

O คำฟ้อง

คดีหมายเลขดำที่ / ๒๕๕๗



ศาลปกครองกลาง

วันที่ ๓ เดือน เมษายน พุทธศักราช ๒๕๕๗

ระหว่าง { สมาคมต่อต้านสภาวะโลกร้อน ที่ ๑ กับพวกรวม ๒๓ คน ผู้ฟ้องคดี

๑) ผู้อำนวยการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ที่ ๑

๒) คณะกรรมการบริหารกิจการขนส่งมวลชนกรุงเทพ ที่ ๒

๓) อธิบดีกรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม ที่ ๓

๔) คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง ที่ ๔

๕) รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ที่ ๕

ผู้ถูกฟ้องคดี

ชื่อและที่อยู่ผู้ฟ้องคดี

ข้าพเจ้า สมาคมต่อต้านสภาวะโลกร้อน โดยนายศรีสุวรรณ จรรยา นายกสมาคมต่อต้าน

สภาวะโลกร้อน ในฐานะผู้ฟ้องคดีที่ ๑ และผู้รับมอบอำนาจ ผู้ฟ้องคดีที่ ๒ ถึงที่ ๕

นายโชคชัย แสงอรุณ ผู้รับมอบอำนาจผู้ฟ้องคดีที่ ๖ ถึงที่ ๘

นายผดุงศักดิ์ เทียนไพโรจน์ ผู้รับมอบอำนาจผู้ฟ้องคดีที่ ๙ ถึงที่ ๑๓

นายวิศรุต ครุฑไกวล์ ผู้รับมอบอำนาจผู้ฟ้องคดีที่ ๑๔ ถึงที่ ๑๘

นายรัชสพล พลเดช

ผู้รับมอบอำนาจผู้ฟ้องคดีที่ ๑๙ ถึงที่ ๒๓

ปรากฏตามหนังสือมอบอำนาจ/มอบฉันทะที่แนบท้ายคำฟ้องนี้

อยู่ที่ สมาคมต่อต้านสภาวะโลกร้อน เลขที่ ๕๑/๑๑๙ หมู่บ้านพฤษภา ๑๗ หมู่ที่ ๙ ตำบล สาดสวย อำเภอ ลำลูกกา จังหวัด ปทุมธานี รหัสไปรษณีย์ ๑๒๑๕๐ โทรศัพท์ ๐๘๑-๘๒๐-๕๐๖๖ โทรสาร ๐๒-๑๕๒-๘๕๖๘

มีความประสงค์จะฟ้อง

๑) ผู้อำนวยการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ อยู่ที่ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ เลขที่ ๑๓๑ ถนนเทียมร่วมมิตร เขตห้วยขวาง กรุงเทพมหานคร รหัสไปรษณีย์ ๑๐๓๒๐

๒) คณะกรรมการบริหารกิจการขนส่งมวลชนกรุงเทพ ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ อยู่ที่ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ เลขที่ ๑๓๑ ถนนเทียมร่วมมิตร เขตห้วยขวาง กรุงเทพมหานคร รหัสไปรษณีย์ ๑๐๓๒๐




๓) อธิบดีกรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๓ อยู่ที่ กรมการขนส่งทางบก เลขที่ ๑๐๓๒ ถนนพหลโยธิน แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร รหัสไปรษณีย์ ๑๐๙๐๐

๔) คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๔ อยู่ที่ สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม กระทรวงคมนาคม เลขที่ ๓๘ ถนนราชดำเนินนอก แขวงวัดโสมนัส เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย กรุงเทพมหานคร รหัสไปรษณีย์ ๑๐๑๐๐

๕) รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๕ อยู่ที่ กระทรวงคมนาคม เลขที่ ๓๘ ถนนราชดำเนินนอก แขวงวัดโสมนัส เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย กรุงเทพมหานคร รหัสไปรษณีย์ ๑๐๑๐๐

สถานะของผู้ถูกฟ้องคดี

ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ผู้อำนวยการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ เป็นพนักงานเจ้าหน้าที่ของรัฐฝ่ายปกครอง ตามพระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ พ.ศ.๒๕๑๙ และฉบับแก้ไขเพิ่มเติม มีอำนาจหน้าที่ตามที่กฎหมายดังกล่าวกำหนด อาทิ (๑) แต่งตั้ง ถอดถอน เลื่อนชั้น หรือลดชั้นเงินเดือนตลอดจนลงโทษทางวินัย แก่พนักงานและลูกจ้าง ทั้งนี้ ต้องเป็นไปตามข้อบังคับที่คณะกรรมการกำหนด แต่ถ้าพนักงานเช่นว่านั้นเป็นพนักงานชั้นที่ปรึกษาผู้เชี่ยวชาญ หรือชั้นหัวหน้าฝ่ายต่าง ๆ ที่ขึ้นตรงต่อผู้อำนวยการ ต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการก่อน (๒) วางระเบียบเกี่ยวกับการปฏิบัติกิจการขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ โดยไม่แย้งหรือขัดต่อนโยบายและข้อบังคับที่คณะกรรมการกำหนดไว้ นอกจากนั้นในกฎหมายดังกล่าวยังกำหนดให้ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ มีอำนาจหน้าที่เป็นผู้บริหารกิจการขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ ข้อบังคับระเบียบและนโยบายที่ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ กำหนดและมีอำนาจบังคับบัญชาพนักงานและลูกจ้าง และต้องรับผิดชอบต่อผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ในการจัดการและดำเนินกิจการขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ และในกิจการเกี่ยวกับบุคคลภายนอก โดยให้ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ เป็นตัวแทนขององค์การขนส่งกรุงเทพ และเพื่อการนี้ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ อาจมอบให้บุคคลใด ๆ ปฏิบัติกิจการบางอย่างแทน ในเมื่อผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ กำหนดไว้ในข้อบังคับว่าให้ปฏิบัติแทนกันได้นั้นก็ได้ ในกรณีที่ข้อบังคับซึ่งได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาตามมาตรา ๒๐ ของกฎหมายข้างต้น กำหนดว่านิติกรรมใด ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ จะกระทำได้อีกแต่โดยความเห็นชอบ

๒.   

ของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ก่อน บรรดานิติกรรมที่ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ทำขึ้นโดยไม่ได้ได้รับความเห็นชอบดังกล่าว ย่อมไม่ผูกพันองค์กรขนส่งมวลชนกรุงเทพเว้นแต่ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ จะให้สัตยาบัน

ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ คณะกรรมการบริหารกิจการขนส่งมวลชนกรุงเทพ เป็นพนักงานเจ้าหน้าที่ในรูปของคณะกรรมการ ตามที่พระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ พ.ศ.๒๕๑๙ และฉบับแก้ไขเพิ่มเติมกำหนด ซึ่งเป็นองค์การของรัฐตามพระราชบัญญัติจัดตั้งองค์การของรัฐบาล พ.ศ.๒๕๔๖ มีอำนาจหน้าที่วางนโยบายและควบคุมดูแลโดยทั่วไปซึ่งกิจการขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ และมีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้ (๑) วางข้อบังคับหรือระเบียบเพื่อปฏิบัติการให้เป็นไปตามมาตรา ๖ และมาตรา ๗ (๒) วางข้อบังคับการประชุมและการดำเนินกิจการของคณะกรรมการและคณะอนุกรรมการ (๓) วางข้อบังคับว่าด้วยการบรรจุการแต่งตั้งการเลื่อนชั้น การลดชั้นเงินเดือนและการออกจากตำแหน่งอัตราเงินเดือน ค่าจ้าง และเงินบำเหน็จและเงินรางวัล วินัย และการอุทธรณ์ของพนักงานและลูกจ้าง (๔) วางข้อบังคับและระเบียบกับการจัดแบ่งส่วนงานขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ การปฏิบัติงานของผู้อำนวยการ และมอบให้ผู้อื่นปฏิบัติการแทนผู้อำนวยการ (๕) กำหนดอัตราดอกเบี้ย ค่าภาระ ค่าบริการ ค่านายหน้าและค่าดำเนินการธุรกิจต่าง ๆ ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (๖) วางข้อบังคับหรือระเบียบว่าด้วยการจ่ายค่าพาหนะและเบี้ยเลี้ยงเดินทาง ค่าเช่าที่พัก ค่าล่วงเวลา และการจ่ายเงินอื่น (๗) วางข้อบังคับหรือระเบียบว่าด้วยเครื่องแบบผู้อำนวยการ พนักงานและลูกจ้าง (๘) วางข้อบังคับหรือระเบียบเกี่ยวกับความปลอดภัยในการใช้และรักษาทรัพย์สินขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (๙) วางข้อบังคับหรือระเบียบว่าด้วยการร้องทุกข์ของพนักงานและลูกจ้าง (๑๐) กำหนดอัตราเงินสะสมและดอกเบี้ยเงินสะสมของผู้อำนวยการและพนักงาน และระเบียบการจ่ายเงินสะสมดังกล่าว (๑๑) วางข้อบังคับเกี่ยวกับกองทุนสงเคราะห์ผู้ปฏิบัติงานในองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพและครอบครัว

25.   ๑๑. 

