

ปัญหาการจัดตั้ง และควบคุมการดำเนินงานสถานตรวจสภาพรถเอกชน



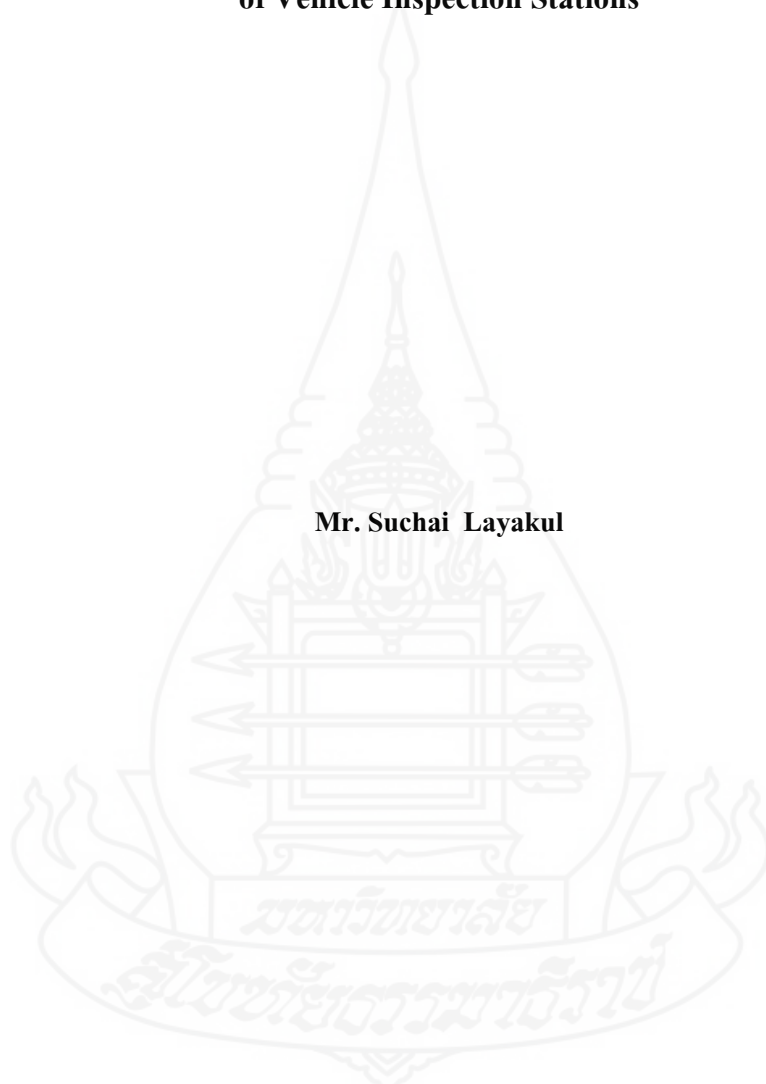
นายสุชัย เลยะกุล

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญานิติศาสตรมหาบัณฑิต
วิชาเอกกฎหมายมหาชน สาขาวิชานิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช

พ.ศ. 2554

**The Problems on Establishment and Control
of Vehicle Inspection Stations**

Mr. Suchai Layakul



A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements for
the Degree of Master of Laws in Public Law
School of Law
Sukhothai Thammathirat Open University

2011

หัวข้อวิทยานิพนธ์ ปัญหาการจัดตั้ง และควบคุมการดำเนินงานสถานตรวจสภาพรถเอกชน
ชื่อและนามสกุล นายสุชัย เลขะกุล
วิชาเอก กฎหมายมหาชน
สาขาวิชา นิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช
อาจารย์ที่ปรึกษา 1. รองศาสตราจารย์ ดร. บรรเจิด สิงคะเนติ
2. รองศาสตราจารย์ ดร. ธวัชชัย สุวรรณพานิช

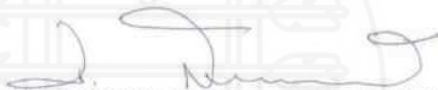
วิทยานิพนธ์นี้ ได้รับความเห็นชอบให้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา
ตามหลักสูตรระดับปริญญาโท เมื่อวันที่ 29 พฤษภาคม 2555

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์



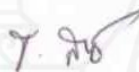
ประธานกรรมการ

(อาจารย์สุชาติ ศรีวรรกร)



กรรมการ

(รองศาสตราจารย์ ดร. บรรเจิด สิงคะเนติ)



กรรมการ

(รองศาสตราจารย์ ดร. ธวัชชัย สุวรรณพานิช)



ประธานกรรมการบัณฑิตศึกษา

(รองศาสตราจารย์ ดร. สุจินต์ วิสุทธิรานนท์)

กิตติกรรมประกาศ

การศึกษาวิจัย เรื่อง ปัญหาการจัดตั้ง และควบคุมการดำเนินงานสถานตรวจสภาพรถ เอกชน (The establishment problem and control operating The Vehicle Inspection Stations) ในครั้งนี้ มีแรงบันดาลใจมาจากผู้วิจัยได้รับรู้ความทุกข์ของผู้ประกอบการจำนวนมากที่แทบจะต้องล้มลงจากนโยบายที่ไม่ชัดเจนแน่นอนของรัฐ จึงเกิดแนวความคิดที่จะนำความรู้เกี่ยวกับหลักการพื้นฐานของสิทธิเสรีภาพซึ่งถือเป็นข้อความคิดพื้นฐานที่สำคัญ ที่ได้รับรู้มาเมื่อครั้งศึกษาอยู่ในคณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ มาศึกษาเปรียบเทียบกับข้อความคิดทางกฎหมายของต่างประเทศ เพื่อหาคำตอบเกี่ยวกับมาตรการทางกฎหมายที่เหมาะสม กับการจัดตั้ง และการควบคุมการดำเนินงานสถานตรวจสภาพรถเอกชน ซึ่งถือเป็นการกระจายอำนาจทางบริการ ให้ดำเนินการตรวจสภาพรถตามเจตนารมณ์ของกรมการขนส่งทางบก อย่างมีประสิทธิภาพ และประสิทธิผล รวมถึงมีความสอดคล้องกับสังคมไทย

เอกสารการศึกษาวิจัย ฉบับที่สมบูรณ์นี้ ผู้วิจัยต้องขอขอบคุณศาสตราจารย์ ดร.สุนทร มณีสวัสดิ์ ที่ช่วยปรับปรุงหัวข้อ และวัตถุประสงค์ของวิทยานิพนธ์ และต้องขอขอบคุณ รองศาสตราจารย์ ดร. บรรเจิด สิงคะเนติ ที่ได้สละเวลาอันมีค่าของท่านมาเป็นอาจารย์ที่ปรึกษา ช่วยชี้แนะตั้งแต่เค้าโครง การตรวจแก้ไข การกำหนดประเด็นให้ไปศึกษาค้นคว้าเพิ่มเติมทั้งกฎหมายไทย และต่างประเทศ จนทำให้เกิดความแตกฉานในประเด็นปัญหาสามารถนำเสนอผลงานทางวิชาการต่อสาธารณะได้ รวมถึงรองศาสตราจารย์ ดร.ธวัชชัย สุวรรณพานิช ที่ได้ให้คำแนะนำ ตั้งแต่แนวทางการศึกษาวิจัยทางกฎหมายในมหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช เพื่อให้สามารถวางแผนการศึกษาค้นคว้าได้เหมาะสมกับสภาพการทำงาน ช่วยชี้แนะเพิ่มเติมในเค้าโครง เนื้อหา และรูปแบบของวิทยานิพนธ์

ท้ายนี้ ผู้วิจัยต้องขอขอบคุณบิดา มารดา ผู้สร้างแรงบันดาลใจให้มาเรียนวิชากฎหมาย ครอบครัวผู้ซึ่งคอยดูแล และให้กำลังใจให้สามารถฟันฝ่าอุปสรรคทั้งด้านหน้าที่การงาน ด้านการเงิน คณาจารย์สาขาวิชานิติศาสตร์ คุณสุจิตรา พุ่มไสว เจ้าหน้าที่ของมหาวิทยาลัยทุกท่าน และจะลืมไม่ได้เลย คือ คุณสุมนา กลสิสิทธิ์ ที่ช่วยพิมพ์เอกสารวิทยานิพนธ์ แบ่งเบาภาระของผู้วิจัย

สุชัย เลยะกุล

มีนาคม 2555

ชื่อวิทยานิพนธ์ ปัญหาการจัดตั้ง และควบคุมการดำเนินงานสถานตรวจสภาพรถเอกชน
ผู้วิจัย นายสุชัย เลยะกุล รหัสนักศึกษา 2524001720 ปริญญา นิติศาสตรมหาบัณฑิต
อาจารย์ที่ปรึกษา(1) รองศาสตราจารย์ ดร. บรรเจิด ลิงคะเนติ (2) รองศาสตราจารย์ ดร. ธวัชชัย สุวรรณพานิช
ปีการศึกษา 2554

บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ (1) วิเคราะห์ แนวความคิด เกี่ยวกับ สิทธิ และ เสรีภาพ ในการประกอบอาชีพ ตามหลักความชอบด้วยรัฐธรรมนูญของกฎหมาย (2) วิเคราะห์ เปรียบเทียบกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจัดตั้ง และควบคุมการดำเนินงานสถานตรวจสภาพรถเอกชน ของประเทศไทย กับ ต่างประเทศ (3) ศึกษาวิเคราะห์สภาพทางกฎหมายของ การจัดตั้ง การ ดำเนินการ และผลของคำสั่งต่างๆ ของสถานตรวจสภาพรถเอกชน (4) วิเคราะห์ และเปรียบเทียบ การประกอบกิจการสถานตรวจสภาพรถเอกชน กับหลักเรื่องเสรีภาพในการประกอบอาชีพ (5) เสนอแนะแนวทางในการกำหนดมาตรการจัดตั้งสถานตรวจสภาพรถเอกชน ให้มีประสิทธิภาพ และ ประสิทธิภาพ และมีความสอดคล้องกับสังคมไทย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพด้วยการวิจัยทางเอกสาร โดยการศึกษา แนวความคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับสิทธิและเสรีภาพ และรูปแบบของการดำเนินการจัดตั้งสถาน ตรวจสภาพรถเอกชนของต่างประเทศ คือ สหรัฐอเมริกา อังกฤษ มาเลเซีย หรือสิงคโปร์ กับ ประเทศไทย เพื่อสร้างข้อความคิดทางกฎหมาย อันเป็นแนวทางสำหรับการปรับปรุงกฎหมาย และ กฎ ที่เกี่ยวข้องกับการจัดตั้ง การกำหนดมาตรฐาน และการควบคุมกำกับดูแล สถานตรวจสภาพ รถเอกชน ให้มีประสิทธิภาพ และประสิทธิผล และมีความสอดคล้องกับสังคมไทยต่อไป

ผลการวิจัยพบว่า มีเพียงประเทศไทยประเทศเดียวที่กฎหมายในระดับพระราชบัญญัติ ใช้ถ้อยคำที่กว้างขาดความแน่นอนชัดเจนในการกำหนดสิทธิของประชาชนที่จะเป็นผู้ได้รับอนุญาต ให้ดำเนินการจัดตั้ง เพื่อจัดระเบียบการใช้สิทธิและเสรีภาพของประชาชนในการประกอบกิจการ สถานตรวจสภาพรถเอกชน รวมถึงการควบคุมการดำเนินงาน เพื่อควบคุมคุณภาพ

คำสำคัญ การจัดตั้ง การควบคุมการดำเนินงาน สถานตรวจสภาพรถเอกชน

Thesis title: The Problems on Establishment and Control of Vehicle Inspection Stations

Researcher: Mr. Suchai Layakul; **ID:**2524001720; **Degree:** Master of Laws;

Thesis advisors: (1) Dr. Banjerd Singkaneti, Associate Professor; (2) Dr. Thawatchai Suvanpanich, Associate Professor; **Academic year:** 2011

Abstract

The objectives of this study were to (1) analyze the concept of rights and freedom of occupation under the constitutional law; (2) comparative analysis of laws relating to the establishment and control of the vehicle inspection stations of the country with those of other countries; (3) analyze the legal status of the establishment of, operation and effect of the various command orders regarding the vehicle inspection stations; (4) analyze and make a comparative study on the operation of the vehicle inspection stations according to the principles of freedom of occupation; and (5) suggest measures to establish the vehicle inspection stations so as to be effective, efficient and in accordance with the Thai society.

The research in this thesis was a qualitative research methods by studying concepts and theories related to the rights and freedoms as well as forms of the establishment of the vehicle inspection stations under the law of U.S., UK, Malaysia or Singapore, and Thailand to establish a legal concepts as the guidelines for improving the laws and rules related to the establishment standards and supervisory control of the vehicle inspection stations so as to be effective, efficient and in accordance with the Thai society.

Research Findings were that Thailand is the only country that the provisions of the related legislation are lack of precise scope and details of the rights of citizens to be allowed to establish, to regulate the operation, and the quality control of the vehicle inspection stations.

Keywords: establishment, control, vehicle inspection stati

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	จ
กิตติกรรมประกาศ	ฉ
บทที่ 1 บทนำ	1
1. ความเป็นมา และความสำคัญของปัญหา	1
2. วัตถุประสงค์	4
3. กรอบแนวคิดของการวิจัย	4
4. ประเด็นปัญหาการวิจัย	6
5. สมมติฐานการวิจัย	6
6. ขอบเขตการวิจัย	7
7. คำศัพท์เฉพาะ หรือ คำจำกัดความที่ใช้ในการวิจัย	7
8. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	8
บทที่ 2 วรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง	9
1. หลักทั่วไปเกี่ยวกับสิทธิและเสรีภาพ	9
1.1 ความหมาย และสถานะของ “สิทธิ” และ “เสรีภาพ” ตามรัฐธรรมนูญ	10
1.2 สถานะของ “สิทธิ” และ “เสรีภาพ” ตามรัฐธรรมนูญ	12
1.3 ประเภทของสิทธิและเสรีภาพ	14
1.3.1 การแบ่งสิทธิและเสรีภาพตามแนวคลาสสิกของเยอรมัน	14
1.3.2 การแบ่งโดยพิจารณาจากผู้ทรงสิทธิ	15
1.3.3 การแบ่งโดยพิจารณาจากเงื่อนไขการจำกัดสิทธิ	15
1.4 ภารกิจของสิทธิและเสรีภาพ	16
1.5 ผู้ทรงสิทธิและเสรีภาพและความผูกพันต่อสิทธิและเสรีภาพ	16
2. หลักเสรีนิยม	17
2.1 หลักเสรีภาพในทางอุตสาหกรรมและการค้า	17
2.1.1 หลักเสรีภาพในการประกอบการ	17
2.1.2 หลักการแข่งขันเสรี	19
2.2 หลักการรับรองสิทธิในทรัพย์สิน หรือหลักกรรมสิทธิ์	19

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

3 . หลักความชอบด้วยรัฐธรรมนูญของกฎหมาย	20
3.1 เงื่อนไขเกี่ยวกับเจตนารมณ์ของกฎหมายที่จำกัดหรือให้อำนาจ ฝ่ายบริหารจำกัดสิทธิและเสรีภาพของราษฎร	22
3.2 เงื่อนไขเกี่ยวกับลักษณะของกฎหมายที่จำกัดหรือให้อำนาจ ฝ่ายบริหารจำกัดสิทธิและเสรีภาพของราษฎร	23
3.2.1 กฎหมายที่จำกัดหรือให้อำนาจฝ่ายบริหารจำกัดสิทธิและเสรีภาพ ของราษฎรต้องมีผลใช้บังคับเป็นทั่วไป	23
3.2.2 กฎหมายที่จำกัดหรือให้อำนาจฝ่ายบริหารจำกัดสิทธิและเสรีภาพ ของราษฎรต้องมีความแน่นอนชัดเจน	25
3.2.3 กฎหมายที่จำกัดหรือให้อำนาจฝ่ายบริหารจำกัดสิทธิและเสรีภาพ ของราษฎรต้องไม่มีผลใช้บังคับย้อนหลัง	28
3.2.4 กฎหมายที่จำกัดหรือให้อำนาจฝ่ายบริหารจำกัดสิทธิและเสรีภาพ ของราษฎรต้องไม่ขัดหรือแย้งต่อหลักความได้สัดส่วน	29
3.2.5 กฎหมายที่จำกัดหรือให้อำนาจฝ่ายบริหารจำกัดสิทธิและเสรีภาพ ของราษฎรต้องไม่จำกัดหรือให้อำนาจฝ่ายบริหารจำกัดสิทธิและเสรีภาพของราษฎรจน กระทบกระเทือนสาระสำคัญของสิทธิและเสรีภาพนั้น	31
3.3 เงื่อนไขเกี่ยวกับรูปแบบของกฎหมายที่จำกัดหรือให้อำนาจ ฝ่ายบริหารจำกัดสิทธิและเสรีภาพของราษฎร	32
บทที่ 3 การตรวจสภาพรถของต่างประเทศ	33
1. การดำเนินการตรวจสภาพรถของต่างประเทศ	34
1.1 วัตถุประสงค์การตรวจสภาพรถของต่างประเทศ	34
1.2 รูปแบบการดำเนินการสถานตรวจสภาพรถ ของแต่ละประเทศ	36
1.2.1 เอกชนเป็นเจ้าของและดำเนินการ	36
1.2.2 รัฐเป็นเจ้าของและเอกชนดำเนินการ	36
1.2.3 รัฐเป็นเจ้าของและดำเนินการ	36
1.2.4 เอกชนเป็นเจ้าของและรัฐดำเนินการ	37

สารบัญ (ต่อ)

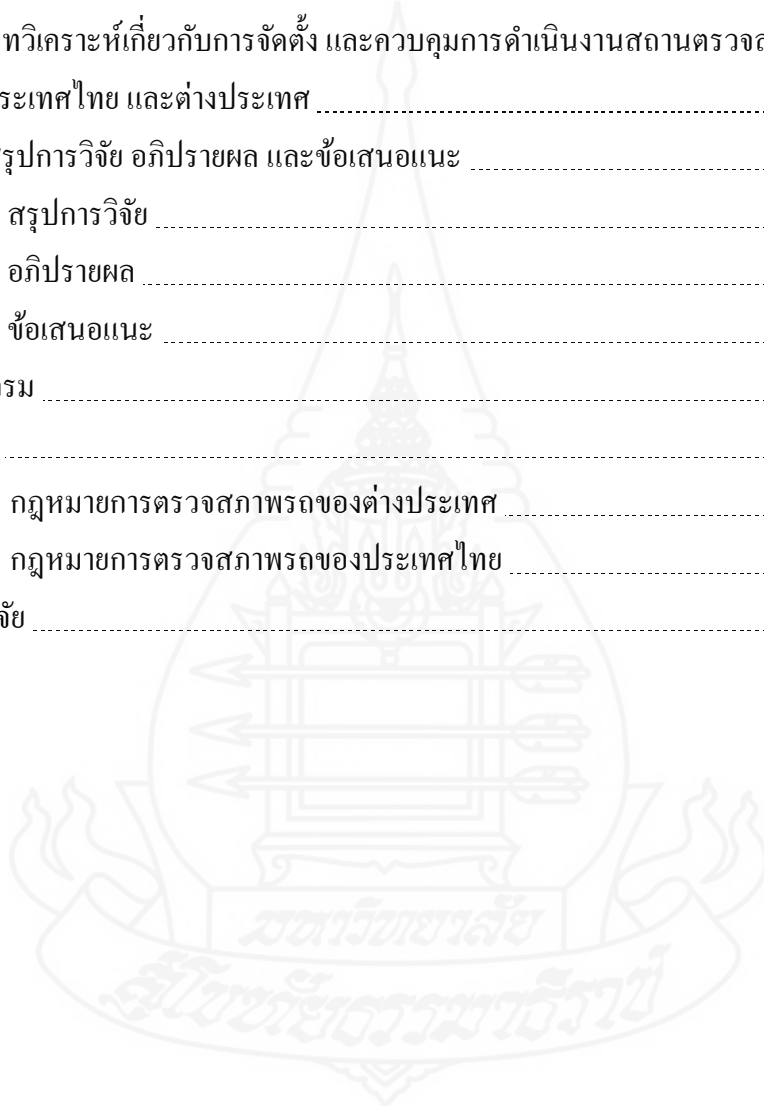
หน้า

2. รูปแบบการดำเนินการสถานตรวจสภาพรถ	37
2.1 ประเทศสหรัฐอเมริกา	37
2.2 ประเทศอังกฤษ	38
2.3 ประเทศมาเลเซีย	38
2.4 ประเทศสิงคโปร์	38
3. หลักเกณฑ์ และวิธีการจัดตั้งสถานตรวจสภาพรถเอกชน	38
3.1 การจัดตั้งสถานตรวจสภาพรถเอกชน ของประเทศสหรัฐอเมริกา	38
3.2 การจัดตั้งสถานตรวจสภาพรถเอกชน ของประเทศอังกฤษ	43
3.3 การจัดตั้งสถานตรวจสภาพรถเอกชน ของประเทศมาเลเซีย	46
3.4 การจัดตั้งสถานตรวจสภาพรถเอกชน ของประเทศสิงคโปร์	48
4. หลักเกณฑ์ และวิธีการควบคุมกำกับดูแลสถานตรวจสภาพรถเอกชน	49
4.1 การควบคุมกำกับดูแลสถานตรวจสภาพรถเอกชน ของประเทศสหรัฐอเมริกา ..	49
4.2 การควบคุมกำกับดูแลสถานตรวจสภาพรถเอกชน ของประเทศอังกฤษ	52
4.3 การควบคุมกำกับดูแลสถานตรวจสภาพรถเอกชน ของประเทศมาเลเซีย	54
4.4 การควบคุมกำกับดูแลสถานตรวจสภาพรถเอกชน ของประเทศสิงคโปร์	55
5. หลักเกณฑ์ และวิธีการยกเลิกเพิกถอนสถานตรวจสภาพรถเอกชน	57
5.1 การยกเลิกเพิกถอนสถานตรวจสภาพรถเอกชน ของประเทศสหรัฐอเมริกา	57
5.2 การยกเลิกเพิกถอนสถานตรวจสภาพรถเอกชน ของประเทศอังกฤษ	60
5.3 การยกเลิกเพิกถอนสถานตรวจสภาพรถเอกชน ของประเทศมาเลเซีย	61
5.4 การยกเลิกเพิกถอนสถานตรวจสภาพรถเอกชน ของประเทศสิงคโปร์	61
บทที่ 4 การตรวจสภาพรถของประเทศไทย	62
1. การรับรองสิทธิและเสรีภาพในการประกอบอาชีพ ตามรัฐธรรมนูญ	
แห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2550	62
2. การดำเนินการตรวจสภาพรถ	64
2.1 วัตถุประสงค์การตรวจสภาพรถของประเทศไทย	64
2.2 รูปแบบการดำเนินการสถานตรวจสภาพรถเอกชนของประเทศไทย	65
3. หลักเกณฑ์ และวิธีการจัดตั้งสถานตรวจสภาพรถเอกชน	65

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

4. หลักเกณฑ์ และวิธีการควบคุมกำกับดูแลสถานตรวจสภาพรถเอกชน	68
5. หลักเกณฑ์ และวิธีการยกเลิกเพิกถอนสถานตรวจสภาพรถเอกชน	69
บทที่ 5 บทวิเคราะห์เกี่ยวกับการจัดตั้ง และควบคุมการดำเนินงานสถานตรวจสภาพรถของ ประเทศไทย และต่างประเทศ	70
บทที่ 6 สรุปการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ	80
1. สรุปการวิจัย	80
2. อภิปรายผล	81
3. ข้อเสนอแนะ	85
บรรณานุกรม	87
ภาคผนวก	90
ก กฎหมายการตรวจสภาพรถของต่างประเทศ	91
ข กฎหมายการตรวจสภาพรถของประเทศไทย	116
ประวัติผู้วิจัย	158



บทที่ 1

บทนำ

1. ความเป็นมา และความสำคัญของปัญหา

เนื่องจากรัฐบาลในปี พ.ศ.2536 – 2537 มีนโยบายให้ภาคเอกชนเข้ามาดำเนินการตรวจสอบสภาพรถประจำปีแทนภาครัฐ ในเขตจังหวัดต่างๆ ทั่วประเทศ เพราะเห็นว่าภาคเอกชนมีศักยภาพสูงกว่าภาครัฐ ทั้งด้านงบประมาณเงินลงทุน ทรัพยากรบุคคล และความสามารถในการดำเนินการขนส่งทางบกจึงอาศัยอำนาจตามความในข้อ (2) และ (3) ของกฎกระทรวง ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2535) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 ออกระเบียบกรมการขนส่งทางบกว่าด้วยการตรวจสอบสภาพรถของผู้ได้รับใบอนุญาตจัดตั้งสถานตรวจสอบสภาพรถ พ.ศ. 2536 ลงวันที่ 19 สิงหาคม 2536 เพื่อให้มีการจัดตั้งสถานตรวจสอบสภาพรถ โดยครั้งแรกเมื่อวันที่ 22 กันยายน 2536 ได้ออกประกาศเชิญชวนให้เอกชนยื่นคำขอรับใบอนุญาตจัดตั้งสถานตรวจสอบสภาพรถเอกชนในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร นนทบุรี ปทุมธานี สมุทรปราการ สมุทรสาคร และพระนครศรีอยุธยา รวม 6 จังหวัด ซึ่งให้ยื่นคำขอตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม – 5 พฤศจิกายน 2536 แต่เนื่องจากการดำเนินการในเรื่องนี้ยังเป็นเรื่องใหม่สำหรับประเทศไทย ทำให้ภาคเอกชนให้ความสนใจที่จะลงทุนค่อนข้างต่ำ จึงได้ออกประกาศครั้งที่สองเมื่อวันที่ 16 พฤษภาคม 2537 และขยายเวลาการยื่นคำขอออกไปจนถึงวันที่ 31 พฤษภาคม 2537 พร้อมทั้งได้มอบหมายให้สำนักงานขนส่งจังหวัดที่เหลือทำการสำรวจข้อมูล¹ เพื่อสอบถามความสนใจภาคเอกชนในการลงทุนจัดตั้งสถานตรวจสอบสภาพรถเอกชนในแต่ละจังหวัดด้วย ปรากฏว่ามีผู้ได้รับใบอนุญาตจัดตั้งสถานตรวจสอบสภาพรถเอกชนในครั้งนี้ รวม 192 แห่ง ตั้งอยู่ในเขตกรุงเทพมหานคร 136 แห่ง นนทบุรี 9 แห่ง ปทุมธานี 8 แห่ง สมุทรปราการ 19 แห่ง สมุทรสาคร 10 แห่ง และพระนครศรีอยุธยา 10 แห่ง ต่อมากรมการขนส่งทางบกจึงได้ออกประกาศให้เจ้าของรถที่มีรถจดทะเบียนในเขตพื้นที่ที่ได้จัดตั้งสถานตรวจสอบสภาพรถเอกชนแล้ว คือ รถยนต์ที่มีอายุการใช้งานตั้งแต่ 10 ปี และรถจักรยานยนต์ที่มีอายุการใช้งานตั้งแต่ 7 ปี ต้องนำรถไปตรวจสอบสภาพรถก่อนเสียภาษีประจำปี ณ สถานตรวจสอบสภาพรถเอกชน ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2537 เป็นต้นไป

¹ เมื่อวันที่ 11 มีนาคม 2537

เมื่อสถานตรวจสภาพรถเอกชนเปิดดำเนินการได้ปีกว่าๆ กรมการขนส่งทางบกได้มีการปรับปรุงแผนงานจัดตั้งสถานตรวจสภาพรถเอกชน ให้มีความเหมาะสมยิ่งขึ้น โดยมีเป้าหมายที่จะให้มีการจัดตั้งสถานตรวจสภาพรถเอกชนทั่วประเทศภายในปี พ.ศ. 2540 และกำหนดให้มีการตรวจสภาพรถก่อนเสียภาษีประจำปีในเขตจังหวัดที่มีการจัดตั้งสถานตรวจสภาพรถเอกชนแล้ว จึงได้มอบหมายให้สำนักงานขนส่งจังหวัดที่เหลือทำการสำรวจข้อมูล² เพื่อสอบถามความสนใจภาคเอกชนในการลงทุนจัดตั้งสถานตรวจสภาพรถเอกชนของแต่ละจังหวัดใหม่ โดยในปี พ.ศ.2539 ได้ออกประกาศเชิญชวนให้เอกชนยื่นคำขอรับใบอนุญาตจัดตั้งสถานตรวจสภาพรถเอกชนในเขตพื้นที่ จังหวัดเชียงใหม่ เชียงราย ลำปาง นครสวรรค์ นครปฐม ชลบุรี จันทบุรี ระยอง ตราด ลพบุรี นครราชสีมา อุบลราชธานี อุตรธานี ขอนแก่น สุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช และสงขลา รวม 17 จังหวัด ปรากฏว่ามีผู้ได้รับใบอนุญาตจัดตั้งสถานตรวจสภาพรถเอกชนจำนวน 23 จังหวัด รวม 631 ราย

ต่อมากรมการขนส่งทางบก มีนโยบายที่จะให้มีการจัดตั้งสถานตรวจสภาพรถเอกชนทั่วประเทศภายในปี พ.ศ. 2544 โดยจะให้มีการจัดตั้งเพิ่มเติมในพื้นที่ที่จัดตั้งครั้งที่สองเฉพาะ 22 จังหวัด ยกเว้นกรุงเทพมหานคร และจังหวัดที่เหลืออีก 53 จังหวัด จึงได้จัดทำโครงการจัดตั้งและดำเนินการสถานตรวจสภาพรถเอกชนในส่วนภูมิภาค ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2544 ขึ้น โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้เอกชนมีส่วนร่วมในการตรวจสภาพรถตามหลักเกณฑ์ที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด และรถยนต์ที่ใช้งานอยู่บนท้องถนนมีสภาพดี มีอุปกรณ์ส่วนควบครบถ้วนถูกต้องตามกฎหมาย ไม่ก่อให้เกิดมลภาวะทางอากาศและเสียง และยังเป็นการลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุอันเกิดจากสภาพรถไม่เหมาะสม ไม่เป็นปัญหาแก่ระบบจราจร เป็นการกระตุ้นให้เจ้าของรถหมั่นตรวจสอบดูแลสภาพรถของตนให้อยู่ในสภาพมั่นคงแข็งแรง เหมาะสมกับการใช้งาน โดยมีเป้าหมายในการจัดทำโครงการที่สำคัญคือ

1. เพื่อให้มีการจัดตั้งสถานตรวจสภาพรถเอกชนอย่างเพียงพอ และครอบคลุมทุกพื้นที่ทั่วประเทศ สามารถดำเนินการตรวจสภาพรถให้แก่เจ้าของรถอย่างทั่วถึง และได้รับความสะดวก
2. ลดภาระงบประมาณ และการดำเนินการของทางราชการ
3. สภาพรถที่ใช้งานบนถนนมีสภาพที่ดีมีความมั่นคงแข็งแรง อุปกรณ์ส่วนควบครบถ้วน ไม่สร้างปัญหามลภาวะเป็นพิษต่อส่วนรวม

² เมื่อวันที่ 11 ธันวาคม 2538

ปรากฏว่ามีผู้ได้รับใบอนุญาตจัดตั้งสถานตรวจสภาพรถเอกชนครั้งที่สามเพิ่มเติมอีกจำนวน 1,476 ราย รวมเป็นจำนวนทั้งสิ้น 2,107 ราย

จากการดำเนินการดังกล่าวมีสถานตรวจสภาพรถเอกชน บางพื้นที่ได้ขออนุญาตจัดตั้งในเขตพื้นที่เดียวกันมากไม่สอดคล้องกับปริมาณรถที่จะต้องเข้ารับการตรวจสภาพรถประจำปี เนื่องจากรมการขนส่งทางบกเห็นว่าเป็นเสรีภาพของเอกชนที่จะเข้ามาลงทุนประกอบการตามเงื่อนไขที่กำหนด ไม่สามารถออกกฎหมายจำกัดเสรีภาพได้เพราะเกรงว่าจะเป็นการกระทำทางปกครองที่มีชอบด้วยกฎหมาย และขัดต่อรัฐธรรมนูญ ดังนั้นจึงก่อให้เกิดการแข่งขันกันอย่างรุนแรง ถึงขนาดมีการยื่นขอเสนอให้ลูกค้าเพียงแก่จ่ายค่าธรรมเนียม หรือค่าบริการ ก็ไม่ต้องเสียเวลานำรถเข้ารับการตรวจสภาพรถจริง เมื่อกรมการขนส่งทางบกมีนโยบายให้มีการจัดตั้งเพิ่มมากขึ้นเพื่อให้ครอบคลุมพื้นที่ทั่วประเทศ ก็ยิ่งทำให้ปัญหานั้นขยายตัวเพิ่มมากขึ้น กรมการขนส่งทางบกได้ดำเนินมาตรการกำกับดูแลโดยการจัดเจ้าหน้าที่เข้าสุ่มตรวจ ล่อซื้อ มีหนังสือสั่งการให้เจ้าหน้าที่ที่มีส่วนเกี่ยวข้องดำเนินการตรวจสอบทุกไตรมาส รวมถึงมีการกำหนดตัวชี้วัดในการปฏิบัติงานขึ้นมาอย่างชัดเจน ก็หาทำให้ปัญหานั้นคลี่คลายลง โดยในประเด็นนี้เป็นปัญหาทำทนายกรมการขนส่งทางบกที่สำคัญ จึงได้มีแนวความคิดให้สถานตรวจสภาพรถเอกชนทุกแห่งที่กระจายตัวครอบคลุมพื้นที่ทั่วประเทศ แม้จะมีการขออนุญาตจัดตั้งไม่พร้อมกัน ต้องลงทุนเพิ่มเครื่องมือตรวจสภาพรถ คือ เครื่องทดสอบห้ามล้อรถ และเครื่องทดสอบศูนย์ล้อรถ ซึ่งในครั้งแรกๆ มีราคาประมาณ 800,000 บาท ถึง 1,000,000 บาท และเพิ่มค่าธรรมเนียมการตรวจสภาพรถยนต์จากเดิมคันละ 150 บาท เป็นคันละ 200 บาท ทั้งนี้เนื่องจากเห็นว่าการติดตั้งเครื่องมือดังกล่าวจะช่วยทำให้สถานตรวจสภาพรถเอกชนทุกแห่ง มีการตรวจสภาพรถ และออกใบรับรองที่เป็นจริง รวมถึงมีศักยภาพในการตรวจสภาพรถเป็นไปตามหลักสากล โดยการใช้อำนาจตามกฎหมายกระทรวง ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2535) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 ข้อ 4 (4) ไปออกระเบียบกรมการขนส่งทางบกว่าด้วยการจัดตั้งสถานตรวจสภาพรถ พ.ศ.2547 และออกประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง แบบ ขนาดมาตรฐานของเครื่องตรวจสภาพรถ และอุปกรณ์ หรือสิ่งอำนวยความสะดวกในการตรวจสภาพรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2547 ลงวันที่ 19 กรกฎาคม 2547 ออกมาใช้บังคับ จนกระทั่งเป็นคดีพิพาทเกี่ยวกับการที่เจ้าหน้าที่ของรัฐกระทำการ โดยไม่ชอบด้วยกฎหมายจนถึงปัจจุบัน ซึ่งในขณะเสนอหัวข้อวิจัยคืออยู่ในระหว่างกระบวนการพิจารณาของศาลปกครองสูงสุด โดยศาลได้มีคำสั่งทุเลาการบังคับตามประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง แบบ ขนาดมาตรฐานของเครื่องตรวจสภาพรถ และอุปกรณ์ หรือสิ่งอำนวยความสะดวกในการตรวจสภาพรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2547 ลงวันที่ 19

กรกฎาคม 2547 ของกรมการขนส่งทางบก ไว้ก่อนจนกว่าคดีจะถึงที่สุด³

ดังนั้น งานวิจัยฉบับนี้จึงมุ่งทำการศึกษาวิเคราะห์ แนวความคิด เกี่ยวกับ สิทธิ และ เสรีภาพ และข้อจำกัดของหลักเสรีภาพในการประกอบอาชีพ รวมถึงศึกษาเปรียบเทียบข้อกฎหมาย ที่เกี่ยวข้องกับการจัดตั้ง และการควบคุมการดำเนินงาน สถานตรวจสภาพรถเอกชนของประเทศไทย กับ ต่างประเทศ อาทิเช่น สหรัฐอเมริกา อังกฤษ มาเลเซีย หรือสิงคโปร์ กับประเทศไทย เพื่อ สร้างข้อความคิดทางกฎหมาย อันเป็นแนวทางสำหรับการปรับปรุงกฎหมาย และกฎ ที่เกี่ยวข้องกับการจัดตั้ง การกำหนดมาตรฐาน และการควบคุมกำกับดูแล สถานตรวจสภาพรถเอกชน ให้มี ประสิทธิภาพ และประสิทธิผล และมีความสอดคล้องกับสังคมไทยต่อไป

2. วัตถุประสงค์

2.1 เพื่อวิเคราะห์ แนวความคิด เกี่ยวกับ สิทธิ และเสรีภาพ ในการประกอบอาชีพ ตามหลักความชอบด้วยรัฐธรรมนูญของกฎหมาย

2.2 เพื่อวิเคราะห์เปรียบเทียบกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจัดตั้ง และควบคุมการดำเนินงานสถานตรวจสภาพรถเอกชน ของประเทศไทย กับ ต่างประเทศ

2.3 เพื่อศึกษาวิเคราะห์สภาพทางกฎหมายของ การจัดตั้ง การดำเนินการ และผลของคำสั่งต่างๆ ของสถานตรวจสภาพรถเอกชน

2.4 เพื่อวิเคราะห์ และเปรียบเทียบ การประกอบกิจการสถานตรวจสภาพรถเอกชน กับหลักเรื่องเสรีภาพในการประกอบอาชีพ

2.5 เพื่อเสนอแนะแนวทางในการกำหนดมาตรการจัดตั้งสถานตรวจสภาพรถเอกชน ให้มีประสิทธิภาพ และประสิทธิผล และมีความสอดคล้องกับสังคมไทย

3. กรอบแนวคิดของการวิจัย

การตรวจสภาพรถถือได้ว่าเป็นมาตรการเชิงรุก (Proactive) ที่สำคัญที่จะช่วยป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุอันเนื่องมาจากความบกพร่องของยานพาหนะ รวมถึงปัญหาผลภาวะเป็นพิษต่อส่วนรวมที่เกิดจากยานพาหนะ ซึ่งจากการศึกษาจะพบว่าในประเทศไทยมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุ

³ คดีหมายเลขดำที่ อ.311/2552

การจราจรทางบกทั่วประเทศเป็นลำดับต้นๆ ของการเสียชีวิตของประชากรในแต่ละปี โดยในปี พ.ศ. 2550 อุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นได้สร้างความเสียหายต่อทรัพย์สินเป็นมูลค่าถึง 4,618,484 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 0.05 ของมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ณ ราคาประจำปี⁴ และจากการสังเคราะห์สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุในช่วง 10 ปี (พ.ศ. 2541-2550) จะพบว่ามีสาเหตุมาจาก 4 ด้านสำคัญๆ คือ ด้านการขับรถ ด้านสภาพรถ ด้านสภาพแวดล้อม และด้านอื่นๆ สำหรับประเทศไทยความบกพร่องของยานพาหนะมีส่วนทำให้เกิดอุบัติเหตุ ร้อยละ 27.54% การตรวจสภาพรถจึงถือเป็นมาตรการเชิงรุก (Proactive) ที่สำคัญที่จะช่วยป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุอันเนื่องมาจากความบกพร่องของยานพาหนะ

จากการทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง ผู้วิจัยพบว่า พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 ได้เห็นความสำคัญของการตรวจสภาพรถ จึงมีการออกกฎหมายมารองรับการดำเนินการในเรื่องดังกล่าว ในมาตรา 7, 14, 15, 36 และมาตรา 15 ทวิ แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 และกำหนดให้รถที่จะจดทะเบียนได้ต้องผ่านการตรวจสภาพรถ จากนายทะเบียน หรือจากสถานตรวจสภาพรถที่ได้รับอนุญาตตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ในเวลาที่ขอจดทะเบียนแล้ว รวมถึงการตรวจสภาพรถตามมาตรา 7 (2) มาตรา 14 วรรคสอง มาตรา 15 หรือ มาตรา 36 ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

นอกจากนั้นแล้วพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 ก็ได้เห็นความสำคัญของการตรวจสภาพรถ จึงมีการออกกฎหมายมารองรับตั้งแต่การจัดตั้ง ควบคุม กำกับ ดูแล และการดำเนินการในเรื่องดังกล่าว โดยมีการออกกฎหมายรองรับไว้ในมาตรา 72-76 แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522

จากการศึกษาหลักการพื้นฐานทางกฎหมายปกครองพบว่ารัฐธรรมนูญของรัฐเสรีประชาธิปไตยทุกรัฐได้บัญญัติรับรองสิทธิเสรีภาพด้านต่างๆ ที่มนุษย์แต่ละคนจำต้องมี และใช้ไปเพื่อพัฒนาบุคลิกภาพแห่งตนทั้งทางกายภาพ และในทางจิตใจ โดยสิทธิเสรีภาพส่วนหนึ่งคือสิทธิและเสรีภาพทางสังคม และเศรษฐกิจ อาทิเช่น สิทธิในการประกอบกิจการ หรือประกอบอาชีพ โดยการจำกัดสิทธิเสรีภาพของประชาชนจะต้องกระทำโดยการตรากฎหมายในระดับพระราชบัญญัติเท่านั้น ทั้งนี้เนื่องจากเห็นว่าเป็นการพิจารณาจากผู้แทนของปวงชน หากเปรียบเทียบหลักการพื้นฐานดังกล่าวกับกฎหมายทั้งสองฉบับดังกล่าว แล้วเห็นว่า**มีข้อควรพิจารณาประการแรกว่า ฝ่ายรัฐจะมีอำนาจออกกฎเกณฑ์เพื่อไปกำหนดสิทธิในการประกอบกิจการ หรือประกอบอาชีพได้แค่ไหนเพียงใด ทั้งนี้เพื่อเป็นการควบคุมมิให้มีสถานตรวจสภาพรถเอกชนมากเกินไปจน**

⁴ เอกสารส่วนวิเคราะห์และป้องกันอุบัติเหตุ สำนักวิศวกรรมและความปลอดภัย หน้า 9

นำไปสู่การแข่งขันที่รุนแรง และไม่มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล ประการที่สอง ฝ่ายรัฐควรที่จะมีการปรับปรุงแก้ไขกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการให้อำนาจเจ้าหน้าที่ของรัฐในการทำหน้าที่ควบคุม กำกับ ดูแล สถานตรวจสภาพรถเอกชน ให้มีประสิทธิภาพ และประสิทธิผล และสอดคล้องกับสังคมไทยได้แค่ไหนเพียงใด ดังนั้นในการทบทวนครั้งนี้จึงมุ่งไปสู่แนวความคิดที่จะให้มีการแก้ไขปรับปรุงกฎหมายที่เหมาะสมกับการให้เอกชนเข้ามาดำเนินการตรวจสภาพรถ เพื่อแบ่งเบาภารกิจ และภาระการคลังภาครัฐ รวมถึงเสนอแนะมาตรการ ในการกำกับดูแลหน่วยงานทางปกครอง ดังกล่าว

4. ประเด็นปัญหาการวิจัย

จะอย่างไรให้มีมาตรการทางกฎหมายที่เหมาะสม กับการจัดตั้ง และควบคุมการดำเนินงานสถานตรวจสภาพรถเอกชน ซึ่งถือเป็นการกระจายอำนาจทางบริการ ให้ดำเนินการตรวจสภาพรถตามเจตนารมณ์ของกรมการขนส่งทางบก อย่างมีประสิทธิภาพ และประสิทธิผล รวมถึงมีความสอดคล้องกับสังคมไทย

5. สมมติฐานการวิจัย

จากการศึกษากระบวนการ การจัดตั้งสถานตรวจสภาพรถเอกชนของประเทศไทยในปัจจุบัน ได้เกิดสมมติฐานขึ้นมาว่าหากมีการศึกษากระบวนการ การจัดตั้ง และควบคุมการดำเนินงาน สถานตรวจสภาพรถเอกชนของประเทศไทย กับต่างประเทศ โดยเฉพาะข้อกำหนดของต่างประเทศ คือ สหรัฐอเมริกา อังกฤษ มาเลเซีย และสิงคโปร์ กับประเทศไทย แล้วจะทำให้ได้ข้อมูลเพื่อนำมาวิเคราะห์ สังเคราะห์ เสนอแนะมาตรการทางกฎหมายที่เหมาะสมกับ การจัดตั้ง และควบคุมการดำเนินงานสถานตรวจสภาพรถเอกชนของประเทศไทย ลดข้อขัดแย้งระหว่างภาครัฐกับภาคเอกชน และจะช่วยลดภาระการคลังภาครัฐลงได้ในอนาคต หากสถานตรวจสภาพรถเอกชน ซึ่งถือได้ว่าเป็นผู้เข้ามาทำหน้าที่จัดทำบริการสาธารณะแทนรัฐ สามารถดำเนินการได้ตามเจตนารมณ์ของกฎหมาย รวมถึงจะเป็นกรณีศึกษาที่ดีเรื่องหนึ่งสำหรับการถ่ายโอนภารกิจของรัฐบางอย่างให้แก่เอกชนดำเนินการ

6. ขอบเขตการวิจัย

งานวิจัยฉบับนี้จึงมุ่งทำการศึกษากระบวนการที่เกี่ยวข้องกับการจัดตั้ง และควบคุมการดำเนินงานสถานตรวจสภาพรถเอกชนของประเทศไทย กับต่างประเทศ โดยเฉพาะกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจัดตั้งสถานตรวจสภาพรถเอกชนของต่างประเทศ คือ สหรัฐอเมริกา อังกฤษ มาเลเซีย และสิงคโปร์ กับประเทศไทย และนำข้อมูลที่ได้มาวิเคราะห์ สังเคราะห์ เพื่อจัดทำข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย ในการปรับปรุงกฎหมาย และกฎ ที่เกี่ยวข้องกับการจัดตั้ง และควบคุม กำกับ ดูแล สถานตรวจสภาพรถเอกชนให้มีประสิทธิภาพ และประสิทธิผล และสอดคล้องกับสังคมไทยต่อไป

7. คำศัพท์เฉพาะ หรือ คำจำกัดความที่ใช้ในการวิจัย

7.1 สถานตรวจสภาพรถเอกชน คือ สถานที่ที่ได้รับอนุญาตจากกรมการขนส่งทางบก ให้มีอำนาจในการตรวจสภาพรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ พ.ศ.2522 และกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก พ.ศ.2522

7.2 ผู้ประกอบการสถานตรวจสภาพรถเอกชน คือ ผู้ที่ได้รับใบอนุญาตให้จัดตั้งสถานตรวจสภาพรถเอกชน

7.3 ประเภทรถที่จดทะเบียนในเขตพื้นที่ คือ ประเภทรถที่จดทะเบียนในเขตพื้นที่ ประกาศเปิดรับคำขอใบอนุญาตจัดตั้งสถานตรวจสภาพรถเอกชน และจะให้เอกชนตรวจสภาพ มีดังนี้

7.3.1 รถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก พ.ศ.2522

- 1) รถประจำทาง
- 2) รถไม่ประจำทาง
- 3) รถส่วนบุคคล
- 4) รถขนาดเล็ก

7.3.2 รถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ พ.ศ.2522

- 1) รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน (รย.1)
- 2) รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน (รย.2)
- 3) รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล (รย.3)
- 4) รถจักรยานยนต์ (รย.12)

8. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

8.1 จะทำให้ทางราชการทราบถึงมาตรการทางกฎหมายที่เหมาะสมกับการจัดตั้ง และควบคุมการดำเนินงาน สถานตรวจสภาพรถเอกชนของประเทศไทย

8.2 จะทำให้ทางราชการสามารถกำหนดมาตรการพัฒนาสถานตรวจสภาพรถเอกชน ได้สอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงในทุกพื้นที่ทั่วประเทศ

8.3 จะทำให้ลดปัญหาข้อขัดแย้งระหว่างภาครัฐ กับภาคเอกชน

8.4 จะทำให้สถานตรวจสภาพรถเอกชนมีมาตรฐานที่สูงขึ้นเทียบเท่าสากล

8.5 จะทำให้ลดภาระการคลังภาครัฐ



บทที่ 2

วรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

ในบทนี้ ผู้วิจัยได้นำความเป็นมา และความสำคัญของปัญหาที่กล่าวมาแล้วในบทที่ 1 มากำหนดแนวทางการศึกษาค้นคว้าข้อมูลที่เกี่ยวข้อง โดยได้แบ่งการศึกษาออกเป็น 3 ส่วน คือ ส่วนแรก เป็นการศึกษาข้อความคิดพื้นฐานหลักทั่วไปเกี่ยวกับสิทธิและเสรีภาพ ส่วนที่สอง เป็นการศึกษาข้อความคิดเกี่ยวกับหลักเสรีภาพในการประกอบอาชีพ และส่วนที่สาม เป็นการศึกษาหลักความชอบด้วยรัฐธรรมนูญของกฎหมาย อันจะนำไปสู่การศึกษาวิเคราะห์เปรียบเทียบที่จะกล่าวถึงในบทที่ 5 มีสาระสำคัญสรุปได้ ดังนี้

1. หลักทั่วไปเกี่ยวกับสิทธิและเสรีภาพ

โดยที่บทบัญญัติของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2540 และฉบับปัจจุบัน (พุทธศักราช 2550) ได้บัญญัติหลักการเกี่ยวกับสิทธิ และเสรีภาพแตกต่างไปจากรัฐธรรมนูญฉบับที่ผ่านๆ มา กล่าวคือ รัฐธรรมนูญทั้งสองฉบับนี้ ได้คำนึงถึงการก่อให้เกิดผลอย่างแท้จริงในทางปฏิบัติของสิทธิ และเสรีภาพ ด้วยเหตุนี้จึงได้บัญญัติไว้อย่างชัดเจนให้สิทธิ และเสรีภาพที่รัฐธรรมนูญรับรองไว้ผูกพันองค์กรของรัฐโดยตรงในการตรากฎหมาย การใช้บังคับ และการตีความกฎหมายทั้งปวง นอกจากนี้ยังได้บัญญัติเกี่ยวกับหลักประกันในการจำกัดสิทธิ และเสรีภาพไว้หลายประการ เช่น การจำกัดสิทธิ และเสรีภาพต้องมีผลเป็นการทั่วไป และไม่มุ่งหมายให้ใช้บังคับแก่กรณีใดกรณีหนึ่งหรือแก่บุคคลใดบุคคลหนึ่งเป็นการเจาะจง (Allgemeinheit und Einzelfallverbot) การกำหนดให้ระบอบบทบัญญัติแห่งรัฐธรรมนูญที่ให้อำนาจในการตรากฎหมาย จำกัดสิทธิ (Zitiergebot) หลักการจำกัดสิทธิและเสรีภาพตามรัฐธรรมนูญจะกระทบกระเทือนสาระสำคัญของสิทธิและเสรีภาพไม่ได้ (Wesengehaltsgarantie) และการให้หลักประกันในการใช้สิทธิในทางศาล หลักการดังกล่าวข้างต้นนั้นเป็นหลักการที่มีความมุ่งหมายเพื่อให้สิทธิและเสรีภาพที่บัญญัติไว้นั้นมีผลในทางปฏิบัติอย่างแท้จริง โดยเหตุที่สิทธิและเสรีภาพตามที่บัญญัติไว้ในรัฐธรรมนูญมีผลผูกพันต่อองค์กรของรัฐทั้งหลาย ดังนั้น จึงมีความจำเป็นที่จะต้องศึกษาหลักทั่วไปเกี่ยวกับสิทธิและเสรีภาพเพื่อความเข้าใจพื้นฐานของสิทธิและเสรีภาพได้อย่างถูกต้อง ก่อนที่จะไปพิจารณาประเด็นปัญหาทางกฎหมายที่เป็นหัวข้อวิจัยในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ต่อไป

1.1 ความหมาย และสถานะของ “สิทธิ” และ “เสรีภาพ” ตามรัฐธรรมนูญ

“สิทธิ” (Right) คือ “อำนาจที่กฎหมายรับรองให้แก่บุคคลในอันที่จะกระทำการ เกี่ยวข้องกับทรัพย์สินหรือบุคคลอื่น (เช่น สิทธิทางหนี้กรรมสิทธิ์ ฯลฯ) เป็นต้นว่าอำนาจที่กฎหมาย รับรองให้แก่บุคคลคนหนึ่งในอันที่จะเรียกร้องให้ผู้อื่นอีกคนหนึ่งหรือหลายคนกระทำการบางอย่าง บางประการให้เกิดประโยชน์แก่ตน – เช่นเรียกร้องให้เขาชำระเงินให้ หรือซ่อมแซมกำแพงบ้านให้ – หรือให้ละเว้นกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่ง – เช่นเรียกร้องให้ผู้ที่ขายกิจการให้แก่ตนละเว้นจาก การประกอบกิจการอย่างเดียวกันกับที่ขายให้แก่ตน ในเมืองเดียวกันแข่งกับตน – ส่วนกรรมสิทธิ์ใน บ้านหลังหนึ่ง เมื่อวิเคราะห์หักกันให้ลึกลงไปแล้ว แท้ที่จริงก็คืออำนาจของผู้ที่เป็นเจ้าของบ้านหลังนั้น ในอันที่จะใช้สอยบ้านหลังนั้น เสวยประโยชน์จากบ้านหลังนั้น จำหน่ายจ่ายโอนบ้านหลังนั้น และ ห้ามมิให้ผู้อื่นเข้าไปในบ้านหลังนั้น และ ใช้บ้านหลังนั้นด้วยประการใด ๆ โดยมีขอบนั้นเอง”⁵

ส่วน “เสรีภาพ” (Liberty) นั้นได้แก่ “ภาวะของมนุษย์ที่ไม่อยู่ภายใต้การครอบงำ ของผู้อื่น”⁶ “ภาวะที่ปราศจากการถูกหน่วงเหนี่ยวขัดขวาง”⁷ บุคคลใดบุคคลหนึ่งย่อมมีเสรีภาพ อยู่ตราบเท่าที่เขาไม่ถูกบังคับให้กระทำในสิ่งที่เขาไม่ประสงค์จะกระทำ และไม่ถูกหน่วงเหนี่ยว ขัดขวางไม่ให้กระทำในสิ่งที่เขาประสงค์จะกระทำ กล่าวโดยสรุป เสรีภาพ คืออำนาจของบุคคลใน อันที่จะกำหนดตนเอง (Self-determination) โดยอำนาจนี้บุคคลย่อมเลือกวิถีชีวิตของตน ได้ด้วยตนเองตามใจปรารถนา เสรีภาพจึงเป็นอำนาจที่บุคคลมีอยู่เหนือตนเอง⁸ ดังนั้น เสรีภาพจึง แตกต่างกับสิทธิซึ่งเป็นอำนาจที่บุคคลใช้ในความสัมพันธ์ระหว่างตนเองกับผู้อื่น โดยการเรียกร้อง ให้ผู้อื่นกระทำการหรือละเว้นกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่งให้เป็นประโยชน์แก่ตน จริงอยู่ การที่ กฎหมายรับรองเสรีภาพอย่างใดอย่างหนึ่งให้แก่บุคคลย่อมมีผลก่อให้เกิดหน้าที่แก่ผู้อื่นด้วย เหมือนกัน แต่หน้าที่ที่เกิดขึ้นแก่ผู้อื่นอันเนื่องมาจากการที่กฎหมายรับรองเสรีภาพให้แก่บุคคลคน หนึ่งนี้ เป็นแต่เพียงหน้าที่ที่จะต้องเคารพเสรีภาพของเขาผู้ทรงเสรีภาพคงมีอำนาจตามกฎหมายแต่ เพียงที่จะเรียกร้องให้ผู้อื่นละเว้นจากการรบกวนขัดขวางการใช้เสรีภาพของตนเองเท่านั้น หาได้มี อำนาจตามกฎหมายที่จะเรียกร้องให้ผู้อื่นกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่งซึ่งมีลักษณะเป็นการส่งเสริม การใช้เสรีภาพของตน หรือเอื้ออำนวยให้ตนใช้เสรีภาพได้สะดวกขึ้นไม่⁹

⁵ Alex weill อ้างโดย วรพจน์ วิศรุตพิชญ์ สิทธิและเสรีภาพตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2540 กรุงเทพฯ :วิญญูชน 2543 หน้า 22

⁶ Litte อ้างโดย วรพจน์ วิศรุตพิชญ์ อ้างแล้ว หน้า 22

⁷ D.D. Raphael อ้างโดย วรพจน์ วิศรุตพิชญ์ อ้างแล้ว หน้า 22

ตามที่กล่าวมาแล้วข้างต้น จะเห็นได้ว่าสิทธิกับเสรีภาพ แม้จะคล้ายคลึงกันในข้อที่ต่างกันก็เป็นอำนาจที่กฎหมายรับรองให้แก่บุคคล แต่ก็แตกต่างกันในข้อสาระสำคัญอันมีอาจมองข้ามเสียได้ กล่าวคือสิทธิเป็นอำนาจที่บุคคลใช้ในความสัมพันธ์กับผู้อื่น โดยการเรียกร้องให้ผู้อื่นกระทำการหรืองดเว้นกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่งโดยเฉพาะเจาะจงให้เกิดประโยชน์แก่ตน แต่เสรีภาพเป็นอำนาจของบุคคลในอันที่จะกระทำในสิ่งที่ตนประสงค์จะกระทำและที่จะไม่กระทำในสิ่งที่ตนไม่ประสงค์จะกระทำ และแม้การมีอำนาจดังกล่าวจะมีผลก่อให้เกิดหน้าที่แก่ผู้อื่น หน้าที่นั้นก็เป็นแต่เพียงหน้าที่ที่จะต้องละเว้นจากการกระทำใด ๆ ที่เป็นอุปสรรคขัดขวางการใช้เสรีภาพของเขาเท่านั้น

อย่างไรก็ตาม ในปัจจุบันนี้ก็ได้มีการใช้คำว่า “สิทธิ” และคำว่า “เสรีภาพ” รวม ๆ กันไป เช่น เรียกบรรดาสิทธิและเสรีภาพที่มนุษย์แต่ละคนพึงจะมีในฐานะที่เกิดมาเป็นมนุษย์รวม ๆ กันไปว่า “สิทธิมนุษยชน” (Human Rights) ในสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมัน เรียกบรรดาสิทธิและเสรีภาพที่รัฐธรรมนูญบัญญัติรับรองให้แก่บุคคลรวม ๆ กันว่า “สิทธิขั้นพื้นฐาน” (Basic Rights หรือ Fundamental Constitutional Rights)¹⁰ กระนั้นก็ตาม พึงระลึกไว้เสมอว่า สิ่งที่เรียกว่า “สิทธิมนุษยชน” ก็คือ “สิทธิขั้นพื้นฐาน” ก็ดี นั้น ส่วนใหญ่แล้วหาใช่สิทธิโดยแท้ ซึ่งเป็นอำนาจของบุคคลที่จะเรียกร้องให้รัฐกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่งโดยเฉพาะเจาะจงให้เกิดประโยชน์แก่ตนไม่ แต่จะเป็น “สิทธิเสรีภาพ” (Right of Liberty) กล่าวคือ เป็นอำนาจตามกฎหมายในอันที่จะกระทำการต่าง ๆ โดยปราศจากการรบกวนขัดขวางของรัฐ นั้นเอง

แต่เดิมา รัฐธรรมนูญของรัฐเสรีประชาธิปไตยต่าง ๆ มักจะบัญญัติรับรองเสรีภาพหรือ “สิทธิในเสรีภาพ” เสียเป็นส่วนใหญ่ สิทธิโดยแท้ที่พอจะมีรับรองอยู่บ้างก็คงได้แก่สิทธิในชีวิตและร่างกาย กรรมสิทธิ์ และสิทธิทางการเมืองบางประการ เช่น สิทธิเลือกตั้ง สิทธิสมัครรับเลือกตั้ง สิทธิสมัครเข้ารับราชการ ฯลฯ เท่านั้น แต่ปรากฏว่ามีนักวิจารณ์สังคมและนักคิดทางการเมืองบางสำนัก โดยเฉพาะอย่างยิ่งพวกมาร์กซิสต์-เลนินนิสต์ได้พากันวิพากษ์วิจารณ์อย่างรุนแรงว่า¹¹ ภายใต้เงื่อนไขทางเศรษฐกิจแบบทุนนิยมตามที่เป็นอยู่ในเวลานั้น เฉพาะแต่ผู้มีฐานะมั่งคั่งร่ำรวยซึ่งเป็นคนส่วนน้อยในสังคมเท่านั้นที่จะใช้เสรีภาพได้จริง ๆ ผู้ยากไร้ซึ่งเป็นคนส่วนใหญ่

⁸ Jean RIVERO อ้างโดย วรพจน์ วิศรุตพิชญ์ อ้างแล้ว หน้า 22

⁹ Ibid, อ้างโดย วรพจน์ วิศรุตพิชญ์ อ้างแล้ว หน้า 22

¹⁰ รัฐธรรมนูญแห่งสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมัน ค.ศ.1949 หมวด 1 ตั้งแต่มาตรา 1 – 19 อ้างโดย วรพจน์ วิศรุตพิชญ์ อ้างแล้ว หน้า 22

¹¹ Maurice Duverger อ้างโดย วรพจน์ วิศรุตพิชญ์ อ้างแล้ว หน้า 25

ในสังคมแทบจะไม่สามารถใช้เสรีภาพได้เลย เป็นต้นว่าเสรีภาพในเคหสถานย่อมไม่มีความหมายอะไรเลยสำหรับผู้ที่ไม่ได้อยู่อาศัย เสรีภาพในทางความคิดและการแสดงความคิดเห็นย่อมไม่มีความหมายสำหรับผู้ที่ไม่ได้เข้าการศึกษาอบรม ซึ่งเป็นสิ่งที่ช่วยให้เขาคิดเป็น เนื่องจากต้องทำงานหาเลี้ยงชีพตั้งแต่ยังอยู่ในวัยเยาว์ ดังนั้น ถึงแม้ว่าตามกฎหมายแล้ว ราษฎรทุกคนจะมีเสรีภาพเท่าเทียมกันก็ตาม แต่ตามความเป็นจริงแล้วมีคนเพียงไม่กี่คนเท่านั้นที่มีเสรีภาพจริง ๆ คำวิจารณ์ดังกล่าวอาจเกินเลยไปบ้าง แต่ก็มีเหตุผลฟังได้อยู่ไม่น้อย

ดังนั้น ในสมัยต่อมา รัฐเสรีประชาธิปไตยบางรัฐจึงได้บัญญัติรับรองสิทธิของราษฎรในอันที่จะเรียกร้องประโยชน์บางประการจากรัฐไว้ในรัฐธรรมนูญ ทั้งนี้โดยมีความมุ่งหมายเพื่อประกันมาตรฐานแห่งการดำรงชีวิตขั้นต่ำให้แก่ผู้ด้อยโอกาสในสังคมอันจะทำให้คนเหล่านี้อยู่ในวิสัยที่จะใช้เสรีภาพด้านต่าง ๆ ได้เท่าเทียมกับคนที่มีความฐานะดี สิทธิเหล่านี้รวมเรียกว่า “สิทธิทางสังคมและเศรษฐกิจ” (Social and Economic Rights)¹² ตัวอย่างเช่น สิทธิในการทำงาน สิทธิที่จะมีที่อยู่อาศัยที่เหมาะสม สิทธิที่จะได้รับการประกัน “ความเสี่ยงทางสังคม” อันได้แก่ อุบัติเหตุ การเจ็บป่วย การว่างงาน สิทธิที่จะได้รับการเลี้ยงดูยามชราภาพ สิทธิที่จะมีเวลาพักผ่อนหย่อนใจ ฯลฯ

โดยเหตุที่สิทธิทางสังคมและเศรษฐกิจเป็นอำนาจตามกฎหมายของราษฎรในอันที่จะเรียกร้องให้รัฐจัดทำบริการสาธารณะ และการปฏิบัติตามข้อเรียกร้องดังกล่าวจำเป็นต้องใช้งบประมาณมหาศาล รัฐที่มีฐานะทางเศรษฐกิจยังไม่พร้อมจึงไม่ได้บัญญัติรับรองสิทธิเช่นนี้ไว้ในรัฐธรรมนูญหมวดเดียวกันกับสิทธิและเสรีภาพดั้งเดิม แต่นิยมแยกไปบัญญัติไว้เป็นอีกหมวดหนึ่งต่างหากเรียกว่า “แนวนโยบายแห่งรัฐ” (Directive Principles of Policy) หรือที่รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ.2540 เรียกว่า “แนวนโยบายพื้นฐานแห่งรัฐ”

1.2 สถานะของ “สิทธิ” และ “เสรีภาพ” ตามรัฐธรรมนูญ

สิทธิและเสรีภาพที่รัฐธรรมนูญของรัฐเสรีประชาธิปไตยต่าง ๆ บัญญัติรับรองไว้ให้แก่ราษฎรนั้น เป็นสิทธิและเสรีภาพที่ถือกันว่ามนุษย์แต่ละคนจำเป็นต้องมีและใช้เพื่อพัฒนาบุคลิกภาพแห่งตนทั้งในทางกายภาพและในทางจิตใจเป็นคุณค่าสูงสุดซึ่งองค์กรต่าง ๆ ของรัฐทุกองค์กรไม่ว่าจะเป็นองค์กรผู้ใช้อำนาจนิติบัญญัติ องค์กรผู้ใช้อำนาจบริหาร หรือองค์กรผู้ใช้อำนาจตุลาการก็ตาม จะต้องเคารพและให้ความคุ้มครองดังจะเห็นได้จากความในมาตรา 26 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2540 ที่ว่า “การใช้อำนาจโดยองค์กรของรัฐทุกองค์กรต้องคำนึงถึงศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์ สิทธิและเสรีภาพตามรัฐธรรมนูญนี้” และมาตรา 27 ของ

¹² Ibid อ้างโดย วรพจน์ วิศรุตพิชญ์ อ้างแล้ว หน้า 25

รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยฉบับเดียวกันนี้ที่ว่า “สิทธิและเสรีภาพที่รัฐธรรมนูญนี้รับรองไว้ โดยชัดแจ้ง โดยปริยายหรือโดยคำวินิจฉัยของศาลรัฐธรรมนูญ ย่อมได้รับความคุ้มครองและผูกพัน รัฐสภา คณะรัฐมนตรี ศาล และองค์กรอื่นของรัฐ โดยตรงในการตรากฎหมาย การใช้บังคับกฎหมาย และการตีความกฎหมายทั้งปวง” บรรดาบทบัญญัติแห่งรัฐธรรมนูญที่รับรองสิทธิและเสรีภาพจึง มิได้มีฐานะเป็นเพียง “คำประกาศอุดมการณ์” ของรัฐเท่านั้น หากแต่มีฐานะเป็นบทบัญญัติแห่ง กฎหมายที่มีผลใช้บังคับโดยตรง (Self-Executing) แก่องค์กรของรัฐเหล่านั้นเลยทีเดียว¹³ หากต้องมี กฎหมายระดับพระราชบัญญัติขึ้นอีกชั้นหนึ่งไม่ ในกรณีที่รัฐธรรมนูญรับรองและให้ความ คุ้มครองเสรีภาพด้านใดด้านหนึ่งแก่ราษฎร ราษฎรก็ย่อมใช้เสรีภาพนั้นได้ทันที องค์กรต่าง ๆ ของ รัฐจะห้ามมิให้ราษฎรใช้เสรีภาพนั้น โดยอ้างว่ายังไม่มีการตราพระราชบัญญัติรับรองและกำหนด หลักเกณฑ์ เงื่อนไขและวิธีการใช้เสรีภาพนั้นขึ้นใช้บังคับไม่ได้ ในกรณีที่รัฐธรรมนูญรับรองและ ให้ความคุ้มครองสิทธิด้านใดด้านหนึ่งแก่ราษฎร โดยหลักแล้ว ราษฎรก็ย่อมใช้สิทธินั้นได้ทันที เช่นเดียวกัน จริงอยู่ มีสิทธิที่รัฐธรรมนูญบัญญัติรับรองและให้ความคุ้มครองแก่ราษฎรบางประการ ที่จำเป็นต้องมีการตราพระราชบัญญัติกำหนดหลักเกณฑ์ เงื่อนไข และวิธีการใช้สิทธินั้นขึ้นใช้บังคับ เช่น สิทธิของผู้ยากไร้ที่จะได้รับการรักษาพยาบาลจากสถานบริการสาธารณสุขของรัฐโดยไม่เสีย ค่าใช้จ่าย (มาตรา 52 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2540) สิทธิของเด็กและเยาวชน ซึ่งไม่มีผู้ดูแลที่จะได้รับการเลี้ยงดูและการศึกษาอบรมจากรัฐ (มาตรา 53 ของรัฐธรรมนูญแห่ง ราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2540) สิทธิของบุคคลซึ่งพิการหรือทุพพลภาพที่จะได้รับสิ่งอำนวยความสะดวก อันเป็นสาธารณะและความช่วยเหลืออื่นจากรัฐ (มาตรา 55 ของรัฐธรรมนูญแห่ง ราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2540) ฯลฯ กระนั้นก็ตาม บทบัญญัติของรัฐธรรมนูญที่รับรองและให้ความ คุ้มครองสิทธิดังกล่าวนี้ก็มีผลผูกพันคณะรัฐมนตรีให้ต้องเสนอร่างพระราชบัญญัติกำหนด หลักเกณฑ์ เงื่อนไข และวิธีการใช้สิทธิดังกล่าวต่อรัฐสภาและผูกพันรัฐสภาให้ต้องพิจารณาและให้ ความเห็นชอบร่างพระราชบัญญัติเช่นว่านี้เสียภายในเวลาอันสมควร เมื่อเวลาอันสมควรล่วงพ้น ไปแล้ว ยังไม่มีการตราพระราชบัญญัติกำหนดหลักเกณฑ์ เงื่อนไข และวิธีการใช้สิทธิดังกล่าวขึ้น ไปบังคับ กรณีต้องถือว่าคณะรัฐมนตรีและรัฐสภาละเลยพันธกิจตามรัฐธรรมนูญ กรณีจะเป็น ประการใดก็ตาม ราษฎรในฐานะที่เป็นผู้มีสิทธิเลือกตั้งจำนวนไม่น้อยกว่าห้าหมื่นคน อาจใช้สิทธิ ตามมาตรา 170 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2540 เข้าชื่อร้องขอต่อประธาน

¹³ รัฐธรรมนูญแห่งสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมัน ค.ศ.1949 มาตรา 1 (3) อ้างโดย วรพจน์ วิศรุต พิชญ์อ้างแล้ว หน้า 25

รัฐสภาเพื่อให้รัฐสภาพิจารณากฎหมายที่กำหนดหลักเกณฑ์ เงื่อนไข และวิธีการใช้สิทธิดังกล่าวได้ โดยจัดทำร่างพระราชบัญญัติเสนอไปด้วย

1.3 ประเภทของสิทธิและเสรีภาพในการพิจารณาถึงการแบ่งประเภทของสิทธิและเสรีภาพ ซึ่งอาจแบ่งแยกออกได้หลายลักษณะ แต่ในที่นี้จะพิจารณาการแบ่งแยกสิทธิและเสรีภาพ ดังนี้ คือ การแบ่งสิทธิและเสรีภาพตามแนวคลาสสิกของเยอรมัน การแบ่งสิทธิและเสรีภาพโดยพิจารณาจากผู้ทรงสิทธิ และการแบ่งประเภทของสิทธิและเสรีภาพโดยพิจารณาจากเงื่อนไขการจำกัดสิทธิ

1.3.1 การแบ่งสิทธิและเสรีภาพตามแนวคลาสสิกของเยอรมัน

Georg Jellinek เป็นผู้เสนอแนวคิดในการแบ่งสิทธิและเสรีภาพดังกล่าว โดย Jellinek ได้แบ่งแยกสิทธิและเสรีภาพออกเป็น 3 ประเภท¹⁴ ดังนี้

1) *status negativus* หมายถึง กลุ่มของสิทธิและเสรีภาพที่การใช้สิทธิและเสรีภาพของปัจเจกบุคคลจะต้องปราศจากการเข้ามาแทรกแซงใด ๆ ของรัฐ การใช้สิทธิและเสรีภาพประเภทนี้เป็นเรื่องที่ปัจเจกบุคคลสามารถดำเนินการไปได้เองโดยรัฐไม่จำเป็นต้องเข้ามาดำเนินการใด ๆ สิทธิและเสรีภาพประเภทนี้เป็นสิทธิในการป้องกัน (Abwehrrecht) อันเป็นการคุ้มครองสิทธิของปัจเจกบุคคลต่อการแทรกแซงของรัฐหรือการละเมิดของรัฐ จากสิทธิในการป้องกันของปัจเจกบุคคลดังกล่าวนี้ ปัจเจกบุคคลอาจเรียกร้องให้มีการแก้ไขเยียวยาจากรัฐได้ ในกรณีที่มีการแทรกแซงหรือมีการละเมิดจากรัฐ หรืออาจเรียกร้องให้รัฐละเว้นจากการกระทำดังกล่าวได้ ตัวอย่างของสิทธิ ตามรัฐธรรมนูญของไทย เช่น เสรีภาพในการนับถือศาสนา เสรีภาพในเคหสถาน เสรีภาพในการสื่อสาร สิทธิและเสรีภาพในชีวิตและร่างกาย เสรีภาพในการแสดงความคิดเห็น และเสรีภาพในทางวิชาการ เป็นต้น

2) *status positivus* หมายถึง กลุ่มของสิทธิที่การใช้สิทธิและเสรีภาพของปัจเจกบุคคลมีอาจจะบรรลุความมุ่งหมายได้หากปราศจากการเข้ามาดำเนินการอย่างใด อย่างหนึ่งจากฝ่ายรัฐ สิทธิและเสรีภาพประเภทนี้แสดงออกมาในรูปของสิทธิ ประเภท “สิทธิเรียกร้อง” สิทธิเรียกร้องให้กระทำการ สิทธิในการดำเนินคดี ตามทัศนะของ Jellinek เห็นว่า สิทธิที่เป็นศูนย์กลางของสิทธิประเภทนี้คือ สิทธิเรียกร้องที่จะได้รับความคุ้มครองตามกฎหมาย (Anspruch auf Rechtsschutz) สิทธิประเภทนี้ ตามรัฐธรรมนูญของไทย พ.ศ. 2540 ได้แก่ สิทธิในการได้รับ

¹⁴ Pieroth/Schlink อ้างโดย บรรเจิด สิงคะเนติ *เอกสารประกอบการบรรยายวิชา น.561 : สิทธิและเสรีภาพ* กรุงเทพฯ :คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ 2546 หน้า 23

การศึกษาขั้นพื้นฐาน (มาตรา 43) สิทธิในการรับบริการทางสาธารณสุข (มาตรา 52) สิทธิได้รับการเลี้ยงดูและการศึกษาอบรมจากรัฐของเด็กและเยาวชน (มาตรา 53) เป็นต้น

3) *status activus* หมายถึง กลุ่มของสิทธิที่ปัจเจกบุคคลใช้สิทธิของตน

ตนในการเข้าไปมีส่วนร่วมในการสร้างเจตจำนงทางการเมือง หรือเข้าไปมีส่วนร่วมกับองค์กรของรัฐ สิทธิและเสรีภาพประเภทนี้ได้มีการบัญญัติรับรองออกมาในรูปของ “สิทธิของพลเมือง” อันได้แก่ สิทธิของผู้เลือกตั้ง สิทธิในการลงสมัครรับเลือกตั้ง สิทธิในการสมัครเข้ารับราชการ สิทธิในการจัดตั้งพรรคการเมือง รวมทั้งสิทธิในการเข้าไปมีส่วนร่วมในทางการเมืองอื่น ๆ สิทธิประเภทนี้มักจะจำกัดให้เฉพาะพลเมืองของชาตินั้น

1.3.2 การแบ่งโดยพิจารณาจากผู้ทรงสิทธิ

การแยกสิทธิและเสรีภาพประเภทนี้พิจารณาจากผู้ซึ่งได้รับสิทธิตามรัฐธรรมนูญ หรือบุคคลซึ่งรัฐธรรมนูญมุ่งที่จะให้ความคุ้มครอง ซึ่งอาจแบ่งสิทธิและเสรีภาพได้ดังนี้

1) *สิทธิมนุษยชนหรือสิทธิของทุก ๆ คน (Menschenrechte หรือ Jedermannrechte)* สิทธิประเภทนี้ ได้แก่ สิทธิที่รัฐธรรมนูญมุ่งที่จะให้ความคุ้มครองแก่ทุก ๆ คน โดยมิได้แบ่งแยกว่าบุคคลนั้นจะเป็นคนของชาติใด เชื้อชาติใด หรือศาสนาใด หากบุคคลนั้นเข้ามาอยู่ในขอบเขตอำนาจรัฐที่ใช้รัฐธรรมนูญของประเทศนั้น บุคคลนั้นย่อมได้รับความคุ้มครองภายใต้รัฐธรรมนูญนั้น ๆ ด้วย สิทธิมนุษยชนเป็นคุณลักษณะประจำตัวของมนุษย์ทุกคน เป็นสิทธิและเสรีภาพตามธรรมชาติที่เป็นของมนุษย์ในฐานะที่เกิดมาเป็นมนุษย์ และด้วยเหตุผลแต่เพียงอย่างเดียวว่า เพราะเขาเกิดมาเป็นมนุษย์ มนุษย์ทุกคนมีสิทธิและเสรีภาพเหล่านี้อยู่แล้วตั้งแต่ก่อนที่จะมี “รัฐ” เกิดขึ้น¹⁵ สิทธิประเภทนี้ ได้แก่ สิทธิในชีวิตและร่างกาย เสรีภาพในทางศาสนา เป็นต้น

2) *สิทธิพลเมือง (Buergerrechte)* สิทธิประเภทนี้ ได้แก่ สิทธิที่รัฐธรรมนูญมุ่งที่จะให้ความคุ้มครองเฉพาะบุคคลที่เป็นพลเมืองของรัฐเท่านั้น เช่น ตามรัฐธรรมนูญของเยอรมันได้กำหนดให้สิทธิและเสรีภาพที่อยู่ในกลุ่มของ *status activus* หรือ “สิทธิในทางการเมือง” คือ เสรีภาพในการประกอบอาชีพ (*Freiheit der Berufswahl*) เสรีภาพในการเลือกถิ่นที่อยู่ (*Freizuegigkeit*) และเสรีภาพในการชุมนุม (*Versammlungsfreiheit*) เป็นต้น

1.3.3 การแบ่งโดยพิจารณาจากเงื่อนไขการจำกัดสิทธิ

สิทธิและเสรีภาพประเภทนี้แบ่งแยกออกเป็น 3 รูปแบบ ดังนี้

1) *สิทธิและเสรีภาพกับเงื่อนไขทั่วไป* สิทธิและเสรีภาพประเภทนี้ไม่

¹⁵ วรพจน์ วิศรุตพิชญ์ อ้างโดย บรรเจิด สิงคะเนติ อ้างแล้ว หน้า 25

เรียกร่องเงื่อนไขพิเศษในการจำกัดสิทธิและเสรีภาพประการอื่น

2) สิทธิและเสรีภาพกับเงื่อนไขกฎหมายพิเศษ สิทธิและเสรีภาพประเภทนี้ เรียกว่า การแทรกแซงในสิทธิและเสรีภาพ โดยกฎหมายฉบับนั้นจะต้องผูกพันกับ สถานการณ์ใดสถานการณ์หนึ่ง หรือต้องผูกพันอยู่กับวัตถุประสงค์ใดวัตถุประสงค์หนึ่ง หรือ จะต้องดำเนินการโดยวิธีการที่กำหนดไว้ในรัฐธรรมนูญเท่านั้น

3) สิทธิและเสรีภาพที่ปราศจากเงื่อนไขของกฎหมาย สิทธิและเสรีภาพ ประเภทนี้ เป็นกรณีที่รัฐธรรมนูญได้กำหนดให้สิทธิและเสรีภาพประเภทนั้น ไม่อยู่ภายใต้การจำกัด สิทธิโดยกฎหมายใดๆ ทั้งสิ้น

1.4 ภารกิจของสิทธิและเสรีภาพ (Grundrechtsfunktion)

ภารกิจของสิทธิและเสรีภาพหรือความมุ่งหมายของสิทธิและเสรีภาพ แต่ดั้งเดิม นั้นสิทธิและเสรีภาพทำหน้าที่เป็นสิทธิในการป้องกัน (Abwehrrechte) ของปัจเจกบุคคลต่อการ กระทำของรัฐ แต่ในปัจจุบันนี้ต่างยอมรับกันว่า สิทธิและเสรีภาพนั้นมิใช่เป็นเพียงสิทธิในการ ป้องกันเท่านั้น หากสิทธิและเสรีภาพยังมีภารกิจในการเรียกร้องให้รัฐกระทำการ (Leistungsfunktion) ภารกิจในการเป็นข้อห้ามมิให้มีการเลือกปฏิบัติหรือภารกิจเพื่อให้เกิดความ เสมอภาค (Nichtdiskriminierungsfunktion หรือ Gleichbehandlungsfunktion) ภารกิจในการ ค้ำครองต่อการแทรกแซงของบุคคลที่สาม (Funktion des Schutzes vor Dritten und Ausstrahlungswirkung) ภารกิจในการให้หลักประกันในเชิงสถาบัน (die institutionelle Garantie) นอกจากนี้ สิทธิและเสรีภาพยังก่อให้เกิดความผูกพันต่อฝ่ายนิติบัญญัติในการบัญญัติ กฎหมาย (die Grundrechte als Verfassungsauftrag) และภารกิจในการให้หลักประกันในทางศาล (die Grundrechte als Verfahrensgarantien)¹⁶ ซึ่งจะไม่ขอล่าวในรายละเอียดไว้ ณ ที่นี้

1.5 ผู้ทรงสิทธิและเสรีภาพและความผูกพันต่อสิทธิและเสรีภาพ

(Grundrechtstraeger und Grundrechtsbindung)

โดยหลักทั่วไปแล้ว สิทธิและเสรีภาพนั้นได้ก่อให้เกิดสิทธิแก่บุคคล กล่าวคือ ได้ ก่อให้เกิดอำนาจในทางกฎหมายแก่บุคคล ในขณะที่เดียวกันก็ก่อให้เกิดความผูกพันต่อบุคคลอื่น และ จากอำนาจในทางกฎหมายนั่นเอง บุคคลย่อมมีสิทธิเรียกร้องให้มีการละเว้นการกระทำ หรือ เรียกร้องให้กระทำการหรือให้ยอมรับการกระทำของบุคคลนั้น ซึ่งจะไม่ขอล่าวในรายละเอียด ไว้ ณ ที่นี้

¹⁶ Albert Bleckmann อ้างโดย บรรเจิด สิงคะเนติ อ้างแล้ว หน้า 26

2. หลักเสรีนิยม (Les principes liberaux)

หลักเสรีนิยมในทางเศรษฐกิจ ประกอบด้วยพื้นฐานสำคัญสองประการ คือ หลักเสรีภาพในทางอุตสาหกรรมและการค้า กับ หลักการรับรองสิทธิในทรัพย์สินหรือหลักกรรมสิทธิ์ โดยหลักการทั้งสองนี้ได้รับการรับรองมาตั้งแต่การปฏิวัติใหญ่ฝรั่งเศสในปี ค.ศ.1789 มีสาระสำคัญ ดังนี้

2.1 หลักเสรีภาพในทางอุตสาหกรรมและการค้า

หลักเสรีภาพในทางอุตสาหกรรมและการค้า ประกอบด้วยเนื้อหาสำคัญ 2 ประการ คือ หลักเสรีภาพในการประกอบการ กับ หลักการแข่งขันเสรี มีสาระสำคัญ ดังนี้

2.1.1 หลักเสรีภาพในการประกอบการ (Le principe de liber enterprise)

หลักการนี้มีจุดมุ่งหมายเพื่อจะรับรองความเป็นอิสระในการประกอบการทางเศรษฐกิจ และป้องกันมิให้มีการออกข้อบังคับ หรือมีข้อจำกัดใดๆ ในเรื่องนี้ ซึ่งรวมไปถึงเสรีภาพที่จะดำเนินการ หรือการเลือกกรรมวิธีในการประกอบการธุรกิจอย่างใดๆ ด้วย

1) ข้อจำกัดของหลักเสรีภาพในการประกอบการ

ข้อจำกัดที่ว่านี้อาจจะมาจากหลักการว่าด้วยการแทรกแซงในทางเศรษฐกิจของรัฐ หรือหลักการในเรื่องอื่นๆ ซึ่งส่วนแต่ส่งผลให้การตีความหลักเสรีภาพในการประกอบการมีกรอบที่ค่อนข้างจะจำกัด โดยหากพิจารณาจากองค์กรที่เป็นที่มาของข้อจำกัดนี้ ดังนี้

(1) ข้อจำกัดเสรีภาพที่มาจากอำนาจนิติบัญญัติ โดยปกติแล้วการดำรงอยู่ของหลักเสรีภาพในทางอุตสาหกรรมและการค้า ย่อมได้รับการรับรองโดยรัฐธรรมนูญ เพียงแต่การบังคับใช้หรือวิธีการให้เสรีภาพนี้ย่อมเป็นไปโดยกฎหมายของฝ่ายนิติบัญญัติ และการจะได้แย้งว่ากฎหมายของฝ่ายนิติบัญญัติขัดกับเสรีภาพในเรื่องนี้จะกระทำได้เฉพาะเมื่อปรากฏว่ากฎหมายนั้นตราขึ้นตามอำเภอใจ และใช้อำนาจเกินขอบเขตเท่านั้น โดยองค์กรที่จะทำหน้าที่วินิจฉัยคือ ตุลาการศาลรัฐธรรมนูญ ตัวอย่างเช่น การกำหนดให้การประกอบกิจการบางอย่าง ต้องได้รับความยินยอมหรือความเห็นชอบจากฝ่ายปกครองก่อน ผู้มีส่วนได้เสียไม่อาจอ้างหลักเสรีภาพในทางอุตสาหกรรมและการค้ามาอ้างยัน หรือต่อสู้กับฝ่ายปกครองได้

(2) ข้อจำกัดเสรีภาพที่มาจากฝ่ายปกครอง กฎหมายอาจให้อำนาจ ฝ่ายปกครอง ในการจำกัดเสรีภาพในการประกอบการได้ในบางกรณีตามความจำเป็น หรือประโยชน์สาธารณะดังนี้

ก. การรักษาความสงบเรียบร้อย โดยจะต้องเป็นไปในลักษณะที่เป็นการวางหลักเกณฑ์ที่แข็งขันที่สามารถปฏิบัติได้ และเห็นได้ชัดเจนว่าเป็นมาตรการที่จำเป็นเกี่ยวข้องโดยตรงสำหรับการรักษาความสงบเรียบร้อย เท่านั้น

ข. การรักษาประโยชน์ของงานบริการสาธารณะ

ค. การรักษาสาธารณะสมบัติของแผ่นดิน

(3) ข้อจำกัดเสรีภาพที่มาจากคำพิพากษาของศาลยุติธรรม ศาลยุติธรรม

อาจจะเข้ามามีบทบาทวางข้อจำกัดเสรีภาพในการประกอบกิจการได้ในบางกรณี โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรณีของการประกอบกิจการที่ไม่ยุติธรรม หรือมีลักษณะผูกขาด หรือขัดต่อบทบัญญัติของกฎหมาย

2) มาตรการจำกัดเสรีภาพในการประกอบกิจการ

(1) การกำหนดให้ต้องแจ้งต่อเจ้าหน้าที่ เป็นมาตรการลำดับต้น ซึ่งมีลักษณะเป็นการกำหนดให้เอกชนผู้ประกอบกิจการจะต้องแจ้งต่อเจ้าหน้าที่ถึงการประกอบกิจการของตนตามเงื่อนไขที่กำหนด อาทิเช่น การเปิดร้านจำหน่ายเครื่องดื่ม หรือการก่อสร้างในบางลักษณะที่อาจมีผลกระทบต่อสภาพแวดล้อม

(2) การออกระเบียบ มีระดับของการจำกัดเสรีภาพที่เคร่งครัดขึ้นไปอีกชั้นหนึ่ง โดยจะเป็นการวางเงื่อนไขให้ต้องปฏิบัติตามจึงจะมีสิทธิในการประกอบอาชีพ อาทิเช่น การประกอบอาชีพเกี่ยวกับการธนาคาร กิจการประกันภัย หรือการประกอบกิจการขนส่ง

(3) การกำหนดให้ต้องมีการขออนุญาตล่วงหน้า เป็นการจำกัดเสรีภาพที่เข้มงวดขึ้นไปอีก เพราะขึ้นอยู่กับองค์กรผู้มีอำนาจจะให้การอนุมัติ หรือไม่ จึงมีผลเท่ากับเป็นการลิดรอนเสรีภาพอยู่แล้วในตัว อาทิเช่น การเปิดร้านขายยา การเปิดห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่

(4) การห้ามการประกอบกิจการ จะเกิดขึ้นได้ใน 2 กรณีนี้เท่านั้น

ก. กิจกรรมนั้นๆ จะต้องปรากฏอย่างชัดเจนว่าเป็นกิจกรรมอันไม่พึงประสงค์ของสังคม

ข. กิจกรรมนั้นๆ ประสงค์จะให้รัฐเป็นผู้ผูกขาดในการดำเนินกิจกรรมนั้นๆ เสียเอง

(5) การผูกขาดการประกอบกิจการ โดยรัฐ จะทำให้สิทธิในการประกอบกิจการบางประเภทตกเป็นขององค์กรของรัฐโดยปราศจากการแข่งขันจากภาคเอกชนโดยสิ้นเชิง ซึ่งอาจมีสาเหตุมาจาก

ก. การยกเลิกการเก็บภาษีของกิจการนั้นๆ ซึ่งเคยมีการจัดเก็บมาก่อนในอดีต อาทิเช่น ภาษีในการจำหน่ายบุหรี่

ข. ทางการเมือง อาทิเช่น วิทยุโทรทัศน์

ค. ทางการปกครอง หรือการบริหาร อาทิเช่น กิจการไปรษณีย์

2.1.2 หลักการแข่งขันเสรี (*Le principe de liber concurrence*)

หลักการนี้มีจุดมุ่งหมายเพื่อจะรับรองให้ปัจเจกชนมีอิสระในการประกอบกิจการอุตสาหกรรมและการค้าในระบบของการแข่งขัน โดยจะต้องไม่ถูกจำกัดโดยการแทรกแซงโดยตรงจากรัฐ หรือการวางกฎเกณฑ์ที่เป็นอุปสรรค หรือก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรมในการแข่งขัน ซึ่งหลักการนี้มีความหมายกว้างไปกว่าเสรีภาพในการประกอบการ หลักการแข่งขันเสรีจะมีผลโดยตรงไปถึงกิจการที่รัฐเข้ามาเป็นผู้ประกอบการเองอีกด้วย กล่าวคือ โดยหลักการแล้วรัฐจะต้องไม่ประกอบการแข่งขันกับประชาชน นอกจากจะมีเหตุผลจำเป็นเพื่อประโยชน์สาธารณะที่ไม่อาจหลีกเลี่ยงได้ และหากรัฐเข้าไปประกอบกิจการทางเศรษฐกิจในลักษณะที่แข่งขันกับการประกอบการของเอกชน รัฐก็ต้องประกอบการแข่งขันในลักษณะที่เท่าเทียมกัน และต้องไม่มีข้อกำหนดที่เอาเปรียบเอกชนด้วย โดยหลักการดังกล่าวมีข้อจำกัด ดังนี้

1) ข้อจำกัดเสรีภาพที่มาจากอำนาจนิติบัญญัติ เป็นไปตามหลักการคือ กฎหมายนั้นจะต้องไม่มีลักษณะการกำหนดมาตรการตามอำเภอใจ หรือเกินขอบเขต (*measures arbitraires et abusives*)

2) ข้อจำกัดเสรีภาพที่มาจากฝ่ายปกครอง หากเรายอมรับหลักการที่ว่าฝ่ายนิติบัญญัติ สามารถออกกฎหมายกำหนดให้องค์กรมหาชนสามารถเข้ามาดำเนินกิจการในทางเศรษฐกิจเพื่อที่จะตอบสนองประโยชน์สาธารณะได้โดยไม่ต้องคำนึงหลักการแข่งขันเสรีแล้ว ประชาชน หรือความต้องการสาธารณะก็ย่อมสามารถนำมาใช้เป็นเหตุผลของฝ่ายปกครองในการเข้ามาประกอบการทางเศรษฐกิจในกรณีที่ไม่มีความหมายใคร่รับการเข้าประกอบการในเรื่องนั้นๆ ได้เช่นกัน

2.2 หลักการรับรองสิทธิในทรัพย์สิน หรือหลักกรรมสิทธิ์

กรรมสิทธิ์ที่ว่าเป็นคือ กรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินของเอกชน โดยมีการรับรองไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งมาก่อนหน้านี้แล้ว แต่ไม่ค่อยชัดเจนนักเพราะว่าสิทธิของเอกชนมักจะถูกรบกวน หรือถูกตัดสิทธิโดยรัฐเสมอ จนกระทั่งเมื่อมีการปฏิวัติฝรั่งเศสจึงได้มีคำประกาศสิทธิมนุษยชนและพลเมืองปี ค.ศ.1789 โดยระบุไว้ในมาตรา 2 คือ “กรรมสิทธิ์เป็นสิทธิตามธรรมชาติที่ไม่อาจจำกัดได้ของมนุษยชาติ” และมาตรา 17 “กรรมสิทธิ์เป็นสิทธิที่ศักดิ์สิทธิ์และไม่อาจล่วงละเมิดได้ คนทุกคนไม่อาจถูกลิดรอนสิทธิในทรัพย์สินได้ เว้นแต่เป็นไปโดยความจำเป็นเพื่อประโยชน์สาธารณะที่ชอบด้วยกฎหมาย และไม่อาจหลีกเลี่ยงได้” ดังนั้น การที่รัฐจะเข้าไปจำกัดสิทธินี้ได้จะต้องเป็นไปเพื่อประโยชน์สาธารณะและมีความจำเป็นอันไม่อาจหลีกเลี่ยงได้ อันเป็นข้อจำกัดตามหลักความได้สัดส่วน อาทิเช่น การห้ามก่อสร้างอาคารสูงใกล้สนามบิน

3. หลักความชอบด้วยรัฐธรรมนูญของกฎหมาย

“หลักความชอบด้วยกฎหมายของการกระทำทางปกครอง” ซึ่งมีความหมายและสาระสำคัญดังกล่าวข้างต้นจะไร้ความหมายอย่างสิ้นเชิงถ้าหากรัฐสภามีอำนาจนิติบัญญัติอย่างไม่มีขอบเขตจำกัด และนักกฎหมายถือว่า “กฎหมาย” คือคำสั่งทั้งหลายของผู้ปกครองว่าการแผ่นดินต่อราษฎรทั้งหลาย เมื่อไม่ทำตาม ตามธรรมดาต้องต้องโทษ”¹⁷

จริงอยู่ ฝ่ายบริหาร (Executive) อันได้แก่ รัฐบาล (Government) และฝ่ายปกครอง (Administration) ถือว่าเป็นอันตรายต่อสิทธิและเสรีภาพของราษฎรมากที่สุด¹⁸ ทั้งนี้เพราะว่ารัฐบาลเป็นผู้บัญชาการกองกำลังทหารและตำรวจ ดังนั้นจึงอยู่ในวิสัยที่จะคุกคามสิทธิและเสรีภาพของราษฎรได้อยู่ตลอดเวลา นอกจากนั้น รัฐบาลซึ่งมีหน้าที่ต้องรับผิดชอบความมั่นคงของรัฐและความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมอันดีของประชาชนมักจะเห็นว่าการใช้สิทธิและเสรีภาพของราษฎรเป็นภัยคุกคามคุณค่าดังกล่าว สำหรับฝ่ายปกครองซึ่งมีหน้าที่จัดทำบริการสาธารณะนั้นแล้ว โดยปกติก็มักจะถือเอาประสิทธิภาพของงานในความรับผิดชอบของตนเป็นที่ตั้ง และเห็นว่าสิทธิและเสรีภาพของราษฎรเป็นอุปสรรคขัดขวางการปฏิบัติการกิจของตน ดังนั้น การที่รัฐเสรีประชาธิปไตยต่างพากันพยายามสถาปนาหลักความชอบด้วยกฎหมายของการกระทำทางปกครองขึ้นเพื่อคุ้มครองสิทธิและเสรีภาพของราษฎรจากการใช้อำนาจตามอำเภอใจของฝ่ายบริหารจึงเป็นความพยายามที่ชอบด้วยเหตุผล

แต่วิวัฒนาการของการปกครองระบอบประชาธิปไตยโดยทางผู้แทน (Representative - Democracy) ซึ่งมีพรรคการเมืองเป็น “ตัวการ” (Actor) สำคัญ โดยเฉพาะอย่างยิ่งวิวัฒนาการของการปกครองระบอบประชาธิปไตยโดยทางผู้แทนซึ่งความสัมพันธ์ระหว่างรัฐสภาและคณะรัฐมนตรีเป็นไปตาม “ระบบรัฐสภา” (Parliamentary System) ได้แสดงให้เห็นว่า ฝ่ายนิติบัญญัติเองก็อาจกดขี่ข่มเหงราษฎรได้เช่นกัน ย่อมเป็นที่ทราบกันดีอยู่แล้วว่าในระบบรัฐสภานั้น รัฐมนตรีทั้งคณะและแต่ละคนต้องรับผิดชอบต่อรัฐสภา และจะอยู่ในตำแหน่งได้นานตราบเท่าที่สภาผู้แทนราษฎรยังคงให้ความไว้วางใจอยู่เท่านั้น เมื่อใดที่สภาผู้แทนราษฎรมิมีมติไม่ไว้วางใจรัฐมนตรีทั้งคณะหรือแต่ละคน แล้วแต่กรณี ต้องพ้นจากตำแหน่ง เพื่อให้คณะรัฐมนตรีมีเสถียรภาพบุคคลที่ได้รับแต่งตั้งเป็นนายกรัฐมนตรีและรัฐมนตรีจึงต้องเป็นหัวหน้าและผู้นำพรรคการเมืองซึ่งสมาชิกได้รับเลือกตั้ง เป็นสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรฝ่ายข้างมาก เมื่อคณะรัฐมนตรีและ

¹⁷ เลกเซอร์กฎหมาย ของพระเจ้าลูกยาเธอพระองค์เจ้ารพีพัฒนศักดิ์ อ้างโดย วรพจน์ วิศรุตพิชญ์ อ้างแล้ว หน้า 111

¹⁸ Jean RIVERO อ้างโดย วรพจน์ วิศรุตพิชญ์ อ้างแล้ว หน้า 111

สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรฝ่ายข้างมากเป็นสมาชิกของพรรคการเมืองเดียวกันหรือของพรรคการเมืองร่วมรัฐบาล และเมื่อพรรคการเมืองต่าง ๆ ซึ่งแต่เดิมเป็นเพียงคณะบุคคลที่รวมตัวกันอย่างหลวม ๆ ได้วิวัฒนาการมาเป็นองค์การที่มีระเบียบวินัยที่เข้มงวด ก็ย่อมเป็นที่เห็นได้ชัดว่า คณะรัฐมนตรีอยู่ในวิสัยที่จะใช้รัฐสภาเป็นเครื่องมืออำยสิทธิและเสรีภาพของราษฎรได้โดยไม่ยากนัก¹⁹

ความคิดแบบปฏิฐานนิยมทางกฎหมาย (Legal Positivism) ที่ว่า “เราจะต้องระงับอย่างคิดเอาคความหมายไปปนกับความดี ความชั่ว ถ้าความยุติธรรม กตหมายเป็นคำสั่ง เป็นแบบที่เราต้องประพฤติตามแต่กตหมายนั้นบางทีก็ชั่วได้ ถ้าไม่เป็นยุติธรรมก็ได้ ความคิดว่า อะไรดี อะไรชั่ว ถ้าอะไรเป็นยุติธรรม อะไรไม่เป็นยุติธรรม มีบ่อที่จะเกิดขึ้นหลายแห่งเช่นตามศาสนาต่าง ๆ แต่กตหมายนั้นเกิดขึ้นได้แห่งเดียว คือจากผู้ปกครองว่าการแผ่นดิน ถ้าที่ผู้ปกครองว่าการแผ่นดินอนุญาตเท่านั้น”²⁰ จึงทำให้เกิดความรู้สึกกันโดยทั่วไปว่า การที่รัฐธรรมนูญบัญญัติรับรองสิทธิและเสรีภาพให้แก่ราษฎรไว้ภายใต้บังคับแห่งกฎหมาย ยังผลให้ราษฎรไม่ได้รับความคุ้มครองเอาเสียเลย หรืออย่างมากที่สุดก็ได้รับความคุ้มครองแต่เพียงในนามเท่านั้น ในประเทศไทยเรา ศาสตราจารย์ไพศาล กุมาลย์วิสัย เคยกล่าวไว้ว่า “ประเทศของเราดูเหมือนจะไม่มีลัทธิความคิดเห็นเรื่องกฎหมายเลวและกฎหมายดี (Law as it should be) เราถือกันมาว่าเมื่อเป็นกฎหมายแล้วก็บังคับได้ทั้งนั้น ไม่ว่าดีหรือไม่ดี ฉะนั้นเมื่อรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยไม่ได้วางเงื่อนไขเกี่ยวกับกฎหมายที่จะออกมาจำกัดสิทธิหรือเสรีภาพของประชาชนในประเภทที่กล่าวถึงนี้ กรณีก็จะกลายเป็นว่ากฎหมายที่ออกมาจะดีหรือไม่ก็ตาม ก็ชอบด้วยรัฐธรรมนูญตลอดไปตามแนวความคิดเห็นที่เรามีอยู่”²¹ และศาสตราจารย์เสนห์ จามริก ก็ได้แสดงความรู้สึกทำนองเดียวกันนี้ไว้ว่า “โดยอาศัยช่องว่างในหลักการพื้นฐานทางนิติศาสตร์ของไทย ซึ่งปล่อยให้การใช้อำนาจหน้าที่ของรัฐก็ดี และการคุ้มครองสิทธิและเสรีภาพของประชาชนก็ดีเป็นไปตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย ไม่ต้องสงสัยเลยว่าสูตรทางนิติศาสตร์ทำนองนี้ย่อมเท่ากับว่าเป็นการเปิดช่องอย่างกว้างขวางให้เกิดระบบการใช้อำนาจผลการอันไม่จำกัด”²²

ดังนั้น ตั้งแต่หลังสงครามโลกครั้งที่สองเป็นต้นมา ประเทศเสรีประชาธิปไตยต่าง ๆ

¹⁹ Ibid อ้างโดย วรพจน์ วิศรุตพิชญ์ อ้างแล้ว หน้า 113

²⁰ เลกเซอร์กฎหมาย ของพระเจ้าลูกยาเธอพระองค์เจ้ารพีพัฒนศักดิ์ อ้างโดย วรพจน์ วิศรุตพิชญ์ อ้างแล้ว หน้า 113

²¹ ไพศาล กุมาลย์วิสัย อ้างโดย วรพจน์ วิศรุตพิชญ์ อ้างแล้ว หน้า 113

²² เสนห์ จามริก อ้างโดย วรพจน์ วิศรุตพิชญ์ อ้างแล้ว หน้า 113 - 114

รวมทั้งประเทศไทยด้วยจึงค่อย ๆ เล็งเห็นความจำเป็นที่จะต้องคุ้มครองสิทธิและเสรีภาพของราษฎรจากการใช้อำนาจตามอำเภอใจของฝ่ายนิติบัญญัติ (Legislative) ขึ้นมาเป็นลำดับรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยฉบับต่าง ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2540 ได้บัญญัติวางข้อจำกัดอำนาจของรัฐสภาในการตรากฎหมายจำกัดหรือให้อำนาจฝ่ายบริหารจำกัดสิทธิและเสรีภาพของราษฎรไว้หลายประการ และกำหนดให้บทบัญญัติใดของกฎหมายที่ขัดหรือแย้งต่อรัฐธรรมนูญเป็นอันใช้บังคับมิได้ (โปรดดูมาตรา ๖ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. ๒๕๔๐) ข้อจำกัดอำนาจนิติบัญญัติตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2540 ซึ่งอาจเรียกว่า “เงื่อนไขแห่งความชอบด้วยรัฐธรรมนูญของกฎหมายที่จำกัดหรือให้อำนาจจำกัดสิทธิและเสรีภาพของราษฎร” ที่สำคัญ ๆ ได้แก่

3.1 เงื่อนไขเกี่ยวกับเจตนารมณ์ของกฎหมายที่จำกัดหรือให้อำนาจฝ่ายบริหารจำกัดสิทธิและเสรีภาพของราษฎร

กฎหมายที่จำกัดหรือให้อำนาจฝ่ายบริหารจำกัดสิทธิและเสรีภาพของราษฎรจะต้องมีเจตนารมณ์หรือความมุ่งหมายเพื่อจัดระเบียบแห่งการใช้สิทธิและเสรีภาพของราษฎร ป้องกันมิให้การใช้สิทธิหรือเสรีภาพของราษฎรคนหนึ่งกระทบกระเทือนต่อสิทธิและเสรีภาพของราษฎรคนอื่น ๆ หรือต่อประโยชน์สาธารณะ ดังความในปญญาสากล่าวด้วยสิทธิมนุษยชน ค.ศ. 1948 ข้อ 29.2 ที่ว่า “ในการใช้สิทธิและเสรีภาพของตนแต่ละคน จะถูกจำกัดก็แต่โดยบทบัญญัติแห่งกฎหมายที่ตราขึ้น ด้วยความมุ่งหมายเฉพาะเพื่อประกันให้มีการยอมรับและเคารพสิทธิและเสรีภาพของผู้อื่น และเพื่อตอบสนองความเรียกร้องต้องการอันชอบธรรม ของศีลธรรมอันดี ความสงบเรียบร้อย และความผาสุกของทุกคนในสังคมประชาธิปไตย”

จริงอยู่ ความข้อนี้มิได้มีบัญญัติไว้โดยชัดแจ้งในบทบัญญัติมาตราใด ๆ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2540 แต่ก็คงไม่มีผู้ใดปฏิเสธว่านี่ไม่ใช่หลักรัฐธรรมนูญทั่วไป ศาลรัฐธรรมนูญแห่งสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมันได้กล่าวไว้อย่างน่าฟังว่า “กฎหมายรัฐธรรมนูญมิได้ประกอบด้วยบรรดาบทบัญญัติแห่งรัฐธรรมนูญเท่านั้น หากแต่ยังรวมถึงหลักการและความคิดพื้นฐานบางประการซึ่งผู้มีอำนาจจัดทำรัฐธรรมนูญ ไม่ได้บัญญัติขึ้นเป็นลายลักษณ์อักษรด้วย เนื่องจากเห็นว่าหลักการและความคิดพื้นฐานเหล่านี้มีความชัดเจนในตัวเอง และเป็นมูลบทเบื้องต้นของรัฐธรรมนูญทั้งฉบับอยู่แล้ว”²³

ดังนั้น การตรากฎหมายขึ้นใช้บังคับเพื่อประโยชน์อย่างอื่นนอกเหนือจากเพื่อคุ้มครองสิทธิและเสรีภาพของราษฎรและ/หรือเพื่อคุ้มครองประโยชน์สาธารณะ เช่น เพื่อคุ้มครอง

²³ Entscheidungen des Bundesverfassungsgerichts 2 อ้างโดย วรพจน์ วิศรุตพิชญ์ อ้างแล้ว หน้า 115

ประโยชน์ส่วนตัวของสมาชิกรัฐสภาหรือของสมัครพรรคพวกของสมาชิกรัฐสภา **ย่อมเป็นการจำกัดสิทธิและเสรีภาพอันเป็นการฝ่าฝืนเจตนารมณ์ตามบทบัญญัติแห่งรัฐธรรมนูญหรืออีกนัยหนึ่ง** เป็น **“การใช้อำนาจนิติบัญญัติโดยมิชอบ”** (Abuse of Legislative Power) ซึ่งยังผลให้กฎหมายนั้นขัดต่อรัฐธรรมนูญ และใช้บังคับมิได้

อนึ่ง สมควรตั้งไว้เป็นข้อสังเกตด้วยว่า โดยทั่วไปแล้วรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2540 ยอมให้ฝ่ายนิติบัญญัติตรากฎหมายจำกัดหรือให้อำนาจฝ่ายบริหารจำกัดสิทธิหรือเสรีภาพของราษฎรได้ก็เฉพาะแต่เพื่อการบางอย่าง และ/หรือเฉพาะแต่ในบางสถานการณ์เท่านั้น เช่น

- ยอมให้ตรากฎหมายให้อำนาจฝ่ายบริหารจำกัดเสรีภาพในการเดินทางและเสรีภาพในการเลือกถิ่นที่อยู่ภายในราชอาณาจักร ได้ก็เฉพาะแต่เพื่อความมั่นคงของรัฐ ความสงบเรียบร้อยหรือสวัสดิภาพของประชาชน การผังเมือง หรือเพื่อสวัสดิภาพของผู้เยาว์เท่านั้น (มาตรา 36 วรรคสอง ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2540) ฯลฯ

นอกจากนั้น ตามมาตรา 29 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2540 นั้น กฎหมายที่จำกัดหรือให้อำนาจฝ่ายบริหารจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคลต้องตราขึ้นใช้บังคับเพื่อการที่รัฐธรรมนูญนี้กำหนดไว้เท่านั้น ดังนั้น หากได้มีการตรากฎหมายขึ้นใช้บังคับแก่ราษฎรเพื่อการอย่างอื่นนอกเหนือจากการอันรัฐธรรมนูญกำหนดไว้ แม้การนั้นจะเกี่ยวกับประโยชน์สาธารณะก็ตาม ก็เท่ากับเป็นการจำกัดสิทธิและเสรีภาพอันเป็นการฝ่าฝืนเจตนารมณ์ตามบทบัญญัติแห่งรัฐธรรมนูญ หรือเป็น **“การใช้อำนาจนิติบัญญัติโดยมิชอบ”** (Abuse of Legislative Power) ซึ่งยังผลให้กฎหมายนั้นขัดต่อรัฐธรรมนูญและใช้บังคับมิได้เช่นเดียวกัน

3.2 เงื่อนไขเกี่ยวกับลักษณะของกฎหมายที่จำกัดหรือให้อำนาจฝ่ายบริหารจำกัดสิทธิและเสรีภาพของราษฎร

กฎหมายที่จำกัดหรือให้อำนาจฝ่ายบริหารจำกัดสิทธิและเสรีภาพของราษฎรต้องมีลักษณะดังต่อไปนี้

3.2.1 กฎหมายที่จำกัดหรือให้อำนาจฝ่ายบริหารจำกัดสิทธิและเสรีภาพของราษฎรต้องมีผลใช้บังคับเป็นการทั่วไป

ข้อจำกัดอำนาจนิติบัญญัติข้อนี้มีที่มาจากหลักความเสมอภาคอันเป็นหลักรัฐธรรมนูญที่ผูกพันรัฐสภา คณะรัฐมนตรี ศาล และองค์กรอื่นของรัฐโดยตรงในการตรากฎหมาย การใช้บังคับกฎหมายและการตีความกฎหมายทั้งปวงนั่นเอง และเนื่องจากหลักรัฐธรรมนูญหลักนี้บังคับว่า **“บุคคลที่เหมือนกันในสาระสำคัญจะต้องได้รับการปฏิบัติอย่างเดียวกัน และบุคคลที่**

แตกต่างกันในสาระสำคัญจะต้องได้รับการปฏิบัติแตกต่างกันออกไปตามลักษณะเฉพาะของแต่ละคน” ดังนั้น ที่กล่าวว่า กฎหมายต้องมีผลบังคับเป็นการทั่วไปจึงไม่ได้หมายความว่า “กฎหมายต้องเหมือนกันสำหรับทุกคน” (La loi doit être la même pour tous) คงหมายความว่า “กฎหมาย ต้องไม่มุ่งหมายให้ใช้บังคับแก่กรณีหนึ่งหรือแก่บุคคลใดบุคคลหนึ่งเป็นการเจาะจง” (มาตรา 29 วรรคสองของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2540) เท่านั้น ดังคำกล่าวของ Rousseau ที่ว่า “กฎหมายอาจกำหนดให้มีเอกสิทธิ์ต่าง ๆ ขึ้น แต่จะต้องไม่ระบุตัวบุคคลผู้ซึ่งจะทรงเอกสิทธิ์เหล่านั้น กฎหมายอาจแบ่งแยกพลเมืองออกเป็นชนชั้นต่าง ๆ และนอกจากนั้นแล้วยังอาจกำหนดคุณสมบัติของบุคคลที่จะให้อยู่ในแต่ละชนชั้น แต่จะต้องไม่กำหนดให้บุคคลนั้นอยู่ในชนชั้นนี้บุคคลนี้อยู่ในชนชั้นโน้น กฎหมายอาจกำหนดให้ประเทศมีพระมหากษัตริย์ทรงเป็นประมุข ซึ่งขึ้นครองราชย์โดยการสืบสันตติวงศ์ แต่จะต้องไม่ระบุพระนามาภิไธยของพระมหากษัตริย์หรือราชวงศ์ กล่าวโดยสรุป การตรากฎหมายขึ้นใช้กับบุคคลใดบุคคลหนึ่งโดยเฉพาะ ไม่อยู่ในอำนาจหน้าที่ของฝ่ายนิติบัญญัติ”²⁴ ดังนั้น กฎหมายที่ให้อำนาจฝ่ายบริหารออกคำสั่งบังคับให้บุคคลประเภทใดประเภทหนึ่งกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่ง ห้ามมิให้บุคคลประเภทใดประเภทหนึ่งกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่ง หรืออนุญาตให้บุคคลประเภทใดประเภทหนึ่งกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่ง เมื่อปรากฏว่ามีข้อเท็จจริงหรือเหตุการณ์ประเภทใดประเภทหนึ่งเกิดขึ้น ก็ถือว่าเป็นกฎหมายที่มีผลบังคับเป็นการทั่วไปตามข้อเรียกร้องของหลักความเสมอภาคแล้ว

อย่างไรก็ตาม การที่ฝ่ายนิติบัญญัติตรากฎหมายกำหนดให้ปฏิบัติต่อบุคคลประเภทใดประเภทหนึ่งแตกต่างไปจากที่ให้ปฏิบัติต่อบุคคลประเภทอื่น ๆ นั้นอาจจะขัดต่อหลักความเสมอภาคและใช้บังคับมิได้ก็ได้ ถ้าหากว่าปราศจากเหตุผลอัน “วิญญูชน” (reasonable man) พึงรับฟังได้ เข้าข่ายเป็น “การเลือกที่รักมักที่ชัง” หรืออีกนัยหนึ่งเป็น “การเลือกปฏิบัติโดยไม่เป็นธรรมต่อบุคคลเพราะเหตุแห่งความแตกต่างในเรื่องถิ่นกำเนิด เชื้อชาติ ภาษา เพศ อายุ สภาพทางกายภาพหรือสุขภาพ สถานะของบุคคล ฐานะทางเศรษฐกิจหรือสังคม ความเชื่อทางศาสนา การศึกษาอบรม หรือความคิดเห็นทางการเมืองอันไม่ขัดต่อบทบัญญัติแห่งรัฐธรรมนูญ” (มาตรา 30 วรรคสามของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2540) ตัวอย่างเช่น กฎหมายสัญชาติของสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมัน ค.ศ. 1913 แก้ไขเพิ่มเติม ค.ศ. 1963 มาตราหนึ่งบัญญัติว่า บุตรชอบด้วยกฎหมายของชายเยอรมันที่เกิดจากหญิงต่างด้าวยอมได้สัญชาติเยอรมันโดยกำเนิดเสมอ แต่บุตรชอบด้วยกฎหมายของชายต่างด้าวที่เกิดจากหญิงเยอรมันจะได้สัญชาติเยอรมันโดยกำเนิดก็เฉพาะ

²⁴ Jean Jaques ROUSSEAU อ้างโดย วรพจน์ วิศรุตพิชญ์ อ้างแล้ว หน้า 118

แต่ในกรณีที่ทำไม่ได้ให้เขาได้สัญชาติเยอรมันโดยกำเนิดแล้ว เด็กจะกลายเป็นคนไร้สัญชาติ (Apatride) ศาลรัฐธรรมนูญแห่งสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมันพิพากษาว่า การที่บัพัญญัตติดังกล่าว ปฏิบัติต่อบุตรของหญิงเยอรมันแตกต่างไปจากที่ปฏิบัติต่อบุตรของชายเยอรมันเช่นนี้ นอกจากจะขัดต่อรัฐธรรมนูญแห่งสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมัน ค.ศ. 1949 มาตรา 3 ข้อ 2 ที่บัญญัติว่า “ชายและหญิงมีสิทธิเท่าเทียมกัน” แล้ว ยังขัดต่อข้อ 3 ของมาตราเดียวกันที่บัญญัติว่า “บุคคลย่อมเสมอภาคในกฎหมาย” อีกด้วย²⁵

ทำนองเดียวกันศาลรัฐธรรมนูญแห่งสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมันก็ได้พิพากษาว่าการที่กฎหมายบัญญัติยกเว้นภาษีเงินได้ให้แก่เงินเดือนสมาชิกรัฐสภานั้นเป็นการให้อภิสิทธิ์แก่บุคคลเหล่านี้ และดังนั้นกฎหมายดังกล่าวจึงขัดต่อหลักแห่งความเสมอภาค²⁶

3.2.2 กฎหมายที่จำกัดหรือให้อำนาจฝ่ายบริหารจำกัดสิทธิและเสรีภาพของราษฎรต้องมีความแน่นอนชัดเจน

ที่ว่ากฎหมายที่จำกัดหรือให้อำนาจฝ่ายบริหารจำกัดสิทธิและเสรีภาพของราษฎรต้องมีความแน่นอนชัดเจน หมายความว่า กฎหมายนั้นต้องบัญญัติกำหนดไว้ให้แจ้งชัดว่า บังคับหรือห้ามมิให้บุคคลประเภทใดกระทำการอะไร ในกรณีใด และเพื่อประโยชน์อะไร หรือให้อำนาจฝ่ายบริหารออกคำสั่งบังคับหรือห้ามมิให้บุคคลประเภทใด กระทำการอะไรในกรณีใด และเพื่อประโยชน์อะไร

ความแน่นอนชัดเจนของกฎหมายนี้เป็นเงื่อนไขที่จำเป็นและขาดเสียมิได้แก่ การที่ราษฎรจะสามารถใช้สิทธิและเสรีภาพกระทำการต่าง ๆ เพื่อพัฒนาบุคลิกภาพแห่งตนทั้งในทางกายภาพและในทางจิตใจ บุคคลย่อมไม่กล้าตัดสินใจใช้สิทธิหรือเสรีภาพกระทำการใด ๆ ลงไป ถ้าหากไม่สามารถคาดคะเนได้ล่วงหน้าว่าการกระทำนั้น ๆ ของตนจะมีผลทางกฎหมายอย่างไร และผลทางกฎหมายอันจะเกิดขึ้นจากการกระทำนั้น ๆ จะทำให้ตนได้ประโยชน์หรือเสียประโยชน์มากน้อยเพียงไร²⁷ เพื่อประกัน “ความมั่นคงในนิติฐานะ” (Legal Security) เช่นว่านี่ของราษฎร ศาลของประเทศเสรีประชาธิปไตยที่มีอำนาจหน้าที่ตรวจสอบความชอบด้วยรัฐธรรมนูญของกฎหมายจึงต่างพากันพิพากษาว่า กฎหมายที่จำกัดหรือให้อำนาจฝ่ายบริหารจำกัดสิทธิและเสรีภาพของราษฎรเป็นกฎหมายที่ขัดต่อรัฐธรรมนูญ ถ้าหากว่ากฎหมายนั้นไม่มีความแน่นอนชัดเจนเพียงพอ ตัวอย่างเช่น ศาลสูงสุดแห่งสหรัฐอเมริกาเคยพิพากษาว่ากฎหมายของมลรัฐวอชิงตันซึ่ง

²⁵ Han G. RUPP อ้างโดย วรพจน์ วิศรุตพิชญ์ อ้างแล้ว หน้า 120

²⁶ Ibid. อ้างโดย วรพจน์ วิศรุตพิชญ์ อ้างแล้ว หน้า 120

²⁷ Jean RIVERO อ้างโดย วรพจน์ วิศรุตพิชญ์ อ้างแล้ว หน้า 121

บังคับให้ผู้ที่ได้รับแต่งตั้งเป็นเจ้าพนักงานของมลรัฐนี้กล่าวคำสาบานตนก่อนเข้ารับหน้าที่ขัดต่อรัฐธรรมนูญแห่งสหรัฐอเมริกา และดังนั้นจึงเป็นอันใช้บังคับไม่ได้²⁸ กฎหมายฉบับดังกล่าวไม่เพียงแต่บังคับให้ผู้ที่ได้รับแต่งตั้งให้เป็นเจ้าพนักงานของมลรัฐอชิงตันสาบานตนว่าจะเคารพและปฏิบัติตามรัฐธรรมนูญและกฎหมายของสหรัฐอเมริกาและของมลรัฐอชิงตันเท่านั้น แต่ยังบังคับให้บุคคลดังกล่าวยืนยันด้วยว่า ตนเองมิใช่ “Subversive Person” และตามกฎหมายฉบับดังกล่าว คำ ๆ นี้หมายความว่า “บุคคลใด ๆ ที่กระทำ พยายามกระทำหรือช่วยกระทำ หรือสนับสนุน ยุยง แนะนำ หรือสั่งสอนด้วยวิธีใด ๆ ให้ผู้อื่นกระทำ พยายามกระทำ หรือช่วยกระทำ การอันมุ่งหมายจะล้มล้าง ทำลาย หรือเปลี่ยนแปลงระบบการปกครองตามรัฐธรรมนูญแห่งสหรัฐอเมริกา หรือแห่งมลรัฐอชิงตัน หรือส่วนใดส่วนหนึ่งของระบอบรัฐธรรมนูญดังกล่าว โดยวิธีปฏิวัติด้วยกำลังหรือด้วยความรุนแรง” ศาลสูงสุดแห่งสหรัฐอเมริกาพิจารณาเห็นว่า คำนิยามนี้ขาดความแน่นอนชัดเจน ทั้งยังได้แสดงความสงสัยไว้ด้วยว่า “คำนิยามดังกล่าวครอบคลุมถึงทนายความที่ช่วยว่าต่างแก่ต่าง ให้พรรคคอมมิวนิสต์หรือสมาชิกของพรรคนี้ หรือนักหนังสือพิมพ์ที่ปกป้องสิทธิตามรัฐธรรมนูญของพรรคคอมมิวนิสต์หรือของสมาชิกของพรรคนี้ หรือบุคคลใด ๆ ที่สนับสนุนความคิดเห็นซึ่งได้รับการสนับสนุนจากพรรคคอมมิวนิสต์หรือจากสมาชิกของพรรคนี้ ด้วยหรือไม่”

ทำนองเดียวกัน ศาลรัฐธรรมนูญแห่งสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมันได้พิพากษาว่า กฎหมายควบคุมการชุมนุมสาธารณะซึ่งตราขึ้นใช้บังคับตั้งแต่ในสมัยที่ประเทศตกอยู่ภายใต้การปกครองระบอบนาซีขัดต่อรัฐธรรมนูญ ทั้งนี้เพราะกฎหมายนี้ให้อำนาจแก่เจ้าพนักงานตำรวจอนุญาตให้จัดชุมนุมสาธารณะหรือไม่ก็ได้ ตามแต่จะเห็นสมควร ศาลกล่าวไว้ในคำพิพากษาว่า ถ้ารัฐสภาเห็นว่าเป็นต้องห้ามมิให้บุคคลใช้เสรีภาพขั้นพื้นฐาน เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากเจ้าพนักงานตำรวจเสียก่อน รัฐสภาจะต้องกำหนดเงื่อนไขในการอนุญาตหรือไม่อนุญาตไว้ให้แน่นอนชัดเจนด้วย จะปล่อยให้การอนุญาตหรือไม่อนุญาตอยู่ในดุลพินิจของเจ้าพนักงานเจ้าที่โดยสิ้นเชิงหาได้ไม่²⁹

คณะตุลาการรัฐธรรมนูญ (Conseil constitutionnel) แห่งสาธารณรัฐฝรั่งเศสก็เคยตัดสินว่า ร่างรัฐบัญญัติที่ให้อำนาจเจ้าพนักงานตำรวจยุติธรรม (Officier de police judiciaire) หรือเจ้าหน้าที่ตำรวจยุติธรรม (Agent de police judiciaire) ซึ่งกระทำตามคำสั่งของเจ้าพนักงานตำรวจยุติธรรม ทำการตรวจค้นยานพาหนะที่มีผู้ใช้เป็นที่อยู่อาศัย บนทางสาธารณะ ต่อ

²⁸ อ้างโดย Frede CASTBERG อ้างโดย วรพจน์ วิศรุตพิชญ์ อ้างแล้ว หน้า 121

²⁹ Mahendra P. อ้างโดย วรพจน์ วิศรุตพิชญ์ อ้างแล้ว หน้า 122

หน้าเจ้าของหรือผู้จับขี้ ขัดต่อรัฐธรรมนูญ โดยคณะตุลาการรัฐธรรมนูญให้เหตุผลว่า ร่างรัฐธรรมนูญฉบับนี้มีได้กำหนดกรณีที่เจ้าพนักงานตำรวจยุติธรรมและเจ้าหน้าที่ตำรวจยุติธรรมซึ่งกระทำความผิดของเจ้าพนักงานตำรวจยุติธรรมจะใช้อำนาจตรวจค้นยานพาหนะได้ไว้ให้แน่นอนชัดเจน³⁰ อย่างไรก็ตาม เป็นที่ยอมรับกัน โดยทั่วไปว่าการเรียกร้องให้ฝ่ายนิติบัญญัติตรากฎหมายให้มีความแน่นอนชัดเจนถึงขนาดสามารถจัดดุลพินิจให้หมดสิ้นไปจากการบริหารรัฐกิจนั้นเท่ากับว่า “เป็นการสร้างวิมานในอากาศ” (Visionary) ทั้งนี้เพราะรัฐเสรีประชาธิปไตยได้มีความมุ่งหมายเพียงเพื่อประกันความมั่นคงในนิติฐานะของราษฎรเท่านั้น แต่ยังมีความมุ่งหมายที่จะอำนวยความสะดวกให้แกราษฎรทุกคนในทุกกรณีอีกด้วย มาตรการของฝ่ายบริหารที่ยุติธรรมได้แก่ มาตรการที่สามารถตอบสนองความต้องการส่วนรวมของประชาชนหรืออีกนัยหนึ่ง “ประโยชน์สาธารณะ” ได้ได้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลที่สุด แต่ขณะเดียวกันก็มีผลกระทบกระเทือนต่อสิทธิและเสรีภาพของราษฎรน้อยที่สุด (Proportionality) อนึ่ง ความต้องการส่วนรวมของประชาชนนั้นมิได้คงที่ หากแต่ผันแปรเปลี่ยนแปลงไปตามสภาพการณ์ทางสังคมในแต่ละกาลและเทศะ เหลือวิสัยที่ฝ่ายนิติบัญญัติจะตรากฎหมายให้บรรลุความมุ่งหมายทั้งสองประการได้อย่างสมบูรณ์ ความแตกต่างในพื้นจิตใจของมนุษย์และสรรพสิ่งก็ย่อมเป็นอุปสรรคอย่างยิ่งแก่การบัญญัติกฎหมายกำหนดไว้เป็นการทั่วไปและแน่นอนชัดเจนว่าในกรณีใด อะไรคือความยุติธรรม การตรากฎหมายให้มีลักษณะทั่วไปและแน่นอนชัดเจนจำต้องจัดบุคคล สิ่งของ และเหตุการณ์ไว้เป็นประเภท แล้วปฏิบัติต่อบุคคล สิ่งของและเหตุการณ์ประเภทเดียวกันตามหลักการเดียวกัน บุคคล สิ่งของและเหตุการณ์ แม้จะมีลักษณะร่วมกันอยู่พอที่จะจัดเป็นประเภทเดียวกันได้ แต่ก็หาได้เหมือนกันหมดในทุกแห่งทุกมุมไม่ ฝ่ายนิติบัญญัติจึงต้องคำนึงถึงแต่ลักษณะร่วม และละเลยไม่คำนึงถึงลักษณะที่บุคคล สิ่งของและเหตุการณ์มีแตกต่างกันออกไป ดังนั้นเมื่อนำกฎหมายซึ่งกำหนดบังคับให้บุคคลประเภทใดประเภทหนึ่งกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่ง หรือห้ามมิให้กระทำการอย่างใดอย่างหนึ่งเมื่อปรากฏว่ามีข้อเท็จจริงประเภทใดประเภทหนึ่งเกิดขึ้นไปใช้บังคับแก่บุคคลใดบุคคลหนึ่งในกรณีเฉพาะกรณีใดกรณีหนึ่งแล้ว อาจก่อให้เกิดความยุติธรรมอย่างใดแก่บุคคลนั้น ในกรณีเฉพาะกรณีนั้นก็เป็นที่ป้องกันมิให้เกิด “ความยุติธรรมเฉพาะกรณี” ขึ้น ฝ่ายนิติบัญญัติจึงต้องเปิดช่องให้ฝ่ายบริหารใช้ดุลพินิจในการบังคับใช้กฎหมายได้บ้าง กล่าวกันว่าแม้ดุลพินิจจะเป็น “สิ่งชั่วร้าย” (Evil) แต่ก็ เป็น “สิ่งชั่วร้ายที่จำเป็น” (Necessary Evil) ทั้งนี้เพราะการให้ดุลพินิจแก่ฝ่ายปกครองเป็นวิธีการเดียวเท่านั้นที่จะทำให้การบังคับใช้กฎหมายดำเนินไปได้อย่างยุติธรรม³¹

³⁰ คำวินิจฉัย ลงวันที่ 12 มกราคม ค.ศ.1977 อ้างโดย วรพจน์ วิศรุตพิชญ์ อ้างแล้ว หน้า 123

³¹ วรพจน์ วิศรุตพิชญ์ อ้างโดย วรพจน์ วิศรุตพิชญ์ อ้างแล้ว หน้า 124

3.2.3 กฎหมายที่จำกัดหรือให้อำนาจฝ่ายบริหารจำกัดสิทธิและเสรีภาพของราษฎรต้องไม่มีผลใช้บังคับย้อนหลัง

ที่ว่ากฎหมายที่จำกัดหรือให้อำนาจฝ่ายบริหารจำกัดสิทธิและเสรีภาพของราษฎรต้องไม่มีผลใช้บังคับย้อนหลัง หมายความว่า จะต้องมีการประกาศโฆษณากฎหมายนั้นให้ราษฎรทราบเป็นการล่วงหน้าในราชกิจจานุเบกษาก่อนที่จะนำไปใช้บังคับแก่ราษฎร และจะใช้กฎหมายนั้นบังคับแก่การกระทำหรือเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น และสิ้นสุดลงแล้วก่อนวันที่ได้มีการประกาศโฆษณากฎหมายนั้นในราชกิจจานุเบกษาไม่ได้มีข้อห้ามตามกฎหมายให้มีผลใช้บังคับย้อนหลัง นี้มีบัญญัติไว้อย่างชัดเจนในรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยแทบทุกฉบับ รวมทั้งฉบับที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบันด้วย มาตรา 32 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2540 บัญญัติว่า “บุคคลจะไม่ต้องรับโทษทางอาญา เว้นแต่จะได้กระทำการอันกฎหมายที่ใช้อยู่ในเวลาที่กระทำนั้นบัญญัติเป็นความผิดและกำหนดโทษไว้ และโทษที่จะลงแก่บุคคลนั้นจะหนักกว่าโทษที่กำหนดไว้ในกฎหมายที่ใช้อยู่ในเวลาที่กระทำความผิดมิได้” อนึ่ง ถึงแม้ว่ารัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยบางฉบับจะมีบัญญัติกำหนดหลัก “ไม่มีความผิด และไม่มีโทษโดยไม่มีกฎหมาย” ไว้อย่างชัดเจน เช่นนี้ ศาลฎีกาก็เคยพิพากษาว่า กฎหมายที่บัญญัติลงโทษการกระทำก่อนวันใช้กฎหมายนั้นขัดต่อรัฐธรรมนูญฉบับนั้น ตัวอย่างเช่นคำพิพากษาฎีกาที่ 1/2489 ซึ่งนักกฎหมายไทยรู้จักกันดีแทบทุกคน มีข้อสังเกตเรื่องหนึ่งก็คือ คำว่า “โทษทางอาญา” ในบทบัญญัติแห่งรัฐธรรมนูญไม่ควรเข้าใจว่าหมายความจำกัดเฉพาะแต่โทษที่บัญญัติไว้ในมาตรา 18 แห่งประมวลกฎหมายอาญา ซึ่งได้แก่ ประหารชีวิต จำคุก กักขัง ปรับ และริบทรัพย์สิน เท่านั้น แต่น่าจะหมายถึงการลิดรอนสิทธิและเสรีภาพอย่างอื่น ๆ ของราษฎรด้วย เช่น การตัดสิทธิเลือกตั้งและสิทธิสมัครรับเลือกตั้ง สิทธิที่จะแต่งตั้งนายความช่วยว่าต่างแก่ต่างในศาล การถอนสัญชาติไทย ฯลฯ ดังที่คณะตุลาการรัฐธรรมนูญ (Conseil constitutionnel) แห่งสาธารณรัฐฝรั่งเศสได้ยืนยันไว้ในคำวินิจฉัยที่ 82 – 155 ลงวันที่ 30 ตุลาคม ค.ศ. 1982 เกี่ยวกับโทษทางอาญาว่า “หลักความไม่มีผลใช้บังคับย้อนหลังของกฎหมายดังมีนัยดังกล่าวหาได้ใช้บังคับแต่เฉพาะกับกฎหมายที่บัญญัติกำหนดความผิดและโทษทางอาญาซึ่งศาลที่มีอำนาจหน้าที่พิจารณาพิพากษาคืออาญาเป็นผู้ลงแก่ผู้กระทำผิดเท่านั้นไม่ หากแต่ยังต้องขยายไปใช้บังคับกับกฎหมายที่กำหนดความผิด และโทษทุกประเภท แม้ว่าฝ่ายนิติบัญญัติจะเห็นสมควรมอบหมายให้องค์กรอื่นที่มีใช้องค์กรตุลาการเป็นผู้ลงแก่ผู้กระทำผิดด้วย”³² ถ้าหากความเห็นนี้ได้รับการยอมรับในประเทศไทยว่าถูกต้อง การตรากฎหมายย้อนหลังไปเป็นผลร้ายแก่

³² Decision no. 82 – 155 DC du 30 decembre 1982 cite in Conseil d'Etat อ้างโดย วรพจน์ วิสสุตพิชญ์ อ้างแล้ว หน้า 128

บุคคล ไม่ว่ากรณีใด ๆ ย่อมขัดต่อรัฐธรรมนูญ

แต่อย่างไรก็ตามในประเด็นนี้ ยังมีนักวิชาการอีกท่านหนึ่งที่ได้อธิบายเพิ่มเติมว่าการมีผลย้อนหลังของกฎหมายนั้น มิได้จำกัดการมีผลย้อนหลังโดยสิ้นเชิงเหมือนการต้องรับโทษในทางอาญา โดยหากเป็นกรณีที่อยู่ในขอบเขตของกฎหมายอื่นๆ ในกรณีการมีผลย้อนหลังโดยแท้ (die echte Rueckwirkung) หรือเรียกว่าการมีผลย้อนหลังในผลของกฎหมาย (กฎหมายได้บัญญัติให้มีผลกับข้อเท็จจริงที่ได้สิ้นสุดไปแล้ว) จำเป็นต้องพิจารณาชั่งน้ำหนักระหว่างหลักความแน่นอนของกฎหมาย (Rechtssicherheit) กับเหตุผลความจำเป็นของประโยชน์สาธารณะในการให้มีผลย้อนหลังดังกล่าว และสำหรับการมีผลย้อนหลังมิใช่โดยแท้ (unechte Rueckwirkung) (กฎหมายได้บัญญัติให้มีผลกับข้อเท็จจริงที่ได้เริ่มเกิดขึ้นแล้วในอดีตแต่ยังมีได้สิ้นสุดในขณะที่กฎหมายนั้นมีผลบังคับใช้ และกฎหมายได้กำหนดให้มีผลสำหรับข้อเท็จจริงนั้นในอนาคต อาทิเช่น การเพิ่มอัตราเบี้ยบำนาญของผู้รับบำนาญ) จะต้องพิจารณาชั่งน้ำหนักระหว่างขอบเขตของการคุ้มครองความสุจริต กับความสำคัญของประโยชน์สาธารณะซึ่งเป็นความประสงค์ของฝ่ายนิติบัญญัติที่ต้องการจะคุ้มครอง ซึ่งทั้งสองกรณีจะต้องสันนิษฐานไว้ก่อนว่าประชาชนเชื่อ โดยสุจริตถึงความสมบูรณ์อยู่ของกฎหมายที่มีผลใช้บังคับอยู่³³

3.2.4 กฎหมายที่จำกัดหรือให้อำนาจฝ่ายบริหารจำกัดสิทธิและเสรีภาพของราษฎรต้องไม่ขัดหรือแย้งต่อหลักความได้สัดส่วน

ดังที่ได้กล่าวมาแล้วว่า ถึงแม้ว่ารัฐธรรมนูญของรัฐเสรีประชาธิปไตยส่วนใหญ่จะมีได้บัญญัติกำหนดหลักความได้สัดส่วน (Principle of Proportionality) ไว้โดยชัดแจ้ง แต่วงการนิติศาสตร์และศาลของประเทศต่าง ๆ ก็ถือกันว่า หลักการพื้นฐานของความสัมพันธ์ระหว่างผู้ใช้อำนาจกับผู้ตกอยู่ภายใต้อำนาจหลักนี้ เป็นหลักรัฐธรรมนูญทั่วไป และมีค่าบังคับเสมอ กับบทบัญญัติแห่งรัฐธรรมนูญทุกประการ ดังนั้น องค์การต่าง ๆ ของรัฐ ไม่ว่าจะอยู่ในฝ่ายบริหาร ตุลาการ หรือนิติบัญญัติก็ตาม จะต้องเคารพและปฏิบัติตามหลักการนี้ จะกระทำการใด ๆ ที่ขัดหรือแย้งต่อหลักการนี้ไม่ได้ และได้กล่าวมาแล้วเช่นกันว่าหลักแห่งความได้สัดส่วนมีสาระสำคัญประกอบด้วยหลักการย่อย ๆ 3 หลักการด้วยกันคือ หลักความสัมฤทธิ์ผล (Principle of Appropriateness) หลักความจำเป็น (Principle of Necessity) และหลักความได้สัดส่วนในความหมายอย่างแคบ (Principle of Proportionality Strito sensu) เมื่อใช้หลักรัฐธรรมนูญทั่วไป

³³ Konrad Hesse, อ้างโดย บรรเจิด สิงคะเนติ *หลักพื้นฐานเกี่ยวกับสิทธิเสรีภาพและศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์* กรุงเทพฯ : วิทยุชน 2552 หน้า 27

ดังกล่าวนี้บังคับแก่กฎหมายที่จำกัดหรือให้อำนาจฝ่ายบริหารจำกัดสิทธิและเสรีภาพของราษฎรแล้ว จะมีผลดังต่อไปนี้³⁴

ประการแรก มาตรการที่กฎหมายออกมาใช้บังคับหรือให้อำนาจฝ่ายบริหาร ออกมาใช้บังคับแก่ราษฎรต้องเป็นมาตรการที่สามารถดำเนินการให้เกิดผลตามที่ฝ่ายนิติบัญญัติ ประสงค์จะให้เกิดขึ้นได้จริง ๆ ในทางปฏิบัติ หากกฎหมายมีเจตนารมณ์จะคุ้มครองสิทธิหรือ เสรีภาพของผู้อื่น เช่น ป้องกันการผูกขาดตัดตอนในทางเศรษฐกิจ มาตรการนั้นก็ต้องอยู่ในวิสัยที่จะ ขจัดความไม่เป็นธรรมในการแข่งขันได้จริง ๆ หากกฎหมายมีเจตนารมณ์จะตอบสนองความ ต้องการส่วนรวมของประชาชนหรือประโยชน์สาธารณะด้านใดด้านหนึ่ง เช่น รักษาความสงบ เรียบร้อย หรือศีลธรรมอันดีของประชาชน มาตรการนั้นก็ต้องอยู่ในวิสัยที่จะป้องกันมิให้เกิดการ จลาจล สงครามกลางเมือง หรือความเลื่อมล้ำทางจิตใจของประชาชนได้จริง ๆ กฎหมายที่ กำหนดมาตรการซึ่งไม่สามารถทำให้วัตถุประสงค์ที่ฝ่ายนิติบัญญัติตั้งไว้ปรากฏเป็นจริงขึ้นมาได้ โดยแน่แท้ หรือทำให้สถานการณ์เลวร้ายลงกว่าเดิม ดังนั้นจึงขัดต่อรัฐธรรมนูญตามรัฐธรรมนูญเสรี ประชาธิปไตยนั้น การจำกัดสิทธิและเสรีภาพของราษฎรจะกระทำได้ก็เฉพาะแต่เพียงเพื่อจัด ระเบียบแห่งการใช้สิทธิและเสรีภาพเหล่านั้น มิใช่การใช้สิทธิหรือเสรีภาพของราษฎรคนหนึ่ง กระทบกระเทือนสิทธิและเสรีภาพของราษฎรคนอื่น ๆ หรือเพื่อรักษาไว้ซึ่งประโยชน์สาธารณะ เท่านั้น ดังนั้น การตรากฎหมายบังคับให้ราษฎรกระทำการใดหรือห้ามมิให้ราษฎรกระทำการใด หรือให้อำนาจฝ่ายบริหารออกคำสั่งบังคับให้ราษฎรกระทำการใดหรือห้ามมิให้ราษฎรกระทำการ ใดโดยที่สิทธิและเสรีภาพของผู้อื่นและ/หรือประโยชน์สาธารณะไม่ได้รับการคุ้มครองให้ดีขึ้นมา เลย จึงเท่ากับเป็นการจำกัดสิทธิและเสรีภาพอันเป็นการฝ่าฝืนเจตนารมณ์ตามบทบัญญัติแห่ง รัฐธรรมนูญ ซึ่งจะกระทำมิได้ (มาตรา 29 แห่งรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2540)

ประการที่สอง มาตรการที่กฎหมายออกมาใช้บังคับหรือให้อำนาจฝ่าย บริหารออกมาใช้บังคับแก่ราษฎรต้องเป็นมาตรการที่จำเป็นแก่การดำเนินการให้เจตนารมณ์หรือ ความมุ่งหมายของกฎหมายนั้นสำเร็จลุล่วงไปได้ กล่าวคือเป็นมาตรการที่มีผลกระทบกระเทือนต่อ สิทธิและเสรีภาพของราษฎรน้อยที่สุด ดังนั้น ถ้าหากว่ามีมาตรการที่สามารถทำให้ผลตามที่ฝ่ายนิติ บัญญัติประสงค์จะให้เกิดขึ้น เกิดขึ้นได้จริง ๆ ในทางปฏิบัติให้เหลืออยู่หลายมาตรการ แต่ละ มาตรการมีระดับแห่งความรุนแรงมากน้อยแตกต่างกัน ถ้าฝ่ายนิติบัญญัติเลือกกำหนดมาตรการที่ รุนแรงกว่า กฎหมายนั้นย่อมขัดต่อรัฐธรรมนูญ ทั้งนี้เพราะตามเจตนารมณ์ของรัฐธรรมนูญเสรี

³⁴ Blaise KNAPP อ้างโดย วรพจน์ วิศรุตพิชญ์ อ้างแล้ว หน้า 129

ประชาธิปไตยแล้ว รัฐจะเรียกร้องให้ราษฎรจำต้องยอมสละสิทธิและเสรีภาพของตนได้เพียงเท่าที่จำเป็นแก่การคุ้มครองสิทธิและเสรีภาพของผู้อื่นและ/หรือประโยชน์สาธารณะเท่านั้น การจำกัดสิทธิและเสรีภาพของราษฎรเกินขอบเขตแห่งความจำเป็นแก่การดำเนินการให้บรรลุจุดมุ่งหมายที่ตั้งไว้ย่อมเป็นการฝ่าฝืนเจตนารมณ์ตามบทบัญญัติแห่งรัฐธรรมนูญ (มาตรา 29 แห่งรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2540) เช่นกัน

ประการที่สาม มาตรการที่กฎหมายออกมาใช้บังคับหรือให้อำนาจฝ่ายบริหารออกมาใช้บังคับแก่ราษฎร ต้องเป็นมาตรการที่ก่อให้เกิดประโยชน์แก่มหาชนยิ่งกว่าที่ก่อความเสียหายให้แก่เอกชนและ/หรือแก่สังคมโดยส่วนรวม กฎหมายที่กำหนดมาตรการซึ่งแม้จะสามารถดำเนินการให้เกิดผลตามที่ฝ่ายนิติบัญญัติประสงค์จะให้เกิดขึ้นได้จริง ๆ ในทางปฏิบัติ (สัมฤทธิ์ผล) และมีผลกระทบกระเทือนต่อสิทธิและเสรีภาพของราษฎรน้อยที่สุด (จำเป็น) ก็ตาม แต่หากได้ลงมือใช้บังคับแล้วจะยังให้เกิดความเสียหายให้แก่เอกชนและ/หรือแก่สังคมเป็นอย่างมากเมื่อเปรียบเทียบกับประโยชน์ที่มหาชนจะพึงได้รับ ก็น่าจะถือว่าเป็นกฎหมายที่ตราขึ้นโดยฝ่าฝืนเจตนารมณ์ตามบทบัญญัติแห่งรัฐธรรมนูญ เพราะอาจกล่าวได้ว่าเป็นการลงทุนที่ขาดทุน

3.2.5 กฎหมายที่จำกัดหรือให้อำนาจฝ่ายบริหารจำกัดสิทธิและเสรีภาพของราษฎรต้องไม่จำกัดหรือให้อำนาจฝ่ายบริหารจำกัดสิทธิและเสรีภาพของราษฎรจนกระทบกระเทือนสาระสำคัญของสิทธิและเสรีภาพนั้น

ถึงแม้ว่าฝ่ายนิติบัญญัติมีอำนาจตามรัฐธรรมนูญที่จะตรากฎหมายจำกัดหรือให้อำนาจฝ่ายบริหารจำกัดสิทธิและเสรีภาพของราษฎรแต่ละคนเพื่อคุ้มครองสิทธิและเสรีภาพของผู้อื่นและ/หรือเพื่อรักษาไว้ซึ่งประโยชน์สาธารณะได้ก็ตาม แต่หาได้มีอำนาจตัดหรือเพิกถอนสิทธิและเสรีภาพของราษฎรด้วยไม่ บทบัญญัติแห่งกฎหมายที่ตัดหรือเพิกถอนสิทธิหรือเสรีภาพด้านใดด้านหนึ่งของราษฎรย่อม “มีข้อความขัดหรือแย้งต่อรัฐธรรมนูญนี้ บทบัญญัตินั้นเป็นอันใช้บังคับมิได้” (มาตรา 6 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2540) อย่างไรก็ตามในทางปฏิบัติมีกฎหมายที่ “ขีดวง” สิทธิหรือเสรีภาพด้านใดด้านหนึ่งของราษฎรโดยการกำหนดเงื่อนไขให้ราษฎรต้องปฏิบัติก่อนที่จะใช้สิทธิหรือเสรีภาพนั้นได้ไว้อย่างเคร่งครัดจนถึงขนาดว่าแทบจะไม่มีราษฎรคนใดปฏิบัติตามเงื่อนไขนั้นได้เอาเสียเลย กฎหมายที่ “ขีดวง” สิทธิหรือเสรีภาพเข้าไปกระทบถึง “แก่น” (Core) หรือ “สาระสำคัญ” (Essence) ของสิทธิหรือเสรีภาพเช่นนี้ แม้ตามรูปแบบจะเป็นกฎหมายจำกัดสิทธิหรือเสรีภาพ แต่ตามเนื้อแล้วก็มีผลไม่แตกต่างกับกฎหมายที่ตัดหรือเพิกถอนสิทธิหรือเสรีภาพของราษฎรเลย ดังนั้น รัฐธรรมนูญแห่งสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมัน ค.ศ. 1949 มาตรา 19 ข้อ 2 จึงได้บัญญัติไว้ว่า “ไม่ว่าในกรณีใด ๆ ก็ตาม การอันอาจกระทบกระเทือนต่อสาระสำคัญของสิทธิขั้นพื้นฐานจะกระทำมิได้” และรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2540

ก็ได้เอาบทบัญญัติดังกล่าวมาเป็นแบบอย่าง โดยบัญญัติไว้ในมาตรา 29 วรรคหนึ่งความว่า “การจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคลที่รัฐธรรมนูญรับรองไว้จะกระทำมิได้ เว้นแต่โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายเฉพาะเพื่อการที่รัฐธรรมนูญนี้กำหนดไว้และเท่าที่จำเป็นเท่านั้น และจะกระทบกระเทือนสาระสำคัญของสิทธิและเสรีภาพมิได้” ตัวอย่างเช่น มาตรา 46 (4) แห่งพระราชบัญญัติพรรคการเมือง พ.ศ. 2524 แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2535 บทบัญญัติดังกล่าวมีความว่า “พรรคการเมืองย่อมเลิกด้วยเหตุใดเหตุหนึ่ง ดังต่อไปนี้ (4) ไม่มีสมาชิกได้รับเลือกตั้งเป็นสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรในการเลือกตั้งทั่วไป” การกำหนดเงื่อนไขแห่งการดำรงอยู่ของพรรคการเมืองว่าต้องมีสมาชิกได้รับเลือกตั้งเป็นสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรในการเลือกตั้งทั่วไปทุกครั้งหากในการเลือกตั้งทั่วไปคราวใดไม่มีสมาชิกได้รับเลือกตั้งเป็นสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร ให้ถือว่าพรรคการเมืองต้องเลิกไปโดยอัตโนมัติ เป็นการ “ชัดเจน” เสรีภาพในการรวมตัวกันเป็นพรรคการเมือง เพื่อดำเนินกิจการในทางการเมืองตามวิถีทางการปกครองในระบอบประชาธิปไตยอันมีพระมหากษัตริย์ทรงเป็นประมุขเข้าไปกระทบถึง “แก่น” หรือ “สาระสำคัญ” ของเสรีภาพดังกล่าวแล้ว จะมีพรรคการเมืองสักกี่พรรคกันเล่าที่สามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขแห่งการดำรงอยู่ของพรรคการเมืองตามที่บทบัญญัตินี้กำหนดไว้ได้

3.3 เงื่อนไขเกี่ยวกับรูปแบบของกฎหมายที่จำกัดหรือให้อำนาจฝ่ายบริหารจำกัดสิทธิและเสรีภาพของราษฎร

ตามมาตรา 29 วรรคสองของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2540 นั้น กฎหมายที่จำกัดหรือให้อำนาจฝ่ายบริหารจำกัดสิทธิ และเสรีภาพของราษฎรจะ “ต้องระบุบทบัญญัติแห่งรัฐธรรมนูญที่ให้อำนาจในการตรากฎหมายนั้นด้วย” เช่น การตรากฎหมายจำกัดหรือให้อำนาจฝ่ายบริหารจำกัดเสรีภาพในการเดินทาง และเสรีภาพในการเลือกถิ่นที่อยู่ภายในราชอาณาจักรของบุคคล จะต้องระบุไว้ในกฎหมายนั้นว่าอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติมาตรา 36 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2540 รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย ฉบับที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบัน วางข้อจำกัดอำนาจนิติบัญญัติข้อนี้ไว้เพื่อให้ราษฎรสามารถตรวจสอบได้โดยสะดวกว่าฝ่ายนิติบัญญัติได้ตรากฎหมายจำกัด หรือให้อำนาจฝ่ายบริหารจำกัดสิทธิและเสรีภาพของตนโดยเคารพ และปฏิบัติตามเงื่อนไขแห่งความชอบด้วยรัฐธรรมนูญของกฎหมายประการต่าง ๆ ดังกล่าวข้างต้นแล้วหรือไม่ การตรากฎหมายจำกัดหรือให้อำนาจฝ่ายบริหารจำกัดสิทธิและเสรีภาพของราษฎรโดยไม่ระบุบทบัญญัติแห่งรัฐธรรมนูญที่ให้อำนาจในการตรากฎหมายนั้นย่อมมีผลทำให้กฎหมายนั้นขัดต่อมาตรา 29 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2540 และดังนั้นจึงใช้บังคับมิได้ (มาตรา 6 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2540)

บทที่ 3

การตรวจสภาพรถของต่างประเทศ

ในบทนี้ ผู้วิจัยได้นำความเป็นมา และความสำคัญของปัญหา แนวความคิด และทฤษฎี ที่เกี่ยวข้องกับสิทธิเสรีภาพในการประกอบอาชีพ และ ที่กล่าวมาแล้วในบทที่ 1 และบทที่ 2 ตามลำดับ มากำหนดแนวทางการศึกษาค้นคว้าข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับสิทธิและเสรีภาพในการประกอบอาชีพ การตรวจสภาพรถของต่างประเทศ โดยได้แบ่งการศึกษาออกเป็น 3 ส่วน คือ ส่วนแรก เป็นการศึกษาการดำเนินการตรวจสภาพรถเอกชนของต่างประเทศ และรูปแบบการดำเนินการตรวจสภาพรถของประเทศไทยที่เลือกศึกษา ส่วนที่สอง เป็นการศึกษาสาระสำคัญของกฎหมายที่กำหนดเกี่ยวกับการจัดตั้งสถานตรวจสภาพรถเอกชน การควบคุมกำกับดูแล และการยกเลิกเพิกถอน ของประเทศที่เป็นผู้นำด้านสิทธิเสรีภาพในกลุ่มประเทศตะวันตก คือ สหรัฐอเมริกา และ อังกฤษ ส่วนที่สาม เป็นการศึกษาสาระสำคัญของกฎหมายที่กำหนดเกี่ยวกับการจัดตั้งสถานตรวจสภาพรถเอกชน การควบคุมกำกับดูแล และการยกเลิกเพิกถอน ของประเทศในกลุ่มประเทศตะวันออก คือ มาเลเซีย และ สิงคโปร์ เพื่อเป็นข้อมูลอันจะนำไปสู่การศึกษาวិเคราะห์เปรียบเทียบ เกี่ยวกับการให้สิทธิและเสรีภาพในการประกอบอาชีพด้านการจัดตั้งสถานตรวจสภาพรถเอกชน ที่จะกล่าวถึงในบทที่ 5 ซึ่งจากการศึกษาพบว่า ในกลุ่มประเทศเดียวกันต่างก็มีแนวความคิดที่เกี่ยวข้องกับการให้อำนาจในการจัดตั้งสถานตรวจสภาพรถเอกชนแตกต่างกัน กล่าวคือ ประเทศสหรัฐอเมริกา กฎหมายให้อำนาจกรมความปลอดภัยสาธารณะซึ่งเป็นฝ่ายข้าราชการประจำเป็นผู้มีอำนาจไปดำเนินการให้เกิดผลตามกฎหมายภายใต้คำแนะนำของคณะกรรมการที่ปรึกษา (ADVISORY COMMITTEE) โดยได้วางหลักการในเรื่องดังกล่าวไว้ในประมวลกฎหมายด้านการขนส่ง (TRANSPORTATION CODE) เรื่องที่ 7:รถ และการจราจร ฯ ซึ่งได้นำรูปแบบที่ 1 คือ เอกชนเป็นเจ้าของและดำเนินการ (Private Ownership and operation) และรูปแบบที่ 3 คือ รัฐเป็นเจ้าของและดำเนินการ (Public Ownership and operation) มาใช้ตรวจสอบรถประเภทเดียวกัน ประเทศอังกฤษกฎหมายให้อำนาจรัฐมนตรีของรัฐ หรือสภาซึ่งเป็นฝ่ายการเมืองเป็นผู้มีอำนาจไปดำเนินการให้เกิดผลตามกฎหมาย และได้้นำรูปแบบที่ 1 คือ เอกชนเป็นเจ้าของและดำเนินการ (Private Ownership and operation) มาใช้ตรวจสอบรถประเภทเดียวกัน โดยได้วางหลักการในเรื่องดังกล่าวไว้ใน พระราชบัญญัติการจราจรทางถนน ค.ศ.1988 (Road Traffic Act 1988) ประเทศมาเลเซียกฎหมายเขียนไว้ชัดเจนว่าให้เฉพาะบางคนเท่านั้นที่จะได้รับใบอนุญาตตรวจสอบ และให้

อำนาจรัฐมนตรีของรัฐ ซึ่งเป็นฝ่ายการเมืองเป็นผู้มีอำนาจไปดำเนินการให้เกิดผลตามกฎหมาย และได้้นำรูปแบบที่ 1 คือ เอกชนเป็นเจ้าของและดำเนินการ (Private Ownership and operation) มาใช้ตรวจสอบรถประเภทเดียวกัน โดยได้วางหลักการในเรื่องดังกล่าวไว้ใน พระราชบัญญัติการขนส่งทางถนน ค.ศ.1987 (Road Transport Act 1987) **ประเทศสิงคโปร์** กฎหมายให้อำนาจกรมการขนส่งทางบกแห่งประเทศสิงคโปร์ซึ่งเป็นฝ่ายข้าราชการประจำเป็นผู้มีอำนาจไปดำเนินการให้เกิดผลตามกฎหมาย และได้้นำรูปแบบที่ 1 คือ เอกชนเป็นเจ้าของและดำเนินการ (Private Ownership and operation) มาใช้ตรวจสอบรถประเภทเดียวกัน โดยได้วางหลักการในเรื่องดังกล่าวไว้ใน พระราชบัญญัติการจราจรทางถนน (Road Traffic Act. (CHAPTER 276)) มีสาระสำคัญสรุปได้ดังนี้

1. การดำเนินการตรวจสอบสภาพรถของต่างประเทศ

ในกลุ่มประเทศที่พัฒนาแล้วได้ให้ความสำคัญกับการตรวจสอบสภาพรถเป็นอย่างมาก โดยเฉพาะกลุ่มประเทศยุโรป ได้มีการศึกษาวิจัย และดำเนินการให้บังเกิดผลอย่างเป็นขั้นเป็นตอนตามที่ปรากฏในเอกสารประกอบการบรรยาย เรื่องวัตถุประสงค์การตรวจสอบสภาพรถ ซึ่งได้บรรยายไว้เมื่อเดือน กรกฎาคม 2538 กล่าวว่า เมื่อปี พ.ศ. 2530 (ค.ศ.1947) ผู้เขียน³⁵ ได้ไปศึกษาหาความรู้เพิ่มเติมโดยทุนของ DANIDA (Danish International Development Agency) ในด้านความปลอดภัยทางถนนเป็นเวลา 3 เดือนเศษ จึงได้รับความรู้จากกลุ่มประเทศยุโรปสรุปได้ดังนี้

1.1 วัตถุประสงค์การตรวจสอบสภาพรถของต่างประเทศ

“ การตรวจสอบรถยนต์ของกลุ่มประเทศยุโรป มีเป้าหมายดังนี้ ”

1.1.1 ลดอุบัติเหตุจากรถยนต์

1.1.2 รักษาสภาพแวดล้อม

1.1.3 ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงอย่างมีประสิทธิภาพ

1.1.4 เพื่อผลทางเศรษฐกิจ

- 1) ค่าใช้จ่ายสำหรับน้ำมันเชื้อเพลิงน้อยลง เนื่องจากสภาพรถดีขึ้น
- 2) ประหยัดเวลาเดินทาง
- 3) การจราจรติดขัดเนื่องจากข้อบกพร่องของรถน้อยลง
- 4) การสิ้นเปลืองของการจราจรดีขึ้น (สมรรถนะรถทั่วไปดีขึ้น)
- 5) แรงงานที่ใช้จัดการจราจรน้อยลง ”

³⁵ สุวิทย์ วรรณวิสุทธิกุล วัตถุประสงค์การตรวจสอบสภาพรถ กรกฎาคม 2538 หน้า 3

และเมื่อปี พ.ศ. 2528 (ค.ศ.1985) กลุ่มประเทศยุโรป ได้ทำการวิจัยในทุกประเทศที่เป็นสมาชิก และได้ให้ข้อเสนอแนะว่า “ การตรวจสอบสภาพรถจะเป็นผลดีต่อเศรษฐกิจของประเทศสมาชิก เมื่อเทียบกับค่าใช้จ่ายที่จะต้องใช้ในการตรวจสอบสภาพรถแล้ว จะได้ผลคุ้มค่าเทียบกันไม่ได้ ผลการวิจัยยังทำนายว่า ผลการตรวจสอบสภาพรถ จะมีผลโดยตรงให้

(1.) คนตายลดลง 1,000 – 1,800 คน

(2.) บาดเจ็บลดลงไม่น้อยกว่า 24,000 คน

(3.) อุบัติเหตุที่คนไม่เจ็บ – ตาย ลดลง 63,000 - 127,000 ราย

(4.) ประหยัดเชื้อเพลิง 1.2 ล้านตันต่อปี ซึ่งเท่ากับ 1.5 % ของการใช้น้ำมันสำหรับรถยนต์ทั้งหมดของกลุ่มประเทศยุโรป

(5.) Carbon Monoxide (CO) ลดลง 20%

(6.) Hydro-Carbon (HC) ลดลง 10% ”

ในขณะนั้น กลุ่มประชาคมยุโรป ซึ่งมีอยู่ 12 ประเทศ ได้ดำเนินการตรวจสอบสภาพรถทุกประเทศอยู่แล้วรวม 5 ประเทศ ได้แก่ เยอรมันตะวันตก เบลเยียม ลักเซมเบิร์ก อิตาลี และสหราชอาณาจักร ขณะที่อีก 2 ประเทศ คือ สเปนและกรีซ เริ่มตรวจรถทุกประเภท เมื่อวันที่ 1 มกราคม 2528 ส่วนที่เหลืออีก 5 ประเทศ คงตรวจเฉพาะรถบรรทุก รถโดยสาร รถลากจูง รถรับจ้าง และรถฉุกเฉิน ฯลฯ สำหรับรถเก๋งยังไม่ได้บังคับ

คณะกรรมการกลุ่มประเทศยุโรป (EC committee) จึงได้ประกาศว่า

“(1.) ประเทศสมาชิกทุกประเทศจะต้องดำเนินการให้มีการตรวจสอบสภาพรถ โดยรัฐดำเนินการเอง หรือจะให้เอกชนดำเนินการภายใต้การควบคุมของรัฐก็ได้

(2.) ระยะเวลาการตรวจสอบสภาพรถ ให้ปฏิบัติแบบก้าวหน้า คือในขั้นต้น ให้ตรวจสภาพรถที่มีอายุตั้งแต่ 7 ปีขึ้นไป และให้ลดอายุรถเป็น 6 ปีขึ้นไป และ 5 ปีขึ้นไป ตามลำดับ ในที่สุดแล้วให้ตรวจสภาพรถที่มีอายุรถ 3 ปีขึ้นไป และรถที่มีอายุตั้งแต่ 5 ปีขึ้นไป ให้ทำการตรวจสอบสภาพรถทุกปี

(3.) อุปกรณ์และส่วนควบหลักของรถที่จะต้องตรวจ ได้แก่ ระบบห้ามล้อ ระบบคันบังคับ เข็มขัดนิรภัย ล้อและยาง ระบบรองรับการสั่นสะเทือน แชนซีส์ อุปกรณ์ลดเสียง (หม้อพักไอเสีย) และอุปกรณ์ลดมลพิษไอเสีย

(4.) ระบบตรวจสอบสภาพรถจะต้องเพิ่มความเข้มงวดขึ้นตามลำดับ ”

นอกจากนั้นในเอกสารประกอบการประชุมเวทีร่วมคิดร่วมประเมินข้อเสนอเพื่อพัฒนาระบบการตรวจสอบสภาพรถของประเทศไทย ซึ่งจัดทำโดยเครือข่ายวิจัยสุขภาพ เมื่อวันที่ 20

สิงหาคม 2547 ยังได้ระบุว่า “อุบัติเหตุจากรถเป็นส่วนหนึ่งของการเสียชีวิตของคนไทย สร้างความสูญเสียทางด้านเศรษฐกิจ สังคม และสาธารณสุขในปีหนึ่งๆ ประมาณ 100,000 ล้านบาท มีผู้เสียชีวิตในช่วง 4 ปีที่ผ่านมาประมาณ 13,000 รายต่อปี อุบัติเหตุจากรถเป็นเหตุการณ์ลูกโซ่ (Accidents as Chains of Events) เกิดจากความบกพร่องใน 3 ปัจจัย โดยผลการศึกษาในสหรัฐอเมริกา และสหราชอาณาจักร พบว่าความบกพร่องของยานพาหนะมีส่วนทำให้เกิดอุบัติเหตุร้อยละ 10% และ 8% ตามลำดับ สำหรับประเทศไทยความบกพร่องของยานพาหนะมีส่วนทำให้เกิดอุบัติเหตุ ร้อยละ 27.54% การตรวจสอบสภาพรถจึงถือได้ว่าเป็นมาตรการเชิงรุก (Proactive) ที่สำคัญที่จะช่วยป้องกัน ไม่ให้เกิดอุบัติเหตุอันเนื่องมาจากความบกพร่องของยานพาหนะ”³⁶

1.2 รูปแบบการดำเนินการสถานตรวจสภาพรถ ของแต่ละประเทศ

ในส่วนของการประกอบการ (Ownership) แต่ละประเทศมีรูปแบบการดำเนินการที่แตกต่างกันขึ้นอยู่กับความเหมาะสมของประเทศนั้นๆ ทั้งในแง่นโยบายด้านกฎหมาย การเมือง และนโยบายการเงิน แต่ไม่ว่าจะเป็นระบบใด รัฐควรเป็นผู้กำกับดูแลระบบ ซึ่งสามารถแบ่งได้ 4 รูปแบบ ดังนี้

1.2.1 เอกชนเป็นเจ้าของและดำเนินการ (Private Ownership and operation)

รูปแบบนี้จะช่วยลดต้นทุนของรัฐ แต่จำเป็นต้องมีการควบคุมอย่างเข้มงวด ทางด้านการทดสอบที่ได้มาตรฐาน อุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวก และการฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ ตัวอย่างเช่น ประเทศสิงคโปร์ มีเพียง 3 บริษัทที่ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ตรวจสอบ และถูกควบคุม ตรวจสอบโดยหน่วยงานฝ่ายตำรวจ และฝ่ายจดทะเบียนรถยนต์

1.2.2 รัฐเป็นเจ้าของและเอกชนดำเนินการ (Public Ownership and Private operation)

รูปแบบนี้ รัฐเป็นเจ้าของอุปกรณ์ทดสอบ และให้บริษัทเอกชนเป็นผู้ดำเนินการ เป็นหนึ่งในสามระบบที่ใช้ในฮ่องกง และจีน จะช่วยให้ผู้ประกอบการขนาดเล็กสามารถคืนทุนได้อย่างรวดเร็ว เพราะรัฐจะดูแลสถานที่ให้ รวมถึงบริการจองล่วงหน้า สิ่งเหล่านี้เป็นการเพิ่มต้นทุนแก่รัฐ แต่ทำให้รัฐสามารถควบคุมทั้งเครื่องมืออุปกรณ์และสถานที่ได้อย่างใกล้ชิด

1.2.3 รัฐเป็นเจ้าของและดำเนินการ (Public Ownership and operation)

รูปแบบนี้ ใช้กันในประเทศอังกฤษสำหรับทดสอบรถบรรทุกสินค้า

³⁶ เครื่องถ่ายวีดิทัศน์สภาพ การวิจัยประสิทธิผลของกระบวนการตรวจสภาพรถเอกชน วันที่ 20 สิงหาคม 2547 หน้า 1

ขนาดใหญ่ (Heavy Goods Vehicles) และรถบริการสาธารณะ (Public Service Vehicles) ทำให้ต้นทุนของรัฐสูงมาก ค่าใช้จ่ายได้มาจากการเก็บอัตราค่าธรรมเนียมในการใช้บริการ หลายประเทศในเอเชียแปซิฟิกนำเอาระบบนี้มาใช้ทดสอบกับรถทุกประเภท แต่ระบบนี้จะต้องมีการติดตามผลอย่างมีประสิทธิภาพเพราะบางประเทศมีการคอร์รัปชันเนื่องจากได้รับค่าจ้างต่ำมาก

1.2.4 เอกชนเป็นเจ้าของและรัฐดำเนินการ (Private Ownership and Public operation)

รูปแบบนี้ บริษัทเอกชนเป็นเจ้าของอุปกรณ์ทดสอบ และให้เจ้าหน้าที่รัฐเป็นผู้ดำเนินการ เป็นระบบที่มีการสนับสนุนให้ใช้กันในประเทศอังกฤษ โดยให้เจ้าของกิจการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งขนาดใหญ่ลงทุนติดตั้งเครื่องมืออุปกรณ์ไว้ให้พร้อม เมื่อจะใช้บริการก็จะทำการจองผ่านสถานีที่ทำการทดสอบ เจ้าหน้าที่ของรัฐจะมาทำการทดสอบให้ทันที ซึ่งจะช่วยประหยัดเวลาการเดินทาง แต่จะทำให้ค่าใช้จ่ายของภาครัฐสูงขึ้น

2. รูปแบบการดำเนินการสถานตรวจสภาพรถ

จากการศึกษาค้นคว้าการตรวจสภาพรถ ของประเทศสหรัฐอเมริกา อังกฤษ มาเลเซีย และสิงคโปร์ ตามวัตถุประสงค์ของหัวข้อวิจัยจะพบว่า มีข้อความคิดพื้นฐานที่คล้ายกัน 2 ประการ คือ กำหนดให้มีการตรวจสภาพรถในประเทศ เพื่อความปลอดภัย และลดมลภาวะ โดยแต่ละประเทศได้นำรูปแบบที่ 1 คือ เอกชนเป็นเจ้าของและดำเนินการ (Private Ownership and operation) มาใช้ดำเนินการตรวจสอบรถประเภทเดียวกัน โดยมีเพียงประเทศสหรัฐอเมริกาที่กฎหมายเปิดช่องให้รัฐบาลท้องถิ่นมีอำนาจที่จะดำเนินการ ซึ่งจากการศึกษาข้อความคิดทางกฎหมายในเรื่องนี้สรุปได้ดังนี้

2.1 ประเทศสหรัฐอเมริกา

ในประเทศสหรัฐอเมริกาได้นำรูปแบบที่ 1 คือ เอกชนเป็นเจ้าของและดำเนินการ (Private Ownership and operation) และรูปแบบที่ 3 คือ รัฐเป็นเจ้าของและดำเนินการ (Public Ownership and operation) มาใช้ตรวจสอบรถประเภทเดียวกัน ทั้งนี้เพื่อลดต้นทุนของรัฐ โดยการกระจายอำนาจการตรวจสอบให้รัฐบาลท้องถิ่นของแต่ละรัฐ และเอกชน เข้ามามีส่วนร่วมในการตรวจสภาพรถตามหลักเกณฑ์ที่กรมการขนส่งประเทศสหรัฐอเมริกา (U.S. DEPARTMENT OF TRANSPORTATION) และรัฐบาลท้องถิ่นของแต่ละรัฐกำหนด เพื่อให้รถยนต์ที่ใช้งานอยู่บนท้องถนนมีสภาพดี มีอุปกรณ์ส่วนควบครบถ้วนถูกต้องตามกฎหมาย ไม่ก่อให้เกิดมลภาวะทางอากาศและเสียง และยังเป็นการลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุอันเกิดจากสภาพรถไม่เหมาะสม ไม่เป็นปัญหา

แก่ระบบจราจร เป็นการกระตุ้นให้เจ้าของรถหมั่นตรวจสอบดูแลสภาพรถของตนให้อยู่ในสภาพมั่นคงแข็งแรง เหมาะสมกับการใช้งาน

2.2 ประเทศอังกฤษ

ในประเทศอังกฤษได้นำรูปแบบที่ 1 คือ เอกชนเป็นเจ้าของและดำเนินการ (Private Ownership and operation) มาใช้ตรวจสอบรถประเภทเดียวกัน ทั้งนี้เพื่อลดต้นทุนของรัฐ โดยให้เอกชนมีส่วนร่วมในการตรวจสอบสภาพรถตามหลักเกณฑ์ที่รัฐมนตรีของรัฐกำหนด และรูปแบบที่ 3 คือ รัฐเป็นเจ้าของและดำเนินการ (Public Ownership and operation) สำหรับการทดสอบรถบรรทุกสินค้าขนาดใหญ่ (Heavy Goods Vehicles) และรถบริการสาธารณะ (Public Service Vehicles) แต่เป็นการตรวจสอบรถต่างประเภทกัน จึงไม่ขอก้าวในรายละเอียด

2.3 ประเทศมาเลเซีย

ในประเทศมาเลเซียได้นำรูปแบบที่ 1 คือ เอกชนเป็นเจ้าของและดำเนินการ (Private Ownership and operation) มาใช้ตรวจสอบรถประเภทเดียวกัน ทั้งนี้เพื่อลดต้นทุนของรัฐ โดยให้เอกชนมีส่วนร่วมในการตรวจสอบสภาพรถตามหลักเกณฑ์ที่รัฐมนตรีกำหนด เพื่อให้รถยนต์ที่ใช้งานอยู่บนท้องถนนมีสภาพดี มีอุปกรณ์ส่วนควบครบถ้วนถูกต้องตามกฎหมาย ไม่ก่อให้เกิดมลภาวะทางอากาศและเสียง และยังเป็น การลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุอันเกิดจากสภาพรถไม่เหมาะสม

2.4 ประเทศสิงคโปร์

ในประเทศสิงคโปร์ได้นำรูปแบบที่ 1 คือ เอกชนเป็นเจ้าของและดำเนินการ (Private Ownership and operation) มาใช้ตรวจสอบรถประเภทเดียวกัน ทั้งนี้เพื่อลดต้นทุนของรัฐ โดยให้เอกชนมีส่วนร่วมในการตรวจสอบสภาพรถตามหลักเกณฑ์ที่กระทรวงการขนส่ง (The Ministry of Transport) กำหนด เพื่อให้รถยนต์ที่ใช้งานอยู่บนท้องถนนมีสภาพดี มีอุปกรณ์ส่วนควบครบถ้วนถูกต้องตามกฎหมาย รถที่ผ่านการตรวจสอบเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมและไม่เป็นอันตรายต่อความปลอดภัยแก่บุคคลอื่นในถนน

3. หลักเกณฑ์ และวิธีการจัดตั้งสถานตรวจสอบสภาพรถเอกชน

3.1 การจัดตั้งสถานตรวจสอบสภาพรถเอกชน ของประเทศสหรัฐอเมริกา

การตรวจสอบสภาพรถในประเทศสหรัฐอเมริกา กฎหมายในระดับสหพันธรัฐ (FEDERAL) กำหนดให้อยู่ภายใต้การควบคุมของกรมการขนส่งประเทศสหรัฐอเมริกา (U.S.

DEPARTMENT OF TRANSPORTATION) โดยได้มีการบัญญัติกฎหมาย เพื่อวางหลักเกี่ยวกับมาตรฐาน และการกำกับดูแลความปลอดภัย ตั้งแต่เริ่มแรกคือ ผู้ผลิตรถยนต์ สรุปความได้ว่า “ มาตรฐานความปลอดภัย และการกำกับดูแลในกฎหมายฉบับนี้ เขียนในแง่ความต้องการขั้นต่ำของประสิทธิภาพความปลอดภัยสำหรับรถยนต์ หรือรายการอุปกรณ์รถยนต์ ทั้งนี้เพื่อป้องกันความเสี่ยง ที่อาจเกิดปัญหาขึ้นจากการออกแบบ การผลิต หรือการทำงานของรถยนต์ และมีการป้องกันความเสี่ยง จากการเสียชีวิตหรือบาดเจ็บ ที่อาจจะเกิดปัญหาขึ้นจากการชน โดยในส่วนของ การตรวจสภาพรถ ได้บัญญัติไว้ในส่วนที่ 570 (*Part 570: Vehicle-In-Use Inspection Standards*) ซึ่งมีการระบุขั้นตอนการตรวจสอบตั้งแต่ ระบบเบรกไฮดรอลิก, พวงมาลัย ระบบช่วงล่าง ล้อและ ส่วนประกอบรถยนต์ โดยตั้งใจให้ดำเนินการ โดยรัฐที่มีการตรวจสอบรถยนต์น้ำหนักบรรทุก 4,536 กก.(10,000 ibs.) หรือน้อยกว่า ยกเว้นรถจักรยานยนต์ และรถพ่วง” แต่เนื่องจากประเทศสหรัฐอเมริกา มีทั้งหมด 50 รัฐ กับ 1 เขตการปกครองคือ วอชิงตัน ดีซี (Washington DC) และรัฐที่บังคับให้มีการตรวจสภาพรถมีทั้งหมด 26 รัฐ ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้จึงได้เลือกทำการศึกษา ข้อความคิดทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสภาพรถ เฉพาะรัฐเท็กซัส (Texas) สรุปความได้ว่า “ ได้มีการบัญญัติกฎหมายวางหลักเกี่ยวกับมาตรฐาน และการกำกับดูแลความปลอดภัยด้านนี้ไว้ในกฎหมายระดับพระราชบัญญัติ คือ **ประมวลกฎหมายด้านการขนส่ง (TRANSPORTATION CODE)** เรื่องที่ 7:รถ และการจราจร หัวเรื่องย่อย ซี : กฎ ของถนน ตอนที่ 548 : ข้อบังคับการตรวจสอบของรถ (*TRANSPORTATION CODE TITLE 7. VEHICLES AND TRAFFIC SUBTITLE C.RULES OF THE ROAD CHAPTER 548 .COMPULSORY INSPECTION OF VEHICLES*) โดยกฎหมายได้ให้อำนาจกรมความปลอดภัยสาธารณะดำเนินการภายใต้คำแนะนำของคณะกรรมการที่ปรึกษา (*ADVISORY COMMITTEE*) ตามมาตรา 548.006 และการจัดตั้งสถานตรวจสภาพรถจะดำเนินการภายใต้โครงการการตรวจสอบรถ เพื่อให้เกิดการจัดตั้งที่ดีที่สุด และกระจายการจัดตั้งตามมาตรา 548.008 โดยจะต้องให้การรับรองสถานตรวจอย่างน้อยหนึ่งสถานตรวจสำหรับแต่ละเขตปกครอง ตามมาตรา 548.003 ซึ่งการรับรองอาจจะรับรองทั้งหน่วยงานรัฐ และเอกชน ตามมาตรา 548.004 รวมถึงได้บัญญัติถึงการยอมรับใบรับรองการตรวจสอบของรัฐอื่น หรือที่ดำเนินการภายใต้เงื่อนไขที่กฎหมายกำหนด ตามมาตรา 548.005” มีสาระสำคัญสรุปได้ดังนี้

“ มาตรา 548.006 คณะกรรมการที่ปรึกษา

(ก) คณะกรรมการที่ปรึกษาจะต้องประกอบด้วยเก้าคน³⁷

³⁷ (ข) องค์ประกอบของคณะกรรมการ จะแต่งตั้งสมาชิกเจ็ดคนของคณะกรรมการดังต่อไปนี้

(1) ให้คำแนะนำคณะกรรมการการอนุรักษ์ และกรมความปลอดภัยสาธารณะ บนกฎระเบียบของคณะกรรมการการอนุรักษ์ และกรมความปลอดภัยสาธารณะที่มีความเชื่อมโยงกับการดำเนินงานของโครงการการตรวจสอบรถที่็อยู่ภายใต้บทนี้;

(2) การแนะนำเครื่องหมายการค้า เพื่อคณะกรรมการการอนุรักษ์ และกรมความปลอดภัยสาธารณะ ที่มีความเชื่อมโยงกับเนื้อหาของกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของโครงการการตรวจสอบรถ และ

(3) ปฏิบัติหน้าที่เป็นที่ปรึกษาอื่นใด ในหน้าที่ได้รับการร้องขอโดย คณะกรรมการการอนุรักษ์ หรือกรมความปลอดภัยสาธารณะ ในการบริหารงานตามบทนี้ และบทที่ 382 ประมวลกฎหมายค่านอนามัยและความปลอดภัย ”

“ มาตรา 548.008 ผู้อำนวยการโครงการการตรวจสอบรถ

(ก) โครงการการตรวจสอบรถที่มีการจัดการ โดยผู้อำนวยการ โครงการ ผู้อำนวยการโครงการ ไม่อาจจะเป็นเจ้าหน้าที่ที่มีอำนาจหน้าที่

(ข) สำนักงานของผู้อำนวยการ โครงการการตรวจสอบรถ จะต้องตั้งอยู่ใน ออสติน, รัฐเท็กซัส

(ค) หน้าที่ของผู้อำนวยการโครงการ รวมถึง :

(1) ความรับผิดชอบสำหรับคุณภาพของโครงการการตรวจสอบรถ

(2) การประสานงานของสำนักงานภูมิภาค

(3) การรวบรวม ของภูมิภาคและข้อมูลสถานการณ์ โดยรวมของ ประสิทธิภาพการทำงาน;

(4) การจัดตั้งที่ปฏิบัติที่ดีที่สุด และการกระจายของการปฏิบัติ เหล่านั้นไปยังสำนักงานภูมิภาค๑ ”

37 (ต่อ) (1) ลีคนเพื่อเป็นตัวแทนเจ้าของสถานี่ตรวจสอบ และผู้ควบคุม ประกอบด้วยสองคนเหล่านั้ มาจากมณฑลที่ดำเนินการควบคุมการทดสอบการปล่อยมลพิษของรถที่็อยู่ภายใต้ตอนย่อย จ และสองของ บุคคลเหล่านั้มาจากมณฑลที่ดำเนินการควบคุมการตรวจสอบ โดยเฉพาะด้านความปลอดภัย

(2) หนึ่งคนเพื่อเป็นตัวแทนของผู้ผลิตอุปกรณ์ตรวจสอบการปล่อยมลพิษ;

(3) หนึ่งคนเพื่อเป็นตัวแทนของช่างซ่อมรถ และอุปกรณ์ที่เป็นอิสระ และ

(4) หนึ่งคนเพื่อเป็นตัวแทนผลประโยชน์ของประชาชน

“ มาตรา 548.003 การรับรองกรมฯ และการกำกับดูแลของสถานีตรวจสอบ

(ก) กรมฯ อาจจะรับรองสถานีตรวจสอบเพื่อให้สำเร็จในบพนี้ และอาจแนะนำและกำกับดูแลสถานีตรวจสอบ และกลไกสำหรับการตรวจสอบของรถ และอุปกรณ์ที่อยู่ภายใต้บพนี้

(ข) กรมฯ จะต้องรับรองอย่างน้อยหนึ่งสถานีตรวจสอบสำหรับแต่ละเขตปกครอง ”

“ มาตรา 548.004 การรับรองกรมฯ ของสถานีตรวจสอบสำหรับการแบ่งย่อยทางการปกครอง และตัวแทนรัฐ

(ก) กรมฯ อาจจะรับรองสถานที่ที่บำรุงรักษารถที่ครอบครอง และดำเนินการโดยการแบ่งย่อยทางการปกครอง หรือตัวแทนของรัฐนี้เป็นสถานีตรวจสอบ

(ข) สถานีตรวจสอบที่ได้รับการรับรองตามมาตรานี้ต้องเป็นไปตามข้อกำหนดของบพนี้ นำไปปรับใช้กับสถานีตรวจสอบอื่น ยกเว้นที่มีได้จัดให้มีโดยบพนี้

(ค) สถานที่ที่อาจจะตรวจสอบเฉพาะรถที่ครอบครองโดยการแบ่งย่อยทางการปกครอง หรือตัวแทนของรัฐ เจ้าหน้าที่ พนักงานลูกจ้าง หรือผู้ตรวจสอบของการแบ่งย่อยทางการปกครอง หรือตัวแทนของรัฐ อาจจะไม่มีความสามารถที่จะได้รับใบรับรองการตรวจสอบจากกรมความปลอดภัยสาธารณะ ตามมาตรานี้บนรถที่ไม่ได้ครอบครองโดยการแบ่งย่อยทางการปกครอง หรือตัวแทนของรัฐ ”

“ มาตรา 548.005 การตรวจสอบโดยเฉพาะโดยที่รัฐรับรอง และกำกับดูแลสถานีตรวจสอบ การตรวจสอบภาคบังคับภายใต้บพนี้อาจจะทำโดยเฉพาะสถานีตรวจสอบ ยกเว้นว่ากรมความปลอดภัยสาธารณะอาจจะ

(1) อนุญาตการตรวจสอบที่จะทำโดยผู้ตรวจสอบภายใต้ข้อกำหนด และเงื่อนไขที่กรมความปลอดภัยสาธารณะ กำหนด;

(2) มอบอำนาจการยอมรับใบรับรองการตรวจสอบในรัฐนี้ และอนุมัติใบรับรองที่ออกมาในรัฐอื่นที่มีกฎหมายการตรวจสอบคล้ายกันนี้ และ

³⁷(ต่อ) (ค) ประธานเจ้าหน้าที่ของคณะกรรมการการอนุรักษ์ และประธานเจ้าหน้าที่ของคณะกรรมการความปลอดภัยสาธารณะจะแต่งตั้งแต่ละคนในสมาชิกของคณะกรรมการ ผู้ซึ่งจะสลับกันทำหน้าที่เป็นประธานเจ้าหน้าที่ของคณะกรรมการ

(ง) สมาชิกคณะกรรมการให้บริการอยู่ในวาระคราวละสามปี ฯลฯ

(3) มอบอำนาจการยอมรับใบรับรองการตรวจสอบในรัฐนี้ และอนุมัติใบรับรองที่ออกในการปฏิบัติตาม 49 C.F.R. ส่วน 396 กัปรถโดยสารตามที่กำหนดโดยมาตรา 502.001, ที่จดทะเบียนในรัฐนี้ แต่ไม่ได้มีภูมิลำเนาอยู่ในรัฐนี้ ”

นอกจากรัฐที่กซ์จะบัญญัติกฎหมายให้มีการรับรองสถานีตรวจสอบรถด้านความปลอดภัย ตามที่กล่าวมาแล้วข้างต้นนั้น ยังได้บัญญัติให้อำนาจกรมความปลอดภัยสาธารณะให้การรับรองสถานีที่มีอำนาจตรวจสอบเฉพาะมลภาวะ ตามมาตรา 548.304 และมาตรา 548.3045 โดยดำเนินการภายใต้โครงการตรวจสอบการปล่อยมลภาวะ และการบำรุงรักษารถ ที่จัดให้มีโดยคณะกรรมการความปลอดภัยสาธารณะ ตามมาตรา 548.301 ซึ่งการตรวจสอบรถที่ปล่อยมลภาวะตามมาตรานี้อาจจะดำเนินการโดยสถานที่เดียวกันกับที่ดำเนินการตรวจสอบความปลอดภัย ตามมาตรา 548.301(ง) ก็ได้ มีสาระสำคัญสรุปได้ดังนี้

“ มาตรา 548.304 สถานีที่ได้รับอนุญาต ตรวจสอบมลภาวะ

(ก) กรมความปลอดภัยสาธารณะ อาจมอบอำนาจ และรับรองสถานีตรวจสอบตามความจำเป็นเพื่อทำให้บรรลุผลตามความต้องการตรวจสอบที่เกี่ยวข้องกับมลภาวะของโครงการตรวจสอบการปล่อยมลภาวะ และการบำรุงรักษารถ ที่จัดตั้งขึ้นตามบทบัญญัตินี้ หากมีสถานีตรงตามข้อกำหนดการรับรองของกรมฯ

(ข) กรมความปลอดภัยสาธารณะ จะให้ใบอนุญาตการตรวจสอบ สำหรับการจำหน่ายและการออกใบรับรองที่สถานีตรวจสอบที่มีการรับรองจากกรมฯ”

“ มาตรา 548.3045 การแต่งตั้งของสถานที่กระจายอำนาจ

(ก) กรมความปลอดภัยสาธารณะ อาจออกใบรับรองสถานีตรวจสอบ ให้สถานที่กระจายอำนาจที่ได้รับมอบอำนาจ และได้รับอนุญาตจากกรมฯ ตามมาตรา 548.304 หากมีสถานที่ที่ตรงตามข้อกำหนดการรับรองของมาตรานั้น และกรมฯ

(ข) สถานที่การกระจายอำนาจที่ได้รับใบรับรองตาม (ก) ให้มีอำนาจดำเนินการตรวจสอบภายใต้ บทบัญญัตินี้ (จ) หรือ บทบัญญัต ข. ”

“ มาตรา 548.301 คณะกรรมการความปลอดภัยสาธารณะจัดให้มีโครงการ

(ก) คณะกรรมการต้องจัดให้มีโครงการตรวจสอบการปล่อยมลภาวะ และการบำรุงรักษารถยนต์สำหรับรถตามความต้องการ โดยกฎหมายใด ๆ ของสหรัฐอเมริกา หรือรัฐวางแผนการดำเนินงานควบคุมคุณภาพอากาศของรัฐ

(ข) คณะกรรมการความปลอดภัยสาธารณะ โดยกฎระเบียบอาจจัดให้มีโครงการตรวจสอบการปล่อยมลภาวะ และการบำรุงรักษารถยนต์สำหรับรถยนต์ที่กำหนดโดยคณะกรรมการอนุรักษ์ในเขตปกครองสำหรับการที่คณะกรรมการอนุรักษ์มีการยอมรับร้องขอของคณะกรรมการความปลอดภัยสาธารณะในการจัดให้มีโครงการดังกล่าว และสำหรับที่ซึ่งเขตปกครอง และเขตเทศบาลเมืองที่มีประชากรที่ใหญ่ที่สุดในเขตตามมติที่ได้รับรองแผนคุณภาพอากาศเชิงรุกอย่างเป็นทางการประกอบด้วยโครงการดังกล่าว

(ง) การตรวจสอบรถที่ปล่อยมลภาวะภายใต้มาตรฐานนี้อาจจะดำเนินการโดยสถานที่เดียวกันกับที่ดำเนินการตรวจสอบความปลอดภัย ถ้าสถานที่ได้รับการมอบอำนาจ และได้รับการรับรองโดยกรมฯ เพื่อดำเนินการตรวจสอบรถที่ปล่อยมลพิษ และได้รับการรับรองโดยกรมฯ ที่จะดำเนินการตรวจสอบความปลอดภัย ” ฯลฯ

3.2 การจัดตั้งสถานตรวจสภาพรถเอกชน ของประเทศอังกฤษ

ประเทศอังกฤษ หรือเรียกว่า สหราชอาณาจักร (United Kingdom ย่อว่า UK) เป็นประเทศที่เกิดจากการรวมตัวของดินแดน 4 ส่วน คือ 3 ชาติ บนเกาะบริเตนใหญ่ซึ่งได้แก่ อังกฤษ สกอตแลนด์ และเวลส์ กับ 1 ชาติ บนเกาะไอร์แลนด์ คือ ไอร์แลนด์เหนือเข้าด้วยกัน และไม่มีกฎหมายรัฐธรรมนูญเพื่อใช้ในการปกครองประเทศ เป็นประเทศที่เป็นต้นกำเนิดของการปกครองในระบบรัฐสภา ดังนั้นผู้วิจัยจึงมุ่งทำการศึกษาไปที่กฎหมายที่ตราขึ้นโดยรัฐสภาเป็นหลัก โดยพบว่าการตรวจสภาพรถในประเทศอังกฤษ กำหนดให้อยู่ภายใต้การควบคุมของกระทรวงการทดสอบการขนส่ง (The Ministry of Transport test) โดยได้มีการบัญญัติกฎหมาย พระราชบัญญัติการจราจรทางถนน ค.ศ.1988 (Road Traffic Act 1988) เพื่อวางหลักเกี่ยวกับการทดสอบสภาพที่น่าพอใจของรถ และบังคับผู้ใช้รถใช้ถนนให้ต้องใช้รถยนต์ที่ผ่านการตรวจสอบตามเงื่อนไขที่กำหนด และพระราชบัญญัติการขนส่ง ค.ศ.1982 (Transport Act 1982) เพื่อวางหลักเกี่ยวกับการทดสอบสมรรถนะของรถโดยทั่วไป และการทดสอบรถขนส่งสินค้าในภาคเอกชน ฯลฯ³⁸ โดยในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยได้เลือกทำการศึกษากฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจัดตั้งสถานตรวจสภาพรถในพระราชบัญญัติการจราจรทางถนน ค.ศ.1988 เป็นหลัก เนื่องจากมีความสอดคล้องกับหัวข้อ

³⁸ An Act to make provision with respect to the disposal by the National Bus Company and their subsidiaries of property, rights and liabilities; to make provision for and in connection with the exercise of certain statutory functions with respect to the testing of vehicles generally and the testing and plating of goods vehicles in the private sector ฯลฯ

เรื่องที่ทำกรวิจัย และการตรวจสภาพรถที่ดำเนินการอยู่ในประเทศไทย สรุปความได้ว่า “ กฎหมาย ได้ให้อำนาจรัฐมนตรีของรัฐมีอำนาจกำหนดระเบียบบังคับ สำหรับกำหนดเวลาในการตรวจสอบรถ ตามมาตรา 45 (2) และให้อำนาจรัฐมนตรีของรัฐ หรือสภา อาจจัดให้มี และรักษาไว้ซึ่งสถานี และเครื่องมือสำหรับการตรวจสอบรถ ตามมาตรา 45 (6) โดยการตรวจสอบเพื่อวัตถุประสงค์ตามมาตรานี้ จะต้องดำเนินการ โดยบุคคลที่ไม่ได้เป็นเจ้าหน้าที่ของรัฐ เรียกว่า “ ผู้ได้รับมอบอำนาจตรวจสอบ (authorised examiners) ” ซึ่งรวมถึงบุคคลที่ดำเนินการภายใต้การควบคุมดูแล และได้รับอนุมัติจากรัฐมนตรีของรัฐ เรียกว่า “ ผู้ทดสอบที่ได้รับการแต่งตั้ง (nominated testers) ” และผู้ตรวจสอบ ที่ได้รับการแต่งตั้งขึ้นตามมาตรา 66 ก เพื่อทำหน้าที่ตรวจสอบสภาพของรถบนถนน ซึ่งจะไม่ขอก้าวในที่นี้ ” มีสาระสำคัญสรุปได้ดังนี้

3.2.1 พระราชบัญญัติการจราจรทางถนน ค.ศ.1988 (Road Traffic Act 1988) ได้วางหลักเกี่ยวกับการตรวจสภาพรถ การจัดตั้งสถานตรวจสภาพรถ และการบังคับผู้ใช้รถใช้ถนนให้ต้องใช้รถยนต์ที่ผ่านการตรวจสอบ โดยมีการกำหนดเงื่อนไข สรุปได้ดังนี้

“ มาตรา 45 การทดสอบเกี่ยวกับสภาพที่นำพาเอ็องของรถ

(1) ในมาตรานี้จะนำไปใช้กับรถยนต์ ยกเว้นรถสินค้าซึ่งถูกบังคับใช้ตามระเบียบตามมาตรา 49 แห่งพระราชบัญญัตินี้ การที่จะส่งสำหรับการทดสอบรถที่อยู่ที่ภายใต้มาตรานี้ และได้รับผลกระทบในส่วนของวัตถุประสงค์ในการค้นหาให้ชัดเจนทั้งคู่ [ข้อกำหนดต่อไปนี้เป็นไปตามที่กล่าวคือ -

(ก) ข้อกำหนดความต้องการตามกฎหมายที่สัมพันธ์กับโครงสร้างและสภาพของรถยนต์หรืออุปกรณ์เสริม หรือเครื่องมือของพวกเขาและ

(ข) ความต้องการว่าสภาพของรถยนต์ที่ไม่ควรอย่างมาก เพราะว่าการใช้ของพวกเขาบนถนนจะเกี่ยวข้องกับอันตรายของการบาดเจ็บเพื่อบุคคลหนึ่งบุคคลใด.]³⁹

(2) รัฐมนตรีของรัฐ อาจจะกำหนดระเบียบบังคับ

(ก) สำหรับการตรวจสอบของรถที่เป็นไปตามเวลาการตรวจสอบตามมาตรานี้และ

³⁹ แก้ไขเพิ่มเติม โดยพระราชบัญญัติการจราจรทางถนน ค.ศ.1991 (Road Traffic Act 1991)

(ข) สำหรับการออก ในที่ซึ่งมันตั้งอยู่บนหลักการของการตรวจสอบดังกล่าวว่าข้อกำหนดที่กล่าวไว้ในอนุมาตรา (1) ข้างต้น เป็นไปตามที่เกี่ยวกับใบรับรอง (ในพระราชบัญญัตินี้เรียกว่า "ใบรับรองการทดสอบ") นั้น ณ วันที่ ของการตรวจสอบความต้องการ ที่เป็นไปตามความสัมพันธ์กับรถ

(3) การตรวจสอบเพื่อวัตถุประสงค์ของมาตรานี้จะต้องดำเนินการ โดย –

(ก) บุคคลที่ไม่ได้เป็นเจ้าหน้าที่ของรัฐมนตรีของรัฐ ผู้ได้รับมอบอำนาจเพื่อวัตถุประสงค์ดังกล่าวโดยรัฐมนตรีของรัฐ (ในมาตรานี้ และมาตรา 46 แห่งพระราชบัญญัตินี้เรียกว่า "ผู้ได้รับมอบอำนาจตรวจสอบ")

(6) สำหรับวัตถุประสงค์ของหน้าที่ของตนตามมาตรานี้ รัฐมนตรีของรัฐหรือที่สภากำหนดไว้สำหรับจุดประสงค์ของมาตรานี้ อาจจัดให้มีและรักษาไว้ –

(ก) สถานที่ซึ่งการตรวจสอบตามมาตรานี้ที่อาจจะดำเนินการ และ

(ข) เครื่องมือสำหรับการดำเนินการตรวจสอบดังกล่าว "....."

3.2.2 พระราชบัญญัติการขนส่ง ค.ศ.1982 (Transport Act 1982)

เป็นกฎหมายที่วางหลักเกี่ยวกับการทดสอบ เครื่องหมาย และอนุมติรถยนต์ภาคเอกชน โดยมีการกำหนดเงื่อนไข สรุปได้ดังนี้

“ มาตรา 8 การทดสอบรถภาคเอกชน

(1) ภายใต้บทบัญญัติดังต่อไปนี้ของมาตรานี้ รัฐมนตรีของรัฐอาจมอบอำนาจให้บุคคลดำเนินธุรกิจ (หมายถึงด้านล่างในส่วนของพระราชบัญญัตินี้เป็นธุรกิจทดสอบรถใดๆ) ซึ่งประกอบด้วย หรือมีการดำเนินการโดยบุคคลในการดำเนินธุรกิจใดๆ ตามหน้าที่ที่ระบุไว้ในมาตรา 9 แห่งพระราชบัญญัตินี้ (ที่ซึ่งเกี่ยวข้องกับการทดสอบรถสินค้าและรถอื่น ๆ และเรื่องที่เกี่ยวข้อง และจะกล่าวถึงตามด้านล่างในส่วนของพระราชบัญญัตินี้เป็นการทดสอบและการควบคุมการทำงาน)

(2) รัฐมนตรีของรัฐอาจไม่อยู่ภายใต้บังคับอนุมาตรา (1) ข้างต้น มอบอำนาจให้บุคคลใดๆ ผู้ซึ่งปฏิบัติงานอย่างใดอย่างหนึ่ง ดังนี้ –

(ก) ผู้ถือใบอนุญาตผู้ประกอบการรถสินค้าที่ได้รับภายใต้ Part V ของ พระราชบัญญัติการขนส่ง 1968 [หรือรถสินค้า (ใบอนุญาตประกอบการ) พ.ศ. 1995]; หรือ

(ข) ผู้ถือใบอนุญาตประกอบการของ PSV ภายใต้อำนาจ Part II

ของ พระราชบัญญัติ 1981

เพื่อกำหนดธุรกิจรถทดสอบและการมอบอำนาจให้บุคคลหนึ่งบุคคลใดภายใต้อนุมาตรานี้จะสิ้นสุดลงถ้าบุคคลนั้นกลายเป็นผู้ถือใบอนุญาตดังกล่าวใดๆ ตามลำดับ

(3) ผู้ใดมีอำนาจตามอนุมาตรา (1) ข้างต้นหมายถึงด้านล่างใน ส่วนของพระราชบัญญัตินี้เป็นอำนาจการทดสอบที่ผ่านการอนุมัติ

(4) รัฐมนตรีของรัฐอาจมอบอำนาจให้บุคคลใดดำเนินการ ทั้งหมด หรือบางส่วนของ การทดสอบ และการควบคุมการทำงานในระหว่างการทดสอบรถธุรกิจ และบุคคลใดเพื่อให้อำนาจที่อ้างถึงด้านล่างใน ส่วนของพระราชบัญญัตินี้เป็นผู้มีอำนาจ ตรวจสอบ.....ฯ

(9) รัฐมนตรีของรัฐของรัฐอาจไม่ –

(ก) มอบอำนาจให้บุคคลใด ๆ ภายใต้อนุมาตรา (1) ข้างต้น เพื่อกำหนดธุรกิจการทดสอบรถ; หรือ

(ข) ให้อำนาจการทดสอบที่ผ่านการอนุมัติ การแจ้งให้ทราบ ภายใต้อนุมาตรา (6) ข้างต้นซึ่งมีผลต่อการขยายการทดสอบและการควบคุมการทำงานซึ่งอาจใช้ สิทธิในการดำเนินธุรกิจที่ดำเนินการ โดยหน่วยงานนั้น

ยกเว้นข้อสังเกตที่ต้องการให้ในเอกสารของคำขอของเขาจะถูกวางก่อนและอนุมัติตามมติของแต่ ละรัฐสภา ”

ฯลฯ

3.3 การจัดตั้งสถานตรวจสภาพรถเอกชน ของประเทศมาเลเซีย

ประเทศมาเลเซียเป็นประเทศที่มีรูปแบบการปกครองในแบบสหพันธรัฐ (FEDERAL) และใช้ระบบรัฐสภาแบบ 2 สภา คือวุฒิสภา และสภาผู้แทนราษฎร เหมือนกับ ประเทศไทย ซึ่งจากการศึกษาข้อความคิดทางกฎหมายในเรื่องนี้สรุปความได้ว่า “ ได้มีการบัญญัติ กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง และการจราจรทางถนน ไว้ในพระราชบัญญัติการขนส่งทางถนน ค.ศ.1987 (Road Transport Act 1987) โดยจะกำหนดอำนาจหน้าที่ระหว่างเจ้าหน้าที่ของกรมการขนส่งทางถนน และเจ้าหน้าที่ตำรวจ และให้อธิบดีกรมการขนส่งทางถนน ควบคุมดูแลทั่วไป และ ทิศทางของเรื่องทั้งหมดที่เกี่ยวกับการขนส่งทางถนนทั่วประเทศมาเลเซีย อยู่ภายใต้การควบคุม ของกระทรวงการขนส่ง (Ministry of Transport) ซึ่งกฎหมายได้ให้อำนาจรัฐมนตรีว่าการกระทรวง การขนส่ง มีอำนาจที่จะจำแนกประเภท หรือชนิดของรถที่จะต้องผ่านการตรวจสอบตามระยะเวลา

ที่กำหนดตามมาตรา 66 ข และให้เฉพาะบางคนเท่านั้นที่จะได้รับใบอนุญาตตรวจสอบ ตามมาตรา 66 จ(1) ผู้ที่ฝ่าฝืนจะมีความผิด ” มีสาระสำคัญสรุปได้ดังนี้

“ มาตรา 66 ก ใบรับรองการตรวจสอบที่จำเป็นสำหรับรถยนต์ที่เจาะจงจำนวนหนึ่ง

(1) ไม่ให้บุคคลที่จะใช้ หรือทำให้เกิด หรืออนุญาต ให้ใช้รถยนต์ เป็นส่วนหนึ่งของการจำแนกชนิดหรือประเภทของรถยนต์ที่ต้องผ่านการตรวจสอบเป็นระยะตามส่วนนี้ จนกว่าจะมีผลบังคับใบรับรองการตรวจสอบที่ออกตามความในส่วนของรถยนต์

(2) ผู้ใดฝ่าฝืนอนุมาตรา (1) จะมีความผิดของการกระทำผิดกฎหมาย และความผิดใดที่มีการลงโทษจะต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าพันริงกิต หรือจำคุกไม่เกินห้าปี หรือทั้งจำทั้งปรับ ”

“ มาตรา 66 ข รถยนต์ต้องผ่านการตรวจสอบตามกำหนดระยะเวลา

(1) รัฐมนตรีอาจออกกฎที่จำแนกประเภทหรือชนิดของรถยนต์ที่จะต้องผ่านการตรวจสอบเป็นระยะตามส่วนนี้ เพื่อวัตถุประสงค์ในการกำหนดว่ารถยนต์นั้น ปฏิบัติตามข้อกำหนด โครงสร้าง อุปกรณ์ และความถี่ในการตรวจสอบในประเด็นของการจำแนกชนิดหรือประเภทของรถยนต์

(2) ส่วนนี้จะไม่นำไปใช้กับรถยนต์ซึ่งมีการกำหนดภายใต้บังคับมาตรา 15 ”

“ มาตรา 66 จ บางคนเท่านั้นที่ได้รับใบอนุญาตตรวจสอบ

(1) ไม่มีบุคคลอื่นใดที่ไม่ใช่บุคคลที่ได้รับใบอนุญาตให้ดำเนินการตรวจสอบภายใต้บังคับพระราชบัญญัตินี้ที่อาจตรวจสอบรถยนต์

(2) ผู้ที่ฝ่าฝืนมาตรานี้ให้เป็นความผิดของการกระทำผิดกฎหมาย และความผิดใดที่มีการลงโทษจะต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นริงกิต หรือจำคุกไม่เกินสองปี หรือทั้งจำทั้งปรับ ”

“ มาตรา 66 ช กฎระเบียบ

(1) รัฐมนตรีจะทำกฎระเบียบเพื่อวัตถุประสงค์ สำหรับที่ซึ่งกฎระเบียบ อาจทำในส่วนนี้ และสำหรับกำหนดสิ่งใด ๆ ที่ซึ่งอาจกำหนดไว้ในส่วนนี้ และโดยทั่วไปเพื่อวัตถุประสงค์ในการดำเนินการ ให้ส่วนนี้มีผลบังคับ และ โดยเฉพาะ แต่โดยปราศจากอคติ ต่อสภาพทั่วไปของบทบัญญัติข้างต้นที่อาจทำกฎระเบียบที่เกี่ยวกับเรื่องใดต่อไปนี้

(ก) กำหนดลักษณะ และวิธีการตรวจสอบรถยนต์

(ข) กำหนดประเภทของอุปกรณ์ และระบบที่จะใช้สำหรับการตรวจสอบ และซ่อมแซม บำรุงรักษา สอบเทียบ และทดสอบเครื่องมือ หรืออุปกรณ์สำหรับการตรวจสอบ ”

๑๑๑

3.4 การจัดตั้งสถานตรวจสภาพรถเอกชน ของประเทศสิงคโปร์

ประเทศสิงคโปร์เป็นประเทศที่มีรูปแบบการปกครองในแบบรัฐเดี่ยวเหมือนประเทศไทย แต่ใช้ระบบรัฐสภาแบบสภาเดี่ยว โดยสมาชิกสภามาจาก 3 ส่วน คือ ส่วนที่มาจาก การเลือกตั้ง ส่วนที่มาจากจำนวนขั้นต่ำของสมาชิกจากพรรคการเมือง หรือพรรคการเมืองที่ไม่ได้จัดตั้งรัฐบาล และส่วนที่มาจาก การแต่งตั้งจากประธานาธิบดี จึงแตกต่างไปจากประเทศไทย และมาเลเซีย ซึ่งจากการศึกษาข้อความคิดทางกฎหมายในเรื่องนี้สรุปความได้ว่า “ได้มีการบัญญัติกฎหมายที่ เกี่ยวข้องกับการขนส่ง และการจราจรทางถนน ไว้ในพระราชบัญญัติการจราจรทางถนน (Road Traffic Act. (CHAPTER 276)) โดยได้ให้อำนาจสำนักงานการขนส่งทางบก กระทรวงการขนส่ง แห่งประเทศสิงคโปร์ มีอำนาจที่จะกำหนดกฎ ระเบียบ สำหรับการตรวจสอบรถยนต์ใดๆ และผู้ที่ จะดำเนินการตรวจสอบตามมาตรานี้ได้ จะต้องได้รับมอบอำนาจจากนายทะเบียน ซึ่งเรียกว่า “ ผู้ได้รับมอบอำนาจตรวจสอบ (authorised examiner) ” ตามมาตรา 90(1)(2)(4) ” มีสาระสำคัญ สรุปได้ดังนี้

“ มาตรา 90 : การทดสอบสภาพความพร้อมใจของรถ

(1) การขนส่งทางบกแห่งประเทศสิงคโปร์ อาจจะทำกฎสำหรับการ ตรวจสอบรถยนต์ใด ๆ และสำหรับปัญหาที่รถพบในการตรวจสอบดังกล่าวเพื่อให้สอดคล้องกับ ความต้องการที่กำหนดเกี่ยวกับ โครงสร้างและเงื่อนไขของมันเป็นที่เครื่องหมายประจำตัว และ เครื่องหมายดำเนินการ โดย หรือถาวรบนมัน และตราของเครื่องหมายและสัญญาณดังกล่าว และ เพื่อเป็นเครื่องหมายบนมันของใบรับรอง (อ้างถึงในพระราชบัญญัตินี้เป็นใบรับรองการทดสอบ) นั้น ณ วันตรวจสอบความต้องการเหล่านั้นได้ถูกปฏิบัติตาม

(2) การตรวจสอบเพื่อวัตถุประสงค์ในมาตรานี้จะต้องดำเนินการโดย ผู้ได้รับมอบอำนาจจากนายทะเบียน (อ้างถึงในมาตรานี้เป็นผู้ได้รับมอบอำนาจตรวจสอบ)๑

(4) การขนส่งทางบกแห่งประเทศสิงคโปร์ อาจจะทำกฎสำหรับ วัตถุประสงค์เพื่อให้บังเกิดผลในมาตรานี้ และ โดยเฉพาะตามที่ไปถึง

(ก) การมอบอำนาจของผู้ได้รับมอบอำนาจตรวจสอบ การกำหนดเงื่อนไขให้ปฏิบัติตามโดยผู้ได้รับมอบอำนาจตรวจสอบ และการเพิกถอนเกี่ยวกับการมอบอำนาจดังกล่าวนั้น

(ข) รูปแบบในที่ซึ่ง การกำหนดเงื่อนไขตามที่ และเครื่องมือร่วมกับที่ ซึ่งมีการตรวจสอบของรถยนต์ที่จะดำเนินการ และการบำรุงรักษาของเครื่องมือให้อยู่ในสภาพที่มีประสิทธิภาพ;

(ค) การตรวจสอบของสถานที่ และเครื่องมือที่ซึ่งการตรวจสอบของรถยนต์กำลังจะเริ่ม หรือดำเนินการ, เคลื่อนออก;

(ง) ค่าธรรมเนียมที่จะจ่ายสำหรับการตรวจสอบรถยนต์นั้น

(จ) ค่าธรรมเนียมเพิ่มเติมที่จะต้องจ่ายสำหรับการตรวจสอบเพิ่มเติมใด ๆ ของรถยนต์ ในที่รถยนต์ถูกค้นพบหลังจากการตรวจสอบก่อนหน้านี้ ไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดที่กำหนดใด ๆ ที่กล่าวถึงในอนุมาตรา (1);

(ฉ) รูปแบบที่ซึ่งการใช้จะเหมาะสมกับการตรวจสอบของรถยนต์ ”

๑๗๑

4. หลักเกณฑ์และวิธีการควบคุมกำกับดูแลสถานตรวจสภาพรถเอกชน

จากการศึกษาค้นคว้าการตรวจสภาพรถ ของประเทศสหรัฐอเมริกา อังกฤษ มาเลเซีย และสิงคโปร์ ในประเด็นของการควบคุมกำกับดูแลสถานตรวจสภาพรถเอกชน ของแต่ละประเทศ จะพบว่า มีวิธีการที่คล้ายๆ กัน เพื่อต้องการให้การตรวจสภาพรถบรรลุผลตามเจตนารมณ์ของกฎหมาย มีสาระสำคัญสรุปได้ดังนี้

4.1 การควบคุมกำกับดูแลสถานตรวจสภาพรถเอกชน ของประเทศสหรัฐอเมริกา

ประเทศสหรัฐอเมริกาได้มีการบัญญัติข้อกำหนดเกี่ยวกับการควบคุม สถานตรวจสภาพรถเอกชน ไว้ในประมวลกฎหมายด้านการขนส่ง (TRANSPORTATION CODE) ซึ่งจากการศึกษาข้อความคิดทางกฎหมายในเรื่องนี้สรุปความได้ว่า “ กฎหมายได้ให้อำนาจกรมความปลอดภัยสาธารณะในการทำข้อตกลง และวิธีการที่ทำให้โครงการตรวจสอบ และการบำรุงรักษาบรรลุผลตามเจตนารมณ์ของกฎหมาย ตามมาตรา 548.007 ” ดังนี้

“ มาตรา 548.007 ข้อตกลงและวิธีการที่ทำให้โครงการตรวจสอบ และการบำรุงรักษาบรรลุผลแน่นอน กรมฯ อาจจะทำข้อตกลงและวิธีการใด ๆ ที่มีความจำเป็น หรือความสะดวกในการใช้อำนาจ หรือปฏิบัติหน้าที่ที่ทำให้บรรลุผล โครงการตรวจสอบการปล่อยมลพิษ และการบำรุงรักษารถยนต์ ตามมาตรา 382.302 ประมวลกฎหมายด้านอนามัย และความปลอดภัย ”

นอกจากนั้น ยังได้บัญญัติให้มีผู้อำนวยการโครงการตรวจสอบ เพื่อทำหน้าที่ในการควบคุมคุณภาพ การประสานงาน การจัดตั้ง การประเมินผล การบังคับใช้บทบัญญัติ และการรายงานผล ดังที่บัญญัติไว้ในมาตรา 548.008 ดังนี้

“ มาตรา 548.008 ผู้อำนวยการโครงการตรวจสอบรถ

(ก) โครงการตรวจสอบรถที่มีการจัดการโดยผู้อำนวยการโครงการ ผู้อำนวยการโครงการ ไม่อาจจะเป็นเจ้าหน้าที่ที่มีอำนาจหน้าที่

(ค) หน้าที่ของผู้อำนวยการโครงการ รวมถึง :

(1) ความรับผิดชอบสำหรับคุณภาพของโครงการตรวจสอบรถ
 (2) การประสานงานของสำนักงานภูมิภาค
 (3) การรวบรวม ของภูมิภาคและข้อมูลสถานการณ์โดยรวมของประสิทธิภาพการทำงาน;

(5) การกำหนดเป้าหมายสำหรับโครงการทั้งหมด ในการปรึกษาหารือกับผู้อำนวยการด้านความปลอดภัยสาธารณะ หรือผู้ที่ได้รับการแต่งตั้งของอำนาจด้านความปลอดภัยสาธารณะ และการกำหนดเป้าหมายสำหรับแต่ละสำนักงานภูมิภาคในการปรึกษาหารือกับผู้จัดการภูมิภาค;

(6) การตรวจสอบความคืบหน้าไปสู่เป้าหมายที่กำหนดใน (5) และการประเมินผลโครงการตามความคืบหน้านั้น; และ

(7) ประสานงานกับตำรวจทางหลวงที่กักขังในการบังคับใช้บทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบรถ

(ง) สำนักงานภูมิภาคจะต้องทำรายงานตามที่ผู้อำนวยการโครงการร้องขอ ”

รวมถึงให้มีการจัดทำแบบพิมพ์การตรวจสอบ ซึ่งควบคุมด้วยเลขอนุกรมในใบรับรองการตรวจสอบ กำหนดให้มีการเก็บรักษาพร้อมทั้งรายงานผล และให้สิทธิเข้าไปภายในอาคารเพื่อตรวจสอบ การตรวจสอบสีกลับ หรือการตรวจสอบแอมแปง ดังที่บัญญัติไว้ในมาตรา 548.251 – 253 และมาตรา 548.4035 ดังนี้

“ มาตรา 548.251 กรมฯ เพื่อให้ใบรับรองการตรวจสอบ และแบบพิมพ์การตรวจสอบ กรมฯ ต้องจัดให้มีเลขอนุกรมใบรับรองการตรวจสอบ และแบบพิมพ์ในการตรวจสอบไปยังสถานีตรวจสอบ กรมอาจจะออกใบรับรองการตรวจสอบไม่ซ้ำกันสำหรับ :

- (1) รถยนต์ในเชิงพาณิชย์ภายใต้การตรวจสอบ มาตรา 548.201 หรือ
- (2) รถภายใต้การตรวจสอบบทย่อย ฉ.”

“ มาตรา 548.252 การเก็บรักษาไว้ในที่ปลอดภัย และการควบคุมของใบรับรองการตรวจสอบและแบบฟอร์มการตรวจสอบ เมื่อได้รับใบอนุญาตผู้ตรวจสอบ หรือเจ้าของสถานีตรวจสอบจะต้อง :

- (1) จัดให้มีการเก็บรักษาไว้ในที่ปลอดภัยของใบรับรองการตรวจสอบ และแบบฟอร์มการตรวจสอบ;
- (2) ใบรับรองการป้องกัน และรูปแบบการโจรกรรม, การสูญเสียว หรือความเสียหาย;
- (3) การควบคุมลำดับของการออกใบรับรอง และแบบฟอร์ม และ
- (4) ให้แน่ใจว่าใบรับรอง และแบบฟอร์มถูกออกตามความในกฎระเบียบ กรมฯ ”

“ มาตรา 548.253 ข้อมูลที่ถูkBันทึกไว้ในการออกใบรับรองการตรวจสอบ และแบบฟอร์มการตรวจสอบ สถานีตรวจสอบหรือผู้ตรวจสอบเกี่ยวกับการออกใบรับรองการตรวจสอบและแบบฟอร์มในการตรวจสอบจะต้อง :

- (1) ทำบันทึก และรายงานตามที่กำหนดโดยกรมของการตรวจสอบ และใบรับรองที่ถูกออก และ
- (2) รวมอยู่ในใบรับรองการตรวจสอบ และแบบฟอร์มในการตรวจสอบ ข้อมูลที่จำเป็น โดยกรมสำหรับประเภทของรถที่ถูกตรวจสอบ”

“ มาตรา 548.4035 สิทธิในการเข้าไปยังอาคาร

(ก) สมาชิก, พนักงาน, หรือตัวแทนของกรมอาจจะเข้าสู่สถานีตรวจสอบ ในระหว่าง เวลาทำการปกติจะดำเนินการสอบสวน, การตรวจสอบ หรือ การตรวจสอบของ สถานีตรวจสอบหรือผู้ตรวจสอบเพื่อตรวจสอบ ไม่ว่าจะ เป็นสถานีตรวจสอบ หรือผู้ตรวจสอบ เป็นไปตาม :

- (1) บทนี้;
- (2) กฎระเบียบกรมภายใต้บทนี้ หรือ

(3) บทที่ 382 ,ประมวลกฎหมายสุภาพ และความปลอดภัย๑

(ค) สมาชิกพนักงานลูกจ้าง หรือตัวแทนของกรมที่ เข้าสู่สถานีตรวจสอบ จะดำเนินการสอบสวน ตรวจสอบ หรือการตรวจสอบตามอนุมาตรา (ก) จะต้องสังเกต กฎระเบียบ ที่เกี่ยวกับความปลอดภัยของสถานีตรวจสอบ, การรักษาความปลอดภัย และการป้องกันเพลิง (ง) อนุมาตรา (ข) ไม่ได้ห้ามกรม จากดำเนินการตรวจสอบกลับ หรือการตรวจสอบแอบแฝงของ สถานีตรวจสอบ” ๑๗๑

และยังได้บัญญัติความผิดสำหรับประชาชนที่ไม่แสดง หรือปลอมแปลงใบรับรอง การตรวจสอบดังที่บัญญัติไว้ในมาตรา 548.603 สรุปได้ดังนี้

“ มาตรา 548.603 ปลอม หรือปลอมแปลงใบรับรองการตรวจสอบ หรือเอกสารการ ประกันภัย

(ก) บุคคลที่กระทำความผิด ถ้าบุคคลที่

(1) แสดง หรือทำให้เกิดหรือใบอนุญาตที่จะแสดง ใบรับรองการ ตรวจสอบหรือเอกสารการประกันภัย รู้ว่าใบรับรอง หรือเอกสารที่เป็นของปลอม ดัดแปลง กับการ เปลี่ยนแปลง ปลอม ออกสำหรับรถอื่น ออกให้สำหรับรถที่ล้มเหลวในการตอบสนองความต้องการ การตรวจสอบการปล่อยมลพิษทั้งหมด หรือออกใน การละเมิดของ :

(ก) บทนี้ กฎระเบียบที่นำมาใช้ภายใต้บทนี้ หรือกฎหมายอื่นของรัฐนี้ หรือ

(ข) กฎหมายของรัฐอื่นในสหรัฐอเมริกา สหรัฐเม็กซิโก รัฐของ สหรัฐเม็กซิโก แคนาดา หรือจังหวัดของประเทศแคนาดา ” ๑๗๑

4.2 การควบคุมกำกับดูแลสถานตรวจสภาพรถเอกชน ของประเทศอังกฤษ

ประเทศอังกฤษ ได้มีการบัญญัติข้อกำหนดเกี่ยวกับการควบคุม สถานตรวจสภาพ รถเอกชน ไว้ในพระราชบัญญัติการจราจรทางถนน ค.ศ.1988 (Road Traffic Act 1988) ซึ่งจาก การศึกษาข้อความคิดทางกฎหมายในเรื่องนี้สรุปความได้ว่า “ กฎหมายกำหนดให้มีนายตรวจที่ ได้รับการแต่งตั้งจากสภา และได้รับอนุมัติจากรัฐมนตรีของรัฐ เพื่อทำหน้าที่ตรวจสอบให้บรรลุผล ตามเจตนารมณ์ของกฎหมาย ตามมาตรา 45(3)(ค) ” สรุปได้ดังนี้

“ มาตรา 45 การทดสอบเกี่ยวกับสภาพที่นำพาใจของรถ๑

(3) การตรวจสอบเพื่อวัตถุประสงค์ของมาตรานี้จะต้องดำเนินการ โดย -

(ค) นายตรวจ คือใคร

- (1) ที่ได้รับการแต่งตั้งตามที่สภาจำนวนหนึ่งกำหนด โดยรัฐมนตรีของรัฐเพื่อวัตถุประสงค์ของมาตรานี้และมาตรา 46 แห่งพระราชบัญญัตินี้เป็นสภาของเขตปกครอง อำเภอ หรือเขตปกครองตนเองลอนดอน หรือสภาสามัญของเมืองลอนดอน หรือสภาที่ก่อตั้งขึ้น ภายใต้มาตราที่ 2 ของพระราชบัญญัติรัฐบาลท้องถิ่น ฯลฯ (สกอตแลนด์) ปี 1994 และ
- (2) ที่ได้รับอนุมัติจากรัฐมนตรีของรัฐ ”⁴⁰

นอกจากนั้นยังบัญญัติให้รัฐมนตรีของรัฐจะต้องรักษา หรือทำให้เกิดการที่จะรักษา ประวัติเกี่ยวกับการดำเนินการ และการตรวจสอบตามมาตรานี้ ตามมาตรา 45(6 ข) รวมถึงการมอบอำนาจอย่างกว้างขวางให้รัฐมนตรีของรัฐมีอำนาจจัดทำกฎระเบียบเพื่อให้เกิดผล ตามมาตรา 45(7) ซึ่งมีการกำหนดรายละเอียดไว้ในมาตรา 46 อาทิเช่น รูปแบบ เงื่อนไข และเครื่องมือที่จะต้องถูกดำเนินการตรวจสอบ ฯ และความผิดของผู้ใช้รถใช้ถนนโดยไม่มีใบรับรองการทดสอบ ตามมาตรา 47 ดังนี้

“ (6ข) รัฐมนตรีของรัฐจะต้องรักษาหรือทำให้เกิดการที่จะรักษา, ประวัติที่มีรายการดังกล่าวตามที่เห็นสมควรของ

(ก) รถที่เป็นเวลาสำหรับการตรวจสอบตามมาตรานี้และ

(ข) เกี่ยวกับการดำเนินการและผลลัพธ์ของการตรวจสอบ ”⁴¹

“ (7) รัฐมนตรีของรัฐอาจจัดทำกฎระเบียบตามมาตรานี้เพื่อวัตถุประสงค์ในการทำให้เกิดผลในมาตรานี้และการกำหนดมอบอำนาจใดๆ ตามมาตรานี้และมาตรา 46 แห่งพระราชบัญญัตินี้ เพื่อที่จะกำหนด ”

“ มาตรา 46 ภายใต้บังคับมาตรา 45

(1) ภายใต้บังคับมาตรา 45 ของพระราชบัญญัตินี้โดยเฉพาะเงื่อนไขในการทำงานเพื่อ

(ก) การมอบอำนาจของผู้ตรวจสอบ การแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่ง และการอนุมัติของผู้ทดสอบที่ได้รับการแต่งตั้ง, การแต่งตั้งและการอนุมัติของนายตรวจ และการกำหนดของสภาให้สอดคล้องกับ อนุมาตรา (3) ของมาตรานี้

(ข) การกำหนดเงื่อนไขให้ต้องปฏิบัติตามโดยบุคคลที่อ้างถึงในวรรค

(ก) ข้างต้นฯ

^{40 - 41} แก้ไขเพิ่มเติม โดยพระราชบัญญัติการจราจรทางถนน ค.ศ.1999 (Road Traffic Act 1999)

(ง) รูปแบบที่, เงื่อนไขตามที่และเครื่องมือที่ซึ่งจะถูกดำเนินการตรวจสอบ การบำรุงรักษาของเครื่องมือนั้นอยู่ในสถานะที่มีประสิทธิภาพ และการตรวจสอบของสถานที่และอุปกรณ์ที่ซึ่งกำลังตรวจสอบ หรือจะต้อง, ดำเนินการไปแล้ว

(จ) การกำกับดูแลของการตรวจสอบและสถานที่ที่ซึ่งการตรวจสอบถูกดำเนินการ.....๑

(ข) แบบพิมพ์เกี่ยวกับ , และรายการที่จะมีอยู่ในใบรับรองการทดสอบ และการแจ้งเตือนจากการปฏิเสธของใบรับรองการทดสอบและเงื่อนไขที่จะต้องพอใจก่อนที่จะออกใบรับรองและการแจ้งเตือนดังกล่าวอาจจะออกประกาศ

(ค) ปัญหาของการซ้ำกันหรือสำเนาของใบรับรองการทดสอบ และค่าธรรมเนียมที่จะต้องจ่ายเกี่ยวกับการใช้งานสำหรับรายการที่ซ้ำกันหรือสำเนาดังกล่าว

(ฅ) การแก้ไขข้อผิดพลาดในใบรับรองการทดสอบ.....๑

(ฉ) การเก็บรักษาโดยผู้ได้รับมอบอำนาจตรวจสอบ และที่สภากำหนดเกี่ยวกับสมุดลงทะเบียนของใบรับรองการทดสอบในรูปแบบที่กำหนด และมีรายละเอียดที่กำหนด รวมถึงการตรวจสอบเกี่ยวกับสมุดลงทะเบียนดังกล่าว โดยบุคคลดังกล่าว และในสภาวะแวดล้อมดังกล่าวอาจจะกำหนด และ

(ช) การเก็บรักษาของประวัติ โดยผู้ได้รับมอบอำนาจตรวจสอบ รวมถึงที่สภากำหนด และจัดทำให้โดยพวกเขาเกี่ยวกับผลการเลือกตั้งและข้อมูลไปยังรัฐมนตรีของรัฐ ”

“ มาตรา 47 พันธะใบรับรองการทดสอบ

(1) คนที่ใช้รถบนถนนไม่ว่าเวลาใด หรือทำให้เกิด หรือการอนุญาตให้ใช้นั้น รถยนต์ที่ซึ่งนำมาใช้ในมาตรานี้ และในส่วนซึ่งใบรับรองการทดสอบที่ไม่ได้ออกภายในระยะเวลาที่เหมาะสมก่อน, เป็นความผิดของความผิด

ในส่วนนี้และมาตรา 48 แห่งพระราชบัญญัตินี้ว่า "ระยะเวลาที่เหมาะสม" หมายถึงระยะเวลาสิบสองเดือนหรือระยะเวลาสั้นกว่าที่อาจจะกำหนด๑ ”

๑๗๑

4.3 การควบคุมกำกับดูแลสถานตรวจสภาพรถเอกชน ประเทศมาเลเซีย

ประเทศมาเลเซีย ได้มีการบัญญัติข้อกำหนดเกี่ยวกับการควบคุม สถานตรวจสภาพรถเอกชน ไว้ในพระราชบัญญัติการขนส่งทางถนน ค.ศ.1987 (Road Transport Act 1987)

ซึ่งจากการศึกษาข้อความคิดทางกฎหมายในเรื่องนี้สรุปความได้ว่า “กฎหมายกำหนดให้อำนาจรัฐมนตรีทำกฎระเบียบเพื่อให้วัตถุประสงค์ในการดำเนินการในส่วนนี้มีผลบังคับ โดยเฉพาะการกำหนดลักษณะและวิธีการตรวจสอบรถยนต์ ระบบที่จะใช้สำหรับการตรวจสอบ รูปแบบของใบรับรอง และการควบคุมลักษณะการออก ควบคุมการใช้ และการสุ่มตรวจสอบ ประเภทของป้ายโฆษณา ลักษณะที่ดึงดูดความสนใจ และขั้นตอนการตรวจสอบ ดังที่ปรากฏตามมาตรา 66 ข(1) ค, จ และช รวมถึงมีกฎหมายรับรองการติดแสดงของใบรับรองการตรวจสอบ การปลอมแปลง และความผิดของผู้ฝ่าฝืน ตามมาตรา 66 ง ” สรุปได้ดังนี้

“ มาตรา 66 ข กฎระเบียบ

(1) รัฐมนตรีจะทำกฎระเบียบเพื่อวัตถุประสงค์ สำหรับที่ซึ่งกฎระเบียบอาจทำในส่วนนี้ และสำหรับกำหนดสิ่งใด ๆ ที่ซึ่งอาจกำหนดไว้ในส่วนนี้ และโดยทั่วไปเพื่อวัตถุประสงค์ในการดำเนินการ ให้ส่วนนี้มีผลบังคับ และ โดยเฉพาะ แต่โดยปราศจากอคติ ต่อสภาพทั่วไปของบทบัญญัติข้างต้นที่อาจทำกฎระเบียบที่เกี่ยวกับเรื่องใดต่อไปนี้

(ค) กำหนดลักษณะ และวิธีการตรวจสอบรถยนต์

(ง) กำหนดลักษณะที่ซึ่งเป็นรถยนต์ที่ถูกส่งไปให้ตรวจสอบ

(จ) เพื่อควบคุมการใช้ศูนย์ตรวจสอบยานยนต์ และเครื่องมือและอุปกรณ์นั้น โดยเจ้าหน้าที่ขนส่งทางถนนที่ได้รับอนุญาตจากอธิบดีดำเนินการสุ่มตรวจสอบของการตรวจสอบที่ดำเนินการจากศูนย์นั้น

(ฉ) กำหนดประเภทของ ป้ายโฆษณาที่ศูนย์ตรวจสอบยานยนต์ และ

(ช) เพื่อกำหนดลักษณะที่ดึงดูดความสนใจ อาจจะทำโดยบุคคลใด ๆ

และขั้นตอนด้วยเหตุนี้ ”

“ มาตรา 66 ง การแสดงของใบรับรองการตรวจสอบ

(1) ใบรับรองการตรวจสอบทุก ๆ ใบ ที่ออกตามมาตรา 66 ค จะต้องยึดติด และแสดงในยานยนต์ในส่วนของที่ซึ่งจะออกในรูปแบบดังกล่าว และภายใต้เงื่อนไขเช่นอาจจะกำหนด ”

๑๑๑

4.4 การควบคุมกำกับดูแลสถานตรวจสภาพรถเอกชน ประเทศสิงคโปร์

ประเทศสิงคโปร์ ได้มีการบัญญัติข้อกำหนดเกี่ยวกับการควบคุม สถานตรวจสภาพรถเอกชน ไว้ในพระราชบัญญัติการจราจรทางถนน (Road Traffic Act. (CHAPTER 276)) ซึ่งจากการศึกษาข้อความคิดทางกฎหมายในเรื่องนี้สรุปความได้ว่า “กฎหมายกำหนดให้สำนักงาน

การขนส่งทางบก กระทรวงการขนส่งแห่งสิงคโปร์ มีอำนาจที่จะกำหนดกฎระเบียบที่จะทำให้
เกิดผลในมาตรานี้ โดยเฉพาะการตรวจสอบสถานที่ และอุปกรณ์ รูปแบบใบรับรองการทดสอบ และ
การเก็บรักษา ตามมาตรา 90 (4) ก , ข , ค , ง , จ , ฉ , ช , ฎ , ฏ และ ฐ และความผิดของผู้ฝ่าฝืน
ตามมาตรา 91” สรุปได้ดังนี้

“ มาตรา 90 : การทดสอบสภาพความพร้อมใจของรถ

(4) การขนส่งทางบกแห่งประเทศไทยสิงคโปร์ อาจออกกฎสำหรับ
วัตถุประสงค์เพื่อให้บังเกิดผลในมาตรานี้ และ โดยเฉพาะเรื่อง

(ก) การมอบอำนาจของผู้ได้รับมอบอำนาจตรวจสอบ การกำหนด
เงื่อนไขที่จะปฏิบัติตาม โดยผู้ได้รับมอบอำนาจตรวจสอบ และการเพิกถอนการมอบอำนาจดังกล่าว
นั้น

(ข) รูปแบบในที่ซึ่ง การกำหนดเงื่อนไขตามที่ และเครื่องมือที่ซึ่งมี
การตรวจสอบของรถยนต์ที่จะดำเนินการและการบำรุงรักษาเครื่องมือให้อยู่ในสภาพที่มี
ประสิทธิภาพ

(ค) การตรวจสอบของสถานที่ในช่วงเวลาที่ซึ่ง และเครื่องมือที่ซึ่ง
การตรวจสอบของรถยนต์กำลังจะเริ่มหรือดำเนินการอยู่, เคลื่อนออกไป

(ง) ค่าธรรมเนียมที่จะจ่ายสำหรับการตรวจสอบของรถยนต์นั้น

(จ) ค่าธรรมเนียมเพิ่มเติมที่จะต้องจ่ายสำหรับการตรวจสอบเพิ่มเติม
ใด ๆ ของรถยนต์ในกรณีที่ถูกพบหลังจากการตรวจสอบก่อนหน้านี้ ไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดที่
กำหนดใด ๆ ที่กล่าวถึงในอนุมาตรา (1)

(ฉ) รูปแบบในที่ซึ่งการใช้ที่อาจจะเหมาะสมกับการตรวจสอบของ
รถยนต์นั้นฯ

(ช) แบบพิมพ์เกี่ยวกับ และ โดยเฉพาะที่จะมีอยู่ใน, ใบรับรองการ
ทดสอบ;

(ญ) การออกสำเนาใบรับรองการทดสอบที่สูญหาย หรือทำให้มีรอย
ตำหนิ นั้น และค่าธรรมเนียมซึ่งสามารถจ่ายได้ด้วยเหตุนี้

(ฎ) การเก็บรักษาโดยผู้ได้รับมอบอำนาจตรวจสอบ ของการ
ลงทะเบียนใบรับรองการทดสอบในแบบที่กำหนด และมีรายละเอียดที่กำหนด และการตรวจสอบ
การลงทะเบียนดังกล่าวโดยบุคคลดังกล่าว และในกรณีดังกล่าวตามที่อาจจะกำหนด;

(ฎ) การควบคุมรายงาน โดยผู้ได้รับมอบอำนาจตรวจสอบ และเครื่อง
ติดตั้งของผล และข้อมูลนายทะเบียน โดยผู้ได้รับมอบอำนาจตรวจสอบ และ

(จ) การเสนอให้พิจารณาไปยังผู้มีอำนาจของเอกสารเฉพาะเจาะจง
โดยผู้มีอำนาจในการสนับสนุนของการตรวจสอบเรื่องสำคัญใดๆ ”

“ มาตรา 91 : รถที่ไม่มีใบรับรองการทดสอบไม่สามารถใช้

(1) คนที่ใช้บนถนนได้ตลอดเวลา หรือก่อให้เกิด หรืออนุญาตให้ใช้
ดังนั้น รถยนต์ในส่วนของที่ซึ่งไม่มีใบรับรองการทดสอบ จะเป็นความผิดของความผิด และจะต้องรับ
ผิดในการลงโทษให้ ปรับไม่เกิน § 200

(2) ในมาตรานี้จะใช้กับรถยนต์ดังกล่าวที่มีผลกระทบจากวันเช่นอาจจะ
กำหนด ”

๗๑๗

5. หลักเกณฑ์และวิธีการยกเลิกเพิกถอนสถานตรวจสภาพรถเอกชน

จากการศึกษาค้นคว้าการตรวจสภาพรถ ของประเทศสหรัฐอเมริกา อังกฤษ มาเลเซีย
และสิงคโปร์ ในประเด็นของการยกเลิกเพิกถอนสถานตรวจสภาพรถเอกชน ของแต่ละประเทศ จะ
พบว่า มีวิธีการที่ต่างกััน กล่าวคือ “ ประเทศสหรัฐอเมริกา จะมีการบัญญัติเหตุแห่งการยกเลิก
เพิกถอนไว้ในกฎหมายระดับพระราชบัญญัติ ส่วนประเทศ อังกฤษ และมาเลเซีย กฎหมายให้
อำนาจรัฐมนตรีไปออกกฎหมายลำดับรองมาใช้บังคับ และสิงคโปร์ให้อำนาจสำนักงานการขนส่ง
ทางบก กระทรวงการขนส่งแห่งสิงคโปร์ ไปออกกฎหมายลำดับรองมาใช้บังคับ ” มีสาระสำคัญ
สรุปได้ดังนี้

5.1 การยกเลิกเพิกถอนสถานตรวจสภาพรถเอกชน ของประเทศสหรัฐอเมริกา

ประเทศสหรัฐอเมริกา ได้มีการบัญญัติข้อกำหนดเกี่ยวกับการยกเลิกเพิกถอน
สถานตรวจสภาพรถเอกชน ไว้ในประมวลกฎหมายด้านการขนส่ง (TRANSPORTATION CODE)
ซึ่งจากการศึกษาข้อความคิดทางกฎหมายในเรื่องนี้สรุปความได้ว่า “ กฎหมายได้ให้อำนาจกรม
ความปลอดภัยสาธารณะในการปฏิเสธคำขอของบุคคลที่ขอจัดตั้ง การเพิกถอน หรือการระงับ
ชั่วคราว หากมีความล้มเหลวในการดำเนินการตรวจสอบ หรือออกใบรับรอง ดังที่บัญญัติไว้ใน ตาม
มาตรา 548.405 ” ดังนี้

**“ มาตรา 548.405 การปฏิเสธ การเพิกถอน, หรือการระงับชั่วคราว
ใบรับรอง**

(ก) กรมอาชญากรรมในสมัยของบุคคล สำหรับใบรับรอง เพิกถอน หรือ ระบุใบรับรองชั่วคราวของบุคคล สถานีตรวจสอบ หรือผู้ตรวจสอบ สถานที่ในการพิสูจน์บุคคลที่ ถือใบรับรองที่ถูกระบุ หรือกล่าวหาบุคคลผู้ถือใบรับรองถ้า :

(1) สถานี หรือผู้ตรวจสอบดำเนินการตรวจสอบ, ล้มเหลวในการ ดำเนินการตรวจสอบ หรือออกใบรับรอง

(ก) ในการละเมิดของบทนี้ หรือกฎระเบียบ ที่นำมาใช้ภายใต้บท นี้ หรือ

(ข) โดยปราศจากการปฏิบัติตามข้อกำหนดของ บทนี้ หรือ กฎระเบียบที่นำมาใช้ภายใต้บทนี้

(2) บุคคล สถานี หรือผู้ตรวจสอบ การกระทำ ความผิดตามบทนี้ หรือฝ่าฝืนบทนี้หรือกฎระเบียบที่นำมาใช้ภายใต้บทนี้

(3) ผู้ขอ หรือใบรับรองที่ถือไม่ตรงกับ มาตรฐานสำหรับการรับรอง ภายใต้บทนี้หรือกฎ นำมาใช้ภายใต้บทนี้

(4) สถานี หรือผู้ตรวจสอบไม่ได้รักษาคุณสมบัติ สำหรับการรับรอง หรือไม่ปฏิบัติตามด้วย ความต้องการการรับรองภายใต้ บทย่อย ช;

(5) ผู้ถือใบรับรอง หรือตัวแทนของผู้ถือใบรับรอง พนักงานลูกจ้าง หรือตัวแทนกระทำการ หรือละเว้นกระทำ ที่จะทำให้เกิดการปฏิเสธ การเพิกถอน หรือระงับการให้ ใบรับรองชั่วคราวไปยัง ผู้ขอแต่ละคน หรือผู้ถือใบรับรอง;

(6) สถานี หรือผู้ตรวจสอบไม่ได้ชำระค่าบริการ ที่จำเป็น โดย บทย่อย ช; หรือ

(7) ผู้ตรวจสอบ หรือเจ้าของสถานีตรวจสอบ ได้รับการพิสูจน์ว่ามี ความผิดจริงของ :

(ก) การกระทำผิด หรือความผิดทางอาญาประเภทลหุโทษ ประเภท ก หรือประเภท ข;

(ข) อาชญากรรมที่คล้ายกันภายใต้เขตอำนาจของ รัฐอื่น หรือของ รัฐบาลกลางที่มีบทลงโทษที่ ขอบเขตเดียวกับการกระทำ หรือความผิดทางอาญาประเภทลหุโทษ ประเภท ก หรือประเภท ข ในรัฐนี้ หรือ

(ค) อาชญากรรม ภายใต้เขตอำนาจของอีกรัฐหนึ่ง หรือรัฐบาล กลางที่จะเป็นอาชญากรรมหรือความผิดทางอาญาประเภทลหุโทษประเภท ก หรือประเภท ข ถ้า อาชญากรรมที่ถูกกระทำในรัฐนี้

(ข) สำหรับวัตถุประสงค์ของอนุมาตรา (ก) (7), บุคคลได้รับการพิสูจน์ว่า มีความผิดจริง จากความผิด หากศาลเข้าเกี่ยวข้องกับเหตุการณ์ที่พิจารณาพิพากษาบุคคล ของ ความรู้ตีคดีของบุคคลนั้น รวมทั้งคำสั่งของการคุมประพฤติ หรือยึดเวลา การตัดคดี

(ค) ถ้ากรมระงับใบรับรองชั่วคราวเพราะว่าเป็น การละเมิด บทย่อ ฉ , การระงับชั่วคราว การใช้จะต้องเป็นระยะเวลา ไม่น้อยกว่าหกเดือน การระงับชั่วคราวการใช้อาจจะ ไม่ได้ผู้กระทำผิด หรือ ยึดเวลา

(ง) จนกระทั่งผู้ตรวจสอบ หรือสถานที่ที่มีการตรวจสอบ ใบรับรองจะถูก ระงับชั่วคราว หรือยกเลิกได้รับใบรับรองใหม่ ใบรับรองนำกลับมาใช้ใหม่ หรือมีการระงับชั่วคราว หมดอายุ ผู้ตรวจสอบหรือสถานที่อาจจะไม่เกี่ยวข้องโดยตรง หรือโดยอ้อมใน การดำเนินงานการ ตรวจสอบ

(จ) ส่งผลโดยตรงต่อสมาชิกในครอบครัว ของผู้ตรวจสอบ หรือเจ้าของ สถานีตรวจสอบที่มีใบรับรองจะถูกระงับชั่วคราว หรือยกเลิกอาจจะ ไม่ได้รับการรับรองภายใต้ บท ย่อย นี้หากสถานที่ตั้ง ของสถานที่ของธุรกิจสมาชิกในครอบครัว เป็นเช่นเดียวกับที่ของ ผู้ ตรวจสอบ หรือเจ้าของที่มีใบรับรองจะถูกระงับ หรือยกเลิก เว้นแต่สมาชิกในครอบครัวที่พิสูจน์ให้ เห็นว่าผู้ตรวจสอบ หรือเจ้าของที่มี ใบรับรองจะถูกระงับชั่วคราว หรือถูกเพิกถอนไม่มีส่วนร่วมกับ สถานที่ของธุรกิจสมาชิกในครอบครัว

(ฉ) อนุมาตรา (ก) นำไปใช้กับ :

(1) สมาชิกแต่ละคนของห้างหุ้นส่วน หรือสมาคมที่ออก ภายใต้การ รับรองของบทย่อ นี้;

(2) กรรมการแต่ละคน หรือเจ้าหน้าที่ของ บริษัท ที่ออก ภายใต้การ รับรอง ของบทย่อ นี้และ

(3) ผู้ถือหุ้นที่ได้รับค่าตอบแทนจากการที่ การดำเนินการแบบวันต่อ วันของ บริษัท ในรูปแบบของเงินเดือน

(ซ) กรมไม่อาจระงับ, เพิกถอน หรือปฏิเสธ ใบรับรองทั้งหมดของผู้ถือ มากกว่าหนึ่ง ใบรับรองสถานีตรวจสอบ ซึ่งเป็นพื้นฐานการระงับ การเพิกถอน หรือการปฏิเสธ อย่างใดอย่างหนึ่ง ของบุคคลที่ใบรับรองสถานีตรวจสอบไม่มีหลักฐานความผิด ที่เกี่ยวข้องกับการ กระทำที่อยู่ภายใต้อนุมาตราก่อนนี้

(ซ) กรมจะต้องพัฒนาโดยวันที่ 1 กันยายน 2002 เป็น ตารางการลงโทษ ประกอบด้วยคำเตือน การกลับมาศึกษาใหม่ , การระงับ และการยกเลิก ขึ้นอยู่กับความรุนแรง และ

ความถี่ของ ความผิดที่กระทำภายใต้บทที่ 548, ประมวลกฎหมายการขนส่ง และกฎระเบียบที่นำมาใช้โดยกรมที่อยู่ภายใต้บทนี้

(ณ) กรมจะต้องพัฒนาโดยวันที่ 1 กันยายน 2002 เป็น ตารางการลงโทษ ประกอบด้วย การระงับ และการยกเลิก ขึ้นอยู่กับ ความรุนแรง และความถี่ของความผิดที่กระทำในการทดสอบการปล่อยมลพิษของรถยนต์ ตามมาตรา 382.202, ประมวลกฎหมาย สุขภาพ และความปลอดภัย และบทที่ 548, บทย่อย จ , ของประมวลกฎหมายนี้ ”

“ 548.406 ผู้ถือใบรับรองบนการคุมประพฤติอาจจะ ต้องรายงาน ผู้อำนวยการ อาจบังคับผู้ถือใบรับรองที่ถูกระงับชั่วคราว บุคคลผู้ซึ่งถูกบังคับการคุมประพฤติเพื่อรายงาน อย่างสม่ำเสมอไปยังกรมในเรื่องที่เป็นพื้นฐานของการที่ถูกการคุมประพฤติ ”

๑๑๑

5.2 การยกเลิกเพิกถอนสถานตรวจสภาพรถเอกชน ของประเทศอังกฤษ

ประเทศอังกฤษ ได้มีการบัญญัติข้อกำหนดเกี่ยวกับการยกเลิกเพิกถอน สถานตรวจสภาพรถเอกชน ไว้ในพระราชบัญญัติการจราจรทางถนน ค.ศ.1988 (Road Traffic Act 1988) ซึ่งจากการศึกษาข้อความคิดทางกฎหมายในเรื่องนี้สรุปความได้ว่า “ กฎหมายกำหนดให้รัฐมนตรีของรัฐมีอำนาจกำหนดเงื่อนไขให้ต้องปฏิบัติตาม รวมถึงการสิ้นสุดสภาพการเป็นผู้ได้รับมอบอำนาจตรวจสอบ มาตรา 46 (1)(ค) ” ดังนี้

“ มาตรา 46 ภายใต้บังคับมาตรา 45

(1) ภายใต้บังคับมาตรา 45 ของพระราชบัญญัตินี้โดยเฉพาะเงื่อนไขในการทำงานเพื่อ๑

(ค) เหตุการณ์ที่มีบุคคลสิ้นสุดสภาพการเป็นผู้ได้รับมอบอำนาจตรวจสอบ, ผู้ทดสอบที่ได้รับการแต่งตั้ง หรือนายตรวจ หรือในที่ซึ่งสภาสิ้นสุดสภาพจะถูกกำหนด”

“ มาตรา 45 การทดสอบเกี่ยวกับสภาพที่น่าพอใจของรถ๑

(7) รัฐมนตรีของรัฐอาจจัดทำกฎระเบียบตามมาตรานี้เพื่อวัตถุประสงค์ในการทำให้เกิดผลในมาตรานี้และการกำหนดมอบอำนาจใดๆ ตามมาตรานี้ และมาตรา 46 แห่งพระราชบัญญัตินี้ เพื่อที่จะกำหนด ”

5.3 การยกเลิกเพิกถอนสถานตรวจสภาพรถเอกชน ของประเทศมาเลเซีย

ประเทศมาเลเซีย ไม่ได้มีการบัญญัติข้อกำหนดเกี่ยวกับการยกเลิกเพิกถอนสถานตรวจสภาพรถเอกชน ไว้โดยชัดเจนแน่นอนในพระราชบัญญัติการขนส่งทางถนน ค.ศ.1987 (Road Transport Act 1987) ซึ่งจากการศึกษาข้อความคิดทางกฎหมายในเรื่องนี้สรุปความได้ว่า “กฎหมายกำหนดให้อำนาจรัฐมนตรีมีอำนาจทำกฎระเบียบเพื่อให้วัตถุประสงค์ในการดำเนินการในส่วนนี้มีผลบังคับ ตามมาตรา 66 ข(1) ” ดังนี้

“ มาตรา 66 ข กฎระเบียบ

(1) รัฐมนตรีจะทำกฎระเบียบเพื่อวัตถุประสงค์ สำหรับที่ซึ่งกฎระเบียบอาจทำในส่วนนี้ และสำหรับกำหนดสิ่งใด ๆ ที่ซึ่งอาจกำหนดไว้ในส่วนนี้ และโดยทั่วไปเพื่อวัตถุประสงค์ในการดำเนินการ ให้ส่วนนี้มีผลบังคับ และ โดยเฉพาะ แต่โดยปราศจากอคติ ต่อสภาพทั่วไปของบทบัญญัติข้างต้นที่อาจทำกฎระเบียบที่เกี่ยวกับเรื่องใดต่อไปนี้.....ฯ”

5.4 การยกเลิกเพิกถอนสถานตรวจสภาพรถเอกชน ของประเทศสิงคโปร์

ประเทศสิงคโปร์ ได้มีการบัญญัติข้อกำหนดเกี่ยวกับการยกเลิกเพิกถอน สถานตรวจสภาพรถเอกชน ไว้ในพระราชบัญญัติการจราจรทางถนน (Road Traffic Act. (CHAPTER 276)) ซึ่งจากการศึกษาข้อความคิดทางกฎหมายในเรื่องนี้สรุปความได้ว่า “กฎหมายกำหนดให้สำนักงานการขนส่งทางบก กระทรวงการขนส่งแห่งสิงคโปร์ มีอำนาจที่จะกำหนดกฎระเบียบที่จะทำให้เกิดผลในมาตรานี้ ซึ่งรวมถึงการยกเลิกเพิกถอน ตามที่บัญญัติไว้ใน มาตรา 90 (4) ก ” สรุปได้ดังนี้

“ มาตรา 90 : การทดสอบสภาพความพร้อมของรถ

(4) การขนส่งทางบกแห่งประเทศสิงคโปร์ อาจจะออกกฎสำหรับวัตถุประสงค์เพื่อให้บังเกิดผลในมาตรานี้ และ โดยเฉพาะเรื่อง

(ก) การมอบอำนาจของผู้ได้รับมอบอำนาจตรวจสอบ การกำหนดเงื่อนไขที่จะปฏิบัติตามโดยผู้ได้รับมอบอำนาจตรวจสอบ และการเพิกถอนการมอบอำนาจดังกล่าว นั้น”

บทที่ 4

การตรวจสอบสภาพรถของประเทศไทย

ในบทนี้ ผู้วิจัยได้นำความเป็นมา และความสำคัญของปัญหา แนวความคิด และทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับสิทธิเสรีภาพในการประกอบอาชีพ ที่กล่าวมาแล้วในบทที่ 1 และบทที่ 2 ตามลำดับ มากำหนดแนวทางการศึกษาค้นคว้าข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับสิทธิและเสรีภาพในการประกอบอาชีพ การตรวจสอบสภาพรถของประเทศไทย โดยได้แบ่งการศึกษาออกเป็น 2 ส่วน คือ ส่วนแรก เป็น การศึกษาการรับรองสิทธิและเสรีภาพในการประกอบอาชีพตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2550 และการดำเนินการตรวจสอบสภาพรถในประเทศไทย จากเอกสารการสอนของผู้เชี่ยวชาญจากกรมการขนส่งทางบก ส่วนที่สอง เป็นการศึกษาสาระสำคัญของกฎหมายที่กำหนด เกี่ยวกับการจัดตั้ง การควบคุมกำกับดูแล และการยกเลิกเพิกถอน สถานตรวจสอบรถเอกชน เพื่อ เป็นข้อมูลอันจะนำไปสู่การศึกษาวเคราะห์เปรียบเทียบเกี่ยวกับการให้สิทธิและเสรีภาพในการ ประกอบอาชีพด้านการจัดตั้งสถานตรวจสอบรถเอกชน ที่เหมาะสมในประเทศไทยตามที่ จะกล่าวถึงในบทที่ 5 ซึ่งจากการศึกษาพบว่า ในประเทศไทยได้วางหลักการในเรื่องดังกล่าวไว้ใน พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 โดยนำรูปแบบที่ 1 คือ เอกชนเป็นเจ้าของและ ดำเนินการ (Private Ownership and operation) มาใช้ตรวจสอบรถประเภทเดียวกัน ทั้งนี้เพื่อลด ต้นทุนของรัฐ โดยให้เอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการตรวจสอบรถตามหลักเกณฑ์ที่กรมการขนส่ง ทางบกกำหนด มีสาระสำคัญสรุปได้ ดังนี้

1. การรับรองสิทธิและเสรีภาพในการประกอบอาชีพตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2550

จากการศึกษาพบว่ารัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2550 ได้มีการ บัญญัติรับรองสิทธิและเสรีภาพ เพื่อเป็นหลักประกันในการคุ้มครองสิทธิและเสรีภาพของ ประชาชน ไว้ในมาตรา 29 โดยวางหลักไว้ว่า การจำกัดสิทธิ และเสรีภาพจะกระทำได้แต่โดยอาศัย อำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย และจะต้องมีผลเป็นการทั่วไป ไม่มุ่งหมายให้ใช้บังคับแก่กรณีใดกรณีหนึ่งหรือแก่บุคคลใดบุคคลหนึ่งเป็นการเฉพาะเจาะจง รวมถึงการจำกัดสิทธิและเสรีภาพ จะต้องกระทำเท่าที่จำเป็น หรือหลักความได้สัดส่วน และจะกระทบกระเทือนสาระสำคัญของสิทธิ

และเสรีภาพไม่ได้ ซึ่งในส่วนของสิทธิและเสรีภาพในการประกอบอาชีพ ได้มีการบัญญัติรับรองไว้โดยเฉพาะในส่วนที่ 6 มาตรา 43 และมาตรา 44 มีสาระสำคัญ ดังนี้

“ มาตรา 43 บุคคลย่อมมีเสรีภาพในการประกอบกิจการหรือประกอบอาชีพและการแข่งขัน โดยเสรีอย่างเป็นธรรม

การจำกัดเสรีภาพตามวรรคหนึ่งจะกระทำมิได้ เว้นแต่โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย เฉพาะเพื่อประโยชน์ในการรักษาความมั่นคงของรัฐหรือเศรษฐกิจของประเทศ การคุ้มครองประชาชนในด้านสาธารณสุข โภค การรักษาความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน การจัดระเบียบการประกอบอาชีพ การคุ้มครองผู้บริโภค การผังเมือง การรักษาทรัพยากรธรรมชาติหรือสิ่งแวดล้อม สวัสดิภาพของประชาชน หรือเพื่อป้องกันการผูกขาดหรือจัดความไม่เป็นธรรมในการแข่งขัน ”

เมื่อพิจารณาบทบัญญัติดังกล่าวจะเห็นได้ว่า รัฐธรรมนูญได้บัญญัติรับรองสิทธิและเสรีภาพในการประกอบกิจการหรือประกอบอาชีพ โดยห้ามรัฐจำกัดเสรีภาพเพื่อเป็นหลักประกันในการดำเนินธุรกิจของประชาชนในรัฐ ให้มีการแข่งขันอย่างเสรีและเป็นธรรม ซึ่งเป็นไปตามแนวความคิดของทุนนิยมเสรี ที่จะอาศัยกลไกของตลาดเป็นเครื่องมือในการตัดสินใจของกิจการใดกิจการหนึ่ง แต่อย่างไรก็ตามหากถือหลักการดังกล่าว โดยเคร่งครัดก็อาจจะกระทบกระเทือนต่อความมั่นคงของรัฐหรือเศรษฐกิจของประเทศได้ รัฐธรรมนูญจึงได้บัญญัติให้รัฐมีอำนาจออกกฎหมายไปจำกัดเสรีภาพของประชาชนได้ หากอยู่ภายใต้เงื่อนไขพิเศษตามที่รัฐธรรมนูญกำหนดไว้กล่าวคือ หากประเทศอยู่ในสถานการณ์ที่จะมีภัยต่อความมั่นคงของการดำรงอยู่ของรัฐ หรือหากปล่อยให้มีการประกอบกิจการโดยอาศัยกลไกของตลาดเพียงอย่างเดียวตามแนวความคิดดังกล่าวก็อาจจะทำให้ประเทศต้องสูญเสียดุลอำนาจทางเศรษฐกิจต่อต่างประเทศซึ่งมีขนาดทุนใหญ่กว่าประเทศไทยมาก รัฐธรรมนูญจึงเปิดช่องทางให้รัฐสภาซึ่งถือเป็นผู้แทนของปวงชนชาวไทยมีอำนาจในการที่จะออกกฎหมายมาจำกัดสิทธิ และเสรีภาพในการประกอบกิจการหรือประกอบอาชีพใดอาชีพหนึ่ง หรือเพื่อเป็นการป้องกันการผูกขาดหรือจัดความไม่เป็นธรรมในการแข่งขันก็ได้ นอกจากนั้นในการประกอบกิจการหรือประกอบอาชีพใดอาชีพหนึ่งหากรัฐพิจารณาแล้วเห็นว่าถ้าปล่อยให้มีการดำเนินธุรกิจโดยปราศจากการควบคุมโดยรัฐอาจจะส่งผลกระทบต่อ การดำรงชีพ หรือผู้บริโภค หรือความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน ก็มีความจำเป็นที่จะต้องตรากฎหมายเพื่อคุ้มครองประชาชนในด้านสาธารณสุข โภค หรือจัดระเบียบการประกอบอาชีพได้เช่นเดียวกัน ตัวอย่างเช่น การตรากฎหมายเพื่อควบคุมธุรกิจประเภทขายตรง ธุรกิจประกันชีวิต ธุรกิจประกันวินาศภัย ซึ่งจะมีสมาคมเข้ามาช่วยควบคุม และบางประเภทจะต้องมีใบอนุญาตในการประกอบอาชีพด้วย

อนึ่งเงื่อนไขพิเศษในการจำกัดสิทธิ และเสรีภาพในการประกอบกิจการหรือประกอบอาชีพดังกล่าว เมื่อพิจารณาถึงถ้อยคำต่อไปจะพบว่า รัฐธรรมนูญยังเปิดช่องทางให้รัฐสภาพิอำนาจที่จะออกกฎหมายไปจำกัดสิทธิ และเสรีภาพในการประกอบกิจการหรือประกอบอาชีพใดอาชีพหนึ่งได้ หากเห็นว่าการประกอบกิจการหรือประกอบอาชีพที่จะจัดตั้งขึ้นมานั้น ไม่สอดคล้องกับการจัดระเบียบการใช้ประโยชน์ที่ดินให้เกิดประโยชน์สูงสุด หรือการอยู่อาศัยร่วมกันโดยปกติสุขของประชาชนในชุมชน หรือเมื่อจัดตั้งขึ้นมาแล้วอาจจะทำลายทรัพยากรธรรมชาติหรือสิ่งแวดล้อมให้เสื่อมโทรมลงจนยากที่จะเยียวยาแก้ไข

“ มาตรา 44 บุคคลย่อมมีสิทธิได้รับหลักประกันความปลอดภัยและสวัสดิภาพในการทำงาน รวมทั้งหลักประกันในการดำรงชีพทั้งในระหว่างการทำงานและเมื่อพ้นภาวะการทำงาน ทั้งนี้ ตามที่กฎหมายบัญญัติ ”

สำหรับในส่วนของมาตรา 44 นั้น เป็นกรณีที่รัฐธรรมนูญ ประสงค์ที่จะให้รัฐได้ตรากฎหมายเพื่อเป็นหลักประกันด้านความปลอดภัย และสวัสดิภาพในการทำงาน แก่ประชาชนที่อยู่ในวัยทำงาน รวมถึงเพื่อเป็นหลักประกันสิทธิไม่ให้นายจ้างซึ่งมีอำนาจต่อรองสูงกว่าเอาเปรียบค่าจ้างแรงงาน จนหลงลืมเรื่องสภาวะการดำรงชีพในระหว่างการทำงาน และการจ่ายค่าจ้างทดแทนเมื่อต้องพ้นจากการทำงานตามเงื่อนไขที่กำหนด

2. การดำเนินการตรวจสอบสภาพรถ

จากเอกสารประกอบการบรรยาย เรื่องวัตถุประสงค์การตรวจสอบสภาพรถ จัดทำโดย นายสุวิทย์ วรวิสุทธิกุล ผู้อำนวยการกองวิศวกรรมการขนส่ง อธิบดีกรมการขนส่งทางบก ซึ่งได้บรรยายไว้เมื่อเดือน กรกฎาคม 2538 ได้ตั้งคำถามในเรื่องนี้ว่า “เราตรวจสอบสภาพรถกันเพื่อวัตถุประสงค์ใด ให้มีความสำคัญในเรื่องการใช้ การบำรุงรักษาอย่างไร องค์กรของรัฐที่ดูแลในเรื่องเหล่านี้ทำอะไรบ้าง เพื่อให้ช่างตรวจสอบสภาพรถและช่างตรวจสอบสภาพของกรมการขนส่งทางบก ได้เปรียบเทียบกับการตรวจสอบสภาพที่รับผิดชอบอยู่ว่า แตกต่างหรือเหมือนกันแค่ไหนเพียงใด ตลอดจนแนวความคิดและความมุ่งหมายของกรมการขนส่งทางบกที่ผ่านมา...” สรุปได้ดังนี้

2.1 วัตถุประสงค์การตรวจสอบสภาพรถของประเทศไทย

ประเทศไทยได้เริ่มก่อสร้างโรงงานตรวจสอบสภาพรถขึ้นเป็นแห่งแรกเมื่อประมาณปี พ.ศ.2503 ณ ที่ตั้งกรมการขนส่งทางบกในปัจจุบัน โดยมีวัตถุประสงค์ของการตรวจสอบสภาพรถ ดังนี้

- (1.) เพื่อความมั่นคงแข็งแรง
- (2.) เพื่อความถูกต้องตามเอกสาร

- (3.) เพื่อป้องกันอุบัติเหตุ
- (4.) เพื่อป้องกันการสวมทะเบียน
- (5.) เพื่อลดมลภาวะ

จากนั้นรัฐบาลในปี พ.ศ.2536 – 2537 เห็นว่าภาคเอกชนมีศักยภาพสูงกว่าภาครัฐ ทั้งด้านงบประมาณเงินลงทุน ทรัพยากรบุคคล และความสามารถในการดำเนินการ จึงมีนโยบายที่จะให้ภาคเอกชนเข้ามาดำเนินการตรวจสภาพรถประจำปีแทนภาครัฐ ในเขตจังหวัดต่างๆ ทั่วประเทศ จึงทำให้เอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการตรวจสภาพรถตามหลักเกณฑ์ที่กรมการขนส่งทางบกกำหนดโดยเรียกชื่อว่า “สถานตรวจสภาพรถเอกชน” นับแต่นั้นเป็นต้นมา

2.2 รูปแบบการดำเนินการสถานตรวจสภาพรถเอกชนของประเทศไทย

เมื่อพิจารณาถึงรูปแบบการจัดตั้งจะพบว่าประเทศไทยได้นำรูปแบบที่ 1 มาใช้ คือ เอกชนเป็นเจ้าของและดำเนินการ (Private Ownership and operation) ทั้งนี้เพื่อลดต้นทุนของรัฐ โดยให้เอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการตรวจสภาพรถตามหลักเกณฑ์ที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด เพื่อให้รถยนต์ที่ใช้งานอยู่บนท้องถนนมีสภาพดี มีอุปกรณ์ส่วนควบครบถ้วนถูกต้องตามกฎหมาย ไม่ก่อให้เกิดมลภาวะทางอากาศและเสียง และยังเป็นกลไกลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุอันเกิดจากสภาพรถไม่เหมาะสม ไม่เป็นปัญหาแก่ระบบจราจร เป็นการกระตุ้นให้เจ้าของรถหมั่นตรวจสอบดูแลสภาพรถของตนให้อยู่ในสภาพมั่นคงแข็งแรง เหมาะสมกับการใช้งาน⁴²

3. หลักเกณฑ์ และวิธีการจัดตั้งสถานตรวจสภาพรถเอกชน

จากการศึกษาค้นคว้าการตรวจสภาพรถ ของประเทศไทย พบว่า ได้มีการบัญญัติกฎหมายให้เจ้าหน้าที่ของรัฐเป็นผู้ดำเนินการเป็นหลัก โดยเปิดช่องทางให้เอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการตรวจสภาพรถ เพื่อช่วยรัฐจัดทำบริการสาธารณะได้ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในมาตรา 74 แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522⁴³ ประกอบด้วย

⁴² คู่มือการประกอบการประกอบการสัมมนาผู้ยื่นคำขอจัดตั้งสถานตรวจสภาพรถในส่วนภูมิภาค ส่วนสถานตรวจสภาพรถ สำนักวิศวกรรมและความปลอดภัย กรมการขนส่งทางบก เมื่อธันวาคม 2550 หน้า 1

⁴³ “มาตรา 74 ผู้ใดประสงค์จะจัดตั้งสถานตรวจสภาพรถเพื่อรับรองสภาพรถตามพระราชบัญญัตินี้ ต้องได้รับใบอนุญาตจากนายทะเบียนกลาง

การขออนุญาต และการอนุญาตให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง”

กฎกระทรวง ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2535) ⁴⁴ โดยกำหนดให้ผู้ที่ประสงค์จะจัดตั้งสถานตรวจสภาพรถ (สถานตรวจสภาพรถเอกชน) เพื่อรับรองสภาพรถ ต้องได้รับใบอนุญาตจากนายทะเบียนกลาง (เป็นข้าราชการประจำ) ซึ่งได้มีการดำเนินการจัดตั้งไปแล้ว จำนวน 2 แนวทาง คือ

แนวทางที่ 1 : เป็นการดำเนินการในระยะแรกๆ โดยกรมการขนส่งทางบก ได้มีการออกประกาศเชิญชวนบุคคลทั่วไปที่มีความสนใจจะดำเนินการจัดตั้งสถานตรวจสภาพรถเอกชนในจังหวัดที่กำหนด ให้ยื่นคำขอตามแบบ และต้องจัดเตรียมอาคารสถานที่ เครื่องมือ และอุปกรณ์ตามที่กำหนด และต้องยื่นภายในเวลาตามที่กำหนด

แนวทางที่ 2 : เป็นการดำเนินการในระยะปัจจุบัน โดยกรมการขนส่งทางบก ได้มีการออกระเบียบเป็นการทั่วไป เพื่อให้ผู้ที่มีความสนใจจะดำเนินการจัดตั้งสถานตรวจสภาพรถเอกชนในจังหวัดต่างๆ มีสิทธิยื่นคำขอตามแบบเมื่อใดก็ได้ เพียงแต่ต้องจัดเตรียมอาคารสถานที่ เครื่องมือ และอุปกรณ์ ตามที่กำหนด

⁴⁴ กฎกระทรวง ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2535) มีสาระสำคัญสรุปได้ดังนี้

“ข้อ 2 ผู้ใดประสงค์จะจัดตั้งสถานตรวจสภาพรถ ให้ยื่นคำขอรับใบอนุญาตตามแบบของกรมการขนส่งทางบกพร้อมด้วยหลักฐาน ดังต่อไปนี้

- (1) บุคคลธรรมดา
 - (ก) ภาพถ่ายบัตรประจำตัวประชาชน๑
 - (ข) สำเนาทะเบียนบ้าน หรือภาพถ่ายสำเนาทะเบียนบ้าน
 - (ค) แผนที่แสดงที่ตั้งสถานตรวจสภาพรถ๑
 - (ง) แบบ ขนาด และรายละเอียดของเครื่องตรวจสภาพรถ
- (2) ห้างหุ้นส่วนสามัญ.....๑
- (3) ห้างหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียน หรือห้างหุ้นส่วนจำกัด.....๑
- (4) บริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชนจำกัด.....๑

ข้อ 3 สถานตรวจสภาพรถที่อยู่ในเกณฑ์จะได้รับใบอนุญาตให้จัดตั้งต้องมีลักษณะและเหมาะสมสำหรับตรวจความมั่นคงแข็งแรง ความสะอาด ความเรียบร้อย และความเหมาะสมของสภาพรถ ซึ่งอย่างน้อยจะต้องประกอบด้วย

- (1) อาคารสถานที่ตรวจสภาพรถ สำหรับใช้เป็นที่ติดตั้งเครื่องตรวจสภาพรถ และเป็น ที่ทำการตรวจสภาพรถ
- (2) เครื่องตรวจสภาพรถและอุปกรณ์หรือสิ่งอำนวยความสะดวกในการตรวจสภาพรถ ตามมาตรฐานที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา
- (3) ลานจอดรถสำหรับรอการตรวจสภาพรถซึ่งมีพื้นที่พอสมควร๑ล๑”

จากแนวทางการจัดตั้งดังกล่าว จะเห็นได้ว่าการปฏิบัติของภาครัฐขาดความแน่นอนชัดเจนในการนำกฎหมายไปสู่การปฏิบัติ เพราะแนวทางแรกเอกชนจะเข้ามาดำเนินการจัดตั้งสถานตรวจสภาพรถได้ต่อเมื่อรัฐได้มีการออกประกาศเชิญชวน ส่วนแนวทางที่สอง เอกชนสามารถเข้ามายื่นคำขอเพื่อจัดตั้งเมื่อใดก็ได้หากมีคุณสมบัติตามที่กำหนด ซึ่งจะทำให้เกิดสถานตรวจสภาพรถเอกชนในจังหวัดต่างๆ เป็นจำนวนมาก และสร้างความยุ่งยากในการควบคุม กำกับดูแล เพื่อควบคุมคุณภาพทั้งในปัจจุบัน และอนาคต

นอกจากนั้นกฎหมายยังได้บัญญัติให้รถที่จะนำมาจดทะเบียนและเสียภาษีตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 และพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 ต้องผ่านการตรวจสภาพรถจากพนักงานตรวจสภาพ จากนายทะเบียน หรือจากสถานตรวจสภาพรถที่ได้รับใบอนุญาต เพื่อรองรับอำนาจในการตรวจสภาพรถของเอกชนตามมาตรา 74 ดังที่ปรากฏในมาตรา 72 แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522⁴⁵ และในมาตรา 7(2) , 14 วรรคสอง ,15 , 36 และมาตรา 15 ทวิ แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522⁴⁶

⁴⁵ “ มาตรา 72 รถที่จะนำมาจดทะเบียนและเสียภาษีต้องผ่านการตรวจสภาพรถจากพนักงานตรวจสภาพ หรือจากสถานตรวจสภาพรถที่ได้รับใบอนุญาตตามมาตรา 74 เว้นแต่รถประเภทหรือชนิดใดที่สมควรได้รับการยกเว้นการตรวจสภาพเป็นครั้งคราวให้กำหนดในกฎกระทรวง”

⁴⁶ “ มาตรา 7 รถที่จะจดทะเบียนได้ต้อง

(2) ผ่านการตรวจสภาพรถ จากนายทะเบียน หรือจากสถานตรวจสภาพที่ได้รับใบอนุญาตตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก”

มาตรา 14 วรรคสอง ในกรณีที่นายทะเบียนเห็นว่ารถที่เปลี่ยนแปลงตามวรรคหนึ่งอาจก่อให้เกิดอันตรายในเวลาใช้ให้สั่งให้เจ้าของรถแก้ไขและนำรถไปให้ตรวจสภาพก่อนใช้ การตรวจสภาพดังกล่าว นายทะเบียนจะสั่งให้เจ้าของรถนำรถไปให้ตรวจสภาพ ณ สถานตรวจสภาพที่ได้รับใบอนุญาตตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกก็ได้

มาตรา 15 ในกรณีที่นายทะเบียนหรือผู้ตรวจการเห็นว่ารถใดในขณะที่ใช้มีลักษณะที่เห็นได้ว่าน่าจะไม่ปลอดภัยในการใช้ ให้มีอำนาจสั่งเป็นหนังสือให้เจ้าของรถนำรถไปให้นายทะเบียน หรือสถานตรวจสภาพที่ได้รับใบอนุญาตตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกตรวจสภาพ ภายในเวลาที่กำหนดได้

มาตรา 36 นายทะเบียนมีอำนาจออกประกาศหรือสั่งเป็นหนังสือให้เจ้าของรถนำรถไปตรวจ ณ ที่ทำการของนายทะเบียน หรือจากสถานตรวจสภาพที่ได้รับใบอนุญาตตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก

มาตรา 15 ทวิ การตรวจสภาพรถตามมาตรา 7(2) มาตรา 14 วรรคสอง มาตรา 15 หรือมาตรา 36 ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขตามที่กำหนดในกฎกระทรวง ”

4. หลักเกณฑ์ และวิธีการควบคุมกำกับดูแลสถานตรวจสภาพรถเอกชน

การควบคุมกำกับดูแลสถานตรวจสภาพรถเอกชนในประเทศไทย หากพิจารณาจากถ้อยคำของกฎหมายในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 จะพบว่ายังไม่ค่อยมีความชัดเจนนัก มีเพียงการควบคุมเรื่องอายุของใบอนุญาตที่มีระยะเวลาครั้งละ 3 ปี แต่กรมการขนส่งทางบก ก็ได้อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 74 วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าว ไปกำหนดเงื่อนไขการควบคุมไว้ในกฎกระทรวง ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2535) มีสาระสำคัญสรุปได้ดังนี้

4.1 พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522

“ มาตรา 75 ใบอนุญาตจัดตั้งสถานตรวจสภาพรถให้มีอายุสามปีนับแต่วันที่ออกใบอนุญาต

การขอต่ออายุใบอนุญาต และการอนุญาตให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง ”

4.2 กฎกระทรวง ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2535)

“ ข้อ 4 ผู้ได้รับใบอนุญาตจัดตั้งสถานตรวจสภาพรถต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขดังต่อไปนี้

(1) จัดให้มีผู้ควบคุมการตรวจสภาพรถ ซึ่งมีคุณวุฒิไม่ต่ำกว่าหลักสูตรประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง (ปวส.) สาขาช่างยนต์ หรือคุณวุฒิอื่นตามที่กรมการขนส่งทางบกให้ความเห็นชอบอย่างน้อย 1 คน และเจ้าหน้าที่ตรวจสภาพรถซึ่งมีคุณวุฒิไม่ต่ำกว่าหลักสูตรประกาศนียบัตรวิชาชีพ (ปวช.) สาขาช่างยนต์ หรือคุณวุฒิอื่นตามที่กรมการขนส่งทางบกให้ความเห็นชอบ

(2) ดำเนินการตรวจสภาพรถ โดยปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และหลักเกณฑ์และวิธีการตามประกาศหรือระเบียบที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

(3) จัดทำใบรับรองการตรวจสภาพรถ ประวัติดรถ รายงานการตรวจสภาพรถ เครื่องหมายสำหรับรถที่ผ่านการตรวจสภาพรถแล้ว และเครื่องหมายหรือเอกสารอื่นตามที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

(4) จัดให้มีเครื่องตรวจสอบสภาพหรืออุปกรณ์อื่นๆ เพิ่มเติมตามความเหมาะสมสำหรับใช้ในการตรวจสอบสภาพตามที่กรมการขนส่งทางบกกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

(5) ปรับปรุงเครื่องตรวจสอบสภาพให้อยู่ในสภาพที่พร้อมใช้งานได้ดีอยู่เสมอ

5. หลักเกณฑ์ และวิธีการยกเลิกเพิกถอนสถานตรวจสอบสภาพเอกชน

การยกเลิกเพิกถอนสถานตรวจสอบสภาพเอกชนในประเทศไทย ได้มีการบัญญัติกฎหมายให้นายทะเบียนกลางมีอำนาจสั่งเพิกถอนใบอนุญาตจัดตั้งสถานตรวจสอบสภาพนั้นได้ หากผู้ได้รับใบอนุญาตจัดตั้งสถานตรวจสอบสภาพผู้ใดไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวงตามมาตรา 74 แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 มีสาระสำคัญสรุปได้ดังนี้

“ มาตรา 76 ผู้ได้รับใบอนุญาตจัดตั้งสถานตรวจสอบสภาพผู้ใดไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวงตามมาตรา 74 ให้นายทะเบียนกลางมีอำนาจสั่งเพิกถอนใบอนุญาตจัดตั้งสถานตรวจสอบสภาพนั้นได้ ”

ให้นำมาตรา 47 มาตรา 48 และมาตรา 49 มาใช้บังคับแก่การจัดตั้งสถานตรวจสอบสภาพที่ได้รับอนุญาตโดยอนุโลม ”⁴⁷

⁴⁷ มาตรา 47 ให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งซึ่งถูกสั่งเพิกถอนใบอนุญาตต้องส่งคืนใบอนุญาตต่อนายทะเบียนภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่ถูกสั่งเพิกถอนใบอนุญาต

มาตรา 48 ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งซึ่งถูกสั่งเพิกถอนใบอนุญาตมีสิทธิอุทธรณ์ต่อรัฐมนตรีภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่ทราบคำสั่ง

บทที่ 5

บทวิเคราะห์เกี่ยวกับการจัดตั้ง และควบคุมการดำเนินงานสถานตรวจสภาพรถของประเทศไทย และต่างประเทศ

จากการศึกษาแนวความคิด และทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับสิทธิและเสรีภาพในการประกอบอาชีพ รูปแบบของการดำเนินการจัดตั้งสถานตรวจสภาพรถเอกชนของแต่ละประเทศ สภาพทางกฎหมายของการจัดตั้งและควบคุมการดำเนินงานสถานตรวจสภาพรถของต่างประเทศ คือประเทศสหรัฐอเมริกา อังกฤษ มาเลเซีย และสิงคโปร์ ผู้วิจัยพบว่า **มีเพียงประเทศไทยเท่านั้นที่ให้สิทธิและเสรีภาพแก่ประชาชนในการจัดตั้งสถานตรวจสภาพรถเอกชนโดยเสรี ปราศจากข้อจำกัดทางกฎหมายในระดับพระราชบัญญัติที่ชัดเจน** เช่น ประเทศสหรัฐอเมริกา อังกฤษ และมาเลเซีย สำหรับประเทศสิงคโปร์นั้น กฎหมายในระดับพระราชบัญญัติได้บัญญัติถ้อยคำที่ไม่ค่อยชัดเจนเหมือนกับประเทศไทย เพียงแต่รูปแบบการปกครองของสิงคโปร์เป็นแบบสภาเดี่ยว และบริหารประเทศด้วยพรรคเดียว การบัญญัติกฎหมายที่ไม่ค่อยชัดเจนจึงไม่ส่งผลต่อการดำเนินนโยบายของรัฐบาลมากนัก ไม่ควรนำมาเป็นบรรทัดฐานในการบัญญัติกฎหมายในประเทศไทย แต่ประเทศที่ควรนำมาใช้เป็นแนวทางในการแก้ไขกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับสถานตรวจสภาพรถเอกชนในประเทศไทยมากที่สุดควรจะเป็น ประเทศสหรัฐอเมริกา ซึ่งมีการร้อยเรียงข้อความคิดทางกฎหมาย ตั้งแต่การจัดตั้ง การควบคุมกำกับดูแล และการยกเลิกเพิกถอนไว้เป็นอย่างดี รองลงมาคือประเทศมาเลเซีย ซึ่งถือได้ว่า มีการบัญญัติกฎหมายเกี่ยวกับการจัดตั้งในระดับพระราชบัญญัติได้ค่อนข้างชัดเจนกว่าประเทศใดๆ

นอกจากนี้ในการควบคุมการดำเนินงานของสถานตรวจสภาพรถเอกชน ทุกประเทศที่เลือกศึกษาก็ได้มีการวางหลักในการควบคุมตรวจสอบ และความผิดของผู้ใช้รถที่ฝ่าฝืนไว้ในกฎหมายระดับพระราชบัญญัติได้ชัดเจนกว่าประเทศไทย เพียงแต่เหตุในการยกเลิกเพิกถอนมีเพียงประเทศสหรัฐอเมริกาประเทศเดียวที่กำหนดไว้อย่างชัดเจนในกฎหมายระดับพระราชบัญญัติ นอกนั้นจะให้อำนาจผู้มีอำนาจไปออกกฎหมายลำดับรองมาใช้บังคับเหมือนกับประเทศไทย ความแตกต่างในรายละเอียดของการจัดตั้ง และควบคุมการดำเนินงานสถานตรวจสภาพรถดังที่กล่าวมาแล้ว สามารถนำมาประยุกต์ใช้กับการจัดตั้ง และควบคุมการดำเนินงานสถานตรวจสภาพรถเอกชนของประเทศไทย ได้หลายประการซึ่งมีข้อพิจารณาในแต่ละประเด็น ดังนี้

1. การให้สิทธิและเสรีภาพในการประกอบอาชีพตามหลักความชอบด้วยรัฐธรรมนูญของกฎหมาย

จากการศึกษาหลักทั่วไปเกี่ยวกับสิทธิและเสรีภาพ และหลักความชอบด้วยรัฐธรรมนูญของกฎหมาย ผู้วิจัยพบว่าสิทธิและเสรีภาพในปัจจุบันนี้พัฒนามาจากสิทธิและเสรีภาพของชนชั้นกลาง ในยุคกลางของยุโรป โดยชนชั้นกลางได้บังคับให้พวกขุนนางและกษัตริย์ให้หลักประกันในสิทธิและเสรีภาพบางประการแก่พวกตน และหลักประกันดังกล่าวมักจะกระทำในรูปแบบของเอกสารต่าง ๆ อาทิเช่น สิทธิในการฟ้อง สิทธิในการปรึกษาหารือ สิทธิในชีวิตเกษียณชรา ที่อยู่อาศัย กรรมสิทธิ์ และสิทธิในการร่วมแสดงความคิดเห็นในปัญหาสำคัญต่าง ๆ แต่อย่างไรก็ตาม สิทธิที่ได้มีการเรียกร้องกันนั้น ได้ก่อให้เกิดข้อความคิดพื้นฐานทางกฎหมายที่สำคัญอยู่ 2 ประการ คือ สิทธิตามธรรมชาติ และสิทธิที่มีพื้นฐานมาจากข้อตกลง โดยสิทธิใดเป็นสิทธิตามธรรมชาติก็จะมีผลใช้บังคับกับประชาชนเป็นการทั่วไป ส่วนสิทธิที่มีพื้นฐานมาจากข้อตกลงก็จะมีผลใช้บังคับเฉพาะกับชนชั้นกลางตามที่กำหนดไว้เท่านั้น

จากข้อความคิดพื้นฐานดังกล่าวมีผลต่อการพัฒนาข้อความคิดทางกฎหมายมาโดยลำดับ จนเกิดแนวความคิดให้มีการแยกอำนาจนิติบัญญัติออกจากอำนาจบริหาร และการจำกัดอำนาจรัฐ แนวความคิดดังกล่าวได้รับการพัฒนาต่อมาจนนำไปสู่การประกาศสิทธิและเสรีภาพของประชาชนในสหรัฐอเมริกา และในฝรั่งเศส ซึ่งตามประกาศสิทธิมนุษยย์ และสิทธิพลเมืองได้กล่าวถึงความผูกพันขององค์กรนิติบัญญัติต่อสิทธิและเสรีภาพ สิทธิและเสรีภาพมีผลผูกพันต่ออำนาจรัฐทั้งหมด โดยได้กล่าวถึงหลักการที่สำคัญ อาทิเช่น เสรีภาพทั่วไปในการกระทำการ สิทธิในกรรมสิทธิ์ หลักการแบ่งแยกอำนาจ หลักอธิปไตยของปวงชน และแนวความคิดเรื่องการจำกัดสิทธิและเสรีภาพ ที่อาจกระทำได้โดยบัญญัติของกฎหมาย เพื่อผลประโยชน์ของมหาชน

จากหลักการดังกล่าว มีอิทธิพลต่อประเทศในยุโรปเกือบทั้งหมด และประเทศต่าง ๆ เกือบทั่วโลก ซึ่งรวมถึงประเทศไทยที่ได้มีการนำหลักการดังกล่าวมาบัญญัติไว้ในกฎหมายรัฐธรรมนูญ โดยจะเห็นได้อย่างชัดเจน ตามที่บัญญัติไว้ในรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2550 มาตรา 26 ที่ว่า “การใช้อำนาจโดยองค์กรของรัฐทุกองค์กร ต้องคำนึงถึงศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์ สิทธิและเสรีภาพตามบัญญัติแห่งรัฐธรรมนูญนี้” มาตรา 27 ที่ว่า “สิทธิและเสรีภาพที่รัฐธรรมนูญนี้รับรองไว้โดยชัดแจ้ง โดยปริยายหรือโดยคำวินิจฉัยของศาลรัฐธรรมนูญ ย่อมได้รับความคุ้มครองและผูกพันรัฐสภา คณะรัฐมนตรี ศาล รวมทั้งองค์กรตามรัฐธรรมนูญ และหน่วยงานของรัฐ โดยตรงในการตรากฎหมาย การใช้บังคับกฎหมาย และการตีความกฎหมายทั้งปวง” และมาตรา 28 วรรคแรกที่ว่า “บุคคลย่อมอ้างศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์หรือใช้สิทธิและเสรีภาพของตนได้

เท่าที่ไม่ละเมิดสิทธิและ เสรีภาพของบุคคลอื่น ไม่เป็นปฏิปักษ์ต่อรัฐธรรมนูญ หรือไม่ขัดต่อ ศีลธรรมอันดีของประชาชน” และวรรคสองที่ว่า “บุคคลซึ่งถูกละเมิดสิทธิหรือเสรีภาพที่ รัฐธรรมนูญรับรองไว้ สามารถยกบทบัญญัติแห่งรัฐธรรมนูญนี้เพื่อใช้สิทธิ ทางศาลหรือยกขึ้น เป็นข้อต่อสู้คดีในศาลได้” จึงถือได้ว่า สิทธิและเสรีภาพดังกล่าวมิได้เป็นเพียงประกาศอุดมการณ์ ของรัฐเท่านั้น หากแต่มีฐานะเป็นบทบัญญัติแห่งกฎหมาย ที่มีผลใช้บังคับโดยตรงแก่องค์กรของรัฐ หากจำเป็นต้องมีกฎหมายระดับพระราชบัญญัติยืนยันอีกชั้นหนึ่งไม่

ดังนั้น เมื่อพิจารณาในแง่ของสิทธิและเสรีภาพในการประกอบอาชีพ และหลักการ จำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคลตามที่รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2550 บัญญัติ รับรองไว้จะพบว่า รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยได้บัญญัติรับรองเสรีภาพในการประกอบ อาชีพไว้ในมาตรา 43 วรรคแรกที่ว่า “บุคคลย่อมมีเสรีภาพในการประกอบกิจการหรือประกอบ อาชีพและการแข่งขันโดยเสรีอย่างเป็นธรรม” โดยให้รัฐมีอำนาจที่จะจำกัดสิทธิและเสรีภาพของ ราษฎร ได้ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 43 วรรคสอง ที่ว่า “การจำกัดเสรีภาพตามวรรคหนึ่งจะกระทำ มิได้ เว้นแต่โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย เฉพาะเพื่อประโยชน์ในการรักษาความ มั่นคงของรัฐหรือเศรษฐกิจของประเทศ การคุ้มครองประชาชนในด้านสาธารณสุขโลก การรักษา ความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน การจัดระเบียบการประกอบอาชีพ การ คุ้มครองผู้บริโภค การผังเมือง การรักษาทรัพยากรธรรมชาติหรือสิ่งแวดล้อม สวัสดิภาพของ ประชาชน หรือเพื่อป้องกันการผูกขาดหรือขัดขวางไม่เป็นธรรมในการแข่งขัน” และมาตรา 29 ที่ว่า “การจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคลที่รัฐธรรมนูญรับรองไว้จะกระทำมิได้ เว้นแต่โดยอาศัย อำนาจ ตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย เฉพาะ เพื่อการที่รัฐธรรมนูญนี้กำหนดไว้และเท่าที่จำเป็น เท่านั้น และจะกระทบกระเทือน สาระสำคัญแห่งสิทธิและเสรีภาพนั้นมิได้”

โดยสรุป ผู้วิจัยจึงเห็นว่า รัฐมีอำนาจที่จะจำกัดสิทธิและเสรีภาพบางอย่างบางประการ ได้ ซึ่งรวมถึงเสรีภาพในการประกอบอาชีพ หากมีความจำเป็นต้องจัดระเบียบการประกอบอาชีพ คุ้มครองผู้บริโภค สวัสดิภาพของประชาชน ป้องกันการผูกขาด และขัดขวางไม่เป็นธรรมใน ดังคม เพียงแต่การออกกฎหมายเพื่อจำกัดสิทธิและเสรีภาพในการประกอบอาชีพนั้น จะต้อง เป็นไปตามเงื่อนไขเกี่ยวกับลักษณะของกฎหมายที่จำกัดหรือให้อำนาจฝ่ายบริหารจำกัดสิทธิและ เสรีภาพของราษฎร ซึ่งมีสาระสำคัญอยู่ 5 ประการคือ

1.) กฎหมายที่จำกัด หรือให้อำนาจฝ่ายบริหารจำกัดสิทธิและเสรีภาพของราษฎรต้องมี ผลใช้บังคับเป็นการทั่วไป

2.) กฎหมายที่จำกัดหรือให้อำนาจฝ่ายบริหารจำกัดสิทธิและเสรีภาพของราษฎร **ต้องมี ความแน่นอนชัดเจน**

3.) กฎหมายที่จำกัดหรือให้อำนาจฝ่ายบริหารจำกัดสิทธิและเสรีภาพของราษฎร **ต้อง ไม่มีผลใช้บังคับย้อนหลัง**

4.) กฎหมายที่จำกัดหรือให้อำนาจฝ่ายบริหารจำกัดสิทธิและเสรีภาพของราษฎร **ต้อง ไม่ขัดหรือแย้งต่อหลักความได้สัดส่วน**

5.) กฎหมายที่จำกัดหรือให้อำนาจฝ่ายบริหารจำกัดสิทธิและเสรีภาพของราษฎร **ต้อง ไม่จำกัดหรือให้อำนาจฝ่ายบริหารจำกัดสิทธิและเสรีภาพของราษฎรจนกระทบกระเทือน สาระสำคัญของสิทธิและเสรีภาพ นั้น**

2. การจัดตั้ง และการควบคุมการดำเนินงาน สถานตรวจสภาพรถเอกชน ของประเทศไทย กับต่างประเทศ

จากการศึกษาบทบัญญัติของกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจัดตั้ง และควบคุมการดำเนินงานสถานตรวจสภาพรถเอกชนของประเทศไทย และต่างประเทศคือ ประเทศสหรัฐอเมริกา อังกฤษ มาเลเซีย และสิงคโปร์ ผู้วิจัยพบว่า ประเทศที่เลือกศึกษามีข้อความคิดพื้นฐานทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการให้สิทธิและเสรีภาพในการจัดตั้ง และควบคุมการดำเนินงานสถานตรวจสภาพรถเอกชนแตกต่างกันไปจากประเทศไทยอย่างชัดเจนทุกประเทศ ถึงแม้จะมีรูปแบบการดำเนินการที่เหมือนกัน คือกฎหมายให้อำนาจเอกชนเป็นเจ้าของและดำเนินการได้ (Private Ownership and operation) โดยประเทศต่าง ๆ เหล่านั้น **ไม่ได้ให้สิทธิและเสรีภาพในการประกอบอาชีพเกี่ยวกับการดำเนินการสถานตรวจสภาพรถเอกชนแก่ประชาชนเป็นการทั่วไป เฉกเช่น ประเทศไทย แต่กลับมีการควบคุมจำนวนผู้ประกอบการ ตั้งแต่แรกเริ่มที่จะเข้ามามีอำนาจจัดทำบริการสาธารณะแทนรัฐ** จึงทำให้เอกชนที่เข้ามาดำเนินการเป็นองค์การขนาดใหญ่ โดยความแตกต่างดังกล่าวสามารถนำมาประยุกต์ใช้กับประเทศไทยได้หลายประการ ดังนี้

2.1 การจัดตั้ง และควบคุมการดำเนินงานสถานตรวจสภาพรถ

ประเทศไทย เป็นประเทศที่ปกครองด้วยระบอบประชาธิปไตยแบบรัฐเดี่ยว ด้วยระบบรัฐสภาเหมือนประเทศอังกฤษและมาเลเซีย และมีกฎหมายรัฐธรรมนูญที่เป็นลายลักษณ์อักษรเหมือนประเทศสหรัฐอเมริกา มาเลเซีย และสิงคโปร์ โดยได้มีการบัญญัติรับรองสิทธิและเสรีภาพของประชาชนไว้ในรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2550 มาตรา 43 วรรคแรกความว่า

“ บุคคลย่อมมีเสรีภาพในการประกอบกิจการหรือประกอบอาชีพและการแข่งขัน โดยเสรีอย่างเป็นธรรม ” และได้บัญญัติข้อจำกัดไว้ในวรรคสองความว่า “ การจำกัดเสรีภาพตามวรรคหนึ่งจะกระทำมิได้ เว้นแต่โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย เฉพาะเพื่อประโยชน์ในการรักษาความมั่นคงของรัฐหรือเศรษฐกิจของประเทศ การคุ้มครองประชาชนในด้านสาธารณสุขโลก การรักษาความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน การจัดระเบียบการประกอบอาชีพ การคุ้มครองผู้บริโภค การผังเมือง การรักษาทรัพยากรธรรมชาติหรือสิ่งแวดล้อม สวัสดิภาพของประชาชน หรือเพื่อป้องกันการผูกขาดหรือขัดความไม่เป็นธรรมในการแข่งขัน ” ดังนั้น ผู้วิจัยจึงเห็นว่าการจะตีความสิทธิและเสรีภาพในการประกอบอาชีพเกินเลยไปถึงขนาดที่รัฐไม่มีอำนาจที่จะบัญญัติกฎหมายมาจำกัดสิทธิและเสรีภาพในการประกอบอาชีพของประชาชนในประเทศไทยได้เลย จึงไม่น่าจะถูกต้อง แต่เมื่อมาพิจารณากฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจัดตั้งสถานตรวจสภาพรถเอกชน จึงพบว่าบทบัญญัติของกฎหมายที่บัญญัติเกี่ยวกับการขออนุญาตจัดตั้งสถานตรวจสภาพรถกำหนดไว้ไม่ชัดเจนทั้งในกฎหมายระดับพระราชบัญญัติ และกฎหมายลำดับรองคือ กฎกระทรวง กล่าวคือ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 74 วรรคแรกได้บัญญัติว่า “ ผู้ใดประสงค์จะจัดตั้งสถานตรวจสภาพรถเพื่อรับรองสภาพรถตามพระราชบัญญัตินี้ ต้องได้รับใบอนุญาตจากนายทะเบียนกลาง ” และวรรคสอง ได้บัญญัติว่า “ การขออนุญาต และการอนุญาตให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง ” และกฎกระทรวงฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2535) ได้กำหนดในเรื่องการขออนุญาตจัดตั้งไว้ในข้อ 2 ความว่า “ ผู้ใดประสงค์จะจัดตั้งสถานตรวจสภาพรถ ให้ยื่นคำขอรับใบอนุญาตตามแบบของกรมการขนส่งทางบกพร้อมด้วยหลักฐาน ... ” โดยกำหนดลักษณะของอาคารสถานที่ เครื่องมือ และอุปกรณ์ที่จะต้องทำตามมาตรฐานไว้ในข้อ 3 ซึ่งเมื่อพิจารณาเนื้อหาของกฎหมายแล้ว ผู้วิจัยพบว่า มิได้มีข้อกำหนดอันใดที่จะจำกัดสิทธิและเสรีภาพของประชาชนในการขออนุญาตจัดตั้งสถานตรวจสภาพรถเอกชนได้เลย หากผู้ที่ยื่นคำขอมิคุณสมบัติตรงตามหลักเกณฑ์ที่กำหนด ก็ไม่มีเหตุอันใดที่กรมการขนส่งทางบกจะไม่พิจารณาอนุญาตให้จัดตั้งสถานตรวจสภาพรถเอกชนได้ จึงส่งผลให้สถานตรวจสภาพรถเอกชนในประเทศไทยมีผู้ประกอบการจำนวนมาก ไม่สอดคล้องกับปริมาณรถที่จะต้องทำการตรวจสอบ ทำให้ส่งผลกระทบต่อคุณภาพการตรวจสภาพรถ ตามที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน

จากสภาพปัญหาดังกล่าว ผู้วิจัยเห็นว่าควรมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจัดตั้งสถานตรวจสภาพรถ ของประเทศสหรัฐอเมริกาประยุกต์ใช้ให้เหมาะสมกับประเทศไทย เพราะว่าเป็นประเทศที่ปกครองด้วยระบอบประชาธิปไตยเช่นเดียวกัน เพียงแต่เป็นประเทศที่ปกครองด้วยรูปแบบสหพันธรัฐ โดยได้ประกาศอิสรภาพจากประเทศอังกฤษ และมีรัฐธรรมนูญที่เป็นลายลักษณ์อักษรเป็นแห่งแรกของโลก และถือได้ว่าเป็นประเทศที่ให้สิทธิและเสรีภาพแก่

ประชาชนเป็นอย่างมาก ก็มิได้มีข้อความคิดทางกฎหมายที่จะให้โอกาสแก่ประชาชนในการเข้ามาจัดตั้งสถานตรวจสภาพรถเอกชนได้อย่างเสรี รวมถึงไม่ได้บังคับให้ทุกรัฐต้องดำเนินการเหมือนกันทุกรัฐ โดยรัฐบาลกลางได้มีการบัญญัติกฎหมายกลางเพื่อวางหลักเกี่ยวกับมาตรฐานและกำกับดูแลความปลอดภัยของรถยนต์ ตั้งแต่เริ่มแรกคือ ผู้ผลิตรถยนต์ และได้วางหลักเรื่องการตรวจสภาพรถไว้ เพื่อเป็นแนวทางการดำเนินการของแต่ละรัฐ อาทิเช่น การตรวจสอบระบบเบรก ไฮดรอลิก, พวงมาลัย, ระบบช่วงล่าง, ล้อและยาง

แต่เนื่องจากประเทศสหรัฐอเมริกาเป็นประเทศที่มีขนาดใหญ่ ผู้วิจัยจึงได้เลือกทำการศึกษาข้อความคิดทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสภาพรถเฉพาะรัฐเท็กซัส (TEXAS) ซึ่งจากการศึกษาจะพบว่า รัฐเท็กซัสได้มีการบัญญัติกฎหมาย โดยวางหลักเกี่ยวกับมาตรฐานและการกำกับดูแลความปลอดภัยด้านนี้ไว้ใน ประมวลกฎหมายด้านการขนส่ง เรื่องที่ 7:รถยนต์ และการจราจร หัวเรื่องย่อย ซี : กฎ ของถนน ตอนที่ 548 : ข้อบังคับการตรวจสอบของรถ ⁴⁸ โดยกฎหมายได้ให้อำนาจกรมความปลอดภัยสาธารณะดำเนินการจัดตั้งสถานตรวจสภาพรถเพื่อตรวจสอบสภาพด้านความปลอดภัยของรถที่ใช้งานบนถนน ภายใต้คำแนะนำของคณะกรรมการที่ปรึกษา (ADVISORY COMMITTEE) ภายใต้โครงการการตรวจสอบรถ เพื่อให้เกิดการจัดตั้งที่ดีที่สุด และกระจายการจัดตั้ง โดยจะต้องให้การรับรองสถานีตรวจสอบอย่างน้อยหนึ่งสถานีตรวจสอบสำหรับแต่ละเขตปกครอง (มาตรา 548.003) ซึ่งการรับรองอาจจะรับรองทั้งหน่วยงานรัฐ และเอกชน รวมถึงได้บัญญัติถึงการยอมรับใบรับรองการตรวจสอบของรัฐอื่น หรือที่ดำเนินการภายใต้เงื่อนไขที่กฎหมายกำหนด นอกจากนี้ยังได้ให้มีการจัดตั้งสถานตรวจสภาพรถเพื่อตรวจสอบมลภาวะ โดยมาตรา 548.304 (a) ได้วางหลักเกี่ยวกับสถานีที่จะได้รับอนุญาตให้ตรวจสอบมลภาวะไว้ว่า “กรมอาจมอบอำนาจ และให้ใบอนุญาตสถานีตรวจสอบตามความจำเป็นกับความต้องการโครงการตรวจสอบมลภาวะรถยนต์ และการบำรุงรักษาที่จัดตั้งขึ้นตามตอนย่อยนี้ (subchapter) หากสถานีตรงตามข้อกำหนดการรับรองของกรม ” ⁴⁹

⁴⁸ TRANSPORTATION CODE TITLE 7. VEHICLES AND TRAFFIC SUBTITLE C.RULES OF THE ROAD CHAPTER 548 .COMPULSORY INSPECTION OF VEHICLES

⁴⁹ section 548.304 (a) The department may authorize and certify inspection stations as necessary to implement the emissions-related inspection requirements of the motor vehicle emissions inspection and maintenance program established under this subchapter if the station meets the department's certification requirements.

ดังนั้นการที่จะได้รับอนุญาตให้เป็นผู้ดำเนินการจัดตั้งสถานตรวจสภาพรถเอกชน หรือไม่ ขึ้นอยู่กับความจำเป็นกับความต้องการของสังคม มิใช่เป็นสิทธิและเสรีภาพที่จะให้ประชาชนประกอบอาชีพได้โดยเสรี แม้จะเป็นผู้ที่มีคุณสมบัติตรงตามเกณฑ์ที่กำหนดก็ตาม หน่วยงานทางปกครองของรัฐ ยังจะต้องพิจารณาให้เหมาะสมกับความต้องการในการตรวจสอบรถ ภายในรัฐที่กั้นด้วย จึงเป็นกรณีที่ตรงกันข้ามกับข้อความคิดพื้นฐานทางกฎหมายของประเทศ ไทยที่เปิดช่องให้ประชาชนมายื่นคำขอโดยตรงกับ หน่วยงานทางปกครองของรัฐ โดยไม่มีกฎหมายให้อำนาจที่จะปฏิเสธการขอจัดตั้งสถานตรวจสภาพรถเอกชนของประชาชนไว้ในกฎหมายในระดับพระราชบัญญัติ

โดยสรุป ผู้วิจัยจึงเห็นว่า ควรที่จะนำแนวทางของประเทศสหรัฐอเมริกา มาประยุกต์ใช้ในการแก้ไขปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจัดตั้งสถานตรวจสภาพรถเอกชน ในระดับพระราชบัญญัติให้มีความแน่นอนชัดเจน โดยการบัญญัติ “ให้รัฐมนตรี มีอำนาจในการ กำหนดคุณลักษณะและจำนวนของผู้ประกอบการในแต่ละพื้นที่ กำหนดรูปแบบมาตรฐานของ สถานี เครื่องหมาย ระยะเวลา และประเภทของรถที่จะต้องตรวจสอบ รวมถึงพื้นที่ที่จะบังคับให้ ต้องมีการตรวจสอบ ภายใต้การให้คำปรึกษาแนะนำของคณะกรรมการที่ปรึกษา (ADVISORY COMMITTEE)” และ “ให้อธิบดีมีอำนาจในการออกใบอนุญาต”

2.2 การควบคุมการดำเนินงานสถานตรวจสภาพรถ

ประเทศไทยมิได้มีการบัญญัติกฎหมายเพื่อวางหลักเกี่ยวกับการควบคุมการดำเนินงานสถานตรวจสภาพรถไว้ให้ชัดเจนในกฎหมายระดับพระราชบัญญัติเหมือนต่างประเทศ จึงส่งผลกระทบต่อการใช้อำนาจควบคุมมาตรฐานของสถานตรวจสภาพรถเอกชนในประเทศไทย ซึ่งจากการศึกษา ผู้วิจัยพบว่ารัฐที่กั้นประเทศสหรัฐอเมริกาได้บัญญัติ “ให้มีผู้อำนวยการโครงการ ตรวจสอบ เพื่อทำหน้าที่ในการควบคุมคุณภาพ การประสานงาน การจัดตั้ง การประเมินผล การ บังคับใช้บทบัญญัติ และการรายงานผล ดังที่บัญญัติไว้ในมาตรา 548.008 รวมถึงให้มีการจัดทำแบบ พิมพ์การตรวจสอบ ซึ่งควบคุมด้วยเลขอนุกรมในใบรับรองการตรวจสอบ กำหนดให้มีการเก็บ รักษาพร้อมทั้งรายงานผล และให้สิทธิเข้าไปภายในอาคารเพื่อตรวจสอบ การตรวจสอบลิ้นกลับ หรือ การตรวจสอบแอมแปง ดังที่บัญญัติไว้ในมาตรา 548.251 – 253 และมาตรา 548.4035 และยังได้ บัญญัติความผิดสำหรับประชาชนที่ไม่แสดง หรือปลอมแปลงใบรับรองการตรวจสอบดังที่บัญญัติ ไว้ในมาตรา 548.603 ” และ “ ใต้ให้อำนาจกรมความปลอดภัยสาธารณะในการปฏิเสธคำขอของ บุคคลที่ขอจัดตั้ง การเพิกถอน หรือการระงับชั่วคราว หากมีความล้มเหลวในการดำเนินการ

ตรวจสอบ หรือออกใบรับรอง ดังที่บัญญัติไว้ใน ตามมาตรา 548.405 ” ซึ่งแตกต่างไปจากระบบกฎหมายที่กำหนดเกี่ยวกับการควบคุมการดำเนินงานสถานตรวจสภาพรถเอกชนของประเทศไทย

โดยสรุป ผู้วิจัยจึงเห็นว่า ควรที่จะนำแนวทางของประเทศสหรัฐอเมริกา มาประยุกต์ใช้ในการแก้ไขปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมการดำเนินงานสถานตรวจสภาพรถเอกชนของประเทศไทย ให้มีความแน่นอนชัดเจน ไว้ในกฎหมายระดับพระราชบัญญัติ โดยการบัญญัติ “เหตุแห่งการยกเลิกเพิกถอน โทษทางปกครองที่จะบังคับใช้กับสถานตรวจสภาพรถเอกชนก่อนที่จะถึงการใช้อำนาจยกเลิกหรือเพิกถอนใบอนุญาตประกอบกิจการ และความผิดของผู้ใช้รถที่ฝ่าฝืน โดยให้อธิบดีมีอำนาจในการควบคุมกำกับดูแล” ทั้งนี้เพื่อควบคุมคุณภาพด้วย

3. สภาพทางกฎหมายของการจัดตั้ง การดำเนินการและผลของคำสั่งต่าง ๆ ของสถานตรวจสภาพรถเอกชนในประเทศไทย

จากการศึกษาสภาพทางกฎหมายที่ให้เอกชนจัดตั้งและดำเนินการสถานตรวจสภาพรถเอกชนในประเทศไทย ผู้วิจัยพบว่า การดำเนินการสถานตรวจสภาพรถเอกชนของประเทศไทยเป็นกรณีที่รัฐต้องการมอบอำนาจในการจัดทำบริการสาธารณะด้านการตรวจสภาพรถไปให้เอกชนดำเนินการ เพราะเห็นว่าภาคเอกชนมีศักยภาพสูงกว่าภาครัฐ ทั้งด้านงบประมาณ เงินลงทุน ทรัพยากรบุคคล และความสามารถในการดำเนินการ รวมถึงเป็นการลดภาระการคลังภาครัฐในอนาคต โดยการให้กฎหมายเป็นเครื่องมือในการถ่ายโอนอำนาจมหาชนจากภาครัฐไปสู่ภาคเอกชน ดังปรากฏถ้อยคำใน พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 74 วรรคแรก ที่บัญญัติว่า “ผู้ใดประสงค์จะจัดตั้งสถานตรวจสภาพรถเพื่อรับรองสภาพรถตามพระราชบัญญัตินี้ ต้องได้รับใบอนุญาตจากนายทะเบียนกลาง” และวรรคสอง ที่บัญญัติว่า “การขออนุญาต และการอนุญาตให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง” นอกจากนั้นแล้วในพระราชบัญญัติวิธีปฏิบัติราชการทางปกครอง พ.ศ.2539 มาตรา 5 (2) ซึ่งถือว่าเป็นกฎหมายกลางเกี่ยวกับการใช้อำนาจทางปกครองยังได้บัญญัติว่า ““เจ้าหน้าที่” หมายความว่า บุคคล คณะบุคคล หรือนิติบุคคล ซึ่งใช้อำนาจหรือได้รับมอบให้ใช้อำนาจทางปกครองของรัฐในการดำเนินการอย่างหนึ่งอย่างใดตามกฎหมาย ไม่ว่าจะเป็นการจัดตั้งขึ้นในระบบราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือกิจการอื่นของรัฐหรือไม่ก็ตาม” รวมถึงพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลปกครองและวิธีพิจารณาคดีปกครอง พ.ศ. 2542 มาตรา 3 ได้บัญญัติว่า ““หน่วยงานทางปกครอง” หมายความว่า กระทรวง ทบวง กรม ส่วนราชการที่เรียกชื่ออย่างอื่นและมีฐานะเป็นกรม ราชการส่วนภูมิภาค ราชการส่วนท้องถิ่น

รัฐวิสาหกิจที่ตั้งขึ้นโดยพระราชบัญญัติหรือพระราชกฤษฎีกา หรือหน่วยงานอื่นของรัฐ และให้หมายรวมถึงหน่วยงานที่ได้รับมอบหมายให้ใช้อำนาจทางปกครองหรือให้ดำเนินกิจการทางปกครอง” ดังนั้น จึงส่งผลให้การกระทำใดๆ ที่เกิดขึ้นจากการใช้อำนาจทางปกครอง คือ การให้ผ่านหรือไม่ผ่านการตรวจสภาพรถ ของสถานตรวจสภาพรถเอกชน เป็นการกระทำทางปกครองที่จะต้องถูกควบคุมตรวจสอบความชอบด้วยกฎหมายโดยศาลปกครองเช่นเดียวกัน เพราะถือว่าเป็นหน่วยงานทางปกครอง และเจ้าหน้าที่ของรัฐตามความหมายของกฎหมายดังกล่าว ส่วนผลของคำสั่งอื่น ๆ ที่เกิดจากการบริหารงานภายในของสถานตรวจสภาพรถเอกชน อาทิเช่น การจัดซื้อจัดจ้าง การบริหารงานบุคคล ซึ่งไม่ออกไปกระทบสิทธิของบุคคลภายนอก ไม่ถือว่าเป็นการใช้อำนาจทางปกครองแทนรัฐ

โดยสรุป ผู้วิจัยจึงเห็นว่า การดำเนินการสถานตรวจสภาพรถเอกชนของประเทศไทยเป็นกรณีที่รัฐต้องการมอบอำนาจในการจัดทำบริการสาธารณะด้านการตรวจสภาพรถไปให้เอกชนดำเนินการโดยการใช้กฎหมายเป็นเครื่องมือ ในการถ่ายโอนอำนาจมหาชนจากภาครัฐไปสู่ภาคเอกชน จึงส่งผลให้สถานตรวจสภาพรถเอกชน เป็นหน่วยงานทางปกครอง และเจ้าหน้าที่ที่ทำหน้าที่ในวินิจฉัยผลการตรวจสภาพรถเป็นเจ้าหน้าที่ของรัฐ ผลของการกระทำใดๆ ที่เกิดขึ้นจากการใช้อำนาจทางปกครอง คือ การให้ผ่านหรือไม่ผ่านการตรวจสภาพรถ ของสถานตรวจสภาพรถเอกชน จึงเป็นการกระทำทางปกครองที่จะต้องถูกควบคุมตรวจสอบความชอบด้วยกฎหมายโดยศาลปกครอง

4. การประกอบกิจการสถานตรวจสภาพรถเอกชนกับหลักเรื่องเสรีภาพในการประกอบอาชีพ

จากการศึกษาหลักทั่วไปของสิทธิและเสรีภาพ และหลักเสรีนิยมในทางเศรษฐกิจ ผู้วิจัยพบว่า เสรีภาพในการประกอบอาชีพมิใช่เสรีภาพ (Liberty) ที่จะกำหนดตนเอง (Self determination) โดยปราศจากการแทรกแซงจากอำนาจรัฐ ทั้งนี้เนื่องจากหากปล่อยให้การประกอบอาชีพทุกอย่างในสังคมเป็นไปโดยเสรี อาจส่งผลกระทบต่อคนในสังคมและประโยชน์สาธารณะ อันมิอาจแก้ไขได้ก็เป็นได้ จึงเกิดข้อความคิดพื้นฐานทางกฎหมายในระดับรัฐธรรมนูญที่สำคัญในอันที่จะยินยอมให้รัฐมีอำนาจจัดระเบียบการประกอบอาชีพของราษฎรในรัฐนั้น ๆ ได้ ดังเช่นรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2550 มาตรา 43 วรรคแรกที่บัญญัติว่า “บุคคลย่อมมีเสรีภาพในการประกอบกิจการหรือประกอบอาชีพและการแข่งขันโดยเสรีอย่างเป็นธรรม” และวรรคสองที่ว่า “การจำกัดเสรีภาพตามวรรคหนึ่งจะกระทำมิได้ เว้นแต่โดยอาศัยอำนาจตาม

บทบัญญัติแห่งกฎหมาย เฉพาะเพื่อประโยชน์ในการรักษาความมั่นคงของรัฐหรือเศรษฐกิจของประเทศ การคุ้มครองประชาชนในด้านสาธารณสุขโลก การรักษาความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน การจัดระเบียบการประกอบอาชีพ การคุ้มครองผู้บริโภค การผังเมือง การรักษาทรัพยากรธรรมชาติหรือสิ่งแวดล้อม สวัสดิภาพของประชาชน หรือเพื่อป้องกันการผูกขาดหรือขัดความไม่เป็นธรรมในการแข่งขัน”

ดังนั้น เมื่อพิจารณาหลักเรื่องเสรีภาพในการประกอบอาชีพกับการประกอบกิจการสถานตรวจสภาพรถเอกชนแล้วเห็นว่า การดำเนินการตรวจสภาพรถ แท้จริงแล้วควรเป็นการดำเนินการโดยรัฐ เนื่องจากจะมีการใช้อำนาจมหาชน หรืออำนาจทางปกครอง ในการพิจารณาให้ผ่านหรือไม่ผ่านการตรวจสภาพรถ ซึ่งจะส่งผลทำให้ไม่สามารถได้รับรับรอง เพื่อไปดำเนินการทางทะเบียนและภาษีรถ อันเป็นการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของเจ้าของรถที่ไม่ผ่านการตรวจสภาพรถไม่สามารถเสียภาษีรถประจำปี ทำให้ไม่สามารถนำรถไปใช้งานบนท้องถนนโดยทางอ้อมเช่นเดียวกัน เพราะหากฝ่าฝืนนำรถที่ภาษีขาดต่ออายุไปใช้งานบนท้องถนนก็จะถูกเปรียบเทียบปรับตามกฎหมายได้ แต่เนื่องจากการลดภาระทางด้านภาษีและงบประมาณของรัฐจึงได้ให้เอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการจัดทำบริการสาธารณะแทนรัฐ ดังนั้น การที่ประชาชนจะกล่าวอ้างว่าตนเองเป็นผู้มีสิทธิและเสรีภาพในการประกอบอาชีพตามรัฐธรรมนูญ รัฐไม่ควรเข้ามาแทรกแซงจึงต้องไปพิจารณาที่อาชีพนั่น ๆ ว่า ถ้าหากรัฐปล่อยให้มีการประกอบกิจการนั้นๆ ไปจะส่งผลกระทบต่อสังคมหรือประโยชน์สาธารณะมากหรือน้อยเพียงใด เพราะหากส่งผลกระทบมากก็จะมีข้อเรียกร้องจากคนในสังคมอีกกลุ่มหนึ่ง ให้รัฐเข้ามาออกกฎเกณฑ์ เพื่อคุ้มครองป้องกันการประกอบกิจการนั้น ๆ เช่นเดียวกัน

โดยสรุป ผู้วิจัยจึงเห็นว่า การประกอบกิจการสถานตรวจสภาพรถเอกชนเป็นการดำเนินการแทนรัฐ และมีการใช้อำนาจมหาชน หรืออำนาจทางปกครอง จึงมีอาจอ้างหลักเรื่องเสรีภาพในการประกอบอาชีพมาคุ้มครองป้องกันตนเองให้เป็นผู้ที่มีสิทธิและเสรีภาพในการประกอบกิจการโดยปราศจากการแทรกแซงจากรัฐไม่

บทที่ 6

สรุปการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

1. สรุปการวิจัย

จากการศึกษาแนวความคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับสิทธิและเสรีภาพ รูปแบบของการดำเนินการจัดตั้งสถานตรวจสภาพรถเอกชนของแต่ละประเทศ และกฎหมายการตรวจสภาพรถของต่างประเทศ รวมถึงกฎหมายการตรวจสภาพรถของประเทศไทย ผู้วิจัยได้พบว่า **มีเพียงประเทศไทยประเทศเดียวที่กฎหมายในระดับพระราชบัญญัติใช้ถ้อยคำที่กว้างขวางความแน่นอนชัดเจนในการกำหนดสิทธิของประชาชนที่จะเป็นผู้ได้รับอนุญาตให้ดำเนินการจัดตั้ง เพื่อจัดระเบียบการใช้สิทธิและเสรีภาพของประชาชนในการประกอบกิจการสถานตรวจสภาพรถเอกชน รวมถึงการควบคุมการดำเนินงาน เพื่อควบคุมคุณภาพ** เหมือนเช่นประเทศสหรัฐอเมริกา อังกฤษ มาเลเซีย และสิงคโปร์ ทั้งนี้อาจเป็นเพราะกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกได้มีการบัญญัติไว้ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2522 ข้อความคิดพื้นฐานทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับสิทธิและเสรีภาพของประเทศไทยในขณะนั้น ยังไม่มีความชัดเจนมากนัก กล่าวคือ มาตรา 74 วรรคแรก แห่งพระราชบัญญัติดังกล่าวได้บัญญัติว่า “ผู้ใดประสงค์จะจัดตั้งสถานตรวจสภาพรถเพื่อรับรองสภาพรถตามพระราชบัญญัตินี้ ต้องได้รับใบอนุญาตจากนายทะเบียนกลาง” และวรรคสอง ได้บัญญัติว่า “การขออนุญาต และการอนุญาตให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง” จึงส่งผลให้มีการตีความว่าเป็นสิทธิและเสรีภาพของประชาชนในประเทศที่จะดำเนินการจัดตั้งสถานตรวจสภาพรถเอกชนได้ โดยเสรี รัฐไม่มีอำนาจออกกฎหมายมาแทรกแซงได้ ความชัดเจนในระบบกฎหมายไทย จะเริ่มเห็นก็เมื่อครั้งมีการประกาศใช้รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2540 ที่มีการบัญญัติเรื่องสิทธิและเสรีภาพไว้ค่อนข้างชัดเจน และให้มีหน่วยงานเพื่อทำหน้าที่ตรวจสอบถ่วงดุลการใช้อำนาจรัฐในกฎหมายระดับรัฐธรรมนูญเพิ่มขึ้น อาทิเช่น ศาลปกครอง ผู้ตรวจการแผ่นดินแห่งรัฐสภา คณะกรรมการ ปปช. และคณะกรรมการตรวจเงินแผ่นดิน ดังนั้น เมื่อเจ้าหน้าที่นำมาปฏิบัติ จึงไม่กล้าที่จะออก กฎ ระเบียบ มาจัดระเบียบในการประกอบกิจการสถานตรวจสภาพรถเอกชน เพราะเกรงว่าหากไปดำเนินการออกหลักเกณฑ์อาจไปจำกัดสิทธิและเสรีภาพ และจะเป็น

การกระทำทางปกครองที่ไม่ชอบด้วยกฎหมาย เพราะแม้แต่กฎหมายในระดับพระราชบัญญัติก็ยังมีได้บัญญัติให้มีความแน่นอนชัดเจนดังกล่าว

2. อภิปรายผล

จากกรอบแนวคิดของการวิจัย ที่ผู้วิจัยตั้งข้อพิจารณาไว้สองประการ ประการแรก คือ ฝ่ายรัฐจะมีอำนาจออกกฎเกณฑ์เพื่อไปกำหนดสิทธิในการประกอบกิจการ หรือประกอบอาชีพของเอกชนได้แค่ไหนเพียงใด ทั้งนี้เพื่อเป็นการควบคุมมิให้มีสถานตรวจสภาพรถเอกชนมากเกินไปจนเกินไปจนนำไปสู่การแข่งขันที่รุนแรง และไม่มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล และประการที่สอง คือ ฝ่ายรัฐควรที่จะมีการปรับปรุงแก้ไขกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการให้อำนาจเจ้าหน้าที่ของรัฐในการทำหน้าที่ควบคุมกำกับ ดูแล สถานตรวจสภาพรถเอกชน ให้มีประสิทธิภาพ และประสิทธิผล และสอดคล้องกับสังคมไทยได้แค่ไหนเพียงใด ตามที่กล่าวไว้ในบทที่ 1 เมื่อผู้วิจัยได้ทำการศึกษาเปรียบเทียบทั้งแนวความคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง กับสิทธิและเสรีภาพ และข้อกฎหมายของประเทศที่พัฒนาแล้ว รวมถึงเป็นประเทศที่มีภาพพจน์ของการให้สิทธิและเสรีภาพแก่ประชาชนในประเทศเป็นอย่างดี ผู้วิจัยได้พบว่า ทั้งประเทศสหรัฐอเมริกา และประเทศอังกฤษ ฝ่ายรัฐได้ออกกฎหมายกำหนดสิทธิในการประกอบกิจการ รวมถึงการควบคุมกำกับ ดูแล สถานตรวจสภาพรถเอกชน ที่มีความแน่นอนชัดเจนไว้ในพระราชบัญญัติ มิได้มีข้อความคิดพื้นฐานทางกฎหมายที่จะให้เสรีภาพแก่ประชาชนในการเข้ามาจัดตั้งสถานตรวจสภาพรถเอกชนได้อย่างเสรี โดยไม่มีข้อจำกัดเหมือนกับประเทศไทย ทั้งนี้ เพื่อความมีประสิทธิภาพ และประสิทธิผล โดยรัฐเท็กซัส (Texas) ในประเทศสหรัฐอเมริกา ได้มีการวางหลักเกี่ยวกับการที่จะมีสิทธิได้รับอนุญาตให้เป็นผู้ดำเนินการจัดตั้งสถานตรวจสภาพรถไว้ในประมวลกฎหมายด้านการขนส่ง เรื่องที่ 7 (TRANSPORTATION CODE TITLE 7) มาตรา 548.304 (a) ที่ว่า “ กรมอาจมอบอำนาจ และให้ใบอนุญาตสถานีตรวจสอบตามความจำเป็นกับความต้องการของโครงการตรวจสอบมลภาวะรถยนต์ และการบำรุงรักษาที่จัดตั้งขึ้นตามบทย่อยนี้ (subchapter) หากสถานีตรงตามข้อกำหนดการรับรองของกรม ”⁵⁰ และ

⁵⁰ section 548.304 (a) The department may authorize and certify inspection stations as necessary to implement the emissions-related inspection requirements of the motor vehicle emissions inspection and maintenance program established under this subchapter if the station meets the department's certification requirements.

ประเทศอังกฤษ ซึ่งเป็นประเทศประชาธิปไตยในระบบรัฐสภาเหมือนกับประเทศไทยและถือได้ว่าเป็นประเทศที่รัฐสภามีอำนาจสูงสุดในการบัญญัติกฎหมาย เพราะถือว่าเป็นผู้แทนของประชาชนก็มีได้ให้เสรีภาพแก่ประชาชนในประเทศเข้ามาดำเนินการจัดตั้งสถานตรวจสภาพรถเอกชนได้อย่างเสรี เช่นเดียวกัน โดยได้มีการบัญญัติกฎหมายในระดับพระราชบัญญัติที่มีความแน่นอนชัดเจน ให้อำนาจการอนุญาตหรือไม่อนุญาต จัดตั้งสถานตรวจสภาพรถเอกชน เป็นอำนาจของรัฐมนตรีของรัฐ ดังมีรายละเอียดตามความใน มาตรา 8 (1) แห่งพระราชบัญญัติการขนส่ง ค.ศ.1982 (Trans Act 1982) ความว่า “ภายใต้บทบัญญัติดังต่อไปนี้ของมาตรานี้ รัฐมนตรีของรัฐอาจมอบอำนาจให้บุคคลดำเนินการ (หมายถึงด้านล่างในส่วนของพระราชบัญญัตินี้เป็นธุรกิจทดสอบรถใดๆ) ซึ่งประกอบด้วย หรือมีการดำเนินการ โดยบุคคลในการดำเนินการธุรกิจใดๆตามหน้าที่ที่ระบุไว้ใน

มาตรา 9 แห่งพระราชบัญญัตินี้ (ที่ซึ่งเกี่ยวข้องกับ การทดสอบรถยนต์สินค้าและรถยนต์อื่น ๆ และเรื่องที่เกี่ยวข้อง และจะกล่าวถึงตามด้านล่างในส่วนของพระราชบัญญัตินี้เป็นการทดสอบและการควบคุมการทำงาน)”⁵¹ และการใช้อำนาจดุลพินิจดังกล่าว รัฐมนตรีของรัฐของรัฐ อาจไม่มอบอำนาจให้บุคคลใด ๆ ภายใต้อนุมาตรา (1) ข้างต้น เพื่อดำเนินธุรกิจการทดสอบรถ (มาตรา 8 (9) (ก))⁵² นอกจากนั้นแล้ว เมื่อพิจารณาประเทศที่มีการปกครองในระบอบประชาธิปไตย ด้วยระบบรัฐสภาที่มีความใกล้ชิดกับประเทศไทย คือประเทศมาเลเซีย ก็จะพบว่ามิได้ให้สิทธิและเสรีภาพแก่ประชาชนที่จะมีสิทธิเข้ามาประกอบกิจการสถานตรวจสภาพรถเอกชนโดยเสรีเช่นเดียวกัน ซึ่งได้วางหลักเกี่ยวกับการอนุญาตหรือไม่อนุญาตให้จัดตั้งสถานตรวจสภาพรถเอกชนให้เป็นอำนาจดุลพินิจของรัฐมนตรี ดังมีรายละเอียดตามความใน มาตรา 66E วรรคแรก แห่งพระราชบัญญัติการจราจรทางบก ค.ศ.1987 (Road Traffic Act 1987) ที่ว่า “บางคนเท่านั้นที่ได้รับใบอนุญาตตรวจสอบ” และ(1) ที่ว่า “ไม่มีบุคคลอื่นใดที่ไม่ใช่บุคคลที่ได้รับใบอนุญาตให้ดำเนินการตรวจสอบ

⁵¹ section 8 (1) Subject to the following provisions of this section, the Secretary of State may authorise any person to conduct a business (referred to below in this Part of this Act as a vehicle testing business) which consists of or includes the exercise by any person in the course of that business of any of the functions specified in section 9 of this Act (which are concerned with the testing of goods vehicles and other vehicles and related matters, and are accordingly referred to below in this Part of this Act as the testing and surveillance functions).

⁵² section 8 (9)The Secretary of State may not
(a) authorise any person under subsection (1) above to carry on a vehicle testing business

ภายใต้บังคับพระราชบัญญัตินี้ที่อาจตรวจสอบรถยนต์”⁵³ หรือจะมาพิจารณาประเทศที่ใกล้ชิดกับประเทศไทย แต่มีระบบการปกครองที่แตกต่างกัน คือประเทศสิงคโปร์ ก็จะพบว่า มิได้ให้สิทธิและเสรีภาพแก่ประชาชนที่จะมีสิทธิเข้ามาประกอบกิจการสถานตรวจสภาพรถเอกชนโดยเสรีเช่นเดียวกัน ซึ่งได้วางหลักเกี่ยวกับการอนุญาตหรือไม่อนุญาตให้จัดตั้งสถานตรวจสภาพรถเอกชนให้เป็นอำนาจดุลพินิจของนายทะเบียนซึ่งเป็นข้าราชการประจำเหมือนประเทศไทย แต่รูปแบบการกำหนดเงื่อนไข และเครื่องมือที่จะใช้ในการตรวจสอบเป็นอำนาจของฝ่ายการเมืองคือ รัฐมนตรี

ในส่วนของการให้อำนาจเจ้าหน้าที่ของรัฐในการทำหน้าที่ควบคุมกำกับ ดูแล สถานตรวจสภาพรถเอกชน ให้มีประสิทธิภาพ และประสิทธิผล และสอดคล้องกับสังคมไทย ผู้วิจัยได้พบว่า รัฐเท็กซัส (Texas) ในประเทศสหรัฐอเมริกา ได้มีการวางหลักเกี่ยวกับการควบคุมการดำเนินงานสถานตรวจสภาพรถเอกชน ที่มีความแน่นอนชัดเจนในประมวลกฎหมายด้านการขนส่ง (TRANSPORTATION CODE) ซึ่งเป็นกฎหมายระดับพระราชบัญญัติ โดยได้ให้อำนาจกรมความปลอดภัยสาธารณะในการทำข้อตกลง และวิธีการที่ทำให้โครงการตรวจสอบ และการบำรุงรักษาบรรลุผลตามเจตนารมณ์ของกฎหมาย ตามมาตรา 548.007 และมีผู้อำนวยความสะดวกโครงการตรวจสอบเพื่อทำหน้าที่ในการควบคุมคุณภาพ การประสานงาน การจัดตั้ง การประเมินผล การบังคับใช้บทบัญญัติ และการรายงานผล ดังที่บัญญัติไว้ในมาตรา 548.008 รวมถึงให้มีการจัดทำแบบพิมพ์การตรวจสอบ ซึ่งควบคุมด้วยเลขอนุกรมในใบรับรองการตรวจสอบ กำหนดให้มีการเก็บรักษาพร้อมทั้งรายงานผล และให้สิทธิเข้าไปภายในอาคารเพื่อตรวจสอบ การตรวจสอบถลัด หรือการตรวจสอบแอบแฝง ดังที่บัญญัติไว้ในมาตรา 548.251 – 253 และมาตรา 548.4035 นอกจากนี้ยังได้บัญญัติความผิดสำหรับประชาชนที่ไม่แสดง หรือปลอมแปลงใบรับรองการตรวจสอบ ดังที่บัญญัติไว้ในมาตรา 548.603 สำหรับประเทศอังกฤษ ได้มีการบัญญัติข้อกำหนดเกี่ยวกับการควบคุมการดำเนินงานสถานตรวจสภาพรถเอกชน ไว้ในพระราชบัญญัติการจราจรทางถนน ค.ศ. 1988 (Road Traffic Act 1988) โดยกฎหมายกำหนดให้มีนายตรวจที่ได้รับการแต่งตั้งจากสภา และ

⁵³ section 66E Only Person Licensed May Inspect

(1) No person other than a person licensed to carry out inspection under this Act may inspect a motor vehicle.

ได้รับอนุมัติจากรัฐมนตรีของรัฐ เพื่อทำหน้าที่ตรวจสอบให้บรรลุผลตามเจตนารมณ์ของกฎหมาย ตามมาตรา 45(3)(ค) นอกจากนั้นยังบัญญัติให้รัฐมนตรีของรัฐจะต้องรักษา หรือทำให้เกิดการที่จะ รักษาประวัติเกี่ยวกับการดำเนินการ และการตรวจสอบ ตามมาตรา 45(6 ข) รวมถึงการมอบอำนาจ อย่างกว้างขวางให้รัฐมนตรีของรัฐมีอำนาจจัดทำกฎระเบียบเพื่อให้เกิดผล ตามมาตรา 45(7) ซึ่งมิ การกำหนดรายละเอียดไว้ในมาตรา 46 อาทิเช่น รูปแบบ เงื่อนไข และเครื่องมือที่จะต้องถูก ดำเนินการตรวจสอบ ฯ และความผิดของผู้ใช้รถใช้ถนนโดยไม่มีใบรับรองการทดสอบ ตามมาตรา 47 ในส่วนของประเทศมาเลเซีย ได้มีการบัญญัติข้อกำหนดเกี่ยวกับการควบคุมการดำเนินงาน สถานตรวจสภาพรถเอกชน ไว้ในพระราชบัญญัติการขนส่งทางถนน ค.ศ.1987 (Road Transport Act 1987) โดยให้อำนาจรัฐมนตรีมีอำนาจทำกฎระเบียบเพื่อให้วัตถุประสงค์ในการดำเนินการใน ส่วนนี้มีผลบังคับ โดยเฉพาะการกำหนดลักษณะและวิธีการตรวจสอบรถยนต์ ระบบที่จะใช้สำหรับ การตรวจสอบ รูปแบบของใบรับรอง และการควบคุมลักษณะการออก ควบคุมการใช้ และการสุ่ม ตรวจสอบ ประเภทของป้ายโฆษณา ลักษณะที่ดึงดูดความสนใจ และขั้นตอนการตรวจสอบ ดังที่ ปรากฏตามมาตรา 66 ซ(1) ค, จ ฉ และช รวมถึงมีกฎหมายรับรองการคิดแสดงของใบรับรองการ ตรวจสอบ การปลอมแปลง และความผิดของผู้ฝ่าฝืน ตามมาตรา 66 ง และประเทศสิงคโปร์ ได้มี การบัญญัติข้อกำหนดเกี่ยวกับการควบคุมการดำเนินงานสถานตรวจสภาพรถเอกชน ไว้ใน พระราชบัญญัติการจราจรทางถนน (Road Traffic Act. (CHAPTER 276)) โดยกำหนดให้ สำนักงานการขนส่งทางบก กระทรวงการขนส่งแห่งสิงคโปร์ มีอำนาจที่จะกำหนดกฎระเบียบที่จะ ทำให้เกิดผลในมาตรานี้ โดยเฉพาะการตรวจสอบสถานที่ และอุปกรณ์ รูปแบบใบรับรองการ ทดสอบ และการเก็บรักษา ตามมาตรา 90 (4) ก , ข , ค , ง , จ , ฉ , ญ , ฎ , ฏ และ ฐ และความผิด ของผู้ฝ่าฝืนตามมาตรา 91 เมื่อพิจารณาในประเด็นการยกเลิกเพิกถอน ผู้วิจัยพบว่า แต่ละประเทศ มีวิธีการที่แตกต่างกัน กล่าวคือ “ ประเทศสหรัฐอเมริกา จะมีการบัญญัติเหตุแห่งการยกเลิกเพิก ถอนไว้ในกฎหมายระดับพระราชบัญญัติ ส่วนประเทศ อังกฤษ และมาเลเซีย กฎหมายให้อำนาจ รัฐมนตรีไปออกกฎหมายลำดับรองมาใช้บังคับ และสิงคโปร์ให้อำนาจสำนักงานการขนส่งทางบก กระทรวงการขนส่งแห่งสิงคโปร์ ไปออกกฎหมายลำดับรองมาใช้บังคับ

กล่าวโดยสรุป หลังจากผู้วิจัยได้ทำการศึกษาโดยการทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง ทั้งประเทศไทย และต่างประเทศแล้ว มีข้อสรุปในแต่ละประเด็น ดังนี้

1. ประเด็นการอนุญาตให้มีการจัดตั้ง ฝ่ายรัฐมีอำนาจออกกฎหมายเพื่อไปจำกัดสิทธิ ในการประกอบกิจการ หรือประกอบอาชีพ สถานตรวจสภาพรถเอกชน โดยอาศัยอำนาจตาม บทบัญญัติแห่งกฎหมายในระดับพระราชบัญญัติ เพื่อประโยชน์ในการจัดระเบียบการประกอบ

อาชีพ ตามมาตรา 43 วรรคสอง ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2550 โดย
 คำนารูปแบบการมีคณะกรรมการที่ปรึกษา (ADVISORY COMMITTEE) แบบรัฐเท็กซัส
 (Texas) ประเทศสหรัฐอเมริกา ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 548.006 แห่งประมวลกฎหมายด้านการ
 ขนส่ง เรื่องที่ 7 (TRANSPORTATION CODE TITLE 7) เพื่อทำหน้าที่ในการให้คำปรึกษา
 แนะนำตั้งแต่ การกำหนดคุณลักษณะ และจำนวนของผู้ประกอบการในแต่ละพื้นที่ รูปแบบ
 มาตรฐานของสถานี เครื่องหมาย ระยะเวลา และประเภทของรถที่จะต้องตรวจสอบ ค่าธรรมเนียม
 การควบคุมกำกับดูแล ความผิดของผู้ฝ่าฝืน รวมถึงพื้นที่ที่จะบังคับให้ต้องมีการตรวจสอบ

2. ประเด็นการควบคุมการดำเนินงาน ควรให้รัฐมนตรีมีอำนาจทำกฎระเบียบเพื่อให้
 วัตถุประสงค์ในการดำเนินการในส่วนนี้มีผลบังคับ โดยเฉพาะการกำหนดลักษณะและวิธีการ
 ตรวจสอบรถยนต์ ระบบที่จะใช้สำหรับการตรวจสอบ รูปแบบของใบรับรอง และการควบคุม
 ลักษณะการออก ควบคุมการใช้ และการสุ่มตรวจสอบ การเก็บรักษา การควบคุมรายงาน
 ค่าธรรมเนียม ประเภทของป้ายโฆษณา ขั้นตอนการตรวจสอบ การติดแสดงของใบรับรองการ
 ตรวจสอบ การปลอมแปลง และความผิดของผู้ฝ่าฝืน

3. ประเด็นการยกเลิกเพิกถอน ควรจะมีการบัญญัติเหตุแห่งการยกเลิกเพิกถอนไว้ใน
 กฎหมายระดับพระราชบัญญัติ

3. ข้อเสนอแนะ

จากการศึกษา ผู้วิจัยเห็นว่า การดำเนินการเกี่ยวกับสถานตรวจสภาพรถเอกชนของ
 ประเทศไทยเป็นเรื่องใหม่ของสังคมไทย ประชาชนยังไม่มีความรู้ ความเข้าใจ และไม่เห็น
 ประโยชน์ของการตรวจสภาพรถ จึงเป็นเรื่องที่ผู้เกี่ยวข้องทุกฝ่ายจะต้องทำให้ประชาชนในสังคม
 เห็นคุณค่าของการตรวจสภาพรถ มิใช่เห็นคุณค่าเพียงแต่เครื่องหมายแสดงการเสียภาษีประจำปี
 (ป้ายวงกลม) เพราะถ้าเจ้าของรถเห็นคุณค่าของการตรวจสภาพรถ ก็จะไม่หลีกเลี่ยงไม่นำรถเข้ารับ
 การตรวจสภาพรถจริง จากข้อมูลดังกล่าวข้างต้น ผู้วิจัยเห็นว่า ทางราชการ ควรที่จะมีการแก้ไข
 ปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ให้มีความแน่นอนชัดเจน ดังนี้

1. ควรบัญญัติให้ “ รัฐมนตรี มีอำนาจไปออกกฎหมายลำดับรองเพื่อกำหนด
 คุณลักษณะ และจำนวนของผู้ประกอบการในแต่ละพื้นที่ รูปแบบมาตรฐานของสถานี เครื่องหมาย

ระยะเวลา และประเภทของรถที่จะต้องตรวจสอบ ค่าธรรมเนียม รวมถึงพื้นที่ที่จะบังคับให้ต้องมีการตรวจสอบ ภายใต้การให้คำปรึกษา แนะนำของ คณะกรรมการที่ปรึกษา” ไว้ในกฎหมายระดับพระราชบัญญัติ ทั้งนี้เพื่อให้สอดคล้องกับสภาพสังคม และเศรษฐกิจ

2. ควรบัญญัติให้ “ อธิบดี มีอำนาจในการอนุญาตให้เอกชนประกอบกิจการสถานตรวจสภาพรถเอกชนตามหลักเกณฑ์ และวิธีการที่กำหนด รวมถึงการควบคุมกำกับดูแล และ โทษผู้ฝ่าฝืน ” ไว้ในกฎหมายระดับพระราชบัญญัติ ทั้งนี้เพื่อควบคุมคุณภาพ

3. ควรบัญญัติให้มี “ คณะกรรมการที่ปรึกษาที่ประกอบด้วยผู้แทนจากทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง ” ไว้ในกฎหมายระดับพระราชบัญญัติ ทั้งนี้เพื่อให้ทำหน้าที่ให้คำปรึกษาแนะนำ

4. ควรจะมีการบัญญัติ “ โทษปรับทางปกครอง การระงับชั่วคราว หากมีความล้มเหลวในการดำเนินการตรวจสอบ หรือออกใบรับรอง ” ก่อนที่จะถึงการใช้อำนาจยกเลิกหรือเพิกถอนใบอนุญาตประกอบกิจการสถานตรวจสภาพรถเอกชน ไว้ในกฎหมายระดับพระราชบัญญัติ

5. ควรจะมีการบัญญัติ “ เหตุแห่งการยกเลิกเพิกถอน อาทิเช่น สถานี หรือ ผู้ดำเนินการตรวจสอบ ล้มเหลวในการดำเนินการตรวจสอบ หรือออกใบรับรอง ” ไว้ในกฎหมายระดับพระราชบัญญัติ

6. ควรจะมีการบัญญัติ “ ความผิด และ โทษของผู้ฝ่าฝืน ” ไว้ในกฎหมายระดับพระราชบัญญัติ ทั้งนี้เพื่อควบคุมคุณภาพ และป้องกันการปลอมแปลง



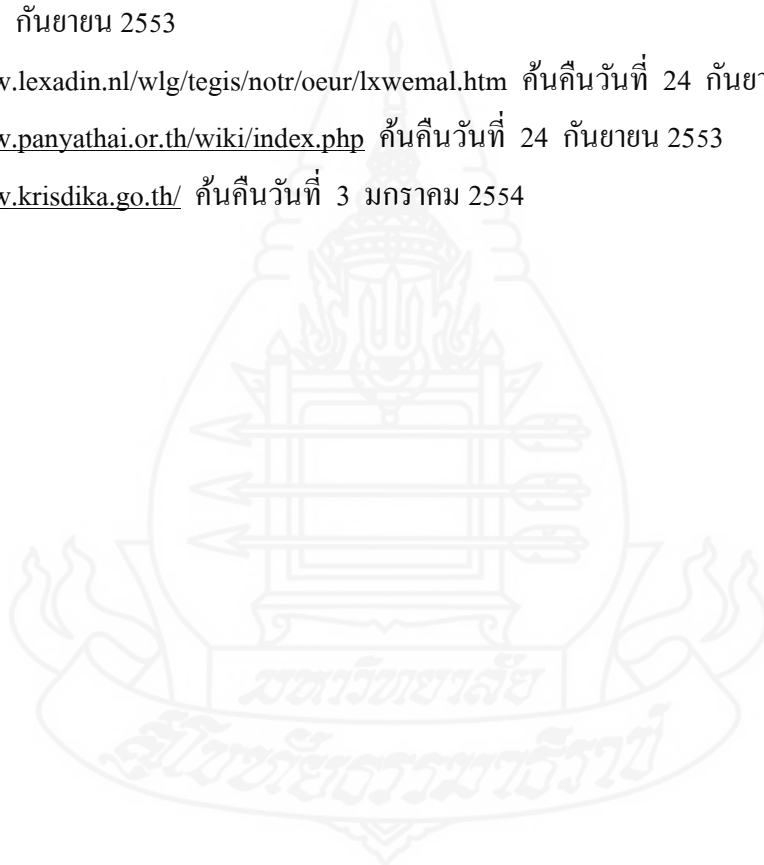
บรรณานุกรม



บรรณานุกรม

- บรรเจ็ด สิงคะเนติ (2546) เอกสารประกอบการบรรยายวิชา น.561 : สิทธิและเสรีภาพ
กรุงเทพมหานคร คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- _____ . (2552) หลักการพื้นฐานของสิทธิเสรีภาพและศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์
พิมพ์ครั้งที่ 3 พุทธศักราช 2552 กรุงเทพมหานคร วิญญูชน
- วรพจน์ วิศรุตพิชญ์ (2543) สิทธิและเสรีภาพ ตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย
พุทธศักราช 2540 กรุงเทพมหานคร วิญญูชน
- วรพจน์ วิศรุตพิชญ์ (2538) หลักการพื้นฐานของกฎหมายปกครอง พิมพ์ครั้งที่ 2
กรุงเทพมหานคร โครงการตำราและเอกสารประกอบการสอน คณะนิติศาสตร์
มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- วรเจตน์ ภาคีรัตน์ (2546) หลักการพื้นฐานของกฎหมายปกครองและการกระทำทางปกครอง
พิมพ์ครั้งที่ 2 กรุงเทพมหานคร วิญญูชน
- สุรพล นิติไกรพจน์ (2546) เอกสารประกอบการบรรยายวิชา น.567 : กฎหมายมหาชนทาง
เศรษฐกิจ กรุงเทพมหานคร คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- สุวิทย์ วรวิสุทธิกุล (2538) เอกสารประกอบการบรรยายเรื่องวัตถุประสงค์การตรวจสภาพรถ
กรุงเทพมหานคร กรมการขนส่งทางบก
- _____ . (2550) สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย พ.ศ. 2550 กรมการขนส่ง
ทางบก หน้า 9 และหน้า 80
- _____ . (2547) การวิจัยประสิทธิผลของกระบวนการตรวจสภาพรถเอกชน
มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ หน้า 1-14
- “รวมกฎหมายการขนส่งทางบก” กรมการขนส่งทางบก กรุงเทพมหานคร
- http://www.lets-go-europe.com/germany/military/inspecting_car.html ค้นคืนวันที่ 18
ตุลาคม 2552
- http://www.en.wikipedia.org/wiki/vehicle_inspection ค้นคืนวันที่ 28 ตุลาคม 2552
- <http://www.txdps.state.tx.us/vi/publication/rules.htm> ค้นคืนวันที่ 28 ตุลาคม 2552
- <http://www.cita-vehicleinspection.org/home/publication/studies> ค้นคืนวันที่ 28 ตุลาคม 2552
- <http://www.satutes.legis.state.tx.us/docs/tn/htm/tn.548.htm> ค้นคืนวันที่ 17 สิงหาคม 2553
- <http://www.epa.gov/air/caa> ค้นคืนวันที่ 17 สิงหาคม 2553

- <http://www.satutes.legis.state.tx.us/index.aspx> ค้นคืนวันที่ 24 สิงหาคม 2553
- http://www.opsi.gov.uk/si/si2009/uksi_20090711_en_2 ค้นคืนวันที่ 24 สิงหาคม 2553
- <http://www.motinfo.gov.uk/htdocs/index.htm> ค้นคืนวันที่ 24 สิงหาคม 2553
- <http://kedah.jkr.gov.my/gendirec/rta./act333.htm> ค้นคืนวันที่ 7 กันยายน 2553
- <http://www.agc.sg> ค้นคืนวันที่ 18 กันยายน 2553
- <http://th.wikipedia.org/wiki/ประเทศมาเลเซีย> ค้นคืนวันที่ 23 กันยายน 2553
- <http://th.wikipedia.org/wiki/ประเทศสิงคโปร์> ค้นคืนวันที่ 23 กันยายน 2553
- <http://statutes.agc.gov.sg/> ค้นคืนวันที่ 23 กันยายน 2553
- http://en.wikipedia.org/wiki/constitution_of_Malaysia#cite_note-8 ค้นคืนวันที่ 24 กันยายน 2553
- <http://www.lexadin.nl/wlg/tegis/notr/oeur/lxwemal.htm> ค้นคืนวันที่ 24 กันยายน 2553
- <http://www.panyathai.or.th/wiki/index.php> ค้นคืนวันที่ 24 กันยายน 2553
- <http://www.krisdika.go.th/> ค้นคืนวันที่ 3 มกราคม 2554





ภาคผนวก



ภาคผนวก ก

กฎหมายการตรวจสภาพรถของต่างประเทศ

1. สาระสำคัญของกฎหมายที่กำหนดเกี่ยวกับการจัดตั้งสถานตรวจสภาพรถเอกชน ของ
ประเทศสหรัฐอเมริกา

TRANSPORTATION CODE
TITLE 7. VEHICLES AND TRAFFIC
SUBTITLE C. RULES OF THE ROAD
CHAPTER 548. COMPULSORY INSPECTION OF VEHICLES

SUBCHAPTER A. GENERAL PROVISIONS

Sec.548.001. DEFINITIONS. In this chapter:

(1)"Commercial motor vehicle" means a self-propelled or towed vehicle, other than a farm vehicle with a gross weight, registered weight, or gross weight rating of less than 48,000 pounds, that is used on a public highway to transport passengers or cargo if:

(A) the vehicle, including a school activity bus as defined in Section 541.201, or combination of vehicles has a gross weight, registered weight, or gross weight rating of more than 26,000 pounds;

(B) the vehicle, including a school activity bus as defined in Section 541.201, is designed or used to transport more than 15 passengers, including the driver; or

(C) the vehicle is used to transport hazardous materials in a quantity requiring placarding by a regulation issued under the Hazardous Materials Transportation Act (49 U.S.C. Section 5101 et seq.).

(2) "Commission" means the Public Safety Commission.

(3) "Conservation commission" means the Texas Commission on Environmental Quality.

(4) "Department" means the Department of Public Safety.

(5) "Farm vehicle" has the meaning assigned by the federal motor carrier safety regulations.

(6) "Federal motor carrier safety regulation" has the meaning assigned by Section 644.001.

(7) "Inspection station" means a facility certified to conduct inspections of vehicles under this chapter.

(8) "Inspector" means an individual certified to conduct inspections of vehicles under this chapter.

(9) "Nonattainment area" means an area so designated within the meaning of Section 107(d) of the Clean Air Act (42 U.S.C. Section 7407).

Acts 1995, 74th Leg., ch. 165, Sec. 1, eff. Sept. 1, 1995. Amended by Acts 1997, 75th Leg., ch. 165, Sec. 30.120, 30.122(a), eff. Sept. 1, 1997; Acts 1997, 75th Leg., ch. 1061, Sec. 17, eff. Sept. 1, 1997; Acts 1997, 75th Leg., ch. 1069, Sec. 4, eff. June 19, 1997; Acts 1999, 76th Leg., ch. 663, Sec. 4, eff. June 18, 1999; Acts 2003, 78th Leg., ch. 359, Sec. 2, eff. Sept. 1, 2003; Acts 2003, 78th Leg., ch. 1325, Sec. 16.01, eff. Sept. 1, 2003.

Amended by:

Acts 2007, 80th Leg., R.S., Ch. 323, Sec. 1, eff. September 1, 2007.

Sec. 548.002. DEPARTMENT RULES. The department may adopt rules to administer and enforce this chapter.

Acts 1995, 74th Leg., ch. 165, Sec. 1, eff. Sept. 1, 1995.

Sec. 548.003. DEPARTMENT CERTIFICATION AND SUPERVISION OF INSPECTION STATIONS.

(a) The department may certify inspection stations to carry out this chapter and may instruct and supervise the inspection stations and mechanics for the inspection of vehicles and equipment subject to this chapter.

(b) The department shall certify at least one inspection station for each county.

Acts 1995, 74th Leg., ch. 165, Sec. 1, eff. Sept. 1, 1995.

Sec. 548.004. DEPARTMENT CERTIFICATION OF INSPECTION STATIONS FOR POLITICAL SUBDIVISIONS AND STATE AGENCIES.

(a) The department may certify a vehicle maintenance facility owned and operated by a political subdivision or agency of this state as an inspection station.

(b) An inspection station certified under this section is subject to the requirements of this chapter applicable to another inspection station, except as otherwise provided by this chapter.

(c) The facility may inspect only a vehicle owned by the political subdivision or state agency. An officer, employee, or inspector of the subdivision or agency may not place an inspection certificate received from the department under this section on a vehicle not owned by the subdivision or agency.

Acts 1995, 74th Leg., ch. 165, Sec. 1, eff. Sept. 1, 1995.

Sec. 548.005. INSPECTION ONLY BY STATE-CERTIFIED AND SUPERVISED INSPECTION STATION. A compulsory inspection under this chapter may be made only by an inspection station, except that the department may:

(1) permit inspection to be made by an inspector under terms and conditions the department prescribes;

(2) authorize the acceptance in this state of a certificate of inspection and approval issued in another state having a similar inspection law; and

(3) authorize the acceptance in this state of a certificate of inspection and approval issued in compliance with 49 C.F.R. Part 396 to a motor bus, as defined by Section 502.001, that is registered in this state but is not domiciled in this state.

Acts 1995, 74th Leg., ch. 165, Sec. 1, eff. Sept. 1, 1995.

Amended by:

Acts 2009, 81st Leg., R.S., Ch. 1146, Sec. 6.09, eff. September 1, 2009.

Sec. 548.006. ADVISORY COMMITTEE.

(a) An advisory committee consisting of nine members shall:

(1) advise the conservation commission and the department on the conservation commission's and department's rules relating to the operation of the vehicle inspection program under this chapter;

(2) make recommendations to the conservation commission and the department relating to the content of rules involving the operation of the vehicle inspection program; and

(3) perform any other advisory function requested by the conservation commission or the department in administering this chapter and Chapter 382, Health and Safety Code.

(b) The members of the commission shall appoint seven members of the committee as follows:

(1) four persons to represent inspection station owners and operators, with two of those persons from counties conducting vehicle emissions testing under Subchapter F and two of those persons from counties conducting safety only inspections;

(2) one person to represent manufacturers of motor vehicle emissions inspection devices;

(3) one person to represent independent vehicle equipment repair technicians; and

(4) one person to represent the public interest.

(c) The presiding officer of the conservation commission and the presiding officer of the commission shall each appoint one member of the committee who will alternate serving as the presiding officer of the committee.

(d) Committee members serve staggered three-year terms.

(e) A vacancy on the committee is filled in the same manner as other appointments to the committee.

(f) A member of the committee is not entitled to compensation, but is entitled to reimbursement of the member's travel expenses as provided in the General Appropriations Act for state employees.

(g) The committee may elect an assistant presiding officer and a secretary from among its members and may adopt rules for the conduct of its own activities.

(h) The committee is entitled to review and comment on rules to be considered for adoption by the conservation commission, the commission, or the department under this chapter or Chapter 382, Health and Safety Code, before the rules are adopted.

- (i) The committee shall hold a meeting at least once each quarter.
- (j) Chapter 2110, Government Code, does not apply to the committee.

Added by Acts 2001, 77th Leg., ch. 1075, Sec. 7, eff. Sept. 1, 2001.

Amended by:

Acts 2007, 80th Leg., R.S., Ch. 323, Sec. 2, eff. September 1, 2007.

Acts 2009, 81st Leg., R.S., Ch. 1146, Sec. 1.01, eff. September 1, 2009.

Sec. 548.007. CONTRACTS AND INSTRUMENTS TO IMPLEMENT CERTAIN INSPECTION AND MAINTENANCE PROGRAMS. The department may execute any contract or instrument that is necessary or convenient to exercise its powers or perform its duties in implementing a motor vehicle emissions inspection and maintenance program under Section 382.302, Health and Safety Code.

Added by Acts 2003, 78th Leg., ch. 203, Sec. 3, eff. June 10, 2003.

Sec. 548.008. VEHICLE INSPECTION PROGRAM DIRECTOR.

- (a) The vehicle inspection program is managed by a program director. The program director may not be a commissioned officer.
- (b) The office of the vehicle inspection program director must be located in Austin, Texas.
- (c) The duties of the program director include:
 - (1) responsibility for the quality of the vehicle inspection program;
 - (2) coordination of the regional offices;
 - (3) compilation of regional and statewide performance data;
 - (4) the establishment of best practices and distribution of those practices to the regional offices;
 - (5) setting goals for the entire program, in consultation with the public safety director or the public safety director's designee, and setting goals for each regional office in consultation with the regional managers;

(6) monitoring the progress toward the goals set in Subdivision (5) and evaluating the program based on that progress; and

(7) coordination with the Texas Highway Patrol to enforce provisions related to vehicle inspection.

(d) The regional offices shall make reports as requested by the program director.

Added by Acts 2009, 81st Leg., R.S., Ch. 1146, Sec. 1.02, eff. September 1, 2009.

**SUBCHAPTER E. ISSUANCE, RECORDING, AND PROOF OF INSPECTION
CERTIFICATES AND VERIFICATION FORMS**

Sec. 548.251. DEPARTMENT TO PROVIDE INSPECTION CERTIFICATES AND VERIFICATION FORMS. The department shall provide serially numbered inspection certificates and verification forms to inspection stations. The department may issue a unique inspection certificate for:

- (1) a commercial motor vehicle inspected under Section 548.201; or
- (2) a vehicle inspected under Subchapter F.

Acts 1995, 74th Leg., ch. 165, Sec. 1, eff. Sept. 1, 1995. Amended by Acts 1997, 75th Leg., ch. 165, Sec. 30.123(c), eff. Sept. 1, 1997; Acts 1997, 75th Leg., ch. 1069, Sec. 5, eff. June 19, 1997.

Sec. 548.252. SAFEKEEPING AND CONTROL OF INSPECTION CERTIFICATES AND VERIFICATION FORMS. On being licensed, an inspector or owner of an inspection station shall:

- (1) provide for the safekeeping of inspection certificates and verification forms;
- (2) safeguard the certificates and forms against theft, loss, or damage;
- (3) control the sequence of issuance of the certificates and forms; and

(4) ensure that the certificates and forms are issued in accordance with department rules.

Acts 1995, 74th Leg., ch. 165, Sec. 1, eff. Sept. 1, 1995.

Sec. 548.253. INFORMATION TO BE RECORDED ON ISSUANCE OF INSPECTION CERTIFICATE AND VERIFICATION FORM. An inspection station or inspector, on issuing an inspection certificate and verification form, shall:

- (1) make a record and report as prescribed by the department of the inspection and certificate issued; and
- (2) include in the inspection certificate and verification form the information required by the department for the type of vehicle inspected.

Acts 1995, 74th Leg., ch. 165, Sec. 1, eff. Sept. 1, 1995.

**SUBCHAPTER F. MOTOR VEHICLE EMISSIONS INSPECTION AND
MAINTENANCE**

Sec. 548.304. STATIONS LICENSED TO CONDUCT EMISSIONS INSPECTIONS.

(a) The department may authorize and certify inspection stations as necessary to implement the emissions-related inspection requirements of the motor vehicle emissions inspection and maintenance program established under this subchapter if the station meets the department's certification requirements.

(b) The department shall provide inspection certificates for distribution and issuance at inspection stations certified by the department.

Sec. 548.3045. APPOINTMENT OF DECENTRALIZED FACILITY.

(a) The department may issue an inspection station certificate to a decentralized facility authorized and licensed by the department under Section 548.304 if the facility meets the certification requirements of that section and the department.

(b) A decentralized facility issued a certificate under Subsection (a) is authorized to perform an inspection under this subchapter or Subchapter B.

SUBCHAPTER G. CERTIFICATION OF INSPECTION STATION OR INSPECTOR

Sec. 548.403. APPROVAL AND CERTIFICATION AS INSPECTION STATION.

(a) The department may approve an application for certification as an inspection station only if:

- (1) the location complies with department requirements; and
- (2) the applicant complies with department rules.

(b) On approval of an application, the department shall issue to the applicant an inspection station certificate. The certificate is valid for each person in whose name the certificate is issued and for the transaction of business at the location designated in the certificate. A certificate is not assignable.

(c) An inspection station certificate shall be conspicuously displayed at the station for which the certificate was issued.

Acts 1995, 74th Leg., ch. 165, Sec. 1, eff. Sept. 1, 1995.

Sec. 548.4035. ENTRY ONTO PREMISES.

(a) A member, employee, or agent of the department may enter an inspection station during normal business hours to conduct an investigation, inspection, or audit of the inspection station or an inspector to determine whether the inspection station or inspector is in compliance with:

- (1) this chapter;
- (2) department rules under this chapter; or
- (3) Chapter 382, Health and Safety Code.

(b) A member, employee, or agent of the department who enters an inspection station for a purpose described by Subsection (a):

(1) shall notify the manager or person in charge of the inspection station of the presence of the member, employee, or agent;

(2) shall present the manager or person in charge of the inspection station with proper credentials identifying the member, employee, or agent as a member, employee, or agent of the department; and

(3) is entitled to have access to emissions testing equipment, inspection records, and any required inspection station certificate or inspector certificate.

(c) A member, employee, or agent of the department who enters an inspection station to conduct an investigation, inspection, or audit under Subsection (a) must observe the inspection station's rules relating to safety, security, and fire protection.

(d) Subsection (b) does not prohibit the department from conducting an undercover investigation or a covert audit of an inspection station.

Added by Acts 2001, 77th Leg., ch. 1169, Sec. 1, eff. Sept. 1, 2001.

Sec. 548.405. DENIAL, REVOCATION, OR SUSPENSION OF CERTIFICATE.

(a) The department may deny a person's application for a certificate, revoke or suspend the certificate of a person, inspection station, or inspector, place on probation a person who holds a suspended certificate, or reprimand a person who holds a certificate if:

(1) the station or inspector conducts an inspection, fails to conduct an inspection, or issues a certificate:

(A) in violation of this chapter or a rule adopted under this chapter;

or

(B) without complying with the requirements of this chapter or a rule adopted under this chapter;

(2) the person, station, or inspector commits an offense under this chapter or violates this chapter or a rule adopted under this chapter;

(3) the applicant or certificate holder does not meet the standards for certification under this chapter or a rule adopted under this chapter;

(4) the station or inspector does not maintain the qualifications for certification or does not comply with a certification requirement under Subchapter G;

(5) the certificate holder or the certificate holder's agent, employee, or representative commits an act or omission that would cause denial, revocation, or suspension of a certificate to an individual applicant or certificate holder;

(6) the station or inspector does not pay a fee required by Subchapter H;

or

(7) the inspector or owner of an inspection station is convicted of a:

(A) felony or Class A or Class B misdemeanor;

(B) similar crime under the jurisdiction of another state or the federal government that is punishable to the same extent as a felony or a Class A or Class B misdemeanor in this state; or

(C) crime under the jurisdiction of another state or the federal government that would be a felony or a Class A or Class B misdemeanor if the crime were committed in this state.

(b) For purposes of Subsection (a)(7), a person is convicted of an offense if a court enters against the person an adjudication of the person's guilt, including an order of probation or deferred adjudication.

(c) If the department suspends a certificate because of a violation of Subchapter F, the suspension must be for a period of not less than six months. The suspension may not be probated or deferred.

(d) Until an inspector or inspection station whose certificate is suspended or revoked receives a new certificate, has the certificate reinstated, or has the suspension expire, the inspector or station may not be directly or indirectly involved in an inspection operation.

(e) An immediate family member of an inspector or owner of an inspection station whose certificate is suspended or revoked may not be granted a certificate under this subchapter if the location of the family member's place of business is the same as that of the inspector or owner whose certificate is suspended or revoked unless the family member proves that the inspector or owner whose certificate is suspended or revoked has no involvement with the family member's place of business.

(f) Subsection (a) applies to:

- (1) each member of a partnership or association issued a certificate under this subchapter;
- (2) each director or officer of a corporation issued a certificate under this subchapter; and
- (3) a shareholder who receives compensation from the day-to-day operation of the corporation in the form of a salary.

(g) The department may not suspend, revoke, or deny all certificates of a person who holds more than one inspection station certificate based on a suspension, revocation, or denial of one of that person's inspection station certificates without proof of culpability related to a prior action under this subsection.

(h) The department shall develop, by September 1, 2002, a penalty schedule consisting of warnings, re-education, suspensions, and revocations based on the severity and frequency of offenses committed under Chapter 548, Transportation Code, and rules adopted by the department under this chapter.

(i) The department shall develop, by September 1, 2002, a penalty schedule consisting of suspensions and revocations based on the severity and frequency of offenses committed in the emissions testing of motor vehicles under Section 382.202, Health and Safety Code, and Chapter 548, Subchapter F, of this code.

Acts 1995, 74th Leg., ch. 165, Sec. 1, eff. Sept. 1, 1995. Amended by Acts 1997, 75th Leg., ch. 1069, Sec. 11, eff. June 19, 1997; Acts 1999, 76th Leg., ch. 1189, Sec. 31, eff. Sept. 1, 1999; Acts 2001, 77th Leg., ch. 1169, Sec. 2, eff. Sept. 1, 2001; Acts 2003, 78th Leg., ch. 1276, Sec. 10.008(d), eff. Sept. 1, 2003.

Sec. 548.406. CERTIFICATE HOLDER ON PROBATION MAY BE REQUIRED TO REPORT. The director may require the holder of a suspended certificate who is placed on probation to report regularly to the department on a matter that is the basis of the probation.

Acts 1995, 74th Leg., ch. 165, Sec. 1, eff. Sept. 1, 1995.

SUBCHAPTER I. VIOLATIONS AND OFFENSES

Sec. 548.603. FICTITIOUS OR COUNTERFEIT INSPECTION CERTIFICATE OR INSURANCE DOCUMENT.

(a) A person commits an offense if the person:

(1) displays or causes or permits to be displayed an inspection certificate or insurance document knowing that the certificate or document is counterfeit, tampered with, altered, fictitious, issued for another vehicle, issued for a vehicle failing to meet all emissions inspection requirements, or issued in violation of:

(A) this chapter, rules adopted under this chapter, or other law of this state; or

(B) a law of another state, the United States, the United Mexican States, a state of the United Mexican States, Canada, or a province of Canada;

(2) transfers an inspection certificate from a windshield or location to another windshield or location;

(3) with intent to circumvent the emissions inspection requirements seeks an inspection of a vehicle at a station not certified to perform an emissions inspection if the person knows that the vehicle is required to be inspected under Section 548.301;

(4) knowingly does not comply with an emissions inspection requirement for a vehicle; or

(5) displays on a vehicle an inspection certificate that was obtained knowing that the vehicle does not meet all emissions inspection requirements for the vehicle.

(b) A person commits an offense if the person:

(1) makes or possesses, with the intent to sell, circulate, or pass, a counterfeit inspection certificate or insurance document; or

(2) possesses any part of a stamp, dye, plate, negative, machine, or other device that is used or designated for use in making a counterfeit inspection certificate or insurance document.

(c) The owner of a vehicle commits an offense if the owner knowingly allows the vehicle to be registered or operated while the vehicle displays an inspection certificate in violation of Subsection (a).

(d) An offense under Subsection (a) or (c) is a Class B misdemeanor. An offense under Subsection (b) is a third degree felony unless the person acts with the intent to defraud or harm another person, in which event the offense is a second degree felony.

(e) In this section:

(1) "Counterfeit" means an imitation of a document that is printed, engraved, copied, photographed, forged, or manufactured by a person not authorized to take that action under:

(A) this chapter, rules adopted under this chapter, or other law of this state; or

(B) a law of another state, the United States, the United Mexican States, a state of the United Mexican States, Canada, or a province of Canada.

(2) "Inspection certificate" means a document that is printed, manufactured, or made by the department or an authorized agent of the department for issuance after a vehicle passes an inspection performed under this chapter.

(3) "Insurance document" means a standard proof of motor vehicle insurance coverage that is:

(A) in a form prescribed by the Texas Department of Insurance or by a similarly authorized board, agency, or authority of another state; and

(B) issued by an insurer or insurer's agent who is authorized to write motor vehicle insurance coverage.

(4) "Person" includes an inspection station or inspector.

(f) A motor vehicle on which a vehicle emissions inspection certificate is displayed in violation of Subsection (a) and that is operated or parked on a public roadway may be impounded by a peace officer or other authorized employee of this state or a political subdivision of this state in which the vehicle is operated or parked.

Text of subsec. (f) as added by Acts 1997, 75th Leg., ch. 851, Sec. 2(f) Notwithstanding Subsection (c), an offense under Subsection (a)(1) that involves a fictitious inspection certificate is a Class B misdemeanor.

Text of subsec. (f) as added by Acts 1997, 75th Leg., ch. 1069, Sec. 16

Acts 1995, 74th Leg., ch. 165, Sec. 1, eff. Sept. 1, 1995. Amended by Acts 1997, 75th Leg., ch. 165, Sec. 30.123(j), (k), eff. Sept. 1, 1997; Acts 1997, 75th Leg., ch. 851, Sec. 2, eff. Sept. 1, 1997; Acts 1997, 75th Leg., ch. 1069, Sec. 16, eff. June 19, 1997.

๑๓๑

2. สาระสำคัญของกฎหมายที่กำหนดเกี่ยวกับการจัดตั้งสถานตรวจสภาพรถเอกชน ของ ประเทศไทย

Road Traffic Act 1988

1988 CHAPTER 52

PART II CONSTRUCTION AND USE OF VEHICLES AND EQUIPMENT

Section 45 Tests of satisfactory condition of vehicles

(1) This section applies to motor vehicles other than goods vehicles which are required by regulations under section 49 of this Act to be submitted for a vehicle test under that section and has effect for the purpose of ascertaining whether the prescribed statutory requirements relating to the construction and condition of motor vehicles or their accessories or equipment are complied with.

(2) The Secretary of State may by regulations make provision—

(a) for the examination of vehicles submitted for examination under this section, and

(b) for the issue, where it is found on such an examination that the requirements mentioned in subsection (1) above are complied with, of a certificate (in this Act referred to as a “test certificate”) that at the date of the examination the requirements were complied with in relation to the vehicle.

(3) Examinations for the purposes of this section shall be carried out by—

(a) persons, not being officers of the Secretary of State, authorised for those purposes by the Secretary of State (in this section and section 46 of this Act referred to as “authorised examiners”),

(b) inspectors appointed by the Secretary of State, or

(c) inspectors appointed by any council designated by the Secretary of State for the purposes of this section and section 46 of this Act, being the council of a county, district or London borough or the Common Council of the City of London or the council of a region or islands area.

(4) Where a test certificate is refused, the examiner or inspector must issue a notification of the refusal stating the grounds of the refusal, and a person aggrieved by the refusal or the grounds of the refusal may appeal to the Secretary of State.

(5) On any such appeal the Secretary of State must cause a further examination to be made and either issue a test certificate or issue a notification of the refusal stating the grounds of the refusal.

(6) For the purposes of their functions under this section the Secretary of State or a council designated for the purposes of this section may provide and maintain—

(a) stations where examinations under this section may be carried out, and

(b) apparatus for carrying out such examinations.

(7) The Secretary of State may make regulations under this section for the purpose of giving effect to this section and for prescribing anything authorised by this section and section 46 of this Act to be prescribed.

(8) In its application to vehicles in which recording equipment is required by Article 3 of the Community Recording Equipment Regulation to be installed and used, this section shall have effect as if any reference to prescribed statutory requirements relating to the construction and condition of motor vehicles or their accessories or equipment included a reference to the prescribed requirements of so much of that Regulation as relates to the installation of recording equipment and the seals to be fixed to such equipment.

Section 46 Regulations under section 45

(1) Regulations under section 45 of this Act may, in particular, make provision as to—

(a) the authorisation of examiners, the nomination and approval of nominated testers, the appointment and approval of inspectors and the designation of councils in accordance with subsection (3) of that section,

(b) the imposition of conditions to be complied with by the persons referred to in paragraph (a) above,

(c) the circumstances in which a person ceases to be an authorised examiner, a nominated tester or an inspector or in which a council ceases to be designated,

(d) the manner in which, conditions under which and apparatus with which examinations are carried out, the maintenance of that apparatus in an efficient state, and the inspection of premises at which and apparatus with which examinations are being, or are to be, carried out,

(e) the supervision of examinations and of the premises at which examinations are carried out,

(f) the manner in which applications may be made for the examination of vehicles under section 45 of this Act, the manner in which and time within which appeals may be brought under subsection (4) of that section, the information to be supplied and documents to be produced on such an application, examination or appeal, the fees to be paid on such an application or appeal, and the repayment of the whole or part of the fee paid on such an appeal where it appears to the Secretary of State that there were substantial grounds for contesting the whole or part of the decision appealed against,

(g) the form of, and particulars to be contained in, test certificates and notifications of the refusal of test certificates and the conditions which must be satisfied before such certificates and notifications may be issued,

(h) the issue of duplicates or copies of test certificates and the fees to be paid on applications for such duplicates or copies,

(i) the correction of errors in test certificates,

(j) the charges to be paid by authorised examiners or designated councils to the Secretary of State in connection with—

(i) the issue of test certificates or notifications of the refusal of test certificates,

(ii) the issue of duplicates or copies of test certificates, and
(iii) the correction of errors in test certificates,
(k) the keeping by authorised examiners and designated councils of registers of test certificates in the prescribed form and containing the prescribed particulars, and the inspection of such registers by such persons and in such circumstances as may be prescribed, and

(l) the keeping of records by authorised examiners and designated councils and the providing by them of returns and information to the Secretary of State.

Section 47 Obligatory test certificates

(1) A person who uses on a road at any time, or causes or permits to be so used, a motor vehicle to which this section applies, and as respects which no test certificate has been issued within the appropriate period before that time, is guilty of an offence.

In this section and section 48 of this Act, the “appropriate period” means a period of twelve months or such shorter period as may be prescribed.

Transport Act 1982

1982 c. 49

PART II

TESTING, MARKING AND APPROVAL OF VEHICLES

Provision for private-sector plating and testing

Section 8. Private-sector vehicle testing.

(1) Subject to the following provisions of this section, the Secretary of State may authorise any person to conduct a business (referred to below in this Part of this Act as a vehicle testing business) which consists of or includes the exercise by any person in the course of that business of any of the functions specified in section 9 of this Act (which are concerned with the testing of goods vehicles and other vehicles and related matters, and are accordingly referred to below in this Part of this Act as the testing and surveillance functions).

(2) The Secretary of State may not under subsection (1) above authorise any person who is for the time being either—

(a) the holder of a goods vehicle operator's licence granted under Part V of the ^{M6}Transport Act 1968 [^{F10} or the Goods Vehicles (Licensing Operators) Act 1995]; or

(b) the holder of a PSV operator's licence granted under Part II of the 1981 Act; to carry on a vehicle testing business; and any authorisation granted to any person under that subsection shall cease if that person subsequently becomes the holder of any such licence.

(3) Any person authorised under subsection (1) above is referred to below in this Part of this Act as an approved testing authority.

(4) The Secretary of State may authorise any individual to exercise all or any of the testing and surveillance functions in the course of a vehicle testing business; and any individual so authorised is referred to below in this Part of this Act as an authorised inspector.

(5) The Secretary of State may authorise any individual to act under the direction of an authorised inspector for the purposes of or in connection with the exercise by that inspector in the course of a vehicle testing business of any of the testing and surveillance functions; and any individual so authorised is referred to below in this section as an approved assistant.

(6) Any authorisation granted under this section shall be subject to such conditions or limitations in any individual case as the Secretary of State may notify in writing to the person authorised on granting the authorisation or from time to time afterwards.

(7) Without prejudice to subsection (6) above—

(a) the Secretary of State may by regulations impose conditions to be complied with by approved testing authorities and approved assistants; and

(b) regulations made under any enactment relating to any of the testing and surveillance functions may impose conditions to be complied with by authorised inspectors in exercising any of those functions under the regulations.

(8) The Secretary of State may not without the consent of the person authorised withdraw any authorisation granted under this section except—

(a) for breach of any condition attached to the authorisation (whether under subsection (6) above or by regulations made under or by virtue of subsection (7) above); or

(b) in the case of an authorised inspector or approved assistant, for misconduct or incompetence or other reasonable cause.

(9) The Secretary of State may not—

(a) authorise any person under subsection (1) above to carry on a vehicle testing business; or

(10) The notice required by subsection (9) above is—

(a) in a case within paragraph (a) of that subsection, a notice indicating that the Secretary of State proposes to authorise the person in question to carry on a vehicle testing business and specifying the testing and surveillance functions within the proposed terms of the authorisation;

(b) in a case within paragraph (b) of that subsection, a notice indicating that the Secretary of State proposes to extend the testing and surveillance functions which may be exercised in the course of the business carried on by the approved testing authority in question, and specifying the additional functions.

(11) The addition of any new functions to the testing and surveillance functions which may be exercised in the course of a vehicle testing business carried on by an approved testing authority is an extension of those functions for the purposes of this section (notwithstanding that other functions may be excluded from exercise in the course of that business at the same time as the new ones are added).

๑๑๑

**3. สาระสำคัญของกฎหมายที่กำหนดเกี่ยวกับการจัดตั้งสถานตรวจสภาพรถเอกชน ของ
ประเทศไทย**

Road Traffic Act 1987

PART IIA - PERIODIC INSPECTION OF MOTOR VEHICLES

SECTION 66A Inspection Certificates Required For Certain Motor Vehicles

(1) No person shall use or cause or permit to be used a motor vehicle belonging to the class or category of motor vehicles required to undergo periodic inspection under this Part unless there is in force an inspection certificate issued under Part in respect of the motor vehicle.

(2) Any person who contravenes subsection (1) shall be guilty of an offence and shall on conviction be liable to a fine not exceeding five thousand ringgit or to imprisonment for a term not exceeding five years or to both.

SECTION 66B Vehicles Required To Undergo Periodic Inspection

(1) The Minister may by rules specify the class or category of vehicles which is required to undergo periodic inspection under this Part for the purpose of determining that the vehicles comply with the requirements as to construction, equipment and use and the frequency of such inspection in respect of a particular class or category of vehicles.

(2) This section shall not apply to a motor vehicle which has been laid up under section 15.

SECTION 66C Issuance & Refusal Of Inspection Certificate

(1) If, upon inspection, a motor vehicle is found to comply with the requirements as to construction, equipment and use of a motor vehicle, the person licensed to carry out inspection under this Act shall issue an inspection certificate in respect of that motor vehicle specifying that the motor vehicle has passed the inspection on the date of the inspection.

(2) Where an inspection certificate is refused, the person licensed to carry out inspection under this Act shall specify the grounds for the refusal.

(3) A person aggrieved by the refusal may appeal to the Director General, and on such appeal, the Director General shall cause a re-inspection to be carried out at the expense of the aggrieved person and thereafter may cause to be issued or refuse to issue an inspection certificate.

(4) The decision of the Director General under subsection (3) shall be final.

SECTION 66D Display Of Inspection Certificate

(1) Every inspection certificate issued under section 66c shall be fixed to and exhibited on the motor vehicle in respect of which it is issued in such manner and subject to such conditions as may be prescribed.

(2) No person shall (either by writing, drawing or in any other manner) alter, deface, mutilate or add anything to any inspection certificate, nor shall any person exhibit on any motor vehicle any inspection certificate which has already been altered, defaced, mutilated or added to as aforesaid, or upon which the figures or particulars have been illegible or of which the colour has become altered, by fading or otherwise, nor shall any person exhibit any colourable imitation of any such certificate.

(3) Any person who contravenes this section shall be guilty of an offence.

SECTION 66E Only Person Licensed May Inspect

(1) No person other than a person licensed to carry out inspection under this Act may inspect a motor vehicle.

(2) Any person who contravenes this section shall be guilty of an offence and shall on conviction be liable to a fine not exceeding ten thousand ringgit or to imprisonment for a term not exceeding two years or to both.

SECTION 66F Employment Of Examiners

(1) A person licensed to carry out inspection under this Act shall employ persons with the necessary qualification and competency as prescribed in rules as examiners to carry out inspection and to issue inspection certificates.

(2) Any person who contravenes this section shall be guilty of an offence and shall on conviction be liable to a fine not exceeding ten thousand ringgit or to imprisonment for a term not exceeding one year or to both.

SECTION 66G Rules

(1) The Minister may make rules for any purpose for which rules may be made under this Part and for prescribing anything which may be prescribed under this Part, and generally for the purpose of carrying this Part into effect, and in particular, but without prejudice

to the generality of the foregoing provisions, may make rules with respect to any of the following matters:

(a) to prescribe the nature of and procedure for inspection of motor vehicles:

(b) to prescribe the type of equipment and system to be used for inspection, and the repair, maintenance, calibration and testing of apparatus or equipment for inspection:

(c) to prescribe the form of inspection certificates and to regulate the manner of issuance thereof:

(d) to prescribe the manner in which motor vehicles are to be submitted for inspection:

(e) to regulate the use of a vehicle inspection centre and the apparatus and equipment therein by a road transport officer authorized by the Director General to conduct random checking of the inspection carried out at the centre;

(f) to prescribe the types of signboards at vehicle inspection centres;
and

(g) to prescribe the manner in which appeals may be made by any person and the procedure therefor.

๑๓๑

4. สาระสำคัญของกฎหมายที่กำหนดเกี่ยวกับการจัดตั้งสถานตรวจสภาพรถเอกชน ของประเทศไทย

Road Traffic Act. (CHAPTER 276)

PART IV

GENERAL PROVISIONS RELATING TO ROAD TRAFFIC

Division 2 — Accidents

SECTION 90 : Test of satisfactory condition of vehicle

(1) The Authority may make rules for the examination of any motor vehicle and for the issue, where the vehicle is found on such examination to comply with the prescribed requirements relating to its construction and condition, to the identification marks and signs carried by or fixed on it and the seals of such marks and signs, and to the markings on it, of a certificate (referred to in this Act as a test certificate) that at the date of the examination those requirements were complied with.

(2) An examination for the purposes of this section shall be carried out by a person authorised by the Registrar (referred to in this section as an authorised examiner).

(3) Where a test certificate is refused, the authorised examiner shall specify the grounds of the refusal, and a person aggrieved by the refusal may appeal to the Registrar, and on such appeal the Registrar shall cause a further examination to be made and may issue or refuse to issue a test certificate.

(4) The Authority may make rules for the purpose of giving effect to this section and, in particular, as to —

(a) the authorisation of an authorised examiner, the conditions to be complied with by an authorised examiner and the withdrawal of any such authorisation;

(b) the manner in which, the conditions under which and the apparatus with which an examination of a motor vehicle is to be carried out, and the maintenance of that apparatus in an efficient state;

(c) the inspection of premises at which and the apparatus with which an examination of a motor vehicle is being, or is to be, carried out;

(d) the fee to be paid for the examination of a motor vehicle;

(e) the additional fee to be paid for any further examination of a motor vehicle where the vehicle is found, after a previous examination, not to comply with any prescribed requirement referred to in subsection (1);

(f) the manner in which an application may be made for the examination of a motor vehicle;

(g) the manner in which and time within which an appeal may be brought under subsection (3);

(h) the fee to be paid on an appeal under subsection (3) and the repayment of the fee or part thereof where it appears to the Registrar that there were substantial grounds for the appeal;

(i) the form of, and particulars to be contained in, a test certificate;

(j) the issue of a copy of a test certificate that is lost or defaced and the fee payable therefor;

(k) the keeping by an authorised examiner of a register of test certificates in the prescribed form and containing the prescribed particulars, and the inspection of such register by such person and in such circumstances as may be prescribed;

(l) the keeping of records by an authorised examiner and the furnishing of returns and information to the Registrar by the authorised examiner ; and

(m) the submission to the Authority of documents specified by the Authority in support of any matter examined.

(5) Rules made under this section may make different provisions in respect of different vehicles or classes of vehicles.

SECTION 91 : Vehicle without test certificate cannot be used

(1) A person who uses on a road at any time, or causes or permits to be so used, a motor vehicle in respect of which there is no test certificate shall be guilty of an offence and shall be liable on conviction to a fine not exceeding \$200.

(2) This section shall apply to such motor vehicles with effect from such dates as may be prescribed.



ภาคผนวก ข

กฎหมายการตรวจสภาพรถของประเทศไทย

1. สาระสำคัญของกฎหมายที่กำหนดเกี่ยวกับการจัดตั้งสถานตรวจสภาพรถเอกชน ของ
ประเทศไทย

พระราชบัญญัติ

การขนส่งทางบก

พ.ศ. ๒๕๒๒

ภูมิพลอดุลยเดช ป.ร.

ให้ไว้ ณ วันที่ ๑๕ มีนาคม พ.ศ. ๒๕๒๒

เป็นปีที่ ๓๔ ในรัชกาลปัจจุบัน

พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช มีพระบรมราชโองการโปรด
เกล้าฯ ให้ประกาศว่า

โดยที่เป็นการสมควรปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยการขนส่ง

จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัติขึ้นไว้โดยคำแนะนำและ
ยินยอมของสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ทำหน้าที่รัฐสภา ดังต่อไปนี้

มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.
๒๕๒๒”

มาตรา ๒^๑ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดหนึ่งร้อยแปดสิบวัน นับ
แต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

มาตรา ๓ ให้ยกเลิก

(๑) พระราชบัญญัติการขนส่ง พ.ศ. ๒๔๕๗

(๒) พระราชบัญญัติการขนส่ง (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๑๐

(๓) พระราชบัญญัติการขนส่ง (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๑๘

บรรดาบทกฎหมาย กฎ และข้อบังคับอื่นในส่วนที่มีบัญญัติไว้แล้วใน
พระราชบัญญัตินี้ หรือซึ่งขัดหรือแย้งกับบทแห่งพระราชบัญญัตินี้ ให้ใช้พระราชบัญญัตินี้แทน

^๑ ราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๙๖/ตอนที่ ๓๘/ฉบับพิเศษ หน้า ๑/๒๑ มีนาคม ๒๕๒๒

มาตรา ๔ ในพระราชบัญญัตินี้

(๑) “การขนส่ง” หมายความว่า การขนคน สัตว์ หรือสิ่งของ โดยทางบกด้วยรถ

(๒) “การขนส่งประจำทาง” หมายความว่า การขนส่งเพื่อสินจ้างตามเส้นทางที่
คณะกรรมการกำหนด

(๓) “การขนส่งไม่ประจำทาง” หมายความว่า การขนส่งเพื่อสินจ้างโดยไม่จำกัด
เส้นทาง

(๔)^{2[๒]} “การขนส่งโดยรถขนาดเล็ก” หมายความว่า การขนส่งคนหรือสิ่งของหรือ
คนและสิ่งของรวมกันเพื่อสินจ้างตามเส้นทางที่คณะกรรมการกำหนดด้วยรถที่มีน้ำหนักและ
น้ำหนักบรรทุกรวมกัน ไม่เกินสี่พันกิโลกรัม

(๕)^{3[๓]} “การขนส่งส่วนบุคคล” หมายความว่า การขนส่งเพื่อการค้าหรือธุรกิจของ
ตนเองด้วยรถที่มีน้ำหนักเกินกว่าหนึ่งพันกิโลกรัม

(๖) “การขนส่งระหว่างจังหวัด” หมายความว่า การขนส่งประจำทาง การขนส่งไม่
ประจำทาง หรือการขนส่งส่วนบุคคลซึ่งกระทำระหว่างจังหวัดกับจังหวัด

(๗) “การขนส่งระหว่างประเทศ” หมายความว่า การขนส่งประจำทาง การขนส่ง
ไม่ประจำทาง หรือการขนส่งส่วนบุคคลซึ่งกระทำระหว่างประเทศไทยกับต่างประเทศ

(๘) “การรับจัดการขนส่ง” หมายความว่า การรับจ้างรวบรวมคน สัตว์หรือสิ่งของ
และจัดให้บุคคลอื่นซึ่งเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งทำการขนส่งจากที่แห่งหนึ่งไปยังที่
อีกแห่งหนึ่งในความรับผิดชอบของผู้รับจัดการขนส่ง

(๙) “รถ” หมายความว่า ยานพาหนะทุกชนิดที่ใช้ในการขนส่งทางบกซึ่งเดินด้วย
กำลังเครื่องยนต์ กำลังไฟฟ้า หรือพลังงานอื่น และหมายความรวมถึงรถพ่วงของรถนั้นด้วย
ทั้งนี้ เว้นแต่รถไฟ

(๑๐) “ผู้ตรวจการ” หมายความว่า ข้าราชการสังกัดกรมการขนส่งทางบก ซึ่ง
รัฐมนตรีแต่งตั้งให้มีหน้าที่ตรวจการขนส่ง

(๑๑) “พนักงานตรวจสภาพ” หมายความว่า ข้าราชการสังกัดกรมการขนส่งทางบก
ซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งให้มีหน้าที่ตรวจความมั่นคงแข็งแรง ความสะอาด ความเรียบร้อย และความ
เหมาะสมของสภาพรถที่นำมาใช้ในการขนส่ง

^{2[๒]} มาตรา ๔ (๔) แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ ๒) พ.ศ.
๒๕๒๓

^{3[๓]} มาตรา ๔ (๕) แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ ๒) พ.ศ.
๒๕๒๓

(๑๒) “นายทะเบียน” หมายความว่า นายทะเบียนกลาง หรือนายทะเบียนประจำจังหวัด แล้วแต่กรณี

(๑๓) “คณะกรรมการ” หมายความว่า คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง หรือคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกประจำจังหวัด แล้วแต่กรณี

(๑๔) “อธิบดี” หมายความว่า อธิบดีกรมการขนส่งทางบก

(๑๕) “รัฐมนตรี” หมายความว่า รัฐมนตรีผู้รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้
มาตรา ๕^{4๔1} พระราชบัญญัตินี้มิให้ใช้บังคับแก่

(๑) การขนส่งโดยรถยนต์ทหารตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ทหาร

(๒) การขนส่งโดย

(ก) รถยนต์รับจ้างที่บรรทุกผู้โดยสารไม่เกินเจ็ดคน รถยนต์รับจ้างระหว่างจังหวัดที่บรรทุกผู้โดยสารไม่เกินเจ็ดคน รถยนต์บริการที่บรรทุกผู้โดยสารไม่เกินเจ็ดคน และรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกินเจ็ดคนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์

(ข) รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกินเจ็ดคนแต่ไม่เกินสิบสองคน และรถยนต์ส่วนบุคคลที่มีน้ำหนักไม่เกินหนึ่งพันห้าร้อยกิโลกรัมตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ ซึ่งมีได้ใช้ประกอบการขนส่งเพื่อสินจ้าง

(ค) รถยนต์สามล้อ รถจักรยานยนต์ และรถแทรกเตอร์ ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์

(๓) การขนส่งตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๖ ให้อธิบดีหรือผู้ซึ่งอธิบดีมอบหมายเป็นนายทะเบียนกลางมีอำนาจหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้ในส่วนที่เกี่ยวกับการขนส่งระหว่างจังหวัดและการขนส่งระหว่างประเทศ

ให้นายทะเบียนกลางเป็นนายทะเบียนประจำกรุงเทพมหานคร มีอำนาจและหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้ภายในเขตกรุงเทพมหานคร

ให้ขนส่งจังหวัดเป็นนายทะเบียนประจำจังหวัด มีอำนาจและหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้ ภายในเขตจังหวัดของตน

ในการปฏิบัติหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้ ให้นายทะเบียนกลางมีอำนาจมอบหมายกิจการอันอยู่ในอำนาจหน้าที่ของตนให้บุคคลหนึ่งบุคคลใดทำแทนได้

การมอบหมายตามวรรคสี่ให้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา

^{4๔1} มาตรา ๕ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ ๖) พ.ศ. ๒๕๓๗

มาตรา ๗ ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ และให้มีอำนาจแต่งตั้งผู้ตรวจการและพนักงานตรวจสภาพก๊อบออกกฎกระทรวงกำหนดค่าธรรมเนียมไม่เกินอัตราท้ายพระราชบัญญัตินี้ ยกเว้นค่าธรรมเนียมและกำหนดกิจการอื่นเพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้ ทั้งนี้ ในส่วนที่เกี่ยวกับอำนาจหน้าที่ของแต่ละกระทรวง

กฎกระทรวงนั้น เมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว ให้ใช้บังคับได้

หมวด ๑

คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางบก

มาตรา ๘ ให้มีคณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางบกคณะหนึ่ง ประกอบด้วย รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นประธานกรรมการ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นรองประธานกรรมการ ปลัดกระทรวงคมนาคม ปลัดกระทรวงมหาดไทย ปลัดกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ ปลัดกระทรวงพาณิชย์ ปลัดกระทรวงอุตสาหกรรม ปลัดกระทรวงการคลัง เลขาธิการคณะกรรมการกฤษฎีกา เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ผู้อำนวยการสำนักงบประมาณ ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร* อธิบดีกรมทางหลวงเป็นกรรมการ และกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิอื่นอีกไม่เกินห้าคนซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งจากผู้มีสัญชาติไทย และมีความรู้หรือความชัดเจนในการขนส่ง การเศรษฐกิจหรือกฎหมาย

ให้อธิบดีกรมการขนส่งทางบก เป็นกรรมการและเลขานุการคณะกรรมการ ให้คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางบกแต่งตั้งผู้ช่วยเลขานุการคณะกรรมการได้ตามความจำเป็น

มาตรา ๙ ให้กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิมีวาระอยู่ในตำแหน่งคราวละสองปี

ในกรณีที่มีการแต่งตั้งกรรมการในระหว่างที่กรรมการซึ่งแต่งตั้งไว้แล้วยังมีวาระอยู่ในตำแหน่งไม่ว่าจะเป็นการแต่งตั้งเพิ่มขึ้นหรือแต่งตั้งซ่อม ให้ผู้ซึ่งได้รับแต่งตั้งนั้นอยู่ในตำแหน่งเท่ากับวาระที่เหลืออยู่ของกรรมการซึ่งแต่งตั้งไว้แล้วนั้น

กรรมการซึ่งพ้นจากตำแหน่งอาจได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการอีกได้

มาตรา ๑๐ ผู้มีลักษณะอย่างหนึ่งอย่างใดดังต่อไปนี้ ห้ามมิให้เป็นกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ

(๑) เป็นคนไร้ความสามารถหรือคนเสมือนไร้ความสามารถ

(๒) ได้รับโทษจำคุกโดยคำพิพากษาถึงที่สุดหรือคำสั่งที่ชอบด้วยกฎหมายให้จำคุก เว้นแต่เป็นโทษสำหรับความผิดที่ได้กระทำโดยประมาทหรือความผิดลหุโทษ

(๓) เป็นบุคคลล้มละลาย

(๔) เป็นกรรมการพรรคการเมือง หรือเจ้าหน้าที่ในพรรคการเมือง

มาตรา ๑๑ นอกจากการพ้นจากตำแหน่งตามมาตรา ๕ กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิพ้นจากตำแหน่ง เมื่อ

(๑) ตาย

(๒) ลาออก

(๓) รัฐมนตรีให้ออก

(๔) มีลักษณะต้องห้ามตามมาตรา ๑๐

มาตรา ๑๒ ในการประชุมของคณะกรรมการ ถ้าประธานกรรมการไม่มาประชุม หรือไม่อาจปฏิบัติหน้าที่ได้ ให้รองประธานกรรมการเป็นประธานในที่ประชุม ถ้าประธานและรองประธานไม่มาประชุมหรือไม่อาจปฏิบัติหน้าที่ได้ ให้ที่ประชุมเลือกกรรมการคนหนึ่งเป็นประธานในที่ประชุมแทน

มาตรา ๑๓ การประชุมคณะกรรมการต้องมีกรรมการมาประชุมไม่น้อยกว่ากึ่งจำนวนของกรรมการทั้งหมด จึงจะเป็นองค์ประชุม

การวินิจฉัยชี้ขาดของที่ประชุมให้ถือเสียงข้างมาก กรรมการคนหนึ่งมีเสียงหนึ่งในการลงคะแนน ถ้าคะแนนเสียงเท่ากันให้ประธานในที่ประชุมออกเสียงเพิ่มขึ้นอีกเสียงหนึ่งเป็นเสียงชี้ขาด

มาตรา ๑๔ คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางบกมีอำนาจและหน้าที่ดังต่อไปนี้

(๑) กำหนดนโยบายการขนส่งทางบกระยะสั้นและระยะยาวเสนอต่อคณะรัฐมนตรี

(๒) กำหนดนโยบายเกี่ยวกับการพัฒนาและดำเนินการสถานีขนส่งเสนอต่อคณะรัฐมนตรี

(๓) กำหนดมาตรการและแผนพัฒนาการขนส่งทางบกเสนอต่อคณะรัฐมนตรี

(๔) กำหนดมาตรการเกี่ยวกับความปลอดภัยและความสะดวกในการขนส่งทางบก เพื่อให้คณะกรรมการปฏิบัติ

(๕) กำหนดการห้ามรับจดทะเบียนรถเป็นครั้งคราวตามความจำเป็นโดยอนุมัติ คณะรัฐมนตรีเพื่อให้คณะกรรมการปฏิบัติ

(๖) ประสานงานที่เกี่ยวข้องระหว่างกันในการขนส่งทางบก ตลอดจน ประสานงานด้านการขนส่งทางบกกับการขนส่งทางน้ำและการขนส่งทางอากาศ

(๗) ให้คำปรึกษาต่อรัฐมนตรีเกี่ยวกับการขนส่งทางบก

มาตรา ๑๕ คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางบกมีอำนาจแต่งตั้งอนุกรรมการ เพื่อพิจารณาหรือปฏิบัติการอย่างหนึ่งอย่างใดก็ได้

ให้นำมาตรา ๑๒ และมาตรา ๑๓ มาใช้บังคับแก่การประชุมคณะอนุกรรมการโดย อนุโลม

หมวด ๒

คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบก

มาตรา ๑๖ ให้มีคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางคณะหนึ่ง ประกอบด้วยปลัดกระทรวงคมนาคมเป็นประธานกรรมการ ปลัดกระทรวงมหาดไทยหรือผู้แทน เลขาธิการคณะกรรมการกฤษฎีกาหรือผู้แทน อธิบดีกรมทางหลวงชนบทหรือผู้แทน* อธิบดีกรม ตำรวจหรือผู้แทน อธิบดีกรมทางหลวงหรือผู้แทน ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครหรือผู้แทนเป็น กรรมการ และผู้ซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งอีกไม่เกินสามคนเป็นกรรมการ ทั้งนี้ โดยให้มีผู้มีความรู้และมี ความชัดเจนในการขนส่งร่วมอยู่ด้วย

ให้อธิบดีกรมการขนส่งทางบก เป็นกรรมการและเลขานุการคณะกรรมการ

ให้คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางแต่งตั้งผู้ช่วยเลขานุการ คณะกรรมการได้ตามความจำเป็น

มาตรา ๑๗ ให้มีคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกประจำจังหวัดทุกจังหวัด ยกเว้นกรุงเทพมหานคร ประกอบด้วยผู้ว่าราชการจังหวัดเป็นประธานกรรมการ อัยการจังหวัด ผู้ กำกับการตำรวจภูธรจังหวัดเป็นกรรมการ และผู้ซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งอีกไม่เกินห้าคน โดยมี นายกเทศมนตรีในจังหวัดนั้นร่วมอยู่ด้วยหนึ่งคนเป็นกรรมการ

ให้ขนส่งจังหวัดเป็นกรรมการและเลขานุการคณะกรรมการ

ให้คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกประจำจังหวัดแต่งตั้งผู้ช่วยเลขานุการ คณะกรรมการได้ตามความจำเป็น

มาตรา ๑๘ ให้นำมาตรา ๕ มาตรา ๑๐ มาตรา ๑๑ มาตรา ๑๒ และมาตรา ๑๓ มาใช้ บังคับแก่คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง และคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบก ประจำจังหวัดโดยอนุโลม

มาตรา ๑๙ ให้คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางมีอำนาจและหน้าที่ ดังต่อไปนี้

(๑) กำหนดลักษณะของการขนส่งประจำทางและการขนส่งไม่ประจำทาง
(๒) กำหนดเส้นทาง จำนวนผู้ประกอบการขนส่ง และจำนวนรถสำหรับการขนส่ง ประจำทางในเขตกรุงเทพมหานคร ระหว่างจังหวัดและระหว่างประเทศ

(๓) กำหนดจำนวนผู้ประกอบการขนส่งและจำนวนรถสำหรับการขนส่งไม่ประจำ ทางในเขตกรุงเทพมหานคร ระหว่างจังหวัดและระหว่างประเทศ

(๔) กำหนดเส้นทาง จำนวนผู้ประกอบการขนส่ง และจำนวนรถสำหรับการขนส่ง โดยรถขนาดเล็ก

(๕) กำหนดจำนวนผู้ประกอบการรับจัดการขนส่ง

(๖) กำหนดอัตราค่าขนส่งและค่าบริการอย่างอื่นในการขนส่ง

(๗) กำหนดอัตราค่าบริการในการดำเนินการของสถานีขนส่ง

(๘) กำหนดสถานที่ จัดให้มีหรือจัดตั้ง และระเบียบเกี่ยวกับสถานีขนส่ง

(๙) กำหนดชนิดหรือสภาพรถที่มีให้รับจดทะเบียน

(๑๐) กำหนดประเภทหรือชนิดของรถที่ต้องเข้าหยุดหรือจอดเพื่อการรับส่ง ผู้โดยสารหรือขนถ่ายสินค้า ณ สถานีขนส่ง

(๑๑) กำหนดที่หยุดหรือจอดรถเพื่อรับส่งผู้โดยสาร

(๑๒) วางมาตรการในการกำหนด อนุญาต เพิกถอนการอนุญาตและการควบคุม กิจการขนส่งทางบก

(๑๓) ปฏิบัติการอื่นตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้ และตามมติ คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางบก

การกำหนดตาม (๒) (๓) (๔) (๘) (๙) และ (๑๐) ให้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา

มาตรา ๒๐ ให้คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกประจำจังหวัดมีอำนาจและ หน้าที่ภายในเขตจังหวัด ดังต่อไปนี้

(๑) กำหนดเส้นทาง จำนวนผู้ประกอบการขนส่งและจำนวนรถสำหรับการขนส่ง ประจำทาง

(๒) กำหนดจำนวนผู้ประกอบการขนส่งและจำนวนรถสำหรับการขนส่งไม่ประจำทาง

(๓) กำหนดเส้นทาง จำนวนผู้ประกอบการขนส่งและจำนวนรถสำหรับการขนส่งโดยรถขนาดเล็ก

(๔) กำหนดอัตราค่าขนส่งและค่าบริการอย่างอื่นในการขนส่ง

(๕) ปฏิบัติการอื่นตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้ และตามมติคณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางบกและคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง

การกำหนดตาม (๑) และ (๔) เมื่อได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางแล้วจึงจะใช้บังคับได้ และการกำหนดตาม (๑) (๒) และ (๓) ให้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา

มาตรา ๒๑ คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางมีอำนาจแต่งตั้งอนุกรรมการเพื่อพิจารณาหรือปฏิบัติการอย่างหนึ่งอย่างใดก็ได้

ให้นำมาตรา ๑๒ และมาตรา ๑๓ มาใช้บังคับแก่การประชุมคณะอนุกรรมการโดยอนุโลม

มาตรา ๒๒ ให้รัฐมนตรีมีอำนาจหน้าที่กำกับโดยทั่วไปซึ่งกิจการการขนส่งทางบก เพื่อประโยชน์ในการนี้จะสั่งให้คณะกรรมการชี้แจงข้อเท็จจริงแสดงความคิดเห็นหรือทำรายงานหรือยับยั้งการกระทำใด ๆ ซึ่งขัดต่อนโยบายของรัฐบาลหรือมติของคณะรัฐมนตรี ตลอดจนมีอำนาจสั่งสอบสวนข้อเท็จจริงที่เกี่ยวกับการดำเนินงานได้

หมวด ๓

การประกอบการขนส่ง

มาตรา ๒๓ ห้ามมิให้ผู้ใดประกอบการขนส่งประจำทาง การขนส่งไม่ประจำทาง การขนส่งโดยรถขนาดเล็ก หรือการขนส่งส่วนบุคคล เว้นแต่จะได้รับใบอนุญาตจากนายทะเบียน

การขออนุญาตและการอนุญาตให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๒๔ ผู้ขอรับใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทาง การขนส่งไม่ประจำทางและการขนส่งโดยรถขนาดเล็ก ต้องมีสัญชาติไทย

ในกรณีที่ผู้ขอรับใบอนุญาตเป็นห้างหุ้นส่วน บริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชนจำกัด ห้างหุ้นส่วนหรือบริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชนจำกัดนั้นต้องจดทะเบียนตามกฎหมายไทยและมีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ในราชอาณาจักรไทย และ

(๑) ในกรณีที่ เป็นห้างหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียน ผู้เป็นหุ้นส่วนทั้งหมดต้องมีสัญชาติไทย

(๒) ในกรณีที่ เป็นห้างหุ้นส่วนจำกัด ผู้เป็นหุ้นส่วนจำพวกไม่จำกัดความรับผิดทั้งหมดต้องมีสัญชาติไทย และทุนของห้างหุ้นส่วนจำกัดนั้นไม่น้อยกว่าร้อยละห้าสิบเอ็ดต้องเป็นของผู้เป็นหุ้นส่วนซึ่งเป็นบุคคลธรรมดาและมีสัญชาติไทย

(๓)^{๕๔} ในกรณีที่ เป็นบริษัทจำกัด กรรมการบริษัทจำนวนไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งต้องมีสัญชาติไทย และทุนของบริษัทจำกัดนั้นไม่น้อยกว่าร้อยละห้าสิบเอ็ดต้องเป็นของผู้ถือหุ้น ซึ่งเป็นบุคคลธรรมดาและมีสัญชาติไทย หรือต้องเป็นของห้างหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียน ห้างหุ้นส่วนจำกัด หรือบริษัทจำกัด หรือต้องเป็นของกระทรวง ทบวง กรม ราชการส่วนท้องถิ่น รัฐวิสาหกิจตามกฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณ หรือองค์การของรัฐตามกฎหมายว่าด้วยการจัดตั้งองค์การของรัฐบาลหรือตามกฎหมายว่าด้วยกรณีอื่น ๆ และบริษัทจำกัดนั้นต้องไม่มีข้อบังคับ อนุญาตให้มีการออกหุ้นชนิดออกให้แก่ผู้ถือ

(๔) ในกรณีที่ เป็นบริษัทมหาชนจำกัด กรรมการบริษัทจำนวนไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งต้องมีสัญชาติไทย และทุนของบริษัทมหาชนจำกัดนั้นไม่น้อยกว่าร้อยละห้าสิบของจำนวนหุ้นที่จำหน่ายได้ทั้งหมดต้องเป็นของผู้ถือหุ้นซึ่งเป็นบุคคลธรรมดาและมีสัญชาติไทย

ในกรณีที่ผู้ถือหุ้นบริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชนจำกัดเป็นห้างหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียน ห้างหุ้นส่วนจำกัด บริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชนจำกัด ผู้ถือหุ้นดังกล่าวจะต้องมีลักษณะตาม (๑) (๒) (๓) หรือ (๔) แล้วแต่กรณี

ให้คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางมีอำนาจกเว้นคุณสมบัติตามความจำเป็น หรือมีเหตุพิเศษเป็นการเฉพาะรายได้

มาตรา ๒๕ ห้ามมิให้ผู้ใดประกอบการขนส่งระหว่างประเทศเว้นแต่จะได้รับใบอนุญาตจากนายทะเบียนกลางโดยอนุมัติของคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางและผู้ได้รับใบอนุญาตดังกล่าวต้องปฏิบัติตามบทบัญญัติทั้งหลายแห่งพระราชบัญญัตินี้ ทั้งนี้ เท่าที่ไม่ขัดต่ออนุสัญญาหรือข้อตกลงระหว่างประเทศในส่วนที่เกี่ยวกับการขนส่ง

^{๕๔} มาตรา ๒๔ (๓) แก้ไขเพิ่มเติม โดยพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ ๕) พ.ศ.

การขออนุญาตและการอนุญาตให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

ให้นำมาตรา ๒๘ มาตรา ๓๑ มาตรา ๓๒ มาตรา ๓๔ และมาตรา ๓๖ มาใช้บังคับแก่การประกอบการขนส่งระหว่างประเทศโดยอนุโลม

มาตรา ๒๖ ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่จดทะเบียนในต่างประเทศมาใช้ประกอบการขนส่งในประเทศไทย เว้นแต่เพื่อการขนส่งระหว่างประเทศและได้รับใบอนุญาตจากนายทะเบียนกลางแล้ว

ผู้ประจำรถตามมาตรา ๘๒ ซึ่งประจำในรถตามวรรคหนึ่งต้องปฏิบัติตามบทบัญญัติทั้งหลายแห่งพระราชบัญญัตินี้ และหรือตามข้อตกลงที่มีอยู่ระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลของประเทศนั้น ๆ

มาตรา ๒๗ ใบอนุญาตประกอบการขนส่งมีสี่ประเภท คือ

- (๑) ใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทาง
- (๒) ใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทาง
- (๓) ใบอนุญาตประกอบการขนส่งโดยรถขนาดเล็ก
- (๔) ใบอนุญาตประกอบการขนส่งส่วนบุคคล

ใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทาง ใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทางหรือใบอนุญาตประกอบการขนส่งโดยรถขนาดเล็ก ให้ใช้เป็นใบอนุญาตประกอบการขนส่งส่วนบุคคลได้

ห้ามมิให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งใช้รถผิดประเภทตามที่ระบุไว้ข้างต้น เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากนายทะเบียนเป็นครั้งคราว ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางกำหนด

มาตรา ๒๘ ใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทางให้มีอายุเจ็ดปีนับแต่วันออกใบอนุญาต

ใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทาง ใบอนุญาตประกอบการขนส่งโดยรถขนาดเล็ก และใบอนุญาตประกอบการขนส่งส่วนบุคคล ให้มีอายุห้าปีนับแต่วันออกใบอนุญาต

ผู้ได้รับใบอนุญาตซึ่งประสงค์จะขอต่ออายุใบอนุญาตจะต้องยื่นคำขอเสียก่อนใบอนุญาตสิ้นอายุ แต่การขอต่ออายุใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทางและใบอนุญาตประกอบการขนส่งโดยรถขนาดเล็ก จะต้องยื่นคำขอก่อนใบอนุญาตสิ้นอายุไม่น้อยกว่าหนึ่งร้อยยี่สิบวัน

การขอต่ออายุใบอนุญาตและการอนุญาตให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๒๕^{๖๑} บทบัญญัติมาตรา ๒๑ มิให้ใช้บังคับแก่การขนส่งส่วนบุคคลซึ่งกระทรวง ทบวง กรม ราชการส่วนท้องถิ่น วัด มูลนิธิ สภากาชาดไทย สถานพยาบาล หรือรัฐวิสาหกิจตามกฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณ เป็นผู้ประกอบการขนส่ง แต่ผู้ประกอบการขนส่งต้องปฏิบัติตามบทบัญญัติอื่นแห่งพระราชบัญญัตินี้เสมือนดังเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งส่วนบุคคลทุกประการ

มาตรา ๓๐ ให้นายทะเบียนกลางเป็นผู้ออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งในกรุงเทพมหานคร การขนส่งระหว่างจังหวัด และการขนส่งระหว่างประเทศ และให้นายทะเบียนประจำจังหวัดเป็นผู้ออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งในจังหวัดของตน

ในการออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทางจะต้องได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการ

มาตรา ๓๑ ในการออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทาง ให้นายทะเบียนโดยอนุมัติของคณะกรรมการกำหนดเงื่อนไขไว้ในใบอนุญาตเกี่ยวกับ

(๑) จำนวนรถที่ต้องใช้ในการประกอบการขนส่งตามเส้นทางที่ใช้ในการประกอบการขนส่ง

(๒) สิทธิในรถที่ใช้ประกอบการขนส่งของผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง

(๓) ลักษณะ ชนิด ขนาดและสีของรถและเครื่องหมายของผู้ประกอบการขนส่งที่ต้องให้ปรากฏประจำรถทุกคัน

(๔) จำนวนที่นั่ง เกณฑ์น้ำหนักบรรทุกและวิธีการบรรทุก

(๕) จำนวนผู้ประจำรถ

(๖) เส้นทางที่ใช้ในการประกอบการขนส่ง

(๗) อัตราค่าขนส่งและค่าบริการอย่างอื่นในการขนส่ง

(๘) สถานที่หยุดและจอดเพื่อขนถ่ายคน สัตว์ หรือสิ่งของ

(๙) ที่ที่รถจะต้องหยุดในระหว่างเส้นทาง

(๑๐) มาตรฐานบริการในการประกอบการขนส่ง

(๑๑) เวลาและจำนวนเที่ยวของการเดินรถ

(๑๒) เวลาทำงานประจำวันในการประกอบการขนส่ง

^{๖๑} มาตรา ๒๕ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ ๕) พ.ศ. ๒๕๔๒

(๑๓) สถานที่เก็บ ซ่อม และบำรุงรักษารถ

(๑๔) การประกอบกิจการอื่นนอกจากการประกอบการขนส่งประจำทาง

(๑๕) เงื่อนไขอื่นที่กำหนดในกฎกระทรวง

ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทางต้องจัดให้มีประกาศเงื่อนไขตาม

(๖) (๗) (๘) (๙) และ (๑๐) ณ ที่ซึ่งอธิบดีกำหนด

มาตรา ๓๒ ในการออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทางให้นายทะเบียนโดยอนุมัติของคณะกรรมการกำหนดเงื่อนไขไว้ในใบอนุญาตเกี่ยวกับ

(๑) จำนวนรถที่ต้องใช้ในการประกอบการขนส่ง

(๒) ลักษณะ ชนิดและขนาดของรถและเครื่องหมายของผู้ประกอบการขนส่งที่ต้องให้ปรากฏประจำรถทุกคัน

(๓) จำนวนที่นั่ง เกณฑ์น้ำหนักบรรทุกและวิธีการบรรทุก

(๔) จำนวนผู้ประจำรถ

(๕) ห้องที่ทำการขนส่ง

(๖) มาตรฐานบริการในการประกอบการขนส่ง

(๗) อัตราค่าขนส่งและค่าบริการอย่างอื่นในการขนส่ง

(๘) สถานที่หยุดและจอดเพื่อขนถ่ายคน สัตว์ หรือสิ่งของ

(๙) สถานที่เก็บ ซ่อม และบำรุงรักษารถ

(๑๐) เงื่อนไขอื่นที่กำหนดในกฎกระทรวง

ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทางต้องจัดให้มีการประกาศเงื่อนไขตาม (๗) และ (๘) ณ ที่ซึ่งอธิบดีกำหนด

มาตรา ๓๓ ในการออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งโดยรถขนาดเล็ก ให้นายทะเบียนโดยอนุมัติของคณะกรรมการกำหนดเงื่อนไขไว้ในใบอนุญาตเกี่ยวกับ

(๑) จำนวนรถที่ต้องใช้ในการประกอบการขนส่งตามเส้นทางที่ใช้ในการประกอบการขนส่ง

(๒) ลักษณะ ชนิด ขนาดและสีของรถและเครื่องหมายของผู้ประกอบการขนส่งที่ต้องให้ปรากฏประจำรถทุกคัน

(๓) จำนวนที่นั่ง เกณฑ์น้ำหนักบรรทุก และวิธีการบรรทุก

(๔) เวลาและจำนวนเที่ยวของการเดินรถ

(๕) เส้นทางที่ใช้ในการประกอบการขนส่ง

(๖) อัตราค่าขนส่งและค่าบริการอย่างอื่นในการขนส่ง

(๗) เงื่อนไขอื่นที่กำหนดในกฎกระทรวง

ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งโดยรถขนาดเล็กต้องจัดให้มีประกาศเงื่อนไขตาม (๕) และ (๖) ณ ที่ซึ่งอธิบดีกำหนด

มาตรา ๓๔^{7(๗)} ในการออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งส่วนบุคคล ให้นายทะเบียนกำหนดเงื่อนไขตามหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางกำหนดไว้ในใบอนุญาตเกี่ยวกับ

(๑) จำนวนรถที่ต้องใช้ในการประกอบการขนส่ง

(๒) ลักษณะ ชนิด และขนาดของรถและเครื่องหมายของผู้ประกอบการขนส่งที่ต้องให้ปรากฏประจำรถทุกคัน

(๓) สถานที่เก็บ ช่อม และบำรุงรักษา

(๔)^{8(๘)} จำนวนผู้ประจำรถ

(๕)^{9(๙)} เงื่อนไขอื่นที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๓๕ ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งตามประเภทที่กำหนดในกฎกระทรวง ต้องจัดให้มีสมุดประจำรถ ประวัติผู้ประจำรถ และหรือใบกำกับสินค้าที่ทำการขนส่ง และต้องทำรายงานเกี่ยวกับการขนส่งและอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่งตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๓๖^{10(๑๐)} ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งต้องจัดให้มีอุปกรณ์และเครื่องมือเครื่องใช้ และต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดว่าด้วยความปลอดภัยในการขนส่ง ทั้งนี้ ตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๓๗ ให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทางจัดให้มีที่พักผู้โดยสารตามระยะทางโดยมีลักษณะ ขนาด จำนวน และจุดที่ตั้งของที่พักผู้โดยสารตามที่คณะกรรมการกำหนด

มาตรา ๓๘ ห้ามมิให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง เพิ่ม ลด หรือยกเว้นค่าขนส่งหรือค่าบริการอย่างอื่นในการขนส่ง เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากคณะกรรมการ

^{7(๗)} มาตรา ๓๔ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๒๓

^{8(๘)} มาตรา ๓๔ (๔) เพิ่มโดยพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ ๕) พ.ศ. ๒๕๓๕

^{9(๙)} มาตรา ๓๔ (๕) เพิ่มโดยพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ ๕) พ.ศ. ๒๕๓๕

^{10(๑๐)} มาตรา ๓๖ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ ๕) พ.ศ. ๒๕๓๕

มาตรา ๓๕ ห้ามมิให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทาง ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทาง ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งโดยรถขนาดเล็ก หรือผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งส่วนบุคคลใช้หรือยอมให้บุคคลอื่นใช้รถที่ได้รับอนุญาตทำการขนส่งนอกเส้นทาง หรือนอกท้องที่ที่ได้รับอนุญาต แล้วแต่กรณี เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากนายทะเบียน หรือผู้ซึ่งนายทะเบียนมอบหมาย ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางกำหนด

มาตรา ๔๐ ห้ามมิให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทางกระทำการขนส่งอันมีลักษณะเช่นเดียวหรือคล้ายกับผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทางหรือมีลักษณะเป็นการแย่งผลประโยชน์กับผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทางในเส้นทางที่ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทางได้รับอนุญาต

มาตรา ๔๐ ทวิ^{11๑๑} ห้ามมิให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งใช้หรือยินยอมให้ผู้ใดปฏิบัติหน้าที่ขับรถที่ใช้ในการขนส่งหากปรากฏว่าขณะใช้หรือขณะยินยอมให้ปฏิบัติหน้าที่ขับรถ ผู้นั้นมีอาการหรือกระทำอย่างหนึ่งอย่างใดดังต่อไปนี้

- (๑) เมาสุราหรือของมึนเมาอย่างอื่น
- (๒) เสพยาเสพติดให้โทษตามกฎหมายว่าด้วยยาเสพติดให้โทษ
- (๓) เสพวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทตามกฎหมายว่าด้วยวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท

ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งต้องคอยดูแลและป้องกันมิให้ผู้ซึ่งมีอาการหรือกระทำตาม (๑) (๒) หรือ (๓) ของวรรคหนึ่งปฏิบัติหน้าที่ขับรถ

มาตรา ๔๑ ในกรณีที่มีเหตุฉุกเฉิน หรือมีความจำเป็นที่จะแก้ไขสถานการณ์ เพื่อให้การขนส่งได้รับความสะดวกหรือให้มีรถเพียงพอแก่การขนส่ง นายทะเบียนมีอำนาจที่จะสั่งเปลี่ยนแปลงเส้นทาง การเดินรถ เวลา และจำนวนเที่ยวของการเดินรถ หรือให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ผู้ใดส่งรถที่ตนได้รับอนุญาตไปช่วยเหลือเป็นการชั่วคราวตามควรแก่กรณีแล้ว ให้รายงานคณะกรรมการโดยเร็ว

มาตรา ๔๒ ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งต้องแสดงใบอนุญาตประกอบการขนส่ง หรือใบแทนใบอนุญาตไว้ในที่เปิดเผย ณ ที่ตั้งสำนักงานของผู้ได้รับใบอนุญาต

^{11๑๑} มาตรา ๔๐ ทวิ เพิ่มโดยพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ ๘) พ.ศ. ๒๕๔๒

มาตรา ๔๓ ในกรณีที่ใบอนุญาตประกอบการขนส่งสูญหาย ถูกทำลายหรือชำรุดในสาระสำคัญ ให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งยื่นคำขอรับใบแทนใบอนุญาตต่อนายทะเบียนภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่ได้ทราบถึงการสูญหาย ถูกทำลายหรือชำรุดดังกล่าว

มาตรา ๔๔ ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทาง ซึ่งประสงค์จะเลิกประกอบการขนส่งต้องแจ้งความประสงค์ดังกล่าวเป็นหนังสือให้นายทะเบียนทราบล่วงหน้าไม่น้อยกว่าเก้าสิบวันก่อนวันเลิกประกอบการขนส่ง

มาตรา ๔๕ ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งโดยรถยนต์เล็กซึ่งประสงค์จะเลิกประกอบการขนส่งต้องแจ้งความประสงค์ดังกล่าวเป็นหนังสือให้นายทะเบียนทราบล่วงหน้าไม่น้อยกว่าหกสิบวันก่อนวันเลิกประกอบการขนส่ง

มาตรา ๔๖ เมื่อปรากฏว่าผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง

(๑) ขาดคุณสมบัติตามมาตรา ๒๔

(๒) ไม่ปฏิบัติหรือปฏิบัติไม่ถูกต้องตามเงื่อนไขในมาตรา ๓๑ มาตรา ๓๒ มาตรา ๓๓ หรือมาตรา ๓๔ หรือไม่ปฏิบัติหรือปฏิบัติไม่ถูกต้องตามข้อกำหนดว่าด้วยความปลอดภัยของผู้โดยสารตามมาตรา ๓๖ หรือไม่ปฏิบัติหรือปฏิบัติไม่ถูกต้องตามบทบัญญัติในหมวด ๔ ว่าด้วยการชดใช้ค่าเสียหายที่เกิดจากการขนส่ง

ให้นายทะเบียนมีอำนาจสั่งให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งนั้นปฏิบัติให้ถูกต้อง หรือจัดการแก้ไขให้ถูกต้องภายในระยะเวลาที่กำหนด ถ้าผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ปฏิบัติหรือไม่แก้ไขให้ถูกต้อง หรือเป็นที่เห็นได้ว่าผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่สามารถจะดำเนินการตามเงื่อนไขหรือข้อกำหนดนั้น หรือการดำเนินการนั้นน่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายหรือเสื่อมประโยชน์ต่อประชาชน ให้นายทะเบียนโดยอนุมัติของคณะกรรมการสั่งเพิกถอนใบอนุญาตประกอบการขนส่งได้ แต่ถ้าเป็นการเพิกถอนใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทางให้เป็นอำนาจของคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางที่จะพิจารณาอนุมัติ

มาตรา ๔๗ ให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งซึ่งถูกสั่งเพิกถอนใบอนุญาตต้องส่งคืนใบอนุญาตต่อนายทะเบียนภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่ถูกสั่งเพิกถอนใบอนุญาต

มาตรา ๔๘ ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งซึ่งถูกสั่งเพิกถอนใบอนุญาตมีสิทธิอุทธรณ์ต่อรัฐมนตรีภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่ทราบคำสั่ง

คำวินิจฉัยของรัฐมนตรีให้เป็นที่สุด

การอุทธรณ์ตามวรรคหนึ่งไม่เป็นการทุเลาการบังคับตามคำสั่งเพิกถอนใบอนุญาต

มาตรา ๔๕ ให้อธิบดีหรือนายทะเบียนมีอำนาจควบคุมดูแลบรรดากิจการที่เกี่ยวกับการขนส่งให้เป็นไปตามความในพระราชบัญญัตินี้ และเพื่อประโยชน์ดังกล่าวให้อธิบดีหรือนายทะเบียนมีอำนาจ

(๑) เข้าไปในสถานที่ดำเนินการของผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งในระหว่างเวลาทำงานตามปกติ เพื่อทราบข้อเท็จจริงและเพื่อตรวจสอบบัญชีและเอกสารอื่นที่เกี่ยวข้องกับการประกอบการขนส่ง

(๒) เรียกผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ผู้จัดการและพนักงานของผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งซึ่งเป็นนิติบุคคลมาให้ถ้อยคำหรือสั่งให้ยื่นคำชี้แจงแสดงข้อเท็จจริงตามที่ต้องการ

ในการปฏิบัติตาม (๑) ให้อธิบดีมีอำนาจมอบหมายให้ผู้ตรวจการหรือพนักงานตรวจสภาพทำการแทนได้

ในการปฏิบัติกรของอธิบดี นายทะเบียน ผู้ตรวจการหรือพนักงานตรวจสภาพตามมาตรา นี้ ให้นำบุคคลที่เกี่ยวข้องซึ่งอยู่ในสถานที่นั้นอำนวยความสะดวกหรือช่วยเหลือตามสมควร

มาตรา ๕๐ ให้ผู้ตรวจการมีอำนาจเรียกรถให้หยุดเพื่อทำการตรวจสอบ และเมื่อเชื่อว่าการกระทำอันเป็นการฝ่าฝืนบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้เกิดขึ้น ให้ผู้ตรวจการมีอำนาจจับกุมผู้ฝ่าฝืนเพื่อส่งให้พนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจดำเนินคดีต่อไป

บทบัญญัติในวรรคหนึ่งไม่ลบล้างอำนาจจับกุมของพนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจ

มาตรา ๕๑ ในการปฏิบัติหน้าที่ตามมาตรา ๔๕ และมาตรา ๕๐ ให้ผู้ตรวจการและพนักงานตรวจสภาพแสดงบัตรประจำตัวต่อผู้ซึ่งเกี่ยวข้อง

บัตรประจำตัวผู้ตรวจการและพนักงานตรวจสภาพให้เป็นไปตามแบบที่รัฐมนตรีกำหนด

หมวด ๔

การชดใช้ค่าเสียหายที่เกิดจากการขนส่ง

มาตรา ๕๒^{12[๑๒]} ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทาง ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทาง ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งโดยรถขนาดเล็ก และผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งส่วนบุคคล ต้องวางหลักทรัพย์เป็นเงินสด หรือพันธบัตรรัฐบาลไทยอย่างใดอย่างหนึ่งหรือทั้งสองอย่างรวมกัน หรือเป็นสัญญาประกันภัยและกรรมธรรม์ประกันภัยซึ่งทำกับบริษัทประกันภัยที่นายทะเบียนกลางให้ความเห็นชอบต่อนายทะเบียนกลาง ในกรณีเป็นสัญญาประกันภัยและกรรมธรรม์ประกันภัยผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งต้องเป็นผู้เอาประกันภัย โดยให้บุคคลภายนอกผู้ได้รับความเสียหายเนื่องจากการขนส่งของตนเป็นผู้รับประกันภัย สำหรับการชดใช้ค่าเสียหายที่เป็นค่าใช้จ่ายเบื้องต้นเพื่อประกันความเสียหายอันเกิดแก่ชีวิตหรือร่างกายของบุคคลภายนอก และซึ่งผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งจะต้องรับผิดชอบเนื่องจากการขนส่งของตน ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

จำนวนหรือมูลค่าของหลักทรัพย์ตามวรรคหนึ่ง ให้กำหนดตามขนาดและประเภทของการประกอบการขนส่งแต่ต้องไม่น้อยกว่าที่กำหนดในกฎกระทรวง

ในกรณีที่ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งวางหลักทรัพย์เป็นเงินสดไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วนให้ดอกผลที่เกิดจากหลักทรัพย์ที่เป็นเงินสดนั้นตกเป็นของผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งที่วางหลักทรัพย์

ให้กรมการขนส่งทางบกเป็นผู้รับผิดชอบในการเปิดบัญชีเงินฝาก และการเบิกจ่ายเงินจากบัญชีหลักทรัพย์กับธนาคารตามระเบียบของกระทรวงการคลัง

มาตรา ๕๓ ในกรณีที่หลักทรัพย์ที่นำมาวางประกันตามมาตรา ๕๒ มีจำนวนหรือมูลค่าลดน้อยลง นายทะเบียนกลางมีอำนาจสั่งให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งนำหลักทรัพย์มาเพิ่มเติมให้ครบจำนวนหรือมูลค่าตามที่กำหนดได้ภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่รับคำสั่ง

มาตรา ๕๔ ในการวางหลักทรัพย์ซึ่งเป็นพันธบัตรรัฐบาลไทย ให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งทำหนังสือมอบอำนาจให้นายทะเบียนกลางมีอำนาจจัดการจำหน่ายพันธบัตรนั้น เพื่อชดใช้ค่าเสียหายแทนผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งด้วย

มาตรา ๕๕ หลักร์พณ์ที่ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งนำมาวางประกันตามมาตรา ๕๒ ไม่อยู่ในความรับผิดชอบแห่งการบังคับคดี เว้นแต่จะเป็นการบังคับคดีเพื่อการชำระหนี้

^{12[๑๒]} มาตรา ๕๒ วรรคหนึ่ง แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ ๕)

ซึ่งผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายที่เกิดแก่ชีวิตหรือร่างกายของบุคคลภายนอกอันเนื่องจากการขนส่งของตน

มาตรา ๕๖ เมื่อรถของผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งได้ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ร่างกายหรือชีวิตของบุคคลใดนอกจากความรับผิดชอบที่กำหนดไว้ในมาตรา ๕๕ ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งซึ่งเป็นเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายจะต้องชดใช้ค่าใช้จ่ายเบื้องต้นให้แก่ผู้เสียหายหรือทายาทในกรณีที่ผู้เสียหายถึงแก่ความตาย

ค่าใช้จ่ายเบื้องต้นซึ่งจะต้องจ่ายให้แก่ผู้เสียหาย ให้จ่ายตามความร้ายแรงของความเสียหาย ทั้งนี้ ตามอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง

เพื่อประโยชน์แห่งพระราชบัญญัตินี้ ค่าใช้จ่ายเบื้องต้นหมายถึง ค่าใช้จ่ายที่ต้องใช้ในการรักษาพยาบาล รวมทั้งค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ระหว่างการรักษาพยาบาลและหรือค่าปลงศพ

มาตรา ๕๗ เมื่อผู้เสียหายหรือทายาทในกรณีที่ผู้เสียหายถึงแก่ความตาย ประสงค์จะได้รับชดใช้ค่าใช้จ่ายเบื้องต้น ให้ยื่นคำขอตามแบบที่กรมตำรวจกำหนดต่อพนักงานสอบสวน โดยแสดงพยานหลักฐานว่าผู้เสียหายได้รับความเสียหายจากรถของผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ให้พนักงานสอบสวนพิจารณาจากสำนวนการสอบสวน และเมื่อเห็นว่าความเสียหายได้เกิดขึ้นจากรถของผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งคันใด ให้มีหนังสือสั่งให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งซึ่งเป็นเจ้าของรถคันนั้นชดใช้ค่าใช้จ่ายเบื้องต้นตามจำนวนที่กำหนดในกฎกระทรวงซึ่งออกตามมาตรา ๕๖ วรรคสอง ในกรณีนี้ให้แจ้งให้นายทะเบียนกลางทราบโดยเร็วด้วย

ในการสั่งของพนักงานสอบสวนตามวรรคหนึ่ง พนักงานสอบสวนต้องพิจารณาสั่งภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่รับคำขอ

ในการชดใช้ค่าใช้จ่ายเบื้องต้นตามวรรคหนึ่ง ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ต้องชำระภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่รับคำสั่งจากพนักงานสอบสวน

มาตรา ๕๘ ผู้เสียหายหรือทายาทของผู้เสียหายต้องใช้สิทธิในการขอรับชดใช้ค่าใช้จ่ายเบื้องต้นตามมาตรา ๕๗ ภายในกำหนดหนึ่งปีนับแต่วันที่ความเสียหายเกิดขึ้น

มาตรา ๕๙ การชดใช้ค่าใช้จ่ายเบื้องต้นตามหมวดนี้ไม่ตัดสิทธิผู้เสียหายในอันที่จะเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายอันเกิดจากการละเมิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

มาตรา ๖๐ บุคคลซึ่งมีสิทธิได้รับชดใช้ค่าใช้จ่ายเบื้องต้นตามหมวดนี้ได้แก่ผู้เสียหายดังต่อไปนี้

(๑) ผู้เสียหายซึ่งมิได้อยู่ในรถคันที่ก่อให้เกิดความเสียหาย แต่ได้รับความเสียหายจากรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายขึ้น

(๒) ผู้เสียหายซึ่งอยู่ในรถคันที่ก่อให้เกิดความเสียหาย แต่ไม่รวมถึงผู้ขับรถคนงานหรือลูกจ้างประจำรถซึ่งอยู่ในระหว่างปฏิบัติหน้าที่

(๓) ผู้เสียหายซึ่งอยู่ในรถคันที่ไม่ได้ก่อให้เกิดความเสียหาย

มาตรา ๖๑ ในกรณีที่ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่เห็นด้วยกับคำสั่งของพนักงานสอบสวนตามมาตรา ๕๑ ให้อุทธรณ์คำสั่งดังกล่าวต่อคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางภายในสิบห้าวันนับแต่วันได้รับคำสั่งของพนักงานสอบสวนตามมาตรา ๕๑ และให้พนักงานสอบสวนบันทึกความเห็นของผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งซึ่งไม่เห็นด้วยไว้ในสำนวนการสอบสวน

คำวินิจฉัยของคณะกรรมการควบคุมการขนส่งกลางให้เป็นที่สุด

มาตรา ๖๒ ในกรณีที่ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งอุทธรณ์คำสั่งของพนักงานสอบสวน ถ้าคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางมีความเห็นตามความเห็นของพนักงานสอบสวน ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งต้องชดใช้ค่าใช้จ่ายเบื้องต้นให้แก่ผู้เสียหายหรือทายาทของผู้เสียหายเพิ่มขึ้นจากค่าใช้จ่ายเบื้องต้นที่พนักงานสอบสวนกำหนดไว้หรือร้อยละสิบ

มาตรา ๖๓ ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งผู้ใดไม่ยอมชดใช้ค่าใช้จ่ายเบื้องต้นตามคำสั่งของพนักงานสอบสวนตามมาตรา ๕๑ หรือตามคำวินิจฉัยของคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางตามมาตรา ๖๑ ในกรณีที่เป็นผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งตามมาตรา ๕๒ ให้นายทะเบียนกลางมีอำนาจนำหลักทรัพย์ของผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งนั้นซึ่งได้นำมาวางไว้เป็นประกันชดใช้ค่าใช้จ่ายเบื้องต้นแทนได้

มาตรา ๖๔ ในกรณีที่ผู้เสียหายไม่ได้รับชดใช้ค่าใช้จ่ายเบื้องต้นหรือได้รับชดใช้ไม่ครบตามจำนวนที่พนักงานสอบสวนหรือคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางสั่งไม่ว่า เพราะเหตุหลักทรัพย์ที่วางประกันไว้ไม่พอจ่ายค่าใช้จ่ายเบื้องต้นหรือเพราะเหตุอื่นใด เมื่อผู้เสียหายได้ร้องเรียนต่อนายทะเบียนกลาง ให้นายทะเบียนกลางสั่งให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งชำระให้เสร็จสิ้นภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่ได้รับคำสั่ง ถ้าผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของนายทะเบียนกลางดังกล่าว ให้นายทะเบียนกลางเพิกถอนใบอนุญาตประกอบการขนส่ง และให้นำมาตรา ๔๗ และมาตรา ๔๘ มาใช้บังคับโดยอนุโลม

หมวด ๕ การบริหารจัดการขนส่ง

มาตรา ๖๕ ห้ามมิให้ผู้ใดประกอบการบริหารจัดการขนส่ง เว้นแต่จะได้รับใบอนุญาตจากนายทะเบียนกลาง

การขออนุญาตและการอนุญาตให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๖๖ ในการออกใบอนุญาตประกอบการบริหารจัดการขนส่ง ให้นายทะเบียนกลางโดยอนุมัติของคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางกำหนดเงื่อนไขไว้ในใบอนุญาตเกี่ยวกับ

- (๑) ที่ตั้งที่ประกอบการบริหารจัดการขนส่ง
- (๒) สถานที่ตั้งสำนักงานของผู้ประกอบการบริหารจัดการขนส่ง
- (๓) สถานที่พักคน สัตว์ หรือเก็บสิ่งของ
- (๔) วิธีการปฏิบัติเกี่ยวกับสวัสดิภาพ ความสะดวกและความปลอดภัยในการบริหารจัดการขนส่ง

(๕) อัตราค่าบริการบริหารจัดการขนส่ง

(๖) เงื่อนไขอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการบริหารจัดการขนส่งต้องจัดให้มีการประกาศเงื่อนไขตาม (๑) (๒) (๓) (๔) และ (๕) ณ ที่ซึ่งอธิบดีกำหนด

มาตรา ๖๗ ผู้ได้รับใบอนุญาตตามมาตรา ๖๕ ต้องวางหลักทรัพย์ต่อนายทะเบียนเพื่อเป็นประกันการปฏิบัติตามสัญญาบริหารจัดการขนส่ง ทั้งนี้ ตามจำนวนหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๖๘ ในกรณีที่หลักทรัพย์ที่นำมาวางประกันตามมาตรา ๖๗ มีจำนวนหรือมูลค่าลดน้อยลง นายทะเบียนมีอำนาจสั่งให้ผู้ได้รับใบอนุญาตนำหลักทรัพย์มาเพิ่มเติมให้ครบจำนวนหรือมูลค่าตามที่กำหนดภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่รับคำสั่ง

มาตรา ๖๙ ใบอนุญาตประกอบการบริหารจัดการขนส่งให้มีอายุสองปีนับแต่วันที่ออกใบอนุญาต

การขอต่ออายุใบอนุญาตและการอนุญาตให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๗๐ ให้นำมาตรา ๒๔ มาตรา ๓๘ มาตรา ๔๒ มาตรา ๔๓ มาตรา ๔๖ มาตรา ๔๗ มาตรา ๔๘ และมาตรา ๔๙ มาใช้บังคับแก่การประกอบการรับจัดการขนส่งโดยอนุโลม

หมวด ๖

รถ

มาตรา ๗๑ รถที่ใช้ในการขนส่งต้องมีสภาพมั่นคงแข็งแรง มีเครื่องอุปกรณ์และส่วนควบถูกต้องตามที่กำหนดในกฎกระทรวงกับได้จดทะเบียนตามมาตรา ๗๓ และเสียภาษีตามมาตรา ๗๕ แล้ว

รถที่ใช้ในการขนส่งที่เสียภาษีตามพระราชบัญญัตินี้แล้ว ให้ได้รับยกเว้นไม่ต้องเสียภาษีรถยนต์ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์

มาตรา ๗๒^{13[๑๓]} รถที่จะนำมาจดทะเบียนและเสียภาษีต้องผ่านการตรวจสอบสภาพรถจากพนักงานตรวจสอบ หรือจากสถานตรวจสอบรถที่ได้รับอนุญาตตามมาตรา ๗๔ เว้นแต่รถประเภท หรือชนิดใดที่สมควรได้รับการยกเว้นการตรวจสอบสภาพเป็นครั้งคราวให้กำหนดในกฎกระทรวง

ในกรณีที่ปรากฏว่ารถที่นำมารับการตรวจสอบสภาพนั้นมีสภาพมั่นคงแข็งแรง มีเครื่องอุปกรณ์ และส่วนควบถูกต้องตามที่กำหนดในกฎกระทรวงแล้ว ให้พนักงานตรวจสอบหรือสถานตรวจสอบรถที่ได้รับการอนุญาตออกใบรับรองให้

ใบรับรองการตรวจสอบสภาพรถให้ทำตามแบบที่อธิบดีกำหนด

มาตรา ๗๓^{14[๑๔]} เมื่อนายทะเบียนเห็นว่าพนักงานตรวจสอบหรือสถานตรวจสอบรถที่ได้รับอนุญาตได้ตรวจสอบสภาพรถถูกต้องตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา ๗๑ และมาตรา ๗๒ แล้ว ให้รับจดทะเบียนและออกหนังสือแสดงการจดทะเบียนพร้อมกับแผ่นป้ายเลขทะเบียนรถคันนั้นให้โดยไม่ชักช้า

มาตรา ๗๔ ผู้ใดประสงค์จะจัดตั้งสถานตรวจสอบรถเพื่อรับรองสภาพรถตามพระราชบัญญัตินี้ ต้องได้รับใบอนุญาตจากนายทะเบียนกลาง

^{13[๑๓]} มาตรา ๗๒ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๒๓

^{14[๑๔]} มาตรา ๗๓ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๒๓

การขออนุญาตและการอนุญาตให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๗๕ ใบอนุญาตจัดตั้งสถานตรวจสภาพรถให้มีอายุสามปีนับแต่วันที่ออกใบอนุญาต

การขอต่ออายุใบอนุญาตและการอนุญาตให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๗๖ ผู้ได้รับใบอนุญาตจัดตั้งสถานตรวจสภาพรถผู้ใดไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวงตามมาตรา ๗๕ ให้นายทะเบียนกลางมีอำนาจสั่งเพิกถอนใบอนุญาตจัดตั้งสถานตรวจสภาพรถนั้นได้

ให้นำมาตรา ๔๗ มาตรา ๔๘ และมาตรา ๔๙ มาใช้บังคับแก่การจัดตั้งสถานตรวจสภาพรถที่ได้รับอนุญาตโดยอนุโลม

มาตรา ๗๗ หนังสือแสดงการจดทะเบียนรถให้ใช้ได้สิ่งควบนับแต่งวดที่ออกหนังสือนี้

ให้เดือนมกราคม เดือนเมษายน เดือนกรกฎาคม และเดือนตุลาคม เป็นเดือนแรกของแต่ละงวด

การขอต่ออายุทะเบียน ให้ยื่นคำขออนุญาตนายทะเบียนภายในเวลาที่นายทะเบียนจะได้ประกาศกำหนด

ให้นำมาตรา ๗๑ มาตรา ๗๒ และมาตรา ๗๓ มาใช้บังคับแก่การขอต่ออายุทะเบียนโดยอนุโลม

มาตรา ๗๘ ห้ามมิให้มีการแก้ไขเพิ่มเติมหรือเปลี่ยนแปลงสภาพเครื่องอุปกรณ์หรือส่วนควบของรถให้ผิดแผกแตกต่างในสาระสำคัญตามที่กำหนดในกฎกระทรวง เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากนายทะเบียน

มาตรา ๗๙ ให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งที่ประสงค์จะเลิกใช้รถที่จดทะเบียนแล้ว แจ้งเป็นหนังสือให้นายทะเบียนทราบและนำแผ่นป้ายเลขทะเบียนรถคืนแก่นายทะเบียนภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่เลิกใช้รถนั้น

มาตรา ๘๐ ให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งซึ่งมีความจำเป็นจะต้องระงับใช้รถนั้นชั่วคราวเป็นเวลาเกินสิบห้าวันแจ้งเป็นหนังสือให้นายทะเบียนทราบก่อนวันที่จะระงับใช้รถนั้น

มาตรา ๘๑ รถที่ยังมิได้จดทะเบียนตามความในพระราชบัญญัตินี้หรือรถที่เลิกใช้ตามมาตรา ๘๕ ถ้านำมาใช้เพื่อขายหรือเพื่อซ่อม ต้องมีใบอนุญาตและเครื่องหมายโดยเฉพาะตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

ใบอนุญาตและเครื่องหมายดังกล่าวใช้ได้เฉพาะรถที่อยู่ในความครอบครองของผู้ได้รับใบอนุญาตโดยสับเปลี่ยนกันได้ ไม่เฉพาะคัน

มาตรา ๘๒ การโอนรถซึ่งได้จดทะเบียนตามมาตรา ๘๑ แล้วผู้โอนและผู้รับโอนจะต้องแจ้งต่อนายทะเบียนภายในสิบห้าวันนับแต่วันโอนและให้นายทะเบียนจดแจ้งการโอนไว้ในหนังสือแสดงการจดทะเบียนรถนั้น

มาตรา ๘๓ เมื่อผู้ตรวจการตรวจพบว่ารถคันใดมีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรงหรือมีเครื่องอุปกรณ์หรือส่วนควบไม่ครบถ้วน หรือไม่ถูกต้องตามที่กำหนดในกฎกระทรวง ให้ผู้ตรวจการรายงานให้นายทะเบียนทราบ แต่ถ้าปรากฏโดยชัดแจ้งว่าการใช้รถคันนั้นต่อไปน่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายแก่การขนส่ง ให้ผู้ตรวจการมีอำนาจสั่งระงับใช้ไว้เป็นการชั่วคราวได้ และให้รับรายงานให้นายทะเบียนทราบภายในยี่สิบสี่ชั่วโมง

ให้นายทะเบียนมีอำนาจสั่งให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งผู้เป็นเจ้าของรถตามวรรคหนึ่ง จัดการส่งรถคันนั้นไปให้พนักงานตรวจสภาพหรือสถานตรวจสภาพรถที่ได้รับอนุญาตตรวจสอบความบกพร่องตามรายงานของผู้ตรวจการภายในเวลาที่กำหนด

เมื่อนายทะเบียนมีคำสั่งตามวรรคสองแล้ว ให้ผู้ได้รับใบอนุญาตงดการใช้รถดังกล่าวไว้จนกว่านายทะเบียนจะมีคำสั่งอนุญาตให้ใช้ได้ต่อไป

มาตรา ๘๔ เมื่อพนักงานตรวจสภาพหรือสถานตรวจสภาพรถที่ได้รับอนุญาตเห็นว่ารถที่นำมาให้ตรวจตามมาตรา ๘๓ สมควรจะต้องซ่อมแซม ปรับปรุง เพื่อให้รถกลับมีสภาพมั่นคงแข็งแรง หรือจะต้องแก้ไขเปลี่ยนแปลงอุปกรณ์หรือส่วนควบให้ถูกต้องตามที่กำหนดในกฎกระทรวง ให้แจ้งให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งดำเนินการซ่อมแซม ปรับปรุงหรือแก้ไขเปลี่ยนแปลงให้ถูกต้อง แล้วให้พนักงานตรวจสภาพหรือสถานตรวจสภาพรถที่ได้รับอนุญาตตรวจสอบความถูกต้องและรายงานให้นายทะเบียนทราบ

เมื่อได้พิจารณาเห็นสมควรตามรายงานของพนักงานตรวจสภาพหรือสถานตรวจสภาพรถที่ได้รับอนุญาตตามวรรคหนึ่ง ให้นายทะเบียนอนุญาตให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งใช้รถคันนั้นต่อไปได้

มาตรา ๘๕ เพื่อประโยชน์ในการจัดเก็บภาษีรถตามพระราชบัญญัตินี้ กรมการขนส่งทางบกจะกำหนดเวลาการชำระภาษีรถประจำปีสำหรับผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งแต่ละรายก็ได้ และให้คำนวณภาษีตามน้ำหนักรถตามอัตราในบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้

ในการคำนวณน้ำหนักรถ ให้รวมน้ำหนักของรถและเครื่องอุปกรณ์ที่ติดอยู่กับตัวรถตามปกติแต่ไม่รวมน้ำหนักของน้ำมันเชื้อเพลิง น้ำมันเครื่อง น้ำและเครื่องมือประจำรถ เศษของหนักที่โลกรวมให้ปิดทั้ง

เงินภาษีรถตามพระราชบัญญัตินี้ที่จัดเก็บได้ในกรุงเทพมหานครให้ตกเป็นรายได้ของกรุงเทพมหานคร ส่วนในจังหวัดอื่นให้ตกเป็นรายได้ของราชการส่วนท้องถิ่นในจังหวัดนั้น โดยให้จังหวัดจัดสรรตามหลักเกณฑ์ และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง^{15[๑๕]}

มาตรา ๘๖ ภาษีรถให้ชำระล่วงหน้าเป็นรายปีค่อนนายทะเบียน และจะขอชำระเป็นงวดก็ได้ แต่ต้องเสียค่าธรรมเนียมเพิ่มตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

รถที่จดทะเบียนใหม่ในงวดใด ให้ชำระภาษีตั้งแต่งวดนั้นเป็นต้นไป

ถ้าเจ้าของรถไม่ชำระภาษีภายในกำหนดเวลาที่จะต้องชำระให้เสียเงินเพิ่มอีกร้อยละหนึ่งต่อเดือน หรือเศษของเดือนของภาษีที่ต้องชำระ

เงินเพิ่มตามมาตรา^{๑๖}นี้ให้ถือเป็นเงินภาษี

มาตรา ๘๖/๑^{16[๑๖]} รถที่ได้เสียภาษีรถประจำปีสำหรับปีใด ถ้าเปลี่ยนเจ้าของรถเจ้าของใหม่ไม่ต้องเสียภาษีรถประจำปีในปีนั้นอีก

มาตรา ๘๖/๒^{17[๑๗]} ในระหว่างที่เจ้าของรถค้างชำระภาษีรถประจำปี ให้นายทะเบียนมีอำนาจที่จะไม่รับดำเนินการทางทะเบียนจนกว่าเจ้าของรถจะเสียภาษีที่ค้างชำระให้ครบถ้วนก่อน หรือได้มีการดำเนินการตามมาตรา ๘๖/๓ วรรคสองแล้ว

มาตรา ๘๖/๓^{18[๑๘]} รถที่ค้างชำระภาษีรถประจำปีไม่ถึงสามปี หากเจ้าของรถประสงค์จะขอเสียภาษีรถประจำปีเพื่อใช้รถในปีนั้น ให้นายทะเบียนรับชำระภาษีนั้นได้

สำหรับภาษีรถที่ค้างชำระ ให้นายทะเบียนกำหนดจำนวนเงิน และระยะเวลาในการชำระตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่อธิบดีประกาศกำหนด

^{15[๑๕]} มาตรา ๘๕ วรรคสาม แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ ๕) พ.ศ. ๒๕๔๒

^{16[๑๖]} มาตรา ๘๖/๑ เพิ่ม โดยพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ ๑๐) พ.ศ. ๒๕๔๖

^{17[๑๗]} มาตรา ๘๖/๒ เพิ่ม โดยพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ ๑๐) พ.ศ. ๒๕๔๖

^{18[๑๘]} มาตรา ๘๖/๓ เพิ่ม โดยพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ ๑๐) พ.ศ. ๒๕๔๖

ในกรณีที่เจ้าของรถผิคนัดไม่เสียภาษีรถที่ค้างชำระตามวรรคสองให้ครบถ้วน นายทะเบียนมีอำนาจที่จะไม่รับดำเนินการทางทะเบียน จนกว่าเจ้าของรถจะเสียภาษีรถที่ค้างชำระให้ครบถ้วน

มาตรา ๘๖/๔^{19(๑๕)} รถที่ค้างชำระภาษีรถประจำปีติดต่อกันครบสามปี ให้การจดทะเบียนรถเป็นอันระงับไป ในกรณีนี้ให้นายทะเบียนประกาศหมายเลขทะเบียนพร้อมทั้งจำนวนภาษีที่ค้างชำระไว้ ณ ที่ทำการนายทะเบียนและในสถานที่ที่อธิบดีประกาศกำหนด และแจ้งให้เจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถทราบ และให้บุคคลดังกล่าวส่งคืนแผ่นป้ายเลขทะเบียนรถต่อนายทะเบียนและนำหนังสือแสดงการจดทะเบียนรถมาแสดงต่อนายทะเบียนเพื่อบันทึกหลักฐานการระงับทะเบียนรถภายในหกสิบวันนับแต่วันที่ได้แจ้งและปิดประกาศดังกล่าว

ในกรณีที่เจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถมิได้ดำเนินการตามวรรคหนึ่งให้นายทะเบียนหรือผู้ตรวจการหรือผู้ซึ่งอธิบดีมอบหมายมีอำนาจยึดแผ่นป้ายเลขทะเบียนรถได้

ให้ภาระภาษีรถประจำปีหลังจากปีที่สามเป็นอันระงับไป แต่เจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถยังคงต้องเสียภาษีที่ค้างชำระให้ครบถ้วน และให้นำมาตรา ๘๖/๒ และมาตรา ๘๖/๓ วรรคสอง และวรรคสามมาใช้บังคับโดยอนุโลม

มาตรา ๘๗ รถที่ได้จดทะเบียนและเสียภาษีแล้ว ถ้าต่อมามีการแก้ไขเปลี่ยนแปลงหรือปรับปรุงเพิ่มเติม เป็นเหตุให้รถมีน้ำหนักเพิ่มขึ้นจากเดิม เจ้าของรถจะต้องเสียภาษีเพิ่มตามน้ำหนักที่เพิ่มขึ้นด้วย และให้นำมาตรา ๘๖ วรรคสอง วรรคสาม และวรรคสี่ มาใช้บังคับโดยอนุโลม

มาตรา ๘๘^{20(๒๐)} รถที่ใช้ในการขนส่งส่วนบุคคลของกระทรวง ทบวง กรม ราชการส่วนท้องถิ่น วัด มูลนิธิ และสภากาชาดไทย ให้ได้รับการยกเว้นไม่ต้องเสียภาษี

มาตรา ๘๘ ทวิ^{21(๒๑)} (ยกเลิก)

^{19(๑๕)} มาตรา ๘๖/๔ เพิ่มโดยพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ ๑๐) พ.ศ. ๒๕๔๖

^{20(๒๐)} มาตรา ๘๘ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ ๕) พ.ศ. ๒๕๔๒

^{21(๒๑)} มาตรา ๘๘ ทวิ เพิ่มโดยพระราชกำหนดแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ พ.ศ. ๒๕๒๕ ต่อมามีประกาศสำนักนายกรัฐมนตรี เรื่อง การไม่อนุมัติพระราชกำหนดแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ พ.ศ. ๒๕๒๕ ในคราวประชุมสภาผู้แทนราษฎร ครั้งที่ ๑/๒๕๒๕ (สมัยสามัญ) วันพฤหัสบดีที่ ๑ พฤษภาคม ๒๕๒๕ ที่ประชุมได้ลงมติไม่อนุมัติ

มาตรา ๘๕ รถที่ได้จดทะเบียนแล้ว ถ้าไม่ได้เสียภาษีตามกำหนดตามมาตรา ๘๖ เจ้าของรถต้องแจ้งให้นายทะเบียนทราบพร้อมก็นำแผ่นป้ายเลขทะเบียนรถนั้นคืนต่อนายทะเบียนภายในสามสิบวันนับแต่วันถึงกำหนดเสียภาษีครั้งถัดไป

เจ้าของรถผู้ใดไม่ปฏิบัติตามวรรคหนึ่งจะต้องเสียภาษีครั้งถัดไปตามมาตรา ๘๖

มาตรา ๘๖ เจ้าของรถต้องติดแผ่นป้ายเลขทะเบียนและเครื่องหมายแสดงการเสียภาษีที่นายทะเบียนออกให้ไว้กับตัวรถตามที่อธิบดีกำหนด

มาตรา ๘๗ ในกรณีที่แผ่นป้ายเลขทะเบียนหรือเครื่องหมายแสดงการเสียภาษีสูญหาย ถูกทำลาย ชำรุดหรือลบเลือนในสาระสำคัญ ให้เจ้าของรถยื่นคำขอ ขอรับแผ่นป้ายเลขทะเบียนหรือเครื่องหมายแสดงการเสียภาษีต่อนายทะเบียน ภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่ได้ทราบถึงการสูญหาย ถูกทำลาย ชำรุดหรือลบเลือนดังกล่าว

หมวด ๗

ผู้ประจำรถ

มาตรา ๘๒ ผู้ประจำรถ ได้แก่

- (๑) ผู้ขับรถ
- (๒) ผู้เก็บค่าโดยสาร
- (๓) นายตรวจ
- (๔) ผู้บริการตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๘๓ ห้ามมิให้ผู้ใดปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถ เว้นแต่จะได้รับใบอนุญาตจากนายทะเบียน

การขออนุญาตและการอนุญาตให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๘๔ ใบอนุญาตสำหรับผู้ประจำรถ มี ๔ ประเภท คือ

- (๑) ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถ
- (๒) ใบอนุญาตเป็นผู้เก็บค่าโดยสาร
- (๓) ใบอนุญาตเป็นนายตรวจ
- (๔) ใบอนุญาตเป็นผู้บริการ

ใบอนุญาตแต่ละประเภทจะใช้สับเปลี่ยนกันไม่ได้ เว้นแต่ใบอนุญาตประเภทที่หนึ่ง ประเภทที่สาม และประเภทที่สี่ใช้เป็นใบอนุญาตประเภทที่สองได้

มาตรา ๕๕^{22[๒๒]} ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถมีดังนี้

(๑) ชนิดที่หนึ่ง ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถสำหรับรถที่มีน้ำหนักรถและน้ำหนักบรรทุกรวมกันไม่เกินสามพันห้าร้อยกิโลกรัมที่มีได้ใช้ขนส่งผู้โดยสาร หรือสำหรับรถขนส่งผู้โดยสารไม่เกินยี่สิบคน

(๒) ชนิดที่สอง ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถสำหรับรถที่มีน้ำหนักรถและน้ำหนักบรรทุกรวมกันเกินกว่าสามพันห้าร้อยกิโลกรัมที่มีได้ใช้ขนส่งผู้โดยสาร หรือสำหรับรถขนส่งผู้โดยสารเกินยี่สิบคน

(๓) ชนิดที่สาม ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถซึ่งโดยสภาพใช้สำหรับลากจูงรถอื่นหรือล้อเลื่อนที่บรรทุกสิ่งใด ๆ บนล้อเลื่อนนั้น

(๔) ชนิดที่สี่ ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถสำหรับรถที่ใช้ขนส่งวัตถุอันตรายตามประเภท หรือชนิดและลักษณะการบรรทุกตามที่อธิบดีกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

ใบอนุญาตแต่ละชนิดใช้สับเปลี่ยนกันไม่ได้ เว้นแต่ใบอนุญาตชนิดที่สอง ชนิดที่สาม และชนิดที่สี่ใช้เป็นใบอนุญาตชนิดที่หนึ่งได้ ใบอนุญาตชนิดที่สามและชนิดที่สี่ใช้เป็นใบอนุญาตชนิดที่สองได้ และใบอนุญาตชนิดที่สี่ใช้เป็นใบอนุญาตชนิดที่สามได้

ประกาศของอธิบดีตามความใน (๔) ของวรรคหนึ่ง ให้มีผลใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดหกสิบวันนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษา

มาตรา ๕๖ ผู้ขอรับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถตามมาตรา ๕๑ ในประเภทการขนส่งประจำทาง การขนส่งไม่ประจำทาง หรือการขนส่งโดยรถขนาดเล็กต้องมีคุณสมบัติและลักษณะดังต่อไปนี้

(๑) มีสัญชาติไทย

(๒) มีความรู้และความสามารถตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

(๓) ไม่เป็นผู้มีร่างกายพิการจนเป็นที่เห็นได้ว่าไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้ด้วย
ความเหมาะสม

(๔) ไม่เป็นผู้วิกลจริตหรือจิตฟั่นเฟือนไม่สมประกอบ

(๕) ไม่เป็นผู้มีโรคติดต่ออันเป็นที่รังเกียจ

(๖) ไม่เป็นผู้ติดสุรายาเมาหรือยาเสพติดให้โทษ

(๗) ไม่เป็นผู้มีใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถประเภทหรือชนิดเดียวกับที่ได้รับอนุญาตอยู่แล้ว

^{22[๒๒]} มาตรา ๕๕ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ ๕) พ.ศ. ๒๕๓๕

(๘) ไม่เป็นผู้อยู่ในระหว่างถูกพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถ เว้นแต่การเพิกถอนใบอนุญาตนั้นพ้นกำหนดสามปีแล้วนับแต่วันที่มิคำสั่งเพิกถอนใบอนุญาต

(๙) ไม่เป็นผู้เคยได้รับโทษจำคุกโดยคำพิพากษาถึงที่สุดหรือคำสั่งที่ชอบด้วยกฎหมายให้จำคุก เว้นแต่เป็นโทษสำหรับความผิดอันได้กระทำโดยประมาทที่มีไม่เกี่ยวกับการใช้รถในการกระทำผิดหรือความผิดลหุโทษ หรือได้พ้นโทษมาแล้วเกินสามปี

(๑๐) ไม่เป็นผู้เคยถูกควบคุมตัวเพราะมีพฤติการณ์เป็นภัยต่อสังคม หรือเป็นอันธพาล เว้นแต่ได้พ้นจากการควบคุมตัวมาแล้วเกินหนึ่งปี

มาตรา ๘๗ ภายใต้บังคับมาตรา ๘๖ ผู้ขอรับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถต้องมีอายุไม่ต่ำกว่าที่กำหนดในกฎกระทรวง และได้ผ่านการศึกษาและจบหลักสูตรจากโรงเรียนการขนส่งของกรมการขนส่งทางบกหรือโรงเรียนสอนขับรถที่กรมการขนส่งทางบกรับรอง

การรับรองโรงเรียนสอนขับรถตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์วิธีการและเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๘๘ ภายใต้บังคับมาตรา ๘๖ ผู้ขอรับใบอนุญาตเป็นผู้เก็บค่าโดยสารนายตรวจ และผู้บริการต้องมีอายุไม่ต่ำกว่าที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๘๙ ผู้ขอรับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถในการขนส่งส่วนบุคคลต้องมีคุณสมบัติและมีลักษณะตามมาตรา ๘๖ (๒) (๓) (๔) (๕) (๖) (๗) (๘) (๙) และ (๑๐) และต้องมีอายุไม่ต่ำกว่าที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๑๐๐^{23[๒๓]}} ใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถให้มีอายุสามปีนับแต่วันที่ออกใบอนุญาต

การต่ออายุใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถ ให้ผู้ได้รับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถยื่นคำขอต่อนายทะเบียนก่อนวันที่ใบอนุญาตสิ้นอายุตามแบบที่นายทะเบียนกำหนด

มาตรา ๑๐๑ ในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่ ผู้ได้รับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถต้องมีใบอนุญาตอยู่กับตัวและต้องแสดงต่อนายทะเบียนหรือผู้ตรวจการเมื่อขอตรวจ

มาตรา ๑๐๒ ในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่ ผู้ได้รับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถต้อง

^{23[๒๓]}} มาตรา ๑๐๐ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ ๗) พ.ศ.

- (๑) แต่งกายสะอาดเรียบร้อยตามแบบที่กำหนดในกฎกระทรวง
- (๒) ไม่แสดงกิริยาหรือใช้ถ้อยคำเป็นการเสียดสี ดูหมิ่น ก้าวร้าว รังแก ระบาย
หรือหยาบหยามผู้หนึ่งผู้ใด หรือแสดงกิริยาวาจาหรือส่งเสียงด้วยประการหนึ่งประการใดใน
ลักษณะไม่สมควรหรือไม่สุภาพ
- (๓) ไม่เสพหรือเมาสุราหรือของมึนเมาอย่างอื่น
- (๓ ทวิ)^{24[๒๔]} ไม่เสพยาเสพติดให้โทษตามกฎหมายว่าด้วยยาเสพติดให้โทษ
- (๓ ตริ)^{25[๒๕]} ไม่เสพวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทตามกฎหมายว่าด้วยวัตถุที่
ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท
- (๔) ต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดว่าด้วยความปลอดภัยในการขนส่งตามที่กำหนดใน
กฎกระทรวง
- มาตรา ๑๐๒ ทวิ^{26[๒๖]} ในกรณีมีเหตุอันควรเชื่อว่าผู้ได้รับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่
เป็นผู้ประจำรถผู้ใด ในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่นั้นมีสารอยู่ในร่างกายอันเกิดจากการเสพสุราหรือของมึน
เมาอย่างอื่น หรือยาเสพติดให้โทษ หรือวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท ให้ผู้ตรวจการหรือ
พนักงานฝ่ายปกครอง หรือตำรวจมีอำนาจตรวจหรือทดสอบหรือสั่งให้รับการตรวจหรือทดสอบว่า
ผู้นั้นมีสารนั้น ๆ อยู่ในร่างกายหรือไม่
- เจ้าพนักงานผู้มีอำนาจ วิธีการตรวจหรือทดสอบตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตาม
หลักเกณฑ์ และวิธีการที่อธิบดีกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา
- มาตรา ๑๐๓ ผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถนอกจากจะต้องปฏิบัติตามที่บัญญัติไว้
ในมาตรา ๑๐๒ แล้ว จะต้อง
- (๑) ไม่ขับรถในเวลาที่ร่างกายหรือจิตใจอ่อนความสามารถ
- (๒) ไม่รับบรรทุกบุคคลที่เป็น โรคเรื้อนหรือ โรคติดต่อที่น่ารังเกียจไปกับ
ผู้โดยสารอื่น
- (๓) ไม่รับบรรทุกศพ สัตว์ หรือสิ่งของที่อาจเกิดอันตรายหรือเป็นที่พึงรังเกียจไป
กับผู้โดยสาร

^{24[๒๔]} มาตรา ๑๐๒ (๓ ทวิ) เพิ่ม โดยพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๓๕

^{25[๒๕]} มาตรา ๑๐๒ (๓ ตริ) เพิ่ม โดยพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๓๕

^{26[๒๖]} มาตรา ๑๐๒ ทวิ เพิ่ม โดยพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๓๕

(๔)^{27[๒๗]} ไม่รับบรรทุกน้ำมันเชื้อเพลิง ระเบิด หรือวัตถุอันตรายโดยฝ่าฝืนข้อห้าม ตามที่อธิบดีกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

(๕) ต้องหยุดหรือจอดรถ ณ สถานีขนส่งและปฏิบัติตามระเบียบเกี่ยวกับสถานีขนส่งตามมาตรา ๑๕ (๘) และ (๑๐)

มาตรา ๑๐๓ ทวิ^{28[๒๘]} ภายใต้บังคับกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองแรงงานในการ ปฏิบัติหน้าที่ขับรถในรอบยี่สิบสี่ชั่วโมง ห้ามมิให้ผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถปฏิบัติหน้าที่ขับรถ ติดต่อกันเกินสี่ชั่วโมงนับแต่ขณะเริ่มปฏิบัติหน้าที่ขับรถ แต่ถ้าในระหว่างนั้น ผู้ได้รับใบอนุญาต เป็นผู้ขับรถได้พักติดต่อกันเป็นเวลาไม่น้อยกว่าครึ่งชั่วโมง ก็ให้ปฏิบัติหน้าที่ขับรถต่อไปได้อีกไม่ เกินสี่ชั่วโมงติดต่อกัน

มาตรา ๑๐๔ ห้ามมิให้ผู้ได้รับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถกระทำการ ใด ๆ ให้ผู้โดยสารจำต้องลงจากรถก่อนที่จะได้โดยสารถึงจุดหมายปลายทาง โดยที่ได้ชำระค่า โดยสารถูกต้องตามอัตราที่กำหนดแล้ว

มาตรา ๑๐๕ ห้ามมิให้ผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถละเว้นการหยุดรถเพื่อรับหรือ ส่งผู้โดยสาร ณ ที่ที่มีเครื่องหมายให้รถนั้นหยุด ในเมื่อปรากฏว่ามีผู้โดยสารต้องการให้หยุดรถเพื่อ รับหรือส่ง

มาตรา ๑๐๖ ในขณะปฏิบัติหน้าที่ห้ามมิให้ผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถกระทำ การใด ๆ อันเป็นการละทิ้งหน้าที่โดยไม่มีเหตุอันสมควร

มาตรา ๑๐๖ ทวิ^{29[๒๙]} ในกรณีที่มีความตกลงระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาล ต่างประเทศ ว่าด้วยการยอมรับใบอนุญาตขับรถภายในประเทศซึ่งกันและกัน คนต่างด้าวซึ่งได้รับ อนุญาตให้อยู่ในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราวตามกฎหมายว่าด้วยคนเข้าเมือง และมีใบอนุญาตขับ รถที่ออกโดยพนักงานเจ้าหน้าที่หรือสมาคมยานยนต์ที่ได้รับอนุญาตจากรัฐบาลของประเทศที่มี ความตกลงดังกล่าวกับรัฐบาลไทย อาจใช้ใบอนุญาตขับรถของประเทศนั้นขับรถในราชอาณาจักร ได้ตามประเภทและชนิดของรถที่ระบุไว้ในใบอนุญาตขับรถนั้น แต่ต้องปฏิบัติตามอนุสัญญาและ หรือความตกลงที่มีอยู่ระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลของประเทศนั้น ๆ และตามบทบัญญัติทั้งหลาย ในส่วนที่เกี่ยวกับหน้าที่ของผู้ขับรถตามพระราชบัญญัตินี้

^{27[๒๗]} มาตรา ๑๐๓ (๔) แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ ๕) พ.ศ. ๒๕๓๕

^{28[๒๘]} มาตรา ๑๐๓ ทวิ เพิ่ม โดยพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ ๘) พ.ศ. ๒๕๔๒

^{29[๒๙]} มาตรา ๑๐๖ ทวิ เพิ่ม โดยพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๓๐

มาตรา ๑๐๗ ในการขนส่งประจำทางหรือการขนส่งไม่ประจำทางระหว่างจังหวัด หรือระหว่างประเทศไทยกับต่างประเทศ ห้ามมิให้ผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถรับบรรทุก ผู้โดยสารเกินจำนวนที่นั่งผู้โดยสารที่กำหนดไว้ในใบอนุญาต

มาตรา ๑๐๘ เมื่อปรากฏว่าผู้ได้รับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถผู้ใดขาดคุณสมบัติหรือมีลักษณะตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา ๘๖ มาตรา ๘๗ มาตรา ๘๘ หรือมาตรา ๘๙ หรือบกพร่องไปในภายหลังเมื่อได้รับใบอนุญาตแล้ว ให้นายทะเบียนสั่งเพิกถอนใบอนุญาตของผู้นั้น เสีย

มาตรา ๑๐๙ ถ้าผู้ได้รับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถผู้ใดฝ่าฝืน หรือไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติทั้งหลายในหมวดนี้ ให้ผู้ตรวจการมีอำนาจยึดใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถของผู้นั้น และสั่งเป็นหนังสือให้ผู้นั้น ไปรายงานตนต่อนายทะเบียนภายในเจ็ดสิบสอง ชั่วโมง คำสั่งนั้นให้ถือว่าเป็นใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถชั่วคราวภายในกำหนดเวลาดังกล่าวนั้น

ให้นายทะเบียนมีอำนาจสั่งพักใช้ใบอนุญาตนั้นได้ไม่เกินหนึ่งร้อยแปดสิบวัน หรือจะสั่งเพิกถอนใบอนุญาตนั้นเสียก็ได้

มาตรา ๑๑๐ ผู้ได้รับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถซึ่งถูกสั่งพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตมีสิทธิอุทธรณ์ต่อรัฐมนตรีภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่ทราบคำสั่ง

คำวินิจฉัยของรัฐมนตรีให้เป็นที่สุด

การอุทธรณ์ตามวรรคหนึ่ง ไม่เป็นการทุเลาการบังคับตามคำสั่งพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาต

มาตรา ๑๑๑ ให้นำบทบัญญัติทั้งหลายในกฎหมายว่าด้วยรถยนต์และกฎหมายว่าด้วยจราจรทางบก ในส่วนที่เกี่ยวกับหน้าที่ของผู้ขับรถ ผู้เก็บค่าโดยสารและนายตรวจมาใช้บังคับโดยอนุโลม

หมวด ๘

ผู้โดยสาร

มาตรา ๑๑๒ ผู้โดยสารต้องชำระค่าขนส่งและค่าบริการอย่างอื่นตามอัตราที่คณะกรรมการกำหนด

มาตรา ๑๑๓ ผู้โดยสารต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดด้วยความปลอดภัยและความสงบเรียบร้อยตามที่กำหนดในกฎกระทรวง ตลอดเวลาที่อยู่ในระหว่างการโดยสาร

ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งต้องจัดให้มีการประกาศข้อกำหนดตามวรรคหนึ่งปิดไว้ ณ ที่เปิดเผยในรถ

หมวด ๕

สถานีขนส่ง

มาตรา ๑๑๔ สถานีขนส่งมี ๒ ประเภท คือ

(๑) สถานีขนส่งผู้โดยสาร

(๒) สถานีขนส่งสัตว์และหรือสิ่งของ

ลักษณะของสถานีขนส่งตามวรรคหนึ่งให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๑๑๕ ให้กรมการขนส่งทางบก โดยอนุมติคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง จัดให้มีสถานีขนส่งขึ้นในเขตท้องที่กรุงเทพมหานครและในเขตท้องที่จังหวัดอื่น โดยจะดำเนินการเอง หรือจะมอบหมายให้รัฐวิสาหกิจหรือองค์การของรัฐเป็นผู้ดำเนินการก็ได้

ให้อธิบดีมีอำนาจกำหนดค่าบริการในการดำเนินการของสถานีขนส่งไม่เกินอัตราที่คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางกำหนด

บุคคลอื่นใดประสงค์จะจัดตั้งและดำเนินการสถานีขนส่ง ต้องได้รับอนุญาตจากนายทะเบียนกลางโดยอนุมติของคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางก่อน

การขออนุญาตและการอนุญาตให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

การจัดให้มีหรือจัดตั้งสถานีขนส่งขึ้นที่ใด เมื่อใด ให้เป็นไปตามที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดในราชกิจจานุเบกษา

มาตรา ๑๑๖ ให้อธิบดีมีอำนาจกำกับและควบคุมการดำเนินการที่เกี่ยวกับสถานีขนส่งให้เป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้ และเพื่อประโยชน์แห่งการนี้ จะแต่งตั้งข้าราชการและหรือลูกจ้างสังกัดกรมการขนส่งทางบก ทำหน้าที่เป็นนายสถานีและเจ้าหน้าที่สถานีตามจำนวนที่เห็นสมควร มีอำนาจกำกับและควบคุมดังกล่าวด้วยก็ได้

มาตรา ๑๑๗ ในการบริหารงานที่เกี่ยวกับสถานีขนส่งของกรมการขนส่งทางบก ตามมาตรา ๑๑๕ วรรคหนึ่ง อธิบดีจะแต่งตั้งคณะกรรมการคณะหนึ่งประกอบด้วย ประธาน

กรรมการหนึ่งคน และกรรมการอื่นอีกไม่เกินแปดคนเพื่อดูแลควบคุมและดำเนินการที่เกี่ยวกับ
สถานีขนส่งก็ได้

กรรมการที่อธิบดีแต่งตั้งอยู่ในตำแหน่งคราวละสามปี กรรมการที่พ้นจากตำแหน่ง
ตามวาระอาจได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการอีกได้

ให้คณะกรรมการเลือกกรรมการคนหนึ่งเป็นเลขานุการของคณะกรรมการ
ให้นำมาตรา ๑๒ และมาตรา ๑๓ มาใช้บังคับแก่การประชุมของคณะกรรมการนี้
โดยอนุโลม

มาตรา ๑๑๘ ผู้ขอรับใบอนุญาตจัดตั้งและดำเนินการสถานีขนส่งตามมาตรา ๑๑๕
วรรคสาม ต้องมีคุณสมบัติและลักษณะตามมาตรา ๒๔

มาตรา ๑๑๙ ใบอนุญาตจัดตั้งและดำเนินการสถานีขนส่งให้มีอายุตามที่
คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางกำหนดแต่ไม่เกินยี่สิบปีนับแต่วันที่ออกใบอนุญาต

ผู้ได้รับใบอนุญาตจัดตั้งและดำเนินการสถานีขนส่งซึ่งประสงค์จะขอต่ออายุ
ใบอนุญาตจะต้องยื่นคำขอก่อนใบอนุญาตสิ้นอายุไม่น้อยกว่าหนึ่งปี

การขอต่ออายุใบอนุญาตและการอนุญาตให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่
กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๑๒๐ ผู้ได้รับใบอนุญาตจัดตั้งและดำเนินการสถานีขนส่งมีหน้าที่ดูแล
รับผิดชอบกิจการสถานีขนส่งรวมทั้งการรักษาความเรียบร้อย ความปลอดภัยในบริเวณสถานีขนส่ง
นั้น

มาตรา ๑๒๑ ผู้ได้รับใบอนุญาตจัดตั้งและดำเนินการสถานีขนส่งต้องจัดให้มี
เจ้าหน้าที่ฝ่ายช่างประจำสถานีขนส่งตลอดเวลา โดยให้มีหน้าที่ตรวจสอบสภาพรถขนส่งประจำทาง
ซึ่งต้องหยุดหรือจอดเพื่อการขนส่ง ณ สถานีขนส่งแห่งนั้น เพื่อให้เกิดความปลอดภัย

คุณสมบัติและจำนวนเจ้าหน้าที่ฝ่ายช่างให้เป็นไปตามที่อธิบดีกำหนด

มาตรา ๑๒๒ ผู้ได้รับใบอนุญาตจัดตั้งและดำเนินการสถานีขนส่งต้องจัดให้มี
ซ่อมรถและบริการซ่อมรถเพื่อช่วยเหลือและอำนวยความสะดวกแก่รถที่ใช้สถานีขนส่งนั้น

มาตรา ๑๒๓ ผู้ได้รับใบอนุญาตจัดตั้งและดำเนินการสถานีขนส่งต้องจัดให้มี
บริเวณที่จอดพักรถตามที่อธิบดีกำหนด

มาตรา ๑๒๔ ผู้ได้รับใบอนุญาตจัดตั้งและดำเนินการสถานีขนส่งต้องจัดให้มีสมุด
ทะเบียนการเดินทางที่ผ่านเข้าออกสถานีขนส่งตามแบบที่อธิบดีกำหนด

สมุดทะเบียนการเดินทางต้องเก็บรักษาไว้ในที่ทำการของสถานีขนส่งแห่งนั้น
พร้อมที่จะให้นายทะเบียน พนักงานตรวจสอบสภาพหรือผู้ตรวจการตรวจดูได้ตลอดเวลา

มาตรา ๑๒๕ ให้ผู้ได้รับใบอนุญาตจัดตั้งและดำเนินการสถานีขนส่งเรียกเก็บค่าบริการเกี่ยวกับการดำเนินการของสถานีขนส่งได้ไม่เกินอัตราตามที่คณะกรรมการขนส่งทางบกกลางกำหนด

หมวด ๑๐

บทกำหนดโทษ

มาตรา ๑๒๖ ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๒๑ วรรคหนึ่ง มาตรา ๒๕ วรรคหนึ่ง มาตรา ๒๖ วรรคหนึ่ง มาตรา ๖๕ วรรคหนึ่ง หรือมาตรา ๙๔ วรรคหนึ่ง ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินห้าปี หรือปรับตั้งแต่สองหมื่นบาทถึงหนึ่งแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา ๑๒๗^{30[๓๐]} ผู้ได้รับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๒๖ วรรคสอง มาตรา ๑๐๑ มาตรา ๑๐๒ (๑) (๒) หรือ (๔) มาตรา ๑๐๓ มาตรา ๑๐๓ ทวิ มาตรา ๑๐๔ มาตรา ๑๐๕ มาตรา ๑๐๖ หรือมาตรา ๑๐๗ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าพันบาท

มาตรา ๑๒๗ ทวิ^{31[๓๑]} ผู้ได้รับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา ๑๐๒ (๓) ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าพันบาท แต่ถ้าผู้นั้นเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ผู้ได้รับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา ๑๐๒ (๓ ทวิ) หรือ (๓ ตรี) ต้องระวางโทษตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยยาเสพติดให้โทษหรือกฎหมายว่าด้วยวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท แล้วแต่กรณี แต่ถ้าผู้นั้นเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถ ต้องระวางโทษสูงกว่าที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยยาเสพติดให้โทษ หรือกฎหมายว่าด้วยวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท แล้วแต่กรณี อีกหนึ่งในสาม

^{30[๓๐]} มาตรา ๑๒๗ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ ๘) พ.ศ.

^{31[๓๑]} มาตรา ๑๒๗ ทวิ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ ๘) พ.ศ.

มาตรา ๑๒๗ ตีร^{32[๓๒]} ผู้ได้รับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ตรวจการ พนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจ ตามมาตรา ๑๐๒ ทวิ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท

มาตรา ๑๒๗ จัตวา^{33[๓๓]} ในกรณีที่ผู้ขับรถที่ใช้ในการขนส่งซึ่งก่อให้เกิดอันตรายหรือความเสียหายแก่ชีวิตและทรัพย์สินของบุคคลอื่น ถ้าปรากฏว่าในขณะที่ขับรถ ผู้ขับรถนั้นกระทำการฝ่าฝืนมาตรา ๑๐๒ (๓) (๓ ทวิ) หรือ (๓ ตีร) ให้ถือว่าผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๔๐ ทวิ วรรคสอง เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าตนมิได้มีส่วนรู้เห็นและได้ใช้ความระมัดระวังตามสมควรแล้วที่จะป้องกันไม่ให้ผู้ขับรถกระทำการดังกล่าว

มาตรา ๑๒๘ ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา ๒๗ วรรคสาม ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับไม่เกินสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา ๑๒๙ ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทางผู้ใดไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดตามมาตรา ๓๑ (๑) ต้องระวางโทษปรับตามจำนวนรถที่ขาดคันละไม่เกินห้าพันบาทต่อหนึ่งวันจนกว่าจะปฏิบัติให้ถูกต้อง

มาตรา ๑๓๐ ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งระหว่างประเทศผู้ใดไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดตามมาตรา ๓๑ (๑) ซึ่งได้นำมาใช้บังคับโดยอนุโลมตามมาตรา ๒๕ ต้องระวางโทษปรับตามจำนวนรถที่ขาดคันละไม่เกินห้าพันบาทต่อหนึ่งวันจนกว่าจะปฏิบัติให้ถูกต้อง

มาตรา ๑๓๑ ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งผู้ใดไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดตามมาตรา ๓๑ (๒) (๓) (๔) (๕) (๖) (๗) (๘) (๙) (๑๐) (๑๑) (๑๒) (๑๓) (๑๔) หรือ (๑๕) หรือในอนุมาตราหนึ่งอนุมาตราใดตามมาตรา ๓๒ มาตรา ๓๓ หรือมาตรา ๓๔ หรือไม่ปฏิบัติตามกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา ๓๕ หรือมาตรา ๓๖ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าหมื่นบาท

มาตรา ๑๓๒ ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งระหว่างประเทศผู้ใดไม่ปฏิบัติตามอนุมาตราหนึ่งอนุมาตราใดตามมาตรา ๓๒ หรือมาตรา ๓๔ หรือไม่ปฏิบัติตามกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา ๓๖ ซึ่งได้นำมาใช้บังคับโดยอนุโลมตามมาตรา ๒๕ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าหมื่นบาท

มาตรา ๑๓๓ ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งผู้ใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๓๑ วรรคสอง มาตรา ๓๒ วรรคสอง มาตรา ๓๓ วรรคสอง มาตรา ๓๔ วรรคสอง มาตรา ๔๒ มาตรา ๔๗ หรือมาตรา ๑๑๓ วรรคสอง ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท

^{32[๓๒]} มาตรา ๑๒๗ ตีร เพิ่มโดยพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๓๕

^{33[๓๓]} มาตรา ๑๒๗ จัตวา เพิ่มโดยพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ ๘) พ.ศ. ๒๕๔๒

มาตรา ๑๓๔ ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทางผู้ใดไม่ปฏิบัติตาม
มาตรา ๑๓๓ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าหมื่นบาท

มาตรา ๑๓๕ ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา ๑๓๔ ต้อง
ระวางโทษปรับไม่เกินสองหมื่นบาท

มาตรา ๑๓๖ ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการรับจัดการขนส่งผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา ๑๓๕
ซึ่งได้นำมาใช้บังคับโดยอนุโลมตามมาตรา ๑๓๐ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองหมื่นบาท

มาตรา ๑๓๗ ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา ๑๓๕ ต้อง
ระวางโทษปรับตามจำนวนรถที่ใช้ทำการขนส่งนอกเส้นทางหรือนอกท้องที่ที่ได้รับอนุญาตคันละ
ไม่เกินห้าพันบาทต่อหนึ่งวันจนกว่าจะปฏิบัติให้ถูกต้อง

มาตรา ๑๓๘ ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทางผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา
๔๐ ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ห้าหมื่นบาทถึงสองแสนบาท

มาตรา ๑๓๘ ทวิ^{34[๑๔]} ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา ๔๐
ทวิ วรรคหนึ่ง ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสองปี หรือปรับไม่เกินสี่หมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๔๐ ทวิ
วรรคสอง ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสี่หมื่นบาท

มาตรา ๑๓๙ ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งผู้ใดไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของ
นายทะเบียนตามมาตรา ๔๑ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองหมื่นบาท

มาตรา ๑๔๐ ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการรับจัดการขนส่งผู้ใดไม่ปฏิบัติตาม
มาตรา ๔๒ หรือมาตรา ๔๓ ซึ่งได้นำมาใช้บังคับโดยอนุโลมตามมาตรา ๑๓๐ หรือมาตรา ๑๓๖ ต้อง
ระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท

มาตรา ๑๔๑ ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งผู้ใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๔๓
ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท

มาตรา ๑๔๒ ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการรับจัดการขนส่งผู้ใดไม่ปฏิบัติตาม
มาตรา ๔๓ ซึ่งได้นำมาใช้บังคับโดยอนุโลมตามมาตรา ๑๓๐ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท

มาตรา ๑๔๓ ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งผู้ใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๔๔
มาตรา ๔๕ มาตรา ๑๓๙ หรือมาตรา ๑๔๐ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท

^{34[๑๔]} มาตรา ๑๓๘ ทวิ เพิ่มโดยพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ ๘) พ.ศ. ๒๕๕๒

มาตรา ๑๔๔ ผู้ใดขัดขวางหรือไม่อำนวยความสะดวกแก่อธิบดี นายทะเบียน ผู้ตรวจการ หรือพนักงานตรวจสภาพ ซึ่งปฏิบัติหน้าที่ตามมาตรา ๔๕ หรือมาตรา ๔๕ ซึ่งได้นำมาใช้ บังคับโดยอนุโลมตามมาตรา ๗๐ หรือมาตรา ๗๖ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าพันบาท

มาตรา ๑๔๕ ผู้ที่ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งผู้ใดไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของ นายทะเบียนกลางซึ่งสั่งตามมาตรา ๕๓ หรือมาตรา ๖๘ ต้องระวางโทษปรับหนึ่งแสนบาท หรือ ปรับเป็นรายวันวันละห้าพันบาท จนกว่าจะปฏิบัติให้ถูกต้อง

มาตรา ๑๔๖ ผู้ที่ได้รับใบอนุญาตประกอบการรับจัดการขนส่งผู้ใดไม่ปฏิบัติตาม เงื่อนไขที่กำหนดในใบอนุญาตประกอบการรับจัดการขนส่ง ในอนุมาตราหนึ่งอนุมาตราใดตาม มาตรา ๖๖ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าหมื่นบาท

มาตรา ๑๔๗ ผู้ที่ได้รับใบอนุญาตประกอบการรับจัดการขนส่งผู้ใดไม่ปฏิบัติตาม มาตรา ๖๖ วรรคสอง ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท

มาตรา ๑๔๘ ผู้ใดใช้รถโดยไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๗๑ หรือฝ่าฝืนคำสั่งของ ผู้ตรวจการหรือนายทะเบียนตามมาตรา ๘๓ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าหมื่นบาท

มาตรา ๑๔๙ ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๗๘ มาตรา ๘๑ วรรคหนึ่ง หรือ มาตรา ๘๒ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าพันบาท

มาตรา ๑๔๙/๑^{35[๓๕]} เจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตาม มาตรา ๘๖/๔ วรรคหนึ่ง ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าพันบาท

มาตรา ๑๕๐ เจ้าของรถผู้ใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๙๐ หรือมาตรา ๙๑ ต้องระวาง โทษปรับไม่เกินสองพันบาท

มาตรา ๑๕๑ ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา ๙๓ วรรคหนึ่ง ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสี่หมื่น บาท แต่ถ้าผู้ฝ่าฝืนปฏิบัติหน้าที่ผู้ขับรถ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสองปี หรือปรับไม่เกินสี่หมื่น บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

^{35[๓๕]} มาตรา ๑๔๙/๑ เพิ่มโดยพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ ๑๐) พ.ศ. ๒๕๔๖

ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา ๕๓ วรรคหนึ่ง และได้กระทำการใด ๆ อันเป็นความผิดที่กำหนดไว้สำหรับการปฏิบัติหน้าที่ของผู้ได้รับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถตามพระราชบัญญัตินี้ นอกจากต้องระวางโทษตามวรรคหนึ่งแล้ว ให้ถือว่าผู้นั้นกระทำความผิดและต้องระวางโทษสำหรับการกระทำนั้นเช่นเดียวกับผู้ได้รับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถด้วย^{36(๓๖)}

มาตรา ๑๕๒ ผู้ได้รับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถผู้ใดปฏิบัติหน้าที่ในระหว่างที่ถูกพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตตามมาตรา ๑๐๕ หรือปฏิบัติหน้าที่ในระหว่างถูกยึดใบอนุญาตชั่วคราวตามกฎหมายว่าด้วยจราจรทางบก ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท แต่ถ้าผู้นั้นปฏิบัติหน้าที่ผู้ขับรถ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสองปี และปรับไม่เกินสี่หมื่นบาท

มาตรา ๑๕๓ ผู้โดยสารผู้ใดโดยสารรถโดยมีเจตนาไม่ชำระค่าขนส่งหรือชำระค่าขนส่งไม่ครบถ้วนตามอัตราที่กำหนด หรือไม่ปฏิบัติตามกฎกระทรวงซึ่งออกตามมาตรา ๑๑๓ วรรคหนึ่ง ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าพันบาท

มาตรา ๑๕๔ ผู้ใดจัดตั้งและดำเนินการสถานีขนส่ง โดยไม่ได้รับใบอนุญาตตามมาตรา ๑๑๕ วรรคสาม ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินห้าปี หรือปรับตั้งแต่สองหมื่นบาทถึงหนึ่งแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา ๑๕๕ ผู้ได้รับใบอนุญาตจัดตั้งและดำเนินการสถานีขนส่งผู้ใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๑๒๑ วรรคหนึ่ง มาตรา ๑๒๒ มาตรา ๑๒๓ หรือมาตรา ๑๒๔ ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่สองหมื่นบาทถึงหนึ่งแสนบาท

มาตรา ๑๕๖ ผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถผู้ใดไม่นำรถเข้าหยุดหรือจอดเพื่อรับส่งผู้โดยสารหรือขนถ่ายสินค้า ณ สถานีขนส่งตามที่คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางกำหนด ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ห้าพันบาทถึงสองหมื่นบาท

มาตรา ๑๕๗ ผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถซึ่งนำรถเข้าหยุดหรือจอดเพื่อรับส่งผู้โดยสารหรือขนถ่ายสินค้า ณ สถานีขนส่งผู้ใดไม่ชำระค่าบริการเกี่ยวกับการดำเนินการของสถานีขนส่งให้แก่สถานีขนส่งตามมาตรา ๑๒๕ ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ห้าพันบาทถึงสองหมื่นบาท

มาตรา ๑๕๘ ผู้ได้รับใบอนุญาตจัดตั้งสถานตรวจสภาพรถผู้ใดโดยทุจริตหรือจงใจออกใบรับรองตรวจสภาพรถโดยไม่ตรงตามความเป็นจริง ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสองปีและ

^{36(๓๖)} มาตรา ๑๕๑ วรรคสอง เพิ่มโดยพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ ๘) พ.ศ.

ปรับไม่เกินสี่หมื่นบาท และนายทะเบียนกลางมีอำนาจสั่งเพิกถอนใบอนุญาตจัดตั้งสถานตรวจสภาพรถนั้นเสียได้

มาตรา ๑๕๕ ผู้ใดเรียกเก็บค่าขนส่ง ค่าบริการรับจัดการขนส่ง ค่าบริการเกี่ยวกับการดำเนินการของสถานีขนส่ง หรือค่าบริการอย่างอื่นผิดไปจากอัตราที่คณะกรรมการกำหนด ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท

มาตรา ๑๖๐ ผู้ใด

(๑) ใช้ใบอนุญาตหรือเครื่องหมายอย่างหนึ่งอย่างใดที่ทางราชการออกให้แก่ผู้อื่น
(๒) ใช้เครื่องหมายอย่างหนึ่งอย่างใดที่ทางราชการออกให้สำหรับรถคันหนึ่งกับรถอีกคันหนึ่ง

(๓) ยินยอมให้ผู้อื่นใช้ใบอนุญาตหรือเครื่องหมายอย่างหนึ่งอย่างใดที่ทางราชการออกให้แก่ตน

(๔) เปลี่ยนแปลงหรือปิดบังทั้งหมดหรือแต่บางส่วนไม่ว่าโดยวิธีใด ๆ ซึ่งแผ่นป้ายเลขทะเบียนรถ หรือ

(๕) ใช้รถที่ได้รับยกเว้นภาษีตามมาตรา ๘๘ ให้ผิดไปจากวัตถุประสงค์ที่ได้รับยกเว้น

ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา ๑๖๑ ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติทั้งหลายในกฎหมายว่าด้วยรถยนต์หรือกฎหมายว่าด้วยจราจรทางบกในส่วนที่เกี่ยวกับหน้าที่ของผู้ขับรถ ผู้เก็บค่าโดยสาร และนายตรวจตามมาตรา ๑๑๑ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าพันบาท

มาตรา ๑๖๒ ผู้ใดเปลี่ยนแปลง ย้าย ทำลาย หรือกระทำให้เสียหายด้วยประการใด ๆ แก่เครื่องหมายหรือสิ่งอื่นใดที่ทางราชการได้ทำขึ้นเพื่อประโยชน์ในการขนส่ง ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท

มาตรา ๑๖๓ บรรดาความผิดตามพระราชบัญญัตินี้มีโทษปรับสถานเดียว ให้อธิบดีหรือผู้ซึ่งอธิบดีมอบหมายมีอำนาจเปรียบเทียบปรับผู้ต้องหาได้ เมื่อผู้ต้องหาได้ชำระค่าปรับตามจำนวนที่อธิบดีหรือผู้ซึ่งอธิบดีมอบหมายเปรียบเทียบภายในสามสิบวันแล้ว ให้ถือว่าคดีเลิกกันตามบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา

ถ้าผู้ต้องหาไม่ยินยอมตามที่เปรียบเทียบ หรือเมื่อยินยอมแล้วไม่ชำระค่าปรับภายในกำหนดเวลาดังกล่าวให้ดำเนินคดีเพื่อฟ้องร้องต่อไป

บทเฉพาะกาล

มาตรา ๑๖๔ ในระหว่างที่ยังมิได้มีกฎกระทรวง ข้อกำหนด หรือระเบียบตามพระราชบัญญัตินี้ ให้กฎกระทรวง ข้อกำหนด ระเบียบ ข้อบังคับ หรือประกาศใด ๆ ที่ออกโดยอาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัติการขนส่ง พ.ศ. ๒๕๕๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการขนส่ง (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๐ และพระราชบัญญัติการขนส่ง (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๖๑ ก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ซึ่งไม่ขัดหรือแย้งกับบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้คงใช้บังคับต่อไป

มาตรา ๑๖๕^{37[๓๗]} บรรดาใบอนุญาตที่ได้ออกให้ตามพระราชบัญญัติการขนส่ง พ.ศ. ๒๕๕๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการขนส่ง (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๖๑ และพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๖๒ ให้ใช้ได้ต่อไปจนกว่าจะสิ้นอายุ และถ้าจะต่ออายุใบอนุญาตตามพระราชบัญญัตินี้ ให้ยื่นคำขอก่อนใบอนุญาตสิ้นอายุ

บรรดารถที่ได้จดทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ไว้แล้วก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ถ้ามีการแก้ไขตัดแปลง โครงรถหรือขนาดสัดส่วนของตัวถังกว้างหรือยาวกว่าที่กำหนดในกฎกระทรวงออกตามความในมาตรา ๗๑ แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๖๒ อยู่แล้ว ก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ และการแก้ไขตัดแปลงนั้นกระทำได้โดยชอบตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ที่ใช้บังคับในขณะนั้น ให้ถือว่าเป็นรถที่ถูกต้องตามกฎหมายที่ออกตามมาตรา ๗๑

มาตรา ๑๖๖ ให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการรับจัดการขนส่ง และเจ้าของรถที่ได้รับอนุญาตตามพระราชบัญญัติการขนส่ง พ.ศ. ๒๕๕๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการขนส่ง (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๖๑ ปฏิบัติการให้ถูกต้องตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้ภายในหนึ่งร้อยแปดสิบวันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ

มาตรา ๑๖๗ รถที่ได้เสียภาษีตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ไว้แล้วก่อนที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับและยังไม่ถึงกำหนดเสียภาษีครั้งถัดไป ให้ได้รับยกเว้นไม่ต้องเสียภาษีตามพระราชบัญญัตินี้จนกว่าจะครบกำหนดเวลาที่ได้เสียภาษีไว้

ให้อธิบดีมีอำนาจกำหนดให้รถตามวรรคหนึ่ง ซึ่งจะชำระภาษีครั้งแรกตามพระราชบัญญัตินี้ ต้องชำระภาษีคราวละกี่งวดก็ได้

^{37[๓๗]} มาตรา ๑๖๕ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ ๒) พ.ศ.

มาตรา ๑๖๘ คำขออนุญาตใด ๆ ที่ได้ยื่นไว้ตามพระราชบัญญัติการขนส่ง พ.ศ. ๒๔๕๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการขนส่ง (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๑๘ และยังอยู่ในระหว่างการพิจารณา ให้ถือว่าเป็นคำขออนุญาตตามพระราชบัญญัตินี้ โดยอนุโลม และถ้าคำขออนุญาตดังกล่าวมีข้อความแตกต่างไปจากคำขออนุญาตตามพระราชบัญญัตินี้ นายทะเบียนมีอำนาจสั่งให้แก้ไขเพิ่มเติมคำขออนุญาตเพื่อให้การเป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้ได้

มาตรา ๑๖๕ ในเขตท้องที่จังหวัดใดในระหว่างที่ยังไม่มีขนส่งจังหวัด ให้อำนาจและหน้าที่ของขนส่งจังหวัด เป็นอำนาจและหน้าที่ของนายทะเบียนกลาง

ผู้รับสนองพระบรมราชโองการ

ศ. โทตระกิตย์

รองนายกรัฐมนตรี



ประวัติผู้วิจัย

ชื่อ	นายสุชัย เลยะกุล
วัน เดือน ปีเกิด	13 พฤศจิกายน 2506
สถานที่เกิด	อำเภอเมือง จังหวัดอุทัยธานี
ประวัติการศึกษา	<p>อนุปริญญา ประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง (ปวส.) วิทยาลัยเทคโนโลยีและอาชีวศึกษา วิทยาเขตเทคนิคภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จ.นครราชสีมา (ชื่อปัจจุบัน มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคล อีสาน) พ.ศ. 2527 (หลังจบการศึกษาสอบเรียนต่อได้ที่คณะวิศวกรรมศาสตร์ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ (ไทย – เยอรมัน) แต่ติดขัดด้านการเงิน จึงต้องออกไปทำงานบริษัท และเปลี่ยนไปเรียนสาขาอื่น)</p> <p>ปริญญา รัฐประศาสนศาสตรบัณฑิต (บริหารรัฐกิจ) มหาวิทยาลัยสุโขทัย ธรรมมาธิราช พ.ศ. 2531</p> <p>นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช พ.ศ. 2535</p> <p>สูงกว่าปริญญาตรี ประกาศนียบัตรบัณฑิต (กฎหมายมหาชน) มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ พ.ศ. 2547</p>
สถานที่ทำงาน	สำนักงานขนส่งจังหวัดอุทัยธานี อำเภอเมือง จังหวัดอุทัยธานี
ตำแหน่ง	นักวิชาการขนส่งชำนาญการพิเศษ (หัวหน้ากลุ่มวิชาการขนส่ง)