

ที่ นร ๐๕๐๖/๑๐๓๐๑

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
ทำเนียบรัฐบาล กทม. ๑๐๓๐๐

๒๒ เมษายน ๒๕๕๖

เรื่อง ความเห็นและข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เรื่อง ความปลอดภัย
ในการใช้บริการรถตู้โดยสารสาธารณะ

เรียน เลขาธิการสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

อ้างถึง หนังสือสำนักงานสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ที่ สศ ๐๐๐๑/๑๐๕๖
ลงวันที่ ๑๑ มิถุนายน ๒๕๕๕

สิ่งที่ส่งมาด้วย สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค (ปคร) ๐๒๐๘/๕๔
ลงวันที่ ๒๒ มีนาคม ๒๕๕๖

ตามที่ได้เสนอความเห็นและข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
เรื่อง ความปลอดภัยในการใช้บริการรถตู้โดยสารสาธารณะ ไปเพื่อดำเนินการ ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

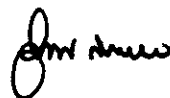
กระทรวงคมนาคมได้เสนอผลการพิจารณาและผลการดำเนินการร่วมกับ
หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ไปเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีด้วย ความละเอียดปรากฏ
ตามสำเนาหนังสือที่ส่งมาด้วยนี้

คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๓ เมษายน ๒๕๕๖ ว่า

๑. รับทราบความเห็นและข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
๒. รับทราบความเห็น ผลการพิจารณา และผลการดำเนินการของกระทรวงคมนาคม
ร่วมกับกรมการขนส่งทางบก บริษัทขนส่ง จำกัด องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ และสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจ
และสังคมแห่งชาติ

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ ทั้งนี้ สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีได้แจ้งให้กระทรวงคมนาคม
ทราบด้วยแล้ว และได้เผยแพร่ความเห็นและข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
พร้อมความเห็นและผลการพิจารณาของกระทรวงคมนาคมทางเว็บไซต์ของสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
เพื่อให้สาธารณชนได้รับทราบ และขอขอบคุณสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
ที่ให้ความเห็นและข้อเสนอแนะในเรื่องดังกล่าวต่อคณะรัฐมนตรี

ขอแสดงความนับถือ



(นายอำพน กิตติอำพน)
เลขาธิการคณะรัฐมนตรี
24 เม.ย. 2556

สำนักวิเคราะห์เรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี

โทร. ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๐๐ ต่อ ๓๒๓

โทรสาร ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๖๔

www.cabinet.thaigov.go.th

(R-25-04 56: นิสา)

รอร.ลคร. C- 23 เม 56
พอ.สวค. ๒๒/๔/๕๖
ผช. ๐๒๐๘/๕๔ เม.ย. ๕๖
ผอ.กลุ่ม ๒๒/๔/๕๖
นวก. ๒๒/๔/๕๖
ผู้พิมพ์ ๒๒/๔/๕๖

เรื่อง รายงานผลการพิจารณา/ผลการดำเนินการของคณะรัฐมนตรี
กรณีสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติให้คำปรึกษา/ข้อเสนอแนะ/ความเห็นต่อคณะรัฐมนตรี
เรื่อง ความปลอดภัยในการใช้บริการรถตู้โดยสารสาธารณะ

ด้วยสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้ให้คำปรึกษา/ข้อเสนอแนะ/
ความเห็นต่อคณะรัฐมนตรี เรื่อง ความปลอดภัยในการใช้บริการรถตู้โดยสารสาธารณะ
ซึ่งกระทรวงคมนาคมได้ประชุมร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กรมการขนส่งทางบก
บริษัทขนส่ง จำกัด องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ และสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
ได้เสนอความเห็น/ผลการพิจารณา/ผลการดำเนินการต่อความเห็นของสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจ
และสังคมแห่งชาติ ดังนี้

คำปรึกษา/ข้อเสนอแนะ/ความเห็นของสภาที่ปรึกษาฯ	ความเห็น/ผลการพิจารณา/ผลการดำเนินการ ของกระทรวงคมนาคมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑. ข้อเสนอเร่งด่วน เพื่อบรรเทาความสูญเสียจากอุบัติเหตุรถตู้โดยสารสาธารณะ ๑.๑ ระเบียบการจดทะเบียนรถตู้โดยสารใหม่ให้เป็นรถประจำทางชั่วคราว โดยคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง ๑) เปรียบเทียบดำเนินการให้มีมาตรการฉุกเฉินควบคุมการเพิ่มปริมาณรถตู้โดยสารสาธารณะใหม่ ๒) เปรียบเทียบดำเนินการสนับสนุนให้รถโดยสารประจำทางขนาดใหญ่สามารถดำเนินกิจการได้อย่างมีประสิทธิภาพ มีความปลอดภัย โดยไม่อนุญาตให้เปลี่ยนแปลงจากรถตู้โดยสารประจำทางขนาดใหญ่ไปเป็นรถตู้โดยสารสาธารณะ	๑.๑ กรณีการจัดระเบียบรถตู้โดยสารส่วนบุคคลที่มาทำการเดินรถในลักษณะรถโดยสารประจำทางเป็นนโยบายของรัฐโดยกระทรวงคมนาคมต้องการจัดระเบียบการเดินรถให้ถูกต้อง ประชาชนได้รับการคุ้มครองจากการใช้บริการ ลดปัญหากลุ่มอิทธิพลต่าง ๆ โดยให้รถตู้โดยสารดังกล่าวในเขตกรุงเทพฯและปริมณฑลเข้าร่วมเดินรถกับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ผลการจัดระเบียบเข้าสู่ระบบ จำนวนประมาณ ๕,๘๗๑ คัน ส่วนรถตู้โดยสารที่เดินรถระหว่างกรุงเทพฯ-จังหวัดต่าง ๆ ในส่วนภูมิภาค ระยะทางไม่เกิน ๓๐๐ กม. ให้เข้าร่วมเดินรถกับบริษัท ขนส่ง จำกัด จากการสำรวจมีจำนวนประมาณ ๖,๔๖๐ คัน ครบเงื่อนไขเวลา ณ ๓๐ มีนาคม ๒๕๕๔ เข้าสู่ระบบ จำนวนประมาณ ๓,๔๗๖ คัน ซึ่งมาตรการดังกล่าวยังเป็นนโยบายหนึ่งในการควบคุมป้องกันการเพิ่มรถตู้โดยสารที่จะละเมิดเพิ่มขึ้น นอกจากนี้ยังมีการกำหนดอายุการใช้รถตู้โดยสารประจำทางต้องมีอายุการใช้งานไม่เกิน ๑๐ ปี เป็นต้น

/สำหรับ ...

คำปรึกษา/ข้อเสนอแนะ/ความเห็นของสภาที่ปรึกษา	ความเห็น/ผลการพิจารณา/ผลการดำเนินการ ของกระทรวงคมนาคมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑.๒ ระวังการขยายผลมาตรการการใช้ RFID (Radio-frequency identification) จนกว่าจะมีการประเมินประสิทธิภาพคุ้มค่าเทียบกับเทคโนโลยีอื่น ๆ เช่น การใช้ระบบ GPS (Global Positioning System) หรือเครื่องมือวัดความเร็วจากล้อรถ	สำหรับการสนับสนุนให้ใช้รถที่มีมาตรฐานการบริการ เช่น รถโดยสารทั้งขนาดใหญ่ กลาง และเล็ก ก็เป็นนโยบายของกระทรวงคมนาคม และกรมการขนส่งทางบก ที่ต้องการผลักดันให้ได้รับการช่วยเหลือ เสนอขอการสนับสนุนลดค่าภาษีนำเข้า เพื่อเป็นแรงจูงใจอีกทางหนึ่ง กรณีการเสนอแนะการระงับการจดทะเบียนรถตู้โดยสารใหม่ให้เป็นรถประจำทางชั่วคราวตามข้อเสนอแนะดังกล่าวข้างต้นจะส่งผลกระทบต่อประชาชนและผู้มีส่วนได้เสียหลายฝ่าย นอกจากนั้นสภาพแวดล้อมของสังคม ปริมาณผู้โดยสาร และสภาพถนนบางพื้นที่ยังมีความจำเป็นต้องใช้รถลักษณะดังกล่าว ๑.๒ สืบเนื่องจากการเกิดอุบัติเหตุกับรถโดยสารประจำทางสาธารณะบ่อยครั้ง โดยเฉพาะการให้บริการรถตู้โดยสารสาธารณะ สาเหตุส่วนใหญ่เกิดจากความประมาทของผู้ขับขี่รถ ใช้ความเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด กรมการขนส่งทางบกจึงวางมาตรการควบคุมความเร็วของรถโดยสารประจำทาง โดยนำเทคโนโลยี RFID (Radio frequency Identification) มาใช้ ซึ่งมีความพร้อมในการแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้าอย่างเร่งด่วน ประกอบกับกรมการขนส่งทางบกมีความตกลงร่วมกับบริษัทที่ติดตั้ง RFID กับทะเบียนรถ ดังนั้น เพื่อให้เกิดการแก้ไขปัญหา รวดเร็วจึงได้นำ RFID มาใช้กับรถโดยสารประจำทาง โดยมุ่งเน้นบนทางด่วนที่รถใช้ความเร็วสูงและพื้นที่ต่อเนื่อง มาตรการต่อไปจะสนับสนุนให้รถโดยสารประจำทางนำเทคโนโลยีระบบการกำหนดตำแหน่งโลก (GPS) มาติดตั้งในรถโดยสารสาธารณะ ซึ่งขณะนี้อยู่ระหว่างการว่าจ้างศูนย์ความเป็นเลิศด้านโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี ระยะเวลาดำเนินการ ๒๑ เมษายน ๒๕๕๕ – ๑๕ มกราคม ๒๕๕๖ โดยในเบื้องต้นจะมีการนำร่องติดตั้งกับรถโดยสารสาธารณะที่ประกอบการในนาม บริษัท ขนส่ง จำกัด คาดว่าจะมีผลเป็นรูปธรรมภายในปลายปี ๒๕๕๕

