

## บทที่ 5

### บทสรุปและข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาบทกฎหมาย กฎกระทรวง ระเบียบ คำสั่ง ประกาศต่าง ๆ ของทางราชการ และของคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางที่เกี่ยวข้องกับการอนุญาตประกอบการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกสาธารณะตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ผู้วิจัยมีข้อสรุป ดังนี้

#### 5.1 บทสรุป

##### 5.1.1 การใช้เครื่องมือการจัดระเบียบการขนส่ง

ระบบเศรษฐกิจไทย จัดเป็นระบบเศรษฐกิจแบบผสม (Mixed Economy) ซึ่งเป็นระบบเศรษฐกิจที่มีลักษณะผสมผสานระหว่างระบบเศรษฐกิจแบบนายทุน กับระบบเศรษฐกิจแบบสังคมนิยม โดยระบบเศรษฐกิจแบบผสมจะใช้กลไกการตลาด และการแข่งขันเสรี โดยภาครัฐบาล (Public sector) มีขอบเขตของในการควบคุมกิจกรรมทางด้านเศรษฐกิจไว้เกี่ยวกับบริการต่าง ๆ ด้านกิจการสาธารณูปโภค (Public Utility) หรือสาธารณูปการ (Public Assistance) ส่วนภาคเอกชน (Private sector) จะมีเสรีภาพและรับผิดชอบต่อปัญหาว่าจะผลิตอะไร ผลิตอย่างไร และผลิตเพื่อใคร ในกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เหลือ

กิจการการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกแม้จะมีความสำคัญต่อระบบเศรษฐกิจ แต่ก็มีใช้กิจการสาธารณูปโภคหรือกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่มีความสำคัญต่อประชากรในระดับที่ต้องจัดการ โดยรัฐ แต่เป็นเพียงกิจการทั่วไปในระบบเศรษฐกิจของประเทศไทยที่ภาคเอกชนสามารถเข้ามาดำเนินการได้ อย่างเสรี แต่รัฐมีหน้าที่จะต้องทำการจัดระเบียบและการกำกับดูแลการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก ซึ่งจากการวิเคราะห์เครื่องมือการจัดระเบียบการขนส่งที่สำคัญๆ ปรากฏว่า

**5.1.1.1 เครื่องมือการจัดระเบียบด้านการควบคุมจำนวนผู้ประกอบการ (Entry Control)** แม้ในบางทฤษฎีจะอยู่ในเกณฑ์ที่รัฐต้องการควบคุมมิให้มีการแข่งขันกันมากเกินไป หรือที่เรียกว่า การแข่งขันเชิงทำลาย และมาตรา 19 แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มีบทบัญญัติให้อำนาจแก่คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางในการควบคุมจำนวนผู้ประกอบการ แต่ในข้อเท็จจริง คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางยังไม่เคยใช้อำนาจควบคุมจำนวนผู้ประกอบการแต่อย่างใด การอนุญาตประกอบการขนส่งสินค้าด้วย

รถบรรทุกไม่ประจำทางจึงเป็นการอนุญาตแบบไม่มีการจำกัดจำนวนรวมของรถทั่วประเทศ และจำนวนรถของผู้ประกอบการแต่ละรายจะขึ้นอยู่กับความต้องการของผู้นั้น โดยแสดงความประสงค์พร้อมหลักฐานความจำเป็นความต้องการใช้รถต่อเจ้าหน้าที่ ดังนั้น เมื่อระบบเศรษฐกิจไทย เป็นระบบเศรษฐกิจแบบผสมซึ่งกิจกรรมการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกมีการแข่งขันเสรี เครื่องมือการจัดการจัดระเบียบด้านการควบคุมจำนวนผู้ประกอบการ จึงไม่สมควรนำมาใช้โดยปริยาย

สำหรับประเด็นข้อสังเกตว่า การปล่อยเสรีจะทำให้รถมีปริมาณมากและอาจนำไปสู่การแข่งขันที่มากจนกระทั่งทำลายกันเอง (Destructive Competition) มีกรณีที่สามารถใช้อ้างอิงได้ได้แก่การปฏิรูปการกำกับดูแลการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกในสหรัฐอเมริกา ในปี ค.ศ. 1980 ซึ่งลดอุปสรรคในการเข้าสู่ตลาด ลดเงื่อนไขในการให้บริการ ลดข้อจำกัดในการกำหนดอัตราค่าบริการ และอนุญาตให้รถขนส่งสินค้าเกษตรสามารถบรรทุกสินค้าอื่นในเที่ยวกลับได้ ในปี ค.ศ. 1984 การปฏิรูปส่งผลให้เกิดการลดต้นทุนของผู้ประกอบการลง ประมาณร้อยละ 23 เมื่อเทียบกับสถานการณ์ในปี ค.ศ. 1980 ก่อนการปฏิรูป ต่อมา ประเทศในกลุ่มสหภาพยุโรปได้ดำเนิน การปฏิรูปการกำกับดูแลการขนส่งทางถนน ตามรอยของ สหรัฐอเมริกา ออสเตรเลีย และสหราชอาณาจักรมากกว่า 2 ทศวรรษแล้ว โดยลดการควบคุมด้วยจำนวนใบอนุญาตหรือจำนวนผู้ประกอบการ และหันมาใช้การกำกับดูแลด้านการกำหนดมาตรฐานแทน ลดเงื่อนไขและข้อจำกัดเกี่ยวกับอัตราค่าบริการและประเภทของบริการ การปฏิรูปส่งผลให้ค่าบริการลดลงระหว่างร้อยละ 15 ถึง 25 และสะท้อนถึงต้นทุนที่เกิดขึ้นจริงมากขึ้น ประสิทธิภาพเพิ่มขึ้นเนื่องจากการใช้ประโยชน์จากอุปกรณ์ดีขึ้นและการลดรถเที่ยวเปล่าลง เกิดบริการใหม่ขึ้น โดยเฉพาะบริการ Just-in-Time และพบว่าการแข่งขันที่สูงขึ้นอันเป็นผลจากการปฏิรูปไม่ได้ส่งผลเสียต่อมาตรฐานด้านความปลอดภัย หากมีการกำหนดกฎระเบียบและกลไกในการบังคับใช้กฎระเบียบเหล่านั้นอย่างเหมาะสม

อนึ่ง จากรายงานการศึกษาหลายฉบับสรุปได้ว่า ผลลัพธ์ทางเศรษฐกิจจากการปฏิรูปการกำกับดูแลกิจการขนส่งทางบกนั้นสะท้อนให้เห็นว่าการเปิดเสรีมีผลกระทบในทางที่ดี โดยเพิ่มอัตราการใช้รถบรรทุกและขณะเดียวกันราคาค่าบริการลดลงและคุณภาพการให้บริการเพิ่มขึ้น รวมทั้งประสิทธิภาพในสาขาการขนส่งเพิ่มขึ้นด้วย นอกจากนี้ การปฏิรูปกรอบโครงสร้างการกำกับดูแลยังส่งผลให้การแข่งขันเพิ่มขึ้น มีการนำนวัตกรรมและเทคโนโลยีใหม่เข้าสู่ตลาด ส่งเสริมให้ผู้ประกอบการพัฒนาคุณภาพของบริการ และมีการพัฒนาบุคลากรในกิจการขนส่งมากขึ้น

จากรายงานการศึกษาดังกล่าว ขัดแย้งกับที่ทางภาคอุตสาหกรรมคิดไว้ว่าการเปิดเสรีและปฏิรูปการกำกับดูแลอาจนำไปสู่การแข่งขันที่มากจนกระทั่งทำลายกันเอง (Destructive Competition) และลดมาตรฐานความปลอดภัย ในสหรัฐอเมริกาและออสเตรเลียนั้น การยกเลิก

อุปสรรคการเข้าสู่ตลาดและการกำกับดูแลด้านราคาไม่ได้ส่งผลเสียต่ออุตสาหกรรม แต่เป็นการเพิ่มการแข่งขันในตลาด การจรรยาบรรณเพิ่มขึ้นและความปลอดภัยมีมาตรฐานที่ดีขึ้น กล่าวคือจำนวนคนเสียชีวิตจากอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับรถบรรทุกลดลงร้อยละ 30 ซึ่งต่ำที่สุดในรอบ 15 ปีที่ผ่านมา

#### 5.1.1.2 เครื่องมือการจัดระเบียบด้านการควบคุมด้านราคา (Price Control)

พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มีบทบัญญัติให้อำนาจแก่คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางในการกำหนดอัตราค่าขนส่งของรถบรรทุกไม่ประจำทาง และคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง ก็ได้ออกประกาศกำหนดอัตราค่าขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกสาธารณะเมื่อปี 2527 แต่ก็ได้มิได้มีการถือปฏิบัติและทางราชการก็ไม่สามารถที่จะติดตามบังคับใช้กฎหมายดังกล่าวได้ ต่อมาในปี 2548 คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางจึงยกเลิกประกาศดังกล่าวในที่สุด โดยให้เหตุผลว่า การกำหนดอัตราค่าขนส่งไม่สามารถทำได้อย่างมีประสิทธิภาพ เนื่องจากเป็นการตกลงระหว่างผู้ว่าจ้างและผู้รับจ้างโดยตรง และโดยสภาพข้อเท็จจริงเห็นว่าผู้ให้บริการที่เพียงพอ ทำให้เป็นตลาดที่มีการแข่งขันในด้านคุณภาพและการบริการได้ โดยกลไกตลาดจะทำให้ค่าขนส่งอยู่ในระดับที่เหมาะสม ซึ่งจะส่งผลดีต่อภาพรวมของการขนส่งด้วยรถบรรทุก และให้การกำหนดอัตราค่าขนส่งด้วยรถบรรทุกเป็นไปตามข้อตกลงราคาระหว่างผู้ประกอบการขนส่งและผู้ว่าจ้างตามกลไกตลาด

ดังนั้น จึงสามารถสรุปได้ว่า เครื่องมือการจัดระเบียบการขนส่งเกี่ยวกับการควบคุมด้านราคา (Price Control) แม้จะมีกำหนดไว้ในกฎหมายและเคยมีการนำมาใช้ในอดีต แต่ในปัจจุบันได้ถูกยกเลิกไป เพราะไม่สอดคล้องกับข้อเท็จจริงที่ราคาค่าขนส่งจะต้องเป็นไปตามกลไกตลาดตามระบบเศรษฐกิจแบบผสมของประเทศนั่นเอง

#### 5.1.1.3 เครื่องมือการจัดระเบียบด้านการควบคุมด้านปริมาณ (Quantity Control)

พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มีเครื่องมือการจัดระเบียบการประกอบการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกเกี่ยวกับการควบคุมด้านปริมาณ (Quantity Control) โดยกำหนดให้รถที่นำมาใช้ในการขนส่งแต่ละคันเมื่อบรรทุกสินค้าแล้วต้องมีน้ำหนักรวมกันไม่เกินเกณฑ์ที่ทางราชการกำหนดไว้ตามที่ตรวจวินิจฉัยพบในชั้นตรวจสภาพ ที่พ่นกำกับไว้ที่ข้างตัวรถนั้น แต่ในความเป็นจริง ยังไม่มีผลในทางปฏิบัติเนื่องจากกรมการขนส่งทางบกไม่มีด่านชั่งน้ำหนัก ทำให้จึงไม่สามารถตรวจสอบน้ำหนักรถบรรทุกสินค้าคันที่วิ่งผ่านจุดตั้งด่าน ว่า มีการบรรทุกสินค้าโดยมีน้ำหนักเกินกว่าที่พ่นกำกับไว้ด้านข้างรถที่ทางราชการกำหนดไว้หรือไม่

#### 5.1.1.4 การกำกับดูแลการแข่งขัน (Competition Regulation) พระราชบัญญัติ

การขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มีบทบัญญัติการกำกับดูแลการแข่งขันไว้ในมาตรา 40 โดยมีความมุ่งหมายอยู่ 2 ประการ ดังนี้

