

บทที่ 4

การสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญ นักวิชาการที่มีความรู้ประสบการณ์

4.1 นายพงษ์ไชย เกษมทวีศักดิ์ เจ้าหน้าที่บริหารงานขนส่ง 9 ผู้อำนวยการสำนักมาตรฐานงานทะเบียนและภาษีรถ ได้ให้ความเห็นเมื่อวันที่ 2 เมษายน 2551 โดยสรุปดังนี้

4.1.1 ระบบการออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งเป็นปัจจัยที่มีความสำคัญต่อจำนวนรถบรรทุกสาธารณะ ส่งผลให้ปัจจุบันที่รถบรรทุกประเภทส่วนบุคคลมีจำนวนมากกว่ารถบรรทุกประเภทสาธารณะ เนื่องจากการอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถบรรทุกมีความยุ่งยากกว่าการอนุญาตประกอบการขนส่งส่วนบุคคลด้วยรถบรรทุก สามารถดูได้จากหลักการที่มีอยู่ในกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก โดยมาตรา 32 กำหนดให้นายทะเบียนต้องนำเงื่อนไขที่จะกำหนดในใบอนุญาต ฯ เสนอขออนุมัติต่อคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางก่อน ในขณะที่การประกอบการส่วนบุคคลด้วยรถบรรทุกสามารถทำได้ง่ายโดยมาตรา 33 ให้อำนาจนายทะเบียนอนุมัติได้โดยตรง ซึ่งแม้ในเวลาต่อมาการอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถบรรทุกได้ผ่อนคลายโดยมอบอำนาจให้คณะกรรมการฯ ในส่วนกลางทำหน้าที่แทน และล่าสุดในระดับจังหวัดก็ได้มีการแต่งตั้งคณะกรรมการระดับจังหวัดเป็นผู้อนุมัติแทน แต่ก็ยังยากกว่าการอนุญาตประกอบการส่วนบุคคลด้วยรถบรรทุกอยู่ดี

เมื่อเจตนารมณ์ของกฎหมายต้องการเข้มงวดกับรถบรรทุกสาธารณะ เพื่อให้มีการใช้รถอย่างคุ้มค่าแล้ว ในทางปฏิบัติก็มีการกำหนดหลักเกณฑ์ที่มากกว่าและเอกสารที่มากกว่าทำให้ยากตามกันไปด้วย จึงส่งผลให้จำนวนรถบรรทุกประเภทสาธารณะไม่เพียงพอ ทำให้ภาคเอกชนต้องซื้อรถมาใช้เอง เป็นเหตุให้รถบรรทุกส่วนบุคคล มีจำนวนมากกว่ารถบรรทุกประเภทสาธารณะรถบรรทุก

4.1.2 การที่คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง แต่งตั้งคณะกรรมการฯ ประจำจังหวัดให้มีอำนาจอนุมัติเงื่อนไขการอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถบรรทุกไปยังจังหวัดต่างๆ ทุกจังหวัด ในปี 2542 เห็นว่า การมอบอำนาจดังกล่าว ส่งผลให้ขั้นตอนลดลง โดยคำขอที่ยื่นในแต่ละจังหวัดไม่ต้องส่งเรื่องมายังส่วนกลาง จังหวัดสามารถพิจารณาอนุมัติได้เองเกิดความรวดเร็ว ประชาชนได้รับความสะดวก การจดทะเบียนทำได้เร็วขึ้น การใช้รถอย่างผิดกฎหมายในระหว่างรอการจดทะเบียนมีระยะเวลาสั้นลง ไม่มีผลกระทบที่จะตามมาอันเนื่องการนำรถบรรทุกดังกล่าวไปใช้ผิดประเภทการขนส่ง ซึ่งผลปรากฏว่าในปีนั้นและปีถัดมาจำนวนรถบรรทุก

ประเภทสาธารณะในภาพรวม มีอัตราการเพิ่มมากขึ้นอย่างเห็นได้ชัดเจนมากเมื่อเทียบกับปีก่อนหน้านั้น

4.1.3 สำหรับการนำรถบรรทุกประเภทการขนส่งส่วนบุคคล มาจอดอยู่ตามริมถนนหรือตามแยกต่างๆ เพื่อรอรับจ้างขนส่งสินค้า ซึ่งเป็นการกระทำที่ผิดกฎหมาย มีความเห็นว่าเป็นเครื่องชี้ว่าปริมาณรถบรรทุกสาธารณะยังมีไม่เพียงพอกับความต้องการของประชาชน จนทำให้มีการแอบนำรถส่วนบุคคลมาให้บริการ แม้จะเสี่ยงต่อการทำความผิดก็ตาม ในอีกด้านหนึ่งน่าจะบ่งถึงการบังคับใช้กฎหมายยังไม่มีประสิทธิภาพ

4.1.4 การกำกับเงื่อนไขที่นายทะเบียนกำหนดไว้ในใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถบรรทุก ตามมาตรา 32 แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มีความคิดเห็นว่า

