# เอกสารประกอบการพิจารณา

## ญัตติ

เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมาธิการวิสามัญ
พิจารณาศึกษาการแก้ไขปัญหาความเดือดร้อน
ของผู้ประกอบการรถตู้โดยสารสาธารณะประจำทาง

อ.พ. 19/2563 สมัยสามัญประจำปีครั้งที่สอง

อ.พ. 19/2563
สมัยสามัญประจำปีครั้งที่สอง

สำนักวิชาการ
สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร
โทร. 0 2244 2070-2

# ญัตติ

เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมาธิการวิสามัญพิจารณาศึกษา
การแก้ไขปัญหาความเดือดร้อนของผู้ประกอบการรถตู้โดยสารสาธารณะประจำทาง
(นางสาวปารีณา ไกรคุปต์ เป็นผู้เสนอ)

# คำนำ

เอกสารประกอบการพิจารณา (อ.พ.) นี้ จัดทำขึ้นเพื่อประโยชน์ในการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญ ร่างพระราชบัญญัติ ญัตติขอแก้ไขเพิ่มเติมรัฐธรรมนูญ พระราชกำหนด ญัตติ หรือหนังสือสัญญาระหว่างประเทศ ที่เข้าสู่การประชุมของสภาผู้แทนราษฎร และที่ประชุมร่วมกันของรัฐสภา โดยศึกษา รวบรวม และวิเคราะห์ข้อมูล สถิติ ข้อเท็จจริง บทความทางวิชาการ และ/หรืองานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อเป็นข้อมูลเบื้องต้นให้กับสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร สมาชิกรัฐสภา กรรมาธิการ และบุคคลในวงงานรัฐสภา ในการประกอบการพิจารณา ตลอดจนเป็นข้อมูลอ้างอิงสำหรับผู้ที่สนใจทั่วไป

สำนักวิชาการ
สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

---


**ผู้รับผิดชอบ**

| | |
|---|---|
| นายมาณิช อินทฉิม | ผู้อำนวยการสำนักวิชาการ |
| นางสุภาวดี ตันตระกูล | ผู้บังคับบัญชากลุ่มงานบริการวิชาการ 2 |

**ผู้จัดทำและรับผิดชอบ**

| | |
|---|---|
| นางอาริยา สุขโต | วิทยากรชำนาญการพิเศษ |
| นายณัฐพงศ์ พันธุ์ไชย | วิทยากรชำนาญการพิเศษ |
| นายณัฐพงศ์ พิมเสน | นิติกรปฏิบัติการ |
| นางสาวอัจฉรา ขุมเหล็ก | เจ้าพนักงานธุรการอาวุโส |
| นางสาวอุไร ธรรมเพชร | เจ้าพนักงานธุรการอาวุโส |
| นางสาวสุนันท์ เจสสะ | เจ้าพนักงานธุรการชำนาญงาน |
| นางสาวสุพรรณิศา พรหมบุตร | เจ้าพนักงานธุรการชำนาญงาน |



กุมภาพันธ์ 2563

## บทสรุปสำหรับสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร

รถตู้โดยสารสาธารณะประจำทางเป็นอีกทางเลือกในการเดินทางในปัจจุบันเนื่องจากเป็นบริการที่ให้ความสะดวก คล่องตัว ไม่ว่าจะเป็นการเดินทางระหว่างจังหวัด หรือ การเดินทางจากพื้นที่โดยรอบ แถบชานเมืองเข้าสู่ใจกลางเมือง ที่สามารถเชื่อมต่อกับบริการขนส่งในรูปแบบอื่น ๆ มีที่นั่งแน่นอน ไม่ต้องรอนาน จนปัจจุบันมีจำนวนรถเพิ่มมากขึ้นทั้งที่ถูกและผิดกฎหมาย แต่อุบัติเหตุที่เกิดกับรถตู้โดยสารนั้น มักมีความรุนแรงอันมีปัจจัยหลายสาเหตุทั้งความประมาท สภาพรถยนต์ที่ดัดแปลงติดตั้งถังบรรจุเชื้อเพลิงเพิ่มจำนวนที่นั่ง และตัวผู้ขับขี่เอง จากการสำรวจผู้โดยสารกว่า 1,000 ราย พบว่ามีความกังวลต่อความปลอดภัยของรถโดยสารสาธารณะ ซึ่งพบปัญหาต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นการติดตั้งเข็มขัดนิรภัยไม่ครบถ้วน การไม่พบเห็นอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัย รถโดยสารที่ไม่มีประตูฉุกเฉิน พฤติกรรมการขับขี่ที่รวดเร็วเกินไป การรับผู้โดยสารของรถตู้เกินจำนวนที่กฎหมายกำหนด และการมีรถตู้โดยสารป้ายดำ หรือรถตู้โดยสารที่ผิดกฎหมายให้บริการอยู่ ซึ่งผู้ที่ไม่มีทางเลือกอื่น ก็ต้องยอมรับสภาพการใช้รถโดยสารสาธารณะเหล่านี้ต่อไป

ดังนั้นกระทรวงคมนาคมจึงได้กำหนดเรื่องการจัดระเบียบรถตู้โดยสารสาธารณะประจำทาง โดยออกประกาศของกรมการขนส่งทางบกว่าด้วย เรื่องการเปลี่ยนรถตู้โดยสารสาธารณะขนาด 13-14 ที่นั่ง เป็นรถโดยสารขนาดเล็ก (ไมโครบัส) 20-30 ที่นั่ง เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการโดยสาร ลดการสูญเสียจากอุบัติเหตุ ซึ่งมีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2560 กับรถตู้ที่มีอายุการใช้งานครบ 10 ปี ห้ามจดทะเบียนใหม่เป็นรถตู้โดยสารต้องจดทะเบียนเปลี่ยนเป็นรถไมโครบัส ที่ส่งผลไม่น้อยกับผู้ประกอบการและผู้ประกอบอาชีพขับรถตู้โดยสารสาธารณะประจำทาง โดยเริ่มเปลี่ยนรถตู้เป็นรถไมโครบัสตั้งแต่กลางปี 2561 หรือตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2561 ที่ผ่านมา พบว่าเกิดปัญหาอุปสรรคนานาประการ โดยเฉพาะผู้ประกอบการที่คัดค้านเรื่อยมาด้วยเหตุไม่พร้อมจากปัญหาด้านการเงินเพราะรถไมโครบัสราคาสูงกว่ารถตู้มาก และเห็นว่าเป็นการแก้ปัญหาที่ปลายเหตุ จึงขอผ่อนผันอีก 2 ปี ซึ่งกระทรวงคมนาคม ยอมผ่อนผันการบังคับใช้ออกไป เนื่องจากอาจเกิดปัญหาในทางปฏิบัติโดยเฉพาะผู้ประกอบการรถตู้ที่เดินรถในกรุงเทพฯ ส่วนใหญ่ประสบปัญหาผู้โดยสารใช้บริการน้อยมาก ทำให้การลงทุนรถใหม่มีความเสี่ยงสูง ส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการ

ดังนั้น จึงเสนอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมาธิการพิจารณาศึกษาการแก้ไขปัญหาความเดือดร้อนของผู้ประกอบการรถตู้โดยสารสาธารณะประจำทางเพื่อช่วยเหลือตามคำขอที่ต้องการให้ขยายระยะเวลาการใช้งานของอายุรถตู้โดยสารสาธารณะ จากเดิมไม่เกิน 10 ปีเป็น 12-15 ปี และหามาตรการด้านการช่วยเหลือด้านการเงินและอื่น ๆ ต่อไป เพื่อให้ประชาชนผู้ใช้บริการเกิดความมั่นใจและเกิดความปลอดภัยในการใช้บริการ

# เอกสารประกอบการพิจารณา

## สารบัญ


| | หน้า |
|---|---|
| **บทสรุปสำหรับสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร** | ก |
| **ส่วนที่ 1** สาระสำคัญ ญัตติ เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมาธิการวิสามัญพิจารณาศึกษาการแก้ไขปัญหาความเดือนร้อนของผู้ประกอบการรถตู้โดยสารสาธารณะประจำทาง (นางสาวปารีณา ไกรคุปต์ เป็นผู้เสนอ) | 1 |
| **ส่วนที่ 2** บทวิเคราะห์ | 2 |
| **ส่วนที่ 3** ข้อมูลประกอบการพิจารณาญัตติ | 5 |
| - ลักษณะรถโดยสารประจำทางหมวดต่าง ๆ | 5 |
| - ลักษณะของรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร | 5 |
| - การกำหนดอายุของรถในแต่ละประเทศ | 8 |
| - มาตรฐานความปลอดภัยรถตู้โดยสารสาธารณะประจำทาง | 9 |

ส่วนที่ 1

สาระสำคัญ

ญัตติ เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมาธิการวิสามัญพิจารณาศึกษาการแก้ไขปัญหาความเดือดร้อนของผู้ประกอบการรถตู้โดยสารสาธารณะประจำทาง

(นางสาวปารีณา ไกรคุปต์ เป็นผู้เสนอ)

---

**หลักการ**

เพื่อให้สภาผู้แทนราษฎรพิจารณาตั้งคณะกรรมาธิการวิสามัญพิจารณาศึกษาการแก้ไขปัญหาความเดือดร้อนของผู้ประกอบการรถตู้โดยสารสาธารณะประจำทาง

**เหตุผล**

ตามที่กระทรวงคมนาคมได้มีการกำหนดเรื่องการจัดระเบียบรถตู้โดยสารสาธารณะประจำทางที่หมดอายุ โดยกำหนดอายุการใช้งานรถตู้โดยสารสาธารณะประจำทางไม่เกิน 10 ปี นับแต่วันที่จดทะเบียนครั้งแรก เนื่องจากการพิจารณาด้านสภาพรถที่เก่า เครื่องอุปกรณ์ชำรุดจะมีค่าบำรุงรักษาที่สูงกว่ารถใหม่ ทำให้เกิดความไม่คุ้มทุน บริษัทประกันภัยจะไม่รับจัดทำประกันภัยให้ ซึ่งจะสร้างปัญหาให้กับเจ้าของรถเมื่อเกิดอุบัติเหตุ โดยตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2560 ได้กำหนดเปลี่ยนรถตู้โดยสารสาธารณะประจำทางที่ครบอายุการใช้งาน 10 ปี ซึ่งครอบคลุมรถตู้หมวด 1 และหมวด 4 ที่ให้บริการภายในกรุงเทพมหานครและเส้นทางต่อเนื่องภายในจังหวัด รถหมวด 2 กรุงเทพมหานครไปยังต่างจังหวัด และรถหมวด 3 ที่วิ่งระหว่างจังหวัดและกรณีที่ครบอายุการใช้งานแล้วต้องมีการเปลี่ยนเป็นรถโดยสารประจำทางขนาดเล็กแทนรถตู้โดยสาร จากกรณีดังกล่าวส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการรถตู้โดยสารสาธารณะประจำทางในหลายกรณี จึงจำเป็นที่จะต้องมีการพิจารณาศึกษาหาแนวทางแก้ไขปัญหาความเดือดร้อนของผู้ประกอบการรถตู้โดยสารสาธารณะประจำทาง ซึ่งผู้ประกอบการรถตู้โดยสารสาธารณะประจำทางได้มีการเสนอข้อเรียกร้องของผู้ประกอบการรถตู้โดยสารสาธารณะประจำทางด้วยกันหลายกรณี เช่น การขอขยายอายุการใช้งานรถตู้โดยสารสาธารณะประจำทางทุกหมวดจากเดิมที่บังคับให้อายุใช้งานไม่เกิน 10 ปี ให้มีการขยายอายุการใช้งานได้ไม่เกิน 15 ปี การกำหนดให้รถตู้โดยสารสาธารณะประจำทางที่อายุ 10 ปี ต้องมีการเปลี่ยนเป็นรถโดยสารประจำทางขนาดเล็กควรให้เป็นไปโดยความสมัครใจ ปัญหาการประกันภัยที่มีข้อกำหนดให้ตรงกับรอบในการต่อภาษี เป็นต้น ฉะนั้น จึงควรจะมีการพิจารณาหามาตรการช่วยเหลือ เพื่อเป็นการบรรเทาความเดือดร้อนแก่ผู้ประกอบการรถตู้โดยสารสาธารณะประจำทางด้วย