1) กำกับดูแลการแข่งขันระหว่างประเภทการขนส่งประจำทางกับการขนส่งไม่ประจำทาง แต่เมื่อปัจจุบันไม่มีกรอบใบอนุญาตประกอบการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกประจำทาง ในข้อเท็จจริงความผิดจากการแข่งขันจึงไม่สามารถเกิดปัญหาการฝ่าฝืนกฎหมายกับการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก เครื่องมือการควบคุมกำกับดูแลการแข่งขันตามมาตรา ๓๖ จึงไม่มีผลในทางปฏิบัติโดยปริยาย

2) กำกับดูแลการแข่งขันในการขนส่งประเภทเดียวกันแต่ต่างเส้นทางหรือ ห้ามออกนอกท้องที่ที่ได้รับอนุญาต แต่เนื่องจากการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกไม่ประจำทางจะมีการกำหนดท้องที่ที่ได้รับอนุญาตเป็น “ทั่วราชอาณาจักร” ดังนั้น เครื่องมือการควบคุมกำกับดูแลการแข่งขันตามมาตรา ๓๖ จึงไม่มีผลในทางปฏิบัติโดยปริยายอีกเช่นกัน

ดังนั้น การพิจารณาอนุมัติเงื่อนไขในใบอนุญาตประกอบการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกไม่ประจำทางของคณะกรรมการ ฯ ในอดีตจนถึงปัจจุบันจึงไม่มีผลไปในทางกำกับดูแลการแข่งขันแต่อย่างใด

**5.1.1.5 การควบคุมการเข้าสู่กิจการ (Regulation on Entry)** การควบคุมการเข้าสู่กิจการการประกอบการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกนั้น กฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกใช้ระบบใบอนุญาต การควบคุมการเข้าสู่กิจการของการประกอบการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกสาธารณะของไทย จึงมีเพียงเงื่อนไขว่า ต้องมีสัญชาติไทยเท่านั้น

**5.1.1.6 การควบคุมการดำเนินงานของผู้ประกอบการขนส่ง** การควบคุมการดำเนินงานของผู้ประกอบการขนส่งเป็นอำนาจตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 49 การควบคุมการดำเนินงานดังกล่าวอันได้แก่ การเข้าไปในสถานที่ดำเนินการของผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งในระหว่างเวลาทำงานตามปกติเพื่อทราบข้อเท็จจริง และเพื่อตรวจสอบบัญชีและเอกสารอื่นที่เกี่ยวข้องกับการประกอบการขนส่ง นั้น เดิมเคยมีหน่วยงานรับผิดชอบโดยตรง ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการควบคุมการขนส่งทางถนนของกรมการขนส่งทางบก ปัจจุบันได้ยุบหน่วยงานและไม่มีการดำเนินการภารกิจดังกล่าวแล้ว

**5.1.1.7 การกำกับดูแลด้านความปลอดภัย (Safety Regulation)** การควบคุมกำกับดูแลด้านความปลอดภัยในกิจการขนส่ง พบกฎระเบียบกำกับดูแลที่ โดยเฉพาะการควบคุมผู้ประกอบการให้จัดเตรียมและตรวจสอบรถยนต์ และอุปกรณ์ที่ใช้ในการขนส่งให้มีความปลอดภัยในการใช้งาน (Roadworthiness) จะพบว่า กรมการขนส่งทางบกมีการกำกับดูแลด้านความปลอดภัย (Safety Regulation) แก่ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งทุกประเภทการขนส่ง ทั้งในด้านตัวรถ คนขับรถ ผู้ประจำรถ อย่างครบถ้วน

5.1.1.8 การกำกับดูแลด้านมาตรฐานและคุณภาพบริการ การควบคุมด้านคุณภาพการให้บริการขนส่งที่ธุรกิจเสนอต่อผู้บริโภค รัฐบาลจะเข้ามาจัดระเบียบเพื่อสร้างหลักประกัน และ สร้างความเชื่อถือการของการบริการ พบว่า ยังไม่มีการกำกับด้านนี้ที่เป็นรูปธรรมแต่อย่างใด

### 5.1.2 การกำกับดูแลโดยเงินไซในใบอนุญาต

เงินไซในใบอนุญาตตามมาตรา 32 พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 วิเคราะห์แล้วผู้วิจัยเห็นว่าจากเงินไซทั้งหมด 10 ข้อตามที่กฎหมายกำหนดไว้ข้างต้นจะเป็นประเด็นในการพิจารณาของคณะกรรมการฯ เพียง 3 ข้อ คือ

#### ตารางที่ 5.1 สรุปประเด็นการพิจารณาอนุมัติเงินไซในใบอนุญาตตาม 32

เงินไซในใบอนุญาต	ประเด็นในการพิจารณาของคณะกรรมการฯ
1) จำนวนรถที่ต้องใช้ในการประกอบการขนส่ง	มีการพิจารณาโดยผู้ขอต้องแสดงปริมาณงานขนส่ง
2) ลักษณะ ชนิด และขนาดของรถและเครื่องหมายของผู้ประกอบการขนส่งที่ต้องให้ปรากฏประจำรถทุกคัน	มีการพิจารณา โดยลักษณะรถต้องสอดคล้องกับสินค้าที่รับขน
3) จำนวนที่นั่ง เกณฑ์น้ำหนักบรรทุกและวิธีการบรรทุก	ไม่มีการพิจารณา เพราะต้องถือตามประกาศคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง
4) จำนวนผู้ประจำรถ	ไม่มีการพิจารณา เพราะต้องถือตามกฎหมายกำหนด
5) ท้องที่ที่ทำการขนส่ง	มี แต่จะอนุมัติตามที่ผู้ขอเสนอ คือ ท้องที่ที่พระราชอาณาจักร
6) มาตรฐานบริการในการประกอบการขนส่ง	ไม่มี เพราะยังไม่มีกำหนดหลักเกณฑ์ของเงินไซนี้
7) อัตราค่าขนส่งและค่าบริการอย่างอื่นในการขนส่ง	ไม่มีการพิจารณา เพราะยกเลิกการกำหนดอัตราค่าขนส่งโดยให้ราคาเป็นไปตามกลไกตลาด
8) สถานที่หยุดและจอดเพื่อขนถ่ายคน สัตว์หรือสิ่งของ	ไม่มีการพิจารณา เพราะไม่สอดคล้องกับสภาพข้อเท็จจริงที่จะกำหนดให้มี
9) สถานที่เก็บ ช่อม และบำรุงรักษารถ	มีการพิจารณา
10) เงินไซอื่นที่กำหนดในกฎกระทรวง	ไม่มีการพิจารณา เพราะต้องถือตามกฎหมายกำหนด

