



สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

เอกสารประกอบการพิจารณา



ญัตติ

เรื่อง ขอให้ตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาศึกษา
การจัดระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร

อ.พ. ๓/๒๕๕๑ สมัยประชุมสามัญทั่วไป

จัดทำโดย

กลุ่มงานบริการวิชาการ

สำนักวิชาการ

โทร ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๗๐-๒

โทรสาร ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๗๓ , ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๕๘-๙

ญัตติ

เรื่อง ขอให้ตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาศึกษา
การจัดระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร

(นายวิชาญ มินชัยนันท์ กับคณะ เป็นผู้เสนอ)

คำนำ

เอกสารประกอบการพิจารณา (อ.พ.) นี้ จัดทำขึ้นในเวลาจำกัด เพื่อให้ทันสมัย ประโยชน์ในการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติ หรือญัตติ ที่เข้าสู่การประชุมของ สภาผู้แทนราษฎร วุฒิสภา และที่ประชุมร่วมกันของรัฐสภา โดยรวบรวมข้อมูล สถิติ ข้อเท็จจริง บทความ ข่าวจากสื่อต่าง ๆ และ/หรือสรุปผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อเป็นข้อมูลเบื้องต้น แก่สมาชิกรัฐสภา และผู้สนใจทั่วไป หากมีข้อผิดพลาดประการใด ขออภัยไว้ ณ ที่นี้ด้วย

อนึ่ง เอกสารประกอบการพิจารณานี้ กลุ่มงานบริการวิชาการ ๑,๒,๓ สำนัก วิชาการ เป็นผู้จัดทำ และเผยแพร่ทาง w.w.w.parliament.go.th/library/ ผู้ใดนำข้อความหรือ ส่วนหนึ่งส่วนใดในเอกสารนี้ไปลงพิมพ์ในเอกสารอื่น โปรดอ้างอิงที่มากำกับไว้ด้วย

ต้องการรายละเอียดเพิ่มเติมโปรดติดต่อกลุ่มงานบริการวิชาการ สำนักวิชาการ หมายเลขโทรศัพท์ ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๗๐ - ๗๒ โทรสาร ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๕๘ และ ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๕๙

กลุ่มงานบริการวิชาการ
สำนักวิชาการ
สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

เอกสารประกอบการพิจารณา

กลุ่มงานบริการวิชาการ สำนักวิชาการ สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร โทร. ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๗๐-๗๒ โทรสาร ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๕๘-๕๙

สารบัญ

	หน้า
๑. สารสำคัญ ญัตติ เรื่อง ขอให้ตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาศึกษา การจัดระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร	๑
๒. ความเป็นมาองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร	๒
๓. การจัดระบบขนส่งมวลชนด้วยรถโดยสารประจำทางของประเทศไทย	๔
๔. แผนงาน/โครงการ สำคัญในอนาคตปี ๒๕๕๐	๕
๕. ผลการประชุมคณะรัฐมนตรี ฉบับที่ ๔๑/๒๕๕๑	๑๒
๖. สถิติข้อมูล	๑๔
๗. บทความวิชาการ	๒๓
๘. ข่าวจากสื่อมวลชน	๒๕
๙. ภาคผนวก	
- ระเบียบระเบียบขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพว่าด้วย การบริหารจัดการและกำกับดูแล รถโดยสารเอกชนร่วมบริการ พ.ศ. ๒๕๕๐	๓๔

ผู้รับผิดชอบ

นางวิจิตรา วัชรภรณ์

นางสาวเขาวนิจ สุนนานนท์

ผู้อำนวยการสำนักวิชาการ

ผู้อำนวยการกลุ่มงานบริการวิชาการ ๒

ผู้จัดทำและรับผิดชอบ

นางองเดือน สุทธิรัตน์

นางอารียา สุขโค

นางสาวอัจฉรา ชุมเหล็ก

นางสาวสุนันท์ เจสละ

นางสาวอุไร ธรรมเพชร

นางสาวนภาพร ญาณศิริ

วิทยากร ๗

วิทยากร ๕

เจ้าหน้าที่บันทึกข้อมูล ๕

เจ้าหน้าที่บันทึกข้อมูล ๒

เจ้าหน้าที่ธุรการ ๖

เจ้าหน้าที่ธุรการ ๖

๒๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๐

รับต้นฉบับเวลา 9:05

วันที่ ๒๗ / ก.พ. / ๕๑

ผู้รับ สิริพร

สาระสำคัญ
มติ เรื่อง ตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาศึกษาการจัดระบบขนส่งมวลชน
กรุงเทพมหานคร
(นายวิชาญ มินชัยนันท์ กับคณะ เป็นผู้เสนอ)

หลักการ

เพื่อให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาศึกษาการจัดระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร

เหตุผล

เนื่องด้วยการจัดระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครในปัจจุบันประสบปัญหาในด้านต่าง ๆ เช่น การให้บริการที่ไม่เพียงพอต่อความต้องการของประชาชน ปัญหาการโดยสารประจำทางไม่ได้มาตรฐาน ก่อให้เกิดความเดือดร้อนและอันตรายในการใช้บริการของประชาชนและเกิดมลภาวะเป็นพิษ ปัญหาการขึ้นราคาค่าโดยสารเนื่องจากภาวะเศรษฐกิจถดถอย เป็นต้น ซึ่งปัญหาดังกล่าวแม้จะได้รับการแก้ไขในระดับหนึ่งโดยการจัดระบบรถไฟฟ้า BTS และรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT หรือการเพิ่มจำนวนรถโดยสารประจำทางและการจัดให้มีรถโดยสารเอกชนเข้ามาดำเนินการ เพื่อให้เกิดความเพียงพอต่อการให้บริการแต่ก็ยังไม่สามารถแก้ไขเรื่องระบบขนส่งมวลชนได้อย่างมีประสิทธิภาพ ในอีกด้านหนึ่งกลับก่อให้เกิดปัญหาเรื่องระบบการจัดการและการบริหารในระบบขนส่งมวลชนทำให้ส่งผลกระทบต่อประชาชนผู้ใช้บริการอย่างต่อเนื่อง

ประวัติความเป็นมาของ ขสมก. หรือ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ

ความเป็นมาของกิจการรถเมล์ในกรุงเทพมหานคร ตามประวัติกล่าวว่ารถเมล์โดยสารประจำทางในสมัยก่อนเรียก ว่ารถเมล์ เข้าใจว่าคงเรียกชื่อตามเรือเมล์ รถเมล์ประจำทางที่มีครั้งแรกนั้น ใช้กำลังม้าลากจูงแทน ไม่ต้องอาศัยน้ำมันเชื้อเพลิงให้เป็นภาระเดือดร้อนแก่ผู้ประกอบการ เช่นในปัจจุบัน ซึ่งพระยาภักดีนรเศรษฐ (นายเลิศ เศรษฐบุตร) เป็นผู้ริเริ่มกิจการรถเมล์เมื่อราวปี พ.ศ. ๒๔๕๐ วิ่งจากสะพานยศเส (กษัตริย์ศึก) ถึงประตูน้ำสระปทุม แต่เนื่องจาก ใช้ม้าลากจึงไม่รวดเร็วทันใจ และไม่สามารถให้ความสะดวกแก่ผู้โดยสารได้เพียงพอ ต่อมาในปี พ.ศ. ๒๔๕๖ พระยาภักดีฯ จึงได้ปรับปรุงกิจการใหม่ รวมทั้งเปลี่ยนแปลงวิธีการเดินรถ โดยนำรถยนต์ยี่ห้อฟอร์ดมาวิ่งแทนรถเดิม ที่ใช้ม้าลาก และขยายเส้นทางให้ไกลขึ้น จากประตูน้ำสระปทุมถึงบางลำพู(ประตูใหม่ตลาดยอด)

รถยนต์ที่ใช้ เป็นรถโดยสารประจำทางครั้งแรกมี ๓ ล้อ ขนาดเท่ากับ ๑ ใน ๓ ของรถโดยสารประจำทางในปัจจุบัน มีที่นั่ง ๒ แถว ทาสีขาว มีกากบาทสีแดง นั่งได้ประมาณ ๑๐ คน คนทั่วไปเรียกว่าอ้ายโกร่ง เพราะวิ่งไปตามถนนมีเสียงดังโคร่งกร่าง ประชาชนได้รับความสะดวกรวดเร็ว ในการเดินทางเป็นที่นิยมอย่างแพร่หลาย รถเมล์จึงขยายตัวอย่างกว้างขวาง ออกไปทั่วกรุงเทพฯ ในนามของบริษัท นายเลิศ จำกัดหรือบริษัทรถเมล์ชาว การประกอบอาชีพการเดินรถ โดยสารประจำทางได้ขยายตัวขึ้น เมื่อรัฐบาลมีการสมโภชกรุงรัตนโกสินทร์ ๑๕๐ ปี (พ.ศ. ๒๔๗๕) พร้อมทั้งได้สร้างสะพานพระพุทธยอดฟ้าฯ เพื่อเชื่อมการคมนาคมระหว่างฝั่งพระนคร และธนบุรี ต่อมาในปี พ.ศ. ๒๔๗๖ กิจการรถเมล์เริ่มเป็นปึกแผ่น ได้มีเศรษฐีชาวจีนสังเกตเห็นว่า การประกอบการเดินรถโดยสารประจำทาง เป็นอาชีพที่มั่นคง และทำรายได้ดีอย่างหนึ่ง จึงได้ก่อตั้ง บริษัทเดินรถโดยสารประจำทางขึ้นชื่อบริษัท ธนนครขนส่ง เดินรถจากตลาดบางลำพู ถึงวงเวียนใหญ่ หลังจากนั้นได้มีผู้ลงทุน ตั้งบริษัทรถโดยสารประจำทาง เพิ่มขึ้นเรื่อยๆ นอกจากนี้ รัฐวิสาหกิจและราชการ ก็ทำการเดินรถด้วย คือ เทศบาลนครกรุงเทพฯ เทศบาลนนทบุรี บริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.) องค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ (รสพ.) และบริษัทเอกชนอีก ๒๔ บริษัท รวมผู้ประกอบการเดินรถโดยสารประจำทาง ในกรุงเทพฯ ขณะนั้นมีถึง ๒๘ ราย

หลังสงครามโลกครั้งที่ ๒ ทางราชการได้ขายรถบรรทุกให้เอกชน เป็นจำนวนมาก ซึ่งเอกชนได้นำรถบรรทุก มาดัดแปลงเป็นรถ โดยสารประจำทาง มีการเลือกเส้นทางเดินรถเอง โดยไม่ให้ซ้ำกับ เส้นทางที่มีรถรางวิ่งอย่างเสรี จึงก่อให้เกิดการแข่งขันกันขึ้น รัฐบาลจึงได้ออก พ.ร.บ. การขนส่ง ในปี พ.ศ. ๒๔๙๗ มาควบคุม โดยกำหนดให้ผู้ประกอบการรถ โดยสารประจำทาง ต้องขอรับใบอนุญาตประกอบการขนส่งและ ในระยะหลังๆ การให้บริการรถเมล์ชักจะเกิดความสับสน มีการเดินรถทับเส้นทางกันบ้าง แก่งแย่งผู้โดยสารกันบ้าง การให้บริการของแต่ละ บริษัทก็ไม่เป็นมาตรฐานเดียวกัน ปลอ่ยให้มีการเดินรถอย่างเสรี ทำให้เกิดปัญหา ความคับคั่งของ การจราจร เนื่องจากจำนวนรถ ในท้องถนนมีมากกว่าที่ควรจะเป็น ซึ่งผลเสียทั้งหมดตกอยู่กับ ผู้ใช้บริการทั้งสิ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ประกอบการ ได้ประสบปัญหา ค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้น เนื่องจากราคาน้ำมัน ในตลาด

โลกได้เพิ่มสูงขึ้น อย่างฉับพลัน ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2516 เป็นต้นมา แต่ผู้ประกอบการ ไม่สามารถจะปรับอัตราค่าโดยสาร ให้เพิ่มขึ้นในอัตราสมดุลงกับราคาน้ำมันได้ และค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่เพิ่มขึ้นจึงเป็นผลให้ หลายบริษัทเริ่มประสบกับปัญหา การขาดทุน บางบริษัทก็มีฐานะทรุดลงจนไม่สามารถ จะรักษาระดับบริการที่ดี แก่ประชาชนต่อไปได้ ด้วยเหตุนี้จึงเป็นที่มาของการรวมรถ โดยสารประจำทางต่างๆ ให้เหลือเพียงหน่วยงานเดียว

ครั้นในเดือนกันยายน ๒๕๑๘ ในสมัยรัฐบาล ม.ร.ว.คึกฤทธิ์ ปราโมช เป็นนายกรัฐมนตรี จึงได้มีมติของคณะรัฐมนตรี ให้รวมรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานคร เป็นบริษัทเดียว เรียกว่า "บริษัทมหานครขนส่ง จำกัด เป็นรัฐวิสาหกิจประเภทบริษัท จำกัด มีรัฐถือหุ้นอยู่ ๕๑% และเอกชนถือหุ้น ๔๙% แต่การรวมและการจัดตั้งเป็นบริษัทมหานครขนส่ง จำกัด ในขณะนั้นมีปัญหาบางประการ ในเรื่องของกฎหมายการ จัดตั้งในรูปแบบ ของการประกอบกิจการขนส่ง ดังนั้น ต่อมาในสมัยรัฐบาลของ ม.ร.ว.เสนีย์ ปราโมช จึงได้ออกพระราชกฤษฎีกา การจัดตั้งเป็นองค์การของรัฐให้ชื่อว่า "องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ" เมื่อวันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๑๙ โดยรวมกิจการรถโดยสารทั้งหมด จากบริษัทมหานครขนส่ง จำกัด มาขึ้นอยู่กับ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ซึ่งเป็นรัฐวิสาหกิจ ประเภทกิจการสาธารณูปโภค สังกัดกระทรวงคมนาคม มีภารกิจ และขอบเขตความรับผิดชอบ ในการจัดบริการ รถโดยสารประจำทางวิ่งรับ-ส่งผู้โดยสาร ในเขตกรุงเทพมหานคร และจังหวัดใกล้เคียง ๕ จังหวัด คือ นนทบุรี ปทุมธานี สมุทรปราการ สมุทรสงคราม และนครปฐม มีผู้ใช้บริการ ประมาณกว่า ๓ ล้านคนต่อวัน นอกจากนี้ยังมีหน้าที่ ในด้านประกอบการอื่นๆ ที่เกี่ยวกับหรือต่อเนื่องกับ การประกอบการขนส่งบุคคล เนื่องจากกิจการเดินรถโดยสารประจำทาง จัดเป็นสาธารณูปโภค ชนิดหนึ่งของรัฐที่ให้บริการแก่ประชาชน ผู้มีรายได้น้อย และปานกลางเป็นหลัก การดำเนินการ จึงมุ่งสนองตอบนโยบายของรัฐบาลในด้าน การให้ความช่วยเหลือ แก่ผู้มีรายได้น้อย โดยไม่หวังผลกำไร การจัดเก็บอัตราค่าโดยสาร จึงอยู่ในอัตราต่ำกว่า ต้นทุน ตามที่รัฐบาลเป็นผู้กำหนดนโยบาย การให้บริการของ ขสมก. มุ่งในด้านความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย ประหยัดค่าใช้จ่าย ในการเดินรถของ ผู้โดยสารเป็นหลัก

การให้บริการขสมกองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) เป็นหน่วยงานรัฐวิสาหกิจประเภทสาธารณูปโภคสังกัดกระทรวงคมนาคม จัดตั้งขึ้นโดยพระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ พ.ศ.๒๕๑๙ (ก่อตั้งเมื่อวันที่ ๑๙ ตุลาคม ๒๕๑๙) มีภาระหน้าที่ในการจัดบริการรถโดยสารประจำทางวิ่งรับส่งประชาชนในเขตกรุงเทพฯ นนทบุรี นครปฐม ปทุมธานี สมุทรสาคร สมุทรปราการ จัดรถวิ่งบริการในเส้นทางต่าง ๆ รวม ๑๐๒ เส้นทาง มีจำนวนรถทั้งสิ้น ๓,๕๗๙ คัน (ณ เดือน สิงหาคม ๒๕๔๘) แยกเป็นรถธรรมดา ๑,๖๗๔ คัน รถปรับอากาศ ๑,๙๐๕ คัน และมีรถของบริษัทเอกชนที่ร่วมวิ่งบริการกับ ขสมก. ทั้งรถธรรมดาและรถปรับอากาศจำนวน ๓,๔๖๖ คัน, รถมินิบัส จำนวน ๑,๑๑๓ คัน, รถเมล์เล็กในซอย จำนวน ๒,๑๑๐ คัน และรถตู้จำนวน ๕,๕๒๐ คัน รวมรถที่วิ่งให้บริการประชาชนในกรุงเทพมหานครมี จำนวน ๑๕,๗๘๘ คัน ๔๒๗ เส้นทาง

ที่มา : องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ (ขสมก.)

การจัดระบบการขนส่งมวลชนด้วยรถโดยสารประจำทางของประเทศไทย

ในการกำหนดนโยบายเกี่ยวกับรถโดยสารประจำทางของประเทศไทย จะเป็นการดำเนินการตามกฎหมายการขนส่งทางบก (พ.ร.บ.2522) โดยคณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางบก และมีคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกประจำจังหวัด ซึ่งมีอำนาจหน้าที่ในการอนุมัติในเรื่องที่เกี่ยวกับรถโดยสารประจำทางในเรื่องต่าง ๆ ดังนี้

คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง มีอำนาจหน้าที่ ดังนี้

1. กำหนดลักษณะของรถโดยสารประจำทาง
2. กำหนดเส้นทาง จำนวนผู้ประกอบการขนส่ง จำนวนรถสำหรับการขนส่งประจำทางในเขตกรุงเทพมหานคร ระหว่างจังหวัด และระหว่างประเทศ
3. กำหนดอัตราค่าโดยสาร การลดหย่อนค่าโดยสาร ค่าบริการที่เกี่ยวข้อง
4. กำหนดสถานที่ จัดให้มีหรือจัดตั้ง และระเบียบเกี่ยวกับสถานีขนส่งผู้โดยสาร
5. กำหนดชนิดหรือสภาพรถที่มีให้รับจดทะเบียน
6. กำหนดประเภทหรือชนิดของรถที่ต้องเข้าหยุดหรือจอดเพื่อการรับส่งผู้โดยสารหรือขนส่งถ่ายสินค้า ณ สถานีขนส่ง
7. กำหนดที่หยุดหรือจอดรถเพื่อรับส่งผู้โดยสาร
8. วางมาตรการในการกำหนด อนุญาต เพิกถอนการอนุญาต และการควบคุมกิจการขนส่งทางบก
9. ปฏิบัติการอื่นตามที่กฎหมายการขนส่งทางบกกำหนดไว้และตามมติคณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางบก

คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกประจำจังหวัด มีอำนาจหน้าที่ ดังนี้

1. กำหนดเส้นทาง จำนวนผู้ประกอบการขนส่ง จำนวนรถสำหรับการขนส่งประจำทางในเขตจังหวัด
2. กำหนดอัตราค่าโดยสารสำหรับการขนส่งประจำทางในเขตจังหวัด (โดยใช้หลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางกำหนดไว้)
3. ปฏิบัติการอื่นตามที่กฎหมายการขนส่งทางบกกำหนดไว้ ตามมติคณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางบก และคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง

กรมการขนส่งทางบกเป็นหน่วยงานของรัฐ สังกัดกระทรวงคมนาคม มีอำนาจหน้าที่ตามกฎหมายขนส่งทางบก ในเรื่องต่าง ๆ ดังนี้

1. การกำกับ ควบคุม ดูแล จัดระเบียบรถโดยสารประจำทางให้จัดเดินรถในเส้นทางที่รับสัมปทาน และปฏิบัติตามเงื่อนไขการเดินรถเกี่ยวกับ การรับส่งผู้โดยสารตามจุดจอดรถที่กำหนดไว้ในตารางการเดินรถ การจัดเก็บค่าโดยสารตามราคาที่ทางราชการกำหนดไว้ การเข้าใช้บริการสถานีขนส่งผู้โดยสารในเส้นทางที่รับสัมปทาน
2. การกำหนด การปรับปรุงและยกเลิกเส้นทางรถโดยสารประจำทาง การต่ออายุและการเพิกถอนใบอนุญาตประกอบการขนส่งด้วยรถโดยสารประจำทาง
3. การกำหนด ปรับปรุงเงื่อนไขเกี่ยวกับจำนวนเที่ยว จำนวนรถ ลักษณะของรถที่ใช้ในการ

ประกอบการขนส่ง

4. การเสนอข้อมูลการกำหนดอัตราค่าโดยสารรถโดยสารประจำทางให้กับคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางเพื่อพิจารณาอนุมัติ
5. การกำหนดมาตรฐานของรถโดยสารประจำทาง
6. การกำกับดูแลในเรื่องคุณภาพการให้บริการของผู้ประกอบการขนส่งที่มีต่อผู้โดยสาร
7. การกำกับดูแลในเรื่องความปลอดภัยของรถโดยสารประจำทาง เช่น ความเร็วที่ใช้ในการขับรถ ระยะเวลาที่เหมาะสมในการหยุดพักรถโดยสาร อายุของรถโดยสารประจำทาง เป็นต้น
8. การควบคุมและตรวจสอบการปฏิบัติงานของผู้ประกอบการขนส่ง ผู้ขับรถและรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร
9. การส่งเสริมและพัฒนาระบบการขนส่งด้วยรถโดยสารประจำทางของประเทศ

หมวดรถโดยสารประจำทาง

คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางในการประชุมครั้งที่ 14/2523 เมื่อวันที่ 14 สิงหาคม 2523 ได้กำหนดเส้นทางการขนส่งประจำทางด้วยรถโดยสาร ดังนี้

การขนส่งประจำทางด้วยรถโดยสาร หมายถึง การขนส่งคนเพื่อสินจ้างตามเส้นทางที่คณะกรรมการกำหนด แบ่งเป็น 4 หมวด คือ

1. เส้นทาง หมวด 1 หมายถึง เส้นทางการขนส่งประจำทางด้วยรถโดยสารประจำทางภายในเขตกรุงเทพมหานคร เทศบาล สุขาภิบาล เมืองและเส้นทางต่อเนื่อง

หมวด 1 ในเขตกรุงเทพมหานคร หมายถึง เส้นทางการขนส่งประจำทางภายในเขตกรุงเทพมหานคร และจังหวัดที่มีเส้นทางต่อเนื่องในเขตปริมณฑล โดยลักษณะเส้นทางเดินทางเดินรถส่วนใหญ่ผ่านถนนสายหลัก และถนนสายสำคัญที่เป็นบริเวณชุมชนที่อยู่อาศัยหนาแน่น แหล่งธุรกิจการค้า สถาบันการศึกษา สถานที่ราชการ เป็นต้น

หมวด 1 ในส่วนภูมิภาค หมายถึง เส้นทางภายในเขตเทศบาล สุขาภิบาลเมืองในส่วนภูมิภาคมีลักษณะเส้นทางผ่านถนนสายหลักที่มีประชาชนอาศัยหนาแน่นรวมทั้งสถานที่สำคัญ ๆ เช่น โรงเรียน โรงพยาบาล ตลาด สถานีขนส่งผู้โดยสาร สถานที่ราชการ เป็นต้น