1) เงื่อนไขตาม (1) จำนวนรถที่ต้องใช้ในการประกอบการขนส่ง ผู้ขอจะทราบดีว่า เขาจะต้องใช้รถกี่คัน ทางราชการเพียงแต่มาตรวจสอบเอกสารว่า ผู้ขอมีปริมาณงานเหมาะสมกับจำนวนรถที่ขอใช้หรือไม่ เพื่อจะได้ระบุจำนวนรถไว้ในใบอนุญาตได้เท่านั้น แม้ผู้ขอได้แสดงปริมาณงานอย่างมากมาย แต่ผู้ขอมีรถเพียงครั้งเดียวของปริมาณงาน ทางราชการคงกำหนดจำนวนรถให้เพียงครั้งเดียวไม่เกินที่ขอ จะบังคับให้มีรถเต็มร้อยเปอร์เซ็นต์ของปริมาณงานไม่ได้

2) เงื่อนไขตาม (2) ลักษณะ ชนิด และขนาดของรถ และเครื่องหมายของผู้ประกอบการขนส่งที่ต้องให้ปรากฏประจำรถทุกคัน ทางราชการเพียงแต่มาตรวจสอบเอกสารว่า ลักษณะและขนาดรถ มีความเหมาะสมที่จะใช้รับขนส่งสินค้าแก่ผู้ว่าจ้างตามที่ปรากฏในสัญญาหรือไม่ โดยขนาดรถจะมีความสัมพันธ์กับจำนวนรถที่ขอใช้ด้วย เพื่อจะได้นำไประบุไว้ในใบอนุญาตได้เท่านั้น

3) เงื่อนไขตาม (3) จำนวนที่นั่ง เกณฑ์น้ำหนักบรรทุกและวิธีการบรรทุก เป็นไปตามกฎหมายกำหนด

4) เงื่อนไขตาม (4) จำนวนผู้ประจำรถ เป็นไปตามกฎหมาย

5) เงื่อนไขตาม (5) ท้องที่ที่ทำการขนส่ง โดยปกติผู้ขอจะขอทำการขนส่งแบบทั่วราชอาณาจักรอยู่แล้ว เพื่อมีความสะดวกในการขนส่งที่มีความไม่แน่นอนว่าผู้ว่าจ้างต้องการให้ไปส่งของที่จังหวัดใดบ้าง เงื่อนไขนี้จึงไม่ค่อยเป็นประเด็นในการพิจารณา

6) เงื่อนไขตาม (6) มาตรฐานบริการในการประกอบการขนส่ง ไม่มีการกำหนดในใบอนุญาต

7) เงื่อนไขตาม (7) อัตราค่าขนส่งและค่าบริการอย่างอื่นในการขนส่ง รัฐควรให้การกำหนดอัตราค่าขนส่งด้วยรถบรรทุกเป็นไปตามข้อตกลงราคาระหว่างผู้ประกอบการขนส่งและผู้ว่าจ้างตามกลไกตลาด

8) เงื่อนไขตาม (8) สถานที่หยุดและจอดเพื่อขนถ่ายคน สัตว์ หรือสิ่งของ ยังไม่มีการกำหนด ซึ่งน่าจะเป็นเงื่อนไขของการขนส่งแบบประจำทาง

9) เงื่อนไขตาม (9) สถานที่เก็บ ซ่อม และบำรุงรักษารถ เป็นเงื่อนไขที่จำเป็นเพื่อให้ทราบว่ามีสถานที่เก็บรถแน่นอน อันจะเป็นหลักประกันเบื้องต้นว่า จะช่วยป้องกันการนำรถไปจอดในที่สาธารณะ

10) เงื่อนไขตาม (10) เงื่อนไขอื่นที่กำหนดในกฎกระทรวง เป็นไปตามกฎหมาย

4.1.5 หากการอนุญาตประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกสาธารณะผ่อนคลายเป็นไปอย่างง่ายกว่าแบบที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน จะมีผลให้จำนวนรถบรรทุกสาธารณะจะมีอัตราการเพิ่มสูงขึ้น อัตราการเพิ่มของรถบรรทุกส่วนบุคคลจะลดลง และผลด้านราคาค่าขนส่ง จะมีการแข่งขันตามกลไกตลาด ค่าขนส่งน่าจะถูกลง และในอนาคตแนวทางการอนุญาตประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกระหว่างประเภทสาธารณะกับประเภทส่วนบุคคล ควรประเภทส่วนบุคคลน่าจะทำได้ยากกว่าประเภทสาธารณะ

4.1.6 กรณีที่การศึกษาพบว่า คณะอนุกรรมการฯประจำจังหวัด มีองค์มาจากหน่วยงานอื่นด้วย ทำให้มีขั้นตอนการนัดประชุมพิจารณาอนุมัติเงื่อนไขฯ ที่ไม่สามารถจัดได้ภายใน 7 วัน ตามหนังสือเวียนที่กรม ฯ สั่งการ ประกอบกับ เงื่อนไขที่จะเสนอเพื่อพิจารณาอนุมัติ เป็นงานที่ไม่ยุ่งยาก ไม่มีควมสลับซับซ้อน และไม่มีผลกระทบต่อรถสาธารณะอื่น และผู้ศึกษามีความเห็นสมควรลดองค์คณะอนุกรรมการ ฯ ลง ให้เหลือเพียงระดับภายในสำนักงานขนส่งจังหวัดเท่านั้น และในส่วนกลางให้เหลือเพียงระดับภายในสำนักจัดระเบียบการขนส่งทางบก เห็นว่า เห็นด้วยเนื่องจากลักษณะงานมีใช้งานที่มีความยุ่งยาก หรือสลับซับซ้อน เป็นงานที่ทำแบบเดิมซ้ำๆ บุคลากรในหน่วยงานดังกล่าวทำหน้าที่เป็นฝ่ายเลขานุการเป็นผู้มีความรู้เรื่องดังกล่าวดีอยู่แล้ว และประการสำคัญการอนุมัติเงื่อนไขของการขนส่งประเภทนี้ จะไม่มีผลกระทบต่อรถบรรทุกไปกระทำผิดกฎหมาย เพราะรถสาธารณะ สามารถนำไปใช้รับจ้างก็ได้หรือใช้ขนส่งสินค้าของตนเองก็ได้ ซึ่งต่างจากรถบรรทุกส่วนบุคคลที่กฎหมายห้ามนำไปรับจ้าง และที่ผ่านมาเรื่องราวคำขออนุญาตการประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถบรรทุกในจังหวัดที่ท่านเคยดำรงตำแหน่งขนส่งจังหวัด ได้รับการอนุมัติจากคณะอนุกรรมการทั้งหมด