# ส่วนที่ 2
## บทวิเคราะห์

การประกาศของกรมการขนส่งทางบก (ขบ.) ว่าด้วย เรื่องการเปลี่ยนรถตู้โดยสารสาธารณะขนาด 13-14 ที่นั่ง เป็นรถโดยสารขนาดเล็ก (ไมโครบัส) 20-30 ที่นั่ง เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการโดยสาร ลดการสูญเสียจากอุบัติเหตุซึ่งมีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2560 กับรถตู้ที่มีอายุการใช้งานครบ 10 ปี ห้ามจดทะเบียนใหม่เป็นรถตู้โดยสารต้องจดทะเบียนเปลี่ยนเป็นรถไมโครบัส ที่ส่งผลกระทบกับการเดินทางของผู้ที่ใช้บริการรถตู้โดยสารสาธารณะและผู้ประกอบอาชีพขับรถตู้ เนื่องจากเป็นบริการที่ให้ความสะดวกคล่องตัว ไม่ว่าจะเป็นการเดินทางระหว่างจังหวัดหรือการเดินทางจากพื้นที่โดยรอบแถบชานเมืองเข้าสู่ใจกลางเมือง จนปัจจุบันมีจำนวนรถเพิ่มมากขึ้นทั้งที่ถูกและผิดกฎหมายที่วิ่ง-รับส่งผู้โดยสารที่จดทะเบียนเกือบ 40,000 คัน

สำหรับรถตู้ หมวด 1 ให้บริการในกรุงเทพฯ และปริมณฑลที่หมดอายุในปีนี้ รวม 954 คัน ส่วนรถตู้ หมวด 2 ซึ่งเป็นรถตู้ร่วมบริการ บขส. หมดอายุให้บริการ 379 คัน ซึ่งรถที่หมดอายุปีนี้ มีไม่ถึง 1,800 คัน แต่ปี 2562 จะมีรถตู้หมดอายุ 892 คัน, ปี 2563 หมดอายุ 1,441 คัน, ปี 2564 หมดอายุ 385 คัน, ปี 2565 หมดอายุ 115 คัน, ปี 2566 หมดอายุ 62 คัน, ปี 2567 หมดอายุ 43 คัน, ปี 2568 หมดอายุ 51 คัน, ปี 2569 หมดอายุ 48 คัน, ปี 2570 หมดอายุ 18 คัน และปี 2571 หมดอายุ 12 คัน ซึ่งรถตู้ที่ได้ทยอยหมดอายุไปแต่ละปี จนถึงปี 2571 รวม 4,183 คัน[1]

มาตรฐานรถแตกต่างกันไปตามลักษณะของผู้ประกอบการที่นำรถเข้ามาวิ่งให้บริการซึ่งมีทั้งรายใหญ่และรายย่อย จากที่ผ่านมาจะพบว่ามีสถิติอุบัติเหตุและความสูญเสียต่อชีวิตและทรัพย์สินในแต่ละปีที่เกิดจากรถตู้เป็นจำนวนไม่น้อย เช่น โศกนาฏกรรมช่วงปีใหม่ 2560 รถตู้โดยสารกรุงเทพฯ-จันทบุรี พุ่งสวนเลนชนอัดรถกระบะจนไฟลุกท่วม บนถนนสายบ้านบึง-แกลง จังหวัดชลบุรี ทำให้มีผู้เสียชีวิตถึง 25 ศพ เป็นต้น

ที่ผ่านมา นอกจากความนิยมของประชาชน เนื่องจากความสะดวกสบายของรถตู้โดยสารที่ให้บริการประกอบกับความรวดเร็ว มีจุดรับ-ส่ง และท่ารถที่ใกล้กับแหล่งชุมชนใจกลางเมืองที่สามารถเชื่อมต่อกับบริการขนส่งในรูปแบบอื่น ๆ มีที่นั่งแน่นอน ไม่ต้องรอนาน แต่อุบัติเหตุที่เกิดกับรถตู้โดยสารนั้น มักมีความรุนแรงต่อทั้งชีวิตและทรัพย์สินอยู่เสมอ จากข้อมูลสถิติของศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) อุบัติเหตุในกลุ่มรถตู้ช่วงปี 2560 ตั้งแต่เดือนมกราคม-กันยายน รถตู้โดยสารสาธารณะเกิดอุบัติเหตุ 217 ครั้ง เฉลี่ยเดือนละ 24 ครั้ง แบ่งเป็นรถตู้ไม่ประจำทาง เกิดอุบัติเหตุ 56 ครั้ง มีผู้เสียชีวิต 25 ราย บาดเจ็บ 251 ราย เฉลี่ยเดือนละ 6 ครั้ง สาเหตุเกิดจากคนขับหลับในและขับเร็ว 20 ครั้ง จากสภาพรถ 28 ครั้ง (ยางแตก ไฟไหม้) อื่น ๆ เช่น ถนนลื่น 8 ครั้ง รถประจำทาง เกิดอุบัติเหตุ 57 ครั้ง เสียชีวิต 44 ราย บาดเจ็บ 204 ราย และรถตู้ส่วนบุคคลเกิดอุบัติเหตุ 104 ครั้ง

