

## การพัฒนาคุณภาพและการให้บริการแท็กซี่

อาริยา สุขโต

วิทยาการชำนาญการพิเศษ

กลุ่มงานบริการวิชาการ 2 สำนักวิชาการ

ปัญหาการเข้ามาให้บริการแท็กซี่ทางเลือกเช่นแท็กซี่อุเบอร์ ที่เป็นทางเลือกที่ผู้ใช้บริการพอใจแต่ถูกต่อต้านจากกลุ่มผู้ให้บริการแท็กซี่ จนเกิดเป็นข่าวที่ปรากฏตามสื่อต่าง ๆ ที่เกิดความเข้าใจผิด เกิดเหตุการณ์การล้อมรถ รุมทำร้ายผู้ขับขี่ด้วยเหตุเข้าใจผิดว่าเป็นผู้ให้บริการแท็กซี่อุเบอร์ ย่อมแสดงให้เห็นแล้วว่าเป็นปัญหาที่ภาครัฐจะต้องมีส่วนเข้ามาจัดการและปรับปรุงบริการของรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน (รถแท็กซี่) ที่ถูกต้องตามกฎหมายแต่เป็นปัญหาสะสมในเรื่องของการให้บริการ จนผู้ใช้บริการต่างหันไปใช้บริการแท็กซี่อุเบอร์ที่จัดเป็นการให้บริการรถรับจ้างสาธารณะที่ผิดกฎหมายตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ฐานใช้รถยนต์ผิดประเภทจากที่จดทะเบียนไว้ ไม่ใช่มาตราค่าโดยสารตามที่ราชการกำหนด ผู้ขับขี่รถไม่มีใบอนุญาตขับรถสาธารณะ ไม่เคยผ่านการตรวจสอบประวัติอาชญากรรม และไม่เข้าสู่ระบบทะเบียนของศูนย์ข้อมูลประวัติผู้ขับขี่รถสาธารณะ ซึ่งหากมีอุบัติเหตุเกิดขึ้น ประชาชนจะไม่ได้รับการคุ้มครองจากกฎหมาย และกรณีเกิดเหตุไม่พึงประสงค์เป็นอันตรายต่อความปลอดภัย จะไม่สามารถติดตามรถหรือคนขับรถมาดำเนินคดีตามกฎหมายได้ และขณะนี้อยู่ระหว่างการหาทางออกให้กับ แท็กซี่อุเบอร์ที่ต้องพิจารณา

การดำเนินการดังกล่าวเป็นไปตามแผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก ที่มีภารกิจหลักต้นให้มีการขนส่งที่มีคุณภาพ ปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและคนขับชื้ออย่างปลอดภัย (กรมการขนส่งทางบก, 2559, น.17) ตามที่รัฐบาลมีนโยบายการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อการพัฒนาเศรษฐกิจและการพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชน ซึ่งการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนเป็นยุทธศาสตร์หนึ่งของกรมการขนส่งทางบก พ.ศ. 2559-2563 ในยุทธศาสตร์การพัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนนให้มีประสิทธิภาพและแข่งขันได้ โดยวัดจากความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ สัดส่วนผู้โดยสาร ระยะเวลาในการรอคอยและร้อยละของชุมชนที่ประชาชนเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะ (กรมการขนส่งทางบก, 2559, น. ค-ง) ที่กรมการขนส่งทางบกดำเนินการตามนโยบายรัฐบาลและกระทรวงคมนาคม โดยมุ่งยกระดับคุณภาพการให้บริการรถแท็กซี่สาธารณะทั้งในกรุงเทพมหานครและต่างจังหวัด เร่งปรับปรุงและมีการกำหนดมาตรการแก้ไขปัญหารถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน (Taxi METER) ให้เป็นรูปธรรม ด้วยการปรับปรุงการให้บริการที่ดีขึ้นและมีมาตรการรักษาความปลอดภัยเพื่อให้ตอบสนองความต้องการของประชาชน