2. เส้นทาง หมวด 2 หมายถึง เส้นทางการขนส่งประจำทางด้วยรถโดยสาร ซึ่งมีเส้นทางเริ่มต้นจากกรุงเทพมหานครไปยังจังหวัดในส่วนภูมิภาค

3. เส้นทาง หมวด 3 หมายถึง เส้นทางการขนส่งประจำทางด้วยรถโดยสาร ซึ่งมีเส้นทางระหว่างจังหวัดหรือคาบเกี่ยวระหว่างเขตจังหวัดในส่วนภูมิภาค

4. เส้นทาง หมวด 4 หมายถึง เส้นทางการขนส่งประจำทางด้วยรถโดยสาร ในเขตจังหวัด ซึ่งอาจจะประกอบด้วยเส้นทางสายหลักสายเดียว หรือเส้นทางสายหลักและเส้นทางสายย่อยซึ่งแยกออกจากเส้นทางสายหลักไปยังอำเภอ หมู่บ้าน หรือเขตชุมชน

หมวด 4 ในเขตกรุงเทพมหานคร หมายถึง เส้นทางที่มีลักษณะเส้นทางเดินรถส่วนใหญ่ผ่านถนนสายรองและถนนในซอยที่เชื่อมต่อกับถนนสายหลัก มุ่งเน้นการให้บริการเชื่อมต่อกับเส้นทางรถโดยสารประจำทาง หมวด 1 ในเขตกรุงเทพมหานคร

หมวด 4 ในส่วนภูมิภาค หมายถึง เส้นทางรถโดยสารภายในเขตจังหวัดเพื่อเชื่อมโยงการเดินทางของประชาชนในเขตชุมชนต่าง ๆ คือ หมู่บ้าน อำเภอ และเมือง

ประเภทของผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถโดยสารประจำทาง

ผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถโดยสารประจำทางของในประเทศไทยมี 2 ประเภท คือ ดำเนินการโดย หน่วยงานของรัฐ และดำเนินการโดยเอกชน

1) ดำเนินการโดยหน่วยงานของรัฐ

- มี 2 หน่วยงาน คือ บริษัท ขนส่ง จำกัด และองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ซึ่งดำเนินงานในลักษณะรัฐวิสาหกิจ คือ ภาครัฐจะถือหุ้น 51% และเอกชนถือหุ้น 49% และเส้นทางที่ได้รับอนุญาตให้จัดการเดินรถคือ บริษัท ขนส่ง จำกัด ในเส้นทาง หมวด 2 และหมวด 3 สำหรับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพอนุมัติให้จัดการเดินรถในเส้นทาง หมวด 1 และหมวด 4 ในเขตกรุงเทพมหานครและจังหวัดที่มีเส้นทางต่อเนื่อง (โดยดูข้อมูลได้ในเว็บไซต์ www.transport.co.th และ <http://www.bmta.co.th/>)

2) ดำเนินการโดยเอกชน

- อนุมัติให้จัดการเดินรถในเส้นทาง หมวด 1 และหมวด 4 ในจังหวัดส่วนภูมิภาค และเส้นทาง หมวด 1 และหมวด 4 ในเขตกรุงเทพมหานครและจังหวัดที่มีเส้นทางต่อเนื่องในบางเส้นทาง และเส้นทางหมวด 3

นโยบายในการกำหนดอัตราค่าโดยสารสำหรับรถโดยสารประจำทางในประเทศไทย

โดยภาครัฐจะเป็นผู้กำหนดนโยบายในการควบคุมในเรื่องราคาและการปรับราคาค่าโดยสาร การกำหนดอัตราค่าโดยสารจะคิดจากต้นทุนการเดินรถโดยสารประจำทาง โดยมีหลักเกณฑ์ที่สำคัญเกี่ยวกับหมวดรถ มาตรฐานของรถ สภาพของถนน(ทางลาดยาง คอนกรีต ถนนลูกรัง ทางขึ้นเขา) ระยะทางการเดินรถ อายุของตัวรถโดยสาร เป็นต้น เป็นตัวแปรที่สำคัญในการนำมาคำนวณหาต้นทุนค่าโดยสาร โดยมีหลักเกณฑ์และแนวคิด ดังนี้

แนวคิดหลักในการวิเคราะห์ต้นทุนและการกำหนดอัตราค่าโดยสาร

แนวคิดในการวิเคราะห์ต้นทุน

เนื่องจากแนวทางในการวิเคราะห์ต้นทุนมีอยู่หลายแนวทาง แต่ทุกแนวทางมาจากพื้นฐานเดียวกันคือการพิจารณาว่าปัจจัยอะไรบ้างที่มีผลต่อต้นทุนการดำเนินการในกิจกรรมเรื่องนั้นๆ และปัจจัยดังกล่าวนั้นมีผลต่อต้นทุนในกิจกรรมดำเนินการเรื่องดังกล่าวอย่างไร แนวทางการวิเคราะห์ต้นทุนสามารถสรุปได้ดังนี้

1. การวิเคราะห์ต้นทุนกิจกรรม ABC (Activity-Based Costing) คือ เป็นการวิเคราะห์ต้นทุนในการดำเนินการเฉพาะหน้าในปัจจุบัน
2. ต้นทุนทางบัญชี คือ ต้นทุนทางบัญชีที่เกิดขึ้น
3. การวิเคราะห์โครงการลงทุน เป็นการวิเคราะห์เงินลงทุนในปัจจุบัน รวมทั้งประมาณการรายรับและค่าใช้จ่ายที่จะเกิดขึ้นในอนาคตตลอดอายุโครงการ ซึ่งต้องมีระยะเวลาคืนทุน และอัตราผลตอบแทนการลงทุนที่เหมาะสม

จากแนวคิดทางด้านวิเคราะห์ต้นทุนการขนส่งทั้ง 3 แบบ กรมการขนส่งทางบกได้ใช้แนวคิดในลักษณะของการวิเคราะห์โครงการ ทำการวิเคราะห์ต้นทุนการเดินรถโดยสาร เนื่องจากการเดินรถเป็นการลงทุนรูปแบบหนึ่ง และผู้ประกอบการขนส่งไม่สามารถประกอบธุรกิจให้คุ้มทุนได้ ภายในระยะเวลา 1 หรือ 2 ปี แต่จะคุ้มทุนต้องใช้เวลาอย่างน้อย 5 – 7 ปี หรือบางรายอาจนานกว่านั้น ดังนั้นการวิเคราะห์ต้นทุนในลักษณะของการวิเคราะห์โครงการ ซึ่งเป็นการวิเคราะห์ต้นทุนตลอดอายุของการดำเนินโครงการ จึงเหมาะสมกว่าการวิเคราะห์ต้นทุนแบบ 2 ลักษณะแรก ซึ่งเป็นการพิจารณาด้านทุนเฉพาะวันที่ทำการวิเคราะห์เท่านั้น

แนวคิดด้านประสิทธิภาพการขนส่งและการผลักภาระต้นทุน

ในธุรกิจที่มีการผูกขาด ต้นทุนที่เกิดขึ้นจะถูกผลักไปให้ผู้บริโภคเป็นผู้รับภาระ ในทางกลับกัน ธุรกิจที่มีการแข่งขันสูง ต้นทุนที่เพิ่มขึ้นผู้ประกอบการจะเป็นผู้รับภาระนั้น เนื่องจากผู้บริโภคมีทางเลือกในการเลือกใช้บริการที่สอดคล้องกับความต้องการมากที่สุด

ในการประกอบการขนส่ง ผู้ประกอบการแต่ละรายจะมีต้นทุนที่แตกต่างกัน ผู้ประกอบการรายใดใช้ทรัพยากรที่มีอยู่ได้อย่างมีประสิทธิภาพก็จะมีต้นทุนต่ำ แต่ถ้าผู้ประกอบการรายใดใช้ทรัพยากรอย่างไม่มีประสิทธิภาพต้นทุนจะสูง ดังนั้นภาระต้นทุนที่เพิ่มสูงขึ้นจากการใช้ทรัพยากรอย่างไม่มีประสิทธิภาพ ผู้ประกอบการควรเป็นผู้รับภาระของต้นทุนในส่วนนั้นไว้เองไม่ควรให้ผู้ให้บริการเป็นผู้แบกรับภาระส่วนนั้นไว้

แนวคิดด้านการจัดสรรทรัพยากร

เนื่องจากทรัพยากรเป็นปัจจัยที่มีอยู่อย่างจำกัด แต่ความต้องการมีอยู่อย่างไม่จำกัดการใช้ทรัพยากรอย่างเหมาะสมในแต่ละกิจกรรมทางเศรษฐกิจ จะเป็นประโยชน์สูงสุดต่อการพัฒนาประเทศ ทำให้เศรษฐกิจมีพลังและมั่นคง ซึ่งราคาจะเป็นตัวกำหนดหลักในการใช้ทรัพยากร ดังนั้นถ้าราคามีความเหมาะสมจะทำให้การใช้ทรัพยากรเป็นไปอย่างเหมาะสมด้วยเช่นกัน

แนวคิดด้านราคา

การกำหนดราคามีทฤษฎีให้ศึกษาหรือเรียนกันอย่างเป็นเรื่องเป็นราว แต่โดยสรุปแล้วการกำหนด 2 แบบด้วยกัน คือ การกำหนดราคาจากต้นทุน และการกำหนดราคาจากอุปสงค์และอุปทาน

1. การกำหนดราคาจากต้นทุน

การนำต้นทุนที่เกิดขึ้นจากการผลิตหรือบริการมากำหนดราคาของสินค้าหรือบริการ ตัวอย่างของการกำหนดราคาดังกล่าว ได้แก่ ค่าก่อสร้าง ราคาปูนซีเมนต์ และสินค้าอุตสาหกรรมโดยทั่วไป

2. การกำหนดราคาจากอุปสงค์และอุปทาน

เป็นการกำหนดราคาจากอุปสงค์และอุปทานของสินค้านั้น ถ้าสินค้าใดมีปริมาณน้อยแต่มีคนต้องการมากราคาจะสูง ถ้าสินค้าใดมีปริมาณมากแต่ความต้องการมีน้อยราคาจะต่ำ การกำหนดราคาสินค้าในลักษณะดังกล่าวจะเป็นสินค้าที่มีการแข่งขันเสรี มีผู้ผลิตและผู้ซื้อมากมาย เช่น สินค้าการเกษตร ซึ่งไม่สามารถนำต้นทุนมากำหนดราคาได้ตามความต้องการของผู้ผลิต

แนวคิดด้านการกำหนดอัตราค่าโดยสาร

การกำหนดอัตราค่าโดยสารสามารถกำหนดได้จากดุลยภาพของอุปสงค์และอุปทาน และจากต้นทุนการขนส่ง แต่ทางราชการจะกำหนดจากต้นทุนการขนส่ง เพราะการกำหนดจากอุปสงค์และอุปทานเป็นเรื่องของกลไกราคาในตลาดแข่งขันเสรี แต่การขนส่งผู้โดยสารประจำทางเป็นตลาดผูกขาด

จากแนวคิดดังกล่าว การกำหนดราคาค่าโดยสารจึงกำหนดจากการวิเคราะห์ต้นทุนการขนส่ง ในลักษณะของการวิเคราะห์โครงการ ภายใต้การใช้รถอย่างมีประสิทธิภาพ เนื่องจากทางราชการจะออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทางแต่ละเส้นทางให้กับผู้ประกอบการเพียงรายเดียว การขนส่งผู้โดยสารประจำทางจึงไม่ได้เป็นการแข่งขันแบบเสรี ดังนั้นกรอบของการกระจายอำนาจจึงกำหนดให้คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกประจำจังหวัดต้องทำการกำหนดค่าโดยสาร จากการวิเคราะห์ต้นทุนในลักษณะของการวิเคราะห์โครงการ ภายใต้การใช้รถอย่างมีประสิทธิภาพ ตามหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางกำหนด

แผนงาน/โครงการสำคัญในอนาคต ปี 2550

แผนพัฒนาและปรับปรุงประสิทธิภาพด้านการบริการ

1. โครงการจัดการโดยสารใหม่ (NGV) ทดแทนรถโดยสารเก่า

ขสมก. จะจัดการโดยสารใหม่ใช้ (NGV) เพื่อทดแทนรถโดยสารเก่า ซึ่งจะทำให้ ขสมก. ลดต้นทุนลง โดยเฉพาะต้นทุนด้านเชื้อเพลิงลงได้

2. โครงการครอบครัวสุขสันต์

ขสมก. ได้ดำเนินโครงการครอบครัวสุขสันต์ตั้งแต่ปี 2549 ซึ่งได้รับการขานรับการให้บริการจากประชาชนเป็นจำนวนมาก ดังนั้นในปี 2550 นอกจากจะดำเนินโครงการในเส้นทางเดิมแล้ว ขสมก. จะมีการสำรวจเส้นทางให้บริการในเส้นทางอื่นเพื่อให้บริการเพิ่มขึ้น

3. โครงการเดินรถ Shuttle Bus ภายในสนามบินสุวรรณภูมิ

ปัจจุบัน ขสมก. ได้จัดเดินรถ Shuttle Bus ภายในสนามบินสุวรรณภูมิ เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับประชาชนและพนักงานที่ต้องเดินทางเชื่อมต่อตามสถานที่ต่าง ๆ ภายในสนามบิน ซึ่งในปี 2550 ขสมก. จะได้ประเมินความต้องการใช้บริการของผู้เดินทางภายในสนามบิน เพื่อจัดเดินรถให้เหมาะสมและเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

4. โครงการเดินรถเชื่อมต่อระบบราง – ทางน้ำ – ทางอากาศ

4.1 ปัจจุบัน ขสมก. จัดเดินรถโดยสารปรับอากาศขนาดใหญ่เชื่อมต่อสนามบินสุวรรณภูมิ จำนวน 11 เส้นทาง ได้แก่

- สาย 549 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ – มีนบุรี ระยะทาง 14 กม.
- สาย 550 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ – แอปเปิ้ลแลนด์ ระยะทาง 21 กม.
- สาย 551 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ – อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ (ทางด่วน) ระยะทาง 30.5 กม.
- สาย 552 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ – คลองเตย ระยะทาง 28 กม.
- สาย 553 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ – สมุทรปราการ ระยะทาง 23 กม.
- สาย 554 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ – รังสิต (ทางด่วน) ระยะทาง 35 กม.
- สาย 555 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ – ท่าอากาศยานกรุงเทพ (ดอนเมือง) ระยะทาง 54 กม.
- สาย 556 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ – สถานีผู้โดยสารกรุงเทพ (สายใต้) ระยะทาง 38 กม.

- สาย 557 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ – เซ็นทรัลพระราม 2
ระยะทาง 46 กม.
- สาย 558 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ – ฟิวเจอร์พาร์ครังสิต ระยะทาง
52 กม.

ซึ่งในปี 2550 จะมีการพิจารณาให้รถตู้โดยสารปรับอากาศวิ่งบริการ เชื่อมต่อกับ
สนามบินสุวรรณภูมิ

4.2 การดำเนินการเตรียมความพร้อมเพื่อจัดเส้นทางเดินรถเพิ่มเติมเชื่อมต่อกับ
สถานีรถไฟควนสายพญาไท – มัถกะสัน – สนามบินสุวรรณภูมิ โดยอยู่ระหว่างการขอปรับปรุงเส้นทาง
จำนวน 6 เส้นทาง

4.3 จัดเดินรถเชื่อมโยง/เชื่อมต่อ (Feeder) กับ รฟม. สถานีลาดพร้าว จำนวน 1
เส้นทาง ซึ่งในปี 2550 จะได้พิจารณาจัดเดินรถเส้นทางในลักษณะดังกล่าวเพิ่มขึ้น

5. โครงการรักษาระดับการบริหารมาตรฐานสากล ISO 9001 : 2000

การให้บริการของ ขสมก. ในทุกเส้นทางได้รับใบรับรองการบริการตาม
มาตรฐานสากล ซึ่งในปี 2550 จะยังคงรักษาระดับให้บริการตามมาตรฐานสากล

6. การบริหารจัดการเดินรถโดยสารเพื่อมวลชน

6.1 ขสมก. จะดำเนินการเพื่อปรับปรุงการให้บริการของรถเอกชนร่วมบริการ
ที่อยู่ในกำกับดูแลของ ขสมก. ให้มีมาตรฐานการบริการเป็นที่ยอมรับของประชาชนผู้ใช้บริการ โดย
กำหนดให้มีการดำเนินการ เช่น ปรับเปลี่ยนหลักเกณฑ์การเข้าร่วมเดินรถ กำหนดคุณสมบัติของ
ผู้เข้าร่วมเดินรถ

6.2 สนับสนุน/จูงใจให้เอกชนร่วมบริการปรับเปลี่ยนรถมาใช้ก๊าซ NGV เป็น
เชื้อเพลิง

6.3 จัดทำโครงการป้องกันภัยบนรถโดยสาร โดยสนับสนุนให้มีการใช้ระบบ
ติดตามการเดินรถในแบบ Real Time หรือ Global Positioning System : GPS และขอการสนับสนุน
งบประมาณจากภาครัฐในการจัดหาเครื่องมือตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ของพนักงานขับรถโดยสาร

6.4 จัดทำโครงการพัฒนาระบบงานประชาสัมพันธ์และการตอบแทนสังคมซึ่ง
ในปี 2550 จะมุ่งเน้นการให้ข้อมูลข่าวสารเพื่อการเดินทางที่สะดวก รวดเร็ว และประหยัดเวลา โดยการ
ติดตั้งและปรับปรุงระบบ Call Center และการยกระดับคุณภาพของพนักงานส่วนบริการประชาชน
(184) เพื่อให้มีประสิทธิภาพรองรับความต้องการใช้บริการของประชาชนได้เป็นอย่างดี

6.5 การสำรวจความต้องการ/ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการทุก ๆ 3
เดือน เพื่อนำมาพัฒนา/ปรับปรุงคุณภาพการบริการ

7. การพัฒนาระบบตั๋วโดยสาร

โดยในปี 2550 เบื้องต้นได้มีการจัดทำตั๋วโดยสารรายเดือนเหมาะสำหรับผู้เดินทางไปสนามบินสุวรรณภูมิ ซึ่งหากได้รับความนิยมจากผู้ใช้บริการ จะได้มีการขยายผลแบบบูรณาการร่วมกันกับระบบขนส่งมวลชนอื่น โดยการพัฒนาแบบจัดเก็บค่าโดยสารด้วยบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ (E-Ticket)

8. การจัดตั้งสถานีบริการก๊าซ NGV ให้กับรถโดยสารของ ขสมก.

ในปี 2550 ภายใต้ความร่วมมือระหว่าง ขสมก. และบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) จะได้มีการจัดตั้งสถานีบริการก๊าซ NGV ภายในพื้นที่อู่จอดรถโดยสารของ ขสมก.

แผนพัฒนาองค์กรและทรัพยากรบุคคล

- ขสมก. จะสร้างความเข้มแข็งในการดำเนินงานด้วยการนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการบริหารจัดการอย่างมีประสิทธิภาพ
- การเพิ่มขีดความสามารถให้กับบุคลากรทุกระดับชั้น โดยเร่งรัดการอบรมพนักงาน โดยเฉพาะพนักงานประจำรถ
- การทดลองดำเนินกิจการในรูปแบบหน่วยธุรกิจ เพื่อให้องค์กรมีความพร้อมในการเข้าสู่ระบบการแข่งขันในทางธุรกิจ มีผลประกอบการที่ดีขึ้นและเป็นภาระต่อภาครัฐน้อยลง

นอกจากนี้ ในปี 2550 ซึ่งเป็นปีมหามงคลที่พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวจะมีพระชนม์มายุครบ 80 พรรษา ขสมก. ได้มีแผนงานพัฒนาคุณภาพชีวิตให้กับพนักงาน โดยมีความตั้งใจที่ต้องการให้พนักงานทุกคนมีคุณภาพชีวิตที่ดี รวมถึงการใช้ชีวิตแบบเศรษฐกิจพอเพียงตามแนวทางพระราชดำริของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว

แผนการปรับปรุงและพัฒนาด้านการบริหารการเงิน

- ปรับปรุงโครงสร้างทางบัญชีให้สอดคล้องกับแผนการปฏิรูประบบขนส่งสาธารณะ
- นำระบบการบริหารจัดการเพื่อสร้างมูลค่ามาใช้ในองค์กร (EVM)
- พัฒนาและบริหารจัดการสถานที่ทำการ อู่จอดรถ และท่าปล่อยรถ ให้สามารถสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับองค์กร รวมถึงการจัดทำ Park and Ride ในพื้นที่ของ ขสมก. และพื้นที่ของหน่วยงานอื่นที่ประสงค์จะประสานความร่วมมือในการลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลและเพิ่มการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ

ผลการประชุมคณะรัฐมนตรีฉบับที่ ๔๑/๒๕๕๑

ผลการประชุมคณะรัฐมนตรีในส่วนที่เกี่ยวข้องกับกระทรวงคมนาคม*

คณะรัฐมนตรีได้มีการประชุมเมื่อวันที่ ๒๒ มกราคม ๒๕๕๑ ณ ห้องประชุมชั้น ๒ ตึกสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีหลังใหม่ ทำเนียบรัฐบาล ซึ่งผลการประชุมคณะรัฐมนตรีในส่วนที่เกี่ยวข้องกับกระทรวงคมนาคม มีดังนี้

๑. เรื่อง แผนปรับโครงสร้างการบริหารจัดการเพื่อฟื้นฟูฐานะการเงินขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.)

