



ผลงานรายบุคคล
(Individual Study)

เรื่อง การยกระดับการบริการด้านทะเบียนและภาษีรถของ
กรมการขนส่งทางบก

จัดทำโดย
นายปริญญา วรธำรง
รหัส 9937

รายงานนี้เป็นส่วนหนึ่งของการฝึกอบรม
หลักสูตรนักบริหารระดับสูง : ผู้นำที่มีวิสัยทัศน์และคุณธรรม รุ่นที่ 99
วิทยาลัยนักบริหาร สถาบันพัฒนาข้าราชการพลเรือน สำนักงาน ก.พ.

ประจำปี 2567

ลิขสิทธิ์ของสำนักงาน ก.พ.



ผลงานรายบุคคล
(Individual Study)

เรื่อง การยกระดับการบริการด้านทะเบียนและภาษีรถ
ของกรมการขนส่งทางบก

จัดทำโดย
นายปริญญา วรจ่าง
รหัส 9937

หลักสูตรนักบริหารระดับสูง : ผู้นำที่มีวิสัยทัศน์และคุณธรรม รุ่นที่ 99
วิทยาลัยนักบริหาร สถาบันพัฒนาข้าราชการพลเรือน สำนักงาน ก.พ.
ประจำปี 2567

รายงานนี้เป็นความคิดเห็นเฉพาะบุคคลของผู้ศึกษา



สำนักงาน ก.พ.

เอกสารผลงานรายบุคคลนี้ อนุมัติให้เป็นส่วนหนึ่งของการฝึกอบรมหลักสูตรนักบริหาร
ระดับสูง : ผู้นำที่มีวิสัยทัศน์และคุณธรรม ของสำนักงาน ก.พ.

ระรินทิพย์ ศิโรรัตน์
อาจารย์ที่ปรึกษา

ชาญเชาวน์ ไชยานุกิจ
อาจารย์ที่ปรึกษา

อารักษ์ พรหมณี
อาจารย์ที่ปรึกษา

บทสรุปสำหรับผู้บริหาร

การให้บริการด้านทะเบียนและภาษีรถเป็นภารกิจสำคัญของกรมการขนส่งทางบก การจดทะเบียนรถเพื่อแสดงว่ารถมีเครื่องอุปกรณ์และส่วนควบถูกต้องครบถ้วน มีความมั่นคงแข็งแรงและปลอดภัยที่จะนำไปใช้งานบนท้องถนน และที่สำคัญยังเป็นการแสดงกรรมสิทธิ์หรือสิทธิการครอบครองของเจ้าของรถอย่างถูกต้องตามกฎหมาย และการต่อภาษีรถยนต์ประจำปีเป็นหน้าที่ของเจ้าของรถตามกฎหมาย จากความนิยมในยุคปัจจุบันที่ประชาชนตัดสินใจซื้อรถยนต์ส่วนตัวมาใช้เดินทางมีจำนวนรถยนต์และจักรยานยนต์จดทะเบียนใหม่ในปี 2566 ประมาณ 2.7 ล้านคัน และมีจำนวนรถสะสมทั้งสิ้นประมาณ 43 ล้านคัน เห็นได้ว่าปริมาณงานสะสมที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ประกอบกับทรัพยากรด้านบุคคล งบประมาณ และสถานที่มืออยู่อย่างจำกัด จึงเป็นความท้าทายอย่างยิ่งในการบริหารจัดการปริมาณงานที่มีอยู่และมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นให้ได้อย่างมีประสิทธิภาพและประชาชนผู้รับบริการได้รับความสะดวก รวดเร็ว และมีความพึงพอใจมากที่สุด

จากการวิเคราะห์สภาพปัญหาในปัจจุบันพบว่าด้านทรัพยากรบุคคล มีอัตรากำลังเจ้าหน้าที่จำกัด ด้านสถานที่ เกิดแออัดเมื่อมีผู้รับบริการมาก ด้านงบประมาณ มืออยู่อย่างจำกัด เงินค่าภาษีรถกรมการขนส่งทางบกไม่สามารถนำมาใช้ได้ต้องส่งให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นทั้งหมด และด้านกระบวนการจดทะเบียนและรับชำระภาษีพบว่ารถที่จะจดทะเบียนใหม่มีการใช้เครื่องหมายพิเศษ (ป้ายแดง) ทำให้รัฐสูญเสียรายได้ภาษีอย่างน้อยปีละ 160 ล้านบาท และยังพบว่ามีรถนำรถไปใช้กระทำผิดกฎหมาย ซึ่งตรวจสอบได้ยาก การเชื่อมโยงข้อมูลและกฎระเบียบสำหรับใช้ในการจดทะเบียนรถและต่อภาษีรถในรูปแบบดิจิทัลทั้งภายในและภายนอกกรมการขนส่งทางบกยังไม่ครอบคลุม ทำให้กระบวนการจดทะเบียนรถและต่อภาษีรถในรูปแบบดิจิทัลยังไม่สามารถดำเนินการได้อย่างเต็มรูปแบบ และยังเห็นว่ามีความจำเป็นที่ค้างชำระเกินกว่า 3 ปี ซึ่งรถจะถูกระงับทะเบียนแล้วในปี 2566 เป็นเงิน 26,000 ล้านบาท

จากการค้นคว้าข้อมูลและวิเคราะห์ความเป็นไปได้ตามหลักการและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ แผนปฏิบัติการกรมการขนส่งทางบก เรื่องที่ 5 : “ปรับเปลี่ยนเป็นดิจิทัลเพิ่มขึ้น” การบริหารงานภาครัฐแนวใหม่ (New Public Management) พระราชบัญญัติการอำนวยความสะดวกในการพิจารณาอนุญาตของทางราชการ พ.ศ. 2558 และที่จะแก้ไขเพิ่มเติม พระราชบัญญัติการปฏิบัติราชการทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2565 และการเป็นศูนย์ราชการสะดวก (Government Easy Contact Center : GECC) การศึกษานี้ได้เสนอแนวคิดในการปรับปรุงพัฒนาการจดทะเบียนและต่อภาษีรถให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น คือ

- 1) การปรับปรุงระบบงานโดยเพิ่มเติมการเชื่อมโยงข้อมูลจากภายในและภายนอกกรมการขนส่งทางบกที่เกี่ยวข้องสำหรับการจดทะเบียนและต่อภาษีรถ เพื่อรองรับการปฏิบัติงานและการบริการในรูปแบบดิจิทัล
- 2) การยกเลิกการใช้เครื่องหมายป้ายทะเบียนพิเศษ (ป้ายแดง)

3) แสวงหาพันธมิตรเพิ่มเติมหรือเพิ่มช่องทางในการชำระภาษี โดยเฉพาะการประสานความร่วมมือหรือพิจารณาจัดทำบันทึกความเข้าใจ (MOU) กับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ให้เข้ามามีส่วนร่วมในการจัดเก็บภาษีรถ

4) จัดทำกระบวนการจดทะเบียนรถใหม่แบบออนไลน์เพิ่มเติมและปรับปรุงแอปพลิเคชันชำระภาษีออนไลน์ ที่ต้องง่าย สะดวก รวดเร็ว และมีปลอดภัยในการทำธุรกรรม

5) ทบทวนและปรับปรุงแก้ไขกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินการด้านทะเบียนและภาษีรถ พร้อมรับรองนวัตกรรมและเทคโนโลยีดิจิทัล

6) การส่งเสริมและประชาสัมพันธ์ เพื่อให้การดำเนินงานของกรมการขนส่งทางบกเป็นไปตามเป้าหมาย

การขับเคลื่อนการดำเนินงานตามข้อเสนอเชิงนโยบายจากการศึกษานี้ จะก่อให้เกิดประโยชน์ ได้แก่ ได้เงินภาษีเข้าสู่ท้องถิ่นเพิ่มเติมอย่างน้อยปีละ 160 ล้านบาทจากการยกเลิกเครื่องหมายพิเศษ (ป้ายแดง) ลดต้นทุนในการดำเนินงานด้านทะเบียนและภาษีรถได้ เช่น ลดภาระค่าใช้จ่ายค่าจัดพิมพ์เล่มใบคู่มือจดทะเบียนรถได้อย่างน้อยปีละ 15 ล้านบาท และเครื่องหมายแสดงการเสียภาษีได้อย่างน้อยปีละ 150 ล้านบาท มีเป้าหมายในการรับชำระภาษีรถที่ค้างเกิน 3 ปี ได้ร้อยละ 10 ของจำนวนค้างทั้งหมด จะได้เงินภาษีเข้าสู่ท้องถิ่นได้อย่างน้อยปีละ 2,600 ล้านบาท ลดภาระค่าครองชีพของประชาชน โดยช่วยลดภาระค่าใช้จ่ายในการเดินทางและเวลาของประชาชนและมลพิษที่เกิดขึ้นจากรถยนต์เมื่อเดินทางมาติดต่อที่สำนักงาน ทั้งนี้ จะต้องดำเนินการให้เป็นไปอย่างถูกต้อง โปร่งใส และเป็นธรรม และผู้บริหารผู้ขับเคลื่อนนโยบายต้องมีความรู้ ทักษะ ความสามารถ และภาวะผู้นำ เพื่อผลักดันและขับเคลื่อนข้อเสนอ “การยกระดับการบริการด้านทะเบียนและภาษีรถของกรมการขนส่งทางบก” ให้ประสบความสำเร็จต่อไป

กิตติกรรมประกาศ

เอกสารผลงานรายบุคคล (Individual Study) เรื่อง “การยกระดับการบริการด้านทะเบียนและ ภาษีรถของกรมการขนส่งทางบก” ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการฝึกอบรมหลักสูตรการพัฒนานักบริหารระดับสูง : ผู้นำที่มีวิสัยทัศน์และคุณธรรม รุ่นที่ 99 ที่จัดการฝึกอบรมโดยวิทยาลัยนักบริหาร สถาบันพัฒนาข้าราชการ พลเรือน สำนักงาน ก.พ. ประจำปี 2567 ซึ่งรายงานการศึกษาฉบับนี้สำเร็จลุล่วงไปด้วยดีด้วยความกรุณาของท่านผู้เชี่ยวชาญและผู้ทรงคุณวุฒิที่ได้ให้คำแนะนำและแนวคิดที่เป็นประโยชน์อย่างยิ่งในการจัดทำรายงาน การศึกษานี้

ผู้ศึกษาขอกราบขอบพระคุณท่านอาจารย์ระรินทิพย์ ศิริโรรัตน์ อาจารย์ที่ปรึกษา ที่ได้ให้คำปรึกษา แนะนำ และให้ข้อคิดเห็นต่างๆ ที่เป็นประโยชน์ต่อการจัดทำรายงานการศึกษา รวมถึงได้ให้กำลังใจในการ จัดทำรายงาน ตลอดจนได้ถ่ายทอดความรู้ เทคนิค ประสบการณ์และหลักแนวคิดในการทำงานในฐานะ ผู้บริหารระดับสูงในหน่วยงานราชการที่เป็นประโยชน์อย่างยิ่งในการนำไปปฏิบัติต่อไป และขอกราบ ขอบพระคุณท่านอาจารย์ที่ปรึกษาร่วมท่านอาจารย์ชาญเชาวน์ ไชยานุกิจ และท่านอาจารย์อารักษ์ พรหมณี ที่กรุณาให้ข้อเสนอแนะและแนวคิดที่เป็นประโยชน์อย่างยิ่งทำให้รายงานฉบับนี้มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น

นอกจากนี้ ผู้ศึกษาขอขอบคุณสำนักงาน ก.พ. และคณะผู้รับผิดชอบจัดทำหลักสูตรการพัฒนานัก บริหารระดับสูง : ผู้นำที่มีวิสัยทัศน์และคุณธรรม รุ่นที่ 99 รวมถึงเจ้าหน้าที่ทุกท่านที่ได้ให้คำแนะนำและ อำนวยความสะดวกต่างๆ จนทำให้การฝึกอบรมในครั้งนี้สำเร็จลุล่วงด้วยดี และขอกราบขอบพระคุณท่าน อธิบดีกรมการขนส่งทางบก นายจิรุตม์ วิศาลจิตร ที่สนับสนุนให้ผู้ศึกษาได้มีโอกาสเข้าร่วมการฝึกอบรม หลักสูตรการพัฒนานักบริหารระดับสูงในครั้งนี้ ผู้ศึกษาหวังเป็นอย่างยิ่งว่าเอกสารผลงานรายบุคคลฉบับนี้ จะเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนางานด้านทะเบียนและภาษีรถของกรมการขนส่งทางบกให้มีความสะดวก รวดเร็ว มีคุณภาพ ปลอดภัย ทันสมัย และครอบคลุมทั่วถึง ก่อให้เกิดประโยชน์กับประชาชนต่อไป สุดท้ายนี้ขอขอบคุณ เพื่อนผู้เข้ารับการอบรมหลักสูตร นบส. 1 รุ่น 99 ทุกท่าน โดยเฉพาะกลุ่ม GP1 ที่ทำให้การอบรมในครั้งนี้ เติบโตด้วยมิตรภาพและการแบ่งปัน

ปริญญา วรธำรง

14 พฤษภาคม 2567

สารบัญ

บทสรุปสำหรับผู้บริหาร	ง
กิตติกรรมประกาศ	ฉ
สารบัญ	ช
สารบัญตาราง	ซ
สารบัญภาพ	ฅ
สารบัญแผนภูมิ	ญ
คำอธิบายสัญลักษณ์และคำย่อ	ฎ
1. วิสัยทัศน์ของตำแหน่งเป้าหมาย	1
1.1 การวิเคราะห์บริบทและทิศทางเชิงยุทธศาสตร์ของส่วนราชการ	1
1.2 ตำแหน่งรองอธิบดีที่เป็นเป้าหมาย	9
1.3 กำหนดวิสัยทัศน์ของตำแหน่งเป้าหมาย	12
2. ข้อเสนอเพื่อขับเคลื่อนนโยบายสู่การปฏิบัติ	13
2.1 การกำหนดประเด็นการศึกษา	13
2.2 การกำหนดข้อเสนอเชิงนโยบาย	19
2.3 ภาวะผู้นำเพื่อการขับเคลื่อนข้อเสนอ	33
3. แผนพัฒนาตนเอง	35
3.1 การวิเคราะห์ตนเอง	35
3.2 การวางแผนพัฒนาตนเอง	36
3.3 ผลการพัฒนาตนเอง	39
บรรณานุกรม	41
ประวัติผู้เขียนรายงานการศึกษาส่วนบุคคล	42

สารบัญตาราง

ตารางที่ 1-1	แผนปฏิบัติการราชการกรมการขนส่งทางบก/เป้าหมาย แนวทางการพัฒนา ตัวชี้วัด	2-5
ตารางที่ 2-1	สถิติการดำเนินการเกี่ยวกับทะเบียนและภาษีรถทั่วประเทศ ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ ปีงบประมาณ 2566	14
ตารางที่ 2-2	สถิติจำนวนรถ เงินภาษีและเงินเพิ่มที่ค้างชำระของรถที่ทะเบียนระงับ ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์	18
ตารางที่ 2-3	แผนการยกระดับการบริการด้านทะเบียนและภาษีรถของกรมการขนส่งทางบก	31-32
ตารางที่ 2-4	ภาวะผู้นำ การใช้ภาวะผู้นำในการขับเคลื่อนข้อเสนอ	33-34

สารบัญภาพ

รูปที่ 1-1	ทิศทางองค์กรรมการขนส่งทางบก แผนปฏิบัติราชการ ระยะ 5 ปี (พ.ศ. 2566 - 2570) ของกรรมการขนส่งทางบก	6
รูปที่ 1-2	เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนแห่งสหประชาชาติ 17 เป้าหมาย	7
รูปที่ 1-3	ความสอดคล้องของแผนระดับต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับภารกิจของกรรมการขนส่งทางบก	8
รูปที่ 1-4	แผนภูมิโครงสร้างกรรมการขนส่งทางบก/สายการบังคับบัญชา	9
รูปที่ 2-1	ช่องทางชำระภาษีรถประจำปี	17
รูปที่ 2-2	ยอดผู้ชำระภาษีรถยนต์ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2566 ทั่วประเทศ	17
รูปที่ 2-3	มุมมองที่สำคัญของการให้บริการของศูนย์ราชการสะดวก (GECC)	20
รูปที่ 2-4	มาตรฐานศูนย์ราชการสะดวก	22
รูปที่ 2-5	แนวทางการพัฒนาการให้บริการภาครัฐผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์	24
รูปที่ 2-6	การบริหารราชการแบบร่วมมือกัน	25
รูปที่ 2-7	การเชื่อมโยงข้อมูลเพื่อใช้ประกอบจดทะเบียนรถใหม่	27
รูปที่ 2-8	การเชื่อมโยงข้อมูลเพื่อใช้ประกอบการต่อภาษีรถประจำปี	28
รูปที่ 2-9	รูปแบบการพัฒนากระบวนการงานจดทะเบียนรถใหม่ออนไลน์	29
รูปที่ 2-10	การจดทะเบียนรถใหม่และต่อภาษีรถสามารถดำเนินการให้แล้วเสร็จได้ในแอปพลิเคชัน	29

สารบัญแผนภูมิ

แผนภูมิที่ 2-1 จำนวนรถจดทะเบียนทั้งหมด ณ 30 กันยายน 2566

คำอธิบายสัญลักษณ์และคำย่อ

Q Mark	มาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก
Q-Bus	มาตรฐานคุณภาพรถโดยสารสาธารณะ
GPS	Global Positioning System : ระบบการหาตำแหน่งทั่วโลก
E-Commerce	การทำธุรกิจซื้อ-ขาย และเปลี่ยนสินค้าหรือบริการผ่านทางอินเทอร์เน็ต
พ.ร.บ.	พระราชบัญญัติ
ก.พ.ร.	สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ
สนท.	สำนักมาตรฐานงานทะเบียนและภาษีรถ
ศทส.	ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ
สนว.	สำนักวิศวกรรมยานยนต์
สนก.	สำนักกฎหมาย
สลก.	สำนักงานเลขานุการกรม
สขพ.1-5	สำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ 1-5

1. วิสัยทัศน์ของตำแหน่งเป้าหมาย

(ข้อมูลส่วนบุคคลไม่เผยแพร่)

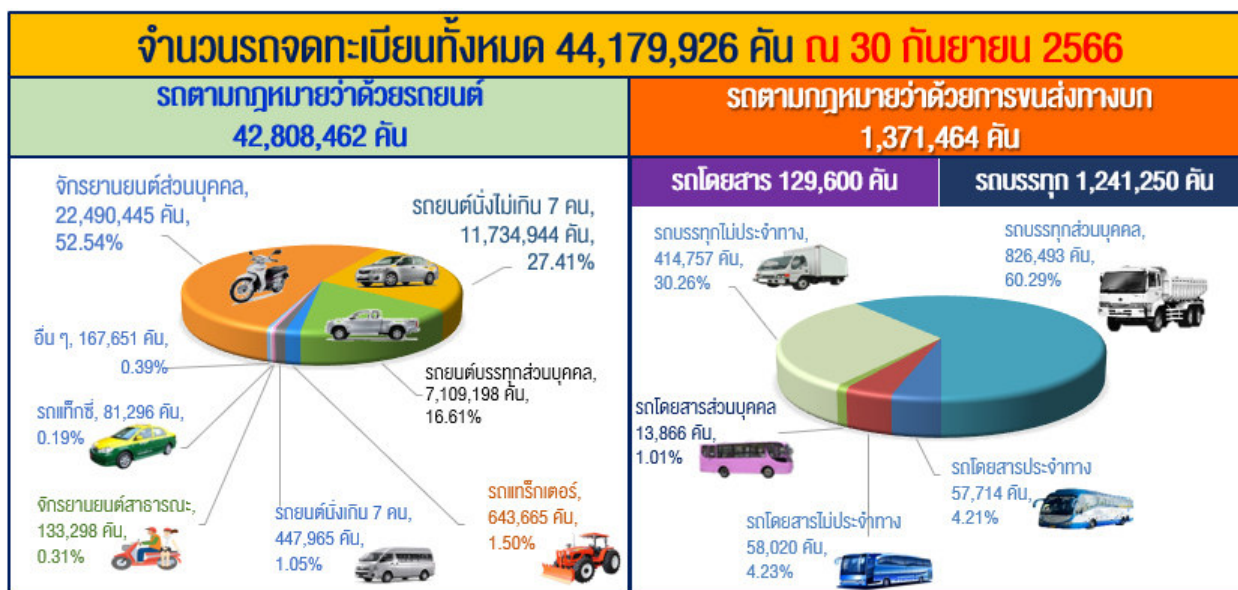
2. ข้อเสนอเพื่อขับเคลื่อนนโยบายสู่การปฏิบัติ

2.1 การกำหนดประเด็นการศึกษา

2.1.1 ปัญหาและความท้าทายของการพัฒนาการบริการด้านทะเบียนและภาษีรถ

การให้บริการด้านทะเบียนและภาษีรถเป็นภารกิจสำคัญของกรมการขนส่งทางบก เพื่อแสดงว่ารถที่จดทะเบียนและต่อภาษีได้นั้น มีเครื่องอุปกรณ์และส่วนควบถูกต้องครบถ้วน มีความมั่นคงแข็งแรงและปลอดภัยที่จะนำไปใช้งานบนท้องถนน และที่สำคัญรถเป็นทรัพย์สินที่มีมูลค่า การจดทะเบียนรถยังเป็นการแสดงกรรมสิทธิ์หรือสิทธิการครอบครองของเจ้าของรถหรือผู้เช่าซื้ออย่างถูกต้องตามกฎหมาย ผู้ขับขี่หรือผู้ที่เป็นเจ้าของรถยนต์ทุกคันจะต้องทำการจดทะเบียนและต่อภาษีรถยนต์ทุกปี เพื่อแสดงความเป็นเจ้าของรถยนต์จริงอย่างถูกต้อง ไม่ได้ไปขโมยหรือสวมทับรอยรถยนต์คันนั้นมา และแสดงให้เห็นถึงการเสียภาษีรถยนต์ที่ถูกต้องตามกฎหมาย โดยเงินค่าภาษีประจำปีของรถ กรมการขนส่งทางบกจะโอนส่งให้กับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่รถนั้นจดทะเบียนอยู่ทั้งจำนวนเงินที่เก็บได้

ในปัจจุบันรถยนต์ส่วนตัวนั้นเป็นสิ่งค่อนข้างสำคัญในชีวิตประจำวัน เพราะการเดินทางไปในหลายๆที่ยังไม่มีรถประจำทางหรือรถบริการสาธารณะสำหรับเดินทางเข้ายังไปยังสถานที่นั้นๆ และการให้บริการของรถโดยสารประจำทาง เช่น รถตู้ หรือรถเมล์นั้น หลังผ่านวิกฤตโรคระบาด Covid-19 มา การให้บริการของรถและรถตู้หลายๆ สาย มีการปรับรอบเวลาการให้บริการน้อยลง อาจส่งผลให้ผู้รับบริการที่ต้องใช้บริการรถสาธารณะในการเดินทางไปทำงาน หรือเดินทางในชีวิตประจำวัน จึงเป็นความนิยมในยุคปัจจุบันที่ประชาชนตัดสินใจซื้อรถยนต์ส่วนตัวมาใช้เดินทางทำให้ไม่ต้องเบียดเสียดแออัดกับผู้คน ความเป็นส่วนตัว ซึ่งจะเห็นได้ว่ามีปริมาณการจดทะเบียนเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง



แผนภูมิที่ 2-1 จำนวนรถจดทะเบียนทั้งหมด ณ 30 กันยายน 2566

ที่มา กลุ่มสถิติการขนส่ง กรมการขนส่งทางบก ปี 2566

สถิติการดำเนินการเกี่ยวกับทะเบียนและภาษีรถทั่วประเทศ ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ ปีงบประมาณ 2566

ประเภทรถ	จำนวนรถ ที่มา	เสียภาษีประจำปี		จดทะเบียนใหม่			
		จำนวนรถ (คัน)	เงินภาษี และ เงินเพิ่ม (บาท)	รถใหม่ (ป้ายแดง)		รถใช้แล้ว	
	จำนวนรถ (คัน)			เงินภาษี (บาท)	จำนวนรถ (คัน)	เงินภาษี (บาท)	
รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน	12,661,806	10,567,341	23,585,189,555.93	630,570	1,668,039,984.76	21,990	42,614,314.55
รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกิน 7 คน	461,864	346,272	674,782,361.06	14,829	26,422,210.00	5,149	8,617,494.00
รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล	7,082,339	6,040,978	7,325,957,756.83	162,176	198,369,930.00	21,193	21,997,837.50
รถยนต์สามล้อส่วนบุคคล	852	783	411,669.44	45	12,735.00	15	4,062.61
รถยนต์รับจ้างระหว่างจังหวัด	0	0	0.00	0	0.00	0	0.00
รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกิน 7 คน	83,119	72,326	14,158,979.98	1,669	995,349.25	818	126,634.59
- บุคคลธรรมดา	30,229	24,299	4,379,728.12	69	45,260.00	598	82,418.17
- นิติบุคคล	52,880	48,018	9,776,092.43	1,600	950,089.25	220	44,216.42
รถยนต์สี่ล้อเล็กรับจ้าง (โดยสารไม่เกิน 7 คน)	1,658	1,579	384,362.27	0	0.00	2	900.00
รถยนต์รับจ้างสามล้อ	15,732	14,556	3,031,142.84	304	12,772.00	194	27,544.50
รถยนต์บริการธุรกิจ	4,001	3,528	8,708,081.90	292	675,525.00	2	3,000.00
รถยนต์บริการทัศนจร	5,145	4,397	11,404,874.37	737	1,700,730.00	7	14,400.00
รถยนต์บริการให้เช่า	103	87	201,679.50	12	26,100.00	0	0.00
รถจักรยานยนต์	17,175,359	15,197,923	2,037,551,021.56	1,894,578	187,425,340.00	181,145	18,096,900.00
รถแทรกเตอร์	506,319	447,629	305,737,946.41	56,433	42,138,150.00	4,240	2,906,420.36
รถบดถนน	15,045	12,425	3,640,051.29	615	161,400.00	79	21,600.00
รถใช้ในงานเกษตรกรรม	36,042	0	0.00	13	0.00	367	0.00
รถพ่วง	5,951	4,839	587,426.50	1,051	100,300.00	25	2,300.00
รถจักรยานยนต์สาธารณะ	110,969	102,723	5,557,895.36	1,247	120,020.00	85	6,790.00
รถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์	3,581	883	82,363.72	0	0.00	0	0.00
รวม	38,169,885	32,818,269	33,977,387,168.96	2,764,571	2,126,200,546.01	235,311	94,440,198.11

ตารางที่ 2-1 สถิติการดำเนินการเกี่ยวกับทะเบียนและภาษีรถทั่วประเทศ ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์
ที่มา กลุ่มสถิติการขนส่ง กรมการขนส่งทางบก ปี 2566

