



ที่ อต ๐๐๒๓.๓/ว ๕๔๗๕

ศาลากลางจังหวัดอุตรดิตถ์
ถนนประชานิมิตร อต ๕๓๐๐๐

๑๐ ตุลาคม ๒๕๖๑

เรื่อง มาตรการควบคุมมิให้รถบรรทุกสินค้าบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด

เรียน นายอำเภอ ทุกอำเภอ , นายกองค์การบริหารส่วนจังหวัดอุตรดิตถ์ และนายกเทศมนตรีเมืองอุตรดิตถ์
สิ่งที่ส่งมาด้วย สำเนาหนังสือกรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น ที่ มท ๐๘๑๐.๔/ว ๓๑๓๑

ลงวันที่ ๓ ตุลาคม ๒๕๖๑

จำนวน ๑ ฉบับ

ด้วยกรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่นได้แจ้งมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๗ กรกฎาคม ๒๕๖๑
เรื่อง รายงานผลการพิจารณากำหนดมาตรการต่างๆ เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวกับการควบคุมมิให้
รถบรรทุกสินค้าบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดเป็นไปด้วยความเคร่งครัดของกระทรวงคมนาคม
ให้จังหวัดอุตรดิตถ์ทราบ และขอให้จังหวัดแจ้งองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่ พิจารณาดำเนินการ
ตามมาตรการควบคุมรถบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด

จังหวัดอุตรดิตถ์พิจารณาแล้วเห็นว่า เพื่อให้การกำหนดพิกัดน้ำหนักบรรทุกภายนอกหนะ
ของท้องถิ่นเป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด จึงขอให้พิจารณาดำเนินการตามมาตรการควบคุมรถบรรทุก
น้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด สำหรับอำเภอขอให้แจ้ง
องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่ทราบและถือปฏิบัติต่อไป รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย

จึงเรียนมาเพื่อทราบและพิจารณาดำเนินการ

ขอแสดงความนับถือ

(นายธนาพันธ์ อนรรฆเนตร)
นายผู้ว่าราชการจังหวัด รักษาราชการแทน
ผู้ว่าราชการจังหวัดอุตรดิตถ์

สำนักงานส่งเสริมการปกครองท้องถิ่นจังหวัด
กลุ่มงานส่งเสริมและพัฒนาท้องถิ่น
โทร. ๐-๕๕๕๐-๓๐๐๙
ผู้ประสาน/ นางสุชาดา หาดยินดี



สำนักงานส่งเสริมการปกครองท้องถิ่นจังหวัดยุตดิตถ์
เลขที่รับ..... 10029
วันที่..... - ๙.๗.๒๕๖๑.....
เวลา..... กรรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น
ถนนครราษฎร์ฯ เขตดุสิต กทม. ๑๐๓๐๐

ที่ มท ๐๒๑๐.๔/ ว ๗๗๗๗

๗ ตุลาคม ๒๕๖๑

เรื่อง มติคณะรัฐมนตรี เรื่อง รายงานผลการพิจารณากำหนดมาตรการต่างๆ เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวกับการควบคุมมิให้รถบรรทุกสินค้าบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดเป็นไปด้วยความเคร่งครัดของกระทรวงคมนาคม

เรียน ผู้ว่าราชการจังหวัดทุกจังหวัด

สิ่งที่ส่งมาด้วย สำเนาหนังสือกระทรวงมหาดไทย ด่วนที่สุด ที่ มท ๐๒๑๐.๔/๑๓๗๖๘ ลงวันที่ ๒๐ 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 พิจารณากำหนดมาตรการเพิ่มเติม ทั้งในส่วนของมาตรการในการบังคับใช้กฎหมายเพื่อควบคุมมิให้รถบรรทุกสินค้าบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดและมาตรการในการช่วยเหลือผู้ประกอบการ เช่น ด้านพัฒนาเชื้อเพลิง ด้านภาษี เป็นต้น เพื่อส่งเสริมการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าจากถนนมาสู่ระบบราง ตามนัยมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๑ (เรื่อง การพิจารณาปรับปรุงโครงสร้างอัตราค่าภาระโครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟฟ้าที่ท่าเรือแหลมฉบังของการท่าเรือแห่งประเทศไทย) ให้เกิดผลเป็นรูปธรรมชัดเจน รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย

กรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่นพิจารณาแล้ว เพื่อให้การกำหนดพิกัดน้ำหนักบรรทุกยานพาหนะของห้องถินเป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด จึงขอให้จังหวัดแจ้งองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่ พิจารณาดำเนินการตามมาตรการควบคุมรถบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัดต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาดำเนินการ

ขอแสดงความนับถือ

(นายชร ศรีชวโนทัย)
รองอธิบดี รักษาราชการแทน
อธิบดีกรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น

กองพัฒนาและส่งเสริมการบริหารงานท้องถิ่น
ส่วนส่งเสริมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

โทร ๐-๒๒๔๑-๕๐๐๐ ต่อ ๔๑๔๗ โทรสาร ๐-๒๒๔๑-๖๘๓๔

ผู้ประสานงาน นายพนงศ์ศักดิ์ ปั้นเกล้า ๐๘-๕๕๘๒-๔๔๘๐



ด่วนที่สุด บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ กระทรวงมหาดไทย สำนักงานปลัดกระทรวง (สนพ.สป.)
ที่ มท ๐๒๑๑.๕/๑๓๗๙๘

วันที่ ๒๗ สิงหาคม ๒๕๖๗

กรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น
เลขรับ..... ๑๖๗๐
วันที่ ๐๒๒๒๒๓-๕๒๔๗, ๕๐๔๗
เวลา.....

เรื่อง มติคณะรัฐมนตรี เรื่อง รายงานผลการพิจารณากำหนดมาตรการต่าง ๆ เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวกับการควบคุมมิให้รถบรรทุกสินค้าบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดเป็นไปด้วยความเคร่งครัดของกระทรวงคมนาคม

เรียน อธิบดีกรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น

ด้วยสำนักเลขานุการคณะรัฐมนตรีแจ้งมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๗ กรกฎาคม ๒๕๖๑ เรื่อง รายงานผลการพิจารณากำหนดมาตรการต่าง ๆ เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวกับการควบคุมมิให้รถบรรทุกสินค้าบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดเป็นไปด้วยความเคร่งครัดของกระทรวงคมนาคม ซึ่งคณะรัฐมนตรีมีมติ ดังนี้

๑ รับทราบรายงานผลการพิจารณากำหนดมาตรการต่าง ๆ เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวกับการควบคุมมิให้รถบรรทุกสินค้าบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดเป็นไปด้วยความเคร่งครัดตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ

๒ ให้กระทรวงคมนาคมร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กระทรวงการคลัง กระทรวงมหาดไทย กระทรวงพาณิชย์ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ เป็นต้น พิจารณากำหนดมาตรการเพิ่มเติม ทั้งในส่วนของมาตรการในการบังคับใช้กฎหมายเพื่อควบคุมมิให้รถบรรทุกสินค้าบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดและมาตรการในการช่วยเหลือผู้ประกอบการ เช่น ด้านพลังงานเชื้อเพลิง ด้านภาษี เป็นต้น เพื่อส่งเสริมการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าจากถนนมาสู่ระบบราง ตามนัยมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๑ (เรื่อง การพิจารณาปรับปรุงโครงสร้างอัตราค่าภาระโครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งสู่สินค้าทางรถไฟฟ้าเรือแม่น้ำบังของการท่าเรือแห่งประเทศไทย) ให้เกิดผลที่เป็นรูปธรรมชัดเจน รายละเอียดปรากฏตามสำเนาหนังสือสำนักเลขานุการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๗/๑๓๙๘๕ ลงวันที่ ๒๐ กรกฎาคม ๒๕๖๑

กระทรวงมหาดไทยพิจารณาแล้ว ขอให้กรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่นแจ้งองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นดำเนินการตามมาตรการควบคุมรถบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัดต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อดำเนินการ

(นายบวิญ ชำนิประสาท)
รองปลัดกระทรวงมหาดไทย ปฏิบัติราชการแทน
ปลัดกระทรวงมหาดไทย

ลงวันที่	๒๘๗๓
วันที่	๒๗ สิงหาคม ๒๕๖๗
เวลา	๑๑.๓๐

ลงวันที่	๑๗๓๑
วันที่	๑๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๑
เวลา	๑๑.๓๐

25 ก.ค. 2561

กฤษมา พากษา

เลขที่ 1863

วันที่ 23 ก.ค. 2561

7.30 น.

รายงานประจำเดือน

3729

วันที่ 25 ก.ค. 2561

8.54

กระทรวงมหาดไทย

กระทรวงมหาดไทย

คณะกรรมการรับเรื่องร้องเรียนและดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองผู้บริโภค

พ.ศ. 2561

เลขที่ 27161

เอกสาร

ด่วนที่สุด

ที่ นร ๐๕๐๓/๔๙๖๗

กลยุทธ์สป.

เลขที่ ๔๐๐

วันที่ 25 ก.ค. 2561



สำนักเลขานุการคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค

ทำเนียบรัฐบาล กทม. ๑๐๓๐๐

เลขที่ ๒๕ ก.ค. ๒๕๖๑

เอกสาร

27161

เอกสาร

เรื่อง รายงานผลการพิจารณากำหนดมาตรการต่าง ๆ เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวกับการควบคุมให้ robust แก่ ทุกคน ที่มีส่วนได้เสีย

เรียน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย

ข้อสังเขป หนังสือสำนักเลขานุการคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๓/๔๙๖๗ ลงวันที่ ๑๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๑ สิ่งที่ส่งมาด้วย สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ที่ คค (ปค) ๐๒๐๘/๒๑๔ ลงวันที่ ๒ กรกฎาคม ๒๕๖๑

ตามที่ได้ยื่นยันมติคณะรัฐมนตรี (๑๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๑) เกี่ยวกับการพิจารณาปรับปรุงโครงสร้างอัตราค่าภาระโครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟฟ้าที่ท่าเรือแหลมฉบังของการท่าเรือแห่งประเทศไทย มาเพื่อทราบ ความละเอียดเจ้า

กระทรวงคมนาคมได้เสนอเรื่อง รายงานผลการพิจารณากำหนดมาตรการต่าง ๆ เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวกับการควบคุมให้ robust แก่ ทุกคน ที่มีส่วนได้เสีย ไปเพื่อดำเนินการ ความละเอียดประณีตสำเนาหนังสือที่ส่งมาด้วยนี้

คณะรัฐมนตรีได้ประชุมปรึกษาเมื่อวันที่ ๑๗ กรกฎาคม ๒๕๖๑ ลงมติว่า

๑. รับทราบรายงานผลการพิจารณากำหนดมาตรการต่าง ๆ เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวกับการควบคุมให้ robust แก่ ทุกคน ที่มีส่วนได้เสีย ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ

๒. ให้กระทรวงคมนาคมร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กระทรวงคลัง กระทรวงมหาดไทย กระทรวงพาณิชย์ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ เป็นต้น พิจารณากำหนดมาตรการเพิ่มเติม ทั้งในส่วนของมาตรการในการบังคับใช้กฎหมายเพื่อควบคุมให้ robust แก่ ทุกคน ที่มีส่วนได้เสีย รวมถึงมาตรการในการช่วยเหลือผู้ประกอบการ เช่น ด้านพลังงานเชื้อเพลิง ด้านภาษี เป็นต้น เพื่อส่งเสริมการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าจากถนนมาสู่ระบบราง ตามนัยมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๑ (เรื่อง การพิจารณาปรับปรุงโครงสร้างอัตราค่าภาระโครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟฟ้าที่ท่าเรือแหลมฉบังของการท่าเรือแห่งประเทศไทย) ให้เกิดผลเป็นรูปธรรมที่ชัดเจน แล้วรายงานผลให้คณะรัฐมนตรีทราบด้วย

จึงเรียนยืนยันมา

ด่วนที่สุด
ที่ นร ๐๑๐๒/๕๘๒๓

ขอแสดงความนับถือ

(นางณัฐภรณ์ อนันตศิลป์)

รองเลขานุการคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค ปฏิบัติราชการแทน

เลขานุการคณะรัฐมนตรี

(นายพงษ์ พากษา)

ผู้อำนวยการสำนักงานรัฐมนตรี ปฏิบัติราชการแทน

แขวงการคุ้มครองผู้บริโภค สำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค

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 ๑๔๗ ชั้น ๑๔๗ ถนนสุขุมวิท แขวงคลองเตย เขตคลองเตย กรุงเทพมหานคร ๑๐๑๑๐

จังหวัดกรุงเทพมหานคร ๑๐๑๑๐



ที่ คค (ปคร) ๐๒๐๘/๒๕๖๑

กระทรวงคมนาคม
ถนนราชดำเนินนอก กทม. ๑๐๑๐๐

๔ กรกฎาคม ๒๕๖๑

เรื่อง รายงานผลการพิจารณากำหนดมาตรการต่างๆ เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวกับการควบคุมมิให้รถบรรทุกสินค้าบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดเป็นไปด้วยความเคร่งครัดของกระทรวงคมนาคม

เรียน เลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี

- สิ่งที่ส่งมาด้วย
๑. หนังสือรองนายกรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบให้เสนอคณะกรรมการรัฐมนตรี
 ๒. สำเนาหนังสือกรมทางหลวง ที่ คค ๐๖๑๔๙/๕๒๓๓ ลงวันที่ ๑๔ มิถุนายน ๒๕๖๑
 ๓. สำเนาหนังสือกรมทางหลวงชนบท ที่ คค ๐๗๒๔๒/๕๘๐๗ ลงวันที่ ๑๕ มิถุนายน ๒๕๖๑
 ๔. สำเนาหนังสือกรมการขนส่งทางบก ที่ ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๔๑๐/๘๘๐๔ ลงวันที่ ๘ มิถุนายน ๒๕๖๑

ด้วยกระทรวงคมนาคมขอเสนอเรื่อง รายงานผลการพิจารณากำหนดมาตรการต่างๆ เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวกับการควบคุมมิให้รถบรรทุกสินค้าบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดเป็นไปด้วยความเคร่งครัด มาเพื่อคณะกรรมการรัฐมนตรีทราบ ทั้งนี้ รองนายกรัฐมนตรี (นายสมคิด ชาตศรีพิทักษ์) กำกับการบริหารราชการกระทรวงคมนาคมได้เห็นชอบให้นำเรื่องดังกล่าวเสนอคณะกรรมการรัฐมนตรีด้วยแล้ว รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑

ทั้งนี้ เรื่องดังกล่าวมีรายละเอียด ดังนี้

๑. เรื่องเดิม

๑.๑ คณะกรรมการรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๓๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๑ ให้กระทรวงคมนาคม ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กระทรวงมหาดไทย กระทรวงพาณิชย์ และสำนักงานตำรวจแห่งชาติ พิจารณากำหนดมาตรการต่างๆ เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวกับการควบคุมมิให้รถบรรทุกสินค้าบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดเป็นไปด้วยความเคร่งครัด ซึ่งจะเป็นการส่งเสริมให้เกิดการเปลี่ยนแปลง รูปแบบการขนส่งสินค้าจากถนนมาสู่ระบบราง ตามความเห็นของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

๑.๒ สำนักเลขานุการคณะกรรมการรัฐมนตรี ได้มีหนังสือเมื่อวันที่ ๒๑ พฤษภาคม ๒๕๖๑ แจ้งว่า พระราชบัญญัติว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะกรรมการรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๙ มาตรา ๑๑ กำหนดให้ สำนักเลขานุการคณะกรรมการรัฐมนตรีมีหน้าที่ติดตามและรวบรวมผลการปฏิบัติตามมติของคณะกรรมการรัฐมนตรี เพื่อรายงานให้คณะกรรมการรัฐมนตรีทราบเป็นระยะๆ สำนักเลขานุการคณะกรรมการรัฐมนตรีจึงขอให้กระทรวงคมนาคมรายงานผลการพิจารณากำหนดมาตรการต่างๆ เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวกับการควบคุมมิให้รถบรรทุกสินค้าบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดเป็นไปด้วยความเคร่งครัด ไปยังสำนักเลขานุการคณะกรรมการรัฐมนตรีโดยด่วนภายในเดือน มิถุนายน ๒๕๖๑ เพื่อจะได้นำเสนอคณะกรรมการรัฐมนตรีเพื่อทราบต่อไป

/๒. สาระสำคัญ...

๒. สาระสำคัญของเรื่อง

กระทรวงคมนาคมได้ให้ความสำคัญกับการแก้ไขปัญหารถบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดอย่างจริงจังและต่อเนื่อง โดยขอรายงานผลการพิจารณากำหนดมาตรการต่างๆ เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวกับการควบคุมมิให้รถบรรทุกสินค้าบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดเป็นไปด้วยความเคร่งครัด สรุปได้ ดังนี้

๒.๑ การดำเนินงานของกรมทางหลวง

๒.๑.๑ ผลการดำเนินการจับกุมรถบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ในปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๐ สามารถจับกุมรถบรรทุกน้ำหนักเกินกว่ากฎหมายกำหนดได้ จำนวน ๔,๔๕๔ คัน ซึ่งมีปริมาณการจับกุมมากกว่าปี พ.ศ.๒๕๕๙ ถึง ๓.๖ เท่า (ปี พ.ศ.๒๕๕๙ จำนวน ๑,๒๔๐ คัน) และในปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๑ (๑ ตุลาคม พ.ศ.๒๕๖๐ – ๓ มิถุนายน พ.ศ.๒๕๖๑) ระยะเวลา ๘ เดือน ๓ วัน สามารถจับกุมรถบรรทุกน้ำหนักเกิน ได้จำนวน ๓,๓๔๘ คัน โดยมีประเภทวัสดุที่บรรทุกน้ำหนักเกิน ๓ อันดับแรก คือ หิน/ดิน/ราย ร้อยละ ๓๕ สินค้าเกษตร ร้อยละ ๒๓ และวัสดุก่อสร้าง ร้อยละ ๓๓ ตามลำดับ

๒.๑.๒ มาตรการในการควบคุมรถบรรทุกน้ำหนักเกิน กรมทางหลวงได้กำหนด มาตรการในการควบคุมรถบรรทุกน้ำหนักเกินกว่ากฎหมายกำหนด ๓ มาตรการ ดังนี้

(๑) มาตรการป้องปาราม ก่อสร้างสถานีตรวจสอบน้ำหนัก และจุดพักรถ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงาน โดยปัจจุบันมีสถานีตรวจสอบน้ำหนัก ทั้งหมด ๗๒ แห่ง ซึ่งจะเร่งจัดสรรงบประมาณก่อสร้างให้ครบตามแผนที่วางไว้ ทั้งหมด ๑๐๓ แห่ง เพื่อให้ครอบคลุมโครงข่ายทั่วประเทศ พร้อมทั้งนำระบบเทคโนโลยี และพัฒนานวัตกรรมเข้ามาช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการตรวจสอบการจับกุมรถบรรทุกน้ำหนักเกิน

(๒) มาตรการปราบปราม เข้มงวด กวดขัน ให้รถบรรทุกที่วิ่งผ่านสถานี ตรวจสอบน้ำหนักต้องเข้าตรวจสอบน้ำหนักทุกคัน และให้ทุกสถานีตรวจสอบน้ำหนักจัดหน่วยตรวจสอบน้ำหนักเคลื่อนที่ (Spot Check) ออกสั่นตรวจรถบรรทุกน้ำหนักเกินในเส้นทางที่มีรถบรรทุกหลบเลี่ยงสถานีฯ พร้อมทั้งจัดตั้งชุดตรวจสอบน้ำหนักเคลื่อนที่เฉพาะกิจส่วนกลางเพิ่มขึ้นเป็น ๑๐ ชุด (จากเดิม ๕ ชุด) เพื่อเพิ่มความถี่ในการสั่นตรวจสอบน้ำหนักรถบรรทุกทั่วประเทศ ทั้งนี้ ได้จัดสรรงบประมาณในการดำเนินงานค่าเบี้ยเลี้ยงของเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน ให้สามารถดำเนินงานได้อย่างต่อเนื่อง และมีประสิทธิภาพ

(๓) มาตรการประชาสัมพันธ์ รับเรื่องร้องเรียน เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน ได้ดำเนินการประชาสัมพันธ์การทำงานให้กับผู้ประกอบการขนส่งและประชาชนทราบถึงนโยบายการควบคุมน้ำหนักยานพาหนะของกรมทางหลวงอย่างต่อเนื่อง โดยการประชาสัมพันธ์โดยตรงผ่านสื่อออนไลน์ Facebook และ Website ของกรมทางหลวง เพื่อประชาสัมพันธ์การทำงานของเจ้าหน้าที่ และรายงานผลการจับกุมผู้กระทำผิดให้ประชาชนได้รับทราบ ซึ่งมีผลทำให้ผู้ประกอบการขนส่งไม่กล้ากระทำการ违法 เพราะเมื่อกระทำความผิดจะดำเนินการประชาสัมพันธ์ออกสื่อทันที

๒.๑.๓ ข้อเสนอแนะในการควบคุมรถบรรทุกน้ำหนักเกิน

(๑) ดำเนินการศึกษาและปรับปรุงแก้ไขกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมน้ำหนักยานพาหนะให้มีความทันสมัยและสามารถบังคับใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพในประเทศไทย ดังนี้

- การกำหนดให้มีการเก็บค่าธรรมเนียมการบรรทุกเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด แก้ไขบทลงโทษจากโทษอาญา ทั้งจำทั้งปรับ ให้เป็นโทษปรับในการบรรทุกเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ซึ่งการคิดค่าธรรมเนียมนั้น จะเป็นอัตราภาระน้ำตามอัตราที่บรรทุกน้ำหนักเกิน

- เพิ่มบทลงโทษเพื่อเอาผิดเจ้าของสินค้าหรือผู้ประกอบการที่มีส่วนทำให้เกิดการบรรทุกน้ำหนักเกิน

- กำหนดบทลงโทษ กรณีรถบรรทุกฝ่าฝืนหรือหลบเลี่ยงไม่เข้าตรวจสอบน้ำหนักภายนอกพานะ ที่สถานีตรวจสอบน้ำหนัก

- เก็บค่าธรรมเนียมการอนุญาตภายนอกพานะที่ไม่เป็นไปตามประกาศผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษ ผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดิน และผู้อำนวยการทางหลวงสัมปทาน

- เพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุมน้ำหนักภายนอกพานะ โดยการแก้ไขกฎหมายให้ยาวยกับเครื่องชั่งน้ำหนัก ให้สามารถใช้เครื่องชั่งน้ำหนักขณะรถเคลื่อนที่ได้ Weigh in motion (WIM) เพื่อใช้ในการดำเนินการจับกุมรถบรรทุกที่น้ำหนักเกินได้

(๒) ความก昀หนายบังคับให้รถบรรทุกที่จะวิ่งบนทางหลวงต้องดำเนินการซึ่งน้ำหนัก และมีใบซึ่งน้ำหนัก

(๓) ห้ามหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าโดยรถบรรทุกทำการบันทึกข้อตกลง (MOU) ซึ่งเป็นเหตุให้มีการบรรทุกน้ำหนักเกินกว่ากฎหมายกำหนด

(๔) ให้หน่วยงานของราชการ และรัฐวิสาหกิจ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าโดยรถบรรทุก ให้ทำบันทึกข้อตกลงร่วมในการดำเนินการตรวจสอบ และควบคุมน้ำหนักรถบรรทุกให้เป็นไปตามกฎหมายกำหนด

๒.๒ การดำเนินงานของกรมทางหลวงชนบท

๒.๒.๑ กรมทางหลวงชนบทมีมาตรการควบคุมมิให้รถบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด โดยแบ่งเป็น ๓ ระยะ ประกอบด้วย

* ๑) ระยะถ้วน

- จัดตั้งด่านซึ่งน้ำหนักภายนอกพานะเคลื่อนที่ โดยบูรณาการกับหน่วยงานภายนอก เช่น กรมทางหลวง กรมการขนส่งทางบก ทหาร ตำรวจ และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

- ปรับเพิ่มแผนการดำเนินงานเน้นการทำงานเชิงรุกในสายทางที่มีความเสี่ยงในการบรรทุกน้ำหนักเกินพิกัด เชื้อมงวด ควบคุมการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด และเพิ่มปริมาณความถี่ในการจัดตั้งด่านซึ่งน้ำหนัก

- เคร่งครัดตามนโยบายรัฐบาล โดยควบคุมและไม่อนุญาตให้รถบรรทุกน้ำหนักเกิน และไม่อนุญาตให้มีการผ่อนผันเรื่องน้ำหนักรถบรรทุกอ้อย ตลอดจนการควบคุมพื้นที่ขายแคนที่มีความเสี่ยงจะบรรทุกน้ำหนักเกิน

๒) ระยะกลาง

กำหนดแผนการก่อสร้างสถานีตรวจสอบน้ำหนักภายนอกพานะเพิ่มขึ้น ให้ครอบคลุมในพื้นที่สายทางที่มีปริมาณรถบรรทุกสูง เพื่อกำกับป้องปราบรถบรรทุกที่มีน้ำหนักเกินในสายทางที่มีความสำคัญและมีปริมาณการใช้งานสูง

๓) ระยะยาว

- จัดตั้งคณะกรรมการพิจารณาแก้ไขปัญหารถบรรทุกน้ำหนักเกิน (ด้านกฎหมาย) เพื่อพิจารณาความเหมาะสมในเรื่องของข้อกฎหมาย สำหรับกำกับควบคุมน้ำหนักบรรทุกให้มีความเหมาะสม กับสภาพภัยในปัจจุบัน โดยได้มีการประสานกับกระทรวงคมนาคมและกรมการขนส่งทางบก เพื่อร่วมเสนอแนวคิดให้มีการแก้ไขปัญหาควบคุมน้ำหนักบรรทุกให้มีประสิทธิภาพ และมีบทลงโทษให้มีความเหมาะสมมากยิ่งขึ้น

- กรมทางหลวงชนบทได้เสนอแนวทางแก้ไขปัญหารถบรรทุกน้ำหนักเกินในระยะยาว (ด้านกฎหมาย) ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในสังกัดกระทรวงคมนาคมเพื่อหาข้อยุติ ก่อนจะหารือกับกระทรวงมหาดไทยและหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง เพื่อร่วบรวมประเด็นในการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติทางหลวงฯ และกฎหมายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยได้นำเสนอแนวทางการดำเนินงานควบคุมกำกับน้ำหนักบรรทุกของกรมทางหลวงชนบท เพื่อให้การกำหนดทิศทางในการควบคุมกำกับน้ำหนักบรรทุกเป็นไปในทิศทางเดียวกันโดยลักษณะปัญหาที่พบ ประกอบด้วย ปัญหาข้อกฎหมาย ปัญหาขณะปฏิบัติงาน และปัญหาจากปัจจัยภายนอก

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

๒.๒.๒ กรรมทางหลวงชนบทได้แต่งตั้งคณะกรรมการจัดทำข้อกำหนดในการเพิ่มประสิทธิภาพการควบคุมคุณภาพงานก่อสร้าง และมาตรฐานความปลอดภัยในขณะก่อสร้างของกรรมทางหลวงชนบท โดยมีหน้าที่พิจารณาจัดทำข้อกำหนดในการเพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุมคุณภาพงานก่อสร้าง จัดทำข้อกำหนดเรื่องมาตรการความปลอดภัยในขณะก่อสร้างในร่างขอบเขตของงาน (TOR) หรือเอกสารประกวดราคา และพิจารณากำหนดให้มีการจัดซื้อย่างพาราจากภาระผู้ใช้ประโยชน์ที่มีน้ำหนักในร่างขอบเขตของงาน (TOR) หรือเอกสารประกวดราคา โดยได้กำหนดให้ห้ามใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนักน้ำหนักบรรทุก หรือน้ำหนักคงเหลือเกินกว่าที่ได้กำหนดเดินบนทางหลวงชนบท ซึ่งได้มีการประชุมไปแล้ว ๑ ครั้ง เมื่อวันที่ ๘ มีนาคม ๒๕๖๑ โดยให้มีการเพิ่มเติมข้อความในร่างขอบเขตของงาน (TOR) ขณะนี้คณะกรรมการฯ อยุ่ร่วงการจัดทำข้อกำหนดดังกล่าว

๒.๓ การดำเนินงานของกรรมการชนส่งทางบก

๒.๓.๑ กรรมการขันส่งทางบก มีภารกิจควบคุณ กำกับ ดูแล รถบรรทุกสินค้า ตามกฎหมายว่าด้วยการขันส่งทางบก โดยได้กำหนดน้ำหนักรถ น้ำหนักบรรทุก หรือน้ำหนักร่วมสูงสุดของรถ ไว้ตามประกาศกรมการขันส่งทางบกเรื่อง กำหนดแบบตัวถังส่วนที่บรรทุกของรถที่ใช้ในการขันส่งสัตว์หรือ สั่งของ พ.ศ. ๒๕๕๖ เพื่อกำหนดลักษณะขนาดของตัวถังรถให้เหมาะสมที่จะนำมาใช้ในการบรรทุกสินค้าไว้แล้ว

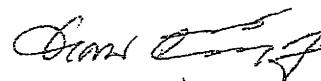
๒.๓.๒ มาตรการออกตรวจสอบและจับกุมรถบรรทุกสินค้าที่ได้จดทะเบียนไว้แล้วทั่วประเทศ โดยมีการตรวจสอบความมั่นคงแข็งแรง ความถูกต้องของเครื่องอุปกรณ์ส่วนควบของรถ การแก้ไขเพิ่มเติมหรือเปลี่ยนแปลงสภาพรถ น้ำหนักรถ น้ำหนักบรรทุก หรือน้ำหนักร่วมสูงสุด ขนาดของรถ (ความกว้าง ความสูง ความยาว ส่วนยืนหน้า ส่วนยืนท้าย) ตามลักษณะที่กฎหมายกำหนด โดยมีสถิติการตรวจสอบและจับกุมผู้ประกอบการรถบรรทุกที่มีการต่อเติมตัดแปลงสภาพรถ อุปกรณ์ส่วนควบของรถให้แตกต่างไปจากสาระสำคัญตามที่กฎหมายกำหนด ในปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๑ (ข้อมูลเดือน ตุลาคม ๒๕๖๐ – พฤษภาคม ๒๕๖๑) รวมทั้งสิ้น ๘๕๓ ราย และได้ดำเนินการเปรียบเทียบการกระทำความผิดตามกฎหมายเรียบร้อยแล้ว

๒.๓.๓ การบูรณาการกำหนดมาตรการแก้ไขร่องรอยทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ระหว่างกรรมการขันส่งทางบก กรมทางหลวง และกรมทางหลวงชนบท ให้เป็นรูปธรรมและมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น โดยให้สำนักงานขันส่งทุกจังหวัดตรวจสอบผู้ประกอบการรถบรรทุกที่ได้รับแจ้งจากการทางหลวง

และกรมทางหลวงชนบท ว่าได้บรรทุกน้ำหนักเกินและมีการต่อเติมส่วนที่บรรทุกตามเอกสารหลักฐานภาพถ่าย และให้ร้ายแรงผลการตรวจสอบสภาพรถและการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด โดยกรรมการขนส่งทางบก จะเก็บบันทึกประวัติการกระทำความผิด เพื่อนำมาพิจารณาในการต่ออายุใบอนุญาตประกอบการขนส่งต่อไป รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย ๒ - ๔

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำทราบเรียนนายกรัฐมนตรีเพื่อนำเสนอคณะกรรมการรัฐมนตรีเพื่อโปรดทราบต่อไปด้วย ฉะขอບคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ



(นายอาทิตย์ พิพิธยา) รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำเนาถูกต้อง

สำนักงานปลัดกระทรวง
กองยุทธศาสตร์และแผนงาน
โทร. ๐ ๒๒๘๗ ๓๐๕๙
โทรสาร ๐ ๒๒๘๐ ๑๐๐๔
Email : arpaphat.a@gmail.com

ร.ร. ๒
(นางรศินทร์ ใจลีน)
เจ้าหน้าที่ฝ่ายบริหารงานที่๑
ที่๑๖๙๙๙
๒๗.๗.๒๕๖๔



ด่วนที่สุด บันทึกข้อความ

กระทรวงคมนาคม ไทย

(เรชร์) สิ่งที่ส่งมาด้วย ๕

ก.พ.พ.

วันที่ ๔๙-๖๑

เวลา ๑๓.๓๑

๙

ส่วนราชการ กรมการขนส่งทางบก สำนักการขนส่งสินค้า โทร. ๐-๒๒๑๗-๔๔๔๑

ที่ คค ๐๔๐/ กศ ๐๕

วันที่ ๘ มิถุนายน ๒๕๖๑

กองอุบัติภัยและแผนงาน
เลขรับที่ ๒๗๔๙ลงที่ ๑๔ หน. ๕๗
ทราบ ๑๔.๖.๖๖

เรื่อง การรายงานผลการพิจารณากำหนดมาตรการต่างๆ เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวกับการควบคุมมิให้ รถบรรทุกสินค้าบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดเป็นไปด้วยความเคร่งครัด ๔๙๘

เรียน รองปลัดกระทรวงคมนาคม (หัวหน้ากลุ่มภารกิจด้านการขนส่ง)

ตามหนังสือสำนักเลขานุการคณะกรรมการรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๗/๑๔๖๓๔ ลงวันที่ ๒๑ พฤษภาคม ๒๕๖๑ ขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องรายงานผลการพิจารณากำหนดมาตรการต่างๆ เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวกับการควบคุมมิให้รถบรรทุกสินค้าบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดเป็นไปด้วยความเคร่งครัดไปยังกระทรวงคมนาคมเพื่อประมวลนำเสนอคณะกรรมการรัฐมนตรีต่อไป และท่านรองปลัดกระทรวงคมนาคมสั่งการท้ายหนังสือฯ ให้กรรมการขนส่งทางบกรายงานผลการกำหนดมาตรการดังกล่าว นั้น

กรมการขนส่งทางบกขอรายงานผลการพิจารณามาตรการบังคับใช้กฎหมาย ดังนี้

๑. กรมการขนส่งทางบกมีภารกิจควบคุม กำกับ ดูแลรถบรรทุกสินค้าตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก โดยได้กำหนดน้ำหนักรถ น้ำหนักบรรทุก หรือน้ำหนักร่วมสูงสุดของรถไว้ตามประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดแบบตัวถังส่วนที่บรรทุกของรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของ พ.ศ. ๒๕๕๙ เพื่อกำหนดลักษณะขนาดของตัวถังรถให้เหมาะสมสมที่จะนำมาใช้ในการบรรทุกสินค้าไว้แล้ว (เอกสารแนบ ๑)

๒. มาตรการออกตรวจสอบและจับกุมรถบรรทุกสินค้าที่ได้จดทะเบียนไว้แล้วทั่วประเทศ โดยมีการตรวจสอบความมั่นคงแข็งแรง ความถูกต้องของเครื่องอุปกรณ์ส่วนควบของรถ การแก้ไขเพิ่มเติมหรือเปลี่ยนแปลงสภาพรถ น้ำหนักรถ น้ำหนักบรรทุก หรือน้ำหนักร่วมสูงสุด ขนาดของรถ (ความกว้าง ความสูง ความยาว ส่วนยืนหน้า ส่วนยืนท้าย) ตามลักษณะที่กฎหมายกำหนด โดยมีสถิติการตรวจสอบและจับกุมผู้ประกอบการรถบรรทุกที่มีการต่อเติมตัดแปลงสภาพรถ อุปกรณ์ส่วนควบของรถให้แตกต่างไปจากสารสำคัญตามที่กฎหมายกำหนด ในปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๑ (ข้อมูลเดือนตุลาคม ๒๕๖๐ – พฤษภาคม ๒๕๖๑) รวมทั้งสิ้น ๘๘๓ ราย และได้ดำเนินการเปรียบเทียบการกระทำความผิดตามกฎหมายเรียบร้อยแล้ว

๓. การบูรณาการกำหนดมาตรการแก้ไขปัญหารถบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดระหว่างกรรมการขนส่งทางบก กรมทางหลวงและกรมทางหลวงชนบทให้เป็นรูปธรรมและมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น โดยให้สำนักงานขนส่งทุกจังหวัดตรวจสอบผู้ประกอบการรถบรรทุกที่ได้รับแจ้งจากการทางหลวงและกรมทางหลวงชนบท ว่าได้บรรทุกน้ำหนักเกินและมีการต่อเติมส่วนที่บรรทุกตามเอกสารหลักฐานภาพถ่าย และให้รายงานผลการตรวจสอบสภาพรถและการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด โดยสถิติการกระทำผิดดังกล่าวจะบันทึกเป็นประวัติไว้เพื่อนำมาพิจารณาในการต่ออายุใบอนุญาตประกอบการขนส่งต่อไป โดยสรุปผลการตรวจสอบดังนี้

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

(๑) ไม่พบการต่อเติมตัดแปลงหรือแก้ไขตัวถังบรรทุก ๓๙ คัน

(๒) พบรการกระทำผิดต่อเติมตัดแปลงหรือแก้ไขตัวถังบรรทุก และเปรียบเทียบการกระทำความผิด ๒ คัน

(๓) ไม่นำรถเข้ารับการตรวจ ๔ คัน (ไม่สามารถเรียกผู้ประกอบการขนส่งนำรถเข้าตรวจสอบได้เนื่องจากได้ถอนรถออกจากเงื่อนไขในใบอนุญาตประกอบการขนส่ง)

(๔) ไม่พบข้อมูลทางทะเบียน ๑ คัน (หลักฐานภาพถ่ายไม่ชัดเจน)