4.1.7 การตรวจสอบติดตามการปฏิบัติตามเงื่อนไขใบอนุญาตและตามกฎหมาย ส่วนใหญ่จะเป็นการตั้งด่านตรวจตามท้องถนนโดยมีภารกิจอื่นรวมอยู่ด้วย เช่น การตรวจควันดำ เป็นต้น จะไม่มีการออกตรวจรายบุคคล เพราะกำลังเจ้าหน้าที่มีจำกัด

4.1.8 จากการศึกษาที่มีข้อเสนอแนะว่า ควรมีการแก้ไขพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 ในประเด็น

1) ควรแยกเงื่อนไขในใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถโดยสาร กับรถบรรทุก ให้ออกจากกัน มีความเห็นว่า เห็นด้วย เนื่องจากการประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถโดยสารเป็นการขนส่งคน ส่วนรถบรรทุก เป็นการขนส่งสินค้า เงื่อนไขในใบอนุญาตและการกำกับดูแลจึงควรแตกต่างกัน การแยกออกจากกันจะทำให้การปฏิบัติงานมีความสะดวกขึ้น

2) หากจะเปลี่ยนหลักการการออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถบรรทุก จากเดิมที่ต้องนำเงื่อนไขที่จะกำหนดในใบอนุญาตขออนุมัติจากคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกก่อน มาเป็น ให้นายทะเบียนพิจารณาอนุญาตได้ตามหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางกำหนดไว้ มีความเห็นว่า เห็นด้วย เนื่องจากจะช่วยให้รถผิดกฎหมายเข้าสู่ระบบได้ง่ายขึ้น การออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถบรรทุกไม่มีข้อกังวลว่าจะก่อให้เกิดปัญหาการใช้รถผิดประเภทเหมือนรถโดยสาร ประเด็นการพิจารณาก็อยู่ในวิสัยที่นายทะเบียนจะตัดสินใจได้ และจะช่วยให้การนำรถบรรทุกส่วนบุคคลมาใช้รับจ้างผิดกฎหมายลดลง

3) วางหลักเกณฑ์ให้การขออนุญาตประกอบการขนส่งส่วนบุคคลให้ยากขึ้น น่าจะเป็นผลดีในส่วนที่จะช่วยลดการซื้อรถบรรทุกส่วนบุคคลมาใช้ ทำให้เกิดการประหยัดลดค่าใช้จ่ายจากการบำรุงรักษารถ และเป็นการส่งเสริมรถบรรทุกสาธารณะ อย่างไรก็ตาม หลักเกณฑ์ก็ไม่ควรตั้งจนถึงขั้นกระทบต่อสิทธิขั้นพื้นฐานของภาคเอกชนในการมีและใช้สอยทรัพย์สิน

4.2 นายอุดม อุกฤษณ์คุชฎี ผู้อำนวยการส่วนกิจการขนส่ง สำนักจัดระเบียบการขนส่งทางบก กรรมการขนส่งทางบก ได้ให้ความเห็นเมื่อวันที่ 3 เมษายน 2551 โดยสรุปดังนี้

4.2.1 จากการศึกษาพบว่า จำนวนรถบรรทุกแบบสะสมตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน รถบรรทุกประเภทส่วนบุคคลมีจำนวนมากกว่ารถบรรทุกประเภทสาธารณะ เห็นว่า หลักการออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถบรรทุก มีความยุ่งยากกว่าการอนุญาตประกอบการขนส่งส่วนบุคคลด้วยรถบรรทุก จึงมีผลต่อจำนวนรถบรรทุกสาธารณะ โดยกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก กำหนดให้นายทะเบียนต้องนำเงื่อนไขที่จะกำหนดในใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถบรรทุก เสนอขออนุมัติต่อคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางก่อน ในขณะที่การประกอบการส่วนบุคคลด้วยรถบรรทุกสามารถทำได้ง่ายกว่าโดยนายทะเบียนมีอำนาจอนุมัติได้โดยตรงตามหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางกำหนด ซึ่งแม้ในช่วงเวลาที่ผ่านมาจะมีความพยายามลดขั้นตอนการปฏิบัติงานลง แต่ไม่สามารถข้ามขั้นตอนของกฎหมายดังกล่าวได้ จะทำได้แต่เพียงแต่งตั้งคณะกรรมการฯ ขึ้นมาทำหน้าที่แทนมอบอำนาจให้คณะกรรมการฯ ทำหน้าที่เป็นผู้อนุมัติแทน และหลังสุดมีการแต่งตั้งคณะกรรมการในระดับ

จังหวัดด้วย แต่ก็ยังยากกว่าการอนุญาตประกอบการส่วนบุคคลด้วยรถบรรทุกอยู่ดี และในทางปฏิบัติหลักเกณฑ์และเอกสารการออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถบรรทุกจะมีมากกว่า จึงส่งผลให้จำนวนรถบรรทุกส่วนบุคคล มีจำนวนมากกว่ารถบรรทุกประเภทสาธารณะรถบรรทุก

4.2.2 ภายหลังจากที่คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางได้มอบอำนาจการอนุมัติเงื่อนไขไปยังจังหวัดต่างๆ ทุกจังหวัด ในปี 2542 โดยตั้งคณะกรรมการฯ ประจำจังหวัด เห็นว่าเห็นด้วยการแนวทางดังกล่าว เนื่องจากเป็นการขึ้นตอนลดลง ทำให้การดำเนินการมีความรวดเร็วขึ้น โดยจังหวัดสามารถพิจารณาอนุมัติคำขอที่ยื่นต่อจังหวัดได้เอง ประชาชนได้รับความสะดวกและการพิจารณาก็ไม่มีความยุ่งยากแต่อย่างใด

4.2.3 จากที่พบเห็นรถบรรทุกประเภทการขนส่งส่วนบุคคล มาจอดอยู่ตามริมถนนหรือตามแยกต่างๆ เพื่อรอรับจ้างขนส่งสินค้า ซึ่งเป็นการกระทำที่ผิดกฎหมาย เห็นว่า น่าจะเป็นปัญหาการบังคับใช้กฎหมาย

4.2.4 การกำกับเงื่อนไขที่นายทะเบียนกำหนดไว้ในใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถบรรทุก ตามมาตรา 32 แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มีความเห็นว่า

1) เงื่อนไขตาม (1) จำนวนรถที่ต้องใช้ในการประกอบการขนส่ง เห็นว่าทางราชการจะทำการตรวจสอบเอกสารว่า ผู้ขอมีปริมาณงานเหมาะสมกับจำนวนรถที่ขอใช้หรือไม่ เพื่อจะได้ระบุจำนวนรถไว้ในใบอนุญาต ทางราชการจะกำหนดจำนวนรถให้เท่าที่ไม่เกินที่ขอ แม้ผู้ขอได้แสดงปริมาณงานอย่างกว่าจำนวนรถที่ขอใช้

2) เงื่อนไขตาม (2) ลักษณะ ชนิด และขนาดของรถ และเครื่องหมายของผู้ประกอบการขนส่งที่ต้องให้ปรากฏประจำรถทุกคัน เห็นว่า ทางราชการจะตรวจสอบเอกสารว่า ลักษณะและขนาดรถ มีความเหมาะสมที่จะใช้รับขนส่งสินค้าแก่ผู้ว่าจ้างตามที่ปรากฏในสัญญาหรือไม่ โดยขนาดรถจะมีความสัมพันธ์กับจำนวนรถที่ขอใช้ด้วย เพื่อจะได้นำไประบุไว้ในใบอนุญาตได้

3) เงื่อนไขตาม (3) จำนวนที่นั่ง เกณฑ์น้ำหนักบรรทุกและวิธีการบรรทุก
เงื่อนไขตาม (4) จำนวนผู้ประจำรถ เห็นว่า เป็นการนำสิ่งที่กฎหมายกำหนดไว้ มาระบุในใบอนุญาต

4) เงื่อนไขตาม (5) ท้องที่ที่ทำการขนส่ง เห็นว่าโดยปกติผู้ขอจะขอทำการขนส่งแบบทั่วราชอาณาจักร เพื่อมีความสะดวกในการขนส่งสินค้า

5) เงื่อนไขตาม (6) มาตรฐานบริการในการประกอบการขนส่ง เห็นว่า ไม่มีการกำหนดในใบอนุญาต

6) เงื่อนไขตาม (7) อัตราค่าขนส่งและค่าบริการอย่างอื่นในการขนส่ง รัฐไม่ควรมีการกำกับดูแลด้านอัตราค่าขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกสาธารณะ โดยปัจจุบันปล่อยให้ไปตามกลไกตลาด

7) เงื่อนไขตาม (8) สถานที่หยุดและจอดเพื่อขนถ่ายคน สัตว์ หรือสิ่งของ ยังไม่มีการกำหนด ซึ่งน่าจะเป็นเงื่อนไขของการขนส่งแบบมีเส้นทางประจำ

8) เงื่อนไขตาม (9) สถานที่เก็บ ช่อม และบำรุงรักษารถ เห็นว่า เป็นเงื่อนไขที่จำเป็นเพื่อให้ทราบว่า ผู้ขอมิสถานที่เก็บรถแน่นอน อันจะเป็นหลักประกันเบื้องต้นว่า จะช่วยป้องกันการนำรถไปจอดในที่สาธารณะ

9) เงื่อนไขตาม (10) เงื่อนไขอื่นที่กำหนดในกฎกระทรวง เป็นไปตามกฎหมาย

4.2.5 หากการอนุญาตประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกสาธารณะผ่อนคลายเป็นไปอย่างกว้างขวางกว่าแบบที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน เห็นว่า การอนุญาตแบบง่ายมีผลให้จำนวนรถบรรทุกสาธารณะจะมีอัตราการเพิ่มเร็ว อัตราการเพิ่มของรถบรรทุกส่วนบุคคลจะลดลง และผลด้านราคาค่าขนส่ง จะมีการแข่งขันตามกลไกตลาด ค่าขนส่งน่าจะถูกลง

4.2.6 ในอนาคต แนวนโยบายการอนุญาตประกอบการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก ระหว่างประเภทสาธารณะกับประเภทส่วนบุคคล ควรให้ประเภทสาธารณะน่าจะทำได้ง่ายขึ้น

4.2.7 จากการศึกษาพบว่า คณะอนุกรรมการฯประจำจังหวัด มีองค์มาจากหน่วยงานอื่นด้วย ทำให้มีขั้นตอนการนัดประชุมพิจารณาอนุมัติเงื่อนไขฯ ที่ไม่สามารถจัดได้ภายใน 7 วันตามหนังสือเวียนที่กรมฯ สั่งการ ประกอบกับ เงื่อนไขที่จะเสนอเพื่อพิจารณาอนุมัติ เป็นงานที่ไม่ยุ่งยาก ไม่มีความสลับซับซ้อน และไม่มีผลกระทบต่อรถสาธารณะอื่น และผู้ศึกษามีความเห็นสมควรลดองค์คณะอนุกรรมการฯ ลง ให้เหลือเพียงระดับภายในสำนักงานขนส่งจังหวัดเท่านั้น และในส่วนกลางให้เหลือเพียงระดับภายในสำนักจัดระเบียบการขนส่งทางบก เห็นว่า เห็นด้วยกับข้อเสนอดังกล่าว เนื่องจากลักษณะงานมีชิ้นงานที่มีความยุ่งยาก หรือสลับซับซ้อน ขนส่งจังหวัดน่าจะมีศักยภาพเพียงพอต่อการเป็นประธานคณะอนุกรรมการพิจารณาอนุมัติ และการขนส่งประเภทนี้ จะไม่มีผลกระทบต่อรถบรรทุกไปกระทำผิดกฎหมาย เพราะรถสาธารณะสามารถนำไปใช้รับจ้างก็ได้ หรือใช้ขนส่งสินค้าของตนเองก็ได้

4.2.8 เรื่องราวคำขออนุญาตการประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถบรรทุกในจังหวัดที่ท่านเคยดำรงตำแหน่งขนส่งจังหวัด ได้รับอนุมัติทุกเรื่องที่เสนอเข้าสู่การพิจารณาของคณะกรรมการฯ

4.2.9 การตรวจสอบติดตามการปฏิบัติตามเงื่อนไขใบอนุญาตและตามกฎหมาย มีการดำเนินการโดยใช้การตั้งด่านตรวจตามท้องถนนโดยมีภารกิจอื่นรวมอยู่ด้วย เช่น การตรวจควันท้า เป็นต้น จะไม่มีการออกตรวจผู้ประกอบการขนส่งรายบุคคล เพราะกำลังเจ้าหน้าที่มีจำกัด

4.2.10 จากการศึกษาที่มีข้อเสนอแนะว่า ควรมีการแก้ไขพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 ในประเด็น

1) แยกเงื่อนไขในใบอนุญาตการประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถโดยสาร กับรถบรรทุก ให้ออกจากกัน เห็นว่า เห็นด้วย เนื่องจากการประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถโดยสารเป็นการขนส่งคน ส่วนรถบรรทุก เป็นการขนส่งสินค้า เงื่อนไขในใบอนุญาตและการกำกับดูแลจึงควรแตกต่างกัน การแยกออกจากกันจะทำให้การปฏิบัติงานมีความสะดวกขึ้น

2) หากจะเปลี่ยนหลักการการออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถบรรทุก จากเดิมที่ต้องนำเงื่อนไขที่จะกำหนดในใบอนุญาตขออนุมัติจากคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกก่อน มาเป็นให้นายทะเบียนพิจารณาอนุญาตได้ตามหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางกำหนดไว้ เห็นว่า เห็นด้วย เนื่องจากจะทำให้รถเข้าสู่ระบบที่ถูกต้องได้ง่ายขึ้น และรถบรรทุกไม่ประจำทางด้วยไม่มีปัญหาว่าจะก่อให้เกิดปัญหาการใช้รถผิดประเภทเหมือนรถโดยสาร ประเด็นการพิจารณาที่อยู่ในวิสัยที่ขนส่งจังหวัดจะตัดสินใจได้ และจะช่วยให้การนำรถบรรทุกส่วนบุคคลมาเข้ารับจ้างผิดกฎหมายลดลง

3) หากจะวางหลักเกณฑ์ให้การขออนุญาตประกอบการขนส่งส่วนบุคคลให้ยากขึ้น เห็นว่า น่าจะเป็นผลดีในส่วนที่จะช่วยลดการซื้อรถบรรทุกส่วนบุคคลมาใช้งานซึ่งอาจไม่คุ้มค่า และเป็นการส่งเสริมการใช้รถบรรทุกสาธารณะ ทั้งนี้ หลักเกณฑ์ก็ไม่ควรตั้งจนถึงขั้นกระทบต่อสิทธิขั้นพื้นฐานของภาคเอกชนในการมีและใช้สอยทรัพย์สินตามรัฐธรรมนูญ

4.3 นายบำเพ็ญ สิงหาพันธ์ นักวิชาการด้านเศรษฐศาสตร์การขนส่ง ได้ให้ความเห็นเมื่อวันที่ 15 มีนาคม 2551 ดังนี้

พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มีหลักการในการควบคุมการขนส่งผู้โดยสาร เป็นด้านหลัก แม้ว่าจะมีการกล่าวถึงการขนส่งด้วยรถบรรทุกก็ตาม ปัจจุบันเนื่องจากการขนส่งด้วยรถบรรทุกได้มีการพัฒนาไปมาก เนื่องจากถือเป็นส่วนหนึ่งของห่วงโซ่อุปทาน (Supply-Chain) ซึ่งต้องมีการบริหารจัดการให้มีประสิทธิภาพสูงสุด แนวคิดและหลักการในการควบคุมการขนส่งด้วยรถบรรทุกของไทยจึงค่อนข้างจะล้าสมัยและไม่ทันกับการเปลี่ยนแปลงทางด้านธุรกิจ การตลาด และเทคโนโลยี ตัวอย่างเช่น การกำกับควบคุมราคาค่าขนส่งสินค้าตามพระราชบัญญัติไม่มีผลในทางปฏิบัติจนต้องยกเลิก เนื่องจากราคาค่าขนส่งทางรถบรรทุกเป็นราคาที่สะท้อนมาจากกลไกตลาดและการแข่งขันระหว่างผู้ประกอบการและรูปแบบในการขนส่ง เป็นหลัก

พัฒนาการในการกำกับควบคุมในประเทศสหรัฐอเมริกาอาจจะถือได้ว่า เป็นตัวอย่างที่คลาสสิกสำหรับประเทศไทย เนื่องจากในอดีตสหรัฐอเมริกาก็เคยมีการกำกับควบคุมภาคการขนส่งอย่างเข้มงวด โดยมีคณะกรรมการควบคุมการค้าระหว่างรัฐ (Interstate Commerce Commission – ICC) ทำหน้าที่ในการกำกับควบคุมดังกล่าว การขนส่งสินค้า เช่น ข้าวโพด จากรัฐหนึ่งไปยังอีก รัฐหนึ่ง จะถูกกำหนดอัตราค่าขนส่งโดย ICC ผู้ประกอบการขนส่งไม่สามารถจะลดราคาให้สูงกว่า หรือต่ำกว่าราคาที่ ICC กำหนดไว้ได้ และหากผู้ประกอบการขนส่งกำหนดอัตราค่าขนส่งต่ำกว่าที่กำหนดไว้ ก็อาจจะเสี่ยงต่อการผิดกฎหมายว่าด้วยการผูกขาดหรือทุ่มตลาด (Anti-trust Law)

การกำกับควบคุมดังกล่าวทำให้เกิดปัญหาในทางปฏิบัติและทางเทคนิคมากมาย ยกตัวอย่าง เช่น หากมีการขนส่งสินค้าใน Shipment เดียวกันมากกว่า 2 ชนิดขึ้นไป จะกำหนดราคาค่าขนส่งอย่างไร ปัญหาดังกล่าวเกี่ยวข้องกับประเด็นด้านเศรษฐศาสตร์ เช่น

- 1) Stand Alone Cost v.s Common Cost
- 2) Total Cost v.s Marginal Cost

จากปัญหาดังกล่าวทำให้ ICC ในสมัยนั้น ต้องมีการจ้างพนักงานและนักวิชาการกว่า 1,000 คน ต่อมาเมื่อการมีการแข่งขันระหว่งรูปแบบการขนส่งมากขึ้น โดยเฉพาะจากรถไฟซึ่งมีต้นทุนในการขนส่งในระยะทางไกลๆ ต่ำกว่ารถบรรทุกมาก บทบาทและหน้าที่ของ ICC จึงค่อยหมดลง เนื่องจากไม่มีเหตุผลและความจำเป็นจะต้องควบคุมอีกต่อไปแล้ว เพราะกลไกตลาดจะเป็นเครื่องมือในการกำกับควบคุมที่มีประสิทธิภาพสูงสุด ดังนั้น ในระยะต่อมาจึงถือว่าเป็นยุคก่อน

ปรนและลดเลิกการกำกับควบคุม (Deregulation) ภาคการขนส่งของสหรัฐอเมริกา ซึ่งยังมีผลมาถึงปัจจุบันนี้ (รถไฟ รถบรรทุก การขนส่งทางน้ำ และทางอากาศ)

แนวคิดในการกำกับควบคุมในยุคของ ICC เทียบได้กับระดับในการกำกับควบคุมของประเทศไทยในปัจจุบัน ซึ่งสะท้อนให้เห็นว่ายังไม่ใช่การกำกับที่มีประสิทธิภาพสูงสุด และถ้าหากเราคิดว่าการขนส่งด้วยรถบรรทุกมีการแข่งขันจากกลไกตลาดมากเพียงพอแล้ว ระดับของการกำกับควบคุมจากรัฐก็สามารถที่จะลดลงได้ แต่ก็คงไม่ถึงกับระดับการเปิดเสรี ควรจะมีกลไกในการปกป้องคุ้มครองที่ไม่ผิดกฎขององค์การการค้าโลก (WTO) อยู่บ้าง

ทั้งนี้ การเปลี่ยนแนวคิด โครงสร้าง และระดับในการกำกับควบคุมถือว่าเป็นศาสตร์และศิลป์ที่จะต้องพิจารณาจากปัจจัยภายใน (Local Context) ของประเทศไทยด้วย

การจัดระเบียบการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกของไทย ไม่เป็นการประกอบการแบบเสรี เนื่องจากมีการกำกับควบคุมอย่างเข้มงวด ถึงแม้จะไม่มีควบคุมจำนวนรถ แต่ก็ยังต้องขออนุญาตจากกรมการขนส่งทางบก เช่น ใบอนุญาตประกอบการ และการบรรจุรถ เป็นต้น ซึ่งมีหลักเกณฑ์มากมาย

สำหรับประเทศไทย การไม่ควบคุมจำนวนรถจะเกิดผลเสีย ที่เรียกว่า การแข่งขันเชิงทำลาย เห็นว่า หากเราคิดที่จะกำกับควบคุมอย่างเข้มงวด เราก็จะเจอปัญหาในทางเทคนิคและทางปฏิบัติอย่างมากตามมา อย่างที่ ICC เคยเจอ แต่หากเราสามารถเลือกแพลตฟอร์มและระดับในการกำกับควบคุมที่เหมาะสม เช่น การให้กลไกการแข่งขันในตลาดเป็นผู้กำหนด เราก็ไม่จำเป็นต้องคอยตอบคำถามในเชิงแคบ (ทางด้านเทคนิคและด้านปฏิบัติ) ดังกล่าว

แนวทางการขออนุญาตประกอบการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกสาธารณะของประเทศไทยควรมีการเปลี่ยนแนวคิดในการกำกับควบคุม โดยลดเลิกระดับในการกำกับควบคุมลง และให้การแข่งขันในตลาดและระหว่างรูปแบบการขนส่งเป็นกลไกในการควบคุมแทน โดยภาครัฐมีหน้าที่ส่งเสริมและสนับสนุนแทน

การกำกับดูแลการขนส่งสินค้าทางถนนของไทย ภาครัฐควรมีบทบาทเป็นผู้ส่งเสริมสนับสนุน และสร้างบรรยากาศในการแข่งขัน เพื่อให้ภาคการขนส่งโดยรวมมีประสิทธิภาพต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศ การส่งเสริมและสนับสนุนจากรัฐ การแข่งขันในตลาดและระหว่างรูปแบบการขนส่ง รวมทั้งการสร้างบรรยากาศที่เหมาะสม จะทำให้ผู้ประกอบการขนส่งมีการลงทุนพัฒนาในทุกๆ ด้าน และผู้ประกอบการที่ไม่ยอมพัฒนาตนเองก็จะหายไปจากตลาดเอง

4.4 นายคิลปชัย จารุเกษมรัตน์ อธิบดีกรมการขนส่งทางบก ได้ให้ความเห็นเมื่อวันที่ 10 เมษายน 2551 ดังนี้

4.4.1 การควบคุมและจัดระเบียบการขนส่งด้วยรถบรรทุก ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ในภาพรวมของประเทศ ทางราชการไม่มีการควบคุมจำนวนรถบรรทุกสินค้า ทั้งประเภทการขนส่งสาธารณะและประเภทการขนส่งส่วนบุคคล

4.4.2 จากการศึกษาพบว่า ภายหลังจากคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางได้มอบอำนาจการอนุมัติเงื่อนไขไปยังจังหวัดต่างๆ ทุกจังหวัด ในปี 2542 โดยตั้งคณะกรรมการฯ ประจำจังหวัด ปรากฏว่าในปีนั้นและปีถัดมาจำนวนรถบรรทุกประเภทสาธารณะ มีอัตราการเพิ่มมากขึ้นอย่างเห็นได้ชัดจนมาก เมื่อเทียบกับก่อนหน้านี้ เห็นว่า อาจช่วยให้การดำเนินการแก่ผู้ขอที่อยู่ในส่วนภูมิภาคได้ระดับหนึ่ง แต่ในหลักการควรมีการประเมินว่าดีกว่าเดิมอย่างไร และควรเทียบกับหลักการที่ควรจะเป็นด้วย ความแตกต่างที่พบคือ ไม่ต้องส่งเรื่องมายังส่วนกลาง และการพิจารณาอนุมัติกระทำโดยคณะกรรมการฯ คนละคณะเท่านั้นเอง ซึ่งในส่วนภูมิภาคยังคงพบปัญหาความล่าช้าในการนัดประชุมคณะกรรมการฯ

4.4.3 จากที่ปรากฏว่ามีการนำรถบรรทุกประเภทการขนส่งส่วนบุคคล มาใช้รับจ้างขนส่งสินค้า ซึ่งเป็นการกระทำที่ผิดกฎหมาย โดยพบเห็นจอดอยู่ตามริมถนนหรือตามแยกต่างๆ มีความเห็นว่า นอกจากการบังคับใช้กฎหมายแล้ว ประเด็นสำคัญ คือ การขาดประสิทธิภาพในการจัดการรถ เริ่มตั้งแต่การขาดความรู้ในการตัดสินใจในการซื้อรถว่า ซื้อมาใช้เองหรือว่าจ้าง เช่ารถ อันไหนจะเกิดประโยชน์สูงสุด ตลอดจนการขาดความรู้ความเข้าใจในกฎหมาย จึงทำให้ต้องนำรถมาใช้ผิดกฎหมาย แต่ถ้าเป็นรถบรรทุกสาธารณะมาจอดทางานข้างถนนจะได้แก่ การขาดความรู้ในด้านการบริหารจัดการ การใช้สื่อโฆษณาประชาสัมพันธ์เพื่อให้ลูกค้าทราบกิจการและมาใช้บริการ

4.4.4 การกำกับเงื่อนไขที่นายทะเบียนกำหนดไว้ในใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถบรรทุก ตามมาตรา 32 แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 เห็นว่า

- เงื่อนไขเกี่ยวกับจำนวนรถที่ต้องใช้ในการประกอบการขนส่ง เป็นเรื่องที่ภาคเอกชนเป็นผู้ตัดสินใจ การซื้อรถแต่ละคันเอกชนเขาต้องมีเหตุผลและมีข้อมูลของเขา เป็นแต่ทางราชการจะต้องให้ความรู้ที่เป็นประโยชน์ต่อการตัดสินใจในการมีรถ และในการบริหารจัดการการเดินรถ

- เงื่อนไขเกี่ยวกับ ท้องที่ที่ทำการขนส่ง ก็เปิดกว้างให้ทำได้ทั่วประเทศ
- เงื่อนไขเกี่ยวกับมาตรฐานบริการในการประกอบการขนส่ง น่าจะมาเน้นหนักในมิตินี้ แต่ปัจจุบันยังไม่มีผลผลักดันให้เกิดการกำกับดูแลเงื่อนไขนี้
- เงื่อนไขเกี่ยวกับอัตราค่าขนส่งและค่าบริการอย่างอื่นในการขนส่ง ควรให้เป็นไปตามกลไกตลาด

4.4.5 แนวนโยบายในอนาคตของการอนุญาตประกอบการขนส่งสาธารณะด้วยรถบรรทุกไม่ควรควบคุมปริมาณรถ ควรให้เข้าสู่ระบบได้ง่าย ลดขั้นตอนที่ไม่มีความจำเป็นหรือไม่มีประโยชน์ที่ทางราชการจะมาพิจารณา กฎระเบียบที่ล้าสมัย แต่ควรเน้นสร้างมาตรฐานคุณภาพการบริการการขนส่ง เช่น ให้มีการสอนการเรียนรู้แก่ผู้ที่จะทำธุรกิจการขนส่งให้เกิดผู้ประกอบการขนส่งที่เป็นมืออาชีพ อันจะนำไปสู่การใช้ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพ

4.4.6 จากการศึกษาพบว่า คณะอนุกรรมการฯประจำจังหวัด มีองค์มาจากหน่วยงานอื่นด้วย ทำให้มีขั้นตอนการนัดประชุมพิจารณาอนุมัติเงื่อนไขฯ ที่ไม่สามารถจัดได้ภายใน 7 วันตามหนังสือเวียนที่กรมฯ สั่งการ ประกอบกับเงื่อนไขที่จะเสนอเพื่อพิจารณาอนุมัติ เป็นงานที่ไม่ยุ่งยากไม่มีความสลับซับซ้อน และไม่มีความกระทบต่อรถสาธารณะอื่น ที่ผู้ศึกษามีความเห็นสมควรลดองค์คณะอนุกรรมการฯ ลง ให้เหลือเพียงระดับภายในสำนักงานขนส่งจังหวัดเท่านั้น และในส่วนกลางให้เหลือเพียงระดับภายในสำนักจัดระเบียบการขนส่งทางบก เห็นว่า เห็นด้วยในกรณีเป็นการแก้ปัญหาในระยะสั้น ในระยะยาวต้องปฏิรูปโครงสร้างการขนส่งด้วยรถบรรทุกทั้งระบบ

4.4.7 มีความเห็นต่อข้อเสนอแนะของผู้วิจัยกรณีเสนอให้มีการแก้ไขพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 ในประเด็น 3 ประเด็นว่า

- 1) เห็นด้วยกับข้อเสนอแยกเงื่อนไขการควบคุมกำกับดูแลการประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถโดยสาร กัปรถบรรทุก ให้ออกจากกัน
- 2) เห็นด้วยกับการเปลี่ยนหลักการการออกใบอนุญาต จากเดิมที่ต้องนำเงื่อนไขที่จะกำหนดในใบอนุญาตของอนุมัติจากคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกก่อน มาเป็นให้นายทะเบียนพิจารณาอนุญาตได้ตามหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางกำหนดไว้และเห็นเพิ่มเติมว่า ในภาวะที่ไม่สามารถปิดกั้นการเข้าสู่ธุรกิจตามระบบเศรษฐกิจเสรีได้ ทางราชการก็ควรมุ่งไปมุ่งเน้นที่มาตรฐานคุณภาพบริการ และมาตรฐานความปลอดภัยแทน
- 3) ส่วนการวางหลักเกณฑ์ให้การขออนุญาตประกอบการขนส่งส่วนบุคคลให้ยากขึ้น เห็นว่า ไม่น่าจะมีผลแตกต่างกัน เพียงแต่การเปลี่ยนสถานะจากรถส่วนบุคคลเป็นรถสาธารณะเท่านั้น