

แนวทางการนำบทเรียนการพัฒนาด้านการขนส่งทางถนนของสหภาพยุโรป มาประยุกต์ใช้กับไทยและอาเซียน

Approaches for Implementing Lessons Learned from Road Transportation Development in European Union for Thailand and ASEAN

จักรกฤษณ์ ดวงพัศตรา

ผู้อำนวยการสถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

E-mail: chackrit@cbs.chula.ac.th

บทคัดย่อ

การเปิดตลาดการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศในสหภาพยุโรปเป็นส่วนหนึ่งของแผนการรวมกลุ่มเศรษฐกิจประเทศสมาชิกสหภาพยุโรปที่ได้รับประโยชน์จากการเปิดตลาดบริการขนส่งทางถนน เป็นประเทศขนาดเล็กที่สามารถบริหารต้นทุนประกอบการและค่าจ้างแรงงานได้ถูก ประเทศไทยและอาเซียนไม่สามารถนำบทเรียนจากสหภาพยุโรปมาใช้ได้ทั้งหมด แนวทางที่เป็นไปได้สำหรับไทยในการส่งเสริมการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศควรเริ่มจากการจัดทำความตกลงด้านการขนส่งในกรอบอนุภูมิภาคและทวีป ประเด็นที่ต้องให้ความสำคัญ ได้แก่ การสร้างมาตรฐานให้เป็นแบบเดียวกัน ด้านข้อกำหนดทางเทคนิค น้ำหนัก ขนาดรถ ความปลอดภัย คุณสมบัติของผู้ประกอบการขนส่งและผู้จัดการขนส่ง พิธีการศุลกากร หลังจากนั้นค่อยทำการเจรจาแบบค่อยเป็นค่อยไปในประเด็นที่มีความสำคัญอื่นๆ ได้แก่ การกำหนดโควตาการบรรทุก เส้นทางอนุมัติ การอำนวยความสะดวกทางการขนส่ง และการค้า การติดตามและตรวจสอบสินค้า การประกันภัยบุคคลที่สามและการประกันภัย การขนส่งสินค้าผ่านแดน และการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

คำสำคัญ: การขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ ความตกลงการขนส่ง การเปิดตลาดบริการขนส่งทางถนน

ABSTRACT

International road transport liberalization in European Union is a part of economic integration plan. European Union's member countries mostly gained benefit



from road transport services liberalization were small countries which could manage low cost of operations and labor. The lessons learned from European Union could not be totally applied to Thailand and ASEAN. Possible approaches for Thailand to promote international road transport should begin with the establishment of transport agreements in sub regional and bilateral levels. Critical issues comprise the harmonization of technical requirement, truck weight and dimension, safety, qualification of transport operator and freight forwarders, and customs formalities. Afterwards, other critical issues should be gradually pushed forward including truck quota, designated routes, transport and trade facilitation, cargo tracking and tracing, third party compulsory insurance and other insurance, transport of goods in transit, and multimodal transportation.

KEYWORDS: International road transport, Transport agreement, Road transport services liberalization

1. ความนำ

สหภาพยุโรป (European Union - EU) เป็นสหภาพทางเศรษฐกิจและการเมือง ประกอบด้วยสมาชิก 28 ประเทศ ได้แก่ ออสเตรีย เบลเยียม บัลแกเรีย โครเอเชีย ไซปรัส สาธารณรัฐเช็ก เดนมาร์ก เอสโตเนีย ฟินแลนด์ ฝรั่งเศส เยอรมนี กรีซ ฮังการี ไอร์แลนด์ อิตาลี ลัตเวีย ลิทัวเนีย ลักเซมเบิร์ก มอลตา เนเธอร์แลนด์ โปแลนด์ โปรตุเกส โรมาเนีย สโลวาเกีย สโลวีเนีย สเปน สวีเดน และสหราชอาณาจักร ซึ่งส่วนใหญ่เป็นประเทศที่ตั้งอยู่ในทวีปยุโรปมีพื้นที่รวม 4.32 ล้านตารางกิโลเมตร ประชากรรวมกันกว่า 500 ล้านคน และมีผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP) คิดเป็นประมาณร้อยละ 20 ของ GDP โลก และมี GDP ต่อหัวประมาณ 25,000 ยูโร

สหภาพยุโรปถือกำเนิดขึ้นจากประชาคมถ่านหินและเหล็กกล้าแห่งยุโรป (European Coal and Steel Community - ECSC) และประชาคมเศรษฐกิจยุโรป (European Economic Community - EEC) ซึ่งก่อตั้งขึ้นเมื่อ พ.ศ.2494 และ 2501 ตามลำดับ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อลดข้อจำกัดและอุปสรรคการค้าสินค้า บริการ เงินทุน แรงงาน และการกำหนดนโยบายการเกษตรร่วมกัน รวมถึงกระตุ้นให้เกิดการแข่งขันระหว่างประเทศสมาชิก และกำหนดนโยบายการค้าต่างประเทศร่วมกัน ต่อมาประเทศสมาชิกได้จัดทำสนธิสัญญามาสทริชต์ (Mastricht Treaty) เพื่อสถาปนาสหภาพยุโรปขึ้นในปี พ.ศ.2535 และในภายหลังได้แก้ไขหลักพื้นฐานรัฐธรรมนูญเพื่อให้ประเทศสมาชิกยึดถือรัฐธรรมนูญร่วมกันโดยประเทศสมาชิกได้จัดทำสนธิสัญญาลิสบอน (Treaty of Lisbon) ขึ้นเมื่อปี 2552



เพื่อให้สหภาพยุโรปดำเนินการผ่านระบบองค์การอิสระเหนือชาติและตัดสินใจเจรจาระหว่างรัฐบาลโดยรัฐสมาชิก โดยสถาบันสำคัญของสหภาพยุโรปมีคณะกรรมการธิการยุโรป (European Commission) คณะมนตรีสหภาพยุโรป (Council of European Union) สภายุโรป (European Parliament) ศาลยุติธรรมแห่งสหภาพยุโรป (European Court of Justice) ธนาคารกลางยุโรป (European Central Bank) พลเมืองสหภาพยุโรป โดยมีการเลือกตั้งสมาชิกรัฐสภายุโรปทุกๆ 5 ปี

สมาชิกของสหภาพยุโรปได้เริ่มต้นก่อตั้งมาตั้งแต่ปี พ.ศ.2494 (ค.ศ.1957) ซึ่งประกอบด้วย 6 ประเทศ (EU6) ที่เป็นผู้ก่อตั้งได้แก่ เยอรมัน ฝรั่งเศส อิตาลี เบลเยียม ลักเซมเบิร์ก เนเธอร์แลนด์ ต่อมาในปี พ.ศ.2516 (ค.ศ.1973) สหภาพยุโรปได้มีการขยายสมาชิกครั้งแรก (First Enlarge) โดยเพิ่มสมาชิกจากเดิม EU6 เป็น EU9 สมาชิกที่เพิ่มมาใหม่ ได้แก่ สหราชอาณาจักร ไอร์แลนด์ และเดนมาร์ก ถัดมาในปี พ.ศ.2524 (ค.ศ.1981) ได้ปรับเป็น EU10 สมาชิกใหม่ที่เข้ามา ได้แก่ กรีซ ถัดมาในปี พ.ศ.2529 (ค.ศ.1986) ได้ปรับเป็น EU12 โดยสมาชิกใหม่ ได้แก่ สเปน และโปรตุเกส และในปี พ.ศ.2535 (ค.ศ.1992) ซึ่งเป็นปีที่ก่อตั้งสหภาพยุโรปอย่างเป็นทางการและมีการรวมตัวกันอย่างสมบูรณ์ EU ได้ขยายสมาชิกครั้งที่สี่ โดยมีสมาชิก 15 ประเทศ (EU15) ได้แก่ เยอรมัน ฝรั่งเศส อิตาลี เบลเยียม ลักเซมเบิร์ก เนเธอร์แลนด์ สหราชอาณาจักร ไอร์แลนด์ เดนมาร์ก กรีซ สเปน โปรตุเกส ออสเตรีย ฟินแลนด์ และสวีเดน ซึ่งครอบคลุมสมาชิกเกือบทั้งหมดในยุโรปตะวันตก ถัดมาในปี พ.ศ.2547 (ค.ศ.2004) ได้มีการขยายจำนวนสมาชิกครั้งยิ่งใหญ่ที่สุดใน EU โดยขยายจาก EU15 เป็น EU25 เพิ่มเดิมจาก 15 ประเทศ เป็น 25 ประเทศ โดยประเทศสมาชิกที่เข้ามาใหม่ ได้แก่ สาธารณรัฐเช็ก เอสโตเนีย ลิทัวเนีย ลัตเวีย ลิทัวเนีย ฮังการี มัลตา โปแลนด์ สโลวาเกีย และสโลวีเนีย และในปี 2550 (ค.ศ.2007) และ 2556 (ค.ศ.2013) มีสมาชิกใหม่ที่เข้ามา ได้แก่ โรมาเนีย บัลแกเรีย และโครเอเชีย ตามลำดับ จนปัจจุบัน EU มีสมาชิกรวม 28 ประเทศ (EU28) อย่างไรก็ตาม ผู้นำการขับเคลื่อนกิจกรรมด้านการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจในสหภาพยุโรปส่วนใหญ่จะนำโดยประเทศเยอรมัน ฝรั่งเศส อิตาลี เบลเยียม เนเธอร์แลนด์ และลักเซมเบิร์ก ซึ่งเป็นกลุ่มผู้ก่อตั้งสหภาพยุโรป ซึ่งรวมถึงการกำหนดกฎเกณฑ์การเปิดเสรีการค้าและการขนส่ง

การขนส่งสินค้าทางถนนเป็นรูปแบบหลักสำหรับการขนส่งสินค้าภายในสหภาพยุโรป โดยมีสัดส่วนสูงถึงร้อยละ 75 ของปริมาณการขนส่งภายในสหภาพยุโรปวัดตามหน่วยตัน-กิโลเมตร การประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนในยุโรปจำแนกเป็น 2 ประเภท ได้แก่ (1) การประกอบการรับจ้างขนส่งสาธารณะ (For Hire Transportation) โดยเป็นการให้บริการรับจ้างขนส่งสินค้าแก่ผู้ผลิตสินค้าและผู้ให้บริการทั่วไป คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 70 ของปริมาณการขนส่งสินค้าทางถนนทั้งหมด และ (2) การขนส่งสินค้าส่วนบุคคล (Own Account Transportation) คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 30 ของปริมาณการขนส่งสินค้าทางถนนทั้งหมด



ในช่วงก่อนที่สหภาพยุโรปจะมีการรวมตัวเป็นตลาดเดียว การขนส่งทางถนนระหว่างประเทศในยุโรปมีการดำเนินการภายใต้ 4 ลักษณะ ดังนี้

1. **การขนส่งระหว่างประเทศที่เป็นไปตามความตกลงทวิภาคีระหว่างประเทศที่มีพรมแดนติดกัน (Bilateral Agreement between Member States)** เป็นความตกลงที่อนุญาตให้มีการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างกันโดยมีทั้งกรณีที่ยกเว้นการขนส่งระหว่างกันโดยเสรีและกรณีที่ยกเว้นการขนส่งระหว่างกันภายใต้จำนวนโควตาที่กำหนดเป็นจำนวนเที่ยว และเพดานราคาค่าขนส่งสูงสุดและต่ำสุด ภายใต้ความตกลงทวิภาคี ประเทศปลายทางจะอนุญาตให้ผู้ขนส่งสินค้าสาธารณะและผู้ขนส่งสินค้าส่วนบุคคลสามารถทำการขนส่งระหว่างประเทศได้ภายใต้กรอบเวลาที่กำหนด หรือภายใต้จำนวนเที่ยวที่กำหนด ซึ่งระบบการกำหนดโควตาฯ ดังกล่าวเป็นระบบที่ใช้กันมาดั้งเดิมและยกเลิกไปในปี พ.ศ.2535 (ค.ศ.1992) เมื่อสหภาพยุโรปมีการรวมตัวกันอย่างสมบูรณ์
2. **การขนส่งระหว่างประเทศภายใต้ใบอนุญาตของประชาคมยุโรป (Under Community Permit)** เป็นระบบที่จัดตั้งขึ้นในปี พ.ศ.2512 (ค.ศ.1969) ที่อนุญาตให้ยานพาหนะจำนวนไม่เกิน 1,200 คัน ที่เป็นของผู้ประกอบการขนส่งสาธารณะสามารถประกอบการขนส่งได้โดยเสรีภายใต้ดินแดนของประชาคมยุโรป โดยจะต้องใบอนุญาตเป็นรายปี และไม่จำกัดจำนวนเที่ยววิ่ง โดยกลุ่มผู้ประกอบการขนส่งที่ได้รับใบอนุญาตของประชาคมยุโรปมีสัดส่วนการขนส่งระหว่างประเทศคิดเป็นประมาณร้อยละ 5 ของปริมาณการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางถนนทั้งหมด โดยการขนส่งลักษณะดังกล่าวได้ยกเลิกไปในปี พ.ศ.2535 เมื่อสหภาพยุโรปมีการรวมตัวกันอย่างสมบูรณ์
3. **การขนส่งระหว่างประเทศภายใต้โควตาที่เห็นชอบโดยที่ประชุมรัฐมนตรีขนส่งแห่งยุโรป (Under European Conference of Ministers of Transport - ECMT)** มีลักษณะคล้ายใบอนุญาตของประชาคมยุโรป (Community Permit) แต่มีข้อแตกต่างตรงที่ใบอนุญาตแบบ ECMT จะใช้สำหรับประเทศส่วนใหญ่ที่เป็นสมาชิกที่ประชุมรัฐมนตรีขนส่งแห่งยุโรป (ซึ่งรวมบางประเทศที่ไม่ได้เป็นสมาชิกสหภาพยุโรปแต่อยู่ในทวีปยุโรป) ได้แก่ สวิตเซอร์แลนด์ ตุรกี และบางประเทศในยุโรปตะวันออก และยุโรปกลาง โดยมีจำนวนรถบรรทุกที่ได้รับอนุญาต ECMT ประมาณ 4,100 คัน โดยการขนส่งในระบบ ECMT ยังคงมีอยู่ภายหลังจากปี 2535 ที่สหภาพยุโรปมีการรวมตัวกันอย่างสมบูรณ์ เนื่องจากมีความเกี่ยวพันกับประเทศที่ไม่ได้เป็นสมาชิกสหภาพยุโรปที่ยังคงมีการจำกัดโควตาการอนุญาตให้ทำการขนส่งเข้ามาในสหภาพยุโรป

4. การขนส่งระหว่างประเทศที่ไม่ได้อยู่ภายใต้โควตา (Quota Exemption) ได้แก่ กรณี
การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางรางและการขนส่งสินค้าทางถนนโดยรถบรรทุกที่มี
มิหนาดไม่เกิน 3.5 ตัน และการขนส่งข้ามแดนด้วยรถบรรทุกที่มีระยะทางไม่เกิน 25
กิโลเมตรจากพรมแดน จะไม่มีข้อกำหนดจำนวนโควตารายเกี่ยวกับการขนส่ง

ในส่วนนี้จะเป็นการนำเสนอข้อมูลพัฒนาการการรวมกลุ่มด้านการขนส่งทางถนนจากแต่ละ
ประเทศเข้ามารวมเป็นสหภาพยุโรป ปัญหาและอุปสรรคในการประสานกฎระเบียบของแต่ละประเทศ
ก่อนจะมาเป็นสหภาพยุโรป นโยบายและกฎระเบียบที่สำคัญที่เกี่ยวกับการประกอบธุรกิจและการ
ปฏิบัติงานด้านการขนส่งทางถนนที่กำหนดโดยคณะกรรมการยุโรป (European Commission
- Mobility and Transport) ทั้งนี้ ข้อมูลกฎระเบียบขนส่งทางถนนของ EU สืบค้นได้จาก [http://
ec.europa.eu/transport/media/infringements/directives/road_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/media/infringements/directives/road_en.htm) โดยกฎระเบียบต่างๆ
ที่สำคัญ ได้แก่

- (1) Directive 2006/94/EC ว่าด้วย การจัดตั้งกฎระเบียบการขนส่งสินค้าทางถนน (เลข
อ้างอิง 2006/0094)
- (2) Directive 2006/126/EC ว่าด้วย ใบอนุญาตขับรถ (เลขอ้างอิง 2006/0126)
- (3) Directive 2006/38/EC ว่าด้วย การเก็บค่าธรรมเนียมรถบรรทุกหนักในการใช้
โครงสร้างพื้นฐานการขนส่ง (เลขอ้างอิง 2006/0038)
- (4) Directive 2004/54/EC ว่าด้วย ความปลอดภัยขั้นต่ำในการใช้เครื่องมือในการขนส่งทาง
ถนนในยุโรป (เลขอ้างอิง 2004/0054)
- (5) Directive 2004/52/EC ว่าด้วย การดำเนินงานระบบการเก็บค่าผ่านทางอิเล็กทรอนิกส์
ในสหภาพยุโรป (เลขอ้างอิง 2004/0052)
- (6) Directive 2003/127/EC ว่าด้วย เอกสารการจดทะเบียนยานพาหนะ (เลขอ้างอิง
2003/127)
- (7) Directive 2003/59/EC ว่าด้วย คุณสมบัติเบื้องต้นและชั่วโมงการฝึกอบรมพนักงาน
ขับรถบรรทุกสินค้าหรือผู้โดยสาร (เลขอ้างอิง 2003/0059)
- (8) Directive 2003/26/EC ว่าด้วย การกำหนดความเร็วและอัตราการปล่อยของเสียจาก
รถเพื่อการพาณิชย์ (เลขอ้างอิง 2003/0026)
- (9) Directive 2002/7/EC ว่าด้วย ขนาดและน้ำหนักยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่งระหว่าง
ประเทศ (เลขอ้างอิง 2002/0007)
- (10) Directive EC 3916/90 ว่าด้วย การกำหนดมาตรการที่ประเทศสมาชิกสหภาพยุโรป
ออกเพื่อคุ้มครองตลาดขนส่งสินค้าทางถนนในกรณีเกิดวิกฤต



- (11) Directive EC 881/92 ว่าด้วย กฎระเบียบการประกอบธุรกิจการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศสมาชิกสหภาพยุโรป
- (12) Directive EC 3881/93 ว่าด้วย กฎระเบียบการอนุญาตให้รถบรรทุกของประเทศสมาชิกสหภาพยุโรปสามารถประกอบธุรกิจขนส่งสินค้าในประเทศภาคีสหภาพยุโรป
- (13) Directive EC 53/96 กำหนดขนาดและน้ำหนักบรรทุก
- (14) Directive EC 561/2006 กำหนดระยะเวลาขับขี่
- (15) Directive EC 1072/2009 กำหนดการประกอบธุรกิจการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศสมาชิกสหภาพยุโรปกับประเทศที่มีได้เป็นสมาชิก
- (16) Directive EC 68/2008 กำหนดกฎระเบียบการขนส่งสินค้าอันตราย
- (17) Directive EC 1071/2009 กำหนดคุณสมบัติของผู้ประกอบการขนส่งทางถนน

2. พัฒนาการของการรวมกลุ่มสหภาพยุโรปและความท้าทายในการประสานกฎระเบียบการขนส่งเป็นกฎระเบียบเดียวกัน

พรมแดนของหลายประเทศในยุโรปมีการติดต่อเชื่อมโยงกัน และประชาชนมีการเดินทางติดต่อไปมาหาสู่ระหว่างกันตามวิถีชีวิตปกติ อีกทั้งก่อนที่แต่ละประเทศจะเข้ามารวมตัวเป็นสหภาพยุโรป หลายประเทศที่มีพรมแดนติดกันได้จัดทำความตกลงการขนส่งทางถนนข้ามแดนระหว่างกันอยู่ก่อนแล้ว อาทิ ประเทศเยอรมันทำความตกลงการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศกับกลุ่มเบนลักซ์ ซึ่งประกอบด้วยเบลเยียม เนเธอร์แลนด์ และลักเซมเบิร์ก ขณะที่ประเทศฝรั่งเศสก็จัดทำความตกลงการขนส่งฯ กับกลุ่มเบนลักซ์เช่นเดียวกัน นอกจากนี้ ยังมีประเทศที่ไม่ได้เป็นสมาชิกสหภาพยุโรปแต่เป็นกลุ่มเชงเก้น (Schengen Area) เช่น สวิตเซอร์แลนด์ แต่ได้มีความตกลงการขนส่งทางถนนเชื่อมโยงกับประเทศในสหภาพยุโรปที่มีพรมแดนติดกัน เช่น เยอรมัน ฝรั่งเศส และอิตาลี

การเปิดตลาดการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศในสหภาพยุโรปได้รับเป็นส่วนหนึ่งของแผนการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจในสหภาพยุโรปให้เป็นตลาดเดียวเพื่อให้มีการเคลื่อนย้ายคน สินค้า บริการ และเงินภายในสหภาพยุโรปอย่างเสรี เพื่อรองรับโอกาสทางธุรกิจและดึงดูดการลงทุนของต่างประเทศ โดยในส่วนของ การขนส่งทางถนนในสหภาพยุโรปในปัจจุบัน รถบรรทุกของชาติภาคีใดๆ ในสหภาพยุโรปสามารถขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนมายังประเทศสมาชิกสหภาพยุโรปได้ ซึ่งการเปิดตลาดการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศได้ช่วยกระตุ้นให้เกิดการแข่งขัน ยกระดับคุณภาพการให้บริการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร ลดปัญหาการเดินรถเที่ยวเปล่า และลดปัญหาสิ่งแวดล้อมอันเกิดจากการใช้รถมากเกินไปจนความจำเป็นอันเกิดจากการวิ่งรถเที่ยวเปล่ากลับมาโดยไม่มีสินค้าและผู้โดยสาร

