ที่ พร ๐๐๒๓.๓/ว ๙๐๙๗

ศาลากลางจังหวัดแพร่
ถนนไชยบูรณ์ พร ๕๔๐๐๐

๒๕ ตุลาคม ๒๕๖๑

เรื่อง มติคณะรัฐมนตรี เรื่อง รายงานผลการพิจารณากำหนดมาตรการต่างๆ เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวกับการควบคุมมิให้รถบรรทุกสินค้าบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดเป็นไปด้วยความเคร่งครัดของกระทรวงคมนาคม

เรียน นายอำเภอ ทุกอำเภอ นายกองค์การบริหารส่วนจังหวัดแพร่ และนายกเทศมนตรีเมืองแพร่

สิ่งที่ส่งมาด้วย สำเนาหนังสือกรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น ที่ มท ๐๘๑๐.๔/ว ๓๑๓๑
ลงวันที่ ๓ ตุลาคม ๒๕๖๑ จำนวน ๑ ชุด

ด้วยกรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่นได้รับแจ้งจากกระทรวงมหาดไทยว่า สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีแจ้งมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๗ กรกฎาคม ๒๕๖๑ เรื่อง รายงานผลการพิจารณากำหนดมาตรการต่างๆ เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวกับการควบคุมมิให้รถบรรทุกสินค้าบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดเป็นไปด้วยความเคร่งครัดของกระทรวงคมนาคม ซึ่งคณะรัฐมนตรีมีมติ ดังนี้

๑. รับทราบรายงานผลการพิจารณากำหนดมาตรการต่างๆ เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวกับการควบคุมมิให้รถบรรทุกสินค้าบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดเป็นไปด้วยความเคร่งครัดตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ

๒. ให้กระทรวงคมนาคมร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กระทรวงการคลัง กระทรวงมหาดไทย กระทรวงพาณิชย์ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ เป็นต้น พิจารณากำหนดมาตรการเพิ่มเติมทั้งในส่วนของมาตรการในการบังคับใช้กฎหมายเพื่อควบคุมมิให้รถบรรทุกสินค้าบรรทุกเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดและมาตรการช่วยเหลือผู้ประกอบการ เช่น ด้านพลังงานเชื้อเพลิง ด้านภาษี เป็นต้น เพื่อส่งเสริมการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าจากถนนมาสู่ราง ตามนัยมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๑ (เรื่อง การพิจารณาปรับปรุงโครงสร้างอัตราค่าภาระโครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบังของการท่าเรือแห่งประเทศไทย) ให้เกิดผลเป็นรูปธรรมชัดเจน

ในการนี้ เพื่อให้การกำหนดพิกัดน้ำหนักบรรทุกยานพาหนะของท้องถิ่นเป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด จึงขอให้อำเภอแจ้งองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่พิจารณาดำเนินการตามมาตรการควบคุมรถบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัดต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อพิจารณาดำเนินการ

ขอแสดงความนับถือ

(นายพงศ์รัตน์ ภิรมย์รัตน์)
ผู้ว่าราชการจังหวัดแพร่

สำนักงานส่งเสริมการปกครองท้องถิ่นจังหวัด
กลุ่มงานส่งเสริมและพัฒนาท้องถิ่น
โทร ๐-๕๔๕๓-๔๑๑๙ ต่อ ๓๐๔ โทรสาร ต่อ ๓๐๗
ผู้ประสานงาน นายประชา สุธรรมปวง ๐๘-๖๔๒๘-๙๑๖๑

๑๕ มิ.ย. ๖๑

A099
- 3 ต.ค. 2561

ที่ มท ๐๘๑๐.๔/ ว ๓๑๗๑

กรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น
ถนนนครราชสีมา เขตดุสิต กทม. ๑๐๓๐๐

๓ ตุลาคม ๒๕๖๑

เรื่อง มติคณะรัฐมนตรี เรื่อง รายงานผลการพิจารณากำหนดมาตรการต่างๆ เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวกับการควบคุมมิให้รถบรรทุกสินค้าบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดเป็นไปด้วยความเคร่งครัดของกระทรวงคมนาคม

เรียน ผู้ว่าราชการจังหวัดทุกจังหวัด

สิ่งที่ส่งมาด้วย สำเนาหนังสือกระทรวงมหาดไทย ด่วนที่สุด ที่ มท ๐๒๑๑.๕/๑๓๗๖๘ ลงวันที่ ๒๑ สิงหาคม ๒๕๖๑ จำนวน ๑ ชุด

ด้วยกรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่นได้รับแจ้งจากกระทรวงมหาดไทยว่า สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีแจ้งมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๗ กรกฎาคม ๒๕๖๑ เรื่อง รายงานผลการพิจารณากำหนดมาตรการต่างๆ เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวกับการควบคุมมิให้รถบรรทุกสินค้าบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดเป็นไปด้วยความเคร่งครัดของกระทรวงคมนาคม ซึ่งคณะรัฐมนตรีมีมติ ดังนี้

๑. รับทราบรายงานผลการพิจารณากำหนดมาตรการต่างๆ เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวกับการควบคุมมิให้รถบรรทุกสินค้าบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดเป็นไปด้วยความเคร่งครัดตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ

๒. ให้กระทรวงคมนาคมร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กระทรวงการคลัง กระทรวงมหาดไทย กระทรวงพาณิชย์ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ เป็นต้น พิจารณากำหนดมาตรการเพิ่มเติมทั้งในส่วนของมาตรการในการบังคับใช้กฎหมายเพื่อควบคุมมิให้รถบรรทุกสินค้าบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดและมาตรการในการช่วยเหลือผู้ประกอบการ เช่น ด้านพลังงานเชื้อเพลิง ด้านภาษี เป็นต้น เพื่อส่งเสริมการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าจากถนนมาสู่ระบบราง ตามนัยมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๑ (เรื่อง การพิจารณาปรับปรุงโครงสร้างอัตราค่าภาระโครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบังของการท่าเรือแห่งประเทศไทย) ให้เกิดผลเป็นรูปธรรมชัดเจน
รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย

กรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่นพิจารณาแล้ว เพื่อให้การกำหนดพิกัดน้ำหนักบรรทุกยานพาหนะของท้องถิ่นเป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด จึงขอให้จังหวัดแจ้งองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่พิจารณาดำเนินการตามมาตรการควบคุมรถบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัดต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาดำเนินการ

ขอแสดงความนับถือ

(นายขจร ศรีชวโนทัย)
รองอธิบดี รักษาราชการแทน
อธิบดีกรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น

กองพัฒนาและส่งเสริมการบริหารงานท้องถิ่น
ส่วนส่งเสริมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน
โทร ๐-๒๒๔๑-๙๐๐๐ ต่อ ๔๑๑๔ โทรสาร ๐-๒๒๔๑- ๖๙๓๔
ผู้ประสานงาน นายทะนงศักดิ์ ปิ่นเกล้า ๐๘-๕๒๙๒-๔๘๙๐

ด่วนที่สุด บันทึกข้อความ

กรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น
เลขรับ 41670
วันที่
เวลา

ส่วนราชการ กระทรวงมหาดไทย สำนักงานปลัดกระทรวง (สนผ.สป.) โทร ๐-๒๒๒๓-๕๒๔๒,๕๐๔๔๗

ที่ มท ๐๒๑๑.๕/๑๓๗๒๔ **วันที่** ๒๑ สิงหาคม ๒๕๖๑

เรื่อง มติคณะรัฐมนตรี เรื่อง รายงานผลการพิจารณากำหนดมาตรการต่าง ๆ เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวกับการควบคุมมิให้รถบรรทุกสินค้าบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดเป็นไปด้วยความเคร่งครัดของกระทรวงคมนาคม

เรียน อธิบดีกรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น

ด้วยสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีแจ้งมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๗ กรกฎาคม ๒๕๖๑ เรื่อง รายงานผลการพิจารณากำหนดมาตรการต่าง ๆ เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวกับการควบคุมมิให้รถบรรทุกสินค้าบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดเป็นไปด้วยความเคร่งครัดของกระทรวงคมนาคม ซึ่งคณะรัฐมนตรีมีมติ ดังนี้

๑ รับทราบรายงานผลการพิจารณากำหนดมาตรการต่าง ๆ เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวกับการควบคุมมิให้รถบรรทุกสินค้าบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดเป็นไปด้วยความเคร่งครัดตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ

๒ ให้กระทรวงคมนาคมร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กระทรวงการคลัง กระทรวงมหาดไทย กระทรวงพาณิชย์ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ เป็นต้น พิจารณากำหนดมาตรการเพิ่มเติมทั้งในส่วนของมาตรการในการบังคับใช้กฎหมายเพื่อควบคุมมิให้รถบรรทุกสินค้าบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดและมาตรการในการช่วยเหลือผู้ประกอบการ เช่น ด้านพลังงานเชื้อเพลิง ด้านภาษี เป็นต้น เพื่อส่งเสริมการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าจากถนนมาสู่ระบบราง ตามนัยมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๑ (เรื่อง การพิจารณาปรับปรุงโครงสร้างอัตราค่าภาระโครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบังของการท่าเรือแห่งประเทศไทย) ให้เกิดผลที่เป็นรูปธรรมชัดเจน รายละเอียดปรากฏตามสำเนาหนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๗/๒๑๙๗๕ ลงวันที่ ๒๐ กรกฎาคม ๒๕๖๑

กระทรวงมหาดไทยพิจารณาแล้ว ขอให้กรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่นแจ้งองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นดำเนินการตามมาตรการควบคุมรถบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัดต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อดำเนินการ

(นายปวิณ ชำนิประศาสน์)
รองปลัดกระทรวงมหาดไทย ปฏิบัติราชการแทน
ปลัดกระทรวงมหาดไทย

สพท.
เลขรับ 2673
วันที่
เวลา 11:30

10311
วันที่
เวลา

สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์ 25 ก.ค. 2561 เวลา 13.30น.
กลุ่มงานการเมือง สร.มท. เลขรับที่ 1863 วันที่ 23 ก.ค. 2561 เวลา 2.3 น.
สำนักงานรัฐมนตรี รับที่ 3729 วันที่ 23 ก.ค. 2561 เวลา 8.54 กระทรวงมหาดไทย
กสม.สนผ.สป. เลขรับที่ 400 วันที่ 25 ก.ค. 2561
กระทรวงมหาดไทย กองกลาง สำนักการประชุมกระทรวงมหาดไทย วันที่ 25 ก.ค. 2561 เลขรับ 27161 เวลา

ด่วนที่สุด
ที่ นร ๐๕๐๗/ว๑๕๗๑

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
ทำเนียบรัฐบาล กทม. ๑๐๓๐๐

๒๐ กรกฎาคม ๒๕๖๑

เรื่อง รายงานผลการพิจารณากำหนดมาตรการต่าง ๆ เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวกับการควบคุมมิให้รถบรรทุกสินค้าบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดเป็นไปด้วยความเคร่งครัด ของกระทรวงคมนาคม

เรียน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๕/๔๘๔๔ ลงวันที่ ๑๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๑

สิ่งที่ส่งมาด้วย สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ที่ คค (ปคร) ๐๒๐๘/๒๑๔ ลงวันที่ ๒ กรกฎาคม ๒๕๖๑

ตามที่ได้ยืนยันมติคณะรัฐมนตรี (๑๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๑) เกี่ยวกับการพิจารณาปรับปรุงโครงสร้างอัตราค่าภาระโครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบังของการท่าเรือแห่งประเทศไทย มาเพื่อทราบ ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

กระทรวงคมนาคมได้เสนอเรื่อง รายงานผลการพิจารณากำหนดมาตรการต่าง ๆ เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวกับการควบคุมมิให้รถบรรทุกสินค้าบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดเป็นไปด้วยความเคร่งครัด ของกระทรวงคมนาคม ไปเพื่อดำเนินการ ความละเอียดปรากฏตามสำเนาหนังสือที่ส่งมาด้วยนี้

คณะรัฐมนตรีได้ประชุมปรึกษาเมื่อวันที่ ๑๗ กรกฎาคม ๒๕๖๑ ลงมติว่า

๑. รับทราบรายงานผลการพิจารณากำหนดมาตรการต่าง ๆ เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวกับการควบคุมมิให้รถบรรทุกสินค้าบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดเป็นไปด้วยความเคร่งครัด ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ

๒. ให้กระทรวงคมนาคมร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กระทรวงการคลัง กระทรวงมหาดไทย กระทรวงพาณิชย์ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ เป็นต้น พิจารณากำหนดมาตรการเพิ่มเติม ทั้งในส่วนของมาตรการในการบังคับใช้กฎหมายเพื่อควบคุมมิให้รถบรรทุกสินค้าบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด และมาตรการในการช่วยเหลือผู้ประกอบการ เช่น ด้านพลังงานเชื้อเพลิง ด้านภาษี เป็นต้น เพื่อส่งเสริมการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าจากถนนมาสู่ระบบราง ตามนัยมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๑ (เรื่อง การพิจารณาปรับปรุงโครงสร้างอัตราค่าภาระโครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบังของการท่าเรือแห่งประเทศไทย) ให้เกิดผลเป็นรูปธรรมที่ชัดเจน แล้วรายงานผลให้คณะรัฐมนตรีทราบด้วย

จึงเรียนยืนยันมา

ขอแสดงความนับถือ

(นางณัฐฏ์จารี อนันตศิลป์)
รองเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ปฏิบัติราชการแทน
เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

ด่วนที่สุด
ที่ มท 0102/ 5823
เรียน ปลัดกระทรวงมหาดไทย
เพื่อโปรดทราบและดำเนินการ

(นายพงศธร กาญจนะจิตรา)
หัวหน้าสำนักงานรัฐมนตรี ปฏิบัติราชการแทน
เลขานุการรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย
๒๕ ก.ค. ๒๕๖๑

กองส่งเสริมและประสานงานคณะรัฐมนตรี
โทร. ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๐๐ ต่อ ๑๙๕๒ (จิตตา)
โทรสาร ๐ ๒๒๘๐ ๑๙๐๐-๑
www.soc.go.th ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ boca@soc.go.th

ที่ คค (ปคร) ๐๒๐๘/ว๒๔๕

กระทรวงคมนาคม
ถนนราชดำเนินนอก กทม. ๑๐๑๐๐

๗ กรกฎาคม ๒๕๖๑

เรื่อง รายงานผลการพิจารณากำหนดมาตรการต่างๆ เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวกับการควบคุมมิให้รถบรรทุกสินค้าบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดเป็นไปด้วยความเคร่งครัด ของกระทรวงคมนาคม

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. หนังสือรองนายกรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบให้เสนอคณะรัฐมนตรี
๒. สำเนาหนังสือกรมทางหลวง ที่ คค ๐๖๑๔๘/๕๒๑๓ ลงวันที่ ๑๔ มิถุนายน ๒๕๖๑
๓. สำเนาหนังสือกรมทางหลวงชนบท ที่ คค ๐๗๒๔.๒/๕๘๖๗ ลงวันที่ ๑๔ มิถุนายน ๒๕๖๑
๔. สำเนาหนังสือกรมการขนส่งทางบก ที่ ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๔๑๐/๘๘๐๔ ลงวันที่ ๘ มิถุนายน ๒๕๖๑

ด้วยกระทรวงคมนาคมขอเสนอเรื่อง รายงานผลการพิจารณากำหนดมาตรการต่างๆ เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวกับการควบคุมมิให้รถบรรทุกสินค้าบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดเป็นไปด้วยความเคร่งครัด มาเพื่อคณะรัฐมนตรีทราบ ทั้งนี้ รองนายกรัฐมนตรี (นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์) กำกับการบริหารราชการกระทรวงคมนาคมได้เห็นชอบให้นำเรื่องดังกล่าวเสนอคณะรัฐมนตรีด้วยแล้ว รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑

ทั้งนี้ เรื่องดังกล่าวมีรายละเอียด ดังนี้

๑. เรื่องเดิม

๑.๑ คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๑๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๑ ให้กระทรวงคมนาคมร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กระทรวงมหาดไทย กระทรวงพาณิชย์ และสำนักงานตำรวจแห่งชาติ พิจารณากำหนดมาตรการต่างๆ เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวกับการควบคุมมิให้รถบรรทุกสินค้าบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดเป็นไปด้วยความเคร่งครัด ซึ่งจะเป็นการส่งเสริมให้เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการขนส่งสินค้าจากถนนมาสู่ระบบราง ตามความเห็นของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

๑.๒ สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ได้มีหนังสือเมื่อวันที่ ๒๑ พฤษภาคม ๒๕๖๑ แจ้งว่า พระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๑๑ กำหนดให้สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีมีหน้าที่ติดตามและรวบรวมผลการปฏิบัติตามมติของคณะรัฐมนตรี เพื่อรายงานให้คณะรัฐมนตรีทราบเป็นระยะๆ สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีจึงขอให้กระทรวงคมนาคมรายงานผลการพิจารณากำหนดมาตรการต่างๆ เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวกับการควบคุมมิให้รถบรรทุกสินค้าบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดเป็นไปด้วยความเคร่งครัด ไปยังสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีโดยด่วนภายในเดือน มิถุนายน ๒๕๖๑ เพื่อจะได้นำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบต่อไป

/๒. สาระสำคัญ...

๒. สาระสำคัญของเรื่อง

กระทรวงคมนาคมได้ให้ความสำคัญกับการแก้ไขปัญหารถบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดอย่างจริงจังและต่อเนื่อง โดยขอรายงานผลการพิจารณากำหนดมาตรการต่างๆ เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวกับการควบคุมมิให้รถบรรทุกสินค้าบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดเป็นไปด้วยความเคร่งครัด สรุปได้ ดังนี้

๒.๑ การดำเนินงานของกรมทางหลวง

๒.๑.๑ ผลการดำเนินการจับกุมรถบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ในปีงบประมาณ ๒๕๖๐ สามารถจับกุมรถบรรทุกน้ำหนักเกินกว่ากฎหมายกำหนดได้ จำนวน ๔,๔๕๔ คัน ซึ่งมีปริมาณการจับกุมมากกว่าปี ๒๕๕๙ ถึง ๓.๖ เท่า (ปี ๒๕๕๙ จำนวน ๑,๒๔๐ คัน) และในปีงบประมาณ ๒๕๖๑ (๑ ตุลาคม ๒๕๖๐ – ๓ มิถุนายน ๒๕๖๑) ระยะเวลา ๘ เดือน ๓ วัน **สามารถจับกุมรถบรรทุกน้ำหนักเกิน** ได้จำนวน ๓,๓๔๘ คัน โดยมีประเภทวัสดุที่บรรทุกน้ำหนักเกิน ๓ อันดับแรก คือ หิน/ดิน/ทราย ร้อยละ ๓๕ สินค้าเกษตร ร้อยละ ๒๓ และวัสดุก่อสร้าง ร้อยละ ๑๓ ตามลำดับ

๒.๑.๒ มาตรการในการควบคุมรถบรรทุกน้ำหนักเกิน กรมทางหลวงได้กำหนดมาตรการในการควบคุมรถบรรทุกน้ำหนักเกินกว่ากฎหมายกำหนด ๓ มาตรการ ดังนี้

๑) **มาตรการป้องปราม** ก่อสร้างสถานีตรวจสอบน้ำหนัก และจุดพักรถเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงาน โดยปัจจุบันมีสถานีตรวจสอบน้ำหนัก ทั้งหมด ๗๒ แห่ง ซึ่งจะเร่งจัดสรรงบประมาณก่อสร้างให้ครบตามแผนที่วางไว้ ทั้งหมด ๑๐๓ แห่ง เพื่อให้ครอบคลุมโครงข่ายทั่วประเทศ พร้อมทั้งนำระบบเทคโนโลยี และพัฒนานวัตกรรมเข้ามาช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการตรวจสอบการจับกุมรถบรรทุกน้ำหนักเกิน

๒) **มาตรการปราบปราม** เข้มงวด กวดขัน ให้รถบรรทุกที่วิ่งผ่านสถานีตรวจสอบน้ำหนักต้องเข้าตรวจสอบน้ำหนักทุกคัน และให้ทุกสถานีตรวจสอบน้ำหนักจัดหน่วยตรวจสอบน้ำหนักเคลื่อนที่ (Spot Check) ออกสุ่มตรวจรถบรรทุกน้ำหนักเกินในเส้นทางที่มีรถบรรทุกหลบเลี่ยงสถานีฯ พร้อมทั้งจัดตั้งชุดตรวจสอบน้ำหนักเคลื่อนที่เฉพาะกิจส่วนกลางเพิ่มขึ้นเป็น ๑๐ ชุด (จากเดิม ๔ ชุด) เพื่อเพิ่มความถี่ในการสุ่มตรวจสอบน้ำหนักรถบรรทุกทั่วประเทศ ทั้งนี้ ได้จัดสรรงบประมาณในการดำเนินงานค่าเบี้ยเลี้ยงของเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน ให้สามารถดำเนินงานได้อย่างต่อเนื่อง และมีประสิทธิภาพ

๓) **มาตรการประชาสัมพันธ์ รับเรื่องร้องเรียน** เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานได้ดำเนินการประชาสัมพันธ์การทำงานให้กับผู้ประกอบการขนส่งและประชาชนทราบถึงนโยบายการควบคุมน้ำหนักยานพาหนะของกรมทางหลวงอย่างต่อเนื่อง โดยการประชาสัมพันธ์โดยตรงผ่านสื่อออนไลน์ Facebook และ Website ของกรมทางหลวง เพื่อประชาสัมพันธ์การทำงานของเจ้าหน้าที่ และรายงานผลการจับกุมผู้กระทำผิดให้ประชาชนได้รับทราบ ซึ่งมีผลทำให้ผู้ประกอบการขนส่งไม่กล้ากระทำผิดกฎหมาย เพราะเมื่อกระทำความผิดจะดำเนินการประชาสัมพันธ์ออกสื่อทันที

๒.๑.๓ ข้อเสนอแนะในการควบคุมรถบรรทุกน้ำหนักเกิน

๑) ดำเนินการศึกษาและปรับปรุงแก้ไขกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมน้ำหนักยานพาหนะให้มีความทันสมัยและสามารถบังคับใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพในประเด็น ดังนี้

- การกำหนดให้มีการเก็บค่าธรรมเนียมการบรรทุกเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด แก้ไขบทลงโทษจากโทษอาญา ทั้งจำทั้งปรับ ให้เป็นโทษปรับในการบรรทุกเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ซึ่งการคิดค่าธรรมเนียมนั้น จะเป็นอัตราก้าวหน้าตามอัตราที่บรรทุกน้ำหนักเกิน

/ เพิ่มบท...

- เพิ่มบทลงโทษเพื่อเอาผิดเจ้าของสินค้าหรือผู้ประกอบการที่มีส่วนทำให้เกิดการบรรทุกน้ำหนักเกิน

- กำหนดบทลงโทษ กรณีรถบรรทุกฝ่าฝืนหรือหลบเลี่ยงไม่เข้าตรวจสอบน้ำหนักยานพาหนะ ที่สถานีตรวจสอบน้ำหนัก

- เก็บค่าธรรมเนียมการอนุญาตยานพาหนะที่ไม่เป็นไปตามประกาศผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษ ผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดิน และผู้อำนวยการทางหลวงสัมปทาน

- เพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ โดยการแก้ไขกฎหมายเกี่ยวกับเครื่องชั่งน้ำหนัก ให้สามารถใช้เครื่องชั่งน้ำหนักขณะรถเคลื่อนที่ได้ Weigh in motion (WIM) เพื่อใช้ในการดำเนินการจับกุมรถบรรทุกที่น้ำหนักเกินได้

๒) ควรมีกฎหมายบังคับให้รถบรรทุกที่จะวิ่งบนทางหลวงต้องดำเนินการชั่งน้ำหนัก และมีใบชั่งน้ำหนัก

๓) ห้ามหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าโดยรถบรรทุกทำการบันทึกข้อตกลง (MOU) ซึ่งเป็นเหตุให้มีการบรรทุกน้ำหนักเกินกว่ากฎหมายกำหนด

๔) ให้หน่วยงานของราชการ และรัฐวิสาหกิจ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าโดยรถบรรทุก ให้ทำบันทึกข้อตกลงร่วมในการดำเนินการตรวจสอบ และควบคุมน้ำหนักรถบรรทุกให้เป็นไปตามกฎหมายกำหนด

๒.๒ การดำเนินงานของกรมทางหลวงชนบท

๒.๒.๑ กรมทางหลวงชนบทมีมาตรการควบคุมมิให้รถบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด โดยแบ่งเป็น ๓ ระยะ ประกอบด้วย

๑) ระยะสั้น

- จัดตั้งด่านชั่งน้ำหนักยานพาหนะเคลื่อนที่ โดยบูรณาการกับหน่วยงานภายนอก เช่น กรมทางหลวง กรมการขนส่งทางบก ทหาร ตำรวจ และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