คณะรัฐมนตรีเห็นชอบตามความเห็นของคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเกี่ยวกับแผนปรับโครงสร้างการบริหารจัดการเพื่อฟื้นฟูฐานะการเงินขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) โดยมอบหมายให้กระทรวงคมนาคมและองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพรับความเห็นไปพิจารณาดำเนินการต่อไป ดังนี้

ความเห็นของคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

๑. ให้กระทรวงคมนาคมจัดทำแผนปฏิรูประบบขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลที่ชี้ให้เห็นภาพรวมและแนวโน้มการเดินทางโดยระบบขนส่งมวลชน การเชื่อมโยงระหว่างระบบการขนส่งต่อเนืองรูปแบบต่าง ๆ ที่เป็นบูรณาการทั้งในเชิงกายภาพของโครงข่ายระบบราง (รถไฟ รถไฟฟ้า และรถใต้ดิน) รถโดยสารประจำทาง และบริการขนส่งสาธารณะอื่น ๆ ทั้งของรัฐและเอกชน รวมทั้งการบริหารจัดการ เช่น ระบบตั๋วร่วม การกำหนดบทบาทของรถโดยสารประจำทาง การปรับเส้นทางเดินรถ และอัตราค่าโดยสาร ที่เหมาะสม ทั้งผู้โดยสารและผู้ให้บริการ เป็นต้น โดยอาจพิจารณาจัดทำเป็นแผนดำเนินการที่ชัดเจน ทั้งในระยะสั้น ระยะปานกลาง และระยะยาว เพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาตามขั้นตอนต่อไป

๒. ให้ ขสมก. ดำเนินการดังนี้

๒.๑ พิจารณาทบทวนแผนปรับโครงสร้างการบริหารจัดการเพื่อฟื้นฟูฐานะการเงินของ ขสมก. ให้สอดคล้องกับแผนปฏิรูประบบขนส่งมวลชน ตามข้อ ๑. โดยคำนึงถึงการประหยัดพลังงาน การรักษาสีสิ่งแวดล้อม และการแก้ไขปัญหาทางการเงินอย่างยั่งยืน ทั้งนี้ ให้ครอบคลุมถึงการบริหารจัดการในส่วนของการร่วมบริการและมีการกำหนดแผนการดำเนินงานระยะเวลารวมทั้งตัวชี้วัดความสำเร็จในการดำเนินงาน การให้บริการและการแก้ไขปัญหาทางการเงินที่ชัดเจน

๒.๒ เตรียมการปรับโครงสร้างองค์กร ให้สอดคล้องกับบทบาทการเป็นผู้ให้บริการ ซึ่งต้องแข่งขันกับเอกชน หากพระราชบัญญัติบริหารการขนส่ง พ.ศ. ประกาศใช้

และระบบควบคุมคุณภาพที่เป็นสากล รวมทั้งแนวทางในการลดผลกระทบต่อพนักงานที่เข้าร่วมแผนการเกษียณอายุก่อนกำหนด เพื่อไม่เป็นภาระกับสังคม

๒.๓ จัดเตรียมรายละเอียดโครงการที่ครบถ้วนสมบูรณ์ สอดคล้องกับแผนปรับโครงสร้างการบริหารจัดการเพื่อฟื้นฟูฐานะการเงินของ ขสมก. ที่ทบทวนใหม่ตามข้อ ๒.๑ เพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาตามขั้นตอนต่อไป

๒.๔ ให้ ขสมก. และกระทรวงคมนาคม เร่งหารือร่วมกับกระทรวงการคลังเพื่อพิจารณาแนวทางการบริหารจัดการภาระหนี้รวมดอกเบี้ยของ ขสมก. จำนวน ๕๗,๒๐๐ ล้านบาท เนื่องจากเป็นเรื่องที่มีความสำคัญและจำเป็นต้องตัดสินใจในเชิงนโยบาย โดยพิจารณาแนวทางต่าง ๆ เช่น รัฐบาลภาระหนี้ทั้งหมดหรือเฉพาะบางส่วนที่เป็นผลจากนโยบายการควบคุมราคาค่าโดยสาร เป็นต้น โดยต้องกำหนดเงื่อนไขการขอสนับสนุนจากรัฐที่ชัดเจน เช่น การกำหนดตัวชี้วัดที่แสดงถึงการปรับปรุงประสิทธิภาพการดำเนินงานและฐานะการเงินของ ขสมก. เพื่อเป็นหลักประกันว่า ขสมก. จะสามารถดำเนินกิจการได้อย่างยั่งยืนและนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

ทั้งนี้ เรื่องการบริหารจัดการหนี้ของ ขสมก. ให้ ขสมก. จัดทำข้อมูลเพิ่มเติมเรื่องการแยกรายละเอียดทางบัญชีระหว่างผลประกอบการที่เกิดจากประสิทธิภาพในการดำเนินงานกับผลประกอบการที่เกิดจากการดำเนินการตามนโยบายรัฐบาล เพื่อประกอบการพิจารณาของกระทรวงการคลังด้วย

๒. เรื่อง การกู้เงินชำระหนี้ค่าน้ำมันพร้อมดอกเบี้ยและค่าเช่าซ่อมพร้อมดอกเบี้ยขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

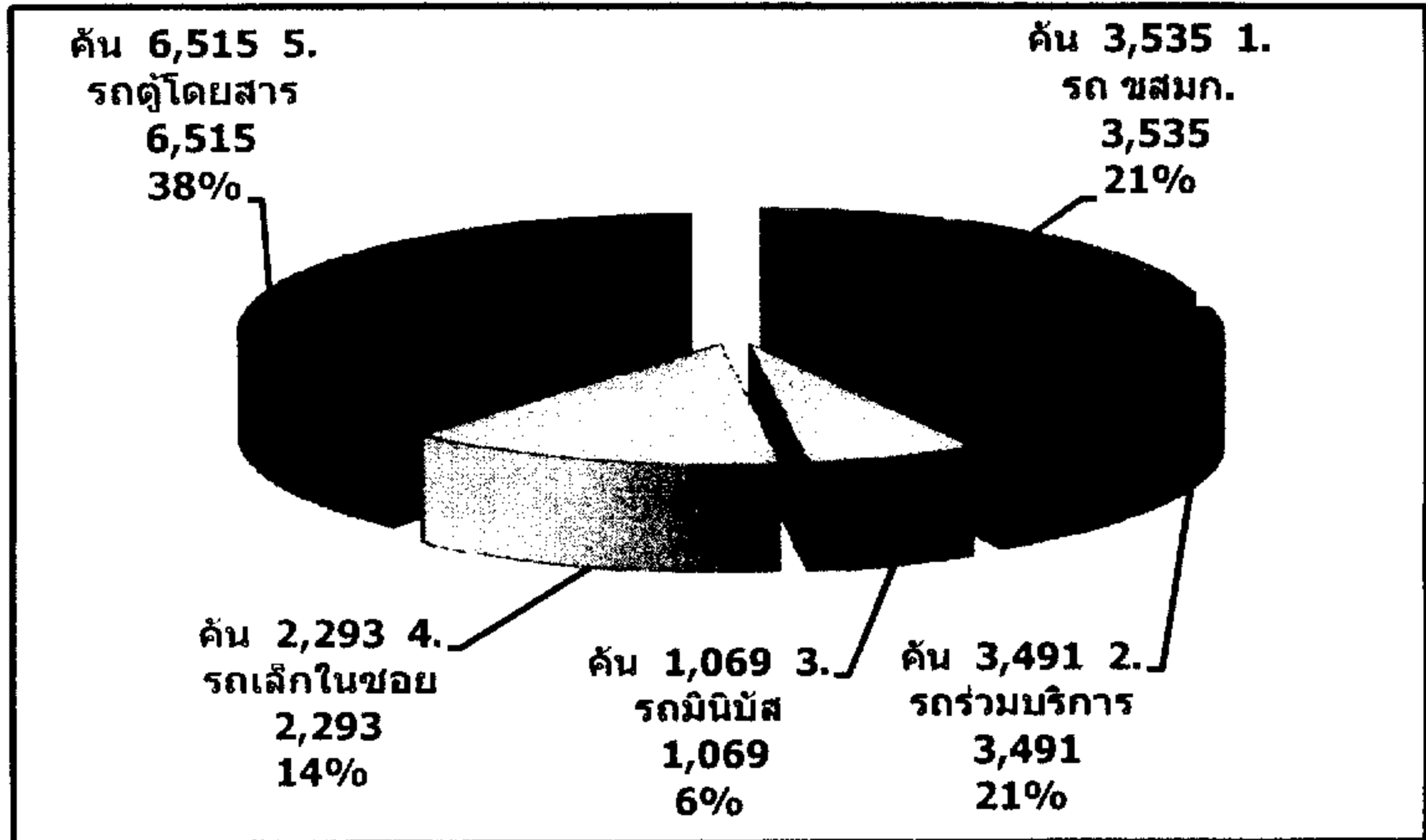
คณะรัฐมนตรีอนุมัติให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) กู้เงินเพื่อชำระหนี้ค่าน้ำมันพร้อมดอกเบี้ยและหนี้ค่าเช่าซ่อมพร้อมดอกเบี้ยในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๐ และปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๑ จนถึงสิ้นเดือนมกราคม พ.ศ. ๒๕๕๑ ตามที่เกิดขึ้นจริง ประกอบด้วยหนี้ค่าน้ำมัน พร้อมดอกเบี้ย วงเงินประมาณ ๔,๗๐๐ ล้านบาท และหนี้ค่าเช่าซ่อมพร้อมดอกเบี้ย วงเงินประมาณ ๒,๓๐๐ ล้านบาท รวมวงเงินทั้งสิ้นประมาณ ๗,๐๐๐ ล้านบาท โดยให้กระทรวงการคลังเป็นผู้ค้ำประกันเงินกู้และกำหนดเงื่อนไขในการกู้ และให้ ขสมก. เป็นผู้ชำระต้นเงินกู้ ดอกเบี้ย และค่าใช้จ่าย ในการกู้เงินตามความเห็นสำนักงานงบประมาณ ทั้งนี้ ให้กระทรวงคมนาคม (ขสมก.) รับความเห็นของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติไปดำเนินการด้วย

ที่มา : กรมการขนส่งทางบก

สถิติข้อมูล *

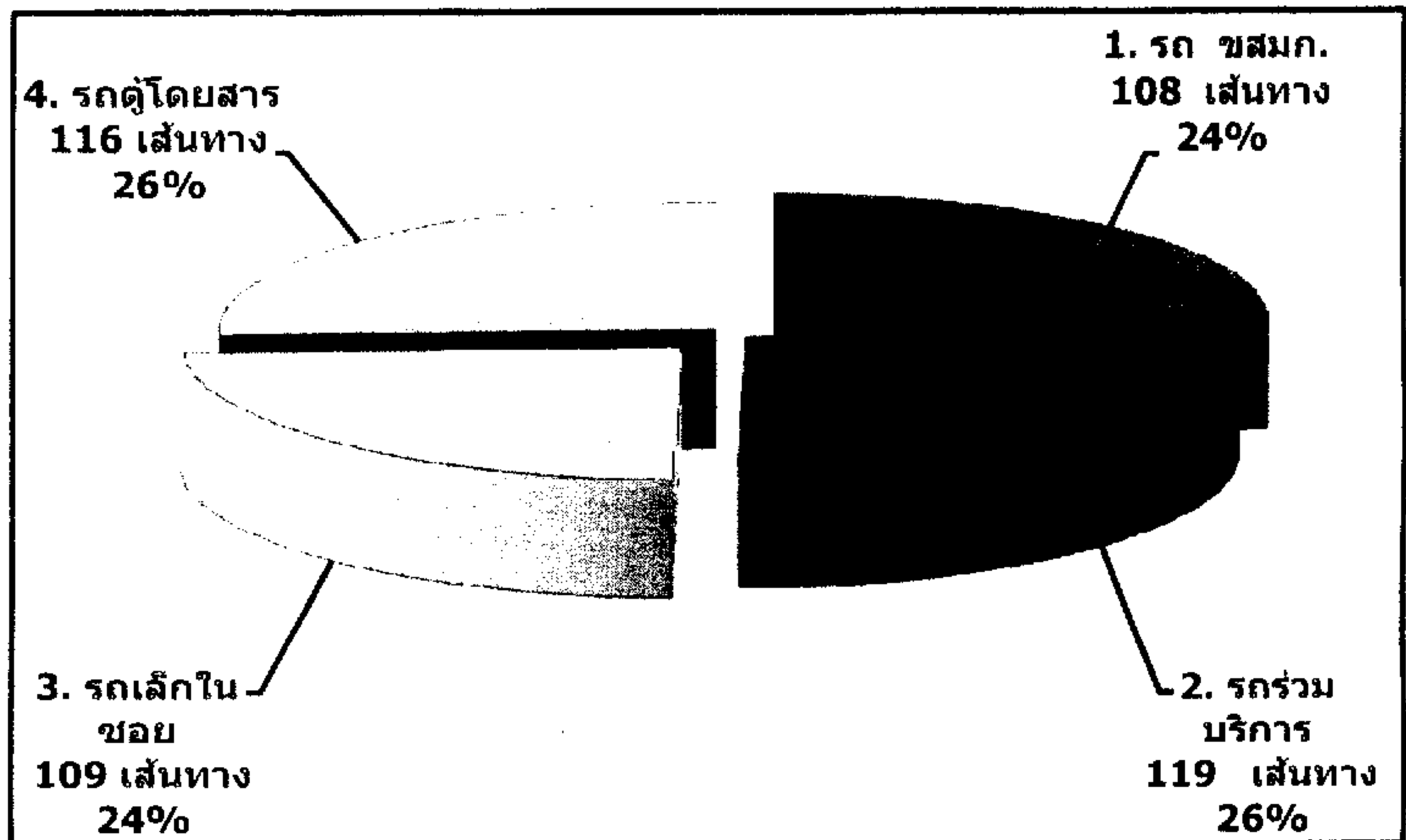
จำนวนรถ และเส้นทางเดินรถ ณ สิงหาคม 2550

จำนวนรถทั้งหมด 16,903 คัน



สัดส่วนรถองค์การฯ : รถเอกชน = 24 : 76

จำนวน 452 เส้นทาง



ต้นทุนค่าโดยสารรถประจำทาง ประจำปีงบประมาณ 2550 *
(ข้อมูลเดือนตุลาคม 2549 - กุมภาพันธ์ 2550)

รายการ	ต้นทุน (บาท)	ราคาค่าโดยสาร ที่จัดเก็บ ในปัจจุบัน(บาท)	
1.รถโดยสารธรรมดา			
รถครีมแดง ค่าโดยสาร 7 บาท ตลอดสาย			
ต้นทุน /คัน/วัน	9,224.52	7 บาท ตลอดสาย	
/เที่ยว	994.02		
/กม.	41.19		
/ตัวใบจำนวนตัวตามจริง	603 ใบ/คัน/วัน		15.30
-ตามอัตราบรรทุกข้อกำหนดขนส่ง	742 ใบ/คัน/วัน		12.43
รถขาว - เขียว (รุ่น 80 คัน) ค่าโดยสาร 8.00 บาท ตลอดสาย			
ต้นทุน /คัน/วัน	9,636.98	8 บาท ตลอดสาย	
/เที่ยว	978.37		
/กม.	42.39		
/ตัวใบจำนวนตัวตามจริง	572 ใบ/คัน/วัน		16.85
-ตามอัตราบรรทุกข้อกำหนดขนส่ง	729ใบ/คัน/วัน		13.22
2. รถโดยสารปรับอากาศ			
รถปรับอากาศ ค่าโดยสาร 11 -19 บาท			
ต้นทุน /คัน/วัน	11,161.35	11 - 19 บาท ตามระยะทาง	
/เที่ยว	1,457.10		
/กม.	43.13		
/ตัวใบจำนวนตัวตามจริง	383 ใบ/คัน/วัน		29.12
-ตามอัตราบรรทุกข้อกำหนดขนส่ง	368ใบ/คัน/วัน		30.33

รถปรับอากาศใช้ก๊าซธรรมชาติเป็นเชื้อเพลิง ค่าโดยสาร 11 -19 บาท				
ต้นทุน /คัน/วัน			8,866.17	11 - 19 บาท ตามระยะทาง
/เที่ยว			1,333.26	
/กม.			30.18	
/ตัวใบจำนวนตัวตามจริง	386 ใบ/คัน/วัน		22.96	
-ตามอัตราบรรทุกข้อกำหนดขนส่ง	306 ใบ/คัน/วัน		28.97	

รถปรับอากาศ (รถพ่วงยาว 18 เมตร) ค่าโดยสาร 11 -19 บาท				
ต้นทุน /คัน/วัน			12,302.96	11 - 19 บาท ตามระยะทาง
/เที่ยว			2,185.25	
/กม.			60.53	
/ตัวใบจำนวนตัวตามจริง	506 ใบ/คัน/วัน		24.30	
-ตามอัตราบรรทุกข้อกำหนดขนส่ง	349 ใบ/คัน/วัน		35.25	

รถปรับอากาศ (ยูโร II) รุ่น 797 คัน ค่าโดยสาร 12 -22 บาท				
ต้นทุน /คัน/วัน			12,710.29	12-22 บาท ตามระยะทาง
/เที่ยว			1,257.20	
/กม.			44.25	
/ตัวใบจำนวนตัวตามจริง	451 ใบ/คัน/วัน		28.17	
-ตามอัตราบรรทุกข้อกำหนดขนส่ง	354 ใบ/คัน/วัน		35.90	

รถปรับอากาศ (ยูโร II) รุ่น 500 คัน ค่าโดยสาร 12 -22 บาท				
ต้นทุน /คัน/วัน			13,464.69	12 - 22 บาท ตามระยะทาง
/เที่ยว			1,351.88	
/กม.			44.87	
/ตัวใบจำนวนตัวตามจริง	472 ใบ/คัน/วัน		28.51	
-ตามอัตราบรรทุกข้อกำหนดขนส่ง	349 ใบ/คัน/วัน		38.58	

* ที่มา : องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

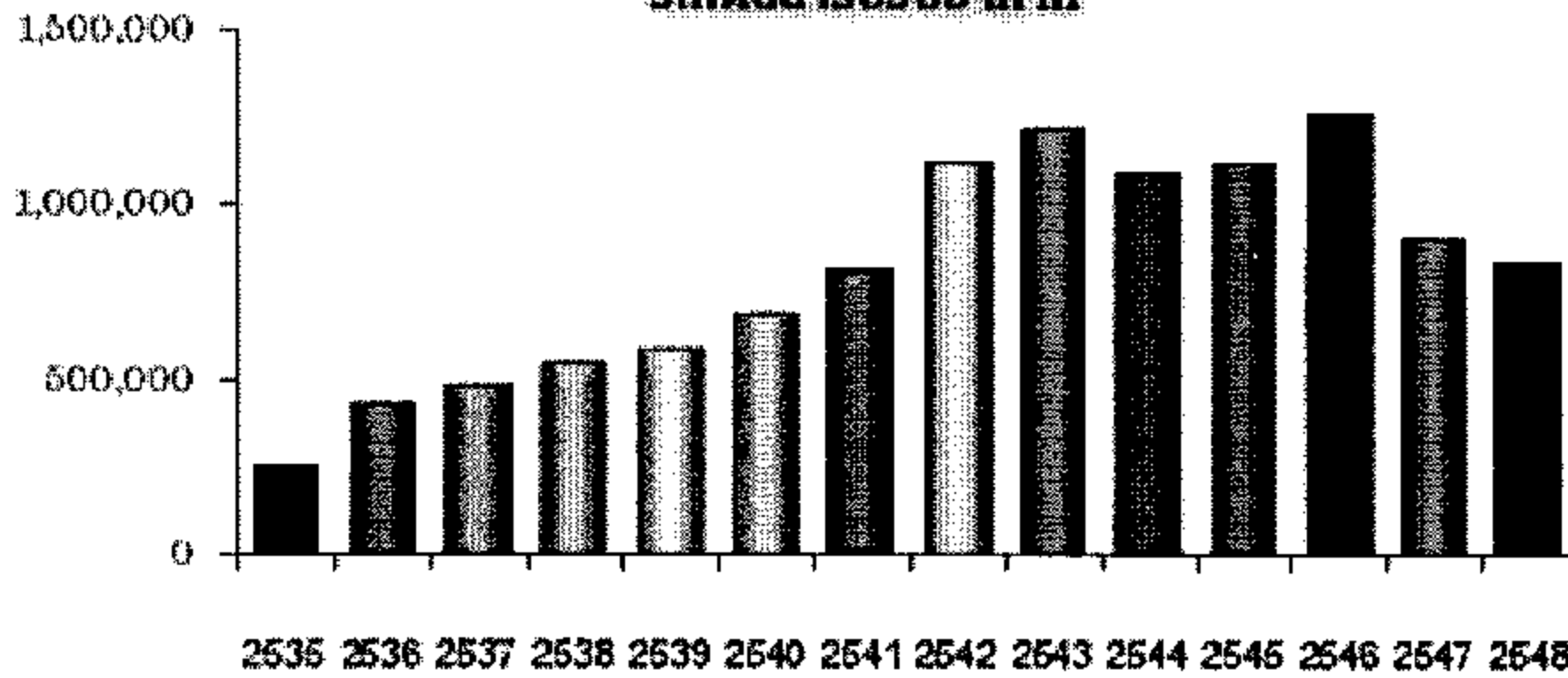
สถิติจำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการรถเมล์ ขสมก. ต่อวัน ตั้งแต่ปี 2535 - 2548

ประเภทรถ	รถปรับอากาศ	รถธรรมดา	รวม
ปีงบประมาณ			
2535	253,605	3,820,278	4,073,883
2536	426,440	3,360,663	3,787,103
2537	483,860	3,022,395	3,506,255
2538	548,453	2,831,131	3,379,584
2539	581,856	2,743,496	3,325,352
2540	688,142	2,664,412	3,352,554
2541	814,182	2,366,444	3,180,626
2542	1,123,083	1,805,892	2,928,975
2543	1,215,083	1,596,357	2,811,440
2544	1,090,099	1,480,557	2,570,656
2545	1,123,242	1,401,931	2,525,173
2546	1,264,011	1,106,315	2,370,326
2547	900,460	1,164,862	2,065,322
2548	830,793	1,124,346	1,955,139
หมายเหตุ	จำนวนผู้โดยสารวัน รวมการขานคำสั่งนำหน้า (ซึ่งเริ่มขยาย 20 กุมภาพันธ์ 2545)		

สถิติจำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการรถเมล์ ขสมก. ต่อวัน

ตั้งแต่ปี 2535 - 2548

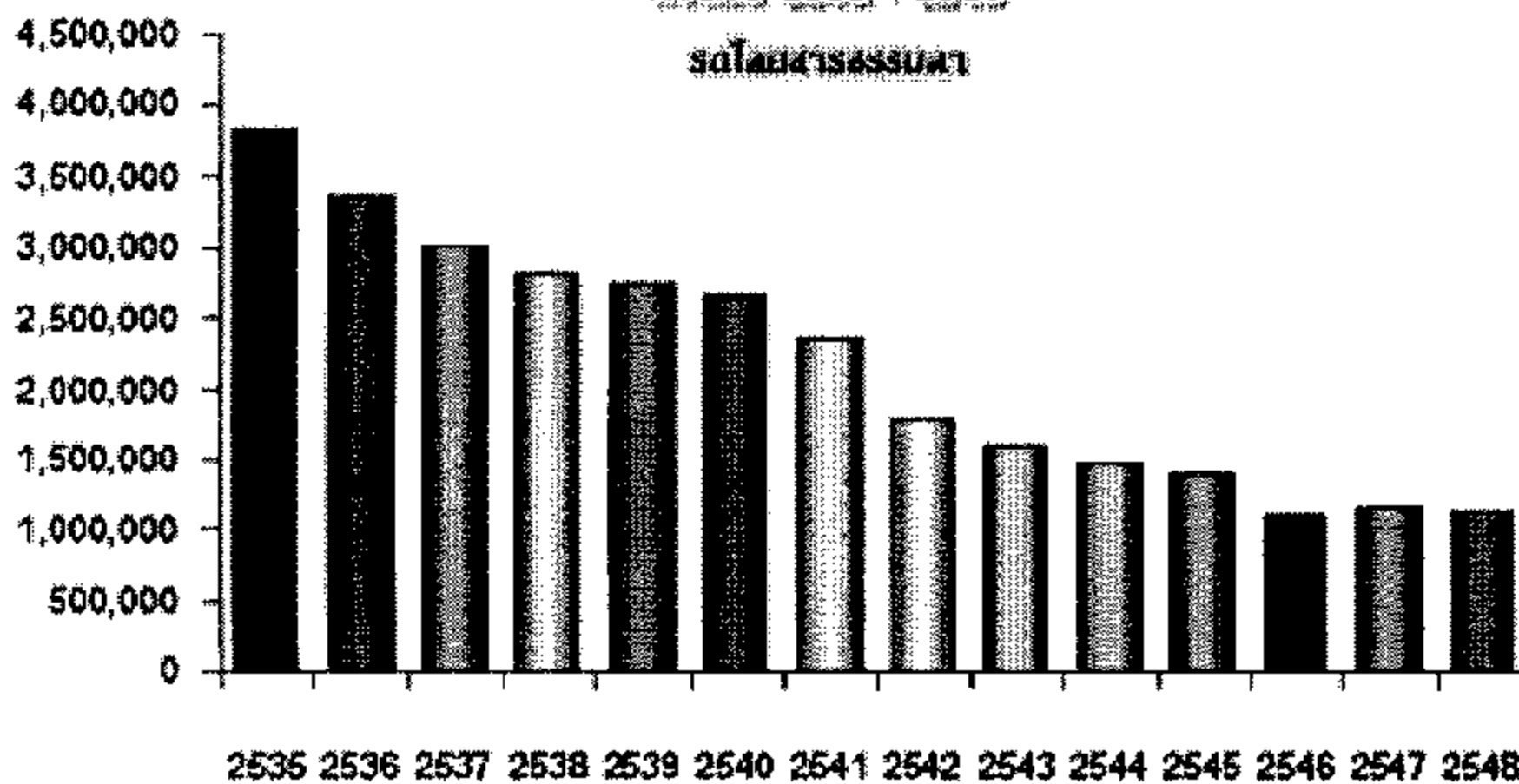
รถโดยสารปรับอากาศ

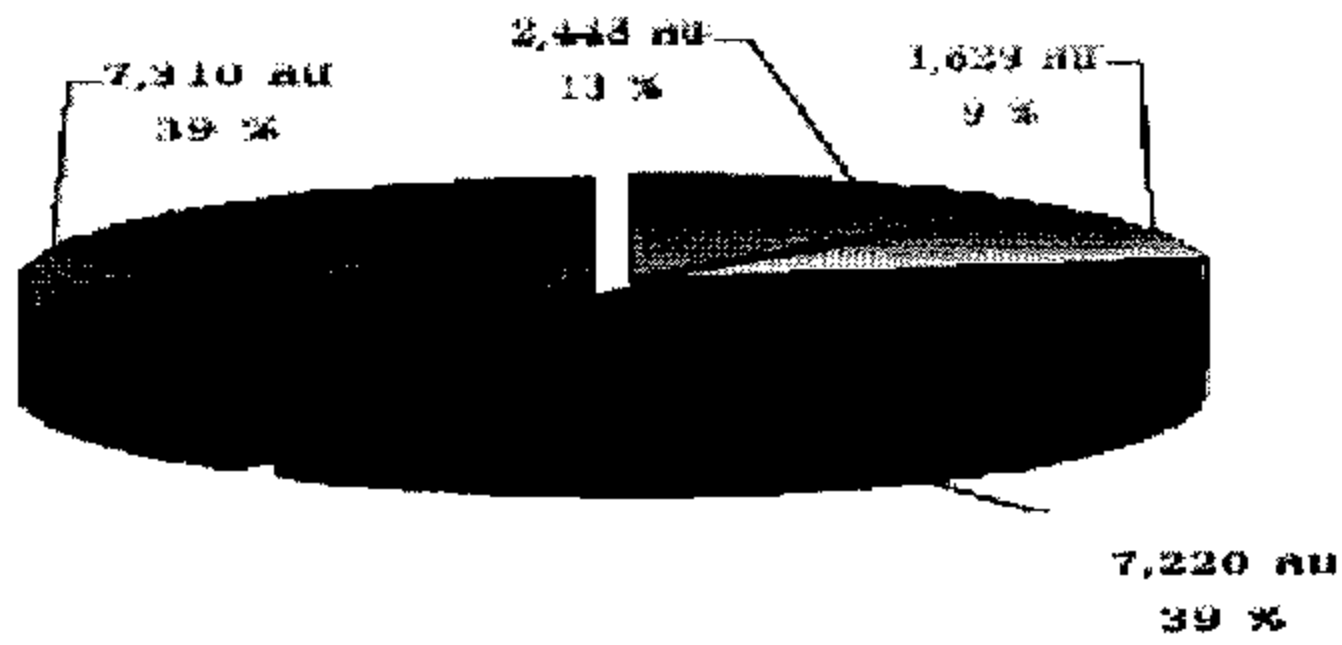


สถิติจำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการรถเมล์ ขสมก. ต่อวัน

ตั้งแต่ปี 2535 - 2548

รถโดยสารธรรมดา

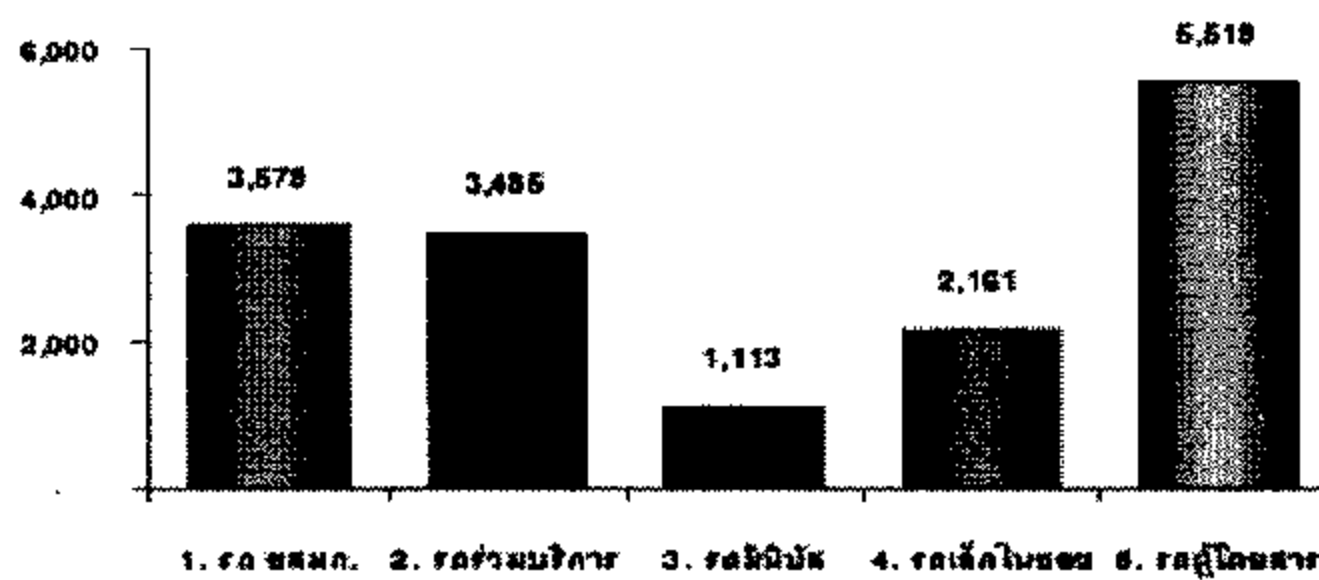




จำนวนพืกรางาน		
พื้นที่งานเคหะพืกรางานสำนักงาน	2,448	13 %
พื้นที่งานเคหะพืกรางาน	1,629	9 %
พื้นที่งานเก็บค่าโดยสภาระ	7,220	39 %
พื้นที่งานเก็บค่าโดยสภาระ	7,310	39 %
	18,607	100 %
	น. เคหะพืกรางาน 48	

จำนวนรถ ณ กันยายน 2548		
จำนวนรถ (15,857 คัน)		
รถบรรทุก	3,579	23 %
รถร่วมบริการ	3,485	22 %
รถจักรยานยนต์	1,113	7 %
รถเล็กในซอย	2,161	14 %
รถตู้	5,519	34 %

จำนวนรถ ณ กันยายน 2548
จำนวน 15,857 คัน

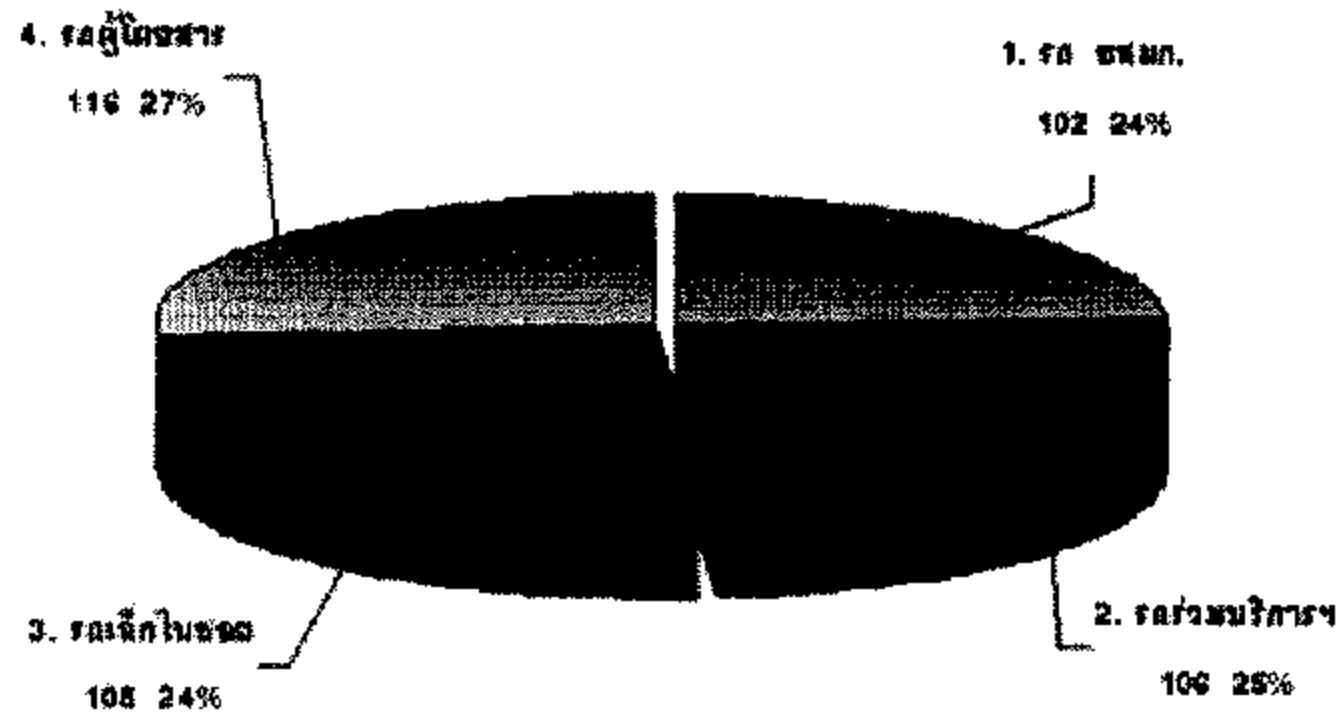


เส้นทางเดินรถ		
รถ ขสมก.	102	24 %
รถร่วมบริการ	106	25 %
รถมีบัตร	46	11 %
รถเด็กในซอย	105	24 %
ทาง	116	27 %

หมายเหตุ : เส้นทางรถมีบัตรเป็นเส้นทางรถที่รวมในเส้นทางเดินรถของ ขสมก. และเส้นทางร่วมบริการ

จำนวนเส้นทาง ณ ธันวาคม 2548

จำนวน 429 เส้นทาง



การขนส่งผู้โดยสารภายในประเทศ

หน่วย : พันคน

จำนวนผู้โดยสาร	2542	2543	2544	2545	2546	2547	2548
รถโดยสาร ขสมก.	1,069,094	1,028,987	938,289	921,688	871,114	755,908	713,626
รถโดยสาร บขส.	10,878	10,961	10,787	10,852	11,364	11,585	11,907
ทางรถไฟ	54,439	55,213	56,749	55,550	53,216	50,228	49,077
รถไฟใต้ดิน	-	-	-	-	-	26,741(1/)	57,203
ทางอากาศ*	6,468	7,014	7,267	6,464	6,048	7,818	4,677
รวม	1,140,879	1,102,175	1,013,092	994,504	941,742	825,539	836,490

ที่มา : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

หมายเหตุ * : ไม่รวมสายการบินต้นทุนต่ำ

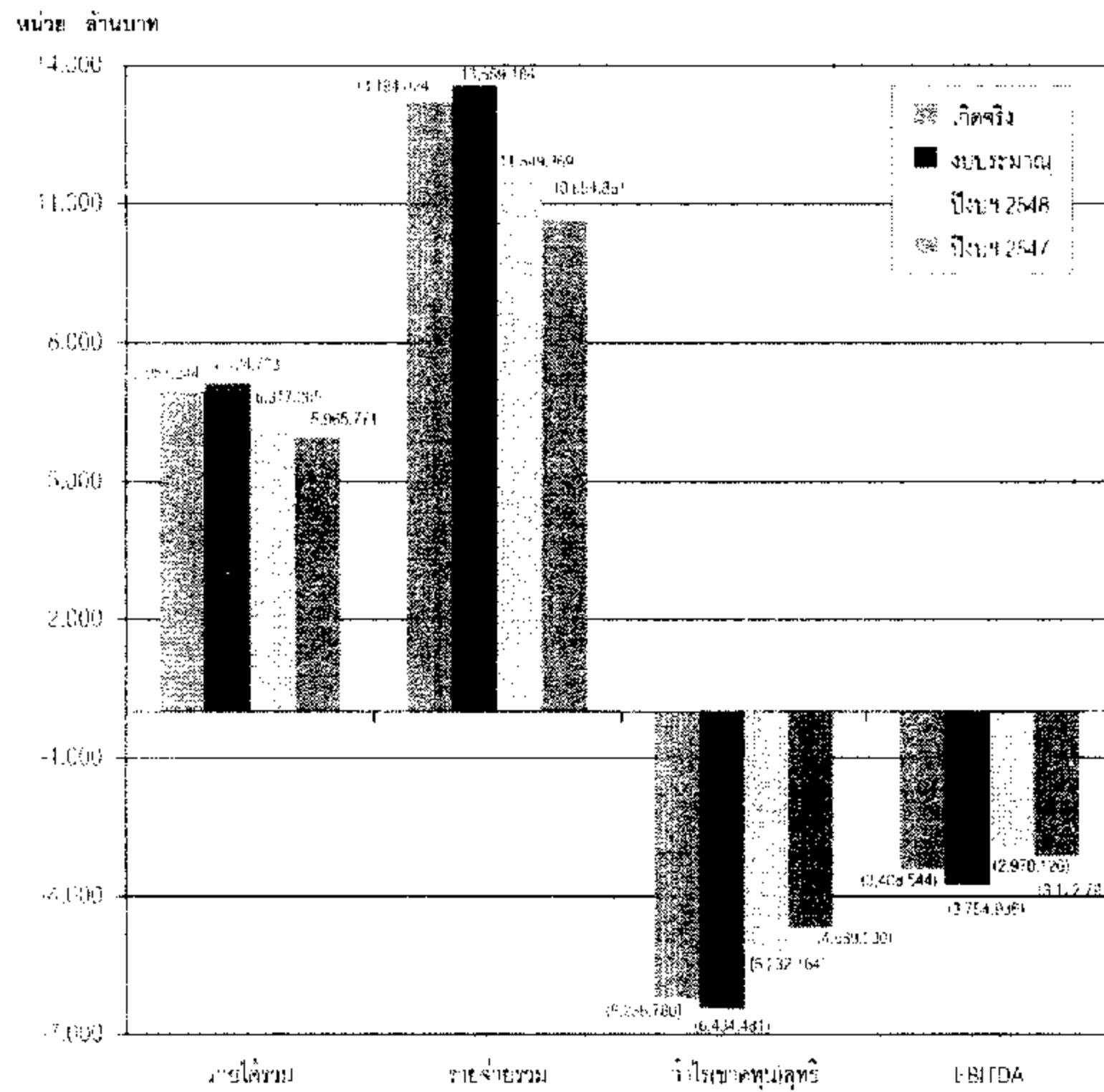
(1/) เริ่มเปิดให้บริการ ก.ค. 2547

แสดงผลการดำเนินงานด้านกำไร (ขาดทุน) ปีงบฯ 2549
 เกิดจริงเปรียบเทียบกับงบประมาณ ปีงบฯ 2548 ที่ผ่านมา และปีงบฯ 2547

The graph shows Performance

Profit (Loss), in Fiscal Year 2006

comparing with Budget, Fiscal Year 2005 and 2004



ผลการดำเนินงานปีงบฯ 2549 องค์การมีรายได้ 6,957,244 ล้านบาท ค่าใช้จ่าย 13,194,024 ล้านบาท ส่งผลให้ขาดทุนสุทธิ 6,236,780 ล้านบาท ขาดทุน EBITDA 3,408,544 ล้านบาท

เปรียบเทียบกับงบประมาณ	- ขาดทุนสุทธิ ต่ำกว่า	197,701	ล้านบาท	คิดเป็นร้อยละ	3.07
	- ขาดทุน EBITDA ต่ำกว่า	346,392	ล้านบาท	คิดเป็นร้อยละ	9.22
เปรียบเทียบกับปีงบฯ 2548	- ขาดทุนสุทธิ เพิ่มขึ้น	1,004,616	ล้านบาท	คิดเป็นร้อยละ	19.20
	- ขาดทุน EBITDA เพิ่มขึ้น	438,418	ล้านบาท	คิดเป็นร้อยละ	14.76
เปรียบเทียบกับปีงบฯ 2547	- ขาดทุนสุทธิ เพิ่มขึ้น	1,547,690	ล้านบาท	คิดเป็นร้อยละ	33.01
	- ขาดทุน EBITDA เพิ่มขึ้น	285,753	ล้านบาท	คิดเป็นร้อยละ	9.15

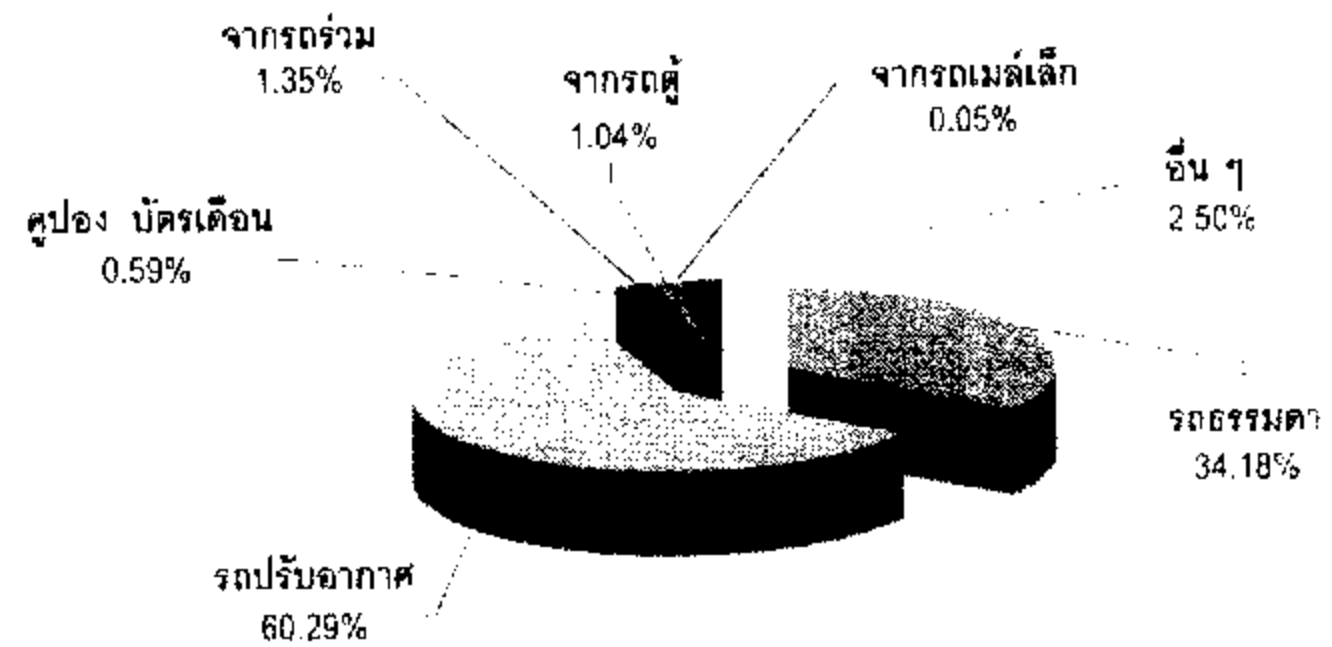
โครงสร้างรายได้และค่าใช้จ่าย

ประจำปี 2549 (หน่วย : ล้านบาท)

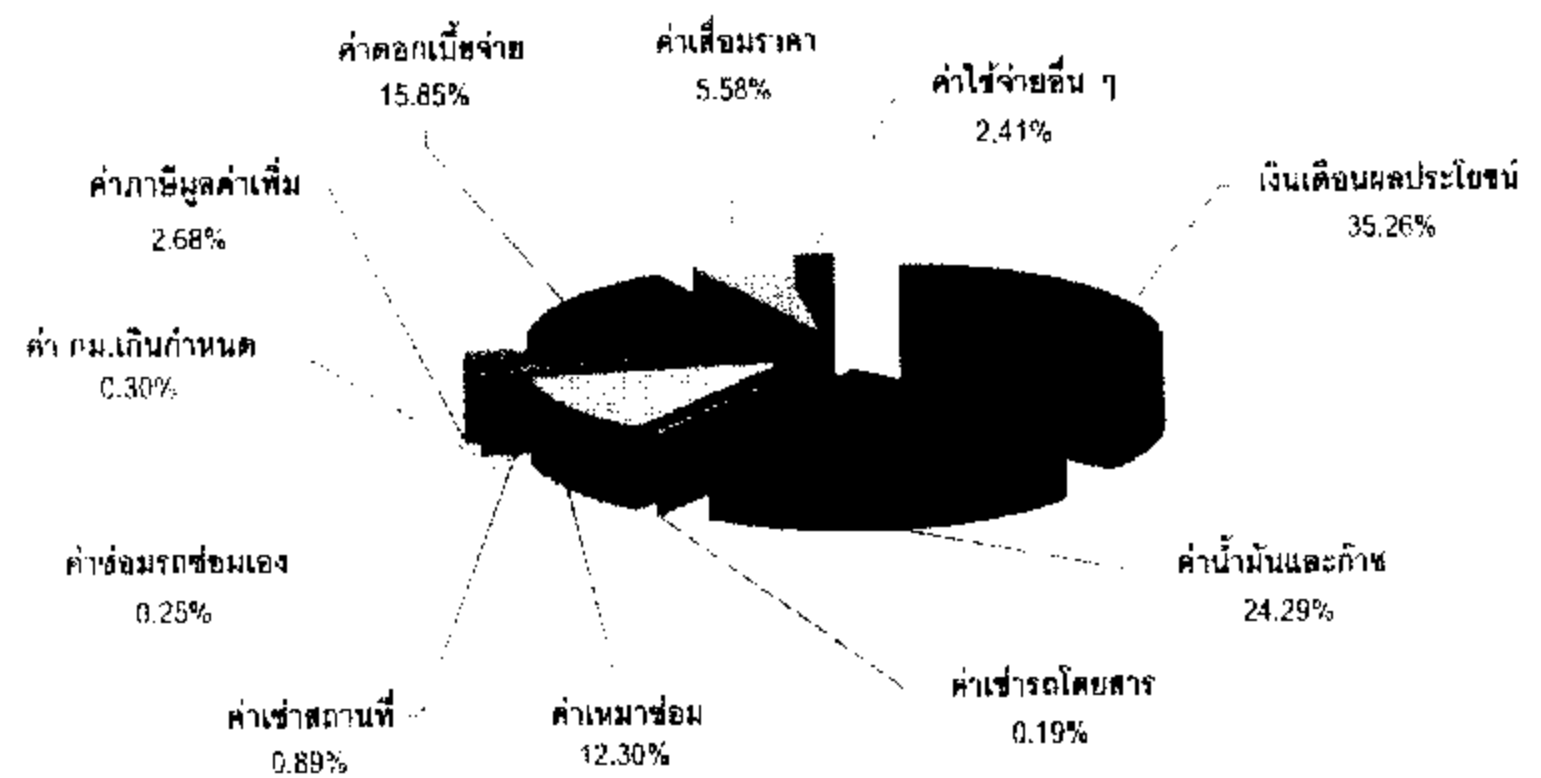
Structure of Revenues and Expenses

in 2006 (million baht)