## ความเป็นมาของโครงการแท็กซี่โอเค กับแท็กซี่วีไอพี

ตามที่กรมการขนส่งทางบกมีมาตรการยกระดับมาตรฐานและคุณภาพการให้บริการรถโดยสารสาธารณะ ในการนี้ การจัดระเบียบรถแท็กซี่ อยู่ระหว่างดำเนินโครงการแท็กซี่โอเค (Taxi OK) และแท็กซี่วีไอพี (Taxi VIP) เพื่อยกระดับมาตรฐานรถแท็กซี่ สร้างความเชื่อมั่น ความปลอดภัยแก่ผู้ใช้บริการมากขึ้น ตามนโยบายการจัดระเบียบขนส่งสาธารณะ จากเสียงสะท้อนของประชาชนกรณีรถแท็กซี่สาธารณะทั่วไป พบว่าร้อยละ 75.51 เคยประสบพบเจอกับปัญหาแท็กซี่ ปัญหา 3 อันดับ คือ 1) ปฏิเสธผู้โดยสาร 2) สภาพรถเก่า ไม่สะอาด แอร์ไม่เย็น 3) ขับอ้อมเส้นทาง (สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์, 2560, น.1) ดังนั้น ถึงเวลาที่ต้องยกมาตรฐานการบริการเพื่อการแข่งขันกับอูเบอร์แท็กซี่ (Uber Taxi) ที่เป็นทางเลือกของผู้ใช้บริการกลุ่มหนึ่งที่เบียดหน้ากับปัญหาดังกล่าว ทั้งที่เป็นแท็กซี่ผิดกฎหมาย นอกจากนี้ยังเป็นการเพิ่มศักยภาพแท็กซี่ ในเรื่องของสภาพรถที่ใช้ในปัจจุบันที่เก่า โดยนำมาตรการเพื่อลดระยะเวลาที่มีอายุการใช้งานเกิน 12 ปี จำนวนกว่า 1.1 หมื่นคันซึ่งครบกำหนดในปี 2560 ให้เข้าสู่รูปแบบการให้บริการแบบใหม่ คือ แท็กซี่วีไอพี (Taxi VIP) ที่รอผู้ประกอบการที่มีความพร้อมเข้ามาลงทุน และมาตรการนี้จะทำให้รถด้อยคุณภาพให้หมดไป ช่วงแรกของโครงการจะเปิดรับผู้ประกอบการแท็กซี่แบบภาคสมัครใจ ปัจจุบันกฎกระทรวงที่เกี่ยวข้องกับทั้งสองโครงการอยู่ระหว่างสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาพิจารณา เพื่อส่งกระทรวงคมนาคม และลงนามประกาศในราชกิจจานุเบกษาให้มีผลบังคับใช้ต่อไป โดยคาดว่าจะมีผลใช้บังคับภายในเดือนพฤศจิกายน 2560 นี้

เบื้องต้นแบ่งการให้บริการแท็กซี่เป็น 3 กลุ่ม ได้แก่ 1) กลุ่มแท็กซี่ใหม่ ซึ่งจะต้องนำรถเข้าโครงการ Taxi OK หรือ Taxi VIP 2) ผู้ประกอบการและผู้ให้บริการแท็กซี่ส่วนบุคคล จะเปิดโอกาสให้เข้าร่วมโครงการ Taxi OK หรือ Taxi VIP แบบสมัครใจ ซึ่งรถทุกคันจะต้องมีการปรับเปลี่ยนสภาพรถและติดตั้งระบบอุปกรณ์ตามมาตรฐานตามที่กำหนด ซึ่งจะมีการปรับอัตราค่าโดยสารให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม 3) กลุ่มที่อาจไม่เข้าร่วมโครงการ กลุ่มนี้จะทยอยปลดระวางออกไปจากระบบ