- ปรับเพิ่มแผนการดำเนินงานเน้นการทำงานเชิงรุกในสายทางที่มีความเสี่ยงในการบรรทุกน้ำหนักเกินพิกัด เข้มงวด ควบคุมการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด และเพิ่มปริมาณความถี่ในการจัดตั้งด่านชั่งน้ำหนัก

- เคร่งครัดตามนโยบายรัฐบาล โดยควบคุมและไม่อนุญาตให้รถบรรทุกน้ำหนักเกิน และไม่อนุญาตให้มีการผ่อนผันเรื่องน้ำหนักรถบรรทุกอ้อย ตลอดจนการควบคุมพื้นที่ชายแดนที่มีความเสี่ยงจะบรรทุกน้ำหนักเกิน

๒) ระยะกลาง

กำหนดแผนการก่อสร้างสถานีตรวจสอบน้ำหนักยานพาหนะเพิ่มขึ้นให้ครอบคลุมในพื้นที่สายทางที่มีปริมาณรถบรรทุกสูง เพื่อกำกับป้องปรามรถบรรทุกที่มีน้ำหนักเกินในสายทางที่มีความสำคัญและมีปริมาณการใช้งานสูง

๓) ระยะยาว

- จัดตั้งคณะทำงานพิจารณาแก้ไขปัญหารถบรรทุกน้ำหนักเกิน (ด้านกฎหมาย) เพื่อพิจารณาความเหมาะสมในเรื่องของข้อกฎหมาย สำหรับกำกับควบคุมน้ำหนักบรรทุกให้มีความเหมาะสมกับสภาพการณ์ในปัจจุบัน โดยได้มีการประสานกับกระทรวงคมนาคมและกรมการขนส่งทางบก เพื่อร่วมเสนอแนวคิดให้มีการแก้ปัญหาควบคุมน้ำหนักบรรทุกให้มีประสิทธิภาพ และมีบทลงโทษให้มีความเหมาะสมมากยิ่งขึ้น

/ กรมทางหลวงชนบท...

- กรมทางหลวงชนบทได้เสนอแนวทางแก้ไขปัญหารถบรรทุกน้ำหนักเกินในระยะยาว (ด้านกฎหมาย) ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในสังกัดกระทรวงคมนาคมเพื่อหาข้อยุติ ก่อนจะหารือกับกระทรวงมหาดไทยและหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง เพื่อรวบรวมประเด็นในการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติทางหลวงฯ และกฎหมายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยได้นำเสนอแนวทางการดำเนินงานควบคุมกำกับน้ำหนักบรรทุกของกรมทางหลวงชนบท เพื่อให้การกำหนดทิศทางในการควบคุมกำกับน้ำหนักบรรทุกเป็นไปในทิศทางเดียวกัน โดยลักษณะปัญหาที่พบ ประกอบด้วย ปัญหาข้อกฎหมาย ปัญหาขณะปฏิบัติงาน และปัญหาจากปัจจัยภายนอก

- กรมทางหลวงชนบทได้จัดทำ (ร่าง) บันทึกความร่วมมือว่าด้วยความร่วมมือไม่บรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดตามประกาศผู้อำนวยการทางหลวงชนบท เพื่อใช้เป็นข้อมูลในการจัดทำร่าง MOU ระหว่างกระทรวงคมนาคม ผู้ประกอบการขนส่ง และผู้ประกอบการภาคอุตสาหกรรม เพื่อให้เกิดความร่วมมือในการทำงานแบบบูรณาการ เป็นการลดปัญหาที่เกิดขึ้นจากการบรรทุกน้ำหนักในสายทางของกรมทางหลวงและกรมทางหลวงชนบท ลดผลกระทบด้านความปลอดภัยและอุบัติเหตุที่จะเกิดกับประชาชนผู้ใช้ทาง อีกทั้งเป็นการลดงบประมาณในการบำรุงรักษาถนนที่มีความเสียหายจากการบรรทุกน้ำหนักเกินพิกัด

๒.๒.๒ กรมทางหลวงชนบทได้แต่งตั้งคณะทำงานจัดทำข้อกำหนดในการเพิ่มประสิทธิภาพการควบคุมคุณภาพงานก่อสร้าง และมาตรฐานความปลอดภัยในขณะก่อสร้างของกรมทางหลวงชนบท โดยมีหน้าที่พิจารณาจัดทำข้อกำหนดในการเพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุมคุณภาพงานก่อสร้าง จัดทำข้อกำหนดเรื่องมาตรการความปลอดภัยในขณะก่อสร้างในร่างขอบเขตของงาน (TOR) หรือเอกสารประกวดราคา และพิจารณากำหนดให้มีการจัดซื้อยางพาราจากการยางแห่งประเทศไทยในร่างขอบเขตของงาน (TOR) หรือเอกสารประกวดราคา โดยได้กำหนดให้ห้ามใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนักน้ำหนักบรรทุก หรือน้ำหนักลงเพลาเกินกว่าที่ได้กำหนดเดินบนทางหลวงชนบท ซึ่งได้มีการประชุมไปแล้ว ๑ ครั้ง เมื่อวันที่ ๘ มีนาคม ๒๕๖๑ โดยให้มีการเพิ่มเติมข้อความในร่างขอบเขตของงาน (TOR) ขณะนี้คณะกรรมการฯ อยู่ระหว่างการจัดทำข้อกำหนดดังกล่าว

๒.๓ การดำเนินงานของกรมการขนส่งทางบก

๒.๓.๑ กรมการขนส่งทางบก มีภารกิจควบคุม กำกับ ดูแล รถบรรทุกสินค้าตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก โดยได้กำหนดน้ำหนักรถ น้ำหนักบรรทุก หรือน้ำหนักรวมสูงสุดของรถไว้ตามประกาศกรมการขนส่งทางบกเรื่อง **กำหนดแบบตัวถังส่วนที่บรรทุกของรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของ พ.ศ. ๒๕๕๖** เพื่อกำหนดลักษณะขนาดของตัวถังรถให้เหมาะสมที่จะนำมาใช้ในการบรรทุกสินค้าไว้แล้ว

๒.๓.๒ มาตรการออกตรวจสอบและจับกุมรถบรรทุกสินค้าที่ได้จดทะเบียนไว้แล้วทั่วประเทศ โดยมีการตรวจสอบความมั่นคงแข็งแรง ความถูกต้องของเครื่องอุปกรณ์ส่วนควบของรถ การแก้ไขเพิ่มเติมหรือเปลี่ยนแปลงสภาพรถ น้ำหนักรถ น้ำหนักบรรทุก หรือน้ำหนักรวมสูงสุด ขนาดของรถ (ความกว้าง ความสูง ความยาว ส่วนยื่นหน้า ส่วนยื่นท้าย) ตามลักษณะที่กฎหมายกำหนด โดยมีสถิติการตรวจสอบและจับกุมผู้ประกอบการรถบรรทุกที่มีการต่อเติมดัดแปลงสภาพรถ อุปกรณ์ส่วนควบของรถให้แตกต่างไปจากสาระสำคัญตามที่กฎหมายกำหนด ในปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๑ (ข้อมูลเดือน ตุลาคม ๒๕๖๐ – พฤษภาคม ๒๕๖๑) รวมทั้งสิ้น ๘๘๓ ราย และได้ดำเนินการเปรียบเทียบการกระทำความผิดตามกฎหมายเรียบร้อยแล้ว

๒.๓.๓ การบูรณาการกำหนดมาตรการแก้ไขรถบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ระหว่างกรมการขนส่งทางบก กรมทางหลวง และกรมทางหลวงชนบท ให้เป็นรูปธรรมและมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น โดยให้สำนักงานขนส่งทุกจังหวัดตรวจสอบผู้ประกอบการรถบรรทุกที่ได้รับแจ้งจากกรมทางหลวง

/ และ...

และกรมทางหลวงชนบท ว่าได้บรรทุกน้ำหนักเกินและมีการต่อเติมส่วนที่บรรทุกตามเอกสารหลักฐานภาพถ่าย และให้รายงานผลการตรวจสอบสภาพรถและการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด โดยกรมการขนส่งทางบก จะเก็บบันทึกประวัติการกระทำความผิด เพื่อนำมาพิจารณาในการต่ออายุใบอนุญาตประกอบการขนส่งต่อไป รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย ๒ - ๕

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำกราบเรียนนายกรัฐมนตรีเพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อโปรดทราบต่อไปด้วย จะขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ

(นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ)
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานปลัดกระทรวง
กองยุทธศาสตร์และแผนงาน
โทร. ๐ ๒๒๘๓ ๓๐๕๘
โทรสาร ๐ ๒๒๘๐ ๑๐๐๘
Email : arpaphat.a@gmail.com

สำเนาถูกต้อง

(นางรสรินทร์ โฆมจีน)
เจ้าพนักงานธุรการชำนาญงาน
หัวหน้าฝ่ายอำนวยการ
๓ ก.ค. ๖๕

กระทรวงคมนาคม
สิ่งที่ส่งมาด้วย ๔
เลขรับ
วันที่ ๑๘ มิ.ย. ๖๑
เวลา 13.34
กองยุทธศาสตร์และแผนงาน
เลขรับที่ 2749
วันที่ 14 มิ.ย. 61
เวลา 14.26 น.

กผผ

ด่วนที่สุด บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ กรมการขนส่งทางบก สำนักการขนส่งสินค้า โทร. ๐-๒๒๑๗-๘๔๙๑

ที่ คค ๐๔๑๐/ ศศ๐๙ **วันที่** ๙ มิถุนายน ๒๕๖๑

เรื่อง การรายงานผลการพิจารณากำหนดมาตรการต่างๆ เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวกับการควบคุมมิให้รถบรรทุกสินค้าบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดเป็นไปด้วยความเคร่งครัด

ขนส.
๔๑๘

เรียน รองปลัดกระทรวงคมนาคม (หัวหน้ากลุ่มภารกิจด้านการขนส่ง)

ตามหนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๗/๑๔๖๓๔ ลงวันที่ ๒๑ พฤษภาคม ๒๕๖๑ ขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องรายงานผลการพิจารณากำหนดมาตรการต่างๆ เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวกับการควบคุมมิให้รถบรรทุกสินค้าบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดเป็นไปด้วยความเคร่งครัดไปยังกระทรวงคมนาคมเพื่อประมวลนำเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป และท่านรองปลัดกระทรวงคมนาคมสั่งการท้ายหนังสือฯ ให้กรมการขนส่งทางบกรายงานผลการกำหนดมาตรการดังกล่าว นั้น

กรมการขนส่งทางบกขอรายงานผลการพิจารณามาตรการบังคับใช้กฎหมาย ดังนี้

๑. กรมการขนส่งทางบกมีภารกิจควบคุม กำกับ ดูแลรถบรรทุกสินค้าตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก โดยได้กำหนดน้ำหนักรถ น้ำหนักบรรทุก หรือน้ำหนักรวมสูงสุดของรถไว้ตามประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดแบบตัวถังส่วนที่บรรทุกของรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของ พ.ศ. ๒๕๕๖ เพื่อกำหนดลักษณะขนาดของตัวถังรถให้เหมาะสมที่จะนำมาใช้ในการบรรทุกสินค้าไว้แล้ว (เอกสารแนบ ๑)

๒. มาตรการออกตรวจสอบและจับกุมรถบรรทุกสินค้าที่ได้จดทะเบียนไว้แล้วทั่วประเทศ โดยมีการตรวจสอบความมั่นคงแข็งแรง ความถูกต้องของเครื่องอุปกรณ์ส่วนควบของรถ การแก้ไขเพิ่มเติมหรือเปลี่ยนแปลงสภาพรถ น้ำหนักรถ น้ำหนักบรรทุก หรือน้ำหนักรวมสูงสุด ขนาดของรถ (ความกว้าง ความสูง ความยาว ส่วนยื่นหน้า ส่วนยื่นท้าย) ตามลักษณะที่กฎหมายกำหนด โดยมีสถิติการตรวจสอบและจับกุมผู้ประกอบการรถบรรทุกที่มีการต่อเติมดัดแปลงสภาพรถ อุปกรณ์ส่วนควบของรถให้แตกต่างไปจากสาระสำคัญตามที่กฎหมายกำหนด ในปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๑ (ข้อมูลเดือนตุลาคม ๒๕๖๐ – พฤษภาคม ๒๕๖๑) รวมทั้งสิ้น ๘๘๓ ราย และได้ดำเนินการเปรียบเทียบการกระทำความผิดตามกฎหมายเรียบร้อยแล้ว

๓. การบูรณาการกำหนดมาตรการแก้ไขปัญหารถบรรทุกสินค้าบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดระหว่างกรมการขนส่งทางบก กรมทางหลวงและกรมทางหลวงชนบทให้เป็นรูปธรรมและมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น โดยให้สำนักงานขนส่งทุกจังหวัดตรวจสอบผู้ประกอบการรถบรรทุกที่ได้รับแจ้งจากกรมทางหลวงและกรมทางหลวงชนบท ว่าได้บรรทุกน้ำหนักเกินและมีการต่อเติมส่วนที่บรรทุกตามเอกสารหลักฐานภาพถ่าย และให้รายงานผลการตรวจสอบสภาพรถและการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด โดยสถิติการกระทำผิดดังกล่าวจะบันทึกเป็นประวัติไว้เพื่อนำมาพิจารณาในการต่ออายุใบอนุญาตประกอบการขนส่งต่อไป โดยสรุปผลการตรวจสอบดังนี้

๓.๑ ประจำเดือนตุลาคม พ.ศ. ๒๕๖๐ มีรถบรรทุกที่กรมทางหลวงแจ้งให้ตรวจสอบทั้งหมด จำนวน ๕๕ คัน รถที่ตรวจสอบแล้ว จำนวน ๔๕ คัน ตรวจสอบพบว่า

(๑) ไม่พบการต่อเติมดัดแปลงหรือแก้ไขตัวถังบรรทุก ๓๘ คัน

(๒) พบการกระทำผิดต่อเติมดัดแปลงหรือแก้ไขตัวถังบรรทุก และเปรียบเทียบการกระทำความผิด ๒ คัน

(๓) ไม่นำรถเข้ารับการตรวจ ๔ คัน (ไม่สามารถเรียกผู้ประกอบการขนส่งนำรถเข้าตรวจสอบได้เนื่องจากได้ถอนรถออกจากเงื่อนไขในใบอนุญาตประกอบการขนส่ง)

(๔) ไม่พบข้อมูลทางทะเบียน ๑ คัน (หลักฐานภาพถ่ายไม่ชัดเจน)

/๓.๓ .....

๓.๒ ประจำเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๖๐ มีรถบรรทุกที่กรมทางหลวงแจ้งให้ตรวจสอบทั้งหมด จำนวน ๒๓ คัน รถที่ตรวจสอบแล้ว จำนวน ๑๐ คัน ตรวจสอบพบว่า ไม่พบการต่อเติมดัดแปลงหรือแก้ไขตัวถังบรรทุกทั้งหมด

๓.๓ ประจำเดือนธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๐ มีรถบรรทุกที่กรมทางหลวงแจ้งให้ตรวจสอบทั้งหมด จำนวน ๖๔ คัน รถที่ตรวจสอบแล้ว จำนวน ๑๑ คัน ตรวจสอบพบว่า

(๑) ไม่พบการต่อเติมดัดแปลงหรือแก้ไขตัวถังบรรทุก ๘ คัน

(๒) พบการกระทำผิดต่อเติมดัดแปลงหรือแก้ไขตัวถังบรรทุก และเปรียบเทียบการกระทำความผิด ๑ คัน

(๓) ไม่พบข้อมูลทางทะเบียน ๒ คัน (หลักฐานภาพถ่ายไม่ชัดเจน)

๓.๔ ประจำเดือนมกราคม พ.ศ. ๒๕๖๑ มีรถบรรทุกที่กรมทางหลวงแจ้งให้ตรวจสอบทั้งหมด จำนวน ๔๗ คัน อยู่ระหว่างการรายงานการตรวจสอบ

ทั้งนี้ กรมการขนส่งทางบกได้มีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๔๑๐/๖๑๘๕ ลงวันที่ ๒๗ เมษายน ๒๕๖๑ รายงานความคืบหน้าการดำเนินการกรณีการแก้ไขปัญหารถบรรทุกน้ำหนักเกินกว่ากฎหมายกำหนดไปยังกระทรวงคมนาคมไว้เบื้องต้นด้วยแล้ว (เอกสารแนบ ๒)

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ

(นายสนิท พรหมวงษ์)
อธิบดีกรมการขนส่งทางบก

กองยุทธศาสตร์และแผนงาน
เลขรับที่ ๒๘๐๖
วันที่ ๑๙ มิ.ย. ๒๕๖๑
เวลา ๑๕.๕๗
กระทรวง
สิ่งที่ส่งมาด้วย ๒
๑๙ มิ.ย ๖๑
1315

บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ กรมทางหลวง สำนักงานควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ โทร.๐ ๒๓๕๔ ๕๗๕๕ โทรสาร ๐๒๓๕๔ ๕๗๕๖

ที่ คค ๐๖๐๑๔๘/ ๕๖๐๓ **วันที่** ๑๙ มิถุนายน ๒๕๖๑

เรื่อง รายงานผลการพิจารณากำหนดมาตรการต่างๆ เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวกับการควบคุมมิให้รถบรรทุกสินค้าบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดเป็นไปด้วยความเคร่งครัด

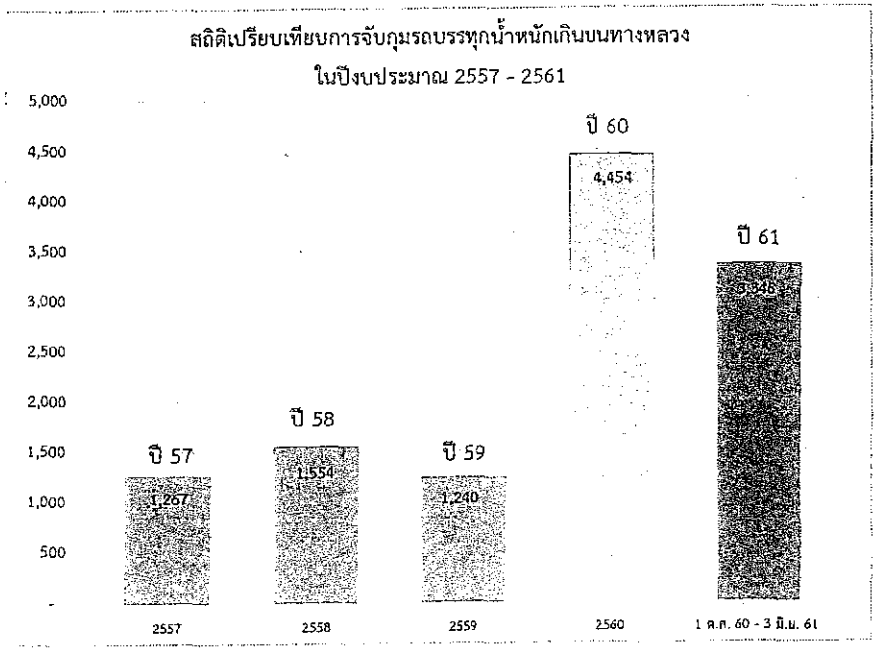
เรียน ปลัดกระทรวงคมนาคม

ตามบัญชารองปลัดกระทรวงคมนาคม (นายพีระพล ถาวรสุภเจริญ) ที่ ว ๔๑๗๑/๒๕๖๑ ลงวันที่ ๒๘ พฤษภาคม ๒๕๖๑ ท้ายหนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๗/๑๔๖๓๔ ลงวันที่ ๒๑ พฤษภาคม ๒๕๖๑ เรื่อง การรายงานผลพิจารณากำหนดมาตรการต่างๆ เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวกับการควบคุมมิให้รถบรรทุกสินค้าบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดเป็นไปด้วยความเคร่งครัด ซึ่งเห็นควรให้ ทล. ทช. และ ขบ. รายงานผลการดำเนินงานฯ ให้ คค. ทราบ ภายในวันที่ ๘ มิถุนายน ๒๕๖๑ เพื่อจะได้ประมวลนำเสนอ ครม. ทราบ ตามที่ สลค. แจ้งมาต่อไป ความละเอียดแจ้งแล้วนั้น

กรมทางหลวง โดยสำนักงานควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ ได้พิจารณาแล้วขอรายงานผลการดำเนินงานฯ ในส่วนที่เกี่ยวข้องดังนี้

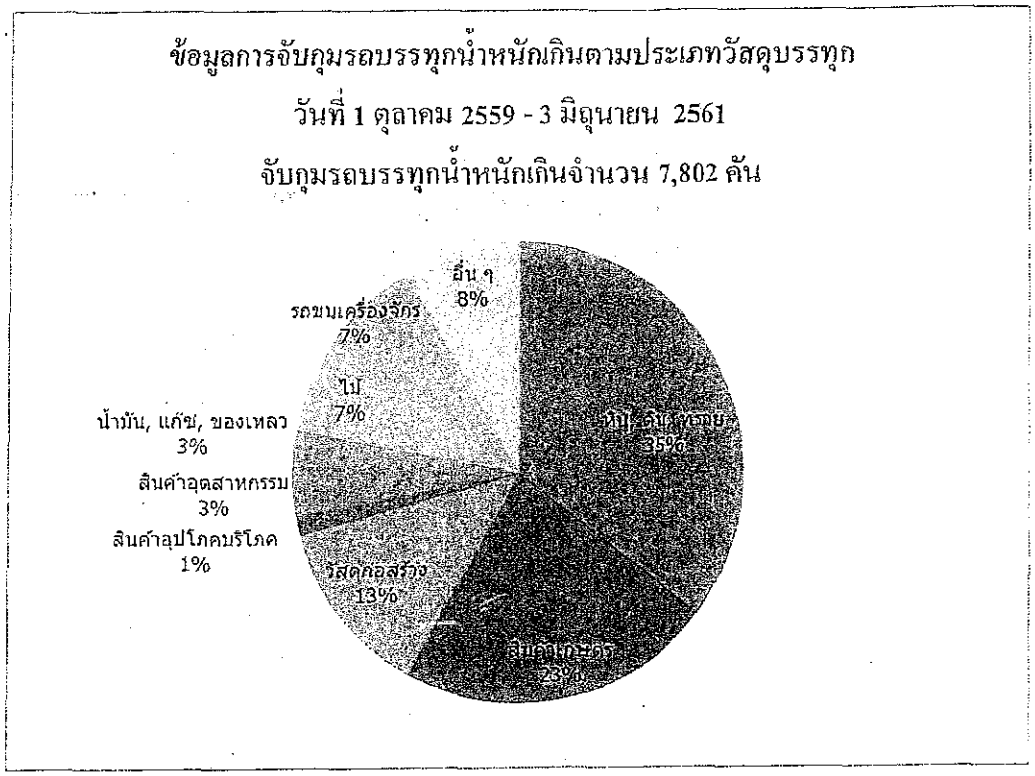
๑. ผลการดำเนินงานในการควบคุมน้ำหนักเกินของสำนักงานควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ กรมทางหลวง

ผลการดำเนินการจับกุมรถบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ได้จับกุมที่สถานีตรวจสอบน้ำหนัก และการจัดหน่วยตรวจสอบน้ำหนักเคลื่อนที่ (Spot Check) จากทุกสถานีฯ และหน่วยเฉพาะกิจส่วนกลาง ซึ่งมีผลการดำเนินงานในปีงบประมาณ ๒๕๖๐ สามารถจับกุมรถบรรทุกน้ำหนักเกินกว่ากฎหมายกำหนดได้ ๔,๔๕๔ คัน ซึ่งมีปริมาณการจับกุมมากกว่าปี ๒๕๕๙ ถึง ๓.๖ เท่า และในปีงบประมาณ ๒๕๖๑ ได้ดำเนินการกวดขันจับกุมรถบรรทุกน้ำหนักเกินในระยะเวลา ๘ เดือน ๓ วัน จำนวนทั้งสิ้น ๓,๓๔๘ คัน

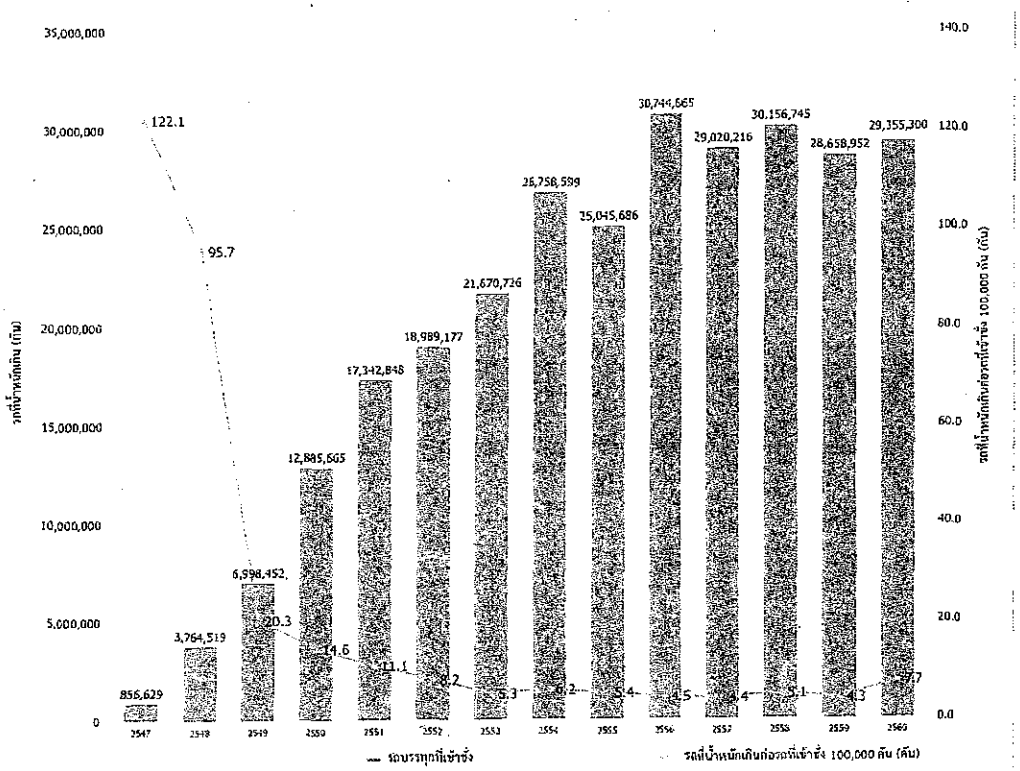


กราฟที่ ๑ แสดงผลการดำเนินการจับกุมรถบรรทุกน้ำหนักเกินบนทางหลวง ตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๕๗ – ๓ มิถุนายน ๒๕๖๑

/กราฟที่ ๒...



กราฟที่ ๒ แสดงข้อมูลประเภทวัสดุที่รถบรรทุกน้ำหนักเกิน



กราฟที่ ๓ แสดงรถที่น้ำหนักเกินต่อรถที่เข้าชั่ง ๑๐๐,๐๐๐ คัน (คัน) ในสถานีฯ

/๒. มาตรการ...

๒. มาตรการในการควบคุมรถบรรทุกน้ำหนักเกิน

กรมทางหลวงใช้กำหนดมาตรการในการควบคุมรถบรรทุกน้ำหนักเกินกว่ากฎหมายกำหนด ซึ่งประกอบด้วย ๓ มาตรการ ดังนี้

๑) มาตรการป้องปราม

ก่อสร้างสถานีตรวจสอบน้ำหนัก และจุดพักรถเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงาน โดยปัจจุบันมีสถานีฯ ทั้งหมด ๗๒ แห่ง ซึ่งจะเร่งจัดสรรงบประมาณก่อสร้างให้ครบตามแผนที่วางไว้ทั้งหมด ๑๐๓ แห่ง เพื่อให้ครอบคลุมโครงข่ายทั่วประเทศ พร้อมทั้งนำระบบเทคโนโลยี และพัฒนานวัตกรรมเข้ามาช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการตรวจสอบการจับกุมรถบรรทุกน้ำหนักเกิน

๒) มาตรการปราบปราม

เข้มงวด กวดขัน ให้รถบรรทุกที่วิ่งผ่านสถานีฯ ต้องเข้าตรวจสอบน้ำหนักทุกคัน และให้ทุกสถานีฯ จัดหน่วยตรวจสอบน้ำหนักเคลื่อนที่ (Spot Check) ออกสุ่มตรวจรถบรรทุกน้ำหนักเกินในเส้นทางที่มีรถบรรทุกหลบเลี่ยงสถานีฯ พร้อมทั้งจัดตั้งชุดตรวจสอบน้ำหนักเคลื่อนที่เฉพาะกิจส่วนกลาง จากเดิม ๔ ชุด เป็น ๑๐ ชุด เพื่อเพิ่มความถี่ในการสุ่มตรวจสอบน้ำหนักรถบรรทุกทั่วประเทศ ทั้งนี้ได้จัดสรรงบประมาณในการดำเนินงานค่าเบี้ยเลี้ยงของเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน ให้สามารถดำเนินงานได้อย่างต่อเนื่อง และมีประสิทธิภาพ

๓) มาตรการประชาสัมพันธ์ รับเรื่องร้องเรียน

เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานได้ดำเนินการประชาสัมพันธ์การทำงานให้กับผู้ประกอบการขนส่ง และประชาชนทราบถึงนโยบายการควบคุมน้ำหนักยานพาหนะของกรมทางหลวงอย่างต่อเนื่อง ทั้งการเข้าไปประชาสัมพันธ์โดยตรง ผ่านสื่อออนไลน์ เฟสบุ๊ค เว็ปไซด์ ของกรมทางหลวง เพื่อประชาสัมพันธ์การทำงานของเจ้าหน้าที่ผลการจับกุมผู้กระทำผิดให้ประชาชนได้รับทราบ ซึ่งมีผลทำให้ผู้ประกอบการขนส่งไม่กล้ากระทำผิดกฎหมาย เพราะเมื่อกระทำความผิดจะดำเนินการประชาสัมพันธ์ออกสื่อทันที

๓. ข้อเสนอแนะในการควบคุมรถบรรทุกน้ำหนักเกิน

๓.๑ การปรับปรุงแก้ไขกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมน้ำหนักยานพาหนะให้มีความทันสมัย และสามารถบังคับใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ดังนี้

๓.๑.๑ การกำหนดให้มีการเก็บค่าธรรมเนียมการบรรทุกเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด แก้ไขบทลงโทษจากโทษอาญา ทั้งจำทั้งปรับ ให้เป็นโทษปรับในการบรรทุกเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ซึ่งการคิดค่าธรรมเนียมนั้น จะเป็นอัตราก้าวหน้าตามอัตราที่บรรทุกน้ำหนักเกิน

๓.๑.๒ เพิ่มบทลงโทษเพื่อเอาผิดเจ้าของสินค้าหรือผู้ประกอบการที่มีส่วนทำให้เกิดการบรรทุกน้ำหนักเกิน

๓.๑.๓ กำหนดบทลงโทษ กรณีรถบรรทุกฝ่าฝืนหรือหลบเลี่ยงไม่เข้าตรวจสอบน้ำหนักยานพาหนะ ที่สถานีตรวจสอบน้ำหนัก

๓.๑.๔ เก็บค่าธรรมเนียมการอนุญาตยานพาหนะที่ไม่เป็นไปตามประกาศผู้อำนวยการ ทางหลวงพิเศษ ผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดิน และผู้อำนวยการทางหลวงสัมปทาน

๓.๑.๕ เพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ โดยการแก้ไขกฎหมายเกี่ยวกับเครื่องชั่งน้ำหนัก ให้สามารถใช้เครื่องชั่งน้ำหนักขณะรถเคลื่อนที่ได้ Weigh in motion (WIM) เพื่อใช้ในการดำเนินการจับกุมรถบรรทุกที่น้ำหนักเกินได้

/๓.๒ ควรมี...

๓.๒ ควรมีกฎหมายบังคับให้รถบรรทุกที่จะวิ่งบนทางหลวงต้องดำเนินการชั่งน้ำหนัก และมีใบชั่งน้ำหนัก

๓.๓ ห้ามหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าโดยรถบรรทุกทำการบันทึกข้อตกลง (MOU) ซึ่งเป็นเหตุให้มีการบรรทุกน้ำหนักเกินกว่ากฎหมายกำหนด

๓.๔ ให้หน่วยงานของราชการ และรัฐวิสาหกิจ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าโดยรถบรรทุก ให้ทำบันทึกข้อตกลงร่วมในการดำเนินการตรวจสอบ และควบคุมน้ำหนักรถบรรทุกให้เป็นไปตามกฎหมายกำหนด

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ

(นายธานินทร์ อมนูรณ์)
อธิบดีกรมทางหลวง

กองยุทธศาสตร์และแผนงาน
เลขรับที่ ๒๙๕๑
วันที่ ๑๔ มิ.ย. ๒๕๖๑
กระทรวงคมนาคม
สิ่งที่ส่งมาด้วย ๓
วันที่ ๑๔ มิ.ย. ๒๕๖๑
เวลา ๑๕.๐๕

บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ กรมทางหลวงชนบท สำนักบำรุงทาง โทร. ๐-๒๕๕๑-๕๒๑๑ หผผ. ๕๖๓ ๘๙๓๓๗

ที่ คค ๐๗๒๔.๒/ ๕๕๖๗ **วันที่** ๑๔ มิถุนายน ๒๕๖๑

เรื่อง มาตรการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวกับการควบคุมมิให้รถบรรทุกน้ำหนักเกินกว่ากฎหมายกำหนด

เรียน ปลัดกระทรวงคมนาคม

ตามข้อสั่งการท้ายหนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๗/๑๔๖๓๔ กรผ ลงวันที่ ๒๑ พฤษภาคม ๒๕๖๑ ให้ ทช. รายงานผลการการดำเนินงานการพิจารณากำหนดมาตรการต่าง ๆ เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวกับการควบคุมมิให้รถบรรทุกสินค้าบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดเป็นไปด้วยความเคร่งครัด เพื่อนำเสนอ ครม. ทราบ (เอกสารแนบ ๑) นั้น

กรมทางหลวงชนบทขอเรียนว่า กรมทางหลวงชนบทมีมาตรการควบคุมมิให้รถบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ดังนี้

๑. กรมทางหลวงชนบทมีมาตรการควบคุมมิให้รถบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด โดยแบ่งเป็น ๓ ระยะ ประกอบด้วย

๑.๑ <u>ระยะสั้น</u>

๑.๑.๑ กรมทางหลวงชนบทได้จัดตั้งด่านชั่งน้ำหนักยานพาหนะเคลื่อนที่แบบบูรณาการกับหน่วยงานภายนอก เช่น กรมทางหลวง ทหาร ตำรวจ กรมการขนส่งทางบก และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

๑.๑.๒ ปรับเพิ่มแผนการดำเนินงานเน้นการทำงานเชิงรุกในสายทางที่มีความเสี่ยงในการบรรทุกน้ำหนักเกินพิกัด เข้มงวด ควบคุมการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด และเพิ่มปริมาณความถี่ในการจัดตั้งด่านชั่งน้ำหนัก

๑.๑.๓ เคร่งครัดตามนโยบายรัฐบาล โดยควบคุมและไม่อนุญาตให้รถบรรทุกน้ำหนักเกินและไม่อนุญาตให้มีการผ่อนผันเรื่องน้ำหนักรถบรรทุกอ้อย ตลอดจนการควบคุมพื้นที่ชายแดนที่มีความเสี่ยงจะบรรทุกน้ำหนักเกิน

๒. <u>ระยะกลาง</u>

กำหนดแผนการก่อสร้างสถานีตรวจสอบน้ำหนักยานพาหนะเพิ่มขึ้นให้ครอบคลุมในพื้นที่สายทางที่มีปริมาณรถบรรทุกสูง เพื่อกำกับป้องปรามรถบรรทุกที่มีน้ำหนักเกินในสายทางที่มีความสำคัญและมีปริมาณการใช้งานสูง

๓. <u>ระยะยาว</u>

๓.๑ กรมทางหลวงชนบทได้ตั้งคณะทำงานพิจารณาแก้ไขปัญหารถบรรทุกน้ำหนักเกิน (ด้านกฎหมาย) เพื่อพิจารณาความเหมาะสมในเรื่องของข้อกฎหมาย สำหรับกำกับควบคุมน้ำหนักบรรทุกให้มีความเหมาะสมกับสภาพการณ์ในปัจจุบัน ได้มีการประสานกับกระทรวงคมนาคมและกรมการขนส่งทางบก เพื่อร่วมเสนอแนวคิดให้มีการแก้ปัญหาควบคุมน้ำหนักบรรทุกให้มีประสิทธิภาพ และมีบทลงโทษให้มีความเหมาะสมมากยิ่งขึ้น

๓.๒ กรมทางหลวงชนบทได้เสนอแนวทางแก้ไขปัญหาในระยะยาว (ด้านกฎหมาย) ให้กระทรวงคมนาคมเป็นเจ้าภาพ จัดประชุมหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในสังกัดกระทรวงคมนาคมเพื่อหาข้อยุติก่อนจะหารือกับกระทรวงมหาดไทยและหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง เพื่อรวบรวมประเด็นในการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติทางหลวงฯ และกฎหมายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ตามบันทึกที่ คค ๐๗๒๔.๒/๗๑๘๕ ลงวันที่ ๕ กรกฎาคม ๒๕๖๐ (เอกสารแนบ ๒) สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคมเชิญหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมประชุม

/ แนวทางการ.....