รายการ	จำนวนเงิน
1. รายได้	
รถธรรมดา	2,377.642
รถปรับอากาศ	4,194.603
คูปอง บัตรเดือน	41.160
จากรถร่วม	93.912
จากรถตู้	72.133
จากรถเมล์เล็ก	3.625
อื่นๆ	174.169
รวม	6,957.244



รายการ	จำนวนเงิน
2. ค่าใช้จ่าย	
เงินเดือนผลประโยชน์	4,652.809
ค่าน้ำมันและก๊าซ	3,204.361
ค่าเช่ารถโดยสาร	24.820
ค่าเช่าซ่อม	1,622.777
ค่า กม. เกินกำหนด	39.622
ค่าซ่อมรถซ่อมเอง	32.582
ค่าเช่าสถานที่	117.535
ค่าภาษีมูลค่าเพิ่ม	353.638
ค่าคอกเบี้ยจ่าย	2,091.356
ค่าเสื่อมราคา	736.880
ค่าใช้จ่ายอื่นๆ	317.644
รวม	13,194.024



สรุปผลการดำเนินงาน

- ขาดทุนสุทธิ 6,236.780 ล้านบาท หรือเฉลี่ย 17.087 ล้านบาท/วัน
- ขาดทุน EBITDA 3,408.544 ล้านบาท หรือเฉลี่ย 9.338 ล้านบาท/วัน

หมายเหตุ ค่าก๊าซ 19.525 ล้านบาท/ปี

ผลการดำเนินงานปีงบประมาณ ๒๕๔๘ - ๒๕๔๙
Bus Service Performance in Fiscal Year 2005 - 2006

รายการ / Particulars	ปีงบประมาณ / Fiscal Year	
	2548 (2005)	2549 (2006)
1. รถประจำการ (เฉลี่ย/วัน) / Available Buses (average/day)		
- รถโดยสารธรรมดา / Regular Buses	1,673	1,674
- รถโดยสารปรับอากาศ / Air-Conditioned Buses	1,905	1,905
รวม / Total	3,578	3,579
2. รถวิ่งบริการ (เฉลี่ย/วัน) / Buses in services (average/day)		
- รถโดยสารธรรมดา / Regular Buses	1,562	1,545
- รถโดยสารปรับอากาศ / Air-Conditioned Buses	1,817	1,798
รวม / Total	3,379	3,343
3. เที่ยววิ่งรวม (เที่ยว) / Total Trips (trips)		
- รถโดยสารธรรมดา / Regular Buses	5,325,786	5,271,119
- รถโดยสารปรับอากาศ / Air-Conditioned Buses	5,839,706	5,682,487
รวม / Total	11,165,492	10,953,606
4. ระยะทางวิ่งรวม (กม.) / Services (Kilometers)		
- รถโดยสารธรรมดา / Regular Buses	126,330,140	126,350,345
- รถโดยสารปรับอากาศ / Air-Conditioned Buses	173,115,876	169,449,048
รวม / Total	299,446,016	295,799,393
5. การใช้น้ำมันเชื้อเพลิง (ลิตร) / Fuel Consumption (Litres)		
- รถโดยสารธรรมดา / Regular Buses	47,793,107	47,359,839
- รถโดยสารปรับอากาศ / Air-Conditioned Buses	92,946,542	89,715,420
รวม / Total	140,739,649	137,075,259
6. การใช้ก๊าซ (ลบ.ม.) / Gases Consumption (cu.metres)	2,471,133	2,514,852
7. จำนวนตั๋วที่ขายได้ (ใบ) / Number of Ticket Sold (pieces)		
7.1 รถโดยสารธรรมดา / Regular Buses		
- ตั้วม้วน / Rolled tickets	409,625,510	364,483,680
- คู่มือตั๋วโดยสาร / Coupon Tickets	760,698	459,940
รวม / Total	410,386,208	364,943,620
7.2 รถโดยสารปรับอากาศ / Air-Conditioned Buses		
- ตั้วม้วน / Rolled Tickets	302,149,854	278,907,142
- คู่มือตั๋วโดยสาร / Coupon Tickets	1,089,605	881,910
รวม / Total	303,239,459	279,789,052
7.3 รวมรถทั้งหมด / Total Buses		
- ตั้วม้วน / Rolled Tickets	711,775,364	643,390,822
- คู่มือตั๋วโดยสาร / Coupon Tickets	1,850,303	1,341,850
รวม / Total	713,625,667	644,732,672

หมายเหตุ : ได้คำนวณคู่มือตั๋วโดยสารเป็นตั้วม้วนแล้ว

Remark : The coupon ticket has been calculated in the rolled ticket.

ประจำปีงบประมาณ ๒๕๔๘ รวมทั้งองค์การฯ

เกิดขึ้นจริงเปรียบเทียบกับเป้าหมาย, ปีงบฯ ๒๕๔๘ และปีงบฯ ๒๕๔๗

รายการ / Particulars	(1)	(2)	(3)
	ปีงบฯ 49/FY2006	เป้าหมาย/Target	ปีงบฯ 48/FY2005
1. รายได้ค่าโดยสาร (บาท) / Bus Fare Revenues (Baht)	6,572,245,465	6,714,765,060	6,005,745,628
รายได้คูปอง+บัตรเดือน / Revenues from Advanced Tickets and Monthly Tickets	41,159,952	21,595,000	31,375,559
รวมค่าโดยสารทั้งหมด / Total Bus Fare Revenues	6,613,405,417	6,736,360,060	6,037,121,187
/วัน /day	18,118,919	18,455,781	16,540,058
/คัน/วัน /bus/day	5,420	5,617	4,895
2. รถประจำการ(คัน) / Available Buses	1,306,335	1,306,335	1,306,092
/วัน /day	3,579	3,579	3,578
3. รถออกวิ่ง(คัน) / Buses in Service	1,220,251	1,199,202	1,233,329
/วัน /day	3,343	3,285	3,379
% การออกวิ่ง % of Buses in Service	93	92	94
4. เที่ยววิ่งรวม(เที่ยว) / Number of Trips	10,953,606	10,692,133	11,165,492
/วัน /day	30,010	29,294	30,590
/คัน/วัน /bus/day	8.98	8.92	9.05
5. กม. ทำการ (กม.) / Service (km.)	295,799,393	287,186,688	299,446,016
/วัน /day	810,409	786,813	820,400
/คัน/วัน /bus/day	242	239	243
6. น้ำมันเชื้อเพลิง (ลิตร) / Fuel Consumption (Litres)	137,075,259	145,516,427	140,739,649
/วัน /day	375,549	398,675	385,588
/คัน/วัน /bus/day	114	123	115
กม./ลิตร km./litres	2.14	1.95	2.11
7. ก๊าซ (ลบ.ม.) / Gas (Cubic Metres)	2,514,852	2,596,428	2,471,133
/วัน /day	6,890	7,114	6,770
/คัน/วัน /bus/day	97	208	194
กม./ลบ.ม. Km./cu.metres	1.15	1.10	1.17
8. จำนวนตั๋ว (ใบ) / Number of Tickets Sold (pieces)	643,390,822	637,543,042	711,775,364
/วัน /day	1,762,715	1,746,693	1,950,069
9. คูปองตั๋วโดยสาร / Coupon Tickets	1,341,850	-	1,850,303
/วัน /day	3,676	-	5,069
10. รวมตั๋วทั้งหมด / Total Tickets	644,732,672	637,543,042	713,625,667
/วัน /day	1,766,391	1,746,693	1,955,139
/คัน/วัน /bus/day	528	532	579

(4) ปีงบฯ 47/FY2004	(1) - (2)		(1) - (3)		(1) - (4)	
	ผลต่าง/Differences	%	ผลต่าง/Differences	%	ผลต่าง/Differences	%
5,086,604,308	(142,519,595)	(2.12)	566,499,837	9.43	1,485,641,157	29.21
574,063,826	19,564,952	90.60	9,784,393	31.18	(532,903,874)	(92.83)
5,660,668,134	(122,954,643)	(1.83)	576,284,230	9.55	952,737,283	16.83
15,466,306	(336,862)	(1.83)	1,578,861	9.55	2,652,613	17.15
4,532	(198)	(3.52)	525	10.72	888	19.60
1,317,164	-	-	243	0.02	(10,829)	(0.82)
3,599	-	-	1	0.02	(20)	(0.55)
1,249,181	21,049	1.76	(13,078)	(1.06)	(28,930)	(2.32)
3,413	58	1.76	(36)	(1.06)	(70)	(2.05)
95	2	1.76	(1)	(1.08)	(1)	(1.51)
11,103,249	261,473	2.45	(211,886)	(1.90)	(149,643)	(1.35)
30,337	716	2.45	(581)	(1.90)	(327)	(1.08)
8.89	0.06	0.68	(0.08)	(0.85)	0	0.99
294,400,338	8,612,705	3.00	(3,646,623)	(1.22)	1,399,055	0.48
804,373	23,596	3.00	(9,991)	(1.22)	6,037	0.75
236	3	1.22	(0)	(0.16)	7	2.86
140,483,588	(8,441,168)	(5.80)	(3,664,390)	(2.60)	(3,408,329)	(2.43)
383,835	(23,126)	(5.80)	(10,039)	(2.60)	(8,286)	(2.16)
114	(9)	(7.32)	(1)	(0.87)	-	-
2.08	0.19	9.74	0.03	1.42	0.06	2.88
2,256,216	(81,576)	(3.14)	43,719	1.77	258,636	11.46
6,165	(223)	(3.14)	120	1.77	725	11.77
176	(11)	(5.29)	3	1.55	21	11.93
1.20	0.05	4.55	(0.02)	(1.71)	(0.05)	(4.17)
676,558,388	5,847,780	0.92	(68,384,542)	(9.61)	(33,167,566)	(4.90)
1,848,520	16,021	0.92	(187,355)	(9.61)	(85,806)	(4.64)
79,349,613	1,341,850	-	(508,453)	(27.48)	(78,007,763)	(98.31)
216,802	3,676	-	(1,393)	(27.48)	(213,126)	(98.30)
755,908,001	7,189,630	1.13	(68,892,995)	(9.65)	(111,175,329)	(14.71)
2,065,322	19,698	1.13	(188,748)	(9.65)	(298,932)	(14.47)
605	(3)	(0.62)	(50)	(8.69)	(77)	(12.69)

ประจำปีงบประมาณ ๒๕๕๙ รวมทั้งองค์การฯ
เกิดขึ้นจริงเปรียบเทียบกับประมาณการ

รายการ / Particulars	รถโดยสารธรรมดา/Regular Buses			
	ประมาณการ/ Estimated	เกิดจริง/Actual	ผลต่าง/ Differences	%
1. รายได้ค่าโดยสาร (บาท) /Bus Fare Revenues (Baht)	2,159,177,760	2,377,641,997	218,464,237	10.12
รายได้คูปอง+บัตรเดือน / Revenues from Advanced Tickets and Monthly Tickets	6,296,647	9,075,130	2,778,483	44.13
รวมค่าโดยสารทั้งหมด / Total Bus Fare Revenues	2,165,474,407	2,386,717,127	221,242,720	10.22
/วัน /day	5,932,807	6,538,951	606,144	10.22
/คัน/วัน /bus/day	3,944	4,231	287	7.29
2. รถประจำการ (คัน) / Available Buses	611,010	611,010	-	-
/วัน /day	1,674	1,674	-	-
3. รถออกวิ่ง (คัน) / Buses in Service	549,096	564,091	14,995	2.73
/วัน /day	1,504	1,545	41	2.73
% การออกวิ่ง % of Buses in Service	90	92	2	2.73
4. เที่ยววิ่งรวม (เที่ยว) / Number of Trips	5,076,845	5,271,119	194,274	3.83
/วัน /day	13,909	14,441	532	3.83
/คัน/วัน /bus/day	9.25	9.34	0.10	1.07
5. กม.ทำการ (กม.) / Service (km.)	123,104,806	126,350,345	3,245,539	2.64
/วัน /day	337,273	346,165	8,892	2.64
/คัน/วัน /bus/day	224	224	(0)	(0.09)
6. น้ำมันเชื้อเพลิง (ลิตร) / Fuel Consumption (Litres)	50,239,097	47,359,839	(2,879,258)	(5.73)
/วัน /day	137,641	129,753	(7,888)	(5.73)
/คัน/วัน /bus/day	91	84	(8)	(8.24)
กม./ลิตร km./litres	2.45	2.67	0.22	8.88
7. ก๊าซ (ลบ.ม.) / Gas (Cubis Metres)	-	-	-	-
/วัน /day	-	-	-	-
/คัน/วัน /bus/day	-	-	-	-
กม./ลบ.ม. Km./cu.metres	-	-	-	-
8. จำนวนตั๋ว (ใบ) / Number of Tickets Sold	360,238,209	364,483,680	4,245,471	1.18
/วัน /day	986,954	998,585	11,631	1.18
9. คูปองตั๋วโดยสาร / Coupon Tickets	-	459,940	459,940	-
/วัน /day	-	1,260	1,260	-
10. รวมตั๋วทั้งหมด / Total Tickets	360,238,209	364,943,620	4,705,411	1.31
/วัน /day	986,954	999,846	12,892	1.31
/คัน/วัน /bus/day	656	647	(9)	(1.39)

รถโดยสารปรับอากาศ / Air-conditioned Buses				รถรวมทั้งหมด / Total Buses			
ประมาณการ/ Estimated	เกิดจริง/Actual	ผลต่าง/ Differences	%	ประมาณการ/ Estimated	เกิดจริง/Actual	ผลต่าง/ Differences	%
4,555,587,300	4,194,603,468	(360,983,832)	(7.92)	6,714,765,060	6,572,245,465	(142,519,595)	(2.12)
15,298,353	32,084,822	16,786,469	109.73	21,595,000	41,159,952	19,564,952	90.60
1,570,885,653	4,226,688,290	(344,197,363)	(7.53)	6,736,360,060	6,613,405,417	(122,954,643)	(1.83)
12,522,974	11,579,968	(943,006)	(7.53)	18,455,781	18,118,919	(336,862)	(1.83)
7,031	6,442	(589)	(8.38)	5,617	5,420	(198)	(3.52)
695,325	695,325	-	-	1,306,335	1,306,335	-	-
1,905	1,905	-	-	3,579	3,579	-	-
650,106	656,160	6,054	0.93	1,199,202	1,220,251	21,049	1.76
1,781	1,798	17	0.93	3,285	3,343	58	1.76
93	94	1	0.93	92	93	2	1.76
5,615,288	5,682,487	67,199	1.20	10,692,133	10,953,606	261,473	2.45
15,384	15,568	184	1.20	29,294	30,010	716	2.45
8.64	8.66	0.02	0.26	8.92	8.98	0.06	0.68
164,081,882	169,449,048	5,367,166	3.27	287,186,688	295,799,393	8,612,705	3.00
449,539	464,244	14,705	3.27	786,813	810,409	23,596	3.00
252	258	6	2.32	239	242	3	1.22
95,277,330	89,715,420	(5,561,910)	(5.84)	145,516,427	137,075,259	(8,441,168)	(5.80)
261,034	245,796	(15,238)	(5.84)	398,675	375,549	(23,126)	(5.80)
149	139	(10)	(6.71)	123	114	(9)	(7.32)
1.69	1.86	0.17	10.06	1.95	2.14	0.19	9.74
2,596,428	2,514,852	(81,576)	(3.14)	2,596,428	2,514,852	(81,576)	(3.14)
7,114	6,890	(223)	(3.14)	7,114	6,890	(223)	(3.14)
208	197	(11)	(5.29)	208	197	(11)	(5.29)
1.10	1.15	0.05	4.55	1.10	1.15	0.05	4.55
277,304,833	278,907,142	1,602,309	0.58	637,543,042	643,390,822	5,847,780	0.92
759,739	764,129	4,390	0.58	1,746,693	1,762,715	16,021	0.92
-	881,910	881,910	-	-	1,341,850	1,341,850	-
-	2,416	2,416	-	-	3,676	3,676	-
277,304,833	279,789,052	2,484,219	0.90	637,543,042	644,732,672	7,189,630	1.13
759,739	766,545	6,806	0.90	1,746,693	1,766,391	19,698	1.13
427	426	(0)	(0.04)	532	528	(3)	(0.62)

บทความวิชาการ

บทความวิชาการเรื่อง “ถึงเวลาหรือระบบรถร่วมบริการ”

โดย สิทธิชัย ฝรั่งทอง

วิทยาลัยเซาธ์อีสท์บางกอก

กรุงเทพมหานคร วันจันทร์ที่ 7 พฤศจิกายน พ.ศ. 2548

เหตุการณ์รถเอกชนร่วมบริการภายใต้การกำกับดูแลของ ขสมก.เกิดอุบัติเหตุร้ายแรงจนทำให้มีผู้เสียชีวิตเกิดขึ้นบ่อยครั้ง แต่ที่สะท้อนใจเห็นจะเป็นเหตุการณ์รถเอกชนร่วมบริการ สาย 30 ขับรถทับร่างนายทวีพร ทองคำใบ อายุ 55 ปี นักวิชาการช่างศิลป์ 7 สำนักวิชาการและมาตรฐานการศึกษา กระทรวงศึกษาธิการ จนเสียชีวิต

คำถามก็คือว่า ต้องรอให้ตายกันอีกกี่ศพจึงจะไม่เกิดเหตุการณ์แบบนี้อีก เมื่อพิจารณาภาพรวมของรถร่วมบริการทั้งมินิบัส และรถร่วมปรับอากาศก็จะพบว่า มีปัญหาที่สะสมกันมายาวนานจนกลายเป็นภาพชินตาของผู้คนในสังคมไทย อาทิ

1.สภาพรถร่วมที่นำมาวิ่งรับส่งผู้โดยสารไม่ต่างกับเศษเหล็กเคลื่อนที่ ไม่มีความปลอดภัยในชีวิต และทรัพย์สิน การแต่งกาย กิริยามารยาทของพนักงานขับรถและพนักงานเก็บค่าโดยสาร เหมือนขาดการอบรม

2.ก่อกมลภาวะที่เป็นพิษทั้งควันดำและเสียง ในย่านเมืองและชุมชน

3.ภายในรถร่วมปรับอากาศสกปรก มีเชื้อรา แบคทีเรีย และก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ปะปนอยู่ ทำให้มีอาการเวียนศีรษะหายใจไม่สะดวก

4.มีการเก็บค่าโดยสารเกินราคา ซึ่งอาจจะอ้างว่าไม่มีสตางค์ทอน

5.ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรทำให้จราจรติดขัดและประสบอุบัติเหตุ

6.ไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบของ ขสมก.โดยไม่วิ่งตามเส้นทางที่ได้รับสัมปทาน เมื่อวิ่งไปได้ครึ่งทางก็ไล่ผู้โดยสารลง เวลาผู้โดยสารขึ้นลงก็จะเร่งให้เร็วๆ จอดไม่ตรงป้าย ขับรถแข่งกันเพื่อให้ได้รอบมากๆ

ถึงแม้ว่าทาง ขสมก.จะมีมาตรการลงโทษสถานหนักจนถึงขั้นยกเลิกสัมปทานทันที หรือรถเอกชนร่วมบริการรายใด ไม่สามารถปฏิบัติตามข้อตกลงร่วมกัน ก็จะระงับพิจารณาการร้องขอจากผู้ประกอบการ ในทุกกรณี แต่ปัญหาต่างๆ เหล่านี้ ก็ยังไม่ได้รับการแก้ไขในลักษณะที่ทำให้เป็นจริง ทั้งที่ระบบขนส่งมวลชนเป็นสิ่งที่รัฐจัดไว้ก็เพื่อให้เป็นสวัสดิการทางเลือกของคนจน ทำให้ประชาชนเดินทางได้สะดวกรวดเร็วปลอดภัย และลดภาวะจราจรติดขัด

ประเด็นที่น่าจะพิจารณาต่อไปคือว่า ในอนาคตแม้ว่าจะมีแนวคิดจัดตั้งองค์การบริหารระบบขนส่งมวลชน (เอ็มทีเอ) ที่จะยุบรวม ขสมก. รฟม. เรือโดยสาร ในกรุงเทพฯ และปริมณฑล น่าจะมีการพิจารณาถึงมาตรฐานความปลอดภัยของประชาชนไว้ด้วย และ ขสมก.จะมีวิธีบริหารจัดการปัญหาเฉพาะหน้ากับเหตุการณ์แบบนี้ที่อาจจะเกิดขึ้นอีกอย่างไร? อย่าคิดแต่เพียงยุบรวมกันเท่านั้น

ประเด็นต่อมาคือ ทั้งที่รัฐบาลรณรงค์ให้ประหยัดพลังงานให้ทุกคนหันมาใช้บริการรถประจำทางสาธารณะ แต่มาตรฐานคุ้มครองความปลอดภัยในชีวิตทรัพย์สินและความสูญเสียของประชาชนยังต่ำมาก อยากให้ท่านผู้บริหารดูแลหน่วยงานแห่งนี้ ลองทำตัวเหมือนประชาชนทั่วไปใช้บริการรถร่วมดู ก็จะรู้ว่าเหมือนกับบ้านที่กรายงานที่อ่านในห้องสี่เหลี่ยมหรือไม่

อย่างไรก็ตาม ข้อคิดที่อยากจะฝากไว้ก็คือ ตั้งแต่ปี 2551 เป็นต้นไปจะทยอยหมดอายุสัมปทานรถร่วม ก็ควรจะกำหนดปรับปรุงแก้ไขสัญญาการเข้าร่วมเดินรถของเอกชนทุกราย อาจกำหนดระยะเวลาสัมปทานทุก 5 ปี และใช้มาตรการลงโทษรถเอกชนร่วมบริการให้หนักและเด็ดขาด กรณีที่มีการฝ่าฝืนกระทำผิดสัญญา โดยเฉพาะในเรื่องอุบัติเหตุร้ายแรงที่เกิดขึ้นกับผู้โดยสาร ก็ควรพิจารณาดำเนินการยกเลิกสัมปทานทันที พร้อมทั้งเปิดโอกาสให้ผู้ประกอบการรายอื่นเข้ามาแทนที่ รวมทั้งบังคับให้บริษัทที่ร่วมรับสัมปทานทุกบริษัท ต้องมีการจัดทำระบบคุณภาพ หรือ ISO

