับรถตู้โดยสารสาธารณะ ประกอบด้วย ผู้บริหารกรมการขนส่งทางบก ผู้บริหารบริษัทขนส่งจำกัด เจ้าหน้าที่ตำรวจ คนขับรถตู้โดยสารสาธารณะและประชาชนผู้ใช้บริการ
๖. เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล ประกอบด้วยแบบสัมภาษณ์
๗. การรวบรวมข้อมูล ประกอบด้วย การสัมภาษณ์จากกลุ่มตัวอย่างผู้ให้คำตอบโดยตรง และการสัมภาษณ์ทางโทรศัพท์ใช้ในกรณีที่ไม่สามารถทำการสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่างได้โดยตรง ซึ่งจะเริ่มจากการชี้แจงหรืออธิบายให้ผู้ตอบเข้าใจคำถาม ทำให้ได้รับคำตอบตรงตามวัตถุประสงค์
๘. การวิเคราะห์ข้อมูล ใช้การวิเคราะห์เนื้อหา(Content Analysis) ซึ่งได้จากการศึกษาเอกสาร(Document Research) และข้อมูลจากการสัมภาษณ์ จัดทำสรุปเป็นข้อมูลแบบบรรยาย (Descriptive)

ประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัย

๑. ทราบถึงปัญหาของรถตู้โดยสารสาธารณะและนำไปเป็นแนวทางแก้ไขปัญหาการจัดระเบียบรถตู้โดยสารสาธารณะ
๒. ให้ทราบถึงความสัมพันธ์ของปัญหารถตู้สาธารณะ สภาพรถตู้โดยสาร สภาพคนขับ และพฤติกรรมการขับที่มีต่อประชาชนที่ใช้บริการรถตู้โดยสารสาธารณะซึ่งจะนำไปสู่แนวทางการแก้ไข
๓. ผลที่ได้จากการศึกษาอาจเป็นข้อมูลสำหรับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำไปพิจารณาปรับปรุงแก้ไขปัญหาและอุปสรรคในการบริหารงานเกี่ยวกับนโยบายจัดระเบียบรถตู้โดยสารสาธารณะ
๔. ผลที่ได้จากการศึกษาจะเป็นแนวทางให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำไปใช้ในการจัดระเบียบรถตู้โดยสารสาธารณะประเภทอื่นๆ ต่อไป

คำจำกัดความ

การขนส่ง	หมายถึง	การเคลื่อนย้ายคน สินค้าหรือการบริการจากตำแหน่งหนึ่งไปยังอีกตำแหน่งหนึ่ง
การขนส่งสาธารณะ	หมายถึง	การบริการคมนาคมขนส่งผู้โดยสารที่สามารถใช้ได้โดยสาธารณชน ซึ่งแตกต่างจากรถแท็กซี่ รถร่วมหรือรถเมล์เช่าเหมาคันที่จะไม่รับผู้โดยสารแปลกหน้าหากไม่มีการตกลงกันก่อนล่วงหน้า
รถโดยสารประจำทางสาธารณะ	หมายถึง	รถขนาดใหญ่ที่บรรทุกผู้โดยสารเป็นจำนวนมากโดยกำหนดเส้นทาง และส่วนใหญ่เรียกชื่อเส้นทางเป็นตัวเลข เช่น สาย ๑ สาย ๒ และมีเก็บค่าโดยสารโดยวิธีต่าง ๆ กันไป
รถตู้	หมายถึง	รถยนต์ขนาดกลาง รูปร่างคล้ายกล่อง มักมีประตูเปิดปิดด้านเดียวบรรทุกผู้โดยสารได้ประมาณ ๑๒-๑๕ คน
ทางเดินรถ	หมายถึง	พื้นที่ที่ทำไว้สำหรับการเดินรถไม่ว่าในระดับพื้นดินใต้หรือเหนือพื้นดิน
จราจร	หมายถึง	การที่ขบวนพาหนะ คน หรือ สัตว์พาหนะเคลื่อนไปมาตามทาง การใช้ทางของผู้ขับขี่ คนเดินเท้า หรือคนที่จูง ชี หรือไล่ต้อนสัตว์
กรมการขนส่งทางบก (ขบ.)	หมายถึง	กรมที่ทำหน้าที่ควบคุมและจัดระเบียบการขนส่งทางถนนภายในประเทศและระหว่างประเทศจดทะเบียนและเก็บภาษีรถและออกใบอนุญาตขับรถ พัฒนาระบบการขนส่งทางถนนและการใช้รถ ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ กฎหมายว่าด้วยล้อเลื่อนและกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องร่วมมือและประสานงานกับองค์การและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งในประเทศและต่างประเทศในด้านการขนส่งทางบกและในส่วนที่เกี่ยวข้องกับอนุสัญญาและความตกลงระหว่างประเทศ เฉพาะรถของพลเรือน และรถราชการไม่รวมถึงรถที่ใช้ในกิจการพิเศษของทหารและตำรวจ

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
(ขสมก.)

หมายถึง องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ เป็นหน่วยงานรัฐวิสาหกิจ ประเภทสาธารณูปโภคในสังกัด กระทรวงคมนาคม ตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๑๙ ถึงปัจจุบัน มีหน้าที่ในการให้บริการรถโดยสารประจำทางแก่ประชาชนในพื้นที่ กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ปัจจุบัน ขสมก. มีเส้นทางเดินรถทั้งสิ้น ๑๐๘ เส้นทาง โดยมีรถให้บริการ ทั้งแบบธรรมดา รถปรับอากาศ และรถร่วมบริการโดย บริษัทเอกชน นอกจากนี้ยังเป็นหน่วยงานรัฐวิสาหกิจไทย ที่ขาดทุนมากเป็น อันดับ ๒ รองจากการรถไฟแห่งประเทศไทย เนื่องจากมุ่งเน้นการให้บริการในราคา ประหยัดเพื่อตอบสนองต่อความต้องการของกลุ่มผู้ใช้ บริการที่มีรายได้น้อยถึงปานกลางตามนโยบายที่รัฐ เป็นผู้กำหนด

บริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.)

หมายถึง บริษัทที่ดำเนินการด้านการบริการขนส่งผู้โดยสารโดย รถประจำทาง ระหว่างกรุงเทพมหานคร ไปยังจังหวัด ต่าง ๆ ทั้งระหว่างจังหวัดและภายในจังหวัดรวมถึงให้ เอกชนเข้ามามีส่วนดำเนินการในรูปของรถร่วมเอกชน บริษัท ขนส่ง จำกัด ทำหน้าที่เป็นแกนกลางในการจัด ระเบียบการเดินรถทั้งของบริษัทเองและรถร่วมให้เป็น ระเบียบ รวมทั้งการให้บริการด้านสถานีขนส่งผู้โดยสาร

สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนา
ประเทศไทย

หมายถึง สถาบันวิจัยเชิงนโยบายที่ก่อตั้งขึ้นมาตั้งแต่ปี พ.ศ.๒๕๒๗ ในรูปของมูลนิธิ ซึ่งเป็นองค์กรเอกชนที่ไม่แสวงหากำไร ดำเนินการวิจัยเชิงนโยบายในหลากหลายด้าน โดยเฉพาะอย่างยิ่งนโยบายด้านเศรษฐกิจ ให้แก่ หน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และหน่วยงานระหว่าง ประเทศ ตลอดจนริเริ่มการวิจัยเอง เพื่อสนับสนุนการ กำหนดนโยบายการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของ ประเทศไทยให้เป็นนโยบายที่เอื้อต่อการเติบโตอย่าง ยั่งยืนและมีคุณภาพ

บทที่ ๒

แนวความคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการจัดระเบียบ รถตู้โดยสารสาธารณะ

งานศึกษาด้านการจัดระเบียบรถตู้โดยสารประจำทางมีหลายประเด็น ซึ่งเป็นงานศึกษาที่นำเสนอปัญหาและปัจจัยต่างๆ ตั้งแต่ก่อนหน้าที่มีการจัดระเบียบรถตู้โดยสารประจำทางผิดกฎหมายมาปรับเปลี่ยนเป็นรถตู้โดยสารประจำทางที่ถูกกฎหมาย โดยประเด็นสำคัญที่จำเป็นต้องทบทวน คือ งานศึกษาในอดีตทั้งในประเทศและต่างประเทศ ได้แก่ งานศึกษาในประเด็นปัญหาอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับรถตู้โดยสารประจำทาง โครงสร้างการประกอบการของรถตู้โดยสารประจำทาง โครงสร้างต้นทุน รวมถึงจุดจอดและสถานีขนส่ง

ข้อมูลเบื้องต้นเกี่ยวกับโครงสร้างการประกอบการรถตู้โดยสารประจำทาง

ในอดีตการให้บริการรถตู้รับส่งผู้โดยสารประจำทางถือว่าเป็นการใช้รถผิดประเภทจากที่ระบุไว้ในกฎหมายขนส่งทางบก ซึ่งเป็นสาเหตุให้ผู้ขับขี่ถูกจับกุม อุปสรรคสำคัญคือ การบังคับใช้กฎหมายในทางปฏิบัติ เนื่องจากการให้บริการรถตู้โดยสารประจำทางได้รับความนิยมจากประชาชน และระบบรถตู้โดยสารประจำทางในปัจจุบันไม่สามารถตอบสนองต่อความต้องการของประชาชนได้ กระทรวงคมนาคมจึงกำหนดนโยบายจัดระเบียบการประกอบการรถตู้โดยสารประจำทาง โดยให้รถที่ไม่ได้รับใบอนุญาตสามารถให้บริการได้อย่างถูกต้องตามกฎหมาย ด้วยการเข้าร่วมเดินรถกับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ สำหรับการให้บริการในเส้นทางภายในกรุงเทพฯ และให้ผู้ประกอบการรถตู้โดยสารระหว่างจังหวัดเข้าร่วมกับ บริษัท ขนส่ง จำกัด

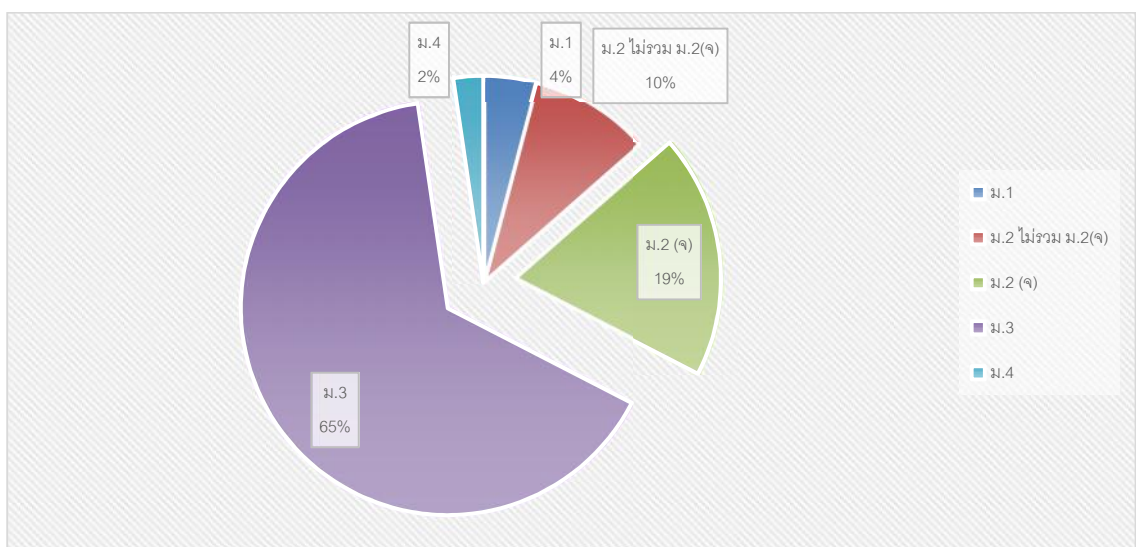
แต่อย่างไรก็ตาม ปัญหารถตู้โดยสารประจำทางผิดกฎหมายที่ให้บริการในเส้นทางเดินรถทับซ้อนกับเส้นทางของรถตู้โดยสารประจำทางเพิ่มสูงขึ้น ก่อให้เกิดความไม่สมดุลของอุปสงค์และอุปทาน ปัญหาดังกล่าวทำให้ผู้ประกอบการรถตู้โดยสารประจำทางขาดทุนโดยเฉพาะอย่างยิ่งในเส้นทางระหว่างกรุงเทพฯ และต่างจังหวัด ในเส้นทางที่ระยะทางน้อยกว่า ๒๐๐ กิโลเมตร และเป็นสาเหตุให้ผู้ประกอบการเลิกกิจการ ผู้ประกอบการรถตู้โดยสารประจำทางเดิมจึงเรียกร้องให้กระทรวงคมนาคมอนุญาตให้ผู้ประกอบการรถตู้โดยสารประจำทางระหว่างจังหวัดนำรถโดยสารขนาดใหญ่ ๑ คัน มาเปลี่ยนเป็นการให้บริการรถตู้โดยสารประจำทางระหว่างจังหวัด หรือรถมาตรฐาน ๒ (จ) ที่ถูกกฎหมายได้ ๓ คัน เนื่องจากไม่สามารถรับภาระต้นทุนในการประกอบการได้ในช่วงปี ๒๕๕๓ พร้อมทั้งการจัดระเบียบรถตู้โดยสารประจำทางผิดกฎหมายที่เส้นทางระหว่างกรุงเทพฯ และระหว่างจังหวัดในระยะทางไม่เกิน ๓๐๐ กิโลเมตร ให้เข้าสู่ระบบและวิ้งร่วมบริการกับ บริษัท ขนส่ง จำกัด

จากข้อมูลจดทะเบียนสะสมในช่วงปี ๒๕๕๙ ถึง ๒๕๕๓ ดังแสดงในตารางที่ ๒ - ๑ พบว่า มีการขยายตัวของจำนวนรถตู้โดยสารมาตรฐาน ๒(จ) อย่างรวดเร็ว โดยมีอัตราการขยายตัวเฉลี่ยร้อยละ ๕๓.๕๕ การขยายตัวที่เกิดขึ้นสามารถอธิบายได้จากการเปิดให้มีการจดทะเบียนรถโดยสารประจำทาง และเกิดการเพิ่มขึ้นของการให้บริการเพื่อตอบสนองความต้องการเดินทางในแต่ละเส้นทาง แต่อย่างไรก็ตาม จากข้อมูลจำนวนการจดทะเบียนสะสมในปี ๒๕๕๙ ได้ลดลงจากปี ๒๕๕๓ ถึงร้อยละ ๑๑.๑๖ แสดงให้เห็นว่า ระหว่างปี ๒๕๕๔ ถึงปี ๒๕๕๘ มีอัตราการการขยายตัวของรถตู้โดยสารประจำทางลดต่ำลง แม้จะไม่มีข้อมูลระหว่างปี ๒๕๕๔ ถึง ๒๕๕๘ แต่เป็นที่น่าสังเกตว่า การจัดระเบียบรถตู้ทั้งสองครั้งในปี ๒๕๕๓ และปี ๒๕๕๗ ที่ควรส่งผลให้จำนวนรถตู้โดยสารจดทะเบียนเพิ่มขึ้น แต่ กลับพบว่าในความเป็นจริงจำนวนรถตู้โดยสารลดลง ข้อมูลนี้ทำให้สามารถอนุมานแนวโน้มได้ว่า ขนาดของธุรกิจการให้บริการรถตู้โดยสารประจำทางมีแนวโน้มที่ลดลง แม้จะมีการเปิดโอกาสให้จดทะเบียนรถตู้ผิดกฎหมายโดยภาครัฐแล้วก็ตาม

ตารางที่ ๒ - ๑ : จำนวนและการขยายตัวของจำนวนรถตู้โดยสารมาตรฐาน ๒ (จ) จดทะเบียนสะสม

การจดทะเบียน	จำนวนและการขยายตัว	๒๕๕๙	๒๕๕๐	๒๕๕๑	๒๕๕๒	๒๕๕๓	อ.ค. ๒๕๕๙
จดทะเบียนสะสม	จำนวน (คัน)	๓,๒๓๐	๔,๙๖๘	๘,๙๑๘	๑๒,๑๓๓	๑๗,๙๕๗	๑๕,๙๕๓
	การขยายตัว (ร้อยละ)	-	๕๓.๘๑	๗๙.๕๑	๓๖.๐๕	๔๘.๐๐	-๑๑.๑๖
	การขยายตัวเฉลี่ยต่อปี (ร้อยละ)	๕๓.๕๕					-๑.๘๖

แผนภาพที่ ๒ - ๑ : สัดส่วนรถตู้โดยสารประจำทางจดทะเบียนสะสม ณ เดือนธันวาคม ๒๕๕๙



ที่มา : รวบรวมจากกรมการขนส่งทางบก, ๒๕๕๙

สัดส่วนรถตู้โดยสารประจำทางที่จดทะเบียนสะสมโดยเปรียบเทียบกับรถโดยสารประจำทางประเภทอื่น อาทิ รถปรับอากาศพิเศษ (ม. ๑) รถปรับอากาศ (ม. ๒) รถตู้โดยสาร(ม. ๒ (จ)) รถที่ไม่มีเครื่องปรับอากาศ (ม. ๓) และรถสองชั้น (ม. ๔) พบว่า การจดทะเบียนรถตู้โดยสารประจำทางมีสัดส่วนสูงถึงร้อยละ ๑๙ ซึ่งมากเป็นอันดับสองของจำนวนรถโดยสารจดทะเบียนสะสมทั้งหมด (รูปที่ ๒ -๑)

รถตู้โดยสารประจำทางและผู้ประกอบการที่มีการจดทะเบียนและได้รับใบอนุญาตถูกต้องตาม กฎหมายขนส่งทางบกที่สามารถให้บริการได้ จะต้องมีป้ายทะเบียนสีเหลือง ตัวอักษรสีดำ รถประเภทนี้จึงถูกเรียกโดยทั่วไปว่า “รถตู้โดยสารป้ายเหลือง” ในทางกลับกัน “รถตู้โดยสารป้ายดำ” เป็นคำที่ใช้เรียกแทนรถตู้โดยสารประจำทางที่ผู้ประกอบการบางรายนำรถตู้โดยสารประจำทางส่วนบุคคลที่มีป้ายทะเบียนของรถเป็นสีขาว ตัวอักษรสีน้ำเงินหรือสีดำออกมาให้บริการรับ-ส่งผู้โดยสาร โดยไม่ได้รับใบอนุญาตให้ประกอบการขนส่งประจำทางอย่างถูกต้องตามกฎหมายขนส่งทางบก จากการสำรวจผู้โดยสารรถตู้โดยสารประจำทางจำนวน ๓๐๙ ราย ของสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (๒๕๕๙) พบว่า ร้อยละ ๓๓ ของผู้โดยสารมีการใช้บริการรถตู้โดยสารผิดกฎหมาย โดยร้อยละ ๘ ของผู้ใช้บริการนั้นทราบว่าเป็นรถตู้โดยสารผิดกฎหมาย

การใช้รถตู้โดยสารที่ไม่ได้จดทะเบียนถูกต้องตามกฎหมายก่อให้เกิดความเสี่ยงต่อผู้โดยสาร เนื่องจากรถตู้โดยสารประจำทางเหล่านี้ไม่ได้รับการกำกับดูแลตามข้อกำหนด ซึ่งหากเกิดอุบัติเหตุขึ้น ผู้โดยสารจะไม่สามารถเรียกร้องอย่างเป็นธรรม ความเสี่ยงที่เกิดขึ้นนี้จึงจำเป็นให้ภาครัฐกำหนดนโยบายเพื่อจัดระเบียบรถตู้โดยสารออกเป็นหลายประเภท

รถตู้โดยสารประจำทางสามารถแบ่งออกเป็นสองประเภท ได้แก่ กลุ่มที่เกิดจากการเปลี่ยนประเภทรถ และกลุ่มที่เกิดจากการจัดระเบียบ กลุ่มแรกเกิดจากการเปลี่ยนประเภทรถ ได้แก่ รถตู้โดยสารที่วิ่งในเส้นทางอย่างถูกกฎหมายมาตั้งแต่ต้น ซึ่งเกิดขึ้นในกรณีที่รถโดยสารประจำทางขนาดใหญ่ (รถทัวร์) ที่วิ่งร่วมบริการกับ บริษัท ขนส่ง จำกัด แต่ทำการลดขนาดรถให้กลายเป็นรถตู้โดยสารประจำทาง ในกลุ่มแรกจึงถูกจัดอยู่ในกลุ่มรถตู้จัดระเบียบกลุ่ม จ. กลุ่มที่สอง ได้แก่ รถตู้จัดระเบียบที่เดิมเป็นรถโดยสารผิดกฎหมายมาก่อน และได้รับการจัดระเบียบโดยรัฐเพื่อให้สามารถจดทะเบียนได้อย่างถูกกฎหมาย ซึ่งเกิดขึ้นในรถตู้จัดระเบียบกลุ่ม (จ) ในกรณีของ รถร่วม องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ และรถตู้จัดระเบียบกลุ่ม (ต) และ (ข) ของทั้งเส้นทางในกรุงเทพฯและปริมณฑล และเส้นทางระหว่างกรุงเทพฯและต่างจังหวัด

คำจำกัดความของรถตู้ที่จดทะเบียนและถูกจัดระเบียบถูกต้องตามกฎหมาย สามารถอธิบายได้ดังนี้

๑. รถตู้โดยสารมาตรฐาน ม.๒ (จ)

รถตู้โดยสารประจำทางได้รับการจดทะเบียนโดยกรมการขนส่งบกให้อยู่ในกลุ่มรถมาตรฐาน ม.๒ (จ) ซึ่งหมายถึงรถโดยสารประจำทางปรับอากาศขนาดเล็ก ขนาดไม่เกิน ๒๐ ที่นั่ง ดังนั้น รถตู้โดยสารทั้งหมดที่มีการจัดกลุ่มจะถูกจัดอยู่ในมาตรฐานรถนี้ทั้งหมด ซึ่งอาจทำให้เกิดความสับสนระหว่าง “มาตรฐาน”รถโดยสาร และ “กลุ่มรถตู้โดยสารจัดระเบียบ”

๒. รถตู้โดยสารจัดระเบียบกลุ่ม ม.๒ (จ)

รถตู้โดยสารจัดระเบียบกลุ่ม ม.๒ (จ) หมายถึง กลุ่มรถตู้โดยสารที่เปลี่ยนจากรถโดยสารประจำทางขนาดใหญ่ ตามนโยบายที่เกิดขึ้นในปี ๒๕๕๓ นโยบายครั้งนี้อนุญาตให้ผู้ประกอบการรถโดยสารเส้นทางระหว่างจังหวัดในเส้นทางหลักตามสัญญาร่วมบริการกับ บริษัท ขนส่ง จำกัด ที่ประสบปัญหาไม่สามารถแข่งขันกับรถตู้โดยสารได้ ให้สามารถนำรถโดยสารขนาดใหญ่ ๑ คัน เปลี่ยนการจดทะเบียนเป็นรถตู้โดยสารได้ ๓ คันเพื่อวิ่งในเส้นทางเดิมได้ เนื่องจากกลุ่มนี้เป็นกลุ่มที่ให้บริการเดินรถถูกกฎหมายมาแต่เดิม ในทางปฏิบัติแล้วกรมการขนส่งทางบกจึงอนุญาตให้รถตู้โดยสารกลุ่มนี้สามารถรับและส่งผู้โดยสารระหว่างทางได้ จุดสังเกตของรถประเภทนี้ คือ ข้างรถโดยสารคาดแถบสีฟ้า-แดง หรือฟ้า-ส้ม

๓. รถตู้โดยสารจัดระเบียบกลุ่ม ม.๒ (ต)

รถตู้โดยสารจัดระเบียบกลุ่ม ม. ๒ (ต) เป็นรถตู้โดยสารป้ายดำที่เปลี่ยนเข้ามาอยู่ในระบบ รถตู้โดยสารประจำทางที่ถูกจัดระเบียบในกลุ่มนี้ประกอบด้วยสองครั้งด้วยกัน ครั้งแรกได้แก่รถตู้โดยสารประจำทางที่ได้รับการจัดระเบียบให้วิ่งร่วมกับ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ในเส้นทางหมวด ๑ ในเขตกรุงเทพและปริมณฑล จำนวน ๑๒๓ เส้นทาง รวมทั้งสิ้น ๖,๕๔๐ คัน ตามนโยบายการจัดระเบียบช่วงปี ๒๕๔๑-๒๕๔๓ รถตู้จัดระเบียบครั้งที่สอง เป็นการจัดระเบียบรถตู้วิ่งผิดกฎหมายในเส้นทางกรุงเทพฯและต่างจังหวัด และมีรัศมีห่างจากกรุงเทพฯ ไม่เกิน ๓๐๐ กิโลเมตร ใน ๒๕๕๓ รถตู้โดยสารผิดกฎหมายเหล่านี้ได้รับการจัดระเบียบให้เป็นรถตู้โดยสารประจำทางที่วิ่งอย่างถูกกฎหมาย โดยให้บริการในเส้นทางที่ร่วมกับ บริษัท ขนส่ง จำกัด และช่วงแยกต่างๆ ที่รถตู้โดยสารสายอื่นๆ ให้บริการอยู่แล้ว มีเส้นทางที่ได้รับการจัดระเบียบในครั้งนี้ ๕๙ เส้นทาง ประกอบด้วยรถจดทะเบียน ๓,๔๗๖ คัน

๔. รถตู้โดยสารจัดระเบียบกลุ่ม ม.๒ (ข)

รถตู้โดยสารจัดระเบียบกลุ่ม ๒ (ข) หมายถึง เป็นรถตู้โดยสารที่ได้รับการจัดระเบียบโดยคณะกรรมการความสงบแห่งชาติ (คสช.) ที่เปิดโอกาสให้รถตู้ขึ้นอกระบบเข้าลงทะเบียนเพื่อร่วมบริการกับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ และ บริษัท ขนส่ง จำกัด

๑. รถตู้โดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานคร

รถตู้โดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานครในอดีต เริ่มต้นให้บริการในลักษณะรถตู้โดยสารแบบไม่ประจำทาง ซึ่งมีสาเหตุจากการขยายตัวของเมืองที่ไม่เป็นระบบ และการขยายตัวของจำนวนประชากรอย่างรวดเร็วในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ซึ่งส่งผลให้เมืองเกิดการขยายตัวออกสู่ชานเมือง เนื่องจากความหนาแน่นของประชากรและสภาพการจราจรที่แออัด ทำให้ประชาชนที่มีความต้องการเดินทางเข้าสู่ใจกลางเมืองไม่ได้ถูกตอบสนองด้วยระบบขนส่งสาธารณะประจำทางในขณะนั้น เพราะการให้บริการไม่ทั่วถึงและมีจำนวนไม่มากพอ ผู้ประกอบการรถตู้โดยสารประจำทางจึงเห็นโอกาสในการใช้รถตู้โดยสารส่วนบุคคลวิ่งให้บริการผู้โดยสารในกรุงเทพฯ และเมื่อความนิยมเพิ่มสูงขึ้นเนื่องจากความรวดเร็ว สะดวกสบาย และมีบริการรับประกันว่าผู้โดยสารจะได้นั่งที่นั่งที่ในรถปรับอากาศ ในขณะที่ราคาไม่สูงกว่ารถโดยสารประจำทางปรับอากาศประเภทอื่นมากนัก ส่งผลให้ธุรกิจรถตู้โดยสารประจำทางเติบโตอย่างรวดเร็วทั้งในด้านผู้ประกอบการรถตู้และปริมาณผู้โดยสาร เมื่อ

พิจารณาข้อมูลการสำรวจโดยกรุงเทพมหานครในปี ๒๕๔๐ พบว่ามีรถตู้โดยสารประจำทางเปิดให้บริการทั้งหมด ๔๗ เส้นทาง โดยมีจำนวนรถตู้ประมาณ ๑,๑๕๐ คัน ผู้โดยสารเฉลี่ยวันละ ๑๐๐,๐๐๐ คน และผลการสำรวจในปี ๒๕๔๑ พบว่าเส้นทางที่มีรถตู้ให้บริการได้เพิ่มขึ้นเป็นทั้งหมด ๑๑๖ เส้นทางจำนวนรถตู้ให้บริการ ๒,๙๘๐ คัน และมีผู้โดยสารเฉลี่ยวันละ ๒๕๐,๐๐๐ คน (บุญงาม, ๒๕๔๒)

ในขณะที่จำนวนรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพฯ ในช่วงปี ๒๕๕๒-๒๕๕๘ มีแนวโน้มลดลงจาก ๑๗,๕๗๖ คัน ในปี ๒๕๕๒ เหลือ ๑๕,๒๖๘ คัน ในปี ๒๕๕๘ รถตู้โดยสารประจำทางกลับมีสัดส่วนของการให้บริการสูงสุด คิดเป็นร้อยละ ๓๒-๔๐ ของจำนวนรถโดยสารประจำทางทั้งหมด ดังตารางที่ ๒ - ๒ ทั้งนี้ จำนวนรถตู้โดยสารประจำทาง(ที่จดทะเบียน)ในปี ๒๕๕๘ อยู่ที่ ๕,๔๔๖ คัน เพิ่มขึ้นร้อยละ ๑๑.๓๔ จากปี ๒๕๕๗ ที่มีรถตู้โดยสารประจำทางจำนวน ๔,๘๙๑ คัน ซึ่งเกิดจากการจัดระเบียบโดยคณะ คสช.

ตารางที่ ๒ - ๒ : จำนวนรถโดยสารประจำทางที่ให้บริการในเขตกรุงเทพฯ ปี ๒๕๕๒-๒๕๕๘

ประเภทรถ		๒๕๕๒	๒๕๕๓	๒๕๕๔	๒๕๕๕	๒๕๕๖	๒๕๕๗	๒๕๕๘
รถโดยสาร องค์การ ขนส่งมวลชน กรุงเทพ	จำนวน	๓,๕๑๘	๓,๕๐๖	๓,๕๐๙	๓,๕๗๔	๓,๔๑๖	๓,๐๑๒	๒,๗๘๔
	ร้อยละ	๒๐.๐๒	๒๑.๖๐	๒๑.๖๕	๒๑.๗๙	๒๑.๕๙	๒๐.๐๑	๑๘.๒๓
รถโดยสาร ร่วมบริการ	จำนวน	๔,๐๐๑	๔,๐๘๒	๔,๐๑๖	๔,๐๒๐	๓,๘๖๙	๓,๘๙๑	๓,๘๐๙
	ร้อยละ	๒๒.๗๖	๒๕.๑๕	๒๔.๗๘	๒๔.๕๑	๒๔.๔๕	๒๕.๘๕	๒๔.๙๕
รถมินิบัส	จำนวน	๑,๐๕๔	๕๙๔	๘๔๔	๑,๐๒๘	๑,๐๒๘	๑,๐๒๐	๑,๐๑๔
	ร้อยละ	๖.๐๐	๓.๖๖	๕.๒๑	๖.๒๗	๖.๕๐	๖.๗๘	๖.๖๔
รถเล็กในซอย	จำนวน	๒,๓๕๖	๒,๓๒๓	๒,๓๑๒	๒,๒๙๘	๒,๒๖๖	๒,๒๓๙	๒,๒๑๕
	ร้อยละ	๑๓.๔๐	๑๔.๓๑	๑๔.๒๖	๑๔.๐๑	๑๔.๓๒	๑๔.๘๗	๑๔.๕๑
รถตู้โดยสาร	จำนวน	๖,๖๔๗	๕,๗๒๗	๕,๕๒๘	๕,๔๘๔	๕,๒๔๒	๔,๘๙๑	๕,๔๔๖
	ร้อยละ	๓๗.๘๒	๓๕.๒๘	๓๔.๑๐	๓๓.๔๓	๓๓.๑๓	๓๒.๔๙	๓๕.๖๗
รวม	จำนวน	๑๗,๕๗๖	๑๖,๒๓๒	๑๖,๒๐๙	๑๖,๔๐๔	๑๕,๘๒๑	๑๕,๐๕๓	๑๕,๒๖๘

ที่มา : สำนักงานจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร, ๒๕๕๘

หากพิจารณาด้านผู้ประกอบการพบว่า องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการในเส้นทางหมวด ๑ ภายในกรุงเทพฯ โดยทำสัญญาร่วมบริการกับผู้ประกอบการเอกชน ซึ่งก่อนการจัดระเบียบรถตู้โดยสารประจำทางของ คสช. ในปี ๒๕๕๗ มีการให้บริการจำนวน ๑๕๔ เส้นทาง และมีจำนวนรถที่ให้บริการ ๕,๒๘๒ คัน แต่ภายหลังจากการจัดระเบียบฯ มีจำนวนเส้นทางลดลงเหลือ ๑๔๒ เส้นทาง และมีจำนวนรถเพิ่มขึ้นอีก ๑,๒๒๕ คัน รวมเป็น ๖,๕๐๗ คัน (จากข้อมูลกรมการขนส่งทางบก ณ วันที่ ๓๐ มิถุนายน ๒๕๕๙)

เมื่อพิจารณาจุดจอดต้นทาง-ปลายทางในการให้บริการ ทำให้คณะผู้วิจัยสามารถจัดกลุ่มจุดจอดเบื้องต้นของการให้บริการรถตู้โดยสารประจำทางหมวด ๑ ในกรุงเทพฯ ได้ดังตารางที่ ๒ - ๓ ซึ่งจะเห็นได้ว่าเป็นบริเวณใกล้เคียงกับจุดจอดรถตู้โดยสารประจำทาง

ตารางที่ ๒ - ๓ : จุดจอดรถตู้โดยสารประจำทางหมวด ๑ ในกรุงเทพฯ

จุดจอดรถตู้ โดยสารประจำ ทางหมวด ๑ ในกรุงเทพฯ	เชิงสะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า, พาดำปิ่นเกล้า, เซ็นทรัลปิ่นเกล้า, มินบุรี, หนองจอก, งามวงศ์วาน, สีลม, สวนลุมพินี, สถานีขนส่งหมอชิต, สถานีขนส่ง หมอชิตแห่งที่ ๒, สถานีขนส่งสายใต้, รามอินทรา, คลองสาน, จตุจักร, หมูบ้าน รัตนโกสินทร์ ๒๐๐ ปี, ซีคอนสแควร์แฮปปี้แลนด์, เดอะมอลล์บางกะปิ, บางกะปิ บางนา, บีทีเอสบางพลี, เซ็นทรัลลาดพร้าว, มาบุญครอง, เดอะมอลล์ท่าพระ, สาธิตประดิษฐ์, อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ, ประตูน้ำ, พาดำปิ่นเกล้า, เดอะมอลล์บางแค ตลาดพงษ์เพชร, เพลิมจิต, รังสิต, เซ็นทรัลพระราม ๓, สนามหลวง, มหาวิทยาลัย เซ็นต์จอร์จ, มหาวิทยาลัยรามคำแหง, วงเวียนใหญ่, ตลาดกระบังและเมืองทองธานี
---	---

ที่มา : กรมการขนส่งทางบก, ๒๕๕๙

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ เป็นเพียงหน่วยงานเดียวที่ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งจากกรมการขนส่งทางบก ในเส้นทางหมวด ๑ ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ดังนั้นรถตู้โดยสารประจำทางที่ต้องการให้บริการในเส้นทางใดเส้นทางหนึ่งต้องทำสัญญาร่วมกับ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ เพื่อจะสามารถให้บริการรถตู้โดยสารประจำทางได้อย่างถูกต้องตามกฎหมาย ซึ่งเงื่อนไขของการทำให้ออกกฎหมายคือ ผู้ประกอบการต้องจ่ายค่าธรรมเนียมรายเดือนให้กับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ และเสียภาษีรถยนต์พาณิชย์ รวมถึงการทำประกันภัยที่มีค่าเบี้ยประกันที่สูงกว่ารถยนต์ส่วนบุคคล อันก่อให้เกิดต้นทุนที่สูงขึ้น ดังนั้น ผู้ประกอบการที่ต้องการวิ่งให้บริการบนเส้นทางเดียวกันสามารถรวมตัวกันในลักษณะของวินรถตู้ได้ ซึ่งเกิดจากผู้ประกอบการรายย่อยที่อาจเป็นเจ้าของรถเองหรือเป็นผู้เช่า โดยผู้ประกอบการที่ร่วมวินต้องยินยอมจ่ายค่าเข้าร่วมวินเพื่อใช้ในการบริหารจัดการต่างๆ เช่น ที่พักรถ จุดจอด เป็นต้น

ระบบการจัดการแบบวินรถตู้ไม่ใช่เรื่องผิด แต่อย่างไรก็ตาม โครงสร้างการประกอบการเช่นนี้มีช่องโหว่ทางกฎหมายที่ทำให้เกิดการวิ่งรถอย่างผิดกฎหมายโดยผู้ที่ไม่ได้ทำสัญญาร่วมบริการการศึกษาของสมพรหลงจิ (๒๕๔๗) แสดงให้เห็นว่าโครงสร้างการประกอบการของรถตู้ที่รัฐจำกัดการให้ใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ทำให้เกิดช่องว่างในการแสวงหากำไรผ่านการหาค่าเช่าด้วยการคิดส่วนต่าง เช่น ค่าหัวคิว ค่าเข้าร่วมวิน ในรูปของค่าแรกเข้า หรือค่าร่วมวินรายเดือน เงินตรงนี้อาจถูกนำไปใช้เป็นส่วนที่ช่วยให้เจ้าหน้าที่รัฐไม่เข้ามาจัดการ ดังนั้น จึงเกิดปัญหาการวิ่งรถที่ไม่ถูกต้องตามระเบียบตามข้อตกลงร่วมกันระหว่างผู้ประกอบการกับ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ เช่น การแอบวิ่งรถผิดจากเส้นทางที่กำหนดไว้ หรือที่เรียกว่าการ “วิ่งไม่ตรง ต.” เนื่องจากคนขับรถตู้โดยสารต้องการวิ่งในเส้นทางที่ได้กำไรมากกว่าสายที่ตนได้รับอนุญาต หรือปัญหาการมีรถตู้ป้ายดำ (รถตู้ส่วนบุคคล) มาวิ่งประจำในเส้นทางโดยจ่ายค่าเข้าร่วมวิ่งให้กับกลุ่มผู้มีอิทธิพล

๒. การให้บริการรถตู้โดยสารประจำทางระหว่างจังหวัด

การวิเคราะห์ข้อมูลจำนวนรถตู้โดยสารประจำทางระหว่างจังหวัด ในกรุงเทพฯ และปริมณฑลมีความจำกัดของข้อมูล ณ ปัจจุบัน ทำให้สามารถศึกษาได้เพียงข้อมูลในเส้นทางหมวด ๒ คือ เส้นทางระหว่างกรุงเทพฯ และต่างจังหวัดที่มีระยะทางไม่เกิน ๓๐๐ กิโลเมตร

ในที่นี้ได้ศึกษาข้อมูลใบอนุญาตประกอบการรถตู้โดยสารประจำทางหมวด ๒ ระหว่างจังหวัดที่ บริษัท ขนส่ง จำกัด เป็นผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งแต่เพียงผู้เดียว ดังแสดงในตารางที่ ๒ - ๔ โดยภายหลังจากการจัดระเบียบฯ ในปี ๒๕๕๗ มีรถตู้โดยสารที่ให้บริการจำนวนทั้งสิ้น ๖,๕๔๕ คัน ซึ่งเป็นรถตู้โดยสารเดิมที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบการได้อย่างถูกกฎหมายหรือ ม.๒ (จ) จำนวน ๒,๘๙๒ คัน หรือร้อยละ ๔๔ และเป็นรถตู้โดยสารที่ได้รับการจัดระเบียบฯ ในปี ๒๕๕๓ และ ๒๕๕๗ หรือ ม.๒ (ต) และ ม.๒ (ข) อีกร้อยละ ๓๗ และ ๑๙ ตามลำดับ ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาการให้บริการในแต่ละภาคของประเทศ พบว่า ภาคกลางและภาคใต้มีจำนวนเส้นทางและจำนวนรถตู้โดยสารระหว่างจังหวัดให้บริการมากที่สุด ตามลำดับ รองลงมา ได้แก่ ภาคตะวันออก ภาคเหนือ และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ตามลำดับ

ตารางที่ ๒-๔ : จำนวนเส้นทางและจำนวนรถตู้โดยสารประจำทางระหว่างจังหวัด หมวด ๒

เส้นทางที่ให้บริการ ในแต่ละภาค	จำนวน เส้นทาง	จำนวนรถจำแนกตามการจัดระเบียบแต่ละครั้ง (คัน)*			
		ม.๒ (จ)	รถตู้จัดระเบียบ กลุ่ม (ต)	รถตู้จัดระเบียบ กลุ่ม (ข)	ทั้งหมด
กลาง	๑๐๙	๑,๑๐๐	๙๐๗	๕๓๖	๒,๕๔๓
ตะวันออกเฉียงเหนือ	๑๘	๖๓	๙๑	๑๐๖	๒๖๐
เหนือ	๒๓	๓๐	๓๕๖	๘๒	๔๖๘
ใต้	๗๒	๑,๐๕๘	๖๗๗	๒๙๐	๒,๐๒๕
ตะวันออก	๖๖	๖๔๑	๓๗๑	๒๓๗	๑,๒๔๙
รวม	๒๘๘	๒,๘๙๒ (๔๔%)	๒,๔๐๒ (๓๗%)	๑,๒๕๑ (๑๙%)	๖,๕๔๕

หมายเหตุ: *รถตู้โดยสาร ม.๒ (จ) เป็นรถตู้โดยสารเดิมที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบการได้อย่างถูกกฎหมาย โดยรถตู้โดยสาร ม.๒ (ต) และ ม.๒ (ข) เป็นรถตู้ที่ได้รับการจัดระเบียบอีกครั้งในปี ๒๕๕๓ และ ๒๕๕๗ ตามลำดับ

ที่มา : กรมการขนส่งทางบก, ๒๕๕๙

การทบทวนกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง

การกำหนดนโยบายสาธารณะเป็นการกระทำแห่งรัฐ จึงต้องรับรองการกระทำเหล่านั้น ในรูปของกฎหมายเสมอ ดังนั้น นโยบายการขนส่งสาธารณะที่จะกำหนดแนวทางการพัฒนารถคู่ โดยสารประจำทางในอนาคต จึงเกี่ยวข้องกับการเปลี่ยนแปลงบทกฎหมายที่ทำหน้าที่กำกับเรื่อง ดังกล่าว การศึกษาของคณะผู้วิจัยจำเป็นต้องทบทวนกฎหมายและระเบียบต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งด้วยรถคู่โดยสารประจำทางในปัจจุบัน

การทบทวนกฎหมายและระเบียบในปัจจุบันที่เกี่ยวกับการกำกับดูแลการประกอบการรถคู่โดยสารสาธารณะนั้น ประกอบด้วย กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับ

๑. การขอใบอนุญาต ต่อใบอนุญาต และเพิกถอนใบอนุญาต
๒. การบริหารจัดการและการกำกับดูแล
๓. การควบคุมดูแลด้านความปลอดภัย
๔. การกำกับดูแลการให้บริการ

๑. กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขอใบอนุญาต การต่อใบอนุญาต และการเพิกถอนใบอนุญาต

๑.๑ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒

มาตรา ๒๓ แห่งพระราชบัญญัตินี้ได้กำหนดให้การประกอบการขนส่งประจำทาง การขนส่งไม่ประจำทาง การขนส่งโดยรถขนาดเล็กหรือการขนส่งส่วนบุคคล จะกระทำได้อาจได้รับใบอนุญาตจากนายทะเบียน ผู้ขอรับใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทาง การขนส่งไม่ประจำทางและการขนส่งโดยรถขนาดเล็กจะต้องมีสัญชาติไทย หากผู้ขอรับใบอนุญาตเป็นนิติบุคคล จะต้องมีการจดทะเบียนตามกฎหมายไทย มีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ในไทย และมีจำนวนหุ้นส่วน ผู้ถือหุ้นหรือกรรมการเกินกึ่งหนึ่งหรือทั้งหมดเป็นบุคคลธรรมดาและมีสัญชาติไทย แล้วแต่ประเภทของนิติบุคคลนั้น สาเหตุที่ต้องกำหนดเช่นนี้เพราะต้องการสงวนการให้บริการการขนส่งซึ่งเป็นบริการสาธารณะประเภทหนึ่งอยู่ที่ผู้มีสัญชาติไทย เนื่องจากประชาชนชาวไทยเป็นผู้ใช้บริการ จึงไม่ต้องการให้ผู้ที่ไม่มีสัญชาติไทยหรือชาวต่างชาติผูกขาดการประกอบการขนส่ง

เมื่อได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทางแล้ว ใบอนุญาตดังกล่าว จะมีอายุ ๗ ปี นับแต่วันออกใบอนุญาต หากผู้รับใบอนุญาตประสงค์จะขอต่ออายุใบอนุญาตจะต้องยื่นคำขอก่อนใบอนุญาตหมดอายุ แต่ถ้าเป็นการขอต่ออายุใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทางและใบอนุญาตขนส่งขนาดเล็กจะต้องยื่นก่อนใบอนุญาตสิ้นอายุไม่น้อยกว่า ๑๒๐ วัน

สำหรับบุคคลผู้มีหน้าที่ออกใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ได้แก่ ๑. นายทะเบียนกลาง ในกรณีที่เป็น การขอใบอนุญาตประกอบการขนส่งในกรุงเทพมหานคร การขนส่งระหว่างจังหวัดและการขนส่งระหว่างประเทศ และ ๒. นายทะเบียนประจำจังหวัด ในกรณีที่เป็น การขอใบอนุญาตประกอบการขนส่งในจังหวัดของตน การให้ออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทางนั้น นายทะเบียนจะต้องได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางหรือคณะกรรมการ

ควบคุมการขนส่งทางบกประจำจังหวัด แล้วแต่กรณี หากผู้ใดฝ่าฝืนไม่ไปขอใบอนุญาตต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน ๕ ปี หรือปรับตั้งแต่ ๒๐,๐๐๐ บาท ถึง ๑๐๐,๐๐๐ บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

การเพิกถอนใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทางนั้น จะทำได้ก็ต่อเมื่อปรากฏเหตุอย่างใดอย่างหนึ่ง ดังต่อไปนี้

๑. ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ได้มีสัญชาติไทยสำหรับกรณีที่ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งเป็นบุคคลธรรมดา (ขาดคุณสมบัติตามมาตรา ๒๔ วรรค ๑)

๒. ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งซึ่งเป็นนิติบุคคลไม่ได้มีการจดทะเบียนตามกฎหมายไทย ไม่ได้มีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ในไทยหรือไม่มีจำนวนหุ้นส่วน ผู้ถือหุ้น หรือกรรมการเกินกึ่งหนึ่งหรือทั้งหมดที่เป็นบุคคลธรรมดาและมีสัญชาติไทย แล้วแต่ประเภทของนิติบุคคลนั้น ตามที่ได้กำหนดไว้ในมาตรา ๒๔ วรรค ๒ และวรรค ๓ (ขาดคุณสมบัติตามมาตรา ๒๔ วรรค ๒ และวรรค ๓)

๓. ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทางไม่ปฏิบัติหรือปฏิบัติไม่ถูกต้องตามเงื่อนไขที่นายทะเบียนได้กำหนดไว้ในใบอนุญาต ซึ่งเงื่อนไขดังกล่าวได้รับการอนุมัติโดยคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางหรือคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกประจำจังหวัด แล้วแต่กรณี (ไม่ปฏิบัติหรือปฏิบัติไม่ถูกต้องตามเงื่อนไขในมาตรา ๓๑)

๔. ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ปฏิบัติหรือปฏิบัติไม่ถูกต้องตามข้อกำหนดว่าด้วยความปลอดภัยของผู้โดยสาร เนื่องจากไม่ได้จัดให้มีอุปกรณ์และเครื่องมือเครื่องใช้ และไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดว่าด้วยความปลอดภัยในการขนส่ง ตามที่กำหนดในกฎกระทรวงว่าด้วยความปลอดภัยในการขนส่ง พ.ศ. ๒๕๕๔ (ไม่ปฏิบัติหรือปฏิบัติไม่ถูกต้องตามมาตรา ๓๖)

๕. ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ปฏิบัติหรือปฏิบัติไม่ถูกต้องตามบทบัญญัติในหมวด ๔ ว่าด้วยการชดใช้ค่าเสียหายที่เกิดจากการขนส่ง

หากปรากฏเหตุอย่างใดอย่างหนึ่งดังกล่าวข้างต้นและนายทะเบียนได้สั่งให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งปฏิบัติให้ถูกต้องหรือจัดการแก้ไขให้ถูกต้องภายในระยะเวลาที่กำหนดแล้ว แต่ปรากฏเหตุอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้ คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางมีอำนาจพิจารณาเพิกถอนใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทางได้

๑. ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ปฏิบัติตามหรือไม่ได้ดำเนินการแก้ไขให้ถูกต้อง

๒. เป็นที่เห็นได้ว่าผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่สามารถดำเนินการตามเงื่อนไขหรือข้อกำหนดดังกล่าว

๓. การดำเนินการนั้นน่าจะเป็นเหตุให้เกิดภัยอันตรายหรือเสื่อมประโยชน์ต่อประชาชน

เมื่อผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งถูกเพิกถอนใบอนุญาตแล้วต้องส่งคืนใบอนุญาตต่อนายทะเบียนภายใน ๑๕ วันนับแต่วันที่ถูกลงโทษเพิกถอนใบอนุญาต แต่ผู้ถูกเพิกถอนใบอนุญาตย่อมมีสิทธิอุทธรณ์ต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมภายใน ๑๕ วันนับแต่วันทราบ

คำสั่ง การอุทธรณ์ดังกล่าวไม่เป็นการทูลเกล้าทูลกระหม่อมถวายแต่อย่างใดและเมื่อรัฐมนตรีมีคำวินิจฉัยเช่นใดแล้ว คำวินิจฉัยของรัฐมนตรีถือเป็นที่สุด

จากการวิเคราะห์บทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการขอใบอนุญาต การต่อใบอนุญาต และการเพิกถอนใบอนุญาตนั้น สามารถสรุปได้ว่า การประกอบการขนส่งต้องได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งจากนายทะเบียนจึงจะสามารถประกอบการขนส่งได้ (มาตรา ๒๓) โดยใบอนุญาตสำหรับการขนส่งประจำทางนั้นจะมีอายุ ๗ ปี นับแต่วันออกใบอนุญาต (มาตรา ๒๘ วรรคแรก) หากผู้ประกอบการประสงค์จะต่ออายุใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทาง ต้องยื่นคำขอก่อนใบอนุญาตสิ้นอายุไม่น้อยกว่า ๑๒๐ วัน (มาตรา ๒๘ วรรค ๓) ส่วนการเพิกถอนใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทาง เป็นอำนาจของคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางเป็นผู้พิจารณาอนุมัติ เมื่อเข้าเงื่อนไขการเพิกถอนใบอนุญาตตามมาตรา ๔๖

๑.๒ กฎกระทรวง ฉบับที่ ๔ (พ.ศ. ๒๕๒๔) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒

กฎกระทรวงฉบับนี้ได้บัญญัติถึงรายละเอียดในการขอใบอนุญาต การให้อุทธรณ์ การประกอบการขนส่งประจำทาง การขนส่งไม่ประจำทาง การขนส่งโดยรถขนาดเล็กและการขนส่งส่วนบุคคล และการขอต่อใบอนุญาต ตามที่พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ได้กำหนดไว้ โดยมีลักษณะเป็นการขยายความและกำหนดรายละเอียดที่พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ มิได้บัญญัติไว้ เช่น กำหนดถึงเอกสารที่จำเป็นต้องใช้ในการขอรับใบอนุญาต การขอต่อใบอนุญาต เป็นต้น

๑.๓ มติคณะรัฐมนตรี วันที่ ๒๑ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๐๒

คณะรัฐมนตรีมีมติให้ บริษัทขนส่ง จำกัด (บริษัท ขนส่ง จำกัด) เป็นผู้รับใบอนุญาตประกอบการเดินรถโดยสารสาธารณะในเส้นทางหมวด ๒ (เส้นทางระหว่างกรุงเทพมหานครและต่างจังหวัด) แต่เพียงรายเดียว ฉะนั้นผู้ใดที่ประสงค์จะประกอบการรถตู้โดยสารสาธารณะในเส้นทางดังกล่าว ไม่สามารถขอใบอนุญาตประกอบการเองได้ แต่ต้องร่วมบริการกับ บริษัท ขนส่ง จำกัด

๑.๔ มติคณะรัฐมนตรี วันที่ ๑๑ มกราคม พ.ศ. ๒๕๒๖

คณะรัฐมนตรีมีมติให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ) เป็นผู้รับใบอนุญาตประกอบการในเส้นทางหมวด ๑ และ ๔ สำหรับเส้นทางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลแต่เพียงรายเดียว ดังนั้น ผู้ประกอบการรถตู้โดยสารสาธารณะในเส้นทางดังกล่าวจึงไม่สามารถขอใบอนุญาตประกอบการเองได้ แต่ต้องร่วมบริการกับ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

๑.๕ มติคณะรัฐมนตรี วันที่ ๒๗ กันยายน พ.ศ. ๒๕๕๙

มติคณะรัฐมนตรีเห็นชอบให้ยกเลิกมติคณะรัฐมนตรีเดิมเมื่อวันที่ ๑๑ มกราคม พ.ศ. ๒๕๒๖ ที่ระบุให้ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ เป็นผู้ประกอบการเดินรถเพียงรายเดียวและร่วมบริการเอกชนจะต้องทำสัญญาเข้าร่วมเดินรถกับ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

โดยต่อไปนี้ร่วมบริการที่เคยร่วมบริการกับ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ จะต้องมาขอใบอนุญาตกับกรมการขนส่งทางบก ซึ่งจะทำให้เกิดแนวทางที่ชัดเจนในบทบาท และแนวทางในการกำกับดูแลการเดินทางโดยสารในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยกำหนดให้กรมการขนส่งทางบกเป็นผู้กำกับดูแล (Regulator) แต่เพียงผู้เดียวและให้ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ เป็นเพียงผู้ประกอบการเดินรถ (Operator) รายหนึ่งเท่านั้น

จากมติคณะรัฐมนตรีที่ยกมาทั้งหมดจะสังเกตได้ว่า แต่เดิมนั้นการที่เอกชนจะประกอบกิจการเดินรถผู้โดยสารนั้นจำเป็นต้องทำสัญญาร่วมให้บริการกับ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (กรณีให้บริการเดินรถในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล) หรือ บริษัท ขนส่ง จำกัด (กรณีเดินรถระหว่างกรุงเทพมหานครและต่างจังหวัด) ซึ่งเป็นหน่วยงานรัฐวิสาหกิจ เอกชนจะดำเนินการให้บริการเองไม่ได้ อย่างไรก็ตาม ในปี พ.ศ. ๒๕๕๙ ได้มีมติคณะรัฐมนตรีให้เอกชนสามารถขอดำเนินการเดินรถได้เองและมีสิทธิถือใบอนุญาตได้ (ไม่ใช่เฉพาะแต่รถตู้ แต่รวมถึงรถโดยสารขนาดใหญ่ด้วย) โดยไม่ต้องไปร่วมบริการกับ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ อีกต่อไป

๒. กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการและการกำกับดูแล

๒.๑ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒

พระราชบัญญัตินี้ได้กำหนดให้มีคณะกรรมการ ๓ ชุดได้แก่

๒.๑.๑ คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางบก

๒.๑.๒ คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง

๒.๑.๓ คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกประจำจังหวัด

โดยคณะกรรมการทั้งสามชุดนี้จะมีอำนาจหน้าที่แตกต่างกันแต่จะมีการทำงานที่เกี่ยวข้องกัน กล่าวคือ คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางบกจะทำหน้าที่กำหนดแนวนโยบายต่างๆ เกี่ยวกับการขนส่ง การดำเนินการสถานีขนส่ง กำหนดมาตรการความปลอดภัยและความสะดวกในการขนส่ง ส่วนคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง จะทำหน้าที่เป็นผู้นำนโยบายที่ถูกกำหนดโดยคณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางบกมาบังคับใช้ให้เกิดขึ้นได้จริง โดยการกำหนดมาตรการต่างๆ มาบังคับใช้ รวมทั้งยังมีหน้าที่กำหนดอัตราค่าขนส่ง ค่าบริการและควบคุมเรื่องการอนุญาต เพิกถอนใบอนุญาตและการควบคุมกิจการขนส่งทางบก ในขณะที่คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกประจำจังหวัดจะมีอำนาจหน้าที่บางประการคล้ายคลึงกับคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง เช่น อำนาจในการกำหนดเส้นทาง จำนวนผู้ประกอบการขนส่ง กำหนดอัตราค่าขนส่ง เป็นต้น แต่กฎหมายฉบับนี้ได้กำหนดให้การดำเนินกิจการใดของคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกประจำจังหวัดจะต้องได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางด้วย จึงจะบังคับใช้ได้ จึงอาจกล่าวได้ว่าคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกประจำจังหวัดต้องอยู่ในการควบคุมของคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางอีกทอดหนึ่งด้วย

อาจกล่าวโดยสรุปได้ว่าการบริหารจัดการดูแลการประกอบการเดินรถโดยสารสาธารณะตามกฎหมายฉบับนี้ มีคณะกรรมการที่มีบทบาทสำคัญ ๓ ชุดด้วยกัน ซึ่งมีการดำเนินการที่เกี่ยวข้องกันและมีการกำกับดูแลซึ่งกันและกัน ทั้งนี้ เพื่อให้การประกอบการเดินรถเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพเพื่อประโยชน์สูงสุดแก่ผู้ใช้บริการ

๒.๒ ระเบียบองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพว่าด้วยการบริหารจัดการและกำกับดูแลรถโดยสารเอกชนร่วมบริการ พ.ศ. ๒๕๕๐

เนื่องด้วยภาระงานขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพที่มากขึ้นประกอบกับการขาดบุคลากรในการดำเนินการอย่างเพียงพอ ระเบียบฉบับนี้จึงเปิดโอกาสให้เอกชนเข้าร่วมเดินรถกับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพซึ่งองค์การดังกล่าวอยู่ในฐานะเป็นผู้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง มีสิทธิยื่นขอกำหนดเส้นทางรถโดยสารต่อกรมการขนส่งทางบก (สังเกตได้ว่า องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำต้องขออนุญาตการเดินทางจากกรมการขนส่งทางบกเช่นเดียวกันกับเอกชนทั่วไป) โดยระเบียบนี้ได้มีการกำหนดหลักเกณฑ์ในการยื่นขอเข้าร่วมเดินรถกับ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ และกำหนดเงื่อนไขการดำเนินการกิจการรถโดยสารภายหลังเมื่อเข้าร่วมเดินรถกับ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพแล้ว เช่น เอกชนนั้นๆ จะต้องเป็นนิติบุคคลซึ่งมีวัตถุประสงค์ในการเดินรถโดยสารประจำทาง มีสัญชาติไทยและเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์หรือมีสิทธิครอบครองรถโดยสารที่จะนำเข้าร่วมเดินรถโดยชอบด้วยกฎหมาย มีการกำหนดถึงคุณลักษณะของรถที่จะนำมาเข้าร่วม หลักเกณฑ์การเปลี่ยนรถ การขออนอกเส้นทาง การเลิกสัญญา เป็นต้น

นอกจากนี้ ยังมีการวางหลักเกณฑ์ในการกำกับดูแลรถเอกชนร่วมบริการไว้ในข้อ ๔๑ ของระเบียบดังกล่าวว่ามาตรฐานในการให้บริการที่ผู้ประกอบการจะต้องปฏิบัติ ได้แก่ ในด้านการประกอบการเกี่ยวกับรถโดยสาร รถต้องมีสภาพแข็งแรง ปลอดภัย มีอุปกรณ์ส่วนควบถูกต้อง ต้องจดทะเบียนและเสียภาษีประจำปี ต้องไม่แก้ไขหรือเปลี่ยนแปลงเครื่องอุปกรณ์หรือส่วนควบให้ผิดแผกแตกต่างในสาระสำคัญตามที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวงก่อนได้รับอนุญาต ต้องติดแผ่นป้ายเลขทะเบียนแสดงการเสียภาษีประจำปีที่น่ายทะเบียนออกให้ เครื่องหมายแสดงการจัดทำประกันภัยรถไว้กับตัวถังและเครื่องหมายหรือประกาศตามที่องค์การหรือหน่วยราชการอื่นกำหนด

ดังนั้น จึงสังเกตได้ว่าตามระเบียบฉบับนี้ได้มีการเปิดโอกาสให้เอกชนเข้าร่วมเดินรถกับ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ แต่เอกชนผู้เข้าร่วมจำต้องปฏิบัติตามระเบียบและกฎเกณฑ์ที่ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ กำหนดอันมีลักษณะเป็นการที่ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพควบคุมเอกชนผู้เข้าร่วมบริการอีกทอดหนึ่ง แต่ทั้ง องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ และเอกชนผู้ร่วมบริการก็ยังคงต้องอยู่ในการควบคุมดูแลของกรมการขนส่งทางบกเพื่อให้การร่วมบริการดำเนินไปด้วยความปลอดภัยและมอบบริการขนส่งที่ดีแก่ประชาชน

เมื่อทราบในเบื้องต้นเกี่ยวกับกฎหมายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขออนุญาตเพิกถอน ต่อใบอนุญาตและหน่วยงานที่รับผิดชอบในการดำเนินกิจการรถผู้สาธารณะแล้ว ต่อไปจะเป็นการพิจารณากฎหมาย กฎ ระเบียบ และข้อบังคับต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมและกำกับดูแลการประกอบการเดินรถผู้สาธารณะ โดยแบ่งออกเป็น ๓ ประเด็น ได้แก่ การควบคุมดูแลในด้านความปลอดภัย การควบคุมดูแลการให้บริการและการควบคุมดูแลทางเศรษฐกิจ

๒.๓ กฎหมายที่เกี่ยวกับการควบคุมดูแลด้านความปลอดภัย

๒.๓.๑ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒

ตามพระราชบัญญัติฉบับนี้มีคณะกรรมการที่สำคัญ ๓ ชุด ดังนี้

๒.๓.๑.๑ คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางบก

๒.๓.๑.๒ คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง

๒.๓.๑.๓ คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกประจำจังหวัด

คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางบกจะทำหน้าที่ในระดับนโยบาย คือกำหนดนโยบายในการกำกับดูแลในด้านต่างๆ เกี่ยวกับการเดินรถแล้วให้คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกทั้งส่วนกลางและประจำจังหวัดนำไปบังคับใช้โดยการวางมาตรการต่างๆ แต่ในเรื่องที่เกี่ยวกับความปลอดภัยนั้น กฎหมายดังกล่าวได้กำหนดให้คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางบกเป็นผู้กำหนดมาตรการเกี่ยวกับความปลอดภัย โดยไม่ต้องผ่านให้คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกทั้งในส่วนกลางและประจำจังหวัดเป็นผู้กำหนดเหมือนเช่นกรณีอื่น

คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบก ทั้งคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางและคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกประจำจังหวัด จะดำเนินการกำหนดวิธีการเพื่อควบคุมดูแลด้านความปลอดภัยเช่น เป็นผู้กำหนดเส้นทาง กำหนดจำนวนผู้ประกอบการ เป็นต้น แต่คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางจะมีบทบาทในการควบคุมดูแลด้านความปลอดภัยมากกว่าคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกประจำจังหวัด เพราะคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางสามารถวางมาตรการในการกำหนด อนุญาต เพิกถอนการอนุญาตและควบคุมกิจการขนส่งทางบกได้ ซึ่งทำให้คณะกรรมการชุดดังกล่าวสามารถวางมาตรการทางด้านความปลอดภัยและสามารถสร้างสภาพบังคับให้เกิดขึ้นได้จริง เมื่อคณะกรรมการชุดนี้วางมาตรการทางด้านความปลอดภัยออกมาใช้บังคับ หากผู้ประกอบการไม่ยอมปฏิบัติตามอาจเป็นเหตุนำไปสู่การถูกเพิกถอนใบอนุญาตได้ ในขณะที่คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกประจำจังหวัดไม่มีอำนาจหน้าที่ดังกล่าว

นอกจากนี้ พระราชบัญญัติฉบับนี้ยังได้วางหลักเกณฑ์เพื่อดูแลความปลอดภัยทั้งในด้านคุณภาพของรถโดยสาร เช่น ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งต้องจัดให้มีสมุดประจำรถ ต้องทำรายงานเกี่ยวกับการขนส่งและอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่ง ผู้ได้รับใบอนุญาตต้องจัดให้มีอุปกรณ์และเครื่องมือเครื่องใช้และต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดว่าด้วยความปลอดภัยในการขนส่ง รถที่ใช้ในการขนส่งต้องมีสภาพมั่นคงแข็งแรง มีเครื่องอุปกรณ์และส่วนควบถูกต้องตามที่กำหนดในกฎกระทรวง และในด้านของคุณสมบัติของผู้ขับรถโดยสาร เช่น ผู้ขับรถประจำทางต้องมีสัญชาติไทย มีความรู้ความสามารถในการขับรถ ไม่เป็นผู้มีร่างกายพิการ ไม่เป็นคนวิกลจริต และขณะปฏิบัติหน้าที่ต้องไม่เสพสุราหรือของมีเมา ไม่เสพยาเสพติด ไม่เสพวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท เป็นต้น

พระราชบัญญัติดังกล่าวยังได้กำหนดเกี่ยวกับการชดเชยค่าเสียหายที่เกิดจากขนส่งไว้ด้วย โดยได้กำหนดให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทางต้องวางหลักทรัพย์เป็นเงินสดหรือพันธบัตรรัฐบาลไทยหรือเป็นสัญญาประกันภัยและกรมธรรม์ประกันภัย ซึ่งทำกับบริษัทประกันภัยที่นายทะเบียนกลางให้ความเห็นชอบ โดยให้ผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้เอาประกันภัยและให้บุคคลภายนอกผู้ได้รับความเสียหายเป็นผู้รับประโยชน์

ดังนั้น จะเห็นว่าพระราชบัญญัติฉบับนี้ได้วางหลักเกณฑ์ในการกำกับดูแลด้านความปลอดภัยตั้งแต่ระดับนโยบายและกำหนดมาตรฐานทางความปลอดภัยจากคณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางบก โดยมีคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางและคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกประจำจังหวัดนำไปปฏิบัติ จนถึงกำหนดมาตรฐานความปลอดภัยในการดำเนินกิจการการเดินรถทั้งในส่วนของการป้องกันการก่อเหตุ เช่น กำหนดคุณภาพรถที่ให้บริการและคุณสมบัติของพนักงานขับรถ ตลอดจนกำหนดมาตรการเฝ้าระวังรักษาความปลอดภัยที่เกิดขึ้นจากความไม่ปลอดภัยด้วย เป็นต้น

๒.๓.๒ พระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ.ศ. ๒๕๕๐

บทบัญญัติที่เกี่ยวข้องส่วนใหญ่แล้วจะเป็นการให้อำนาจแก่เจ้าหน้าที่ในระดับผู้บริหาร โดยให้อำนาจหน้าที่ในการวางนโยบาย ข้อบังคับ หรือระเบียบที่เกี่ยวข้อง เช่น การวางข้อบังคับหรือระเบียบเกี่ยวกับความปลอดภัยในการใช้และรักษาทรัพย์สินของ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ และการวางข้อบังคับหรือระเบียบที่จำเป็นเพื่อให้กิจการของ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ดำเนินไปโดยเรียบร้อยโดยคณะกรรมการองค์การขนส่งมวลชนตามมาตรา ๒๐ (๘) และ (๑๒) และการวางระเบียบเกี่ยวกับการปฏิบัติกิจการของ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ โดยผู้อำนวยการตามมาตรา ๒๖ (๒) เป็นต้น

อำนาจในการวางข้อบังคับและระเบียบเกี่ยวกับความปลอดภัยในการใช้และรักษาทรัพย์สินของ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ตามมาตรา ๒๐ (๘) นั้น เกี่ยวข้องกับการดูแลด้านความปลอดภัยโดยตรง เพราะรถโดยสารที่นำมาใช้ให้บริการเป็นทรัพย์สินของ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ การมอบให้เป็นการมอบอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ในการวางข้อบังคับและระเบียบจึงเป็นการวางกรอบแนวทางให้ผู้เกี่ยวข้องปฏิบัติตามเพื่อความปลอดภัยในการให้บริการ

ส่วนมาตรา ๒๐ (๑๒) เป็นการให้อำนาจคณะกรรมการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพในการวางระเบียบและข้อบังคับอย่างกว้างๆ เพราะเหตุแห่งการออกระเบียบหรือมาตรการใดที่จำเป็นต่อการดำเนินการของ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ให้เป็นไปโดยเรียบร้อยมีอยู่ มาก และหากไม่มีการวางระเบียบและข้อบังคับเกี่ยวกับความปลอดภัยในเรื่องอื่นๆ นอกจากการใช้และรักษาทรัพย์สินของ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ตามมาตรา ๒๐ (๘) ประชาชนอาจได้รับบริการที่ไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควรและไม่ได้รับความปลอดภัยจากการใช้บริการ

เมื่อคณะกรรมการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้วางนโยบายแล้ว ผู้อำนวยการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมีอำนาจออกระเบียบตามมาตรา ๒๖ (๒) เพื่อที่เจ้าหน้าที่ตำแหน่งอื่นๆ จะได้ปฏิบัติตามนโยบายที่ได้กำหนดขึ้นเพื่อเสริมสร้างให้ข้อบังคับหรือนโยบายที่คณะกรรมการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพกำหนดไว้ นำไปใช้ได้ ในทางปฏิบัติและมีประสิทธิภาพหรือไม่ได้ออกเพื่อให้ปฏิบัติตามนโยบายหรือไม่ได้ออกเพื่อเสริมข้อบังคับของคณะกรรมการแต่ออกมาเพื่อประโยชน์ในการปฏิบัติกิจการให้ดำเนินไปได้โดยเรียบร้อย ซึ่งระเบียบดังกล่าวที่ผู้อำนวยการออกต้องไม่ขัดหรือแย้งกับนโยบายและข้อบังคับที่คณะกรรมการกำหนดไว้

ดังนั้น จึงเห็นได้ว่าการควบคุมและกำกับดูแลทางด้านความปลอดภัยตามพระราชกฤษฎีกานี้จะมีลักษณะเป็นการออกแนวนโยบาย ระเบียบ ข้อบังคับโดยคณะกรรมการและผู้อำนวยการซึ่งอยู่ในระดับผู้บริหารองค์การเพื่อให้พนักงาน ลูกจ้างปฏิบัติตามเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการดำเนินกิจการเดินรถ

๒.๓.๓ กฎกระทรวง ฉบับที่ ๙ (พ.ศ. ๒๕๒๔) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒

ตามที่มาตรา ๗๑ แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ได้กำหนดให้รถที่ใช้ในการขนส่งต้องมีสภาพมั่นคงแข็งแรง มีอุปกรณ์ถูกต้องตามที่กำหนดในกฎกระทรวง กฎกระทรวงฉบับนี้จึงเป็นการกำหนดรายการเครื่องอุปกรณ์และส่วนควบของรถแต่ละประเภท แต่ละลักษณะที่ต้องมีให้ครบถ้วนถูกต้อง เช่น ได้มีการกำหนดเกี่ยวกับอุปกรณ์และส่วนควบของรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารมาตรฐาน ๑ มาตรฐาน ๒ มาตรฐาน ๓ มาตรฐาน ๔ มาตรฐาน ๕ มาตรฐาน ๖ มาตรฐาน ๗ และรถขนาดเล็ก เป็นต้น

๒.๓.๔ กฎกระทรวงความปลอดภัยในการขนส่ง พ.ศ. ๒๕๕๘

กฎกระทรวงฉบับนี้ออกมาเนื่องจากตามมาตรา ๓๖ แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ได้วางหลักให้ผู้รับใบอนุญาตต้องจัดให้มีอุปกรณ์และเครื่องมือเครื่องใช้ และต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดว่าด้วยความปลอดภัยในการขนส่ง ทั้งนี้ ตามที่กำหนดในกฎกระทรวง และตามมาตรา ๑๐๒ แห่งพระราชบัญญัติเดียวกันได้กำหนดให้ผู้ประจำรถต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดว่าด้วยความปลอดภัยในการขนส่งตามที่กำหนดในกฎกระทรวงในขณะที่ตนกำลังปฏิบัติหน้าที่ จึงเห็นได้ว่ามาตราทั้งสองได้เปิดช่องให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมออกกฎกระทรวงความปลอดภัยในการขนส่งฉบับนี้มาเพื่อขยายความและกำหนดรายละเอียดในเรื่องเกี่ยวกับอุปกรณ์เครื่องมือของรถโดยสารและการปฏิบัติหน้าที่ของผู้ขับรถในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่ เช่น ไม่ให้บุคคลที่ไม่มีใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถ ไม่ให้ผู้ซึ่งหย่อนความสามารถเป็นผู้ขับรถ ต้องจัดให้มีข้อมูลของผู้ปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถและมีหมายเลขทะเบียนรถติดไว้ในบริเวณที่มองเห็นได้ชัด เป็นต้น

๒.๓.๕ ระเบียบกรมการขนส่งทางบก ว่าด้วยการพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๕๗

เนื่องจากพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ กำหนดว่าผู้ขับรถซึ่งเป็นผู้ประจำรถตามมาตรา ๙๒ ต้องได้รับใบอนุญาตจากนายทะเบียนก่อนปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถ และต้องมีคุณสมบัติตามที่พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ กำหนด โดยหากผู้ได้รับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติตามที่พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ กำหนดไว้แล้ว ให้ผู้ตรวจการมีอำนาจยึดใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถและให้ส่งเป็นหนังสือให้ผู้นั้นไปรายงานตัวต่อนายทะเบียนภายใน ๗๒ ชั่วโมงและให้นายทะเบียนมีอำนาจสั่งพักใช้ใบอนุญาตได้ไม่เกิน ๑๘๐ วันหรือจะสั่งเพิกถอนใบอนุญาตนั้นเสียก็ได้

โดยระเบียบกรรมการขนส่งทางบกฉบับนี้ออกมาโดยได้สังเกตเห็นว่า ปัจจุบันได้มีการกระทำความผิดหรือฝ่าฝืนกฎหมายกระทบต่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน สร้างความเดือดร้อน ความไม่ปลอดภัยต่อชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของผู้โดยสารและผู้ใช้รถใช้ถนน จำนวนมาก ตลอดจนมีการฝ่าฝืนกฎหมายที่กระทบต่อหลักการจัดระเบียบการขนส่งสาธารณะ รวมทั้งมีการกระทำความผิดซ้ำ ไม่เช็ดหลาย จึงมีความเห็นสมควรนำมาตรการพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถมาใช้เพิ่มเติมจากการลงโทษทางอาญา โดยระเบียบฉบับนี้ได้แบ่งประเภท ความผิดออกเป็น ๓ กลุ่ม ดังนี้

กลุ่มที่ ๑ ความผิดทั่วไป เป็นความผิดที่มีโทษปรับเพียงสถานเดียว

กลุ่มที่ ๒ ความผิดที่ผลกระทบต่อความปลอดภัยสาธารณะเป็นความผิด ที่สร้างความเดือดร้อนแก่ผู้โดยสาร

กลุ่มที่ ๓ ความผิดร้ายแรง เป็นความผิดที่มีโทษจำคุก

สำหรับข้อหาความผิด การเปรียบเทียบปรับ ระยะเวลาการสั่งการพักใช้และการสั่งเพิกถอนใบอนุญาตให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในบัญชี ๑-๓ ท้ายระเบียบดังกล่าว

นอกจากนี้ การพิจารณาใช้มาตรการพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาต ตามที่กำหนดไว้ในบัญชีที่ ๑ และ ๒ ต้องเป็นกรณีผู้ได้รับใบอนุญาตกระทำความผิดซ้ำในข้อหา เดียวกันภายในกำหนด ๒ ปี นับแต่วันที่ได้กระทำความผิดครั้งแรก แต่ถ้าการกระทำความผิดนั้นส่งผลกระทบต่อชื่อเสียงหรือภาพพจน์ของประเทศ หรือเป็นการขับรถโดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยหรือ ความเดือดร้อนของผู้อื่นหรือก่อให้เกิดอุบัติเหตุร้ายแรงจนทำให้มีผู้บาดเจ็บหรือเสียชีวิตจำนวนมาก ให้นายทะเบียนพิจารณาสั่งพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตทันทีตามพฤติการณ์แห่งการกระทำผิด อย่างไรก็ตาม ผู้ถูกเพิกถอนสามารถอุทธรณ์คำสั่งพักใช้หรือเพิกถอนได้แต่การอุทธรณ์ไม่เป็นการทุเลา การบังคับตามคำสั่งพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาต

๒.๓.๖ ระเบียบองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพว่าด้วยการบริหารจัดการและ กำกับดูแลรถโดยสารเอกชนร่วมบริการ พ.ศ. ๒๕๕๐

ในการควบคุมดูแลด้านความปลอดภัยตามระเบียบฉบับนี้ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ และผู้ประกอบการเป็นผู้มีบทบาทสำคัญในการควบคุมดูแลด้านความปลอดภัย เนื่องจากเป็นผู้ที่ใกล้ชิดกับการให้บริการมากที่สุด โดยการควบคุมดูแลได้เกิดขึ้นเมื่อมีการขอเข้าร่วม เติมนรถ โดยข้อ ๙.๓.๔ ได้กำหนดให้นิติบุคคลที่ขอเข้าร่วมเติมนรถต้องมีแผนการดำเนินงานด้านความปลอดภัยและเมื่อได้ทำสัญญากับ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพแล้ว ในหมวด ๙ ซึ่งเป็นหมวดว่าด้วย หน้าที่และความรับผิดชอบของผู้ประกอบการ ข้อ ๓๓ ได้ห้ามผู้ประกอบการฝ่าฝืนกฎหมาย ระเบียบ คำสั่ง และประกาศของทางราชการหรือของ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ และหากผู้ประกอบการ ฝ่าฝืนกฎหมาย กฎ ระเบียบหรือคำสั่งและประกาศดังกล่าว ถือว่าเป็นความผิดของผู้ประกอบการด้วย ผู้ประกอบการจึงต้องรับผิดชอบในความผิดที่ผู้ประกอบการได้กระทำด้วย การกระทำฝ่าฝืนของผู้ประกอบการ ดังกล่าวนอกจากจะถือเป็นความผิดของผู้ประกอบการด้วยแล้ว ยังส่งผลให้ผู้ประกอบการมีหน้าที่ต้อง ชี้แจง หรือชำระค่าปรับ หรือส่งผู้ประกอบการไปให้หน่วยงานภายในของ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ทำการสอบสวนว่าผู้ประกอบการได้กระทำความผิดจริงหรือไม่ตามข้อ ๓๗ แห่งระเบียบดังกล่าว โดยหาก

พิจารณาแล้วจะพบว่าสาเหตุที่กฎหมายบัญญัติให้ผู้ประกอบการต้องรับผิดชอบด้วยกับสิ่งที่ผู้ประจํารถทำนั้น เนื่องมาจาก ๑. ผู้ประกอบการเป็นผู้มีหน้าที่ต้องควบคุมดูแลพนักงานในสังกัดของตนให้ดำเนินงานบริการไปด้วยความปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ เป็นที่ไว้วางใจแก่ผู้ใช้บริการ หากพนักงานในสังกัดของตนกระทำผิด ผู้มีหน้าที่ควบคุมสมควรต้องร่วมรับผิดชอบด้วย ๒. ผู้ประกอบการอยู่ในฐานะที่มีทรัพย์สินเพียงพอที่จะชดใช้ความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการที่ผู้ประจํารถกระทำผิดได้ หากให้ผู้ประจํารถชดใช้แต่เพียงผู้เดียว ผู้ประจํารถอาจไม่สามารถชำระให้ได้และความเสียหายอาจไม่ได้รับการเยียวยา ระเบียบฉบับนี้จึงให้ผู้ประกอบการเข้ามารับผิดร่วมด้วย

นอกจากนี้ ระเบียบฉบับนี้ได้มีการวางหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการวางมาตรการเพื่อคุ้มครองความปลอดภัยในการที่เอกชนให้บริการเดินรถประจำทางร่วมกับ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ โดยใน ส่วนที่ ๒ หมวด ๑๐ ข้อ ๔๑ แห่งระเบียบดังกล่าวได้วางมาตรการทางด้านความปลอดภัยไว้ทั้งด้านการประกอบการขนส่งและการประกอบการเกี่ยวกับรถโดยสาร