มีการเปลี่ยนแปลงอะไรบ้างกับรูปแบบของการยกระดับบริการ



ที่มา : <http://www.bltbangkok.com/CoverStory/อุเบอร์ขอสงสขศึกษนแท็กซี่เข้าพวก>

1. ความเปลี่ยนแปลงของแท็กซี่โอเค (Taxi OK) คือ การนำเทคโนโลยีการสื่อสารผ่านสมาร์ทโฟนเข้ามาอำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการผ่าน Application DLT Taxi OK

2. ชุดอุปกรณ์ควบคุมและติดตามแท็กซี่ออกแบบโดยสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าฯ เจ้าคุณทหารลาดกระบัง ร่วมกับ คณะโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยบูรพา ร่วมกันออกแบบประกอบด้วย

- GPS Tracking เป็นระบบติดตามแบบ Real time ที่บอกระยะเวลา เวลา พิกัดตำแหน่งรถเส้นทางการเดินทาง

- CCTV แบบ Snap Shot ระบบเพื่อความปลอดภัยให้กับผู้ขับรถและผู้โดยสาร

- จอ Digital ที่จะแสดงความเร็วรถ ระบบการประเมินค่าโดยสารเบื้องต้นและการตรวจสอบ

ความผิดปกติของค่าโดยสาร

- ปุ่มฉุกเฉิน (Emergency Push Button) ที่สามารถใช้ได้ทั้งกับผู้ขับขี่ทำร้ายผู้โดยสารและผู้โดยสารทำร้ายผู้ขับขี่ ซึ่งสัญญาณดังกล่าวจะเชื่อมต่อไปยังศูนย์บริหารจัดการรถแท็กซี่ของกรมการขนส่งทางบก (Department of Land Transport Taxi Center : DLT Taxi Center) และสัญญาณขอความช่วยเหลือจะปรากฏให้คนทั่วไปสังเกตเห็นได้ภายนอกตัวรถ เป็นการเพิ่มช่องทางในการสอดส่องเหตุร้ายอีกทางหนึ่ง ซึ่งมีรูปแบบการทำงานแบบ Real time

**Taxi OK** การยกระดับพัฒนาคุณภาพการให้บริการแท็กซี่ เพื่อสร้างความเชื่อมั่นในความปลอดภัย ในการเลือกใช้บริการรถแท็กซี่ในระบบด้วยการติดตั้ง GPS Tracking พร้อมอุปกรณ์แสดงตัว ผู้ขับรถ กล้อง CCTV ปุ่มฉุกเฉิน (ส่งข้อมูล Online มาที่ศูนย์ GPS ทันที) มีระบบแจ้งเตือนการใช้ความเร็ว รวมถึงจัดทำระบบเรียกใช้บริการผ่าน Application ทางโทรศัพท์เคลื่อนที่ เพื่อเข้าถึงการให้บริการ เพิ่มความสะดวก ป้องกันปัญหาการปฏิเสธผู้โดยสาร การไม่เปิดมิเตอร์ ติดตามพฤติกรรม ตลอดการเดินทาง เพื่อความปลอดภัยของผู้โดยสาร

### Taxi VIP แท็กซี่ชนิดพิเศษ อีกทางเลือกของการบริการ

โครงการแท็กซี่วีไอพี (Taxi VIP) เป็นโครงการรถแท็กซี่พิเศษที่จะใช้รถที่มีมาตรฐานขนาดตัวรถ และสมรรถนะที่สูงกว่ารถแท็กซี่ทั่วไป มีการเพิ่มอุปกรณ์ส่วนควบคุมสำหรับให้บริการที่มีความสะดวกมากขึ้น เพิ่มเติมจากข้อกำหนดการติดตั้งเครื่องมือ อุปกรณ์ควบคุมตามโครงการแท็กซี่โอเค (Taxi OK) ผู้ประกอบการ ต้องเป็นนิติบุคคลที่มีความพร้อมทางธุรกิจ มีแผนการประกอบการแบบมืออาชีพ (ฐานเศรษฐกิจ, 2560) เพื่อเป็นการยกมาตรฐานการบริการสำหรับอีกกลุ่มลูกค้าที่ต้องการความโอ้อ่า สะดวกสบายและมีความพร้อมที่จะจ่ายเงินเพิ่ม แท็กซี่วีไอพี (Taxi VIP) จะมีความแตกต่างดังนี้