อย่างไรก็ตาม ประเด็นในการพิจารณา ทั้ง 3 ข้อ นั้น โดยแท้จริงแล้ว ประเด็นหลักของการพิจารณาของคณะกรรมการฯ หรือคณะอนุกรรมการฯ คือ “จำนวนรถที่ต้องใช้ในการประกอบการขนส่ง และลักษณะ ชนิด และขนาดของรถ” นั้น ผู้ประกอบการขนส่งจะทราบความต้องการความจำเป็นว่าตนเองต้องใช้รถกี่คัน และลักษณะของรถที่ต้องใช้ควรจะใช้อะไรลักษณะใดอยู่แล้ว โดยระบบเศรษฐกิจไทยถือว่าเป็นหน้าที่ของผู้ขอที่จะประเมินธุรกิจของตนเองว่ามีความจำเป็นต้องใช้รถเป็นจำนวนเท่าใด มิใช่หน้าที่ที่ทางราชการจะเป็นผู้กำหนด เพราะถึงแม้ผู้ขอใช้รถจำนวนมาก แต่ได้รับอนุมัติไม่ครบตามที่ขอ ในที่สุดผู้ขอก็สามารถขอเพิ่มรถใหม่ได้อีกอยู่ดี จำไม่ใช่ประเด็นที่ทางราชการจะเข้าไปช่วยเอกชนตัดสินใจ

ดังนั้น การกำกับดูแลด้วยเงื่อนไขในใบอนุญาตตามมาตรา 32 ผู้วิจัยจึงเห็นว่า น่าจะหมดความจำเป็นที่จะพิจารณาในระดับคณะกรรมการหรือคณะอนุกรรมการ และแนวทางดังกล่าวมีส่วนช่วยให้ระบบการขนส่งด้วยรถบรรทุกมีการพัฒนาน้อยมาก

### 5.1.3 ปัญหาการอนุญาต

#### 5.1.3.1 ปัญหาการประชุมคณะอนุกรรมการฯ พบปัญหาสองประเด็น คือ

1) การจัดประชุมในส่วนภูมิภาค เนื่องจากคณะอนุกรรมการพิจารณาเงื่อนไขในใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของประจำจังหวัด ทุกจังหวัด ยกเว้นกรุงเทพมหานคร ประกอบด้วยกรรมการจากภายนอกได้แก่ ผู้ว่าราชการจังหวัด ผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัด อัยการจังหวัด การประชุมจึงต้องรอทำการนัดหมายไม่สามารถดำเนินการได้ภายในกรอบของสำนักงานขนส่งจังหวัดเอง เกิดความล่าช้า

สำหรับในส่วนกลาง เห็นว่า องค์กรของกรรมการมีจำนวนเกินความจำเป็น เมื่อเทียบกับประเด็นที่ต้องพิจารณา

2) ความจำเป็นที่ต้องมีขั้นตอนในการพิจารณาโดยคณะอนุกรรมการ การกำกับดูแลด้วยเงื่อนไขในใบอนุญาตตามมาตรา 32 ผู้วิจัยจึงเห็นว่า น่าจะหมดความจำเป็นและไม่ช่วยให้ระบบการขนส่งด้วยรถบรรทุกมีการพัฒนาตามความเห็นใน 5.1.2

### 5.1.4 ความเห็นจากผู้เชี่ยวชาญ

ผู้เชี่ยวชาญที่ให้การสัมภาษณ์ มีความเห็นไปในทางเดียวกันว่า ควรให้การประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถบรรทุก มีหลักเกณฑ์ที่ผ่อนคลายเป็นสัดส่วนกับระบบเศรษฐกิจ แต่ให้ภาคราชการไปทำการกำกับดูแลด้านมาตรฐานและคุณภาพการบริการ คุณภาพด้านความปลอดภัยแทน

## 5.2 ข้อเสนอแนะ

จากข้อสรุปที่พบในการศึกษาดังกล่าวข้างต้น ผู้วิจัยเห็นควรมีมาตรการเพื่อแก้ไขปัญหาเป็นสองระยะ ดังนี้

### 5.2.1 มาตรการระยะสั้น

#### 1) การปรับปรุงคณะกรรมการฯ ให้มีองค์คณะที่เหมาะสม

โดยที่พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 21 บัญญัติให้คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางมีอำนาจแต่งตั้งอนุกรรมการ เพื่อพิจารณาหรือปฏิบัติการอย่างหนึ่งอย่างใดก็ได้ ซึ่งคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางได้ออกประกาศคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง เรื่อง แต่งตั้งคณะอนุกรรมการกำหนดและปรับปรุงเงื่อนไขในใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของ ซึ่งมีท้องที่ทำการขนส่งภายในเขตกรุงเทพมหานครและระหว่างจังหวัด ลงวันที่ 27 พฤษภาคม 2531 โดยมีรองอธิบดี (ฝ่ายบริหาร) กรมการขนส่งทางบก เป็นประธานอนุกรรมการ

ซึ่งเป็นผลให้การออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของ มีความรวดเร็วขึ้นในระดับหนึ่ง ต่อมาได้ออกประกาศคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง เรื่อง ปรับปรุงคณะอนุกรรมการกำหนดและปรับปรุงเงื่อนไขในใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของ ซึ่งมีท้องที่ทำการขนส่งภายในเขตกรุงเทพมหานครและระหว่างจังหวัด ลงวันที่ 20 กันยายน 2542 โดยมีการแต่งตั้งคณะอนุกรรมการเป็น 2 คณะ ดังนี้

1) คณะอนุกรรมการกำหนดและปรับปรุงเงื่อนไขในใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของ ซึ่งมีท้องที่ทำการขนส่งภายในเขตกรุงเทพมหานคร (พิจารณาคำขอเฉพาะผู้ขออนุญาตที่มีภูมิลำเนาหรือสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ภายในเขตกรุงเทพมหานคร) ซึ่งประกอบด้วย

