

บันทึกสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา
เรื่อง อำนาจในการตราข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครเกี่ยวกับรถโดยสาร
ประจำทางพลังงานไฟฟ้า^๑

กรุงเทพมหานครได้มีหนังสือ ที่ กท ๐๔๐๕/๔๐๕๑ ลงวันที่ ๒๖ กันยายน ๒๕๖๖ และหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ กท ๐๔๐๕/๔๓๒๔ ลงวันที่ ๑๑ ตุลาคม ๒๕๖๖ ถึงสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สรุปความได้ดังนี้

๑. ในคราวประชุมสภากรุงเทพมหานคร สมัยประชุมสามัญ สมัยที่สี่ (ครั้งที่ ๑) ประจำปีพุทธศักราช ๒๕๖๖ เมื่อวันที่ ๔ ตุลาคม ๒๕๖๖ สภากรุงเทพมหานครได้มีมติเห็นชอบร่างข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่อง รถโดยสารประจำทางพลังงานไฟฟ้าเพื่อลดมลภาวะ พ.ศ. โดยมีสาระสำคัญในการห้ามมิให้รถโดยสารประจำทางที่มีใช้รถที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าเดินรถในเขตกรุงเทพมหานคร กำหนดให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจตรวจสอบรถโดยสารประจำทางและมีคำสั่งหยุดเดินรถ กำหนดให้รถโดยสารประจำทางต้องติดตั้งระบบติดตามแบบเวลาจริง (Real-time GPS tracker) และกำหนดโทษผู้ฝ่าฝืนต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และปรับอีกวันละห้าพันบาทตลอดระยะเวลาที่ฝ่าฝืน ทั้งนี้ ร่างข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครดังกล่าวตราขึ้นโดยอาศัยอำนาจตามมาตรา ๘๙ (๑๔) ประกอบกับมาตรา ๙๐ และมาตรา ๙๗ แห่งพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการกรุงเทพมหานคร พ.ศ. ๒๕๒๘

๒. ในชั้นการรับฟังความคิดเห็นเกี่ยวกับร่างข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครฯ กรุงเทพมหานครได้มีหนังสือสอบถามไปยังกรมการขนส่งทางบก โดยกรมการขนส่งทางบกมีข้อสังเกตเกี่ยวกับประเด็นการขัดกันระหว่างพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการกรุงเทพมหานครฯ กับพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ เนื่องจากมาตรา ๘๙ (๑๔) แห่งพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการกรุงเทพมหานครฯ บัญญัติว่า ภายใต้บังคับแห่งกฎหมายอื่นให้กรุงเทพมหานครมีอำนาจหน้าที่ดำเนินการในเขตกรุงเทพมหานครในเรื่องการพัฒนาและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม จึงหมายความว่า หากมีกฎหมายอื่นกำหนดในเรื่องใดอยู่แล้ว ก็ให้ใช้บังคับในเรื่องนั้นตามกฎหมายอื่นนั้น ซึ่งปัจจุบันการนำรถโดยสารมาใช้ในการขนส่งผู้โดยสารแบบประจำทางมีการกำหนดวิธีการขออนุญาต และการอนุญาตไว้ในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกฯ โดยคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางเป็นผู้มีอำนาจอนุมัติเงื่อนไขในการประกอบการขนส่ง เช่น จำนวนรถ ลักษณะรถ ประเภทรถ ชนิดรถ โดยให้สามารถใช้เชื้อเพลิงได้ทั้งน้ำมัน ก๊าซ NGV หรือพลังงานไฟฟ้า แต่หากผู้ยื่นรายใดเสนอใช้รถพลังงานไฟฟ้า จะได้รับการประเมินคะแนนในส่วน “ส่งเสริมการใช้พลังงานสะอาด” จึงเป็นกรณีที่พระราชบัญญัติการขนส่งทางบกฯ อันเป็นกฎหมายเฉพาะบัญญัติในเรื่องนี้ โดยไม่มีข้อจำกัดชนิดพลังงานไว้แล้ว จึงสมควรพิจารณาประเด็นนี้ให้เกิดความชัดเจนและรอบคอบ เพื่อมิให้เป็นปัญหาในทางปฏิบัติต่อเจ้าหน้าที่ของกรุงเทพมหานครซึ่งจะป็นพนักงานเจ้าหน้าที่ตามร่างข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครฯ รวมทั้งป้องกันการถูกโต้แย้งฟ้องเป็นคดีปกครองจากผู้ที่จะได้รับผลกระทบจากการตราข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครดังกล่าว