๓.๒ ประจำเดือนพฤษจิกายน พ.ศ. ๒๕๖๐ มีรถบรรทุกที่กรมทางหลวงแจ้งให้ตรวจสอบทั้งหมด
จำนวน ๒๓ คัน รถที่ตรวจสอบแล้ว จำนวน ๑๐ คัน ตรวจสอบพบว่า ไม่พบการต่อเติมดัดแปลงหรือแก้ไขตัวถัง
บรรทุกทั้งหมด

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

- (๑) ไม่พบการต่อเติมดัดแปลงหรือแก้ไขตัวถังบรรทุก ๘ คัน
- (๒) พบรการกระทำผิดต่อเติมดัดแปลงหรือแก้ไขตัวถังบรรทุก และเปรียบเทียบการกระทำ

ความผิด ๑ คัน

- (๓) ไม่พบข้อมูลทางทะเบียน ๒ คัน (หลักฐานภาพถ่ายไม่ชัดเจน)

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

ทั้งนี้ กรมการขนส่งทางบกได้มีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๔๑๐/๖๑๙๔๕ ลงวันที่ ๒๗ มกราคม ๒๕๖๑
รายงานความคืบหน้าการดำเนินการกรณีการแก้ไขปัญหารถบรรทุกน้ำหนักเกินกว่ากฎหมายกำหนดไปยังกระทรวง
คมนาคมไว้เบื้องต้นด้วยแล้ว (เอกสารแนบ ๒)

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ

(นายสันติ พรมวงศ์)

อธิบดีกรมการขนส่งทางบก

วิสัยทัศน์กรมการขนส่งทางบก

“เป็นองค์กรแห่งนวัตกรรมในการควบคุม กำกับ ดูแลระบบการขนส่งทางถนนให้มีคุณภาพและปลอดภัย พ.ศ. ๒๕๖๑-๒๕๖๕”



กองขุ้มรักษาสต็อกและแผนกบัญชี
เลขที่บัญชี ๔๘๐๖
วันที่ ๑๗ มิ.ย. ๒๕๖๑
เวลา ๑๓.๕๙

ใบอนุญาตฯ ๑๓๑๕
สั่งที่ส่งมาด้วย ๒
วันที่ ๑๙ มิ.ย. ๖๑
๑๓๑๕

บันทึกขอความคุณน้ำหนักภายนอกทางหลวง

ส่วนราชการ กรมทางหลวง สำนักงานควบคุมน้ำหนักภายนอกพานะ โทร.๐๒๗๔๔ ๕๗๕๕ โทรสาร ๐๒๗๔๔ ๕๗๕๖ เวลา ๐๘.๐๐ - ๑๖.๐๐

ที่ คค ๐๖๑๔๙/๑๗๖๗

วันที่ ๒๕ มิถุนายน ๒๕๖๑

เรื่อง รายงานผลการพิจารณากำหนดมาตรฐานต่างๆ เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวกับการควบคุมมีให้ครอบคลุมสินค้าบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดเป็นไปด้วยความเคร่งครัด

เรียน ปลัดกระทรวงคมนาคม

ตามบัญชารองปลัดกระทรวงคมนาคม (นายพีระพล ถาวรสุขเจริญ) ที่ ว ๔๗๗๑/๒๕๖๑ ลงวันที่ ๒๘ พฤษภาคม ๒๕๖๑ ท้ายหนังสือสำนักเลขานุการคณะกรรมการรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๗/๑๖๗๓๔ ลงวันที่ ๒๑ พฤษภาคม ๒๕๖๑ เรื่อง การรายงานผลการพิจารณากำหนดมาตรฐานต่างๆ เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวกับการควบคุมมีให้ครอบคลุมสินค้าบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดเป็นไปด้วยความเคร่งครัด ซึ่งเห็นควรให้ ทล. ทช. และ ขบ. รายงานผลการดำเนินงานฯ ให้ คค. ทราบ ภายในวันที่ ๘ มิถุนายน ๒๕๖๑ เพื่อจะได้ประมวลนำเสนอ ครม. ทราบ ตามที่ สลค. แจ้งมาต่อไป ความละเอียดแจ้งแล้วนั้น

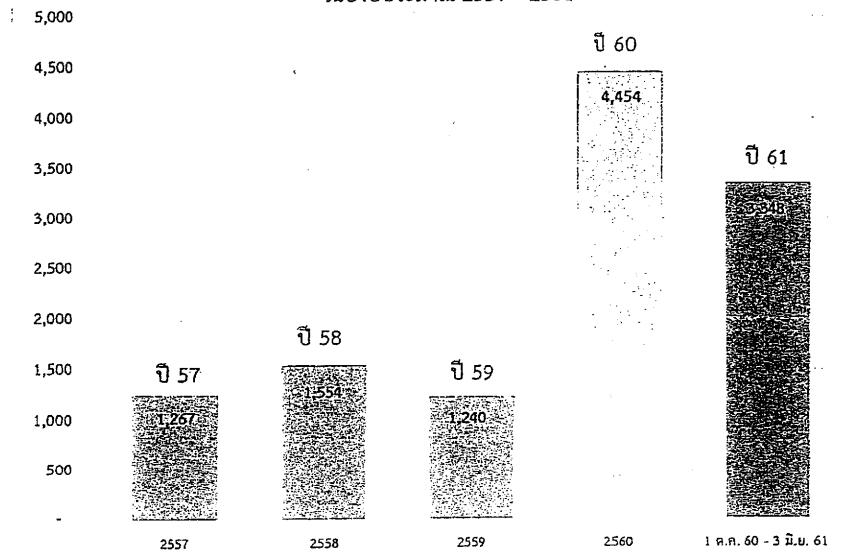
กรมทางหลวง โดยสำนักงานควบคุมน้ำหนักภายนอกพานะ ได้พิจารณาแล้วขอรายงานผลการดำเนินงานฯ ในส่วนที่เกี่ยวข้องดังนี้

๑. ผลการดำเนินงานในการควบคุมน้ำหนักเกินของสำนักงานควบคุมน้ำหนักภายนอกพานะ กรมทางหลวง

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

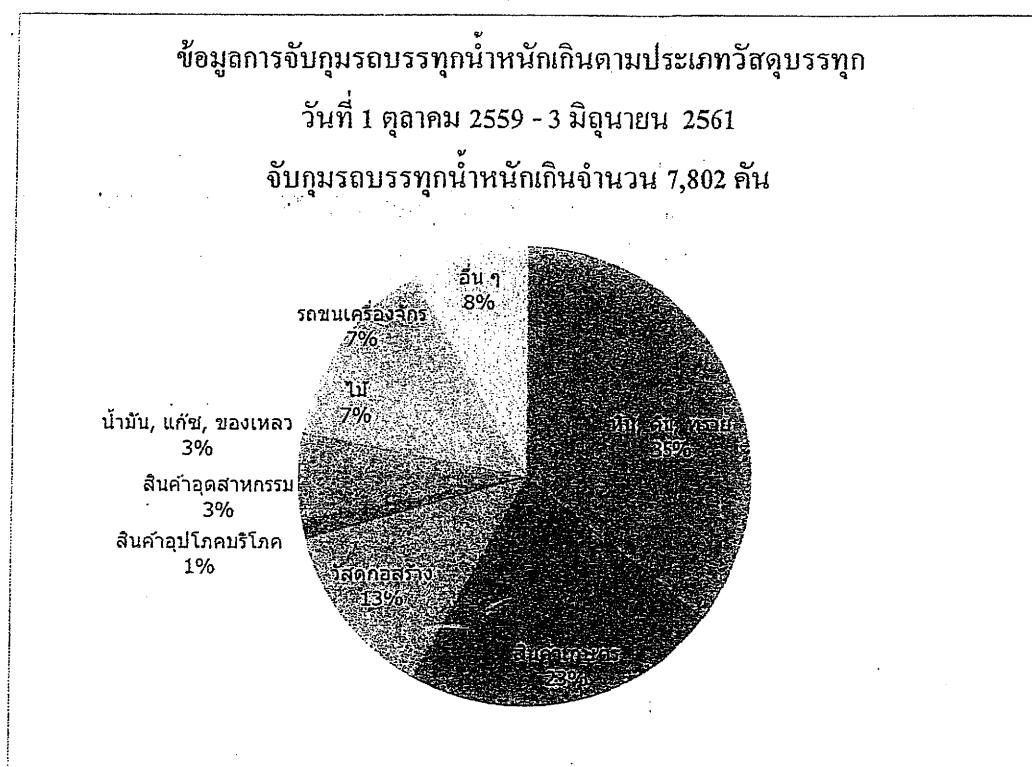
สถิติเปรียบเทียบการจับกุมรถบรรทุกน้ำหนักเกินบนทางหลวง

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๗ - ๒๕๖๑

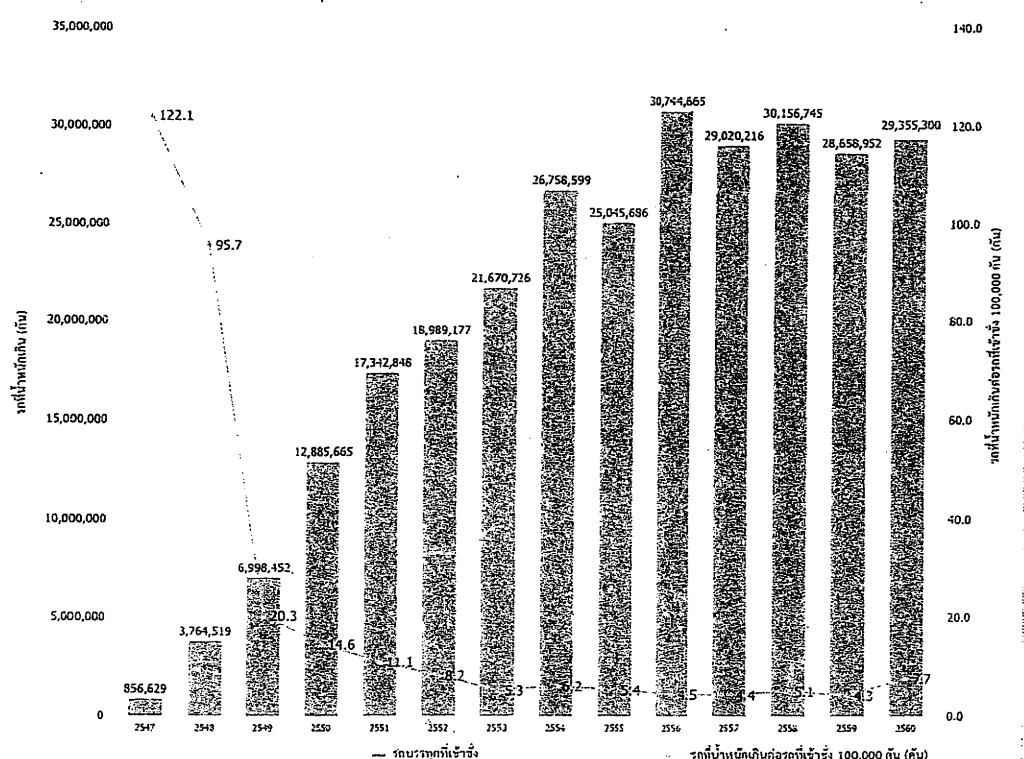


กราฟที่ ๑ แสดงผลการดำเนินการจับกุมรถบรรทุกน้ำหนักเกินบนทางหลวง ตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๕๗ – ๓ มิถุนายน ๒๕๖๑

/กราฟที่ ๒...



กราฟที่ ๒ แสดงข้อมูลประเภทสัดส่วนรถบรรทุกน้ำหนักเกิน



กราฟที่ ๓ แสดงรถที่น้ำหนักเกินต่อรถที่เข้าชั้ง ๑๐๐,๐๐๐ คัน (คัน) ในสถานีฯ

๒. มาตรการในการควบคุมรถบรรทุกน้ำหนักเกิน

กรมทางหลวงใช้กำหนดมาตรการในการควบคุมรถบรรทุกน้ำหนักเกินกว่ากฎหมายกำหนด
ซึ่งประกอบด้วย ๓ มาตรการ ดังนี้

(๑) มาตรการป้องปราม

ก่อสร้างสถานีตรวจสอบน้ำหนัก และจุดพักรถเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงานโดยปัจจุบันมีสถานีฯ ทั้งหมด ๗๒ แห่ง ซึ่งจะเร่งจัดสรรงบประมาณก่อสร้างให้ครบตามแผนที่วางไว้ทั้งหมด ๑๐๓ แห่ง เพื่อให้ครอบคลุมโครงข่ายทั่วประเทศ พร้อมทั้งนำระบบเทคโนโลยี และพัฒนานวัตกรรมเข้ามาช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการตรวจสอบการจับกุมรถบรรทุกน้ำหนักเกิน

(๒) มาตรการปราบปราม

เข้มงวด ภาคขั้น ให้รถบรรทุกที่วิ่งผ่านสถานีฯ ต้องเข้าตรวจสอบน้ำหนักทุกคัน และให้ทุกสถานีฯ จัดหน่วยตรวจสอบน้ำหนักเคลื่อนที่ (Spot Check) ออกสู่มตรวจรถบรรทุกน้ำหนักเกินในเส้นทางที่มีรถบรรทุกหลบเลี้ยงสถานีฯ พร้อมทั้งจัดตั้งชุดตรวจสอบน้ำหนักเคลื่อนที่เฉพาะกิจส่วนกลางจากเดิม ๔ ชุด เป็น ๑๐ ชุด เพื่อเพิ่มความถี่ในการสู่มตรวจสอบน้ำหนักรถบรรทุกทั่วประเทศ ทั้งนี้ได้จัดสรรงบประมาณในการดำเนินงานค่าเบี้ยเลี้ยงของเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน ให้สามารถดำเนินงานได้อย่างต่อเนื่อง และมีประสิทธิภาพ

(๓) มาตรการประชาสัมพันธ์ รับเรื่องร้องเรียน

เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานได้ดำเนินการประชาสัมพันธ์การทำงานให้กับผู้ประกอบการขนส่งและประชาชนทราบถึงนโยบายการควบคุมน้ำหนักภายนอกทางหลวงอย่างต่อเนื่อง ทั้งการเข้าไปประชาสัมพันธ์โดยตรง ผ่านสื่อออนไลน์ เฟสบุ๊ค เว็บไซด์ ของกรมทางหลวง เพื่อประชาสัมพันธ์การทำงานของเจ้าหน้าที่ผลการจับกุมผู้กระทำผิดให้ประชาชนได้รับทราบ ซึ่งมีผลทำให้ผู้ประกอบการขนส่งไม่กล้ากระทำผิดกฎหมาย เพราะเมื่อกระทำความผิดจะดำเนินการประชาสัมพันธ์ออกสื่อทันที

๓. ข้อเสนอแนะในการควบคุมรถบรรทุกน้ำหนักเกิน

๓.๑ การปรับปรุงแก้ไขกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมน้ำหนักภายนอกทางหลวงให้มีความทันสมัย และสามารถบังคับใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ดังนี้

๓.๑.๑ การกำหนดให้มีการเก็บค่าธรรมเนียมการบรรทุกเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดแก้ไขบทลงโทษจากโทษอาญา ทั้งจำทั้งปรับ ให้เป็นโทษปรับในการบรรทุกเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ซึ่งการคิดค่าธรรมเนียมนั้น จะเป็นอัตราภาระหน้าตามอัตราที่บรรทุกน้ำหนักเกิน

๓.๑.๒ เพิ่มบทลงโทษเพื่อเอาผิดเจ้าของสินค้าหรือผู้ประกอบการที่มีส่วนทำให้เกิดการบรรทุกน้ำหนักเกิน

๓.๑.๓ กำหนดบทลงโทษ กรณีรถบรรทุกฝ่าฝืนหรือหลบเลี่ยงไม่เข้าตรวจสอบน้ำหนักภายนอกทางหนาที่สถานีตรวจสอบน้ำหนัก

๓.๑.๔ เก็บค่าธรรมเนียมการอนุญาตภายนอกทางหนาที่ไม่เป็นไปตามประกาศผู้อำนวยการ ทางหลวงพิเศษ ผู้อำนวยการทั้งทางหลวงแผ่นดิน และผู้อำนวยการทางหลวงสัมปทาน

๓.๑.๕ เพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุมน้ำหนักภายนอกทางหนาที่ โดยการแก้ไขกฎหมายเกี่ยวกับเครื่องชั้งน้ำหนัก ให้สามารถใช้เครื่องชั้งน้ำหนักขณะเคลื่อนที่ได้ Weigh in motion (WIM) เพื่อใช้ในการดำเนินการจับกุมรถบรรทุกที่น้ำหนักเกินได้

๓.๒ ควรมีกฎหมายบังคับให้รถบรรทุกที่จะวิ่งบนทางหลวงต้องดำเนินการซึ่งน้ำหนัก และ
มีใบซึ่งน้ำหนัก

๓.๓ ห้ามหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าโดยรถบรรทุกทำการบันทึกข้อตกลง (MOU)
ซึ่งเป็นเหตุให้มีการบรรทุกน้ำหนักเกินกว่ากฎหมายกำหนด

๓.๔ ให้หน่วยงานของราชการ และรัฐวิสาหกิจ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าโดยรถบรรทุก
ให้ทำบันทึกข้อตกลงร่วมในการดำเนินการตรวจสอบ และควบคุมน้ำหนักรถบรรทุกให้เป็นไปตามกฎหมายกำหนด

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ



(นายชานินทร์ สมบูรณ์)
อธิบดีกรมทางหลวง



กฤษฎีกาสั่งแต่งตั้งและยุบเลิก เขตฯ ที่ ๔ จว. ช. ๑๗๖	วันที่ ๑๔ มิ.ย. ๒๕๖๑	สิ่งที่ส่งมาด้วย ๓
	วันที่ ๑๔ มิ.ย. ๒๕๖๑	เวลา ๑๕.๐๒

บันทึกข้อความ ๑๖.๐๙

ส่วนราชการ กรมทางหลวงชนบท สำนักบำรุงทาง โทร. ๐-๒๕๕๑-๕๒๑๑ ผู้พ. ๑๗๖
ที่ คค ๐๗๒๔.๒/๑๗๖๑/ วันที่ ๑๔ มิถุนายน ๒๕๖๑

เรื่อง มาตรการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวกับการควบคุมมิให้รถบรรทุกน้ำหนักเกินกว่ากฎหมายกำหนด
เรียน ปลัดกระทรวงคมนาคม

ตามข้อสั่งการท้ายหนังสือสำนักเลขานุการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๔๐๗/๑๗๖๑๔
ลงวันที่ ๒๑ พฤษภาคม ๒๕๖๑ ให้ ทช. รายงานผลการการดำเนินงานการพิจารณากำหนดมาตรการต่าง ๆ
เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวกับการควบคุมมิให้รถบรรทุกสินค้าบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมาย
กำหนดเป็นไปด้วยความเคร่งครัด เพื่อนำเสนอ ครม. ทราบ (เอกสารแนบ ๑) นั้น

กรมทางหลวงชนบทขอเรียนว่า กรมทางหลวงชนบทมีมาตรการควบคุมมิให้รถบรรทุก
น้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ดังนี้

๑. กรมทางหลวงชนบทมีมาตรการควบคุมมิให้รถบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด
โดยแบ่งเป็น ๓ ระยะ ประกอบด้วย

๑.๑ ระยะสั้น

๑.๑.๑ กรมทางหลวงชนบทได้จัดตั้งด้านซึ่งน้ำหนักยกงานพาหนะเคลื่อนที่แบบบูรณาการ
กับหน่วยงานภายนอก เช่น กรมทางหลวง ทหาร ตำรวจ กรมการขนส่งทางบก และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

๑.๑.๒ ปรับเพิ่มแผนการดำเนินงานเน้นการทำงานเชิงรุกในสายทางที่มีความเสี่ยง
ในการบรรทุกน้ำหนักเกินพิกัด เข้มงวด ควบคุมการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด และเพิ่มปริมาณความถี่
ในการจัดตั้งด่านซึ่งน้ำหนัก

๑.๑.๓ เครื่องครัดตามนโยบายรัฐบาล โดยควบคุมและเมื่อนุญาตให้รถบรรทุก
น้ำหนักเกินและไม่อนุญาตให้มีการผ่อนผันเรื่องน้ำหนักบรรทุกอ้อย ตลอดจนการควบคุมพื้นที่ขายแคนท์มี
ความเสี่ยงจะบรรทุกน้ำหนักเกิน

๑.๒ ระยะกลาง

กำหนดแผนการก่อสร้างสถานีตรวจสอบน้ำหนักยกงานพาหนะเพิ่มขึ้นให้ครอบคลุม
ในพื้นที่สายทางที่มีปริมาณรถบรรทุกสูง เพื่อกับป้องปาร์มรถบรรทุกที่มีน้ำหนักเกินในสายทางที่มี
ความสำคัญและมีปริมาณการใช้งานสูง

๑.๓ ระยะยาว

๑.๓.๑ กรมทางหลวงชนบทได้ตั้งคณะกรรมการพิจารณาแก้ไขปัญหารถบรรทุกน้ำหนักเกิน
(ด้านกฎหมาย) เพื่อพิจารณาความเหมาะสมในเรื่องของข้อกฎหมาย สำหรับกำกับควบคุมน้ำหนักบรรทุกให้มี
ความเหมาะสมกับสภาพการณ์ในปัจจุบัน ได้มีการประสานกับกระทรวงคมนาคมและกรมการขนส่งทางบก
เพื่อร่วมเสนอแนวคิดให้มีการแก้ไขปัญหาควบคุมน้ำหนักบรรทุกให้มีประสิทธิภาพ และมีบทลงโทษให้มีความ
เหมาะสมมากยิ่งขึ้น

๑.๓.๒ กรมทางหลวงชนบทได้เสนอแนวทางแก้ไขปัญหาในระยะยาว (ด้านกฎหมาย)
ให้กระทรวงคมนาคมเป็นเจ้าภาพ จัดประชุมหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในสังกัดกระทรวงคมนาคมเพื่อหาข้อยุติ
ก่อนจะหารือกับกระทรวงมหาดไทยและหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง เพื่อร่วมประเดิมในการแก้ไขเพิ่มเติม
พระราชบัญญัติทางหลวงฯ และกฎหมายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ตามบันทึกที่ คค ๐๗๒๔.๒/๗๑๘๕ ลงวันที่
๕ พฤษภาคม ๒๕๖๐ (เอกสารแนบ ๒) สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคมเขียนหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมประชุม

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

๓.๓ กรมทางหลวงชนบท นำส่ง (ร่าง) บันทึกความร่วมมือ ว่าด้วยความร่วมมือ ไม่บรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดตามประกาศผู้อำนวยการทางหลวงชนบท ระหว่าง กระทรวง คมนาคม ผู้ประกอบการขนส่ง และผู้ประกอบการภาคอุตสาหกรรม ให้สำนักกฎหมาย สำนักงานปลัดกระทรวง คมนาคม เพื่อร่วบรวมใช้เป็นข้อมูลในการจัดทำร่าง MOU ระหว่าง กระทรวง คมนาคม ผู้ประกอบการขนส่ง และ ผู้ประกอบการภาคอุตสาหกรรม ตามบันทึกที่ คค ๐๗๒๔.๒/๘๗๔๕ ลงวันที่ ๑๕ สิงหาคม ๒๕๖๐ (เอกสารแนบ ๔)

๒. กรมทางหลวงชนบทได้แต่งตั้งคณะกรรมการจัดทำข้อกำหนดในการเพิ่มประสิทธิภาพ การควบคุมคุณภาพงานก่อสร้าง และมาตรฐานความปลอดภัยในขณะก่อสร้างของกรมทางหลวงชนบท โดยมีหน้าที่ ๑) พิจารณาจัดทำข้อกำหนดในการเพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุมคุณภาพงานก่อสร้าง ๒) พิจารณาจัดทำข้อกำหนดเรื่องมาตรการความปลอดภัยในขณะก่อสร้างในร่างขอบเขตของงาน (TOR) หรือเอกสารประกันราคा ๓) พิจารณากำหนดให้มีการจัดซื้อย่างพาราจากภาระทางแรงงานแห่งประเทศไทย ในร่าง ขอบเขตของงาน (TOR) หรือเอกสารประกันราคานา คุณะทำงานฯ ได้ประชุมเพื่อพิจารณาเพื่อจัดทำข้อกำหนด เรื่องการบรรทุกน้ำหนักของผู้รับจ้างให้เป็นไปตามกฎหมายกำหนด เมื่อวันที่ ๘ มีนาคม ๒๕๖๑ ที่ประชุมมีมติ ให้เพิ่มเติมข้อความในร่างขอบเขตของงาน (TOR) ดังนี้

“การใช้ยานพาหนะ ที่เกี่ยวข้องกับงานก่อสร้าง ผู้รับจ้าง ผู้รับจ้างช่วง ที่ปรึกษา ผู้ควบคุมงาน ตลอดจนบุคคลผู้เกี่ยวข้องกับงานก่อสร้างทั้งหมด ต้องปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด

กรณีใช้ยานพาหนะ หรือเครื่องจักรใด ๆ ที่มีลักษณะเป็นไปตามประกาศผู้อำนวยการ ทางหลวงชนบท เรื่อง ห้ามใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุก หรือน้ำหนักกลงเพลาเกินกว่าที่ได้กำหนด หรือโดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงชนบทเสียหาย เดินบนทางหลวงชนบทในเขตความรับผิดชอบ ของกรมทางหลวงชนบท หมวด ๒ ข้อ ๑๖ จะต้องได้รับอนุญาตจากการทางหลวงชนบทและหน่วยงาน ที่เกี่ยวข้องก่อน จึงจะสามารถใช้ยานพาหนะหรือเครื่องจักรในงานก่อสร้างได้”

ทั้งนี้ได้นำมาให้หน่วยซึ่งน้ำหนักเคลื่อนที่ (Spot Check) ในพื้นที่ เข้าดำเนินการสุ่มตรวจ น้ำหนักบรรทุกยานพาหนะที่ขนส่งวัสดุก่อสร้างหรือเครื่องจักรที่ใช้ในโครงการก่อสร้าง ในสายทางของกรมทาง หลวงชนบทและสายทางโดยรอบ เพื่อเป็นการบอกรายการกระทำความผิดเกี่ยวกับรถบรรทุกน้ำหนักเกิน อีกทางหนึ่ง

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ

นายพิศลี จิตริยะศิริ
อธิบดีกรมทางหลวงชนบท



บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ.....รองนายกรัฐมนตรี (นายสมคิด ชาตศรีพิทักษ์) โทร. ๐๒ ๒๘๙ ๔๐๔๙

ที่..... นร. ๐๔๐๓ (กร.๓)/๖๙ ๗๐ วันที่ ๙ มกราคม ๒๕๖๑

เรื่อง.....รายงานผลการพิจารณากำหนดมาตรการต่างๆ เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวกับการควบคุมมิให้รถบรรทุกสินค้าบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดเป็นไปด้วยความเคร่งครัด ของกระทรวงคมนาคม

เรียน เลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี

ด้วยกระทรวงคมนาคมได้เสนอเรื่อง รายงานผลการพิจารณากำหนดมาตรการต่างๆ เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวกับการควบคุมมิให้รถบรรทุกสินค้าบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด เป็นไปด้วยความเคร่งครัด ของกระทรวงคมนาคม มาเพื่อคณะกรรมการรัฐมนตรีทราบ ซึ่งได้พิจารณาแล้วเห็นชอบให้นำเรื่องดังกล่าวเสนอคณะกรรมการรัฐมนตรีต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำทราบเรียนนายกรัฐมนตรีเพื่อเสนอคณะกรรมการรัฐมนตรีทราบต่อไป

(นายสมคิด ชาตศรีพิทักษ์)

รองนายกรัฐมนตรี

สำเนาถูกต้อง

(นางรสรินทร์ ใจสีน)

เจ้าพนักงานธุรการอาวุโส

หัวหน้าฝ่ายบริหารงานทั่วไป

๓ ก.ค. ๖๖๖๑

ປະກາສຄຣມກາຮນສ່າງທາງບກ

ເຮືອງ ກໍາຫັນດແບບຕ້ວດັ່ງສ່ວນທີ່ບໍຣທຸກຂອງຮຄທີ່ໃໝ່ໃນກາຮນສ່າງສັກວົງຫຼືສິ່ງຂອງ

ພ.ສ. ໨໔໔

ຕາມທີ່ໄດ້ມີປະກາສຄຣມກາຮນສ່າງທາງບກ ເຮືອງ ກໍາຫັນດລັກຊັນະແລ້ມາຕຽບຮ້ານຕ້ວດັ່ງສ່ວນທີ່ບໍຣທຸກ
ຂອງຮຄທີ່ໃໝ່ໃນກາຮນສ່າງສັກວົງຫຼືສິ່ງຂອງ ລົງວັນທີ ໑໗ ມີຖຸນາຍນ ພ.ສ. ໨໔໔ ໄວແລ້ວ ນັ້ນ

ໂດຍທີ່ເປັນກາຮນສ່າງທາງບກ ເຮືອງ ກໍາຫັນດລັກຊັນະແລ້ມາຕຽບຮ້ານຕ້ວດັ່ງສ່ວນທີ່ບໍຣທຸກ
ອາຄີຍອໍານາຈຕາມຄວາມໃນຂຶ້ນ ໑៥ (໑) ແລະຂຶ້ນ ໑៥ (໑) ຂອງກູງກະທຽວ ຈັບປຸງທີ່ ໧ (ພ.ສ. ໨໔໔) ອອກຕາມຄວາມໃນພຣະຣາຊບໍ່ຢູ່ຕິກາຮນສ່າງທາງບກ ພ.ສ. ໨໔໔ ຈຶ່ງເກີ້ຂີ່ເພີ່ມເຕີມໂດຍກູງກະທຽວ
ຈັບປຸງທີ່ ໖໦ (ພ.ສ. ໨໔໔) ອອກຕາມຄວາມໃນພຣະຣາຊບໍ່ຢູ່ຕິກາຮນສ່າງທາງບກ ພ.ສ. ໨໔໔ ອີບດີກິມກາຮນສ່າງທາງບກອອກປະກາສໄວ ດັ່ງຕ້ອໄປນີ້

ຂຶ້ນ ໑ ໄທັກເລີກປະກາສຄຣມກາຮນສ່າງທາງບກ ເຮືອງ ກໍາຫັນດລັກຊັນະແລ້ມາຕຽບຮ້ານຕ້ວດັ່ງ
ສ່ວນທີ່ບໍຣທຸກຂອງຮຄທີ່ໃໝ່ໃນກາຮນສ່າງສັກວົງຫຼືສິ່ງຂອງ ລົງວັນທີ ໑໗ ມີຖຸນາຍນ ພ.ສ. ໨໔໔

ຂຶ້ນ ໒ ໃນປະກາສຄຣມ

“ຮຄ” ມໍາຍຄວາມວ່າ ຮຄທີ່ໃໝ່ໃນກາຮນສ່າງສັກວົງຫຼືສິ່ງຂອງ ລັກຊັນະ ໑ (ຮຄຮະບະບໍຣທຸກ)
ລັກຊັນະ ໬ (ຮຄພ່ວງ) ແລະລັກຊັນະ ໗ (ຮຄກິ່ງພ່ວງ)

“ຂອງທີ່ມີນໍ້າໜັກນຳກຳ” ມໍາຍຄວາມວ່າ ກຽວດ ຫິນ ດິນ ທ່າງ ສິນແຮ່ ຢ້ອວສຸດຸອື່ນໄດ້ທີ່ມີ
ນໍ້າໜັກຈຳເພາະ (Specific Weight) ຕັ້ງແຕ່ ୧.୫៥ ປື້ນໄປ

ຂຶ້ນ ໓ ແບບຕ້ວດັ່ງສ່ວນທີ່ບໍຣທຸກຂອງຮຄມື່ ໬ ແບບ ດັ່ງຕ້ອໄປນີ້

(១) ແບບທີ່ ១ ຕ້ວດັ່ງສ່ວນທີ່ບໍຣທຸກເປັນກະບະໂປ່ງ ໂດຍເວັ້ນຮະຍະໃໝ່ສ່ວນໂປ່ງແລະທີ່ບໍສັບກັນ
ສ່ວນໂປ່ງມີນາດຄວາມກວ້າມໄໝນ້ອຍກວ່າ ୫ ເຊັນຕີເມຕຣ ແລະສ່ວນທີ່ບໍມີນາດຄວາມກວ້າມໄໝນ້ອຍກີນ ୧୦ ເຊັນຕີເມຕຣ
ວັດຕາມແນວດີ່ງຕລອດຄວາມຍາວຂອງກະບະ ສໍາຫັບໃໝ່ບໍຣທຸກຂອງທ່າວີໄປ ເຊັ່ນ ຂອງທີ່ມີຮູປທຽງເປັນທ່ອນ
ຮູປທຽງຍາວ ຢ້ອງຮູປທຽງອື່ນທີ່ມີນາດໄໝນ້ອຍກວ່າ ୫ ເຊັນຕີເມຕຣ ພຶພລເກເທຣກຣມ ສັກວົມຈີວິດ ເປັນຕົ້ນ

(២) ແບບທີ່ ២ ຕ້ວດັ່ງສ່ວນທີ່ບໍຣທຸກເປັນກະບະໂປ່ງ ທຳດ້ວຍຕາຂ່າຍຫຼືອຕະແກຮງໂລ້າຫະ ພາດຂອງ
ໜ່ອງຕາຂ່າຍຫຼືອຕະແກຮງໂລ້າຫະທີ່ມີຄວາມຍາວວັດຕາມແນວຮາບໄໝນ້ອຍກວ່າ ୫ ເຊັນຕີເມຕຣ ແລະຄວາມສູງ
ວັດຕາມແນວດີ່ງໄໝນ້ອຍກວ່າ ୫ ເຊັນຕີເມຕຣ ສ່ວນທີ່ບໍທີ່ໜົດຂອງຕາຂ່າຍຫຼືອຕະແກຮງໂລ້າຫະຄຳນວນເປັນພື້ນທີ່
ຈະຕ້ອງໄມ່ມາກກວ່າພື້ນທີ່ທັງໝົດຂອງໜ່ອງໂປ່ງ ລັກຊັນະຂອງໜ່ອງໂປ່ງແລະສ່ວນທີ່ບໍທີ່ອຳນວຍກັນໂດຍທ່າວີໄປ
ສໍາຫັບໃໝ່ບໍຣທຸກຂອງທີ່ມີລັກຊັນະພຽນ ມືນໍ້າໜັກເບາ ພຶພລເກເທຣກຣມ ສັກວົມຈີວິດ ເປັນຕົ້ນ

(៣) ແບບທີ່ ៣ ຕ້ວດັ່ງສ່ວນທີ່ບໍຣທຸກເປັນກະບະທີ່ບໍ ກະບະທີ່ເປັນສ່ວນທີ່ບໍດ້ານຂ້າງແລະດ້ານທ້າຍ
ຕ້ອງມີຄວາມສູງວັດຈາກພື້ນກະບະໄໝເກີນ ୬୦ ເຊັນຕີເມຕຣ ສໍາຫັບຮຄທີ່ມີນໍ້າໜັກຮຄແລະນໍ້າໜັກບໍຣທຸກຮ່ວມກັນ
ເກີນກວ່າ ୯,୦୦୦ ກිໂລກຣັນ ແຕ່ໄໝເກີນ ୧୯,୦୦୦ ກිໂລກຣັນ ແລະຕ້ອງມີຄວາມສູງວັດຈາກພື້ນກະບະໄໝເກີນ

๘๐ เชนติเมตร สำหรับรถที่มีน้ำหนักรถและน้ำหนักบรรทุกร่วมกันเกินกว่า ๑๕,๐๐๐ กิโลกรัมขึ้นไป สำหรับใช้บรรทุกของที่มีน้ำหนักมาก

(๔) แบบที่ ๔ ตัวถังส่วนที่บรรทุกส่วนล่างเป็นระบบหีบ ส่วนบนเป็นระบบโปรดักชัน โดยระบบที่เป็นส่วนหีบด้านข้างและด้านท้ายต้องมีความสูงวัดจากพื้นระบบไม่เกิน ๖๐ เชนติเมตร สำหรับรถที่มีน้ำหนักรถและน้ำหนักบรรทุกร่วมกันเกินกว่า ๕,๐๐๐ กิโลกรัม แต่ไม่เกิน ๑๕,๐๐๐ กิโลกรัม และต้องมีความสูงวัดจากพื้นระบบไม่เกิน ๘๐. เชนติเมตร สำหรับรถที่มีน้ำหนักรถและน้ำหนักบรรทุกร่วมกันเกินกว่า ๑๕,๐๐๐ กิโลกรัมขึ้นไป และระบบโปรดักชันต้องมาจากส่วนหีบที่ให้เว้นระยะโดยมีส่วนโปรดักชันและส่วนหีบสลับกัน ส่วนโปรดักชันมีขนาดความกว้างไม่น้อยกว่า ๕ เชนติเมตร และส่วนหีบที่มีขนาดความกว้างไม่เกิน ๑๐ เชนติเมตร วัดตามแนวดึงตลอดแนวความยาวของระบบ ทั้งนี้ จะมีส่วนระบบโปรดักชันได้อีกไม่เกิน ๒ ช่อง และมีความสูงจากพื้นระบบ ส่วนที่ต่ำสุดถึงส่วนที่สูงที่สุดของระบบโปรดักชันไม่เกิน ๙๐ หรือ ๑๑๐ เชนติเมตร แล้วแต่กรณี สำหรับใช้บรรทุกของที่มีน้ำหนักมาก