สำหรับในด้านประกอบการขนส่งนั้นได้กำหนดให้ผู้ประกอบการต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขที่องค์การกำหนด โดยผู้ประกอบการต้องจัดการเดินรถให้ถูกต้องตามรายละเอียดเส้นทางที่กำหนดไว้ ทั้งนี้ เพื่อให้การดำเนินการบริการรถโดยสารมีความปลอดภัยตามที่ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ กำหนดในส่วนการประกอบการเกี่ยวกับรถโดยสารนั้น ผู้ประกอบการต้องรักษาสภาพรถโดยสารให้มั่นคงแข็งแรงปลอดภัย มีอุปกรณ์ส่วนควบถูกต้องตามที่กำหนด ต้องไม่แก้ไขหรือเปลี่ยนแปลงเครื่องอุปกรณ์ หรือส่วนควบของรถให้ผิดแผกแตกต่างในสาระสำคัญตามที่กำหนด ทั้งนี้ เพื่อให้การดำเนินการบริการรถโดยสารมีความปลอดภัยตามที่ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ กำหนด

นอกจากนี้ ได้มีการกำหนดให้ผู้ประจํารถ ขณะปฏิบัติหน้าที่จะต้องเป็นผู้มีใบอนุญาตและเป็นใบอนุญาตที่ผ่านการรับรองจากองค์การซึ่งต้องนำติดตัวทุกครั้งขณะปฏิบัติหน้าที่ รวมทั้งต้องไม่มีการเสพสุราหรือของมีเมา ยาเสพติด หรือวัตถุออกฤทธิ์ต่อประสาท โดยหากมีการฝ่าฝืนตามข้อ ๔๑ (มาตรฐานในการให้บริการที่ผู้ประกอบการต้องปฏิบัติและส่วนที่เกี่ยวกับผู้ประจํารถ) ข้อ ๔๒ ได้กำหนดบทลงโทษไว้โดยหากเป็นการฝ่าฝืนเกี่ยวกับการประกอบการขนส่ง โทษคือปรับตั้งแต่ ๒๐๐ - ๑,๐๐๐ บาท และพักการเดินรถจนกว่าจะแก้ไขดำเนินการให้ถูกต้องจึงอนุญาตให้เดินรถได้ แต่หากเป็นการฝ่าฝืนเกี่ยวกับข้อกำหนดเรื่องรถโดยสาร โทษคือปรับตั้งแต่ ๕๐๐ - ๒,๐๐๐ บาท และพักการเดินรถ จนกว่าจะมีการแก้ไขดำเนินการให้ถูกต้องจึงจะอนุญาตให้เดินรถได้ ส่วนในกรณีเป็นความผิดของผู้ประจํารถนั้นโทษคือปรับตั้งแต่ ๕๐๐ - ๒,๐๐๐ บาท และงดการปฏิบัติหน้าที่ จนกว่าจะมีการแก้ไขปรับปรุงให้ถูกต้องตามระเบียบที่กำหนด

๒.๓.๗ คำสั่งบริษัทขนส่ง จำกัดที่ ค. ๒๙/๒๕๕๒

บริษัท ขนส่ง จำกัด เป็นรัฐวิสาหกิจสังกัดกระทรวงคมนาคม เป็นผู้ได้รับอนุญาตให้ประกอบการขนส่งโดยสารประจำทางในหลายเส้นทาง โดยมีรถโดยสารของบริษัทเองและรถโดยสารของเอกชนที่นำรถเข้าร่วม (หรือรถร่วม) ดังนั้น เพื่อให้การให้บริการสาธารณะบรรลุผลความปลอดภัยจึงเป็นสิ่งสำคัญลำดับแรกที่ต้องพิจารณา ฝ่ายบริหารของ บริษัท ขนส่ง จำกัด จึงต้องมีคำสั่งฉบับนี้ออกมาเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในขณะที่ให้บริการซึ่งคำสั่งฉบับนี้ได้วางหลักเรื่องความปลอดภัยไว้ เช่น ๑. ต้องเดินรถไปตามเส้นทางที่ บริษัท ขนส่ง จำกัด กำหนดหรือตามเส้นทาง

ที่ทำสัญญาร่วมให้บริการกับ บริษัท ขนส่ง จำกัด ๒. กำหนดให้รถร่วมให้บริการทุกคันต้องตรวจสภาพรถทั้งภายนอก ภายใน และเติมน้ำมันเชื้อเพลิง ๓. ไม่ปล่อยผู้โดยสารให้ลงจากรถก่อนถึงจุดหมายปลายทาง ๔. พนักงานขับรถต้องไม่ขับรถในเวลาที่ย่ำแย่หรือจิตใจอ่อนความสามารถ เป็นต้น โดยหากไม่ปฏิบัติตามคำสั่งฉบับนี้ ผู้ประกอบการหรือพนักงานที่ปฏิบัติหน้าที่ต้องรับผิดชอบตามที่คำสั่งนี้กำหนด ซึ่งมีตั้งแต่ปรับ พักการปฏิบัติงาน (กรณีพนักงานกระทำความผิด) พักการเดินรถ (กรณีผู้ประกอบการละเลยต่อหน้าที่ที่คำสั่งนี้กำหนด) จนถึงเพิกถอนการอนุญาตให้เป็นพนักงานรถร่วม

กล่าวโดยสรุป จากการพิจารณากฎหมาย กฎ ระเบียบ ข้อบังคับทั้ง ๗ ฉบับที่ควบคุมและดูแลเกี่ยวกับด้านความปลอดภัย พบว่าในภาพรวมสามารถแบ่งระดับการควบคุมดูแลเป็น ๒ ระดับ ได้แก่

๑. ระดับกำหนดนโยบาย ข้อกำหนด ข้อบังคับและระเบียบต่างๆโดยคณะผู้บริหาร

๒. ระดับการปฏิบัติการเพื่อให้เป็นไปตามนโยบายและข้อบังคับที่ได้วางไว้ เช่น การให้อำนาจแก่เจ้าหน้าที่ในการสอบสวนหรือลงโทษ เป็นต้น ทั้งนี้ เพื่อให้การบังคับให้เป็นไปตามนโยบายและข้อบังคับต่างๆ เกิดขึ้นได้จริงและมีประสิทธิภาพเพื่อคุ้มครองความปลอดภัยของผู้รับบริการ

๒.๔ กฎหมายที่กำกับดูแลเกี่ยวกับการให้บริการ

๒.๔.๑ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒

เช่นเดียวกับการควบคุมดูแลด้านความปลอดภัย พระราชบัญญัตินี้ได้แบ่งคณะกรรมการออกเป็น ๓ ชุด คือ ๑. คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางบก ๒. คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง และ ๓. คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกประจำจังหวัด ซึ่งในด้านการควบคุมดูแลคุณภาพการให้บริการนั้นคณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางบกเป็นผู้มีหน้าที่วางนโยบายการขนส่งทางบกและกำหนดมาตรการความสะอาดในการขนส่งทางบก เพื่อให้คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง และคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกประจำจังหวัดนำนโยบายของคณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางบกไปกำหนดมาตรการและเงื่อนไขในการเดินรถ เพราะฉะนั้น คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางและคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกประจำจังหวัดจึงเป็นผู้มีบทบาทสำคัญในการกำกับดูแลการให้บริการ เช่น กำหนดเส้นทาง จำนวนผู้ประกอบการขนส่ง และจำนวนรถสำหรับการขนส่งประจำทาง กำหนดอัตราค่าขนส่งและค่าบริการอย่างอื่นในการขนส่ง เป็นต้น

นอกจากนี้ กฎหมายฉบับนี้ยังได้กำหนดหลักเกณฑ์ในการให้บริการ เพื่อให้การให้บริการมีประสิทธิภาพ ได้แก่ ให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทางจัดให้มีที่พักรถโดยสารตามระยะทางโดยมีลักษณะ ขนาด จำนวน และจุดที่ตั้งของที่พักรถโดยสารตามที่คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางหรือประจำจังหวัด แล้วแต่กรณีเป็นผู้กำหนด ห้ามมิให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง เพิ่ม ลด หรือยกเว้นค่าขนส่งหรือค่าบริการอย่างอื่นในการขนส่ง ห้ามมิให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทางใช้รถที่ได้รับอนุญาตทำการขนส่งออกนอก

เส้นทางก่อนได้รับอนุญาต ห้ามมิให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งยินยอมให้ผู้ซึ่งปฏิบัติหน้าที่ขับรถ ขณะขับรถมีอาการเมาสุราหรือของมีเมา เสพยาเสพติดให้โทษเสพวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท รวมทั้ง เมื่อเกิดเหตุฉุกเฉินหรือมีความจำเป็นที่จะแก้ไขสถานการณ์เพื่อให้การขนส่งได้รับความสะดวกหรือให้มีเพียงพอแก่การขนส่ง นายทะเบียนสามารถเปลี่ยนเส้นทางเดินรถ เวลา จำนวนเที่ยวของการเดินรถหรือผู้ได้รับอนุญาตประกอบการขนส่ง

เมื่อพิจารณาแล้วจะเห็นว่าการควบคุมดูแลคุณภาพการให้บริการตามกฎหมายนี้ได้มีการกำหนดตั้งแต่ระดับนโยบายซึ่งเป็นหน้าที่ของคณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางบกและมีคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกเป็นผู้บังคับให้เป็นไปตามนโยบายนั้นด้วยการกำหนดมาตรการต่างๆ อย่างไรก็ตาม หากพิจารณาอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการทั้งหมดที่กล่าวมานั้นจะพบว่าคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางและคณะกรรมการควบคุมการขนส่งประจำจังหวัด มีบทบาทสำคัญในการควบคุมดูแลคุณภาพการให้บริการ นอกจากนี้ พระราชบัญญัตินี้ยังได้กำหนดหลักเกณฑ์ในการควบคุมดูแลคุณภาพการให้บริการเพื่อทำให้การบริการนั้นมีประสิทธิภาพและตอบสนองต่อความต้องการของประชาชนผู้ใช้บริการ

๒.๔.๒ พระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ พ.ศ. ๒๕๑๙

ในด้านการควบคุมดูแลคุณภาพการให้บริการที่กำหนดไว้ในพระราชกฤษฎีกานี้ มีการควบคุมและกำกับดูแลในลักษณะของการออกนโยบาย ข้อบังคับและระเบียบโดยคณะกรรมการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเพื่อให้ผู้ที่เกี่ยวข้องปฏิบัติตาม โดยมาตรา ๒๐ วรรค ๑ ได้กำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพในการวางนโยบายและควบคุมดูแลทั่วไปในกิจการของ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ เช่น วางข้อบังคับหรือระเบียบอื่นๆ ที่จำเป็นเพื่อให้กิจการของ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ดำเนินไปโดยเรียบร้อย (มาตรา ๒๐ (๑๒)) และเมื่อคณะกรรมการได้กำหนดนโยบายหรือวางข้อบังคับใดไว้ เพื่อให้เป็นไปตามนโยบายหรือข้อบังคับนั้น หรือเพื่อเป็นการเสริมข้อบังคับของคณะกรรมการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ หรือผู้อำนวยการเห็นว่าจะมีความจำเป็นที่จะต้องวางระเบียบเพื่อให้กิจการของ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ลุล่วงไปด้วยดี ผู้อำนวยการมีอำนาจออกระเบียบเพื่อให้เป็นไปตามนโยบายหรือข้อบังคับหรือเพื่อเสริมข้อบังคับ หรือเพื่อความจำเป็นให้กิจการของ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ลุล่วงไปได้ ตามมาตรา ๒๖ (๒) โดยระเบียบที่ออกมามีอำนาจไม่ขัดหรือแย้งต่อนโยบายและข้อบังคับที่คณะกรรมการกำหนด

๒.๔.๓ ระเบียบองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพว่าด้วยการบริหารจัดการและกำกับดูแลรถโดยสารเอกชนร่วมบริการ พ.ศ. ๒๕๕๐

ระเบียบฉบับนี้ได้กำหนดหน้าที่และความรับผิดชอบแก่ผู้ประกอบการที่ได้รับสัมปทานจาก องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ และผู้ประจำรถ ได้แก่ หมวด ๙ ซึ่งเป็นหมวดเกี่ยวกับหน้าที่และความรับผิดชอบของผู้ประกอบการซึ่งข้อ ๓๓ ได้กำหนดให้ความผิดของผู้ประจำรถถือเป็นความผิดของผู้ประกอบการด้วย เพื่อให้ผู้ประกอบการควบคุมดูแลผู้ประจำรถอย่างใกล้ชิดและเข้มงวด ไม่ให้ผู้ประจำรถกระทำผิดกฎหมาย ระเบียบ คำสั่ง หรือ ประกาศของทางราชการหรือขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ เนื่องจากกฎหมาย กฎ ระเบียบ คำสั่งหรือประกาศเช่นว่านี้

เกี่ยวข้องกับการควบคุมการให้บริการด้วย เช่น ระเบียบที่ออกโดยผู้อำนวยการ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพโดยอาศัยอำนาจตามมาตรา ๒๖ (๒) ของพระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ พ.ศ. ๒๕๑๙ เป็นต้น

นอกจากนี้ เมื่อผู้ประจำรถฝ่าฝืนกฎหมาย กฎต่างๆ ผู้ประกอบการต้องมีหน้าที่ไปชำระค่าปรับ หรือชี้แจงข้อเท็จจริง หรือส่งตัวให้หน่วยงานที่รับผิดชอบทำการสอบสวนตามข้อ ๓๗ หากผู้ประกอบการไม่สามารถส่งตัวผู้ประจำรถได้โดยไม่มีเหตุอันควรและความผิดนั้นเป็นการฝ่าฝืนข้อ ๔๑ ซึ่งเป็นบทบัญญัติว่าด้วยมาตรฐานการให้บริการ ผู้ประกอบการจะต้องรับผิดชอบในความผิดของผู้ประจำรถโดยไม่จำเป็นต้องมีการสอบสวนผู้ประจำรถแต่อย่างใดตามที่บัญญัติไว้ในข้อ ๔๓

นอกจากนี้ระเบียบฉบับนี้ได้วางหลักไว้ในส่วนที่ ๒ หมวด ๑๐ เรื่องการกำกับดูแลรถเอกชนที่ร่วมเดินรถบริการกับ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ โดยในข้อ ๔๑ ได้มีการบัญญัติถึงมาตรฐานในการให้บริการที่ผู้ประกอบการต้องปฏิบัติเพื่อให้การบริการเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและได้มีการกำหนดเกี่ยวกับการให้บริการขณะปฏิบัติหน้าที่ของผู้ประจำรถเพื่อให้เกิดความปลอดภัยและความสะดวกสบายแก่ผู้ใช้บริการ เช่น ผู้ประจำรถต้องไม่แสดงกิริยาหรือใช้ถ้อยคำเสียดสี ดุหมั่น ก้าวร้าว รังแก รบกวน หยาบหยาม หรือกระทำอนาจารต่อผู้อื่น ต้องรับ-ส่งผู้โดยสารให้ถึงจุดหมายปลายทาง ต้องปิดประตูทุกครั้งก่อนนำรถออกจากป้ายและขณะวิ่งในเส้นทางและเปิดประตูเมื่อนำรถเข้าจอดที่ป้ายเรียบร้อยแล้ว ต้องดูแลผู้โดยสารขึ้น-ลงก่อนออกรถ ต้องไม่สูบบุหรี่บนรถโดยสารประจำทาง ผู้ประจำรถต้องแต่งกายให้ถูกต้องเรียบร้อย เป็นต้น หากมีการฝ่าฝืนตามข้อ ๔๑ ผู้ประจำรถจะต้องรับโทษปรับตั้งแต่ ๕๐๐ - ๒,๐๐๐ บาท และงดการปฏิบัติหน้าที่จนกว่าจะมีการแก้ไขปรับปรุงให้ถูกต้อง แต่ถ้าหากเป็นการที่ผู้ประกอบการจัดหารถที่นำมาให้บริการไม่ถูกต้อง ไม่แข็งแรงหรือไร้คุณภาพ ผู้ประกอบการผู้นั้นก็ต้องรับโทษปรับตั้งแต่ ๕๐๐ - ๒,๐๐๐ บาท และพักการเพิกถอนการเดินรถ จนกว่าจะแก้ไขปรับปรุงให้ถูกต้องตามระเบียบ

จากที่กล่าวมาจึงเห็นได้ว่าในด้านการควบคุมและกำกับดูแลการบริการให้มีคุณภาพนั้น ผู้มีบทบาทหลักคือผู้ประกอบการซึ่งเป็นผู้ใกล้ชิดผู้ประจำรถมากที่สุดและย่อมเป็นการสะดวกและมีประสิทธิภาพมากกว่าที่ให้ผู้ประกอบการเป็นผู้ควบคุมคนของตนเองดีกว่าที่จะให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ หรือกรมการขนส่งทางบกเป็นผู้ควบคุม และด้วยเหตุดังกล่าวหากผู้ประกอบการไม่ควบคุมผู้ประจำรถของตนให้ดี ผู้ประกอบการก็ย่อมต้องรับผิดชอบด้วยตามข้อ ๔๓ ทั้งนี้ เพื่อให้ผู้ประกอบการดูแลและควบคุมให้ผู้ประจำรถให้บริการที่ดีแก่ผู้รับบริการและให้ความร่วมมือแก่เจ้าหน้าที่ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ และหน่วยงานอื่นของรัฐ

๒.๔.๔ มาตรฐานการให้บริการของพนักงานที่ปฏิบัติงานเกี่ยวกับการเดินรถของบริษัท ขนส่ง จำกัด

เนื่องด้วย บริษัท ขนส่ง จำกัด เป็นรัฐวิสาหกิจสังกัดกระทรวงคมนาคม เป็นผู้ได้รับอนุญาตให้ประกอบการขนส่งโดยสารประจำทางในหลายเส้นทาง โดยมีรถโดยสารของบริษัทเองและรถโดยสารของเอกชนที่นำรถเข้าร่วม (หรือรถร่วม) ดังนั้น แล้วเพื่อให้เกิดการบริการที่ดีจึงจำเป็นต้องมีการออกมาตรฐานการให้บริการของพนักงานในขณะให้บริการขึ้นมา โดยมาตรฐานการให้บริการดังกล่าวได้มีการแบ่งออกเป็น ๒ ช่วงเวลา ดังนี้

การให้บริการผู้โดยสารระหว่างการเดินทาง เช่น พนักงานผู้ให้บริการ ต้องมีการตรวจตัวโดยสารเพื่อให้ผู้ใช้บริการขึ้นรถถูกค้น มีการจัดเก็บสัมภาระให้ผู้โดยสาร ต้องจัดให้ผู้โดยสารนั่งตรงกับตัวที่ซื้อ เอาใจใส่ดูแลผู้โดยสารที่เป็นเด็ก ผู้ป่วยและคนชราเป็นกรณีพิเศษ เป็นต้น

การให้บริการผู้โดยสารหลังการเดินทาง เช่น ก่อนรถจะถึงจุดจอด ควรแจ้งผู้โดยสารให้ทราบเพื่อเป็นการเตือนให้ผู้โดยสารเตรียมตัวและตรวจสอบสัมภาระของตนก่อนลงจากรถ เป็นต้น

ดังนั้น จึงเห็นว่า บริษัท ขนส่ง จำกัด ซึ่งเป็นผู้ให้บริการเดินรถประจำทาง ก็จำเป็นต้องมีมาตรฐานหรือระเบียบเกี่ยวกับการให้บริการที่ดีขึ้นมาเพื่อให้การบริการออกมามีคุณภาพมากที่สุด

กล่าวโดยสรุป จากภาพรวมของกฎหมาย กฎ ระเบียบทั้ง ๔ ฉบับ จะพบว่าได้มีการแบ่งระดับในการควบคุมดูแลคุณภาพของการให้บริการออกเป็น ๒ ระดับ ดังนี้

๑. ระดับกำหนดนโยบาย มาตรการ ข้อกำหนด ข้อบังคับต่างๆ โดยคณะกรรมการผู้บริหารหรือผู้อำนวยการ

๒. ระดับปฏิบัติการโดยให้เจ้าหน้าที่ ผู้ประกอบการหรือผู้ประจำรถนำไปใช้ปฏิบัติเพื่อให้เป็นไปตามกฎหมาย กฎ ระเบียบต่างๆ

ทั้งนี้ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้เกิดการบริการที่ดีและตอบสนองต่อความต้องการของผู้เข้ารับบริการ

การวิเคราะห์ความปลอดภัยรถตู้โดยสารสาธารณะและมาตรฐานด้านความปลอดภัยของรถในระบบรถโดยสารประจำทาง

สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย เผยผลสำรวจข้อมูล ความเห็นผู้ใช้รถตู้โดยสารสาธารณะในผลงานวิจัย “คุณภาพมาตรฐานการให้บริการและความปลอดภัยของรถตู้โดยสาร” พบคุณภาพความปลอดภัย การให้บริการ และการเข้าถึงรถตู้โดยสารประจำทาง ยังไม่ได้มาตรฐาน

๑. การสำรวจความปลอดภัย

การสำรวจความปลอดภัยของรถโดยสาร ในปี ๒๕๕๘ พบว่า มีรถโดยสารที่เกิดอุบัติเหตุเกือบ ๑,๕๐๐ คัน มีอัตราการเสียชีวิตเฉลี่ยต่อรถจดทะเบียน ๑๐,๐๐๐ คัน จากอุบัติเหตุรถบัส ๒ ชั้น สูงถึง ๔๗.๘ คน รถตู้ ๑๖.๑ คน และรถบัสชั้นเดียว ๘.๕ คน โดยผู้โดยสารรถสาธารณะกว่า ๑,๐๐๐ ราย ส่วนใหญ่แสดงความกังวลต่อความปลอดภัยของรถตู้โดยสารระหว่างจังหวัดมากที่สุด ด้วยปัญหาที่พบเห็นว่า รถขาดด้านอุปกรณ์ความปลอดภัย พลติกรรมผู้ขับขี่ และปัญหาการตู้ที่ผิดกฎหมาย ส่วนรถโดยสารที่ได้รับความพึงพอใจในความปลอดภัยมากที่สุด คือ รถเมล์ระหว่างจังหวัด ด้วยเพราะผู้โดยสารไม่ค่อยพบเจอรถที่ใช้ความเร็วเกินกำหนด และอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยค่อนข้างสมบูรณ์กว่ารถโดยสารประจำทางประเภทอื่นๆ

ในด้านอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยบนรถนั้น มีผู้โดยสารเห็นว่า รถตู้โดยสารทั้งที่วิ่งในกรุงเทพฯ และระหว่างจังหวัดติดตั้งเข็มขัดนิรภัยไม่ครบถ้วน และรถตู้โดยสารประจำทางจำนวนมากขาดอุปกรณ์นิรภัย เช่น ค้อนทุบกระจก และถังดับเพลิง รวมทั้งยังไม่มีประตูฉุกเฉิน

ส่วนพฤติกรรมการขับซึ่รถตู้โดยสาร โดยเฉพาะในกรุงเทพฯ พบว่ายังต้องปรับปรุงเนื่องจากกว่า ๑ ใน ๕ ของผู้โดยสารรถตู้ ทั้งที่วิ่งภายในกรุงเทพฯ และระหว่างจังหวัด เห็นพนักงานขับรถขับซึ่เร็วเกินไป อีกทั้งมีผู้โดยสาร ร้อยละ ๗ - ๑๒ พบปัญหาการตู้รับผู้โดยสารเกินจำนวนที่กฎหมายกำหนด และอีกร้อยละ ๘ พบรถตู้ป้ายดำหรือรถตู้โดยสารที่ผิดกฎหมาย

อย่างไรก็ตาม ในเรื่องความปลอดภัย ผู้โดยสารเองขาดความตระหนักถึงความปลอดภัยในการใช้รถตู้โดยสาร ด้วยเพราะการสำรวจที่พบว่า ผู้โดยสารรถตู้ใน กทม. มากถึงร้อยละ ๘๑ ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย รองลงมาคือรถตู้ระหว่างจังหวัด ไม่คาดเข็มขัดนิรภัยร้อยละ ๕๓ อีกทั้งยังมีบางส่วนที่ใช้รถตู้โดยสารผิดกฎหมาย

นอกเหนือจากปัญหาด้านความปลอดภัย งานวิจัยยังพบปัญหาการเข้าถึงจุดจอดรถโดยสารยังต้องพัฒนาเช่นกัน จากการสำรวจ พบว่า จุดจอดรถตู้โดยสารในกรุงเทพฯ ยังมีจุดจอดในเรื่องสิ่งกีดขวาง การขาดไฟส่องสว่าง การให้ข้อมูลการเดินทาง และสภาพทรุดโทรมของหลังคาศาลาและที่นั่ง

ปัญหาเหล่านี้ของจุดจอดรถโดยสารสาธารณะ เกิดจากการกำหนดจุดจอดที่ยังขาดการคำนึงถึงรูปแบบผังเมืองและการขยายตัวของเมือง และการจัดสรรงบประมาณ อีกทั้งยังมีปัญหาในด้านสัญญาที่เอกชนที่ดูแลป้ายแลกกับการติดตั้งป้ายโฆษณาที่จุดจอดรถโดยสารสาธารณะที่สำคัญคือ ขาดการประสานงานระหว่างหน่วยงาน ขาดการวางแผนระยะยาว และขาดการมีส่วนร่วมในการเสนอแนะของผู้ใช้งาน จึงต้องแก้ไขปัญหาเหล่านี้ เพื่อให้ได้จุดจอดรถโดยสารสาธารณะที่ก่อให้เกิดประสิทธิภาพในการเดินทาง มีโครงสร้างพื้นฐานที่เหมาะสม มีความปลอดภัย และผู้โดยสารเข้าถึงได้ง่าย

ส่วนจุดจอดที่เป็นสถานีขนส่งรถโดยสาร ยังมีปัญหาในด้านความสะดวกในการเข้าถึง ผู้โดยสารต้องอาศัยแท็กซี่หรือรถยนต์ส่วนตัวเป็นหลัก ทำให้ต้นทุนในการเข้าถึงค่อนข้างสูง ปัญหาจากการที่สถานีขนส่งบางส่วนอยู่ไกลจากตัวเมือง ขาดระบบขนส่งสาธารณะที่เชื่อมต่อกับเมือง และไม่ได้คำนึงถึงผู้ใช้งานทุกกลุ่มที่รวมถึงผู้สูงอายุ และผู้พิการ”

เพื่อปรับปรุงคุณภาพด้านความปลอดภัย ภาครัฐควรประเมินคุณภาพผู้ถือใบอนุญาตฯ และผู้ประกอบการร่วมอย่างต่อเนื่อง พร้อมทั้งทบทวนเกณฑ์การออกใบอนุญาตฯ พัฒนาระบบประเมินความปลอดภัยรถโดยสาร และควรมีแผนระยะยาวในการเปลี่ยนรถตู้โดยสารเป็นรถโดยสารขนาดใหญ่ในเส้นทางที่มีผู้โดยสารมาก และเข้มงวดกับรถตู้ที่ผิดกฎหมาย

ในด้านผู้ประกอบการจะต้องอบรม ตรวจสอบความพร้อม และติดตามพฤติกรรมพนักงานขับรถ โดยรถโดยสารต้องมีความพร้อม บังคับตรวจสอบสภาพตามกำหนด ติดตั้งเข็มขัดนิรภัยและอุปกรณ์ฉุกเฉินอย่างครบถ้วน ต้องมีการจัดทำประกันภัยภาคบังคับ และควรมีประกันภัยภาคสมัครใจหรือประกันภัยส่วนบุคคลเพิ่มเติม

สำหรับผู้โดยสารจะต้องตระหนักถึงความปลอดภัยของตน โดยต้องคาดเข็มขัดนิรภัยทุกครั้ง ตรวจสอบข้อมูลรถโดยสารที่ขึ้น และเลือกซื้อตั๋วโดยสารกับบริษัทที่เชื่อถือได้

๒. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

อดิศร ศิริวัชรไพบุลย์ (๒๕๔๖) ศึกษาถึง ความคิดเห็นของผู้โดยสารด้านความปลอดภัยในการโดยสารรถตู้ประจำทางสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานคร ผลการศึกษาพบว่า ผู้โดยสารส่วนใหญ่มีความคิดเห็นด้านความปลอดภัยในการโดยสารรถตู้ประจำทางสาธารณะว่าอยู่ในระดับปานกลาง โดยพฤติกรรมการขับขี่ ลักษณะเส้นทางที่ใช้เดินทาง และสภาพยานพาหนะที่ต่างกัน ทำให้มีความคิดเห็นด้านความปลอดภัยในการโดยสารรถตู้ประจำทางสาธารณะแตกต่างกัน ส่วนเพศ อายุอาชีพ ความถี่ในการใช้บริการ การรับรู้ข่าวสาร และพฤติกรรมในการโดยสาร ที่ต่างกันไม่ทำให้มีความคิดเห็นด้านความปลอดภัยในการโดยสารรถตู้ประจำทางสาธารณะแตกต่างกัน

อดิศรฯ ยังพบอีกว่าพฤติกรรมการขับขี่ของรถตู้ประจำทางสาธารณะ มีพฤติกรรมการขับรูดด้วยความเร็วสูง การขับแข่งเพื่อแย่งผู้โดยสารและการแข่งรถอื่นในที่คับขันอันอาจเกิดอันตรายได้ จึงให้ข้อเสนอแนะไว้ว่าควรใช้มาตรการทางกฎหมายที่เด็ดขาด เช่น การเรียกตักเตือน การตัดคะแนนใบขับขี่พร้อมบันทึกข้อมูลฐานความผิด และให้ใบสั่งเพื่อเสียค่าปรับ หากมีการตรวจพบว่ามีกรกระทำผิดความผิดซ้ำก็ต้องยึดใบอนุญาตขับขี่ให้พักการขับขี่เป็นการชั่วคราวตามเวลาที่กฎหมาย กำหนดและต้องให้ผู้ขับขี่ไปสอบและอบรมเรื่องการขับขี่สาธารณะใหม่ เพื่อเป็นการปรับปรุงพฤติกรรมในการขับขี่ให้มีความปลอดภัยและคำนึงถึงผู้ใช้นคนอื่นด้วย ในส่วนของพฤติกรรมการโดยสาร อดิศรพบว่าผู้โดยสารส่วนใหญ่ไม่ยอมปรับเปลี่ยนไปใช้รถประเภทอื่นยอมเสี่ยงที่จะใช้บริการรถตู้โดยสารต่อไป แม้จะมีเหตุการณ์อันนำไปสู่ความไม่ปลอดภัย

ดังนั้น จึงควรรณรงค์ให้ผู้โดยสารคำนึงถึงความปลอดภัยมากกว่าปัจจัยอื่นๆ ด้วยการประชาสัมพันธ์ทางสถานีวิทยุ โทรทัศน์ หรือสื่อประเภทอื่นๆ ซึ่งการทำให้ผู้โดยสารตระหนักในความปลอดภัยและทำให้ผู้โดยสารมีการระมัดระวังตัว รวมถึงทำให้การโดยสารรถตู้ประจำทางสาธารณะปลอดภัยมากขึ้น อันเนื่องมาจากผู้โดยสารมีการระมัดระวังตัวอยู่เสมอ อีกประการหนึ่งคือควรขอความร่วมมือจากผู้ขับขี่รถตู้โดยสารสาธารณะให้บริการด้วยความรับผิดชอบต่อผู้โดยสาร เช่น การขับรูดอย่างถูกต้องตามกฎหมาย ไม่ขับรูดด้วยพฤติกรรมที่อาจก่อให้เกิดอันตราย เป็นต้น เพราะบางครั้งผู้โดยสารก็ขาดการระมัดระวังตนเอง ผู้ขับขี่จึงควรรับผิดชอบต่อผู้โดยสารเพิ่มขึ้นอีก นอกจากนี้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเช่น กรมการขนส่งทางบก หรือองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ ก็ควรให้มีเจ้าหน้าที่ออกตรวจสภาพรถตู้ประจำทางสาธารณะให้มีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น อีกทั้งรถตู้ประจำทางสาธารณะส่วนใหญ่ไม่มีอุปกรณ์รักษาความปลอดภัย เช่น ถังดับเพลิง หรือค้อนทุบกระจก ทั้งที่กฎหมายบัญญัติให้รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารจะต้องมีอุปกรณ์เหล่านี้ ดังนั้นการจัดเจ้าหน้าที่ออกตรวจสภาพรถจึงเป็นสิ่งที่มีความสำคัญอย่างยิ่ง

จตุพร นนทศิริ (๒๕๔๖) ศึกษาบทบาทของรถตู้โดยสารประจำทางในการเชื่อมโยงระบบขนส่งมวลชนกรณีศึกษา บริเวณท่ารถอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ ผลการศึกษาพบว่าปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจใช้บริการรถตู้โดยสารประจำทาง เหตุผล ๓ อันดับแรกที่ผู้โดยสารเลือกใช้บริการ ได้แก่ ความรวดเร็วในการเดินทาง ระบบรถโดยสารประจำทางที่มีอยู่ไม่เอื้ออำนวยความสบายในการ

เดินทาง และความสะดวกในการเข้าถึง ส่วนสาเหตุในเรื่องความปลอดภัยในการเดินทางนั้น พบว่าไม่มีส่วนต่อการตัดสินใจใช้บริการรถตู้โดยสารประจำทาง ดังนั้นหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจึงควรทำการปรับปรุงด้านการให้ความคุ้มครองประกันภัยให้แก่ผู้โดยสาร จตุพรยังให้ข้อเสนอแนะให้กลุ่มผู้ประกอบการรถตู้โดยสารประจำทางที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยดังนี้ การควบคุมอายุและสภาพรถตู้โดยสารประจำทางอย่างเข้มงวด บังคับให้ผู้ประกอบการรถตู้โดยสารประจำทางจัดทำประกันภัยคุ้มครองผู้โดยสารที่สูงกว่าประกันภัยประเภท ๓ การประเมินคุณภาพ

การจัดการกิจการเดินรถตู้โดยสารประจำทาง การพัฒนาคุณภาพพนักงานขับรถตู้โดยสารประจำทาง อบรมและให้ความรู้ความเข้าใจแก่ผู้ประกอบการรถตู้โดยสารประจำทางให้ตระหนักถึงหน้าที่ความรับผิดชอบ และให้ปฏิบัติตามเงื่อนไขใบอนุญาตประกอบการขนส่ง กฎหมายระเบียบข้อบังคับอย่างเคร่งครัด ควรมีการจัดตั้งหน่วยงานพิเศษ เพื่อควบคุมด้านมารยาทในการขับขี่ เช่นห้ามขับรถเลนขวา หรือบนไหล่ทาง ควรมีการฝึกอบรมมารยาทพนักงานอย่างต่อเนื่อง และพนักงานขับรถตู้โดยสารควรมีจิตสำนึกในการให้บริการประชาชน

อรุณ วิชกิจ (๒๕๔๘) ศึกษาความคาดหวังของผู้ใช้บริการรถตู้โดยสารระหว่างกรุงเทพมหานครกับต่างจังหวัด โดยใช้วิธีการศึกษาจากกลุ่มตัวอย่างและการค้นคว้า ได้ข้อสรุปว่า ความคาดหวังการบริการและการบริการที่ได้รับจากผู้ให้บริการรถตู้ ทั้งจากบุคลากรผู้ให้บริการ สถานที่และอุปกรณ์ และการบริการ ภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง โดยมีข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการยกระดับมาตรฐานในการบริการของรถตู้โดยสารว่า ควรมีการจัดทำประกันการเกิดอุบัติเหตุให้กับผู้โดยสาร ควรปรับปรุงสภาพของรถตู้โดยสารให้มีสภาพเหมาะสมกับการใช้งานและมีความปลอดภัย

บุญรักษ์ กุณาศล (๒๕๔๓) ได้ศึกษาสาเหตุและแรงจูงใจในการให้และใช้บริการรถตู้โดยสารในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลพบว่า ผู้ใช้รถตู้และรถโดยสารปรับอากาศให้ความสำคัญกับระยะเวลาในการเดินทางมากที่สุด รองลงมาได้แก่ ความสบายในการเดินทาง ความแน่นอนในการให้บริการ ความปลอดภัย ความสะดวกในการเข้ามาใช้บริการ ค่าโดยสาร และลักษณะของผู้ให้บริการ ตามลำดับ และยังพบว่า รถตู้สามารถตอบสนองความต้องการของผู้ใช้ได้เป็นอย่างดีคือ ผู้ใช้รถตู้มีความพึงพอใจสูงกับปัจจัยที่ผู้ใช้รถตู้ให้ความสำคัญมาก ในขณะที่ผู้ใช้รถตู้โดยสารกลับมีความพึงพอใจน้อยกับปัจจัยที่ผู้ใช้รถตู้โดยสารให้ความสำคัญมาก ในส่วนการให้บริการพบว่าผู้ใช้บริการรถตู้และรถแท็กซี่ให้ความสำคัญกับรายได้มากที่สุด รองลงมาได้แก่ค่าใช้จ่าย ความปลอดภัยจากการให้บริการ ความสะดวกในการเข้ามาให้บริการ การยอมรับจากบุคคลต่าง ๆ และความสบายในการให้บริการตามลำดับ บุญรักษ์ได้ให้ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงระบบรถตู้โดยสาร เช่น ลักษณะของรถตู้โดยสาร ควรมีระบบเบรกและยางคุณภาพสูงเหมาะสมกับการใช้งานหนัก ควรมีการกำหนดอายุการใช้งานของรถตู้ ควรจัดให้มีการอบรมพนักงานขับรถให้มีคุณภาพโดยเน้นถึงความปลอดภัย เป็นต้น

จารึก ไชยศรี (๒๕๔๖) ศึกษาความพึงพอใจของผู้โดยสารต่อการใช้บริการรถตู้ประจำทางเส้นทางรังสิต-มหาวิทยาลัยรามคำแหง พบว่าผู้โดยสารมีความพึงพอใจต่อการใช้บริการของรถตู้โดยสารประจำทาง ในระดับปานกลางค่อนข้างไปทางพึงพอใจน้อยคือ หมวดความสะดวกสบาย ในขณะที่ใช้บริการ หมวดผู้ให้บริการบนรถโดยสาร หมวดความปลอดภัยในการใช้บริการ และหมวด

ระยะเวลาในการเดินทาง ตามลำดับ โดยจารึก ไชยศรีให้ข้อเสนอแนะไว้ว่า องค์กรหรือหน่วยงานที่ควบคุมดูแลควรสร้างมาตรฐานของการบริการในด้านต่าง ๆ เช่น

๑. ด้านอัตราค่าโดยสาร ควรกำหนดอัตราค่าโดยสารเมื่อเทียบกับระยะทางที่มีมาตรฐานแน่นอนเพื่อความเป็นธรรมต่อผู้โดยสาร

๒. ด้านผู้ให้บริการบนรถโดยสาร ควรฝึกอบรมให้มีมารยาทในการบริการที่ดีปรับปรุงพฤติกรรมการทำงานให้มีลักษณะ Service Conscious คือมีจิตสำนึกต่อการให้บริการที่ดี และการบริการโดยมีจิตใจเป็นผู้ให้บริการ (Service Minded)

๓. ด้านความปลอดภัยในการใช้บริการต้องให้ความสำคัญเพิ่มขึ้น

๔. ด้านความสะดวกสบายในขณะที่ใช้บริการ ควรกำหนดขนาดมาตรฐานรถตู้โดยสาร เช่น ช่วงยาว หลังคาสูง และจำนวนที่นั่ง

พร้อมพิไล บัวสุวรรณ (๒๕๕๐) ศึกษารูปแบบการรณรงค์สร้างเสริมความปลอดภัยทางถนนในชุมชน โดยเข้าไปทำงานร่วมกับ ๒๗ ชุมชน ใน ๓ จังหวัด คือ ฉะเชิงเทรา พระนครศรีอยุธยา และหนองคาย และได้ให้ชุมชนเข้ามามีส่วนร่วมในทุกขั้นตอนของการดำเนินการตั้งแต่ การศึกษา ปัญหา การวางแผน การดำเนินการ และการประเมินผล ผลการวิจัยพบว่า การบังคับใช้กฎหมายเป็นการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนอย่างได้ผล แต่มาตรการดังกล่าวอาจไม่สามารถกระทำได้อย่างทั่วถึงในระดับชุมชนที่เจ้าหน้าที่ของรัฐอาจมีไม่เพียงพอ การรณรงค์สร้างความตระหนักให้คนในชุมชนรู้จักแก้ปัญหาความไม่ปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนในชุมชนของตนเองเป็นสิ่งจำเป็นเพราะชุมชนรู้จักสภาพและพฤติกรรมของคนในชุมชนตนเองดีที่สุด โดยหากชุมชนได้รับการชี้แนะให้เข้าใจกรอบแนวคิดที่สามารถเป็นเครื่องมือในการจัดการกับปัญหาของตนเองคือ รู้ปัญหาเอง ป้องกันเอง และแก้ไขเอง จะเป็นการแก้ปัญหาความไม่ปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนในระดับชุมชนได้อย่างยั่งยืน

สิทธิชัย ทนไนไชย (๒๕๔๒) ศึกษาทัศนคติของผู้ขับขี่รถสาธารณะต่อการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ พบว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจยังขาดการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง ทำให้เกิดปัญหาจราจรและส่งผลถึงความปลอดภัยในการโดยสาร สิทธิชัยได้ให้ข้อเสนอแนะไว้ว่า ควรมีการบังคับใช้กฎหมายให้ครอบคลุมและเคร่งครัด ไม่มีการเลือกปฏิบัติ รวมทั้งควรปลูกจิตสำนึก ระเบียบสังคม การใช้รถใช้ถนนไปในตัว

วันชัย บัวกิตติ (๒๕๕๐) ศึกษาความพึงพอใจของผู้ใช้บริการต่อบริการรถโดยสารประจำทางปรับอากาศขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ พบว่าองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ ควรรับรู้ปัญหาของการบริการของพนักงาน เช่น การหยุดรถ/ออกรถกระชากไม่นุ่มนวล การขับเร็ว/หวาดเสียวน่ากลัว และการจอดรับส่งผู้โดยสารไม่ตรงป้าย โดยควรจัดศูนย์บริการรับเรื่องร้องเรียนผลกระทบจากการบริการและข้อร้องเรียนดังกล่าวมาปรับปรุงและพัฒนาการให้บริการรถโดยสารประจำทางปรับอากาศ และควรสร้างความเชื่อมั่นให้แก่ลูกค้าโดยการกำหนดอายุขั้นต่ำของพนักงานขับรถที่จะขับขี่รถโดยสารประจำทางปรับอากาศพร้อมเพิ่มขีดความสามารถและทักษะในการขับขี่ของพนักงานขับรถ ซึ่งเป็นระบบขนส่งสาธารณะเพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่ผู้โดยสารเป็นต้น

อภิรักษ์ สะตะพันธ์ (๒๕๕๑) ศึกษาปัจจัยที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัยของผู้ใช้บริการรถโดยสารในประเทศไทยพบว่าสาเหตุสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุคือขับรถเร็วเกินอัตราที่กำหนดมากที่สุด รองลงมาขับรถตัดหน้าระยะกระชั้นชิด และอื่น ๆ เช่น อุบัติการณ์รถชำรุด แฉงอย่างผิดกฎหมาย หลับใน เมาสุรา เป็นต้น ผู้ขับขี่รถโดยสารส่วนใหญ่เรียนรู้วิธีการขับรถมาจากการเป็นเด็ก รถมามาก่อนมากกว่าร้อยละ ๕๐ พฤติกรรมเสี่ยงของพนักงานขับรถโดยสารที่พบบ่อย ได้แก่ ขับรถเร็วเกินที่กำหนด ขับรถตัดหน้าระยะกระชั้นชิด ง่วง/หลับใน เมาสุรา เป็นต้น

อภิรักษ์ฯ ได้เสนอแนะมาตรการในการจัดการผลกระทบต่อความปลอดภัยของผู้ใช้บริการรถโดยสารในประเทศไทยคือ การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของพนักงานขับรถ การตรวจสอบและปรับปรุงถนนให้มีความปลอดภัย การตรวจสอบและปรับปรุงสภาพรถโดยสาร การเพิ่มอุปกรณ์ความปลอดภัยประจำตัวรถ เช่น การติดตั้งเข็มขัดนิรภัยทุกที่นั่ง การยึดเก้าอี้ที่นั่งกับตัวรถ และการเพิ่มความเข้มงวดในการบังคับใช้กฎหมาย

นาริรมย์ รัตนสัมฤทธิ์ (๒๕๕๒) ศึกษาลักษณะและพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางในอำเภอเมืองนครสวรรค์ พบว่าลักษณะแนวโน้มต่อการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางส่วนใหญ่มีแนวโน้มอยู่ระดับปานกลาง ดังนั้นเจ้าหน้าที่และชุมชนที่เกี่ยวข้องควรจัดกิจกรรมเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจร เช่น เพิ่มโครงการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรเพื่อส่งเสริมความปลอดภัย การฝึกทักษะการจัดการกับความเครียด เพื่อเป็นแนวทางในการลดแนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุ และเพิ่มความเข้มงวดของการบังคับใช้กฎหมาย

สมัยศ สืบจากดี (๒๕๔๘) ศึกษารูปแบบการดำเนินการขนส่งมวลชนที่เหมาะสมในการแก้ปัญหาคุณภาพในการบริการ: กรณีศึกษาการประกอบการขนส่งด้วยรถประจำทางในเขตกรุงเทพมหานคร พบว่ารถโดยสารร่วมบริการชนิดรถตู้โดยสารขนาดเล็กมีระดับเกณฑ์คุณภาพที่ยังไม่ดีสภาพการให้บริการอยู่ในเกณฑ์ที่ต้องได้รับการปรับปรุงอย่างเร่งด่วน โดยเฉพาะด้านความปลอดภัยที่เกิดจากพฤติกรรมการขับขี่ลักษณะตัวรถ ลักษณะพนักงานผู้ให้บริการ เป็นต้น

สมัยศฯ กล่าวว่าในการแก้ปัญหาคุณภาพในการบริการของรถโดยสารขนาดเล็ก การปรับปรุงคุณภาพมีอาจกระทำได้ง่าย และอาจจะเป็นทางเลือกที่ดีกว่าหากจะยกเลิกการร่วมบริการขนาดเล็กและจัดหารูปแบบการให้บริการโดยรถชนิดอื่น ๆ ที่มีคุณภาพมากกว่ามาให้บริการแทนที่

Srisakda (๒๐๑๐) ศึกษา Safety Issues of Bus Transport in Thailand-A Lesson Learnt From an In-Depth Accident Investigation พบว่าสาเหตุหลักและปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุได้แก่ คนขับ ยานพาหนะ ถนน และสภาพแวดล้อม การศึกษาข้อมูลเชิงลึกของการเกิดอุบัติเหตุกรณีรุนแรงต่าง ๆ จะสามารถหาแนวทางการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุซ้ำได้ และจากการศึกษากรณีศึกษาที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุร้ายแรงในรถโดยสารสาธารณะ ๑๙ กรณีศึกษาพบว่าปัจจัยหลักที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุร้ายแรง คือ คนขับไม่ชำนาญเส้นทาง และเมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้นไม่สามารถบังคับรถได้ การใช้ความเร็วเกินกำหนด สภาพของตัวรถเช่น เบาะที่นั่ง เข็มขัดนิรภัย ขาดอุปกรณ์ดับเพลิงเบื้องต้น ระบบเบรกไม่ทำงาน เป็นต้น

สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (๒๕๕๕) ได้ทำการศึกษาวิจัยเกี่ยวข้องกับมาตรฐานรถโดยสารสาธารณะโดยระบุว่า มาตรฐานการผลิตรถโดยสารสาธารณะของไทยขนาดเล็กและขนาดใหญ่ยังขาดระเบียบบังคับการทดสอบมาตรฐานโครงสร้างรถ ซึ่งเป็นสาเหตุหลักของความเสียหายของผู้โดยสาร โดยจากการศึกษาเปรียบเทียบมาตรฐานรถโดยสารสาธารณะของไทยกับต่างประเทศของสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทยนั้น พิจารณาจากขั้นตอนการออกแบบตัวรถและขั้นตอนการผลิต ซึ่งพบว่ามาตรฐานของไทยก็ไม่ต่ำไปกว่าของต่างประเทศ แต่ในรายละเอียดบางกรณีการกำหนดข้อกำหนดมาตรฐานของไทยอาจไม่เทียบเท่า จึงทำให้ยังไม่เกิดความปลอดภัยในรถโดยสารสาธารณะเนื่องจากของต่างประเทศมีการกำหนดให้มีการทดสอบมาตรฐานโครงสร้างรถ แต่ปัจจุบันของไทยยังไม่มีระเบียบในการทดสอบที่บังคับใช้แก่ผู้ผลิตหรือผู้ประกอบการ เนื่องจากอุปสรรคหลายประการของหน่วยงานที่รับผิดชอบรถโดยสารสาธารณะทั้งหมดมีการจดทะเบียนไปแล้วจนถึงปัจจุบันจึงเป็นรถที่ไม่ได้ผ่านกระบวนการนี้ ความไม่ปลอดภัยของผู้โดยสารเมื่อเกิดอุบัติเหตุ มักมาจากสาเหตุสำคัญดังนี้

๑. โครงสร้างของรถไม่แข็งแรงหลังคายุบ หรือฉีกขาดเสียหายเมื่อเกิดอุบัติเหตุ
๒. เก้าอี้โดยสารไม่แข็งแรงมั่นคง มีการหลุดออกจากตัวรถ
๓. เข็มขัดนิรภัย

ความแข็งแรงของเบาะที่นั่งซึ่งการตรวจสอบ/ทดสอบมักเป็นมาตรฐานเชิงพินิจและตรวจสอบความแข็งแรงการตรวจสอบด้วยตาเปล่า โดยไม่ได้มีการทดสอบความแข็งแรงเชิงวัสดุ ดังนั้นการทดสอบความแข็งแรงเชิงวัสดุของตัวรถ การทดสอบการพลิกคว่ำ เพื่อทดสอบโครงสร้างหลักของรถโดยสาร น่าจะเป็นก้าวสำคัญของการสร้างความปลอดภัยให้กับผู้โดยสารในอนาคต

ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (๒๕๕๓) กล่าวว่าสาเหตุหลักของอุบัติเหตุในแต่ละครั้ง มาจากผู้ขับขี่และการขาดอุปกรณ์ด้านความปลอดภัยเช่น เข็มขัดนิรภัย สภาพรถที่เก่าทรุดโทรม ตัวถัง เบรก ล้อ และอุปกรณ์เสริมหลายอย่าง ที่ไม่ได้มาตรฐาน ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนนจึงรวบรวมระดมสมองจากหลายภาคส่วนเพื่อช่วยกันกำหนดนโยบายยกระดับมาตรฐานของรถโดยสารสาธารณะและทิศทางการปรับปรุงเกี่ยวกับมาตรฐานรถ ดังนี้

๑. การกำหนดมาตรฐานของเข็มขัดนิรภัยการยึดติดกับเก้าอี้ที่นั่งของรถโดยสารสาธารณะและกำหนดให้ติดตั้งในทุกที่นั่ง
๒. ฝึกอบรมพนักงานขับรถ กำหนดให้เป็นอาชีพเฉพาะที่ต้องมีใบประกอบวิชาชีพและส่งเสริมให้มีสวัสดิการที่ดี
๓. การบังคับใช้กฎหมายให้เกิดมาตรฐานของรถสาธารณะอย่างเข้มงวด
๔. หน่วยงานราชการควรเป็นแบบอย่างในเรื่องมาตรฐานความปลอดภัย โดยภาครัฐควรกำกับดูแลเรื่องต่าง ๆ ดังนี้
๑. ภาครัฐควรสนับสนุนผู้ประกอบการเพื่อยกระดับให้รถโดยสารสาธารณะมีความปลอดภัย เช่น จัดการสัมปทานที่เป็นธรรม ลดภาษีอุปกรณ์ด้านความปลอดภัย

๒. ภาครัฐควรเข้ามาลงทุน เพื่อให้เกิดมาตรฐานและความปลอดภัยเต็มรูปแบบ พลังเครือข่ายเพื่อถนนปลอดภัย (๒๕๕๒) กล่าวว่าอัตราการเสียชีวิตของประชาชนจากอุบัติเหตุจราจรในประเทศไทยมีสูงมากติดอันดับต้น ๆ ของโลกแต่กำลังลดลงด้วยความร่วมมือของภาคีหลายหน่วยงาน ทุกวันนี้อุบัติเหตุจราจรคร่าคนไทยตายมากกว่าอาชญากรรม ๔-๕ เท่าต่อปีอุบัติเหตุจราจรยังเกิดขึ้นสูงในทุกเดือนมิใช่เฉพาะช่วงเทศกาลอุบัติเหตุจราจรสามารถควบคุมป้องกันได้เช่นเดียวกับอาชญากรรม ผลการวิจัยในต่างประเทศแสดงว่าการบังคับใช้กฎหมายสามารถลดอุบัติเหตุได้ถึงร้อยละ ๔๐ ดังนั้นการบังคับใช้กฎหมายหรือบทลงโทษที่เข้มงวดรัดกุมจะสามารถช่วยให้ประชาชนได้รับความปลอดภัยจากการใช้รถใช้ถนนมากขึ้น

Taneerananon and Sutiwipakorn (๑๙๙๙) ได้ทำการศึกษาเกี่ยวกับความปลอดภัยของรถโดยสารในประเทศไทยและเสนอมาตรการแก้ไขไว้ จากการศึกษาพบว่าอุบัติเหตุที่มีรถโดยสารเกี่ยวข้องมีประมาณร้อยละ ๕ ของอุบัติเหตุจราจร มีผู้เสียชีวิตประมาณ ๑,๕๐๐ คน และมีผู้บาดเจ็บประมาณ ๔,๕๐๐ คน สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุเกิดจาก ขับรถเร็วเกินอัตราที่กำหนดร้อยละ ๓๙ ตัดหน้ากระชั้นชิดร้อยละ ๑๕ และเบรกช้าร้อยละ ๘ จากการสำรวจความคิดเห็นของพนักงานขับรถประมาณร้อยละ ๕๐ ให้ความสำคัญกับอุบัติเหตุมาก สาเหตุสำคัญที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุเกิดจากพนักงานขับรถประมาณร้อยละ ๕๕ ไม่ได้ตรวจสุขภาพและทดสอบสายตาในระยะ ๒๐ เมตร ร้อยละ ๙ ข้อเสนอแนะในการจัดการอุบัติเหตุรถโดยสารประกอบด้วย ๔ ปัจจัย ได้แก่ การแก้ไขพฤติกรรมของพนักงานขับรถ สภาพแวดล้อมของถนน ความปลอดภัยของยานพาหนะ และการบังคับใช้กฎหมาย

๓. การเปรียบเทียบมาตรฐานต่างๆของประเทศไทยและต่างประเทศ

เอกสารที่เกี่ยวข้องกับมาตรฐานความปลอดภัยในหัวข้อต่าง ๆ เช่น การกำหนดอายุของรถ มาตรฐานความแข็งแรงของโครงสร้าง มาตรฐานการออกแบบอนุญาตสำหรับซิปซี และมาตรฐานค่าปรับ และนำมาเปรียบเทียบได้ดังตารางที่ ๒ -๔

ตารางที่ ๒-๕ : การเปรียบเทียบมาตรฐานต่างๆ ของประเทศไทยและต่างประเทศ

ประเทศ	การกำหนดอายุของรถ	มาตรฐานความแข็งแรงของโครงสร้าง	ใบอนุญาตสำหรับซิปซี	ค่าปรับ
ไทย	x	x	x	x
ออสเตรเลีย	x	x		x
สหรัฐอเมริกา	x		x	
เยอรมัน	x	x		x
แคนาดา	x	x		
อังกฤษ		x	x	
ฝรั่งเศส		x		x
ญี่ปุ่น			x	x
มาเลเซีย	x			
อินเดีย	x			
ฮ่องกง	x			
สิงคโปร์				x

ที่มา : การวิเคราะห์ความปลอดภัยรถตู้โดยสารสาธารณะ คณะโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยบูรพา, ๒๕๕๙

๔. การวิเคราะห์สาเหตุและเหตุผลด้านความปลอดภัยของรถตู้โดยสาร

สาธารณะ

เนื่องจากการค้นคว้าและงานวิจัยต่างๆที่เกี่ยวข้องกับรถตู้โดยสารนั้นพบว่าปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยของรถตู้โดยสาร ได้แก่ พฤติกรรมการขับขี่ สภาพยานพาหนะ ถนน และการบังคับใช้กฎหมายการวิเคราะห์เพื่อหาสาเหตุและผลของการเกิดอุบัติเหตุโดยแบ่งสาเหตุออกการเกิดอุบัติเหตุตามแนวคิดแผนผังสาเหตุและผลจึงได้แบ่ง สาเหตุหลักออกเป็น ๔ สาเหตุ ได้แก่ คนขับรถ, ยานพาหนะ ถนน และสิ่งแวดล้อม

๔.๑ คนขับ ปัจจัยที่ทำให้คนขับขับรถแล้วอาจเกิดอุบัติเหตุได้ หรือเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ พบว่า มีหลายประการ จึงได้ทำการจัดกลุ่มสาเหตุต่าง ๆ ที่ส่งผลถึงการเกิดอุบัติเหตุได้ ๔ สาเหตุหลัก ดังนี้

๔.๑.๑ การไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร เช่น กฎหมายจราจรระบุให้รถวิ่งด้วยความเร็ว ๙๐ กิโลเมตร/ชั่วโมง แต่คนขับไม่สนใจปฏิบัติตามกฎ เป็นสาเหตุสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุได้

๔.๑.๒ ประสบการณ์ เช่น คนขับที่ขาดประสบการณ์และไม่ชำนาญเส้นทางในการขับรถบนที่ลาดชันและเป็นทางโค้ง แต่จำเป็นต้องมาขับเพื่อนำผู้โดยสารหรือสิ่งของ ไปยังจุดหมายปลายทาง อาจทำให้เกิดอุบัติเหตุได้

๔.๑.๓ การฝึกอบรมให้ขับรถได้อย่างปลอดภัย บ่อยครั้งที่พบว่าคนขับรถตู้รถทัวร์รถเมล์ ไต่เต้าจากการเป็นเด็กรถ ได้รับการฝึกหัดวิธีการขับรถจากรุ่นพี่ แต่ไม่ได้รับการอบรมเรื่องความปลอดภัยในการขับรถ ซึ่งเป็นเรื่องสำคัญมาก เพราะว่าคนขับเป็นผู้รับผิดชอบชีวิตผู้โดยสารทุกชีวิต

๔.๑.๔ สุขภาพ เป็นปัจจัยสำคัญอีกประการที่พบว่าเป็นสาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุจากข่าวอุบัติเหตุทางถนนในหน้าหนังสือพิมพ์ส่วนใหญ่ ระบุว่า การเกิดอุบัติเหตุมีสาเหตุมาจากคนขับหลับใน การหลับในอาจเป็นผลมาจากการพักผ่อนน้อย มีการรับประทานยาที่ทำให้ง่วงก่อนการขับรถ หรือปัญหาด้านสายตาและการมองเห็น คนขับบางรายสายตาสั้น แต่ไม่ใส่แว่นสายตา ทำให้กะระยะผิดพลาด และเกิดอุบัติเหตุได้

๔.๒ รถ/ยานพาหนะปัจจัยด้านรถ/ยานพาหนะ ที่ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุ หรือเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ พบว่า มีหลายประการ ดังนี้

๔.๒.๑ ระบบเชื้อเพลิง โดยเฉพาะเชื้อเพลิงระบบก๊าซที่อาจเกิดการระเบิดและเกิดเพลิงไหม้ได้

๔.๒.๒ อุปกรณ์ที่ช่วยในการมองได้ชัดเจน เช่น กระจกมองด้านหลัง ด้านข้างที่ปิดน้ำฝนหากอุปกรณ์เหล่านี้ชำรุด ก็อาจทำให้เกิดอุบัติเหตุได้

๔.๒.๓ ระบบเบรก เช่น หากเบรกอ่อนเกินไปเหยียบเบรกแล้วรถไม่หยุดก็อาจจะทำให้เกิดการชนกับรถคันหน้าได้

๔.๒.๔ ยางรถยนต์ หากเกิดการแตก ระหว่างขับรถ จะทำให้เกิดอันตรายได้ และถ้าหากขับรถด้วยความเร็วสูง การชะลอรถเพื่อเข้าจอดข้างทาง จะกระทำได้ค่อนข้างยากเนื่องจากไม่สามารถเหยียบเบรกเพื่อลดความเร็วของรถได้ แต่จะต้องใช้วิธีการชะลอรถเพียงอย่างเดียว

๔.๒.๕ ระบบไฟส่องสว่างของรถ หากซับซ้อนในยามวิกาล แสงไฟส่องสว่างของรถเป็นส่วนสำคัญ ที่จะทำให้ผู้ขับขี่มองเห็นถนน และยังทำให้ผู้ขับขี่รถคันอื่น เห็นเราอีกด้วย การมองไม่เห็นรถสวนกันบนถนนในที่มืด เป็นสาเหตุอีกประการในการเกิดอุบัติเหตุ

๔.๒.๖ สภาพตัวถัง เพลารถ ที่ไม่แข็งแรง หากขับอยู่บนท้องถนน รถเกิดเพลาทัก หรือเพลาลุด ก็ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้เช่นกัน

๔.๓ ถนนปัจจัยด้านถนนที่ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุ หรือเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ได้แก่

๔.๓.๑ ลักษณะถนนที่แคบ ไม่มีไหล่ทาง การวิ่งสวนกัน หรือหลบรถข้างทาง อาจไม่พ้นรัศมี จนเกิดอุบัติเหตุได้

๔.๓.๒ ขาดเครื่องหมายจราจร ป้ายจราจรบอกทาง เช่น ทางข้างหน้าเป็นทางโค้ง แต่ไม่มีป้ายบอกทาง หรือทางข้างหน้าเป็นลักษณะแยกตัววาย แต่ไม่มีป้ายหรือสัญญาณบอกล่วงหน้า ทำให้คนขับไม่ทราบ และเกิดอุบัติเหตุได้

๔.๓.๓ ขาดไฟส่องสว่างบนถนน แสงสว่างบนถนน เป็นสาเหตุอีกประการหนึ่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ เนื่องจากส่งผลต่อสภาวะการมองเห็นที่ไม่เอื้ออำนวยในการขับรถ

๔.๓.๔ การสร้างถนนไม่ดี ไม่ได้มุม ไม่ได้องศา เช่น ถนนช่วงทางโค้ง การออกแบบและสร้าง สำคัญมาก เนื่องจากต้องมีการวัดมุมโค้งเอียง เพื่อให้รับพอดีกับรถที่วิ่งมาด้วย หรือการบังคับช่องถนน จาก ๘ ช่องทาง เหลือเพียง ๒ ช่องทาง การตัดถนนให้มีตรอกซอย ทางแยกทางร่วมมากเกินไป ก็เป็นสาเหตุในการเกิดอุบัติเหตุเช่นเดียวกัน

๔.๔ สิ่งแวดล้อมปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม ที่ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุ หรือเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ พบว่า มีหลายประการ ดังนี้

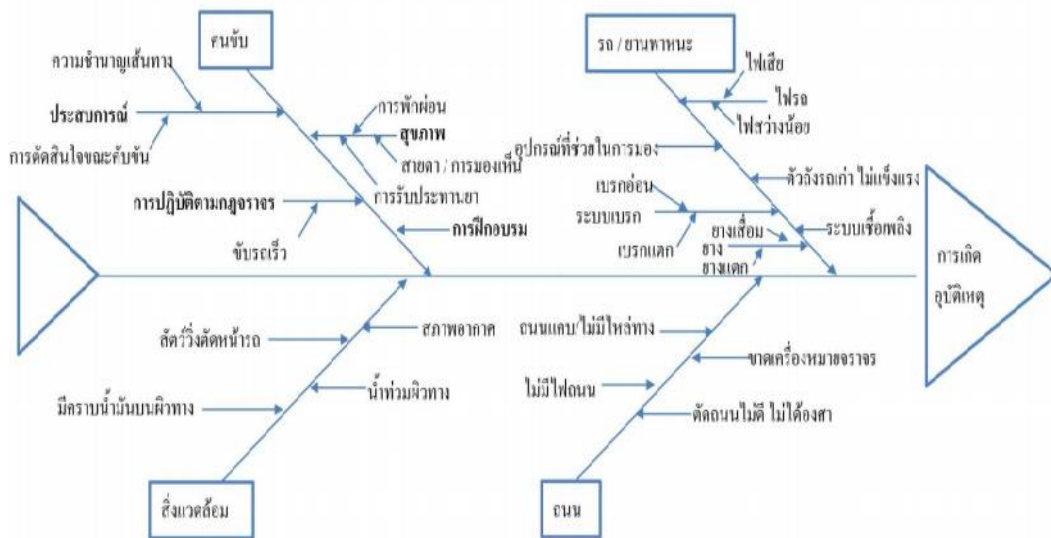
๔.๔.๑ สภาพอากาศ เช่น เกิดฝนตกหนัก เกิดหมอกจัด ทำให้ถนนลื่น หรือมองทางไม่ชัด เป็นต้น

๔.๔.๒ สัตว์วิ่งตัดหน้ารถ การเกิดเหตุการณ์มีสัตว์ เช่น สุนัข วัว กระบือ ตัดหน้ารถ มีให้เห็นบ่อยครั้ง และเป็นอีกสาเหตุหนึ่งของการเกิดอุบัติเหตุเช่นกัน

๔.๔.๓ มีคราบสิ่งสกปรก เช่น น้ำมันบนผิวทาง ทำให้ถนนลื่น รถอาจเกิดการลื่นไถล จนเกิดอุบัติเหตุได้

๔.๔.๔ มีน้ำท่วมบริเวณผิวทาง การเกิดน้ำท่วม น้ำขังบริเวณผิวทาง เป็นเรื่องที่เกิดขึ้นไม่บ่อยนัก แต่เมื่อเกิดแล้ว อาจทำให้เกิดอุบัติเหตุ

แผนภาพที่ ๒ - ๒ : การวิเคราะห์สาเหตุและเหตุผลด้านความปลอดภัยของรถตู้โดยสารสาธารณะ



ที่มา : การวิเคราะห์ความปลอดภัยรถตู้โดยสารสาธารณะ คณะโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยบูรพา, ๒๕๕๙

อุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะด้านผลกระทบ การประกันภัย และการชดเชยเยียวยา

อุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะนำมาซึ่งความสูญเสียแก่ผู้เกี่ยวข้อง ทั้งผู้ประสบเหตุและญาติผู้ประสบเหตุอย่างไม่สามารถประเมินค่าได้ โดยสร้างผลกระทบทั้งด้านความเสียหายที่เกิดขึ้นกับชีวิตและทรัพย์สิน ทั้งทางร่างกายและจิตใจ ทั้งที่สามารถรักษาให้หายดังเดิมหรือไม่สามารถหายเป็นปกติได้ ทั้งนี้ ผู้โดยสารรถโดยสารสาธารณะควรได้รับการชดเชยเยียวยาจากผลกระทบที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุนี้เป็นอย่างดีที่สุด เนื่องจากผู้ประสบเหตุถือเป็นบุคคลที่ ๓ ที่ไม่มีส่วนต้องรับผิดชอบอุบัติเหตุนี้ อย่างไรก็ตาม การชดเชยเยียวยาจากอุบัติเหตุในกรณีของผู้ประสบอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะมักประสบปัญหาในการได้รับความช่วยเหลือหลายประการ ทั้งส่วนของการขาดความรู้เรื่องสิทธิของผู้โดยสารที่ประสบเหตุพึงได้รับ การชดเชยเยียวยาที่ไม่เป็นธรรมจากบริษัทประกันภัย และผู้ประกอบการขนส่งรถโดยสารสาธารณะ รวมถึงการขาดคำแนะนำในกรณีที่เป็นคดีความฟ้องร้องในชั้นศาล

ผลของอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะ ทำให้ความน่าเชื่อถือของระบบรถโดยสารลดน้อยลง ซึ่งส่งผลให้มีความต้องการในการใช้บริการลดลง ทั้งนี้ สาเหตุของอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะ ได้แก่ ความประมาทของพนักงานขับรถและความไม่พร้อมของยานพาหนะ ซึ่งบางสาเหตุสามารถป้องกันได้ถ้าผู้ประกอบการรถโดยสารสาธารณะมีความระมัดระวังเพียงพอ นอกจากนี้ในบางครั้งที่ผู้ประกอบการประมาท แต่ไม่ได้มีส่วนเยียวยาโดยตรงกับเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยปล่อยให้

ระบบประกันภัยทำหน้าที่แทน จึงทำให้ขาดความเชื่อมโยงระหว่างความระมัดระวังของผู้ประกอบการ ส่งผลให้ผู้ประกอบการขาดแรงจูงใจที่จะใช้ความระมัดระวังและมีส่วนทำให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง

ด้านผลกระทบของอุบัติเหตุทางถนนเรื่องการเยียวยาผู้ประสบอุบัติเหตุ นั้น แสดงให้เห็นว่าผู้ประสบอุบัติเหตุและครอบครัวจะมีคุณภาพชีวิตที่ลดลง โดยผู้ประสบอุบัติเหตุ ส่วนใหญ่เกิดปัญหาสุขภาพจิต ทั้งด้านการนอนหลับ ผันร่าย จึงทำให้ต้องพึ่งยากล่อมประสาทและยังส่งผลถึงหน้าที่ การงาน สำหรับประเทศไทยแล้ว การชดเชยเยียวยาผู้ประสบอุบัติเหตุจากการประกันภัยของบริษัทประกันวินาศภัยนั้นสามารถแบ่งสิทธิการประกันภัยออกเป็น ๒ ส่วนคือ สิทธิจากการประกันภัยพื้นฐานและสิทธิจากการประกันภัยเพิ่มเติม สำหรับสิทธิพื้นฐานนั้น อาศัยข้อบังคับจากพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕ หรือพระราชบัญญัติภาคบังคับเป็นหลัก โดยมีหลักเกณฑ์ คือ สำหรับอาการบาดเจ็บจะได้รับค่ารักษาพยาบาลเป็นค่าเสียหายเบื้องต้น ๑๕,๐๐๐ บาท และสำหรับกรณีทุพพลภาพหรือเสียชีวิต จะได้รับเป็นค่ารักษาพยาบาลหรือค่าปลงศพ ๓๕,๐๐๐ บาท ในกรณีที่บาดเจ็บก่อนและทุพพลภาพหรือเสียชีวิตในภายหลังจะได้รับเงินค่าเสียหายเบื้องต้นเป็นค่ารักษาพยาบาลและค่าปลงศพ ๕๐,๐๐๐ บาท จากนั้นผู้ประสบเหตุสามารถเบิกค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมได้ สำหรับกรณีบาดเจ็บนั้นเมื่อรวมกับค่าเสียหายเบื้องต้นแล้ว สิทธิค่ารักษาพยาบาลที่เบิกได้ต้องไม่เกิน ๕๐,๐๐๐ บาท ในขณะที่อาการบาดเจ็บขั้นทุพพลภาพ เสียชีวิตหรือบาดเจ็บและทุพพลภาพหรือเสียชีวิตนั้น จะได้รับเงินชดเชย ๒๐๐,๐๐๐ บาท ทั้งนี้ผู้ประสบเหตุมีสิทธิได้รับเงินชดเชยการพักรักษาตัวในโรงพยาบาล วันละ ๒๐๐ บาท ไม่เกิน ๒๐ วัน ดังนั้นโดยรวมแล้วผู้ประสบเหตุจะได้รับเงินชดเชยไม่เกิน ๒๐๔,๐๐๐ บาท นอกจากนั้น ผู้ประสบเหตุยังมีสิทธิพื้นฐานอื่นๆเช่น สิทธิจากกองทุนประกันสังคมและสิทธิจากสำนักงานประกันสุขภาพแห่งชาติสำหรับสิทธิจากการประกันภัยเพิ่มเติมประกอบด้วย สิทธิจากการที่รถยนต์ทำกรรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ การประกันภัยการบาดเจ็บเสียหายส่วนบุคคล การประกันชีวิต กองทุนคุ้มครองการทุพพลภาพสวัสดิการจากหน่วยงานอื่นๆ ทั้งจากรัฐและเอกชน เป็นต้น ทั้งหมดนี้ล้วนเป็นสิทธิที่ผู้ประสบอุบัติเหตุพึงมีในการได้รับการชดเชย เยียวยา ตามตารางที่ ๒ - ๖

ตารางที่ ๒-๖ : สิทธิที่ได้รับจาก พ.ร.บ. คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

สิทธิที่ได้รับ	บาดเจ็บ	ทุพพลภาพ	เสียชีวิต	บาดเจ็บ - ทุพพลภาพ หรือบาดเจ็บ - เสียชีวิต
ค่าเสียหายเบื้องต้น	๑๕,๐๐๐ บาท	๓๕,๐๐๐ บาท		ไม่เกิน ๕๐,๐๐๐ บาท
วงเงินคุ้มครองผู้ประกัน ภัยเมื่อรวมค่าเสียหาย เบื้องต้น	ไม่เกิน ๕๐,๐๐๐ บาท	ไม่เกิน ๒๐๐,๐๐๐ บาท		

ที่มา : อุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะ ผลกระทบ การประกันภัย และการชดเชยเยียวยา มูลนิธิสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย, ๒๕๕๙

กลุ่มผู้ประสบเหตุได้รับผลกระทบที่เกิดขึ้นในหลายๆ ด้าน โดยส่วนมากผู้ประสบเหตุ จะได้รับผลกระทบทางด้านร่างกาย ส่วนญาติผู้ประสบเหตุได้รับผลกระทบด้านจิตใจ กลุ่มผู้ประสบเหตุ ยังได้รับผลกระทบต่อการดำเนินชีวิต ทั้งค่าใช้จ่ายในการดำเนินชีวิตที่เพิ่มขึ้น และการไม่สามารถดำเนิน ชีวิตได้ตามปกติ ส่วนญาติผู้ประสบเหตุได้รับผลกระทบในด้านสัมพันธภาพระหว่างบุคคลและภายใน ครอบครัว นอกจากนั้น ในด้านหน้าที่การงาน ผู้ประสบเหตุจำนวนหนึ่งต้องเปลี่ยนงานจากการประสบ อุบัติเหตุ

ในส่วนของระดับความพึงพอใจของกลุ่มผู้ประสบเหตุจากผลกระทบที่เกี่ยวข้องนั้น ผู้ประสบเหตุมีความพึงพอใจในการช่วยเหลือของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสูงที่สุด อันได้แก่ หน่วยพยาบาล อุกเหิน สถานพยาบาล และเจ้าหน้าที่ตำรวจ รองลงมาเป็นเรื่องของกระบวนการทางแพ่งในการเรียกร้อง ค่าเสียหาย อย่างไรก็ตาม กระบวนการทางอาญาในการลงโทษผู้กระทำความผิดและการประกันภัย สำหรับการชดเชย เยียวยา มีคะแนนในระดับต่ำ

ข้อเสนอแนะจากกลุ่มผู้ประสบเหตุที่สำคัญคือเรื่องคนขับรถโดยสารสาธารณะที่ควรมีการ ขับขี่โดยไม่ประมาท มีการตรวจสอบประวัติคนขับรถและมีบทลงโทษผู้ขับขี่ รองลงมาเป็นเรื่องข้อ กฎหมายในการควบคุมความเร็วรถโดยสารสาธารณะ การคาดเข็มขัดนิรภัย และวงเงินคุ้มครองการ ประกันภัย เรื่องถัดมาคือการมีบทลงโทษบริษัทโดยสาธารณะเพื่อให้เกิดความรับผิดชอบร่วม และสุดท้ายคือเรื่องการตรวจสอบสภาพรถโดยสาร ซึ่งเน้นด้านอายุการใช้งานและสภาพรถก่อนใช้งาน

ทั้งนี้ ประเด็นที่ต้องให้ความสนใจเพิ่มเติมคือ เรื่องความเหมาะสมในการชดเชยเยียวยา เมื่อเกิดอุบัติเหตุ โดยพิจารณาถึงความเหมาะสมของจำนวนเงินชดเชยในการใช้จ่ายรักษาพยาบาล และความเหมาะสมของค่าสินไหมทดแทนการขาดรายได้ ในด้านการใช้จ่ายเพื่อรักษาพยาบาลนั้น มีความเหมาะสมในด้านจำนวนเงินชดเชยสำหรับกรณีผู้ประสบเหตุบาดเจ็บทั่วไป แต่ไม่เหมาะสม ในกรณีที่อาการบาดเจ็บร้ายแรง เนื่องจากเมื่ออาการบาดเจ็บร้ายแรงยิ่งขึ้น ส่งผลให้ค่ารักษาพยาบาล เกินวงเงิน ๕๐,๐๐๐ บาท ที่ได้รับความคุ้มครองจาก พ.ร.บ. ภาครัฐ ทำให้ได้รับการชดเชยที่ไม่ เพียงพอ

สำหรับค่าสินไหมทดแทนการขาดรายได้นั้น พบว่า จำนวนเงินที่ได้รับมีความเหมาะสม เมื่อเปรียบเทียบกับค่าขาดรายได้ที่ผู้ประสบเหตุระบุ และเปรียบเทียบกับค่าใช้จ่ายครัวเรือนเฉลี่ยและ ระยะเวลาที่ขาดรายได้ อย่างไรก็ตาม ระยะเวลาในการเรียกร้องค่าเสียหายในศาลนั้นใช้เวลานาน

สำหรับการประกันภัยบุคคลที่ ๓ ในประเทศไทยนั้น เมื่อเกิดอุบัติเหตุ ผู้ประสบเหตุที่เป็น บุคคลที่ ๓ จะได้รับค่าเสียหายทันทีโดยไม่ต้องรอพิสูจน์ถูกผิด ซึ่งแสดงได้ดังตารางที่ ๒ - ๗ และเห็นได้ ว่าค่าเสียหายดังกล่าวต่ำกว่าวงเงินที่คณะกรรมการการสาธารณสุขปี ๒๕๕๐ เคยเสนอ

ตารางที่ ๒-๗ : การเปรียบเทียบค่าเสียหายเบื้องต้นและวงเงินคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

รายการ	บาดเจ็บ	ทุพพลภาพ	เสียชีวิต	บาดเจ็บ-ทุพพลภาพหรือ บาดเจ็บ-เสียชีวิต
ค่าเสียหายเบื้องต้น	๑๕,๐๐๐ บาท	๓๕,๐๐๐ บาท		ไม่เกิน ๕๐,๐๐๐ บาท
วงเงินคุ้มครองผู้ประกันภัยเมื่อรวมค่าเสียหายเบื้องต้น				
กรณีปัจจุบัน	ไม่เกิน ๕๐,๐๐๐ บาท	ไม่เกิน ๒๐๐,๐๐๐ บาท		
	หมายเหตุ : ผู้ประสบเหตุมีสิทธิรับค่าชดเชยรายวันสำหรับการพักรักษาตัว อยู่ในโรงพยาบาลวันละ ๒๐๐ บาท ไม่เกิน ๒๐ วัน			
ข้อเสนอ คณะกรรมการ สาธารณสุข ๒๕๕๐	ไม่เกิน ๕๐,๐๐๐ บาท หรือ ๑๕๐,๐๐๐ บาท	๑๐๐,๐๐๐ บาท		ค่ารักษาพยาบาล (ไม่เกิน ๑๕๐,๐๐๐ บาท) + ๑๐๐,๐๐๐ บาท

ที่มา : อุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะ ผลกระทบ การประกันภัย และการชดเชยเยียวยา มูลนิธิสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย, ๒๕๕๙

เมื่อเปรียบเทียบวงเงินดังกล่าวกับต่างประเทศ พบว่า วงเงินคุ้มครองที่เป็นความเสียหายต่อการบาดเจ็บต่อร่างกายของประเทศไทยค่อนข้างต่ำและไม่มีวงเงินคุ้มครองสำหรับความเสียหายต่อทรัพย์สิน ตามตารางที่ ๒ - ๘

ตารางที่ ๒-๘ : การเปรียบเทียบวงเงินคุ้มครองการประกันภัยบุคคลที่ ๓ ระหว่างไทยและต่างประเทศ

ประเทศ	วงเงินประกันภัยต่อบุคคล	
	ดอลลาร์สหรัฐฯ	บาท
อังกฤษ	๓๑,๔๐๐,๐๐๐	๙๔๒,๐๐๐,๐๐๐
กรีซ	๖๘๖,๐๐๐	๒๐,๕๘๐,๐๐๐
ญี่ปุ่น	ไม่จำกัด	ไม่จำกัด
เกาหลี	๕๗,๐๐๐	๑,๗๑๐,๐๐๐
ไต้หวัน	๔๗,๐๐๐	๑,๔๑๐,๐๐๐
สิงคโปร์	ไม่จำกัด	ไม่จำกัด
มาเลเซีย	ไม่จำกัด	ไม่จำกัด
ฟิลิปปินส์	๑,๐๐๐	๓๐,๐๐๐
อินโดนีเซีย	๒๒๐	๖,๖๐๐
ไทย	๖,๖๖๖	๒๐๐,๐๐๐