1. รองอธิบดี (ฝ่ายบริหาร) กรมการขนส่งทางบก (รทบ.) เป็นประธานกรรมการ
2. ผู้อำนวยการสำนักควบคุมการขนส่ง กรมการขนส่งทางบก(ปัจจุบันเป็นผู้อำนวยการสำนักจัดระเบียบการขนส่งทางบก (ผนบ.)) เป็นอนุกรรมการ
3. ผู้อำนวยการกองวิชาการและวางแผน กรมการขนส่งทางบก (ปัจจุบันเป็นผู้อำนวยการสำนักจัดระบบการขนส่งทางบก (ผนร.)) เป็นอนุกรรมการ

4. ผู้อำนวยการส่วนกิจการขนส่ง กรมการขนส่งทางบก (ผสส.) เป็นอนุกรรมการ
5. หัวหน้าฝ่ายใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทาง (หบม.)  
กรมการขนส่งทางบก เป็นอนุกรรมการ
6. หัวหน้าฝ่ายงานคณะกรรมการการขนส่ง  
กรมการขนส่งทางบก เป็นอนุกรรมการและเลขานุการ
7. เจ้าหน้าที่ฝ่ายงานคณะกรรมการการขนส่ง  
กรมการขนส่งทางบก เป็นผู้ช่วยเลขานุการ

2) คณะอนุกรรมการพิจารณาเงื่อนไขในใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของประจำจังหวัดทุกจังหวัดยกเว้นกรุงเทพมหานคร (พิจารณาคำขอเฉพาะผู้ขออนุญาตที่มีภูมิลำเนา หรือสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ในเขตจังหวัดที่ตนรับผิดชอบ) ซึ่งประกอบด้วย

1. ผู้ว่าราชการจังหวัด เป็นประธานอนุกรรมการ
2. ผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัด หรือผู้แทน เป็นอนุกรรมการ
3. อัยการจังหวัด หรือผู้แทน เป็นอนุกรรมการ
4. ขนส่งจังหวัด เป็นอนุกรรมการ
5. หัวหน้าฝ่ายวิชาการขนส่ง สำนักงานขนส่งจังหวัด เป็นอนุกรรมการและเลขานุการ
6. เจ้าหน้าที่ฝ่ายวิชาการขนส่ง สำนักงานขนส่งจังหวัด เป็นผู้ช่วยเลขานุการ

และจากการศึกษาที่พบปัญหาอุปสรรคดังกล่าว จึงเห็นว่า การขออนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของ น่าจะหมดความจำเป็นที่จะทำการพิจารณาอนุมัติโดยคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง หรือคณะอนุกรรมการที่แต่งตั้งโดยคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง ดังที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน อย่างไรก็ตาม เนื่องจากการออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งประเภทไม่ประจำทาง ยังมีกฎหมายมาตรา 32 บังคับไว้ให้นายทะเบียนต้องนำเงื่อนไขที่จะกำหนดไว้ในใบอนุญาตประกอบการขนส่งขออนุมัติจากคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางเสียก่อน ถ้าตราบไคยังไม่มีมีการแก้ไขกฎหมายบทนี้ ก็มีความจำเป็นต้องดำเนินการตามกระบวนการตามมาตรา 32 คือ ต้องมีการอนุมัติโดยคณะอนุกรรมการต่อไปอีก ดังนั้น แนวทางสำหรับในมาตรการระยะสั้นจึงเห็นควรปรับปรุงองค์คณะของคณะอนุกรรมการ ฯ ทั้ง 2 คณะ ให้มีอนุกรรมการเท่าที่จำเป็นเพื่อลดอุปสรรคในการจัดการประชุม และให้มีขั้นตอนและกระบวนการพิจารณาสิ้นสุดภายในหน่วยงานที่เท่าเทียมกันกับการอนุญาตประกอบการขนส่งส่วนบุคคล โดยผู้ศึกษาเห็นควรกำหนดใหม่ดังนี้



1) คณะอนุกรรมการกำหนดและปรับปรุงเงื่อนไขในใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของ ซึ่งมีท้องที่ทำการขนส่งภายในเขตกรุงเทพมหานคร (พิจารณาคำขอเฉพาะผู้ขออนุญาตที่มีภูมิลำเนาหรือสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ภายในเขตกรุงเทพมหานคร) ควรให้ประกอบด้วยบุคคลเพียงไม่เกินนี้

1. ผู้อำนวยการสำนักจัดระเบียบการขนส่งทางบก เป็นประธานอนุกรรมการ
2. ผู้อำนวยการส่วนกิจการขนส่ง เป็นอนุกรรมการ
3. หัวหน้าฝ่ายใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทาง เป็นอนุกรรมการ
4. หัวหน้าฝ่ายงานคณะกรรมการการขนส่ง เป็นอนุกรรมการและเลขานุการ
5. เจ้าหน้าที่ฝ่ายงานคณะกรรมการการขนส่ง เป็นผู้ช่วยเลขานุการ

ตารางที่ 5.2 ตารางเปรียบเทียบขององค์คณะกรรมการฯ ของส่วนกลางในปัจจุบันกับข้อเสนอ

ตำแหน่งใน คณะอนุกรรมการฯ	องค์คณะปัจจุบัน	องค์คณะตามข้อเสนอ
ประธานอนุกรรมการ	รองอธิบดี (ฝ่ายบริหาร)	ผอ. สำนักจัดระเบียบการขนส่งฯ
อนุกรรมการ	- ผอ. สำนักจัดระเบียบการขนส่งฯ - ผอ. สำนักจัดระบบการขนส่งฯ - ผอ. ส่วนกิจการขนส่ง - หัวหน้าฝ่ายใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ไม่ประจำทาง	- ผอ. ส่วนกิจการขนส่ง - หบม.
เลขานุการ	หัวหน้าฝ่ายงานคณะกรรมการการขนส่ง	หัวหน้าฝ่ายงานคณะกรรมการการขนส่ง
ผู้ช่วยเลขานุการ	เจ้าหน้าที่ฝ่ายงานคณะกรรมการการขนส่ง	เจ้าหน้าที่ฝ่ายงานคณะกรรมการการ ขนส่ง

2) คณะอนุกรรมการพิจารณาเงื่อนไขใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของประจำจังหวัดทุกจังหวัด ยกเว้นกรุงเทพมหานคร (พิจารณาคำขอเฉพาะผู้ขออนุญาตที่มีภูมิลำเนา หรือสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ในเขตจังหวัดที่ตนรับผิดชอบ) ควรให้ประกอบด้วยบุคคลเพียงไม่เกินนี้

1. ขนส่งจังหวัด เป็นประธานอนุกรรมการ
2. หัวหน้าฝ่ายวิชาการขนส่ง สำนักงานขนส่งจังหวัด เป็นอนุกรรมการ
3. หัวหน้าฝ่ายทะเบียน สำนักงานขนส่งจังหวัด เป็นอนุกรรมการ
4. เจ้าหน้าที่ฝ่ายวิชาการขนส่ง สำนักงานขนส่งจังหวัด เป็นอนุกรรมการและ

เลขานุการ

ตารางที่ 5.3 ตารางเปรียบเทียบขององค์คณะอนุกรรมการฯ ของส่วนภูมิภาคในปัจจุบันกับข้อเสนอ

ตำแหน่งในคณะอนุกรรมการฯ	องค์คณะปัจจุบัน	องค์คณะตามข้อเสนอ
ประธานอนุกรรมการ	ผู้ว่าราชการจังหวัด	ขนส่งจังหวัด
อนุกรรมการ	-ผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัด -อัยการจังหวัด -ขนส่งจังหวัด	-หัวหน้าฝ่ายวิชาการขนส่ง -หัวหน้าฝ่ายทะเบียน
เลขานุการ	หัวหน้าฝ่ายวิชาการขนส่ง	เจ้าหน้าที่ฝ่ายวิชาการขนส่ง
ผู้ช่วยเลขานุการ	เจ้าหน้าที่ฝ่ายวิชาการขนส่ง	

จากนั้น ให้กรมการขนส่งทางบกนำเสนอคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง เพื่อขอความเห็นชอบให้มีการปรับปรุงหรือแต่งตั้งคณะอนุกรรมการตามข้อเสนอแนะดังกล่าว ซึ่งจะทำให้การอนุญาตประกอบกิจการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของสามารถสนองตอบความต้องการของประชาชน ให้การดำเนินการเป็นไปอย่างรวดเร็วและเป็นรูปธรรมที่ชัดเจน

## 2) การปรับปรุงขั้นตอนการอนุญาต

เมื่อมีการปรับปรุงคณะกรรมการ ฯ ให้มีองค์คณะที่เหมาะสมตามที่กล่าวแล้วข้างต้น จะส่งผลให้ขั้นตอนการพิจารณาอนุญาตเปลี่ยนไป โดยมีขั้นตอนลดลงเนื่องจากในส่วนกลางจากเดิมต้องมีรองอธิบดีเป็นผู้กำกับดูแลในฐานะเป็นประธานคณะกรรมการฯ ให้สามารถสิ้นสุดภายในงานระดับสำนัก คือ สำนักจัดระเบียบการขนส่งทางบกเท่านั้น และในส่วนภูมิภาคไม่ต้องมีอนุกรรมการที่มาจากหน่วยงานอื่นเหมือนโครงสร้างเดิม ให้ขั้นตอนสิ้นสุดลงภายในสำนักงานขนส่งจังหวัดเท่านั้น ปัญหาอุปสรรคตามที่พบในบทที่ 3 เกี่ยวกับการจัดประชุมคณะกรรมการฯ ที่ยุ่งยากก็จะหมดไป และขั้นตอนภายในของกรมการขนส่งทางบกจะต้องปรับลดลง ได้แก่ การขอความเห็นชอบร่างระเบียบวาระการประชุมก่อนนำเสนอต่อที่ประชุมคณะอนุกรรมการฯ ซึ่งเดิมจะต้องร่างระเบียบวาระการประชุมเสนอขอความเห็นชอบจากระดับผู้อำนวยการ ส่วนหรือขนส่งจังหวัด ขั้นตอนใหม่ควรจะปรับขั้นตอนให้ลดลงเหลือแค่ระดับหัวหน้าฝ่ายก็พอ ซึ่งส่งผลให้ระยะเวลาดำเนินการลดลง สามารถตอบสนองความต้องการผู้ประกอบการขนส่งได้เร็วยิ่งขึ้น

## 3) การลดเอกสารประกอบคำขอที่ไม่จำเป็น

เอกสารที่ไม่จำเป็น ในที่นี้ได้แก่ เอกสารที่ทางราชการกำหนดขึ้น ให้ใช้ประกอบกับคำขออนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของ โดยมีเจตนารมณ์และเป้าหมายเพื่อให้เกิดประโยชน์ต่อการควบคุมและจัดระเบียบการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก แต่ในความเป็นจริงหรือโดยสภาพการณ์ปัจจุบัน เอกสารที่กำหนดให้ใช้นั้น มีความขัดแย้งกับระบบเศรษฐกิจของประเทศ หรือไม่ใช้บทบาทของภาคราชการ หรือทางราชการไม่มีประโยชน์ที่จะติดตามตรวจสอบ กำกับดูแล เช่น เอกสารประกอบคำขอเกี่ยวกับการแสดงปริมาณการขนส่ง แม้อินอดีตจนถึงปัจจุบันทางราชการถือว่าเป็นหลักฐานสำคัญ เพื่อให้ผู้ขออนุญาตมีรถใช้งานตามความจำเป็น เกิดการประหยัด คุ่มค้าต่อทางเศรษฐกิจ ฯลฯ

เหตุที่ผู้ศึกษาถือว่าเอกสารดังกล่าวเป็นเอกสารที่ไม่จำเป็น เนื่องจากในระบบเศรษฐกิจของประเทศไทยนั้น กิจกรรมการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกมิใช่กิจการสาธารณูปโภคหรือกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่มีความสำคัญต่อประชากรในระดับที่ต้องจัดการโดยรัฐ แต่เป็นเพียงกิจการทั่วไปในระบบเศรษฐกิจของประเทศไทยที่ภาคเอกชนสามารถเข้ามาดำเนินการได้อย่างเสรี ภาคเอกชน (Private sector) จะเป็นผู้ตัดสินใจว่า สมควรลงทุนหรือไม่อย่างไร และจะเป็นผู้ที่ต้องรับผิดชอบต่อผลกำไร หรือการขาดทุนที่เกิดจากการแข่งขันในระบบเศรษฐกิจระบบนี้ นอกจากนี้ การอนุญาตประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกสินค้าของไทยไม่มีการควบคุม

จำนวนผู้ประกอบการ (Entry Control) แต่อย่างไรก็ดี หนึ่ง เมื่อได้รับใบอนุญาตไปแล้ว ทางราชการก็มิได้ติดตามตรวจสอบว่า ผู้ประกอบการขนส่งมีการใช้รถอย่างไร คู่ค้าหรือไม่ ดังนั้น การที่กำหนดหลักเกณฑ์การขออนุญาตให้ต้องมีเอกสารแสดงปริมาณการขนส่ง จึงเป็นเอกสารที่ไม่มีประโยชน์เพราะขัดกับหลักการของระบบเศรษฐกิจของไทยนั่นเอง

นอกจากนี้ ยังหมายรวมถึงเอกสารที่ทางราชการจะมีหรือไม่มีก็ได้ เช่น หลักฐานเกี่ยวกับรถที่จะนำมาจดทะเบียน เนื่องจากการขออนุญาตไม่ได้บังคับว่าจะต้องมีตัวรถอยู่แล้วเสมอไป แต่มีการออกข้อปฏิบัติกำหนดให้กรณีผู้ขอที่มีตัวรถอยู่แล้ว ต้องมีการแสดงเอกสารเกี่ยวกับตัวรถมาด้วย ส่วนกรณีที่ผู้ขอบอกว่า ยังไม่มีตัวรถ ซึ่งในขณะนั้นยังไม่มีความพร้อมเรื่องรถที่จะนำมาใช้ในการขนส่งเลย กลับไม่มีภาระต้องแสดงเอกสารเกี่ยวกับตัวรถแต่อย่างใด ซึ่งเอกสารดังกล่าวไม่มีผลต่อการอนุญาตหรือไม่อนุญาตแต่อย่างใด ดังนั้น เมื่อผู้ขอสามารถขออนุญาตประกอบการขนส่งได้โดยไม่ต้องมีตัวรถก่อน แม้จะมีตัวรถอยู่แล้วก็ตาม ก็ไม่ควรกำหนดให้แสดงเอกสารเกี่ยวกับตัวรถในทุกกรณี

4) **ปรับหลักเกณฑ์การขออนุญาตประกอบการขนส่งส่วนบุคคลให้เข้มงวดมากขึ้น** เช่น การกำหนดให้แสดงเหตุผลและความจำเป็นต้องการมีรถเป็นของตนเอง เช่น เอกสารเกี่ยวกับปริมาณสินค้าของคนที่ต้องการทำการขนส่ง หลักฐานในอดีตเกี่ยวกับการว่าจ้างใช้รถจากคนอื่น แผนงานหลักฐานการเพิ่มกำลังการผลิตสินค้า บัญชีงบดุลและการเงิน เป็นต้น ซึ่งเดิมไม่ได้กำหนดให้แสดงหลักฐานดังกล่าวแต่อย่างใด

## 5.2.2 มาตรการระยะยาว

### 5.2.2.1 การเปลี่ยนหลักการจากการขออนุมัติจากคณะกรรมการขนส่งทางบก มาเป็นอนุญาตจากนายทะเบียน

เนื่องจากการศึกษาพบว่า การอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของ ในแต่ละจังหวัดและในภาพรวมทั้งประเทศเป็นการอนุญาตแบบไม่มีการจำกัดจำนวนรถขั้นสูง ประกอบกับเมื่อในความเป็นจริงไม่มีการออกใบอนุญาตประเภทการขนส่งประจำทางด้วยรถบรรทุก จึงเป็นผลทำให้การขนส่งประเภทนี้ไม่มีผลกระทบต่อ การขนส่งประเภทอื่นใดทั้งสิ้น เพราะฉะนั้นสำหรับการอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของ ในระบบเศรษฐกิจของประเทศไทยแล้ว นอกจากประเด็นคุณสมบัติของตัวผู้ขอเกี่ยวกับสัญชาติ ก็แทบจะเรียกได้ว่า ไม่มีประเด็นอะไรที่เป็นเหตุ

แห่งการไม่อนุญาต ปัจจุบันการอนุญาตเป็นเพียงการดำเนินการให้เป็นไปตามขั้นตอนพิธีการของกฎหมายเท่านั้น

ดังนั้น ผู้ศึกษาจึงเห็นว่า ควรให้มีการแก้ไขหลักการของพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 32 โดยให้แยกการขนส่งไม่ประจำทางออกจากกันให้ชัดเจน ระหว่างการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถโดยสาร กับ การขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของ เนื่องจากการขนส่งคนกับการขนส่งสินค้า มีลักษณะการขนส่งและองค์ประกอบ การขนส่งที่แตกต่างกันอย่างสิ้นเชิง เจือปนไว้ในใบอนุญาตประกอบการขนส่งจึงควรแยกออกจากกันเพื่อความสะดวกในควบคุมกำกับดูแล

จากนั้น ให้ปรับเปลี่ยนกระบวนการของการอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของ จากเดิมที่มาตรา 32 ได้บัญญัติให้ในการออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทาง นายทะเบียนจะต้องได้รับอนุมัติเงื่อนไขที่จะกำหนด ในใบอนุญาตจากคณะกรรมการฯ เสียก่อน มาเป็น “ให้นายทะเบียนกำหนดเงื่อนไขตามหลักเกณฑ์ ที่คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางกำหนด” ได้โดยตนเอง ทำนองเดียวกับกับการออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งส่วนบุคคล

ในการปรับเปลี่ยนกระบวนการของการอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของ ตามข้อเสนอแนะข้างต้น ต้องทำการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งมีรายละเอียดและมีความเกี่ยวข้องกับกฎหมายค่อนข้างมาก ผู้วิจัยจึงเสนอให้มีการศึกษาโครงสร้างของกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกทั้งฉบับ โดยให้มีหลักการสำคัญ คือ การแยกการขนส่งคนโดยสาร กับ การขนส่งสัตว์หรือสิ่งของ (สินค้า) ออกจากกันให้ชัดเจน เพื่อประโยชน์ต่อการควบคุมกำกับดูแล และการพัฒนาระบบการขนส่งด้วยรถบรรทุกโดยตรง