(๕) แบบที่ ๕ ตัวถังส่วนที่บรรทุกส่วนล่างเป็นระบบหีบ ส่วนบนเป็นระบบโปรดักชัน โดยระบบที่เป็นส่วนหีบด้านข้างและด้านท้ายต้องมีความสูงวัดจากพื้นระบบไม่เกิน ๖๐ เชนติเมตร สำหรับรถที่มีน้ำหนักรถและน้ำหนักบรรทุกร่วมกันเกินกว่า ๕,๐๐๐ กิโลกรัม แต่ไม่เกิน ๑๕,๐๐๐ กิโลกรัม และต้องมีความสูงวัดจากพื้นระบบไม่เกิน ๘๐. เชนติเมตร สำหรับรถที่มีน้ำหนักรถและน้ำหนักบรรทุกร่วมกันเกินกว่า ๑๕,๐๐๐ กิโลกรัมขึ้นไป และระบบโปรดักชันต้องมาจากส่วนหีบที่ให้เว้นระยะโดยมีส่วนโปรดักชันและส่วนหีบสลับกัน ส่วนโปรดักชันมีขนาดความกว้างไม่น้อยกว่า ๕ เชนติเมตร และส่วนหีบที่มีขนาดความกว้างไม่เกิน ๑๐ เชนติเมตร วัดตามแนวดึงตลอดแนวความยาวของระบบ สำหรับใช้บรรทุกของทั่วไป เช่น ของที่มีรูปทรงเป็นท่อน รูปทรงยาว หรือรูปทรงอื่นที่มีขนาดไม่น้อยกว่า ๕ เชนติเมตร พืชผลเกษตรกรรม สัตว์มีชีวิต เป็นต้น

(๖) แบบที่ ๖ ตัวถังส่วนที่บรรทุกส่วนล่างเป็นระบบหีบ ส่วนบนเป็นระบบโปรดักชันทำด้วยตาข่าย หรือตะแกรงโลหะ โดยระบบที่เป็นส่วนหีบด้านข้างและด้านท้ายต้องมีความสูงวัดจากพื้นระบบไม่เกิน ๖๐ เชนติเมตร สำหรับรถที่มีน้ำหนักรถและน้ำหนักบรรทุกร่วมกันเกินกว่า ๕,๐๐๐ กิโลกรัม แต่ไม่เกิน ๑๕,๐๐๐ กิโลกรัม และต้องมีความสูงวัดจากพื้นระบบไม่เกิน ๘๐. เชนติเมตร สำหรับรถที่มีน้ำหนักรถและน้ำหนักบรรทุกร่วมกันเกินกว่า ๑๕,๐๐๐ กิโลกรัมขึ้นไป และระบบโปรดักชันต้องมาจากส่วนหีบที่ทำด้วยตาข่ายหรือตะแกรงโลหะ ขนาดของช่องตาข่ายหรือตะแกรงโลหะต้องมีความยาววัดตามแนวราบไม่น้อยกว่า ๕ เชนติเมตร และความสูงวัดตามแนวดึงไม่น้อยกว่า ๕ เชนติเมตร ส่วนหีบทั้งหมดของตาข่ายหรือตะแกรงโลหะคำนวณเป็นพื้นที่จะต้องไม่มากกว่าพื้นที่ทั้งหมดของช่องโปรดักชันและส่วนหีบท้องกลมกลืนกัน โดยทั่วไป สำหรับใช้บรรทุกของที่มีลักษณะพรุน มีน้ำหนักเบา พืชผลเกษตรกรรม สัตว์มีชีวิต เป็นต้น

ตัวถังแบบที่ ๑ แบบที่ ๒ แบบที่ ๕ และแบบที่ ๖ จะมีประดุจปิดด้านซ้ายหรือด้านท้ายของตัวรถด้วยกีดี

ลักษณะของแบบตัวถังส่วนที่บรรทุกให้เป็นไปตามตัวอย่างแบบท้ายประกาศนี้

ข้อ ๔ ຜູ້ປະກອບການຂນສ່ງຫຼືເຈົ້າຂອງຮັດທີປະສົງຈະແກ້ໄຂເພີ່ມເຕີມ ພົບປະຕິບັດແປລິ່ນແປລັງຕົວຄັ້ງ ສ່ວນທີບຣທຸກໂດຍມີລັກຜະນະໄມ່ເປັນໄປຕາມປະກາສນີ້ ໄທ້ຢືນຄຳຂອງຮັບຄວາມເຫັນຂອງຈາກນາຍທະເບີນທີ່ຮັນນັ້ນ ຈດທະເບີນກ່ອນດຳເນີນກ່າວ

ข้อ ៥ ຜູ້ປະກອບການຂນສ່ງຫຼືເຈົ້າຂອງຮັດທີປະສົງຈະຕິດຕັ້ງຕະແກງຫຼືວັດດຸໂປ່ງໃໝ່ທີ່ມີອັນເຫັນ ຂອງທີ່ບຣທຸກໃນສ່ວນກະບະໂປ່ງໄດ້ສັດເຈນເປັນການຄາວເມືອງປົ້ນຂອງຮັງຫຼືໜ່າຍຈາກຮັດ ໄທ້ຢືນຄຳຂອງ ຕ່ອນາຍທະເບີນທີ່ຮັນນັ້ນຈົດທະເບີນ

ໃຫ້ນາຍທະເບີນພິຈາລານອຸນຸມາດໄດ້ຄວາມໄມ່ເກີນ ๑ ປີ ໂດຍອັກຫັນສື່ອອຸນຸມາດຕາມແບບທີ່ກຳຫັດ ທ້າຍປະກາສນີ້ ທັງນີ້ ຮະຍະເວລາກາຮອນຸມາດຕ້ອງໄມ່ເກີນວັນສິ້ນອາຍຸພາຍີປະຈຳປີຂອງຮັນນັ້ນດ້ວຍ

ໃຫ້ຜູ້ໄດ້ຮັບອຸນຸມາດຕິດຫັນສື່ອອຸນຸມາດໄວ້ທີ່ດ້ານໃນຂອງກະຈົກນິມໜ້າ

ข้อ ៦ ການໃຊ້ຮາເພື່ອການຂນສ່ງສັດຫຼືເສີ່ງຂອງ ນ້ຳໜັກຮັດແລະນ້ຳໜັກບຣທຸກຮັມກັນຈະຕ້ອງໄມ່ເກີນ ພຶກດັ່ງນ້ຳໜັກຕາມທີ່ກົງໝາຍກຳຫັດ

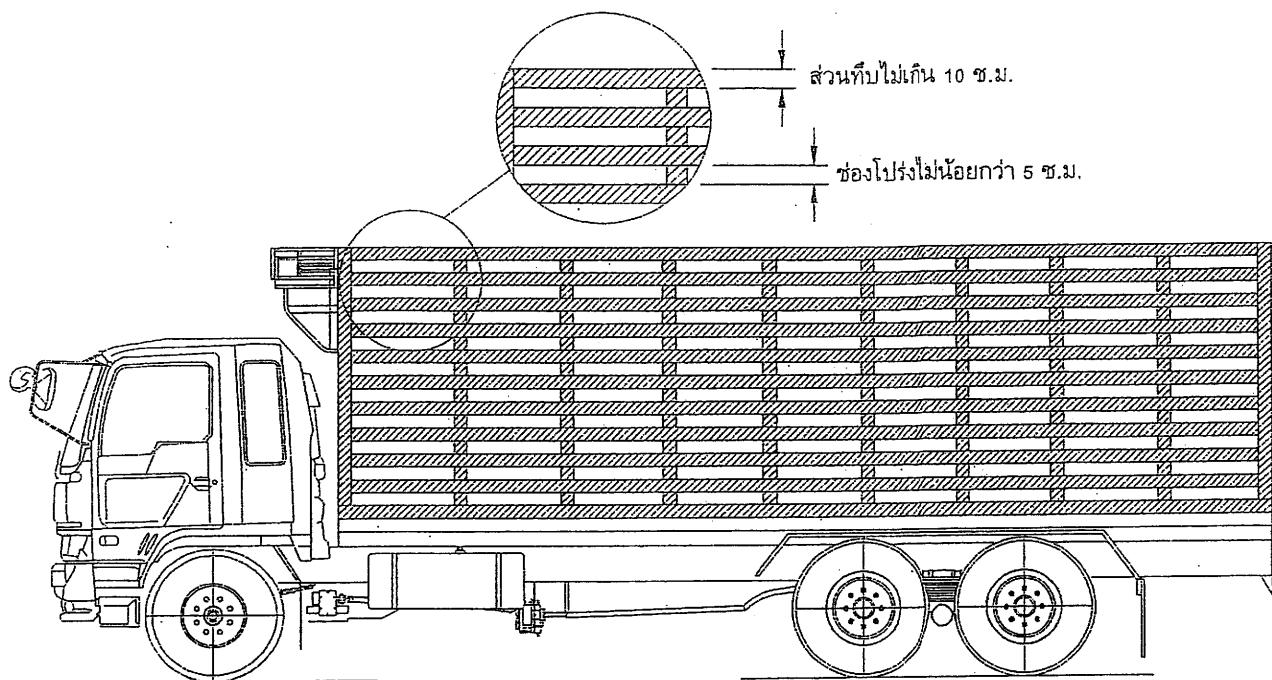
ข้อ ៧ ປະກາສນີ້ໃຫ້ໃຊ້ບັງຄັບເມື່ອພັນກຳຫັດທກສີບວັນນັບແຕ່ວັນປະກາສໃນຮາຊກິຈຈານເບກຫາ ເປັນຕົ້ນໄປ

ປະກາສ ຣ ວັນທີ ១ ພຸດຍການມ ພ.ສ. ២៥៥៦

ສມ່ຍ ສີວິດັນໂຈກ

ອົບດີກົມກາຮນສ່າງທາງບກ

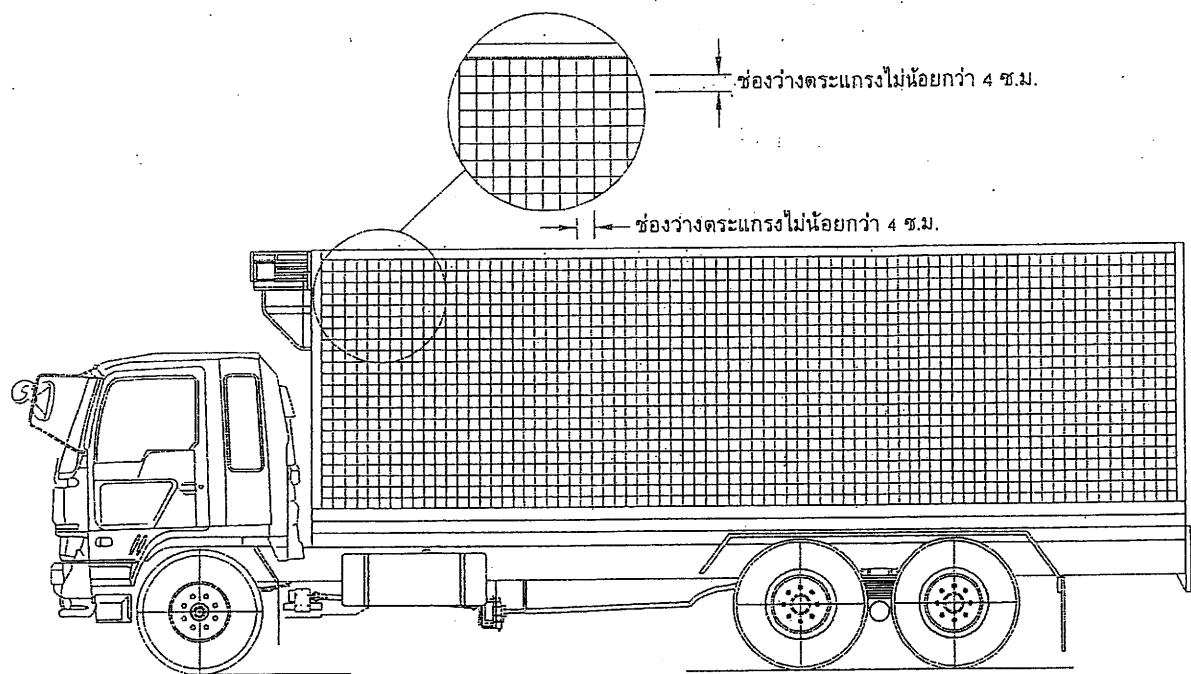
ตัวอย่างแบบตัวถังส่วนที่บรรทุก แบบที่ 1



หมายเหตุ

1. จะมีหลังคาหรือไม่ก็ได้
2. ระหว่างช่องโถร่องจะมีวัสดุปิดกันอึกไม่ได้

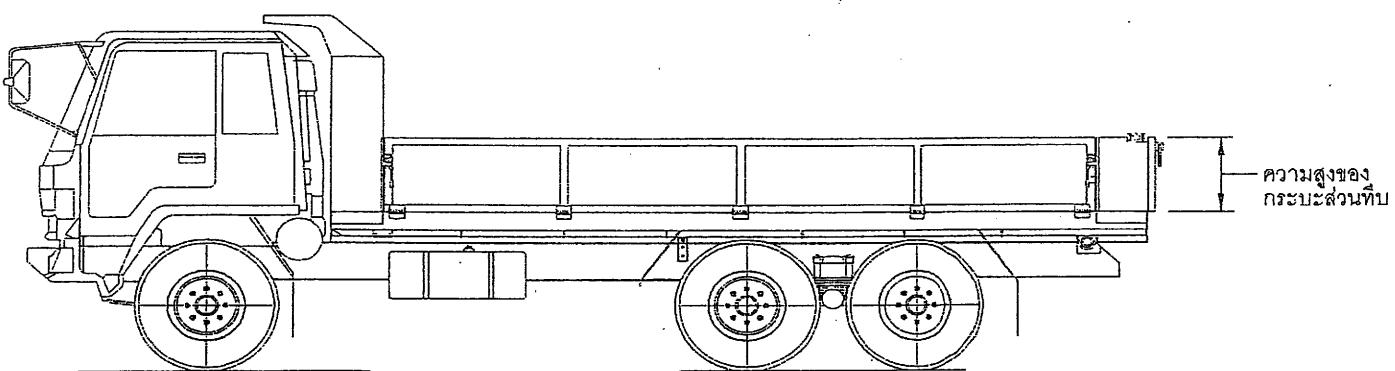
ตัวอย่างแบบตัวถังส่วนที่บรรทุก แบบที่ 2



หมายเหตุ

1. จะมีหลังคาหรือไม่ก็ได้
2. ระหว่างช่องปะรังจะมีวัสดุปิดกันอีกไม่ได้

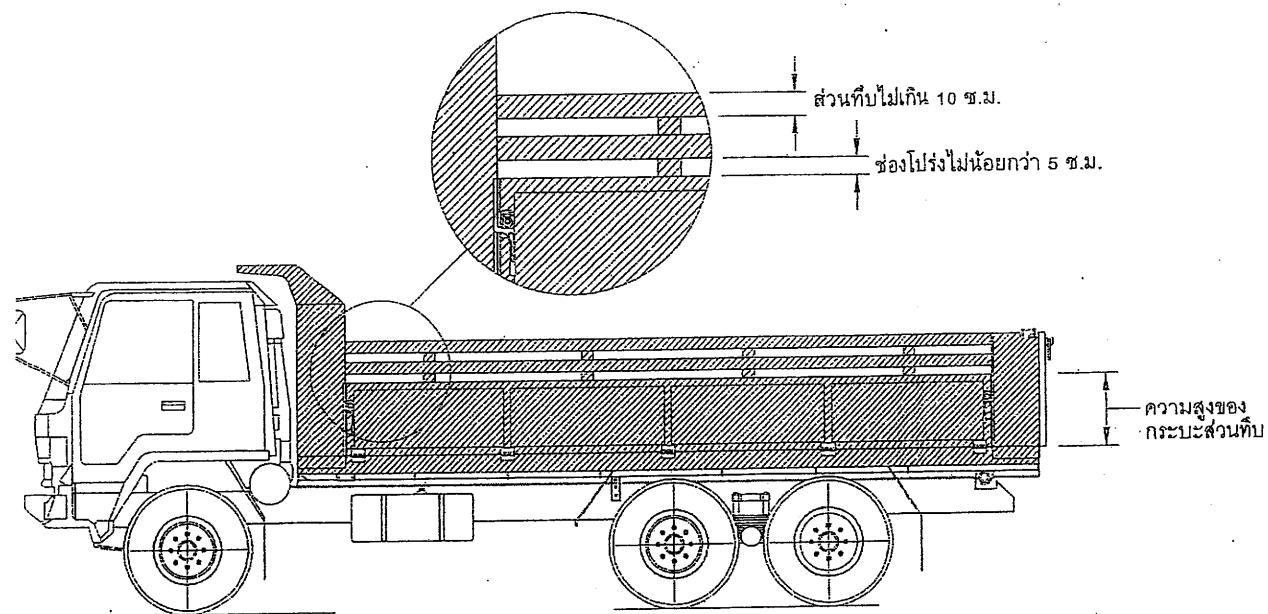
ตัวอย่างแบบตัวถังส่วนที่บรรทุก แบบที่ 3



หมายเหตุ

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

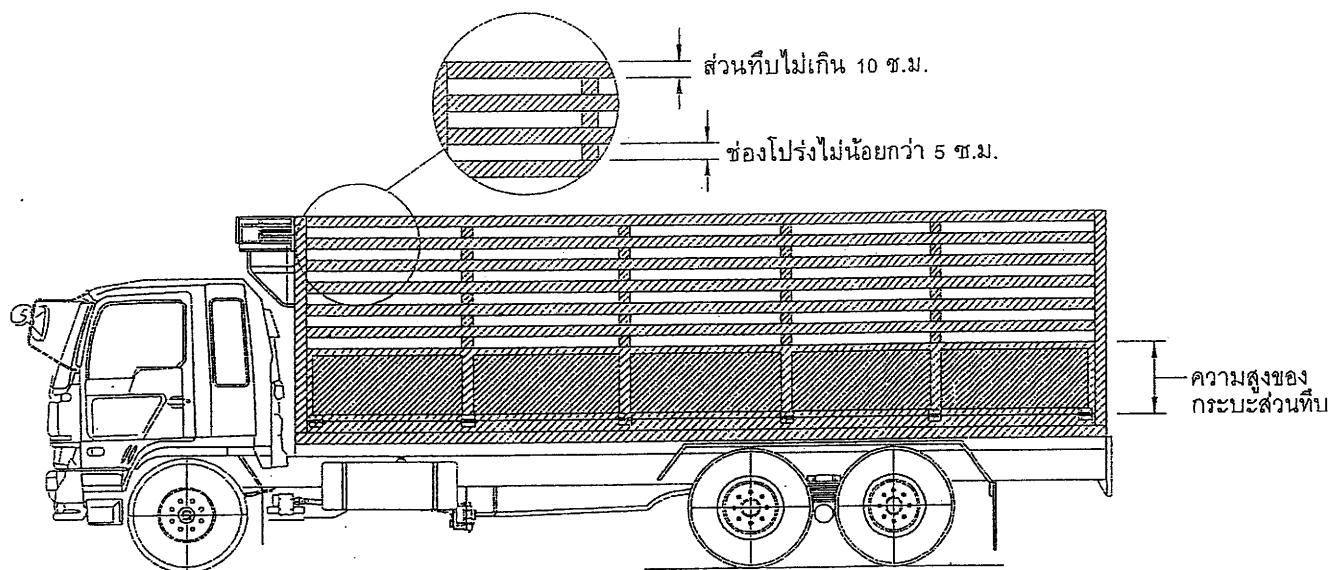
ตัวอย่างแบบตัวถังส่วนที่บรรทุก แบบที่ 4



หมายเหตุ

1. ระหว่างช่องໂປ່ງຈະມີວັດຖຸປິດກັນອີກໄມ້ໄດ້
2. ຄວາມສູງຂອງກະຮະສ່ວນທຶນ
 - 2.1 ນນ.ຮວມເກີນ 8,000 ກກ. ແຕ່ໄມ້ເກີນ 18,000 ກກ. ສູງໄດ້ໄມ້ເກີນ 60 ປັນ. ທັນນີ້ ຈະມີສ່ວນກະຮະໂປ່ງໄດ້ອີກໄມ້ເກີນ 2 ຂ່ອງ ແລະມີຄວາມສູງຈາກພື້ນກະຮະສ່ວນທີ່ຕໍ່ສຸດ ລຶບສ່ວນທີ່ສູງທີ່ສຸດຂອງກະຮະໂປ່ງໄມ້ເກີນ 90 ປັນ.
 - 2.2 ນນ.ຮວມເກີນ 18,000 ກກ. ສູງໄມ້ເກີນ 80 ປັນ. ທັນນີ້ຈະມີສ່ວນກະຮະໂປ່ງ ໄດ້ອີກໄມ້ເກີນ 2 ຂ່ອງ ແລະມີຄວາມສູງຈາກພື້ນກະຮະສ່ວນທີ່ຕໍ່ສຸດລຶບສ່ວນ ທີ່ສູງທີ່ສຸດຂອງກະຮະໂປ່ງໄມ້ເກີນ 110 ປັນ.

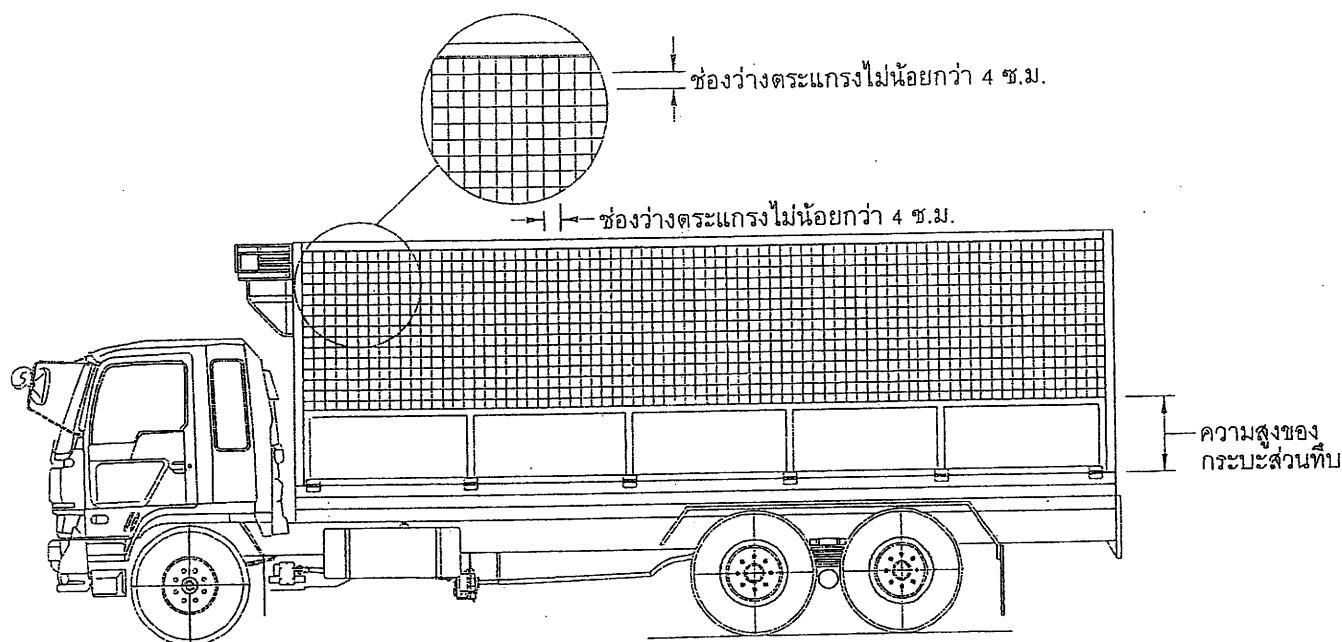
ตัวอย่างแบบตัวถังส่วนที่บรรทุก แบบที่ 5



หมายเหตุ

1. จะมีหลังคาหรือไม่ก็ได้
2. ระหว่างช่องโถร่องจะมีวัสดุปิดกั้นอีกไม่ได้
3. ความสูงของระบบส่วนทีบ
 - 3.1 นน.รวมเกิน 8,000 กก. แต่ไม่เกิน 18,000 กก. สูงไม่เกิน 60 ซม.
 - 3.2 นน.รวมเกิน 18,000 กก. สูงไม่เกิน 80 ซม.

ตัวอย่างแบบตัวถังส่วนทึบรถทุก แบบที่ 6



หมายเหตุ

- จะมีหลังคาหรือไม่ก็ได้
- ระหว่างช่องปोร์ชจะมีสัดส่วนกันอีกไม่ได้
- ความสูงของระบบส่วนทึบ
 - นน.รวมเกิน 8,000 กก. แต่ไม่เกิน 18,000 กก. สูงไม่เกิน 60 ซม.
 - นน.รวมเกิน 18,000 กก. สูงไม่เกิน 80 ซม.

แบบหนังสืออนุญาตให้ติดตั้งตระแกรงหรือวัสดุป้องกัน

กรมการขนส่งทางบก

อนุญาตให้ติดตั้งตระแกรงหรือวัสดุป้องกัน

จังหวัด..... ปิดกั้นตัวถังส่วนที่เป็นระบบป้องกันด้วย
ตระแกรงที่มีรูปะรุงหรือวัสดุป้องกัน ตั้งแต่วันที่.....
ถึงวันที่.....

ลงชื่อ.....

(.....)

นายทะเบียน