---

[1] เช้าวันจันทร์ สุดโกลาหล!! ห้ามรถตู้อายุเกิน 10 ปี วิ่งให้บริการ. (1 ตุลาคม 2561). **ไทยรัฐออนไลน์.** สืบค้น 11 มกราคม 2563 จาก https://www.thairath.co.th/content/1387524

**ปี 2560 (ม.ค.- ก.ย.) มีผู้เสียชีวิต 107 ราย เฉลี่ย เสียชีวิตเดือนละ 11 ราย (ปี 2559 เสียชีวิต 130 ราย)**
**เป็นรถประจำทาง 52 ราย เป็นรถไม่ประจำทาง และรถส่วนบุคคล 55 ราย**

ที่มา : ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.)

จากสถิติดังกล่าวสะท้อนให้เห็นว่าหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะต้องกำหนดมาตรการเกี่ยวกับเรื่องนี้อย่างจริงจัง ไม่ว่าจะเป็นมาตรฐานที่เกี่ยวข้องกับรถที่จะนำมาใช้สำหรับบริการรับ-ส่ง หลักเกณฑ์และระบบติดตามกำกับ ทั้งในส่วนมาตรฐานคนขับ โครงสร้างรถยนต์และระบบประกันภัย

สภาพทางกายภาพของรถตู้ที่ขาดความเหมาะสม เช่น เมื่อวิ่งทางไกล การบรรทุกผู้โดยสารมากกว่า 10 คน ทำให้ออกซิเจนที่ไหลเวียนในบริเวณห้องโดยสารมีน้อย อาจทำให้ผู้ขับขี่มีอาการอ่อนเพลียและง่วงนอน

**ปัญหารถ**

(1) รถมีอายุการใช้งานสูง ผู้ประกอบการบางรายมีการนำรถเก่า รถดัดแปลง รถที่ไม่ได้มาตรฐาน วิ่งในเส้นทางที่ได้รับอนุญาต การประกอบการของเอกชนร่วมบริการบางรายเปิดรับใครก็ได้ที่มีรถตู้มาร่วมวิ่งให้บริการหรือหาคนมาขับโดยไม่มีการตรวจสอบ

(2) รถดัดแปลงด้วยการเพิ่มที่นั่งผู้โดยสารและติดตั้งระบบแก๊สเป็นเชื้อเพลิง ซึ่งจะส่งผลให้น้ำหนักรวมและสมดุลน้ำหนักตัวรถเปลี่ยนแปลงจากตัวรถตู้แบบเดิม ซึ่งส่งผลโดยตรงต่อการควบคุมรถ การบังคับเลี้ยว จนอาจก่อให้เกิดการหลุดโค้ง ท้ายปัด ล้อล็อกไถล รวมถึงการไม่ติดตั้งอุปกรณ์ที่ช่วยลดความรุนแรงของอุบัติเหตุต่อผู้โดยสาร หรืออุปกรณ์ไม่สามารถใช้งานได้จริง อาทิ เข็มขัดนิรภัย[2]

(3) รถตู้จะวิ่งในเส้นทางที่ระยะทางไม่เกิน 250-300 กิโลเมตร ในการปฏิบัติไม่ได้เป็นเช่นนั้น เพราะมีการนำรถตู้มาวิ่งในเส้นทางต่างจังหวัดเพิ่มมากขึ้น

**ปัญหาคนขับ**

(1) คนขับรถตู้เกิดความอ่อนล้า การขับทำรอบและทำความเร็ว

(2) พฤติกรรมการขับขี่ที่ไม่เคารพกฎจราจรหรือการตระหนักถึงความปลอดภัยของตนเองและผู้โดยสาร เช่น การขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดไม่สามารถควบคุมรถได้เมื่อเกิดเหตุการณ์เฉพาะหน้า การบรรทุกผู้โดยสารเกินกว่าที่นั่ง หลับใน

---

[2] สวนีย์ ฉ่ำเฉลียว. **รถตู้โดยสาร 18 ที่นั่งกับความปลอดภัยของผู้โดยสารที่กระทรวงคมนาคมต้องทบทวน**. สืบค้น 31 มกราคม 2563 จาก https://www.consumerthai.org/busnews/2491-18-432.html

**ข้อเสนอเชิงนโยบายด้านความปลอดภัย**

(1) หน่วยงานที่รับผิดชอบทั้งกระทรวงคมนาคม กรมการขนส่งทางบก ต้องเข้มงวดเรื่องของการดัดแปลงเพิ่มที่นั่ง และการบรรทุกเกิน

(2) การเข้มงวดเรื่องความเร็วและการขับรถอันตราย

(3) การบังคับใช้กฎหมายเรื่องที่นั่งและเข็มขัดนิรภัยที่กรมการขนส่งทางบกจะบังคับใช้

(4) กำหนดแนวทางในการกำกับดูแลผู้ถือใบอนุญาต เพื่อให้ผู้ประกอบการควบคุมดูแลคนขับรถของบริษัทหรือที่เข้าร่วมบริการได้

(5) ทบทวนความจำเป็นของรถตู้โดยสารในเส้นทางต่าง ๆ ว่ามีความเหมาะสมถูกต้องเอื้อประโยชน์กับผู้บริโภคหรือ

(6) พิจารณาศึกษามาตรฐานสำหรับรถตู้โดยสารประจำทาง ทั้งตัวถัง การประกอบ รวมถึงที่นั่งที่เหมาะสม

**มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับผู้ให้บริการผู้รถตู้โดยสารสาธารณะ**

(1) รถตู้โดยสารสาธารณะมีเป็นจำนวนมากทั้งที่ทำถูกกฎหมายและไม่ถูกกฎหมาย มาตรฐานรถตู้มีความแตกต่างกันไปตามลักษณะของผู้ประกอบการ จึงควรคุ้มครองผู้ใช้บริการรถตู้โดยสารสาธารณะให้มีความปลอดภัย ด้วยการกำหนดระเบียบกฎหมายเพิ่มเติมให้ชัดเจนขึ้น และให้บุคคลที่เกี่ยวข้องทุกฝ่ายปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด

(2) การกำหนดหลักเกณฑ์ในการพิจารณาคุณสมบัติด้านจริยธรรมและความเหมาะสมในการประกอบวิชาชีพของผู้ขออนุญาตประกอบธุรกิจ ซึ่งเป็นหลักเกณฑ์สำคัญของผู้ที่ประกอบกิจการให้บริการรถตู้โดยสารสาธารณะ กล่าวคือจะต้องมีประวัติที่ดีในการประกอบกิจการขนส่ง มีการสำรองเงินทุนขั้นต่ำตามที่กฎหมายกำหนดเพื่อใช้เงินดังกล่าวในการบำรุงรักษาดูแลรถ มิให้เกิดปัญหาระหว่างการขับขี่ที่อาจจะก่อให้เกิดความล่าช้าหรืออุบัติเหตุได้ อันเป็นการสร้างความเชื่อมั่นแก่ผู้ใช้บริการ

(3) หลักเกณฑ์การต่อใบอนุญาตให้แก่ผู้ประกอบการธุรกิจ ควรมีการพิจารณาประวัติการให้บริการรถตู้โดยสารสาธารณะที่ผ่านมาว่ามีการกระทำผิดระเบียบกฎหมาย หรือการให้บริการที่เอาเปรียบและขาดความรับผิดชอบต่อผู้โดยสารหรือไม่ เพื่อให้สิ่งเหล่านี้มีผลต่อการพิจารณาต่อใบอนุญาต

**มาตรการความช่วยเหลือแก่ผู้ประกอบการ**

มาตรการยกเลิกรถตู้อายุเกิน 10 ปี ภาครัฐควรใช้วิธีอย่างค่อยเป็นค่อยไปและมีมาตรการจูงใจและช่วยเหลือผู้ประกอบการ

(1) การใช้มาตรการช่วยเหลือด้านการเงิน ให้สถาบันการเงินหรือไฟแนนซ์ปล่อยเงินกู้ดอกเบี้ยต่ำให้แก่เจ้าของรถที่มีความประสงค์จะเปลี่ยนจากรถตู้มาใช้รถมินิบัสหรือใช้มาตรการด้านการลดภาษีทะเบียนรถยนต์

(2) การให้บริการในเรื่องที่จอดรถ จุดจอดรถที่สะดวกในการเชื่อมต่อรถโดยสารอื่น ๆ

(3) การกำหนดระยะเวลาจะให้รถตู้เปลี่ยนเป็นรถมินิบัสภายในกี่ปี เพื่อให้ผู้ประกอบการมีระยะเวลาเตรียมตัว

(4) การใช้มาตรการเรื่องวินัยคนขับรถ ใช้กฎที่มีความเข้มงวดแบบประเทศญี่ปุ่นหรือประเทศในยุโรปใช้กัน ทั้งการนำเทคโนโลยี GPS การควบคุมจำกัดชั่วโมงการขับรถ

# ส่วนที่ 3
# ข้อมูลประกอบการพิจารณา

## 1. ลักษณะรถโดยสารประจำทางหมวดต่าง ๆ[1]

รถหมวด 1 หมายถึง เส้นทางรถโดยสารประจำทาง ซึ่งมีระยะทางส่วนใหญ่อยู่ภายในเขตกรุงเทพมหานคร

รถหมวด 2 หมายถึง เส้นทางซึ่งมีจุดเริ่มต้นจากสถานีขนส่งกรุงเทพฯ และไปสิ้นสุดเส้นทางในจังหวัดต่างๆ ในส่วนภูมิภาค เช่น กรุงเทพฯ-เชียงใหม่ และ กรุงเทพฯ-หาดใหญ่ เป็นต้น

รถหมวด 3 หมายถึง เส้นทางซึ่งมีจุดเริ่มต้นในจังหวัดหนึ่ง และไปสิ้นสุดเส้นทางในอีกจังหวัดหนึ่งในส่วนภูมิภาค ระหว่างกลางเส้นทางอาจจะผ่านเขตจังหวัดต่างๆ จังหวัดเดียวหรือหลายจังหวัดก็ได้ เช่น สระบุรี-หล่มสัก และ เชียงใหม่-ตาก เป็นต้น

รถหมวด 4 หมายถึง เส้นทางรถโดยสารประจำทาง ซึ่งประกอบด้วยเส้นทางสายหลัก และเส้นทางสายย่อยซึ่งแยกไปยังหมู่บ้านหรือแหล่งชุมชนต่าง ๆ ระหว่างจุดต้นทางและปลายทางอยู่รอบเขตกรุงเทพฯ โดยรวมทั้งรถเมล์เล็กในซอยหรือรถสองแถวด้วย

