

สลด. (eMail)

ส่ง : กสค. ✓

รับที่ : ร2348/65

2 มี.ค. 2565 เวลา 9.50 น.



# ด่วนมาก

ที่ คค (ปคร) ๐๒๐๘/๕๑



กระทรวงคมนาคม

ถนนราชดำเนินนอก กทม. ๑๐๑๐๐

๑ มีนาคม ๒๕๖๕

เรื่อง รายงานผลการดำเนินงานตามข้อเสนอแนะเพื่อป้องกันการทุจริตเกี่ยวกับรถบรรทุกน้ำหนักเกินของคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ

เรียน เลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๕/๓๙๓๐๘ ลงวันที่ ๓๐ ธันวาคม ๒๕๖๔

- สิ่งที่ส่งมาด้วย
๑. หนังสือรองนายกรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบให้นำเสนอเรื่องต่อคณะกรรมการรัฐมนตรี
  ๒. สำเนาคำสั่งกระทรวงคมนาคมที่ ๑๘/๒๕๖๕ สั่ง ณ วันที่ ๑๔ มกราคม ๒๕๖๕ เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณาแนวทางการดำเนินการเพื่อป้องกันการทุจริตเกี่ยวกับรถบรรทุกน้ำหนักเกิน
  ๓. รายงานการประชุมคณะกรรมการพิจารณาแนวทางการดำเนินการเพื่อป้องกันการทุจริตเกี่ยวกับรถบรรทุกน้ำหนักเกิน ครั้งที่ ๑/๒๕๖๕ เมื่อวันที่ ๒๑ มกราคม ๒๕๖๕

ด้วยกระทรวงคมนาคมขอเสนอเรื่อง รายงานผลการดำเนินงานตามข้อเสนอแนะเพื่อป้องกันการทุจริตเกี่ยวกับรถบรรทุกน้ำหนักเกินของคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ (คณะกรรมการ ป.ป.ช.) โดยเรื่องนี้เข้าข่ายเรื่องที่จะต้องนำเสนอคณะกรรมการรัฐมนตรีตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะกรรมการ พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๑๓) เรื่องที่คณะกรรมการรัฐมนตรีมีมติให้เสนอคณะกรรมการรวมทั้งสอดคล้อง/เป็นการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ชาติในด้านการสร้างรายได้และการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน ทั้งนี้ รองนายกรัฐมนตรี (นายอนุทิน ชาญวีรกูล) กำกับบริหารราชการกระทรวงคมนาคมได้เห็นชอบให้นำเรื่องดังกล่าวเสนอคณะกรรมการรัฐมนตรีด้วยแล้ว รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑

ทั้งนี้ เรื่องดังกล่าวมีรายละเอียด ดังนี้

## ๑. เรื่องเดิม

คณะกรรมการรัฐมนตรีได้มีมติ เมื่อวันที่ ๒๘ ธันวาคม ๒๕๖๔ รับทราบข้อเสนอแนะเพื่อป้องกันการทุจริตเกี่ยวกับรถบรรทุกน้ำหนักเกิน ตามที่คณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติเสนอ โดยให้กระทรวงคมนาคมเป็นหน่วยงานหลักร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงมหาดไทย กระทรวงอุตสาหกรรม และสำนักงานตำรวจแห่งชาติ รับข้อเสนอแนะของคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ ไปพิจารณาดำเนินการให้เกิดผลเป็นรูปธรรมโดยเร็ว และให้รายงานผลการดำเนินการให้คณะกรรมการรัฐมนตรีทราบภายใน ๓๐ วัน รายละเอียดปรากฏตามหนังสือที่อ้างถึง

/๒. เหตุผล...

## ๒. เหตุผลและความจำเป็นที่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี

รายงานผลการดำเนินงานตามข้อเสนอแนะเพื่อป้องกันการทุจริตเกี่ยวกับรถบรรทุกน้ำหนักเกินของคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ ต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๑๓) เรื่องที่คณะรัฐมนตรีมีมติให้เสนอคณะรัฐมนตรี และเป็นไปตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๘ ธันวาคม ๒๕๖๔ รับทราบข้อเสนอแนะเพื่อป้องกันการทุจริตเกี่ยวกับรถบรรทุกน้ำหนักเกิน โดยให้กระทรวงคมนาคมเป็นหน่วยงานหลักร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รับข้อเสนอแนะของคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ ไปพิจารณาดำเนินการ และให้รายงานผลการดำเนินการให้คณะรัฐมนตรีทราบภายใน ๓๐ วัน ดังนั้น จึงมีความจำเป็นต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีทราบโดยเร็วต่อไป

## ๓.สาระสำคัญและข้อเท็จจริง

๓.๑ ปัญหาการทุจริตเกี่ยวกับรถบรรทุกน้ำหนักเกินเป็นปัญหาที่มีมานานในสังคมไทย แม้ว่าหน่วยงานของรัฐได้พยายามแก้ไขปัญหาดังกล่าวมาโดยตลอด แต่ก็ยังคงพบปัญหาอย่างต่อเนื่องเนื่องจากผู้ประกอบการหรือผู้ขนส่งใช้วิธีการบรรทุกให้มากขึ้นเพื่อลดต้นทุนการขนส่ง (Cost Savings) อย่างไรก็ตาม ในทางวิศวกรรมศาสตร์ ถนนได้ถูกออกแบบตามมาตรฐานให้มีความสามารถในการรองรับน้ำหนักบรรทุกได้ในระดับหนึ่ง การบรรทุกน้ำหนักเกินขีดความสามารถที่ถนนรองรับได้ย่อมก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผิวทางและโครงสร้างของถนน รวมทั้งก่อให้เกิดอันตรายแก่ผู้ใช้รถใช้ถนนด้วย ซึ่งรัฐบาลจะต้องใช้งบประมาณจำนวนมากในการซ่อมแซมบำรุงรักษา โดยกระทรวงคมนาคมได้ตระหนักถึงปัญหาดังกล่าวและให้ความสำคัญกับการแก้ไขปัญหารถบรรทุกน้ำหนักเกินมาอย่างต่อเนื่อง

๓.๒ เพื่อให้การพิจารณาแนวทางการแก้ไขปัญหารถบรรทุกน้ำหนักเกินเกิดการบูรณาการการทำงานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้วยความมีประสิทธิภาพ กระทรวงคมนาคมจึงได้มีคำสั่งที่ ๑๘/๒๕๖๕ สั่ง ณ วันที่ ๑๔ มกราคม ๒๕๖๕ เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณาแนวทางการดำเนินการเพื่อป้องกันการทุจริตเกี่ยวกับรถบรรทุกน้ำหนักเกิน โดยมีองค์ประกอบ และอำนาจหน้าที่ ดังนี้

### ๓.๒.๑ องค์ประกอบ

๑) รองปลัดกระทรวงคมนาคม	ประธานกรรมการ
หัวหน้ากลุ่มภารกิจการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านทางหลวง	
๒) รองศาสตราจารย์ สรวิศ นฤปิติ	กรรมการ
อาจารย์ประจำภาควิชาวิศวกรรมโยธา	
คณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	
๓) ผู้แทนกระทรวงเกษตรและสหกรณ์	กรรมการ
๔) ผู้แทนกระทรวงพาณิชย์	กรรมการ
๕) ผู้แทนกระทรวงมหาดไทย	กรรมการ
๖) ผู้แทนกระทรวงอุตสาหกรรม	กรรมการ
๗) ผู้แทนสำนักงานตำรวจแห่งชาติ	กรรมการ
๘) ผู้แทนกองบังคับการตำรวจทางหลวง	กรรมการ
๙) ผู้แทนกรมการขนส่งทางบก	กรรมการ
๑๐) ผู้แทนกรมทางหลวง	กรรมการ
๑๑) ผู้แทนกรมทางหลวงชนบท	กรรมการ

๑๒) ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผน การขนส่งและจราจร	กรรมการ
๑๓) ผู้แทนการทำเรือแห่งประเทศไทย	กรรมการ
๑๔) ผู้แทนหัวหน้าศูนย์ปฏิบัติการต่อต้านการทุจริต สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม	กรรมการ
๑๕) ผู้อำนวยการกองกฎหมาย สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม	กรรมการ
๑๖) ผู้อำนวยการกองยุทธศาสตร์และแผนงาน สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม	กรรมการ และเลขานุการ
๑๗) ผู้อำนวยการสำนักงานควบคุมน้ำหนัก ยานพาหนะ กรมทางหลวง	กรรมการ และผู้ช่วยเลขานุการ
๑๘) ผู้อำนวยการสำนักบำรุงทาง กรมทางหลวงชนบท	กรรมการ และผู้ช่วยเลขานุการ
๑๙) ผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านวิศวกรรมยานยนต์ สำนักวิศวกรรมยานยนต์ กรมการขนส่งทางบก	กรรมการ และผู้ช่วยเลขานุการ