ที่มา : Motor Insurance Working Group Normative and Management Characteristics Of Motor Third Party Liability Insurance in the World, ๒๐๑๐

สำหรับการปรับปรุงระบบการประกันภัยเพื่อยกระดับความปลอดภัยนั้น แนวทางที่ควรดำเนินการ คือ การบังคับใช้ พ.ร.บ. การขนส่งทางบก หมวด ๔ การชดเชยค่าเสียหายที่เกิดจากการขนส่ง เพื่อสร้างระบบร่วมจ่ายระหว่างบริษัทประกันภัยและผู้ประกอบการ แต่กฎกระทรวงที่บังคับใช้อยู่ ได้แก่ กฎกระทรวงฉบับที่ ๔๖ (พ.ศ. ๒๕๓๗) กำหนดการชดเชยค่าเสียหายเบื้องต้น เท่ากับวงเงินคุ้มครองตาม พ.ร.บ. คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ซึ่งกรมการขนส่งทางบก สามารถนำกระบวนการตาม พ.ร.บ. การขนส่งทางบก หมวด ๔ การชดเชยค่าเสียหายที่เกิดจากการขนส่ง มาใช้ประโยชน์ในการกำหนดวงเงินค่าเสียหายเบื้องต้นให้สูงกว่าที่กำหนดใน พ.ร.บ. คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถและให้เกิดกระบวนการชดเชยเยียวยาที่รวดเร็วกว่าการดำเนินการฟ้องร้องทางศาลได้ ซึ่งจะทำให้บริษัทประกันภัยในอนาคตสามารถออกผลิตภัณฑ์ใหม่ให้สอดคล้องกับข้อกำหนดนี้ได้ และระบบประกันทำหน้าที่เป็นเสมือนกลไกร่วมจ่ายเพื่อสร้างความระมัดระวังที่เพิ่มขึ้นแก่ผู้ประกอบการ

ดังนั้น ระบบประกันภัยรถยนต์ของไทยควรมีการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นทั้งในด้านความคุ้มครองค่ารักษาพยาบาล วงเงินคุ้มครอง และการกำหนดเบี้ยประกันภัยได้ดังตารางที่ ๒ - ๙

ตารางที่ ๒-๙ : ระบบประกันภัยรถยนต์ของไทยและแนวทางการแก้ไข

ปัญหา	แนวทางแก้ไข
๑. การชดเชยค่ารักษาพยาบาลต้องรอพิสูจน์ถูกผิด	ควรมีการเพิ่มวงเงินค่ารักษาพยาบาลที่คุ้มครอง และไม่ต้องรอพิสูจน์ถูกผิด
๒. การรวมวงเงินชดเชยและค่ารักษาพยาบาล	ควรมีการแยกเงินชดเชยกรณีเสียชีวิตหรือทุพพลภาพ ออกจากค่ารักษาพยาบาล
๓. ระยะเวลาในการเรียกร้องค่าชดเชยใช้เวลานาน	สร้างกลไกการชดเชยค่าเสียหายที่เกิดจากการขนส่งตาม พ.ร.บ. การขนส่งทางบกให้ใช้เวลาสั้น และเพิ่มวงเงินในระบบประกันภัยให้เป็นวงเงินขั้นต่ำ ๕๐๐,๐๐๐ บาท
๔. การสร้างระบบการร่วมรับผิดชอบของผู้ประกอบการที่เกิดอุบัติเหตุ	สร้างระบบร่วมจ่ายระหว่างบริษัทประกันภัยกับผู้ประกอบการ (ทั้งผู้ประกอบการที่มีใบอนุญาตและร่วมบริการ)

ที่มา : การประชุมระดมความคิดเห็นเพื่อยกระดับความปลอดภัยของรถโดยสารสาธารณะ, ๒๕๕๙

รูปแบบการประกอบการของรถสาธารณะรถตู้โดยสารสาธารณะ

๑. ลักษณะการประกอบการรถตู้โดยสารร่วมบริการ องค์การขนส่งมวลชน

กรุงเทพ

จากการทำสัญญาร่วมบริการเป็นรายคันของ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ทำให้ คณะผู้วิจัยยึดหลักของความเป็นเจ้าของรถและการทำสัญญาร่วมบริการกับ องค์การขนส่งมวลชน กรุงเทพ ในการวิเคราะห์โดยได้จำแนกผู้ประกอบการหรือเจ้าของรถออกเป็น ๓ ประเภทหลัก ได้แก่ เจ้าของรถที่เป็นนิติบุคคล บุคคลธรรมดาที่ร่วมเป็นกลุ่มการเดินทาง (กลุ่มการเดินทาง) และบุคคลธรรมดาที่เดินทางร่วมกันแบบปกติ (บุคคลธรรมดา) ทั้งสามรูปแบบมีความแตกต่างกันในส่วนของ ประสิทธิภาพในการให้บริการ โดยสมมติฐานของคณะผู้วิจัยคือศักยภาพของการประกอบการแบบนิติ บุคคลจะมีมากที่สุด รองลงมา ได้แก่ กลุ่มการเดินทาง และบุคคลธรรมดา ตามลำดับ

ในส่วนของ การเดินทาง นิติบุคคลเป็นรูปแบบที่มักจะจ้างคนขับรถและคนคุมวิน ในขณะที่การประกอบการแบบบุคคลธรรมดาทั้ง ๒ แบบ อาจจะจ้างคนขับรถหรือขับรถเองก็ได้ แต่มักจะร่วมกันจ้างคนคุมวิน นอกจากนี้ เจ้าของรถบางรายไม่ว่าจะอยู่ในรูปแบบการประกอบการใด ก็ตามยังให้ผู้อื่นเช่ารถขับ ซึ่งเจ้าของรถจะได้รับค่าเช่าเป็นการตอบแทน แต่ยังคงรับภาระเฉพาะ ค่าใช้จ่ายในการจัดการรถและการบำรุงรักษารถ ทั้งนี้ จากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการ คณะผู้วิจัย สามารถสรุปภาระต้นทุนของเจ้าของรถส่วนใหญ่ จำแนกตามรูปแบบการเดินทาง ดังตารางที่ ๒ - ๑๐

ตารางที่ ๒-๑๐ : ภาระต้นทุนของเจ้าของรถ จำแนกตามรูปแบบการเดินทางตู้โดยสารร่วมบริการ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

รูปแบบ การเดินทาง	การจัดหา รถ	การบำรุงรักษา	การจ้าง พนักงาน ขับรถ	ค่า เชื้อเพลิง	การปล่อยรถ (ท่า)
ขับเอง	ส่วนใหญ่ เช่าซื้อกับ สถาบัน การเงิน	ส่วนใหญ่นำไป เช่าอยู่	-	เจ้าของ รับภาระ เอง	เสียค่าเข้าร่วมวิน เพื่อรับบริการปล่อย รถ
จ้างขับ	ส่วนใหญ่ เช่าซื้อกับ สถาบัน การเงิน	๑.ส่วนใหญ่ นำไปเช่าอยู่ ๒.บางรายที่มี ขนาดใหญ่จะ จ้างช่างประจำ	ส่วนใหญ่ จ้างคนขับ รายวัน และ มีเงินพิเศษ ให้	เจ้าของ รับภาระ เอง	๑. เสียค่าเข้าร่วมวิน ๒. เพื่อรับบริการ ๓. ปล่อยรถ ๔. บางรายที่มี จำนวนรถมากต้อง จ้างคนคุมวิน

ตารางที่ ๒-๑๐ : ภาระต้นทุนของเจ้าของรถ จำแนกตามรูปแบบการเดินรถคู่โดยสารร่วมบริการ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ต่อ)

รูปแบบการเดินรถ	การจัดหารถ	การบำรุงรักษา	การจ้างพนักงานขับรถ	ค่าเชื้อเพลิง	การปล่อยรถ (ท่า)
ให้เช่าขับ	ส่วนใหญ่เช่าซื้อกับสถาบันการเงิน	๑.ส่วนใหญ่นำไปเช่าอยู่ ๒.บางรายที่มีขนาดใหญ่จะจ้างช่างประจำ	-	-	-

ที่มา : ต้นทุนการประกอบการรถโดยสารประจำทาง สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย, ๒๕๕๙

การวิเคราะห์ความแตกต่างของต้นทุนการประกอบการของเจ้าของรถแต่ละรูปแบบ โดยการสำรวจผู้ประกอบการหรือเจ้าของรถพบว่า ภาระต้นทุนในการประกอบการสามารถแบ่งได้เป็น ค่าจ้างคนขับค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับรถ ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการเดินรถ และค่าใช้จ่ายอื่นๆที่เกี่ยวข้อง

๑.๑ ค่าจ้างคนขับ

ผู้ประกอบการที่มีรูปแบบการให้บริการแบบจ้างขับ จะมีภาระต้นทุนด้านบุคลากรที่เป็นค่าจ้างในการให้บริการในการเดินรถ โดยคิดจากการจ้างผู้ขับ ๑ คน ต่อรถ ๑ คันเฉลี่ยอยู่ที่ ๑๒๗,๕๐๐ บาทต่อปี หรือเฉลี่ย ๑๐,๖๒๕ บาทต่อเดือน ซึ่งผู้ประกอบการกลุ่มนี้มีสัดส่วนอยู่ที่ร้อยละ ๕๖ ของผู้ประกอบการทั้งหมดที่ตอบแบบสอบถาม

ในขณะที่ผู้ประกอบการที่ให้เช่ารถขับมีสัดส่วนอยู่ที่ร้อยละ ๑๑ ของผู้ประกอบการทั้งหมดที่ตอบแบบสอบถาม โดยจะได้รับผลตอบแทนจากการปล่อยเช่าเฉลี่ยอยู่ที่ ๓๒๑,๖๐๐ บาทต่อปี ซึ่งส่วนใหญ่จะเรียกเก็บเป็นรายวันจากผู้เช่ารถโดยเฉลี่ยอยู่ที่ ๘๙๓ บาทต่อวัน นอกจากนี้ ร้อยละ ๓๓ ของผู้ประกอบการทั้งหมดที่ตอบแบบสอบถาม มีการให้บริการโดยขับรถเอง และมีรายได้ก่อนหักค่าใช้จ่ายอยู่ที่ ๑,๕๕๘ บาทต่อวัน

๑.๒ ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับรถ

ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับตัวรถนับเป็นต้นทุนที่ผู้ประกอบการทุกรายต้องแบกรับ โดยสามารถจำแนกได้เป็น ๔ รายการ ได้แก่ ค่าผ่อนรถ ค่าเชื้อเพลิง ค่าซ่อมบำรุงรถเมื่อเกิดอุบัติเหตุ และค่าบำรุงรักษารถให้อยู่ในสภาพที่ให้บริการได้ดังตารางที่ ๒ - ๑๑

๑.๒.๑ ค่าผ่อนรถ

นิติบุคคลเป็นกลุ่มที่มีภาระต้นทุนในส่วนนี้สูงสุด โดยมีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ ๒๕,๕๐๓ บาทต่อเดือน เนื่องจากนิติบุคคลมีความได้เปรียบทางการเงินกว่าการประกอบารรูปแบบอื่น ทำให้มีแนวโน้มที่จะจัดหารถใหม่หรือรถที่มีศักยภาพดี ซึ่งมีราคาสูง มาให้บริการ ทำให้ค่าใช้จ่ายในการผ่อนรถสูงกว่าการประกอบารรูปแบบอื่น ทั้งนี้ ความพร้อมของรถมีส่วนช่วยลดโอกาสเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้

๑.๒.๒ ค่าเชื้อเพลิง

ต้นทุนค่าเชื้อเพลิงในการเดินรถต่อวันขึ้นอยู่กับระยะทางที่ให้บริการ ซึ่งจากการวิเคราะห์พบว่า ผู้ประกอบการมีแนวโน้มที่จะให้บริการในระยะทางที่ไกล เพื่อเพิ่มโอกาสในการเดินรถให้มีความคุ้มทุนหรือได้กำไร แต่จะทำให้มีภาระค่าเชื้อเพลิงเพิ่มขึ้น ทั้งนี้ ผลการสำรวจกลุ่มการเดินรถมีภาระต้นทุนในส่วนนี้สูงสุด โดยเฉลี่ยเท่ากับ ๔๗๙ บาทต่อวัน เนื่องจากมีระยะทางการเดินรถโดยเฉลี่ยสูงสุดอยู่ที่ ๓๓๓ กิโลเมตรต่อเที่ยว หรืออาจกล่าวได้ว่ากลุ่มการเดินรถที่เป็นกลุ่มตัวอย่างของการสำรวจในครั้งนี้มีการให้บริการในเส้นทางที่สามารถให้บริการได้คุ้มทุนหรือมีกำไร แม้ว่าจะมีภาระค่าเชื้อเพลิงที่สูงกว่าการประกอบารรูปแบบอื่นเล็กน้อย

ค่าซ่อมบำรุงรถเมื่อเกิดอุบัติเหตุ และค่าบำรุงรักษารถให้อยู่ในสภาพที่ให้บริการได้

นิติบุคคลมีภาระค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงรถน้อยที่สุด ทั้งในกรณีเกิดอุบัติเหตุและการบำรุงรักษาให้รถอยู่ในสภาพที่พร้อมใช้งาน เนื่องจากนิติบุคคลสามารถสร้างระบบควบคุมคุณภาพที่มีประสิทธิภาพกว่า เช่น การควบคุมการเดินรถ และการควบคุมพฤติกรรมคนขับ เป็นต้น ทำให้ความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุลดลง ส่งผลให้ค่าใช้จ่ายในการซ่อมกรณีเกิดอุบัติเหตุมีจำนวนที่น้อยกว่า ซึ่งสะท้อนให้เห็นว่า ในช่วงแรกของการให้บริการ การเลือกซื้อรถที่มีสภาพใหม่และดี แม้มีราคาที่สูง จะทำให้นิติบุคคลประหยัดค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมรถ

ตารางที่ ๒-๑๑ : ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับตัวรถจำแนกตามประเภทผู้ประกอบการ

ประเภทผู้ประกอบการ	ประเภทต้นทุนที่เกี่ยวกับตัวรถ (บาท/คัน/ปี)			
	ค่าผ่อนรถ	ค่าเชื้อเพลิง	ค่าซ่อมบำรุงรถกรณีเกิดอุบัติเหตุ	ค่าบำรุงรักษารถให้อยู่ในสภาพที่ให้บริการได้
นิติบุคคล	๓๐๖,๐๓๐	n.a.	๑๒,๕๐๐	๕๐,๐๐๐
กลุ่มการเดินรถ	๒๔๑,๔๕๕	๑๗๒,๕๐๐	๔๔,๓๓๓	๕๗,๙๖๐
บุคคลธรรมดา	๒๔๙,๙๐๐	๑๔๒,๖๔๓	๑๒๐,๐๐๐	๘๐,๘๖๙

หมายเหตุ: n.a. คือไม่สามารถคำนวณได้

ที่มา : ต้นทุนการประกอบารรถโดยสารประจำทาง สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย, ๒๕๕๙

๑.๓ ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการเดินรถ

เจ้าของธุรกิจบริหารจัดการการเดินรถ (เจ้าของวิน) จะเป็นผู้เก็บค่าใช้จ่ายในการจัดการเดินรถกับเจ้าของรถแต่ละรายที่มาใช้บริการ โดยเจ้าของรถบางรายนั้นให้บริการบริหารจัดการการเดินรถควบคู่ไปด้วย ทั้งนี้ รายละเอียดของค่าใช้จ่ายดังกล่าวสามารถอธิบายได้ดังตารางที่ ๒-๑๒

๑.๓.๑ ค่าบริหารจัดการการเดินรถ (การปล่อยรถ)

การบริหารจัดการการเดินรถเป็นบริการที่เจ้าของวินให้บริการแก่เจ้าของรถที่มีความประสงค์ร่วมเดินรถในเส้นทางเดียวกัน ซึ่งบริการดังกล่าวประกอบด้วย การจัดการปล่อยรถ การเก็บค่าโดยสาร และการเก็บบัตรโดยสาร เป็นต้น โดยค่าบริการที่เกิดขึ้นถือเป็นต้นทุนของเจ้าของรถ จากการสำรวจพบว่า นิติบุคคลมีค่าใช้จ่ายต่อคันในส่วนนี้ต่ำกว่าการประกอบการในรูปแบบอื่น เนื่องจากได้ประโยชน์จากการประหยัดจากขนาด (Economies of Scale) ของการมีจำนวนรถที่เหมาะสม

๑.๓.๒ ค่าเช่าพื้นที่ในการให้บริการ

ค่าเช่าพื้นที่ในการให้บริการ ประกอบด้วย ค่าเช่าที่ดินเพื่อเก็บรถ และค่าเช่าที่จอดรถเพื่อเป็นจุดจอดต้นทาง-ปลายทางในการรับและส่งผู้โดยสาร จากการสำรวจพบว่าการประกอบการแบบบุคคลธรรมดามีค่าใช้จ่ายในส่วนนี้สูงสุด โดยเฉลี่ยอยู่ที่ ๑๑,๑๐๓ บาทต่อเดือน ซึ่งสูงกว่านิติบุคคลที่มีค่าใช้จ่ายเฉลี่ยอยู่ที่ ๕,๔๑๗ บาทต่อเดือน ถึง ๒ เท่า

ตารางที่ ๒ -๑๒ : ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการเดินรถจำแนกตามประเภทผู้ประกอบการ

(หน่วย: บาท/คัน/ปี)

ประเภทผู้ประกอบการ	ค่าจัดการในการปล่อยรถ	ค่าเช่าพื้นที่ในการให้บริการ
นิติบุคคล	๑๘,๐๐๐	๖๕,๐๐๐
กลุ่มการเดินรถ	๒๗,๔๖๗	๕๐,๖๖๗
บุคคลธรรมดา	๑๓๗,๙๓๐	๑๓๓,๒๓๖

ที่มา : ต้นทุนการประกอบการรถโดยสารประจำทาง สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย, ๒๕๕๙

๑.๔ ค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

ค่าใช้จ่ายในกลุ่มนี้ส่วนใหญ่เกิดขึ้นภายใต้ข้อบังคับของกฎหมายขนส่งทางบกและระเบียบ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ตารางที่ ๒ - ๑๓) ดังนั้น ผู้ประกอบการทุกรายต้องรับภาระค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อคันในจำนวนที่ใกล้เคียงกัน ยกเว้นค่าประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ

๑.๔.๑ ค่าภาษีรถยนต์ประจำปี

จากข้อมูลของกรมการขนส่งทางบกในเรื่องอัตราภาษีรถตามกฎหมายการขนส่งทางบก ที่มีการจัดเก็บโดยแบ่งตามประเภทของการใช้งานและน้ำหนักรถ (กิโลกรัม) พบว่า รถที่ใช้ในการขนส่งประจำทาง น้ำหนักตั้งแต่ ๒,๕๐๑-๓,๐๐๐ กิโลกรัม เสียภาษี

๑,๕๐๐ บาทต่อปี และน้ำหนักตั้งแต่ ๓,๐๐๑-๓,๕๐๐ กิโลกรัม เสียภาษี ๑,๗๐๐ บาทต่อปี ซึ่งจากการสำรวจ พบว่า ค่าภาษีรถยนต์ประจำปีของนิติบุคคลสูงกว่าการประกอบการรูปแบบอื่น จึงมีความเป็นไปได้ว่ารถตู้ที่นิติบุคคลใช้ในการให้บริการมีน้ำหนักมากกว่า

๑.๔.๒ ค่าประกันภัยภาคบังคับ

จากข้อมูลของสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบการธุรกิจประกันภัย (คปภ.) อัตราสำหรับการประกันภัยรถตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕ ของรถที่ขับเคลื่อนด้วยกำลังเครื่องยนต์ ประเภทรถยนต์โดยสารเกิน ๗ คน ขนาดที่นั่งไม่เกิน ๑๕ ที่นั่ง โดยมีลักษณะการใช้งานเพื่อรับจ้าง ให้เช่า หรือสาธารณะ จะต้องชำระเบี้ยประกันภัยภาคบังคับเท่ากับ ๒,๓๒๐ บาทต่อปี ซึ่งผู้ประกอบการทั้งสองรูปแบบมีค่าใช้จ่ายในส่วนนี้ที่ใกล้เคียงกัน

๑.๔.๓ ค่าประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ

นิติบุคคลมีค่าใช้จ่ายในส่วนนี้สูงกว่ารูปแบบอื่น เนื่องจากเลือกใช้บริการประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจชั้น ๓ เพราะมีจำนวนรถที่ให้บริการค่อนข้างมาก ทำให้ต้องให้ความสำคัญกับการสร้างระบบควบคุมคุณภาพและความปลอดภัย เพื่อไม่ให้เกิดอุบัติเหตุขึ้น อย่างไรก็ตาม ข้อมูลในการสำรวจนิติบุคคลของการศึกษายังมีความจำกัดที่จะอธิบายประเด็นเรื่องศักยภาพขององค์กรในการจัดให้มีการประกันภัย

ตารางที่ ๒-๑๓ : ค่าเฉลี่ยของต้นทุนอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง จำแนกตามประเภทผู้ประกอบการ

(หน่วย: บาท/คัน/ปี)

รายละเอียดค่าเฉลี่ยต้นทุนอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการเดินรถ			
นิติบุคคล		บุคคลธรรมดา	
รายการต้นทุน	จำนวนเงินเฉลี่ย	รายการต้นทุน	จำนวนเงินเฉลี่ย
ค่าเข้าร่วม องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ	๑๒,๘๔๐	ค่าเข้าร่วม องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ	๑๒,๘๔๐
ค่าภาษีรถยนต์ประจำปี	๒,๙๗๐*	ค่าภาษีรถยนต์ประจำปี	๑,๕๔๑*
ค่าประกันภัยภาคบังคับ	๒,๔๗๐*	ค่าประกันภัยภาคบังคับ	๒,๒๔๑*
ค่าประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ	๑๑,๒๕๐	ค่าประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ	๑๙,๘๗๕

หมายเหตุ: * ตัวเลขจากการประมาณการของผู้ประกอบการ (เจ้าของรถ)

ที่มา : ต้นทุนการประกอบการรถโดยสารประจำทาง สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย, ๒๕๕๙

๒. ลักษณะการประกอบการรถตู้โดยสารประจำทางระหว่างจังหวัด

รถที่ให้บริการรถตู้โดยสารประจำทางระหว่างจังหวัดสามารถแบ่งการวิเคราะห์ลักษณะการประกอบการรถตู้โดยสารระหว่างจังหวัดได้เป็น ๒ แบบ ได้แก่ การประกอบการแบบบริษัท และการประกอบการแบบรายย่อยที่เดินรถร่วมกันในเส้นทางเดียว โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

๒.๑ การประกอบการแบบนิติบุคคล

๒.๑.๑ รูปแบบการให้บริการ

ผู้ประกอบการรถตู้ในรูปแบบนิติบุคคลมีลักษณะการประกอบการแบบรวมศูนย์ โดยมีเจ้าของบริษัทที่จดทะเบียนในนามนิติบุคคล ผู้บริหารบริษัทเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์เหนือรถทั้งหมดที่วิ่งให้บริการภายในวัน และผู้บริหารทำหน้าที่จัดการการเดินทางในบริษัทเอง การให้บริการรวมถึงการจัดการเดินรถ เก็บค่าโดยสารและบัตรโดยสาร จัดหาสิ่งอำนวยความสะดวกที่จุดต้นทางและปลายทาง ได้แก่ ห้องน้ำ ที่พักผู้โดยสาร เครื่องดื่ม หนังสือพิมพ์ เป็นต้นแม้โดยทั่วไปการบริหารในรูปแบบของนิติบุคคลนั้นหมายถึงกลุ่มผู้ประกอบการที่จดทะเบียนแบบนิติบุคคลที่อยู่ในรูปแบบต่างๆ เช่น บริษัท ห้างหุ้นส่วนจำกัด ฯลฯ แต่ในทางปฏิบัตินั้น พบว่าผู้ประกอบการบางรายไม่ได้จดทะเบียนประกอบการในรูปแบบนิติบุคคล แต่เป็นเจ้าของรถตู้ในวินจำนวนมาก และมีการบริหารจัดการเช่นเดียวกับผู้ประกอบการในรูปแบบนิติบุคคล

ความสัมพันธ์ระหว่างบริษัทและพนักงานเป็นแบบนายจ้างและลูกจ้าง และมักไม่ใช่ความสัมพันธ์แบบครอบครัวหรือรู้จักเป็นการส่วนตัว โดยทั่วไป พนักงานประกอบด้วยพนักงานขับรถและนายท่า แต่ในบางบริษัทนั้นรวมไปถึงช่างซ่อมและเสมียนด้วย ทั้งนี้ ความสัมพันธ์แบบนายจ้าง-ลูกจ้างทำให้พนักงานขับรถไม่จำเป็นต้องเป็นเจ้าของรถ เมื่อได้รับว่าจ้างเป็นพนักงานจะมีหน้าที่เพียงให้บริการขับรถเท่านั้น

การจัดสรรรายได้ภายในนิติบุคคลเป็นแบบรวมศูนย์ กล่าวคือผู้ประกอบการที่เป็นเจ้าของบริษัทจะได้รับค่าตอบแทนจากการประกอบการทั้งหมด ในขณะเดียวกันก็ต้องแบกรับความเสี่ยงและหน้าที่ทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับการประกอบการ นอกเหนือจากค่าใช้จ่ายประจำ โดยต้นทุนที่บริษัทต้องรับภาระ ได้แก่ ค่าจ้างพนักงาน ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับรถ ค่าเชื้อเพลิง ค่าซ่อมบำรุงรถค่าธรรมเนียมและค่าใช้จ่ายต่างๆ ในการเดินรถตามกฎหมายขนส่งทางบก รวมถึงค่าบริหารจัดการอื่นๆ อีกทั้งยังต้องรับผิดชอบค่าเสียหายในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุจากการให้บริการรถตู้โดยสาร

หน้าที่ของผู้ประกอบเป็นแบบรวมศูนย์เช่นกัน โดยผู้ประกอบการเป็นผู้ตรวจสอบคุณภาพของรถและคนขับ บางบริษัทมีกระบวนการรับพนักงานขับรถอย่างเป็นระบบ อันได้แก่ กระบวนการตรวจสอบประวัติพนักงานขับรถ สัมภาษณ์ และการทดลองงาน นอกจากนี้ บางบริษัทมีระบบการตรวจสอบคุณภาพรถที่เป็นระบบ เช่นการจ้างพนักงานที่ทำหน้าที่ช่างซ่อมโดยเฉพาะ และการกำหนดตารางซ่อมบำรุงของรถแต่ละคัน เป็นต้น

๒.๑.๒ ต้นทุนในการให้บริการ

ต้นทุนของผู้ประกอบการ ได้แก่ ต้นทุนด้านบุคลากร ต้นทุนด้านรถ และต้นทุนอื่นๆ โดยตัวอย่างของต้นทุนอื่นๆ คือ ค่าไ้เวลา ค่าภาษีประจำปี ค่าประกันภัยรถยนต์ เป็นต้น โดยมีค่าใช้จ่ายที่แตกต่างกันไปในแต่ละเส้นทาง ขึ้นอยู่กับทั้งปัจจัยที่ควบคุมได้ เช่น จำนวนความถี่ของการให้บริการ จำนวนรถที่อยู่ในบริษัท และจำนวนพนักงานในบริษัท หรือปัจจัยที่ควบคุมไม่ได้ เช่น การเกิดอุบัติเหตุ เป็นต้น ทั้งนี้ ตารางที่ ๒ - ๑๔ แสดงการสรุปค่าใช้จ่ายรายเดือนของผู้ประกอบการในรูปแบบนิติบุคคล

ต้นทุนด้านบุคลากร พนักงานอาจได้รับค่าตอบแทนเป็นรายวันหรือรายเดือน และอาจมีกรณีที่ได้ร่วมแบ่งรายได้ต่อเที่ยวที่วิ่ง หรือการขนส่งสินค้าในแต่ละรอบด้วย ซึ่งการจ่ายค่าตอบแทนเป็นรายเที่ยวนี้มักพบมากในกลุ่มพนักงานขับรถและนายท่า จำนวนและวิธีการจ่ายค่าตอบแทนที่ให้กับแต่ละตำแหน่งแตกต่างกัน และในบางบริษัทมีค่าตอบแทนอื่นๆ ให้กับพนักงาน ที่ไม่อยู่ในรูปของค่าจ้างประจำ เช่น เงินตอบแทนพิเศษประจำปี (โบนัส) การจัดหาที่อยู่อาศัย และสวัสดิการสังคม ซึ่งต้นทุนส่วนนี้คิดเป็นร้อยละ ๔๓-๔๕ ของต้นทุนทั้งหมด

สำหรับต้นทุนด้านรถ ผู้ประกอบการบางส่วนยังคงมีภาระการผ่อนรถที่ยังไม่ครบจำนวน ทำให้ยังเหลือต้นทุนการผ่อนชำระที่แตกต่างกัน และบางรายผ่อนชำระกับสถาบันการเงินที่จำเป็นต้องทำการปรับโครงสร้างการผ่อนชำระ (refinance) เนื่องจากผลของรายได้ที่เปลี่ยนแปลงหลังการจัดระเบียบและย้ายจุดจอดออกจากอนุสาวรีย์ชัยฯ นอกจากนี้ผู้ประกอบการต้องจ่ายค่าเชื้อเพลิง รวมถึงค่าซ่อมบำรุงและตรวจสภาพรถทั้งนี้ ต้นทุนด้านรถคิดเป็นร้อยละ ๔๐-๔๘ ของต้นทุนทั้งหมด

นอกจากนี้ ผู้ประกอบการจำเป็นต้องแบกรับต้นทุนอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการและภาษี เช่น ค่าไ้เวลาเก็บ ค่าภาษีรถยนต์ ค่าเช่าที่ดิน และค่าภาษีนิติบุคคล เป็นต้น โดยต้นทุนด้านในส่วนนี้คิดเป็นร้อยละ ๘-๑๖ ของต้นทุนทั้งหมด

ตารางที่ ๒-๑๔ : ค่าใช้จ่ายรายเดือนของผู้ประกอบการรูปแบบนิติบุคคล

รายการ	สัดส่วนต่อต้นทุนทั้งหมด (%)
ด้านบุคลากร	๔๓ - ๔๕
ด้านรถ	๔๐ - ๔๘
อื่นๆ	๘ - ๑๖
รวม	๑๐๐

ที่มา : ต้นทุนการประกอบการรถโดยสารประจำทาง สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย, ๒๕๕๙

สรุปความสัมพันธ์ระหว่างรูปแบบบริการและการประกอบการ

ผู้ประกอบการในรูปแบบนิติบุคคลมีลักษณะการประกอบการที่อาจแตกต่างจากผู้ประกอบการรายย่อย และมีลักษณะเด่นบางประการ

ประการแรก การจัดการจุดจอดมีที่พักรถโดยสารในทุกจุดปลายทางและต้นทาง จุดพักรถโดยสารมีความพร้อมทั้งในด้านของสถานที่และสิ่งอำนวยความสะดวก และผู้ประกอบการมีความเข้าใจว่าการมีรถโดยสารมาตรฐาน ม.๒ จ. ที่เกิดจากการเปลี่ยนรถโดยสารขนาดใหญ่เป็นรถตู้โดยสาร ทำให้ผู้ประกอบการสามารถรับผู้โดยสารจากหลายจุดจอดได้ อย่างไรก็ตาม ผู้ประกอบการส่วนใหญ่จอดรถ ณ จุดจอดต้นทางและปลายทาง ที่อยู่นอกสถานีขนส่ง และเข้าไปยังสถานีขนส่งเพื่อซื้อใบเวลาเท่านั้น ทำให้หน้าที่ในการตรวจสอบความพร้อมของพนักงานขับที่ขึ้นอยู่กับความรับผิดชอบของบริษัท

ประการที่สอง เนื่องจากผู้ประกอบการรูปแบบนิติบุคคลเป็นผู้แบกรับความเสี่ยงและต้องรับผิดชอบต่อค่าเสียหายเมื่อเกิดอุบัติเหตุ ทำให้ระบบการรับประกันคุณภาพของบริการมีประสิทธิภาพมากกว่ารูปแบบการประกอบแบบรายย่อย เช่น การจัดการบุคลากรที่มีประสิทธิภาพ เนื่องจากมีอำนาจในการควบคุมพนักงานขับรถและตรวจสอบพฤติกรรมการทำงานผ่านระบบ GPS ได้ บางบริษัทมีกระบวนการตรวจสอบประวัติก่อนทำงาน มีขั้นสัมภาษณ์และทดลองงาน มีการตัดเตือนพนักงาน มีมาตรการในการจัดเตรียมพนักงานขับที่สำรองในกรณีที่พนักงานต้องการลา นอกจากนี้ บริษัทยังมีประกันสังคมให้กับพนักงานจ้างทุกตำแหน่ง สะท้อนให้เห็นนโยบายการจัดการบุคลากรที่ครอบคลุม และตารางในการซ่อมบำรุงรถที่ชัดเจน ทำให้รถตู้โดยสารมีความพร้อมอยู่เสมอ

ประการที่สาม ต้นทุนจำนวนมากที่สุดที่ผู้ประกอบการต้องแบกรับในแต่ละเดือนเป็นต้นทุนด้านบุคลากร โดยคิดเป็นสัดส่วนโดยเฉลี่ยราวร้อยละ ๔๓ถึง ๔๕ของต้นทุนทั้งหมด ซึ่งอนุมานได้ว่าเป็นผลลัพธ์จากการประกอบการในรูปแบบนิติบุคคลที่ทำให้ต้องแบกรับค่าจ้างพนักงานทั้งหมด อย่างไรก็ตาม แม้มีบางบริษัทที่ให้สวัสดิการ แต่พบว่าส่วนใหญ่ไม่ใช้การจ้างในรูปแบบของสัญญา

๒.๒ การประกอบการแบบรายย่อยที่เดินรถร่วมกันในเส้นทางเดียว

การประกอบการแบบรายย่อยของรถตู้โดยสารประจำทางระหว่างจังหวัด มีรูปแบบการบริหารและจัดการส่วนกลางโดย “ผู้คุมวิน” ที่ได้รับการคัดเลือกจากผู้ประกอบการรายย่อยทั้งหมดจากนโยบายการจัดระเบียบรถตู้ของ คสช. ในปี ๒๕๕๗ โดยมีรายละเอียดที่สำคัญดังต่อไปนี้

๒.๒.๑ รูปแบบการให้บริการ

ผู้ประกอบการรายย่อยคือ ผู้ที่เป็นเจ้าของรถ มีหน้าที่เดินรถ จัดเก็บค่าโดยสาร ดูแลสภาพรถ ในลักษณะการประกอบการเอง โดยมีผู้คุมวินเข้ามาดูแลการจัดการโดยรวม ซึ่งผู้ประกอบการต้องเสียค่าใช้จ่ายดังกล่าวในรูปแบบค่าอำนวยความสะดวก คันละ ๑,๐๐๐ -๓,๐๐๐ บาทต่อเดือน โดยจะแบ่งเป็นค่าจ้างคนคุมวิน ค่าที่จอดรถ ค่าน้ำค่าไฟ ฯลฯ

การบริหารจัดการเดินรถขึ้นอยู่กับวิน ซึ่งมีหน้าที่ในการดูแลบริหารงานด้านเอกสารและการจัดการทั่วไป ดูแลการจัดการการเดินรถ อำนวยความสะดวกให้กับผู้ประกอบการรถตู้โดยสารและผู้โดยสาร โดยที่ไม่มีหน้าที่ในการเก็บค่าโดยสาร เพราะผู้ประกอบการแต่ละคนต้องจัดการดูแลเรื่องค่าโดยสารและต้นทุนการประกอบการด้วยตนเอง

การปล่อยรถจะมีความถี่เฉลี่ยอยู่ที่ ๕-๓๐ นาที เนื่องจากผู้ควมวินต้องจัดการให้ผู้ประกอบการทุกคนเดินรถได้เดินรถในจำนวนเท่าๆ กัน ดังนั้นแม้จะผู้โดยสารจะมีจำนวนน้อยหรือไม่มีผู้โดยสารรถก็ต้องออกตรงเวลา รูปแบบการให้บริการไม่มีชั่วโมงเร่งด่วน แต่จะมีผู้ใช้บริการมากขึ้นในช่วงวันหยุดเสาร์-อาทิตย์ และวันหยุดนักขัตฤกษ์ เช่นเดียวกับระยะเวลาทางสั้นดังในตารางที่ ๒ -๑๕

ตารางที่ ๒ - ๑๕ : ค่าเฉลี่ยการบริการขนส่งรถตู้โดยสารประจำทางระหว่างจังหวัด

ค่าเฉลี่ยในการเดินทาง	วันธรรมดา	วันเสาร์-อาทิตย์/วันหยุดนักขัตฤกษ์ หรือในชั่วโมงเร่งด่วน
ระยะเวลาในการเดินทาง	๑-๓ ชั่วโมง/เที่ยว	ไม่แตกต่าง
ความถี่ในการปล่อยรถ	๕ - ๓๐ นาที/คัน	๕ นาที/คัน (ถ้าผู้โดยสารเต็มคันก็ออกเลย)

ที่มา : กรมการขนส่งทางบก, ๒๕๕๙

จุดต้นทางในการรับ-ส่งผู้โดยสารส่วนใหญ่จะอยู่ที่สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพฯ ทั้งในจุดจักร ถนนพระบรมราชชนนี และเอกมัย ส่วนจุดจอดปลายทางในต่างจังหวัด ส่วนใหญ่จะมีจุดรับ-ส่งหลักที่วินรถตู้โดยสารและจอดรับแวะจุดอื่นๆ ที่สำคัญ ดังในตารางที่ ๒ - ๑๖ ซึ่งรถตู้ให้บริการ ม. ๒(จ) สามารถแวะส่งผู้โดยสารระหว่างทางได้ ในขณะที่รถในหมวดอื่นๆ จะรับ-ส่ง เพียงจุดต้นทางและปลายทางเท่านั้นแต่ยังคงมีการจอดรับ-ส่งระหว่างทาง

ตารางที่ ๒-๑๖ : จุดจอดรถตู้โดยสารประจำทางเส้นทางของรถตู้โดยสาร

ต้นทาง/ปลายทาง	จังหวัด
จุดต้นทาง	
สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพฯ (จุดจักร) สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพฯ (ถนนบรมราชชนนี) สถานีขนส่งผู้โดยสารในกรุงเทพฯ (เอกมัย)	กรุงเทพฯ
จุดจอดปลายทาง	
สถานีขนส่งผู้โดยสารในจังหวัด ตลาดและสถานที่ชุมชน ฯลฯ	ต่างจังหวัด
จุดแวะรับอื่นๆ	
จุดจอดสำคัญ เช่น ตลาด ห้างสรรพสินค้า สี่แยก ฯลฯ	กรุงเทพฯและต่างจังหวัด

ที่มา : กรมการขนส่งทางบก, ๒๕๕๙

ในส่วนของรายได้จากการเดินทาง ผู้ประกอบการรถตู้โดยสารประจำทางระหว่างจังหวัดที่ได้รับผลกระทบจากนโยบายการย้ายจุดจอดรถตู้โดยสารประจำทาง ซึ่งจะเพิ่มค่าใช้จ่ายและระยะเวลาในการเดินทาง และส่งผลกระทบจากจำนวนผู้โดยสารที่ลดลงมากกว่าร้อยละ ๕๐ จากจำนวนเดิม ดังแสดงในตารางที่ ๒ -๑๗

ตารางที่ ๒-๑๗ : ค่าเฉลี่ยรายได้การขนส่งรถตู้โดยสารประจำทางระหว่างจังหวัด

ค่าเฉลี่ยในการเดินทาง	ก่อนย้ายจากอนุสาวรีย์ฯ	หลังย้ายจากอนุสาวรีย์ฯ
ราคาค่าโดยสาร	๑๐๐-๒๐๐ บาท (ตามระยะทาง)	ราคาอาจเพิ่มขึ้นหรือลดลงตามระยะทางจากจุดจอดเดิม
รายได้จากค่าโดยสาร	๒,๕๐๐ - ๓,๕๐๐บาท/วัน	ลดลงกว่าร้อยละ ๕๐

ที่มา : กรมการขนส่งทางบก, ๒๕๕๙

ภาระต้นทุนของผู้ประกอบการ

ในส่วนของต้นทุนเกี่ยวกับตัวรถดังตารางที่ ๒ - ๑๘ พบว่า รถตู้มีราคาประมาณ ๑,๔๐๐,๐๐๐ บาทต่อคัน ผู้ประกอบการรถตู้รายย่อยส่วนใหญ่ผ่อนชำระโดยสถาบันการเงิน (Finance) และส่วนใหญ่ยังผ่อนชำระไม่เสร็จสิ้น นอกจากนี้ยังมีภาระเกี่ยวกับตัวรถที่ผู้ประกอบการต้องแบกรับในแต่ละวัน ได้แก่ ค่าเชื้อเพลิง และค่าซ่อมบำรุง

ตารางที่ ๒-๑๘ : ต้นทุนเกี่ยวกับตัวรถ

ต้นทุนเกี่ยวกับตัวรถ	จำนวนเงิน
ค่าใช้จ่ายในการซื้อรถ	๑,๔๐๐,๐๐๐บาท (ยังไม่รวมดอกเบี้ย)/คัน
ค่าเชื้อเพลิง	๖๐๐-๘๐๐ บาท/วัน/คัน

ที่มา : กรมการขนส่งทางบก, ๒๕๕๙

ภาระต้นทุนอื่นๆ ดังตารางที่ ๒ - ๑๘ ที่ผู้ประกอบการรถตู้โดยสารประจำทางต้องรับผิดชอบ โดยค่าใช้จ่ายที่ผู้ประกอบการต้องจ่ายรายวัน ได้แก่ ค่าธรรมเนียมใบอนุญาต จุดสถานีขนส่งบริษัท ขนส่ง จำกัดราคาเที่ยวละ ๑ ใน ๓ของราคาตัว นอกจากนี้เป็นค่าใช้จ่ายรายปีที่เกี่ยวกับตัวรถ ได้แก่ ค่าประกันรถยนต์ ค่าตรวจสอบสภาพรถ ๒ ครั้งต่อปี ค่าประกันภาคบังคับและภาษีรถยนต์ ทั้งนี้ผู้ขับขี่รถยนต์ต้องรับภาระค่าปรับ หากมีการขับรถฝ่าฝืนกฎหมายจราจร

ตารางที่ ๒-๑๙ : ต้นทุนอื่นๆ

ต้นทุนอื่นๆ	จำนวนเงิน
ค่าไบนเวลา	๑ ใน ๓ ของราคาตัว/ครั้ง/คัน
ค่าประกันภัยรถยนต์ (ภาคสมัครใจ ชั้น ๑)	๓๗,๐๐๐ - ๔๕,๐๐๐ บาท/ปี/คัน
ค่าตรวจสภาพรถ	๒,๐๐๐ บาท/ปี/คัน
ค่าประกันภาคบังคับและภาษีรถยนต์	๕,๐๐๐-๖,๐๐๐ บาท/ปี/คัน
ค่าปรับในกรณีทำผิดกฎหมายจราจร	๑,๐๐๐ บาท เป็นต้นไป/ครั้ง

ที่มา : กรมการขนส่งทางบก, ๒๕๕๙

สรุปความสัมพันธ์ระหว่างรูปแบบบริการและการประกอบการ

ผู้ประกอบการรายย่อยจะมีลักษณะการประกอบการต่างๆ ที่แตกต่างจากการบริการงานในรูปแบบของบริษัทมี ดังนี้

ประการที่หนึ่ง การจัดการจุดจอดต้นทางและปลายทาง รวมถึงจุดพักรถ เป็นหน้าที่ของผู้ควบคุมวินที่ได้รับภาระและหน้าที่อื่นๆ ทั้งการจัดการเดินรถและการอำนวยความสะดวก ฯลฯ โดยผู้ควบคุมวินได้ค่าตอบแทนจากเงินส่วนกลางที่ผู้ประกอบการรายย่อยจ่ายให้ ซึ่งจะแตกต่างจากรูปแบบของบริษัทที่มีบริษัทเพียงรายเดียวดำเนินการ ทั้งนี้ หากมีการบริหารจัดการที่ดีทั้งสองรูปแบบจะไม่มีมีความแตกต่างกัน แต่โดยส่วนมากการบริการในรูปแบบผู้ประกอบการรายเดียวจะมีประสิทธิภาพมากกว่า เพราะสามารถควบคุมและดำเนินการได้อย่างเป็นระบบ

ประการที่สอง การประกอบการในลักษณะดังกล่าว จะเกิดปัญหาเรื่องของการควบคุมคุณภาพการให้บริการ เพราะผู้ควบคุมวินอาจไม่สามารถดูแลและจัดการผู้ประกอบการที่มีจำนวนมากได้อย่างทั่วถึง อีกทั้งลักษณะการเดินรถดังกล่าวอาจนำไปสู่ปัญหาการแย่งผู้โดยสารหรือปัญหาการเดินรถเพื่อเพิ่มเที่ยวเพราะผู้ประกอบการแต่ละรายก็ล้วนต้องการรายได้ของตนเอง ซึ่งอาจจะนำไปปัญหาอุบัติเหตุได้ นอกจากนี้การประกอบการดังกล่าวยังมีช่องโหว่ในการจัดการบุคลากร กล่าวคือ ไม่มีระบบคัดเลือกและควบคุมพนักงานขับรถ โดยมาตรการในการควบคุมพนักงานส่วนใหญ่จะใช้มาตรการทางกฎหมายควบคุมเท่านั้น เช่น การจ่ายค่าปรับหากขับรถผิดกฎหมาย นอกจากนี้ รูปแบบดังกล่าวบุคลากรไม่มีสวัสดิการและประกันสังคม ซึ่งส่งผลต่อคุณภาพชีวิตของคนทำงาน ที่ทำงานหนัก แต่ไม่มีหลักค่าประกันให้ชีวิต

ประการที่สาม แม้การประกอบการรูปแบบดังกล่าวจะช่วยลดต้นทุนให้แก่ผู้ประกอบการด้านการจัดการ แต่ยังคงแบกรับค่าใช้จ่ายอื่นๆ โดยเฉพาะค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับตัวรถ ทั้งค่าใช้จ่ายในการซื้อรถ ค่าเชื้อเพลิง ค่าซ่อมบำรุง ฯลฯ ซึ่งมีต้นทุนที่สูงมาก อีกทั้งผู้ประกอบการรายย่อยส่วนใหญ่มีหนี้สินจากการผ่อนรถกับธนาคาร ดังนั้น หากการประกอบการเกิดวิกฤติ เช่น ในกรณีย้ายจุดจอดออกจากอนุสาวรีย์ฯ ทำให้ผู้โดยสารน้อยลง ส่งผลกระทบต่อรายได้ ซึ่งจะนำไปสู่ปัญหาการยี่ดรถและการหยุดให้บริการของรถตู้โดยสารประจำทางในอนาคต

ประการที่สี่ การจัดระเบียบรถตู้โดยสารที่ห้ามไม่ให้มีการรับ-ส่งผู้โดยสารที่อนุสาวรีย์ชัยฯ ส่งผลกระทบมากต่อผู้ประกอบการ ทำให้ผู้ประกอบการมีค่าใช้จ่ายที่เพิ่มมากขึ้น จากระยะทางที่มากขึ้นและการใช้ระยะเวลาเดินทางมากขึ้น เนื่องจากสถานีขนส่งส่วนใหญ่อยู่ในพื้นที่ที่มีการจราจรติดขัด และรายได้ลดลงจากจำนวนผู้ใช้บริการที่ลดลงกว่าร้อยละ ๒๐-๓๐

ศึกษาบทบาทและภารกิจของหน่วยงานที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการกำกับดูแลรถตู้โดยสารสาธารณะ

การกำกับดูแลรถตู้โดยสารประจำทาง สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย ได้ทบทวนกฎระเบียบ งานศึกษาในอดีต และการสัมภาษณ์ผู้มีส่วนได้เสียจากการจัดประชุมเพื่อพิจารณาการวิเคราะห์ในประเด็นการขาดประสิทธิภาพของการกำกับดูแลรถตู้โดยสารประจำทางในอดีต โดยเฉพาะรถตู้โดยสาร ที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน และนำเสนอการกำกับดูแลรถตู้โดยสารประจำทางในปัจจุบัน

๑. ปัญหาการกำกับดูแลรถตู้โดยสารประจำทางที่ผ่านมา

การดำเนินการรับส่งผู้โดยสารด้วยรถตู้ถือว่าผิดกฎหมายในอดีต โดยเฉพาะในช่วงก่อนปี ๒๕๔๒ โดยรถตู้ที่ให้บริการนั้นมีการจดทะเบียนเป็นรถตู้ส่วนบุคคล ไม่สามารถนำมาให้บริการเป็นรถตู้โดยสารประจำทางได้ ซึ่งมักจะมีการให้บริการในเส้นทางภายในกรุงเทพฯ และปริมณฑล ทั้งนี้ ความไร้ประสิทธิภาพของการให้บริการรถตู้โดยสารประจำทางที่ไม่สามารถตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการได้อย่างเพียงพอ เช่น ต้องรอรถ ไม่มีที่นั่งในบางครั้ง ต้องต่อรถ หรือไม่สามารถไปในเส้นทางที่สั้นกว่าได้ในบางครั้ง เป็นต้น ทำให้ผู้โดยสารมีความนิยมต่อการเลือกใช้บริการรถตู้ในการเดินทาง แม้ว่าจะมีค่าโดยสารที่สูงกว่า ซึ่งส่งผลให้มีผู้ประกอบการรถตู้ที่เห็นช่องทางในการทำกำไรเข้ามาให้บริการในตลาดเพิ่มขึ้น อีกทั้งยังขยายไปถึงการเดินทางระหว่างจังหวัดด้วย ยิ่งไปกว่านั้น เมื่อเป็นการประกอบการที่ไม่ถูกกฎหมาย จึงขาดมาตรการเพื่อควบคุมมาตรฐานของรถ ความปลอดภัย และคุณภาพการให้บริการรถตู้โดยสาร อันทำให้การเพิ่มขึ้นของรถตู้โดยสารกลายเป็นการเพิ่มความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน แม้ว่ารัฐบาลจะมีความพยายามแก้ไขปัญหาจากการเพิ่มขึ้นของรถตู้โดยสารสาธารณะมาโดยตลอด แต่ยังไม่สามารถจัดระเบียบด้านความปลอดภัยจากการใช้บริการรถตู้ได้ ยิ่งไปกว่านั้น การดำเนินนโยบายที่ขาดความเข้าใจปัญหาที่แท้จริง กลับส่งผลให้ปัญหาทวีความรุนแรงขึ้น ดังเห็นได้จากความพยายามแก้ไขปัญหของภาครัฐด้วยการกำหนดนโยบายที่ให้รถตู้มีการจดทะเบียนเป็นรถตู้โดยสารประจำทางที่ถูกกฎหมายขนส่ง หรือนโยบายที่ให้ผู้ประกอบการรถตู้โดยสารประจำทางระหว่างจังหวัดนำรถ ๑ คัน มาเปลี่ยนเป็นการให้บริการรถตู้โดยสารประจำทางระหว่างจังหวัด หรือรถมาตรฐาน ๒ (จ) ที่ถูกกฎหมายได้ ๓ คัน แทนที่จะเน้นการกำหนดอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสม รวมถึงปรับปรุงระบบการให้ใบอนุญาตรถตู้โดยสารประจำทางที่เอื้อต่อการสร้างความปลอดภัย

๑.๑ การกำกับดูแลด้านการประกอบการขนส่งประจำทาง

กรมการขนส่งทางบก เป็นผู้ทำหน้าที่ในการกำกับดูแลด้านการประกอบการขนส่งของรถโดยสารประจำทางทั้งด้านอัตราค่าโดยสารและคุณภาพบริการ นอกจากนี้ กรมการขนส่งทางบก ยังมีอำนาจในการพิจารณาออกใบอนุญาตประกอบการเดินรถตามเส้นทางที่เหมาะสม ซึ่งจะพิจารณาจากคุณภาพในการให้บริการ ประสิทธิภาพ และประวัติการประกอบการขนส่งที่ดี อย่างไรก็ตามกรมการขนส่งทางบก มักเน้นกำกับดูแลในด้านราคา โดยขาดการประเมินต้นทุนการประกอบการที่มีประสิทธิภาพ และยังขาดการให้ความสำคัญกับการกำกับดูแลด้านคุณภาพในการให้บริการที่เหมาะสม การให้ใบอนุญาตประกอบการรถโดยสารประจำทางทุกประเภทเส้นทางจะต้องผ่านการพิจารณาและอนุมัติจากคณะกรรมการขนส่งทางบกกลาง ยกเว้นการประกอบการเดินรถโดยสารประจำทางในเส้นทางหมวด ๑ ในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล และเส้นทางหมวด ๒ ที่มีมติคณะรัฐมนตรีกำหนดให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ และบริษัทขนส่ง จำกัด เป็นผู้ประกอบการที่ได้รับใบอนุญาตประกอบการแต่เพียงผู้เดียว แต่สามารถให้สิทธิการเดินรถแก่เอกชนเพื่อเข้าร่วมเดินรถได้ โดยผู้ประกอบการที่ได้รับใบอนุญาตจะได้รับประโยชน์จากค่าธรรมเนียมจากสิทธิเข้าร่วมการเดินรถที่สามารถตั้งราคาเองได้ตามการตกลงร่วมกับเอกชน และเรียกเก็บจากเอกชนเป็นรายเดือนหรือรายปีได้ ดังนั้นผู้ประกอบการส่วนใหญ่จึงเลือกที่จะไม่เดินรถเอง และควบคุมการให้บริการของผู้ประกอบการร่วมเอกชนแทน เพื่อหลีกเลี่ยงการเผชิญกับความเสียหายทางด้านรายได้และต้นทุน (สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย, ๒๕๕๔)

หากพิจารณาการเปลี่ยนแปลงของจำนวนใบอนุญาตรถโดยสารประจำทางและจำนวนรถสะสมในช่วงปี ๒๕๕๐-๒๕๕๘ ดังตารางที่ ๒ - ๒๑ พบว่า จำนวนใบอนุญาตประกอบการลดลงร้อยละ ๑.๑๘ ในขณะที่จำนวนรถโดยสารประจำทางจดทะเบียนสะสมมีการขยายตัวประมาณร้อยละ ๔.๗๒ อย่างไรก็ตามจำนวนใบอนุญาตประกอบการและจำนวนรถโดยสารประจำทางจดทะเบียนสะสมทั้งประเทศมีแนวโน้มลดลงจาก ๒,๙๔๗ ฉบับ และ ๘๖,๔๔๑ คัน ในปี ๒๕๕๗ เป็น ๒,๙๓๒ ฉบับ และ ๘๕,๗๕๘ คัน ในปี ๒๕๕๘ ตามลำดับ แสดงให้เห็นถึงการให้บริการรถโดยสารประจำทางที่มีแนวโน้มลดลง ซึ่งมาจากสาเหตุหลายประการ เช่น ปัญหาเชิงโครงสร้างในการจัดสรรเส้นทางและให้ใบอนุญาต ปัญหาด้านการประกอบการที่ไม่มีประสิทธิภาพ สภาพการจราจรที่ติดขัด การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบราง และปัญหาการกำกับดูแลระบบรถโดยสารสาธารณะที่ไม่สามารถควบคุมรถที่ไม่ได้รับอนุญาตตามกฎหมาย ทำให้ประชาชนผู้ใช้บริการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมไปใช้การเดินทางรูปแบบอื่นที่มีความสะดวกรวดเร็วมากยิ่งขึ้นแทน เป็นต้น

ตารางที่ ๒-๒๐ : การเปรียบเทียบจำนวนใบอนุญาตประกอบการและจำนวนรถโดยสารประจำทางจดทะเบียนสะสม

ปี	๒๕๕๐	๒๕๕๑	๒๕๕๒	๒๕๕๓	๒๕๕๔	๒๕๕๕	๒๕๕๖	๒๕๕๗	๒๕๕๘	ขยายตัว (ร้อยละ)
จำนวน ใบอนุญาต	๒,๙๖๗	๓,๐๐๓	๒,๙๙๑	๒,๘๕๔	๒,๙๘๖	๓,๐๒๔	๓,๐๒๙	๒,๙๔๗	๒,๙๓๒	-๑.๑๘
จำนวนรถ โดยสาร ประจำทาง จดทะเบียน สะสม (คัน)	๘๑,๘๘๔	๘๓,๗๘๒	๘๔,๗๑๔	๘๗,๕๔๗	๘๙,๐๘๕	๘๘,๙๐๒	๘๗,๕๑๔	๘๖,๔๔๑	๘๕,๗๕๘	๔.๗๒

ที่มา : แนวทางการกำหนดนโยบายเพื่อปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัย และการให้บริการในการเดินทางด้วยรถตู้โดยสารสาธารณะ มูลนิธิสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย, ๒๕๕๙

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

นอกจากนี้ สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (๒๕๕๔) ได้ศึกษาต้นทุนการประกอบการของรถโดยสารประจำทาง และพบว่า การให้บริการของรถโดยสารประจำทางยังทำได้ไม่เต็มศักยภาพ ทำให้ต้นทุนเฉลี่ยยังสูงอยู่ ทั้งที่ควรจะสามารถเดินรถให้ได้มากขึ้นเพื่อให้ต้นทุนเฉลี่ยต่อเที่ยวลดลง ซึ่งการที่ผู้ประกอบการไม่สามารถเพิ่มการเดินรถให้มากขึ้นได้นั้น มีสาเหตุมาจากการที่จำนวนรถโดยสารประจำทางในปัจจุบันมีมากกว่าความต้องการของประชาชน ทำให้เกิดอุปทานส่วนเกิน (Over supply) ขึ้น ดังนั้นการเพิ่มขึ้นของรถตู้ โดยเฉพาะรถตู้ผิดกฎหมายที่ให้บริการในเส้นทางเดินรถที่ทับซ้อนกับเส้นทางของรถโดยสารประจำทางที่มีอยู่ ยิ่งทำให้เกิดความไม่สมดุลของอุปทานและอุปสงค์ อันทำให้ผู้ประกอบการรถโดยสารประจำทางยิ่งขาดทุนและอาจเป็นเหตุให้ออกจากระบบหรือหันไปให้บริการรถตู้โดยสารแทน ดังจะเห็นได้จากการเรียกร้องให้กระทรวงคมนาคม

อนุญาตให้ผู้ประกอบการรถโดยสารประจำทางระหว่างจังหวัดนำรถ ๑ คัน มาเปลี่ยนเป็นการให้บริการรถตู้โดยสารประจำทางระหว่างจังหวัด หรือรถมาตรฐาน ๒ (จ) ที่ถูกกฎหมายได้ ๓ คัน เนื่องจากไม่สามารถรับภาระต้นทุนในการประกอบการได้ ในช่วงปี ๒๕๕๓

ดังนั้น การควบคุมต้นทุนการประกอบการให้มีประสิทธิภาพมากที่สุดจึงจะสามารถช่วยสร้างผลกำไรให้กับผู้ประกอบการได้ และทำให้ผู้ประกอบการละเลยการให้ความสำคัญกับคุณภาพของการบริการ รวมถึงความปลอดภัยในการโดยสาร

๑.๒ การกำกับดูแลรถร่วมบริการโดย บริษัท ขนส่ง จำกัด และ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

รถตู้โดยสารทั้งหมดที่ถูกกฎหมายเป็นการร่วมบริการกับ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ หากเส้นทางที่ให้บริการอยู่ในกรุงเทพและปริมณฑล และเป็นการร่วมบริการกับ บริษัท ขนส่ง จำกัด หากเป็นเส้นทางระหว่างจังหวัด ซึ่งผู้ประกอบการที่ขอเข้าร่วมเดินรถจะต้องมีคุณสมบัติต่างๆ ดังนี้ (องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ, ๒๕๕๐)

๑.๒.๑ คุณสมบัติของรถตู้ร่วมบริการ

ในการเข้าร่วมเป็นผู้ประกอบการรถตู้ร่วมบริการ ทั้ง บริษัท ขนส่ง จำกัด และองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ได้กำหนดคุณลักษณะของรถที่จะนำเข้ามาร่วมเดินรถ โดยรถตู้โดยสารที่ผู้รับสัญญาร่วมบริการจะนำเข้าร่วมเดินรถจะต้องเป็นรถโดยสารใหม่ที่ใช้ก๊าซ CNG (Compressed Natural Gas) เป็นเชื้อเพลิง หรือเป็นรถโดยสารคันเดิมที่มีสภาพดีพร้อมใช้งานได้ โดยปลอดภัย และได้เปลี่ยนเครื่องยนต์เป็นการใช้ก๊าซ CNG หรือเป็นเครื่องยนต์เดิมที่ดัดแปลงให้สามารถใช้ก๊าซ CNG ได้

๑.๒.๒ การจัดทำประกันภัย

รถโดยสารที่เข้าร่วมเดินรถกับ บริษัท ขนส่ง จำกัด และ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ จะต้องจัดทำประกันภัยไม่ต่ำกว่าประกันภัยภาคสมัครใจประเภท ๓ โดยผู้ประกอบการร่วมเป็นผู้ออกค่าเบี้ยประกันภัย และค่าใช้จ่ายต่างๆ เอง โดยมีวงเงินคุ้มครองตามที่ บริษัท ขนส่ง จำกัด และ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ กำหนดสำหรับรถร่วมบริการ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ กรณีไม่สามารถทำประกันภัยภาคสมัครใจประเภท ๓ตามวรรคแรกให้เข้าร่วมเป็นสมาชิกกองทุนและชำระเงินสมทบกองทุนตามระเบียบที่องค์การกำหนดทั้งนี้ผู้ประกอบการยังคงต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกินจากความรับผิดชอบของกองทุนตามสัญญาเข้าร่วมเดินรถกับ องค์การ นอกจากการจัดทำประกันภัย ผู้ประกอบการจะต้องวางหลักประกันสัญญา และหลักประกันค่าเสียหาย กรณีที่รถเกิดอุบัติเหตุอีกด้วย

๑.๒.๓ อายุสัญญา

สำหรับรถมาตรฐาน ๒ (จ) หรือรถตู้โดยสารประจำทาง สัญญาเข้าร่วมเดินรถมีอายุ ๑๐ ปี

๑.๒.๔ สถานที่เก็บ ช่อม และบำรุงรักษา

ผู้ประกอบการต้องมีอยู่จอดรถและสำนักงานซึ่งมีพื้นที่จอดรถให้เพียงพอกับจำนวนรถที่เข้าร่วมเดินรถกับ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ และ บริษัท ขนส่ง จำกัด มีท่าต้นทางและปลายทางที่เหมาะสมและไม่กีดขวางการจราจรในเส้นทางตามใบอนุญาตประกอบการขนส่ง

นอกเหนือจากคุณสมบัติข้างต้นแล้ว สำหรับ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ นิติบุคคลที่เข้าร่วมเดินรถคู่โดยสาร ต้องมีคุณสมบัติอื่นๆ ได้แก่

๑.๒.๔.๑ ทุนจดทะเบียนไม่น้อยกว่า ๑๐ ล้านบาทชำระเต็มมูลค่า

๑.๒.๔.๒ ต้องมีแผนการดำเนินงานทั้งแผนการเดินทางและแผนการบริการ แผนพัฒนาบุคลากร แผนการซ่อมบำรุง แผนด้านความปลอดภัย และแผนด้านสิ่งแวดล้อม(ในส่วนแผนด้านความปลอดภัยครอบคลุมเรื่องคุณภาพของรถโดยสาร การจัดทำประกันภัย รวมถึงการบริหารจัดการการดำเนินงานเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการเดินรถโดยสาร)

๑.๒.๔.๓ ต้องไม่มีหนี้ค้างชำระกับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

๑.๒.๔.๔ ผู้ประกอบการต้องจัดส่งผู้ประจํารถเข้ารับการอบรมที่องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพและได้รับใบอนุญาตก่อนขึ้นปฏิบัติหน้าที่บนรถโดยสารประจำทางจากองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

จากเงื่อนไขข้างต้น การประกอบการรถโดยสารร่วมบริการกับ บริษัท ขนส่ง จำกัด และ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ยังมีประเด็นปัญหาด้านกฎหมาย โดยสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (๒๕๕๓) ได้ตั้งข้อสังเกตเกี่ยวกับปัญหาทางกฎหมายของการประกอบการร่วมบริการว่า บริษัท ขนส่ง จำกัด และ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ มีอำนาจตามกฎหมายอันใดในการอนุญาตให้เอกชนประกอบการร่วม

ในส่วนของ บริษัท ขนส่ง จำกัด เนื่องจากเป็นรัฐวิสาหกิจที่ถูกจัดตั้งขึ้นตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ จึงไม่สามารถหากกฎหมายมารองรับการที่ บริษัท ขนส่ง จำกัด จะอนุญาตให้ผู้อื่นเข้าร่วมเดินรถด้วยได้ เมื่อพิจารณาจากระเบียบและคู่มือรถร่วม บริษัท ขนส่ง จำกัด พ.ศ. ๒๕๔๗ ซึ่งสอดคล้องกับ พ.ร.บ. การขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ และเงื่อนไขของกรมการขนส่งทางบก กำหนดให้ผู้ที่ได้รับอนุญาตเดินรถต้องเป็นเจ้าของรถ อาจตีความได้ว่า บริษัท ขนส่ง จำกัด เป็นเจ้าของรถร่วม โดยต้องมีการโอนทะเบียนรถให้แก่ บริษัท ขนส่ง จำกัด และมีการโอนคืนเมื่อเลิกสัญญา จึงเกิดความยุ่งยากมากขึ้นในการพิจารณาว่า บริษัท ขนส่ง จำกัด เป็นเจ้าของรถร่วมด้วยหรือไม่ เนื่องจากข้อความในหลายข้อไม่เป็นไปในทางเดียวกัน เมื่อพิจารณาจากข้อเท็จจริงอาจเป็นไปได้ว่า ในเบื้องต้น บริษัท ขนส่ง จำกัด ไม่ได้เป็นเจ้าของรถร่วม

สำหรับกรณี องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ เมื่อพิจารณาจากข้อเท็จจริงและสัญญาที่ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ทำกับรถร่วมที่ใช้ชื่อว่า “สัญญาให้ประกอบการเดินรถโดยสารประจำทางปรับอากาศ” ปรากฏว่า รถร่วมไม่ได้เป็นของ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ และสิทธิการครอบครองรถไม่ได้อยู่ที่ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ นอกจากนั้น

ผู้มีใบอนุญาตประกอบการส่วนใหญ่ยังให้สิทธิการเข้าร่วมเดินรถต่อ หรือให้ใบอนุญาตต่อกับเอกชนรายอื่นเข้าร่วมเดินรถ

จากประเด็นเรื่องสิทธิการครอบครองรถร่วมของ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ และ บริษัท ขนส่ง จำกัด รวมทั้งการให้สิทธิเข้าร่วมเดินรถแก่เอกชนรายอื่น ทำให้เกิดปัญหาเรื่องการกำกับดูแลคุณภาพของรถร่วมบริการ บริษัท ขนส่ง จำกัด และ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ก็ไม่ได้เข้มงวดกับการกำกับดูแลคุณภาพของรถร่วมบริการเช่นกัน นอกจากนี้ ยังมีประเด็นปัญหาของผู้ประกอบการเอกชนที่ให้สิทธิการเข้าร่วมการเดินรถแก่เอกชนรายอื่น ยังมีประเด็นปัญหาที่เกิดขึ้นดังนี้

กรณีศึกษาของรถตู้ร่วมบริการเส้นทางตาก-แม่สอด ที่ผู้ประกอบการร่วมบริการร้องเรียนเรื่องการถูกเอาเปรียบจากผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการ เหตุคือ บริษัท เพชรสังवाल จำกัด ซึ่งเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการกำหนดกฎเกณฑ์การเรียกเก็บเงินสำหรับการเปลี่ยนรถใหม่ เป็นจำนวนคันละ ๑๕,๐๐๐-๒๖,๐๐๐ บาท ในกรณีเจ้าของเดิมเปลี่ยนรถใหม่ และคันละ ๕๐,๐๐๐ บาท ในกรณีที่เปลี่ยนทั้งเจ้าของรถและตัวรถ และยังมีการเรียกเก็บค่าใช้จ่ายต่างๆ อื่นๆ อีก เช่น ค่าวิน และค่ารายเดือน เป็นต้น ทำให้ผู้ประกอบการร่วมบริการร้องเรียนว่าการเรียกเก็บเงินดังกล่าวเป็นจำนวนเงินที่มากเกินไป

ความขัดแย้งที่เกิดขึ้นนำไปสู่การประกาศว่าจะหยุดเดินรถตู้โดยสารประจำทางเส้นทางตาก-แม่สอด จึงก่อความเดือดร้อนแก่ประชาชนที่ใช้บริการรถตู้โดยสารในเส้นทางดังกล่าว เนื่องจากผู้ที่ได้รับใบอนุญาตมีอำนาจในการให้สิทธิเข้าร่วมเดินรถต่อ และสามารถกำหนดกติกาภายในบริษัทเองได้

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

ดังนั้น ขบ. จึงควรเข้ามากำกับดูแลสิทธิในการเข้าร่วมเดินรถ ความปลอดภัย และมาตรฐานการให้บริการของผู้ประกอบการขนส่ง รวมทั้งตรวจสอบการปฏิบัติตามเงื่อนไขใบอนุญาตประกอบการ ทั้งในส่วนของผู้ได้รับใบอนุญาตและผู้ประกอบการร่วม เพื่อลดปัญหาต่างๆ ที่เกิดขึ้น

๑.๓ การกำกับดูแลด้านความปลอดภัย

การกำกับดูแลมาตรฐานรถเพื่อให้เกิดความปลอดภัยของไทยยังขาดการให้ความสำคัญในการศึกษาและทดสอบความปลอดภัยของรถโดยสาร โดยเฉพาะรถตู้โดยสารสาธารณะ ซึ่งแตกต่างจากประเทศในทวีปยุโรปที่มีการกำหนดมาตรฐาน ECE (Economic Commission for

Europe : ECE) ซึ่งเป็นมาตรฐานการทดสอบอุปกรณ์นิรภัยหรือโครงสร้างของตัวรถให้มีการบังคับใช้กับรถโดยสารสาธารณะทุกชนิด เช่น การทดสอบความแข็งแรงของโครงสร้างห้องโดยสาร เข็มขัดนิรภัย ฐานยึดเกาะของเก้าอี้โดยสารกับพื้นรถ การรองรับการกระแทกของศีรษะหรืออวัยวะอื่นๆ ของผู้โดยสารให้ไม่เกิดอันตราย เป็นต้น โดยวัตถุประสงค์ของการกำหนดมาตรฐานเหล่านี้คือเพื่อรักษาชีวิตของผู้โดยสารให้ได้มากที่สุด ในกรณีที่ไม่อาจจะเลี่ยงอุบัติเหตุได้ (Passive safety) อย่างไรก็ตาม การพิสูจน์ที่สำคัญต่อชีวิตผู้โดยสารรถตู้โดยสารสาธารณะเหล่านี้เป็นสิ่งที่ประเทศไทยยังต้องพัฒนาอย่างจริงจัง นอกจากนี้ ระบบกำกับดูแลควรต้องมีการวิเคราะห์และทดสอบสมรรถนะของรถตู้โดยสารสาธารณะที่แม้ว่าจะผ่านมาตรฐาน ๒ (จ) แล้วก็ตาม ซึ่งการทดสอบทำได้โดยการจำลองสถานการณ์เสี่ยงที่พบบ่อยครั้ง เช่น แนวโน้มการพลิกคว่ำของรถในการขับเข้าโค้ง การเบรกกะทันหัน รวมไปถึงการศึกษาเพื่อหาแนวทางปรับปรุงสมรรถนะของโครงสร้างรถ เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ (Active safety)

ในส่วนของการตรวจสภาพรถตู้โดยสารประจำทาง ซึ่งเป็นการดำเนินงานตามอำนาจหน้าที่ของ ขบ. สามารถแบ่งรูปแบบการตรวจได้เป็น ๓ ส่วน ดังนี้

๑. การตรวจสภาพตามระยะเวลา ซึ่งตามกฎหมายระบุให้รถโดยสารสาธารณะต้องเข้ารับการตรวจสภาพทุก ๖ เดือน ที่สำนักงานขนส่งหรือสถานตรวจสภาพรถเอกชนที่ได้รับใบอนุญาตจาก ขบ.

๒. การตรวจสภาพแบบเรียกตรวจ ซึ่งกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกให้อำนาจกับผู้ตรวจการในการตรวจสอบ ถ้าผู้ตรวจการพบว่ารถคันใดมีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรง สามารถที่จะรายงานให้นายทะเบียนทราบ หรือระงับใช้เป็นการชั่วคราว หรือสั่งให้นารถคันดังกล่าวให้พนักงานตรวจสภาพตรวจสอบภายในเวลาที่กำหนด

๓. การตรวจสภาพที่สถานประกอบการหรือสถานที่บำรุงรักษา กฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก กำหนดให้อธิบดีหรือนายทะเบียนมีอำนาจเข้าไปในสถานที่ดำเนินการของผู้ที่ได้รับใบอนุญาตเพื่อทราบข้อเท็จจริง โดยที่อธิบดีสามารถมอบหมายให้ผู้ตรวจการหรือพนักงานตรวจสภาพทำการแทนได้

อย่างไรก็ตาม อุปสรรคในการตรวจสภาพรถตู้โดยสารสาธารณะในปัจจุบันคือการขาดเครื่องมือทางวิศวกรรมในการตรวจสอบมาตรฐานความปลอดภัย ทำให้เป็นการตรวจที่ใช้การพินิจเป็นส่วนใหญ่ จึงจะเห็นได้ว่า การตรวจสภาพรถตู้โดยสารประจำทางตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกในช่วงปี ๒๕๕๐-๒๕๕๘ นั้นมีอัตราเฉลี่ยของการผ่านตรวจสภาพที่ค่อนข้างสูง คือประมาณร้อยละ ๙๖ ในขณะที่จำนวนรถตู้โดยสารประจำทางที่เข้ารับการตรวจสภาพมีแนวโน้มลดลงตั้งแต่ปี ๒๕๕๕

ดังนั้น การพัฒนาระบบตรวจสภาพยานพาหนะจึงมีความสำคัญ โดยควรตรวจสอบตามระยะเวลา ตรวจสอบตามจุดเรียกตัว และตรวจสอบสถานที่บำรุงรักษา ด้วยการเพิ่มความถี่ของระยะเวลาในการตรวจสอบและปรับปรุงคุณภาพการตรวจสอบให้มีความเข้มงวดใกล้เคียงหรือตรงตามมาตรฐานสากล มีการสร้างแรงจูงใจทางการเงินเพื่อให้ผู้ขับขี่เลือกใช้นายทะเบียนที่ปลอดภัย เช่น ถ้าหากมีการตรวจสอบสภาพที่ได้มาตรฐานเหมือนต่างประเทศ จะส่งผลให้ราคาค่า

ซ่อมสูงกว่าราคาในการซื้อรถใหม่ จึงทำให้มีการซื้อรถใหม่ ซึ่งมีประสิทธิภาพในการป้องกันความปลอดภัยสูงกว่า เป็นต้น นอกจากนี้ การใช้มาตรการทางด้านภาษีเพื่อช่วยส่งเสริมการซื้อที่ปลอดภัยยังเป็นอีกวิธีการที่สามารถนำมาบังคับใช้ร่วมได้

๒. ปัญหาการกำกับดูแลรถตู้โดยสารประจำทางที่ผ่านมา

จากในอดีตที่การให้บริการรถตู้รับส่งผู้โดยสารประจำทางถือว่าเป็นการใช้รถผิดประเภทจากที่ระบุไว้ในกฎหมายขนส่งทางบก ซึ่งจะต้องถูกจับกุมหรือยกเลิกการเดินทาง แต่ในทางปฏิบัติแล้ว ภาครัฐไม่สามารถบังคับใช้กฎหมายดังกล่าวได้ เนื่องจากการให้บริการดังกล่าวได้รับความนิยมในการใช้บริการอย่างสูงจากประชาชนและภาครัฐไม่สามารถแก้ไขปัญหาโดยสารประจำทางให้ตอบสนองต่อความต้องการของประชาชนได้ ดังนั้น กระทรวงคมนาคมจึงมีนโยบายจัดระเบียบการประกอบการรถตู้โดยสาร โดยให้รถที่ไม่ได้รับอนุญาตสามารถให้บริการได้อย่างถูกกฎหมาย ด้วยการเข้าร่วมเดินรถกับ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ซึ่งในขณะนั้นมีจำนวนเส้นทางที่ให้บริการรวมทั้งสิ้น ๙๐ เส้นทาง แต่ด้วยรถตู้ร่วมบริการของ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ถูกจำกัดจำนวนที่ ๖,๐๐๐ คัน ทำให้ยังคงมีรถตู้ที่ผิดกฎหมายให้บริการอยู่ในกรุงเทพฯ และจังหวัดใกล้เคียงนอกเหนือจากจังหวัดที่ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ให้บริการอยู่

แม้ว่ารถตู้ยังมีปัญหาในเรื่องของความปลอดภัย ทั้งจากการขับซี้และจากความเหมาะสมของตัวถังรถ แต่ประชาชนส่วนใหญ่ยังนิยมใช้บริการรถตู้โดยสาร เนื่องจากสามารถตอบสนองความต้องการในการเดินทางที่สะดวกรวดเร็ว ทั้งจากการเดินทางเข้าออกเขตเมือง และขยายไปถึงการเดินทางระหว่างจังหวัด ซึ่งในปัจจุบันมีการกำหนดให้รถตู้เป็นรถโดยสารประจำทางที่ให้บริการประชาชนได้อย่างถูกต้องตามกฎหมายแล้วส่วนหนึ่ง โดยผลการศึกษาของสถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย (๒๕๕๙) พบว่า ระยะทางที่เหมาะสมในการให้บริการรถตู้โดยสารประจำทางจะต้องไม่เกิน ๓๐๐ กิโลเมตร ทั้งนี้ แนวทางการจัดระเบียบรถตู้โดยสารสาธารณะให้ถูกกฎหมายที่ผ่านมาของกระทรวงคมนาคม มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

๒.๑ การอนุญาตให้มีการให้บริการรถตู้โดยสารประจำทาง

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

การที่ผู้ประกอบการใช้รถตู้ป้ายดำเพื่อให้บริการเป็นรถโดยสารประจำทางเป็นเพราะได้รับประโยชน์จากการไม่จดทะเบียนให้ถูกต้องตามกฎหมาย เช่น สามารถให้บริการในระยะทางที่ไกลกว่าที่กฎหมายกำหนด และเสียค่าใช้จ่ายรวมต่อปีน้อยกว่า เป็นต้น อย่างไรก็ตามรถตู้โดยสารป้ายดำมีความเสี่ยงที่จะไม่ปลอดภัย เพราะรถตู้เหล่านี้ไม่ได้รับการกำกับดูแลตามข้อกำหนดของรถตู้โดยสารประจำทาง ซึ่งหากเกิดอุบัติเหตุ ผู้โดยสารจะไม่ทราบว่าจะต้องร้องเรียนที่ใดและได้รับการชดเชยอย่างไร

ถึงแม้ว่าจะมีความพยายามในการจัดระเบียบรถตู้โดยสารสาธารณะ แต่ปริมาณรถตู้โดยสารสาธารณะทั้งถูกและผิดกฎหมายกลับมีจำนวนมากขึ้น โดยเฉพาะเส้นทางระหว่างจังหวัดหรือหมวด ๒ ที่ บริษัท ขนส่ง จำกัด เป็นผู้ได้รับใบอนุญาต และรถในเส้นทางหมวด ๓ และหมวด ๔ ที่เอกชนเป็นผู้ได้รับใบอนุญาต โดยในปี ๒๕๕๓ มีรถตู้โดยสารสาธารณะที่ถูกกฎหมายให้บริการอยู่ประมาณ ๑๘,๐๐๐ คัน

ยิ่งไปกว่านั้น ในปี ๒๕๕๗ คณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) ได้มีนโยบายจัดระเบียบรถตู้โดยสารประจำทางโดยให้ผู้ประกอบการรถตู้โดยสารประจำทางที่ไม่ได้จดทะเบียนอย่างถูกต้องมายื่นขอจดทะเบียนเป็นผู้ประกอบการรถตู้โดยสารประจำทาง และมีการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจังตั้งแต่ ๒๑ กรกฎาคม ๒๕๕๗ พร้อมทั้งกำหนดให้ผู้ประกอบการต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในเดือนธันวาคม ๒๕๕๗ ทั้งนี้ รถตู้โดยสารประจำทางที่ให้บริการในเส้นทางหมวด ๑ ต้องติดต่อขอเข้าร่วมการเดินรถกับ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ส่วนรถตู้โดยสารประจำทางที่ให้บริการในเส้นทางหมวด ๒ ต้องติดต่อขอเข้าร่วมการเดินรถกับ บริษัท ขนส่ง จำกัด ส่วนในระหว่างดำเนินการ รถตู้โดยสารที่ให้บริการได้ต้องติดสติ๊กเกอร์สีส้ม พร้อมทั้งระบุหมวด ทะเบียนรถ และเส้นทางเดินรถ ให้ชัดเจนที่กระจกทั้งด้านหน้าและด้านหลัง หากไม่ปฏิบัติตามระเบียบข้างต้น จะมีโทษจำคุก ๕ ปี และปรับตั้งแต่ ๒๐,๐๐๐-๑๐๐,๐๐๐ บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ ทั้งนี้ ผลของนโยบายดังกล่าว พบว่า จำนวนรถตู้โดยสารที่ได้รับสิทธิการเข้าร่วมเดินรถในเดือนพฤศจิกายน ๒๕๕๗ เท่ากับ ๓,๐๗๔ คัน โดยเป็นการให้บริการในเส้นทางหมวด ๑ และหมวด ๒ จำนวน ๑,๒๖๒ คัน และ ๑,๘๑๒ คัน ตามลำดับ (เดลินิวส์, ๒๕๕๗) สำหรับข้อมูล ณ เมษายน ๒๕๕๙ พบว่า การให้บริการรถตู้โดยสารที่ถูกกฎหมายรวมทั้งประเทศ ๑๕,๙๙๖ คัน แบ่งเป็นบริการในส่วนกลางและส่วนภูมิภาคจำนวน ๑๐,๒๓๐ และ ๕,๗๖๖ คัน ตามลำดับ

๒.๒ การกำหนดมาตรฐานความปลอดภัยของรถตู้โดยสาร

มาตรฐานความปลอดภัยของรถตู้โดยสารสาธารณะที่มีการกำหนดในปัจจุบัน ประกอบไปด้วย การกำหนดเรื่องเข็มขัดนิรภัย จำนวนที่นั่ง อายุรถ จุดจอด ความเร็วที่ใช้ในการขับขี่ ระยะทางในการให้บริการ ระยะเวลาในการขับขี่ของผู้ขับรถตู้โดยสารประจำทาง และการกำหนดด้านอื่นๆ

๒.๒.๑ การติดตั้งเข็มขัดนิรภัยในรถตู้โดยสารสาธารณะ และการคาดเข็มขัดนิรภัยของผู้โดยสาร

เข็มขัดนิรภัยช่วยลดการบาดเจ็บและเสียชีวิตเมื่อรถโดยสารเกิดอุบัติเหตุได้เป็นอย่างมาก ขบ. จึงได้กำหนดให้รถโดยสารสาธารณะต้องติดตั้งเข็มขัดนิรภัย ข้อกำหนดนี้ครอบคลุมรถโดยสารทุกประเภท (ยกเว้นรถโดยสารขนาดใหญ่ที่วิ่งภายในจังหวัดและรถสองแถว) ซึ่งรวมทั้งรถตู้โดยสารทั้งประจำทางและไม่ประจำทางด้วย โดยต้องติดตั้งเข็มขัดนิรภัยทุกที่นั่งภายในวันที่ ๑ เมษายน ๒๕๕๗ หากฝ่าฝืนมีโทษปรับไม่เกิน ๕๐,๐๐๐ บาท

นอกจากนั้น เพื่อให้ผู้โดยสารได้คาดเข็มขัดนิรภัยในรถโดยสารอย่างเคร่งครัด กรมการขนส่งทางบกได้ออกกฎกระทรวงกำหนดความปลอดภัยและความสงบเรียบร้อยที่ผู้โดยสารต้องปฏิบัติระหว่างการเดินทางโดยสาร พ.ศ. ๒๕๕๗ ที่กำหนดให้ผู้โดยสารต้องคาดเข็มขัดนิรภัยตลอดเวลาที่อยู่ระหว่างการโดยสาร ตั้งแต่วันที่ ๑๑ พฤษภาคม ๒๕๕๗ หากฝ่าฝืนมีความผิดต้องระวางโทษปรับไม่เกิน ๕,๐๐๐ บาท

๒.๒.๒ จำนวนที่นั่งของรถตู้โดยสารสาธารณะ

รถตู้โดยสารต้องมีจำนวนผู้โดยสาร (รวมผู้ขับ) ไม่เกิน ๑๕ ที่นั่ง หากฝ่าฝืนมีมาตรการลงโทษดังแสดงในตารางที่ ๒ -๒๑

ตารางที่ ๒-๒๑ : บทลงโทษสำหรับรถตู้โดยสารที่บรรทุกผู้โดยสารเกินที่กำหนด

การฝ่าฝืน	มาตรการลงโทษ	
	รถตู้โดยสารหมวด ๑ และหมวด ๒	รถตู้โดยสารหมวด ๓ และหมวด ๔
ผิดครั้งที่ ๑	ปรับ ๕,๐๐๐ บาท และแจ้งผู้ประกอบการ (บริษัท ขนส่ง จำกัด หรือ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ) ปรับเพิ่มอีก ๕,๐๐๐ บาท รวมเป็น ๑๐,๐๐๐ บาท	ปรับ ๕,๐๐๐ บาท
ผิดครั้งที่ ๒	ปรับ ๕,๐๐๐ บาท และแจ้งผู้ประกอบการ (บริษัท ขนส่ง จำกัด หรือ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ) ปรับเพิ่มอีก ๕,๐๐๐ บาท รวมเป็น ๑๐,๐๐๐ บาท พร้อมทั้งให้พักใช้รถ ๑๕ วัน	ปรับ ๕,๐๐๐ บาทและแจ้งให้ผู้ประกอบการดำเนินการถอนรถออกจากการประกอบการขนส่ง (บัญชี ขส.บ. ๑๑)
ผิดครั้งที่ ๓	ปรับ ๕,๐๐๐ บาท และแจ้งผู้ประกอบการ (บริษัท ขนส่ง จำกัด หรือ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ) ปรับเพิ่มอีก ๕,๐๐๐ บาท รวมเป็น ๑๐,๐๐๐ บาท พร้อมทั้งถอนรถออกจากการประกอบการ (บัญชี ขส.บ. ๑๑)	ปรับ ๕,๐๐๐ บาท และแจ้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมิให้ต่ออายุใบประกอบการขนส่งให้กับผู้ประกอบการรายดังกล่าว

ที่มา : กรมการขนส่งทางบก, ๒๕๕๖

การที่รถตู้โดยสารบรรทุกผู้โดยสารเกินทำให้สมดุสน้ำหนักรถเปลี่ยนแปลง อาจส่งผลโดยตรงต่อการควบคุมรถ การบังคับเลี้ยว สมรรถนะในการออกตัว การเร่ง และการห้ามล้อ และอาจทำให้ยางระเบิดได้ รถตู้ที่บรรทุกผู้โดยสารเกินจึงเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมากขึ้น นอกจากนี้ การที่รถตู้โดยสารบรรทุกผู้โดยสารเกินถือเป็นการละเมิดสิทธิผู้โดยสารแบบ

ซ้ำซ้อน เพราะผู้โดยสารที่ต้องยื่น ต้องนั่งเก้าอี้เสริม หรือต้องนั่งเบียด แต่ยังคงชำระค่าโดยสารเต็มราคา อีกทั้งยังเป็นการละเมิดสิทธิด้านความปลอดภัยของผู้โดยสารอีกด้วย (สวนีย์ ฉ่ำเฉลียว, ๒๕๕๖)

๒.๒.๓ อายุของรถตู้โดยสารประจำทาง

รถตู้โดยสารที่ใช้มานานเกินไปอาจทำให้มีสภาพชำรุดหรือไม่พร้อมใช้งาน ทำให้ไม่ปลอดภัย จึงมีข้อกำหนดให้เจ้าของรถตู้โดยสารประจำทางที่มีอายุมากกว่า ๑๐ ปี นับจากวันที่จดทะเบียนครั้งแรก ต้องสรรหารถตู้คันใหม่มาจดทะเบียนทดแทนคันเดิม โดยรถที่นำมาทดแทนจะต้องเป็นรถใหม่ หรือเป็นรถที่มีอายุไม่เกิน ๒ ปี หากไม่ปฏิบัติตามจะถูกดำเนินคดีตามกฎหมาย

๒.๒.๔ จุดจอดของรถตู้โดยสารประจำทาง

รถตู้โดยสารมาตรฐาน ๒ (จ) จะต้องจอดรับส่งผู้โดยสารตามจุดจอดที่กำหนดเท่านั้น ส่วนรถตู้โดยสารมาตรฐาน ๒ (ต) สามารถจอดรับส่งผู้โดยสารตามจุดที่ผู้โดยสารต้องการได้ จึงจะเห็นได้ว่ารถตู้สาธารณะยังไม่มีจุดจอดรถที่ชัดเจนและได้มาตรฐาน ทำให้ไม่สามารถกำกับดูแลการตรวจสอบสภาพรถก่อนใช้งาน การนำรถตู้ส่วนบุคคลมารับจ้าง การตรวจปริมาณแอลกอฮอล์ หรือการตรวจการพักผ่อนของพนักงานขับรถได้ จึงไม่สามารถดำเนินมาตรการเพื่อคุ้มครองความปลอดภัยเหล่านี้ให้กับผู้โดยสาร

อย่างไรก็ตาม กระทรวงคมนาคมกำลังอยู่ระหว่างการดำเนินการจัดระเบียบรถตู้ภายใต้การดูแลของ บริษัท ขนส่ง จำกัด จำนวน ๔,๒๐๕ คัน ซึ่งส่วนใหญ่พบว่ามีการจอดให้บริการรับส่งผู้โดยสารบริเวณอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ โดยจะให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทำการจัดระเบียบให้รถตู้สาธารณะกลับไปจอดให้บริการที่สถานีขนส่ง ๓ แห่ง ได้แก่ สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพที่จตุจักร สายใต้ใหม่ และเอกมัย โดย ขบ. และตำรวจจะเริ่มนำร่องจัดระเบียบระหว่างวันที่ ๑-๑๕ ตุลาคม ๒๕๕๙ และนำผลมาแก้ไขปัญหาก่อนจะเริ่มบังคับใช้อย่างเป็นทางการในวันที่ ๒๕ ตุลาคม ๒๕๕๙ รวมถึงพยายามขยายผลของการจัดระเบียบไปสู่การจัดระเบียบการให้บริการในต่างจังหวัดอีกด้วย (ไทยรัฐออนไลน์, ๒๕๕๙)

๒.๒.๕ ความเร็วที่ใช้ในการขับขี่ของรถตู้โดยสารสาธารณะ

ทั้งนี้ จากการที่รถตู้โดยสารที่ขับเร็วเกินไปจะมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูง จึงมีข้อกำหนดให้รถตู้โดยสารห้ามใช้ความเร็วเกิน ๑๐๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง นอกจากนี้รถตู้โดยสารประจำทางที่ให้บริการในเส้นทางหมวด ๑ และหมวด ๒ จะถูกควบคุมและตรวจจับความเร็วของรถด้วยเทคโนโลยี RFID ซึ่งหากฝ่าฝืนครั้งที่ ๑ ปรับ ๕,๐๐๐ บาท ครั้งที่ ๒ ปรับ ๑๐,๐๐๐ บาท และครั้งที่ ๓ ถอนใบอนุญาตการเดินรถทันที

อย่างไรก็ตาม เทคโนโลยี RFID มีข้อจำกัดที่สำคัญ คือ ไม่สามารถใช้ควบคุมหรือจำกัดความเร็วของรถได้ในทันที (เน้นการลงโทษภายหลังจากการกระทำความผิด) รวมไปถึงไม่สามารถกำกับพฤติกรรมผู้ขับขี่ที่ก่อให้เกิดความเสี่ยงได้ เช่น ขับเร็วในจุดที่มีความเสี่ยง (ทางโค้งหรือเขตชุมชน) ขับจี้คันท้าย และแซงปาดซ้าย-ขวา เพื่อเร่งทำเวลา เป็นต้น นอกจากนี้ เทคโนโลยี RFID ยังมีข้อจำกัดในการใช้งาน คือ รถตู้ต้องผ่าน ๒ จุด จึงสามารถตรวจวัดความเร็วได้ และต้องให้บริการแบบประจำทางเท่านั้น เพราะต้องทราบเส้นทางที่แน่นอน ทราบถึงระยะทางที่แน่นอน

เพื่อนำมาคำนวณความน่าจะเป็นหรือความเป็นไปได้ว่าจากจุดเริ่มต้นการเดินทางจนถึงปลายทางควรต้องใช้ระยะเวลาเท่าไร เทียบกับความเร็วที่กฎหมายกำหนด ยิ่งไปกว่านั้น ประสิทธิภาพการบันทึกความเร็วของเครื่องจะลดลง หรือสูญเสียความสามารถในการใช้งานเมื่อถูกรบกวนจากปัจจัยภายนอก เช่น ความชื้น โลหะ หรือสิ่งที่มากระทบการทำงานของระบบคลื่นวิทยุ เป็นต้น รวมทั้งกรณีที่ผู้ประกอบการแกะแผ่นรับสัญญาณออก จึงมีผู้เสนอให้นำเทคโนโลยีอื่นที่มีความเหมาะสมกว่ามาใช้ ในการควบคุมความเร็วและพฤติกรรมเสี่ยงของพนักงานขับรถ เช่น ระบบ GPS การติดตั้งกล้อง หรือเครื่องมือวัดความเร็วจากล้อรถ เป็นต้น

นอกจากนี้ การดัดแปลงสภาพรถเป็นอีกปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ โดยเฉพาะในกรณีที่ใช้ความเร็วในการขับขี่ค่อนข้างสูง จากกรณีศึกษากรณีผู้โดยสารสาธารณะตามมาตรฐาน ๒ (จ) ที่มีการติดตั้งที่นั่งผู้โดยสารรวมพนักงานขับรถทั้งหมด ๑๕ คน และมีการติดตั้งถังแก๊สธรรมชาติที่ตำแหน่งท้ายของรถ จำนวน ๒ ถัง พบว่า ตัวโครงสร้างรถจะรับน้ำหนักเพิ่มขึ้นจากกรณีที่มีผู้โดยสาร ๑๒ คน และไม่มีระบบแก๊ส ประมาณ ๔๐๐ กิโลกรัม โดยน้ำหนักรวมของรถจะมีประมาณ ๓,๓๐๐ กิโลกรัม ซึ่งเป็นค่าที่ใกล้เคียงกับพิกัดที่ผู้ผลิตได้กำหนดมาจากการวิเคราะห์ทางพลศาสตร์ยานยนต์ ในกรณีที่พนักงานขับรถด้วยความเร็วที่สูงและมีความจำเป็นต้องหยุดรถกะทันหันในสถานการณ์ฉุกเฉิน สมรรถนะในการทรงตัวของรถที่ได้รับการดัดแปลงจะลดลงกว่าก่อนการดัดแปลงมาก ซึ่งเป็นการเพิ่มอัตราเสี่ยงที่ล้อรถจะลื่นไถลและไถลไปตามพื้นถนน และทำให้รถเสียหลักหลุดโค้ง หรือท้ายปัด และมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุสูงขึ้น

๒.๒.๖ ระยะทางที่รถตู้โดยสารประจำทางให้บริการ

รถตู้โดยสารประจำทางห้ามวิ่งเกินระยะทาง ๓๐๐ กิโลเมตร ตามที่กฎหมายกำหนด

๒.๒.๗ ระยะเวลาในการขับขี่ของผู้ขับรถตู้โดยสารประจำทาง

จาก พ.ร.บ. การขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ และกฎกระทรวง ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๔๑) ออกตาม พ.ร.บ. คุ้มครองแรงงาน พ.ศ. ๒๕๔๑ นายจ้างต้องกำหนดเวลาเริ่มต้นและเวลาสิ้นสุดการทำงานปกติของลูกจ้างในงานขนส่งทางบก (ซึ่งรวมถึงพนักงานขับรถตู้โดยสารประจำทาง) วันหนึ่งไม่เกิน ๘ ชั่วโมง และห้ามไม่ให้พนักงานขับรถปฏิบัติหน้าที่ขับรถติดต่อกันเกิน ๔ ชั่วโมง ภายในรอบ ๒๔ ชั่วโมง แต่หากระหว่างนั้น พนักงานขับรถได้พักติดต่อกันไม่น้อยกว่า ๓๐ นาที ก็สามารถปฏิบัติหน้าที่ขับรถต่อไปได้อีกไม่เกิน ๔ ชั่วโมงติดต่อกัน นอกจากนี้แล้ว กฎหมายยังห้ามมิให้นายจ้างให้ลูกจ้างที่ทำหน้าที่ขับยานพาหนะเริ่มต้นทำงานในวันถัดไปก่อนครบระยะเวลา ๑๐ ชั่วโมง หลังจากสิ้นสุดการทำงานในวันทำงานที่ล่วงมาแล้ว

ผู้ขับรถตู้โดยสารประจำทางจะต้องไม่ขับรถติดต่อกันเป็นระยะเวลานานเกิน ๔ ชั่วโมง ตามที่กฎหมายกำหนด เนื่องจากความอ่อนเพลียและสภาพร่างกายที่ไม่พร้อมของผู้ขับขี่ เป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะ

๒.๒.๘ ข้อกำหนดอื่นๆ ของพนักงานขับรถ

พ.ร.บ. การขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ มีข้อกำหนดสำหรับพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัย ได้แก่

๒.๒.๘.๑ มีใบอนุญาตขับขี่สำหรับรถที่ขนส่งผู้โดยสาร หรือใบขับขี่ประเภทที่ ๒ ซึ่งไม่ใช่ใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคล

๒.๒.๘.๒ ไม่เสพสุราหรือของมึนเมาอย่างอื่น

๒.๒.๘.๓ ไม่ขับรถเวลาที่ร่างกายหรือจิตใจอ่อนความสามารถ

๒.๒.๘.๔ ไม่รับบรรทุกศพ สัตว์ หรือสิ่งของที่อาจเกิดอันตรายไปกับผู้โดยสาร

๒.๒.๘.๕ ไม่รับบรรทุกน้ำมันเชื้อเพลิง ระเบิด หรือวัตถุอันตราย

๒.๒.๘.๖ ต้องหยุดหรือจอดรถ ณ สถานที่ขนส่งและปฏิบัติตามระเบียบเกี่ยวกับสถานีขนส่ง

๒.๒.๘.๗ ข้อกำหนดด้านความปลอดภัยอื่นๆ

รถตู้โดยสารประจำทางมีข้อกำหนดด้านความปลอดภัยอื่นๆ เช่น ต้องมีอุปกรณ์นิรภัยภายในรถ เช่น ค้อนทุบกระจกและถังดับเพลิง เป็นต้น รวมถึงห้ามวิ่งเลนขวา ห้ามวิ่งออกนอกเส้นทางที่ได้รับอนุญาต และต้องปฏิบัติตามกฎจราจร

กรอบความคิดของการวิจัย

การศึกษาวิจัยครั้งนี้จะดำเนินการศึกษาการจัดระเบียบรถตู้โดยสารสาธารณะเพื่อหาสาเหตุหรือปัจจัยให้เกิดการแก้ปัญหาและเป็นแนวทางการปฏิบัติอย่างยั่งยืน พร้อมทั้งศึกษาการดำเนินการของหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องในการแก้ไขปัญหา เช่น การจราจรเรื่องการจอดรถขวางบนถนน อุบัติเหตุหรือความเสี่ยงต่อการเกิดเหตุต่างๆ ความปลอดภัยของผู้ใช้บริการ วิธีการขับขี่ของพนักงานขับรถ สภาพรถหรือสภาพภายในรถ การคุ้มครองรถที่ถูกกฎหมาย และการแก้ไขปัญหาผู้มีอิทธิพล ทั้งในระดับนโยบายและระดับปฏิบัติการเพื่อรวบรวมข้อมูลมาวิเคราะห์แล้วนำไปสู่การบังคับใช้กฎหมาย

บทที่ ๓

การดำเนินการจัดระเบียบรถตู้โดยสารสาธารณะ

คณะกรรมการจัดระเบียบและแก้ไขปัญหาการจราจรโดยสารสาธารณะ ได้กำหนดให้ศึกษาข้อมูลหลักการขนส่งโดยสารสาธารณะ, กฎระเบียบข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้อง และพิจารณาผลกระทบที่เกิดขึ้นกับผลประโยชน์ที่จะได้รับให้ครอบคลุมทั้งผู้ประกอบการเดินรถที่มีอยู่เดิม, รถตู้ผิดกฎหมาย, ประชาชนผู้ใช้บริการ, ประชาชนทั่วไป, เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กรมการขนส่งทางบก, หน่วยทหารในพื้นที่, ตำรวจท้องที่ โดยดำเนินการในลักษณะคณะกรรมการร่วมทุกฝ่าย และรับฟังความคิดเห็นของประชาชน นำมากำหนดเป็นแนวทาง, ขั้นตอนการดำเนินการข้อมูลพื้นฐาน มีการแบ่งประเภทการเดินรถออกเป็น ๔ หมวด ดังนี้

หมวด ๑ : ภายในกรุงเทพและปริมณฑล (องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้รับใบอนุญาตในการเดินรถ)

หมวด ๒ : กรุงเทพ – ต่างจังหวัด (บริษัท ขนส่ง จำกัดได้รับใบอนุญาตในการเดินรถ)

หมวด ๓ : ระหว่างจังหวัด (กรมการขนส่งทางบก ออกใบอนุญาตให้กับประกอบการเอกชน เป็นรายเส้นทาง)

หมวด ๔ : ภายในจังหวัด (สำนักงานขนส่งจังหวัด ออกใบอนุญาตให้กับประกอบการเอกชน เป็นรายเส้นทาง)

หลักการขนส่งโดยสาร

๑. ระบบการขนส่งมวลชน

ในการเดินทางจากต่างจังหวัดเข้าสู่เมืองใหญ่เพื่อมาตรฐานความปลอดภัย จะใช้รถบัสโดยสารที่ได้มาตรฐาน และกำหนดสถานีขนส่ง อยู่บริเวณชานเมืองเพื่อลดความคับคั่งแออัดของปริมาณรถในตัวเมืองขนาดใหญ่

๒. การขนส่งโดยสารเข้ามาในตัวเมือง

จะใช้การขนส่งโดยองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ รถไฟฟ้า รถแท็กซี่ ซึ่งหลักการขนส่งนี้ก็ใช้กับการขนส่งสินค้า ด้วยรถบรรทุกขนาดใหญ่เช่นเดียวกัน ที่จะต้องมีคลังสินค้าอยู่ชานเมือง แล้วใช้รถบรรทุกขนาดกลาง ขนาดเล็กขนส่งเข้ามาในตัวเมือง หรือหากเป็นรถบรรทุกขนาดใหญ่ก็ต้องเข้ามาช่วงดึก

๓. การประกอบการขนส่งโดยสาร

นอกจากเป็นการประกอบการให้บังเกิดรายได้แล้ว ยังเป็นการประกอบการลักษณะการบริการด้วย ซึ่งต้องบริหารจัดการแบบรวมการ เพื่อบริการผู้โดยสารให้ได้เพียงพอและปลอดภัย ทุกช่วงเวลา ในห้วงเวลาคับคั่งก็มีรถเพียงพอในการบริการ ในห้วงเวลาไม่คับคั่งก็ต้องมี

ตารางเดินรถเพื่อให้บริการแม้ว่าผู้โดยสารจะไม่เต็มคัน จึงเป็นการประกอบการลักษณะต้องเฉลี่ย รายได้จากช่วงเวลาที่คับคั่งและช่วงเวลาที่ไม่คับคั่ง เพื่อให้การประกอบการดำรงอยู่ได้

สภาพปัญหาที่เกิดขึ้นในปัจจุบันเกี่ยวกับ การวิ่งผิดเส้นทางที่กำหนด การใช้รถผิดกฎหมายความไม่เป็นระเบียบกีดขวางทางจราจร ความไม่ปลอดภัย และผู้มีอิทธิพล

รถตู้โดยสารได้กลายเป็นรถโดยสารประจำทางในประเทศไทยในช่วงประมาณปี ๒๕๓๕ โดยเจ้าของรถตู้ ซึ่งจดทะเบียนเป็นรถส่วนบุคคล ได้นำรถตู้ของตนมาให้บริการเป็นรถโดยสารประจำทาง เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้โดยสารในการเดินทางในพื้นที่ที่ไม่มีระบบขนส่งสาธารณะเข้าถึง รถตู้โดยสารประจำทางจึงถือกำเนิดขึ้นอย่างไม่ถูกกฎหมาย เนื่องด้วยรถตู้โดยสารประจำทาง ตอบโจทย์การเดินทางที่รถโดยสารประจำทางขนาดใหญ่ไม่สามารถทำได้ กล่าวคือ สามารถให้บริการครอบคลุมพื้นที่อย่างทั่วถึง และให้บริการแบบจุดถึงจุด ผู้โดยสารจึงเดินทางได้อย่างสะดวกรวดเร็ว ทำให้มีผู้นิยมใช้บริการรถตู้โดยสารประจำทางเป็นจำนวนมาก

ในหัวเวลานั้น รถตู้โดยสารประจำทางจดทะเบียนเป็นรถส่วนบุคคลตามพระราชบัญญัติ (พระราชบัญญัติ) รถยนต์ พ.ศ.๒๕๒๒ จึงไม่สามารถนำมาให้บริการขนส่งสาธารณะได้ตามกฎหมาย การที่ไม่มีกฎหมายรองรับการประกอบการรถตู้โดยสารประจำทาง ทำให้ขาดการกำกับดูแล รถตู้โดยสารประจำทาง จึงมีปัญหาต่างๆ ตามมา ทั้งการบริการที่ไม่ได้มาตรฐานไม่ปลอดภัย และค่าโดยสารที่แพงเกินไป ไม่ได้รับสินไหมจากการประกันภัยเพราะใช้รถผิดประเภท ฯลฯ แต่ในขณะนั้น การนำรถตู้โดยสารประจำทางเข้าสู่ระบบที่มีกฎหมายกำกับดูแลมีอุปสรรคอยู่๒ประการ ได้แก่

๑. การให้ใบอนุญาตประกอบการแก่ผู้ประกอบการรถตู้โดยสารประจำทาง ที่ให้บริการอยู่แล้ว

เนื่องจากมติคณะรัฐมนตรีกำหนดให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ เป็นผู้ได้รับอนุญาตประกอบการในเส้นทางหมวด ๑ เพียงรายเดียว และให้บริษัท ขนส่ง จำกัด เป็นผู้ได้รับอนุญาตประกอบการในเส้นทางหมวดที่ ๒ เพียงรายเดียว ทำให้ไม่สามารถให้ใบอนุญาตแก่ผู้ประกอบการรถตู้โดยสารประจำทางที่ให้บริการอยู่แล้วได้

๒. การคัดค้านของผู้ประกอบการเอกชนร่วมบริการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ และบริษัท ขนส่ง จำกัด

การประกอบการรถตู้โดยสารประจำทาง ทำให้ผู้ประกอบการรถโดยสารประจำทางขนาดใหญ่ที่ร่วมบริการ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ และบริษัท ขนส่ง จำกัด เสียผลประโยชน์ เนื่องจากมีการบริการนอกระบบและให้บริการในด้านความสะดวกมากกว่ารถโดยสารประจำทางที่ได้รับอนุญาต มีการแข่งขัน ทำให้ผู้ประกอบการเหล่านี้มีผู้โดยสารลดลง จึงคัดค้านการทำให้การประกอบการรถตู้โดยสารประจำทางถูกกฎหมาย

ลักษณะการดำเนินการของรถตู้เป็นการวิ่งรับผู้โดยสารในจุดต่างๆ ที่มีปริมาณผู้โดยสารเป็นจำนวนมาก ซึ่งผู้มีอิทธิพลกำหนดเส้นทางในการวิ่ง โดยเข้าไปรับและส่งผู้โดยสารในสถานที่ต่างๆ ที่ผู้โดยสารสะดวก วิ่งทับเส้นทางหลายหมวด (จึงเป็นที่นิยมของประชาชน ทำให้

ผู้ประกอบการที่ได้รับอนุญาตเป็นรายเดิม ได้รับความเสียหาย) และกลุ่มอิทธิพลมีการเรียกเก็บค่าวิน เก็บค่าเช่าเกินจริง ซื่อขายเบอร์วินรถตู้ และวินรถตู้เถื่อน มีการหลอกลวงว่าจะสามารถทำให้รถในวิน เป็นรถตู้ที่ถูกกฎหมายได้ ต้องเสียค่ารายวัน ค่าจอดรถเดือนรวมต่อเดือน รวมถึงค่าเบอร์รถตู้ที่มีทั้งซื้อใหม่ และมีอยู่ก่อนในราคาสูงมีการเรียกเก็บเงินนอกระบบกับรถตู้ที่มาขอวิ่งในเส้นทาง คันละ ๕๐,๐๐๐ - ๓๐๐,๐๐๐ บาท และเรียกเก็บรายเดือนเพื่อจ่ายส่วยให้กับเจ้าหน้าที่ที่รับผิดชอบในเรื่องที่เกี่ยวข้อง (กรมการขนส่งทางบก, เทศกิจ, ตำรวจ)

นอกจากนี้กลุ่มอิทธิพลชุมชนยังมีนิสัยขูดรีดผู้ประกอบการ อ้างรู้จักผู้มีอิทธิพล หลายคน และสามารถติดต่อ กรมการขนส่งทางบก องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ บริษัท ขนส่ง จำกัด ตลอดเวลา

สิ่งสำคัญที่ทำให้เกิดปัญหาคือ เจ้าของรถตู้แต่ละคัน เป็นผู้ประกอบการรายย่อย จึงต้องการรายได้ให้รถคันของตนเองมากที่สุด จึงเกิดการรับผู้โดยสารเกิน(ในห้วงเวลาที่ปริมาณ ผู้โดยสารมาก), จอดแช่ป้าย (เพื่อรอให้มีผู้โดยสารมากขึ้น ในช่วงเวลาที่ผู้โดยสารน้อย หรือไม่ยอม ออกรถตามตารางเวลา), วิ่งเร็ว เพื่อทำเที่ยวให้ได้มากๆ, ควบคุมมารยาท และความประพฤติของ คนขับไม่ได้

ซึ่งทางภาครัฐได้มีการแก้ปัญหาดังกล่าวด้วยการนำรถที่ผิดกฎหมายเข้ามาอยู่ใน ความควบคุมด้วยการร่วมวิ่งกับทางองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ (องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ) และ บริษัท ขนส่ง จำกัด (บริษัท ขนส่ง จำกัด) โดยมีข้อกำหนดของรถตู้ที่เข้ามาพร้อมกับ องค์การ ขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ และร่วมกับ บริษัท ขนส่ง จำกัด

๑. กำหนดจุดจอด จุดรับ - ส่ง, สถานีขนส่งฯ ต้นทาง, สถานีขนส่งฯ ปลายทาง (ข้อกำหนดมีอยู่แล้วแต่ละเลยไม่ปฏิบัติตาม ไปจอดที่อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ, ศูนย์การค้าต่างๆ และที่อื่นๆ)

๒. ค่าตอบแทน (จ่ายให้ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ เป็นรายเดือนๆ ละ ๑,๐๗๐ บาท)และค่าใบอนุญาต (จ่ายให้ บริษัท ขนส่ง จำกัด ในแต่ละเที่ยวที่มีการปล่อยเดินรถเที่ยว ละ ๑/๓ ของราคาค่าโดยสาร ๑ ที่นั่ง)

๓. องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ และ บริษัท ขนส่ง จำกัด เป็นผู้จัดตารางเดินรถ ของรถที่มาเข้าร่วม โดยกำหนดเป็นรายเส้นทางทุกเส้นทาง (ที่เป็นอยู่ไม่ได้มีการปฏิบัติ เจ้าของวินปล่อยรถเอง มีการแข่งคิว ไม่ปล่อยตามเวลา)

การแก้ไขปัญหาดังกล่าวก็ไม่สามารถทำให้เกิดความเรียบร้อยได้เนื่องจากขาดการ บังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง

วิธีดำเนินการจัดระเบียบรถตู้โดยสารสาธารณะ

คณะรักษาความสงบเรียบร้อยแห่งชาติ(คสช.) มีนโยบายให้จัดระเบียบรถตู้โดยสาร สาธารณะซึ่ง กองกำลังรักษาความสงบเรียบร้อย ได้มอบนโยบายสำคัญ ในการดำเนินการ ๔ ประการ ได้แก่ ความปลอดภัย, ไม่กีดขวางการจราจร, ผู้มีอิทธิพล และราคาโดยสารที่เป็นธรรม โดยการ ดำเนินการจัดระเบียบรถตู้โดยสารสาธารณะ แบ่งออกเป็น ๓ ห้วง ดังนี้

๑. หัวข้อที่ ๑ การสำรวจและการจัดระเบียบขั้นต้น (ม.ย. - ก.ค.๕๗)

๑.๑ สำรวจข้อมูลวิน จำนวนรถตู้ (ป้ายดำ) ที่ผิดกฎหมาย

รับฟังความคิดเห็นของผู้ประกอบการรายเดิมที่ถูกกฎหมาย, รถตู้ผิดกฎหมาย และการหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กรมการขนส่งทางบก, บริษัท ขนส่ง จำกัด, องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ, ตำรวจ พิจารณาผลกระทบต่างๆ แล้ว จึงได้กำหนดเงื่อนไขในการรับรถป้ายดำเข้าร่วมเดินรถโดยถือเป็นการให้โอกาสเดินรถต่อไปได้ในห้วงเวลาหนึ่ง เพื่อเยียวยา บรรเทาความเดือดร้อน มิใช่การให้สิทธิในการเดินรถ โดยให้หน่วยทหารที่รับผิดชอบพื้นที่ต่างๆ ขนส่งจังหวัดสำรวจข้อมูลวิน และจำนวนรถตู้ (ป้ายดำ) ซึ่งมีรถตู้โดยสารเข้าร่วมจำนวน ๖,๐๘๙ คัน ในจำนวนนี้พบว่า มีรถตู้ที่มีอายุการใช้งานเกิน ๑๐ ปี ได้บังคับใช้กฎหมายให้หยุดวิ่ง โดยมีรถป้ายดำ ที่เข้าร่วมกระบวนการจดทะเบียนเป็นป้ายเหลือง จำนวน ๓,๗๘๐ คัน โดยมีเงื่อนไขการรับรถตู้ป้ายดำเข้าร่วมเดินรถกับ บริษัท ขนส่ง จำกัด และ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ดังนี้

๑.๑.๑ เมื่อเจ้าของรถตู้ป้ายดำได้ทำสัญญาเข้าร่วมเดินรถกับบริษัท ขนส่ง จำกัดหรือองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพแล้วรถที่นำเข้าร่วมเดินรถในแต่ละเส้นทางจะได้รับสิทธิในการเดินรถ ดังนี้

๑.๑.๑.๑ กรณีรถที่นำเข้าร่วมเป็นรถใหม่ จะให้สิทธิในการเข้าร่วมเดินรถในเส้นทางได้ไม่เกิน ๗ ปี นับจากวันที่ทำสัญญาเข้าร่วม

๑.๑.๑.๒ กรณีรถที่นำเข้าร่วมเป็นรถเก่า จะให้สิทธิในการเข้าร่วมเดินรถในเส้นทางเท่าอายุการใช้งานที่เหลือของรถแต่มีอายุไม่เกิน ๗ ปี

๑.๑.๑.๓ กรณีผู้ที่ได้รับสิทธิแจ้งเปลี่ยนรถคันใหม่แทนรถคันเดิมที่อายุเกิน ๑๐ ปี จะต้องแสดงหลักฐานว่ารถคันใหม่ที่นำมาทดแทนเป็นเจ้าของคนเดียวกว่ารถคันเดิม

๑.๑.๑.๔ จะต้องจัดเดินรถตามเส้นทาง, เวลาการเดินรถ และจัดเก็บค่าโดยสาร ตามที่ทางราชการกำหนด โดยในส่วนของเดินรถร่วมกับ บริษัท ขนส่ง จำกัด นั้น บริษัท ขนส่ง จำกัด จะเป็นผู้จำหน่ายตั๋วโดยสารเอง

๑.๑.๒ หากพบว่ารถคันใดมีการจำหน่ายตั๋วหรือเรียกเก็บค่าโดยสารเองจะทำการถอนรถออกจาก บัญชี รายละเอียดของรถที่ใช้ในการขนส่ง (บัญชี ขส.บ.๑๑) ทันที

๑.๑.๓ หากปรากฏว่ารถคันใดไม่เดินรถตามเส้นทางที่กำหนด, ไม่จัดเดินรถตามตารางการเดินรถ หรือมีการบรรทุกผู้โดยสารเกินกว่าจำนวนที่นั่งที่กำหนด หากตรวจพบว่ามี การกระทำอันเป็นการฝ่าฝืนทางราชการจะทำการถอนรถคันดังกล่าวออกจากบัญชี รายละเอียดของรถที่ใช้ในการขนส่ง (บัญชี ขส.บ.๑๑) พร้อมสิทธิในการเข้าร่วมทันที

๑.๑.๔ หากพบว่ามีการนำรถที่ได้รับอนุญาตให้เดินรถในเส้นทางรถโดยสารประจำทางเส้นทางสายใดสายหนึ่งแล้วปรากฏในภายหลังว่าได้มีการนำรถไปเดินในเส้นทางอื่นที่ได้รับอนุญาต หรือเดินรถไม่ตรงตามเส้นทางที่ได้รับอนุญาต ซึ่งเป็นการนำรถไปเดินในลักษณะทับซ้อนเส้นทางของผู้ประกอบการขนส่งรายอื่นอันก่อให้เกิดความเดือดร้อนหรือเสียหายแก่ผู้ประกอบการขนส่งรายอื่น นอกจากทางราชการจะดำเนินการถอนรถออกจากบัญชี รายละเอียดของรถที่ใช้ในการขนส่ง (บัญชี ขส.บ.๑๑) แล้ว ผู้ที่กระทำการฝ่าฝืนจะต้องชดเชยค่าเสียหายที่เกิดขึ้นให้กับผู้ประกอบการขนส่งที่ได้รับผลกระทบด้วย

๑.๑.๕ รถตู้โดยสารที่ได้รับความช่วยเหลือในการให้สิทธิ์เข้าร่วมเดินรถกับ บริษัท ขนส่ง จำกัด และ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ในแต่ละเส้นทางไม่สามารถหยุด รับ – ส่ง ผู้โดยสารในระหว่างเส้นทางได้ จะสามารถหยุด รับ – ส่ง ผู้โดยสารได้เฉพาะจุดต้นทางและปลายทาง เท่านั้น หากกระทำการฝ่าฝืนทางราชการจะถอดรถออกจากบัญชี รายละเอียดของรถที่ใช้ในการ ขนส่ง (บัญชี ขส.บ.๑๑) พร้อมตัดสิทธิ์ในการเข้าร่วมเดินรถทันที

๑.๑.๖ หากรถคันใดเมื่อได้รับสิทธิ์ในการทำสัญญาเข้าร่วมเดินรถกับ บริษัท ขนส่ง จำกัด และ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ แล้ว ต่อมารถคันดังกล่าวมีสภาพไม่สามารถใช้งานได้ เช่น เมื่อจอดทะเบียนเป็นรถโดยสารประจำทางแล้วไม่สามารถจัดการเดินรถได้ เนื่องจากรถคัน ดังกล่าวเสียหรืออยู่ในสภาพไม่พร้อมใช้งาน ทางราชการจะไม่อนุญาตให้เปลี่ยนรถคันใหม่เพื่อทดแทน คันเดิม และจะถอนรถคันดังกล่าวออกจากบัญชี รายละเอียดของรถที่ใช้ในการขนส่ง (บัญชี ขส.บ. ๑๑) พร้อมตัดสิทธิ์ในการเข้าร่วมเดินรถทันที

๑.๑.๗ ในการจอดรถเพื่อรับส่งผู้โดยสารในจุดต้นทางและปลายทาง จะต้องไม่นำรถมาจอดกีดขวางบนผิวจราจรอันจะก่อให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดและสร้างความเดือดร้อน ให้กับผู้ใช้รถใช้ถนนโดยทั่วไป

๑.๒ ด้านความปลอดภัยของรถตู้โดยสารและคนขับรถตู้โดยสาร

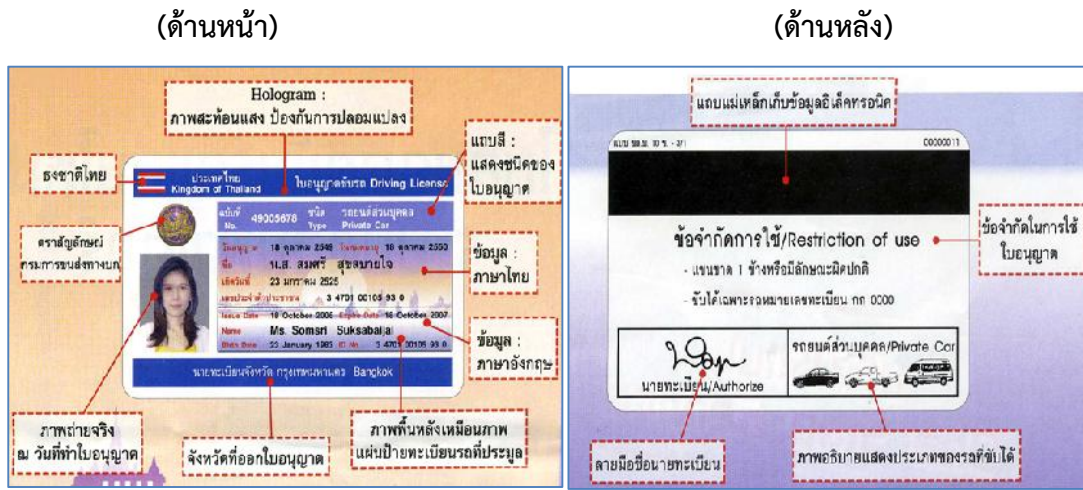
๑.๒.๑ จัดอบรมผู้ประกอบการรถตู้โดยสาร ให้มีความรู้เกี่ยวกับกฎระเบียบ ข้อบังคับของการบริการสาธารณะ โดยให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งกรมการขนส่งทางบก, บริษัท ขนส่ง จำกัด, องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ และกรมประกันภัยในการชี้แจงและทำความเข้าใจ ผู้ประกอบการให้เข้าใจถึงการบริการสาธารณะ

๑.๒.๒ จัดอบรมคนขับรถตู้โดยสาร เพื่อสอบใบขับขี่รถโดยสารสาธารณะ รวมทั้งตรวจสอบประวัติอาชญากรรม และตรวจปัสสาวะหาสารเสพติดของผู้เข้ารับการอบรมโดย สำนักงานตำรวจแห่งชาติ โดยทำการฝึกอบรม จำนวน ๒ รุ่น ณ พล.ม.๒ รอ. และ กรมการขนส่งทาง บก รวมทั้งขนส่งจังหวัดต่างๆ ทำการเปิดอบรมพลขับรถตู้โดยสารให้ห้วงเวลาเดียวกัน

๑.๒.๓ พนักงานขับรถต้องมีใบขับขี่รถยนต์สาธารณะ (การปฏิบัติตาม กฎหมาย จราจร, ไม่จอดกีดขวาง, ไม่ขับเร็วเกินกำหนด, ได้รับการตรวจประวัติอาชญากรรม และการตรวจ สารเสพติด)

๑.๒.๔ ใบอนุญาตผู้ขับรถ มี ๒ ประเภท ได้แก่ ส่วนบุคคล และทุกประเภท

แผนภาพที่ ๓-๑ : ตัวอย่าง ใบอนุญาตผู้ขับรถขนส่ง



ที่มา : คณะทำงานจัดระเบียบและแก้ไขปัญหาการตู้โดยสารสาธารณะ, ๒๕๕๙

๑.๒.๕ การตรวจสอบสภาพรถตู้โดยสาร (ป้ายดำ) ที่อยู่ในกระบวนการจัดระเบียบ โดยใช้มาตรฐานเดียวกับรถจดทะเบียนต้องมีอายุรถไม่เกิน ๑๐ ปี มีอุปกรณ์ประกอบพร้อม เช่น เข็มขัดนิรภัยทุกที่นั่ง, เครื่องดับเพลิง และค้อนทุบกระจก เป็นต้น เมื่อผ่านเกณฑ์ได้รับสติ๊กเกอร์ผ่อนผัน

แผนภาพที่ ๓-๒ : (ตัวอย่าง) สติ๊กเกอร์ผ่อนผัน

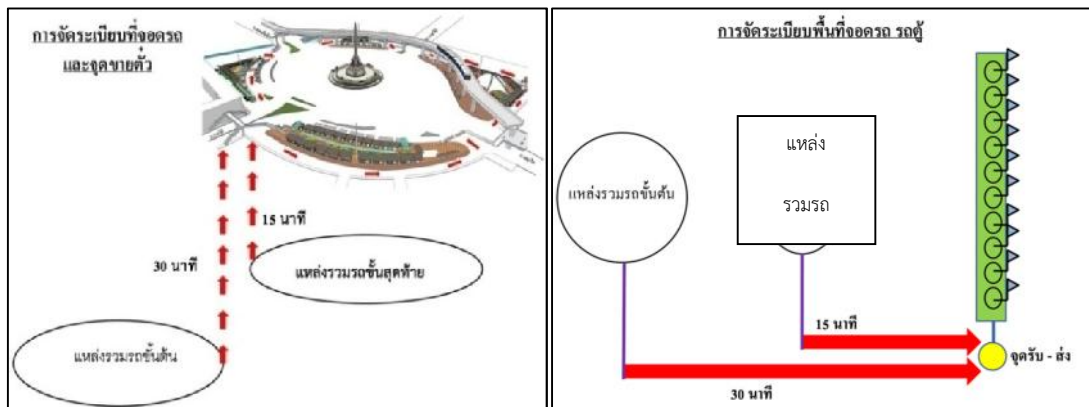


ที่มา : คณะทำงานจัดระเบียบและแก้ไขปัญหาการตู้โดยสารสาธารณะ, ๒๕๕๙

๑.๓ ไม่กีดขวางการจราจร จัดระเบียบที่จอดรถ และจุดขายตัวบริเวณอนุสาวรีย์ชัยฯ ซึ่งมีปริมาณรถตู้เป็นจำนวนมากและส่งผลกระทบต่อประชาชนมากที่สุด เพื่อเป็นต้นแบบในการดำเนินการ ให้เป็นไปตาม “โครงการ ๑ วัน ๑ คิว ๑ คัน” ด้วยการปรับบริการจากการจอดรถตู้บนผิวจราจรเปิดแอร์ ให้ผู้โดยสารขึ้นนั่งคอยบนรถ ซึ่งการบริการดังกล่าวส่งผลกระทบกับการใช้ผิวจราจรของบุคคลทั่วไป ทำให้การจราจรบริเวณอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิติดขัดเป็นอย่างมาก เปลี่ยนเป็นการกำหนดให้บริเวณเดิมเป็นจุด รับ – ส่ง ผู้โดยสาร โดยให้ผู้โดยสารยืน/นั่งคอย (เขตรักษาตัวจัดที่นั่ง

ให้บางส่วน) เมื่อผู้โดยสารครบ (๑๔ คน/๑ คัน) ก็จะเรียกรถตู้มารับและออกรถไป โดยกำหนดจุดจอดพักรถเดิมที่อยู่รอบอนุสาวรีย์ชัยฯ และซอยใกล้เคียงให้ไปรวมจอดพักรถที่แอร์พอร์ตลิงค์ เมื่อได้เวลาตามตารางเดินรถตู้แต่ละคันแต่ละสายจะออกจากจุดพักรถแอร์พอร์ตลิงค์ไปรับผู้โดยสาร ณ คิว/โต๊ะขายตั๋ว ของวินตนเอง กำหนดจอดรับได้ไม่เกิน ๑๕ นาที

แผนภาพที่ ๓-๓ : จัดระเบียบที่จอดรถ และจุดขายตั๋วบริเวณอนุสาวรีย์ชัยฯ



ที่มา : คณะทำงานจัดระเบียบและแก้ไขปัญหาการรถตู้โดยสารสาธารณะ, ๒๕๕๙

๑.๔ ราคาค่าโดยสารเป็นธรรมจัดทำป้ายแสดงราคาค่าโดยสาร และนามบัตรแจ้งศูนย์ร้องเรียนวินรถตู้โดยสารกำหนดให้หน่วยที่รับผิดชอบพื้นที่ๆ มีวินรถตู้ในพื้นที่ ประสานผู้ประกอบการรถตู้ให้จัดทำป้ายกำหนดราคาที่ชัดเจนติดไว้ ณ จุดขายตั๋ว โดยกำหนดชื่อวิน, อัตราค่าโดยสารรถตู้จากต้นทาง ถึงปลายทาง, อัตราค่าโดยสารรถตู้ตามกฎหมาย และรายละเอียดเบอร์โทรร้องเรียน/ร้องทุกข์ เกี่ยวกับการบริการรถตู้โดยสาร รวมทั้งกำหนดให้หน่วยจัดทำนามบัตรแจ้งศูนย์ร้องเรียนวินรถตู้โดยสาร เพื่อแจกให้กับผู้ใช้บริการทั่วไปร้องเรียน/ร้องทุกข์ เมื่อเกิดปัญหาเกี่ยวกับการบริการรถตู้สาธารณะ

แผนภาพที่ ๓-๔ : (ตัวอย่าง) ป้ายกำหนดราคาค่าโดยสาร

1.5 เมตร

1 เมตร

วิน

อัตราค่าโดยสารรถตู้โดยสาร

• จาก ถึง ราคาบาท

อัตราค่าโดยสารรถตู้โดยสารตามกฎหมาย

ระยะทาง 40 กม. คิดกิโลเมตรละ 51 สตางค์
 ระยะทาง 41-150 กม. คิดกิโลเมตรละ 44 สตางค์
 ระยะทาง 151กมขึ้นไป คิดกิโลเมตรละ 39 สตางค์
 และรวมค่าแอร์ 40%

ข้อเสนอแนะสำหรับผู้ขับรถตู้โดยสาร

- ผู้ขับรถตู้โดยสาร ต้องแต่งกายสุภาพเรียบร้อย ใช้กิริยาจาสุภาพ ไม่สูบบุหรี่ สุรา หรือของมีเมา ขณะขับรถ
- จอดรถตู้โดยสารในจุดที่กำหนดไม่กีดขวางการจราจร หรือทางเดินเท้า และปฏิบัติตามกฎหมายจราจร
- มีสภาพรถสมบูรณ์ จดทะเบียนถูกต้องตามกฎหมาย มีการต่อภาษีประจำปี มีประกันภัยบุคคลที่ 3 และมีใบอนุญาตขับขี่ติดตัว

หากพบการกระทำผิดหรือข้อร้องเรียนติดต่อ

- กรมการขนส่งทางบก โทร. 1584
- กองบัญชาการตำรวจนครบาล โทร. 1197
- สถานีตำรวจนครบาล..... โทร.
- กองกำลังทหารในพื้นที่ โทร.....

แผ่นป้ายกำหนดค่าโดยสารวินรถตู้โดยสาร ทำจากแผ่นไวนิล ขนาดกว้างไม่น้อยกว่า ๑ เมตร และสูงไม่น้อยกว่า ๑.๕ เมตร

- ตัวอักษรใช้ ฟอนต์ Sarabun ขนาดความเหมาะสมกับแผ่นป้าย โดยให้คนโดยสารสามารถมองเห็นอย่างชัดเจน
- การติดตั้ง ให้ติดตั้งบริเวณจุดจอดรถตู้โดยสารที่เหมาะสม ให้มองเห็นเด่นชัด
- แผ่นป้ายแบ่งออกเป็น ๔ ส่วน
- ส่วนแรก ชื่อวิน อยู่ด้านบนสุด บนพื้นสีฟ้าหม่น ตัวอักษรสีดำ
- ส่วนที่สอง อัตราค่าโดยสาร ระบุสถานที่วินที่ถูกว่าจ้างบ่อยครั้ง พร้อมระบุค่าโดยสาร และอัตราค่าโดยสาร บนพื้นสีขาว ตัวอักษรสีดำ
- ส่วนที่สาม ข้อเสนอแนะสำหรับผู้ขับรถตู้โดยสาร ระบุข้อความแบบที่กำหนด บนพื้นสีน้ำเงิน ตัวอักษรสีขาว
- ส่วนที่สี่ หมายเลขโทรศัพท์ในการติดต่อกรณีมีพบการกระทำผิด หรือข้อร้องเรียนต่างๆ ๔ หน่วยงาน บนพื้นสีแดง ตัวอักษรสีขาว

ที่มา : คณะทำงานจัดระเบียบและแก้ไขปัญหาหารถตู้โดยสารสาธารณะ, ๒๕๕๙

แผนภาพที่ ๓-๕ : (ตัวอย่าง) นามบัตรแจ้งศูนย์ร้องเรียนวินรถตู้โดยสาร

6 ซม.

9 ซม.



หากพบการกระทำผิดหรือข้อร้องเรียนติดต่อ

- กรมการขนส่งทางบก โทร. 1584
- กองบัญชาการตำรวจนครบาล โทร. 1197
- สถานีตำรวจนครบาล..... โทร.
- กองกำลังทหารในพื้นที่ โทร.....

ที่มา : คณะทำงานจัดระเบียบและแก้ไขปัญหาหารถตู้โดยสารสาธารณะ, ๒๕๕๙

๑.๕ กำจัดปัญหาผู้มีอิทธิพล/ผู้เรียกเก็บผลประโยชน์

๑.๕.๑ สืบสภาพค้นหา รวบรวม รายงาน ป้องปราม กัดต้นพันที่ โดยเรียกผู้มีอิทธิพล/ผู้เรียกเก็บผลประโยชน์มาปรับทัศนคติลงนามในหนังสือบันทึกสัตยาบันดำเนินการตามมาตรการ ดังนี้

๑.๕.๑ สืบสภาพอย่างต่อเนื่อง เมื่อพบหลักฐาน หรือพยานบุคคล
ที่ยืนยันได้ว่า เป็นผู้มียาเสพติด เรียกเก็บเงินเกินความจำเป็น

๑.๕.๒ เชิญตัวพยานบุคคลปรับทัศนคติ และลงนามในบันทึกสัตยาบันปฏิบัติ
หน้าที่

๑.๕.๓ เมื่อผิดเงื่อนไข ครั้งที่ ๑ ควบคุมตัว ณ กองปราบปราม ตามกฎ
อัยการศึก

๑.๕.๔ เมื่อผิดเงื่อนไข ครั้งที่ ๒ แจ่งดำเนินคดี

แผนภาพที่ ๓-๖ : (ตัวอย่าง) บันทึกสัถยาบันในการปฏิบัติหน้าที่

	สถานที่..... วันที่.....เดือน.....พ.ศ.....
ข้าพเจ้า..... ขอให้สัถยาบันในการปฏิบัติ หน้าที่ของข้าพเจ้าดังต่อไปนี้	
๑. ข้าพเจ้าจะปฏิบัติหน้าราชการด้วยความซื่อสัตย์สุจริต และเที่ยงธรรม	
๒. ข้าพเจ้าจะวางตนเป็นกลางทางการเมือง การปฏิบัติหน้าที่ราชการ และในการ ปฏิบัติงานอื่นที่เกี่ยวข้องกับประชาชน	
๓. ข้าพเจ้าจะไม่อาศัย หรือยอมให้อาศัยตำแหน่งหน้าที่ราชการของข้าพเจ้า หาประโยชน์ แก่ตนเองและผู้อื่น	
๔. ข้าพเจ้าจะไม่ทำการหรือยอมให้ผู้อื่นกระทำการหาประโยชน์อันอาจทำให้เสียความ เที่ยงธรรม หรือเสื่อมเสียเกียรติศักดิ์ของตำแหน่งราชการของข้าพเจ้า	
๕. ข้าพเจ้าจะไม่เข้าพบปะสังสรรค์ และ/หรือ ร่วมกิจกรรมกับบุคคลที่ถูกคณะรักษา ความสงบแห่งชาติ (คสช.) เชิญตัวภายหลังจากการที่ได้รับการปล่อยตัวแล้ว ตลอดจนนักการเมือง ผู้มีอิทธิพล และกลุ่มผลประโยชน์ต่างๆ	
๖. ข้าพเจ้าจะไม่เรียกรับหรือยอมจะรับทรัพย์สิน หรือประโยชน์อื่นใด สำหรับตนเอง หรือผู้อื่นจากนักการเมือง ผู้มีอิทธิพล และกลุ่มผลประโยชน์ต่างๆ อาทิ กลุ่มรถตู้ จักรยานยนต์ รับจ้าง หรือกลุ่มอาชีพอื่นใดที่ข้าพเจ้ามีหน้าที่เกี่ยวข้อง	
หากข้าพเจ้าฝ่าฝืนเงื่อนไขดังกล่าว ข้าพเจ้ายินยอมที่จะถูกดำเนินคดีทันที และยินยอมถูกระงับธุรกรรมทางการเงิน	
เจ้าหน้าที่อ่านเงื่อนไขตามกำหนดนี้ให้ข้าพเจ้าฟังเป็นที่เข้าใจโดยตลอดแล้ว รับว่า ถูกต้องจึงลงลายมือชื่อ หรือพิมพ์ลายนิ้วมือไว้เป็นหลักฐาน พร้อมกันนี้ได้รับรองสำเนาถูกต้องตรง กับต้นฉบับจริง และได้แนบสำเนาบัตรประจำตัวประชาชนของข้าพเจ้าด้วย	
(ลงชื่อ).....ผู้ให้สัถยาบัน	(ลงชื่อ).....เจ้าหน้าที่/ผู้อ่าน
(.....)	(.....)
(ลงชื่อ).....พยาน	(ลงชื่อ).....พยาน
(.....)	(.....)

ที่มา : คณะทำงานจัดระเบียบและแก้ไขปัญหารถตู้โดยสารสาธารณะ, ๒๕๕๙

๑.๕.๒ ชี้แจง รายรับ – รายจ่ายตามความเป็นจริง ต้องไม่มีการเรียกเก็บจากเจ้าหน้าที่รัฐหรือผู้มีอิทธิพล หากตรวจพบให้ดำเนินการเชิญมาปรับความเข้าใจ เพื่อไม่ให้ผู้มีอิทธิพลเรียกเก็บเงินจากเจ้าของรถตู้เกินความจำเป็น โดยให้หน่วยทหารในพื้นที่ ลงไปตรวจสอบและให้แต่ละวิน จัดทำบัญชีรายรับ – รายจ่าย ของแต่ละวินแล้วให้ผู้ร่วมประกอบการภายในวินลงนามรับทราบทุกคน รวมทั้งตั้งคณะกรรมการภายในวินหมุนเวียน บริหารกันเองภายในวิน

แผนภาพที่ ๓-๗ : ตัวอย่างบัญชี รายรับ – รายจ่าย ต่อเดือน

ข้าพเจ้า นาย/นาง/นางสาวหมายเลขโทรศัพท์.....
 ชื่อวินเส้นทางจากถึง
 จำนวนรถ คัน
 รวมรายรับบาท รวมรายจ่ายบาท

ลำดับ	รายละเอียดรายรับ	บาท	ลำดับ	รายละเอียดรายจ่าย	บาท
๑.	เก็บจากลูกวิน คันๆ ละ		๑	ค่าเช่าสถานที่ (โต๊ะขายตัว)	
 บาท/วัน		๒	ค่าน้ำ – ค่าไฟ	
๒.	เก็บจากลูกวิน คันๆ ละ		๓	ค่าจ้างพนักงาน	
 บาท/วัน		๔	ค่าเช่าที่จอดรถ	
รวม	รายรับ			รายจ่าย	

รายการอื่นๆ

หมายเหตุ - การลงรายละเอียดรายรับ – รายจ่ายให้แจกแจงโดยละเอียดทุกรายการ
 - หากมีข้อมูลอื่นๆ ให้กรอกเพิ่มเติมในรายการอื่นๆ
 - หากมีการเรียกเก็บเงินโดยมิชอบตาม กฎหมายให้โทรแจ้ง (เบอร์ร้องเรียนของหน่วย)
 (ลงชื่อ).....
 (.....)

ที่มา : คณะทำงานจัดระเบียบและแก้ไขปัญหาการรถตู้โดยสารสาธารณะ, ๒๕๕๙

๒. หัวข้อที่ ๒ กระบวนการจัดระเบียบรถตู้โดยสารป้ายดำ ให้เป็นรถตู้โดยสารป้ายเหลืองที่ถูกต้องตามกฎหมาย (ส.ค. - ต.ค.๕๘)

การแต่งตั้งคณะกรรมการจัดการจัดระเบียบรถตู้โดยสาร

๒.๑ กรมการขนส่งทางบก ได้แต่งตั้งคณะกรรมการขนส่งทางบก ที่ ๖๙๖/๑/๒๕๕๗ เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการเพื่อพิจารณาปัญหาจากการดำเนินการจัดระเบียบรถตู้โดยสารสาธารณะ วัตถุประสงค์เพื่อให้การดำเนินงานดังกล่าวบรรลุวัตถุประสงค์ พิจารณาแนวทางดำเนินงานให้ประสบผลสำเร็จตามเป้าหมาย จึงแต่งตั้งคณะกรรมการเพื่อพิจารณาปัญหาจากการดำเนินการจัดระเบียบรถตู้โดยสารสาธารณะ โดยมีองค์ประกอบ และอำนาจหน้าที่ ดังนี้

องค์ประกอบ

รอง ผบ.พล.ม.๒ รอ.	ประธานคณะกรรมการ
ผู้อำนวยการสำนักการขนส่งผู้โดยสาร	รองประธานคณะกรรมการ
ผู้แทนผู้บัญชาการสำนักงานตำรวจแห่งชาติ	คณะกรรมการ
ผู้แทนผู้บัญชาการตำรวจนครบาล	คณะกรรมการ
ผู้อำนวยการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ	คณะกรรมการ
กรรมการผู้จัดการใหญ่บริษัท ขนส่ง จำกัด	คณะกรรมการ
ผู้อำนวยการกองตรวจการขนส่งทางบก	คณะกรรมการ
หน.ฝขว.พล.ม.๒ รอ.	คณะกรรมการและเลขานุการ
หัวหน้ากลุ่มโครงข่ายเส้นทางและเงื่อนไขการเดินทาง	ผช.เลขานุการ

อำนาจหน้าที่

๑. พิจารณาปัญหาการไม่สามารถนำรถตู้โดยสารส่วนบุคคล มาดำเนินการทำสัญญาเข้าร่วมเดินรถได้ เนื่องจากปัญหาการตรวจสอบ ปัญหาการได้รับสติ๊กเกอร์แล้วแต่ไม่มีข้อมูลการลงทะเบียน ปัญหาป้ายเหลืองเดิมถูกถอดถอนแล้วกลับมีข้อมูลทะเบียนรถในการจัดระเบียบครั้งนี้ ปัญหาเรื่องเจ้าของรถที่มาทำสัญญารายชื่อไม่ตรงกับทะเบียน และปัญหาอื่นๆ

๒. พิจารณาปัญหาการเดินรถไม่ถูกต้องตามเส้นทางที่ได้รับอนุญาต และการขอปรับปรุงเส้นทางเดินรถ

๓. พิจารณารายละเอียดเกี่ยวกับ จำนวนรถ หมายเลขทะเบียนรถ ไม่ตรงกับฐานข้อมูล รวมทั้งตัวรถที่จะขอสับเปลี่ยนการบรรจุรถจากเส้นทางเดินรถหนึ่ง ไปอีกเส้นทางเดินรถหนึ่ง เนื่องจากความคลาดเคลื่อนจากฐานข้อมูลการสำรวจเพื่อจัดระเบียบ

๔. ประสานหน่วยงานอื่นๆ ทั้งภาครัฐ เอกชน รวมทั้งรัฐวิสาหกิจที่เกี่ยวข้องเพื่อขอรับการสนับสนุนข้อมูลประกอบการพิจารณาของคณะกรรมการ

๕. สรุปผลการพิจารณาแนวทางแก้ไขปัญหาต่างๆ ตามที่กล่าวมาแล้วในเบื้องต้น เสนอให้อธิบดีกรมการขนส่งทางบกพิจารณาดำเนินการต่อไป

กรอบระยะเวลาการดำเนินงานของคณะกรรมการ ให้ดำเนินการจนกว่าการจัดระเบียบรถตู้โดยสารสาธารณะจะแล้วเสร็จ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป สัปดาห์ที่ ๙ ธ.ค.๕๗

๒.๒ ตามที่ กระทรวงคมนาคมได้มีคำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ ๖๒๓/๒๕๕๘ ลง ๑๖ พ.ย.๕๘ เรื่องการแต่งตั้งคณะทำงานเพื่อพิจารณาปัญหาจากการจัดระเบียบรถตู้โดยสารสาธารณะ โดยมีอำนาจหน้าที่ให้ประธานคณะทำงานฯ แต่งตั้งคณะอนุทำงานฯ เพื่อพิจารณาแนวทางแก้ไข ปัญหาต่างๆในเบื้องต้นเพื่อประสานงานและพิจารณาแนวทางแก้ไขปัญหาต่างๆ ในเบื้องต้น โดยมี รายละเอียดดังนี้

เสธ.พล.ม.๒ รอ.	ประธานคณะอนุทำงาน
ผู้อำนวยการสำนักการขนส่งผู้โดยสาร	รองประธานคณะอนุทำงาน
ผู้แทนผู้บัญชาการสำนักงานตำรวจแห่งชาติ	คณะอนุทำงาน
ผู้แทนผู้บัญชาการตำรวจนครบาล	คณะอนุทำงาน
กรรมการผู้จัดการใหญ่บริษัท ขนส่ง จำกัด	คณะอนุทำงาน
ผู้อำนวยการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ	คณะอนุทำงาน
ผู้อำนวยการกองตรวจการขนส่งทางบก	คณะอนุทำงาน
หน.ฝขว.พล.ม. ๒รอ.	เลขานุการ
หัวหน้ากลุ่มโครงข่ายเส้นทางและเงื่อนไขการเดินทาง	ผู้ช่วยเลขานุการ

ซึ่งคณะทำงานเพื่อพิจารณาปัญหาจากการดำเนินการจัดระเบียบรถตู้โดยสาร สาธารณะได้กำหนดเงื่อนไขการเข้าร่วมบริการ, เสนอข้อมูลต่อคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทาง บกกลาง และดำรงสภาพการบังคับใช้กฎหมาย ต่อไปซึ่งมีการกำหนดเงื่อนไขในการรับรถที่ผิด กฎหมายเข้าร่วม มีประเด็นที่สำคัญ ดังนี้

๑. รถที่เข้าร่วมครั้งนี้กำหนดระยะเวลาของสัญญาการเข้าร่วมตามอายุรถ ที่เหลือจนถึง ๑๐ ปี (รถโดยสารสาธารณะอายุรถต้องไม่เกิน ๑๐ ปี) และไม่ต่อสัญญา ,รถที่มีเวลา จนถึงอายุรถ ๑๐ ปี เกินกว่า ๗ ปี จะอนุญาตให้ทำสัญญาแค่ ๗ ปี

๒. การจ่ายค่าธรรมเนียมเข้าร่วมระบบรถตู้โดยสารสาธารณะให้พิจารณาตาม สัดส่วนของอายุรถที่เหลือจาก ๑๐ ปี

๓. ห้ามเปลี่ยนโอนกรรมสิทธิ์ ห้ามเปลี่ยนรถ(รถเกิดอุบัติเหตุจนหมดสภาพใน การบริการ ถือว่าสิ้นสุดสัญญาการเข้าร่วมเดินทาง)

๔. รถตู้ที่รับเข้ามาร่วมกับ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ จะหยุดรับ - ส่ง ผู้โดยสาร ณ ที่ต้นทางและปลายทางเท่านั้น ไม่หยุดรับ - ส่งระหว่างทาง เพื่อเป็นบริการทางเลือกให้กับ ประชาชน (เป็นรถเร็ว ไม่จอดป้าย)

๕. การพิจารณารับรถ (ป้ายดำ) ที่อยู่ในกระบวนการจัดระเบียบ เข้าเป็นรถ ร่วมกับ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ, บริษัท ขนส่ง จำกัด และผู้ประกอบการเอกชน ดำเนินการใน ลักษณะคณะกรรมการ โดยใช้หลักเกณฑ์ตามแนวทางที่เคยปฏิบัติ และรับฟังความคิดเห็นของ ผู้ประกอบการเดิม, เจ้าของรถตู้ผิดกฎหมาย, เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ส่งผลกระทบต่อผู้โดยสาร ซึ่งมีการดำเนินการที่รวบรวมรถตู้ที่ผิดกฎหมายส่งให้คณะกรรมการควบคุมขนส่งทางบกกลาง ซึ่งมีมติรับ รถเข้าร่วมเดินทางโดยสารประจำทาง หมวด ๑ และ หมวด ๒ เมื่อ ๑๖ ต.ค.๕๗ ดังนี้

จำนวนรถตู้โดยสารป้ายดำ เข้าร่วมเดินรถ จำนวน ๓,๐๗๔ คัน แบ่งเป็น

หมวด ๑ จำนวน ๑,๒๖๒ คัน

หมวด ๒ จำนวน ๑,๘๑๒ คัน

กำหนดการปรับปรุงเส้นทางและเงื่อนไขในการเดินรถโดยสารประจำทางหมวด ๑ ในเขตกรุงเทพมหานครและจังหวัดที่มีเส้นทางต่อเนื่อง จำนวน ๙๒ เส้นทาง แบ่งเป็น

กำหนดเส้นทางใหม่ จำนวน ๒๙ เส้นทาง

ปรับปรุงเส้นทาง จำนวน ๑๕ เส้นทาง

กำหนดและปรับปรุงเงื่อนไข จำนวน ๙๒ เส้นทาง

กำหนดการปรับปรุงเส้นทางและเงื่อนไขการเดินรถโดยสารประจำทาง หมวด ๒ จำนวน ๕๖ เส้นทาง แบ่งเป็น

ปรับปรุงเส้นทาง จำนวน ๔ เส้นทาง

ปรับปรุงเงื่อนไข จำนวน ๕๖ เส้นทาง

๖. การดำรงสภาพบังคับใช้กฎหมายให้ดำเนินการพิจารณาปัญหาตามพื้นที่ที่มีปัญหา และข้อร้องเรียนต่างๆ ที่ได้รับจากศูนย์ร้องเรียน/ร้องทุกข์ โดยหน่วยทหารประจำพื้นที่ จะประสานตำรวจ และขนส่งจังหวัดในการบังคับใช้ กม. เป็นกรณีๆ ไป

๗. การดำเนินการเก็บข้อมูลของผู้ประกอบการ

จัดทำข้อมูลประวัติคนขับรถตู้โดยสารโดยกำหนดให้หน่วยทั้งต้นทางและปลายทาง จัดทำประวัติคนขับรถตู้ที่อยู่ในพื้นที่รับผิดชอบ

๘. การควบคุมกำกับดูแลโดย องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ และ บริษัทขนส่ง จำกัด : เป็นการดำเนินการตามข้อกำหนดในใบอนุญาตการเข้าร่วมเดินรถกับ บริษัทขนส่ง จำกัด และ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ซึ่งเป็นการอนุญาตให้รถเป็นรายคัน ดังนั้น บริษัทขนส่ง จำกัด, องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ต้องเข้ามากำกับดำเนินการ

๘.๑ จัดทำแผนการแก้ปัญหาอย่างยั่งยืน คือ การที่ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพและ บริษัทขนส่ง จำกัด เข้ามากำกับ การจัดตารางการเดินรถ การปล่อยรถ ในส่วนของ บริษัทขนส่ง จำกัดต้องนำรถร่วมทั้งหมดมาขายตัวและปล่อยรถที่สถานีขนส่ง ในกรุงเทพมหานครมี ๓ แห่ง คือ หมอชิต, เอกมัย, สายใต้

๘.๒ เมื่อมีความพร้อมรถจากต่างจังหวัดต้องมาส่งผู้โดยสารที่สถานีขนส่งไม่วิ่งเข้าไปในอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ รถที่จะไปต่างจังหวัดต้องมาออกรถที่สถานีขนส่ง (ในประเด็นนี้จะต้องมีการจัดรถ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเข้าไปรองรับผู้โดยสารในสถานีขนส่งทั้ง ๓ แห่ง เพื่อให้สถานีขนส่งทั้ง ๓ แห่ง เป็นปมคมนาคมที่สามารถเดินทางไปในที่ต่างๆ ได้ทั่วกรุงเทพมหานคร เช่นเดียวกับอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ

แผนภาพที่ ๓-๘ : (ตัวอย่าง) ประวัติรายบุคคลพลขับรถตู้โดยสาร

ประวัติรายบุคคลผู้ขับขีรถรับจ้างสาธารณะ/เจ้าของวินหรือผู้ดูแลวิน						
ประเภท		รถตู้				
สังกัด (อยู่,วิน)		สีลม - มินบุรี				
เขต/อำเภอ	มินบุรี	จังหวัด	กรุงเทพ			
ประวัติส่วนตัว						
ชื่อ สุธี			นามสกุล พุ่มประดิษฐ์			
วัน,เดือน,ปี เกิด 19 ม.ค.15		อายุ 42 ปี		กรุปเลือด.....		
หมายเลขประจำตัวประชาชน 3100600460766			สถานที่ออก 26 มิ.ย.55		วันหมดอายุ 18 ม.ค.64	
ใบขับขี่สาธารณะ เลขที่			สถานที่ออก		วันหมดอายุ	
ที่อยู่ตามทะเบียนบ้าน เลขที่ 68		ซอยลาดพร้าว132 (วัดกลาง)		แขวง/ตำบล คลองจั่น		
เขต/อำเภอ บางกระปิ		จังหวัด กรุงเทพ		รหัสไปรษณีย์		
หมายเลขโทรศัพท์ 086-3130665		Email.....				
ประวัติครอบครัว						
บิดาชื่อ นายรังสรรค์		นามสกุล พุ่มประดิษฐ์		อายุ 70 ปี		
มารดาชื่อ นางจันทา		นามสกุล พุ่มประดิษฐ์		อายุ 62 ปี		
ภรรยา/สามี ชื่อ		นามสกุล		อายุ ปี		
มีบุตรจำนวน		คน ชาย		คน หญิง.....คน		
บุตรชื่อ พัทธพล		นามสกุล เพี้ยไครต		อายุ 19 ปี		
บุตรชื่อ มนตระการ		นามสกุล เพี้ยไครต		อายุ 11 ปี		
บุตรชื่อ.....		นามสกุล.....		อายุ.....		
พร้อมกันนี้ได้แนบเอกสารสำเนาบัตรประชาชน หรือสำเนาบัตรอื่น ๆ ที่ทางราชการออกให้ มาไว้เป็นหลักฐานในการทำประวัติส่วนตัว						
ขอแสดงความนับถือ						
ลงชื่อ.....						
(สุธี พุ่มประดิษฐ์)						
ลงชื่อ.....						
(ทรงศักดิ์ ลังประเสริฐ)						
เจ้าของวิน/ผู้ดูแลวิน/เบอร์ติดต่อ 081-6232975						

ที่มา : คณะทำงานจัดระเบียบและแก้ไขปัญหารถตู้โดยสารสาธารณะ, ๒๕๕๙

๙. ความปลอดภัย/ไม่กีดขวางการจราจร

๙.๑ จัดตั้งจุดร่วม (ทหาร, กรมการขนส่งทางบก, ตำรวจ) เพื่อบังคับใช้กฎหมายตาม พระราชบัญญัติรถยนต์ และ พระราชบัญญัติขนส่งทางบก เช่น การบรรทุกไม่เกินจำนวนที่กฎหมายกำหนด, กวดขันวินัยจราจรขั้รถตู้ให้อยู่ในเกณฑ์ที่ กฎหมาย กำหนด,รถตู้ต้องวิ่งต้นทาง - ปลายทาง ห้ามรับผู้โดยสารระหว่างทางหรือ ออกนอกเส้นทางที่กำหนด และภายหลังจากการจัดระเบียบรถตู้แล้วจะต้องไม่มีรถป้ายดำ หรือรถตู้ผิด กฎหมาย วิ่งบริการ เป็นต้น

๙.๒ ตรวจสอบรถที่ผิดกฎหมาย (ป้ายดำ) ที่ยังลักลอบประกอบการด้วย บังคับใช้ กฎหมาย โดยตั้งจุดตรวจร่วม ทหาร, กรมการขนส่งทางบก และ ตำรวจ

๙.๓ จัดทำตัวชี้วัดประเมินผลการดำเนินการ

๙.๔ พิจารณาปรับปรุงแก้ไขกฎหมาย และพระราชบัญญัติ ที่เกี่ยวข้อง ในการจัดระเบียบร่วมกับกรมการขนส่งทางบก และสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

๑๐. จัดผู้มีสิทธิพล โดยการเชิญบุคคลที่มีปัญหาเรื่องร้องเรียน มีพฤติกรรม เป็นผู้ไม่มีสิทธิพลหรือผู้เรียกเก็บส่วยมาทำความเข้าใจ ปรับทัศนคติ ลงนามในหนังสือบันทึกสัตยาบัน เพื่อขอความร่วมมือให้เลิกพฤติกรรมดังกล่าวรวมจำนวน ๒๒๔ คน

ตารางที่ ๓-๑ : บทกำหนดโทษตาม พระราชบัญญัติขนส่งทางบก พ.ศ.๒๕๒๒ ที่เกี่ยวข้อง

มาตรา	ข้อหาความผิด	บทกำหนดโทษ	
		มาตรา	โทษ
	๑. ด้านคน		
๙๓	๑.๑ ไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถ	๑๕๑	มีโทษจำคุกไม่เกิน ๒ ปี หรือปรับไม่เกิน ๔๐,๐๐๐ หรือทั้งจำทั้งปรับ
๑๐๒	๑.๒ แต่งกายไม่สุภาพ (เสื้อยืด, กางเกงยีนส์, รองเท้าแตะ)	๑๒๗	ปรับไม่เกิน ๕,๐๐๐บาท
๑๐๒ (๓)	๑.๓ ตรวจวัดแอลกอฮอล์ และสารเสพติด ผู้ขับรถ (เครื่องมือเป่าลมหายใจ)	๑๒๗ ทวิ	โทษจำคุกไม่เกิน ๓๐ เดือน หรือปรับตั้งแต่ ๒,๐๐๐ ถึง ๑๐,๐๐๐ บาทหรือทั้งจำทั้งปรับ
๑๑๑	๑.๔ ขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด	๑๖๑	มีโทษปรับไม่เกิน ๕,๐๐๐ บาท
	๒. ด้านตัวรถ		
๗๑	๒.๑ เข็มขัดนิรภัยไม่มีทุกที่นั่ง และผู้โดยสารไม่คาดเข็มขัดนิรภัยทุกคน	๑๔๘	ปรับไม่เกิน ๕๐,๐๐๐ บาท
๗๐	๒.๒ จำนวนที่นั่งไม่เป็นไปตามที่พ่นไว้กับตัวรถ	๑๔๙	ปรับไม่เกิน ๕๐,๐๐๐ บาท
๒๓	๒.๓ ใช้รถไม่ตรงตามประเภทที่ขออนุญาต (ป้ายดำ)	๑๒๖	มีโทษจำคุก ไม่เกิน ๕ ปี หรือปรับตั้งแต่ ๒๐,๐๐๐ บาท ถึง ๑๐๐,๐๐๐ บาท
๗๑	๒.๔ ตรวจสอบอุปกรณ์ ส่วนควบของรถ (สภาพรถชำรุด, ไฟชำรุด, กระจกแตกร้าว เป็นต้น)	๑๔๘	มีโทษปรับไม่เกิน ๕๐,๐๐๐ บาท

ที่มา : พระราชบัญญัติขนส่งทางบก พ.ศ.๒๕๒๒

ตารางที่ ๓-๒ : บทกำหนดโทษตาม พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.๒๕๒๒ ที่เกี่ยวข้อง

มาตรา	ข้อหาความผิด	บทกำหนดโทษ	
		มาตรา	โทษ
๖ ๖.๑	๑. ผู้ใดใช้รถที่ยังไม่ได้จดทะเบียน	๕๙	ปรับไม่เกิน ๑๐,๐๐๐ บาท
๖ ๖.๒	๒. ผู้ใดใช้รถไม่ชำระภาษีประจำปี	๖๐	ปรับไม่เกิน ๒,๐๐๐ บาท
๑๔	๓. ผู้ใดแก้ไขเปลี่ยนแปลงที่นั่ง	๖๐	ปรับไม่เกิน ๒,๐๐๐ บาท
๒๑	๔. ผู้ใดใช้รถไม่ตรงตามประเภทที่จดทะเบียนไว้	๖๐	ปรับไม่เกิน ๒,๐๐๐ บาท
๔๒	๕. ผู้ใดขับรถโดยไม่แสดงใบอนุญาตขับรถ และไม่สำเนาภาพถ่ายใบคู่มือจดทะเบียนรถ	๖๖	ปรับไม่เกิน ๑,๐๐๐ บาท
๖๔	๖. ผู้ใดขับรถโดยไม่ได้รับใบอนุญาตขับรถ (ใบขับขี่)	๖๔	จำคุกไม่เกิน ๑ เดือน หรือปรับไม่เกิน ๑,๐๐๐ บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ
๖๕	๗. ผู้ใดขับรถเมื่อใบอนุญาตขับรถสิ้นอายุหรือถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับรถ หรือถูกเพิกถอนใบอนุญาตขับรถ	๖๕	ปรับไม่เกิน ๒,๐๐๐ บาท

ที่มา : พระราชบัญญัติขนส่งทางบก พ.ศ.๒๕๒๒

ตารางที่ ๓-๓ : กำหนดรายการตรวจรถตู้โดยสารสาธารณะ ที่กระทำผิดกฎหมาย

ลำดับ	รายการ	จำนวนรถที่ผิดกฎหมาย(คัน)			หมายเหตุ
		หมวด ๑ (องค์การ ขนส่ง มวลชน กรุงเทพ)	หมวด ๒ (บริษัท ขนส่ง จำกัด)	หมวด ๓	
๑.	รถตู้ผิดกฎหมาย (ป้ายดำ) ใช้รถไม่ตรงประเภทที่ขออนุญาต (ป้ายดำไม่มีสติ๊กเกอร์)				๑. ตำรวจ หรือ กรมการขนส่ง ทางบก จะออก ใบสั่งให้ผู้กระทำ ผิดดำเนินการ ต่อไป ๒. สติ๊กเกอร์ ต้องมีลายเซ็น เจ้าหน้าที่ ทหาร และเจ้าหน้าที่ กรมการขนส่ง ทางบก
๒.	รถป้ายเหลือง/รถตู้มีสติ๊กเกอร์ ไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ สาธารณะ(ท.๒)/ใบอนุญาตสิ้นอายุ				
๓.	เสพ หรือเมาสุรา หรือ ยาเสพติด				
๔.	แต่งกายไม่สุภาพ (เสื้อยืด, กางเกง ยีนส์, รองเท้าแตะ)				
๕.	ขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด				
๖.	เข็มขัดนิรภัยไม่ครบทุกที่นั่ง และ ผู้โดยสารไม่คาดเข็มขัดนิรภัย				
๗.	ไม่ติดเครื่องหมายแสดงการเสีย ภาษี/ไม่เสียภาษีประจำปี				
๘.	เพิ่มจำนวนที่นั่งเกิน (๑๔ - ๑๕) หรือบรรทุกผู้โดยสารเกินจำนวน ที่นั่ง				
๙.	รายการอื่นๆ เช่น อุปกรณ์ส่วนควบ ไม่ครบ				

ที่มา : พระราชบัญญัติขนส่งทางบก พ.ศ.๒๕๒๒

๓. หัวข้อที่ ๓ การบังคับใช้กฎหมายเพื่อให้เป็นระเบียบอย่างยั่งยืน (ต.ค.๕๘- มี.ค.๖๐)

ตามที่ได้ดำเนินการตามนโยบายในการเยียวยารถที่ผิดกฎหมาย ด้วยการรับเข้าเดินรถ
ร่วมโดยคณะกรรมการขนส่งทางบกกลางได้มีมติรับรถร่วมในส่วนของ บริษัท ขนส่ง จำกัด จำนวน
๑,๘๑๒ คัน และองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำนวน ๑,๒๖๓ คัน เมื่อ ๑๖ ตุลาคม ๒๕๕๗ โดยมี
เงื่อนไขให้มีอายุสัญญาเดินรถร่วมเท่ากับจำนวนระยะเวลาที่เหลือของอายุการใช้งานรถตู้โดยสาร
สาธารณะครบ ๑๐ ปีเป็นที่เรียบร้อยแล้ว

แต่การดำเนินการแก้ไขปัญหาที่กล่าวมาแล้วนั้น เป็นเพียงการแก้ปัญหาจากสภาพที่เป็นอยู่เพื่อบรรเทาในขั้นต้น แต่ยังไม่สามารถทำให้เกิดความเรียบร้อยได้อย่างยั่งยืน ทั้งนี้เนื่องจากสภาพที่สำคัญ ๓ ประการ

ประการแรก ปัญหาเจ้าของรถรายคันพฤติกรรมเจ้าของรถรายคันรับผู้โดยสารเกินวิ้งเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด/หยุดรับ - ส่งผู้โดยสารไม่เป็นไปตามสถานที่ที่กำหนด/ วิ้งทับเส้นทางอื่นแย่งผู้โดยสาร/ ในห้วงเวลาที่ผู้โดยสารน้อยไม่ออกรถตามตารางเวลา ซึ่งตามระบบต้องเป็นผู้ประกอบการรายใหญ่เจ้าของรายเดียวในแต่ละเส้นทาง และยังเป็นช่องว่างให้ผู้มีอิทธิพลเข้ามาหาผลประโยชน์ร่วมกับเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องบางส่วนของทุจริต สภาพปัญหานี้ได้แก้ไขโดยกำหนดให้แต่ละเส้นทางเลือกคณะกรรมการเส้นทาง เพื่อเป็นตัวแทนในการบริหารจัดการเดินรถ เก็บค่าใช้จ่ายส่วนรวม และเพื่อเป็นเครื่องมือให้ บริษัท ขนส่ง จำกัดและ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ เข้ามากำกับการเดินทางให้เป็นไปตามข้อกำหนด เพื่อกำจัดผู้มีอิทธิพลออกจากระบบเดิมซึ่งได้ดำเนินการเลือกตั้งเรียบร้อยแล้วเมื่อ มิ.ย.๕๘

ประการที่สอง สถานีขนส่งต้นทางและสถานีขนส่งปลายทางยังไม่เหมาะสมเพียงพอต่อความต้องการในการแก้ปัญหาเรื่องสถานที่ กองกำลังรักษาความสงบเรียบร้อย ได้ขอความร่วมมือกับกระทรวงมหาดไทย อนุมัติแนวทางให้ผู้ว่าราชการจังหวัดซึ่งเป็นประธานคณะกรรมการขนส่งจังหวัด โดยตำแหน่ง จัดระเบียบสถานีขนส่งหรือกำหนดจุดต้นทาง ปลายทางชั่วคราว และให้จัดทำบัญชีสถานที่ดังกล่าวไว้ สำหรับในกรุงเทพมหานครได้ประสานกรมการขนส่งทางบก ให้สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (TDRI) ศึกษาความเหมาะสม โดยใช้ระยะเวลา ๘ เดือน (ธันวาคม ๒๕๕๘ ถึง กรกฎาคม ๒๕๕๙) รวมทั้งได้ประสานให้กรุงเทพมหานครเข้ามามีส่วนร่วม ในการแก้ปัญหา

ประการที่สาม คือ มาตรการควบคุม รวมทั้งจิตสำนึกของเจ้าหน้าที่เจ้าของรถผู้โดยสารสาธารณะ ซึ่งจะต้องสร้างการรับรู้ในเรื่องข้อกำหนด และใช้กฎหมายให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น จากสภาพที่เป็นอยู่ของรถผู้โดยสารสาธารณะในปัจจุบัน ซึ่งไม่เป็นไปตามระบบที่เหมาะสม จึงเป็นสภาพที่ต้องใช้เจ้าหน้าที่ในการเฝ้าบังคับ ซึ่งจะต้องปรับปรุงการดำเนินการ และพัฒนาต่อไปให้สามารถตอบสนองนโยบายได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๓.๑ การนำรถผู้โดยสารสาธารณะเข้าสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพทั้ง ๓ สถานี (จตุจักร เอกมัย และสายใต้ปิ่นเกล้า)

คณะทำงานเพื่อแก้ไขปัญหาจากการจัดระเบียบรถผู้โดยสารสาธารณะตามที่กรมการขนส่งทางบกนั้น ยังเห็นปัญหาการดำเนินการที่ผ่านมาซึ่งมีประเด็นสำคัญที่ส่งผลกระทบต่อความเป็นระเบียบ ความปลอดภัย และผู้มีอิทธิพล ได้แก่ การที่รถผู้โดยสารสาธารณะไม่นำรถเข้าไปรับส่งผู้โดยสารที่สถานีขนส่งผู้โดยสาร (จตุจักร, เอกมัย, ถนนบรมราชชนนี) ซึ่งเป็นจุดต้นทางตามที่กำหนดไว้ในใบอนุญาตประกอบการขนส่ง โดยอ้างว่าสถานีขนส่งผู้โดยสารมีสภาพแออัด สถานที่ไม่เพียงพอในการรองรับรถผู้โดยสาร ดังนั้น คณะทำงานฯ จึงได้วางแผนดำเนินการจัดเตรียมพื้นที่ของสถานีขนส่งผู้โดยสารให้เหมาะสม

การให้รถตู้โดยสารสาธารณะปฏิบัติตามเงื่อนไขข้อกำหนดรถร่วมบริการ บริษัท ขนส่ง จำกัด ทำให้การควบคุมกำกับดูแลโดย บริษัท ขนส่ง จำกัด เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพต่อไป รวมถึงคืนพื้นที่ที่ใช้เป็นจุดจอดรับส่งและจุดขายตั๋ว ซึ่งกีดขวางการจราจรและฟุตบอลทางเท้า ทั้งบริเวณอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ, อนุสาวรีย์ประชาธิปไตย, ถนนราชดำเนินในจนถึงสนามหลวง และถนนบรมราชชนนี ซอย ๗ ที่รถตู้โดยสารลักลอบใช้เป็นสถานที่สำหรับจอดรับส่งผู้โดยสาร เพื่อให้ประชาชนทั่วไปได้ใช้ประโยชน์สาธารณะและเป็นการลดปัญหาการจราจร จากปริมาณรถตู้โดยสารที่เคยเข้ามาในพื้นที่ชั้นในของเมืองทุกคัน

ผลการดำเนินการดังกล่าวจะทำให้ประชาชนทั่วไปได้รับประโยชน์ คือ มีความปลอดภัยในการใช้บริการรถโดยสาร ณ สถานีขนส่งที่มีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยหรือเจ้าหน้าที่ตำรวจ และสถานีขนส่งผู้โดยสารที่ได้มาตรฐานในการบริการ

ซึ่งการนำรถตู้โดยสารสาธารณะเข้าสถานีขนส่งเป็น ให้ไปตามนโยบายของ คณะรักษาความสงบเรียบร้อยแห่งชาติ (คสช.) และข้อกำหนดของการเดินทาง ทั้งนี้ เพื่อ บริษัท ขนส่ง จำกัด สามารถควบคุมรถร่วมได้อย่างสมบูรณ์ ซึ่งมีความจำเป็นอย่างยิ่ง ซึ่งจะมีขั้นตอน แบ่งออกเป็น ๓ ขั้นตอน (ตั้งแต่ มิ.ย. – ต.ค.๕๙ โดยกำหนดเข้าใช้พื้นที่สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ ใน ๒๕ ต.ค.๕๙)

แผนภาพที่ ๓-๙ : แผนการดำเนินการเข้าใช้สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ

TIME LINE					
การดำเนินการเข้าใช้สถานีผู้โดยสารกรุงเทพฯ แบ่งเป็น ๓ ขั้นตอน <small>(วันที่ ๒๕ ต.ค.๕๙)</small>					
การดำเนินการ	ช่วงเวลา				
	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.
ขั้นที่ ๑ สำรวจและจัดทำแผนขั้นต้น	สำรวจและจัดทำแผนขั้นต้น (๑ - ๓๐ มิ.ย.๕๙)				
ขั้นที่ ๒ จัดทำแผนสมบูรณ์ และทดลองการปฏิบัติ		ประชุมทำแผนย่อย (๒๒ ก.ค.๕๙) ประชุมชี้แจง ผู้ประกอบการ (๒๙ ก.ค.๕๙)	ประชุมชี้แจงแผนสมบูรณ์ (๑๐ ส.ค.๕๙) ประชุมชี้แจงคณะกรรมการ บริหารเส้นทาง (๒๔ ส.ค.๕๙)	ซักซ้อมที่สถานี (๗,๘,๙ ก.ย.๕๙) ทดลองปฏิบัติ (๒๑ - ๒๔ ก.ย.๕๙)	แก้ปัญหาปชส. (๑ - ๑๕ ต.ค.๕๙)
ขั้นที่ ๓ การปฏิบัติ					เข้าใช้พื้นที่ (๒๕ ต.ค.๕๙)

ที่มา : คณะทำงานจัดระเบียบและแก้ไขปัญหาการตู้โดยสารสาธารณะ, ๒๕๕๙

ทางคณะกรรมการเพื่อพิจารณาปัญหาจากการดำเนินการจัดระเบียบรถตู้โดยสารสาธารณะ ได้ดำเนินการแบ่งมอบให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับผิดชอบ ให้เป็นไปตามแผนการดำเนินการเข้าใช้สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ ดังนี้

๑. กระทรวงคมนาคม จัดตั้งคณะกรรมการดำเนินงานในการย้ายรถตู้โดยสารสาธารณะ (หมวด ๒) เข้าสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ (จตุจักร, เอกมัย, สายใต้ ปิ่นเกล้า) รวมถึงสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดในแต่ละจังหวัด และแต่งตั้งคณะกรรมการทั้ง ๔ ฝ่าย (กรมการขนส่งทางบก, บริษัท ขนส่ง จำกัด, ทหาร และตำรวจ) ประจำสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ (จตุจักร, เอกมัย, สายใต้ ปิ่นเกล้า) ในการกำกับดูแลการเคลื่อนย้าย

๒. กรมการขนส่งทางบก เป็นหน่วยงานหลักในการขับเคลื่อน จัดการประชุมวางแผนการจัดระเบียบรถตู้โดยสารสาธารณะ เข้าสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ และบูรณาการหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วนราชการ ให้บรรลุวัตถุประสงค์ตามนโยบายของ คสช.

๓. บริษัท ขนส่ง จำกัด จัดทำแผนการย้ายรถตู้โดยสารสาธารณะ บริเวณอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ และพื้นที่อื่นๆ เข้าสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ (จตุจักร, เอกมัย, สายใต้ ปิ่นเกล้า) และควบคุมตารางเวลาการเดินทาง รวมถึงควบคุมผู้ประกอบการในการเก็บค่าโดยสาร ให้เป็นไปตามเงื่อนไขที่กำหนด

๔. องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ จัดเตรียมรถโดยสารประจำทางสำหรับบริการฟรี รับ - ส่ง ผู้โดยสาร ในเส้นทางเชื่อมต่อกับพื้นที่เดิม ไปยังสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพฯ (จตุจักร, เอกมัย, สายใต้ ปิ่นเกล้า) เพื่อแก้ไขปัญหาผลกระทบต่อประชาชนผู้ใช้บริการ

๕. สำนักงานตำรวจแห่งชาติโดยกองบัญชาการตำรวจนครบาล และกองบังคับการตำรวจจราจร จัดเจ้าหน้าที่จราจรเพิ่มเติมบริเวณสถานีขนส่งผู้โดยสารฯ (จตุจักร, เอกมัย, สายใต้ ปิ่นเกล้า) เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางและจัดการจราจร

๖. กรุงเทพมหานคร เตรียมรับมือพื้นที่ ดูแลรักษาไม่ให้รถตู้ล้นกลับมาใช้เป็นจุดจอดรถ จุดขายตั๋วโดยกรุงเทพมหานคร และสำนักงานเขตจะต้องวางแผนในการใช้พื้นที่ดังกล่าว เพื่อไม่ให้ปัญหากลับมาเกิดขึ้นซ้ำอีก

๗. กองกำลังรักษาความสงบในแต่ละพื้นที่ ประสานการปฏิบัติกับผู้ว่าราชการจังหวัดในแต่ละจังหวัด ซึ่งผู้ว่าราชการจังหวัดเป็นประธานคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกประจำจังหวัด และสำนักงานขนส่งประจำจังหวัดในแต่ละจังหวัดดำเนินการจัดระเบียบพื้นที่ที่จะใช้เป็นสถานีขนส่งผู้โดยสาร, จุดจอดรถในแต่ละจังหวัดให้เรียบร้อย และ/หรือ ตามที่คณะกรรมการขนส่งจังหวัดเห็นตามความเหมาะสมให้แล้วเสร็จภายใน ๒๕ ตุลาคม ๒๕๕๙

ดังนั้นคณะกรรมการจัดระเบียบและแก้ไขปัญหาการรถตู้โดยสารสาธารณะ ในการประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๕๙ เมื่อวันที่ ๒๒ กรกฎาคม ๒๕๕๙ ได้มีมติให้แต่งตั้งคณะกรรมการเพื่อการจัดระเบียบรถตู้โดยสารสาธารณะเข้าใช้สถานีขนส่งผู้โดยสารเป็นไปอย่างเรียบร้อย จึงมีคำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลและการจัดระเบียบนำรถตู้โดยสารสาธารณะเข้าใช้สถานีขนส่งผู้โดยสารดังต่อไปนี้

คณะทำงาน คณะที่ ๑ รับผิดชอบพื้นที่สถานีขนส่งผู้โดยสารจตุจักร ประกอบด้วย

๑. ผู้อำนวยการสำนักงานขนส่งผู้โดยสารประธานคณะทำงาน
๒. ผู้บังคับการกรมทหารราบที่ ๑๑ รักษาพระองค์ หรือผู้แทน
๓. ผู้บังคับการตำรวจนครบาล ๒ หรือผู้แทน
๔. ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรหรือผู้แทน
๕. ผู้อำนวยการสำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร หรือผู้แทน
๖. ผู้อำนวยการกองตรวจการขนส่งทางบก หรือผู้แทน
๗. ผู้อำนวยการเขตจตุจักร หรือผู้แทน
๘. กรรมการผู้จัดการใหญ่ บริษัท ขนส่ง จำกัด หรือผู้แทน
๙. ผู้อำนวยการขนส่งมวลชนกรุงเทพ หรือผู้แทน
๑๐. หัวหน้างานบริหารกิจการเดินรถ จตุจักร หรือผู้แทน เลขานุการ
๑๑. นักวิชาการขนส่ง สำนักขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ ๕ ผู้ช่วยเลขานุการ

คณะทำงาน คณะที่ ๒ รับผิดชอบพื้นที่สถานีขนส่งผู้โดยสารเอกมัย ประกอบด้วย

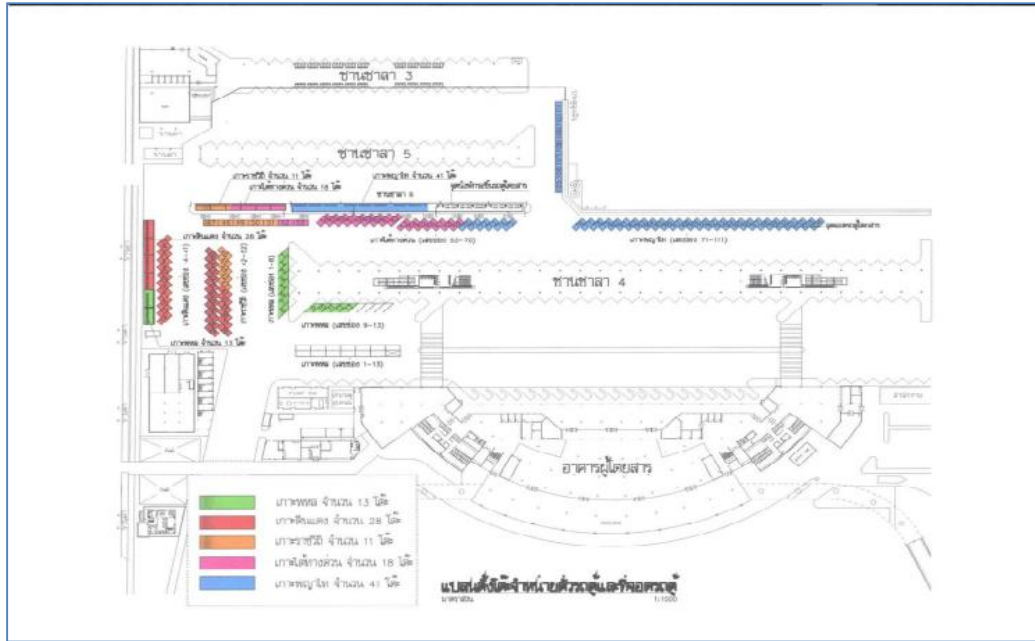
๑. ผู้อำนวยการสำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ ๓ ประธานคณะทำงาน
๒. ผู้บังคับการกรมทหารม้าที่ ๑ รักษาพระองค์ หรือผู้แทน
๓. ผู้บังคับการตำรวจนครบาล ๕ หรือผู้แทน
๔. ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรหรือผู้แทน
๕. ผู้อำนวยการสำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร หรือผู้แทน
๖. ผู้อำนวยการกองตรวจการขนส่งทางบก หรือผู้แทน
๗. ผู้อำนวยการเขตคลองเตย หรือผู้แทน
๘. กรรมการผู้จัดการใหญ่ บริษัท ขนส่ง จำกัด หรือผู้แทน
๙. ผู้อำนวยการขนส่งมวลชนกรุงเทพ หรือผู้แทน
๑๐. หัวหน้างานบริหารกิจการเดินรถ เอกมัย หรือผู้แทน เลขานุการ
๑๑. นักวิชาการขนส่ง สำนักขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ ๓ ผู้ช่วยเลขานุการ

คณะทำงาน คณะที่ ๓ รับผิดชอบพื้นที่สถานีขนส่งผู้โดยสารสายใต้ปิ่นเกล้า

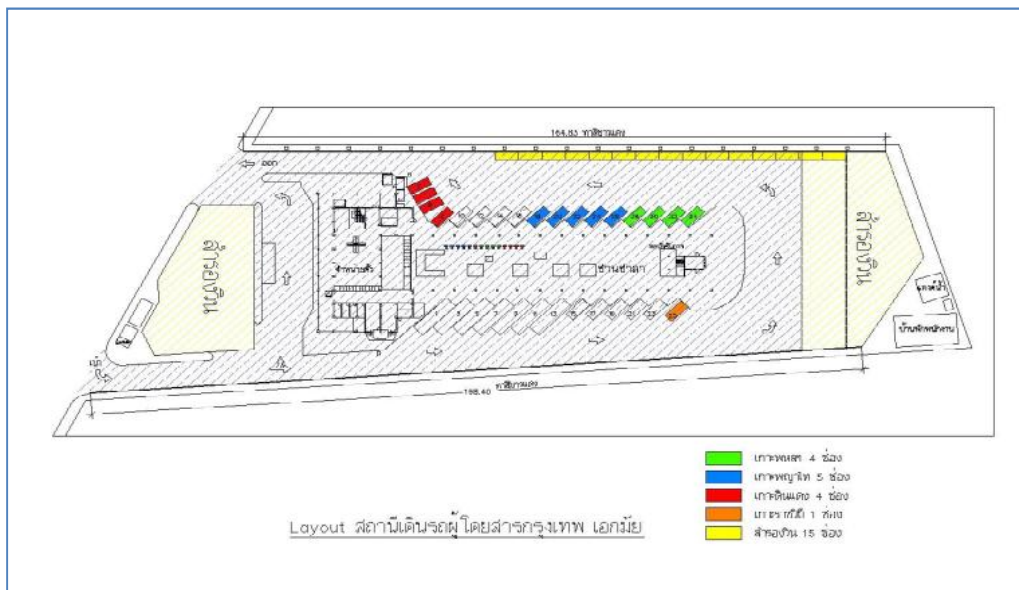
ประกอบด้วย

๑. ผู้อำนวยการสำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ ๒ ประธานคณะทำงาน
๒. ผู้บังคับการกรมทหารราบที่ ๙ รักษาพระองค์ หรือผู้แทน
๓. ผู้บังคับการตำรวจนครบาล ๗ หรือผู้แทน
๔. ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรหรือผู้แทน
๕. ผู้อำนวยการสำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร หรือผู้แทน
๖. ผู้อำนวยการกองตรวจการขนส่งทางบก หรือผู้แทน
๗. ผู้อำนวยการเขตตลิ่งชัน หรือผู้แทน
๘. กรรมการผู้จัดการใหญ่ บริษัท ขนส่ง จำกัด หรือผู้แทน
๙. ผู้อำนวยการขนส่งมวลชนกรุงเทพ หรือผู้แทน
๑๐. หัวหน้างานบริหารกิจการเดินรถ สายใต้ หรือผู้แทน เลขานุการ

๓.๒.๒ บริษัท ขนส่ง จำกัดจัดทำแผนการนำรถตู้โดยสารสาธารณะเข้าสถานี
 ขนส่งทั้ง ๓ สถานีให้มีความพอเพียงกับจำนวนรถตู้โดยสารที่จะต่อเข้าใช้สถานี
 แผนภาพที่ ๓-๑๑ : สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ (จตุจักร)

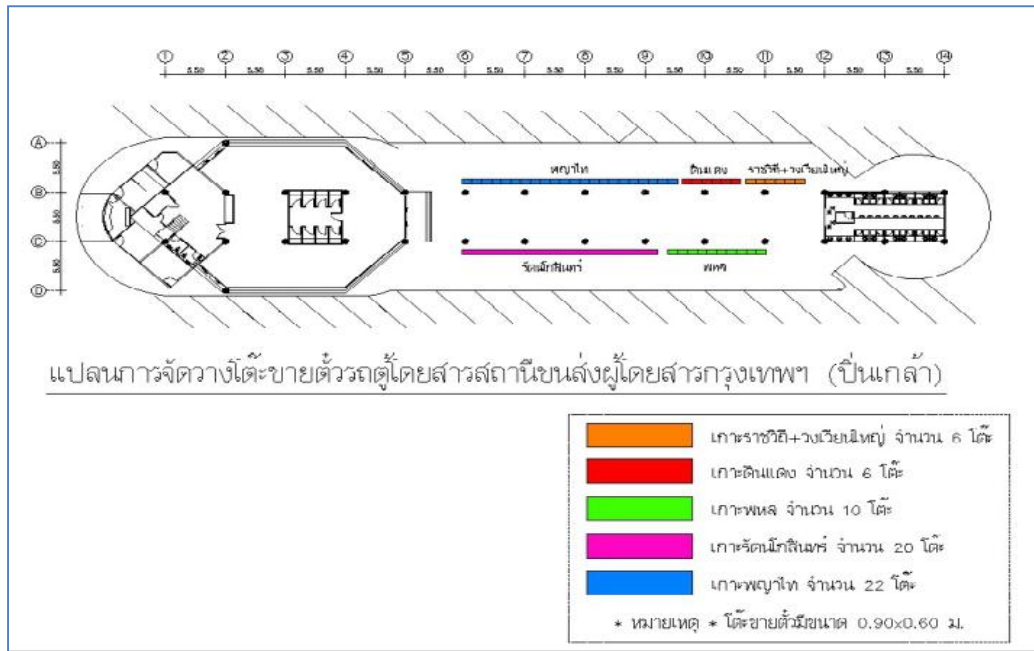


ที่มา : คณะทำงานจัดระเบียบและแก้ไขปัญหาการตู้โดยสารสาธารณะ โดย บริษัท ขนส่ง จำกัด, ๒๕๕๙
 แผนภาพที่ ๓-๑๒ : สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ (เอกมัย)



ที่มา : คณะทำงานจัดระเบียบและแก้ไขปัญหาการตู้โดยสารสาธารณะ โดย บริษัท ขนส่ง จำกัด, ๒๕๕๙

แผนภาพที่ ๓-๑๓ : สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ (สายใต้ปิ่นเกล้า)



ที่มา : คณะทำงานจัดระเบียบและแก้ไขปัญหาการตู้โดยสารสาธารณะ โดย บริษัท ขนส่ง จำกัด, ๒๕๕๙

๓.๒.๓ พื้นที่สำรองวินสำหรับสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพฯ (จตุจักร)

สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพฯ(จตุจักร)ใช้พื้นที่การรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.)และบริเวณใต้ทางด่วนพิเศษศรีรัชโดย บริษัท ขนส่ง จำกัด เป็นผู้ดำเนินการขอใช้พื้นที่ตั้งแต่ซอยบ้านพักการรถไฟ กม.๑๑ ถึงบริเวณทางขึ้นทางด่วน ตรงข้ามสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพฯ(จตุจักร) ถนนกำแพงเพชร ๒ แขวง/เขตจตุจักร กทม.จำนวน ๓๐ ไร่ จอดรถสำรองวินได้จำนวน ๒,๐๐๐ - ๓,๐๐๐ คัน

สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพฯ (เอกมัย)ใช้พื้นที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทย โดย บริษัท ขนส่ง จำกัด เป็นผู้ดำเนินการขอใช้พื้นที่บริเวณใต้ทางด่วนสุขุมวิท ๔๘/๑ ถนนสุขุมวิท เขตคลองเตย กทม.จำนวน ๔ ไร่ จอดรถสำรองวินได้ จำนวน ๒๐๐ คัน

๓.๓ ผลการดำเนินการจัดระเบียบรถตู้โดยสารสาธารณะเข้าสถานีขนส่งผู้โดยสารทั้ง ๓ สถานี สามารถดำเนินการนำรถตู้เข้าสถานีขนส่งผู้โดยสารได้ทั้งหมด จำนวน ๔,๒๐๕ คัน จาก ๑๘๙ วิน โดยแบ่งออกเป็นทั้ง ๓ สถานี ดังนี้

๓.๓.๑ สถานีฯ จตุจักร นำรถตู้เข้า ๒,๐๔๖ คัน ๑๑๑ วิน ซึ่งมีจำนวนรถตู้เดิม ๑,๓๗๑ คัน เมื่อรวมจำนวนรถตู้ภายในสถานีทั้งหมด ๓,๔๑๗ คัน

๓.๓.๒ สถานีฯ เอกมัย นำรถตู้เข้า ๕๔๒ คัน ๑๔ วิน ซึ่งจำนวนรถตู้เดิม ๗๔๓ คัน เมื่อรวมจำนวนรถตู้ภายในสถานีทั้งหมด ๑,๒๘๕ คัน

๓.๓.๓ สถานีฯ สายใต้ปิ่นเกล้า นำรถตู้เข้า ๑,๖๑๗ คัน ๖๔ วิน ซึ่งมีจำนวนรถตู้เดิม ๔๘๗ คัน เมื่อรวมจำนวนรถตู้ภายในสถานีทั้งหมด ๒,๑๐๔ คัน

แผนภาพที่ ๓-๑๔ : ผลการจัดระเบียบนำรถตู้เข้าสู่สถานีขนส่งผู้โดยสาร ทั้ง ๓ สถานี



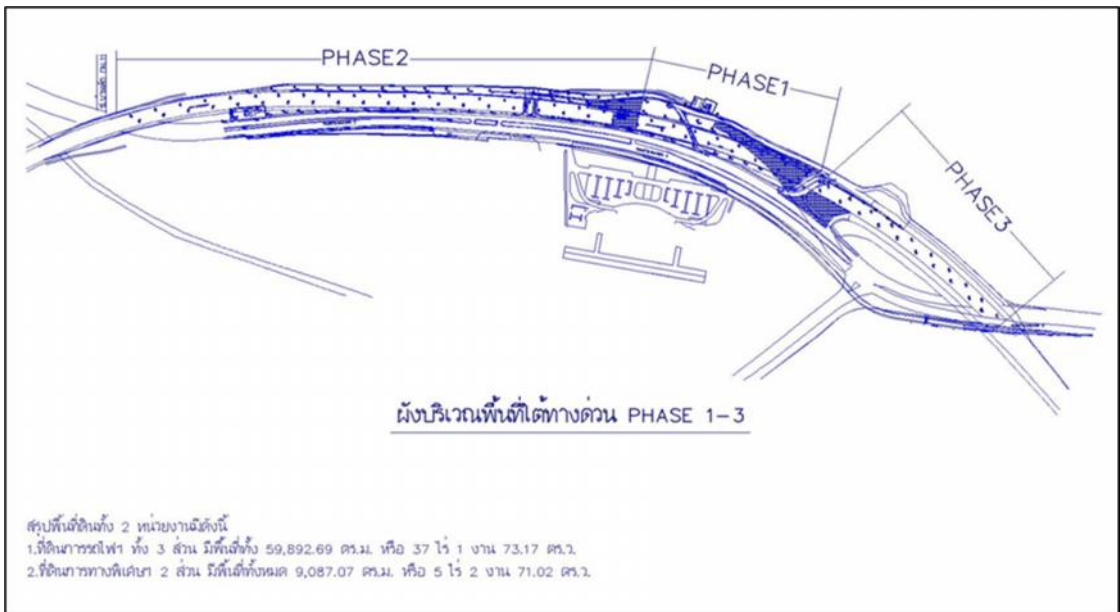
ที่มา : คณะทำงานจัดระเบียบและแก้ไขปัญหาการจราจร โดย กรมการขนส่งทางบก, ๒๕๕๙

๓.๔ โครงการสถานีขนส่งรถโดยสารขนาดเล็กกรุงเทพฯใต้ทางด่วนจตุจักร

บริษัท ขนส่ง จำกัด ได้เร่งรัดดำเนินการตามแนวนโยบายของทางของ คณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) เพื่อสนับสนุนนโยบายการย้ายรถตู้โดยสารสาธารณะเข้าสู่สถานีขนส่งให้ไปด้วยความเรียบร้อย ดังนั้นทาง บริษัท ขนส่ง จำกัด ได้มีการขออนุมัติคณะกรรมการบริษัท ขนส่ง จำกัด เกี่ยวกับการใช้กรอบวงเงินในการพัฒนาพื้นที่ใต้ทางด่วนตรงข้ามสถานีขนส่งกรุงเทพฯ (จตุจักร) ซึ่งในภาพรวมก็ประมาณ ๑๔๙ ล้านบาท ซึ่งการพัฒนาพื้นที่ต้องดำเนินการให้เสร็จภายใน ๑ กรกฎาคม ๒๕๖๐

การปรับปรุงพื้นที่แบ่งออกเป็น ๓ ระยะ การออกแบบขานชาลาของรถโดยสารขนาดเล็กเป็นไปตามหลักวิศวกรรมการก่อสร้างและหลักวิศวกรรมจราจร เป็นอาคารน้ำหนักเบาจากพื้นดินประมาณ ๕๐ - ๗๐ ซม. รวมถึงการออกแบบต้องไม่ให้มีผลกระทบกับต่อม่อทางด่วน ซึ่งเน้นความปลอดภัย ความสะดวกสบายของผู้โดยสารและผู้ประกอบการ สามารถรองรับรถได้ ๑๕๔ เส้นทาง รองรับประชาชนได้ ๑,๕๐๐ คน จอดรถพักคอยในพื้นที่ระยะ ๑ ได้ ๑๑๐ คัน และพื้นที่ระยะ ๒ ได้ ๕๐๐ คัน จอดรถทำรื้อตลอดแนวให้รับกับรื้อของการรถไฟให้เป็นสถานีปิด และต้องไม่ส่งผลกระทบต่อจราจร

แผนภาพที่ ๓-๑๕ : ภาพโครงการพัฒนาพื้นที่ใต้ทางด่วนตรงข้ามสถานีขนส่งกรุงเทพฯ (จตุจักร)



ที่มา : คณะทำงานจัดระเบียบและแก้ไขปัญหาการตู้โดยสารสาธารณะ โดย บริษัท ขนส่ง จำกัด, ๒๕๕๙

๔. การแก้ไขปัญหาหลังจากการนำรถตู้โดยสารสาธารณะเข้าสถานีขนส่ง

๔.๑ การกำหนดจุดจอดรถตู้โดยสารสาธารณะบริเวณชานเมือง

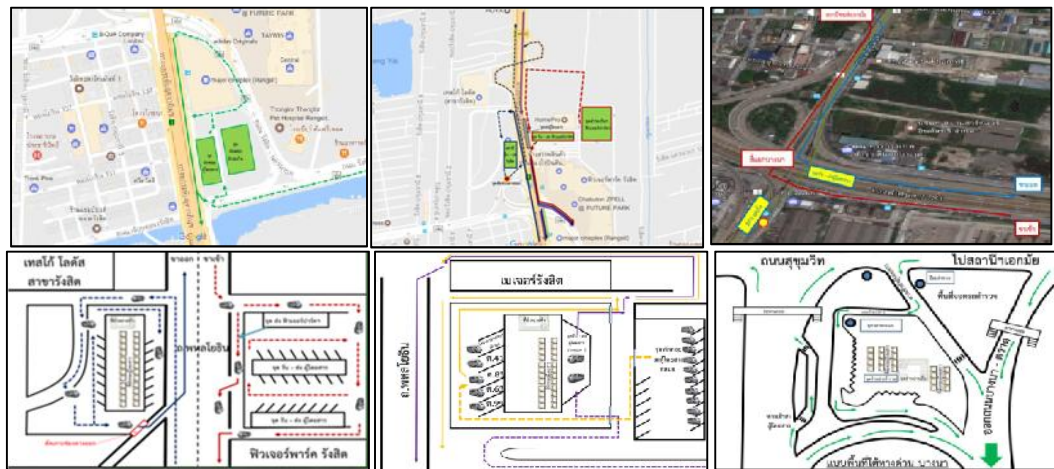
การกำหนดดำเนินการจัดสร้างจุดจอดชานเมือง ดำเนินการ ๓ พื้นที่ ได้แก่ ห้างฯ พิวเจอร์พาร์ครังสิต, ห้างฯเมเจอร์รังสิต และสี่แยกบางนาซึ่งการดำเนินการทั้ง ๓ พื้นที่ ได้จัดการประชุมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น บริษัท ขนส่ง จำกัด, กรมทางหลวง,หน่วยทหารในพื้นที่ ตลอดจนผู้ประกอบการร้านค้า หรือห้างสรรพสินค้า ฯลฯ เพื่อดำเนินการ ดังนี้

๔.๑.๑ การออกแบบการก่อสร้างสถานี และกำหนดช่องจอดรถตู้โดยสารที่จะเข้าใช้ โตะจำหน่ายตั๋ว โดยบริษัท ขนส่ง จำกัด และการจัดระเบียบพื้นที่เกาะกลางถนน หรือเกาะทางเท้า โดย กรมทางหลวง

๔.๑.๒ ห้างฯ พิวเจอร์พาร์ครังสิต และเมเจอร์รังสิต จัดทำป้ายแสดงเส้นทาง และช่องจอดรถตู้กับจุดพักคอยผู้โดยสาร และชี้แจงให้ผู้ประกอบการทราบ

๔.๑.๓ การดำเนินการจัดการคัดเลือกคณะกรรมการบริหารเส้นทางเพื่อเป็นตัวแทนวินสำหรับดำเนินกิจกรรมต่างๆ

แผนภาพที่ ๓-๑๖ : ภาพโครงการพัฒนาจุดจอดรถตู้โดยสารสาธารณะบริเวณชานเมือง



ที่มา : คณะทำงานจัดระเบียบและแก้ไขปัญหาการนำรถตู้โดยสารสาธารณะ โดย บริษัท ขนส่ง จำกัด, ๒๕๕๙

๔.๒ การนำรถตู้โดยสารสาธารณะเข้าสถานีขนส่งปลายทาง(ต่างจังหวัด)

จุดปลายทางในจังหวัดต่างๆ จังหวัดใดที่มีสถานีขนส่งผู้โดยสาร รถตู้โดยสารจะต้องเข้าไป รับ – ส่ง ผู้โดยสาร ณ สถานีขนส่งหากจังหวัดหรืออำเภอที่เป็นจุดปลายทางไม่มีสถานีขนส่งผู้โดยสารเป็นอำนาจจังหวัดในการพิจารณาสถานที่สำหรับเป็นจุดจอดรถตู้โดยสารประจำทาง

โดยใช้อำนาจตามพระราชบัญญัติ ขนส่งทางบก พ.ศ.๒๕๒๒ มาตรา ๑๗ กำหนดให้ ผู้ว่าราชการจังหวัดเป็นประธานคณะกรรมการขนส่งประจำจังหวัดเป็นเลขานุการ และมีกรรมการประกอบด้วย อัยการจังหวัด ผู้กำกับตำรวจภูธรจังหวัด ไปดำเนินการกำหนดให้รถ

ผู้โดยสารสาธารณะ เข้าสถานีขนส่ง หากพื้นที่ใดสถานีขนส่งยังไม่พร้อมให้กำหนดพื้นที่ที่เหมาะสม เป็นสถานีขนส่งชั่วคราว กำหนดแนวทางด้านจุดจอดรถผู้โดยสารสาธารณะในต่างจังหวัด ให้มี มาตรฐานเทียบเท่าสถานีขนส่งผู้โดยสาร เช่น มีป้ายอัตราค่าโดยสาร ตารางการเดินรถ ที่พักผู้โดยสาร ที่พักพนักงานขับรถ ห้องสุขา ให้เน้นมาตรการอำนวยความสะดวก สะอาด และปลอดภัยสูงสุด

๔.๒.๑ การใช้พื้นที่จัดตั้งสถานีปลายทางจะใช้พื้นที่ได้ ๒ กรณี

กรณีแรกการใช้พื้นที่เอกชนเป็นสถานีขนส่งชั่วคราวเช่น สถานีขนส่งชั่วคราวโรจนะใต้ให้คณะกรรมการเส้นทางทำสัญญากับเจ้าของสถานที่ จัดเจ้าหน้าที่ประจำสถานีขนส่งชั่วคราว มีรายการตรวจสอบรถโดยสารและผู้ขับรถประจำวัน พื้นที่ตรวจสอบสภาพรถ ห้องพักผู้โดยสาร ห้องขายตั๋ว พื้นที่สำรองรถ ห้องปฐมพยาบาลและสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆ เป็นสัดส่วนตามที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด

กรณีที่สองการใช้พื้นที่องค์การบริหารส่วนท้องถิ่นเป็นสถานีขนส่งชั่วคราว เช่นกรณีจังหวัดพระนครศรีอยุธยาโดยอ้าง ระเบียบกระทรวงมหาดไทยว่าด้วยการจัดหาประโยชน์ในทรัพย์สินขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น พ.ศ.๒๕๔๓หมวด ๒ การจัดหาประโยชน์ในทรัพย์สินข้อ ๖ การให้เช่าอสังหาริมทรัพย์ขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นให้ดำเนินการโดยวิธีประมูล

๔.๒.๑.๑ มีกำหนดไม่เกินสามปี ให้ผู้บริหารท้องถิ่นเป็นผู้มีอำนาจอนุมัติ

๔.๒.๑.๒ มีกำหนดเกินสามปี ให้สภาท้องถิ่นเป็นผู้อนุมัติ

การให้เช่าตามวรรคหนึ่ง ถ้ามีความจำเป็นหรือเพื่อประโยชน์ของทางราชการให้ผู้บริหารท้องถิ่นเสนอสภาท้องถิ่นให้ความเห็นชอบดำเนินการเป็นอย่างอื่น โดยไม่ต้องดำเนินการประมูลก็ได้ ทั้งนี้เท่าที่ไม่ขัดหรือแย้งกับกฎหมาย

ซึ่งขณะทำงานสามารถดำเนินการประสานกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในการขอใช้พื้นที่ได้โดยไม่ต้องดำเนินการประมูล ซึ่งถือเป็นอีกแนวทางหนึ่งในการหาพื้นที่เพื่อใช้เป็นสถานีขนส่งชั่วคราว

๔.๒.๒ รูปแบบของสถานีจอดรถผู้โดยสารประจำทาง

พื้นที่ที่จะใช้จัดตั้งสถานีจอดรถผู้โดยสารประจำทาง (สถานีขนส่งชั่วคราว) ต้องไม่ใช่พื้นที่สาธารณะกีดขวางการจราจร

ต้องมีรูปแบบของสถานีจอดรถผู้โดยสารประจำทางตามแบบที่กำหนด คือ มีที่นั่งพักคอยผู้โดยสาร มีช่องจำหน่ายตั๋วพอเพียงมีสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐานในบริเวณสถานี อาทิ ห้องสุขา ห้องพยาบาล ระบบไฟฟ้า แสงสว่าง โดยเน้นมาตรการด้านความสะอาด และความปลอดภัยสูงสุด

การบริหารจัดการ ในส่วนของผู้ประกอบการรถผู้โดยสาร ได้ดำเนินการคัดเลือกคณะกรรมการบริหารในแต่ละเส้นทาง และควบคุมกำกับดูแลโดยขนส่งประจำจังหวัด ทำหน้าที่ ดังนี้

๔.๒.๒.๑ เป็นผู้ประสานงานกับหน่วยงานของราชการในการดำเนินการต่าง ๆ

๔.๒.๓ การเพิ่มความปลอดภัยในการเดินทางมีและได้มาตรฐานมากขึ้น

กรมการขนส่งทางบกได้กำหนดแนวทางการทำงานตามมาตรการสร้างความเชื่อมั่นระบบรถโดยสารสาธารณะ รถตู้โดยสารทุกคันต้องเข้าสถานีขนส่งหรือจุดจอดที่คณะกรรมการจังหวัดกำหนด เพื่อตรวจความพร้อมรถทุกคัน คนขับทุกคนตาม Checklist มาตรฐานความปลอดภัยที่กำหนด โดยมีการตรวจสอบสภาพรถโดยสารทั้งภายนอกและภายใน ภายนอก ได้แก่ สภาพยางรถ ระบบไฟฟ้า ระบบก๊าซเชื้อเพลิง และภายในได้แก่ อุปกรณ์ส่วนควบต่างๆ เช่นเข็มขัดนิรภัย อุปกรณ์ความปลอดภัย ค้อนทุบกระจกถังดับเพลิง ต้องอยู่ในสภาพที่พร้อมใช้งานก่อนออกเดินทาง พร้อมตรวจสภาพคนขับ ตรวจแอลกอฮอล์สารเสพติด สมุดประจำรถ ตรวจสอบการทำงานตามสถานีขนส่งผู้โดยสาร และสถานีที่เป็นจุดจอดผู้โดยสารตามจังหวัดต่างๆ ต้องดำเนินการให้เป็นรูปธรรมดังนี้

๔.๒.๓.๑ ทางขนส่งประจำจังหวัดต้องจัดการอบรมผู้ประกอบการเดินรถและแต่งตั้งให้เป็นเจ้าหน้าที่ประจำสถานีย่อย ซึ่งต้องกำกับดูแลโดย ขนส่งประจำจังหวัด และบริษัท ขนส่ง จำกัดประจำจังหวัด เพิ่มความปลอดภัยในการใช้บริการรถตู้โดยสารสาธารณะ ตามนโยบายเร่งด่วนของรัฐบาล

๔.๒.๓.๒ กำหนดให้รถตู้โดยสารสาธารณะ เส้นทางกรุงเทพฯ-ต่างจังหวัด ต้องติดตั้ง GPS Tracking ให้ครบถ้วนทุกคัน และเชื่อมโยงข้อมูลการเดินทางแบบ Realtime online แสดงผลข้อมูลของรถ เช่นเดียวกันกับข้อมูลที่แสดงผลในศูนย์บริหารจัดการเดินรถด้วยระบบ GPS ของกรมการขนส่งทางบก และศูนย์ GPS ขนส่งจังหวัดทั่วประเทศ

๔.๓ การดำเนินการจัดการเลือกตั้งคณะกรรมการบริหารเส้นทาง

ผู้บัญชาการกองกำลังรักษาความสงบเรียบร้อย ได้มีนโยบายเกี่ยวกับการกำจัดผู้มีอิทธิพล ดังนั้นคณะทำงานฯจึงกำหนดให้แต่ละเส้นทางของ บริษัท ขนส่ง จำกัด และองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ จะต้องจัดการเลือกตั้งคณะกรรมการบริหารเส้นทาง เพื่อเป็นมาตรการในการกำจัดผู้มีอิทธิพลเป็นผู้มีอิทธิพลหรือเจ้าของวินออกจากระบบ โดยให้ บริษัท ขนส่ง จำกัด หรือองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพรับรองคณะกรรมการบริหารเส้นทางนั้นๆ เพื่อเป็นตัวแทนในการดำเนินการเรื่องต่างๆ กับ บริษัท ขนส่ง จำกัดหรือองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพและเพื่อให้สามารถกำกับดูแลการปฏิบัติธรรมร่วมของตนได้ เช่น การจัดการเดินรถตามใบเวลา, การจัดการตารางเดินรถ และการควบคุมให้เป็นไปตามเงื่อนไขของรถร่วม ซึ่งทำให้แต่ละเส้นทางมีรูปแบบการทำงานที่เจ้าของรถมีส่วนร่วมในการบริหารจัดการภายในเส้นทางของตน มีขั้นตอนการเลือกตั้งคณะกรรมการบริหารเส้นทางดังนี้

๔.๓.๑ ผู้มีสิทธิ์ลงคะแนนเลือกตั้งคณะกรรมการบริหารเส้นทาง จะต้องเป็นผู้ที่มีชื่อในบัญชี ขส.บ.๑๑ หรือมีหนังสือมอบอำนาจให้ดำเนินการแทน ผู้มีสิทธิ์เป็นคณะกรรมการจะต้องเป็นผู้มีรายชื่อในบัญชี ขส.บ.๑๑ เท่านั้น จะมอบหมายอำนาจไม่ได้

๔.๓.๒ เมื่อผู้ประกอบการมาครบตามจำนวนในบัญชี ขส.บ.๑๑ หรือเกินกว่าครึ่งแล้ว ให้ที่ประชุมกำหนดว่าคณะกรรมการบริหารเส้นทางควรจะมีกี่คนแล้วยกมือโหวต (ทั้งนี้จำนวนคณะกรรมการฯต้องเป็นจำนวนคี่)

๔.๓.๓ เมื่อได้จำนวนคณะกรรมการฯแล้ว ให้ที่ประชุมเสนอชื่อผู้สมควรจะเป็นคณะกรรมการฯโดยให้เสนอมากกว่าจำนวนคณะกรรมการฯตามข้อ ๒ เช่น โหวตคณะกรรมการฯจำนวน ๕ คน จะต้องมีคนให้ทำการเลือกตั้งอย่างน้อย ๖ คน หรือมากกว่า

๔.๓.๔ เมื่อเสนอชื่อได้ครบตามจำนวนแล้วให้นำผู้ที่ถูกเสนอชื่อแสดงตัวต่อหน้าที่ประชุมเพื่อดำเนินการในขั้นตอนเลือกตั้งต่อไป

๔.๓.๕ ขั้นตอนการเลือกตั้ง : จะต้องลงคะแนนโดย ๑ ชื่อตามบัญชี ขส.บ.๑๑ มีสิทธิ ๑ คะแนนเสียงและลงคะแนนเลือกคณะกรรมการฯได้เพียง ๑ คนเท่านั้น โดยให้ทำการเลือกในคูหาเลือกตั้งหรือลงคะแนนลับ

๔.๓.๖ ขั้นตอนการประกาศคะแนนเลือกตั้ง : ให้ประกาศต่อหน้าที่ประชุมหากคะแนนของคณะกรรมการฯในลำดับท้ายๆ มีคะแนนเท่ากันก็ให้ลงคะแนนเลือกใหม่เฉพาะผู้ที่มีคะแนนเท่ากัน ยกตัวอย่างเช่น จำนวนคณะกรรมการฯ ๕ คน คนที่ ๕ กับคนที่ ๖ คะแนนเท่ากันจะต้องเลือกใหม่เฉพาะคนที่ ๕ กับคนที่ ๖

๔.๓.๗ เมื่อได้รายชื่อคณะกรรมการฯตามที่เลือกตั้งแล้ว ให้หน่วยทหารขนส่งจังหวัด และ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ/บริษัท ขนส่ง จำกัด ลงนามเป็นพยานในการเลือกตั้ง บริษัท ขนส่ง จำกัดจะต้องรับรองคณะกรรมการบริหารเส้นทางดังกล่าวแล้วส่งสำเนาให้ คณะทำงานฯ ทราบ

๕. การบังคับใช้กฎหมาย โดยการบูรณาการหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ตำรวจ, ทหาร และกรมการขนส่งทางบก

รถตู้โดยสารสาธารณะมีพฤติกรรมการขับขี่ ลักษณะเส้นทางที่ใช้เดินทาง และสภาพยานพาหนะ ที่ต้องมีการตรวจอยู่ตลอดเวลา เนื่องจากพฤติกรรมการขับขี่ด้วยความเร็วสูง การขับแข่งเพื่อแย่งผู้โดยสารและการแข่งรถอื่นในที่คับขันอันอาจเกิดอันตรายจึงควรใช้มาตรการทางกฎหมายที่เด็ดขาด เช่น การเรียกตักเตือน การตัดคะแนนใบขับขี่พร้อมบันทึกข้อมูลฐานความผิดและให้ใบสั่งเพื่อเสียค่าปรับ หากมีการตรวจพบว่ามีกระทำความผิดซ้ำก็ต้องยึดใบอนุญาตขับขี่ให้พักการขับขี่เป็นการชั่วคราวตามเวลาที่กฎหมายกำหนดและต้องให้ผู้ขับขี่ไปสอบและอบรมเรื่องการขับขี่สาธารณะใหม่ เพื่อเป็นการปรับปรุงพฤติกรรมในการขับขี่ให้มีความปลอดภัยและคำนึงถึงผู้ใช้ถนนคนอื่นด้วย

ปัญหาอีกกรณีพบว่าผู้โดยสารส่วนใหญ่ยังยอมที่จะเสี่ยง ที่จะใช้บริการต่อไปจนถึงจุดหมาย แม้จะมีพฤติกรรมอันนำไปสู่ความปลอดภัย ดังนั้นจึงควรรณรงค์ให้ผู้โดยสารคำนึงถึงความปลอดภัยมากกว่าปัจจัยอื่น ๆ ด้วยการประชาสัมพันธ์ทางสถานีวิทยุ โทรทัศน์ หรือสื่อประเภทอื่น ๆ เมื่อพบพฤติกรรมไม่เหมาะสมควรแจ้งให้เจ้าหน้าที่ทราบทันที อีกประการหนึ่งคือ ควรอบรมชี้แจง และขอความร่วมมือจากผู้ขับขี่รถตู้โดยสารสาธารณะให้บริการด้วยความรับผิดชอบต่อผู้โดยสาร เช่น การขับอย่างถูกต้องกฎจราจร ไม่ขับด้วยความเร็วที่อาจก่อให้เกิดอันตราย เป็นต้น เพราะบางครั้งผู้โดยสารก็ขาดการระมัดระวังตนเอง ผู้ขับขี่จึงควรรับผิดชอบต่อผู้โดยสารเพิ่มขึ้นอีก นอกจากนี้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเช่น กรมการขนส่งทางบก หรือองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ ก็ควรให้มีเจ้าหน้าที่ออกตรวจสภาพรถตู้โดยสารสาธารณะให้มีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น อีกทั้งรถตู้โดยสารสาธารณะส่วนใหญ่ไม่มีอุปกรณ์รักษาความปลอดภัย เช่น ถังดับเพลิง หรือค้อนทุบ

กระจก ทั้งที่กฎหมายบัญญัติให้รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารจะต้องมีอุปกรณ์เหล่านี้ ดังนั้นการจัดเจ้าหน้าที่ออกตรวจสภาพรถจึงเป็นสิ่งที่มีความสำคัญอย่างยิ่ง

๕.๑ การร่วมตรวจและบังคับใช้กฎหมายเพื่อให้ได้ขีดขาดใน ๒ ลักษณะ

๕.๑.๑ ลักษณะการดำเนินการกับรถผิดกฎหมาย (ป้ายดำ) : บังคับใช้กฎหมายสถานหนักโดยใช้ พระราชบัญญัติ ขนส่งทางบก เป็นหลัก

๕.๑.๒ ลักษณะการดำเนินการกับรถที่ถูกกฎหมาย (ป้ายเหลือง) : ควบคุมบังคับให้ปฏิบัติตามเงื่อนไข ถ้าไม่ปฏิบัติตามจะลงโทษปรับ, พักการเดินรถ, ยกเลิกสัญญา และถอนรถออกจากบัญชี บริษัท ขนส่ง จำกัด

๕.๒ การบังคับใช้กฎหมายขั้นสูงสุด ให้การดำเนินการจัดระเบียบรถตู้โดยสารสาธารณะเกิดความยั่งยืน

สถิติการจับกุมรถตู้โดยสารสาธารณะตั้งแต่วันที่ ๒๕ ตุลาคม ๒๕๕๙ เป็นต้นมาพบการกระทำผิดส่วนใหญ่เกี่ยวกับการไม่นำรถเข้าใช้สถานี มีความผิดตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก ที่ถูกตรวจพบส่วนใหญ่คือ

๕.๒.๑ มาตรา ๑๕๖ ไม่นำรถเข้าหยุดหรือจอด ณ สถานีขนส่งผู้โดยสารฯ ตามที่กำหนด

๕.๒.๒ มาตรา ๑๐๓(๕) ไม่ปฏิบัติตามระเบียบสถานีขนส่งผู้โดยสารฯ เกี่ยวกับจุดหยุดรับ-ส่งผู้โดยสาร

เพื่อเป็นการคัดกรองรถตู้โดยสารสาธารณะที่ไม่เหมาะสมออกจากการประกอบการเดินรถโดยถาวร ทำให้เกิดความเกรงกลัวกฎหมาย ต้องมีบทลงโทษตาม พ.ร.บ. การขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒

๕.๒.๓ มาตรา ๔๖ (๒) ถ้าผู้ประกอบการขนส่งไม่ปฏิบัติหรือไม่แก้ไขให้ถูกต้องให้สั่งเพิกถอนใบอนุญาตประกอบการขนส่ง

๕.๒.๔ มาตรา ๔๘ ผู้ซึ่งถูกสั่งเพิกถอน มีสิทธิอุทธรณ์ต่อรัฐมนตรีภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่ทราบคำสั่ง

๕.๓ ราชกิจจานุเบกษาเผยแพร่คำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ๑๕/๒๕๖๐ เรื่อง มาตรการเพิ่มความปลอดภัยในรถโดยสารสาธารณะ

เนื่องจากในปัจจุบันการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะโดยเฉพาะรถตู้โดยสารทั้งในเขตกรุงเทพมหานครและต่างจังหวัดเป็นที่นิยมของประชาชนเป็นจำนวนมาก เนื่องจากมีความสะดวกและรวดเร็วในการเดินทางแต่โดยที่มาตรการในการควบคุมกำกับดูแลรถโดยสารสาธารณะที่มีอยู่ยังไม่สามารถรองรับต่อความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนเพื่อให้เกิดความสูญเสียน้อยที่สุดได้ จนเป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนหลายครั้ง โดยเฉพาะในช่วงเทศกาลที่มีวันหยุดติดต่อกันหลายวันซึ่งมีผู้โดยสารสัญจรเป็นจำนวนมาก จึงจำเป็นต้องกำหนดมาตรการเพิ่มเติมเพื่อให้ผู้โดยสารและผู้ขับรถใช้ถนนมีความปลอดภัยสูงสุด ไม่ว่าจะเป็นการปรับปรุงสภาพของรถโดยสาร การควบคุมผู้ประกอบการขนส่งและผู้ขับรถให้ปฏิบัติตามกฎหมายอย่างเคร่งครัดรวมทั้งกำหนดมาตรการเพิ่มเติมเพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำไปดำเนินการแก้ไขให้ครบถ้วน อันเป็น

ส่วนหนึ่งของการปฏิรูปการคมนาคมและการขนส่ง เพื่อประโยชน์ต่อความสงบเรียบร้อยในสังคม
เพิ่มความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน และเสริมสร้างความมั่นใจในการเดินทางของประชาชน

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๔๔ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย
(ฉบับชั่วคราว) พุทธศักราช ๒๕๕๗ หัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติโดยความเห็นชอบของคณะ
รักษาความสงบแห่งชาติจึงมีคำสั่ง ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๓๕ แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก
พ.ศ. ๒๕๒๒ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา ๓๕ ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งตามประเภทที่อธิบดี
ประกาศกำหนดต้องจัดให้มีสมุดประจำรถ ประวัติผู้ประจำรถ การตรวจสอบสภาพและความพร้อม
ของรถและผู้ขับรถพร้อมทั้งบันทึกการตรวจสอบดังกล่าว และใบกำกับสินค้าที่ทำการขนส่ง รวมทั้ง
ต้องจัดทำรายงานการขนส่งและรายงานอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่ง ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ
และเงื่อนไขที่อธิบดีประกาศกำหนด”

ข้อ ๒ ให้นายทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกมีอำนาจสั่งเพิก
ถอนการจดทะเบียนรถระดับใช้รถหรือพักใช้ใบอนุญาตประกอบการขนส่งได้ไม่เกินหกเดือน
เมื่อมีกรณีดังต่อไปนี้

๑. เกิดอุบัติเหตุร้ายแรงจากการขนส่งอันกระทบต่อความเชื่อมั่นในระบบการ
ขนส่ง โดยมีสาเหตุมาจากการที่ผู้ประกอบการขนส่งไม่ควบคุมกำกับดูแลผู้ขับรถให้ใช้ความเร็วไม่เกิน
อัตราที่กฎหมายกำหนด ขับรถเกินชั่วโมงการทำงานตามที่กฎหมายกำหนด ขับรถโดยประมาท
หรือขับรถในขณะที่ร่างกายหรือจิตใจอ่อนความสามารถ

๒. ผู้ประกอบการขนส่งปล่อยปละละเลยให้มีการนำรถไปใช้กระทำความผิด
เช่น ความผิดเกี่ยวกับยาเสพติดให้โทษ ความผิดเกี่ยวกับการหลีกเลี่ยงภาษี

๓. ผู้ประกอบการขนส่งไม่ควบคุมกำกับดูแลผู้ขับรถหรือพนักงานเก็บค่า
โดยสาร ทำให้มีการบรรทุกผู้โดยสารเกินจำนวนที่นั่ง ทอดทิ้งผู้โดยสาร หรือเก็บค่าโดยสารเกินอัตรา
ที่กำหนด

ข้อ ๓ ให้กรมการขนส่งทางบกควบคุมผู้ให้บริการระบบติดตามรถสำหรับรถ
ตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกและกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ให้ปฏิบัติตามกฎหมายเกี่ยวกับ
คุณลักษณะและระบบการทำงานของเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถผู้ให้บริการระบบติดตาม
รถผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามวรรคหนึ่ง ให้กรมการขนส่งทางบกมีอำนาจเปรียบเทียบปรับได้วันละ
ไม่เกินห้าพันบาทจนกว่าจะปฏิบัติให้ถูกต้อง

ข้อ ๔ ให้กรมการขนส่งทางบกกำหนดเงื่อนไขเกี่ยวกับรถประจำทางและไม่
ประจำทางประเภทรถตู้โดยสาร เพื่อให้ผู้ประกอบการขนส่งดำเนินการโดยเคร่งครัด ดังต่อไปนี้

๑. การติดตั้งถังบรรจุก๊าซธรรมชาติหรือก๊าซปิโตรเลียมเหลวต้องไม่ทำห้
น้ำหนักบรรทุกน้ำหนักบรรทุกเกินสมรรถนะของรถ

๒. การติดตั้งหรือการปรับปรุงแก้ไขตัวรถและเครื่องอุปกรณ์ เพื่อความ
ปลอดภัยต่อการใช้รถและการเดินทาง โดยเฉพาะเพื่อให้ผู้โดยสารสามารถออกจากตัวรถได้
โดยสะดวกและรวดเร็ว เมื่อมีกรณีจำเป็นหรือเกิดอุบัติเหตุ เช่น การแก้ไขกลไกเปิดประตูหลัง

การเพิ่มขนาดหน้าต่าง การปรับปรุงพนักงานพิงเบาะหลังเพื่อให้พับได้และใช้เป็นทางออกฉุกเฉิน ทั้งนี้ ตามมาตรฐานที่กรมการขนส่งทางบกประกาศกำหนด

๓. กำหนดจำนวนที่นั่งผู้โดยสารให้มีจำนวนที่เหมาะสมและปลอดภัยกับการบรรทุกและขนส่งผู้โดยสาร ซึ่งต้องไม่เกินสิบสามที่นั่ง

ข้อ ๕ เพื่อประโยชน์ในการคุ้มครองผู้โดยสารและบุคคลภายนอก ให้รถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกหรือกฎหมายว่าด้วยรถยนต์จัดให้มีการทำประกันภัยรถยนต์เพิ่มเติมจากพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕ โดยให้กรมการขนส่งทางบกกำหนดเป็นเงื่อนไขสำหรับการรับจดทะเบียนหรือรับชำระภาษีประเภทที่ต้อจัดทำประกันภัยเพิ่มเติม และวงเงินคุ้มครองผู้โดยสารและบุคคลภายนอกให้เป็นไปตามที่กรมการขนส่งทางบกประกาศกำหนด

ข้อ ๖ ให้กฎกระทรวงที่ออกตามความในมาตรา ๓๕ แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ที่ใช้บังคับอยู่ในวันก่อนวันที่คำสั่งนี้ใช้บังคับ ยังมีผลใช้บังคับไปพลางก่อน จนกว่าจะมีประกาศที่ออกตามมาตรา ๓๕ แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๓๕ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยคำสั่งนี้ใช้บังคับแทน ทั้งนี้ กฎกระทรวงดังกล่าวให้ใช้บังคับได้เป็นเวลาไม่เกินหกสิบวันนับแต่วันที่คำสั่งนี้ใช้บังคับ

ข้อ ๗ ให้ทุกส่วนราชการและหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ปฏิบัติตามและบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัดเพื่อป้องกันมิให้เกิดการกระทำความผิดหรือมีการกระทำใดที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัยในการให้บริการขนส่งสาธารณะ ทั้งนี้ ในกรณีที่ปรากฏว่ามีการเพิกเฉยหรือละเลยไม่กระทำการหรือดเว้นกระทำการ หรือมีการแสวงหาผลประโยชน์โดยการเรียก รับ หรือยอมจะรับทรัพย์สินหรือประโยชน์อื่นใด โดยมีขอบ ให้ผู้บังคับบัญชาซึ่งมีอำนาจสั่งบรรจุของเจ้าหน้าที่ของรัฐผู้นั้นพิจารณาดำเนินการทางแพ่งทางอาญา และทางปกครองต่อเจ้าหน้าที่ของรัฐผู้นั้นอย่างรวดเร็วและเด็ดขาด

กรณีที่หัวหน้าส่วนราชการหรือผู้บังคับบัญชาซึ่งมีอำนาจสั่งบรรจุปล่อยปละละเลยไม่ดำเนินการตามวรรคหนึ่ง ให้ถือเป็นความผิดวินัยหรือความผิดทางอาญาแล้วแต่กรณี

ข้อ ๘ ในกรณีเห็นสมควรนายกรัฐมนตรีหรือคณะรัฐมนตรีอาจเสนอให้คณะรักษาความสงบแห่งชาติแก้ไขเปลี่ยนแปลงคำสั่งนี้ได้

ข้อ ๙ คำสั่งนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

สั่ง ณ วันที่ ๒๑ มีนาคม พุทธศักราช ๒๕๖๐

พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา

หัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ

๕.๔ คำชี้แจงของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ และกรมการขนส่งทางบกเพื่อให้เป็นแนวทางปฏิบัติเดียวกันเกี่ยวกับคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติที่ ๑๕/๒๕๖๐ เรื่อง มาตรการเพิ่มความปลอดภัยในรถโดยสารสาธารณะ

๕.๔.๑ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

คำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติที่ ๑๕/๒๕๖๐ เรื่อง มาตรการเพิ่มความปลอดภัยในรถโดยสารสาธารณะ :

ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งตามประเภทที่อธิบดีประกาศกำหนดต้องจัดให้มีสมุดประจำรถ, ประวัติผู้ประจำรถ, การตรวจสอบสภาพและความพร้อมของรถและผู้ขับรถ พร้อมทั้งบันทึกการตรวจสอบดังกล่าว และใบกำกับสินค้าที่ทำการขนส่งรวมทั้งต้องจัดทำรายงานการขนส่งและรายงานอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่ง ทั้งนี้ตามหลักเกณฑ์วิธีการและเงื่อนไขที่อธิบดีกรมการขนส่งทางบกประกาศกำหนดเมื่อเกิดอุบัติเหตุตอนขับซึ่งอันเกิดผลกระทบต่อความเชื่อมั่นในระบบการขนส่งโดยมีสาเหตุมาจากการที่ผู้ประกอบการขนส่งไม่ควบคุมกำกับดูแลผู้ขับรถให้ใช้ความเร็วไม่เกินอัตราที่กฎหมายกำหนด ขับรถเกินชั่วโมงการทำงานตามที่กฎหมายกำหนด ขับรถโดยประมาทหรือขับรถในขณะที่ร่างกายไม่พร้อมอ่อนเพลีย

ผู้ประกอบการขนส่งปล่อยปละละเลยให้มีการนำรถไปใช้กระทำความผิด เช่น ความผิดเกี่ยวกับยาเสพติดให้โทษ ความผิดเกี่ยวกับการหลีกเลี่ยงภาษี

ผู้ประกอบการขนส่งไม่ควบคุมกำกับดูแลผู้ขับรถหรือพนักงานเก็บค่าโดยสารทำให้มีการบรรทุกผู้โดยสารเกินจำนวนที่นั่งทอดทิ้งผู้โดยสารหรือเก็บค่าโดยสารเกินอัตราที่กำหนด

ปัญหาผู้ประกอบการกระทำผิด พ.ร.บ.จราจร เจ้าหน้าที่ตำรวจจะต้องดำเนินการยึดใบขับขี่ซึ่งเป็นอุปกรณ์ที่ใช้แสดงตนกับเครื่อง GPS ควบคุมการเดินรถ ในกรณีดังกล่าว สำนักงานตำรวจแห่งชาติ จะดำเนินการออกใบสั่งในกรณีทำความผิดเท่าที่นั้นโดยจะไม่ทำการยึดใบขับขี่ การดำเนินการนี้จะใช้เฉพาะห้วงเทศกาลสงกรานต์ปี ๖๐ เท่านั้น

๕.๔.๒ กรมการขนส่งทางบก

คำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติที่ ๑๕/๒๕๖๐ เรื่อง มาตรการเพิ่มความปลอดภัยในรถโดยสารสาธารณะ

ข้อ ๑ ให้อธิบดีออกประกาศเกี่ยวกับการจัดให้มีสมุดประจำรถ ประวัติผู้ประจำรถ การตรวจสอบสภาพความพร้อมของรถและผู้ขับรถ ใบกำกับสินค้าที่ทำการขนส่ง รายงานการขนส่งและรายงานอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่ง

ผู้ประกอบการจะต้องจัดให้มีสมุดประจำรถซึ่งเป็นเอกสารที่กำกับไปกับตัวผู้ขับขี่จะระบุรายละเอียด ผู้ประกอบการ, ชื่อ - สกุลผู้ขับรถ, เลขที่ใบอนุญาตขับขี่, วัน - เวลาที่จะประกอบการขนส่ง, เวลาเริ่มทำงานและเวลาเมื่อถึงสถานีขนส่งปลายทางเพื่อสามารถใช้ตรวจสอบชั่วโมงการทำงาน ดังนั้นรถตู้ทุกคันจะต้องมีสมุดคู่มือประจำรถไว้เสมอ

การดำเนินการตรวจสอบสภาพความพร้อมของรถตู้โดยสารสาธารณะและผู้ขับรถ ตามรายการตรวจที่ทางกรมฯ กำหนด

ระยะเร่งด่วน กรมการขนส่งทางบก ออกประกาศในเรื่องการจัดให้มีสมุดประจำรถซึ่งจะระบุและการตรวจสอบสภาพความพร้อมของรถตู้โดยสารสาธารณะและผู้ขับรถ เนื่องจากมีความจำเป็นเร่งด่วนคาดว่าจะดำเนินการได้ภายใน ๕ เม.ย.๖๐ สำหรับเรื่องอื่นจะออกประกาศเมื่อมีความจำเป็น และความพร้อมสำหรับการดำเนินการในเรื่องนั้น ๆ แล้ว

การดำเนินการตามกฎหมาย

การตรวจสอบสภาพความพร้อมรถตู้โดยสารสาธารณะและคนขับรถ ยกตัวอย่างเช่น กรณีที่เกิดอุบัติเหตุในเส้นทางจังหวัดสุพรรณบุรี เนื่องจากจำนวนเจ้าหน้าที่ บริษัทขนส่ง จำกัด มีไม่เพียงพอจึงให้คณะกรรมการบริหารเส้นทางเป็นผู้ตรวจสอบสภาพความพร้อม ซึ่งจะต้องคำนึงว่าคณะกรรมการบริหารเส้นทางมีความรู้ความสามารถในการตรวจหรือไม่ ดังนั้นการจะกำหนดให้คณะกรรมการบริหารเส้นทางเป็นผู้ช่วยหรือผู้แทนในการตรวจสอบต้องได้รับการอบรมและมีคำสั่งแต่งตั้งรองรับชัดเจน ส่วนความผิดในทางกฎหมาย สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ชี้แจงในกรณีเกิดอุบัติเหตุผู้ตรวจจะมีความผิดในทางวินัยและทางอาญาหากมีกฎหมายหลักหรือกฎหมายรองกำหนดไว้ชัดเจน แต่หากเป็นเพียงข้อตกลงในการดำเนินการก็จะมีผลผิดฐานบกพร่องต่อหน้าที่จะมีความผิดในทางวินัยแล้วแต่กรณี

สำนักงานขนส่งจังหวัดสุพรรณบุรี ชี้แจงกรณีเหตุการณ์อุบัติเหตุที่เกิดขึ้น จากการตรวจสอบจากเจ้าหน้าที่ตำรวจพบว่าอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นน่าจะมาจากคนขับรถกลับในไม่ได้เกิดจากสภาพความพร้อมของรถ ส่วนการตรวจสอบสภาพความพร้อมของรถตู้โดยสารสาธารณะและคนขับรถทางจังหวัดได้ดำเนินการอย่างต่อเนื่องเข้มข้นโดยจัดเจ้าหน้าที่ชุดเฉพาะกิจดำเนินการอยู่เป็นระยะ

ข้อ ๒ หากมีการกระทำความผิดของผู้ประกอบการ คำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ กำหนดให้นายทะเบียนมีอำนาจสั่งเพิกถอนการจดทะเบียนรถซึ่งจะทำให้รถคันนั้นสิ้นสภาพทางทะเบียน สั่งระงับการใช้รถ หรือพักใช้ใบอนุญาตประกอบการขนส่ง โดยมีอำนาจออกคำสั่งระยะเวลาไม่เกิน ๖ เดือน และมีเงื่อนไขการใช้คำสั่งอยู่ ๓ ประการ ดังนี้

กรณีเกินอุบัติเหตุร้ายแรงอันเนื่องมาจากตัวผู้ประกอบการไม่ควบคุมดูแลพนักงานขับรถให้ใช้ความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด ขับรถเกินชั่วโมงการทำงานตามที่กฎหมายกำหนด คือจะต้องมีชั่วโมงขับรถไม่เกิน ๔ ชั่วโมง พักอย่างน้อย ๓๐ นาที แล้วขับได้อีกไม่เกิน ๔ ชั่วโมง หลังจากนั้นจะต้องพักอย่างน้อย ๑๐ ชั่วโมง จึงจะสามารถมาขับรถได้อีก การขับรถโดยประมาท หรือขับรถในขณะที่ร่างกายหรือจิตใจหย่อนความสามารถ

ผู้ประกอบการละเลยไม่ควบคุมปล่อยให้ใช้รถในการกระทำความผิดที่สำคัญ เช่น การขนยาเสพติด, สินค้าผิดกฎหมาย หรือมีส่วนในการกระทำความผิด

ผู้ประกอบการละเลยไม่ควบคุมปล่อยให้คนขับรถบรรทุกผู้โดยสารเกินกว่าจำนวนที่นั่ง การทอดทิ้งผู้โดยสาร หรือเก็บค่าโดยสารเกินกว่าอัตราที่กำหนด

ข้อ ๓ ให้ กรมการขนส่งทางบก มีอำนาจเปรียบเทียบปรับผู้ให้บริการระบบติดตามรถที่ ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมายเกี่ยวกับ GPS เช่น การส่งข้อมูลอันเป็นเท็จให้กับศูนย์รวบรวมข้อมูล, ไม่ส่งข้อมูลการทำงานของระบบ GPS ฯลฯ กรมการขนส่งทางบก มีอำนาจเปรียบเทียบปรับได้วันละไม่เกินห้าพันบาท

ข้อ ๔ ให้กรรมการขนส่งทางบกกำหนดเงื่อนไขสำหรับรถตู้โดยสาร เกี่ยวกับการติดตั้งถังก๊าซ หรือการปรับปรุงแก้ไขตัวรถและเครื่องอุปกรณ์เพื่อให้ผู้โดยสารออกจากตัวรถได้โดยสะดวกและรวดเร็ว และกำหนดจำนวนที่นั่งผู้โดยสารรถตู้โดยสารสาธารณะไม่เกิน ๑๓ ที่นั่ง การติดตั้งถังก๊าซ จะต้องไม่ทำให้น้ำหนักโดยรวมน้ำหนักบรรทุกทุกเกินกว่าสมรรถนะของรถ

การติดตั้งหรือการปรับปรุงแก้ไขตัวรถและเครื่องอุปกรณ์เพื่อให้ผู้โดยสารออกจากตัวรถได้โดยสะดวกและรวดเร็วในกรณีเกิดอุบัติเหตุ เช่น ปรับแต่งช่องออกฉุกเฉินทางประตูหรือหน้าต่าง, ติดตั้งอุปกรณ์ทุบกระจกทั้งสองด้านของตัวรถ, ปรับแต่งกลไกให้สามารถเปิดประตูหลังได้สะดวก ฯลฯ

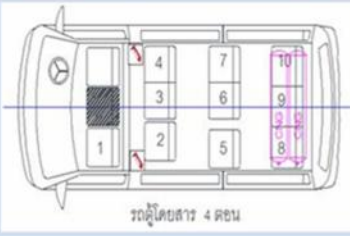
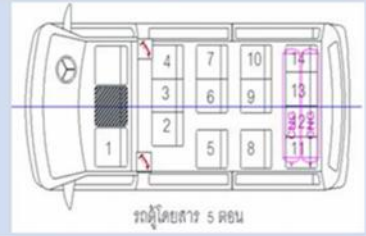
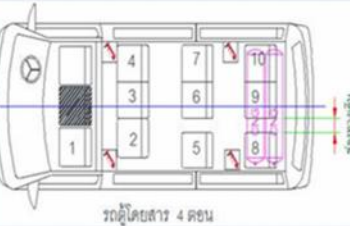

กำหนดจำนวนที่นั่งไม่เกิน ๑๓ ที่นั่ง มีแนวทางในการปรับแต่งเบาะแถวสุดท้ายปกติมีที่นั่ง ๔ ที่ โดยปรับแต่งให้เหลือที่นั่งเพียง ๓ ที่ เพื่อให้เกิดช่องว่างสามารถใช้เป็นทางออกฉุกเฉินประตูหลังได้ กรรมการขนส่งทางบก ได้พิจารณาถึงค่าใช้จ่ายในการปรับเปลี่ยนที่นั่งแล้ว มีราคาไม่สูงมากคาดว่าผู้ประกอบการสามารถรับภาระได้ ดังนั้นในระยะนี้ห้วงเทศกาลสงกรานต์ผู้ประกอบการสามารถรับผู้โดยสารสูงสุดได้ไม่เกิน ๑๓ ที่นั่ง คนขับรถ ๑ ที่นั่ง รวมแล้วจะต้องไม่เกิน ๑๔ ที่นั่ง หากมีการฝ่าฝืนจะดำเนินการลงโทษฐานบรรทุกผู้โดยสารเกินที่นั่งตามที่กฎหมายกำหนด

การดำเนินการตามกฎหมาย

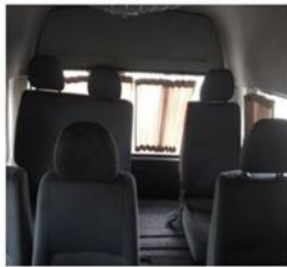
กำหนดให้ กรรมการขนส่งทางบก เร่งรัดการออกประกาศเกี่ยวกับข้อกำหนดจำนวนที่นั่งผู้โดยสารให้มีผลบังคับใช้ภายในวันที่ ๓ เม.ย.๖๐ ให้ผู้ประกอบการมีเวลาในการปรับเปลี่ยนที่นั่งเป็นเวลาเจ็ดวันให้แล้วเสร็จภายในวันที่ ๑๐ เม.ย.๖๐ ก่อนถึงเทศกาลสงกรานต์

ข้อเสนอแนะของ กรรมการขนส่งทางบก ในกรณีไม่สามารถปรับเปลี่ยนที่นั่งตามรูปแบบที่กรมฯ ได้เสนอไว้ ผู้ประกอบการสามารถดำเนินการถอดที่นั่งในแถวสุดท้าย ซึ่งปกติจะเป็นที่นั่งแบบคู่ ๒ ตัว สามารถให้ผู้โดยสารนั่งได้ ๔ ที่นั่ง ให้ดำเนินการถอดที่นั่งออกหนึ่งคู่จะทำให้เกิดช่องว่างสำหรับทางออกฉุกเฉินและมีจำนวนที่นั่งตามที่กฎหมายกำหนด แต่อาจทำให้จำนวนที่นั่งเหลือเพียง ๑๒ ที่นั่ง