## 2. ลักษณะของรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร[2]

### 2.1 มาตรฐาน 2 จ

รถปรับอากาศ

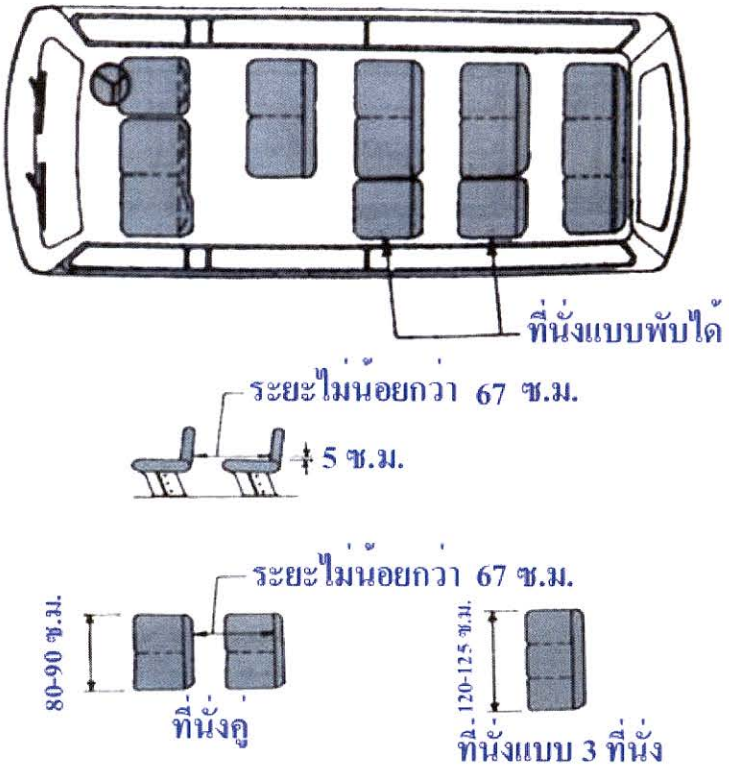
- รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารที่มีจำนวนที่นั่งไม่เกิน 20 ที่นั่ง โดยไม่กำหนดที่สำหรับผู้โดยสารยืน ซึ่งมีคัสซี เป็นคัสซีรถโดยสารหรือไม่ก็ได้ มีทางขึ้นลงด้านข้างหรือด้านท้านของรถ จะมีที่เก็บสัมภาระด้วยหรือไม่ก็ได้
- ความกว้าง/ยาว/สูง ไม่เกิน 2.55/10.00/3.20 เมตร
- มีประตูทางขึ้นลง ด้านข้างหรือด้านท้ายก็ได้
- ความสูงภายในต้องไม่น้อยกว่า 1.60 เมตร หรือสูงน้อยกว่า 1.60 เมตร ก็ได้ แต่ต้องไม่น้อยกว่า 1.20 เมตร กรณีรถที่มีช่องทางเดินไม่เกิน 2 เมตร หรือไม้น้อยกว่า 0.90 เมตร เมื่อวัดจากกึ่งกลางเบาะนั่งที่ติดประตูทางขึ้นลง เรียงติดกันไม่เกิน 3 ที่นั่ง

---

[1] กรมการขนส่งทางบก. **อัตราค่าโดยสารรถโดยสารประจำทาง หมวด 1 2 3 4.** สืบค้น 5 กุมภาพันธ์ 2563 จาก https://www.dlt.go.th/th/dlt-knowledge/view.php?_did=1549

[2] กรมการขนส่งทางบก. **ลักษณะของรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร แบ่งออกเป็น 7 มาตรฐาน ตามกฎกระทรวงฉบับที่ 4 (พ.ศ.2524) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522.** สืบค้น 5 กุมภาพันธ์ 2563 จาก https://www.dlt-inspection.info/dlt/index.php?ref=inspection-work-truck&ref2=bus

ภาพที่ 1 ตัวอย่างรถมาตรฐาน 2 จ



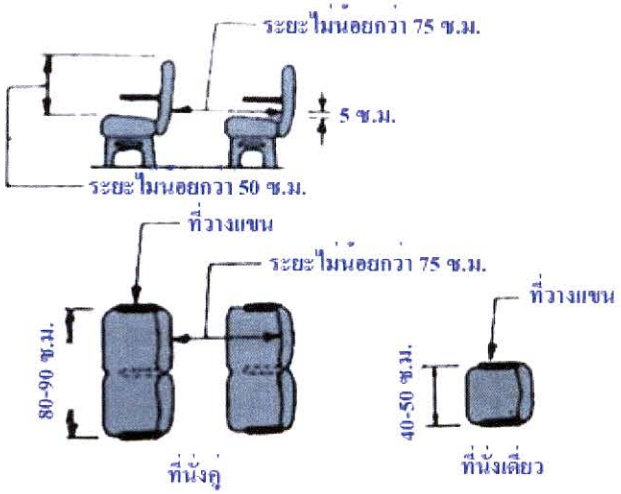

ภาพที่ 2 ตัวอย่างลักษณะภายในรถมาตรฐาน 2 จ

**2.2 มาตรฐาน 2 ค**

รถปรับอากาศ

- รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารที่มีจำนวนที่นั่งตั้งแต่ 21 ถึง 30 ที่นั่ง โดยไม่กำหนดที่สำหรับผู้โดยสารยืน ซึ่งมีคัสซีเป็นคัสซีรถโดยสาร มีทางขึ้นลงด้านข้างหรือด้านท้ายของรถสำหรับที่เก็บสัมภาระ ที่เตรียมอาหารและเครื่องดื่ม อุปกรณ์ให้เสียงและประชาสัมพันธ์นั้นจะมีหรือไม่ก็ได้ แต่ไม่มีห้องสุขภัณฑ์
- ความกว้าง/ความยาว/ความสูง ไม่เกิน 2.55/10.00/3.20 เมตร
- มีประตูทางขึ้นลงอย่างน้อย 1 แต่ไม่เกิน 2 ประตู และมีประตูฉุกเฉินอย่างน้อย 1 ประตู
- ความสูงภายในต้องไม่น้อยกว่า 1.60 เมตร

ภาพที่ 3 ตัวอย่างรถมาตรฐาน 2 ค




ภาพที่ 4 ตัวอย่างลักษณะภายในรถมาตรฐาน 2 ค

**3. การกำหนดอายุของรถในแต่ละประเทศ**[3]

| ประเทศ | มาตรฐานการกำหนดอายุรถของแต่ละประเทศ |
|---|---|
| ออสเตรเลีย: รัฐนิวเซาท์เวลส์ | กฎหมายของรัฐนิวเซาท์เวลส์ Passenger Transport Act ปี 1990 บังคับให้อายุเฉลี่ยของรถโดยสารมีค่าไม่เกิน 12 ปี แต่ในปี 2006 รัฐบาลในขณะนั้นก็ไม่สามารถปฏิบัติได้ เนื่องจากอายุเฉลี่ยขณะนั้นเท่ากับ 12.7 ปี ต่อมาในปี 1994 รัฐเซาท์ออสเตรเลียได้ออกกฎหมาย Passenger Transport Act ปี 1994 ซึ่งบังคับให้รถโดยสารขนาดใหญ่ 13 ที่นั่งหรือมากกว่า มีอายุการใช้งานไม่เกิน 25 ปี นอกจากจะได้รับการเห็นชอบจากรัฐมนตรีให้ใช้ได้เกิน 25 ปีและที่กำหนดอย่างเป็นรูปธรรม คือ รัฐควีนสแลนด์ ซึ่งแบ่งอายุรถโดยสารตามประเภทของรถ |
| มาเลเซีย | รัฐบาลมาเลเซียได้กำหนดอายุของรถโดยสารไม่ประจำทางไว้ที่ 7 ปี สามารถต่ออายุได้สูงสุด 12 ปี โดยต้องได้รับการรับรองทางด้านเทคนิคโดย USPAKOM และตรวจสอบอย่างละเอียดทางด้านกายภาพของตัวรถเพื่อขอใบอนุญาตโดย กระทรวงการท่องเที่ยว |
| สหรัฐอเมริกา | ไม่มีการกำหนดอายุรถโดยสาร แต่ใช้วิธีการตรวจสอบทุก ๆ หกเดือนหรือทุกปีขึ้นกับแต่ละรัฐ แต่หลาย ๆ รัฐมีการกำหนดอายุรถโรงเรียน |
| เยอรมนี | ไม่มีการกำหนดอายุรถโดยสาร แต่ใช้วิธีการตรวจสอบที่เข้มงวดตามมาตรฐานของเยอรมันทุกปี |
| แคนาดา | ไม่มีการกำหนดอายุรถโดยสารในประเทศแคนาดา แต่มีการพิจารณาให้ยกเลิกการใช้รถโดยสารที่มีอายุมากกว่า 18 ปีโดยพิจารณาปัจจัยด้านการเงินและ สิ่งแวดล้อมเป็นหลัก อย่างไรก็ดี ปัจจุบันบางรัฐได้สนับสนุนให้ลดอายุเหลือ 12 ปี ด้วยเหตุผลเดียวกัน เช่น รัฐออนตาริโอ เป็นต้น |
| จีน (ฮ่องกง) | ไม่มีการกำหนดอายุรถโดยสาร แต่รัฐมีนโยบายให้เอกชนเลิกใช้รถโดยสารที่อายุมากกว่า 18 ปีด้วยเหตุผลด้านสิ่งแวดล้อมคือควันพิษจากท่อไอเสีย |
| ไทย | เงื่อนไขมาตรฐานการให้บริการ สำหรับรถที่จะนำมาบรรจุเพิ่มใหม่ในแต่ละเส้นทางเดินรถ มีดังนี้ 1. เส้นทางที่มีระยะทางเกิน 500 กิโลเมตร รถที่จะนำมาบรรจุเพิ่มตามเงื่อนไขที่ได้รับอนุมัติจะต้องเป็นรถใหม่หรือรถประกอบขึ้นใหม่เท่านั้น 2. เส้นทางที่มีระยะทางเกิน 300 กิโลเมตร แต่ไม่เกิน 500 กิโลเมตรรถที่จะนำมาบรรจุเพิ่มตามเงื่อนไขที่ได้รับอนุมัติจะต้องเป็นรถใหม่หรือรถประกอบขึ้นใหม่ หรือเปลี่ยน ตัวถังใหม่ที่มีอายุการใช้งานไม่เกิน 5 ปี และอายุของโครงคัสซีไม่เกิน 15 ปี 3. เส้นทางที่มีระยะทางไม่เกิน 300 กิโลเมตรรถที่จะนำมาบรรจุเพิ่มตามเงื่อนไขที่ได้รับอนุมัติจะต้องเป็นรถใหม่หรือรถประกอบขึ้นใหม่ หรือเปลี่ยน หรือประกอบตัวถังใหม่ที่มีอายุการใช้งานไม่เกิน 7 ปี และอายุของโครงคัสซีไม่เกิน 30 ปี 4. ส่วนรถโดยสารประเภทรถตู้ ได้กำหนดอายุใช้งานไว้ไม่เกิน 10 ปีซึ่งได้มีผลบังคับใช้แล้วเริ่มตั้งแต่ปี พ.ศ. 2553 |

[3] วีรยา อุทยารัตน์. (2556). **การวิเคราะห์ความปลอดภัยรถตู้โดยสารสาธารณะ.** สืบค้น 5 กุมภาพันธ์ 2563 จาก http://trsl.thairoads.org/FileUpLoad/1623/170202001623.pdf

**4. มาตรฐานความปลอดภัยรถตู้โดยสารสาธารณะประจำทาง**[4]

กรณีตัวอย่างของบริษัทที่ให้บริการรถตู้โดยสารสาธารณะประจำทางที่ต้องดำเนินการเพื่อปรับปรุงคุณภาพ ทั้งผู้ประกอบการ พนักงานขับรถ และด้านตัวรถ

**4.1 การคัดเลือกผู้ประกอบการ**

(1) เพื่อตรวจสอบสภาพรถและพนักงานขับก่อนวิ่งแบบไม่แจ้งล่วงหน้า

(2) ประเมินผลคุณภาพผู้ประกอบการเป็นประจำทุก 3 เดือน เพื่อต่อสัญญาการเดินรถทุก 2 ปี และจะมีการเปิดโอกาสให้ผู้ประกอบการรายอื่น ๆ ยื่นประมูลสัญญา ถ้ามีคุณภาพมาตรฐานความปลอดภัยที่ดีกว่าเดิม

(3) กำหนดเรื่องความปลอดภัยในการเดินทางเป็นตัวชี้วัดคุณภาพและมีการติดตามอย่างต่อเนื่อง

(4) ไม่จอดรับรายทาง ไม่นั่งเกินจำนวนที่กำหนด

(5) มีประกันภัยภาคบังคับ และภาคสมัครใจ

**4.2 ความปลอดภัยของพนักงานขับรถ**

(1) จำกัดความเร็วที่ 100 กิโลเมตร/ชั่วโมง ผ่าน GPS ถ้าเกินสัญญาณจะดังในห้องโดยสารและแจ้งเตือนห้องควบคุม ส่งผลให้เฉลี่ยขับ 10 เที่ยวต่อวันเท่านั้น

(2) พนักงานขับรถต้องแต่งกายสุภาพ ใช้อุปกรณีเสริมขณะขับและใช้เมื่อจำเป็นเท่านั้น ตรวจสารเสพติดทุกปี และตรวจแอลกอฮอล์ทุกครั้งก่อนขับรถ

(3) กำหนดบทลงโทษเพิ่มขึ้นตามลำดับ ถ้ามีการกระทำผิดซ้ำเริ่มจากตักเตือน หยุดวิ่ง จนถึงไล่ออกและต้องรายงาน

**4.3 ความปลอดภัยด้านตัวรถ**

(1) ติดตั้งระบบความปลอดภัย เข็มขัดนิรภัยทุกที่นั่ง ระบบ GPS แบบ Real time ควบคุมความเร็วได้ทันที พร้อมถังดับเพลิง

(2) ติดตั้งลำโพงแจ้งรัดเข็มขัดก่อนออกรถ ถ้าไม่คาดเข็มขัดนิรภัยรถก็จะไม่ออกเด็ดขาด

(3) รถที่ให้บริการต้องผ่านการตรวจสภาพความปลอดภัยตามมาตรฐานกำหนดของกรมการขนส่งทางบกและบริษัทเดินรถ

(4 ติดตั้งชื่อเจ้าของรถ หมายเลขทะเบียน เส้นทางวิ่ง เพื่อเป็นข้อมูลแก่ผู้โดยสาร

ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนนกล่าวว่า สาเหตุหลักของอุบัติเหตุในแต่ละครั้งมาจากผู้ขับขี่และการขาดอุปกรณ์ด้านความปลอดภัย เช่น เข็มขัดนิภัย สภาพรถที่เก่าทรุดโทรม ตัวถัง เบรก ล้อ และอุปกรณ์เสริมหลายอย่างที่ไม่ได้มาตรฐาน ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนนได้รวบรวมข้อมูลจากหลายภาคส่วนเพื่อช่วยกันกำหนดนโยบายยกระดับมาตรฐานของรถโดยสารสาธารณะ[5]และทิศทางการปรับปรุงเกี่ยวกับมาตรฐานรถดังนี้

---

[4] **มาตรฐานความปลอดภัยรถตู้โดยสารสาธารณะประจำทาง.** (20 พฤศจิกายน 2561). สืบค้นจาก ฐานข้อมูลศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน มูลนิธินโยบายถนนปลอดภัย

[5] วีรยา อุทยารัตน์. (2556). **การวิเคราะห์ความปลอดภัยรถตู้โดยสารสาธารณะ.** (วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต). มหาวิทยาลัยบูรพา, โลจิสติกส์, สาขาวิชาการจัดการขนส่งและโลจิสติกส์.

1. การกำหนดมาตรฐานของเข็มขัดนิรภัยการยึดติดกับเก้าอี้นั่งของรถโดยสารสาธารณะและกำหนดให้ติดตั้งทุกที่นั่ง

2. การฝึกอบรมพนักงานขับรถ กำหนดให้เป็นอาชีพเฉพาะที่ต้องมีใบประกอบวิชาชีพและส่งเสริมให้มีสวัสดิการที่ดี

3. การบังคับใช้กฎหมายให้เกิดมาตรฐานของรถสาธารณะอย่างเข้มงวด

4. หน่วยงานราชการควรเป็นแบบอย่างในเรื่องมาตรฐานความปลอดภัย

โดยภาครัฐควรกำกับดูแลเรื่องต่าง ๆ เช่น สนับสนุนผู้ประกอบการเพื่อยกระดับให้รถโดยสารสาธารณะมีความปลอดภัย เช่น จัดการสัมปทานที่เป็นธรรม ลดภาษีอุปกรณ์ด้านความปลอดภัย ภาครัฐควรเข้ามาลงทุนหรือช่วยเหลือด้านการลงทุน เพื่อให้เกิดมาตรฐานและความปลอดภัยเต็มรูปแบบ

สำนักวิชาการ
สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร
โทร. ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๗๐-๒
Bureau of Academic Services
The Secretariat of the House of Representatives
0 2244 2070-2

พิมพ์ที่ : สำนักการพิมพ์ สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร