

มาตรการทางกฎหมายในการรองรับนักท่องเที่ยวจีนนำรถยนต์ส่วนบุคคลข้ามพรมแดนเพื่อการท่องเที่ยวผ่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 (เชียงทอง – ห้วยทราย)**

Legal Measures for Chinese Tourists with Personal Vehicles for Cross Border Tourism via The Fourth Friendship Bridge between Thai-Laos (Chiang Khong – Houayxay)

ฤทธิภัฏ กัลยาณพัทธานิช¹, นูรัตน์ ปวนคำมา¹ และนวนลจันทร์ แจ่มจิตร¹

Ridthipat Kallayanapattarasit, Nurat Puankhamma and Nuanchan Changchit

Received Sep 24, 2019

Revised Dec 16, 2019

Accepted Dec 20, 2019

DOI: In process

บทคัดย่อ

บทความวิจัยนี้มุ่งศึกษาผลกระทบและเสนอมาตรการที่เหมาะสมต่อประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขในการขออนุญาต การอนุญาต ระยะเวลาในการใช้รถ และเครื่องหมายแสดงการใช้รถที่นำเข้ามาในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราว เพื่อใช้ในการท่องเที่ยวหรือการอื่นใดที่มีความจำเป็นเฉพาะกรณี พ.ศ. 2559 ซึ่งเป็นวิจัยเชิงคุณภาพ ได้แก่ การวิจัยเอกสาร การสัมภาษณ์เชิงลึก การประชุมกลุ่ม (Focus Group) และการลงพื้นที่เก็บข้อมูลบนเส้นทาง R3A

จากการศึกษาพบว่า ภายหลังจากประกาศกรมการขนส่งทางบกฯ ใช้บังคับ ทำให้นักท่องเที่ยวจีนที่ขับรถนำรถยนต์ส่วนบุคคลเข้ามาประเทศไทยทางด้านตรวจคนเข้าเมืองเชียงทอง จังหวัดเชียงราย มีจำนวนน้อยลงอย่างมาก ส่งผลต่อธุรกิจภาคอุตสาหกรรมท่องเที่ยวของจังหวัดเชียงรายและเชียงใหม่ โดยเฉพาะพื้นที่อำเภอเชียงทอง จังหวัดเชียงราย แต่เมื่อวิเคราะห์ความเหมาะสมของมาตรการทางกฎหมายดังกล่าว เห็นว่าควรให้คงประกาศกรมการขนส่งทางบกฯ ฉบับนี้ไว้เพื่อเป็นเครื่องมือทางกฎหมายในการควบคุมการนำรถยนต์จากต่างประเทศเข้ามาใช้ในประเทศไทยเช่นเดิม แต่ควรปรับปรุงเนื้อหาของประกาศฉบับดังกล่าว ใน 3 ระยะ ได้แก่ ระยะสั้น ลดขั้นตอนและระยะเวลาขออนุญาตนำรถยนต์มาใช้ลง โดยจัดตั้งศูนย์บริการจุดเดียวเบ็ดเสร็จที่ด่านพรมแดนเชียงทอง และประกาศให้อำเภอเชียงทองเป็นเขตอนุญาตให้รถยนต์จากต่างประเทศเข้ามาใช้ได้ (Free Zone) แต่ต้องผ่านการทำประชาพิจารณ์จากคนในพื้นที่เสียก่อน ระยะกลาง รัฐบาลไทยควรทำ

¹ Research Unit on Border Area Law and Development, School of Law, Mae Fah Luang University, Chiang Rai, Thailand

* Corresponding author E-mail: ridthipat@mfu.ac.th

** This article is based on the author's research on "Legal measures for Chinese tourists with Personal Vehicles for cross border tourism via The Fourth Friendship Bridge between Thai and Laos (Chiang Khong – Houayxay)", Funded by The Thailand Research Fund (TRF)

ความตกลงกับรัฐบาลจีนเพื่อยอมรับการขั้บรถยนต์ร่วมกัน และระยะยาว ประเทศบนเส้นทาง R3A ควรทำให้กฎหมายการขั้บรถยนต์ข้ามแดนสอดคล้องกัน (Harmonization of Law)

คำสำคัญ: รถยนต์ส่วนบุคคล / นักท่องเที่ยวจีน / การท่องเที่ยวข้ามพรมแดน / การท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน / ความร่วมมือระหว่างประเทศ

Abstract

This research article aims to study impacts resulting and thereby proposing the suitable measures for the enforcement of the ‘Announcement of the Department of Land Transport on Regulating the Rules, Processes and Conditions on Requesting for Permission, Permission, Period of using vehicles, and the indicating temporary vehicle use in the Kingdom of Thailand for the purpose of tourism or other specific purposes, B.E. 2559’. The study is a qualitative research done by using several techniques which are documentary research, in-depth interviews, focus group discussion, and field study on R3A route.

The results of the present study found that since the announcement has come into force, the amount of Chinese personal vehicles driving into Thailand via Chiang Khong border point has dramatically decreased. This decrease has significantly affected to business sector in the travels and tourism industry of Chiang Rai and Chiang Mai, especially in the area of Chiang Khong District, Chiang Rai. Nevertheless, after critically analysing the suitability of the legal measure, the authors consider that the announcement of the Department of Land Transport should be retained as the main legal measure that governs driving foreign vehicles into Thailand. Notwithstanding, it is worth proposing that some certain provisions of this announcement should be revised. The process of legal improvement should be divided into three steps. In short-term, the complexity and period of applying for permission to drive foreign vehicles into Thailand for the purpose of tourism should be diminished by setting up one-stop service point at the Chiang Khong border area. This includes declaring Chiang Khong to be a free - zone driving area for foreign vehicles on condition that the declaration must be approved by public hearing of Chiang Khong citizen. In intermediate-term, bilateral agreement between the governments of Thailand and China concerning on the recognition of driving vehicles across the borders of those countries should be concluded. Finally, for long term improvement, the national laws regarding driving foreign vehicles across the borders via R3A route should be developed through harmonization of law.

Keywords: Personal Vehicles / Chinese Tourist / Trans-border Tourism / Sustainable Tourism / International Co-operation

บทนำ

ภายหลังจากสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 4 (เชียงของ-ห้วยทราย) อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงรายเปิดให้บริการอย่างเป็นทางการเมื่อปลายปี พ.ศ. 2556 ทำให้เกิดการท่องเที่ยวข้ามพรมแดนในลักษณะเป็นการท่องเที่ยวแบบขับรถยนต์ท่องเที่ยว (Road Trip) มากขึ้น โดยเฉพาะนักท่องเที่ยวชาวจีนที่ขับรถยนต์ส่วนบุคคลที่จดทะเบียนในประเทศไทยโดยใช้เส้นทาง R3A จากประเทศจีนผ่านประเทศลาวและเข้ามาในประเทศไทย ณ ด้านตรวจคนเข้าเมืองเชียงของ จังหวัดเชียงราย มีจำนวนมาก จนกระทั่งในปี พ.ศ. 2558 ได้เกิดกระแสข่าวอุบัติเหตุที่เกิดจากรถยนต์ของนักท่องเที่ยวจีน เช่น รถยนต์ของนักท่องเที่ยวจีนชนกับรถยนต์ของประชาชนในพื้นที่ (Panitchakul, 2016) และปัญหาการใช้พื้นที่สาธารณะ เช่น กรณีรถบ้าน (NationTV, 2016) ทำให้เกิดประเด็นทางสังคมในการต่อต้านนักท่องเที่ยวจีนขึ้น ต่อมาในปี พ.ศ. 2559 กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม ซึ่งเป็นหน่วยงานหลักที่มีอำนาจหน้าที่ในการดูแลความปลอดภัยของการขับรถยนต์บนถนนสาธารณะภายในประเทศไทย ได้ตระหนักถึงปัญหาดังกล่าวและได้ออกกฎหมายลำดับรองเพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว อันได้แก่ ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง “กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการขออนุญาต การอนุญาต ระยะเวลาในการใช้รถและเครื่องหมายแสดงการใช้รถที่นำเข้ามาในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราวเพื่อใช้ในการท่องเที่ยวหรือการอื่นใดที่มีความจำเป็นเฉพาะกรณี” พ.ศ. 2559 มีผลบังคับใช้ในวันที่ 27 มิถุนายน พ.ศ. 2559²

ประกาศกรมการขนส่งทางบกฯ ฉบับนี้ มีเจตนารมณ์เพื่อมุ่งควบคุมดูแลการนำรถยนต์ที่จดทะเบียนในต่างประเทศเข้ามาใช้ในประเทศไทยชั่วคราวเพื่อการท่องเที่ยวเป็นหลัก แต่อย่างไรก็ดี ประกาศฉบับนี้มีหลักเกณฑ์ที่เคร่งครัดมาก เช่น การนำรถเข้ามาขับในประเทศไทยนั้นต้องขออนุญาตล่วงหน้าและยื่นเอกสารผ่านผู้ประกอบการธุรกิจนำเที่ยวในประเทศไทย การที่ประกาศกรมการขนส่งทางบกฯ ดังกล่าวมีขั้นตอนที่ยู่งยากมากขึ้น ทำให้นักท่องเที่ยวจีนขับรถยนต์มาท่องเที่ยววันน้อยลง (Thairathonline, 2017) ส่งผลให้ธุรกิจภาคอุตสาหกรรมท่องเที่ยวภาคเหนือตอนบน ได้แก่ เชียงราย เชียงใหม่ ได้รับผลกระทบโดยตรงจากปริมาณนักท่องเที่ยวกลุ่มแบบขับรถยนต์ท่องเที่ยวลดน้อยลง จึงเกิดกระแสเรียกร้องให้กรมการขนส่งทางบกได้ทบทวนมาตรการทางกฎหมายดังกล่าว อย่างไรก็ตามในมิติทางเศรษฐกิจและสังคมอาจพบว่ามาตรการดังกล่าวอาจขัดแย้งกับหลักการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน และการพัฒนาความร่วมมือระหว่างประเทศที่มุ่งให้ประเทศในกลุ่ม Greater Mekong Subregion (GMS) มีการให้ความร่วมมือกันด้านการท่องเที่ยว ดังนั้นแล้วงานวิจัยนี้จึงมุ่งศึกษาผลกระทบจากประกาศดังกล่าวและเสนอรูปแบบที่เหมาะสมในการรองรับการนำ

² งานศึกษาชิ้นนี้ได้ศึกษาและเก็บข้อมูลในช่วงปี พ.ศ. 2560-2561 แต่ในปัจจุบัน กรมการขนส่งทางบกได้ออกประกาศฉบับใหม่ คือ ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขในการขออนุญาต การอนุญาต ระยะเวลาในการใช้รถและเครื่องหมายแสดงการใช้รถที่นำเข้ามาในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราว เพื่อใช้ในการท่องเที่ยวหรือการอื่นใดที่มีความจำเป็นเฉพาะกรณี พ.ศ. 2562 ซึ่งผ่อนคลายความเคร่งครัดของการควบคุมลง แต่จะส่งผลกระทบหรือเกิดความเปลี่ยนแปลงหรือไม่อย่างไร คงต้องรอผลการศึกษาในงานศึกษาวิจัยฉบับต่อไป

รถยนต์ส่วนบุคคลของนักท่องเที่ยวจีนเข้ามาในประเทศไทย โดยมีคำถามวิจัย 2 ประการ ได้แก่ **ประการแรก** มาตรการทางกฎหมายในการจำกัดการนำรถยนต์ของนักท่องเที่ยวจีนเข้ามาในประเทศไทยส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจ และสังคมของจังหวัดเชียงรายมากน้อยเพียงใด อย่างไร และ**ประการที่สอง** มาตรการทางกฎหมายในการรองรับนักท่องเที่ยวจีนนำรถข้ามพรมแดนควรมีลักษณะที่เหมาะสมอย่างไร จึงจะทำให้การท่องเที่ยวในเชียงราย เกิดการพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน

วัตถุประสงค์

1. ศึกษาเจตนารมณ์ กระบวนการกำหนดมาตรการ และเนื้อหาของมาตรการทางกฎหมายของไทย ในการรองรับนักท่องเที่ยวจีนที่นำรถยนต์ส่วนบุคคลข้ามพรมแดนเพื่อการท่องเที่ยว
2. ศึกษาและประเมินผลกระทบที่เกิดจากมาตรการทางกฎหมายในการรองรับนักท่องเที่ยวจีนนำรถยนต์ส่วนบุคคลข้ามพรมแดน เพื่อการท่องเที่ยวต่ออุตสาหกรรมท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงราย
3. ศึกษาแนวคิด และมาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการนำรถยนต์เข้าประเทศเพื่อการท่องเที่ยวของต่างประเทศ รวมถึงของประเทศลาว และประเทศจีนบนเส้นทาง R3A
4. ศึกษามาตรการที่เหมาะสมในการรองรับการนำรถยนต์เข้ามาในประเทศไทยเพื่อการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน

ระเบียบวิธีวิจัย

การวิจัยใช้วิธีวิจัย 3 วิธี ได้แก่ **วิธีแรก** การวิจัยเอกสาร (Documentary Research) โดยรวบรวมและวิเคราะห์บรรดาเอกสารสถิติ ผลสำรวจต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวจีน รวมไปถึงกฎหมายทั้งของประเทศไทยและต่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการนำรถยนต์จากต่างประเทศเข้าในประเทศไทยเพื่อการท่องเที่ยว และหลักการทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการประเมินผลกระทบและความเหมาะสมของกฎหมาย

วิธีที่สอง การวิจัยภาคสนาม (Field Research) โดยการลงพื้นที่เพื่อทำการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview) 3 ฝ่ายที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ฝ่ายแรก หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้กฎหมาย ได้แก่ กรมการขนส่งทางบก สำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงราย ด่านตรวจคนเข้าเมืองเชียงของ สำนักงานตำรวจท่องเที่ยว การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย และศูนย์ช่วยเหลือนักท่องเที่ยวจังหวัดเชียงราย ฝ่ายที่สอง ผู้ประกอบการธุรกิจในการท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงราย ได้แก่ หอการค้าจังหวัดเชียงราย ผู้ประกอบการโรงแรม ผู้ประกอบกิจการนำเที่ยว และฝ่ายที่สาม ตัวแทนของนักท่องเที่ยวชาวจีน เช่น สมาคมผู้ประกอบการธุรกิจท่องเที่ยวสัมพันธ์ไทย-จีน และได้ลงพื้นที่ศึกษาการนำรถยนต์ข้ามพรมแดนระหว่างประเทศบนเส้นทาง R3A คือพรมแดนระหว่างประเทศไทยกับประเทศลาวผ่านด่านเชียงของ-ห้วยทราย และพรมแดนระหว่างประเทศลาวและประเทศจีนผ่านด่านพรมแดนบ่อเต็น-บ่อหาน (โมฮัน) และ**วิธีที่สาม** การสนทนากลุ่ม (Focus Group) ซึ่งจะดำเนินการเมื่อได้ทำการเก็บข้อมูลมาวิเคราะห์จนได้ข้อสรุปเบื้องต้นแล้ว และนำเสนอต่อที่ประชุมเพื่อให้

ผู้เข้าร่วมประชุมได้ให้ข้อเสนอแนะแนวทางการแก้ไขปัญหที่เหมาะสม โดยผู้เข้าร่วมสนทนากลุ่ม ได้แก่ ตัวแทนจากหน่วยงานรัฐที่เกี่ยวข้อง ตัวแทนจากภาคธุรกิจ และนักวิชาการ

สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ

1. เจตนารมณ์ กระบวนการกำหนดมาตรการ และเนื้อหาของมาตรการกฎหมายเกี่ยวกับการนำรถยนต์ข้ามพรมแดนเข้ามาในประเทศไทยเพื่อการท่องเที่ยว

ปัจจุบันกฎหมายที่ให้อำนาจแก่เจ้าหน้าที่รัฐในการควบคุมการนำรถยนต์จากต่างประเทศเข้ามาใช้ในประเทศไทยนั้น มี 4 ฉบับด้วยกัน ได้แก่ พระราชบัญญัติคนเข้าเมือง พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ซึ่งกฎหมายแต่ละฉบับนั้นมีสาระสำคัญที่แตกต่างกัน โดยมาตรการที่ประเทศไทยนำมาใช้บังคับและมีผลกระทบต่อนักท่องเที่ยวจีนอย่างมากคือ พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ซึ่งกรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคมเป็นผู้รับผิดชอบในการบังคับใช้กฎหมายโดยตรง

หลังจากที่เกิดกระแสข่าวอุบัติเหตุจากรถยนต์ของนักท่องเที่ยวจีน กรมการขนส่งทางบกจึงได้ทำการเชิญหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชน ทั้งสำนักงานตำรวจแห่งชาติ กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง รวมไปถึงผู้ประกอบการธุรกิจท่องเที่ยวมาร่วมหารือ และให้แสดงความคิดเห็นต่อมาตรการในการป้องกันและควบคุมปัญหาดังกล่าว อีกทั้งยังได้ทำการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นในพื้นที่จังหวัดเชียงรายและจังหวัดเชียงใหม่ (Buranapong, K., personal communication, June 8, 2018) เพื่อนำข้อมูลมาวิเคราะห์เพื่อจัดทำมาตรการทางกฎหมาย ได้แก่ ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง “กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขในการขออนุญาต การอนุญาต ระยะเวลาในการใช้รถและเครื่องหมายแสดงการใช้รถที่นำเข้ามาในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราวเพื่อใช้ในการท่องเที่ยวหรือการอื่นใดที่มีความจำเป็นเฉพาะกรณี” พ.ศ. 2559 ขึ้น (Memorandum of Department of Land Transport, Law office No. Kor Khor 0408, March 7, 2016) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อควบคุมตรวจสอบการนำรถยนต์จากต่างประเทศเข้ามาใช้ในประเทศไทย เป็นการชั่วคราวซึ่งประกาศฉบับดังกล่าวไม่ได้บังคับใช้เฉพาะนักท่องเที่ยวชาวจีนเท่านั้น แต่บังคับกับนักท่องเที่ยวของทุกประเทศที่ไม่ได้มีข้อตกลงเรื่องการขั้บรถยนต์ข้ามพรมแดนกับประเทศไทย อย่างไรก็ตาม ประการฉบับนี้ส่งผลกระทบต่อนักท่องเที่ยวจีนมากที่สุด เนื่องจากในช่วงเวลาดังกล่าวรถยนต์ต่างประเทศที่ขับเข้ามาในประเทศไทยมากที่สุด คือรถยนต์จากประเทศจีนนั่นเอง โดยประกาศฉบับดังกล่าวมีสาระสำคัญ ดังนี้

1) **ลักษณะของรถที่ต้องขออนุญาต** รถยนต์ของนักท่องเที่ยวที่สามารถขออนุญาตนำเข้ามาใช้ในประเทศไทยได้นั้น จะต้องมึลักษณะ 3 ประการ กล่าวคือ **ประการแรก** จะต้องเป็นรถยนต์ 3 ประตูเท่านั้น ได้แก่ รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 9 ที่นั่ง (รวมคนขับ) รถจักรยานยนต์และรถยนต์บรรทุกที่มีน้ำหนักบรรทุกรวมน้ำหนักบรรทุกไม่เกิน 3,500 กิโลกรัม ส่วนรถยนต์ที่ไม่สามารถขออนุญาตได้เลย ได้แก่ รถที่มีลักษณะเป็นรถตู้ รถบ้าน รถยนต์บรรทุกที่มีน้ำหนักบรรทุกรวมน้ำหนักบรรทุกเกิน 3,500 กิโลกรัม และรถยนต์โดยสาร

มากกว่า 9 ที่นั่ง **ประการที่สอง** จะต้องเป็นรถจดทะเบียนในต่างประเทศที่ไม่มีความตกลงกับรัฐบาลไทยในเรื่องการยอมรับการขั้บรถยนต์ข้ามพรมแดนระหว่างกัน หรือมีความตกลงกับรัฐบาลไทยแต่ยังไม่มีกำหนดรายละเอียดการปฏิบัติเพื่อให้มีผลตามความตกลงนั้น ปัจจุบันประเทศที่มีความตกลงดังกล่าวกับประเทศไทยแล้วมีเพียง 3 ประเทศเท่านั้น ได้แก่ ประเทศมาเลเซีย ประเทศสิงคโปร์ และประเทศลาว นอกจากนี้ ประกาศฉบับนี้ยังยกเว้นรถประจำถิ่นที่เป็นรถยนต์ของประเทศที่มีพรมแดนติดกับประเทศไทยและเป็นการขั้บรถยนต์เข้ามาเพื่อประกอบกิจกรรมประจำวันที่ไม่ต้องขออนุญาตตามประกาศกรมการขนส่งทางบกฯ ฉบับนี้ด้วย ดังนั้น รถยนต์จากประเทศอื่นจะต้องดำเนินการขออนุญาตตามประกาศฉบับนี้ทั้งหมด รวมไปถึงรถยนต์ที่จดทะเบียนในประเทศจีนด้วย และ**ประการสุดท้าย** รถยนต์ที่นำเข้ามาต้องนำมาใช้เพื่อวัตถุประสงค์ในการท่องเที่ยวหรือการอื่นใดที่มีความจำเป็นเฉพาะกรณี และไม่หมายรวมถึงการนำรถมาใช้ในการรับจ้าง

2) เอกสารที่ใช้ในการขออนุญาต ได้แก่ เอกสารเกี่ยวกับผู้ขั้บรถยนต์ เช่น หนังสือเดินทาง เอกสารเกี่ยวกับรถยนต์ เอกสารเกี่ยวกับการทำประกันภัย เอกสารเกี่ยวกับรายละเอียดการเดินทาง และเอกสารเกี่ยวกับผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ประกาศฉบับนี้ได้กำหนดให้เอกสารทุกฉบับต้องมีการแปลเป็นภาษาไทยหรือภาษาอังกฤษซึ่งได้รับการรับรองการแปลจากหน่วยงานที่มีอำนาจของประเทศนั้น แต่ในกรณีที่พนักท่งเที่ยวชาวจีน กรมการขนส่งทางบกยอมรับการรับรองการแปลโดยหน่วยงานเอกชนที่ประกอบธุรกิจรับรองการแปลเอกสารเป็นภาษาอังกฤษ (Notary Public) ได้ด้วย แต่จำกัดเฉพาะหน่วยงานที่มีรายชื่ออยู่ในบัญชีของกรมการขนส่งทางบกเท่านั้น เช่น Guo Xin Notary Public Office Kunming, Dong Bo Notary Public Office Nanning เป็นต้น (Wiseatrungsan, W., personal communication, December 1, 2017)

3) ขั้นตอนการพิจารณาอนุญาต การขออนุญาตนำรถยนต์เข้ามาใช้ในประเทศไทยตามประกาศฉบับนี้ พนักท่งเที่ยวชาวจีนจะยื่นคำขอเองไม่ได้ จะต้องให้ผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องที่ได้รับอนุญาตในประเทศไทยเป็นผู้ยื่นขออนุญาตแทน พร้อมเอกสารที่เกี่ยวข้องอย่างครบถ้วนเป็นระยะเวลาไม่น้อยกว่า 10 วันทำการ ก่อนการนำรถยนต์มาใช้ ณ สำนักงานขนส่งจังหวัดที่เป็นที่ตั้งของด่านพรมแดนศุลกากรที่ขอนำรถยนต์เข้า หลังจากนั้นเจ้าหน้าที่ขนส่งจังหวัดจะตรวจสอบความถูกต้องของเอกสาร หากเอกสารถูกต้องครบถ้วนแล้ว เจ้าหน้าที่ขนส่งจังหวัดจะพิจารณาอนุญาตให้รถตามกำหนดการเดินทางได้ระยะเวลาไม่เกิน 30 วัน และในกรณีที่เป็นการขออนุญาตขั้บรถในพื้นที่อื่นนอกเหนือจากพื้นที่ที่ด่านศุลกากรตั้งอยู่ การพิจารณาอนุญาตจะเป็นอำนาจของอธิบดีกรมการขนส่งทางบกที่กรุงเทพมหานครเท่านั้น ซึ่งการพิจารณายื่นขออนุญาตจะต้องยื่นต่อกรมการขนส่งทางบกล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 30 วันทำการก่อนที่จะนำรถยนต์เข้ามาที่ด่านพรมแดนศุลกากร หลังจากนั้นสำนักงานขนส่งจังหวัดแจ้งสถานะคำขอแก่ผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องและทำการนัดหมายเพื่อรับเครื่องหมาย และจัดเก็บค่าธรรมเนียมการอนุญาตให้ใช้รถและเครื่องหมายแสดงการใช้รถ พร้อมออกเครื่องหมายแสดงการใช้รถให้แก่ผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ ให้อนุญาตได้ไม่เกิน 60 วันในรอบปีปฏิทิน ซึ่งการขั้บรถยนต์เข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทยของชาวจีนจะมีจุดหมายในขั้บรถยนต์ไปในหลายจังหวัด เช่น เชียงราย เชียงใหม่ กรุงเทพมหานคร และจังหวัดชายทะเล ดังนั้น การขออนุญาตของ

นักท่องเที่ยวชาวจีนจึงต้องเสนอต่อกรมการขนส่งทางบกที่กรุงเทพมหานครทั้งหมดจึงทำให้ต้องใช้ระยะเวลาพอสมควรในการดำเนินการขบวนการนี้ แต่อย่างไรก็ดี ในทางปฏิบัติเพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่นักท่องเที่ยว กรมการขนส่งทางบกจะใช้ระยะเวลาอนุมัติไม่นานนัก ประมาณ 3-7 วัน ภายใต้เงื่อนไขว่าเอกสารทุกฉบับที่ต้องยื่นประกอบการพิจารณาจะต้องครบถ้วน

4) เงื่อนไขการใช้รถยนต์ในประเทศไทย เมื่อได้รับอนุญาตให้นำรถยนต์เข้ามาในประเทศไทย นักท่องเที่ยวที่ขับรถยนต์เข้ามาในประเทศไทยแล้วมีหน้าที่ต้องดำเนินการอีกหลายเรื่อง ได้แก่ สำหรับนักท่องเที่ยวผู้ขับรถยนต์ที่ไม่มีใบอนุญาตขับรถยนต์สากล (International Driver's License) จะต้องเข้ารับการทดสอบและอบรมเพื่อขอใบอนุญาตขับรถชั่วคราวในประเทศไทยที่สำนักงานขนส่งทางบกจังหวัดที่ผ่านพรมแดนตั้งอยู่ ซึ่งนักท่องเที่ยวชาวจีนเกือบทุกคนจะต้องทำใบอนุญาตขับรถชั่วคราวนี้เนื่องจากประเทศจีนไม่ได้เป็นภาคีสมาชิกอนุสัญญาว่าด้วยการจราจรทางบก (เจนีวา) ค.ศ. 1949 รัฐบาลจีนจึงไม่สามารถออกใบอนุญาตขับรถยนต์สากลให้แก่ชาวจีนได้ นอกจากนี้ ต้องติดเครื่องหมายแสดงการใช้รถยนต์ไว้ที่หน้ารถยนต์และเตรียมเอกสารที่ได้รับอนุญาตให้เข้าประเทศไทยติดรถไว้ตลอดการท่องเที่ยวเพื่อให้พร้อมสำหรับการตรวจสอบ ในส่วนผู้ประกอบการธุรกิจนำเที่ยวมีหน้าที่จะต้องจัดให้มีรถยนต์ขับนำขบวนรถยนต์ของนักท่องเที่ยวในสัดส่วนรถยนต์นักท่องเที่ยว 5 คัน ต่อรถยนต์นำขบวน 1 คัน (Wiseatrungsan, W., personal communication, December 1, 2017) และมีหน้าที่ต้องกำกับดูแลให้ผู้ได้รับอนุญาตใช้รถยนต์หรือผู้ขับรถยนต์ปฏิบัติตามเงื่อนไขการใช้รถโดยเคร่งครัด หากมีการฝ่าฝืนเงื่อนไขการใช้รถยนต์ให้ถือว่าเป็นความรับผิดชอบของผู้ประกอบการธุรกิจนำเที่ยวด้วย โดยนายทะเบียนจะทำการบันทึกประวัติความรับผิดชอบของผู้ประกอบการธุรกิจนำเที่ยวไว้ในระบบฐานข้อมูลและจะถูกขึ้นบัญชีต้องห้าม (Blacklist) ไม่ให้ยื่นขออนุญาตนำรถยนต์เข้ามาในประเทศไทยเป็นระยะเวลา 1 ปี

2. ผลกระทบจากมาตรการทางกฎหมายในการควบคุมรถยนต์ข้ามพรมแดนเข้ามาในประเทศไทยเพื่อการท่องเที่ยว

ภายหลังจากที่ภาครัฐได้ออกประกาศกรมการขนส่งทางบกฯ ดังกล่าว ก่อให้เกิดผลกระทบทั้งบวกและลบต่อหลายภาคส่วน (Kallayanapattharasit, 2018) ได้แก่ (1) ผลกระทบต่อพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวจีน (2) ผลกระทบต่อสังคม และ (3) ผลกระทบต่ออุตสาหกรรมท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงราย

1) ผลกระทบต่อพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวจีน

เมื่อประกาศกรมการขนส่งทางบกฯ มีผลบังคับใช้ ทำให้สถิติจำนวนนักท่องเที่ยวจีนที่ขับรถยนต์ส่วนบุคคลเข้ามา ณ ด้านตรวจคนเข้าเมืองเชียงของ จังหวัดเชียงราย มีจำนวนลดน้อยลงประมาณร้อยละ 90 ในปีพ.ศ. 2560 เมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2558 – 2559 ซึ่งเป็นตัวชี้วัดว่าประกาศดังกล่าวส่งผลกระทบต่อพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวจีนอย่างมาก โดยนักท่องเที่ยวจีนนั้นได้เปลี่ยนเส้นทางการท่องเที่ยวไปยังประเทศอื่นแทน เช่น ประเทศลาว ประเทศเวียดนาม หรือประเทศเมียนมา โดยเฉพาะประเทศลาวที่มีจำนวนนักท่องเที่ยวจีนเพิ่มขึ้นอย่างมากจากการที่ไม่สามารถขับรถยนต์เข้ามาในประเทศไทยได้

ตารางที่ 1 สถิติการเดินทางเข้าราชอาณาจักรของบุคคลและพาหนะสัญชาติจีน ณ จุดตรวจเชียงของ
ด่านตรวจคนเข้าเมืองเชียงแสน (มกราคม พ.ศ. 2558 - ตุลาคม 2561)

เดือน	บุคคลสัญชาติจีน				พาหนะสัญชาติจีน			
	2558	2559	2560	2561	2558	2559	2560	2561
ม.ค.	3,163	4,708	4,270	1,490	474	920	335	8
ก.พ.	13,561	19,299	1,961	3,940	4,044	4,635	29	450
มี.ค.	2,265	2,871	1,380	1,226	323	343	6	1
เม.ย.	2,914	2,978	1,711	1,245	567	551	97	43
พ.ค.	1,856	1,614	1,123	644	249	214	7	7
มิ.ย.	1,473	1,229	1,044	717	200	141	14	10
ก.ค.	3,627	1,496	1,404	554	736	0	14	4
ส.ค.	3,778	1,597	1,450	686	639	2	27	13
ก.ย.	2,606	976	681	584	500	54	21	651
ต.ค.	3,099	966	1,326	625	645	0	99	15
พ.ย.	2,566	775	881	-	431	0	31	-
ธ.ค.	2,618	1,236	1,458	-	419	0	93	-
รวม	43,535	39,745	18,689	11,711	9,227	6,860	773	1,202

ส่วนนักท่องเที่ยวที่ประสงค์จะขั้บรถยนต์ท่องเที่ยวในประเทศไทยก็มีอยู่บ้างแต่ก็มีพฤติกรรมที่เปลี่ยนไปเช่นกัน กล่าวคือ จากเดิมก่อนมีประกาศกรมการขนส่งทางบกฯ ดังกล่าว นักท่องเที่ยวที่ขั้บรถยนต์มาจากประเทศจีนเข้าสู่ประเทศไทยที่อำเภอเชียงของจะแวะพักแรมที่อำเภอเชียงของก่อน 1 คืน ก่อนที่จะขั้บรถยนต์ไปยังจุดหมายต่อไป และขาออกจากประเทศไทยก็มักจะแวะพักที่อำเภอเชียงของก่อนอีก 1 คืน เพื่อซื้อของฝากกลับไปยังประเทศจีน แต่หลังจากมีประกาศฉบับนี้แล้ว นักท่องเที่ยวจีนไม่นิยมแวะพักแรมที่อำเภอเชียงของอีกต่อไป ซึ่งถ้าไม่พักค้างคืนที่ประเทศลาวก่อนเข้าประเทศไทย ก็จะขั้บรถยนต์ผ่านอำเภอเชียงของไปเลย เนื่องจากนักท่องเที่ยวเหล่านี้เมื่อขั้บรถยนต์เข้ามาในประเทศไทยแล้วจะต้องไปทำใบอนุญาตขั้บรถยนต์ชั่วคราวทันที ซึ่งจะต้องไปดำเนินการที่สำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงราย สาขาอำเภอเทิง ซึ่งอยู่ห่างจากด่านพรมแดนเชียงของไปประมาณ 70 กิโลเมตร หากไม่ดำเนินการก็จะขั้บรถยนต์ในประเทศไทยไม่ได้ ดังนั้น นักท่องเที่ยวจีนเมื่อข้ามด่านพรมแดนมาในประเทศไทยแล้วจึงต้องรีบเดินทางไปขอใบอนุญาตขั้บรถยนต์ก่อน และเมื่อดำเนินการเสร็จแล้วก็จะขั้บรถยนต์ไปยังจุดหมายต่อไปโดยไม่ย้อนกลับไปพักแรมที่อำเภอเชียงของเหมือนเดิม (Sonklinsakul, S., personal communication, February 22, 2018)

ในส่วนของผลกระทบต่อรูปแบบการท่องเที่ยวนั้น พบว่า ภายหลังจากประกาศกรมการขนส่งทางบกฯ มีผลบังคับใช้แล้ว ส่งผลทำให้การท่องเที่ยวแบบขับรถยนต์ท่องเที่ยวเปลี่ยนจากการท่องเที่ยวแบบปัจเจก คือขับรถยนต์มาคันเดียว หรือขับมาเป็นกลุ่มเล็กกับครอบครัวหรือเพื่อนสนิทมาเป็นการท่องเที่ยวแบบกลุ่ม (Tour Group) ที่นักท่องเที่ยวจะขับรถยนต์มาเป็นกลุ่มใหญ่ ประมาณ 10-20 คัน และขับตามกันในลักษณะเป็นคาราวานมากขึ้น เหตุที่เป็นเช่นนี้ เนื่องจากต้นทุนการดำเนินการขออนุญาตและการประกอบธุรกิจของผู้ประกอบการธุรกิจมากขึ้น จึงทำให้ผู้ประกอบการธุรกิจไม่นิยมรับนักท่องเที่ยวที่ขับรถยนต์มาเพียงคันเดียวหรือกลุ่มเล็ก แต่จะรวบรวมนักท่องเที่ยวให้ได้เป็นกลุ่มใหญ่ก่อน แล้วจึงขออนุญาตและนำเที่ยวไปพร้อมกันทั้งกลุ่มซึ่งจะประหยัดกว่า

นอกจากนี้ การขออนุญาตนำรถยนต์เข้ามาใช้ในประเทศไทยมีเงื่อนไขว่าจะต้องยื่นขออนุญาตผ่านผู้ประกอบการนำเที่ยว ตลอดจนการขับรถยนต์ท่องเที่ยวในประเทศไทยก็จะต้องมีแผนการท่องเที่ยวที่ชัดเจน และอยู่ภายใต้การนำเที่ยวโดยผู้ประกอบการนำเที่ยว เงื่อนไขดังกล่าวนี้ส่งผลกระทบต่อพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวอีกประการหนึ่ง กล่าวคือ จากเดิมที่นักท่องเที่ยวที่ขับรถยนต์มาเองโดยไม่ผ่านผู้ประกอบการนำเที่ยวนั้นสามารถเลือกจุดหมายปลายทาง สถานที่ท่องเที่ยว สถานที่พักแรม รวมถึงจุดแวะพักต่าง ๆ ได้เอง ซึ่งโดยทั่วไป หากนักท่องเที่ยวขับรถยนต์ผ่าน ณ จุดใดที่มีความน่าสนใจ นักท่องเที่ยวก็จะแวะพักที่จุดนั้น ทำให้ผู้ประกอบการท่องเที่ยวติดตามเส้นทางการเดินทางจะได้รับประโยชน์ไปด้วย แต่เมื่อเปลี่ยนมาเป็นการท่องเที่ยวแบบที่จำเป็นต้องมีผู้นำเที่ยวแล้ว ทำให้นักท่องเที่ยวจะต้องท่องเที่ยวตามกำหนดการที่ผู้ประกอบการธุรกิจนำเที่ยวกำหนดไว้ ซึ่งมักจะกำหนดไปท่องเที่ยวในสถานที่ที่มีชื่อเสียงอยู่แล้ว และแวะพักแรมหรือแวะพักทานอาหารในร้านอาหารที่ผู้ประกอบการธุรกิจนำเที่ยวมีข้อตกลงกันไว้ จึงไม่ทำให้เกิดการกระจายรายได้จากการท่องเที่ยวไปให้ผู้ประกอบการท่องเที่ยวที่ตั้งอยู่ตามเส้นทางการท่องเที่ยวและทำให้เสน่ห์ของการท่องเที่ยวแบบขับรถยนต์ท่องเที่ยวลดลงไปอีกด้วย

นอกจากนี้ พฤติกรรมของนักท่องเที่ยวชาวจีนที่เปลี่ยนแปลงไปยังเกิดจากปัจจัยทางด้านอื่นอีกอันได้แก่ **ประการแรก** ประกาศกรมการขนส่งทางบกฯ ทำให้ต้นทุนการท่องเที่ยวโดยการขับรถยนต์ข้ามพรมแดนของนักท่องเที่ยวจีนสูงขึ้นมาก เนื่องจากต้องกระทำการผ่านผู้ประกอบการธุรกิจนำเที่ยวโดยการซื้อแพ็คเกจทัวร์ และจะต้องติดต่อทั้งผู้ประกอบการธุรกิจนำเที่ยวของประเทศไทยและประเทศลาว เนื่องจาก การขับรถยนต์มายังประเทศไทยจะต้องผ่านประเทศลาวก่อน ดังนั้น นักท่องเที่ยวจึงหันไปเดินทางทางอื่นที่ประหยัดกว่า เช่น โดยเครื่องบิน หรือไปท่องเที่ยวประเทศอื่นที่ค่าใช้จ่ายไม่สูงมากเกินไป **ประการที่สอง** ประกาศกรมการขนส่งทางบกฯ ทำให้เกิดความยุ่งยากในการเดินทางมาท่องเที่ยว โดยเฉพาะการจัดเตรียมเอกสารเพื่อขออนุญาตที่มีจำนวนมากและต้องแปลเป็นภาษาอังกฤษโดยผ่านการรับรองเอกสาร (Notary Public) โดยบริษัทที่มีชื่อในบัญชีของกรมการขนส่งทางบกเท่านั้น **ประการที่สาม** ประกาศกรมการขนส่งทางบกฯ ที่กำหนดให้ยื่นเอกสารล่วงหน้าก่อนเดินทางอย่างน้อย 10 วันกรณีท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงราย หรือ 30 วัน กรณีท่องเที่ยวในจังหวัดอื่นนอกจากจังหวัดเชียงราย ทำให้ไม่สอดคล้องกับวิถีการทำงานของชาวจีนที่

ไม่สามารถวางแผนล่วงหน้าได้อย่างยาวนาน เนื่องจากธรรมเนียมปฏิบัติที่ประเทศจีน การลงนามเพื่อไปท่องเที่ยวพักผ่อนเช่นนี้มักจะได้รับอนุมัติให้ลาในช่วงเวลาก่อนวันลาจริงไม่นานนัก ประมาณ 3-5 วัน (Tong, personal communication, August 30, 2018) แต่การดำเนินการติดต่อขออนุญาตขั้บรยณต์เข้ามาที่ต้องยื่นล่วงหน้าเป็นระยะเวลานาน จึงเป็นความเสี่ยงของนักท่องเที่ยวจีนเองที่หากไม่ได้รับอนุมัติให้ลางานในช่วงเวลานั้นก็ต้องเสียเงินค่าดำเนินการให้แก่บริษัทนำเที่ยวโดยที่ตนเองไม่ได้ท่องเที่ยว ดังนั้น นักท่องเที่ยวชาวจีนจึงนิยมมาท่องเที่ยวประเทศไทยในช่วงวันหยุดเทศกาลของราชการ เช่น วันตรุษจีน หรือวันชาติ เนื่องจากมีกำหนดวันที่แน่นอน และ**ประการสุดท้าย** การมีข้อกำหนดที่ยุ่ยากมากขึ้นทำให้นักท่องเที่ยวจีนมีทัศนคติต่อประเทศไทยที่เปลี่ยนไป โดยเกิดความรู้สึกว่าประเทศไทยไม่ต้อนรับนักท่องเที่ยวจีน จึงหันไปท่องเที่ยวที่ประเทศลาว ประเทศเวียดนามแทน (Tong, personal communication, August 30, 2018)

2) ผลกระทบต่อสังคม

การที่ประกาศกรมการขนส่งทางบกฯ กำหนดให้นักท่องเที่ยวจีนที่จะขั้บรยณต์เข้ามาต้องขออนุญาตล่วงหน้าก่อนและการขั้บรยณต์ในประเทศไทยจะต้องขั้บตามรณำขบวนที่จัดให้โดยผู้ประกอบการธุรกิจท่องเที่ยว ทำให้การขั้บรยณต์เป็นระเบียบขึ้น ความเปลี่ยนแปลงนี้ส่งผลกระทบทางบวกต่อสังคมทั่วไป กล่าวคือ ลดการเกิดอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นจากการไม่คุ้นชินกับถนนในประเทศไทย และการใช้พวงมาลัยที่แตกต่างกัน เช่น ปัญหาการเปลี่ยนช่องทางจราจรกะทันหันโดยไม่ให้สัญญาณไฟเลี้ยว หรือการหยุดรถกะทันหัน การกลับรยณต์ในระยะกระชั้นชิด โดยทั่วไปจากการสัมภาษณ์ผู้ที่เกี่ยวข้องพบว่ามีความพึงพอใจต่อความเปลี่ยนแปลงในทางที่ดีขึ้น และจากสถิติอุบัติเหตุที่รวบรวมโดยศูนย์ช่วยเหลือนักท่องเที่ยว จังหวัดเชียงราย จะพบว่าไม่มีอุบัติเหตุที่เกิดจากรยณต์ที่ใช้ป้ายทะเบียนประเทศจีนอีกเลย

แต่อย่างไรก็ดี แม้ประกาศฉบับดังกล่าวจะควบคุมการขั้บรยณต์จากประเทศจีนเข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทยของจีนได้ แต่ไม่ได้ครอบคลุมไปถึงกรณีที่นักท่องเที่ยวจีนเช่ารถยนต์หรือรถจักรยานยนต์เพื่อขับในประเทศไทย ซึ่งจากการสัมภาษณ์พบว่า นักท่องเที่ยวจีนจำนวนหนึ่งได้เช่ารถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ในประเทศไทย หรือเช่ารถยนต์ของประเทศลาวและขับเข้ามาในประเทศไทย และเกิดอุบัติเหตุด้วยเช่นกัน ซึ่งจากสถิติรวมอุบัติเหตุของรถยนต์ที่นักท่องเที่ยวจีนเป็นผู้ขับที่รวบรวมโดยสำนักงานตำรวจท่องเที่ยวจังหวัดเชียงรายพบว่าจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดจากรยณต์สัญชาติจีนเปรียบเทียบกับรถยนต์สัญชาติไทยที่ขับโดยนักท่องเที่ยวจีน ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2556 จนถึงมิถุนายน 2561 มีจำนวนใกล้เคียงกันมาก กล่าวคือ อุบัติเหตุที่เกิดจากรยณต์ส่วนตัวที่จดทะเบียนในประเทศจีนในรอบ 5 ปี ดังกล่าวนี้อาจมีจำนวน 11 คัน ส่วนอุบัติเหตุที่เกิดจากรถเช่าในประเทศไทยมีจำนวน 8 คัน ส่วนอุบัติเหตุจากรถอื่น ๆ มีจำนวน 6 คัน (Laopairojtaree, C., personal communication, November 29, 2017) ข้อเท็จจริงนี้จึงชี้ให้เห็นช่องว่างของมาตรการทางกฎหมายที่มุ่งควบคุมเฉพาะรถยนต์ที่จดทะเบียนในประเทศจีนเท่านั้น แต่ไม่ได้ควบคุมไปถึงนักท่องเที่ยวจีนที่เช่ารถยนต์ขับในประเทศไทย นอกจากนี้ หากพิจารณาจาก

สถิติดังกล่าวดูเหมือนว่ามาตรการทางกฎหมายต่อสังคมในด้านความมั่นคงปลอดภัยของประชาชนนั้นจะทำให้เกิดผลที่ดีขึ้นในเรื่องการลดอุบัติเหตุ แต่จากการสัมภาษณ์ทุกภาคส่วนทั้งภาครัฐและเอกชนต่างก็ให้ข้อมูลที่ตรงกันว่าปริมาณอุบัติเหตุที่เกิดจากรถยนต์ของนักท่องเที่ยวจีนนั้นไม่ได้มีมากนักและไม่ได้รุนแรงขนาดสร้างความเสียหายในวงกว้าง (Sitthilor, S., personal communication, November 16, 2017) แต่ในการเกิดอุบัติเหตุในแต่ละครั้งได้ถูกผลิตซ้ำผ่านสื่อโซเชียลมีเดีย เช่น เฟซบุ๊ก ทำให้เกิดความเข้าใจโดยทั่วไปว่ารถยนต์สัญชาติจีนมีแนวโน้มที่จะสร้างปัญหาและอุบัติเหตุให้เกิดขึ้นกับประชาชนชาวไทย

3) ผลกระทบต่ออุตสาหกรรมท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงราย

ภาพรวมการท่องเที่ยวของจังหวัดเชียงรายภายหลังจากประกาศกรมการขนส่งทางบกฯ มีผลใช้บังคับ พบว่า แม้ว่านักท่องเที่ยวจีนที่ขับรถยนต์มาท่องเที่ยวจะลดลงไปกว่าร้อยละ 50 หรือลดลงกว่า 20,000 คน แต่ในภาพรวมจำนวนนักท่องเที่ยวและรายได้ด้านการท่องเที่ยวของจังหวัดเชียงรายไม่ได้รับผลกระทบมากนัก จำนวนและรายได้โดยรวมจากนักท่องเที่ยวต่างชาติที่มาท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงรายกลับเพิ่มขึ้นทุกปี นอกจากนี้จากข้อมูลของศูนย์ช่วยเหลือนักท่องเที่ยวจังหวัดเชียงราย ได้แสดงให้เห็นว่านักท่องเที่ยวต่างชาติที่เข้ามาในจังหวัดเชียงราย 5 อันดับแรก ได้แก่ จีน ฝรั่งเศส อเมริกา เยอรมัน และญี่ปุ่น ซึ่งนักท่องเที่ยวจีนเข้ามาเป็นอันดับหนึ่งตลอดระยะเวลา 5 ปีที่ผ่านมา (Sitthilor, S., personal communication, November 16, 2017) สืบเนื่องจากหน่วยงานภาครัฐทางด้านการท่องเที่ยวได้พยายามหาหนทางแก้ไขโดยเพิ่มช่องทางการเดินทางมายังจังหวัดเชียงราย และขยายกลุ่มเป้าหมายให้กว้างขึ้นโดยการประสานกับสมาคมท่องเที่ยวต่าง ๆ ทั้งจังหวัดเชียงรายและจังหวัดเชียงใหม่ และทำหนังสือแจ้งไปยังกรมการขนส่งทางบกเพื่อแจ้งผลกระทบที่เกิดขึ้น ตลอดจนประสานงานกับบริษัทที่ประกอบธุรกิจการบินทั้งในประเทศไทยและประเทศจีนให้เพิ่มเที่ยวบินที่สามารถบินตรงจากจีนตอนใต้ เช่น นครคุนหมิง เมืองเฉิงตู เมืองกวางโจวให้มาที่สนามบินนานาชาติแม่ฟ้าหลวง จังหวัดเชียงราย โดยผ่านความร่วมมือกับการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย สำนักงานคุนหมิง สำนักงานเฉิงตู และสำนักงานกวางโจว (Wangtrakooldee, L., personal communication, November 29, 2017)

แต่หากพิจารณาผลกระทบแยกเป็นรายประเภทธุรกิจ ในอุตสาหกรรมท่องเที่ยวของจังหวัดเชียงราย พบว่าธุรกิจแต่ละประเภทได้รับผลกระทบไม่มากนักน้อย ในส่วนของธุรกิจนำเที่ยว แม้ประกาศกรมการขนส่งทางบกฯ จะกำหนดให้นักท่องเที่ยวชาวจีนต้องยื่นขออนุญาตผ่านผู้ประกอบการธุรกิจนำเที่ยวเท่านั้นก็ตาม แต่ผลจากขั้นตอนและเอกสารที่ยุ่งยากทำให้ปริมาณนักท่องเที่ยวจีนลดลง ส่งผลให้รายได้จากการนำเที่ยวของผู้ประกอบการธุรกิจนำเที่ยวก็ลดลงไปด้วยเช่นกัน ด้านธุรกิจร้านอาหารก็ได้รับผลกระทบเช่นเดียวกัน เพราะนักท่องเที่ยวที่ขับรถยนต์เข้าท่องเที่ยวจะเป็นกลุ่มนักท่องเที่ยวที่มีกำลังซื้อสูงกว่าและมักจะสั่งอาหารหลากหลายและปริมาณที่มากกว่านักท่องเที่ยวที่มาเป็นกรุ๊ปทัวร์ นอกจากนั้นยังกระทบต่อผู้ประกอบการรายย่อยตามเส้นทางขับรถ เนื่องจากประกาศฉบับดังกล่าวกำหนดให้การขับรถยนต์ท่องเที่ยวในประเทศไทยจะต้องจัดทำกำหนดการเดินทางที่ระบุถึงสถานที่ท่องเที่ยวไว้อย่างชัดเจน ทำให้จากเดิมที่

นักท่องเที่ยวมีอิสระในการเลือกสถานที่ท่องเที่ยวหรือสถานที่พักรถหรือพักรแรมก็กลายเป็นต้องพักรถหรือพักรแรมตามสถานที่ที่กำหนดไว้แล้ว ซึ่งส่วนใหญ่มักถูกกำหนดโดยผู้ประกอบการธุรกิจนำเที่ยวที่อาจจะมีข้อตกลงกับธุรกิจอื่น ๆ อยู่แล้ว

หากพิจารณาในเชิงพื้นที่แล้ว พบว่าการบังคับใช้ประกาศกรมการขนส่งทางบกฯ เกิดผลกระทบต่ออำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงรายอย่างมาก เนื่องจากเชียงของเป็นเมืองหน้าด่านที่ได้รับนักท่องเที่ยวจีนเป็นพื้นที่แรก จากการสัมภาษณ์พบว่าผู้ประกอบการธุรกิจโรงแรมและธุรกิจร้านอาหารที่อำเภอเชียงของได้รับผลกระทบจากประกาศฉบับดังกล่าวอย่างมาก กล่าวคือ หลังจากการเปิดใช้สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 (เชียงของ-ห้วยทราย) และมีปริมาณนักท่องเที่ยวชาวจีนเดินทางมาท่องเที่ยวที่อำเภอเชียงของเป็นจำนวนมาก ทำให้นักธุรกิจทั้งในอำเภอเชียงของเอง หรือนักธุรกิจจากพื้นที่อื่นเล็งเห็นโอกาสในการลงทุนจึงได้ทำการเปิดธุรกิจขึ้นรองรับนักท่องเที่ยวในกลุ่มนี้ ส่วนใหญ่จะเป็นธุรกิจโรงแรมและที่พักแรม และธุรกิจร้านอาหาร แต่เมื่อมีประกาศฉบับดังกล่าวที่ทำให้จำนวนนักท่องเที่ยวลดลงไป เชียงของมีสถานะเป็นเพียงเมืองผ่านของนักท่องเที่ยวจีนอย่างสิ้นเชิง ทำให้นักธุรกิจที่เกิดขึ้นใหม่นั้นต้องประสบกับการขาดทุนและปิดกิจการไปเป็นจำนวนมาก จากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการธุรกิจโรงแรมพบว่าจำนวนเข้าพักในห้องพักรของโรงแรมในอำเภอเชียงของลดลงอย่างมากเช่นกัน (Sonklinsakul, S., personal communication, February 22, 2018)

3. มาตรการทางกฎหมายในต่างประเทศในการควบคุมการขั้บรถยนต์ข้ามพรมแดนเพื่อการท่องเที่ยว

คณะผู้วิจัย ศึกษามาตรการทางกฎหมายของต่างประเทศ 3 กลุ่มประเทศ ได้แก่ ประเทศในกลุ่มสหภาพยุโรป ประเทศในกลุ่มอเมริกาเหนือ และประเทศในบนเส้นทาง R3A ซึ่งมีสาระสำคัญ ดังนี้

1) มาตรการทางกฎหมายในการควบคุมการขั้บรถยนต์ข้ามพรมแดนในกลุ่มประเทศสหภาพยุโรป

การขั้บรถยนต์ข้ามพรมแดนภายในประเทศสมาชิกสหภาพยุโรปโดยพลเมืองสหภาพยุโรปไม่ต้องดำเนินการขออนุญาตต่อหน่วยงานใด การขั้บรถยนต์ข้ามประเทศภายในสหภาพยุโรปนี้จึงเหมือนกับการขั้บรถยนต์ข้ามจังหวัดภายในประเทศเท่านั้น เนื่องจากสหภาพยุโรปได้ดำเนินการกระบวนการทำให้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจราจรและการควบคุมสภาพรถยนต์สอดคล้องกัน จึงทำให้ทุกประเทศในกลุ่มสหภาพยุโรปมีมาตรฐานทางกฎหมายในเรื่องดังกล่าวนี้เหมือนกันหรือใกล้เคียงกัน ทั้งกฎหมายการจดทะเบียนรถยนต์ที่ต้องตรวจสอบสภาพของรถยนต์ก่อนที่จะอนุญาตให้นำไปใช้บนท้องถนน กฎหมายว่าด้วยการอนุญาตให้ขั้บรถยนต์ กฎหมายว่าด้วยการจราจร รวมไปถึงการลงโทษผู้ฝ่าฝืนกฎหมายจราจรที่ทุกประเทศสามารถลงโทษผู้กระทำได้ทุกประเทศ ไม่ว่าผู้ฝ่าฝืนจะกระทำผิดกฎหมายของประเทศใด เป็นต้น (EU Cross-Border Enforcement Directive) นอกจากนี้ ประเทศในกลุ่มสหภาพยุโรปยังใช้นโยบายเกี่ยวกับการควบคุมความปลอดภัยทางถนนเดียวกันด้วย โดยเรียกว่าโปรแกรมการดำเนินการว่าด้วยความปลอดภัยทางถนนแห่งสหภาพยุโรป 2011-2020 (The European Road Safety Action Programme 2011-2020) ที่การวางกรอบการบริหารจัดการ

พื้นฐานและเสนอแนะแนวทางยุทธศาสตร์ระดับชาติและระดับท้องถิ่นว่าด้วยการสร้างความปลอดภัยบนท้องถนน เพื่อเป็นแนวทางการใช้อำนาจปกครองและการดำเนินการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการสร้างความปลอดภัยบนท้องถนนในพื้นที่ต่าง ๆ ทั่วสหภาพยุโรป ดังนั้นเมื่อมาตรฐานในเรื่องสภาพของรถยนต์ความสามารถของผู้ขับขี่รถยนต์ รวมไปถึงมาตรฐานการจราจรของประเทศสมาชิกสหภาพยุโรปจึงเป็นมาตรฐานเดียวกัน จึงไม่มีความจำเป็นที่จะมีการควบคุมตรวจสอบการขับขี่รถยนต์ข้ามพรมแดนระหว่างกันเป็นพิเศษแต่อย่างใด

แต่อย่างไรก็ดี แม้สหภาพยุโรปจะทำให้กฎหมายสอดคล้องกัน แต่การขับขี่รถยนต์ข้ามพรมแดนก็ยังคงมีหลักเกณฑ์หรือเงื่อนไขบางประการที่ผู้ขับขี่รถยนต์จำเป็นต้องปฏิบัติแต่ก็ถือเป็นเงื่อนไขเล็กน้อย กล่าวคือรถยนต์ส่วนตัวที่ขับขี่เข้ามายังประเทศสมาชิกเครือสหภาพยุโรปโดยพลเมืองประเทศสมาชิกสหภาพยุโรปจะต้องเป็นรถยนต์ส่วนบุคคล (Private Vehicles) ที่ได้จดทะเบียนในประเทศหนึ่งประเทศใดที่เป็นสมาชิกเครือสหภาพยุโรป และเป็นรถยนต์ที่ใช้เพื่อประโยชน์ส่วนบุคคล (Private Use) หรือเพื่อดำเนินธุรกิจ (Business Use) เท่านั้น มิใช่รถยนต์สำหรับการค้า (Commercial Vehicles) และจะต้องเป็นการขับขี่รถยนต์ข้ามพรมแดนเป็นการชั่วคราว กล่าวคือไม่เกิน 6 เดือน หากเกินระยะเวลานี้ จะถือว่าเป็นการนำรถยนต์มาใช้ในประเทศเป็นการถาวรที่จะต้องทำการจดทะเบียนรถยนต์คันดังกล่าว และชำระภาษีหรือค่าธรรมเนียมที่เกี่ยวข้องกับการใช้รถยนต์คันดังกล่าวในประเทศที่ตนประสงค์จะเข้าไปพำนักด้วย ตามกฎระเบียบว่าด้วยการยกเว้นภาษีในสหภาพยุโรปเพื่อการนำเข้ายานพาหนะเป็นการชั่วคราวในระหว่างประเทศสมาชิกสหภาพยุโรปด้วยด้วยฉบับที่ 83/182 (Council Directive 83/182/EEC of 28 March 1983 on tax exemptions within the Community for certain means of transport temporarily imported into one Member State from another, Article 1 (3))

นอกจากนี้ ยังมีเงื่อนไขเล็กน้อยที่ผู้ขับขี่จะต้องปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ที่กำหนด เช่น การติดป้ายทะเบียนถาวร การติดสัญลักษณ์และอุปกรณ์ประจำรถ การเตรียมเอกสารประจำรถยนต์สำหรับการตรวจสอบ เช่น ใบอนุญาตขับขี่รถยนต์สากล เอกสารการจดทะเบียนรถยนต์ ใบรับรองการประกันภัยรถยนต์ หนังสือเดินทาง เอกสารประกันภัยการเดินทาง เป็นต้น (Council Directive 83/182/EEC) นอกจากนี้ ในบางประเทศจะมีข้อกำหนดเป็นพิเศษ เช่น ข้อจำกัดการขับรถเข้าไปในบางพื้นที่ที่อาจต้องเสียค่าธรรมเนียมการนำรถยนต์เข้าไป เช่น พื้นที่ควบคุมมลภาวะทางอากาศที่กำหนดห้ามรถตู้และรถบรรทุกเข้าไปในพื้นที่ เป็นต้น (Forrest Crellin, 2019)

2) มาตรการทางกฎหมายในกลุ่มประเทศอเมริกาเหนือ

กลุ่มประเทศอเมริกาเหนือประกอบไปด้วยประเทศแคนาดา ประเทศสหรัฐอเมริกา และประเทศเม็กซิโก ทั้งสามประเทศเรียงตัวกันเป็นชั้น ๆ คล้ายกับประเทศจีน ประเทศลาว และประเทศไทย ดังนั้นมาตรการทางกฎหมายดังกล่าวโดยแยกพิจารณาได้เป็น (1) การขับขี่รถยนต์ข้ามพรมแดนเข้าไปในประเทศสหรัฐอเมริกา (2) การขับขี่รถยนต์ข้ามพรมแดนเข้าไปในประเทศแคนาดา และ (3) การขับขี่รถยนต์ข้ามพรมแดนเข้าไปในประเทศเม็กซิโก

2.1 การขั้บรถยนต์ข้ามพรมแดนเข้าไปในประเทศสหรัฐอเมริกา

ในสหรัฐอเมริกา มี 3 หน่วยงานที่ดูแลเรื่องการนำรถยนต์เข้ามาในประเทศ หน่วยงานแรก คือ สำนักงานคุ้มครองชายแดนและการศุลกากรสหรัฐอเมริกา (U.S. Custom and Border Protection) เป็นหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการควบคุมการตรวจสอบบุคคลในการเข้าและออกจากประเทศ และตรวจสอบสิ่งของที่นำเข้าและส่งออก หน่วยงานที่สอง กรมการขนส่งทางบก สำนักงานการจราจรบนทางหลวงแห่งชาติ (Department of Transportation, National Highway Traffic Safety Administration: NHTSA) เป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบเกี่ยวกับควบคุมมาตรฐานของยานพาหนะ และความปลอดภัยในการขั้บรถยนต์บนทางหลวงแผ่นดิน ซึ่งรวมไปถึงอำนาจหน้าที่การตรวจสอบการนำรถยนต์เข้ามาใช้ในสหรัฐอเมริกาด้วย และส่วนหน่วยงานสุดท้าย สำนักงานคุ้มครองสิ่งแวดล้อมสหรัฐอเมริกา (United States Environmental Protection Agency: EPA) เป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมและการควบคุมมลพิษ โดยมีหน้าที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์คือตามกฎหมาย The Clean Air Act ที่มีข้อกำหนดห้ามนำเข้ารถยนต์และอุปกรณ์ต่าง ๆ ของรถยนต์ที่ไม่ได้เป็นไปตามมาตรฐานและเงื่อนไขการปล่อยมลพิษที่หน่วยงานนี้กำหนด

การนำรถยนต์เข้าไปในสหรัฐอเมริกาเพื่อการท่องเที่ยวทั้งสามหน่วยงานนี้จะใช้กฎเกณฑ์ชุดเดียวกันในการควบคุมตรวจสอบการนำรถยนต์เข้ามาในสหรัฐอเมริกาเพียงแต่แตกต่างกันในเรื่องแบบฟอร์มการแจ้งขออนุญาตนำรถยนต์เข้ามาในประเทศเท่านั้น โดยมาตรการที่ใช้ควบคุมการขั้บรถยนต์ข้ามพรมแดนเข้าสหรัฐอเมริกานั้นจะมีข้อกำหนดสำหรับการนำรถยนต์เข้ามาเพื่อการท่องเที่ยวที่ไม่ต้องถูกตรวจสอบมากนัก โดยการขออนุญาตนำเข้านั้นสามารถยื่นคำร้องได้ในระยะเวลาไม่เกิน 1 ปีก่อนนำรถยนต์เข้ามา หรือสามารถยื่นขออนุญาตได้ที่หน้าด่านพรมแดนได้ทันที โดยเพียงแค่กรอกแบบฟอร์ม HS-7 Declaration form และ EPA Form 3520-1 ให้แก่ด่านพรมแดนก็เพียงพอแล้ว โดยการนำรถยนต์มาใช้เพื่อการท่องเที่ยวนี้มีหลักเกณฑ์ ดังนี้ ประการแรก ผู้นำเข้าจะต้องเป็นผู้ไม่มีสิทธิอาศัยถาวรในสหรัฐอเมริกา ประการที่สอง รถยนต์ที่นำเข้ามาจะต้องไม่ถูกขายหรือโอนให้แก่บุคคลอื่นในสหรัฐอเมริกา ประการที่สาม รถยนต์จะต้องถูกใช้โดยผู้นำเข้าหรือคู่สมรสเพื่อวัตถุประสงค์ส่วนตัวเท่านั้น จะใช้ทางธุรกิจ หรือให้บุคคลอื่นใช้เป็นส่วนใหญ่ไม่ได้ และรถยนต์จะต้องถูกส่งออกภายใน 1 ปี หรือเมื่อผู้นำเข้าออกไปจากประเทศ แล้วแต่ระยะเวลาใดจะถึงก่อน (Office of Transportation and Air Quality, 2010)

2.2 การขั้บรถยนต์ข้ามพรมแดนเข้าไปในประเทศแคนาดา

หน่วยงานของรัฐรับผิดชอบกำกับดูแลการข้ามพรมแดน คือ สำนักงานพรมแดนแคนาดา (Canada Border Services Agency: CBSA) แต่หากเป็นการนำรถยนต์เข้ามาในแคนาดา CBSA จะทำหน้าที่ช่วยเหลือหน่วยงานที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการขนส่งที่เรียกว่า สำนักงานการขนส่งทางบกของประเทศแคนาดา (Transport Canada: TC) ซึ่งมีอำนาจหน้าที่ในการควบคุมการนำรถยนต์จากต่างประเทศเข้ามาในแคนาดา โดยมีกฎหมาย 2 ฉบับ ได้แก่ Motor Vehicle Safety Act (MVSA) และ Motor Vehicle Safety Regulations (MVSR) ที่กำหนดมาตรฐานเงื่อนไขและกระบวนการนำรถยนต์เข้ามาที่ใช้หรือจำหน่ายได้ใน

แคนาดาเพื่อลดความเสี่ยงต่อการเสียชีวิต บาดเจ็บหรือความเสียหายต่อทรัพย์สินและสิ่งแวดล้อม กฎหมายทั้งสองฉบับต่างก็ยกเว้นสำหรับกรณีการขั้รถยนต์เข้ามาเพื่อการท่องเที่ยว โดยยกเว้นมาตรฐานของรถยนต์ที่นำเข้ามาและยกเว้นไม่ต้องกรอกแบบฟอร์มการนำรถยนต์เข้ามาในแคนาดา เว้นแต่หน่วยงานที่รับผิดชอบในระดับท้องถิ่นกำหนดให้ต้องกระทำ อย่างไรก็ตามก็ดี การยกเว้นการนำรถยนต์เข้ามาเพื่อการท่องเที่ยวมีเงื่อนไขสำคัญสองประการ กล่าวคือ **ประการแรก** รถยนต์ที่ได้รับอนุญาตให้นำเข้ามาชั่วคราวนี้จะถูกขาย หรือให้โดยเสนหาในระหว่างที่อยู่ในแคนาดาไม่ได้ และจะเปลี่ยนเป็นการนำเข้ามาเป็นการถาวรไม่ได้ โดยมีกำหนดเวลาใช้ได้เพียง 12 เดือนเท่านั้น และ**ประการที่สอง** ยานพาหนะบางประเภทต้องห้ามนำเข้า ได้แก่ ยานพาหนะดัดแปลง เช่น รถจักรยานยนต์ที่ถูกดัดแปลงเป็นรถสามล้อ หรือรถตู้ที่ดัดแปลงเป็นรถบ้าน (Camper) เป็นต้น (Canada Border Services Agency, 2016)

ในส่วนของการขั้นตอนการนำรถยนต์เข้ามาในแคนาดาตามข้อยกเว้นเพื่อการท่องเที่ยว แบ่งเป็น 3 ขั้นตอน (Memorandum D19-12-1 Importation of Vehicles, 2016) กล่าวคือ **ขั้นตอนแรก** ก่อนการนำรถยนต์เข้าไปในแคนาดา ผู้ที่นำรถยนต์เข้านั้นจะต้องทำการติดต่อกับบริษัทที่รับทำประกันภัย หรือต้องแจ้งหน่วยงานของรัฐประจำท้องถิ่นที่รับผิดชอบในพื้นที่ ที่จะนำรถยนต์เข้าไปใช้เพื่อขออนุญาตนำรถยนต์เข้าและออกใบอนุญาตให้ใช้รถยนต์ในพื้นที่ซึ่งขึ้นอยู่กัแต่ละท้องถิ่นว่ากำหนดกฎเกณฑ์หรือเงื่อนไขการนำรถยนต์เข้าไปใช้หรือไม่อย่างไร (ในปัจจุบันยังไม่มีท้องถิ่นใดกำหนดกฎเกณฑ์ไว้เป็นพิเศษ) **ขั้นตอนที่สอง** เมื่อผู้นำเข้ารถยนต์มาถึงด่านพรมแดนจะต้องทำการกรอกแบบฟอร์มนำรถยนต์เข้าประเทศ (Vehicle Import Form - Form 1) และเจ้าหน้าที่ที่ด่านพรมแดนจะทำการตรวจสอบว่าการนำรถยนต์เข้ามานั้นได้ปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องแล้วหรือไม่ มีเอกสารตามที่กฎหมายกำหนดครบถ้วนหรือไม่ ซึ่งหากตรวจสอบแล้วไม่พบปัญหาและผู้นำเข้าได้จ่ายค่าธรรมเนียมตามประเภทของการนำเข้าเรียบร้อยแล้ว เจ้าหน้าที่ก็จะปล่อยให้นำรถยนต์เข้าในประเทศได้ และ**ขั้นตอนที่สาม** หลังจากผู้นำรถยนต์ผ่านด่านพรมแดนแล้ว ผู้นำเข้ารถยนต์จะต้องรับผิดชอบการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องทั้งหมด

นอกจากนี้ เพื่ออำนวยความสะดวกให้นักท่องเที่ยว นักธุรกิจหรือผู้ที่มีความจำเป็นที่จะต้องเดินทางข้ามพรมแดนบ่อยครั้ง สหรัฐอเมริกากับแคนาดาจึงตกลงจัดทำช่องทางพิเศษสำหรับบุคคลประเภทนี้ เรียกว่า โครงการ “NEXUS” โดยผู้ที่ต้องการจะเดินทางส่งคำขอสมัครเข้าโครงการ โดยผู้สมัครดังกล่าวจะถูกตรวจสอบประวัติจากรัฐบาลของทั้งสองประเทศ จากนั้นผู้สมัครจะถูกเรียกตัวไปสัมภาษณ์ เก็บลายพิมพ์นิ้วมือและภาพถ่าย ผู้สมัครที่ผ่านการตรวจสอบและรับเข้าโครงการจะได้รับสติ๊กเกอร์สำหรับติดรถยนต์และบัตรประจำตัว (Identification Card) โดยผู้ที่เข้าร่วมโครงการจะได้รับการอำนวยความสะดวกพิเศษในการข้ามผ่านพรมแดน โดยมีสิทธิที่จะใช้ช่องทางพิเศษ และจะไม่ถูกสอบสวนเหมือนคนผ่านแดนทั่วไป (Park, 2004, pp. 409-410)

2.3 การขั้บรยณต์ข้ามพรมแดนเข้าไปในประเทศเม็กซิโก

การยื่นขออนุญาตสามารถทำได้เองโดยไม่ต้องผ่านบริษัทนำเที่ยวแต่ประการใด และสามารถยื่นคำร้องที่ด่านพรมแดน หรือสถานกงสุลเม็กซิโกในสหรัฐอเมริกา หรือยื่นผ่านระบบอินเทอร์เน็ตที่รับผิดชอบโดยหน่วยงานที่เรียกว่า Mexican Banjercito (Banco Nacional del Ejercito) ก็ได้ เอกสารที่ใช้ในการขออนุญาตประกอบ ได้แก่ เอกสารพิสูจน์สัญชาติ เช่น พาสปอร์ต หรือทะเบียนเกิด เอกสารที่แสดงว่าได้รับอนุญาตให้เข้าเมือง เช่น บัตรนักท่องเที่ยว (Tourist Card) หรือ VISA ต่าง ๆ ทะเบียนรถยนต์ หรือเอกสารที่แสดงชื่อเจ้าของรถยนต์ และจะต้องเป็นชื่อคนขั้บรยณต์ใบอนุญาตขั้บรยณต์ที่ออกให้โดยประเทศอื่น เอกสารประกันภัยรถยนต์จากบริษัทที่ได้รับการยอมรับของเม็กซิโก ในกรณีที่รถยนต์ไม่ใช่เป็นของผู้ขออนุญาตนำเข้าจะต้องแสดงเอกสารเพิ่มเติม ถ้าเป็นรถเช่าผู้นำเข้าจะต้องแสดงสัญญาเช่าที่มีชื่อผู้นำเข้าเป็นผู้เช่า หรือกรณีรถยนต์ที่มีบริษัทเป็นเจ้าของ ผู้นำเข้าจะต้องแสดงหลักฐานพิสูจน์ว่าเป็นลูกจ้างของบริษัทนั้น โดยจะต้องเป็นหนังสือรับรองของบริษัทว่าอนุญาตให้ลูกจ้างขั้บรยณต์เข้าไปในเม็กซิโก ในส่วนของจำนวนเงินประกันขึ้นอยู่กัปีที่ผลิตของรถยนต์ และเมื่อได้รับอนุญาตแล้วก็สามารถขั้บรยณต์เข้าไปในเม็กซิโกได้ แต่การขั้บรยณต์นั้นมีเงื่อนไขว่าจะต้องขับโดยเจ้าของรถยนต์ หรือต้องมีเจ้าของรถยนต์นั่งอยู่ในรถเท่านั้น และระยะเวลาที่ได้รับอนุญาตคือ 180 วัน โดยหากไม่ขั้บรยณต์ออกจากเม็กซิโกภายในระยะเวลาดังกล่าว หรือขั้บรยณต์ที่หมดระยะเวลาอนุญาต หรือขายรถยนต์ที่ได้รับอนุญาตให้นำเข้าจะถูดยึดเงินประกัน และหากมีการทำผิดกฎหมายภายในของเม็กซิโกก็อาจถูกยึดรถยนต์ได้ (U.S. Department of State, 2019)

แต่อย่างไรก็ดี เพื่อการส่งเสริมการท่องเที่ยว เม็กซิโกจึงกำหนดเขต Vehicle Permit Free Zone ขึ้น คือระยะทางจากด่านพรมแดนไม่เกิน 25 กิโลเมตร เป็นพื้นที่ที่นักท่องเที่ยวสามารถขั้บรยณต์จากต่างประเทศเข้ามาได้โดยไม่ต้องขออนุญาต ทำให้คนสหรัฐอเมริกาสามารถขั้บรยณต์เข้าไปท่องเที่ยวในเม็กซิโกได้สะดวกมากขึ้น

3) มาตรการทางกฎหมายในกลุ่มประเทศบนเส้นทาง R3A

ประเทศบนเส้นทาง R3A ได้แก่ ประเทศไทย ประเทศลาว และประเทศจีน ดังนั้น การพิจารณามาตรการการขั้บรยณต์ข้ามพรมแดนบนเส้นทางดังกล่าว จึงแบ่งเนื้อหาออกเป็น (1) การขั้บรยณต์เข้าไปในประเทศลาว (2) การขั้บรยณต์เข้าไปในประเทศจีน

3.1 การขั้บรยณต์เข้าไปในประเทศลาว

การขั้บรยณต์เข้าไปในประเทศลาว อาจแยกพิจารณาเป็น 2 กรณี **กรณีแรก** การขั้บรยณต์ที่จดทะเบียนในประเทศไทยเข้าไปในประเทศลาว จากการลงพื้นที่เก็บข้อมูลวิจัย ณ ประเทศลาว และประเทศจีน วันที่ 16-19 มีนาคม 2561 พบว่า เนื่องจากประเทศไทยกับประเทศลาวมีข้อตกลงว่าด้วยการขั้บรยณต์ข้ามพรมแดนระหว่างกัน ดังนั้นการขั้บรยณต์ข้ามพรมแดนแม้จะต้องมีการขออนุญาตก่อนที่จะขั้บรยณต์เข้าไปในประเทศลาวได้แต่ก็ไม่ได้ยุ่งยากมากนัก โดยสามารถดำเนินการที่หน้าด่าน

พรมแดนได้โดยไม่ต้องขออนุญาตล่วงหน้า ผู้ขั้บรณยนต์จะต้องเตรียมเอกสาร ได้แก่ บัตรประจำตัวประชาชน หรือหนังสือเดินทาง (Passport) ใบอนุญาตขั้บรณยนต์หรือใบอนุญาตขั้บรณยนต์ระหว่างประเทศ สมุดคู่มือจดทะเบียนรณยนต์ สมุดเดินทางสำหรับรณยนต์หรือ Passport สำหรับรณยนต์ หนังสือยินยอมจากเจ้าของรณยนต์ให้นำรณยนต์ออกนอกประเทศ หนังสืออนุญาตรณยนต์ระหว่างประเทศ (International Transport Permit) และเครื่องหมายแสดงประเทศ หรือสติ๊กเกอร์ตัว T เพื่อแสดงประเทศของรณยนต์ที่ขออนุญาตนั้น แต่หากเป็นการขั้บรณยนต์ไปเป็นกลุ่มหลายคันแบบคาราวานจะถูกตีความว่าเป็นการเดินทางเข้าไปเพื่อประกอบธุรกิจท่องเที่ยว การขออนุญาตจะต้องแสดงเอกสารและหลักฐานเพิ่มเติม ได้แก่ เอกสารและหลักฐานเกี่ยวกับ “ผู้ประกอบการธุรกิจนำเที่ยว” เช่น หนังสือรับรองการจดทะเบียนนิติบุคคล และใบอนุญาตประกอบธุรกิจนำเที่ยวที่ออกโดยสำนักทะเบียนธุรกิจนำเที่ยวและมัคคุเทศก์ กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา **กรณีที่สอง** การขั้บรณยนต์ที่จดทะเบียนในประเทศจีนเข้าไปในประเทศลาว เนื่องจากประเทศลาวกับประเทศจีนมีความตกลงในการยอมรับการขั้บรณยนต์ข้ามพรมแดนระหว่างกัน เช่นเดียวกับกรณีของประเทศไทยกับประเทศลาว การขั้บรณยนต์ข้ามพรมแดนจึงคล้ายกัน กล่าวคือแม้จะต้องมีการขออนุญาตแต่ก็มีขั้นตอนที่ไม่เคร่งครัดมากนัก โดยขออนุญาตที่หน้าด่านเช่นกัน โดยเริ่มจากการตรวจสอบคนและตรวจรณยนต์ ในส่วนของรณยนต์นั้นจะต้องมีเอกสาร ได้แก่ สมุดทะเบียนรณยนต์ และหนังสือเดินทางของผู้ขั้บรณยนต์ ในส่วนของใบอนุญาตขั้บรณยนต์นั้น เพียงแต่แสดงใบอนุญาตขั้บรณยนต์จากประเทศจีนและแปลเป็นภาษาอังกฤษ ยื่นให้แก่เจ้าหน้าที่เท่านั้น จากนั้นเจ้าหน้าที่ศุลกากรจะให้ใบอนุญาตขั้บรณยนต์ชั่วคราวในประเทศลาว จำนวน 1 ใบ (The Travelling and Protection of Foreigners in Laos Act, 2014) และจะต้องทำประกันภัยกับตัวแทนบริษัทประกันภัยในประเทศลาวด้วย ในกรณีที่มีการขั้บรณยนต์มาหลายคันเป็นคาราวาน กฎหมายของประเทศลาวจะถือว่าเป็นการประกอบธุรกิจท่องเที่ยวจะต้องมีมัคคุเทศก์ชาวลาวนั่งอยู่ในรณยนต์ด้วยตลอดเส้นทางที่ท่องเที่ยวในประเทศลาว

3.2 การขั้บรณยนต์เข้าไปในประเทศจีน

การขั้บรณยนต์เข้าไปในประเทศจีน อาจแยกพิจารณาเป็น 2 กรณี เช่นกัน **กรณีแรก** การขั้บรณยนต์ที่จดทะเบียนในประเทศลาวเข้าไปในประเทศจีน เนื่องจากประเทศลาวและประเทศจีน มีข้อตกลงระหว่างประเทศเรื่องการยอมรับการขั้บรณยนต์ระหว่างกัน ดังนั้นการขั้บรณยนต์ที่จดทะเบียนในประเทศลาวเข้าไปในประเทศจีนจึงไม่ได้มีขั้นตอนยุ่งยากเท่าใด ซึ่งข้อมูลที่ได้จากการลงพื้นที่ ณ ประเทศลาว และประเทศจีน พบว่าการขออนุญาตนั้นสามารถทำได้ที่หน้าด่านพรมแดนเท่านั้น ไม่ต้องขออนุญาตล่วงหน้า เอกสารที่ใช้ประกอบการขออนุญาต เช่น หนังสือเดินทาง หรือบัตรผ่านแดนชั่วคราว ใบอนุญาตขั้บรณยนต์ และสมุดคู่มือจดทะเบียนรณยนต์ และเอกสารทำประกันภัยรณยนต์กับบริษัทประกันภัยของประเทศจีน ในส่วนของขั้นตอนการพิจารณาอนุญาต ผู้นำรณยนต์เข้าไปจะต้องยื่นเอกสารและหลักฐานที่เกี่ยวข้องให้เจ้าหน้าที่ ณ ด่านตรวจคนเข้าเมืองบ่อหาน จากนั้นเจ้าหน้าที่จะทำการตรวจสอบสภาพรณยนต์และหลักฐานเกี่ยวกับรณยนต์เมื่อเอกสารครบถ้วนและถูกต้อง เจ้าหน้าที่จะอนุญาตให้นำรณยนต์ผ่านด่านตรวจคนเข้าเมืองได้ ผู้ขั้บรณยนต์

สัญชาติลาวไม่ต้องเข้าอบรมใบขออนุญาตขับรถยนต์ในประเทศจีนอีก เพียงแค่ยื่นใบอนุญาตขับรถยนต์ที่ออกโดยรัฐบาลลาวให้เจ้าหน้าที่ตรวจสอบเท่านั้น แต่การขับรถยนต์ของประเทศลาวจะถูกจำกัดพื้นที่ให้ขับได้เฉพาะพื้นที่เมืองสิบสองปันนา เมืองหล้า เมืองเชียงรุ่ง และเมืองไฮเท่านั้น ไม่สามารถขับรถยนต์เข้าไปพื้นที่อื่น ๆ ได้ หากประสงค์จะไปพื้นที่อื่นต้องยื่นขออนุญาต ณ เมืองคุนหมิง เท่านั้น **กรณีที่สอง** การขับรถยนต์ที่จดทะเบียนในประเทศไทยเข้าไปในประเทศจีน เนื่องจากประเทศไทยกับประเทศจีนไม่มีข้อตกลงในเรื่องการยอมรับการขับรถยนต์ข้ามพรมแดนระหว่างกันโดยตรง การขับรถยนต์ที่จดทะเบียนในประเทศไทยเข้าไปในประเทศจีนจึงมีขั้นตอนและเงื่อนไขที่ยุ่งยากอย่างมาก กล่าวคือ ประการแรก รถยนต์ที่จะได้รับอนุญาตจะมีเฉพาะรถยนต์ส่วนบุคคลเท่านั้น ห้ามนำรถตู้ และรถโดยสารเข้าประเทศจีน ประการที่สอง เอกสารที่จะต้องจัดเตรียมสำหรับการขออนุญาต ได้แก่ สมุดคู่มือจดทะเบียนรถ หนังสือเดินทางของผู้ขับขี่และผู้โดยสาร ใบอนุญาตขับรถยนต์ที่แปลเป็นภาษาจีนแล้ว รูปถ่ายรถยนต์ที่จะนำเข้าจีน ทั้ง 4 ด้าน หมายเลขคัสซีและตัวถังของรถที่จะนำเข้าไป ประการที่สาม การขออนุญาตจะต้องดำเนินการล่วงหน้าอย่างน้อย 45 วันก่อนวันที่ขับรถยนต์เข้าไป โดยผ่านผู้ประกอบการธุรกิจนำเที่ยวในประเทศจีนเท่านั้น และกรณีขับรถยนต์แบบคาราวานต้องมีจำนวน 5 คันขึ้นไปจึงจะอนุญาตได้ โดยผ่านการดำเนินการของผู้ประกอบการธุรกิจนำเที่ยวในประเทศจีนเช่นกัน นอกจากนี้ ยังต้องวางเงินประกันจำนวน 50,000 หยวน และหากผู้นำรถยนต์ไม่นำรถยนต์ออกจากประเทศภายในระยะเวลาที่กำหนด หรือขับรถยนต์และเกิดอุบัติเหตุขึ้นในระหว่างท่องเที่ยวในประเทศจีน รัฐบาลจีนสามารถยึดเงินประกันนั้นไว้ได้ แต่อย่างไรก็ดี การวางเงินประกันนี้ ผู้ประกอบการธุรกิจนำเที่ยวในประเทศจีนมักจะวางเงินประกันให้แทน เพื่อจูงใจให้นักท่องเที่ยวไม่ต้องมีต้นทุนการท่องเที่ยวที่สูงมากเกินไป ลักษณะมาตรการทางกฎหมายที่ประเทศจีนใช้กับรถยนต์ของนักท่องเที่ยวไทยจะคล้ายกับมาตรการในประกาศกรมการขนส่งทางบกฯ ที่ประเทศไทยใช้กับนักท่องเที่ยวชาวจีนอย่างมาก

4. วิเคราะห์มาตรการทางกฎหมายที่เหมาะสมในการควบคุมการขับรถยนต์ข้ามพรมแดนเพื่อการท่องเที่ยว

ในการพิจารณาความเหมาะสมของมาตรการทางกฎหมาย คณะผู้วิจัยใช้เกณฑ์การพิจารณาตามแบบ Regulatory Guillotine ที่นิยมใช้ในการทบทวนว่ากฎหมายที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบันมีความจำเป็นและเหมาะสมที่จะใช้บังคับต่อไปหรือไม่ (Jacobs, 2006) โดยในการพิจารณาตรวจสอบในสามประเด็น ได้แก่ (4.1) มาตรการทางกฎหมายนี้สอดคล้องต่อกฎหมายอื่นหรือไม่ (4.2) มาตรการทางกฎหมายนี้อำนวยความสะดวกต่อการดำเนินธุรกิจหรือไม่ และ (4.3) มาตรการทางกฎหมายนี้ยังมีความจำเป็นหรือไม่ โดยมาตรการทางกฎหมายที่นำมาตรวจสอบ ได้แก่ เรื่อง “กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขในการขออนุญาต การอนุญาต ระยะเวลาในการใช้รถและเครื่องหมายแสดงการใช้นำเข้ามาในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราวเพื่อใช้ในการท่องเที่ยวหรือการอื่นใดที่มีความจำเป็นเฉพาะกรณี” พ.ศ. 2559

1) ประเด็นแรก มาตรการทางกฎหมายนี้สอดคล้องกับกฎหมายอื่นหรือไม่

การพิจารณาว่ามาตรการทางกฎหมายนี้สอดคล้องกับกฎหมายอื่นหรือไม่นั้นเป็นการพิจารณาด้วยหลักเกณฑ์ทางกฎหมายว่ามาตรการทางกฎหมายนี้มีฐานทางกฎหมายรองรับหรือไม่ ชัดแย้งกับกฎหมายภายในประเทศหรือกฎหมายระหว่างประเทศ รวมถึงความตกลงระหว่างประเทศหรือไม่ ในประเด็นนี้ ประกาศฯ ดังกล่าวออกโดยอธิบดีกรมการขนส่งทางบกอาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 6/1 วรรคสาม ซึ่งได้ให้อำนาจแก่อธิบดีกรมการขนส่งทางบกกำหนดหลักเกณฑ์ในการนำรถยนต์จากต่างประเทศเข้ามาใช้ในประเทศไทยเป็นการชั่วคราว ดังนั้นในแง่กระบวนการตรากฎหมาย ประกาศกรมการขนส่งทางบกฯ นี้จึงอยู่ในขอบเขตอำนาจของอธิบดีกรมการขนส่งทางบกตามกฎหมาย ในส่วนของการควบคุมการขั้รถยนต์เข้ามาใช้ในประเทศไทย มีกฎหมายหลายฉบับที่กำหนดกฎเกณฑ์และวิธีการไว้ ได้แก่ การตรวจคนเข้าเมือง ตามพระราชบัญญัติคนเข้าเมือง พ.ศ. 2522 ซึ่งให้อำนาจแก่สำนักงานตรวจคนเข้าเมืองในการตรวจสอบรถยนต์ในกรณีที่คนเข้าเมืองผ่านด่านพรมแดนโดยการขั้รถยนต์เข้ามา และการตรวจสอบตามพิธีการศุลกากรตามพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560 ที่ถือว่ารถยนต์เป็นสิ่งของที่นำเข้ามาในราชอาณาจักรและต้องผ่านการตรวจสอบตามพิธีการศุลกากร ซึ่งมาตรการของกรมการขนส่งจะทับซ้อนกับกฎหมายอื่นหรือไม่ หากพิจารณาในเนื้อหาของประกาศกรมการขนส่งจะพบว่าเนื้อหาในประกาศกำหนดแต่เพียงการใช้รถยนต์ในประเทศไทยเท่านั้น ไม่ได้กำหนดเนื้อหาเกี่ยวกับการตรวจสอบการนำสิ่งของเข้าประเทศ หรือการตรวจสอบการนำรถยนต์ผ่านด่านพรมแดนแต่อย่างใด การตรวจสอบทั้งสองกรณียังคงเป็นอำนาจของสำนักงานตรวจคนเข้าเมืองและกรมศุลกากรที่หน้าด่านพรมแดน ส่วนประกาศกรมการขนส่งเป็นกรณีการควบคุมรถยนต์ที่ขั้ในประเทศไทย ดังนั้นประกาศดังกล่าวจึงไม่ได้ทับซ้อนกับกฎหมายฉบับอื่น

แต่อย่างไรก็ดี หากพิจารณาว่ามาตรการทางกฎหมายสอดคล้องกับกฎหมายภายในประเทศหรือไม่ คณะผู้วิจัยเห็นว่ามาตรการทางกฎหมายนี้มีความไม่สอดคล้องกับกฎหมายภายในอื่น ๆ หลายฉบับ อาทิ ตามรัฐธรรมนูญมาตรา 77 ที่กำหนดให้รัฐพึงจัดให้มีกฎหมายเพียงเท่าที่จำเป็น และยกเลิกหรือปรับปรุงกฎหมาย ที่หมดความจำเป็นหรือไม่สอดคล้องกับสภาพการณ์ หรือที่เป็นอุปสรรคต่อการดำรงชีวิตหรือการประกอบอาชีพ โดยไม่ชักช้าเพื่อไม่ให้เป็นการกระทบแก่ประชาชน และใช้ระบบอนุญาตเฉพาะในกรณีที่เหมาะสม ซึ่งมาตรการนี้กำหนดให้ต้องมีการขออนุญาตล่วงหน้าเป็นระยะเวลานานที่อาจจะไม่จำเป็นต้องใช้ระยะเวลาในการพิจารณาขนาดนั้น นอกจากนี้ หากพิจารณาในส่วนเนื้อหาของกฎหมายที่เกี่ยวกับการท่องเที่ยว พบว่าในระบบกฎหมายไทยได้รับรองหลักการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนไว้ในพระราชบัญญัตินโยบายการท่องเที่ยวแห่งชาติ พ.ศ. 2551 ที่กำหนดว่านโยบายที่เกี่ยวกับการท่องเที่ยวให้หน่วยงานของรัฐทุกหน่วยงานต้องดำเนินการให้เกิดการบริหารจัดการการท่องเที่ยวของประเทศเป็นไปอย่างมีคุณภาพและมีความยั่งยืน ซึ่งความยั่งยืนดังกล่าวจะต้องพิจารณาจากสมดุลของการท่องเที่ยวทั้งในมิติทางเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม แต่หากพิจารณาจากผลกระทบที่เกิดจากมาตรการดังกล่าวที่ทำให้ปริมาณการท่องเที่ยวโดยการขั้รถยนต์ข้ามพรมแดนลดลงอย่างมากจึงทำให้มาตรการทางกฎหมายนี้ไม่น่าจะสอดคล้องกับแผนพัฒนา

การท่องเที่ยวแห่งชาติตามพระราชบัญญัตินโยบายการท่องเที่ยวแห่งชาติ พ.ศ. 2551 เท่าใดนัก เนื่องจากว่า แม้ประกาศฉบับนี้จะทำให้อุบัติเหตุจากการขับรถยนต์ลดลงอันเป็นการเพิ่มความปลอดภัยให้แก่สังคม และ ย่อมเป็นการลดปริมาณการท่องเที่ยวที่มากเกินไปอันเป็นการลดผลกระทบที่จะเกิดแก่สิ่งแวดล้อมไปได้ แต่การท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนจะต้องมีมิติทางเศรษฐกิจที่เกิดจาก “การท่องเที่ยว” รวมอยู่ด้วย ซึ่งประกาศฉบับนี้ทำให้ปริมาณการท่องเที่ยวลดลงอย่างมีนัยสำคัญ จนส่งผลกระทบต่อมิติทางด้านเศรษฐกิจ จึงทำให้สมดุลของการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนที่ต้องมีทั้งมิติทางเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมได้สูญเสียไป

ส่วนในประเด็นว่า มาตรการทางกฎหมายขัดแย้งต่อกฎหมายระหว่างประเทศหรือไม่ จากข้อเท็จจริงที่ว่าประเทศไทยกับประเทศจีนไม่มีความตกลงกันเกี่ยวกับการยอมรับการขับรถยนต์เข้าไปในประเทศของกันและกัน ดังนั้นจึงยังถือไม่ได้ว่าประกาศกรมการขนส่งฉบับนี้ขัดแย้งกับความตกลงระหว่างประเทศไทยกับประเทศจีนโดยตรง แต่อย่างไรก็ดีหากพิจารณาในแง่วัตถุประสงค์และทิศทางของการตกลง รวมกลุ่มกันทั้งในกรอบของอาเซียนหรือในกรอบของอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS) ที่ประเทศไทยเป็นภาคี สมาชิกอยู่ โดยเฉพาะกรอบแนวคิด “ความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียน” (ASEAN Connectivity) ที่มี เป้าประสงค์ในการเชื่อมโยงอาเซียนเข้าด้วยกันซึ่งแทรกฝังอยู่ในกรอบความตกลงอาเซียนด้านการคมนาคม ขนส่งฉบับต่าง ๆ และกรอบแนวคิดการอำนวยความสะดวกเพื่อการเคลื่อนย้ายโดยเสรีตามความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion Cross-Border Transport Agreement: GMS CBTA) จะพบว่าประกาศกรมการขนส่งฯ ฉบับนี้ไม่สอดคล้องกับกรอบแนวคิดดังกล่าวทั้งสองกรอบ เพราะเป็นการสร้างข้อจำกัดการขับรถยนต์ข้ามพรมแดนที่มีผลเป็นลดปริมาณการเดินทางข้ามพรมแดนโดยรถยนต์อย่างเห็นได้ชัด และเมื่อพิจารณาทิศทางการพัฒนาการท่องเที่ยวในภูมิภาคอาเซียน ที่มีนโยบายให้อาเซียนเป็นแหล่งท่องเที่ยวร่วมกัน (ASEAN Single Tourism Destination) และแนวคิดภายใต้ กรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคแม่น้ำโขงด้านการท่องเที่ยวตามที่ถูกสอดแทรกไว้ในแผนงานการพัฒนา การท่องเที่ยว (GMS Tourism Development) และยุทธศาสตร์สาขาการท่องเที่ยวของอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS Tourism Sector Strategy) พบว่ามีหลักการและสาระสำคัญที่สอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์ การท่องเที่ยวของอาเซียน (ASEAN Tourism Strategic Plan) กล่าวคือ มุ่งเน้นในการพัฒนาระบบอำนวยความสะดวกข้ามพรมแดนของบุคคล เพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวในพื้นที่อนุภูมิภาคในลักษณะหนึ่งวิซ่าหนึ่ง จุดหมายปลายทาง (GMS: One Visa, One Destination) ภายใต้นโยบายการท่องเที่ยวแม่น้ำโขง (Mekong Tourism Brand) ตามแผนการตลาดท่องเที่ยว Six Countries One Destination เชกเช่นเดียวกันกับนโยบาย ASEAN Single Tourism Destination ของอาเซียน ดังนั้น ประกาศดังกล่าวอาจไม่ส่งเสริมให้เกิดการรวมกลุ่ม ตามเจตนารมณ์ของอาเซียนและอนุภูมิภาคแม่น้ำโขงเช่นกัน เพราะทำให้การจัดโปรแกรมการท่องเที่ยว ข้ามพรมแดนโดยรถยนต์ทำได้ยากขึ้น มีต้นทุนสูงขึ้นและความน่าสนใจลดลง

2) ประเด็นที่สอง มาตรการทางกฎหมายนี้อำนวยความสะดวกต่อการดำเนินธุรกิจหรือไม่

ในประเด็นที่สองนี้จะพิจารณาจากเกณฑ์ทางธุรกิจว่ามาตรการดังกล่าวอำนวยความสะดวกต่อการดำเนินธุรกิจที่เกี่ยวข้องหรือไม่ (Is it business friendly?) ซึ่งในประเด็นนี้คณะผู้วิจัยวิเคราะห์แล้วเห็นว่า ประสิทธิภาพการขนส่งทางบกฯ ฉบับนี้น่าจะเป็นอุปสรรคต่อการดำเนินธุรกิจท่องเที่ยวมากกว่าจะอำนวยความสะดวก เนื่องจากมาตรการนี้เป็นการสร้างขั้นตอนขึ้นเป็นจำนวนมาก ตั้งแต่การยื่นขออนุญาตนำรถยนต์เข้ามาใช้ล่วงหน้าจะต้องยื่นผ่านผู้ประกอบการธุรกิจนำเที่ยวในประเทศไทย เอกสารที่ใช้ยื่นนั้นต้องมีการแปลเป็นภาษาอังกฤษที่ต้องมีการรับรองการแปลจากหน่วยงานรัฐบาลหรือบริษัทที่ประกอบอาชีพรับรองเอกสาร (Notary Public) ที่มีรายชื่ออยู่ในบัญชีของกรมการขนส่งทางบกที่มีเพียง 3 มณฑลเท่านั้น (Wiseatrungsan, W., personal communication, December 1, 2017) เมื่อขับรถยนต์เข้ามาในประเทศไทยแล้วก็ต้องไปตรวจร่างกายที่โรงพยาบาลในประเทศไทยเพื่อขอหลักฐานประกอบการยื่นขอรับใบอนุญาตขับรถยนต์ชั่วคราว และจะต้องเข้ารับการอบรมการขับรถยนต์ในประเทศไทยที่สำนักงานขนส่งทางบกจังหวัดอีกด้วย ขั้นตอนที่เพิ่มขึ้นนี้ทำให้เกิดต้นทุนการท่องเที่ยวที่สูงขึ้น โดยค่าใช้จ่ายในการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวจีนสูงขึ้นมากจากก่อนที่จะมีประกาศอย่างน้อย 2-3 เท่า จึงทำให้ปริมาณนักท่องเที่ยวจีนที่เข้ามาท่องเที่ยวในรูปแบบการขับรถยนต์ลดน้อยลงอย่างมาก และส่งผลต่อเนื่องทำให้ธุรกิจหลายภาคส่วนขาดโอกาสที่จะได้ขายสินค้าหรือโอกาสในการประกอบธุรกิจ โดยเฉพาะในอำเภอเชียงของ เนื่องจากนักท่องเที่ยวจีนไม่แวะพักที่อำเภอเชียงของเช่นเดิม เพราะต้องรีบไปอบรมใบอนุญาตขับรถยนต์ชั่วคราวที่อำเภอเทิง ทำให้ธุรกิจต่าง ๆ ในอำเภอเชียงของต้องทยอยปิดตัวลง อำเภอเชียงของก็ขาดโอกาสที่จะพัฒนาในทางเศรษฐกิจได้ ต้นทุนที่มีปัญหาที่สุดจึงเป็นต้นทุนค่าเสียโอกาสที่เพิ่มขึ้นอย่างมากเช่นกัน

นอกจากนี้ หากพิจารณาในแง่ของหลักการประกอบธุรกิจท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน จะพบว่าแม้มาตรการนี้เป็นการลดภาระหรือผลกระทบเชิงลบที่เกิดจากรถยนต์ของนักท่องเที่ยวจีนให้แก่ประชาชนโดยทั่วไปในการใช้ถนนสาธารณะและพื้นที่สาธารณะ แต่อย่างไรก็ดี หากพิจารณาในแง่ทางเศรษฐกิจเรื่องการกระจายรายได้อย่างเป็นธรรมต่อชุมชนอย่างทั่วถึง และการจ้างงานสร้างรายได้ให้แก่ชุมชน จะพบว่ามาตรการนี้ไม่สอดคล้องในเรื่องดังกล่าวนี้ กล่าวคือ มาตรการดังกล่าวส่งผลทำให้การขับรถยนต์ท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวจีนไปตามรายการนำเที่ยวที่ผู้ประกอบการธุรกิจนำเที่ยวกำหนด ทำให้ผู้ประกอบการรายย่อย เช่น ร้านค้าริมทางซึ่งเป็นคนในชุมชน ไม่ได้รับประโยชน์ หรือไม่ก่อให้เกิดการกระจายรายได้ให้แก่ชุมชนมากนัก และยังทำให้อำเภอเชียงของกลายเป็นเมืองผ่านโดยสมบูรณ์ ภาคธุรกิจในพื้นที่อำเภอเชียงของเกิดความชบเซาจากการหายไปของนักท่องเที่ยวจีนและไม่เกิดการจ้างงานสร้างรายได้ให้แก่ชาวเชียงของอีกด้วย กล่าวโดยสรุป หากพิจารณาในแง่ของการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน มาตรการดังกล่าวไม่สอดคล้องกับหลักการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนในด้านเศรษฐกิจ จึงไม่ส่งเสริมให้เกิดการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนแต่อย่างใด

3) มาตรการทางกฎหมายนี้ยังมีความจำเป็นหรือไม่

หลังจากที่ได้พิจารณาตรวจสอบด้วยหลักเกณฑ์ทางธุรกิจและหลักเกณฑ์ทางกฎหมายแล้ว ประเด็นสุดท้ายที่จะต้องตรวจสอบคือมาตรการทางกฎหมายนี้ยังมีความจำเป็นอยู่หรือไม่ หรือควรจะแก้ไขเปลี่ยนแปลงหรือไม่ อย่างไร ในประเด็นนี้ จากการศึกษากฎหมายของต่างประเทศ ทั้งประเทศสหรัฐอเมริกา เม็กซิโก แคนาดา ประเทศลาวหรือประเทศจีน พบว่าไม่ว่าในประเทศใด การนำรถยนต์จากประเทศหนึ่งเข้าไปใช้ในอีกประเทศหนึ่ง โดยหลักแล้วต้องมีการควบคุมโดยการตรวจสอบสภาพของรถยนต์ และความสามารถในการขับรถยนต์ของผู้ขับขี่เสียก่อน เว้นแต่กรณีของประเทศสมาชิกในสหภาพยุโรปที่มีการทำให้กฎหมายภายในสอดคล้องกันแล้ว การตรวจสอบจะใช้วิธีการให้ผู้นำรถยนต์เข้ายื่นขออนุญาตเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถเพียงแต่เงื่อนไขความเคร่งครัดในการตรวจสอบอาจจะมีความแตกต่างกัน สำหรับกรณีการควบคุมรถยนต์ของนักท่องเที่ยวจีนที่เข้ามาในประเทศไทยนั้น ประเทศไทยและประเทศจีนนั้นยังไม่ได้มีข้อตกลงยอมรับรถยนต์ระหว่างกัน และไม่เคยมีการทำกฎหมายเกี่ยวกับรถยนต์และการจราจรให้สอดคล้องกัน ดังนั้น หากพิจารณาในแง่ของการมีกฎหมายในการควบคุมการนำรถยนต์จากต่างประเทศมาใช้จึงยังคงมีความจำเป็นอยู่ เพื่อให้คุ้มครองความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนในประเทศ และสร้างความเป็นระเบียบเรียบร้อยในการใช้ถนนสาธารณะร่วมกัน

แต่อย่างไรก็ดี มาตรการทางกฎหมายนี้อาจสามารถปรับปรุงเปลี่ยนแปลงได้ เพื่อให้มาตรการดังกล่าวอำนวยความสะดวกให้แก่การประกอบธุรกิจท่องเที่ยวและในขณะเดียวกันก็สามารถให้ความคุ้มครองความปลอดภัยให้แก่ประชาชนได้ด้วย โดยการเปลี่ยนจากระบบการขออนุญาตล่วงหน้าเป็นระยะเวลานานเป็นระบบการขออนุญาตที่หน้าด่านพรมแดนเพื่อลดระยะเวลาในการขออนุญาตลงให้เสร็จภายในวันเดียวกัน โดยกำหนดให้ยื่นเอกสารที่จำเป็นเท่านั้น เช่น หนังสือเดินทาง หนังสือรับรองเกี่ยวกับรถยนต์ ใบอนุญาตขับรถยนต์ เป็นต้น แต่ยังคงต้องกำหนดให้ผู้ขับรถยนต์จะต้องเข้ารับการอบรมและทดสอบเพื่อขออนุญาตขับรถยนต์ชั่วคราว เนื่องจากลักษณะการขับรถยนต์ในประเทศไทยแตกต่างไปจากที่ประเทศจีน ทั้งในเรื่องพวงมาลัยรถยนต์ที่ประเทศจีนจะอยู่ทางซ้ายมือ ในขณะที่ประเทศไทยจะอยู่ทางขวามือ อีกทั้งวัฒนธรรมการขับรถยนต์ที่แตกต่างกัน การกำหนดให้ต้องเข้ารับการอบรมดังกล่าวจะช่วยให้นักท่องเที่ยวสามารถขับรถยนต์ในประเทศไทยอย่างปลอดภัยมากขึ้น โดยในการจัดอบรมและทดสอบนี้ เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่นักท่องเที่ยวและผู้ประกอบธุรกิจที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะในอำเภอเชียงของ ควรมีการจัดตั้งศูนย์บริการจุดเดียวเบ็ดเสร็จ (One Stop Services) เพื่อให้การขออนุญาตขับรถยนต์ชั่วคราวเสร็จสิ้นไปในสถานที่เดียวกัน โดยศูนย์บริการดังกล่าวอาจตั้งขึ้นที่ด่านตรวจคนเข้าเมืองที่อำเภอเชียงของได้เลย เพราะหน่วยงานหลักทั้งสำนักงานตรวจคนเข้าเมือง และสำนักงานศุลกากรต่างก็มีที่ตั้งอยู่ที่ด่านพรมแดนแล้ว โดยอาจเชิญสำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงรายมาตั้งจุดให้บริการอบรมใบอนุญาตขับรถยนต์ชั่วคราวที่ด่านพรมแดน แม้อาจมองว่าจำนวนนักท่องเที่ยวจีนในปัจจุบันลดลงจนอาจทำให้การจัดตั้งศูนย์บริการจุดเดียวเบ็ดเสร็จ ณ ด่านเชียงของของสำนักงานขนส่งเป็นการไม่คุ้มค่า

และเป็นสูญเสียกำลังบุคลากรมากเกินไปก็ตาม คณะผู้วิจัยเสนอว่า สำนักงานขนส่งอาจเปิดเป็นจุดให้บริการอนุมัติใบอนุญาตขับรถยนต์ชั่วคราวนอกสถานที่ ณ ด้านซ้ายของ ซึ่งสำนักงานขนส่งมีให้บริการในลักษณะนี้อยู่แล้ว โดยอาจกำหนดวันและเวลาการให้บริการไว้ล่วงหน้า เช่น ให้บริการเฉพาะวันอังคาร หรือวันศุกร์ เวลา 10.00 น. หรือผู้ประกอบการธุรกิจนำเที่ยวนัดหมายวันล่วงหน้าและแจ้งให้สำนักงานขนส่งมาให้บริการในวันที้นัดหมายไว้

เมื่อนักท่องเที่ยวไม่ต้องทำการขออนุญาตล่วงหน้า การกำหนดให้นักท่องเที่ยวชาวจีนจะต้องขับรถยนต์ตามรถยนต์นำขบวนอาจยกเลิกไปก็ได้ เพื่อผ่อนคลายความเคร่งครัดในการควบคุมและลดต้นทุนของทั้งนักท่องเที่ยวชาวจีนเองและบริษัทผู้ประกอบการธุรกิจนำเที่ยวได้อีกด้วย แต่อาจกำหนดมาตรการหรือเงื่อนไขอื่นขึ้นทดแทน ได้แก่ ประการแรก การบังคับให้มีการทำประกันภัยแบบเต็มรูปแบบซึ่งคุ้มครองทั้งรถยนต์และบุคคลที่เกี่ยวข้องและกำหนดให้บริษัทที่รับทำประกันภัยเป็นผู้ประสานงานหากเกิดปัญหาอุบัติเหตุขึ้น ประการที่สอง กำหนดให้มีการวางเงินประกันในจำนวนที่สูง เพื่อประกันว่านักท่องเที่ยวจะปฏิบัติตามกฎจราจรและเงื่อนไขการขับรถยนต์ในประเทศ หากนักท่องเที่ยวกระทำการฝ่าฝืนจะต้องถูกริบเงินประกันนั้น มาตรการนี้ประเทศเม็กซิโกกับประเทศจีนใช้อยู่ ประการที่สาม ในการขออนุญาตอาจกำหนดให้นักท่องเที่ยวชาวจีนต้องทำแผนการท่องเที่ยวเพื่อกำกับการขับรถยนต์ในประเทศไทย หากออกนอกจากเส้นทางที่กำหนดโดยไม่มีเหตุอันควรจะต้องถูกริบเงินประกันได้ และประการที่สี่ การบังคับใช้กฎหมายที่เคร่งครัด หากรถยนต์นักท่องเที่ยวจีนประสบอุบัติเหตุอันเกิดจากการความผิดของตนแล้ว ควรมีการลงโทษอย่างเคร่งครัดจริงจัง โดยไม่ปล่อยปละละเลยเพื่อให้นักท่องเที่ยวได้ใช้ความระมัดระวังให้มากขึ้น ดังเช่นในเม็กซิโกที่กำหนดโทษของการฝ่าฝืนต่อกฎหมายคือการถูกริบรถยนต์เป็นของรัฐได้

สรุปผลและข้อเสนอแนะ

สรุปผล

จากการศึกษามาตรการทางกฎหมายที่ประเทศไทยนำมาใช้ควบคุมการขับรถยนต์เข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทยของนักท่องเที่ยวจีนคือ ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง “กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขในการขออนุญาต การอนุญาต ระยะเวลาในการใช้รถและเครื่องหมายแสดงการใช้รถที่นำเข้ามาในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราวเพื่อใช้ในการท่องเที่ยวหรือการอื่นใดที่มีความจำเป็นเฉพาะกรณี” พ.ศ. 2559 ที่กำหนดนักท่องเที่ยวจีนจะต้องขออนุญาตล่วงหน้าเป็นระยะเวลา 10-30 วันแล้วแต่กรณี ก่อนนำรถยนต์เข้ามาในประเทศไทย โดยการยื่นขออนุญาตจะต้องดำเนินการผ่านผู้ประกอบการธุรกิจท่องเที่ยวในประเทศไทย และการขับรถยนต์ในประเทศไทยจะต้องดำเนินการขออนุญาตขับรถยนต์ชั่วคราว และจะต้องขับรถยนต์ตามรถยนต์นำขบวนที่จัดให้มีโดยผู้ประกอบการธุรกิจท่องเที่ยวของไทยด้วย โดยประกาศฉบับดังกล่าวส่งผลกระทบทำให้จำนวนนักท่องเที่ยวจีนที่ขับรถยนต์มาท่องเที่ยวลดลงกว่าร้อยละ 90 แม้จะมีผลดีในแง่ของจำนวนอุบัติเหตุและเหตุเดือดร้อนรำคาญจากการขับรถยนต์ของชาวจีนลดลง และในแง่ของรายได้โดยรวมจาก

การท่องเที่ยวไม่ได้ลดลงก็ตาม แต่ก็มีผลกระทบด้านลบต่อผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องกับนักท่องเที่ยวจีนในกลุ่มนี้ ทั้งผู้ประกอบการก็นำเที่ยว ผู้ประกอบการที่พักแรม และผู้ประกอบการร้านอาหาร โดยเฉพาะพื้นที่อำเภอเชียงของที่ประสบปัญหาค่อนข้างมากจากการลดจำนวนของนักท่องเที่ยวอย่างฉับพลัน

ในการศึกษาหลักเกณฑ์การอนุญาตให้นำรถยนต์จากต่างประเทศเข้าไปภายในประเทศ อาจแบ่งได้เป็น 3 รูปแบบ ได้แก่ รูปแบบแรก การนำรถยนต์ข้ามพรมแดนไปใช้ได้โดยไม่ต้องขออนุญาต ซึ่งรูปแบบนี้ใช้ในกลุ่มประเทศสมาชิกสหภาพยุโรปที่มีการทำให้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขั้บรถยนต์และการจราจรสอดคล้องกันแล้ว การขั้บรถยนต์ในหมู่ประเทศสมาชิกด้วยกันจึงไม่ต้องการขออนุญาตแต่อย่างใด รูปแบบที่สอง การนำรถยนต์ข้ามพรมแดนไปใช้ได้โดยการขออนุญาตที่หน้าด่าน ซึ่งในรูปแบบนี้ ใช้ทั้งในกลุ่มประเทศอเมริกาเหนือ ได้แก่ แคนาดา สหรัฐอเมริกา และเม็กซิโก และประเทศไทยก็ใช้รูปแบบนี้กับรถยนต์ของประเทศที่ไทยมีข้อตกลงแลกเปลี่ยนกัน เช่น ประเทศลาว ประเทศมาเลเซีย และรถยนต์ของประเทศที่มีพรมแดนติดกับประเทศไทย และขั้บรถยนต์เข้ามาทำกิจกรรมในประเทศไทยเป็นชั่วคราว ซึ่งเรียกว่า “รถประจำถิ่น” เช่น รถยนต์ของประเทศเมียนมา และรูปแบบที่สาม การนำรถยนต์ข้ามพรมแดนไปใช้ได้โดยการขออนุญาตล่วงหน้า ซึ่งเป็นรูปแบบปัจจุบันที่ประเทศจีนใช้กับรถของนักท่องเที่ยวชาวไทย ซึ่งในรูปแบบนี้ การนำรถยนต์เข้ามาใช้ในประเทศจะต้องยื่นคำขอพร้อมกับเตรียมเอกสารหลักฐานให้หน่วยงานของรัฐได้ตรวจสอบ ซึ่งลักษณะจะเหมือนกับการขอวีซ่าเข้าประเทศที่จะต้องมีการตรวจสอบคุณสมบัติของบุคคลก่อนอนุญาตให้เข้ามาในประเทศอีกด้วย

จากการวิเคราะห์ความเหมาะสมของมาตรการดังกล่าวพบว่า การกำหนดให้ต้องขออนุญาตก่อนนำรถยนต์มาใช้ในประเทศไทยยังมีจำเป็นในแง่ของการควบคุมตรวจสอบสภาพรถยนต์และความสามารถในการขั้บรถยนต์ในประเทศไทย แต่อย่างไรก็ดี ขั้นตอนกระบวนการต่าง ๆ ในการขออนุญาตยังไม่เหมาะสมเท่าใดนัก และสามารถปรับปรุงเปลี่ยนแปลงให้เหมาะสมกับสภาพการณ์ได้

ข้อเสนอแนะ

งานวิจัยมีข้อเสนอแนะต่อหน่วยงานภาครัฐให้ทำการปรับปรุงมาตรการทางกฎหมายที่ใช้ควบคุมรถยนต์ของนักท่องเที่ยวจีนให้สามารถตอบสนองต่อเป้าหมายการคุ้มครองความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินและเป้าหมายการส่งเสริมการท่องเที่ยว โดยเฉพาะในพื้นที่อำเภอเชียงของที่ได้รับผลกระทบอย่างมาก ซึ่งการปรับปรุงมาตรการดังกล่าวอาจแบ่งเป็น 3 ระยะ ดังนี้

ระยะสั้น ควรจะปรับปรุงประกาศกรมการขนส่งฯ ให้ผ่อนคลายความเคร่งครัดลงเพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่การประกอบธุรกิจให้มากขึ้น เพื่อให้รายได้จากการท่องเที่ยวกระจายมาให้ผู้ประกอบการท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงราย โดยเฉพาะอำเภอเชียงของให้มากขึ้น โดยการอนุญาตให้นักท่องเที่ยวจีนที่ขั้บรถยนต์เข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทยสามารถอบรมเพื่อทำใบอนุญาตขั้บรถยนต์ชั่วคราวได้ที่ด่านตรวจคนเข้าเมืองที่อำเภอเชียงของได้เลย และจัดตั้งศูนย์บริการเบ็ดเสร็จ (One Stop Services) ทำหน้าที่ให้บริการแก่นักท่องเที่ยวจีนที่ขั้บรถยนต์เข้ามาในประเทศไทย ทั้งการอบรมการขั้บรถยนต์ในประเทศไทยเพื่อออก

ใบอนุญาตขับรถยนต์ชั่วคราว รวมถึงการให้ความรู้เกี่ยวกับวัฒนธรรมของคนไทยด้วยก็ได้ แต่อย่างไรก็ดี จำนวนนักท่องเที่ยวจีนในปัจจุบันที่ลดลงจนอาจทำให้การจัดตั้งศูนย์หรือหน่วยงานถาวร ณ ด้านเชียงของ เป็นการไม่คุ้มค่า ในการนี้สำนักงานขนส่งจังหวัดอาจเปิดเป็นจุดให้บริการออกใบอนุญาตขับรถยนต์ชั่วคราวนอกสถานที่ ณ ด้านเชียงของ ซึ่งวิธีนี้สำนักงานขนส่งมีให้บริการอยู่แล้วเป็นครั้งคราว เช่น รถโมบาย E-Exam โดยการเปิดจุดให้บริการชั่วคราวนี้ สำนักงานขนส่งอาจจัดเฉพาะวันที่มีรถนักท่องเที่ยวจีนขับเข้ามาเท่านั้นก็ได้ หรืออาจใช้วิธีการกำหนดวันและเวลาที่แน่นอนในการให้บริการทำใบอนุญาตขับรถยนต์ชั่วคราวได้ เพื่อตึงให้นักท่องเที่ยวยังคงพักอยู่ในอำเภอเชียงของ 1 คืน ก่อนที่จะไปท่องเที่ยวในจุดอื่น ๆ ต่อไป ในการนี้ กรมการขนส่งอาจเรียกเก็บค่าธรรมเนียมพิเศษในการบริการนอกสถานที่จากผู้ประกอบธุรกิจท่องเที่ยวหรือจากนักท่องเที่ยวจีนเองเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินการก็ได้ นอกจากนี้กรมการขนส่งอาจนำมาตรการอื่นมาร่วมใช้ด้วยก็ได้ เช่น การเรียกเก็บภาษีหรือค่าธรรมเนียมการใช้รถยนต์หรือการใช้ถนนในจำนวนที่สูงขึ้นเพื่อนำมาปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานทางถนนให้สามารถรองรับนักท่องเที่ยวจีนได้ หรือการกำหนดโควตาจำนวนรถยนต์ที่นักท่องเที่ยวจีนขับรถยนต์เข้ามาได้ในแต่ละช่วงเวลาก็ได้

ระยะกลาง หน่วยงานของรัฐไทยที่เกี่ยวข้อง เช่น กระทรวงการต่างประเทศหรือกระทรวงคมนาคม ควรทำความเข้าใจกับประเทศจีนในเรื่องการยอมรับการขับรถยนต์ระหว่างกันเพื่อประโยชน์ทั้งในด้านการท่องเที่ยวหรือเชื่อมโยงกันระหว่างประชาชนทั้งสองประเทศ และพร้อมกันนี้ควรมีการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานให้รองรับการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวจีน เช่น ปรับปรุงถนนให้ลดจุดคับขัน หรือเพิ่มป้ายสัญญาณเป็นภาษาจีน และอาจใช้เทคโนโลยีเข้ามาช่วย เช่น การจัดทำแอปพลิเคชันเป็นภาษาจีนสำหรับบอกเส้นทางหรือวิธีการขับรถยนต์ในประเทศไทยเป็นภาษาจีน และควรส่งเสริมให้มีการเรียนรู้วัฒนธรรมที่แตกต่างกันระหว่างชาวจีนกับชาวไทยเพื่อความเข้าใจอันดีต่อกัน และจะช่วยสร้างภาพลักษณ์การท่องเที่ยวที่ดีอีกด้วย

ในระยะยาว ประเทศบนเส้นทาง R3A ได้แก่ ประเทศไทย ประเทศลาว และประเทศจีนควรตกลงทำกฎหมายว่าด้วยการขับรถยนต์รวมไปถึงการคมนาคมขนส่งสอดคล้องกัน เพื่อให้การขับรถยนต์ของทั้งสามประเทศเป็นไปในมาตรฐานเดียวกัน ทั้งในเรื่องมาตรฐานรถยนต์ กฎเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับการขับรถยนต์ เช่น ใบอนุญาตขับรถ ป้ายสัญญาณจราจร การทำประกันภัยภาคบังคับ เป็นต้น รวมไปถึงการบังคับใช้กฎหมายจราจรที่เป็นมาตรฐานเดียวกันและบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัดแบบเดียวกันอีกด้วย ซึ่งจะมีประโยชน์อย่างมากในแง่ของการคมนาคมขนส่งข้ามประเทศ โดยเฉพาะเรื่องการขับรถยนต์ส่วนบุคคลเท่านั้น แต่ยังรวมไปถึงรถบรรทุกสินค้าที่จะลดต้นทุนและอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าข้ามพรมแดนต่าง ๆ ที่จะสร้างผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจอีกมาก

อนึ่ง งานวิจัยชิ้นนี้ได้ศึกษาและให้ข้อเสนอแนะในช่วงปี พ.ศ. 2560 - 2561 ซึ่งในปัจจุบัน กรมการขนส่งทางบกได้ออกประกาศกรมการขนส่งทางบกฉบับใหม่ ที่ผ่อนคลายนโยบายเรื่องขอใบอนุญาตลง แต่ก็ยังคงกฎเกณฑ์อื่น ๆ อยู่ต่อไป ส่วนประกาศกรมการขนส่งทางบกฉบับใหม่นี้จะส่งผลกระทบต่ออย่างไร และจะสามารถแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นได้หรือไม่ คงเป็นประเด็นในการศึกษาวิจัยของนักวิจัยต่อไป

References

- Canada Border Services Agency. (2016) *Memorandum D19-12-1 importation of vehicles*, Available: <http://www.gz-trade.com/listing/memorandum-d19-12-1-importation-of-vehicles-45a2-349115> [15 April 2019]
- Forrest, C. (2019) *Paris bans up to 60% of its cars as heatwave worsens pollution*, Available: <https://www.reuters.com/article/us-france-pollution/paris-bans-up-to-60-of-its-cars-as-heatwave-worsens-pollution-idUSKCN1TS2Z0> [13 July 2019]
- Jacobs, S. (2006) *Effective and sustainable regulatory reform: The regulatory guillotine in three transition and developing countries*, Available: <http://www.business-environment.org/dyn/be/docs/81/Session4.2JacobsDoc.pdf> [2 August 2019]
- Kallayanapattharasi, R., et al. (2018) *Lesson learned from cross-border of "Chinese cars" legal measures and administration of border areas* (บทเรียนจาก "รถจีน" ข้ามแดน: มาตรการทางกฎหมายกับการจัดการพื้นที่ชายแดน), Chiang Mai: Erawan Printing. (in Thai)
- NationTV. (2016, February 12) *Chinese home car spills may be impact of tour business* (รถบ้านจีน ทะลักไทย หวั่นกระทบวงจรรูทกิจท่องเที่ยว), Available: <https://www.nationtv.tv/main/content/378489355/> [1 August 2019] (in Thai)
- Office of Transportation and Air Quality. (2010) *Procedures for importing vehicles and engines into the United States*, Available: <https://nepis.epa.gov/Exe/ZyPDF.cgi/P10081IS.PDF?Dockey=P10081IS.PDF> [15 April 2019]
- Panitchakul, I. (2016, March 1) *Chinese personal vehicles from the busy matter on the road to the national agenda* (รถทะเบียนจีน จากเรื่องวุ่น ๆ บนท้องถนนสู่วาระแห่งชาติ), Available: <https://www.posttoday.com/politic/report/419096> [1 August 2019] (in Thai)
- Park, J. L. (2004) The United States – Canada smart border action plan: Life in the fast lane, *Law and Business Review of the Americas*, vol. 10, no. 2, pp. 409-410.
- Thairathonline. (2016, August 17) *Tourism industry chamber learned effect from the fall of Chinese tourist's cars number* (สภาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวฯ รับฟังผลกระทบรถท่องเที่ยวจีน วุ่น), Available: <http://www.thairath.co.th/content/692167> [1 August 2019] (in Thai)
- U.S. Department of State. (2019, April 9) *Mexico international travel information*, Available: <https://travel.state.gov/content/travel/en/international-travel/International-Travel-Country-Information-Pages/Mexico.html> [5 August 2019]