

# การปรับปรุงแก้ไขกฎหมายเพื่อพัฒนาระบบโลจิสติกส์และ การขนส่งต่อเนื่องของประเทศไทย เพื่อรองรับเข้าสู่ประชาคม เศรษฐกิจอาเซียน

The Revision of Logistics Legal System and Multimodal transportation  
of Thailand for going to ASEAN Community

พงศ์กานต์ คงสี\* Pongkan Kongsee

## บทคัดย่อ

อาเซียนได้จัดทำแผนงานในเชิงบูรณาการ เพื่อเร่งรัดการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนซึ่งเรียกว่า แผนดำเนินงานการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC Blueprint) หนึ่งในเรื่องที่สำคัญคือเรื่องกฎหมายทางด้านขนส่งและโลจิสติกส์ได้ถูกวางหลักการไว้ตามแผนยุทธศาสตร์ที่ 4 เรื่องการปรับโครงสร้างเศรษฐกิจสู่การเติบโตอย่างมีคุณภาพและยั่งยืน มุ่งพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ด้วยการผลักดันการพัฒนาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเช่นพัฒนาปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งไปสู่การขนส่งในรูปแบบอื่นๆ ที่มีต้นทุนการขนส่งต่อหน่วยต่ำและมีการใช้พลังงานที่มีประสิทธิภาพ ตลอดจนการปรับปรุงประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์โดยเน้นผลิตรายการด้านโลจิสติกส์ที่มีความเป็นมืออาชีพพัฒนาระบบและบริหารเครือข่ายธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ตลอดทั้งห่วงโซ่อุปทาน และปรับปรุงกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งสนับสนุนการวิจัยพัฒนานวัตกรรมเพื่อการพัฒนาโลจิสติกส์ และประการสุดท้ายคือเรื่องการพัฒนาาระบบขนส่งทางรถไฟโดยบูรณะปรับปรุงทางรถไฟ ก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายหลักและพัฒนาเส้นทางรถไฟความเร็วสูงเชื่อมโยงสู่เมืองต่างๆ ในภูมิภาคและกลุ่มประเทศอาเซียน ตลอดจนปรับโครงสร้างการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งแนวนโยบายการพัฒนาาระบบขนส่งทางรางได้ถูกกำหนดไว้ 2 ประเภท คือ ระบบขนส่งทางรถไฟซึ่งจะพัฒนาเป็นระบบรางคู่ (Double track) เป็นสำคัญ และรถไฟความเร็วสูงเป็นเครือข่ายการขนส่งมวลชนเป็นสำคัญ โดยมีประเด็นท้าทายในเรื่องของความคุ้มค่าต่อการลงทุนและความยั่งยืนของระบบรางในอนาคต ซึ่งกฎหมายเรื่องระบบรางจึงเป็นกลไกสำคัญต่อการปรับปรุงพัฒนาระบบขนส่งของประเทศไทยต่อไป ซึ่งในบทวิจัยได้เสนอแนะทางออกในการปรับปรุงแก้ไขข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้องทั้งหมดเพื่อเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาต่อไป

**คำสำคัญ:** กฎหมาย, โลจิสติกส์, ระบบราง, การขนส่งต่อเนื่อง

\*อาจารย์ประจำคณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยนเรศวร

\*Lecturer, Faculty of Law Naresuan University

## Abstract

ASEAN has provided the integration plan for going out to ASEAN Economic Community, that called AECBlueprint. The important mission's ASEAN Economic Community is the Logistics Legal, provided the principle on the roadmap number four. In the area of roadmap number four are modification of the economic structure, focusing on the best quality improvement and sustainable growingup. Moreover, there still has realised on the growing up of basic infrastructure and Logistics. By the supporting the development of Multimodal Transportation. For instance, the improving and adjusting modal of transportation going to be the other processing transportation that could be reduce the capital cost per unit. Moreover, it must to be worth. Including, improving the effective of Logistic management by focusing on manufacturing the professional logistics people. Developing the network system of the logistics business, including the supply chain and logistics legal. Moreover , supporting research and innovation , related development the logistics. Lastly, for improving the railway transportation by railway renovation. Building double track on main route and developing the high speed railway network that has covered completely on big city and ASEAN country, including, re-engineering State Railway of Thailand. Besides , the railway transportation are set into two types, Double Track and high speed train, emphasised on the public transportation. The mission challenges by value of investment and sustainable in the future, hence, the term of legal railway will lead to significant improving the logistics system in Thailandin the future. In the final result, the researcher has some solution for all improving Thailand next step in the future.

**Keywords :** *Law, Logistics, Railway System, Mutimodal Transportation*

## บทนำ

ประเทศสมาชิกอาเซียนมีเป้าหมายในการจัดตั้งประชาคมอาเซียนภายในปี ค.ศ. 2015 (พ.ศ. 2558) ซึ่งประกอบด้วย 3 ด้านหลัก คือ ความมั่นคง เศรษฐกิจ และสังคม วัฒนธรรมในส่วนของด้านเศรษฐกิจได้มีแผนงานการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC Blueprint) ซึ่งกำหนดให้อาเซียนรวมตัวกันเป็นตลาดและฐานการผลิตเดียว โดยมีการเคลื่อนย้ายสินค้าบริการ การลงทุน และแรงงานฝีมืออย่างเสรี รวมทั้งการเคลื่อนย้ายเงินทุนอย่างเสรีด้วยในด้านการค้าบริการ AEC Blueprint กำหนดให้ประเทศสมาชิกอาเซียนจะต้องเปิดให้ประเทศสมาชิกอาเซียนอื่นสามารถถือหุ้นได้ในธุรกิจบริการไม่น้อยกว่าร้อยละ 70 รวมทั้งยกเลิกข้อจำกัดสำหรับการค้าบริการข้ามพรมแดนและลดข้อจำกัดในการเคลื่อนย้ายแรงงานทักษะภายในปี ค.ศ. 2015 (พ.ศ. 2558) แต่เนื่องจากบริการโลจิสติกส์ถูกกำหนดให้เป็นสาขาที่เร่งรัดการเปิดเสรีจึงต้องเปิดเสรีเร็วขึ้นคือภายในปี ค.ศ. 2013 (พ.ศ. 2556) ที่ผ่านมานี้ทั้งนี้บริการโลจิสติกส์ที่จะต้องเปิดเสรีครอบคลุมเฉพาะการขนส่งสินค้า

สำหรับเงื่อนไขการเปิดเสรีในธุรกิจภาคบริการที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ (ครอบคลุมถึงบริการขนส่งทางทะเล ถนน ราง อากาศ การจัดส่งพัสดุ บริการยกขนสินค้าที่ขนส่งทางทะเล บริการโกดังและคลังสินค้า ตัวแทนบริหารจัดการขนส่งสินค้า บริการบรรจุกฎบัตรบริการรับจัดการพิธีการศุลกากร) จะอนุญาตให้นักลงทุนสัญชาติอาเซียนเข้ามาถือหุ้นในธุรกิจไทยได้อย่างน้อยร้อยละ 70 ตั้งแต่ปี 2556 เป็นต้นไปบริการบางสาขาที่ไม่มีกฎหมายกำกับดูแลเฉพาะจึงมีความเสี่ยงที่จะได้รับผลกระทบอย่างรุนแรงในช่วงแรกซึ่งถือเป็นความท้าทายที่ Logistic Service Providers (LSPs) หรือผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์สัญชาติไทยจะต้องเผชิญ ดังนั้นเมื่อขาดกลไกทางกฎหมายเพื่อพัฒนาระบบโลจิสติกส์แบบครบวงจร หรือระบบอำนวยความสะดวกในการค้าระหว่างประเทศยังไม่เพียงพอและขาดประสิทธิภาพ จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งยวดที่จะต้องเร่งรัดพัฒนาระบบโลจิสติกส์และการขนส่งต่อเนื่องของประเทศไทยเพื่อรองรับการขยายตัวของการประกอบธุรกิจการค้าระหว่างประเทศจากการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนดังกล่าว

นอกจากนี้ประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์โดยตรง การปรับโครงสร้างเศรษฐกิจสู่การเติบโตอย่างมีคุณภาพและยั่งยืนมุ่งพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ด้วยการพัฒนาระบบดังต่อไปนี้

1. ผลักดันการพัฒนาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เช่น พัฒนาปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งไปสู่การขนส่งในรูปแบบอื่นๆ ที่มีต้นทุนการขนส่งต่อหน่วยต่ำและมีการใช้

.....  
<sup>1</sup> กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม. ข้อกำหนดการขนส่งสินค้าอันตรายทางถนนของประเทศไทย. 2555.

พลังงานที่มีประสิทธิภาพพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐาน และระบบบริหารจัดการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เชื่อมโยงการขนส่งทุกโหมดการขนส่งในลักษณะบูรณาการทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ และพัฒนาระบบบริหารจัดการรวบรวมและกระจายสินค้าที่มีประสิทธิภาพ เป็นต้น

2. ปรับปรุงประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ โดยเน้นผลิติดูแลการด้านโลจิสติกส์ที่มีความเป็นมืออาชีพ พัฒนาระบบและบริหารเครือข่ายธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ตลอดทั้งห่วงโซ่อุปทาน และปรับปรุงกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งสนับสนุนการวิจัยพัฒนานวัตกรรมเพื่อการพัฒนาโลจิสติกส์ และยกระดับประสิทธิภาพกระบวนการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งสินค้าผ่านแดนและข้ามแดน ตลอดจนเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการขนส่งและการกำหนดบทบาทของท่าอากาศยานและท่าเรือหลักของประเทศ

3. การพัฒนาระบบขนส่งทางรถไฟ โดยบูรณะปรับปรุงทางรถไฟก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายหลักและจัดหารถจักรและล้อเลื่อน รวมทั้งปรับปรุงระบบอาณัติสัญญาณให้มีความทันสมัยและพัฒนาเส้นทางรถไฟความเร็วสูงเชื่อมโยงสู่เมืองต่างๆ ในภูมิภาคและกลุ่มประเทศอาเซียน ตลอดจนปรับโครงสร้างการรถไฟแห่งประเทศไทย

## วัตถุประสงค์ของการศึกษา

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อดำเนินการศึกษาวิชาয়กฎหมายของประเทศไทยและกฎหมายต่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับระบบโลจิสติกส์และการขนส่งต่อเนื่อง เพื่อส่งเสริมธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ของไทยให้มีการพัฒนาที่สอดคล้องกับความต้องการของผู้ใช้บริการและสภาพเศรษฐกิจ เพื่อรองรับการเปิดเสรีทางการค้าและเพื่อให้ธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์มีการพัฒนาที่ได้มาตรฐาน มีความน่าเชื่อถือ สามารถแข่งขันได้ในระดับสากล ตลอดจนเพื่อให้ประเทศไทยมีความสอดคล้องกับพันธกรณีตามความตกลงระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับระบบโลจิสติกส์และการขนส่งต่อเนื่อง ตลอดจนกฎหมายระบบราง ภายใต้กรอบความตกลงประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนและกรอบความตกลงระหว่างประเทศอื่นๆ

## วิธีดำเนินการวิจัย

เป็นการศึกษาแบบ Documentary Research คือ ค้นคว้าจากตำราทางวิชาการ หนังสือ เอกสาร วารสาร และสิ่งพิมพ์ต่างๆ ทั้งภาคภาษาไทยและภาษาต่างประเทศ ตลอดจนรายงานการศึกษาวิชาয়และการค้นคว้าของสถาบันต่างๆ

## ขอบเขตการศึกษา

1. ศึกษาและรวบรวมข้อมูลของประเทศภาคพื้นทวีปยุโรป อังกฤษ และญี่ปุ่น ฯลฯ ตลอดจนข้อมูลด้านการจัดการด้านกฎหมายโลจิสติกส์และกฎหมายระบบรางของต่างประเทศ เปรียบเทียบกับประเทศไทยและประเทศในทวีปอาเซียน โดยมุ่งเน้นศึกษาโครงการที่เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนากฎหมายด้านโลจิสติกส์และกฎหมายระบบรางของประเทศไทยต่อไป

2. รวบรวมข้อมูลทุติยภูมิทั้งหมดของประเทศไทย เช่น ข้อมูลทางด้านโลจิสติกส์และข้อมูลกฎหมายระบบรางหรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องเพื่อนำมาวิเคราะห์ เพื่อพัฒนาระบบกฎหมายโลจิสติกส์และการขนส่งต่อเนื่องของประเทศไทย เพื่อรองรับเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

3. จัดทำสรุปเพื่อพัฒนาระบบกฎหมายโลจิสติกส์และการขนส่งต่อเนื่องของประเทศไทย เพื่อรองรับเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

## ผลการวิจัย

สภาพปัญหาด้านกฎหมาย กฎ ระเบียบ และข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

จากการศึกษารูปแบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบตามขอบเขตของการศึกษานี้พบว่า แม้ว่าก่อนหน้าปี พ.ศ. 2548 จะยังไม่มีกฎหมายลักษณะเฉพาะบังคับใช้เกี่ยวกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเลยก็ตาม แต่ก็มีบริการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบอย่างแพร่หลาย โดยผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบมักจะใช้เอกสารขนส่งที่เรียกว่า FIATA Bill of Lading ซึ่งนำเอากฎเกณฑ์ของ UNCTAD/ICC เกี่ยวกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents) มาใช้บังคับในรูปแบบของสัญญาระหว่างคู่สัญญา โดยหวังว่าเงื่อนไขข้อบังคับดังกล่าวจะมีผลใช้บังคับตามกฎหมายไทย (FIATA Bill of Lading เป็นเอกสารการขนส่งซึ่งสหพันธ์ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ หรือ International Federation of Freight Forwarders Associations) เสนอให้สมาชิกของตนที่ประกอบธุรกิจการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบออกให้แก่ลูกค้าของสมาชิก โดยอยู่ภายใต้ UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents (ICC Publication 481)

ในกรณีที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบมิได้นำ FIATA Bill of Lading มาใช้บังคับในระหว่างคู่สัญญาหรือเงื่อนไขตาม FIATA Bill of Lading ไม่อาจบังคับได้ตาม

กฎหมายไทยไม่ว่าเหตุใดก็ตาม กฎหมายไทยที่จะนำมาใช้บังคับจึงยังคงต้องกลับไปอาศัยกฎหมายในลักษณะรับขนตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ (ป.พ.พ.) ปรับใช้และหากความเสียหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้ำเกิดขึ้นในช่วงการขนส่งทางทะเลซึ่งเข้าข่ายขอบเขตบังคับใช้ของ พ.ร.บ. การรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 พ.ร.บ. ดังกล่าวก็จะมีผลใช้บังคับ

ในส่วนของ ป.พ.พ. ระบบความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบพอสรุประการสำคัญได้ดังนี้

ก) ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจะรับผิดในฐานะผู้ขนส่ง โดยระบุบุคคลซึ่งผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบมอบหมายให้ดำเนินการขนส่งไม่ว่าทอดใดของการขนส่งจะรับผิดในฐานะผู้ขนส่งอื่นที่เข้าร่วมการขนส่ง

ข) ผู้ขนส่งและผู้ขนส่งอื่นจะร่วมรับผิดต่อผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งในฐานะลูกหนี้ร่วม โดยผู้ขนส่งจะต้องร่วมรับผิดกับผู้ขนส่งอื่นที่เป็นผู้ก่อให้เกิดความเสียหาย เสียหายหรือส่งมอบชกช้ำ ทั้งๆ ที่ตนเองไม่ได้เป็นผู้ก่อให้เกิดเหตุการณ์ดังกล่าว (ป.พ.พ. มาตรา 617, 618)

ค) ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจะต้องรับผิดต่อความเสียหาย บุกสลายหรือส่งมอบชกช้ำในของที่ได้รับมอบหมาย เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าเหตุการณ์ดังกล่าวเกิดแต่เหตุสุดวิสัยหรือเกิดจากสภาพแห่งของนั้นเอง หรือเกิดเพราะความผิดของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง (ป.พ.พ. 616)

ง) การยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจะตกเป็นโมฆะ เว้นแต่ผู้ส่งจะได้แสดงความตกลงด้วยชัดแจ้งในการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิด (ป.พ.พ. มาตรา 625) อย่างไรก็ดี ในเรื่องส่งมอบชกช้ำจะรับผิดไม่เกินกว่าจำนวนที่พึงกำหนดไว้ในเหตุของสูญหายสิ้นเชิง (ป.พ.พ. มาตรา 621)

จ) เว้นแต่กรณีที่มีการทุจริตหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบสิ้นสุดลงเมื่อผู้รับตราส่งได้รับเอาของไว้แล้วโดยไม่ได้ยึดเอื้อน และได้รับชำระค่าระวางพาหนะกับทั้งอุปกรณ์เสร็จสิ้นแล้ว แต่กรณีข้างต้นมิให้ใช้บังคับ หากการสูญหายหรือบุบสลายเห็นไม่ได้แต่สภาพภายนอกแห่งของนั้น และได้บอกกล่าวความเสียหายหรือบุบสลายแก่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบภายใน 8 วัน นับแต่วันส่งมอบ (ป.พ.พ. มาตรา 623)

ฉ) อายุความฟ้องร้องผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในข้อความรับผิดห้ามมิให้ฟ้องร้องเมื่อพ้นกำหนด 1 ปี นับแต่ส่งมอบ หรือนับแต่วันที่ควรจะได้ส่งมอบ แล้วแต่กรณีที่มีการทุจริต (ป.พ.พ. มาตรา 624)

ดังนั้น จึงเห็นได้ว่าแม้ผู้ประกอบการจะแก้ปัญหาโดยการนำเอา FIATA Bill of Lading มาใช้บังคับในรูปแบบของสัญญาก็ตาม แต่สภาพบังคับของเงื่อนไขตามเอกสารดังกล่าว ก็ยังมีความไม่แน่นอนและชัดเจน เช่น ปัญหาว่าเอกสารและเงื่อนไขตาม FIATA Bill of Lading จะมีผลบังคับระหว่างคู่สัญญาในรูปแบบของสัญญาหรือไม่ และหากมีสภาพบังคับในรูปแบบของสัญญา ขอบเขตบังคับใช้ของเงื่อนไขนั้นๆ จะใช้ได้มากน้อยเพียงใด

ในกรณีของ ป.พ.พ.เอง ระบบความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบก็ยังเป็นไปตามหลักเกณฑ์สากล ตามแนวของ The United Nation Convention on International Multimodal Transportation of Goods of 1980 (MT Covention 1980 จะมีผลใช้บังคับในประเทศสมาชิกเมื่อพ้น 12 เดือนนับแต่สมาชิกจำนวน 30 ประเทศ ได้มีการลงนามยอมรับสนธิสัญญาดังกล่าว)

โดยสรุป สภาพปัญหาด้านกฎหมายของไทยในปัจจุบัน คือการขาดกฎหมายพื้นฐานเฉพาะที่มีลักษณะสากลและล้าสมัย ที่ใช้ในการบังคับกฎหมายขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

นอกจากนี้ เมื่อพิจารณาจากระบบกฎหมายขนส่งของไทยที่อาจจะถูกนำมาใช้แก่การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างประเทศ ในกรณีที่พบว่าความสูญหาย หรือเสียหายได้เกิดขึ้นในช่วงการขนส่งใด ซึ่งจะต้องใช้จำนวนเงินจำกัดความรับผิดตามกฎหมายดังกล่าว จากการศึกษาพบว่าประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายเฉพาะที่ทันสมัยเกี่ยวกับการขนส่งทางรถไฟระหว่างประเทศ และการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการที่ผู้ขนส่งในแต่ละรูปแบบที่กล่าวมาแล้วไม่สามารถจำกัดความรับผิดได้ภายใต้บทบัญญัติของ ป.พ.พ. ส่วนการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งทางรถไฟก็เป็นระบบที่ไม่เหมือนกับที่ปรากฏในอนุสัญญาระหว่างประเทศเกี่ยวกับการขนส่งทางรถไฟระหว่างประเทศ (C.I.M.) (COTIF) และมีจำนวนเงินจำกัดความรับผิดที่ต่ำมากทำให้เห็นว่าในปัจจุบันนี้ประเทศไทยมีกฎหมายขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเป็นระบบสากลมากขึ้น เนื่องจากการจัดทำ พ.ร.บ. การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 มีที่มาจาก ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport อันมีที่มาจาก Multimodal Transport Convention 1980 และ UNCTAD/ICC Rules แต่ระบบกฎหมายขนส่งระหว่างประเทศอื่นของไทยยังล้าสมัยเพราะไม่มีกฎหมายเฉพาะ ไม่มีเหตุยกเว้น และการจำกัดความรับผิดเป็นการเฉพาะแก่ผู้ขนส่งในรูปแบบการขนส่งทางอากาศ นอกจากนี้ กฎหมายที่มีอยู่ เช่น กฎหมายของการขนส่งทางรถไฟก็ไม่เหมาะสมเนื่องจากเป็นกฎหมายเก่า มีหลักเกณฑ์ไม่สอดคล้องกับหลักเกณฑ์สากลที่มีใช้อยู่ในต่างประเทศและมีจำนวนเงินจำกัดความรับผิดของรถไฟที่ต่ำมาก อันเป็นอุปสรรคในบางส่วนหนึ่งแก่การประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างประเทศ โดยทำให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบมีภาวะความรับผิดที่ไม่สอดคล้องกับ

กฎเกณฑ์สากลที่มีใช้อยู่ในต่างประเทศ และมีผลต่อผู้ใช้บริการที่จะไม่ได้รับการชดใช้ความเสียหายตามที่ควรจะเป็นไปในระดับที่เป็นมาตรฐานสากล และจะมีผลต่อผู้รับประกันภัยความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและของผู้ให้บริการ

### การมีกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับที่เป็นอุปสรรคทางด้านโลจิสติกส์

นอกจากปัญหาพื้นฐานตามที่กล่าวข้างต้นแล้ว ในปัจจุบันก็ยังมีกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ ที่เป็นอุปสรรค และไม่เอื้ออำนวยต่อการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ดังสรุปได้ คือ

#### (1) พิธีการศุลกากร

จากการศึกษาปัญหา พบว่าผู้ที่อยากจะประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ มีอุปสรรคเกี่ยวกับพิธีการในการเปลี่ยนถ่ายยานพาหนะ โดยเฉพาะจากทางรถยนต์หรือรถไฟไปลงเรือ เพราะตัวบทกฎหมายไม่ได้บัญญัติไว้อย่างครบถ้วนและชัดเจน การตีความกฎหมายของผู้ปฏิบัติยังไม่เป็นเอกภาพ

#### (2) กฎ ระเบียบ เกี่ยวกับน้ำหนักบรรทุกและความสูง ในเรื่องน้ำหนักบรรทุก<sup>2</sup>

1. จากการศึกษาประกาศผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษ ผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดิน และผู้อำนวยการทางหลวงสัมปทาน เรื่องห้ามใช้ยานพาหนะโดยที่ยานพาหนะนั้นมีน้ำหนักบรรทุกหรือน้ำหนักลงเพลามากกว่าที่ได้กำหนด เดินบนทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทาน (ประกาศ ณ วันที่ 1 กันยายน 2535) ประกาศดังกล่าวออกโดยอาศัยอำนาจตามมาตรา 61 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง พ.ศ. 2535 โดยกำหนดหลักเกณฑ์ ดังนี้

น้ำหนักสูงสุดของน้ำหนักลงเพลาน้ำหนักตัวรถรวมน้ำหนักบรรทุกมีดังนี้

1.1 รถประเภทสามเพลานิตเพลาคู่ยกคู่ น้ำหนักตัวรถรวมน้ำหนักบรรทุก (gross weight) ต้องไม่เกิน 21 ตัน หรือน้ำหนักลงเพลาสองคู่ไม่เกิน 8.2 ตัน

1.2 รถประเภทห้าเพลานิตเพลาน้ำยางเดี่ยวและสี่เพลาลังยกคู่ น้ำหนักตัวรถรวมน้ำหนักบรรทุก (gross weight) ต้องไม่เกิน 37.4 ตัน หรือน้ำหนักลงเพลาสองคู่ไม่เกิน 8.2 ตัน

2. ระเบียบเกี่ยวกับการจราจรในทางพิเศษ พ.ศ. 2524 ออกโดยผู้ว่าการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ในฐานะพนักงานจราจรในทางพิเศษโดยอาศัยอำนาจตามมาตรา 139 แห่ง พ.ร.บ. จราจรทางบก พ.ศ. 2522 และประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่องแต่งตั้งพนักงาน

<sup>2</sup> กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม. รายงานการศึกษาโครงการพัฒนาศักยภาพของผู้ประกอบการขนส่งทางบกด้วยรถบรรทุก, 2551



จราจรในทางพิเศษ ลงวันที่ 6 สิงหาคม 2524 ก็ได้วางข้อกำหนดสอดคล้องกับประกาศ  
ผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษ ผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดิน และผู้อำนวยการทางหลวง  
สัมปทานข้างต้นเช่นกัน

รถลากคอนเทนเนอร์ (semitrailer) ที่เห็นอยู่โดยทั่วไปจะอยู่ในประเภทรถห้า  
เพลชนิดเพลหน้ายางเดี่ยวและสี่เพลหลังยางคู่ โดยมีน้ำหนักตัวรถ 15 ตัน และน้ำหนัก  
คอนเทนเนอร์ขนาด 40 ฟุต ตามมาตรฐาน 30.48 ตัน รวมเป็นน้ำหนักบรรทุก 45.48 ตัน  
(gross weight) ในเรื่องนี้ตามหลักเกณฑ์สากลตามมติของคณะกรรมการขนสงทางบกของ  
สหประชาชาติ (Inland Transport Committee) เมื่อวันที่ 16 เมษายน 2542 ซึ่งมีการทบทวน  
จัดชั้นและลักษณะของยานพาหนะที่เดินด้วยเครื่องยนต์ รวมทั้ง รถ Trailer ด้วย ได้กำหนด  
น้ำหนักบรรทุกของรถ Trailer ให้เป็นไปตามน้ำหนักสูงสุดที่ผู้ผลิตรถยนต์ได้กำหนดไว้<sup>3</sup>

เมื่อเปรียบเทียบกับประเทศอังกฤษตามกฎหมายที่เกี่ยวกับ Road Vehicles  
(Construction and Use) Regulations 1986 และที่มีการแก้ไข ก็ได้กำหนดไว้ในลักษณะ  
เช่นเดียวกัน ส่วนในประเทศสหรัฐอเมริกาแต่ละรัฐก็จะมีกำหนดแตกต่างกันออกไป  
แต่โดยทั่วไปพบว่ามีการกำหนดน้ำหนักบรรทุกรวม (gross weight) ไว้ที่ 80,000 ปอนด์  
(ประมาณ 36.36 ตัน) เช่น รัฐแคลิฟอร์เนีย ฟลอริดา เท็กซัส เป็นต้น

### ในเรื่องความสูงของรถ

1. กฎกระทรวง ฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2522) แก้ไขเพิ่มเติมโดยกฎกระทรวงฉบับที่ 9  
(พ.ศ. 2523) ออกโดยอาศัยอำนาจตามมาตรา 5 และมาตรา 18 แห่ง พ.ร.บ. จราจรทาง  
บก พ.ศ. 2522 กำหนดให้รถบรรทุก ซึ่งบรรทุกตู้สำหรับบรรจุสิ่งของให้บรรทุกสูงได้ไม่เกิน  
4 เมตร จากพื้นทาง

ระเบียบเกี่ยวกับการจราจรในทางพิเศษ พ.ศ. 2524 กำหนดมิให้รถที่มีขนาดความ  
สูงของตัวรถหรือความสูงของสิ่งของที่บรรทุก เมื่อวัดจากพื้นทางเกิน 4 เมตร เว้นแต่ได้รับ  
อนุญาตจากผู้ว่าราชการพิเศษแห่งประเทศไทย หรือผู้ได้รับมอบหมายเป็นการเฉพาะราย

2. กฎกระทรวง ฉบับที่ 9 (พ.ศ. 2524) ออกตามความในมาตรา 7 และมาตรา 71  
วรรคหนึ่ง แห่ง พ.ร.บ. การขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 กำหนดความสูงของรถที่ใช้ในการ  
ขนส่งสัตว์หรือสิ่งของว่าเมื่อวัดจากพื้นราบถึงส่วนที่สูงที่สุดของรถให้สูงไม่เกิน 3.80 เมตร

3. ในขณะนี้ได้มีการพิจารณาแก้ไขความสูงของรถบรรทุกดังกล่าวให้มีความสูงไม่  
เกิน 4.0 เมตร

สำหรับความสูงของรถบรรทุกคอนเทนเนอร์ขนาดมาตรฐานโดยทั่วไปจะอยู่ที่ 4.1  
เมตร ประกอบด้วยความสูงตัวรถ 1.50 เมตร และความสูงคอนเทนเนอร์มาตรฐาน 2.60

<sup>3</sup> Ibid2

เมตร (8 ฟุต 6 นิ้ว) ซึ่งเกินพิทักต์ 4.00 เมตรไป 10 เซนติเมตร ส่วนคอนเทนเนอร์ขนาด 40 ฟุต ประเภท high-cube ความสูงมาตรฐาน 2.90 เมตร (9 ฟุต 6 นิ้ว) ซึ่งเกินพิทักต์ไป 40 เซนติเมตร

### (3) ภาษีมูลค่าเพิ่มและภาษีหัก ณ ที่จ่าย

#### ภาษีมูลค่าเพิ่ม

ปัจจุบันผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่ไม่มีเรือเดินทะเลใช้ในกิจการของตนเองจะไม่ได้รับประโยชน์จากอัตราภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละศูนย์ ตามประมวลรัษฎากร มาตรา 80/1(3) โดยกรมสรรพากรได้ให้ความเห็นว่าเฉพาะผู้ประกอบการให้บริการขนส่งระหว่างประเทศที่มีเรือเดินทะเลใช้ในกิจการของตนเท่านั้นจึงจะได้รับประโยชน์นี้ ส่งผลให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเกือบทุกรายในประเทศไทยต้องใช้อัตราภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ 10 (ปัจจุบันลดลงเหลือร้อยละ 7) ในการเรียกเก็บค่าบริการจากลูกค้าของตน อย่างไรก็ตาม กรมสรรพากรได้มีการช่วยเหลือเพื่อบรรเทาภาระภาษีมูลค่าเพิ่มของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบโดยได้ออกคำสั่งที่ ป. 54/2537 กำหนดให้ฐานภาษีของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบนั้น ได้แก่ ส่วนต่างของค่าระวาง ค่าธรรมเนียมและประโยชน์อื่นใดที่เรียกเก็บจากลูกค้าของตน หักด้วยค่าระวาง ค่าธรรมเนียมและประโยชน์อื่นที่ตนเองถูกบริษัทสายการบินเรือทะเลเรียกเก็บ

คำสั่งดังกล่าวข้างต้นของกรมสรรพากรนั้นแม้ว่าจะเป็นการบรรเทาภาระภาษีมูลค่าเพิ่มของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบลงบ้างแต่ก็ยังไม่ทั้งหมด ที่ผ่านมามีสมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (TIFFA) ได้พยายามชี้แจงทำความเข้าใจกับกรมสรรพากรเพื่อขอให้ประโยชน์จากอัตราภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละศูนย์ ปัจจุบันกรมสรรพากรได้พิจารณาหลักการที่จะให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้ประโยชน์จากอัตราภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละศูนย์ ภายใต้เงื่อนไขดังต่อไปนี้

1. ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจะต้องเป็นสมาชิกของ TIFFA และ TIFFA จะต้องวางหลักประกันมูลค่าไม่น้อยกว่า 10 ล้านบาท เพื่อเป็นประกันภาระภาษีมูลค่าเพิ่มของผู้ประกอบการ
2. ผู้ประกอบการจะต้องมีการขึ้นทะเบียนเป็น MTOs หรือ NVOCC ต่อกระทรวงคมนาคม
3. ผู้ประกอบการจะต้องมีมาตรฐานในการประกอบกิจการเยี่ยงบริษัทสายการบินเรือ โดยต้องมีการประกันภัยความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก และใช้ FIATA Bill of Loading ออกให้แก่ลูกค้าของตนทุกราย

เงื่อนไขข้างต้นหากมีการบังคับใช้ ก็ยังเป็นเงื่อนไขที่ยังไม่เปิดกว้างแก่ผู้ประกอบการ  
การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบโดยทั่วไป โดยเฉพาะข้อกำหนดที่จะต้องเป็นสมาชิกของ  
TIFFA และการที่จะต้องออกเอกสาร FIATA Bill of Lading ให้แก่ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง

จากการศึกษากฎหมายของต่างประเทศพบว่ามีกฎหมายของประเทศสิงคโปร์ที่ใช้  
อัตราภาษีมูลค่าเพิ่มอัตราร้อยละศูนย์ สำหรับธุรกิจการให้บริการที่เป็นการให้บริการระหว่าง  
ประเทศ (international services) โดยการให้บริการระหว่างประเทศที่จะได้รับประโยชน์  
อัตราภาษีร้อยละศูนย์จะต้องเข้าเงื่อนไขตามมาตรา 21(3) ของ goods and services tax  
act กล่าวคือ

1. ในกรณีเป็นการให้บริการเกี่ยวกับการขนส่งผู้โดยสารหรือสินค้า การขนส่งนั้น  
จะต้องเป็นการขนส่งดังนี้

1.1 จากสถานที่ซึ่งอยู่นอกประเทศสิงคโปร์ ออกไปยังสถานที่อื่นที่อยู่นอก  
ประเทศสิงคโปร์

1.2 จากสถานที่ซึ่งอยู่ในประเทศสิงคโปร์ ออกไปยังสถานที่อื่นที่อยู่นอก  
ประเทศสิงคโปร์

1.3 จากสถานที่ซึ่งอยู่นอกประเทศสิงคโปร์ เข้ามายังประเทศสิงคโปร์

ในกรณีการให้บริการที่เป็นการขนส่งสินค้าภายในประเทศ การให้บริการ  
นั้นจะต้องเป็นส่วนหนึ่งของการขนส่งสินค้าเข้ามาหรือออกจากประเทศสิงคโปร์ โดยผู้  
ประกอบการรายเดียวกันด้วย

2. มีการเรียกเก็บค่าบริการโดยผู้ให้บริการจากลูกค้าโดยตรง  
ภาษีหัก ณ ที่จ่าย

ประกาศกระทรวงฉบับที่ 234 (พ.ศ. 2544) ลงวันที่ 13 กันยายน 2544 และคำ  
สั่งกรมสรรพากรที่ ท.ป. 104/2544 ลงวันที่ 15 กันยายน 2544 กรมสรรพากรได้กำหนด  
ให้มีการหักภาษี ณ ที่จ่ายในอัตราร้อยละ 1 จากค่าบริการที่ลูกค้าซึ่งเป็นบริษัทหรือห้างหุ้น  
ส่วนนิติบุคคล หรือนิติบุคคลอื่น จะต้องชำระแก่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ  
ที่ประกอบกิจการในประเทศไทย ซึ่งก่อนหน้านี้ไม่จำเป็นต้องมีการหักภาษี ณ ที่จ่ายดัง  
กล่าว การกำหนดให้มีการหักภาษีดังกล่าวจึงเป็นการเพิ่มภาระหน้าที่แก่ลูกค้าผู้ใช้บริการ  
และผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ผู้ให้บริการ และยังทำให้กระแสเงินหมุนเวียน  
ของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบต่างชาติ จึงเห็นควรที่จะคงตามสภาพ  
เดิมที่ไม่จำเป็นต้องมีการหักภาษี ณ ที่จ่าย

#### (4) กฎเกณฑ์ความรับผิดชอบของผู้ประกอบการท่า (Terminal Operator)

ในกรณีของประเทศไทย จากการศึกษาพบว่า ความรับผิดชอบของผู้ประกอบการท่า ไม่ว่าจะเป็นท่าเรือเอกชนหรือของรัฐ ท่าเรือบก (ICD) ฯลฯ ก็ตามจะอยู่ภายใต้หลักเกณฑ์ของ ป.พ.พ. ที่มีอยู่โดยอาจจะเป็นเรื่องจ้างทำของเช่าทรัพย์สิน ผู้รับฝากทรัพย์สินแบบมีบำเหน็จแล้วแต่ข้อเท็จจริงที่ปรากฏแก่ศาล และหากมีข้อจำกัดความรับผิดชอบที่ผู้ประกอบการท่า (เช่น กทท.) กำหนดขึ้นฝ่ายเดียวโดยไม่ปรากฏว่าเจ้าของสินค้าได้แสดงความตกลงด้วยชัดแจ้งในการจำกัดความรับผิดชอบนั้น ข้อตกลงดังกล่าวก็ถูกยกขึ้นอ้างไม่ได้ ส่วนอายุความฟ้องร้องคดีก็เป็นไปตามข้อเท็จจริงของแต่ละเรื่อง

ดังนั้น จะเห็นได้ว่าหลักเกณฑ์ของไทยในส่วนของผู้ประกอบการท่ายังไม่อยู่ในแนวเดียวกับหลักเกณฑ์สากลตามที่บัญญัติไว้ในอนุสัญญาระหว่างประเทศเกี่ยวกับการรับผิดชอบผู้ประกอบการท่าในการค้าระหว่างประเทศ พ.ศ. 2534 (United Nations Convention on Liability of Operators of Transport Terminal in International Trade 1994) ที่ใช้แก่การให้บริการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งซึ่งกำหนดกฎเกณฑ์เรื่องเอกสาร ความรับผิด เหตุยกเว้นความรับผิด การจำกัดความรับผิดและอายุความฟ้องร้องคดีไว้เป็นการเฉพาะ เป็นการง่ายในการกำหนดความรับผิด และให้สิทธิแก่ผู้ประกอบการท่าในอันที่จะจำกัดความรับผิดได้ ดังเช่น ผู้ขนส่งรูปแบบต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นการขนส่งทางทะเล ทางบก หรือทางอากาศระหว่างประเทศล้วนแต่มีสิทธิจำกัดความรับผิดด้วยกันทั้งสิ้น การที่ประเทศไทยจะนำเอาระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบมาใช้ นั้น ย่อมมีผลต่อผู้ประกอบการท่าด้วย ดังนั้น จึงจำเป็นต้องมีการออกกฎหมายในเรื่องนี้เพื่อจะมีกฎหมายเฉพาะในเรื่องนี้ เพราะผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ รวมทั้งผู้ขนส่งในแต่รูปแบบ ตลอดจนผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง จะต้องใช้บริการของผู้ประกอบการท่าด้วย เพื่อให้การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างประเทศเป็นไปโดยราบรื่นจากการที่มีบทบัญญัติของกฎหมายที่ชัดเจนและเหมาะสมแก่ผู้ประกอบการท่า

ในส่วนของกฎเกณฑ์เรื่องสินค้าผ่านแดน ซึ่งอาจเกี่ยวข้องกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ หากการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเข้าข่ายการส่งสินค้าผ่านแดนด้วย เดิมทีประเทศไทยไม่มีกฎเกณฑ์เกี่ยวกับการขนส่งสินค้าผ่านแดนที่จะปรับใช้กับทุกประเทศในแบบเดียวกัน คงอาศัยข้อตกลงในรูปแบบทวิภาคีกับประเทศต่างๆ ที่เกี่ยวข้องตามที่เห็นสมควร แต่ในขณะนี้ประเทศไทยได้เข้าร่วมลงนามตามข้อตกลง ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Goods in Transit ที่กรุงชานฮาย เมื่อวันที่ 16 ธันวาคม 2541 โดยข้อตกลงดังกล่าวจะมีผลใช้บังคับต่อเมื่อมีการจัดทำ protocol ทั้ง 9 ฉบับ ตามที่กำหนดไว้ในข้อตกลงดังกล่าวแล้วเสร็จ

หากข้อตกลงของกลุ่มอาเซียนมีผลใช้บังคับ ย่อมจะทำให้หลักเกณฑ์เรื่องสินค้าผ่านแดนเป็นไปในรูปแบบเดียวกัน อย่างน้อยในระหว่างกลุ่มประเทศอาเซียนและประเทศไทยก็ย่อมใช้หลักเกณฑ์ดังกล่าวเข้าทำสัญญากับประเทศอื่นใดทั้งหลายที่มีได้อยู่ภายใต้อาเซียนได้อีกด้วย ดังนั้น กฎเกณฑ์สินค้าผ่านแดนจึงไม่น่าจะมีความหลากหลายดังเช่นที่เป็นมาในอดีตอีกต่อไป

(5) กฎหมายที่มีผลบังคับเกี่ยวข้องกับระบบรางภายในประเทศไทยมี 4 ฉบับ ได้แก่

1) พระราชบัญญัติจัดวางรถไฟและทางหลวง พ.ศ. 2464

พระราชบัญญัติจัดวางรถไฟและทางหลวง พ.ศ. 2464 เป็นเพียงพระราชบัญญัติจัดตั้งองค์กร การจัดการทรัพย์สินขององค์กร และกฎหมายทางแพ่งเป็นส่วนใหญ่ รัฐไม่ได้มีการลดบทบาทของตนเอง แต่มีความพยายามแปรรูปรัฐวิสาหกิจ ให้เหลือเพียงบทบาทการทำหน้าที่กำกับดูแลและให้ข้อมูล ขณะที่เอกชนเข้ามามีส่วนร่วมมากขึ้นในการประกอบกิจการเดินรถและโครงสร้างพื้นฐาน แต่การแปรรูปดังกล่าวยังไม่ประสบผลสำเร็จ

2) พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494

เมื่อพิจารณาวิเคราะห์ถึงพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 ฉบับนี้แล้ว มีข้อพิจารณาในเรื่องของการนำส่งรายได้ของการรถไฟแห่งประเทศไทยเข้าสู่รัฐ เป็นไปตามมาตรา 43 วรรค 2 แห่งพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 ที่นับเป็นกฎหมายจัดตั้งรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ระบุว่า “รายได้ที่ได้รับในปีหนึ่งๆ เมื่อได้หักค่าใช้จ่ายสำหรับดำเนินงาน ค่าภาระต่างๆ ที่เหมาะสม เช่น ค่าบำรุงรักษา ค่าเสื่อมราคา และเงินสมทบกองทุนสำหรับจ่ายสงเคราะห์ผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟแห่งประเทศไทย และครอบครัว เงินสำรองธรรมดาซึ่งตั้งไว้เพื่อขาด เงินสำรองขยายงาน และเงินลงทุนตามที่ได้รับความเห็นชอบตามความในมาตรา 42 แล้ว เหลือเท่าใดให้นำส่งเป็นรายได้ของรัฐ”

อย่างไรก็ตามในวรรค 3 ของกฎหมายเดียวกันก็ยังมีข้อยกเว้น ซึ่งได้ระบุว่า “แต่ถ้ารายได้มีจำนวนไม่พอสำหรับรายจ่ายดังกล่าว นอกจากเงินสำรองที่ระบุไว้ในวรรคก่อน และการรถไฟแห่งประเทศไทยไม่สามารถหาเงินจากทางอื่น รัฐพึงจ่ายเงินให้แก่การรถไฟแห่งประเทศไทยเท่าจำนวนที่ขาด” ซึ่งแสดงว่า รถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย หากแม้ว่าจะขาดทุนเท่าใดในแต่ละปี รัฐต้องดำเนินการจ่ายให้เท่าจำนวนที่ขาด

ดังนั้น การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงเป็นรัฐวิสาหกิจแห่งหนึ่งในตลอดระยะเวลา 20 กว่าปีมานี้ที่ไม่สามารถนำส่งรายได้เข้ารัฐได้เลย เนื่องการรถไฟแห่งประเทศไทยประสบภาวะขาดทุนมาโดยตลอด กรณีประเด็นทางข้อกฎหมายดังกล่าว ส่งผลให้การรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นหนึ่งในรัฐวิสาหกิจที่รัฐบาลมีนโยบายแปรรูปกิจการไปสู่ภาคเอกชน พร้อมกันนี้ให้แยกหน่วยธุรกิจออกเป็น 3 หน่วย คือ เดินรถ ซ่อมบำรุง บริหารทรัพย์สิน กับอีก 1 บริษัท

ลูก คือ บริษัท รถไฟฟ้า การรถไฟแห่งประเทศไทย จำกัด ซึ่งดูแลการจัดเดินรถแอร์พอร์ต เรล ลิงค์ ส่วนโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ จะยังคงอยู่ภายใต้ฝ่ายบริหาร คือ การรถไฟแห่งประเทศไทย ส่วนกลาง

ทั้งนี้ การแยกหน่วยธุรกิจแต่ละหน่วยและส่วนบริษัทออกไป เพื่อจะทำให้ได้รู้ถึง ต้นทุนและรายได้ของผลกำไรที่ชัดเจนขึ้น และมีผู้บริหารรับผิดชอบการทำงานโดยตรง อัน จะนำไปสู่การเกิดประสิทธิภาพสูงสุดและมีตัวชี้วัดที่ชัดเจน นอกจากนี้ การจัดตั้งจะดำเนินการตามพระราชบัญญัติทุนรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2542 โดยในเบื้องต้นให้รัฐเป็นผู้ถือหุ้นในบริษัท จำกัดข้างต้นจำนวนทั้งหมด

จากบทบัญญัติทางกฎหมายมาตรา 6 มาตรา 38 มาตรา 39 และมาตรา 41 แห่งพระราชบัญญัติฉบับนี้ ทำให้การดำเนินกิจการของการรถไฟแห่งประเทศไทยต้องถูกจำกัด อยู่ภายใต้เงื่อนไขของข้อกฎหมาย โดยเฉพาะในเรื่องการกำหนดค่าโดยสารนั้น การรถไฟ แห่งประเทศไทย ไม่สามารถที่จะดำเนินการปรับเพิ่มค่าโดยสารหรือค่าระวางหรือค่าความ สะดวกต่างๆ โดยปราศจากความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรีได้ อาจทำให้การรถไฟแห่งประเทศไทยต้องจัดเก็บในราคาต่ำกว่าต้นทุนตลอดมา เนื่องจากไม่ได้รับความเห็นชอบ จากคณะรัฐมนตรีให้มีการปรับเพิ่มค่าโดยสารตามภาวะเศรษฐกิจและต้นทุนที่เพิ่มขึ้นได้

ทั้งนี้ การจัดเดินรถไฟในลักษณะดังกล่าวที่ถือเป็นการให้บริการเชิงสังคมตาม นโยบายของรัฐบาล เป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้การรถไฟแห่งประเทศไทย ต้องแบกรับภาระ การขาดทุนจากการดำเนินกิจการ และส่งผลให้การรถไฟแห่งประเทศไทย มีผลการดำเนินงานที่ขาดทุนมาอย่างต่อเนื่อง อย่างไรก็ดี รัฐบาลไทยได้มีมติเห็นชอบให้ดำเนินการแปรรูป ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการรถไฟแห่งประเทศไทยมาแล้วหลายครั้ง หากแต่ในทางปฏิบัติยังไม่เป็นรูปธรรมซึ่งอาจต้องมีการแก้ไขข้อกฎหมายหรือวิธีปฏิบัติต่อไปจากกรณีศึกษาการ รถไฟของต่างประเทศดังที่ได้ยกกรณีศึกษามาเปรียบเทียบในข้างต้น<sup>4</sup>

### 3) ประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58

ประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58 เรื่องการรกรางได้ ระบุรายละเอียดไว้ในข้อ 3 ดังนี้ “กิจการดังต่อไปนี้ให้ถือว่าเป็นกิจการค้าขายอันเป็นสาธารณูปโภค ฯลฯ (2) การรกราง..... ฯลฯ.....”<sup>5</sup>

<sup>4</sup>ธีรพัฒน์ อังคสุวรรณ. (ม.ป.ป.). รัฐวิสาหกิจการรถไฟแห่งประเทศไทย: ปัญหาด้านรายได้ แนวนโยบายของรัฐ และ แนวทางปฏิรูป. สืบค้นจาก <http://www.pub-law.net/publaw/view.aspx?id=1783>. (สืบค้นเมื่อวันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2559)

<sup>5</sup>ประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58 ข้อ 2

ซึ่งกรณีการจะได้รับอนุญาตสัมปทานกิจการค้าอันเป็นสาธารณูปโภครวมถึงตาราง ต้องได้รับอนุญาตจากรัฐมนตรีก่อนนั่นเอง ซึ่งเป็นกฎหมายหนึ่งที่เป็นข้อที่ต้องพิจารณาก่อน การดำเนินกิจกรรมขนส่งทางรางด้วย ตามข้อ 4<sup>6</sup> ของประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับเดียวกันนี้

#### 4) พระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

พระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย เป็นกฎหมายอีกฉบับหนึ่งที่เป็นข้อพิจารณาเพื่อพัฒนาขนส่งระบบราง ในแง่ของเรื่องความเชื่อมต่อระหว่าง Mode การขนส่งขานเมืองและเขตเมืองให้มีความสอดคล้อง (Harmonization) และสร้างความสะดวกสบายเพื่อจูงใจต่อผู้ใช้บริการ

นอกจากนี้ หมวดที่ 4 สัมปทาน ของพระราชบัญญัติการรถไฟขนส่งมวลชน ยังมีข้อดีและเป็นจุดเหมือนกับกฎหมายต่างประเทศที่ได้นำเสนอมาในหัวข้อที่ 4 มาตรา 43 “ในการดำเนินกิจการรถไฟฟ้าตามพระราชบัญญัตินี้ รถไฟฟ้ามหานครโดยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรีอาจให้สัมปทานกิจการรถไฟฟ้าทั้งหมดหรือบางส่วนแก่เอกชนก็ได้...” ซึ่งมีลักษณะที่ทำให้เอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในกิจการของรัฐ ซึ่งทำให้เกิดความคล่องตัวต่อการดำเนินกิจการในการให้บริการต่อประชาชนให้ได้รับประโยชน์สูงสุด

## บทสรุป

### การออกกฎหมายขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

ตามที่ได้กล่าวข้างต้นแล้วว่า ปัญหาหลัก คือ การขาดกฎหมายเฉพาะที่จะใช้บังคับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่ได้มาตรฐานสากล รัฐบาลจำเป็นต้องออกกฎหมาย พ.ร.บ. การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 เพื่อใช้บังคับ

จากการศึกษาพบว่า ภาพรวมเนื้อหาสาระสำคัญของร่าง พ.ร.บ.ฯ สอดคล้องกับกฎเกณฑ์สากลโดยเฉพาะหลักเกณฑ์ตาม ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport ฉบับวันที่ 17 สิงหาคม 2543 ซึ่งก็ได้ยึดหลักเกณฑ์สากลเช่นเดียวกัน

โดยที่ประเทศไทยมีภาระผูกพันที่จะต้องออกกฎหมายภายในรองรับร่าง ASEAN Framework Agreement ดังกล่าว หากกฎหมายนี้มีผลผูกพันสมาชิกอาเซียนแล้วข้อดีของกฎหมายนี้จะสามารถเป็นวิธีการที่ประหยัด รวดเร็ว และตรงกับวัตถุประสงค์ที่จะทำให้ประเทศไทยได้กฎหมายการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่ได้มาตรฐานสากล อีกทั้งยังเป็นการปฏิบัติตามภาระผูกพันของประเทศที่มีต่อองค์การอาเซียน หากร่าง ASEAN Framework Agreement มีผลใช้บังคับอีกด้วย

.....  
<sup>6</sup>ประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58 ข้อ 4

หากพิจารณาหลักการข้างต้น จะพบว่าส่วนที่สำคัญระหว่าง พ.ร.บ.ฯ กับ ASEAN Framework Agreement ที่สอดคล้องกันคือ ในส่วนที่เกี่ยวกับข้อยกเว้นความรับผิดซึ่งมีประเด็นของ

1. เรื่องเหตุสุดวิสัย และ

2. กรณีที่มีการขนส่งสินค้าทางทะเลหรือน่านน้ำในประเทศไทย หากเหตุแห่งความสูญหาย เสียหาย หรือล่าช้าเกิดขึ้นในช่วงการขนส่งนี้ โดยเหตุดังต่อไปนี้

2.1 ความประมาทเลินเล่อ หรือความรับผิดของนายเรือ พนักงานเรือ ผู้นำร่องหรือลูกจ้างของผู้ขนส่งในเรื่องการเดินเรือ (navigation) หรือการจัดการเรือ (management of ship) หรือ

2.2 ไฟไหม้ เว้นแต่ผู้ขนส่งมีส่วนร่วมรู้หรือรับรู้โดยตรง (actual fault or privity) อย่างไรก็ดี หากความสูญหายหรือเสียหายเป็นผลเนื่องมาจากเรือไม่อยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย (unseaworthiness of ship) ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบสามารถพิสูจน์ได้ว่ามีการใช้ความระมัดระวังตามควร (due diligence) ในการทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยขณะเริ่มออกเดินทาง (commencement of the voyage) ซึ่งการบัญญัติในเรื่องเหตุสุดวิสัยดังกล่าว เพื่อให้เป็นไปตาม ASEAN Framework Agreement อีกทั้งยังสอดคล้องกับหลักการตาม ป.พ.พ. ในทางตรงกันข้ามหากไม่แก้ไขเพิ่มเติม นอกจากจะต้องมีการตีความว่าเหตุสุดวิสัยเป็นเหตุยกเว้นความรับผิดได้หรือไม่แล้ว ยังจะไม่เป็นการสอดคล้องกับร่าง ASEAN Framework Agreement อีกด้วย

แต่ในอีกแง่มุมหนึ่งมีข้อพิจารณาอยู่ว่า ในเรื่องของเหตุยกเว้นเกี่ยวกับการขนส่งที่เกิดขึ้นในช่วงขนส่งของทางทะเลหรือน่านน้ำภายในประเทศ ข้อยกเว้นในส่วนนี้ได้เดินตามแนวทางของ UNCTAD/ICC Rule และ FIATA Bill of Lading ซึ่งมีใช้อย่างแพร่หลายแล้วในปัจจุบัน หากไม่รับข้อยกเว้นดังกล่าวนอกจากจะไม่เป็นไปตาม ASEAN Framework Agreement แล้วยังทำให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบของไทยไม่สามารถแข่งขันในระดับเท่าเทียมกับผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบของต่างประเทศได้ เนื่องจากผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องของไทยจะต้องแบกรับความรับผิดแต่ผู้เดียวโดยไม่สามารถฟ้องไล่เบี้ยกับผู้ขนส่งทางทะเลต่างประเทศ ซึ่งสามารถยกข้อต่อสู้ดังกล่าวปฏิเสธความรับผิดได้

ส่วนการรับข้อยกเว้นดังกล่าว จะเห็นได้ว่าอาจมีข้อเสียบางประการคือ จะเกิดความลักลั่นในเรื่องการยกเว้นความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ที่รวมการขนส่งทางทะเลอยู่ด้วยกันกับผู้ขนส่งทางทะเล ทั้งนี้ เนื่องจากตาม พ.ร.บ. การรับขน



ของทะเล พ.ศ. 2534 ผู้ขนส่งสินค้าทางทะเลไม่สามารถยกเหตุดังกล่าวเพื่อหลุดพ้นความรับผิดได้ อีกทั้งตาม ป.พ.พ. ม. 425 นายจ้างยังต้องร่วมรับผิดกับลูกจ้างในผลแห่งละเมิด ซึ่งลูกจ้างได้กระทำไปในทางการที่จ้างด้วย

ดังนั้น ผู้รับประกันภัยตัวสินค้าในกรณีการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่มีการขนส่งทางทะเลรวมอยู่ด้วย ก็จำเป็นต้องคำนึงถึงข้อยกเว้นนี้ซึ่งแต่เดิมไม่จำเป็นต้องคำนึงถึง เนื่องจากผู้ขนส่งไม่สามารถอ้างยกเว้นความรับผิดได้ตามข้อกฎหมายที่อ้างถึงข้างต้น

นอกจากนี้ พ.ร.บ.ฯ ยังควรเพิ่มเนื้อหาสาระที่สำคัญในบางส่วน ดังนี้

1. เพิ่มเรื่องการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งในหลายรูปแบบการขนส่งต่างๆ ที่ยังไม่มีกฎหมายภายในกำหนดไว้โดยเฉพาะไว้ในบทเฉพาะกาลของ พ.ร.บ.ฯ ในระหว่างที่ประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายเฉพาะเพื่อการขนส่งทางรถไฟ และทางอากาศระหว่างประเทศ และเมื่อใดที่มีกฎหมายดังกล่าวก็ให้บทเฉพาะกาลในเรื่องนั้นๆ สิ้นผลบังคับไปและให้ใช้กฎหมายเฉพาะที่ถูกร่างขึ้นมาใหม่แทน ถ้อยคำในฉบับที่ควรเพิ่มเข้าไปอาจเป็น ดังนี้

“ในกรณีที่สามารถพิสูจน์ได้ว่าการสูญหายหรือเสียหายได้เกิดขึ้นระหว่างการขนส่งช่วงหนึ่งช่วงใดของการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและยังไม่มีกฎหมายภายในกำหนดจำนวนเงินจำกัดความรับผิดไว้เป็นการเฉพาะสำหรับรูปแบบการขนส่งในช่วงนั้น ให้จำกัดความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบไว้ ดังนี้”

1) การขนส่งทางอากาศ ให้จำกัดความรับผิดไว้ที่ 17 หน่วยบัญชีต่อกิโลกรัมของน้ำหนักของ

2) การขนส่งทางรถไฟ ให้จำกัดความรับผิดไว้ที่ 17 หน่วยบัญชีต่อกิโลกรัมของน้ำหนักแห่งของที่สูญหาย หรือไม่เกินมูลค่าของการเสื่อมราคาแห่งของในกรณีที่ของเสียหายทั้งหมด หากความเสียหายก่อให้เกิดการสูญเสียมูลค่าทั้งหมดแห่งของ

แทนที่จะบัญญัติไว้ดังเช่นมาตรา 31 ซึ่งมีถ้อยคำว่า ในกรณีที่ปรากฏชัดว่า ของได้สูญหายหรือเสียหายในระหว่างช่วงหนึ่งช่วงใดของการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและในช่วงนั้นมีกฎหมายภายในของประเทศที่ของนั้นได้สูญหายหรือเสียหายหรือมีอนุสัญญาระหว่างประเทศที่กำหนดจำนวนเงินแห่งการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้เป็นอย่างอื่น ให้การจำกัดความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องสำหรับการสูญหายหรือเสียหายนั้นเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายภายในหรืออนุสัญญาระหว่างประเทศดังกล่าว ซึ่งอาจให้เกิดการตีความและไม่ชัดเจนได้

2. นอกจากนี้ควรให้หน่วยงานที่รับผิดชอบพิจารณาดำเนินการร่างกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งของทางอากาศระหว่างประเทศ (กรมการบินพาณิชย์) และการขนส่งทางรถไฟระหว่างประเทศ (รฟท. หรือ กระทรวงคมนาคม) เพื่อร่วมมือให้ความเห็นในการออก

กฎหมายเฉพาะในเรื่องดังกล่าว ซึ่งจะสามารถบังคับใช้ได้จริงและตรงความต้องการของหน่วยงานนั้นๆ

### การแก้ไขกฎหมาย กฎ ระเบียบ ข้อบังคับที่เป็นอุปสรรค หรือเอื้ออำนวย

ประเด็นปัญหากฎหมายศุลกากรในเรื่องการถ่ายลำเห็นควรให้มีการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น ดังนี้

1. ให้มีการแก้ไขระเบียบข้อบังคับของกรมศุลกากรให้สามารถเปลี่ยนถ่ายลำได้ทุกรูปแบบยานพาหนะขนส่ง ทั้งทางเรือ อากาศยาน รถยนต์ และรถไฟ (ปัจจุบันระเบียบข้อบังคับของกรมศุลกากรอนุญาตให้กระทำได้เฉพาะทางเรือและอากาศยานเท่านั้น) และให้มีการป้องกันการลักลอบและหลีกเลี่ยงภาษี โดยใช้ระบบควบคุมทางศุลกากร

ระบบการควบคุมทางศุลกากร คือ การกำหนดให้การขนถ่ายเปลี่ยนพาหนะให้กระทำได้เฉพาะในเขตที่กรมศุลกากรกำหนด หรือเขตที่ผู้ประกอบการขออนุมัติจากกรมศุลกากรให้เป็นเขตถ่ายลำโดยเฉพาะ ทั้งนี้เพื่อให้กรมศุลกากรสามารถควบคุมสินค้าให้อยู่ในระบบได้

2. ยกเว้นภาษีสินค้า (ภาษีศุลกากร ภาษีมูลค่าเพิ่ม ภาษีสรรพสามิต) โดยใช้ระบบคลังสินค้าทัณฑ์บน หรือระบบการคืนอากรสำหรับสินค้าที่นำเข้ามาในราชอาณาจักร แล้วส่งกลับออกไป (re-export) ตามมาตรา 19 แห่ง พ.ร.บ. ศุลกากร (ฉบับ 9) พ.ศ. 2482

3. การแก้ไข พ.ร.บ. ศุลกากร พ.ศ. 2469 โดยกำหนดให้มีการแก้ไขใบขนสินค้าเพียง 1 ใบ ไม่ต้องมีใบขนสินค้าขาเข้า 1 ใบ และใบขนสินค้าขาออก 1 ใบ เป็นการลดเอกสารและขั้นตอนการทำงาน

4. ในกรณีผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเลือกใช้ระบบคลังสินค้าทัณฑ์บนและระบบ re-export ต้องบริหารจัดการส่งสินค้าออกไปภายในกำหนด 1 ปี ตามที่ระเบียบและกฎหมายกำหนดไว้ มิฉะนั้นจะต้องเสียภาษีอากรหรือไม่ได้คืนภาษีอากร แล้วแต่กรณี

5. ในกรณีผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเลือกใช้ระบบโรงพักสินค้า หรือ ร.พ.ท. (I.C.D.) ต้องบริหารจัดการส่งสินค้าออกไปภายในกำหนด 2 เดือน 15 วัน มิฉะนั้นกรมศุลกากรจะถือเป็นสินค้าตกค้างตามกฎหมาย และนำสินค้าออกขายทอดตลาดเพื่อชดเชยค่าภาษีต่อไป

6. ในกรณีผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเลือกใช้ระบบเขตปลอดอากรตาม พ.ร.บ. ศุลกากร (ฉบับ 18) พ.ศ. 2543 โดยกำหนดเขตปลอดอากรสำหรับสินค้าที่นำเข้ามาขนถ่ายเปลี่ยนยานพาหนะในเขตดังกล่าว แล้วส่งออกไปนอกราชอาณาจักร โดยได้รับยกเว้นอากรและให้อธิบดีกรมศุลกากรออกระเบียบข้อบังคับ โดยอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ประกอบการ

การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ซึ่งได้มีการออกประกาศสำหรับการกำหนดเขตปลอด  
อากรสำหรับสินค้าที่นำเข้ามาเพื่อเปลี่ยนยานพาหนะเพื่อส่งออกนอกราชอาณาจักรแล้ว

### กฎระเบียบเกี่ยวกับน้ำหนักบรรทุก และความสูง

หลักเกณฑ์เรื่องน้ำหนักบรรทุกในแต่ละประเทศคงขึ้นอยู่กับสมรรถนะของรถและ  
สภาพพื้นถนนของแต่ละประเทศ อย่างเช่นประเทศโรมาเนียทางยุโรปตะวันออก The Na-  
tional Union of Road Hauliers form Romania ได้กำหนดให้รถ semi-trailer ชนิด 3 เพลา  
มีน้ำหนักบรรทุกสูงสุดได้ระหว่าง 21-24 ตันแล้วแต่ลักษณะของรถ ในส่วนของประเทศ  
สมาชิกอาเซียน protocol 4 ของ ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of  
Goods in Transit ก็มีการกำหนดเรื่องน้ำหนักบรรทุกรวมน้ำหนักบรรทุก (gross weight) ใน  
ส่วนของรถลากจูงและรถกึ่งพวงไว้เช่นกันโดยเฉพาะรถลากจูงและรถกึ่งพวงชนิดห้าเพลา  
กำหนดให้มีน้ำหนักบรรทุกรวมได้ไม่เกิน 36.0 ตัน เป็นต้น

ดังนั้น การจะพิจารณาอนุญาตให้มีการบรรทุกเต็มอัตราสูงสุดควรเป็นเท่าใด  
นอกจากจำเป็นต้องมีการแก้ไขประกาศและระเบียบตามที่กล่าวแล้วยังจำเป็นต้องพิจารณาผลกระทบ  
ตามข้อกำหนดใน protocol 4 ข้างต้น ซึ่งควรจะมีการศึกษาเพิ่มเติมต่อไปด้วย

ส่วนในเรื่องความสูงนั้น เนื่องจากในขณะนี้ประเทศไทยได้ลงนามใน protocol 4  
ของ ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Goods in Transit เรียบร้อย  
แล้ว ซึ่งตาม protocol 4 ข้างต้นได้กำหนดส่วนสูงของรถบรรทุกซึ่งบรรทุกคอนเทนเนอร์ให้  
บรรทุกสูงได้ไม่เกิน 4.2 เมตร จากพื้นราบ ซึ่งสูงกว่าข้อกำหนดในประเทศ

ดังนั้น หากพิจารณาเห็นว่าจำเป็นต้องแก้ไขเรื่องความสูงให้สอดคล้องกับสภาพความ  
สูงตามที่กล่าวข้างต้น ก็ควรออกกฎกระทรวงเพื่อแก้ไข กฎกระทรวงฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2522)  
ภายใต้ พ.ร.บ. จราจรทางบก พ.ศ. 2522 และระเบียบเกี่ยวกับการจราจรในทางพิเศษ พ.ศ.  
2524 ในเรื่องความสูงให้สอดคล้องกับ protocol ฉบับที่ 4 เพื่อให้เป็นไปตามพันธะของไทย  
ต่อ ASEAN ด้วย

### ภาษีมูลค่าเพิ่มและภาษีหัก ณ ที่จ่าย

เห็นควรเสนอแนะว่า ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบควรได้รับประโยชน์  
ด้านภาษีมูลค่าเพิ่มในอัตราภาษีร้อยละศูนย์ เนื่องจากเป็นบริการที่เกี่ยวข้องกับธุรกรรม  
ระหว่างประเทศในแนวเดียวกับประเทศสิงคโปร์ ส่วนเรื่องหักภาษี ณ ที่จ่ายควรเป็นไปตาม  
เดิมซึ่งไม่มีการหักแต่อย่างใด

## กฎเกณฑ์ความรับผิดของผู้ประกอบการท่า

ควรมีให้มีการออกกฎหมายเรื่องผู้ประกอบการท่าเป็นการเฉพาะ และควรวางแผนร่างเนื้อหาสาระสำคัญเหมือนที่กำหนดไว้ใน United Nations Convention on Liability of Operators of Transport Terminal in International Trade 1994

## ข้อเสนอแนะ

### ข้อเสนอแนะในการนำผลวิจัยไปใช้คือ

ปัจจุบันประเทศไทยยังขาดกฎหมายเฉพาะที่ใช้บังคับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในเรื่องของสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของบุคคลทั้งหลายที่เกี่ยวข้องและเพื่อให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องของไทยสามารถแข่งขันกับผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องอื่นๆ ในเวทีโลกได้ดียิ่งขึ้น

ในขณะที่ประเทศไทยได้ประกาศใช้ พ.ร.บ. การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 แล้ว ซึ่ง พ.ร.บ.ฯ ดังกล่าวนี้อาจมีเนื้อหาสำคัญเช่นเดียวกับกรอบอาเซียนเรื่องการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport ฉบับร่างวันที่ 17 สิงหาคม 2543) แต่ยังมีข้อยกเว้นความรับผิดบางประการ และจากการที่ประเทศไทยจำเป็นต้องปฏิบัติตามพันธะที่มีต่อสมาชิกกลุ่มอาเซียน จึงควรออกกฎหมายเฉพาะเกี่ยวกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบให้เห็นไปในแนวทางเดียวกับกรอบข้อตกลงอาเซียนเรื่องการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบข้างต้นที่สอดคล้องกับหลักเกณฑ์สากลของ UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents ด้วย

ปัญหาเรื่องข้อจำกัดความรับผิดตามระบบกฎหมายขนส่งแต่ละระบบ ถึงแม้ว่าปัจจุบันประเทศไทยจะมีกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบแล้ว แต่จะยังขาดกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งระหว่างประเทศรูปแบบอื่นไม่ว่าจะเป็นการขนส่งทางรถไฟหรือการขนส่งทางอากาศที่เป็นกฎหมายเฉพาะที่ พ.ร.บ.ฯ ให้ขาดไปถึง ดังนั้น จึงควรออกกฎหมายเฉพาะในเรื่องดังกล่าวให้ครบสมบูรณ์ด้วย โดยในขณะนี้ยังไม่มียกเว้นใดๆ ควรเพิ่มบทเฉพาะกาลในร่าง พ.ร.บ.ฯ ในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งทางรถไฟและทางอากาศและให้บทเฉพาะกาลนี้สิ้นสุดเมื่อได้ออกกฎหมายขนส่งในเรื่องนั้นๆ แล้ว

ปัญหาเรื่องน้ำหนักและความสูง รถประเภทห้าเพลขนิตเพลหน้ายางเดี่ยวและสี่เพลหลังยางคู่ น้ำหนักตัวรถรวมน้ำหนักบรรทุก (gross weight) ตามข้อกำหนด ต้องไม่เกิน 37.4 ตัน หรือน้ำหนักสูงเพลสูงสุดไม่เกิน 8.2 ตัน ซึ่งรถลากคอนเทนเนอร์ที่เห็นอยู่โดยทั่วไปจะอยู่ในประเภทรถห้าเพลขนิตเพลหน้ายางเดี่ยวและสี่เพลหลังยางคู่ โดยทั่วไปแล้วรถลักษณะดังกล่าวจะมีน้ำหนักตัวรถ 15 ตัน และน้ำหนักคอนเทนเนอร์ขนาด 40

ฟุตตามมาตรฐาน 30.48 ตัน รวมเป็นน้ำหนักบรรทุก 45.48 ตัน (gross weight) และน้ำหนักลงเพลาประมาณ 10 ตัน ซึ่งเกินพิกัด (8.2 ตัน) ไปประมาณ 1.8 ตัน หรือร้อยละ 22 และเกินพิกัดน้ำหนักของ ASEAN

ตามข้อกำหนดใน Protocol 4 ของ ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Goods in Transit ได้กำหนดเรื่องน้ำหนักบรรทุกน้ำหนักบรรทุก (gross weight) ในส่วนของรถลากจูงและรถกึ่งพวงชนิด 5 เพลา ไว้ได้ไม่เกิน 36.0 ตัน ดังนั้น การจะพิจารณาอนุญาตให้มีการบรรทุกเต็มอัตราสูงสุดว่าควรเป็นเท่าใด จำต้องพิจารณาแก้ไขประกาศและระเบียบข้างต้นและผลกระทบที่ไทยมีต่ออาเซียนตาม protocol 4 ข้างต้น มิฉะนั้น จะต้องแจ้งผู้ประกอบการขนส่งให้กวดขันการบรรทุกคอนเทนเนอร์ที่มีน้ำหนักเกินพิกัด ตลอดจนหามาตรการควบคุมต่อไป

ความสูงของรถบรรทุกคอนเทนเนอร์ขนาดมาตรฐานโดยทั่วไปจะอยู่ที่ 4.1 เมตร กฎหมายกำหนดให้รถที่มีขนาดความสูงของตัวรถหรือความสูงของสิ่งของที่บรรทุก เมื่อวัดจากพื้นทางต้องไม่เกิน 4 เมตร เว้นแต่ได้รับอนุญาตจากผู้ว่าการทางพิเศษแห่งประเทศไทย หรือผู้ได้รับมอบหมายเป็นการเฉพาะราย

Protocol 4 ของ ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Goods in Transit ได้กำหนดส่วนสูงของรถบรรทุกคอนเทนเนอร์ให้บรรทุกสูงได้ไม่เกิน 4.2 เมตร จากพื้นราบ ดังนั้น หากเห็นควรแก้ไขเรื่องความสูงก็ควรแก้ไขให้สอดคล้องกับ protocol ฉบับที่ 4 เพื่อเป็นการปฏิบัติตามพันธะของไทยต่ออาเซียน และให้สอดคล้องกับความสูงของตู้ขนาด high-cube อีกด้วย

**ปัญหาศุลกากร** เนื่องจากการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจะต้องมีการเปลี่ยนถ่ายยานพาหนะจากรูปแบบการขนส่งหนึ่งไปยังอีกรูปแบบหนึ่ง แต่มีปัญหาติดขัดทางกฎระเบียบและกฎหมายศุลกากร ดังนั้นจึงควรแก้ไขกฎ ระเบียบ และกฎหมายในการเปลี่ยนถ่ายยานพาหนะทำได้ทุกรูปแบบ (ภายในเขตศุลกากร) และให้มีการใช้ใบขนสินค้าเพียงฉบับเดียวแทนที่จะเป็นสองฉบับเช่นในปัจจุบัน

**ปัญหาภาษีมูลค่าเพิ่ม และหัก ณ ที่จ่าย** ปัจจุบันผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่มีได้เป็นเจ้าของสายการเดินทางจะไม่ได้รับประโยชน์จากอัตราภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละศูนย์ ตามประมวลรัษฎากรมาตรา 80/1(3) โดยกรมสรรพากรได้ให้ความเห็นว่าเฉพาะผู้ประกอบการให้บริการให้บริการขนส่งระหว่างประเทศที่มีเรือเดินทะเลใช้ในกิจการของตนเท่านั้น จึงจะได้รับประโยชน์นี้ ซึ่งได้ส่งผลให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเกือบทุกรายในประเทศไทยต้องใช้อัตราภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ 10 (ปัจจุบันลดลงเหลือร้อยละ 7) ในการเรียกเก็บค่าบริการจากลูกค้าของตน

จากการศึกษาได้พบว่า ในต่างประเทศ เช่น สิงคโปร์ หากการให้บริการของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เข้าจ่ายการให้บริการต่างประเทศ จะเสียภาษีมูลค่าเพิ่มในอัตราร้อยละศูนย์ ดังนั้น จึงควรพิจารณาให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่ให้บริการระหว่างประเทศได้รับประโยชน์อัตราภาษีมูลค่าเพิ่มในอัตราร้อยละศูนย์ด้วยเช่นกัน

ประกาศกฎกระทรวงฉบับที่ 234 (พ.ศ. 2544) ลงวันที่ 13 กันยายน 2544 และคำสั่งกรมสรรพากรที่ ท.ป. 104/2544 ลงวันที่ 15 กันยายน 2544 ได้กำหนดให้มีการหักภาษี ณ ที่จ่ายในอัตราร้อยละ 1 จากค่าบริการที่ลูกค้าซึ่งเป็นบริษัทหรือห้างหุ้นส่วนนิติบุคคล หรือนิติบุคคล จะต้องชำระแก่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่ประกอบกิจการในประเทศไทย ซึ่งก่อนหน้านั้นไม่มีการหักภาษี ณ ที่จ่ายดังกล่าว ประกาศดังกล่าวจึงเป็นการเพิ่มภาระหน้าที่แก่ลูกค้าผู้ใช้บริการ ผู้ให้บริการ และผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และมีผลให้กระแสเงินหมุนเวียนของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบลดลงด้วย อันเป็นอุปสรรคต่อการดำเนินธุรกิจแข่งขันกับผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบต่างชาติ รัฐจึงควรพิจารณาคงสถานภาพเดิมที่ไม่จำเป็นต้องมีการหักภาษี ณ ที่จ่ายไว้เช่นเดิม

ปัญหาผู้ประกอบการทำ ในการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจะมีการเปลี่ยนถ่ายยานพาหนะที่สถานีสินค้า หรือมาตรการเก็บสินค้าไว้เพื่อส่งมอบแก่ผู้รับตราส่ง ไม่ว่าจะเป็นที่ท่าเรือ ท่าอากาศยาน ท่าเรือบก ฯลฯ แต่ปัจจุบันประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายเฉพาะในเรื่องนี้ และเมื่อมีคดีความเกิดขึ้น ศาลจะนำกฎหมายที่มีอยู่มาปรับใช้โดยวิธีวินิจฉัยถึงสถานะและความรับผิดชอบของผู้ประกอบการทำซึ่งไม่เหมือนกัน เกิดความลักลั่นไม่แน่นอน และมีผลต่อการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ดังนั้น จึงควรออกกฎหมายเฉพาะในเรื่องนี้ โดยให้มีสาระสำคัญของ United Nations Convention of Operator of Transport Terminal in International Trade 1994

**ปัญหาการขนส่งระบบรางของประเทศไทย** มีหลายประการที่เป็นข้อสังเกตที่ควรจะต้องดำเนินการแก้ไขพัฒนาปรับปรุง เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการพัฒนาศักยภาพในด้านต่างๆ ดังต่อไปนี้

**ประการแรก** เนื่องจากประเทศไทยไม่ได้เข้าร่วมเป็นภาคีตามอนุสัญญา CIM (COTIF), 1980 ดังนั้นในส่วนของจำนวนเงินจำกัดความรับผิดตามกฎหมายภายในของไทย ที่มีผลบังคับใช้เป็นการเฉพาะกับการขนส่งในแต่ละรูปแบบนั้นยังคงขาดความเป็นสากลและล้าสมัย กล่าวคือจำนวนเงินจำกัดตามพระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวง พ.ศ. 2464 ได้กำหนดไว้ยังคงอ้างอิงอยู่กับค่าเงินบาท ซึ่งคงมีความผันผวนเปลี่ยนแปลงไปตาม

สภาวะการณ์มีความเคลื่อนไหวตลอดเวลา และไม่มีเสถียรภาพอาจเป็นปัญหาในการยอมรับในทางระหว่างประเทศ ดังนั้นจึงควรมีการแก้ไขเปลี่ยนแปลงจำนวนเงินจำกัดความรับผิดดังกล่าวให้มีความเป็นมาตรฐานสากลมากขึ้น ให้สอดคล้องเป็นไปตามมาตรา 40 ของอนุสัญญาเกี่ยวกับการขนส่งรถไฟ CIM (COTIF), 1980 ในหมวดของเรื่องการจำกัดความรับผิดในความเสียหาย<sup>7</sup>

**ประการที่สอง** จากการศึกษาโครงสร้างกฎหมายของประเทศอังกฤษ สวีเดน และเวียดนาม การศึกษากฎหมายต่างประเทศดังกล่าว สามารถสะท้อนความเห็นดังกล่าวออกมาได้ว่า ทั้งสามประเทศได้มีการแบ่งกฎหมายขนส่งออกเป็นสองระบบด้วยกัน คือกฎหมายมหาชนและกฎหมายเอกชน<sup>8</sup> โดยได้มีการแบ่งโครงสร้างของหน่วยงานออกเป็นในส่วนของการกำกับดูแลกิจการขนส่งระบบราง โดยมีการลงทุนโครงสร้างด้านการขนส่ง มีการให้เอกชนเข้าร่วมในกิจการขนส่งระบบราง ทำให้เห็นภาพรวมของโครงสร้างกฎหมายแต่ละประเทศว่ามีการบริหารจัดการกฎหมายด้านการขนส่งกฎหมายระบบรางและนำมาปฏิรูปให้เหมาะสมกับกฎหมายขนส่งระบบรางของไทยต่อไป ซึ่งพบว่าประเทศไทยนั้นยังมีระบบการผูกขาดและยังไม่มีเสรีภาพในการให้เอกชนเข้ามาดำเนินการเท่าที่ควร แม้ว่าต่อมาภายหลังได้มีการเปิดโอกาสให้เอกชนสามารถเข้ามาดำเนินการได้ แต่ต้องได้รับคำขออนุญาตสัมปทานจากรัฐมนตรีก่อน ตามประกาศคณะปฏิวัติฉบับที่ 58 แล้วก็ตาม จึงควรออกกฎหมายให้รัฐลดบทบาทของตนเองเพียงทำหน้าที่กำกับดูแลและให้ข้อมูล ขณะที่เอกชนเข้ามามีส่วนร่วมมากขึ้นในการประกอบการเดินรถ และโครงสร้างพื้นฐานอย่างเสรี เช่นเดียวกับต่างประเทศเพื่อเพิ่มการแข่งขันและป้องกันการผูกขาดการให้บริการหากจะปฏิรูปกฎหมายการขนส่งระบบราง ก็ควรพิจารณาระบบรางในภาพรวมทั้งหมด คือการขนส่งทางรถไฟของการรถไฟแห่งประเทศไทย การขนส่งคนโดยสารระบบรถไฟฟ้าของการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย รถไฟและรถไฟฟ้ามหานคร และควรพิจารณาทั้งในแง่กฎหมายมหาชนและกฎหมายเอกชน ส่วนกรณีพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2543 ค่อนข้างจะสมบูรณ์ ซึ่งสามารถเป็นตัวอย่างในเรื่องจัดการและให้บริการในระบบรางเพราะมีการให้เอกชนสามารถเข้ามาสัมปทานกิจการได้หากได้รับการอนุญาต<sup>9</sup> นอกจากนี้ควรพิจารณาส่งเสริมการเข้าถึงระบบรถไฟสาธารณะเพื่อเพิ่มความสะดวกในการเปลี่ยนระบบการเดินทาง สร้างแรงจูงใจต่อผู้ใช้บริการให้เพิ่มมากขึ้นด้วย

<sup>7</sup>ประมวล จันทร์ชิวะ. (2546). **เปิดปมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ**. สืบค้นจาก <http://www.logisticsdigest.com/article/logistics-insight/item/139>. (สืบค้นเมื่อ 17 มกราคม 2559).

<sup>8</sup>CIM (COTIF) Convention , Article 40 Compensation for loss

<sup>9</sup>สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย. (2551). **ข้อเสนอด้านเทคนิคโครงการศึกษาเพื่อการปรับโครงสร้างสาขาการขนส่งทางรถไฟของประเทศ**. กรุงเทพฯ: สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย.

**ประการที่สาม** ดังนั้นเมื่อมีการออกกฎหมายตามเหตุผลประการที่สองแล้ว จึงควรกำหนดหน่วยงานกลางในการกำกับดูแลกิจการขนส่งระบบรางให้เป็นไปตามกฎหมาย สถานภาพปัจจุบันการรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นเพียงหน่วยงานเดียวที่สร้างรถไฟ สร้างสถานีรถไฟและเป็นผู้ประกอบการเดินรถไฟ ซึ่งไม่เหมือนกับการขนส่งประเภทอื่นที่มีหน่วยงานดูแลแยกต่างหากจากผู้ให้บริการ ดังนั้น การมีหน่วยงานกลางเข้ามากำกับดูแลกิจการ ก็อาจส่งผลในทิศทางเชิงบวกเพิ่มมากขึ้น

นอกจากนี้ ควรพิจารณาระบบความรับผิดชอบทางแพ่งของการขนส่งโดยระบบรางในกฎหมายต่างประเทศว่า ได้มีกฎหมายที่กำหนดกฎเกณฑ์ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางรถไฟ รถไฟฟ้า รถไฟใต้ดินไว้ในกฎหมายฉบับเดียวกันหรือไม่อย่างไร ซึ่งเป็นกรณีที่น่าศึกษา อย่างยิ่งในการพัฒนาระบบขนส่งระบบรางของไทยในการศึกษาผลกระทบข้อดี ข้อเสียในด้านต่างๆ ซึ่งจะเป็นแนวทางต่อการพัฒนากฎหมายระบบรางของไทยต่อไป

เมื่อพิจารณาแล้วพบว่า ทิศทางการปรับตัวเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนนั้น นโยบายภาครัฐไทยสมควรจัดทำร่างกฎหมายเกี่ยวกับการบริหารการขนส่ง ซึ่งขณะนี้กระทรวงคมนาคมโดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรได้จัดทำร่างพระราชบัญญัติบริหารการขนส่ง พ.ศ....สถานะปัจจุบันของกฎหมายซึ่งอยู่ในระหว่างการพิจารณาของคณะทำงานปรับปรุงร่างดังกล่าว เป็นกฎหมายกลางที่ตราขึ้นเพื่อสามารถบังคับใช้กับทุกกิจกรรมของการขนส่งและเพื่อให้โครงสร้างสาขาการขนส่งของประเทศมีความชัดเจน และสอดคล้องกับสากลมากขึ้น สถานะของกฎหมายฉบับนี้ในปัจจุบันอยู่ในขั้นตอนที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติหลักการร่างพระราชบัญญัติบริหารการขนส่ง พ.ศ. .... ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ และให้ส่งสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาตรวจพิจารณาเป็นเรื่องด่วนโดยได้รับความเห็นของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติและกระทรวงการคลัง แล้วส่งให้คณะกรรมการประสานงานสภานิติบัญญัติแห่งชาติพิจารณาก่อนนำเสนอสภานิติบัญญัติแห่งชาติพิจารณาต่อไป

## กิตติกรรมประกาศ

วิจัยฉบับนี้สำเร็จได้ ด้วยความกรุณาของคณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยนครสวรรค์ ที่ปรึกษาโครงการที่ได้ให้คำชี้แนะและให้ความช่วยเหลือทุกสิ่งทุกอย่างงานนี้ลุล่วงไปด้วยดี ตลอดจนคณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหาสารคามที่ให้โอกาสให้ผุ้วิจัยได้มีโอกาสเผยแพร่บทความวิชาการดังกล่าวนี้ ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณเป็นอย่างสูงมา ณ ที่นี้



## เอกสารอ้างอิง

- กมล สนธิโกษตรนิ. (2539). คำอธิบายกฎหมายระหว่างประเทศแผนกคดีบุคคล. กรุงเทพฯ: นิติบรรณาการ.
- กรมการขนส่งทางบก. (2555). ข้อกำหนดการขนส่งสินค้าอันตรายทางถนนของประเทศไทย. กรุงเทพฯ: กระทรวงคมนาคม.
- \_\_\_\_\_. (2551). รายงานการศึกษาโครงการพัฒนาศักยภาพของผู้ประกอบการขนส่งทางบกด้วยรถบรรทุก. กรุงเทพฯ: กระทรวงคมนาคม.
- การรถไฟแห่งประเทศไทย. (2543). แนวคิดแผนกลยุทธ์และแผนปฏิบัติการเพื่อการปรับโครงสร้างการรถไฟแห่งประเทศไทย. กรุงเทพฯ: การรถไฟแห่งประเทศไทย.
- \_\_\_\_\_. (2552). แผนการพัฒนาระบบรถไฟ ระบบรถไฟระหว่างเมือง ปี พ.ศ. 2553-2557. กรุงเทพฯ: การรถไฟแห่งประเทศไทย.
- \_\_\_\_\_. (2552). แผนปฏิบัติการเพื่อปรับปรุงโครงสร้างการบริหารจัดการเพื่อฟื้นฟูฐานะทางการเงินของการรถไฟแห่งประเทศไทย. กรุงเทพฯ: การรถไฟแห่งประเทศไทย.
- ขวลิต อัดตสาสตร์. (2554). คำอธิบายกฎหมายการค้าระหว่างประเทศ. กรุงเทพฯ: สำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา.
- ธีรพัฒน์ อังศุชาล. (ม.ป.ป.). รัฐวิสาหกิจการรถไฟแห่งประเทศไทย: ปัญหาด้านรายได้ นโยบายของรัฐ และแนวทางปฏิรูป. [ออนไลน์]. ได้จาก: <http://www.pub-law.net/publaw/view.aspx?id=1783>. [สืบค้นเมื่อ วันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2559].
- ประมวล จันทร์ชีวะ. (2546). เปิดมุมมองขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ. [ออนไลน์]. ได้จาก: <http://www.logisticsdigest.com/article/logistics-insight/item/139>. [สืบค้นเมื่อ วันที่ 17 มกราคม 2559].
- สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย. (2551). ข้อเสนอด้านเทคนิคโครงการศึกษาเพื่อการปรับโครงสร้างสาขาการขนส่งทางรถไฟของประเทศ. กรุงเทพฯ: สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย.
- สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน. (2552). สถาบันพลังงาน ปี 2552 และแนวโน้ม ปี 2553. [ออนไลน์]. ได้จาก: [http://www.eppo.go.th/info/2010/energyforecast2009\\_12.html](http://www.eppo.go.th/info/2010/energyforecast2009_12.html). [สืบค้นเมื่อ วันที่ 20 มกราคม 2559].
- สำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา. (2540). คู่มือการศึกษากฎหมายการค้าระหว่างประเทศ. กรุงเทพฯ: จีริชการพิมพ์.
- สุนัย มโนมัยอุดม. (ม.ป.ป.). สัญญาซื้อขายสินค้าและบริการระหว่างประเทศ วิชากฎหมายการค้าระหว่างประเทศ. [ออนไลน์]. ได้จาก: [www.thethaibar.or.th/thaibarweb/.../sunai2.pdf](http://www.thethaibar.or.th/thaibarweb/.../sunai2.pdf). [สืบค้นเมื่อวันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2559].

- Hoeks, M. (2009). **Multimodal transport law: the law applicable to the multimodal contract for the carriage of goods**. Rotterdam: Erasmus universiteit.
- Andreea Popercu. **the Air Cargo Industry**. [Online]. Available from: [www.z.isye.gatech.edu](http://www.z.isye.gatech.edu). [Accessed 31 March 2017].
- Baughen, Simon. (2001). **Shipping Lao**. Second Edition. Cavendish Publishing Limited.
- Carr, Indira. (2006). **International Trade Law**. Third Edition. New York: Cavendish Publishing.
- Chuan, J.C.T. (2001). **Low of International Trade**. Second Edition. London: Sweet & Maxwell.
- Ian Fletcher, Loukas Mistelis, Marise Cremona. (2001). **Foundations and Perspective of International Trade Law**. London: Sweet & Maxwell.
- Janette Charlery. (1993). **International Trade Low**. Harlow: Longman Group.
- J.C.T Chuan Jason. (2001). **Low of International Trade**. Second Edition. London: Sweet & Maxwell.
- Leo D'Arcy, Carole Murreay and Barbara Cleave. (2001). **Schmitthoff's Export Trade, The Lao and Practice of International Trade**. Thomson: Sweet & Maxwell.
- Michael Pryles, JdffWaincymer, Martin Davies. (1996). **International trade Law, Commentary and Materials**. Sydney: LBC Information Services.
- Paul Todd. (2003). **Maritime Fraud**. London: LLP.
- Pavlih, Marko. (2002). Lecture Note on **Marine Insurance Law**. IMO International Maritime Law Institute Malta.
- Stuart Emmett. (2005). **Excellence in Warehouse Management**. London: John Wiley & Sons, Ltd.
- Thomas, D.Rhidian. (1996). **The Modern Law of Marine Insurance**. London: Lloyd's of London Press.
- Thomas Miller. (2016). **Book it right & Packs it tight**. [Online]. Available from: [www.ukpandi.com](http://www.ukpandi.com). [Accessed 31 March 2017].
- Wilson, John F. (2001). **Carriage of Goods by Sea**. Fourth Edition. London: Pearson Education Limited,