### ๓.๒.๒ อำนาจหน้าที่

- ๑) ตรวจสอบการดำเนินการตามข้อเสนอแนะของคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ และรับข้อเสนอแนะไปกำหนดแนวทางการบูรณาการของหน่วยงานในการป้องกันการทุจริตเกี่ยวกับรถบรรทุกน้ำหนักเกินให้เกิดผลอย่างเป็นรูปธรรม และกำกับดูแลการทำงานอย่างต่อเนื่อง
- ๒) พิจารณาเสนอแนะแนวทาง นโยบาย มาตรการทางกฎหมาย และวิธีการป้องกันการทุจริตเกี่ยวกับรถบรรทุกน้ำหนักเกิน เพื่อให้สามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- ๓) แต่งตั้งคณะอนุกรรมการเพื่อสนับสนุนการดำเนินงาน
- ๔) ให้มีอำนาจเชิญหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมาให้ข้อมูลได้ตามความจำเป็นและเหมาะสม

๕) จัดทำรายงานผลการดำเนินการให้คณะรัฐมนตรีทราบ และรายงานผลการดำเนินงานให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมทราบทุก ๓๐ วัน  
รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย ๒

๓.๓ คณะกรรมการพิจารณาแนวทางการดำเนินการเพื่อป้องกันการทุจริตเกี่ยวกับรถบรรทุกน้ำหนักเกินได้มีการประชุม ครั้งที่ ๑/๒๕๖๕ เมื่อวันที่ ๒๑ มกราคม ๒๕๖๕ โดยมีเรื่องเพื่อพิจารณาจำนวน ๒ ประเด็น สรุปได้ ดังนี้

๓.๓.๑ ผลการตรวจสอบการดำเนินการตามข้อเสนอแนะของคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ

๑) ประเด็นการบังคับใช้กฎหมายให้สามารถเอาผิดและลงโทษผู้ประกอบการที่บรรทุกน้ำหนักเกินได้อย่างเป็นรูปธรรม โดยในการจับกุมผู้กระทำความผิดฐานใช้รถบรรทุกน้ำหนักเกินให้เจ้าพนักงานทางหลวงแจ้งต่อพนักงานสอบสวนด้วยว่า ขอให้ดำเนินคดีกับผู้ประกอบการรถบรรทุกในฐานะเป็นผู้ใช้ จ้าง วานของผู้ขับขี่รถบรรทุกคันก่อเหตุ ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา ๘๔ ด้วย

๑.๑) ผลการดำเนินงานของหน่วยงาน : การจับกุมรถบรรทุกน้ำหนักเกินของกรมทางหลวง และกรมทางหลวงชนบท จะสิ้นสุดเมื่อลงบันทึกประจำวันที่สถานีตำรวจในท้องที่นั้นๆ ทั้งนี้ จะมีการเพิ่มข้อความในใบบันทึกการจับกุมให้ดำเนินการแก่ผู้ว่าจ้างด้วย สำหรับการสืบสวนและการพิจารณาคดีจะเป็นขั้นตอนของชั้นตำรวจเจ้าของสำนวน และอัยการที่ส่งฟ้องศาลต่อไป นอกจากนี้ กรมทางหลวงจะมีการส่งผลการจับกุมรถบรรทุกน้ำหนักเกินเป็นรายเดือนให้กรมการขนส่งทางบกดำเนินการลงโทษในส่วนที่เกี่ยวข้อง โดยจะมีการระบุหมายเลขทะเบียนรถ จังหวัดที่รถจดทะเบียน และระบุว่ารถมีการตัดแปลงหรือไม่ เพื่อให้กรมการขนส่งทางบกดำเนินการตรวจสอบว่า ตัวถังส่วนที่บรรทุกเป็นไปตามแบบที่กรมการขนส่งทางบกกำหนดหรือไม่ หรือมีการต่อเติมตัดแปลงหรือแก้ไขตัวถังบรรทุกโดยไม่ได้รับอนุญาตจากนายทะเบียนหรือไม่ หากพบว่า มีการกระทำความผิดตามมาตรา ๗๑ หรือมาตรา ๗๘ แห่ง พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ให้ดำเนินการลงโทษตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด

๑.๒) แนวทาง/วิธีการดำเนินงาน การระบุข้อความเพิ่มเติมให้ตำรวจดำเนินการกับผู้กระทำความผิด หรือผู้จ้างวานด้วยนั้น ต้องมีหลักฐานเพิ่มเติม ซึ่งที่ประชุมมอบหมายให้หน่วยงานดำเนินการ ดังนี้

(๑) ให้กรมทางหลวงหรือและบูรณาการการดำเนินการร่วมกับสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เพื่อพิจารณาแนวทาง/วิธีการดำเนินการตามกฎหมาย/หลักฐานเพิ่มเติม เพื่อประกอบสำนวนและให้เกิดผลในทางปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม ทั้งนี้ ให้ประสานงานกับกรมการขนส่งทางบกในเรื่องการลงโทษปรับผู้กระทำความผิดด้วย

(๒) ให้กรมทางหลวง และกรมทางหลวงชนบทจัดส่งผลการจับกุมรถบรรทุกน้ำหนักเกินให้กรมการขนส่งทางบกอย่างต่อเนื่อง เพื่อจะได้ดำเนินการกับผู้ประกอบการที่มีการต่อเติมตัดแปลง และแก้ไขรถบรรทุกอย่างเคร่งครัดต่อไป

๒) การพิจารณาการจัดทำบันทึกข้อตกลงร่วมกัน (MOU) ในการควบคุมกำกับ ดูแลถนนในแต่ละเขตความรับผิดชอบอย่างบูรณาการ เพื่อจัดการกับรถบรรทุกที่กระทำความผิดอย่างเข้มงวดตลอดจนต้องมีการอบรม สร้างความรู้ความเข้าใจในการปฏิบัติงาน รวมทั้งการจับกุมผู้กระทำความผิดให้แก่เจ้าหน้าที่ของกรมทางหลวงชนบท และองค์การปกครองส่วนท้องถิ่นเพิ่มเติม เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการกำกับดูแล และควบคุมการใช้ถนนของรถบรรทุก

๒.๑) ผลการดำเนินงานของหน่วยงาน หน่วยงานภายในสังกัดกระทรวงคมนาคม ส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ ภาคอุตสาหกรรมปิโตรเลียม และสหพันธ์และสมาคมด้านการขนส่ง ได้มีการลงนามใน MOU บันทึกข้อตกลงความร่วมมือโครงการรถบรรทุกสีขาว ว่าด้วยความร่วมมือในการกำกับควบคุมยานพาหนะไม่ให้บรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ตามประกาศผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษ ผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดิน ผู้อำนวยการทางหลวงสัมปทาน ผู้อำนวยการทางหลวงชนบท นอกจากนี้ ยังมีการจัดให้มีการฝึกอบรม ให้ความรู้แก่หัวหน้าส่วนราชการ เจ้าพนักงานทางหลวง และเจ้าหน้าที่ผู้เกี่ยวข้อง เพื่อนำไปใช้ในการปฏิบัติงานมาโดยตลอด

๒.๒) แนวทาง/วิธีการดำเนินงาน : หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเห็นด้วย และมีความยินดีที่จะสนับสนุนการจัดทำ MOU เพิ่มเติม เนื่องจากจะเป็นการสร้างเครือข่ายในการป้องกันการบรรทุกน้ำหนักเกินอีกทางหนึ่ง ส่วนการจัดทำคู่มือ/แนวทางการปฏิบัติงาน จะช่วยทำให้ทุกหน่วยงานสามารถนำไปใช้เป็นแนวทางปฏิบัติงานเพื่อให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน ซึ่งที่ประชุมมอบหมายให้หน่วยงานดำเนินการ ดังนี้

/๑) ให้กรม...

(๑) ให้กรมทางหลวงพิจารณาปรับปรุงคู่มือฯ ให้มีความทันสมัย และสอดคล้องกับสถานการณ์ในปัจจุบัน หากปรับปรุงคู่มือฯ แล้วเสร็จ ให้กรมทางหลวงชนบทนำคู่มือฯ ดังกล่าว ไปดำเนินการ โดยจัดหลักสูตรอบรมเพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการจับกุมให้กับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

(๒) ให้กรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่นคัดเลือกองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่มีปัญหาเรื่องรถบรรทุกน้ำหนักเกิน/ท้องถิ่นขนาดใหญ่ ก่อนดำเนินการขยายผลในพื้นที่อื่นๆ โดยส่งข้อมูลดังกล่าวให้ฝ่ายเลขานุการ เพื่อรวบรวมส่งให้กรมทางหลวงชนบทพิจารณาดำเนินการต่อไป

(๓) ให้กรมอุตสาหกรรมพื้นฐานและการเหมืองแร่ และสำนักงานคณะกรรมการอ้อยและน้ำตาลทราย รวบรวมรายชื่อสมาคม/สมาพันธ์/หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งด้วยรถบรรทุก ส่งให้ฝ่ายเลขานุการเพื่อแจ้งให้กรมทางหลวงพิจารณาจัดทำ MOU เพิ่มเติมต่อไป

๓) จัดให้มีการประชุมหารือร่วมกันของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อแก้ไขปัญหา  
ในประเด็นการบังคับใช้กฎหมาย

๓.๑) ผลการดำเนินงานของหน่วยงาน : หน่วยงานมีความพร้อมที่จะให้ความร่วมมือในการดำเนินงานในส่วนที่เกี่ยวข้องเพื่อแก้ไขปัญหาในประเด็นการบังคับใช้กฎหมาย

๓.๒) แนวทาง/วิธีการดำเนินงาน : กรมทางหลวงได้มีการศึกษาและพิจารณาแนวทางแก้ไขกฎหมายในเบื้องต้นแล้ว ซึ่งจะแก้ไขจากโทษอาญาให้เป็นโทษทางแพ่ง โดยมีอัตราค่าปรับรวมทั้งได้ศึกษาการเก็บค่าธรรมเนียมรถบรรทุกพิเศษ เช่น กลุ่มรถขนาดใหญ่ เป็นต้น โดยจะดำเนินการแก้ไขพระราชบัญญัติกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้ยานยนต์บนทางหลวงและสะพาน พ.ศ. ๒๕๔๗ ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการศึกษารายละเอียดประเด็นดังกล่าว ทั้งนี้ สำนักงานตำรวจแห่งชาติควรพิจารณาประเด็นกฎหมายที่ต้องปรับปรุงแก้ไข เพื่อให้สามารถบังคับใช้กฎหมายให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น ซึ่งที่ประชุมมอบหมายให้กรมทางหลวงประสานงานกับสำนักงานตำรวจแห่งชาติพิจารณารวบรวมประเด็น/แนวทางดำเนินการแก้ไขกฎหมายที่เกี่ยวข้องต่อไป

๔) ให้มีการออกมาตรการให้รถบรรทุกมีใบชั่งระนุน้ำหนักบรรทุกตั้งแต่ต้นทาง โดยเครื่องชั่งที่ได้รับการตรวจสอบมาตรฐานจากสำนักงานกลางชั่งตวงวัด กระทรวงพาณิชย์ การควบคุมน้ำหนักที่ต้นทางให้เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด เช่น ศูนย์กระจายสินค้าต่างๆ ท่าเรือ นิคมอุตสาหกรรม และโรงงานอุตสาหกรรม เป็นต้น และรถบรรทุกต้องจัดให้มีป้ายแสดงน้ำหนักที่บรรทุกจริงขณะวิ่งด้วย พร้อมทั้งสร้างช่องทางให้ประชาชนแจ้งเบาะแสเมื่อพบผู้กระทำความผิด

๔.๑) ผลการดำเนินงานของหน่วยงาน : มาตรการภายในสถานีขนส่งสินค้า ทั้ง ๓ แห่ง ของกรมการขนส่งทางบกจะมีการบันทึกน้ำหนักโดยเครื่องชั่งน้ำหนักขณะรถเคลื่อนที่ (Weight in Motion : WIM) ซึ่งเป็นไปตามมาตรฐานชั่ง ตวง วัด สำหรับการท่าเรือแห่งประเทศไทยรถบรรทุกที่จะวิ่งออกจากท่าเรือจะต้องมีการชั่งน้ำหนักทุกครั้ง เพื่อควบคุมน้ำหนักที่ต้นทางให้เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด แต่เครื่องชั่งดังกล่าวยังไม่ได้รับการรับรอง อย่างไรก็ตาม การท่าเรือแห่งประเทศไทยได้มีประกาศ เรื่องขอความร่วมมือผู้ประกอบการในการควบคุมพิกัดน้ำหนักรถบรรทุกที่ผ่านเข้า-ออก เขตรั้วศุลกากรท่าเรือกรุงเทพ ให้เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด โดยได้นำลงประกาศในราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ ๑๔ ธันวาคม ๒๕๖๐ ทั้งนี้ หากผู้ประกอบการหรือผู้ใช้บริการรายใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามการทำเรือแห่งประเทศไทยจะงดให้บริการ นอกจากนี้ กรมทางหลวงมีการเปิดให้บริการสายด่วน ๑๕๘๖ กด ๕ สำหรับแจ้งเบาะแสหากประชาชนพบเห็นหรือสงสัยว่ามีการบรรทุกน้ำหนักเกิน และกรมการขนส่งทางบกได้เปิดให้บริการสายด่วน ๑๕๘๔ สำหรับรับแจ้งเบาะแสการกระทำความผิดตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก รวมถึงรถที่มีการต่อเติมโครงสร้างผิดกฎหมาย

๔.๒) แนวทาง/วิธีการดำเนินงาน : การควบคุมน้ำหนักที่ต้นทางให้เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนดจะเป็นประโยชน์และสามารถป้องกันการบรรทุกน้ำหนักเกินได้ แต่การกำกับดูแลโรงงานอุตสาหกรรม ยังไม่มีเงื่อนไขที่จะสามารถออกมาตรการบังคับให้โรงงานต้องมีเครื่องชั่งน้ำหนัก รวมทั้งการใช้เทคโนโลยี On Board Weighing System เพื่อแสดงน้ำหนักที่บรรทุกจริงขณะวิ่งต้องใช้การลงทุนจำนวนมาก ซึ่งมีความเป็นไปได้ยากที่จะบังคับให้ผู้ประกอบการต้องติดตั้งเทคโนโลยีดังกล่าว อย่างไรก็ตาม การบูรณาการความร่วมมือระหว่าง กรมทางหลวง (รับผิดชอบด้านชั่งน้ำหนัก) กรมการขนส่งทางบก (รับผิดชอบข้อมูลระบบ GPS ติดตามรถ) และ กระทรวงอุตสาหกรรม (รับผิดชอบข้อมูลใบชั่งระบบน้ำหนักบรรทุกตั้งแต่ต้นทาง) โดยมีระบบการทำงานร่วมกันในรูปแบบ On-line จะช่วยทำให้ประหยัดทรัพยากรและลดระยะเวลาในการสุ่มตรวจสอบรถบรรทุกน้ำหนักเกิน ซึ่งที่ประชุมมอบหมายให้หน่วยงานดำเนินการ ดังนี้

(๑) ให้กระทรวงอุตสาหกรรมพิจารณาแนวทาง/มาตรการให้มีการชั่งน้ำหนักตั้งแต่ต้นทาง เพื่อควบคุมน้ำหนักที่ต้นทางให้เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด

(๒) ให้กรมทางหลวงหรือร่วมกับกรมการขนส่งทางบกในการเชื่อมโยงข้อมูลระบบ GPS

(๓) ให้การทำเรือแห่งประเทศไทยประสานงานกับสำนักงานกลางชั่งตวงวัดในการตรวจสอบรับรองมาตรฐานเครื่องชั่งน้ำหนัก

๕) ผลักดันการนำระบบเทคโนโลยีอัตโนมัติมาใช้ในการดำเนินการ เช่น เทคโนโลยีการตรวจชั่งน้ำหนักรถบรรทุกโดยใช้เครื่องชั่งน้ำหนักขณะเคลื่อนที่ความเร็วสูง (High-speed weigh-in-motion : HSWIM) และเทคโนโลยีการตรวจชั่งน้ำหนักรถบรรทุกชนิดติดตั้งใต้สะพาน (Bridge weigh-in-motion : BWIM) มาใช้ในการจับกุมรถบรรทุกน้ำหนักเกิน เพื่อลดอุปสรรคและการใช้ดุลพินิจของเจ้าหน้าที่ในกระบวนการชั่งน้ำหนัก ซึ่งจะส่งผลให้การบังคับใช้หรือปฏิบัติตามกฎหมายเป็นไปอย่างเท่าเทียมเสมอภาคไม่เลือกปฏิบัติ ทั้งนี้ ให้สำนักงานกลางชั่งตวงวัด ดำเนินการพิจารณารับรองเครื่องชั่ง เพื่อให้อุปกรณ์ระบบเทคโนโลยีอัตโนมัติสามารถนำไปใช้งานได้อย่างเป็นมาตรฐานสากล และสามารถนำไปใช้ในกระบวนการกำกับบังคับใช้กฎหมายได้

๕.๑) ผลการดำเนินงานของหน่วยงาน : กรมทางหลวงและกรมทางหลวงชนบท ได้มีการนำระบบเทคโนโลยีอัตโนมัติ HSWIM และ BWIM มาใช้ในการดำเนินการตรวจชั่งน้ำหนักรถบรรทุกแล้ว แต่ยังคงขาดการรับรองเครื่องชั่งน้ำหนักจากสำนักงานกลางชั่งตวงวัด เพื่อให้สามารถดำเนินคดีตามกฎหมายได้

๕.๒) แนวทาง/วิธีการดำเนินงาน : ควรพิจารณา จำนวน ๒ ประเด็น คือ ๑) การพัฒนาและผลักดันการนำระบบเทคโนโลยีอัตโนมัติมาใช้งาน โดยต้องผ่านการรับรองมาตรฐานจากสำนักงานกลางชั่งตวงวัด และ ๒) แนวทางการนำข้อมูลและเทคโนโลยีมาใช้ในการกระบวนการบังคับใช้กฎหมายอย่างไรเพื่อให้เกิดผลในทางปฏิบัติต่อไป ซึ่งที่ประชุมมอบหมายให้หน่วยงานดำเนินการ ดังนี้

(๑) ให้กรมทางหลวงหรือร่วมกับสำนักงานกลางชั่งตวงวัดในการกำหนดแนวทาง/มาตรฐานรับรองการใช้เครื่องชั่งน้ำหนัก WIM ทุกรูปแบบ

/ (๒) ให้กรม...

(๒) ให้กรมทางหลวงหรือร่วมกับสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เกี่ยวกับการใช้ WIM ทุกรูปแบบ และรูปถ่ายจากกล้องวงจรปิด CCTV เป็นต้น ว่า สามารถใช้เป็นเอกสาร หลักฐานประกอบสำนวน เพื่อดำเนินคดีทางกฎหมายได้หรือไม่ และมีแนวทางในการแก้ไขกฎหมายอย่างไร

(๓) ให้กรมทางหลวงศึกษารายละเอียดเพิ่มเติมเกี่ยวกับการใช้ WIM ทุกรูปแบบ ในตำแหน่งที่มีความเหมาะสมด้วย

๖) เพิ่มมาตรการการกำกับดูแลและตรวจสอบการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ ในหน่วยงานที่มีปัญหาการทุจริต การละเว้นการปฏิบัติหน้าที่โดยมิชอบด้วยกฎหมายจากผู้บังคับบัญชา ของหน่วยงานนั้น เพื่อแสดงให้เห็นถึงเจตนาารมณ์ในการปฏิบัติหน้าที่ด้วยความถูกต้องเป็นธรรม โปร่งใส และสามารถตรวจสอบได้

๖.๑) ผลการดำเนินงานของหน่วยงาน : กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท และกรมการขนส่งทางบก ได้มีการกำกับดูแลและตรวจสอบการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ รวมทั้งกำกับ ผู้บังคับบัญชาในแต่ละพื้นที่ให้ควบคุม กำกับ ดูแลการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่อย่างเคร่งครัด โดยกำหนด มาตรการลงโทษเจ้าหน้าที่ที่ละเว้นการปฏิบัติหน้าที่ หรือทุจริต โดยดำเนินการลงโทษทางวินัยขั้นเด็ดขาดทุกราย นอกจากนี้ สำนักงานตำรวจแห่งชาติยังมีมาตรการในการกำกับดูแลเจ้าหน้าที่ โดยมีศูนย์รับเรื่องราวร้องทุกข์ เกี่ยวกับพฤติกรรมข้าราชการตำรวจ

๖.๒) แนวทาง/วิธีการดำเนินงาน : ควรเพิ่มมาตรการการกำกับดูแล และตรวจสอบการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่เพิ่มเติม ซึ่งที่ประชุมมอบหมายให้ กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท กรมการขนส่งทางบก และสำนักงานตำรวจแห่งชาติ จัดส่งข้อมูลมาตรการกำกับดูแล และตรวจสอบการปฏิบัติงาน ของเจ้าหน้าที่เพิ่มเติมให้ฝ่ายเลขานุการฯ เพื่อสรุปประมวลในภาพรวมต่อไป

๓.๓.๒ แนวทาง นโยบาย มาตรการทางกฎหมาย และวิธีการป้องกันการทุจริต เกี่ยวกับรถบรรทุกน้ำหนักเกิน

๑) ผลการดำเนินงานของหน่วยงาน : กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท และกรมการขนส่งทางบก ได้จัดทำแนวทาง มาตรการ และวิธีการป้องกันการทุจริตเกี่ยวกับรถบรรทุกน้ำหนักเกิน ทั้งมาตรการระยะสั้น ระยะยาว มาตรการเชิงรุก และมาตรการทางกฎหมายในเบื้องต้นแล้ว ซึ่งจะมีการนำข้อมูล จากข้อ ๓.๓.๑ มาจัดกลุ่มและสรุปประมวลกำหนดเป็นแนวทาง/มาตรการต่อไป

๒) แนวทาง/วิธีการดำเนินงาน : ให้หน่วยงานพิจารณาแนวทาง/มาตรการเพิ่มเติม เพื่อจัดกลุ่มและสรุปประมวลข้อมูล รวมทั้งกำหนดกิจกรรม และจัดทำ Action plan ให้มีความชัดเจน นอกจากนี้ ให้รับข้อเสนอแนะของคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติไปกำหนดแนวทาง การบูรณาการของหน่วยงานในการป้องกันการทุจริตเกี่ยวกับรถบรรทุกน้ำหนักเกินให้เกิดผลอย่างเป็นรูปธรรม และกำกับดูแลการทำงานอย่างต่อเนื่อง ซึ่งที่ประชุมมอบหมายให้หน่วยงานพิจารณามาตรการเพิ่มเติม และจัดส่งข้อมูลให้ฝ่ายเลขานุการเพื่อจัดกลุ่มและสรุปประมวลกำหนดเป็นแนวทาง/มาตรการเกี่ยวกับ รถบรรทุกน้ำหนักเกินเพื่อนำเสนอที่ประชุมพิจารณาในการประชุมครั้งต่อไป

รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย ๓

๓.๔ คณะกรรมการพิจารณาแนวทางการดำเนินการเพื่อป้องกันการทุจริตเกี่ยวกับรถบรรทุกน้ำหนักเกิน อยู่ระหว่างการติดตามความคืบหน้าการดำเนินงานตามที่ได้มอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาดำเนินการ รวมทั้งพิจารณากำหนดแนวทาง/มาตรการเพิ่มเติม เพื่อจัดกลุ่มและสรุปประมวลข้อมูล กำหนดกิจกรรม และจัดทำ Action plan ให้มีความชัดเจน โดยจะรับข้อเสนอแนะของคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติไปกำหนดแนวทางการบูรณาการของหน่วยงานในการป้องกันการทุจริตเกี่ยวกับรถบรรทุกน้ำหนักเกินให้เกิดผลอย่างเป็นรูปธรรม และกำกับดูแลการทำงานอย่างต่อเนื่องต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำกราบเรียนนายกรัฐมนตรีเพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีทราบต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานปลัดกระทรวง

กองยุทธศาสตร์และแผนงาน

โทร. ๐ ๒๒๘๓ ๓๐๕๘ โทรสาร ๐ ๒๒๘๓ ๔๑๙๑

Email: pannaphach.s@outlook.com