/๑.๓ ...

คำปรึกษา/ข้อเสนอแนะ/ความเห็นของสภาที่ปรึกษา	ความเห็น/ผลการพิจารณา/ผลการดำเนินการ ของกระทรวงคมนาคมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑.๓ จัดตั้งกองทุนคุ้มครองสิทธิผู้ใช้รถโดยสารสาธารณะโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อ ๑) ส่งเสริมช่วยเหลือผู้ประกอบการที่ต้องการพัฒนาคุณภาพการให้บริการ หรือผู้ประกอบการมีแผนงานเพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ ๒) ให้ความช่วยเหลือผู้ประสบภัยจากอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะเบื้องต้นโดยไม่ต้องรอพิสูจน์ถูกผิด ๓) ให้การชดเชยแก่ผู้ประสบภัยในกรณีที่ผู้ประกอบการไม่สามารถชดเชยได้ ๒. ข้อเสนอแนะด้านการปรับปรุงระบบการกำกับดูแลความปลอดภัยรถตู้โดยสารสาธารณะ ๒.๑ การจดทะเบียนรถโครงสร้างและการตรวจสภาพรถ ๒.๑.๑ การตรวจสอบการดัดแปลงรถตู้ การติดตั้งที่นั่งเกิน การติดตั้งถังแก๊ส ๒.๑.๒ การทดสอบสมรรถนะของรถดัดแปลงตามมาตรฐานที่เป็นที่ยอมรับของสากลด้วยการจำลองสถานการณ์เสี่ยง ได้แก่ การเลี้ยวโค้งที่ความเร็วสูง การหยุดหรือเปลี่ยนช่องทางกะทันหัน ๒.๑.๓ การตรวจสภาพรถ ๑) นำแนวทางมาตรฐานความปลอดภัยที่เป็นมาตรฐานสากลมาประยุกต์ใช้กับการตรวจสอบอุปกรณ์และส่วนโครงสร้างของรถโดยสารสาธารณะ เช่น	๑.๓ กรณีการช่วยเหลือผู้ประสบภัยจากการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ ปัจจุบันผู้ขอรับใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทางจะต้องมีการวางหลักทรัพย์เป็นเงินสด หรือพันธบัตรรัฐบาลไทยอย่างใดอย่างหนึ่ง หรือสองอย่างรวมกัน หรือเป็นสัญญาประกันภัยผู้ประสบภัยจากรถ สำหรับการจัดการตั้งกองทุนคุ้มครองสิทธิผู้ใช้รถโดยสารสาธารณะ โดยหลักการแล้ว กรมการขนส่งทางบกมีความเห็นว่า ผู้ประสบภัยจากอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะควรได้รับการเยียวยาเบื้องต้นจากสัญญาประกันภัยผู้ประสบภัยจากรถ โดยให้มีการเยียวยาเบื้องต้นอย่างรวดเร็ว ไม่ต้องรอพิสูจน์ความผิดถูก โดยสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยควรเป็นเจ้าภาพหลัก ๒.๑.๑ ปัจจุบันจะต้องผ่านการตรวจทดสอบและรับรองการติดตั้งเครื่องอุปกรณ์และส่วนควบของระบบการใช้ก๊าซปิโตรเลียมเหลว (LPG) หรือก๊าซธรรมชาติอัด (CNG) เป็นเชื้อเพลิงจากผู้ตรวจและทดสอบที่ได้รับความเห็นชอบจากกรมการขนส่งทางบก ๒.๑.๒ กรมการขนส่งทางบกได้ร่วมมือกับสำนักงานพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติ กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีจัดทำโครงการศึกษาวิจัยการจำลองสถานการณ์เสี่ยง ได้แก่ การเลี้ยวโค้งที่ความเร็วสูง การหยุด หรือเปลี่ยนช่องทางกะทันหัน ขณะนี้อยู่ระหว่างการขอจัดสรรเงินส่งเสริม สนับสนุนจากกองทุนเพื่อความปลอดภัยจากการใช้รถใช้ถนน ๒.๑.๓ การตรวจสภาพรถ ประเทศไทยเข้าร่วมเป็นภาคีความตกลงปี ๑๙๕๘ ของคณะทำงานที่ ๒๙ ในลำดับ ๔๖ ใช้สัญลักษณ์ E ๕๓ ตั้งแต่วันที่ ๑ พฤษภาคม ๒๕๕๙

/(๑) ...