แผนภาพที่ ๓-๑๙ : แผนผังการจัดวางที่นั่งตามคำสั่งที่ ๑๕/๒๕๖๐ ข้อ ๔

	กรณีรถตู้โดยสาร ๔ ตอน	กรณีรถตู้โดยสาร ๕ ตอน
แผนผังการจัดวางที่นั่งแบบเดิม	 รถตู้โดยสาร 4 ตอน	 รถตู้โดยสาร 5 ตอน
แผนผังการจัดวางที่นั่งหลังปรับปรุงแก้ไขตามมาตรา ๔๔	 รถตู้โดยสาร 4 ตอน	 รถตู้โดยสาร 5 ตอน
จำนวนที่นั่ง	๑๐ ที่นั่ง	๑๓ ที่นั่ง

ตัวอย่างการปรับปรุงแก้ไขการจัดวางที่นั่ง ตามมาตรา ๔๔



เปลี่ยนที่นั่งตอนที่ ๕ (แถวหลังสุด) จากที่นั่งคู่(ซ้าย) เป็นที่นั่งเดี่ยว



ติดป้ายข้อความทางออกฉุกเฉินและตำแหน่งของที่เปิดทางออกฉุกเฉินให้มองเห็นได้ง่ายและชัดเจน



ผู้โดยสารสามารถเปิดและออกทางออกฉุกเฉินท้ายรถได้

ข้อ ๕ กำหนดให้รถสาธารณะตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก และกฎหมายว่าด้วยรถยนต์จัดให้มีประกันภัยภาคสมัครใจเพิ่มเติม เพื่อเป็นมาตรการในการคุ้มครอง และเยียวยาประชาชนในกรณีเกิดอุบัติเหตุ

การดำเนินการตามกฎหมาย

ให้ผู้ประกอบการขนส่งดำเนินการตามเงื่อนไขเดิมไปก่อน (บริษัทขนส่ง จำกัด และรถร่วม บริษัทขนส่ง จำกัด วงเงินคุ้มครอง ๒๐๐,๐๐๐ บาท, รถไม่ประจำทาง ๓๐๐,๐๐๐ บาท รถแท็กซี่ ๒๐๐,๐๐๐ บาท) หลักเกณฑ์นี้จะเริ่มมีผลบังคับใช้ ๑ เม.ย.๖๐

ออกประกาศกำหนดประเภทรถที่ต้องจัดทำประกันภัยภาคสมัครใจเพิ่มเติม และกำหนดวงเงินคุ้มครองผู้โดยสารและบุคคลภายนอก

ข้อ ๖ ให้ทุกส่วนราชการและหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ปฏิบัติตามและบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัดเพื่อป้องกันมิให้เกิดการกระทำความผิดหรือมีการกระทำใดที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัยในการให้บริการขนส่งสาธารณะ ทั้งนี้ในกรณีที่ปรากฏว่ามีการเพิกเฉยหรือละเลยไม่กระทำการหรือดเว้นกระทำการ หรือมีการแสวงหาผลประโยชน์โดยการเรียกรับ หรือยอมจะรับทรัพย์สินหรือประโยชน์อื่นใดโดยมิชอบ ให้ผู้บังคับบัญชาซึ่งมีอำนาจสั่งบรรจุของเจ้าหน้าที่ของรัฐ ผู้ที่พิจารณาดำเนินการทางแพ่ง ทางอาญา และทางปกครองต่อเจ้าหน้าที่ของรัฐผู้นั้นอย่างรวดเร็วและเด็ดขาดกรณีที่หัวหน้าส่วนราชการหรือผู้บังคับบัญชาซึ่งมีอำนาจสั่งบรรจุปล่อยปละละเลยไม่ดำเนินการ ให้ถือเป็นความผิดวินัยหรือความผิดทางอาญาแล้วแต่กรณี

๕.๔.๓ การดำเนินการในระยะเร่งด่วน

ประชาสัมพันธ์ให้ผู้ประกอบการขนส่งรถตู้โดยสารสาธารณะจะบรรทุกผู้โดยสารได้ไม่เกิน ๑๓ ที่นั่ง

ออกประกาศกำหนดมาตรฐานของตัวรถให้ผู้โดยสารสามารถเปิดประตูหลังและออกจากประตูหลังได้โดยสะดวก และมีคอนทูปกระจกเพิ่มขึ้น โดยมีผลใช้บังคับสำหรับรถจดทะเบียนใหม่ทันที ส่วนรถที่จดทะเบียนไว้แล้วต้องดำเนินการแก้ไขให้แล้วเสร็จภายใน ๖๐ วัน

๖. ปัญหาและแนวทางการแก้ไขปัญหา จากการดำเนินการการจัดระเบียบรถตู้โดยสารสาธารณะ เข้าใช้สถานีขนส่งผู้โดยสาร แบ่งออกเป็น ๔ ด้าน สรุปได้ ดังนี้

๖.๑ ปัญหาด้านการจราจรในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนยังมีปัญหาการจราจรทั้งบริเวณโดยรอบสถานีขนส่งทั้ง ๓ สถานี และรอบอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ เกิดจากการยุบจุดจอดรถตู้ หมวด ๑ บริเวณใต้ทางด่วน, เกาะราชวิถี ทำให้จำนวนคนและรถเพิ่มมากขึ้นในบริเวณโดยรอบอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ

แนวทางแก้ไขปัญหา กองบัญชาการตำรวจนครบาล บริหารจัดการจราจรโดยรอบอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ และสถานีขนส่งผู้โดยสารทั้ง ๓ สถานี โดยเฉพาะชั่วโมงเร่งด่วนและกรุงเทพมหานคร ดำเนินการปรับปรุงพื้นที่ใต้ทางด่วนพลโยธินเพื่อ ทำให้รถตู้ที่ลงทางด่วน ไม่ต้องวนรถเข้าสู่วงเวียนอนุสาวรีย์ชัยฯ สามารถกลับรถเข้าจุดรับ - ส่งผู้โดยสารเกาะพลโยธินได้ทันทีเพื่อเป็นการลดปัญหาจราจรและเพื่อไม่ให้ผู้โดยสารเสียเวลา และดำเนินการปิดเกาะบริเวณหัวเกาะพลโยธินเพื่อให้รถตู้ที่จะออกจากจุดรับ - ส่งสามารถเข้าสู่วงเวียนอนุสาวรีย์ฯ ได้อย่างสะดวกโดยไม่เกิดการกีดขวางการจราจร

แผนภาพที่ ๓-๒๐ : การแก้ไขปัญหาการจราจรระบบอนุสาวรีย์ชัยฯ และซอยราชวิถี ๑๒



ที่มา : คณะทำงานจัดระเบียบและแก้ไขปัญหาการจราจรโดยสภาสาธารณะ โดย บริษัท ขนส่ง จำกัด, ๒๕๕๕

๖.๒ ปัญหาด้านการประชาสัมพันธ์ผู้โดยสารยังสับสนกับการย้ายจุดจอดรถผู้โดยสารเข้าสถานีขนส่งทั้ง ๓ สถานี เนื่องจากป้ายประชาสัมพันธ์ไม่เพียงพอและมีขนาดเล็กเกินไป

แนวทางแก้ไขปัญหาคือ บริษัท ขนส่ง จำกัด จัดทำป้ายประชาสัมพันธ์เพิ่มเติมทุกสถานี รวมถึงบริเวณอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิให้มีจำนวนที่เพียงพอและมีขนาดใหญ่เห็นได้ชัดเจน และ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ จัดทำป้ายประชาสัมพันธ์รถ Shuttle bus ทั้งภาษาไทยและภาษาอังกฤษ และดำเนินการจัดเจ้าหน้าที่ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบว่า มีรถ Shuttle Bus บริการให้แก่ประชาชนโดยไม่คิดค่าใช้จ่าย

๖.๓ ปัญหาด้านผู้ประกอบการ เกี่ยวกับการช่วยเหลือทางด้านไฟแนนซ์ สถาบันการเงินให้กับผู้ประกอบการรถตู้โดยสารที่ได้รับผลกระทบ

แนวทางแก้ไขปัญหาคือเพื่อลดภาระทางการเงินให้กับผู้ประกอบการ สร้างความเชื่อมั่นในการประกอบการรถตู้โดยสารสาธารณะมีแนวทาง ดังนี้

๖.๓.๑ ไม่คิดเบี้ยล่าช้าค่าติดตาม

๖.๓.๒ พักการชำระหนี้

๖.๓.๓ ปรับโครงสร้างหนี้ของผู้ประกอบการรถตู้โดยสาร ด้วยการขยายเวลาการชำระโดยไม่คิดดอกเบี้ยเพิ่มเติม

๖.๓.๔ โอนหนี้ไปให้ธนาคารของรัฐ

๖.๔ ปัญหาผู้มีอิทธิพล และรถตู้ผิดกฎหมาย รับ - ส่ง ผู้โดยสาร หลังจากการจัดระเบียบยังพบว่าบางเส้นทางยังมีผู้ควบคุมดูแลการจัดการเดินรถอยู่ และกลุ่มรถตู้ลักลอบ รับ - ส่ง ผู้โดยสารนอกสถานีขนส่งฯ กับกลุ่มรถตู้ป้ายดำลักลอบ รับ - ส่ง ผู้โดยสารในลักษณะรถตู้โดยสารประจำทาง

แนวทางแก้ไขปัญหา : ดำเนินการจัดการเลือกตั้งคณะกรรมการบริหาร
เส้นทางจัดการควบคุมเดินรถ และสร้างความเข้มแข็งให้คณะกรรมการเส้นทางดำเนินการได้จริง
เพื่อกำจัดเจ้าของวินออกจากระบบ หรือให้ บริษัท ขนส่ง จำกัด เข้าไปดำเนินการควบคุมการเดินรถ
แทนหากมีความพร้อม ปัญหาด้านรถตู้ผิดกฎหมาย ให้เจ้าหน้าที่กองตรวจการณ์ กรมการขนส่งทาง
บก ร่วมกับเจ้าหน้าที่ตำรวจ และทหารในแต่ละพื้นที่ ดำเนินการตรวจจับและบังคับใช้กฎหมายอย่าง
จริงจัง พร้อมทั้งจัดตั้งกลุ่มประสานงานทางระบบ LINE เพื่อประสานงานและรายงานได้ทันที

บทที่ ๔

การวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อการจัดระเบียบรถตู้โดยสารสาธารณะ

ปี พ.ศ.๒๕๕๗ คณะรักษาความสงบเรียบร้อยแห่งชาติ(คสช.) มีนโยบายในการจัดระเบียบรถตู้โดยสารผิดกฎหมาย โดยมอบให้ กองพลทหารม้าที่ ๒ รักษาพระองค์เป็นผู้รับผิดชอบในการจัดระเบียบร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั่วประเทศ ประกอบด้วย กรมการขนส่งทางบก บริษัท ขนส่ง จำกัด องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ และสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ซึ่งประกาศนโยบายนำรถตู้โดยสารสาธารณะหมวด ๒ ภายใต้การดูแลของบริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.) จำนวน ๔,๐๒๕ คัน ซึ่งให้บริการในเส้นทางกรุงเทพฯ และต่างจังหวัด รัศมีไม่เกิน ๓๐๐ กิโลเมตร ย้ายออกไปจากบริเวณอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิและพื้นที่โดยรอบกรุงเทพมหานครเข้าสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพฯ ทั้ง ๓ สถานี มีการดำเนินการให้เกิดความเป็นระเบียบเรียบร้อยและยั่งยืน ดังนี้

๑. การดำเนินการทางทะเบียนให้ถูกต้องตามกฎหมาย
๒. การปรับปรุงเส้นทางและเงื่อนไขการเดินทางรถตู้โดยสารประจำทางกรุงเทพมหานครและต่างจังหวัด
๓. การนำรถตู้โดยสารสาธารณะ หมวด ๒ เข้าใช้สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพฯ ทั้ง ๓ แห่ง
๔. กำหนดจุดจอดรถตู้โดยสารที่บริเวณชานเมือง เพื่อความสะดวกในการเดินทางแก่ประชาชน
๕. จัดให้มีการคัดเลือกและจัดตั้งกรมการบริการเส้นทาง (คณะกรรมการวิน) ขึ้นมาดูแลรถตู้โดยสารสาธารณะในแต่ละเส้นทาง
๖. จัดระเบียบรถตู้โดยสารสาธารณะให้เข้าใช้สถานีปลายทาง และกำหนดจุดจอดปลายทางในต่างจังหวัด จำนวน ๒๙ จังหวัด

ปัจจัยที่มีผลต่อการจัดระเบียบรถตู้โดยสารสาธารณะ

๑. ผลกระทบของการย้ายจุดจอดรถตู้โดยสารประจำทางระหว่างจังหวัดออกจากอนุสาวรีย์ชัยฯ

๑.๑ ต่อการประกอบการรถตู้โดยสารร่วมบริการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.)

การย้ายจุดจอดรถตู้โดยสารบริเวณอนุสาวรีย์ชัยฯ ที่เป็นเสมือนศูนย์กลางในการเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างเส้นทางระหว่างจังหวัดและภายในกรุงเทพฯ ในอดีต นอกจากจะส่งผลกระทบต่อประกอบการรถตู้โดยสารระหว่างจังหวัดแล้ว ยังส่งผลกระทบต่อประกอบการรถตู้โดยสารร่วมบริการ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) ด้วย โดยผู้วิจัยได้สำรวจผู้ขับรถและผู้คุมวิน ซึ่งมีกลุ่มตัวอย่างที่ให้บริการในเส้นทางที่เชื่อมต่อกับอนุสาวรีย์ชัยฯ อยู่ที่ร้อยละ ๑๖ ของเส้นทางทั้งหมดที่สำรวจ และสามารถวิเคราะห์ผลกระทบดังกล่าวได้ดังตารางที่ ๔ - ๑

ตารางที่ ๔-๑ : ผลกระทบจากการย้ายจุดจอดรถตู้โดยสารระหว่างจังหวัดออกจากอนุสาวรีย์ชัยฯ ที่มีต่อรถตู้โดยสารร่วมบริการ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.)

รายการ	จำนวนเที่ยวรถที่ให้บริการ (เที่ยว/วัน)	จำนวนผู้โดยสาร (คน/วัน)
ก่อนการย้ายจุดจอด	๓.๕๙	๔๐.๓๔
หลังการย้ายจุดจอด	๓.๕๗	๓๙.๖๑
การเปลี่ยนแปลง	-๐.๓๗%	-๑.๘๒%

ที่มา : แนวทางการกำหนดนโยบายเพื่อปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัย และการให้บริการในการเดินทางด้วยรถตู้โดยสารสาธารณะ มูลนิธิสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย, ๒๕๕๙

แม้ผลการวิเคราะห์จะพบว่า รถตู้โดยสารร่วมบริการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) ได้รับผลกระทบเพียงเล็กน้อย กล่าวคือมีจำนวนเที่ยวรถที่ให้บริการและจำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยต่อวันลดลงร้อยละ ๐.๓๗ และ ๑.๘๒ จากเดิมก่อนการย้ายจุดจอด ตามลำดับ แต่ผลการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวสะท้อนให้เห็นถึงการใช้บริการที่ลดลงของผู้โดยสารรถตู้โดยสารร่วมบริการ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) ซึ่งมีกลุ่มลูกค้าหลักส่วนหนึ่งมาจากผู้ที่ใช้บริการรถตู้โดยสารระหว่างจังหวัดในการเดินทางเชื่อมต่อ ทั้งนี้ การศึกษาพฤติกรรมการเดินทางของผู้โดยสารกลุ่มนี้ จะช่วยสนับสนุนการหาแนวทางในการจัดรูปแบบการให้บริการเพื่ออำนวยความสะดวกให้กับกลุ่มลูกค้าดังกล่าว บนพื้นฐานของการกำกับดูแลที่เหมาะสมในอนาคต

๑.๒ ต่อการประกอบการรถตู้โดยสารร่วมบริการบริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.)

การจัดระเบียบจุดจอดรถตู้โดยสารประจำทางระหว่างจังหวัด โดยการย้ายจุดจอดออกจากบริเวณอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิไปยังสถานีขนส่งแห่งต่างๆ ในกรุงเทพฯ ส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการ เนื่องจากบริเวณดังกล่าวเป็นจุดจอดรถที่มีความเชื่อมต่อที่สำคัญในการเดินทางภายในกรุงเทพฯ และการเดินทางระหว่างจังหวัด

ส่วนหนึ่งของการสำรวจผู้ประกอบการรถตู้โดยสารระหว่างจังหวัด ศึกษาผลกระทบของการจัดระเบียบจุดจอดรถตู้โดยสารที่อนุสาวรีย์ชัยฯ และมีผลการสำรวจที่แสดงในตารางที่ ๔ - ๒ ซึ่งพบว่า ผู้ขับรถตู้โดยสารระหว่างจังหวัดในเส้นทางหมวด ๒ ได้รับผลกระทบจากการย้ายจุดจอดดังกล่าว โดยมีจำนวนเที่ยวรถและจำนวนผู้โดยสารที่ให้บริการเฉลี่ยต่อวันลดลงร้อยละ ๒๔.๖๘ และ ๓๘.๘๑ จากเดิมในช่วงก่อนมีการย้ายจุดจอด ตามลำดับ ดังนั้น การลดลงของการใช้บริการที่เกิดขึ้นจึงเป็นสิ่งที่ต้องมีการพิจารณาว่าผู้โดยสารมีการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการเดินทางไปอย่างไร เพื่อหาแนวทางในการกำหนดรูปแบบการเดินทางที่สามารถตอบสนองความต้องการเดินทางในรูปแบบเดียวกับบริการรถตู้โดยสารระหว่างจังหวัด โดยสามารถกำหนดการกำกับดูแลคุณภาพและความปลอดภัยที่เหมาะสมได้

ตารางที่ ๔-๒ : ผลกระทบจากการย้ายจุดจอดรถตู้โดยสารระหว่างจังหวัด (บริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.)) ออกจากอนุสาวรีย์ชัยฯ

รายการ	จำนวนเที่ยวรถที่ให้บริการ (เที่ยว/วัน)	จำนวนผู้โดยสาร (คน/วัน)
ก่อนการย้ายจุดจอด	๓.๖๖	๑๙
หลังการย้ายจุดจอด	๒.๙๓	๑๒
การเปลี่ยนแปลง	-๒๔.๖๘%	-๓๘.๘๑%

ที่มา : แนวทางการกำหนดนโยบายเพื่อปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัย และการให้บริการในการเดินทางด้วยรถตู้โดยสารสาธารณะ มูลนิธิสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย, ๒๕๕๙

๒. การกำหนดเส้นทางในการให้บริการรถตู้โดยสารร่วมบริการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ(ขสมก.) ยังขาดความชัดเจน และความล่าช้าของกระบวนการโอนย้ายเส้นทาง

เส้นทางที่รถตู้โดยสารประจำทางในกรุงเทพฯ และปริมณฑล ให้บริการอยู่ในปัจจุบันยังขาดการพิจารณาผลของการขยายตัวของเมือง โดยเฉพาะจังหวัดในเขตปริมณฑลที่มีผู้ใช้บริการเป็นจำนวนมาก ดังนั้น การกำหนดเส้นทางของรถตู้โดยสาร โดยคำนึงถึงความเป็นระบบขนส่งมวลชนของกรุงเทพฯ จำเป็นต้องมีการกำหนดให้รถตู้โดยสารประจำทางทำหน้าที่เป็นระบบการเดินทางเพื่อขนส่งผู้โดยสารจากพื้นที่โดยรอบกรุงเทพฯ เข้าสู่ระบบหลัก ไม่ใช่เป็นการกำหนดเส้นทางที่ทับซ้อนและยากแก่การประกอบการให้เกิดประสิทธิภาพ

นอกจากนี้ ปัจจุบันยังพบผู้ประกอบการที่เดินรถผิดจากเส้นทางที่ระบุในสัญญาร่วมบริการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ(ขสมก.) เพราะไม่สามารถทำตามกระบวนการที่กำหนดได้ โดยผู้ประกอบการบางรายต้องการเปลี่ยนเส้นทางทันที และได้รับสิทธิที่ตามจริงแล้วไม่ถูกต้องตามกฎหมาย จากตัวแทนที่ทำหน้าที่บริหารจัดการ หรือเจ้าของวินรถตู้ร่วมบริการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ(ขสมก.) ในขณะที่บางรายติดปัญหาทางการเงิน จึงตัดสินใจหลีกเลี่ยงช่องทางขออนุญาต ดังนั้น ปัญหาการเดินรถผิดเส้นทางสะท้อนให้เห็นถึงความไม่มีประสิทธิภาพในการกำกับดูแลของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และเปิดโอกาสให้กับกลุ่มผู้ประกอบการที่มีอำนาจและอิทธิพล เข้ามามีบทบาทในการจัดการการเดินรถ โดยเฉพาะกลุ่มที่เดินรถผิดเส้นทาง ทำให้ยังมีการเดินรถในรูปแบบดังกล่าวอยู่บนท้องถนน

๓. ผู้ประกอบการรายย่อยมีจำนวนมากจนทำให้การกำกับด้านคุณภาพเกิดขึ้นได้ยาก

โครงสร้างตลาดบริการรถตู้โดยสารร่วมบริการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) มีผู้ประกอบการที่เป็นเจ้าของรถเพียง ๑ คัน ครอบส่วนแบ่งตลาดเกินกว่าร้อยละ ๘๐ ของทั้งหมด โดยมักให้บริการเดินรถในรูปแบบของกลุ่มการเดินรถ ซึ่งประกอบด้วยเจ้าของรถจำนวนมากที่เดินรถ

ร่วมกันในเส้นทางเดียว ทั้งนี้ โครงสร้างการประกอบการดังกล่าวเป็นอุปสรรคต่อการสร้างระบบการบริหารจัดการที่มีมาตรฐานเพื่อให้เกิดการพัฒนาคุณภาพของการประกอบการ เช่น การกำหนดตารางการเดินทาง การจัดการอาหารและบำรุงรักษาให้มีคุณภาพและความปลอดภัย การพัฒนาคุณภาพคนขับด้วยระบบค่าตอบแทนที่เหมาะสมและการลงโทษในกรณีที่กระทำผิด เป็นต้น ยิ่งไปกว่านั้น โครงสร้างการประกอบการในรูปแบบนี้ยังส่งผลต่อการกำกับดูแลของภาครัฐ โดยในอนาคต หากมีการกำหนดบทลงโทษกับผู้ประกอบการที่กระทำผิดที่จะส่งผลให้เกิดการเพิกถอนใบอนุญาตฯ ของเส้นทางที่มีผู้ประกอบการรายอื่นร่วมให้บริการอยู่ด้วย จะเกิดผลกระทบอย่างรุนแรงต่อการเดินทางของประชาชน ในกรณีเส้นทางที่มีจำนวนรถค่อนข้างมาก

นอกจากนี้ ผลการศึกษาวิจัยชี้ให้เห็นว่าการประกอบการในรูปแบบนิติบุคคลและบุคคลธรรมดาไม่แตกต่างกันมากนักในเรื่องของต้นทุนและรายได้ โดยกว่าร้อยละ ๕๐ ของนิติบุคคลเป็นเจ้าของรถเพียง ๑ - ๒ คัน และเน้นประกอบธุรกิจบริหารจัดการการเดินทางของตนเองร่วมกับผู้ประกอบการรายอื่น เพื่อลดต้นทุนที่เกี่ยวข้องกับรถ ได้แก่ ค่าผ่อนรถ ค่าเชื้อเพลิง และค่าซ่อมบำรุง ซึ่งทำให้ภาระต้นทุนจากการเป็นเจ้าของรถนั้นไม่แตกต่างจากผู้ประกอบการรายย่อยแบบบุคคลธรรมดา จึงจะเห็นได้ว่า สภาพตลาดในปัจจุบันไม่ได้จูงใจให้เกิดการประกอบการแบบนิติบุคคลที่เป็นเจ้าของรถหลายคัน แต่กลับสนับสนุนให้เกิดผู้ประกอบการรายย่อยเป็นจำนวนมาก เพราะไม่มีการควบคุมความเหมาะสมของจำนวนรถในแต่ละเส้นทาง จึงยังส่งผลให้ส่วนแบ่งรายได้ของผู้ประกอบการแต่ละรายลดลง ผู้ประกอบการขนาดใหญ่ในรูปนิติบุคคลจึงไม่คุ้มทุนที่จะเดินรถเป็นจำนวนมากและตัดสินใจขายรถต่อให้กับผู้ประกอบการรายย่อย

๔. การขาดความชัดเจนในการกำหนดจุดจอดรถตู้โดยสารร่วมบริการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ(ขสมก.)

ผลของการขาดการกำกับดูแลและกำหนดจุดจอดรถตู้โดยสารร่วมบริการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) ที่ชัดเจน นอกจากจะทำให้เกิดผลกระทบทางลบต่อการสัญจรของประชาชนแล้ว ยังเกิดปัญหาต่อความสามารถในการสร้างรายได้จากการเดินรถอีกด้วย ทั้งนี้ การกำหนดจุดจอดที่คำนึงถึงการเชื่อมต่อในการเดินทางให้กับผู้โดยสารจะเป็นปัจจัยที่ช่วยเพิ่มจำนวนผู้โดยสารให้กับระบบขนส่ง โดยผลของการย้ายจุดจอดจากอนุสาวรีย์ชัยฯ ที่มีต่อการให้บริการรถตู้โดยสารประจำทางร่วมบริการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) ที่ลดลง เป็นตัวอย่างที่ทำให้เห็นว่าควรมีการให้ความสำคัญกับการกำหนดจุดจอดเพื่อสนับสนุนระบบขนส่งมวลชนของกรุงเทพฯ และปริมณฑล ซึ่งจำเป็นที่จะต้องมีการศึกษาความต้องการเดินทางของผู้โดยสาร และความเหมาะสมในการจัดตั้งและกำหนดจุดจอดรถ

๕. ปัญหาด้านตำแหน่งที่ตั้งและความสะดวกในการเข้าถึงของสถานีขนส่งผู้โดยสาร

การกำหนดตำแหน่งของสถานีขนส่งจะต้องคำนึงถึงผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสียอย่างรอบด้าน โดยมีปัจจัยที่ต้องนำมาวิเคราะห์ ดังนี้

- ๕.๑ รูปแบบของการใช้ที่ดินและปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม
- ๕.๒ อุปสงค์ในการเดินทางของผู้โดยสาร
- ๕.๓ ต้นทุนของผู้ประกอบการรถโดยสาร

ในส่วนจตุของรูปแบบการใช้ที่ดินและสิ่งแวดล้อม ประเด็นสำคัญที่ต้องคำนึงถึง ได้แก่ การเข้าถึงถนนใหญ่ การเข้าถึงระบบขนส่งมวลชนประเภทอื่นๆ ความเหมาะสมกับสภาพแวดล้อม และพื้นที่ข้างเคียง ความสอดคล้องกับผังเมือง และความเป็นไปได้ในการพัฒนาพื้นที่สถานีขนส่งในอนาคต สำหรับปัจจัยด้านอุปสงค์ในการเดินทางของผู้โดยสาร จะต้องทำให้ผู้โดยสารมีต้นทุนในการเดินทางต่ำที่สุด จึงต้องทำให้การเดินทางเข้าสู่หรือออกจากสถานีขนส่งมีความสะดวกและมีต้นทุนไม่สูงเกินไป สำหรับปัจจัยด้านต้นทุนของผู้ประกอบการ ต้นทุนในการขนส่งผู้โดยสารและต้นทุนในการเช่าพื้นที่หรือซื้อที่ดินสำหรับสถานีขนส่งจะต้องต่ำที่สุดเท่าที่เป็นไปได้ การกำหนดตำแหน่งของสถานีขนส่งจึงต้องหาจุดสมดุลระหว่างปัจจัยทั้งสาม

อย่างไรก็ตาม สถานีขนส่งยังมีปัญหาในด้านตำแหน่งที่ตั้งและความสะดวกในการเข้าถึง จะเห็นได้ว่า สถานีขนส่งกรุงเทพฯ (ถนนบรมราชชนนี) และสถานีขนส่งกรุงเทพฯ (ปิ่นเกล้า) อยู่ไกลจากตัวเมือง และเข้าถึงได้ยาก เนื่องจากขาดระบบขนส่งสาธารณะที่เชื่อมต่อสถานีขนส่งและจุดอื่นๆ ในกรุงเทพฯ และปริมณฑลอย่างมีประสิทธิภาพ ส่วนสถานีขนส่งกรุงเทพฯ (จตุจักร) ห่างจากสถานีรถไฟฟ้าหมอชิตถึง ๒.๕ กิโลเมตร นอกจากนี้ สถานีขนส่งในกรุงเทพฯ ทุกแห่งยังอยู่ในพื้นที่ที่มีการจราจรติดขัดเป็นอย่างมาก ทำให้ผู้โดยสารมีต้นทุนที่สูงทั้งเงินและเวลาในการเข้าถึงสถานีขนส่ง ทำให้เมื่อย้ายจุดจอดจากบริเวณอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ จึงมีผู้โดยสารจำนวนไม่มากที่ไปขึ้นรถตู้โดยสารที่สถานีขนส่ง

ส่วนจุดจอดที่อยู่นอกสถานีขนส่ง ที่เป็นจุดจอดเอกชน ไม่ได้มีการกำหนดตำแหน่งอย่างเป็นระบบ เนื่องจากผู้ประกอบการเอกชนเป็นผู้กำหนดจุดจอดเอง ทำให้จุดจอดรถตู้โดยสารอาจไม่ครอบคลุมจุดต่างๆ และอาจไม่สอดคล้องกับโครงข่ายรถตู้โดยสารสาธารณะ อีกทั้งในหลายๆ จุดไม่ใช่จุดจอดที่เหมาะสม ทำให้เกิดผลกระทบภายนอกต่อการแข่งขันภายในตลาดรถตู้โดยสารประจำทาง หรือมีผลกระทบต่อด้านอื่นๆ เช่น ปัญหาการจราจร เป็นต้น

๖. ปัญหาด้านโครงสร้างพื้นฐานของจุดจอด

ลักษณะเชิงโครงสร้างพื้นฐานของจุดจอดและสถานีขนส่งที่เหมาะสม สถานีขนส่งและจุดจอดอื่นๆ ของรถตู้โดยสารประจำทางจะต้องมีคุณสมบัติต่างๆ ได้แก่ สามารถปกป้องผู้โดยสารจากแดดและฝน มีความสะอาด ปลอดภัยและความสะดวกสบาย ก่อให้เกิดประสิทธิภาพในการเดินทาง เข้าถึงได้ง่าย ให้ข้อมูลการเดินทางแก่ผู้ใช้สถานีขนส่ง และทำให้ผู้โดยสารทุกกลุ่มสามารถใช้สถานีขนส่งและจุดจอดได้อย่างเท่าเทียม อย่างไรก็ตาม สถานีขนส่งและจุดจอดรถตู้โดยสารประจำทางที่คณะผู้วิจัยได้ไปสำรวจไม่ได้มีคุณสมบัติเหล่านี้อย่างครบถ้วน

สถานีขนส่งในกรุงเทพฯ แม้จะมีสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ที่ครบถ้วน แต่ยังมีปัญหาการจัดการพื้นที่และสิ่งอำนวยความสะดวกให้เพียงพอ โดยเฉพาะมีรถตู้โดยสารประจำทางที่เพิ่มเติมจากการย้ายจุดจอดจากอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ จุดจอดบางแห่งมีปัญหาด้านความสะอาด นอกจากนี้ การออกแบบสถานีขนส่งยังไม่ได้ให้ความสำคัญแก่การให้ข้อมูลการเดินทางและค่าโดยสาร รวมถึงการบอกทางภายในสถานีและพื้นที่ใกล้เคียงอย่างเป็นระบบ นอกจากนี้ ยังขาดการออกแบบที่อำนวยความสะดวกแก่ผู้พิการและผู้สูงอายุให้สามารถใช้สถานีขนส่งได้อย่างเท่าเทียม

ส่วนจุดจอดเอกชนอื่นๆ นอกเหนือจากสถานีขนส่ง เป็นจุดจอดที่ไม่มีมาตรฐานและการกำกับดูแล และไม่ใช้จุดจอดที่เป็นกิจจะลักษณะ จึงมีปัญหาด้านโครงสร้างพื้นฐานอยู่มาก ทั้งในด้านสิ่งอำนวยความสะดวก ความปลอดภัย และความสะอาด

๗. ปัญหาด้านนโยบายการกำหนดและการกำกับดูแลจุดจอดรถตู้โดยสารประจำทาง

ปัญหาทั้งด้านตำแหน่งที่ตั้ง ความสะดวกในการเข้าถึง และคุณภาพขอโครงสร้างพื้นฐาน เกิดขึ้นจากการขาดการวางแผนเชิงนโยบายที่เกี่ยวข้องกับโครงสร้างการประกอบการของรถตู้โดยสารประจำทาง เนื่องด้วยรถตู้โดยสารประจำทางเกิดจากรถตู้ส่วนบุคคลที่นำมาให้บริการเป็นรถตู้โดยสารประจำทางอย่างไม่ถูกกฎหมาย แม้จะมีการจัดระเบียบโดยการนำรถตู้โดยสารที่ผิดกฎหมายเข้าสู่ระบบ แต่ภาครัฐไม่ได้มีการวางแผนโครงสร้างการประกอบการ วางแผนเส้นทางการเดินรถ หรือการกำหนดจุดจอดของรถตู้โดยสารประจำทางอย่างเป็นระบบ ส่งผลให้การกำกับดูแลจุดจอดรถตู้โดยสารประจำทางขาดทิศทาง

ผลการสัมภาษณ์และการวิเคราะห์ข้อมูล

เพื่อให้การจราจรในพื้นที่ที่มีรถตู้โดยสารสาธารณะจอดอยู่เป็นจำนวนมากได้แก่ บริเวณอนุสาวรีย์ชัยฯ ถนนราชดำเนิน สี่แยกบางนา และรังสิต มีความคล่องตัวมากขึ้น รวมถึงผู้ประกอบการรถตู้โดยสารสาธารณะวิงร่วม บริษัทขนส่ง จำกัด (บขส.) ฝ่าฝืนกฎที่กำหนดไว้ว่า จะต้องเคลื่อนออกจากสถานีขนส่ง ๓ สถานีเท่านั้น โดยลักลอบเข้ามาอยู่ในพื้นที่อนุสาวรีย์ชัยฯ เป็นเวลา ๗ ปี

ผู้วิจัยได้ทำการลงพื้นที่บริเวณอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ และสถานีขนส่งทั้ง ๓ สถานี เพื่อพูดคุยกับทุกฝ่าย ทั้งประชาชน คนขับรถตู้โดยสาร และเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องถึงที่มา เรื่องราวปัญหา และผลกระทบจากการย้ายจุดจอดครั้งนี้ เนื่องจากเป็นที่รับรู้ของคนเดินทางว่า อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ เปรียบเสมือนหัวใจแห่งการเชื่อมต่อรถสาธารณะ

๑. ผลการสำรวจความคิดเห็นของผู้ประกอบการ ผู้โดยสาร และผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับรถตู้โดยสารสาธารณะ

๑.๑ ผลกระทบด้านการจราจร ปัจจุบันจำนวนผู้โดยสารรถตู้โดยสารสาธารณะเพิ่มมากขึ้นทุกปี เนื่องจากตอบโจทย์การเดินทางที่ สะดวกสบาย รวดเร็ว และประหยัด

ณัฐกิต ชูชาติ อายุ ๕๗ ปี พนักงานขับรถตู้โดยสาร สายนครนายก-กรุงเทพฯ ยืนยันว่า การย้ายจุดจอดรถ กำลังจะส่งผลให้ผู้โดยสารมีปัญหาทั้งเรื่องเวลาและภาระค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นจากการต่อรถ

“อนุสาวรีย์ชัยฯ อาจจะมีระเบียบมากขึ้นบ้าง รถติดน้อยลง แต่ที่หมอชิต เอกมัย หรือสายใต้ใหม่ จะหนักขึ้นแน่นอน คนที่แยกก่อนคือผู้โดยสาร ถ้าเขาเบียด ไม่สะดวกจากการต่อรถ และหันไปใช้เส้นทางอื่นเมื่อไหร่ ทีนี้แหละคนขับจะหาเงินลำบากเศรษฐกิจรอบบริเวณนี้ก็เสียคนหายไปจำนวนมหาศาล การจัดระเบียบอะไรสักอย่าง เข้าใจว่ามันเกิดจากความหวังดี แต่ต้องฟังเสียงประชาชนบ้าง ไม่ใช่จะจัดระเบียบอย่างเดียว ผลกระทบแง่ลบอาจเป็นวงกว้าง ถ้าทำไม่ถูกจังหวะเวลา”

คำพวน ไชยบุรุษย์ อายุ ๕๑ ปี พนักงานขับรถ สาย อนุสาวรีย์ - พนมสารคาม บอกว่า หากถูกย้ายไปอยู่ที่เอกมัยหรือหมอชิต ก็ต้องยอมรับ แต่อาจจะมีปัญหาเรื่องความเครียดและเหนื่อยล้าจากปัญหารถติดมากขึ้น

“อย่างหมอชิตเรารับรู้กันดีอยู่แล้วว่า บริเวณโดยรอบการจราจรหนาแน่นขนาดไหน ส่วนเอกมัย นั้นไม่ต้องพูดถึงเลย อยู่กลางเมืองขนาดนั้นย้ายเมื่อไหร่ คนขับก็น่าจะเหนื่อยขึ้น ใช้เวลานานขึ้นในการขับรถ แต่สุดท้ายก็ต้องยอมรับเพราะทำอะไรไม่ได้อยู่ที่ครับ”

ผลกระทบที่ก่อให้เกิดปัญหาการจราจรและขนส่ง สรุปได้ ๒ ลักษณะ ได้แก่

๑. ปัญหาการจราจรติดขัดขณะจอด เช่นที่บริเวณคิวจอดรถตู้ และป้ายจอดรถหลักๆ ที่มีผู้โดยสารมาก เนื่องจากการจอดรถแช่และกีดขวางการจอดหรือการออกตัวของรถอื่นๆ หรือปัญหาความล่าช้าบนทางที่บริเวณทางร่วมทางแยกเนื่องจากการเปลี่ยนช่องทางกะทันหัน หรือเปลี่ยนช่องทางที่บริเวณห้ามเปลี่ยนช่องทาง เป็นต้น

๒. ปัญหาอุบัติเหตุการจราจรหรือความเสี่ยงต่อการเกิดเหตุ เนื่องจากลักษณะการขับขี่ สภาพรถ การขาดการบำรุงรักษาอย่างเหมาะสม เช่น การใช้ยางที่หมดสภาพ การขาดการตรวจสภาพ รวมถึงกาขาดการควบคุมหรือจัดการทุกประเภทโดยหน่วยงานของรัฐฯ เป็นต้น

๑.๒ ผลกระทบด้านโครงข่ายระบบเชื่อมต่อ รถโดยสารสาธารณะหากมองในมุมผู้โดยสารแล้ว แน่นอน ต้องเสียความสะดวกสบายและเวลาไป เนื่องจากจุดจอดอย่าง สถานีขนส่ง จตุจักรและสายใต้ใหม่ ไม่เชื่อมต่อกับระบบขนส่งที่ได้อย่างรถไฟฟ้า ขณะที่เอกมัยเองก็คับแคบและอยู่ในบริเวณที่มีปัญหาเรื่องจราจร

นายหัสชัย สายน้ำเขียว ผู้ประกอบการรถตู้โดยสารฯ เส้นทางอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ-ปรางค์บุรี กล่าวว่า

“ในส่วนของตนมีรถตู้โดยสารสาธารณะที่ให้บริการจำนวน ๒๐ คัน และมีจุดจอดรถอย่างชัดเจน ผู้ประกอบการส่วนใหญ่ไม่เห็นด้วยกับแนวคิดดังกล่าว คิดว่าการย้ายจุดจอดจะทำให้ประชาชนเดือดร้อนมากกว่า โดยเฉพาะคนต่างจังหวัดที่ได้รับความไม่สะดวกในการเดินทางที่จะต้องต่อรถหลายต่อ”

ยอน เซนรัมย์ อายุ ๕๓ ปี ผู้โดยสารอีกรายแสดงความเห็นน่าสนใจว่า บริเวณรอบอนุสาวรีย์ชัยฯ เต็มไปด้วยโรงพยาบาล และการเชื่อมต่อ ซึ่งสำคัญมากกับเหล่าผู้สูงอายุ

“เหตุผลหลักที่อนุสาวรีย์ชัยฯ สำคัญกับผู้สูงอายุก็คือการอยู่ใกล้โรงพยาบาล ทั้งราชวิถี รามาริบัติ รวมไปถึงสถาบันสุขภาพเด็ก เรานั่งมาถึงและเดินต่อไปอีกนิดเดียว ถ้าย้ายไปที่อื่น คนแก่ คนชรา หรือพ่อแม่เด็กๆ คงลำบากมาก”

๑.๓ ผลกระทบต่อผู้โดยสารรถตู้โดยสารสาธารณะจากการย้ายวินรถตู้โดยสารร่วมบริการบริษัท ขนส่ง จำกัด(ขส.) ที่วังระหว่างเส้นทางต่างจังหวัด ออกจากพื้นที่โดยรอบบริเวณอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ ย่อมสร้างความวิตกกังวลให้กับประชาชนทั้งหลายที่ใช้พื้นที่ดังกล่าวเป็นจุดตั้งต้นในการเดินทางไม่น้อย หลายคนเกิดปัญหาการเพิ่มระยะเวลาในการเดินทาง บางคนกังวลว่าตนจะมานั่งใช้บริการรถ Shuttle Bus หรือไม่ เช่นเดียวกันกับที่อีกหลายคนวิตกว่าต่อไป ผู้โดยสารต้องทำอย่างไรกับสถานการณ์ที่เปลี่ยนไป

นางสาวพรเพ็ญ รอดชูแสง อายุ ๕๒ ปี อาชีพอิสระ หนึ่งในผู้ใช้บริการรถตู้
อนุสาวรีย์ฯ เดินทางไปกลับระหว่างกรุงเทพฯ-เพชรบุรี เป็นประจำ ให้สัมภาษณ์ว่า

“รู้ว่า Shuttle Bus คอยให้บริการ แต่ก็ประมาณเวลาไม่ได้ว่ากี่นาทีรถ
จึงจะออก หรือมีบริการตลอดเวลาไหม ที่สำคัญเราต้องแบกของขึ้นลงรถ Shuttle Bus ต่อรถ
หลายรอบ ทั้งๆ ที่ก่อนหน้านี้เราฝากของให้รถตู้เอาของไปส่งที่หมายได้เลย แล้วเราก็ไปทำธุระต่อได้”

นางสาวกาญจนา กุลตานนท์ อายุ ๖๐ ปี อาชีพแม่ค้า ผู้ใช้บริการรถตู้บริเวณ
อนุสาวรีย์ฯ เดินทางจากแม่กลองมากรุงเทพฯ สัปดาห์ละ ๒ ครั้ง เพื่อมาหาหมอที่โรงพยาบาลราช
วิถีและซื้อของจากดินแดงกลับไปขาย ให้สัมภาษณ์ว่า

“เมื่อก่อนหาหมอเสร็จ หรือหิ้วของจากดินแดงมาลงอนุสาวรีย์ฯ ก็ขึ้นรถตู้
ได้เลย แต่ในอนาคตเราจะต้องยกของจากดินแดงไปลงอนุสาวรีย์ฯ เพื่อต่อรถที่ปั่นเกล้า เรากังวล
นะว่าหลังจาก ๖ เดือน พอไม่มีรถ Shuttle Bus ฟรีคอยรับส่งแล้ว เราจะทำอย่างไรต่อไปเมื่อเข้าเรา
มาหาหมอช้ากว่าปกติประมาณชั่วโมงกว่าๆ คนต่างจังหวัดที่เข้ามาทำงานที่กรุงเทพฯ บางคนก็บ่นว่า
ไม่สะดวก เพราะเขานั่งรถจากต่างจังหวัดมาลงที่อนุสาวรีย์ฯ จะไปไหนมาไหนก็สะดวกกว่า
เพราะมันเป็นจุดศูนย์กลาง”

๑.๔ ผลกระทบต่อผู้ประกอบการร้านค้า บริเวณอนุสาวรีย์ฯ หลังการจัด
ระเบียบรถตู้โดยสารพื้นที่ตรงนี้ไม่คึกคักเช่นเคย เพราะวินรถตู้ที่หายไป และจำนวนผู้คนสัญจรที่ลดลง
คนอีกกลุ่มที่ได้รับผลกระทบโดยตรงคือเหล่าผู้ประกอบการ เจ้าของร้านค้า ร้านอาหาร และร้านขาย
ของในบริเวณอนุสาวรีย์ฯ สมรมุมิ พวกเขาคิดเห็นอย่างไรต่อเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น

นางสาวรณช รักชัยภูมิ อายุ ๔๐ ปี เจ้าของร้านอาหารครัวกำไรทอง เล่าถึง
บรรยากาศในวันก่อนอนุสาวรีย์ฯ ไม่มีวินรถตู้ ลูกค้ายิ่งหายไป และอนาคตการค้าขายของตัวเองว่า

“ผลกระทบที่เห็นได้ชัดๆ เลยคือลูกค้ายิ่งหายไปเยอะ เกือบครึ่งเลยก็ว่าได้
ร้านเราที่ขายแต่ของสด เมื่อขายไม่หมดก็ต้องทิ้ง วันนี้พอรู้ข่าว เราก็ลดปริมาณอาหารลงแล้ว แต่ก็ยัง
เหลือเยอะอยู่ดี แต่ถ้าจัดระเบียบให้อยู่ร่วมกันได้ก็น่าจะเป็นเรื่องที่ดี ถ้าเป็นอย่างนี้ต่อไปคงแย่
เพราะร้านเราเสียค่าเช่าล่วงหน้าไปในจำนวนเงินที่สูงไปแล้ว ต่อให้อาณาครรถตู้ไม่กลับมา คนน้อยลง
เราก็ทำอะไรไม่ได้ทั้งนั้น”

นางสาวนัยรัตน์ เรืองธนานันท์ อายุ ๕๕ ปี แม่ค้าขายกวยเตี๋ยวบริเวณ
อนุสาวรีย์ฯ แม้จะมีรายรับลดลง แต่ก็มองว่าการย้ายวินรถตู้ก็มีข้อดี

“วันแรกก็มีผลชัดเจนแล้วนะ ลูกค้ายิ่งที่ร้านลดน้อยลงจากเมื่อก่อนมาก
ก่อนหน้านี้เราอาจจะมีรายรับอยู่ที่ ๑๐,๐๐๐ บาทต่อวัน แต่วันนี้เต็มทีก็น่าจะประมาณ ๕,๐๐๐ บาท
“ส่วนเรื่องการจัดระเบียบในมุมมองของเรานั้นก็มีทั้งข้อดีและข้อเสีย ข้อดีคือถนนมันโล่งและ
เป็นระเบียบมากขึ้น แต่ข้อเสียคือมันส่งผลกระทบต่อรายได้อาจจะลดลงอย่างชัดเจน แต่เราก็ออมนะ
เพราะเมื่อก่อนสมัยที่วินรถตู้ยังอยู่ เราก็เคยมีปัญหากระทบกระทั่งกับเขาอยู่เหมือนกัน”

๑.๕ ผลกระทบต่อผู้ประกอบการรถตู้โดยสารผู้ประกอบการและผู้ขับรถตู้โดยสาร
บอกว่าผู้โดยสารมีจำนวนลดลง

กลุ่มผู้ขับรถตู้โดยสาร บขส. เส้นทางกรุงเทพฯ-นครปฐม วิน ๙๙๗ พบว่าจากจำนวนผู้โดยสารที่เคยมีเต็มคันรถทั้งขาไปและกลับ วันนี้บางรอบอาจมีผู้โดยสารแค่คนเดียวหรือสองคนผู้ประกอบการรถตู้โดยสารวิน ๙๙๗ กล่าวว่า

“อย่างตอนนี้สถิติสูงสุดของพวกเราคือ ๕ คนต่อคัน ผู้โดยสารมักจะมาบ่นกับเราว่าต้องต่อรถหลายต่อกว่าจะมาถึงที่นี่ (สายใต้ ปิ่นเกล้า) ไม่เหมือนอนุสาวรีย์ชัยฯ ที่เขาลงรถตู้ก็ต่อรถไฟฟ้าได้ทันที”

แม้การย้ายวินรถตู้โดยสารสาธารณะเข้ามาอยู่สถานีขนส่งสายใต้ปิ่นเกล้าจะทำให้ระยะทางการบริการ กรุงเทพฯ-นครปฐม ให้สั้นลง และเพื่อความสะดวกของผู้โดยสารผู้ให้บริการก็ปรับลดราคาจากเดิม ๑๕ บาท (จากเดิม ๖๐ บาท เหลือ ๔๕ บาท)

“จากเดิมสมัยที่อยู่อนุสาวรีย์ชัยฯ คนขับวิ่งเต็มทีไปกลับวันละรอบเคยได้มากที่สุดประมาณ ๙๐๐ บาทต่อวัน พอย้ายมาอยู่ที่นี่ แม้ผู้โดยสารจะน้อยลง แต่เราก็ต้องได้ค่าแรงขั้นต่ำคนละ ๓๕๐ บาทต่อวัน ถ้าแก่เจ้าของรถได้เงินแค่วันละ ๑๐๐ บาทต่อคัน ซึ่งเขาก็คงอยู่ไม่ไหวแน่ๆ ยิ่งพวกเราที่เป็นคนขับก็อายุมากขึ้นแล้ว ถ้าต้องลาออกจากงานขับรถตรงนี้ไป ก็ไม่รู้จะไปสมัครงานอะไรเหมือนกัน”

๑.๖ ผลกระทบที่เกิดกับหน่วยราชการที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมการขนส่งทางบก และสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ซึ่งจะถูกมองว่าไม่พยายามกวดขันการทำผิดกฎหมายหรือไม่จัดการกับผู้ที่มีอิทธิพล หรืออาจเลยเถิดไปถึงการมีส่วนได้ส่วนเสียร่วมกับการกระทำผิดกฎหมายเหล่านี้ นอกจากนี้ยังมีเรื่องภาพพจน์ของหน่วยงานที่มีอำนาจ เช่น ตำรวจ, ทหารว่าให้การสนับสนุนกิจการรถตู้โดยสารสาธารณะด้วย นอกจากนี้ยังมีปัญหาที่หน่วยงานระดับจังหวัดที่มีความเกี่ยวข้องไม่สามารถดูแล จัดการ ระบบการขนส่งผู้โดยสารให้เหมาะสม

๑.๗ ผลกระทบอันก่อให้เกิดผู้มีอิทธิพล นอกเหนือจากปัญหาจำนวนผู้โดยสารที่ลดน้อยลง กลุ่มผู้ขับรถตู้โดยสารที่วิ่งร่วม บริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.) เส้นทางกรุงเทพฯ-นครปฐมยังถูกวินรถตู้ในเส้นทางอื่นๆ เช่น ดำเนินสะดวก, ราชบุรี, ประจวบคีรีขันธ์ หรือสุพรรณบุรี ซึ่งมีจังหวัดนครปฐมเป็นทางผ่านแย่งผู้โดยสาร โดยอ้างว่า วินของพวกตนก็วิ่งผ่านจังหวัดนครปฐมเช่นกัน

“พอหลายๆ วินที่วิ่งในเส้นทางใกล้เคียงกันถูกจัดให้มาอยู่ใกล้กัน แล้วไม่มีการจัดระเบียบที่ดี มันก็เกิดเป็นปัญหาการตั้งที่ทับเส้นทางกัน วินที่อยู่ใกล้ผู้โดยสารสุดก็จะได้เปรียบ ส่วนวินรถตู้ที่ต้องตั้งอยู่ลึกๆ อย่างพวกเราก็เสียเปรียบ แถมจะยิ่งเป็นการสร้างความสับสนให้ผู้โดยสารด้วย พวกเราเชื่อว่าถ้าเขาไม่มีการจัดระเบียบที่ดีพอ ต่อไปเดี๋ยวคนขับแต่ละวินก็ต้องดีกันเองแน่ๆ”

๑.๘ ผลกระทบด้านการประชาสัมพันธ์ เจ้าหน้าที่ ขสมก. ที่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลให้กับประชาชนผู้ใช้บริการที่ได้รับความเดือดร้อน เพื่อประชาสัมพันธ์ข้อมูลให้กับประชาชนที่สัญจรผ่านไปมา บริเวณพื้นที่บริเวณอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ ซึ่งอาจจะกำลังสงสัยว่ารถตู้โดยสารที่พวกเขาเคยใช้บริการหายไปไหน

นางสาวอารมย์ สุขสะอาด ผู้ช่วยผู้จัดการรถปรับอากาศสาย ๓๖ เจ้าหน้าที่ผู้ลงพื้นที่อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิในการประชาสัมพันธ์ให้ข้อมูลประชาชน ให้สัมภาษณ์ถึงสถานการณ์หลังการย้ายรถออกจากอนุสาวรีย์ชัยฯ ว่า “แต่วันแรกก็เห็นได้ชัดเลยว่าสภาพการจราจรโดยรอบอนุสาวรีย์ชัยฯ คล่องตัวขึ้น ถนนมีระเบียบมากขึ้น ต่อจากนี้การจัดระเบียบวินรถตู้ยังคงดำเนินต่อไปไม่ต่ำกว่า ๖ เดือน ซึ่งเรายังฟันธงไม่ได้ว่าการดำเนินการจะกินระยะเวลาานแค่ไหน ส่วนในมุมที่รถตู้เขาไม่พอใจ เราก็ขอไม่วิจารณ์ ปล่อยให้เป็นเรื่องของนโยบายดีกว่า”

นางสาวณัฐชาภรณ์ มณีฉาย พนักงานขับรถตู้ ขสมก. ต.๘๓ เส้นทางอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ-พิวเจอร์พาร์ครังสิต และเจ้าหน้าที่ให้ข้อมูลประชาสัมพันธ์เรื่องรถตู้ของ ขสมก. ให้ข้อมูลว่า “จากที่มาประจำการบริเวณนี้ตั้งแต่เช้า ก็มีคนเข้ามาถามข้อมูลทั้งวัน จนตอนนี้เสียงไม่มีแล้ว ส่วนตัวเรารู้สึกดีนะที่มีการจัดระเบียบแบบนี้ เห็นได้ชัดเลยว่ารถติดน้อยลง ก่อนหน้านีช่วงที่ยังมีรถตู้จอดอยู่หน้าโรงพยาบาลราชวิถี เส้นทางดังกล่าวจะเดินทางเข้าออกลำบาก รถไม่สามารถผ่านเข้า-ออกโรงพยาบาลได้เลย ซึ่งหากยึดตามหลักความเป็นจริงของการจดทะเบียนแล้ว รถตู้วิ่งร่วมบริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.) ที่วิ่งในเส้นทางต่างจังหวัดจะต้องสังกัดอยู่ตามสถานที่ที่เขาถูกย้ายไปอยู่ตามปัจจุบันอยู่แล้ว เพียงแต่ก่อนหน้านี้พวกเขาถูกลอบเข้ามาอยู่ในอนุสาวรีย์ชัยฯกันเอง”

๑.๙ ผลกระทบต่อสถานีขนส่งผู้โดยสารฯ แม้ประชาชนผู้ใช้บริการส่วนใหญ่บรรดาผู้ประกอบการวินรถตู้ ตลอดจนเหล่าผู้ขับรถตู้โดยสารอาจมองว่า พื้นที่บริเวณสถานีขนส่งปิ่นเกล้ามีปัญหาในการเข้าถึงยากลำบาก รวมถึงไม่เหมาะต่อการจัดตั้งสถานีนี้เป็นจุดเชื่อมต่อในการเดินทาง แต่เจ้าหน้าที่ผู้ดูแลกลับมองว่าช่วงเวลานี้ยังเร็วไปที่จะตัดสิน

นายสมหวัง ทองขาว ผู้อำนวยการสำนักงานขนส่งกรุงเทพฯ พื้นที่ ๒ (ดูแลพื้นที่สถานีขนส่งปิ่นเกล้า) ให้สัมภาษณ์ว่า รถตู้โดยสารร่วมบริการ

“เนื่องจากเงื่อนไขใบอนุญาตผู้ประกอบการรถตู้โดยสารร่วมบริการบริษัทขนส่ง จำกัด (บขส.) นั้นระบุว่า รถตู้โดยสารจะต้องเดินทางออกจากสถานีขนส่งเท่านั้น ได้แก่ สถานีขนส่งสายใต้ปิ่นเกล้า สถานีขนส่งหมอชิต ๒ และสถานีขนส่งเอกมัย ซึ่งที่ผ่านมาผู้ประกอบการรถตู้ทำผิดกฎหมายมาเป็นระยะเวลากว่า ๗ ปีแล้ว ก็การเข้าไปจัดตั้งอยู่ในแหล่งชุมชนที่ก่อให้เกิดการจราจรแออัด และทำให้เกิดปัญหาตามมามากมาย”

“ผู้ประกอบการหรือผู้ขับรถตู้โดยสารอาจจะอ้างว่าประชาชนเข้าถึงอนุสาวรีย์ชัยฯ ง่ายกว่า เดินทางสบายกว่า ตอนนี้เราก็มีทางออกให้ประชาชนในการเดินทางแล้ว เรามี Shuttle Bus ให้บริการประชาชนในการเดินทางไปยังสถานีขนส่งต่างๆ หรือแม้แต่การเริ่มปรับให้สถานีขนส่งทั้ง ๓ แห่งกลายเป็นจุดเริ่มต้นในการเดินทางของรถโดยสารประจำทางหลายๆ สาย ผมมองว่าต่อไปนี้ประชาชนจะไม่เดือดร้อนในการเดินทางมาyingที่นี่ เขาจะสามารถต่อรถจากที่นี่ไปยังสถานที่ต่างๆ ได้อย่างสะดวกสบาย”

“ส่วนเรื่องความปลอดภัย ตอนนี้ กทม. ก็เริ่มเข้ามาปรับปรุงเรื่องแสงสว่างโดยการติดตั้งไฟสปอร์ตไลท์ภายในบริเวณสถานีขนส่งปิ่นเกล้าเรามีความตั้งใจที่จะปรับปรุงพื้นที่บริเวณนี้ให้สมบูรณ์แบบที่สุด เพราะฉะนั้นก็ไม่มีเหตุผลอื่นๆ ที่ผู้ประกอบการรถตู้จะไม่ยอมย้ายเข้ามาอยู่ข้างในนี้ เหตุผลอื่นๆ ของคือเขาเคยมีความเป็นอยู่อย่างไร เขาก็คุ้นชินกับสภาพแวดล้อมแบบนั้น ผมคิดว่าต้องให้เวลามากกว่านี้ ก่อนจะตัดสินว่าพื้นที่บริเวณนี้มันดีหรือไม่ดีอย่างไร”

นายณรงค์ สิงนิสัย หัวหน้างานตรวจการเขตการเดินรถที่ ๖ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) ให้ข้อมูลเพิ่มเติมในเรื่องป้ายประชาสัมพันธ์ที่ยังไม่บอกรายละเอียดเรื่องจังหวัดที่ชัดเจน หรือไม่มีภาษาอังกฤษว่า

“ในอนาคตก็จะต้องมีการปรับปรุงเพื่อให้ป้ายสามารถบอกรายละเอียดได้ชัดเจนขึ้น โดยที่ผมจะต้องนำเสนอปัญหานี้ในที่ประชุม เพราะงานตัวนี้ต้องพูดตรงๆ ว่าค่อนข้างเร่งรัดกันมาก ประกอบกับช่วงนี้ฝั่ง องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) เองก็รับงานเยอะมากเช่นกัน”

“ส่วนปัญหา Shuttle Bus มีจำนวนไม่เพียงพอต่อความต้องการใช้งาน เรามีการขอเพิ่มจำนวนรถในเส้นทางสถานีขนส่งสายใต้ ปิ่นเกล้า-อนุสาวรีย์ชัยฯ เพิ่มเป็น ๑๒ คัน จากเดิม ๖ คัน โดยปรับระยะเวลาให้รถออกถี่ขึ้นทุกๆ ๑๐ นาที เพื่อที่ประชาชนจะได้รับความสะดวกมากที่สุด หรืออย่างตอนนี้ผมก็ขอเปิดเส้นทางรถสายใหม่ไปกับคณะทำงานแล้ว หากมีคำสั่งลงมาเมื่อไร เราก็สามารถจัดรถโดยสารสายใหม่ที่วิ่งตรงจากสถานีขนส่งสายใต้ ปิ่นเกล้าไปยังอนุสาวรีย์ชัยฯ ได้เลย”

นาย ณรงค์ กล่าวถึง ปัญหาเรื่องเส้นทางการเดินรถที่ทับซ้อนกันของวินรถตู้ หัวต่างๆ ว่า

“เราจะแก้ปัญหานี้โดยให้วินรถตู้แต่ละวินเข้ามาตั้งโต๊ะขายตัวกันในพื้นที่จัดสรรเลย เพื่อให้วินแต่ละวินมองเห็นกันได้หมด จะได้ไม่ต้องมาทะเลาะกันว่าใครเสียเปรียบใครได้เปรียบ”

๑.๑๐ ผลกระทบการจัดสรรใช้พื้นที่ไว้สำหรับเป็นจุดจอดรถตู้ มีโต๊ะจำหน่ายตัวรถตู้ ตั้งเรียงแถวหน้ากระดาน ภายใต้อหลังคากว้างประมาณ ๒-๓ เมตร และมีรถตู้จอดตรงข้ามโต๊ะขายตัวเมื่อตรวจสอบพบว่า รถคันที่จอดมีเส้นทาง ไม่ตรงกับโต๊ะขายตัว ทำให้เมื่อซื้อตั๋วแล้วผู้โดยสารจะต้องเดินไปหารถตู้ที่จอดไกลออกไป ก่อให้เกิดสับสนเสี่ยงที่หารถไม่เจอ และหากมีกระเป๋าสัมภาระมากสภาพคงทุลักทุเลทีเดียว

๑.๑๑ ผลกระทบทางด้านงบประมาณให้บริการรถ Shuttle Bus การขณะที่รถ Shuttle Bus จะวิ่งฟรีไปนานแค่ไหน ข้อมูลจาก ขสมก.ระบุว่า เป็นบริการในช่วงแรกเท่านั้น อาจจะมี ๖ เดือน หากประเมินประชาชนปรับตัวได้แล้วจะยกเลิกบริการนี้

๑.๑๒ ผลกระทบด้านการขนส่งจะต้องทำความเข้าใจที่มากกว่าการย้ายรถตู้ไปที่ สถานีขนส่งและการขจัดปัญหาผู้มีอิทธิพลก็คือ ลักษณะความหนาแน่นและความถี่ของการขนส่งที่เกิดจากรถตู้ โดยเฉพาะรถตู้อนุสาวรีย์ชัยฯ นั้นมันสะท้อนความเชื่อมโยงของกรุงเทพฯ กับพื้นที่ปริมณฑลและต่างจังหวัด ซึ่งสะท้อนความขาดแคลนโครงสร้างพื้นฐานทางการขนส่งที่สำคัญของประเทศ

เพราะเราขาดแคลนการพัฒนาจังหวัดรอบกรุงเทพฯ อย่างเป็นระบบ และต้องจำกัดความเจริญของกรุงเทพฯ อย่างเป็นระบบเพื่อให้จังหวัดอื่นๆ ขยายตัวได้ แต่สิ่งที่เกิดตามความเป็นจริงก็คือ แนวการพัฒนาเมืองที่กระจุกตัวเป็นหย่อมๆ และเชื่อมโยงกันด้วยถนนที่มีเส้นทางออกมากมาย ซึ่งก็ตามมาด้วยรถที่ติดมากขึ้น เพราะยิ่งทำถนน ก็ยิ่งเพิ่มความหนาแน่นของพื้นที่ที่ขยายตัวไปตามถนน และหลังจากนั้นก็สร้างทางด่วนข้ามพื้นที่ติด และเมื่อสร้างทางด่วนข้ามพื้นที่ติด รถตู้ก็จะเป็นส่วนหนึ่งของแนวทางการพัฒนาระบบการขยายเมืองในรูปแบบที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน

๑.๑๓ ผลกระทบด้านความปลอดภัยของผู้โดยสาร ความไม่เป็นระเบียบของการจอด และรถติด เพราะไปกินพื้นที่ของกิจกรรมอื่นที่ถนน รวมกระทั่งเรื่องใหญ่ก็คือปัญหาของผู้มีอิทธิพลที่เข้ามาเกี่ยวข้องกับจัดการเดินรถ

ความปลอดภัยไม่ใช่เหตุผลที่ผู้โดยสารเลือกใช้รถตู้โดยสารประจำทาง เหตุผลที่ผู้โดยสารส่วนใหญ่เลือกใช้รถตู้โดยสารประจำทาง ได้แก่ ความสะดวก (ประมาณร้อยละ ๗๕ ของกลุ่มตัวอย่างทั้งที่เดินทางภายในกรุงเทพฯ และเดินทางระหว่างจังหวัด) และความเร็ว (ประมาณร้อยละ ๕๐ ของกลุ่มตัวอย่างทั้งที่เดินทางภายในกรุงเทพฯ และเดินทางระหว่างจังหวัด) อย่างไรก็ตาม เพียงร้อยละ ๑-๒ ของกลุ่มตัวอย่างแต่ละประเภทเท่านั้นที่เลือกโดยสารรถตู้ประจำทางด้วยเหตุผลด้านความปลอดภัย

ทั้งนี้ เมื่อสำรวจความพึงพอใจของผู้โดยสารต่อความปลอดภัยโดยรวมของรถตู้โดยสารประจำทาง พบว่า ประมาณร้อยละ ๙-๑๑ ของกลุ่มตัวอย่าง ไม่พอใจกับความปลอดภัย และประมาณร้อยละ ๔๐-๔๔ ของกลุ่มตัวอย่าง พอใจกับความปลอดภัยของรถตู้โดยสารประจำทางเพียงปานกลางเท่านั้น

๑.๑๔ ผลกระทบจากการใช้อำนาจทางกฎหมาย ในการจัดการรถตู้ขึ้นมักจะมีอ้างอิงไปถึงคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ คสช. ที่ ๑๓/๒๕๕๙ เรื่อง การป้องกันและปราบปรามการกระทำผิดบางประการที่เป็นภัยอันตรายต่อความสงบเรียบร้อยหรือบ่อนทำลายเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ ซึ่งไปอิงกับ ม.๔๔ และในบัญชีความผิดท้ายสั่ง ได้รวมไปถึงเรื่องของความผิดตาม พ.ร.บ. การขนส่งทางบก ๒๕๒๒ มาตรา ๒๓ เข้าไปด้วย (ห้ามมิให้ผู้ใดประกอบการขนส่งประจำทาง การขนส่งไม่ประจำทาง การขนส่งโดยรถขนาดเล็ก หรือการขนส่งส่วนบุคคล เว้นแต่จะได้รับใบอนุญาตจากนายทะเบียน)

กล่าวคือ ไม่ใช่ว่าปัญหารถตู้จะไม่มี (ดังที่พอจะอนุมานได้ว่า ข้อกฎหมายที่ถูกนำมาบังคับใช้เป็นพิเศษคือ การไม่มีใบอนุญาตเดินรถ หรือถ้ามีก็ไม่ได้ไปจอดในที่ที่ตกลงไว้ เช่น ต้องไปจอดที่สถานีขนส่ง) แต่ในความเป็นจริงแล้วอาจจะมีปัญหาที่มากกว่าปัญหาที่เกิดจากรถตู้เอง เช่น ปัญหาของสังคมที่ตั้งคำถามว่ารถตู้ที่ไปชนรถตู้แล้วคนตายในกรณีของรถตู้ที่รับ-ส่งนักศึกษาและบุคลากรจากมหาวิทยาลัยแห่งหนึ่งนั้น ตกลงการตัดสินใจตัดสินคดีนั้นมีความยุติธรรมแค่ไหน เป็นต้น

๑.๑๕ ผลกระทบทางด้านการตอบสนองความต้องการของประชาชน การปล่อยให้รถตู้เป็นไปตามกลไกตลาด คือปล่อยให้ทำกันไปเอง เพราะน่าจะตอบสนองความต้องการของประชาชนได้ดีที่สุด แต่มันก็ไม่ใช่เรื่องง่ายที่ประชาชนจะรับรู้หรือต่อรองกับมาตรฐานการขับขึ้นและมาตรฐานของรถได้ เพราะเขาเองอาจจะไม่รู้ หรือขาดแคลนอำนาจในการต่อรองกับวินรถตู้ และในอีกด้านหนึ่งนั้นก็เป็นเรื่องที่ค่อนข้างจะปฏิเสธได้ยากว่า เมื่อปัญหาที่เกิดขึ้นนั้นไปถึงมือของทหารเมื่อไหร่ ส่วนหนึ่งมันก็จะชี้ให้เห็นว่า รัฐบาลในอดีตที่อ้างว่ามาจากประชาชนนั้นไม่สามารถจัดการแก้ปัญหาและบังคับใช้กฎหมายได้อย่างจริงจัง (สิ่งนี้เป็นส่วนหนึ่งของประเด็นท้าทายในอนาคตว่าถ้าเรากลับเข้าสู่ประชาธิปไตยแล้ว เราจะแก้ปัญหาการบังคับใช้กฎหมายได้อย่างไร)

๑.๒ ผลการสำรวจความคิดเห็นของผู้ประกอบการ ผู้โดยสารรถตู้โดยสารประจำทางและผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกักรถตู้โดยสารสาธารณะ

๒. ผลการสำรวจความคิดเห็นของนักวิชาการด้านการขนส่ง

๒.๑ ดร.สุเมธ องกิตติกุล ผู้อำนวยการวิจัย ด้านนโยบายการขนส่ง และโลจิสติกส์ จบการศึกษาปริญญาเอกสังคมวิทยา สาขานโยบายขนส่ง จาก Erasmus University Rotterdam ประเทศเนเธอร์แลนด์ซึ่งมีความสนใจและเชี่ยวชาญในสาขาเศรษฐศาสตร์ขนส่ง ด้านการกำกับดูแลด้านการขนส่ง แบบจำลองการเดินทางและการขนส่ง กฎระเบียบและกฎหมายด้านการขนส่ง รวมถึงระบบขนส่งสาธารณะและความปลอดภัยทางถนน

ดร.สุเมธ องกิตติกุล ได้สรุปปัญหาและอุปสรรคของระบบรถตู้โดยสารประจำทางในกรุงเทพฯ และปริมณฑล เส้นทางหมวด ๑ (รถตู้ร่วมบริการ ขสมก.) และเส้นทางระหว่างจังหวัดหมวด ๒ (รถตู้ร่วมบริการ บขส.) ได้ดังตารางที่ ๔ - ๓

ตารางที่ ๔-๓ : ปัญหาและอุปสรรคของระบบรถตู้โดยสารประจำทาง

ประเด็นปัญหา	รถตู้ร่วมบริการ ขสมก.	รถตู้ร่วมบริการ บขส.
๑. การวางแผน		
๑.๑ ขาดการวางแผน เส้นทางและจำนวนรถ	๑. เส้นทางมีความทับซ้อนกับรถตู้โดยสารหมวด ๒ และรถตู้โดยสารหมวด ๑ ในกรุงเทพฯ และปริมณฑล ๒. ขาดการพิจารณาจำนวนรถที่เหมาะสมในแต่ละเส้นทาง	๑. ขาดการแบ่งประเภทเส้นทางที่ให้บริการตามระยะทางและรูปแบบการเดินทางของประชาชนในแต่ละพื้นที่ ๒. ขาดการพิจารณาจำนวนรถที่เหมาะสมในแต่ละเส้นทาง ๓. บางเส้นทางมีระยะทางไกลกว่า ๓๐๐ กิโลเมตร ซึ่งไม่ปลอดภัยในการให้บริการ ๔. เส้นทางมีความทับซ้อนกับรถตู้โดยสารหมวด ๒ และหมวด ๑ บริเวณทางผ่านและรอบนอกกรุงเทพฯ ที่รับอิทธิพลการขยายตัวของเมืองตามลำดับ

ตารางที่ ๔-๓ : ปัญหาและอุปสรรคของระบบรถตู้โดยสารประจำทาง (ต่อ)

ประเด็นปัญหา	รถตู้ร่วมบริการ ขสมก.	รถตู้ร่วมบริการ บขส.
๑. การวางแผน		
๑.๒ การกำหนดจุดจอดและสถานีขนส่งไม่เหมาะสมและไม่ชัดเจน	มีการจอดรับ-ส่งผู้โดยสารในจุดที่ไม่ได้รับอนุญาต รวมไปถึงการจอดรับผู้โดยสารเป็นเวลานานหรือกีดขวางการสัญจรของผู้อื่น	๑. มีการแย่งรับผู้โดยสารในเส้นทางที่เป็นทางผ่านของบางเส้นทาง ๒. การกำหนดจุดจอดในปัจจุบัน ไม่เหมาะกับการใช้งานจริง เนื่องด้วยสภาพการจราจรที่ติดขัด และไม่สะดวกในการใช้บริการของผู้โดยสาร
๒. การกำกับดูแล		
๒.๑ การกำกับดูแลการประกอบการที่ทำได้ยากอันเนื่องมาจากรูปแบบการให้ใบอนุญาตฯ แก่รัฐวิสาหกิจเพียงรายเดียวในแต่ละเส้นทาง	การทำสัญญาร่วมบริการเป็นรายคัน ทำให้ผู้ประกอบการรายย่อยครองส่วนแบ่งตลาดโดยที่ผ่านมา องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) ซึ่งมีภาระรับผิดชอบที่ค่อนข้างมาก ไม่สามารถทำหน้าที่กำกับดูแลสัญญาได้	บริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.) ซึ่งทำหน้าที่เป็นผู้กำกับดูแลสัญญา ไม่สามารถกำกับดูแลให้บริการและคุณภาพของผู้ประกอบการที่ร่วมบริการได้
๒.๒ ปัญหาการกำกับดูแลมาตรฐานความปลอดภัย	ขาดระบบบันทึกข้อมูลประวัติผู้ขับรถ และผู้ประกอบการ โดยเฉพาะกรณีที่เคยเป็นผู้กระทำผิด	
๒.๓ ปัญหาการกำกับดูแลจุดจอดและสถานีขนส่ง	๑. ขาดการกำกับดูแลโครงสร้างพื้นฐานของจุดจอดให้มีความปลอดภัย ๒. ขาดการกำหนดระเบียบในการใช้งานที่เหมาะสม	

ตารางที่ ๔-๓ : ปัญหาและอุปสรรคของระบบรถตู้โดยสารประจำทาง (ต่อ)

ประเด็นปัญหา	รถตู้ร่วมบริการ ขสมก.	รถตู้ร่วมบริการ บขส.
๓. การประกอบการ		
ปัญหาในการพัฒนาคุณภาพของผู้ประกอบการ	การกำกับดูแลของผู้ประกอบการรายย่อยที่รวมเป็นกลุ่มการเดินรถ ยังไม่สามารถสร้างระบบการพัฒนาคุณภาพให้มีมาตรฐานเท่ากับนิติบุคคล	

ที่มา : สุเมธ องกิตติกุล, ๒๕๕๙

จากประเด็นปัญหาข้างต้น ดร.สุเมธ องกิตติกุลได้วิเคราะห์ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย ออกเป็น ๒ ช่วงเวลา ดังนี้

๑. ข้อเสนอในระยะสั้นหรือช่วงที่ยังอนุญาตให้มีบริการรถตู้โดยสาร
๒. ข้อเสนอในระยะยาวหรือช่วงที่ยกเลิกการให้บริการรถตู้โดยสารและเปลี่ยนมาใช้รถมินิบัส โดยตารางที่ ๔-๔ เป็นการสรุปข้อเสนอเชิงนโยบาย

ตารางที่ ๔-๔ : ข้อเสนอเชิงนโยบายเพื่อแก้ไขปัญหาการรถตู้โดยสารประจำทาง

ประเด็นปัญหา	ข้อเสนอเชิงนโยบาย	
	ระยะสั้น (๓-๕ ปี)	ระยะยาว (หลังจาก ๕ ปี)
๑. ปัญหาการวางแผนเส้นทางและจำนวนรถ ๒. ปัญหาการกำกับดูแลการประกอบการ ๓. ปัญหาการกำกับดูแลมาตรฐานความปลอดภัย ๔. ปัญหาการกำกับดูแลจุดจอดและสถานีขนส่ง	รถตู้ร่วมบริการ ขสมก. ๑. จำกัดจำนวนรถในแต่ละเส้นทางให้เหมาะสมกับความต้องการเดินทาง โดยพิจารณาเส้นทางเชิงโครงข่ายทั้งระบบรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพฯ และปริมณฑล ๒. ทบทวนการออกใบอนุญาตฯ ให้สอดคล้องกับจำนวนรถในแต่ละเส้นทาง เพื่อควบคุมขนาดของผู้ประกอบการที่เหมาะสมต่อการให้บริการอย่างมีประสิทธิภาพในแต่ละเส้นทาง ๓. พัฒนาระบบบันทึกข้อมูลประวัติผู้ขับรถและผู้ประกอบการ เพื่อเตรียมเข้าสู่การดำเนินการตามแผนแม่บทรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพฯ	รถตู้ร่วมบริการ ขสมก. ดำเนินการตามแผนแม่บทรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพฯ และปริมณฑลอันมีประเด็นสำคัญคือต้องมีการเก็บข้อมูล ติดตามและประเมินผลการเดินรถอยู่เสมอ เพื่อนำไปใช้ในการกำหนดเส้นทางและจำนวนรถที่เหมาะสมต่อการให้บริการในแต่ละเส้นทาง

ตารางที่ ๔-๔ : ข้อเสนอเชิงนโยบายเพื่อแก้ไขปัญหาการรถตู้โดยสารประจำทาง (ต่อ)

ประเด็นปัญหา	ข้อเสนอเชิงนโยบาย	
	ระยะสั้น (๓-๕ ปี)	ระยะยาว (หลังจาก ๕ ปี)
	<p><u>รถตู้ร่วมบริการ บขส.</u></p> <p>๑. แบ่งประเภทเส้นทางในการประกอบการ เพื่อกำหนดการกำกับดูแลด้านการใช้รถและด้านจุดจอดให้มีความชัดเจน ดังนี้</p> <p>๑.๑ ระยะทาง ๗๐-๑๐๐ กม. ยังสามารถให้บริการรถตู้โดยสารได้ และสามารถจอดประจำทางหรือจอดรับ-ส่งคนได้บางจุด ขึ้นอยู่กับลักษณะการให้บริการของแต่ละเส้นทาง</p> <p>๑.๒ ระยะทาง ๑๐๐-๒๐๐ กม. ยังสามารถให้บริการรถตู้โดยสารได้ แต่ต้องเป็นการรับ-ส่งจากต้นทางไปยังปลายทาง</p> <p>๑.๓ ระยะทาง ๒๐๐-๓๐๐ กม. ต้องเตรียมพร้อมเข้าสู่การเปลี่ยนเป็นการให้บริการด้วยรถมินิบัส มีการเดินทางโดยใช้เส้นทางด่วนพิเศษเพื่อให้เกิดความรวดเร็ว รับส่งจุดถึงจุดและมีจุดจอดน้อย</p> <p>๑.๔ ระยะทางเกินกว่า ๓๐๐ กม. จะต้องถูกยกเลิกให้บริการด้วยรถตู้โดยสารโดยเร็วที่สุด โดยให้ บขส. จัดหารถโดยสารขนาดใหญ่ที่ได้มาตรฐานมาให้บริการแทนในช่วงเปลี่ยนผ่าน และเตรียมเข้าสู่กระบวนการเดียวกับเส้นทางที่มีระยะทาง ๒๐๐-๓๐๐ กม.</p>	<p><u>รถตู้ร่วมบริการ บขส.</u></p> <p>๑. สร้างกลไกการกำกับดูแลการประกอบการให้เป็นรูปธรรมภายใต้ ๒ แนวทาง ได้แก่</p> <p>๑.๑ ยกเลิกมติคณะรัฐมนตรีวันที่ ๒๑ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๐๒ ที่กำหนดให้ บขส. เป็นผู้ได้รับใบอนุญาตฯ ในเส้นทางหมวด ๑.๒ แต่เพียงผู้เดียว เพื่อให้กรมการขนส่งทางบก (ขบ.) กลายเป็นผู้พิจารณาให้ใบอนุญาตฯ</p> <p>๒. กำหนดให้ บขส. ต้องเพิ่มบทบาทในการกำกับดูแลอย่างจริงจัง เช่น การบังคับให้ผู้ประกอบการร่วมบริการต้องเป็นนิติบุคคลเท่านั้น เป็นต้น ผลักดันระบบติดตามและประเมินผลการประกอบการ โดยมีระบบบันทึกข้อมูลประวัติผู้ขับรถและผู้ประกอบการที่เป็นรูปธรรม</p>

ตารางที่ ๔-๔ : ข้อเสนอเชิงนโยบายเพื่อแก้ไขปัญหาardt๋โดยสารประจำทาง (ต่อ)

ประเด็นปัญหา	ข้อเสนอเชิงนโยบาย	
	ระยะสั้น (๓-๕ ปี)	ระยะยาว (หลังจาก ๕ ปี)
	๑.๕ จำกัดจำนวนรถในแต่ละเส้นทางให้เหมาะสมกับปริมาณความต้องการเดินทางที่แท้จริง โดยพัฒนาเกณฑ์การกำหนดโควตาใบอนุญาตต่อจำนวนรถที่เหมาะสมในแต่ละเส้นทางพัฒนาระบบบันทึกข้อมูลประวัติผู้ขับรถและผู้ประกอบการ	
๕. ปัญหาการกำกับดูแลการประกอบการ ๖. ปัญหาในการพัฒนาคุณภาพของผู้ประกอบการ	รถตู้ร่วมบริการ ขสมก. และ บขส. สร้างแนวทางกำหนดให้ผู้ประกอบการต้องเป็นนิติบุคคลโดยประเมินความพร้อมผู้ประกอบการในแต่ละเส้นทางเพื่อนำไปดำเนินงานต่อไปนี้ ๑. สนับสนุนนิติบุคคลที่มีศักยภาพให้พร้อมกับการยื่นข้อเสนอเพื่อรับใบอนุญาตฯ รูปแบบใหม่ ๒. ลดจำนวนผู้ประกอบการรายย่อยที่สัญญาาร่วมบริการหมดอายุ	รถตู้ร่วมบริการ ขสมก. และ บขส. ยกเลิกการประกอบการรายย่อยทั้งหมด
		รถตู้ร่วมบริการ ขสมก. ดำเนินการตามแผนแม่บทรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพฯ และปริมณฑลอันมีประเด็นสำคัญคือการให้เอกชนมีบทบาทในฐานะเป็นผู้ประกอบการที่มีหน้าที่ต่อไปนี้ ๑. ยื่นข้อเสนอเพื่อรับคัดเลือกในการได้สิทธิการเดินทางแต่ละเส้นทาง ๒. ให้บริการด้วยรถตามมาตรฐานที่ ขบ. กำหนด ๓. ต้องถูกประเมินคุณภาพบริการอย่างเป็นระบบ โดยมีบทลงโทษสูงสุดคือการถูกเพิกถอนใบอนุญาต

รวมถึงข้อเสนอแนะการจัดตั้งจุดจอดและสถานีขนส่งรถตู้โดยสารประจำทาง และการศึกษาโครงการนำร่องของจุดจอดและสถานีขนส่ง ในอนาคตสามารถสรุปข้อเสนอสำหรับการจัดตั้งจุดจอดและสถานีขนส่งรูปแบบเดียวกับในโครงการนำร่องได้ ดังนี้

๒.๑.๑ จุดจอดย่อยนอกสถานีขนส่งสำหรับรถตู้โดยสารประจำทาง

ความจำเป็นในการจัดตั้งจุดจอดย่อยสำหรับรถตู้โดยสารประจำทาง เพราะการที่รถตู้โดยสารประจำทางระหว่างจังหวัดต้องจอดที่สถานีขนส่ง โดยไม่ได้คำนึงถึงเส้นทางและระยะทางของการเดินทาง ประกอบกับความไม่สะดวกในการเดินทางไปยังสถานีขนส่งในปัจจุบัน ที่มีตำแหน่งไกลจากใจกลางเมือง ทำให้รูปแบบการเดินทางไม่สอดคล้องกับพฤติกรรมการเดินทางของผู้โดยสาร โดยเฉพาะผู้โดยสารที่เดินทางเพื่อข้ามจังหวัดระยะสั้น ซึ่งเป็นการเดินทางรายวัน การจัดตั้งจุดจอดย่อยในใจกลางเมืองที่เชื่อมต่อด้วยระบบขนส่งมวลชนได้ง่าย และไม่ต้องใช้พื้นที่มาก จะช่วยแก้ไขปัญหานี้ได้ จุดจอดเหล่านี้จึงควรรองรับรถตู้โดยสารประจำทางภายในเขตเมืองด้วย เพื่อให้การเชื่อมต่อระหว่างจุดจอดและจุดอื่นๆ ในเมืองมีความสะดวกมากยิ่งขึ้น

การกำหนดตำแหน่งและการออกแบบจุดจอดย่อยสำหรับรถตู้โดยสารประจำทางเนื่องด้วยเหตุผลในข้างต้น จุดจอดย่อยต้องอยู่ในเขตชุมชนเมืองที่มีระบบขนส่งมวลชนที่เชื่อมต่อที่สะดวก ดังเช่น จุดจอดในโครงการนำร่อง คือ จุดจอดในพื้นที่ราชพัสดุหมอซิด ที่อยู่ติดกับสถานีรถไฟไฟฟ้าและรถไฟใต้ดิน และมีรถตู้โดยสารประจำทางผ่านหลายสาย พื้นที่อื่นๆ ที่มีลักษณะเดียวกัน และมีความเป็นไปได้ในการจัดตั้งจุดจอดย่อย ได้แก่ บริเวณสถานีรถไฟฟ้าสะพานตากสิน และสถานีรถไฟฟ้าบางหว้า เป็นต้น ซึ่งรูปแบบของจุดจอดไม่จำเป็นต้องมีอาคารที่พนักผู้โดยสาร จุดจอดพักสำหรับรถตู้โดยสาร และสิ่งอำนวยความสะดวกที่ครบครัน โดยส่วนประกอบที่จำเป็นได้แก่ หลังคากันแดดและฝน และที่นั่งพักสำหรับผู้โดยสาร ส่วนสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆ เช่น สุขา ร้านขายอาหาร เครื่องดื่ม และสินค้าเบ็ดเตล็ด ฯลฯ ให้พิจารณาตามขนาดของจุดจอด

การกำกับดูแลจุดจอดย่อยสำหรับรถตู้โดยสารประจำทางภาครัฐควรมีหน้าที่ในการกำหนดตำแหน่งของจุดจอด การกำหนดสายของรถตู้โดยสารที่เข้าจอด การกำหนดจำนวนรถตู้โดยสารที่เข้าจอด การกำหนดมาตรฐานของโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก และการกำกับดูแลคุณภาพและความปลอดภัยของจุดจอด โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

๒.๑.๑.๑ ตำแหน่งของจุดจอด: ปัจจัยในการพิจารณาตำแหน่งเป็นไปดังที่กล่าวถึงในข้างต้น คือ การเดินทางได้สะดวก อยู่ใกล้ชุมชนหรือเขตเมือง สอดคล้องกับเส้นทาง การเดินทาง และการวางแผนโครงข่ายของรถตู้โดยสารประจำทาง

๒.๑.๑.๒ การกำหนดสายของรถตู้โดยสารและจำนวนรถตู้โดยสารที่เข้าจอด: เนื่องด้วยจุดจอดประสงค์ของการจัดตั้งจุดจอดย่อย คือ การรองรับการเดินทางระหว่างจังหวัดที่มีระยะทางสั้น รถตู้โดยสารประจำทางที่เข้าจอดจะต้องมีระยะทางการเดินทางไม่เกิน ๑๐๐-๑๕๐ กิโลเมตร และกำหนดจำนวนรถตู้โดยสารที่เข้าจอดให้สอดคล้องกับการกำหนดระยะทางการเดินทาง ความต้องการของผู้โดยสาร และขนาดของพื้นที่จุดจอด

๒.๑.๑.๓ การกำกับดูแลคุณภาพและความปลอดภัยของจุดจอด : จุดจอดต้องมีการออกแบบให้เหมาะสมกับขนาดพื้นที่และความต้องการของผู้โดยสาร และต้องมีจัดการและกำกับดูแลให้มีความสะอาดและสะดวกสบาย นอกจากนี้ ยังต้องจัดให้มีแสงสว่างที่เพียงพอ และมีการรักษาความปลอดภัยตามความเหมาะสม

ข้อกำหนดเรื่องสถานที่จอดรับ-ส่งในสัญญาการเดินรถ เมื่อมีการจัดตั้งจุดจอดย่อยแห่งใหม่สำหรับรถตู้โดยสาร สถานที่จอดรับ-ส่งที่ถูกระบุไว้ในสัญญาการเดินรถตู้โดยสารประจำทางจะต้องมีการปรับเปลี่ยนไปตามจุดจอดที่เพิ่มขึ้น

๒.๑.๒ การจัดตั้งสถานีขนส่งควรมีรูปแบบการจัดตั้งและการดำเนินการสถานีขนส่งโดยเอกชนเพราะการให้เอกชนที่มีศักยภาพเป็นผู้จัดตั้งและบริหารจัดการสถานีขนส่งสามารถอาศัยความชำนาญเชิงพาณิชย์ของเอกชน ทำให้สถานีขนส่งมีคุณภาพและมีประสิทธิภาพ โดยรูปแบบที่เป็นไปได้ คือ

๒.๑.๒.๑ ให้เอกชนเป็นผู้ก่อสร้าง โดย บขส. หรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเข้าเพื่อบริหารจัดการเดินรถ และให้เอกชนพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์ภายในสถานีขนส่ง

๒.๑.๒.๒ ให้เอกชนเป็นผู้ก่อสร้างและบริหารจัดการการเดินรถเอง
หน่วยงานกำกับดูแลจะต้องพิจารณาความพร้อมของเอกชนที่จะจัดตั้งสถานีขนส่งและสถานที่ตั้งของสถานีขนส่งที่ฝ่ายเอกชนนำเสนอ ตามมาตรฐานการจัดตั้งสถานีขนส่ง รวมถึงประสิทธิภาพของบริษัทเอกชนในการบริหารจัดการสถานีขนส่งให้มีประสิทธิภาพได้
ส่วนเรื่องการปรับปรุงกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการจัดตั้งสถานีขนส่งพบประเด็นเกี่ยวกับกฎระเบียบการจัดตั้งสถานีขนส่งที่ต้องแก้ไข ดังนี้

๑. ข้อกำหนดเชิงกายภาพของที่ดินและสถานีขนส่ง : ปรับปรุงข้อกำหนดเชิงกายภาพให้มีความยืดหยุ่น สามารถปรับข้อกำหนดเกี่ยวกับสถานีขนส่งบางส่วน เช่น ขนาดของสถานีขนส่ง หรือ ส่วนประกอบการของสถานีขนส่ง ฯลฯ ให้เหมาะสมกับโครงสร้างการเดินรถโดยสารและความต้องการของผู้โดยสารได้

๒. อัตราค่าบริการสถานีขนส่ง: ทำการศึกษาเพื่อพิจารณาอัตราค่าสถานีขนส่งให้เหมาะสมกับปัจจุบัน

๓. ประเภทรถโดยสารที่ต้องจอดรับ-ส่งผู้โดยสารที่สถานีขนส่ง : สำหรับรถตู้โดยสารประจำทางระหว่างจังหวัด (หมวด ๒ และหมวด ๓) ที่มีเส้นทางระยะสั้น ผู้โดยสารจำนวนมากมีพฤติกรรมการเดินทางเช่นเดียวกับรถตู้โดยสารประจำทาง หมวด ๑ จึงอาจพิจารณาให้รถตู้โดยสาร หมวด ๒ และ หมวด ๓ ไม่ต้องเข้าจอดที่สถานีขนส่งได้

๒.๑.๓ นายเชิดชัย สนั่นศรีสาคร รองอธิบดีกรมการขนส่งทางบก ตามที่คณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) ได้มีนโยบายจัดระเบียบรถโดยสารสาธารณะ ได้แก่ รถตู้โดยสารสาธารณะ รถแท็กซี่ และรถจักรยานยนต์สาธารณะนั้น ในห้วงปี ๒๕๕๗ ที่ผ่านมาได้มีรถตู้โดยสารที่ผ่านการตรวจสภาพ ยืนยันสิทธิ์และได้รับการอนุมัติจากคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง ให้จัดระเบียบเป็นรถตู้โดยสารสาธารณะแล้วจำนวน ๓,๐๗๔ คัน โดยเป็นรถที่เข้าร่วมกับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (เส้นทางในกรุงเทพ) จำนวน ๑,๒๖๒ คัน และ เข้าร่วมกับบริษัท ขนส่งจำกัด (เส้นทางระหว่างกรุงเทพไปต่างจังหวัด) จำนวน ๑,๘๑๒ คัน

ซึ่งกรมการขนส่งทางบกได้กำหนดให้ดำเนินการจดทะเบียนให้ถูกต้องตามกฎหมายภายในเดือนธันวาคม ๒๕๕๗ หากรถตู้โดยสารที่ได้รับการอนุมัติแล้วไม่ดำเนินการจดทะเบียนรถและเข้าร่วมเดินรถกับร่วมกับ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ และ บริษัท ขนส่ง จำกัด ให้ถูกต้องตามกฎหมายภายในเวลา ที่กำหนดจะถูกถอนชื่อออกจากระบบและไม่สามารถให้บริการได้อีกต่อไป ทั้งนี้ เมื่อดำเนินการจัดระเบียบเรียบร้อยแล้ว รถตู้โดยสารสาธารณะทุกคันต้องดำเนินการให้ถูกต้องตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด เพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้บริการ หากกระทำผิดเงื่อนไขการเดินรถ เช่น เดินรถผิดเส้นทาง เรียกเก็บค่าโดยสารเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด หรือบรรทุกผู้โดยสารเกินกำหนด หากฝ่าฝืนครั้งแรกจะถูกลงโทษปรับ ครั้งที่ ๒ จะถูกลงโทษปรับ และร่วมกับ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพบริษัท ขนส่ง จำกัดจะดำเนินการลงโทษตามสัญญาเข้าร่วมอีกทางหนึ่ง หากยังฝ่าฝืนอีกจะถูกลงโทษปรับและ บริษัท ขนส่ง จำกัดร่วมกับ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ จะดำเนินการถอนรถออกจากบัญชีประกอบการขนส่งทันทีสำหรับรถตู้ส่วนบุคคลที่วิ่งรับส่งผู้โดยสารโดยผิดกฎหมาย (รถตู้ป้ายดำ) จะมีการตรวจจับอย่างเข้มงวด โดยมีโทษจำคุก ๕ ปี ปรับตั้งแต่ ๒๐,๐๐๐-๑๐๐,๐๐๐ บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และจะดำเนินการจับกุมส่งพนักงานสอบสวนดำเนินคดีตามกฎหมายต่อไป

ด้านการกำหนดให้รถตู้โดยสารสาธารณะหมวด ๒ เข้าสถานีขนส่งผู้โดยสารนั้นกรมการขนส่งทางบกในฐานะเลขานุการคณะกรรมการจัดระเบียบและแก้ไขปัญหาการตู้โดยสารสาธารณะ ซึ่งมีรองปลัดกระทรวงคมนาคมเป็นประธาน และมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมในคณะทำงานจัดระเบียบรถตู้โดยสารสาธารณะ อาทิ กระทรวงคมนาคม กองพลทหารม้าที่ ๒ รักษาพระองค์ (พล.ม.๒ร.อ.) ตำรวจนครบาล กรุงเทพมหานคร สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) มีมติให้ดำเนินการจัดระเบียบรถตู้โดยสารสาธารณะให้เกิดความยั่งยืนโดยกำหนดให้รถตู้โดยสารสาธารณะหมวด ๒ ภายใต้การดูแลของบริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.) ที่วิ่งให้บริการโดยมีต้นทางกรุงเทพมหานครไปยังจังหวัดต่างๆ จำนวนรวม ๔,๒๐๕ คัน ต้องเข้าใช้สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพมหานคร ทั้ง ๓ แห่งเป็นต้นทาง ภายในวันที่ ๒๕ ตุลาคม ๒๕๕๙ ประกอบด้วย สถานีจตุจักร (เส้นทางเดินรถสายเหนือและสายตะวันออกเฉียงเหนือ) จำนวน ๒,๐๔๖ คัน สถานีสายใต้ใหม่ (เส้นทางสายใต้) จำนวน ๑,๖๑๗ คัน และสถานีเอกมัย (เส้นทางสายตะวันออก) จำนวน ๕๔๒ คัน ซึ่งส่วนใหญ่มีการจอดให้บริการรับส่งผู้โดยสารอยู่บริเวณอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ และบางส่วนของที่กระจายตัวอยู่ทั่วกรุงเทพมหานคร โดยที่มีผ่านมาพบปัญหาร้องเรียนการให้บริการไม่ปลอดภัย เนื่องจากการกำกับดูแล ไม่สามารถทำได้อย่างทั่วถึง รวมถึงส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยในพื้นที่โดยรอบที่รถตู้ใช้เป็นจุดจอด ทั้งนี้ การจัดระเบียบและกำหนดให้ต้องเข้าใช้สถานีขนส่งผู้โดยสาร เป็นไปตามกฎหมายและเงื่อนไขใบอนุญาตประกอบการขนส่งที่ทางราชการได้กำหนดให้รถตู้โดยสารสาธารณะทุกคันต้องใช้สถานีขนส่งผู้โดยสารเป็นต้นทางและปลายทาง โดยมีหน่วยงานกำกับดูแลการบริหารจัดการเพื่อความสะดวกและความปลอดภัยของประชาชน สามารถควบคุมอัตราค่าโดยสาร การเรียกเก็บค่าโดยสารเกินจริง ความปลอดภัย แก่ปัญหาผู้มีอิทธิพล และปัญหาการจราจรที่เกิดขึ้น

เพื่อให้การดำเนินการย้ายรถตู้หมวด ๒ เข้าใช้สถานีทั้ง ๓ แห่ง นั้นสามารถเป็นไปอย่างเรียบร้อยและส่งผลกระทบกับประชาชนและผู้ประกอบการให้น้อยที่สุด ภายในเดือนสิงหาคม ๒๕๕๙ คณะกรรมการเส้นทางฯ กำหนดลงพื้นที่เพื่อสำรวจและกำหนดรูปแบบการหมุนเวียนรถเข้าออกสถานีตามเส้นทาง กำหนด ช่องจำหน่ายตั๋ว บริหารจัดการตารางเวลาการเดินทางให้สอดคล้องและเพียงพอกับความต้องการ กำหนดแผนรองรับการเดินทางเชื่อมต่อโดยให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) จัดเตรียมรถเมล์ฟรีเพื่อรับผู้โดยสารจากอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิไปยังสถานีขนส่ง ๓ แห่งดังกล่าว โดยจะเริ่มทดลองเดินรถตู้ตามแผนในช่วงปลายเดือนกันยายนพร้อมติดตามประเมินผลอย่างใกล้ชิด และรถตู้หมวด ๒ ทุกคันต้องเข้าใช้สถานีขนส่งทั้ง ๓ แห่งตามที่กำหนด ภายในวันที่ ๒๕ ตุลาคม ๒๕๕๙ โดยมีการมอบหมายให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) จำลองสถานการณ์ปริมาณจราจรของรถตู้ที่เข้าออกสถานีขนส่งเพื่อวิเคราะห์ผลกระทบด้านการจราจรด้วย รวมถึงเตรียมกำหนดใช้มาตรการจัดระเบียบดังกล่าวกับรถโดยสารสาธารณะในต่างจังหวัดควบคู่กันไป โดยขอความร่วมมือคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกประจำจังหวัดพิจารณากำหนดจุดจอดและระบบบริหารจัดการรถตู้โดยสารสาธารณะภายในจังหวัดตามความเหมาะสม และหากสามารถดำเนินการจัดระเบียบได้ก็กำหนดให้เริ่มเป็นทางการภายในวันที่ ๒๕ ตุลาคม ๒๕๕๙ เช่นเดียวกัน มั่นใจว่าจะช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัดในพื้นที่เขตเมืองของกรุงเทพมหานคร และยกระดับการให้บริการให้มีมาตรฐาน ความปลอดภัย สร้างความพึงพอใจและเชื่อมั่นในการเดินทาง

นายเชิดชัย สนั่นศรีสาคร รองอธิบดีกรมการขนส่งทางบก กล่าวเพิ่มเติมว่า การจัดระเบียบรถตู้โดยสารสาธารณะดังกล่าว เป็นนโยบายด้านความปลอดภัยที่ต้องดำเนินการโดยเร่งด่วน และเห็นผลเป็นรูปธรรม กรมการขนส่งทางบก จึงกำหนดให้รถโดยสารสาธารณะทุกคันติดตั้งอุปกรณ์ GPS Tracking ซึ่งมีผลบังคับใช้ตั้งแต่ ๒๕ มกราคม ๒๕๕๙ เป็นต้นมา และต้องครบถ้วนภายในปี ๒๕๖๐ ส่วนรถตู้โดยสารสาธารณะหมวด ๒ (เส้นทางกรุงเทพ-ต่างจังหวัด) ทุกคันต้องติดตั้งให้ครบถ้วนทุกคันภายใน ๓๑ มีนาคม ๒๕๖๐ พร้อมอุปกรณ์ระบุตัวผู้ขับรถ (โดยใช้ใบขับขี่) เพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการกำกับควบคุมพฤติกรรมกรรมการขับรถของพนักงานขับรถผ่านศูนย์ GPS ของกรมการขนส่งทางบกที่ส่วนกลาง ศูนย์ GPS สำนักงานขนส่งจังหวัดทั่วประเทศ และศูนย์ GPS ของผู้ประกอบการ โดยออกแบบระบบการบริหารจัดการควบคุมกำกับดูแลพฤติกรรมกรรมการใช้ความเร็ว ชั่วโมงการทำงานตามที่กฎหมายกำหนด ทั้งนี้ ประชาชนยังสามารถมีส่วนร่วมในการติดตามผ่าน Application: DLT GPS ด้วย ส่วนการเปลี่ยนรถตู้โดยสารเป็นรถโดยสารขนาดเล็กยังอยู่ในขั้นตอนการพิจารณาแนวทางในการดำเนินการ และเป็นภาคสมัครใจ สำหรับผู้ประกอบการที่มีความพร้อม สามารถนำรถโดยสารขนาดเล็กมาเปลี่ยนแทนรถตู้โดยสารได้ทันที ส่วนผู้ประกอบการรถตู้ในปัจจุบัน ก็ยังสามารถใช้รถตู้โดยสารสาธารณะต่อไปได้ตามเงื่อนไขใบอนุญาตประกอบการ โดยต้องปรับปรุงอุปกรณ์ส่วนควบบางรายการตามมาตรการเพิ่มความปลอดภัยในรถโดยสารสาธารณะ ซึ่งกรมการขนส่งทางบกจะได้กำหนดแนวปฏิบัติในการปรับปรุงรถตู้โดยสารตามระยะเวลาที่เหมาะสมและปฏิบัติได้โดยเกิดผลกระทบน้อยที่สุด เพื่อให้รถตู้โดยสารที่ยังคงใช้งานอยู่ในระบบมีความปลอดภัย สร้างความเชื่อมั่นในการใช้บริการระบบรถโดยสารสาธารณะอย่างยั่งยืน

ส่วนเรื่องการปรับจำนวนที่นั่งผู้โดยสารตามคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ๑๕/๒๕๖๐ เรื่อง มาตรการเพิ่มความปลอดภัยในรถโดยสารสาธารณะ ข้อ ๔ (๓) กำหนดจำนวนที่นั่งผู้โดยสารให้มีจำนวนที่เหมาะสมและปลอดภัยกับการบรรทุกและขนส่งผู้โดยสาร ซึ่งต้องไม่เกิน ๑๓ ที่นั่งจะเริ่มบังคับใช้มาตรการทางกฎหมายกับผู้ประกอบการและเจ้าของรถตู้โดยสารทุกคันในการปรับปรุงแก้ไขการจัดวางที่นั่งผู้โดยสารในรถตู้โดยสารสาธารณะทุกประเภท ให้ไม่เกิน ๑๓ ที่นั่ง และต้องจัดวางรูปแบบที่นั่งแถวหลังสุดให้มีช่องทางเดิน ขนาดความกว้างไม่น้อยกว่า ๒๐ เซนติเมตร เพื่อใช้เป็นทางเดินออกประตูด้านท้ายของรถได้สะดวกขึ้นเมื่อเกิดอุบัติเหตุและประตูทางเข้าไม่สามารถเปิดได้ เพื่อลดการสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สิน โดยประตูหลังต้องสามารถเปิดออกจากภายในตัวรถได้ในกรณีที่มีเหตุจำเป็นหรือเกิดอุบัติเหตุและมีค้อนทุบกระจก และมีข้อความ “ทางออกฉุกเฉิน” เป็นตัวอักษรภาษาไทยสีแดงสะท้อนแสงมีความสูงไม่น้อยกว่า ๕ เซนติเมตร ติดอยู่เหนือบริเวณที่เปิดปิดประตู หรือบริเวณขอบประตูด้านบนทางออกฉุกเฉิน ให้สามารถมองเห็นได้อย่างชัดเจน หากพบการฝ่าฝืนจะพิจารณาอัตราโทษปรับเบื้องต้น ควบคู่กับการแนะนำและตักเตือน สร้างความเข้าใจกับผู้ประกอบการ พร้อมชี้แจงมาตรการการบังคับใช้กฎหมายซึ่งจะมีความเข้มข้นขึ้น

หลังจากที่ได้ให้ระยะเวลาผู้ประกอบการขนส่งหรือเจ้าของรถตู้ในการเตรียมความพร้อมปรับปรุงจำนวนที่นั่งให้เป็นไปตามกฎหมาย คู่ขนานกับการสร้างความเข้าใจ การรับรู้ ตลอดจนการให้คำปรึกษามาอย่างต่อเนื่อง สำหรับกรณีรถที่ไม่มีที่เปิดประตูด้านท้ายจากภายในตัวรถได้ผ่อนผันให้ติดตั้งค้อนทุบกระจกเพิ่มเติมในบริเวณใกล้บานกระจกด้านท้ายในตำแหน่งที่มองเห็นได้ชัดเจน และสะดวกในการหยิบใช้งาน รวมถึงกรณีรถตู้ที่มีการจัดวางที่นั่งผู้โดยสารไม่เกิน ๑๓ ที่นั่งอยู่ก่อนแล้ว โดยที่นั่งแถวหลังสุดเป็นแบบ ๓ ที่นั่ง และไม่มีช่องทางเดินออกฉุกเฉินด้านท้าย ต้องถอดที่นั่งแถวหลังสุดให้มีช่องทางเดิน หรือปรับปรุงที่นั่งแถวหลังสุด ให้พนักพิงเบาะหลังเป็นแบบพับไปข้างหน้าหรือปรับเอนไปข้างหลัง และติดตั้งค้อนทุบกระจกเพิ่มเติมในบริเวณใกล้บานกระจกด้านท้ายด้วยเช่นเดียวกัน

ซึ่งทางกรมการขนส่งทางบกได้ขอความร่วมมือผู้ประกอบการขนส่งร่วมเป็นส่วนหนึ่งของมาตรการยกระดับความปลอดภัย ไม่ให้เกิดความสูญเสียชีวิตในการเดินทางด้วยรถตู้โดยสารสาธารณะนำรถเข้ารับการตรวจสภาพและแก้ไขรายการทางทะเบียนตามเงื่อนไขและระยะเวลาที่กำหนดสำหรับรถตู้โดยสารประเภทประจำทางในเส้นทางหมวด ๒ (เส้นทางกรุงเทพ-ต่างจังหวัด) และหมวด ๓ (เส้นทางระหว่างจังหวัด) ให้ดำเนินการภายในวันที่ ๕ มิถุนายน ๒๕๖๐ รถตู้ในเส้นทางหมวด ๑ (เส้นทางในเมือง) และหมวด ๔ (เส้นทางภายในจังหวัด) ให้ดำเนินการภายในวันที่ ๕ กรกฎาคม ๒๕๖๐ ทั้งนี้ หากพบการฝ่าฝืนจะดำเนินการลงโทษขั้นสูงสุดทุกกรณี ทั้งนี้ กรมการขนส่งทางบกยังเดินหน้าสแกนรถโดยสารสาธารณะทุกคันและพนักงานขับรถทุกคน ตามรายการตรวจสอบที่กรมการขนส่งทางบกจัดทำขึ้น เช่น การติดตั้งระบบ GPS Tracking การติดตั้งเข็มขัดนิรภัยต้องมีครบทุกที่นั่งและสามารถใช้งานได้ จำนวนที่นั่งไม่เกินตามที่กำหนด สภาพยางและล้อต้องอยู่ในสภาพปลอดภัย มีค้อนทุบกระจก ติดตั้งถึงดับเพลิงครบถ้วน เป็นต้น ส่วนพนักงานขับรถต้องมีใบอนุญาตขับรถถูกต้อง สภาพร่างกายมีความพร้อม ไร้สารเสพติดและแอลกอฮอล์

บทที่ ๕

สรุปและข้อเสนอแนะ

สรุป

ระบบรถตู้โดยสารประจำทางในปัจจุบันยังได้รับความนิยมในการใช้บริการของผู้โดยสาร ทั้งการเดินทางภายในกรุงเทพฯ และปริมณฑล และการเดินทางระหว่างจังหวัด อย่างไรก็ตามผลการศึกษาพบว่า ปัญหาด้านโครงสร้างการประกอบการ การกำหนดนโยบาย และการกำกับดูแลจากภาครัฐ ส่งผลให้ระบบรถตู้โดยสารประจำทางสร้างปัญหาให้กับการบริหารจัดการระบบขนส่งสาธารณะของกรุงเทพฯ และเกิดปัญหาด้านความปลอดภัยในการเดินทางระหว่างจังหวัด ทั้งนี้ ความพยายามในการจัดระเบียบและกำหนดจุดจอดให้รถตู้โดยสารสาธารณะ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการกำกับดูแล อาจยังไม่สามารถบรรลุจุดมุ่งหมายได้ หากไม่ได้มีการกำหนดแนวทางแก้ไขปัญหาในเชิงโครงสร้าง ตั้งแต่การกำหนดเส้นทางที่ควรมีการให้บริการรถตู้โดยสารประจำทาง การออกแบบโครงสร้างการประกอบการที่เหมาะสม รวมถึงการกำหนดมาตรฐานการให้บริการในเรื่องของรถและจุดจอด

การศึกษาในการจัดระเบียบรถตู้โดยสารสาธารณะนี้ ประกอบไปด้วย การสรุปปัญหาและอุปสรรคของระบบรถตู้โดยสารประจำทาง พร้อมทั้งนำเสนอหลักในการวิเคราะห์ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายในการแก้ไขปัญหาระบบรถตู้โดยสารประจำทางในกรุงเทพฯ (หมวด ๑) และระหว่างจังหวัด หมวด ๒ เพื่อสังเคราะห์ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

ข้อเสนอแนะ

๑. ข้อสรุปและข้อเสนอเชิงนโยบายของระบบรถตู้โดยสารประจำทาง

๑.๑ รถตู้โดยสารประจำทางในกรุงเทพฯ หมวด ๑

หลักสำคัญในการพัฒนาคุณภาพและความปลอดภัยของการประกอบการรถตู้โดยสารประจำทางในกรุงเทพฯ หมวด ๑ คือ การพัฒนาระบบการกำกับดูแลการประกอบการให้เกิดขึ้นอย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้ ผู้วิจัยเห็นว่าควรมีการออกแบบโครงสร้างการประกอบการที่ก่อให้เกิดระบบการกำหนดภาระรับผิดชอบ (Accountability system) ของผู้ประกอบการและผู้กำกับดูแลร่วมกันจึงจำเป็นต้องมีการบริหารจัดการผู้ประกอบการส่วนใหญ่ที่เป็นผู้ประกอบการรายย่อย (เป็นเจ้าของรถเพียง ๑ คัน) และทำสัญญาร่วมบริการเป็นรายคันกับ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ (ขสมก.) ในแต่ละเส้นทาง ให้สามารถพัฒนาไปสู่การให้บริการที่มีระบบควบคุมคุณภาพได้เพื่อขจัดปัญหาที่ต่างฝ่ายต่างแสวงหาประโยชน์สูงสุดให้กับตนเองจนพร้อมจะละเมิดเงื่อนไขด้านคุณภาพและความปลอดภัยในการให้บริการ นอกจากการออกแบบโครงสร้างการประกอบการแล้ว การพิจารณาความเหมาะสมของเส้นทางที่ควรมีการให้บริการและการกำหนดเรื่องมาตรฐานของรถ ล้วนเป็นสิ่งสำคัญที่มีผลต่อการพัฒนาระบบการกำกับดูแลเช่นกัน เพราะมีผลกระทบต่อ

ต้นทุนและความสามารถในการสร้างรายได้ของผู้ประกอบการ ดังนั้น คณะผู้วิจัยจึงสามารถสรุปหลักการสำคัญดังกล่าว เพื่อนำมาใช้กำหนดข้อเสนอแนะเชิงนโยบายได้ดังต่อไปนี้

๑.๑.๑ หลักการเรื่องการให้ใบอนุญาตประกอบการฯ รถตู้โดยสารภายในกรุงเทพฯ

ผู้วิจัยเสนอให้ ในระยะยาว โครงสร้างการประกอบการรถตู้โดยสารประจำทางควรได้รับการพัฒนา ด้วยการปรับเปลี่ยนการกำหนดเกณฑ์การให้ใบอนุญาตฯ ให้เป็นรูปแบบเดียวกับการประกอบการรถโดยสารประจำทางขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ(รถเมล์) เพื่อส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาโครงข่ายระบบรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพฯ และปริมณฑล โดยมีหลักการสำคัญคือการให้อนุญาตต้องที่เน้นบทบาทของการติดตามและประเมินผลการประกอบการในการพิจารณาให้สามารถ ระบุ และเพิกถอนใบอนุญาตฯ ได้ซึ่งในช่วงเปลี่ยนผ่าน (๕ ปี) จะต้องมีการคำนึงถึงข้อจำกัดด้านการประกอบการในปัจจุบันเข้ามาผสมผสานในการออกแบบการบริหารจัดการด้วย

ภายหลังจากมีมติคณะรัฐมนตรีวันที่ ๒๗ กันยายน ๒๕๕๙ ซึ่งได้ยกเลิกมติคณะรัฐมนตรี วันที่ ๑๑ มกราคม ๒๕๒๖ ทำให้ผู้ประกอบการเอกชนสามารถขอรับใบอนุญาตฯ จาก กรมการขนส่งทางบก (ขบ.) ได้เช่นเดียวกับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) ซึ่งข้อบังคับนี้ต้องนำมาบังคับใช้กับรถตู้โดยสารประจำทางในกรุงเทพฯ หมวด ๑ ด้วยเช่นกัน อย่างไรก็ตามผู้ประกอบการในปัจจุบันได้รับสิทธิการประกอบการรถตู้โดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพฯ หมวด ๑ ผ่านการทำสัญญาร่วมบริการกับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) ส่วนใหญ่ได้รับสัญญาที่มีอายุสัญญา ๑๐ ปี และได้รับใบอนุญาตประกอบการเดินรถ จากกรมการขนส่งทางบก(ขบ.) มีอายุของใบอนุญาตฯ ๗ ปี

รูปแบบการทำสัญญาเป็นรายคันและให้สิทธิในการเดินรถที่นานกว่าอายุของใบอนุญาตประกอบการเดินรถฯ จึงจะทำให้เกิดอุปสรรคในการกำกับดูแลขึ้นได้ในอนาคต โดยเฉพาะกรณีที่ผู้ประกอบการซื้อรถด้วยการผ่อนชำระกับสถาบันการเงินเป็นเวลานานกว่า ๗ ปี และยังต้องการได้รับสิทธิในการประกอบการที่มีอายุ ๑๐ ปี ต่อเหมือนเดิมดังนั้น ในช่วง ๕ ปีแรกผู้วิจัยเห็นว่าควรมีการกำหนดเงื่อนไขการให้ใบอนุญาตฯ แก่ผู้ประกอบการรถตู้โดยสารประจำทางในกรุงเทพฯ หมวด ๑ เพิ่มจากเกณฑ์ที่บังคับจาก ๗ ปีเป็น ๑๐ ปี และเปิดโอกาสให้ผู้ประกอบการเดิมสามารถจดทะเบียนเป็นนิติบุคคลรายเดียวได้ เพื่อให้สามารถปรับตัวในช่วงเปลี่ยนผ่านได้ตามตารางที่ ๕- ๑

ตารางที่ ๕-๑ : การให้ใบอนุญาตฯแก่ผู้ประกอบการรถตู้โดยสารเส้นทางภายในกรุงเทพฯ

การพิจารณา ให้ใบอนุญาตฯ	ช่วงเวลา ๕ ปี	ระยะยาว
เกณฑ์พื้นฐาน (คุณสมบัติ เบื้องต้นของ ผู้ประกอบการ)	<p>๑. จดทะเบียนเป็นนิติบุคคล มีทุนจดทะเบียนไม่ต่ำกว่า ๑๐ ล้านบาทชำระเต็มมูลค่า</p> <p>๒. จดทะเบียนเป็นนิติบุคคลรายเดียว</p> <p>๒.๑ มีทุนจดทะเบียนขั้นต่ำของ บริษัทจำกัด คนเดียว</p> <p>๒.๒ อนุญาตให้เจ้าหน้าที่ที่ได้รับ ผลกระทบจากการประกอบการ สามารถบังคับชำระหนี้จากทรัพย์สินที่ อยู่ในกองทรัพย์สินส่วนตัวของเจ้าของ บริษัทได้ หากทรัพย์สินของบริษัทไม่ เพียงพอต่อการชำระหนี้</p> <p>๓. สามารถจัดการให้บริการได้ตาม เงื่อนไขการเดินรถและมาตรฐานที่ ขบ. กำหนด</p> <p>๔. สามารถจัดการเรื่องการซ่อมบำรุง รถที่ให้บริการ ที่ได้รับมาตรฐานและ เหมาะสม</p> <p>๕. สามารถจัดการที่มีความปลอดภัย สถานที่เก็บรถ ซ่อมแซมและบำรุงรักษา</p> <p>๖. ไม่เคยถูกเพิกถอนใบอนุญาตฯ</p>	<p>๑. จดทะเบียนเป็นนิติบุคคล มีทุนจดทะเบียนไม่ต่ำกว่า ๑๐ ล้านบาทชำระเต็มมูลค่า</p> <p>๒. สามารถจัดการให้บริการได้ ตามเงื่อนไขการเดินรถและ มาตรฐานที่ ขบ. กำหนด</p> <p>๓. สามารถจัดการเรื่องการซ่อม บำรุงรถที่ให้บริการ ที่ได้รับ มาตรฐานและเหมาะสม</p> <p>๔. สามารถจัดการที่มีความ ปลอดภัย สถานที่เก็บรถ ซ่อมแซม และบำรุงรักษา</p> <p>๕. ไม่เคยถูกเพิกถอนใบอนุญาตฯ</p>
เกณฑ์ในการ ตัดสินใจคัดเลือก ผู้ประกอบการ		<p>๑. แผนการเดินรถ พิจารณาจาก</p> <p>๑.๑ รถที่ใช้ ขนาดของรถ (ความจุที่บรรทุกผู้โดยสารได้)</p> <p>๑.๒ จำนวนรถขึ้น</p> <p>๑.๓ ตารางการเดินรถ</p> <p>๒. ข้อเสนอเรื่องราคา โดย ขบ. กำหนดราคาที่ได้มาตรฐาน</p>

ตารางที่ ๕-๑ : การให้ใบอนุญาตฯแก่ผู้ประกอบการรถตู้โดยสารเส้นทางภายในกรุงเทพฯ (ต่อ)

การพิจารณา ให้ใบอนุญาตฯ	ช่วงเวลา ๕ ปี	ระยะยาว
การติดตามและ ประเมินผล	ผู้ได้รับใบอนุญาตฯ จะต้องได้รับการ บันทึกข้อมูลประวัติผู้ประกอบการ (ระบุในเงื่อนไขการเดินรถ) ๑. ผู้ประกอบการเป็นผู้รายงานผลต่อ กรมการขนส่งทางบก (ขบ.) ๒. เจ้าหน้าที่จาก ขบ. เป็นผู้เก็บข้อมูล เอง เพื่อติดตามและประเมินผล ๓. เจ้าหน้าที่จาก ขบ. เป็นผู้เก็บข้อมูล จากการร้องเรียนของผู้โดยสาร	

ที่มา : แนวทางการกำหนดนโยบายเพื่อปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัย และการให้บริการในการ
เดินทางด้วยรถตู้โดยสารสาธารณะ มูลนิธิสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย, ๒๕๕๙

๑.๑.๒ หลักการพิจารณาความเหมาะสมของเส้นทางรถตู้โดยสารภายใน
กรุงเทพฯ

ระบบรถตู้โดยสารประจำทางควรมีการพิจารณาวางแผนให้เป็นส่วน
หนึ่งของโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนภายในกรุงเทพฯ และปริมณฑล โดยควรพิจารณาให้มีความ
สอดคล้องกับเส้นทางในอนาคตของระบบรถโดยสารประจำทางและรถไฟฟ้า เพื่อให้เกิดความ
สะดวกสบายแก่ประชาชนและส่งเสริมให้ปริมาณผู้โดยสารที่ใช้บริการระบบขนส่งมวลชนเพิ่มขึ้น
ซึ่งจะเพิ่มโอกาสในการสร้างรายได้และประโยชน์สูงสุดแก่ผู้ประกอบการ

ผู้วิจัยเสนอให้ควรมีการกำหนดเส้นทางที่มีการให้บริการรถตู้โดยสาร
ประจำทาง โดยมีหลักในการพิจารณา คือ จำนวนรถที่มีการให้บริการในปัจจุบัน ซึ่งจะเป็นเครื่อง
สะท้อนปริมาณการใช้บริการที่เกิดขึ้นจริงได้ ซึ่งหากเส้นทางในปัจจุบันมีความต้องการใช้บริการที่ต่ำ
หรือน้อยกว่า ๑๐ คันต่อเส้นทาง ควรนำมาพิจารณาความเหมาะสมในการยกเลิกการให้บริการ
พร้อมทั้งหาแนวทางในการยกเลิกเส้นทาง ยิ่งไปกว่านั้น เส้นทางซึ่งมีแนวโน้มที่จะทับซ้อนกับระบบ
รถไฟฟ้าและรถโดยสารประจำทางขนาดใหญ่ในอนาคต จำเป็นต้องมีการกำหนดแนวทางการยกเลิก
ในช่วงเปลี่ยนผ่านให้ชัดเจน เพื่อให้ผู้ประกอบการได้เตรียมตัววางแผน เพราะหากยังคงให้บริการ
ต่อไปย่อมจะต้องขาดทุนและเกิดปัญหาการทับซ้อนเส้นทาง

๑.๑.๓ หลักการเรื่องมาตรฐานรถตู้โดยสารภายในกรุงเทพฯ

ผู้วิจัยวิเคราะห์ว่าผลของมติคณะรัฐมนตรีวันที่ ๒๗ กันยายน ๒๕๕๙
และการดำเนินงานของกรมการขนส่งทางบก (ขบ.) ตามแผนแม่บทรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพฯ
และปริมณฑล จะเปิดโอกาสให้ผู้ประกอบการเอกชนมีโอกาสเลือกวางแผนบริการรถโดยสารประจำ
ทางประเภทที่เหมาะสมกับแต่ละเส้นทางได้ โดยมาตรฐานรถนั้นได้ถูกกำหนดโดยกฎ ระเบียบ
ของกรมการขนส่งทางบก (ขบ.) อย่างเหมาะสมแล้ว

๑.๒ รถตู้โดยสารประจำทางระหว่างจังหวัด หมวด ๒

สำหรับแนวทางในการพัฒนาคุณภาพและความปลอดภัยของการประกอบการรถตู้โดยสารประจำทางระหว่างจังหวัด ผู้วิจัยสนับสนุนการพัฒนากระบวนการกำกับดูแลการประกอบการให้มีประสิทธิภาพเช่นเดียวกับรถตู้โดยสารประจำทางภายในกรุงเทพฯ แต่เพื่อมุ่งเน้นให้เกิดความปลอดภัยในการให้บริการที่เป็นปัญหาสำคัญในปัจจุบัน รวมถึงพยายามลดปัญหาการแข่งขันที่ไม่เป็นธรรมของระบบรถตู้โดยสารประจำทางระหว่างจังหวัด ด้วยการจำกัดการใช้รถตู้โดยสารประจำทางหมวด ๒ ในแต่ละระยะทาง และกำหนดหลักการให้บริการจุดจอดของรถตู้โดยสารที่เหมาะสม ดังนั้น คณะผู้วิจัยจึงสามารถสรุปหลักการสำคัญดังกล่าว เพื่อนำมาใช้กำหนดข้อเสนอแนะเชิงนโยบายได้ดังต่อไปนี้

๑.๒.๑ หลักการจำกัดการใช้รถตู้โดยสารระหว่างจังหวัด

การจำกัดการใช้รถตู้โดยสารประจำทางระหว่างจังหวัดที่มีลักษณะทางกายภาพที่ไม่เหมาะสมต่อการให้บริการขนส่งผู้โดยสารในระยะทางไกล ควรดำเนินการต่างกันในแต่ละระยะทาง ทั้งนี้ ระยะทางที่ไกลกว่า ๒๐๐ กิโลเมตรนั้น ผู้ขับต้องใช้เวลาในการขับติดต่อกันนานกว่า ๔ ชั่วโมง ซึ่งเกินข้อกำหนดของกรมการขนส่งทางบกและทำให้เกิดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ในขณะที่การกำหนดให้รถตู้โดยสารประจำทางมีการจอดพัก แม้จะช่วยให้คนขับได้พัก แต่ระยะเวลาการเดินทางที่นานขึ้น เมื่อเทียบกับการบรรทุกผู้โดยสารได้ไม่เกิน ๑๓ ที่นั่งต่อเที่ยวย่อมจะทำให้การประกอบการโดยใช้รถตู้โดยสารนั้นไม่คุ้มทุน ดังนั้น การเปลี่ยนมาใช้รถโดยสารขนาดใหญ่จึงมีความเหมาะสมกว่าดังรายละเอียดในตารางที่ ๕ - ๒

ตารางที่ ๕-๒ : แนวทางการจำกัดการใช้รถตู้โดยสารระหว่างจังหวัด

ระยะทาง	แนวทางการจัดการ	เป้าหมายในระยะยาว
เกิน ๒๐๐ กม.	<p>๑. งดการต่ออายุสัญญาร่วมบริการให้กับรถตู้โดยสาร เมื่อครบกำหนด</p> <p>๒. เร่งผลักดันให้ผู้ประกอบการเปลี่ยนมาให้บริการด้วยรถโดยสารประจำทางขนาดใหญ่หรือรถมินิบัสที่ได้มาตรฐานตามงานศึกษาของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย (๒๕๕๙) โดยเร็วที่สุด โดย</p> <p>๒.๑ ออกข้อกำหนดให้ผู้ประกอบการต้องเปลี่ยนการใช้รถตู้โดยสารให้แล้วเสร็จภายในเดือนตุลาคม ๒๕๖๑ สำหรับเส้นทางที่มีระยะทางตั้งแต่ ๓๐๐ กม. ขึ้นไป</p> <p>๒.๒ ออกข้อกำหนดให้ผู้ประกอบการจัดทำแผนเปลี่ยนหรือลดการใช้รถตู้โดยสารและต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จภายใน ๕ ปี สำหรับเส้นทางที่มีระยะทางสั้นกว่า ๓๐๐ กม.</p>	ลดจำนวนรถตู้โดยสารจนเหลือศูนย์

ตารางที่ ๕-๒ : แนวทางการจำกัดการใช้รถตู้โดยสารระหว่างจังหวัด (ต่อ)

ระยะทาง	แนวทางการจัดการ	เป้าหมายในระยะยาว
๑๐๐-๒๐๐ กม.	<p>๑. งดการต่ออายุสัญญาร่วมบริการให้กับรถตู้โดยสาร เมื่อครบกำหนด</p> <p>๒. ส่งเสริมให้ผู้ประกอบการเปลี่ยนมาให้บริการด้วยรถโดยสารประจำทางหรือรถมินิบัสที่ได้มาตรฐานตามงานศึกษาของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย (๒๕๕๙) โดยเร็วที่สุด</p> <p>๒.๑ ออกข้อกำหนดให้ผู้ประกอบการจัดทำแผนเปลี่ยนหรือลดการใช้รถตู้โดยสาร และต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จภายใน ๕ ปี สำหรับเส้นทางที่มีระยะทางสั้นกว่า ๓๐๐ กม.</p>	ลดจำนวนรถตู้โดยสารจนเหลือศูนย์
ไม่เกิน ๑๐๐ กม.	<p>๑. อนุญาตฯ ให้ใช้รถตู้โดยสารในการให้บริการได้ ภายใต้เงื่อนไขที่ผู้ประกอบการต้องจดทะเบียนเป็นนิติบุคคล</p> <p>๒. ส่งเสริมให้ผู้ประกอบการเปลี่ยนมาให้บริการด้วยรถโดยสารประจำทางหรือรถมินิบัสที่ได้มาตรฐานตามงานศึกษาของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย (๒๕๕๙) หากมีความเหมาะสมต่อการประกอบการ</p>	ลดจำนวนรถตู้โดยสารลงเหลือร้อยละ ๕๐

ที่มา : แนวทางการกำหนดนโยบายเพื่อปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัย และการให้บริการในการเดินทางด้วยรถตู้โดยสารสาธารณะ มูลนิธิสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย, ๒๕๕๙

๑.๒.๒ หลักการกำหนดจุดจอดของรถตู้โดยสารระหว่างจังหวัดที่เหมาะสม

รถตู้โดยสารประจำทางระหว่างจังหวัดมีรูปแบบการจอด ๒ รูปแบบ คือ รถตู้โดยสารที่จอดรับ-ส่งได้เฉพาะต้นทางและปลายทาง และรถตู้โดยสารที่จอดรับ-ส่งผู้โดยสารระหว่างทางได้ โดยรถตู้โดยสารกลุ่ม ม.๒ (จ) สามารถจอดรับ-ส่งผู้โดยสารระหว่างทางได้ เนื่องจากเป็นรถตู้โดยสารที่ผู้ประกอบการเปลี่ยนจากการให้บริการด้วยรถโดยสารขนาดใหญ่ จึงมีรูปแบบการจอดตามสัญญาการเดินทางโดยสารขนาดใหญ่ ในขณะที่รถตู้โดยสารกลุ่ม ม. ๒ (ต) และ (ข) เป็นรถตู้จัดระเบียบ จึงไม่สามารถจอดรับ-ส่งผู้โดยสารระหว่างทางได้

จุดจอดต้นทางและปลายทางของรถตู้โดยสารระหว่างจังหวัดจะต้องเป็นสถานีขนส่งเท่านั้น แต่ในทางปฏิบัติยังมีจุดจอดหลายแห่งที่เป็นจุดจอดรูปแบบอื่นๆ เช่น จุดจอดในพื้นที่ของผู้ประกอบการ หรือบริเวณห้างสรรพสินค้า ฯลฯ เนื่องจากสถานีขนส่งหลายแห่ง

มีปัญหาเข้าถึงได้ยาก และยังมีปัญหาด้านคุณภาพของตัวสถานีขนส่ง เช่น ด้านความสะดวก ความสะอาด ความสะดวกสบาย เป็นต้น

สถานีขนส่งจึงควรตั้งอยู่ในตำแหน่งที่ทั้งผู้โดยสารและผู้ประกอบการเดินทางเข้าถึงได้สะดวก รวมทั้งมีระบบขนส่งมวลชนที่เชื่อมต่อระหว่างสถานีและจุดอื่นๆ ในเมือง ด้านคุณภาพของสถานีขนส่ง ภาครัฐจะต้องกำหนดมาตรฐานและกำกับดูแลคุณภาพของสถานีขนส่ง ทั้งในแง่การให้บริการและความปลอดภัย โดยผู้ที่ถือใบอนุญาตจัดตั้งสถานีขนส่งจะต้องปฏิบัติตาม

ในด้านของการจอร์รับ-ส่งผู้โดยสาร การปรับปรุงนโยบายการกำกับดูแลแบ่งออกเป็นนโยบายใน ระยะสั้น ซึ่งผู้ประกอบการส่วนใหญ่ยังเป็นผู้ประกอบการรายย่อย และนโยบายในระยะยาว ซึ่งผลักดันให้ผู้ประกอบการมีรูปแบบนิติบุคคล รายละเอียดของนโยบายเกี่ยวกับการจอร์รับ-ส่งผู้โดยสารทั้งสองระยะมี ดังนี้

๑.๒.๒.๑ นโยบายระยะสั้น ภาครัฐสามารถอนุโลมให้รถตู้โดยสารระหว่างจังหวัดสามารถส่งผู้โดยสารระหว่างทางได้ที่ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสาร แต่ไม่สามารถรับผู้โดยสารระหว่างทางได้ ซึ่งการกำกับดูแลผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนรับผู้โดยสารระหว่างทางสามารถทำได้ผ่าน การร้องเรียนของผู้โดยสารหรือผู้ประกอบการรถตู้โดยสารรายอื่น นอกเหนือจากบังคับใช้กฎหมายโดยเจ้าหน้าที่ตำรวจที่อาจมีจำนวนไม่เพียงพอในการกำกับดูแล

๑.๒.๒.๒ นโยบายระยะยาวต้องมุ่งเน้นการกำหนดจุดจอดระหว่างทางอย่างเป็นทางการ ตำแหน่งของ จุดจอดที่กำหนดจะต้องมีอุปสงค์ในการเดินทางของผู้โดยสารที่มีจำนวนมากพอ สำหรับรูปแบบของจุดจอดจะต้องเป็นจุดจอดกึ่งสถานีขนส่งขนาดเล็ก กล่าวคือ มีจุดขายตัวโดยสารและที่นั่งพักสำหรับผู้โดยสาร รวมถึงอาจมีสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆ เช่น สุขา และร้านค้า เป็นต้น ผู้ประกอบการจะต้องเป็นผู้ก่อสร้างและดำเนินการจุดจอดระหว่างทางรูปแบบดังกล่าวในจุดที่ภาครัฐเห็นชอบ

๒. ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับระบบความปลอดภัยของรถตู้โดยสารสาธารณะ

สำหรับความปลอดภัยของรถตู้โดยสารสาธารณะ เป็นนโยบายสำคัญของรัฐบาล โดยคณะกรรมการความสงบแห่งชาติ (คสช.) ได้มีนโยบายจัดระเบียบรถตู้โดยสารสาธารณะให้มีการจดทะเบียนเป็นรถสาธารณะที่ถูกต้อง มีสถานที่จอดที่เหมาะสม พนักงานขับรถต้องมีใบอนุญาตขับรถที่ถูกต้อง เพื่อความเป็นระเบียบเรียบร้อย และประชาชนผู้ใช้บริการได้รับความสะดวก ปลอดภัยมากขึ้น

แต่อุบัติเหตุทางถนนก็ยังเป็นปัญหาสำคัญที่ก่อให้เกิดการบาดเจ็บ การสูญเสียชีวิตของผู้ใช้รถใช้ถนน และสร้างความสูญเสียต่อเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศ รัฐบาลได้ตระหนักถึงความสำคัญของปัญหาดังกล่าว ได้มีนโยบายให้ทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคประชาสังคม ร่วมกันดำเนินมาตรการในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนอย่างต่อเนื่องโดยเฉพาะในช่วงเทศกาลวันหยุดยาว ทำให้สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของไทยในช่วงปี ๒๕๕๔ - ๒๕๕๙ มีจำนวนผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บมีแนวโน้มลดลง แต่อัตรการเกิดอุบัติเหตุยังอยู่ในเกณฑ์ที่สูง และมีแนวโน้มของความรุนแรงเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะกรณีอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับรถตู้โดยสารสาธารณะ ล่าสุดในช่วงเทศกาลปีใหม่ที่ผ่านมาเกิดอุบัติเหตุรถตู้โดยสารชนกับรถกระบะที่ จ.ชลบุรี ทำให้เกิดเพลิงไหม้และมีผู้เสียชีวิตถึง ๒๕ ราย นับเป็นโศกนาฏกรรมที่ไม่มีใครอยากให้เกิดขึ้น

ทางกระทรวงคมนาคมซึ่งเป็นหน่วยงานที่มีหน้าที่ความรับผิดชอบเกี่ยวกับรถตู้โดยสารสาธารณะโดยตรงได้ดำเนินการมาอย่างต่อเนื่อง ได้ดำเนินการปรับปรุงกฎ ระเบียบต่างๆ ให้ทันสมัย การบังคับใช้กฎหมายให้เข้มงวด จริงจัง การตรวจสภาพรถตู้ การทดสอบคุณสมบัติพนักงานขับรถ ควบคู่กับการรณรงค์ประชาสัมพันธ์สร้างจิตสำนึกและวัฒนธรรมด้านความปลอดภัย ฯลฯ แต่ปัญหาอุบัติเหตุรถตู้โดยสารสาธารณะก็ยังคงมีให้เห็น และยังคงเป็นประเด็นที่สังคมทุกครั้งที่เกิดเหตุการณ์

ผู้วิจัยเสนอว่าควรดำเนินคดีอย่างเข้มงวดกับรถตู้โดยสารประจำทางและรถตู้โดยสารสาธารณะหากมีความจำเป็นอาจเสนอให้ใช้คำสั่งตามมาตรา ๔๔ เพื่อแก้ปัญหาในระยะเร่งด่วน โดยเฉพาะประเด็นบังคับใช้กฎหมายที่จะพิจารณาโทษสำหรับผู้กระทำผิดให้สูงขึ้น นอกจากนี้ยังรวมไปถึงการดำเนินคดีอาญาผู้กระทำผิดที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุและครอบคลุมถึงการกำหนดจุดจอดรถในส่วนต่างจังหวัด โดยให้ขนส่งจังหวัดร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกำหนดพื้นที่และเตรียมการต่องานให้เสร็จภายในกลางปี ๒๕๖๐ เพื่อป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุกับรถตู้ขนส่งสาธารณะให้เห็นเป็นรูปธรรมโดยเร็วที่สุด และมีแนวความคิดว่ากระทรวงคมนาคมต้องเพิ่มแนวทางการแก้ไขปัญหาทั้งระยะสั้นและระยะยาว ในระยะสั้นจะมีมาตรการสำคัญ เช่น การกำหนดให้ผู้ประกอบการรถตู้โดยสารทุกคนต้องติดตั้งจีพีเอส (GPS) ให้ครอบคลุมทั้งระบบ เพื่อเร่งรัดตรวจสอบพฤติกรรมรถตู้ขนส่งสาธารณะเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด เนื่องจากพบว่าสถิติของอุบัติเหตุจากรถตู้โดยสารสาธารณะส่วนใหญ่มีสาเหตุหลักมาจากพฤติกรรมรถตู้ขนส่งที่ถึงกว่าร้อยละ ๘๐ โดยเฉพาะพฤติกรรมรถตู้ขนส่งที่ขับเร็วจนเป็นเหตุให้เกิดความสูญเสียมากเมื่อเกิดอุบัติเหตุ มีการกำหนดให้จัดหน่วยเคลื่อนที่ของกรมการขนส่งทางบก เพื่อตรวจความพร้อมสภาพรถและคนขับ ซึ่งจะมีคำสั่งให้จัดทำสมุดประจำตัวผู้ขับขี่เพื่อบันทึกการปฏิบัติงานตามเวลามาตรฐานที่อยู่บนพื้นฐานความปลอดภัยเพื่อแก้ปัญหารถตู้ขนส่งทางบก

สำหรับมาตรการระยะยาวมีผลศึกษาระบุชัดเจนว่ารถตู้โดยสารเป็นรถที่ไม่เหมาะสมนำมาใช้เป็นรถโดยสารสาธารณะ ซึ่งต่างประเทศจะใช้ขนส่งสินค้า ที่ผ่านมามีปี ๒๕๕๓ รัฐบาลจัดระเบียบให้รถตู้ทุกคันต้องจดทะเบียนเป็นรถสาธารณะ และมีอายุการใช้งานไม่เกิน ๑๐ ปี ซึ่งรถในระบบทั้งหมดจะครบกำหนดปี ๒๕๖๔ ทำให้รถตู้จะหมดไปจากระบบ และระหว่างนี้กระทรวงคมนาคมจะเร่งรัดผลักดันให้ผู้ประกอบการลงทุนเปลี่ยนเป็นรถโดยสารขนาดกลาง ๒๐ ที่นั่ง หรือไมโครบัส แต่การดำเนินการดังกล่าวควรให้ กระทรวงคมนาคมหารือกับกระทรวงการคลัง เพื่อหามาตรการช่วยเหลือด้านการเงิน เช่น ยกเว้นภาษีนำเข้าต่างๆ เพื่อสนับสนุนผู้ประกอบการเปลี่ยนรถ

ส่วนรถตู้ที่ไม่เหมาะสมสมนำมาใช้เป็นรถโดยสารสาธารณะ ผู้วิจัยมีแนวคิดว่าจะทางกรมการขนส่งทางบกควรชะลอการจดทะเบียนรถตู้ใหม่ที่ สำหรับรถที่จดทะเบียนแล้ววิ่งให้บริการในระบบ ปัจจุบันมีกว่า ๑๐,๐๐๐ คัน กรมการขนส่งทางบกควรมีแนวทางที่จะไม่จดทะเบียนให้ในอนาคตหลังครบกำหนดการจดทะเบียนและใช้งานครบ ๑๐ ปี ดังนั้นรถเหล่านี้จะไม่ได้รับการต่อทะเบียนหลังปี ๒๕๖๔

แม้ว่าจะเป็นการมาตรการทางกฎหมายที่เป็นรูปธรรมมากขึ้น แต่จากพฤติกรรมการขับขี่ที่ไม่เคารพกฎจราจร หรือการไม่ตระหนักถึงความปลอดภัยของตนเองและผู้โดยสาร เช่น การขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดบรรทุกผู้โดยสารเกินกว่าที่นั่ง การพักผ่อนที่ไม่เพียงพอ ผู้ประกอบการจึงควรคัดเลือกคนขับรถโดยสามารถตรวจสอบประวัติคนขับจากศูนย์ประวัติคนขับรถสาธารณะของกรมการขนส่งทางบก ซึ่งจะมีการบันทึกประวัติคนขับที่มีพฤติกรรมไม่เหมาะสมและไม่ปลอดภัยเอาไว้

อย่างไรก็ตาม ปฏิเสธไม่ได้ว่าปริมาณการใช้รถใช้ถนนที่เพิ่มขึ้นมากในช่วงเทศกาลมักทำให้มีความเสี่ยงสูงของอุบัติเหตุ แต่โอกาสเหล่านี้จะลดลง ถ้าทุกคนเพิ่มความใส่ใจในวินัยการขับขี่ มีมารยาท และแบ่งปันน้ำใจ ไม่เห็นแก่ตัว โดยเฉพาะรถโดยสารสาธารณะ ผู้ประกอบการต้องตระหนักในความรับผิดชอบต่อสังคม เพื่อความยั่งยืนในอาชีพและสร้างความเชื่อมั่นในการใช้บริการและต้องระลึกไว้เสมอว่า แนวทางการแก้ปัญหาในทุกมาตรการจะไร้ผล ถ้าหากผู้ขับขี่และผู้ใช้รถใช้ถนนยังขาดวินัยและจิตสำนึกในการปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด นอกจากนี้ผู้ประกอบการยังต้องให้ความร่วมมือภาครัฐในการติดตั้งจีพีเอส (GPS) เพื่อตรวจสอบพฤติกรรมการขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด รวมทั้งการยอมรับผลกระทบต่อการจัดระเบียบรถตู้ของภาครัฐเพื่อการแก้ปัญหาด้านความปลอดภัยอย่างยั่งยืน ทั้งหมดนี้จะเป็นส่วนสำคัญที่สุดที่จะทำให้อุบัติเหตุบนท้องถนนลดลงได้

๓. ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการแก้ปัญหาของรถโดยสาร และพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ

การเกิดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากรถโดยสารสาธารณะ ทั้งรถโดยสารสาธารณะประจำทาง หรือรถโดยสารสาธารณะไม่ประจำทาง ซึ่งการเกิดอุบัติเหตุในแต่ละครั้งจะมาซึ่งการสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สินจำนวนมาก ผู้วิจัย เห็นว่าจำนวนอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะเกิดขึ้นบ่อยครั้ง และอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในแต่ละครั้งจะมีความสูญเสียค่อนข้างมาก โดยเฉพาะอัตราการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัส ซึ่งการเกิดอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะนั้น ส่วนใหญ่จะมีปัญหาเกี่ยวกับมาตรฐานตัวโครงสร้างรถอยู่มากพอสมควร ซึ่งจากการติดตามข่าวสาร พบว่า เฉลี่ยแล้วในระยะเวลา ๑-๒ เดือน จะต้องมียุติเหตุครั้งใหญ่ๆ เกิดขึ้น เหตุการณ์แต่ละครั้งสะท้อนให้เห็นถึงปัญหาต่างๆ ทั้งในเรื่องของปัจจัยด้านเส้นทางที่อันตรายปัญหาความพร้อมของพนักงานขับรถ รวมถึงปัญหามาตรฐานของตัวรถโดยสารเองที่เมื่อเวลาเกิดอุบัติเหตุไม่สามารถรักษาชีวิตของผู้โดยสารได้

ผู้วิจัยมีความคิดเห็นว่าควรใส่ใจในเรื่องมาตรฐานและความแข็งแรงแท้จริงแล้วมีประเด็นสำคัญอยู่ ๒ ประเด็น ดังนี้

๑. เบาะที่นั่งต้องมีความแข็งแรงทั้งตัวเบาะและจุดยึดเกาะ เวลาเกิดการกระแทกแล้วเบาะไม่หลุดกระเด็น ตัวเบาะจึงมีความสำคัญไม่น้อยไปกว่าเข็มขัดนิรภัย เพราะถ้าเกิดอุบัติเหตุแล้วเบาะหลุด แต่เข็มขัดยังล็อกตัวผู้โดยสารไว้ก็ไม่ช่วยอะไร ดังนั้นเบาะที่นั่งจะต้องมีความยืดหยุ่นในระดับหนึ่ง สามารถซับแรงกระแทกได้บ้าง

๒. ตัวโครงสร้างรถ ปัจจุบันเรามีปัญหาเวลาเกิดอุบัติเหตุ รถตกไหล่ทางหรือตกเขามีการพลิกคว่ำ ส่วนใหญ่พบว่าโครงสร้างรถจะยุบตัว โดยเฉพาะด้านหน้ารถตู้ หรือชั้นบนของรถ ๒ ชั้นจะหายออกไป ทำให้ผู้โดยสารที่นั่งอยู่ชั้นบนอันตราย เพราะไม่มีอะไรไปปกปิด ดังนั้นจุดเชื่อมต่อของเหล็ก ต้องแข็งแรงเพียงพอ

ที่ผ่านมาแม้ว่าในประเทศไทยโดยกรมการขนส่งทางบกจะได้มีการศึกษาแล้ว แต่ก็ยังไม่ได้มีการกำหนดให้เป็นมาตรฐานเทียบเท่ามาตรฐานสากล ดังนั้น จึงจำเป็นต้องกระตุ้นหน่วยงานรัฐเร่งดำเนินการตามแผนและประกาศบังคับใช้โดยเร็ว

นอกจากนี้ในส่วนของเข็มขัดนิรภัยก็เช่นเดียวกัน แม้ว่าขณะนี้กรมการขนส่งทางบกได้ประกาศบังคับออกมาตั้งแต่เดือนเมษายน พ.ศ.๒๕๕๕ รวมถึงคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติที่ ๑๕/๒๕๖๐ เรื่อง มาตรการเพิ่มความปลอดภัยในรถโดยสารสาธารณะแล้วว่าทุกเบาะที่นั่งในรถโดยสารสาธารณะต้องมีเข็มขัดนิรภัย แต่ที่ผ่านมาก็ยังคงมีปัญหาในเรื่องของการบังคับใช้หลายๆ ครั้งประชาชนไม่ค่อยได้ตระหนักถึงความปลอดภัยในส่วนนี้เท่าไรนัก จึงไม่นิยมคาดเข็มขัดนิรภัย ต้องขอความร่วมมือจากสื่อต่างๆ ช่วยกันรณรงค์ประชาสัมพันธ์อย่างต่อเนื่อง

ดังนั้น ผู้วิจัยต้องการให้หน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องโดยตรงเกี่ยวกับตัวรถโดยสารสาธารณะ และพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ โดยกรมการขนส่งทางบกต้องเร่งดำเนินการตรวจสอบถึงสาเหตุ และแนวทางในการป้องกัน ไม่ให้อุบัติเหตุเช่นนี้เกิดขึ้นอีก โดยเฉพาะช่วงปิดเทอม และช่วงเทศกาลสำคัญต่างๆ ทำให้ประชาชนที่ชอบเดินทางเป็นจำนวนมากทำให้รถโดยสารและพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะทั้งรถตู้หรือรถขนาดใหญ่ก็ตามมีจำนวนไม่เพียงพอ ทำให้ต้องขับรถอย่างต่อเนื่องเป็นระยะเวลานานบางครั้งก็ไม่ชำนาญเส้นทาง รวมทั้งเกิดจากปัจจัยแวดล้อมอื่นๆ เช่น สภาพถนนไม่สมบูรณ์ ทัศนวิสัยไม่เหมาะสม ทำให้เกิดความสูญเสียต่อชีวิตและทรัพย์สินเป็นจำนวนมาก

ทั้งนี้ เพื่อเป็นการสร้างมาตรฐานบริการรถโดยสารให้เกิดความปลอดภัย และสร้างความมั่นใจแก่ผู้ใช้บริการต้องให้กรมการขนส่งทางบกกำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งประจำทางไม่ประจำทางและการขนส่งระหว่างประเทศ ต้องปฏิบัติตามกฎกระทรวงว่าด้วยความปลอดภัยในการขนส่ง พ.ศ.๒๕๕๔ ซึ่งกำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งต้องไม่ใช้หรือยินยอมให้ผู้ที่ไม่มีใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถ หรือมีใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถไม่ตรงตามประเภทและชนิดของรถที่ใช้ทำการขนส่ง หรือมีใบอนุญาตที่สิ้นอายุแล้ว หรือไม่มีความพร้อมในการขับรถปฏิบัติหน้าที่ขับรถและผู้ขับรถจะต้องไม่ขับรถเกินชั่วโมงทำงานตามที่กฎหมายกำหนด คือ ขับรถต่อเนื่องได้ไม่เกิน ๔ ชั่วโมงและต้องพักไม่น้อยกว่าครึ่งชั่วโมง จึงจะขับต่อได้อีกไม่เกิน ๔ ชั่วโมง ในรอบ ๑ วันรวมทั้งต้องจัดให้มีพื้นที่สำหรับติดชื่อตัว ชื่อสกุล เลขที่ใบอนุญาตเป็นผู้ประจำรถ และหมายเลขทะเบียนรถ ไว้ให้เห็นชัดเจนภายในบริเวณตัวรถ นอกจากนี้ ต้องแจ้งเบอร์โทรศัพท์ของหน่วยงานต่างๆ เพื่อติดต่อกรณีฉุกเฉินด้วย หากผู้ประกอบการขนส่งฝ่าฝืนไม่ดำเนินการตามข้อกำหนดดังกล่าว จะมีความผิดโทษปรับไม่เกิน ๕๐,๐๐๐ บาท

นอกจากนี้ต้องมีการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนให้เลือกใช้บริการรถโดยสารที่มีคุณภาพ โดยต้องตรวจสอบข้อมูลผู้ประกอบการขนส่งว่ามีความน่าเชื่อถือเพียงใด มีระบบการตรวจสอบรถที่มีคุณภาพ มีความเหมาะสมรวมถึงตรวจสอบพนักงานขับรถว่าได้รับใบอนุญาตถูกต้องจากกรมการขนส่งทางบกหรือไม่ ใบอนุญาตขาดอายุหรือไม่และมีความชำนาญเส้นทางที่ใช้บริการเพียงใด พร้อมกับให้พนักงานขับรถได้ศึกษาสภาพเส้นทาง จุดเสี่ยง จุดอันตราย เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุอีกทางหนึ่งด้วย อีกทั้งควรเลือกเดินทางในช่วงเวลากลางวัน หลีกเลี่ยงการเดินทางในยามวิกาลซึ่งมีโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูง เพื่อความปลอดภัยในการเดินทาง และหากประชาชนพบรถโดยสารที่ไม่มีมาตรฐานความปลอดภัยแจ้งที่ศูนย์คุ้มครองผู้โดยสารรถสาธารณะทันที

๔. ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการลงโทษ ผู้ประกอบการและพนักงานขับรถ โดยสาธารณะ

สาเหตุที่ผู้โดยสารนิยมใช้บริการรถตู้ในการเดินทาง เพราะคิดว่า มีที่นั่งแน่นอน มีเครื่องปรับอากาศ ถึงที่หมายรวดเร็ว ไม่รอนาน แต่สิ่งที่ผู้โดยสารแทบไม่มีโอกาสเลือกได้เลย คือ รถ และคนขับรถ เพราะเร่งรีบในการเดินทาง ขณะที่ปัญหาการให้บริการรถตู้โดยสารสาธารณะ โดยเฉพาะรถตู้โดยสารประจำทางในปัจจุบันอยู่ในสภาพที่มีจำนวนรถเพิ่มขึ้นมากทั้งที่ถูกลงและผิดกฎหมาย มาตรฐานรถแตกต่างกันไปตามลักษณะของผู้ประกอบการที่นำรถเข้ามาวิ่งให้บริการ ซึ่งมีทั้งรายใหญ่และรายย่อย จำนวนรถในปัจจุบันจึงมากเกินไปจนความต้องการใช้บริการ คนขับต้องทำรอบเพื่อเพิ่มรายได้ เกิดการขับแข่งแย่งผู้โดยสาร โดยละเลยความปลอดภัยของผู้โดยสาร

อุบัติเหตุรถตู้โดยสารสาธารณะที่เกิด ทำให้มีผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจำนวนมากไม่น้อย สาเหตุหลักเกิดจากขับเร็วเกินกำหนด ขับรถอันตราย บรรทุกผู้โดยสารเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ดัดแปลงรถโดยที่ไม่ได้รับอนุญาต ไม่ใช่เข็มนิรภัย เบาะที่นั่งหลุดเมื่อเกิดอุบัติเหตุหลายครั้งจะพบว่าการดัดแปลงเพิ่มที่นั่งผู้โดยสารเกินกว่าที่กำหนด เช่น จาก ๑๓ ที่นั่ง เป็น ๑๘ ที่นั่ง และในบางเส้นทางยังให้ผู้โดยสารยืนมาในรถตู้

การแก้ไขปัญหของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งเรื่องการจำกัดความเร็วและจำนวนรถ เป็นสิ่งที่ควรทำทั้งการนำเทคโนโลยี จีพีเอส(GPS)มาใช้ตรวจจับความเร็ว ขณะที่การขับรถด้วยความเร็วและขับรถอันตรายเกิดขึ้นในเส้นทางหลักทั่วประเทศที่มีรถตู้วิ่งให้บริการ ส่วนการควบคุมจำนวนรถหรือการให้ใบอนุญาตก็ยังมีปัญหา เพราะผู้ประกอบการบางราย การนำรถเก่า รถดัดแปลงรถไม่ได้มาตรฐานมาวิ่งในเส้นทางที่ได้รับอนุญาต การประกอบการของเอกชนร่วมบริการบางราย ก็เปิดรับใครก็ได้ที่มีรถตู้มาร่วมวิ่งให้บริการ หรือหากคนมาขับโดยไม่มีการตรวจสอบ จึงไม่มีคุณภาพทั้งรถและคนขับ ซึ่งปัญหาเรื่องมาตรฐานคนขับรถตู้โดยสารยังขาดการควบคุมอย่างมาก ถึงแม้ว่ากรมการขนส่งทางบกได้คำสั่งมาควบคุมว่ารถตู้จะวิ่งในเส้นทางที่ระยะทางไม่เกิน ๓๐๐ กิโลเมตร ปัจจุบันก็ยังมีการลักลอบวิ่ง ไม่นำรถตู้เข้าสถานี ทำให้เกิด ปัญหาของคนขับรถตู้ในเรื่องความอ่อนล้า การขับทำรอบ และความเร็ว

สำหรับ จุดจอดรถตู้โดยสารสาธารณะนั้น รถตู้ที่วิ่งในเส้นทางกรุงเทพและปริมณฑล ซึ่งอยู่ในการดูแลของ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) มักไม่มีปัญหานี้และส่วนใหญ่ทำถูกต้อง ที่มีปัญหาคือจุดจอดรถตู้โดยสารที่วิ่งให้บริการในเส้นทางต่างจังหวัดที่ปัจจุบันอยู่ในความรับผิดชอบของ บริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.) จุดจอดในแหล่งกลางเมืองที่เป็นศูนย์กลางการเดินทางที่เห็นกันอยู่ในปัจจุบันนั้นก็ผิดกฎหมาย เนื่องจากรถตู้ที่วิ่งเส้นทางต่างจังหวัดบางเส้นทางนั้นเดิมมาจากการนำรถตู้เข้ามาเปิดจุดจอดให้บริการอย่างผิดกฎหมาย ต่อมาทางคณะกรรมการจัดระเบียบและแก้ไขปัญหาการตู้โดยสารสาธารณะได้มีการกำหนดจุดจอดให้ถูกกฎหมายซึ่งมีทั้งนายท่าปล่อยรถ และนายตรวจคอยควบคุมดูแลในสถานี เพราะหากเกิดการกระทำผิดเช่น บรรทุกเกิน หรือ ปล่อยให้มีคนยืน นายท่าสถานีต้องรับผิดชอบแต่ก็ยังคงมีรถตู้โดยสารบางส่วนยังไม่เปลี่ยนจุดจอด เนื่องจากผู้ใช้บริการก็มีเคยชินกับความสบายที่ไม่ต้องไปถึงสถานีขนส่ง สะดวกและลดเวลาการเดินทาง ทำให้เกิดปัญหาจุดจอดเหล่านี้ไม่ได้มีการกวดขันดูแล ซึ่งอาจเป็นอันตรายต่อผู้โดยสาร

ผู้วิจัยมีแนวความคิดว่าการสร้างความปลอดภัยในการใช้บริการรถตู้โดยสารสาธารณะนั้น ต้องแก้ที่ระบบ เช่น การนำกลไกของสถานีขนส่งของบริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.) ซึ่งจะมีนายท่าปล่อยรถ และนายตรวจประจำสถานี มาใช้ในการตรวจสอบจำนวนที่นั่งโดยสาร และหน่วยงานรัฐอย่าง กรมการขนส่งทางบก องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) และบริษัทขนส่ง จำกัด (บขส.) ควรมีการสุ่มตรวจเป็นระยะ ในฐานะที่เป็นผู้ออกใบอนุญาต และผู้ถือใบอนุญาต ต้องสร้างกลไกตรวจสอบ เพราะเวลาารถตู้ทำผิดโดนจับ คนที่โดนลงโทษไม่ใช่เจ้าของรถแต่เป็นผู้รับใบอนุญาต คือ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.)หรือ บริษัทขนส่ง จำกัด (บขส.)ซึ่งรถในระบบ หากโดนปรับที่นั่งเกิน คนที่จะโดนปรับคือ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.)หรือบริษัทขนส่ง จำกัด (บขส.) และต้องปรับตามกฎหมายกำหนด

อย่างไรก็ตาม ข้อดีประการหนึ่งของการทำให้รถตู้ถูกกฎหมายคือสามารถตรวจสอบผู้ขับขี่ได้ระดับหนึ่งแต่ถ้าเป็นรถตู้ที่ผิดกฎหมายหากเกิดปัญหาขึ้นมาก็ไม่สามารถติดตามได้เพราะทั้งรถตู้และคนขับก็อยู่นอกระบบ ข้อเสียเปรียบของผู้โดยสารคือไม่สามารถเลือกรถและคนขับรถได้ ดังนั้นการที่ยังไม่สามารถควบคุมคนขับรถสาธารณะได้จึงเท่ากับเพิ่มความเสี่ยงให้กับผู้โดยสาร

ผู้วิจัยคิดว่า ความปลอดภัยของผู้โดยสารรถสาธารณะควรเป็นจุดมุ่งหมายหลักของการให้บริการและควรต้องมีผู้รับผิดชอบหากมีความเสียหายเกิดขึ้น สิ่งที่ต้องทำในระยะสั้นคือต้องเข้มงวดเรื่องการตัดแปลงเพิ่มที่นั่งและการบรรทุกเกิน การเข้มงวดเรื่องความเร็วและการขับรถอันตรายการบังคับใช้กฎหมายเรื่องที่นั่งและเข็มขัดนิรภัยกำหนดแนวทางในการกำกับดูแลผู้ถือใบอนุญาตเพื่อให้ผู้ประกอบการควบคุมดูแลคนขับรถของบริษัท หรือรถที่เข้ามาร่วมให้บริการได้ในระยะยาวควรทบทวนความจำเป็นของรถตู้โดยสารในเส้นทางต่างๆ พิจารณาศึกษามาตรฐานรถโดยสารประจำทาง ที่ต้องวิ่งในระยะทางไกล

ส่วนด้านการบังคับใช้กฎหมาย กรมการขนส่งทางบกต้องส่งเจ้าหน้าที่ตรวจการขนส่งทางบกลงพื้นที่กวดขันการให้บริการรถโดยสารสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครอย่างต่อเนื่อง เน้นมาตรการเฝ้าระวังตรวจจับเปรียบเทียบปรับ ที่เข้มข้น จริงจัง ทันทที สำหรับผลการตรวจจับรถตู้โดยสารสาธารณะหากพบการกระทำความผิดซ้ำซาก และกรณีความผิดทำลายสภาพลักษณะประเทศ ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยของผู้โดยสาร ดำเนินการพักใช้หรือเพิกถอนทันที

ทั้งหมดนี้หากดำเนินการอย่างจริงจังจะลดอุบัติเหตุ ความสูญเสีย ทำให้ผู้โดยสารไม่รู้สึกเสี่ยงภัยทุกครั้งที่ใช้บริการรถตู้โดยสารสาธารณะได้

๕. ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับรถตู้โดยสารสาธารณะกับระบบโครงข่ายการขนส่งสาธารณะ

เมื่อความปลอดภัยในการเดินทางสาธารณะต้องเป็นสิทธิพื้นฐาน ผู้วิจัยได้ศึกษาข้อมูลของนักวิชาการหลายท่าน ได้กล่าวว่าที่ผ่านมารัฐไม่เคยวางแผนการขนส่งสาธารณะภาพใหญ่ การปล่อยให้วินตู่เกิดขึ้นจำนวนมากแบบไม่มีแผนรองรับ ทั้งที่จริงแล้วการขนส่งผังเมือง และการใช้ประโยชน์ที่ดินต้องไปด้วยกัน ซึ่งต้องทำแผนภาพใหญ่ ยุกระดับวินรถตู้ที่เกิดขึ้นเป็นนิติบุคคล สร้างระบบการรับผิดชอบร่วมกัน

การแก้ไขปัญหาของภาครัฐด้วยการมองเฉพาะรถตู้โดยสารเพียงอย่างเดียวคงไม่สามารถแก้ปัญหาได้แต่ต้องศึกษาให้ลึกถึงระดับกระบวนการทัศนของรัฐต่อการมองเห็น การขนส่งสาธารณะจนไปถึงการวางผังเมือง ซึ่งหมายความว่าต้องมีการวางแผนอย่างเป็นระบบในภาพใหญ่แต่เป็นสิ่งที่ประเทศไทยในขณะนี้ไม่มี

ผู้วิจัยมีแนวความคิดว่าต้องเปลี่ยนแปลงกระบวนการทัศนของ รัฐ เมื่อความปลอดภัยในการเดินทางเป็นสิทธิขั้นพื้นฐานของประชาชน ผนวกกับเรื่องความเป็นธรรมเข้าไป รัฐต้องวางนโยบายขนส่งสาธารณะที่ช่วยเหลือผู้มีรายได้น้อยหรือคนด้อยโอกาสในสังคมตั้งนั้นเมื่อความปลอดภัยมีต้นทุนไม่ว่ารัฐจะต้องทุ่มเงินเท่าไร ก็ต้องทำให้การเดินทางขนส่งสาธารณะปลอดภัย ซึ่งเป็นคนละเรื่องกับบริการขนส่งสาธารณะ

การขนส่งสาธารณะด้วยรถตู้โดยสารนั้นประชาชนที่ใช้ไม่ได้เป็นคนจนที่สุดของสังคม แต่โดยส่วนใหญ่การเดินทางในเมือง ประชาชนที่ใช้รถตู้เป็นชนชั้นกลางขึ้นไป ดังนั้น เราต้องเข้าใจก่อนว่ารัฐต้องการสนับสนุนให้เกิดการเดินทางสาธารณะทั้งภายในเมืองและระหว่างเมืองด้วยรูปแบบที่มีประสิทธิภาพและเป็นธรรมในกรณีการเดินทางระหว่างเมือง รัฐไม่ได้ทำระบบขนส่งสาธารณะให้มีราคาต่ำโดยสารที่ต่ำสำหรับผู้มีรายได้น้อยเท่านั้น แต่เหตุผลที่รัฐยังจำเป็นและควรเข้าไปช่วยอุดหนุนรถโดยสารสาธารณะระหว่างเมืองก็เป็นเพราะว่ารัฐต้องพยายามให้คนใช้รถส่วนตัวน้อยที่สุด และยังมีประชาชนจำนวนมากที่ไม่มีรถยนต์ส่วนตัว นี่คือเหตุผลว่าทำไมรัฐยังคงต้องเข้าไปช่วยอุดหนุนรถโดยสารระหว่างเมืองให้มีความสะดวก ปลอดภัยมากกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน

นโยบายที่ผ่านมา เห็นได้ชัดว่ารัฐจัดลำดับความสำคัญรถโดยสารสาธารณะไว้อันดับท้าย รถโดยสารสาธารณะเทียบไม่ได้กับระบบรางที่กำลังเร่งผลักดัน ดังนั้นการลงทุนในส่วนนี้จึงน้อยมาก ที่ผ่านมามององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ(ขสมก.) แทบจะไม่มีมีการปรับปรุงโครงสร้างและเส้นทางที่สะท้อนการเปลี่ยนแปลงของรูปแบบการเดินทาง จึงเกิดปัญหาว่าเส้นทางขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) ไม่สามารถแข่งกับรถตู้โดยสารได้ เนื่องจากรถตู้ภายในเมืองมีความยืดหยุ่นกว่าเขตนอกเมืองก็เช่นกัน รถตู้สามารถแข่งขันได้มากกว่ารถใหญ่ของ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) และบริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.) ซึ่งก็ย้อนกลับมาว่ารัฐไม่ได้มีการวางแผนขนาดใหญ่เรื่องการเดินทางขนส่งสาธารณะทั้งภายในเมืองและระหว่างเมือง

ดังนั้น การบริการรถโดยสารสาธารณะจึงกลายเป็นสิ่งที่เอกชนทำไป โดยที่รัฐไม่มีแผนวางไว้ เมื่อไม่มีแผนก็ทำให้ไม่รู้ว่าจะหาเงินจะขาดทุนและรัฐต้องเข้าไปช่วยเหลือหรืออุดหนุนแล้วถ้าเส้นทางไหนทำกำไรได้ก็เอาส่วนที่ทำได้ก็เอาส่วนที่ทำได้ก็เอาส่วนที่ขาดทุนส่วนที่ขาดทุน

ด้านความยืดหยุ่น ความเร็ว ความถี่ในการออกรถ การไปส่งถึงที่หมายปลายทางซึ่งรถตู้โดยสารสาธารณะนั้นมีวินที่อยู่ใกล้แหล่งชุมชนสามารถเดินทางไปได้สะดวก กลายเป็นข้อได้เปรียบที่รถโดยสารขนาดใหญ่และรถเมล์มีให้ผู้ใช้โดยสารไม่ได้ เฉพาะประเด็นที่ตั้งสถานีขนส่งก็เห็นชัด สถานีขนส่งในกรุงเทพฯ ไม่นับเอกมัย ทั้งหมดฮิตและสายใต้ใหม่ตั้งอยู่ห่างออกไปจากตัวเมือง หรือในกรณีสถานีขนส่งผู้โดยสารจตุจักรกลับไม่ได้ทำการเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าอย่างที่ควรจะเป็น

การที่สถานีขนส่งในต่างจังหวัดอยู่ห่างจากเมือง คือแต่เดิมรถวิ่งเข้าไปกลางเมือง แต่เมื่อเมืองขยายมากขึ้น มีความหนาแน่นมากขึ้น มีคนใช้มากขึ้น ที่ที่มีอยู่เดิมไม่พอ แล้วก็ไม่มี การขยาย เนื่องจากการวางผังเมืองของประเทศไทยไม่ได้คิดไกลไปถึงโครงสร้างพื้นฐานอย่างสถานีขนส่ง เมื่อการวางผังเมืองกับการวางแผนขนส่งสาธารณะไม่ได้ไปด้วยกัน จึงเกิดปัญหาสถานีขนส่งไปอยู่ ข้างนอกเมือง

ในภาพใหญ่กว่านั้น ในกรุงเทพฯ และปริมณฑล เหตุผลหนึ่งที่รถตู้รุ่งเรืองได้ เพราะ ผังเมืองไม่ได้วางแผนไปกับการขนส่งสาธารณะและไม่มีการพัฒนาเมืองให้มีความหนาแน่นมากพอ ทำให้เกิดการพัฒนามหุ่บ้านจัดสรรและการพัฒนาเมืองแบบกระจัดกระจาย สิ่งที่เกิดขึ้นคือมีที่อยู่อาศัยที่ขนส่งสาธารณะเข้าไม่ถึง ถ้าคนมีเงินก็ซื้อรถ แต่คนจำนวนมากที่ไปอยู่หมู่บ้านจัดสรรที่ไกลออกไปเพราะที่ดินหรือโครงการที่อยู่อาศัยในเมืองมีราคาแพง รถเมล์ก็ไม่คุ้มที่จะเข้าไป กลายเป็นมอเตอร์ไซค์รับจ้างและรถตู้โดยสารที่เข้ามามีบทบาทในส่วนนี้คือตัวอย่างของการวางผังเมืองที่ไม่มีประสิทธิภาพที่ทำให้เกิดปัญหาการขนส่งสาธารณะที่ไม่มีประสิทธิภาพไปพร้อมๆ กัน ดังนั้นการวางแผนการขนส่งสาธารณะ การวางผังเมืองและการใช้ประโยชน์ที่ดิน จึงต้องถูกคิดในภาพรวมพร้อมกัน

เมื่อไม่มีแผนการขนส่งสาธารณะลักษณะการกำกับที่ผ่านมารัฐจึงเป็นในลักษณะว่าเอกชนรายไหนมาขอเปิดเส้นทาง รัฐจะเช็คว่าเป็นได้หรือไม่ ถ้าได้ก็ปล่อยให้เปิด รถทัวร์ขนาดใหญ่ จึงเกิดขึ้นได้ยากกว่ารถตู้ เนื่องจากรถตู้มีจุดคุ้มทุนต่ำกว่า จากนั้นก็คอยเวลาให้เกิดปัญหาขึ้นเช่น ในปัจจุบัน แล้วคอยตามแก้ปัญหา และอีกเหตุผลหนึ่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุก็เพราะตัวเส้นทาง และจุดคุ้มทุนไม่ได้ถูกวางแผนมาตั้งแต่ต้น ทำให้ไม่มีการกำหนดมาตรฐานการบริการเพราะไม่มีแผน ใหญ่ด้านการขนส่งสาธารณะของประเทศ เอกชนก็ต้องลดต้นทุนของตัวเองเพื่อให้คุ้มทุน เอกชนซื้อรถ มาและผ่อน รับผิดชอบ เพราะเขาต้องไปกู้ซื้อรถ เนื่องจากรัฐไม่ได้ให้เงินช่วยเหลือผู้ประกอบการ เขาก็ต้องวิ่งให้ได้รอบมากที่สุดเพื่อเอาเงินนั้นไปผ่อน

ในทางกลับกันถ้ารัฐบอกว่าเส้นทางนี้จะมีความต้องการของผู้โดยสารเท่าไร ก็จะ สามารถบอกได้ว่า รถจะวิ่งแล้วปลอดภัยต้องมีรถจำนวนเท่าไร เช่น เส้นทางจันทบุรีจะมีคน ประมาณเท่านี้ ต้องมีรถวิ่งในเส้นทาง๒๐ คัน วิ่ง ๓รอบต่อวัน แต่เนื่องจากไม่ได้วางแผนไว้กลายเป็นว่าแทนที่จะเป็น ๓ รอบต่อวันก็กลายเป็น ๕ รอบต่อวัน นี่คือนี่ที่เรียกว่าไม่มีมาตรฐานการบริการ และเมื่อไม่มีแผน จึงไม่ได้เอาแผนนั้นมาแปลงเป็นกำลังคนที่จะมากำกับดูแลรถตู้โดยสาร

ประเด็นสำคัญต่อมาคือ เนื่องจากที่ผ่านมารรถตู้โดยมากเป็นผู้ประกอบการรายย่อย จำนวนมากเป็นผู้ที่ซื้อรถมาเองและผ่อนเอง แต่มารวมตัวกันหลวมๆ เป็นวิน มีการบริการจัดการ บางอย่างภายในวินแต่บางคนที่มีรถหลายคันแล้วก็ปล่อยให้คนอื่นเช่า หรือมีคนซื้อรถมาแล้วจ้างคน อื่นมาเป็นคนขับ แต่ทั้งหมดตั้งอยู่บนฐานที่ว่ารายได้มาจากจำนวนรอบที่วิ่งเป็นหลัก ก็จะทำให้เกิดปัญหา แรงจูงใจที่ทำให้ต้องวิ่งให้ได้มากที่สุดและเร็วที่สุด

ผู้วิจัยเห็นว่าเรื่องนี้เป็นเรื่องสำคัญ เมื่อคนขับรถตู้ไม่ว่าจะเป็นเจ้าของรถเองหรือ รับจ้างขับก็ตาม คนกลุ่มนี้กลายเป็นแรงงานนอกระบบที่ไม่มีสวัสดิการ ไม่มีรายได้พื้นฐาน แม้ว่ามี ผู้ประกอบการบางรายจะมีเงินเดือนให้คนขับรถ แต่ก็ยังอยากมีรายได้เสริม แรงจูงใจ หรือเบียดเบียนที่ ไปอ้างอิงกับจำนวนรอบที่วิ่งได้ ซึ่งเป็นสิ่งที่ไม่ควรมีเลยในระบบขนส่งสาธารณะ เพราะขัดกับหลัก ความปลอดภัยอย่างยิ่ง

ขณะที่ในต่างประเทศกลับใช้ระบบที่กลับกันกับของไทย กล่าวคือรายได้หรือโบนัส จะขึ้นอยู่กับบันทึกความปลอดภัยของคนขับแต่ละคน การให้แรงจูงใจตามจำนวนรอบและความเร็วที่วิ่งโดยไม่ได้ขึ้นอยู่กับความปลอดภัยเป็นระบบแรงจูงใจที่ผิด แต่ระบบที่ดีคือยิ่งขับขี่ปลอดภัยมากเท่าไรยิ่งได้โบนัส

ผู้วิจัยมีความเห็นว่าต้องเปลี่ยนระบบแรงจูงใจใหม่ ให้ความปลอดภัยเป็นตัวตั้ง แต่จะทำอย่างนั้นได้ก็ต้องมีระบบสวัสดิการให้กับคนขับที่ไม่ขึ้นอยู่กับจำนวนรอบหรือความเร็ว จะไปถึงสวัสดิการได้ต้องมีการรวมตัวที่แข็งแกร่งและรวมตัวในระดับองค์กรที่มีกฎหมายรองรับ เป็นนิติบุคคล สหกรณ์ หรือบริษัท

การรวมตัวนี้จะมีประโยชน์อีกประการหนึ่งคือการรับผิดชอบร่วมกัน Chain of Responsibility หรือห่วงโซ่ของความรับผิดชอบ เป็นแนวคิดที่อยู่ในนโยบายและกฎหมายการขนส่งของหลายประเทศ หลักมีอยู่ว่าความผิดซึ่งเกิดจากคนขับคนหนึ่ง ไม่ใช่ความผิดเฉพาะของคนคนนั้น แต่เป็นความผิดของทั้งระบบ อาจจะเป็นของหัวหน้า ของบริษัท การประยุกต์ใช้แนวคิดนี้กับการขนส่งผู้โดยสารมีตัวอย่างในนิวยอร์ก เป็นระบบที่เชื่อม ๓ อย่างเข้าด้วยกัน คือเป็นระบบที่ควบคุมคนขับ พาหนะ และเส้นทาง ซึ่งต้องไปด้วยกัน แต่ของเราไม่ไปด้วยกัน ของเราจะกำกับดูแล ๓ อย่างนี้แยกกัน ไม่เชื่อมกัน

ตัวอย่าง ถ้าคนขับคนหนึ่งทำผิด แน่แน่นอนว่าคนขับต้องรับผิดชอบ แต่ความผิดของคนคนนั้นต้องนับเป็นแต้มความผิดของทั้งวันซึ่งเป็นนิติบุคคลด้วย เมื่อคนขับคนหนึ่งทำผิดเกิน ๓ ครั้งก็ขับต่อไม่ได้ เพราะแต้มจะสะสมความผิด ถ้าวันนั้นมีคนขับในวันทำผิดเกินที่กำหนด บริษัทนั้นก็ไม่สามารถวิ่งบนเส้นทางนั้นได้ เมื่อรัฐตรวจมาตรฐานรถยนต์แบบสุ่ม ถ้าค้นพบว่าผิดก็นับเป็นแต้มผิดด้วย นับเป็นปีในช่วงเวลาที่กำหนด ถ้าบริษัทนั้นมีบันทึกความผิดก็จะยกเลิกใบอนุญาตการให้บริการ

การจะทำให้ระบบนี้ทำงานได้ รัฐเองก็ต้องมีมาตรการเตรียมให้บริษัทอื่นมาวิ่งแทนเพื่อไม่ให้ประชาชนได้รับความเดือดร้อน เพราะถ้าประชาชนไม่มีทางเลือก ผู้ประกอบการก็จะไม่สนใจกับมาตรการลงโทษ

เหตุผลว่าทำไมนโยบายรถโดยสารสาธารณะของไทยยังไม่พัฒนาพอในเชิงกระบวนการนี้ เพราะว่าเราแยกไม่ออกระหว่างสิ่งที่เรียกว่าการแข่งขันในตลาดกับการแข่งขันเพื่อตลาด ตอนนี้เป็นการแข่งขันในตลาดคือมีการแข่งขันที่ทำให้เกิดปัญหา เป็นเพราะนโยบายและการกำกับควบคุมของรัฐเป็นแบบการแข่งขันในตลาด แต่มันมีทางเลือกอื่นที่ทำให้ระบบการกำกับควบคุมพัฒนาขึ้นได้ คือต้องผสมทั้งการแข่งขันในตลาดและการแข่งขันเพื่อตลาด เพื่อให้มีการขนส่งโดยสารสาธารณะที่มีประสิทธิภาพและปลอดภัย

บรรณานุกรม

ภาษาไทย

หนังสือ

ณรงค์ ป้อมหลักทอง และคณะ. โครงการมาตรฐานด้านความปลอดภัยของรถในระบบรถโดยสารประจำทาง เรื่องการกำหนดมาตรฐาน การบังคับใช้และการตรวจสอบ. กรุงเทพฯ, ๒๕๕๕
ณัชชา โอเจริญ. คุณภาพการให้บริการความปลอดภัย และการเข้าถึงของรถโดยสารสาธารณะ.
กรุงเทพฯ : สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย, ๒๕๕๙
นโยบายและแผนงาน, กอง. ข้อมูลผู้ใช้บริการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ. กรุงเทพฯ : สำนักผังเมือง,
๒๕๕๕
สุเมธ องกิตติกุล และคณะ. อุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะ ด้านผลกระทบเกี่ยวกับการประกันภัย และการชดเชยเยียวยา. กรุงเทพฯ : ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน, ๒๕๕๖

วิทยานิพนธ์ รายงานการวิจัยและเอกสารวิจัย

จตุพร นนทศิริ. “บทบาทของรถตู้โดยสารประจำทางในการเชื่อมโยงระบบขนส่งมวลชน กรณีศึกษา บริเวณท่ารถอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ”. ฐานข้อมูลวิทยานิพนธ์ไทย, ๒๕๔๕.
บุญงาม เอี่ยมศุภวัฒน์. “ปัจจัยที่มีผลต่อรูปแบบการขนส่งโดยรถตู้ในเขตกรุงเทพมหานครตอนเหนือ”.
วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, ๒๕๔๒.
วีรยา อุทยานรัตน์. “การวิเคราะห์ความปลอดภัยรถตู้โดยสารสาธารณะ.” สาขาวิชาการจัดการการขนส่ง
และโลจิสติกส์ คณะโลจิสติกส์, มหาวิทยาลัยบูรพา, ๒๕๕๖

เอกสารไม่ตีพิมพ์

การขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, สถาบัน. “โครงการศึกษาความปลอดภัยในการใช้รถตู้
ประจำทาง (รายงานชั้นกลาง) เสนอต่อกรมการขนส่งทางบก”. ๒๕๕๙.
สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย, มูลนิธิ. “โครงการวิจัยแนวทางการกำหนดนโยบาย
เพื่อปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัย และการให้บริการในการเดินทาง ด้วยรถตู้
โดยสารประจำทาง”. ๒๕๖๐.
AMP Consultants. “การปฏิรูประบบการขนส่งด้วยรถโดยสารประจำทางของประเทศไทยเสนอต่อ
กรมการขนส่งทางบก”. ๒๕๕๒.

กฎหมาย

- “พระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ พ.ศ. ๒๕๑๙”, ๑๘ สิงหาคม ๒๕๑๙
- “พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒”, ๑๕ มีนาคม ๒๕๒๒
- “พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒”, ๑๘ มกราคม ๒๕๒๒
- “ระเบียบกรมการขนส่งทางบกว่าด้วยการพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๕๗”, ๗ เมษายน ๒๕๕๙

ฐานข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์

- คงศักดิ์ ชื่นไกรลาศ. “ข่าวมูลนิธิเพื่อผู้บริโภค รถตู้โดยสารครองแชมป์รถโดยสารเกิดอุบัติเหตุปี ๕๙”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก <http://www.consumerthai.org/news-consumerthai/ffc-news/3798-91221.html>, ๒๕๕๙.
- แผนงาน, กอง. กลุ่มสถิติการขนส่ง. ข้อมูลรถใหม่ที่จดทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ปี พ.ศ.๒๕๕๙. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก http://apps.dlt.go.th/statistics_web/statistics.html, ๒๕๕๙.
- วรรณโชค ไชยสะอาด. “เสียงสะท้อน ย้ายรถตู้พันอนุสาวรีย์ชัยฯมีระเบียบแต่ไม่สะดวก”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จากจาก : <http://www.posttoday.com/analysis/report/447913>, ๒๕๕๙.

ประวัติย่อผู้วิจัย

- ชื่อ : พลตรี เฉลิมพล ศรีสวัสดิ์
- วัน เดือน ปีเกิด : ๕ มกราคม ๒๕๐๖
- การศึกษา : มัธยมศึกษาปีที่ ๓ โรงเรียนพิบูลวิทยาลัย
: ปริญญาตรี วิทยาศาสตร์บัณฑิต โรงเรียนนายร้อยพระจุลจอมเกล้า
หลักสูตรหลักประจำ ชุดที่ ๗๒ โรงเรียนเสนาธิการทหารบก
- ประวัติการทำงาน
- โดยย่อ : ผู้บังคับกองพันทหารม้าที่ ๒๕ รักษาพระองค์
: ผู้อำนวยการกอง กรมยุทธการทหารบก
: เสนาธิการกองพลทหารม้าที่ ๒ รักษาพระองค์
: รองผู้บัญชาการกองพลทหารม้าที่ ๒ รักษาพระองค์
: ผู้บัญชาการกองพลทหารม้าที่ ๒ รักษาพระองค์
: สมาชิกสภานิติบัญญัติแห่งชาติ
- ตำแหน่งปัจจุบัน : ผู้บัญชาการกองพลทหารม้าที่ ๒ รักษาพระองค์/
: สมาชิกสภานิติบัญญัติแห่งชาติ

สรุปย่อ

ลักษณะวิชา สังคมจิตวิทยา

เรื่อง แนวทางการบริหารจัดการรถตู้โดยสารสาธารณะ
ผู้วิจัย พล.ต. เณลิมพล ศรีสวัสดิ์ หลักสูตร วปอ. รุ่นที่ ๕๙
ตำแหน่ง ผู้บัญชาการกองพลทหารม้าที่ ๒ รักษาพระองค์

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ประเทศไทยกำลังเติบโตอย่างรวดเร็ว เพราะเป็นศูนย์กลางรวมความเจริญ ความทันสมัย และรัฐบาลผลักดันให้เป็นศูนย์กลางด้านเศรษฐกิจของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ทำให้ประเทศไทยประสบปัญหาการบริหารจัดการสังคมเมืองด้านต่างๆ ทำให้มีเส้นทางการเดินทางมากขึ้น เพราะที่ดินในเมืองใหญ่มีราคาสูง ที่อยู่อาศัยจึงต้องอยู่ห่างไกลออกมาจากย่านชุมชน ย่านเศรษฐกิจ มาอยู่ชานเมือง จนถึงต่างจังหวัดรอบๆ กรุงเทพมหานคร จึงเกิดความต้องการการเดินทางในลักษณะเป็นแบบประจำมากขึ้น และต้องการความรวดเร็วในการเดินทาง จากการที่ประชาชนมีการเดินทางที่ปรับเปลี่ยนรูปแบบไปจากเดิม

การบริการที่มีอยู่ไม่ตอบสนอง ทำให้เกิดการบริการนอกระบบของกฎหมาย ด้วยการนำรถตู้ มาใช้รับ-ส่งผู้โดยสารในลักษณะบริการสาธารณะประจำทางโดยไม่ได้รับอนุญาต มีการรวบรวมรถตู้ เข้ามาวิ่งในแต่ละเส้นทาง ซึ่งผู้ดำเนินการ เรียกว่า เจ้าของวิน เจ้าของวินจะกำหนดเส้นทางในการวิ่งกำหนดจุดต้นทาง-ปลายทางซึ่งตอบสนองการเดินทางของประชาชนได้ระดับหนึ่ง

การสร้างปัญหาของรถตู้โดยสาร

รถตู้ได้สร้างปัญหาเพิ่มขึ้นอีกหลายประการ ได้แก่พฤติกรรมของผู้ขับขี่รถสาธารณะที่ไม่เคารพกฎระเบียบ จำนวนรถโดยสารผิดกฎหมายออกมาบริการมากขึ้น จึงเกิดปัญหาการจราจรที่ติดขัดและความปลอดภัยของผู้โดยสารซึ่งเป็นปัญหาที่สำคัญและเป็นวาระเร่งด่วนที่ต้องดำเนินการแก้ไข เพราะส่งผลกระทบต่อรูปแบบการดำเนินชีวิตของประชาชน ซึ่งปัญหาการจราจรติดขัดเป็นปัญหาที่คงอยู่กับเมืองที่มีประชากรอยู่เป็นจำนวนมาก ประกอบกับการเพิ่มขึ้นของจำนวนรถยนต์ ซึ่งสูงถึง ๙,๒๗๐,๖๕๐ คัน (กรมการขนส่งทางบก, สิงหาคม ๒๕๕๙) ทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดอย่างยิ่ง

การให้บริการของรถตู้โดยสารสาธารณะ

จากพฤติกรรมการให้บริการของรถตู้โดยสารสาธารณะ ตรงใจผู้โดยสารมากกว่า ๔ ลักษณะ ได้แก่

๑. การเริ่มใช้บริการมีเข้าถึงง่ายกว่า
๒. ระยะเวลาจอดใช้เวลาสั้น
๓. ระยะเวลาเดินทาง ที่รวดเร็ว
๔. การส่งต่อที่ปลายทางถึงจุดหมายปลายทาง

การบริการเหล่านี้เองที่ทำให้ผู้โดยสารหันมาใช้บริการรถตู้โดยสารสาธารณะเพิ่มมากขึ้นทุกวัน

จุดอ่อนของรถตู้โดยสารสาธารณะ

การศึกษาเกี่ยวกับจุดอ่อน (หรือระดับการบริการที่เป็นจุดอ่อน) ของรถตู้โดยสารสาธารณะ เช่น เรื่องของความปลอดภัยของผู้โดยสารทั้งจากการขับขี่ (ขับรถเร็ว และหวาดเสียว) และจากตัวรถ (รถเก่า ประตูปิดไม่สนิท) และรถตู้โดยสารสาธารณะบางส่วนเป็นรถผิดกฎหมายทำให้ผู้โดยสารไม่ได้รับการคุ้มครองอย่างเหมาะสม นอกจากนี้ยังมีเรื่องของสภาพสถานีรถตู้ที่อยู่ริมถนนหรือบริเวณศูนย์การค้าซึ่งแม้จะสะดวกแต่ก็ไม่เป็นระบบและไม่อยู่ในความควบคุม

อุบัติเหตุรถตู้โดยสารสาธารณะ

หากจะพิจารณาอุบัติเหตุที่มีรถตู้โดยสารสาธารณะเข้าไปมีส่วนเกี่ยวข้องในโดยในรอบปีที่ผ่านมา (มกราคม-พฤศจิกายน ๒๕๕๙) มีการเกิดอุบัติเหตุจากรถตู้โดยสาร จำนวน ๒๑๕ ครั้ง มีผู้ได้รับบาดเจ็บรวม ๑,๑๐๒ คน และมีผู้เสียชีวิต ๑๐๓ ราย เฉลี่ยเกิดอุบัติเหตุ ๑๙.๕ ครั้ง/เดือน บาดเจ็บเฉลี่ย ๑๐๐ คน/เดือน เสียชีวิตเฉลี่ย ๘.๔ คน/เดือน (ข้อมูลจากศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยกระทรวงมหาดไทย)

สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุรถตู้โดยสารสาธารณะ

โดยสาเหตุส่วนใหญ่พบว่ามาจากคน รถ และถนน รวมทั้งสิ่งแวดล้อมอื่นๆ แต่ปัจจัยหลักพบว่าเป็นสองอันดับแรก คือ

๑. คน พฤติกรรมการขับขี่ ที่ไม่เคารพกฎจราจรหรือการตระหนักถึงความปลอดภัยของตนเองและผู้โดยสาร เช่น การขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดทำให้ไม่สามารถควบคุมรถได้เมื่อเกิดเหตุการณ์เฉพาะหน้า บรรทุกผู้โดยสารเกินกว่าที่นั่ง หลับใน

๒. รถ สภาพของรถโดยสารที่มีอายุการใช้งานสูง มีการดัดแปลงด้วยการเพิ่มที่นั่งผู้โดยสารและติดตั้งระบบแก๊สเป็นเชื้อเพลิง ซึ่งส่งผลให้น้ำหนักรวมและสมดุลน้ำหนักตัวรถเปลี่ยนแปลงจากตัวรถแบบเดิมซึ่งอาจมีผลโดยตรงต่อการควบคุมรถ การบังคับเลี้ยวจนเกิดเหตุการณ์ หลุดโค้ง ท้ายปัด ล้อล้อคไถลเป็นต้น รวมถึงการไม่ติดตั้งอุปกรณ์ที่จะช่วยลดความรุนแรงของอุบัติเหตุต่อผู้โดยสาร หรืออุปกรณ์ไม่สามารถใช้งานได้จริง อาทิ เข็มขัดนิรภัย

ผลกระทบโดยตรงที่พบว่าเป็นปัญหาคือ รถตู้ที่ผ่านการดัดแปลง ปริมาณน้ำหนักรวมและสมดุลน้ำหนักของรถที่เปลี่ยนแปลงไป โดยสามารถเปรียบเทียบน้ำหนักของรถตู้โดยสารโครงสร้างเดิมจะพบว่า รถตู้ที่ได้รับการดัดแปลงมีจะน้ำหนักของรถรวมถึง ๓,๓๕๐ กิโลกรัม เพิ่มจากประเภทที่ไม่ได้ดัดแปลงประมาณ ๔๐๐ กิโลกรัม (รวมน้ำหนักของถังเชื้อเพลิง และเบาะที่นั่ง)

ปัญหาผู้มีอิทธิพลของรถตู้โดยสารสาธารณะ

ปัญหาของผู้มีอิทธิพลที่เข้ามาเกี่ยวข้องกับการจัดการเดินรถตู้โดยสารสาธารณะที่ให้บริการขนส่งผู้โดยสาร มีจำนวนมากที่ไม่ได้รับใบอนุญาตประกอบการถูกต้องตามกฎหมาย วิธีการจัดการรถตู้เหล่านี้ ใช้วิธีตกลงกันและมีผู้มีอิทธิพลเป็นผู้นำและให้การสนับสนุน งานหลักของผู้มีอิทธิพล คือ

๑. การกำหนดเส้นทาง
๒. ควบคุมไม่ให้มีผู้วิ่งซ้อนทับเส้นทางในลักษณะที่จะแย่งผู้โดยสารโดยตรง
๓. เคลียร์เส้นทางกับเจ้าหน้าที่เพื่อให้ได้รับความสะดวก
๔. ควบคุมปริมาณรถตู้ในแต่ละเส้นทางไม่ให้มีจำนวนรถมากเกินไป
๕. กำหนดราคาค่าโดยสาร
๖. ดำเนินกิจกรรมต่างๆ ที่จะป้องกันและช่วยเหลือ สมาชิกของกลุ่มไม่ให้เกิดความยุ่งยากมากเกินไปจนเกินเหตุ

ผู้มีอิทธิพลจะคัดเลือกหัวหน้าคิวให้ทำหน้าที่กำกับดูแล จากนั้นหัวหน้าคิวก็จะทำหน้าที่จัดรถในคิว ไม่ให้แข่งกัน รวมถึง รวมถึงการอยู่ร่วมกันโดยมีผลประโยชน์ลงตัวผู้มีอิทธิพล ใครที่อยากวิ่งรถตู้ก็ต้องจ่ายให้กับผู้มีอิทธิพลหรือเจ้าของวิน

ผลกระทบจากปัญหาการตู้โดยสารสาธารณะ

ผลกระทบจากปัญหาการตู้โดยสารสาธารณะจำนวนมากที่ประกอบการเดินรถโดยสารประจำทางมาใช้รับ-ส่งผู้โดยสารบนเส้นทางต่างๆ แข่งขันกับรถโดยสารประจำทาง การดำเนินการดังกล่าวส่งผลกระทบซึ่งมีด้านหลัก ๕ ด้านดังนี้

๑. ผลกระทบที่ก่อให้เกิดปัญหาการจราจรและขนส่ง สรุปได้ ๒ ลักษณะได้แก่

๑.๑ ปัญหาการจราจรจากพฤติกรรมการขับขี่ที่ผิดกฎหมาย ไม่เหมาะสมทำให้เกิดการติดขัดขณะจอด เช่นที่บริเวณคิวจอดรถตู้ และป้ายจอดรถหลักๆ ที่มีผู้โดยสารมาก เนื่องจากการจอดแช่และกีดขวางการจอดหรือการออกตัวเองรถอื่นๆ หรือปัญหาความล่าช้าบนทางที่บริเวณทางร่วมทางแยกเนื่องจากการเปลี่ยนช่องทางกะทันหัน หรือเปลี่ยนช่องทางที่บริเวณห้ามเปลี่ยนช่องทาง เป็นต้น

๑.๒ ปัญหาอุบัติเหตุการจราจรหรือความเสี่ยงต่อการเกิดเหตุ เนื่องจากลักษณะการขับขี่ สภาพรถ การขาดการบำรุงรักษาอย่างเหมาะสม เช่น การใช้ยางที่หมดสภาพ การขาดการตรวจสภาพ รวมถึงการขาดการควบคุมหรือจัดการทุกประเภทโดยหน่วยงานของรัฐฯ เป็นต้น

๒. ผลกระทบต่อผู้เดินทาง สรุปได้ ๒ ลักษณะทั้งที่ได้ประโยชน์และเสียประโยชน์ได้แก่

๒.๑ ผู้เดินทางกลุ่มหนึ่งสามารถเดินทางได้สะดวก รวดเร็วขึ้น เนื่องจากคิวรถตู้จอดอยู่ในเมือง ไม่ต้องไปขึ้นถึงสถานีขนส่ง และปลายทางยังสามารถตกลงกันได้

๒.๒ ปัญหาความไม่ปลอดภัยของผู้เดินทาง/ผู้ใช้บริการ เนื่องจากสภาพ/วิธีการขับขี่ สภาพรถ หรือสภาพภายในรถ เนื่องจากการที่รถประเภทนี้ยังไม่ได้รับการดูแล จัดระเบียบอย่างเหมาะสม

๓. ผลกระทบที่เกิดกับผู้ประกอบการเดินรถโดยสารระหว่างเมือง (ซึ่งได้รับอนุญาตถูกต้องตามกฎหมาย) จะมีผู้โดยสารใช้บริการน้อยลง (เนื่องจากระดับการบริการที่ไม่สามารถแข่งขันได้กับรถตู้ ตั้งแต่ตำแหน่งขึ้นรถ ระยะเวลาจอดคอย ระยะเวลาเดินทาง และจุดหมายปลายทาง) จนถึงระดับขาดทุน และเลิกกิจการ

๔. ผลกระทบต่อผู้ประกอบการรถตู้เองก็มีเช่นกัน ที่สำคัญที่สุดคือการที่ต้องประกอบอาชีพที่ผิดกฎหมายเป็นประจำ, ตกอยู่ภายใต้อิทธิพลและการควบคุมของผู้มีอิทธิพลอย่างแทบไม่มีโอกาสได้ประกอบการอย่างมีอิสระ

๕. ผลกระทบที่เกิดกับหน่วยราชการที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมการขนส่งทางบก และสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ซึ่งจะถูกมองว่าไม่พยายามกวดขันการทำผิดกฎหมายหรือ ไม่จัดการกับผู้ที่มีอิทธิพล หรืออาจเลยเถิดไปถึงการมีส่วนได้/เสียร่วมกับการกระทำผิดกฎหมายเหล่านี้ นอกจากนี้ยังมีเรื่องภาพพจน์ของหน่วยงานที่มีอำนาจ เช่น ตำรวจ, ทหาร ว่าให้การสนับสนุนกิจการเหล่านี้ด้วย

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

๑. เพื่อศึกษาปัญหาและแนวทางการแก้ไขปัญหาของรถตู้โดยสารสาธารณะด้านต่างๆ เช่น ด้านความปลอดภัย ด้านการจราจร ด้านกฎหมาย เป็นต้น
๒. เพื่อวิเคราะห์ปัจจัยที่เกี่ยวข้องของปัญหารถตู้โดยสารสาธารณะ สภาพรถตู้โดยสารสภาพคนขับ และพฤติกรรมการขับขี่ที่มีต่อประชาชนที่ใช้บริการรถตู้โดยสารสาธารณะและแนวทางการแก้ไข
๓. เพื่อเสนอแนวทางในการบริหารจัดการรถตู้โดยสารสาธารณะให้ยั่งยืน

ขอบเขตการวิจัย

การจัดระเบียบสังคมเพื่อความมั่นคงศึกษากรณี รถตู้โดยสารสาธารณะ ในครั้งนี้หากจะทำการศึกษาให้ครอบคลุมการจัดระเบียบรถตู้โดยสารสาธารณะทั้งระบบจะมีขอบเขตกว้างมาก เนื่องจากมีการดำเนินการหลายขั้นตอน ดังนั้นจึงกำหนดขอบเขตการศึกษาวิจัยเฉพาะด้านปัญหาและการดำเนินการแก้ไขปัญหาของรถตู้โดยสารสาธารณะให้ถูกต้องตามกฎหมายอย่างยั่งยืน ตามที่กรมการขนส่งทางบก บริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.) และองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) กำหนด

วิธีดำเนินการวิจัย

การศึกษาครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ เพื่อศึกษาแนวทางการจัดระเบียบรถตู้โดยสารสาธารณะให้ปฏิบัติตามกฎหมายโดยมีวิธีการดำเนินการวิจัยรายละเอียด ดังนี้

๑. ศึกษาวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องได้แก่ กฎหมาย พระราชบัญญัติ บทความและบทวิเคราะห์และศึกษาเปรียบเทียบรูปแบบการให้บริการรถตู้โดยสารสาธารณะประเภทอื่นๆกับรถตู้โดยสารสาธารณะ
๒. การกำหนดนโยบายที่สำคัญต่อการดำเนินการต่อรถตู้โดยสารสาธารณะ
๓. ศึกษาบทบาทและภารกิจของหน่วยงานที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการดำเนินการต่อรถตู้โดยสารสาธารณะ
๔. กระบวนการจัดระเบียบรถตู้โดยสารสาธารณะโดย คสช.ตั้งแต่ มิถุนายน ๒๕๕๗ จนถึงปัจจุบัน

๕. ประชากรและกลุ่มตัวอย่างเลือกจากกลุ่มผู้ที่มีความรู้หรือผู้ที่มีความข้องเกี่ยวกับรถตู้โดยสารสาธารณะ ประกอบด้วย ผู้บริหารกรมการขนส่งทางบก ผู้บริหารบริษัทขนส่งจำกัด เจ้าหน้าที่ตำรวจ คนขับรถตู้โดยสารสาธารณะและประชาชนผู้ใช้บริการ

๖. เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล ประกอบด้วยแบบสัมภาษณ์

๗. การรวบรวมข้อมูล ประกอบด้วยการสัมภาษณ์จากกลุ่มตัวอย่างผู้ให้คำตอบโดยตรง และการสัมภาษณ์ทางโทรศัพท์ใช้ในกรณีที่ไม่สามารถทำการสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่างได้โดยตรง ซึ่งจะเริ่มจากการชี้แจงหรืออธิบายให้ผู้ตอบเข้าใจคำถาม ทำให้ได้รับคำตอบตรงตามวัตถุประสงค์

๘. การวิเคราะห์ข้อมูล ใช้การวิเคราะห์เนื้อหา(Content Analysis) ซึ่งได้จากการศึกษาเอกสาร (Document Research) และข้อมูลจากการสัมภาษณ์ จัดทำสรุปเป็นข้อมูลแบบบรรยาย (Descriptive)

ผลการวิจัย

การวิจัยแยกเป็น ๒ หัวข้อ

๑. ผลกระทบต่อการจัดระเบียบรถตู้โดยสารประจำทาง

๒. หลักในการวิเคราะห์ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายในการแก้ไขปัญหาระบบรถตู้โดยสาร

๑. ผลกระทบต่อการจัดระเบียบรถตู้โดยสารสาธารณะ

๑.๑ ปัจจัยที่มีผลต่อการจัดระเบียบรถตู้โดยสารสาธารณะ

๑.๑.๑ ต่อการประกอบการรถตู้โดยสารร่วมบริการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.)

การย้ายจุดจอดรถตู้โดยสารบริเวณอนุสาวรีย์ชัยฯ ที่เป็นเสมือนศูนย์กลางในการเชื่อมต่อการเดินทาง ส่งผลต่อการประกอบการรถตู้โดยสารร่วมบริการ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) ด้วย โดยผู้วิจัยได้สำรวจผู้ขับรถและผู้คุมวิน ซึ่งมีกลุ่มตัวอย่างที่ให้บริการในเส้นทางที่เชื่อมต่อกับอนุสาวรีย์ชัยฯ อยู่ที่ร้อยละ ๑๖ ของเส้นทางทั้งหมดที่สำรวจ และสามารถวิเคราะห์ผลกระทบดังกล่าวได้ดังตาราง ผลการวิเคราะห์จะพบว่า รถตู้โดยสารร่วมบริการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) ได้รับผลกระทบเพียงเล็กน้อย กล่าวคือมีจำนวนเที่ยวรถที่ให้บริการและจำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยต่อวันลดลงร้อยละ ๐.๓๗ และ ๑.๘๒ จากเดิมก่อนการย้ายจุดจอด ตามลำดับ

๑.๑.๒ ต่อการประกอบการรถตู้โดยสารร่วมบริการ บริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.)

การจัดระเบียบจุดจอดรถตู้โดยสารประจำทางระหว่างจังหวัด โดยการย้ายจุดจอดออกจากบริเวณอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิไปยังสถานีขนส่งแห่งต่างๆ ในกรุงเทพฯ ส่งผลกระทบโดยตรงต่อผู้ประกอบการ เนื่องจากบริเวณดังกล่าวเป็นจุดจอดรถที่มีความเชื่อมต่อที่สำคัญในการเดินทางภายในกรุงเทพฯ และการเดินทางระหว่างจังหวัด การสำรวจผู้ประกอบการรถตู้โดยสารระหว่างจังหวัด ศึกษาผลกระทบของการจัดระเบียบจุดจอดรถตู้โดยสารที่อนุสาวรีย์ชัยฯ และมีผลการสำรวจดังที่แสดงในตาราง ซึ่งพบว่า ผู้ขับรถตู้โดยสารระหว่างจังหวัดในเส้นทางหมวด ๒

ได้รับผลกระทบจากการย้ายจุดจอดดังกล่าว โดยมีจำนวนเที่ยวรถและจำนวนผู้โดยสารที่ให้บริการเฉลี่ยต่อวันลดลงร้อยละ ๒๔.๖๘ และ ๓๘.๘๑ จากเดิมในช่วงก่อนมีการย้ายจุดจอด ตามลำดับ

๑.๒ การกำหนดเส้นทางในการให้บริการรถตู้โดยสารร่วมบริการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ยังขาดความชัดเจน และความล่าช้าของกระบวนการโอนย้ายเส้นทาง

เส้นทางที่รถตู้โดยสารประจำทางในกรุงเทพฯ และปริมณฑล ให้บริการอยู่ในปัจจุบันยังขาดการพิจารณาผลของการขยายตัวของเมือง โดยเฉพาะจังหวัดในเขตปริมณฑลที่มีผู้ใช้บริการเป็นจำนวนมาก ดังนั้น การกำหนดเส้นทางของรถตู้โดยสาร โดยคำนึงถึงความเป็นระบบขนส่งมวลชนของกรุงเทพฯ จำเป็นต้องมีการกำหนดให้รถตู้โดยสารประจำทางทำหน้าที่เป็นระบบการเดินทางเพื่อขนส่งผู้โดยสารจากพื้นที่โดยรอบกรุงเทพฯ เข้าสู่ระบบหลัก ไม่ใช่เป็นการกำหนดเส้นทางที่ทับซ้อนและยากแก่การประกอบการให้เกิดประสิทธิภาพ

นอกจากนี้ ปัจจุบันยังพบผู้ประกอบการที่เดินรถผิดจากเส้นทางที่ระบุในสัญญาร่วมบริการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) เพราะไม่สามารถทำตามกระบวนการที่กำหนดได้ โดยผู้ประกอบการบางรายต้องการเปลี่ยนเส้นทางทันที และได้รับสิทธิที่ตามจริงแล้วไม่ถูกต้องตามกฎหมาย จากตัวแทนที่ทำหน้าที่บริหารจัดการ หรือเจ้าของวินรถตู้ร่วมบริการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) ในขณะที่บางรายติดปัญหาทางการเงิน จึงตัดสินใจหลีกเลี่ยงช่องทางการขออนุญาต ดังนั้น ปัญหาการเดินรถผิดเส้นทางสะท้อนให้เห็นถึงความไม่มีประสิทธิภาพในการกำกับดูแลของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และเปิดโอกาสให้กับกลุ่มผู้ประกอบการที่มีอำนาจและอิทธิพล เข้ามาบีบบังคับในการจัดการการเดินทาง โดยเฉพาะกลุ่มที่เดินรถผิดเส้นทาง ทำให้ยังมีการเดินรถในรูปแบบดังกล่าวอยู่บนท้องถนน

๑.๓ การขาดความชัดเจนในการกำหนดจุดจอดรถตู้โดยสารร่วมบริการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.)

ผลของการขาดการกำกับดูแลและกำหนดจุดจอดรถตู้โดยสารร่วมบริการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) ที่ชัดเจน นอกจากจะทำให้เกิดผลกระทบทางลบต่อการสัญจรของประชาชนแล้ว ยังเกิดปัญหาต่อความสามารถในการสร้างรายได้จากการเดินรถอีกด้วย ทั้งนี้ การกำหนดจุดจอดที่คำนึงถึงการเชื่อมต่อในการเดินทางให้กับผู้โดยสารจะเป็นปัจจัยที่ช่วยเพิ่มจำนวนผู้โดยสารให้กับระบบขนส่ง โดยผลของการย้ายจุดจอดจากอนุสาวรีย์ชัยฯ ที่มีต่อการให้บริการรถตู้โดยสารประจำทางร่วมบริการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) ที่ลดลง เป็นตัวอย่างที่ทำให้เห็นว่าควรมีการให้ความสำคัญกับการกำหนดจุดจอดเพื่อสนับสนุนระบบขนส่งมวลชนของกรุงเทพฯ และปริมณฑล ซึ่งจำเป็นที่จะต้องมีการศึกษาความต้องการเดินทางของผู้โดยสาร และความเหมาะสมในการจัดตั้งและกำหนดจุดจอดรถ

๑.๔ ผู้ประกอบการรายย่อยมีจำนวนมากจนทำให้การกำกับด้านคุณภาพเกิดขึ้นได้ยาก

โครงสร้างรถตู้โดยสารร่วมบริการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) และบริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.) ส่วนใหญ่เป็นผู้ประกอบการที่เป็นเจ้าของรถเพียง ๑ คัน ครอบงำแบ่งตลาดเกินกว่าร้อยละ ๘๐ ของทั้งหมด โครงสร้างดังกล่าวเป็นอุปสรรคต่อการสร้างระบบการบริหารจัดการที่มีมาตรฐาน และยังส่งผลต่อการกำกับดูแลของภาครัฐ โดยในอนาคต

หากมีการกำหนดบทลงโทษกับผู้ประกอบการที่กระทำผิดที่จะส่งผลให้เกิดการเพิกถอนใบอนุญาตฯ ของเส้นทางที่มีผู้ประกอบการรายอื่นร่วมให้บริการอยู่ด้วย จะเกิดผลกระทบอย่างรุนแรงต่อการเดินทางของประชาชน ในกรณีเส้นทางที่มีจำนวนรถค่อนข้างมาก

เพื่อให้เกิดการพัฒนาคุณภาพของการประกอบการ เช่น การกำหนดตารางการเดินรถ การจัดการรถ และบำรุงรักษาให้มีคุณภาพและความปลอดภัย การพัฒนาคุณภาพคนขับด้วยระบบค่าตอบแทนที่เหมาะสม และการลงโทษในกรณีที่กระทำผิด เป็นต้น

๑.๕ การกำหนดตำแหน่งของสถานีขนส่งจะต้องคำนึงถึงผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสียอย่างรอบด้าน โดยมีปัจจัยที่ต้องนำมาวิเคราะห์ ดังนี้

๑.๕.๑ รูปแบบของการใช้ที่ดินและปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม ประเด็นสำคัญที่ต้องคำนึงถึง ได้แก่ การเข้าถึงถนนใหญ่ การเข้าถึงระบบขนส่งมวลชนประเภทอื่นๆ ความเหมาะสมกับสภาพแวดล้อมและพื้นที่ข้างเคียง ความสอดคล้องกับผังเมือง และความเป็นไปได้ในการพัฒนาพื้นที่สถานีขนส่งในอนาคต

๑.๕.๒ สำหรับปัจจัยด้านอุปสงค์ในการเดินทางของผู้โดยสาร จะต้องทำให้ผู้โดยสารมีต้นทุนในการเดินทางต่ำที่สุด จึงต้องทำให้การเดินทางเข้าสู่หรือออกจากสถานีขนส่งมีความสะดวกและมีต้นทุนไม่สูงเกินไป

๑.๕.๓ ปัจจัยด้านต้นทุนของผู้ประกอบการ ต้นทุนในการขนส่งผู้โดยสารและต้นทุนในการเช่าพื้นที่หรือซื้อที่ดินสำหรับสถานีขนส่งจะต้องต่ำที่สุดเท่าที่เป็นไปได้

ดังนั้น การกำหนดตำแหน่งของสถานีขนส่งจึงต้องหาจุดสมดุลระหว่างปัจจัยทั้งสาม แต่สถานีขนส่งยังมีปัญหาในด้านตำแหน่งที่ตั้งและความสะดวกในการเข้าถึง จะเห็นได้ว่าสถานีขนส่งกรุงเทพฯ (ถนนบรมราชชนนี) และสถานีขนส่งกรุงเทพฯ (ปิ่นเกล้า) อยู่ไกลจากตัวเมืองและเข้าถึงได้ยาก เนื่องจากขาดระบบขนส่งสาธารณะที่เชื่อมต่อสถานีขนส่งและจุดอื่นๆ ในกรุงเทพฯ และบริเวณชานเมืองที่มีประสิทธิภาพ ส่วนสถานีขนส่งกรุงเทพฯ (จตุจักร) ห่างจากสถานีรถไฟฟ้าหมอชิตถึง ๒.๕ กิโลเมตร นอกจากนี้ สถานีขนส่งในกรุงเทพฯ ทุกแห่งยังอยู่ในพื้นที่ที่มีการจราจรติดขัดเป็นอย่างมาก ทำให้ผู้โดยสารมีต้นทุนที่สูงทั้งเงินและเวลาในการเข้าถึงสถานีขนส่ง ทำให้เมื่อย้ายจุดจอดจากบริเวณอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ จึงมีผู้โดยสารจำนวนไม่มากที่ไปขึ้นรถตู้โดยสารที่สถานีขนส่ง

๑.๖ ปัญหาด้านโครงสร้างพื้นฐานของจุดจอด

ลักษณะเชิงโครงสร้างพื้นฐานของจุดจอดและสถานีขนส่งที่เหมาะสม สถานีขนส่งและจุดจอดอื่นๆ ของรถตู้โดยสารประจำทางจะต้องมีคุณสมบัติต่างๆ ได้แก่ สามารถปกป้องผู้โดยสารจากแดดและฝน มีความสะอาด ปลอดภัยและความสะดวกสบาย ก่อให้เกิดประสิทธิภาพในการเดินทาง เข้าถึงได้ง่าย ให้ข้อมูลการเดินทางแก่ผู้ใช้สถานีขนส่ง และทำให้ผู้โดยสารทุกกลุ่มสามารถใช้สถานีขนส่งและจุดจอดได้อย่างเท่าเทียม อย่างไรก็ตาม สถานีขนส่งและจุดจอดรถตู้โดยสารประจำทางที่คณะผู้วิจัยได้ไปสำรวจไม่ได้มีคุณสมบัติเหล่านี้อย่างครบถ้วน

สถานีขนส่งในกรุงเทพฯ แม้จะมีสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ที่ครบถ้วน แต่ยังมีปัญหาการจัดการพื้นที่และสิ่งอำนวยความสะดวกให้เพียงพอ โดยเฉพาะมีรถตู้โดยสารประจำทางที่เพิ่มเติมจากการย้ายจุดจอดจากอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ จุดจอดบางแห่งมีปัญหาด้านความสะดวก นอกจากนี้ การออกแบบสถานีขนส่งยังไม่ได้ให้ความสำคัญแก่การให้ข้อมูลการเดินทางและค่าโดยสาร

รวมถึงการบอกทางภายในสถานีและพื้นที่ใกล้เคียงอย่างเป็นระบบ นอกจากนี้ ยังขาดการออกแบบที่อำนวยความสะดวกแก่ผู้พิการและผู้สูงอายุให้สามารถใช้สถานีขนส่งได้อย่างเท่าเทียม

ส่วนจุดจอดเอกชนอื่นๆ นอกเหนือจากสถานีขนส่ง เป็นจุดจอดที่ไม่มีมาตรฐานและการกำกับดูแล และไม่ใช่ว่าจุดจอดที่เป็นกิจจะลักษณะ จึงมีปัญหาด้านโครงสร้างพื้นฐานอยู่มาก ทั้งในด้านสิ่งอำนวยความสะดวก ความปลอดภัย และความสะอาด

๑.๗ ปัญหาด้านนโยบายการกำหนดและการกำกับดูแลจุดจอดรถตู้โดยสารประจำทาง

ปัญหาทั้งด้านตำแหน่งที่ตั้ง ความสะดวกในการเข้าถึง และคุณภาพขอโครงสร้างพื้นฐาน เกิดขึ้นจากการขาดการวางแผนเชิงนโยบายที่เกี่ยวข้องกับ โครงสร้างการประกอบการของรถตู้โดยสารประจำทาง

เนื่องด้วยรถตู้โดยสารประจำทางเกิดจากรถตู้ส่วนบุคคลที่นำมาให้บริการเป็นรถโดยสารประจำทางอย่างไม่ถูกกฎหมาย แม้จะมีการจัดระเบียบโดยการนำรถตู้โดยสารที่ผิดกฎหมายเข้าสู่ระบบ แต่ภาครัฐไม่ได้มีการวางแผนโครงสร้างการประกอบการ วางแผนเส้นทางการเดินรถ หรือการกำหนดจุดจอดของรถตู้โดยสารประจำทางอย่างเป็นระบบ ส่งผลให้การกำกับดูแลจุดจอด รถตู้โดยสารประจำทางขาดทิศทาง

๒. ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายในการแก้ไขปัญหาการรถตู้โดยสารสาธารณะ

หลักสำคัญในการพัฒนาคุณภาพและความปลอดภัยของการประกอบการรถตู้โดยสารประจำทางให้เกิดขึ้นอย่างมีประสิทธิภาพ

๒.๑ ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายของระบบรถตู้โดยสารประจำทาง

๒.๑.๑ หลักการเรื่องการให้ใบอนุญาตประกอบการฯ รถตู้โดยสาร

ผู้วิจัยเสนอให้ ในระยะยาว โครงสร้างการประกอบการรถตู้โดยสารประจำทางควรได้รับการพัฒนา ด้วยการปรับเปลี่ยนการกำหนดเกณฑ์การให้ใบอนุญาตฯ ให้เป็นรูปแบบเดียวกับการประกอบการรถโดยสารประจำทางขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (รถเมล์) เพื่อส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาโครงข่ายระบบรถตู้โดยสารประจำทางโดยมีหลักการสำคัญ คือ การให้อุญาตต้องที่เน้นบทบาทของการติดตามและประเมินผลการประกอบการในการพิจารณาให้สามารถระงับ และเพิกถอนใบอนุญาตฯ ได้ ซึ่งในช่วงเปลี่ยนผ่าน (๕ ปี) จะต้องมีการคำนึงถึงข้อจำกัดด้านการประกอบการในปัจจุบันเข้ามาผสมผสานในการออกแบบการบริหารจัดการด้วย

๒.๑.๒ หลักการพิจารณาความเหมาะสมของเส้นทางรถตู้โดยสาร

ระบบรถตู้โดยสารประจำทางควรมีการพิจารณาวางแผนให้เป็นส่วนหนึ่งของโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนโดยควรพิจารณาให้มีความสอดคล้องกับเส้นทางในอนาคตของระบบรถตู้โดยสารประจำทางและรถไฟฟ้า เพื่อให้เกิดความสะดวกสบายแก่ประชาชนและส่งเสริมให้ปริมาณผู้โดยสารที่ใช้บริการระบบขนส่งมวลชนเพิ่มขึ้น ซึ่งจะเพิ่มโอกาสในการสร้างรายได้และประโยชน์สูงสุดแก่ผู้ประกอบการ

ผู้วิจัยเสนอให้ควรมีการกำหนดเส้นทางที่มีการให้บริการรถตู้โดยสารประจำทาง โดยมีหลักในการพิจารณา คือ จำนวนรถที่มีการให้บริการในปัจจุบัน ซึ่งจะเป็นเครื่องสะท้อนปริมาณการใช้บริการที่เกิดขึ้นจริงได้ ซึ่งหากเส้นทางในปัจจุบันมีความต้องการใช้บริการที่ต่ำหรือน้อยกว่า ๑๐ คันต่อเส้นทาง ควรนำมาพิจารณาความเหมาะสมในการยกเลิกการให้บริการ พร้อมทั้งหาแนวทางในการยกเลิกเส้นทาง ยิ่งไปกว่านั้น เส้นทางซึ่งมีแนวโน้มที่จะทับซ้อนกับระบบรถไฟฟ้าและรถโดยสารประจำทางขนาดใหญ่ในอนาคต จำเป็นต้องมีการกำหนดแนวทางการยกเลิกในช่วงเปลี่ยนผ่านให้ชัดเจน เพื่อให้ผู้ประกอบการได้เตรียมตัววางแผน เพราะหากยังคงให้บริการต่อไปย่อมจะต้องขาดทุนและเกิดปัญหาการทับซ้อนเส้นทาง

๒.๑.๓ หลักการเรื่องมาตรฐานรถตู้โดยสาร

ผู้วิจัยวิเคราะห์ว่าผลของมติคณะรัฐมนตรีวันที่ ๒๗ กันยายน ๒๕๕๙ และการดำเนินงานของกรมการขนส่งทางบก(ขบ.) ตามแผนแม่บทรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพฯ และปริมณฑล จะเปิดโอกาสให้ผู้ประกอบการเอกชนมีโอกาสเลือกวางแผนบริการรถโดยสารประจำทางประเภทที่เหมาะสมกับแต่ละเส้นทางได้ โดยมาตรฐานรถนั้นได้ถูกกำหนดโดยกฎ ระเบียบของกรมการขนส่งทางบก (ขบ.)

๒.๑.๔ หลักการจำกัดการใช้รถตู้โดยสารระหว่างจังหวัด

การจำกัดการใช้รถตู้โดยสารประจำทางระหว่างจังหวัดที่มีลักษณะทางกายภาพที่ไม่เหมาะสมต่อการให้บริการขนส่งผู้โดยสารในระยะทางไกล ควรดำเนินการต่างกันในแต่ละระยะทาง ทั้งนี้ ระยะทางที่ไกลกว่า ๒๐๐ กิโลเมตรนั้น ผู้ขับต้องใช้เวลาในการขับติดต่อกันนานกว่า ๔ ชั่วโมง ซึ่งเกินข้อกำหนดของกรมการขนส่งทางบกและทำให้เกิดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ในขณะที่การกำหนดให้รถตู้โดยสารประจำทางมีการจอดพัก แม้จะช่วยให้คนขับได้พัก แต่ระยะเวลาการเดินทางที่นานขึ้น เมื่อเทียบกับการบรรทุกผู้โดยสารได้ไม่เกิน ๑๓ ที่นั่งต่อเที่ยว ย่อมจะทำให้การประกอบการโดยใช้รถตู้โดยสารนั้นไม่คุ้มทุน ดังนั้น การเปลี่ยนมาใช้รถโดยสารขนาดใหญ่จึงมีความเหมาะสมกว่า

๒.๑.๕ รถตู้โดยสารประจำทางระหว่างจังหวัดมีรูปแบบการจอด ๒ รูปแบบ คือ รถตู้โดยสารที่จอดรับ-ส่งได้เฉพาะต้นทางและปลายทาง(จัดระเบียบ) และรถตู้โดยสารที่จอดรับ-ส่งผู้โดยสาร ระหว่างทางได้ซึ่งรถตู้โดยสารกลุ่ม ม.๒(จ) สามารถจอดรับ-ส่งผู้โดยสารระหว่างทางได้ เนื่องจากเป็นรถตู้โดยสารที่ผู้ประกอบการเปลี่ยนจากการให้บริการด้วยรถโดยสารขนาดใหญ่ จึงมีรูปแบบการจอดตามสัญญาณการเดินทางโดยรถโดยสารขนาดใหญ่ ในขณะที่รถตู้โดยสารกลุ่ม ม. ๒(ต) และ (ซ) เป็นรถตู้จัดระเบียบ จึงไม่สามารถจอดรับ-ส่งผู้โดยสารระหว่างทางได้

ในด้านของการจอดรับ-ส่งผู้โดยสาร การปรับปรุงนโยบายการกำกับดูแลแบ่งออกเป็นนโยบายใน ระยะสั้น ซึ่งผู้ประกอบการส่วนใหญ่ยังเป็นผู้ประกอบการรายย่อย และนโยบายในระยะยาว ซึ่งผลักดันให้ผู้ประกอบการมีรูปแบบนิติบุคคล รายละเอียดของนโยบายเกี่ยวกับการจอดรับ-ส่งผู้โดยสารทั้งสองระยะมี ดังนี้

๒.๑.๕.๑ นโยบายระยะสั้น ภาครัฐสามารถอนุโลมให้รถตู้โดยสารระหว่างจังหวัดสามารถจอดส่งผู้โดยสารระหว่างทางได้ที่ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสาร แต่ไม่สามารถรับผู้โดยสารระหว่างทางได้ ซึ่งการกำกับดูแลผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนรับ

ผู้โดยสารระหว่างทางสามารถทำได้ผ่าน การร้องเรียนของผู้โดยสารหรือผู้ประกอบการรถตู้โดยสารรายอื่น นอกเหนือจากบังคับใช้กฎหมายโดยเจ้าหน้าที่ตำรวจที่อาจมีจำนวนไม่เพียงพอในการกำกับดูแล

๒.๑.๕.๒ นโยบายระยะยาวต้องมุ่งเน้นการกำหนดจุดจอดระหว่างทางอย่างเป็นทางการ ตำแหน่งของ จุดจอดที่กำหนดจะต้องมีอุปสงค์ในการเดินทางของผู้โดยสารที่มีจำนวนมากพอ สำหรับรูปแบบของจุดจอดจะต้องเป็นจุดจอดกึ่งสถานีขนส่งขนาดเล็ก กล่าวคือ มีจุดขายตั๋วโดยสารและที่นั่งพักสำหรับผู้โดยสาร รวมถึงอาจมีสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆ เช่น สุขา และร้านค้า เป็นต้น ผู้ประกอบการจะต้องเป็นผู้ก่อสร้างและดำเนินการจุดจอดระหว่างทางรูปแบบดังกล่าวในจุดที่ภาครัฐเห็นชอบ

๒.๒ ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับระบบความปลอดภัยของรถตู้โดยสารสาธารณะ ความปลอดภัยของรถตู้โดยสารสาธารณะ เป็นนโยบายสำคัญของรัฐบาล โดย คสช. ได้มีนโยบายจัดระเบียบรถตู้โดยสารสาธารณะให้มีการจดทะเบียนเป็นรถสาธารณะที่ถูกต้อง มีสถานที่จอดที่เหมาะสม พนักงานขับรถต้องมีใบอนุญาตขับรถที่ถูกต้องเพื่อความเป็นระเบียบเรียบร้อย และประชาชนผู้ใช้บริการได้รับความสะดวก ปลอดภัยมากขึ้น

กระทรวงคมนาคมเป็น หน่วยงานที่มีหน้าที่ความรับผิดชอบเกี่ยวกับรถตู้โดยสารสาธารณะโดยตรงได้ดำเนินการมาอย่างต่อเนื่อง ได้ดำเนินการปรับปรุงกฎ ระเบียบต่างๆ ให้ทันสมัย การบังคับใช้กฎหมายให้เข้มงวด จริงจัง การตรวจสภาพรถตู้ การทดสอบคุณสมบัติพนักงานขับรถ ควบคู่กับการรณรงค์ประชาสัมพันธ์สร้างจิตสำนึกและวัฒนธรรมด้านความปลอดภัย ฯลฯ

ผู้วิจัยเสนอว่าควรดำเนินคดีอย่างเข้มงวดกับรถโดยสารประจำทางและรถตู้โดยสารสาธารณะ หากมีความจำเป็นอาจเสนอให้ใช้คำสั่งตามมาตรา ๔๔ เพื่อแก้ปัญหาในระยะเร่งด่วน โดยเฉพาะประเด็นบังคับใช้กฎหมายที่จะพิจารณาโทษสำหรับผู้กระทำผิดให้สูงขึ้น นอกจากนี้ยังรวมไปถึงการดำเนินคดีอาญาผู้กระทำผิดที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุและครอบคลุมถึงการกำหนดจุดจอดรถในส่วนต่างจังหวัด โดยให้ขนส่งจังหวัดร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกำหนดพื้นที่จุดจอดให้เรียบร้อย ต้องเพิ่มแนวทางการแก้ไขปัญหาเช่น การกำหนดให้ผู้ประกอบการรถตู้โดยสารทุกคนต้องติดจีพีเอส (GPS) ให้ครอบคลุมทั้งระบบ เพื่อเร่งรัดตรวจสอบพฤติกรรมการขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด เนื่องจากพบว่าสถิติของอุบัติเหตุจากรถตู้โดยสารสาธารณะส่วนใหญ่มีสาเหตุหลักมาจากพฤติกรรมการขับซึ่ถึงกว่าร้อยละ ๘๐ โดยเฉพาะพฤติกรรมการขับซึ่ ที่ขับเร็วจนเป็นเหตุให้เกิดความสูญเสียมากเมื่อเกิดอุบัติเหตุ มีการกำหนดให้จัดหน่วยเคลื่อนที่ของกรมการขนส่งทางบก เพื่อตรวจความพร้อมสภาพรถและคนขับ ซึ่งจะมีคำสั่งให้จัดทำสมุดประจำตัวผู้ขับซึ่ เพื่อบันทึกการปฏิบัติงานตามเวลามาตรฐานที่อยู่บนพื้นฐานความปลอดภัยเพื่อแก้ปัญหาการควงกะขับรถแก้ปัญหาหลับใน เป็นต้น

๒.๓ ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการแก้ปัญหาของรถโดยสาร และพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ การเกิดอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะนั้น ส่วนใหญ่จะมีปัญหาเกี่ยวกับมาตรฐานตัวโครงสร้างรถอยู่พอสมควร ซึ่งจากการติดตามข่าวสาร พบว่า เฉลี่ยแล้วในระยะเวลา ๑-๒ เดือนจะต้องมีอุบัติเหตุครั้งใหญ่ๆเกิดขึ้น เหตุการณ์แต่ละครั้งสะท้อนให้เห็นถึงปัญหาต่างๆ ทั้งในเรื่อง

ของปัจจัยด้านเส้นทางที่อันตราย ปัญหาความพร้อมของพนักงานขับรถ รวมถึงปัญหามาตรฐานของตัวรถโดยสารเองที่เมื่อเวลาเกิดอุบัติเหตุไม่สามารถรักษาชีวิตของผู้โดยสารได้

ผู้วิจัยมีความคิดเห็นว่าควรใส่ใจในเรื่องมาตรฐานและความแข็งแรงแท้จริงแล้ว มีประเด็นสำคัญอยู่ ๒ ประเด็น ดังนี้

๒.๓.๑ เบาะที่นั่งต้องมีความแข็งแรงทั้งตัวเบาะและจุดยึดเกาะ เวลาเกิดการกระแทกแล้วเบาะไม่หลุดกระเด็น ตัวเบาะจึงมีความสำคัญไม่น้อยไปกว่าเข็มขัดนิรภัย เพราะถ้าเกิดอุบัติเหตุแล้วเบาะหลุด แต่เข็มขัดยังล็อกตัวผู้โดยสารไว้ก็ไม่ช่วยอะไร ดังนั้นเบาะที่นั่งจะต้องมีความยืดหยุ่นในระดับหนึ่ง สามารถซับแรงกระแทกได้บ้าง

๒.๓.๒ ตัวโครงสร้างรถ ปัจจุบันเรามีปัญหาเวลาเกิดอุบัติเหตุ รถตกไหล่ทาง หรือตกเขามีการพลิกคว่ำ ส่วนใหญ่พบว่าโครงสร้างรถจะยุบตัว โดยเฉพาะด้านหน้ารถตู้ หรือชั้นบนของรถ ๒ ชั้นจะหายออกไป ทำให้ผู้โดยสารที่นั่งอยู่ชั้นบนอันตราย เพราะไม่มีอะไรไปกปิด ดังนั้นจุดเชื่อมต่อของเหล็ก ต้องแข็งแรงเพียงพอ

ส่วนของเข็มขัดนิรภัยก็เช่นเดียวกัน แม้ว่าขณะนี้กรมการขนส่งทางบกได้ประกาศบังคับออกมาตั้งแต่เดือนเมษายน พ.ศ. ๒๕๕๕ รวมถึงคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติที่ ๑๕/๒๕๖๐ เรื่อง มาตรการเพิ่มความปลอดภัยในรถโดยสารสาธารณะ แล้วว่าทุกเบาะที่นั่งในรถโดยสารสาธารณะต้องมีเข็มขัดนิรภัย แต่ที่ผ่านมาก็ยังคงมีปัญหาในเรื่องของการบังคับใช้หลายๆ ครั้งประชาชนไม่ค่อยได้ตระหนักถึงความปลอดภัยในส่วนนี้เท่าไรนัก จึงไม่นิยมคาดเข็มขัดนิรภัย ต้องขอความร่วมมือจากสื่อต่างๆ ช่วยกันรณรงค์ประชาสัมพันธ์อย่างต่อเนื่อง

๒.๔ ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการลงโทษ ผู้ประกอบการและพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ อุบัติเหตุรถตู้โดยสารสาธารณะที่เกิด ทำให้มีผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจำนวนไม่น้อย สาเหตุหลักเกิดจากขับเร็วเกินกำหนด ขับรถอันตราย บรรทุกผู้โดยสารเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ดัดแปลงรถโดยที่ไม่ได้รับอนุญาต ไม่ใช่เข็มนิรภัย เบาะที่นั่งหลุดเมื่อเกิดอุบัติเหตุ หลายครั้งจะพบว่ามีการดัดแปลงเพิ่มที่นั่งผู้โดยสารเกินกว่าที่กำหนด เช่น จาก ๑๓ ที่นั่ง เป็น ๑๘ ที่นั่ง และในบางเส้นทางยังให้ผู้โดยสารยืนมาในรถตู้

การสร้างความปลอดภัยในการใช้บริการรถตู้โดยสารสาธารณะนั้น ต้องแก้ที่ระบบ เช่น การนำกลไกของสถานีขนส่งของบริษัท ขนส่ง จำกัด ซึ่งจะมีนายท่าปล่อยรถ และนายตรวจประจำสถานี มาใช้ในการตรวจสอบและหน่วยงานรัฐ ควรมีการสุ่มตรวจเป็นระยะ ในฐานะที่เป็นผู้ออกใบอนุญาต และผู้ถือใบอนุญาต ต้องสร้างกลไกตรวจสอบ เพราะเวลารถตู้ทำผิดโดนจับคนที่โดนลงโทษไม่ใช่เจ้าของรถแต่เป็นผู้รับใบอนุญาตคือ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพหรือบริษัท ขนส่ง จำกัด เน้นมาตรการเฝ้าระวังตรวจจับ เปรียบเทียบปรับ ที่เข้มข้น จริงจัง ทันที หากพบการกระทำความผิดซ้ำซาก และกรณีความผิดทำลายภาพลักษณ์ประเทศ ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยของผู้โดยสาร ดำเนินการพักใช้หรือเพิกถอนทันที

๒.๕ ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับรถตู้โดยสารสาธารณะกับระบบโครงข่ายการขนส่งสาธารณะ

ที่ผ่านมารัฐไม่เคยวางแผนการขนส่งสาธารณะภาพใหญ่ การปล่อยให้วินตู้เกิดขึ้นจำนวนมากแบบไม่มีแผนรองรับ ทั้งที่จริงแล้วการขนส่ง ผังเมือง และการใช้ประโยชน์ที่ดินต้องไปด้วยกัน ซึ่งต้องทำแผนภาพใหญ่ ยกระดับวินรถตู้ที่เกิดขึ้นเป็นนิติบุคคล สร้างระบบการรับผิดชอบร่วมกัน การแก้ไขปัญหาของภาครัฐด้วยการมองเฉพาะรถตู้โดยสารเพียงอย่างเดียวคงไม่สามารถแก้ปัญหาได้ แต่ต้องศึกษาให้ลึกถึงระดับกระบวนการทัศน์ของรัฐต่อการมองประเด็นการขนส่งสาธารณะ จนไปถึงการวางผังเมือง ซึ่งหมายความว่าต้องมีการวางแผนอย่างเป็นระบบในภาพใหญ่แต่เป็นสิ่งที่ประเทศไทยในขณะนี้ไม่มี

ผู้วิจัยมีแนวความคิดว่าต้องเปลี่ยนแปลงกระบวนการทัศน์ของรัฐ เมื่อความปลอดภัยในการเดินทางเป็นสิทธิขั้นพื้นฐานของประชาชน ผนวกกับเรื่องความเป็นธรรมเข้าไป รัฐต้องวางนโยบายขนส่งสาธารณะที่ช่วยเหลือผู้มีรายได้น้อย หรือคนด้อยโอกาสในสังคม ดังนั้นเมื่อความปลอดภัยมีต้นทุน ไม่ว่ารัฐจะต้องทุ่มเงินเท่าไร ก็ต้องทำให้การเดินทางขนส่งสาธารณะปลอดภัยซึ่งเป็นคนละเรื่องกับบริการขนส่งสาธารณะ

เนื่องจากที่ผ่านมารถตู้โดยสารมากเป็นผู้ประกอบการรายย่อย จำนวนมากเป็นผู้ที่ซื้อรถมาเองและผ่อนเอง แต่มารวมตัวกันหลวมๆเป็นวิน มีการบริหารจัดการบางอย่างภายในวิน แต่บางคนที่มีรถหลายคันแล้วก็ปล่อยให้คนอื่นเช่า หรือมีคนซื้อรถมาแล้วจ้างคนอื่นมาเป็นคนขับ แต่ทั้งหมดตั้งอยู่บนฐานที่ว่ารายได้มาจากจำนวนรอบที่วิ่งเป็นหลัก ก็จะทำให้ปัญหาแรงจูงใจที่ทำให้ต้องวิ่งให้ได้มากที่สุดและเร็วที่สุด

ผู้วิจัยมีความเห็นว่าต้องเปลี่ยนระบบแรงจูงใจใหม่ ให้ความปลอดภัยเป็นตัวตั้ง แต่จะทำอย่างนั้นได้ก็ต้องมีระบบสวัสดิการให้กับคนขับที่ไม่ขึ้นอยู่กับจำนวนรอบหรือความเร็ว จะไปถึงสวัสดิการได้ต้องมีการรวมตัวที่แข็งแกร่งและรวมตัวในระดับองค์กรที่มีกฎหมายรองรับ เป็นนิติบุคคล สหกรณ์ หรือบริษัท

การรวมตัวนี้มีประโยชน์อีกประการหนึ่งคือการรับผิดชอบร่วมกัน Chain of Responsibility หรือห่วงโซ่ของความรับผิดชอบ เป็นแนวคิดที่อยู่ในนโยบายและกฎหมายการขนส่งของหลายประเทศ หลักมีอยู่ว่าความผิดซึ่งเกิดจากคนขับคนหนึ่ง ไม่ใช่ความผิดเฉพาะของคนคนนั้น แต่เป็นความผิดของทั้งระบบ อาจจะเป็นของหัวหน้า ของบริษัท การประยุกต์ใช้แนวคิดนี้กับการขนส่งผู้โดยสารมีตัวอย่างในนิวยอร์ก เป็นระบบที่เชื่อม ๓ อย่างเข้าด้วยกัน คือเป็นระบบที่ควบคุมคนขับ พาหนะ และเส้นทาง ซึ่งต้องไปด้วยกัน แต่ของเราไม่ไปด้วยกัน ของเราจะกำกับดูแล ๓ อย่างนี้แยกกัน ไม่เชื่อมกัน

๒.๖ ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการกำกับดูแลรถตู้โดยสารสาธารณะหน่วยงานรับผิดชอบ(กรมการขนส่งทางบก, บริษัท ขนส่ง จำกัด และองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ) ต้องกำกับรถร่วมบริการให้ได้ หากกำกับไม่ได้รัฐต้องกำหนดรูปแบบการควบคุมรถร่วมบริการให้ได้

๒.๗ ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการอุดหนุนของภาครัฐ รัฐต้องกำหนดนโยบายให้การขนส่งมวลชนพื้นฐาน เป็นเรื่องรัฐต้องอุดหนุน เช่นเดียวกับ การศึกษาภาคบังคับ และการรักษาพยาบาล ดังนั้นรัฐต้องอุดหนุนเกี่ยวกับค่าใช้จ่ายในการ เติมน้ำมันรถทั้งระบบ, การประกันภัย, สวัสดิการพนักงาน ขับรถ และดูแลสนับสนุนการลงทุนขนาดใหญ่ เช่น การสร้างสถานีขนส่ง

๒.๘ ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการประกอบการ ปรับการให้ใบอนุญาต (สัมปทาน) ให้สอดคล้องกับผลประโยชน์ เส้นทางใดมีกำไร ก็ต้องชำระค่าใบอนุญาตราคาสูง และนำรายได้นี้ ไปอุดหนุนเส้นทางที่ผู้ใช้บริการน้อย (ขาดทุน)

๒.๙ ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการอุดหนุนของภาครัฐ กระทรวงคมนาคม ต้องมีการสำรวจ ติดตาม ประเมิน ความต้องการในการขนส่งโดยสารที่มีเพิ่มขึ้น ลดลง จากการเปลี่ยนแปลง ในการก่อสร้างเส้นทาง, ชุมชน และผังเมือง อย่างต่อเนื่อง รวมถึงกำหนดการอนุญาตจัดให้มีการขนส่งโดยสารให้เท่าทัน ความต้องการที่เปลี่ยนแปลงไป