^๑ส่งพร้อมหนังสือ ที่ นร ๐๙๐๔/๑๙๔ ลงวันที่ ๒๖ ตุลาคม ๒๕๖๖ ซึ่งสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกามีถึงสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี

๓. กรุงเทพมหานครพิจารณาแล้ว เห็นว่า ร่างข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่อง รถโดยสารประจำทางพลังงานไฟฟ้าเพื่อลดมลภาวะ พ.ศ. มีเจตนารมณ์ที่ดีในการพัฒนาและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมและช่วยลดปัญหามลพิษที่เกิดจากการใช้ยานพาหนะประกอบการขนส่งในพื้นที่ กรุงเทพมหานคร แต่เนื่องจากหน่วยงานและผู้เกี่ยวข้องมีความเห็นแตกต่างกันในประเด็นเกี่ยวกับฐานอำนาจในการตราข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครดังกล่าวตามพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการกรุงเทพมหานครฯ โดยมีความเห็นเป็น ๒ ฝ่าย ดังนี้

ฝ่ายที่หนึ่งเห็นว่า กรุงเทพมหานครจัดตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการกรุงเทพมหานครฯ มีฐานะเป็นนิติบุคคลและเป็นองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นรูปแบบพิเศษ ซึ่งตามหลักการปกครองส่วนท้องถิ่น รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยบัญญัติรับรองให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมีอิสระในการบริหาร การจัดทำบริการสาธารณะ การส่งเสริมและสนับสนุน การจัดการศึกษา การเงินและการคลัง ซึ่งร่างข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครฯ มีเจตนารมณ์ในการลดฝุ่นมลพิษที่เกิดจากการสันดาปของรถยนต์ที่ใช้ใช้น้ำมันเป็นการดำเนินการเพื่อการพัฒนาและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมตามหน้าที่และอำนาจของกรุงเทพมหานครตามมาตรา ๘๙ (๑๔) ประกอบกับมาตรา ๙๐ และมาตรา ๙๗ แห่งพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการกรุงเทพมหานครฯ และแม้ว่ามาตรา ๘๙ แห่งพระราชบัญญัติดังกล่าวจะกำหนดให้กรุงเทพมหานครมีหน้าที่และอำนาจดำเนินกิจการในเขต กรุงเทพมหานครภายใต้บังคับแห่งกฎหมายอื่น แต่ประกาศคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกฯ ก็ไม่ถือเป็นกฎหมาย และเมื่อพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกฯ มิได้ห้ามกรุงเทพมหานครดำเนินการในเรื่องนี้ การตราข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครดังกล่าวจึงไม่ขัดต่อพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกฯ ประกอบกับผลการรับฟังความคิดเห็นในระบอบกลางทางกฎหมาย ปรากฏว่าผู้แสดงความคิดเห็นร้อยละ ๖๐.๐๖ เห็นด้วยกับร่างข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครฯ และร้อยละ ๓๙.๔๙ เห็นว่า ร่างข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครฯ มีบทบัญญัติที่เหมาะสมกับการดำเนินการตามหน้าที่และอำนาจของกรุงเทพมหานคร กรุงเทพมหานครย่อมมีอำนาจดำเนินการตราข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครในเรื่องนี้ได้

ฝ่ายที่สองเห็นว่า มาตรา ๒๕ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยบัญญัติไว้เป็นหลักการว่า การใดที่มีได้ห้ามหรือจำกัดไว้ในรัฐธรรมนูญหรือในกฎหมายอื่นซึ่งหมายถึงกฎหมายในระดับพระราชบัญญัติขึ้นไป บุคคลย่อมมีสิทธิและเสรีภาพที่จะทำเช่นนั้นได้ และได้รับความคุ้มครองตามรัฐธรรมนูญ トラบเท่าที่ใช้สิทธิหรือเสรีภาพเช่นนั้นไม่กระทบกระเทือนหรือเป็นอันตรายต่อความมั่นคงของรัฐ ความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน และไม่ละเมิดสิทธิหรือเสรีภาพของบุคคลอื่น และมาตรา ๒๖ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย บัญญัติว่าการตรากฎหมายที่มีผลเป็นการจำกัดสิทธิหรือเสรีภาพของบุคคลต้องเป็นไปตามเงื่อนไขที่บัญญัติไว้ในรัฐธรรมนูญ การตรากฎหมายเพื่อจำกัดสิทธิเสรีภาพของประชาชน เพื่อควบคุมการใช้ยานพาหนะสำหรับการประกอบกิจการรถโดยสารประจำทาง จึงต้องดำเนินการโดยการตราเป็นพระราชบัญญัติ ประกอบกับมาตรา ๘๙ แห่งพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการกรุงเทพมหานครฯ กำหนดหน้าที่และอำนาจของกรุงเทพมหานคร โดยอยู่ภายใต้บังคับแห่งกฎหมายอื่น ดังนั้น เมื่อกฎหมายเฉพาะที่เกี่ยวข้อง ซึ่งประกอบด้วยพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๓๕ ซึ่งเป็นกฎหมายเฉพาะเกี่ยวกับการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พระราชบัญญัติการขนส่งทางบกฯ ซึ่งเป็นกฎหมายเฉพาะเกี่ยวกับการควบคุมการประกอบกิจการรถโดยสารประจำทาง และพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งเป็นกฎหมายเฉพาะเกี่ยวกับการควบคุมการนำรถมาใช้ในทางเดินรถ มิได้มีบทบัญญัติห้ามใช้ยานพาหนะที่มีได้ใช้พลังงานไฟฟ้าในการสัญจรหรือประกอบกิจการ และมีได้มีบทบัญญัติให้อำนาจกรุงเทพมหานครในการตราข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร

เพื่อควบคุมการใช้นานพาหนะที่เป็นแหล่งกำเนิดมลพิษหรือควบคุมการประกอบกิจการรถโดยสารประจำทาง หรือควบคุมการนำรถมาใช้ในทางเดินรถ แล้วแต่กรณี รวมทั้งไม่ปรากฏว่ามีกฎหมายระดับพระราชบัญญัติฉบับใดบัญญัติให้อำนาจกรุงเทพมหานครดำเนินการในเรื่องดังกล่าว กรุงเทพมหานครจึงไม่มีอำนาจตราข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครในเรื่องนี้ได้ นอกจากนี้ ร่างข้อ ๘ ที่กำหนดให้อำนาจพนักงานเจ้าหน้าที่ตรวจสอบรถโดยสารประจำทางและมีคำสั่งให้หยุดการเดินรถได้นั้น มาตรา ๙๐ แห่งพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการกรุงเทพมหานครฯ กำหนดให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจเฉพาะเข้าไปตรวจสอบอาคารหรือบริเวณที่ตั้งอาคาร สอบถามข้อเท็จจริง ให้แสดงเอกสาร หลักฐาน และยึดอายุเอกสาร หลักฐาน ยานพาหนะ หรือสิ่งใด ๆ เท่านั้น โดยไม่มีบทบัญญัติใดที่ให้อำนาจพนักงานเจ้าหน้าที่ดำเนินการดังกล่าวได้ และร่างข้อ ๙ ที่กำหนดให้รถโดยสารประจำทางต้องติดตั้งระบบติดตามแบบเวลาจริง ก็ไม่มีบทบัญญัติใดที่ให้อำนาจกรุงเทพมหานครออกกฎหมายลำดับรองเพื่อควบคุมหรือกำหนดอุปกรณ์ที่ใช้ในการประกอบกิจการขนส่งประจำทาง

๔. กรุงเทพมหานครจึงขอหารือดังนี้

ประเด็นที่หนึ่ง กรุงเทพมหานครสามารถตราข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่องรถโดยสารประจำทางพลังงานไฟฟ้าเพื่อลดมลภาวะ พ.ศ. โดยอาศัยอำนาจตามมาตรา ๘๙ มาตรา ๙๐ และมาตรา ๙๗ แห่งพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการกรุงเทพมหานครฯ ได้หรือไม่

ประเด็นที่สอง บทบัญญัติในร่างข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครฯ ร่างข้อ ๗ ที่กำหนดห้ามมิให้รถโดยสารประจำทางที่มีเชื้อเพลิงที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าเดินรถในเขตกรุงเทพมหานคร ร่างข้อ ๘ ที่กำหนดหน้าที่และอำนาจของพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจตรวจสอบรถโดยสารประจำทาง และร่างข้อ ๙ ที่กำหนดให้รถโดยสารประจำทางต้องติดตั้งระบบติดตามแบบเวลาจริง ขัดหรือแย้งกับพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการกรุงเทพมหานครฯ และพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกฯ หรือไม่ และสามารถบังคับได้เพียงใด

คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะที่ ๑) ได้พิจารณาข้อหารือของกรุงเทพมหานคร โดยมีผู้แทนกระทรวงคมนาคม (กรมการขนส่งทางบก) ผู้แทนกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (กรมควบคุมมลพิษ) และผู้แทนกรุงเทพมหานคร เป็นผู้ชี้แจงข้อเท็จจริงแล้ว มีความเห็นในแต่ละประเด็นดังนี้

ประเด็นที่หนึ่ง เห็นว่า โดยที่มาตรา ๘๙^๒ แห่งพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการกรุงเทพมหานคร พ.ศ. ๒๕๒๘ บัญญัติว่า ภายใต้บังคับแห่งกฎหมายอื่น ให้กรุงเทพมหานคร

^๒มาตรา ๘๙ ภายใต้บังคับแห่งกฎหมายอื่น ให้กรุงเทพมหานครมีอำนาจหน้าที่ดำเนินกิจการในเขตกรุงเทพมหานครในเรื่องดังต่อไปนี้

(๑) การรักษาความสงบเรียบร้อยของประชาชน ทั้งนี้ ตามข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร และตามกฎหมายอื่นที่กำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของกรุงเทพมหานคร

(๒) การทะเบียนตามที่กฎหมายกำหนด

(๓) การป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

(๔) การรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง

(๕) การผังเมือง

(๖) การจัดให้มีและบำรุงรักษาทางบก ทางน้ำ และทางระบายน้ำ

(๗) การจัดการจราจรและการวิศวกรรมจราจร

(๗/๑) การส่งเสริมและสนับสนุนสถานีดำรง และหน่วยงานอื่นในการปฏิบัติหน้าที่ตาม (๑) และ (๗)

(มีต่อหน้าถัดไป)

มีหน้าที่และอำนาจดำเนินการในเขตกรุงเทพมหานคร ฯลฯ บทบัญญัติดังกล่าวมีความหมายว่า การใช้อำนาจหน้าที่ของกรุงเทพมหานครต้องอยู่ภายใต้บังคับแห่งกฎหมายอื่นที่มีการบัญญัติไว้เป็นการเฉพาะ กรุงเทพมหานครไม่อาจปฏิบัติหน้าที่หรือตราข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครให้ขัดต่อกฎหมายเฉพาะนั้นได้ สำหรับกรณีที่เป็นปัญหานี้ มีกฎหมายบัญญัติไว้เป็นการเฉพาะแล้วหลายฉบับ เช่น พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๓๕ และพระราชบัญญัติมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม พ.ศ. ๒๕๑๑ กรุงเทพมหานครจึงต้องดำเนินการให้สอดคล้องกับกฎหมายเฉพาะดังกล่าว การตราข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครให้ผิดแผกไปจากกฎหมายและอนุบัญญัติที่ออกตามกฎหมายนั้น เป็นการเกินหน้าที่และอำนาจ (*ultra vires*) จึงไม่อาจกระทำได้ ดังนั้นเมื่อร่างข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่อง รถโดยสารประจำทางพลังงานไฟฟ้าเพื่อลดมลภาวะ พ.ศ. มีสาระสำคัญเป็นการห้ามมิให้รถโดยสารประจำทางที่มีใช้รถที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าเดินรถในเขตกรุงเทพมหานคร ซึ่งการประกอบกิจการรถโดยสารประจำทางเป็นกิจการที่อยู่ภายใต้บังคับพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกฯ เป็นการเฉพาะ จะต้องได้รับอนุญาตประกอบกิจการ^๓

(ต่อจากเชิงอรรถที่ ๒)

- (๘) การขนส่ง
- (๙) การจัดให้มีและควบคุมตลาด ท่าเทียบเรือ ท่าข้ามและที่จอดรถ
- (๑๐) การดูแลรักษาที่สาธารณะ
- (๑๑) การควบคุมอาคาร
- (๑๒) การปรับปรุงแหล่งชุมชนแออัดและการจัดการเกี่ยวกับที่อยู่อาศัย
- (๑๓) การจัดให้มีและบำรุงรักษาสถานที่พักผ่อนหย่อนใจ
- (๑๔) การพัฒนาและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม
- (๑๔ ทวิ) บำรุงรักษาศิลปะ จารีตประเพณี ภูมิปัญญาท้องถิ่น และวัฒนธรรมอันดีของท้องถิ่น
- (๑๕) การสาธารณสุข
- (๑๖) การสาธารณสุข การอนามัยครอบครัว และการรักษาพยาบาล
- (๑๗) การจัดให้มีและควบคุมสุสานและฌาปนสถาน
- (๑๘) การควบคุมการเลี้ยงสัตว์
- (๑๙) การจัดให้มีและควบคุมการฆ่าสัตว์
- (๒๐) การควบคุมความปลอดภัย ความเป็นระเบียบเรียบร้อยและการอนามัยในโรงมหรสพ

และสาธารณสถานอื่น ๆ

- (๒๑) การจัดการศึกษาให้สอดคล้องกับแผนการศึกษาแห่งชาติ รวมทั้งส่งเสริมและสนับสนุน

การจัดการศึกษา

- (๒๒) การสาธารณสุขการ
- (๒๓) การสังคมสงเคราะห์
- (๒๔) การส่งเสริมการกีฬา
- (๒๕) การส่งเสริมการประกอบอาชีพ
- (๒๖) การพาณิชย์ของกรุงเทพมหานคร
- (๒๗) หน้าที่อื่น ๆ ตามที่กฎหมายระบุให้เป็นอำนาจหน้าที่ของผู้ว่าราชการจังหวัด นายอำเภอ เทศบาลนคร หรือตามที่คณะรัฐมนตรี นายกรัฐมนตรี หรือรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยมอบหมาย หรือที่กฎหมายระบุเป็นหน้าที่ของกรุงเทพมหานคร

บรรดาอำนาจหน้าที่ใดซึ่งเป็นของราชการส่วนกลางหรือราชการส่วนภูมิภาคจะมอบให้กรุงเทพมหานครปฏิบัติก็ได้ โดยให้ทำเป็นพระราชกฤษฎีกา กฎกระทรวง ข้อบังคับ หรือประกาศ แล้วแต่กรณี ในกรณีที่ทำเป็นข้อบังคับหรือประกาศต้องได้รับความเห็นชอบจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย

^๓ มาตรา ๒๓ ห้ามมิให้ผู้ใดประกอบการขนส่งประจำทาง การขนส่งไม่ประจำทาง การขนส่งโดยรถขนาดเล็ก หรือการขนส่งส่วนบุคคล เว้นแต่จะได้รับใบอนุญาตจากนายทะเบียน

การขออนุญาตและการอนุญาตให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

โดยคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางมีหน้าที่และอำนาจกำหนดเส้นทางสำหรับการขนส่งประจำทางในเขตกรุงเทพมหานคร และกำหนดชนิดหรือสภาพรถที่มีให้รับจดทะเบียน^๔ โดยหลักเกณฑ์ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกฯ มิได้จำกัดให้รถโดยสารประจำทางต้องใช้พลังงานไฟฟ้าเท่านั้น ดังนั้น ผู้ประกอบกิจการรถโดยสารประจำทางสามารถใช้รถโดยสารประจำทางที่ใช้พลังงานชนิดใดก็ได้ กรุงเทพมหานครจึงไม่มีอำนาจตราข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครเกี่ยวกับรถโดยสารประจำทางพลังงานไฟฟ้าเพื่อลดมลภาวะได้

อย่างไรก็ดี แนวทางในการกำหนดให้รถโดยสารประจำทางเปลี่ยนเครื่องยนต์เป็นเครื่องยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าเพื่อลดมลภาวะเป็นเรื่องที่สมควรจะได้ริเริ่มดำเนินการซึ่งสามารถกระทำได้โดยกรุงเทพมหานครประสานความร่วมมือกับกรมการขนส่งทางบกและหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้กรมการขนส่งทางบกและหน่วยงานดังกล่าวอาศัยอำนาจตามกฎหมายเฉพาะกำหนดมาตรการและขั้นตอนในการให้รถโดยสารประจำทางเปลี่ยนเครื่องยนต์จากชนิดอื่นเป็นรถโดยสารประจำทางที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าทั้งหมดในที่สุดต่อไปได้ ซึ่งเป็นไปตามมาตรา ๗๖^๕ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย ที่กำหนดให้หน่วยงานของรัฐต้องร่วมมือและช่วยเหลือกันในการปฏิบัติหน้าที่เพื่อประโยชน์สุขของประชาชน

“มาตรา ๑๙ ให้คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางมีอำนาจและหน้าที่ ดังต่อไปนี้

(๑) กำหนดลักษณะของการขนส่งประจำทางและการขนส่งไม่ประจำทาง

(๒) กำหนดเส้นทาง จำนวนผู้ประกอบการขนส่ง และจำนวนรถสำหรับการขนส่งประจำทางในเขตกรุงเทพมหานคร ระหว่างจังหวัดและระหว่างประเทศ

(๓) กำหนดจำนวนผู้ประกอบการขนส่งและจำนวนรถสำหรับการขนส่งไม่ประจำทางในเขตกรุงเทพมหานคร ระหว่างจังหวัดและระหว่างประเทศ

(๔) กำหนดเส้นทาง จำนวนผู้ประกอบการขนส่ง และจำนวนรถสำหรับการขนส่ง โดยรถขนาดเล็ก

(๕) กำหนดจำนวนผู้ประกอบการรับจัดการขนส่ง

(๖) กำหนดอัตราค่าขนส่งและค่าบริการอย่างอื่นในการขนส่ง

(๗) กำหนดอัตราค่าบริการในการดำเนินการของสถานีขนส่ง

(๘) กำหนดสถานที่ จัดให้มีหรือจัดตั้ง และระเบียบเกี่ยวกับสถานีขนส่ง

(๙) กำหนดชนิดหรือสภาพรถที่มีให้รับจดทะเบียน

(๑๐) กำหนดประเภทหรือชนิดของรถที่ต้องเข้าหยุดหรือจอดเพื่อการรับส่งผู้โดยสารหรือขนถ่ายสินค้า ณ สถานีขนส่ง

(๑๑) กำหนดที่หยุดหรือจอดรถเพื่อรับส่งผู้โดยสาร

(๑๒) วางมาตรการในการกำหนด อนุญาต เพิกถอนการอนุญาตและการควบคุมกิจการขนส่งทางบก

(๑๓) ปฏิบัติการอื่นตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้ และตามมติคณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางบก

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

“มาตรา ๗๖ รัฐพึงพัฒนาระบบการบริหารราชการแผ่นดินทั้งราชการส่วนกลาง ส่วนภูมิภาค ส่วนท้องถิ่น และงานของรัฐอย่างอื่น ให้เป็นไปตามหลักการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี โดยหน่วยงานของรัฐต้องร่วมมือและช่วยเหลือกันในการปฏิบัติหน้าที่ เพื่อให้การบริหารราชการแผ่นดิน การจัดทำบริการสาธารณะ และการใช้จ่ายเงินงบประมาณมีประสิทธิภาพสูงสุด เพื่อประโยชน์สุขของประชาชน รวมตลอดทั้งพัฒนาเจ้าหน้าที่ของรัฐให้มีความซื่อสัตย์สุจริต และมีทัศนคติเป็นผู้ให้บริการประชาชนให้เกิดความสะดวก รวดเร็ว ไม่เลือกปฏิบัติ และปฏิบัติหน้าที่อย่างมีประสิทธิภาพ

ประเด็นที่สอง เห็นว่า เมื่อได้ให้ความเห็นในประเด็นที่หนึ่งแล้วว่า กรุงเทพมหานคร
ไม่มีอำนาจตราข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครดังกล่าวได้ จึงไม่จำเป็นต้องวินิจฉัยในรายละเอียด
ของร่างข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครดังกล่าวอีก



(นายปรกรณ์ นิลประพันธ์)
เลขาธิการคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา
ตุลาคม ๒๕๖๖