



ปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับการควบคุมธุรกิจการขนส่งสิ่งของของเอกชน* LEGAL PROBLEMS RELATING TO THE CONTROL OF PRIVATELY OWNED TRANSPORTING BUSINESS



วรุตม์ จันทรทอง, รัฐชฎา ฤาแรง

Varut Janthong, Radchada Lurang

มหาวิทยาลัยเวสเทิร์น

Western University

Corresponding Author E-mail: pmcomputer13@hotmail.com

บทคัดย่อ

บทความวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์ 1. ศึกษาแนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับปัญหาทางกฎหมาย 2. ศึกษาปัญหาข้อเท็จจริงและข้อกฎหมายเกี่ยวกับปัญหาทางกฎหมาย 3. ศึกษาวิเคราะห์กฎหมายในการควบคุมธุรกิจการขนส่งสิ่งของของเอกชน 4. แนะนำมาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับปัญหาทางกฎหมายในการควบคุมธุรกิจการขนส่งสิ่งของของเอกชนของต่างประเทศที่มีความเหมาะสม มาปรับใช้กับกฎหมายไทย เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ ซึ่งเป็นการศึกษาเอกสารจากตัวบทกฎหมาย ตำราทางวิชาการ งานวิจัย สื่ออิเล็กทรอนิกส์ของไทยและของต่างประเทศมีการจัดทำสนทนากลุ่ม มีการสัมภาษณ์เชิงลึกกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 4 คน คือ พนักงานบริษัทขนส่งสิ่งของของเอกชน ผู้ที่ได้รับความเสียหายจากบริษัทขนส่งสิ่งของของเอกชน นักวิชาการด้านกฎหมาย และเจ้าพนักงานกรมการขนส่ง

ผลการวิจัยพบว่า การจดทะเบียนรถยนต์ที่ใช้รับจ้างขนส่งสินค้าของกิจการขนส่งสิ่งของของเอกชน มีปัญหาว่าพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พุทธศักราช 2522 ไม่อนุญาตให้นำรถยนต์ขนาดเล็กมาทำการขนส่งสิ่งของ ดังนั้นการดำเนินกิจการขนส่งของบริษัทเอกชนในปัจจุบันเป็นการใช้ผิดประเภท จึงควรที่จะเพิ่มลักษณะรถยนต์ที่อนุญาตให้ใช้รับจ้างขนส่งจากเดิมกำหนดไว้เพียง 9 ประเภท โดยอนุญาตให้ผู้ประกอบสามารถนำรถกระบะมาจดทะเบียนเป็นรถรับจ้างขนส่งสินค้าได้ การกำหนดน้ำหนักและความเร็วของรถตามพระราชบัญญัติทางหลวง พุทธศักราช 2535 ไม่ยืดหยุ่นต่อเทคโนโลยียานยนต์สมัยใหม่ที่มีศักยภาพในการขนส่งมากกว่าเดิม จึงควรแก้ไขการกำหนดความเร็วของรถที่มาใช้บนทางหลวง ให้ทันสมัยสอดคล้องกับ

* Received July 24, 2023; Revised October 11, 2023; Accepted October 15, 2023



ความก้าวหน้าของวิศวกรรมโยธาและเทคโนโลยียานยนต์ และสอดคล้องกับความต้องการของประชาชนมากขึ้น

คำสำคัญ: ปัญหาทางกฎหมาย; การควบคุมธุรกิจการขนส่ง; สิ่งของของเอกชน

Abstract

Objectives of this research article were: 1. To study theoretical concepts related to legal issues, 2. To examine factual and legal problems concerning legal issues, 3. To analyze laws governing the regulation of private parcel delivery businesses, and 4. To propose appropriate legal measures from foreign countries regarding the regulation of private parcel delivery businesses, to be adapted for Thai law. This was a qualitative study, involving document analysis of legal texts, academic books, research papers, and electronic media from both Thailand and abroad. The study also conducted focus group discussions and in-depth interviews with four participants: employees of private delivery companies, individuals affected by private delivery companies, legal academics, and officials from the Department of Land Transport.

The research findings revealed that registering vehicles used for commercial goods transportation in private delivery businesses faced challenges under the Land Transport Act B.E. 2522 (1979), which does not allow small vehicles to be used for goods transportation. As a result, many private companies are currently using vehicles inappropriately. Therefore, it was recommended to expand the types of vehicles allowed for goods transportation beyond the nine categories currently specified, permitting companies to register pickup trucks for commercial goods delivery. Additionally, the weight and speed limits outlined in the Highways Act B.E. 2535 (1992) are not flexible enough to accommodate modern vehicle technology, which has improved transportation capabilities. Thus, it is necessary to update vehicle speed regulations on highways to align with advancements in civil engineering and automotive technology.

Keywords: Legal Problems; Control of Transporting Business; Privately Owned

บทนำ

ปัจจุบันกิจการขนส่งเอกชนได้รับความนิยมและมีการเจริญเติบโตเป็นอย่างมาก เนื่องจากประชาชนมีรูปแบบการใช้ชีวิตและการจับจ่ายซื้อของที่เปลี่ยนไป โดยเฉพาะในช่วง



สถานการณ์โรคระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 ที่มีการจำกัดการเดินทางของประชาชน การปิดห้างสรรพสินค้า และร้านค้าต่าง ๆ จึงทำให้มีการจับจ่ายซื้อของผ่านระบบออนไลน์ มากขึ้น ดังนั้น จึงมีการสั่งของและส่งของผ่านกิจการขนส่งเอกชนมากขึ้นด้วย เรื่องการขนส่งนี้ เดิมทีตลาดขนส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์แบบด่วนของไทยผูกขาดโดยบริษัทไปรษณีย์ไทย กระทั่ง เริ่มมีคู่แข่งรายสำคัญอย่าง Kerry Express บริษัทร่วมทุนไทยฮ่องกงเจ้าของแบรนด์ขนส่งสี่ล้อ เข้ามาให้บริการใน ปี 2549 ซึ่งปัจจุบันมีส่วนแบ่งตลาดเป็นอันดับ 2 รองจากไปรษณีย์ไทย ต่อมาผู้ให้บริการรายใหม่ก็ทยอยเข้าสู่ตลาดอย่างต่อเนื่อง จนทำให้สภาพตลาดขนส่งด่วน เปลี่ยนไปเป็นตลาดที่มีการแข่งขันสูง ตัวอย่างบริษัทขนส่งด่วนน้องใหม่ เช่น Flash Express บริษัทร่วมทุนไทยจีนแบรนด์สี่ล้อ และ J&T Express ทุนจากอินโดนีเซียเจ้าของแบรนด์สี่ แดง นอกจากบริษัทขนส่งด่วนรายใหญ่แล้ว ปัจจุบันมีผู้ประกอบการที่จดทะเบียนประกอบธุรกิจ ขนส่งสินค้ากับกรมพัฒนาธุรกิจการค้ามากถึง 570 ราย ทั้งผู้ให้บริการขนส่งแบบเดิมที่ผันตัวมา เป็นธุรกิจขนส่งด่วน อย่างเช่น Nim Express และผู้ประกอบการรายใหม่หรือกลุ่ม Startup ด้านการขนส่งอย่าง Skootar (อุไรรัตน์ จันทศิริ, 2562)

เนื่องจากปัจจุบันเทคโนโลยียานยนต์ได้มีการพัฒนาขึ้นมาก เพื่อช่วยการทำงานบนท้อง ถนนได้อย่างมีประสิทธิภาพ ช่วยให้การขับขี่สะดวกสบายและลดปัญหาที่จะเกิดขึ้นบนท้องถนน ได้อย่างยอดเยี่ยม โดยเทคโนโลยีดังกล่าว มีประโยชน์ต่อการดำเนินชีวิตหลายประการ เช่น ช่วย ลดอุบัติเหตุบนท้องถนนเพราะเทคโนโลยียานยนต์สมัยใหม่สามารถตอบสนองต่อสิ่งรอบข้าง อย่างรวดเร็ว และป้องกันการเกิดเหตุไม่คาดฝันให้กับผู้ขับขี่ได้อย่างทันท่วงที ทำให้การขับขี่ ปลอดภัย ไม่เกิดอุบัติเหตุหรืออันตรายต่อทรัพย์สินและชีวิตของผู้ขับขี่และผู้โดยสารภายในรถได้ ด้วยระบบการคำนวณอัจฉริยะภายในที่จะตอบโจทย์ทุกการใช้งานของผู้ขับขี่ทั้งรถยนต์ธรรมดา หรือก็บรรทุกขนส่งสินค้าผู้ประกอบการก็สามารถนำไปพัฒนา ปรับปรุง เพื่อใช้กับรถขนส่งหรือรถ เพื่อการพาณิชย์ต่าง ๆ ของบริษัทได้ (Bus & Truck, 2022) แต่ถึงแม้เทคโนโลยียานยนต์จะได้ พัฒนาขึ้นมามอบสนองการทำงานขนส่งสินค้าได้มากขึ้น หรือสามารถขับรถโดยใช้ความเร็ว ได้มากขึ้น แต่ก็ยังไม่สามารถใช้งานในส่วนนี้ได้เต็มที่ ด้วยติดกฎหมายที่กำหนดเรื่องน้ำหนัก และความเร็วของรถไว้ ทำให้การขนส่งสินค้าไม่ได้รับประโยชน์อย่างเต็มที่ในศักยภาพของรถ ขนส่งสินค้าที่มีการพัฒนามานานเอง

ทุกวันนี้เรามักจะได้ยินข่าวสารเกี่ยวกับการกระทำความผิดของพนักงานส่งของ หรือ พนักงานตรวจเช็คสินค้าในโกดังของบริษัทส่งของอยู่บ่อย ๆ ไม่ว่าจะเป็นการขโมยสินค้าที่มีราคา โดยเฉพาะช่วงนี้ร้านค้าออนไลน์ต่าง ๆ มีการโปรโมทว่ามีการคืนกำไรให้กับลูกค้า โดยการใส่ของ มีค่าเข้ามาในกล่องสินค้าไม่ว่าจะเป็นทองคำ หรือเงินสดจำนวนมาก จึงเป็นแรงจูงใจให้พนักงาน ขนส่งสินค้าที่ไม่มีคุณธรรมทำการเปิดกล่องและขโมยทรัพย์สินต่าง ๆ เหล่านั้นไป หรือการนำ สินค้าในกล่องมาทำการล้อเลียนจนทำให้ผู้ส่งของเสียหายแก่ชื่อเสียง เช่น กรณีที่มีหญิงสาว ทำหนังสือเครื่องเล่นทางเพศมาจากเพจขายสินค้าออนไลน์โดยส่งมาทางบริษัทรับส่งพัสดุ



เอกชนแห่งหนึ่ง แต่พนักงานนำกล่องนั้นมาเปิดโดยพลการ และเอาเรื่องนี้มาล้อเล่นลงในโซเชียลส่วนตัว ด้วยการกระทำหลายอย่างที่เป็นการคุกคามทางเพศและละเมิดข้อมูลส่วนบุคคล แต่บังเอิญพนักงานคนนี้ได้ตั้งค่าความเป็นส่วนตัวแบบสาธารณะที่ใคร ๆ ก็เข้าถึงได้ทั้งหมดทำให้เรื่องที่เขาล้อเล่นแบบคุกคามทางเพศนั้นออกสู่สาธารณชนทำให้หญิงสาวผู้ส่งสินค้าเสียหายแก่ชื่อเสียง แต่เนื่องจากปัจจุบันไม่มีกฎหมายดูแลหรือควบคุมกิจการขนส่งเอกชน ดังนั้นหากมีปัญหาอย่างใดเกิดขึ้น ก็จะต้องไปว่ากล่าวกันในทางแพ่ง ทางอาญา หรือกฎหมายเฉพาะอื่น ๆ (กล้า สมุทวณิช, 2562) ที่ไม่ได้ออกแบบไว้เพื่อรองรับในการควบคุมหรือกำกับดูแลกิจการขนส่งระดับนี้ จึงทำให้มีปัญหาว่า การกระทำผิดดังกล่าวจะต้องนำกฎหมายใดมาปรับใช้

เนื่องจากกฎหมาย ดังกล่าว ได้กำหนดเรื่องน้ำหนักและความเร็วของรถไว้ โดยห้ามใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนักเพลาเกินกว่าที่ได้กำหนดไว้วิ่งบนทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงสัมปทาน และกำหนดอัตราความเร็วของยานพาหนะที่ขับเคลื่อนทางหลวงชนบท เช่น รถพ่วงใช้ความเร็วไม่เกิน 60 กิโลเมตร ต่อชั่วโมง และรถบรรทุกที่มีน้ำหนักรวมทั้งน้ำหนักบรรทุกไม่เกิน 1,200 กิโลกรัม ใช้ความเร็วไม่เกินชั่วโมงละ 80 กิโลเมตร อันเป็นข้อจำกัดในการลดระยะเวลาการขนส่งสินค้าให้ถึงมือลูกค้า ซึ่งถือเป็นอุปสรรคกับธุรกิจขนส่งในปัจจุบัน (สถิต เล็งไธสง, 2548)

แต่กรณีพนักงานรับส่งสินค้าเอกชนเปิดสินค้าและพัสดุนั้นไม่ได้มีกฎหมายอาญากำหนดโทษไว้ แม้ว่าจะมีผู้สงสัยว่าจะเข้าข่ายความผิดในกลุ่มเปิดเผยความลับตามประมวลกฎหมายอาญาหรือไม่ เมื่อวิเคราะห์แล้วก็เห็นว่า ความผิดดังกล่าวตามประมวลกฎหมายอาญาบัญญัติไว้ในมาตรา 322 ถึงมาตรา 324 มาตรา 322 บัญญัติว่า ผู้ใดเปิดเผยหรือเอาจดหมาย โทรเลข หรือเอกสารใด ๆ ซึ่งปิดผนึกของผู้อื่นไป เพื่อล่วงรู้ข้อความก็ดี เพื่อนำข้อความในจดหมายโทรเลขหรือเอกสารเช่นว่านั้นออกเปิดเผยก็ดี ถ้าการกระทำนั้นน่าจะเกิดความเสียหายแก่ผู้หนึ่งผู้ใด ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ จะเห็นได้ว่า มาตรานี้เอาผิดการกระทำเฉพาะการเปิดเผยจดหมาย และวัตถุแห่งความผิด คือ ข้อความซึ่งไม่รวมถึงสินค้าและพัสดุภัณฑ์ และเราตีความให้หมายรวมเช่นนั้นไม่ได้ เพราะหลักการสำคัญของกฎหมายอาญานั้นต้องไม่ตีความขยายความให้เป็นความผิดหรือเป็นโทษแก่บุคคล (วิชฌุ เครืองาม, 2549)

ข้อกฎหมายที่ผู้เสียหายอาจจะต่อสู้ให้มีการรับผิดชอบทางแพ่งและทางอาญาได้นั้น ก็ได้แก่ความผิดฐานหมิ่นประมาทและหมิ่นประมาทโดยการโฆษณา แต่ก็จะมีปัญหาคือการจะพิสูจน์เพื่อลงโทษในความผิดฐานหมิ่นประมาท จะต้องเป็นการใส่ความในลักษณะของการยืนยันข้อเท็จจริงที่จะให้ผู้อื่นเสียชื่อเสียง ถูกดูหมิ่นหรือถูกเกลียดชัง และเป็นภาระต่อนักแก้เผาะผู้เสียหาย ที่จะต้องบรรยายฟ้องและพิสูจน์ให้ศาลเห็นว่า การที่ตนเองถูกเปิดเผยต่อสาธารณะว่าสิ่งเครื่องเล่นทางเพศมานั้นทำให้เสียชื่อเสียงหรือถูกเกลียดชังอย่างไร กับอีกปัญหาในทางวิธี

พิจารณาความอาญาด้วยว่า สินค้าที่ผู้เสียหายสั่งซื้อมานั้นยังถือเป็นสิ่งলামก่อนอาจารซึ่งผิดกฎหมายไทยก็จะมีปัญหาว่าผู้เสียหายจะเป็นผู้เสียหายทางนิตินัยที่มีอำนาจฟ้องคดีหรือไม่

ส่วนในทางแพ่งอาจจะเรียกร้องความรับผิดชอบได้ง่าย เพราะปรากฏชัดว่าการกระทำดังกล่าวทำให้ผู้เสียหายได้รับความเสียหายในทางใดทางหนึ่งแน่นอน และประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ก็ยังกำหนดให้นายจ้างต้องรับผิดชอบต่อผู้เสียหายแทนก่อนลูกจ้างด้วย แต่ในการฟ้องคดีแพ่งก็มีปัญหาเรื่องการพิสูจน์ความเสียหายและตีออกมาเป็นค่าสินไหมทดแทนที่กรณีนี้คงคำนวณเป็นตัวเงินได้ยาก และเมื่อคำนวณออกมาได้ก็จะต้องจ่ายค่าธรรมเนียมศาลตามทุนทรัพย์ ซึ่งแม้จะขอยกเว้นได้แต่ก็เป็นงานอีกชิ้นที่งอกออกมาของทนายความ ด้วยความยุ่งยากเช่นนี้กลายเป็นว่าฝ่ายผู้เสียหายนอกจากจะถูกละเมิดในสิทธิความเป็นส่วนตัวและชื่อเสียงแล้ว ยังต้องมายุ่งยากลำบากในการเรียกร้องความยุติธรรมให้แก่ตัวเองอีก ดังนั้นผู้เสียหายจึงยอมไกล่เกลี่ยรับค่าขอมา และค่าชดเชยเยียวยาจากบริษัทขนส่ง และจบเรื่องกันไป (กล้า สมุทวณิช, 2562) เป็นต้น

จากปัญหาข้อเท็จจริงและปัญหาข้อกฎหมายทั้งสามประเด็นดังกล่าว ผู้วิจัยจึงมีความสนใจที่จะศึกษา วิเคราะห์กฎหมายในการควบคุมกิจการขนส่งสิ่งของของเอกชน ซึ่งจะมีการศึกษาข้อมูลจากกฎหมายของต่างประเทศกับของราชอาณาจักรไทย มีการจัดทำกรรณสงเคราะห์กลุ่ม เพื่อเก็บประเด็นสำคัญ และนำมาสร้างเครื่องมือคือแบบสัมภาษณ์เชิงลึกผู้เชี่ยวชาญ เพื่อเป็นการเก็บข้อมูลอีกชั้นหนึ่งจากนั้นจำนำข้อมูลที่ได้มาทั้งหมดทั้งจากแหล่งปฐมภูมิ และแหล่งทุติยภูมิมาวิเคราะห์ปัญหา อุปสรรคเพื่อให้ได้มาซึ่งแนวทางในการแก้ไขกฎหมายให้มีความเหมาะสมมากยิ่งขึ้น

วัตถุประสงค์การวิจัย

1. เพื่อศึกษาแนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับปัญหาทางกฎหมายในการควบคุมธุรกิจการขนส่งสิ่งของของเอกชนของราชอาณาจักรไทย ของต่างประเทศ มาตรการทางกฎหมาย และผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
2. เพื่อศึกษาปัญหาข้อเท็จจริงและข้อกฎหมายเกี่ยวกับปัญหาทางกฎหมายในการควบคุมธุรกิจการขนส่งสิ่งของของเอกชนของราชอาณาจักรไทย
3. เพื่อศึกษาวิเคราะห์กฎหมายในการควบคุมธุรกิจการขนส่งสิ่งของของเอกชนของต่างประเทศกับของราชอาณาจักรไทยว่ามีปัญหาเหมือนราชอาณาจักรไทยหรือไม่ ถ้ามีแก้ไขอย่างไร
4. เพื่อจะได้แนะนำมาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับปัญหาทางกฎหมายในการควบคุมธุรกิจการขนส่งสิ่งของของเอกชนของต่างประเทศที่มีความเหมาะสม มาปรับใช้กับกฎหมายไทย



วิธีดำเนินการวิจัย

1. รูปแบบของการวิจัย

เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) โดยศึกษาเอกสารจากตัวบท กฎหมาย ตำราทางวิชาการ งานวิจัย บทความจากวารสารหรือนิตยสารทางกฎหมาย เอกสารประกอบการสัมมนา สถิติ ข้อมูลจากเว็บไซต์ทางอินเทอร์เน็ตทั้งของราชอาณาจักรไทยและของต่างประเทศ เกี่ยวกับปัญหาทางกฎหมายในการควบคุมกิจการขนส่งเอกชนประกอบการสัมภาษณ์เชิงลึก เพื่อเป็นข้อมูลในการวิเคราะห์ปัญหา สรุปและข้อเสนอแนะ เพื่อเป็นข้อมูลในการวิเคราะห์ปัญหา สรุปและข้อเสนอแนะ

2. ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ

จำนวน 4 คน คือ พนักงานบริษัทขนส่งสิ่งของของเอกชน ผู้ที่ได้รับความเสียหายจากบริษัทขนส่งสิ่งของของเอกชน นักวิชาการด้านกฎหมาย และเจ้าพนักงานกรมการขนส่ง

3. เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

3.1 แบบสัมภาษณ์เชิงลึก (In-Depth Interview) เพื่อสัมภาษณ์ข้อมูลเชิงลึกถึงเกี่ยวกับปัญหาทางกฎหมายในการควบคุมธุรกิจการขนส่งสิ่งของของเอกชน ที่ได้จากการศึกษาแนวคิดทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ครอบคลุมเนื้อหาตามวัตถุประสงค์และกรอบแนวคิดของการวิจัย โดยเป็นแบบสัมภาษณ์ปลายเปิด ที่ผ่านความเห็นของอาจารย์ที่ปรึกษาแล้ว

3.2 อุปกรณ์ที่ใช้ในการบันทึกข้อมูลในขณะสัมภาษณ์ ได้แก่ 1. เครื่องบันทึกภาพและเสียงที่มีประสิทธิภาพ เพื่อให้ได้ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ครบถ้วน 2. การจดบันทึกขณะและหลังการสัมภาษณ์โดยผู้วิจัยเอง ผู้วิจัยจดบันทึกย่อข้อมูลสำคัญ ๆ ในขณะที่ยังเกี่ยวกับการแสดงสีหน้า ท่าทาง แล้วนำมาบันทึกรายละเอียดเมื่อสิ้นสุดการสัมภาษณ์

4. การเก็บรวบรวมข้อมูล

แหล่งปฐมภูมิ มีการเก็บข้อมูลจากประชากรกลุ่มตัวอย่างโดยปฏิบัติ ดังนี้

4.1 ผู้วิจัยติดต่อประสานงานกับประชากรและกลุ่มตัวอย่างที่จะทำการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-Depth Interview) เพื่อสร้างสัมพันธภาพที่ดี รวมทั้งสร้างความเข้าใจเกี่ยวกับวัตถุประสงค์การวิจัยและกระบวนการวิจัย

4.2 ผู้วิจัยทำหนังสือขออนุญาตแนะนำตัวและขออนุญาตเก็บข้อมูล จากมหาวิทยาลัยเวสเทิร์น เสนอต่อบุคคล เจ้าหน้าที่กิจการและหน่วยงานที่จะเข้าไปขอสัมภาษณ์เชิงลึก (In-Depth Interview)

4.3 ผู้วิจัยเก็บรวบรวมข้อมูลด้วยวิธีการดังต่อไปนี้ คือ 1. การสัมภาษณ์แบบเชิงลึก (In-depth Interview) คือ สัมภาษณ์ประชากรและกลุ่มตัวอย่างโดยเรียงลำดับประเด็นคำถามตามแบบฟอร์มสัมภาษณ์เชิงลึก 2. บันทึกการสนทนาในกระดาษ เครื่องบันทึกภาพ และเครื่องบันทึกเสียง

แหล่งวิทยุ มิ ได้มาจากแหล่งเอกสาร เช่น กฎหมายที่เกี่ยวข้องเกี่ยวกับปัญหาทางกฎหมายในการควบคุมธุรกิจการขนส่งสิ่งของของเอกชนงานวิจัยของราชอาณาจักรไทยและของต่างประเทศ ตำรา หนังสือ และข้อมูลจากอินเทอร์เน็ต

5. การวิเคราะห์ข้อมูล และสถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

วิเคราะห์ข้อมูลที่ได้มาจากการสัมภาษณ์ด้วยวิธีพรรณนาความแล้วนำไปสังเคราะห์ต่อไป

ผลการวิจัย

1.แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับปัญหาทางกฎหมายในการควบคุมธุรกิจการขนส่งสิ่งของของเอกชนของราชอาณาจักรไทย ของต่างประเทศ มาตรการทางกฎหมาย และผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

งานวิจัยนี้เป็นการศึกษาเกี่ยวกับ ปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับการควบคุมธุรกิจการขนส่งสิ่งของของเอกชน ซึ่งมีปัญหาข้อเท็จจริงและปัญหาข้อกฎหมาย คือ การจดทะเบียนรถยนต์ที่ใช้รับจ้างขนส่งสินค้าของกิจการขนส่งเอกชน เนื่องจากปัจจุบัน กิจการขนส่งพัสดุและสิ่งของของบริษัทเอกชนนั้นมีการขยายตัวเป็นอย่างมาก และยานพาหนะในการขนส่งสิ่งของคือรถยนต์ แต่มีปัญหาวารยนต์ที่ใช้ขนส่งสิ่งของ ยังไม่สามารถจดทะเบียนการใช้รถยนต์ให้ถูกต้องประเภทได้ เพราะกฎหมายหลักที่เกี่ยวข้องกับเรื่องนี้ คือ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พุทธศักราช 2522 กำหนดให้ผู้ประกอบธุรกิจรับจ้างขนส่งสินค้าต้องขอรับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง และต้องจดทะเบียนรถยนต์ที่ใช้รับจ้างขนส่งสินค้า ซึ่งปัญหาของกฎหมายดังกล่าวคือการกำหนดให้รถที่ใช้ในการรับจ้างต้องเป็นรถขนาดใหญ่ตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไปเท่านั้น แต่การขนส่งของบริษัทเอกชนในปัจจุบันมักจะใช้รถเล็กในการขนส่ง เช่น รถยนต์ตู้ทึบ หรือรถจักรยานยนต์ เพื่อส่งสินค้าขนาดเล็ก หรือเพื่อความรวดเร็วในการขนส่ง แต่การนำรถยนต์ หรือรถจักรยานยนต์มาส่งพัสดุหรือสิ่งของ เป็นการผิดต่อพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พุทธศักราช 2522 บริษัทขนส่งสิ่งของของเอกชนส่วนมากนำรถยนต์สี่ล้อขนาดเล็กไปจดทะเบียนเป็นรถขนส่งส่วนบุคคล แต่อย่างไรก็ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พุทธศักราช 2522 ก็ไม่อนุญาตให้นำรถขนส่งส่วนบุคคลมาใช้ในกิจการรับจ้าง จึงทำให้ทุกวันนี้บริษัทขนส่งสิ่งของของเอกชนใช้รถผิดประเภท ซึ่งมีโทษตามกฎหมาย ดังนั้น

2. ปัญหาข้อเท็จจริงและข้อกฎหมายเกี่ยวกับปัญหาทางกฎหมายในการควบคุมธุรกิจการขนส่งสิ่งของของเอกชนของราชอาณาจักรไทย การกำหนดน้ำหนักและความเร็วของรถ เรื่องของน้ำหนักและความเร็วของรถ อยู่ภายใต้ข้อบังคับของพระราชบัญญัติทางหลวง พุทธศักราช 2535 ซึ่งโดยห้ามใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนักเพลาเกินกว่าที่ได้กำหนดไว้วิ่งบนทางหลวงพิเศษทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงสัมปทาน และกำหนดอัตราความเร็วของยานพาหนะที่ขับขึ้นบนทางหลวงชนบท เช่น รถพ่วง ใช้ความเร็วไม่เกินชั่วโมงละ 60 กิโลเมตร รถบรรทุกที่มีน้ำหนัก



รวมทั้งน้ำหนักบรรทุกทุกเกิน 1,200 กิโลกรัม ใช้ความเร็วไม่เกินชั่วโมงละ 80 กิโลเมตร อันเป็นข้อจำกัดในการลดระยะเวลาการขนส่งสินค้าให้ถึงมือลูกค้า ซึ่งถือเป็นอุปสรรคกับธุรกิจขนส่งในปัจจุบัน อีกทั้งศักยภาพของรถที่ใช้บรรทุกสิ่งของในปัจจุบันนี้ก็มีการพัฒนาเป็นอย่างมาก จึงสามารถบรรทุกของได้หนักขึ้นและทำความเร็วได้มากขึ้น

3. กฎหมายในการควบคุมธุรกิจการขนส่งสิ่งของของเอกชนของต่างประเทศกับของราชอาณาจักรไทย พระราชบัญญัติไปรษณีย์ พุทธศักราช 2477 ไม่ครอบคลุมการกำกับดูแลกิจการขนส่งสิ่งของของเอกชน ในปัจจุบันราชอาณาจักรไทยมีผู้ประกอบการกิจการขนส่งแบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ บริษัทไปรษณีย์ไทย และผู้ประกอบการขนส่งสิ่งของของเอกชน ซึ่งบริษัทไปรษณีย์ไทยอยู่ภายใต้การควบคุมของพระราชบัญญัติไปรษณีย์ พุทธศักราช 2477 ส่วนผู้ประกอบการขนส่งสิ่งของของเอกชนอยู่ภายใต้ระบวมลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ซึ่งมีความรับผิดชอบที่แตกต่างกัน การไม่มีกฎหมายเฉพาะดูแลหรือควบคุมกิจการขนส่งสิ่งของของเอกชน ทำให้หากเกิดปัญหาขึ้นมาก็ต้องไปพิจารณาตามกฎหมายแพ่ง กฎหมายอาญา หรือกฎหมายเฉพาะอื่น ๆ ที่ไม่ได้ออกแบบไว้เพื่อรองรับในการควบคุมหรือกำกับดูแลกิจการขนส่งสิ่งของในลักษณะที่เป็นอยู่ ณ ปัจจุบันซึ่งมีปัญหที่พบบ่อย คือ ปัญหาการแกะกล่องพัสดุเพื่อกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่งกับสินค้าหรือพัสดุในกล่อง ปัญหานี้ถ้าเกิดขึ้นบริษัทไปรษณีย์ไทย พนักงานผู้กระทำการเปิดกล่องพัสดุของลูกค้าก็จะมีผลตามพระราชบัญญัติไปรษณีย์ มาตรา 58 วรรคหนึ่ง ที่บัญญัติว่า ผู้ใดเป็นเจ้าของงานกระทำความผิดหน้าที่ของตน เปิดหรือยอมให้ผู้อื่นเปิดถุงไปรษณีย์ หรือไปรษณีย์ภัณฑ์ในระหว่างส่งทางไปรษณีย์ หรือตั้งใจลัก หรือหน่วงเหนี่ยว หรือยอมให้ผู้อื่นลักหรือหน่วงเหนี่ยวถุงไปรษณีย์หรือไปรษณีย์ภัณฑ์ ผู้นั้นมีความผิดต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินห้าปี และปรับไม่เกินพันบาท แต่กรณีพนักงานรับส่งสินค้าเอกชนเปิดสินค้าและพัสดุนั้นไม่ได้มีกฎหมายอาญากำหนดโทษไว้ แม้ว่าอาจจะเข้าข่ายความผิดในกลุ่มเปิดเผยความลับตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 322 ที่บัญญัติว่า ผู้ใดเปิดเผยหรือเอาจดหมาย โทรเลข หรือเอกสารใด ๆ ซึ่งปิดผนึกของผู้อื่นไป เพื่อล่วงรู้ข้อความก็ดี เพื่อนำข้อความในจดหมาย โทรเลขหรือเอกสารเช่นนั้นออกเปิดเผยก็ดี ถ้าการกระทำนั้นน่าจะเกิดความเสียหายแก่ผู้หนึ่งผู้ใด ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ แต่ตามมาตรา 111 อาผิดการกระทำความผิดเฉพาะการเปิดเผย และวัตถุแห่งความผิดคือข้อความ ซึ่งไม่รวมถึงสินค้าและพัสดุภัณฑ์ และจะตีความให้หมายรวมเช่นนั้นไม่ได้ เพราะหลักการสำคัญของกฎหมายอาญานั้นต้องไม่ตีความขยายความให้เป็นความผิดหรือเป็นโทษแก่บุคคล ดังนั้น ควรมีการตรากฎหมายเฉพาะ ที่มีบทบัญญัติกำหนดโทษของพนักงานบริษัทขนส่งสิ่งของของเอกชน เหมือนที่ พระราชบัญญัติไปรษณีย์ไทย พุทธศักราช 2477 มีบทกำหนดโทษพนักงานไปรษณีย์ ปัญหาการเรียกร้องค่าเสียหายจากบริษัทขนส่งสิ่งของของเอกชน ในกรณีการขนส่งสินค้านั้น เกิดสูญหาย ส่งผิด เน้นช้า แตกหัก หรือบุบสลาย และการไม่ได้รับเงินกรณีเรียกเก็บปลายทาง ถ้าเป็นการขนส่งโดยบริษัทไปรษณีย์ไทย ก็จะได้รับคุ้มครองตามมาตรา

29 ของพระราชบัญญัติไปรษณีย์ พุทธศักราช 2477 คือ จะใช้ราคาส่งของผู้ฝากได้ระบุหรือแจ้งราคาไว้ และมีอายุความในการเรียกร้องความเสียหายภายใน 1 ปี ซึ่งพระราชบัญญัติแปรรูปการไปรษณีย์ฉบับใหม่ ค.ศ. 1949 (พ.ศ. 2492) ก็ได้กำหนดไว้ว่า เมื่อไปรษณีย์ลงทะเลเป็นอันทั่วไปเกิดความเสียหายทั้งหมดหรือบางส่วน หรือเมื่อสูญเสียบางส่วนหนึ่งไป จำนวนเงินที่สามารถร้องขอได้คือตามความเสียหายจริง หรือมูลค่าจริงที่ผู้ส่งได้แจ้งไว้

4. มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับปัญหาทางกฎหมายในการควบคุมธุรกิจการขนส่งสิ่งของของเอกชนของต่างประเทศที่มีความเหมาะสม การขนส่งสิ่งของของเอกชนนั้น หากเกิดกรณีสูญหาย ส่งผิด เน้นช้า แตกหัก บอบสลาย หรือไม่ได้รับเงินกรณีเรียกเก็บปลายทาง บริษัทขนส่งสิ่งของของเอกชนจะรับผิดชอบตามหลักเกณฑ์ที่บริษัทได้กำหนดไว้เท่านั้น เช่น บริษัท เคอรี่ เอ็กซ์เพรส จะกำหนดความรับผิดไว้ที่ ความรับผิดในค่าเสียหายพื้นฐานที่เกิดขึ้นกับพัสดุใด ๆ นั้นจะจำกัดเพียงการสูญหายและความเสียหายโดยตรงและรวมมูลค่าสูงสุดไม่เกิน 2,000 บาท ต่อ 1 ใบนำส่งสินค้า และต้องยื่นเรื่องภายใน 14 วัน บริษัท แพลซ เอ็กซ์เพรส จะคุ้มครองความเสียหาย 2 กรณี คือ กรณีไม่มีประกันคุ้มครองพัสดุนั้นจะรับผิดชอบจำกัดเพียงกรณีเกิดความเสียหายและสูญหายโดยตรง ซึ่งมีมูลค่าชดเชยสูงสุดไม่เกิน 2,000 บาทต่อ 1 ใบนำส่งพัสดุ กรณีซื้อประกันคุ้มครองพัสดุจะชดเชยสูงสุดไม่เกินมูลค่าสินค้าที่ได้ตกลงไว้กับทางบริษัทแต่ไม่เกิน 5,000 บาท และต้องยื่นเคลมภายใน 7 วัน บริษัท เจแอนด์ที เอ็กซ์เพรส รับผิดชอบไม่เกิน 2,000 บาทต่อ 1 ใบนำส่งพัสดุในกรณีเป็นประเภทพัสดุน้ำหนักและมูลค่าไม่เกิน 200 บาทต่อ 1 ใบนำส่งพัสดุในกรณีเป็นประเภทพัสดุเอกสาร จากตัวอย่างของความรับผิดของบริษัทขนส่งเอกชนที่นำมาเป็นกรณีศึกษานั้น จะเห็นได้ว่า บริษัทจะรับผิดชอบอยู่ 2 กรณี คือ สูญหาย และความเสียหาย แต่ในทางปฏิบัติมีปัญหาที่เกิดขึ้นมากกว่าความสูญหาย และความเสียหาย คือ การส่งผิด การส่งล่าช้า และการที่ไม่ได้รับเงินจากบริการเก็บเงินปลายทาง (COD) นั้นหมายความว่าหากเกิดกรณีเหล่านี้ บริษัทขนส่งเอกชนก็จะไม่รับผิดชอบต่อความเสียหายดังกล่าว ซึ่งไม่ยุติธรรมต่อผู้ใช้บริการ และมูลค่าในความรับผิดที่แต่ละบริษัทกำหนดไว้นั้นก็น้อยเกินไป

อภิปรายผลการวิจัย

1. พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พุทธศักราช 2522 ไม่อนุญาตให้นำรถยนต์ขนาดเล็กมาทำการขนส่งสินค้า ดังนั้นการดำเนินกิจการขนส่งของบริษัทเอกชนในปัจจุบันเป็นการใช้รถผิดประเภท สอดคล้องกับวิลาสินี สิทธิโสณ (2560) ที่ศึกษาวิจัยพบว่า ควรมีการแก้ไขพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พุทธศักราช 2522 คือ เพิ่มลักษณะรถยนต์ที่อนุญาตให้ใช้รับจ้างขนส่งจากเดิมกำหนดไว้เพียง 9 ประเภท โดยอนุญาตให้ผู้ประกอบสามารถนำรถปิกอัพมาจดทะเบียนเป็นรถรับจ้างขนส่งสินค้า ซึ่งจะทำให้ผู้ประกอบการไม่จำเป็นต้องฝ่าฝืนกฎหมายและเพื่อสร้างหลักเกณฑ์ในการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ให้มีความชัดเจนมากยิ่งขึ้น

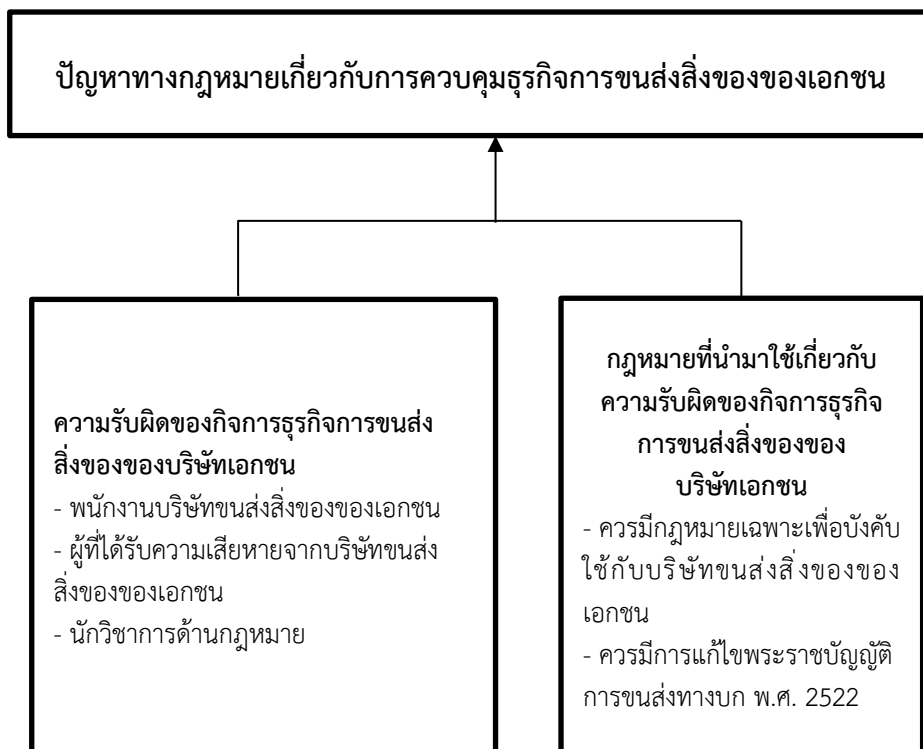


2. การกำหนดน้ำหนักและความเร็วของรถตามพระราชบัญญัติทางหลวง พุทธศักราช 2535 ไม่ยืดหยุ่นต่อเทคโนโลยียานยนต์สมัยใหม่ที่มีศักยภาพในการขนส่งมากกว่าเดิมด้วยสอดคล้องกับศันนทกรณ โสทธิพันธุ์ (2555) ที่ศึกษาวิจัยพบว่า ควรแก้ไขปรับปรุงพระราชบัญญัติทางหลวง พุทธศักราช 2535 ให้ทันสมัยสอดคล้องกับความก้าวหน้าของวิศวกรรมโยธาและเทคโนโลยียานยนต์

3. พระราชบัญญัติประชณีย พุทธศักราช 2477 ไม่ครอบคลุมการกำกับดูแลกิจการขนส่งสิ่งของของเอกชน และไม่มีกฎหมายดูแลหรือควบคุมกิจการขนส่งสิ่งของของเอกชนเป็นการเฉพาะจึงทำให้มีปัญหาในการควบคุมความประพฤติของพนักงาน และไม่มีกฎหมายควบคุมในเรื่องของการชดใช้ค่าเสียหายในกรณีที่นอกเหนือจากที่บริษัทขนส่งเอกชนกำหนด สอดคล้องกับสถิต เล็งไธสง (2548) ที่ศึกษาวิจัยพบว่า ควรที่จะมีกฎหมายกำหนดความรับผิดชอบและการชดใช้ของบริษัทขนส่งสิ่งของของเอกชนดังเช่นการขนส่งโดยบริษัทไปรษณียไทย ที่มีกฎหมายควบคุมและมีความชัดเจนว่าจะชดใช้ให้เท่าใด เพื่อทุกบริษัทจะได้นำไปปฏิบัติเป็นแนวทางเดียวกัน และผู้เสียหายจะได้มีแนวปฏิบัติเดียวกันในการเรียกร้องค่าเสียหายได้

องค์ความรู้จากการวิจัย

การวิจัยเรื่อง ปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับการควบคุมธุรกิจการขนส่งสิ่งของของเอกชน พบว่า ผู้วิจัยเห็นว่าปัจจุบันถ้าเป็นการขนส่งพัสดุหรือสินค้าของบริษัทไปรษณียไทย ซึ่งก็จะอยู่ภายใต้บังคับของพระราชบัญญัติไปรษณียไทย ที่มีข้อกำหนดในเรื่องต่าง ๆ อย่างชัดเจน เช่น การคัดเลือกพนักงานเข้ามาทำงาน การควบคุมความประพฤติของพนักงาน ซึ่งถ้ากระทำผิดก็จะมีโทษทางอาญาอย่างชัดเจน ทำให้พนักงานเกรงกลัว จึงไม่ค่อยจะกระทำผิด ส่วนบริษัทขนส่งสิ่งของของเอกชนนั้น ไม่มีกฎหมายเฉพาะควบคุมเมื่อเกิดปัญหาอย่างใดขึ้น ก็จะต้องไปดูตามกฎหมายแพ่ง กฎหมายอาญา หรือกฎหมายเฉพาะอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการกระทำความผิดนั้น แต่ด้วยกฎหมายเหล่านั้นมิได้ถูกบัญญัติขึ้นมาให้รองรับกับปัญหาที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน จึงไม่สามารถนำมาบังคับใช้ได้ ซึ่งก็เป็นปัญหาที่ รัฐควรจะมีการบัญญัติกฎหมายเฉพาะมาใช้บังคับกับบริษัทขนส่งสิ่งของของเอกชน เพื่อเป็นการส่งเสริมและควบคุมให้ทั้งบริษัทและประชาชนได้รับความเป็นธรรมมากขึ้น ซึ่งสามารถอธิบายได้ดังภาพที่ 1 ดังนี้



ภาพที่ 1 องค์ความรู้จากการวิจัย

ข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

1. ต้องแก้ไขพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พุทธศักราช 2522 คือ เพิ่มลักษณะรถยนต์ที่อนุญาตให้ใช้รับจ้างขนส่งจากเดิมกำหนดไว้เพียง 9 ประเภท โดยอนุญาตให้ผู้ประกอบการสามารถนำรถปิกอัพมาจดทะเบียนเป็นรถรับจ้างขนส่งสินค้า ซึ่งจะทำให้ผู้ประกอบการไม่จำเป็นต้องฝ่าฝืนกฎหมาย และเพื่อสร้างหลักเกณฑ์ในการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ให้มีความชัดเจนมากยิ่งขึ้น

2. ต้องแก้ไขพระราชบัญญัติทางหลวง พุทธศักราช 2535 ในเรื่องของของน้ำหนักในการบรรทุก และการกำหนดความเร็วของรถที่มาใช้บนทางหลวง ให้ทันสมัยสอดคล้องกับความก้าวหน้าของวิศวกรรมโยธาและเทคโนโลยียานยนต์

ข้อเสนอแนะเชิงปฏิบัติการ

ต้องมีกฎหมายกำหนดความรับผิดและการชดใช้ข้อธุรกิจขนส่งสิ่งของของเอกชนให้มีความเหมาะสมกับความเสียหายต่าง ๆ โดยนำหลักการความรับผิดและการชดใช้ค่าเสียหายของพระราชบัญญัติประกันภัย พุทธศักราช 2477 มาใช้ คือ กำหนดให้ธุรกิจขนส่งสิ่งของของเอกชน



รับผิดชอบกรณีการขนส่งสินค้านั้น เกิดสูญหาย ส่งผิด เน้นซ้ำ แตกหัก หรือบุบสลาย ให้ใช้ราคาสิ่งของที่ผู้ฝากได้ระบุหรือแจ้งราคาไว้ เพื่อทุกบริษัทจะได้นำไปปฏิบัติเป็นแนวทางเดียวกัน และผู้เสียหายจะได้มีแนวปฏิบัติเดียวกันในการเรียกร้องค่าเสียหายได้

ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยครั้งต่อไป

ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไปคือ การศึกษามาตรการควบคุมบริษัทขนส่งเอกชนในแต่ละหมวดที่ได้ตั้งไว้ เช่น คณะกรรมการในการควบคุมดูแลกิจการขนส่งเอกชนควรประกอบไปด้วยบุคคลฝ่ายใด การรับและส่งพัสดุหรือสิ่งของต่าง ๆ นั้นควรมีหลักเกณฑ์อย่างไร เรื่องของการที่ผู้รับขนส่งสามารถเปิดกล่องพัสดุเพื่อตรวจสอบสินค้าก่อนที่จะจ่ายเงินค่าสินค้า เป็นต้น

เอกสารอ้างอิง

- กล้า สมทวนิช. (2562). ช่องว่างทางกฎหมาย ที่หลุดออกมาเมื่อพนักงานขนส่งเอกชนเปิดกล่อง Sextoy. สืบค้น 16 พฤศจิกายน 2564, จาก <https://shorturl.asia/I5PWO>
- วิลาสินี สิทธิโสภณ. (2560). กฎหมายว่าด้วยการรับขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ. กรุงเทพฯ: กลุ่มงานกฎหมาย 3 สำนักกฎหมาย.
- วิชญ์ เครื่องาม. (2549). คำอธิบายกฎหมายว่าด้วยซื้อขายแลกเปลี่ยนให้ (พิมพ์ครั้งที่ 10). กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์นิติบรรณาการ.
- ศนันท์กรณ โสทธิพันธุ์. (2555). คำอธิบายนิติกรรม-สัญญา (พิมพ์ครั้งที่ 17). กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์วิญญูชน.
- สถิต เล็งไธสง. (2548). หลักกฎหมายแพ่งตามแนวคิดอาจารย์สถิต เล็งไธสง. กรุงเทพฯ: พิมพ์อักษร.
- อุไรรัตน์ จันทศิริ. (2562). กฎระเบียบไทยตามไม่ทัน express delivery เดิบโต. สืบค้น 16 พฤศจิกายน 2564, จาก <https://shorturl.asia/eAnz6>
- Bus & Truck. (2022). 5 benefits of modern automotive technology. Retrieved June 20, 2022, from <https://shorturl.asia/9wB4N>