คำปรึกษา/ข้อเสนอแนะ/ความเห็นของสภาที่ปรึกษา	ความเห็น/ผลการพิจารณา/ผลการดำเนินการของกระทรวงคมนาคมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
(๑) ข้อกำหนดด้านความปลอดภัยของมาตรฐาน UNECE (Economic Commission for Europe) (๒) ข้อกำหนดด้านความปลอดภัยของออสเตรเลีย ADR (Australian Design Rule) (๓) มาตรฐานสำหรับการบริหารจัดการความปลอดภัยคมนาคม ISO ๓๙๐๐๑ ; Road-traffic safety management systems-Requirements with guidance For use ซึ่งจะแสดงรายละเอียดเครื่องมือที่ใช้ในการทดสอบที่สามารถแสดงผลอย่างชัดเจน ๒) พัฒนาแนวทางการเชื่อมโยงการตรวจสอบสภาพและการให้ใบอนุญาตประกอบการ มีการใช้ระบบการจัดอันดับ (Rating) กับผู้ประกอบการ เพื่อช่วยในการตรวจสอบผู้ประกอบการที่มีพฤติกรรมที่จะใช้รถที่ไม่ปลอดภัยให้มีการตรวจสอบอย่างเข้มข้น และลดค่าใช้จ่ายสำหรับผู้ประกอบการที่มีประวัติดี (มีการสุ่มตรวจน้อยกว่า) ๓) พัฒนากลไกการตรวจสอบสภาพขณะเดินทาง (เรียกตรวจ) ให้เชื่อมโยงกับการตรวจสอบสภาพตามเวลา และใช้การสุ่มตรวจสอบขณะให้บริการ เพื่อให้ผู้ประกอบการมีความกระตือรือร้นในการรักษาสภาพรถตลอดเวลา ๔) มาตรการบังคับใช้กฎหมาย บทลงโทษสำหรับผู้ประกอบการที่ละเลยและละเมิดมาตรฐานด้านความปลอดภัยของตัวรถและการตรวจสอบสภาพรถ เช่น การดัดแปลง (เพิ่ม) จำนวนที่นั่งมากกว่าที่ขออนุญาตไว้ การดัดแปลงเพิ่มถังแก๊ส โดยให้มีการบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด เช่น บทลงโทษตามระดับชั้น เช่น การปรับ การสั่งพักการเดินรถ และการยกเลิกการประกอบการ ๒.๑.๔ การกำหนดคุณสมบัติของรถตู้โดยสารสาธารณะให้ชัดเจน ๑) ประเภทของรถตู้โดยสารสาธารณะ และชนิดของเชื้อเพลิงที่ใช้ (ใช้แก๊ส NGV หรือใช้น้ำมันดีเซล หรือเบนซิน หรือใช้เชื้อเพลิงแบบผสมผสานทั้งแก๊สและน้ำมัน) ๒) จำนวนที่นั่งของรถตู้โดยสารสาธารณะ	การพัฒนามาตรฐานความปลอดภัยของรถโดยสารสาธารณะไทยจะเป็นไปตามแนวทางข้อกำหนดของ UN/EC ปัจจุบันมีการบังคับใช้ไปแล้วบางส่วนเช่น กำหนดเกณฑ์การทรงตัวของรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร กำหนดแบบเข็มขัด เป็นต้น ปัจจุบันกรมการขนส่งทางบกได้มีการพัฒนาการประกอบการขนส่งรถโดยสารประจำทางโดยมีการรับรองมาตรฐานคุณภาพบริการรถโดยสารประจำทางแก่ผู้ประกอบการขนส่ง ซึ่งประกอบด้วยด้านบริการ ด้านความปลอดภัย และด้านสิ่งแวดล้อม โดยในด้านความปลอดภัยพิจารณาในเรื่องความพร้อมของรถโดยสาร พนักงานขับรถ และผู้ประจำรถ ซึ่งผู้ประกอบการขนส่งที่ได้รับการรับรองมาตรฐานฯ จากกรมการขนส่งทางบกแล้วจะได้รับสิทธิในการตรวจสอบสภาพรถจากปีละ ๒ ครั้ง เป็นปีละ ๑ ครั้ง มีการตรวจติดตามผู้ประกอบการขนส่งที่ได้รับการรับรองมาตรฐานฯ อย่างน้อยปีละ ๑ ครั้ง เพื่อให้ผู้ประกอบการขนส่ง รักษาคุณภาพตามข้อกำหนดแห่งมาตรฐานคุณภาพบริการรถโดยสารประจำทาง โดยเฉพาะด้านความปลอดภัย นอกจากนี้ ยังมีการติดตาม ตรวจสอบ การออกตรวจการ เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายอย่างมีประสิทธิภาพ ๒.๑.๔ คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง ในการประชุมครั้งที่ ๑๗/๒๕๕๓ เมื่อวันที่ ๒๐ ธันวาคม ๒๕๕๓ พิจารณามีมติอนุมัติเงื่อนไขสำหรับรถมาตรฐาน ๒ (จ) (รถโดยสารปรับอากาศชั้น ๒ ไม่เกิน ๒๐ ที่นั่ง) ที่มีลักษณะเป็นรถตู้โดยสารปรับอากาศ ดังนี้ (๑) เป็นรถใหม่หรือรถที่มีอายุใช้งานไม่เกิน ๒ ปี