จากสถิติข้อมูลจำนวนรถจะเห็นได้ว่าจะมีปริมาณภาระงานสะสมที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องทุกๆ วัน โดยมีผู้มาติดต่อใช้บริการด้านทะเบียนและภาษีรถ ณ สำนักงานขนส่งทั่วประเทศนั้น พบว่ากระบวนการต่อภาษีประจำปี จดทะเบียนรถใหม่ และโอนกรรมสิทธิ์รถ เป็นกระบวนการที่ผู้ใช้บริการมากที่สุด ประเภทรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน (รถเก๋ง) รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกิน 7 คน (รถตู้) รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล (รถปิกอัพ) และ

รถยนต์จักรยานยนต์ส่วนบุคคล (มอเตอร์ไซด์) เป็นประเภทรถที่มามีการดำเนินการสูงที่สุด คิดเป็นร้อยละ 98 ของจำนวนรถยนต์ทั้งหมด จึงเป็นความท้าทายอย่างยิ่ง ในการบริหารจัดการปริมาณงานที่มีอยู่และมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นให้ได้อย่างมีประสิทธิภาพและประชาชนผู้รับบริการได้รับประโยชน์สูงสุด

2.1.2 ปัญหาอุปสรรคความท้าทายที่ผ่านมาและความจำเป็นในการพัฒนา

จากปริมาณงานด้านจดทะเบียนและภาษีรถที่มีอยู่จำนวนมากและมีแนวโน้มที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทำให้หน่วยงานของกรมการขนส่งทางบก ได้แก่ สำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ 1-5 สำนักงานขนส่งจังหวัดหลายแห่งประสบปัญหาอุปสรรคในการบริการด้านทะเบียนและภาษีรถ ดังนี้

1) ด้านทรัพยากรบุคคล

อัตรากำลังเจ้าหน้าที่ของกรมการขนส่งทางบกที่มีอยู่อย่างจำกัด โดยสำนักงานขนส่งในแต่ละแห่งมีโครงสร้างการบริหารตามภารกิจหน้าที่ คือ งานบริหารทั่วไป กลุ่มวิชาการขนส่ง ฝ่ายทะเบียนรถ ฝ่ายใบอนุญาตขับรถ และฝ่ายตรวจสภาพรถ

2) ด้านสถานที่

- ผู้ใช้บริการจำนวนมาก จึงทำให้เกิดความล่าช้าในการบริการ เนื่องจากปริมาณของเจ้าหน้าที่และพื้นที่รองรับมีอยู่จำกัด หากมีสถานการณ์โรคระบาดอย่างเช่น Covid-19 เกิดขึ้น จะมีความเสี่ยงสูงต่อการแพร่ระบาดของโรคได้

- ผู้มาติดต่อส่วนมากจะขับรถมาติดต่อทำให้รถติดขัดเป็นการสร้างมลพิษฝุ่น PM2.5 และยังเสียเวลารวมทั้งค่าใช้จ่ายในการเดินทางมาติดต่อราชการ

3) ด้านงบประมาณ

- ต้นทุนต่อหน่วยในการให้บริการที่ค่อนข้างสูง เช่น ต้นทุนใบคู่มือจดทะเบียนรถ มีราคาต่อหน่วยประมาณ 6.9 บาท ซึ่งต้องใช้งบประมาณเพื่อรองรับรถที่จดทะเบียนทั่วประเทศประมาณ 15 ล้านบาทต่อปี ส่วนต้นทุนเครื่องหมายแสดงการเสียภาษีประจำปีตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ มีราคาต่อหน่วยประมาณ 4.173 บาท ซึ่งต้องใช้งบประมาณเพื่อรองรับรถที่จดทะเบียนทั่วประเทศประมาณ 150 ล้านบาท บางปีงบประมาณรายจ่ายในส่วนนี้ไม่เพียงพอ จำเป็นต้องใช้เงินนอกงบประมาณหรือขอสนับสนุนจากองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

- เงินค่าภาษีประจำปีที่กรมการขนส่งทางบกจัดเก็บทั้งหมดประมาณ 34,000 ล้านบาทต่อปี จะต้องนำส่งให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นทั้งหมดตามกฎหมาย ซึ่งกรมการขนส่งทางบกไม่สามารถนำเงินดังกล่าวไปใช้จ่ายเป็นงบประมาณในการดำเนินงานด้านทะเบียนและภาษีรถได้

4) ด้านกระบวนการ

4.1 การจดทะเบียนรถ

- ในปัจจุบันยังคงให้บริการในรูปแบบผู้รับบริการต้องมาติดต่อ ณ สำนักงานขนส่ง (Onsite) เพียงช่องทางเดียว ใช้ระยะเวลาดำเนินการรวมทุกขั้นตอนใช้เวลาดำเนินการทั้งหมด 1 ชั่วโมง 15 นาที (ตรวจสภาพรถ 30 นาที/งานทะเบียนและภาษีรถ 45 นาที)

- มีการนำรถใหม่ที่ยังไม่ได้จดทะเบียนรถไปใช้งาน (ใช้ป้ายแดง) ซึ่งการใช้ป้ายแดงมีวัตถุประสงค์ให้ใช้เพื่อขายหรือนำไปซ่อมแซม มิใช่ใช้ระหว่างรอการจดทะเบียนรถ ดังนั้น การออกป้ายแดงจะออกให้เฉพาะผู้แทนจำหน่ายรถเท่านั้น ปัจจุบันอนุโลมให้ใช้ป้ายแดงชั่วคราวได้ไม่เกิน 1 เดือน เนื่องจากผู้ผลิตรถ ผู้แทนจำหน่ายรถ ผู้ให้เช่าซื้อ (Finance) ขอเวลาเพื่อเตรียมเอกสารหลักฐานต่างๆ ประกอบการจดทะเบียนรถ ทั้งนี้ การที่รถยนต์ติดป้ายแดงใช้ชั่วคราว 1 เดือนนั้น ทำให้รัฐสูญเสียรายได้ภาษีประมาณ 160 ล้านบาทต่อปี และยังพบว่าหากมีการนำรถไปใช้กระทำผิดกฎหมายทำให้ยากต่อการตรวจสอบ

4.2 การรับชำระภาษีรถประจำปี

- ในปัจจุบันกรมการขนส่งทางบกได้ให้บริการในรูปแบบผู้รับบริการต้องมาติดต่อ ณ อาคารสำนักงานขนส่ง (Onsite) การใช้บริการเลื่อนล้อต่อภาษี (Drive Thru for Tax) ช่องทางออนไลน์ (Online) ผ่านเว็บไซต์และแอปพลิเคชัน รวมทั้งมีความร่วมมือกับภาคเอกชนผ่านช่องทางต่างๆ ได้แก่ ไปรษณีย์ เคาน์เตอร์เซอร์วิส แอปพลิเคชันของผู้ให้บริการโทรศัพท์มือถือ True และ Ais ช่องทางในห้างสรรพสินค้า (Shop Thru for Tax) ผลจากการดำเนินการพัฒนาการให้บริการด้านภาษีรถยนต์และรถจักรยานยนต์หลายช่องทางที่ผ่านมานั้น ในปีงบประมาณ 2566 ระหว่างวันที่ 1 ตุลาคม 2565 ถึง 30 กันยายน 2566 พบว่าประชาชนมีความพึงพอใจในระดับดีมาก สามารถจัดเก็บภาษีรถทั่วประเทศได้ทั้งสิ้น 32,818,269 คัน เป็นเงิน 33,977,387,168.96 บาท แบ่งออกเป็นผู้ใช้บริการชำระภาษีรถประจำปีช่องทางออนไลน์ (แอปพลิเคชัน DLT Vehicle Tax เว็บไซต์ <https://eservice.dlt.go.th> และเคาน์เตอร์เซอร์วิส) 845,435 คัน การใช้บริการรับชำระภาษีรถประจำปี ณ สำนักงานขนส่งทั่วประเทศ 27,300,796 คัน การใช้บริการเลื่อนล้อต่อภาษี (Drive Thru for Tax) 4,272,377 คัน การออกหน่วยเคลื่อนที่ 381,874 คัน ที่ทำการไปรษณีย์ 7,916 คัน ชำระผ่านธนาคาร 9,871 คัน จากสถิติข้อมูลพบว่าประชาชนส่วนใหญ่ก็ยังนิยมใช้ช่องทางการชำระภาษี ณ สำนักงานขนส่งทั่วประเทศ ส่วนการชำระภาษีผ่านช่องทางออนไลน์มีผู้ใช้บริการเพียงประมาณร้อยละ 3 ของจำนวนรถที่มาชำระภาษีทั้งหมด ซึ่งมีปริมาณต่ำกว่าที่ควรจะเป็น ดังเช่นแนวโน้มการชำระค่าสินค้าและบริการผ่านมือถือหรือระบบเทคโนโลยีสารสนเทศในการเข้าสู่ E-Commerce จากการสำรวจสาเหตุและความพึงพอใจจากประชาชนที่มารับบริการด้านต่อภาษีรถประจำปี ณ สำนักงานขนส่งพบว่าประชาชนผู้รับบริการยังคงคุ้นชินกับการมาติดต่อที่สำนักงานขนส่งและต้องการได้รับเครื่องหมายการเสียภาษีทันทีเมื่อชำระเงิน เพื่อความมั่นใจและเป็นหลักฐานแสดงแก่เจ้าหน้าที่เมื่อถูกเรียกตรวจสอบ หากชำระผ่านช่องทางอื่นที่มีใช้ที่สำนักงาน จะได้รับเครื่องหมายการเสียภาษีและใบเสร็จรับเงินทางไปรษณีย์ ภายใน 5 วันทำการนับจากวันชำระเงิน



รูปที่ 2-1 ช่องทางชำระภาษีรถประจำปี

รูปที่ 2-2 ยอดผู้ชำระภาษีรถยนต์ประจำปีปีงบประมาณ พ.ศ. 2566 ทั่วประเทศ



- มีรถที่ค้างชำระภาษีประจำปีในปีงบประมาณ 2566 ร้อยละ 16 ของจำนวนรถทั้งหมด เป็นเงินค้างชำระประมาณ 7,000 ล้านบาทต่อปี ทั้งนี้มีรถที่ค้างชำระภาษีประจำปีติดต่อกันเกินกว่า 3 ปี ซึ่งมีผลทำให้ทะเบียนรถนั้นถูกระงับ หากเจ้าของรถจะนำรถมาใช้ต้องดำเนินการจดทะเบียนใหม่ เป็นจำนวนเงินค้างชำระประมาณ 26,000 ล้านบาท หากการจัดเก็บภาษีมีประสิทธิภาพมากขึ้น ก็จะได้เงินประมาณเข้าสู่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (กรุงเทพมหานครและองค์การบริหารส่วนจังหวัด) สามารถนำไปใช้ประโยชน์ในการพัฒนาพื้นที่ได้

สถิติจำนวนรถ เงินภาษีและเงินเพิ่มที่ค้างชำระของรถที่ทะเบียนระงับ ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ทั่วประเทศ

ประเภทรถ	ณ วันที่ 31 มีนาคม 2567					
	รายการที่ค้างชำระภาษี			รายการที่ชำระภาษีที่ค้างแล้ว		
	จำนวนรถ (คัน)	เงินภาษี (บาท)	เงินเพิ่ม (บาท)	จำนวนรถ (คัน)	เงินภาษี (บาท)	เงินเพิ่ม (บาท)
รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน	1,389,605	7,844,774,363.44	1,805,596,265.68	548,478	4,062,920,131.18	867,938,388.66
รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกิน 7 คน	206,606	1,199,224,282.65	266,965,739.72	147,549	898,920,768.45	180,628,618.30
รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล	1,490,249	4,988,791,235.50	1,142,443,736.37	656,002	2,478,305,852.60	504,553,680.33
รถยนต์สามล้อส่วนบุคคล	2,156	2,122,970.75	468,323.13	286	489,283.29	105,295.99
รถยนต์รับจ้างระหว่างจังหวัด	0	0.00	0.00	0	0.00	0.00
รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกิน 7 คน	7,542	11,504,053.15	2,490,065.58	3,160	2,641,058.30	589,779.61
- บุคคลธรรมดา	2,946	4,594,836.27	1,034,767.78	726	1,199,999.75	280,793.02
- นิติบุคคล	1,837	2,429,720.88	557,068.36	927	928,103.00	194,864.46
รถยนต์สี่ล้อเล็กรับจ้าง (โดยสารไม่เกิน 7 คน)	3,323	3,429,169.00	800,411.18	724	760,195.00	176,584.70
รถยนต์รับจ้างสามล้อ	18,771	24,446,889.50	5,158,737.73	2,836	2,201,680.50	631,052.01
รถยนต์บริการธุรกิจ	473	2,279,887.50	520,410.00	350	1,407,262.50	290,380.50
รถยนต์บริการพัฒนาจร	421	2,355,862.50	547,284.00	136	764,557.00	167,956.12
รถยนต์บริการให้เช่า	43	260,100.00	53,667.00	21	167,394.00	33,957.60
รถจักรยานยนต์	27,442,461	11,373,055,620.93	2,477,394,412.86	4,371,263	1,825,166,884.80	394,742,766.39
รถแทรกเตอร์	370,990	1,085,586,862.50	248,114,857.26	86,633	181,707,829.00	45,114,882.43
รถบดถนน	3,843	4,536,700.00	997,657.00	1,662	1,375,500.00	347,527.00
รถใช้ในงานเกษตรกรรม	16,335	4,772,758.15	921,710.83	2,344	757,932.00	145,720.53
รถพ่วง	3,359	1,580,000.00	341,598.00	327	106,150.00	24,393.50
รถจักรยานยนต์สาธารณะ	86,045	25,444,550.00	6,150,528.00	21,601	6,470,930.00	1,553,849.60
รถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์	0	0.00	0.00	0	0.00	0.00
รวม	31,042,222	26,574,165,305.57	5,958,965,404.34	5,843,372	9,464,163,408.62	1,997,044,833.27

ตารางที่ 2-2 สถิติจำนวนรถ เงินภาษีและเงินเพิ่มที่ค้างชำระของรถที่ทะเบียนระงับ ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ ที่มากลุ่มสถิติการขนส่ง กรมการขนส่งทางบก ปี 2567

ทั้งนี้ กรมการขนส่งทางบกมีนโยบายส่งเสริมนวัตกรรมใหม่ๆ และการเชื่อมต่อข้อมูลทั้งจากหน่วยงานภายในและภายนอกมาใช้ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานได้มากขึ้น จึงได้มีการทบทวนปัญหาและอุปสรรคต่างๆ เพื่อนำไปพัฒนาปรับปรุงการดำเนินการด้านทะเบียนและภาษีรถให้ตอบโจทย์ผู้ใช้บริการอย่างต่อเนื่อง พร้อมศึกษาเรียนรู้นวัตกรรมและเทคโนโลยีสมัยใหม่ที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วเพื่อนำไปปรับใช้กับงานได้อย่างเหมาะสมต่อไป

2.2 การกำหนดข้อเสนอเชิงนโยบาย

2.2.1 หลักการแนวคิดที่ใช้เป็นกรอบหรือแนวทางในการจัดทำข้อเสนอ

1) แผนปฏิบัติการราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ 5 ปี (พ.ศ. 2566 - 2570) เรื่องที่ 5 : “ปรับเปลี่ยนเป็นดิจิทัลเพิ่มขึ้น” เพื่อการให้บริการที่เป็นเลิศและการมุ่งสู่การเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรม โดยมีเป้าหมายการให้บริการที่เป็นเลิศและการมุ่งสู่การเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรม

2) การบริหารงานภาครัฐแนวใหม่ (New Public Management) คือ การปรับเปลี่ยนการบริหารจัดการภาครัฐโดยนำหลักการเพิ่มประสิทธิภาพของระบบราชการและการแสวงหาประสิทธิภาพในการปฏิบัติราชการที่มุ่งสู่ความเป็นเลิศ โดยการนำเอาแนวทางหรือวิธีการบริหารงานของภาคเอกชนมาปรับใช้กับการบริหารงานภาครัฐ เช่น การบริหารงานแบบมุ่งเน้นผลสัมฤทธิ์ การบริหารงานแบบมีอาชีพ การคำนึงถึงหลักความคุ้มค่า การจัดการโครงสร้างที่กะทัดรัดและแนวราบ การเปิดโอกาสให้เอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการให้บริการสาธารณะ การให้ความสำคัญต่อค่านิยม จรรยาบรรณวิชาชีพ คุณธรรมและจริยธรรม ตลอดทั้งการมุ่งเน้นการให้บริการแก่ประชาชนโดยคำนึงถึงคุณภาพเป็นสำคัญ และดำเนินการตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี พ.ศ. 2546

3) พระราชบัญญัติการอำนวยความสะดวกในการพิจารณาอนุญาตของทางราชการ พ.ศ. 2558 เป็นกฎหมายกลางที่ช่วยแก้ปัญหาความไม่ชัดเจนและความไม่สะดวกต่างๆ ของการอนุมัติ อนุญาต อันมีเป้าหมายเพื่อให้ประชาชนและผู้ประกอบการได้รับบริการที่รวดเร็วขึ้น ง่ายขึ้น และมีภาระค่าใช้จ่ายที่ลดลง โดยจะกำหนดขั้นตอนและระยะเวลาในการพิจารณาอนุญาต เพื่อกำหนดระยะเวลา เอกสารและหลักฐานที่จำเป็น รวมถึงขั้นตอนในการพิจารณาของทางราชการ ลดอุปสรรคต่อประชาชนในการยื่นคำขออนุญาตดำเนินการต่างๆ ประกอบกับมติคณะรัฐมนตรี(ครม.) เมื่อวันที่ 2 เม.ย. 2567 มีมติอนุมัติหลักการร่างพระราชบัญญัติการอำนวยความสะดวกในการพิจารณาอนุญาตและการให้บริการแก่ประชาชน พ.ศ. ... ตามที่สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ (ก.พ.ร.) เสนอ ที่จะออกมาใช้แทน พ.ร.บ. การอำนวยความสะดวกในการพิจารณาอนุญาตของทางราชการ พ.ศ. 2558 เพื่อแก้ไขปัญหาในการบังคับกฎหมาย ขจัดผลไม่พึงประสงค์ ตลอดทั้งเพิ่มประสิทธิภาพในการอำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชนในการขออนุญาตและขอรับบริการจากหน่วยงานของรัฐ โดยมีสาระสำคัญ ได้แก่ ให้ผู้อนุญาตทบทวนกฎหมายทุก 5 ปี ในประเด็นต่าง ๆ, กำหนดให้ผู้อนุญาตอาจจัดให้มีช่องทางพิเศษแบบเร่งด่วน (Fast Track) สำหรับประชาชนที่มีความจำเป็นหรือต้องการได้รับอนุญาตหรือบริการอย่างรวดเร็วเป็นพิเศษได้ โดยผู้อนุญาตต้องจัดให้มีคู่มือประชาชนสำหรับช่องทางพิเศษนี้ด้วย, เพิ่มหลักการอนุญาตโดยปริยาย (Auto Approve) เมื่อเกินกำหนดระยะเวลาพิจารณาคำขอไว้ในคู่มือสำหรับประชาชน เพื่อเพิ่มโอกาสให้ผู้ยื่นคำขอมิสิทธิได้รับการอนุญาตตามความประสงค์แทนที่จะถูกปฏิเสธคำขอเพราะขาดข้อมูลบางประการ และกำหนดให้มีระบบอนุญาตหลัก (Super License) เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชนกรณีการประกอบกิจการที่ต้องขอรับใบอนุญาตจำนวนมาก โดยออกพระราชกฤษฎีกากำหนดให้ใบอนุญาตใดเป็นใบอนุญาตหลักได้

แล้วใบอนุญาตอื่นของเรื่องนั้นจะเป็นใบอนุญาตรองซึ่งจะส่งผลให้ผู้ประกอบการที่ได้รับใบอนุญาตหลักสามารถประกอบกิจการนั้นได้เลย โดยถือเสมือนว่าได้รับใบอนุญาตรองครบถ้วนแล้วด้วย ทั้งนี้ ผู้รับใบอนุญาตต้องชำระค่าธรรมเนียมสำหรับใบอนุญาตทุกใบให้ครบถ้วนตามที่กฎหมายที่เกี่ยวข้องกำหนด เป็นต้น

4) พระราชบัญญัติการปฏิบัติราชการทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2565 เป็นกฎหมายกลางที่มีวัตถุประสงค์หลักในการขจัดปัญหา และอุปสรรคทางข้อกฎหมายและกฎระเบียบต่างๆ เพื่อให้ประชาชนสามารถยื่นคำขอหรือติดต่อใดๆ กับหน่วยงานของรัฐหรือเจ้าหน้าที่ของรัฐ รวมตลอดทั้งการติดต่อราชการระหว่างหน่วยงานของรัฐหรือเจ้าหน้าที่ของรัฐด้วยกัน สามารถทำโดยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ได้โดยชอบด้วยกฎหมาย นอกจากนี้ ยังมุ่งส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีดิจิทัลในการปฏิบัติให้เป็นไปตามกฎหมายของประชาชน และการปฏิบัติหน้าที่ราชการของหน่วยงานและเจ้าหน้าที่ของรัฐ ให้ครอบคลุมตลอดทั้งระบบนิเวศ (ecosystem) ตั้งแต่การยื่นเรื่อง/รับเรื่อง การติดต่อราชการ การส่ง/รับเอกสาร การแสดงเอกสารหลักฐาน ไปจนถึงการจัดทำและตรวจสอบฐานข้อมูล ใบอนุญาต และการจัดเก็บเอกสารราชการ ทั้งนี้ เพื่อให้สอดคล้องกับการพัฒนาทางเทคโนโลยีในปัจจุบัน ซึ่งจะเป็นการอำนวยความสะดวก และลดภาระค่าใช้จ่ายของประชาชน รวมทั้งลดต้นทุน และเพิ่มประสิทธิภาพแก่การปฏิบัติราชการของภาครัฐ ประกอบกับทางกระทรวงคมนาคม โดยนายสุรพงษ์ ปิยะโชติ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม ได้มอบนโยบายให้กรมการขนส่งทางบกหาวิธีการส่งเสริมให้จำนวนผู้รับบริการชำระภาษีประจำปีมาใช้องค์ทางออนไลน์ให้ได้ร้อยละ 35 ของจำนวนทั้งหมด

4) การเป็นศูนย์ราชการสะดวก (Government Easy Contact Center : GECC) เป็นหน่วย/จุดบริการที่ทำหน้าที่เกี่ยวกับการให้คำแนะนำและการอำนวยความสะดวกแก่ประชาชนที่มีประสิทธิภาพและสร้างความเชื่อมั่น ความประทับใจให้แก่ประชาชนที่เดินทางมาติดต่อราชการ โดยมีมุมมองที่สำคัญของการให้บริการของศูนย์ราชการสะดวก (GECC) 4 ด้าน ดังนี้



รูปที่ 2-3 มุมมองที่สำคัญของการให้บริการของศูนย์ราชการสะดวก (GECC)
ที่มาสำนักงาน ก.พ.ร.

4.1 ด้านสถานที่ เป็นปัจจัยเริ่มต้นในการเข้าถึงบริการ โดยต้องสามารถเข้าถึงสถานที่ได้ง่าย สะดวก ไม่สร้างภาระแก่ผู้มาติดต่อราชการ ซึ่งเป็นบริเวณที่ควรมีการออกแบบการบริการหรือจัดสิ่งอำนวยความสะดวก และเพื่อให้ประชาชนเกิดความประทับใจ ทั้งนี้ การออกแบบการบริการ ควรสอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน เหมาะสมกับช่องทางการบริการด้วย มีการจัดภูมิทัศน์ให้เอื้ออำนวยต่อการพักผ่อนหย่อนใจของประชาชน และออกแบบอาคารหรือสถานที่ให้มีอุปกรณ์ สิ่งอำนวยความสะดวก หรือบริการเพื่อให้ผู้รับบริการสามารถเข้าถึงได้ โดยไม่แบ่งแยกเพศ อายุ หรือความแตกต่างทางกายภาพตามแนวคิดอารยสถาปัตย์ (Universal design) รวมถึงมีการจัดการขยะอย่างมีประสิทธิภาพ และมีการส่งเสริมการใช้พลังงานสีเขียวหรือพลังงานทดแทน เช่น จัดการลด และคัดแยกขยะมูลฝอย การใช้บรรจุภัณฑ์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เป็นต้น

4.2 ด้านบริการ ที่มุ่งเน้นมาตรฐานในการบริการประชาชน โดยเป็นการออกแบบระบบการบริการ ที่สอดคล้องกับการสำรวจความต้องการของผู้รับบริการ มีการวิเคราะห์ผลการสำรวจความต้องการและการออกแบบการบริการขึ้นอยู่กับช่องทางการบริการ เช่น การออกแบบการให้บริการในจุดบริการเดียว หรือ การบริการที่เกี่ยวข้องกันถูกจัดให้อยู่ในบริเวณใกล้เคียงกันด้วยความเหมาะสม มีความทันสมัย สะอาดตา และการให้บริการลดขั้นตอนในการกรอกเอกสาร การดำเนินการให้บริการมีความถูกต้อง รวดเร็ว สร้างความประทับใจ และการตอบสนองคำขอหรือข้อร้องเรียนของประชาชนที่มาใช้บริการ โดยเฉพาะอย่างยิ่งกรณีที่เกิดเหตุการณ์ เฉพาะหน้า รวมทั้งมีระบบแจ้งเตือน ระบบการติดตามระบบการให้บริการแบบออนไลน์ เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้รับบริการมีการกำหนดมาตรฐานการให้บริการแต่ละช่องทาง และมีการทบทวนระบบงาน เพื่อนำมาออกแบบงานใหม่หรือสร้างนวัตกรรมในการให้บริการเพื่อลดต้นทุน ลดการสูญเสีย และเกิดคุณค่าที่เป็นประโยชน์ต่อผู้รับบริการโดยมีแผนการติดตามผลการดำเนินงานที่ชัดเจนเพื่อให้การบริการประชาชนมีการพัฒนาอย่างเป็นระบบและยั่งยืนต่อไป เป็นต้น

4.3 ด้านบุคลากร มุ่งเน้นให้บุคลากรมี Service Mind มีการบริการที่มีคุณภาพและประสิทธิภาพ ตั้งแต่เริ่มดำเนินการให้บริการจนถึงสิ้นสุดการให้บริการ ซึ่งต้องมีการวิเคราะห์ประเมินความต้องการด้านกำลังคนที่จำเป็น การจัดสรรบุคลากรให้เหมาะสมในการให้บริการแต่ละช่องทาง มีการสร้างสิ่งจูงใจ มีการเพิ่มศักยภาพ และทักษะในการปฏิบัติงานที่จำเป็นและทันสมัยให้กับเจ้าหน้าที่ เช่น จัดฝึกอบรม สัมมนา ระดมสมอง ศึกษาดูงาน รวมทั้งมีการส่งเสริมให้เจ้าหน้าที่คิดริเริ่มจนเป็นที่ประทับใจแก่ผู้รับบริการ เป็นต้น

4.4 ด้านเทคโนโลยี เป็นปัจจัยสนับสนุนการดำเนินการให้บริการและการบริหารจัดการ ศูนย์ราชการสะดวกให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุดและมุ่งเน้นให้การบริการมีความสะดวก รวดเร็ว ง่าย และประหยัด เช่น มีระบบจัดเก็บข้อมูล ระบบวิเคราะห์ข้อมูลและระบบสืบค้นข้อมูลเพื่ออำนวยความสะดวกให้ผู้ปฏิบัติงาน ผู้รับบริการ และผู้ที่เกี่ยวข้อง สามารถใช้ข้อมูลดังกล่าวได้อย่างสะดวก รวดเร็ว มั่นคง ปลอดภัยและน่าเชื่อถือ รวมถึงมีการคิดค้นและแสวงหาวิธีการหรือแนวทางใหม่ๆ ที่สามารถตอบสนองปัญหาความต้องการของประชาชน

ได้อย่างมีคุณภาพ มีการให้บริการเชื่อมโยงแบบเรียลไทม์สามารถตอบสนองต่อความต้องการของประชาชนได้ทุกที่ทุกเวลา ทุกช่องทาง ทุกอุปกรณ์ เป็นต้น

มาตรฐานศูนย์ราชการสะดวกมี 3 ระดับ คือ



รูปที่ 2-4 มาตรฐานศูนย์ราชการสะดวก ที่มาสำนักงาน ก.พ.ร.

2.2.2 วิเคราะห์ ข้อมูลที่เกี่ยวข้องเพื่อประกอบการจัดทำข้อเสนอ

1) จากสถิติข้อมูลปริมาณงานและจำนวนรถดั่งข้อ 2.1 เห็นควรดำเนินโครงการนำร่องโดยการใช้ นวัตกรรมปรับปรุงขั้นตอนวิธีการทำงานและนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาใช้ปรับปรุงงาน ได้แก่ กระบวนการจดทะเบียนรถใหม่ และกระบวนการรับชำระภาษีรถประจำปี สำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน (รถเก๋ง) รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกิน 7 คน (รถตู้) รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล (รถปิกอัพ) และรถยนต์จักรยานยนต์ส่วนบุคคล (มอเตอร์ไซด์) เนื่องจากมีประชาชนผู้ใช้บริการมากที่สุด (มากกว่าร้อยละ 90 ของปริมาณงานด้านทะเบียนและภาษีรถ) เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพและความคุ้มค่าในแง่การลงทุน

ผู้ศึกษาเห็นว่าในยุคดิจิทัลเช่นนี้ หลายประเทศได้ให้ความสำคัญกับการให้บริการภาครัฐผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ (Government e-Service) ซึ่งหมายถึง การจัดการบริการต่างๆ ของภาครัฐให้กับประชาชนผ่านช่องทางออนไลน์ เพื่อเป็นการเพิ่มช่องทางให้กับประชาชนในการติดต่อและขอรับบริการจากภาครัฐ ซึ่งช่องทางดังกล่าวสามารถตอบสนองต่อความต้องการของประชาชนได้อย่างสะดวกรวดเร็วและประหยัด เนื่องจากผู้ใช้สามารถรับบริการต่าง ๆ ผ่านช่องทางออนไลน์ แทนการเดินทางมาติดต่อที่หน่วยงานหรือสำนักงาน รวมถึงช่วยลดช่องว่างและความเหลื่อมล้ำในการเข้าถึงข้อมูลและบริการภาครัฐต่างๆ ได้ นอกจากนี้ภาครัฐก็สามารถชี้แจงและเผยแพร่ข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่อการเข้ารับบริการแก่ประชาชนได้อย่างทั่วถึง ซึ่งเมื่อใดก็ตามที่ผู้ใช้งานทำรายการ

ผ่าน e-Service ระบบจะบันทึกรายละเอียดทั้งหมดเก็บไว้ในรูปแบบออนไลน์ที่ช่วยลดการตรวจสอบและประหยัดเวลาในการจัดทำเอกสารของเจ้าหน้าที่รัฐได้ ปัจจุบันความต้องการและพฤติกรรมของผู้บริโภคมีการเปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะเมื่อผู้บริโภคหันมาใช้แพลตฟอร์มออนไลน์ต่างๆ ในชีวิตประจำวันเพิ่มมากขึ้น ทั้งทางด้านเศรษฐกิจและสังคม ไม่ว่าจะเป็นการซื้อขายสินค้าและบริการ การศึกษา การติดต่อสื่อสาร การทำงาน และอื่นๆ ดังนั้น ช่องทางออนไลน์จึงสามารถตอบโจทย์ความต้องการของผู้บริโภคและมีอัตราการเติบโตสูงอย่างต่อเนื่อง ในขณะที่เดียวกันผู้บริโภคก็คาดหวังว่าบริการต่างๆ เหล่านี้ จะตอบโจทย์ทั้งความต้องการส่วนบุคคล (Personalization) และความคาดหวังในการเข้าถึงข้อมูลต่างๆ อย่างครบถ้วน เพราะเหตุนี้ การเปลี่ยนแปลงความต้องการและพฤติกรรมผู้บริโภคข้างต้น จึงไม่ได้ส่งผลกระทบต่อเฉพาะภาคเอกชนในเชิงเศรษฐกิจเท่านั้น แต่ยังส่งผลทำให้ประชาชนมีความคาดหวังต่อการบริการภาครัฐสูงขึ้นตามไปด้วย ทั้งนี้ ธนาคารโลกได้ให้คำแนะนำว่า ภาครัฐควรมีหลักการและองค์ประกอบในการออกแบบระบบ e-Service ที่ครอบคลุม 5 ลักษณะ ดังนี้

A) Digital by Default: การออกแบบระบบ e-Service ในบริบทนี้จึงต้องคำนึงถึงบริการที่ให้ความช่วยเหลือประชาชนทุกกลุ่มให้สามารถเข้าถึงบริการภาครัฐต่างๆ ที่ส่งผ่านด้วยระบบดิจิทัลหรือออนไลน์อย่างมีประสิทธิภาพ

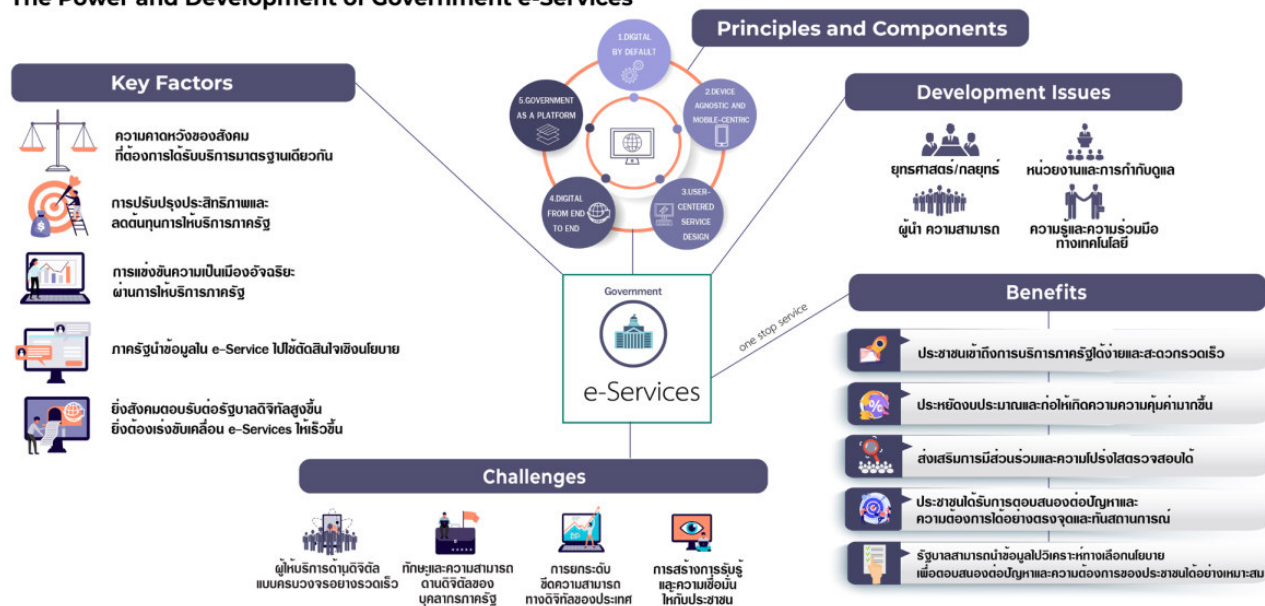
B) Device-agnostic and Mobile-Centric: การออกแบบให้ประชาชนสามารถเข้าใช้งานผ่านมือถือและอุปกรณ์เทคโนโลยีต่างๆ ได้อย่างสะดวก ซึ่งภาครัฐจำเป็นต้องมีการปรับเปลี่ยนรูปแบบและวิธีการเข้าถึงบริการสาธารณะจากแบบดั้งเดิม ณ สำนักงาน ให้กลายเป็นระบบดิจิทัลที่ใช้งานได้อย่างราบรื่น

C) User-Centered Service Design: การออกแบบที่คำนึงถึงความต้องการของผู้ใช้งานเป็นหลัก โดยพิจารณาว่าเมื่อเข้าสู่ระบบ e-Service แล้ว พวกเขาต้องการเห็นหรือได้รับบริการอะไร ซึ่งหน่วยงานต่างๆ ในภาครัฐ ต้องเชื่อมผสานข้อมูลระหว่างกัน เพื่อช่วยให้ผู้ใช้งานสามารถดำเนินการเรื่องใดๆ ให้เสร็จสมบูรณ์ได้ในคราวเดียว

D) Digital from End to End: การออกแบบและปรับเปลี่ยนกระบวนการรับบริการภาครัฐให้อยู่ในรูปแบบของ e-Service ตั้งแต่ต้นจนจบ ซึ่งไม่ใช่เพียงการดาวน์โหลดแบบฟอร์มมากรอกข้อมูล แล้วส่งกลับเข้าสู่ระบบเท่านั้น ดังนั้นจึงควรจัดให้มีระบบเชื่อมต่อข้อมูลกลาง เพื่อขอรับและส่งใบรับรองหรือเอกสารที่สามารถยืนยันภายในระบบได้ทันที ยกตัวอย่างเช่น e-Visa ในหลายๆ ประเทศ อาทิ ตุรกี และสหรัฐอเมริกา ที่สามารถทำเรื่องขอวีซ่าและชำระเงินด้วยระบบดิจิทัลทั้งหมด โดยไม่จำเป็นต้องมีตราประทับบนหนังสือเดินทางแบบเดิมๆ อีกต่อไป

E) Government as a Platform: รัฐบาลจะเป็นช่องทางเชื่อมผสานความร่วมมือของภาคส่วนต่างๆ ให้เข้ามาร่วมกันพัฒนาระบบ e-Service ให้มีความหลากหลายและตอบสนองต่อความต้องการของประชาชนมากขึ้น โดยมุ่งเน้นการเพิ่มผลลัพธ์ของบริการที่ประชาชนจะได้รับเป็นหลัก เช่น การสร้างความร่วมมือกับภาคเอกชนที่มีศักยภาพสูง เพื่อพัฒนานวัตกรรม แอปพลิเคชัน หรือโมเดลการโต้ตอบของระบบ e-Service

The Power and Development of Government e-Services



รูปที่ 2-5 แนวทางการพัฒนาการให้บริการภาครัฐผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์
 ที่มาสำนักงานพัฒนาธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (ETDA)

2) การให้บริการด้านทะเบียนและภาษี มีกลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย (Stakeholder) ที่มีความเกี่ยวข้องกับการบริการของกรมการขนส่งทางบก ได้แก่ ผู้ผลิต/ผู้แทนจำหน่ายรถ ผู้ให้เช่าซื้อ (Finance) เจ้าของรถ/ผู้ครอบครองรถ ธนาคาร กรมการปกครอง สถานตรวจสภาพรถเอกชน สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ) องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (อปท) ไปรษณีย์ไทย เคาน์เตอร์เซอร์วิส ผู้ให้บริการโทรศัพท์มือถือ True และ Ais ห้างสรรพสินค้า เป็นต้น หากจะให้การดำเนินการมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลมากยิ่งขึ้น ต้องรับฟังความเห็นจากรอบด้าน ให้ทุกภาคส่วนเข้ามามีส่วนร่วมพิจารณา และแสวงหาพันธมิตร (Strategic Partner) เพิ่มเติมเพื่อเป็นการปิดจุดอ่อนที่อาจจะทำได้ไม่ดี เพราะพันธมิตรจะมีความสามารถและความเชี่ยวชาญในด้านนั้นๆ จะเข้ามาช่วยเติมเต็มทำให้มีช่องทางเพิ่มขึ้นหรือประสิทธิภาพการชำระภาษีประจำปีที่ดีขึ้นได้

ผู้ศึกษาเห็นว่า การดำเนินการในเรื่องดังกล่าวให้สัมฤทธิ์ผลได้นั้น ต้องใช้การบริหารราชการแบบมีส่วนร่วม หมายถึง การบริหารราชการที่นำผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วนเข้ามามีส่วนร่วมในกระบวนการวางแผน การตัดสินใจ การดำเนินงาน และการประเมินผล โดยมีการจัดระบบงาน หรือวิธีการทำงาน การจัดโครงสร้าง และการสร้างวัฒนธรรมการทำงานของเจ้าหน้าที่รัฐที่เอื้อต่อการเปิดโอกาสให้ประชาชน หรือผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้องเข้ามามีส่วนร่วมในการบริหารราชการ ทิศทางการพัฒนาที่ผ่านมา สำนักงาน ก.พ.ร. ได้ยกระดับการมีส่วนร่วมของประชาชนในการบริหารราชการไปสู่การบริหารราชการ แบบร่วมมือกัน (Collaborative Governance) ที่เน้นการทำงานร่วมกันของทุกภาคส่วน ทั้งในแนวระนาบ คือสร้างความร่วมมือจากภาคประชาชน

ภาคประชาสังคม ภาคธุรกิจ/ภาคเอกชน นักวิชาการ สื่อสารมวลชนฯลฯ และแนวคิด คือบูรณาการการทำงานกับหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องเพื่อเชื่อมโยงการทำงาน และสร้างเอกภาพของการบริหารราชการแผ่นดิน ความสำเร็จของการบริหารราชการแบบมีส่วนร่วม ซึ่งเป็นการทำงานร่วมกับภาคประชาชนและภาคส่วนอื่นที่เกี่ยวข้องแบบหุ้นส่วนความร่วมมือนำไปสู่การยอมรับซึ่งกันและกันในผลของการพัฒนาที่เกิดขึ้น ก่อให้เกิดประโยชน์กับทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง ไม่ว่าจะเป็นภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคประชาสังคม/ภาคประชาชน อันเป็นการสร้างพลังความร่วมมือในการขับเคลื่อนการพัฒนาระบบราชการไปสู่เป้าหมาย คือ เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารราชการแผ่นดิน และตอบสนองความต้องการ ของประชาชนได้อย่างแท้จริง รวมทั้ง ผลของการพัฒนาที่เกิดประโยชน์ต่อคุณภาพชีวิตของคนในชุมชน สังคม และประเทศชาติอย่างยั่งยืน



รูปที่ 2-6 การบริหารราชการแบบร่วมมือกัน ที่มา สำนักงาน ก.พ.ร.

3) การพัฒนาด้านการบริการและภาษีรถ ผู้ศึกษาเห็นว่าการทำงานต้องดำเนินการภายใต้กฎหมายรองรับ จึงต้องมีการแก้ไขปรับปรุงกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้มีความทันสมัยเหมาะสมและรองรับนวัตกรรม เทคโนโลยีดิจิทัลในปัจจุบันและอนาคต ได้แก่

- พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 และที่แก้ไขเพิ่มเติม เพื่อเพื่อประสิทธิภาพในการจัดเก็บภาษีประจำปีและภาษีค้ำชำระ ได้แก่ รถยนต์ รถจักรยานยนต์ ให้สามารถชำระภาษีล่วงหน้าได้ 3 ปี เป็นต้น

- ระเบียบกรมการขนส่งทางบกกว่าด้วยการดำเนินเกี่ยวกับทะเบียนและภาษีรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ พ.ศ. 2562 เป็นระเบียบที่ใช้ในการปฏิบัติงานครอบคลุมกระบวนการต่างๆ ด้านทะเบียนและภาษีรถให้มีมาตรฐานเดียวกันทั่วประเทศ ซึ่งอาจต้องมีการปรับปรุงแก้ไขให้มีความเหมาะสมกับการนำนวัตกรรมเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ เช่น ในเรื่องการจดทะเบียนรถใหม่ ซึ่งปัจจุบันระเบียบฯ รองรับเฉพาะในช่องการที่ต้องมาดำเนินการที่สำนักงานเท่านั้น (Onsite) ยังไม่รองรับการบริการในรูปแบบออนไลน์ เป็นต้น

4) การพัฒนาด้านการบริการด้านทะเบียนและภาษีรถโดยใช้ดิจิทัลเพิ่มขึ้นนั้น ผู้ศึกษาเห็นว่าต้องศึกษาเรียนรู้กฎหมายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องเพิ่มเติม เพื่อให้มีความสอดคล้องและเป็นไปตามกฎหมาย ได้แก่

- พระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 และที่แก้ไขเพิ่มเติม เป็นกฎหมายกลางที่รองรับสถานะทางกฎหมายของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ให้มีผลผูกพันและใช้บังคับได้ตามกฎหมาย ซึ่งกฎหมายได้มีหลักการ คือ หลักความเท่าเทียมระหว่างกระดาษและข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ ดังนั้น เมื่อกฎหมายว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ เป็นกฎหมายกลางที่รองรับสถานะทางกฎหมายของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ และเสริมการบังคับใช้กฎหมายอื่นๆ ทำให้เมื่อมีการปรับปรุงกระบวนการให้ทำได้ในแบบอิเล็กทรอนิกส์ กฎหมายฉบับต่างๆ ต้องเชื่อมโยงมายังกฎหมายว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ เพื่อความสอดคล้องและความชัดเจน

- พระราชกฤษฎีกาว่าด้วยวิธีการแบบปลอดภัยในการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2553 เนื่องจากในปัจจุบันมีการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์กันอย่างแพร่หลาย จึงสมควรส่งเสริมให้มีการบริหารจัดการและรักษาความมั่นคงปลอดภัยของทรัพย์สินสารสนเทศในการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ เพื่อให้มีการยอมรับและเชื่อมั่นในข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์มากยิ่งขึ้น ประกอบกับมาตรา ๒๕ แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 บัญญัติให้ธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ใดที่ได้กระทำตามวิธีการแบบปลอดภัยที่กำหนดในพระราชกฤษฎีกาแล้ว ให้สันนิษฐานว่าเป็นวิธีการที่เชื่อถือได้

- พระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. 2562 หรือ PDPA เป็นกฎหมายว่าด้วยการให้สิทธิกับเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล สร้างมาตรฐานการรักษาข้อมูลส่วนบุคคลให้ปลอดภัย และนำไปใช้ให้ถูกวัตถุประสงค์ตามคำยินยอมที่เจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลอนุญาต หากผู้ใดหรือองค์กรใดไม่ปฏิบัติตามย่อมมีโทษตามกฎหมายตามมา ผู้นำองค์กรก็ควรตระหนักและให้ความใส่ใจต่อการทำ PDPA เป็นอย่างยิ่ง ข้อมูลส่วนบุคคล คือ ข้อมูลเกี่ยวกับบุคคลที่สามารถระบุตัวบุคคลนั้นได้ ทั้งทางตรงหรือทางอ้อม ได้แก่ ชื่อ-นามสกุล หรือชื่อเล่น / เลขประจำตัวประชาชน, เลขหนังสือเดินทาง, เลขใบอนุญาตขับขี่, เลขประจำตัวผู้เสียภาษี, เลขบัญชีธนาคาร, เลขบัตรเครดิต (การเก็บเป็นภาพสำเนาบัตรประชาชนหรือสำเนาบัตรอื่นๆที่มีข้อมูลส่วนบุคคลที่กล่าวมาย่อมสามารถใช้ระบุตัวบุคคลได้โดยตัวมันเอง จึงถือเป็นข้อมูลส่วนบุคคล) / ที่อยู่, อีเมล, เลขโทรศัพท์ / ข้อมูลระบุทรัพย์สินของบุคคล เช่น ทะเบียนรถยนต์, โฉนดที่ดิน / วันเกิดและสถานที่เกิด, เชื้อชาติ, สัญชาติ, น้ำหนัก, ส่วนสูง เป็นต้น บุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคล หากมีการเก็บรวบรวมข้อมูลส่วนบุคคลไว้ มีการนำข้อมูลส่วนบุคคลไปใช้ หรือนำไปเปิดเผยไม่ว่าจะวัตถุประสงค์ใดก็ตาม จำเป็นต้องได้รับคำยินยอม (Consent) จากเจ้าของข้อมูลด้วย เว้นแต่จะเป็นไปตามข้อยกเว้นที่ พ.ร.บ.กำหนดไว้ โดยมีข้อยกเว้น ได้แก่ เป็นการจำเป็นเพื่อการปฏิบัติหน้าที่ในการดำเนินการธุรกิจเพื่อประโยชน์สาธารณะหรือปฏิบัติหน้าที่ในการใช้อำนาจอรัฐ เป็นต้น ดังนั้น สำหรับในกรณีนี้กรมการขนส่งทางบกอยู่ในฐานะผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคล ซึ่งเห็นว่าการที่กรมการขนส่งทางบกจะใช้ข้อมูลส่วนบุคคลในการพิจารณาตามกระบวนการต่างๆ จึงเป็นไปตามข้อยกเว้นในการปฏิบัติหน้าที่ในการดำเนินการธุรกิจเพื่อประโยชน์สาธารณะหรือปฏิบัติหน้าที่ในการใช้อำนาจอรัฐ หากกรมการขนส่งทางบกจะเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลให้กับบุคคลที่สามนั้น ควรที่จะได้รับคำยินยอม (Consent) จากเจ้าของข้อมูลก่อนที่จะเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลให้กับบุคคลที่สามได้ ทั้งนี้ควรเป็นไปในรูปแบบการให้คำยินยอมเป็นรายครั้ง

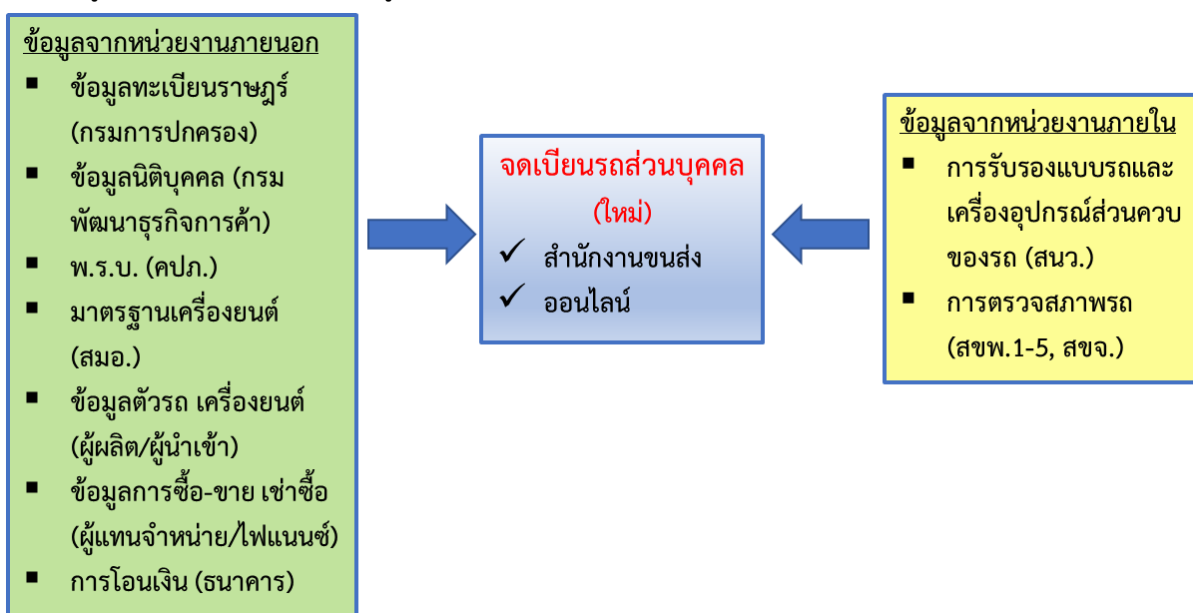
- พระราชบัญญัติการปฏิบัติราชการทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2565 เป็นกฎหมายกลางในการปฏิบัติราชการทางอิเล็กทรอนิกส์ เพื่อต้องการส่งเสริมให้รูปแบบการทำงานและการให้บริการของภาครัฐปรับเปลี่ยนไปสู่ระบบดิจิทัล โดยสอดคล้องกับการพัฒนาทางเทคโนโลยีในปัจจุบัน เป็นการอำนวยความสะดวกและลดภาระค่าใช้จ่ายของประชาชนในการติดต่อราชการ การขออนุมัติ การอนุญาต ขึ้นทะเบียน จดทะเบียน การแจ้งเพื่อประกอบกิจการของประชาชน การรับเงิน และการออกไปเสิร์ฟรับเงินของหน่วยงาน รวมทั้งลดต้นทุนและเพิ่มประสิทธิภาพแก่การปฏิบัติราชการของภาครัฐในการปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างคล่องตัว รวดเร็ว และลดปัญหาการทุจริต ดังนั้นจึงทำให้ พ.ร.บ. ฉบับนี้เป็นความสำคัญของระบบราชการไทยที่จะก้าวไปสู่ยุครัฐบาลดิจิทัลอย่างสมบูรณ์แบบ เพื่อให้สอดคล้องกับการพัฒนาทางเทคโนโลยีในปัจจุบัน

2.2.3 ข้อเสนอเชิงนโยบายและการขับเคลื่อนไปสู่การปฏิบัติ

จากเหตุผลความจำเป็นตามข้อ 2.1 และ 2.2 และการวิเคราะห์ข้อมูลที่เกี่ยวข้องตามข้อ 2.2.2 ข้างต้นแล้ว ผู้ศึกษาได้มีข้อเสนอเชิงนโยบายและแนวทางดำเนินการเพื่อให้มีผลงานเป็นรูปธรรม ดังนี้

1) ปรับปรุงระบบงานโดยเพิ่มเติมการเชื่อมโยงข้อมูลจากภายในและภายนอกกรมการขนส่งทางบกที่เกี่ยวข้องสำหรับการจดทะเบียนและต่อภาษีรถ เพื่อให้การปฏิบัติงานมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น ลดความผิดพลาดในการใช้ดุลยพินิจของเจ้าหน้าที่ และรองรับการใช้งานในรูปแบบดิจิทัล โดยแต่งตั้งคณะทำงานโดยมีรองอธิบดีเป็นประธาน ศูนย์สารสนเทศเป็นเลขานุการ และมีองค์ประกอบจากหน่วยงานภายในที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ สำนักมาตรฐานงานทะเบียนและภาษีรถ สำนักวิศวกรรมยานยนต์ สำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ 1-5 รวมทั้งผู้แทนจากกลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย โดยรองอธิบดีกำกับ ติดตาม และประเมินผลอย่างต่อเนื่อง

รูปที่ 2-7 การเชื่อมโยงข้อมูลเพื่อใช้ประกอบจดทะเบียนรถใหม่



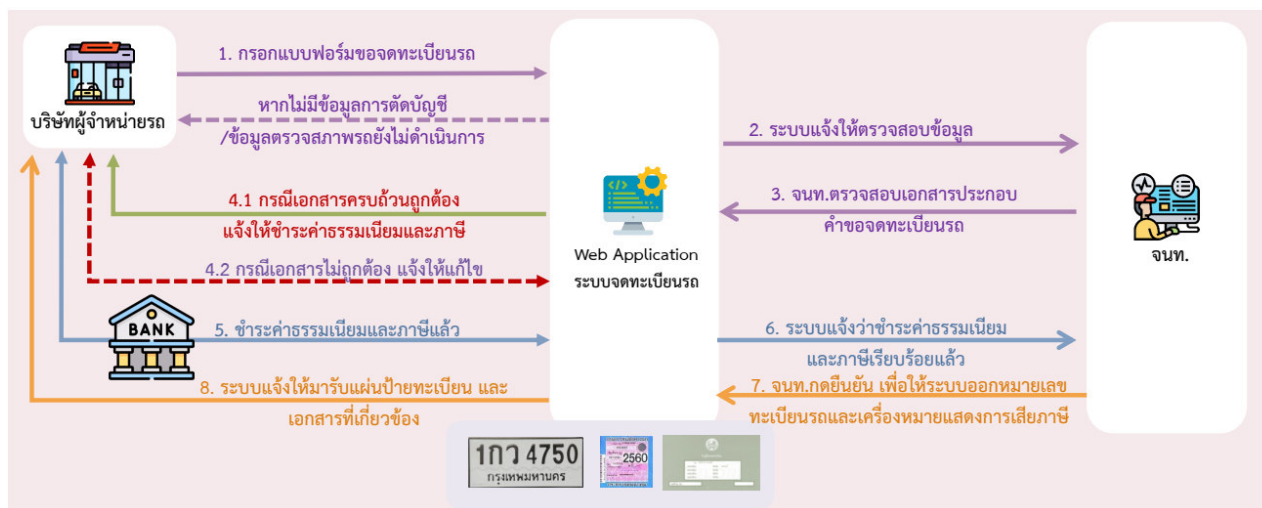
รูปที่ 2-8 การเชื่อมโยงข้อมูลเพื่อใช้ประกอบการต่อภาษีรถประจำปี



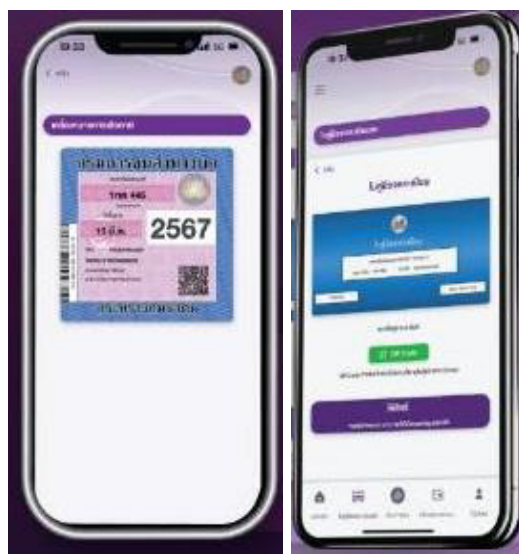
2) ยกเลิกการใช้เครื่องหมายป้ายทะเบียนพิเศษ (ป้ายแดง) เพื่อเพิ่มรายได้ภาษีให้กับท้องถิ่น และป้องกันการนำรถไปใช้อย่างผิดกฎหมาย โดยแต่งตั้งคณะทำงานโดยมีรองอธิบดีเป็นประธาน สำนักมาตรฐานงานทะเบียนและภาษีรถเป็นเลขานุการ และมีองค์ประกอบจากหน่วยงานภายในที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ สำนักกฎหมาย รวมทั้งผู้แทนจากกลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย เพื่อให้กลุ่มผู้มีส่วนได้เสียได้เตรียมความพร้อมในการดำเนินการ และกรรมการขนส่งทางบกจะต้องปรับปรุงกฎระเบียบและขั้นตอนการปฏิบัติงานให้สอดคล้องกับการดำเนินการด้วย โดยรองอธิบดีกำกับ ติดตาม และประเมินผลอย่างต่อเนื่อง

3) แสวงหาพันธมิตรเพิ่มเติมหรือเพิ่มช่องทางในการชำระภาษี เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการจัดเก็บภาษี และเพิ่มทางเลือกให้กับผู้รับบริการ โดยมอบสำนักมาตรฐานงานทะเบียนและภาษีรถเป็นเจ้าภาพหลัก ดำเนินการประสานความร่วมมือหรือพิจารณาจัดทำบันทึกความเข้าใจ (MOU) กับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ให้เข้ามามีส่วนร่วมในการจัดเก็บภาษีรถ พร้อมพิจารณาและเจรจาหาพันธมิตรเพื่อเพิ่มช่องทางหน่วยรับชำระภาษีแทนกรรมการขนส่งทางบกเพิ่มเติม เช่น ผู้แทนจำหน่ายรถ สถานตรวจสภาพรถเอกชน (ตรอ.) บริษัทเช่าซื้อ บริษัทขนส่งไปรษณีย์ เป็นต้น

4) จัดทำกระบวนการงานจดทะเบียนรถใหม่และปรับปรุงแอปพลิเคชันชำระภาษี แบบออนไลน์เพิ่มเติม โดยพัฒนาต่อยอดจากเดิมให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น เพื่อจูงใจให้ประชาชนหันมาใช้ช่องทางออนไลน์เพิ่มมากยิ่งขึ้น ซึ่งจะสามารถประหยัดเวลา ลดค่าใช้จ่ายในการเดินทางมาติดต่อที่สำนักงาน ลดต้นทุนการดำเนินการได้ และเป็นการเพิ่มเติมทางเลือกให้กับผู้รับบริการ โดยแต่งตั้งคณะทำงานมีรองอธิบดีเป็นประธาน สำนักมาตรฐานงานทะเบียนและภาษีรถเป็นเลขานุการ และมีองค์ประกอบจากหน่วยงานภายในที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ สำนักกฎหมาย สำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ 5 รวมทั้งผู้แทนจากกลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย และรองอธิบดีกำกับ ติดตาม และประเมินผลอย่างต่อเนื่อง



รูปที่ 2-9 รูปแบบการพัฒนากระบวนการงานจดทะเบียนรถใหม่ออนไลน์



รูปที่ 2-10 การจดทะเบียนรถใหม่และต่อภาษีสามารถดำเนินการให้แล้วเสร็จได้ในแอปพลิเคชัน

5) ปรับปรุงแก้ไขระเบียบว่าด้วยการดำเนินการทางทะเบียนและภาษีรถ ให้รองรับการปรับปรุงกระบวนการและการปฏิบัติงานในรูปแบบดิจิทัล เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการปฏิบัติงาน โดยแต่งตั้งคณะทำงานมีรองอธิบดีเป็นประธาน สำนักมาตรฐานงานทะเบียนและภาษีรถเป็นเลขานุการ และมีองค์ประกอบจากหน่วยงานภายในที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ สำนักกฎหมาย สำนักวิศวกรรมยานยนต์ สำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ 1-5 และรองอธิบดีกำกับ ติดตาม และประเมินผลอย่างต่อเนื่อง

6) ทบทวนและปรับปรุงแก้ไขพระราชบัญญัติบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการจัดเก็บภาษีรถ และให้มีรูปแบบ หลักเกณฑ์วิธีการ ที่เหมาะสมกับสภาพเศรษฐกิจ สังคม และเทคโนโลยีในปัจจุบันและ

อนาคต เช่น พิจารณาให้สามารถชำระภาษีล่วงหน้าได้มากกว่า 1 ปี, โครงสร้างอัตราภาษี เป็นต้น โดยรองอธิบดีมอบหมายสำนักมาตรฐานงานทะเบียนและภาษีรถ และหน่วยงานภายในที่เกี่ยวข้องร่วมกันพิจารณา พร้อมรับฟังความคิดเห็นจากผู้มีส่วนได้เสียรอบด้านก่อนเสนอรายละเอียดที่จะขอแก้ไข พ.ร.บ.

7) การส่งเสริมและประชาสัมพันธ์ เพื่อให้การดำเนินงานของกรมการขนส่งทางบกเป็นไปตามเป้าหมาย มีผู้ใช้บริการมีสะดวก รวดเร็ว และมีความพึงพอใจมากที่สุด โดยรองอธิบดีมอบหมายให้สำนักมาตรฐานงานทะเบียนและภาษีรถและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาแนวทางจุดกลุ่มเป้าหมายและประชาสัมพันธ์ในช่องทางต่างๆ ให้ประชาชน/สื่อมวลชนได้รับทราบอย่างทั่วถึงและกำกับ ติดตาม และประเมินผลอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้ ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการดำเนินงานตามข้อเสนอเชิงนโยบายดังกล่าว ได้แก่

1) ได้รายได้ภาษีรถเข้าองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (กรุงเทพมหานครและองค์การบริหารส่วนจังหวัด) จากนโยบายการเลิกใช้เครื่องหมายพิเศษ (ป้ายแดง) ซึ่งจะกำหนดให้รถใหม่ทุกคันต้องจดทะเบียนให้แล้วเสร็จก่อนนำไปใช้บนท้องถนน โดยจะได้เงินภาษีเพิ่มเติมอย่างน้อยปีละ 160 ล้านบาท

2) ลดภาระค่าใช้จ่ายต้นทุนในการดำเนินงานด้านทะเบียนและภาษีรถได้ ให้สามารถนำงบประมาณไปใช้ในโครงการอื่นๆ ได้ เมื่อดำเนินการจัดทำกระบวนการจดทะเบียนรถใหม่แบบออนไลน์เพิ่มเติม และปรับปรุงระบบแอปพลิเคชันชำระภาษีออนไลน์ เช่น สามารถใช้ใบคู่มือจดทะเบียนรถและเครื่องหมายแสดงการเสียภาษีรถเป็นดิจิทัลผ่านแอปพลิเคชันได้ โดยที่ไม่จำเป็นต้องใช้ในรูปแบบเอกสารอีกต่อไป โดยจะลดภาระค่าใช้จ่ายจัดพิมพ์เล่มใบคู่มือจดทะเบียนรถได้อย่างน้อยปีละ 15 ล้านบาท และเครื่องหมายแสดงการเสียภาษีได้อย่างน้อยปีละ 150 ล้านบาท

3) จัดเก็บภาษีประจำปีรถที่ค้างชำระได้มากขึ้น จากยอดค้างชำระภาษีประจำปี 2566 ที่ไม่มาชำระเมื่อครบกำหนดประมาณ 4,600 ล้านบาท หากยอดค้างชำระภาษีเกิน 3 ปีที่ส่งผลให้รถทะเบียนถูกระงับ หากจะนำรถมาใช้ต้องนำมาจดทะเบียนใหม่ มีจำนวนภาษีค้างชำระสะสมประมาณ 26,000 ล้านบาท ถ้ามีช่องทางการชำระภาษีที่เพิ่มขึ้นและมีวิธีการที่ง่ายสะดวก และให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเข้ามามีส่วนร่วม จะสามารถลดจำนวนภาษีค้างชำระประจำปีลงได้ โดยมีเป้าหมายในการรับชำระภาษีที่ค้างเกิน 3 ปี ได้ร้อยละ 10 ของจำนวนค้างทั้งหมด ก็จะได้เงินภาษีเข้าสู่ท้องถิ่นได้อย่างน้อยปีละ 2,600 ล้านบาท

4) ลดภาระค่าครองชีพของประชาชน โดยช่วยลดภาระค่าใช้จ่ายในการเดินทางและเวลาของประชาชน และมลพิษที่เกิดขึ้นจากรถยนต์เมื่อเดินทางมาติดต่อที่สำนักงานอีกด้วย

แผนการยกระดับการบริการด้านทะเบียนและภาษีรถของกรมการขนส่งทางบก

ลำดับ	มาตรการ/กิจกรรม	การดำเนินการ	ระยะเวลา ดำเนินการ	หน่วย รับผิดชอบ
1	ปรับปรุงระบบงานโดยเพิ่มเติมการเชื่อมโยงข้อมูลจากภายในและภายนอกกรมการขนส่งทางบกที่เกี่ยวข้องสำหรับการจดทะเบียนและต่อภาษีรถ	<ul style="list-style-type: none"> - คณะทำงานโดยมีรองอธิบดีเป็นประธาน และหน่วยงานภายในที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งผู้แทนจากกลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย - นำเสนออธิบดีเห็นชอบ เพื่อให้หน่วยงานที่รับผิดชอบตามอำนาจหน้าที่ไปดำเนินการ - รองอธิบดีกำกับ ติดตาม และประเมินผล 	12 เดือน	ศทส./ สนท./สนว./ สขพ.1-5
2	ยกเลิกเครื่องหมายป้ายทะเบียนรถชั่วคราว (ป้ายแดง)	<ul style="list-style-type: none"> - คณะทำงานโดยมีรองอธิบดีเป็นประธาน และหน่วยงานภายในที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งผู้แทนจากกลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย - นำเสนออธิบดีเห็นชอบ เพื่อให้หน่วยงานที่รับผิดชอบตามอำนาจหน้าที่ไปดำเนินการ - รองอธิบดีกำกับ ติดตาม และประเมินผล 	12 เดือน	สนท./สนก.
3	หาพันธมิตรเพิ่มเติมหรือเพิ่มช่องทางในการชำระภาษี เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการจัดเก็บภาษี	<ul style="list-style-type: none"> - ประสานความร่วมมือ, MOU กับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น - พิจารณาและเจรจาหน่วยรับชำระภาษี แทนกรมการขนส่งทางบกเพิ่มเติม - นำเสนออธิบดีเห็นชอบ - รองอธิบดีกำกับ ติดตาม และประเมินผล 	6 เดือน	สนท./ ศทส./สนก./ สขพ.1-5
4	จัดทำกระบวนการจดทะเบียนรถใหม่และปรับปรุงแอปพลิเคชันชำระภาษี แบบออนไลน์เพิ่มเติม	<ul style="list-style-type: none"> - คณะทำงานโดยมีรองอธิบดีเป็นประธาน และหน่วยงานภายในที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งผู้แทนจากกลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย - นำเสนออธิบดีเห็นชอบ เพื่อให้หน่วยงานที่รับผิดชอบตามอำนาจหน้าที่ไปดำเนินการ - รองอธิบดีกำกับ ติดตาม และประเมินผล 	12 เดือน	ศทส./ สนท./ สนก./ สขพ.5

ลำดับ	มาตรการ/กิจกรรม	การดำเนินการ	ระยะเวลา ดำเนินการ	หน่วย รับผิดชอบ
5	ปรับปรุงแก้ไขระเบียบว่าด้วยการดำเนินการทางทะเบียนและภาษีรถ	- คณะทำงานโดยมีรองอธิบดีเป็นประธาน และหน่วยงานภายในที่เกี่ยวข้อง - นำเสนออธิบดีเห็นชอบ เพื่อให้หน่วยงานที่รับผิดชอบตามอำนาจหน้าที่ไปดำเนินการ - รองอธิบดีกำกับ ติดตาม และประเมินผล	12 เดือน	สนท./สนว./ ศทส./ สขพ.1-5/ สนก.
6	ปรับปรุงแก้ไขพระราชบัญญัติบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522	- รองอธิบดีมอบหมาย สนท. และหน่วยงานภายในที่เกี่ยวข้องร่วมกันพิจารณาเสนอรายละเอียดที่จะขอแก้ไข พ.ร.บ. - รับฟังความคิดเห็นจากผู้มีส่วนได้เสีย - นำเสนออธิบดีเห็นชอบ เพื่อให้หน่วยงานที่รับผิดชอบตามอำนาจหน้าที่ไปดำเนินการ - รองอธิบดีกำกับและติดตาม	18 เดือน	สนท./ สขพ.1-5/ สนก.
7	การส่งเสริมและประชาสัมพันธ์	- รองอธิบดีมอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาแนวทางจูงใจกลุ่มเป้าหมายและประชาสัมพันธ์ในช่องทางต่างๆ ให้ประชาชน/สื่อมวลชนได้รับทราบอย่างทั่วถึง - รองอธิบดีกำกับ ติดตาม และประเมินผล	ต่อเนื่อง	สลก./ศทส.

ตารางที่ 2-3 แผนการยกระดับการบริการด้านทะเบียนและภาษีรถของกรมการขนส่งทางบก

สนท. หมายถึง สำนักมาตรฐานงานทะเบียนและภาษีรถ

ศทส. หมายถึง ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ

สนว. หมายถึง สำนักวิศวกรรมยานยนต์

สนก. หมายถึง สำนักกฎหมาย

สลก. หมายถึง สำนักงานเลขานุการกรม

สขพ.1-5 หมายถึง สำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ 1-5

2.2.4 ปัจจัยที่อาจมีผลกระทบต่อความสำเร็จของการดำเนินการตามข้อเสนอ

การดำเนินการเพื่อขับเคลื่อนข้อเสนอเชิงนโยบาย “การยกระดับการบริการด้านทะเบียนและภาษีรถของกรมการขนส่งทางบก” ให้ประสบความสำเร็จนั้น พบว่ามีปัจจัยที่เกี่ยวข้องต้องพิจารณา ได้แก่

(1) การส่งเสริมและความร่วมมือจากผู้บริหาร การเมือง หน่วยราชการที่เกี่ยวข้อง องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และกลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย เพื่อให้การดำเนินการเป็นไปอย่างราบรื่น จึงควรมีการปรึกษาหารือแนวทางดำเนินการที่ชัดเจน พร้อมได้รับการสนับสนุนด้านบริหารจัดการ และงบประมาณ หากมีความจำเป็นต้องจัดทำโครงการต่างๆ

(2) การยอมรับและได้รับความร่วมมือจากบุคลากรภายในกรมการขนส่งทางบก รวมถึงหน่วยงานภายนอกที่เกี่ยวข้อง เช่น สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ซึ่งกรมการขนส่งทางบกมีการเชื่อมโยงข้อมูลในเรื่องการรับชำระค่าปรับตามกฎหมายว่าด้วยจราจรทางบกแทน ทั้งนี้การปรับปรุงกระบวนการรับชำระภาษีประจำปี ยังคงต้องพิจารณาเรื่องนี้ประกอบด้วย ทั้งนี้ การดำเนินการจะต้องมีการสื่อสารสร้างความเข้าใจต่ออธิบดีกรมการขนส่งทางบกและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง พร้อมทั้งรายงานความคืบหน้าให้รับทราบอย่างสม่ำเสมอ

(3) การยอมรับจากประชาชนผู้ใช้บริการ ซึ่งการดำเนินการต้องมีความง่าย สะดวก รวดเร็ว โดยเฉพาะอย่างยิ่งมีความปลอดภัยของข้อมูลส่วนบุคคลและระบบงาน ซึ่งส่งผลต่อความเชื่อมั่นของผู้ใช้บริการ กรมการขนส่งทางบกจึงต้องมีการวางแผนและใช้องค์ความรู้ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศอย่างมืออาชีพ พร้อมสื่อสารประชาสัมพันธ์ชี้แจงให้เห็นถึงประโยชน์ที่เกิดขึ้นแก่ประชาชน

(4) การดำเนินการการเชื่อมโยงข้อมูลและพัฒนากระบวนการต่างๆ เป็นดิจิทัล ต้องให้ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศมีส่วนร่วมในการพิจารณารายละเอียดต่างๆ อย่างใกล้ชิด เพื่อให้มีความรู้ ความเข้าใจในขั้นตอนรายละเอียดในกระบวนการที่จะพัฒนา ทั้งนี้การว่าจ้างผู้พัฒนาระบบต้องมีความเชี่ยวชาญ น่าเชื่อถือ และสามารถแก้ไขปัญหาได้อย่างรวดเร็ว

(5) การพัฒนาปรับปรุงกฎ ระเบียบ ที่ใช้ในการดำเนินการทางทะเบียนและภาษีรถ ให้มีความสอดคล้องและรองรับการปฏิบัติงาน รวมถึงกฎหมายอื่นที่เกี่ยวกับการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พระราชบัญญัติการปฏิบัติราชการทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2565 เป็นต้น จึงต้องให้ศูนย์สารสนเทศ สำนักกฎหมายและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องศึกษา ทำความเข้าใจ และมีส่วนร่วมในการพิจารณารายละเอียดต่างๆ อย่างใกล้ชิด

2.3 ภาวะผู้นำเพื่อการขับเคลื่อนข้อเสนอ

คุณลักษณะของผู้นำที่สำคัญที่จะสนับสนุนการขับเคลื่อนข้อเสนอเชิงนโยบายสู่การปฏิบัติให้เกิดเป็นรูปธรรม

ลำดับ	ภาวะผู้นำ	การใช้ภาวะผู้นำในการขับเคลื่อนข้อเสนอ
1	ทักษะดิจิทัล	ผู้บริหารจำเป็นต้องใช้ทักษะดิจิทัลในการทำความเข้าใจสาระพื้นฐานกลไกในการใช้ประโยชน์จากระบบด้านสารสนเทศและข้อมูล เพื่อใช้วางแผนพัฒนางานหรือแก้ไขปัญหา
2	การกำหนดวิสัยทัศน์และกลยุทธ์	เพื่อใช้วางแผน ใช้เป็นเข็มทิศเพื่อนำหน่วยงานให้มุ่งหน้าไปด้วยกัน สามารถขับเคลื่อนตามแผนไปสู่เป้าหมายที่มุ่งหวังได้

ลำดับ	ภาวะผู้นำ	การใช้ภาวะผู้นำในการขับเคลื่อนข้อเสนอ
3	ทักษะการสื่อสารโน้มน้าว	ในการพัฒนาสิ่งใหม่ย่อมมีการเปลี่ยนแปลง อาจมีผู้ที่ไม่เข้าใจหรือไม่เห็นด้วย จึงจำเป็นต้องมีการโน้มน้าวสื่อสารให้บุคคลอื่นเข้าใจ และให้การสนับสนุน รวมถึงการสร้างแรงบันดาลใจกับทีมงานจะช่วยให้เกิดความเชื่อมั่นและมีประสิทธิภาพในการทำงาน
4	มีความเป็นผู้นำการเปลี่ยนแปลง	เป็นผู้ที่มีบทบาทในการวางแผนและบริหารจัดการการเปลี่ยนแปลงในด้านต่างๆ ขับเคลื่อนให้เกิดการเปลี่ยนแปลงภายในองค์กร ประสานงานกับบุคคลภายในและภายนอกองค์กร ทั้งระดับบนและระดับล่าง รวมถึงการควบคุม กำกับดูแลกิจกรรมต่างๆ ให้ดำเนินไปได้ด้วยดี โดยจะต้องเป็นเสมือนคนกลางทำหน้าที่ประสานงานระหว่างผู้บังคับบัญชาและผู้ใต้บังคับบัญชา
5	การมุ่งผลสัมฤทธิ์	จำเป็นที่จะต้องมีการขับเคลื่อนผลักดันและแก้ไขปัญหาอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้การขับเคลื่อนข้อเสนอประสบความสำเร็จ
6	มีคุณธรรม จริยธรรม	การครองตนและการประพฤติปฏิบัติตนให้ถูกต้องเหมาะสม ตามหลักธรรมาภิบาล ตลอดจนหลักการในวิชาชีพของตนเอง โดยมุ่งประโยชน์ส่วนรวมมากกว่าประโยชน์ส่วนตัว เพื่อสนับสนุนและผลักดันให้ภารกิจหลักขององค์กรบรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้

ตารางที่ 2-4 ภาวะผู้นำ การใช้ภาวะผู้นำในการขับเคลื่อนข้อเสนอ

3. แผนพัฒนาตนเอง

(ข้อมูลส่วนบุคคลไม่เผยแพร่)

บรรณานุกรม

กรมการขนส่งทางบก (2566) แผนปฏิบัติราชการ ระยะ 5 ปี (พ.ศ. 2566 - 2570)

กรมการขนส่งทางบก (2566) โครงสร้างอัตรากำลัง

กรมการขนส่งทางบก (2559) แบบบรรยายลักษณะงาน (Job Description)

กรมการขนส่งทางบก (2567) สถิติการขนส่ง ,<https://web.dlt.go.th/statistics/>

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ (2567) การบริหารราชการแบบมีส่วนร่วม (Participatory Governance)

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ (2567) ศูนย์ราชการสะดวก (Government Easy Contact Center : GECC)

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ (2567) ร่างพระราชบัญญัติการอำนวยความสะดวกในการพิจารณาอนุญาตและการให้บริการแก่ประชาชน พ.ศ. ...

สำนักงานพัฒนาธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (2567) การให้บริการภาครัฐผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ (Government e-Service)

สถาบันพระปกเกล้า (2567) การบริหารราชการแผ่นดิน การบริหารงานภาครัฐแนวใหม่ (New Public Management)

ประวัติผู้เขียนผลงานรายงานรายบุคคล

นายปริญญา วรธำรง

ประวัติการศึกษา

- ปริญญาตรี วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต สาขาวิศวกรรมเครื่องกล สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ปี 2541
- ปริญญาโท รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต สาขาการจัดการภาครัฐ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ ปี 2555

ประสบการณ์การรับราชการ

- ปี 2566 ผู้ตรวจราชการกรม
- ปี 2563-2566 ขนส่งจังหวัดอุทัยธานี
- ปี 2565-2566 ขนส่งจังหวัดอุทัยธานี รักษาราชการแทนขนส่งจังหวัดชัยนาท

ผลงานทางวิชาการ

- ข้อกำหนดการขนส่งสินค้าอันตรายทางถนนของประเทศไทย เล่มที่ ๒ (Thai Provision Volume II : TP2)
- มาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมเครื่องตอกเสาเข็มชนิดเคลื่อนที่ (มอก. 2983-2563)

รางวัลหรือทุนการศึกษา (เฉพาะที่สำคัญ)

- องค์กรคุณธรรมต้นแบบ สำนักงานขนส่งจังหวัดอุทัยธานี ประจำปี 2564
- มาตรฐานการให้บริการของศูนย์ราชการสะดวก (Government Easy Contact Center : GECC) ระดับพื้นฐาน สำนักงานขนส่งจังหวัดอุทัยธานี ประจำปี 2564
- Motor Vehicle Regulation And Certification ทุน JASIC, JAPAN /ณ ประเทศญี่ปุ่น ปี 2550
- Regulation and Type Approval System For Safety and Environment Protection Of Motor Vehicle/ ทุน JICA, JAPAN /ณ ประเทศญี่ปุ่น ปี 2547
- Construction, Testing and Calculation for All Kinds of Tank based on Draft-Restructured ADR /สำนักงานความร่วมมือทางวิชาการของเยอรมัน (GTZ) ปี 2543
- Rules & Regulations for kinds of Tank based on Draft-Restructured ADR/สำนักงานความร่วมมือทางวิชาการของเยอรมัน (GTZ) ปี 2543
- Inspection of Dangerous Cargo Vehicles/สำนักงานความร่วมมือทางวิชาการของเยอรมัน (GTZ) ปี 2542

ตำแหน่งหน้าที่ปัจจุบันและสถานที่ทำงาน

ผู้อำนวยการสำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ 2 กรมการขนส่งทางบก
51 หมู่ 5 ซอยสวนผัก 4 ถนนสวนผัก แขวงตลิ่งชัน เขตตลิ่งชัน กรุงเทพมหานคร