

## บทที่ 2

### การทบทวนวรรณกรรมเกี่ยวกับการประกอบการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก

ในบทนี้จะแบ่งการศึกษาออกเป็นสามส่วนใหญ่ๆ ได้แก่ ส่วนที่หนึ่ง หลักทั่วไปในการจัดระเบียบการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก ส่วนที่สอง การศึกษาการอนุญาตประกอบการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกของประเทศไทย และส่วนที่สาม ศึกษาหลักการกำกับดูแลการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกในต่างประเทศ ดังนี้

#### ส่วนที่หนึ่ง หลักทั่วไปในการจัดระเบียบการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก

##### 2.1 พัฒนาการการจัดระเบียบการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกในประเทศไทย (พงศกร เลหาวิเชียร, 2534 : 28 - 32)

การขนส่งของประเทศไทยได้เริ่มขึ้นอย่างแท้จริงในปี พ.ศ. 2456 เมื่อกิจการรถเมย์ได้เริ่มขึ้นที่กรุงเทพฯ หลังจากนั้นได้กระจายออกไปสู่จังหวัดต่าง ๆ ทั่วประเทศ การควบคุมกิจการขนส่งของประเทศ ถึงแม้ว่าจะได้เริ่มมาตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 5 (ร.ศ. 128- พ.ศ. 2452 ) และได้มีการยกเลิกในระยะต่อมาด้วยการออกพระราชบัญญัติใหม่ เมื่อปี พ.ศ. 2473 รวมทั้งแก้ไขเพิ่มเติมมาอีกหลายครั้ง แต่อำนาจการควบคุมดังกล่าวเป็นเรื่องของกระทรวงมหาดไทย โดยเน้นหนักในเรื่องการใช้รถใช้ถนนเสียเป็นส่วนใหญ่ การควบคุมในแง่การขนส่งมีน้อยมาก จนกระทั่ง เมื่อกิจการขนส่งได้ขยายตัวและพัฒนาก้าวหน้าไปมากขึ้น ก่อปัญหาต่างๆ ขึ้นมามากมาย รัฐบาลได้เล็งเห็นความจำเป็นที่จะต้องมีการควบคุมการขนส่งทางบกดังกล่าว จึงได้ตราพระราชบัญญัติการขนส่ง พ.ศ. 2497 โดยมอบอำนาจให้กรมการขนส่งทางบกมีหน้าที่ควบคุมการขนส่งทางบก ซึ่งกำหนดกิจการขนส่งประเภทต่างๆ ที่จะต้องควบคุม ได้แก่ การขนส่งประจำทาง การขนส่งสาธารณะ การขนส่งส่วนบุคคล และการขนส่งด้วยเครื่องบิน

พระราชบัญญัติฉบับนี้ใช้บังคับแก่ เครื่องอุปกรณ์การขนส่งเพื่อสินค้า รวมทั้งสิ้น 6 ประเภท อันได้แก่ รถยนต์ (รวมตลอดถึงรถพ่วง) ล้อเลื่อน ยานพาหนะที่เดินบนราง เรือกล เรือที่มีใช้เรือกล และเครื่องบิน โดยผู้ประกอบการขนส่งจะต้องได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งตามประเภทต่าง ๆ ดังกล่าว และกำหนดให้มีคณะกรรมการควบคุมการขนส่งขึ้นเพื่อดำเนินการควบคุมให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติ และต่อมาในปี พ.ศ.2510 ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการขนส่ง พ.ศ.2497 โดยพระราชบัญญัติการขนส่ง (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2510 กำหนดเพิ่มเติมให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งต้องเอาประกันภัยเพื่อความวินาศภัยอันเกิดแก่ชีวิต หรือร่างกายของ

บุคคลภายนอกสามารถวางหลักทรัพย์แทนการเอาประกันวินาศภัยได้เพื่อป้องกันมิให้บริษัทประกันภัยถือโอกาสขึ้นค่าเบี้ยประกันแก่รถยนต์

พระราชบัญญัติการขนส่ง พ.ศ.2497 ได้ใช้เรื่อยมาจนกระทั่ง พ.ศ.2517 ได้เกิดมีการขัดแย้งด้านผลประโยชน์ระหว่างกิจการเดินรถทัศนจรและกิจการรถประจำทาง ทั้งนี้เพราะใน พ.ศ.2516 ได้มีรถยนต์โดยสารผิดกฎหมายเกิดขึ้น โดยมีนักธุรกิจไทยหลายรายลงทุนทำการเดินรถยนต์โดยสารปรับอากาศชนิดมีห้องสุขภัณฑ์ให้บริการแก่ทหารอเมริกันที่มารบในเวียดนามระหว่างมาพักผ่อนในประเทศไทย แต่หลังจากที่สงครามเวียดนามได้ยุติลง เจ้าของรถยนต์โดยสารปรับอากาศที่เคยเดินรถรับจ้างให้บริการแก่ทหารอเมริกัน ไม่มีธุรกิจอีกต่อไป จึงได้นำรถยนต์ของตนมาเดินรับจ้างให้บริการระหว่างจังหวัดแก่คนทั่วไปในลักษณะรถโดยสารประจำทางซึ่งได้รับความนิยมน้อยอย่างแพร่หลาย

ทางราชการได้พิจารณาเห็นว่า ปัญหารถยนต์โดยสารผิดกฎหมายเป็นปัญหาที่สำคัญที่ควรแก้ไขให้ลุล่วงไปโดยด่วน จึงมอบหมายให้กรมตำรวจกับกรมการขนส่งทางบก ร่วมกันพิจารณาแก้ไขปัญหา แต่ไม่ได้ผลเพราะพระราชบัญญัติการขนส่ง พ.ศ.2497 ไม่ได้ให้อำนาจแก่เจ้าหน้าที่ที่จะทำการปราบปรามรถยนต์โดยสารผิดกฎหมาย จึงได้ตั้งกรมการพิเศษขึ้นพิจารณาเกี่ยวกับเรื่องนี้ คณะกรรมการจึงได้ดำเนินการพิจารณาและเสนอต่อคณะรัฐมนตรีว่า พระราชบัญญัติการขนส่ง พ.ศ.2497 ซึ่งเป็นกฎหมายควบคุมการประกอบการขนส่งทางบกของประเทศไทยไม่ได้มีบทบัญญัติที่จะให้ผู้ตรวจการขนส่งมีอำนาจจับกุมปราบปรามรถผิดกฎหมายเพื่อจัดระเบียบการขนส่งทางถนนให้เรียบร้อย จึงเห็นควรแก้ไขพระราชบัญญัติการขนส่ง พ.ศ.2497 ซึ่งคณะรัฐมนตรีได้เห็นชอบและเสนอให้สภานิติบัญญัติพิจารณาจนประกาศใช้เป็นพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522

สาระสำคัญของพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 มีวัตถุประสงค์จะควบคุมกิจการขนส่ง รวม 4 ประเภท คือ การขนส่งประจำทาง การขนส่งไม่ประจำทาง การขนส่งโดยรถขนาดเล็ก และการขนส่งส่วนบุคคล ซึ่งผู้ที่ประกอบกิจการขนส่งตามประเภทต่าง ๆ ต้องได้รับอนุญาตจากคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกเสียก่อน พระราชบัญญัตินี้ มีจุดประสงค์ที่จะแบ่งการขนส่งออกเป็น 2 ประเภท คือ ประเภทรับจ้าง (สาธารณะ) อันประกอบด้วย การขนส่งประจำทาง การขนส่งไม่ประจำทาง และการขนส่งโดยรถขนาดเล็ก ส่วนอีกประเภทหนึ่ง คือ การขนส่งส่วนบุคคล การที่แยกออกเป็น 2 ประเภท ก็เพื่อที่จะป้องกันปัญหาการนำรถยนต์ส่วนบุคคลไปรับจ้างแข่งขันกับรถยนต์สาธารณะ และโดยที่พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 มีความมุ่งหมายที่จะควบคุมและจัดระเบียบรถขนาดใหญ่ทั้งรถยนต์บรรทุกและรถยนต์โดยสาร จึงได้กำหนดให้รถยนต์ที่อยู่ภายใต้การควบคุมตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 ดังนี้

1) การขนส่งโดยรถยนต์รับจ้างที่บรรทุกผู้โดยสารเกินกว่า 7 คน รถยนต์รับจ้างระหว่างจังหวัดที่บรรทุกผู้โดยสารเกินกว่า 7 คน รถยนต์บริการที่บรรทุกผู้โดยสารเกินกว่า 7 คน

2) การขนส่งโดยรถขนาดเล็ก ที่ทำการขนส่งคนและสิ่งของรวมกัน เพื่อสินค้าตามเส้นทางที่คณะกรรมการกำหนด ด้วยรถที่มีน้ำหนักรถและน้ำหนักบรรทุกรวมกัน ไม่เกิน 3,500 กิโลกรัม

3) การขนส่งส่วนบุคคลที่ทำการขนส่งเพื่อการค้าหรือธุรกิจของตนเองด้วยรถที่มีน้ำหนักเกินกว่า 1,200 กิโลกรัม หรือรถยนต์นั่งส่วนบุคคลที่บรรทุกผู้โดยสารเกินกว่า 7 คน

ต่อมาภายหลังที่พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 มีผลบังคับใช้เป็นระยะเวลา 1 ปี พบว่า การกำหนดน้ำหนักรถและจำนวนที่นั่งผู้โดยสารสำหรับการขนส่งส่วนบุคคล ทำไว้ต่ำมาก ได้ส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลที่ใช้รถที่มีน้ำหนักตั้งแต่ 1,200 กิโลกรัม ขึ้นไปหลายประการ จึงได้มีผู้แทนราษฎรในสมัยนั้น เสนอขอแก้ไขปรับปรุงพระราชบัญญัติฯ เสียใหม่ให้เหมาะสมยิ่งขึ้น และเมื่อรัฐสภาพิจารณาแล้ว ให้ความเห็นชอบและให้มีผลบังคับใช้ตั้งแต่ 16 ตุลาคม 2523 ซึ่งความแตกต่างของสาระสำคัญที่ขอแก้ไขกฎหมายใหม่ มีดังนี้

1) กำหนดน้ำหนักรวม (น้ำหนักรถและน้ำหนักบรรทุก) สำหรับการขนส่งโดยรถขนาดเล็กให้เพิ่มมากขึ้นกว่าเดิม (จาก 3,500 เป็น 4,000 กิโลกรัม) และให้ใช้ทำการขนส่งเฉพาะคน หรือสิ่งของ หรือขนส่งทั้งคนและสิ่งของ

2) กำหนดน้ำหนักรถบรรทุกสำหรับการขนส่งส่วนบุคคลเพิ่มขึ้นกว่าเดิม (จาก 1,200 เป็น 1,600 กิโลกรัม) และกำหนดจำนวนที่นั่งสำหรับบรรทุกผู้โดยสารเพิ่มขึ้น (จากเดิมต้องเกินกว่า 7 คนเป็นต้องเกินกว่า 12 คน)

ผลจากการปรับปรุงแก้ไขพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 เป็นเหตุให้รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคลที่มีน้ำหนักตั้งแต่ 1,200 – 1,600 กิโลกรัม และรถยนต์นั่งส่วนบุคคลที่มีที่นั่งเกินกว่า 7 คน แต่ไม่เกิน 12 คน ซึ่งแต่เดิมเคยอยู่ภายใต้บังคับตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ต้องโอนไปอยู่ภายใต้บังคับตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 โดยผลของกฎหมาย

โดยที่หน่วยงานที่จะต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก และกฎหมายว่าด้วยรถยนต์และล้อเลื่อนอยู่คนละหน่วยงาน กล่าวคือ กรมการขนส่งทางบกมีหน้าที่รับผิดชอบตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก และกรมตำรวจ (ปัจจุบัน คือ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ) มีหน้าที่รับผิดชอบตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์และล้อเลื่อนทั้ง ๆ ที่กฎหมายดังกล่าว ต่างก็เป็นกฎหมายที่เกี่ยวกับการควบคุมและการจัดระเบียบรถเหมือนกัน เพียงแต่มีขอบเขต วัตถุประสงค์ และความมุ่งหมายที่ออกมาบังคับใช้แตกต่างกันเท่านั้น ซึ่งก่อให้เกิดความขัดแย้งระหว่างหน่วยงานและปัญหาอุปสรรคต่อการควบคุมและจัดระเบียบการขนส่งทางถนน ดังนั้น จึงได้มีการพิจารณาออกกฎหมายเพื่อโอนอำนาจหน้าที่ ในส่วนที่จะต้องปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์และล้อเลื่อนจาก

กรมตำรวจ ไปเป็นของกรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม ในปี พ.ศ.2530 และในที่สุดกฎหมายดังกล่าว ได้ออกมาประกาศใช้และมีผลบังคับใช้เมื่อ วันที่ 23 กรกฎาคม 2531 เป็นต้นมา ซึ่งเป็นผลให้ กรมการขนส่งทางบกมีหน้าที่และรับผิดชอบกฎหมายทั้ง 3 ฉบับ แต่เพียงหน่วยงานเดียว (ปัจจุบันกฎหมายว่าด้วยล้อเลื่อนได้ถูกยกเลิกไปแล้ว) และอาจกล่าวได้ว่าพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 เป็นกฎหมายหลักที่ว่าด้วยการกำกับดูแลการขนส่งทางบก ซึ่งบังคับใช้สำหรับภาคขนส่งโดยยานพาหนะแทบทุกประเภทที่ใช้สำหรับขนส่งทางถนน

## 2.2 ความสัมพันธ์ของระบบเศรษฐกิจกับการควบคุมและจัดระเบียบการขนส่งสินค้าด้วย

### รถบรรทุก

การประกอบการขนส่งเป็นกิจกรรมอย่างหนึ่งของระบบเศรษฐกิจ โดยรูปแบบระบบเศรษฐกิจของประเทศจะเป็นแบบใด จะขึ้นอยู่กับรูปแบบการปกครอง ขนบธรรมเนียม ประเพณี วัฒนธรรม ตลอดจนแนวคิดในการบริหารเศรษฐกิจของผู้บริหารในแต่ละประเทศ โครงสร้างของระบบเศรษฐกิจจะเป็นตัวกำหนดว่าใครจะเป็นผู้มีอำนาจตัดสินใจในด้านเศรษฐกิจ ด้วยกลไกอะไร ภาครัฐ และ ภาคเอกชนจะทำบทบาทหน้าที่ดำเนินการทางด้านเศรษฐกิจอย่างไรบ้าง จึงมีความจำเป็นที่จะต้องทราบข้อสรุปเกี่ยวกับรูปแบบที่แท้จริงของระบบเศรษฐกิจประเทศไทยเสียก่อน เพื่อนำไปสู่การวิเคราะห์การดำเนินกิจกรรมต่าง ๆ ซึ่งรวมถึงการประกอบการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก ภายใต้ระบบเศรษฐกิจที่ใช้บริหารประเทศไทยด้วย ดังนั้น ในส่วนนี้จะทำการศึกษาลักษณะของระบบเศรษฐกิจของประเทศไทย เพื่อจะใช้ในการวิเคราะห์ในบทต่อไปว่าระบบการขออนุญาตประกอบการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกของไทยว่า มีความสอดคล้องสัมพันธ์กับระบบเศรษฐกิจหรือไม่ เพียงใด

### 2.2.1 ความหมายของระบบเศรษฐกิจ

ระบบเศรษฐกิจ (Economic system) (ปรีดา นาคเนาวิทิม, 2541 : 44) หมายถึงกลุ่มคนที่รวมตัวกันเป็นกลุ่มสถาบันทางเศรษฐกิจ (Economic Institution) ที่มีแนวปฏิบัติคล้ายๆ กันมา ประกอบกิจกรรมทางเศรษฐกิจ (Economic Activities) เพื่อบำบัดความต้องการของผู้บริโภค แนวปฏิบัติที่คล้ายๆ กันนี้จะเป็กฎเกณฑ์และนโยบายที่หน่วยเศรษฐกิจในสังคมนั้นยึดถือเป็นแนวปฏิบัติ เนื่องจากทรัพยากรของประเทศมีอยู่อย่างจำกัด แต่ความต้องการสินค้าและบริการของประชากรมีอยู่มากมายไม่จำกัด ทรัพยากรที่ประเทศต่าง ๆ มีอยู่จึงไม่สามารถตอบสนองความต้องการทุกอย่างของประชากรได้ ระบบเศรษฐกิจก็ได้ทำหน้าที่แก้ไขปัญหานี้พื้นฐานทางเศรษฐกิจ 4 ประการให้ได้รับประโยชน์มากที่สุด เกิดประสิทธิภาพสูงสุด คือ

- 1) จะผลิตสินค้าหรือบริการอะไรบ้าง
- 2) ควรจะผลิตสินค้าแต่ละชนิดเป็นจำนวนเท่าใด
- 3) ในการผลิตสินค้าหรือบริการเหล่านั้น ควรจะใช้วิธีการผลิตอย่างไรจึงจะมีประสิทธิภาพที่สุดและก่อให้เกิดผลดีแก่หน่วยเศรษฐกิจทุกหน่วยที่เกี่ยวข้อง
- 4) จะจำหน่ายจ่ายแจกสินค้าหรือบริการที่ผลิตได้ไปยังบุคคลกลุ่มใดจึงจะได้รับประโยชน์คุ้มค่า

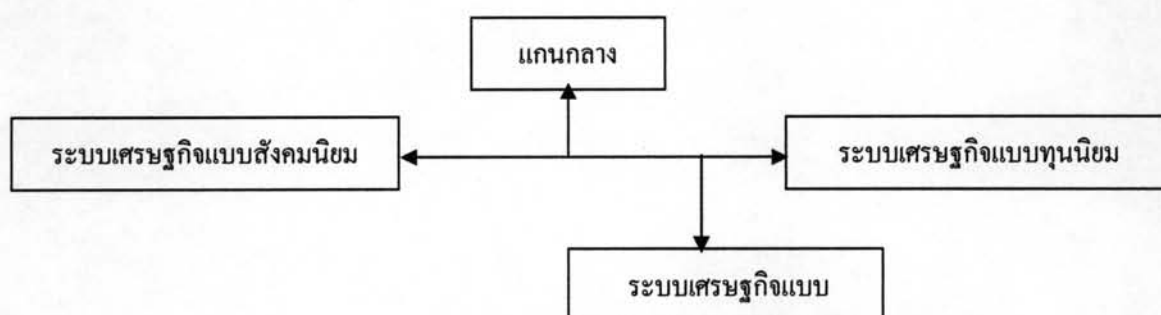
โดยปัจจุบันรูปแบบของระบบเศรษฐกิจของประเทศต่างๆในโลก สามารถแบ่งออกเป็น 3 ระบบใหญ่ ได้แก่ ระบบเศรษฐกิจแบบเสรีนิยมหรือทุนนิยม (Laissez-Faire or Capitalism) ระบบเศรษฐกิจแบบสังคมนิยม (Socialism) และระบบเศรษฐกิจแบบผสม (Mixed Economy)

### 2.2.2 ระบบเศรษฐกิจแบบผสม (ปรีดา นาคเนาทิม, 2541 : 60-66)

ระบบเศรษฐกิจแบบผสมที่เน้นทางระบบทุนนิยม เป็นระบบเศรษฐกิจที่มีลักษณะผสมผสาน ส่วนหนึ่งเป็นระบบเศรษฐกิจแบบทุนนิยมและอีกส่วนหนึ่งเป็นแบบสังคมนิยม โดยระบบเศรษฐกิจแบบผสมจะใช้กลไกราคา ระบบตลาด และการแข่งขันเสรี อันเป็นลักษณะสำคัญของระบบเศรษฐกิจแบบทุนนิยม ในขณะที่เดียวกันก็ใช้ระบบการควบคุมหรือการควบคุมหรือการวางแผนจากส่วน กลาง อันเป็นลักษณะสำคัญของระบบเศรษฐกิจแบบสังคมนิยม

ถ้าลากเส้นตรงเส้นหนึ่งให้ทางซ้ายสุดเป็นระบบเศรษฐกิจแบบสังคมนิยมอย่างเข้ม และทางขวาสุดเป็นระบบเศรษฐกิจแบบทุนนิยมระบบเศรษฐกิจแบบผสมที่เน้นทางด้านทุนนิยมจะอยู่ถัดจากระบบเศรษฐกิจแบบทุนนิยม ดังแผนภูมิ

ภาพที่ 2.1 แสดงระบบเศรษฐกิจใหญ่ๆที่มีอยู่ในโลก



ตามอุดมการณ์ของระบบเศรษฐกิจนายทุนจะต้องให้เสรีภาพอย่างเต็มที่แก่เอกชนในการตัดสินใจว่าจะผลิตอะไร (What) ผลิตอย่างไร (How) ผลิตเท่าใดและผลิตเพื่อใคร (For whom) “เอกชนผู้เป็นเจ้าของปัจจัยการผลิตจะดำเนินกิจการทางผลิตภายใต้การแข่งขันอย่างเสรี โดยผ่านกลไกราคา”

ระบบเศรษฐกิจแบบผสม (Mixed Economy) ที่เน้นไปทางด้านระบบนายทุนขึ้น ได้กำหนดขอบเขตของรัฐบาลในการควบคุมกิจกรรมทางด้านเศรษฐกิจไว้ดังนี้

(1) รัฐบาลจะดำเนินการเกี่ยวกับบริการต่าง ๆ ด้านสาธารณูปการ (Public Assistance) และกิจการที่เอกชนไม่อาจจัดการได้ดีกว่า เช่น การรักษาความสะอาด และสุขภาพอนามัย การจราจร การศึกษาบางระดับ การประชาสัมพันธ์ เป็นต้น

(2) รัฐบาลจะดำเนินการเกี่ยวกับกิจการสาธารณูปโภค (Public Utility) ซึ่งมีผลกระทบต่อประโยชน์ส่วนรวม และเอกชนไม่นิยมจัดทำ เช่น การไฟฟ้า ประปา ไปรษณีย์ โทรเลข การรถไฟ การคมนาคม การพลังงาน เป็นต้น

(3) รัฐบาลจะดำเนินการเกี่ยวกับอุตสาหกรรมและการพาณิชย์บางอย่างที่มีความสำคัญอย่างยิ่งต่อประเทศชาติ ในด้านความปลอดภัยและด้านเศรษฐกิจ เช่น อุตสาหกรรมที่ผลิตยุทธปัจจัย กิจการเหมืองแร่ การป่าไม้ เป็นต้น

ประเทศที่ใช้ระบบเศรษฐกิจแบบผสมนั้น รัฐบาลจะเข้าแทรกแซงในการดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจมากหรือน้อยแตกต่างกัน ดังเช่น ประเทศอังกฤษ รัฐบาลจะเข้าดำเนินการผลิตเฉพาะในกิจการที่สำคัญ ๆ เท่านั้น เช่น กิจการไฟฟ้า, ประปา การคมนาคม อุตสาหกรรม ถ่านหิน อุตสาหกรรมเหล็ก เป็นต้น ส่วนกิจกรรมเศรษฐกิจโดยทั่วไป ย่อมเป็นสิทธิของเอกชนที่จะดำเนินการอย่างเสรีโดยมีกลไกราคาเป็นเครื่องนำทาง

### 2.2.3 ข้อสรุประบบเศรษฐกิจของประเทศไทย

ปรีดา นาคเนาทิม อธิบายเหตุผลที่จะสนับสนุนว่า ประเทศไทยอยู่ในระบบเศรษฐกิจแบบผสมที่เน้นทางด้านทุนนิยมหรือเป็นระบบทุนนิยมใหม่นั้น ดังนี้

1. การถือกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สิน ระบบเศรษฐกิจแบบผสมยอมให้เอกชนมีกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สิน ตลอดจนปัจจัยการผลิตต่าง ๆ ผู้เป็นเจ้าของย่อมมีสิทธิ์เต็มที่ในการจัดการทรัพย์สินของตนตามที่ต้องการ ในระบบเศรษฐกิจไทยก็มีลักษณะดังกล่าวคือ เอกชนสามารถเป็นเจ้าของทรัพย์สิน ตลอดจนปัจจัยการผลิตต่าง ๆ ได้

2. การมีเสรีภาพในการดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจ ระบบเศรษฐกิจแบบผสมนั้น ยอมให้เอกชนมีเสรีภาพในการทำกิจกรรมต่าง ๆ ทางเศรษฐกิจได้ภายใต้กรอบของกฎหมาย

เอกชนมีเสรีในการเลือกทำการใด ๆ ก็ได้ ในระบบเศรษฐกิจไทยก็เช่นเดียวกัน เอกชนได้รับอนุญาตให้ดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจอย่างกว้างขวางแทบทุกประเภทตามกฎหมายที่กฎหมายระบุ

3. การดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจมีกำไรเป็นเครื่องจูงใจ ในระบบเศรษฐกิจแบบผสมเมื่อเอกชนมีสิทธิในการครอบครองปัจจัยการผลิต และมีเสรีในการเลือกดำเนินธุรกิจตามใจชอบก็ย่อมจะหวังกำไรจากค่าทำธุรกิจของตนเป็นเครื่องจูงใจ ในระบบเศรษฐกิจไทยก็เช่นกันเอกชนดำเนินธุรกิจโดยมุ่งหวังกำไรเป็นแรงจูงใจ

4. กลไกราคาเป็นเครื่องมือในการตัดสินใจปัญหาพื้นฐานทางเศรษฐกิจ (Infrastructure) เนื่องจากในระบบเศรษฐกิจแบบผสมเอกชน แต่ละคนต่างมีเสรีในการดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจต่าง ๆ กัน ไปโดยไม่ขึ้นแก่กัน ดังนั้น ราคาจึงเป็นตัวสำคัญที่จะชี้แนะทางการดำเนินธุรกิจของเอกชนแต่ละคน ในการตัดสินใจผลิต เลือกใช้ผลิต ตลอดจนการแจกจ่ายผลผลิตไปยังสมาชิกของสังคม ในระบบเศรษฐกิจของไทยก็มีลักษณะดังกล่าว คือ ราคาเป็นเครื่องมือและกลไกในการตัดสินใจของเอกชน ในการเลือกตัดสินใจที่จะผลิตสินค้าบริการชนิดต่าง ๆ ในจำนวนและด้านวิธีการต่าง ๆ กัน

5. บทบาทของรัฐในการควบคุม และอำนวยความสะดวกในการผลิตมีเพียงเล็กน้อย ในระบบเศรษฐกิจไทยรัฐบาลเข้ามามีบทบาทแต่เฉพาะในกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่มีความสำคัญต่อประชากรเป็นส่วนรวม เช่น กิจการไฟฟ้า ประปา เป็นต้น

นับแต่ พ.ศ.2504 เป็นต้นมา แม้จะมีการวางแผนพัฒนาเศรษฐกิจโดยรัฐบาลก็ตาม แต่ก็เพียงการกำหนดแนวทางในการใช้จ่ายงบประมาณในแต่ละช่วงเวลาเท่านั้น ส่วนการแก้ไขปัญหามูลฐานทางเศรษฐกิจของไทยยังอาศัยการทำงานของกลไกราคาควบคู่กับการใช้เครื่องมือของรัฐบาล ดังนั้น ระบบเศรษฐกิจไทยจึงได้ข้อสรุปว่าจัดเข้าอยู่ในลักษณะระบบเศรษฐกิจแบบผสม โดยมีเอกชนเป็นผู้ดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจเป็นส่วนใหญ่ และรัฐเป็นผู้ควบคุมให้เกิดความเป็นธรรมและดำเนินกิจกรรมเฉพาะที่สำคัญ ๆ เท่านั้น

### 2.3 หลักการจัดระเบียบการขนส่ง (Transport Regulation) (จักรกฤษณ์ ดวงพัตรา, 2543: 92)

การจัดระเบียบการขนส่ง (Transport Regulation) หมายถึง กระบวนการที่รัฐเข้ามากำกับควบคุม ดูแล หรือส่งเสริมพฤติกรรมของการให้บริการและการใช้บริการขนส่ง โดยภาครัฐจะใช้อำนาจในการจัดระเบียบด้วยการประกาศออกเป็นพระราชบัญญัติ พระราชกฤษฎีกา กฎกระทรวง หรือกฎหมายอื่น โดยมอบให้หน่วยงานราชการหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอื่นเป็นผู้รับผิดชอบดำเนินการ หรืออาจกล่าวได้อีกนัยหนึ่ง คือ รัฐบาลใช้การจัดระเบียบเป็นเครื่องมือในการควบคุมพฤติกรรมของกลุ่มคนในสังคม เมื่อธุรกิจอยู่ใต้การควบคุมแล้ว ผลการดำเนินงานและประสิทธิภาพของการดำเนินงาน

จะถูกกำหนดจากปัจจัย 2 ส่วน คือ ปัจจัยด้านกลไกตลาด และปัจจัยอันเกิดจากการบริหารงานของภาครัฐ

**2.3.1 ประเภทของการการจ้ระเบียบการขนส่ง** (กมลชนก สุทธิวาทนฤพุดิ, ศลิษา ภมรสถิตและจักรกฤษณ์ ดวงพัศตรา, 2546: 148)

การจ้ระเบียบการขนส่งแบ่งออกได้เป็น 2 ด้าน คือ (1) การจ้ระเบียบด้านเศรษฐกิจ และ (2) การจ้ระเบียบด้านความปลอดภัย โดยปัจจุบัน การขนส่งสินค้าทุกประเภทจำเป็นต้องมีการจ้ระเบียบด้านความปลอดภัย ขณะที่การจ้ระเบียบด้านเศรษฐกิจมีแนวโน้มได้รับการผ่อนคลายลง

การจ้ระเบียบด้านเศรษฐกิจ (Economic Regulation) ซึ่งกำกับการปฏิบัติของการขนส่งในด้านการจำกัดจำนวนผู้ประกอบการขนส่ง อัตราค่าบริการขนส่ง ระดับการให้บริการ เส้นทางและตารางการบริการ ส่วนการจ้ระเบียบด้านความปลอดภัย (Safety Regulation) ซึ่งกำกับการปฏิบัติงานด้านมาตรฐานแรงงาน สภาพการทำงานของพนักงาน การขนส่งสินค้าอันตราย ความปลอดภัยของยานพาหนะ ท่าเรือ อุปกรณ์การขนถ่าย การประกันภัย เป็นต้น

### 2.3.2 วัตถุประสงค์ที่รัฐต้องเข้ามาจ้ระเบียบหรือควบคุมกิจการขนส่ง

การจ้ระเบียบหรือควบคุมกิจการขนส่งทางถนน มีวัตถุประสงค์มุ่งหมายอยู่ 3 ประการ (มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช, 2546: 390) คือ เพื่อผลทางด้านเศรษฐกิจ เพื่อผลทางด้านความปลอดภัย และเพื่อผลทางด้านความคงทนของถนน

1) **เพื่อผลทางด้านเศรษฐกิจ** เป็นการจ้ระเบียบโดยใช้ข้อกำหนดทางเศรษฐกิจ (Economic Regulations) เพื่อควบคุมให้กลไกทางอุปสงค์ (Demand) และอุปทาน (Supply) ดำเนินไปเป็นผลดี คือ

- เพื่อป้องกันการแข่งขันเกินความจำเป็น เนื่องจากการแข่งขันมากจะทำให้เกิดการสูญเสียทรัพยากรโดยเปล่าประโยชน์ จึงต้องมีการจำกัดการเข้าประกอบการ
- เพื่อความเป็นระเบียบเรียบร้อยในการดำเนินการ โดยมีการกำหนดมาตรฐานอุปกรณ์ขนส่ง กำหนดสถานที่จอดครถ กำหนดเวลาเดินรถ เป็นต้น
- เพื่อให้บริการเชื่อถือได้โดยต้องมีบริการสม่ำเสมอ
- เพื่อให้การกำหนดอัตราค่าบริการสมเหตุผล โดยมีการกำหนดอัตราค่าบริการขึ้นเพื่อมิให้ผู้ประกอบการทุจริตเอาเปรียบผู้ใช้บริการ

2) **เพื่อผลทางด้านความปลอดภัย** เป็นการกำหนดข้อบังคับทางวิศวกรรมและความปลอดภัยในการขนส่งทางถนน รวมทั้งบทลงโทษเพื่อให้ปฏิบัติตาม เช่น การกำหนด



มาตรฐานของรถที่ใช้ในการขนส่ง กำหนดวิธีเดินรถอย่างปลอดภัยกำหนดความเร็วในการขับขี่ เป็นต้น

3) เพื่อผลทางด้านความคงทนของถนน ในการสร้างหรือบำรุงรักษาถนน ต้องใช้เงินมหาศาล จึงต้องมีการกำหนดมาตรฐานควบคุม เพื่อให้ถนนมีอายุการใช้งานยาวนาน เช่น การจำกัดน้ำหนักบรรทุก การตั้งด่านตรวจช่างน้ำหนัก

2.3.3 เหตุผลที่รัฐต้องเข้ามาจัดระเบียบหรือควบคุมกิจการขนส่ง (จักรกฤษณ์ ดวงพัตรา, 2543: 95-96)

เหตุผลที่รัฐต้องเข้ามาเกี่ยวข้องกับในการจัดระเบียบหรือควบคุมกิจการขนส่งนั้น มีวัตถุประสงค์ เป้าหมายที่สำคัญ ดังนี้

1) เพื่อป้องกันการค้ำกำไรเกินควรเนื่องจากการผูกขาด : รวมทั้งการเลือกปฏิบัติจนทำให้ผู้ใช้บริการไม่ได้รับความยุติธรรม เช่น รัฐจำเป็นต้องมีการกำหนดราคาค่าขนส่งของ อัตราค่าภาระท่าเรือ และการกำหนดอัตราค่าโดยสารรถแท็กซี่ เป็นต้น

2) เพื่อให้บริการเข้าถึงประชาชนมากที่สุด : เพราะถ้ามีการแข่งขันกันน้อย ทำให้มีบริการน้อย ประชาชนจะไม่สามารถได้รับความสะดวกในการบริการขนส่ง เช่น รัฐต้องจ่ายเงินอุดหนุนกิจการรถไฟในบางเส้นทางที่ขาดทุน เพื่อให้มีบริการขนส่งเข้าถึงท้องถิ่นที่ไม่เจริญฯลฯ หรือต้องใช้มาตรการส่งเสริมการพาณิชย์ในรูปแบบต่างๆ เช่น นโยบายการเงินการคลัง การสงวนสินค้าลงเรือไทย เพื่อให้กองเรือไทยขยายตัวสอดคล้องภาวะการค้า

3) เพื่อให้ความปลอดภัยแก่ผู้ใช้บริการมากที่สุด : เช่น กรมการขนส่งทางบก ต้องตรวจสภาพรถยนต์ การควบคุมการออกใบอนุญาตขับขี่ เป็นต้น

4) เพื่อให้เกิดสวัสดิภาพแก่สังคมโดยรวม : เช่น ผู้ขออนุญาตสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำจะต้องรายงานผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเสนอสำนักงานคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติและกรมเจ้าท่า เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบก่อน ทั้งนี้เพื่อป้องกันมิให้เกิดผลเสียต่อสังคมอันจะเป็นการเพิ่มต้นทุนแก่สังคมโดยรวม

2.3.4 กลไกของการจัดระเบียบการขนส่งสินค้าทางถนน (จักรกฤษณ์ ดวงพัตรา, 2543: 93-95)

เครื่องมือที่ใช้ในการจัดระเบียบ สามารถแบ่งออกได้เป็น 4 ประเภท คือ การควบคุมด้านราคา การควบคุมด้านปริมาณ การควบคุมจำนวนผู้ประกอบการ การควบคุมด้านการเงินการคลัง และการควบคุมด้านอื่นๆ

1) การควบคุมด้านราคา (Price Control) หมายถึง การที่รัฐกำหนดกฎเกณฑ์ของราคาค่าบริการที่ธุรกิจขนส่งเรียกเก็บจากผู้ใช้บริการ เพื่อป้องกันมิให้ธุรกิจค้ากำไรเกินควรหรือป้องกันการขาดทุนจากการดำเนินงาน ซึ่งถือว่าเป็นหัวใจของการควบคุมการตั้งราคาของกิจการสาธารณูปโภค

2) การควบคุมด้านปริมาณ (Quantity Control) อาจใช้ควบคู่กับการควบคุมด้านราคาก็ได้หรือไม่ใช้ควบคู่กันก็ได้ การขนส่งทางถนน รัฐออกกฎระเบียบมาบังคับใช้ เช่น การห้ามรถบรรทุกน้ำหนักเกิน มาตรฐานที่กำหนดการห้ามรถยนต์นั่งส่วนบุคคลบรรทุกผู้โดยสารเกินจำนวนที่กำหนด ฯลฯ ซึ่งถือเป็นการควบคุมด้านปริมาณเพื่อรักษาสภาพการใช้งานและความปลอดภัยบนท้องถนน

3) การควบคุมจำนวนผู้ประกอบการ (Entry Control) เป็นการจ้ดระเบียบที่รัฐต้องการควบคุมมิให้จำนวนผู้แข่งขันในอุตสาหกรรมมีมากเกินไป จนเกิดการแข่งขันแย่งลูกค้าหรือตัดราคากันอันเป็นเหตุให้เกิดภาวะอุปทานส่วนเกิน (Excess Supply) จนเกิดความเสียหายต่อระบบเศรษฐกิจโดยรวม อีกทั้งป้องกันการจัดสรรทรัพยากรที่ไร้ประสิทธิภาพและรักษาผลประโยชน์ของประเทศ การควบคุมประเภทนี้เป็นที่นิยมอย่างแพร่หลายในกิจการขนส่งที่ต้องมีการลงทุนสูงมาก อาทิ อุตสาหกรรมรถไฟ ธุรกิจการบิน เป็นต้น

4) การควบคุมด้านการเงินการคลัง มักใช้ในกรณีที่รัฐบาลต้องการควบคุมหรือให้การส่งเสริมกิจการใดกิจการหนึ่งเป็นพิเศษ ซึ่งรัฐอาจเข้ามามีส่วนเกี่ยวข้องในการเอื้อประโยชน์ต่อกิจการขนส่งด้วยการค้ำประกันเงินกู้ ให้เงินกู้อุดหนุน ให้สินเชื่อดอกเบี้ยต่ำ ลดภาษีนำเข้าอุปกรณ์ ลดภาษีน้ำมันเชื้อเพลิง และอื่นๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ในกิจการขนส่งที่มีความสำคัญต่อเศรษฐกิจและการเดินทางของประชาชน เช่น กิจการพาณิชย์นาวี กิจการการรถไฟ เป็นต้น

5) การควบคุมด้านอื่น ที่สำคัญได้แก่ คุณภาพการให้บริการขนส่งที่ธุรกิจเสนอต่อผู้บริโภค รัฐบาลจะเข้ามาจัดระเบียบเพื่อสร้างหลักประกัน สร้างความเชื่อถือในการบริการ และสร้างความมั่นใจได้ว่า บริการขนส่งมีความปลอดภัยเพียงพอ โดยให้หน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องจัดทำมาตรฐานคุณภาพขั้นต่ำที่ผู้ให้บริการต้องจัดให้มี เช่น การสอบใบอนุญาตขับขี่ การตรวจสภาพรถยนต์ การบังคับให้ผู้โดยสารต้องสวมเข็มขัดนิรภัย ฯลฯ อย่างไรก็ตาม การควบคุมด้านคุณภาพเป็นสิ่งที่ละเอียดอ่อนและวัดได้ยากเมื่อเปรียบเทียบกับ การควบคุมด้านราคาและปริมาณ ที่มีลักษณะเป็นรูปธรรมมากกว่า แต่คุณภาพบางอย่างก็สามารถวัดได้ เช่น คุณภาพการให้บริการของสายการบินอาจวัดได้จากความตรงต่อเวลา ความปลอดภัย ขนาดความกว้างของที่นั่ง ความฉับไวในการให้บริการบนเครื่องบิน และความรวดเร็วในการกระเป่าสัมภาระ เป็นต้น ซึ่งโดยหลักทั่วไปแล้ว หน่วยงานของรัฐจะพยายามคัดเลือกเกณฑ์เหล่านี้ให้ได้ก่อน แล้วจึงค่อยวิเคราะห์ ประเมิน และจัดทำรายละเอียด ของการควบคุมคุณภาพเหล่านี้ในภายหลัง นอกจากคุณภาพแล้ว ตัวแปรสำคัญอีกตัวหนึ่งที่รัฐบาลนานาชาติประเทศเข้ามาควบคุม คือ การจัดระเบียบด้านการลงทุน โดยรัฐจะเข้ามา

แทรกแซงในกระบวนการผลิตบริการขนส่ง อาทิ ประเภทเทคโนโลยีที่ใช้ ประเภทวัตถุดิบที่ใช้ เงินลงทุน และประสิทธิภาพของทีมงานบริหาร เป็นต้น

## 2.4 การกำกับดูแลกิจการขนส่งทางถนนของไทย

### 2.4.1 หน่วยงานที่ทำหน้าที่ในการวางนโยบาย กำกับดูแล และบังคับใช้กฎหมาย

พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 กำหนดกรอบอำนาจหน้าที่ของหน่วยงานที่ทำหน้าที่ในการวางนโยบาย กำกับดูแล และการบังคับใช้กฎหมายในกิจการขนส่งทางบก ดังนี้

(1) รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยเป็นผู้รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ โดยทำหน้าที่ในการกำกับโดยทั่วไปในกิจการขนส่งทางบก และมีอำนาจในการแต่งตั้งผู้ตรวจการและพนักงานตรวจสภาพ พร้อมทั้งการออกกฎระเบียบกำหนดค่าธรรมเนียมภายใต้กรอบกฎหมายนี้ อย่างไรก็ตาม ตามกฎหมายนี้กำหนดอำนาจรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย แต่การจัดสรรเงินค่าภาษีให้แก่หน่วยงานราชการที่อยู่ภายใต้สังกัดกระทรวงมหาดไทยเท่านั้น มิได้มีอำนาจในกิจการการขนส่งทางบกแต่อย่างใด

(2) คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางบก ซึ่งประกอบด้วย รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นประธาน รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นรองประธาน ปลัดกระทรวงคมนาคม ปลัดกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ ปลัดกระทรวงมหาดไทย ปลัดกระทรวงพาณิชย์ ปลัดกระทรวงอุตสาหกรรม ปลัดกระทรวงการคลัง เลขานุการคณะกรรมการกฤษฎีกา เลขานุการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ผู้อำนวยการสำนักงานงบประมาณ ผู้อำนวยการสำนักนโยบายและแผนมหาดไทย อธิบดีกรมทางหลวง และกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิอีกไม่เกิน 5 คน โดยคณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางบกนี้มีอำนาจหน้าที่เป็นองค์กรกำหนดนโยบาย (Policy Maker) เช่น มีอำนาจในการกำหนดนโยบายการขนส่งทางบก การกำหนดนโยบายการพัฒนาและดำเนินการสถานีขนส่ง การกำหนดมาตรการและแผนพัฒนาการขนส่ง การกำหนดมาตรการเกี่ยวกับความปลอดภัยและความสะดวกในการขนส่งทางบก รวมทั้งการประสานงานในด้านการขนส่งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ

(3) กรมการขนส่งทางบกทำหน้าที่เป็นหน่วยงานที่บังคับใช้กฎหมาย (Enforcement Unit) ขององค์กรกำกับดูแล โดยมีอธิบดีกรมการขนส่งทางบกหรือผู้ที่ได้รับมอบหมายทำหน้าที่เป็นนายทะเบียนตามกฎหมาย แต่กรมการขนส่งทางบกก็มีอำนาจควบคุมกำกับดูแลในบางเรื่องได้

(4) คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง และคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกประจำจังหวัดซึ่งคณะกรรมการทั้งสองประเภททำหน้าที่เป็นองค์กรกำหนดเงื่อนไขและกฎเกณฑ์ในการกำกับดูแลการขนส่งทางบกทางด้านเศรษฐกิจ (Economic Regulations) เช่น การกำหนดลักษณะของการขนส่งประจำทางและการขนส่งไม่ประจำทาง การกำหนดเส้นทาง จำนวนผู้ประกอบการขนส่ง และจำนวนรถสำหรับการขนส่ง การกำหนดอัตราค่าขนส่งและค่าบริการ การดำเนินการของสถานีขนส่ง การกำหนดสถานที่ จัดให้มีหรือจัดตั้งสถานีขนส่ง การกำหนดว่าด้วยการจดทะเบียนรถที่ใช้ในการขนส่ง การวางมาตรการในการอนุญาต และเพิกถอนการอนุญาต เป็นต้น

ฉะนั้น ภายใต้กรอบโครงสร้างการกำกับดูแลกิจการขนส่งทางบกในปัจจุบันนี้ กฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกได้กำหนดให้ คณะกรรมการนโยบายขนส่งทางบกทำหน้าที่เป็นองค์กรกำหนดนโยบาย และให้อำนาจคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางเป็นผู้กำหนดกฎระเบียบและเงื่อนไขต่าง ๆ เกี่ยวกับการขนส่งทางบก โดยให้เป็นไปตามนโยบายที่กำหนดโดยคณะกรรมการนโยบาย และมีกรมการขนส่งทางบกเป็นผู้ปฏิบัติหน้าที่และบังคับใช้กฎหมาย ทั้งนี้ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม จะทำหน้าที่ในการกำกับโดยทั่วไปในกิจการขนส่งทางบก

#### 2.4.2 ระบบที่ใช้ในการกำกับดูแลกิจการขนส่งทางถนนของไทย

หากพิจารณาจากบทบัญญัติของพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 จะพบว่า กฎหมายฉบับนี้กำกับดูแลครอบคลุมทั้งผู้ให้บริการขนส่ง (Service Providers) และกิจการการขนส่งทางถนน (Services) ทั้งการขนส่งคนโดยสารและการขนส่งสินค้าเป็นหลัก โดยการใช้ระบบใบอนุญาต (Licensing) ตั้งแต่การควบคุมการเข้าประกอบกิจการ (Entry Control) และวางหลักเกณฑ์หรือเงื่อนไขในการกำกับดูแล (Regulatory Conditions) ครอบคลุมทั้งเรื่องการให้บริการขนส่ง การบริหารจัดการขนส่ง รถที่ใช้ในการขนส่ง ผู้ประจำรถ สถานีขนส่ง เป็นต้น

#### 2.4.3 กลไกการควบคุมและกำกับดูแล

##### 2.4.3.1 การควบคุมการเข้าสู่กิจการ (Regulation on Entry)

สำหรับการควบคุมการเข้าสู่กิจการประกอบการขนส่งนั้น กฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกใช้ระบบใบอนุญาต (Licensing) โดยมาตรา 23 บัญญัติห้ามมิให้ผู้ใดประกอบการขนส่งประจำทาง การขนส่งไม่ประจำทาง การขนส่งโดยรถขนาดเล็ก หรือการขนส่งส่วนบุคคล เว้นแต่จะ

ได้รับอนุญาตจากนายทะเบียน โดยได้กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการการขออนุญาตและการอนุญาตไว้ในกฎกระทรวง

#### 2.4.3.2. การกำกับดูแลโดยใช้เงื่อนไขในใบอนุญาตประกอบการขนส่ง

ใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ในแต่ละใบอนุญาตประเภทจะมีเงื่อนไขในใบอนุญาตให้ผู้ประกอบการขนส่งปฏิบัติที่แตกต่างกัน ซึ่งกฎหมายให้อำนาจแก่นายทะเบียนเป็นผู้กำหนดได้ แต่ต้องได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง เสียก่อน โดยในนี้ขอเปรียบเทียบเงื่อนไขของใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทางกับการขนส่งส่วนบุคคล ดังตารางที่ 2.1

ตารางที่ 2.1 ตารางเปรียบเทียบเงื่อนไขของใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทางกับการขนส่งส่วนบุคคล

การขนส่งไม่ประจำทาง (มาตรา 32)	การขนส่งส่วนบุคคล (มาตรา 34)
(1) จำนวนรถที่ต้องใช้ในการประกอบการขนส่ง	(1) จำนวนรถที่ต้องใช้ในการประกอบการขนส่ง
(2) ลักษณะ ชนิดและขนาดของรถและเครื่องหมายของผู้ประกอบการขนส่งที่ต้องให้ปรากฏประจำรถทุกคัน	(2) ลักษณะ ชนิด และขนาดของรถและเครื่องหมายของผู้ประกอบการขนส่งที่ต้องให้ปรากฏประจำรถทุกคัน
(3) จำนวนที่นั่ง เกณฑ์น้ำหนักบรรทุกและวิธีการบรรทุก	(3) สถานที่เก็บ ซ่อม และบำรุงรักษา
(4) จำนวนผู้ประจำรถ	(4) จำนวนผู้ประจำรถ
(5) ห้องที่ทำการขนส่ง	(5) เงื่อนไขอื่นที่กำหนดในกฎกระทรวง
(6) มาตรฐานบริการในการประกอบการขนส่ง	
(7) อัตราค่าขนส่งและค่าบริการอย่างอื่นในการขนส่ง	
(8) สถานที่หยุดและจอดเพื่อขนถ่ายคน สัตว์ หรือสิ่งของ	
(9) สถานที่เก็บ ซ่อม และบำรุงรักษารถ	
(10) เงื่อนไขอื่นที่กำหนดในกฎกระทรวง	

ทั้งนี้ จากเงื่อนไขและหลักเกณฑ์ในใบอนุญาตนั้นพบว่าส่วนใหญ่จะมีวัตถุประสงค์เพื่อควบคุมกำกับดูแลมาตรฐานของการให้บริการ มาตรฐานของรถที่ใช้ในการขนส่ง บุคลากรประจำรถ เส้นทางหรือห้องที่ในการให้บริการ และรวมทั้งอัตราค่าบริการ เป็นต้น

### 2.4.3.3 การกำกับดูแลอัตราค่าบริการ (Pricing Regulation)

การควบคุมราคา เป็นรูปแบบหนึ่งของการควบคุมกำกับดูแลที่นิยมใช้กันมากในกรณีของกิจการขนส่งทางบก ซึ่งกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกมาตรา 38 ได้กำหนดห้ามมิให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง เพิ่ม ลดหรือยกเว้นค่าขนส่งหรือค่าบริการอย่างอื่นในการขนส่ง เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง ซึ่งถือว่าเป็นหลักการที่ค่อนข้างเข้มงวด เพราะเมื่อมีการกำหนดอัตราค่าบริการแล้ว ผู้ประกอบการจะเพิ่มหรือลดเองไม่ได้ จะต้องขออนุญาตจากคณะกรรมการควบคุมการขนส่งกลางก่อน ในขณะที่แนวปฏิบัติโดยทั่วไปของต่างประเทศในปัจจุบัน การกำหนดอัตราค่าบริการแบบตายตัวมักใช้กับการควบคุมอัตราค่าโดยสาร โดยเฉพาะรถโดยสารประจำทางมากกว่าค่าขนส่งสินค้า ทั้งนี้ ในหลายประเทศก็ได้มีการลดหรือยกเลิกกฎระเบียบกำกับดูแลอัตราค่าบริการขนส่งแล้ว

ในทางทฤษฎีแล้ว การควบคุมกำหนดราคาของบริการมีหลายรูปแบบ เช่น การควบคุมราคาขั้นสูง (Price Ceiling) การควบคุมราคาขั้นต่ำ (Minimum Price) หรือการควบคุมราคาที่แตกต่างกันหลายระดับ (Differential Prices) ซึ่งมีกลไกหรือวัตถุประสงค์ของการกำกับดูแลที่แตกต่างกัน ในบางครั้ง รัฐใช้กลไกการควบคุมและกำหนดราคาเพื่อบรรลุนโยบายบางประการทางเศรษฐกิจ การควบคุมกำกับดูแลอัตราราคาขั้นต่ำ (Minimum Price) มีวัตถุประสงค์เพื่อต้องการให้ราคาภายในตลาดและกำไรของบริษัทสูงกว่าราคาหรือกำไรที่อาจเกิดจากการแข่งขันที่ทำลายกันเอง ทั้งนี้ ก็เพื่อช่วยผู้ประกอบการขนาดกลางและย่อย หรือผู้ประกอบการรายใหม่ ซึ่งเท่ากับเป็นการรักษาคุณภาพของระบบตลาดให้ยังคงสภาพที่มีการแข่งขันด้วย นอกจากนี้ ยังมีวัตถุประสงค์เพื่อประกันในเรื่องคุณภาพหรือความปลอดภัยของสินค้าหรือบริการ

สำหรับการควบคุมกำกับดูแลอัตราราคาขั้นสูง (Price Ceiling) มีวัตถุประสงค์คือ ต้องการหลีกเลี่ยงผลกระทบทางลบที่อาจเกิดจากการผูกขาดหรือการจำกัดการเข้าสู่ตลาด อย่างไรก็ตาม การจำกัดการเข้าสู่ตลาดอาจไม่มีความจำเป็น หากกิจการประเภทรายเป็นการผูกขาดโดยธรรมชาติ ทั้งนี้ เพราะหากการประหยัดโดยการผลิตใหญ่มีขนาดมากพอที่จะบริการหรือตอบสนองความต้องการของตลาดได้ด้วยต้นทุนที่ต่ำโดยบริษัทเดียว บริษัทคู่แข่งอื่นอาจไม่ยอมเข้ามาในกิจการประเภทรายนั้นๆ หรือรัฐอาจจำกัดการเข้าสู่ตลาดก็ได้เพราะการเพิ่มจำนวนบริษัทในกิจการประเภทรายนี้ไม่ได้มีผลดีต่อระบบตลาดและสังคม

#### 2.4.3.4 การกำกับดูแลการแข่งขัน (Competition Regulation)

ภายใต้ระบบกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกของไทย คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางเป็นองค์กรที่มีอำนาจในการกำหนดนโยบาย และควบคุมกำกับดูแลการแข่งขันในกิจการขนส่ง เพราะมาตรา 19 บัญญัติให้คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางมีอำนาจในการกำหนดโครงสร้างตลาด โดยการกำหนดลักษณะของการขนส่ง จำนวนผู้ประกอบการ เส้นทาง จำนวนรถ และเงื่อนไขใบอนุญาตประกอบการขนส่ง

นอกจากนี้ กฎหมายการขนส่งทางบกยังได้ควบคุมกำกับดูแลการแข่งขันทั้งในตลาดเดียวกันและข้ามตลาด โดยข้อจำกัด ดังนี้

1) มาตรา 39 ห้ามมิให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทาง ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทาง ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งโดยรถขนาดเล็ก หรือผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งส่วนบุคคลใช้หรือยอมให้บุคคลอื่นใช้รถที่ได้รับอนุญาตทำการขนส่งนอกเส้นทาง หรือนอกท้องที่ที่ได้รับอนุญาต แล้วแต่กรณี เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากนายทะเบียน

2) มาตรา 40 ห้ามมิให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทางกระทำการขนส่งอันมีลักษณะเช่นเดียวหรือคล้ายกับผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทาง หรือมีลักษณะเป็นการแข่งผลประโยชน์กับผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทาง ในเส้นทางที่ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทางได้รับอนุญาต

อย่างไรก็ตาม ในกรณีที่มีเหตุฉุกเฉิน หรือมีความจำเป็นที่จะแก้ไขสถานการณ์ เพื่อให้การขนส่งได้รับความสะดวกหรือให้มีรถเพียงพอแก่การขนส่ง มาตรา 41 ให้อำนาจนายทะเบียนที่จะสั่งเปลี่ยนแปลงเส้นทาง การเดินรถ เวลา และจำนวนเที่ยวของการเดินรถ หรือให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ส่งรถที่ตนได้รับอนุญาตไปช่วยเหลือเป็นการชั่วคราวตามควรแก่กรณี

#### 2.4.3.5 การกำกับดูแลการออกจากกิจการ (Exit Regulation)

โดยทั่วไปบริการสาธารณะเป็นกิจการที่มีความจำเป็นต่อประชาชนและประชาชนส่วนใหญ่ใช้บริการจากบริการสาธารณะ ดังนั้น หากบริการสาธารณะหยุดชะงักลงไม่ว่าด้วยเหตุใด ประชาชนผู้ใช้บริการย่อมได้รับความเดือดร้อนหรือเสียหายได้ เช่น หากมีการหยุดจ่ายกระแส ไฟฟ้า ประชาชนและผู้ประกอบการที่ต้องใช้กระแสไฟฟ้าจะได้รับความเสียหาย หรือ กรณีบริษัท รถบรรทุกหยุดการให้บริการเดินรถ ประชาชนผู้ใช้บริการอาจได้รับความเดือดร้อน เป็นต้น ด้วยเหตุผลดังกล่าวข้างต้น บริการสาธารณะจะต้องมีความต่อเนื่องและสม่ำเสมอในการให้บริการต่อประชาชน รัฐจำเป็นต้องกำกับดูแลมิให้บริการสาธารณะหยุดการให้บริการ รูปแบบและกฎเกณฑ์ที่

ใช้ในการกำกับดูแล คือ การวางระเบียบเรื่องห้าม நடหยุดงาน หรือ การกำหนดมาตรการการให้บริการขั้นต่ำของบริการสาธารณะ ทั้งนี้ เพื่อมิให้สร้างความยากลำบากให้แก่ประชาชนผู้ใช้บริการและรักษาความสมดุลของระบบเศรษฐกิจด้วย หลักการเรื่องนี้คือผู้ประกอบการกิจการสาธารณูปโภคไม่สามารถหยุดการให้บริการโดยไม่ได้รับอนุญาตจากองค์กรกำกับดูแลก่อน ข้อจำกัดว่าด้วยการหยุดให้บริการนี้เป็นประโยชน์ต่อเศรษฐกิจโดยรวม เพราะเป็นการบังคับผู้ประกอบการที่ถึงแม้จะไม่มีกำไร ก็ต้องให้บริการ

เนื่องจากกิจการการขนส่งตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มีเพียงการประกอบการขนส่งประจำทางและการขนส่งด้วยรถขนาดเล็ก เท่านั้น ที่ถือว่าเป็นกิจการบริการสาธารณะ (Public Service) ซึ่งตามหลักการแล้วต้องให้บริการอย่างสม่ำเสมอ ดังนั้น กฎหมายจึงกำหนดให้การออกจากกิจการของผู้ประกอบการไว้ โดยกำหนดว่าผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทางซึ่งประสงค์จะเลิกประกอบการขนส่งมาตรา 44 กำหนดให้ต้องแจ้งความประสงค์ดังกล่าว เป็นหนังสือให้ นายทะเบียนทราบล่วงหน้าไม่น้อยกว่าเก้าสิบวันก่อนวันเลิกประกอบการขนส่ง และมาตรา 45 กำหนดให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งโดยรถขนาดเล็กซึ่งประสงค์จะเลิกประกอบการขนส่ง ต้องแจ้งความประสงค์ดังกล่าว เป็นหนังสือให้นายทะเบียนทราบล่วงหน้าไม่น้อยกว่าหกสิบวันก่อนวันเลิกประกอบการขนส่ง

#### 2.4.3.6 การคุ้มครองผู้บริโภค (Consumer Protection)

กฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกมีบทบัญญัติให้ความคุ้มครองผู้บริโภคหลายมาตรา อาทิ

1) มาตรา 31-33 กำหนดให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทาง ไม่ประจำทางและ โดยรถขนาดเล็ก ต้องจัดให้มีการประกาศเกี่ยวกับเส้นทางที่ใช้ในการประกอบการขนส่ง อัตราค่าขนส่งและค่าบริการอย่างอื่นในการขนส่ง สถานที่หยุดและจอดเพื่อขนถ่ายคน สัตว์ หรือสิ่งของ ที่ที่รถจะต้องหยุดในระหว่างเส้นทาง เวลาและจำนวนเที่ยวของการเดินรถ

2) มาตรา 31-32 เปิดโอกาสให้มีการกำหนดมาตรฐานบริการในการประกอบการขนส่งในกรณีของการประกอบกิจการขนส่งประจำทางและไม่ประจำทาง โดยอาจกำหนดไว้ในใบอนุญาต

3) มาตรา 52-64 ว่าด้วยการประกันเพื่อชดใช้ค่าเสียหายที่เกิดจากการขนส่ง ถือเป็นเงื่อนไขสำคัญที่คุ้มครองผู้บริโภค โดยกฎหมายกำหนดว่าเมื่อรถของผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งได้ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ร่างกายหรือชีวิตของบุคคลใด ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งซึ่งเป็นเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายจะต้องชดใช้ค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้เสียหายหรือทายาท ในกรณีที่ผู้เสียหายถึงแก่ความตาย โดยค่าเสียหายเบื้องต้นซึ่งจะต้องจ่าย



ให้แก่ผู้เสียหาย ให้จ่ายตามความร้ายแรงของความเสียหายตามอัตราที่กำหนดในกฎหมาย ดังนั้น เพื่อสร้างกลไกที่จะประกันการชดใช้ค่าเสียหายดังกล่าว กฎหมายจึงกำหนดให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทาง ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทาง ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งโดยรถขนาดเล็ก และผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งส่วนบุคคล ต้องวางหลักทรัพย์เป็นเงินสด หรือพันธบัตรรัฐบาลไทยอย่างใดอย่างหนึ่งหรือทั้งสองอย่างรวมกัน หรือเป็นสัญญาประกันภัยและกรรมธรรม์ประกันภัยซึ่งทำกับบริษัทประกันภัยที่นายทะเบียนกลาง ให้ความเห็นชอบต่อนายทะเบียนกลาง ในกรณีเป็นสัญญาประกันภัยและกรรมธรรม์ประกันภัยผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งต้องเป็นผู้เอาประกันภัย โดยให้บุคคลภายนอกผู้ได้รับความเสียหายเนื่องจากการขนส่งของตนเป็นผู้รับประโยชน์ สำหรับการชดใช้ค่าเสียหายที่เป็นค่าใช้จ่ายเบื้องต้นเพื่อประกันความเสียหายอันเกิดแก่ชีวิตหรือร่างกายของบุคคลภายนอก และซึ่งผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งจะต้องรับผิดชอบเนื่องจากการขนส่งของตนตามหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

4) มาตรา 104 กำหนดห้ามผู้ได้รับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถกระทำการใด ๆ ให้ผู้โดยสารที่ได้ชำระค่าโดยสารถูกต้องตามอัตราที่กำหนด แล้วจำต้องลงจากรถก่อนที่จะได้โดยสารถึงจุดหมายปลายทาง

5) มาตรา 105 กำหนดห้ามผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถสาธารณะรับหรือส่งผู้โดยสาร ณ ที่ที่มีเครื่องหมายให้รถนั้นหยุด ในเมื่อปรากฏว่ามีผู้โดยสารต้องการให้หยุดเพื่อรับหรือส่ง

#### 2.4.3.7 การกำกับดูแลด้านความปลอดภัย (Safety Regulation) ประกอบด้วย

##### 1) การกำกับดูแลผู้ประกอบการขนส่ง

เนื่องจากความปลอดภัยถือเป็นหัวใจสำคัญของการขนส่งในทุกสาขา ดังนั้น การควบคุมกำกับดูแลด้านความปลอดภัยในกิจการขนส่งจึงเป็นกฎระเบียบกำกับดูแลที่สำคัญในทุกประเทศ โดยเฉพาะการควบคุมผู้ประกอบการให้จัดเตรียมและตรวจสอบรถยนต์และอุปกรณ์ที่ใช้ในการขนส่งให้มีความปลอดภัยในการใช้งาน (Roadworthiness) และยังมีต้องควบคุมดูแลผู้ขับขี่และคนประจำรถด้วย เพื่อเป็นการป้องกันอุบัติเหตุ จึงกล่าวได้ว่า กฎระเบียบเหล่านี้เป็นมาตรการในเชิงป้องกัน (Preventive Measures) อย่างไรก็ตาม โดยปกติกฎระเบียบเกี่ยวกับความปลอดภัยมักกำหนดในเชิงหลักการและให้อำนาจแก่องค์กรหรือหน่วยงานกำกับดูแลออกกฎเกณฑ์หรือมาตรฐานในรายละเอียดในกฎหมายลำดับรองต่อไป ซึ่งก็คล้ายกับระบบกฎหมายของไทย ทั้งนี้ กฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกได้กำหนดบทบัญญัติสำคัญเกี่ยวกับความปลอดภัยไว้ดังต่อไปนี้

- มาตรา 36 กำหนดให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งต้องจัดให้มีอุปกรณ์และเครื่องมือเครื่องใช้
- มาตรา 36 กำหนดให้ผู้ได้รับใบอนุญาตต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดว่าด้วยความปลอดภัยในการขนส่ง
- มาตรา 35 ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งต้องจัดให้มีสมุดประจำรถ ประวัติผู้ประจำรถ และหรือใบกำกับสินค้าที่ทำการขนส่งและต้องทำรายงานเกี่ยวกับการขนส่งและอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่ง
- มาตรา 40 ทวิ ห้ามผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งใช้ หรือยินยอมให้ผู้ใดปฏิบัติหน้าที่ขับรถที่ใช้ในการขนส่ง หากปรากฏว่าขณะใช้หรือขณะยินยอมให้ปฏิบัติหน้าที่ขับรถ ผู้นั้นมีอาการหรือกระทำการอย่างหนึ่งอย่างใด ดังต่อไปนี้ (1) เมาสุราหรือของมึนเมาอย่างอื่น (2) เสพยาเสพติดให้โทษตามกฎหมายว่าด้วยยาเสพติดให้โทษ และ (3) เสพวัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทตามกฎหมายว่าด้วยวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท ทั้งนี้ ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งมีหน้าที่ต้องคอยดูแลและป้องกันไม่ให้ผู้ซึ่งมีอาการหรือกระทำการดังกล่าวปฏิบัติหน้าที่ขับรถด้วย
- มาตรา 103 ทวิ ห้ามผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถปฏิบัติหน้าที่ขับรถติดต่อกันเกินสี่ชั่วโมงภายในรอบยี่สิบสี่ชั่วโมง นับแต่ขณะเริ่มปฏิบัติหน้าที่ขับรถ แต่ถ้าในระหว่างนั้น ผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถได้พักติดต่อกันเป็นเวลาไม่น้อยกว่าครึ่งชั่วโมง ก็ให้ปฏิบัติหน้าที่ขับรถต่อไปได้อีกไม่เกินสี่ชั่วโมงติดต่อกัน

## 2)การกำกับดูแลรถยนต์ที่ใช้ในการขนส่ง (Vehicle Regulation)

กฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก มาตรา 71-72 กำหนดหลักเกณฑ์และมาตรฐานเกี่ยวกับรถยนต์ที่ใช้ในการขนส่งไว้ เพื่อควบคุมดูแลความปลอดภัย ซึ่งกำหนดเป็นหลักการว่ารถที่ใช้ในการขนส่งต้องมีสภาพมั่นคงแข็งแรง มีเครื่องอุปกรณ์และส่วนควบถูกต้องตามที่กฎหมายกำหนด โดยกำหนดให้รถยนต์ต้องจดทะเบียน เสียภาษี และตรวจสอบสภาพรถยนต์ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กฎหมายกำหนด นอกจากนี้ กฎหมายยังห้ามมิให้มีการแก้ไขเพิ่มเติมหรือเปลี่ยนแปลงสภาพเครื่องอุปกรณ์ หรือส่วนควบของรถ ให้ผิดแผกแตกต่างในสาระสำคัญตามที่กำหนดไว้ตามกฎหมาย เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากนายทะเบียน

ทั้งนี้ หากมีการตรวจพบว่ารถคันใดมีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรง หรือมีเครื่องอุปกรณ์หรือส่วนควบไม่ครบถ้วน หรือไม่ถูกต้องตามที่กำหนดไว้ตามกฎหมาย มาตรา 78 กำหนดให้ผู้ตรวจการมีอำนาจสั่งระงับใช้ไว้เป็นการชั่วคราว หากการใช้รถคันนั้นต่อไปน่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายแก่การขนส่ง หรือนายทะเบียนมีอำนาจสั่งให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งผู้

เป็นเจ้าของรถจัดการส่งรถคันนั้น ไปให้พนักงานตรวจสอบสภาพ หรือสถานตรวจสอบสภาพรถที่ได้รับ อนุญาตตรวจสอบความบกพร่องตามรายงานของผู้ตรวจการภายในเวลาที่กำหนด

### 3) การกำกับดูแลคนประจำรถ

คนประจำรถเป็นองค์ประกอบสำคัญประการหนึ่งของการขนส่งทางถนน โดยทั่วไปกฎหมายมักควบคุม และกำกับดูแลความสามารถในการปฏิบัติงานของคนประจำรถ โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ขับรถหรือผู้ควบคุมยานพาหนะ ดังนั้น การควบคุมกำกับดูแลมักอยู่ในรูปของ ใบอนุญาตขับขี่ ซึ่งต้องมีการทดสอบอย่างเข้มงวดทั้งทักษะความสามารถในการควบคุมรถ ความประพฤติและความรู้ทางด้านกฎหมาย และกฎจราจร เป็นต้น ในบางประเทศได้พัฒนากลายเป็น วิชาชีพหรือกึ่งวิชาชีพ มีองค์กรกำกับดูแลกันเองด้วย

กฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกมาตรา 93 กำหนดห้ามมิให้ผู้ใด ปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถ เว้นแต่จะได้รับใบอนุญาตจากนายทะเบียน ซึ่งใบอนุญาตสำหรับผู้ ประจำรถ มี 4 ประเภท คือ (1) ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถ (2) ใบอนุญาตเป็นผู้เก็บค่าโดยสาร (3) ใบอนุญาตเป็นนายตรวจ และ (4) ใบอนุญาตเป็นผู้บริการ ทั้งนี้ กฎหมายกำหนดว่าใบอนุญาตแต่ละ ประเภทจะใช้สับเปลี่ยนกันไม่ได้ เว้นแต่ใบอนุญาตประเภทที่หนึ่ง ประเภทที่สาม และประเภทที่สี่ใช้ เป็นใบอนุญาตประเภทที่สองได้

อย่างไรก็ตาม กฎหมายกำกับดูแลและควบคุมผู้ขับขี่มากกว่าคน ประจำรถประเภทอื่น กล่าวคือ ผู้ขับขี่ต้องมีใบอนุญาตขับขี่และในการขับขี่รถยนต์แต่ละประเภทก็มี ใบอนุญาตขับขี่ที่แตกต่างกัน กล่าวคือผู้ขอใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ประเภทการขนส่งประจำทาง การขนส่งไม่ประจำทาง หรือการขนส่งโดยรถขนาดเล็กต้องมีคุณสมบัติตามมาตรา 96 ดังนี้

- (1) มีสัญชาติไทย
- (2) มีความรู้และความสามารถตามที่กำหนดในกฎกระทรวง
- (3) ไม่เป็นผู้มีร่างกายพิการจนเป็นที่เห็นได้ว่าไม่สามารถ

ปฏิบัติหน้าที่ได้ด้วยความเหมาะสม

- (4) ไม่เป็นผู้วิกลจริตหรือจิตฟั่นเฟือนไม่สมประกอบ
- (5) ไม่เป็นผู้มีโรคติดต่ออันเป็นที่รังเกียจ
- (6) ไม่เป็นผู้ติดสุรา ยาเมาหรือยาเสพติดให้โทษ
- (7) ไม่เป็นผู้มีใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถ

ประเภทหรือชนิดเดียวกับที่ได้รับอนุญาตอยู่แล้ว

(8) ไม่เป็นผู้อยู่ในระหว่างถูกพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถ เว้นแต่การเพิกถอนใบอนุญาตนั้นพ้นกำหนดสามปีแล้วนับแต่วันที่มีคำสั่งเพิกถอนใบอนุญาต

(9) ไม่เป็นผู้เคยได้รับโทษจำคุกโดยคำพิพากษาถึงที่สุดหรือคำสั่งที่ขอบด้วยกฎหมายให้จำคุก เว้นแต่เป็นโทษสำหรับความผิดอันได้กระทำโดยประมาทที่มีใช้เกี่ยวกับการใช้รถในการกระทำผิดหรือความผิดลหุโทษ หรือได้พ้นโทษมาแล้วเกินสามปี

(10) ไม่เป็นผู้เคยถูกควบคุมตัวเพราะมีพฤติการณ์เป็นภัยต่อสังคม หรือเป็นอันธพาล เว้นแต่ได้พ้นจากการควบคุมตัวมาแล้วเกินหนึ่งปี

นอกจากนี้ ผู้ขอรับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถต้องมีอายุไม่ต่ำกว่าที่กำหนดในกฎหมาย และได้ผ่านการศึกษาและจบหลักสูตรจากโรงเรียนการขนส่งของกรมการขนส่งทางบก หรือโรงเรียนสอนขับรถที่กรมการขนส่งทางบกรับรอง ใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถมีอายุสามปีนับแต่วันที่ออกใบอนุญาต

อนึ่ง กฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกยังแยกประเภทของใบอนุญาตผู้ขับขี่ โดยอิงทักษะในการควบคุมประเภทรถที่มีระดับความยากง่ายแตกต่างกัน ซึ่งมีรายละเอียดดังตารางที่ 2.2

ตารางที่ 2.2 : ประเภทของใบอนุญาตผู้ขับขี่ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522

ชนิดที่หนึ่ง	ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถสำหรับรถที่มีน้ำหนักรถและน้ำหนักบรรทุกรวมกันไม่เกินสามพันห้าร้อยกิโลกรัมที่มีได้ใช้ขนส่งผู้โดยสารหรือสำหรับรถขนส่งผู้โดยสารไม่เกินสี่สิบคน
ชนิดที่สอง	ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถสำหรับรถที่มีน้ำหนักรถและน้ำหนักบรรทุกรวมกันเกินกว่าสามพันห้าร้อยกิโลกรัมที่มีได้ใช้ขนส่งผู้โดยสาร หรือสำหรับรถขนส่งผู้โดยสารเกินสี่สิบคน
ชนิดที่สาม	ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถซึ่งโดยสภาพใช้สำหรับลากจูงรถอื่นหรือล้อเลื่อนที่บรรทุกสิ่งใด ๆ บนล้อเลื่อนนั้น
ชนิดที่สี่	ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถสำหรับรถที่ใช้ขนส่งวัตถุอันตรายตามประเภท หรือชนิด และลักษณะการบรรทุกตามที่อธิบดีกำหนด โดยประกาศในพระราชกฤษฎีกา

มาตรา 102 ยังกำหนดหน้าที่ของผู้ได้รับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถต้องปฏิบัติดังต่อไปนี้

- (1) แต่งกายสะอาดเรียบร้อยตามแบบที่กำหนดในกฎกระทรวง
- (2) ไม่แสดงกิริยาหรือใช้ถ้อยคำเป็นการเสียดสี คูหมิ่น ก้าวร้าวรังแก ระบายวณ หรือเหยียดหยามผู้หนึ่งผู้ใด หรือแสดงกิริยาวาจา หรือส่งเสียงด้วยประการหนึ่งประการใดในลักษณะไม่สมควรหรือไม่สุภาพ
- (3) ไม่เสพหรือเมาสุราหรือของมีนเมาอย่างอื่น
- (4) ไม่เสพยาเสพติดให้โทษตามกฎหมายว่าด้วยยาเสพติดให้โทษ
- (5) ไม่เสพวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทตามกฎหมายว่าด้วยวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท
- (6) ต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดว่าด้วยความปลอดภัยในการขนส่งตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

แต่สำหรับกรณีของผู้ขับรถ กฎหมายกำหนดเงื่อนไขไว้เข้มงวดกว่าผู้ประจำรถประเภทอื่น โดยนอกจากจะต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้สำหรับผู้ประจำรถแล้วยังจะต้องปฏิบัติตามมาตร 103 ดังต่อไปนี้ด้วย

- (1) ไม่ขับรถในเวลาที่ร่างกายหรือจิตใจอ่อนความสามารถ
- (2) ไม่รับบรรทุกบุคคลที่เป็นโรคเรื้อนหรือโรคติดต่อที่น่ารังเกียจไปกับผู้โดยสารอื่น
- (3) ไม่รับบรรทุกศพ สัตว์ หรือสิ่งของที่อาจเกิดอันตรายหรือเป็นที่พึงรังเกียจไปกับผู้โดยสาร
- (4) ไม่รับบรรทุกน้ำมันเชื้อเพลิง ระเบิด หรือวัตถุอันตรายโดยฝ่าฝืนข้อห้ามตามที่อธิบดีกำหนด
- (5) ต้องหยุดหรือจอดรถ ณ สถานีขนส่ง และปฏิบัติตามระเบียบเกี่ยวกับสถานีขนส่ง

ในขณะเดียวกัน กฎหมายก็คำนึงถึงความปลอดภัยและสวัสดิภาพของผู้ขับขี่รถโดยมาตรา 103 ทวิ จะกำหนดห้ามมิให้ผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถปฏิบัติหน้าที่ขับรถติดต่อกันเกินสี่ชั่วโมงภายในรอบยี่สิบสี่ชั่วโมง นับแต่ขณะเริ่มปฏิบัติหน้าที่ขับรถ แต่ถ้าในระหว่าง

นั้น ผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถได้พักติดต่อกันเป็นเวลาไม่น้อยกว่าครึ่งชั่วโมง ก็ให้ปฏิบัติหน้าที่ขับรถต่อไปได้อีกไม่เกินสี่ชั่วโมงติดต่อกัน

#### 2.4.4 การบังคับใช้กฎหมาย (Enforcement)

กฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก มาตรา 49 ได้กำหนดให้อำนาจแก่อธิบดี หรือนายทะเบียนมีอำนาจควบคุมดูแลบรรดากิจการที่เกี่ยวกับการขนส่งให้เป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้ และเพื่อประโยชน์ดังกล่าวให้อธิบดีหรือนายทะเบียนมีอำนาจในการบังคับใช้กฎหมาย ดังต่อไปนี้

- 1) เข้าไปในสถานที่ดำเนินการของผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งในระหว่างเวลาทำงานตามปกติ เพื่อทราบข้อเท็จจริงและเพื่อตรวจสอบบัญชีและเอกสารอื่นที่เกี่ยวข้องกับการประกอบการขนส่ง
- 2) เรียกผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ผู้จัดการและพนักงานของผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งซึ่งเป็นนิติบุคคลมาให้ถ้อยคำ หรือสั่งให้ยื่นคำชี้แจงแสดงข้อเท็จจริงตามที่ต้องการ

ในการปฏิบัติดังกล่าวข้างต้น อธิบดีมีอำนาจมอบหมายให้ผู้ตรวจการหรือพนักงานตรวจสภาพทำการแทนได้ ทั้งนี้ ในการปฏิบัติการของอธิบดี นายทะเบียน ผู้ตรวจการหรือพนักงานตรวจสภาพตามมาตรา นี้ ให้นำบุคคลที่เกี่ยวข้องซึ่งอยู่ในสถานที่นั้นอำนวยความสะดวกหรือช่วยเหลือตามสมควร นอกจากนี้ มาตรา 50 ยังให้อำนาจแก่ผู้ตรวจการในการเรียกรถให้หยุดเพื่อทำการตรวจสอบ และเมื่อเชื่อว่าการกระทำอันเป็นการฝ่าฝืนบทบัญญัติตามกฎหมายขนส่งทางบกเกิดขึ้น ผู้ตรวจการมีอำนาจจับกุมผู้ฝ่าฝืนเพื่อส่งให้พนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจดำเนินคดีต่อไป

ในกรณีมีเหตุอันควรเชื่อว่า ผู้ได้รับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจํารถผู้ใด ในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่นั้นมีสารอยู่ในร่างกายอันเกิดจากการเสพสุราหรือของมีนเมาอย่างอื่น หรือยาเสพติดให้โทษ หรือวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท มาตรา 102 ทวิ ให้อำนาจผู้ตรวจการหรือพนักงานฝ่ายปกครอง หรือตำรวจในการตรวจหรือทดสอบหรือสั่งให้รับการตรวจหรือทดสอบว่าผู้นั้นมีสารนั้น ๆ อยู่ในร่างกายหรือไม่ ได้อีกด้วย

## ส่วนที่สอง ศึกษาการอนุญาตประกอบการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกในส่วนของประเทศไทย

### 2.5 บททั่วไปเกี่ยวกับการประกอบการการขนส่ง

#### 2.5.1 ประเภทใบอนุญาตประกอบการการขนส่ง

พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 27 กำหนดใบอนุญาตประกอบการขนส่งมี ๓ ประเภท ได้แก่ ใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทาง ใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทาง ใบอนุญาตประกอบการขนส่งโดยรถขนาดเล็ก และใบอนุญาตประกอบการขนส่งส่วนบุคคล โดยใบอนุญาตประกอบการขนส่งในแต่ละประเภทนั้น คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางได้แบ่งลักษณะย่อยลงไปอีกสองชนิด คือ การขนส่งคนโดยสาร (รถโดยสาร) กับ การขนส่งสัตว์หรือสิ่งของ (รถบรรทุกสินค้า) ยกเว้นแต่ใบอนุญาตประกอบการขนส่งโดยรถขนาดเล็ก จะไม่มีการแบ่งย่อย เนื่องจากมีนิยามกำหนดว่า “ การขนส่งโดยรถขนาดเล็ก หมายความว่า การขนส่งคนหรือสิ่งของ หรือคนและสิ่งของรวมกันเพื่อสินจ้างตามเส้นทางที่คณะกรรมการกำหนดด้วยรถที่มีน้ำหนักบรรทุกและน้ำหนักบรรทุกรวมกันไม่เกินสี่พันกิโลกรัม” ซึ่งจะมีผลให้ใบอนุญาตประกอบการขนส่ง มี 7 ชนิด ดังนี้

- 1) ใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทาง
  - ใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทางด้วยรถโดยสาร
  - ใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทางด้วยรถบรรทุก
- 2) ใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทาง
  - ใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถโดยสาร
  - ใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถบรรทุก
- 3) ใบอนุญาตประกอบการขนส่งโดยรถขนาดเล็ก
- 4) ใบอนุญาตประกอบการขนส่งส่วนบุคคล
  - ใบอนุญาตประกอบการขนส่งส่วนบุคคลด้วยรถโดยสาร
  - ใบอนุญาตประกอบการขนส่งส่วนบุคคลด้วยรถบรรทุก

การประกอบการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 จึงมี 2 ประเภทใหญ่ๆ คือ การขนส่งประเภทส่วนบุคคล กับ การขนส่งประเภทสาธารณะ ซึ่งการขนส่งประเภทสาธารณะ ก็คือ การขนส่งแบบประจำทาง กับ การขนส่งแบบไม่ประจำทาง ซึ่ง

การศึกษานี้จะมุ่งเน้นที่การขนส่งสินค้าประเภทสาธารณะแบบไม่ประจำทาง เนื่องจากมีการออกใบอนุญาตจริง รวมทั้งมีความเกี่ยวข้องกับต้นทุนการขนส่งสินค้าทางถนนซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของต้นทุนด้านโลจิสติกส์ของประเทศ แต่อาจมีการกล่าวถึงการประกอบการขนส่งส่วนบุคคลด้วยรถบรรทุกบ้างตามความจำเป็นเพื่อการเปรียบเทียบถึงความแตกต่าง ส่วนการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกประจำทางจะไม่กล่าวถึง เนื่องจากในความเป็นจริงเป็นการขนส่งที่ยังไม่มีการออกใบอนุญาตประกอบการแต่อย่างใด

## 2.5.2 ความหมาย

### การประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถบรรทุก

เนื่องจากกฎหมายกำหนดบทนิยามของ “การขนส่งไม่ประจำทาง” หมายความว่า การขนส่งเพื่อสินค้าโดยไม่จำกัดเส้นทาง ดังนั้น การประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถบรรทุก จึงมีความหมายว่า การนำรถบรรทุกมาใช้ขนส่งสัตว์ หรือสิ่งของของคนอื่นเพื่อรับค่าจ้าง

### การประกอบการขนส่งส่วนบุคคลด้วยรถบรรทุก

เนื่องจากกฎหมายกำหนดบทนิยามของ “การขนส่งส่วนบุคคล หมายความว่า การขนส่งเพื่อการค้า หรือธุรกิจของตนเอง ด้วยรถที่มีน้ำหนักเกินกว่าหนึ่งพันกิโลกรัม” ดังนั้น การประกอบการขนส่งส่วนบุคคลด้วยรถบรรทุก จึงมีความหมายว่า การนำรถบรรทุกที่มีน้ำหนักเกินกว่าหนึ่งพันกิโลกรัมไปใช้ในการขนส่งสินค้า สัตว์ หรือสิ่งของที่เป็นของตนเอง หรือในกิจการของตนเอง ที่มีใช่เป็นการรับจ้างขนส่งสินค้าให้แก่บุคคลอื่น

## 2.6 หลักการสำคัญในการอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถบรรทุก

การควบคุมและจัดระเบียบการขนส่งตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 เป็นการควบคุมและจัดระเบียบด้วยระบบใบอนุญาต (Licensing) โดยกำกับดูแลครอบคลุมทั้งผู้ให้บริการขนส่ง (Service Providers) และกิจกรรมการขนส่งทางถนน (Services) ทั้งการขนส่งคนโดยสารและการขนส่งสินค้าเป็นหลัก ตั้งแต่การควบคุมการเข้าประกอบกิจการ (Entry Control) และวางหลักเกณฑ์หรือเงื่อนไขในการกำกับดูแล (Regulatory Conditions)

การขนส่งที่ดีและมีประสิทธิภาพทั้งในด้านผู้ใช้บริการและผู้ให้บริการนั้น จะต้องมีลักษณะที่สะดวก รวดเร็ว เพียงพอ ปลอดภัย ประหยัดและเป็นธรรม (พงศกร เลาหวิเชียร, 2534:102) และในการอนุญาตประกอบการขนส่งสินค้าไม่ประจำทางด้วยรถบรรทุกตามพระราชบัญญัติการ



ขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 กรมการขนส่งทางบกได้กำหนดหลักเกณฑ์การพิจารณากำหนดเงื่อนไขเกี่ยวกับจำนวนรถไว้ในใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทางและส่วนบุคคล โดยได้ปรากฏถึงเจตนารมณ์ของการกำหนดหลักเกณฑ์ไว้ในบันทึกกรมการขนส่งทางบก ที่ คค 0304 / ว.11 ลงวันที่ 15 พฤษภาคม 2524 ว่า เพื่อให้การพิจารณาเป็นไปด้วยความรอบคอบและเหมาะสม ในการที่จะสนองนโยบายและเจตนารมณ์ของทางราชการ ให้มีการใช้รถอย่างประหยัด มีประสิทธิภาพ ให้มีการใช้รถอย่างสูญเปล่า อันจะก่อให้เกิดผลดีต่อเศรษฐกิจของประเทศโดย รวม ตาม (กริธา สวรรคาญจน์, 2536: 73-77) หรือกล่าวอีกนัยหนึ่ง คือ การอนุญาตให้ผู้ประกอบการมีรถเท่าที่จำเป็นและเพียงพอต่อการใช้งานขนส่งหรือ ปริมาณงานขนส่ง นั้นเอง

## 2.7 คุณสมบัติของผู้ขอประกอบการขนส่ง

ผู้ขอรับใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทาง การขนส่งไม่ประจำทาง และการขนส่งด้วยรถโดยสารขนาดเล็ก จะต้องมียุทธศาสตร์ ถูกต้องครบถ้วนตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 24 แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ดังนี้

(1) ผู้ขอต้องมีสัญชาติไทย

(2) ในกรณีที่ผู้ขอเป็นห้างหุ้นส่วนจำกัด ห้างหุ้นส่วนจำกัดนั้นต้องจดทะเบียนตามกฎหมายไทย มีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ในประเทศไทย ผู้เป็นหุ้นส่วนจำพวกไม่จำกัด ความรับผิดชอบทั้งหมด ต้องมีสัญชาติไทย และทุนของห้างหุ้นส่วนจำกัดนั้นไม่น้อยกว่าร้อยละห้าสิบเอ็ดต้องเป็นผู้เป็นหุ้นส่วนซึ่งเป็นบุคคลธรรมดา และมีสัญชาติไทย

(3) ในกรณีที่ผู้ขอเป็นห้างหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียน ห้างหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียนดังกล่าว ต้องจดทะเบียนตามกฎหมายไทย มีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ในประเทศไทย และผู้เป็นหุ้นส่วนทั้งหมดต้องมีสัญชาติไทย

(4) ในกรณีที่ผู้ขอเป็นบริษัทจำกัด บริษัทจำกัดต้องจดทะเบียนตามกฎหมายไทย มีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ในประเทศไทย กรรมการของบริษัทจำนวนไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งต้องมีสัญชาติไทย และทุนของบริษัทจำกัดนั้นไม่น้อยกว่าร้อยละห้าสิบเอ็ดต้องเป็นผู้ถือหุ้นซึ่งเป็นบุคคลธรรมดา และมีสัญชาติไทย หรือต้องเป็นของห้างหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียน ห้างหุ้นส่วนจำกัด หรือบริษัทจำกัด หรือต้องเป็นของกระทรวง ทบวง กรม กรุงเทพมหานคร องค์การบริหารส่วนจำกัด เทศบาล สุขาภิบาล เมืองพัทยา รัฐวิสาหกิจตามกฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณ หรือองค์การของรัฐบาลตามกฎหมายว่าด้วยการจัดตั้งองค์การของรัฐบาลหรือตามกฎหมายว่าด้วยการนั้น ๆ และบริษัทจำกัดนั้นต้องไม่มีข้อบังคับอนุญาตให้มีการออกหุ้นชนิด ออกให้แก่ผู้ถือ

(5) ในกรณีที่ผู้ขอเป็นบริษัทมหาชนจำกัด บริษัทมหาชนจำกัดดังกล่าวต้องจดทะเบียนตามกฎหมายไทย มีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ในประเทศไทย กรรมการบริษัทจำนวนไม่น้อยกว่า

กึ่งหนึ่งต้องมีสัญชาติไทย และทุนของบริษัทมหาชนจำกัดนั้นไม่น้อยกว่าร้อยละห้าสิบของจำนวนหุ้นที่จำหน่ายได้ทั้งหมดต้องเป็นของผู้ถือหุ้นซึ่งเป็นบุคคลธรรมดา และมีสัญชาติไทย

(6) ในกรณีผู้ขออนุญาตเป็นบริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชนจำกัด และบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัด มีผู้ถือหุ้นเป็นห้างหุ้นส่วนจำกัด ห้างหุ้นส่วนจำกัดสามัญจดทะเบียน บริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชนจำกัด ผู้ถือหุ้นที่เป็นห้างหุ้นส่วนจำกัด ห้างหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียน บริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชนจำกัดนั้น ต้องมีคุณสมบัติตามที่กำหนดไว้ใน 2) 3) 4) และ 5) แล้วแต่กรณีด้วย

**2.8 ข้อปฏิบัติของผู้ขออนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถบรรทุก (กรมการขนส่งทางบก, 2547: 1-10)**

**2.8.1 สถานที่ยื่นคำขอรับใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทางให้ยื่นตามสถานที่ดังต่อไปนี้**

- 1) ในกรณีที่ผู้ขออนุญาตเป็นนิติบุคคล เช่น ห้างหุ้นส่วนจำกัด บริษัทจำกัด เป็นต้น ให้ยื่นคำขอที่สำนักจัดระเบียบการขนส่งทางบก หรือสำนักงานขนส่งจังหวัด ซึ่งผู้ขอมีสถานที่ใหญ่ตั้งอยู่ในเขต แล้วแต่กรณี
- 2) ในกรณีที่ผู้ขออนุญาตเป็นบุคคลธรรมดา ให้ยื่นคำขอที่สำนักจัดระเบียบการขนส่งทางบก หรือสำนักงานขนส่งจังหวัด ซึ่งผู้ขอมิภูมิลำเนาอยู่ในเขต แล้วแต่กรณี

**2.8.2 เอกสารประกอบการพิจารณา การขออนุญาตประกอบการขนส่งใหม่**

ผู้ขออนุญาตต้องยื่นคำขอตามแบบคำขออนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทาง พร้อมด้วยหลักฐานประกอบคำขอดังนี้

1) หลักฐานที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง ฉบับที่ 4 (พ.ศ.2524) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ได้กำหนดไว้ดังนี้

- (1) บุคคลธรรมดา
- (ก) ภาพถ่ายบัตรประจำตัวประชาชน
- (ข) สำเนาหรือภาพถ่ายทะเบียนบ้าน
- (ค) ตัวอย่างเครื่องหมายประจำรถ
- (ง) รูปถ่ายสำนักงานและสถานที่เก็บรถ ขนาด 7.60 x 12.70

เซนติเมตร อย่างละ 2 รูป

(จ) หลักฐานแสดงกรรมสิทธิ์หรือสิทธิการใช้สถานที่เก็บรถ  
 (ฉ) หลักฐานแสดงกรรมสิทธิ์หรือสิทธิครอบครองรถ ในกรณีที่มีรถ  
 อยู่แล้วในวันยื่นคำขอ

2) ห้างหุ้นส่วนสามัญ

(ก) รายชื่อผู้เป็นหุ้นส่วนทุกคน  
 (ข) ภาพถ่ายบัตรประจำตัวประชาชนของผู้เป็นหุ้นส่วนทุกคน  
 (ค) สำเนาหรือภาพถ่ายทะเบียนบ้านของผู้เป็นหุ้นส่วนทุกคน  
 (ง) ตัวอย่างรอยตราประทับของผู้ยื่นคำขอ 2 ตรา ถ้ามี  
 (จ) ตัวอย่างเครื่องหมายประจำรถ  
 (ฉ) รูปถ่ายสำนักงานและสถานที่เก็บรถ ขนาด 7.60 x 12.70  
 เซนติเมตร อย่างละ 2 รูป

(ช) หลักฐานแสดงกรรมสิทธิ์หรือสิทธิการใช้สถานที่เก็บรถ  
 (ฌ) หลักฐานแสดงกรรมสิทธิ์หรือสิทธิครอบครองรถ ในกรณีที่มีรถ  
 อยู่แล้วในวันยื่นคำขอ

3) ห้างหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียน หรือห้างหุ้นส่วนจำกัด  
 (ก) หนังสือรับรองของนายทะเบียนหุ้นส่วนบริษัทแสดงการจด  
 ทะเบียนเป็นห้างหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียน หรือห้างหุ้นส่วนจำกัด  
 (ข) รายชื่อและสัญชาติของผู้เป็นหุ้นส่วนทุกคน  
 (ค) ภาพถ่ายบัตรประจำตัวประชาชน หรือภาพถ่ายใบสำคัญ  
 ประจำตัวคนต่างด้าวของผู้เป็นหุ้นส่วนทุกคน

(ง) สำเนาหรือภาพถ่ายทะเบียนบ้านของผู้เป็นหุ้นส่วนทุกคน  
 (จ) ตัวอย่างรอยตราประทับของผู้ยื่นคำขอ 2 ตรา ถ้ามี  
 (ฉ) ตัวอย่างเครื่องหมายประจำรถ  
 (ช) รูปถ่ายสำนักงานและสถานที่เก็บรถ ขนาด 7.60 x 12.70  
 เซนติเมตร อย่างละ 2 รูป

(ซ) หลักฐานแสดงกรรมสิทธิ์หรือสิทธิการใช้สถานที่เก็บรถ  
 (ฌ) หลักฐานแสดงกรรมสิทธิ์หรือสิทธิครอบครองรถ ในกรณีที่มีรถ  
 อยู่แล้วในวันยื่นคำขอ

4) บริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชนจำกัด  
 (ก) หนังสือรับรองของนายทะเบียนหุ้นส่วนบริษัทแสดงการจด  
 ทะเบียนเป็นบริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชนจำกัด  
 (ข) รายชื่อและสัญชาติของผู้เป็นหุ้นส่วนทุกคน

- (ค) ภาพถ่ายบัตรประจำตัวประชาชน หรือภาพถ่ายใบสำคัญ  
ประจำตัวคนต่างด้าวของกรมการของบริษัททุกคน
- (ง) สำเนาหรือภาพถ่ายทะเบียนบ้านของกรมการของบริษัททุกคน
- (จ) รายชื่อและสัญชาติของผู้ถือหุ้นทุกคน และจำนวนหุ้นที่ผู้ถือหุ้น  
แต่ละคนถือ
- (ฉ) สำเนาหรือภาพถ่ายหนังสือบริคณห์สนธิและข้อบังคับ ฉบับ  
ตีพิมพ์
- (ช) ตัวอย่างรอยตราประทับของผู้ยื่นคำขอ 2 ตรา ถ้ามี
- (ซ) ตัวอย่างเครื่องหมายประจำรถ
- (ฌ) รูปถ่ายสำนักงานและสถานที่เก็บรถ ขนาด 7.60 x 12.70  
เซนติเมตร อย่างละ 2 รูป
- (ญ) หลักฐานแสดงกรรมสิทธิ์หรือสิทธิการใช้สถานที่เก็บรถ
- (ฎ) หลักฐานแสดงกรรมสิทธิ์หรือสิทธิครอบครองรถ ในกรณีที่มีรถ  
อยู่แล้วในวันยื่นคำขอ
- 5) สหกรณ์
- (ก) ภาพถ่ายใบสำคัญรับจดทะเบียนสหกรณ์
- (ข) บัญชีรายชื่อสมาชิกของสหกรณ์ฉบับที่นายทะเบียน สหกรณ์  
รับรอง
- (ค) สำเนาหรือภาพถ่ายข้อบังคับของสหกรณ์
- (ง) ตัวอย่างรอยตราประทับของผู้ยื่นคำขอ 2 ตรา ถ้ามี
- (จ) ตัวอย่างเครื่องหมายประจำรถ
- (ฉ) รูปถ่ายสำนักงานและสถานที่เก็บรถ ขนาด 7.60 x 12.70  
เซนติเมตร อย่างละ 2 รูป
- (ช) หลักฐานแสดงกรรมสิทธิ์หรือสิทธิการใช้สถานที่เก็บรถ
- (ซ) หลักฐานแสดงกรรมสิทธิ์หรือสิทธิครอบครองรถ ในกรณีที่มีรถ  
อยู่แล้วในวันยื่นคำขอ
- 6) องค์การของรัฐตามกฎหมายว่าด้วยการจัดตั้งองค์การของรัฐบาล  
หรือตามกฎหมายว่าด้วยการนั้น ๆ
- (ก) ตัวอย่างรอยตราประทับของผู้ยื่นคำขอ 2 ตรา ถ้ามี
- (ข) ตัวอย่างเครื่องหมายประจำรถ
- (ค) รูปถ่ายสำนักงานและสถานที่เก็บรถ ขนาด 7.60 x 12.70  
เซนติเมตร อย่างละ 2 รูป

(ง) หลักฐานแสดงกรรมสิทธิ์หรือสิทธิการใช้สถานที่เก็บรถ

(จ) หลักฐานแสดงกรรมสิทธิ์หรือสิทธิครอบครองรถ ในกรณีที่มีรถ

อยู่แล้วในวันยื่นคำขอ

2) เอกสารประกอบที่ทางราชการกำหนดเพิ่มเติม ในการยื่นเอกสารและหลักฐานประกอบคำขอรับอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทางตามที่กำหนดแล้ว ผู้ขอควรที่จะชี้แจงรายละเอียดเพิ่มเติมเป็นหนังสือประกอบการขออนุญาตด้วยว่า ผู้ขอประสงค์ใช้รถทำการขนส่งไม่ประจำทางตามที่ขออนุญาต เพื่อนำรถไปใช้งานในลักษณะอย่างไร มีปริมาณงานขนส่งมากน้อยเพียงใดและแสดงหลักฐานเกี่ยวกับปริมาณงานขนส่งประกอบการขออนุญาตด้วย

2.1) ในกรณีที่ยังมิได้มีการดำเนินการเกี่ยวกับการประกอบการขนส่ง ควรแสดงโครงการหรือแผนงานให้เห็นถึงลักษณะ ขนาดของกิจการ ระยะเวลาที่เริ่มกิจการ วิธีการดำเนินการ ปริมาณงานขนส่งที่จะมี ซึ่งจำเป็นต้องใช้รถตามที่ขออนุญาต พร้อมทั้งหลักฐานที่เกี่ยวข้อง เช่น สัญญาจ้างเหมาทั่วไป สัญญาว่าจ้างขนส่งสินค้า รายละเอียดสินค้าที่จะขนส่ง และรายละเอียดของผู้ว่าจ้าง เป็นต้น

2.2) ในกรณีที่ทำการประกอบการขนส่งอยู่แล้ว ได้แก่ หลักฐานแสดงปริมาณงานการใช้รถทำการประกอบการขนส่งที่ผ่านมา ในปัจจุบันและที่จะมีต่อไป เช่น รายละเอียดการใช้รถทำการประกอบการขนส่งในแต่ละครั้งของรถทุกคันในแต่ละเดือนที่ผ่านมา สัญญาจ้างเหมาทั่วไป สัญญาว่าจ้างขนส่งสินค้า หลักฐานการรับเงินค่าจ้างขนส่งจากผู้ว่าจ้างต่าง ๆ และหลักฐานการขึ้นเสียภาษีเงินได้ เป็นต้น รวมทั้งหลักฐานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการประกอบการขนส่งที่ผ่านมา ได้แก่ หลักฐานการนำรถจากที่ใดมาใช้ทำการขนส่ง ในช่วงการประกอบการขนส่งที่ผ่านมา เป็นต้น

2.3) ในการขออนุญาตประกอบการขนส่ง ผู้ขอไม่จำเป็นต้องมีตัวรถอยู่แล้วในขณะที่ขออนุญาต ผู้ขอควรขออนุญาตเสียก่อน และเมื่อได้รับอนุญาตจากนายทะเบียน ให้เป็นผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งแล้ว จึงค่อยดำเนินการจัดหารถมาใช้ตามที่ได้รับอนุญาตต่อไป

ก. ถ้าไม่มีตัวรถขณะยื่นคำขอ ผู้ขอต้องระบุรายละเอียดเกี่ยวกับจำนวนรถลักษณะรถแต่ละคัน ที่จะใช้ทำการขนส่งให้ชัดเจนตามที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง ฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2524) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522

ข. ถ้ามีตัวรถอยู่แล้วโดยระบุรายละเอียดลักษณะรถแต่ละคัน ตามที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง ฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2524) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ไว้ในคำขอด้วย ผู้ขอต้องแสดงหลักฐานการมีกรรมสิทธิ์หรือสิทธิครอบครองในรถคันที่ขึ้นขอแต่ละคัน พร้อมทั้งหลักฐานการจดทะเบียนรถด้วย สำหรับรถคันที่เคยจดทะเบียนมาแล้ว

2.4) ผู้ขอควรขอในลักษณะของนิติบุคคล โดยทุนจดทะเบียนไม่ควรน้อยกว่า 500,000 บาท (ห้าแสนบาทถ้วน) และนิติบุคคลนั้นต้องมีวัตถุประสงค์ที่จะทำการประกอบการขนส่ง

2.5) หนังสือรับรองการจดทะเบียนเป็นนิติบุคคล ต้องเป็นหนังสือรับรองที่นายทะเบียนหุ้นส่วนบริษัทออกให้มาแล้วไม่เกิน 90 วัน นับถึงวันที่ยื่นคำขอ

2.6) รูปถ่ายสำนักงานประกอบการขนส่ง ต้องแสดงให้เห็นป้ายชื่อสำนักงานปรากฏอยู่ด้วย

2.7) สถานที่เก็บ ช่อม และบำรุงรักษารถ

ก. ผู้ขอต้องมีสถานที่เก็บ ช่อม และบำรุงรักษารถแห่งเดียวหรือหลายแห่งรวมกัน สำหรับเก็บ ช่อมและบำรุงรักษารถได้จริง และควรเพียงพอกับจำนวนรถที่ผู้ขอได้ขออนุญาตไว้ทุกคัน โดยคิดพื้นที่ 50 ตารางเมตรต่อรถ 1 คัน

ข. สถานที่เก็บ ช่อม และบำรุงรักษารถ ต้องไม่ใช่บริเวณของสถานที่ในทางศาสนา หรือสถานศึกษา หรือไม่ตั้งอยู่ในบริเวณที่จะก่อให้เกิดอันตรายหรือความไม่สงบต่อสถานที่ใกล้เคียง และต้องมีถนนหรือทางให้รถสามารถเข้าออกได้โดยสะดวก

ค. หลักฐานแสดงการมีสิทธิใช้สถานที่เก็บ ช่อม และบำรุงรักษารถ ให้ใช้ภาพถ่ายโฉนดที่ดิน หรือทะเบียนซึ่งเป็นที่ต้องของสถานที่ หรือในกรณีที่สถานที่เป็นที่ตั้งสำนักงานของนิติบุคคลให้ใช้หนังสือรับรองการจดทะเบียนของนิติบุคคลดังกล่าว และในกรณีที่สถานที่เก็บ ช่อม และบำรุงรักษาไม่ใช่ของผู้ขออนุญาต แต่เป็นของบุคคลอื่นให้สิทธิในการใช้สถานที่ หลักฐานการให้สิทธิใช้สถานที่ให้จัดทำเป็นนิติกรรมสองฝ่าย ระหว่างผู้มีสิทธิให้ใช้สถานที่กับผู้ขออนุญาต ซึ่งต้องลงลายมือชื่อทั้งสองฝ่ายและต้องแสดงหลักฐานภาพถ่ายบัตรประจำตัว ประชาชน และทะเบียนบ้านของผู้มีสิทธิให้ใช้สถานที่ หรือหนังสือรับรองการจดทะเบียนเป็นนิติบุคคลในกรณีที่ผู้มีสิทธิใช้ใช้สถานที่นิติบุคคลประกอบด้วย

ง. รูปถ่ายสถานที่เก็บ ช่อม และบำรุงรักษารถ ต้องแสดงให้เห็นบริเวณพื้นที่ที่จะใช้เป็นสถานที่เก็บ ช่อม และบำรุงรักษารถอย่างชัดเจน และควรให้เห็นคนละด้านแตกต่างกันในแต่ละรูปถ่าย

## 2.9 ขั้นตอนและแนวทางการพิจารณาอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถบรรทุก

(กรมการขนส่งทางบก, 2547: 10-17)

2.9.1 เมื่อผู้ขอได้ยื่นคำขอแล้ว เจ้าหน้าที่จะลงรับคำขอและตรวจสอบความถูกต้องของคำขอและหลักฐานประกอบคำขอ

2.9.2 เมื่อคำขอและหลักฐานถูกต้องแล้วเจ้าหน้าที่จะตรวจสอบรวบรวมข้อมูลต่าง ๆ เมื่อพิจารณาคำเนินการเสนอนายทะเบียนต่อไป

2.9.3 เมื่อนายทะเบียนพิจารณาเห็นสมควรให้บุคคลใดเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งต่อไป ก็จะพิจารณากำหนดเงื่อนไขต่าง ๆ เพื่อให้ผู้ประกอบการขนส่งถือปฏิบัติตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 32 แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 เสนอขออนุมัติเงื่อนไขดังกล่าวจากคณะกรรมการ พิจารณาเงื่อนไขในใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของต่อไป เช่น เงื่อนไขเกี่ยวกับลักษณะรถ จำนวนรถ สถานที่เก็บ ช่อมและบำรุงรักษารถ เครื่องหมายประจำรถ และท้องที่ทำการขนส่ง เป็นต้น โดยมีหลักเกณฑ์ ดังนี้

1) เงื่อนไขเกี่ยวกับจำนวนรถที่ต้องใช้ในการประกอบการขนส่ง

1.1) ให้พิจารณาจากขนาดของกิจการ

1.2) พิจารณาจากปริมาณงานที่ดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน หากจะมีงานเพิ่มขึ้นในอนาคต ให้นำหลักฐานมาแสดง เช่น สัญญาจ้างเหมาทั่วไป สัญญาว่าจ้างขนส่งสินค้า ปริมาณสินค้า ระยะทางการขนส่ง เป็นต้น

2) เงื่อนไขเกี่ยวกับลักษณะ ชนิด และขนาดรถ ที่ต้องใช้ในการประกอบการขนส่ง ต้องสอดคล้องกับประเภทของงานที่รับจ้างทำการขนส่ง

3) เงื่อนไขเกี่ยวกับเครื่องหมายผู้ประกอบการขนส่งที่ต้องให้ปรากฏประจำรถทุกคัน

3.1) ต้องมีชื่อผู้ประกอบการขนส่งเป็นตัวอักษรภาษาไทย) หากจะมีตัวอักษรภาษาอื่นควบคู่ด้วยก็ได้ (มีขนาดความสูงไม่น้อยกว่า 10 เซนติเมตร )ไว้ที่ด้านนอกตัวรถทั้งสองข้าง

3.2) เครื่องหมายของผู้ประกอบการขนส่ง ถ้ามีจะต้องไม่ขัดต่อความสงบเรียบร้อย และศีลธรรมอันดีของประชาชน หากมีตัวอักษรภาษาอื่นกำกับเครื่องหมายของผู้ประกอบการขนส่งจะต้องมีตัวอักษรภาษาไทยที่มีขนาดไม่เล็กกว่าตัวอักษรภาษานั้นด้วย

4) เงื่อนไขเกี่ยวกับท้องที่ทำการขนส่งให้พิจารณาจากความจำเป็นของธุรกิจที่ผู้ขอรับใบอนุญาตประกอบการขนส่งประสงค์จะดำเนินการหรือดำเนินการอยู่แล้ว

5) เงื่อนไขเกี่ยวกับสถานที่เก็บ ช่อม และบำรุงรักษารถ

ผู้ประกอบการขนส่งต้องมีสถานที่ซึ่งเหมาะสมสำหรับใช้เป็นสถานที่เก็บ ช่อม และบำรุงรักษารถ ซึ่งจะเป็นแห่งเดียวกันกับสำนักงานหรือคนละแห่งก็ได้ และสถานที่เก็บ ช่อม และบำรุงรักษารถนั้น จะเป็นสถานที่แห่งเดียวกันหรือหลายแห่งรวมกันก็ได้ แต่ต้องสามารถใช้เป็นสถานที่เก็บ ช่อม และบำรุงรักษารถได้จริง โดยมีขนาดพื้นที่เฉลี่ย 50 ตารางเมตร ต่อ 1 คัน

กรณีผู้ประกอบการขนส่งที่รับจ้างขนส่งระหว่างจังหวัดในลักษณะประจำมีสถานที่เก็บ ช่อม และบำรุงรักษารถน้อยกว่าที่กำหนดไว้ร้อยละ 30 ก็ได้

นอกจากนี้สถานที่ที่จะใช้เป็นสถานที่เก็บ ช่อม และบำรุงรักษา ควรจะคำนึงถึงความปลอดภัย ความเหมาะสม และสอดคล้องกับกฎหมายหรือระเบียบของหน่วยราชการอื่น ๆ ด้วย

2.9.4 เมื่อผู้ขอได้รับอนุมัติ ให้เป็นผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งแล้ว ผู้ประกอบการขนส่ง จะต้องดำเนินการต่อไป ดังนี้

1) ชำระเงินค่าธรรมเนียมใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทาง จำนวน 1,500 บาท (หนึ่งพันห้าร้อยบาทถ้วน) ตามที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง ฉบับที่ 2 (พ.ศ.2523) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 ในข้อ 2

2) นายทะเบียนจะออกใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ให้ผู้ขอรับใบอนุญาตเป็นหลักฐาน โดยใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทางใช้ได้มีกำหนด 5 ปี นับแต่วันที่ออกใบอนุญาตตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 28 แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522

3) เมื่อได้รับใบอนุญาตไปแล้ว ผู้ขอจะต้องปฏิบัติตามกฎกระทรวง ฉบับที่ 46 (พ.ศ.2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 และระเบียบว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการวางหลักทรัพย์ เพื่อประกันความเสียหายอันเกิดจากการขนส่งทางบก พ.ศ.2537

#### 2.9.5 กำหนดเวลาการนำรถเข้าดำเนินการทางทะเบียน

เงื่อนไขเวลาเกี่ยวกับการนำรถเข้าดำเนินการทางทะเบียน ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งต้องนำรถเข้าดำเนินการทางทะเบียนภายในกำหนด 90วัน (เดิม 180วัน) สำหรับกรณีที่มีรถอยู่แล้วและภายในกำหนด 180 วัน สำหรับกรณีที่ขอใช้รถในหลักการ หรือมีตัวรถอยู่แล้วแต่เป็นรถใหม่ หากไม่สามารถนำรถคันใดเข้าดำเนินการทางทะเบียนภายในกำหนด ให้ลดเงื่อนไขจำนวนรถลงเหลือเท่ากับจำนวนรถที่ได้ยื่นขอเข้ารับการดำเนินการทางทะเบียนภายในกำหนด

#### 2.9.6 การขอเพิ่มรถ

ในกรณีที่ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งมีปริมาณงานขนส่งเพิ่มขึ้น และประสงค์จะขอใช้รถเพิ่มขึ้น เพื่อให้มีรถเพียงพอเหมาะสมกับปริมาณงานขนส่งที่เพิ่มขึ้น ก็ให้ยื่นขอเพิ่มรถต่อนายทะเบียน พร้อมทั้งแสดงหลักฐาน ดังต่อไปนี้

1) ภาพถ่ายทะเบียนรถเดิมทุกคัน  
2) หลักฐานแสดงการมีกรรมสิทธิ์หรือสิทธิครอบครองในรถที่ขอเพิ่ม ในกรณีที่มิได้ตัวรถอยู่แล้ว ซึ่งระบุรายละเอียดรถและลักษณะรถแต่ละคันไว้ในคำขอ พร้อมทั้งหลักฐานทะเบียนรถคันที่ขอเพิ่มในกรณีที่เป็นรถเคยจดทะเบียนมาแล้ว แต่อย่างไรก็ตาม ควรขออนุญาตเพิ่มรถในหลักการเสียก่อนและเมื่อได้รับอนุญาตแล้ว จึงไปดำเนินการจัดหารถมาบรรจุและจดทะเบียนต่อไป เช่นเดียวกันกับกรณีขออนุญาตใหม่

3) ในกรณีที่สถานที่เก็บ ซ่อม และบำรุงรักษารถเดิมไม่เพียงพอกับจำนวนรถที่ขอเพิ่ม ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งจะต้องจัดหาสถานที่เก็บ ซ่อม และบำรุงรักษาเพิ่มเติมให้เพียงพอกับจำนวนรถที่ขอเพิ่มด้วย

4) หลักฐานแสดงปริมาณงานขนส่งที่มีอยู่เดิม และหลักฐานแสดงปริมาณงานขนส่งที่เพิ่มขึ้นหรือที่จะเพิ่มขึ้น ซึ่งเป็นเหตุให้ต้องขอใช้รถเพิ่มขึ้น เช่น สัญญาจ้างเหมาทั่วไป สัญญา



รับจ้างขนส่ง รายการใช้รถในแต่ละครั้งของรถทุกคันในแต่ละเดือนที่ผ่านมา งบดุล หลักฐานการเสียภาษีเงินได้ หลักฐานการรับเงินค่าจ้างขนส่งจากผู้ว่าจ้างต่าง ๆ เป็นต้น ตลอดจนหลักฐานอื่น ๆ ที่สามารถแสดงให้เห็นได้ว่ามีความจำเป็นต้องใช้รถเพิ่มขึ้นตามที่ขออนุญาต เป็นต้นว่า หลักฐานการว่าจ้างใช้รถจากผู้ประกอบการขนส่งรายอื่นมาใช้ในกิจการขนส่งของตน เนื่องจากรถที่ได้รับอนุญาตไว้ไม่พอใช้ในกิจการ

5) เมื่อได้รับอนุญาตให้เพิ่มรถแล้ว ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งต้องนำใบอนุญาตประกอบการขนส่งไปติดต่อนายทะเบียน เพื่อขอแก้ไขเปลี่ยนแปลงเงื่อนไขในใบอนุญาตประกอบการขนส่งต่อไป และต้องปฏิบัติตามระเบียบว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการวางหลักทรัพย์

6) ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ต้องนำรถตามเงื่อนไขที่ได้รับอนุมัติให้เพิ่มรถเข้าบรรจุในกรณีที่ยกขออนุมัติในหลักการ และเข้าดำเนินการทางทะเบียนภายในกำหนดเวลาตามที่กำหนดไว้ในข้อ 2.9.5 นับแต่วันที่ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งทราบผลการได้รับอนุมัติให้เพิ่มรถนั้น .

#### 2.9.7 การขอปรับปรุงเงื่อนไขเกี่ยวกับลักษณะรถ

หมายความถึงการเปลี่ยนแปลงเงื่อนไขเกี่ยวกับลักษณะรถตามเงื่อนไขที่ได้รับอนุญาตไว้เดิมคันหนึ่งหรือหลายคัน จากรถลักษณะหนึ่งเป็นรถอีกลักษณะหนึ่ง ซึ่งอาจเป็นการเปลี่ยนแปลงลักษณะรถเดิมในบัญชี ขส.บ 11.หรือลักษณะรถตามเงื่อนไขที่วางอยู่ก็ได้ โดยยื่นคำขอพร้อมทั้งระบุรายละเอียดให้ชัดเจนว่าจะเปลี่ยนแปลงเงื่อนไขลักษณะรถจากลักษณะใดเป็นรถลักษณะใด จำนวนกี่คัน พร้อมทั้งแสดงเหตุผลและความจำเป็นต้องใช้รถลักษณะที่ต้องการปรับปรุง และแนบหลักฐานที่เกี่ยวข้องเพื่อประกอบการพิจารณาด้วย เช่น หลักฐานแสดงว่าการขนส่งสินค้า มีการเปลี่ยนแปลงไปจากเดิม เป็นต้น และหากเป็นการเปลี่ยนแปลง ลักษณะรถเดิมในการประกอบการขนส่งของตน ก็ให้แนบหลักฐานทะเบียนรถคันที่ขอเปลี่ยนลักษณะรถประกอบด้วย

เมื่อได้รับอนุญาตแล้ว ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งต้องนำใบอนุญาตประกอบการขนส่งไปให้นายทะเบียน เพื่อขอแก้ไขเงื่อนไขในใบอนุญาตประกอบการขนส่งเช่นเดียวกันกับการเพิ่มรถด้วย

#### 2.9.8 การบรรจุรถ

ผู้ขอจะต้องนำหลักฐานแสดงรายละเอียดตัวรถตามเงื่อนไขที่ได้รับอนุญาตมายื่นคำขอบรรจุรถต่อนายทะเบียนก่อนที่จะนำรถเข้ารับการจดทะเบียนและชำระภาษีต่อไป ซึ่งหลักฐานที่ใช้ในการขอบรรจุได้แก่

1) ภาพถ่ายหลักฐานแสดงการมีกรรมสิทธิ์ หรือสิทธิครอบครองรถ เช่น สัญญาซื้อขาย หรือสัญญาเช่าซื้อ เป็นต้น หรือกรณีที่เป็นรถสร้างประกอบขึ้น ได้แก่ ใบเสร็จรับเงินค่าคัสซี ใบเสร็จรับเงินค่าเครื่องยนต์ ใบแจ้งจำหน่ายเครื่องยนต์ ใบเสร็จค่าสร้างประกอบรถ และหลักฐานการได้รับความเห็นชอบคัสซีรถให้ใช้เป็นรถบรรทุกสัตว์หรือสิ่งของจากกรมการขนส่งทางบก

2) ภาพถ่ายหลักฐานทะเบียนรถในกรณีเป็นรถซึ่งเคยจดทะเบียนมาแล้ว เมื่อได้รับอนุญาตจากนายทะเบียนให้บรรจรถตามเงื่อนไขแล้ว ผู้ขอจะต้องนำรถเข้าดำเนินการทางทะเบียนภายในกำหนดเวลาตามข้อ 2.9.5 แล้วแต่กรณี นับแต่วันที่ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง หากไม่นำรถคันใดเข้าดำเนินการเพื่อจดทะเบียนรถภายในกำหนดเวลาดังกล่าว จะต้องถูกลดเงื่อนไขเกี่ยวกับจำนวนรถ ลงเหลือเท่ากับจำนวนรถที่ได้ยื่นขอดำเนินการทางทะเบียนภายในกำหนด

ในกรณีรถที่บรรจเป็นรถซึ่งเคยบรรจอยู่ในประกอบการขนส่งของผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งรายอื่น หากเป็นรถที่ได้รับอนุญาตจากนายทะเบียนให้ถอนออกจากใบอนุญาตประกอบการขนส่งเดิมแล้ว ต้องนำหลักฐานการได้รับอนุญาตให้ถอนรถคันดังกล่าวออกจากใบอนุญาตประกอบการขนส่งเดิมมาแสดงด้วย หรือหากรถที่บรรจเป็นรถที่ยังไม่ได้ถอนออกจากใบอนุญาตประกอบการขนส่งเดิม ผู้ขอต้องดำเนินการติดต่อให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งเดิม ขออนุญาตถอนรถคันดังกล่าวออกจากประกอบการขนส่งเดิมของตนเสียก่อน และเมื่อได้รับอนุญาตให้ถอนรถออกแล้วให้นำหลักฐานการได้รับอนุญาตให้ถอนรถคันดังกล่าวมาแสดงด้วย ก่อนนำรถคันที่บรรจเข้าดำเนินการเพื่อจดทะเบียนประกอบการขนส่งในนามของผู้ขอต่อไป

รถที่จดทะเบียนและชำระภาษีรถโดยถูกต้องแล้วในนามของผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง จึงจะนำรถไปใช้ทำการประกอบการขนส่งได้โดยถูกต้อง ตามที่ได้รับอนุญาตต่อไป

#### 2.9.9 การถอนรถ

เมื่อได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งได้รับอนุญาตให้ใช้รถคันใด ในการประกอบการขนส่งของตนแล้ว ต่อมาไม่ประสงค์จะใช้รถคันดังกล่าว ในการประกอบการขนส่งของตนอีกต่อไป ผู้ประกอบการขนส่งต้องแจ้งความประสงค์ต่อนายทะเบียนขอถอนรถคันดังกล่าวออก โดยยื่นคำขอพร้อมทั้งแนบหลักฐานทะเบียนรถคันที่ขอลอนด้วย ซึ่งนายทะเบียนจะพิจารณาอนุญาตให้ถอนรถได้โดยให้ผู้ประกอบการขนส่งจะต้องยื่นคำขอแจ้งเลิกใช้รถคันที่ขอลอนตามมาตรา 79 แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 เว้นแต่รถคันที่ขอลอนนั้นเป็นรถที่ได้รับอนุญาตให้ใช้ทำการประกอบการขนส่งของผู้ประกอบการขนส่งรายอื่นโดยถูกต้องแล้ว ดังนั้น ในการขอลอนรถผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง จึงอาจเลือกกระทำได้ ดังนี้

1) การขอลอนรถโดยการแจ้งเลิกใช้รถตามมาตรา 79 แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522.และเมื่อจะนำรถไปจดทะเบียนในประกอบการขนส่งใหม่ ก็ให้ขออนุญาตใช้แผ่นป้ายทะเบียนรถที่มีไว้สำหรับเพื่อขายหรือซ่อม (ป้ายแดง) ว่างได้ตามมาตรา 81 แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522

2) ก่อนที่จะมาดำเนินการขอลอนรถออก ควรดำเนินการขออนุญาตใช้รถทำการประกอบการขนส่งใหม่ต่อนายทะเบียนสำหรับรถคันที่ประสงค์จะขอลอน เพื่อขออนุญาตบรรจรถคันที่จะขอลอนออกดังกล่าวให้เป็นการเรียบร้อย ก่อนที่จะมาดำเนินการถอนรถออกจากประกอบการขนส่งเดิม เมื่อได้รับอนุญาตแล้ว ก็นำหลักฐานการได้รับอนุญาตดังกล่าวมาประกอบการถอนรถออก

จากประกอบการขนส่งเดิมต่อไป ซึ่งก็จะสามารถดำเนินการถอนรถออกและย้ายรถต่อไปได้ (ถ้ามี) เพื่อนำไปจดทะเบียนในประกอบการขนส่งใหม่ต่อไปตามที่ได้รับอนุญาตแล้ว โดยไม่ต้องขออนุญาตใช้แผ่นป้ายทะเบียนรถสำหรับเพื่อขายหรือเพื่อซ่อม ป้ายแดง แต่อย่างใด

ในการถอนรถนายทะเบียนจะอนุญาตให้ถอนรถโดยคงเงื่อนไขไว้มีกำหนด 180 วัน นับแต่วันที่ได้รับอนุญาตให้ถอนรถ ดังนั้น หากผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งประสงค์จะนำรถลักษณะเดียวกันเข้าเปลี่ยนแทนรถเดิมที่ถอนออกไป ก็ต้องดำเนินการขอบรรจุและนำรถเข้าดำเนินการทางทะเบียนภายในกำหนดเวลาดังกล่าว หากพ้นกำหนดแล้วนายทะเบียนจะดำเนินการลดเงื่อนไขจำนวนรถลงต่อไป

#### 2.9.10 การเปลี่ยนรถ

เมื่อผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ไม่ประสงค์จะใช้รถคันใดในการประกอบการขนส่งของตน โดยจะขอใช้รถคันใหม่แทนก็อาจแจ้งเหตุผลแสดงความประสงค์ขอเปลี่ยนรถได้ตามเงื่อนไขเดิม โดยขอถอนรถเดิมออกและขอให้นำรถคันใหม่ลักษณะเดียวกันกับรถเดิมเข้าบรรจุแทน ซึ่งหากรถคันที่ขอลอนั้น ยังมีได้รับอนุญาตให้ประกอบการขนส่งในนามของผู้ประกอบการขนส่งรายอื่นโดยถูกต้อง ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งก็ต้องแจ้งเลิกใช้รถคันที่ขอลอนตามมาตรา 79 แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 เช่นเดียวกับกรณีการถอนรถตาม 2.9.9 ก่อนที่จะนำรถคันใหม่ที่ได้รับอนุญาตให้บรรจุเปลี่ยนแทนเข้ารับการจดทะเบียนต่อไป ซึ่งผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งต้องนำรถคันที่ได้รับอนุญาตให้บรรจุเปลี่ยนแทนเข้าดำเนินการทางทะเบียนภายในกำหนด 180 วัน นับแต่วันที่นายทะเบียนอนุมัติให้เปลี่ยนรถ

ในการเปลี่ยนรถ ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งจะต้องยื่นคำขอพร้อมทั้งแสดงเหตุผลที่จะขอเปลี่ยนรถ โดยแนบหลักฐานทะเบียนรถคันที่ขอลอนและหลักฐานแสดงการมีกรรมสิทธิ์หรือสิทธิครอบครองของรถคันที่ขอบรรจุเปลี่ยนแทนหรือหลักฐานอื่น ๆ และดำเนินการเช่นเดียวกับขอบรรจุรถตามข้อ 2.9.8

#### 2.9.11 การขอรับใบแทนใบอนุญาต

ในกรณีที่ใบอนุญาตประกอบการขนส่งสูญหายหรือชำรุด ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งต้องยื่นคำขอรับใบแทนใบอนุญาตต่อนายทะเบียนภายในกำหนด 15 วัน นับแต่วันที่ได้ทราบถึงการสูญหายหรือชำรุดดังกล่าว ตามมาตรา 43 แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 โดยยื่นคำขอ พร้อมทั้งหลักฐานการรับแจ้งความจากสถานีตำรวจหรือใบอนุญาตที่ชำรุด แล้วแต่กรณีตามที่กำหนดไว้ในข้อ 8 แห่งกฎกระทรวง ฉบับที่ 4(พ.ศ. 2524) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522

ในการยื่นขอรับใบแทนใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทาง ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งซึ่งมีสำนักงานใหญ่ หรือภูมิลำเนาอยู่ในกรุงเทพมหานคร ให้ยื่นเรื่องหรือคำขอที่สำนักจัดระเบียบการขนส่งทางบก กรมการขนส่งทางบก และสำหรับผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการ

ขนส่งซึ่งมีสำนักงานใหญ่หรือภูมิลำเนาอยู่ในเขตจังหวัดใด ให้ยื่นที่สำนักงานขนส่งจังหวัดนั้น ซึ่งออกใบอนุญาตให้

เมื่อนายทะเบียนได้อนุมัติให้ออกใบแทนใบอนุญาตแล้ว ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งจะต้องชำระเงินค่าธรรมเนียมใบแทนใบอนุญาตจำนวน 100 บาท ตามที่กำหนดไว้ใน 11 (ข) แห่งกฎกระทรวง ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2523) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522

#### 2.9.12 การขอต่ออายุใบอนุญาตประกอบการขนส่ง

เนื่องจากใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทางมีอายุ 5 ปี ดังนั้น ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งซึ่งประสงค์จะขอต่ออายุใบอนุญาต จะต้องยื่นคำขอต่ออายุใบอนุญาตก่อนที่ใบอนุญาตจะสิ้นอายุตามมาตรา 28 แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 พร้อมด้วยหลักฐานประกอบคำขอตามที่กำหนดไว้ในข้อ 5 แห่งกฎกระทรวง ฉบับที่ 4 ( พ.ศ. 2524) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 และภาพถ่ายทะเบียนรถเดิมทุกคันด้วย

ในการยื่นขอต่ออายุใบอนุญาตประกอบการขนส่งนั้น แม้กฎหมายจะกำหนดให้สิทธิยื่นคำขอได้ก่อนใบอนุญาตสิ้นอายุก็ตาม แต่เพื่อความสะดวกในการดำเนินการของทางราชการ และเพื่อประโยชน์ของผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งเอง ที่จะได้มีเวลาแก้ไขดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องกับข้อบกพร่องของหลักฐานต่าง ๆ ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง จึงควรยื่นคำขอก่อนใบอนุญาตจะสิ้นอายุไม่น้อยกว่า 60 วัน

เมื่อนายทะเบียนได้อนุมัติให้ต่ออายุใบอนุญาตแล้ว ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งจะต้องชำระเงินค่าธรรมเนียมใบอนุญาตเป็นจำนวนเงิน 1,500 บาท (หนึ่งพันห้าร้อยบาทถ้วน) ตามที่กำหนดไว้ใน (16) แห่งกฎกระทรวง ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2523) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522

#### 2.9.13 การเลิกประกอบการขนส่ง

เมื่อได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทางประสงค์ จะเลิกประกอบการขนส่ง ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งควรแจ้งเป็นหนังสือหรือยื่นคำขอนายทะเบียนล่วงหน้าก่อนเลิกประกอบการขนส่ง ซึ่งการเลิกประกอบการขนส่งนี้ ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งต้องแนบใบอนุญาตประกอบการขนส่ง และแจ้งรายละเอียดด้วยว่า รถที่ได้รับอนุญาตให้ใช้ในการประกอบการขนส่งของตนแต่ละคันมีการนำไปใช้ทำอะไรต่อไป ได้รับอนุญาตให้ใช้ในการประกอบการขนส่งของผู้ได้รับอนุญาตประกอบการขนส่งรายอื่นแล้วจำนวนกี่คัน พร้อมทั้งนำหลักฐานการได้รับอนุญาตดังกล่าวมาแสดงด้วย เป็นต้น สำหรับรถคันที่ไม่ได้รับอนุญาตให้ใช้ในการประกอบการขนส่งรายอื่น ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งต้องดำเนินการแจ้งเลิกใช้รถตามมาตรา 79 แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522

การแจ้งเลิกประกอบการขนส่ง สำหรับผู้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งซึ่งมีสำนักงานใหญ่หรือภูมิลำเนาอยู่ในเขตกรุงเทพมหานคร ให้ยื่นที่สำนักจัดระเบียบการขนส่งทางบก กรมการขนส่ง

ทางบก สำหรับผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกาขนส่ง ซึ่งมีสำนักงานใหญ่หรือภูมิลำเนาอยู่ในเขตจังหวัดใดให้ยื่นที่สำนักงานขนส่งจังหวัดซึ่งออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งนั้น

## 2.10 ขั้นตอนและแนวทางการพิจารณาอนุญาตประกอบการขนส่งส่วนบุคคลด้วยรถบรรทุก

(กรมการขนส่งทางบก กอนนิตการ,2539:291-300)

การประกอบการขนส่งส่วนบุคคลด้วยรถบรรทุก มีชื่อเรียกเป็นทางราชการว่า “การประกอบการขนส่งส่วนบุคคลด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของ” ซึ่งมีวิธีการและหลักเกณฑ์ในการขออนุญาตประกอบการขนส่ง การต่ออายุใบอนุญาตประกอบการขนส่ง การจดทะเบียนรถ การตรวจสภาพรถ การชดใช้ค่าเสียหายเบื้องต้น และอื่น ๆ ดังนี้

### 2.10.1 คุณสมบัติของผู้ขอ

1) ต้องเป็นผู้ที่ประกอบธุรกิจหรือการค้าและมีความจำเป็นต้องใช้รถบรรทุกสัตว์หรือสิ่งของเพื่อประโยชน์ในการดำเนินธุรกิจหรือการค้าของตนเอง โดยมีได้ใช้รถนั้นเป็นเครื่องมือรับจ้างหารายได้

2) รถที่ใช้ในการประกอบการขนส่งส่วนบุคคลต้องเป็นรถที่ผู้ประกอบการขนส่งมีสิทธิในการใช้รถด้วยตนเองเท่านั้น เช่น เป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์หรือเป็นผู้เช่าซื้อ เป็นต้น จะมิรถรวมไม่ได้

### 2.10.2 เอกสารในการยื่นขออนุญาต มีดังนี้

(1) คำขออนุญาตประกอบการขนส่งพร้อมด้วยหลักฐานประกอบคำขอตามที่กำหนด

(2) ในการขออนุญาตประกอบการขนส่ง ผู้ขอไม่จำเป็นต้องมีตัวรถอยู่แล้วในขณะที่ขออนุญาต ผู้ขอควรขออนุญาตก่อนและเมื่อได้รับอนุญาตจากนายทะเบียนให้เป็นผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งแล้ว จึงค่อยดำเนินการจัดการมาใช้ตามที่ได้รับอนุญาตต่อไป

2.1) ถ้าไม่มีตัวรถในขณะที่ยื่นขอ ผู้ขอต้องระบุรายละเอียดเกี่ยวกับจำนวนรถและลักษณะรถแต่ละคันที่จะขอใช้ทำการขนส่งให้ชัดเจน

2.2) ถ้ามีตัวรถอยู่แล้ว ต้องแสดงหลักฐานการมีกรรมสิทธิ์หรือสิทธิครอบครองในรถคันที่ยื่นขอแต่ละคัน พร้อมทั้งหลักฐานทะเบียนรถของรถคันที่เคยจดทะเบียนแล้ว

(3) ในกรณีที่ผู้ขออนุญาตเป็นนิติบุคคล ซึ่งต้องใช้หนังสือรับรองการจดทะเบียนเป็นนิติบุคคลที่นายทะเบียนหุ้นส่วนบริษัทออกให้ไม่เกิน 90 วัน นับถึงวันที่ยื่นคำขอเป็นหลักฐานประกอบคำขอด้วย

(4) ต้องมีสถานที่แห่งเดียวหรือหลายแห่งรวมกันสำหรับเก็บ ซ่อม และบำรุงรักษารถได้จริงและเพียงพอกับจำนวนรถที่ผู้ขอได้ขออนุญาตไว้ทุกคัน โดยคิดพื้นที่ 50 ตาราง

เมตรต่อรถ 1 คัน ซึ่งจะต้องไม่ใช่บริเวณของสถานที่ในทางศาสนาหรือสถานศึกษา หรือไม่ตั้งอยู่ในบริเวณที่จะก่อให้เกิดอันตรายหรือความไม่สงบต่อสถานที่ใกล้เคียง และต้องมีถนนหรือทางให้รถสามารถเข้าออกได้โดยสะดวก โดยมีหลักฐานแสดงการมีสิทธิใช้สถานที่ดังกล่าว

(5) ในกรณีที่ผู้ประกอบการขนส่งประสงค์จัดให้มีเครื่องหมายประจำรถไว้สำหรับให้ปรากฏประจำรถทุกคัน เครื่องหมายนั้นจะต้องจัดให้มีปรากฏไว้ที่ด้านข้างตัวถังรถด้านนอกทั้งสองข้างให้สามารถเห็นได้ชัดเจน โดยที่เครื่องหมายดังกล่าวจะต้องไม่ขัดต่อความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมอันดีของประชาชน ต้องให้มีชื่อของผู้ประกอบการขนส่งเป็นตัวอักษรภาษาไทยอยู่ด้วย หากประสงค์จะใช้ชื่อเป็นภาษาอื่นรวมกับชื่อซึ่งเป็นภาษาไทยด้วย ชื่อซึ่งเป็นตัวอักษรภาษาไทยต้องมีขนาดไม่เล็กกว่าภาษาอื่น และต้องอยู่ด้านบนเหนือข้อความภาษาอื่น

### 2.10.3 สถานที่ยื่นคำขอ

1) กรณีที่ผู้ขออนุญาตเป็นนิติบุคคล เช่น ห้างหุ้นส่วนจำกัด บริษัทจำกัด เป็นต้น ให้ยื่นคำขอที่สำนักทะเบียนและภาษีรถ สำนักงานขนส่งเขตพื้นที่ สำนักงานขนส่งจังหวัด หรือสำนักงานขนส่งจังหวัดสาขา ซึ่งผู้ขอมีภูมิลำเนาอยู่ในเขตแล้วแต่กรณี

2) กรณีที่ผู้ขออนุญาตเป็นบุคคลธรรมดา ให้ยื่นคำขอที่สำนักทะเบียนและภาษีรถ สำนักงานขนส่งเขตพื้นที่ สำนักงานขนส่งจังหวัด หรือสำนักงานขนส่งจังหวัดสาขา ซึ่งผู้ขอมีภูมิลำเนาอยู่ แล้วแต่กรณี

2.10.4 เงื่อนไขในใบอนุญาตประกอบการขนส่งส่วนบุคคลด้วยรถบรรทุกมีเงื่อนไขที่นายทะเบียนกำหนดให้ผู้ได้รับใบอนุญาตถือปฏิบัติ ได้แก่

- 1) จำนวนรถที่ต้องใช้ในการประกอบการขนส่ง
- 2) ลักษณะ ชนิด และขนาดของรถที่ต้องใช้ในการประกอบการขนส่ง
- 3) สถานที่เก็บ ช่อม และบำรุงรักษา
- 4) จำนวนผู้ประจำรถให้ใช้ผู้ขับรถ 1 คน ต่อระยะทางไม่เกิน 400 กิโลเมตร

2.10.5 การดำเนินการหลังจากได้รับอนุญาต เมื่อผู้ขอได้รับอนุญาตให้เป็นผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งแล้ว จะต้องดำเนินการต่อไป ดังนี้

- 1) ชำระเงินค่าธรรมเนียมใบอนุญาตประกอบการขนส่งส่วนบุคคลจำนวน 500 บาท (ห้าร้อยบาทถ้วน)
- 2) ผู้ได้รับใบอนุญาตต้องวางหลักทรัพย์ต่อนายทะเบียน เพื่อประกันความเสียหายอันเกิดแก่ชีวิตหรือร่างกายของบุคคลภายนอก ภายในกำหนด 15 วัน นับแต่วันที่ได้รับอนุญาตประกอบการขนส่งซึ่งจะต้องปฏิบัติตามกฎกระทรวงฉบับที่ 46 (พ.ศ. 2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522
- 3) นายทะเบียนจะออกใบอนุญาตให้ผู้ขอรับใบอนุญาตเป็นหลักฐาน โดยใบอนุญาตประกอบการขนส่งส่วนบุคคลใช้ได้มีกำหนด 5 ปี นับแต่วันออกใบอนุญาต

4) ผู้ประกอบการขนส่งต้องนำรถเข้ารับบรรจุและจดทะเบียนชำระภาษีในนามของผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งเองภายในระยะเวลาที่กำหนดไว้ ถ้ามี จึงจะเป็นรถที่นำไปใช้ทำการประกอบการขนส่งได้โดยถูกต้อง

5) เมื่อผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งได้รับอนุญาตให้ใช้รถคันใดในการประกอบการขนส่งของตนแล้ว ต่อมามีความประสงค์จะถอนรถ เปลี่ยนรถ เพิ่มรถ หรือปรับปรุงเงื่อนไขเกี่ยวกับลักษณะรถ ก็สามารถยื่นคำขอ ดำเนินการดังกล่าวต่อนายทะเบียนได้

6) การขอต่ออายุ เนื่องจากใบอนุญาตประกอบการขนส่งส่วนบุคคลมีอายุ 5 ปี ดังนั้น หากประสงค์จะขอต่ออายุใบอนุญาต ต้องยื่นคำขอต่ออายุใบอนุญาตก่อนที่ใบอนุญาตจะสิ้นอายุ พร้อมด้วยหลักฐานใบอนุญาตประกอบการขนส่ง และภาพถ่ายทะเบียนรถเดิมทุกคันด้วย

เมื่อนายทะเบียนอนุมัติต่ออายุใบอนุญาตให้แล้วผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งจะต้องชำระเงินค่าธรรมเนียมใบอนุญาตเป็นเงิน 500 บาท (ห้าร้อยบาทถ้วน)

7) การเลิกประกอบการขนส่ง เมื่อผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งประสงค์จะเลิกประกอบการขนส่งตามใบอนุญาตที่ได้รับ สามารถยื่นคำขอหรือแจ้งเป็นหนังสือให้นายทะเบียนทราบก่อนเลิกประกอบการขนส่ง โดยแนบใบอนุญาตประกอบการขนส่งมาด้วย พร้อมกับแจ้งรายละเอียดด้วยว่า รถแต่ละคันจะมีการนำไปใช้ทำอะไรต่อไป การแจ้งเลิกประกอบการขนส่งสามารถยื่นเรื่องหรือคำขอที่สำนักทะเบียนและภาษีรถ สำนักงานขนส่งเขตพื้นที่ สำนักงานขนส่งจังหวัด หรือสำนักงานขนส่งจังหวัดสาขา ที่ออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งนั้นแล้วแต่กรณี

## 2.11 ลักษณะและขนาดรถบรรทุกตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522.

2.11.1 ลักษณะรถบรรทุกหรือรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของ มีการกำหนดไว้ในกฎกระทรวง ฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2524) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 มี 9 ลักษณะ ดังนี้

ลักษณะ 1 คือ รถกระบะบรรทุก หมายความว่า รถซึ่งส่วนที่ใช้ในการบรรทุกมีลักษณะเป็นกระบะ โดยจะมีหลังคาหรือไม่มีก็ได้ รถที่มีเครื่องพ่นแรงสำหรับยกสิ่งของที่บรรทุกในกระบวนั้น ๆ รถที่มีกระบะบรรทุกสามารถยกเท และให้หมายความรวมถึงรถซึ่งส่วนที่ใช้บรรทุกไม่มีด้านข้างหรือด้านท้าย

ลักษณะ 2 คือ รถตู้บรรทุก หมายความว่า รถซึ่งส่วนที่ใช้ในการบรรทุกมีลักษณะเป็นตู้ทึบ มีหลังคาถาวร ตัวถังบรรทุกกับห้องผู้ขับรถจะเป็นตอนเดียวหรือแยกกัน และจะมีบานประตูเปิดสำหรับการบรรทุกที่ด้านข้างหรือด้านท้ายก็ได้

ลักษณะ 3 คือ รถบรรทุกของเหลว หมายความว่า รถซึ่งส่วนที่ใช้ในการบรรทุก มีลักษณะเป็นถังสำหรับบรรทุกของเหลวตามความเหมาะสมกับของเหลวที่บรรทุกนั้น

ลักษณะ 4 คือ รถบรรทุกวัสดุอันตราย หมายความว่า รถซึ่งส่วนที่ใช้ในการบรรทุกมีลักษณะเฉพาะ เพื่อใช้ในการบรรทุกวัสดุอันตราย เช่น น้ำมันเชื้อเพลิง ก๊าซเหลว สารเคมี วัตถุระเบิด วัสดุไวไฟ เป็นต้น

ลักษณะ 5 คือ รถบรรทุกเฉพาะกิจ หมายความว่า รถซึ่งส่วนที่ใช้ในการบรรทุก มีลักษณะพิเศษ เพื่อใช้ในกิจการใดกิจการหนึ่งโดยเฉพาะ เช่น รถบรรทุกเครื่องดัดมด รถบรรทุกขยะมูลฝอย รถผสมซีเมนต์ รถบรรทุก เครื่องรางยาง รถบรรทุกเครื่องทุ้งแรง เป็นต้น

ลักษณะ 6 คือ รถพ่วง หมายความว่า รถที่ไม่มีแรงขับเคลื่อนในตัวเองจำเป็นต้องใช้รถอื่นลากจูง และนำหนักรถรวมน้ำหนักบรรทุกทั้งหมดลงบนเพลาล้อสมบูรณ์ในตัวเอง

ลักษณะ 7 คือ รถกึ่งพ่วง หมายความว่า รถที่ไม่มีแรงขับเคลื่อนในตัวเองจำเป็นต้องใช้รถอื่นลากจูง และนำหนักรถรวมน้ำหนักบรรทุกบางส่วนเฉลี่ยลงบนเพลาล้อของรถคันลากจูง

ลักษณะ 8 คือ รถกึ่งพ่วงบรรทุกวัสดุยาว หมายความว่า รถกึ่งพ่วงที่มีลักษณะเพื่อใช้บรรทุกสิ่งของที่มีความยาว โดยมีโครงโลหะที่สามารถปรับความยาวของช่วงล้อระหว่างรถลากจูงกับรถกึ่งพ่วงได้

ลักษณะ 9 คือ รถลากจูง หมายความว่า รถที่มีลักษณะเป็นรถสำหรับลากจูงรถพ่วง รถกึ่งพ่วง และรถกึ่งพ่วงบรรทุกวัสดุยาวโดยเฉพาะ

### 2.11.2 เครื่องอุปกรณ์และส่วนควบของรถบรรทุก

รถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของทั้ง 9 ลักษณะ จะต้องมีเครื่องอุปกรณ์และส่วนควบของรถเป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด เช่น คัทซี ตัวถัง โคมไฟและสัญญาณ อุปกรณ์ต่อพ่วง เป็นต้น ทั้งนี้ สำหรับคัทซี จะต้องเป็นไปตามแบบที่ผู้ผลิตออกแบบและกรมการขนส่งทางบกได้ให้ความเห็นชอบด้วย การให้ความเห็นชอบของกรมการขนส่งทางบก มีทั้งที่ให้ความเห็นชอบแบบสำหรับคัทซีใหม่ ซึ่งเมื่อได้รับความเห็นชอบแบบแล้ว สามารถประกอบรถบรรทุกให้เป็นไปตามแบบได้ต่อไป และการให้ความเห็นชอบรถที่ประกอบขึ้นจากคัทซีใช้แล้ว ซึ่งจะต้องขอความเห็นชอบจากกรมการขนส่งทางบกเป็นรายคัน



### 2.11.3 ขนาดของรถบรรทุก

รถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของจะต้องมีขนาดตามมาตรฐานที่กำหนด ทั้งในเรื่อง ความกว้าง ความสูง ความยาว ส่วนยื่นหน้า และส่วนยื่นท้าย ซึ่งกำหนดไว้สำหรับรถบรรทุกแต่ละ ลักษณะทั้ง 9 ลักษณะ ดังนี้

1) ความกว้าง เมื่อวัดจากส่วนที่กว้างที่สุดของตัวถังรวมส่วนประกอบข้างตัวถัง ที่ยื่นออกจากตัวรถ แต่ไม่รวมกระจกเงาสำหรับมองหลังด้านข้าง จะต้องไม่เกิน 2.50 เมตร และตัวถัง หรือส่วนประกอบของตัวถังจะยื่นเกินขอบทางด้านนอกของเพลาท้ายได้ไม่เกิน 15 เซนติเมตร

2) ความสูง เมื่อวัดจากพื้นราบถึงส่วนที่สูงที่สุดของรถ จะต้องไม่เกิน 3.80 เมตร เว้นแต่รถกระบะบรรทุกหรือรถตู้บรรทุกที่มีความกว้างไม่เกิน 2.30 เมตร ให้มีความสูงได้ไม่เกิน 3 เมตร

#### 3) ความยาว

3.1) ความยาวของรถบรรทุกลักษณะ 1, 2, 3, 4, 5 และ 9 เมื่อวัดจาก กันชนหน้าถึงส่วนท้ายสุดของรถ จะต้องไม่เกิน 10 เมตร

3.2) ความยาวของรถบรรทุกลักษณะ 6 เมื่อวัดจากส่วนหน้าสุดไม่ รวมแขนพ่วงถึงส่วนท้ายสุดของรถ จะต้องไม่เกิน 8 เมตร

3.3) ความยาวของรถบรรทุกลักษณะ 7 และ 8 เมื่อวัดจากส่วนหน้า สุดถึงส่วนท้ายสุดของรถจะต้องไม่เกิน 12.50 เมตร

#### 4) ส่วนยื่นหน้า

4.1) ส่วนยื่นหน้าของรถบรรทุกลักษณะ 1, 2, 3, 4, 5, 6 และ 9 เมื่อวัด จากส่วนหน้าของรถไม่รวมกันชนถึงศูนย์กลางเพลาล้อหน้า จะต้องไม่เกินกึ่งหนึ่งของช่วงล้อ

4.2) ส่วนยื่นหน้าของรถบรรทุกลักษณะ 7 และ 8 เมื่อวัดจากส่วน หน้าสุดของรถไม่รวมกันชนถึงศูนย์กลางสลักพ่วง จะต้องไม่เกินกึ่งหนึ่งของช่วงล้อ

4.3) ช่วงล้อ หมายถึง ระยะระหว่างศูนย์กลางเพลาล้อหน้าสุดของ รถบรรทุกลักษณะ 1, 2, 3, 4, 5, 6 และ 9 หรือศูนย์กลางสลักพ่วงของรถบรรทุกลักษณะ 7 และ 8 ถึง ศูนย์กลางระหว่างเพลาล้อท้ายในกรณีที่เป็นเพลาล้อคู่

#### 5) ส่วนยื่นท้าย

5.1) สำหรับรถบรรทุกลักษณะ 1, 2, 3, 4, 5, 6 และ 9 ส่วนยื่นท้ายของ รถเมื่อวัดจากส่วนท้ายของตัวถังส่วนบรรทุกไม่รวมกันชนถึงศูนย์กลางเพลาล้อท้าย หรือศูนย์กลาง ระหว่างเพลาล้อท้าย ในกรณีที่เพลาท้ายเป็นเพลาล้อคู่ จะต้องมีความยาวไม่เกินกึ่งหนึ่งของช่วงล้อ ยกเว้น รถที่มีส่วนบรรทุกเป็นตู้ทึบ และรถที่มีทางขึ้นลงหรือติดตั้งอุปกรณ์ในการขนถ่ายสิ่งของที่ด้านท้าย ส่วนบรรทุกให้มีความยาวได้ไม่เกิน 2 ใน 3 ของช่วงล้อ

5.2) สำหรับรถบรรทุกลักษณะ 7 และ 8 ส่วนยื่นท้ายของรถเมื่อวัดจากส่วนท้ายสุดของตัวถังส่วนบรรทุกไม่รวมกันจนถึงศูนย์กลางระหว่างเพลาคู่ท้าย ในกรณีที่เพลาท้ายเป็นเพลาคู่ จะต้องมีความยาวไม่เกิน 2 ใน 5 ของช่วงล้อ

6) รถบรรทุกลักษณะ 5, 6, 7 และ 8 ซึ่งเป็นรถบรรทุกเฉพาะกิจอาจมีความกว้าง ความสูง ความยาว ส่วนยื่นหน้า และส่วนยื่นท้าย เกินกว่าที่กำหนดไว้ หากมีความจำเป็นตามลักษณะของการใช้งานเฉพาะกิจแต่ต้องได้รับความเห็นชอบจากกรมการขนส่งทางบก

## ส่วนที่สาม ศึกษาการกำกับดูแลการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกในต่างประเทศ

### 2.12 การกำกับดูแลการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกในต่างประเทศ

#### 2.12.1 การกำกับดูแลกิจการขนส่งทางถนนของญี่ปุ่น

การบริการขนส่งสินค้าสาธารณะด้วยรถบรรทุกของประเทศญี่ปุ่น (David Falth, 2001: 1-28) อ้างถึงในจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, สถาบันการขนส่ง, 2548: 6-14) กล่าวว่า การบริการขนส่งสินค้าสาธารณะด้วยรถบรรทุกของประเทศญี่ปุ่น ถูกควบคุมตั้งแต่สมัย The Occupation Era ภายใต้กฎหมาย The Road Transportation Law of 1951 ได้แบ่งการประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกออกเป็น 2 ลักษณะ คือ การให้บริการแบบประจำเส้นทาง ซึ่งเป็นบริการขนส่งรูปแบบไม่เต็มคันรถ (Less-than-Truckload) ตามตารางเวลาที่กำหนด รวมถึงการขนส่งพัสดุภัณฑ์ และการให้บริการแบบประจำพื้นที่ ซึ่งเป็นบริการรูปแบบส่งเต็มคันรถ (Truck Load) แต่ภายหลังปี ค.ศ. 1991 ได้มีการปฏิรูปการกำกับดูแล โดย

- 1) ผู้ประกอบการสามารถเข้าสู่ตลาดได้ง่ายขึ้น หากผู้ประกอบการแสดงถึงความพร้อมในด้านของจำนวนรถบรรทุกที่มีไว้ครอบครอง อาคารสถานที่ บุคลากร
- 2) ยกเลิกการบังคับการขนส่งแบบประจำทาง โดยสามารถรับส่งสินค้าได้ทุกแห่งตามที่ลูกค้าประสงค์ และการขนส่งประจำพื้นที่ก็ไม่ถูกจำกัดให้บริการเฉพาะการส่งเต็มคันรถเท่านั้น ทำให้การขนส่งแบบประจำเส้นทางและประจำพื้นที่แทบจะไม่มี ความแตกต่างกันอีกแล้ว
- 3) ยกเลิกการกำหนดอัตราค่าบริการ ผู้ประกอบการสามารถกำหนดอัตราค่าบริการเองได้ แต่ต้องแจ้งกระทรวงคมนาคมในกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงอัตราค่าบริการ

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, สถาบันการขนส่ง (2548: 6-48 - 6-49) ได้ศึกษาตัวอย่างการกำกับดูแลกิจการขนส่งทางถนนของญี่ปุ่น พบว่า กระทรวงการขนส่งของประเทศญี่ปุ่น มีอำนาจหน้าที่รับผิดชอบในการควบคุมกำกับดูแลกิจการขนส่งสินค้าทางถนนและกระทรวงการขนส่งมีสำนักงานสาขาจัดตั้งในเขตต่าง ๆ เพื่อทำหน้าที่ควบคุมกำกับดูแล กลุ่มอุตสาหกรรมหลักในตลาดกิจการนี้ คือ สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกแห่งญี่ปุ่น (All Japan Trucking Association) และสมาคมรับขนส่งสินค้าแห่งญี่ปุ่น (Japan Freight Line Association)

บุคคลหรือนิติบุคคลที่ประสงค์จะประกอบกิจการขนส่งสินค้าทางถนนต้องได้รับใบอนุญาตจากกระทรวงการขนส่งก่อน โดยกระทรวงการขนส่งมีหลักเกณฑ์ในการพิจารณา ดังนี้

- 1) แผนธุรกิจต้องเหมาะสมเพื่อประกันความปลอดภัยในการขนส่ง เช่น ห้ามคนขับทำงานเกินระยะเวลาที่กำหนดไว้

- 2) แผนธุรกิจต้องเหมาะสมสำหรับการดำเนินธุรกิจ
- 3) ผู้บริหารต้องมีความสามารถหรือศักยภาพในการจัดการ
- 4) ผู้ประกอบการกิจการต้องมีครบทุกอย่างน้อยห้าคั่น สถานที่จอดรถ สำนักงาน และผู้จัดการด้านความปลอดภัย เป็นต้น

โดยปกติกระทรวงการขนส่งใช้เวลาในการพิจารณาประมาณ 3-4 เดือนนับตั้งแต่วันที่ยื่นคำขอใบอนุญาตประกอบการ เมื่อผู้ประกอบการต้องการที่จะหยุดประกอบการต้องแจ้งต่อกระทรวงการขนส่ง ในการควบคุมกำกับดูแลกิจการขนส่งสินค้านั้น

กระทรวงการขนส่งมุ่งเน้นที่มาตรการป้องกันอุบัติเหตุหรือความปลอดภัยเป็นสำคัญ หากมีการฝ่าฝืนกฎระเบียบด้านความปลอดภัย กระทรวงการขนส่งอาจจะรับการดำเนินการได้ชั่วคราวหรืออาจเพิกถอนใบอนุญาต แต่ทั้งนี้ ไม่มีการควบคุมกำกับดูแลในเรื่องปริมาณการรับขนและระยะเวลาในการดำเนินการขนส่ง

ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าโดยรถบรรทุก ต้องยื่นตารางอัตราค่าบริการรับขนสินค้าแก่กระทรวงการขนส่งก่อนที่จะเริ่มประกอบการ ทั้งนี้ ในการพิจารณาอัตราค่าบริการดังกล่าว กระทรวงการขนส่งต้องพิจารณาตามหลักเกณฑ์ดังต่อไปนี้ ซึ่งกระทรวงการขนส่งมีสิทธิสั่งให้ปรับปรุงแก้ไขอัตราค่าบริการได้

- 1) ต้องไม่จัดเก็บในอัตราที่สูงจนเกินไป
- 2) ต้องไม่เลือกปฏิบัติ
- 3) ต้องไม่ก่อให้เกิดการแข่งขันที่ไม่ชอบด้วยกฎหมาย

ทั้งนี้ ไม่มีการอุดหนุนในกิจการขนส่งสินค้าและกลุ่มอุตสาหกรรมต้องไม่ร่วมกันกำหนดอัตราค่าบริการ มิฉะนั้น จะมีความผิดตามกฎหมาย ตามระบบกฎหมายของญี่ปุ่น ก็อนุญาตให้นักลงทุน หรือบริษัทต่างชาติเข้ามาประกอบการแข่งขันได้ภายใต้หลักเกณฑ์เดียวกันกับบริษัทคนชาติญี่ปุ่นเอง

ในญี่ปุ่น มีบริษัทที่ประกอบกิจการขนส่งสินค้าอยู่ประมาณ 50,000 กว่าบริษัท ส่วนใหญ่จะเป็นบริษัทขนาดกลางและเล็ก (มีจำนวนลูกจ้างน้อยกว่า 300 คนและมีทุนจดทะเบียนน้อยกว่า 300 ล้านเยน) เป็นสัดส่วนประมาณ ร้อยละ 99.9 ของจำนวนทั้งหมด การเปิดเสรีครั้งใหญ่เป็นการขจัดเงื่อนไขการจัดการควบคุมอุปสงค์-อุปทานและการควบคุมอัตราค่าบริการ การผ่อนคลายนโยบายระเบียบทำให้มีผู้ประกอบการรายใหม่เข้ามาสู่ตลาดมากขึ้น

**2.12.2 การกำกับดูแลกิจการขนส่งทางถนนของสหรัฐอเมริกา(Organization for Economic Co-operation and Development[OECD], 1997 อ้างถึงใน จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, สถาบันการขนส่ง, 2548: 6-15)**

การปฏิรูปการกำกับดูแลการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกในสหรัฐอเมริกาเกิดขึ้นอย่างจริงจังเป็นผลจากกฎหมาย US Motor Carrier Act ในปี ค.ศ. 1980 ซึ่งลดอุปสรรคในการเข้าสู่ตลาดลดเงื่อนไขในการให้บริการลง ลดข้อจำกัดในการกำหนดอัตราค่าบริการ และอนุญาตให้รถขนส่งสินค้าเกษตรสามารถบรรทุกสินค้าอื่นในเที่ยวกลับได้ ในปี ค.ศ. 1984 การปฏิรูปส่งผลให้เกิดการลดต้นทุนของผู้ประกอบการลงประมาณร้อยละ 23 เมื่อเทียบกับสถานการณ์ในปี ค.ศ. 1980 ก่อนการปฏิรูป เกิดการใช้ประโยชน์จากอุปสงค์สูงขึ้น เพราะผู้ประกอบการมีอิสระในการปรับเส้นทางและอิสระในการขนส่งสินค้าเที่ยวกลับ ส่งผลให้จำนวนหัวลากที่ใช้ลดลง ในขณะที่ปริมาณการขนส่งสินค้าสูงขึ้น อย่างไรก็ตาม การปฏิรูปส่งผลให้ผู้ประกอบการบางรายที่ปรับตัวไม่ได้ ต้องประสบปัญหาการล้มละลาย และบุคลากรบางคนต้องตกงาน แต่ในภาพรวมเกิดการจ้างงานเพิ่มขึ้น 500,000 ตำแหน่ง

**2.12.3 การกำกับดูแลกิจการขนส่งทางถนนของประเทศในกลุ่ม Organization for Economic Co-operation and Development (OECD) (OECD, 2001; Olivier Boylaud and Giuseppe Nicoletti, 2001 อ้างถึงใน จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, สถาบันการขนส่ง, 2548: 6-15)**

แต่เดิม กิจการขนส่งด้วยรถบรรทุกถูกควบคุมทางด้านเศรษฐกิจอย่างเข้มงวด เพื่อปกป้องกิจการขนส่งทางรถไฟ และป้องกันการเกิดการแข่งขันกันอย่างรุนแรงเกินไป ตั้งแต่ปี ค.ศ. 1989 เป็นต้นมา ประเทศในกลุ่มสหภาพยุโรปได้ดำเนินการปฏิรูปการกำกับดูแลการขนส่งทางถนนตามรอยของ สหรัฐอเมริกา ออสเตรเลีย และสหราชอาณาจักร มากกว่า 2 ทศวรรษแล้ว โดยลดการควบคุมด้วยจำนวนใบอนุญาต หรือจำนวนผู้ประกอบการ และหันมาใช้การกำกับดูแลด้านการกำหนดมาตรฐานแทน ลดเงื่อนไขและข้อจำกัดเกี่ยวกับอัตราค่าบริการและประเภทของบริการ การปฏิรูปส่งผลให้ค่าบริการลดลงร้อยละ 15 ถึง 25 และสะท้อนถึงต้นทุนที่เกิดขึ้นจริงมากขึ้น ประสิทธิภาพเพิ่มขึ้นเนื่องจากการใช้ประโยชน์จากอุปสงค์ดีขึ้นและการลดรถเที่ยวเปล่าลง เกิดบริการใหม่ขึ้น โดยเฉพาะบริการ Just-in-Time และพบว่าการแข่งขันที่สูงขึ้นอันเป็นผลจากการปฏิรูปไม่ได้ส่งผลเสียต่อมาตรฐานด้านความปลอดภัย หากมีการกำหนดกฎระเบียบและกลไกในการบังคับใช้กฎระเบียบเหล่านั้นอย่างเหมาะสม

#### 2.12.4 การกำกับดูแลด้านคุณภาพการให้บริการ (Qualitative Regulation) ในประเทศ กลุ่ม OECD

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, สถาบันการขนส่ง (2548: 6-53 – 6-59) ได้ศึกษาตัวอย่างการกำกับดูแลคุณภาพการให้บริการของในประเทศกลุ่ม OECD พบว่า กลุ่มประเทศที่พัฒนาแล้วได้มีแนวทางในการกำกับดูแลคุณภาพการให้บริการไว้ชัดเจน และสัมพันธ์เชื่อมโยงกับกฎเกณฑ์การเข้าสู่กิจการขนส่งทางถนน ในประเทศกลุ่ม OECD ใช้ระบบใบอนุญาตด้านคุณภาพหรือใบอนุญาตวิชาชีพในการส่งเสริมและควบคุมกำกับดูแลการให้บริการกิจการขนส่งทางถนน โดยเฉพาะกลุ่มสหภาพยุโรปที่มีการกำหนดเงื่อนไขด้านคุณสมบัติในการเข้าสู่กิจการขนส่งทางถนน ซึ่งเงื่อนไขสำคัญหลักประกอบ ด้วย (1) ความสามารถทางวิชาชีพ (2) ชื่อเสียงที่ดี และ (3) ความมั่นคงทางการเงิน เป็นต้น

ทั้งนี้ เหตุผลเบื้องหลังการกำกับดูแล คือ มองว่าการขนส่งทางถนนถูกกำกับดูแลภายใต้ความหลากหลายของกฎระเบียบ โดยเฉพาะด้านความปลอดภัย การประกอบกิจการขนส่งอาจส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยของผู้ใช้ถนนรายอื่น ดังนั้น ผู้ประกอบการจึงต้องมีความรู้ความสามารถในการประกอบกิจการ โดยควรได้รับการรับรองหรือทดสอบความสามารถทางวิชาชีพในการบริหารจัดการหรือรู้กฎจราจร สำหรับเงื่อนไขที่เกี่ยวกับชื่อเสียงนั้น เป็นเงื่อนไขที่มีวัตถุประสงค์ในการกำหนดมาตรฐานของบุคคลที่เข้าสู่กิจการขนส่งที่ต้องมีความรับผิดชอบค่อนข้างสูง ในขณะที่เงื่อนไขความมั่นคงทางการเงินเกี่ยวข้องกับความรับผิดชอบของผู้ประกอบการในกรณีมีความเสียหายเกิดขึ้นจากการประกอบกิจการขนส่ง

ในสหภาพยุโรปได้มีการออก Directive 96/26 เกี่ยวกับการควบคุมกำกับดูแลคุณภาพการให้บริการของบรรดาประเทศสมาชิกให้มีความเป็นเอกภาพและไม่เลือกปฏิบัติระหว่างกัน ต่อมาได้มีการแก้ไขอีกครั้งใน Directive 98/76 โดยมีการกำหนดเงื่อนไขไว้สามประการ คือ

1) **ความสามารถทางวิชาชีพ (Professional Competence)** ซึ่งกำหนดให้มีการทดสอบทางด้านข้อเขียน (Written Examination) หรืออาจทดสอบแบบปากเปล่า (Oral) อีกขั้นหนึ่ง ทั้งนี้ ผู้ขอรับใบอนุญาตอาจใช้หลักฐานว่าตนเองมีประสบการณ์ด้านวิชาชีพนี้มาแล้วอย่างน้อยห้าปีทดแทนการสอบข้อเขียนก็ได้

2) **ชื่อเสียงที่ดี (Good Repute)** เป็นเงื่อนไขที่ปล่อยให้ประเทศภาคีกำหนดเองได้ แต่โดยทั่วไปมักกำหนดในทำนองดังต่อไปนี้ คือ ไม่เคยต้องโทษคดีอาญาร้ายแรงมาก่อน หรือไม่เคยถูกลงโทษในการประกอบวิชาชีพขนส่งทางถนนมาก่อน เป็นต้น ทั้งนี้ เงื่อนไขชื่อเสียงที่ดีนี้จะใช้บังคับกับบุคคลที่บริหารจัดการกิจการขนส่งทางถนน

3) ความมั่นคงทางการเงิน (Financial Criteria) คือผู้ประกอบการต้องมีความมั่นคงทางการเงินสำหรับการประกอบกิจการ ซึ่ง Directive 98/76 กำหนดทุนจดทะเบียนและทุนสำรองไว้ 9,000 EU สำหรับรถยนต์คันแรกและอีก 5,000 EU สำหรับรถยนต์คันต่อไป ๆ เงื่อนไขด้านเงินประกันนี้ ผู้ประกอบการต้องดำรงอยู่ตลอดระยะเวลาประกอบกิจการ

ทั้งนี้ Directive เป็นเพียงการกำหนดหลักการพื้นฐานให้เป็นที่ไปในทิศทางเดียวกับในระหว่างประเทศสมาชิก อย่างไรก็ตาม ประเทศสมาชิกอาจมีแนวปฏิบัติและกฎระเบียบที่แตกต่างกันในรายละเอียดบางประเด็น แต่ต้องไม่ขัดกับหลักการพื้นฐาน ประเทศสมาชิกที่น่าสนใจได้แก่

### ประเทศเยอรมันนี

เยอรมันนีได้อนุมัติ Directive 96/26 เป็นกฎหมายภายใน โดยกำหนดคุณสมบัติของผู้ขอรับใบอนุญาตดังต่อไปนี้

#### 1) ชื่อเสียงที่ดี (Good Reputation)

กฎหมายกำหนดว่าผู้ขอใบอนุญาตประกอบการต้องเป็นผู้ลงทุนหรือบุคคลซึ่งประกอบธุรกิจในการดำเนินการขนส่งทางบก ซึ่งมีประวัติที่ดี ไม่อยู่ในระหว่างถูกดำเนินคดีใด ๆ เกี่ยวกับการดำเนินการขนส่งทางบก เช่น

1.1) ต้องคำพิพากษาว่ามีความผิดในคดีอาญา หรือ

1.2) เป็นผู้กระทำความผิด ในกรณีดังนี้ ตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก หรือกฎ ระเบียบซึ่งเกี่ยวกับการขนส่งทางบก หรือ ตามกฎหมายแรงงาน หรือสวัสดิภาพของสังคม โดยเฉพาะเป็นการกระทำที่อยู่ในระหว่างพักใช้ใบอนุญาตชั่วคราว หรือ กฎหมายว่าด้วยผลประโยชน์การใช้ถนนในด้านความปลอดภัยด้านอาหารและอุตสาหกรรม เช่น พ.ร.บ.ว่าด้วยการจราจรทางบกบนถนนหลวง หรือ ระเบียบว่าด้วยการจดทะเบียนเพื่อการจราจรและระเบียบว่าด้วยการจราจรทางบก

1.3) มีหนี้สินอันเกิดจากมูลหนี้ในการประกอบธุรกิจ

1.4) ไม่มีประกันภัยบุคคล (Compulsory Insurance Act) ซึ่งตามกฎหมายเยอรมันระบุเป็นการบังคับให้ผู้ขับขี่มอเตอร์ไซด์ หรือรถลากพ่วงจะต้องทำประกันภัยสำหรับบุคคล (ตนเอง) ไว้เป็นพื้นฐาน รวมทั้งบุคคลผู้เป็นเจ้าของยานพาหนะหรือยวดยานใดๆ ซึ่งอาจก่อให้เกิดอันตรายหรือเสียหายเนื่องจากการใช้ถนนหลวงหรือเขตสาธารณะ

1.5) เป็นผู้ละเมิดกฎระเบียบพิเศษที่เกี่ยวกับการขนส่งสัตว์ซึ่งมีชีวิต หรือระเบียบซึ่งเกี่ยวข้องกับการพิทักษ์สิ่งแวดล้อม โดยเฉพาะอย่างยิ่ง พ.ร.บ.การป้องกันและจัดการของเสีย หรือ พ.ร.บ.ป้องกันอันตรายซึ่งเกิดจากของไหลหรือการขนส่งสินค้าซึ่งอาจก่อให้เกิดอันตราย

ทั้งนี้ หน่วยงานรัฐมีสิทธิเรียกให้ผู้ขอแสดงหนังสือรับรองภาษี และเอกสารอื่นที่เกี่ยวข้องตามดุลยพินิจ ซึ่งผู้ขอมีหน้าที่ขอหนังสือรับรองการประกอบการที่ดี จากสำนักงานทะเบียนพาณิชย์

## 2) สถานะความมั่นคงทางการเงิน (Financial Stability)

กฎหมายกำหนดให้ผู้ขอใบอนุญาตประกอบการจะต้องแสดงเอกสารสถานะการเงินในการบริหารการลงทุนประกอบการพิจารณาอนุญาต เช่น หลักฐานด้านการหมุนเวียนทางการเงินประจำปี (Annual Financial Statement) ซึ่งรวมไปถึงประมาณการค่าใช้จ่าย (Financial Means) ตัวเงิน หลักฐานกู้ยืม กระแสไหลเวียนเงินสด โดยได้กำหนดไว้ว่าสำหรับพาหนะคันแรกต้องชำระ 9000 ยูโร และ อีกคันละ 5000 ยูโร สำหรับแต่ละคันที่ขอเพิ่มต่อมา และใน มาตรา 2 อนุ 1 วรรค 2 ข้อ 1 ของ พระราชบัญญัตินี้ยังกำหนดไว้ว่า ในการพิจารณาสถานะการเงินนั้นต้องแสดงถึงเงินประกันการชำระหนี้ ภาษีค้างชำระ ค่าความคุ้มครองสวัสดิการสังคมซึ่งเกิดจากการประกอบธุรกิจนั้นด้วย ในทางปฏิบัติ ผู้ขอใบอนุญาตต้องนำเสนอเอกสารแสดงสถานะการเงิน โดยยื่นไปพร้อมกับรายงานต่อสำนักงานภาษีของหน่วยงานภูมิภาคซึ่งมีอำนาจในการพิจารณา และต่อหน่วยงานประกันการรับขน และกองทุนประกันอุบัติเหตุ

นอกจากนี้ยังต้องเสนอหลักฐานด้านทุนจดทะเบียนดำเนินการ ซึ่งเกี่ยวพันในมูลหนี้กู้ยืม เงินประกัน และทรัพย์สินอื่นๆ โดยเอกสารต่างๆเหล่านี้ต้องได้รับการรับรองจากผู้สอบบัญชี ที่ปรึกษาด้านภาษีหรือโดยธนาคารด้วย ซึ่งรายละเอียดเหล่านี้ สามารถทำการตรวจสอบย้อนหลังโดยผู้สอบบัญชีได้ตลอดเวลา

## 3) ความเหมาะสมในการประกอบอาชีพขนส่ง (Professional Competency)

เพื่อเป็นการพิสูจน์ว่าผู้ขอใบอนุญาตมีคุณสมบัติเหมาะสมที่จะได้รับใบอนุญาตให้ประกอบการดำเนินการขนส่งจริง ผู้ขอต้องผ่านการทดสอบด้านเทคนิคจากสภาอุตสาหกรรมและการค้า (The Competent Chamber of Industry and Commerce : IHK) ตามที่กำหนดไว้ใน Directive 96/26/EC เสียก่อน จากนั้นก็ต้องผ่านการทดสอบข้อเขียน หรือสอบสัมภาษณ์ แต่อย่างไรก็ตาม Directive มาตรา 3 อนุ 4(6) ฉบับที่ 96/26/EC ก็ยังได้กำหนดข้อยกเว้นไว้ให้รัฐภาคีสมาชิกมีสิทธิกำหนดให้มีการยกเว้นการทดสอบความรู้ด้านเทคนิคโดยข้อเขียนหรือการสัมภาษณ์ได้ ในกรณีที่ผู้ขอเป็นผู้มีประสบการณ์ในการจัดการธุรกิจขนส่งมาแล้วไม่น้อยกว่า 5 ปี โดยกำหนดไว้เป็นกฎหมายภายใน แต่ทั้งนี้ต้องไม่เป็นการตัดสิทธิที่ สภาอุตสาหกรรมและการค้า (IHK) จะเรียกผู้ขอเข้ามาทำการทดสอบก็ได้แล้วแต่จะเห็นสมควร



อย่างไรก็ตาม มีข้อยกเว้นในการพิสูจน์ความสามารถในการขอรับใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งกล่าวคือ Directive 96/26/EC กำหนดให้ผู้ขอที่ประกอบกิจการดำเนินการขนส่งทางบกด้วยพาหนะซึ่งบรรทุกน้ำหนักเกิน 3.5 ตัน โดยเฉลี่ยอยู่ก่อนแล้ว ให้ได้รับอนุญาตในการดำเนินการได้เลย โดยไม่ต้องแสดงหลักฐานในการพิสูจน์ความสามารถอีก โดยเป็นไปตามเงื่อนไขซึ่งระบุไว้ใน พระราชบัญญัติว่าด้วยการขนส่งทางบกของเยอรมัน (Road Haulage Act) ซึ่งกำหนดไว้เป็นกฎหมายภายในให้เป็นทางเลือกเช่นนั้นอยู่แล้ว

ในการพิจารณารับรองและออกใบอนุญาต โดยองค์กรผู้มีอำนาจนั้น จะต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่ได้กำหนดไว้ในเรื่องของการใช้สิทธิ การอนุมัติใบอนุญาตท้องถิ่น และใบอนุญาต ECMT ก็จะต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่กฎหมายระบุ และหากคำขอใดไม่ได้รับการอนุมัติ ผู้ยื่นคำขอมิสิทธิที่จะทำการอุทธรณ์ผลของการพิจารณาของผู้มีอำนาจพิจารณาอนุมัติได้ และหากไม่พอใจในผลของการพิจารณาอุทธรณ์ ก็ยังสามารถนำเรื่องดังกล่าวขึ้นฟ้องร้องต่อศาลปกครอง (Administrative Court) ได้ด้วย

### ประเทศฝรั่งเศส

ข้อบังคับการอนุญาตสำหรับผู้ใช้นนในการขนส่งของฝรั่งเศสสอดคล้องกับกฎหมายของสหภาพ ยุโรป ฉบับที่ 96/26 ซึ่งได้รับการแก้ไขเพิ่มเติมโดย กฎหมายสหภาพฉบับที่ 98/76 /EC ซึ่งกำหนดวิธีการพิจารณาอนุญาตโดยผ่านการทดสอบสามขั้นคือ การทดสอบข้อเขียน การทดสอบภาคปฏิบัติและ การให้ประกาศนียบัตร แต่สำหรับข้อบังคับสำหรับพาหนะขนาดเล็กซึ่งใช้ในการขนส่งนี้มีข้อจำกัดค่อนข้างน้อย โดยเพียงแต่ผู้ที่ได้รับใบอนุญาตที่เข้าผ่านการฝึกอบรมเป็นระยะเวลา 10 วัน ก็จะได้รับใบอนุญาตซึ่งออกโดยหน่วยงานที่มีอำนาจรับรอง โดยต้องสอบข้อเขียน ซึ่งข้อสอบจะประกอบไปด้วยคำถามปรนัยให้เลือกตอบจำนวน 50 ข้อ และเขียนอัตนัยแบบบรรยายด้านการจัดการและการดำเนินการของบริษัท โดยรับสมัครกรณีบุคคลธรรมดา การสอบจะจัดขึ้นปีละครั้ง โดยหน่วยงานซึ่งเป็นศูนย์กลางของแต่ละเขต(ร่วมกับบริษัทข้ามชาติ) และไม่มีจัดสอบพิเศษอีก สำหรับวิธีการพิจารณาให้คะแนนนั้น คณะกรรมการให้คะแนนจะพิจารณาให้คะแนนร่วมกันระหว่างศูนย์ในแต่ละเขต ซึ่งหากผลของการให้คะแนนของผู้ตรวจต่างกัน 2 คน คะแนนสูงสุดสำหรับคำถามส่วนบุคคลซึ่งถูกนำมาคำนวณรวมด้วยเป็นคะแนนชี้ขาด

นอกจากนี้ ยังกำหนดเงื่อนไขประสบการณ์ในวิชาชีพ กล่าวคือผู้ขอต้องแสดงว่าเป็นผู้ที่มีประสบการณ์ในการทำงานในด้านการขนส่งให้แก่บริษัทอย่างน้อย 5 ปี ไม่ว่าจะเป็นส่วนบริหารการจัดการหรือการติดตาม ทั้งนี้ ผู้ขอจะต้องตอบคำถามในส่วนที่เกี่ยวกับประสบการณ์ และแสดง

สามารถด้านความรู้ความสามารถในการจัดการบริษัท ต่อคณะกรรมการที่ปรึกษาเขตซึ่งประกอบไปด้วย ตัวแทนบริหารการขนส่งขององค์กรวิชาชีพขนส่งและตัวแทนฝึกอบรม ในขั้นตอนพิจารณาคณะกรรมการที่ปรึกษาสามารถที่จะปฏิเสธไม่ออกหนังสือรับรองให้ และให้ผู้ขอดังกล่าวไปรับการอบรมเพิ่มเติม ซึ่งในกรณีนี้ผู้ขอจะถูกเชิญเข้าไปฝึกอบรม 1 หรือ 2 วิชาเรียน วิชาละ 10 วัน ในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับกฎระเบียบในการขนส่งและการจัดการการขนส่งของบริษัท โดยการเรียนในหลักสูตรดังกล่าวนี้ผู้เรียนก็จะได้รับการรับรองเมื่อผ่านการทดสอบ

สำหรับใบประกาศนียบัตรนั้น มี 2 ประเภทตามการประกอบกิจการ ดังนี้คือ ใบประกาศนียบัตรเฉพาะการขนส่งอาชีพ สำหรับผู้ที่ประกอบกิจการการขนส่งเป็นหลัก และใบประกาศนียบัตรสำหรับกรณีทั่วไป สำหรับผู้สมัครที่ผ่านการอบรม 400 ชั่วโมงตามที่กำหนดไว้ในท้าย กฎหมายแห่งสหภาพยุโรป ฉบับที่ 98/76 ทั้งนี้หากผู้ขอมีความรู้ความชำนาญที่เพียงพอ ซึ่งหากได้รับการฝึกฝนในหลักสูตรดังกล่าว และมีความสามารถที่เพียงพอแล้วก็สามารถเลื่อนชั้นขอใบประกาศได้ โดยใบประกาศนียบัตรนี้ถือเป็นเอกสารเบิกทางในการที่จะได้รับใบรับรอง

สำหรับเงื่อนไขทางด้านสถานะทางการเงินนั้น กฎหมายกำหนดว่ากรณีการขนส่งที่ใช้พาหนะที่มีน้ำหนักเกิน 3.5 ตัน สถานะด้านการเงินจะถูกคำนวณโดยฐานที่เท่ากับทุนจัดตั้งบริษัท มีเงินประกันที่เหมาะสม จำนวนพาหนะบรรทุก พร้อมกับสมุดแสดงมูลค่าของพาหนะ(9000 ยูโร สำหรับพาหนะคันแรกที่ได้รับอนุญาตให้บรรทุกเกิน 3.5 ตัน และอีก 5000 ยูโรสำหรับพาหนะคันที่เพิ่มขึ้นมาจากคันแรก อนึ่ง เงื่อนไขกำหนดไปถึงว่าให้บริษัทถูกเรียกพบได้ตลอดเวลาของการดำเนินกิจการของบริษัท และต้องมีเงินทุนที่แน่นอนอนที่จะทำการปรับปรุงส่วนต่างๆของบริษัทให้เป็นไปอย่างมีคุณภาพสอดคล้องกับสภาพการเปลี่ยนแปลงด้านเศรษฐกิจหลังจากได้รับอนุญาตให้เป็นผู้ประกอบการขนส่ง แต่สำหรับพาหนะบรรทุกน้ำหนักน้อยกว่า 3.5 ตัน กฎหมายกำหนดเกี่ยวกับสถานะการเงินในส่วนของพาหนะขนาดเล็กที่บรรทุกน้อยกว่า 3.5 ตัน ไว้เพียง 900 ยูโรเท่านั้น

ในประเด็นเงื่อนไขด้านชื่อเสียงคิณั้นกฎหมายกำหนดเงื่อนไขว่าต้องไม่อยู่ในระหว่างการดำเนินคดีอาญาตามที่ระบุไว้ในกฎหมายแห่งสหภาพยุโรป ฉบับที่ 98/76 ทั้งนี้ เจ้าหน้าที่ออกใบอนุญาตสามารถเรียกพบโดยบุคคลทุกฝ่ายในความรับผิดชอบด้านกฎหมายของบริษัทเอง หรือผู้ถือใบอนุญาต โดยบังคับใช้กับทุกกิจกรรมและทุกส่วนงาน

อนึ่ง กฎหมายยังกำหนดเกี่ยวกับการตรวจสอบการปฏิบัติตามเงื่อนไขของผู้ประกอบการที่ได้รับใบอนุญาตไว้ โดยมีรายละเอียดดังนี้

- 1) การตรวจสอบการให้การยินยอมนั้นสามารถตรวจสอบได้ตลอดเวลาที่บริษัทประกอบกิจการอยู่ และโดยเฉพาะในช่วงดำเนินการต่ออายุใบอนุญาตขนส่ง
- 2) ใบอนุญาตให้ทำการขนส่งนั้นอาจไม่ได้รับการพิจารณาต่ออายุถ้าปฏิบัติผิดเงื่อนไข ซึ่งโดยปกติแล้วหน่วยงานดูแลการบริการของรัฐบาลจะให้ระยะเวลาพอสมควรในการที่จะให้บริษัททำการเปลี่ยนแปลงแก้ไขให้เป็นไปตามกฎระเบียบเป็นเวลา 2-3 เดือนก่อนทำการต่ออายุใบอนุญาต
- 3) สถานภาพทางการเงินของบริษัทจะต้องถูกรับรองโดยผู้ตรวจสอบบัญชีบริษัทเมื่อครบรอบปีบัญชีของบริษัทในแต่ละปี ตามงบดุลบริษัท
- 4) บริษัทต้องขอรับการละเมิดกฎระเบียบต่างๆซึ่งอาจเกิดขึ้น อันเนื่องมาจากวิธีการบังคับของฝ่ายบริหารในการเพิกถอนการอนุญาตก่อนสิ้นระยะเวลาที่อนุญาต เช่น ห้ามใช้พาหนะบรรทุก บริษัทต้องรับผิดชอบในคดีอาญาหากเกิดการฝ่าฝืนการห้ามดังกล่าวของฝ่ายบริหาร ซึ่งอาจเกิดขึ้นระหว่างอายุการได้รับอนุญาตนั้น หรือ ให้อัยการจดทะเบียนผู้ดำเนินการขนส่ง

**2.13 รูปแบบและแนวทางกำกับดูแลสมัยใหม่ (Modern Regulation) (Peter Ladegaard,2002 ; OECD,2000 อ้างถึงใน จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, สถาบันการขนส่ง, 2548: 6-59-65)**

ในแนวคิดเรื่องการปฏิรูปกฎระเบียบ ได้เริ่มมีการพัฒนามาตั้งแต่ในปีทศวรรษที่ 1970 โดยมีจุดเริ่มต้นจากโครงการการลดหรือผ่อนคลายกฎระเบียบ (Deregulation Program) เพื่อแก้ไขปัญหาที่เกิดจากการตกต่ำลงของผลการดำเนินงานทางเศรษฐกิจ วัตถุประสงค์ในเชิงนโยบายของการลดกฎระเบียบก็เพื่อกำจัดกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคขัดขวางต่อการแข่งขันทางการค้าและเพื่อลดจำนวนและภาระที่เกิดจากกฎระเบียบต่าง ๆ ดังนั้น การลดกฎระเบียบจึงมุ่งเน้นอยู่ที่การสร้างความสะดวกให้กับกระบวนการ (Simplifying Procedure) และลดทอนความเข้มแข็งของระเบียบในเชิงบริหารต่าง ๆ จากเหตุผลดังกล่าวการลดกฎระเบียบจึงมีลักษณะที่การดำเนินการวางรากฐานอยู่บนการตัดสินใจในอดีตเท่านั้น

อย่างไรก็ตาม พบว่าแนวความคิดเรื่องการลดกฎเกณฑ์นั้นไม่สามารถนำมาใช้ได้หลาย ๆ กรณี โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อคุณภาพของกฎระเบียบ (Quality of Regulations) มีความสำคัญกว่าปริมาณของกฎเกณฑ์ (Quantity of Regulations) จากจุดนี้เองที่การปฏิรูปกฎระเบียบได้มุ่งความสนใจไปสู่แนวความคิดเรื่องคุณภาพของกฎระเบียบ (Quality of Regulations) วัตถุประสงค์ในเชิงนโยบายจึงได้เปลี่ยนแปลงจากการมีกฎระเบียบที่น้อยลง (Less Regulations) ไปสู่การมีกฎระเบียบที่ดีกว่า (Better Regulations) แทน ดังนั้น การปฏิรูปกฎระเบียบภายใต้แนวความคิดนี้จึงมุ่งไปที่การ

จัดการกับกฎระเบียบ(Direct) มากกว่าการลดกฎระเบียบ โดยการสร้างกฎระเบียบที่มีประสิทธิภาพ และมีประสิทธิผล มีความยืดหยุ่น และเรียบง่าย และรวมถึงการพัฒนาแนวทางและเครื่องมือที่ไม่ใช่กฎระเบียบอีกด้วย

แนวคิดในเรื่องคุณภาพของกฎระเบียบ (Quality of Regulations) จึงอาจกล่าวได้ว่าเป็นแนวความคิดรวบยอดที่มีพื้นฐานจากการผสมผสานกันรวมตัวของแนวคิดในเรื่องการผ่อนคลายกฎระเบียบ(Deregulation) การเปลี่ยนโครงสร้างของกฎเกณฑ์ (Re-regulation) การรวมตัวขององค์กร (Institute-building) และแนวคิดเรื่องการสร้างกฎระเบียบทางด้านสังคมที่มีประสิทธิภาพ ที่มุ่งเน้นการปรับปรุงเปลี่ยนแปลงคุณภาพของกฎเกณฑ์ ระเบียบและวิธีปฏิบัติต่าง ๆ ที่รัฐนำมาใช้ในการควบคุมกำกับดูแล (Quality of Regulations) เพื่อให้เกิดมีประสิทธิภาพมากขึ้นและคุ้มค้ำกับต้นทุนสังคมได้สูญเสียไป ซึ่งภายใต้แนวคิดเรื่องคุณภาพของกฎเกณฑ์นี้การปฏิรูปกฎเกณฑ์ในการควบคุมกำกับดูแลอาจเป็นแค่เพียงการแก้ไขกฎหมายหรือกฎเกณฑ์ใดกฎเกณฑ์หนึ่งหรืออาจจะเป็นการแก้ไขปรับปรุงกฎเกณฑ์ที่ใช้ในการกำกับดูแลตลอดจนสถาบันต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องทั้งหมด หรือที่มักเรียกกันว่าการปฏิรูปภาคอุตสาหกรรม (Sectoral Reform) ก็ได้

ดังนั้น แนวความคิดเรื่องการปฏิรูปคุณภาพของกฎระเบียบ (Regulatory Quality Reform) จึงเป็นการมองไปในอนาคต (forward-looking) และมีลักษณะเป็นแนวคิดเชิงรุก (Pro-active) เนื่องจากแนวคิดดังกล่าวมุ่งเน้นว่าทำอย่างไรการตัดสินใจในการควบคุมกำกับดูแลจะสามารถทำงานได้ดีเมื่อถูกนำมาอนุมัติใช้ ซึ่งแนวทางดังกล่าวจัดว่ามีความเป็นกลางและสามารถนำมาใช้ได้อย่างเหมาะสมกับขนาดของรัฐได้มากกว่าแนวคิดเรื่องการลดกฎระเบียบ ฉะนั้น การปฏิรูปการควบคุมกำกับดูแล (Regulatory Reform) จึงหมายถึงการเพิ่มประสิทธิภาพของระบบเศรษฐกิจของประเทศ และเพิ่มขีดความสามารถในการปรับเปลี่ยนหรือรักษาสภาพการแข่งขันในตลาดโดยหลักการของวัตถุประสงค์ของการปฏิรูปการควบคุมกำกับดูแล คือ การปรับปรุงให้การดำเนินการของผู้ประกอบการมีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น ส่งเสริมให้มีการแข่งขันและนวัตกรรมมากขึ้น กล่าวในรายละเอียด คือ การปฏิรูปการควบคุมกำกับดูแลมุ่งที่จะส่งเสริมให้กระบวนการผลิตมีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น ราคาสินค้าและบริการลดลง คุณภาพสินค้าและบริการเพิ่มขึ้น และเป็นประโยชน์ต่อประชาชนโดยทั่วไป นอกจากนี้ การปฏิรูปการควบคุมกำกับดูแลก็พยายามจะลดภาระทางธุรกิจของผู้ประกอบการในการดำเนินการ การเพิ่มความโปร่งใสในการดำเนินงานและตัดสินใจของหน่วยงานรัฐ (Transparency) และปรับปรุงระบบการบริหารงานของรัฐให้ดีขึ้นและมีประสิทธิภาพมากขึ้น

อย่างไรก็ตาม แนวคิดเรื่องการปฏิรูปกฎระเบียบโดยผ่านการปฏิรูปคุณภาพของกฎระเบียบนั้นก็ยังไม่สามารถบรรลุผลได้ตามที่คาดไว้ในทางปฏิบัติ ทั้งนี้ เนื่องจากการปฏิรูปคุณภาพของ

กฎระเบียบมักจะเพ่งเล็งอยู่ที่การปรับปรุงแก้ไขกฎระเบียบใดกฎระเบียบหนึ่งซึ่งมีผลในเชิงบวกน้อยมากเนื่องจากปัญหาโดยพื้นฐานแล้ว ไม่ได้เกิดจากการขาดคุณภาพของกฎระเบียบนั้นๆ แต่เกิดจากปัญหาการขาดคุณภาพในการทำหน้าที่ของระบบการควบคุมกำกับดูแลทั้งระบบ (The Functioning of Regulatory System as a Whole) ในภาคอุตสาหกรรมนั้น ๆ นอกจากนี้ ยังเป็นที่ชัดเจนว่าปฏิสัมพันธ์ที่ซับซ้อนของกฎเกณฑ์ต่าง ๆ ความชัดเจนและลำดับชั้นของกฎระเบียบ อีกทั้งประเด็นปัญหาเรื่องความโปร่งใส (Transparency) ความรับผิดชอบที่สามารถสอบทานได้ (Accountability) ได้เรียกร้องให้มีการจัดรูปแบบขององค์การและการบริหารต่าง ๆ ของรัฐใหม่อย่างเป็นระบบด้วย

นอกจากนี้ ประเด็นที่สำคัญอีกประเด็นหนึ่งที่จะเข้ามามีบทบาทในการปฏิรูปและบริหารกฎระเบียบในยุคใหม่ ก็คือ แนวคิดเรื่องการตรวจสอบและทบทวนความสามารถในการบรรลุเป้าหมายของกฎระเบียบและองค์กรที่ใช้ในการควบคุมในปัจจุบัน หรืออาจกล่าวได้อีกนัยหนึ่งก็คือ สิ่งสำคัญที่รัฐบาลจะต้องดำเนินการไม่ใช่แต่เพียงการบัญญัติกฎเกณฑ์ต่าง ๆ เพื่อนำมาใช้กำกับดูแลเท่านั้นแต่ต้องรวมถึงการนำเครื่องมือในเชิงนโยบายต่าง ๆ (Policy Instruments) เข้ามาใช้ประสานกันไปตามระดับของความเหมาะสมด้วย นอกจากนี้รัฐบาลยังจะต้องหันไปสู่นโยบายที่มีรากฐานจากการวัดผลในเชิงความสำเร็จ (Results-oriented Policies) มากกว่าที่จะมุ่งเน้นอยู่ที่การวัดการดำเนินการแบบดั้งเดิม (Traditional Performance Measures) กล่าวคือ แทนที่รัฐบาลจะมุ่งเน้นการวัดผลที่ระดับหรือปริมาณกิจกรรมของตนซึ่งถือว่าการวัดปัจจัยการผลิต (Input Measurement) รัฐก็ควรจะมุ่งเน้นไปที่การวัดผลของผลผลิต (Output Measurement) เช่นระดับของมลภาวะ ผลกระทบต่อสุขอนามัย การลดลงของอัตราการบาดเจ็บซึ่งจัดว่าเป็นสิ่งที่มีผลกระทบโดยตรงต่อสังคมแทน

จากจุดนี้เองที่ก่อให้เกิดความพยายามที่จะสร้างกลไกต่าง ๆ ขึ้นเพื่อให้มีการวิเคราะห์พัฒนา ทบทวน และปฏิรูปกฎระเบียบและองค์กรที่บริหารกฎระเบียบนั้น ๆ อย่างเป็นระบบ ดังจะเห็นได้จากการที่ประเทศต่าง ๆ ได้มีความพยายามที่จะออกกฎหมายเพื่อวางกรอบแนวคิดว่าการปฏิรูปและบริหารกฎระเบียบในการควบคุมกำกับดูแลอย่างเป็นระบบ ดังตัวอย่างเช่นในปี 1995 ที่ Council of the OECD ได้ยอมรับ A Recommendation on Improving the Quality of Government Regulation หรือในกรณีของประเทศสหรัฐก็ได้มีการออก Executive Order 12866 เพื่อเป็นแนวทางสำหรับการปฏิรูปและบริหารกฎระเบียบในการควบคุมกำกับดูแลอย่างเป็นระบบ

สำหรับในกิจการขนส่งทางถนนเอง ประเทศในกลุ่ม OECD ได้มีการปรับปรุงกฎระเบียบการกำกับดูแลกิจการทางถนน และจากรายงานการศึกษาของ OECD พบว่าประสบการณ์ของประเทศต่างๆ ที่ได้ดำเนินการปฏิรูปกรอบโครงสร้างการกำกับดูแลกิจการขนส่งทางถนนใหม่ชี้ให้เห็นว่าผลกระทบหลักของการเปิดเสรี คือ ประสิทธิภาพในสาขาและต้นทุนการขนส่งสินค้า ตัวอย่าง

รายงานการศึกษาวิจัยปี ค.ศ. 1997 องค์กรกำกับดูแลกิจการขนส่งทางบกของเม็กซิโกประเมินว่า ต้นทุนการกำกับดูแลอยู่ที่ ร้อยละ 0.5 ต่อ GDP และในเยอรมันนี่ก่อนมีการเปิดเสรีการกำกับดูแลมี ต้นทุนสูงถึงร้อยละ 30-40 ของการขนส่งสินค้าระยะทางไกล จากรายงานการศึกษาหลายฉบับสรุป ได้ว่า ผลลัพธ์ทางเศรษฐกิจจากการปฏิรูปการกำกับดูแลกิจการขนส่งทางบกนั้นสะท้อนให้เห็นว่าการ เปิดเสรีมีผลกระทบในทางที่ดี โดยเพิ่มอัตราการเข้าสู่ตลาดและขณะเดียวกันราคาค่าบริการลดลงและ คุณภาพการให้บริการเพิ่มขึ้น รวมทั้งประสิทธิภาพในสาขาการขนส่งเพิ่มขึ้นด้วย นอกจากนี้ การ ปฏิรูปกรอบโครงสร้างการกำกับดูแลยังส่งผลให้การแข่งขันเพิ่มขึ้น มีการนำนวัตกรรมและ เทคโนโลยีใหม่เข้าสู่ตลาด ส่งเสริมให้ผู้ประกอบการพัฒนาคุณภาพของบริการ และมีการพัฒนา บุคลากรในกิจการขนส่งมากขึ้น

จากรายงานการศึกษาดังกล่าวข้างต้นชี้ให้เห็นว่าที่ทางภาคอุตสาหกรรมคิดไว้ว่าการเปิดเสรีและ ปฏิรูปการกำกับดูแลอาจนำไปสู่การแข่งขันที่มากจนกระทั่งทำลายกันเอง (Destructive Competition) และลดมาตรฐานความปลอดภัย ในสหรัฐอเมริกาและออสเตรเลียนั้น การยกเลิกอุปสรรคการเข้าสู่ ตลาดและการกำกับดูแลด้านราคาไม่ได้ส่งผลเสียต่ออุตสาหกรรม แต่เป็นการเพิ่มการแข่งขันในตลาด การจราจรเพิ่มขึ้นและความปลอดภัยมีมาตรฐานที่ดีขึ้น กล่าวคือจำนวนคนเสียชีวิตจากอุบัติเหตุที่ เกี่ยวกับรถบรรทุกลดลงร้อยละ 30 ซึ่งต่ำที่สุดในรอบ 15 ปีที่ผ่านมา

ในช่วงยี่สิบปีที่ผ่านมา อุตสาหกรรมการขนส่งทางถนนได้มีการเปลี่ยนแปลงค่อนข้างมาก การแข่งขันในรูปแบบใหม่ ๆ เกิดขึ้นมากมายในกิจการขนส่งสินค้าทางถนน กลุ่มประเทศ OECD ตระหนักว่ากฎระเบียบที่มีอยู่ค่อนข้างจะจำกัดการพัฒนาการแข่งขัน จึงจำเป็นต้องมีการผ่อนคลาย หรือปฏิรูปกรอบ โครงสร้างการกำกับดูแลใหม่ให้สอดคล้องกับสภาพการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป อย่างไรก็ตามการเปิดเสรีในแต่ละประเทศมีความแตกต่างกัน โดยขึ้นอยู่กับระดับการพัฒนาและ สภาพของอุตสาหกรรม

ด้วยเหตุดังกล่าวข้างต้น การกำกับดูแลกิจการขนส่งทางถนนของไทยน่าจะถึงเวลาต้อง พิจารณาปรับปรุงกฎระเบียบหรือปฏิรูปกรอบการกำกับดูแลที่วาง โครงสร้างการกำกับดูแลมานานถึง สามสิบกว่าปีแล้ว ทั้งนี้ ไม่ว่าจะเกิดจากปัจจัยในการเปิดเสรีหรือไม่ก็ตาม เพราะจากสภาพการณ์ใน กิจการขนส่งทางถนน ปรากฏความจำเป็นที่ต้องปฏิรูปกรอบการกำกับดูแลอย่างเร่งด่วน โดยการนำ แนวคิดใหม่ ๆ ของต่างประเทศมาปรับใช้ให้เหมาะสม เช่น แนวคิดกับการดูแลเชิงจูงใจ (Incentive Regulation) หรือแนวคิดกำกับดูแลแบบอสมมาตร (Asymmetric Regulation) หรือการใช้การ วิเคราะห์ต้นทุนและผลประโยชน์ (Cost-Benefit Analysis) หรือสร้างกฎระเบียบต่างๆให้มีความ โปร่งใส (Transparency) และมีประสิทธิภาพมากขึ้น (Effective Regulation) เป็นต้น

การบังคับใช้กฎระเบียบ สำหรับกรอบกฎระเบียบกำกับดูแลของไทยปัจจุบันที่ใช้ระบบใบอนุญาตในการควบคุมกำกับดูแล โดยกำหนดรายละเอียดในใบอนุญาต และการออกใบอนุญาตก็ไม่ได้มีหลักเกณฑ์และวิธีการที่ชัดเจน ซึ่งถือว่าขาดความโปร่งใสและความชัดเจน จึงจำเป็นต้องปรับปรุงแก้ไขบทบัญญัติดังกล่าวให้มีความโปร่งใสและชัดเจนมากขึ้น โดยพิจารณาแนวปฏิบัติของประเทศที่พัฒนาแล้ว

การผ่อนคลายกฎระเบียบที่ไม่จำเป็น (Deregulation) หมายถึง การยกเลิกการควบคุมกำกับดูแลที่ไม่จำเป็นหรือการลดบทบาทของรัฐในการกำกับดูแลอุตสาหกรรม โดยการลดหรือผ่อนคลายเงื่อนไขกฎเกณฑ์ที่ใช้ในการควบคุมกำกับดูแลกิจการในอุตสาหกรรม เพื่อก่อให้เกิดมีการแข่งขันกันอย่างเสรีมากขึ้น โดยระบบตลาดหรือมีประสิทธิภาพมากขึ้น ทั้งนี้ เนื่องจากกฎเกณฑ์การควบคุมกำกับดูแลของรัฐที่มีอยู่อาจไม่มีประสิทธิภาพสอดคล้องกับความต้องการของสังคม แต่อย่างไรก็ตาม ในบางกรณีรัฐอาจไม่ยกเลิกระเบียบกฎเกณฑ์การควบคุมกำกับดูแลทั้งหมด จำเป็นต้องคงการควบคุมกำกับดูแลอุตสาหกรรมในบางรูปแบบไว้ เพื่อคุ้มครองผู้บริโภคจากผลในทางลบที่อาจเกิดจากการแข่งขันอย่างเสรี กล่าวได้ว่าการลดการควบคุมกำกับดูแลเป็นวิธีการหนึ่งหรือส่วนหนึ่งของการปฏิรูปการควบคุมกำกับดูแล