/(๒) ...

คำปรึกษา/ข้อเสนอแนะ/ความเห็นของสภาที่ปรึกษา	ความเห็น/ผลการพิจารณา/ผลการดำเนินการ ของกระทรวงคมนาคมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๒.๑.๕ การควบคุมเส้นทางการเดินรถของรถตู้โดยสารสาธารณะไม่ให้ทับซ้อนกับรถโดยสารสาธารณะประเภทอื่น ๆ มากจนเกินไป ๒.๑.๖ กรมการขนส่งทางบกควรออกมาตรการตรวจสอบสภาพรถอย่างจริงจังเมื่อถึงเวลาที่ต้องต่อทะเบียนรถ ๒.๒ พนักงานขับรถ ๒.๒.๑ มาตรการกำกับพฤติกรรมพนักงานขับรถ ๑) การกำกับตรวจสอบ และลงโทษพฤติกรรมเสี่ยง เช่น การขับรถเร็ว ขับแข่ง ซ้าย – ขวา บรรทุกผู้โดยสารเกิน เป็นต้น ๒) มีการเข้มงวดการออกใบอนุญาตขับรถสาธารณะ และควรกำหนดอายุ ๓๐ - ๖๐ ปี รวมทั้งตรวจสอบสุขภาพในทุกมิติ ๓) กำหนดระดับการศึกษาขั้นต่ำมัธยมศึกษาปีที่ ๓ ๔) พัฒนาการฝึกอบรม ให้ความรู้ อย่างจริงจังและเป็นระบบ ให้ความรู้ในทุกมิติ เช่น จริยธรรมของผู้ขับขี่ พ.ร.บ. การขนส่งทางบก และกฎหมายจราจร เป็นต้น ๕) กำหนดแนวทางการบังคับใช้กฎหมายอย่างชัดเจน ในเรื่องระยะเวลาในการขับรถ และระยะทางในการขับรถ เพื่อให้สอดคล้องกับ พ.ร.บ. การขนส่งทางบก ที่ห้ามมิให้ผู้ขับรถปฏิบัติหน้าที่ขับรถติดต่อกันเกินสี่ชั่วโมง นับแต่ขณะเริ่มปฏิบัติหน้าที่ขับรถ แต่ถ้าในระหว่างนั้น ผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถได้พักติดต่อกันเป็นเวลาไม่น้อยกว่าครึ่งชั่วโมง ก็ให้ปฏิบัติหน้าที่ขับรถต่อไปได้อีกไม่เกินสี่ชั่วโมงติดต่อกัน	(๒) มีอายุการใช้งานได้ไม่เกิน ๑๐ ปี นับแต่วันที่จดทะเบียนครั้งแรก ๒.๑.๕ การจัดระเบียบรถตู้โดยสารสาธารณะที่วิ่งจากกรุงเทพฯ ไปยังจังหวัดส่วนภูมิภาคที่มีระยะทางไม่เกิน ๓๐๐ กม. และอยู่ในแนวเส้นทางรถโดยสารประจำทางหมวด ๒ ที่มีแนวเส้นทางเดิมอยู่แล้วเป็นหลัก กำหนดเงื่อนไขเวลาการจัดระเบียบรถตู้โดยสารที่ชัดเจน ๒.๑.๖ รถตู้โดยสารสาธารณะต้องเข้ารับการตรวจสภาพปีละ ๒ ครั้ง ตามที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด ๑ จัดทำโครงการควบคุมการเสพสุราของผู้ขับรถโดยสารสาธารณะ (มาตรการแอลกอฮอล์เป็นศูนย์) เริ่มดำเนินการตั้งแต่ ๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๓ ต่อเนื่องจนถึงปัจจุบัน โดยตรวจวัดระดับ แอลกอฮอล์ในลมหายใจของพนักงานขับรถโดยสารก่อนออกจากสถานีตลอดทั้งปี ๒ นำเทคโนโลยีตรวจจับความเร็วมาใช้ในการตรวจจับรถโดยสารสาธารณะที่ใช้ความเร็วเกินกฎหมายกำหนด ๓ จัดทำโครงการควบคุมผู้ขับรถโดยสารสาธารณะบนทางด่วนโทลล์เวย์ด้วยระบบ RFID (Radio Frequency Identification) ได้เริ่มดำเนินการตั้งแต่ ๑ เมษายน ๒๕๕๕ เป็นต้นมา และในเดือนมิถุนายน ๒๕๕๕ ตรวจพบรถตู้โดยสารสาธารณะที่วิ่งด้วยความเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนดจำนวน ๑,๐๗๒ คัน ๔ โครงการศึกษาแนวทางและมาตรการในการนำเทคโนโลยีระบบการกำหนดตำแหน่งบนโลก (GPS) มาติดตั้งในรถสาธารณะ ปัจจุบันกรมการขนส่งทางบกอยู่ระหว่างดำเนินการศึกษาโดยการสนับสนุนงบประมาณจากกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (กปถ.)

คำปรึกษา/ข้อเสนอแนะ/ความเห็นของสภาที่ปรึกษาฯ	ความเห็น/ผลการพิจารณา/ผลการดำเนินการของกระทรวงคมนาคมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๖) การกำหนดใบอนุญาตขับขี่สาธารณะควรแยกประเภทความเหมาะสมและประสบการณ์ของผู้ขับขี่โดยอาจยกระดับในการอนุญาตขับขี่ออกเป็นแต่ละประเภทในการขับขี่ ขึ้นอยู่กับประสบการณ์และความชำนาญของผู้ขับขี่โดยกำหนดระยะทางขับขี่ในแต่ละประเภท เช่น ประเภทที่ ๔ ขับได้ไม่เกิน ๑๐๐ กิโลเมตร ประเภทที่ ๓ ขับได้ ๑๐๐-๓๐๐ กิโลเมตร ประเภทที่ ๒ ขับได้ ๓๐๐-๕๐๐ กิโลเมตร เป็นต้น ๗) การกำหนดจุดจอดรถตู้โดยสารสาธารณะและการจอดรถตู้โดยสารสาธารณะให้เข้าป้ายในการรับ – ส่งผู้โดยสาร ๒.๒.๒ มาตรการบังคับใช้กฎหมาย บทลงโทษ มีบทลงโทษที่ชัดเจนกับพนักงานขับรถที่ฝ่าฝืน เช่น บทลงโทษตามระดับชั้น เช่น การปรับ และยกเลิกใบอนุญาตขับขี่สาธารณะ ๒.๓ ผู้ประกอบการ ๒.๓.๑ เพิ่มดัชนีด้านความปลอดภัยในแผนประกอบการผู้ประกอบการขนส่ง ๑) ผู้ประกอบการมีกลไกการกำกับดูแลด้านความปลอดภัย	๕ มีการปรับปรุงกฎหมายโดยยกเลิกการออกใบอนุญาตขับรถตลอดชีพ (กรณีออกใหม่) ๖. มีการให้การอบรมพนักงานขับรถสาธารณะทั้งพนักงานขับรถโดยสารประจำทาง ไม่ประจำทาง พนักงานขับรถรับส่งนักเรียน พนักงานขับรถบรรทุก พนักงานขับรถแท็กซี่ พนักงานขับรถราชการ และรัฐวิสาหกิจ พนักงานเก็บค่าโดยสาร ฯลฯ ซึ่งกรมการขนส่งทางบกดำเนินการต่อเนื่องเป็นประจำทุกปีทั้งในส่วนกลางและส่วนภูมิภาค ทั้งในเวลาปกติและช่วงฤดูเทศกาลสำคัญ ปัจจุบันกรมการขนส่งทางบกอยู่ระหว่างการยกร่างประมวลกฎหมายเกี่ยวกับผู้ขับรถ และจะนำข้อเสนอแนะไปปรับใช้ในการแก้ไขกฎหมาย กฎระเบียบ ต่าง ๆ ต่อไป ๒.๒.๒ กรมการขนส่งทางบกใช้มาตรการบังคับใช้กฎหมาย โดยมีบทลงโทษพนักงานขับรถตู้โดยสารสาธารณะที่ใช้อัตราความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ดังนี้ - กระทำความผิดครั้งแรกปรับ ๕,๐๐๐ บาท - กระทำความผิดครั้งที่ ๒ ภายใน ๓ เดือน ปรับ ๕,๐๐๐ บาทและพักใช้ใบอนุญาตขับรถเป็นเวลา ๓๐ วัน - กระทำความผิดซ้ำครั้งที่ ๓ ภายใน ๖ เดือน ปรับ ๕,๐๐๐ บาท และเพิกถอนใบอนุญาตขับรถ - กรณีผู้ได้รับใบอนุญาตขับรถโดยประมาทจนเป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุร้ายแรง เช่น ทำให้มีผู้เสียชีวิต มีผู้บาดเจ็บหรือเกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สินของบุคคลจำนวนมากให้เพิกถอนใบอนุญาตขับรถ ๒.๓.๑ กรมการขนส่งทางบกได้จัดทำโครงการแนะแนวแก้ไขปัญหาการประกอบการขนส่งประจำทางเชิงรุกเพื่อตรวจสอบติดตามผลการจัดเดินรถ ศึกษาข้อมูลปัญหาอุปสรรคในการประกอบการขนส่งหรือปัญหา

/๒) ...

คำปรึกษา/ข้อเสนอแนะ/ความเห็นของสภาที่ปรึกษา	ความเห็น/ผลการพิจารณา/ผลการดำเนินการของกระทรวงคมนาคมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๒) ผู้ให้ใบอนุญาตต้องมีการติดตามและประมวลผลการยื่นแผนธุรกิจ และมีดัชนีด้านความปลอดภัยเป็นหลักเกณฑ์ในการพิจารณาการให้ใบอนุญาตประกอบการ เช่น แผนการซ่อมและบำรุงรักษา การทำประกันภัยภาคสมัครใจ เป็นต้น ๒.๓.๒ มาตรการบังคับใช้กฎหมาย บทลงโทษ มีบทลงโทษที่ชัดเจนกับผู้ประกอบการที่ละเมิดมาตรฐานด้านความปลอดภัยทั้งเรื่องของมาตรฐานตัวรถ มาตรฐานพนักงานขับรถ และมีการบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด เช่น บทลงโทษตามระดับชั้น เช่น การปรับ สั่งพักการเดินรถ และการยกเลิกการประกอบการ ๓. โครงสร้างและบทบาทคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง ๓.๑ ควรมีการปรับโครงสร้างคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางให้มีนักวิชาการและตัวแทนผู้บริโภคที่ทำงานด้านความปลอดภัยทางถนน ๓.๒ มีการนำเรื่องของ “ความปลอดภัยโดยสาธารณะ” มากำหนดเป็นนโยบายพร้อมทั้งวางกลไกติดตาม กำกับ ประเมินผล และรายงานต่อสาธารณะอย่างต่อเนื่อง (ไม่ควรเน้นเฉพาะเรื่องการปรับลด/ขึ้นค่าโดยสาร) ๔. ความรับผิดชอบของผู้ประกอบการรถตู้โดยสารสาธารณะ ผู้ประกอบการต้องดำเนินการตามแผนธุรกิจที่ได้ยื่นต่อกรมการขนส่งทางบก โดยเฉพาะด้านความปลอดภัย โดยเลือกใช้รถตู้โดยสารสาธารณะที่ได้มาตรฐาน และคัดเลือกพนักงานขับรถที่มีคุณสมบัติครบถ้วนและผ่านเกณฑ์มาตรฐานพนักงานขับรถ รวมถึงการกำกับดูแล ลงโทษผู้กระทำผิด	ในการปฏิบัติตามเงื่อนไขโดยเข้าไปแก้ไขปัญหาก็พร้อมให้คำปรึกษาและแนะนำผู้ประกอบการขนส่งได้รวดเร็ว ผู้ขอรับใบอนุญาตประกอบการขนส่งรายใหม่และที่ต่ออายุใบอนุญาต ต้องมีการเสนอแผนความปลอดภัยด้านบริการ เป็นต้น โดยกำหนดเป็นเงื่อนไขในใบอนุญาตประกอบการขนส่งที่ต้องปฏิบัติตามแผนที่เสนอ ๒.๓.๒ กรมการขนส่งทางบกมีมาตรการบังคับใช้กฎหมาย และบทลงโทษตามระดับชั้น ดังนี้ ๑. กระทำ ความผิด ครั้งแรก ปรับ ๕,๐๐๐ บาท ๒. กระทำ ความผิด ครั้งที่ ๒ ปรับ ๑๐,๐๐๐ บาท พร้อมทั้งเพิกถอนรถออกจากบัญชีผู้ประกอบการขนส่ง ๓.๑ ปัจจุบันกรมการขนส่งทางบกอยู่ระหว่างการแก้ไขกฎหมายขนส่ง ซึ่งมีรายละเอียดของโครงสร้างคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางตามที่เสนอ ขณะนี้อยู่ในขั้นการพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎร ๓.๒ ได้มีการดำเนินการอยู่แล้ว ตามที่ปรากฏรายละเอียดข้างต้น กรมการขนส่งทางบกได้ดำเนินการอยู่แล้ว โดยให้ผู้ขอรับใบอนุญาตประกอบการขนส่งใหม่ การต่ออายุผู้ประกอบการขนส่งต้องเสนอแผนการพัฒนา และการให้บริการ ภารกิจด้านความปลอดภัย โดยบังคับเป็นเงื่อนไขในใบอนุญาตประกอบการขนส่งตามความในมาตรา ๓๑ แห่ง พ.ร.บ.การขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒

คำปรึกษา/ข้อเสนอแนะ/ความเห็นของสภาที่ปรึกษาฯ	ความเห็น/ผลการพิจารณา/ผลการดำเนินการ ของกระทรวงคมนาคมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๕. มาตรการองค์กรด้านความปลอดภัยในการใช้รถตู้โดยสารสาธารณะ หน่วยงานหรือองค์กรที่มีเส้นทางรถตู้โดยสารสาธารณะอยู่ในหน่วยงาน ควรมีมาตรการกำกับ ดูแล เช่น เส้นทางรถตู้สายมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ศูนย์รังสิต ที่มีมาตรการติด GPS (Global Positioning System) บนรถตู้โดยสารสาธารณะทุกคัน และให้ผู้โดยสารคาดเข็มขัดนิรภัยทุกครั้งก่อนออกรถ เป็นต้น ๖. ข้อเสนอเพื่อสนับสนุนและติดตามการดำเนินงาน ๖.๑ หน่วยงานภาครัฐ และแหล่งทุน (เช่น กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน กองทุนพลังงาน สำนักงานสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ) ต้องสนับสนุนการดำเนินงานที่คุ้มครองผู้บริโภคด้านสุขภาพให้มีความเข้มแข็ง โดยสนับสนุนทั้งด้านวิชาการ งานวิจัย ทรัพยากร และการอำนวยความสะดวก ๖.๒ ภาครัฐต้องมีมาตรการส่งเสริม หรือสนับสนุนผู้ประกอบการ เช่น มาตรการลดภาษีสำหรับรถโดยสารประจำทางขนาดใหญ่ หรือหาแหล่งเงินกู้ดอกเบี้ยต่ำ เพื่อให้ผู้ประกอบการสามารถลงทุนด้านความปลอดภัยได้	กรมการขนส่งทางบกเห็นด้วยกับคำแนะนำดังกล่าว ไปขยายผลให้มากขึ้น โดยร่วมกับบริษัท ขนส่ง จำกัด องค์กรขนส่งมวลชนกรุงเทพ และผู้ประกอบการขนส่งทั่วไป (เอกชน) นำไปปฏิบัติขยายผลให้มากยิ่งขึ้นต่อไป ๖.๑ ปัจจุบันกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ก็พยายามให้การสนับสนุนการวิจัย การศึกษาของหน่วยงานต่าง ๆ อย่างต่อเนื่องอยู่แล้ว ๖.๒ กรมการขนส่งทางบกอยู่ระหว่างการนำเสนอกระทรวงคมนาคมเพื่อเสนอต่อรัฐบาลในการขอสนับสนุนส่งเสริมการใช้รถโดยสารขนาดเล็ก เพื่อทดแทนรถตู้โดยสาร เพื่อให้มีมาตรฐานบริการที่ดีขึ้น ปลอดภัย และพร้อมรับคำชี้แนะผู้ประกอบการพิจารณาต่อไป

คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๓ เมษายน ๒๕๕๖ ว่า

๑. รับทราบความเห็นและข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
๒. รับทราบความเห็น ผลการพิจารณา และผลการดำเนินการของกระทรวงคมนาคม ร่วมกับกรมการขนส่งทางบก บริษัทขนส่ง จำกัด องค์กรขนส่งมวลชนกรุงเทพ และสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

จึงประกาศให้ทราบโดยทั่วกัน

ประกาศ ณ วันที่ ๒๔ เมษายน พ.ศ. ๒๕๕๖

(นายอำพน กิตติอำพน)
เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

รอง ลกร. C- 2415056
ผอ.สวค. ๒๖๖๒๐๐๐๐
ผชช. ๒๖๖๐๒ ๒๔ เม.ย. ๕๖
ผอ.กลุ่ม. ๒๖๖๐๒ 24 เม.ย. ๕๖
นวก. ๒๖๖๐๒ ๒๔ เม.ย. ๕๖
ผู้พิมพ์ ๒๖๖๐๒