



- ๗) กรมควรจะทำกักตุนดูแลการขนส่งทางถนนกับรถทุกประเภทอย่างเหมาะสมเท่าเทียมกัน
- ๘) ต้องคำนึงถึงการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เพื่อให้เกิดการร่วมมือและสร้างพลัง

เพื่อมุ่งสู่ความสำเร็จ

๙) สถานการณ์โลกเปลี่ยนแปลงไปเร็ว กฎหมายตามไม่ทันเกิดการแก้ไขที่ไม่ยั่งยืนสะสมปัญหาไปเรื่อย การนำเทคโนโลยีมาใช้จะต้องชัดเจนว่าจะทำเกี่ยวกับเรื่องอะไร เพื่อให้เราอยู่ในระดับ Regulator ได้

๑๐) การสร้างบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถเพื่อให้เกิดความเข้มแข็งและทดแทนอัตรากำลังรุ่นเก่าๆ ที่มีประสบการณ์และเกษียณออกไป

๑๑) การพัฒนากระบวนการงาน ได้ดำเนินการเยอะแล้ว และโดยที่กรมได้กำกับดูแลตั้งแต่เริ่มต้นจนจบ ทั้งใบอนุญาตขับรถ ทะเบียนและภาษีรถ ดังนั้น จึงควรจะมีเรื่องอื่น ๆ เช่น การกำหนดอายุของ

๑๒) จัดสรรงบประมาณเพื่อจัดทำโครงสร้างหลักด้าน เพื่อสามารถพัฒนาต่อยอดงานอื่น ๆ ได้

๑๓) ระบบสถิติข้อมูลต้องเป็นแบบสถิติเชิงวิเคราะห์ สามารถนำไปใช้ประกอบการตัดสินใจได้

๑๔) งบประมาณดำเนินการมีข้อจำกัด ควรจะทำกักตุนอย่างแท้จริงภายใต้ข้อกฎหมาย

และพัฒนาการดำเนินงานเกิดมาตรฐานที่ดีกว่าเอกชน

๑๕) การจัดระเบียบรถที่ผ่านมาพื้นฐานเป็นการแก้ไขปัญหาที่มาจากภาระเม็ดกฎหมายแทบทั้งสิ้น ในการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะจึงมีข้อจำกัดทางการลงทุน และในการบังคับใช้กฎหมายควรแบ่งพื้นที่ตามความจำเป็น

๑๖) การกำกับดูแลการเดินทางที่สถานีขนส่งผู้โดยสารอย่างจริงจัง

๑๗) การกำหนดหลักเกณฑ์และคุณสมบัติสำหรับคนขับรถและตัวรถที่เหมาะสมแล้ว แต่ที่ผ่านมารวมทำหน้าที่ Regulator ไม่ได้ขาด ยังไม่มีประสิทธิภาพเพียงพอ

๑๘) เพื่อให้เกิดความ Smart ให้มีการนำ IT มาใช้เพื่อความทันสมัยและเกิดการยอมรับหมดปัญหาการโต้แย้ง

๑๙) สำหรับการจดทะเบียนรถใหม่ต่อไปผู้ผลิตผู้จำหน่ายจะต้องส่งมอบรถยนต์ที่จดทะเบียนแล้วสามารถใช้ได้ทันที แก้ไขปัญหาการใช้รถป้ายแดงเป็นเวลานาน ทำให้รัฐขาดรายได้

๒๐) ปรับข้อกฎหมายการเพิกถอนใบอนุญาตเพื่อลดบทบาทของ ชม.ก. และ บขส.

๒๑) กฎหมาย นโยบาย การกำกับดูแล ยังมีการใช้ไม่ถูกต้อง หลักการตามกฎหมายขนส่งให้ ขบ. ทำหน้าที่ควบคุม หลักการตามกฎหมายรถยนต์ให้ ขบ. กำกับดูแล

-----