ควรจะมีการปรับปรุงหน่วยงานรับเรื่องร้องทุกข์ โดยนำข้อร้องเรียนมาปรับปรุงระบบการทำงานให้มีความรวดเร็ว เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดปัญหาซ้ำ (Corrective Action) มิใช่รับทราบแต่ขาดการกระทำที่ต่อเนื่อง และแต่งตั้งให้มีผู้ตรวจการ เป็นผู้คอยดูแลสอดส่องพฤติกรรมของรถร่วม รถร่วมปรับอากาศ และรถ ขสมก.รวมทั้งประสานความร่วมมือกับหน่วยงานอื่น ร่วมกันติดตามสอดส่อง หรือให้รางวัลสำหรับผู้แจ้งเบาะแสพฤติกรรมรถร่วมด้วยความประมาทไม่เคารพกฎจราจร

ถึงเวลาแล้วที่ ขสมก.และทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องจะต้องร่วมมือกันกำจัดจุดอ่อนในสังคมไทย เพื่อให้คุณภาพชีวิตของประชาชนดีขึ้น จะได้ไม่ต้องสูญเสียคนดีอีก และต้องพลิกสถานการณ์เร่งสร้างคุณภาพการบริการที่ดี อย่าให้หน่วยงานของรัฐไปสร้างปัญหาให้สังคมเพิ่มมากขึ้นเลยครับ ขณะนี้ปัญหาสังคมและเศรษฐกิจ ประชาชนก็จะรับไม่ไหวอยู่แล้ว

ข่าวจากสื่อมวลชน

ระอาอุบัติเหตุ "รถร่วม" ขสมก.ฮึม! เล่นบทโหดยกเลิกสัญญา

นอกจากปัญหาการบริหารงานที่ไม่มีประสิทธิภาพเพียงพอ ซึ่งทำให้ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ หรือ ขสมก. ต้องประสบกับภาวะขาดทุนชนิดป่นปี้ทุกปีแล้ว ปัญหาใหญ่อีกอย่างของ รัฐวิสาหกิจแห่งนี้ ดูจะหนีไม่พ้นเรื่อง "การบริการ" ที่ได้รับการร้องเรียนจากประชาชนผู้ให้บริการอย่างมากมายในแต่ละวัน และต่างฟันธงว่าเข้าชั้น "ห่วย" ชนิดเสมอดันเสมอปลาย

แต่ปัญหาใหญ่ที่สุดของ ขสมก. ที่ขณะนี้กำลังเป็นประเด็นที่สร้างความเสื่อมเสียให้กับ ขสมก. เป็นอย่างมาก ก็คือปัญหาเรื่อง "อุบัติเหตุ" ที่เกิดขึ้นซ้ำแล้วซ้ำอีก ไม่ว่าจะเป็นรถเมล์ของ ขสมก.เอง หรือรถร่วมบริการ ต่างพากันขยันท่ออุบัติเหตุแทบไม่เว้นแต่ละวัน โดยมีผู้โดยสารและผู้ใช้รถใช้ถนนรับบทเป็น "เหยื่อ" สังกเวียงให้กับความประมาทและความซุ่มซ่ามของคนขับ

ลองมาไล่เรียงดูโดยนับเฉพาะอุบัติเหตุสะเทือนขวัญ ที่เป็นข่าวครึกโครมทางหน้าหนังสือพิมพ์ ก็เช่น เมื่อวันที่ 18 พ.ค. ที่ผ่านมา รถร่วมบริการสาย 109 พุ่งชนเสาไฟฟ้าบริเวณปากซอยรามคำแหง 8 เขตบางกะปิ เป็นเหตุให้ผู้โดยสารเสียชีวิตอนาคารถ 1 ศพ และบาดเจ็บอีกกระนาวถึง 27 คน ส่วนไซเฟอร์ตีนิผีแผ่นหนีไปได้ตามระเบียบ

ต่อมาเมื่อวันที่ 18 ต.ค. รถร่วมบริการ สาย 30 ซึ่งชน นายทวีพร ทองคำใบ อายุ 55 ปี นักวิชาการช่างศิลป์ 7 ว สำนักงานคณะกรรมการการศึกษาขั้นพื้นฐาน จนเสียชีวิตสยองของขณะนายทวีพรกำลังปั่นจักรยานไปทำงาน ซึ่งอุบัติเหตุครั้งนี้สร้างความสูญเสียอย่างใหญ่หลวงให้กับวงการช่างศิลป์ไทย เนื่องจากนายทวีพรถือเป็นบุคลากรที่มีคุณค่าของกระทรวงศึกษาธิการที่มีฝีมือระดับชาติ สร้างผลงานสำคัญ ๆ ไว้มากมาย อาทิ ออกแบบตราไปรษณียากรที่ระลึกงานฉลองสิริราชสมบัติครบ 50 ปี ตราไปรษณียากร 200 ปี พระบรมราชสมภพพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 4 ตราไปรษณียากร ฉลอง 4 รอบ สมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี และตราไปรษณียากรชุดเรือพระที่นั่ง รวมทั้งการออกแบบปกหนังสือวันเด็กแห่งชาติทุกปี

ถัดมาอีกแค่ไม่กี่วัน คือวันที่ 24 ต.ค. รถร่วมบริการชนประสานงากันเอง ระหว่างรถร่วมปรับอากาศสาย 139 กับรถร่วมบริการสาย 38 เหตุเกิดบริเวณแยกประตูน้ำ ถนนเพชรบุรี เขตราชเทวี แนนอนผู้รับเคราะห์เป็นผู้โดยสารในรถทั้งสองคันที่ได้รับบาดเจ็บรวม 21 คน โชคดีงานนี้ไม่มีใครถึงกับต้องสังเวียงชีวิต

เหตุการณ์ต่อมาเป็นคิวของ รถร่วมบริการสาย 25 ที่เฉี่ยวชนรถจักรยานยนต์ของ นายสุรัชย์ อธิพิงศ์ชัย อายุ 52 ปี บริเวณปากซอยสุขุมวิท 42/1 เขตคลองเตย เมื่อวันที่ 2 พ.ย. เป็น

เหตุให้ “น้องเอิร์ธ” ด.ช.ธนะวิทย์ อธิพิงศ์ชัย อายุ 12 ขวบ ลูกชายที่เรียนอยู่ชั้น ป.6 ซึ่งนั่งซ้อนท้ายมาด้วยได้รับบาดเจ็บสาหัส จนแพทย์เกือบจะต้องตัดขาทั้งกลายเป็นคนพิการ

และอุบัติเหตุสุดสะเทือนขวัญเมื่อปลายปี 2545 ที่ รถร่วมบริการสาย 1141 ก่อวีรกรรมโหดด้วยการขับแย่งผู้โดยสารกัน จนทำให้รถเสียหลักพุ่งข้ามเกาะกลางเสยเข้ากับรถคันอื่น ๆ หลายคัน ส่งผลให้มีผู้เสียชีวิตพร้อมกันถึง 7 ศพรวม บาดเจ็บอีกเพียบ ซึ่งหนึ่งในผู้เสียชีวิตมี พ.ญ.บุญทริกา ลิตติรานนท์ แพทย์ประจำ รพ.พระประแดง จ.สมุทรปราการ รวมอยู่ด้วย โดยเหตุการณ์ครั้งนี้ทางพ่อแม่ของแพทย์หญิงได้ฟ้องเรียกค่าเสียหายจากพนักงานขับรถคันที่ก่อเหตุ และบริษัทเจ้าของรถ รวมทั้งยังฟ้อง ขสมก. เป็นจำเลยร่วมด้วย กระทั่งศาลแพ่งมีคำพิพากษาเมื่อปลายปี 2547 ให้จำเลยทั้งหมดร่วมกันชดเชยค่าเสียหายให้แก่โจทก์เป็นเงินเกือบ 6 ล้านบาท

ปัญหาทั้งหลายทั้งปวงที่กล่าวมาข้างต้น โดยเฉพาะปัญหาเรื่องอุบัติเหตุ เชื่อว่าเป็นเหตุผลส่วนหนึ่งที่ส่งผลให้ นายป๋อศักดิ์ เศรษฐบุตร ถูกเลิกจ้างและพ้นจากเก้าอี้ ผู้อำนวยการ ขสมก. พร้อมกันนี้ทางกระทรวงคมนาคมได้เร่งออกมาตรการ “ล้อมคอก” เพื่อลดอุบัติเหตุบนท้องถนนจากรถโดยสารประจำทาง รวมทั้งปรับปรุงการให้บริการและนโยบายหลายอย่างใน ขสมก. ถึงขนาดมีกระแสข่าวว่า จะมีการ “ล้างไฟ” สัมปทานรถร่วมบริการทั้งหมด

เกี่ยวกับเรื่องนี้ นายปิยะพันธ์ จัมปาสุต อธิบดีกรมการขนส่งทางบก กล่าวปฏิเสธว่า ขวดยกเลิกล้างไฟสัมปทานรถร่วมบริการทั้งหมดไม่เป็นความจริง โดย ขสมก.จะดำเนินการเพียงการปรับเปลี่ยนเส้นทางเดินรถ จึงขอให้ผู้ประกอบการไม่ต้องตกใจ เพราะการปรับเปลี่ยนเส้นทางถือเป็นสิ่งจำเป็น เนื่องจากที่ผ่านมา การเดินรถของ ขสมก. และรถร่วมบริการไม่ได้มีการปรับเปลี่ยนเส้นทางมานานแล้ว ขณะที่เมืองและชุมชนมีการเติบโตมากขึ้น จึงควรมีการปรับเส้นทางให้สอดคล้องกับความต้องการของผู้ใช้บริการรถสาธารณะมากขึ้นด้วย

สำหรับ 3 มาตรการที่ภาครัฐจะขอให้ผู้ประกอบการรถร่วมบริการของ ขสมก.ปฏิบัติตามนั้น ประกอบด้วย การปรับปรุงสภาพรถที่ได้มาตรฐานความปลอดภัย หลังจากตั้งแต่วันที่ 1-6 พ.ย. ที่ผ่านมา กรมฯ ได้ส่งวิศวกรออกตรวจสอบสภาพรถจำนวน 390 คัน ของรถร่วมบริการ พบว่ามีรถที่ผ่านมาตรฐานความปลอดภัยเพียง 206 คัน และมีรถที่ไม่ผ่านมาตรฐานความปลอดภัยรวม 184 คัน โดยมาตรการเบื้องต้นจะไม่อนุญาตให้รถที่ไม่ผ่านมาตรฐานออกมาวิ่งรับส่งผู้โดยสาร จนกว่าจะมีการปรับปรุงให้รถมีความพร้อมมากขึ้น

ส่วนเรื่องของพนักงานขับรถ กรมการขนส่งทางบก จะร่วมกับ ขสมก. จัดการฝึกอบรมให้แก่พนักงานขับรถทั้ง ขสมก. และรถร่วมบริการ ซึ่งการอบรมจะครอบคลุมถึงการตรวจสอบสภาพความพร้อมของผู้ขับทางด้านจิตวิทยา ว่ามีอารมณ์และวุฒิภาวะพร้อมที่จะขับรถให้บริการหรือไม่

และสุดท้ายเรื่องสภาพการว่างงาน เนื่องจากที่ผ่านมา รถร่วมบริการบางสายมีการให้ผลตอบแทนแก่ผู้ขับในลักษณะขับรถมากก็มีรายได้มาก จึงทำให้ผู้ขับรถบางคนทำงานควบ 2 กะ รวมถึงการให้ผลตอบแทนแก่พนักงานเก็บค่าโดยสารในลักษณะของค่าคอมมิสชันจากการจำหน่ายตั๋ว ทำให้รถร่วมบริการพยายามที่จะมีการทำรอบวิ่งเพื่อทำรายได้ ซึ่งเป็นสาเหตุที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุในอดีต ดังนั้นกรมฯ จะขอให้ ขสมก. เจรจากับคู่สัญญาสัมปทานรถร่วมแต่ละราย เพื่อให้ปรับปรุงสภาพการว่างมาเป็นเงินเดือนตายตัว เชื่อว่าจะทำให้ปัญหาการวิ่งแข่งของรถร่วมหมดไป และจะส่งผลให้อุบัติเหตุลดน้อยลงไปด้วย

พล.อ.ชัยนันทน์ เจริญศิริ รมช.คมนาคม กล่าวถึงแผนการปรับปรุงระเบียบรถโดยสารประจำทางของ ขสมก.และรถร่วมบริการ เพื่อลดอุบัติเหตุบนท้องถนนว่า ได้เรียกผู้บริหาร ขสมก. และผู้รับสัมปทานรถร่วมบริการมาหารือร่วมกัน โดยจะยกเลิกเส้นทางสัมปทานรถเอกชนร่วมบริการใหม่ทั้งหมด และกำหนดเงินเดือนให้กับพนักงานขับรถ เพื่อลดปัญหาการวิ่งนับเที่ยวและแบ่งรายได้เป็นเปอร์เซ็นต์ การสร้างแรงจูงใจ โดยการเพิ่มเบี้ยขยันให้ และปรับปรุงคุณภาพรถ โดยการแก้ไขกฎระเบียบทั้งหมดให้เสร็จภายใน 3 เดือน

ทางด้าน นายวิโรจน์ นีละโยธิน หัวหน้ากองประชาสัมพันธ์ ขสมก. กล่าวตอบท้ายว่า ขณะนี้ ขสมก.ได้ปรับปรุงแก้ไขสัญญาการเข้าร่วมเดินรถของเอกชนทุกรายใหม่ จะใช้มาตรการลงโทษรถร่วมฯสถานหนักและเด็ดขาด หากฝ่าฝืนกระทำผิดสัญญา โดยเฉพาะในเรื่องอุบัติเหตุร้ายแรงที่เกิดขึ้นกับผู้โดยสาร จะเริ่มตั้งแต่พักรถ งดปฏิบัติหน้าที่ และยกเลิกสัญญาทันที ส่วนความผิดในด้านคุณภาพบริการ จะเริ่มด้วยการตักเตือนและปรับ แต่หากทำผิดบ่อยครั้งจะใช้มาตรการลงโทษถึงขั้นพักรถและยกเลิกสัญญาเช่นกัน หากกรณีผู้ประกอบการรถร่วมฯ ไม่เห็นด้วยสามารถอุทธรณ์ขอความเป็นธรรมต่อคณะ กรรมการอุทธรณ์ของ ขสมก.ได้.

จาก หนังสือพิมพ์ เดลินิวส์ ฉบับวันที่ 9 พ.ย. 2548

โห!! 30 ปีค่า "รถเมล์" ขึ้น 10 เท่า จาก "75 สตางค์ เป็น 7 บาท

ในวันที่ 15 ม.ค. นี้จะเป็นอีกวาระหนึ่งที่คนกรุงที่ใช้บริการรถเมล์กว่า 8 ล้านคนยังลุ้น ๆ กัน อยู่ว่าจะต้องควักกระเป๋าจ่ายค่ารถเมล์เพิ่มอีกเท่าไรนับแต่องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ หรือ ขสมก. ซึ่งเป็นหน่วยงานหลักในการให้บริการระบบขนส่งมวลชนประเภทสำหรับคนกรุงเทพฯ มายาวนานกว่า 31 ปี ขสมก. เริ่มให้บริการรถโดยสารประจำทางแก่คนกรุงเทพฯ มาตั้งแต่ปี 2519 ในช่วงแรกเป็นการให้บริการในนามบริษัทมหานคร ขนส่ง จำกัด ซึ่งมีรัฐถือหุ้นอยู่ 51 เปอร์เซ็นต์ และมีเอกชนที่เดินรถอยู่ก่อนหน้านี้จำนวน 24 บริษัท มาร่วมถือหุ้นอีก 49 เปอร์เซ็นต์ ผูกขาดการให้บริการในเขตกรุงเทพฯ และขยายออกสู่จังหวัดปริมณฑล นนทบุรี สมุทรปราการ ปทุมธานี

ตั้งแต่มีการก่อตั้งเป็น ขสมก. คนกรุงเริ่มควักกระเป๋าจ่ายค่ารถเมล์ ครั้งแรก มีการแบ่งเก็บค่าโดยสารเป็นโซน โดยคิดค่ารถโดยสารรถร้อน ถ้าวิ่งในโซนเก็บ 75 สตางค์ ถ้านอกโซนเก็บเพิ่มอีก 50 สตางค์ หลังจากนั้นมีการปรับรูปแบบมาคิดค่าโดยสารตามระยะทาง

ในปี 2523 โดย 10 กิโลเมตรแรก เก็บ 1 บาท ตลอดสายไม่เกิน 2 บาท

จากนั้นในปี 2524 ปรับ เพิ่มค่าโดยสาร โดย 10 กิโลเมตรแรก 2 บาท ตลอดสายไม่เกิน 3 บาท และถัดมาอีก 1 ปี

ในปี 2525 เปลี่ยนอัตราค่าเก็บเป็น 10 กิโลเมตรแรก 1.50 บาท และทุก ๆ 10 กิโลเมตร ถัดไป เก็บเพิ่มอีก 1 บาท ใช้อัตรานี้

มาจนถึงปี 2528 จึงเปลี่ยนเป็นเก็บค่าโดยสารอัตราเดียวตลอดสาย โดยเก็บ 2 บาทตลอดสาย

จนถึง ปี 2531 ปรับราคาขึ้นเป็น 3 บาทตลอดสาย และขยับขึ้นเป็น 3.50 บาทตลอดสาย

ในปี 2535 ที่ถูกตรึงราคาไว้เป็นเวลานานจนถึงปี 2547 หรือกว่า 11 ปี จึงได้ปรับขึ้นเป็น 4 บาทตลอดสายและอีก 1 ปีต่อมาในปี 2548 ค่ารถเมล์ปรับขึ้น 2 ครั้ง คือปรับในเดือน พ.ค. เป็น 5 บาท และเดือน ก.ค. ปรับเป็น 6 บาทตลอดสาย หลังจากนั้นในปี 2549 ปรับขึ้น เป็น 7 บาท และยังคงตรึงราคามาจนถึงปัจจุบันนี้

ในขณะที่การให้บริการรถโดยสารมีความหลากหลายมากขึ้น ซึ่งในส่วนของรถ ขสมก. ก็มีรถปรับอากาศครีมน้ำเงิน และรถปรับอากาศยูโรโทให้บริการ ซึ่งอัตราค่าโดยสารจะสูงกว่ารถร้อน และด้วยการให้บริการของขสมก. เพียงหน่วยงานเดียวที่มีรถให้บริการอยู่ประมาณ 2,000 คันไม่เพียงพอรองรับการให้บริการคนกรุงกว่า 10 ล้านคน จึงมีการให้สัมปทานเส้นทางแก่บริษัทเอกชนร่วมเดินรถอีกประมาณ 3,500 คัน นอกจากนี้ยังมีรถประเภทอื่น เช่น มินิบัส รถตู้โดยสาร วิ่งให้บริการแก่ประชาชนในลักษณะของรถโดยสารประจำทางด้วย

ทุกครั้งที่ผ่านมากการอ้างเหตุผลเพื่อปรับขึ้นค่าโดยสารจะอิงอยู่กับราคาน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นหลักแม้ว่าค่าโดยสารที่เก็บอยู่ในขณะนี้จะไม่สะท้อนความเป็นจริง เพราะราคาน้ำมันปรับราคาสูงขึ้นตลอดเวลาแต่ค่าโดยสารก็ถูกกำหนดโดยนโยบายภาครัฐตลอดเวลา ซึ่งทำให้ ขสมก. ซึ่งเป็นหน่วยงานในกำกับของรัฐต้องแบกรับภาระหนี้สินกว่า 50,000 ล้านบาทในปัจจุบัน ซึ่งก็ไม่ใช่เพียงแค่เหตุผลของต้นทุนน้ำมันเท่านั้น ยังมีปัญหาอื่น ๆ ร่วมด้วย ในขณะที่ภาคเอกชนหรือรถร่วมบริการกลับได้รับพิจารณาให้ปรับขึ้นค่าโดยสารบ่อยครั้งกว่าขสมก. ด้วยเหตุผลที่ว่าภาคเอกชน มีต้นทุนที่สูงกว่า แต่ในขณะที่คนกรุงอีกกว่าครึ่งต้องฝากชีวิตในการใช้บริการรถร่วมฯ เพราะบางเส้นทางไม่มีรถขสมก. ให้บริการ หรือต้องรอรถนาน ก็มีสภาพอย่างที่เราเห็นกันอยู่ในปัจจุบัน ซึ่งในขณะที่มีการอนุมัติปรับขึ้นราคาโดยมีเงื่อนไขต่าง ๆ ว่าจะต้องปรับปรุงรถให้ดีขึ้น พฤติกรรมการขับขี่ของพนักงานขับรถ หรือพนักงานเก็บค่าโดยสารก็ไม่ใช่เหตุเป็นผลที่คนกรุงส่วนใหญ่จะรับได้ว่าจ่ายแพงขึ้นแล้วได้รับบริการอะไร ที่ดีขึ้นที่ผ่านมากการกำหนดราคาค่าโดยสารของภาครัฐไม่ได้มีการกำหนดเป็นกฎเกณฑ์ตายตัว เป็นไปตามแต่ความต้องการของผู้มีอำนาจ

โดยเมื่อวันที่ 15 ตุลาคม 2550 นับเป็นครั้งแรกในการกำหนดเกณฑ์การปรับขึ้นราคาค่าโดยสาร โดยเป็นมติของคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง นายคำรบลักษ์ สุรัสวดี กรรมการบริหารกิจการ (บอร์ด) ขสมก. กล่าวว่า “หากค่าโดยสารยังผูกติดกับราคาน้ำมันของตลาดโลกอยู่ต่อไปแบบนี้ การปรับขึ้นก็จะยับไปเรื่อย ๆ ไม่มีที่สิ้นสุด สิ่งที่จะช่วยลดภาระค่าโดยสารของประชาชนได้ก็คือต้องเร่งเดินหน้าโครงการปรับเปลี่ยนเครื่องยนต์รถใช้ก๊าซเอ็นจีวี ซึ่งขณะนี้ค่าก๊าซมีราคาเพียง 8.50 บาทในขณะที่ราคาน้ำมันขยับขึ้นเกือบ 30 บาท การปรับเปลี่ยนใช้ก๊าซจะเป็นทางออกเดียวที่ประชาชนจะไม่ต้องจ่ายค่าโดยสารแพงขึ้นแบบไม่มีที่สิ้นสุด และยังมีโอกาสที่จะปรับลดราคาค่าโดยสารลงด้วยเนื่องจากค่าต้นทุนถูกลงกว่าครึ่ง และเป็นพลังงานที่ผลิตในประเทศ รัฐบาลสามารถกำหนดราคาได้ และมีเพียงพอใช้ได้ถึง 30 ปี แต่ในช่วงแรกจะต้องเก็บตามอัตราเดิมไปก่อนเพื่อให้มีรายได้ชดเชยการขาดทุน เป็นเรื่องเร่งด่วนที่คนใช้รถเมล์ในกรุงเทพฯ จะได้รับผลอย่างรวดเร็ว ซึ่งหากรัฐบาลเห็นชอบงบประมาณในการปรับเปลี่ยนเครื่องยนต์ก็สามารถทยอยปรับเปลี่ยนได้โดยไม่กระทบต่อการให้บริการต่อประชาชน”

แม้จะได้ยินเรื่องนี้ไม่ต่ำกว่า 3 รัฐบาลที่ผ่านมาก็ได้มีการพูดถึงการปรับเปลี่ยนเครื่องยนต์รถโดยสารประจำทาง แต่จนวันนี้ก็ยังไม่เห็นการเปลี่ยนแปลงใด ๆ จะต้องรอกันจนค่ารถเมล์พุ่งไปถึง 50-60 บาทก่อนเลยหรือ ??? ถึงเวลาที่ภาครัฐจะเร่งแก้ปัญหาให้จริงจังเสียที.

ภาคผนวก

ระเบียบองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

ว่าด้วย การบริหารจัดการและกำกับดูแลรถโดยสารเอกชนร่วมบริการ

พ.ศ. 2550

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 26 (2) แห่งพระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ พ.ศ. 2519 จึงให้ออกระเบียบไว้ดังนี้

ข้อ 1 ระเบียบนี้เรียกว่า “ระเบียบองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ว่าด้วยการบริหารจัดการและกำกับดูแลรถโดยสารเอกชนร่วมบริการ พ.ศ. 2550”

ข้อ 2 ระเบียบนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศเป็นต้นไป

ข้อ 3 ตั้งแต่วันที่ใช้ระเบียบนี้ ให้ยกเลิกระเบียบองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ท้ายนี้รวมทั้งประกาศ หรือ คำสั่งอื่นใดในส่วนที่กำหนดไว้แล้วในระเบียบนี้ หรือ ซึ่งขัดแย้งกับระเบียบนี้ให้ใช้ระเบียบนี้แทน

3.1 ระเบียบองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ว่าด้วย หลักเกณฑ์และวิธีปฏิบัติเกี่ยวกับการเข้าร่วมเดินรถ การเพิ่มรถ การโอนกรรมสิทธิ์รถ การเปลี่ยนรถ การเปลี่ยนตัวคู่สัญญา และการย้ายสังกัดของรถเอกชนร่วมบริการ ทั้งรถโดยสารธรรมดาและรถโดยสารปรับอากาศ พ.ศ. 2545

3.2 ระเบียบองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ว่าด้วย หลักเกณฑ์และวิธีปฏิบัติเกี่ยวกับการเข้าร่วมเดินรถ การเพิ่มรถ การโอนกรรมสิทธิ์รถ การเปลี่ยนรถ การเปลี่ยนตัวคู่สัญญา และการย้ายสังกัดของรถเอกชนร่วมบริการ ทั้งรถโดยสารธรรมดาและรถโดยสารปรับอากาศ (แก้ไขเพิ่มเติมครั้งที่ 1) พ.ศ. 2546

3.3 ระเบียบองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ว่าด้วย หลักเกณฑ์และวิธีปฏิบัติเกี่ยวกับการเข้าร่วมเดินรถ การเพิ่มรถ การโอนกรรมสิทธิ์รถ การเปลี่ยนรถ การเปลี่ยนตัวคู่สัญญา และการย้ายสังกัดของรถเอกชนร่วมบริการ ทั้งรถโดยสารธรรมดาและรถโดยสารปรับอากาศ (แก้ไขเพิ่มเติมครั้งที่ 2) พ.ศ. 2547

3.4 ระเบียบองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ว่าด้วย หลักเกณฑ์และวิธีปฏิบัติเกี่ยวกับการเข้าร่วมเดินรถ การเพิ่มรถ การโอนกรรมสิทธิ์รถ การเปลี่ยนรถ การเปลี่ยนตัวคู่สัญญา และการย้ายสังกัดของรถเอกชนร่วมบริการ ทั้งรถโดยสารธรรมดาและรถโดยสารปรับอากาศ (แก้ไขเพิ่มเติมครั้งที่ 3) พ.ศ. 2548

3.5 ระเบียบองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ว่าด้วย การจัดระเบียบการเดินรถโดยสารขนาดเล็ก เส้นทางหมวด 1 ที่ทำสัญญานำรถโดยสารขนาดเล็กเข้าร่วมเดินรถโดยสารประจำทาง พ.ศ. 2534

3.6 ระเบียบองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ว่าด้วย การจัดระเบียบการเดินรถโดยสารขนาดเล็ก เส้นทางหมวด 4 พ.ศ. 2534

3.7 ระเบียบองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ว่าด้วย การเปลี่ยนรถ การโอนกรรมสิทธิ์รถโดยสารขนาดเล็ก พ.ศ. 2527

3.8 ระเบียบองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ว่าด้วย การจัดระเบียบการเดินทาง และ การดำเนินการเกี่ยวกับสัญญาของรถตู้โดยสารปรับอากาศร่วมบริการ พ.ศ. 2544

3.9 ระเบียบองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ว่าด้วย การจัดระเบียบการเดินทาง และ การดำเนินการเกี่ยวกับสัญญาของรถตู้โดยสารปรับอากาศร่วมบริการ พ.ศ. 2544 (แก้ไขเพิ่มเติมครั้งที่ 1) พ.ศ. 2544

3.10 ระเบียบองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ว่าด้วย มาตรฐานการกำกับดูแลรถเอกชน ร่วมบริการ พ.ศ. 2547

3.11 ระเบียบองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ว่าด้วย มาตรฐานการกำกับดูแลรถเอกชน ร่วมบริการ (แก้ไขเพิ่มเติมครั้งที่ 1) พ.ศ. 2548

ข้อ 4 ในระเบียบนี้

“องค์การ”	หมายความว่า	องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
“ผู้อำนวยการ”	หมายความว่า	ผู้อำนวยการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
“รถโดยสาร”	หมายความว่า	รถโดยสารเอกชนที่มีนิติบุคคลเป็นคู่สัญญา กับองค์การ มีสิทธิครอบครองหรือเป็น เจ้าของกรรมสิทธิ์ และเป็นรถใหม่ที่มี เครื่องยนต์ใช้ก๊าซธรรมชาติ CNG หรือ เป็นรถที่ประกอบใหม่ หรือ เปลี่ยนตัวถัง ใหม่ที่มีเครื่องยนต์ใช้ก๊าซธรรมชาติ CNG หรือ ดัดแปลงเครื่องยนต์ไปใช้ก๊าซ CNG ซึ่งมีคุณลักษณะตามที่องค์การกำหนด และ ผ่านเกณฑ์การตรวจสอบจาก กรมการขนส่งทางบก และกรณีดัดแปลง เครื่องยนต์ ต้องผ่านการตรวจสอบ และ รับรองมาตรฐานจากหน่วยงานที่องค์การ กำหนด
“มาตรฐาน 2 ข”	หมายความว่า	รถโดยสารปรับอากาศ มีจำนวนที่นั่งเกิน 30 ที่นั่ง มีที่ขึ้น
“มาตรฐาน 2 จ”	หมายความว่า	รถโดยสารปรับอากาศ มีจำนวนที่นั่งไม่เกิน 20 ที่นั่ง ไม่มีที่ขึ้น

“มาตรฐาน 3 ก”	หมายความว่า	รถโดยสารธรรมดา มีจำนวนที่นั่งเกิน 30 ที่นั่ง มีที่ยืน
“มาตรฐาน 3 จ”	หมายความว่า	รถโดยสารธรรมดา มีจำนวนที่ 13 – 24 ที่นั่ง
“มาตรฐาน 3 ฉ”	หมายความว่า	รถโดยสารธรรมดา มีจำนวนที่นั่งไม่เกิน 12 ที่นั่ง ไม่มีที่ยืน
“ผู้ประกอบการ”	หมายความว่า	นิติบุคคลที่มีสัญญาเข้าร่วมเดินรถกับ องค์การมีสิทธิครอบครองรถโดยสาร ในฐานะผู้เช่าซื้อตามสัญญาเช่าซื้อก่อน หรือ ขณะทำสัญญาเช่าซื้อรถโดยสาร หรือ มีกรรมสิทธิ์ในรถโดยสารที่เข้าร่วมเดินรถกับองค์การ
“ผู้ประจำรถ”	หมายความว่า	พนักงานหรือลูกจ้างของนิติบุคคลที่ปฏิบัติหน้าที่บนรถโดยสาร ซึ่งได้รับใบอนุญาตตามกฎหมาย และมีใบอนุญาตผ่านการอบรมจากองค์การ
“ค่าประกันภัย”	หมายความว่า	ค่าใช้จ่ายในการจัดทำประกันภัยคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ และการจัดทำประกันภัยประเภท 3 ตามวงเงินคุ้มครองที่องค์การกำหนด
“ค่าตอบแทน”	หมายความว่า	ค่าใช้จ่ายที่ผู้ประกอบการต้องชำระให้กับ องค์การในการบริหารจัดการ กำกับดูแลรถโดยสารตามเงื่อนไขสัญญา และ ใบอนุญาตประกอบการขนส่งและ ค่าใช้จ่ายที่ผู้ประกอบการต้องชำระให้กับองค์การในการเดินรถแต่ละเส้นทาง ตามมูลค่าเส้นทางที่องค์การกำหนดไว้ในสัญญา

“มูลค่าเส้นทาง”	หมายความว่า	ระดับการจำแนกเส้นทางตามมูลค่าทาง การตลาดซึ่งองค์การเป็นผู้กำหนด
“เส้นทาง”	หมายความว่า	เส้นทางที่องค์การได้รับอนุญาตกำหนดให้ เป็นเส้นทางเดินรถในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล
“รถใหม่”	หมายความว่า	รถที่ไม่เคยผ่านการใช้งานมาก่อน

ส่วนที่ 1

หมวด 1

การขอเข้าร่วมเดินรถ

ข้อ 5 องค์การในฐานะผู้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง มีสิทธิยื่นขอกำหนดเส้นทางรถโดยสารต่อกรมการขนส่งทางบก ผู้ประกอบการที่มีความประสงค์จะขอนำรถโดยสารเข้าร่วมเดินรถกับองค์การจะต้องเป็นนิติบุคคล ซึ่งมีวัตถุประสงค์ในการประกอบกิจการเดินรถโดยสารประจำทาง มีสัญชาติไทย และเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์หรือมีสิทธิครอบครองรถโดยสารที่จะนำเข้าร่วมเดินรถโดยชอบด้วยกฎหมาย โดยผู้ประกอบการหนึ่งมีสิทธิเข้าร่วมเดินรถได้มากกว่า 1 เส้นทาง แต่ 1 เส้นทางเดินรถจะมีผู้ประกอบการของรถประเภทละไม่เกิน 1 นิติบุคคล

สิทธิในใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ที่องค์การได้รับจากกรมการขนส่งทางบก เป็นขององค์การ และองค์การมีสิทธิคัดเลือกผู้ประกอบการที่มีคุณสมบัติเหมาะสมและสามารถปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ คำสั่ง ที่องค์การกำหนดไว้

ข้อ 6 การขอเข้าร่วมเดินรถ ต้องทำเป็นหนังสือตามแบบพร้อมหลักฐานที่องค์การกำหนดยื่นต่อองค์การฝ่ายการเดินรถเอกชนร่วมบริการ พิจารณาขออนุมัติต่อผู้อำนวยการ

ข้อ 7 การจัดทำสัญญา การชำระค่าธรรมเนียมต่างๆ ดำเนินการหลังจากได้รับอนุมัติจากองค์การ และผ่านการอนุมัติบรรจรถในบัญชี ขส.บ.11 จากกรมการขนส่งทางบกแล้ว

ข้อ 8 ผู้ประกอบการจะโอนสิทธิ หรือหน้าที่ในการประกอบการเดินรถตามสัญญาทั้งหมด หรือส่วนหนึ่งส่วนใดให้กับบุคคลหนึ่งบุคคลใดไม่ได้ หากฝ่าฝืนองค์การมีสิทธิบอกเลิกสัญญา และเรียกให้ชดเชยค่าเสียหายได้

ข้อ 9 นิติบุคคลที่เข้าร่วมเดินรถ ต้องมีคุณสมบัติดังนี้

9.1 ทุนจดทะเบียน

9.1.1 รถมาตรฐาน 2 ข และรถมาตรฐาน 3 ก มีทุนจดทะเบียนไม่น้อยกว่า 20 ล้านบาท
ชำระเต็มมูลค่า

9.1.2 รถมาตรฐาน 3 จ และรถมาตรฐาน 2 จ มีทุนจดทะเบียนไม่น้อยกว่า 10 ล้านบาท
ชำระเต็มมูลค่า

9.1.3 รถมาตรฐาน 3 ฉ มีทุนจดทะเบียนไม่น้อยกว่า 5 ล้านบาท ชำระเต็มมูลค่า

9.2 ต้องมีอยู่จอดรถและสำนักงาน ซึ่งมีพื้นที่จอดรถให้เพียงพอกับจำนวนรถที่เข้าร่วมเดินรถ
กับองค์การ มีท่าต้นทางและปลายทางที่เหมาะสม และไม่กีดขวางการจราจรในเส้นทางตามใบอนุญาตประกอบการ
ขนส่ง

สำนักงานของผู้ประกอบการ ต้องมีสถานที่ตั้งอยู่ในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล
องค์การสามารถติดต่อประสานงานได้ หากมีการเปลี่ยนแปลงต้องแจ้งให้องค์การทราบเป็นลายลักษณ์อักษรทุกครั้ง

9.3 ต้องมีแผนการดำเนินงาน

9.3.1 แผนการเดินทางและการบริการ

9.3.2 แผนพัฒนาบุคลากร

9.3.3 แผนการซ่อมบำรุง

9.3.4 แผนด้านความปลอดภัย

9.3.5 แผนด้านสิ่งแวดล้อม

9.4 ต้องไม่มีหนี้ค้างชำระกับองค์การ

9.5 ผู้ประกอบการต้องจัดส่งผู้ประจำรถเข้ารับการอบรมที่องค์การ และได้รับใบอนุญาต
ก่อนขึ้นปฏิบัติหน้าที่บนรถโดยสารประจำทางจากองค์การ

ข้อ 10 รถโดยสารที่ขอเข้าร่วมเดินรถต้องมีคุณลักษณะดังนี้

10.1 เป็นรถใหม่ที่มีเครื่องยนต์ใช้ก๊าซธรรมชาติ CNG

10.2 เป็นรถที่ประกอบขึ้นใหม่ที่มีเครื่องยนต์ใช้ก๊าซธรรมชาติ CNG

10.3 เป็นรถที่ปรับปรุงตัวถังใหม่ และดัดแปลงเครื่องยนต์ใช้ก๊าซธรรมชาติ CNG

10.4 ต้องเป็นรถที่มีมาตรฐานที่ทางราชการกำหนด และผ่านการตรวจสภาพจากกรมการ
ขนส่งทางบก

10.5 ต้องติดตราเครื่องหมาย ใช้สีของรถตามที่องค์การกำหนดและได้รับอนุญาตจาก
กรมการขนส่งทางบก

ข้อ 11 รถโดยสารที่เข้าร่วมเดินรถกับองค์การต้องจัดทำประกันภัยไม่ต่ำกว่าประเภท 3 วงเงิน
คุ้มครองไม่น้อยกว่าที่องค์การกำหนด

การจัดทำประกันภัยเป็นหน้าที่ของผู้ประกอบการ และองค์การเป็นผู้ประสานงานในการจัดทำประกันภัย โดยผู้ประกอบการเป็นผู้รับภาระค่าประกันภัย

กรณีเอกชนไม่สามารถทำประกันภัยประเภท 3 ตามวรรคแรก ให้เข้าร่วมเป็นสมาชิกกองทุนและชำระเงินสมทบกองทุนตามระเบียบที่องค์การกำหนด ทั้งนี้ เอกชนยังคงต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากความรับผิดชอบของกองทุนตามสัญญาเข้าร่วมเดินรถกับองค์การ

ข้อ 12 หลักประกันสัญญา และหลักประกันค่าเสียหาย

12.1 หลักประกันสัญญาในอัตราร้อยละ 5 ของค่าตอบแทนตลอดอายุสัญญา โดยคู่สัญญาต้องนำเงินหลักประกันสัญญามาเงินดังกล่าวมาวางในวันทำสัญญากับองค์การ

12.2 หลักประกันค่าเสียหาย

- | | |
|----------------------------------|------------------|
| - รถมาตรฐาน 2 ข และรถมาตรฐาน 3 ก | คันละ 30,000 บาท |
| - รถมาตรฐาน 3 จ | คันละ 25,000 บาท |
| - รถมาตรฐาน 2 ฉ | คันละ 20,000 บาท |
| - รถมาตรฐาน 3 ค | คันละ 10,000 บาท |

ข้อ 13 อายุสัญญาเข้าร่วมเดินรถ

13.1 รถมาตรฐาน 2 ข รถมาตรฐาน 3 ก และรถมาตรฐาน 3 จ

13.1.1 รถโดยสารใหม่ที่มีเครื่องยนต์ใช้ก๊าซธรรมชาติ CNG 15 ปี
ผ่านการตรวจรับรองมาตรฐานตามที่องค์การกำหนด

13.1.2 รถโดยสารที่เปลี่ยนเครื่องยนต์ใหม่ใช้ก๊าซธรรมชาติ CNG 10 ปี
และปรับปรุงสภาพรถใหม่ ผ่านการตรวจรับรองมาตรฐาน
ตามที่องค์การกำหนด

13.1.3 รถโดยสารที่ดัดแปลงเครื่องยนต์ใช้ก๊าซธรรมชาติ CNG 7 ปี
ผ่านการตรวจรับรองมาตรฐานตามที่องค์การกำหนด

13.2 รถมาตรฐาน 2 ฉ ใช้ก๊าซธรรมชาติ CNG 10 ปี
ผ่านการตรวจรับรองมาตรฐานตามที่องค์การกำหนด

13.3 รถมาตรฐาน 3 ค ใช้ก๊าซธรรมชาติ CNG 5 ปี
ผ่านการตรวจรับรองมาตรฐานตามที่องค์การกำหนด

อายุสัญญาเริ่มนับจากวันที่กำหนดไว้ในสัญญาเป็นต้นไป และผู้รับสัญญาจะต้องเดินรถให้ครบทุกคันภายในระยะเวลาที่องค์การกำหนด ทั้งนี้ต้องไม่เกินกว่าเงื่อนไขที่กรมการขนส่งทางบกอนุญาต

กรณีใบอนุญาตประกอบการขนส่งสิ้นอายุ ไม่ได้รับอนุญาตให้ต่ออายุใบอนุญาต ให้ถือว่าอายุสัญญาสิ้นสุดลงด้วย โดยผู้รับสัญญาไม่มีสิทธิเรียกร้องค่าเสียหาย ค่าชดเชย หรือค่าใช้จ่ายใดๆ จากองค์การ

ข้อ 14 กรณีผู้ประกอบการต้องการขอเพิ่มรถ ต้องดำเนินการเช่นเดียวกับการขอเข้าร่วมเดินรถใหม่

หมวด 2 การเปลี่ยนรถ

ข้อ 15 การเปลี่ยนรถโดยสาร ให้ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ดังนี้

15.1 รถที่ขอเปลี่ยนต้องเป็นรถที่อยู่ในสัญญาเส้นทางใดเส้นทางหนึ่งขององค์การ

15.2 รถที่จะนำเข้าทดแทนต้องเป็นรถใหม่ที่มีเครื่องยนต์ใช้ก๊าซธรรมชาติ CNG หรือเป็นรถที่ประกอบขึ้นใหม่ที่มีเครื่องยนต์ใช้ก๊าซธรรมชาติ CNG มีลักษณะตามเงื่อนไขที่กำหนดในใบอนุญาตประกอบการขนส่งของแต่ละเส้นทาง พร้อมจะนำไปตรวจสภาพจดทะเบียนที่กรมการขนส่งทางบก

15.3 ผู้ประกอบการที่ขอเปลี่ยนรถ ต้องไม่มีหนี้สินค้างชำระหรือคดีความค้างดำเนินการ

15.4 เมื่อได้รับอนุมัติให้เปลี่ยนรถ ผู้ขอเปลี่ยนรถต้องติดตราเครื่องหมายและพ่นสีของรถตามที่องค์การกำหนดและได้รับอนุญาตจากกรมการขนส่งทางบก

15.5 การร้องขอเปลี่ยนรถ ผู้ประกอบการต้องทำเป็นหนังสือยื่นต่อองค์การ ฝ่ายการเดินรถ เอกชนร่วมบริการพิจารณาขออนุมัติต่อผู้อำนวยการ

หมวด 3

การขอนำรถออกนอกเส้นทาง

ข้อ 16 ผู้ประกอบการต้องยื่นคำขอที่ฝ่ายการเดินรถเอกชนร่วมบริการ พร้อมหลักฐานตามที่องค์การกำหนด ก่อนวันใช้รถออกนอกเส้นทางไม่น้อยกว่า 3 วัน (ไม่นับวันหยุดราชการ) และได้รับอนุญาตจากกรมการขนส่งทางบกก่อนจึงจะดำเนินการได้

ข้อ 17 การขอนำรถออกนอกเส้นทาง อนุญาตให้ในกรณีดังนี้

17.1 ใช้เป็นรถโดยสารส่วนบุคคล เพื่อกิจธุระส่วนตัวของผู้ประกอบการ

17.2 ใช้เป็นรถโดยสารไม่ประจำทาง เพื่องานของทางราชการ หรือเพื่องานสาธารณะประโยชน์

ข้อ 18 การอนุญาตให้นำรถออกนอกเส้นทาง อนุญาตให้เฉพาะกรณีที่มีจำนวนรถที่ใช้ในการขนส่งแต่ละเส้นทางมีเหลืออยู่เกินกว่าจำนวนรถขั้นต่ำตามเงื่อนไขใบอนุญาตประกอบการขนส่ง

หมวด 4**การแจ้งหยุดการเดินรถชั่วคราว**

ข้อ 19 ผู้ประกอบการต้องยื่นคำขอเป็นหนังสือต่อองค์การ แจ้งสาเหตุที่ต้องหยุดการเดินรถเป็นการชั่วคราวโดยทันทีที่ไม่สามารถนำรถออกวิ่งได้ตามสัญญา กรณีแจ้งหยุดรถเพื่อการซ่อมแซม ต้องยื่นคำร้องขอหยุดรถต่อองค์การ และได้รับอนุญาตจากผู้อำนวยการหรือผู้ที่ได้รับมอบหมาย เมื่อซ่อมเสร็จเรียบร้อยแล้วต้องนำรถให้องค์การตรวจสอบสภาพก่อนนำรถออกวิ่ง

การละเว้นไม่ดำเนินการ องค์การจะถือเป็นการหยุดการเดินรถโดยไม่แจ้งสาเหตุ และเปรียบเทียบปรับผู้ประกอบการ คันละ 200 บาทต่อวัน หากมีค่าใช้จ่ายอื่นใดอันเนื่องมาจากการหยุดเดินรถอันเป็นความผิดตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก ผู้ประกอบการต้องรับผิดชอบ

หมวด 5**การเลิกสัญญา**

ข้อ 20 สัญญาเข้าร่วมเดินรถสิ้นสุดในกรณีต่อไปนี้

20.1 ครบอายุสัญญา

20.2 องค์การมีสิทธิบอกเลิกสัญญาผู้ประกอบการที่กระทำผิดสัญญา หรือฝ่าฝืนข้อบังคับระเบียบ คำสั่ง ประกาศ ขององค์การ และกฎหมายต่างๆ เป็นเหตุให้เกิดความเสียหายต่อภาพลักษณ์ขององค์การอย่างร้ายแรง รวมทั้งกรณีอุบัติเหตุร้ายแรงที่ก่อให้เกิดความเสียหายต่อชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนและผู้ให้บริการ การพิจารณาความเสียหายในกรณีใดเป็นความเสียหายร้ายแรง เป็นสิทธิขององค์การ