แนวทางการพิจารณาแก้ไขปัญหารถบรรทุกน้ำหนักเกิน (ด้านกฎหมาย) เมื่อวันที่ ๒๖ กรกฎาคม ๒๕๖๐ กรมทางหลวงชนบทได้นำเสนอแนวทางการดำเนินงานควบคุมกำกับน้ำหนักบรรทุกของกรมทางหลวงชนบท ลักษณะปัญหาที่พบ ประกอบด้วย ปัญหาข้อกฎหมาย ปัญหาขณะปฏิบัติงาน และปัญหาจากปัจจัยภายนอก เพื่อให้การแก้ไขปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อการควบคุมกำกับน้ำหนักบรรทุก จึงเสนอแนวทางแก้ไขปัญหาออกเป็น ๒ ระยะ คือ ๑) ระยะเร่งด่วน เป็นแนวทางการแก้ไขปัญหาที่สามารถดำเนินการได้ทันที ๒) ระยะยาว เป็นแนวทางการแก้ไขปัญหาโดยการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมาย (เอกสารแนบ ๓)

๓.๓ กรมทางหลวงชนบท นำส่ง (ร่าง) บันทึกความร่วมมือ ว่าด้วยความร่วมมือไม่บรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดตามประกาศผู้อำนวยการทางหลวงชนบท ระหว่าง กระทรวงคมนาคม ผู้ประกอบการขนส่ง และผู้ประกอบการภาคอุตสาหกรรม ให้สำนักกฎหมาย สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม เพื่อรวบรวมใช้เป็นข้อมูลในการจัดทำร่าง MOU ระหว่าง กระทรวงคมนาคม ผู้ประกอบการขนส่ง และผู้ประกอบการภาคอุตสาหกรรม ตามบันทึกที่ คค ๐๗๒๔.๒/๘๗๘๕ ลงวันที่ ๑๕ สิงหาคม ๒๕๖๐ (เอกสารแนบ ๔)

๒. กรมทางหลวงชนบทได้แต่งตั้งคณะทำงานจัดทำข้อกำหนดในการเพิ่มประสิทธิภาพการควบคุมคุณภาพงานก่อสร้าง และมาตรฐานความปลอดภัยในขณะก่อสร้างของกรมทางหลวงชนบท โดยมีหน้าที่ ๑) พิจารณาจัดทำข้อกำหนดในการเพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุมคุณภาพงานก่อสร้าง ๒) พิจารณาจัดทำข้อกำหนดเรื่องมาตรการความปลอดภัยในขณะก่อสร้างในร่างขอบเขตของงาน (TOR) หรือเอกสารประกวดราคา ๓) พิจารณากำหนดให้มีการจัดซื้อยางพาราจากการยางแห่งประเทศไทย ในร่างขอบเขตของงาน (TOR) หรือเอกสารประกวดราคา คณะทำงานฯ ได้ประชุมเพื่อพิจารณาเพื่อจัดทำข้อกำหนดเรื่องการบรรทุกน้ำหนักของผู้รับจ้างให้เป็นไปตามกฎหมายกำหนด เมื่อวันที่ ๘ มีนาคม ๒๕๖๑ ที่ประชุมมีมติให้เพิ่มเติมข้อความในร่างขอบเขตของงาน (TOR) ดังนี้

"การใช้ยานพาหนะ ที่เกี่ยวข้องกับงานก่อสร้าง ผู้รับจ้าง ผู้รับจ้างช่วง ที่ปรึกษา ผู้ควบคุมงาน ตลอดจนบุคคลผู้เกี่ยวข้องกับงานก่อสร้างทั้งหมด ต้องปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด

กรณีใช้ยานพาหนะ หรือเครื่องจักรใด ๆ ที่มีลักษณะเป็นไปตามประกาศผู้อำนวยการทางหลวงชนบท เรื่อง ห้ามใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุก หรือน้ำหนักลงเพลาเกินกว่าที่ได้กำหนด หรือโดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงชนบทเสียหาย เดินบนทางหลวงชนบทในเขตความรับผิดชอบของกรมทางหลวงชนบท หมวด ๒ ข้อ ๑๖ จะต้องได้รับอนุญาตจากกรมทางหลวงชนบทและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องก่อน จึงจะสามารถใช้ยานพาหนะหรือเครื่องจักรในงานก่อสร้างได้"

ทั้งนี้ได้เน้นย้ำให้หน่วยชั่งน้ำหนักเคลื่อนที่ (Spot Check) ในพื้นที่ เข้าดำเนินการสุ่มตรวจน้ำหนักบรรทุกยานพาหนะที่ขนส่งวัสดุก่อสร้างหรือเครื่องจักรที่ใช้ในโครงการก่อสร้าง ในสายทางของกรมทางหลวงชนบทและสายทางโดยรอบ เพื่อเป็นการป้องปรามการกระทำความผิดเกี่ยวกับรถบรรทุกน้ำหนักเกินอีกทางหนึ่ง

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ

(นายพิศักดิ์ จิตวิริยะวสิน)
อธิบดีกรมทางหลวงชนบท

สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑

บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ รองนายกรัฐมนตรี (นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์) โทร. ๐๒ ๒๘๘ ๔๐๔๙

ที่ นร ๐๔๐๓ (กร.๓)/๖๔๓๐ วันที่ ๒ กรกฎาคม ๒๕๖๑

เรื่อง รายงานผลการพิจารณากำหนดมาตรการต่างๆ เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวกับการควบคุมมิให้รถบรรทุกสินค้าบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดเป็นไปด้วยความเคร่งครัด ของกระทรวงคมนาคม

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

ด้วยกระทรวงคมนาคมได้เสนอเรื่อง รายงานผลการพิจารณากำหนดมาตรการต่างๆ เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวกับการควบคุมมิให้รถบรรทุกสินค้าบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดเป็นไปด้วยความเคร่งครัด ของกระทรวงคมนาคม มาเพื่อคณะรัฐมนตรีทราบ ซึ่งได้พิจารณาแล้วเห็นชอบให้นำเรื่องดังกล่าวเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำกราบเรียนนายกรัฐมนตรีเพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีทราบต่อไป

(นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์)
รองนายกรัฐมนตรี

สำเนาถูกต้อง

(นางรสรินทร์ โยมจีน)
เจ้าพนักงานธุรการอาวุโส
หัวหน้าฝ่ายบริหารงานทั่วไป
๓ ก.ค. ๒๕๖๑

ประกาศกรมการขนส่งทางบก

เรื่อง กำหนดแบบตัวถังส่วนที่บรรทุกของรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของ

พ.ศ. ๒๕๕๖

ตามที่ได้มีประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดลักษณะและมาตรฐานตัวถังส่วนที่บรรทุกของรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของ ลงวันที่ ๑๗ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๔๗ ไว้แล้ว นั้น

โดยที่เป็นการสมควรปรับปรุงแบบตัวถังของรถเสียใหม่ให้เหมาะสมกับการนำรถไปใช้งานยิ่งขึ้น อาศัยอำนาจตามความในข้อ ๑๕ (๒) และข้อ ๑๘ (๒) ของกฎกระทรวง ฉบับที่ ๙ (พ.ศ. ๒๕๒๔) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยกฎกระทรวง ฉบับที่ ๖๐ (พ.ศ. ๒๕๕๒) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ อธิบดีกรมการขนส่งทางบกออกประกาศไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ ให้ยกเลิกประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดลักษณะและมาตรฐานตัวถังส่วนที่บรรทุกของรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของ ลงวันที่ ๑๗ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๔๗

ข้อ ๒ ในประกาศนี้

"รถ" หมายความว่า รถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของ ลักษณะ ๑ (รถกระบะบรรทุก) ลักษณะ ๖ (รถพ่วง) และลักษณะ ๗ (รถกึ่งพ่วง)

"ของที่มีน้ำหนักมาก" หมายความว่า กรวด หิน ดิน ทราย สินแร่ หรือวัสดุอื่นใดที่มีน้ำหนักจำเพาะ (Specific Weight) ตั้งแต่ ๑.๕๕ ขึ้นไป

ข้อ ๓ แบบตัวถังส่วนที่บรรทุกของรถมี ๖ แบบ ดังต่อไปนี้

(๑) แบบที่ ๑ ตัวถังส่วนที่บรรทุกเป็นกระบะโปร่ง โดยเว้นระยะให้มีส่วนโปร่งและทึบสลับกัน ส่วนโปร่งมีขนาดความกว้างไม่น้อยกว่า ๕ เซนติเมตร และส่วนทึบมีขนาดความกว้างไม่เกิน ๑๐ เซนติเมตร วัดตามแนวดิ่งตลอดความยาวของกระบะ สำหรับใช้บรรทุกของทั่วไป เช่น ของที่มีรูปทรงเป็นท่อน รูปทรงยาว หรือรูปทรงอื่นที่มีขนาดไม่น้อยกว่า ๕ เซนติเมตร พืชผลเกษตรกรรม สัตว์มีชีวิต เป็นต้น

(๒) แบบที่ ๒ ตัวถังส่วนที่บรรทุกเป็นกระบะโปร่ง ทำด้วยตาข่ายหรือตะแกรงโลหะ ขนาดของช่องตาข่ายหรือตะแกรงโลหะต้องมีความยาววัดตามแนวราบไม่น้อยกว่า ๔ เซนติเมตร และความสูงวัดตามแนวดิ่งไม่น้อยกว่า ๔ เซนติเมตร ส่วนทึบทั้งหมดของตาข่ายหรือตะแกรงโลหะคำนวณเป็นพื้นที่จะต้องไม่มากกว่าพื้นที่ทั้งหมดของช่องโปร่ง ลักษณะของช่องโปร่งและส่วนทึบต้องกลมกลืนกันโดยทั่วไป สำหรับใช้บรรทุกของที่มีลักษณะพรุน มีน้ำหนักเบา พืชผลเกษตรกรรม สัตว์มีชีวิต เป็นต้น

(๓) แบบที่ ๓ ตัวถังส่วนที่บรรทุกเป็นกระบะทึบ กระบะที่เป็นส่วนทึบด้านข้างและด้านท้ายต้องมีความสูงวัดจากพื้นกระบะไม่เกิน ๖๐ เซนติเมตร สำหรับรถที่มีน้ำหนักรถและน้ำหนักบรรทุกรวมกันเกินกว่า ๘,๐๐๐ กิโลกรัม แต่ไม่เกิน ๑๘,๐๐๐ กิโลกรัม และต้องมีความสูงวัดจากพื้นกระบะไม่เกิน

๘๐ เซนติเมตร สำหรับรถที่มีน้ำหนักรถและน้ำหนักบรรทุกรวมกันเกินกว่า ๑๘,๐๐๐ กิโลกรัมขึ้นไป สำหรับใช้บรรทุกของที่มีน้ำหนักมาก

(๔) แบบที่ ๔ ตัวถังส่วนที่บรรทุกส่วนล่างเป็นกระบะทึบ ส่วนบนเป็นกระบะโปร่ง โดยกระบะที่เป็นส่วนทึบด้านข้างและด้านท้ายต้องมีความสูงวัดจากพื้นกระบะไม่เกิน ๖๐ เซนติเมตร สำหรับรถที่มีน้ำหนักรถและน้ำหนักบรรทุกรวมกันเกินกว่า ๘,๐๐๐ กิโลกรัม แต่ไม่เกิน ๑๘,๐๐๐ กิโลกรัม และต้องมีความสูงวัดจากพื้นกระบะไม่เกิน ๘๐ เซนติเมตร สำหรับรถที่มีน้ำหนักรถและน้ำหนักบรรทุกรวมกันเกินกว่า ๑๘,๐๐๐ กิโลกรัมขึ้นไป และกระบะโปร่งต่อจากส่วนทึบให้เว้นระยะโดยมีส่วนโปร่งและส่วนทึบสลับกัน ส่วนโปร่งมีขนาดความกว้างไม่น้อยกว่า ๕ เซนติเมตร และส่วนทึบมีขนาดความกว้างไม่เกิน ๑๐ เซนติเมตร วัดตามแนวดิ่งตลอดแนวความยาวของกระบะ ทั้งนี้ จะมีส่วนกระบะโปร่งได้อีกไม่เกิน ๒ ช่อง และมีความสูงจากพื้นกระบะ ส่วนที่ต่ำสุดถึงส่วนที่สูงที่สุดของกระบะโปร่งไม่เกิน ๙๐ หรือ ๑๑๐ เซนติเมตร แล้วแต่กรณี สำหรับใช้บรรทุกของที่มีน้ำหนักมาก

(๕) แบบที่ ๕ ตัวถังส่วนที่บรรทุกส่วนล่างเป็นกระบะทึบ ส่วนบนเป็นกระบะโปร่ง โดยกระบะที่เป็นส่วนทึบด้านข้างและด้านท้ายต้องมีความสูงวัดจากพื้นกระบะไม่เกิน ๖๐ เซนติเมตร สำหรับรถที่มีน้ำหนักรถและน้ำหนักบรรทุกรวมกันเกินกว่า ๘,๐๐๐ กิโลกรัม แต่ไม่เกิน ๑๘,๐๐๐ กิโลกรัม และต้องมีความสูงวัดจากพื้นกระบะไม่เกิน ๘๐ เซนติเมตร สำหรับรถที่มีน้ำหนักรถและน้ำหนักบรรทุกรวมกันเกินกว่า ๑๘,๐๐๐ กิโลกรัมขึ้นไป และกระบะโปร่งต่อจากส่วนทึบให้เว้นระยะโดยมีส่วนโปร่งและส่วนทึบสลับกัน ส่วนโปร่งมีขนาดความกว้างไม่น้อยกว่า ๕ เซนติเมตร และส่วนทึบมีขนาดความกว้างไม่เกิน ๑๐ เซนติเมตร วัดตามแนวดิ่งตลอดแนวความยาวของกระบะ สำหรับใช้บรรทุกของทั่วไป เช่น ของที่มีรูปทรงเป็นท่อน รูปทรงยาว หรือรูปทรงอื่นที่มีขนาดไม่น้อยกว่า ๕ เซนติเมตร พืชผลเกษตรกรรม สัตว์มีชีวิต เป็นต้น

(๖) แบบที่ ๖ ตัวถังส่วนที่บรรทุกส่วนล่างเป็นกระบะทึบ ส่วนบนเป็นกระบะโปร่งทำด้วยตาข่ายหรือตะแกรงโลหะ โดยกระบะที่เป็นส่วนทึบด้านข้างและด้านท้ายต้องมีความสูงวัดจากพื้นกระบะไม่เกิน ๖๐ เซนติเมตร สำหรับรถที่มีน้ำหนักรถและน้ำหนักบรรทุกรวมกันเกินกว่า ๘,๐๐๐ กิโลกรัม แต่ไม่เกิน ๑๘,๐๐๐ กิโลกรัม และต้องมีความสูงวัดจากพื้นกระบะไม่เกิน ๘๐ เซนติเมตร สำหรับรถที่มีน้ำหนักรถและน้ำหนักบรรทุกรวมกันเกินกว่า ๑๘,๐๐๐ กิโลกรัมขึ้นไป และกระบะโปร่งต่อจากส่วนทึบทำด้วยตาข่ายหรือตะแกรงโลหะ ขนาดของช่องตาข่ายหรือตะแกรงโลหะต้องมีความยาววัดตามแนวราบไม่น้อยกว่า ๔ เซนติเมตร และความสูงวัดตามแนวดิ่งไม่น้อยกว่า ๔ เซนติเมตร ส่วนทึบทั้งหมดของตาข่ายหรือตะแกรงโลหะคำนวณเป็นพื้นที่จะต้องไม่มากกว่าพื้นที่ทั้งหมดของช่องโปร่งและส่วนทึบต้องกลมกลืนกันโดยทั่วไป สำหรับใช้บรรทุกของที่มีลักษณะพรุน มีน้ำหนักเบา พืชผลเกษตรกรรม สัตว์มีชีวิต เป็นต้น

ตัวถังแบบที่ ๑ แบบที่ ๒ แบบที่ ๕ และแบบที่ ๖ จะมีประตูปิดเปิดด้านซ้ายหรือด้านท้ายของตัวรถด้วยก็ได้

ลักษณะของแบบตัวถังส่วนที่บรรทุกให้เป็นไปตามตัวอย่างแนบท้ายประกาศนี้

ข้อ ๔ ผู้ประกอบการขนส่งหรือเจ้าของรถที่ประสงค์จะแก้ไขเพิ่มเติม หรือเปลี่ยนแปลงตัวถังส่วนที่บรรทุกโดยมีลักษณะไม่เป็นไปตามประกาศนี้ ให้ยื่นคำขอรับความเห็นชอบจากนายทะเบียนที่รถนั้นจดทะเบียนก่อนดำเนินการ

ข้อ ๕ ผู้ประกอบการขนส่งหรือเจ้าของรถที่ประสงค์จะติดตั้งตะแกรงหรือวัสดุโปร่งที่มองเห็นของที่บรรทุกในส่วนกระบะโปร่งได้ชัดเจนเป็นการถาวรเพื่อป้องกันของร่วงหรือหล่นจากรถ ให้ยื่นคำขอต่อนายทะเบียนที่รถนั้นจดทะเบียน

ให้นายทะเบียนพิจารณาอนุญาตได้คราวละไม่เกิน ๑ ปี โดยออกหนังสืออนุญาตตามแบบที่กำหนดท้ายประกาศนี้ ทั้งนี้ ระยะเวลาการอนุญาตต้องไม่เกินวันสิ้นอายุภาษีประจำปีของรถนั้นด้วย

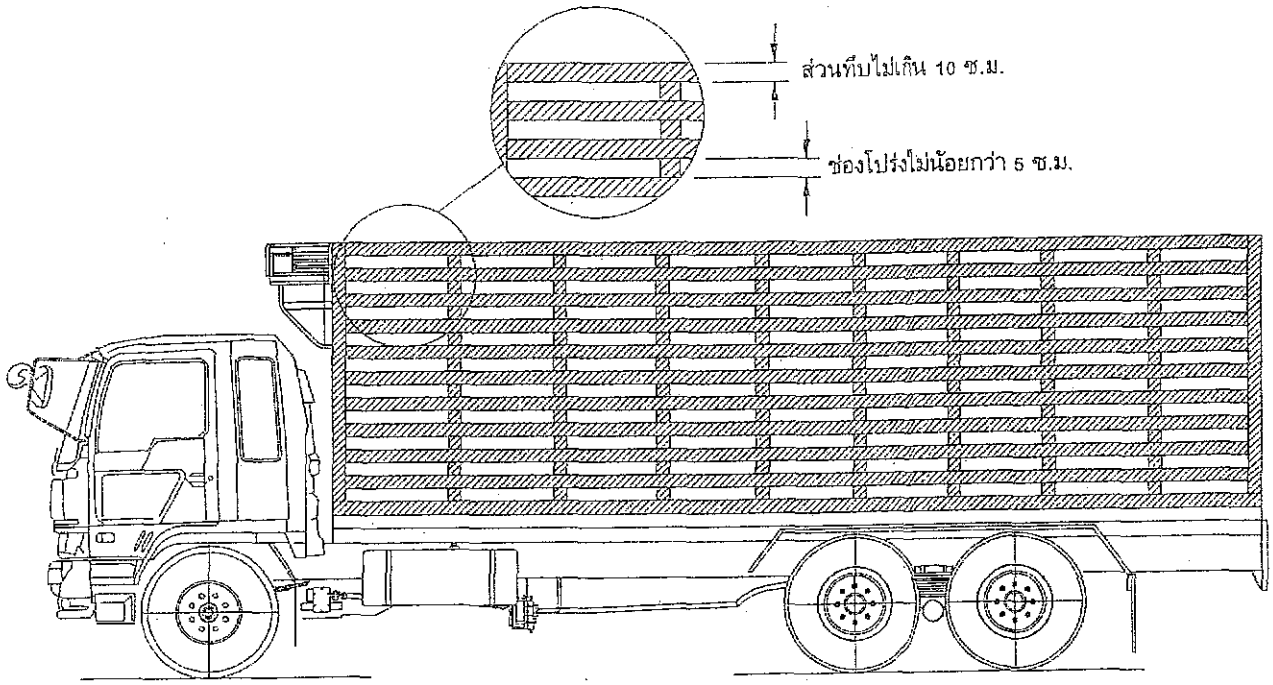
ให้ผู้ได้รับอนุญาตติดหนังสืออนุญาตไว้ที่ด้านในของกระจกกันลมหน้า

ข้อ ๖ การใช้รถเพื่อการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของ น้ำหนักรถและน้ำหนักบรรทุกรวมกันจะต้องไม่เกินพิกัดน้ำหนักตามที่กฎหมายกำหนด

ข้อ ๗ ประกาศนี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดหกสิบวันนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

ประกาศ ณ วันที่ ๑ พฤษภาคม พ.ศ. ๒๕๕๖
สมชัย ศิริวัฒนโชค
อธิบดีกรมการขนส่งทางบก

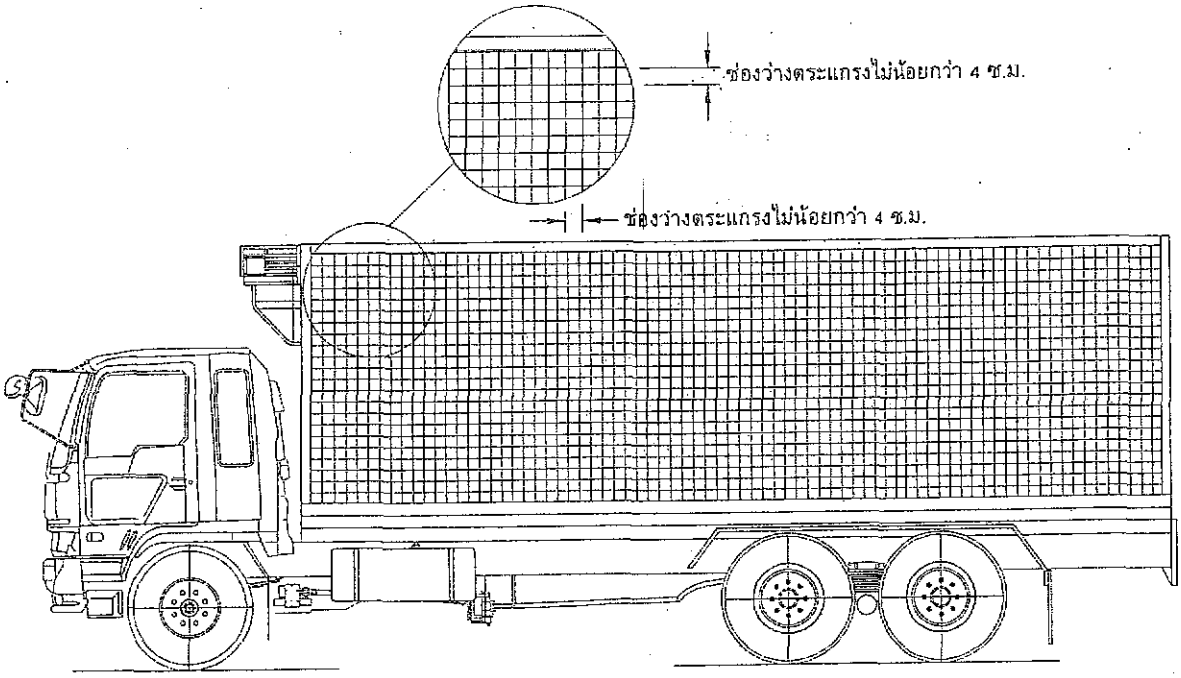
ตัวอย่างแบบตัวถังส่วนที่บรรทุก แบบที่ 1



หมายเหตุ

1. จะมีหลังคาหรือไม่ก็ได้
2. ระหว่างช่องโปร่งจะมีวัสดุปิดกั้นอีกไม่ได้

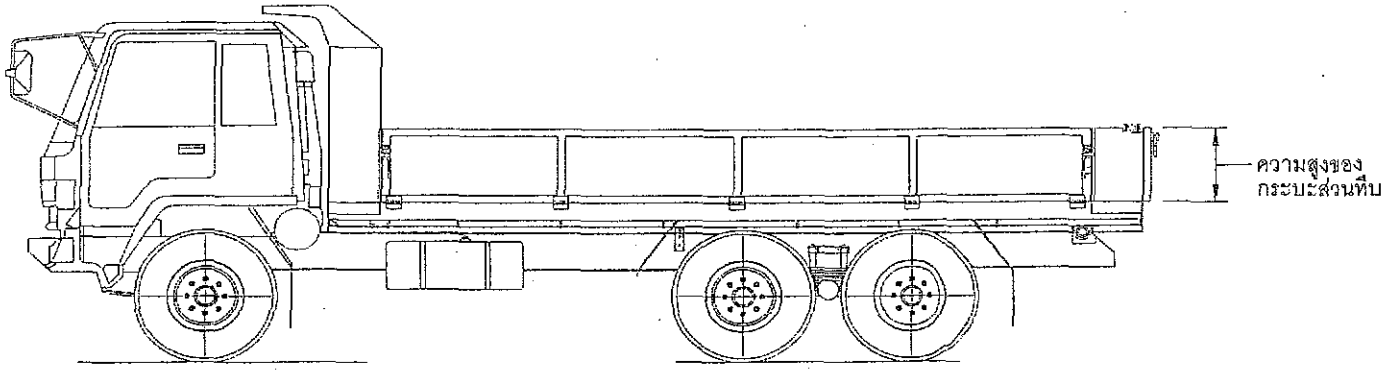
ตัวอย่างแบบตัวถังส่วนที่บรรทุก แบบที่ 2



หมายเหตุ

1. จะมีหลังคาหรือไม่ก็ได้
2. ระหว่างช่องโปร่งจะมีวัสดุปิดกั้นอีกไม่ได้

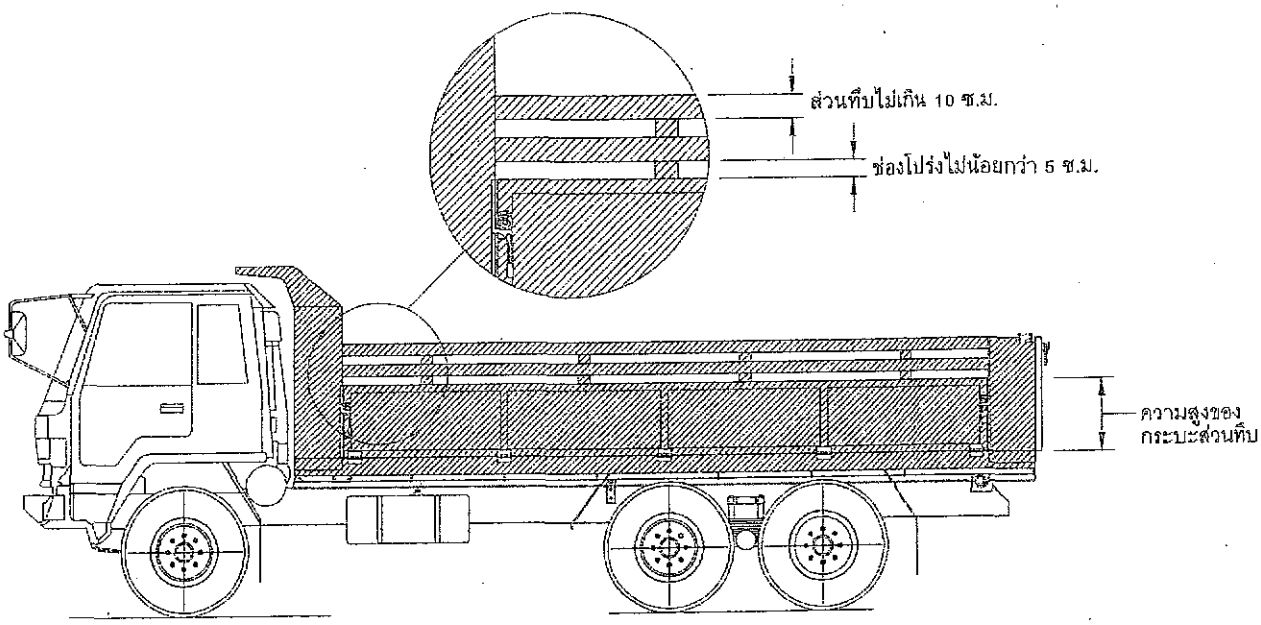
ตัวอย่างแบบตัวถังส่วนที่บรรทุก แบบที่ 3



หมายเหตุ

1. จะมีหลังคาหรือไม่ก็ได้
2. ความสูงของกระบะส่วนทีบ
   2.1 นน.รวมเกิน 8,000 กก. แต่ไม่เกิน 18,000 กก. สูงไม่เกิน 60 ซม.
   2.2 นน.รวมเกิน 18,000 กก. สูงไม่เกิน 80 ซม.

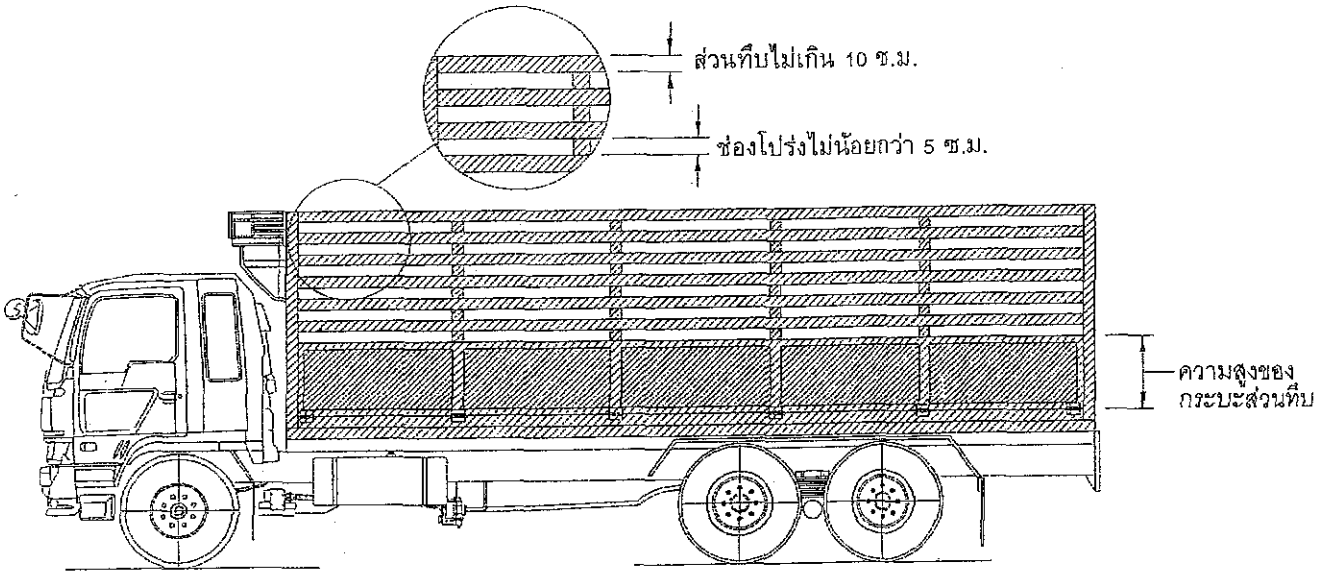
ตัวอย่างแบบตัวถังส่วนที่บรรทุก แบบที่ 4



หมายเหตุ

1. ระหว่างช่องโปร่งจะมีวัสดุปิดกั้นอีกไม่ได้
2. ความสูงของกระบะส่วนทึบ
   2.1 นน.รวมเกิน 8,000 กก. แต่ไม่เกิน 18,000 กก. สูงได้ไม่เกิน 60 ซม. ทั้งนี้ จะมีส่วนกระบะโปร่งได้อีกไม่เกิน 2 ช่อง และมีความสูงจากพื้นกระบะส่วนที่ต่ำสุด ถึงส่วนที่สูงที่สุดของกระบะโปร่งไม่เกิน 90 ซม.
   2.2 นน.รวมเกิน 18,000 กก. สูงไม่เกิน 80 ซม. ทั้งนี้จะมีส่วนกระบะโปร่ง ได้อีกไม่เกิน 2 ช่อง และมีความสูงจากพื้นกระบะส่วนที่ต่ำสุดถึงส่วน ที่สูงที่สุดของกระบะโปร่งไม่เกิน 110 ซม.

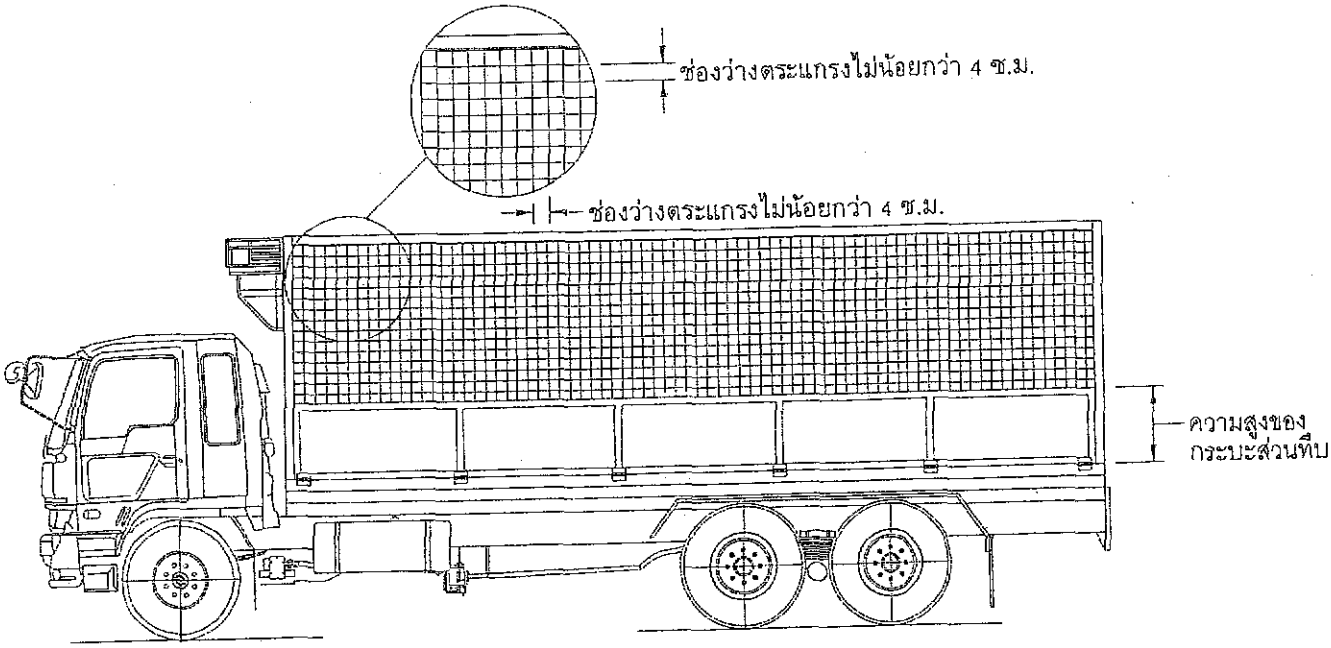
ตัวอย่างแบบตัวถังส่วนที่บรรทุก แบบที่ 5



หมายเหตุ

1. จะมีหลังคาหรือไม่ก็ได้
2. ระหว่างช่องโปร่งจะมีวัสดุปิดกั้นอีกไม่ได้ .
3. ความสูงของกระบะส่วนทึบ
   3.1 นน.รวมเกิน 8,000 กก. แต่ไม่เกิน 18,000 กก. สูงไม่เกิน 60 ซม.
   3.2 นน.รวมเกิน 18,000 กก. สูงไม่เกิน 80 ซม.

ตัวอย่างแบบตัวถังส่วนที่บรรทุก แบบที่ 6



หมายเหตุ

1. จะมีหลังคาหรือไม่ก็ได้
2. ระหว่างช่องโปร่งจะมีวัสดุปิดกั้นอีกไม่ได้
3. ความสูงของกระบะส่วนทีบ
   3.1 นน.รวมเกิน 8,000 กก. แต่ไม่เกิน 18,000 กก. สูงไม่เกิน 60 ซม.
   3.2 นน.รวมเกิน 18,000 กก. สูงไม่เกิน 80 ซม.

แบบหนังสืออนุญาตให้ติดตั้งตะแกรงหรือวัสดุโปร่ง

กรมการขนส่งทางบก

อนุญาตให้รถคันหมายเลขทะเบียน .....
จังหวัด.....ปิดกั้นตัวถังส่วนที่เป็นกระบะโปร่งด้วย
ตระแกรงที่มีรูโปร่งหรือวัสดุโปร่ง ตั้งแต่วันที่.....
ถึงวันที่.....

ลงชื่อ.....

(.....)

นายทะเบียน