จุดเริ่มต้นอย่างเป็นทางการของการเปิดตลาดการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศของสหภาพยุโรปเริ่มต้นขึ้นเมื่อปี พ.ศ.2528 (ค.ศ.1985) โดยมีลำดับขั้นการรวมตัวดังนี้



การจัดทำแผนการรวมตลาดยุโรป

คณะกรรมการการยุโรป (European Commission) ได้จัดทำแผนการรวมตลาดยุโรปในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2528 (ค.ศ.1985) หรือเรียกอีกชื่อหนึ่งว่า สมุดปกขาวเพื่อการรวมตัวอย่างสมบูรณ์ภายในยุโรป (White Paper from Commission to European Council : Completing the Internal Market) เพื่อให้สมาชิกสามารถรวมตัวเป็นสหภาพยุโรปอย่างสมบูรณ์ในปี 2535 (ค.ศ. 1992) โดยกระบวนการรวมตัวใช้ระยะเวลา 7 ปี ประกอบด้วยแผนการปรับตัวเพื่อยกเลิกข้อจำกัดต่างๆ ในการเดินทางและขนส่งระหว่างประเทศ ดังนี้

- (1) **การปรับนโยบายและกฎหมายภายในประเทศให้สอดคล้องกับนโยบายและกฎหมายร่วมของสหภาพยุโรป** ในกรณีที่ประเทศสมาชิกสหภาพยุโรปมีนโยบายของแต่ละประเทศ (National Policies) ที่ไม่สอดคล้องกับนโยบายร่วมของสหภาพยุโรป (Common Policies) ประเทศภาคีแต่ละประเทศจะต้องพยายามหาทางปรับนโยบายและกฎระเบียบภายในประเทศเพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายร่วมของสหภาพยุโรป อีกทั้งไม่สนับสนุนให้แต่ละประเทศมีการเพิ่มข้อจำกัดทางการค้า การลงทุน และการขนส่งเพิ่มขึ้นไปจากเดิม
- (2) **ยกเลิกการตรวจสอบทางศุลกากร (Customs) และการเข้าเมือง (Immigration)** ของสินค้าและผู้โดยสารที่มีการเคลื่อนย้ายภายในประเทศสมาชิกสหภาพยุโรป เพื่อให้สอดคล้องกับพันธกรณีการเปิดเสรีการค้า ลดระยะเวลาและต้นทุนการขนส่ง อย่างไรก็ตาม แต่ละประเทศสมาชิกอาจพิจารณาให้มีการสุ่มตรวจสอบสินค้าและผู้โดยสารที่เดินทางภายในดินแดนยุโรป (Internal Frontier Post) ได้ในกรณีที่เห็นว่าการขนส่งฯ ดังกล่าวอาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเข้าเมืองที่ผิดกฎหมาย การก่อการร้าย โรคระบาดของคน สัตว์ และพืช การขนย้ายสิ่งเสพติดและสินค้าต้องห้าม การลักลอบนำสินค้าเข้าจากประเทศที่ไม่ได้เป็นสมาชิกสหภาพยุโรป รวมถึงเพื่อควบคุมและปกป้องการท่วมตลาดของสินค้าบางประเภท เช่น เกษตร และเหล็ก ซึ่งยังคงมีการกำหนดโควตานำเข้าสำหรับสมาชิกแต่ละประเทศในช่วงระหว่างปี ค.ศ. 1985 ถึง 1992
- (3) **การใช้เอกสารการผ่านแดนและกฎระเบียบเป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน** โดยใช้ระบบเอกสารเดียวกันในการขนส่งผ่านแดน (Single Administrative Document) โดยมีการแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Data Interchange หรือ EDI) เพื่อความรวดเร็วในการขนส่งและประโยชน์ในการเก็บสถิติ
- (4) **การจัดทำนโยบายและมาตรการขนส่งร่วมกันในสหภาพยุโรป** โดยในกรณีของการขนส่งทางถนนและทางน้ำภายในประเทศ ทุกประเทศจะต้องมีนโยบายและมาตรการที่

¹ อ้างอิงตาม http://europa.eu/documents/comm/white_papers/pdf/com1985_0310_f_en.pdf

สอดคล้องกับสหภาพยุโรปนับตั้งแต่เดือนธันวาคม พ.ศ.2539 (ค.ศ.1986) โดยประเทศสมาชิกที่ไม่ปฏิบัติตามนโยบายและมาตรการขนส่งร่วมๆ จะถูกบันทึกประวัติการไม่ให้ความร่วมมือและอาจนำไปสู่การฟ้องร้องเพื่อให้ศาลยุโรปเป็นผู้ตัดสินชี้ขาด

- (5) **การยกเลิกโควตาการขนส่งระหว่างประเทศ** ในช่วงก่อนการรวมกลุ่มสหภาพยุโรป การขนส่งระหว่างประเทศทางถนนภายในยุโรปอยู่ภายใต้ระบบโควตาซึ่งจำกัดความจุและความถี่การขนส่ง อีกทั้งต้องมีการตรวจสอบประวัติการเดินทางของยานพาหนะ ณ จุดพรมแดน อย่างไรก็ตาม ภายในปี ค.ศ.1992 ทุกประเทศในสหภาพยุโรปจะต้องยกเลิกการจำกัดโควตาการขนส่งระหว่างประเทศ อีกทั้งยกเลิกการตรวจสอบประวัติการเดินทางของยานพาหนะ ยกเว้นกรณีการขนส่งสินค้าอันตรายและอุปกรณ์ประมาณระหว่างประเทศที่อาจมีการตรวจสอบที่พรมแดนเพื่อความปลอดภัย รวมถึงกรณีการขนส่งสินค้าภายในประเทศโดยรถบรรทุกของต่างชาติ (Cabotage) ที่ห้ามขนส่งเกินเพดานที่กำหนด ในส่วนของการปรับลด/ยกเลิกโควตาการขนส่งระหว่างประเทศ คณะกรรมาธิการยุโรปกำหนดแผนการปรับตัวเป็น 2 ระยะ ได้แก่ ระยะแรก (3 ปี นับจากปี พ.ศ.2528 ถึง 2531) ปรับลดข้อจำกัดโควตาเป็นบางส่วน โดยกำหนดให้ต้องเพิ่มจำนวนโควารถทุก ๆ ปี ปีละร้อยละ 15 โดยในปี 2532 ทุกประเทศจะต้องเพิ่มจำนวนเที่ยวรถต่างชาติที่อนุญาตให้ทำการขนส่งข้ามประเทศได้รวมไม่น้อยกว่าร้อยละ 40 และระยะที่สอง (3 ปี นับจากปี พ.ศ.2531 - 2535) ทุกประเทศยกเลิกข้อจำกัดโควตาการขนส่งระหว่างประเทศทั้งหมด
- (6) **การปรับใช้มาตรฐานรถบรรทุกและรถโดยสารให้เป็นรูปแบบเดียวกัน** โดยปรับใช้มาตรฐานความปลอดภัยของรถบรรทุกและรถโดยสารให้เป็นรูปแบบเดียวกัน เช่น ขนาดความกว้าง ความยาว น้ำหนักบรรทุก ความเร็ว ฯลฯ เพื่อลดความจำเป็นในการตรวจสอบ ณ จุดพรมแดน โดยกำหนดแผนการปรับตัวเป็น 2 ระยะ ได้แก่ ระยะแรก (3 ปี นับจากปี พ.ศ.2528 - 2531) ให้มีความสำคัญกับการปรับมาตรฐานบางส่วนให้เป็นรูปแบบเดียวกัน และระยะที่สอง (4 ปี นับจากปี พ.ศ.2531 - 2535) กำหนดให้มีการปรับมาตรฐานทุกประเภทให้เป็นรูปแบบเดียวกัน
- (7) **การเปิดตลาดอาชีพผู้บริหาร ผู้จัดการ ผู้เชี่ยวชาญ และพนักงานขับรถบรรทุก** โดยอนุญาตให้บุคคลชาติสมาชิกสหภาพยุโรปสามารถทำงานเป็นผู้บริหาร ผู้จัดการ ผู้เชี่ยวชาญ และพนักงานขับรถบรรทุกได้นับตั้งแต่ปี ค.ศ.1992 เพื่อให้สอดคล้องกับการเปิดตลาดการเคลื่อนย้ายแรงงานและวิชาชีพในสหภาพยุโรป รวมถึงการยอมรับระบบใบขับขี่ของสหภาพยุโรปให้เป็นรูปแบบเดียวกัน

ตารางที่ 1 จำนวนโควตาของรถบรรทุกที่อนุญาตให้ข้ามแดนได้ในสหภาพยุโรปที่ค่อยๆ
ปรับขยายตัว ก่อนยกเลิกข้อจำกัดโควตาในปี พ.ศ.2535

ประเทศ	จำนวนโควตาที่อนุญาตให้รถบรรทุกต่างชาติทำการข้ามแดน (เที่ยว) (ไม่นับรวมการบรรทุกโดยรถที่มีน้ำหนักน้อยกว่า 3.5 ตัน และการขนส่งโดย รถบรรทุกต่างชาติข้ามแดนในระยะไม่เกิน 25 กิโลเมตร จากพรมแดน)							
	ปี 2528	2529	2530	2531	2532	2533	2534	2535
เบลเยียม	570	707	1036	1488	2084	2918	4133	5787
เดนมาร์ก	469	625	929	1444	2022	2831	4010	5614
เยอรมัน	914	1112	1735	2374	3324	4654	6986	9781
กรีซ	131	170	293	658	922	1291	1829	2561
สเปน	-	673	1014	1543	2161	3026	4286	6001
ฝรั่งเศส	801	957	1488	2018	2826	3957	5604	7846
ไอร์แลนด์	147	204	341	671	940	1316	1865	2611
อิตาลี	721	883	1424	2022	2831	3964	5614	7860
ลักเซมเบิร์ก	179	245	404	693	971	1360	1926	2697
เนเธอร์แลนด์	785	955	1553	2104	2946	4125	5842	8179
โปรตุเกส	-	233	416	873	1223	1713	2427	3398
สหราชอาณาจักร	551	673	902	1265	1771	2480	3512	4917
รวมทั้งหมด	5268	7437	11535	17153	24021	33635	48034	67252

อ้างอิงใน Council Regulation 3621/84 in OJ L 333 – 354

ผลของการเปิดตลาดบริการขนส่งในตลาดยุโรป ได้แก่ (1) มีระบบการขนส่งที่ไม่มีพรมแดน
ระหว่างประเทศ (2) อัตราค่าบริการขนส่งสินค้าลดลงอันเกิดจากการแข่งขัน ความสามารถในการหา
สินค้าที่ถูกลง และการที่รถบรรทุกมีโอกาสในการเข้าสู่ตลาดการขนส่งและโลจิสติกส์ที่มีขนาดใหญ่
ขึ้น (3) การมีความจำเป็นในการจัดระเบียบผลกระทบจากการขนส่งที่เพิ่มขึ้น ได้แก่ อุบัติเหตุทางถนน
มลพิษทางเสียง มลพิษทางอากาศ การจัดทำมาตรฐานไอเสีย และการจัดการปัญหาการจราจรแออัด
จากการเพิ่มขึ้นของปริมาณการขนส่งภายในภูมิภาคที่เพิ่มขึ้น



ความตกลงระหว่างประชาคมเศรษฐกิจยุโรปกับสหพันธรัฐสวิสด้านการขนส่งทางถนน และราง

กลุ่มประเทศสมาชิกสมาคมประชาคมเศรษฐกิจยุโรป (EEC) กับประเทศสวิตเซอร์แลนด์ได้จัดทำความตกลงการขนส่งสินค้าทางถนนและรางกับระหว่างประชาคมเศรษฐกิจยุโรปกับสหพันธรัฐสวิส (Agreement between European Economic Community and Swiss Confederation on the Carriage of Goods by Road and Rail) เมื่อปี ค.ศ.1992 (พ.ศ.2535) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมความร่วมมือด้านการค้าและการขนส่งทางถนนและรางระหว่างกัน โดยมีสาระครอบคลุมด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่ง การอำนวยความสะดวกการขนส่ง การคุ้มครองสิ่งแวดล้อม การเก็บภาษีและค่าธรรมเนียม การเข้าสู่ตลาด การอำนวยความสะดวกพิธีการข้ามแดน การจัดตั้งคณะกรรมการร่วม โดยความตกลงการขนส่งสินค้าทางถนนฯ มีอายุ 12 ปี (นับตั้งแต่ปี 1992 ถึง 2004)

สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศ ดังนี้

- สหภาพยุโรปและสวิตเซอร์แลนด์อนุญาตให้รถบรรทุกที่สามารถขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนระหว่างประเทศมีน้ำหนักรวมของรถไม่เกิน 28 ตัน โดยไม่มีข้อจำกัดโควตาการขนส่ง อีกทั้งห้ามรถบรรทุกน้ำหนักรวมตั้งแต่ 28 ตันขึ้นไปเข้าเขตเมืองเวลากลางคืนและวันอาทิตย์ เนื่องจากกฎระเบียบของสวิตเซอร์แลนด์มีลักษณะแตกต่างจากสหภาพยุโรป อย่างไรก็ตาม สวิตเซอร์แลนด์เห็นชอบให้การขนส่งบางประเภทสามารถเข้าเมืองได้แต่ต้องขออนุญาตเป็นกรณีพิเศษ ได้แก่ (ก) รถบรรทุกขนส่งสินค้าเน่าเสียง่ายบางประเภท เช่น ผลไม้สด เนื้อหมูสด เนื้อไก่สด นมสด (ข) รถบรรทุกอุปกรณ์ที่ใช้ในการแสดงมหรสพ ดนตรี และละครสัตว์ (ค) รถบรรทุกอุปกรณ์ที่ใช้ในการซ่อมแซม (ง) รถบรรทุกอาหารและเครื่องมือที่เข้ามาใช้ในกิจการทำอากาศยาน
- การอนุญาตให้รถบรรทุกขนาดเกินกว่า 28 ตันเข้ามาได้เป็นกรณีพิเศษและมีการกำหนดโควตาการข้ามแดนเฉพาะที่น้ำหนักเกิน 28 ตัน เนื่องจากกฎหมายของสวิตเซอร์แลนด์ไม่อนุญาตให้รถบรรทุกขนาดเกินกว่า 28 ตัน เช่น รถบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 40 ฟุต แต่รวมทั้งหมดต้องมีน้ำหนักบรรทุกไม่เกิน 44 ตัน เข้ามาในประเทศได้เฉพาะในพื้นที่พรมแดนที่กำหนดซึ่งอยู่ภายในระยะ 10 กิโลเมตรจากด่านพรมแดน ตลอดจนกำหนดโควตาให้มียานพาหนะของสหภาพยุโรปและสวิตเซอร์แลนด์ที่มีขนาดเกินกว่า 28 ตัน ข้ามแดนของแต่ละฝ่ายได้ไม่เกิน 50 คัน/วัน และรวมทั้งปีไม่เกิน 15,000 คัน/ปี
- การปรับขนาดรถบรรทุก สวิตเซอร์แลนด์ปรับขนาดรถที่อนุญาตให้ขนส่งระหว่างประเทศจากเดิม โดยขยายมิติการบรรทุกจากเดิมที่อนุญาตให้รถพ่วงมีความยาวไม่เกิน 16 เมตร เป็น 16.5 เมตร เพิ่มน้ำหนักบรรทุกสำหรับรถ 3 เพลา ที่อนุญาตให้น้ำหนักลง

เพลาชับไม่เกิน 19 ตัน เป็น 22 ตัน และขยายขนาดความกว้างของรถบรรทุกจากเดิมไม่เกิน 2.3 เมตร เป็น 2.5 เมตร

- **การคุ้มครองรักษาสีสิ่งแวดล้อม** สหภาพยุโรปกับสวิตเซอร์แลนด์เห็นชอบให้ใช้มาตรฐานสิ่งแวดล้อมด้านการปล่อยไอเสียรถร่วมกันเพื่อใช้บังคับสำหรับรถบรรทุกที่ขนส่งระหว่างประเทศ
- **การเปิดตลาด** สหภาพยุโรปกับสวิตเซอร์แลนด์เห็นชอบการเปิดตลาดการขนส่งระหว่างกันภายใต้ข้อกำหนดทวิภาคี
- **การอำนวยความสะดวกการขนส่งข้ามแดนและการปรับระเบียบพิธีการให้สะดวกมากขึ้น** สหภาพยุโรปกับสวิตเซอร์แลนด์เห็นชอบให้มีการอำนวยความสะดวกการขนส่งข้ามแดนและปรับระเบียบพิธีการโดยให้มีการจัดตั้งคณะกรรมการเพื่อหารือในรายละเอียด
- **การจัดตั้งคณะกรรมการประชาคมยุโรปกับสวิตเซอร์แลนด์** เพื่อติดตามและประสานงานการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน บริการขนส่งทางถนน ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม เป็นเวทีหารือและแลกเปลี่ยนข้อมูลการขนส่งสินค้าทางถนน และทบทวนความตกลงการขนส่งทุกๆ 3 ปี

3. ภาพรวมและกฎระเบียบที่สำคัญที่เกี่ยวกับการขนส่งสินค้าทางถนนของสหภาพยุโรปภายหลังจากการรวมกลุ่มเป็นสหภาพยุโรปอย่างสมบูรณ์

หน่วยงานของสหภาพยุโรปที่มีส่วนสำคัญต่อการกำหนดนโยบายและกฎระเบียบการขนส่งทางถนน ได้แก่ European Commission - Mobility and Transport (MOVE) ซึ่งเป็นหน่วยงานภายใต้คณะกรรมการยุโรป (European Commission - EC) ซึ่งทำหน้าที่เสนอแนะนโยบายและกฎระเบียบใหม่ๆ แก่สมาชิก รับผิดชอบการกำหนดและจัดสรรงบประมาณการพัฒนา กำกับและติดตามการใช้บังคับของกฎระเบียบสหภาพยุโรป และเป็นตัวแทนของสหภาพยุโรปในการเจรจากับต่างประเทศ ปัจจุบันคณะกรรมการยุโรป โดย MOVE ให้ความสำคัญกับการส่งเสริมการขนส่งและเดินทางให้มีประสิทธิภาพ ปลอดภัย มั่นคง เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และการสร้างบรรยากาศให้เอื้อต่อการแข่งขันของธุรกิจการค้าและการขนส่ง เพื่อกระตุ้นให้เกิดการจ้างงานและการเติบโตทางเศรษฐกิจ โดยแบ่งภารกิจการค้าและการขนส่ง เพื่อกระตุ้นให้เกิดการจ้างงานและการเติบโตทางเศรษฐกิจ โดยแบ่งภารกิจการค้ากับการดูแลออกเป็น (1) การขนส่งทางอากาศ (2) การขนส่งทางน้ำภายในประเทศ/ภูมิภาค (3) การขนส่งทางทะเล (4) การขนส่งทางราง และ (5) การขนส่งทางถนน

ในส่วนของการขนส่งสินค้าทางถนนมีกฎระเบียบของสหภาพยุโรปที่มีความสำคัญ ได้แก่



กฎระเบียบกำหนดมาตรการที่ประเทศสมาชิกสหภาพยุโรปออกเพื่อคุ้มครองตลาดขนส่งสินค้าทางถนนในกรณีเกิดวิกฤต

สหภาพยุโรปออกระเบียบที่ EC no 3916/90 (Measures to be taken in the Event of a Crisis in the Market in the Carriage of Goods by Road) เมื่อวันที่ 21 ธันวาคม ค.ศ.1990 (พ.ศ.2534) เพื่อสร้างกลไกป้องกันคุ้มครองตลาดการขนส่งสินค้าทางถนนเพื่อชดเชยความเสียหายที่อาจเกิดผลกระทบต่อเสถียรภาพทางเศรษฐกิจและการเงินอันเกิดจากการเปิดตลาด โดยอาจออกมาตรการเพื่อลดผลกระทบอันเกิดจากการเพิ่มขึ้นของผู้ประกอบการรายใหม่ของประเทศอื่นๆ ที่อยู่ในสหภาพยุโรปที่ไม่ได้จดทะเบียนจัดตั้งขึ้น โดยมาตรการดังกล่าวจะต้องได้รับความเห็นชอบตามคณะกรรมการยุโรป โดยคณะกรรมการยุโรปจะพิจารณาตัดสินใจอนุญาตให้ใช้มาตรการดังกล่าวได้ภายใน 30 วันนับจากที่ได้รับคำร้องจากประเทศสมาชิกที่ได้รับความเสียหาย

กฎระเบียบการประกอบธุรกิจการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศสมาชิกสหภาพยุโรป

สหภาพยุโรปได้ออกระเบียบที่ EEC no881/92 (Access to Market in the Carriage of Goods by Road within the Community to or from Territory of a Member State of Passing across Territory of One or More Member States) เมื่อวันที่ 26 มีนาคม ค.ศ. 1992 (พ.ศ. 2535) เพื่อกำหนดกฎกติกาการประกอบธุรกิจขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศสมาชิกสหภาพยุโรป (อาทิ กรณีรถบรรทุกของฝรั่งเศสขนส่งสินค้าไปเบลเยียม) รวมถึงกรณีการขนส่งสินค้าผ่านแดนระหว่างประเทศสมาชิกสหภาพยุโรป (อาทิ กรณีรถบรรทุกของฝรั่งเศสขนส่งสินค้าไปเนเธอร์แลนด์ โดยเดินทางผ่านเบลเยียมซึ่งเป็นประเทศที่อยู่กลางทาง) โดยสรุปสาระสำคัญ ดังนี้

- สหภาพยุโรปอนุญาตให้ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนที่จดทะเบียนจัดตั้งธุรกิจในประเทศสมาชิกใดๆ ในสหภาพยุโรปสามารถทำการขนส่งระหว่างประเทศได้
- รถบรรทุกทุกคันระหว่างประเทศจะต้องได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งของสหภาพยุโรป (Community Licence) ซึ่งเป็นบัตรสีฟ้า โดยระหว่างการเดินทาง ผู้ขับซั้รถบรรทุกต้องนำสำเนาเอกสารฉบับจริงที่ได้รับการรับรอง (Certified True Copy) ติดรถบรรทุกไปทุกครั้งขณะขับซั้ เพื่อแสดงต่อเจ้าหน้าที่เมื่อทำการตรวจสอบ
- ใบอนุญาตประกอบการขนส่งเป็นการให้การอนุญาตเฉพาะราย และไม่สามารถสั้กหลังโอนสิทธิได้ โดยใบอนุญาตจะมีอายุคราวละ 5 ปี สามารถต่ออายุได้ หรือเพิกถอนใบอนุญาตได้ในกรณีกระทำความผิด



กฎระเบียบการอนุญาตให้รถบรรทุกของประเทศสมาชิกสหภาพยุโรปสามารถประกอบธุรกิจในประเทศภาคีสหภาพยุโรปได้

สหภาพยุโรปได้ออกระเบียบที่ EC no3118/93 (Laying down Conditions under Which non-Resident Carrier may Operate National Road Haulage Services within a Member State) เมื่อวันที่ 25 ตุลาคม ค.ศ.1993 (พ.ศ.2536) เพื่อกำหนดกฎกติกาการอนุญาตให้รถบรรทุกของประเทศสมาชิกสหภาพยุโรปสามารถประกอบธุรกิจขนส่งสินค้าในประเทศภาคีสหภาพยุโรปได้ (อาทิกรณีรถบรรทุกของเยอรมันสามารถเข้าไปประกอบธุรกิจในประเทศเบลเยียม ซึ่งทั้งคู่เป็นสมาชิก EU) โดยสรุปสาระสำคัญ ดังนี้

- ผู้ประกอบการขนส่งทางถนนที่ถือใบอนุญาตประกอบการขนส่งสินค้าในสหภาพยุโรป (Community License) สามารถเข้าไปประกอบธุรกิจขนส่งสินค้าภายในประเทศภาคีสหภาพยุโรปได้เป็นการชั่วคราว (การขนส่งภายในประเทศโดยทั่วไปจะสงวนให้เฉพาะรถบรรทุกที่จดทะเบียนจัดตั้งธุรกิจในประเทศที่จดทะเบียนเท่านั้นหรือเรียกว่า Cabotage)
- การเปิดตลาดการขนส่งภายในประเทศให้รถชาติภาคีสหภาพยุโรปเข้ามาทำการขนส่งเป็นการชั่วคราวนั้น สหภาพยุโรปใช้การเปิดตลาดแบบค่อยเป็นค่อยไป (Progressive Liberalization) โดยเริ่มตั้งแต่ปี ค.ศ.1994 ถึงปี ค.ศ.1998 โดยเริ่มต้นในปี ค.ศ.1994 สมาชิกสหภาพยุโรปทำการจัดสรรโควตาการบรรทุกที่มีสิทธิเข้าไปทำการขนส่งในสหภาพยุโรปได้จำนวน 30,000 เทียวนุมติ และค่อยๆ เพิ่มปีละร้อยละ 30 นับตั้งแต่ปี ค.ศ.1995 จนถึงปี ค.ศ.1998 โดยในปี ค.ศ.1998 ซึ่งเป็นปีสุดท้ายก่อนที่ EU จะทำการเปิดตลาด Cabotage อย่างเต็มที่ โดยคณะกรรมการการยุโรปจัดสรรโควตาอนุมัติ Cabotage ให้แต่ละประเทศสมาชิกดังนี้ (1) เบลเยียมต้องเปิดตลาด Cabotage จำนวน 3,704 เทียว (2) เดนมาร์ก 3,594 เทียว (3) เยอรมัน 6,074 เทียว (4) กรีซ 1,638 เทียว (5) สเปน 3,841 เทียว (6) ฝรั่งเศส 5,022 เทียว (7) ไอร์แลนด์ 1,670 เทียว (8) อิตาลี 5,028 เทียว (9) ลักเซมเบิร์ก 1,726 เทียว (10) เนเธอร์แลนด์ 5,231 เทียว (11) โปรตุเกส 2,179 เทียว และ (12) สหราชอาณาจักร 3,152 เทียว
- รถบรรทุกของชาติสมาชิกฯ ที่เข้ามาบรรทุกสินค้าในประเทศภาคีสหภาพยุโรป จะต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดของประเทศผู้อนุญาตให้เข้ามาทำการขนส่งในประเด็นต่างๆ เช่น อัตราค่าขนส่ง เงื่อนไขการขนส่ง น้ำหนักบรรทุก ขนาดรถบรรทุก มาตรฐานทางเทคนิค ข้อกำหนดการรับขนส่งสินค้าอันตราย สินค้าเน่าเสียง่าย อาหาร และสิ่งมีชีวิต ระยะเวลากการขับขึ้นและพักผ่อน และการชำระภาษีมูลค่าเพิ่มจากค่าขนส่ง เป็นต้น โดยผู้ขับขี่จะต้องบันทึกข้อมูล



การขนส่งลงในสมุดบันทึกเพื่อให้มั่นใจว่าการเข้ามาประกอบธุรกิจขนส่งในประเทศที่ไม่ได้จดทะเบียนนั้น เป็นการเข้ามาประกอบธุรกิจชั่วคราว

- ปัจจุบัน แต่ละประเทศอนุญาตให้รถบรรทุกของชาติสมาชิกฯ เข้ามาทำการขนส่งสินค้าภายในประเทศได้ชั่วคราว โดยสามารถขนส่งสินค้าได้จำนวนไม่เกิน 3 ครั้ง ภายในระยะเวลา 7 วัน นับจากวันที่เข้ามาทำการขนส่งสินค้าในต่างประเทศซึ่งเป็นสมาชิกสหภาพยุโรป (เช่น รถบรรทุกทุกประเทศโปแลนด์สามารถนำสินค้าจากประเทศโปแลนด์มาส่งที่ประเทศเยอรมันได้ พร้อมนำสินค้าจากเมืองใดๆ ในประเทศเยอรมันไปส่งยังเมืองอื่นๆ ในประเทศเยอรมันได้ไม่เกิน 3 เที่ยว ภายในระยะเวลา 7 วัน นับจากวันแรกที่ได้นำสินค้าจากประเทศโปแลนด์มาส่งให้ลูกค้าในประเทศเยอรมัน) ซึ่งข้อกำหนดดังกล่าวส่งผลดีต่อประเทศที่มีต้นทุนการประกอบการขนส่งต่ำและประเทศที่มีค่าแรงต่ำ เช่น โปแลนด์ สโลวัก สาธารณรัฐเช็ก และบัลแกเรีย ในการรุกตลาดประเทศอื่นๆ ที่มีค่าแรงสูง เช่น เยอรมัน เบลเยียม เนเธอร์แลนด์ และฝรั่งเศส

กฎระเบียบขนาดและน้ำหนักบรรทุก

สหภาพยุโรปได้ออกระเบียบที่ EC no53/96 (Laying down for Certain Road Vehicles circulating within Community the Maximum Authorized Dimensions in National and International Traffic and Maximum Authorized Weights in International Traffic) เมื่อวันที่ 25 กรกฎาคม ค.ศ.1996 (พ.ศ.2539) เพื่อกำหนดขนาดและน้ำหนักบรรทุกของยานพาหนะประเภทต่างๆ สำหรับการขนส่งภายในประเทศและการขนส่งระหว่างประเทศ โดยสรุปสาระสำคัญ ดังนี้

- แต่ละประเทศยังคงมีขนาดมิติของตัวยานพาหนะ และน้ำหนักบรรทุกที่แตกต่างกันอยู่ โดยกฎระเบียบเรื่องขนาดมิตียานพาหนะและน้ำหนักบรรทุกยังอนุญาตให้บางประเทศ อาทิ โอร์แลนด์ สหราชอาณาจักร เป็นต้น ไม่ต้องนำขนาดและน้ำหนักบรรทุกที่กำหนดโดยสหภาพยุโรปไปบังคับใช้ทั้งหมด อย่างไรก็ตามประเทศสมาชิกอื่นๆ ควรนำกฎระเบียบสหภาพยุโรปไปปรับใช้
- ความยาวมากที่สุดของรถประเภทต่างๆ มีดังนี้ รถยนต์ห้ามยาวเกิน 12 เมตร ส่วนพ่วงห้ามยาวเกิน 12 เมตร รถบัสห้ามยาวเกิน 18 เมตร รถพ่วงห้ามยาวเกิน 18.75 เมตร
- ความกว้างมากที่สุดของรถทุกประเภท ห้ามกว้างเกินกว่า 2.55 เมตร
- ความสูงมากที่สุดของรถทุกประเภท ห้ามสูงเกินกว่า 4 เมตร
- น้ำหนักบรรทุกของ (ก) รถพ่วง 2 เพลา ห้ามหนักเกิน 18 ตัน (ข) รถบรรทุก 3 เพลา ห้ามหนักเกิน 24 ตัน (ค) รถบรรทุก 2 เพลาและรถกึ่งพ่วงขนาด 3 เพลา ห้ามหนักเกิน

40 ตัน (ง) รถบรรทุก 3 เพลา และรถกึ่งพ่วงขนาด 3 เพลาที่บรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 40 ฟุต ห้ามหนักเกิน 44 ตัน (จ) รถ 2 เพลา ห้ามหนักเกิน 18 ตัน (ฉ) รถ 3 เพลา ห้ามหนักเกิน 26 ตัน

กฎระเบียบกำหนดระยะเวลาขับขี่

สหภาพยุโรปออกระเบียบที่ EC no 561/2006 (Driving Time in Road Transport Sector) เมื่อวันที่ 15 มีนาคม ค.ศ.2006 (พ.ศ.2549) เพื่อกำหนดระยะเวลาขับขี่ของพนักงานขับรถ (ไม่ใช่บังคับสำหรับรถบรรทุกที่มีน้ำหนักน้อยกว่า 3.5 ตัน และรถที่มีความเร็วต่ำกว่า 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง) ดังนี้

- ผู้ขับขี่รถบรรทุกจะต้องมีอายุไม่น้อยกว่า 18 ปี (อนุโลมให้บางประเทศกำหนดอายุขั้นต่ำที่ 16 ปี) เพื่อทำการขับขี่รถบรรทุกที่ใช้ในการขนส่งสินค้าที่มีระยะเกินกว่า 50 กิโลเมตร
- ให้มีระยะเวลาขับขี่ต่อวันไม่เกิน 10 ชั่วโมง หรือ 56 ชั่วโมงต่อสัปดาห์ และต้องมีระยะเวลาสะสมของการขับขี่ไม่เกิน 90 ชั่วโมงตลอด 2 สัปดาห์ต่อเนื่องกัน
- ให้หยุดขับขี่เป็นระยะเวลาไม่น้อยกว่า 45 นาที หลังจากที่ยังต้องต่อเนื่องมาทุกๆ 4 ชั่วโมง 30 นาที (หรือแบ่งพักเป็นคราวละ 15 นาที และ 30 นาที ในกรอบระยะเวลา 4 ชั่วโมง 30 นาที)
- ผู้ขับขี่จะต้องลงบันทึกการหยุดพักในสมุดตารางเวลาการทำงานของแต่ละคน

กฎระเบียบการออกใบอนุญาตขับขี่

สหภาพยุโรปออกระเบียบที่ EC no 126/2006 (Driving Licenses) เมื่อวันที่ 20 ธันวาคม ค.ศ.2006 (พ.ศ.2549) เพื่อกำหนดกฎกติกาการออกใบอนุญาตขับขี่ของสหภาพยุโรปให้เป็นรูปแบบเดียวกัน โดยมีสาระสำคัญ ดังนี้

- ประเทศสมาชิกสหภาพยุโรปแต่ละประเทศจะต้องใช้รูปแบบของใบอนุญาตขับขี่ของแต่ละประเทศเป็นรูปแบบเดียวกัน โดยจะมีสัญลักษณ์ของแต่ละประเทศประทับอยู่บนใบอนุญาตขับขี่ที่ทำจากพลาสติก (โพลีคาร์บอเนต) โดยตัวอักษรของประเทศที่ออกใบอนุญาตขับขี่เป็นดังนี้ B คือ Belgium, CZ คือ Czech Republic, DK คือ Denmark, G คือ Germany, EST คือ Estonia, GR คือ Greece, S คือ Spain, F คือ France, IRI คือ Ireland, I คือ Italy, CY คือ Cyprus, LV คือ Latvia, LT คือ Lithuania, L คือ Luxembourg, H คือ Hungary, M คือ Malta, NL คือ Netherlands, A คือ Austria, PL คือ Poland, SLO คือ Slovenia, SK คือ Slovakia, FIN คือ Finland, S คือ Sweden,



UK คือ United Kingdom และมีข้อมูลรายละเอียดของผู้ขับขี่ ได้แก่ ชื่อ นามสกุล วันเกิด สถานที่เกิด วันที่ออกใบอนุญาตขับขี่ วันหมดอายุ ชื่อหน่วยงานที่ออกใบอนุญาตขับขี่ เลขที่ใบอนุญาตขับขี่ ภาพถ่ายของผู้ถือใบอนุญาตขับขี่ ลายเซ็น ลิ่นพำนักถาวร หรือที่อยู่สำหรับการส่งไปรษณีย์ ประเภทของยานพาหนะที่ได้รับอนุญาตให้ขับขี่

- กำหนดประเภทใบอนุญาตตามยานพาหนะแต่ละประเภท ได้แก่ (1) **หมวด AM** สำหรับจักรยานยนต์ 2 ล้อ หรือรถ 3 ล้อ ซึ่งมีความเร็วสูงสุดไม่เกิน 45 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และผู้ที่ได้รับอนุญาตขับขี่จะต้องมีอายุไม่น้อยกว่า 16 ปี (2) **หมวด A1** สำหรับจักรยานยนต์ขนาดไม่เกิน 125 CC และรถ 3 ล้อที่มีกำลังไม่เกิน 15 KW และผู้ที่ได้รับอนุญาตขับขี่จะต้องมีอายุไม่น้อยกว่า 16 ปี (3) **หมวด A2** สำหรับจักรยานยนต์ขนาดกำลังเกินกว่า 11 KW แต่ไม่เกิน 35KW และผู้ที่ได้รับอนุญาตขับขี่จะต้องมีอายุไม่น้อยกว่า 18 ปี (4) **หมวด A** สำหรับจักรยานยนต์ มีอายุไม่น้อยกว่า 20 ปี (5) **หมวด B1** สำหรับรถสี่ล้อ ผู้ที่ได้รับอนุญาตขับขี่จะต้องมีอายุไม่น้อยกว่า 16 ปี (6) **หมวด B** สำหรับรถยนต์ที่มีขนาดบรรทุกไม่เกิน 3,500 กิโลกรัม และบรรทุกผู้โดยสารได้ไม่เกิน 8 คน และอาจรวมถึงส่วนพ่วงที่มีขีดความสามารถบรรทุกไม่เกิน 750 กิโลกรัม ผู้ที่ได้รับอนุญาตขับขี่จะต้องผ่านการฝึกอบรม ผ่านการทดสอบทักษะการขับขี่ และผู้ที่ได้รับอนุญาตขับขี่จะต้องมีอายุไม่น้อยกว่า 18 ปี (7) **หมวด C** สำหรับรถบรรทุกที่มีขนาดบรรทุกเกิน 3,500 กิโลกรัม ผู้ที่ได้รับอนุญาตขับขี่จะต้องผ่านการฝึกอบรม ผ่านการทดสอบทักษะการขับขี่ และผู้ที่ได้รับอนุญาตขับขี่จะต้องมีอายุไม่น้อยกว่า 21 ปี

กฎระเบียบการประกอบธุรกิจการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศสมาชิกสหภาพยุโรปกับประเทศที่มีได้เป็นสมาชิก

สหภาพยุโรปได้ออกระเบียบที่ EC no1072/2009 (Common Rules for Access to International Road Haulage Market) เมื่อวันที่ 21 ตุลาคม ค.ศ.2009 (พ.ศ.2552) เพื่อกำหนดกฎกติกาการประกอบธุรกิจขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศสมาชิกสหภาพยุโรปกับประเทศที่มีได้เป็นสมาชิกสหภาพยุโรป (อาทิ กรณีรถบรรทุกของสวิตเซอร์แลนด์ ซึ่งไม่ได้เป็นสมาชิก EU ทำการขนส่งสินค้าจากสวิตเซอร์แลนด์เข้ามายังประเทศเยอรมัน ซึ่งเป็นสมาชิก EU) โดยสรุปสาระสำคัญ ดังนี้

- รถบรรทุกสินค้าของต่างชาติที่เดินทางเข้ามายังพื้นที่ของสหภาพยุโรปจะต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบของสหภาพยุโรป และต้องได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งของสหภาพยุโรป (Community Licence) โดยระหว่างการเดินทาง ผู้ขับขี่รถบรรทุกต้องนำสำเนาเอกสารฉบับจริงที่ได้รับการรับรอง (Certified True Copy) ติดรถบรรทุกไปทุกครั้งขณะ



ขับขึ้น เพื่อแสดงต่อเจ้าหน้าที่เมื่อทำการตรวจสอบ และการนำรถบรรทุกฯ เข้ามาภายในพื้นที่สหภาพยุโรปจะต้องเป็นการเดินทางเข้ามาเป็นการชั่วคราวเท่านั้น และมีสินค้าจากสถานที่ต้นทางในต่างประเทศ

- ใบอนุญาตประกอบการขนส่งของสหภาพยุโรป Community License สามารถออกให้โดยประเทศสมาชิกใดๆ ของสหภาพยุโรป โดยมีอายุคราวละไม่เกิน 5 ปี และไม่สักรหัสหลังโอนสิทธิได้
- รถบรรทุกบางประเภท ของต่างชาติสามารถเดินทางเข้ามายังพื้นที่สหภาพยุโรปได้โดยไม่ต้องขอใบอนุญาตขนส่ง Community License ได้แก่ รถบรรทุกจดหมายไปรษณีย์ รถบรรทุกที่นำเข้ามาซ่อม รถบรรทุกสินค้าที่มีน้ำหนักบรรทุกไม่เกิน 3.5 ตัน และรถบรรทุกที่นำเสบียงอาหารหรืออุปกรณ์การแพทย์เข้ามาช่วยเหลือผู้ประสบภัยและภัยพิบัติ
- พนักงานขับขึ้นที่ไม่ได้ถือใบอนุญาตขับขึ้นรถบรรทุกของสหภาพยุโรป จะต้องเข้ารับการทดสอบเพื่อขอรับใบขับขึ้นรถบรรทุกในสหภาพยุโรป โดยใบอนุญาตขับขึ้นรถบรรทุกมีอายุคราวละไม่เกิน 5 ปี
- เจ้าหน้าที่ของรัฐสมาชิกสหภาพยุโรปอาจทำการตรวจสอบรถบรรทุกฯ และพนักงานขับรถได้ โดยการตรวจสอบจะต้องกระทำโดยปราศจากการเลือกปฏิบัติระหว่างรถบรรทุกของต่างชาติกับรถบรรทุก EU
- รถบรรทุกสินค้าของชาติที่มีใช้ EU ห้ามเข้ามาทำการขนส่งสินค้าภายใน EU (Cabotage) เนื่องจากรัฐบาลสหภาพยุโรปมีมาตรการสงวนสินค้าที่ขนส่งภายในประเทศสมาชิก EU ไว้เฉพาะชาติสมาชิกฯ โดยเจ้าหน้าที่จะต้องขอเอกสารเพื่อพิสูจน์ว่าเป็นการขนส่งระหว่างประเทศนั้น เจ้าหน้าที่ผู้ตรวจอาจขอเอกสารหลักฐานต่างๆ เช่น (1) ชื่อ ที่อยู่ และลายเซ็นของผู้ส่งออกสินค้า (2) ชื่อ ที่อยู่ และลายเซ็นของผู้ประกอบการขนส่ง (3) ชื่อและที่อยู่ของผู้รับในสหภาพยุโรป และลายเซ็นของผู้รับพร้อมลงนามวันที่ได้รับสินค้านั้นจากผู้ประกอบการขนส่งที่ได้จดทะเบียนในสหภาพยุโรป (4) สถานที่และวันที่จะกำหนดให้ส่งมอบสินค้า (5) คำอธิบายลักษณะสินค้า วิธีการบรรจุหีบห่อ และคำอธิบายเพิ่มเติมในกรณีของการขนส่งสินค้าอันตราย (6) น้ำหนักสินค้า และ (7) หมายเลขทะเบียนยานพาหนะและส่วนพ่วง



กฎระเบียบการขนส่งสินค้าอันตราย

สหภาพยุโรปออกระเบียบที่ EC no 68/2008 (Inland Transport of Dangerous Goods) เมื่อวันที่ 24 กันยายน ค.ศ.2008 (พ.ศ.2551) เพื่อกำหนดกฎกติกาการขนส่งสินค้าอันตราย ซึ่งในบทบัญญัติของสหภาพยุโรปได้อ้างอิงการปฏิบัติตามข้อตกลงที่ออกโดยองค์การระหว่างประเทศ ได้แก่

- ความตกลงระหว่างประเทศ ว่าด้วยการขนส่งสินค้าอันตรายทางถนน (ADR – International Agreement concerning International Carriage of Dangerous Goods) ซึ่งได้จัดทำขึ้นเมื่อวันที่ 30 กันยายน ค.ศ.1957
- ความตกลงยุโรป ว่าด้วยการขนส่งสินค้าอันตรายระหว่างประเทศทางเส้นทางน้ำภายในแผ่นดิน (ADN - European Agreement concerning International Carriage of Dangerous Goods by Inland Waterways) ซึ่งได้จัดทำขึ้นเมื่อวันที่ 26 พฤษภาคม ค.ศ.2000
- กฎระเบียบว่าด้วยการขนส่งสินค้าอันตรายระหว่างประเทศทางราง (RID – Regulations Concerning International Carriage of Dangerous Goods by Rail) ตามภาคผนวก C แห่งอนุสัญญาการขนส่งสินค้าทางรางระหว่างประเทศ ซึ่งได้จัดทำขึ้นเมื่อวันที่ 3 มิถุนายน ค.ศ.1999

กฎระเบียบกำหนดคุณสมบัติของผู้ประกอบการขนส่งทางถนน

สหภาพยุโรปออกระเบียบที่ EC no 1071/2009 (Conditions for Pursuit of the Occupation) เมื่อวันที่ 21 ตุลาคม ค.ศ.2009 (พ.ศ.2552) เพื่อกำหนดคุณสมบัติของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนน (ไม่ใช่บังคับกับผู้ประกอบการขนส่งที่ให้บริการด้วยรถบรรทุกน้ำหนักน้อยกว่า 3.5 ตัน และรถที่ใช้ความเร็วไม่เกิน 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง) ดังนี้

- ผู้ประกอบการขนส่งทางถนนจะต้องมีคุณสมบัติอย่างน้อยต้องประกอบด้วย (1) มีการจัดตั้งธุรกิจที่จดทะเบียนและมีที่ตั้งสถานประกอบการในประเทศสมาชิกสหภาพยุโรป (2) มีชื่อเสียงดี และไม่เคยถูกพิพากษาจำคุกหรือกระทำความผิดร้ายแรงตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายล้มละลาย กฎหมายพาณิชย์ กฎหมายการจราจรทางถนน กฎหมายการขนส่งสินค้าอันตราย กฎหมายขนาดและน้ำหนักบรรทุก กฎหมายจำกัดความเร็วในการขับขี่ กฎหมายความรับผิดชอบต่อวิชาชีพ กฎหมายภาษีอากร กฎหมายค่านูษย์และค่ายาเสพติด และกฎหมายค่าแรงและการจ้างงาน (3) มีฐานะการเงินที่เหมาะสม โดยกรณีของการซื้อยานพาหนะคันแรกมาใช้ จะต้องดำรงเงินทุนสำรองไว้ในกิจการไม่น้อยกว่า 9,000 ยูโร และยานพาหนะคันต่อมาคันละ 5,000 ยูโร และ (4) มีคุณสมบัติเป็นมืออาชีพ โดยจะต้องผ่านการทดสอบข้อเขียน (สัดส่วนคะแนนร้อยละ 40 ถึง 60) และข้อสอบปากเปล่า

(สัดส่วนคะแนนร้อยละ 25 ถึง 40) ที่ออกโดยประเทศสมาชิกสหภาพยุโรป และต้องเข้ารับการฝึกอบรมการเป็นผู้จัดการขนส่งทุกๆ 10 ปี เพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจกับสภาพแวดล้อมการทำงานที่เปลี่ยนแปลงไป ทั้งนี้ชาติภาคีสมาชิกสหภาพยุโรปแต่ละประเทศอาจกำหนดคุณสมบัติอื่นๆ เพิ่มเติมได้

- กิจการขนส่งแต่ละแห่ง จะต้องแต่งตั้งผู้จัดการขนส่ง (Transport Manager) ซึ่งมีคุณสมบัติ (1) สามารถบริหารจัดการกิจกรรมการขนส่ง เช่น การบำรุงรักษายานพาหนะ การตรวจสอบสัญญาและเอกสารการ การทำบัญชีทั่วไป การกำหนดภาระงานให้แก่พนักงานขับรถ การกำหนดยานพาหนะที่เหมาะสมต่อการรับงานขนส่ง และการรักษาความปลอดภัยในการขนส่ง ได้อย่างมีประสิทธิภาพและมีเวลาเพียงพอในการดูแลกิจการ (2) สามารถติดต่อประสานได้กับพนักงาน กรรมการบริษัท เจ้าของ หรือผู้ถือหุ้น (3) มีถิ่นพำนักอยู่ในสหภาพยุโรป (4) ผู้จัดการขนส่งแต่ละราย จะต้องดูแลยานพาหนะรวมกันไม่เกิน 50 คัน และห้ามดำรงตำแหน่งเป็นผู้จัดการขนส่งเกินกว่า 4 กิจการ (5) ผู้ที่เคยมีประสบการณ์ทำงานเป็นผู้จัดการขนส่ง แต่ไม่ได้ปฏิบัติงานในตำแหน่งดังกล่าวมาเป็นเวลาไม่น้อยกว่า 5 ปี จะต้องเข้ารับการฝึกอบรมเป็นผู้จัดการขนส่งใหม่ เพื่อเพิ่มพูนความรู้ด้านกฎระเบียบและพัฒนาการด้านการขนส่ง
- แต่ละประเทศสมาชิกสหภาพยุโรป จะทำการจัดเก็บข้อมูลผู้จัดการขนส่งและผู้ประกอบการขนส่งที่ได้รับอนุญาตไว้ในทะเบียนอิเล็กทรอนิกส์แห่งชาติ (National Electronic Registers) ซึ่งจะเชื่อมโยงกับข้อมูลของ MOVE คณะกรรมาธิการยุโรป เพื่อใช้ประโยชน์ในการตรวจสอบข้อมูล โดยข้อมูลที่ทำการบันทึก ได้แก่ ชื่อและรูปแบบการจดทะเบียนที่อยู่สถานประกอบการ ชื่อผู้จัดการขนส่ง ประเภทใบอนุญาต จำนวนยานพาหนะและเลขทะเบียนใบอนุญาต Community License พร้อมทั้งสำเนาที่รับรอง จำนวนความผิดที่ได้กระทำในรอบ 2 ปี ชื่อของบุคคลที่กระทำความผิดและมีคุณสมบัติไม่เป็นไปตามระเบียบการได้รับอนุญาตเป็นผู้จัดการขนส่ง

4. แนวคิดการนำนโยบายและกฎระเบียบสหภาพยุโรปมาปรับใช้กับไทยและอาเซียน

แนวคิดการเปิดเสรีการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศในสหภาพยุโรปได้รับการผลักดันจากการเปิดเสรีการค้า การลงทุน การเดินทางท่องเที่ยวในสหภาพยุโรป เป็นแรงขับเคลื่อนสำคัญที่นำไปสู่การเปิดเสรีการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ โดยในช่วงเริ่มต้น ได้ทดลองนำร่องเปิดเสรีระหว่างประเทศสมาชิกสหภาพยุโรปที่เป็นผู้ก่อตั้ง ซึ่งส่วนใหญ่เป็นประเทศที่มีระดับการพัฒนาทางเศรษฐกิจและสังคมใกล้เคียงกัน อีกทั้งมีการเปิดเสรีแบบค่อยเป็นค่อยไปตามกรอบ Package การปรับตัว โดยเริ่มต้นจากการสร้างการยอมรับมาตรฐานใบขับขี่ มาตรฐานน้ำหนักบรรทุกและขนาดรถ



บรรทุก มาตราฐานความปลอดภัย ระยะเวลาที่ต้องหยุดพัก ซึ่งเป็นการสร้างมาตรฐานเชิงเทคนิคให้เป็นที่ยอมรับระหว่างกันก่อน จึงค่อยพิจารณาเปิดเสรีการเดินรถระหว่างประเทศ การอนุญาตให้รถบรรทุกต่างชาติเข้ามาทำการขนส่งชั่วคราวได้ ตลอดจนการอนุญาตให้รถบรรทุกที่ไม่ได้จดทะเบียนในสหภาพยุโรปเข้ามารับสินค้าได้ชั่วคราวภายใต้กรอบกติกาที่สหภาพยุโรปกำหนด นอกจากนี้ เพื่อสร้างความมั่นใจแก่ผู้ประกอบการขนส่งภายในประเทศ ทางคณะกรรมการบริหารยุโรปได้อนุญาตประเทศที่ได้รับผลกระทบเชิงลบอย่างร้ายแรงต่อการเปิดตลาดการขนส่งระหว่างประเทศสามารถออกมาตรการปกป้องคุ้มครอง (Safeguard) ผู้ประกอบการภายในประเทศได้ เพื่อให้มีระยะเวลาเพียงพอต่อการปรับตัวรองรับการเปิดตลาดการขนส่งระหว่างประเทศ อีกทั้งมีมาตรการปกป้องเพื่อมิให้รถบรรทุกของต่างชาติเข้ามารบกวนตลาดการขนส่งภายในประเทศ (Cabotage) มาก จนก่อให้เกิดผลกระทบต่อผู้ประกอบการขนส่งภายในประเทศ

แนวคิดการปรับตัวของสหภาพยุโรปเริ่มต้นจากการที่แต่ละประเทศมีการกำหนดแผนงานรวมกลุ่มที่ชัดเจน ซึ่งกำหนดขั้นตอนและระยะเวลา ตลอดจนมีบทใช้บังคับของความตกลงการขนส่งที่จะลงโทษประเทศสมาชิกที่ไม่ปฏิบัติตามพันธกรณีภายใต้ความตกลงฯ ซึ่งพัฒนาการของการเปิดตลาดการขนส่งทางถนนในสหภาพยุโรปมีลักษณะคล้ายกับประเทศอาเซียนในหลายประเด็น ได้แก่

(1) การที่แต่ละประเทศสมาชิกสหภาพยุโรปมีการกำหนดโควตาจำนวนเที่ยวรถต่างชาติที่อนุญาตให้ข้ามแดนได้มาก่อนที่จะรวมกลุ่มเป็นสหภาพยุโรปอย่างสมบูรณ์

(2) อาเซียนและสหภาพยุโรปมีการกำหนดกรอบความตกลงการขนส่งข้ามแดนและการขนส่งผ่านแดน อย่างไรก็ตามกรอบความตกลงการขนส่งของประเทศอาเซียนจะต้องขึ้นอยู่กับการที่แต่ละประเทศจะต้องไปออกกฎหมายลูก เช่น กฎกระทรวง และระเบียบขึ้นมารองรับ ในขณะที่ความตกลงฯ ของสหภาพยุโรปสามารถนำมาใช้บังคับกับทุกประเทศได้ทันทีและมีสภาพการใช้บังคับของความตกลงฯ ที่มีประสิทธิภาพมากกว่าอาเซียน ทำให้การรวมกลุ่มตลาดบริการขนส่งทางถนนสามารถดำเนินการได้แล้วเสร็จภายใต้กรอบระยะเวลา

(3) สหภาพยุโรปมีการจัดทำความตกลงการขนส่งกับประเทศนอกกลุ่มกับ ECMT (European Conference on Ministers of Transport) เช่น สวิตเซอร์แลนด์ และตุรกี ในขณะที่อาเซียนก็มีการจัดทำความตกลงการขนส่งกับประเทศนอกกลุ่ม เช่น จีน โดยการจัดทำกรอบความตกลงการขนส่งข้ามแดนในอนุภูมิภาคกลุ่มน้ำโขง (GMS) ทำให้การเปิดตลาดการขนส่งระหว่างประเทศภายในภูมิภาคจะต้องคำนึงถึงมิติที่เกี่ยวกับการปฏิบัติกับประเทศนอกกลุ่มด้วย เช่น ขนารถ ความเร็ว น้ำหนัก เส้นทางอนุมัติผ่านแดน จำนวนเที่ยวรถที่อนุญาต ด้านพรมแดนที่อนุญาตให้รถผ่าน เอกสารการขนส่งระหว่างประเทศ การยอมรับใบขับขี่ สินค้าที่กำหนดให้ต้องทำการตรวจ การยอมรับวีซ่า พนักงานขับรถ และการอนุญาตให้รถต่างชาติเข้ามาทำการขนส่งภายในประเทศ



อย่างไรก็ตาม การเปิดตลาดในสหภาพยุโรปมีลักษณะที่แตกต่างกันอาเซียนในบางประเด็น ได้แก่

(1) ระดับการพัฒนาทางเศรษฐกิจและสังคมของประเทศสมาชิกสหภาพยุโรปมีความใกล้เคียงกัน มีกฎระเบียบที่โปร่งใสคล้ายคลึงกัน และมีรายการสินค้าที่ไม่อนุญาตให้ทำการขนส่งระหว่างประเทศจำนวนน้อยมาก ทำให้การเปิดตลาดการขนส่งทางถนนในสหภาพยุโรปมีความรวดเร็วและสามารถสัมฤทธิ์ผลได้ภายในระยะเวลาไม่เกิน 8 ปี

(2) สหภาพยุโรปมีการกำหนดใบอนุญาตแบบ Community Permit ที่ให้รถบรรทุกขนาดเกินกว่า 3.5 ตัน ของประเทศสมาชิกสามารถให้บริการขนส่งระหว่างประเทศได้อย่างเสรีจำนวน 1,400 คัน มาก่อนที่จะมีการรวมตัวเป็นสหภาพยุโรปอย่างสมบูรณ์ ซึ่งมีสัดส่วนการขนส่งประมาณร้อยละ 5 ทำให้ประเทศสมาชิกสามารถคาดการณ์ผลกระทบที่จะเกิดขึ้นจากการรวมกลุ่มตลาดบริการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ

(3) สหภาพยุโรปมีการเปิดตลาดการขนส่งระหว่างประเทศสำหรับการขนส่งสินค้าทางถนน โดยรถบรรทุกขนาดเล็กที่มีขนาดบรรทุกรวมไม่เกิน 3.5 ตัน และการขนส่งข้ามแดนด้วยรถบรรทุกที่มีระยะทางไม่เกิน 25 กิโลเมตรจากพรมแดนอยู่ก่อนหน้าที่จะมีการรวมกลุ่มเป็นสหภาพยุโรป จึงทำให้สามารถรวมกลุ่มบริการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศได้ในระยะเวลาอันสั้น ซึ่งแตกต่างจากกรณีของประเทศอาเซียนที่ไม่อนุญาตให้รถบรรทุกขนาดเล็กทำการขนส่งระหว่างประเทศได้โดยเสรี

ในภาพรวม หลังจากการเปิดตลาดบริการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศนับจากปี พ.ศ.2535 เป็นต้นมา พบว่า ประเทศที่ได้รับประโยชน์จากการเปิดตลาดการค้าเสรีบริการขนส่งทางถนน ได้แก่ ประเทศขนาดเล็กที่สามารถบริหารต้นทุนประกอบการและค่าจ้างแรงงานได้ถูก เช่น สโลวาเกีย โปแลนด์ และสาธารณรัฐเช็ก ซึ่งสามารถสร้างความได้เปรียบด้านต้นทุนเมื่อเทียบกับคู่แข่ง ส่วนประเทศที่เสียเปรียบจากการเปิดตลาด ได้แก่ ประเทศขนาดใหญ่ที่มีตลาดการขนส่งภายในประเทศและระหว่างประเทศมากและมีความเสียเปรียบด้านการบริหารต้นทุนเมื่อเทียบกับคู่แข่ง เช่น เยอรมัน ฝรั่งเศส และอิตาลี เป็นต้น

จากการศึกษาประสบการณ์ของสหภาพยุโรป พบว่า การเปิดตลาดและการประสานกฎระเบียบการขนส่งของสหภาพยุโรปสามารถดำเนินการได้อย่างไม่มีอุปสรรคมากนัก เนื่องจากประเทศสหภาพยุโรปทุกประเทศเป็นภาคีอนุสัญญา/ข้อตกลงที่สำคัญขององค์การสหประชาชาติที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดน ตลอดจนการขนส่งสินค้าอันตราย อาทิ ความตกลงว่าด้วยการขนส่งสินค้าอันตรายทางถนนระหว่างประเทศ (European Agreement Concerning International Carriage of Dangerous Goods by Road หรือ ADR) ความตกลงการขนส่งอาหารและสินค้าเน่าเสียระหว่างประเทศและการยอมรับอุปกรณ์พิเศษสำหรับการขนส่งสินค้าเน่าเสีย



ง่าย (Agreement on International Carriage of Perishable Foodstuffs หรือ ATP) อนุสัญญา
ศุลกากรว่าด้วยการนำเข้ารถบรรทุกเพื่อการพาณิชย์เป็นการชั่วคราว อนุสัญญาศุลกากรว่าด้วย
ตู้คอนเทนเนอร์ อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการประสานการควบคุมสินค้า ณ จุดผ่านแดน และ
อนุสัญญาการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (Convention on International Transport of Goods
หรือ TIR Convention) เป็นต้น ทำให้การปรับกฎระเบียบต่างๆ ร่วมกันสามารถดำเนินการได้รวดเร็ว
ทั้งหน่วยงานภาครัฐและผู้ประกอบการขนส่งไม่ต้องปรับตัวมากนัก

การนำประสบการณ์จากสหภาพยุโรปมาใช้กับอาเซียนทั้งหมดอาจประสบปัญหา
อย่างไรก็ตาม แนวทางที่เป็นไปได้สำหรับประเทศไทยในการเจรจาการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ
ได้แก่

- 1) พิจารณาขอให้ประเทศเพื่อนบ้านเปิดตลาดการขนส่งด้วยรถบรรทุกขนาดเล็กที่มีน้ำหนักรถบรรทุกไม่เกิน 3.5 ตัน ให้สามารถทำการขนส่งระหว่างประเทศได้โดยไม่อยู่ภายใต้ข้อจำกัดด้านโควตา อย่างไรก็ตามจะต้องมีการยอมรับมาตรฐานทางเทคนิคของรถ และระบุเส้นทางที่เดินทางได้
- 2) พิจารณาเจรจากับประเทศเพื่อนบ้านให้รถบรรทุกสามารถข้ามแดนได้ในระยะ 25 กิโลเมตร จากพรมแดนที่กำหนดให้เป็นด่านถาวร เพื่อให้สามารถรองรับปริมาณการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่เพิ่มขึ้นได้
- 3) เริ่มจัดทำความตกลงด้านการขนส่งที่เริ่มจากประเทศในอนุภูมิภาค เช่น GMS หรือ IMT-GT หรือ ACMECS รวมถึงความตกลงทวิภาคี (Bilateral Agreement) ด้านการขนส่งระหว่างประเทศทางถนน โดยประเด็นที่ต้องให้ความสำคัญในการเจรจาในระยะเริ่มต้น ได้แก่ การสร้างมาตรฐานเชิงเทคนิคให้เป็นแบบเดียวกัน มาตรฐานน้ำหนักและขนาดรถ มาตรฐานความปลอดภัย มาตรฐานคุณสมบัติของผู้ประกอบการขนส่งและผู้จัดการขนส่ง พิธีการศุลกากร หลังจากนั้น ค่อยทำการเจรจาแบบค่อยเป็นค่อยไปในประเด็นที่มีความสำคัญ เช่น เพื่อแลกเปลี่ยนโควตาการขนส่งสินค้า เส้นทางอนุมัติ การอำนวยความสะดวกทางการขนส่งและการค้า การติดตามและตรวจสอบสินค้า การประกันภัยบุคคลที่สามและการประกันภัย การขนส่งผ่านแดน การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ
- 4) ในการเจรจานั้น ประเทศไทยและอาเซียนอื่นๆ จะต้องคำนึงถึงระดับการพัฒนาทางเศรษฐกิจ สังคม และระบบขนส่งที่แตกต่างกันระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน ตลอดจนความพร้อมของผู้ใช้บริการและเจ้าหน้าที่ภาครัฐที่เกี่ยวข้องทั้งในส่วนกลางและภูมิภาค



- 5) ในการเจรจาด้านการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศนั้น มีประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง การค้า และความมั่นคงปลอดภัยควบคู่กันไป จึงต้องมีการทำงานที่ประสานงานกันระหว่างผู้แทนจากหน่วยงานต่างๆ เช่น กระทรวงคมนาคม กระทรวงการคลัง (กรมศุลกากร) สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงการต่างประเทศ สำนักงานประกันภัย ซึ่งประเด็นที่เจรจามีทั้งประเด็นในด้านหลักการและประเด็นรายละเอียดต่างๆ ที่ต้องใช้เจ้าหน้าที่ระดับบริหารและระดับปฏิบัติการทำงานควบคู่กันไป ทั้งนี้เป็นที่น่าสังเกตว่าประเด็นที่อาเซียนและไทยประสบปัญหาในการเจรจาด้านขนส่งทางถนนระหว่างประเทศส่วนใหญ่จะเป็นประเด็นที่เกี่ยวข้องกับ (1) การดำเนินพิธีการศุลกากรซึ่งแต่ละประเทศมีระเบียบปฏิบัติที่แตกต่างกันในการอนุญาตให้รถข้ามแดนและผ่านแดน (2) การประกันภัยรถยนต์และสินค้า (3) การอนุญาตให้รถข้ามแดนได้ในระยะพื้นที่ที่ต่อเนื่องได้เพียงในระยะใกล้ๆ (เฉพาะเพียงเขตพื้นที่พิเศษหรือเขตโลจิสติกส์) (4) การสงวนการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารที่ขนส่งภายในประเทศให้เฉพาะรถยนต์ที่จดทะเบียนภายในประเทศตนเอง และ (5) การที่องค์ประกอบของคณะผู้แทนเจรจามีความหลากหลายมาก อีกทั้งไม่กล้าตัดสินใจยอมรับข้อตกลงหรือปรับเปลี่ยนกฎระเบียบเนื่องจากต้องมีการปรับแก้กฎหมายและอาจมีผลกระทบถึงผู้ประกอบการภายในประเทศ

เอกสารอ้างอิง

จักรกฤษณ์ ดวงพัสตรา (2558) โครงการพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนเพื่อรองรับการเปิดเสรีประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน, ศูนย์บริการวิชาการแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, กรุงเทพฯ

European Commission (2010) Light goods vehicles in the road transport market of the European Union, Europe Commission, Brussels

European Commission (2014a) Study on the Harmonization of Sanction in the Field of Commercial Road Transport, Europe Commission, Brussels

European Commission (2014b) Report on the State of EU Road Haulage Market, Europe Commission, Brussels