โดยได้รับความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรี (๑๒) วางข้อบังคับหรือระเบียบอื่น ๆ อันจำเป็นเพื่อให้
กิจการขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพดำเนินไปโดยเรียบร้อย

ทั้งนี้ อำนาจหน้าที่ตามที่บัญญัติไว้ใน (๑) (๓) (๔) และ (๕) ข้างต้นนั้น ถ้าผู้ถูกฟ้อง
คดีที่ ๒ เห็นสมควรจะมอบหมายให้ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ดำเนินการก็ได้ และข้อบังคับหรือระเบียบ
เกี่ยวกับการปฏิบัติงานหรือการเงินที่ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ กำหนดขึ้น ถ้ามีข้อความจำกัดอำนาจของผู้
ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ในการทำนิติกรรมไว้ประการใด ให้ประกาศข้อความเช่นนั้นในราชกิจจานุเบกษา

ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๓ อธิบดีกรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม เป็นพนักงาน
เจ้าหน้าที่ฝ่ายปกครอง มีอำนาจหน้าที่ในการควบคุม ดูแล รับผิดชอบ และบริหารสั่งการสูงสุดใน
หน่วยงานกรมการขนส่งทางบก ที่มีอำนาจหน้าที่ ตามกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการ กรมการขนส่ง
ทางบก กระทรวงคมนาคม พ.ศ.๒๕๔๕ ซึ่งได้กำหนดอำนาจหน้าที่ของกรมการขนส่งทางบกไว้
โดยมีภารกิจเกี่ยวกับการจัดระบบ การจัดระเบียบการขนส่งทางบก โดยการกำกับ ดูแล ตรวจสอบ
ตรวจตรา ให้มีการปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ ประสานและวางแผน ให้มีการเชื่อมต่อกับ
ระบบการขนส่งอื่นๆ เพื่อให้ระบบการขนส่งทางบกเกิดความคล่องตัว สะดวก รวดเร็ว ทั่วถึง และ
ปลอดภัย โดยให้มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้ (๑) ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก
กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ กฎหมายว่าด้วยล้อเลื่อน และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง (๒) ดำเนินการ
แก้ไข ป้องกัน และส่งเสริมสวัสดิภาพการขนส่งทางบก(๓) ส่งเสริมและพัฒนาเครือข่ายระบบการ
ขนส่งทางบก (๔) ดำเนินการจัดระเบียบการขนส่งทางบก (๕) ร่วมมือและประสานงานกับองค์การ
และหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศและต่างประเทศ ในด้านการขนส่งทางบก และในส่วนที่
เกี่ยวกับอนุสัญญาและความตกลงระหว่างประเทศ (๖) ปฏิบัติการอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนดให้
เป็นอำนาจหน้าที่ของกรม หรือตามที่กระทรวงหรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย

ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๔ คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง เป็นพนักงานเจ้าหน้าที่ในรูปของคณะกรรมการ ตามพระราชบัญญัติขนส่งทางบก พ.ศ.๒๕๒๒ และแก้ไขเพิ่มเติม มีอำนาจหน้าที่ ดังนี้ คือ (๑) กำหนดลักษณะของการขนส่งประจำทางและการขนส่งไม่ประจำทาง (๒) กำหนดเส้นทาง จำนวนผู้ประกอบการขนส่ง และจำนวนรถสำหรับการขนส่งประจำทางในเขตกรุงเทพมหานคร ระหว่างจังหวัดและระหว่างประเทศ (๓) กำหนดจำนวนผู้ประกอบการขนส่งและจำนวนรถสำหรับการขนส่งไม่ประจำทางในเขตกรุงเทพมหานคร ระหว่างจังหวัดและระหว่างประเทศ (๔) กำหนดเส้นทาง จำนวนผู้ประกอบการขนส่ง และจำนวนรถสำหรับการขนส่ง โดยรถขนาดเล็ก (๕) กำหนดจำนวนผู้ประกอบการรับจัดการขนส่ง (๖) กำหนดอัตราค่าขนส่งและค่าบริการอย่างอื่นในการขนส่ง (๗) กำหนดอัตราค่าบริการในการดำเนินการของสถานีขนส่ง (๘) กำหนดสถานที่ จัดให้มีหรือจัดตั้ง และระเบียบเกี่ยวกับสถานีขนส่ง (๙) กำหนดชนิดหรือสภาพรถที่มีให้รับจดทะเบียน (๑๐) กำหนดประเภทหรือชนิดของรถที่ต้องเข้าหยุดหรือจอดเพื่อการรับส่งผู้โดยสารหรือขนถ่ายสินค้า ณ สถานีขนส่ง (๑๑) กำหนดที่หยุดหรือจอดรถเพื่อรับส่งผู้โดยสาร (๑๒) วางมาตรการในการกำหนด อนุญาต เพิกถอนการอนุญาตและการควบคุมกิจการขนส่งทางบก (๑๓) ปฏิบัติการอื่นตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้ และตามมติคณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางบก เป็นต้น

ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๕ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นพนักงานเจ้าหน้าที่ทางปกครอง มีอำนาจหน้าที่ตามที่พระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการแผ่นดิน พ.ศ.๒๕๓๔ และฉบับแก้ไขเพิ่มเติม และพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม พ.ศ.๒๕๔๕ ประกอบพระราชกฤษฎีกาโอนกิจการบริหารและอำนาจหน้าที่ของส่วนราชการให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม พ.ศ.๒๕๔๕ พ.ศ.๒๕๔๕ บัญญัติไว้ ซึ่งเป็นอำนาจหน้าที่ที่ผู้ถูกฟ้อง

คดีที่ ๔ ซึ่งมีอำนาจหน้าที่ในการกำกับ ควบคุม ดูแล สั่งการ และรับผิดชอบบุคคลและหรือหน่วยงานต่าง ๆ ภายใต้การกำกับดูแล คือ กรรมการขนส่งทางบก องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ให้เป็นไปตามบทบัญญัติของกฎหมาย

นอกจากนั้น ตามพระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ พ.ศ.๒๕๑๙ ในมาตรา ๑๒ ยังบัญญัติอำนาจหน้าที่ที่สำคัญประการหนึ่งคือ รัฐมนตรีมีอำนาจหน้าที่ควบคุมดูแลโดยทั่วไปซึ่งกิจการขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ และเพื่อประโยชน์ในการนี้ รัฐมนตรีมีอำนาจเรียกประธานกรรมการ กรรมการ ผู้อำนวยการ พนักงานหรือลูกจ้าง มาชี้แจงข้อเท็จจริงหรือแสดงความคิดเห็น หรือให้ทำรายงานยื่น สั่งให้กระทำหรือยับยั้งการกระทำใด ๆ เพื่อให้เป็นไปตามนโยบายของรัฐบาล และมติคณะรัฐมนตรี ตลอดจนมีอำนาจที่จะสั่งสอบสวนข้อเท็จจริงที่เกี่ยวกับการดำเนินงาน ได้อีกด้วย

สถานะของผู้ฟ้องคดี

ผู้ฟ้องคดีที่ ๑ เป็นองค์กรเอกชนด้านการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมและอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติ โดยได้รับการจดทะเบียนเป็นนิติบุคคลตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มีทะเบียนเลขที่ จ.๔๖๒๙/๒๕๕๐ ชื่อว่า สมาคมต่อต้านสภาวะโลกร้อน มีนายศรีสุวรรณ จรรยา เป็นนายกสมาคมฯ ซึ่งมีอำนาจกระทำการใด ๆ ในนามของสมาคมได้ตามข้อบังคับของสมาคมฯ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมสิทธิและหน้าที่ของประชาชนตามรัฐธรรมนูญในการจัดการด้านการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมและอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติให้ใช้ประโยชน์ได้อย่างสมดุล ยั่งยืน และเกิดความมั่นคงทางนิเวศ ฯลฯ ปรากฏตามเอกสารแนบท้ายคำฟ้องหมายเลข ๑ โดยที่ผู้ฟ้องคดี เป็นองค์กรเอกชนสาธารณะประโยชน์ ที่มุ่งดำเนินกิจกรรมสาธารณะประโยชน์ในการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมและอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติ และคุ้มครองสิทธิชุมชนที่ได้รับการคุ้มครอง

ตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง อันเป็นภารกิจและเจตนารมณ์ ที่มุ่งมั่นของผู้ฟ้องคดี ตลอดมาเสมอ ไม่ว่าประชาชนหรือชุมชนเหล่านั้นจะมีอยู่ในสถานะใด หรือคง อยู่ในพื้นที่ใด แห่งใดของประเทศ

ทั้งนี้ ผู้ฟ้องคดี ยังได้รับการรับรองให้เป็นองค์กรเอกชนด้านการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมและอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติ โดยได้รับการจดทะเบียนรับรองจากกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและ สิ่งแวดล้อม ทะเบียนเลขที่ ๔/๒๕๕๒ ลงวันที่ ๒๗ กุมภาพันธ์ พ.ศ.๒๕๕๒ ซึ่งเป็นไปตามความใน มาตรา ๗ และมาตรา ๘ แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๓๕ รายละเอียดปรากฏตามสำเนาหนังสือรับรองการจดทะเบียน เอกสารแนบท้ายคำฟ้อง

หมายเลข ๒

การทำหน้าที่ของผู้ฟ้องคดีที่ ๑ ในฐานะเป็นองค์กรพัฒนาเอกชนสาธารณประโยชน์ตามกฎหมายมีวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ในข้อบังคับของสมาคม ในข้อ ๔ ว่าด้วยวัตถุประสงค์ของ สมาคมฯ ที่ระบุอำนาจหน้าที่หรือวัตถุประสงค์ของสมาคมฯ ว่า

๔.๑ ติดตาม ตรวจสอบ แหล่งกำเนิดมลพิษที่เป็นต้นเหตุของปัญหาสภาวะโลกร้อน และเหตุ ภาวะมลพิษต่าง ๆ ที่ก่อความเสียหายต่อบุคคล สัตว์ พืช ทรัพย์สิน ทรัพยากรธรรมชาติและ สิ่งแวดล้อม

๔.๒ เผยแพร่ความรู้กฎหมายเกี่ยวกับมลพิษและสิ่งแวดล้อมแก่ประชาชนหรือกลุ่มเสี่ยง ต่าง ๆ ที่อาจได้รับอันตรายหรือความเสียหายจากภาวะมลพิษจากแหล่งกำเนิดมลพิษต่าง ๆ รวมทั้งเป็นผู้แทนในการฟ้องร้องต่อศาล เพื่อเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน ค่าเสียหาย ค่าชดเชย ให้แก่ประชาชน ชุมชน และสาธารณชน

๔.๓ ส่งเสริมสิทธิและหน้าที่ของประชาชนตามรัฐธรรมนูญในการจัดการด้านการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมและอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติให้ใช้ประโยชน์ได้อย่างสมดุล ยั่งยืน และเกิดความมั่นคงทางนิเวศ

๔.๔ ส่งเสริมการปลูกและรักษาป่า รักษาป่าและลุ่มน้ำ รักษาสัตว์ป่า ให้สังคมตระหนักถึงปัญหาและผลกระทบจากสภาพความเสื่อมโทรมของทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมทั้งในเมืองและชนบท

๔.๕ รณรงค์และสร้างเครือข่ายการจัดการทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง พืชป่าชายเลน หญ้าทะเล ปะการัง พืชและสัตว์ทะเลทุกประเภท

๔.๖ รณรงค์และส่งเสริมการนำองค์ความรู้ด้านการจัดการมลพิษและสิ่งแวดล้อม การอนุรักษ์พลังงาน การอนามัยสิ่งแวดล้อม การสร้างเสริมสุขภาพ-สุขภาวะที่ดี การคุ้มครองผู้บริโภค การจัดการสวัสดิการสังคม การคุ้มครองแรงงาน และเทคโนโลยีสะอาด เผยแพร่สู่เยาวชนและประชาชนทั่วไป

๔.๗ ดำเนินงานบริการทางด้านวิชาการ การศึกษาวิจัย การฝึกอบรม การให้การปรึกษาทางวิชาการ การจัดทำรายงานการวิเคราะห์หรือประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้แก่หน่วยงานทั้งภาครัฐ และเอกชน

๔.๘ ร่วมมือกับหน่วยงานและองค์กรต่าง ๆ ทั้งในและต่างประเทศ ที่มีวัตถุประสงค์คล้ายคลึงกันในการดำเนินงานให้บรรลุวัตถุประสงค์ของสมาคม

ซึ่งปรากฏตามเอกสารแนบท้ายคำฟ้องหมายเลข ๑ แล้ว

ผู้ฟ้องคดีที่ ๒ ถึงที่ ๒๓ เป็นประชาชนที่มีภูมิลำเนาอยู่ในกรุงเทพมหานครและหรือเป็นผู้เข้ามาทำมาหากินและอาศัยอยู่ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล เป็นผู้บริโภคและหรือผู้ใช้บริการรถขนส่งมวลชน และเป็นผู้สัญจรบนท้องถนนของกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ซึ่ง

ได้รับความเดือดร้อนและเสียหายจากการละเลยการปฏิบัติหน้าที่ตามที่กฎหมายกำหนดให้ต้องปฏิบัติ หรือปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าวล่าช้าเกินสมควร ยังผลให้เกิดความเสี่ยง ความไม่ปลอดภัยและหวาดผวาในการเดินทาง การใช้รถยนต์ การใช้รถ ใช้งาน และหรือการใช้บริการรถขนส่งมวลชน ภายใต้การกำกับ ดูแล ควบคุม และสั่งการของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ถึงที่ ๕ อันกระทบต่อสิทธิและเสรีภาพที่ควรได้รับการคุ้มครองตามที่รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ.๒๕๕๐ ให้การคุ้มครองไว้หลายมาตรา โดยเฉพาะมาตรา ๔ มาตรา ๒๗ มาตรา ๒๘ มาตรา ๒๙ มาตรา ๓๒ และมาตรา ๓๔ ฯลฯ

การกระทำทั้งหลายที่เป็นเหตุแห่งการฟ้องคดี พร้อมทั้งข้อเท็จจริงหรือพฤติการณ์ตามสมควรเกี่ยวกับการกระทำดังกล่าว

ข้อ ๑ ข้อพิพาทที่เกิดขึ้นในคดีนี้เกิดขึ้นเนื่องมาจากการที่ผู้ถูกฟ้องคดี ได้ละเลยการปฏิบัติหน้าที่ตามที่กฎหมายกำหนดให้ต้องปฏิบัติ หรือปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าวล่าช้าเกินสมควร ปล่อยให้รถเมล์ของ ขสมก. และรถเอกชนร่วมบริการต่าง ๆ ก่อความเสี่ยงด้านความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน ผู้สัญจรบนท้องถนน สร้างความเดือดร้อนและเสียหายให้แก่ผู้ฟ้องคดีและประชาชน ผู้โดยสาร และหรือผู้บริโภคโดยทั่วไปสืบเนื่องมาอย่างยาวนาน โดยไม่มีการบังคับใช้กฎหมายหรือการใช้มาตรการที่เด็ดขาด เพียงพอที่จะนำไปสู่ความศักดิ์สิทธิ์ของกฎหมาย และความสงบเรียบร้อย ความปลอดภัยอันพึงกระทำตามหมวดที่ ๓ ของรัฐธรรมนูญ ๒๕๕๐ ให้การคุ้มครองสิทธิและเสรีภาพของประชาชนไว้

ทั้งนี้เหตุอันสืบเนื่องมาจากกรณีที่รถร่วมบริการเอกชน สาย ๘ (แฮปปี้แลนด์-สะพานพุทธ) ของผู้ประกอบการเอกชน ซึ่งได้รับสัมปทานจากองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) ได้กระทำ

การอันเป็นการฝ่าฝืนเงื่อนไขการประกอบกิจการหรือสัมปทาน โดยประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง อันนำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนหลายต่อหลายครั้งมาก สร้างความเดือดร้อนและเสียหายต่อชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนทั่วไปและผู้โดยสารหรือผู้ใช้บริการมาอย่างต่อเนื่อง แต่ผู้ถูกฟ้องคดีกลับละเลย เพิกเฉยที่จะใช้มาตรการทางกฎหมายที่เข้มงวด เด็ดขาด ตามอำนาจหน้าที่ ต่อการกระทำของผู้ประกอบการดังกล่าว อันไม่เป็นการคุ้มครองสิทธิของประชาชนตามที่รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ.๒๕๕๐ หมวดที่ ๓ ให้การคุ้มครองไว้ นอกจากนี้ยังไม่ปฏิบัติให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.๒๕๒๒ และแก้ไขเพิ่มเติม รวมทั้งระเบียบว่าด้วยการบริหารจัดการและกำกับดูแลรถโดยสารเอกชนร่วมบริการ พ.ศ.๒๕๕๐ (ราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๑๒๕/ตอนพิเศษ ๙๖ ง/หน้า ๓๑/๑๐ มิถุนายน ๒๕๕๑) และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องโดยชัดแจ้ง กลับยังปล่อยให้ผู้ประกอบการหรือผู้รับสัมปทานยังคงสามารถประกอบกิจการเดินรถโดยสารร่วมบริการสายดังกล่าวได้ต่อไป โดยมีได้คำนึงถึงสวัสดิภาพและความปลอดภัยของผู้ใช้รถ ใช้ถนน ตลอดเส้นทางการเดินรถ หรือผู้โดยสารที่จำต้องมาใช้บริการของรถร่วมบริการสายดังกล่าว ที่จะต้องมีความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุ เสี่ยงต่อเพศภัยที่อาจจะเกิดขึ้นทุกเวลานาที ที่จะต้องใช้บริการรถร่วมบริการสายดังกล่าว หรือใช้ถนนร่วมกับรถร่วมบริการสายดังกล่าว จนเป็นที่โจษขานวิพากษ์ วิจารณ์กันโดยทั่วไปว่า รถร่วมขสายดังกล่าว พนักงานขับช้รถโดยสาร หรือ พxr. มักสวมหมวกกันน็อคที่ผิดทาง พาผู้โดยสารเสี่ยงอันตราย พรากชีวิตคนที่สัญจรไปมานับครั้งไม่ถ้วน ล่าสุดวันที่ ๒๓ มีนาคม ๒๕๕๗ เวลา ๒๐.๓๐ น. บริเวณถนนลาดพร้าวช่วงแยกไฟแดงปากซอยลาดพร้าว ๖๔ รถเมล์สาย ๘ สีชมพู ทะเบียน ๑๓-๗๓๘๒ กรุงเทพมหานคร ก็ชนทับรถจักรยานยนต์จนมีผู้เสียชีวิตเป็นเด็กนักเรียนชาย วัย ๑๓ ปี ถูกล้อหลังทับศีรษะจนเสียชีวิตคาที่

ฯลฯ

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including a large signature on the left, a signature in the middle, and a signature on the right.

ทั้งนี้ รถร่วมบริการเอกชนที่ได้รับสัมปทานจากผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ที่ ๒ ซึ่งเป็นรถเมล์ร้อนสาย ๘ (แอมป์แลนด์-สะพานพุทธ) นั้นมีทั้งสิ้น ๓ รายประกอบด้วย

๑)บริษัท ททรัพย์ ๘๘๘ จำกัด ข้อมูลจากกรมพัฒนาธุรกิจการค้า ระบุว่าตั้งอยู่ที่ ๒๐๗ ถนนแอมป์แลนด์สาย ๑ แขวงคลองจั่น เขตบางกะปิ กรุงเทพมหานคร แจ้งประกอบธุรกิจรับขนส่งคนโดยสาร ปรากฏชื่อนายประธาน ททรัพย์บุญเรือง นายลาม ศรีกลชีพ เป็นกรรมการผู้มีอำนาจ นาง มยุรี ปิยะอารมณรัตน์ ถือหุ้นใหญ่สุด

๒)บริษัท กลุ่ม ๓๙ เคนรถ จำกัด ข้อมูลจากกรมพัฒนาธุรกิจการค้า ระบุว่าตั้งอยู่ที่ ๖๑๗ ซอยหมู่บ้านเสนาวิลล่า แขวงคลองจั่น เขตบางกะปิ กรุงเทพมหานคร แจ้งประกอบกิจการเดินรถรับ-ส่งผู้โดยสารประจำทาง นายกัณฑ์พัฒน์ รุ่งเจริญ นางจินดา วณิชชานนท์ นายธีระชัย จีรกอบสกุล เป็นกรรมการผู้มีอำนาจ นายนายธีระชัย จีรกอบสกุล ถือหุ้นใหญ่สุด

๓)บริษัท ไทยบัสขนส่ง จำกัด ข้อมูลจากกรมพัฒนาธุรกิจการค้า ระบุว่าตั้งอยู่ที่ ๔๒/๑๔๑ ถนนนวมินทร์ แขวงนวลจันทร์ เขตบึงกุ่ม กรุงเทพมหานคร แจ้งประกอบธุรกิจเดินรถโดยสาร ปรากฏชื่อนาย ไพเชษฐ์ เมธิสริยพงศ์ เป็นกรรมการผู้มีอำนาจ นาง วัลลภา เมธิสริยพงศ์ ถือหุ้นใหญ่สุด

ก่อนหน้านี้ รถร่วมขสายดังกล่าวได้มีพฤติการณ์ที่ฝ่าฝืนเงื่อนไขการประกอบการ และหรือเงื่อนไขการให้สัมปทาน ตามกฎหมายมาหลายต่อหลายครั้งจนซ้ำซาก อาทิ การด่า-ไล่ผู้โดยสารลงจากรถ การขับรตด้วยความเร็วฉวัดเฉวียนเพื่อแย่งผู้โดยสารกัน จนนำไปสู่การก่ออุบัติเหตุคร่าชีวิตประชาชน ผู้ใช้รถใช้ถนนมาแล้วมากมาย หลายกรณีทั้งที่ปรากฏเป็นข่าวต่อสื่อสารมวลชนทั่วไป และไม่ปรากฏเป็นข่าวมากมาย อาทิเช่น

-เมื่อวันที่ ๕ ตุลาคม พ.ศ.๒๕๕๖ เวลา ๐๗.๓๐ น. ผู้โดยสารของรถเอกชนร่วมบริการ สาย ๘ ของบริษัท ททรัพย์ ๘๘๘ จำกัด ได้ร้องเรียนว่า พนักงานเก็บค่าโดยสารของรถคันหมายเลข ๓๕ - ๑๐๒ หมายเลขทะเบียน ๑๐ - ๙๗๗๘ กทม. มีพนักงานขับรถชื่อ นายสมบูรณ์ ได้ด่าผู้โดยสาร และทำการไล่ผู้โดยสารให้ลงจากรถและพนักงานเก็บค่าโดยสารพูดจาทำทนายแสดงกิริยาวาจาไม่สุภาพต่อผู้โดยสาร เรื่องดังกล่าวมีการบันทึกคลิปวิดีโอพฤติกรรมดังกล่าวส่งให้สถานีโทรทัศน์ช่อง ๓ ในรายการเรื่องเล่าเช้านี้ออกอากาศ และเผยแพร่ในโซเชียลมีเดีย จนเป็นที่วิพากษ์วิจารณ์ของสังคมเป็นอย่างมาก

กรณีดังกล่าว ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ที่ ๒ ลงโทษได้เพียง ๑)พักการเดินรถคันที่เกิดเหตุเป็นเวลา ๑๐ วัน ๒)ให้บริษัท ททรัพย์ ๘๘๘ จำกัด ลงโทษพนักงานทั้ง ๒ คน โดยไม่ให้ปฏิบัติงานบนรถโดยสารของบริษัททุกคัน ๓)องค์การจะมีหนังสือถึงผู้ประกอบการรถโดยสารเอกชนร่วมบริการทุกรายมิให้รับพนักงานทั้ง ๒ คน เข้าเป็นพนักงานประจำรถอีกต่อไป และ ๔)องค์การจะส่งประวัติของพนักงานทั้ง ๒ คน ให้กรมการขนส่งทางบกบันทึกไว้ในประวัติเท่านั้น โดยที่บริษัทดังกล่าวหรือผู้ได้รับสัมปทานก็ยังคงประกอบกิจการต่อไปได้อย่างสบายต่อไป เหมือนไม่มีอะไรเกิดขึ้น เอกสารแนบ...๓

-เมื่อวันที่ ๖ มีนาคม ๒๕๕๗ รถร่วมบริการสาย ๘ สีขาว-น้ำเงิน หมายเลขหลังรถ ๓๖-๑๑๕ ได้เบียดรถยนต์เก๋งส่วนบุคคลที่ขับอยู่ในช่องขวาสุดจนรถลอยคว้างจากพื้นถนน ซึ่งมีผู้ใช้ทวิตเตอร์ชื่อ @jirasak จับภาพได้ และทวิตลงในโลกสังคมออนไลน์ พร้อมกับเขียนข้อความบรรยายว่า “คนขับรถเมล์คันนี้ขับเร็วมาก ขับเบียดกับรถเก๋งตรงแยก รถเก๋งไปได้สุดท้ายมันตามไปเบียดคินลอยเลยต่อหน้าต่อตา สงสารป้าคนขับ คนขับรถเมล์น่าจะมีสอบ EQ ก่อนให้ออกมาขับผิดชอบชีวิตผู้โดยสารเยอะ ๆ นะ” เหตุการณ์ดังกล่าวมีการแชร์แพร่สะพัดว่อนโซ

เซียล โดยมีทั้งคำคำหนิ และประฃามไปยังผู้ขับขี่รถเมล์สายดั่งกล่าว ปรากฏตาม เอกสารแนบ...

๕

กรณีดั่งกล่าว ตามข่าวผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๔ สั่งลงดาบพนักงานขับรถให้งดปฏิบัติงานเพียง ๕ วัน แต่โทษนั้นดูเหมือนจะเบาบางดุดุญุ่น กับพฤติการณ์ของผู้ขับขี่รถเมล์สายนี้ที่มักมีเหตุที่ซ้ำซาก

-เมื่อวันที่ ๒๒ มีนาคม ๒๕๕๗ รถร่วมฯ สาย ๘ ชนกับรถจักรยานยนต์ บริเวณถนนลาดพร้าว ขาเข้า ซอย ๖๔ ผังตรงข้ามครุสกา ส่งผลให้เด็กอายุ ๑๓ ปีที่ซ้อนท้ายมา เสียชีวิตทันทีที่เกิดเหตุ และเด็กอายุ ๑๕ ปีผู้ขับขี่ ได้รับบาดเจ็บสาหัส มีนายเหมือน ปรางประเสริฐ เป็นพนักงานขับรถเมล์ ซึ่งผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๓ ให้สัมภาษณ์ต่อสื่อมวลชนว่า ผู้ขับขี่รถเมล์ดั่งกล่าวไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถสาธารณะ แต่ไซเฟอร์ตีนมีดั่งกล่าวอ้างว่าอยู่ระหว่างขั้นตอนการขอ และเพิ่งเข้ามาขับรถสาย ๘ ได้เพียงแค่ ๓ สัปดาห์ เอกสารแนบ...๕

กรณีดั่งกล่าว ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ที่ ๒ สั่งลงโทษ บริษัท ทรัพย์ ๘๘๘ จำกัด เจ้าของสัมปทานรถเมล์ เพียงแค่การให้พักการเดินรถคันดั่งกล่าวเป็นเวลา ๑๐ วัน และปรับ นายเหมือน พนักงานขับรถเมล์ เป็นเงิน ๒,๐๐๐ บาท เท่านั้น เทียบไม่ได้เลยกับความเสียหาย การสูญเสียชีวิตของประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน ซึ่งสะท้อนให้เห็นว่าผู้ถูกฟ้องคดีทั้งหมด มิได้มีมาตรการที่เข้มงวด ที่จะเฝ้าระวัง ติดตาม ตรวจสอบ ผู้ที่จะต้องมารับผิดชอบขับขี่รถยนต์สาธารณะนั้นจะต้องมีคุณสมบัติหรือมีมาตรฐาน หรือมีใบอนุญาตการขับขี่จากหน่วยงานของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๓ เสียก่อนแต่อย่างใด

แม้ก่อนหน้าผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๔ จะให้สัมภาษณ์ผ่านสื่อสารมวลชนว่าได้รับเรื่องร้องเรียนและทดลองนั่งรถเมล์สายดั่งกล่าวและสายต่าง ๆ ด้วยตัวเองก็ตาม แต่ยังไม่สามารถแก้ไขปัญหาได้

ขณะที่ ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ที่ ๒ ที่กำกับดูแลรถร่วมเอกชน จะกล่าวอ้างผ่านสื่อสารมวลชนว่า ได้พยายามถกถึงปัญหาและหาแนวทางการแก้ไข โดยใช้วิธีต่างๆ มาแล้วหลายแขนง ไม่ว่าจะเป็น การตั้งกล่องรับฟังความคิดเห็นสี่ล้อ ส่งสายตรวจพิเศษเฝ้าจับตา การจัดอบรมพนักงานขับรถ และ กวดขันด้วยสารพัดวิธีแล้วก็ตาม แต่ก็ยังเกิดเหตุครั้งแล้วครั้งเล่า ซึ่งหลังเกิดเหตุที่ไร ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ที่ ๒ ก็ทำได้เพียงสั่งปรับ สั่งพักงานชั่วคราว และตรวจสอบประวัติ โดยผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ที่ ๒ ไม่ยอมยกเลิกสัมปทานของรถโดยสารประจำทางสายนี้ โดยมักอ้างว่ารถเมล์ที่ให้บริการอยู่ทุกวันนี้ ยังไม่เพียงพอกับปริมาณประชาชนผู้ใช้นั้นเอง และการลงโทษพนักงานขับรถเพียงแค่พักงาน ๕ หรือ ๑๐ วัน และสั่งปรับเงินนั้น ไม่เพียงพอที่จะสร้างความอุ่นใจหรือความเชื่อมั่นให้เกิดขึ้นกับ ประชาชนคนเมืองหลวงผู้ที่ต้องใช้บริการได้

หรือแม้แต่ก่อนหน้าี่มาหลายปีเมื่อเดือนมิถุนายน พ.ศ.๒๕๕๔ นายสุพจน์ ทรัพย์ล้อม ปลัดกระทรวงคมนาคม (ในสมัยนั้น) ได้เคยให้สัมภาษณ์ต่อสื่อสารมวลชนไว้ว่า กระทรวงคมนาคม ได้ประชุมหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ(ขสมก.) กรมการขนส่งทางบก เพื่อวางมาตรการกำกับดูแลรถขนส่งสาธารณะ หลังจากเกิดเหตุรถร่วมบริการสาย ๓๙ (ม.ธรรมศาสตร์ รังสิต-สนามหลวง) ขับแย้งผู้โดยสารกับรถร่วมฯ สาย ๘ (แบริ่ง-แลนด์-สะพานพุทธ) จนเกิดอุบัติเหตุ และทำให้มีผู้เสียชีวิตและได้รับบาดเจ็บ ซึ่งนายสุพจน์ กล่าวไว้ว่า ที่ผ่านมา ขสมก.มีมาตรการกำกับดูแล และจัดระเบียบรถร่วมบริการอยู่แล้ว แต่ยังมีกรร้องเรียนเกี่ยวกับการให้บริการของรถร่วมอย่างต่อเนื่อง จึงจำเป็นต้องออกมาตรการบังคับให้รถร่วมบริการปฏิบัติตาม หากฝ่าฝืน จะดำเนินการเอาผิดทันที และมีความเป็นไปได้ที่จะยกเลิกสัมปทานการเดินรถสาย ๘ และให้ ขสมก.เตรียมแผนรองรับ ก่อนที่จะมีผู้ประกอบการรายใหม่มารับสัมปทาน

หลังจากนั้นเป็นต้นมา แม้จะมีการเปลี่ยนปลัดคนใหม่ เปลี่ยนอธิบดี เปลี่ยน ผอ.ขสมก. และ รถเมล์สายดังกล่าวก็ยังคงก่อเหตุสร้างความเดือดร้อนและเสียหายแก่ประชาชน และผู้สัญจรบน

ท้องถนนหลายต่อหลายครั้งอย่างไม่มีสิ้นสุด อย่างไรก็ตาม แล้วก็ตามการยกเลิกสัมปทานรถร่วมบริการ สาย ๘ ก็หาได้เกิดขึ้นจริงไม่ แม้จะมีกรณีที่สร้างความเดือดร้อนและเสียหายแก่ประชาชนบนท้องถนนซ้ำซากอยู่บ่อยครั้งเพียงใดก็ตาม การให้สัมภาษณ์ดังกล่าวของผู้มีอำนาจ เป็นเพียงการปิดสวาทแก้ผ้าเอาหน้ารอดไปวัน ๆ เท่านั้น

สอดคล้องกันกับกรณีต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๕ ก็มักแต่จะกระดือรือร้นก็แต่เฉพาะเวลาเกิดปัญหา เกิดอุบัติเหตุที่เป็นข่าวครึกโครมต่อสื่อสารมวลชน เพื่อเสแสร้งสร้างภาพหลายประการ เช่น รีบเข้าไปดูปัญหาที่เกิดเหตุ รีบขึ้นไปนั่งรถโดยสารโชว์ผู้สื่อข่าว ฯลฯ เพื่อให้ภาพออกมาดูดีว่าเอาใจใส่ เพื่อให้สังคมผิดพลาดว่ารัฐมนตรีทำงานจริงจังเอาใจใส่ดูแลประชาชนเท่านั้น แต่หลังจากเรื่องเงียบหายไป ก็มีได้จริงจังในการแก้ไขปัญหาตามอำนาจหน้าที่แต่อย่างใด เอกสารแนบ...๖

ทั้งนี้ ข้อมูลที่ชี้ชัดถึงปัญหาที่สะสมและเป็นที่ยอมรับของผู้ถูกฟ้องคดีมาอย่างต่อเนื่องแล้ว แต่ก็ละเลยมิได้ดำเนินการป้องกัน แก้ไข หรือเข้มงวดต่อการใช้มาตรการใด ๆ ที่เด็ดขาดต่อผู้ฝ่าฝืนหรือบริษัทผู้รับสัมปทานต่าง ๆ ไม่ เช่น สถิติร้องเรียนปัญหาการให้บริการรวมเมล์ ขสมก. และรถร่วมเอกชน ภายใต้การควบคุมกำกับดูแลของผู้ถูกฟ้องคดีต่าง ๆ ซึ่งมูลนิธิคุ้มครองผู้บริโภคได้รายงานไว้ว่า ในปี ๒๕๕๔ มีรถเมล์อุบัติเหตุสูงถึง ๙๖๔ ครั้ง บาดเจ็บ ๔๔ ราย เสียชีวิต ๖ ราย ขณะที่ ๕ อันดับยอดร้องเรียนรถเมล์ ขสมก. และรถร่วมบริการ ยังเป็นการขับรถประมาท หวาดเสียว จอดรับ-ส่ง ไม่ตรงป้าย สภาพรถเก่า ฯลฯ

ส่วนข้อมูลจากสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ในปี ๒๕๕๔ พบว่าในเขตพื้นที่กรุงเทพฯ มีสถิติอุบัติเหตุรถโดยสารขนาดใหญ่มากถึง ๙๖๔ ครั้ง ขณะที่ข้อมูลการร้องเรียนผ่านศูนย์คุ้มครองผู้โดยสารสาธารณะ สายด่วน ๑๕๘๔ ปี ๒๕๕๔ ของกรมการขนส่งทางบกมียอดร้องเรียนรถเมล์

ขสมก.สูงถึง ๓,๐๐๐ - ๔,๐๐๐ ครั้ง แบ่งประเภทร้องเรียนรถเมล์ของ ขสมก. ๒,๔๙๓ ครั้ง เพิ่มขึ้น
จาก ปี ๒๕๕๓ จำนวน ๔๖๘ ครั้ง ซึ่งเรื่องยอดฮิต ๕ อันดับ คือ ๑)จอดรับและส่งผู้โดยสารไม่ตรง
ป้ายรถเมล์ ๙๔๓ ครั้ง ๒)ขับรถประมาทหวาดเสียว ๗๒๑ ครั้ง ๓)พนักงานแสดงกิริยาไม่สุภาพ
๓๙๐ ครั้ง ๔)พนักงานไม่ดูแลความปลอดภัยผู้โดยสาร ๗๓ ครั้ง และ ๕)ให้ลงก่อนถึงปลายทาง ๓๙
ครั้ง

ส่วนรถเอกชนร่วมบริการ ขสมก. ๔,๖๖๒ ครั้ง เพิ่มขึ้นจาก ปีงบประมาณ ๒๕๕๓ จำนวน
๘๘๘ ครั้ง ซึ่งเรื่องร้องเรียน ๕ อันดับแรก ได้แก่ ๑)ขับรถประมาทหวาดเสียว ๑,๖๕๖ ครั้ง ๒)จอด
รับและส่งผู้โดยสารไม่ตรงป้ายรถเมล์ ๑,๐๑๔ ครั้ง ๓)พนักงานแสดงกิริยาไม่สุภาพ ๘๘๕ ครั้ง ๔)
ให้ลงก่อนถึงปลายทาง ๒๖๐ ครั้ง และ ๕)พนักงานขับรถสุบบุหรี่ ๑๓๒ ครั้ง

ขณะที่รถมินิบัส ๙๓๔ ครั้ง เพิ่มขึ้นจากปี ๒๕๕๓ จำนวน ๒๙๙ ครั้ง ซึ่งเรื่องร้องเรียน ๕
อันดับแรก ได้แก่ ๑)ขับรถประมาทหวาดเสียว ๔๑๘ ครั้ง ๒)พนักงานแสดงกิริยาไม่สุภาพ ๑๖๑
ครั้ง อันดับ ๓ และ อันดับ ๔ ร้องเรียนเท่ากัน จอดรับและส่งผู้โดยสารไม่ตรงป้ายรถเมล์ และเก็บ
ค่าโดยสารเกินอัตรา ๘๖ ครั้ง ๕)ให้ลงก่อนถึงปลายทาง ๖๑ ครั้ง เอกสารแนบ...๗

ส่วนการร้องเรียนในปีงบประมาณ ๒๕๕๖ (วันที่ ๑ ต.ค.๕๕- ๓๐ ก.ย.๕๖) ผ่านสายด่วน
๑๓๘๔ ของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ มีสถิติร้องเรียนเข้ามาทั้งสิ้น ๓,๘๖๓ ครั้ง ปี ๒๕๕๕ มี ๔,๖๑๐ ครั้ง
โดยแบ่งการร้องเรียนปัญหารถเมล์ของ ขสมก. ๑,๐๘๘ ครั้ง ที่เหลือ ๒,๗๖๕ ครั้ง มาจากรถร่วม
เอกชน ขสมก. ที่มียอดร้องเรียนมากกว่ารถเมล์ ขสมก.เกินกว่า ๑ เท่าตัว

นอกจากนี้ ในปี ๒๕๕๖ ยังมีการจัดอันดับสถิติสายรถเมล์ที่ถูกร้องเรียนเข้ามาสูงสุดด้วย
อันดับหนึ่งของสายรถเอกชนร่วมบริการ ประเภทธรรมดาคือ สาย ๘ สะพานพุทธ-แฮปปี้

แลนด์ โดยติด ๑ ใน ๓ ที่ถูกร้องเรียนเข้ามามากที่สุดถึง ๑๑ เดือน และยังคงติดอันดับหนึ่งมากถึง ๑๐ เดือน เฉลี่ยปัญหาร้องเรียนเดือนละ ๒๐ ครั้ง ซึ่งถือเป็นสายรถเมล์ในตำนาน ที่ถูกผู้โดยสาร ร้องเรียนบ่อยสุดในรอบหลายปี และปี ๒๕๕๖ ที่ผ่านมายังได้เป็นข่าวใหญ่เกิดปัญหาทะเลาะกับ ผู้โดยสาร ส่วนสายที่ติดอันดับรองลงมา ได้แก่ สาย ๕๖ กรุงเทพมหานคร-บางลำพู สาย ๔๔ แสปปีแลนด์-ท่าเตียน สาย ๑๑๓ มีนบุรี-หัวลำโพง สาย ๕๗ บางขุนนนท์-สายใต้ใหม่

ส่วนประเภทรถร่วมข ประเภทรถปรับอากาศ สายที่นำโด่ง คือ ปอ.๒๕ ม.ธ.ศูนย์รังสิต-หัว ลำโพง ติด ๑ ใน ๓ ถูกร้องเรียนมากที่สุด ๑๑ เดือนติดต่อกัน และติดอันดับ ๑ ถึง ๗ เดือน ตามมาติดๆ ด้วย ปอ.๔๔ แสปปีแลนด์-ท่าเตียน ติดอันดับสูงสุดถึง ๗ เดือน ปอ.๕๐๔ รังสิต-สะพานกรุงเทพ ติดอันดับสูงสุด ๖ เดือน ที่เหลือที่ถูกร้องเรียนบ่อย อาทิ ปอ.๗ พระราม๒ - หัว ลำโพง ปอ.๖๘ สมุทรสาคร - บางลำภู

สำหรับสายรถเมล์มินิบัสที่ถูกร้องเรียนมากที่สุด นำโด่งแบบไร้คู่แข่ง คือ สาย ๑ ถนนตก-ท่า เตียน ติด ๑ ใน ๓ สูงสุดถึง ๑๑ เดือน และในจำนวนนี้ติดยอดสูงสุดถึง ๖ เดือน รองลงมาเป็น สาย ๗๑ ติดอันดับสูงสุดถึง ๙ เดือน สาย ๑๒ ห้วยขวาง-ปากคลองตลาด ติดอันดับสูงสุด ๘ เดือน ที่ เหลือเป็นสาย ๒๐๓ อุท่าอิฐ - สนามหลวง และสาย ๔๐ ขนส่งเอกมัย-สายใต้ใหม่

ส่วนรถเมล์และรถปรับอากาศของ ขสมก. ที่ถูกร้องเรียนมากสุดในรอบ ๘ เดือน (ม.ค.-ส.ค. ๒๕๕๖) คือ สาย ๘๔ อ้อมใหญ่-วงเวียนใหญ่ ติดใน ๑ ใน ๓ เรื่องร้องเรียนมากที่สุดถึง ๗ เดือน และติดอันดับ ๑ ถึง ๔ เดือน ส่วนสายที่ถูกร้องเรียนเข้ามาบ่อย อาทิ สาย ๒๖ มีนบุรี -อนุสาวรีย์ ชัยสมรภูมิ สาย ๖๐ สวนสยาม - ปากคลองตลาด สาย ๒ ลำโพง - ปากคลองตลาด สาย ๙๕ อยู่ บางเขน - ม.รามคำแหง

สำหรับปัญหาที่มีการร้องเรียนมากที่สุด ในส่วนของพนักงานขับรถ (พชร.) ได้แก่ ขับรถ
 ชองขวาไม่หยุดรับ-ส่ง ขับเร็วปาดซ้ายแซงขวา เบรกแรง ขับประมาทหวาดเสียว ขับรถขวางจราจร
 ปิดประตูหนีผู้โดยสาร สุกบูหรือขณะขับรถ และแสดงกิริยาวาจาไม่สุภาพ ส่วนปัญหาของพนักงาน
 เก็บสตางค์ (พกส.) ได้แก่ แสดงกิริยาวาจาไม่สุภาพกับผู้โดยสาร เก็บค่าโดยสารเกินราคา ฉีกตั๋ว
 ไม่ตามอัตราที่กำหนด ไม่สนใจเก็บค่าโดยสาร ไม่ทอนเงินหรือทอนเงิน ไล่ผู้โดยสารลงก่อนถึง
 จุดหมาย เอกสารแนบ...๘

ปัญหาเหล่านี้ล้วนแล้วแต่เป็นปัญหาที่ผู้ถูกฟ้องคดีต่างรับรู้สภาพปัญหาหรือรับรู้ข้อมูลมา
 โดยตลอดจนสิ้นความแล้ว แต่ก็หาได้ใส่ใจที่จะนำไปสู่การปรับปรุง แก้ไข หรือป้องกันปัญหาให้เป็น
 ที่เบ็ดเสร็จเด็ดขาดตามที่กฎหมายกำหนดไว้ไม่ แต่กลับละเลยเพิกเฉย ไม่ดำเนินการใด ๆ ตาม
 อำนาจหน้าที่ที่เด็ดขาด หรือหากจะกระตือรือร้นก็แต่เฉพาะช่วงที่มีเหตุเป็นข่าวเผยแพร่ใน
 สื่อสารมวลชนเท่านั้น แต่พอกระแสการวิพากษ์วิจารณ์จางหาย ทุกอย่างก็กลับเข้าสู่การดำเนินงาน
 ที่เป็นปกติ คงปล่อยให้เกิดความเสียหาย ความไม่ปลอดภัยให้เกิดขึ้นกับประชาชน ผู้ใช้บริการ ผู้
 สัญจรบนท้องถนนอย่างหวาดผวาลดเวลา เพราะไม่รู้ว่าเมื่อใช้ยานบนท้องถนนร่วมกับรถ
 ร่วมบริการขสายดังกล่าวแล้วจะเกิดปัญหาใด ๆ เกิดขึ้นกับตนหรือไม่ ตนจะมีชีวิตปลอดภัยกลับถึง
 บ้านในแต่ละวันได้หรือไม่ เรื่องดังกล่าวเป็นที่หวาดผวา อับอายขายหน้าประชาชนเป็นการทั่วไป
 รวมทั้งนำอับอายต่อนักท่องเที่ยว และชาวโลกที่เคยมาใช้บริการและหรือรับทราบข้อมูลข่าวสาร
 เหตุการณ์เหล่านี้อยู่เสมอ ๆ ด้วย

ผู้ฟ้องคดีเห็นว่าพฤติการณ์ดังกล่าวหากผู้ฟ้องคดีที่ ๑ ที่ ๒ เข้มงวดต่อการบังคับใช้
 กฎหมาย โดยเฉพาะการเคร่งครัดในการปฏิบัติให้เป็นไปตามระเบียบว่าด้วยการบริหารจัดการและ
 กำกับดูแลรถโดยสารเอกชนร่วมบริการ พ.ศ.๒๕๕๐ ที่จะต้องมีคำสั่งหรือเสนอเพิกถอน

“ใบอนุญาตสัมปทานการเดินรถ” ต่อบริษัทเอกชนผู้รับสัมปทานที่มีพฤติการณ์กระทำความผิด “ซ้ำซาก” โดยเฉพาะผู้รับสัมปทานรถร่วมบริการสาย ๘ (แอปป์แลนด์-สะพานพุทธ) นั้นเสีย เนื่องจากมีการกระทำอันเป็นการฝ่าฝืนระเบียบฯดังกล่าวโดยชัดแจ้ง ซ้ำซาก อันเป็นการกระทบต่อวิถีชีวิต คุณภาพชีวิตของผู้ฟ้องคดีและประชาชนผู้ใช้บริการรถเมล์ และผู้ใช้รถยนต์บนท้องถนน โดยทั่วไป แต่ทว่าปัญหาดังกล่าว ไม่ว่าจะเกิดเหตุมาแล้วหลายกรณี ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ที่ ๒ ก็มักจะออกมาให้สัมภาษณ์แบบให้ความหวังลม ๆ แล้ง ๆ ต่อสาธารณะชนแบบขอไปที ไม่มีความเด็ดขาดจริงจัง จนทำให้ผู้ประกอบการหรือผู้ถือสัมปทาน “ยำมใจ” จนไร้ซึ่งมาตรการหรือการกระทำที่เป็นรูปธรรมที่จะนำไปสู่การลดปัญหาความเสี่ยงภัยที่เกิดขึ้นได้

ส่วนผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๓ ในฐานะนายทะเบียนการประกอบการขนส่ง ซึ่งมีอำนาจหน้าที่ที่จะต้องกำกับ ดูแล ควบคุม และการใช้อำนาจที่เกี่ยวกับการประกอบการขนส่งสาธารณะตามพระราชบัญญัติขนส่งทางบก พ.ศ.๒๕๒๒ โดยเฉพาะการเป็นกรรมการและเลขานุการในคณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางบก และคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง ซึ่งมีอำนาจหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับปัญหาดังกล่าวโดยตรงตามที่กฎหมายดังกล่าวกำหนด ซึ่งมีอำนาจในการให้ใบอนุญาต หรือเพิกถอนการอนุญาตการประกอบการขนส่ง และการควบคุมกิจการขนส่งทางบกทุกประเภท ตามที่กฎหมายดังกล่าวกำหนด

ดังนั้น บริษัทเอกชนที่จะนำรถเมล์ของตนมาร่วมบริการกับผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ได้จะต้องได้รับใบอนุญาตการประกอบการขนส่งจากผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๓ เสียก่อนตามที่กฎหมายดังกล่าวกำหนด พร้อมทั้งต้องปฏิบัติตามกฎหมายและเงื่อนไขท้ายใบอนุญาตอย่างเคร่งครัด และเมื่อเกิดการฝ่าฝืนการปฏิบัติ ไม่ปฏิบัติให้เป็นไปตามกฎหมายหรือฝ่าฝืนอย่างซ้ำซาก โดยเฉพาะการสร้างความเสี่ยงการก่อให้เกิดความไม่ปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน ผู้สัญจรบนท้องถนน หรือ

ผู้โดยสาร ตามที่กล่าวแล้ว ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๓ ย่อมที่จะต้องดำเนินการเพิกถอนใบอนุญาตประกอบการขนส่งฯ ได้โดยทันทีและเด็ดขาด ตามที่มาตรา ๔๖ แห่งพระราชบัญญัติขนส่งทางบก พ.ศ.๒๕๒๒ และมาตราต่าง ๆ ในกฎหมายดังกล่าวบัญญัติไว้ แต่ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๓ ก็หาได้ใช้อำนาจดังกล่าวไม่

ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๔ ซึ่งมีอำนาจตามมาตรา ๑๙ แห่ง พรบ.การขนส่งทางบก พ.ศ.๒๕๒๒ ในการกำหนดมาตรการในการเพิกถอนใบอนุญาตประกอบการของบริษัทเอกชนหรือผู้ประกอบการรถขนส่งสาธารณะที่ฝ่าฝืนกฎหมายได้ การกำหนดจำนวนผู้ประกอบการขนส่ง กำหนดจำนวนรถ และกำหนดเส้นทางเดินรถดังกล่าวได้ ฯลฯ ซึ่งเมื่อพบว่าผู้ประกอบการรายใด มีพฤติการณ์และการกระทำที่ฝ่าฝืน ข้ำซากเยี่ยงนี้ อันจะสร้างความไม่ปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน ผู้โดยสาร ผู้สัญจรบนท้องถนน ก็ควรที่จะใช้อำนาจหน้าที่อย่างเคร่งครัด มิใช่ปล่อยเลยตามเลย หรือไม่กระทำการใด ๆ เพื่อป้องกัน หรือหยุดยั้งปัญหาดังกล่าวเสีย ถ้าทำไม่ได้ก็ต้องพิจารณาตัวเองออกไปเสีย

ส่วนผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๕ ในฐานะผู้กำกับดูแลและบริหารราชการทางนโยบายสูงสุดของกระทรวงคมนาคม และยังเป็นประธานกรรมการในคณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางบก ตามพระราชบัญญัติขนส่งทางบก พ.ศ.๒๕๒๒ ที่ให้อำนาจไว้หลายประการที่เกี่ยวข้องรวมทั้งการกำหนดมาตรการด้านความปลอดภัยด้านการขนส่งของรถโดยสารสาธารณะ ซึ่งต้องกำกับ ดูแล สั่งการให้ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ที่ ๒ และที่ ๓ ต้องดำเนินการให้เป็นไปตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด และเมื่อรับรู้ รับทราบปัญหาที่เกิดขึ้นจากปัญหาของรถร่วมบริการขนส่งมวลชนตามที่กล่าวแล้วข้างต้น รวมทั้งได้ทดลองใช้บริการนั่งรถเมล์ หรือรถร่วมบริการ ขสมก.ด้วยตัวเอง ย่อมต้องรู้ปัญหาที่เกิดขึ้น และควรที่จะใช้อำนาจหรือมาตรการที่เด็ดขาด มิให้เป็นเยี่ยงอย่างที่ไม่ดีต่อการบริหาร

จัดการรถยนต์โดยสารสาธารณะร่วมบริการของ ขสมก. และรถโดยสารของ ขสมก.ของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ เองด้วย

นอกจากนี้ ตามมาตรา ๒๒ แห่ง พรบ.การขนส่งทางบก พ.ศ.๒๕๒๒ ยังกำหนดให้รัฐมนตรีมีอำนาจหน้าที่กำกับโดยทั่วไปซึ่งกิจการการขนส่งทางบก เพื่อประโยชน์ในการนี้จะสั่งให้คณะกรรมการชี้แจงข้อเท็จจริงแสดงความคิดเห็นหรือทำรายงานหรือยับยั้งการกระทำใด ๆ ซึ่งขัดต่อนโยบายของรัฐบาลหรือมติของคณะรัฐมนตรีตลอดจนมีอำนาจสั่งสอบสวนข้อเท็จจริงที่เกี่ยวกับการดำเนินงานได้

ซึ่งนโยบายของรัฐบาลที่แถลงไว้ต่อรัฐสภาเมื่อวันที่ ๒๓ สิงหาคม พ.ศ.๒๕๕๔ ในหัวข้อ ๔. นโยบายสังคมและคุณภาพชีวิต ข้อ ๔.๕ ว่าด้วย นโยบายความมั่นคงของชีวิตและสังคม ก็ระบุไว้ชัดเจนในข้อ ๔.๕.๖ ว่า

๔.๕.๖ ลดอุบัติเหตุและความสูญเสียจากอุบัติเหตุจราจร ให้เหลือน้อยที่สุด ส่งเสริมการเรียนรู้การเดินทางและการใช้การขนส่งอย่างปลอดภัย โดยน้อมนำหลักการแก้ไขปัญหาราจรตามแนวพระราชดำริไปสู่การปฏิบัติอย่างจริงจัง และถือเป็น “วาระแห่งชาติ” ที่ต้องดำเนินการอย่างเข้มข้นในทุกพื้นที่ของประเทศ

นอกจากนั้น ในนโยบาย ในหัวข้อ ๔ ที่เกี่ยวกับ นโยบายการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี ข้อ ๔.๑ ว่าด้วย ประสิทธิภาพการบริหารราชการแผ่นดิน ก็ระบุไว้ชัดเจนในข้อ ๔.๑.๙ ว่า

๔.๑.๙ ส่งเสริมกระบวนการบริหารจัดการที่ดีในภาคเอกชน โดยเฉพาะระบบการตรวจสอบกิจการที่โปร่งใส และสนับสนุนให้ภาคเอกชนยึดมั่นในความรับผิดชอบต่อลูกค้า ผู้รับบริการ และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกฝ่าย รวมทั้งมีความรับผิดชอบต่อสังคมและ

สิ่งแวดล้อมและเสริมสร้างความเข้มแข็งให้สังคม โดยการคุ้มครองผู้บริโภค เพื่อสร้างความเป็นธรรม ตลอดจนป้องกันการผูกขาดตัดตอนทั้งทางตรงและทางอ้อม

แต่ทว่าผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๔ ก็หาได้ใช้อำนาจ ดำเนินการที่เป็นรูปธรรมที่แท้จริง หรือจัดการปัญหาหรือเหตุที่เกิดขึ้นที่ซ้ำซากดังกล่าวไม่

ผู้ฟ้องคดีและประชาชน ผู้สัญจรใช้รถใช้ถนน และผู้บริโภค และหรือผู้โดยสารรถเมล์ของ ขสมก. รถเอกชนร่วมบริการ ถูกกระทบสิทธิจากการละเลยการปฏิบัติหน้าที่ของผู้ถูกฟ้องคดีทั้งหมดโดยชัดแจ้ง มาอย่างต่อเนื่องและยาวนาน นอกจากความเสี่ยงด้านอุบัติเหตุและความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินในชีวิตประจำวัน ที่ต้องเสี่ยงตลอดเวลาเมื่อใช้เส้นทางสัญจรอยู่บนท้องถนนของกรุงเทพมหานครดังกล่าวแล้ว ยังมีความเสี่ยงทางด้าน “มลพิษจากควันพิษ-ควันดำ” ที่ปล่อยออกมาจากท่อไอเสียยานยนต์ของรถ ขสมก. ที่มีกว่า ๓,๗๔๔ คัน และรถเอกชนร่วมบริการของ ขสมก. เช่น รถมินิบัส รถในซอย รถตู้ อีกกว่า ๕,๐๘๕ คันที่ขาดการติดตาม ตรวจสอบ เครื่องครัดในการจับกุม ลงโทษ และเพิกถอนใบทะเบียนการประกอบการ หรือใบอนุญาต จนภาคประชาสังคม และภาคประชาชนไปยื่นฟ้องคดีต่อศาลปกครองชั้นต้น ในคดีหมายเลขดำที่ ๒๐๒๕-๒๐๒๘/๒๕๔๕ และศาลปกครองสูงสุดในคดีหมายเลขดำที่ ๙๑๕/๒๕๔๙ ซึ่งได้อ่านคำพิพากษาแล้วในวันนี้ (วันที่ ๓ เมษายน พ.ศ.๒๕๕๗) ซึ่งตามคำฟ้อง และคำพิพากษาของศาลปกครองชั้นต้น และศาลปกครองสูงสุดเป็นสิ่งยืนยันโดยชัดแจ้งว่า ผู้ถูกฟ้องคดีมิได้ให้ความสนใจ หรือใส่ใจที่จะปฏิบัติหน้าที่ตามที่กฎหมายกำหนดให้ต้องปฏิบัติอย่างจริงจัง ยังผลให้เกิดความเดือดร้อนและความเสียหายต่อประชาชน พลเมือง และหรือผู้บริโภค ผู้โดยสาร ผู้สัญจรอยู่บนท้องถนน เป็นอย่างมาก อันเป็นการขัดต่อนโยบายของรัฐบาล ขัดต่อหลักจริยธรรมตามที่รัฐธรรมนูญ ๒๕๕๐ กำหนด และขัดต่อประมวลจริยธรรมขององค์กรหรือหน่วยงาน และขัดต่อหลักการการบริหาร

กิจการบ้านเมืองที่ดี ตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยหลักเกณฑ์การบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี พ.ศ. ๒๕๔๖ โดยชัดแจ้ง

ทั้งนี้ รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ.๒๕๕๐ ได้บัญญัติการให้การคุ้มครองสิทธิของภาคประชาชน พลเมือง ผู้สัญจรใช้รถใช้ถนน และผู้บริโภค และหรือผู้โดยสารไว้หลายมาตรา โดยเฉพาะมาตรา ๔ มาตรา ๒๗ มาตรา ๒๘ มาตรา ๒๙ มาตรา ๓๒ และมาตรา ๓๔ โดยชัดแจ้งแล้ว แต่การที่ผู้ถูกฟ้องคดีปล่อยปละละเลย เพิกเฉย ไม่เคร่งครัดในการปฏิบัติให้เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนดมาอย่างต่อเนื่อง เพราะถือว่าเป็นฝ่ายรัฐ ฝ่ายราชการ ฝ่ายการเมือง ซึ่งเป็นผู้ถืออำนาจรัฐ จะกระทำใด ๆ หรือไม่กระทำการใด ๆ ก็ได้ตามอำเภอใจให้อยู่เหนือผู้ฟ้องคดีและหรือประชาชนนั้น หาชอบด้วยเจตนารมณ์ของกฎหมายดังกล่าวไม่

ผู้ฟ้องคดีที่ ๑ ได้เคยออกแถลงการณ์ผ่านสื่อสารมวลชนมาอย่างต่อเนื่องเพื่อเรียกร้องให้ผู้ถูกฟ้องคดีที่เกี่ยวข้องเพิกถอนสัมปทานหรือการประกอบการต่อรถเมล์สายดังกล่าว หรือสายต่าง ๆ ที่ฝ่าฝืนกฎหมายหรือเงื่อนไขท้ายใบอนุญาตเสีย (เอกสารแนบ...๙) แต่ผู้ถูกฟ้องคดีก็ปฏิเสธที่จะดำเนินการให้เป็นไปตามกฎหมายที่เข้มงวดจริงจังไม่ (เอกสารแนบ...๑๐) ผู้ฟ้องคดีไม่มีหนทางอื่นใด ที่จะบังคับให้ผู้ถูกฟ้องคดีปฏิบัติให้เป็นไปตามบทบัญญัติและเจตนารมณ์ของกฎหมายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องได้ จึงได้นำความมากราบเรียนขอความเมตตาจากศาลปกครอง เพื่อรับคำฟ้องนี้ไว้พิจารณา และไต่สวน เพื่อมีคำสั่งหรือคำพิพากษาตามคำขอท้ายคำฟ้องนี้ต่อไป

คำขอท้ายคำฟ้อง

๑)ขอให้ศาลมีคำพิพากษาหรือคำสั่งอย่างหนึ่งอย่างใดให้ผู้ถูกฟ้องคดีเพิกถอนใบอนุญาตและหรือใบประกอบการ หรือสัมปทานการเดินรถของรถเอกชนร่วมบริการของ ขสมก.สาย ๘ ที่ฝ่าฝืนกฎหมายหรือฝ่าฝืนเงื่อนไขท้ายใบอนุญาตหรือท้ายสัมปทานเสียทั้งหมด

๒)ขอให้ศาลมีคำพิพากษาหรือคำสั่งอย่างหนึ่งอย่างใดให้ผู้ถูกฟ้องคดีกำหนดมาตรการในการติดตาม ตรวจสอบ ลงโทษ และเพิกถอนใบอนุญาต และหรือสัมปทาน รถขนส่งมวลขนของ ชสมก. และรถเอกชนร่วมบริการทั้งหมดทุกประเภทที่มีพฤติการณ์ฝ่าฝืนกฎหมาย ฝ่าฝืนการประกอบการ หรือสัมปทาน โดยเฉพาะมาตรการด้านความปลอดภัย และมาตรการด้านการตรวจสอบมลพิษ-ควันดำไม่ให้เกิดไปกว่าที่กฎหมายกำหนด อย่างเป็นรูปธรรม โดยการติดตาม ตรวจสอบทุก ๆ ๓ เดือนต่อครั้งตลอดอายุการได้รับใบประกอบการ และหรือสัมปทาน

๓)ขอให้ศาลมีคำพิพากษาหรือคำสั่งอย่างหนึ่งอย่างใดหรือกำหนดมาตรการอย่างหนึ่งอย่างใดให้ผู้ถูกฟ้องคดีมีคำสั่งหรือกำหนดมาตรการเพิกถอนใบอนุญาตผู้ขับขี่รถโดยสาร (พขร.) พนักงานเก็บค่าโดยสาร (พกส.) ที่ฝ่าฝืนกฎหมายที่เด็ดขาด กับผู้ที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุสร้างความเดือดร้อนและเสียหายต่อผู้สัญจรบนท้องถนน และหรือผู้โดยสารโดยทันที และห้ามขับขี่รถสาธารณะอีกตลอดชีวิต และห้ามนำรถที่ประสบอุบัติเหตุดังกล่าวมาวิ่งบริการผู้โดยสารบนท้องถนนในกรุงเทพและปริมณฑลอีกโดยเด็ดขาด

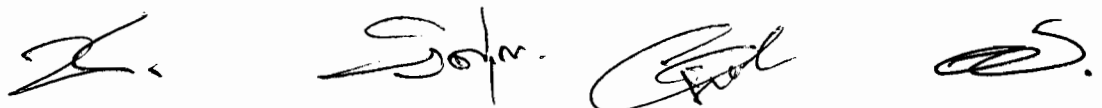
ควรมีควแล้วแต่จะโปรด



(นายศรีสุวรรณ จรรยา)

นายกสมาคมต่อต้านสภาวะโลกร้อน

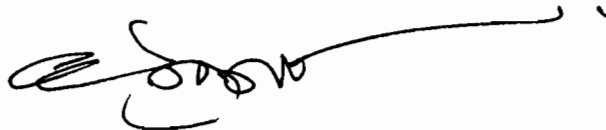
ในฐานะผู้ฟ้องคดีที่ ๑ และผู้รับมอบอำนาจ ผู้ฟ้องคดีที่ ๒ ถึงที่ ๕





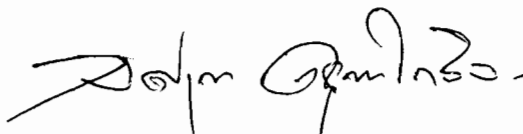
(นายไชยชัย แสงอรุณ)

ผู้รับมอบอำนาจผู้ฟ้องคดีที่ ๖ ถึงที่ ๘



(นายผดุงศักดิ์ เทียนไพโรจน์)

ผู้รับมอบอำนาจผู้ฟ้องคดีที่ ๙ ถึงที่ ๑๓



(นายวิศรุต คุรุฑาแก้ว)

ผู้รับมอบอำนาจผู้ฟ้องคดีที่ ๑๔ ถึงที่ ๑๘



(นายรัชสพล พลเดช)

ผู้รับมอบอำนาจผู้ฟ้องคดีที่ ๑๙ ถึงที่ ๒๓