20.3 ผู้ประกอบการขอเลิกสัญญาก่อนสิ้นสุดอายุสัญญา เมื่อองค์การตรวจสอบแล้วไม่เกิดความเสียหายต่อการบริการ รวมทั้งไม่ขัดต่อเงื่อนไขใบอนุญาตประกอบการขนส่งและได้รับอนุมัติจากผู้มีอำนาจ

20.4 ผู้ประกอบการไม่แจ้งความประสงค์ขอต่อสัญญาเข้าร่วมเดินรถ ภายใน 1 ปี ก่อนวันสิ้นสุดอายุสัญญา

20.5 ใบอนุญาตประกอบการขนส่งถูกยกเลิก หรือไม่ได้รับอนุญาตให้ต่ออายุจากกรมการขนส่งทางบก

ข้อ 21 องค์การมีสิทธิบอกเลิกสัญญา หากผู้ประกอบการไม่ชำระค่าตอบแทนติดต่อกันเกินกว่า 2 งวด และองค์การทวงถามแล้ว

ข้อ 22 องค์การมีสิทธิบอกเลิกสัญญา กรณีผู้ประกอบการ หรือผู้ประกอบการ กระทำความผิดในลักษณะเดิม มีการลงโทษแล้วยังกระทำผิดซ้ำเรื่อยๆ ซึ่งองค์การพิจารณาแล้วเห็นว่าผู้ประกอบการมีเจตนาจงใจไม่แก้ไขปรับปรุงให้ดีขึ้น

ข้อ 23 องค์การมีสิทธิพิจารณาเลิกสัญญาเป็นรายคัน หรือเลิกสัญญาทั้งหมด ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับมูลค่าความผิดและความเสียหายที่เกิดขึ้น ประกอบกับการให้ความร่วมมือของผู้ประกอบการในการบรรเทาความเสียหายที่เกิดขึ้น

ข้อ 24 องค์การมีสิทธิบอกเลิกสัญญา กรณีผู้ประกอบการนำรถโดยสารที่เข้าร่วมเดินรถกับองค์การไปให้บุคคลอื่นเช่าหรือเช่าช่วง หรือเช่าซื้อ

เมื่อองค์การบอกเลิกสัญญา องค์การมีสิทธินำรถหรืออนุญาตให้ผู้อื่นเดินรถในเส้นทางตามสัญญาได้ทันที ทั้งมีสิทธิริบหลักประกันตามสัญญาหรือเรียกร้องจากธนาคารผู้ค้ำประกันให้ชำระเงินตามหลักประกัน นอกจากนี้ผู้รับสัญญาจะต้องรับผิดชอบชำระเงินใดๆ ในส่วนที่เกินจากหลักประกันดังกล่าว (หากมี) ให้แก่องค์การจนครบถ้วน

หมวด 6

การขอลอนรถ

ข้อ 25 ผู้ประกอบการที่มีความประสงค์ขอลอนรถออกจากสัญญาเข้าร่วมเดินรถกับองค์การจะกระทำได้ภายใต้เงื่อนไขดังนี้

25.1 ไม่มีหนี้สินค้างชำระและคดีความค้างดำเนินการ

25.2 จำนวนรถต้องไม่ต่ำกว่าเงื่อนไขขั้นต่ำตามใบอนุญาตประกอบการขนส่ง

25.3 ผู้ประกอบการต้องหยุดการเดินรถในเส้นทางนั้น และลบตราเครื่องหมายที่เกี่ยวข้องกับองค์การ พร้อมยื่นคำร้องขอลอนรถเป็นหนังสือผ่านฝ่ายการเดินรถเอกชนร่วมบริการ ขออนุมัติลอนรถต่อผู้อำนวยการ

ข้อ 26 หนี้สินใดๆ ที่ผู้ประกอบการหรือผู้ประจำรถก่อให้เกิดขึ้นก่อนการอนุมัติให้ลอนรถ และยังมีได้แจ้งให้องค์การทราบ หากมีการทวงถามหรือฟ้องร้องหลังจากการลอนรถไปแล้ว องค์การสงวนสิทธิ์ฟ้องร้องอันเนื่องมาจากการปกปิดข้อเท็จจริงที่ไม่แจ้งให้องค์การทราบก่อนมีการลอนรถ

หมวด 7

ค่าธรรมเนียม

ข้อ 27 ค่าธรรมเนียมการเข้าร่วมเดินรถ (ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม)

27.1 รถมาตรฐาน 2 ข คันละ 60,000 บาท

27.2 รถมาตรฐาน 3 ก คันละ 40,000 บาท

27.3 รถมาตรฐาน 3 จ คันละ 20,000 บาท

27.4 รถมาตรฐาน 2 ฉ คันละ 10,000 บาท

27.5	รถมาตรฐาน 3 ค	คันละ 5,000 บาท
ข้อ 28	ค่าธรรมเนียมทำสัญญา (ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม)	
28.1	รถมาตรฐาน 2 ข	คันละ 1,000 บาท
28.2	รถมาตรฐาน 3 ก	คันละ 1,000 บาท
28.3	รถมาตรฐาน 3 จ	คันละ 1,000 บาท
28.4	รถมาตรฐาน 2 จ	คันละ 500 บาท
28.5	รถมาตรฐาน 3 ค	คันละ 500 บาท
ข้อ 29	ค่าธรรมเนียมการเปลี่ยนรถ (ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม)	
29.1	รถมาตรฐาน 2 ข	คันละ 5,000 บาท
29.2	รถมาตรฐาน 3 ก	คันละ 2,500 บาท
29.3	รถมาตรฐาน 3 จ	คันละ 2,000 บาท
29.4	รถมาตรฐาน 2 จ	คันละ 1,000 บาท
29.5	รถมาตรฐาน 3 ค	คันละ 1,000 บาท
ข้อ 30	ค่าธรรมเนียมการนำรถออกนอกเส้นทาง	คันละ 50 บาทต่อวัน (ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม)

หมวด 8

ค่าสิทธิผลประโยชน์และค่าตอบแทน

ข้อ 31 ผู้ประกอบการต้องชำระค่าโฆษณาบนตัวรถโดยสาร หรือรูปแบบอื่นๆ ทุกประเภท ตามที่ตกลงในสัญญากับองค์การ

ข้อ 32 ค่าตอบแทนที่ผู้ประกอบการต้องชำระให้กับองค์การตลอดอายุสัญญา เป็นไปตามสัญญาที่ได้ตกลงไว้กับองค์การตามประกาศกำหนดมูลค่าเส้นทางขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

หมวด 9

หน้าที่และความรับผิดชอบของผู้ประกอบการ

ข้อ 33 ผู้ประกอบการมีหน้าที่ต้องกระทำ หรือละเว้นกระทำการใดๆ ซึ่งเป็นการกระทำผิดกฎหมาย ระเบียบ คำสั่ง ประกาศของทางราชการ หรือของผู้ให้สัญญา หากผู้ประจํารถกระทำผิดให้ถือเป็นการกระทำผิดของผู้ประกอบการตามระเบียบนี้ด้วย

ข้อ 34 ผู้ประกอบการต้องจัดทำประวัติผู้ประจํารถตามแบบที่กฎหมายกำหนด ส่งให้องค์การทุกครั้งที่มีการรับผู้ประจํารถเข้าทำงาน และทุกครั้งเมื่อมีการเปลี่ยนแปลง

ข้อ 35 ผู้ประกอบการ ต้องจัดหาผู้ประจำรถปฏิบัติหน้าที่ให้เพียงพอตามจำนวนรถที่ปรากฏในเงื่อนไขใบอนุญาตประกอบการขนส่งและสัญญาเข้าร่วมเดินรถ ด้วยค่าใช้จ่ายของผู้ประกอบการโดยผู้ประกอบการต้องรับผิดชอบในเงินค่าจ้าง เงินเดือน ค่าเบี้ยเลี้ยง และสิทธิต่างๆ อันพึงได้รับตามกฎหมายคุ้มครองแรงงานไม่ต่ำกว่าอัตราค่าจ้างที่กฎหมายกำหนด

ข้อ 36 ผู้ประกอบการนำรถไปใช้ในกิจการอื่นนอกจากการรับ – ส่งผู้โดยสาร ตามเงื่อนไขใบอนุญาตประกอบการขนส่งหรือตามที่องค์การกำหนดมิได้ เว้นแต่จะได้รับอนุมัติจากองค์การแล้ว

ข้อ 37 ผู้ประกอบการมีหน้าที่ต้องไปชี้แจง หรือชำระค่าปรับ หรือจัดส่งผู้ประจำรถไปให้องค์การสอบสวน หากถูกร้องเรียนเกี่ยวกับการปฏิบัติหน้าที่ที่ไม่เหมาะสม หรือกระทำการไม่ถูกต้องตามกฎหมาย ระเบียบคำสั่งของทางราชการ หรือขององค์การ

ข้อ 38 เมื่อพนักงานขับรถเกิดอุบัติเหตุ ก่อให้เกิดความเสียหายทุกกรณี ผู้ประกอบการต้องไปดำเนินการ และแจ้งเหตุต่อหน่วยงานที่รับผิดชอบที่องค์การกำหนดทันที และจัดทำรายงานเป็นลายลักษณ์อักษรให้องค์การทราบอย่างช้าในวันรุ่งขึ้น

กรณีที่เกิดอุบัติเหตุร้ายแรงต้องจัดทำรายงานตามแบบที่กรมการขนส่งทางบก หรือหน่วยราชการอื่นกำหนด

ข้อ 39 ผู้ประกอบการ เป็นผู้จัดหาตัวโดยสารโดยค่าใช้จ่ายของผู้ประกอบการ ตามรูปแบบลักษณะ ข้อความและราคาตามที่องค์การกำหนด

ข้อ 40 ผู้ประกอบการต้องรายงานข้อมูลการเดินรถ และผลประกอบการให้องค์การทราบตามที่องค์การหรือหน่วยราชการอื่นกำหนด

ส่วนที่ 2

หมวด 10

การกำกับดูแลรถเอกชนร่วมบริการ

ข้อ 41 มาตรฐานในการให้บริการที่ผู้ประกอบการต้องปฏิบัติดังนี้

41.1 การประกอบการขนส่ง

41.1.1 ต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขที่องค์การกำหนดเกี่ยวกับลักษณะ ชนิด สีของรถ ตรา เครื่องหมาย หมายเลขเส้นทาง หมายเลขกำกับรถ

41.1.2 ต้องไม่แก้ไขหรือเปลี่ยนแปลงที่นั่ง โดยไม่ได้รับอนุญาต

41.1.3 ต้องเดินรถให้ถูกต้องตามรายละเอียดเส้นทางที่กำหนดไว้

41.1.4 ต้องเก็บค่าโดยสารหรือค่าบริการอื่นๆ ให้ถูกต้องตามที่กำหนดไว้ในใบอนุญาตประกอบการขนส่ง

41.1.5 รถที่นำไปใช้ในกิจการอื่น หรือออกนอกเส้นทางที่กำหนดไว้ในใบอนุญาตต้องได้รับอนุญาตจากองค์การและกรมการขนส่งทางบก

41.2 การประกอบการเกี่ยวกับรถโดยสาร

41.2.1 ต้องมีสภาพมั่นคงแข็งแรงปลอดภัย มีอุปกรณ์ส่วนครบถูกต้องตามที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง

41.2.2 ต้องจดทะเบียนและเสียภาษีประจำปี

41.2.3 ต้องไม่แก้ไขหรือเปลี่ยนแปลงเครื่องอุปกรณ์ หรือส่วนควบของรถให้ผิดแผกแตกต่างในสาระสำคัญตามที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวงก่อนได้รับอนุญาต

41.2.4 ต้องติดแผ่นป้ายเลขทะเบียนเครื่องหมายแสดงการเสียภาษีประจำปีที่นายทะเบียนออกให้ เครื่องหมายแสดงการจัดทำประกันไว้กับตัวรถ และเครื่องหมายหรือประกาศตามที่องค์การหรือหน่วยราชการอื่นกำหนด

41.3 การประกอบการเกี่ยวกับผู้ประจำรถขณะปฏิบัติหน้าที่

41.3.1 ต้องมีใบอนุญาตที่ทางราชการออกให้ และใบอนุญาตที่ผ่านการรับรองจากองค์การติดตัวขณะปฏิบัติหน้าที่

41.3.2 ต้องไม่เสพสุราหรือของมึนเมา ยาเสพติด หรือวัตถุออกฤทธิ์ต่อประสาท

41.3.3 ต้องไม่แสดงกิริยาหรือใช้ถ้อยคำเสียดสี ดูหมิ่น ก้าวร้าว รังแก ระบายน หยาบหยาบหรือกระทำอนาจารต่อผู้อื่น

41.3.4 ต้องรับ - ส่งผู้โดยสารให้ถึงจุดหมายปลายทาง

41.3.5 ต้องปิดประตูทุกครั้งก่อนนำรถออกจากป้ายและขณะรถวิ่งในเส้นทางและเปิดประตูเมื่อนำรถเข้าจอดที่ป้ายเรียบร้อยแล้ว (กรณีกฎหมายกำหนดให้มีประตูปิด - เปิดอัตโนมัติ)

41.3.6 ต้องดูแลผู้โดยสารขึ้น - ลงก่อนออกรถ

41.3.7 ต้องไม่สูบบุหรี่บนรถโดยสารประจำทางหรือสถานที่ตามที่กฎหมายกำหนด

41.3.8 ต้องแต่งกายให้ถูกต้องตามแบบที่องค์การกำหนด

41.3.9 ต้องหยุดรถรับ - ส่งผู้โดยสารที่มีเครื่องหมายให้รถหยุด เพื่อรับ - ส่งผู้โดยสารเมื่อปรากฏว่ามีผู้โดยสารต้องการให้หยุดรถ

41.3.10 ต้องปฏิบัติและให้ความร่วมมือกับเจ้าหน้าที่ขององค์การในการปฏิบัติตามอำนาจหน้าที่ที่ได้รับมอบหมาย

41.3.11 ต้องปฏิบัติตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก

ข้อ 42 บทลงโทษในกรณีฝ่าฝืนตามข้อ 41

42.1 กรณีฝ่าฝืนเกี่ยวกับการประกอบการขนส่ง ตามข้อ 41.1.1 - ข้อ 41.1.2 ปรับตั้งแต่ 200 - 1,000 บาท และพักการเดินรถจนกว่าจะแก้ไขดำเนินการให้ถูกต้องจึงอนุญาตให้เดินรถได้

กรณีฝ่าฝืนเกี่ยวกับการประกอบการขนส่ง ตามข้อ 41.1.3 – ข้อ 41.1.5 ปรับตั้งแต่ 500 – 2,000 บาท

42.2 กรณีฝ่าฝืนเกี่ยวกับรถ ตามข้อ 41.2.1 – ข้อ 41.2.4 ปรับตั้งแต่ 500 – 2,000 บาท และ พักการเดินรถ จนกว่าจะแก้ไขดำเนินการให้ถูกต้องจึงอนุญาตให้เดินรถได้

42.3 กรณีฝ่าฝืนเกี่ยวกับผู้ประจำรถ ตามข้อ 41.3.1 – ข้อ 41.3.7 ปรับตั้งแต่ 500 – 2,000 บาท และงดปฏิบัติหน้าที่จนกว่าจะแก้ไขปรับปรุงให้ถูกต้องตามระเบียบ

กรณีฝ่าฝืนเกี่ยวกับการประกอบการขนส่ง ตามข้อ 41.3.8 – ข้อ 41.3.11 ปรับตั้งแต่ 200 – 1,000 บาท

ข้อ 43 กรณีผู้ประจำรถกระทำความผิดตามข้อ 41 และผู้ประกอบการไม่สามารถส่งตัวผู้ประจำรถให้องค์การ หรือหน่วยราชการที่กล่าวโทษเพื่อสอบสวนลงโทษ โดยไม่มีเหตุอันควรให้ถือว่าผู้ประกอบการต้องรับผิดชอบในความผิดของผู้ประจำรถในฐานะนายจ้างของผู้ประจำรถ

องค์การสงวนสิทธิในการลงโทษผู้ประกอบการ ในความผิดที่ผู้ประจำรถกระทำผิดโดยไม่จำเป็นต้องสอบสวนผู้ประจำรถ ซึ่งเป็นความรับผิดชอบของผู้ประกอบการในฐานะนายจ้างของผู้ประจำรถ

ข้อ 44 ผู้มีอำนาจสอบสวนและสั่งลงโทษให้เป็นไปตามคำสั่งที่องค์การมอบหมาย

ข้อ 45 การลงโทษผู้ประกอบการและผู้กระทำผิด มีดังนี้

45.1 เลิกสัญญาและถอนรถ

45.2 พักการเดินรถ

45.3 ปรับ

45.4 งดปฏิบัติหน้าที่ผู้ประจำรถ

45.5 ทำทัณฑ์บน

ข้อ 46 การอุทธรณ์

46.1 ให้ผู้ถูกลงโทษ มีสิทธิยื่นคำร้องอุทธรณ์คำสั่งลงโทษ ที่ฝ่ายการเดินรถเอกชนร่วมบริการ ภายใน 7 วันทำการ นับแต่วันที่รับทราบคำสั่งลงโทษ

46.2 การพิจารณาวินิจฉัยอุทธรณ์ ให้ผู้บังคับบัญชาที่มีตำแหน่งสูงกว่าผู้สั่งลงโทษ 1 ระดับ เป็นผู้พิจารณาวินิจฉัยอุทธรณ์ และนำเสนอผู้มีอำนาจ หากผู้อำนวยการเป็นผู้สั่งลงโทษ ให้ยื่นอุทธรณ์ต่อคณะกรรมการบริหารกิจการองค์การ เป็นผู้พิจารณา ผู้พิจารณาวินิจฉัยอุทธรณ์ ต้องดำเนินการพิจารณาให้เสร็จสิ้น ภายใน 15 วันทำการ นับถัดจากวันรับอุทธรณ์เว้นแต่มีเหตุอันควร

46.3 การพิจารณาวินิจฉัยอุทธรณ์ของผู้อำนวยการให้ถือเป็นที่สุด เว้นแต่กรณีผู้อำนวยการสั่งลงโทษ ให้ถือคำวินิจฉัยอุทธรณ์ของคณะกรรมการบริหารกิจการองค์การเป็นที่สุด และให้ฝ่ายการเดินรถเอกชนร่วมบริการ แจ้งผลให้ผู้อุทธรณ์ทราบโดยเร็ว

บทเฉพาะกาล

ระเบียบนี้ใช้บังคับกับคู่สัญญาที่เข้าร่วมเดินรถกับองค์การนับถัดจากวันที่ประกาศใช้ระเบียบเป็นต้นไป สัญญาเข้าร่วมเดินรถที่ยังมีผลบังคับใช้ตามระเบียบเดิมให้ถือปฏิบัติตามสัญญาเดิมจนกว่าจะสิ้นอายุสัญญา เข้าร่วมเดินรถที่มีผลบังคับใช้ตามระเบียบเดิม เว้นแต่มีข้อตกลงแก้ไขเพิ่มเติมสัญญากับองค์การ หรือมีมติคณะกรรมการบริหารกิจการองค์การ ประกาศองค์การกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น

ผู้ประกอบการที่มีสัญญาเข้าร่วมเดินรถกับองค์การและชำระค่าธรรมเนียมเข้าร่วมเดินรถตามระเบียบเดิมแล้ว หากนำรถคันใหม่ทดแทนคันเดิม หรือ รถคันเดิมที่เปลี่ยนเครื่องยนต์หรือดัดแปลงใช้ก๊าซธรรมชาติ CNG มาทำสัญญาเข้าร่วมเดินรถกับองค์การในฐานะนิติบุคคลรายใหม่ตามระเบียบนี้ไม่ต้องชำระค่าธรรมเนียม เข้าร่วมเดินรถตามระเบียบนี้อีก

ประกาศ ณ วันที่ 19 เดือน ตุลาคม พ.ศ. 2550

(นายพิณศวรรี พัวพัฒนกุล)

ผู้อำนวยการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

สำนักวิชาการ



www.parliament.go.th/library/

บริการวิชาการ ณ สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร ถนนประดิพัทธ์

- ❖ ด้านการเมืองการปกครอง ความมั่นคง การทหาร การยุติธรรม กฎหมายระหว่างประเทศ ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ อนุญาโตตุลาการ ทรัพย์สินทางปัญญา

ติดต่อ กลุ่มงานบริการวิชาการ ๑ โทร ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๗๒ โทรสาร ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๕๘-๕๙

- ❖ ด้านเศรษฐกิจ พาณิชยกรรม การเงิน การคลัง การธนาคาร การลงทุน งบประมาณ ประกันภัย อุตสาหกรรม คมนาคม เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร การเกษตรและสหกรณ์

ติดต่อ กลุ่มงานบริการวิชาการ ๒ โทร ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๗๑ โทรสาร ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๕๘-๕๙

- ❖ ด้านสังคม การศึกษา ศาสนา วัฒนธรรม แรงงานและสวัสดิการสังคม เด็ก สตรี

การสาธารณสุข การท่องเที่ยว การกีฬา วิทยาศาสตร์ สิ่งแวดล้อม การพลังงาน

ติดต่อ กลุ่มงานบริการวิชาการ ๓ โทร ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๗๐ โทรสาร ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๕๘-๕๙

วันจันทร์ - ศุกร์ เวลาราชการ



บริการวิชาการ ณ สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร ถนนอุทองใน

๑. ศูนย์บริการวิชาการเฉพาะกิจ (Academic Service Center) บริการค้นคว้าข้อมูลทางวิชาการทุกสาขาวิชา ณ อาคารรัฐสภา ๑ ชั้น ๑ โทร ๐ ๒๒๔๔ ๑๓๑๘ โทรสาร ๐ ๒๒๔๔ ๑๓๒๒

๒. ศูนย์สารสนเทศอิเล็กทรอนิกส์ (E-knowledge Services) บริการค้นคว้าข้อมูลทางวิชาการทุกสาขาวิชา บริการสืบค้นข้อมูลจากฐานข้อมูล LEXIS-NEXIS, ฐานข้อมูล ABI/Inform, ฐานข้อมูลDAO : Dissertation Abstracts Online, ฐานข้อมูล NEWSCenter, ฐานข้อมูล TFRC Econ Analysis, สยามจดหมายเหตุ, กฤตภาคข่าว (News Clipping), กฎหมายที่ประกาศในราชกิจจานุเบกษา

ณ อาคารรัฐสภา ๑ ชั้น ๓ โทร ๐ ๒๒๔๔ ๑๘๗๗ โทรสาร ๐ ๒๒๔๔ ๑๘๗๘

วันจันทร์-ศุกร์ เวลา ๘.๓๐ - ๑๖.๓๐ นาฬิกา

วันประชุมสภา เวลา ๘.๓๐ - ๑๙.๓๐ นาฬิกา

แผนผังศูนย์บริการวิชาการเฉพาะกิจ

Academic Service Center

อาคารรัฐสภา ๑ ชั้น ๑



แผนผังศูนย์สารสนเทศอิเล็กทรอนิกส์

E-Knowledge Services

อาคารรัฐสภา ๑ ชั้น ๓