<u>แท็กซี่รูปแบบเดิม</u>	<u>แท็กซี่วีไอพี (Taxi VIP)</u>
ขนาดเครื่องยนต์ 1500-1600 CC	*** 2000 CC ขึ้นไป
รุ่นรถ Corolla Lemo	***Camry Innova
ราคา เริ่มต้นที่ 35 บาท	***เริ่มต้นสูงกว่า 35 บาท

ด้านผู้ประกอบการต่างก็เห็นด้วยกับการพัฒนาระบบ แต่ต้องประเมินว่าหากติดตั้งระบบตามมาตรฐานใหม่ จะมีความคุ้มค่ากับค่าโดยสารหรือไม่ แต่เบื้องต้นถ้าราคาต้นทุนการติดตั้งใหม่นั้นไม่เกิน 20,000 บาท ก็เชื่อว่าผู้ประกอบการน่าจะพอรับภาระดังกล่าวได้ สำหรับรถแท็กซี่ทั่วไป หากจะต้องมีการปรับปรุงจะต้องติดตั้งอุปกรณ์ควบคุมให้เป็นไปตามระเบียบ และต้องใช้การลงทุนโดยประมาณคันละไม่เกิน 20,000 บาท ซึ่งก็มีเสียงสะท้อนจากผู้ขับแท็กซี่ว่าไม่มีเงินเพียงพอในการปรับปรุง ดังนั้น อาจจะต้องทบทวนหลักเกณฑ์ การกำหนดอัตราค่าโดยสารรถแท็กซี่มิเตอร์ในเขตกรุงเทพฯ ใหม่ เพราะการปรับอัตราค่าโดยสารแท็กซี่เพิ่งมีการปรับครั้งล่าสุดเมื่อเดือนธันวาคม 2557<sup>1</sup> (ภาคผนวก) ที่ผ่านมา หากเทียบกับราคาน้ำมันเชื้อเพลิงและค่าครองชีพที่ปรับตัวสูงขึ้น จึงจำเป็นต้องปรับอัตราค่าโดยสารหรือมีมาตรการทางการเงินเพื่อช่วยเหลือจากทางภาครัฐ ซึ่งการปรับอัตราค่าโดยสารต้องมีการพิจารณาอย่างรอบด้าน หากอัตราค่าโดยสารไม่สะท้อนต้นทุนที่แท้จริง ก็จะกระทบกับผู้ประกอบการและคนขับแท็กซี่ ซึ่งอาจส่งผลให้ได้การบริการที่ไม่ดี แต่ถ้าสูงเกินไปก็จะกระทบไปถึงผู้ใช้บริการ

<sup>1</sup> ประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง กำหนดอัตราค่าจ้างบรรทุกคนโดยสารสำหรับรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน (TAXI METER) ที่จดทะเบียนในเขตกรุงเทพมหานคร

## บทสรุปและข้อเสนอแนะจากผู้ศึกษา

1. กรมการขนส่งทางบกควรจัดสวัสดิการในการช่วยเหลือด้านค่าใช้จ่ายเพื่อสนับสนุนการติดตั้งอุปกรณ์ควบคุมตามความเหมาะสมให้กับผู้ขับขี่แท็กซี่ หากทางรัฐเห็นว่าการพัฒนาคุณภาพของรถแท็กซี่จะเป็นการพัฒนาการขนส่งสาธารณะให้มีความปลอดภัย ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดีแล้ว ยังเป็นการส่งเสริมภาพลักษณ์ที่ดีของประเทศด้านการท่องเที่ยว ดังนั้นควรมีสวัสดิการเพื่อช่วยเหลือและแบ่งเบาภาระผู้ขับขี่แท็กซี่ส่วนบุคคลให้สามารถปรับปรุงรถให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนด

2. การกำหนดให้มีมาตรการไม่ต่อสัญญากับรถแท็กซี่ที่มีการร้องเรียนด้านบริการ หรือ เพิ่มอัตราค่าเช่ารถรายปีแก่รถที่มีการกระทำผิด เป็นต้น

3. มีการติดตั้งอุปกรณ์นิรภัยและบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด เพื่อยกระดับการขนส่งสาธารณะให้มีมาตรฐานเรื่องความปลอดภัย

จึงนับเป็นอีกก้าวของการพัฒนาบริการสาธารณะเพื่อประชาชน ส่งเสริมคุณภาพชีวิตที่ดีในการเดินทางของประชาชน นอกจากนี้ยังมีส่วนสนับสนุนและส่งเสริมภาพลักษณ์ในด้านการท่องเที่ยว ลดปัญหาการร้องเรียนบริการจากชาวต่างชาติ ส่วนของแท็กซี่อุเบอร์ก็ยังคงต้องพิจารณาหาทางออกในแนวทางที่ถูกกฎหมาย ทั้งนี้ การเกิดการแข่งขันของผู้ให้บริการ ถือเป็นเรื่องที่ดีและเป็นการกระตุ้นให้เกิดการแข่งขัน มีการพัฒนาและรักษามาตรฐานการให้บริการ ซึ่งผู้ให้บริการจะเป็นผู้ได้รับประโยชน์นั่นเอง

## บรรณานุกรม

- กรมการขนส่งทางบก. (2558). แผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก พ.ศ. 2559-2563. กรุงเทพฯ: กรมการขนส่งทางบก.
- กรมการขนส่งทางบกเดินทางหน้าโครงการ TAXI OK / TAXI-VIP. (5 เมษายน 2560). สืบค้น 27 กรกฎาคม 2560 จาก <http://www.thansettakij.com/content/139352>
- แบบสำรวจความคิดเห็น เรื่อง “เสียงสะท้อนของประชาชน กรณีแท็กซี่และรถอูเบอร์แท็กซี่ (Uber Taxi)”. (26 มีนาคม 2560). สืบค้นจาก ฐานข้อมูล นิติศาสตร์-สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.
- “ประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง กำหนดอัตราค่าจ้างบรรทุกคนโดยสารสำหรับรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน (TAXI-METER) ที่จดทะเบียนในเขตกรุงเทพมหานคร” (12 ธันวาคม 2557). ราชกิจจานุเบกษา, เล่ม 131 ตอนพิเศษ 251 ง., น. 1.
- ล้างบางแท็กซี่อายุเกิน 12 ปี 1.1 หมิ่นคัน-ขบ. ผุดทางเลือกใหม่ แท็กซี่วีไอพี. (19-21 มกราคม 2560). ฐานเศรษฐกิจ, น.12 (บน). สืบค้นจาก ฐานข้อมูล iQNewsClip.
- อูเบอร์ขอสงบศึก ขวนแท็กซี่เข้าพวก. (2560). สืบค้น 23 สิงหาคม 2560 จาก <http://www.bltbangkok.com/CoverStory/อูเบอร์ขอสงบศึกขวนแท็กซี่เข้าพวก>

ภาคผนวก

## ประกาศกระทรวงคมนาคม

เรื่อง กำหนดอัตราค่าจ้างบรรทุกคนโดยสาร  
สำหรับรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน (TAXI - METER)  
ที่จดทะเบียนในเขตกรุงเทพมหานคร

ตามที่กระทรวงคมนาคมได้ออกประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง กำหนดอัตราค่าจ้างบรรทุกคนโดยสารสำหรับรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน (TAXI - METER) ที่จดทะเบียนในเขตกรุงเทพมหานคร ฉบับประกาศ ณ วันที่ ๑๘ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๕๑ นั้น

โดยที่อัตราค่าจ้างบรรทุกคนโดยสารสำหรับรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน (TAXI - METER) ได้ใช้บังคับมาตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๕๑ ซึ่งเป็นระยะเวลาอันนานแล้ว ประกอบกับราคาเชื้อเพลิงและค่าครองชีพได้ปรับตัวสูงขึ้น จึงสมควรแก้ไขปรับปรุงประกาศกระทรวงคมนาคมที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดอัตราค่าจ้างบรรทุกคนโดยสารสำหรับรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคนเสียใหม่ให้สอดคล้องกับสภาวการณ์ในปัจจุบัน

อาศัยอำนาจตามความในข้อ ๑๕ แห่งกฎกระทรวงว่าด้วยรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคนที่จดทะเบียนในเขตกรุงเทพมหานคร พ.ศ. ๒๕๕๐ ออกตามความในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมออกประกาศไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ ให้ยกเลิกประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง กำหนดอัตราค่าจ้างบรรทุกคนโดยสารสำหรับรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน (TAXI - METER) ที่จดทะเบียนในเขตกรุงเทพมหานคร ฉบับประกาศ ณ วันที่ ๑๘ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๕๑

ข้อ ๒ อัตราค่าจ้างบรรทุกคนโดยสาร ให้กำหนด ดังนี้

ระยะทาง ๑ กิโลเมตรแรก	๓๕.๐๐ บาท
ระยะทางเกินกว่า ๑ กิโลเมตรถึงกิโลเมตรที่ ๑๐ กิโลเมตรละ	๕.๕๐ บาท
ระยะทางเกินกว่า ๑๐ กิโลเมตรถึงกิโลเมตรที่ ๒๐ กิโลเมตรละ	๖.๕๐ บาท
ระยะทางเกินกว่า ๒๐ กิโลเมตรถึงกิโลเมตรที่ ๔๐ กิโลเมตรละ	๗.๕๐ บาท
ระยะทางเกินกว่า ๔๐ กิโลเมตรถึงกิโลเมตรที่ ๖๐ กิโลเมตรละ	๘.๐๐ บาท
ระยะทางเกินกว่า ๖๐ กิโลเมตรถึงกิโลเมตรที่ ๘๐ กิโลเมตรละ	๙.๐๐ บาท
ระยะทางเกินกว่า ๘๐ กิโลเมตรขึ้นไป กิโลเมตรละ	๑๐.๕๐ บาท

กรณีรถไม่สามารถเคลื่อนที่หรือเดินรถต่อไปได้เกินกว่า ๖ กิโลเมตรต่อชั่วโมง อัตรานาทีละ ๒.๐๐ บาท

ข้อ ๓ อัตราค่าจ้างที่เพิ่มขึ้นจากค่าจ้างบรรทุกคนโดยสาร ให้กำหนด ดังนี้

(๑) กรณีการจ้างผ่านศูนย์บริการสื่อสารของผู้รับจ้าง ให้เรียกเก็บค่าจ้างเพิ่มขึ้นจากที่แสดงไว้ในมาตรฐานโดยสารอีก ๒๐ บาท



(๒) กรณีการจ้างจากท่าอากาศยานดอนเมืองหรือท่าอากาศยานสุวรรณภูมิโดยรถยนต์รับจ้างนั้น จอดรถคนโดยสารอยู่ในท่าอากาศยาน ณ จุดที่ได้จัดไว้เป็นการเฉพาะ ให้เรียกเก็บค่าจ้างเพิ่มขึ้นจากที่ แสดงไว้ในมาตราโดยสารอีก ๕๐ บาท

ข้อ ๔ ประกาศนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

ประกาศ ณ วันที่ ๔ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๕๗

พลอากาศเอก ประจิน จั่นตอง

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม