

บทที่ 3

การวิเคราะห์สภาพการจัดระเบียบการขนส่ง และปัญหาหรืออุปสรรคต่อการอนุญาต ประกอบการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกสาธารณะตาม พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522

ในบทนี้จะทำการวิเคราะห์ถึงการจัดระเบียบการประกอบการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกสาธารณะตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 หรือที่เรียกว่า การขออนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถบรรทุกส่วนตัวหรือสิ่งของ ว่า มีสภาพอย่างไร และมีความสอดคล้องกับระบบเศรษฐกิจของประเทศอย่างไร รวมทั้งวิเคราะห์ว่า การอนุญาตประกอบการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกสาธารณะในปัจจุบันมีการใช้เครื่องมือการจัดระเบียบการขนส่ง และการกำกับดูแลกิจการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกอย่างไร และมีปัญหาหรืออุปสรรคที่จะมีผลกระทบต่อระบบโลจิสติกส์ด้านการขนส่งทางถนนของไทย

3.1 สภาพปัญหาที่เกิดขึ้นในการอนุญาตประกอบการขนส่งขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก

เนื่องจากการประกอบการขนส่งขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 นั้น ตามกฎหมายมีอยู่ 3 ประเภท คือ

- 1) การขนส่งขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกประเภทการขนส่งประจำทาง
- 2) การขนส่งขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกประเภทการขนส่งไม่ประจำทาง
- 3) การขนส่งขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกประเภทการขนส่งส่วนบุคคล

แต่ในความเป็นจริงการขนส่งขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกมีการออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งเพียง 2 ประเภท คือ การขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกไม่ประจำทาง กับ การขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกส่วนบุคคล เนื่องจากการขนส่งขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกประเภทการขนส่งประจำทาง ไม่มีการยื่นขอและทางราชการก็ไม่ได้มีการผลักดันให้เกิดการขนส่งประเภทนี้ ซึ่งในส่วนการจัดระเบียบการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกสาธารณะ (ประเภทไม่ประจำทาง) ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 สามารถประมวลสภาพปัญหาได้ดังนี้

3.1.1 ปริมาตรรถบรรทุกที่ใช้ในการขนส่งประเภทส่วนบุคคลมีจำนวนมากกว่าปริมาตรรถบรรทุกที่ใช้ในการขนส่งประเภทไม่ประจำทาง

จากสถิติปริมาณรถบรรทุกในอดีตจนถึงปัจจุบันปรากฏว่า ปริมาตรรถบรรทุกที่ใช้ในการขนส่งประเภทส่วนบุคคลมีจำนวนมากกว่าปริมาตรรถบรรทุกที่ใช้ในการขนส่งประเภทไม่

ประจำทาง หลายเท่าตัวโดยตลอดมา ดังตารางที่ 3.1

ตารางที่ 3.1 จำนวนรถบรรทุกประเภทการขนส่งไม่ประจำทางกับการขนส่งส่วนบุคคล

ปี พ.ศ.	ทั่วประเทศ	ประเภท ไม่ประจำทาง	ประเภท ส่วนบุคคล	ร้อยละของรถประเภท ไม่ประจำทาง
2550	53,165	12,476	40,689	23.46657
2549	56,822	11,107	45,715	19.54701
2548	49,963	12,371	37,592	24.76032
2547	58,280	14,457	43,823	24.80611
2546	46,355	11,051	35,304	23.83993
2545	29,641	5,772	23,869	19.47303
2544	19,189	4,057	15,132	21.14232
2543	17,970	3,581	14,389	19.92766
2542	11,463	2,350	9,113	20.50074
2541	15,378	2,280	13,098	14.82638
2540	49,616	6,881	42,735	13.86851
2539	70,619	8,842	61,777	12.52071
2538	60,918	7,815	53,103	12.82872
2537	45,177	5,070	4,0107	11.22252
2536	38,043	4,690	33,353	12.32815
2535	34,734	4,438	30,296	12.77711
2534	39,264	4,405	34,859	11.21893
	696,597	121,643	574,954	17.46246

ที่มา: กรมการขนส่งทางบก

หากเปรียบเทียบจำนวนใบอนุญาตประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกแบบสะสมระหว่าง การขนส่งประเภทไม่ประจำทางกับประเภทส่วนบุคคล จะพบว่าจำนวนใบอนุญาตประกอบการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกในอดีตจนถึงปัจจุบันปรากฏว่า ใบอนุญาตประกอบการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกที่ใช้ในการขนส่งประเภทส่วนบุคคลมีจำนวนมากกว่าใบอนุญาตประกอบการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกที่ใช้ในการขนส่งประเภทไม่ประจำทาง หลายเท่าตัวโดยตลอดมา ดังตารางที่ 3.2

ตารางที่ 3.2 :จำนวนใบอนุญาตประกอบการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก

ปี พ.ศ.	รวมทั้ง สอง ประเภท	การขนส่งไม่ประจำทาง			การขนส่งส่วนบุคคล			ร้อยละของ ใบอนุญาตไม่ ประจำทาง
		ทั่ว ประเทศ	ส่วนกลาง	ส่วน ภูมิภาค	ทั่ว ประเทศ	ส่วนกลาง	ส่วน ภูมิภาค	
2549	315,150	6,419	1,341	5,078	308,731	16,317	292,414	2.037%
2548	310,487	5,550	1,240	4,310	304,937	16,924	288,013	1.788%
2547	301,877	4,392	1,110	3,282	297,485	16,947	280,358	1.455%
2546	282,040	3,171	1,014	2,157	278,869	16,769	262,100	1.124%
2545	267,134	2,736	932	1,804	264,398	16,723	247,675	1.024%
2544	262,899	2,483	917	1,566	260,416	17,511	242,905	0.944%
2543	268,414	2,343	933	1,410	266,071	18,992	247,079	0.873%
2542	273,606	2,258	948	1,310	271,348	20,670	250,678	0.825%
2541	271,732	2,087	910	1,177	269,645	21,463	248,182	0.768%

ที่มา: กรมการขนส่งทางบก

จากตัวเลขเกี่ยวกับจำนวนรถข้างต้น จะพบว่า จำนวนรถบรรทุกที่จดทะเบียนในรูปแบบการขนส่งไม่ประจำทาง) รั้งข้าง (มีจำนวนน้อยกว่า ประมาณ 5.726569 เท่า ของรถบรรทุกส่วนบุคคล ส่วนจำนวนใบอนุญาตประกอบการขนส่งประเภทการขนส่งไม่ประจำทางจะมีเพียง 2.037% ของใบอนุญาตสองประเภทนี้

การนำประเด็นจำนวนรถระหว่างการขนส่งประเภทไม่ประจำทางกับประเภทส่วนบุคคลมาเปรียบเทียบกัน หรือการเปรียบเทียบจำนวนใบอนุญาตประกอบการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกที่ใช้ในการขนส่งประเภทส่วนบุคคลกับใบอนุญาตประกอบการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกที่ใช้ในการขนส่งประเภทไม่ประจำทางด้วยวัตถุประสงค์เพื่อสะท้อนสภาพปัญหาในการอนุญาตประกอบการขนส่งขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกที่มีมาตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน อันจะนำไปสู่การวิเคราะห์ถึงแนวทางในอนาคตที่จะช่วยให้การอนุญาตประกอบการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกประเภทไม่ประจำทางมีส่วนสำคัญที่จะเสริมศักยภาพของระบบโลจิสติกส์ในด้านการขนส่งสินค้าทางถนน

3.1.2 ปัญหาการนำรถบรรทุกส่วนบุคคลมาใช้ในการรับจ้าง

พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 27 บัญญัติว่า “ใบอนุญาตประกอบการขนส่งมี 4 ประเภท คือ

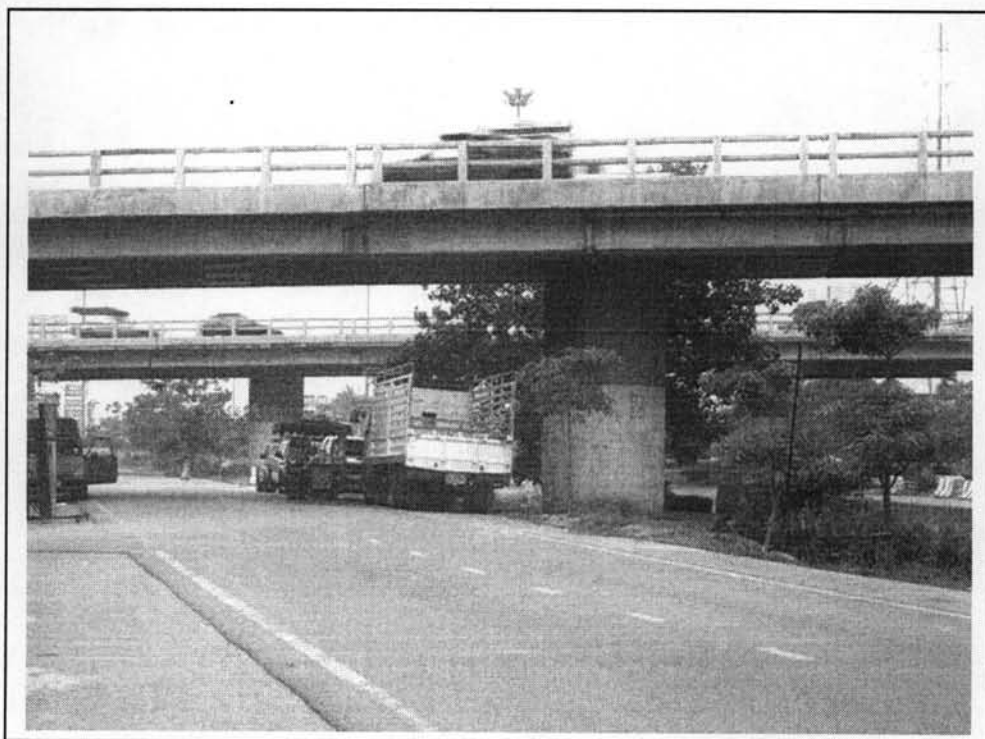
- (1) ใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทาง
- (2) ใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทาง
- (3) ใบอนุญาตประกอบการขนส่งโดยรถขนาดเล็ก
- (4) ใบอนุญาตประกอบการขนส่งส่วนบุคคล

ใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทาง ใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทาง หรือใบอนุญาตประกอบการขนส่งโดยรถขนาดเล็ก ให้ใช้เป็นใบอนุญาตประกอบการขนส่งส่วนบุคคลได้

ห้ามมิให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งใช้รถผิดประเภทตามที่ระบุไว้ข้างต้น เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากนายทะเบียนเป็นครั้งคราว ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางกำหนด”

นั่นหมายความว่า กฎหมายห้ามมิให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งใช้รถผิดประเภท เช่น ห้ามนำรถบรรทุกที่ได้รับอนุญาตให้ใช้ในการขนส่งส่วนบุคคล ไปใช้ในการรับจ้าง แต่โดยข้อเท็จจริงมักจะพบเห็นทั่วไปว่า มีรถบรรทุกส่วนบุคคลจอดตามบริเวณข้างถนนหรือย่านทางแยกแล้วติดป้ายไว้ทำรถว่า “รับจ้าง” หรือ “รับจ้างทั่วไป” แสดงให้เห็นว่า มีการนำรถบรรทุกประเภทส่วนบุคคลมาให้บริการรับจ้างโดยฝ่าฝืนกฎหมายกันอย่างเปิดเผย ซึ่งน่าจะเป็นดัชนีชี้บอกความผิดปกติเกี่ยวกับมาตรการด้านการควบคุมและจัดระเบียบรถบรรทุก

ภาพที่ 3.1 การนำรถบรรทุกประเภทส่วนบุคคลมาให้บริการรับจ้างโดยฝ่าฝืนกฎหมายกันอย่างเปิดเผย



นอกจากนี้ ยังมีเอกสารของทางราชการที่แสดงว่า มีการนำรถบรรทุกประเภทส่วนบุคคลมาให้บริการรับจ้างโดยฝ่าฝืนกฎหมาย ดังปรากฏตามหนังสือกรมการขนส่งทางบก ที่ คค 0301/07329

วันที่ 10 สิงหาคม 2537 และประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง การนำรถยนต์ไปประกอบการขนส่งเพื่อสินจ้างโดยผิดกฎหมาย ลงวันที่ 4 สิงหาคม 2537 (กรีธา สัจวรกาญจน์, 2541:280-282) มีข้อความว่า “ด้วยปัจจุบันปรากฏว่า มีเจ้าของหรือผู้ครอบครองรถ หรือผู้ประกอบการขนส่งนำรถที่จดทะเบียนตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 และ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ไปประกอบการขนส่งเพื่อสินจ้างโดยผิดกฎหมาย ดังนี้ ข้อ 1ข้อ 2 นำรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของ (รถบรรทุกส่วนบุคคลเลขรหัสรถ 80) และรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร (รถโดยสารส่วนบุคคลเลขรหัสรถ 40) ที่จดทะเบียนตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ไปประกอบการขนส่งประจำทางซึ่งการกระทำดังกล่าวเป็นความผิดฐานใช้รถผิดประเภทไปจากที่ได้รับอนุญาตไว้ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับไม่เกินสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ ข้อ 3.....”

ปรีชา ออประเสริฐ(2537: 53) ศึกษาพบว่าปัญหาการแก่งแย่งแข่งขันของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกอย่างไม่ชอบเขตเนื่องจากปัจจุบันมีรถบรรทุกที่จดทะเบียนภายใต้การควบคุมของกรมการขนส่งทางบกเป็นจำนวนมาก แต่ตามข้อเท็จจริงมีประมาณว่ามากกว่าครึ่งหนึ่งของรถบรรทุกดังกล่าวเป็นรถบรรทุกส่วนบุคคลถูกนำมาใช้ในกิจการขนส่งรับจ้าง

ในส่วนนี้จึงทำให้เกิดประเด็นคำถามว่า การอนุญาตประกอบการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก มีข้อบกพร่องอะไรหรือไม่ จึงส่งผลให้เกิดปัญหาการใช้รถอย่างผิดกฎหมายดังกล่าวข้างต้น

3.1.3 การหลบเลี่ยงการจดทะเบียนรถและขออนุญาตประกอบการขนส่งให้ถูกต้อง

เนื่องจากการจดทะเบียนรถบรรทุกสินค้ามีกฎหมายที่เกี่ยวข้องจำนวน 2 ฉบับ คือ 1) พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 และ 2) พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 โดยมีเส้นแบ่งแยกว่า รถบรรทุกแบบไหนจะต้องจดทะเบียนกับกฎหมายฉบับใด ดังนี้

1. รถบรรทุกที่ต้องจดทะเบียนตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มิได้มีการกล่าวไว้โดยตรง แต่ต้องอาศัยการตีความจากมาตรา 5 และมาตรา 4 (9) แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ประกอบกัน ดังนี้

“มาตรา 4 (9) “รถ” หมายความว่า ยานพาหนะทุกชนิดที่ใช้ในการขนส่งทางบกซึ่งเดินด้วยกำลังเครื่องยนต์ กำลังไฟฟ้าหรือพลังงานอื่น และให้หมายความรวมถึงรถพ่วงของรถนั้นด้วย ทั้งนี้ เว้นแต่รถไฟ”

“มาตรา 5 พระราชบัญญัตินี้มิให้ใช้บังคับแก่

- (1) การขนส่งโดยรถยนต์ทหารตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ทหาร
- (2) การขนส่งโดย

(ก) รถยนต์รับจ้างที่บรรทุกผู้โดยสารไม่เกินเจ็ดคน รถยนต์รับจ้างระหว่างจังหวัด ที่บรรทุกผู้โดยสารไม่เกินเจ็ดคน รถยนต์บริการที่บรรทุกผู้โดยสารไม่เกินเจ็ดคน และรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกินเจ็ดคนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์

(ข) รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกินเจ็ดคนแต่ไม่เกินสิบสองคน และรถยนต์ส่วนบุคคลที่มี น้ำหนักไม่เกินหนึ่งพันหกร้อยกิโลกรัมตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ ซึ่งมีได้ใช้ประกอบการขนส่ง เพื่อสินจ้าง

(ค) รถยนต์สามล้อ รถจักรยานยนต์ และรถแทรกเตอร์ ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์

(3) การขนส่งตามที่กำหนดในกฎกระทรวง”

จากบทบัญญัติดังกล่าว จะให้ความหมายเบื้องต้นของรถบรรทุกที่ต้องจดทะเบียนตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ว่า เป็นยานพาหนะทุกชนิดที่ใช้ในการขนส่งทางบกซึ่งเดินด้วยกำลังเครื่องยนต์ กำลังไฟฟ้าหรือพลังงานอื่น แต่ต้องไม่ใช่รถไฟ และต้องไม่ใช่รถยนต์ส่วนบุคคลที่มีน้ำหนักไม่เกิน 1,600 กิโลกรัมตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ ซึ่งมีได้ใช้ประกอบการขนส่ง เพื่อสินจ้าง

ดังนั้น จึงสามารถสรุปได้ว่ารถบรรทุกที่ต้องจดทะเบียนตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 จึงได้แก่

1) รถบรรทุกที่ใช้ประกอบการขนส่ง เพื่อสินจ้าง ไม่ว่าน้ำหนักจะเป็นเท่าใด กับ

2) รถบรรทุกที่มีได้ใช้ประกอบการขนส่งเพื่อสินจ้าง แต่รถนั้นมีน้ำหนักไม่เกินหนึ่งพันหกร้อยกิโลกรัม

2. ส่วนรถบรรทุกที่ต้องจดทะเบียนตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ได้แก่ รถบรรทุกที่มีได้ใช้ประกอบการขนส่งเพื่อสินจ้าง และมีน้ำหนักไม่เกินหนึ่งพันหกร้อยกิโลกรัม

แต่เนื่องจากการจดทะเบียนระหว่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 และ พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มีข้อแตกต่างกัน คือ การจดทะเบียนรถตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 สามารถยื่นขอจดทะเบียนและเสียภาษีได้ทันที แต่การจดทะเบียนรถตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ไม่สามารถยื่นขอจดทะเบียนและเสียภาษีได้โดยตรง ผู้ขอจดทะเบียนจะต้องดำเนินการยื่นขอใบอนุญาตประกอบการขนส่งเสียก่อน ตามนัยมาตรา 23 ซึ่งมีขั้นตอนและใช้เอกสารหลักฐานมากกว่า ดังตารางที่ 3.3

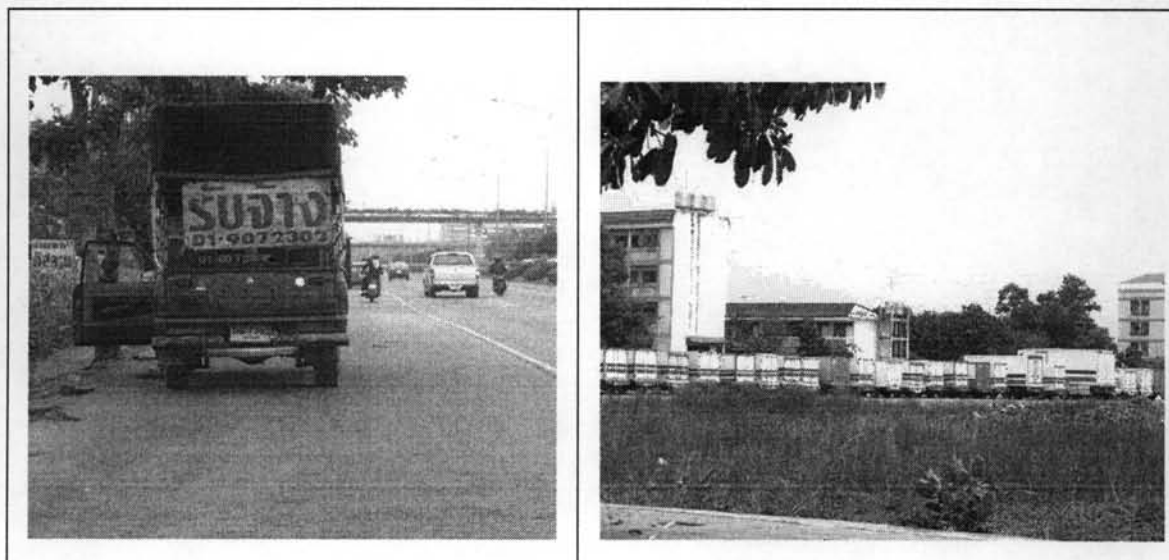
ตารางที่ 3.3 การจดทะเบียนรถกฎหมายว่าด้วยขนส่งทางบกกับกฎหมายว่าด้วยรถยนต์

ลำดับขั้นตอนดำเนินการ	รถตามกฎหมาย ฯ ขนส่งทางบก	รถตามกฎหมาย ฯ รถยนต์
การขออนุญาตประกอบการขนส่ง	มี	ไม่มี
การจดทะเบียนและเสียภาษี - ตรวจสอบสภาพรถ - ชำระค่าธรรมเนียมและค่าภาษีรถประจำปี	มี	มี

จากขั้นตอนดังกล่าวส่งผลให้ประชาชนมีความพยายามหาวิธีการหลีกเลี่ยงการนำรถไปจดทะเบียนตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 โดยปรากฏข้อเท็จจริงดังนี้

1. มีการนำรถบรรทุกที่มีน้ำหนักไม่เกินหนึ่งพันกิโลกรัมที่จดทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ มาใช้ประกอบการขนส่งเพื่อสินจ้าง โดยจอดอยู่ทั่วไปตามริมถนนสายต่างๆ

ภาพที่ 3.2 การนำรถบรรทุกตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ มาใช้รับจ้าง



2. มีการผลิตรถบรรทุกขนาดกำลังในการจดทะเบียนระหว่างพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 กับพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 โดยมีลักษณะอยู่ระหว่างรถปิกอัพ กับรถบรรทุกขนาดกลาง ผู้ผลิตรถบรรทุก เพื่อหลีกเลี่ยงการขอใบอนุญาตประกอบการขนส่งและจดทะเบียนตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 โดยตัวรถเปล่าจะมีน้ำหนักที่อยู่ในเกณฑ์สามารถจดทะเบียนได้ตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 แต่เมื่อประชาชนซื้อ

ไปและได้จดทะเบียนตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 เรียบร้อยแล้ว ก็จะทำการตัดแปลงต่อเติมตัวถังและอุปกรณ์อื่นเข้าไปในภายหลังให้สามารถบรรทุกของให้ได้คราวละมากๆ จนเป็นเหตุให้รถมีน้ำหนักเกินหนึ่งพันหกร้อยกิโลกรัม ซึ่งในความถูกต้องเมื่อตัดแปลงแล้วรถคันดังกล่าวจะต้องยื่นขอจดทะเบียนตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522

ภาพที่ 3.3 และ 3.4 รถบรรทุกขนาดก้ำกึ่งในการจดทะเบียนระหว่างพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 กับพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522



3.1.4 การเสนอแก้ไขพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 (เพิ่มน้ำหนักรถยนต์ส่วนบุคคลให้สูงขึ้นจากเดิมไม่เกิน 1,600 กิโลกรัม เป็นให้สูงกว่า 1,600 กิโลกรัม)

กรมการขนส่งทางบกได้จัดทำแผนพัฒนากฎหมายประจำปีงบประมาณ 2551 โดยได้ยกร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ. และพระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ขึ้น ซึ่งมีประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการศึกษานี้ คือ การเสนอขอเพิ่มน้ำหนักรถยนต์ส่วนบุคคลจากเดิมไม่เกิน 1,600 กิโลกรัม เป็นไม่เกิน 2,200 กิโลกรัม (ข้อสรุปในระดับกรม) โดยมีเหตุผลว่า “เนื่องจากปัจจุบันเทคโนโลยีการผลิตรถได้พัฒนาขึ้นอยู่เสมอ มีผลทำให้น้ำหนักรถยนต์บรรทุกส่วนบุคคลที่กำหนดไว้ไม่เกินหนึ่งพันหกร้อยกิโลกรัมไม่มีความเหมาะสมเกิดข้อขัดข้องในทางปฏิบัติในการรับจดทะเบียน สมควรปรับปรุงน้ำหนักรถยนต์บรรทุกส่วนบุคคลเป็นไม่เกินสามพันห้าร้อยกิโลกรัม จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้”

ความมุ่งหมายของการนำเสนอการแก้ไขกฎหมายดังกล่าวโดยขอเพิ่มน้ำหนักรถยนต์ส่วนบุคคลให้สูงขึ้นจากเดิมไม่เกิน 1,600 กิโลกรัม ไม่เกิน 2,200 กิโลกรัม ก็เพื่อให้สามารถรับจดทะเบียนรถที่มีน้ำหนักเกิน 1,600 กิโลกรัม ตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ได้

ดังนั้น โดยที่รถบรรทุกสินค้าเป็นองค์ประกอบสำคัญของการขนส่งสินค้าทางถนนและการขนส่งทางถนนเป็นการขนส่งที่มีปริมาณการใช้มากที่สุดในระบบโลจิสติกส์ภายในประเทศของประเทศไทย จึงควรที่จะทำการวิเคราะห์ถึงการอนุญาตประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกว่า จะมีส่วนอย่างไรต่อเหตุปัจจัยที่ก่อให้เกิดสภาพการณ์ที่ทำให้รถบรรทุกส่วนบุคคล มีปริมาณมากกว่ารถบรรทุกสาธารณะ ปัจจัยที่ทำให้เกิดขบวนการหลบเลี่ยงการจดทะเบียนรถและการขออนุญาตประกอบการขนส่งให้ถูกต้อง ตลอดจนการหลบเลี่ยงขออนุญาตประกอบการขนส่งให้ถูกต้องตรงตามประเภทการขนส่ง

3.2 วิเคราะห์การใช้เครื่องมือการจัดระเบียบและการกำกับดูแลการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก

เนื่องจากเครื่องมือที่ใช้ในการจัดระเบียบและการกำกับดูแลการขนส่งประกอบด้วย การควบคุมด้านราคา การควบคุมด้านปริมาณ การควบคุมจำนวนผู้ประกอบการ การควบคุมด้านการเงินการคลัง และการควบคุมด้านอื่นๆ ดังที่กล่าวไว้ในบทที่ 2 ดังนั้น ในบทนี้จะทำการวิเคราะห์การอนุญาตประกอบการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกของไทย ว่ามีการใช้เครื่องมือการจัดระเบียบและการกำกับดูแลการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกข้างต้นอย่างไร

3.2.1 เครื่องมือการด้านการควบคุมจำนวนผู้ประกอบการ (Entry Control)

การควบคุมจำนวนผู้ประกอบการ(Entry Control) เป็นเครื่องมือการจัดระเบียบอย่างหนึ่งที่รัฐต้องการควบคุมมิให้จำนวนผู้แข่งขันในอุตสาหกรรมมีมากเกินไปจนเกิดการแข่งขันแย่งลูกค้าหรือตัดราคากันอันเป็นเหตุให้เกิดภาวะอุปทานส่วนเกิน (Excess Supply) จนเกิดความเสียหายต่อระบบเศรษฐกิจโดยรวม อีกทั้งป้องกันการจัดสรรทรัพยากรที่ไร้ประสิทธิภาพและรักษาผลประโยชน์ของประเทศ การควบคุมประเภทนี้เป็นที่นิยมอย่างแพร่หลายในกิจการขนส่งที่ต้องมีการลงทุนสูงมาก อาทิ อุตสาหกรรมรถไฟ ธุรกิจการบิน เป็นต้น

สำหรับการประกอบกิจการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก แม้จะเป็นธุรกิจที่การลงทุนไม่สูงเมื่อเทียบกับรถไฟหรือการบิน แต่ในทางทฤษฎีก็อยู่ในเกณฑ์ที่รัฐต้องการควบคุมมิให้มีการแข่งขันกันมากเกินไป หรือที่เรียกว่า การแข่งขันเชิงทำลาย เพื่อมิให้เกิดการสูญเสียทางเศรษฐกิจ อนึ่ง หากพิจารณาพระราชบัญญัติกิจการขนส่งทางบก พ.ศ .2522 จะพบว่า คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง เป็นองค์กรที่มีอำนาจในการกำหนดนโยบายและควบคุมกำกับดูแลการแข่งขันในกิจการขนส่ง เพราะคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางมีอำนาจในการกำหนดโครงสร้างตลาด โดยการกำหนดลักษณะของการขนส่ง จำนวนผู้ประกอบการ เส้นทาง จำนวนรถ และเงื่อนไขใบอนุญาตประกอบการขนส่ง โดยมีบทบัญญัติที่ให้อำนาจแก่คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางในการควบคุมจำนวนผู้ประกอบการ ดังนี้

3.2.1.1 คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางมีอำนาจและหน้าที่กำหนดจำนวนผู้ประกอบการขนส่ง และจำนวนรถสำหรับการขนส่งไม่ประจำทาง ในเขตกรุงเทพมหานคร ระหว่างจังหวัด และระหว่างประเทศ ตามนัยมาตรา19 (3) ความว่า

“มาตรา19 ให้คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางมีอำนาจและหน้าที่ดังต่อไปนี้

(3) กำหนดจำนวนผู้ประกอบการขนส่งและจำนวนรถสำหรับการขนส่งไม่ประจำทางในเขตกรุงเทพมหานคร ระหว่างจังหวัด และระหว่างประเทศ”

3.2.1.2 คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกประจำจังหวัด มีอำนาจและหน้าที่กำหนดกำหนดจำนวนผู้ประกอบการขนส่ง และจำนวนรถสำหรับการขนส่งไม่ประจำทาง ตามนัยมาตรา20 (2) ความว่า

“มาตรา 20 ให้คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกประจำจังหวัด มีอำนาจและหน้าที่ภายในเขตจังหวัด ดังต่อไปนี้

(2) กำหนดจำนวนผู้ประกอบการขนส่ง และจำนวนรถสำหรับการขนส่งไม่ประจำทาง”

โดยในทางปฏิบัติ คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางและกรมการขนส่งทางบกได้เคยใช้อำนาจนี้ดำเนินการแก่การขออนุญาตประกอบการขนส่งด้วยรถโดยสารไม่ประจำทางดังนี้

1. ตำรวจและศึกษาจำนวนรถโดยสารไม่ประจำทางที่เหมาะสมของแต่ละจังหวัดทั่วประเทศ เพื่อใช้เป็นฐานอ้างอิงในการกำหนดจำนวนรถที่จะขออนุญาตประกอบการขนส่งด้วยรถโดยสารไม่ประจำทาง

2. มีการนำผลการสำรวจข้างต้นมาใช้ประกอบการพิจารณาอนุญาตประกอบการขนส่งด้วยรถโดยสารไม่ประจำทางโดยถือเป็นเกณฑ์ว่า จำนวนรถโดยสารไม่ประจำทางที่เหมาะสมที่จะอนุญาตในจังหวัดหนึ่งๆ ไม่ควรเกินจำนวนรถที่เหมาะสมตามผลการศึกษาของจังหวัดนั้นๆ มาจนกระทั่งถึงปี 2543 ปรากฏว่า จำนวนรถที่ขอใช้ในการประกอบการขนส่งด้วยรถโดยสารไม่ประจำทางของหลายจังหวัด มีจำนวนสูงขึ้นเรื่อยๆจนเกินกว่าจำนวนรถที่เหมาะสมที่ทำการศึกษาไว้ข้างต้น ขณะที่ประชาชนมายื่นขออนุญาตประกอบการขนส่งด้วยรถโดยสารไม่ประจำทางเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ แต่ทางราชการก็มีได้ทำการศึกษาความต้องการหรือจำนวนรถที่เหมาะสม เสียใหม่ ในที่สุด เพื่อลดปัญหาข้อขัดแย้งระหว่างข้อเท็จจริงที่จำนวนรถสะสมมีสูงเกินกว่าจำนวนรถที่เหมาะสมตามผลการศึกษาข้างต้น ทางราชการจึงยุติการนำผลการสำรวจข้างต้นมาใช้ประกอบการพิจารณาอนุญาตประกอบการขนส่งด้วยรถโดยสารไม่ประจำทาง ตั้งแต่นั้นเป็นต้นมา

ส่วนจำนวนที่เหมาะสมของรถบรรทุกสินค้า กรมการขนส่งทางบกไม่มีการศึกษาไว้แต่อย่างใด การอนุญาตประกอบการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกไม่ประจำทางจึงเป็นการอนุญาตแบบไม่มีการจำกัดจำนวนรวมของรถทั่วประเทศ แต่จะขึ้นอยู่กับจำนวนที่ผู้ยื่นขออนุญาตแสดงความประสงค์โดยมีหลักฐานความจำเป็นความต้องการใช้รถมาแสดงต่อเจ้าหน้าที่

ดังนั้น เมื่อการอนุญาตประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกสินค้าเป็นการอนุญาตแบบไม่มีการจำกัดจำนวนรวมของรถทั่วประเทศ จึงถือได้ว่าไม่มีการใช้เครื่องมือการจัดระเบียบเกี่ยวกับการควบคุมจำนวนผู้ประกอบการ(Entry Control) ของการอนุญาตประกอบการขนส่งสินค้าไม่ประจำทางด้วยรถบรรทุกแต่อย่างใด

3.2.2 เครื่องมือการด้านการควบคุมด้านราคา (Price Control)

การควบคุมด้านราคา เป็นการที่รัฐกำหนดกฎเกณฑ์ของราคาค่าบริการที่ธุรกิจขนส่งจะเรียกเก็บจากผู้ใช้บริการ เพื่อป้องกันมิให้ธุรกิจค้ากำไรเกินควรหรือป้องกันการขาดทุนจากการดำเนินงาน ซึ่งถือเป็นหัวใจของการควบคุมการตั้งราคาของกิจการสาธารณูปโภคเนื่องจากในระบบ

เศรษฐกิจของประเทศไทย การขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกแม้จะมีความสำคัญต่อระบบเศรษฐกิจ แต่ก็มีค่าใช้จ่ายสาธารณูปโภคหรือกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่มีความสำคัญต่อประชากรในระดับที่ต้องจัดการโดยรัฐ เช่น กิจการไฟฟ้า ประปา เป็นต้น หากแต่เป็นเพียงกิจการทั่วไปในระบบเศรษฐกิจของประเทศไทยที่ภาคเอกชนสามารถเข้ามาดำเนินการได้ ดังนั้น เมื่อระบบเศรษฐกิจประเทศไทยจึงจัดเข้าอยู่ในลักษณะระบบเศรษฐกิจแบบผสม โดยมีเอกชนเป็นผู้ดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจเป็นส่วนใหญ่ได้อย่างเสรี และรัฐเป็นผู้ควบคุมให้เกิดความเป็นธรรมและดำเนินกิจกรรมเฉพาะที่สำคัญ ๆ เท่านั้น แนวทางที่ภาครัฐจะทำการกำหนดราคาค่าขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก จึงไม่สอดคล้องกับระบบเศรษฐกิจแบบผสมของประเทศไทย เพราะในระบบเศรษฐกิจแบบผสมนั้น เอกชนจะผู้เป็นเจ้าของปัจจัยการผลิตและดำเนินกิจการทางผลิตภายใต้การแข่งขันอย่างเสรีโดยผ่าน “กลไกราคา”

การกำหนดอัตราค่าขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มีบทบัญญัติที่ให้อำนาจแก่ภาครัฐที่จะกำหนดอัตราค่าขนส่งและค่าบริการอย่างอื่นในการขนส่งได้ ได้แก่

1. คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางมีอำนาจและหน้าที่ กำหนดอัตราค่าขนส่งและค่าบริการอย่างอื่นในการขนส่ง ตามนัยมาตรา 19 (6)
2. คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกประจำจังหวัด มีอำนาจและหน้าที่ กำหนดอัตราค่าขนส่งและค่าบริการอย่างอื่นในการขนส่ง ภายในเขตจังหวัด ตามนัยมาตรา 20 (4)

ซึ่งเมื่อมีการกำหนดอัตราค่าขนส่งอย่างไรแล้ว ผู้ประกอบการขนส่งมีหน้าที่ต้องจัดเก็บตามอัตรานั้นๆ ทั้งนี้ตามนัยมาตรา 38 ซึ่งบัญญัติว่า “ห้ามมิให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง เพิ่ม ลด หรือยกเว้นค่าขนส่งหรือค่าบริการอย่างอื่นในการขนส่ง เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากคณะกรรมการ” หากฝ่าฝืนจะมีความผิดตามมาตรา 135 ซึ่งบัญญัติว่า “ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 38 ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองหมื่นบาท”

โดยในทางปฏิบัติของการกำหนดอัตราค่าขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกนั้น คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางได้อาศัยอำนาจตามมาตรา 19 (6) แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ออกประกาศกำหนดใหม่และปรับปรุงอัตราค่าขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก มาแล้วหลายครั้ง ดังเช่น

1. ประกาศคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง เรื่อง กำหนด(ปรับปรุง) อัตราค่าขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก 6 ล้อ (ยกเว้นกรุงเทพมหานคร) อัตราค่าขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก 10 ล้อ และกำหนดค่าบริการในการขนส่งสินค้ามูลค่าสูง ลงวันที่ 5 เมษายน 2527 มีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 1 พฤษภาคม 2527 เป็นต้นไป (กรีธา สัจวรกาญจน์, 2531: 208-209) โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1) อัตราค่าขนส่ง (ขั้นสูง)

ลักษณะทาง	อัตราค่าขนส่ง (ขั้นสูง)			
	6ล้อ(ยกเว้นเขต กทม.)		10ล้อ	
	เหมาคัน (บาท/กม.)	ต่อหน่วย (บาท/ตัน/กม.)	เหมาคัน (บาท/กม.)	ต่อหน่วย (บาท/ตัน/กม.)
ทางราบ	6.5353	1.3071	8.3996	0.8400
ทางเนิน	7.6303	1.5261	9.7197	0.9720
ทางภูเขา	9.2727	1.8545	11.6998	1.1700
ทางลูกรัง	7.8356	1.5671	9.9672	0.9967
ทางดิน	9.4644	1.8927	11.9309	1.1931

สำหรับการขนส่งสินค้าด้วยรถลากจูง ซึ่งประกอบด้วยรถพ่วงและรถกึ่งพ่วงนั้น ให้ใช้อัตราเดียวกับอัตราค่าขนส่งด้วยรถบรรทุก 10 ล้อ

2) อัตราค่าบริการสำหรับขนส่งสินค้ามูลค่าสูง เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมระหว่างผู้ขนส่งและผู้ส่งเกี่ยวกับการชดใช้ค่าเสียหายกรณีสินค้าที่รับทำการขนส่งเกิดความเสียหาย โดยให้ใช้ตามอัตราดังต่อไปนี้

- (1) สินค้าลักษณะส่งห่อวัตถุควน ราคาสินค้าที่ประเมินมากกว่า 5,000บาท มูลค่าสินค้าส่วนที่เกินราคาประเมินคิดค่าบริการอัตราร้อยละ0.25
- (2) สินค้าลักษณะเหมาคันรถบรรทุก 6 ล้อ และรถบรรทุก 10 ล้อ และรถตู้ที่ราคาสินค้าที่ประเมินมากกว่า 100,000 บาท มูลค่าสินค้าส่วนที่เกินราคาประเมินคิดค่าบริการอัตราร้อยละ0.30
- (3) สินค้าลักษณะเหมาคัน รถบรรทุกของหนัก เช่น รถลากจูง ราคาสินค้าที่ประเมินมากกว่า 300,000 บาท มูลค่าสินค้าส่วนที่เกินราคาประเมินคิดค่าบริการอัตราร้อยละ0.35 ”

โทษการฝ่าฝืนการเก็บค่าขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกเกินกว่าที่ทางราชการกำหนด มีบทกำหนดโทษไว้ในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ดังนี้

“มาตรา32 ในการออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทาง ให้นายทะเบียนโดยอนุมัติของคณะกรรมการกำหนดเงื่อนไขไว้ในใบอนุญาตเกี่ยวกับ

- (7) อัตราค่าขนส่งและค่าบริการอย่างอื่นในการขนส่ง”

“มาตรา 131 ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งผู้ใดไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดตาม มาตรา 31 (2) (3) (4) (5) (6) (7) (8) (9) (10) (11) (12) (13) (14) หรือ (15) หรือในอนุมาตราหนึ่งอนุมาตราใดตามมาตรา 32 มาตรา 33 หรือมาตรา 34 หรือไม่ปฏิบัติตามกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา 35 หรือมาตรา 36 ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าหมื่นบาท”

จากตัวอย่างตามประกาศดังกล่าว จะพบว่า การคิดค่าขนส่งมีปัจจัยเกี่ยวข้องมากมาย จนยากที่ประชาชนจะทำความเข้าใจและนำไปใช้ปฏิบัติ และในทางปฏิบัติไม่มีการจัดเก็บค่าขนส่งสินค้าตามที่ทางราชการกำหนดขึ้น และทางราชการก็ไม่สามารถที่จะติดตามบังคับใช้กฎหมายดังกล่าวได้ จนในเวลาต่อมา คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง ก็ได้ยกเลิกประกาศทั้งสองฉบับดังกล่าว โดยออกประกาศคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง เรื่อง ยกเลิกการกำหนดอัตราค่าขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก ลงวันที่ 16 กันยายน 2548 โดยมีเหตุผลในการยกเลิกว่า

“บัดนี้ คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางได้พิจารณาแล้วเห็นว่าการกำหนดอัตราค่าขนส่งไม่สามารถทำได้โดยมีประสิทธิภาพ เนื่องจากการตกลงระหว่างผู้ว่าจ้างและผู้รับจ้างโดยตรงและโดยสภาพข้อเท็จจริงเห็นว่ามีผู้ให้บริการที่เพียงพอ ทำให้เป็นตลาดที่มีการแข่งขันในด้านคุณภาพและการบริการได้ โดยกลไกตลาดจะทำให้ค่าขนส่งอยู่ในระดับที่เหมาะสม ซึ่งจะส่งผลดีต่อภาพรวมของการขนส่งด้วยรถบรรทุก ดังนั้น เพื่อให้สอดคล้องกับข้อเท็จจริงในปัจจุบัน คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางจึงอาศัยอำนาจตามความใน มาตรา (6)19 แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ประกอบกับมติคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง ในการประชุมครั้งที่ 13 / 2548 เมื่อวันที่ 28 มกราคม 2548 อนุมัติให้ยกเลิกการกำหนดอัตราค่าขนส่งด้วยรถบรรทุกดังกล่าว และให้การกำหนดอัตราค่าขนส่งด้วยรถบรรทุกเป็นไปตามข้อตกลงราคา ระหว่างผู้ประกอบการขนส่งและผู้ว่าจ้างตามกลไกตลาด จนกว่าคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางจะพิจารณากำหนดอัตราค่าขนส่งด้วยรถบรรทุกใหม่ต่อไป”

อนึ่ง การประกาศยกเลิกอัตราค่าขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกดังกล่าวของคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางข้างต้น อาจเป็นเครื่องยืนยันได้อย่างเพียงส่วนหนึ่งว่า ประเทศไทยควรให้ราคาค่าขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกเป็นไปตามกลไกตลาด เพราะการขนส่งสินค้ามีความยุ่งยาก โดยมีปัจจัยเกี่ยวข้องกับการกำหนดอัตราค่าขนส่งหลายอย่างไม่ว่าประเภทหรือชนิดสินค้า ปริมาตรหรือน้ำหนักของสินค้า ราคาน้ำมัน แต่อย่างไรก็ตาม ยังมีตัวอย่างที่สำคัญ สามารถอ้างอิงและยืนยันหลักการของกลไกตลาด คือ การยกเลิกอัตราค่าขนส่งผู้โดยสารด้วยรถโดยสารไม่ประจำทาง ซึ่งการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถโดยสารไม่ประจำทาง จัดได้ว่ามีกลวิธีที่จะกำหนดค่าโดยสารได้ไม่ยุ่งยากเพราะมีการขนส่งคนแบบเช่าเหมาทั้งคันเท่านั้น แต่ในปี พ.ศ. 2543 คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางก็ได้ออกประกาศคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง เรื่อง

ยกเลิกอัตราค่าขนส่งในการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถโดยสาร ลงวันที่ 29 พฤศจิกายน พ.ศ. 2543 (กรีธา สัจวรกาญจน์, 2544: 211) โดยมีเหตุผลว่า

“ตามที่ได้มีประกาศคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง ฉบับลงวันที่ 25 ธันวาคม 2523 กำหนดอัตราค่าขนส่งในการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถโดยสาร ขึ้น นั้น บัดนี้ คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง ได้พิจารณาแล้วเห็นว่าอัตราค่าขนส่งในการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถโดยสารที่กำหนดไว้ไม่สอดคล้องกับต้นทุนการประกอบการขนส่งในปัจจุบัน ประกอบกับการคิดค่าขนส่งในการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถโดยสาร จะกำหนดจากข้อตกลงราคาระหว่างผู้ประกอบการขนส่งกับผู้ว่าจ้าง ซึ่งเป็นไปตามกลไกตลาด ดังนั้น เพื่อให้สอดคล้องกับข้อเท็จจริงในการประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถโดยสารในปัจจุบัน คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง จึงอาศัยอำนาจตามความในมาตรา (6)19 แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ประกอบกันมติคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง ในการประชุมครั้งที่ 2543/18 เมื่อวันที่ 26 กันยายน 2543 อนุมัติให้ยกเลิกอัตราค่าขนส่งในการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถโดยสารตามประกาศคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง ฉบับลงวันที่ 25 ธันวาคม 2523 และให้อัตราค่าขนส่งในการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถโดยสาร เป็นไปตามข้อตกลงราคาระหว่างผู้ประกอบการขนส่ง และผู้ว่าจ้างตามกลไกตลาดจนกว่าคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางจะพิจารณากำหนดอัตราค่าขนส่งในการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถโดยสาร ใหม่ต่อไป”

ดังนั้น เมื่อปัจจุบันไม่มีอัตราค่าขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกที่กำหนดขึ้น โดยทางราชการ ทั้งการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถโดยสาร และด้วยรถบรรทุก จึงสามารถสรุปได้ว่า เครื่องมือการจัดระเบียบการขนส่งเกี่ยวกับการควบคุมด้านราคา) Price Control) แม้จะมีกำหนดไว้ในกฎหมาย และเคยมีการนำมาใช้ในอดีต แต่ในปัจจุบันได้ถูกยกเลิกไปเพราะไม่สอดคล้องกับข้อเท็จจริงที่ราคาค่าขนส่งจะต้องเป็นไปตามกลไกตลาดตามระบบเศรษฐกิจแบบผสมของประเทศนั่นเอง

3.2.3 เครื่องมือการด้านการควบคุมด้านปริมาณ (Quantity Control)

การควบคุมด้านปริมาณ (Quantity Control) อาจใช้ควบคู่กับการควบคุมด้านราคาก็ได้ หรือไม่ใช่ควบคู่กันก็ได้ การขนส่งทางถนน รัฐออกกฎระเบียบมาบังคับใช้ เช่น การห้ามรถบรรทุกน้ำหนักเกิน มาตรฐานที่กำหนดการห้ามรถยนต์นั่งส่วนบุคคลบรรทุกผู้โดยสารเกินจำนวนที่กำหนด ฯลฯ ซึ่งถือเป็นการควบคุมด้านปริมาณเพื่อรักษาสภาพการใช้งานและความปลอดภัยบนท้องถนน

จากการตรวจสอบพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522. พบว่า มาตรา 32 บัญญัติว่า “ในการออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทาง ให้นายทะเบียนโดยอนุมัติของ

คณะกรรมการกำหนดเงื่อนไขไว้ในใบอนุญาตเกี่ยวกับ อนุมาตรา(3) จำนวนที่นึ่ง เกณฑ์ น้ำหนักบรรทุกและวิธีการบรรทุก”

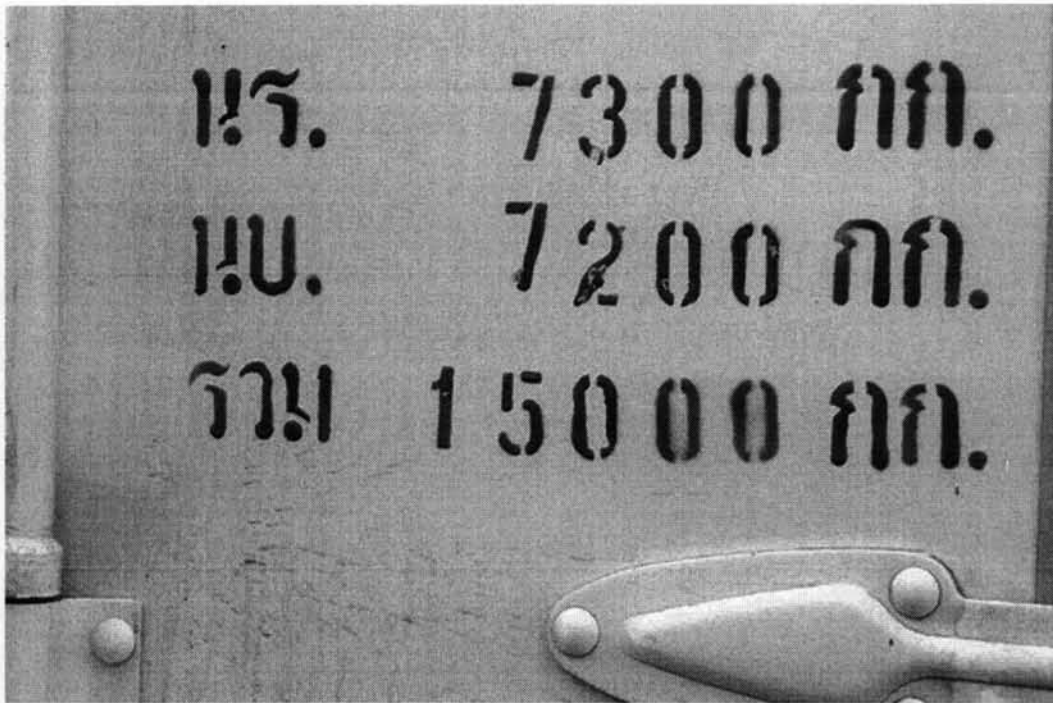
มาตรา 131 ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งผู้ใดไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนด ตาม มาตรา 31 (2) (3) (4) (5) (6) (7) (8) (9) (10) (11) (12) (13) (14) หรือ (15) หรือในอนุมาตราหนึ่ง อนุมาตราใดตามมาตรา 32 มาตรา 33 หรือมาตรา 34 หรือไม่ปฏิบัติตามกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา 35 หรือมาตรา 36 ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าหมื่นบาท

จากบทบัญญัติข้างต้น สามารถสรุปได้ว่า การประกอบการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มีเครื่องมือการจัดระเบียบการขนส่งเกี่ยวกับการควบคุมด้านปริมาณ (Quantity Control) ในมิติของการกำหนดเงื่อนไขไว้ในใบอนุญาตเกี่ยวกับ (3) จำนวนที่นึ่ง เกณฑ์น้ำหนักบรรทุกและวิธีการบรรทุก” และในการออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทาง กฎหมายให้นายทะเบียนได้กำหนดเงื่อนไขตามมาตรา 32 (3) เกี่ยวกับ “จำนวนที่นึ่ง เกณฑ์น้ำหนักบรรทุกและวิธีการบรรทุก” ไว้ในใบอนุญาตว่า

1. “ก) รถที่นำมาใช้ในการขนส่งแต่ละคันเมื่อบรรทุกสัตว์และสิ่งของต้องมี น้ำหนักรวมกันไม่เกินเกณฑ์ที่ทางราชการกำหนด” โดยในข้อเท็จจริงปรากฏการใช้เครื่องมือ ดังกล่าวจะกระทำโดยการนำตัวเลขน้ำหนักรถ น้ำหนักบรรทุก และน้ำหนักรวมที่แสดงขีด ความสามารถในการบรรทุกของรถแต่ละคันที่ตรวจวินิจฉัยพบในชั้นตรวจสอบสภาพ มาพ่นกำกับไว้ ที่ข้างตัวรถ ดังภาพที่ 3.5 และ 3.6

ภาพที่ 3.5 และ 3.6 การพ่นตัวเลขน้ำหนักรถ น้ำหนักบรรทุก และน้ำหนักรวมไว้ที่ข้างตัวรถ





ส่วนในการนำไปบังคับใช้งานจริง กรมการขนส่งทางบกไม่มีด่านชั่งน้ำหนักจึงไม่สามารถตรวจสอบได้ว่า รถบรรทุกสินค้าคันที่วิ่งผ่านด่าน มีการบรรทุกสินค้าโดยมีน้ำหนักเกินกว่าที่พนักำกับไว้ด้านข้างรถที่ทางราชการกำหนดไว้หรือไม่

นอกจากนี้ ยังมีกฎหมายฉบับอื่นที่ใช้ในการควบคุมน้ำหนักการบรรทุกของรถบรรทุกสินค้า ได้แก่ พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 อันเป็นการควบคุมการบรรทุกสินค้าเกินน้ำหนักที่กฎหมายกำหนด พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ควบคุมพื้นที่หรือกำหนดพื้นที่ห้ามรถบรรทุกสินค้าเข้าไปในช่วงเวลาที่กำหนด

2. “ข) วิธีการบรรทุกให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางกำหนด” จากการตรวจสอบปรากฏว่า คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง ได้กำหนดหลักเกณฑ์วิธีการบรรทุกไว้ในประกาศคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง เรื่อง กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับวิธีการบรรทุก เพื่อกำหนดไว้เป็นเงื่อนไขในใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของ ลงวันที่ 2 กันยายน 2533 (กรีธา สัจวรกาญจน์, 2536: 194) มีสาระสำคัญ 2 ประการ คือ

1. ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของ ต้องใช้รถบรรทุกของให้ตรงตามลักษณะการใช้งานของแต่ละลักษณะตามที่กำหนดไว้
2. ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของ ต้องจัดให้มีสิ่งป้องกันและระมัดระวัง ควบคุมดูแลมิให้สัตว์หรือสิ่งของที่บรรทุกตกหล่น รั่วไหล สังกัด ส่องแสงสะท้อน หรือปลิวไปมา อันอาจก่อเหตุ

เคื่อดร้อน ราคาคง ทำให้ทางสกปรกเปรอะเปื้อน ทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยแก่ประชาชน หรือก่อให้เกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน

ทั้งนี้ เนื่องจากการออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งจะออกให้ผู้ประกอบการรายหนึ่งเพียงฉบับเท่านั้น แต่สามารถมีจำนวนรถเป็นของตนเองได้โดยไม่จำกัดจำนวน โดยขึ้นอยู่กับปริมาณงานที่นำมาแสดงเป็นหลักฐานประกอบการขอมิรด การกำหนดเงื่อนไขดังกล่าวจึงกำหนดแบบรวมๆ ใช้ได้กับรถทุกคันที่อยู่ในใบอนุญาตประกอบการฉบับนั้นๆ ซึ่งหากมีการฝ่าฝืนจะส่งผลให้มีความผิดตามมาตรา 131 ข้อหาไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดตามอนุมาตราหนึ่งอนุมาตราใดตามมาตรา 32 (การขนส่งไม่ประจำทาง) หรือมาตรา 34 (การขนส่งส่วนบุคคล) ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าหมื่นบาท

ดังนั้น จึงอาจเรียกได้ว่า เครื่องมือการจัดระเบียบการขนส่งเกี่ยวกับการควบคุมด้านปริมาณ (Quantity Control) ในการประกอบการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 โดยผ่านช่องทางทางเงื่อนไขไว้ในใบอนุญาตเกี่ยวกับ เกณฑ์น้ำหนักบรรทุกและวิธีการบรรทุก นั้น ในด้านการปฏิบัติของกรมการขนส่งทางบกยังไม่มีผลในทางปฏิบัติเนื่องจากกรมการขนส่งทางบกไม่มีด่านชั่งน้ำหนักจึงไม่สามารถตรวจสอบน้ำหนักบรรทุกสินค้าคันที่วิ่งผ่านจุดตั้งด่าน ว่า มีการบรรทุกสินค้าโดยมีน้ำหนักเกินกว่าที่พิกัดกับไว้ด้านข้างรถที่ทางราชการกำหนดไว้หรือไม่

3.2.4 เครื่องมือการด้านการควบคุมด้านการเงินการคลัง

การควบคุมด้านการเงินการคลัง มักใช้ในกรณีที่รัฐบาลต้องการควบคุม หรือให้การส่งเสริมกิจการใดกิจการหนึ่งเป็นพิเศษ ซึ่งรัฐอาจเข้ามามีส่วนเกี่ยวข้องในการเอื้อประโยชน์ต่อกิจการขนส่งด้วยการค้ำประกันเงินกู้ ให้เงินกู้อุดหนุน ให้สินเชื่อดอกเบี้ยต่ำ ลดภาษีนำเข้าอุปกรณ์ ลดภาษีน้ำมันเชื้อเพลิง และอื่นๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ในกิจการขนส่งที่มีความสำคัญต่อเศรษฐกิจและการเดินทางของประชาชน เช่น กิจการพาณิชย์นาวี กิจการการรถไฟ เป็นต้น

อย่างไรก็ตาม แม้การขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกจะมีความสำคัญต่อระบบเศรษฐกิจ แต่เนื่องจากเป็นกิจการที่รัฐเปิดให้เอกชนเป็นผู้ดำเนินการและมีการแข่งขันกันอย่างเสรี รัฐจึงไม่เข้ามามีส่วนเกี่ยวข้องในการเอื้อประโยชน์ต่อกิจการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกโดยตรง ไม่ว่า ด้วยการค้ำประกันเงินกู้ ให้เงินกู้อุดหนุน ให้สินเชื่อดอกเบี้ยต่ำ ลดภาษีนำเข้าอุปกรณ์ ฯลฯ แต่จะช่วยเหลือบ้างเป็นครั้งคราว เช่น การชดเชยราคาน้ำมันเชื้อเพลิงในปี พ.ศ. 2543 ให้แก่ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของ

3.2.5 การควบคุมด้านอื่น

การควบคุมด้านอื่น ที่สำคัญได้แก่ คุณภาพการให้บริการขนส่งที่ธุรกิจเสนอต่อผู้บริโภค รัฐบาลจะเข้ามาจัดระเบียบเพื่อสร้างหลักประกัน สร้างความเชื่อถือการของการบริการ และสร้างความมั่นใจได้ว่า บริการขนส่งมีความปลอดภัยเพียงพอ โดยให้หน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องจัดทำมาตรฐานคุณภาพขั้นต่ำที่ผู้ให้บริการต้องจัดให้มี เช่น การสอบใบอนุญาตขับขี่ การตรวจสภาพรถยนต์ การบังคับให้ผู้โดยสารต้องสวมเข็มขัดนิรภัย ฯลฯ

อย่างไรก็ตาม การควบคุมด้านคุณภาพเป็นสิ่งที่ละเอียดอ่อนและวัดได้ยาก เมื่อเปรียบเทียบกับ การควบคุมด้านราคาและปริมาณที่มีลักษณะเป็นรูปธรรมมากกว่า แต่คุณภาพบางอย่างก็สามารถวัดได้ เช่นคุณภาพการให้บริการของสายการบินอาจวัดได้จากความตรงต่อเวลา ความปลอดภัย ขนาดความกว้างของที่นั่ง ความฉับไวในการให้บริการบนเครื่องบิน และความรวดเร็วในการกระเป๋าสัมภาระ เป็นต้น ซึ่งโดยหลักทั่วไปแล้ว หน่วยงานของรัฐจะพยายามคัดเลือกเกณฑ์เหล่านี้ให้ได้ก่อน แล้วจึงค่อยวิเคราะห์ ประเมิน และจัดทำรายละเอียด ของการควบคุมคุณภาพเหล่านี้ในภายหลัง นอกจากคุณภาพแล้ว ตัวแปรสำคัญอีกตัวหนึ่งที่รัฐบาลนานาชาติเข้ามาควบคุม คือ การจัดระเบียบด้านการลงทุน โดยรัฐจะเข้ามาแทรกแซงในกระบวนการผลิตและการขนส่ง อาทิ ประเภทเทคโนโลยีที่ใช้ ประเภทวัสดุคิบัที่ใช้ เงินลงทุน และประสิทธิภาพของทีมงานบริหาร เป็นต้น

3.2.6 การกำกับดูแลโดยเงื่อนไขและหลักเกณฑ์ในใบอนุญาต

โดยที่พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 32 ได้บัญญัติให้ในการออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทาง ให้นายทะเบียนโดยอนุมัติของคณะกรรมการกำหนดเงื่อนไขไว้ในใบอนุญาตเกี่ยวกับ

- (1) จำนวนรถที่ต้องใช้ในการประกอบการขนส่ง
- (2) ลักษณะ ชนิด และขนาดของรถและเครื่องหมายของผู้ประกอบการขนส่ง ที่ต้องให้ปรากฏประจำรถทุกคัน
- (3) จำนวนที่นั่ง เกณฑ์น้ำหนักบรรทุกและวิธีการบรรทุก
- (4) จำนวนผู้ประจำรถ
- (5) ที่องที่ทำการขนส่ง
- (6) มาตรฐานบริการในการประกอบการขนส่ง
- (7) อัตราค่าขนส่งและค่าบริการอย่างอื่นในการขนส่ง
- (8) สถานที่หยุดและจอดเพื่อขนถ่ายคน สัตว์ หรือสิ่งของ
- (9) สถานที่เก็บ ช่อม และบำรุงรักษารถ

(10) เงื่อนไขอื่นที่กำหนดในกฎกระทรวง

และในการออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกไม่ประจำทาง นายทะเบียนก็มีหน้าที่นำเงื่อนไขข้างต้นมากำหนดไว้ในใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ดังนั้น จึงสมควรที่จะทำการวิเคราะห์การกำกับดูแลโดยเงื่อนไขในใบอนุญาตประกอบการขนส่งว่า มีสภาพอย่างไร

3.2.6.1. เงื่อนไขเกี่ยวกับจำนวนรถที่ต้องใช้ในการประกอบการขนส่ง

การกำหนดเงื่อนไขจำนวนรถที่ต้องใช้ในการประกอบการขนส่งมีเจตนารมณ์ให้ผู้ประกอบการแต่ละรายมีรถในกิจการตามจำนวนเท่าที่จำเป็นและเพียงพอต่อการใช้งานในการพิจารณาอนุญาตประกอบการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกไม่ประจำทาง คณะอนุกรรมการฯ จะใช้หลักในการพิจารณาอนุมัติจำนวนรถโดยยึดปริมาณงานตามเอกสาร หรือสัญญาการว่าจ้างที่นำมาแสดง ปริมาณสินค้า ระยะทางการขนส่ง ฯลฯ ทั้งนี้ จะอนุมัติน้อยกว่าหรือเท่ากับปริมาณงานก็ได้ แต่ถึงแม้จะมีปริมาณงานขนส่งมากแค่ไหน การอนุมัติจำนวนรถก็ต้องไม่เกินค่าขอยุติ ดังนั้น จำนวนรถที่ต้องใช้ในการประกอบการขนส่ง จึงขึ้นอยู่กับความต้องการใช้รถและปริมาณงานที่นำมาแสดง โดยทางปฏิบัติก็ได้มีการสอบถามหรือตรวจสอบข้อเท็จจริงกับผู้ว่าจ้างถึงเอกสารที่นำมาแสดงมีความถูกต้องเพียงใด และมักจะอนุมัติตามที่ขอมาโดยตลอดเสมอ

การกำกับดูแลโดยเงื่อนไขเกี่ยวกับจำนวนรถที่ต้องใช้ในการประกอบการขนส่งนี้ จึงเป็นการกำกับดูแลก่อนได้รับใบอนุญาต แต่หลังจากที่ได้รับใบอนุญาตแล้วทางราชการก็มิได้ทำการติดตามตรวจสอบว่า ปริมาณงานขนส่งยังมีความสัมพันธ์กับจำนวนรถที่ถูกกำหนดไว้ดังกล่าวหรือไม่ โดยจะมีการหยิบยกขึ้นมาพิจารณาอีกครั้งก็ต่อเมื่อผู้ประกอบการขนส่งมีความต้องการใช้รถเพิ่มโดยมาติดต่อยื่นคำขอเพิ่มจำนวนรถ หรือ ในคราวการต่ออายุใบอนุญาตประกอบการขนส่ง เท่านั้น

3.2.6.2 เงื่อนไขเกี่ยวกับลักษณะ ชนิด และขนาดของรถและเครื่องหมายของผู้ประกอบการขนส่งที่ต้องให้ปรากฏประจำรถทุกคัน

ลักษณะ ชนิด และขนาดของรถบรรทุกที่ใช้ในการอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทาง คณะอนุกรรมการฯ จะพิจารณาโดยอาศัยหลักความสอดคล้องระหว่างลักษณะของรถกับสินค้าที่จะรับขนส่ง เช่น สัญญาว่าจ้างให้ขนส่งน้ำมัน รถที่ใช้จะต้องมีใช้รถที่มีลักษณะกระบะบรรทุกแต่ต้องเป็นรถบรรทุกวัตถุอันตราย เป็นต้น ซึ่งในความเป็นจริงตามหลักธรรมชาติผู้ประกอบการขนส่งจะทราบด้วยตนเองว่าสมควรจัดหารถที่มีความเหมาะสมกับสินค้าที่จะรับขนส่งอยู่แล้ว จนแทบไม่มีปัญหาต่อการพิจารณาของคณะกรรมการแต่อย่างใด

นอกจากนี้ ในความเป็นจริงของการประกอบการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก ปัจจุบันไม่มีการอนุญาตประกอบการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกประจำทาง ประเด็นลักษณะ ชนิด และขนาดของรถบรรทุกที่ใช้ในการอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทาง จึงไม่มีปัญหาที่จะมีผลกระทบจากผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทาง ในอันจะกระทำการขนส่งอันมีลักษณะเช่นเดียวหรือคล้ายกับผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทางหรือมีลักษณะเป็นการแย่งผลประโยชน์กับผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทางในเส้นทางที่ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทางได้รับอนุญาต

ส่วนเครื่องหมายของผู้ประกอบการขนส่งที่ต้องให้ปรากฏประจำรถทุกคัน จะต้องไม่ขัดต่อความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมอันดีของประชาชน และต้องมีตัวอักษรภาษาไทย กำกับด้วย ดังนั้น เงื่อนไขในข้อนี้ จึงเป็นเงื่อนไขที่ง่ายต่อการพิจารณา

3.2.6.3 เงื่อนไขเกี่ยวกับจำนวนที่นั่ง เกณฑ์น้ำหนักบรรทุกและวิธีการบรรทุก

ไม่มีการพิจารณาเงื่อนไขนี้ ในการอนุญาตประกอบการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกไม่ประจำทาง เนื่องจากมีการกำหนดแบบตายตัวไว้โดยประกาศคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง เรื่อง กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับวิธีการบรรทุก เพื่อกำหนดไว้เป็นเงื่อนไขในใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของ ลงวันที่ 2 กันยายน 2533 (กรมการขนส่งทางบก, 2539: 417) มีสาระสำคัญ 2 ประการ คือ

1) ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของ ต้องใช้รถบรรทุกของให้ตรงตามลักษณะการใช้งานของแต่ละลักษณะตามที่กำหนดไว้

2) ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของ ต้องจัดให้มีสิ่งป้องกันและระมัดระวัง ควบคุมดูแลมิให้สัตว์หรือสิ่งของที่บรรทุกตกหล่น ร่วงไหล ส่องกลิ่น ส่องแสงสะท้อน หรือปลิวไปมา อันอาจก่อเหตุเดือดร้อน รำคาญ ทำให้ทางสกปรกเปรอะเปื้อน ทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยแก่ประชาชน หรือก่อให้เกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน

ส่วนเงื่อนไขเกณฑ์น้ำหนักบรรทุกนั้น นายทะเบียนจะระบุในใบอนุญาตไว้ว่า “ก) รถที่นำมาใช้ในการขนส่งแต่ละคัน เมื่อบรรทุกสัตว์และสิ่งของต้องมีน้ำหนักรวมกันไม่เกินเกณฑ์ที่ทางราชการกำหนด” โดยในข้อเท็จจริงปรากฏการใช้เครื่องมือดังกล่าวจะกระทำโดยการนำตัวเลขน้ำหนักรถ น้ำหนักบรรทุก และน้ำหนักรวมที่แสดงขีดความสามารถในการบรรทุกของรถแต่ละคันที่ตรวจวินิจฉัยพบในชั้นตรวจสภาพ มาพันทักกับไว้ที่ข้างตัวรถ ส่วนการกำกับดูแลในการใช้งานจริง กรมการขนส่งทางบกไม่มีด่านชั่งน้ำหนักจึงไม่สามารถตรวจสอบได้จริงว่ารถบรรทุกสินค้ามีการบรรทุกสินค้าโดยมีน้ำหนักเกินกว่าที่พันทักไว้ที่ข้างรถที่ทางราชการกำหนดไว้หรือไม่

3.2.6.4 เงื่อนไขเกี่ยวกับจำนวนผู้ประจํารถ

ไม่มีการพิจารณาเงื่อนไขในการอนุญาตประกอบการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกไม่ประจําทาง เนื่องจากมีการกำหนดแบบตายตัวโดยมาตรา 103 ทวิ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มีข้อความว่า “ภายใต้บังคับกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองแรงงาน ในการปฏิบัติหน้าที่ ขั้รถในรอยี่สิบสี่ชั่วโมง ห้ามมิให้ผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถปฏิบัติหน้าที่ ขั้รถติดต่อกันเกิน สี่ชั่วโมงนับแต่ขณะเริ่มปฏิบัติหน้าที่ขั้รถ แต่ถ้าในระหว่างนั้นผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถได้พัก ติดต่อกันเป็นเวลาไม่น้อยกว่าครึ่งชั่วโมง ก็ให้ปฏิบัติหน้าที่ขั้รถต่อไปได้อีกไม่เกินสี่ชั่วโมงติดต่อกัน”

3.2.6.5 เงื่อนไขเกี่ยวกับท้องที่ที่ทำการขนส่ง

ในการพิจารณาท้องที่ที่ทำการขนส่ง คณะกรรมการจะผู้ขออนุญาตประกอบการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกไม่ประจําทาง ควรขออนุญาตทำการประกอบการขนส่งภายในเขตท้องที่ ตามที่ผู้ขอมีความจำเป็นต้องใช้รถเพื่อทำการประกอบการขนส่งจริงตามลักษณะการประกอบการขนส่งของผู้ขอ เช่น จะใช้รถภายในเขตจังหวัด ภาคใด หรือทั่วราชอาณาจักร

แต่ในทางปฏิบัติ ส่วนใหญ่ผู้ขออนุญาตประกอบการขนส่งจะระบุท้องที่ทำการขนส่งว่า “ทั่วราชอาณาจักร” เพื่อให้มีความสะดวกในการใช้รถรับจ้างขนส่งได้ทุกท้องที่ทั่วประเทศ และคณะกรรมการฯ ก็ไม่มีข้อสังเกตหรือข้อทักท้วงอะไรที่จะเป็นสาเหตุไม่อนุมัติ

3.2.6.6 เงื่อนไขเกี่ยวกับมาตรฐานบริการในการประกอบการขนส่ง

ไม่มีการพิจารณาเงื่อนไขในการอนุญาตประกอบการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกไม่ประจําทาง เนื่องจากทางราชการยังไม่มีกำหนดหลักเกณฑ์และรายละเอียดเกี่ยวกับเงื่อนไข

3.2.6.7 เงื่อนไขเกี่ยวกับอัตราค่าขนส่งและค่าบริการอย่างอื่นในการขนส่ง

ไม่มีการพิจารณาเงื่อนไขในการอนุญาตประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกไม่ประจําทาง เนื่องจากโดยปกติการกำหนดอัตราค่าขนส่งสินค้าจะออกประกาศไว้ชัดเจนแน่นอน จึงไม่ต้องมีการพิจารณาใดๆ เกี่ยวกับเงื่อนไขในชั้นการออกใบอนุญาต อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางได้ยกเลิกการกำหนดอัตราค่าขนส่งสินค้าไปแล้วโดยออกประกาศคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง เรื่อง ยกเลิกการกำหนดอัตราค่าขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก ลงวันที่ 16 กันยายน 2548

3.2.6.8 เงื่อนไขเกี่ยวกับสถานที่หยุดและจอดเพื่อขนถ่ายคน สัตว์ หรือสิ่งของ

ไม่มีการพิจารณาเงื่อนไขในการอนุญาตประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกไม่ประจำทาง เนื่องจากระบบการขนส่งสินค้าของไทย ยังไม่มีสถานที่หยุดและจอดเพื่อขนถ่ายคน สัตว์ หรือสิ่งของ ไว้อย่างเพียงพอ และสภาพการณ์ไม่เหมาะที่จะนำเงื่อนไขนี้มาใช้แก่การขนส่งประเภทไม่ประจำทาง

3.2.6.9 เงื่อนไขเกี่ยวกับสถานที่เก็บ ช่อม และบำรุงรักษารถ

มีการกำหนดให้ผู้ขออนุญาตต้องมีสถานที่เก็บ ช่อม และบำรุงรักษารถ โดยผู้ขออนุญาตประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกไม่ประจำทาง ต้องมีสถานที่ที่เหมาะสมสำหรับการใช้งาน โดยกำหนดต้องมีพื้นที่ 50 ตารางเมตร ต่อรถ 1 คัน (ในอดีตใช้เกณฑ์ 70 ตารางเมตร ต่อรถ 1 คัน) แต่สำหรับผู้รับจ้างขนส่งระหว่างจังหวัดในลักษณะประจำ จะมีสถานที่เก็บ ช่อม และบำรุงรักษารถ น้อยกว่าที่กำหนดไว้ร้อยละ 30 ก็ได้

3.2.6.10 เงื่อนไขอื่นที่กำหนดในกฎกระทรวง

ไม่มีการพิจารณาเงื่อนไข ในการอนุญาตประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกไม่ประจำทาง เนื่องจากเงื่อนไขจะถูกกำหนดโดยกฎกระทรวงเท่านั้น เพียงแต่นายทะเบียนต้องนำข้อกำหนดในกฎกระทรวงนั้นๆ มาระบุเป็นเงื่อนไขไว้ในใบอนุญาตประกอบการขนส่งเพื่อให้ผู้ประกอบการขนส่งต้องปฏิบัติเท่านั้น

ดังนั้น จากเหตุผลที่ได้วิเคราะห์แล้วข้างต้น ผู้วิจัยจึงมีความเห็นว่า จากเงื่อนไขทั้งหมด 10 ข้อตามที่กฎหมายกำหนดไว้ข้างต้นจะถือว่าเป็นประเด็นในการพิจารณาของคณะกรรมการฯ เพียง 3 ข้อ คือ

- 1) จำนวนรถที่ต้องใช้ในการประกอบการขนส่ง
- 2) ลักษณะ ชนิด และขนาดของรถและเครื่องหมายของผู้ประกอบการขนส่งที่ต้องให้ปรากฏประจำรถทุกคัน
- 3) สถานที่เก็บ ช่อม และบำรุงรักษารถ

อย่างไรก็ตาม ประเด็นในการพิจารณา ทั้ง 3 ข้อ นั้น โดยแท้จริงแล้ว ประเด็นหลักของการพิจารณาของคณะกรรมการฯ หรือคณะกรรมการฯ คือ จำนวนรถที่ต้องใช้ในการประกอบการขนส่ง และลักษณะ ชนิด และขนาดของรถนั้น ผู้วิจัยเห็นว่าผู้ประกอบการขนส่งจะทราบความต้องการความจำเป็นใช้รถกี่คัน และลักษณะของรถที่จะต้องใช้ควรจะใช้รถลักษณะใดอยู่แล้ว และภายหลังจากที่ได้รับใบอนุญาตแล้วทางราชการก็มีได้ติดตามตรวจสอบว่า ปริมาณงานขนส่งยังมี

ความสัมพันธ์กับจำนวนรถจำนวนรถที่ถูกกำหนดไว้ดังกล่าวหรือไม่ โดยจะมีการหยิบยกขึ้นมาพิจารณาตรวจสอบอีกครั้ง ก็ต่อเมื่อผู้ประกอบการขนส่งมีความต้องการใช้รถเพิ่มโดยมาติดต่อยื่นคำขอเพิ่มจำนวนรถ หรือ อีก 5 ปีในคราวการต่ออายุใบอนุญาตประกอบการขนส่ง

ส่วนเครื่องหมายของผู้ประกอบการขนส่งที่ต้องให้ปรากฏประจำรถทุกคัน และสถานที่เก็บ ซ่อม และบำรุงรักษา รถ ก็มีใช้ประเด็นหลักของการจัดระเบียบการขนส่งที่มีผลทางเศรษฐกิจ และปัจจุบันก็มิได้นำเข้าสู่การประชุมของคณะอนุกรรมการฯ เพื่อพิจารณาอนุมัติแต่อย่างใด

ดังนั้น โดยเนื้องานที่แท้จริงของการอนุญาตประกอบการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกไม่ประจำทาง ผู้วิจัยมีความเห็นว่า ไม่ใช่งานที่มีความยุ่งยากสลับซับซ้อน ส่วนใหญ่เป็นเพียงการนำความต้องการและข้อมูลข้อเท็จจริงของผู้ขอ มาบรรจุลงตามประเด็นที่ทางราชการต้องการทราบให้เป็นระบบและครบถ้วนเท่านั้น เช่น

- ชื่อ ที่อยู่ สัญชาติ
- ต้องการใช้รถกี่คัน ลักษณะรถเป็นอย่างไร
- เก็บรถที่ไหน เนื้อที่เท่าไร
- ท้องที่การขนส่ง
- ปริมาณขนส่ง ใช้รับจ้างขนอะไร
- เป็นต้น

ส่วนจำนวนรถที่ต้องใช้ในการประกอบการขนส่งจะเป็นเท่าใดนั้น โดยระบบเศรษฐกิจไทยถือว่าเป็นหน้าที่ของผู้ขอที่จะประเมินธุรกิจของตนเองว่ามีความจำเป็นต้องใช้รถเป็นจำนวนเท่าใด มิใช่หน้าที่ที่ทางราชการจะเป็นผู้กำหนด เพราะถึงแม้ผู้ขอใช้รถจำนวนมาก แต่ได้รับอนุมัติไม่ครบตามที่ขอ ในที่สุดผู้ขอก็สามารถขอเพิ่มรถใหม่ได้อีกอยู่ดี จำไม่ใช่ประเด็นที่ทางราชการจะเข้าไปช่วยเอกชนตัดสินใจ

ในอดีตที่ผ่านมา การกำกับดูแลตามเงื่อนไขต่าง ๆ ที่กฎหมายกำหนดไว้ข้างต้น ในทางปฏิบัติของการพิจารณาของคณะอนุกรรมการฯ ที่ได้รับการแต่งตั้งจากคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง จะอนุมัติตามที่ฝ่ายเลขานุการเสนอมาโดยตลอด

3.2.7 การกำกับดูแลการแข่งขัน (Competition Regulation)

ภายใต้ระบบกฎหมายการขนส่งทางบกของไทย คือ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 กำหนดให้คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางเป็นองค์กรที่มีอำนาจในการกำหนดนโยบายและควบคุมกำกับดูแลการแข่งขันในกิจการขนส่ง มีอำนาจในการกำหนดโครงสร้างตลาด โดยการกำหนดลักษณะของการขนส่ง จำนวนผู้ประกอบการ เส้นทาง จำนวนรถ และ

เงื่อนไขใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ซึ่งในส่วนการควบคุมกำกับดูแลการแข่งขันนั้น มีเครื่องมือตามกฎหมาย ดังนี้

1. มาตรา 39 ห้ามมิให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทาง ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทาง ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งโดยรถขนาดเล็ก หรือผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งส่วนบุคคล ใช้อหรือยอมให้บุคคลอื่นใช้รถที่ได้รับอนุญาตทำการขนส่งนอกเส้นทาง หรือนอกท้องที่ที่ได้รับอนุญาต แล้วแต่กรณี เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากนายทะเบียน

2. มาตรา 40 ห้ามมิให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทางกระทำการขนส่งอันมีลักษณะเช่นเดียวหรือคล้ายกับผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทาง หรือมีลักษณะเป็นการแย่งผลประโยชน์กับผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทางในเส้นทางที่ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทางได้รับอนุญาต

บทบัญญัติทางกฎหมายที่ใช้เป็นเครื่องมือในการกำกับดูแลการแข่งขันข้างต้น จะพบว่า มีการกำกับดูแลการแข่งขันสำหรับการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกไม่ประจำทาง โดยมีความมุ่งหมายอยู่ 2 ประการ ดังนี้

1. กำกับดูแลการแข่งขันระหว่างประเภทการขนส่งประจำทาง กับการขนส่งไม่ประจำทาง

มาตรา 40 มีความหมายว่า ห้ามผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกไม่ประจำทาง กระทำการขนส่งอันมีลักษณะเช่นเดียวหรือคล้ายกับผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกประจำทางหรือมีลักษณะเป็นการแย่งผลประโยชน์กับผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกประจำทางในเส้นทางที่ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง สินค้าด้วยรถบรรทุกประจำทางได้รับอนุญาต

สำหรับเครื่องมือการกำกับดูแลตามมาตรา 40 นี้ เมื่อปัจจุบันไม่มีการออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกประจำทาง ในข้อเท็จจริงความผิดอันเกิดจากการแข่งขันจึงไม่สามารถเกิดปัญหาการฝ่าฝืนกฎหมายระหว่างการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกไม่ประจำทางกับประจำทาง ซึ่งเป็นการขนส่งสาธารณะด้วยกัน เครื่องมือการควบคุมกำกับดูแลการแข่งขันตามมาตรานี้ จึงไม่มีผลในทางปฏิบัติโดยปริยาย

2. กำกับดูแลการแข่งขันในการขนส่งประเภทเดียวกันแต่ต่างเส้นทางหรือห้ามออกนอกท้องที่ที่ได้รับอนุญาต

มาตรา 39 มีความหมายว่า ห้ามผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกประจำทาง ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกไม่ประจำทาง

ใช้หรือยอมให้บุคคลอื่นใช้รถที่ได้รับอนุญาตทำการขนส่งนอกเส้นทาง หรือนอกท้องที่ที่ได้รับอนุญาต แล้วแต่กรณี เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากนายทะเบียน

แต่เนื่องจากการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกไม่ประจำทาง จะมีการกำหนดท้องที่ที่ได้รับอนุญาตเป็น “ทั่วราชอาณาจักร” ดังนั้น เครื่องมือการควบคุมกำกับดูแลการแข่งขันตามมาตรา 19 จึงไม่มีผลในทางปฏิบัติโดยปริยายอีกเช่นกัน

ส่วนการจำกัดจำนวนรถบรรทุกเพื่อมิให้มีจำนวนรถบรรทุกสินค้ามากจนเกิดการแข่งขันเชิงทำลายนั้น คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางก็ไม่เคยใช้อำนาจตามนัยมาตรา 19 (3) ในการควบคุมจำนวนผู้ประกอบการหรือจำนวนรถบรรทุกประเภทการขนส่งไม่ประจำทางแต่อย่างใด อนึ่ง คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกประจำจังหวัด ก็ไม่เคยใช้มาตรา 20 (2) ในการควบคุมจำนวนผู้ประกอบการขนส่ง และจำนวนรถบรรทุกสินค้าประเภทการขนส่งไม่ประจำทาง แต่อย่างใดอีกเช่นกัน

ดังนั้น การพิจารณาอนุมัติเงื่อนไขในใบอนุญาตประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกไม่ประจำทางของคณะกรรมการ ฯ ในอดีตจนถึงปัจจุบันจึงไม่มีผลไปในการกำกับดูแลการแข่งขัน แต่อย่างใด

3.2.7 การควบคุมการเข้าสู่กิจการ (Regulation on Entry)

การควบคุมการเข้าสู่กิจการการประกอบการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกนั้น กฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกใช้ระบบใบอนุญาต โดยกำหนดไว้ในมาตรา 23 ความว่า “ห้ามมิให้ผู้ใดประกอบการขนส่งประจำทาง การขนส่งไม่ประจำทาง การขนส่งโดยรถขนาดเล็ก หรือการขนส่งส่วนบุคคล เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากนายทะเบียน การขออนุญาตและการอนุญาตให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง”

การควบคุมการเข้าสู่กิจการการประกอบการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก ยังถูกควบคุมด้วยเรื่องสัญชาติ โดยกำหนดคุณสมบัติของผู้ขออนุญาตไว้ตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก มีหลักเกณฑ์และเงื่อนไขควบคุม (Regulations) แตกต่างกัน การขนส่งสินค้าไม่ประจำทางด้วยรถบรรทุกจะมีเงื่อนไขสำคัญ คือ การจำกัดความเป็นเจ้าของ (Ownership) ผู้ต้องมีสัญชาติไทย (Nationality) โดยกำหนดเงื่อนไขในมาตรา 24 ดังนี้ คือในการขอรับใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทาง การขนส่งไม่ประจำทาง และการขนส่งโดยรถขนาดเล็กนั้น

(1) กรณีบุคคลธรรมดา ผู้ขอใบอนุญาตต้องมีสัญชาติไทย (Nationality)

(2) กรณีนิติบุคคล ผู้ขอใบอนุญาตต้องจดทะเบียนตามกฎหมายไทย (Nationality) และมีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ใน ราชอาณาจักรไทย (Location) แต่มีเงื่อนไขแตกต่างกันแต่ละประเภทของนิติบุคคล ดังนี้

(ก) ในกรณีที่เป็นการหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียน (Registered Partnership) ผู้เป็นหุ้นส่วนทั้งหมดต้องมีสัญชาติไทย

(ข) ในกรณีที่เป็นการหุ้นส่วนจำกัด (Limited Liability Partnership) ผู้เป็นหุ้นส่วนจำพวกไม่จำกัดความรับผิดทั้งหมดต้องมีสัญชาติไทย และทุนของหุ้นส่วนจำกัดนั้นไม่น้อยกว่าร้อยล้านบาท ต้องเป็นของผู้เป็นหุ้นส่วน ซึ่งเป็นบุคคลธรรมดาและมีสัญชาติไทย

(ค) ในกรณีที่เป็นการบริษัทจำกัด (Limited Company) กรรมการบริษัทจำนวนไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่ง ต้องมีสัญชาติไทยและทุนของบริษัทจำกัดนั้นไม่น้อยกว่าร้อยล้านบาท ต้องเป็นของผู้ถือหุ้น ซึ่งเป็นบุคคลธรรมดาและมีสัญชาติไทยหรือต้องเป็นการหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียน หุ้นส่วนจำกัด หรือบริษัทจำกัด หรือต้องเป็นของกระทรวง ทบวง กรม ราชการส่วนท้องถิ่น รัฐวิสาหกิจตามกฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณ หรือองค์การของรัฐตามกฎหมายว่าด้วยการจัดตั้งองค์การของรัฐหรือตามกฎหมายว่าด้วยการนั้น ๆ และบริษัทจำกัดต้องไม่มีข้อบังคับอนุญาตให้มีการออกหุ้นชนิดออกให้แก่ผู้ถือหุ้น

(ง) ในกรณีที่เป็นการบริษัทมหาชนจำกัด กรรมการบริษัทจำนวนไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งต้องมีสัญชาติไทยและทุนของบริษัทมหาชนจำกัดนั้นไม่น้อยกว่าร้อยล้านบาท ของจำนวนหุ้นที่จำหน่ายได้ทั้งหมดต้องเป็นของผู้ถือหุ้นซึ่งเป็นบุคคลธรรมดาและมีสัญชาติไทย

ทั้งนี้ ในกรณีที่ผู้ถือหุ้นบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัด เป็นหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียน หุ้นส่วนจำกัด บริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชนจำกัด ผู้ถือหุ้นดังกล่าวจะต้องมีลักษณะตามข้อ (ก) (ข) (ค) หรือ (ง) แล้วแต่กรณี อย่างไรก็ตาม กฎหมายก็ให้อำนาจแก่คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางในการยกเว้นคุณสมบัติเป็นการเฉพาะรายได้ตามความจำเป็นหรือกรณีที่มีเหตุพิเศษ

อนึ่ง มาตรา 23 วรรคท้ายที่กล่าวว่า “การขออนุญาตและการอนุญาตให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง” นั้น กฎกระทรวงฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2522) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งเป็นกฎหมายอนุบัญญัติที่ออกมารับกับบทบัญญัติมาตรา 23 ก็มีรายละเอียดโดยสรุปประกอบด้วยรายการเอกสารหลักที่ต้องใช้ประกอบคำขอดังต่อไปนี้

1) แยกรายการเอกสารประกอบคำขอ โดยแยกเป็นเอกสารของบุคคลธรรมดา หุ้นส่วนสามัญ หุ้นส่วนสามัญจดทะเบียน หุ้นส่วนจำกัด บริษัทจำกัด บริษัทมหาชนจำกัด สหกรณ์ และองค์การของรัฐ

2) เอกสารที่จะใช้ประกอบคำขออนุญาตมีอะไรบ้าง

3) สถานที่ยื่นคำขออนุญาต

4) ลักษณะของรถที่จะได้รับอนุญาตให้ใช้ในการประกอบการขนส่ง

จากบทบัญญัติของกฎหมายข้างต้นจะพบว่า การกำกับดูแลการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกด้านการควบคุมการเข้าสู่กิจการ (Regulation on Entry) เป็นเพียงการกำหนดคุณสมบัติทั่วไปของผู้ขออนุญาตเท่านั้น ซึ่งกฎเกณฑ์การเข้าสู่ตลาดของกิจการขนส่งทางถนนของไทยอิงหลักสัญชาติ (Nationality) เป็นหลัก ดังนั้น ถ้าผู้ขออนุญาตมีสัญชาติไทยก็สามารถเข้าสู่กิจการได้อย่างเสรีไม่จำกัดจำนวน ซึ่งเป็นการสอดคล้องกับระบบเศรษฐกิจของประเทศไทยที่เอกชนสามารถประกอบกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่มีใช้กิจการสาธารณูปโภคได้อย่างเสรี

แต่ในด้านเงิน ข้อกำหนดด้านทุนจดทะเบียนของผู้ขอ หรือแผนธุรกิจ จำนวนรถขั้นต่ำที่ต้องใช้ในการประกอบกิจการ ฯลฯ มิได้มีไว้เพื่อเป็นเงื่อนไขในการเข้าสู่กิจการแต่อย่างใด โดยจะเห็นได้จากบุคคลธรรมดาซึ่งไม่มีทุนจดทะเบียนเหมือนบริษัท ก็มีสิทธิและสามารถยื่นขออนุญาตได้

ดังนั้น อาจกล่าวสรุปได้ว่า การควบคุมการเข้าสู่กิจการของการประกอบการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกสาธารณะของไทย มีเพียงเงื่อนไขเกี่ยวกับสัญชาติเท่านั้น

3.2.8 การกำกับดูแลการออกจากกิจการ (Exit Regulation)

เนื่องจากกิจการการประกอบการขนส่งตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มิใช่จะ เป็นกิจการบริการสาธารณะ (Public Service) เสียทั้งหมด กิจการประกอบการขนส่งตามกฎหมายนี้ที่จัดเป็นกิจการบริการสาธารณะ (Public Service) จะได้แก่ การประกอบการขนส่งประจำทาง และการประกอบการขนส่งโดยรถขนาดเล็ก เท่านั้น กฎหมายจึงกำหนดให้การเลิกประกอบการขนส่งทั้งสองประเภทนี้ ต้องแจ้งความประสงค์เป็นหนังสือให้นายทะเบียนทราบล่วงหน้า เพื่อให้การขนส่งทั้งสองประเภทนี้มีบริการอย่างสม่ำเสมอ ประชาชนผู้ใช้บริการจะไม่ได้รับความเดือดร้อนหรือเสียหายได้ ดังนั้น กฎหมายจึงกำหนดวิธีปฏิบัติในการออกจากกิจการของผู้ประกอบการขนส่งทั้งสองประเภทนี้ไว้ ดังนี้

1. ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทางซึ่งประสงค์จะเลิกประกอบการขนส่งต้องแจ้งความประสงค์ดังกล่าวเป็นหนังสือให้นายทะเบียนทราบล่วงหน้าไม่น้อยกว่าเก้าสิบวันก่อนวันเลิกประกอบการขนส่ง

2. ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งโดยรถขนาดเล็ก ซึ่งประสงค์จะเลิกประกอบการขนส่ง ต้องแจ้งความประสงค์ดังกล่าวเป็นหนังสือให้นายทะเบียนทราบล่วงหน้าไม่น้อยกว่าหกสิบวันก่อนวันเลิกประกอบการขนส่ง

จากบทบัญญัติของกฎหมายดังกล่าว ย่อมมีนัยในทางกลับกันว่า ทางราชการไม่มีการกำกับดูแลการออกจากกิจการ (Exit Regulation) ของการประกอบการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกไม่ประจำทาง ผู้ประกอบการสามารถออกจากกิจการนี้โดยอิสระ เนื่องจากการประกอบการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกไม่ประจำทาง มิใช่กิจการบริการสาธารณะ (Public Service) นั่นเอง

3.2.9 การควบคุมการดำเนินงานของผู้ประกอบการขนส่ง

การควบคุมการดำเนินงานของผู้ประกอบการขนส่งเป็นอำนาจตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 . มาตรา 49 ซึ่งบัญญัติว่า “ให้อธิบดีหรือนายทะเบียนมีอำนาจควบคุมดูแลบรรดากิจการที่เกี่ยวกับการขนส่งให้เป็นไปตามความในพระราชบัญญัตินี้ และเพื่อประโยชน์ดังกล่าว ให้อธิบดีหรือนายทะเบียนมีอำนาจ

(1) เข้าไปในสถานที่ดำเนินการของผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งในระหว่างเวลาทำงานตามปกติเพื่อทราบข้อเท็จจริง และเพื่อตรวจสอบบัญชีและเอกสารอื่นที่เกี่ยวข้องกับการประกอบการขนส่ง

(2) เรียกผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ผู้จัดการและพนักงานของผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งซึ่งเป็นนิติบุคคลมาให้ถ้อยคำหรือสั่งให้ยื่นคำชี้แจงแสดงข้อเท็จจริงตามที่ต้องการ

ในการปฏิบัติตาม (1) ให้อธิบดีมีอำนาจมอบหมายให้ผู้ตรวจการหรือพนักงานตรวจสภาพ ทำการแทนได้

ในการปฏิบัติกรของอธิบดี นายทะเบียน ผู้ตรวจการ หรือพนักงานตรวจสภาพตามมาตรา นี้ ให้นำบุคคลที่เกี่ยวข้องซึ่งอยู่ในสถานที่นั้นอำนวยความสะดวกหรือช่วยเหลือตามสมควร”

ซึ่งในอดีตอำนาจหน้าที่เพื่อตรวจสอบบัญชีและเอกสารอื่นที่เกี่ยวข้องกับการประกอบการขนส่งนี้ มีความสำคัญในระดับที่กรมการขนส่งทางบกกำหนดหน่วยงานภายในขึ้นมารับผิดชอบโดยตรง โดยตรวจสอบได้จากเอกสารการวิเคราะห์และการคำนวณอัตราค่าถึง 3 ปี รอบที่ 2 (ปีงบประมาณ 2533 - 2535) กับเอกสารการวิเคราะห์และกำหนดตำแหน่งตามพระราชกฤษฎีกาการแบ่งส่วนราชการ กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2540 (กรมการขนส่งทางบก ,2540:125-127) ระบุหน้าที่ของกรมการขนส่งทางบก คือ “มีหน้าที่ความรับผิดชอบในการควบคุมและจัดระเบียบการขนส่งทางถนนให้เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก และการดำเนินการเกี่ยวกับรถยนต์และล้อเลื่อนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์และกฎหมายว่าด้วยล้อเลื่อน ทั้งนี้ เพื่อให้ระบบการขนส่งทางบกและการใช้รถใช้ถนน เกิดประโยชน์สูงสุดต่อเศรษฐกิจ สังคม การเมืองและความมั่นคงของประเทศ”

ทั้งนี้ เอกสารการวิเคราะห์และกำหนดตำแหน่งตามพระราชกฤษฎีกาการแบ่งส่วนราชการ กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2540 หน่วยงานภายในของกรมการขนส่งทางบก ในขณะนั้น ที่เกี่ยวข้องกับการศึกษานี้ คือ สำนักควบคุมการขนส่ง มีการกำหนดให้มีหน้าที่ คือ “หน้าที่ความรับผิดชอบในการควบคุมการขนส่งทางถนน ให้ระบบการขนส่งเป็นไปด้วยความ เรียบร้อยและมีประสิทธิภาพ การพัฒนาการขนส่งให้สอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาล มีการ ให้บริการที่เพียงพอแก่ความต้องการตามความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศ.....นอกจากนี้ ยังมีหน้าที่ที่เกี่ยวกับการควบคุมการดำเนินงานของผู้ประกอบการขนส่ง คือ การตรวจสอบบัญชี และเอกสารอื่นที่เกี่ยวข้องเกี่ยวกับการประกอบการขนส่ง” โดยมีหน่วยงานภายในที่รับผิดชอบ ชื่อ “ฝ่ายตรวจสอบบัญชีการขนส่ง ส่วนกิจการขนส่ง” ทำหน้าที่ “ตรวจสอบบัญชีและการ บริหารงานของผู้ประกอบการขนส่งทั่วประเทศ โดยนำข้อมูลที่ได้จากการตรวจสอบมาวิเคราะห์ ถึงผลการดำเนินงานและฐานะทางการเงิน เพื่อควบคุมการดำเนินงานของผู้ประกอบการขนส่งทั่ว ประเทศ ให้มีการจัดทำบัญชีที่ถูกต้องตามข้อเท็จจริง การดำเนินงานมีประสิทธิภาพและฐานะ ทางการเงินที่ดี เหมาะสมที่จะเป็นผู้ให้บริการการขนส่งที่ดีแก่ประชาชน”

ในระดับเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติ จะมีกรอบการปฏิบัติงาน ดังนี้

1. ทำการตรวจสอบบัญชี ให้คำแนะนำการจัดทำบัญชี การบริหารงานแก่ ผู้ประกอบการขนส่ง
2. วิเคราะห์ถึงผลการดำเนินงานและฐานะทางการเงินของผู้ประกอบการ
3. จัดทำทะเบียนคุมประวัติผู้ประกอบการแต่ละรายทุกประเภท

อย่างไรก็ตาม ในคราวการปรับปรุงโครงสร้างของส่วนราชการครั้งต่อมา กรมการขนส่ง ทางบกก็ได้ยุบหน่วยงานหรือยกเลิกออกไปทั้งหมด เกี่ยวกับภารกิจ ด้านทำการตรวจสอบบัญชี ให้ คำแนะนำการจัดทำบัญชี การบริหารงานแก่ผู้ประกอบการขนส่ง เนื่องจากผู้ประกอบการขนส่งมี เป็นจำนวนมาก อัตรากำลังเจ้าหน้าที่มีน้อย และการไม่ได้รับความร่วมมือจากผู้ประกอบการขนส่ง เกี่ยวกับความลับหรือข้อมูลภายในของกิจการ ภารกิจการตรวจสอบบัญชีจึงได้รับทราบสภาพ ความเป็นจริงของกิจการการประกอบการขนส่งของผู้ประกอบการขนส่งในระดับหนึ่งเท่านั้น

ดังนั้น การควบคุมการดำเนินงานดังกล่าวแก่ผู้ประกอบการขนส่ง ซึ่งเดิมเคยเป็นส่วนหนึ่ง ของการควบคุมการขนส่งทางถนนของกรมการขนส่งทางบกจึงไม่มีการดำเนินการแล้วในปัจจุบัน

3.2.10 การกำกับดูแลด้านความปลอดภัย (Safety Regulation)

การควบคุมกำกับดูแลด้านความปลอดภัยในกิจการขนส่งจึงเป็นกฎระเบียบกำกับดูแลที่ สำคัญในทุกประเทศ โดยเฉพาะการควบคุมผู้ประกอบการให้จัดเตรียมและตรวจสอบรถยนต์และ

อุปกรณ์ที่ใช้ในการขนส่งให้มีความปลอดภัยในการใช้งาน (Roadworthiness) และยังมีต้องควบคุมดูแลผู้ขับขี่และคนประจำรถด้วย เพื่อเป็นการป้องกันอุบัติเหตุ จึงกล่าวได้ว่า กฎระเบียบเหล่านี้เป็นมาตรการในเชิงป้องกัน (Preventive Measures) อย่างไรก็ตาม โดยปกติกฎระเบียบเกี่ยวกับความปลอดภัยมักกำหนดในเชิงหลักการและให้อำนาจแก่องค์กรหรือหน่วยงานกำกับดูแล ออกกฎเกณฑ์หรือมาตรฐานในรายละเอียดในกฎหมายลำดับรองต่อไป

ระบบกฎหมายของไทย ทั้งนี้ ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ .2522 ได้กำหนดบทบัญญัติสำคัญเกี่ยวกับความปลอดภัยไว้ดังต่อไปนี้

- ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งต้องจัดให้มีอุปกรณ์และเครื่องมือเครื่องใช้
- ผู้ได้รับใบอนุญาตต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดว่าด้วยความปลอดภัยในการขนส่ง
- ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งต้องจัดให้มีสมุดประจำรถ ประวัติผู้ประจำรถ และหรือใบกำกับสินค้าที่ทำการขนส่งและต้องทำรายงานเกี่ยวกับการขนส่งและอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่ง
- ห้ามผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งใช้ หรือยินยอมให้ผู้ใดปฏิบัติหน้าที่ขับรถที่ใช้ในการขนส่ง หากปรากฏว่าขณะใช้หรือขณะยินยอมให้ปฏิบัติหน้าที่ขับรถ ผู้นั้นมีอาการหรือกระทำการอย่างหนึ่งอย่างใด ดังต่อไปนี้ (1) เมาสุราหรือของมึนเมาอย่างอื่น (2) เสพยาเสพติดให้โทษตามกฎหมายว่าด้วยยาเสพติดให้โทษ และ (3) เสพวัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท ตามกฎหมายว่าด้วยวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท ทั้งนี้ ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งมีหน้าที่ต้องคอยดูแลและป้องกันไม่ให้ผู้ซึ่งมีอาการหรือกระทำการดังกล่าวปฏิบัติหน้าที่ขับรถด้วย
- ห้ามผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถปฏิบัติหน้าที่ขับรถติดต่อกันเกินสี่ชั่วโมง ภายในรอบยี่สิบสี่ชั่วโมง นับแต่ขณะเริ่มปฏิบัติหน้าที่ขับรถ แต่ถ้าในระหว่างนั้น ผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถได้พักติดต่อกันเป็นเวลาไม่น้อยกว่าครึ่งชั่วโมง ก็ให้ปฏิบัติหน้าที่ขับรถต่อไปได้อีกไม่เกินสี่ชั่วโมงติดต่อกัน
- อื่นๆ อีกหลายประเด็น

ดังนั้น จากข้อกฎหมายข้างต้นจะพบว่า กรมการขนส่งทางบกมีการกำกับดูแลด้านความปลอดภัย (Safety Regulation) แก่ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งทุกประเภทการขนส่งทั้งในด้านตัวรถ คนขับรถ ผู้ประจำรถ อย่างครบถ้วน

3.3 การเปรียบเทียบการอนุญาตประกอบการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกระหว่างการประกอบการขนส่งไม่ประจำทาง กับการขนส่งส่วนบุคคล

3.3.1 เปรียบเทียบเอกสารประกอบคำขอ

กฎกระทรวง ฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2524) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ได้กำหนดหลักฐานที่ต้องใช้ในการขออนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทาง กับการขนส่งส่วนบุคคลไว้ดังตารางที่ 3.4

ตารางที่ 3.4 เปรียบเทียบหลักฐานตามกฎกระทรวงที่ต้องใช้ในการขออนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทาง กับการขนส่งส่วนบุคคล

ลำดับ	การขนส่งไม่ประจำทาง	การขนส่งส่วนบุคคล
1	หลักฐานประจำตัวเกี่ยวกับผู้ขอ ตามสถานภาพทางกฎหมาย	หลักฐานประจำตัวเกี่ยวกับผู้ขอ ตามสถานภาพทางกฎหมาย
2	ตัวอย่างเครื่องหมายประจำรถ	ตัวอย่างเครื่องหมายประจำรถที่ประสงค์จะใช้ (ถ้ามี)
3	รูปถ่ายสำนักงาน ขนาด 7.60x 12.70 ซม. จำนวน 2 รูป	-
4	รูปถ่ายสถานที่เก็บรถ ขนาด 7.60x 12.70 ซม. จำนวน 2 รูป	-
5	หลักฐานแสดงกรรมสิทธิ์หรือสิทธิการใช้สถานที่เก็บรถ	-
6	หลักฐานแสดงกรรมสิทธิ์หรือสิทธิครอบครอง	หลักฐานแสดงกรรมสิทธิ์หรือสิทธิครอบครอง

เนื่องจากกฎกระทรวง ฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2524) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ระบุรายละเอียดในการขออนุญาตไว้เพียงแต่ว่า ต้องใช้เอกสารประกอบคำขอ อะไรบ้าง ซึ่งส่วนใหญ่เป็นเอกสารเกี่ยวกับตัวผู้ขอ กับรูปถ่ายสำนักงานและสถานที่เก็บรถ แต่ไม่ได้กำหนดรายละเอียดในระดับที่จะปฏิบัติงานได้ เช่น สถานที่เก็บรถต้องมีลักษณะอย่างไร พื้นที่เท่าไรต่อรถหนึ่งคัน ฯลฯ ดังนั้น ในทางปฏิบัติการขนส่งทางบกจึงมีการกำหนดแนวทางการปฏิบัติขึ้นมา แล้วนำเสนอคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางเพื่อขอความเห็นชอบก่อนปฏิบัติจริง โดยมีรายละเอียดในส่วนที่เพิ่มเติมจากที่กำหนดในกฎกระทรวงนี้

ตารางที่ 3.5 เปรียบเทียบหลักฐานเพิ่มเติมจากกฎกระทรวงที่ต้องใช้ในการขออนุญาต
ประกอบการขนส่งไม่ประจำทาง กับการขนส่งส่วนบุคคล

ลำดับ	การขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถบรรทุก	การขนส่งส่วนบุคคลด้วยรถบรรทุก
1.	<p>รายละเอียดเพิ่มเติมประกอบการขออนุญาตว่า</p> <ul style="list-style-type: none"> -ประสงค์ขออนุญาตใช้รถบรรทุกสัปดาห์หรือสิ่งของเพื่อนำไปใช้งานลักษณะอย่างไร -มีปริมาณงานขนส่งมากน้อยเพียงใดในแต่ละเดือน -แสดงหลักฐานเกี่ยวกับปริมาณงานขนส่งด้วย 	
2.	<p>ตัวรถ</p> <p>ผู้ขอไม่จำเป็นต้องมีตัวรถอยู่ก่อนที่ขออนุญาต ควรขออนุญาตประกอบการขนส่งก่อนและเมื่อได้รับอนุญาตจากนายทะเบียนให้เป็นผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งแล้ว จึงจัดหารถมาใช้ตามที่ได้รับอนุญาตต่อไป</p> <p>ก. กรณีไม่มีตัวรถขณะยื่นขอ ผู้ขอต้องระบุรายละเอียดเกี่ยวกับจำนวนรถ และลักษณะรถแต่ละคันที่จะใช้ทำการขนส่งให้ชัดเจน</p> <p>ข. กรณีมีตัวรถอยู่แล้ว ให้ระบุรายละเอียดและลักษณะของรถแต่ละคันไว้ในคำขอ ต้องแสดงหลักฐานการมีกรรมสิทธิ์หรือสิทธิครอบครองในรถคันที่นำมาขึ้นขอแต่ละคัน พร้อมทั้งหลักฐานทะเบียนรถด้วยสำหรับรถคันที่เคยจดทะเบียนมาแล้ว</p>	<p>ผู้ขอไม่จำเป็นต้องมีตัวรถอยู่แล้วในขณะที่ขออนุญาต ผู้ขอควรขออนุญาตก่อนและเมื่อได้รับอนุญาตจากนายทะเบียนให้เป็นผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งแล้ว จึงค่อยดำเนินการจัดหารถมาใช้ตามที่ได้รับอนุญาตต่อไป</p> <p>ก. ถ้าไม่มีตัวรถในขณะที่ยื่นขอ ผู้ขอต้องระบุรายละเอียดเกี่ยวกับจำนวนรถและลักษณะรถแต่ละคันที่จะขอใช้ทำการขนส่งให้ชัดเจน</p> <p>ข. ถ้ามีตัวรถอยู่แล้ว ต้องแสดงหลักฐานการมีกรรมสิทธิ์หรือสิทธิครอบครองในรถคันที่ขึ้นขอแต่ละคัน พร้อมทั้งหลักฐานทะเบียนรถของรถคันที่เคยจดทะเบียนแล้ว</p>
3.	<p>สถานที่เก็บ ช่อม และบำรุงรักษารถ</p> <p>ก. ต้องมีสถานที่แห่งเดียวหรือหลายแห่งรวมกันเพียงพอกับจำนวนรถที่ได้ขออนุญาตใช้ทุกคัน โดยคิดพื้นที่ 50 ตารางเมตร(เดิม 70 ตรม.)ต่อรถ 1 คัน</p> <p>ข. ต้องไม่ใช่บริเวณของสถานที่ทางศาสนา หรือสถานศึกษา หรือไม่ตั้งอยู่ในบริเวณที่จะก่อให้เกิดอันตรายหรือความไม่สงบต่อสถานที่ใกล้เคียง และต้องมีถนนหรือทางให้รถสามารถเข้าออกได้โดยสะดวก</p> <p>ค. มีหลักฐานแสดงการมีสิทธิใช้สถานที่</p>	<p>ต้องมีสถานที่แห่งเดียวหรือหลายแห่งรวมกันสำหรับเก็บ ช่อม และบำรุงรักษารถได้จริงและเพียงพอกับจำนวนรถที่ผู้ขอได้ขออนุญาตไว้ทุกคัน โดยคิดพื้นที่ 50 ตารางเมตรต่อรถ 1 คัน ซึ่งจะต้องไม่ใช่บริเวณของสถานที่ในทางศาสนาหรือสถานศึกษา หรือไม่ตั้งอยู่ในบริเวณที่จะก่อให้เกิดอันตรายหรือความไม่สงบต่อสถานที่ใกล้เคียง และต้องมีถนนหรือทางให้รถสามารถเข้าออกได้โดยสะดวก โดยมีหลักฐานแสดงการมีสิทธิใช้สถานที่ดังกล่าว</p>

	เก็บ ซ่อมและบำรุงรักษารถใช้ภาพถ่ายโหนด ที่ดินและหรือทะเบียนบ้านซึ่งเป็นที่ตั้งของ สถานที่ ง. รูปถ่ายสถานที่เก็บ ซ่อม และบำรุงรักษา รถ ต้องแสดงให้เป็นบริเวณพื้นที่ที่จะใช้เป็น สถานที่เก็บ ซ่อม และบำรุงรักษารถอย่างชัดเจน	
4	รูปแบบผู้ขอ ควรมีขึ้นขอในลักษณะของนิติบุคคล โดยทุนจดทะเบียน ไม่ควรมีน้อยกว่า 5 00,000บาท และนิติ บุคคลนั้นต้องมีวัตถุประสงค์ที่จะทำการ ประกอบการขนส่ง	-
5	อายุหนังสือรับรองการจดทะเบียนเป็นนิติบุคคล ต้องเป็นหนังสือรับรองที่นายทะเบียนหุ้นส่วน บริษัทออกให้มาแล้วไม่เกิน 90 วัน นับถึงวันที่ ยื่นคำขอ	ต้องใช้หนังสือรับรองการจดทะเบียนเป็นนิติบุคคล ที่นายทะเบียนหุ้นส่วนบริษัทออกให้ไม่เกิน 90 วัน นับถึงวันที่ยื่นคำขอ
6	(6)รูปถ่ายสำนักงานประกอบการขนส่ง ซึ่งเห็น ป้ายชื่อสำนักงานด้วย	-
7	เครื่องหมายประจำรถ ผู้ประกอบการขนส่งจะต้องจัดให้มีเครื่องหมาย ที่ต้องปรากฏประจำรถทุกคันที่ด้านข้างตัวรถ ด้านนอกทั้งสองข้างให้สามารถเห็นได้ชัดเจน ดังนี้ (1)เครื่องหมายของผู้ประกอบการขนส่ง) ถ้ามี (จะต้องไม่ขัดต่อความสงบเรียบร้อยและศีลธรรม อันดีของประชาชน (2)ต้องมีชื่อของผู้ประกอบการขนส่งเป็น ตัวอักษรภาษาไทยรวมอยู่ด้วย ในกรณีที่จะใช้ ชื่อผู้ประกอบการเป็นภาษาอื่นร่วมกับชื่อ ภาษาไทยด้วย ชื่อซึ่งเป็นภาษาไทย ต้องมีขนาด ไม่เล็กกว่าภาษาอื่น และต้องอยู่ด้านบนเหนือ ข้อความภาษาอื่น	ในกรณีที่ผู้ประกอบการขนส่งประสงค์จัดให้มี เครื่องหมายประจำรถไว้สำหรับให้ปรากฏประจำรถ ทุกคัน (ไม่บังคับ) เครื่องหมายนั้นจะต้องจัดให้มี ปรากฏไว้ที่ด้านข้างตัวรถด้านนอกทั้งสองข้างให้ สามารถเห็นได้ชัดเจน โดยที่เครื่องหมายดังกล่าว จะต้องไม่ขัดต่อความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมอัน ดีของประชาชน ต้องให้มีชื่อของผู้ประกอบการ ขนส่งเป็นตัวอักษรภาษาไทยอยู่ด้วย หากประสงค์ จะใช้ชื่อเป็นภาษาอื่นร่วมกับชื่อซึ่งเป็นภาษาไทย ด้วย ชื่อซึ่งเป็นตัวอักษรภาษาไทยต้องมีขนาดไม่เล็ก กว่าภาษาอื่น และต้องอยู่ด้านบนเหนือข้อความภาษา อื่น

จากตารางที่ 3.4 และ 3.5 แสดงการเปรียบเทียบเอกสารประกอบคำขอการขออนุญาต
ประกอบการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกระหว่างการประกอบการขนส่งไม่ประจำทางกับการขนส่ง
ส่วนบุคคล ดังกล่าวข้างต้นจะพบว่าเอกสารที่ใช้ประกอบคำขออนุญาตประกอบการขนส่งสินค้า

ด้วยรถบรรทุก ประเภทการประกอบการขนส่งไม่ประจำทาง มีข้อปฏิบัติที่มากกว่าการขนส่งส่วนบุคคลเป็นอันมาก ได้แก่

- 1) ต้องใช้รายการเอกสารมากกว่า
- 2) ต้องแสดงหลักฐานเกี่ยวกับปริมาณงานขนส่งในแต่ละเดือน

3.3.3 เปรียบเทียบอัตราค่าธรรมเนียมใบอนุญาตและภาษีรถประจำปี

3.3.3.1 อัตราค่าธรรมเนียมใบอนุญาตประกอบการขนส่ง

พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ได้กำหนดอัตราค่าธรรมเนียมใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ไว้ในมาตรา 7 โดยมีเนื้อความว่า “ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ และให้มีอำนาจแต่งตั้งผู้ตรวจการและพนักงานตรวจสภาพกับออกกฎกระทรวงกำหนดค่าธรรมเนียมไม่เกินอัตราท้ายพระราชบัญญัตินี้ ยกเว้นค่าธรรมเนียม และกำหนดกิจการอื่นเพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้ ทั้งนี้ ในส่วนที่เกี่ยวกับอำนาจหน้าที่ของแต่ละกระทรวง”

ค่าธรรมเนียมท้ายพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มีดังนี้

1.ใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทางต่อหนึ่งเส้นทาง	ฉบับละ 15,000 บาท
2.ใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทาง	ฉบับละ 4,000 บาท
3.ใบอนุญาตประกอบการขนส่งโดยรถขนาดเล็ก	ฉบับละ 1,500 บาท
4. ใบอนุญาตประกอบการขนส่งส่วนบุคคล	ฉบับละ 1,500 บาท

.....
16. การต่ออายุใบอนุญาต ครั้งละเท่ากับค่าธรรมเนียมสำหรับใบอนุญาตแต่ละฉบับ

หมายเหตุ อายุใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทางและการขนส่งส่วนบุคคลมีอายุ 5 ปี เท่ากัน จากค่าธรรมเนียมท้ายพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 จะพบว่า กฎหมายแม่บทได้กำหนดอัตราค่าธรรมเนียมใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทางสูงกว่าอัตราค่าธรรมเนียมใบอนุญาตประกอบการขนส่งส่วนบุคคล ซึ่งในการออกกฎกระทรวงเพื่อกำหนดอัตราที่จะใช้จัดเก็บค่าธรรมเนียมจริง รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมได้ออก กฎกระทรวง ฉบับที่ 2 (พ.ศ.2523) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 กำหนดอัตราค่าธรรมเนียมใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทาง ฉบับละ 1,500 บาท ซึ่งสูงกว่าอัตราค่าธรรมเนียมใบอนุญาตประกอบการขนส่งส่วนบุคคล ที่กำหนดไว้เพียง ฉบับละ 500 บาท

3.3.3.2 อัตราภาษีรถประจำปี

ส่วนอัตราภาษีรถประจำปี มีกำหนดไว้ในมาตรา 85 วรรคแรกความว่า “เพื่อประโยชน์ในการจัดเก็บภาษีรถตามพระราชบัญญัตินี้ กรมการขนส่งทางบกจะกำหนดเวลาการชำระภาษีรถประจำปีสำหรับผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งแต่ละรายก็ได้ และให้คำนวณภาษีตามน้ำหนักรถตามอัตราในบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้” โดยมีรายละเอียดท้ายพระราชบัญญัติ ดังตารางที่ 3.6

ตารางที่ 3.6 แสดงบัญชีอัตราภาษีตามมาตรา 85

น้ำหนักรถเป็น กิโลกรัม	รถที่ใช้ในการขนส่ง ประจำทาง	รถที่ใช้ในการขนส่ง ไม่ประจำทาง	รถที่ใช้ในการขนส่ง โดยรถขนาดเล็ก	รถที่ใช้ในการขนส่ง ส่วนบุคคล
ไม่มากกว่า 500	300	450	300	150
ตั้งแต่ 501-750	400	600	400	300
ตั้งแต่ 751-1,000	500	750	500	450
ตั้งแต่ 1,001-1,250	600	900	600	800
ตั้งแต่ 1,251-1,500	700	1,050	700	1,000
ตั้งแต่ 1,501-1,750	900	1,350	900	1,300
ตั้งแต่ 1,751-2,000	1,100	1,650	1,100	1,600
ตั้งแต่ 2,001-2,500	1,300	1,950	1,300	1,900
ตั้งแต่ 2,501-3,000	1,500	2,250	1,500	2,200
ตั้งแต่ 3,001-3,500	1,700	2,550		2,400
ตั้งแต่ 3,501-4,000	1,900	2,850		2,600
ตั้งแต่ 4,001-4,500	2,100	3,150		2,800
ตั้งแต่ 4,501-5,000	2,300	3,450		3,000
ตั้งแต่ 5,001-6,000	2,500	3,750		3,200
ตั้งแต่ 6,001-7,000	2,700	4,050		3,400
ตั้งแต่ 7,001 ขึ้นไป	2,900	4,350		3,600

จากบัญชีอัตราภาษีรถตามมาตรา 85 พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 จะพบว่า อัตราภาษีรถที่ใช้ในการประกอบการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกประเภทไม่ประจำทาง จะแพงกว่าอัตราภาษีรถที่ใช้ในการประกอบการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกประเภทส่วนบุคคล

3.3.4 เปรียบเทียบขั้นตอนการอนุญาต

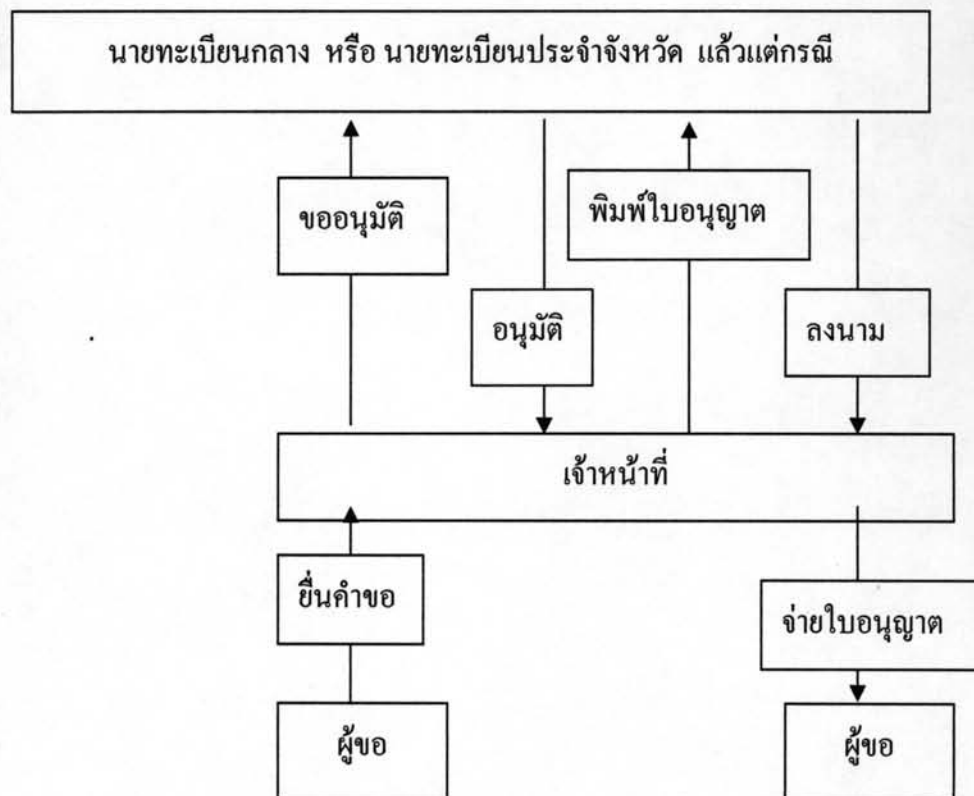
3.3.4.1 ขั้นตอนการออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งส่วนบุคคลด้วยรถบรรทุก

ในประเภทการขนส่งส่วนบุคคลนั้น อำนาจของนายทะเบียนในออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งคน เป็นอำนาจที่เบ็ดเสร็จเด็ดขาด ไม่ต้องอยู่ภายใต้อำนาจของคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง หรือคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกประจำจังหวัด เหมือนเช่นการขนส่งประเภทไม่ประจำทางแต่อย่างใด เพียงแต่ต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางกำหนดไว้เท่านั้น ทั้งนี้ ตามนัยมาตรา 34 ความว่า

“มาตรา 34 ในการออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งส่วนบุคคล ให้นายทะเบียนกำหนดเงื่อนไขตามหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางกำหนดไว้ในใบอนุญาตเกี่ยวกับ

- (1) จำนวนรถที่ต้องใช้ในการประกอบการขนส่ง
- (2) ลักษณะ ชนิด และขนาดของรถและเครื่องหมายของผู้ประกอบการขนส่งที่ต้องให้ปรากฏประจำรถทุกคัน
- (3) สถานที่เก็บ ซ่อม และบำรุงรักษา
- (4) จำนวนผู้ประจำรถ
- (5) เงื่อนไขอื่นที่กำหนดในกฎกระทรวง”

ภาพที่ 3.7 ขั้นตอนการอนุมัติเงื่อนไขในใบอนุญาตประกอบการขนส่งส่วนบุคคล



ดังนั้น ขั้นตอนการออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกประเภทส่วนบุคคล จึงสั้นและใช้เวลาน้อยกว่าการออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกประเภทไม่ประจำทาง ซึ่งจะได้กล่าวต่อไป

3.3.4.2 ขั้นตอนการอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถบรรทุก

เนื่องจากพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 กำหนดให้การประกอบการขนส่งทุกประเภทจะกระทำได้อต่อเมื่อได้รับอนุญาต โดยผู้ที่มีอำนาจอนุญาตให้ประกอบการขนส่งได้ คือ นายทะเบียน ทั้งนี้ ตามนัยของ มาตรา 23 ความว่า “ห้ามมิให้ผู้ใดประกอบการขนส่งประจำทาง การขนส่งไม่ประจำทาง การขนส่งโดยรถขนาดเล็ก หรือการขนส่งส่วนบุคคล เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากนายทะเบียน

การขออนุญาตและการอนุญาตให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง”

อย่างไรก็ตาม จากบทบัญญัติดังกล่าวจะเห็นได้ว่า อำนาจของนายทะเบียนในการออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกประเภทไม่ประจำทางดังกล่าวข้างต้น มิใช่อำนาจเบ็ดเสร็จเด็ดขาดทั้งกระบวนการ เพราะยังมีกระบวนการบางส่วนที่เหนือขึ้นไปอีกระดับหนึ่งโดยต้องอยู่ภายใต้อำนาจของคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง หรือคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกประจำจังหวัด แล้วแต่กรณี โดยนายทะเบียนจะต้องนำเงื่อนไขต่างๆ ที่จะกำหนดไว้ในใบอนุญาตประกอบการขนส่งประเภทไม่ประจำทาง เสนอต่อคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง หรือคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกประจำจังหวัด เพื่อทำการอนุมัติเสียก่อน หลังจากนั้น นายทะเบียนถึงจะสามารถนำเงื่อนไขที่ได้รับอนุมัติดังกล่าวไประบุไว้ในใบอนุญาตที่จะออกให้แก่ผู้ประกอบการขนส่งแต่ละรายได้ต่อไป ตามนัยมาตรา 32 ความว่า

“มาตรา 32 ในการออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทาง ให้นายทะเบียนโดยอนุมัติของคณะกรรมการกำหนดเงื่อนไขไว้ในใบอนุญาตเกี่ยวกับ

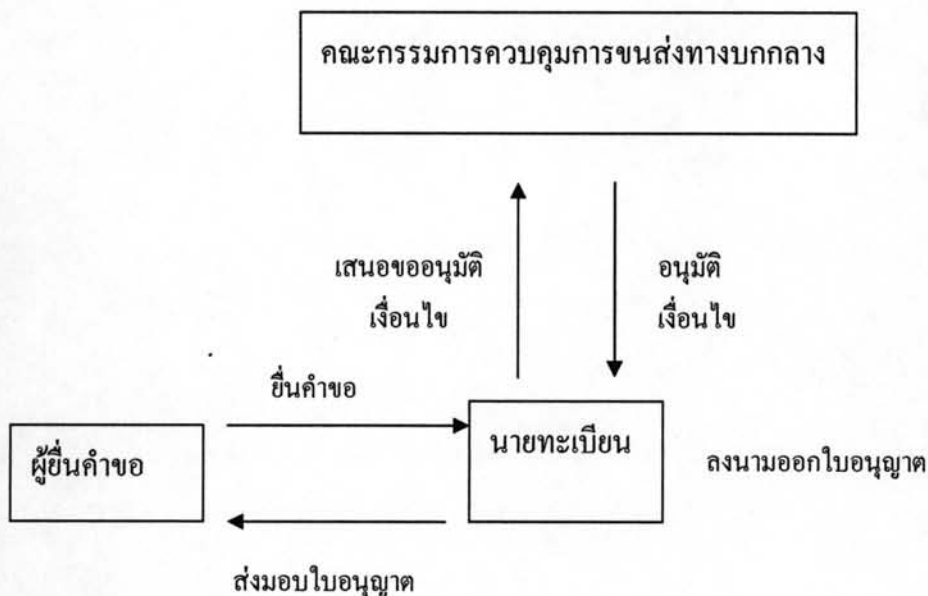
- (1) จำนวนรถที่ต้องใช้ในการประกอบการขนส่ง
- (2) ลักษณะ ชนิด และขนาดของรถและเครื่องหมายของผู้ประกอบการขนส่งที่ต้องให้ปรากฏประจำรถทุกคัน
- (3) จำนวนที่นั่ง เกณฑ์น้ำหนักบรรทุกและวิธีการบรรทุก
- (4) จำนวนผู้ประจำรถ
- (5) ที่งที่ทำการขนส่ง
- (6) มาตรฐานบริการในการประกอบการขนส่ง

- (7) อัตราค่าขนส่งและค่าบริการอย่างอื่นในการขนส่ง
- (8) สถานที่หยุดและจอดเพื่อขนถ่ายคน สัตว์ หรือสิ่งของ
- (9) สถานที่เก็บ ช่อม และบำรุงรักษารถ
- (10) เงื่อนไขอื่นที่กำหนดในกฎกระทรวง

ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทางต้องจัดให้มีการประกาศเงื่อนไขตาม (7) และ (8) ณ ที่ซึ่งอธิบดีกำหนด”

การออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งประเภทไม่ประจำทาง โดยขั้นตอนของกฎหมาย นายทะเบียนต้องนำเงื่อนไขที่จะกำหนดไว้ในใบอนุญาตประกอบการขนส่งตามมาตรา 32 ขออนุมัติจากคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง เสียก่อนดังที่กล่าวแล้วข้างต้น ดังผังขั้นตอนของกฎหมายจะแสดงได้ ดังภาพที่ 3.8

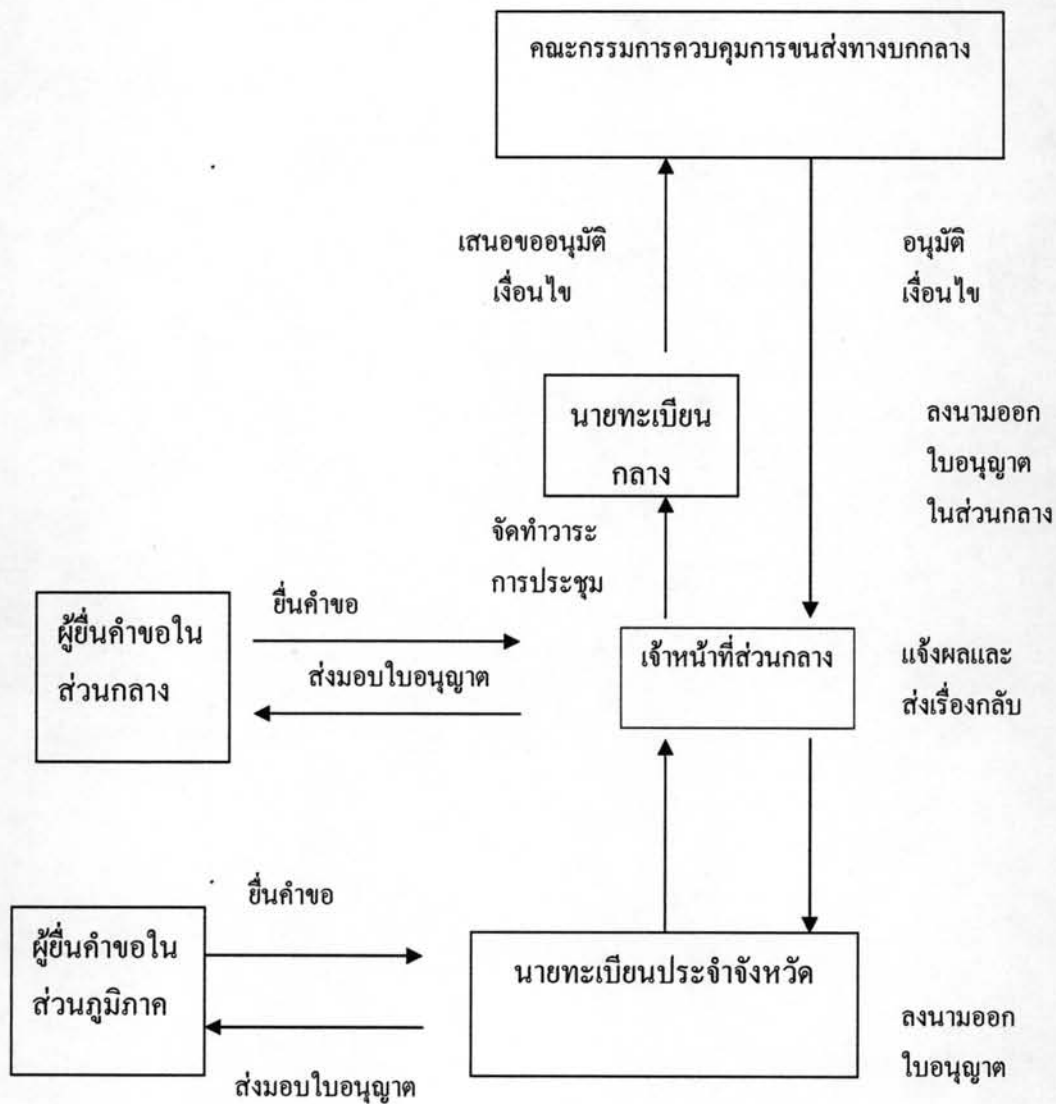
ภาพที่ 3.8 ขั้นตอนตามกฎหมายในการอนุมัติเงื่อนไขในใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทางของคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง



ในการนำขั้นตอนตามกฎหมายดังกล่าวไปสู่การปฏิบัติ จะมีขั้นตอนยาวออกไปอีก เพราะมีองค์ประกอบของโครงสร้างภายในของกรมการขนส่งทางบก เข้ามาเกี่ยวข้องด้วย ได้แก่ ราชการส่วนกลาง และ ราชการส่วนภูมิภาค (สำนักงานขนส่งจังหวัด) โดยสำนักงานขนส่งจังหวัดมีหน้าที่รับคำขอจากประชาชนที่มีภูมิลำเนาที่อยู่ในจังหวัดนั้น พร้อมทำการตรวจสอบข้อเท็จจริงและรวบรวมเอกสารหลักฐานประกอบคำขอให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ของคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง จากนั้น จะส่งมายังหน่วยงานของที่ส่วนกลาง ซึ่งหน่วยงานส่วนกลางก็จะทำการตรวจสอบอีกชั้นหนึ่ง แล้วจัดทำระเบียบวาระการประชุมแล้ว เสนอขอความเห็นชอบต่อนายทะเบียนกลาง จากนั้น จะเป็นขั้นตอนการนำระเบียบวาระการประชุมเข้าสู่การพิจารณาของคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง

เมื่อคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง มีมติเป็นเช่นไร หน่วยงานส่วนกลาง จะส่งผลให้สำนักงานขนส่งจังหวัดดำเนินการออกใบอนุญาตให้แก่ผู้ขอ หรือให้ผู้ขอแก้ไขเพิ่มเติม แล้วแต่กรณี ดังภาพที่ 3.9

ภาพที่ 3.9 ขั้นตอนการอนุมัติเงื่อนไขในใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทางของ คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง ตั้งแต่แรกจนถึงปี 2531



จากขั้นตอนในอดีตดังกล่าวปรากฏข้อเท็จจริงว่า ในการประชุมคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางแต่ละครั้งจะมีการพิจารณาอนุมัติเงื่อนไขในใบอนุญาตทั้งรถโดยสารประจำทาง รถโดยสารไม่ประจำทาง รถโดยสารขนาดเล็ก และรถบรรทุกไม่ประจำทาง ที่มาจากส่วนกลางและส่วนภูมิภาคทั่วประเทศ ทำให้เกิดปัญหาดังนี้

1) ปริมาณการขออนุญาตประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกประเภทไม่ประจำทาง มีจำนวนมาก เนื่องจากเป็นจุดที่รวบรวมเรื่องราวคำขอที่ส่งมาจากจังหวัดต่าง ๆ ทั่วประเทศ

มายังส่วนกลาง เพื่อนำเข้าสู่การกระบวนการขอรับการอนุมัติจากคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง แต่ด้วยข้อจำกัดด้านเวลาที่ต้องแบ่งไปใช้ในการพิจารณาเรื่องเงื่อนไขของการขนส่งด้วยรถโดยสารประจำทาง และ รถโดยสารไม่ประจำทาง ที่มีมากเช่นกัน จึงทำให้การจะพิจารณาเรือราวคำขออนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถบรรทุกทำได้จำนวนจำกัดโดยปริยายเกิดความล่าช้า ค้างการพิจารณาแบบสะสมเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ ตามความเจริญและต้องการทางเศรษฐกิจ

2) ประเด็นการพิจารณาอนุมัติเงื่อนไขตามมาตรา 32 สำหรับการขออนุญาตประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกประเภทไม่ประจำทาง มีลักษณะการพิจารณาที่มีรูปแบบที่ซ้ำๆ กันเสมือนงานประจำวัน

3) กรรมการโดยตำแหน่งในคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่ด้วยตนเอง เนื่องจากองค์คณะของคณะกรรมการล้วนประกอบข้าราชการระดับสูงซึ่งมีภารกิจอื่นมากมายที่สำคัญกว่าการอนุมัติเงื่อนไขที่มีลักษณะเหมือนงานประจำดังกล่าว เช่น ปลัดกระทรวงคมนาคมเป็นประธานกรรมการ ปลัดกระทรวงมหาดไทย เลขาธิการคณะกรรมการกฤษฎีกา อธิบดีกรมทางหลวงชนบท อธิบดีกรมตำรวจ อธิบดีกรมทางหลวง ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร ซึ่งในทางปฏิบัติจะส่งผู้แทนมาร่วมประชุม ดังนั้น ผู้เข้าร่วมการประชุมคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางในส่วนใหญ่ จึงเป็นเพียงผู้แทนของกรรมการโดยตำแหน่งเท่านั้น

จากปัญหาดังกล่าว กรมการขนส่งทางบกในฐานะฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง จึงได้นำเสนอคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง ในคราวการประชุม ครั้งที่ 11 / 2531 เมื่อวันที่ 5 เมษายน 2531 ให้มีการแต่งตั้งคณะกรรมการขึ้นเพื่อพิจารณาอนุมัติเงื่อนไขดังกล่าวแทนคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง ซึ่งที่ประชุม ได้มีมติเห็นชอบให้มีการแต่งตั้งคณะกรรมการขึ้นมาทำหน้าที่พิจารณาอนุมัติแทนตนเอง ตามที่กรมการขนส่งทางบกเสนอ และในเวลาต่อมาคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง ก็ได้ออกประกาศคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการกำหนดและปรับปรุงเงื่อนไขในใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของ ซึ่งมีท้องที่ทำการขนส่งภายในเขตกรุงเทพมหานครและระหว่างจังหวัด ลงวันที่ 27 พฤษภาคม 2531 ซึ่งประกอบด้วย

- | | |
|---|----------------------|
| 1. รองอธิบดี (ฝ่ายบริหาร) กรมการขนส่งทางบก | เป็นประธานอนุกรรมการ |
| 2. ผู้อำนวยการกองวิชาการและวางแผน กรมการขนส่งทางบก | เป็นอนุกรรมการ |
| 3. ผู้อำนวยการกองควบคุมกิจการขนส่ง กรมการขนส่งทางบก | เป็นอนุกรรมการ |
| 4. หัวหน้าฝ่ายงานคณะกรรมการขนส่ง กรมการขนส่งทางบก | เป็นอนุกรรมการ |
| 5. หัวหน้าฝ่ายงานคณะกรรมการขนส่ง กรมการขนส่งทางบก | เป็นอนุกรรมการและ |

เลขานุการ

6. เจ้าหน้าที่ฝ่ายงานคณะกรรมการขนส่ง กรมการขนส่งทางบก เป็นผู้ช่วยเลขานุการ โดยคณะกรรมการข้างต้นมีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณากำหนดและปรับปรุงเงื่อนไขในใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของ ตามหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางกำหนดไว้ในการประชุม ครั้งที่ 2531/13 เมื่อวันที่ 26 เมษายน 2531 เมื่อคณะกรรมการฯ ได้พิจารณาเห็นสมควรกำหนดหรือปรับปรุงเงื่อนไขตามมาตรา 32 แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522. ให้แก่ผู้ขอรายใดแล้ว ให้ถือว่าเงื่อนไขดังกล่าว ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางและให้นายทะเบียนกลางกำหนดไว้เป็นเงื่อนไขในใบอนุญาตประกอบการขนส่งต่อไปได้ แล้วรวบรวมรายงานคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางเป็นครั้งคราวแต่ไม่น้อยกว่า 1 เดือน ต่อครั้ง โดยผลดังกล่าว ทำให้ผังขั้นตอนการอนุญาตเป็นดังภาพที่ 3.10

ภาพที่ 3.10 แสดงขั้นตอนการอนุมัติเงื่อนไขในใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทางของคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง ตั้งแต่ปี 2531- 2542



ต่อมา กรมการขนส่งทางบกในฐานะฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง เห็นว่า การขออนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของ ซึ่งมีท้องที่ทำการขนส่งระหว่างจังหวัด นั้น เมื่อผู้ขออนุญาตได้ยื่นคำขอต่อสำนักงานขนส่งจังหวัดที่ตนมีภูมิลำเนาหรือสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ สำนักงานขนส่งจังหวัดนั้น ๆ จะรวบรวมเอกสารหลักฐานในส่วนที่เกี่ยวข้องส่งให้กรมการขนส่งทางบกเพื่อนำเสนอคณะกรรมการพิจารณาต่อไป ถึงแม้ว่าคณะกรรมการฯ ดังกล่าวจะมีการประชุมเดือนละ 4 ครั้ง ทุก ๆ สัปดาห์ก็ตาม แต่เจ้าหน้าที่ก็ต้องตรวจสอบข้อมูลและหลักฐานสรุปข้อเท็จจริง พร้อมทั้งจัดทำร่างวาระเสนอความเห็นต่อนายทะเบียน เพื่อนำเสนอคณะกรรมการพิจารณา จนกระทั่งแจ้งมติให้ขนส่งจังหวัดในฐานะทำการแทนนายทะเบียนกลางดำเนินการออกใบอนุญาตประกอบการขนส่ง หรือปรับปรุงเงื่อนไขในใบอนุญาตประกอบการขนส่ง จะต้องใช้เวลานานมาก ทำให้ผู้ขออนุญาตไม่ได้รับความสะดวกรวดเร็วเท่าที่ควร ฉะนั้น เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวก รวดเร็ว และเป็นการสนับสนุนให้ผู้ประกอบการขนส่งใช้รถในการขนส่งไม่ประจำทางให้ถูกต้อง ประกอบกับคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง ก็ได้มีหลักเกณฑ์ในการพิจารณากำหนดเงื่อนไขในการออกใบอนุญาต เพื่อให้ถือปฏิบัติอยู่แล้ว

กรมการขนส่งทางบกจึงได้นำเสนอต่อคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง ในคราวการประชุม ครั้งที่ 17/2542 เมื่อวันที่ 7 กันยายน 2542 ให้มีการปรับปรุงคณะกรรมการกำหนดและปรับปรุงเงื่อนไขในใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของ ซึ่งมีท้องที่ทำการขนส่งภายในเขตกรุงเทพมหานครและระหว่างจังหวัด โดยให้มีการแต่งตั้งเป็น 2 คณะ คือ คณะอนุกรรมการฯ ในกรุงเทพมหานคร กับคณะอนุกรรมการฯ ประจำจังหวัดทุกจังหวัด โดยได้ออกประกาศคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง เรื่อง ปรับปรุงคณะกรรมการกำหนดและปรับปรุงเงื่อนไขในใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของ ซึ่งมีท้องที่ทำการขนส่งภายในเขตกรุงเทพมหานครและระหว่างจังหวัด ลงวันที่ 20 กันยายน 2542 (กรีธา สัจวรกาญจน์, 2544:180-183) โดยมีสาระสำคัญของการแต่งตั้ง ดังนี้

1) คณะอนุกรรมการพิจารณาเงื่อนไขในใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของในกรุงเทพมหานคร ประกอบด้วย

1. รองอธิบดี (ฝ่ายบริหาร) กรมการขนส่งทางบก เป็นประธานกรรมการ
2. ผู้อำนวยการสำนักควบคุมการขนส่ง กรมการขนส่งทางบก เป็นอนุกรรมการ
3. ผู้อำนวยการกองวิชาการและวางแผน กรมการขนส่งทางบก เป็นอนุกรรมการ
4. ผู้อำนวยการส่วนกิจการขนส่ง กรมการขนส่งทางบก เป็นอนุกรรมการ

5. หัวหน้าฝ่ายใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทาง
กรมการขนส่งทางบก เป็นอนุกรรมการ
6. หัวหน้าฝ่ายงานคณะกรรมการการขนส่ง
กรมการขนส่งทางบก เป็นอนุกรรมการและเลขานุการ
7. เจ้าหน้าที่ฝ่ายงานคณะกรรมการการขนส่ง
กรมการขนส่งทางบก เป็นผู้ช่วยเลขานุการ

โดยมีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาให้ความเห็นชอบในการกำหนดและปรับปรุงเงื่อนไขในใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของ ซึ่งมีท้องที่ทำการขนส่งภายในเขตกรุงเทพมหานครและระหว่างจังหวัด ตามมาตรา 32 แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 ตามหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางกำหนด เฉพาะผู้ขออนุญาตที่มีภูมิลำเนาหรือสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ในเขตกรุงเทพมหานคร

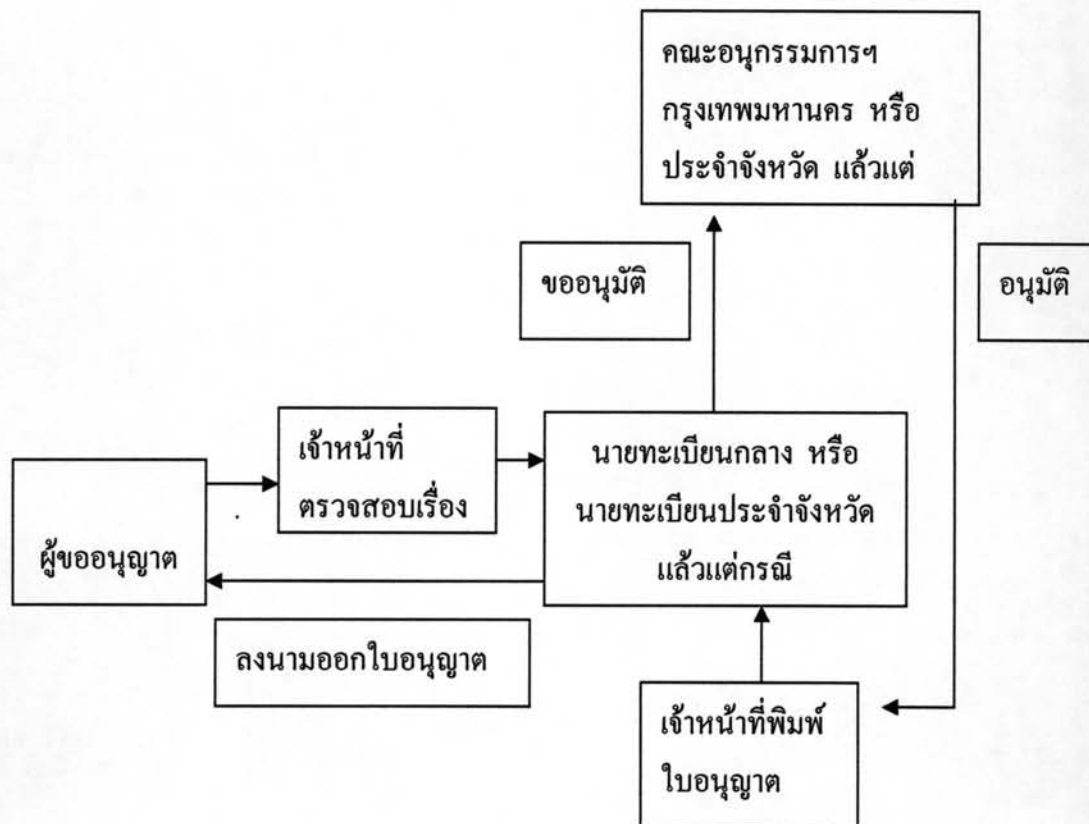
2) คณะอนุกรรมการพิจารณาเงื่อนไขในใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของประจำจังหวัดทุกจังหวัด ยกเว้น กรุงเทพมหานคร ประกอบด้วย

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

โดยมีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาให้ความเห็นชอบในการกำหนดและปรับปรุงเงื่อนไขในใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของ ซึ่งมีท้องที่ทำการขนส่งระหว่างจังหวัดตามมาตรา 32 แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 ตามหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางกำหนด เฉพาะผู้ขออนุญาตที่มีภูมิลำเนาหรือสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ในเขตจังหวัดขึ้นเพื่อพิจารณาอนุมัติเงื่อนไขดังกล่าวแทนคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง

จากความเปลี่ยนแปลงดังกล่าวส่งผลให้ขั้นตอนการอนุมัติเงื่อนไขในใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถบรรทุก ตั้งแต่ปี 2542 จนถึงปัจจุบันเป็นดังภาพที่ 3.11

ภาพที่ 3.11 ขั้นตอนการอนุมัติเงื่อนไขในใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถบรรทุก ตั้งแต่ปี 2542 จนถึงปัจจุบัน



3.4 รูปแบบการประชุมคณะกรรมการกำหนดและปรับปรุงเงื่อนไขในใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของ ซึ่งมีท้องที่ทำการขนส่งภายในเขตกรุงเทพมหานครและระหว่างจังหวัด

3.4.1 การขออนุญาตที่ผู้ขอมิภูมิลำเนาในเขตกรุงเทพมหานคร

ผู้มีอำนาจพิจารณาอนุมัติเงื่อนไขแทนคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง คือ คณะกรรมการกำหนดและปรับปรุงเงื่อนไขในใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของในกรุงเทพมหานคร

องค์ประชุม คณะกรรมการกำหนดและปรับปรุงเงื่อนไขในใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของในกรุงเทพมหานคร ประกอบด้วย

1. รองอธิบดี (ฝ่ายบริหาร) กรมการขนส่งทางบก เป็นประธานอนุกรรมการ
2. ผู้อำนวยการสำนักจัดระเบียบการขนส่งทางบก กรมการขนส่งทางบก
3. ผู้อำนวยการสำนักจัดระบบการขนส่งทางบก กรมการขนส่งทางบก
4. ผู้อำนวยการส่วนกิจการขนส่ง กรมการขนส่งทางบก
5. หัวหน้าฝ่ายใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทาง กรมการขนส่งทางบก
6. หัวหน้าฝ่ายงานคณะกรรมการการขนส่ง กรมการขนส่งทางบก
7. เจ้าหน้าที่ฝ่ายงานคณะกรรมการการขนส่ง กรมการขนส่งทางบก

กำหนดเวลาการประชุม จะมีการประชุมคณะอนุกรรมการกำหนดและปรับปรุงเงื่อนไขในใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของ ซึ่งมีท้องที่ทำการขนส่งภายในเขตกรุงเทพมหานครเป็นประจำในวันอังคารของทุกสัปดาห์

รูปแบบการประชุม เป็นการประชุมตามแบบปกติทั่วไป ไม่มีปัญหาอุปสรรค

3.4.2 การขออนุญาตที่ผู้ขอมิถุมิสำเนาในเขตจังหวัดอื่นนอกจากกรุงเทพมหานคร

ผู้มีอำนาจพิจารณาอนุมัติเงื่อนไขแทนคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง คือ คณะอนุกรรมการกำหนดและปรับปรุงเงื่อนไขในใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทางประจำจังหวัดทุกจังหวัด

องค์ประชุม คณะอนุกรรมการกำหนดและปรับปรุงเงื่อนไขในใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทางประจำจังหวัดทุกจังหวัด ประกอบด้วย

1. ผู้ว่าราชการจังหวัด เป็นประธานคณะอนุกรรมการ
2. ผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัดหรือผู้แทน
3. อัยการจังหวัดหรือผู้แทน
4. ขนส่งจังหวัด
5. หัวหน้าฝ่ายวิชาการขนส่ง สำนักงานขนส่งจังหวัด เป็นอนุกรรมการและเลขานุการ
6. เจ้าหน้าที่ฝ่ายวิชาการขนส่ง สำนักงานขนส่งจังหวัด เป็นผู้ช่วยเลขานุการ

กำหนดเวลาการประชุม ไม่นแน่นอน ขึ้นอยู่กับจำนวนประชาชนที่มายื่นคำขอใบอนุญาต ประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถบรรทุกว่า มีมากน้อยเพียงใด มีจำนวนเรื่องราวคำขอ อนุญาตเพียงพอเหมาะสมที่จะจัดการประชุมหรือยัง โดยเฉลี่ยสำนักงานขนส่งจังหวัดจะมีการประชุม คณะอนุกรรมการกำหนดและปรับปรุงเงื่อนไขในใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทางประจำ จังหวัดทุกจังหวัด ประมาณ 2 – 4 ครั้งต่อปี ตามแต่ปริมาณงานของแต่ละจังหวัด

รูปแบบการประชุม จากการตรวจสอบกับสำนักงานขนส่งจังหวัดทั่วประเทศ พบว่ามี การจัดประชุมเป็นคณะอนุกรรมการกำหนดและปรับปรุงเงื่อนไขในใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ไม่ประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของ ซึ่งมีท้องที่ทำการขนส่งภายในเขต กรุงเทพมหานคร เป็น 2 รูปแบบ คือ

การประชุมตามรูปแบบปกติทั่วไป โดยมีอนุกรรมการมาพบกันตามวัน เวลาและ สถานที่นัดหมาย แล้วทำการพิจารณาตามระเบียบวาระการประชุมที่ฝ่ายเลขานุการ โดยสำนักงาน ขนส่งจังหวัดเป็นผู้จัดทำขึ้น การปฏิบัติลักษณะนี้มีจำนวน 65 จังหวัด

รูปแบบการส่งระเบียบวาระการประชุมให้อนุกรรมการพิจารณา แล้วแจ้งความเห็นให้ สำนักงานขนส่งจังหวัดซึ่งทำหน้าที่เลขานุการคณะกรรมการฯ เพื่อสรุปความเห็น การปฏิบัติ ลักษณะนี้มีจำนวน 10 จังหวัด

ปัญหาอุปสรรค ในเขตจังหวัดอื่นนอกจากกรุงเทพมหานคร มักจะพบปัญหาเกี่ยวกับการ จัดประชุมเนื่องจาก

- 1) มีจำนวนเรื่องราวคำขอน้อย ทำให้ต้องรอให้มีจำนวนที่เหมาะสมต่อการ จัดประชุม ทั้งนี้ แต่ละจังหวัดจะมีปริมาณงานมากน้อยแตกต่างกันไปตามขนาดของเมือง
- 2) การนัดประชุมคณะอนุกรรมการฯ ทำได้ไม่รวดเร็วเนื่องจากต้อง ประสานงานอนุกรรมการแต่ละท่านให้ได้คำตอบที่แน่นอนว่ามีช่วงเวลาว่างตรงกัน จึงจะสามารถ จัดการประชุมได้ ซึ่งในหลายๆ จังหวัดประสบปัญหาทั้งสองประการ
- 3) กรมการขนส่งทางบกได้มีหนังสือที่ คค 0406.2/ว.23 ลงวันที่ 30 มกราคม 2547 (กรีธา สวรรกกาญจน์, 2548: 408) สั่งการให้สำนักงานขนส่งจังหวัด เมื่อได้รับคำขอ อนุญาตประกอบการขนส่ง ให้ดำเนินการตรวจสอบข้อเท็จจริงต่างๆ และจัดการประชุมคณะอนุ กรรมการกำหนดและปรับปรุงเงื่อนไขในใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทางประจำจังหวัด ให้เรียบร้อยภายในสัปดาห์แรก และในกรณีไม่อาจแล้วเสร็จภายในสัปดาห์แรกได้ ก็ให้ดำเนินการ ให้แล้วเสร็จภายในสัปดาห์ถัดไปเป็นอย่างช้า เพื่อให้ผู้ประกอบการขนส่งสามารถนำรถมาดำเนินการ ทางทะเบียนและภาษีรถ และใช้งานได้อย่างถูกต้องตามกฎหมายได้อย่างรวดเร็ว

จากหนังสือสั่งการของกรมการขนส่งทางบกดังกล่าว ส่งผลให้แม้จะมีผู้มาขึ้นคำขอเพียงรายเดียว สำนักงานขนส่งจังหวัดก็ต้องดำเนินการตามกรอบเวลาตามสั่งการของกรมการขนส่งทางบก ดังนั้น สำนักงานขนส่งจังหวัดหลายแห่ง จึงแก้ไขปัญหาอุปสรรคดังกล่าวด้วยการส่งระเบียบวาระการประชุมให้อนุกรรมการพิจารณา แล้วแจ้งความเห็นให้สำนักงานขนส่งจังหวัดในฐานะฝ่ายเลขานุการคณะอนุกรรมการ แทนการประชุมตามปกติ ซึ่งโดยแท้จริงแล้วมิใช่ปัญหาเกิดจากล่าช้าของเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน เพราะเจ้าหน้าที่ได้พยายามหารูปแบบการทำงานมาแก้ไขปัญหาด้วยเข้าไปโดยเห็นได้จากการจัดประชุมรูปแบบใหม่เกิดขึ้น แต่ความล่าช้ามีมูลเหตุมาจากระบบการอนุญาตหรือโครงสร้างของคณะอนุกรรมการไม่มีความเหมาะสม

3.5 การเปรียบเทียบการกำกับดูแลการขนส่งของไทยกับต่างประเทศ

พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 32 ได้บัญญัติให้ในการออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทาง ให้นายทะเบียนโดยอนุมัติของคณะกรรมการกำหนดเงื่อนไขไว้ในใบอนุญาตเกี่ยวกับ(6) เงื่อนไขเกี่ยวกับมาตรฐานบริการในการประกอบการขนส่ง แต่ทางราชการยังไม่มีข้อกำหนดหลักเกณฑ์และรายละเอียดเกี่ยวกับเงื่อนไขขึ้นเพื่อใช้กำกับดูแลในการอนุญาตประกอบการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกไม่ประจำทาง ซึ่งประเทศที่พัฒนาแล้วล้วนกำกับการดูแลการขนส่งด้วยมาตรฐานบริการ

ประเทศญี่ปุ่นมีการปฏิรูปการกำกับภายหลังปี ค.ศ.1991 เป็นต้นมา โดยผู้ประกอบการสามารถเข้าสู่ตลาดได้ง่ายขึ้น หากผู้ประกอบการแสดงถึงความพร้อมในด้านของจำนวนรถบรรทุกที่มีไว้ครอบครอง อาคารสถานที่ บุคลากร นอกจากนี้ ยกเลิกการบังคับการขนส่งแบบประจำทาง โดยสามารถรับส่งสินค้าได้ทุกแห่งตามที่ถูกค้าประสงค์ และการขนส่งประจำพื้นที่ก็ไม่ถูกจำกัดให้บริการเฉพาะการส่งเต็มคันรถเท่านั้น ทำให้การขนส่งแบบประจำเส้นทางและประจำพื้นที่แทบจะไม่มี ความแตกต่างกันอีกแล้ว

ในประเทศกลุ่ม OECD ใช้ระบบใบอนุญาตด้านคุณภาพหรือใบอนุญาตวิชาชีพในการส่งเสริมและควบคุมกำกับดูแลการให้บริการกิจการขนส่งทางถนน โดยเฉพาะกลุ่มสหภาพยุโรปที่มีการกำหนดเงื่อนไขด้านคุณสมบัติในการเข้าสู่กิจการขนส่งทางถนน ซึ่งเงื่อนไขสำคัญหลักประกอบ ด้วย (1) ความสามารถทางวิชาชีพ (2) ชื่อเสียงที่ดี และ (3) ความมั่นคงทางการเงิน ดังนั้นผู้ประกอบการจึงต้องมีความรู้ความสามารถในการประกอบกิจการ โดยควรได้รับการรับรองหรือทดสอบความสามารถทางวิชาชีพในการบริหารจัดการหรือรู้กฎจราจร สำหรับเงื่อนไขที่เกี่ยวกับชื่อเสียงนั้น เป็นเงื่อนไขที่มีวัตถุประสงค์ในการกำหนดมาตรฐานของบุคคลที่เข้าสู่กิจการขนส่งที่

ต้องมีความรับผิดชอบค่อนข้างสูง ในขณะที่เงื่อนไขความมั่นคงทางการเงินเกี่ยวข้องกับควมรับผิดชอบของผู้ประกอบการในกรณีมีความเสียหายเกิดขึ้นจากการประกอบกิจการขนส่ง

ตารางที่ 3.7 เปรียบเทียบการกำกับดูแลมาตรฐานบริการขนส่ง

ไทย	ประเทศกลุ่ม OECD	ญี่ปุ่น
มีกำหนดในมาตรา 32 (6) แต่ไม่มีการดำเนินการทางปฏิบัติ	ซึ่งเงื่อนไขสำคัญหลักประกอบด้วย 1) ความสามารถทางวิชาชีพ 2) ชื่อเสียงที่ดี 3) ความมั่นคงทางการเงิน	1) แผนธุรกิจต้องเหมาะสมเพื่อประกันความปลอดภัยในการขนส่ง 2) แผนธุรกิจต้องเหมาะสมสำหรับการดำเนินธุรกิจ 3) ผู้บริหารต้องมีความสามารถหรือศักยภาพในการจัดการ 4) ผู้ประกอบการต้องมีรถบรรทุกอย่างน้อยห้าคัน สถานที่จอดรถ สำนักงาน และผู้จัดการด้านความปลอดภัย เป็นต้น