อนึ่ง เนื่องจากการขนส่งสินค้าของการขนส่งประเภทสาธารณะกับประเภทส่วนบุคคล ก็แทบจะไม่มีผลในการบังคับใช้กฎหมายให้ตรงตามประเภทการขนส่ง ประกอบกับทางราชการไม่มีกำลังเพียงพอ และไม่มีประโยชน์ที่จะพิสูจน์ว่าผู้ได้รับใบอนุญาตมีการใช้งานรถตรงตามประเภทใบอนุญาตหรือไม่ กล่าวคือ ไม่มีประโยชน์ในทางเศรษฐกิจที่จะพิสูจน์ว่า สินค้าที่อยู่บนรถเป็นของผู้ประกอบการขนส่งหรือของผู้อื่น นอกจากนี้ เพื่อให้รถถูกใช้งานอย่างคุ้มค่าลดปัญหาการวิ่งเที่ยวเปล่า การใช้รถบรรทุกสินค้าก็ควรที่จะสามารถใช้ได้ทั้งการขนส่งสินค้าของตนเอง และผู้อื่นด้วย ทำนองเดียวกับการปฏิรูปการขนส่งของสหรัฐอเมริกาที่ผ่อนคลายนโยบายให้รถขนส่งสินค้าเกษตรสามารถบรรทุกสินค้าอื่นในเที่ยวกลับได้จนเป็นผลให้ค่าขนส่งลดลง ดังนั้น ในกรณีที่มีการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายตามข้อเสนอข้างต้น ผู้วิจัยเห็นว่า อนาคตไม่ควรมีการแยกประเภทการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกประเภทสาธารณะกับประเภทส่วนบุคคล

### 5.2.2.2) การสร้างมาตรฐานคุณภาพบริการและความปลอดภัยที่ผู้ประกอบการขนส่งต้องปฏิบัติ

1) เครื่องมือการกำหนดมาตรฐานคุณภาพบริการการและความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าทางถนน ซึ่งเป็นวิธีการควบคุมกำกับดูแลของรัฐที่สำคัญประเภทหนึ่ง ที่มีวัตถุประสงค์หลักเพื่อให้ความคุ้มครองผู้บริโภค อันเนื่องมาจากผู้ประกอบการอาจให้บริการที่ไม่มีคุณภาพ ซึ่งอาจก่อให้เกิดอันตรายความเสียหายต่อผู้ใช้บริการได้ ความปลอดภัยของสินค้าการปกป้องรักษาสิ่งแวดล้อมหรือการคุ้มครองคนงาน

### 2) การพัฒนาบุคลากรด้านการขนส่งสินค้าทางถนนทั้งในระดับระดับบริหารและระดับปฏิบัติการ

ทรัพยากรบุคคลที่มีทักษะและความสามารถอย่างแท้จริงในการบริหารจัดการทรัพยากรและการดำเนินงานของกิจการรถบรรทุก เป็นปัจจัยที่มีส่วนสำคัญอย่างมากต่อการยกระดับประสิทธิภาพและคุณภาพในการให้บริการ ส่งผลให้เกิดการลดต้นทุน ดังนั้น เพื่อให้เกิดการยกระดับความสามารถในการบริหารจัดการธุรกิจอย่างจริงจัง ภาครัฐอาจจำเป็นต้องดำเนินการมาตรการที่จะกระตุ้นให้เกิดความสนใจในการแสวงหาความรู้และฝึกอบรมเพื่อพัฒนาตนเอง โดยการกระตุ้นหรือส่งเสริมอาจดำเนินการใน 2 แนวทาง โดยแนวทางแรก เป็นการกระตุ้นอาจเกิดขึ้นในรูปของการบังคับ ด้วยการทดสอบองค์ความรู้ของผู้ประกอบการ หรือ ผู้ประกอบการจะต้องผ่านการอบรมหรือผ่านการทดสอบจากสถาบันและในหลักสูตรที่ได้รับการรับรองก่อนที่จะได้รับใบอนุญาต ส่วนการกระตุ้นในแนวทางที่สอง เป็นแนวทางของการสนับสนุนหรือการสร้างแรงจูงใจจากภาครัฐให้ผู้ประกอบการยกระดับคุณภาพของบริการด้วยตนเอง

การพัฒนาดังกล่าวข้างต้น ภาครัฐควรจัดทำโดยสร้างหลักสูตรการฝึกอบรมและทดสอบความรู้ให้แก่ผู้ประกอบการขนส่ง ได้ไม่ว่าก่อนเข้าสู่กิจการ หรือเมื่อเข้ามาในกิจการนี้แล้ว ตามความเหมาะสม แล้วดำเนินการเป็น 2 ระยะ คือ

ระยะที่ 1 การทดลองใช้กับผู้ประกอบการขนส่งเดิมบางส่วน ในระยะนี้จะเป็นช่วงเวลาการเตรียมความพร้อมของเจ้าหน้าที่ เอกสาร สื่อการอบรมต่างๆ สร้างทดสอบและพัฒนาระบบกระบวนการ หลักเกณฑ์ มาตรฐานต่างๆ ให้มีความสมบูรณ์ โดยเก็บรวบรวมปัญหาจากการดำเนินการ เก็บรวบรวมจากผู้เข้าอบรม กรณีศึกษาและจากแหล่งอื่นๆ แล้วนำกลับมาแก้ไขให้เกิดความมั่นใจว่ามีความสมบูรณ์พร้อมที่จะนำไปใช้งานจริง

ระยะที่ 2 การใช้กับผู้ประกอบการขนส่งใหม่ที่จะเข้าสู่กิจการ เป็นระยะที่ภาคราชการเกิดความมั่นใจว่า ทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องมีความพร้อมที่จะนำเอาการกำกับดูแลที่ผ่านการทดลองมาแล้วในระยะที่ 1 มาใช้ปฏิบัติเป็นมาตรฐานการกำกับดูแลการประกอบการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกของประเทศไทย