



รายงาน
ผลการพิจารณาศึกษาญาติ
เรื่อง แนวทางการแก้ไขปัญหาทางกฎหมาย
ที่เกี่ยวกับการขนส่งทางบกและป้องกันการเรียกรับ
ผลประโยชน์โดยเจ้าหน้าที่รัฐ

ของ
คณะกรรมการการคมนาคม
สภาผู้แทนราษฎร

กลุ่มงานคณะกรรมการการคมนาคม
สำนักกรรมการ ๑
สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

ด่วนที่สุด

ที่ สผ ๐๐๑๗.๐๔/๕๕

(สำเนา)

คณะกรรมการการคมนาคม

สภาผู้แทนราษฎร

ถนนสามเสน เขตดุสิต กทม. ๑๐๓๐๐

๑๐ มกราคม ๒๕๖๗

เรื่อง รายงานผลการพิจารณาศึกษาญัตติ เรื่อง แนวทางการแก้ไขปัญหาทางกฎหมายที่เกี่ยวกับการขนส่งทางบกและป้องกันการเรียกรับผลประโยชน์โดยเจ้าหน้าที่รัฐ

กราบเรียน ประธานสภาผู้แทนราษฎร

สิ่งที่ส่งมาด้วย รายงานของคณะกรรมการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร เรื่อง แนวทางการแก้ไขปัญหาทางกฎหมายที่เกี่ยวกับการขนส่งทางบกและป้องกันการเรียกรับผลประโยชน์ โดยเจ้าหน้าที่รัฐ จำนวน ๑ ชุด

ตามที่ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๖ ปีที่ ๑ ครั้งที่ ๒๑ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่หนึ่ง) วันพุธที่ ๑๑ ตุลาคม ๒๕๖๖ ที่ประชุมได้พิจารณาญัตติ เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาหาแนวทางแก้ไขกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางบก เพื่อให้มีความเป็นธรรมแก่ผู้ประกอบการและประชาชน และป้องกันการเรียกรับผลประโยชน์ (นางสาวนิตยา มีศรี เป็นผู้เสนอ) และญัตติ เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรพิจารณาหาแนวทางแก้ไขปัญหากรณีทุจริตการตรวจสภาพรถนอกสถานที่ และการเรียกรับผลประโยชน์การรับจดทะเบียนรถส่วนบุคคล (นายพิชัย แจ่มจรรยาวงศ์ เป็นผู้เสนอ) และที่ประชุมได้มีมติส่งให้คณะกรรมการการคมนาคม พิจารณาตามข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๙๐ โดยกำหนดระยะเวลาการพิจารณา ๙๐ วัน นั้น ซึ่งกรรมการคณะนี้ ประกอบด้วย

- | | |
|-------------------------------|--------------------------------|
| ๑. นายक्रमานิตย์ สังข์พุ่ม | ประธานคณะกรรมการ |
| ๒. นายสุรเชษฐ์ ประวีณวงศ์วุฒิ | รองประธานคณะกรรมการ คนที่หนึ่ง |
| ๓. นายอดิพงษ์ ฐิติพิทยา | รองประธานคณะกรรมการ คนที่สอง |
| ๔. นายนพดล มาตรศรี | รองประธานคณะกรรมการ คนที่สาม |
| ๕. นายสมยศ พลอยด้วง | รองประธานคณะกรรมการ คนที่สี่ |
| ๖. นายอนูรัตน์ ต้นบรรจง | รองประธานคณะกรรมการ คนที่ห้า |
| ๗. นางสาวประภาพร ทองปากน้ำ | โฆษกคณะกรรมการ |
| ๘. นายชัชวาล อภิรักษ์มั่นคง | โฆษกคณะกรรมการ |
| ๙. นายสรวงศ์ เทียนทอง | กรรมการและที่ปรึกษาคณะกรรมการ |
| ๑๐. นายอนุชา บุรพชัยศรี | กรรมการและที่ปรึกษาคณะกรรมการ |
| ๑๑. นางสาวกฤษฎี ชีวะธรรมานนท์ | กรรมการ |
| ๑๒. นายทวิวงศ์ โตทวิวงศ์ | กรรมการ |
| ๑๓. นายพีระเดช ศิริวันสาณฑ์ | กรรมการ |
| ๑๔. นางสุภาพร สลับศรี | กรรมการ |
| ๑๕. นายเชิงชาย ชาลีรินทร์ | เลขานุการคณะกรรมการ |

บัดนี้ คณะกรรมการได้ดำเนินการพิจารณาศึกษาญัตติ เรื่อง แนวทางการแก้ไขปัญหาทางกฎหมายที่เกี่ยวกับการขนส่งทางบกและป้องกันการเรียกรับผลประโยชน์โดยเจ้าหน้าที่รัฐเสร็จเรียบร้อยแล้ว จึงกราบเรียนมาเพื่อโปรดนำเสนอต่อที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎร เพื่อพิจารณารายงานและข้อสังเกตของคณะกรรมการต่อไป

ขอแสดงความนับถืออย่างยิ่ง

ลงชื่อ ครุมานิตย์ สังข์พุ่ม

(นายครุมานิตย์ สังข์พุ่ม)

ประธานคณะกรรมการการคมนาคม

สำนักกรรมการ ๑

กลุ่มงานคณะกรรมการการคมนาคม

โทร. ๐ ๒๒๔๒ ๕๙๐๐ ต่อ ๖๑๔๑

ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ : transport1704@gmail.com

สำเนาถูกต้อง



(นางสาวปริยาภรณ์ แก้วโยน)

ผู้อำนวยการสำนักกรรมการ ๑

ธีรพล ประดิษฐ์บรรจง/ร่าง

พงศ์สันต์ แซ่ลิ้ม/พิมพ์

จันทิมา ทองชาติ/ตรวจ

ตรวจทาน

ครั้งที่ ๑ ธิติกา ชมะโชติ

ครั้งที่ ๒ ปวีณา ศรีสาทร

รายงาน
ผลการพิจารณาศึกษาญาติ
เรื่อง แนวทางการแก้ไขปัญหาทางกฎหมาย
ที่เกี่ยวกับการขนส่งทางบกและป้องกันการเรียกรับ
ผลประโยชน์โดยเจ้าหน้าที่รัฐ

ของ
คณะกรรมการการคมนาคม
สภาผู้แทนราษฎร

กลุ่มงานคณะกรรมการการคมนาคม
สำนักกรรมการ ๑
สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

รายนามคณะกรรมการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร



นายक्रमานิตย์ สังข์พุ่ม
ประธานคณะกรรมการ



นายสุรเชษฐ์ ประวีณวงศ์วุฒิ
รองประธานคณะกรรมการ คนที่หนึ่ง



นายอดิพงษ์ ฐิติพิทยา
รองประธานคณะกรรมการ คนที่สอง



นายนพดล มาตรศรี
รองประธานคณะกรรมการ คนที่สาม



นายสมยศ พลอยด้วง
รองประธานคณะกรรมการ คนที่สี่



นายอนูรัตน์ ตันบรรจง
รองประธานคณะกรรมการ คนที่ห้า



นายสรวงค์ เทียนทอง
กรรมการและที่ปรึกษาคณะกรรมการ



นายอนุชา บุรพชัยศรี
กรรมการและที่ปรึกษาคณะกรรมการ



นางสาวประภาพร ทองปากน้ำ
โฆษกคณะกรรมการ



นายชัชวาล อภิรักษ์มั่นคง
โฆษกคณะกรรมการ



นางสาวกัญญา ชีวะธรรมานนท์
กรรมการ



นายทวิวงศ์ โตทวิวงศ์
กรรมการ



นายพีระเดช ศิริวันสาณฑ์
กรรมการ



นางสุภาพร สลับศรี
กรรมการ



นายเชิงชาย ชาลีรินทร์
เลขานุการคณะกรรมการ

รายนามคณะอนุกรรมการพิจารณาศึกษาแนวทางการแก้ไขปัญหาทางกฎหมาย
ที่เกี่ยวกับการขนส่งทางบกและป้องกันการเรียกรับผลประโยชน์โดยเจ้าหน้าที่รัฐ
ในคณะกรรมการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร



นายอนูรัตน์ ตันบรรจง
ประธานคณะอนุกรรมการ



นายพีระเดช ศิริวันสาณต์
รองประธานคณะอนุกรรมการ
คนที่หนึ่ง



นายสุภกร ตันติไพบูลย์ธนะ
รองประธานคณะอนุกรรมการ
คนที่สอง



นายชูชัย ต.ศิริวัฒนา
รองประธานคณะอนุกรรมการ
คนที่สาม



นายทวีวงศ์ โตทวีวงศ์
เลขานุการคณะอนุกรรมการ



นายพงศ์ธร จันทรธิบัติ
ผู้ช่วยเลขานุการคณะอนุกรรมการ



นายอนุชิต เพชรกำแพง
อนุกรรมการ



นายนิธิ รุ่งเจตฟ้า
อนุกรรมการ



นายอภิชาติ ไพรรุ่งเรือง
อนุกรรมการ



นางสาววิลลี่ อมราภรณ์
อนุกรรมการ



นายพิชัย แจ้งจรรยาวงศ์
ที่ปรึกษาประจำคณะอนุกรรมการ



นางสาวนิตยา มีศรี
ที่ปรึกษาประจำคณะอนุกรรมการ

บทสรุปผู้บริหาร

ตามที่ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎร ครั้งที่ ๒๑ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่หนึ่ง) เมื่อวันที่ ๑๑ ตุลาคม ๒๕๖๖ ได้พิจารณาญัตติ เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาหาแนวทางแก้ไขกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางบก เพื่อให้มีความเป็นธรรมแก่ผู้ประกอบการและประชาชนและการป้องกันการเรียกรับผลประโยชน์ (นางสาวนิตยา มีศรี เป็นผู้เสนอ) และญัตติ เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรพิจารณาศึกษาหาแนวทางการแก้ไขปัญหากรณีการทุจริตการตรวจรถนอกสถานที่และการเรียกรับผลประโยชน์จากการรับจดทะเบียนส่วนบุคคล (นายพิชัย แจ่มจรรยาวงศ์ เป็นผู้เสนอ) และมีมติมอบหมายให้คณะกรรมการการคมนาคมพิจารณา ตามข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๙๐ นั้น

คณะกรรมการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร ได้มีมติตั้ง “คณะอนุกรรมการพิจารณาศึกษาแนวทางการแก้ไขปัญหาทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางบกและป้องกันการเรียกรับผลประโยชน์โดยเจ้าหน้าที่รัฐ” เพื่อพิจารณาศึกษาแนวทางการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางบกให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบันเพื่อให้เกิดความเป็นธรรมและสามารถบังคับใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ตลอดจนพิจารณาศึกษาแนวทางป้องกันการเรียกรับผลประโยชน์อันมิชอบด้วยกฎหมายโดยเจ้าหน้าที่รัฐ ซึ่งคณะอนุกรรมการฯ ได้กำหนดกรอบการพิจารณาแบ่งเป็น ๕ ประเด็นสำคัญ ดังนี้

ประเด็นที่ ๑ ศึกษาแนวทางการบังคับใช้และสภาพปัญหาการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางบก

ประเด็นที่ ๒ ศึกษาสภาพปัญหาการเรียกรับผลประโยชน์โดยมิชอบจากเจ้าหน้าที่รัฐที่มีอำนาจหน้าที่ในการกำกับควบคุมทางหลวงและข้อสังเกตในการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางบกและข้อสังเกตอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน เกิดความเป็นธรรมสามารถป้องกันการทุจริตและบังคับใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ประเด็นที่ ๓ ศึกษาข้อมูลและแนวทางการป้องกันการทุจริตการตรวจสภาพรถนอกสถานที่ ตลอดจนศึกษาแนวทางป้องกันการเรียกรับผลประโยชน์จากการรับจดทะเบียนรถส่วนบุคคล

ประเด็นที่ ๔ ศึกษาแนวทางการเปลี่ยนยานยนต์เครื่องยนต์สันดาปให้เป็นยานยนต์ไฟฟ้า (EV Conversion Project)

ประเด็นที่ ๕ จัดทำข้อสังเกตอื่นที่เกี่ยวข้องอันเป็นประโยชน์ต่อการขนส่งทางบก

นอกจากนี้ คณะกรรมการการคมนาคมได้พิจารณาแล้วเล็งเห็นว่า ปัจจุบันประเทศไทยประสบปัญหาหมอกควัน PM ๒.๕ ซึ่งสาเหตุสำคัญส่วนหนึ่งมาจากการเผาไหม้ของน้ำมันเชื้อเพลิงจากยานพาหนะเครื่องยนต์สันดาป คณะกรรมการฯ จึงได้มอบหมายให้คณะอนุกรรมการฯ ศึกษาการปรับเปลี่ยนยานยนต์สันดาปเป็นยานยนต์ไฟฟ้าในประเด็นที่ ๔ เพิ่มเติม พร้อมกันนี้ คณะอนุกรรมการฯ ได้มีข้อสังเกตอื่นที่เกี่ยวข้องอันเป็นประโยชน์ต่อการขนส่งทางบกเพิ่มเติมอีกประเด็นหนึ่ง

จากการศึกษาดังกล่าว คณะกรรมาธิการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร ขอนำเสนอข้อสังเกตจากการศึกษาเรื่อง “แนวทางการแก้ไขปัญหาทางกฎหมายที่เกี่ยวกับการขนส่งทางบก และป้องกันการเรียกรับผลประโยชน์โดยเจ้าหน้าที่รัฐ” ตามกรอบการศึกษามีรายละเอียดโดยสังเขป ๕ ประเด็น ดังนี้

ประเด็นที่ ๑ ข้อสังเกตแนวทางการบังคับใช้และสภาพปัญหาการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางบก

จากการศึกษาพบว่า หน่วยงานสำคัญที่บังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางบก ได้แก่ กรมการขนส่งทางบก กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท กองบังคับการตำรวจทางหลวง มีสภาพปัญหาในการบังคับใช้กฎหมายสำคัญในการควบคุมน้ำหนักบรรทุก คือ อัตราโทษการบรรทุกน้ำหนักเกินกว่ากำหนด ตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ มาตรา ๗๓/๒ ซึ่งกำหนดอัตราโทษจำคุกไม่เกินหกเดือนหรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาทหรือทั้งจำทั้งปรับ ได้บังคับใช้ตั้งแต่ พ.ศ. ๒๕๔๙ ส่งผลให้ปัจจุบันอัตราโทษดังกล่าวไม่สอดคล้องกับสถานะเศรษฐกิจและสังคมที่เปลี่ยนแปลงไป กล่าวคือ การกำหนดอัตราโทษปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาทไม่สามารถป้องกันการบรรทุกน้ำหนักเกินได้อย่างมีประสิทธิภาพ เช่น การบรรทุกน้ำหนักเกิน ๑๐๐ กิโลกรัม หรือการบรรทุกน้ำหนักเกิน ๑๐,๐๐๐ กิโลกรัม ย่อมถูกปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาทตามระวางโทษดังกล่าว ส่งผลผู้กระทำผิดไม่เกรงกลัว จึงมีการกระทำผิดจำนวนมาก และยอมจ่ายผลประโยชน์โดยผิดกฎหมายให้แก่เจ้าหน้าที่บางรายเพื่อลดต้นทุนการขนส่งโดยการบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ประกอบกับเจ้าหน้าที่มีจำนวนไม่เพียงพอต่อการบังคับใช้กฎหมายด้านควบคุมน้ำหนักบรรทุกได้อย่างมีประสิทธิภาพ คณะกรรมาธิการฯ จึงข้อสังเกตสำคัญ ดังนี้

๑) เสนอให้กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท กระทรวงคมนาคม แก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด โดยกำหนดโทษในการเอาผิดผู้ว่าจ้างขนส่ง ผู้ประกอบการขนส่งหรือเจ้าของรถ กรณีมีส่วนร่วมรู้เห็นเป็นใจในการกระทำผิดฐานดังกล่าวข้างต้น

๒) เสนอให้กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท กระทรวงคมนาคม แก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ มาตรา ๗๓/๒ โดยให้คงโทษจำคุกไว้ตามเดิม และให้กำหนดโทษปรับเป็นแบบอัตราก้าวหน้าตามน้ำหนักที่บรรทุกเกิน

๓) เสนอให้กรมทางหลวงเร่งดำเนินการสรุปผลการศึกษาคความเหมาะสมในการจัดตั้งหน่วยงานควบคุมน้ำหนักยานพาหนะให้เป็นกองควบคุมน้ำหนักยานพาหนะตามกฎกระทรวง

ประเด็นที่ ๒ ข้อสังเกตการศึกษาสภาพปัญหาการเรียกรับผลประโยชน์โดยมิชอบจากเจ้าหน้าที่รัฐที่มีอำนาจหน้าที่ในการกำกับควบคุมทางหลวงและข้อสังเกตในการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางบกและข้อสังเกตอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน เกิดความเป็นธรรม สามารถป้องกันการทุจริตและบังคับใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

จากการศึกษาพบว่า สภาพปัญหาการเรียกรับผลประโยชน์โดยมิชอบจากเจ้าหน้าที่มีอำนาจหน้าที่ในการกำกับควบคุมทางหลวงเกิดจากการใช้ดุลพินิจโดยทุจริตในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่บางราย นอกจากนี้ ยังประสบปัญหาในการสอบสวนขยายผลเพื่อดำเนินคดีได้ยาก เนื่องจากมีสาเหตุอันประกอบด้วย (๑) เกิดจากความสมัครใจของผู้ให้และผู้รับโดยการให้ผลประโยชน์จะเริ่มตั้งแต่การให้

หรือเรียกรับผลประโยชน์เพื่อแลกกับการอำนวยความสะดวกเท่านั้นไปจนถึงการให้ผลประโยชน์เพื่อแลกกับการไม่ต้องถูกดำเนินคดีหากกระทำผิด (๒) ลักษณะความผิดเป็นการกระทำผิดร่วมกันทั้งผู้ให้สินบนและผู้รับสินบนโดยบุคคลทั้งสองฝ่ายต่างได้รับประโยชน์จากการกระทำซึ่งกันและกัน (๓) ผู้กระทำความผิดเป็นผู้มีอิทธิพลจึงไม่มีผู้ใดกล้าแสดงตนให้ข้อมูลการสอบสวนขยายผล (๔) ตรวจสอบเส้นทางการเงินเพื่อขยายผลยาก โดยส่วนใหญ่จะใช้เงินสดและให้ผู้อื่นเปิดบัญชีแทน คณะกรรมการฯ จึงมีข้อสังเกตสำคัญ ดังนี้

๑) เสนอให้คณะรัฐมนตรี กระทรวงคมนาคม จัดสรรงบประมาณให้แก่กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท เพื่อจัดซื้อระบบอิเล็กทรอนิกส์ตรวจวัดน้ำหนักรถบรรทุกขณะรถวิ่ง (Weight In Motion) หรือระบบ WIM มาสนับสนุนทุกรูปแบบ เช่น High Speed WIM และ Low Speed WIM ใช้ชั่งน้ำหนักรถบรรทุกขณะเคลื่อนที่โดยไม่จำเป็นต้องหยุดรถหรือชะลอความเร็วและใช้กล้องตรวจจับทะเบียนรถ ทั้งนี้ เพื่อลดการใช้ดุลพินิจของเจ้าหน้าที่ในกระบวนการชั่งน้ำหนัก

๒) เสนอให้กรมการขนส่งทางบก โดยคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบก กลางอาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ มาตรา ๓๒ (๖) "แก้ไขโดยเพิ่มหลักเกณฑ์รายละเอียดในการแจ้งน้ำหนักบรรทุกเพิ่มเติมนอกจากใบกำกับการขนส่ง คือ (๑) กำหนดให้มี "ใบรับรองการชั่งน้ำหนักบรรทุกตั้งแต่ต้นทาง" (ซึ่งน้ำหนักบรรทุกทุกและสัมภาระต่าง ๆ รวมทั้งน้ำหนักสินค้าให้เป็นน้ำหนักรวมสุทธิทั้งหมด) และ (๒) ขอความร่วมมือให้มี "ป้ายระบุแจ้งน้ำหนักที่บรรทุกสุทธิขณะเดินรถบนทางหลวง" โดยให้ติดในตำแหน่งข้างตัวรถที่สามารถมองเห็นได้ชัดเจน

๓) เสนอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องอันได้แก่ กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท กองบังคับการตำรวจทางหลวง กรมการขนส่งทางบก ร่วมกันจัดตั้งคณะทำงานเพื่ออบรมความรู้ ด้านกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับให้แก่พนักงานขับรถและผู้ประกอบการขนส่ง เพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางบก เพื่อตรวจสอบถ่วงดุลและป้องกันปัญหาการทุจริตของเจ้าหน้าที่ รวมทั้งให้หน่วยงานดังกล่าวจัดทำคู่มือหรือสมุดพกประจำเกี่ยวกับองค์ความรู้ดังกล่าวข้างต้นให้พนักงานขับรถมีประจำรถและสามารถทบทวนหรือใช้ได้ตามต้องการ

ประเด็นที่ ๓ ข้อสังเกตแนวทางการป้องกันการทุจริตการตรวจสภาพรถนอกสถานที่ตลอดจนศึกษาแนวทางการป้องกันการเรียกรับผลประโยชน์จากการรับจดทะเบียนรถส่วนบุคคล

กรณีการทุจริตการตรวจสภาพรถนอกสถานที่ จากการศึกษาพบว่า เป็นกรณีเจ้าของรถบางรายไม่สะดวกที่จะนำรถมาตรวจสภาพที่สำนักงานขนส่งจังหวัดจึงมีบุคคลภายนอกมาติดต่อประสานงานกับเจ้าของรถและนายช่างตรวจสภาพรถเพื่อให้มีการตรวจสภาพรถนอกสถานที่หรือจ่ายสินบนให้นายช่างตรวจสภาพรถบางราย เพื่อให้เจ้าของรถไม่ต้องนำรถมาตรวจสภาพรถตามระเบียบฯ โดยจะเรียกเก็บค่าดำเนินการจากเจ้าของรถในอัตราที่สูงกว่าค่าใช้จ่ายที่ต้องชำระในการดำเนินการตามระเบียบ และกรณีการเรียกรับผลประโยชน์จากการรับจดทะเบียนรถส่วนบุคคล จากการศึกษาพบว่า เป็นการนำชิ้นส่วนรถยนต์ที่อาจได้มาไม่ถูกต้องมาสวมทะเบียน เช่น กรณีรถยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุได้รับความเสียหายสิ้นเชิงซึ่งเป็นรถห้ามมิให้จดทะเบียนตามระเบียบฯ คณะกรรมการฯ จึงมีข้อสังเกตสำคัญ ดังนี้

๑) เสนอให้กรมการขนส่งทางบกแก้ไขระเบียบหรือออกมาตรการ กฎเกณฑ์ ระเบียบหรือแนวทางปฏิบัติงานตามระเบียบกรมการขนส่งทางบกกว่าด้วยการตรวจสอบสภาพรถของพนักงาน ตรวจสอบสภาพตามกฎหมายว่าการขนส่งทางบกและกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ เพื่อให้เกิดความชัดเจน โปร่งใส และสามารถตรวจสอบการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ได้

๒) เสนอให้กรมการขนส่งทางบกมีหนังสือขอความร่วมมือ บริษัทผู้ให้เช่าซื้อ และบริษัทประกันภัย กรณีหากปรากฏว่า มีการจำหน่ายซากรถที่เกิดอุบัติเหตุได้รับความเสียหาย โดยสิ้นเชิง ต้องไม่ส่งมอบคู่มือการจดทะเบียนรถให้แก่ผู้ซื้อและระบุในเอกสารหลักฐานการจำหน่าย ให้ชัดเจนว่ารถดังกล่าวเป็นซากรถไม่สามารถนำมาดำเนินการทางทะเบียนได้ตามระเบียบพร้อมทั้ง แจ้งข้อมูลให้กรมการขนส่งทางบกเพิกถอนการจดทะเบียน

ประเด็นที่ ๔ ข้อสังเกตแนวทางการเปลี่ยนยานยนต์เครื่องยนต์สันดาปให้เป็นยานยนต์ไฟฟ้า (EV Conversion Project)

คณะกรรมการการคมนาคมได้พิจารณาแล้วเล็งเห็นว่า ปัจจุบัน ประเทศไทย ประสบปัญหามลภาวะ PM ๒.๕ ซึ่งสาเหตุสำคัญส่วนหนึ่งมาจากการเผาไหม้ของน้ำมันเชื้อเพลิง จากยานพาหนะเครื่องยนต์สันดาป คณะกรรมการฯ จึงได้มอบหมายให้คณะอนุกรรมการฯ ศึกษาการปรับเปลี่ยนยานยนต์สันดาปเป็นยานยนต์ไฟฟ้าเพิ่มเติม คณะกรรมการฯ จึงมีข้อสังเกต สำคัญ ดังนี้

๑) เสนอให้กระทรวงการคลัง โดยกรมสรรพสามิตและกรมศุลกากร พิจารณา ศึกษาความเป็นไปได้ในการประกาศยกเว้นหรือลดอัตราภาษีนำเข้าอุปกรณ์ที่ใช้ในการปรับเปลี่ยนยานยนต์ สันดาปให้เป็นยานยนต์ไฟฟ้า เช่นเดียวกับการสนับสนุนมาตรการในการลดภาษีนำเข้าเหลือร้อยละ ๐ หรือการลดภาษีสรรพสามิตสำหรับยานยนต์ไฟฟ้า ตามโครงการ EV ๓.๐ และ EV ๓.๕ สำหรับยานยนต์ ไฟฟ้าใหม่ของรัฐบาล

๒) เสนอให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาศึกษาความเป็นไปได้เกี่ยวกับแนวทางการ จัดสรรเงินอุดหนุน สนับสนุนให้ผู้เข้าร่วมโครงการยกเลิกการใช้ยานยนต์เครื่องยนต์สันดาป มาปรับเปลี่ยนเป็นยานยนต์ไฟฟ้า ในลักษณะที่จัดงบอุดหนุนให้กับผู้ที่เข้าร่วมโครงการซื้อรถยนต์ไฟฟ้า รถกระบะไฟฟ้าและรถจักรยานยนต์ไฟฟ้า ตามโครงการ EV ๓.๐ และ EV ๓.๕

๓) เสนอให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาศึกษาแนวทางการสนับสนุนการจัดตั้ง อุตสาหกรรมการตัดแปลงยานยนต์เครื่องยนต์สันดาปเป็นยานยนต์ไฟฟ้า

๔) เสนอให้กระทรวงพลังงาน การไฟฟ้านครหลวง การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งภาครัฐและเอกชน สนับสนุนการลงทุนและเพิ่มจำนวนสถานีอัดประจุ ไฟฟ้าให้เพียงพอ

ประเด็นที่ ๕ ข้อสังเกตอื่นที่เกี่ยวข้องอันเป็นประโยชน์ต่อการขนส่งทางบก

คณะกรรมการการคมนาคมได้พิจารณาแล้วเห็นควรมีข้อสังเกตอื่น ที่เกี่ยวข้องอันเป็นประโยชน์ต่อการขนส่งทางบก ดังนี้

๑) เสนอให้กรมทางหลวง เร่งดำเนินการสร้างจุดพักรถบรรทุก (Truck Rest Area) สำหรับรองรับการเดินทางของผู้ใช้รถใช้ถนนระยะยาว โดยพิจารณาแนวทางที่ให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วม

ในการลงทุนและพัฒนาพื้นที่แบบ PPP สามารถเข้าใช้บริการรองรับการใช้งานหลากหลาย (Multi used) เช่น พื้นที่ขายของฝากที่ระลึก ศูนย์อาหาร ที่พักพนักงานขับรถ ห้องน้ำและสถานบริการน้ำมัน เป็นต้น ทั้งนี้ หากติดขัดเรื่องพื้นที่สร้างอาจขอใช้ที่ดินราชพัสดุตามระเบียบ

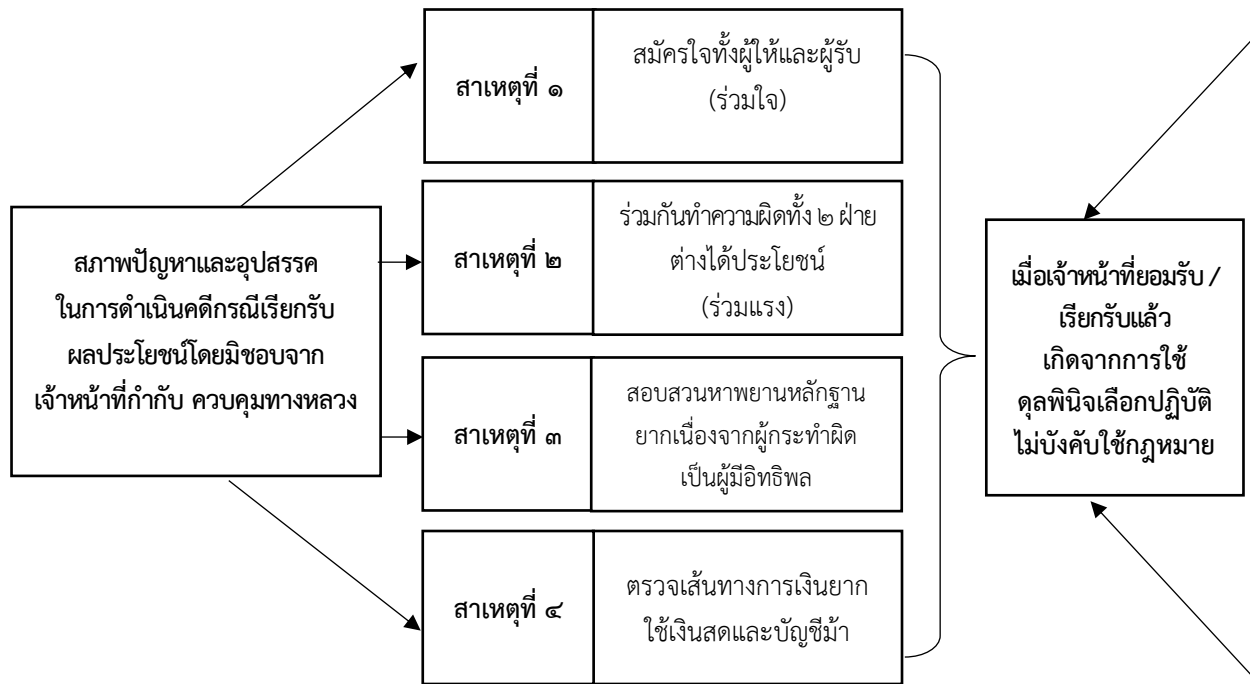
๒) เสนอให้กรมการขนส่งทางบกพิจารณาศึกษาความเหมาะสมแนวทางการปรับขึ้นราคาการตรวจสภาพรถเพื่อให้สอดคล้องกับภาระต้นทุน อัตราเงินเฟ้อและภาวะเศรษฐกิจในปัจจุบัน

๓) เสนอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน BOI (Board of Investment) พิจารณาศึกษาความเหมาะสมแนวทางการสนับสนุนมาตรการภาษีหรือแนวทางการยกเว้นภาษีนำเข้าเครื่องตรวจสภาพรถเพื่อช่วยเหลือผู้ประกอบการตรวจสภาพรถ

๔) เสนอให้กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท กรมการขนส่งทางบก สำนักงานตำรวจแห่งชาติ เร่งจัดอบรมเสริมสร้างความรู้ความเข้าใจในการปฏิบัติหน้าที่แก่เจ้าหน้าที่ผู้เกี่ยวข้องทั้งหมดเกี่ยวกับแนวทางการบังคับใช้กฎหมายสำคัญที่เกี่ยวกับการขนส่งทางบกซึ่งถูกกำหนดไว้ในบัญชี ๑ ท้ายพระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ. ๒๕๖๕

๕) เสนอให้หน่วยงานสำคัญที่เกี่ยวข้องในการบังคับใช้กฎหมายด้านความปลอดภัยทางถนน ได้แก่ กรมการขนส่งทางบก กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท สำนักงานตำรวจแห่งชาติ จัดทำรายงานผลการศึกษาผลกระทบจากการบังคับใช้พระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ. ๒๕๖๕ ต่อกฎหมายด้านความปลอดภัยทางถนนโดยรวบรวมวิเคราะห์ถึงสภาพปัญหาในการบังคับใช้กฎหมาย ผลการดำเนินการ ข้อเสนอแนะ ข้อเสนอแนะในการดำเนินการต่อคณะกรรมการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร เพื่อรับทราบและพิจารณาศึกษาต่อไป

อนึ่ง จากการพิจารณาศึกษาคณะจัดทำรายงานของคณะอนุกรรมการฯ ได้วิเคราะห์สรุปสภาพปัญหาและอุปสรรคการดำเนินคดีกรณีเรียกรับผลประโยชน์มิชอบจากเจ้าหน้าที่กำกับ ควบคุมทางหลวงและมาตรการในการแก้ไขปัญหาดังกล่าว ปรากฏตามภาพที่ ๑ ดังนี้



มาตรการด้านกฎหมายและการบังคับใช้
(แก้ไขกฎหมายเอาผิดต้นเหตุ/แก้ไขเพิ่มเติม ม.๗๓/๓ ให้ปรับตามจริงแบกมากปรับมากให้ผู้ทำผิดรู้สึกไม่คุ้ม ในการจ่ายผลประโยชน์)

๑. แก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ โดยกำหนดโทษในการเอาผิดผู้ว่าจ้างขนส่ง ผู้ประกอบการ เจ้าของรถที่รู้เห็นเป็นใจในการทำผิดที่ชัดเจน
๒. แก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.๒๕๓๕ มาตรา ๗๓/๒ โดยให้คงโทษจำคุกตามเดิมและให้ปรับแบบอัตราก้าวหน้า (แบกมากปรับมากแบกน้อยปรับน้อย)
๓. แก้ไขเพิ่มเติมอัตราโทษฐานไม่ปฏิบัติตามคำสั่งเจ้าพนักงานทางหลวงตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ มาตรา ๗๐ ให้สูงขึ้น
๔. ไม่อนุญาติ/ไม่ต่ออายุใบอนุญาตประกอบการขนส่งแก่ผู้ประกอบการขนส่งที่ฝ่าฝืนกฎหมายบ่อยครั้ง เช่น บรรทุกน้ำหนักเกินกว่ากฎหมายกำหนดบ่อยครั้ง

มาตรการด้านการป้องกันและแก้ไขปัญหารุขการทุจริต
(ลดดุลพินิจ/มีใบรับรองต้นทาง/เสริมความรู้อย่าง)

๑. ลดการใช้ดุลพินิจของเจ้าหน้าที่โดยใช้ระบบอิเล็กทรอนิกส์ตรวจวัดน้ำหนักบรรทุกขณะวิ่ง (ระบบ WIM)
๒. จัดทำ MOU เพิ่มการบูรณาการความร่วมมือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการบังคับใช้กฎหมายกรณีรถบรรทุกเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด
๓. ใช้อำนาจตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.๒๕๒๒ มาตรา ๓๖ (๒) โดยกำหนดให้มี “ใบรับรองการชั่งน้ำหนักบรรทุกตั้งแต่ต้นทาง” ทั้งนี้ เพื่อใช้เป็นการแสดงความบริสุทธิ์ของผู้ว่าจ้างผู้ประกอบการ พนักงานขับรถและเพื่อถ่วงดุลการเจ้าหน้าที่ของเจ้าหน้าที่
๔. ป้องกันเจ้าหน้าที่บางรายอาศัยความไม่รู้ไม่เข้าใจของประชาชนทำทุจริต โดยให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจัดอบรมกฎหมายที่เกี่ยวข้องเพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจให้แก่พนักงานขับรถ ผู้ประกอบการขนส่งและจัดทำคู่มือกฎหมายหรือสมุดพกประจำรถ

ภาพที่ ๑ สรุปสภาพปัญหาอุปสรรคในการดำเนินคดีกรณีเรียกรับผลประโยชน์โดยมิชอบจากเจ้าหน้าที่ที่มีอำนาจหน้าที่ในการกำกับควบคุมทางหลวงและมาตรการในการแก้ปัญหา
ที่มา : คณะทำงานจัดทำร่างรายงานของคณะอนุกรรมการฯ

สารบัญ

| | หน้า |
|--|------|
| รายนามคณะกรรมการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร..... | ก |
| รายนามคณะอนุกรรมการพิจารณาศึกษาแนวทางการแก้ไขปัญหาทางกฎหมาย ที่เกี่ยวกับการขนส่งทางบกและป้องกันการเรียกรับผลประโยชน์โดยเจ้าหน้าที่รัฐ | ข |
| บทสรุปผู้บริหาร..... | ค |
| สารบัญ..... | ณ |
| สารบัญตาราง..... | จ |
| สารบัญภาพ..... | ฉ |
| รายงานผลการพิจารณาศึกษาญัตติฯ | ๑ |
| ๑. การดำเนินงาน..... | ๒ |
| ๒. วิธีการพิจารณาศึกษา..... | ๓ |
| ๓. ผลการพิจารณาศึกษา..... | ๖ |
| บทที่ ๑ บทนำ | ๘ |
| ๑.๑ ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา..... | ๘ |
| ๑.๒ วัตถุประสงค์ของการศึกษา..... | ๑๑ |
| ๑.๓ วิธีการศึกษา..... | ๑๑ |
| ๑.๔ ระยะเวลาในการศึกษา..... | ๑๑ |
| ๑.๕ ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ..... | ๑๑ |
| บทที่ ๒ การรวบรวมข้อมูลและข้อเท็จจริงตามกรอบการศึกษา | ๑๒ |
| ๒.๑ รายนามคณะอนุกรรมการ และที่ปรึกษาประจำคณะอนุกรรมการ..... | ๑๒ |
| ๒.๒ ข้อมูลจากการประชุมของคณะอนุกรรมการพิจารณาศึกษา..... | ๑๓ |
| แนวทางการแก้ไขปัญหาทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางบก | |
| และการป้องกันการเรียกรับผลประโยชน์โดยเจ้าหน้าที่รัฐ | |
| ในคณะกรรมการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร | |
| ๒.๓ การศึกษาข้อมูลเพิ่มเติมของคณะอนุกรรมการแนวทางการแก้ไข..... | ๔๘ |
| ปัญหาทางกฎหมายที่เกี่ยวกับการขนส่งทางบกและป้องกันการเรียกรับ | |
| ผลประโยชน์โดยเจ้าหน้าที่รัฐ ในคณะกรรมการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร | |
| ๒.๓.๑ การศึกษากฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมน้ำหนักบรรทุก..... | ๔๘ |
| และข้อมูลสำคัญอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง | |
| ๒.๓.๒ การเปรียบเทียบน้ำหนักบรรทุกทุกในอาเซียน..... | ๖๐ |
| ๒.๓.๓ พิกัดน้ำหนักบรรทุกที่เหมาะสมสำหรับประเทศไทย..... | ๖๐ |
| ๒.๓.๔ มาตรการริบทรัพย์กรณีรถบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด..... | ๖๒ |
| ๒.๓.๕ แนวคำพิพากษากรณีเจ้าหน้าที่เรียกรับผลประโยชน์..... | ๖๔ |
| จากผู้ประกอบการรถบรรทุก | |
| บทที่ ๓ ผลการศึกษา | ๖๗ |
| ๓.๑ ผลการศึกษาแนวทางการบังคับใช้และสภาพปัญหาการบังคับใช้กฎหมาย..... | ๖๗ |
| ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางบก | |
| ๓.๑.๑ ผลการศึกษาแนวทางการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางบก... | ๖๗ |
| ๓.๑.๒ ผลการศึกษาสภาพปัญหาการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางบก | ๗๔ |

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

| | | |
|-------|---|----|
| ๓.๑.๓ | ข้อพิจารณาจากคณะอนุกรรมการฯ..... | ๗๗ |
| ๓.๑.๔ | ข้อสังเกตจากคณะอนุกรรมการฯ..... | ๗๘ |
| ๓.๒ | ผลการศึกษาสภาพปัญหาการเรียกรับผลประโยชน์โดยมิชอบ..... จากเจ้าหน้าที่รัฐที่มีอำนาจหน้าที่ในการกำกับควบคุมทางหลวง และข้อสังเกตในการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางบก และข้อสังเกตอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน เกิดความเป็นธรรม สามารถป้องกันการทุจริตและบังคับใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ | ๘๐ |
| ๓.๒.๑ | ผลการศึกษารายละเอียดเกี่ยวกับพฤติการณ์การเรียกรับ..... ผลประโยชน์โดยมิชอบจากเจ้าหน้าที่รัฐที่มีอำนาจหน้าที่ ในการกำกับควบคุมทางหลวง | ๘๐ |
| ๓.๒.๒ | ผลการศึกษาเกี่ยวกับสภาพปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินคดี..... กรณีการเรียกรับผลประโยชน์โดยมิชอบจากเจ้าหน้าที่รัฐที่มีอำนาจหน้าที่ ในการกำกับควบคุมทางหลวง | ๘๑ |
| ๓.๒.๓ | ผลการศึกษาแนวทางการควบคุมน้ำหนักบรรทุกทุกโดยใบกำกับการขนส่ง..... ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ มาตรา ๓๒ (๖) | ๘๓ |
| ๓.๒.๔ | ข้อพิจารณาจากคณะอนุกรรมการฯ..... | ๘๓ |
| ๓.๒.๕ | ข้อสังเกตจากคณะอนุกรรมการฯ..... | ๘๔ |
| ๓.๓ | ผลการศึกษาแนวทางการป้องกันการทุจริตการตรวจสอบสภาพรถนอกสถานที่..... ตลอดจนศึกษาแนวทางการป้องกันการเรียกรับผลประโยชน์จากการ รับจดทะเบียนรถส่วนบุคคล | ๘๕ |
| ๓.๓.๑ | ผลการศึกษาแนวทางการป้องกันการทุจริตการตรวจสอบสภาพรถนอกสถานที่..... | ๘๕ |
| | ๑) ผลการศึกษาข้อมูลสรุปความเป็นมาเกี่ยวกับพฤติการณ์การกล่าวหา..... เจ้าหน้าที่ทุจริตจากการตรวจสอบสภาพรถนอกสถานที่ | ๘๕ |
| | ๒) ผลการศึกษาข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบสภาพรถนอกสถานที่..... | ๘๖ |
| | ๓) ผลการศึกษาสภาพปัญหาการตรวจสอบสภาพรถนอกสถานที่..... | ๘๗ |
| | ๔) ผลการศึกษาการดำเนินการตามกฎหมาย..... | ๘๗ |
| | ๕) ข้อพิจารณาจากคณะอนุกรรมการฯ..... | ๘๗ |
| | ๖) ข้อสังเกตจากคณะอนุกรรมการฯ..... | ๘๗ |
| ๓.๓.๒ | ผลการศึกษาแนวทางการป้องกันการเรียกรับผลประโยชน์จากการ..... รับจดทะเบียนรถส่วนบุคคล | ๘๘ |
| | ๑) ผลการศึกษาข้อมูลสรุปความเป็นมาเกี่ยวกับพฤติการณ์การเรียกรับ..... ผลประโยชน์จากการรับจดทะเบียนรถส่วนบุคคล | ๘๘ |
| | ๒) ผลการศึกษาข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการรับจดทะเบียนรถส่วนบุคคล..... | ๘๙ |
| | ๓) ผลการศึกษาสภาพปัญหาการจดทะเบียนรถส่วนบุคคล..... | ๙๐ |
| | ๔) ข้อพิจารณาของคณะอนุกรรมการฯ..... | ๙๐ |
| | ๕) ข้อสังเกตจากคณะอนุกรรมการฯ..... | ๙๐ |

สารบัญ (ต่อ)

| | หน้า |
|---|------------|
| ๓.๔ ผลการศึกษาแนวทางการเปลี่ยนยานยนต์เครื่องยนต์สันดาป..... ให้เป็นยานยนต์ไฟฟ้า (EV Conversion Project) | ๙๐ |
| ๓.๔.๑ ผลการศึกษาสภาพปัญหาการปรับเปลี่ยนยานยนต์สันดาปเป็นยานยนต์ไฟฟ้า | ๙๑ |
| ๓.๔.๒ ข้อพิจารณาของคณะกรรมการ | ๙๒ |
| ๓.๔.๓ ข้อสังเกตของคณะกรรมการ | ๙๒ |
| ๓.๕ ข้อสังเกตอื่นที่เกี่ยวข้องอันเป็นประโยชน์ต่อการขนส่งทางบก..... | ๙๓ |
| บทที่ ๔ ข้อสังเกต | ๙๕ |
| ๔. ข้อสังเกตของคณะกรรมการ | ๙๕ |
| ๔.๑ ข้อสังเกตประเด็นแนวทางการบังคับใช้และสภาพปัญหาการบังคับใช้กฎหมาย..... ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางบก (มาตรการด้านกฎหมายและบังคับใช้) | ๙๕ |
| ๔.๒ ข้อสังเกตประเด็นสภาพปัญหาการเรียกร้องผลประโยชน์โดยมิชอบจากเจ้าหน้าที่รัฐ..... ที่มีอำนาจหน้าที่ในการกำกับควบคุมทางหลวงและข้อสังเกตในการแก้ไขเพิ่มเติม กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางบกและข้อสังเกตอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องให้สอดคล้อง กับสถานการณ์ปัจจุบัน เกิดความเป็นธรรม สามารถป้องกันการทุจริตและบังคับใช้ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ (มาตรการด้านการป้องกันและแก้ไขปัญหาการทุจริต) | ๑๐๐ |
| ๔.๓ ข้อสังเกตประเด็นแนวทางการป้องกันการทุจริตการตรวจสอบสภาพรถนอกสถานที่..... ตลอดจนศึกษาแนวทางการป้องกันการเรียกรับผลประโยชน์จากการรับจดทะเบียน รถส่วนบุคคล | ๑๐๔ |
| ๔.๔ ข้อสังเกตประเด็นข้อมูลและแนวทางการเปลี่ยนยานยนต์เครื่องยนต์สันดาป..... ให้เป็นยานยนต์ไฟฟ้า (EV Conversion Project) | ๑๐๕ |
| ๔.๕ ข้อสังเกตอื่นที่เกี่ยวข้องอันเป็นประโยชน์ต่อการขนส่งทางบก..... | ๑๐๙ |
| บรรณานุกรม | ๑๑๕ |
| ภาคผนวก | |
| ภาคผนวก ก ประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง แต่งตั้งเจ้าพนักงานทางหลวงสำหรับทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทาน (ประกาศ ณ วันที่ ๑ มีนาคม ๒๕๔๙) | |
| ภาคผนวก ข ประกาศผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดิน และผู้อำนวยการทางหลวงสัมปทานเรื่อง ห้ามใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุกหรือน้ำหนักกลางเพลากินกว่าที่ได้กำหนด หรือโดยที่ยานพาหนะนั้น อาจทำให้ทางหลวงเสียหาย ทั้งในทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทาน (ของกรมทางหลวง) | |
| ภาคผนวก ค ประกาศผู้อำนวยการทางหลวงชนบท เรื่อง ห้ามใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุกหรือน้ำหนักกลางเพลากินกว่าที่ได้กำหนด หรือโดยที่ยานพาหนะนั้น อาจทำให้ทางหลวงเสียหายเดินบนทางหลวงชนบท ในเขตความรับผิดชอบ ของกรมทางหลวงชนบท | |

สารบัญ (ต่อ)

ภาคผนวก

- ภาคผนวก ง หนังสือสหพันธ์การขนส่งทางบกแห่งประเทศไทย ที่ สขบพ. ๐๕๖/๒๕๖๖ เรื่อง ขอความอนุเคราะห์ปรับปรุงแก้ไขกฎหมายภาคขนส่งให้ทันสมัย ลงวันที่ ๒๖ ตุลาคม ๒๕๖๖
- ภาคผนวก จ หนังสือสมาคมขนส่งสินค้าภาคอีสาน ที่ สขอ. ๑๒๗/๒๕๖๖ เรื่อง โครงการปรับเปลี่ยนยานยนต์สันดาปภายในให้เป็นยานยนต์ไฟฟ้า (EV Conversion Project) ลงวันที่ ๑๓ ธันวาคม ๒๕๖๖
- ภาคผนวก ฉ ประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง กำหนดเจ้าหน้าที่ของรัฐของกรมทางหลวง ให้มีอำนาจปรับเป็นพินัยตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕
- ภาคผนวก ช ประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง กำหนดเจ้าหน้าที่ของรัฐของกรมทางหลวงชนบท ให้มีอำนาจปรับเป็นพินัยตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕
- ภาคผนวก ซ ประกาศคณะกรรมการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร ที่ ๑/๒๕๖๖ เรื่อง ตั้งคณะกรรมการพิจารณาศึกษาแนวทางการแก้ไขปัญหาทางกฎหมาย ที่เกี่ยวกับการขนส่งทางบกและป้องกันการเรียกรับผลประโยชน์โดยเจ้าหน้าที่รัฐ
- ภาคผนวก ฌ คำสั่งคณะกรรมการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร ที่ ๑/๒๕๖๖ เรื่อง แต่งตั้งที่ปรึกษาประจำคณะอนุกรรมการฯ
- ภาคผนวก ฎ คำสั่งคณะอนุกรรมการฯ ที่ ๑/๒๕๖๖ เรื่อง แต่งตั้งคณะทำงานจัดทำร่างรายงานของคณะอนุกรรมการฯ
- ภาคผนวก ฏ หนังสือสำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร ที่ สพ ๐๐๑๔/๓๕๖๖ ลงวันที่ ๑๒ ตุลาคม ๒๕๖๖ เรื่อง ญัตติเพื่อพิจารณาศึกษาและหาแนวทางแก้ไขกฎหมายและการดำเนินงานเกี่ยวกับการขนส่งทางบก

สารบัญตาราง

| ตารางที่ | หน้า |
|---|------|
| ๑. งบประมาณในการสร้างถนนและบูรณะซ่อมแซมถนนของกรมทางหลวง ปี ๒๕๖๒ – ๒๕๖๖ | ๙ |
| ๒. สภาพปัญหาในการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับผู้ประกอบการขนส่ง..... | ๑๕ |
| ๓. ข้อมูลโครงสร้างและอัตรากำลังสำนักงานควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ..... | ๒๔ |
| ๔. การแก้ไขกฎหมายจากโทษอาญาให้เป็นโทษปรับในอัตราที่สูงขึ้น..... และเพิ่มส่วนแบ่งค่าปรับให้กับเจ้าหน้าที่ตำรวจในการจับกุม | ๒๖ |
| ๕. สถิติการจับกุมรถบรรทุกปี พ.ศ. ๒๕๖๕ – ๒๕๖๖..... | ๓๑ |
| ๖. สถิติข้อมูลเรื่องที่สำคัญ ป.ป.ช. รับไว้ดำเนินการ (เรื่องตรวจสอบเบื้องต้น)..... กรณีการเรียกรับทรัพย์สินหรือประโยชน์อื่นใดสำหรับตนเองหรือผู้อื่นโดยมิชอบ (ส่วน) เกี่ยวกับรถบรรทุก | ๓๖ |
| ๗. สถิติข้อมูลเรื่องร้องเรียน/แจ้งเบาะแสของสำนักงาน ป.ป.ช. เกี่ยวกับปัญหาการเรียกรับ..... ทรัพย์สินหรือประโยชน์อื่นใดสำหรับตนเองหรือผู้อื่นโดยมิชอบ (ส่วน) เกี่ยวกับรถบรรทุก | ๓๖ |
| ๘. สรุปข้อร้องเรียนสภาพปัญหาของสมาคมสหพันธ์การขนส่งทางบกแห่งประเทศไทย..... | ๔๑ |
| ๙. กำหนดน้ำหนักบรรทุกหรือน้ำหนักกลางเพลลาของยานพาหนะต่าง ๆ..... ตามประกาศผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษฯ | ๔๙ |
| ๑๐. กำหนดน้ำหนักบรรทุกหรือน้ำหนักกลางเพลลาของยานพาหนะต่าง ๆ..... ตามประกาศผู้อำนวยการทางหลวงชนบทฯ | ๕๑ |
| ๑๑. งบประมาณในการสร้างถนนและบูรณะซ่อมแซมถนนของกรมทางหลวง ปี ๒๕๖๒ – ๒๕๖๖.. | ๕๔ |
| ๑๒. งบประมาณในการสร้างถนนและบูรณะซ่อมแซมถนนของกรมทางหลวงชนบท..... ปี ๒๕๖๒ – ๒๕๖๖ | ๕๔ |
| ๑๓. เปรียบเทียบการกำหนดน้ำหนักบรรทุกทุกในกลุ่มประเทศอาเซียนและประเทศไทย..... | ๖๐ |

สารบัญภาพ

| ภาพที่ | หน้า |
|---|------|
| ๑. สรุปสภาพปัญหาอุปสรรคในการดำเนินคดีกรณีเรียกรับผลประโยชน์โดยมิชอบ..... จากเจ้าหน้าที่ที่มีอำนาจหน้าที่ในการกำกับควบคุมทางหลวงและมาตรการในการแก้ไขปัญหา | ๗ |
| ๒. ข้อกำหนดน้ำหนักบรรทุกทุกหรือน้ำหนักลงเพลาของยานพาหนะ ปี ๒๐๑๖..... | ๕๒ |
| ๓. ข้อกำหนดน้ำหนักบรรทุกทุกหรือน้ำหนักลงเพลาของยานพาหนะ ปี ๒๐๑๖..... | ๕๓ |
| ๔. สรุปสภาพปัญหาอุปสรรคในการดำเนินคดีกรณีเรียกรับผลประโยชน์โดยมิชอบ..... จากเจ้าหน้าที่ที่มีอำนาจหน้าที่ในการกำกับควบคุมทางหลวง | ๘๒ |

รายงานผลการพิจารณาศึกษาญัตติ
เรื่อง แนวทางการแก้ไขปัญหาทางกฎหมายที่เกี่ยวกับการขนส่งทางบก
และป้องกันการเรียกรับผลประโยชน์โดยเจ้าหน้าที่รัฐ
ของคณะกรรมการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร

ตามที่ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๖ ปีที่ ๑ ครั้งที่ ๒๑ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่หนึ่ง) วันพุธที่ ๑๑ ตุลาคม ๒๕๖๖ ที่ประชุมได้พิจารณาญัตติ จำนวน ๒ เรื่อง คือ

๑. ญัตติ เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาหาแนวทางแก้ไขกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางบก เพื่อให้มีความเป็นธรรมแก่ผู้ประกอบการและประชาชน และป้องกันการเรียกรับผลประโยชน์ (นางสาวนิตยา มีศรี เป็นผู้เสนอ)

๒. ญัตติ เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรพิจารณาหาแนวทางแก้ไขปัญหากรณีทุจริตการตรวจสภาพรถนอกสถานที่และการเรียกรับผลประโยชน์การรับจดทะเบียนรถส่วนบุคคล (นายพิชัย แจ่มจรรยาวงศ์ เป็นผู้เสนอ)

ที่ประชุมได้พิจารณาและมีมติให้คณะกรรมการการคมนาคม เป็นผู้พิจารณาศึกษา กำหนดระยะเวลา ๙๐ วัน นั้น ซึ่งกรรมการคณะนี้ ประกอบด้วย

| | |
|--------------------------------|--------------------------------|
| (๑) นายक्रमานิตย์ สังข์พุ่ม | ประธานคณะกรรมการ |
| (๒) นายสุรเชษฐ์ ประวีณวงศ์วุฒิ | รองประธานคณะกรรมการ คนที่หนึ่ง |
| (๓) นายอดิพงษ์ จิตติพิทยา | รองประธานคณะกรรมการ คนที่สอง |
| (๔) นายนพดล มาตรศรี | รองประธานคณะกรรมการ คนที่สาม |
| (๕) นายสมยศ พลอยด้วง | รองประธานคณะกรรมการ คนที่สี่ |
| (๖) นายอนุรัตน์ ตันบรรจง | รองประธานคณะกรรมการ คนที่ห้า |
| (๗) นางสาวประภาพร ทองปากน้ำ | โฆษกคณะกรรมการ |
| (๘) นายชัชวาล อภิรักษ์มั่นคง | โฆษกคณะกรรมการ |
| (๙) นายสรวงศ์ เทียนทอง | กรรมการและที่ปรึกษาคณะกรรมการ |
| (๑๐) นายอนุชา บูรพชัยศรี | กรรมการและที่ปรึกษาคณะกรรมการ |
| (๑๑) นางสาวกฤษฎี ชีวะธรรมานนท์ | กรรมการ |
| (๑๒) นายทวีวงศ์ โตทวีวงศ์ | กรรมการ |
| (๑๓) นายพีระเดช ศิริวันสาณฑ์ | กรรมการ |
| (๑๔) นางสาวภาพร สลับศรี | กรรมการ |
| (๑๕) นายเชิงชาย ชาลีรินทร์ | เลขานุการคณะกรรมการ |

บัดนี้ คณะกรรมการได้ดำเนินการพิจารณาศึกษาญัตติ แนวทางการแก้ไขปัญหาทางกฎหมายที่เกี่ยวกับการขนส่งทางบกและป้องกันการเรียกรับผลประโยชน์โดยเจ้าหน้าที่รัฐ จึงขอรายงานผลการพิจารณา

ศึกษาผู้แต่งตั้งกล่าวต่อสภาผู้แทนราษฎร ตามข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๑๐๔ ดังนี้

๑. การดำเนินงาน

๑.๑ คณะกรรมาธิการได้มีมติแต่งตั้ง นางสาวจันทิมา ทองชาติ ตำแหน่งผู้บังคับบัญชากลุ่มงานคณะกรรมาธิการการคมนาคม สำนักกรรมาธิการ ๑ สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎรทำหน้าที่เป็นผู้ช่วยเลขานุการคณะกรรมาธิการการคมนาคม ตามข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๙๓ วรรคสี่

๑.๒ คณะกรรมาธิการได้มีมติตั้งคณะอนุกรรมาธิการคณะหนึ่ง เพื่อทำหน้าที่พิจารณาศึกษาเกี่ยวกับแนวทางการแก้ไขปัญหาทางกฎหมายที่เกี่ยวกับการขนส่งทางบกและป้องกันการเรียกรับผลประโยชน์โดยเจ้าหน้าที่รัฐ ทั้งนี้ ตามข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๙๖ ซึ่งคณะอนุกรรมาธิการคณะนี้ ประกอบด้วย

- ๑.๒.๑ นายอนุรัตน์ ตันบรรจง ประธานคณะอนุกรรมาธิการ
- ๑.๒.๒ นายพีระเดช ศิริวันสาธนท์ รองประธานคณะอนุกรรมาธิการ คนที่หนึ่ง
- ๑.๒.๓ นายสุภกร ตันติไพบูลย์ธนะ รองประธานคณะอนุกรรมาธิการ คนที่สอง
- ๑.๒.๔ นายชูชัย ต.ศิริวัฒนา รองประธานคณะอนุกรรมาธิการ คนที่สาม
- ๑.๒.๕ นายอนุชิต เพชรกำแพง อนุกรรมาธิการ
- ๑.๒.๖ นายนิธิ รุ่งเจ็ดฟ้า อนุกรรมาธิการ
- ๑.๒.๗ นางสาววิลลี่ อมราภรณ์ อนุกรรมาธิการ
- ๑.๒.๘ นายอภิชาติ ไพรรุ่งเรือง อนุกรรมาธิการ
- ๑.๒.๙ นายทวิวงศ์ โตทวิวงศ์ เลขานุการคณะอนุกรรมาธิการ
- ๑.๒.๑๐ นายพงศ์ธร จันทราธิบัติ ผู้ช่วยเลขานุการคณะอนุกรรมาธิการ

๑.๓ คณะกรรมาธิการได้มีมติตั้งบุคคลเป็นที่ปรึกษาประจำคณะอนุกรรมาธิการ เพื่อทำหน้าที่ปฏิบัติงานที่เป็นประโยชน์ในการดำเนินงานของคณะอนุกรรมาธิการ ซึ่งที่ปรึกษาประจำคณะอนุกรรมาธิการประกอบด้วย

- ๑.๓.๑ นายพิชัย แจ้งจรรยาวงศ์
- ๑.๓.๒ นางสาวนิตยา มีศรี

๑.๔ คณะอนุกรรมาธิการได้มีมติแต่งตั้งคณะทำงานจัดทำร่างรายงานของคณะอนุกรรมาธิการพิจารณาศึกษาแนวทางการแก้ไขปัญหาทางกฎหมายที่เกี่ยวกับการขนส่งทางบกและป้องกันการเรียกรับผลประโยชน์โดยเจ้าหน้าที่รัฐ ประกอบด้วย

- ๑.๔.๑ นายอนุรัตน์ ตันบรรจง ประธานคณะทำงาน
- ๑.๔.๒ นายทวิวงศ์ โตทวิวงศ์ รองประธานคณะทำงาน
- ๑.๔.๓ นายนิธิ รุ่งเจ็ดฟ้า คณะทำงาน
- ๑.๔.๔ นายสรารุช เทศศิริ คณะทำงาน

- ๑.๔.๕ นางสาววิลลี่ อมรภรณ์ คณะทำงาน
- ๑.๔.๖ นายพงศ์ธร จันทราธิบัติ เลขานุการคณะทำงาน
- ๑.๔.๗ นายธีรพล ประดิษฐ์บรรจง ผู้ช่วยเลขานุการคณะทำงาน

๒. วิธีการพิจารณาศึกษา

๒.๑ คณะกรรมาธิการได้จัดให้มีการประชุม จำนวน ๓ ครั้ง ดังนี้

๒.๑.๑ การประชุมคณะกรรมาธิการ ครั้งที่ ๓ วันพฤหัสบดีที่ ๑๙ ตุลาคม ๒๕๖๖ ณ ห้องประชุมกรรมาธิการ N 401 ชั้น ๔ อาคารรัฐสภา

๒.๑.๒ การประชุมคณะกรรมาธิการ ครั้งที่ ๔ วันพฤหัสบดีที่ ๒๖ ตุลาคม ๒๕๖๖ ณ ห้องประชุมกรรมาธิการ N 401 ชั้น ๔ อาคารรัฐสภา

๒.๑.๓ การประชุมคณะกรรมาธิการ ครั้งที่ ๑๐ วันพฤหัสบดีที่ ๔ มกราคม ๒๕๖๗ ณ ห้องประชุมกรรมาธิการ CB 405 ชั้น ๔ อาคารรัฐสภา

๒.๒ คณะกรรมาธิการได้ดำเนินการศึกษาโดยการเชิญหน่วยงานมาให้ข้อมูล ข้อเท็จจริง และแสดงความคิดเห็นเพื่อประกอบการพิจารณา ดังนี้

๒.๒.๑ สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร

- | | |
|----------------------------|--|
| (๑) นางสาวนิตยา มีศรี | สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร จังหวัดสมุทรปราการ พรรคก้าวไกล (ผู้เสนอญัตติ) |
| (๒) นายพิชัย แจ่มจรรยาวงศ์ | สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร จังหวัดสมุทรปราการ พรรคก้าวไกล (ผู้เสนอญัตติ) |

๒.๒.๒ สหพันธ์การขนส่งทางบกแห่งประเทศไทย

- | | |
|----------------------------------|-------------------|
| (๑) นายอภิชาติ ไพรรุ่งเรือง | ประธานสหพันธ์ฯ |
| (๒) นายสิริภพ พิชัยรัตนกุล | เลขาธิการสหพันธ์ฯ |
| (๓) พล.ร.ท. พิสิทธิ์ กลิ่นเฟื่อง | ที่ปรึกษาสหพันธ์ฯ |

๒.๒.๓ สมาคมขนส่งทางบกแห่งประเทศไทย

- | | |
|------------------------------|------------------------------|
| (๑) นายศิริชัย ศรีเจริญศิลป์ | นายกสมาคมฯ |
| (๒) นายศุภศักดิ์ รุ่งเจ็ดฟ้า | ประธานที่ปรึกษาากิตติมศักดิ์ |
| (๓) นายอนุชิต เพชรกำแหง | เลขาธิการสมาคมฯ |
| (๔) นายนิธิ รุ่งเจ็ดฟ้า | รองนายกสมาคมฯ |
| (๕) นายวิชูภรณ์ วงษ์ดารา | รองนายกสมาคมฯ |

๒.๒.๔ ผู้แทนภาคประชาชน

- (๑) นายวัฒนกิตติ์ เขาว์พัชรอภิชัย
- (๒) นายลำดับ บุญเจริญ

๒.๒.๕ กรมการขนส่งทางบก

- | | |
|----------------------------|---|
| (๑) นายเสกสม อัครพันธุ์ | รองอธิบดีกรมการขนส่งทางบก (ฝ่ายปฏิบัติการ) |
| (๒) นายอดิเรก แดงทอง | ผู้อำนวยการสำนักงานขนส่ง กทม. พื้นที่ ๕ |
| (๓) นายชาญณรงค์ วงศ์ศิริ | หัวหน้าส่วนตรวจสภาพรถ |
| (๔) นางสาวอำไพ เพชรนที | หัวหน้าส่วนทะเบียนรถยนต์ |
| (๕) นายวรวุฒิ ยางสกุล | หัวหน้าตรวจสภาพรถยนต์ |
| (๖) นางสาวอนามิกา เวชรังษี | นักวิชาการขนส่งชำนาญการ |

๒.๒.๖ กรมทางหลวง

- | | |
|-----------------------------|---|
| (๑) นายเสริมศักดิ์ นัยนันท์ | รองอธิบดีกรมทางหลวง (ฝ่ายบริหาร) |
| (๒) นายธีรพล สมุทธประภูต | ผู้อำนวยการสำนักกฎหมาย |
| (๓) นายอลงกรณ์ พรหมศิลป์ | ผู้อำนวยการสำนักงานควบคุม น้ำหนัทยานพาหนะ |
| (๔) นายปยุตต์เมธ คงจันทร์ | นิติกรชำนาญการพิเศษ สำนักกฎหมาย |
| (๕) นายสรราช เทศศิริ | วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ สำนักงานควบคุมน้ำหนักฯ |
| (๖) นายศิริพงษ์ เย็นใจ | วิศวกรโยธาชำนาญการ สำนักงานควบคุมน้ำหนักฯ |

๒.๒.๗ กองบังคับการตำรวจทางหลวง

- | | |
|--------------------------|-------------------|
| พ.ต.อ. สุรศักดิ์ ยุธชาติ | ผู้กำกับการสอบสวน |
|--------------------------|-------------------|

๒.๒.๘ สำนักงานจเรตำรวจ

- | | |
|----------------------------------|----------------------------|
| (๑) พล.ต.ต. วีรมล เจริญศิริ | รองจเรตำรวจแห่งชาติ |
| (๒) พล.ต.ต. ชัยพัชร์ ศรีประเสริฐ | ผบก. กต. ๑๐ |
| (๓) พ.ต.อ. ศักรินทร์ ตันติภักดิ์ | รองผู้บังคับการอำนวยการ |
| (๔) พ.ต.ต. อำนาจ นิมพิง | สว.ฝ่ายสืบสวนและตรวจราชการ |

๒.๓ คณะอนุกรรมการได้จัดให้มีการประชุม จำนวน ๖ ครั้ง ดังนี้

๒.๓.๑ การประชุมคณะอนุกรรมการ ครั้งที่ ๑ วันพฤหัสบดีที่ ๒ พฤศจิกายน ๒๕๖๖ ณ ห้องประชุมกรมการ N 401 ชั้น ๔ อาคารรัฐสภา

๒.๓.๒ การประชุมคณะอนุกรรมการ ครั้งที่ ๒ วันพฤหัสบดีที่ ๙ พฤศจิกายน ๒๕๖๖ ณ ห้องประชุมกรมการ N 401 ชั้น ๔ อาคารรัฐสภา

๒.๓.๓ การประชุมคณะอนุกรรมการ ครั้งที่ ๓ วันพฤหัสบดีที่ ๑๖ พฤศจิกายน ๒๕๖๖ ณ ห้องประชุมกรมการ N 401 ชั้น ๔ อาคารรัฐสภา

๒.๓.๔ การประชุมคณะอนุกรรมการ ครั้งที่ ๔ วันพฤหัสบดีที่ ๒๓ พฤศจิกายน ๒๕๖๖
ณ ห้องประชุมกรรมการ N 401 ชั้น ๔ อาคารรัฐสภา

๒.๓.๕ การประชุมคณะอนุกรรมการ ครั้งที่ ๕ วันพฤหัสบดีที่ ๑๔ ธันวาคม ๒๕๖๖
ณ ห้องประชุมกรรมการ CB 402 ชั้น ๔ อาคารรัฐสภา

๒.๓.๖ การประชุมคณะอนุกรรมการ ครั้งที่ ๖ วันพฤหัสบดีที่ ๒๑ ธันวาคม ๒๕๖๖
ณ ห้องประชุมกรรมการ N 405 ชั้น ๔ อาคารรัฐสภา

๒.๔ คณะอนุกรรมการได้ดำเนินการศึกษาโดยการเชิญหน่วยงานมาให้ข้อมูล ข้อเท็จจริง
และแสดงความคิดเห็นเพื่อประกอบการพิจารณา ดังนี้

๒.๔.๑ กรมการขนส่งทางบก

- | | |
|------------------------------|---|
| (๑) นายเสกสม อัครพันธุ์ | รองอธิบดีกรมการขนส่งทางบก (ฝ่ายปฏิบัติการ) |
| (๒) นายอดิเรก แต่งทอง | ผู้อำนวยการสำนักงานขนส่ง กรุงเทพมหานคร พื้นที่ ๕ |
| (๓) นายจักรพันธ์ ห่องสวัสดิ์ | หัวหน้างานเปรียบเทียบ ๑ |
| (๔) นายชาญณรงค์ วงศ์ศรี | หัวหน้าส่วนตรวจสภาพรถ |
| (๕) นายณรงค์ เกตุแก้ว | หัวหน้าหมวดตรวจสอบรถบรรทุก |
| (๖) นายสมเกียรติ ไกรนรา | หัวหน้างานตรวจสอบรถขนส่ง |
| (๗) นายวรวุฒิ ยาวสกุล | หัวหน้างานตรวจสอบสภาพรถ |

๒.๔.๒ กรมทางหลวง

- | | |
|------------------------------|--|
| (๑) นายเสริมศักดิ์ นัยนันท์ | รองอธิบดีกรมทางหลวง (ฝ่ายบริหาร) |
| (๒) นายธีรพล สมุทธประภูต | ผู้อำนวยการสำนักกฎหมาย |
| (๓) นายอลงกรณ์ พรหมศิลป์ | ผู้อำนวยการ สำนักงานควบคุมน้ำหนัทยานพาหนะ |
| (๔) นายปุณณเมธ คงจันทร์ | นิติกรชำนาญการพิเศษ สำนักกฎหมาย |
| (๕) นายวีร์ตรา จันทรวรากูร | วิศวกรโยธาเชี่ยวชาญ สำนักบริหารบำรุงทาง |
| (๖) นายศิริชัย โรจน์อัสวนชัย | วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ สำนักบริหารบำรุงทาง |
| (๗) นายสรารุช เทศศิริ | วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ สำนักงานควบคุมน้ำหนัทยานพาหนะ |

| | |
|---|---|
| (๘) นายพิทยา แก้วโพนยอ | วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ สำนักงานควบคุมน้ำหนัทยานพาหนะ |
| (๙) นายปิยะพงษ์ ถึงแสง | วิศวกรโยธาปฏิบัติการ สำนักงานควบคุมน้ำหนัทยานพาหนะ |
| (๑๐) นายเอกภัทร ชาญณรงค์ | วิศวกรโยธาปฏิบัติการ สำนักงานควบคุมน้ำหนัทยานพาหนะ |
| ๒.๔.๓ กรมทางหลวงชนบท | |
| (๑) นายสำราญ สวัสดิ์พูน | วิศวกรใหญ่ |
| (๒) นายธงไชย ชมถนอม | ผู้อำนวยการสำนักบำรุงทาง |
| (๓) นางสาวฉัตรนภา รักชาติเจริญ | ผู้อำนวยการสำนักกฎหมาย |
| (๔) นางสาวจิรนุช โหนดเพิ่ม | ผู้อำนวยการกลุ่มกฎหมาย |
| (๕) นายชวลิต ทิพากรวงศ์ | ผู้อำนวยการกลุ่มพัฒนาระบบสินทรัพย์ |
| (๖) นายเอกพงศ์ สุรพันธ์พิชิต | นิติกรชำนาญการ |
| (๗) นายปรีวัฒน์ รอดนวล | วิศวกรโยธาชำนาญการ |
| ๒.๔.๔ สมาคมตรวจสภาพรถเอกชนไทย | |
| นายอานนท์ ลิ้มสุวรรณ | นายกสมาคมตรวจสภาพรถเอกชนไทย |
| ๒.๔.๕ สำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ | |
| (๑) นางสาวนภสร ปิติกะวงษ์ | พนักงานไต่สวนระดับสูง รักษาการในตำแหน่ง ผู้อำนวยการกลุ่มกฎหมาย ๓ สำนักกฎหมาย |
| (๒) นางสาวศิริภัทร ธรรมชาติ | พนักงานไต่สวนระดับสูง สำนักกฎหมาย |
| (๓) นางบุษกร โพธิสุทธิ์ | เจ้าพนักงานป้องกันการทุจริตชำนาญการพิเศษ |
| (๔) นางสาวปาณิสรา การประดิฐ | เจ้าพนักงานป้องกันการทุจริตชำนาญการพิเศษ |
| ๒.๔.๖ กองบังคับการป้องกันปราบปรามการทุจริตและประพฤติมิชอบ | |
| พ.ต.อ. อภิชาติ โพธิจันทร์ | รองผู้บังคับการ ปปป. |
| ๒.๔.๗ กองบังคับการตำรวจทางหลวง | |
| พ.ต.อ. แมน แมนแย้ม | รองผู้บังคับการตำรวจทางหลวง |

๓. ผลการพิจารณาศึกษา

คณะกรรมการได้จัดทำรายงานผลการพิจารณาการศึกษาอุบัติติ เรื่อง “แนวทางการแก้ไข ปัญหาทางกฎหมายที่เกี่ยวกับการขนส่งทางบกและป้องกันการเรียกรับผลประโยชน์โดยเจ้าหน้าที่รัฐ” ปราบปรามผลการพิจารณาศึกษา เป็นดังนี้

บทที่ ๑ บทนำ

บทที่ ๒ การรวบรวมข้อมูลและข้อเท็จจริงตามกรอบการศึกษา

บทที่ ๓ ผลการศึกษา

บทที่ ๔ ข้อเสนอแนะ

บทที่ ๑

บทนำ

๑.๑ ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ปัจจุบันการคมนาคมขนส่งของประเทศพัฒนาอย่างรวดเร็ว ครอบคลุมทั้งการขนส่งทางบก ทางอากาศ ระบบราง ทางน้ำ สำหรับประเทศไทยการขนส่งโดยรถบรรทุกเป็นการขนส่งทางบก ที่ได้รับความนิยมอย่างมาก เนื่องจากมีความสะดวกรวดเร็ว คุ่มค่า ผู้ประกอบการสามารถขนส่งสินค้าให้ผู้รับสินค้าได้ถึงจุดหมายปลายทาง (Door – to – Door Service) สามารถลดกระบวนการขนถ่ายสินค้า ลดความสูญเสียในขณะขนถ่าย นอกจากนี้ ยังเป็นยานพาหนะในการประสานงานสากล (Universal Coordinators) กล่าวคือ เป็นผู้ทำหน้าที่เติมเต็มให้การขนส่งสมบูรณ์หากการขนส่งรูปแบบอื่นไม่สามารถให้บริการได้ เช่น เรือขนส่งสินค้าขนาดใหญ่สามารถขนส่งสินค้าได้ถึงเพียงท่าเทียบเรือ หากต้องการให้ถึงที่หมายย่อมต้องอาศัยรถบรรทุกในการเชื่อมต่อการขนส่งสินค้าให้ถึงที่หมาย ดังนั้น การขนส่งโดยรถบรรทุกจึงเป็นที่นิยมแพร่หลายและมีผู้ประกอบการรถบรรทุกจำนวนมาก ครอบคลุมทั่วประเทศ เมื่อพิจารณาจากข้อมูลสถิติใบอนุญาตประกอบการขนส่ง กรมการขนส่งทางบก ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๖ (*กลุ่มงานสถิติการขนส่ง กองแผนงาน กรมการขนส่งทางบก, ๒๕๖๖, ออนไลน์*) พบว่า มีผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง จำนวนทั้งสิ้นถึง ๔๓๐,๒๓๘ ฉบับ แบ่งเป็นรถบรรทุก จำนวน ๓๘๕,๙๙๕ ฉบับ รถบรรทุก จำนวน ๔๔,๒๔๓ ฉบับ อย่างไรก็ตาม การขนส่งโดยรถบรรทุกอาจมีข้อจำกัดหรือข้อพิจารณาด้านต้นทุนของผู้ประกอบการ เช่น ต้นทุนค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ค่าจ้างพนักงานขับรถ ค่าบำรุงรักษา ค่าบริหารจัดการต่าง ๆ ทำให้ผู้ประกอบการต้องแข่งขันพยายามลดต้นทุนในการขนส่งให้มากที่สุดโดยเพื่อประหยัดต้นทุนในการขนส่งต่อเที่ยว เป็นเหตุให้มีผู้ประกอบการบางรายยอมจ่ายผลประโยชน์ให้เจ้าหน้าที่เพื่อบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด จึงไม่อาจปฏิเสธได้ว่า นอกจากภัยธรรมชาติและการชำรุดของถนนตามอายุการใช้งานปกติ การบรรทุกน้ำหนักเกินก็เป็นปัจจัยสำคัญอีกประการหนึ่งที่ทำให้ถนนหลวงอันเป็นสาธารณสมบัติของแผ่นดินชำรุดเสียหายอย่างรวดเร็วทำให้ภาครัฐต้องใช้งบประมาณมหาศาลในการบูรณะซ่อมแซมถนน

จากการศึกษาข้อมูลสรุปงบประมาณที่เกี่ยวข้องกับการสร้างถนนและบูรณะซ่อมแซมถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ - ๒๕๖๖ (รายภาค) ของกรมทางหลวง ปรากฏข้อมูล ดังนี้

ตารางที่ ๑ งบประมาณในการสร้างถนนและบูรณะซ่อมแซมถนนของกรมทางหลวง ปี ๒๕๖๒ – ๒๕๖๖

หน่วย : บาท

| ภาค/ปีงบประมาณ | ๒๕๖๒ | ๒๕๖๓ | ๒๕๖๔ | ๒๕๖๕ | ๒๕๖๖ |
|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| ภาคกลาง | ๘,๒๑๘,๓๖๕,๙๐๐ | ๙,๑๕๒,๘๖๔,๔๐๐ | ๑๑,๓๑๔,๔๓๖,๖๐๐ | ๑๕,๐๕๒,๒๑๑,๖๐๐ | ๑๔,๖๘๐,๒๔๐,๘๐๐ |
| ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ | ๑๘,๔๔๒,๑๘๐,๖๐๐ | ๑๗,๙๐๓,๒๔๑,๘๐๐ | ๒๐,๖๐๙,๖๘๒,๗๐๐ | ๒๕,๕๖๙,๒๐๕,๘๐๐ | ๓๐,๖๙๔,๒๓๖,๑๐๐ |
| ภาคเหนือ | ๙,๙๖๒,๑๒๘,๙๐๐ | ๑๐,๘๐๗,๔๐๑,๓๐๐ | ๑๒,๗๔๕,๗๔๓,๐๐๐ | ๑๖,๘๙๔,๒๐๒,๐๐๐ | ๒๒,๐๙๑,๐๕๖,๖๐๐ |
| ภาคใต้ | ๗,๘๕๔,๒๒๖,๖๐๐ | ๗,๙๗๙,๒๖๒,๗๐๐ | ๙,๒๑๑,๕๖๒,๓๐๐ | ๑๐,๘๑๕,๒๐๑,๑๐๐ | ๑๐,๓๖๐,๗๐๔,๖๐๐ |
| ภาคตะวันออก | ๓,๐๓๙,๐๙๗,๖๐๐ | ๓,๔๙๐,๑๙๒,๗๐๐ | ๓,๙๙๖,๘๘๙,๕๐๐ | ๖,๐๐๗,๔๓๕,๖๐๐ | ๕,๓๖๐,๗๐๑,๘๐๐ |
| ภาคใต้ (ชายแดน) | ๙๐๖,๔๒๗,๒๐๐ | ๑,๒๓๖,๑๘๖,๖๐๐ | ๑,๖๖๖,๑๖๕,๖๐๐ | ๑,๔๒๗,๗๙๕,๒๐๐ | ๑,๕๘๔,๖๓๖,๕๐๐ |
| รวม | ๔๘,๔๒๒,๔๒๖,๘๐๐ | ๕๐,๕๖๙,๑๔๙,๕๐๐ | ๕๙,๕๔๔,๔๗๙,๗๐๐ | ๗๕,๗๖๕,๙๕๑,๓๐๐ | ๘๔,๘๐๗,๒๖๖,๔๐๐ |

ที่มา : สำนักงานงบประมาณ สำนักงานนายกรัฐมนตรี. งบประมาณลงพื้นที่จังหวัด (Area)

จากข้อมูลข้างต้นอาจสรุปได้ว่า งบประมาณในการสร้างถนนและบูรณะซ่อมแซมถนนประจำปีงบประมาณ (รายภาค) พ.ศ. ๒๕๖๒ - ๒๕๖๖ ของกรมทางหลวงในแต่ละปีมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นมาโดยตลอด โดยเฉพาะอย่างยิ่ง พ.ศ. ๒๕๖๖ กรมทางหลวงจำเป็นต้องใช้งบประมาณที่เกี่ยวกับการสร้างถนนและบูรณะซ่อมแซมถนนมหาศาลกว่า ๘๐,๐๐๐ ล้านบาทต่อปี

อย่างไรก็ตาม ปัญหาการจ่ายผลประโยชน์ให้เจ้าหน้าที่เพื่อให้รถบรรทุกสามารถบรรทุกน้ำหนักได้เกินกว่าที่กฎหมายกำหนดที่เรียกว่า “ส่วยทางหลวง” หรือ “ส่วยสติ๊กเกอร์” เป็นปัญหาที่เกิดขึ้นมาโดยตลอดเป็นเวลานาน จากข้อมูลที่ปรากฏข่าวเผยแพร่สู่สาธารณะครั้งแรกผ่านการรายงานของสถานีโทรทัศน์ไอทีวี พ.ศ. ๒๕๓๙ (เว็บไซต์ bbc.com) และปรากฏข่าวกล่าวหาในลักษณะดังกล่าวเรื่อยมาจนถึงปัจจุบัน ล่าสุด ปรากฏข่าวเผยแพร่สู่สาธารณะอีกครั้งเมื่อเดือนพฤษภาคม ๒๕๖๖ ว่ามีผู้ประกอบการรถบรรทุกบางรายติดสติ๊กเกอร์พระอาทิตย์ยิ้มสีฟ้าขาวและมีการเปิดเผยสติ๊กเกอร์รูปแบบอื่น ๆ มาอย่างต่อเนื่อง ซึ่งจากรายงานข่าว ให้ข้อมูลว่า สติ๊กเกอร์รูปแบบต่าง ๆ เป็นสัญลักษณ์ในการแสดงว่ารถบรรทุกที่ติดสติ๊กเกอร์นั้นได้จ่ายผลประโยชน์เพื่อยกเว้นการถูกดำเนินคดีเมื่อบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดและยกเว้นความผิดอื่นที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งรวมถึงการอำนวยความสะดวกด้านอื่น ๆ

สภาผู้แทนราษฎรเห็นว่า เนื่องด้วยปัจจุบันระบบการขนส่งทางบกมีความสำคัญและจำเป็นอย่างมากต่อการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศ ตั้งแต่อดีตโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของประเทศพัฒนาก้าวหน้าอย่างรวดเร็ว ทั้งปริมาณยานพาหนะเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ยานพาหนะสมัยใหม่มีสมรรถนะสูงขึ้นสามารถเพิ่มน้ำหนักการบรรทุกได้มากขึ้น ความเร็วของยานพาหนะ การเพิ่มขึ้นของโครงข่ายทางหลวง มาตรฐานของถนนในการรับน้ำหนักเพิ่มขึ้น ส่งผลให้ปัจจุบันกฎหมายที่เกี่ยวข้องระบบขนส่งทางบกบางส่วนจึงไม่สอดคล้องกับบริบทการขนส่งและการพัฒนาสมรรถนะเครื่องยนต์รวมถึงพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่พัฒนาอย่างรวดเร็ว นำมาสู่การอาศัยช่องว่างของกฎหมายเกิดการให้และเรียกรับผลประโยชน์จากผู้ประกอบการขนส่งและเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องบางราย ส่งผลให้ระบบการขนส่งทางบกเกิดความเดือดร้อนเสียหายทั้งทางตรงและทางอ้อมเป็นวงกว้างสู่ประชาชนตั้งแต่ระดับจุลภาค เช่น การสูญเสียบุคคลในครอบครัวจากอุบัติเหตุร้ายแรงเนื่องจากรถบรรทุกน้ำหนักเกินยากที่จะควบคุมให้ขับขี่ได้อย่างปลอดภัย เมื่อเกิดอุบัติเหตุหากผู้เสียหายเป็นหัวหน้าครอบครัวย่อมทำให้เกิดปัญหาครอบครัวขาดการอุปการะเลี้ยงดู ปัญหาการจราจร ส่วนผู้ประกอบการขนส่งต้องแบกรับภาระค่าใช้จ่าย

ที่เกิดขึ้นโดยทุจริตผิดกฎหมาย ปัญหาการเลือกปฏิบัติ เกิดความเสื่อมศรัทธาต่อกระบวนการยุติธรรม และระบบนิติรัฐ รวมทั้งผลกระทบต่ออายุการใช้งานของทางหลวงแผ่นดินซึ่งต้องชำระค่าบำรุงรักษา ก่อนกำหนด เกิดการงบประมาณแผ่นดินอย่างมหาศาลกระทบเศรษฐกิจในระดับมหภาค ด้วยเหตุ และผลข้างต้น บ่งชี้ว่าการเรียกรับหรือการยอมรับผลประโยชน์ของเจ้าหน้าที่ เป็นต้นเหตุให้เกิดปัญหานานัปการอย่างร้ายแรงทั้งระบบเศรษฐกิจและสังคม ทั้งนี้ การปราบปรามการเรียกรับผลประโยชน์ของเจ้าหน้าที่เพียงอย่างเดียวย่อมไม่สามารถแก้ไขปัญหาคือได้ในระยะยาว รัฐสภาอันเป็นฝ่ายนิติบัญญัติ จึงสมควรศึกษารวบรวม ประมวล ข้อเท็จจริง กฎหมายที่คลุมเครือไม่ทันสมัยไม่สอดคล้องกับสถานการณ์การขนส่งในปัจจุบัน และรวมถึงกฎหมายที่ไม่สามารถแก้ไขปัญหาคือได้จริง เพื่อเสนอแนวทางแก้ไขปัญหาคือและเสนอแก้ไขกฎหมายที่เกี่ยวข้องต่อสภาผู้แทนราษฎรเพื่อนำสู่ฝ่ายบริหารหรือคณะรัฐมนตรีต่อไป

ดังนั้น กรณีดังกล่าวจึงเป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับประโยชน์สำคัญของแผ่นดินหรือมีความจำเป็นรีบด่วนทางเศรษฐกิจจึงได้มีการเสนอญัตติให้สภาพิจารณาเป็นการด่วน เพื่อให้ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรได้พิจารณาโดยการตั้งคณะกรรมการเพื่อพิจารณาหรือขอให้คณะกรรมการสามัญคณะใดคณะหนึ่งกระทำกิจการพิจารณาขอเท็จจริงหรือศึกษาอันอยู่ในหน้าที่และอำนาจตามข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๔๙ และข้อ ๕๐ ตามญัตติ เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาคือแนวทางแก้ไขกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางบก เพื่อให้มีความเป็นธรรมแก่ผู้ประกอบการและประชาชน และป้องกันการเรียกรับผลประโยชน์ (นางสาวนิตยา มีศรี สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร จังหวัดสมุทรปราการ พรรคก้าวไกล เป็นผู้เสนอ)

เนื่องจากขณะนั้นมีญัตติทำนองเดียวกันซึ่งยังไม่ได้บรรจุในระเบียบวาระอีก ๑ ฉบับ คือ ญัตติ ขอให้สภาผู้แทนราษฎรพิจารณาคือแนวทางแก้ไขปัญหาคือกรณีทุจริตการตรวจสภาพรถนอกสถานที่ และการเรียกรับผลประโยชน์การรับจดทะเบียนรถส่วนบุคคล (นายพิชัย แจ่มจรรยาวงศ์ สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร จังหวัดสมุทรปราการ พรรคก้าวไกล เป็นผู้เสนอ) ประธานฯ จึงได้ขออนุญาตให้นำญัตติดังกล่าวรวมพิจารณาคือกับญัตติดังกล่าวข้างต้นอีก ๑ ฉบับ ซึ่งที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรอนุญาต

ทั้งนี้ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎร ครั้งที่ ๒๑ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่หนึ่ง) เมื่อวันที่ ๑๑ ตุลาคม ๒๕๖๖ ได้พิจารณารายละเอียดและสภาพปัญหาตามญัตติที่เกี่ยวข้องกับการแก้ไขกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางบกและแนวทางแก้ไขปัญหาคือกรณีทุจริตการตรวจสภาพรถนอกสถานที่ และการเรียกรับผลประโยชน์การรับจดทะเบียนรถส่วนบุคคลแล้วเห็นว่า ญัตติทั้ง ๒ เรื่องดังกล่าวข้างต้น อยู่ในหน้าที่และอำนาจของคณะกรรมการการคมนาคม ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรจึงมีมติส่งญัตติดังกล่าวข้างต้นให้คณะกรรมการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร ได้พิจารณาคือศึกษาและรายงานต่อสภาผู้แทนราษฎรตามข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๑๐๔ ตามขั้นตอนต่อไป

๑.๒ วัตถุประสงค์ของการศึกษา

๑.๒.๑ เพื่อศึกษาแนวทางการบังคับใช้และสภาพปัญหาการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางบก

๑.๒.๒ เพื่อศึกษาสภาพปัญหาการเรียกรับผลประโยชน์โดยมิชอบจากเจ้าหน้าที่รัฐที่มีอำนาจหน้าที่ในการกำกับควบคุมทางหลวงและข้อสังเกตในการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางบกและข้อสังเกตอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน เกิดความเป็นธรรมสามารถป้องกันการทุจริตและบังคับใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๑.๒.๓ เพื่อศึกษาแนวทางการป้องกันการทุจริตการตรวจสภาพรถนอกสถานที่ ตลอดจนศึกษาแนวทางป้องกันการเรียกรับผลประโยชน์จากการรับจดทะเบียนรถส่วนบุคคล

๑.๒.๔ เพื่อศึกษาข้อมูลและแนวทางการเปลี่ยนยานยนต์เครื่องยนต์สันดาปให้เป็นยานยนต์ไฟฟ้า (EV Conversion Project)

๑.๒.๕ เพื่อจัดทำข้อสังเกตอื่นที่เกี่ยวข้องอันเป็นประโยชน์ต่อการขนส่งทางบก

๑.๓ วิธีการศึกษา

๑.๓.๑ ศึกษาจากข้อมูลปฐมภูมิ โดยการประชุมรับฟังจากหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง และมีอำนาจหน้าที่ในการกำกับควบคุมทางหลวง ผู้ประกอบการขนส่งทางบก ผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง

๑.๓.๒ ศึกษาจากข้อมูลทุติยภูมิ โดยศึกษาเอกสารวิชาการ งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง และกฎหมายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

๑.๔ ระยะเวลาในการศึกษา

ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรได้กำหนดระยะเวลาการศึกษา ๙๐ วัน (นับตั้งแต่วันที่ พุธที่ ๑๒ ตุลาคม ๒๕๖๖ ถึงวันพุธที่ ๑๐ มกราคม ๒๕๖๗)

๑.๕ ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑.๕.๑ ทำให้ทราบถึงแนวทางการบังคับใช้และสภาพปัญหาการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางบก

๑.๕.๒ ทำให้ทราบถึงสภาพปัญหาการเรียกรับผลประโยชน์โดยมิชอบจากเจ้าหน้าที่รัฐที่มีอำนาจหน้าที่ในการกำกับควบคุมทางหลวงและสามารถจัดทำข้อสังเกตในการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางบกและสามารถจัดทำข้อสังเกตอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน เกิดความเป็นธรรม สามารถป้องกันการทุจริตและบังคับใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๑.๕.๓ ทำให้ทราบถึงแนวทางการป้องกันการทุจริตการตรวจสภาพรถนอกสถานที่ ตลอดจนศึกษาแนวทางป้องกันการเรียกรับผลประโยชน์จากการรับจดทะเบียนรถส่วนบุคคล

๑.๕.๔ ทำให้ทราบถึงข้อมูลและแนวทางการเปลี่ยนยานยนต์เครื่องยนต์สันดาปให้เป็นยานยนต์ไฟฟ้า (EV Conversion Project) และสามารถจัดทำข้อสังเกตให้แก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้พิจารณาศึกษาความเหมาะสมและเตรียมความพร้อมรองรับการขยายตัวของยานยนต์ไฟฟ้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๑.๕.๕ สามารถจัดทำข้อสังเกตอื่นที่เกี่ยวข้องอันเป็นประโยชน์ต่อการขนส่งทางบก

บทที่ ๒

การรวบรวมข้อมูลและข้อเท็จจริงตามกรอบการศึกษา

๒.๑ รายงานคณะอนุกรรมการ และที่ปรึกษาประจำคณะอนุกรรมการ

คณะอนุกรรมการพิจารณาศึกษาแนวทางการแก้ไขปัญหาทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางบกและการป้องกันการเรียกรับผลประโยชน์โดยเจ้าหน้าที่รัฐ ประกอบด้วยบุคคลดังรายชื่อต่อไปนี้

| | |
|-----------------------------|-----------------------------------|
| ๑) นายอนุรัตน์ ตันบรรจง | ประธานคณะอนุกรรมการ |
| ๒) นายพีระเดช ศิริวันสาณท์ | รองประธานคณะอนุกรรมการ คนที่หนึ่ง |
| ๓) นายสุภกร ตันตีไพบูลย์ธนะ | รองประธานคณะอนุกรรมการ คนที่สอง |
| ๔) นายชูชัย ต.ศิริวัฒนา | รองประธานคณะอนุกรรมการ คนที่สาม |
| ๕) นายอนุชิต เพชรกำแพง | อนุกรรมการ |
| ๖) นายนิธิ รุ่งเจ็ดฟ้า | อนุกรรมการ |
| ๗) นางสาววิไล อมราภรณ์ | อนุกรรมการ |
| ๘) นายอภิชาติ ไพรรุ่งเรือง | อนุกรรมการ |
| ๙) นายทวิวงศ์ โตทวิวงศ์ | เลขาธิการคณะอนุกรรมการ |
| ๑๐) นายพงศ์ธร จันทราธิบดี | ผู้ช่วยเลขาธิการคณะอนุกรรมการ |

ที่ปรึกษาประจำคณะอนุกรรมการฯ ประกอบด้วยบุคคล ดังนี้

- ๑) นายพิชัย แจ่มจรรยาวงศ์
- ๒) นางสาวนิตยา มีศรี

ทั้งนี้ บุคคลซึ่งคณะกรรมการฯ ได้พิจารณาแต่งตั้งเป็นอนุกรรมการและที่ปรึกษาประจำคณะอนุกรรมการดังกล่าว มีสัดส่วนจากผู้ทรงคุณวุฒิด้านการประกอบการขนส่งทางบกและมีผู้เสนอญาติที่เกี่ยวข้องต่อสภาผู้แทนราษฎรที่สำคัญ ดังรายชื่อต่อไปนี้

| | |
|----------------------------|--|
| ๑) นายอภิชาติ ไพรรุ่งเรือง | นายกสมาคมสหพันธ์การขนส่งทางบกแห่งประเทศไทย |
| ๒) นายนิธิ รุ่งเจ็ดฟ้า | รองนายกสมาคมขนส่งทางบกแห่งประเทศไทย |
| ๓) นายอนุชิต เพชรกำแพง | เลขาธิการสมาคมขนส่งทางบกแห่งประเทศไทย |
| ๔) นายพิชัย แจ่มจรรยาวงศ์ | ผู้เสนอญาติ |
| ๕) นางสาวนิตยา มีศรี | ผู้เสนอญาติ |

คณะอนุกรรมการได้มีมติแต่งตั้งคณะทำงานจัดทำร่างรายงานของคณะอนุกรรมการพิจารณาศึกษาแนวทางการแก้ไขปัญหาทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางบกและป้องกันการเรียกรับผลประโยชน์โดยเจ้าหน้าที่รัฐ ประกอบด้วย

| | |
|-------------------------|-------------------|
| ๑) นายอนุรัตน์ ตันบรรจง | ประธานคณะทำงาน |
| ๒) นายทวิวงศ์ โตทวิวงศ์ | รองประธานคณะทำงาน |
| ๓) นายนิธิ รุ่งเจ็ดฟ้า | คณะทำงาน |
| ๔) นายสรารุช เทศศิริ | คณะทำงาน |

| | |
|-----------------------------|--------------------------|
| ๕) นางสาววิไล อมราภรณ์ | คณะทำงาน |
| ๖) นายพงศ์ธร จันทร์ธาภิบัติ | เลขานุการคณะทำงาน |
| ๗) นายธีรพล ประดิษฐ์บรรจง | ผู้ช่วยเลขานุการคณะทำงาน |

๒.๒ ข้อมูลจากการประชุมของคณะอนุกรรมการพิจารณาศึกษาแนวทางการแก้ไขปัญหาทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางบกและการป้องกันการเรียกรับผลประโยชน์โดยเจ้าหน้าที่รัฐในคณะกรรมการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร

คณะกรรมการฯ ได้พิจารณาข้อมูลจากการประชุมของคณะอนุกรรมการฯ ซึ่งได้กำหนดกรอบการพิจารณา โดยกำหนดประเด็นในการพิจารณาจากญัตติที่ได้รับมอบหมายจากสภาผู้แทนราษฎร คือ ญัตติเรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาทหาแนวทางแก้ไขกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางบก เพื่อให้มีความเป็นธรรมแก่ผู้ประกอบการและประชาชน และป้องกันการเรียกรับผลประโยชน์ (นางสาวนิตยา มีศรี ผู้เสนอ) และญัตติเรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรพิจารณาทหาแนวทางแก้ไขปัญหากรณีทุจริตการตรวจสภาพรถนอกสถานที่และการเรียกรับผลประโยชน์การรับจดทะเบียนรถส่วนบุคคล (นายพิชัย แจ่มจรรยาวงศ์ ผู้เสนอ) นอกจากนี้ได้พิจารณาแล้วเล็งเห็นว่าปัจจุบัน ประเทศไทยประสบปัญหาหมอกควันและ PM ๒.๕ ซึ่งสาเหตุสำคัญส่วนหนึ่งมาจากการเผาไหม้ของน้ำมันเชื้อเพลิงจากยานพาหนะเครื่องยนต์สันดาป

ดังนั้น คณะกรรมการฯ จึงได้มอบหมายให้คณะอนุกรรมการฯ ดำเนินการศึกษาเกี่ยวกับการปรับเปลี่ยนยานยนต์สันดาปเป็นยานยนต์ไฟฟ้าเพิ่มเติมอีกเรื่องหนึ่ง รวมทั้งได้ศึกษาข้อมูลต่างๆ ตามที่คณะกรรมการเห็นว่า เป็นประโยชน์เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางบก โดยกำหนดประเด็นสำคัญในการพิจารณา จำนวน ๕ ประเด็น ดังนี้

๑) ประเด็นที่ ๑ ศึกษาแนวทางการบังคับใช้และสภาพปัญหาการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางบก

๒) ประเด็นที่ ๒ ศึกษาสภาพปัญหาการเรียกรับผลประโยชน์โดยมิชอบจากเจ้าหน้าที่รัฐที่มีอำนาจหน้าที่ในการกำกับควบคุมทางหลวงและข้อสังเกตในการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางบกและข้อสังเกตอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน เกิดความเป็นธรรมสามารถป้องกันการทุจริตและบังคับใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๓) ประเด็นที่ ๓ ศึกษาข้อมูลและแนวทางการป้องกันการทุจริตการตรวจสภาพรถนอกสถานที่ตลอดจนศึกษาแนวทางป้องกันการเรียกรับผลประโยชน์จากการรับจดทะเบียนรถส่วนบุคคล

๔) ประเด็นที่ ๔ ศึกษาข้อมูลและแนวทางการเปลี่ยนยานยนต์เครื่องยนต์สันดาปให้เป็นยานยนต์ไฟฟ้า (EV Conversion Project)

๕) ประเด็นที่ ๕ จัดทำข้อสังเกตอื่นที่เกี่ยวข้องอันเป็นประโยชน์ต่อการขนส่งทางบก

ในการพิจารณาศึกษาคณะอนุกรรมการฯ ได้เชิญผู้แทนหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการกำกับควบคุมทางหลวงมาให้ข้อมูลและแสดงความคิดเห็น ศึกษาข้อมูลจากผู้ประกอบการขนส่ง ตลอดจนศึกษารวบรวมข้อมูลอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง จึงทำให้คณะอนุกรรมการฯ ได้ทราบข้อมูลอันเป็นประโยชน์ต่อการพิจารณาได้อย่างละเอียด ครบถ้วนตามประเด็นการพิจารณาที่กำหนดไว้ อย่างครบถ้วน โดยสรุปสาระสำคัญของข้อมูลหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในประเด็นด้านต่าง ๆ ดังนี้

๒.๒.๑ ผู้แทนกรมการขนส่งทางบก ได้ให้ข้อมูลโดยสรุปในประเด็นที่เกี่ยวข้อง ดังนี้
ประเด็นที่ ๑ แนวทางการบังคับใช้และสภาพปัญหาการบังคับใช้กฎหมาย
ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางบก (ข้อมูลจากการประชุมคณะอนุกรรมการฯ วันพฤหัสบดีที่
๙ พฤศจิกายน ๒๕๖๖ ณ ห้องประชุมกรมการ N 401 ชั้น ๔ อาคารรัฐสภา)

๑) แนวทางการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับผู้ประกอบการขนส่ง ในความรับผิดชอบ
ของกรมการขนส่งทางบก เป็นไปตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ และที่แก้ไขเพิ่มเติม
มีองค์ประกอบที่สำคัญ ๕ ส่วน คือ

(๑) ผู้ประกอบการขนส่ง

(๒) รถที่ใช้ในการขนส่ง

(๓) ผู้ประจำรถ

(๔) ผู้โดยสาร และ

(๕) สถานีขนส่ง

ทั้งนี้หน้าที่ตามกฎหมายของผู้ประกอบการขนส่ง ประกอบด้วย

(๑) ผู้ประกอบการขนส่งต้องได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งจากนายทะเบียน
ตามลักษณะที่มีการประกอบการขนส่ง

(๒) ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในใบอนุญาตประกอบการขนส่ง

(๓) ใช้รถที่มีสภาพมั่นคงแข็งแรง มีเครื่องอุปกรณ์ส่วนควบถูกต้องตามที่กฎหมาย
กำหนด และได้รับการตรวจสภาพตามระยะเวลาที่กฎหมายกำหนด จดทะเบียนและเสียภาษีแล้ว

(๔) จัดให้มีสมุดประจำรถ ประวัติผู้ประจำรถ บันทึกการตรวจสอบสภาพและ
ความพร้อมของรถและผู้ขับรถ ใบกำกับสินค้าที่ทำการขนส่ง และจัดทำรายงานอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่ง

(๕) มีอุปกรณ์ เครื่องมือ เครื่องใช้และปฏิบัติตามข้อกำหนดว่าด้วยความปลอดภัยในการ
ขนส่ง

(๖) กำกับดูแลผู้ขับรถไม่ให้ขับรถในระหว่างเมาสุราหรือของมีเมาอย่างอื่น
เสพยาเสพติดหรือวัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตประสาท

(๗) ปฏิบัติตามข้อกำหนดเกี่ยวกับการชดเชยค่าเสียหายที่เกิดจากการขนส่ง

โดยแนวทางการบังคับใช้กฎหมายของกรมการขนส่งทางบกเกี่ยวกับประเด็น
ผู้ประกอบการขนส่ง นั้น กรมการขนส่งทางบกได้เข้มงวดในเรื่องการปฏิบัติตามกฎหมายของผู้ขับรถและ
ผู้ประกอบการขนส่งโดยนำมาตรการควบคุมพฤติกรรมผู้ขับรถ เช่น มาตรการตัดคะแนนความประพฤติ
ผู้ขับรถ หรือการกำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งต้องติดตั้งระบบ GPS เพื่อควบคุมการใช้ความเร็ว
การกำหนดชั่วโมงการทำงาน หรือการยืนยันตัวตนผู้ขับรถ รวมถึงมาตรการด้านความปลอดภัย เช่น
นำระบบผู้ตรวจการความปลอดภัย (Transport Safety Manager : TSM) มาใช้บังคับ ซึ่งหากตรวจพบ
การกระทำความผิดจะลงโทษอย่างเด็ดขาดตามกฎหมาย เพื่อให้การขนส่งทางถนนเกิดความปลอดภัย
นอกจากนี้ กรมการขนส่งทางบกยังได้บังคับใช้พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งเป็นกฎหมาย
ที่กำหนดประเภทและลักษณะของยานพาหนะที่ใช้วิ่งบนทาง ข้อกำหนดความปลอดภัยต่าง ๆ ของยานพาหนะ
กำหนดใบอนุญาตขับรถประเภทต่าง ๆ

สำหรับการบังคับใช้กฎหมายในส่วนของการขนส่งทางบกภายหลังจากพระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ. ๒๕๖๕ มีผลบังคับใช้ ประกอบด้วย

(๑) มีการดำเนินการตามปกติ โดยไม่มีผลกระทบต่อประชาชน

(๑.๑) มีการออกตั้งจุดตรวจเพื่อบังคับใช้กฎหมายตามปกติ

(๑.๒) มีการรับเรื่องร้องเรียนซึ่งอาจนำไปสู่การเรียกตัวผู้ถูกกล่าวหาเข้าแจ้งและออกคำสั่งปรับตามปกติ

(๑.๓) ประชาชนสามารถชำระค่าปรับได้ตามปกติ

(๒) ปรับปรุงกระบวนการภายในให้สอดคล้องกับพระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ. ๒๕๖๕ มีผลบังคับใช้ ประกอบด้วย

(๒.๑) ดำเนินการออกประกาศกระทรวงคมนาคมเรื่อง กำหนดเจ้าหน้าที่ของรัฐผู้มีอำนาจปรับเป็นพินัยตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ และพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒ พ.ศ. ๒๕๖๖ โดยกำหนดเจ้าหน้าที่ของรัฐผู้มีอำนาจปรับเป็นพินัย

(๒.๒) ออกคำสั่งกำหนดองค์คณะในการปรับเป็นพินัยในความผิดที่มีอัตราโทษปรับเกินกว่า ๑๐,๐๐๐ บาท และมอบอำนาจให้เจ้าหน้าที่ของรัฐแจ้งข้อกล่าวหาในความผิดทางพินัย

(๒.๓) ปรับปรุงกระบวนการออกคำสั่งปรับภายใน เช่น เปลี่ยนรูปแบบคำสั่งปรับเป็นพินัยเพื่อให้สอดคล้องกับหลักเกณฑ์ของพระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ. ๒๕๖๕ โดยปรับปรุงขั้นตอนในการปรับเป็นพินัยในกรณีที่ต้องดำเนินการเป็นองค์คณะ

(๒.๔) ชักซ้อมสำนักงานขนส่งจังหวัดและสำนักงานขนส่งจังหวัดสาขาเพื่อให้การดำเนินการเป็นไปอย่างถูกต้องและเป็นไปในทิศทางเดียวกัน

๒) สภาพปัญหาในการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับผู้ประกอบการขนส่ง

ตารางที่ ๒ สภาพปัญหาในการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับผู้ประกอบการขนส่ง

| ลำดับ | หัวข้อ | สภาพปัญหา | กฎหมายที่เกี่ยวข้อง | แนวทางการแก้ไข ปัญหา |
|-------|-------------------------------------|---|---|---|
| ๑ | หน้าที่ในการจัดให้มี สมุดประจำรถ | ผู้ประกอบการขนส่ง ทางบกมองว่า สิ้นเปลืองและสามารถ ใช้เทคโนโลยี เข้ามาแทนได้ | ประกาศกรมการขนส่ง ทางบก เรื่อง กำหนด ประเภทผู้ได้รับ ใบอนุญาต ผู้ประกอบการขนส่ง และหลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไขการจัด ให้มีสมุดประจำรถ ประวัติผู้ประจำรถ การตรวจสอบสภาพ และความพร้อมของ | กำหนดให้การจัดทำ สมุดประจำรถและ รายการตรวจสภาพ และความพร้อมของ รถและผู้ขับรถให้ สามารถจัดทำ ในรูปแบบเอกสาร อิเล็กทรอนิกส์ได้ โดยผู้ประกอบการ อาจพิจารณา ดำเนินการ |

| ลำดับ | หัวข้อ | สภาพปัญหา | กฎหมายที่เกี่ยวข้อง | แนวทางการแก้ไข ปัญหา |
|-------|---|---|--|---|
| | | | รถและผู้ขับรถ และ รายงานอุบัติเหตุที่เกิด จากการขนส่ง พ.ศ. ๒๕๖๐ | โดยแสดงผ่านทาง โทรศัพท์มือถือหรือ อุปกรณ์อื่น ๆ ก็ได้ |
| ๒ | มาตรฐานในการ ตรวจจับควันดำ | ผู้ประกอบการมีการ โต้แย้งว่าการ ดำเนินการตรวจจับ ควันดำ ใช้วิธีที่ไม่ ถูกต้อง เช่น มีการเร่ง เครื่องให้เกิดควันดำ มากกว่าปกติ | ประกาศกรมการขนส่ง ทางบก เรื่อง กำหนด เกณฑ์มาตรฐานและ วิธีการตรวจวัดค่าควัน ดำจากท่อไอเสียของ รถตามกฎหมายว่า ด้วยการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๖๕ | ได้นำเอามาตรฐาน และวิธีการตรวจวัด ค่าควันดำจากท่อไอเสีย ของรถซึ่งกระทรวง ทรัพยากรธรรมชาติและ สิ่งแวดล้อม กำหนดมาใช้เป็น มาตรฐาน ซึ่ง เจ้าหน้าที่ผู้ทำหน้าที่ บังคับใช้กฎหมายต้อง ถือปฏิบัติตาม อย่างเคร่งครัด หากผู้ประกอบการ เห็นว่าเจ้าหน้าที่ของ กรมการขนส่งทางบก ไม่ดำเนินการตาม ประกาศกรมการขนส่ง ทางบกดังกล่าวก็ สามารถโต้แย้งได้ |
| ๓ | มีการส่งคำสั่งปรับ ให้กับผู้ประกอบการ ขนส่งในความผิดที่ พนักงานขับรถได้ กระทำ | ผู้ตรวจการได้มีคำสั่ง ปรับในความผิดที่ พนักงานขับรถได้ กระทำไว้ โดยต่อมา พนักงานขับรถ ลาออกไป ทำให้ ผู้ประกอบการไม่ สามารถนำตัวไปชี้แจง ข้อกล่าวหาได้ ทำให้ ผู้ประกอบการต้น สังกัดต้องรับผิดชอบ | พระราชบัญญัติ การขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ | ผู้ประกอบการขนส่ง มีหน้าที่กำกับดูแล พนักงานขับรถ ในกรณีที่พนักงานขับรถ ขับรถโดยฝ่าฝืน กฎหมาย ดังนั้น จึงต้องมีการส่งหนังสือ เรียกตัวไปยัง ผู้ประกอบการ เพื่อทราบข้อกล่าวหา โดยผู้ประกอบการ ขนส่งมีหน้าที่ต้องนำ |

| ลำดับ | หัวข้อ | สภาพปัญหา | กฎหมายที่เกี่ยวข้อง | แนวทางการแก้ไข ปัญหา |
|-------|--------|-----------|---------------------|--|
| | | | | ตัวผู้ขับรถมาชี้แจง ข้อเท็จจริงด้วย |

ที่มา : กรมการขนส่งทางบก

เอกสารประกอบการประชุมคณะอนุกรรมการฯ วันพฤหัสบดีที่ ๙ พฤศจิกายน ๒๕๖๖

ประเด็นที่ ๒ สภาพปัญหาการเรียกรับผลประโยชน์โดยมิชอบจากเจ้าหน้าที่รัฐที่มีอำนาจหน้าที่ในการกำกับควบคุมทางหลวงและข้อสังเกตในการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางบกและข้อสังเกตอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน เกิดความเป็นธรรม สามารถป้องกันการทุจริตและบังคับใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ผู้แทนกรมการขนส่งทางบก ไม่ได้ให้ข้อมูลในประเด็นดังกล่าว

ประเด็นที่ ๓ ข้อมูลและแนวทางการป้องกันการทุจริตการตรวจสภาพรถนอกสถานที่ ตลอดจนศึกษาแนวทางป้องกันการเรียกรับผลประโยชน์จากการรับจดทะเบียนรถส่วนบุคคลหรือเรื่องอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง (ข้อมูลจากการประชุมคณะอนุกรรมการฯ วันพฤหัสบดีที่ ๙ พฤศจิกายน ๒๕๖๖ ณ ห้องประชุมกรมการฯ N 401 ชั้น ๔ อาคารรัฐสภา และข้อมูลจากการส่งเอกสารข้อมูลเพิ่มเติมของกรมการขนส่งทางบก)

ผู้แทนกรมการขนส่งทางบก ได้ให้ข้อมูลเกี่ยวกับแนวทางการตรวจสภาพรถนอกสถานที่และแนวทางการรับจดทะเบียนรถส่วนบุคคลตลอดจนข้อมูลที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

๑) การตรวจสภาพรถนอกสถานที่ กรมการขนส่งทางบกได้ดำเนินการตามระเบียบกรมการขนส่งทางบกว่าด้วยการตรวจสภาพรถและเกณฑ์การวินิจฉัยผลการตรวจสภาพรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๕๕ สรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

หมวด ๔ การตรวจสภาพนอกเวลาราชการหรือนอกสถานที่ทำการ

ข้อ ๒๓ เจ้าของรถรายเดียวหรือหลายรายรวมกัน มีความประสงค์จะขอให้นายทะเบียนทำการตรวจสภาพรถในสถานที่ทำการนอกเวลาราชการ ให้ยื่นคำขอพร้อมด้วยหลักฐานข้อ ๒๔ การพิจารณาอนุญาตให้นายช่างตรวจสภาพรถทำการตรวจสภาพรถในสถานที่ทำการนอกเวลาราชการจะต้องเป็นกรณีใดกรณีหนึ่ง ดังต่อไปนี้

(๑) รถที่มีความจำเป็นต้องใช้งานอย่างต่อเนื่อง และไม่สามารถนำรถมาขอรับการตรวจสภาพรถในเวลาราชการได้

(๒) รถที่มีเป็นจำนวนมากและจำเป็นต้องตรวจสภาพให้แล้วเสร็จในคราวเดียวกัน

(๓) รถในกรณีอื่นนอกจาก (๑) หรือ (๒) ซึ่งผู้อำนวยการสำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ขนส่งจังหวัด หรือ หัวหน้าสำนักงานขนส่งจังหวัดสาขา แล้วแต่กรณีเห็นสมควร

ข้อ ๒๖ การพิจารณาอนุญาตให้จัดส่งนายช่างตรวจสภาพรถไปทำการตรวจสภาพรถนอกสถานที่ทำการในเวลาราชการหรือนอกเวลาราชการ จะต้องเป็นกรณีใดกรณีหนึ่ง ดังต่อไปนี้

(๑) รถที่โดยสภาพไม่สามารถเคลื่อนย้ายได้โดยสะดวก

(๒) รถที่ใช้งานอยู่ภายในสถานที่เป็นการเฉพาะและอยู่นอกเขตทางหลวง

(๓) รถที่มีเป็นจำนวนมากและจำเป็นต้องใช้งานอย่างต่อเนื่องซึ่งไม่สะดวกในการนำรถมา

(๔) รถในกรณีอื่นนอกจาก (๑) (๒) หรือ (๓) ซึ่งผู้อำนวยการสำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ขนส่งจังหวัดหรือ หัวหน้าสำนักงานขนส่งจังหวัดสาขา แล้วแต่กรณี เห็นสมควร

ข้อ ๓๑ ผู้ประกอบธุรกิจจำหน่ายรถยนต์มีความประสงค์จะขอให้นายทะเบียนจัดส่งนายช่างตรวจสภาพรถไปทำการตรวจสภาพรถที่จะจดทะเบียนเป็นการล่วงหน้านอกสถานที่ทำการในเวลาหรือนอกเวลาราชการ ให้ยื่นคำขอพร้อมด้วยหลักฐาน เช่น บัญชีรายละเอียดของรถซึ่งประกอบด้วยหมายเลขตัวรถ หมายเลขเครื่องยนต์ และสีของรถ

๒) **สรุปข้อมูลเกี่ยวกับปฏิบัติการกล่าวหาเจ้าหน้าที่ทุจริตจากการตรวจสภาพรถนอกสถานที่** กรมการขนส่งทางบกได้สรุปความเป็นมาเรื่องดังกล่าว ดังนี้

สรุปความเป็นมา

กรณีดังกล่าวผู้ประกอบอาชีพค้าขายรถมือสองที่จังหวัดสกลนคร ได้มีหนังสือร้องเรียนให้ตรวจสอบการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ฝ่ายตรวจสภาพรถของสำนักงานขนส่งจังหวัดสกลนคร โดยผู้ร้องเรียนได้มอบหมายให้ตัวแทนดำเนินการทางทะเบียนในการโอนกรรมสิทธิ์รถจักรยานยนต์จำนวน ๒ คัน และรถยนต์ จำนวน ๑ คัน ซึ่งผู้ร้องเรียนได้จัดเตรียมเอกสารที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ สมุดคู่มือจดทะเบียนรถ แบบฟอร์มคำขอโอนและรับโอนรถ รวมถึงสำเนาบัตรประชาชนของทั้งฝ่ายผู้ซื้อและฝ่ายผู้ขาย พร้อมใบมอบอำนาจของทั้งสองฝ่ายเพื่อส่งมอบให้กับตัวแทน โดยมีได้นำรถจักรยานยนต์และรถยนต์ดังกล่าวเข้ารับการตรวจสภาพที่โรงตรวจสภาพรถของสำนักงานขนส่งจังหวัดสกลนคร ผลปรากฏว่าสามารถดำเนินการทางทะเบียนได้

ต่อมาเมื่อผู้ร้องเรียนนำเอกสารหลักฐานพร้อมเอกสารชุดโอนกรรมสิทธิ์รถจักรยานยนต์และรถยนต์ มาดำเนินการในลักษณะเดียวกัน ปรากฏว่า นายช่างตรวจสภาพรถสำนักงานขนส่งจังหวัดสกลนคร ได้ปฏิเสธที่จะลงนามผ่านการตรวจสภาพรถให้ผู้ร้องเรียนแตกต่างกับการดำเนินการให้ตัวแทนสำนักงานขนส่งจังหวัดสกลนครและไม่ได้ทำการตรวจสภาพรถของผู้ร้องเรียนจำนวน ๓ คันดังกล่าวข้างต้น

ผู้ร้องเรียนจึงเห็นว่ากรณีที่กรมการขนส่งทางบกได้มีระเบียบการตรวจสภาพรถนอกสถานที่และนอกวันเวลาราชการ อาจมีประโยชน์แอบแฝงให้นายช่างตรวจสภาพรถของขนส่งทั่วทั้งประเทศ เพื่อใช้กล่าวอ้างในเวลาที่มีปัญหาถูกประชาชนร้องเรียน

๓) **การรับจดทะเบียนรถส่วนบุคคล กรมการขนส่งทางบกได้ดำเนินการตามระเบียบกรมการขนส่งทางบกว่าด้วยการดำเนินการเกี่ยวกับทะเบียนรถและภาษีตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๕๕** สรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

หมวด ๒ การจดทะเบียนรถ

ข้อ ๙ รถดังต่อไปนี้ ต้องห้ามมิให้รับจดทะเบียน

(๑) รถที่ประกอบจากชิ้นส่วนเก่าใช้แล้วนำเข้าจากต่างประเทศตามกฎหมายกระทรวงรับทะเบียนรถที่ประกอบจากชิ้นส่วนของรถที่ใช้แล้วที่นำเข้าจากต่างประเทศ

(๒) ซากรถหรือรถมีสภาพความเสียหายในสาระสำคัญโดยสิ้นเชิง

(๓) รถที่นำเข้ามาจากต่างประเทศโดยไม่ถูกต้องตามกฎหมาย เช่น ไม่มีใบอนุญาตให้นำเข้าจากกรมการค้าต่างประเทศ

(๔) รถที่ใช้แล้วนำเข้ามาจากต่างประเทศโดยผ่านพิธีการศุลกากรตามประกาศถ่ายลำผ่านแดนโดยไม่นำออกนอกราชอาณาจักรจริงหรือเป็นการถ่ายลำผ่านแดนเทียม

(๕) รถที่ใช้แล้วนำเข้ามาในราชอาณาจักรเพื่อปรับสภาพแล้วส่งออก

(๖) รถที่ไม่สามารถตรวจสอบที่มาของรถได้

การขอจดทะเบียนรถ ให้ยื่นคำขอต่อนายทะเบียนแห่งท้องที่ที่เจ้าของรถมีภูมิลำเนาหรือท้องที่ที่จะนำรถไปใช้ ดังนี้

(๑) ในเขตกรุงเทพมหานคร ให้ยื่น ณ สำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ ๕

(๒) ในเขตจังหวัดอื่นให้ยื่น ณ สำนักงานขนส่งจังหวัด ยกเว้นเจ้าของรถมีภูมิลำเนาหรือจะนำรถไปใช้ในเขตท้องที่รับผิดชอบของสำนักงานขนส่งจังหวัดยะลา สาขาอำเภอเบตง ให้ยื่น ณ สำนักงานขนส่งจังหวัดยะลา สาขาอำเภอเบตง

กรณีเจ้าของรถเป็นคนต่างด้าวและไม่มีภูมิลำเนาในราชอาณาจักร ให้ยื่นคำขอต่อนายทะเบียนที่คนต่างด้าวนั้นมีถิ่นที่อยู่ที่ยื่นคำขอแสดงถิ่นที่อยู่ทางราชการออกให้เท่านั้น

ข้อเสนอแนะ

ในการแก้ไขปัญหา กรมการขนส่งทางบกควรจะต้องออกมาตรการ กฎเกณฑ์ ระเบียบหรือแนวทางปฏิบัติงานตามระเบียบกรมการขนส่งทางบกว่าด้วยการตรวจสอบสภาพรถของพนักงานตรวจสอบสภาพตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกและกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ เพื่อให้เกิดความชัดเจน โปร่งใส และสามารถตรวจสอบการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ได้ ในประเด็นต่าง ๆ ดังนี้

(๑) นายช่างตรวจสอบสภาพรถต้องดำเนินการตรวจสอบสภาพรถนอกสถานที่ทำการตามวันเวลาที่ได้นัดหมายผู้ประกอบการ พร้อมถ่ายภาพขณะปฏิบัติหน้าที่ ณ สถานที่ประกอบการ

(๒) เจ้าของสถานประกอบการหรือผู้ที่ได้รับมอบหมาย ต้องบันทึกรับรองการปฏิบัติงานของนายช่างตรวจสอบสภาพรถ

(๓) นายช่างตรวจสอบสภาพรถ ต้องจัดทำบันทึกรายงานผลการปฏิบัติงานให้หัวหน้าส่วนตรวจสอบสภาพรถทราบ

๔) สรุปข้อมูลเกี่ยวกับอุบัติเหตุการกล่าวหาเจ้าหน้าที่เรียกรับผลประโยชน์จากการรับจดทะเบียนรถส่วนบุคคล กรมการขนส่งทางบกได้สรุปความเป็นมาเรื่องดังกล่าวดังนี้

สรุปความเป็นมา

จากการตรวจสอบรถยนต์คันดังกล่าวเป็นรถยนต์ที่เคยเกิดอุบัติเหตุได้รับความเสียหายนำมาจดทะเบียนใหม่ที่สำนักงานขนส่งจังหวัดปราจีนบุรีเมื่อเดือนตุลาคม ๒๕๕๖ และขอแจ้งย้ายมาใช้งานในกรุงเทพมหานคร เมื่อเดือน พฤศจิกายน ๒๕๕๖ ต่อมาเมื่อวันที่ ๔ สิงหาคม ๒๕๕๗ ศูนย์ปราบปรามการโจรกรรมรถยนต์ รถจักรยานยนต์ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ได้มีหนังสือแจ้งว่ารถยนต์คันดังกล่าวเป็นรถที่เกิดอุบัติเหตุได้รับความเสียหายโดยสิ้นเชิง รถยนต์คันดังกล่าวจึงเป็นรถต้องห้ามมิให้จดทะเบียน ตามระเบียบกรมการขนส่งทางบกว่าด้วยการดำเนินการเกี่ยวกับทะเบียนภาษีรถตามกฎหมายรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๙ (๒) จึงได้ระงับการดำเนินการทางทะเบียน เว้นแต่การเสียภาษีประจำปี และมีหนังสือแจ้งให้ผู้ครอบครองนำรถมาตรวจสอบ

วันที่ ๑๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๙ ผู้รับโอนกรรมสิทธิ์นำรถเข้ารับการตรวจสอบพร้อมขอโอนรถ ได้ตรวจสอบความถูกต้องของเลขตัวรถ , เลขเครื่องยนต์ปรากฏว่าตรงตามเอกสารหลักฐาน ไม่พบความผิดปกติที่ต้องสงสัยจึงได้ถ่ายภาพไว้เป็นหลักฐานพร้อมยกเลิกการระงับการดำเนินการทางทะเบียน และได้มีการซื้อขายและโอนรถอีก ๓ ครั้ง

วันที่ ๒๖ พฤศจิกายน ๒๕๖๒ ได้นำรถมาตรวจสอบเพื่อโอนกรรมสิทธิ์ให้ บริษัท จำกัด เฮงลิสซิ่ง โดยมีผู้ร้องเป็นผู้เช่าซื้อ

วันที่ ๒๕ สิงหาคม ๒๕๖๓ สำนักงานขนส่งจังหวัดปราจีนบุรีได้ขอความร่วมมือให้แจ้งเจ้าของรถนำรถเข้าตรวจสอบตามที่ศูนย์ปราบปรามการโจรกรรมรถยนต์ รถจักรยานยนต์ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และศูนย์ปราบปรามการโจรกรรมรถยนต์ รถจักรยานยนต์ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ได้มีหนังสือแจ้งว่ารถยนต์ดังกล่าวเป็นรถที่เกิดอุบัติเหตุได้รับความเสียหายในสาระสำคัญโดยสิ้นเชิงและได้มีผู้นำมาจดทะเบียนที่สำนักงานขนส่งจังหวัดปราจีนบุรี (หมายเลขทะเบียน กฉ ๓๓๒) ตรวจสอบแล้วพบว่ารถยนต์คันดังกล่าวแท้จริงหมายเลขทะเบียน ๕กข ๔๘๙๐ กทม. วันที่ ๑๗ กันยายน ๒๕๖๓ สำนักงานขนส่งจังหวัดปราจีนบุรีจึงได้ระงับการดำเนินการทางทะเบียน

วันที่ ๕ มกราคม ๒๕๖๖ ผู้ร้องได้นำรถเข้าตรวจสอบเพื่อขอโอนกรรมสิทธิ์ตามระเบียบซึ่งสำนักงานขนส่งจังหวัดปราจีนบุรีตรวจสอบพบร่องรอยคล้ายการแก้ไขบริเวณเลขตัวรถและเลขเครื่องยนต์ จึงขอความร่วมมือให้บริษัทผู้ผลิตรถยนต์ตรวจสอบความถูกต้องอีกครั้ง

วันที่ ๑๓ มกราคม ๒๕๖๖ บริษัท โตโยต้ามอเตอร์ ประเทศไทย จำกัด ได้มีหนังสือแจ้งผลการตรวจสอบรถยนต์ดังกล่าวว่า หมายเลขตัวถังและหมายเลขเครื่องยนต์ไม่ใช่มาตรฐานในการผลิตของบริษัทผู้ผลิต อีกทั้ง รหัสอ้างอิงไม่ตรงกับรถที่ใช้หมายเลขตัวรถที่ส่งมาตรวจสอบที่ส่วนตรวจสภาพรถ จึงบันทึกผลว่า รถยนต์ดังกล่าวไม่ผ่านการตรวจสอบรถตามระเบียบ

ข้อเสนอแนะ

ขอความร่วมมือ บริษัทผู้ให้เช่าซื้อและบริษัทประกันภัย หากปรากฏว่ามีการจำหน่ายซากรถที่เกิดอุบัติเหตุได้รับความเสียหายโดยสิ้นเชิง ต้องไม่ส่งมอบคู่มือการจดทะเบียนรถให้แก่ผู้ซื้อ และระบุในเอกสารหลักฐานการจำหน่ายให้ชัดเจนว่าเป็นซากรถไม่สามารถนำมาดำเนินการทางทะเบียนได้ตามระเบียบพร้อมทั้งแจ้งข้อมูลให้กรมการขนส่งทางบกเพิกถอนการจดทะเบียน

ประเด็นที่ ๔ ข้อมูลและแนวทางการเปลี่ยนยานยนต์เครื่องยนต์สันดาปให้เป็นยานยนต์ไฟฟ้า (EV Conversion Project) (ข้อมูลจากการประชุมคณะอนุกรรมการฯ วันพฤหัสบดีที่ ๒๓ พฤศจิกายน ๒๕๖๖ ณ ห้องประชุมกรมการฯ N 401 ชั้น ๔ อาคารรัฐสภา)

กรมการขนส่งทางบก ได้ให้ข้อมูลเกี่ยวกับประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดกำลังของมอเตอร์ไฟฟ้าที่ใช้ขับเคลื่อนรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๖๓ ดังนี้

ข้อ ๒ ในประกาศนี้

“กำลังของมอเตอร์ไฟฟ้า” หมายความว่า กำลังพิกัด (Rated Power) หรือกำลังขับเคลื่อนรถให้มีความเร็วต่อเนื่องสูงสุด ๓๐ นาที (Maximum ๓๐ Minutes Power) ของมอเตอร์ไฟฟ้า

ข้อ ๓ รถยนต์รับจ้างระหว่างจังหวัด รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคนรถยนต์บริการธุรกิจ รถยนต์บริการทัศนาจร รถยนต์บริการให้เช่า รถยนต์นั่งส่วนบุคคล

ไม่เกินเจ็ดคนรถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกินเจ็ดคน รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล และรถยนต์สี่ล้อเล็กรับจ้างที่ขับเคลื่อนด้วยมอเตอร์ไฟฟ้า ต้องมีกำลังของมอเตอร์ไฟฟ้าไม่น้อยกว่า ๑๕ กิโลวัตต์ และสามารถขับเคลื่อนรถให้มีความเร็วสูงสุดได้ไม่น้อยกว่า ๙๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง รถยนต์รับจ้างบรรทุกทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคนแบบพิเศษที่ขับเคลื่อนด้วยมอเตอร์ไฟฟ้าต้องมีกำลังของมอเตอร์ไฟฟ้าไม่น้อยกว่า ๑๐๐ กิโลวัตต์

ข้อ ๔ รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกินเจ็ดคน รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกินเจ็ดคน รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล และรถยนต์สี่ล้อเล็กรับจ้างที่ขับเคลื่อนด้วยมอเตอร์ไฟฟ้า ที่มีกำลังของมอเตอร์ไฟฟ้าไม่น้อยกว่า ๔ กิโลวัตต์ ต้องสามารถขับเคลื่อนรถให้มีความเร็วสูงสุดได้ไม่น้อยกว่า ๔๕ กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ข้อ ๕ รถยนต์รับจ้างสามล้อและรถยนต์สามล้อส่วนบุคคลที่ขับเคลื่อนด้วยมอเตอร์ไฟฟ้า ต้องมีกำลังของมอเตอร์ไฟฟ้าไม่น้อยกว่า ๔ กิโลวัตต์ และสามารถขับเคลื่อนรถให้มีความเร็วสูงสุดได้ไม่น้อยกว่า ๔๕ กิโลเมตรต่อชั่วโมง

การตรวจสภาพกรณีเปลี่ยนเครื่องยนต์เป็นมอเตอร์ไฟฟ้า

(๑) ให้เจ้าของยื่นคำขอแก้ไขเพิ่มเติมรายการในทะเบียนรถ พร้อมด้วยเอกสารหลักฐานประกอบคำขอ ดังนี้

(๑.๑) ใบคู่มือจดทะเบียนรถ (ถ้ามี)

(๑.๒) หลักฐานการได้มาของมอเตอร์ไฟฟ้า เช่น ใบเสร็จรับเงินค่ามอเตอร์ไฟฟ้า หรือสัญญาซื้อขาย หรือหลักฐานการยกให้มอเตอร์ไฟฟ้า เป็นต้น

(๑.๓) หนังสือรับรองความมั่นคงแข็งแรงและความปลอดภัยในการใช้งานโดยวิศวกรซึ่งได้รับอนุญาตเป็นผู้ประกอบวิชาชีพวิศวกรรมควบคุมสาขาวิศวกรรมเครื่องกล

(๑.๔) หนังสือรับรองความปลอดภัยของระบบไฟฟ้าที่ใช้ขับเคลื่อนรถโดยวิศวกรซึ่งได้รับอนุญาตเป็นผู้ประกอบวิชาชีพวิศวกรรมควบคุมสาขาวิศวกรรมไฟฟ้า

(๑.๕) ผลทดสอบความสามารถขับเคลื่อนรถในขณะที่มีน้ำหนักบรรทุกรวมน้ำหนักบรรทุก (Gross Vehicle Weight) ตามที่ผู้ผลิตกำหนดด้วยความเร็วไม่น้อยกว่าที่ประกาศกำหนดได้ต่อเนื่องเป็นระยะเวลาไม่น้อยกว่า ๓๐ นาทีที่ออกโดยส่วนราชการรัฐวิสาหกิจสถาบันการศึกษาหรือหน่วยงานอื่นที่มีความสามารถในการตรวจสอบหรือทดสอบด้านยานยนต์หรือผลการรับรองหรือทดสอบตามข้อกำหนดทางเทคนิคของสหประชาชาติที่ ๘๕ (UN Regulation No.๘๕) ที่แสดงกำลังพิกัด (Rated Power) หรือกำลังต่อเนื่องสูงสุด ๓๐ นาที (Maximum ๓๐ Minutes Power) ของมอเตอร์ไฟฟ้า

การขอแก้ไขเพิ่มเติมรายการในทะเบียนรถ

(๒) ให้นำช่างตรวจสภาพรถตรวจสอบเอกสารหลักฐาน ตรวจสอบผลการทดสอบความสามารถในการขับเคลื่อนรถหรือผลการรับรอง หากเห็นว่าผลการทดสอบหรือผลการรับรองรวมทั้งการติดเครื่องหมายเป็นไปตามที่กรมการขนส่งทางบก กำหนดให้วินิจฉัยผลผ่านการตรวจสภาพและบันทึกการตรวจสภาพรถในระบบงานตรวจสภาพรถ

ประเด็นที่ ๕ ข้อสังเกตอื่นที่เกี่ยวข้องอันเป็นประโยชน์ต่อการขนส่งทางบก (ข้อมูลจากการประชุมคณะอนุกรรมการฯ วันพฤหัสบดีที่ ๙ พฤศจิกายน ๒๕๖๖ ณ ห้องประชุมกรมการฯ N 401 ชั้น ๔ อาคารรัฐสภา และข้อมูลจากการส่งเอกสารข้อมูลเพิ่มเติมของกรมการขนส่งทางบก)

กรมการขนส่งทางบกไม่ได้ให้ข้อมูลในประเด็นดังกล่าว

๒.๒.๒ ผู้แทนกรมทางหลวง ได้ให้ข้อมูลโดยสรุปในประเด็นที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

ประเด็นที่ ๑ แนวทางการบังคับใช้และสภาพปัญหาการบังคับใช้กฎหมาย
ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางบก (ข้อมูลจากการประชุมคณะอนุกรรมการฯ วันพฤหัสบดีที่ ๙ พฤศจิกายน ๒๕๖๖ ณ ห้องประชุมกรมการ N 401 ชั้น ๔ อาคารรัฐสภาและจากการประชุมคณะอนุกรรมการฯ วันพฤหัสบดีที่ ๑๔ ธันวาคม ๒๕๖๖ ณ ห้องประชุมกรมการ CB 402 ชั้น ๔ อาคารรัฐสภา)

๑) **แนวทางการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับผู้ประกอบการขนส่ง ในความรับผิดชอบ**
ของกรมทางหลวง เป็นไปตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ และที่แก้ไขเพิ่มเติม

พระราชบัญญัติดังกล่าว ได้กำหนดให้มีเจ้าพนักงานทางหลวง ซึ่งมีการแต่งตั้งตามประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง แต่งตั้งเจ้าพนักงานทางหลวงสำหรับทางพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทาน ประกาศ ณ วันที่ ๑ มีนาคม ๒๕๔๙ (ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ ๑๒๓ ตอน ๓๕ ลงวันที่ ๓๐ มีนาคม ๒๕๔๙) เป็นผู้บังคับใช้กฎหมายโดยมีหลักกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

๑.๑) อำนาจและหน้าที่ของเจ้าพนักงานทางหลวง

ตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ และที่แก้ไขเพิ่มเติม

มาตรา ๒๓ ให้เจ้าพนักงานทางหลวงมีอำนาจและหน้าที่ดังนี้

(๑) ตรวจตราดูแลมิให้มีการฝ่าฝืนพระราชบัญญัตินี้

(๒) เรียกรยานพาหนะให้หยุดเพื่อทำการตรวจสอบในกรณี que เชื่อว่ามีการกระทำความผิดตามพระราชบัญญัตินี้

(๓) จับกุมผู้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ในขณะที่กระทำความผิดเพื่อส่งให้พนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจดำเนินคดีต่อไป

ในการปฏิบัติหน้าที่ตามวรรคหนึ่งให้เจ้าพนักงานทางหลวงแสดงบัตรประจำตัวต่อผู้ซึ่งเกี่ยวข้องบัตรประจำตัวเจ้าพนักงานทางหลวงให้เป็นไปตามแบบที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๖๑ เพื่อรักษาทางหลวง ผู้อำนวยการทางหลวงมีอำนาจประกาศในราชกิจจานุเบกษาห้ามใช้ยานพาหนะบนทางหลวงโดยที่ยานพาหนะนั้นมีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุกหรือน้ำหนักลงเพลากินกว่าที่กำหนด หรือโดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหาย

ประกาศของผู้อำนวยการทางหลวงตามวรรคหนึ่งต้องได้รับอนุมัติจากอธิบดีกรมทางหลวง สำหรับทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทานหรือได้รับอนุมัติจากอธิบดีกรมทางหลวงชนบทสำหรับทางหลวงชนบท หรือได้รับอนุมัติจากผู้ว่าราชการจังหวัดสำหรับทางหลวงท้องถิ่น

๑.๒) อำนาจในการจับกุม

ตามประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง แต่งตั้งเจ้าพนักงานทางหลวงสำหรับทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทาน โดยผู้รับผิดชอบ คือ สำนักงานควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ กรมทางหลวง ผู้อำนวยการสำนักงานควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ วิศวกรโยธา ช่างโยธา วิศวกรเครื่องกล นายช่างเครื่องกล ทั้งนี้ ผู้ได้รับมอบหมายจากอธิบดีกรมทางหลวงให้ปฏิบัติหน้าที่รักษาทางหลวง มิให้มีการใช้ยานพาหนะ น้ำหนักบรรทุก หรือน้ำหนักลงเพลากินกว่าที่กำหนด หรือโดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหาย โดยเจ้าพนักงานทางหลวงดังกล่าวมีอำนาจหน้าที่

จับกุมตามมาตรา ๒๓ แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ เฉพาะการกระทำที่เป็นการฝ่าฝืน ความในมาตรา ๖๑ แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ ในเขตทางหลวงที่อธิบดีกรมทางหลวง มอบหมาย ซึ่งจะต้องปฏิบัติตามประกาศผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดินและ ผู้อำนวยการทางหลวงสัมปทานเรื่อง ห้ามใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุกหรือน้ำหนักลงเพลา เกินกว่าที่ได้กำหนด หรือโดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหาย ทั้งในทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงสัมปทาน

๑.๓) การควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ

การควบคุมน้ำหนักยานพาหนะเป็นไปตาม ประกาศผู้อำนวยการทางหลวง พิเศษ ผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดิน และผู้อำนวยการทางหลวงสัมปทาน เรื่อง ห้ามใช้ยานพาหนะที่มี น้ำหนัก น้ำหนักบรรทุกหรือน้ำหนักลงเพลาเกินกว่าที่ได้กำหนด หรือโดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ ทางหลวงเสียหายบนทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงสัมปทาน

๑.๔) โทษของการฝ่าฝืน

ตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ และที่แก้ไขเพิ่มเติม

มาตรา ๗๓/๒ ผู้ใดฝ่าฝืนตามมาตรา ๕๙ วรรคหนึ่งหรือฝ่าฝืนประกาศ ของผู้อำนวยการทางหลวงตามมาตรา ๖๑ วรรคหนึ่ง หรือประกาศของเจ้าพนักงานซึ่งผู้อำนวยการทาง หลวงแต่งตั้งให้ควบคุมทางหลวงตามมาตรา ๖๑ วรรคสาม ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือนหรือปรับ ไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

๑.๕) ขั้นตอนในการดำเนินการจับกุมรถบรรทุกน้ำหนักเกิน

การจับกุมความผิดตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ มีขั้นตอน ในการดำเนินการ สรุปสาระสำคัญ ดังนี้

(๑) เจ้าพนักงานทางหลวงเรียกรถบรรทุกทุกคันเข้าชั่งน้ำหนักที่สถานี ตรวจสอบน้ำหนัก (อำนาจในการเรียกยานพาหนะให้หยุดเพื่อตรวจสอบเป็นไปตามมาตรา ๒๓ (๒))

(๒) เจ้าพนักงานทางหลวงแสดงตนเรียกหยุด บันทึกค่าน้ำหนัก แจ้งสิทธิ แจ้งข้อกล่าวหา บันทึกการจับกุม (แบบ สคน ๑/๑) และบันทึกการควบคุมตัว (อำนาจในการจับกุม ผู้กระทำความผิดเพื่อส่งให้พนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจดำเนินคดีเป็นไปตามมาตรา ๒๓ (๓))

(๓) นำตัวผู้ถูกจับกุมส่งสถานีตำรวจในท้องที่ที่พบการกระทำความผิด ภายใน ๓๐ - ๖๐ นาที

(๔) พนักงานสอบสวนแจ้งข้อเท็จจริงและแจ้งข้อกล่าวหาผู้ต้องหาและ ดำเนินการสอบสวนความผิดตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา

(๕) ศาลพิจารณาและพิพากษาคดีสิน กรณีถูกตัดสินว่าผิดตามมาตรา ๖๑ กรณีใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุกหรือน้ำหนักลงเพลาเกินกว่าที่กำหนด มีโทษจำคุก ตามมาตรา ๗๓/๒ ไม่เกิน ๖ เดือน หรือปรับไม่เกิน ๑๐,๐๐๐ บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

๒) สภาพปัญหาในการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับผู้ประกอบการขนส่ง ในความ รับผิดชอบของกรมทางหลวง

กรมทางหลวงพบปัญหาในการบังคับใช้กฎหมายในการปฏิบัติงาน ดังนี้

๒.๑) บทลงโทษเป็นโทษอาญา มีทั้งจำคุกและปรับ

๒.๒) ปัญหาเรื่องการชั่งน้ำหนักของเอกชน และกรมทางหลวง ไม่เป็นมาตรฐานเดียวกัน (ตามกฎหมายของสำนักงานกลางชั่งตวงวัด ต้องได้รับการตรวจสอบความมาตรฐานเครื่องชั่งเป็นประจำทุก ๒ ปี ในขณะที่กรมทางหลวงตรวจสอบทุก ๑ ปี)

๒.๓) ผู้ประกอบการไม่ยอมให้ตรวจสอบน้ำหนัก หลบหนีการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ และมีการกระทำความผิดซ้ำ

๒.๔) ปรับปรุงให้สามารถใช้ระบบ Weigh – In – Motion (WIM) ให้สามารถใช้จับกุมได้

๒.๕) โครงสร้างอัตราสำนักงานควบคุมน้ำหนักยานพาหนะกำลังไม่เพียงพอ ปัจจุบัน (ข้อมูล ณ พ.ศ. ๒๕๖๖) มีอัตรากำลังทั้งหมดจำนวน ๑,๕๑๖ คน ตามข้อมูล ดังนี้

ตารางที่ ๓ ข้อมูลโครงสร้างอัตรากำลังสำนักงานควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ

| ตำแหน่ง | อัตรากำลัง (คน) |
|----------------|-----------------|
| ข้าราชการ | ๒๒๔ |
| ลูกจ้างประจำ | ๒๙ |
| พนักงานราชการ | ๒๐๙ |
| จ้างเหมาบริการ | ๑,๐๕๔ |
| รวมทั้งหมด | ๑,๕๑๖ |

ที่มา : กรมทางหลวง

เอกสารประกอบการประชุมคณะอนุกรรมการฯ วันพฤหัสบดีที่ ๙ พฤศจิกายน ๒๕๖๖

สำหรับกรณีพนักงานจ้างเหมาบริการซึ่งปฏิบัติงานในฐานะผู้ช่วยเจ้าพนักงานสำนักงานฯ จำต้องให้บุคลากรกลุ่มดังกล่าวทำสัญญาจ้างคราวละ ๔ เดือน เนื่องจากงบประมาณไม่เพียงพอ

ประเด็นที่ ๒ สภาพปัญหาการเรียกปรับผลประโยชน์โดยมิชอบจากเจ้าหน้าที่รัฐที่มีอำนาจหน้าที่ในการกำกับควบคุมทางหลวงและข้อสังเกตในการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางบกและข้อสังเกตอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน เกิดความเป็นธรรม สามารถป้องกันการทุจริตและบังคับใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ (ข้อมูลจากการประชุมคณะอนุกรรมการฯ วันพฤหัสบดีที่ ๙ พฤศจิกายน ๒๕๖๖ ณ ห้องประชุมกรมการ N 401 ชั้น ๔ อาคารรัฐสภา และจากการประชุมคณะอนุกรรมการฯ วันพฤหัสบดีที่ ๑๔ ธันวาคม ๒๕๖๖ ณ ห้องประชุมกรมการ CB ๔๐๒ ชั้น ๔ อาคารรัฐสภา)

กรมทางหลวงมีข้อเสนอแนะในการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายในความรับผิดชอบและข้อเสนอแนะ

๑) เสนอแก้ไขอัตราโทษการบรรทุกน้ำหนักเกิน เป็นแบบอัตราก้าวหน้า

๒) ใช้เทคโนโลยีการบังคับใช้กฎหมาย โดยการนำเอาระบบ ระบบ Weigh – In – Motion (WIM) มาใช้ในการจับกุมดำเนินคดีได้

๓) แนวทางการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ มาตรา ๗๓/๒ ในเรื่องบทกำหนดโทษของการบรรทุกน้ำหนักเกิน มีแนวทางในการพิจารณาแบ่งเป็น ๒ แนวทาง คือ

แนวทางที่ ๑ ปรับบทกำหนดโทษจากเดิม “ระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน ปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ” **แก้ไขเป็น** “ระวางโทษจำคุกตั้งแต่สามเดือนถึงหนึ่งปี หรือปรับไม่เกินสามแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับและยานพาหนะรวมถึงบรรดาทรัพย์สินที่ใช้ในการกระทำความผิดให้ริบเสียทั้งสิ้นไม่ว่าเป็นของผู้กระทำความผิดและมีผู้ถูกลงโทษตามคำพิพากษาหรือไม่”

สำหรับแนวทางนี้ เห็นว่า โทษจำคุกจำเป็นที่จะต้องมียุ่เพื่อให้ผู้กระทำความผิดเกิดความเกรงกลัวไม่กระทำความผิดซ้ำ

แนวทางที่ ๒ ปรับบทกำหนดโทษจากเดิม “ระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน ปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ” **แก้ไขเป็น** “ระวางโทษจำคุกไม่เกิน ๓ ปีและกำหนดโทษปรับเป็นแบบอัตราก้าวหน้าตามน้ำหนักที่บรรทุกเกิน”

สำหรับแนวทางนี้ เห็นว่าควรมีการกำหนดโทษให้เพิ่มขึ้นทั้งโทษจำคุกและโทษปรับ ทั้งนี้ การดำเนินการในปัจจุบันยังคงมีปัญหาในเรื่องหลักฐานการเอาผิดต่อเจ้าของรถหรือผู้ประกอบการ โทษจึงไปตกอยู่ที่ผู้ขับขี่ โดยในอัตราโทษที่ปรับปรุงแก้ไขให้สูงขึ้น สิ่งที่น่ากังวล คือ ผู้ขับขี่มีรายได้น้อย โดยสภาพความเป็นจริงผู้ที่เสียค่าปรับให้ก็คือ เจ้าของรถหรือผู้ประกอบการ ซึ่งโดยสรุปหากมีอัตราค่าปรับที่สูงขึ้นและไม่สามารถหาหลักฐานเชื่อมโยงไปถึงเจ้าของรถหรือผู้ประกอบการได้ ผู้ขับขี่ซึ่งมีรายได้น้อยอาจจะยอมโดนกักขังแทนค่าปรับ

ข้อเสนอเกี่ยวกับการริบทรัพย์สินที่ใช้ในการกระทำความผิด

การริบทรัพย์สินที่ใช้ในการกระทำความผิด (รถบรรทุก) ปัจจุบันมีหลักเกณฑ์แนวทางที่อัยการถือปฏิบัติอยู่แล้ว เพียงแต่พนักงานสอบสวน/อัยการ ต้องพิสูจน์ข้อเท็จจริงให้ได้ว่าผู้ประกอบการ เจ้าของรถ ตัวการ ผู้ใช้ ผู้จ้างวานมีส่วนร่วมในการกระทำความผิดจากการบรรทุกน้ำหนักเกินด้วย อาจเป็นกรณีที่ผู้ขับขี่ให้การรับสารภาพ หรือ ให้การชดทอนไปถึงผู้ประกอบการ เจ้าของรถ ตัวการ ผู้ใช้ ผู้จ้างวาน โดยเมื่อมีพยานหลักฐานเพียงพอพนักงานสอบสวน/อัยการ มีอำนาจดำเนินการริบรถซึ่งเป็นวัตถุที่ใช้ หรือมีไว้เพื่อใช้ในการกระทำความผิด ซึ่งเป็นขั้นตอนของกระบวนการของพนักงานสอบสวน/อัยการก่อนส่งฟ้องต่อศาลโดยไม่ต้องมีการแก้กฎหมายแต่อย่างใด

ทั้งนี้ ปัจจุบันพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ มาตรา ๖๑ ได้บัญญัติให้ผู้อำนวยการทางหลวง มีอำนาจประกาศในราชกิจจานุเบกษาห้ามใช้ยานพาหนะบนทางหลวง โดยที่ยานพาหนะนั้นมีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุกหรือน้ำหนักลงเพลาเกินกว่าที่กำหนดหรือโดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหายเดินบนทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทานซึ่งกรมทางหลวงได้มีประกาศผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษ ผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดิน และผู้อำนวยการทางหลวงสัมปทาน เรื่อง ห้ามใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุกหรือน้ำหนักลงเพลาเกินกว่าที่ได้กำหนด หรือโดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหาย เดินบนทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทาน โดยมีบทกำหนดโทษไว้ตามมาตรา ๗๓/๒ ซึ่งเจ้าพนักงานทางหลวงมีอำนาจจับกุมผู้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ในขณะกระทำความผิดเพื่อส่งให้เจ้าพนักงานตำรวจหรือพนักงานฝ่ายปกครองดำเนินคดีต่อไป ตามมาตรา ๒๓

ข้อเสนอเกี่ยวกับโทษปรับอัตราก้าวหน้า

สำหรับการแก้ไขในเรื่องโทษปรับอัตราก้าวหน้า อาจพิจารณาจากผลการศึกษาโครงการศึกษาเพื่อพัฒนาระบบขีดสมรรถนะการบริหารจัดการงานตรวจสอบขนาดและพิกัดน้ำหนักรบรทุก ณ จุดผ่านทางชายแดน ระยะที่ ๒ โดยมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ (มกราคม ๒๕๕๗) มีเกณฑ์การดำเนินการ ดังนี้

ตารางที่ ๔ การแก้ไขกฎหมายจากโทษอาญาให้เป็นโทษปรับในอัตราที่สูงขึ้น และเพิ่มส่วนแบ่งค่าปรับให้กับเจ้าหน้าที่ตำรวจในการจับกุม

| ช่วงน้ำหนักบรทุกที่เกินกว่าที่กฎหมายกำหนด (ตัน) | อัตรา (บาท) | ช่วงน้ำหนักบรทุกที่เกินกว่าที่กฎหมายกำหนด (ตัน) | อัตรา (บาท) |
|---|-------------|---|----------------------|
| ≤๐.๕ | ๑,๐๐๐ | >๓.๕-๔.๐ | ๒๐,๐๐๐ |
| >๐.๕-๑.๐ | ๒,๕๐๐ | >๔.๐-๔.๕ | ๒๔,๐๐๐ |
| >๑.๐-๑.๕ | ๔,๕๐๐ | >๔.๕-๕.๐ | ๒๘,๐๐๐ |
| >๑.๕-๒.๐ | ๗,๐๐๐ | >๕.๐-๖.๐ | ๓๗,๐๐๐ |
| >๒.๐-๒.๕ | ๑๐,๐๐๐ | >๖.๐-๗.๐ | ๔๗,๐๐๐ |
| >๒.๕-๓.๐ | ๑๓,๐๐๐ | >๗.๐-๘.๐ | ๕๗,๐๐๐ |
| >๓.๐-๓.๕ | ๑๖,๐๐๐ | >๘.๐-๙.๐ | ๖๘,๐๐๐ |
| >๙.๐-๑๐.๐๐ | ๘๐,๐๐๐ | >๒๕.๐-๓๐.๐ | ๓๒๐,๐๐๐* |
| >๑๐.๐-๑๒.๐ | ๑๐๔,๐๐๐* | >๓๐.๐-๓๕.๐ | ๓๘๐,๐๐๐* |
| >๑๒.๐-๑๔.๐ | ๑๒๘,๐๐๐* | >๓๕.๐-๔๐.๐ | ๔๔๐,๐๐๐* |
| >๑๔.๐-๑๖.๐ | ๑๕๒,๐๐๐* | >๔๐.๐-๔๕.๐ | ๕๐๐,๐๐๐* |
| >๑๖.๐-๑๘.๐ | ๑๗๖,๐๐๐* | >๔๕.๐-๕๐.๐ | ๕๖๐,๐๐๐* |
| >๑๘.๐-๒๐.๐ | ๒๐๐,๐๐๐* | ๕๐ ขึ้นไป | ๕๖๐,๐๐๐+ |
| >๒๐.๐-๒๕.๐ | ๒๖๐,๐๐๐ | | ๑๒,๐๐๐X ส่วนเกิน# |

ที่มา : สำนักงานควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ กรมทางหลวง

เอกสารประกอบการประชุมคณะอนุกรรมการฯ วันพฤหัสบดีที่ ๑๔ ธันวาคม ๒๕๖๖

ทั้งนี้ การศึกษาจะพิจารณาถึงการทำลายทางหลวงมีอัตราส่วนน้ำหนักเท่าใดและนำมาคิดคำนวณกับอัตราค่าปรับแบบก้าวหน้า แต่อย่างไรก็ตามยังคงมีโทษจำคุกซึ่งเป็นดุลพินิจของศาลที่จะพิจารณาพิพากษา

ประเด็นที่ ๓ ข้อมูลและแนวทางการป้องกันการทุจริตการตรวจสภาพรถนอกสถานที่ ตลอดจนศึกษาแนวทางป้องกันการเรียกรับผลประโยชน์จากการรับจดทะเบียนรถส่วนบุคคลหรือเรื่องอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

ผู้แทนกรมทางหลวง ไม่ได้ให้ข้อมูลในประเด็นดังกล่าว

ประเด็นที่ ๔ ข้อมูลและแนวทางการเปลี่ยนยานยนต์เครื่องยนต์สันดาปให้เป็นยานยนต์ไฟฟ้า (EV Conversion Project)

ผู้แทนกรมทางหลวง ไม่ได้ให้ข้อมูลในประเด็นดังกล่าว

ประเด็นที่ ๕ ข้อสังเกตอื่นที่เกี่ยวข้องอันเป็นประโยชน์ต่อการขนส่งทางบก (ข้อมูลจากการประชุมคณะอนุกรรมการฯ วันพฤหัสบดีที่ ๙ พฤศจิกายน ๒๕๖๖ ณ ห้องประชุมกรมการ N 401 ชั้น ๔ อาคารรัฐสภา)

กรมทางหลวงมีข้อเสนอแนะ ดังนี้

๑) เก็บค่าธรรมเนียมการขออนุญาตเดินรถพิเศษโดยใช้เทคโนโลยีมาส่งเสริมการบังคับใช้กฎหมาย โดยการนำเอาระบบ ระบบ Weigh – In – Motion (WIM) มาใช้ในการจับกุมดำเนินคดีได้

๒) เพิ่มบทลงโทษกรณีรถที่ไม่เข้าสถานีชั่งน้ำหนัก

๓) บูรณาการร่วมกับหน่วยงานอื่น เช่น กรมโรงงานอุตสาหกรรมกรณีการควบคุมน้ำหนักบรรทุกทุกตั้งแต่ต้นทาง กรมส่งเสริมการปกครองส่วนท้องถิ่นกรณีการตรวจสอบต้นทางแหล่งวัสดุในการบรรทุก เช่น บ่อดิน กรมการขนส่งทางบก เชื่อมต่อข้อมูล GPS เพื่อติดตามรถบรรทุกน้ำหนักเกินผ่านระบบ WIM

๒.๒.๓ ผู้แทนกรมทางหลวงชนบท ได้ให้ข้อมูลโดยสรุปในประเด็นที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

ประเด็นที่ ๑ แนวทางการบังคับใช้และสภาพปัญหาการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางบก (ข้อมูลจากการประชุมคณะอนุกรรมการฯ วันพฤหัสบดีที่ ๙ พฤศจิกายน ๒๕๖๖ ณ ห้องประชุมกรมการ N 401 ชั้น ๔ อาคารรัฐสภา)

๑) แนวทางการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับผู้ประกอบการขนส่ง ในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงชนบท

ความผิดเกี่ยวกับผู้ประกอบการขนส่งที่เกี่ยวข้องกับกรมทางหลวงชนบท คือ ความผิดฐานใช้ยานพาหนะไม่เป็นไปตามประกาศผู้อำนวยการทางหลวงชนบท ตามมาตรา ๖๑ วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ (รถบรรทุกน้ำหนักเกิน) มีโทษตามมาตรา ๗๓/๒ จำคุกไม่เกิน ๖ เดือน หรือปรับไม่เกิน ๑๐,๐๐๐ บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ ซึ่งตามกฎหมายจะเอาผิดผู้ขับขี่ยานพาหนะ มีขั้นตอนการดำเนินการ ดังนี้

๑.๑) เจ้าพนักงานทางหลวงจะตรวจสอบน้ำหนักบรรทุกยานพาหนะในสายทาง เช่น จากการตั้งหน่วยชั่งน้ำหนักเคลื่อนที่ (Spot check) หรือสถานีตรวจสอบน้ำหนักยานพาหนะ (ด่านถาวร)

๑.๒) เมื่อพบว่ายานพาหนะคันใดบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กำหนด จะจับกุมผู้ขับขี่ แล้วนำส่งพนักงานสอบสวน ณ สถานีตำรวจที่รับผิดชอบ พร้อมยานพาหนะและสิ่งของที่บรรทุก โดยจะแจ้งให้พนักงานสอบสวนขยายผลว่า นายจ้างหรือผู้ประกอบการเป็นผู้ใช้ให้ผู้ขับขี่กระทำความผิดหรือไม่ เพื่อจะดำเนินคดีฐานผู้ใช้ให้กระทำความผิด (ที่ผ่านมายังไม่พบว่ามีกรขยายผลถึงนายจ้างหรือผู้ประกอบการ)

๑.๓) พนักงานสอบสวนจะสรุปความเห็นเสนอพนักงานอัยการฟ้องผู้ขับขี่ต่อศาลต่อไป

เนื่องจากความผิดฐานนี้มีโทษจำคุกด้วย จึงไม่เป็นความผิดทางพินัยตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ. ๒๕๖๕ ขั้นตอนการดำเนินการของกรมทางหลวงชนบท จึงเป็นเช่นเดิม

โดยข้อมูลตั้งแต่วันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๖๕ ถึงวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๖ มีการจับกุม ๙ ราย

๒) สภาพปัญหาในการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับผู้ประกอบการขนส่ง ในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงชนบท

๒.๑) ตามสถิติการจับกุมของกรมทางหลวงชนบทที่ผ่านมา ยังไม่พบว่าพนักงานสอบสวนได้ดำเนินคดีกับผู้ประกอบการขนส่งด้วย แต่กรมทางหลวงชนบทได้ดำเนินการตามนโยบายของกระทรวงคมนาคมที่ให้รายงานผลการจับกุมยานพาหนะที่กระทำผิดให้กรมการขนส่งทางบกพิจารณา ดำเนินการตามหน้าที่และอำนาจต่อไป หากจะกำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งต้องรับผิดชอบในความผิดฐานบรรทุกน้ำหนักเกินด้วย ต้องแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ ต่อไป

๒.๒) สำหรับการนำเทคโนโลยีมาใช้ในการบังคับใช้กฎหมาย ปัจจุบันกรมทางหลวงชนบทกำลังศึกษาเพื่อนำเครื่องชั่งน้ำหนักขณะยานพาหนะเคลื่อนที่ Weigh in Motion หรือ WIM ทุกรูปแบบ เช่น Height Speed WIM และ Low Speed WIM มาใช้ จะช่วยให้การตรวจสอบน้ำหนักยานพาหนะทำได้ทั่วถึงขึ้น ใช้บุคลากรน้อย เพราะสามารถติดตั้งเครื่องชั่งน้ำหนักในสายทาง และใช้เทคโนโลยีตรวจสอบได้ว่าเป็นรถคันใดของผู้ประกอบการรายใด มีผู้ใดเป็นผู้ขับขี่

ประเด็นที่ ๒ สภาพปัญหาการเรียกปรับประโยชน์โดยมิชอบจากเจ้าหน้าที่รัฐที่มีอำนาจหน้าที่ในการกำกับควบคุมทางหลวงและข้อสังเกตในการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางบกและข้อสังเกตอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน เกิดความเป็นธรรม สามารถป้องกันการทุจริตและบังคับใช้ได้มีประสิทธิภาพ

กรมทางหลวงชนบท มีข้อเสนอแนะในการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายในความรับผิดชอบและข้อเสนอแนะที่เกี่ยวข้องในการป้องกันการทุจริต แบ่งเป็นมาตรการ ๓ ระยะ ดังนี้

มาตรการระยะสั้น

๑) ปรับปรุงคู่มือปฏิบัติงานให้มีความทันสมัย และสอดคล้องกับสถานการณ์เพื่อให้ทุกหน่วยงานสามารถนำไปใช้เป็นแนวทางการปฏิบัติงานในทิศทางเดียวกัน

๒) กรมทางหลวงชนบทพิจารณาจัดหลักสูตรอบรมความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการจับกุมบรรทุกน้ำหนักเกินและวิธีการปฏิบัติงานอย่างปลอดภัยให้กับเจ้าหน้าที่ขององค์กรปกครองท้องถิ่นขนาดใหญ่ก่อนดำเนินการขยายผลในพื้นที่อื่น ๆ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

๓) จัดตั้งหน่วยงานเฉพาะกิจจากส่วนกลางและการจัดตั้งหน่วยซ่งน้ำหนักเคลื่อนที่ (Spot check) บนถนนสายหลัก/สายรอง/สายที่มีความเสี่ยงในการบรรทุกน้ำหนักเกิน/สายทางที่มีการร้องเรียน โดยบูรณาการบังคับใช้กฎหมายร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น ทหาร ตำรวจ กองตรวจการขนส่งทางบก และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น อย่างเคร่งครัด

๔) กำหนดแนวทาง/มาตรฐานรับรองการใช้เครื่องซ่งน้ำหนัก Weigh – In – Motion (WIM) ทุกรูปแบบ รวมทั้งศึกษารายละเอียดการใช้ Weigh – In – Motion (WIM) ทุกรูปแบบในตำแหน่งที่มีความเหมาะสม

๕) จัดทำฐานข้อมูล/สถิติการจับกุมผู้กระทำความผิด ตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ และพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒

มาตรการระยะยาว

๑) เสนอยกฐานะของหน่วยงานควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ ให้เป็นหน่วยงานที่มีโครงสร้างตามที่กฎกระทรวงกำหนด เพื่อให้มีกรอบอัตรากำลังที่เพียงพอในการปฏิบัติหน้าที่ให้มีประสิทธิภาพ

๒) บูรณาการความร่วมมือระหว่างกรมทางหลวง (รับผิดชอบด้านซ่งน้ำหนัก) กรมการขนส่งทางบก (รับผิดชอบข้อมูลระบบ GPS ติดตามรถ) โดยมีระบบบูรณาการร่วมกันในรูปแบบ On – line จะช่วยทำให้ประหยัดทรัพยากร ลดระยะเวลาในการสุ่มตรวจสอบรถบรรทุกน้ำหนักเกิน และสามารถเชื่อมโยงและบริหารจัดการข้อมูลได้อย่างเป็นระบบและมีความรวดเร็วในการดำเนินการ

๓) ติดตั้งเครื่องซ่งน้ำหนัก Weigh – In – Motion (WIM) ร่วมกับการติดตั้งกล้องวงจรปิด CCTV ในพื้นที่ที่เหมาะสม โดยเฉพาะพื้นที่ที่มีปัญหาการบรรทุกน้ำหนักเกิน เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายมีประสิทธิภาพ

มาตรการทางกฎหมาย

๑) พิจารณาแนวทาง/วิธีการดำเนินการตามกฎหมาย/หลักฐานเพิ่มเติม เช่น ใบกำกับสินค้า ใบสั่งจ้างงาน รูปภาพจากกล้อง CCTV เป็นต้น เพื่อประกอบสำนวนคดีให้เกิดผลทางปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม

๒) แก้ไขอัตราโทษปรับในอัตราขั้นสูง และเพิ่มบทลงโทษผู้กระทำความผิดเพื่อเอาผิดเจ้าของสินค้าหรือผู้ประกอบการที่มีส่วนรู้เห็นในการกระทำความผิด

๓) กำหนดบทลงโทษกรณีรถบรรทุกฝ่าฝืน หรือหลบเลี่ยงไม่เข้าตรวจสอบน้ำหนักที่สถานี หรือระบบซ่งน้ำหนักอื่น ๆ

๔) แก้ไขกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เพื่อรองรับการนำ Weigh – In – Motion (WIM) มาใช้ในกระบวนการบังคับใช้กฎหมาย โดยพิจารณาแนวทางการบังคับใช้กฎหมาย กรณีการระงับ พักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตประกอบการขนส่ง สำหรับผู้ประกอบการขนส่งที่กระทำความผิดบรรทุกน้ำหนักเกิน

ประเด็นที่ ๓ ข้อมูลและแนวทางการป้องกันการทุจริตการตรวจสภาพรถนอกสถานที่ ตลอดจนศึกษาแนวทางป้องกันการเรียกรับผลประโยชน์จากการรับจดทะเบียนรถส่วนบุคคลหรือเรื่องอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

ผู้แทนกรมทางหลวงชนบท ไม่ได้ให้ข้อมูลในประเด็นดังกล่าว

ประเด็นที่ ๔ ข้อมูลและแนวทางการเปลี่ยนยานยนต์เครื่องยนต์สันดาปให้เป็นยานยนต์ไฟฟ้า (EV Conversion Project)

ผู้แทนกรมทางหลวงชนบท ไม่ได้ให้ข้อมูลในประเด็นดังกล่าว

ประเด็นที่ ๕ ข้อสังเกตอื่นที่เกี่ยวข้องอันเป็นประโยชน์ต่อการขนส่งทางบก

ผู้แทนกรมทางหลวงชนบท ไม่ได้ให้ข้อมูลในประเด็นดังกล่าว

๒.๒.๔ ผู้แทนกองบังคับการตำรวจทางหลวง ได้ให้ข้อมูลโดยสรุปในประเด็นที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

ประเด็นที่ ๑ แนวทางการบังคับใช้และสภาพปัญหาการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางบก (ข้อมูลจากการประชุมคณะอนุกรรมการฯ วันพฤหัสบดีที่ ๑๔ ธันวาคม ๒๕๖๖ ณ ห้องประชุมกรมการ CB 402 ชั้น ๔ อาคารรัฐสภา)

๑) แนวทางการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับผู้ประกอบการขนส่ง ในความรับผิดชอบของกองบังคับการตำรวจทางหลวง

เจ้าหน้าที่ตำรวจทางหลวง กองบังคับการตำรวจทางหลวง สำนักงานตำรวจแห่งชาติ เป็นเจ้าพนักงานทางหลวง ตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ โดยมีเขตอำนาจรับผิดชอบบังคับใช้กฎหมายในเขตถนนทางหลวงหมายเลข ๑ , ๒ และ ๓ ในพื้นที่นอกเขตกรุงเทพมหานคร มีแนวทางดำเนินการ ดังนี้

มาตรการบูรณาการ

แสวงหาความร่วมมือจากทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

- (๑) สมาคมสหพันธ์การขนส่งทางบกแห่งประเทศไทย
- (๒) สมาคมการขนส่งทางบก
- (๓) กรมทางหลวง
- (๔) กรมการขนส่งทางบก
- (๕) กองบัญชาการตำรวจสอบสวนกลาง / ตำรวจภูธรจังหวัด
- (๖) ผู้ประกอบการโรงโม่หิน บ่อดินทราย
- (๗) ผู้ประกอบการรถบรรทุก
- (๘) ภาคีภาคประชาชน

มาตรการป้องกัน

มีมาตรการ ดังนี้

(๑) นำระบบเทคโนโลยีมาใช้ (กล้องตรวจจับ , ด่านซั้ง , กล้อง CCTV ของกองบังคับการตำรวจทางหลวง)

- (๒) จัดทำระบบฐานข้อมูลรถบรรทุกหนัก
- (๓) จัดกำลังรถสายตรวจออกตรวจตรา
- (๔) จัดกำลังออกตรวจสนับสนุนหน่วยซั้งน้ำหนักเคลื่อนที่ (Spot Check)
- (๕) ตรวจสอบ กัดค้นผู้กระทำความผิด
- (๖) สืบสวน สอบสวน ขยายผลเอาผิดผู้ว่าจ้าง
- (๗) ติดตามผลคดี
- (๘) ประชาสัมพันธ์โทษผู้กระทำความผิด

มาตรการปราบปราม

มีมาตรการ ดังนี้

- (๑) ออกกฎเข้มงวดห้ามตำรวจเกี่ยวข้อง
- (๒) หากตรวจพบผู้ใดเกี่ยวข้องรับผลประโยชน์สั่งย้ายทันที
- (๓) ผลการจับกุมมีผลต่อการแต่งตั้งและการพิจารณาความดีความชอบ

มาตรการระยะยาว

มีมาตรการ ดังนี้

- (๑) เสนอแก้กฎหมายเอาผิดบรรทุกน้ำหนักเกิน (เดิมจำคุกไม่เกิน ๖ เดือน ปรับไม่เกิน ๑๐,๐๐๐ บาท)
- (๒) เสนอเพิ่มโทษปรับแบบขั้นบันได (แบกมากปรับมาก ไม่เจตนาปรับน้อย)
- (๓) พิจารณาจัดสรรงบประมาณจัดหาหน่วยชั่งน้ำหนักเคลื่อนที่ (Spot check) ให้เพียงพอต่อสถานีตำรวจทางหลวง ๔๑ แห่งทั่วประเทศ

ตารางที่ ๕ สถิติการจับกุมรถบรรทุกปี พ.ศ. ๒๕๖๕ - ๒๕๖๖

| ปี พ.ศ. | จำนวนสถิติจับกุม | รายละเอียดการจับกุม |
|---------|------------------|---|
| ๒๕๖๕ | ๑,๖๕๖ ราย | - สินค้าอุปโภคบริโภค ๒๒๖ ราย - น้ำมันเชื้อเพลิง ถ่านหิน แร่ ๑๑ ราย - Logistics ๑๐ ราย - ผลิตผลทางการเกษตร ๕๐๔ ราย - วัสดุ อุปกรณ์ก่อสร้าง ๗๕๙ ราย - เครื่องจักรกล ๙๕ ราย - อื่น ๆ ๕๑ ราย |
| ๒๕๖๖ | ๑,๔๑๙ ราย | - สินค้าอุปโภคบริโภค ๑๑๐ ราย - น้ำมันเชื้อเพลิง ถ่านหิน แร่ ๓๕ ราย - Logistics ๓๘ ราย - ผลิตผลทางการเกษตร ๓๖๙ ราย - วัสดุ อุปกรณ์ก่อสร้าง ๖๓๐ ราย - เครื่องจักรกล ๘๑ ราย - อื่น ๆ ๑๕๖ ราย |

ที่มา : กองบังคับการตำรวจทางหลวง

เอกสารประกอบการประชุมของคณะอนุกรรมการ วันพฤหัสบดีที่ ๑๔ ธันวาคม ๒๕๖๖

๒) สภาพปัญหาในการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับผู้ประกอบการขนส่งในความรับผิดชอบของกองบังคับการตำรวจทางหลวง

เนื่องจากปัจจุบันการบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดมีอัตราโทษตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ มาตรา ๗๓/๒ ซึ่งมีโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน ปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท มีสภาพปัญหาในการบังคับใช้ ดังนี้

๒.๑) อัตราโทษต่ำ อยู่ในอำนาจศาลแขวง ซึ่งตามกฎหมายตำรวจต้องทำสำนวนการสอบสวนภายใน ๔๘ ชั่วโมง ทำให้ไม่มีเวลารวบรวมหลักฐานก่อให้เกิดช่องว่างในการทำสำนวน

๒.๒) กรณีผู้บรรทุกน้ำหนักเกินมากหรือเกินน้อย ได้รับอัตราโทษในอัตราเดียวกัน

๒.๓) ไม่มีบทกำหนดโทษผู้จ้างวาน ผู้สนับสนุน ทำให้ขยายผลยาก เพราะบางครั้งพยานหลักฐานไม่เพียงพอ เนื่องจากเวลาในการทำสำนวนน้อย รวบรวมพยานหลักฐานไม่ทัน

๒.๔) อุปสรรคในการสอบสวนเอาผิดผู้ประกอบการ ผู้กระทำความผิดร่วมกันปกปิดเกิดจากความสมัครใจทั้งผู้ให้และผู้รับร่วมกันปกปิดไม่ให้ข้อมูลยืนยันการกระทำผิดแก่เจ้าหน้าที่ตำรวจ อ้างว่าสติ๊กเกอร์ที่ติดเป็นเพียงสัญลักษณ์ของกลุ่มรถบรรทุกไม่ได้เป็นสัญลักษณ์การจ่ายผลประโยชน์ โดยทุจริตผิดกฎหมาย รวมทั้ง ตรวจสอบเส้นทางการเงินเพื่อขยายผลยากเนื่องจากส่วนใหญ่ใช้เงินสด และมีการให้ผู้อื่นเปิดบัญชีแทน (บัญชีม้า)

๒.๕) พระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ. ๒๕๖๕ ให้อำนาจระดับสารวัตรทางหลวงขึ้นไปเท่านั้นในการออกใบสั่งเมื่อพบการกระทำผิด (ปัจจุบันสารวัตรทางหลวงมีจำนวน ๔๑ นายรับผิดชอบทั่วประเทศ) เมื่อตำรวจที่ไปประจำด่านซึ่ง พบรถไม่เข้าด่านซึ่ง ก็ไม่สามารถออกใบสั่งได้ ต้องแจ้งสารวัตรทางหลวง

๒.๖) อุปกรณ์หน่วยชั่งน้ำหนักเคลื่อนที่ (Spot Check) มีไม่เพียงพอ ปัจจุบันกองบังคับการตำรวจทางหลวง มีพื้นที่รับผิดชอบสถานีตำรวจทางหลวง ๔๑ สถานีทั่วประเทศ ทว่ามีหน่วยชั่งน้ำหนักเคลื่อนที่ (Spot check) ใช้งานได้เพียงจำนวน ๒ เครื่อง จากทั้งหมดที่มีจำนวน ๑๒ เครื่อง

ประเด็นที่ ๒ สภาพปัญหาการเรียกผลประโยชน์โดยมิชอบจากเจ้าหน้าที่รัฐที่มีอำนาจหน้าที่ในการกำกับควบคุมทางหลวงและข้อสังเกตในการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางบกและข้อสังเกตอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน เกิดความเป็นธรรม สามารถป้องกันการทุจริตและบังคับใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ (ข้อมูลจากการประชุมคณะอนุกรรมการฯ วันพฤหัสบดีที่ ๑๔ ธันวาคม ๒๕๖๖ ณ ห้องประชุมกรมการ CB 402 ชั้น ๔ อาคารรัฐสภา)

กองบังคับการตำรวจทางหลวง ได้ให้ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายที่เกี่ยวข้อง สรุปสาระสำคัญ ดังนี้

๑) แก้ไขเพิ่มอัตราโทษปรับตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ มาตรา ๗๓/๒ เช่น ปรับเพิ่มอัตราโทษปรับเป็น ๑๐,๐๐๐ - ๑๐๐,๐๐๐ บาท เพื่อให้อยู่ในอำนาจศาลอาญา และให้พนักงานสอบสวนไม่ต้องทำสำนวนฟ้องแบบวาจาและมีเวลาในการรวบรวมหลักฐาน เพื่อเอาผิดต่อผู้จ้างวาน ผู้สนับสนุน หรือมีส่วนร่วมในการกระทำผิด

๒) เสนออัตราโทษปรับแบบขั้นบันได (อัตราก้าวหน้า) เช่น คิดค่าปรับที่เกิน ต้นละ ๑๐๐,๐๐๐ บาท และเพิ่มข้อความให้เจ้าหน้าที่มีอำนาจควบคุม แม้จะเป็นโทษปรับ เพื่อให้ดำเนินการ

ตามกฎหมาย และให้แก่ไซรถให้อยู่ในเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนดก่อนประกอบการขนส่งต่อไป เพื่อป้องกันผู้ประกอบการบางรายยอมถูกปรับเพื่อบรรทุกน้ำหนักเกิน

๓) มีบทลงโทษผู้ใช้จางวาน ผู้สนับสนุนที่ชัดเจน

๔) กำหนดให้รัฐสนับสนุนเบี้ยเลี้ยงในการออกตรวจตรา สนับสนุนหน่วยซ่งน้ำหนักเคลื่อนที่ (Spot check) ให้ตำรวจทางหลวงมีใช้ปฏิบัติงานอย่างเพียงพอ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการทำงาน

ประเด็นที่ ๓ ข้อมูลและแนวทางการป้องกันการทุจริตการตรวจสภาพรถนอกสถานที่ ตลอดจนศึกษาแนวทางป้องกันการเรียกรับผลประโยชน์จากการรับจดทะเบียนรถส่วนบุคคลหรือเรื่องอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

ผู้แทนกองบังคับการตำรวจทางหลวง ไม่ได้ให้ข้อมูลในประเด็นดังกล่าว

ประเด็นที่ ๔ ข้อมูลและแนวทางการเปลี่ยนยานยนต์เครื่องยนต์สันดาปให้เป็นยานยนต์ไฟฟ้า (EV Conversion Project)

ผู้แทนกองบังคับการตำรวจทางหลวง ไม่ได้ให้ข้อมูลในประเด็นดังกล่าว

ประเด็นที่ ๕ ข้อสังเกตอื่นที่เกี่ยวข้องอันเป็นประโยชน์ต่อการขนส่งทางบก

ผู้แทนกองบังคับการตำรวจทางหลวง ไม่ได้ให้ข้อมูลในประเด็นดังกล่าว

๒.๒.๕ ผู้แทนสมาคมตรวจสภาพรถเอกชนไทย ได้ให้ข้อมูลโดยสรุปในประเด็นที่เกี่ยวข้อง

ดังนี้

ประเด็นที่ ๑ แนวทางการบังคับใช้และสภาพปัญหาการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางบก

ผู้แทนสมาคมตรวจสภาพรถเอกชนไทย ไม่ได้ให้ข้อมูลในประเด็นดังกล่าว

ประเด็นที่ ๒ สภาพปัญหาการเรียกรับผลประโยชน์โดยมิชอบจากเจ้าหน้าที่รัฐที่มีอำนาจหน้าที่ในการกำกับควบคุมทางหลวงและข้อสังเกตในการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางบกและข้อสังเกตอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน เกิดความเป็นธรรม สามารถป้องกันการทุจริตและบังคับใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ผู้แทนสมาคมตรวจสภาพรถเอกชนไทย ไม่ได้ให้ข้อมูลในประเด็นดังกล่าว

ประเด็นที่ ๓ ข้อมูลและแนวทางการป้องกันการทุจริตการตรวจสภาพรถนอกสถานที่ ตลอดจนศึกษาแนวทางป้องกันการเรียกรับผลประโยชน์จากการรับจดทะเบียนรถส่วนบุคคลหรือเรื่องอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

การตรวจสภาพรถของสถานตรวจสภาพรถเอกชน เป็นไปตามกฎหมายและระเบียบที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด โดยกรมการขนส่งทางบกกำหนดให้สถานตรวจสภาพรถเอกชนต้องติดตั้งอุปกรณ์เชื่อมต่อกับระบบสารสนเทศกับกรมฯ เพื่อรายงานผลการตรวจและป้องกันการปลอมแปลงเอกสาร โดยจะมีกล้อง CCTV ตรวจสอบและบันทึกภาพและเสียงตลอดเวลา

นอกจากนี้ ต้องมีการจัดเก็บข้อมูลการตรวจสภาพรถไว้สำหรับตรวจสอบเป็นระยะเวลาไม่น้อยกว่า ๑ ปี นับแต่วันที่ทำการตรวจสภาพรถเพื่อให้เจ้าหน้าที่สามารถตรวจสอบความถูกต้องย้อนหลังได้หากปรากฏข้อสงสัย ดังนั้น การดำเนินงานทุกขั้นตอนจึงสามารถตรวจสอบได้ว่ามีการดำเนินการผิดกฎหมายหรือไม่ หากสถานตรวจสภาพรถเอกชนที่ไต่ฝ่าฝืนกฎหมายและระเบียบที่กรมการขนส่งทางบกกำหนดจะถูกระงับใบอนุญาต

สำหรับกรณีการตรวจสภาพรถซึ่งปรากฏข่าวกล่าวหาว่าเจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางบกทุจริต กรมการขนส่งทางบกได้มีคำสั่งย้ายเจ้าหน้าที่ที่ถูกกล่าวหาและมีการตั้งคณะกรรมการสอบสวนทางวินัยแล้ว

ประเด็นที่ ๔ เพื่อศึกษาข้อมูลอันเป็นประโยชน์ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางบก ตามที่คณะกรรมการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร ได้มอบหมาย

ผู้แทนสมาคมตรวจสภาพรถเอกชนไทย ไม่ได้ให้ข้อมูลในประเด็นดังกล่าว

ประเด็นที่ ๕ ข้อสังเกตอื่นที่เกี่ยวข้องอันเป็นประโยชน์ต่อการขนส่งทางบก (ข้อมูลจากการประชุมคณะอนุกรรมการฯ วันพฤหัสบดีที่ ๙ พฤศจิกายน ๒๕๖๖ ณ ห้องประชุมกรมการ N 401 ชั้น ๔ อาคารรัฐสภา)

สมาคมตรวจสภาพรถเอกชนไทย ได้ให้ข้อสังเกต ดังนี้

๑) ปรับขึ้นราคาการตรวจสภาพรถเพื่อให้สอดคล้องกับภาระต้นทุน อัตราเงินเฟ้อและภาวะเศรษฐกิจในปัจจุบัน

๒) ขอให้ภาครัฐและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน BOI (Board of Investment) สนับสนุนมาตรการภาษีหรือยกเว้นภาษีนำเข้าเครื่องตรวจสภาพรถเพื่อช่วยเหลือผู้ประกอบการตรวจสภาพรถ

๒.๒.๖ ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตในภาครัฐ ได้ให้ข้อมูลโดยสรุปในประเด็นที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

ประเด็นที่ ๑ แนวทางการบังคับใช้และสภาพปัญหาการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางบก (ข้อมูลจากการประชุมคณะอนุกรรมการฯ วันพฤหัสบดีที่ ๙ พฤศจิกายน ๒๕๖๖ ณ ห้องประชุมกรมการ N ๔๐๑ ชั้น ๔ อาคารรัฐสภา)

แนวทางการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางบก มีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องประกอบด้วย

๑) สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ได้แก่ กองบังคับการตำรวจทางหลวง ตำรวจภูธรภาค ตำรวจภูธรจังหวัด และเจ้าหน้าที่ตำรวจในแต่ละท้องที่

๒) หน่วยงานในสังกัดกรมทางหลวง ได้แก่ สำนักงานทางหลวง และแขวงทางหลวง

๓) หน่วยงานในสังกัดกรมทางหลวงชนบท ได้แก่ แขวงทางหลวงชนบท

๔) องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น ได้แก่ องค์การบริหารส่วนจังหวัด องค์การบริหารส่วนตำบล เทศบาลตำบล และจังหวัด โดยผู้ว่าราชการจังหวัดแต่ละแห่ง

ประเด็นที่ ๒ สภาพปัญหาการเรียกรับผลประโยชน์โดยมิชอบจากเจ้าหน้าที่รัฐที่มีอำนาจหน้าที่ในการกำกับควบคุมทางหลวงและข้อสังเกตในการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางบกและข้อสังเกตอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน เกิดความเป็นธรรมสามารถป้องกันการทุจริตและบังคับใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ (ข้อมูลจากการประชุมคณะอนุกรรมการฯ วันพฤหัสบดีที่ ๙ พฤศจิกายน ๒๕๖๖ ณ ห้องประชุมกรมการ N ๔๐๑ ชั้น ๔ อาคารรัฐสภา)

สภาพปัญหา

กรณีตามที่ปรากฏเป็นข่าวเกี่ยวกับเรื่องส่วยสตีกเกอร์หรือส่วยรถบรรทุกนั้น ทางสำนักงาน ป.ป.ท. ได้มีการรับเรื่องตั้งแต่ปี ๒๕๕๑ โดยเมื่อถึงปี ๒๕๕๕ ดำเนินการรับเรื่องจำนวน ๗๒ เรื่อง ซึ่งคำว่า “ส่วยสตีกเกอร์” มิใช่การดำเนินการที่เกิดขึ้นระหว่างภาคเอกชนกับภาครัฐเท่านั้น แต่เป็น ลักษณะของการเรียกรับปกติที่เกี่ยวข้องกับรถบรรทุก หมายความว่า ในการเก็บข้อมูลจะเป็นลักษณะ ขอร้องเรียน โดยเกือบทั้งหมดของขอร้องเรียนจะเป็นบัตรสนเท่ห์ซึ่งจะไม่มี การแจ้งชื่อ ทำให้กรณี “ส่วยสตีกเกอร์” หรือ “ส่วยรถบรรทุก” ไม่สามารถดำเนินการต่อได้ เหตุเพราะไม่มีผู้ร้องที่มีหลักฐาน ชัดเจน ทำให้ไม่มีพยานหลักฐาน

ข้อสังเกต

ควรนำเทคโนโลยีเข้ามาช่วยในการปฏิบัติงานเพื่อลดการใช้ดุลพินิจของเจ้าหน้าที่ แต่อาจมีข้อจำกัด คือ เนื่องจากหากต้องการยกระดับสถานีซึ่งน้ำหนักให้มีมาตรฐานเดียวกันทั้งหมดต้อง ใช้งบประมาณจำนวนมาก

ประเด็นที่ ๓ ข้อมูลและแนวทางการป้องกันการทุจริตการตรวจสภาพรถนอก สถานที่ ตลอดจนศึกษาแนวทางป้องกันการเรียกรับผลประโยชน์จากการรับจดทะเบียนรถส่วนบุคคล หรือเรื่องอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง (ข้อมูลจากการประชุมคณะอนุกรรมการฯ วันพฤหัสบดีที่ ๙ พฤศจิกายน ๒๕๖๖ ณ ห้องประชุมกรมการ N ๔๐๑ ชั้น ๔ อาคารรัฐสภา)

สำนักงาน ป.ป.ท. ได้รวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการทุจริตการตรวจสภาพรถ นอกสถานที่ส่งให้สำนักงาน ป.ป.ช. ดำเนินการตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องแล้ว

ประเด็นที่ ๔ ข้อมูลและแนวทางการเปลี่ยนยานยนต์เครื่องยนต์สันดาปให้เป็น ยานยนต์ไฟฟ้า (EV Conversion Project)

ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตในภาครัฐ ไม่ได้ให้ ข้อมูลในประเด็นดังกล่าว

ประเด็นที่ ๕ ข้อสังเกตอื่นที่เกี่ยวข้องอันเป็นประโยชน์ต่อการขนส่งทางบก

ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตในภาครัฐ ไม่ได้ให้ ข้อมูลในประเด็นดังกล่าว

๒.๒.๗ ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ ได้ให้ ข้อมูลโดยสรุปในประเด็นที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

ประเด็นที่ ๑ แนวทางการบังคับใช้และสภาพปัญหาการบังคับใช้กฎหมายที่ เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางบก (ข้อมูลจากการประชุมคณะอนุกรรมการฯ วันพฤหัสบดีที่ ๑๖ พฤศจิกายน ๒๕๖๖ ณ ห้องประชุมกรมการ N ๔๐๑ ชั้น ๔ อาคารรัฐสภา)

๑) สถิติข้อมูลเรื่องที่สำนักงาน ป.ป.ช. รับไว้ดำเนินการ (เรื่องตรวจสอบเบื้องต้น) กรณีการเรียกรับทรัพย์สินหรือประโยชน์อื่นใดสำหรับตนเองหรือผู้อื่นโดยมิชอบ (ส่วย) เกี่ยวกับ รถบรรทุก

ตารางที่ ๖ สถิติข้อมูลเรื่องที่สำนักงาน ป.ป.ช. รับไว้ดำเนินการ (เรื่องตรวจสอบเบื้องต้น) กรณีการเรียกรับทรัพย์สินหรือประโยชน์อื่นใดสำหรับตนเองหรือผู้อื่นโดยมิชอบ (ส่วย) เกี่ยวกับรถบรรทุก

| ปีงบประมาณ | รถยนต์บรรทุก | รถบรรทุก ๖ ล้อ | รถบรรทุก ๑๐ ล้อ | รวม |
|-----------------------------|--------------|----------------|-----------------|-----------|
| ก่อนปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๐ | ๕ เรื่อง | ๑ เรื่อง | ๓๖ เรื่อง | ๔๒ เรื่อง |
| ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๐ - ๒๕๖๐ | - | ๑ เรื่อง | ๑๐ เรื่อง | ๑๑ เรื่อง |
| ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๖๖ | - | - | ๓ เรื่อง | ๓ เรื่อง |

ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ

เอกสารประกอบการประชุมคณะอนุกรรมการฯ วันพฤหัสบดีที่ ๑๖ พฤศจิกายน ๒๕๖๖

๒) จำนวนเงิน/มูลค่า กรณีการเรียกรับทรัพย์สินหรือประโยชน์อื่นใด สำหรับตนเองหรือผู้อื่นโดยมิชอบ (เรียกรับเงิน/ส่วย) เกี่ยวกับรถบรรทุก

โดยประเด็นเรื่องการเรียกรับผลประโยชน์แบ่งออกเป็น (๑) การเรียกรับเป็นรายครั้ง ครั้งละ ๑๐,๐๐๐ บาท จำนวน ๔ เรื่อง ครั้งละ ๑๐,๐๐๐ บาทขึ้นไป จำนวน ๑ เรื่อง (๒) การเรียกรับเป็นรายเดือน จำนวน ๑ เรื่อง (๓) การเรียกรับเป็นรายคัน เรียกรับคันละ ๒๕,๐๐๐ บาท จำนวน ๑ เรื่อง และ (๔) ไม่ได้ระบุ จำนวน ๒๙ เรื่อง

๓) สถิติข้อมูลเรื่องร้องเรียน/แจ้งเบาะแสเกี่ยวกับปัญหาการเรียกรับทรัพย์สินหรือประโยชน์อื่นใดสำหรับตนเองหรือผู้อื่นโดยมิชอบ (ส่วย) เกี่ยวกับรถบรรทุก

ตารางที่ ๗ สถิติข้อมูลเรื่องร้องเรียน/แจ้งเบาะแสของสำนักงาน ป.ป.ช. เกี่ยวกับปัญหาการเรียกรับทรัพย์สินหรือประโยชน์อื่นใดสำหรับตนเองหรือผู้อื่นโดยมิชอบ (ส่วย) เกี่ยวกับรถบรรทุก

| ปีงบประมาณ | จำนวน (เรื่อง) |
|-------------|----------------|
| ก่อนปี ๒๕๖๑ | ๕๓ |
| ๒๕๖๑ | ๓ |
| ๒๕๖๒ | ๑๕ |
| ๒๕๖๓ | ๑๒ |
| ๒๕๖๔ | ๘ |
| ๒๕๖๕ | ๓ |
| ๒๕๖๖ | ๒ |
| รวม | ๙๖ |

*โดยสถิติข้อมูลในส่วนนี้จะป็นในภาพรวมทั้งหมดยังมีได้มีการแยกว่ามีมูลหรือไม่มีมูล

ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ

เอกสารประกอบการประชุมคณะอนุกรรมการฯ วันพฤหัสบดีที่ ๑๖ พฤศจิกายน ๒๕๖๖

ประเด็นที่ ๒ สภาพปัญหาการเรียกรับผลประโยชน์โดยมิชอบจากเจ้าหน้าที่รัฐที่มีอำนาจหน้าที่ในการกำกับควบคุมทางหลวงและข้อสังเกตในการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางบกและข้อสังเกตอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน เกิดความเป็นธรรม สามารถป้องกันการทุจริตและบังคับใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ (ข้อมูลจากการประชุมคณะอนุกรรมการฯ วันพฤหัสบดีที่ ๑๖ พฤศจิกายน ๒๕๖๖ ณ ห้องประชุมกรมการ N ๔๐๑ ชั้น ๔ อาคารรัฐสภา)

สภาพปัญหา

๑) ลักษณะความผิด เป็นการกระทำความผิดทั้งผู้ให้สินบนและผู้รับสินบนซึ่งเป็นเจ้าหน้าที่ของรัฐ โดยบุคคลทั้งสองฝ่ายเป็นบุคคลที่ได้รับประโยชน์จากการกระทำความผิด ทำให้ไม่มีผู้ชี้ช่องเบาะแส

๒) เป็นการกระทำความผิดที่ไม่อาจหาพยานหลักฐานอื่นได้นอกจากพยานบุคคลซึ่งเกี่ยวข้องกับการกระทำความผิด หรือรู้เห็นในการกระทำความผิด และในเรื่องนี้ ผู้กระทำความผิดเป็นผู้มีอิทธิพล ต่างฝ่ายต่างได้รับประโยชน์ จึงไม่มีบุคคลใดกล้าแสดงตนให้การเป็นพยาน

ข้อสังเกต

๑) กำหนดให้คณะกรรมการ ป.ป.ช. กำหนดมาตรการและกลไกที่เป็นการส่งเสริมให้ประชาชนรวมตัวกันเพื่อมีส่วนร่วมในการรณรงค์ให้ความรู้ ต่อต้าน หรือชี้เบาะแส โดยได้รับความคุ้มครอง รวมทั้งจัดให้มีช่องทางการแจ้งข้อมูล เบาะแส พยานหลักฐาน

๒) กำหนดหลักการในการคุ้มครองและกันบุคคลไว้เป็นพยาน และปัจจุบันมีการเสนอแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามการทุจริต (ฉบับที่...) พ.ศ. ในประเด็นการคุ้มครองและกันบุคคลไว้เป็นพยาน

๓) กำหนดให้คณะกรรมการ ป.ป.ช. มีหน้าที่และอำนาจในการดำเนินการกับบุคคลอื่น ซึ่งเป็นตัวการ ผู้ใช้ หรือผู้สนับสนุน รวมทั้งผู้ใช้ ผู้ขอให้ หรือรับว่าจะให้หรือนิติบุคคลที่เกี่ยวข้องกับการให้ทรัพย์สินหรือประโยชน์อื่นใดแก่บุคคลตามมาตรา ๒๘ (๑) (๒) และ (๔) เพื่อจูงใจให้กระทำการ ไม่กระทำการ หรือประวิงการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายด้วย

๔) กำหนดหลักการลงโทษผู้กระทำความผิด กรณีให้ ขอให้ หรือรับว่าจะให้ทรัพย์สินหรือประโยชน์อื่นใดแก่เจ้าพนักงานของรัฐ เจ้าหน้าที่ของรัฐต่างประเทศ หรือเจ้าหน้าที่ขององค์การระหว่างประเทศ เพื่อจูงใจให้กระทำการ ไม่กระทำการหรือประวิงการกระทำอันมิชอบด้วยหน้าที่

ประเด็นที่ ๓ ข้อมูลและแนวทางการป้องกันการทุจริตการตรวจสภาพรถนอกสถานที่ ตลอดจนศึกษาแนวทางป้องกันการเรียกรับผลประโยชน์จากการรับจดทะเบียนรถส่วนบุคคลหรือเรื่องอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง (ข้อมูลจากการประชุมคณะอนุกรรมการฯ วันพฤหัสบดีที่ ๑๖ พฤศจิกายน ๒๕๖๖ ณ ห้องประชุมกรมการ N ๔๐๑ ชั้น ๔ อาคารรัฐสภา)

สำนักงาน ป.ป.ช. ได้รวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้อง พบว่า กรณีการกล่าวหาดังกล่าวมีรายละเอียดและพฤติการณ์ตามที่กล่าวหาเพียงพอ ซึ่งสำนักงาน ป.ป.ช. จังหวัดสกลนครได้รับไว้ดำเนินการ โดยอยู่ระหว่างการตรวจสอบเบื้องต้นตามอำนาจหน้าที่ โดยได้ดำเนินการสอบถ้อยคำพยานบุคคลและตรวจสอบเอกสารที่เกี่ยวข้องหลายฉบับที่ต้องดำเนินการตรวจสอบ (จำนวนพยานบุคคลและเอกสารตามจำนวนรถที่เข้ารับการตรวจสภาพ คดีจึงอยู่ระหว่างการตรวจสอบของพนักงานได้ส่วน)

ส่วนกรณีการตรวจสอบรถนอกสถานที่นั้น ผู้ร้องมีความประสงค์ให้กรมการขนส่งทางบกยกเลิกระบบการตรวจสอบสภาพรถนอกสถานที่ดังกล่าว อย่างไรก็ตามกรณีดังกล่าวให้อำนาจนายทะเบียนขนส่งมอบหมายช่างตรวจสอบสภาพรถไปตรวจสอบสภาพรถนอกสถานที่และนอกเวลาราชการ สถานที่เก็บรักษา ซึ่งผู้ประกอบการหรือเจ้าของรถต้องยื่นคำขอให้ตรวจรถนอกสถานที่หรือเวลาราชการดังกล่าว ตามระเบียบกรมขนส่งทางบกว่าด้วยการตรวจสอบสภาพรถและเกณฑ์การวินิจฉัยผลการตรวจสอบสภาพรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๕๕

ประเด็นที่ ๔ ข้อมูลและแนวทางการเปลี่ยนยานยนต์เครื่องยนต์สันดาปให้เป็นยานยนต์ไฟฟ้า (EV Conversion Project)

ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ ไม่ได้ให้ข้อมูลในประเด็นดังกล่าว

ประเด็นที่ ๕ ข้อสังเกตอื่นที่เกี่ยวข้องอันเป็นประโยชน์ต่อการขนส่งทางบก

ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ ไม่ได้ให้ข้อมูลในประเด็นดังกล่าว

๒.๒.๘ ผู้แทนกองบังคับการป้องกันปราบปรามการทุจริตและประพฤติมิชอบ ได้ให้ข้อมูลโดยสรุปในประเด็นที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

ประเด็นที่ ๑ แนวทางการบังคับใช้และสภาพปัญหาการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางบก (ข้อมูลจากการประชุมคณะอนุกรรมการฯ วันพฤหัสบดีที่ ๑๖ พฤศจิกายน ๒๕๖๖ ณ ห้องประชุมกรมการ N ๔๐๑ ชั้น ๔ อาคารรัฐสภา)

แนวทางการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องของกองบังคับการป้องกันปราบปรามการทุจริตและประพฤติมิชอบ เนื่องจาก บก.ปปป. ปฏิบัติหน้าที่ตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องหลายฉบับ รวมทั้งพระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามการทุจริต พ.ศ. ๒๕๖๑ และการปฏิบัติงานจะเป็นลักษณะบูรณาการร่วมกันระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการบังคับใช้กฎหมาย ซึ่งถือว่าสอดคล้องและทันต่อสถานการณ์

ประเด็นที่ ๒ สภาพปัญหาการเรียกรับผลประโยชน์โดยมิชอบจากเจ้าหน้าที่รัฐที่มีอำนาจหน้าที่ในการกำกับควบคุมทางหลวงและข้อสังเกตในการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางบกและข้อสังเกตอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน เกิดความเป็นธรรม สามารถป้องกันการทุจริตและบังคับใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ (ข้อมูลจากการประชุมคณะอนุกรรมการฯ วันพฤหัสบดีที่ ๑๖ พฤศจิกายน ๒๕๖๖ ณ ห้องประชุมกรมการ N ๔๐๑ ชั้น ๔ อาคารรัฐสภา)

สภาพปัญหา

ประเด็นการเรียกรับผลประโยชน์จะมีผู้เกี่ยวข้อง ๒ ประเด็น

ประเด็นที่ ๑ เกิดจากความสมัครใจของผู้ประกอบการที่ต้องการความสะดวกสบาย การผ่อนผันในธุรกิจที่กระทำอยู่ ทั้งนี้ระดับการให้ผลประโยชน์จะเริ่มตั้งแต่ไม่ได้ทำผิดข้อกฎหมายใด ๆ ให้เพียงเพื่อแลกกับการอำนวยความสะดวกเท่านั้น ไปจนถึงให้ผลประโยชน์เพื่อแลกกับการไม่ต้องถูกดำเนินคดีหากกระทำผิด ไม่ว่าจะเป็นความผิดตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เช่น พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ และ

พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ เช่น การไม่คลุมผ้าใบ และหรือตัดแปลงสภาพรถบังโคลนใหญ่ และผู้กระทำความผิดบางรายไม่ยอมปรับปรุงเพราะเห็นว่าความผิดเหล่านั้นมีโทษเพียงปรับ และที่เป็นประเด็นที่ผ่านมา คือ การบรรทุกน้ำหนักเกินกว่ากฎหมายกำหนด ซึ่งมีโทษจำคุกและยึดรถที่ใช้ในการกระทำความผิด ผู้ประกอบการจึงยินดีจ่ายผลประโยชน์เพื่อแลกกับการไม่ต้องถูกดำเนินคดี

ประเด็นที่ ๒ คือ เจ้าหน้าที่ของรัฐเจตนาเรียกรับผลประโยชน์จากประชาชน หรือผู้ประกอบการที่กระทำความผิดกฎหมาย เพื่อแลกกับการไม่ต้องถูกดำเนินคดี สำหรับการดำเนินการลงโทษข้าราชการตำรวจ เบื้องต้นจะถูกดำเนินการทั้งทางวินัยและตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา ๑๔๙ , มาตรา ๑๕๗ ซึ่งการดำเนินคดีเป็นไปตามพยานหลักฐานที่ถูกกล่าวหา

สถิติการจับกุมความผิด และการดำเนินคดีเกี่ยวกับการเรียกรับผลประโยชน์ของเจ้าหน้าที่

เนื่องจากการกระทำความผิดเกี่ยวกับการเรียกรับผลประโยชน์ จะมีพฤติการณ์ในการกระทำความผิดลักษณะปกปิดการกระทำไม่เป็นเหตุซึ่งหน้า คดีความจึงมาจากตัวผู้เสียหายเองร้องเรียนไปยังสำนักงานจเรตำรวจ หรือร้องไปทางสื่อมวลชน หรือไปร้องทุกข์กล่าวโทษกับพนักงานสอบสวน ผู้รับผิดชอบพื้นที่ที่มีการกระทำความผิดเกิดขึ้น พนักงานสอบสวนก็จะดำเนินการไปตามอำนาจหน้าที่และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

สำหรับผู้เข้ามาร้องทุกข์ที่กองบังคับการป้องกันปราบปรามการทุจริตและประพฤติมิชอบ จะมีจำนวนน้อย สำหรับคดีเรียกรับลักษณะนี้ ส่วนใหญ่จะเป็นคดีที่ปรากฏออกตามสื่อหรือประชาชนให้ความสนใจแล้ว ผู้บังคับบัญชาจะมอบหมายให้เข้าไปดำเนินการเป็นบางคดีเท่านั้น พนักงานสอบสวน บก.ปปป. ดำเนินการ ตามพระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามการทุจริต พ.ศ. ๒๕๖๑ และตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

จำนวนคดีที่อยู่ในความรับผิดชอบของกองบังคับการป้องกันปราบปรามการทุจริตและประพฤติมิชอบ

คดีที่มีบุคคลร้องเรียนช่วยสติ๊กเกอร์ซึ่งปรากฏเป็นข่าว เดินทางมาพบพนักงานสอบสวน บก.ปปป. เพื่อให้ดำเนินคดีเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการเรียกรับผลประโยชน์

ผลการดำเนินการ กองบังคับการป้องกันปราบปรามการทุจริตและประพฤติมิชอบ ได้ตั้งชุดสืบสวน แสวงหาข้อเท็จจริงและพยานหลักฐาน รวมทั้งเชิญผู้ที่คาดว่าน่าจะเกี่ยวข้องกับสติ๊กเกอร์มาสอบถาม เนื่องจากเป็นคดีอาญาเจ้าหน้าที่ของรัฐทำผิดต่อตำแหน่งหน้าที่ราชการ เจ้าหน้าที่กองบังคับการป้องกันปราบปรามการทุจริตและประพฤติมิชอบ จึงรวบรวมพยานหลักฐานเบื้องต้น ส่งสำนักงาน ป.ป.ช. เพื่อพิจารณาไต่สวนข้อเท็จจริง ซึ่งสำนักงาน ป.ป.ช. มีความเห็นส่งเรื่องคืนให้พนักงานสอบสวน บก.ปปป. เพื่อดำเนินการตามพระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามการทุจริต พ.ศ. ๒๕๖๑ มาตรา ๖๑ ในความผิดที่ถูกกล่าวหาต่อไป

แนวทางการป้องกันและแก้ไขปัญหาการทุจริต ตามอำนาจหน้าที่สำนักงานตำรวจแห่งชาติ เช่น กรณีช่วยสติ๊กเกอร์

สำนักงานตำรวจแห่งชาติ มีมาตรการที่เข้มงวดในการบังคับใช้กฎหมายกับข้าราชการตำรวจผู้กระทำความผิดอยู่แล้ว ทว่าส่วนใหญ่จะเป็นการสมยอมกันทั้งผู้ให้และผู้รับ จึงไม่มีผู้มาร้องทุกข์กล่าวโทษ แนวทางป้องกันจึงเป็นลักษณะประชาสัมพันธ์ ให้ประชาชนที่พบการกระทำความผิดของเจ้าหน้าที่

หรือที่ เป็นผู้เสียหายมาร้องทุกข์หรือร้องเรียนได้ที่กองบังคับการป้องกันปราบปรามการทุจริตและประพฤติมิชอบ หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการปราบปรามการทุจริต ตลอดจนสำนักงานจเรตำรวจ โดยเจ้าหน้าที่จะปกปิดข้อมูลผู้ร้องไว้อย่างปลอดภัยที่สุด และเมื่อมีพยานหลักฐานชัดเจนสามารถมั่นใจได้ว่าผู้ทำผิดต้องถูกลงโทษอย่างแน่นอน

ประเด็นการแก้ไขปัญหาการทุจริต

สำหรับในเรื่องของสตีกเกอร์ เนื่องจากผู้ประกอบการรถบรรทุกต้องการหลีกเลี่ยงไม่ถูกบังคับใช้กฎหมาย จึงยินดีจ่ายผลประโยชน์ ดังนั้น การแก้ไขปัญหาคือต้องบูรณาการ หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ตำรวจทางหลวง สำนักงานควบคุมน้ำหนัทยานพาหนะ กรมทางหลวง ต้องร่วมกันบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด และควรเชิญหน่วยงานท้องถิ่น เข้ามาบูรณาการร่วม หากมีหลายหน่วยงานร่วมกันบังคับใช้ช่วยกันตรวจตราตรวจสอบ ผู้ประกอบการจะเกิดความเกรงกลัวที่จะทำผิด รวมถึงการแก้ไขเพิ่มเติมข้อกฎหมาย ระเบียบที่เกี่ยวข้องกับความผิดให้รุนแรงเด็ดขาดมากขึ้น เนื่องจากความผิดบางฐานสามารถเปรียบเทียบปรับแล้วทำให้คดีอาญาเล็กน้อย จึงอาจส่งผลให้ผู้ทำผิดไม่เกรงกลัว กลับมากระทำผิดซ้ำอีก

ประเด็นที่ ๓ ข้อมูลและแนวทางการป้องกันการทุจริตการตรวจสภาพรถนอกสถานที่ ตลอดจนศึกษาแนวทางป้องกันการเรียกรับผลประโยชน์จากการรับจดทะเบียนรถส่วนบุคคลหรือเรื่องอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

ผู้แทนกองบังคับการป้องกันปราบปรามการทุจริตและประพฤติมิชอบ ไม่ได้ให้ข้อมูลในประเด็นดังกล่าว

ประเด็นที่ ๔ ข้อมูลและแนวทางการเปลี่ยนยานยนต์เครื่องยนต์สันดาปให้เป็นยานยนต์ไฟฟ้า (EV Conversion Project)

ผู้แทนกองบังคับการป้องกันปราบปรามการทุจริตและประพฤติมิชอบ ไม่ได้ให้ข้อมูลในประเด็นดังกล่าว

ประเด็นที่ ๕ ข้อสังเกตอื่นที่เกี่ยวข้องอันเป็นประโยชน์ต่อการขนส่งทางบก

ผู้แทนกองบังคับการป้องกันปราบปรามการทุจริตและประพฤติมิชอบ ไม่ได้ให้ข้อมูลในประเด็นดังกล่าว

๒.๒.๙ ผู้แทนสหพันธ์การขนส่งทางบกแห่งประเทศไทย นายอภิชาติ ไพรรุ่งเรือง ประธานสหพันธ์การขนส่งทางบกแห่งประเทศไทย ได้มีหนังสือที่ สขบท. ๐๕๖/๒๕๖๖ เรื่อง ขอความอนุเคราะห์ปรับปรุงแก้ไขกฎหมายภาคขนส่งให้ทันสมัย ลงวันที่ ๒๖ ตุลาคม ๒๕๖๖ เรียน ประธานคณะกรรมการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร เพื่อนำส่งสภาพปัญหาและแนวทางการแก้ไขกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางบกโดยเร่งด่วนเพื่อให้สามารถดำเนินการแก้ไขปัญหาคือได้อย่างถูกต้องมีประสิทธิภาพและเป็นธรรมต่อทุกภาคส่วน (รายละเอียดปรากฏตามภาคผนวก ง)

ในการนี้ คณะอนุกรรมการได้รวบรวม ประมวลข้อมูลดังกล่าวจาก สขบท. เพื่อประโยชน์ในการพิจารณาศึกษา สรุปสาระสำคัญโดยย่อได้ ดังนี้

ตารางที่ ๘ สรุปข้อร้องเรียนสภาพปัญหาของสหพันธ์การขนส่งทางบกแห่งประเทศไทย

| ประเภทปัญหา | หัวข้อ | ปัญหา | หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง | แนวทางแก้ปัญหา |
|-------------|-------------------------|---|---|---|
| (๑) ส่วย | ๑. การบรรทุกน้ำหนักเกิน | ๑. ทำให้เกิดส่วยในรูปแบบต่าง ๆ เช่น ส่วยสตีกเกอร์ ส่วยรายเดือน ๒. การแข่งขันด้านธุรกิจอย่างไม่เป็นธรรม ๓. โครงสร้างพื้นฐานเสียหายอย่างมาก เช่น ถนน สะพาน ๔. ภาครัฐเสียเงินมหาศาลในการซ่อมแซมบำรุง ๕. ส่งเสริมผู้มีอิทธิพล | ๑. ตำรวจทางหลวง ๒. ตำรวจภูธรจังหวัด ๓. สำนักงานควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ ๔. ทางหลวงชนบท ๕. กรมส่งเสริมการปกครองส่วนท้องถิ่น ๖. กรมโรงงานอุตสาหกรรม | ๑. การใช้ระบบ WIM ทั่วประเทศ ๒. ต้นทาง และปลายทางของการขนส่งสินค้าควรมีส่วนร่วมรับผิดชอบในการบรรทุกน้ำหนักเกิน เช่น ยึดใบอนุญาตสถานประกอบการ หรือ ใบ ร.ง. ๔ ๓. ภาครัฐและส่วนผู้ควบคุมดูแลต้องเข้มงวดกวดขันจริงจัง |
| | ๒. การค้าสำนวน | มีการสังกริบรถบรรทุกกรณีถ้าบรรทุกน้ำหนักเกินไม่ว่ามากหรือน้อยเจตนาหรือไม่ | ๑. ตำรวจทางหลวง ๒. ตำรวจภูธรจังหวัด ๓. อัยการ ๔. ศาล | ๑. กำหนดโทษปรับให้เป็นอัตราก้าวหน้า เช่น - น้ำหนักเกิน ๑ - ๕๐๐ กิโลกรัม ปรับ XXX บาท - น้ำหนักเกิน ๕๐๑ - ๑,๐๐๐ กิโลกรัม ปรับ XXX บาท - น้ำหนักเกิน ๕,๐๐๐ กิโลกรัม ริบรถได้ |

| ประเภทปัญหา | หัวข้อ | ปัญหา | หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง | แนวทางแก้ปัญหา |
|-------------|------------------------------------|---|--|--|
| | ๓. รถเครน | รถเครนมีน้ำหนักมาก มีปัญหาในการเคลื่อนย้าย เนื่องจากขัดต่อกฎหมาย ซึ่งรถเครนนับว่าเครื่องจักรที่จำเป็นต้องใช้ในการทำงานหลายประเภท เช่น ก่อสร้าง, เก็บกู้ เป็นต้น ทำให้มีการจ่ายส่วยเพื่ออำนวยความสะดวกในการเคลื่อนย้าย | ๑. สำนักงานควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ ๒. ตำรวจทางหลวง ๓. ตำรวจภูธรจังหวัด | ให้พิจารณาแก้ไขหรือมีข้อกำหนดเฉพาะประเภทรถเครน |
| | ๔. ข้อกำหนดน้ำหนักทางหลัก ทางรอง | เส้นทางรอง มีการกำหนดน้ำหนักต่ำกว่า ๕๐.๕ ตัน หากมีความจำเป็น จะไม่สามารถเข้าไปส่งได้ เช่น ไซต์งานก่อสร้าง | | |
| | ๕. ลดการใช้ดุลพินิจของเจ้าพนักงาน | เจ้าหน้าที่บางรายใช้ดุลพินิจในการเรียกปรับ | | ให้ตัดการใช้ดุลพินิจ แต่ให้เขียนระเบียบข้อปฏิบัติให้ชัดเจน เช่น การกระทำผิดเล็กน้อย ในครั้งแรก ให้ใช้การตักเตือน |
| | ๖. การแยกชั้นในจุดตรวจที่มีตราชั้น | ๑. การแยกชั้นจะติดปัญหาในประเภททรลเลอร์ | สำนักงานควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ | ให้รมน้ำหนักในการซักรวมกัน ไม่ยึดตามการ |

| ประเภทปัญหา | หัวข้อ | ปัญหา | หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง | แนวทางแก้ปัญหา |
|-------------|---|---|---|--|
| | | และรถพ่วง ซึ่งต้นทุนทางไม่สามารถขึ้นสินค้าแบบแยกหัวทางได้ ๒. ในกรณีรถพ่วงถ้าบรรทุกรวมกันแม่ลูก น้ำหนักไม่เกินกฎหมายกำหนด (๕๐.๕ ตัน) แต่ถ้าจับแยกซึ่งตัวแม่หรือลูกน้ำหนักอาจจะเกิน ซึ่งในกรณีใช้หลักเกณฑ์น้ำหนักรวมได้หรือไม่ | | แยกน้ำหนักตัวแม่และตัวลูก |
| | ๗. การจำกัดเวลาเดินทาง | ในพื้นที่ชั้นใน กทม. และรอบนอกที่มีโรงงานอุตสาหกรรมตั้งอยู่เป็นจำนวนมากมีการจำกัดเวลาเดินทางซึ่งไม่สามารถทำงานเฉพาะเวลากลางคืนได้ | ๑. กรมการขนส่งทางบก ๒. กรุงเทพมหานคร | ขยายการจำกัดเวลาเดินทาง |
| | ๘. ใบสั่งย้อนหลังเกี่ยวกับการทำความผิดของพชร. หรือความผิดที่เกิดจากการกระทำเฉพาะบุคคล เช่น ขับขี่เร็วเกินกฎหมาย | ๑. คนขับออกไปแล้วไม่สามารถนำตัวไปชี้แจงได้ จึงทำให้บริษัทต้นสังกัดต้องรับผิดชอบ ๒. พรบ. การขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๕๕ ข้อหาที่แจ้งผู้ประกอบการไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดว่าด้วย | กรมการขนส่งทางบก | ให้ใบสั่งและโทษตรงไปยังที่ผู้กระทำความผิด เช่น พชร. โดยดูจากการรูดบัตรจากเครื่อง GPS |

| ประเภทปัญหา | หัวข้อ | ปัญหา | หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง | แนวทางแก้ปัญหา |
|-------------|-----------------------|---|-----------------------|----------------|
| | กำหนด แข่ง แข่งขวา | ความปลอดภัยฯ เนื่องจากไม่ ควบคุมดูแลผู้ขับรถ เป็นเหตุให้ผู้ขับรถ ฝ่าฝืนกฎหมาย จะมีความผิดตาม มาตรา ๑๔๔/๑ (ไม่สามารถส่งตัว พร. ไปชี้แจง ข้อเท็จจริงได้) ๓. พรบ. ขนส่งฯ เป็นโทษทางอาญา ประเภทหนึ่ง การกระทำผิด ทางอาญา ผู้ประกอบการ มีมาตรการ การอบรม พร. มีการปฏิบัติ ตามกฎระเบียบ การห้ามขับรถเร็ว (มีระบบเตือน พร.) หรือ ขับรถไม่ชิดขอบทาง ด้านซ้าย การที่ ผลก. ไม่สามารถ นำตัว พร. ไปชี้แจงได้ จะถือ เป็นความผิด ทางอาญา ชอบหรือไม่ | | |

| ประเภทปัญหา | หัวข้อ | ปัญหา | หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง | แนวทางแก้ปัญหา |
|--|---|---|--|--|
| <p>(๒) ข้ำซ้อน หรือสร้างภาระผู้ประกอบการ</p> | <p>๑. การโดนใบสั่ง หรือโดนอายัดนอกพื้นที่</p> | <p>เจ้าของรถต้องเดินทางไป ณ จังหวัดที่ถูกตรวจจับหรือออกใบสั่ง ในกรณีที่เจ้าของรถต้องการโต้แย้งหรืออธิบาย ต้องไปอธิบายที่ขนส่งที่เกิดเหตุเท่านั้น เพราะขนส่งที่อื่นทำได้เพียงเสียค่าปรับ</p> | <p>๑. กรมการขนส่งทางบก ๒. ตำรวจทางหลวง ๓. ตำรวจภูธรจังหวัด</p> | <p>อาจจะทำระบบแย้งใบสั่งผ่านแอปพลิเคชัน</p> |
| | <p>๒. มาตรการบริหารจัดการเดินรถบรรทุกในเขต กทม.</p> | <p>๑. ภาครัฐมีนโยบายขยายพื้นที่ห้ามรถบรรทุกเข้ากรุงเทพมหานคร จากเดิมห้ามรถบรรทุกเข้าพื้นที่ ๑๑๓ ตารางกิโลเมตร ขยายพื้นที่ห้ามเข้าเป็น ๔๑๗ ตารางกิโลเมตร ครอบคลุมวงแหวนกาญจนาภิเษก อาจเริ่มในปี ๒๕๗๑ เพื่อแก้ปัญหาจราจร และฝุ่นพิษ pm ๒.๕ โครงการอยู่ระหว่าง สนข. ทำการศึกษา หากโครงการนี้เกิดขึ้นจริง จะทำให้</p> | <p>กรุงเทพมหานคร</p> | <p>๑. จัดหาพื้นที่พักรถในกทม. และปริมณฑล ให้เพียงพอ ๒. การสร้างสถานี ICD หรือ dry port แห่งใหม่ เพื่อรองรับปริมาณตู้สินค้านำเข้า-ส่งออก ๓. มีนโยบายสนับสนุน EV Truck</p> |

| ประเภทปัญหา | หัวข้อ | ปัญหา | หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง | แนวทางแก้ปัญหา |
|--|-------------------------------|--|--------------------------------------|--|
| | | มีเวลาที่รถบรรทุกวิ่งเข้า กทม. ได้มีจำนวนชั่วโมงที่น้อยลง และจะเกิดปัญหาการจราจรในด้านการขนส่งสินค้าทั่วไปและการขนส่งสินค้า ณ ท่าเรือกรุงเทพ | | |
| | ๓. ด้านขังน้ำหนัก | กรมทางหลวง บังคับให้รถทุกคันต้องเข้าขังน้ำหนัก ณ ด้านขัง ไม่ยกเว้นแม้แต่รถเปล่า | | ควรยกเว้นรถบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์เปล่า |
| | ๔ การบังคับใช้กฎหมายซ้ำซ้อน | ๑. ผู้ประกอบการถูกจับด้วยกฎหมาย ๒ ฉบับ ทั้ง จราจรและขนส่ง ควรใช้กฎหมายเดียวในการบังคับใช้ ๒. แก้ไขเพิ่มเติมพรบ. จราจร ๒๕๒๒ ที่ล้ำสมัย | สำนักงานควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ | |
| (๓) ปกป้อง ให้ความเป็นธรรมผู้ประกอบการ | ๑. จุดพักรถ (truck rest area) | ๑. จุดพักรถไม่เพียงพอ และไม่มีสิ่งอำนวยความสะดวกภายในพื้นที่ ๒. บางจุดพักรถที่มีการก่อสร้างแล้ว ตำแหน่งไม่เหมาะสมต่อการปฏิบัติพักรถจริง ๓. การขอใช้พื้นที่ของราชการ บางจุด | สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร | ๑. ให้พิจารณาตำแหน่งและการบริหารภายในพื้นที่ truck rest area ใหม่ ๒. ให้มีจุดพักรถเพียงพอกระจายทั่วทุกภูมิภาค โดยเฉพาะพื้นที่ |

| ประเภทปัญหา | หัวข้อ | ปัญหา | หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง | แนวทางแก้ปัญหา |
|-------------|--------|--|-----------------------|----------------------|
| | | ยังไม่อนุญาตให้ใช้ซึ่งทำให้ถูกย้ายไปในพื้นที่ที่ไม่เหมาะสมต่อการใช้งานจริง ๔. ทำให้เกิดอุบัติเหตุตามไหล่ทาง | | ที่มีการสำรวจหนาแน่น |

ที่มา : สหพันธ์การขนส่งทางบกแห่งประเทศไทย

๒.๒.๑๐ ผู้แทนสมาคมขนส่งสินค้าภาคอีสาน นายวิชัย สว่างขจร นายกสมาคมขนส่งสินค้าภาคอีสาน ได้มีหนังสือที่ สขอ. ๑๒๗/๒๕๖๖ เรื่อง โครงการปรับเปลี่ยนยานยนต์สันดาปภายในให้เป็นยานยนต์ไฟฟ้า (EV Conversion Project) ลงวันที่ ๑๓ ธันวาคม ๒๕๖๖ เรียน ประธานคณะกรรมการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร เพื่อนำส่งข้อมูลเกี่ยวกับการปรับเปลี่ยนยานยนต์สันดาปภายในให้เป็นยานยนต์ไฟฟ้า (EV Conversion Project) (รายละเอียดปรากฏตามภาคผนวก จ)

ในการนี้ คณะอนุกรรมการได้รวบรวม ประมวลข้อมูลดังกล่าวจาก สมาคมขนส่งสินค้าภาคอีสาน เพื่อประโยชน์ในการพิจารณาศึกษา สรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

สภาพปัญหา การตัดแปลงยานยนต์เครื่องยนต์สันดาปให้เป็นยานยนต์ไฟฟ้า (EV Conversion) ที่ผ่านมา มีการดำเนินการทั้งในรูปแบบงานวิจัยโดยนักวิจัยจากสถาบันการศึกษาต่างๆ และในรูปแบบที่ผู้ประกอบการที่เป็นโรงงานหรือเจ้าของกิจการเกี่ยวกับยานยนต์เครื่องยนต์สันดาปดำเนินการ โดยการใช้อุปกรณ์ไฟฟ้าและส่วนประกอบ ซึ่งมีทั้งที่ผลิตในประเทศและนำเข้าจากต่างประเทศ มาทำการประกอบเป็นรถไฟฟ้าตัดแปลง (EV Conversion)

ในกลุ่มที่ปรับเปลี่ยนจากยานยนต์เครื่องยนต์สันดาปเป็นยานยนต์ไฟฟ้า ซึ่งได้จากการนำยานยนต์เครื่องยนต์ที่จดทะเบียนใช้งานอยู่เดิมและยังมีสภาพพร้อมใช้งานมาตัดแปลงเป็นรถไฟฟ้า (EV -Electric Vehicle) โดยทำการออกแบบติดตั้งและทดสอบการใช้งาน โดยวิศวกรเครื่องกลและวิศวกรไฟฟ้า พร้อมทดสอบความสามารถในการทำงานของยานยนต์ไฟฟ้าที่ตัดแปลงโดยส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ สถาบันการศึกษาหรือหน่วยงานที่มีความสามารถในการทดสอบด้านยานยนต์ตามข้อกำหนดของกรมการขนส่งทางบก เพื่อยื่นขอแก้ไขในการจดทะเบียน เปลี่ยนแปลงจากเดิมเป็นยานยนต์ไฟฟ้าแทน โดยยังสามารถใช้หมายเลขทะเบียนรถตามเดิมต่อไปได้

ปัญหาในการตัดแปลงเป็นยานยนต์ไฟฟ้าในปัจจุบันประสบปัญหาเรื่องราคาอุปกรณ์ไฟฟ้าที่นำมาใช้ในการตัดแปลงมีราคาสูง เนื่องจากไม่ได้รับการสนับสนุนใด ๆ จากรัฐบาลเหมือนที่ยานยนต์ไฟฟ้าใหม่ที่นำเข้าได้รับการสนับสนุน ทำให้ค่าใช้จ่ายในการตัดแปลงเป็นยานยนต์ไฟฟ้ามีราคาสูงไม่เกิดแรงจูงใจให้ผู้ใช้นานยนต์เดิมทำการเปลี่ยนแปลงเป็นยานยนต์ไฟฟ้า ทำให้นโยบายในการเปลี่ยนยานยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์สันดาปให้ไปเป็นยานยนต์ไฟฟ้า ซึ่งเป็นนโยบายที่รัฐบาลปัจจุบัน โดยเฉพาะนายกรัฐมนตรีให้ความสำคัญ มีการจัดตั้งคณะกรรมการนโยบายยานยนต์ไฟฟ้าแห่งชาติ โดยมี

นายกรัฐมนตรีเป็นประธาน เพื่อขับเคลื่อนนโยบายต่าง ๆ เกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม การสานต่อนโยบาย Carbon Neutrality เพื่อให้ประเทศไทยเป็นผู้นำของอาเซียนในด้านการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์สู่ชั้นบรรยากาศ โดยการส่งเสริมอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้าจะเป็นหนึ่งในมาตรการสำคัญที่ทำให้ประเทศไทยบรรลุเป้าหมายดังกล่าว

ที่ผ่านมารัฐบาลตั้งแต่อดีตจนถึงรัฐบาลปัจจุบัน มีการดำเนินการผ่านโครงการต่าง ๆ สนับสนุน ทั้งเรื่องมาตรการทางภาษี การตั้งงบประมาณสนับสนุนผู้ซื้อรถใหม่ที่เป็นรถไฟฟ้าเข้าทั้งคัน ซึ่งเป็นโครงการที่ดีที่ควรดำเนินการต่อไป แต่เนื่องจากยานยนต์ไฟฟ้าใหม่ยังมีราคาสูง ผู้ใช้ยานยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์อยู่เดิมส่วนใหญ่ไม่มีความสามารถที่จะเปลี่ยนไปใช้รถใหม่ที่เป็นยานยนต์ไฟฟ้าที่มีราคาสูงได้ การปรับเปลี่ยนจากยานยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์เป็นรถไฟฟ้าก็ยังไม่ได้รับการสนับสนุนใด ๆ จากรัฐบาล ผู้ใช้ยานยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์ซึ่งเป็นกลุ่มใหญ่ที่มีจำนวนรถจดทะเบียนใช้งานอยู่ถึง ๔๓.๓ ล้านคัน จึงเป็นยานยนต์ที่ยังคงสร้างปัญหาในด้านสิ่งแวดล้อมจากการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ คาร์บอนมอนอกไซด์ รวมทั้งการสร้างปัญหา PM ๒.๕ ผ่านทางฝุ่น คิวและความร้อนจากกระบวนการสันดาปจึงจะยังคงมีอยู่ต่อไป โอกาสที่จะทำให้ประเทศไทยบรรลุเป้าหมายในเรื่องการลดมลพิษจากการใช้ยานยนต์เครื่องยนต์จึงไม่มีโอกาสเกิดขึ้น เพราะจำนวนยานยนต์เครื่องยนต์ที่จะยังคงใช้งานอยู่ต่อไป

๒.๓ การศึกษาข้อมูลเพิ่มเติมของคณะอนุกรรมการแนวทางการแก้ไขปัญหาทางกฎหมาย ที่เกี่ยวกับการขนส่งทางบกและป้องกันการเรียกรับผลประโยชน์โดยเจ้าหน้าที่รัฐ ในคณะกรรมการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร

จากการรวบรวมข้อมูลและข้อเท็จจริงตามกรอบการศึกษาพบว่า เบื้องต้นประเด็นสำคัญหรือสาเหตุที่นำมาสู่ข้อร้องเรียนของผู้ประกอบการรถบรรทุกหรือกรณีที่ปรากฏข่าวกล่าวหาว่า มีเจ้าหน้าที่รับผลประโยชน์โดยมิชอบด้วยกฎหมาย คือ กรณีมีผู้ให้ ขอให้ หรือรับว่าจะให้ทรัพย์สินหรือประโยชน์อื่นใดแก่เจ้าพนักงานหรือกรณีเจ้าพนักงาน เรียก รับ หรือยอมจะรับทรัพย์สิน หรือประโยชน์อื่นใดสำหรับตนเองหรือผู้อื่นโดยมิชอบเพื่อให้สามารถใช้อำนาจหน้าที่เกินกว่าที่ผู้อำนวยการทางหลวงกำหนด ซึ่งเป็นความผิดตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ มาตรา ๖๑ และมีบทกำหนดโทษตามมาตรา ๗๓/๒ ตลอดจนกรณีการถูกศาลสั่งให้บริษัทรถบรรทุกน้ำหนักเกินเนื่องจากถือเป็นทรัพย์สินที่ใช้ในการกระทำความผิดตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา ๓๓๓

ดังนั้น เพื่อให้การพิจารณาเป็นไปอย่างละเอียด รอบคอบ คณะอนุกรรมการจึงได้ศึกษาข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับประเด็นดังกล่าวเพิ่มเติม ดังนี้

๒.๓.๑ การศึกษากฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมน้ำหนักรถบรรทุกและข้อมูลสำคัญอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

๑) กฎหมายในการควบคุมน้ำหนักรถบรรทุก

การกำหนดน้ำหนักบรรทุกหรือน้ำหนักลงเพลของยานพาหนะต่าง ๆ หรือการกำหนดพิคัดน้ำหนักรถบรรทุกประเภทต่าง ๆ ที่สามารถเดินรถบนทางหลวงประเภทต่าง ๆ แต่ละประเภทเป็นไปตามมาตรา ๖๑ แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ โดยบทบัญญัติมาตราดังกล่าวได้ให้อำนาจผู้อำนวยการทางหลวงเป็นผู้มีอำนาจประกาศห้ามใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนักเกินเดินรถบนทางหลวง ทางหลวงชนบท ทางหลวงพิเศษประเภทต่าง ๆ สรุปสาระสำคัญ ดังนี้

๑.๑) อธิบดีกรมทางหลวง สำหรับทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน ทางหลวงสัมปทาน
ตารางที่ ๙ กำหนดน้ำหนักบรรทุกหรือน้ำหนักลงเพลลาของยานพาหนะต่าง ๆ ตามประกาศผู้อำนวยการ
 ทางหลวงพิเศษฯ

| ลำดับ | ประเภทยานพาหนะ | น้ำหนักยานพาหนะ รวมน้ำหนักบรรทุก |
|---|---|-------------------------------------|
| หมวด ๑ | | |
| ข้อกำหนดน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุก หรือน้ำหนักลงเพลลา ของยานพาหนะที่ใช้เดินบน | | |
| ๑. ทางหลวงสัมปทาน | | |
| ๒. ทางยกระดับบนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓๑ ตอนดอนเมือง - ทางหลวงหมายเลข ๑ (อนุสรณ์สถานแห่งชาติ) สายดินแดง - บรรจบทางหลวงหมายเลข ๑ (อนุสรณ์สถานแห่งชาติ) | | |
| ๓. ทางยกระดับบนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๑ ตอนอนุสรณ์สถานแห่งชาติ - รังสิต สายกรุงเทพมหานคร - แม่สาย (เขตแดน) | | |
| ส่วนที่ ๑ | ยานพาหนะชนิดรถเดี่ยว (SINGLE UNIT) | |
| | ข้อ ๑ ยานพาหนะที่มี ๒ เพลา ๔ ล้อ ยาง ๔ เส้น | ไม่เกิน ๘,๕๐๐ กิโลกรัม |
| | ข้อ ๒ ยานพาหนะที่มี ๒ เพลา ๔ ล้อ ยาง ๖ เส้น | ไม่เกิน ๑๒,๐๐๐ กิโลกรัม |
| | ข้อ ๓ ยานพาหนะที่มี ๓ เพลา ๖ ล้อ ยาง ๖ เส้น | ไม่เกิน ๑๕,๓๐๐ กิโลกรัม |
| | ข้อ ๔ ยานพาหนะที่มี ๓ เพลา ๖ ล้อ ยาง ๘ เส้น | ไม่เกิน ๑๘,๓๐๐ กิโลกรัม |
| | ข้อ ๕ ยานพาหนะที่มี ๓ เพลา ๖ ล้อ ยาง ๑๐ เส้น | ไม่เกิน ๒๑,๐๐๐ กิโลกรัม |
| | ข้อ ๖ ยานพาหนะที่มี ๓ เพลา ๖ ล้อ ยาง ๘ เส้น | ไม่เกิน ๑๔,๐๐๐ กิโลกรัม |
| | ข้อ ๗ ยานพาหนะที่มี ๔ เพลา ๘ ล้อ ยาง ๘ เส้น | ไม่เกิน ๑๘,๘๐๐ กิโลกรัม |
| | ข้อ ๘ ยานพาหนะที่มี ๔ เพลา ๘ ล้อ ยาง ๑๒ เส้น | ไม่เกิน ๒๕,๒๐๐ กิโลกรัม |
| หมวด ๒ | | |
| ข้อกำหนดน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุก และน้ำหนักลงเพลลา ของยานพาหนะที่ใช้เดินบนทางหลวงพิเศษ และทางหลวงแผ่นดินสายอื่นเว้นแต่ที่ได้กำหนดไว้ในหมวด ๑ | | |
| ส่วนที่ ๑ | ยานพาหนะชนิดรถเดี่ยว (SINGLE UNIT) | |
| | ข้อ ๑๑ ยานพาหนะที่มี ๒ เพลา ๔ ล้อ ยาง ๔ เส้น | ไม่เกิน ๙,๕๐๐ กิโลกรัม |
| | ข้อ ๑๒ ยานพาหนะที่มี ๒ เพลา ๔ ล้อ ยาง ๖ เส้น | ไม่เกิน ๑๕,๐๐๐ กิโลกรัม |
| | ข้อ ๑๓ ยานพาหนะที่มี ๓ เพลา ๖ ล้อ ยาง ๖ เส้น | ไม่เกิน ๑๘,๐๐๐ กิโลกรัม |
| | ข้อ ๑๔ ยานพาหนะที่มี ๓ เพลา ๖ ล้อ ยาง ๘ เส้น | ไม่เกิน ๒๑,๕๐๐ กิโลกรัม |
| | ข้อ ๑๕ ยานพาหนะที่มี ๓ เพลา ๖ ล้อ ยาง ๑๐ เส้น | ไม่เกิน ๒๕,๐๐๐ กิโลกรัม |
| | ข้อ ๑๖ ยานพาหนะที่มี ๓ เพลา ๖ ล้อ ยาง ๘ เส้น | ไม่เกิน ๒๑,๐๐๐ กิโลกรัม |
| | ข้อ ๑๗ ยานพาหนะที่มี ๔ เพลา ๘ ล้อ ยาง ๘ เส้น | ไม่เกิน ๒๓,๐๐๐ กิโลกรัม |

| ลำดับ | ประเภทยานพาหนะ | น้ำหนักยานพาหนะรวมน้ำหนักบรรทุก |
|-----------|---|---------------------------------|
| | ข้อ ๑๘ ยานพาหนะที่มี ๔ เพลา ๘ ล้อ ยาง ๑๒ เส้น | ไม่เกิน ๓๐,๐๐๐ กิโลกรัม |
| ส่วนที่ ๒ | ยานพาหนะชนิดรถลากจูงและรถกึ่งพ่วง (SEMI - TRAILER) | |
| | ข้อ ๑๘/๒ ประเภทตัวรถลากจูงมี ๓ เพลา ๖ ล้อ ยาง ๑๐ เส้น | ไม่เกิน ๕๐,๕๐๐ กิโลกรัม |
| | ข้อ ๑๘/๓ (๑) ตัวรถลากจูง และตัวรถกึ่งพ่วงที่มีระยะห่างระหว่างสลักพ่วง (KING PIN) ตั้งแต่ ๗ เมตรขึ้นไปแต่ไม่ถึง ๘ เมตร | ไม่เกิน ๔๙,๐๐๐ กิโลกรัม |
| | ข้อ ๑๘/๓ (๒) ตัวรถลากจูง และตัวรถกึ่งพ่วงที่มีระยะห่างระหว่างสลักพ่วง (KING PIN) ตั้งแต่ ๖ เมตรขึ้นไปแต่ไม่ถึง ๗ เมตร | ไม่เกิน ๔๗,๐๐๐ กิโลกรัม |
| | ข้อ ๑๘/๓ (๓) ตัวรถลากจูง และตัวรถกึ่งพ่วงที่มีระยะห่างระหว่างสลักพ่วง (KING PIN) ตั้งแต่ ๔.๕ เมตรขึ้นไปแต่ไม่ถึง ๖ เมตร | ไม่เกิน ๔๕,๐๐๐ กิโลกรัม |
| | ข้อ ๑๘/๔ ประเภทตัวรถลากจูงมี ๔ เพลา ๘ ล้อ ยาง ๑๒ เส้น | ไม่เกิน ๕๐,๕๐๐ กิโลกรัม |
| ส่วนที่ ๓ | ยานพาหนะชนิดรถลากจูงและรถพ่วง (FULL TRAILER) | |
| | ข้อ ๒๐/๑ ประเภทตัวรถลากจูงมี ๓ เพลา ๖ ล้อ ยาง ๑๐ เส้น | ไม่เกิน ๕๐,๕๐๐ กิโลกรัม |
| | ข้อ ๒๐/๒ ประเภทตัวรถลากจูงมี ๔ เพลา ๘ ล้อ ยาง ๑๒ เส้น | ไม่เกิน ๕๐,๕๐๐ กิโลกรัม |
| | ข้อ ๒๐/๓ ประเภทตัวรถลากจูงมี ๔ เพลา ๘ ล้อ ยาง ๑๒ เส้น | ไม่เกิน ๕๐,๕๐๐ กิโลกรัม |
| | ข้อ ๒๐/๔ ตั้งแต่วันที่ ๑ กรกฎาคม ๒๕๕๗ เป็นต้นไป ตัวรถลากจูงและตัวรถพ่วง | ไม่เกิน ๕๐,๕๐๐ กิโลกรัม |

ที่มา : ประกาศผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษ ผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดิน และผู้อำนวยการทางหลวงสัมปทาน เรื่อง ห้ามใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุกหรือน้ำหนักลงเพลาเกินกว่าที่ได้กำหนด หรือโดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหาย เดินบนทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดินและทางหลวง

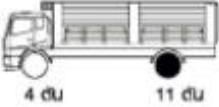
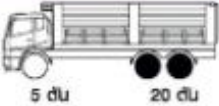
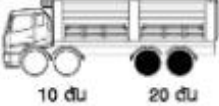
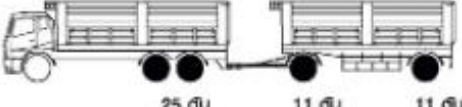

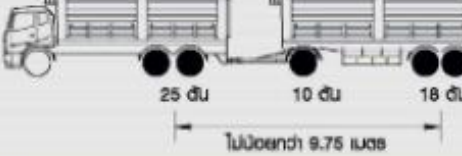
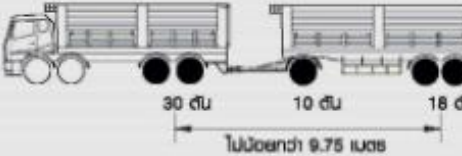
๑.๒) อธิบัติกรรมทางหลวงชนบท สำหรับทางหลวงชนบท

ตารางที่ ๑๐ กำหนดน้ำหนักบรรทุกหรือน้ำหนักลงเพลลาของยานพาหนะต่าง ๆ ตามประกาศ
ผู้อำนวยการทางหลวงชนบทฯ

| ลำดับ | ประเภทยานพาหนะ | น้ำหนักยานพาหนะ รวมน้ำหนักบรรทุก |
|---|--|-------------------------------------|
| ส่วนที่ ๑ | ยานพาหนะชนิดรถเดี่ยว (SINGLE UNIT) | |
| | ข้อ ๕ ยานพาหนะที่มี ๒ เพลา ๔ ล้อ ยาง ๔ เส้น | ไม่เกิน ๙,๕๐๐ กิโลกรัม |
| | ข้อ ๖ ยานพาหนะที่มี ๒ เพลา ๔ ล้อ ยาง ๖ เส้น | ไม่เกิน ๑๕,๐๐๐ กิโลกรัม |
| | ข้อ ๗ ยานพาหนะที่มี ๓ เพลา ๖ ล้อ ยาง ๖ เส้น | ไม่เกิน ๑๘,๐๐๐ กิโลกรัม |
| | ข้อ ๘ ยานพาหนะที่มี ๓ เพลา ๖ ล้อ ยาง ๘ เส้น | ไม่เกิน ๒๑,๕๐๐ กิโลกรัม |
| | ข้อ ๙ ยานพาหนะที่มี ๓ เพลา ๖ ล้อ ยาง ๑๐ เส้น | ไม่เกิน ๒๕,๐๐๐ กิโลกรัม |
| | ข้อ ๑๐ ยานพาหนะที่มี ๓ เพลา ๖ ล้อ ยาง ๘ เส้น | ไม่เกิน ๒๑,๐๐๐ กิโลกรัม |
| | ข้อ ๑๑ ยานพาหนะที่มี ๔ เพลา ๘ ล้อ ยาง ๘ เส้น | ไม่เกิน ๒๓,๐๐๐ กิโลกรัม |
| ข้อ ๑๒ ยานพาหนะที่มี ๔ เพลา ๘ ล้อ ยาง ๑๒ เส้น | ไม่เกิน ๓๐,๐๐๐ กิโลกรัม | |
| ส่วนที่ ๒ | ยานพาหนะชนิดรถลากจูงและรถกึ่งพ่วง (SEMI - TRAILER) | |
| | ข้อ ๑๓/๒ ประเภทตัวรถลากจูงมี ๓ เพลา ๖ ล้อ ยาง ๑๐ เส้น | ไม่เกิน ๕๐,๕๐๐ กิโลกรัม |
| | ข้อ ๑๓/๓ (๑) ตัวรถลากจูง และตัวรถกึ่งพ่วงที่มีระยะห่างระหว่าง สลักพ่วง (KING PIN) ตั้งแต่ ๗ เมตร ขึ้นไปแต่ไม่ถึง ๘ เมตร | ไม่เกิน ๔๙,๐๐๐ กิโลกรัม |
| | ข้อ ๑๓/๓ (๒) ตัวรถลากจูง และตัวรถกึ่งพ่วงที่มีระยะห่างระหว่าง สลักพ่วง (KING PIN) ตั้งแต่ ๖ เมตร ขึ้นไปแต่ไม่ถึง ๗ เมตร | ไม่เกิน ๔๗,๐๐๐ กิโลกรัม |
| | ข้อ ๑๓/๓ (๓) ตัวรถลากจูง และตัวรถกึ่งพ่วงที่มีระยะห่างระหว่าง สลักพ่วง (KING PIN) ตั้งแต่ ๔.๕ เมตร ขึ้นไปแต่ไม่ถึง ๖ เมตร | ไม่เกิน ๔๕,๐๐๐ กิโลกรัม |
| ข้อ ๑๓/๔ ประเภทตัวรถลากจูงมี ๔ เพลา ๘ ล้อ ยาง ๑๒ เส้น | ไม่เกิน ๕๐,๕๐๐ กิโลกรัม | |
| ส่วนที่ ๓ | ยานพาหนะชนิดรถลากจูงและรถพ่วง (FULL TRAILER) | |
| | ข้อ ๑๔/๑ ประเภทตัวรถลากจูงมี ๓ เพลา ๖ ล้อ ยาง ๑๐ เส้น | ไม่เกิน ๕๐,๕๐๐ กิโลกรัม |
| | ข้อ ๑๔/๒ ประเภทตัวรถลากจูงมี ๔ เพลา ๘ ล้อ ยาง ๑๒ เส้น | ไม่เกิน ๕๐,๕๐๐ กิโลกรัม |

ที่มา : ประกาศผู้อำนวยการทางหลวงชนบท เรื่อง ห้ามใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุก หรือน้ำหนักลงเพลลาเกินกว่าที่ได้กำหนด หรือโดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหาย
เดินบนทางหลวงชนบท

๒) สรุปข้อกำหนดน้ำหนักบรรทุกหรือน้ำหนักลงเพลลาของยานพาหนะ
จากการศึกษาข้อกำหนดน้ำหนักบรรทุกหรือน้ำหนักลงเพลลาของยานพาหนะ ชนิด
ต่าง ๆ ปรากฏข้อมูล ดังนี้

| 1. ยานพาหนะชนิดรถเดี่ยว (SINGLE UNIT) | | เพลลาหน้า | เพลลาท้าย | | น้ำหนักรวม | | |
|---|---|-------------------------|---------------------|-----------------------|--------------------------------------|------------------|--------|
| 1.1 รถบรรทุก 6 ล้อ |  | ○ ยางเดี่ยว 4 ดัน | ○ ยางเดี่ยว x | ● ยางคู่ 11 ดัน | ○ ยางเดี่ยว x | ● ยางคู่ x | 15 ดัน |
| 1.2 รถบรรทุก 10 ล้อ |  | 5 ดัน | x | x | x | 20 ดัน | 25 ดัน |
| 1.3 รถบรรทุก 12 ล้อ |  | 10 ดัน | x | x | x | 20 ดัน | 30 ดัน |
| 2. รถบรรทุก + รถพ่วง 18 ล้อ, 20 ล้อ, 22 ล้อ และ 24 ล้อ | | | | | | | |
| 2.1 รถพ่วง 18 ล้อ | รถบรรทุก 10 ล้อ | รถพ่วง 8 ล้อ | น้ำหนักรวม | | 18 ล้อ | | |
|  | 25 ดัน | 11 ดัน | 11 ดัน | 11 ดัน | 47 ดัน | | |
| 2.2 รถพ่วง 20 ล้อ | รถบรรทุก 12 ล้อ | รถพ่วง 8 ล้อ | น้ำหนักรวม | | 20 ล้อ | | |
|  | 30 ดัน | 11 ดัน | 11 ดัน | 11 ดัน | **อนุญาตสูงสุด 50.5 ดัน 52 ดัน | | |
| 2.3 รถพ่วง 22 ล้อ | รถบรรทุก 10 ล้อ | รถพ่วง 12 ล้อ | น้ำหนักรวม | | 22 ล้อ | | |
|  | 25 ดัน | 10 ดัน | 18 ดัน | 18 ดัน | **อนุญาตสูงสุด 50.5 ดัน 53 ดัน | | |
| 2.4 รถพ่วง 24 ล้อ | รถบรรทุก 12 ล้อ | รถพ่วง 12 ล้อ | น้ำหนักรวม | | 24 ล้อ | | |
|  | 30 ดัน | 10 ดัน | 18 ดัน | 18 ดัน | **อนุญาตสูงสุด 50.5 ดัน 58 ดัน | | |

ภาพที่ ๒ ข้อกำหนดน้ำหนักบรรทุกหรือน้ำหนักลงเพลลาของยานพาหนะ ปี ๒๐๑๖
ที่มา : สำนักวิชาการ สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

๓) งบประมาณในการสร้างถนนและบูรณะซ่อมแซมถนน

จากการศึกษาข้อมูลเกี่ยวกับงบประมาณในการสร้างถนนและบูรณะซ่อมแซมถนนของกรมทางหลวงและกรมทางหลวงชนบท ปรากฏข้อมูลตามตารางที่ ๑๑ และตารางที่ ๑๒ ดังนี้

ตารางที่ ๑๑ งบประมาณในการสร้างถนนและบูรณะซ่อมแซมถนนของกรมทางหลวง ปี ๒๕๖๒ – ๒๕๖๖

หน่วย : บาท

| ภาค/ ปีงบประมาณ | ๒๕๖๒ | ๒๕๖๓ | ๒๕๖๔ | ๒๕๖๕ | ๒๕๖๖ |
|-----------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| ภาคกลาง | ๘,๒๑๘,๓๖๕,๙๐๐ | ๙,๑๕๒,๘๖๔,๔๐๐ | ๑๑,๓๑๔,๔๓๖,๖๐๐ | ๑๕,๐๕๒,๒๑๑,๖๐๐ | ๑๔,๖๘๐,๒๔๐,๘๐๐ |
| ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ | ๑๘,๔๔๒,๑๘๐,๖๐๐ | ๑๗,๙๐๓,๒๔๑,๘๐๐ | ๒๐,๖๐๙,๖๘๒,๗๐๐ | ๒๕,๕๖๙,๒๐๕,๘๐๐ | ๓๐,๖๙๔,๒๓๖,๑๐๐ |
| ภาคเหนือ | ๙,๙๖๒,๑๒๘,๙๐๐ | ๑๐,๘๐๗,๔๐๑,๓๐๐ | ๑๒,๗๔๕,๗๔๓,๐๐๐ | ๑๖,๘๙๔,๒๐๒,๐๐๐ | ๒๒,๐๙๑,๓๕๖,๖๐๐ |
| ภาคใต้ | ๗,๘๕๔,๒๒๖,๖๐๐ | ๗,๙๗๙,๒๖๒,๗๐๐ | ๙,๒๑๑,๕๖๒,๓๐๐ | ๑๐,๘๑๕,๒๐๑,๑๐๐ | ๑๐,๓๙๖,๐๙๔,๖๐๐ |
| ภาคตะวันออก | ๓,๐๓๙,๐๙๗,๖๐๐ | ๓,๔๙๐,๑๙๒,๗๐๐ | ๓,๙๙๖,๘๘๙,๕๐๐ | ๖,๐๐๗,๔๓๕,๖๐๐ | ๕,๓๖๐,๗๐๑,๘๐๐ |
| ภาคใต้ (ชายแดน) | ๙๐๖,๔๒๗,๒๐๐ | ๑,๒๓๖,๑๘๖,๖๐๐ | ๑,๖๖๖,๑๖๕,๖๐๐ | ๑,๔๒๗,๗๙๕,๒๐๐ | ๑,๕๘๔,๖๓๖,๕๐๐ |
| รวม | ๔๘,๔๒๒,๔๒๖,๘๐๐ | ๕๐,๕๖๙,๑๔๙,๕๐๐ | ๕๙,๕๔๔,๔๗๙,๗๐๐ | ๗๕,๗๖๕,๙๕๑,๓๐๐ | ๘๔,๘๐๗,๒๖๖,๔๐๐ |

ที่มา : สำนักงบประมาณ สำนักนายกรัฐมนตรี. งบประมาณลงพื้นที่จังหวัด (Area)

ตารางที่ ๑๒ งบประมาณในการสร้างถนนและบูรณะซ่อมแซมถนนของกรมทางหลวงชนบท ปี ๒๕๖๒ – ๒๕๖๖

หน่วย : บาท

| ภาค/ ปีงบประมาณ | ๒๕๖๒ | ๒๕๖๓ | ๒๕๖๔ | ๒๕๖๕ | ๒๕๖๖ |
|-----------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| ภาคกลาง | ๗,๗๕๘,๓๓๗,๕๐๐ | ๗,๗๘๖,๙๑๖,๗๐๐ | ๘,๐๐๗,๕๑๗,๘๐๐ | ๗,๒๖๔,๐๘๒,๙๐๐ | ๗,๔๗๒,๓๔๖,๐๐๐ |
| ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ | ๙,๔๖๑,๒๐๒,๒๐๐ | ๑๑,๗๖๙,๘๐๔,๓๐๐ | ๑๒,๑๙๙,๓๘๓,๘๐๐ | ๑๑,๖๕๕,๘๕๙,๒๐๐ | ๑๒,๐๗๓,๙๑๑,๒๐๐ |
| ภาคเหนือ | ๖,๐๒๕,๔๔๖,๗๐๐ | ๖,๔๖๙,๗๒๒,๔๐๐ | ๕,๔๐๕,๓๔๖,๙๐๐ | ๕,๙๖๒,๕๑๑,๘๐๐ | ๕,๙๙๔,๑๗๕,๒๐๐ |
| ภาคใต้ | ๓,๖๒๒,๖๑๕,๘๐๐ | ๔,๐๕๕,๔๖๐,๙๐๐ | ๔,๐๔๙,๕๙๕,๕๐๐ | ๔,๕๔๒,๙๘๘,๔๐๐ | ๔,๕๒๓,๓๖๖,๒๐๐ |
| ภาคตะวันออก | ๔,๒๕๕,๑๒๘,๖๐๐ | ๓,๔๒๑,๖๑๙,๕๐๐ | ๓,๖๙๔,๒๗๙,๑๐๐ | ๓,๒๗๕,๕๕๖,๐๐๐ | ๔,๒๓๓,๔๖๑,๔๐๐ |
| ภาคใต้ (ชายแดน) | ๙๕๐,๑๑๘,๐๐๐ | ๑,๑๕๘,๘๐๘,๒๐๐ | ๑,๒๘๒,๒๖๕,๐๐๐ | ๘๕๘,๒๓๐,๒๐๐ | ๙๒๙,๔๑๖,๑๐๐ |
| รวม | ๓๒,๐๖๒,๘๔๘,๘๐๐ | ๓๔,๖๖๒,๓๓๒,๐๐๐ | ๓๔,๖๓๘,๓๘๘,๑๐๐ | ๓๓,๕๕๙,๒๑๘,๕๐๐ | ๓๕,๗๒๖,๖๓๖,๑๐๐ |

ที่มา : สำนักงบประมาณ สำนักนายกรัฐมนตรี. งบประมาณลงพื้นที่จังหวัด (Area)

๔) แนวทางในการควบคุมน้ำหนักบรรทุกโดยใบกำกับการขนส่งตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ มาตรา ๓๒ (๖)

การกำหนดเงื่อนไขในใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์ ซึ่งกำหนดตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ มาตรา ๓๒ (๖) ได้กำหนดมาตรฐานบริการในการประกอบการขนส่ง โดยกำหนดรายละเอียดสำคัญต่าง ๆ รวมถึงการกำหนดให้ระบุรายละเอียดชนิด/ประเภทสินค้า ปริมาณสินค้า (น้ำหนักสินค้า .. ก.ก. หรือ ปริมาตร .. ลบ.ม.) ซึ่งต้องระบุแจ้งไว้ใน “ใบกำกับการขนส่ง” เช่น ๑) ชื่อผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ๒) ใบอนุญาตประกอบการขนส่งเลขที่ ๓) รถที่ใช้ทำการขนส่ง (เลขทะเบียนรถและเลขทะเบียนรถพ่วง) ๔) ชื่อพนักงานขับรถ ๕) รายละเอียดการเดินทาง (จุดต้นทางถึงจุดปลายทาง) ๖) รายละเอียดชนิด/ประเภทสินค้า ปริมาณสินค้า (น้ำหนักสินค้า .. ก.ก. หรือ ปริมาตร .. ลบ.ม.) และจุดส่งสินค้า ปรากฏรายละเอียดตามบันทึกข้อความที่ คค ๐๔๑๐.๓/๑๑๓๔๐ ลงวันที่ ๒๔ กันยายน ๒๕๕๗ ดังนี้



บันทึกข้อความ

ที่..... 66
29 ก.ย. 2
R/b.

ส่วนราชการ กรมการขนส่งทางบก สำนักการขนส่งสินค้า โทร. ๐-๒๒๗๑-๘๔๙๑
ที่ กค.๑๔๑๑.๓/อ.๑๓๕๑๐ วันที่ ๒๕ กันยายน ๒๕๕๗
เรื่อง การกำหนด (ปรับปรุง) เงื่อนไขในใบอนุญาตประกอบรถขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์...
หรือสิ่งของ

เรียน ขนส่งจังหวัดทุกจังหวัด

ด้วยคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง ในการประชุมครั้งที่ ๔/๒๕๕๗ เมื่อวันที่ ๔ กันยายน ๒๕๕๗ มีมติอนุมัติให้นายทะเบียนกลางกำหนดเงื่อนไขเกี่ยวกับมาตรฐานบริการในการประกอบการขนส่งไว้ในใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของ ตามมาตรา ๓๒ (๖) แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ดังนี้

ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งต้องจัดทำใบกำกับการขนส่งไว้ประจำรถขณะทำการขนส่ง เพื่อใช้สำหรับการตรวจสอบของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ แบบใบกำกับการขนส่ง หลักเกณฑ์ และวิธีการปฏิบัติให้เป็นไปตามที่อธิบดีกำหนด โดยให้มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ ๑ พฤศจิกายน ๒๕๕๗ เป็นต้นไป

กรมการขนส่งทางบก ได้จัดทำแบบใบกำกับการขนส่ง และหลักเกณฑ์วิธีการปฏิบัติ ตามมติคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางดังกล่าวเรียบร้อยแล้ว (รายละเอียดตามแนบ) ดังนั้น ให้สำนักงานขนส่งจังหวัดแจ้งผู้ประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของที่อยู่ในความรับผิดชอบ นำใบอนุญาตประกอบการขนส่งไปดำเนินการปรับปรุง (เพิ่มเติม) เงื่อนไขในใบอนุญาตประกอบการขนส่งให้เรียบร้อย พร้อมทั้งให้ถือปฏิบัติต่อไปด้วย

จึงเรียนมาเพื่อทราบและดำเนินการต่อไป

(นายวัฒนา พัทธนันท์)
รองอธิบดี ปฏิบัติราชการแทน
อธิบดีกรมการขนส่งทางบก



โดยอนุมัติตามมติคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง ในการประชุมครั้งที่ ๔/๒๕๕๗ เมื่อวันที่ ๔ กันยายน ๒๕๕๗ นายทะเบียนกลางจึงได้กำหนดเงื่อนไขตามมาตรา ๓๒ (๖) แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ไว้ในใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของ ดังนี้

ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งต้องจัดทำใบกำกับการขนส่งไว้ประจำรถขณะทำการขนส่ง เพื่อใช้สำหรับการตรวจสอบของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ แบบใบกำกับการขนส่ง หลักเกณฑ์ และวิธีการปฏิบัติให้เป็นไปตามที่อธิบดีกำหนด

ทั้งนี้ ตั้งแต่วันที่ ๑ พฤศจิกายน ๒๕๕๗ เป็นต้นไป

(นายวัฒนา พัทธนันท์)
รองอธิบดีกรมการขนส่งทางบก
ทำการแทน นายสมชาย เกตุสิงห์
อธิบดีกรมการขนส่งทางบก

ใบกำกับการขนส่ง

1. ชื่อผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง
 - 1.1 บุคคล นาย/ นาง/ นางสาว.....
 - 1.2 นิติบุคคล หจก./ บจก./ บมจ./ อื่นๆ.....
2. ใบอนุญาตประกอบการขนส่งเลขที่/25□□ สิ้นอายุ □□/□□/25□□
จังหวัด.....
3. รถที่ใช้ทำการขนส่ง
 - 3.1 เลขทะเบียนรถ □□ - □□□□□ ลักษณะรถ.....
 - 3.2 เลขทะเบียนรถพ่วง □□ - □□□□□ ลักษณะรถ.....
4. พนักงานขับรถ
 - 4.1 นาย/นาง/นางสาว
ใบอนุญาตเลขที่ □□□□□/□□ ชนิด ท.□ สิ้นอายุ □□/□□/25□□
เลขประจำตัวประชาชน □ - □□□□□ - □□□□□ - □□ - □
 - 4.2 นาย/นาง/นางสาว
ใบอนุญาตเลขที่ □□□□□/□□ ชนิด ท.□ สิ้นอายุ □□/□□/25□□
เลขประจำตัวประชาชน □ - □□□□□ - □□□□□ - □□ - □
5. จุดต้นทาง สถานที่..... จุดปลายทาง สถานที่.....
ถนน..... ถนน.....
ตำบล..... ตำบล.....
อำเภอ..... อำเภอ.....
จังหวัด..... จังหวัด.....

| ลำดับ | รายการ ชนิด/ประเภทสินค้า | ปริมาณสินค้า (น้ำหนักสินค้า.....ก.ก. หรือ ปริมาตร...ลบ.ม.) | จุดส่งสินค้า |
|------------|-----------------------------|--|--------------|
| 1. | | | |
| 2. | | | |
| 3. | | | |
| 4. | | | |
| รวมน้ำหนัก | | | |

ลงชื่อ.....ผู้บันทึก
(.....)
ตำแหน่ง.....
วันที่.....

หมายเหตุ : ให้ประจำไว้กับรถสำหรับแสดงเมื่อมีการขอตรวจ

วิธีปฏิบัติ

1. ให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งจัดทำใบกำกับการขนส่งขึ้น จำนวน 1 ฉบับ พร้อมสำเนา 1 ฉบับ
2. ให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งเก็บสำเนาใบกำกับการขนส่งไว้ ณ ที่ทำการ หรือสำนักงานของตน และให้มอบต้นฉบับที่ทำขึ้นแก่ผู้ขับรถนำติดไปกับรถที่ใช้ทำการขนส่ง เพื่อแสดงแก่เจ้าหน้าที่เมื่อมีการขอตรวจ
3. ให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งหรือผู้ได้รับมอบหมายเป็นผู้กรอรายละเอียดในใบกำกับการขนส่ง พร้อมลงลายมือชื่อให้ครบถ้วน
4. เมื่อดำเนินการขนส่งเสร็จสิ้น ให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งเก็บใบกำกับการขนส่งหรือสำเนาไว้ ณ ที่ทำการ หรือสำนักงานของตนเป็นเวลาไม่น้อยกว่า 1 ปี

คำเตือน

การจัดทำใบกำกับการขนส่ง เป็นเงื่อนไขในใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของ ตามมาตรา 32 (6) แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ผู้ใดไม่ปฏิบัติตามมีความผิดต้องระวางโทษตามมาตรา 131 ปรับไม่เกินห้าหมื่นบาท

ใบกำกับการขนส่ง (ใบต่อ)

หน้า 2

| ลำดับ | รายการ ชนิด/ประเภทสินค้า | ปริมาณสินค้า (น้ำหนักสินค้า.....ก.ก. หรือ ปริมาตร...ลบ.ม.) | จุดส่งสินค้า |
|-------|-----------------------------|--|--------------|
| 5. | | | |
| 6. | | | |
| 7. | | | |
| 8. | | | |
| 9. | | | |
| 10 | | | |
| 11 | | | |
| 12 | | | |
| 13 | | | |
| 14 | | | |
| 15 | | | |
| 16 | | | |
| 17 | | | |
| 18 | | | |
| 19 | | | |
| 20 | | | |
| | รมน้ำหนัก | | |

(ลงชื่อ.....ผู้บันทึก
(.....)
ตำแหน่ง.....
วันที่.....

หมายเหตุ : ให้ใช้สำหรับบันทึกกรณีรายการบันทึกใบใบแรกไม่เพียงพอ

: รายการ"รมน้ำหนัก"หมายถึงน้ำหนักรวมทุกรายการ(ทั้งสองฉบับ) โดยไม่ต้องกรอกรายการ"รมน้ำหนัก"ในฉบับแรก

หลักเกณฑ์ และวิธีการปฏิบัติเกี่ยวกับการจัดทำใบกำกับการขนส่ง

โดยที่คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง ในการประชุมครั้งที่ ๔/๒๕๕๗ เมื่อวันที่ ๔ กันยายน ๒๕๕๗ อนุมัติให้นายทะเบียนกลางกำหนดเงื่อนไขเกี่ยวกับมาตรฐานบริการในการประกอบการขนส่งไว้ในใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของตามมาตรา ๓๒ (๖) แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ดังนี้

“ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งต้องจัดทำใบกำกับการขนส่งไว้ประจำรถขณะทำการขนส่ง เพื่อใช้ในการตรวจสอบของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ แบบใบกำกับการขนส่ง หลักเกณฑ์ และวิธีการปฏิบัติให้เป็นไปตามที่อธิบดีกำหนด”

อธิบดีกรมการขนส่งทางบก จึงกำหนดแบบใบกำกับการขนส่ง และหลักเกณฑ์ วิธีการปฏิบัติเกี่ยวกับการจัดทำใบกำกับการขนส่งไว้ ดังนี้

๑. ใบกำกับการขนส่งให้มีรายการตามแบบที่กำหนดท้ายหนังสือนี้
๒. หลักเกณฑ์และวิธีการปฏิบัติเกี่ยวกับการจัดทำใบกำกับการขนส่ง

(๑) ในการใช้รถทำการขนส่ง ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของต้องบันทึกรายละเอียดตามรายการในใบกำกับการขนส่ง ให้ครบถ้วนถูกต้องตามความเป็นจริง ในกรณี ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งอาจมอบหมายให้บุคคลใดเป็นผู้บันทึกรายการแทนได้ โดยการมอบหมายนั้น ต้องกระทำเป็นลายลักษณ์อักษร แต่ทั้งนี้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งย่อมไม่พ้นความรับผิดชอบตามกฎหมาย

(๒) การจัดทำใบกำกับการขนส่ง ให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของจัดทำขึ้นเป็นสองฉบับ เอกสารต้นฉบับให้จัดเก็บไว้ ประจำรถ ในขณะที่ทำการขนส่ง เพื่อใช้ในการตรวจสอบของ เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง ส่วนสำเนาเอกสารให้จัดเก็บไว้ ณ ที่ทำการ หรือสำนักงานของตนเป็นเวลาไม่น้อยกว่า ๑ ปี นับแต่วันที่ทำการขนส่งเสร็จสิ้น

๒.๓.๒ การเปรียบเทียบน้ำหนักบรรทุกทุกในอาเซียน

จากการศึกษาการกำหนดน้ำหนักบรรทุกทุกในกลุ่มประเทศอาเซียน ตามพิธีสาร ๔ (Protocol ๔) ได้กำหนดพิกัดน้ำหนักบรรทุกทุกปรากฏข้อมูลตามตารางที่ ๑๓

ตารางที่ ๑๓ เปรียบเทียบการกำหนดน้ำหนักบรรทุกทุกในกลุ่มประเทศอาเซียนและประเทศไทย

| ประเภทรถบรรทุก | น้ำหนักบรรทุก ของกลุ่มประเทศอาเซียน (ตัน) | น้ำหนักบรรทุก ของประเทศไทย (ตัน) |
|--------------------------|---|--|
| รถ ๓ เพลา ๑๐ ล้อ | ๒๑ | ๒๕ |
| รถ ๔ เพลา ๑๒ ล้อ | ๒๕ | ๓๐ |
| รถกึ่งพ่วง ๔ เพลา ๑๔ ล้อ | ๓๒ | ๒๕ |
| รถกึ่งพ่วง ๔ เพลา ๑๘ ล้อ | ๓๖ | ๔๕ |
| รถกึ่งพ่วง ๔ เพลา ๒๒ ล้อ | ๓๘ | ๕๐.๕ |

ที่มา : กรมทางหลวง, มปป., ออนไลน์

๒.๓.๓ พิกัดน้ำหนักบรรทุกที่เหมาะสมสำหรับประเทศไทย

จากการศึกษาเกี่ยวกับพิกัดน้ำหนักบรรทุกทุกที่เหมาะสมสำหรับประเทศไทยโดยพิจารณาถึงองค์ประกอบต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ด้านวิศวกรรมโครงสร้างถนน ด้านวิศวกรรมโครงสร้างสะพาน ด้านวิศวกรรมยานยนต์ ด้านเศรษฐศาสตร์ ด้านโลจิสติกส์ ด้านการบังคับใช้กฎหมาย สรุปลงสาระสำคัญ (กรมการขนส่งทางบก, สำนักวิศวกรรมมาตรฐานยานยนต์ , ๒๕๕๕) ได้ดังนี้

๑) ด้านวิศวกรรมโครงสร้างถนน

การออกแบบถนนในประเทศไทยอ้างอิงน้ำหนักบรรทุกตามมาตรฐาน AASHTO ซึ่งเป็นมาตรฐานของประเทศสหรัฐอเมริกา โดยการกำหนดพิกัดน้ำหนักบรรทุกทุกตามประกาศผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษ ผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดิน และผู้อำนวยการทางหลวงสัมปทาน พ.ศ. ๒๕๔๘ และพ.ศ. ๒๕๕๒ ที่กำหนดให้รถพ่วงทั้งขบวนมีน้ำหนักบรรทุกทุกได้ ๕๐.๕ ตัน ก็มีค่าพิกัดน้ำหนักบรรทุกทุกเกินกว่าค่ามาตรฐานความปลอดภัยในการรับน้ำหนักของถนนที่ออกแบบไว้แล้ว ดังนั้น หากมีการเพิ่มน้ำหนักบรรทุกของรถพ่วงทั้งขบวนเป็น ๕๘ ตัน ก็จะทำให้อัตราส่วนความปลอดภัยของถนนลดลงและส่งผลกระทบต่ออายุการใช้งานของถนนสั้นลงไปอีกซึ่งหากต้องการให้ถนนมีอัตราส่วนความปลอดภัยและมีอายุการใช้งานตามที่ออกแบบไว้ (ตลอด ๑๕ ปี) ก็จะต้องมีการซ่อมบำรุงหรือปรับปรุงถนน

๒) ด้านวิศวกรรมโครงสร้างสะพาน

สะพานในประเทศไทยมีหลายรูปแบบและมีสมรรถนะในการรับน้ำหนักที่แตกต่างกันซึ่งสะพานรุ่นหลัง ๆ (ตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๔๘) ได้ถูกออกแบบตามมาตรฐาน AASHTO แต่น้ำหนักบรรทุกทุกตามประกาศผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษ ผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดิน และผู้อำนวยการทางหลวงสัมปทาน พ.ศ. ๒๕๔๘ และพ.ศ. ๒๕๕๒ นั้น มีค่าน้ำหนักเกินกว่าที่ออกแบบไว้เดิมซึ่งส่งผลกระทบต่ออายุการใช้งานของสะพานสั้นลง

๓) ด้านวิศวกรรมยานยนต์

ปัจจุบันเทคโนโลยียานยนต์ได้รับการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง เครื่องยนต์มีสมรรถนะสูงขึ้น การเพิ่มน้ำหนักบรรทุกทุกอาจมีผลต่อความเร็ว ระยะเบรก ความสามารถในการขึ้นทางชันของรถบ้าง แต่ไม่มากนักซึ่งอยู่ในเกณฑ์ความปลอดภัยตามมาตรฐานที่กำหนด และทำให้รถมีอัตราการสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงเพิ่มขึ้นบ้างตามอัตราส่วนน้ำหนักบรรทุก คือ หากมีการเพิ่มน้ำหนักบรรทุกร้อยละ ๑ ก็จะทำให้รถมีอัตราการสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงเพิ่มขึ้นร้อยละ ๑ เช่นเดียวกัน

๔) ด้านเศรษฐศาสตร์

ปัจจุบันกรมทางหลวง มีถนนในความรับผิดชอบระยะทางมากกว่า ๖๐,๐๐๐ กิโลเมตร และสะพานจำนวนมากกว่า ๑๔,๐๐๐ สะพาน การที่จะทำการเสริมกำลังสะพานและซ่อมบำรุงถนนเพื่อให้มีความแข็งแรงเป็นไปตามมาตรฐานวิศวกรรมความปลอดภัย โดยมีอัตราส่วนความปลอดภัยของถนนและสะพานตามมาตรฐานที่ออกแบบไว้ต้องใช้งบประมาณทั้งสิ้น ๘๕๖,๐๐๐ ล้านบาท (ตลอด ๑๕ ปี) เพื่อบำรุงและรักษาให้ถนนและสะพานสามารถรับน้ำหนักได้ ๕๐.๕ ตัน ตามพิกัดน้ำหนักตามประกาศผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษ ผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดิน และผู้อำนวยการทางหลวงสัมปทาน พ.ศ. ๒๕๔๘ และพ.ศ. ๒๕๕๒ และหากจะทำการเพิ่มพิกัดน้ำหนักบรรทุกจาก ๕๐.๕ ตัน เป็น ๕๘ ตัน จะต้องใช้งบประมาณเพิ่มขึ้นอีก ๑๖๐,๐๐๐ ล้านบาท (ตลอด ๑๕ ปี)

ดังนั้น เมื่อวิเคราะห์ทางเศรษฐศาสตร์ จะพบว่า มูลค่าการประหยัดค่าใช้จ่ายในการใช้รถและระยะเวลาในการขนส่งทางบกมีมูลค่าผลประโยชน์น้อยกว่าเงินที่ต้องใช้ในการลงทุนสำหรับการเสริมกำลังของสะพานและการซ่อมบำรุงรักษาถนน ซึ่งอัตราส่วนผลประโยชน์ตอบแทนการลงทุน (Benefit/Cost Ratio) เท่ากับ ๐.๒๔ ซึ่งสรุปได้ว่าการเพิ่มน้ำหนักบรรทุกจึงไม่มีความเหมาะสมทางเศรษฐศาสตร์

๕) ด้านโลจิสติกส์

ประเทศไทยมีการขนส่งทางถนนเป็นหลัก แม้ว่าภาครัฐจะทำการลงทุนเพื่อทำให้เกิดการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง (Shift Mode) แต่การขนส่งทางถนนก็ยังคงมีแนวโน้มที่เพิ่มขึ้น ทำให้มีการแข่งขันค่อนข้างสูงผู้ประกอบการขนส่งส่วนใหญ่ไม่เน้นคุณภาพในการบริการแต่กลับไปเน้นการแข่งขันด้านราคาค่าขนส่งจึงทำให้มีความต้องการที่จะขนส่งสินค้าในแต่ละเที่ยวให้ได้ปริมาณที่มากขึ้น ประกอบกับการประสบปัญหาการขาดแคลนพนักงานขับรถ จึงทำให้มีพนักงานขับรถที่ด้อยคุณภาพขาดระเบียบวินัย และจิตสำนึกความปลอดภัย อันเป็นเหตุนำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนที่เพิ่มขึ้น

๖) ด้านการบังคับใช้กฎหมาย

หน่วยงานราชการที่ควบคุมกำกับการใช้น้ำหนักบรรทุกมีหลายหน่วยงาน แต่มีข้อกฎหมายและบทลงโทษที่ไม่เป็นไปในทิศทางเดียวกัน อีกทั้งยังขาดความเข้มงวดในการบังคับใช้กฎหมาย โดยยังมีการปล่อยปละละเลยให้มีรถบรรทุกน้ำหนักเกินพิกัดจำนวนมาก และการลงโทษผู้กระทำผิดก็ยังไม่ครอบคลุมถึงผู้ที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วน เช่น ผู้ว่าจ้างและเจ้าของสินค้า เป็นต้น จากผลการศึกษาโครงการดังกล่าว สรุปว่า ควรกำหนดพิกัดน้ำหนักบรรทุกทุกตามประกาศผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษ ผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดินและผู้อำนวยการทางหลวงสัมปทาน พ.ศ. ๒๕๔๘ และพ.ศ. ๒๕๕๒ (๕๐.๕ ตัน) เนื่องจากพิกัดน้ำหนักบรรทุกดังกล่าวก็ทำให้อัตราส่วนความปลอดภัยของถนนและสะพานลดลงจากมาตรฐานการออกแบบไว้เดิมตั้งแต่ต้นอยู่แล้ว และการเพิ่มน้ำหนักบรรทุกดังกล่าวไม่มีความ

เหมาะสมทางเศรษฐศาสตร์ นอกจากนี้ ควรกำหนดบทลงโทษกับผู้ประกอบการขนส่งหรือเจ้าของรถในการบรรทุกน้ำหนักเกิน โดยให้มีผลใช้บังคับไปยังผู้ว่าจ้างหรือเจ้าของสินค้าด้วย เพราะเป็นต้นเหตุที่แท้จริงที่ทำให้ผู้ประกอบการขนส่งหรือเจ้าของรถมีการบรรทุกน้ำหนักเกินพิกัด รวมทั้งต้องมีการบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด เสมอภาคและเป็นธรรม ไม่ควรเลือกปฏิบัติหรือมีข้อยกเว้นกับผู้ประกอบการขนส่งกลุ่มหนึ่งกลุ่มใด

๒.๓.๔ มาตรการริบทรัพย์สินกรณีรถบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด

การริบทรัพย์สินของกลางกรณีรถบรรทุกน้ำหนักเกินมิได้มีบทบัญญัติกำหนดไว้ในพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ แต่เป็นการปรับใช้โทษตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา ๑๘ ซึ่งกำหนดโทษสำหรับลงแก่ผู้กระทำความผิด ๕ สถาน คือ ๑) ประหารชีวิต ๒) จำคุก ๓) กักขัง ๔) ปรับ ๕) ริบทรัพย์สิน ซึ่งการลงโทษริบทรัพย์สินตามประมวลกฎหมายอาญา แบ่งออกเป็น ๒ ประเภท ได้แก่

ประเภทที่ ๑ ทรัพย์สินที่ศาลต้องริบโดยเด็ดขาด มีดังนี้

๑) ทรัพย์สินที่กฎหมายบัญญัติไว้ว่าผู้ใดทำหรือมีไว้เป็นความผิด (มาตรา ๓๒) กรณีศาลจะต้องสั่งริบเสมอ เช่น เฮโรอีน (ยาเสพติดเป็นของที่มีไว้เป็นความผิด) ปืนที่ไม่มีทะเบียน (ผู้ใดมีไว้เป็นความผิด)

๒) ทรัพย์สินที่ศาลจะต้องริบเสมอ เว้นแต่ทรัพย์สินนั้นเป็นของผู้อื่นซึ่งมิได้รู้เห็นเป็นใจด้วยการทำความผิด กรณีนี้เป็นการริบทรัพย์สินที่ได้ให้เพื่อการกระทำความผิดต่อตำแหน่งหน้าที่หรือทรัพย์สินที่จูงใจให้บุคคลกระทำความผิด หรือเป็นรางวัลในการที่บุคคลได้ทำความผิด (มาตรา ๓๔)

ประเภทที่ ๒ ทรัพย์สินที่ศาลใช้ดุลพินิจจะริบหรือไม่ก็ได้

ทรัพย์สินที่ศาลใช้ดุลพินิจจะริบหรือไม่ก็ได้ เว้นแต่เป็นของผู้อื่นซึ่งมิได้รู้เห็นเป็นใจในการกระทำความผิด กรณีนี้เป็นทรัพย์สินที่บุคคลได้ใช้ หรือมีไว้เพื่อใช้ในการกระทำความผิด หรือทรัพย์สินที่ได้มาจากการกระทำความผิด (มาตรา ๓๓)

สำหรับกรณีปัญหาการริบทรัพย์สินของกลาง (รถบรรทุกน้ำหนักเกินกว่ากฎหมายกำหนด) ตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ เป็นกรณีที่ศาลได้ใช้ดุลพินิจสั่งให้ริบตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา ๓๓ เนื่องจากศาลเห็นว่า จำเลยใช้รถบรรทุกโดยไม่คำนึงถึงความเสียหายต่อทางหลวงแผ่นดินอันเป็นสมบัติสาธารณะ นอกจากนี้ ยังอาจเกิดอุบัติเหตุได้ง่ายและเป็นอันตรายแก่ผู้อื่นเนื่องจากกรณีที่บรรทุกน้ำหนักเกินย่อมยากต่อการควบคุม

อย่างไรก็ตามการใช้ดุลพินิจของศาลว่าจะสั่งริบรถบรรทุกน้ำหนักเกินหรือไม่ ศาลจะพิจารณาโดยคำนึงถึงหลักนิติธรรมและมนุษยธรรมและคำนึงถึงสัดส่วนการกระทำความผิดอย่างเหมาะสม ตลอดจนพิจารณาถึงพฤติการณ์ต่าง ๆ ประกอบ เช่น อายุ ความสำนึกต่อความผิด ความผิดชอบชั่วดี รถบรรทุกของกลางมีสติ๊กเกอร์ที่เชื่อได้ว่าจะมีการจ่ายส่วยหรือไม่

๑) หลักเกณฑ์การใช้ดุลพินิจของศาลต่อการสั่งริบทรัพย์สิน (กรณีรถบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด)

ศาลจะพิจารณาถึงรายละเอียดพฤติการณ์ต่าง ๆ และพยานหลักฐานที่ปรากฏในสำนวนการสอบสวน และคำบรรยายฟ้องอย่างละเอียด หากโจทก์มีคำขอให้ริบศาลก็จะพิจารณาตาม

รายละเอียดดังกล่าวข้างต้น อย่างไรก็ตามหากโจทก์ไม่ได้มีคำขอให้ริบ ศาลจะสั่งริบไม่ได้เพราะเป็นการสั่งเกินคำขอตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา ๑๙๒

จากการศึกษาศาลมีหลักเกณฑ์ในการใช้ดุลพินิจในการสั่งริบทรัพย์สิน (กรณีรถบรรทุกน้ำหนักเกิน) ดังต่อไปนี้ (สุชาติ ธนะสินวิริยะกุล , ๒๕๕๕ , น. ๑๒)

- (๑) พิจารณาจากปริมาณน้ำหนักที่เกินกว่าที่กฎหมายกำหนดมากหรือน้อย
 - (๒) พิจารณาจากการกระทำก่อให้เกิดความเสียหายต่อสภาพทางหลวงแผ่นดิน
 - (๓) จงใจที่จะขับรถยนต์บรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดหรือไม่
- พิจารณาจากการจ่ายส่วยทางหลวง เช่น รถยนต์ของกลางมีสติ๊กเกอร์
- (๔) พิจารณาจากการกระทำของจำเลยทำให้ผู้ร่วมใช้ทางสัญจรต้องเสี่ยงต่ออันตรายที่เกิดจากสภาพของยานพาหนะที่บรรทุกน้ำหนักเกินเป็นจำนวนมากเกินกว่าที่ผู้ขับขี่จะควบคุมได้อย่างปลอดภัย

ทั้งนี้ ศาลจะพิจารณาจากเจตนาของจำเลยว่าจะใจฝ่าฝืนกฎหมายหรือไม่เพียงไร ในทางปฏิบัติหากบรรทุกน้ำหนักเกินเล็กน้อยศาลมักใช้ดุลพินิจไม่ริบรถบรรทุกของกลาง แต่หากเป็นกรณีบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดจำนวนมากศาลจะสั่งริบรถบรรทุกของกลาง

๒) แนวคำพิพากษาศาลฎีกาเกี่ยวกับการริบรถบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด

กรณีที่ ๑ ศาลมีคำสั่งไม่ริบรถบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ ๓๗๘๙/๒๕๒๗ จำเลยใช้รถยนต์บรรทุกทรายน้ำหนักเกินที่กำหนดเดินรถบนทางหลวงแผ่นดิน ศาลชั้นต้นลงโทษปรับ ศาลอุทธรณ์พิพากษายืน โดยวินิจฉัยชี้ชัดกฎหมายว่ารถยนต์ของกลางเป็นทรัพย์สินที่ใช้ในการกระทำความผิดตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา ๓๓ (๑) แต่ศาลมีอำนาจใช้ดุลพินิจไม่ริบได้ (*เว็บไซต์ THAIDEKA, ออนไลน์*)

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ ๓๑๑๘/๒๕๒๘ แม้ตามพระราชบัญญัติป่าไม้ พุทธศักราช ๒๔๘๔ จะมีบทบัญญัติเกี่ยวแก่การริบทรัพย์สินไว้เป็นพิเศษแล้วศาลก็นำประมวลกฎหมายอาญา มาตรา ๓๓ มาใช้บังคับในการที่จะริบทรัพย์สินที่จำเลยใช้ในการกระทำความผิดได้ ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา ๑๗ ซึ่งตามมาตรา ๓๓ เป็นเรื่องอยู่ในดุลพินิจของศาล เมื่อบรรทุกเกินปริมาณที่กฎหมายอนุญาตเพียงเล็กน้อย จึงไม่ควรริบรถยนต์ของกลาง รถยนต์ของกลางที่จำเลยใช้บรรทุกไม้พืนซึ่งเป็นของป่าหวงห้ามเกินปริมาณที่กฎหมายอนุญาตให้มีไว้ในครอบครอง อันเป็นความผิดตามพระราชบัญญัติป่าไม้ พุทธศักราช ๒๔๘๔ มาตรา ๒๙ ทวิ ศาลจะสั่งให้ริบตามพระราชบัญญัติป่าไม้ พุทธศักราช ๒๔๘๔ มาตรา ๗๔ ทวิ ไม่ได้ เพราะมาตรา ๗๔ ทวิ ไม่มีบทบัญญัติให้ริบทรัพย์สินซึ่งบุคคลได้ใช้ในการกระทำความผิดตามมาตรา ๒๙ ทวิ (*เว็บไซต์ THAIDEKA, ออนไลน์*)

กรณีที่ ๒ ศาลมีคำสั่งริบรถบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ ๒๑๓๘/๒๕๔๑ จำเลยใช้รถรถยนต์บรรทุกของกลางน้ำหนักบรรทุกรวมน้ำหนักเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดไว้ถึง ๑๘,๙๙๐ กิโลกรัม โดยไม่นำพาว่าจะก่อให้เกิดความเสียหายอย่างร้ายแรงเพียงใดต่อสภาพทางหลวงแผ่นดิน ซึ่งเป็นสมบัติส่วนรวมและมีไว้เพื่อประโยชน์ของสาธารณชน

การกระทำดังกล่าวของจำเลยทำให้ผู้ร่วมใช้เส้นทางสัญจรไปมาต้องเสี่ยงต่ออันตรายจากสภาพถนนที่ชำรุดทรุดโทรมง่ายต่อการเกิดอุบัติเหตุ และอันตรายที่เกิดจากสภาพของรถยนต์บรรทุกที่มีน้ำหนักบรรทุกเป็นจำนวนมากจนเกินกว่าที่ผู้ขับขี่จะควบคุมให้แล่นได้อย่างปลอดภัย เมื่อจำเลยใช้รถยนต์ของกลางในการกระทำความผิด เพื่อมุ่งแต่ประโยชน์สูงสุดในทางเศรษฐกิจของตนเพียงอย่างเดียว ไม่สนใจว่าจะก่อผลกระทบเสียหายต่อสังคมอย่างไร ดังนั้น รถยนต์บรรทุกของกลางซึ่งใช้ในการกระทำความผิดจึงเป็นทรัพย์สินที่สมควรต้องริบ (เว็บไซต์ THAIDEKA, ออนไลน์)

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ ๒๐๘๖/๒๕๔๓ จำเลยใช้รถยนต์บรรทุกมีน้ำหนักบรรทุก รวมทั้งน้ำหนักรถเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดถึง ๑๓,๑๕๐ กิโลกรัม โดยไม่นำพาว่าจะก่อให้เกิดความเสียหายอย่างร้ายแรงต่อสภาพทางหลวงของแผ่นดิน ซึ่งเป็นสมบัติส่วนรวมและมีไว้เพื่อประโยชน์ร่วมกันของสาธารณชน และทำให้ผู้ร่วมใช้เส้นทางสัญจรไปมาต้องเสี่ยงอันตรายจากสภาพถนนที่ง่ายต่อการเกิดอุบัติเหตุและอันตรายที่เกิดจากสภาพของรถยนต์ที่มีน้ำหนักบรรทุกเป็นจำนวนมากจนเกินกว่าที่ผู้ขับขี่จะควบคุมให้แล่นไปได้อย่างปลอดภัย รถยนต์บรรทุกซึ่งใช้ในการกระทำความผิดจึงเป็นทรัพย์สินที่สมควรต้องริบ (เว็บไซต์ THAIDEKA, ออนไลน์)

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ ๓๐๔๔/๒๕๔๙ คดีนี้โจทก์ฟ้องว่าจำเลยขับรถบรรทุกสิบล้อบรรทุกทรายซึ่งมีน้ำหนักยานพาหนะรวมน้ำหนักบรรทุกเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดอันเป็นความผิดตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ และขอให้ศาลสั่งริบรถยนต์บรรทุกสิบล้อของกลาง เมื่อจำเลยให้การรับสารภาพตามฟ้องและคดีไม่จำเป็นต้องสืบพยานประกอบคำรับสารภาพจึงฟังได้ว่าจำเลยได้ใช้รถยนต์บรรทุกสิบล้อของกลางบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดอันเป็นการฝ่าฝืนต่อกฎหมาย รถยนต์บรรทุกสิบล้อของกลางจึงเป็นทรัพย์สินที่บุคคลได้ใช้ในการกระทำความผิดตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา ๓๓ (๑) แม้พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ มาตรา ๖๑ และ ๗๓ มิได้บัญญัติถึงการริบของกลางไว้ แต่ก็ได้บัญญัติถึงเรื่องนี้ไว้เป็นอย่างอื่น จึงนำมาตรา ๓๓ มาใช้บังคับได้ตามมาตรา ๑๗ แห่งประมวลกฎหมายอาญา (เว็บไซต์ THAIDEKA, ออนไลน์)

๒.๓.๕ แนวคำพิพากษากรณีเจ้าหน้าที่เรียกรับผลประโยชน์จากผู้ประกอบการรถบรรทุก (สำนักข่าวอิศรา, ออนไลน์, ๒๕๖๒)

๑) สรุปความเป็นมา

เมื่อวันที่ ๙ พฤศจิกายน ๒๕๕๓ คณะกรรมการ ป.ป.ช. ได้ประชุมและมีการลงมติชี้มูลความผิดเรื่องกล่าวหาเจ้าหน้าที่ตำรวจในหลายพื้นที่ เรียก รับเงินจากผู้ประกอบการขนส่งสินค้า ซึ่งเป็นผลมาจากการที่ คณะกรรมการ ป.ป.ช. ได้มีคำสั่งแต่งตั้งคณะอนุกรรมการไต่สวนดำเนินการ ไต่สวนข้อเท็จจริง เรื่องกล่าวหา เจ้าหน้าที่ตำรวจประจำสถานีตำรวจภูธรและสถานีตำรวจนครบาลจำนวนหลายนาย ปฏิบัติหรือละเว้นการปฏิบัติหน้าที่โดยทุจริต เรียก รับเงินจากผู้ประกอบการขนส่งสินค้าโดยรถยนต์บรรทุก เพื่อละเว้นการจับกุมรถยนต์ที่บรรทุกสิ่งของมีน้ำหนักเกินกว่าอัตราที่กฎหมาย กำหนด รวมทั้งเพื่ออำนวยความสะดวกในกรณีอื่น ๆ โดยมี นายวิชา มหาคุณ กรรมการ ป.ป.ช. เป็นประธานอนุกรรมการไต่สวน นั้น

คณะกรรมการ ป.ป.ช. ได้พิจารณาสำนวนการไต่สวนข้อเท็จจริงของคณะอนุกรรมการไต่สวนแล้วปรากฏข้อเท็จจริงสรุปสาระสำคัญที่เกี่ยวข้องได้ ดังนี้

๒) สรุปข้อเท็จจริง

ในช่วงเวลาประมาณ พ.ศ. ๒๕๓๙ – ๒๕๔๖ การประกอบกิจการขนส่งสินค้าโดยรถยนต์บรรทุกในประเทศไทย ได้มีผู้ประกอบการรายใหญ่หลายรายรวมกลุ่มกันในรูปแบบตามกฎหมาย เช่น สมาคมรถยนต์บรรทุกในภาค หรือจังหวัดต่าง ๆ โดยรายได้ของผู้ประกอบการจะขึ้นอยู่กับกำไรของสินค้าของรถยนต์ในแต่ละเที่ยว ดังนั้น จึงมีผู้ประกอบการบางรายที่ต้องการมีรายได้เพิ่มมากขึ้น ได้ใช้วิธีการขนส่งสินค้าโดยพยายามบรรทุกน้ำหนักสินค้าให้เพิ่มมากขึ้นเท่าที่รถยนต์จะสามารถนำไปได้น้ำหนักที่บรรทุกจึงมากกว่าที่กฎหมายกำหนดไว้ เป็นเหตุให้ถูกตรวจค้น จับกุมจากเจ้าหน้าที่ตำรวจหรือเจ้าหน้าที่ด่านชั่งน้ำหนักในเส้นทางต่าง ๆ

๓) รายละเอียดพฤติการณ์รับผลประโยชน์โดยทุจริตผิดกฎหมาย

ผู้ประกอบการได้ตกลงกับเจ้าหน้าที่ผู้เกี่ยวข้องให้ละเว้นการตรวจค้น จับกุม โดยตกลงให้ผลประโยชน์ในรูปแบบต่าง ๆ จากนั้น จะจัดส่งสติ๊กเกอร์พร้อมจำนวนรถยนต์บรรทุกและหมายเลขทะเบียนรถยนต์บรรทุกที่มีการตกลงกับเจ้าหน้าที่ตำรวจที่เกี่ยวข้องไว้แล้ว โดยการจ่ายเงินให้แก่เจ้าหน้าที่ซึ่งกระทำการทุจริตจะจ่ายเป็นเงินสดหรือโอนเงินเข้าบัญชีเงินฝาก

สติ๊กเกอร์รูปแบบต่าง ๆ จะพิมพ์ด้วยสีสะท้อนแสง (ในเวลากลางคืนเมื่อส่องไฟดูจะสะท้อนแสงเห็นได้ชัดเจน อาจเรียกว่า ป้ายเคลียร์ก็ได้) และจะนำไปติดที่กระจกหน้ารถยนต์บรรทุก โดยราคาจำหน่ายสติ๊กเกอร์จะกำหนดเพียงหนึ่งเดือน มีราคา จำหน่ายโดยประมาณ ดังนี้

กรณีที่ ๑ สติ๊กเกอร์สำหรับรถยนต์บรรทุก (รถพ่วง) ๑๘ ล้อ ราคาใบละ ๔,๕๐๐ บาท/เดือน

กรณีที่ ๒ สติ๊กเกอร์สำหรับรถยนต์บรรทุก ๑๐ ล้อ ราคาใบละ ๓,๐๐๐ – ๓,๕๐๐ บาท/เดือน กรณีที่ ๓ สติ๊กเกอร์สำหรับรถยนต์บรรทุก ๖ ล้อ ราคาใบละ ๒,๐๐๐ บาท/เดือน

สำหรับเรื่องกล่าวหานี้ สืบเนื่องมาจากกรณีที่สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ได้มีคำสั่งแต่งตั้งคณะพนักงานสืบสวนสอบสวน กองบัญชาการตำรวจภูธรภาค ๕ ดำเนินการสืบสวนสอบสวนในกรณีมีสมาชิกสภาจังหวัดลำปางผู้หนึ่ง ถูกกล่าวหาว่า มียาเสพติดให้โทษประเภท ๑ (เมทแอมเฟตามีน) ไว้ในความครอบครองเพื่อจำหน่าย และพอกเงิน ซึ่งคณะพนักงานสืบสวนสอบสวน ได้ดำเนินการสืบสวนสอบสวนแล้ว พบว่า “นอกจากความผิดเกี่ยวกับยาเสพติดแล้ว สมาชิกสภาจังหวัดลำปางบุคคลนี้ ยังมีพฤติการณ์ร่วมกันจำหน่ายสติ๊กเกอร์ติดรถยนต์บรรทุกให้กับผู้ประกอบการขนส่งรายอื่นและยังพบว่า มีเจ้าหน้าที่ตำรวจในสังกัดต่าง ๆ ในหลายพื้นที่จำนวนหลายนายมีส่วนร่วมหรือเกี่ยวข้องในการกระทำความผิดด้วย โดยปรากฏพยานหลักฐานว่ามีการรายการโอนเงินเข้าบัญชีธนาคารของเจ้าหน้าที่ตำรวจเป็นประจำทุกเดือน ในลักษณะค่างวดหรือส่วย” พนักงานสืบสวนสอบสวน กองบัญชาการตำรวจภูธรภาค ๕ จึงได้ส่งสำนวนการสอบสวนคดีอาญา โดยร้องทุกข์กล่าวโทษเจ้าหน้าที่ตำรวจและบุคคลที่เกี่ยวข้องมาให้คณะกรรมการ ป.ป.ช. ดำเนินการตามอำนาจหน้าที่

จากการไต่สวนข้อเท็จจริงของคณะกรรมการไต่สวนฟังได้ว่า “มีเจ้าหน้าที่ตำรวจในสังกัดต่าง ๆ ในหลายพื้นที่ จำนวน ๑๐ นาย ซึ่งปรากฏชื่อที่น่าสนใจ ดังนี้ ๑) ร้อยตำรวจโท สุชาติ ศรีสิทธิเวช เมื่อครั้งดำรงตำแหน่ง ผู้บังคับหมู่ (จราชจร) สถานีตำรวจภูธรอำเภอปากเกร็ด จังหวัดนนทบุรี ๒) ดาบตำรวจ สุเทพ ถิ่นโพธิ์วังษ์ เมื่อครั้งดำรงตำแหน่ง ผู้บังคับหมู่ (จราชจร) สถานีตำรวจภูธรย่อยลาดโตนด

สถานีตำรวจภูธรอำเภอเมืองนนทบุรี จังหวัดนนทบุรี และ ๓) ดาบตำรวจ ปาลรัฐ รัตนนะ เมื่อครั้งดำรงตำแหน่ง ผู้บังคับหมู่ (จราจร) สถานีตำรวจ ภูธรอำเภอบางใหญ่ จังหวัดนนทบุรี รวมอยู่ด้วย โดยมีพฤติการณ์เรียกรับเงินจากผู้ประกอบกิจการขนส่งโดยรถยนต์บรรทุก เพื่อเป็น ค่าอำนวยความสะดวกหรือละเว้น การจับกุมรถยนต์บรรทุกหรือรถพ่วง ซึ่งบรรทุกสิ่งของมีน้ำหนัก บรรทุกเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด หรือกระทำความผิดในกรณีอื่น ๆ โดยพบว่า ในช่วง พ.ศ. ๒๕๔๕ ปรากฏหลักฐานว่ามีการโอนเงินเข้าบัญชีธนาคารของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ดังกล่าวเป็นประจำ ทุกเดือน ในลักษณะค่างวดหรือส่วย คณะกรรมการ ป.ป.ช. ได้พิจารณาแล้วมีมติว่า “การกระทำของ เจ้าหน้าที่ตำรวจรวม ๑๐ นาย ดังกล่าว มีมูลเป็นความผิดทางวินัยอย่างร้ายแรงและมีมูลเป็นความผิด ทางอาญา ฐานเป็นเจ้าพนักงานเรียก รับ หรือยอมจะรับทรัพย์สินหรือประโยชน์อื่นใดสำหรับตนเองหรือ ผู้อื่นโดยมิชอบเพื่อกระทำการหรือไม่กระทำการอย่างใดในตำแหน่ง ไม่ว่าจะนั้นจะชอบหรือมิชอบ ด้วยหน้าที่ และฐานเป็นเจ้าพนักงานปฏิบัติหรือละเว้นการปฏิบัติหน้าที่โดยทุจริตตามประมวลกฎหมาย อาญา มาตรา ๑๔๙ และมาตรา ๑๕๗ ประกอบมาตรา ๙๑ พร้อมทั้งให้ส่งรายงาน เอกสาร และความเห็นไปยังผู้บังคับบัญชา เพื่อพิจารณาโทษทางวินัยและไปยังอัยการสูงสุด เพื่อดำเนินคดีอาญา ในศาลที่มีเขตอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีกับเจ้าหน้าที่ตำรวจดังกล่าว ตามพระราชบัญญัติประกอบ รัฐธรรมนูญว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามการทุจริต พ.ศ. ๒๕๔๒ มาตรา ๙๒ และ ๙๗ แล้วแต่กรณี ต่อไป

๔) สรุปย่อคำพิพากษา

ต่อมาวันที่ ๒๙ กันยายน ๒๕๖๐ ศาลจังหวัดนนทบุรี ได้มีคำพิพากษาว่า จำเลย ทั้ง ๓ ราย คือ จำเลยที่ ๑ ร้อยตำรวจโท สุชาติ ศรีสีทิธิเวช เมื่อครั้งดำรงตำแหน่ง ผู้บังคับหมู่ (จราจร) สถานีตำรวจภูธรอำเภอปากเกร็ด จังหวัดนนทบุรี อายุ ๓๕ ปี จำเลยที่ ๒ ดาบตำรวจ สุเทพ ถิ่นโพธิ์วงษ์ เมื่อครั้งดำรงตำแหน่งผู้บังคับหมู่ (จราจร) สถานีตำรวจภูธรย่อยลาดโตนด สถานีตำรวจภูธรอำเภอเมืองนนทบุรี จังหวัดนนทบุรี จำเลยที่ ๓ ดาบตำรวจ ปาลรัฐ รัตนนะ เมื่อครั้งดำรงตำแหน่ง ผู้บังคับหมู่ (จราจร) สถานีตำรวจ ภูธรอำเภอบางใหญ่ จังหวัดนนทบุรี มีความผิดตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา ๑๔๙ ซึ่งเป็นบทเฉพาะกาล ประกอบมาตรา ๙๑ จึงพิพากษาลงโทษ ดังนี้

จำเลยที่ ๑ ร้อยตำรวจโท สุชาติ ศรีสีทิธิเวช พินากษาลงโทษจำคุกกระหนงละ ๕ ปี รวม ๗ กระหนง รวมจำคุก ๓๕ ปี

จำเลยที่ ๒ ดาบตำรวจ สุเทพ ถิ่นโพธิ์วงษ์ พินากษาลงโทษจำคุกกระหนงละ ๕ ปี รวม ๖ กระหนง รวมจำคุก ๓๐ ปี

จำเลยที่ ๓ ดาบตำรวจ ปาลรัฐ รัตนนะ พินากษาลงโทษจำคุกกระหนงละ ๕ ปี รวม ๖ กระหนง รวมจำคุก ๓๐ ปี

ล่าสุดวันที่ ๑๑ กันยายน ๒๕๖๑ ศาลอุทธรณ์ภาค ๑ พินากษายืนตามศาลจังหวัดนนทบุรี ทั้งหมด

บทที่ ๓

ผลการศึกษา

คณะกรรมการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร ได้แต่งตั้งคณะอนุกรรมการฯ เพื่อดำเนินการตามกรอบประเด็นการพิจารณา ๕ ประเด็นสำคัญที่เกี่ยวกับแนวทางการแก้ไขปัญหา กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางบกและป้องกันการเรียกรับผลประโยชน์โดยเจ้าหน้าที่รัฐ ซึ่งคณะอนุกรรมการฯ ได้รวบรวมข้อมูลจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อสรุปสาระสำคัญของข้อมูล ด้านต่าง ๆ รวมทั้งการศึกษาข้อมูล สถิติ เอกสารทางวิชาการและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เพื่อเพิ่มเติม ความสมบูรณ์ของเนื้อหารายงานฉบับนี้ โดยในบทนี้จะนำเสนอถึงผลการศึกษาตามกรอบประเด็น การพิจารณาที่กำหนดไว้ เพื่อนำมาประกอบการจัดทำข้อสังเกต เพื่อแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายที่เกี่ยวข้อง กับการขนส่งทางบกให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถบังคับใช้กฎหมายได้อย่างมีประสิทธิภาพ สอดคล้องกับบริบทการขนส่งที่เปลี่ยนแปลงไป ตลอดจนเพื่อป้องกันการเรียกรับผลประโยชน์ โดยเจ้าหน้าที่รัฐอย่างเป็นรูปธรรมต่อไป

ในการพิจารณา คณะอนุกรรมการฯ ได้เชิญหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมาเข้าร่วมประชุม และรับฟังข้อมูลจำนวน ๔ ครั้ง ดังนี้

๑) การประชุมคณะอนุกรรมการ ครั้งที่ ๒ วันพฤหัสบดีที่ ๙ พฤศจิกายน ๒๕๖๖ ณ ห้องประชุมกรมการ N 401 ชั้น ๔ อาคารรัฐสภา

๒) การประชุมคณะอนุกรรมการ ครั้งที่ ๓ วันพฤหัสบดีที่ ๑๖ พฤศจิกายน ๒๕๖๖ ณ ห้องประชุมกรมการ N 401 ชั้น ๔ อาคารรัฐสภา

๓) การประชุมคณะอนุกรรมการ ครั้งที่ ๔ วันพฤหัสบดีที่ ๒๓ พฤศจิกายน ๒๕๖๖ ณ ห้องประชุมกรมการ N 401 ชั้น ๔ อาคารรัฐสภา

๔) การประชุมคณะอนุกรรมการ ครั้งที่ ๕ วันพฤหัสบดีที่ ๑๔ ธันวาคม ๒๕๖๖ ณ ห้องประชุมกรมการ CB 402 ชั้น ๔ อาคารรัฐสภา

จากการรวบรวมข้อมูลจากการชี้แจงและเอกสารทางวิชาการที่เกี่ยวข้อง ปรากฏผล การศึกษา ดังนี้

๓.๑ ผลการศึกษาแนวทางการบังคับใช้และสภาพปัญหาการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางบก

๓.๑.๑ ผลการศึกษาแนวทางการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางบก

ประเทศไทยมีหน่วยงานสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้กฎหมายการขนส่งทางบก ดังนี้

๑) กรมการขนส่งทางบก

กรมการขนส่งทางบกได้บังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางบกที่สำคัญ จำนวน ๒ ฉบับ คือ (๑) พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ เป็นกฎหมายที่มุ่งหมายให้เกิด ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนเพื่อขนส่งโดยการกำหนดสิทธิและหน้าที่ ข้อปฏิบัติ มาตรฐานต่าง ๆ

แก้ตัวรถ ผู้ขับรถ ผู้ประกอบการขนส่ง การกำหนดหลักเกณฑ์เพื่อพิจารณาขอใบอนุญาตประกอบการขนส่ง และการกำหนดเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในใบอนุญาตประกอบการขนส่ง และ (๒) พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒ เป็นกฎหมายที่กำหนดประเภทและลักษณะของยานพาหนะที่ใช้วิ่งบนทาง ข้อกำหนดความปลอดภัยต่าง ๆ ของยานพาหนะ กำหนดใบอนุญาตขับรถประเภทต่าง ๆ

สำหรับมาตรการบังคับใช้กฎหมายสำคัญ เพื่อสร้างพฤติกรรมการขับรถและการปฏิบัติหน้าที่ของผู้ขับรถขนส่งและรถสาธารณะให้เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด ลดการกระทำผิดซ้ำ กรมการขนส่งทางบกได้ใช้แนวทางการบังคับใช้กฎหมายควบคู่กับการใช้เทคโนโลยีมาสนับสนุนประสิทธิภาพในการบังคับใช้ กล่าวคือ กรมการขนส่งทางบกได้เข้มงวดในเรื่องการปฏิบัติตามกฎหมายของผู้ขับรถและผู้ประกอบการขนส่งโดยนำมาตรการควบคุมพฤติกรรมผู้ขับรถ เช่น มาตรการตัดคะแนนความประพฤติผู้ขับรถ หรือการกำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งต้องติดตั้งระบบ GPS เพื่อควบคุมการใช้ความเร็ว การกำหนดชั่วโมงการทำงาน หรือการยืนยันตัวตนผู้ขับรถ รวมถึงมาตรการด้านความปลอดภัย เช่น นำระบบผู้ตรวจการความปลอดภัย (Transport Safety Manager : TSM) มาใช้บังคับ ซึ่งหากตรวจพบการกระทำผิดจะลงโทษอย่างเด็ดขาดตามกฎหมาย เพื่อให้การขนส่งทางถนนเกิดความปลอดภัย

จากการศึกษาเพิ่มเติม พบว่า สถิติการตัดคะแนนผู้ขับรถที่กระทำความผิดตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ และพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒ ตั้งแต่วันที่ ๑ ธันวาคม ๒๕๖๔ ถึงวันที่ ๓๑ ตุลาคม ๒๕๖๖ กรมการขนส่งทางบกได้ดำเนินการตัดคะแนนผู้ขับรถสาธารณะถูกตัดคะแนน ๗๗,๙๖๔ ราย พักใช้ใบอนุญาต ๓๐๐ ราย และคืนคะแนน ๑,๑๔๓ ราย

กรณีการบังคับใช้กฎหมายในส่วนของกรมการขนส่งทางบกภายหลังจากพระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ. ๒๕๖๕ มีผลบังคับใช้ มีแนวทางการบังคับใช้ ดังนี้

(๑) มีการดำเนินการตามปกติ โดยไม่มีผลกระทบต่อประชาชน

(๑.๑) มีการออกตั้งจุดตรวจเพื่อบังคับใช้กฎหมายตามปกติ

(๑.๒) มีการรับเรื่องร้องเรียนซึ่งอาจนำไปสู่การเรียกตัวผู้ถูกกล่าวหาเข้าแจ้ง

และออกคำสั่งปรับตามปกติ

(๑.๓) ประชาชนสามารถชำระค่าปรับได้ตามปกติ

(๒) ปรับปรุงกระบวนการภายในให้สอดคล้องกับพระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ. ๒๕๖๕ มีผลบังคับใช้ ประกอบด้วย

(๒.๑) ดำเนินการออกประกาศกระทรวงคมนาคมเรื่อง กำหนดเจ้าหน้าที่ของรัฐผู้มีอำนาจปรับเป็นพินัยตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ และพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒ โดยกำหนดเจ้าหน้าที่ของรัฐผู้มีอำนาจปรับเป็นพินัย

(๒.๒) ออกคำสั่งกำหนดองค์คณะในการปรับเป็นพินัยในความผิดที่มีอัตราโทษปรับเกินกว่า ๑๐,๐๐๐ บาท และมอบอำนาจให้เจ้าหน้าที่ของรัฐแจ้งข้อกล่าวหาในความผิดทางพินัย

(๒.๓) ปรับปรุงกระบวนการออกคำสั่งปรับภายใน เช่น เปลี่ยนรูปแบบคำสั่งปรับเป็นพินัยเพื่อให้สอดคล้องกับหลักเกณฑ์ของพระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ. ๒๕๖๕ โดยปรับปรุงขั้นตอนในการปรับเป็นพินัยในกรณีที่ต้องดำเนินการเป็นองค์คณะ

(๒.๔) ชักซ้อมสำนักงานขนส่งจังหวัดและสำนักงานขนส่งจังหวัดสาขาเพื่อให้การดำเนินการเป็นไปอย่างถูกต้องและเป็นไปในทิศทางเดียวกัน

๒) กรมทางหลวง

แนวทางในการบังคับใช้กฎหมายของกรมทางหลวงเป็นไปตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ โดยพระราชบัญญัติดังกล่าวได้ให้อำนาจอธิบดีกรมทางหลวงเป็นเจ้าหน้าที่ตรวจตราและควบคุมทางหลวง ทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทาน นอกจากนี้ พระราชบัญญัติดังกล่าวได้กำหนดให้มีเจ้าพนักงานทางหลวงเป็นผู้บังคับใช้กฎหมายในเขตทางหลวงและเป็นเจ้าพนักงานตามประมวลกฎหมายอาญาและให้อำนาจในการตรวจตราเรียกยานพาหนะให้หยุด และมีอำนาจจับกุมผู้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าว

เนื่องจากมาตรา ๓๙ แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ. ๒๕๖๕ บัญญัติให้ความผิดที่มีโทษปรับสถานเดียวตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ เป็นความผิดทางพินัย ดังนั้น ปัจจุบันผู้มีอำนาจเปรียบเทียบปรับความผิดสถานเดียวจึงเป็นไปตามประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง กำหนดเจ้าหน้าที่ของรัฐของกรมทางหลวงให้อำนาจปรับเป็นพินัยตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ (รายละเอียดปรากฏตามภาคผนวก ฉ) โดยสรุปประกาศดังกล่าว ให้อำนาจข้าราชการกรมทางหลวงระดับชำนาญการขึ้นไปหรือเทียบเท่าและเจ้าหน้าที่ตำรวจทางหลวงตำแหน่งสารวัตรหรือเทียบเท่าตำแหน่งสารวัตรขึ้นไปในสังกัดกองบังคับการตำรวจทางหลวง สำนักงานตำรวจแห่งชาติ เป็นเจ้าหน้าที่ของรัฐที่มีอำนาจปรับเป็นพินัยตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕

จากการศึกษาพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ พบว่า มีประเด็นสำคัญในการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับรถบรรทุกน้ำหนักเกินตามความรับผิดชอบของกรมทางหลวง ดังนี้ (๑) เจ้าพนักงานทางหลวง (๒) อำนาจและหน้าที่ของเจ้าพนักงานทางหลวง (๓) การรักษาทางหลวง โดยประกาศห้ามใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนักบรรทุกหรือน้ำหนักลงเพลาเกินกว่ากฎหมายกำหนด (๔) โทษของการบรรทุกน้ำหนักเกิน ซึ่งสามารถสรุปสาระสำคัญของการศึกษาได้ ดังนี้

๒.๑) เจ้าพนักงานทางหลวง

เจ้าพนักงานทางหลวง คือ ผู้ซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งให้เป็นเจ้าพนักงานทางหลวง ดังนั้น เจ้าพนักงานทางหลวงจึงเป็นผู้มีอำนาจและหน้าที่ในการบังคับใช้กฎหมายในเขตทางหลวง สำหรับผู้ได้รับการแต่งตั้งเป็นเจ้าพนักงานทางหลวงเป็นไปตามประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง แต่งตั้งเจ้าพนักงานทางหลวงสำหรับทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทาน ประกาศ ณ วันที่ ๑ มีนาคม ๒๕๔๙ (ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ ๑๒๓ ตอน ๓๕ ง ลงวันที่ ๓๐ มีนาคม ๒๕๔๙) (รายละเอียดปรากฏตามภาคผนวก ก) โดยเจ้าพนักงานทางหลวงซึ่งมีส่วนเกี่ยวข้องกับกรณีรถบรรทุกน้ำหนักเกินในส่วนที่เกี่ยวข้องกับกรมทางหลวง คือ เจ้าหน้าที่ของสำนักควบคุมยานพาหนะ กรมทางหลวง เช่น ผู้อำนวยการสำนักงานการควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ

วิศวกรโยธา ช่างโยธา วิศวกรเครื่องกล นายช่างเครื่องกล ซึ่งสังกัดสำนักงานการควบคุมน้ำหนักรยานพาหนะ

๒.๒) อำนาจและหน้าที่ของเจ้าพนักงานทางหลวง

อำนาจและหน้าที่ของเจ้าพนักงานทางหลวง เป็นไปตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ มาตรา ๒๓ สรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

“มาตรา ๒๓ ให้เจ้าพนักงานทางหลวงมีอำนาจและหน้าที่ดังนี้

(๑) ตรวจสอบตราดูแลมิให้มีการฝ่าฝืนพระราชบัญญัตินี้

(๒) เรียกยานพาหนะให้หยุดเพื่อทำการตรวจสอบในกรณี que เชื่อว่ามี การกระทำอันเป็นความผิดตามพระราชบัญญัตินี้

(๓) จับกุมผู้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ในขณะที่กระทำความผิด เพื่อส่งให้พนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจดำเนินคดีต่อไป

ในการปฏิบัติหน้าที่ตามวรรคหนึ่งให้เจ้าพนักงานทางหลวงแสดงบัตรประจำตัวต่อผู้ซึ่งเกี่ยวข้องกับบัตรประจำตัวเจ้าพนักงานทางหลวงให้เป็นไปตามแบบที่กำหนดในกฎกระทรวง”

๒.๓) การรักษาทางหลวงโดยประกาศห้ามใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนักบรรทุก หรือน้ำหนักลงเพลากินกว่ากฎหมายกำหนด

จากการศึกษาถนนทางหลวงของประเทศไทยมีมาตรฐานระดับสากล AASHTO ซึ่งเป็นมาตรฐานถนนของประเทศสหรัฐอเมริกา สำหรับการรักษาทางหลวงผู้มีอำนาจอนุมัติประกาศห้ามใช้ยานพาหนะๆ ที่มีน้ำหนักเกินเดินรถบนทางหลวงในความรับผิดชอบ คือ อธิบดีกรมทางหลวงในฐานะผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงสัมปทาน ทั้งนี้ การประกาศกำหนดเป็นไปตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ มาตรา ๖๑

“มาตรา ๖๑ เพื่อรักษาทางหลวง ผู้อำนวยการทางหลวงมีอำนาจประกาศในราชกิจจานุเบกษาห้ามใช้ยานพาหนะบนทางหลวงโดยที่ยานพาหนะนั้นมีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุก หรือน้ำหนักลงเพลากินกว่าที่กำหนด หรือโดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหาย

ประกาศของผู้ผู้อำนวยการทางหลวงตามวรรคหนึ่งต้องได้รับอนุมัติจากอธิบดีกรมทางหลวง สำหรับทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทานหรือได้รับอนุมัติจากอธิบดีกรมทางหลวงชนบทสำหรับทางหลวงชนบท หรือได้รับอนุมัติจากผู้ว่าราชการจังหวัดสำหรับทางหลวงท้องถิ่น”

ทั้งนี้ มาตรา ๖๑ ได้ให้อำนาจอธิบดีกรมทางหลวงเป็นผู้อนุมัติประกาศห้ามใช้ยานพาหนะๆ ที่มีน้ำหนักเกินเดินรถบนถนนในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง (รายละเอียดปรากฏตามภาคผนวก ข)

ข้อสังเกต จากมาตรา ๖๑ ในทางปฏิบัติพบว่า อธิบดีกรมทางหลวง จะเป็นผู้อนุมัติประกาศๆ ตามมาตรา ๖๑ กรณีทางหลวง สำหรับทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทาน สำหรับกรณีทางหลวงชนบท อธิบดีกรมทางหลวงชนบทจะเป็นผู้อนุมัติ และทางหลวงท้องถิ่นให้ขออนุมัติจากผู้ว่าราชการจังหวัด ดังนั้น จึงอาจเกิดความสับสนแก่ประชาชน

หรือผู้ประกอบการรถบรรทุกในการเดินรถว่าถนนที่ใช้เดินรถอยู่ในความรับผิดชอบของหน่วยงานใด และมีการกำหนดน้ำหนักบรรทุกเท่าใด

๒.๔) โทษของการบรรทุกน้ำหนักเกิน

จากการศึกษาการนำรถบรรทุกน้ำหนักเกินรถบนทางหลวงในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงเป็นความผิดที่มีอัตราโทษตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ มาตรา ๗๓/๒

“มาตรา ๗๓/๒ ผู้ใดฝ่าฝืนตามมาตรา ๕๙ วรรคหนึ่งหรือฝ่าฝืนประกาศของผู้อำนวยการทางหลวงตามมาตรา ๖๑ วรรคหนึ่ง หรือประกาศของเจ้าพนักงานซึ่งผู้อำนวยการทางหลวงแต่งตั้งให้ควบคุมทางหลวงตามมาตรา ๖๑ วรรคสาม ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ”

ทั้งนี้ ความผิดมาตรา ๖๑ ได้ให้อำนาจอธิบดีกรมทางหลวงเป็นผู้อนุมัติประกาศห้ามใช้ยานพาหนะฯ ที่มีน้ำหนักเกินเดินรถในถนนความรับผิดชอบของกรมทางหลวง (รายละเอียดปรากฏตามภาคผนวก ข)

๓) กรมทางหลวงชนบท

แนวทางในการบังคับใช้กฎหมายของกรมทางหลวงชนบทเป็นไปตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ โดยพระราชบัญญัติดังกล่าวได้ให้อำนาจอธิบดีกรมทางหลวงชนบทเป็นผู้อำนวยการทางหลวงชนบท และเป็นเจ้าหน้าที่กำกับ ตรวจสอบและควบคุมทางหลวง และงานเกี่ยวกับทางหลวงชนบท และได้กำหนดให้เจ้าพนักงานทางหลวงเป็นเจ้าพนักงานตามประมวลกฎหมายอาญาและให้อำนาจในการตรวจตรา เรียกยานพาหนะให้หยุด และมีอำนาจจับกุม ผู้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัติดังกล่าว

เนื่องจากมาตรา ๓๙ แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ. ๒๕๖๕ บัญญัติให้ความผิดที่มีโทษปรับสถานเดียวตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ เป็นความผิดทางพินัย ดังนั้น ปัจจุบันผู้มีอำนาจเปรียบเทียบปรับความผิดสถานเดียวจึงเป็นไปตามประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง กำหนดเจ้าหน้าที่ของรัฐของกรมทางหลวงชนบทให้มีอำนาจปรับเป็นพินัยตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ (รายละเอียดปรากฏตามภาคผนวก ข) โดยสรุปประกาศดังกล่าว ให้อำนาจข้าราชการกรมทางหลวงชนบทในสำนักบำรุงทางกรมทางหลวงชนบท ได้แก่ ผู้อำนวยการสำนักบำรุงทาง วิศวกรโยธาตั้งแต่ระดับชำนาญการขึ้นไป แขวงทางหลวงชนบท ได้แก่ ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงชนบททุกจังหวัด วิศวกรโยธาตั้งแต่ระดับชำนาญการขึ้นไป เป็นเจ้าหน้าที่ของรัฐที่มีอำนาจปรับเป็นพินัยตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕

จากการศึกษาพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ พบว่า มีประเด็นสำคัญในการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับรถบรรทุกน้ำหนักเกินตามความรับผิดชอบของกรมทางหลวงชนบท ดังนี้ ๑) เจ้าพนักงานทางหลวง ๒) อำนาจและหน้าที่ของเจ้าพนักงานทางหลวง ๓) การรักษาทางหลวง โดยประกาศห้ามใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนักบรรทุกหรือน้ำหนักลงเพลาเกินกว่ากฎหมายกำหนด ๔) โทษของการบรรทุกน้ำหนักเกิน ซึ่งสามารถสรุปสาระสำคัญของการศึกษาได้ ดังนี้

๓.๑) เจ้าพนักงานทางหลวง

เจ้าพนักงานทางหลวง คือ ผู้ซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งให้เป็นเจ้าพนักงานทางหลวงตั้งนั้น เจ้าพนักงานทางหลวงจึงเป็นผู้มีอำนาจและหน้าที่สามารถบังคับใช้กฎหมายได้ในเขตทางหลวง สำหรับผู้ได้รับการแต่งตั้งเป็นเจ้าพนักงานทางหลวงเป็นไปตามประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง แต่งตั้งเจ้าพนักงานทางหลวงสำหรับทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทาน ประกาศ ณ วันที่ ๑ มีนาคม ๒๕๔๙ (ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ ๑๒๓ ตอน ๓๕ ง ลงวันที่ ๓๐ มีนาคม ๒๕๔๙) (รายละเอียดปรากฏตามภาคผนวก ก) โดยเจ้าพนักงานทางหลวงซึ่งมีส่วนเกี่ยวข้องกับกรณีรถบรรทุกน้ำหนักเกินในส่วนที่เกี่ยวข้องกับกรมทางหลวงชนบท คือ เจ้าหน้าที่ของสำนักบำรุงทาง กรมทางหลวงชนบท

๓.๒) อำนาจและหน้าที่ของเจ้าพนักงานทางหลวง

อำนาจและหน้าที่ของเจ้าพนักงานทางหลวง เป็นไปตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ มาตรา ๒๓ สรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

“มาตรา ๒๓ ให้เจ้าพนักงานทางหลวงมีอำนาจและหน้าที่ดังนี้

(๑) ตรวจสอบตราดูแลมิให้มีการฝ่าฝืนพระราชบัญญัตินี้

(๒) เรียกยานพาหนะให้หยุดเพื่อทำการตรวจสอบในกรณี que เชื่อว่ามีการกระทำความผิดตามพระราชบัญญัตินี้

(๓) จับกุมผู้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ในขณะกระทำความผิดเพื่อส่งให้พนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจดำเนินคดีต่อไป

ในการปฏิบัติหน้าที่ตามวรรคหนึ่งให้เจ้าพนักงานทางหลวงแสดงบัตรประจำตัวต่อผู้ซึ่งเกี่ยวข้องบัตรประจำตัวเจ้าพนักงานทางหลวงให้เป็นไปตามแบบที่กำหนดในกฎกระทรวง”

๓.๓) การรักษาทางหลวงโดยประกาศห้ามใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนักบรรทุกหรือน้ำหนักลงเพลากินกว่ากฎหมายกำหนด

จากการศึกษาถนนทางหลวงชนบทของประเทศไทยมีมาตรฐานระดับสากล AASHTO ซึ่งเป็นมาตรฐานถนนของประเทศสหรัฐอเมริกา สำหรับการรักษาทางหลวงผู้ที่มีอำนาจอนุมัติประกาศห้ามใช้ยานพาหนะฯ ที่มีน้ำหนักเกินเดินรถบนทางหลวงชนบท คือ อธิบดีกรมทางหลวงชนบทในฐานะผู้อำนวยการทางหลวงชนบท ทั้งนี้ การประกาศเป็นไปตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ มาตรา ๖๑ สรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

“มาตรา ๖๑ เพื่อรักษาทางหลวง ผู้อำนวยการทางหลวงมีอำนาจประกาศในราชกิจจานุเบกษาห้ามใช้ยานพาหนะบนทางหลวงโดยที่ยานพาหนะนั้นมีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุกหรือน้ำหนักลงเพลากินกว่าที่กำหนด หรือโดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหาย

ประกาศของผู้อำนวยการทางหลวงตามวรรคหนึ่งต้องได้รับอนุมัติจากอธิบดีกรมทางหลวง สำหรับทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทานหรือได้รับอนุมัติจากอธิบดีกรมทางหลวงชนบทสำหรับทางหลวงชนบท หรือได้รับอนุมัติจากผู้ว่าราชการจังหวัดสำหรับทางหลวงท้องถิ่น”

ทั้งนี้ มาตรา ๖๑ ได้ให้อำนาจอธิบดีกรมทางหลวงชนบทเป็นผู้อนุมัติ ประกาศห้ามใช้ยานพาหนะฯ ที่มีน้ำหนักเกินเดินรถบนถนนในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงชนบท (รายละเอียดปรากฏตามภาคผนวก ก)

๓.๔) โทษของการบรรทุกน้ำหนักเกิน

จากการศึกษาการนำรถบรรทุกน้ำหนักเกินรถบนทางหลวงในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงชนบทเป็นความผิดที่มีอัตราโทษตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ มาตรา ๗๓/๒

“มาตรา ๗๓/๒ ผู้ใดฝ่าฝืนตามมาตรา ๕๙ วรรคหนึ่งหรือฝ่าฝืนประกาศของผู้อำนวยการทางหลวงตามมาตรา ๖๑ วรรคหนึ่ง หรือประกาศของเจ้าพนักงานซึ่งผู้อำนวยการทางหลวงแต่งตั้งให้ควบคุมทางหลวงตามมาตรา ๖๑ วรรคสาม ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ”

ทั้งนี้ ความผิดมาตรา ๖๑ ได้ให้อำนาจอธิบดีกรมทางหลวงเป็นผู้อนุมัติ ประกาศห้ามใช้ยานพาหนะฯ ที่มีน้ำหนักเกินเดินรถในถนนความรับผิดชอบของกรมทางหลวง (รายละเอียดปรากฏตามภาคผนวก ค)

๔) สำนักงานตำรวจแห่งชาติ (กองบังคับการตำรวจทางหลวง)

กองบังคับการตำรวจทางหลวง ได้บังคับใช้พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ และกฎหมายอื่นที่มีโทษทางอาญาในเขตพื้นที่ทางหลวงแผ่นดินทั่วราชอาณาจักร โดยเจ้าหน้าที่ตำรวจทางหลวงทุกนายได้รับการแต่งตั้งเป็นเจ้าพนักงานทางหลวงตามประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง แต่งตั้งเจ้าพนักงานทางหลวงสำหรับทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทาน ประกาศ ณ วันที่ ๑ มีนาคม ๒๕๔๙ (ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ ๑๒๓ ตอน ๓๕ ง ลงวันที่ ๓๐ มีนาคม ๒๕๔๙) (รายละเอียดปรากฏตามภาคผนวก ก)

สภาพปัญหา

เนื่องจากปัจจุบันการบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดมีอัตราโทษตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ มาตรา ๗๓/๒ ซึ่งมีโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน ปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท มีสภาพปัญหาในการบังคับใช้ ดังนี้

(๑) อัตราโทษต่ำ อยู่ในอำนาจศาลแขวง ตามกฎหมายตำรวจต้องสำนวน การสอบสวนภายใน ๔๘ ชั่วโมง ทำให้ไม่มีเวลารวบรวมหลักฐาน ส่งผลให้เกิดช่องว่างในการทำสำนวน

(๒) กรณีผู้บรรทุกน้ำหนักเกินมากหรือเกินน้อย ได้รับอัตราโทษในอัตราเดียวกัน

(๓) ไม่มีบทกำหนดโทษผู้จ้างวาน ผู้สนับสนุน ทำให้ขยายผลยาก เพราะบางครั้งพยานหลักฐานไม่เพียงพอ เนื่องจากเวลาในการทำสำนวนการสอบสวนจำกัด รวบรวมพยานหลักฐานไม่ทัน

(๔) อุปสรรคในการสอบสวนเอาผิดผู้ประกอบการ ลักษณะการกระทำผิดเกิดจากความสมัครใจทั้งผู้ให้และผู้รับร่วมกันปกปิดไม่ให้ข้อมูลยืนยันการกระทำผิดแก่เจ้าหน้าที่ตำรวจ อ้างว่าสติ๊กเกอร์ที่ติดเป็นเพียงสัญลักษณ์ของกลุ่มรถบรรทุกไม่ได้เป็นสัญลักษณ์การจ่ายผลประโยชน์

โดยทุจริตผิดกฎหมาย รวมทั้ง ตรวจสอบเส้นทางการเงินเพื่อขยายผลยากเนื่องจากส่วนใหญ่ใช้เงินสดและมีการให้ผู้อื่นเปิดบัญชีแทน (บัญชีม้า)

(๕) พระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ. ๒๕๖๕ ให้อำนาจเจ้าหน้าที่ตำรวจระดับสารวัตรทางหลวงขึ้นไปเท่านั้นในการออกใบสั่งเมื่อพบการกระทำผิด (ปัจจุบันสารวัตรทางหลวงมีจำนวน ๔๑ นายรับผิดชอบทั่วประเทศ) เมื่อตำรวจที่ไปประจำด่านซึ่ง พบรถไม่เข้าด่านซึ่งก็ไม่สามารถออกใบสั่งได้ ต้องแจ้งสารวัตรทางหลวง

(๖) ปัจจุบันกองบังคับการตำรวจทางหลวง มีพื้นที่รับผิดชอบสถานีตำรวจทางหลวง ๔๑ สถานีทั่วประเทศ ทว่ามีหน่วยซึ่งนำหนักเคลื่อนที่ (Spot check) ใช้งานได้เพียง ๒ เครื่อง จากจำนวนทั้งหมด ๑๒ เครื่อง

ข้อเสนอแนะ

กองบังคับการตำรวจทางหลวง ได้ให้ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายที่เกี่ยวข้อง สรุปลงสาระสำคัญ ดังนี้

(๑) แก้ไขเพิ่มอัตราโทษปรับตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ มาตรา ๗๓/๒ เช่น ปรับเพิ่มอัตราโทษปรับเป็น ๑๐,๐๐๐ – ๑๐๐,๐๐๐ บาท เพื่อให้อยู่ในอำนาจศาลอาญา และเพื่อให้พนักงานสอบสวนไม่ต้องทำสำนวนฟ้องแบบวาจาและมีเวลาในการรวบรวมพยานหลักฐานเพื่อเอาผิดต่อผู้จ้างวาน ผู้สนับสนุน หรือมีส่วนร่วมในการกระทำผิด

(๒) เสนออัตราโทษปรับแบบขั้นบันได (อัตราก้าวหน้า) เช่น คิดค่าปรับที่เกินต้นละ ๑๐๐,๐๐๐ บาท แล้วเพิ่มข้อความให้เจ้าหน้าที่มีอำนาจควบคุม แม้จะเป็นโทษปรับเพื่อให้ดำเนินการตามกฎหมาย และให้แก้ไขรถให้อยู่ในเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนดก่อนขนส่งต่อไป เพื่อป้องกันผู้ประกอบการบางรายยอมถูกปรับเพื่อบรรทุกน้ำหนักเกิน

(๓) มีบทลงโทษผู้จ้างวาน ผู้สนับสนุนที่ชัดเจนกำหนดให้รัฐสนับสนุนเบี้ยเลี้ยงในการออกตรวจตรา สนับสนุนหน่วยซึ่งนำหนักเคลื่อนที่ (Spot check) ให้ตำรวจทางหลวง มีใช้ปฏิบัติงานอย่างเพียงพอ และเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการทำงาน

๓.๑.๒ ผลการศึกษาสภาพปัญหาในการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางบก

จากการศึกษาพบว่าประเทศไทยมีหน่วยงานหลักในการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการกำกับควบคุมการขนส่งทางบก ดังนี้ ๑) กรมทางหลวง ๒) กรมทางหลวงชนบท ๓) กรมการขนส่งทางบก ๔) กองบังคับการตำรวจทางหลวง และมีกฎหมายสำคัญที่เกี่ยวข้องตามกรอบการพิจารณาศึกษาของคณะอนุกรรมการ คือ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒ และพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕

โดยพระราชบัญญัติที่เกี่ยวข้องแต่ละฉบับได้กำหนดให้มีเจ้าพนักงานเพื่อบังคับใช้กฎหมาย เช่น พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ได้กำหนดให้มี “ผู้ตรวจการ” พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒ ได้กำหนดให้มี “ผู้ตรวจการ” และ “นายทะเบียน” โดยพระราชบัญญัติทั้ง ๒ ฉบับ ดังกล่าว อยู่ในความรับผิดชอบของกรมการขนส่งทางบก

ส่วนพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ ได้กำหนดให้มี “เจ้าพนักงานทางหลวง” ซึ่งกลไกการบังคับใช้กฎหมายสำคัญ คือ การกำหนดอำนาจและหน้าที่เจ้าพนักงานทางหลวงตาม

พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ มาตรา ๒๓ ซึ่งมีสาระสำคัญ ได้แก่ ๑) ตรวจตราดูแล ๒) เรียกยานพาหนะให้หยุดเพื่อตรวจสอบ ๓) จับกุมผู้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัติทางหลวงฯ ในขณะที่กระทำความผิดเพื่อส่งให้พนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจดำเนินคดีต่อไป

ทั้งนี้ จากการศึกษาข้อมูลจากผู้ประกอบการรถบรรทุก (รายละเอียดปรากฏตามภาคผนวก ง) ข้อมูลแนวทางการบังคับใช้และสภาพปัญหาการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางบกของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องซึ่งเข้าร่วมประชุมและจากเอกสารวิชาการที่เกี่ยวข้องสามารถสรุปประเด็นสำคัญในการพิจารณาได้ ดังนี้

๑) สภาพปัญหาของผู้ประกอบการรถบรรทุก (ในฐานะผู้ถูกบังคับใช้กฎหมาย)

จากการศึกษาข้อมูลสภาพปัญหาของผู้ประกอบการรถบรรทุก สามารถสรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

(๑) การเรียกรับผลประโยชน์จากรถบรรทุกน้ำหนักเกิน เพื่อละเว้นการจับกุมและดำเนินคดีตามกฎหมาย รวมไปถึงการอำนวยความสะดวกในข้อหาอื่น เช่น การตัดแปลงสภาพรถ โดยไม่ได้รับอนุญาต การไม่จัดสิ่งป้องกันมิให้สิ่งของบรรทุกตกหล่น การอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ทำให้เกิดการเลือกปฏิบัติและเกิดความเหลื่อมล้ำการแข่งขันทางธุรกิจอย่างไม่เป็นธรรม ส่งผลให้ถนนทางหลวงและสะพานชำรุดก่อนอายุการใช้งาน เป็นเหตุให้ภาครัฐต้องใช้งบประมาณในการซ่อมบำรุงอย่างมหาศาล

(๒) การถูกศาลสั่งริบรถบรรทุกกรณีถูกดำเนินคดีฐานรถบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดไม่ว่ารถบรรทุกน้ำหนักเกินมากหรือน้อย ซึ่งบางกรณีอาจเกิดจากการขาดเจตนาเนื่องจากความคลาดเคลื่อนของเครื่องชั่ง เช่น เมื่อวันที่ ๕ พฤศจิกายน ๒๕๖๖ ปรากฏกรณีเจ้าของรถบรรทุกร้องเรียนว่าถูกตำรวจสถานีตำรวจภูธรโนนดินแดง จังหวัดบุรีรัมย์ จับกุมดำเนินคดีและพนักงานสอบสวนสถานีตำรวจภูธรโนนดินแดง ได้เสนอความเห็นขอให้ริบรถบรรทุกเนื่องจากรถบรรทุกน้ำหนักเกินเพียง ๑๐ กิโลกรัม โดยผู้ต้องหาเห็นว่าถูกดำเนินคดีอย่างไม่เป็นธรรมและไม่มีเจตนาในการกระทำความผิด และไม่สมควรถูกริบรถเนื่องจากขาดเจตนาและน้ำหนักที่เกินเพียง ๑๐ กิโลกรัม อาจเกิดจากความคลาดเคลื่อนของเครื่องชั่ง

อย่างไรก็ตาม จากการศึกษาโดยขั้นตอนเมื่อผู้ต้องหาถูกดำเนินคดีฐานรถบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด พนักงานสอบสวนจะเสนอความเห็นขอให้ริบรถบรรทุกและพนักงานอัยการมักมีคำขอให้ริบรถบรรทุก เพื่อให้ศาลพิจารณารายละเอียดคำฟ้องและคำขอในลักษณะดังกล่าว

สำหรับประเด็นคำขอให้ริบรถบรรทุกซึ่งผู้ร้องเรียนหรือผู้ประกอบการรถบรรทุกเห็นว่าโทษรุนแรงเกินไปเนื่องจากรถบรรทุกน้ำหนักเกินเพียงเล็กน้อยอาจเกิดจากความคลาดเคลื่อนของตราชั่งจึงขาดเจตนาในการกระทำความผิด หากถูกริบรถบรรทุกซึ่งเป็นเครื่องมือสำคัญในการประกอบสัมมาชีพอาจไม่ยุติธรรมนั้น จากการศึกษาหลักเกณฑ์การใช้ดุลพินิจของศาล ศาลจะพิจารณาถึงรายละเอียดพฤติการณ์และพยานหลักฐานต่าง ๆ ที่ปรากฏในสำนวนการสอบสวนและคำบรรยายฟ้องอย่างละเอียดโดยข้อพิจารณาประกอบการตัดสินใจที่สำคัญ คือ พิจารณาน้ำหนักบรรทุกเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดมากหรือน้อย จึงใจซับริบรถบรรทุกเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดหรือไม่

เช่น การติดสติ๊กเกอร์สัญลักษณ์ที่น่าเชื่อว่ามีผลการจ่ายผลประโยชน์โดยผิดกฎหมาย หรือ การดัดแปลงสภาพรถให้รับน้ำหนักได้มากกว่าที่กฎหมายกำหนด

นอกจากนี้ จากการศึกษาแนวคำพิพากษาศาลฎีกา ศาลจะดูเจตนาโดยพิจารณาจากรายละเอียดพฤติการณ์ของจำเลยว่าจะใจบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดหรือไม่ หากน้ำหนักเกินเพียงเล็กน้อยแสดงว่าจำเลยไม่เจตนากระทำความผิด ศาลจะใช้ดุลพินิจไม่ริบรถบรรทุกตามคำขอของพนักงานอัยการ (ดูคำพิพากษาศาลฎีกาที่ ๓๗๘๙/๒๕๒๗ , ๓๑๑๘/๒๕๒๘)

จึงอาจกล่าวสรุปได้ว่า กรณีพนักงานอัยการมีคำขอให้ริบทรัพย์ คือ รถบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายซึ่งถือว่าเป็นทรัพย์ที่ใช้ในการกระทำความผิด ศาลจะใช้ดุลพินิจในการพิจารณาโดยดูเจตนาจากรายละเอียดพฤติการณ์ต่าง ๆ และพยานหลักฐานประกอบ อย่างละเอียดรอบคอบและไม่ได้มีคำสั่งริบรถบรรทุกตามที่พนักงานอัยการมีคำขอเสมอไป

๒) สภาพปัญหาของหน่วยงานบังคับใช้กฎหมาย (กรมการขนส่งทางบก กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท กองบังคับการตำรวจทางหลวง)

จากการศึกษาสภาพปัญหาของหน่วยงานบังคับใช้กฎหมาย ได้แก่ กรมการขนส่งทางบก กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท กองบังคับการตำรวจทางหลวง สามารถสรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

(๑) การดำเนินคดีรถบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ยังไม่พบว่าพนักงานสอบสวน สอบสวนขยายผลดำเนินคดีกับผู้ประกอบการรถบรรทุกในฐานะเป็นผู้ใช้ จำง วานให้พนักงานขับรถบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา ๘๔ หรือมาตรา ๘๖ ตามข้อเท็จจริง

(๒) ปัญหาความผิดพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ ตามมาตรา ๖๑ ประกอบอัตราโทษมาตรา ๗๓/๒ ไม่พบว่ามีบทกำหนดโทษรวมถึงผู้ใช้ ผู้จำง วาน ผู้สนับสนุนจึงเป็นข้อจำกัดในการสอบสวนขยายผลเพื่อดำเนินคดีกับผู้ประกอบการขนส่ง หรือผู้ว่าจำง

(๓) ปัญหาอัตราโทษการบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กำหนด ตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ มาตรา ๗๓/๒ ซึ่งกำหนดอัตราโทษจำคุกไม่เกินหกเดือนหรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาทหรือทั้งจำทั้งปรับ เห็นว่า อัตราโทษดังกล่าวไม่สอดคล้องกับสถานะเศรษฐกิจและสังคมที่เปลี่ยนแปลงไปและเป็นข้อจำกัดในการดำเนินคดีกับผู้ประกอบการ ด้วยเหตุและผล ดังนี้

(๓.๑) การกำหนดอัตราค่าปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาทไม่สามารถป้องกันการกระทำความผิดได้อย่างมีประสิทธิภาพ เช่น การบรรทุกน้ำหนักเกิน ๑๐๐ กิโลกรัม หรือการบรรทุกน้ำหนักเกิน ๑๐,๐๐๐ กิโลกรัม จะถูกปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาทตามระวางโทษที่กำหนดในมาตรา ๗๓/๒ ดังนั้น เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมและเหมาะสมกับพฤติการณ์จึงควรปรับแก้ไขโทษในมาตรา ๗๓/๒ เป็นโทษปรับอัตราค่าปรับ

(๓.๒) ระยะเวลาในการรวบรวมพยานหลักฐานของพนักงานสอบสวนมีไม่เพียงพอ เนื่องจากพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ มาตรา ๗๓/๒ ซึ่งกำหนดอัตราโทษจำคุกไม่เกินหกเดือนหรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาทหรือทั้งจำทั้งปรับ ซึ่งความผิดระวางโทษดังกล่าวเป็นความผิด

ที่อยู่ในอำนาจการพิจารณาพิพากษาคดีของศาลแขวงตามพระราชบัญญัติให้ใช้พระธรรมนูญศาลยุติธรรม พ.ศ. ๒๕๔๓ มาตรา ๑๗ , ๒๕

ทั้งนี้ ในการสอบสวนคดีรถบรรทุกน้ำหนักเกิน เป็นคดีที่อยู่ในอำนาจศาลแขวงพนักงานสอบสวนจึงต้องปฏิบัติตามพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลแขวงและวิธีพิจารณาคriminal ในศาลแขวง พ.ศ. ๒๕๔๙ มาตรา ๗ กล่าวคือ

กรณีที่ ๑ เมื่อมีการจับตัวผู้ต้องหาแล้ว ให้พนักงานสอบสวนส่งตัวผู้ต้องหาพร้อมด้วยสำนวนการสอบสวนไปยังพนักงานอัยการ เพื่อให้พนักงานอัยการยื่นฟ้องต่อศาลแขวงให้ทันภายในสี่สิบแปดชั่วโมงนับแต่เวลาที่ผู้ต้องหาถูกจับ

กรณีที่ ๒ ไม่มีการจับตัวผู้ต้องหาแต่พนักงานสอบสวนได้แจ้งข้อหาแก่ผู้ต้องหาแล้ว ให้พนักงานสอบสวนส่งสำนวนการสอบสวนไปยังพนักงานอัยการพร้อมกับสั่งให้ผู้ต้องหาไปพบพนักงานอัยการเพื่อให้พนักงานอัยการยื่นฟ้องต่อศาลแขวงให้ทันภายในสี่สิบแปดชั่วโมงนับแต่เวลาที่ผู้ต้องหาถูกแจ้งข้อหา

ดังนั้น เมื่อพนักงานสอบสวนต้องปฏิบัติตามบทบัญญัติดังกล่าวข้างต้น กล่าวคือ ต้องสอบสวนให้เสร็จเพื่อส่งฟ้องผู้ต้องหาให้ทันภายใน ๔๘ ชั่วโมง ด้วยเวลาที่จำกัด จึงทำให้ยากต่อการสอบสวนและรวบรวมพยานหลักฐานให้เพียงพอเพื่อประกอบสำนวนในการดำเนินคดี เพื่อพิสูจน์ให้เห็นถึงความผิดของผู้ประกอบการหรือนายจ้างในฐานะผู้ใช้ จ้าง วานให้พนักงานขับรถบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดแล้วแต่กรณี

(๔) สำนักงานควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ กรมทางหลวง ยังไม่มีโครงสร้างและอัตราค่าล้างกำหนดตามกฎหมายกระทรวง ทำให้อัตราค่าล้างไม่เพียงพอเมื่อเทียบกับภาระงานซึ่งต้องรับผิดชอบทางหลวงกว่า ๕๒,๓๓๖ กิโลเมตรและประจำสถานีตรวจสอบน้ำหนักทั่วประเทศจำนวน ๑๐๒ แห่ง และมีความก้าวหน้าในอาชีพที่ไม่ชัดเจนกระทบต่อขวัญกำลังใจในการปฏิบัติงานของบุคลากรนำมาสู่ปัญหาต่าง ๆ เช่น ปัญหาการทุจริตของเจ้าหน้าที่ ขอร้องเรียนต่าง ๆ

๓.๑.๓ ข้อพิจารณาจากคณะอนุกรรมการฯ

๑) เนื่องจากพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ มาตรา ๗๓/๒ ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมและบังคับใช้ตั้งแต่ พ.ศ. ๒๕๔๙ ประกอบกับสถานะเศรษฐกิจและสังคมเปลี่ยนแปลงไปอัตราโทษตามมาตราดังกล่าวซึ่งปัจจุบันกำหนดให้มีอัตราโทษจำคุกไม่เกินหกเดือนหรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาทหรือทั้งจำทั้งปรับ จึงเป็นคดีที่อยู่ในอำนาจศาลแขวง ส่งผลให้เกิดข้อจำกัดในระยะเวลาการสอบสวนทำให้พนักงานสอบสวนต้องเร่งส่งตัวผู้ต้องหาพร้อมสำนวนการสอบสวนไปยังพนักงานอัยการเพื่อให้ยื่นฟ้องต่อศาลแขวงให้ทันภายในสี่สิบแปดชั่วโมง จึงยากต่อการรวบรวมพยานหลักฐานให้เพียงพอเพื่อดำเนินคดีแก่ผู้ประกอบการในฐานะผู้ใช้ จ้าง วาน

ดังนั้น จึงสมควรแก้ไขเพิ่มเติมอัตราโทษมาตรา ๗๓/๒ ให้สอดคล้องกับสถานะเศรษฐกิจและสังคมที่เปลี่ยนแปลงไปและเพื่อประโยชน์ในการรวบรวมพยานหลักฐานของพนักงานสอบสวน ตลอดจนเพื่อให้สามารถสอบสวนขยายผลเอาผิดผู้ประกอบการกรณีเป็นผู้ใช้ จ้าง วาน ให้ผู้ใดบรรทุกน้ำหนักเกินตามกฎหมายต่อไป โดยพิจารณาให้คงโทษจำคุกต่อไปและกำหนดโทษปรับเป็นแบบอัตราค่าล้างน้ำหนักตามที่บรรทุกเกิน

๒) เนื่องจากปัจจุบันความผิดตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ ตามมาตรา ๖๑ ประกอบอัตราโทษมาตรา ๗๓/๒ กฎหมายมิได้มีบทบัญญัติชัดเจนให้มีบทกำหนดโทษรวมถึงผู้ใช้ ผู้จ้างวาน ผู้สนับสนุนจึงเป็นข้อจำกัดในการสอบสวนขยายผลเพื่อดำเนินคดีกับผู้ประกอบการขนส่ง หรือผู้ว่าจ้าง ส่งผลให้ผู้ถูกดำเนินคดีความผิดฐานดังกล่าวเป็นเพียงผู้ขับรถ เป็นเหตุให้ผู้ประกอบการหรือผู้ว่าจ้าง ไม่ถูกดำเนินคดี ขาดความเคารพและเกรงกลัวกฎหมาย การบังคับใช้กฎหมายกรณีรถบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดจึงไร้ประสิทธิภาพไม่สามารถป้องปรามและแก้ปัญหาได้อย่างเป็นรูปธรรม

ดังนั้น กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท กระทรวงคมนาคม จึงควรพิจารณาแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายที่เกี่ยวข้องเพื่อนำผู้ประกอบการหรือผู้ว่าจ้างมาลงโทษตามกฎหมาย

๓) สำนักงานควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ กรมทางหลวง เป็นหน่วยงานหลักในการ บังคับใช้กฎหมายตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ มาตรา ๖๑ ทว่าปัจจุบันยังไม่มี โครงสร้างกำหนดรองรับตามกฎหมายกระทรวง

นอกจากนี้ ข้อมูลจากตารางที่ ๓ พบว่า สำนักงานควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ มีอัตรากำลังทั้งหมด ๑,๕๑๖ คน แบ่งเป็น (๑) ข้าราชการจำนวน ๒๒๔ คน (๒) ลูกจ้างประจำ จำนวน ๒๙ คน (๓) พนักงานราชการจำนวน ๒๐๙ คน (๔) พนักงานจ้างเหมาบริการจำนวน ๑,๐๕๔ คน นอกจากนี้ ข้อเท็จจริงยังปรากฏว่า กรณีพนักงานจ้างเหมาบริการ สำนักงานฯ จำต้องให้บุคลากร กลุ่มดังกล่าวทำสัญญาจ้างคราวละ ๔ เดือน เนื่องจากงบประมาณไม่เพียงพอ จากข้อมูลเห็นว่า บุคลากรส่วนใหญ่เป็นพนักงานจ้างเหมาบริการขาดความมั่นคงในอาชีพ เมื่อพิจารณาประกอบกับ จำนวนยานพาหนะที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องเห็นว่าไม่เพียงพอและสอดคล้องภาระงานในการควบคุม น้ำหนักยานพาหนะที่เพิ่มขึ้นให้สามารถปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ จึงต้องกำหนดโครงสร้าง อัตรากำลังให้เพียงพอต่อการปฏิบัติงาน เกิดความมั่นคง เป็นไปตามกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ เพื่อขวัญกำลังใจของบุคลากร ลดข้อร้องเรียน และลดปัญหาการทุจริตของเจ้าหน้าที่

๔) บางกรณีผู้ประกอบการมิได้มีเจตนาบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด แต่เกิดด้วยเหตุอื่น เช่น ฝนตกมีน้ำซังบนผ้าใบคลุมกระบะบรรทุก ในการพิจารณาโทษขอให้คำนึงถึง เจตนาของผู้กระทำความผิด

๓.๑.๔ ข้อสังเกตจากคณะอนุกรรมการฯ (มาตรการด้านกฎหมายและการบังคับใช้)

๑) เสนอให้กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท แก้ไขเพิ่มเติมคำขอท้ายบันทึกการจับกุม (แบบ สคน. ๑/๑) โดยระบุให้ พนักงานสอบสวนตรวจสอบพฤติการณ์เพิ่มเติมของผู้ต้องหาในข้อเท็จจริงว่า ผู้ว่าจ้างขนส่ง ผู้ประกอบการขนส่งหรือเจ้าของรถ เป็นผู้ก่อให้พนักงานขับรถบรรทุกน้ำหนักเกินหรือไม่ หรือรู้เห็นเป็นใจในการกระทำความผิดหรือไม่ หากสอบสวนพบข้อเท็จจริงดังกล่าว ขอให้ดำเนินการตาม ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา ๘๔ หรือมาตรา ๘๖ ตามข้อเท็จจริง

๒) เสนอให้กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท กระทรวงคมนาคม แก้ไขเพิ่มเติม พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมาย กำหนด โดยกำหนดโทษในการเอาผิดผู้ว่าจ้างขนส่ง ผู้ประกอบการขนส่งหรือเจ้าของรถ กรณีมีส่วนรู้ เห็นเป็นใจในการกระทำฐานความผิดดังกล่าวข้างต้น

๓) เสนอให้กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท กระทรวงคมนาคม แก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ มาตรา ๗๓/๒ โดยให้คงโทษจำคุกไว้ตามเดิม และให้กำหนดโทษปรับเป็นแบบอัตราก้าวหน้าตามน้ำหนักที่บรรทุกเกิน

๔) เสนอให้กรมทางหลวงเร่งดำเนินการสรุปผลการศึกษาคความเหมาะสมในการจัดตั้งหน่วยงานควบคุมน้ำหนักยานพาหนะให้เป็นกองควบคุมน้ำหนักยานพาหนะตามกฎกระทรวง เพื่อเสนอให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติและให้พิจารณาจัดสรรงบประมาณและกรอบอัตรากำลังให้เพียงพอต่อการปฏิบัติงาน

๕) เสนอให้กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท กระทรวงคมนาคม เสนอแก้ไขเพิ่มเติมอัตราโทษความผิดฐานไม่ปฏิบัติตามคำสั่งเจ้าพนักงานทางหลวง ตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ มาตรา ๗๐ ให้สูงขึ้น (ปัจจุบันอัตราโทษจำคุกไม่เกิน ๓ เดือนหรือปรับไม่เกิน ๕,๐๐๐ บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ) เนื่องจากปัจจุบันพบสภาพปัญหาพนักงานขับรถหลบหนีไม่ยอมให้ตรวจสอบบ่อยครั้งหรือหลบเลี่ยงไม่เข้าชั่งน้ำหนักที่สถานีตรวจสอบน้ำหนักหรือที่สถานีตรวจสอบน้ำหนักโดยใช้หน่วยชั่งน้ำหนักเคลื่อนที่ (Spot check)

๖) เสนอให้กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม พิจารณาจัดหาหน่วยชั่งน้ำหนักเคลื่อนที่ (spot check) ให้แก่ เจ้าหน้าที่ตำรวจทางหลวงและเจ้าหน้าที่ตำรวจที่มีเขตอำนาจหน้าที่รับผิดชอบในเส้นทางสายรอง เพื่อกวดขันจับกุมรถบรรทุกที่หลบเลี่ยงสถานีตรวจสอบน้ำหนักในเส้นทางหลัก

๗) เสนอให้กรมการขนส่งทางบก พิจารณาไม่อนุมัติใบอนุญาตประกอบการขนส่งหรือไม่อนุมัติให้ต่ออายุใบอนุญาตประกอบการขนส่ง กรณีผู้ประกอบการขนส่งกระทำความผิดซ้ำหรือฝ่าฝืนกฎหมายที่เกี่ยวข้องบ่อยครั้ง เช่น การบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด การดัดแปลงสภาพรถ โดยไม่ได้รับอนุญาต และความผิดอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องตามความผิดพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ และพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕

๘) เสนอให้กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท และกรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม ร่วมกันจัดทำฐานข้อมูล/สถิติการจับกุมรถบรรทุก เช่น รายละเอียดพฤติการณ์ ทะเบียนรถ ผู้ขับรถ ฐานความผิด ผู้ว่าจ้าง บริษัทผู้ประกอบการ สถิติการกระทำความผิด เพื่อใช้เป็นฐานข้อมูลประกอบการพิจารณาต่าง ๆ ตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

๙) เสนอให้กรมการขนส่งทางบก กรมทางหลวง และกรมทางหลวงชนบท กระทรวงคมนาคม บูรณาการร่วมกับหน่วยงานที่กำกับควบคุมการขนส่งตั้งแต่ต้นน้ำ กลางน้ำ ปลายน้ำ กล่าวคือ ให้กรมโรงงานอุตสาหกรรม (ควบคุมน้ำหนักรถบรรทุกตั้งแต่ต้นทาง) กรมส่งเสริมการปกครองส่วนท้องถิ่น (ตรวจสอบต้นทางแหล่งวัสดุ) กรมการขนส่งทางบก (เชื่อมต่อข้อมูลระบบ GPS ติดตามรถ) โดยร่วมกันบูรณาการข้อมูลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อลดระยะเวลาในการสุ่มตรวจรถบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด

๑๐) เสนอให้สำนักงานกลางชั่งตวงวัด กรมการค้าภายใน ร่วมกับกรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท และการท่าเรือแห่งประเทศไทย ร่วมกันแต่งตั้งคณะทำงานตรวจสอบมาตรฐาน เครื่องชั่งน้ำหนักประจำสถานีด้านชั่งน้ำหนัก เพื่อร่วมกันตรวจสอบเครื่องชั่งน้ำหนักในความ รับผิดชอบให้มีความแม่นยำ เทียบตรง เป็นประจำทุก ๖ เดือน

๑๑) เสนอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท กรมการขนส่งทางบก กองบังคับการตำรวจทางหลวง จัดตั้งหน่วยงานเฉพาะกิจจากส่วนกลางและการจัดตั้ง หน่วยชั่งน้ำหนักเคลื่อนที่ (Spot check) บนถนนสายหลัก/สายรอง/สายที่มีความเสี่ยง ในการบรรทุกน้ำหนักเกิน/สายที่มีการร้องเรียน โดยบูรณาการบังคับใช้กฎหมายร่วมกับหน่วยงาน ที่เกี่ยวข้องตามอำนาจหน้าที่

๓.๒ ผลการศึกษาสภาพปัญหาการเรียกรับผลประโยชน์โดยมิชอบจากเจ้าหน้าที่รัฐที่มีอำนาจ หน้าที่ในการกำกับควบคุมทางหลวงและข้อสังเกตในการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับ การขนส่งทางบกและข้อสังเกตอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน เกิดความเป็น ธรรม สามารถป้องกันการทุจริตและบังคับใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

จากการศึกษาข้อมูลจากหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันและปราบปราม การทุจริต ได้แก่ ๑) สำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ ๒) สำนักงาน คณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตในภาครัฐ ๓) กองบังคับการป้องกันปราบปรามการ ทุจริตและประพฤติมิชอบ เอกสารทางวิชาการที่เกี่ยวข้อง ปรากฏผลการศึกษารูปสาระสำคัญได้ ดังนี้

๓.๒.๑ ผลการศึกษารายละเอียดเกี่ยวกับพฤติการณ์การเรียกรับผลประโยชน์โดยมิชอบจาก เจ้าหน้าที่รัฐที่มีอำนาจหน้าที่ในการกำกับควบคุมทางหลวง

จากการศึกษาผู้แทนหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ให้ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการศึกษา รายละเอียดเกี่ยวกับพฤติการณ์การเรียกรับผลประโยชน์โดยมิชอบ รูปสาระสำคัญได้ ดังนี้

๑) จากการศึกษาสถิติข้อมูลเรื่องที่สำนักงาน ป.ป.ช. รับไว้ดำเนินการ (เรื่องตรวจสอบเบื้องต้น) กรณีการเรียกรับทรัพย์สินหรือประโยชน์อื่นใดสำหรับตนเองหรือผู้อื่น โดยมิชอบ (ส่วย) เกี่ยวกับรถบรรทุก ตั้งแต่ก่อนปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๐ - ๒๕๖๖ ปรากฏว่า มีเรื่องร้องเรียนทั้งหมด ๕๖ เรื่อง (รายละเอียดปรากฏตามตารางที่ ๖)

๒) จากการศึกษากำหนดเงิน/มูลค่า กรณีการเรียกรับทรัพย์สินหรือประโยชน์อื่นใด สำหรับตนเองหรือผู้อื่นโดยมิชอบ (เรียกรับเงิน/ส่วย) เกี่ยวกับรถบรรทุก

โดยประเด็นเรื่องการเรียกรับผลประโยชน์แบ่งออกเป็น

๒.๑) การเรียกรับเป็นรายครั้ง ครั้งละ ๑๐,๐๐๐ บาท จำนวน ๔ เรื่อง ครั้งละ ๑๐,๐๐๐ บาทขึ้นไป จำนวน ๑ เรื่อง

๒.๒) การเรียกรับเป็นรายเดือน จำนวน ๑ เรื่อง

๒.๓) การเรียกรับเป็นรายคัน เรียกรับคันละ ๒๕,๐๐๐ บาท จำนวน ๑ เรื่อง

๒.๔) ไม่ได้ระบุ จำนวน ๒๙ เรื่อง

๓) จากการศึกษาสถิติข้อมูลเรื่องร้องเรียน/แจ้งเบาะแสเกี่ยวกับปัญหาการเรียกรับทรัพย์สินหรือประโยชน์อื่นใดสำหรับตนเองหรือผู้อื่นโดยมิชอบ (ส่วย) เกี่ยวกับบรรพบุรุษ ตั้งแต่ก่อนปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๐ - ๒๕๖๖ ปรากฏว่า ในภาพรวมมีเรื่องร้องเรียนทั้งหมดซึ่งยังมีได้มีการแยกว่ามีมูลหรือไม่มีมูล ทั้งหมดจำนวน ๙๖ เรื่อง (รายละเอียดปรากฏตามตารางที่ ๗)

จึงอาจสรุปได้ว่า พฤติการณ์ในการเรียกรับทรัพย์สินหรือประโยชน์อื่นใดสำหรับตนเองหรือผู้อื่นโดยมิชอบ (ส่วย) เกี่ยวกับบรรพบุรุษ แบ่งออกเป็น ๓ ลักษณะ คือ ๑) การเรียกรับรายครั้ง ๒) การเรียกรับเป็นรายเดือน ๓) การเรียกรับเป็นรายคัน

๓.๒.๒ ผลการศึกษาเกี่ยวกับสภาพปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินคดีกรณีการเรียกรับผลประโยชน์โดยมิชอบจากเจ้าหน้าที่รัฐที่มีอำนาจหน้าที่ในการกำกับควบคุมทางหลวง

จากการศึกษาข้อมูลจากผู้แทนหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ให้ข้อมูลเกี่ยวกับสภาพปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินคดีกรณีการเรียกรับผลประโยชน์โดยมิชอบจากเจ้าหน้าที่รัฐที่มีอำนาจหน้าที่ในการกำกับควบคุมทางหลวง อันได้แก่ ๑) สำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ ๒) สำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตในภาครัฐ ๓) กองบังคับการป้องกันปราบปรามการทุจริตและประพฤติมิชอบ สรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

กรณีข้อเท็จจริงที่ปรากฏตามข่าวเกี่ยวกับเรื่องส่วยสติกเกอร์หรือส่วยรถบรรทุก คือ การเรียกรับผลประโยชน์ที่มิชอบที่เกี่ยวข้องกับรถบรรทุก ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินคดีส่วนใหญ่เกิดจากข้อร้องเรียนส่วนใหญ่เป็นบัตรสนเท่ห์ซึ่งไม่มีการแจ้งชื่อผู้ร้อง ทำให้กรณี “ส่วยสติกเกอร์” หรือ “ส่วยรถบรรทุก” ไม่สามารถดำเนินการต่อได้เหตุเพราะไม่มีผู้ร้องชัดเจนส่งผลให้เจ้าหน้าที่ไม่สามารถสอบสวนขยายผลเพื่อแสวงหาพยานหลักฐานที่ชัดเจน เพื่อพิสูจน์ความผิดและนำตัวผู้กระทำความผิดมาลงโทษได้ตามกฎหมาย

สำหรับปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินคดีความผิดเกี่ยวกับการเรียกรับผลประโยชน์โดยมิชอบจากเจ้าหน้าที่รัฐที่มีอำนาจหน้าที่ในการกำกับควบคุมทางหลวง มาจากสาเหตุ ดังนี้

สาเหตุที่ ๑ เกิดจากความสมัครใจของผู้ประกอบการที่ต้องการความสะดวกสบาย การผ่อนผันในธุรกิจที่กระทำอยู่ ทั้งนี้ระดับการให้ผลประโยชน์จะเริ่มตั้งแต่ไม่ได้ทำผิดกฎหมายใด ๆ เป็นเพียงการให้เพื่อแลกกับการอำนวยความสะดวกเท่านั้น ไปจนถึงให้ผลประโยชน์เพื่อแลกกับการไม่ต้องถูกดำเนินคดีหากกระทำผิด ไม่ว่าจะเป็นความผิดตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เช่น พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ และพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ เช่น การละเลยไม่จัดให้มีวัสดุปิดคลุมป้องกันสิ่งของบรรทุกร่วงหล่น และหรือตัดแปลงสภาพรถบังโคลนใหญ่ สำหรับกรณีการบรรทุกน้ำหนักเกินกว่ากฎหมายกำหนด ซึ่งมีโทษปรับและจำคุกและอาจถูกยึดรถที่ใช้ในการกระทำความผิดผู้ประกอบการจึงยินดีจ่ายผลประโยชน์เพื่อแลกกับการไม่ต้องถูกดำเนินคดีเนื่องจากเห็นว่าการจ่ายผลประโยชน์คุ้มค่าสามารถลดต้นทุนการขนส่งและตัดราคาผู้ประกอบการรายอื่นได้

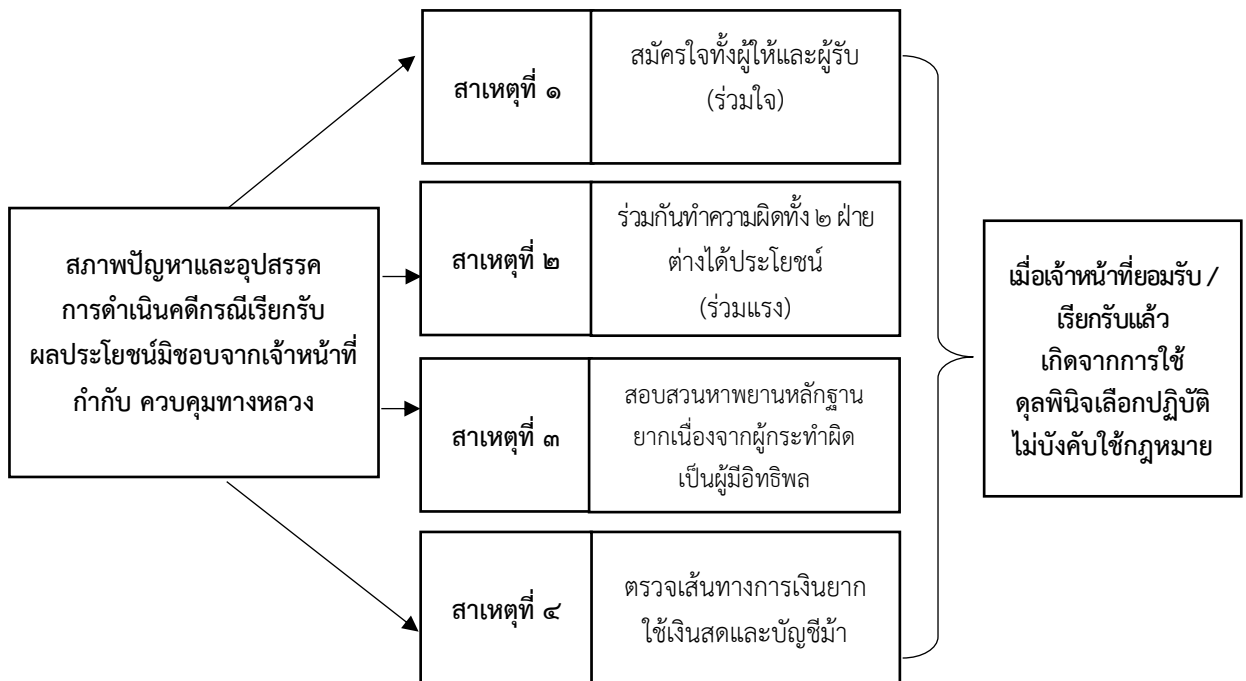
สาเหตุที่ ๒ ลักษณะความผิด เป็นการกระทำความผิดร่วมกันทั้งผู้ให้สินบนและผู้รับสินบนซึ่งเป็นเจ้าหน้าที่ของรัฐ โดยบุคคลทั้งสองฝ่ายต่างได้รับประโยชน์จากการกระทำความผิด จึงทำให้ไม่มีผู้ชี้เบาะแส

สาเหตุที่ ๓ เป็นการกระทำความผิดที่หาพยานหลักฐานอื่นมาประกอบได้ยาก นอกจากพยานบุคคลซึ่งเกี่ยวข้องกับการกระทำความผิดหรือรู้เห็นในการกระทำความผิดและในกรณีนี้ ผู้กระทำความผิดเป็นผู้มีอิทธิพล ต่างฝ่ายต่างได้รับประโยชน์จากการกระทำซึ่งกันและกัน จึงไม่มีผู้ใดกล้าแสดงตนให้การเป็นพยานให้ข้อมูลข้อเท็จจริงหรือส่งมอบพยานหลักฐานให้เจ้าหน้าที่

สาเหตุที่ ๔ ตรวจสอบเส้นทางการเงินเพื่อขยายผลในการดำเนินคดียาก เนื่องจากส่วนใหญ่ใช้เงินสดและมีการให้ผู้อื่นเปิดบัญชีแทน (บัญชีม้า)

จึงอาจสรุปได้ว่า สภาพปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินคดีกรณีการเรียกรับผลประโยชน์โดยมิชอบจากเจ้าหน้าที่รัฐที่มีอำนาจหน้าที่ในการกำกับควบคุมทางหลวง เกิดจากความสมัครใจและกระทำความผิดร่วมกันทั้งผู้ให้สินบนและผู้รับสินบนซึ่งเป็นเจ้าหน้าที่ของรัฐ ต่างฝ่ายต่างได้รับประโยชน์จากการกระทำซึ่งกันและกัน เมื่อได้รับผลประโยชน์มาแล้วก็จะใช้ดุลพินิจไม่บังคับใช้กฎหมายหรือเลือกปฏิบัติ เช่น ไม่ตรวจพิกัดน้ำหนักบรรทุก ไม่จับกุมเมื่อพบการกระทำความผิดกฎหมาย

นอกจากนี้ ผู้เกี่ยวข้องยังเป็นผู้มีอิทธิพลหรือเป็นเจ้าหน้าที่รัฐจึงทำให้ไม่มีผู้เป็นพยานให้ข้อมูลเพื่อยืนยันตัวผู้กระทำความผิด มักใช้เงินสดในการจ่ายผลประโยชน์เพื่อหลบเลี่ยงการตรวจสอบเส้นทางการเงินจากธนาคาร การสืบสวนและสอบสวนเพื่อดำเนินคดีต่อผู้กระทำผิดจึงสามารถทำได้ยาก สรุปรายละเอียดปรากฏตามภาพที่ ๔



ภาพที่ ๔ สรุปสภาพปัญหาอุปสรรคในการดำเนินคดีกรณีเรียกรับผลประโยชน์โดยมิชอบจากเจ้าหน้าที่ที่มีอำนาจหน้าที่ในการกำกับควบคุมทางหลวง
ที่มา : คณะทำงานจัดทำร่างรายงานของคณะอนุกรรมการฯ

๓.๒.๓ ผลการศึกษาแนวทางในการควบคุมน้ำหนักบรรทุกโดยใบกำกับการขนส่งตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ มาตรา ๓๒ (๖)

ตามที่คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง ได้มีมติอนุมัติให้นายทะเบียนกลางกำหนด “เงื่อนไขเกี่ยวกับมาตรฐานการบริการในการประกอบการขนส่งไว้ในใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของ ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ มาตรา ๓๒ (๖)” นั้น

โดยเงื่อนไขดังกล่าวได้กำหนดให้ ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งต้องจัดทำใบกำกับการขนส่งไม่ประจำทางขณะทำการขนส่งเพื่อใช้สำหรับการตรวจสอบของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยให้มีผลบังคับใช้ตั้งแต่ ๑ พฤศจิกายน ๒๕๕๗ เป็นต้นไป

จากการศึกษา พบว่า ปัจจุบัน “ใบกำกับการขนส่ง” ซึ่งคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง ได้มีมติอนุมัติให้นายทะเบียนกลางกำหนดตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ มาตรา ๓๒ (๖)” ได้กำหนดให้มีวิธีปฏิบัติ ดังนี้

๑) ให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งจัดทำใบกำกับการขนส่งขึ้น จำนวน ๑ ฉบับ พร้อมสำเนา ๑ ฉบับ

๒) ให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งเก็บสำเนาใบกำกับการขนส่งไว้ ณ ที่ทำการ หรือสำนักงานของตนและให้มอบต้นฉบับที่ทำขึ้นแก่ผู้ขับรถนำติดไปกับรถที่ใช้ในการขนส่ง เพื่อแสดงแก่เจ้าหน้าที่เมื่อมีการขอตรวจ

๓) ให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งหรือผู้ได้รับมอบหมายเป็นผู้กรอกรายละเอียดในใบกำกับการขนส่งพร้อมลงลายมือชื่อให้ครบถ้วน

๔) เมื่อดำเนินการขนส่งเสร็จสิ้น ให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งเก็บใบกำกับการขนส่งหรือสำเนาไว้ ณ ที่ทำการ หรือสำนักงานของตนเป็นเวลาไม่น้อยกว่า ๑ ปี

เมื่อพิจารณาถึงหลักเกณฑ์รายละเอียดซึ่งกำหนดไว้ในใบกำกับการขนส่ง ได้ระบุถึงรายละเอียดสำคัญต่าง ๆ เช่น ๑) ชื่อผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ๒) ใบอนุญาตประกอบการขนส่งเลขที่ ๓) รถที่ใช้ทำการขนส่ง (เลขทะเบียนรถและเลขทะเบียนรถพ่วง) ๔) ชื่อพนักงานขับรถ ๕) รายละเอียดการเดินทาง (จุดต้นทางถึงจุดปลายทาง) ๖) รายละเอียดชนิด/ประเภทสินค้า ปริมาณสินค้า (น้ำหนักสินค้า .. ก.ก. หรือ ปริมาตร .. ลบ.ม.) และจุดส่งสินค้า (รายละเอียดปรากฏตามใบกำกับการขนส่ง หน้า ๕๖)

จากผลการศึกษาดังกล่าวข้างต้น เพื่อให้การควบคุมน้ำหนักบรรทุกเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ จึงอาจอาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๓๒ (๖) แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ กำหนดหลักเกณฑ์ รายละเอียดเพิ่มเติมให้มีการควบคุมน้ำหนักบรรทุกตั้งแต่ต้นทางในลักษณะเดียวกันกับการกำหนดให้มีใบกำกับการขนส่ง

๓.๒.๔ ข้อพิจารณาจากคณะอนุกรรมการ

การบังคับใช้กฎหมายที่ไม่เป็นธรรม การเลือกปฏิบัติ การละเว้นการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ที่มีอำนาจหน้าที่ในการกำกับควบคุมทางหลวง โดยเฉพาะกรณีรถบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด เกิดจากการใช้ดุลพินิจของเจ้าหน้าที่และการมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องหลาย

หน่วยงานบังคับใช้ จึงมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องหลายฉบับ เป็นเหตุให้อาจทำให้การปฏิบัติหน้าที่ไม่เป็นไปในทิศทางเดียวกัน ขาดการบูรณาการ คณะอนุกรรมการจึงมีข้อพิจารณา ดังนี้

๑) ลดการใช้ดุลพินิจของเจ้าหน้าที่เกี่ยวกับขั้นตอนและกระบวนการชั่งน้ำหนักรถบรรทุก โดยการเพิ่มการใช้เทคโนโลยีเข้ามาช่วยในการปฏิบัติงาน เช่น การใช้เทคโนโลยี HSWIM (Hight Speed WIM) , LSWIM (Low Speed WIM) และ BWIM (Bridge WIM)

๒) เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายเป็นไปในทิศทางเดียวกันหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรประชุมหารือเพื่อให้สามารถแก้ไขปัญหาการบังคับใช้กฎหมายและแนวทางในการป้องกันแก้ไขปัญหาการทุจริตอย่างบูรณาการ โดยอาจมีการตั้งคณะทำงานกลางร่วมกันระหว่างหน่วยงาน

๓) เพื่อให้การควบคุมน้ำหนักบรรทุกตั้งแต่ต้นทางเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และเพื่อแสดงความบริสุทธิ์ของผู้ว่าจ้าง ผู้ประกอบการ พนักงานขับรถซึ่งเดินรถบรรทุกบนทางหลวง รวมทั้งถ่วงดุลการทำหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง จึงควรกำหนดรายละเอียดในการแจ้งน้ำหนักบรรทุกเพิ่มเติมนอกจากใบกำกับการขนส่ง คือ ๑) กำหนดให้มี “ใบรับรองการชั่งน้ำหนักบรรทุกตั้งแต่ต้นทาง” (ชั่งน้ำหนักรถบรรทุกและสัมภาระต่าง ๆ รวมทั้งน้ำหนักสินค้าเป็นน้ำหนักสุทธิทั้งหมด) และ ๒) ขอความร่วมมือให้มี “ป้ายระบุแจ้งน้ำหนักที่บรรทุกสุทธิขณะเดินรถบนทางหลวง” โดยให้ติดในตำแหน่งข้างตัวรถที่สามารถมองเห็นได้ชัดเจน

อนึ่ง ใบรับรองการชั่งน้ำหนักบรรทุกตั้งแต่ต้นทาง อาจใช้อ้างเป็นพยานเอกสารได้ตามกฎหมาย

๓.๒.๕ ข้อสังเกตจากคณะอนุกรรมการฯ (มาตรการด้านการป้องกันและแก้ไขปัญหาการทุจริต)

๑) เสนอให้คณะรัฐมนตรี กระทรวงคมนาคม จัดสรรงบประมาณให้แก่กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท เพื่อจัดซื้อระบบอิเล็กทรอนิกส์ตรวจวัดน้ำหนักรถบรรทุกขณะรถวิ่ง (Weight In Motion) หรือระบบ WIM มาสนับสนุนทุกรูปแบบ เช่น Hight Speed WIM และ Low Speed WIM ใช้ชั่งน้ำหนักรถบรรทุกขณะเคลื่อนที่โดยไม่จำเป็นต้องหยุดรถหรือชะลอความเร็วและใช้กล้องตรวจจับทะเบียนรถ เพื่อลดการใช้ดุลพินิจของเจ้าหน้าที่ในกระบวนการชั่งน้ำหนัก และเพื่อคัดกรองรถบรรทุกก่อนเข้าสถานีชั่งน้ำหนัก ทั้งนี้ เมื่อรถเคลื่อนผ่านอุปกรณ์ดังกล่าวหากระบบตรวจพบรถบรรทุกที่มีน้ำหนักเกินกว่ากฎหมายกำหนดระบบจะแจ้งเตือนให้เจ้าหน้าที่ทราบเพื่อดำเนินการตามกฎหมายต่อไป

๒) เสนอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการกำกับ ควบคุม ถนนทางหลวง เช่น กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท กองบังคับการตำรวจทางหลวง องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น จัดทำบันทึกความเข้าใจ (Memorandum of Understanding : MOU) เพื่อบูรณาการความร่วมมือในการบังคับใช้กฎหมายกรณีรถบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมไปถึงการจัดอบรมแนวทางขั้นตอนการปฏิบัติงานตามหน้าที่และความรับผิดชอบให้ไปตามกฎหมายโดยเคร่งครัด

๓) เสนอให้กรมการขนส่งทางบก โดยคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง อาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ มาตรา ๓๒ (๖) แก้ไขโดยเพิ่มหลักเกณฑ์รายละเอียดในการแจ้งน้ำหนักบรรทุกเพิ่มเติมนอกจากใบกำกับการขนส่ง โดยกำหนดให้มี “ใบรับรองการชั่งน้ำหนักบรรทุกตั้งแต่ต้นทาง” (ชั่งน้ำหนักรถบรรทุกและสัมภาระต่าง ๆ รวมทั้งน้ำหนัก

สินค้าให้เป็นน้ำหนักรวมสุทธิทั้งหมด) พร้อมทั้งขอความร่วมมือให้มี “ป้ายระบุแจ้งน้ำหนักที่บรรจุสุทธิขณะเดินรถบนทางหลวง” โดยให้ติดในตำแหน่งข้างตัวรถที่สามารถมองเห็นได้ชัดเจน ทั้งนี้ การชั่งและระบุน้ำหนักควรใช้เครื่องชั่งที่ได้รับการตรวจสอบมาตรฐานจากสำนักงานชั่งตวงวัด กระทรวงพาณิชย์

๔) เสนอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับแหล่งต้นทางสิ่งของบรรทุก เช่น การท่าเรือแห่งประเทศไทย นิคมอุตสาหกรรม โรงงานอุตสาหกรรม จัดหาเครื่องชั่งที่ได้รับมาตรฐานการตรวจสอบจากสำนักงานกลางชั่งตวงวัด กรมการค้าภายใน เพื่อชั่งน้ำหนักและออกใบรับรองน้ำหนักบรรทุกตั้งแต่ต้นทาง โดยให้มีใบแจ้งน้ำหนักที่บรรทุกจริงขณะเดินรถบนทางหลวงด้วย

๕) เสนอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้กฎหมายที่กำกับควบคุมทางหลวง อันได้แก่ กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท กองบังคับการตำรวจทางหลวง กรมการขนส่งทางบก ร่วมกันจัดตั้งคณะทำงานเพื่ออบรมความรู้ด้านกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับ การใช้รถใช้ถนน การปฏิบัติตามกฎหมายขนส่งทางบก แนวทางการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับพิกัดน้ำหนักบรรทุก ขั้นตอนการดำเนินคดีอาญา สิทธิของผู้ถูกจับหรือผู้ต้องหาเมื่อถูกดำเนินคดีตามกฎหมายที่กำกับควบคุมการใช้ทางหลวงให้แก่พนักงานขับรถและผู้ประกอบการขนส่ง เพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางบกและขั้นตอนในการดำเนินคดีตามกฎหมาย เพื่อตรวจสอบถ่วงดุลและป้องกันปัญหาการทุจริตของเจ้าหน้าที่ รวมทั้งให้หน่วยงานดังกล่าวจัดทำคู่มือหรือสมุดพกประจำเกี่ยวกับองค์ความรู้ดังกล่าวข้างต้นให้พนักงานขับรถมีประจำรถและสามารถทบทวนหรือใช้ได้ตามต้องการ

ทั้งนี้ เนื่องจากที่ผ่านมาปรากฏว่าพนักงานขับรถและผู้ประกอบการขนส่งขาดความรู้ความเข้าใจกฎหมายที่เกี่ยวข้องจึงเกรงกลัวเจ้าหน้าที่และไม่ทราบถึงสิทธิและขั้นตอนการดำเนินคดีต่าง ๆ จึงเอื้อต่อการทุจริตของเจ้าหน้าที่บางราย

๓.๓ ผลการศึกษาแนวทางการป้องกันการทุจริตการตรวจสภาพรถนอกสถานที่ ตลอดจนศึกษาแนวทางการป้องกันการเรียกรับผลประโยชน์จากการรับจดทะเบียนรถส่วนบุคคล

๓.๓.๑ ผลการศึกษาแนวทางการป้องกันการทุจริตการตรวจสภาพรถนอกสถานที่

คณะอนุกรรมการฯ ได้ศึกษาข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับกรณีการป้องกันการทุจริตการตรวจสภาพรถนอกสถานที่จากกรมการขนส่งทางบก สรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

๑) ผลการศึกษาข้อมูลสรุปความเป็นมาเกี่ยวกับปฏิบัติการกล่าวหาเจ้าหน้าที่ทุจริตจากการตรวจสภาพรถนอกสถานที่

กรณีดังกล่าวผู้ประกอบการอาชีพค้าขายรถมือสองที่จังหวัดสกลนคร ได้มีหนังสือร้องเรียนให้ตรวจสอบการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ฝ่ายตรวจสภาพรถ ของสำนักงานขนส่งจังหวัดสกลนคร โดยผู้ร้องเรียนได้มอบหมายให้ตัวแทนดำเนินการทางทะเบียนในการโอนกรรมสิทธิ์รถจักรยานยนต์ จำนวน ๒ คัน และรถยนต์ จำนวน ๑ คัน ซึ่งผู้ร้องเรียนได้จัดเตรียมเอกสารที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ สมุดคู่มือจดทะเบียนรถ แบบฟอร์มคำขอโอนและรับโอนรถ รวมถึงสำเนาบัตรประชาชนของทั้งฝ่ายผู้ซื้อและฝ่ายผู้ขาย พร้อมใบมอบอำนาจของทั้งสองฝ่ายเพื่อส่งมอบให้กับ

ตัวแทน โดยมีได้นำรถจักรยานยนต์และรถยนต์ดังกล่าวเข้ารับการตรวจสภาพที่โรงตรวจสภาพรถของสำนักงานขนส่งจังหวัดสกลนคร ผลปรากฏว่า สามารถดำเนินการทางทะเบียนได้

ต่อมาเมื่อผู้ร้องเรียนนำเอกสารหลักฐานพร้อมเอกสารชุดโอนกรรมสิทธิ์รถจักรยานยนต์และรถยนต์ มาดำเนินการในลักษณะเดียวกัน ปรากฏว่า นายช่างตรวจสภาพรถสำนักงานขนส่งจังหวัดสกลนคร ได้ปฏิเสธที่จะลงนามผ่านการตรวจสภาพรถให้ผู้ร้องเรียน ไม่เหมือนกับการดำเนินการให้ตัวแทนสำนักงานขนส่งจังหวัดสกลนคร ไม่ได้ทำการตรวจสภาพรถของผู้ร้องเรียน จำนวน ๓ คันดังกล่าวข้างต้น

ผู้ร้องเรียนเห็นว่าการที่กรมการขนส่งทางบกได้มีระเบียบการตรวจสภาพรถนอกสถานที่และนอกวันเวลาราชการ อาจมีผลประโยชน์แอบแฝงให้นายช่างตรวจสภาพรถของขนส่งทั่วทั้งประเทศ เพื่อใช้กล่าวอ้างในเวลาที่มีปัญหาถูกประชาชนร้องเรียน

๒) ผลการศึกษาข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสภาพรถนอกสถานที่

กรมการขนส่งทางบกได้ดำเนินการตามระเบียบกรมการขนส่งทางบกว่าด้วยการตรวจสภาพรถและเกณฑ์การวินิจฉัยผลการตรวจสภาพรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๕๕ สรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

หมวด ๔ การตรวจสภาพรถนอกเวลาราชการหรือนอกสถานที่ทำการ

ข้อ ๒๓ เจ้าของรถรายเดียวหรือหลายรายรวมกัน มีความประสงค์จะขอให้นายทะเบียนทำการตรวจสภาพรถในสถานที่ทำการนอกเวลาราชการ ให้ยื่นคำขอพร้อมด้วยหลักฐานข้อ ๒๔ การพิจารณาอนุญาตให้นายช่างตรวจสภาพรถทำการตรวจสภาพรถในสถานที่ทำการนอกเวลาราชการ จะต้องเป็นกรณีใดกรณีหนึ่ง ดังต่อไปนี้

(๑) รถที่มีความจำเป็นต้องใช้งานอย่างต่อเนื่อง และไม่สามารถนำรถมาขอรับการตรวจสภาพรถในเวลาราชการได้

(๒) รถที่มีเป็นจำนวนมากและจำเป็นต้องตรวจสภาพให้แล้วเสร็จในคราวเดียวกัน

(๓) รถในกรณีอื่นนอกจาก (๑) หรือ (๒) ซึ่งผู้อำนวยการสำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ขนส่งจังหวัด หรือ หัวหน้าสำนักงานขนส่งจังหวัดสาขา แล้วแต่กรณีเห็นสมควร

ข้อ ๒๖ การพิจารณาอนุญาตให้จัดส่งนายช่างตรวจสภาพรถไปทำการตรวจสภาพรถนอกสถานที่ทำการในเวลาหรือนอกเวลาราชการ จะต้องเป็นกรณีใดกรณีหนึ่ง ดังต่อไปนี้

(๑) รถที่โดยสภาพไม่สามารถเคลื่อนย้ายได้โดยสะดวก

(๒) รถที่ใช้งานอยู่ภายในสถานที่เป็นการเฉพาะและอยู่นอกเขตทางหลวง

(๓) รถที่มีเป็นจำนวนมากและจำเป็นต้องใช้งานอย่างต่อเนื่องซึ่งไม่สะดวกในการนำรถมา

(๔) รถในกรณีอื่นนอกจาก (๑) (๒) หรือ (๓) ซึ่งผู้อำนวยการสำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ขนส่งจังหวัดหรือ หัวหน้าสำนักงานขนส่งจังหวัดสาขา แล้วแต่กรณีเห็นสมควร

ข้อ ๓๑ ผู้ประกอบธุรกิจจำหน่ายรถยนต์มีความประสงค์จะขอให้นายทะเบียนจัดส่งนายช่างตรวจสอบสภาพรถไปทำการตรวจสอบสภาพที่จะจดทะเบียนเป็นการล่วงหน้านอกสถานที่ทำการในเวลาหรือนอกเวลาราชการ ให้ยื่นคำขอพร้อมด้วยหลักฐาน เช่น บัญชีรายละเอียดของรถซึ่งประกอบด้วยหมายเลขตัวรถ หมายเลขเครื่องยนต์ และสีของรถ

๓) ผลการศึกษาสภาพปัญหาการตรวจสอบรถนอกสถานที่

จากการศึกษาข้อมูลสรุปความเป็นมา กรณีตามสถิติเป็นการดำเนินการเกี่ยวกับการจดทะเบียนรถกรณีที่มีการโอนกรรมสิทธิ์ หรือแก้ไขรายการเกี่ยวกับตัวรถ ซึ่งระเบียบฯ กำหนดให้เจ้าของรถจะต้องนำรถมาตรวจสอบที่สำนักงานขนส่งจังหวัด ซึ่งเจ้าของรถบางรายไม่สะดวกนำรถมาตรวจสอบที่สำนักงานขนส่งจังหวัด ส่งผลให้มีผู้มาติดต่อประสานงานกับเจ้าของรถและนายช่างตรวจสอบสภาพรถบางราย เพื่อให้มีการตรวจสอบรถนอกสถานที่หรือจ่ายสินบนให้แก่ นายช่างตรวจสอบสภาพรถเพื่อไม่ต้องมีการนำรถมาตรวจสอบตามระเบียบฯ โดยจะเรียกเก็บค่าดำเนินการจากเจ้าของรถในอัตราที่สูงกว่าค่าใช้จ่ายที่ต้องชำระในการดำเนินการทางทะเบียนรถตามระเบียบฯ ส่งผลให้เกิดปัญหาการสวมทะเบียน หรือมีการนำรถที่มีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรงไปใช้บนท้องถนนซึ่งอาจก่อให้เกิดความเสียหายต่อผู้ใช้รถใช้ถนนโดยทั่วไป

๔) ผลการศึกษาการดำเนินการตามกฎหมาย

จากการศึกษาข้อมูลจากสำนักงาน ป.ป.ช. พบว่า สำนักงาน ป.ป.ช. ได้รวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องพบว่ากรณีการกล่าวหาดังกล่าวมีรายละเอียดและพฤติการณ์ตามที่กล่าวหาเพียงพอ ซึ่งสำนักงาน ป.ป.ช. จังหวัดสกลนครได้รับไว้ดำเนินการ โดยอยู่ระหว่างการตรวจสอบเบื้องต้นตามอำนาจหน้าที่ โดยได้ดำเนินการสอบถ้อยคำพยานบุคคลและตรวจสอบเอกสารที่เกี่ยวข้องหลายฉบับที่ต้องดำเนินการตรวจสอบ (จำนวนพยานบุคคลและเอกสารตามจำนวนรถที่เข้ารับการตรวจสอบคดีจึงอยู่ระหว่างการตรวจสอบของพนักงานได้สวน)

ในส่วนของกรมการขนส่งทางบก อธิบดีกรมการขนส่งทางบกได้มีคำสั่งกรมการขนส่งทางบก ที่ ๔๗๓/๒๕๕๖ เรื่องย้ายข้าราชการ สั่ง ณ วันที่ ๒๗ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๖๖ เพื่อย้ายเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับข้อกล่าวหาดังกล่าวให้พ้นจากตำแหน่งและหน้าที่ฝ่ายตรวจสอบสภาพรถสำนักงานขนส่งจังหวัดสกลนคร นอกจากนี้ กรมการขนส่งทางบกได้ดำเนินการทางวินัยกับเจ้าหน้าที่ผู้เกี่ยวข้องตามระเบียบแล้ว

๕) ข้อพิจารณาของคณะอนุกรรมการ

เนื่องจากกรณีข้อเท็จจริงตามสถิติกรณีทุจริตการตรวจสอบรถนอกสถานที่ซึ่งนายพิชัย แจ่มจรรยาวงศ์ สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร จังหวัดสมุทรปราการ พรรคก้าวไกล เป็นผู้เสนออยู่ในระหว่างขั้นตอนการดำเนินการตามกฎหมายของสำนักงาน ป.ป.ช. จึงเป็นเรื่องที่ไม่อยู่ในหน้าที่และอำนาจของคณะกรรมการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร ทั้งนี้เป็นไปตามข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๙๐ (๘) , ๙๗ คณะอนุกรรมการจึงขอยุติเรื่อง

๖) ข้อสังเกตของคณะอนุกรรมการ

เสนอให้กรมการขนส่งทางบกแก้ไขระเบียบหรือออกมาตรการ กฎเกณฑ์ ระเบียบหรือแนวทางปฏิบัติงานตามระเบียบกรมการขนส่งทางบกกว่าด้วยการตรวจสอบสภาพรถของ

พนักงานตรวจสอบสภาพรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกและกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ เพื่อให้เกิดความชัดเจน โปร่งใส และสามารถตรวจสอบการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ได้ โดยมีข้อกำหนด ดังนี้

(๑) นายช่างตรวจสอบสภาพรถ ต้องดำเนินการตรวจสอบสภาพรถนอกสถานที่ทำการตามวันเวลาที่ได้นัดหมายผู้ประกอบการ พร้อมถ่ายภาพขณะปฏิบัติหน้าที่ ณ สถานที่ประกอบการ

(๒) เจ้าของสถานประกอบการหรือผู้ที่ได้รับมอบหมาย ต้องจัดทำบันทึกรับรองการปฏิบัติงานของนายช่างตรวจสอบสภาพรถ

(๓) นายช่างตรวจสอบสภาพรถ จัดทำบันทึกรายงานผลการปฏิบัติงานให้หัวหน้าส่วนตรวจสอบสภาพรถรับทราบ

๓.๓.๒ ผลการศึกษาแนวทางการป้องกันการเรียกรับผลประโยชน์จากการรับจดทะเบียนรถส่วนบุคคล

คณะอนุกรรมการฯ ได้ศึกษาข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับกรณีการเรียกรับผลประโยชน์จากการรับจดทะเบียนรถส่วนบุคคล สรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

๑) ผลการศึกษาข้อมูลสรุปความเป็นมาเกี่ยวกับปฏิบัติการเรียกรับผลประโยชน์จากการรับจดทะเบียนรถส่วนบุคคล

จากการตรวจสอบรถยนต์คันดังกล่าวเป็นรถยนต์ที่เคยเกิดอุบัติเหตุได้รับความเสียหายนำมาจดทะเบียนใหม่ที่สำนักงานขนส่งจังหวัดปราจีนบุรีเมื่อเดือนตุลาคม ๒๕๕๖ และขอแจ้งย้ายมาใช้งานในกรุงเทพมหานคร เมื่อเดือนพฤศจิกายน ๒๕๕๖ ต่อมาเมื่อวันที่ ๔ สิงหาคม ๒๕๕๗ ศูนย์ปราบปรามการโจรกรรมรถยนต์ รถจักรยานยนต์ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ได้มีหนังสือแจ้งว่ารถยนต์คันดังกล่าวเป็นรถที่เกิดอุบัติเหตุได้รับความเสียหายโดยสิ้นเชิง รถยนต์คันดังกล่าวจึงเป็นรถต้องห้ามมิให้จดทะเบียน ตามระเบียบกรมการขนส่งทางบกว่าด้วยการดำเนินการเกี่ยวกับทะเบียนภาษีรถตามกฎหมายรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๙ (๒) จึงได้ระงับการดำเนินการทางทะเบียน เว้นแต่การเสียภาษีประจำปี และมีหนังสือแจ้งให้ผู้ครอบครองนำรถมาตรวจสอบ โดยมีลำดับเหตุการณ์สำคัญ ดังนี้

วันที่ ๑๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๙ ผู้รับโอนกรรมสิทธิ์นำรถเข้ารับการตรวจสอบพร้อมขอโอนรถ ได้ตรวจสอบความถูกต้องของเลขตัวรถ , เลขเครื่องยนต์ปรากฏว่าตรงตามเอกสารหลักฐานไม่พบความผิดปกติที่ต้องสงสัยจึงได้ถ่ายภาพไว้เป็นหลักฐานพร้อมยกเลิกการระงับการดำเนินการทางทะเบียน และได้มีการซื้อขายและโอนรถอีก ๓ ครั้ง

วันที่ ๒๖ พฤศจิกายน ๒๕๖๒ ได้นำรถมาตรวจสอบเพื่อโอนกรรมสิทธิ์ให้บริษัทเอกชนรายหนึ่งโดยมี ผู้ร้อง เป็นผู้เข้าซื้อ

วันที่ ๒๕ สิงหาคม ๒๕๖๓ สำนักงานขนส่งจังหวัดปราจีนบุรีได้ขอความร่วมมือให้แจ้งเจ้าของรถนำรถเข้าตรวจสอบตามที่ศูนย์ปราบปรามการโจรกรรมรถยนต์ รถจักรยานยนต์ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และศูนย์ปราบปรามการโจรกรรมรถยนต์ รถจักรยานยนต์ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ได้มีหนังสือแจ้งว่ารถยนต์ดังกล่าวเป็นรถที่เกิดอุบัติเหตุได้รับความเสียหายในสาระสำคัญโดยสิ้นเชิงและได้มีผู้นำมาจดทะเบียนที่สำนักงานขนส่งจังหวัดปราจีนบุรี (หมายเลขทะเบียน กฉ ๓๓๒) ตรวจสอบแล้วพบว่ารถยนต์คันดังกล่าวแท้จริง คือ หมายเลขทะเบียน ๕กง ๔๘๙๐

กรุงเทพมหานคร ต่อมาวันที่ ๑๗ กันยายน ๒๕๖๓ สำนักงานขนส่งจังหวัดปราจีนบุรีจึงได้ระงับการดำเนินการทางทะเบียน

วันที่ ๕ มกราคม ๒๕๖๖ ผู้ร้องนำรถเข้าตรวจสอบเพื่อขอโอนกรรมสิทธิ์ตามระเบียบซึ่ง สำนักงานขนส่งจังหวัดปราจีนบุรีตรวจสอบพบร่องรอยคล้ายการแก้ไขบริเวณเลขตัวรถและเลขเครื่องยนต์จึงขอความร่วมมือให้บริษัทผู้ผลิตรถยนต์ตรวจสอบความถูกต้องอีกครั้ง

วันที่ ๑๓ มกราคม ๒๕๖๖ บริษัท โตโยต้ามอเตอร์ ประเทศไทย จำกัด ได้มีหนังสือแจ้งผลการตรวจสอบรถยนต์ดังกล่าวว่า หมายเลขตัวถังและหมายเลขเครื่องยนต์ไม่ใช่มาตรฐานในการผลิตของบริษัทผู้ผลิต อีกทั้ง รหัสอ้างอิงไม่ตรงกับรถที่ใช้หมายเลขตัวรถที่ส่งมาตรวจสอบ ส่วนตรวจสอบสภาพรถจึงบันทึกผลว่า รถยนต์ดังกล่าวไม่ผ่านการตรวจสอบรถตามระเบียบ

๒) ผลการศึกษาข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการรับจดทะเบียนรถส่วนบุคคล

กรมการขนส่งทางบกได้ดำเนินการตามระเบียบกรมการขนส่งทางบกว่าด้วยการดำเนินการเกี่ยวกับทะเบียนรถและภาษีตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๕๕ สรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

หมวด ๒ การจดทะเบียนรถ

ข้อ ๙ รถดังต่อไปนี้ ต้องห้ามมิให้รับจดทะเบียน

(๑) รถที่ประกอบจากชิ้นส่วนเก่าใช้แล้วนำเข้าจากต่างประเทศตามกฎหมายกระทรวง งดรับทะเบียนรถที่ประกอบจากชิ้นส่วนของรถที่ใช้แล้วที่นำเข้าจากต่างประเทศ

(๒) ซากรถหรือรถมีสภาพความเสียหายในสาระสำคัญโดยสิ้นเชิง

(๓) รถที่นำเข้าจากต่างประเทศโดยไม่ถูกต้องตามกฎหมาย เช่น ไม่มีใบอนุญาตให้นำเข้าจากกรมการค้าต่างประเทศ

(๔) รถที่ใช้แล้วนำเข้าจากต่างประเทศโดยผ่านพิธีการศุลกากรตามประกาศถ่ายลำผ่านแดนโดยไม่นำออกนอกราชอาณาจักรจริงหรือเป็นการถ่ายลำผ่านแดนเทียม

(๕) รถที่ใช้แล้วนำเข้ามาในราชอาณาจักรเพื่อปรับสภาพแล้วส่งออก

(๖) รถที่ไม่สามารถตรวจสอบที่มาของรถได้

การขอจดทะเบียนรถ ให้ยื่นคำขอต่อนายทะเบียนแห่งท้องที่ที่เจ้าของรถมีภูมิลำเนาหรือท้องที่ที่จะนำรถไปใช้ ดังนี้

(๑) ในเขตกรุงเทพมหานคร ให้ยื่น ณ สำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ ๕

(๒) ในเขตจังหวัดอื่นให้ยื่น ณ สำนักงานขนส่งจังหวัด ยกเว้นเจ้าของรถมีภูมิลำเนาหรือจะนำรถไปใช้ในเขตท้องที่รับผิดชอบของสำนักงานขนส่งจังหวัดยะลา สาขาอำเภอเบตง ให้ยื่น ณ สำนักงานขนส่งจังหวัดยะลา สาขาอำเภอเบตง

กรณีเจ้าของรถเป็นคนต่างด้าวและไม่มีภูมิลำเนาในราชอาณาจักร ให้ยื่นคำขอต่อนายทะเบียนที่คนต่างด้าวนั้นมีถิ่นที่อยู่ปรากฏในเอกสารแสดงถิ่นที่อยู่ทางราชการออกให้เท่านั้น

๓) ผลการศึกษาสภาพปัญหาการจดทะเบียนรถส่วนบุคคล

จากการศึกษาข้อมูลสรุปความเป็นมา กรณีตามสถิติเป็นการนำขึ้นส่วนรถยนต์ที่อาจได้มาโดยไม่ถูกต้องมาสวมทะเบียน เช่น กรณีรถยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุได้รับความเสียหายโดยสิ้นเชิงซึ่งเป็นรถต้องห้ามมิให้จดทะเบียน ตามระเบียบกรมการขนส่งทางบกว่าด้วยการดำเนินการเกี่ยวกับทะเบียนภาษีรถตามกฎหมายรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๙ (๒) แม้ว่าจะมีการระงับการดำเนินการทางทะเบียนเพื่อให้นำรถมาตรวจสอบก่อน แต่หากผู้สวมทะเบียนรถทำการแก้ไขเลขตัวรถเลขเครื่องยนต์ ด้วยความชำนาญไม่มีร่องรอยหรือมีข้อพิรุณอันควรสงสัย เจ้าหน้าที่ผู้ตรวจสอบจะไม่สามารถตรวจพบร่องรอยการแก้ไขได้ เว้นแต่เมื่อใช้งานไปหลายปี สีที่ปกปิดร่องรอยเสื่อมสภาพหรือโลหะเกิดสนิมจึงทำให้ร่องรอยการแก้ไขปรากฏขึ้น

อย่างไรก็ตามการตรวจสอบโดยละเอียดเป็นเรื่องที่ต้องอาศัยผู้เชี่ยวชาญเฉพาะทางกรมการขนส่งทางบกจึงมีความจำเป็นต้องขอความร่วมมือจาก บริษัทผู้ผลิต หรือ สำนักงานพิสูจน์หลักฐานตำรวจ เพื่อตรวจสอบและพิสูจน์อย่างละเอียดอีกครั้งหรือมีการนำรถที่มีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรงไปใช้บนท้องถนนซึ่งอาจก่อให้เกิดความเสียหายต่อผู้ใช้รถใช้ถนนโดยทั่วไป

๔) ข้อพิจารณาของคณะกรรมการ

เจ้าหน้าที่ของกรมการขนส่งทางบกได้ปฏิบัติหน้าที่ตามระเบียบกรมการขนส่งทางบกว่าด้วยการดำเนินการเกี่ยวกับทะเบียนและภาษีรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๖๒ หมวด ๒ การจดทะเบียนรถ ข้อ ๙ รถดังต่อไปนี้ต้องห้ามมิให้รับจดทะเบียน (๒) ซากรถหรือรถที่มีความเสียหายในสาระสำคัญโดยสิ้นเชิงอย่างเคร่งครัดตามกฎหมาย ทั้งนี้ เพื่อเป็นการป้องกันมิให้นำรถที่เกิดอุบัติเหตุได้รับความเสียหายโดยสิ้นเชิงมาสวมทะเบียนรถ

๕) ข้อสังเกตของคณะกรรมการ

เสนอให้กรมการขนส่งทางบกมีหนังสือขอความร่วมมือ บริษัทผู้ให้เช่าซื้อและบริษัทประกันภัย กรณีหากปรากฏว่า มีการจำหน่ายซากรถที่เกิดอุบัติเหตุได้รับความเสียหายโดยสิ้นเชิง ต้องไม่ส่งมอบคู่มือการจดทะเบียนรถให้แก่ผู้ซื้อ และระบุในเอกสารหลักฐานการจำหน่ายให้ชัดเจนว่ารถดังกล่าวเป็นซากรถไม่สามารถนำมาดำเนินการทางทะเบียนได้ตามระเบียบพร้อมทั้งแจ้งข้อมูลให้กรมการขนส่งทางบกเพิกถอนการจดทะเบียน

๓.๔ ผลการศึกษาแนวทางการเปลี่ยนยานยนต์เครื่องยนต์สันดาปให้เป็นยานยนต์ไฟฟ้า (EV Conversion Project)

คณะกรรมการการคมนาคมได้พิจารณาแล้วเล็งเห็นว่าปัจจุบัน ประเทศไทยประสบปัญหามลภาวะ PM ๒.๕ ซึ่งสาเหตุสำคัญส่วนหนึ่งมาจากการเผาไหม้ของน้ำมันเชื้อเพลิงจากยานพาหนะเครื่องยนต์สันดาป คณะกรรมการจึงได้มอบหมายให้คณะกรรมการฯ ศึกษาการปรับเปลี่ยนยานยนต์สันดาปเป็นยานยนต์ไฟฟ้าเพิ่มเติม ทั้งนี้ คณะกรรมการเห็นว่าเรื่องดังกล่าวเป็นประโยชน์เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางบกเนื่องจากการใช้รถไฟฟ้าเป็นพลังงานสะอาดสามารถลดมลพิษและ PM ๒.๕ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ปรากฏผลการศึกษา ดังนี้

๓.๔.๑ ผลการศึกษาสภาพปัญหาการปรับเปลี่ยนยานยนต์สันดาปเป็นยานยนต์ไฟฟ้า

การดัดแปลงยานยนต์เครื่องยนต์สันดาปให้เป็นยานยนต์ไฟฟ้า (EV Conversion) ที่ผ่านมามีการดำเนินการทั้งในรูปแบบงานวิจัยโดยนักวิจัยจากสถาบันการศึกษาต่าง ๆ และในรูปแบบที่ผู้ประกอบการที่เป็นโรงงานหรือเจ้าของกิจการเกี่ยวกับยานยนต์เครื่องยนต์สันดาป โดยการใช้อุปกรณ์ไฟฟ้าและส่วนประกอบ ซึ่งมีทั้งที่ผลิตในประเทศและนำเข้าจากต่างประเทศ มาทำการประกอบเป็นรถไฟฟ้าดัดแปลง (EV Conversion)

ในกลุ่มที่ปรับเปลี่ยนจากยานยนต์เครื่องยนต์สันดาปเป็นยานยนต์ไฟฟ้า ซึ่งได้จากการนำยานยนต์เครื่องยนต์ที่จดทะเบียนใช้งานอยู่เดิมและยังมีสภาพพร้อมใช้งานมาดัดแปลงเป็นรถไฟฟ้า (EV -Electric Vehicle) โดยทำการออกแบบติดตั้งและทดสอบการใช้งาน โดยวิศวกรเครื่องกลและวิศวกรไฟฟ้า พร้อมทดสอบความสามารถในการทำงานของยานยนต์ไฟฟ้าที่ดัดแปลง โดยส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ สถาบันการศึกษาหรือหน่วยงานที่มีความสามารถในการทดสอบด้านยานยนต์ ตามข้อกำหนดของกรมการขนส่งทางบก เพื่อยื่นขอแก้ไขในการจดทะเบียน เปลี่ยนแปลงจากเดิมเป็นยานยนต์ไฟฟ้าแทน โดยยังสามารถใช้หมายเลขทะเบียนรถตามเดิมต่อไปได้

ปัจจุบันปัญหาในการดัดแปลงเป็นยานยนต์ไฟฟ้า คือ ปัญหาเรื่องราคาอุปกรณ์ไฟฟ้า ที่นำมาใช้ในการดัดแปลงมีราคาสูง เนื่องจากไม่ได้รับการสนับสนุนใด ๆ จากรัฐบาลเช่นเดียวกับยานยนต์ไฟฟ้าใหม่ที่น่าเข้าได้รับการสนับสนุน ทำให้ค่าใช้จ่ายในการดัดแปลงเป็นยานยนต์ไฟฟ้ามีราคาสูง ไม่เกิดแรงจูงใจให้ผู้ใช้งานเดิมทำการเปลี่ยนแปลงเป็นยานยนต์ไฟฟ้า ทำให้นโยบายในการเปลี่ยนยานยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์สันดาปให้ไปเป็นยานยนต์ไฟฟ้า ซึ่งเป็นนโยบายสำคัญของรัฐบาลปัจจุบันโดยเฉพาะนายกรัฐมนตรีนับถือให้ความสำคัญ มีการจัดตั้งคณะกรรมการนโยบายยานยนต์ไฟฟ้าแห่งชาติ โดยมีนายกรัฐมนตรีนับถือเป็นประธาน เพื่อขับเคลื่อนนโยบายต่างๆเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม การสานต่อนโยบาย Carbon Neutrality เพื่อให้ประเทศไทยเป็นผู้นำของอาเซียนในด้านการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์สู่ชั้นบรรยากาศ โดยการส่งเสริมอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้าจะเป็นหนึ่งในมาตรการสำคัญที่ทำให้ประเทศไทยบรรลุเป้าหมายดังกล่าวที่ผ่านมารัฐบาลตั้งแต่อดีตจนถึงรัฐบาลปัจจุบัน มีการดำเนินการผ่านโครงการต่างๆสนับสนุน ทั้งเรื่องมาตรการทางภาษี การพิจารณาสนับสนุนผู้ซื้อรถใหม่ที่เป็นรถไฟฟ้านำเข้าทั้งคัน ซึ่งเป็นโครงการที่ดีที่ควรดำเนินการต่อไป แต่เนื่องจากยานยนต์ไฟฟ้าใหม่ยังมีราคาสูง ผู้ใช้งานเดิมที่ใช้เครื่องยนต์อยู่เดิมส่วนใหญ่ไม่มีความสามารถที่จะเปลี่ยนไปใช้รถใหม่ที่เป็นยานยนต์ไฟฟ้าที่มีราคาสูงได้ การปรับเปลี่ยนจากยานยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์เป็นรถไฟฟ้าก็ยังไม่ได้รับการสนับสนุนใด ๆ จากรัฐบาล ผู้ใช้งานเดิมที่ใช้เครื่องยนต์ซึ่งเป็นกลุ่มใหญ่ที่มีจำนวนรถจดทะเบียนใช้งานปีละประมาณ ๔๓.๓ ล้านคัน จึงเป็นยานยนต์ที่ยังคงสร้างปัญหาในด้านสิ่งแวดล้อมจากการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ คาร์บอนมอนอกไซด์ รวมทั้งการสร้างปัญหา PM ๒.๕ ผ่านทางฝุ่น คิวน์และความร้อนจากกระบวนการสันดาปจึงจะยังคงมีอยู่ต่อไป โอกาสที่จะทำให้ประเทศไทยบรรลุเป้าหมายในเรื่องการลดมลพิษจากการใช้ยานยนต์เครื่องยนต์จึงไม่มีโอกาสเกิดขึ้นเนื่องจากจำนวนยานยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์จำนวนมากยังคงใช้งานอยู่ต่อไป

๓.๔.๒ ข้อพิจารณาของคณะอนุกรรมการ

เพื่อให้นโยบายในการสนับสนุนให้มีการใช้ยานยนต์ไฟฟ้าแทนการใช้ยานยนต์เครื่องยนต์สันดาปของรัฐบาลประสบความสำเร็จ คณะอนุกรรมการเห็นควรเสนอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีมาตรการสนับสนุนการปรับเปลี่ยนยานยนต์สันดาปเป็นยานยนต์ไฟฟ้าเช่นเดียวกับนโยบายการสนับสนุนผู้ซื้อรถยนต์ใหม่ที่เป็นยานยนต์ไฟฟ้า

๓.๔.๓ ข้อสังเกตของคณะอนุกรรมการ

๑) เสนอให้กระทรวงการคลัง โดยกรมสรรพสามิตและกรมศุลกากร พิจารณาศึกษาความเป็นไปได้ในการประกาศยกเว้นหรือลดอัตราภาษีนำเข้าอุปกรณ์ที่ใช้ในการปรับเปลี่ยนยานยนต์สันดาปให้เป็นยานยนต์ไฟฟ้า เช่นเดียวกับการสนับสนุนมาตรการในการลดภาษีนำเข้าเหลือร้อยละ ๐ หรือการลดภาษีสรรพสามิตสำหรับยานยนต์ไฟฟ้า ตามโครงการ EV๓.๐ และ EV๓.๕ สำหรับยานยนต์ไฟฟ้าใหม่ของรัฐบาล

๒) เสนอให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาศึกษาความเป็นไปได้เกี่ยวกับแนวทางการจัดสรรเงินอุดหนุน สนับสนุนให้ผู้เข้าร่วมโครงการยกเลิกการใช้ยานยนต์เครื่องยนต์มาปรับเปลี่ยนเป็นยานยนต์ไฟฟ้า ในลักษณะที่จัดงบอุดหนุนให้กับผู้ที่เข้าร่วมโครงการซื้อรถยนต์ไฟฟ้า รถกระบะไฟฟ้าและรถจักรยานยนต์ไฟฟ้า ตามโครงการ EV ๓.๐ และ EV ๓.๕ ซึ่งเป็นมาตรการสนับสนุนการใช้ยานยนต์ไฟฟ้า ระยะที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐) ซึ่งควรขยายประเภทรถรวมถึงรถบรรทุกหรือรถโดยสาร ซึ่งเป็นรถที่ใช้เครื่องยนต์ขนาดใหญ่ เป็นยานยนต์ที่สร้างปัญหาเรื่องการปล่อยมลพิษสู่อากาศสูงสุด จึงจำเป็นต้องมีการสนับสนุนให้ยานยนต์กลุ่มนี้เข้ามาร่วมโครงการ หรือพิจารณาแนวทางในการจัดสรรงบประมาณสนับสนุนให้ผู้เข้าร่วมโครงการสามารถกู้เงินเพื่อไปดำเนินการดัดแปลงเป็นยานยนต์ไฟฟ้าได้ในอัตราดอกเบี้ยต่ำ

๓) เสนอให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาศึกษาแนวทางการสนับสนุนการจัดตั้งอุตสาหกรรมการดัดแปลงยานยนต์เครื่องยนต์สันดาปเป็นยานยนต์ไฟฟ้า เนื่องจากหากคณะรัฐมนตรีให้การสนับสนุนการดัดแปลงยานยนต์ไฟฟ้าจะเป็นอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ได้

๔) เสนอให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาศึกษาแนวทางการเตรียมบุคลากรรองรับอุตสาหกรรมและงานบริการยานยนต์ไฟฟ้าทุกระดับ ทุกประเภท เพื่อให้สอดคล้องกับอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้าที่จะได้รับการพัฒนาและมีปริมาณผู้ใช้ที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาทั้งกระทรวงศึกษาธิการ โดยสถาบันอาชีวศึกษา กระทรวงการอุดมศึกษาฯ โดยสถาบันและมหาวิทยาลัยต่างๆ รวมถึงกระทรวงแรงงาน โดยกรมพัฒนาฝีมือแรงงาน และสถานประกอบการต่างๆ จะต้องร่วมกันเร่งพัฒนาหลักสูตร การจัดฝึกอบรม จัดการเรียนการสอน โดยคณะรัฐมนตรีให้การสนับสนุนเพื่อร่วมกันให้ได้บุคลากรที่เป็นไปตามความต้องการของสถานประกอบการด้านยานยนต์ไฟฟ้าซึ่งจะมีปริมาณความต้องการมากขึ้น

๕) เสนอให้กรมการขนส่งทางบก พิจารณาศึกษาจัดทำระเบียบ ประกาศ หรือข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งให้ข้อเสนอแนะในการดัดแปลงยานยนต์ไฟฟ้าให้ปฏิบัติได้อย่างถูกต้องตามข้อกำหนดของกรมการขนส่งทางบก เพื่อให้สามารถใช้งานได้โดยปลอดภัย รวมทั้งการจัดตั้งหน่วยงานที่สามารถทดสอบยานยนต์ไฟฟ้าดัดแปลงได้ ครอบคลุมสำนักงานขนส่งทุกสาขาหรือ

สนับสนุนเอกชนให้สามารถดำเนินการได้ในลักษณะสถานตรวจสภาพรถเอกชน (ตรอ.) เพื่อเป็นการสนับสนุนอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้าตัดแปลงซึ่งเป็นอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ เพราะมีเป้าหมายยานยนต์กลุ่มนี้ที่จดทะเบียนใช้งานอยู่จำนวนถึง ๔๓.๓ ล้านคัน ซึ่งไม่สามารถให้ยานยนต์กลุ่มนี้เลิกการใช้งานได้ จำเป็นที่รัฐต้องให้การสนับสนุนปรับเปลี่ยนเป็นยานยนต์ไฟฟ้าแทน โดยต้องกำหนดให้อุปกรณ์ไฟฟ้าที่จะนำมาใช้ในการตัดแปลงต้องเป็นอุปกรณ์ใหม่และผ่านการรับรองมาตรฐานจากหน่วยงานของรัฐ

๖) เสนอให้กระทรวงพลังงาน การไฟฟ้านครหลวง การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งภาครัฐและเอกชน สนับสนุนการลงทุนและเพิ่มจำนวนสถานีอัดประจุไฟฟ้าให้เพียงพอสำหรับผู้ใช้นยนต์ไฟฟ้า

๓.๕ ข้อเสนออื่นที่เกี่ยวข้องอันเป็นประโยชน์ต่อการขนส่งทางบก

จากการศึกษาข้อมูลจากโดยการประชุมรับฟังจากหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง และมีอำนาจหน้าที่ในการกำกับควบคุมทางหลวง ผู้ประกอบการขนส่งทางบก การศึกษาเอกสารวิชาการ งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง และกฎหมายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องคณะกรรมการเห็นควรเพิ่มข้อเสนออื่นที่เกี่ยวข้องอันเป็นประโยชน์ต่อการขนส่งทางบก ดังนี้

๑) เสนอให้กรมทางหลวง เร่งดำเนินการสร้างจุดพักรถบรรทุก (Truck Rest Area) สำหรับรองรับการเดินทางของผู้ใช้รถใช้ถนนระยะยาว เพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุรถชนท้ายรถบรรทุกที่ต้องจอดพักข้างทาง จึงจำเป็นต้องมีการวางแผนและศึกษาความเหมาะสมเพื่อกำหนดจุดก่อสร้างที่สามารถใช้งานได้จริงครอบคลุมทั่วประเทศ โดยพิจารณาแนวทางที่ให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมในการลงทุนและพัฒนาพื้นที่แบบ PPP ซึ่งจุดพักรถเหล่านี้ต้องสามารถให้รถทุกประเภทสามารถเข้าใช้บริการรองรับการใช้งานหลากหลาย (Multi used) เช่น พื้นที่ขายของฝากที่ระลึก ศูนย์อาหาร ที่พักพนักงานขับรถ ห้องน้ำและสถานีบริการน้ำมัน เป็นต้น ทั้งนี้ หากติดขัดเรื่องพื้นที่สร้างอาจขอใช้ที่ดินราชพัสดุตามระเบียบ

๒) เสนอให้กรมการขนส่งทางบกพิจารณาศึกษาความเหมาะสมแนวทางการปรับขึ้นราคาการตรวจสภาพรถเพื่อให้สอดคล้องกับภาระต้นทุน อัตราเงินเฟ้อและภาวะเศรษฐกิจในปัจจุบัน

๓) เสนอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน BOI (Board of Investment) พิจารณาศึกษาความเหมาะสมแนวทางการสนับสนุนมาตรการภาษีหรือแนวทางการยกเว้นภาษีนำเข้าเครื่องตรวจสภาพรถเพื่อช่วยเหลือผู้ประกอบการตรวจสภาพรถ

๔) เสนอให้เร่งแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒ มาตรา ๖๔ โดยเพิ่มอัตราโทษความผิดฐานขับรถโดยไม่มีใบอนุญาตขับรถ (ปัจจุบันโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือน ปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท) เนื่องจากปัจจุบันอัตราโทษต่ำไม่เพียงพอทำให้ผู้ฝ่าฝืนไม่เกิดความเกรงกลัวประกอบกับผู้ขับรถโดยไม่มีใบอนุญาตขับรถไม่ได้รับการทดสอบและอบรมความรู้การขับขี่อย่างปลอดภัยจากกรมการขนส่งทางบกจึงอาจมีพฤติกรรมขับขี่ไม่ปลอดภัยเสี่ยงต่อการเกิดอันตรายต่อผู้ใช้รถใช้ถนน ดังนั้น หากเพิ่มอัตราโทษจะส่งผลให้ผู้ไม่มีใบอนุญาตขับรถเข้ารับการอบรมและทดสอบความรู้

ตามขั้นตอนของกรรมการขนส่งทางบกเนื่องจากเกรงกลัวโทษที่หนักขึ้น อีกทั้งยังส่งผลให้สามารถบังคับใช้ระบบบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับขี่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๕) เนื่องจากปัจจุบันพระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ. ๒๕๖๕ มีผลบังคับใช้ ส่งผลให้ความผิดที่มีโทษปรับสถานเดียวตามกฎหมายสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางบก ซึ่งถูกกำหนดไว้ในบัญชี ๑ ท้ายพระราชบัญญัติดังกล่าวซึ่งมีโทษปรับสถานเดียว เช่น ความผิดที่โทษปรับสถานเดียวตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ความผิดที่โทษปรับสถานเดียวตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒ ความผิดที่โทษปรับสถานเดียวตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ และความผิดที่โทษปรับสถานเดียวตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ ตกอยู่ในบังคับกฎหมายว่าด้วยการปรับเป็นพินัย ซึ่งมีสาระสำคัญ คือ การปรับเป็นพินัยไม่เป็นโทษอาญาจึงทำให้ระเบียบขั้นตอนการเปรียบเทียบปรับแตกต่างจากการดำเนินคดีอาญาทั่วไป เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานจึงอาจเกิดความสับสน คลาดเคลื่อน ไม่สามารถปฏิบัติงานและบังคับใช้กฎหมายได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ดังนั้น เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพจึงเสนอให้กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท กรรมการขนส่งทางบก สำนักงานตำรวจแห่งชาติ เร่งจัดอบรมเสริมสร้างความรู้ ความเข้าใจในการปฏิบัติหน้าที่แก่เจ้าหน้าที่ผู้เกี่ยวข้องทั้งหมดเพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

๖) เนื่องจากปัจจุบันพระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ. ๒๕๖๕ มีผลบังคับ เมื่อวันที่ ๒๒ มิถุนายน ๒๕๖๖ ซึ่งพระราชบัญญัติดังกล่าวได้กำหนดให้กฎหมายในบัญชี ๑ ท้ายกฎหมายดังกล่าวนี้ ซึ่งมีความผิดที่มีอัตราโทษปรับสถานเดียวตามกฎหมายด้านความปลอดภัยทางถนนที่สำคัญ เช่น พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒ พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ ตกอยู่ในบังคับพระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ. ๒๕๖๕ ตั้งแต่วันที่ ๒๕ ตุลาคม ๒๕๖๖ ผลเบื้องต้นจากการพิจารณาของคณะอนุกรรมการการปรากฏว่า มีข้อขัดข้องในการบังคับใช้และเจ้าหน้าที่ขาดความรู้ความเข้าใจในการปฏิบัติตามขั้นตอนของกฎหมายว่าด้วยการปรับเป็นพินัย ดังนั้น จึงขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กรรมการขนส่งทางบก กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท สำนักงานตำรวจแห่งชาติ จัดทำรายงานผลการศึกษาผลกระทบจากการบังคับใช้พระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ. ๒๕๖๕ ต่อกฎหมายสำคัญด้านความปลอดภัยทางถนน โดยรวบรวมวิเคราะห์ถึงสภาพปัญหาในการบังคับใช้กฎหมาย ผลการดำเนินการ ข้อเสนอ ข้อพิจารณา ข้อเสนอแนะและข้อเสนอแนะในการดำเนินการต่อคณะกรรมการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร เพื่อรับทราบและพิจารณาศึกษาต่อไป

บทที่ ๔

ข้อสังเกต

คณะกรรมการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร ได้เห็นชอบต่อรายงานและข้อสังเกตตามที่คณะอนุกรรมการพิจารณาศึกษาแนวทางการแก้ไขปัญหาทางกฎหมายที่เกี่ยวกับการขนส่งทางบก และป้องกันการเรียกรับผลประโยชน์โดยเจ้าหน้าที่รัฐ ได้นำเสนอต่อที่ประชุมคณะกรรมการฯ ครั้งที่ ๑๐ เมื่อวันที่พฤหัสบดีที่ ๔ มกราคม ๒๕๖๗ โดยคณะกรรมการฯ เห็นว่ามีข้อสังเกตตามผลการศึกษา ๕ ประเด็นสำคัญ ซึ่งคณะรัฐมนตรี ศาล องค์การอิสระ องค์การอัยการ หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรทราบหรือควรพิจารณาดำเนินการ ดังนี้

๔. ข้อสังเกตของคณะกรรมการ

๔.๑ ข้อสังเกตประเด็นแนวทางการบังคับใช้และสภาพปัญหาการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางบก (มาตรการด้านกฎหมายและการบังคับใช้)

คณะกรรมการเห็นควรเสนอข้อสังเกต โดยมีกรอบการดำเนินการ ดังนี้

๑) เสนอให้กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท แก้ไขเพิ่มเติมคำขอท้ายบันทึกการจับกุม (แบบ สคน. ๑/๑) โดยระบุให้ พนักงานสอบสวนตรวจสอบพฤติการณ์เพิ่มเติมของผู้ต้องหาในข้อเท็จจริงว่าผู้ว่าจ้างขนส่ง ผู้ประกอบการขนส่งหรือเจ้าของรถ เป็นผู้ก่อให้พนักงานขับรถบรรทุกน้ำหนักเกินหรือไม่ หรือรู้เห็นเป็นใจในการกระทำความผิดหรือไม่ หากสอบสวนพบข้อเท็จจริงดังกล่าว ขอให้ดำเนินการตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา ๘๔ หรือมาตรา ๘๖ ตามข้อเท็จจริง

๒) เสนอให้กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท กระทรวงคมนาคม แก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด โดยกำหนดโทษในการเอาผิดผู้ว่าจ้างขนส่ง ผู้ประกอบการขนส่งหรือเจ้าของรถ กรณีมีส่วนรู้เห็นเป็นใจในการกระทำความผิดฐานดังกล่าวข้างต้น

๓) เสนอให้กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท กระทรวงคมนาคม แก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ มาตรา ๗๓/๒ โดยให้คงโทษจำคุกไว้ตามเดิม และให้กำหนดโทษปรับเป็นแบบอัตราก้าวหน้าตามน้ำหนักที่บรรทุกเกิน

๔) เสนอให้กรมทางหลวงเร่งดำเนินการสรุปผลการศึกษาความเหมาะสมในการจัดตั้งหน่วยงานควบคุมน้ำหนักยานพาหนะให้เป็นกองควบคุมน้ำหนักยานพาหนะตามกฎหมายกระทรวง เพื่อเสนอให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติและให้พิจารณาจัดสรรงบประมาณและกรอบอัตรากำลังให้เพียงพอต่อการปฏิบัติงาน

๕) เสนอให้กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท กระทรวงคมนาคม เสนอแก้ไขเพิ่มเติมอัตราโทษความผิดฐานไม่ปฏิบัติตามคำสั่งเจ้าพนักงานทางหลวง ตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ มาตรา ๗๐ ให้สูงขึ้น (ปัจจุบันอัตราโทษจำคุกไม่เกิน ๓ เดือนหรือปรับไม่เกิน ๕,๐๐๐ บาท หรือทั้งจำ ทั้งปรับ) เนื่องจากปัจจุบันพบสภาพปัญหาพนักงานขับรถหลบหนีไม่ยอมให้ตรวจสอบบ่อยครั้ง หรือหลบเลี่ยงไม่เข้าชั่งน้ำหนักที่สถานีตรวจสอบน้ำหนักหรือที่สถานีตรวจสอบน้ำหนักโดยใช้ หน่วยชั่งน้ำหนักเคลื่อนที่ (Spot check)

๖) เสนอให้กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม พิจารณาจัดหาหน่วยชั่งน้ำหนักเคลื่อนที่ (spot check) ให้แก่ เจ้าหน้าที่ตำรวจทางหลวงและเจ้าหน้าที่ตำรวจที่มีเขตอำนาจหน้าที่รับผิดชอบใน เส้นทางสายรอง เพื่อกวาดจับกุมรถบรรทุกที่หลบเลี่ยงสถานีตรวจสอบน้ำหนักในเส้นทางหลัก

๗) เสนอให้กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม พิจารณาไม่อนุญาติใบอนุญาต ประกอบการขนส่งหรือไม่อนุญาติให้ต่ออายุใบอนุญาตประกอบการขนส่ง กรณีผู้ประกอบการขนส่งกระทำ ความผิดซ้ำหรือฝ่าฝืนกฎหมายที่เกี่ยวข้องบ่อยครั้ง เช่น การบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด การดัดแปลงสภาพรถโดยไม่ได้รับอนุญาต และความผิดอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องตามความผิดพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ และพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕

๘) เสนอให้กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท และกรมการขนส่งทางบก กระทรวง คมนาคม ร่วมกันจัดทำฐานข้อมูล/สถิติการจับกุมรถบรรทุก เช่น รายละเอียดพฤติการณ์ ทะเบียนรถ ผู้ขับรถ ฐานความผิด ผู้ว่าจ้าง บริษัทผู้ประกอบการ สถิติการกระทำความผิด เพื่อใช้เป็นฐานข้อมูล ประกอบการพิจารณาต่าง ๆ ตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

๙) เสนอให้กรมการขนส่งทางบก กรมทางหลวง และกรมทางหลวงชนบท กระทรวงคมนาคม บูรณาการร่วมกับหน่วยงานที่กำกับควบคุมการขนส่งตั้งแต่ต้นน้ำ กลางน้ำ ปลายน้ำ กล่าวคือ ให้กรมโรงงานอุตสาหกรรม (ควบคุมน้ำหนักรถบรรทุกตั้งแต่ต้นทาง) กรมส่งเสริม การปกครองส่วนท้องถิ่น (ตรวจสอบต้นทางแหล่งวัสดุ) กรมการขนส่งทางบก (เชื่อมต่อข้อมูลระบบ GPS ติดตามรถ) โดยร่วมกันบูรณาการข้อมูลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อลดระยะเวลาในการสุ่มตรวจ รถบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด

๑๐) เสนอให้สำนักงานกลางชั่งตวงวัด กรมการค้าภายใน ร่วมกับกรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท และการท่าเรือแห่งประเทศไทย ร่วมกันแต่งตั้งคณะทำงานตรวจสอบมาตรฐาน เครื่องชั่งน้ำหนักประจำสถานีด่านชั่งน้ำหนัก เพื่อร่วมกันตรวจสอบเครื่องชั่งน้ำหนักในความ รับผิดชอบให้มีความแม่นยำ เทียบตรง เป็นประจำทุก ๖ เดือน

๑๑) เสนอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท กรมการขนส่งทางบก กองบังคับการตำรวจทางหลวง จัดตั้งหน่วยงานเฉพาะกิจจากส่วนกลาง และการจัดตั้งหน่วยชั่งน้ำหนักเคลื่อนที่ (Spot check) บนถนนสายหลัก/สายรอง/สายที่มีความเสี่ยง ในการบรรทุกน้ำหนักเกิน/สายที่มีการร้องเรียน โดยบูรณาการบังคับใช้กฎหมายร่วมกับหน่วยงาน ที่เกี่ยวข้องตามอำนาจหน้าที่

| ลำดับ | หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง | รายละเอียด/การดำเนินการ | หมายเหตุ |
|-------|---|--|---|
| ๑ | <ul style="list-style-type: none"> - กระทรวงคมนาคม - กรมทางหลวง - กรมทางหลวงชนบท | <p>๑) เสนอให้กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท แก้ไขเพิ่มเติมคำขอท้ายบันทึกการจับกุม (แบบ สคน. ๑/๑) โดยระบุให้ พนักงานสอบสวน ตรวจสอบพฤติการณ์เพิ่มเติมของผู้ต้องหาในข้อเท็จจริงว่า ผู้ว่าจ้างขนส่ง ผู้ประกอบการขนส่ง หรือเจ้าของรถ เป็นผู้ก่อให้พนักงานขับรถบรรทุกน้ำหนักเกินหรือไม่หรือรู้เห็นเป็นใจในการกระทำความผิดหรือไม่ หากสอบสวนพบข้อเท็จจริงดังกล่าว ขอให้ดำเนินการตามประมวลกฎหมายอาญามาตรา๘๔หรือ๘๘ตามข้อเท็จจริง</p> <p>๒) เสนอให้กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท กระทรวงคมนาคม แก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการบรรทุกน้ำหนักกว่าที่กฎหมายกำหนด โดยกำหนดโทษในการเอาผิดผู้ว่าจ้างขนส่ง ผู้ประกอบการขนส่งหรือเจ้าของรถ กรณีมีส่วนร่วมรู้เห็นเป็นใจในการกระทำความผิดฐานดังกล่าวข้างต้น</p> <p>๓) เสนอให้กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท กระทรวงคมนาคม แก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ มาตรา ๗๓/๒ โดยให้คงโทษจำคุกไว้ตามเดิม และให้กำหนดโทษปรับเป็นแบบอัตราก้าวหน้าตามน้ำหนักที่บรรทุกเกิน</p> <p>๔) เสนอให้กรมทางหลวงเร่งดำเนินการสรุปผลการศึกษาความเหมาะสมในการจัดตั้งหน่วยงานควบคุมน้ำหนักยานพาหนะให้เป็นกองควบคุมน้ำหนักยานพาหนะตามกฎกระทรวง เพื่อเสนอให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติและให้พิจารณาจัดสรรงบประมาณและกรอบอัตรากำลังให้เพียงพอต่อการปฏิบัติงาน</p> | <p>ควรดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในระยะเวลา ๑ ปี</p> <p>ควรดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในระยะเวลา ๒ ปี</p> <p>ควรดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในระยะเวลา ๒ ปี</p> <p>ควรดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในระยะเวลา ๑ ปี</p> |

| ลำดับ | หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง | รายละเอียด/การดำเนินการ | หมายเหตุ |
|-------|-----------------------|--|---|
| | | <p>๕) เสนอให้กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท กระทรวงคมนาคม เสนอแก้ไขเพิ่มเติมอัตราโทษความผิดฐานไม่ปฏิบัติตามคำสั่งเจ้าพนักงานทางหลวง ตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ มาตรา ๗๐ ให้สูงขึ้น (ปัจจุบันอัตราโทษจำคุกไม่เกิน ๓ เดือนหรือปรับไม่เกิน ๕,๐๐๐ บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ) เนื่องจากปัจจุบันพบสภาพปัญหาพนักงานขับรถหลบหนีไม่ยอมให้ตรวจสอบบ่อยครั้ง หรือหลบเลี่ยงไม่เข้าชั่งน้ำหนักที่สถานีตรวจสอบน้ำหนักหรือที่สถานีตรวจสอบน้ำหนักโดยใช้หน่วยชั่งน้ำหนักเคลื่อนที่ (Spot check)</p> <p>๖) เสนอให้กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม พิจารณาจัดหาหน่วยชั่งน้ำหนักเคลื่อนที่ (spot check) ให้แก่ เจ้าหน้าที่ตำรวจทางหลวงและเจ้าหน้าที่ตำรวจที่มีเขตอำนาจหน้าที่รับผิดชอบในเส้นทางสายรอง เพื่อกวดขันจับกุมรถบรรทุกที่หลบเลี่ยงสถานีตรวจสอบน้ำหนักในเส้นทางหลัก</p> | <p>ควรดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในระยะเวลา ๒ ปี</p> <p>ควรดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในระยะเวลา ๒ ปี</p> |
| ๒ | - กรมการขนส่งทางบก | <p>เสนอให้กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม พิจารณาไม่อนุมัติใบอนุญาตประกอบการขนส่งหรือไม่อนุมัติให้ต่ออายุใบอนุญาตประกอบการขนส่ง กรณีผู้ประกอบการขนส่งกระทำความผิดซ้ำหรือฝ่าฝืนกฎหมายที่เกี่ยวข้องบ่อยครั้ง เช่น การบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด การดัดแปลงสภาพรถโดยไม่ได้รับอนุญาต และความผิดอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องตามความผิดพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ และพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕</p> | ควรดำเนินการทันที |

| ลำดับ | หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง | รายละเอียด/การดำเนินการ | หมายเหตุ |
|-------|--|--|--|
| ๓ | <ul style="list-style-type: none"> - กรมการขนส่งทางบก - กรมทางหลวง - กรมทางหลวงชนบท | <p>๑) เสนอให้กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท และกรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม ร่วมกันจัดทำฐานข้อมูล/สถิติการจับกุมรถบรรทุก เช่น รายละเอียดพฤติการณ์ ทะเบียนรถ ผู้ขับรถ ฐานความผิด ผู้ว่าจ้าง บริษัทผู้ประกอบการ สถิติการกระทำ ความผิด เพื่อใช้เป็นฐานข้อมูลประกอบการพิจารณาต่าง ๆ ตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง</p> <p>๒) เสนอให้กรมการขนส่งทางบก กรมทางหลวง และกรมทางหลวงชนบท กระทรวงคมนาคม บูรณาการร่วมกับหน่วยงานที่กำกับควบคุม การขนส่งตั้งแต่ต้นน้ำ กลางน้ำ ปลายน้ำ กล่าวคือ ให้กรมโรงงานอุตสาหกรรม (ควบคุมน้ำหนักรถบรรทุกตั้งแต่ต้นทาง) กรมส่งเสริมการปกครองส่วนท้องถิ่น (ตรวจสอบต้นทางแหล่งวัสดุ) กรมการขนส่งทางบก (เชื่อมต่อข้อมูลระบบ GPS ติดตามรถ) โดยร่วมกันบูรณาการข้อมูลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อลดระยะเวลาในการสุ่มตรวจรถบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด</p> | <p>ควรดำเนินการทันที</p> <p>ควรดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในระยะเวลา ๑ ปี</p> |
| ๔ | <ul style="list-style-type: none"> - สำนักงานกลาง ชั่งตวงวัด - กรมการค้าภายใน - กรมทางหลวงชนบท - การท่าเรือแห่งประเทศไทย | <p>เสนอให้สำนักงานกลาง ชั่งตวงวัด กรมการค้าภายใน ร่วมกับกรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท และการท่าเรือแห่งประเทศไทย ร่วมกันแต่งตั้งคณะทำงาน ตรวจสอบมาตรฐานเครื่องชั่งน้ำหนักประจำสถานีด่านชั่งน้ำหนัก เพื่อร่วมกันตรวจสอบ เครื่องน้ำหนักในความรับผิดชอบให้มีความแม่นยำ เทียบตรง เป็นประจำทุก ๖ เดือน</p> | <p>ควรดำเนินการทันที</p> |
| ๕. | <ul style="list-style-type: none"> - กรมทางหลวง - กรมทางหลวงชนบท - กรมการขนส่งทางบก - กองบังคับการ | <p>เสนอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท กรมการขนส่งทางบก กองบังคับการตำรวจทางหลวง จัดตั้งหน่วยงาน เฉพาะกิจจากส่วนกลางและการจัดตั้งหน่วยชั่งน้ำหนักเคลื่อนที่ (Spot check) บนถนนสายหลัก/</p> | <p>ควรดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในระยะเวลา ๑ ปี</p> |

| ลำดับ | หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง | รายละเอียด/การดำเนินการ | หมายเหตุ |
|-------|-----------------------|--|----------|
| | ตำรวจทางหลวง | สายรอง/สายที่มีความเสี่ยงในการบรรทุกน้ำหนักเกิน/สายที่มีการร้องเรียน โดยบูรณาการบังคับใช้กฎหมายร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องตามอำนาจหน้าที่ | |

๔.๒ ข้อสังเกตประเด็นสภาพปัญหาการเรียกรับผลประโยชน์โดยมิชอบจากเจ้าหน้าที่รัฐที่มีอำนาจหน้าที่ในการกำกับควบคุมทางหลวงและข้อสังเกตในการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางบกและข้อสังเกตอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน เกิดความเป็นธรรม สามารถป้องกันการทุจริตและบังคับใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ (มาตรการด้านการป้องกันและแก้ไขปัญหาการทุจริต)

คณะกรรมการเห็นควรเสนอข้อสังเกต โดยมีกรอบการดำเนินการ ดังนี้

๑) เสนอให้คณะรัฐมนตรี กระทรวงคมนาคม จัดสรรงบประมาณให้แก่กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท เพื่อจัดซื้อระบบอิเล็กทรอนิกส์ตรวจวัดน้ำหนักรถบรรทุกขณะวิ่ง (Weight In Motion) หรือระบบ WIM มาสนับสนุนทุกรูปแบบ เช่น High Speed WIM และ Low Speed WIM ใช้ชั่งน้ำหนักรถบรรทุกขณะเคลื่อนที่โดยไม่จำเป็นต้องหยุดรถหรือชะลอความเร็วและใช้กล้องตรวจจับทะเบียนรถ เพื่อลดการใช้ดุลพินิจของเจ้าหน้าที่ในกระบวนการชั่งน้ำหนัก และเพื่อคัดกรองรถบรรทุกก่อนเข้าสถานีชั่งน้ำหนัก ทั้งนี้ เมื่อรถเคลื่อนผ่านอุปกรณ์ดังกล่าวหากระบบตรวจพบรถบรรทุกที่มีน้ำหนักเกินกว่ากฎหมายกำหนดระบบจะแจ้งเตือนให้เจ้าหน้าที่ทราบเพื่อดำเนินการตามกฎหมายต่อไป

๒) เสนอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการกำกับ ควบคุม ถนนทางหลวง เช่น กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท กองบังคับการตำรวจทางหลวง องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น จัดทำบันทึกความเข้าใจ (Memorandum of Understanding : MOU) เพื่อบูรณาการความร่วมมือในการบังคับใช้กฎหมายกรณีรถบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมไปถึงการจัดอบรมแนวทางขั้นตอนการปฏิบัติงานตามหน้าที่และความรับผิดชอบให้ไปตามกฎหมายโดยเคร่งครัด

๓) เสนอให้กรมการขนส่งทางบก โดยคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางอาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ มาตรา ๓๒ (๖) แก้ไขโดยเพิ่มหลักเกณฑ์รายละเอียดในการแจ้งน้ำหนักบรรทุกเพิ่มเติมนอกจากใบกำกับการขนส่ง คือ (๑) กำหนดให้มี “ใบรับรองการชั่งน้ำหนักบรรทุกตั้งแต่ต้นทาง” (ชั่งน้ำหนักรถบรรทุกและสัมภาระต่าง ๆ รวมทั้งน้ำหนักสินค้าให้เป็นน้ำหนักรวมสุทธิทั้งหมด) และ (๒) ขอความร่วมมือให้มี “ป้ายระบุแจ้งน้ำหนักที่บรรทุกสุทธิขณะเดินทาง” โดยให้ติดในตำแหน่งข้างตัวรถที่สามารถมองเห็นได้ชัดเจน ทั้งนี้ การชั่งและระบุน้ำหนักควรใช้เครื่องชั่งที่ได้รับการตรวจสอบมาตรฐานจากสำนักงานชั่งตวงวัด กระทรวงพาณิชย์

๔) เสนอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับแหล่งต้นทางสิ่งของบรรทุก เช่น การท่าเรือแห่งประเทศไทย นิคมอุตสาหกรรม โรงงานอุตสาหกรรม จัดหาเครื่องชั่งที่ได้รับมาตรฐานการตรวจสอบจากสำนักงานกลางชั่งตวงวัด กรมการค้าภายใน เพื่อชั่งน้ำหนักและออกใบรับรองน้ำหนักบรรทุกตั้งแต่ต้นทาง โดยให้มีใบแจ้งน้ำหนักที่บรรทุกจริงขณะเดินรถบนทางหลวงด้วย

๕) เสนอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้กฎหมายที่กำกับควบคุมทางหลวง อันได้แก่ กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท กองบังคับการตำรวจทางหลวง กรมการขนส่งทางบก ร่วมกันจัดตั้งคณะทำงานเพื่ออบรมความรู้ด้านกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการใช้รถใช้ถนน การปฏิบัติตามกฎหมายขนส่งทางบก แนวทางการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับพิกัดน้ำหนักบรรทุก ขั้นตอนการดำเนินคดีอาญา สิทธิของผู้ถูกจับหรือผู้ต้องหาเมื่อถูกดำเนินคดีตามกฎหมายที่กำกับควบคุมการใช้ทางหลวงให้แก่พนักงานขับรถและผู้ประกอบการขนส่ง เพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางบกและขั้นตอนในการดำเนินคดีตามกฎหมาย เพื่อตรวจสอบถ่วงดุลและป้องกันปัญหาการทุจริตของเจ้าหน้าที่ รวมทั้งให้หน่วยงานดังกล่าวจัดทำคู่มือหรือสมุดพกประจำเกี่ยวกับองค์ความรู้ดังกล่าวข้างต้นให้พนักงานขับรถมีประจำรถและสามารถทบทวนหรือใช้ได้ตามต้องการ

ทั้งนี้ เนื่องจากที่ผ่านมาปรากฏว่าพนักงานขับรถและผู้ประกอบการขนส่งขาดความรู้ความเข้าใจกฎหมายที่เกี่ยวข้องจึงเกรงกลัวเจ้าหน้าที่และไม่ทราบถึงสิทธิและขั้นตอนการดำเนินคดีต่าง ๆ จึงเอื้อต่อการทุจริตของเจ้าหน้าที่บางราย

| ลำดับ | หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง | รายละเอียด/การดำเนินการ | หมายเหตุ |
|-------|----------------------------------|--|--|
| ๑ | - คณะรัฐมนตรี - กระทรวงคมนาคม | เสนอให้คณะรัฐมนตรี กระทรวงคมนาคม จัดสรรงบประมาณให้แก่กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท เพื่อจัดซื้อระบบอิเล็กทรอนิกส์ตรวจวัดน้ำหนักรถบรรทุกขณะรถวิ่ง (Weight In Motion) หรือระบบ WIM มาสนับสนุนทุกรูปแบบ เช่น High Speed WIM และ Low Speed WIM ใช้ชั่งน้ำหนักรถบรรทุกขณะเคลื่อนที่โดยไม่จำเป็นต้องหยุดรถหรือชะลอความเร็วและใช้กล้องตรวจจับทะเบียนรถ เพื่อลดการใช้ดุลพินิจของเจ้าหน้าที่ในกระบวนการชั่งน้ำหนัก และเพื่อคัดกรองรถบรรทุกก่อนเข้าสถานีชั่งน้ำหนัก ทั้งนี้ เมื่อรถเคลื่อนผ่านอุปกรณ์ดังกล่าวหากระบบตรวจพบรถบรรทุกที่มีน้ำหนักเกินกว่ากฎหมาย | ควรดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในระยะเวลา ๒ ปี |

| ลำดับ | หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง | รายละเอียด/การดำเนินการ | หมายเหตุ |
|-------|---|---|--|
| | | กำหนดระบบจะแจ้งเตือนให้เจ้าหน้าที่ทราบเพื่อดำเนินการตามกฎหมายต่อไป | |
| ๒ | <ul style="list-style-type: none"> - กรมทางหลวง - กรมทางหลวงชนบท - กองบังคับการตำรวจทางหลวง - องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น | เสนอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการกำกับควบคุมถนนทางหลวง เช่น กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท กองบังคับการตำรวจทางหลวง องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น จัดทำบันทึกความเข้าใจ (Memorandum of Understanding : MOU) เพื่อบูรณาการความร่วมมือในการบังคับใช้กฎหมายกรณีรถบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมไปถึงการจัดอบรมแนวทางขั้นตอนการปฏิบัติงานตามหน้าที่และความรับผิดชอบให้ไปตามกฎหมายโดยเคร่งครัด | ควรดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในระยะเวลา ๑ ปี |
| ๓ | - กรมการขนส่งทางบก | เสนอให้กรมการขนส่งทางบก โดยคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง อาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ มาตรา ๓๒ (๖)” แก้ไขโดยเพิ่มหลักเกณฑ์รายละเอียดในการแจ้งน้ำหนักบรรทุกเพิ่มเติมนอกจากใบกำกับการขนส่ง คือ (๑) กำหนดให้มี “ใบรับรองการชั่งน้ำหนักบรรทุกตั้งแต่ต้นทาง” (ชั่งน้ำหนักบรรทุกและสัมภาระต่าง ๆ รวมทั้งน้ำหนักสินค้าให้เป็นน้ำหนักรวมสุทธิทั้งหมด) และ (๒) ขอความร่วมมือให้มี “ป้ายระบุแจ้งน้ำหนักที่บรรทุกสุทธิขณะเดินรถบนทางหลวง” โดยให้ติดในตำแหน่งข้างตัวรถที่สามารถมองเห็นได้ชัดเจน ทั้งนี้ การชั่งและระบุน้ำหนักควรใช้เครื่องชั่งที่ได้รับการตรวจสอบมาตรฐานจากสำนักงานชั่งตวงวัด กระทรวงพาณิชย์ | ควรดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในระยะเวลา ๑ ปี |

| ลำดับ | หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง | รายละเอียด/การดำเนินการ | หมายเหตุ |
|-------|--|---|---|
| ๔ | <ul style="list-style-type: none"> - การทำเรือแห่งประเทศไทย - นิคมอุตสาหกรรม - โรงงานอุตสาหกรรม | <p>เสนอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับแหล่งต้นทางสิ่งของบรรทุก เช่น การทำเรือแห่งประเทศไทย นิคมอุตสาหกรรม โรงงานอุตสาหกรรม จัดหาเครื่องชั่งที่ได้รับมาตรฐานการตรวจสอบจากสำนักงานกลางชั่งตวงวัด กรมการค้าภายใน เพื่อชั่งน้ำหนักและออกใบรับรองน้ำหนักบรรทุกตั้งแต่ต้นทางโดยให้มีใบแจ้งน้ำหนักที่บรรทุกจริงขณะเดินทางบนทางหลวงด้วย</p> | <p>ควรดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในระยะเวลา ๒ ปี</p> |
| ๕ | <ul style="list-style-type: none"> - กรมทางหลวง - กรมทางหลวงชนบท - กองบังคับการตำรวจทางหลวง - กรมการขนส่งทางบก | <p>เสนอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้กฎหมายที่กำกับควบคุมทางหลวงอันได้แก่ กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท กองบังคับการตำรวจทางหลวง กรมการขนส่งทางบก ร่วมกันจัดตั้งคณะทำงานเพื่ออบรมความรู้ด้านกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการใช้รถใช้ถนน การปฏิบัติตามกฎหมายขนส่งทางบก แนวทางการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับพิกัดน้ำหนักบรรทุก ขั้นตอนการดำเนินคดีอาญา สิทธิของผู้ถูกจับหรือผู้ต้องหาเมื่อถูกดำเนินคดีตามกฎหมายที่กำกับควบคุมการใช้ทางหลวงให้แก่พนักงานขับรถและผู้ประกอบการขนส่ง เพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางบกและขั้นตอนในการดำเนินคดีตามกฎหมาย เพื่อตรวจสอบถ่วงดุลและป้องกันปัญหาการทุจริตของเจ้าหน้าที่ รวมทั้งให้หน่วยงานดังกล่าวจัดทำคู่มือหรือสมุดพกประจำรถเกี่ยวกับองค์ความรู้ดังกล่าวข้างต้นให้พนักงานขับรถมีประจำรถและสามารถทบทวนหรือใช้ได้ตามต้องการ</p> | <p>ควรดำเนินการทันที</p> |

๔.๓ ข้อสังเกตประเด็นแนวทางการป้องกันการทุจริตการตรวจสภาพรถนอกสถานที่ตลอดจนศึกษาแนวทางการป้องกันการเรียกรับผลประโยชน์จากการรับจดทะเบียนรถส่วนบุคคล

คณะกรรมการเห็นควรเสนอข้อสังเกต โดยมีกรอบการดำเนินการ ดังนี้

๑) เสนอให้กรมการขนส่งทางบกแก้ไขระเบียบหรือออกมาตรการ กฎเกณฑ์ ระเบียบหรือแนวทางปฏิบัติงานตามระเบียบกรมการขนส่งทางบกว่าด้วยการตรวจสภาพรถของพนักงานตรวจสภาพตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกและกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ เพื่อให้เกิดความชัดเจน โปร่งใส และสามารถตรวจสอบการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ได้ โดยมีข้อกำหนด ดังนี้

๑.๑) นายช่างตรวจสภาพรถ ต้องดำเนินการตรวจสภาพรถนอกสถานที่ทำการตามวันเวลาที่ได้นัดหมายผู้ประกอบการ พร้อมถ่ายภาพขณะปฏิบัติหน้าที่ ณ สถานที่ประกอบการ

๑.๒) เจ้าของสถานประกอบการหรือผู้ที่ได้รับมอบหมาย ต้องจัดทำบันทึกรับรองการปฏิบัติงานของนายช่างตรวจสภาพรถ

๑.๓) นายช่างตรวจสภาพรถ จัดทำบันทึกรายงานผลการปฏิบัติงานให้หัวหน้าส่วนตรวจสภาพรถรับทราบ

๒) เสนอให้กรมการขนส่งทางบกมีหนังสือขอความร่วมมือ บริษัทผู้ให้เช่าซื้อและบริษัทประกันภัย กรณีหากปรากฏว่า มีการจำหน่ายซากรถที่เกิดอุบัติเหตุได้รับความเสียหายโดยสิ้นเชิง ต้องไม่ส่งมอบคู่มือการจดทะเบียนรถให้แก่ผู้ซื้อ และระบุในเอกสารหลักฐานการจำหน่ายให้ชัดเจน ว่ารถดังกล่าวเป็นซากรถไม่สามารถนำมาดำเนินการทางทะเบียนได้ตามระเบียบพร้อมทั้งแจ้งข้อมูลให้กรมการขนส่งทางบกเพิกถอนการจดทะเบียน

| ลำดับ | หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง | รายละเอียด/การดำเนินการ | หมายเหตุ |
|-------|-----------------------|--|-------------------|
| ๑ | - กรมการขนส่งทางบก | ๑) เสนอให้กรมการขนส่งทางบกแก้ไขระเบียบหรือออกมาตรการ กฎเกณฑ์ ระเบียบหรือแนวทางปฏิบัติงานตามระเบียบกรมการขนส่งทางบกว่าด้วยการตรวจสภาพรถของพนักงานตรวจสภาพตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกและกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ เพื่อให้เกิดความชัดเจน โปร่งใส และสามารถตรวจสอบการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ได้ โดยมีข้อกำหนด ดังนี้ ๑.๑) นายช่างตรวจสภาพรถต้องดำเนินการตรวจสภาพรถนอกสถานที่ทำการตามวันเวลาที่ได้นัดหมายผู้ประกอบการ พร้อมถ่ายภาพขณะปฏิบัติหน้าที่ ณ สถานที่ประกอบการ | ควรดำเนินการทันที |

| ลำดับ | หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง | รายละเอียด/การดำเนินการ | หมายเหตุ |
|-------|-----------------------|--|-------------------|
| | | <p>๑.๒) เจ้าของสถานประกอบการหรือผู้ที่ได้รับมอบหมาย ต้องจัดทำบันทึกรับรองการปฏิบัติงานของนายช่างตรวจสภาพรถ</p> <p>๑.๓) นายช่างตรวจสภาพรถจัดทำบันทึกรายงานผลการปฏิบัติงานให้หัวหน้าส่วนตรวจสภาพรถรับทราบ</p> <p>๒) เสนอให้กรมการขนส่งทางบกมีหนังสือขอความร่วมมือ บริษัทผู้ให้เช่าซื้อและบริษัทประกันภัย กรณีหากปรากฏว่า มีการจำหน่ายซากรถที่เกิดอุบัติเหตุได้รับความเสียหายโดยสิ้นเชิง ต้องไม่ส่งมอบคู่มือการจดทะเบียนรถให้แก่ผู้ซื้อ และระบุในเอกสารหลักฐานการจำหน่ายให้ชัดเจนว่ารถดังกล่าวเป็นซากรถไม่สามารถนำมาดำเนินการทางทะเบียนได้ตามระเบียบพร้อมทั้งแจ้งข้อมูลให้กรมการขนส่งทางบกเพิกถอนการจดทะเบียน</p> | ควรดำเนินการทันที |

๔.๔ ข้อสังเกตประเด็นข้อมูลและแนวทางการเปลี่ยนยานยนต์เครื่องยนต์สันดาปให้เป็นยานยนต์ไฟฟ้า (EV Conversion Project)

คณะกรรมการเห็นควรเสนอข้อสังเกต โดยมีกรอบการดำเนินการ ดังนี้

๑) เสนอให้กระทรวงการคลัง โดยกรมสรรพสามิตและกรมศุลกากร พิจารณาศึกษาความเป็นไปได้ในการประกาศยกเว้นหรือลดอัตราภาษีนำเข้าอุปกรณ์ที่ใช้ในการปรับเปลี่ยนยานยนต์สันดาปให้เป็นยานยนต์ไฟฟ้า เช่นเดียวกับการสนับสนุนมาตรการในการลดภาษีนำเข้าเหลือร้อยละ ๐ หรือการลดภาษีสรรพสามิตสำหรับยานยนต์ไฟฟ้า ตามโครงการ EV ๓.๐ และ EV ๓.๕ สำหรับยานยนต์ไฟฟ้าใหม่ของรัฐบาล

๒) เสนอให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาศึกษาความเป็นไปได้เกี่ยวกับแนวทางการจัดสรรเงินอุดหนุน สนับสนุนให้ผู้เข้าร่วมโครงการยกเลิกการใช้ยานยนต์เครื่องยนต์มาปรับเปลี่ยนเป็นยานยนต์ไฟฟ้า ในลักษณะที่จัดงบอุดหนุนให้กับผู้เข้าร่วมโครงการซื้อรถยนต์ไฟฟ้า รถกระบะไฟฟ้าและรถจักรยานยนต์ไฟฟ้า ตามโครงการ EV ๓.๐ และ EV ๓.๕ ซึ่งเป็นมาตรการสนับสนุนการใช้ยานยนต์ไฟฟ้า ระยะที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐) ซึ่งควรขยายประเภทรวมถึงรถบรรทุกหรือรถโดยสาร ซึ่งเป็นรถที่ใช้เครื่องยนต์ขนาดใหญ่ เป็นยานยนต์ที่สร้างปัญหาเรื่องการปล่อยมลพิษสู่อากาศสูงสุด จึงจำเป็นต้องมีการสนับสนุนให้ยานยนต์กลุ่มนี้เข้ามาร่วมโครงการ หรือพิจารณาแนวทางในการ

จัดสรรงบประมาณสนับสนุนให้ผู้เข้าร่วมโครงการสามารถกู้เงินเพื่อไปดำเนินการตัดแปลงเป็นยานยนต์ไฟฟ้าได้ในอัตราดอกเบี้ยต่ำ

๓) เสนอให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาศึกษาแนวทางการสนับสนุนการจัดตั้งอุตสาหกรรม การตัดแปลงยานยนต์เครื่องยนต์สันดาปเป็นยานยนต์ไฟฟ้า เนื่องจากหากคณะรัฐมนตรีให้การสนับสนุน การตัดแปลงยานยนต์ไฟฟ้าจะเป็นอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ได้

๔) เสนอให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาศึกษาแนวทางการเตรียมบุคลากรรองรับ อุตสาหกรรมและงานบริการยานยนต์ไฟฟ้าทุกระดับ ทุกประเภท เพื่อให้สอดคล้องกับอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้าที่จะได้รับการพัฒนาและมีปริมาณผู้ใช้ที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาทั้งกระทรวงศึกษาธิการ โดยสถาบันอาชีวศึกษา กระทรวงการอุดมศึกษาฯ โดยสถาบัน และมหาวิทยาลัยต่างๆ รวมถึงกระทรวงแรงงาน โดยกรมพัฒนาฝีมือแรงงาน และสถานประกอบการ ต่างๆ จะต้องร่วมกันเร่งพัฒนาหลักสูตร การจัดฝึกอบรม จัดการเรียนการสอน โดยคณะรัฐมนตรีให้การสนับสนุนเพื่อร่วมกันให้ได้บุคลากรที่เป็นไปตามความต้องการของสถานประกอบการด้านยานยนต์ไฟฟ้าซึ่งจะมีปริมาณความต้องการมากขึ้น

๕) เสนอให้คณะรัฐมนตรี และกรมการขนส่งทางบก พิจารณาศึกษาแนวทางการจัดทำ ระเบียบ ประกาศ หรือข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งให้ข้อเสนอแนะในการตัดแปลงยานยนต์ไฟฟ้า ให้ปฏิบัติได้อย่างถูกต้องตามข้อกำหนดของกรมการขนส่งทางบก เพื่อให้สามารถใช้งานได้โดยปลอดภัย รวมทั้งการจัดตั้งหน่วยงานที่สามารถทดสอบยานยนต์ไฟฟ้าตัดแปลงได้ ครอบคลุมสำนักงานขนส่ง ทุกสาขาหรือสนับสนุนเอกชนให้สามารถดำเนินการได้ในลักษณะสถานตรวจสภาพรถเอกชน (ตรอ.) เพื่อเป็นการสนับสนุนอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้าตัดแปลงซึ่งเป็นอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ เพราะมี เป้าหมายยานยนต์กลุ่มนี้ที่จดทะเบียนใช้งานอยู่จำนวนถึง ๔๓.๓ ล้านคัน ซึ่งไม่สามารถให้ยานยนต์ กลุ่มนี้เลิกการใช้งานได้ จำเป็นที่รัฐต้องให้การสนับสนุนปรับเปลี่ยนเป็นยานยนต์ไฟฟ้าแทน โดยต้อง กำหนดให้อุปกรณ์ไฟฟ้าที่จะนำมาใช้ในการตัดแปลงต้องเป็นอุปกรณ์ใหม่และผ่านการรับรอง มาตรฐานจากหน่วยงานของรัฐ

๖) เสนอให้กระทรวงพลังงาน การไฟฟ้านครหลวง การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค ร่วมกับ หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งภาครัฐและเอกชน สนับสนุนการลงทุนและเพิ่มจำนวนสถานีอัดประจุไฟฟ้า ให้เพียงพอสำหรับผู้ใช้นยนต์ไฟฟ้า

| ลำดับ | หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง | รายละเอียด/การดำเนินการ | หมายเหตุ |
|-------|--|--|--|
| ๑ | - กระทรวงการคลัง - กรมสรรพสามิต - กรมศุลกากร | เสนอให้กระทรวงการคลัง โดยกรม สรรพสามิตและกรมศุลกากร พิจารณาศึกษาความเป็นไปได้ในการประกาศยกเว้นหรือลด อัตราภาษีนำเข้าเข้าอุปกรณ์ที่ใช้ในการ เปลี่ยนยานยนต์สันดาปให้เป็นยานยนต์ ไฟฟ้า เช่นเดียวกับการสนับสนุนมาตรการ | ควรดำเนินการ ให้แล้วเสร็จ ภายในระยะเวลา ๑ ปี |

| ลำดับ | หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง | รายละเอียด/การดำเนินการ | หมายเหตุ |
|-------|-----------------------|--|---|
| | | ในการลดภาษีนำเข้าเหลือร้อยละ ๐ หรือการลดภาษีสรรพสามิตสำหรับยานยนต์ไฟฟ้าตามโครงการ EV๓.๐ และ EV๓.๕ สำหรับยานยนต์ไฟฟ้าใหม่ของรัฐบาล | |
| ๒ | คณะรัฐมนตรี | <p>๑) เสนอให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาศึกษาความเป็นไปได้เกี่ยวกับแนวทางการจัดสรรเงินอุดหนุน สนับสนุนให้ผู้เข้าร่วมโครงการยกเลิกการใช้ยานยนต์เครื่องยนต์มาปรับเปลี่ยนเป็นยานยนต์ไฟฟ้า ในลักษณะที่จัดงบอุดหนุนให้กับผู้ที่เข้าร่วมโครงการซื้อรถยนต์ไฟฟ้า รถกระบะไฟฟ้าและรถจักรยานยนต์ไฟฟ้า ตามโครงการ EV ๓.๐ และ EV ๓.๕ ซึ่งเป็นมาตรการสนับสนุนการใช้ยานยนต์ไฟฟ้า ระยะที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐) ซึ่งควรขยายประเภทรวมถึงรถบรรทุกหรือรถโดยสาร ซึ่งเป็นรถที่ใช้เครื่องยนต์ขนาดใหญ่ เป็นยานยนต์ที่สร้างปัญหาเรื่องการปล่อยมลพิษสู่อากาศสูงสุด จึงจำเป็นต้องมีการสนับสนุนให้ยานยนต์กลุ่มนี้เข้ามาร่วมโครงการ หรือพิจารณาแนวทางในการจัดสรรงบประมาณสนับสนุนให้ผู้เข้าร่วมโครงการสามารถกู้เงินเพื่อไปดำเนินการดัดแปลงเป็นยานยนต์ไฟฟ้าได้ในอัตราดอกเบี้ยต่ำ</p> <p>๒) เสนอให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาศึกษาแนวทางการสนับสนุนการจัดตั้งอุตสาหกรรมดัดแปลงยานยนต์เครื่องยนต์สันดาปเป็นยานยนต์ไฟฟ้า เนื่องจากหากคณะรัฐมนตรีให้การสนับสนุนการดัดแปลงยานยนต์ไฟฟ้าจะเป็นอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ได้</p> <p>๓) เสนอให้พิจารณาคณะรัฐมนตรีพิจารณาศึกษาแนวทางการเตรียมบุคลากรรองรับอุตสาหกรรมและงานบริการยานยนต์ไฟฟ้า</p> | <p>ควรดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในระยะเวลา ๑ ปี</p> <p>ควรดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในระยะเวลา ๑ ปี</p> <p>ควรดำเนินการให้แล้วเสร็จ</p> |

| ลำดับ | หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง | รายละเอียด/การดำเนินการ | หมายเหตุ |
|-------|---|--|---|
| | | <p>ทุกระดับ ทุกประเภท เพื่อให้สอดคล้องกับอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้าที่จะได้รับการพัฒนาและมีปริมาณผู้ใช้ที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการศึกษา ทั้งกระทรวงศึกษาธิการ โดยสถาบันอาชีวศึกษา กระทรวงการอุดมศึกษาฯ โดยสถาบันและมหาวิทยาลัยต่างๆ รวมถึงกระทรวงแรงงาน โดยกรมพัฒนาฝีมือแรงงาน และสถานประกอบการต่าง ๆ จะต้องร่วมกันเร่งพัฒนาหลักสูตร การจัดฝึกอบรม จัดการเรียนการสอน โดยคณะรัฐมนตรีให้การสนับสนุนเพื่อร่วมกันให้ได้บุคลากรที่เป็นไปตามความต้องการของสถานประกอบการด้านยานยนต์ไฟฟ้าซึ่งจะมีปริมาณความต้องการมากขึ้น</p> | <p>ภายในระยะเวลา ๑ ปี</p> |
| ๓ | <ul style="list-style-type: none"> - คณะรัฐมนตรี - กรมการขนส่งทางบก | <p>เสนอให้คณะรัฐมนตรี และกรมการขนส่งทางบก พิจารณาศึกษาแนวทางการจัดทำระเบียบประกาศ หรือข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งให้ข้อเสนอแนะในการดัดแปลงยานยนต์ไฟฟ้า ให้ปฏิบัติได้อย่างถูกต้องตามข้อกำหนดของกรมการขนส่งทางบก เพื่อให้สามารถใช้งานได้โดยปลอดภัย รวมทั้งการจัดตั้งหน่วยงานที่สามารถทดสอบยานยนต์ไฟฟ้าดัดแปลงได้ครอบคลุมสำนักงานขนส่งทุกสาขาหรือสนับสนุนเอกชนให้สามารถดำเนินการได้ในลักษณะสถานตรวจสภาพรถเอกชน (ตรอ.) เพื่อเป็นการสนับสนุนอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้าดัดแปลงซึ่งเป็นอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ เพราะมีเป้าหมายยานยนต์กลุ่มนี้ที่จดทะเบียนใช้งานอยู่จำนวนถึง ๔๓.๓ ล้านคัน ซึ่งไม่สามารถให้ยานยนต์กลุ่มนี้เลิกการใช้งานได้ จำเป็นที่รัฐต้องให้การสนับสนุนปรับเปลี่ยนเป็นยานยนต์ไฟฟ้าแทน โดยต้อง</p> | <p>ควรดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในระยะเวลา ๒ ปี</p> |

| ลำดับ | หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง | รายละเอียด/การดำเนินการ | หมายเหตุ |
|-------|---|---|--|
| | | กำหนดให้อุปกรณ์ไฟฟ้าที่จะนำมาใช้ในการตัดแปลงต้องเป็นอุปกรณ์ใหม่และผ่านการรับรองมาตรฐานจากหน่วยงานของรัฐ | |
| ๔ | - กระทรวงพลังงาน - การไฟฟ้านครหลวง - การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค - หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชน | เสนอให้กระทรวงพลังงาน การไฟฟ้านครหลวง การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งภาครัฐและเอกชน สนับสนุนการลงทุนและเพิ่มจำนวนสถานีอัดประจุไฟฟ้าให้เพียงพอสำหรับผู้ใช้งานยนต์ไฟฟ้า | ควรดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในระยะเวลา ๒ ปี |

๔.๕ ข้อเสนออื่นที่เกี่ยวข้องอันเป็นประโยชน์ต่อการขนส่งทางบก

คณะกรรมการเห็นควรเสนอข้อสังเกต โดยมีกรอบการดำเนินการ ดังนี้

๑) เสนอให้กรมทางหลวง เร่งดำเนินการสร้างจุดพักรถบรรทุก (Truck Rest Area) สำหรับรองรับการเดินทางของผู้ใช้รถใช้ถนนระยะยาว เพื่อป้องกันและลดปัญหาอุบัติเหตุรถชนท้ายรถบรรทุกที่ต้องจอดพักข้างทาง จึงจำเป็นต้องมีการวางแผนและศึกษาความเหมาะสมเพื่อกำหนดจุดก่อสร้างที่สามารถใช้งานได้จริงครอบคลุมทั่วประเทศ โดยพิจารณาแนวทางที่ให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมในการลงทุนและพัฒนาพื้นที่แบบ PPP ซึ่งจุดพักรถเหล่านี้ต้องสามารถให้รถทุกประเภทสามารถเข้าใช้บริการรองรับการใช้งานหลากหลาย (Multi used) เช่น พื้นที่ขายของฝากที่ระลึก ศูนย์อาหาร ที่พักพนักงานขับรถ ห้องน้ำและสถานีบริการน้ำมัน เป็นต้น ทั้งนี้ หากติดขัดเรื่องพื้นที่สร้างอาจขอใช้ที่ดินราชพัสดุตามระเบียบ

๒) เสนอให้กรมการขนส่งทางบกพิจารณาศึกษาความเหมาะสมแนวทางการปรับขึ้นราคาการตรวจสภาพรถเพื่อให้สอดคล้องกับภาระต้นทุน อัตราเงินเฟ้อและภาวะเศรษฐกิจในปัจจุบัน

๓) เสนอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน BOI (Board of Investment) พิจารณาศึกษาความเหมาะสมแนวทางการสนับสนุนมาตรการภาษีหรือแนวทางการยกเว้นภาษีนำเข้าเครื่องตรวจสภาพรถเพื่อช่วยเหลือผู้ประกอบการตรวจสภาพรถ

๔) เสนอให้เร่งแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒ มาตรา ๖๔ โดยเพิ่มอัตราโทษความผิดฐานขับรถโดยไม่มีใบอนุญาตขับรถ (ปัจจุบันโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือน ปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท) เนื่องจากปัจจุบันอัตราโทษต่ำไม่เพียงพอทำให้ผู้ฝ่าฝืนไม่เกิดความเกรงกลัวประกอบกับผู้ขับรถโดยไม่มีใบอนุญาตขับขี่ไม่ได้รับการทดสอบและอบรมความรู้การขับขี่อย่างปลอดภัยจากกรมการขนส่งทางบกจึงอาจมีพฤติกรรมขับขี่ไม่ปลอดภัยเสี่ยงต่อการเกิดอันตรายต่อผู้ใช้รถใช้ถนน ดังนั้น หากเพิ่มอัตราโทษจะส่งผลให้ผู้ไม่มีใบอนุญาตขับขี่เข้ารับการอบรมและทดสอบความรู้

ตามขั้นตอนของกรมการขนส่งทางบกเนื่องจากเกรงกลัวโทษที่หนักขึ้น อีกทั้งยังส่งผลให้สามารถบังคับใช้ระบบบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับขี่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๕) เนื่องจากปัจจุบันพระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ. ๒๕๖๕ มีผลบังคับใช้ ส่งผลให้ความผิดที่มีโทษปรับสถานเดียวตามกฎหมายสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางบก ซึ่งถูกกำหนดไว้ในบัญชี ๑ ท้าย พระราชบัญญัติดังกล่าวซึ่งมีโทษปรับสถานเดียว เช่น ความผิดที่โทษปรับสถานเดียวตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ความผิดที่โทษปรับสถานเดียวตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ และความผิดที่โทษปรับสถานเดียวตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ ตกอยู่ในบังคับกฎหมายว่าด้วยการปรับเป็นพินัย ซึ่งมีสาระสำคัญ คือ การปรับเป็นพินัยไม่เป็นโทษอาญาจึงทำให้ระเทียบขั้นตอนการเปรียบเทียบปรับแตกต่างจากการดำเนินคดีอาญาทั่วไป เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานจึงอาจเกิดความสับสน คลาดเคลื่อน ไม่สามารถปฏิบัติงานและบังคับใช้กฎหมายได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ดังนั้น เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพจึงเสนอให้กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท กรมการขนส่งทางบก สำนักงานตำรวจแห่งชาติ เร่งจัดอบรมเสริมสร้างความรู้ ความเข้าใจในการปฏิบัติหน้าที่แก่เจ้าหน้าที่ผู้เกี่ยวข้องทั้งหมดเพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

๖) เนื่องจากปัจจุบันพระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ. ๒๕๖๕ มีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ ๒๒ มิถุนายน ๒๕๖๖ ซึ่งพระราชบัญญัติดังกล่าวได้กำหนดให้กฎหมายในบัญชี ๑ ท้ายกฎหมายดังกล่าวนี้ มีความผิดที่มีอัตราโทษปรับสถานเดียวตามกฎหมายสำคัญด้านความปลอดภัยทางถนนที่สำคัญ เช่น พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ ตกอยู่ในบังคับพระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ. ๒๕๖๕ ตั้งแต่วันที่ ๒๕ ตุลาคม ๒๕๖๖ ผลเบื้องต้นจากการพิจารณาของคณะอนุกรรมการการปรากฏว่า มีข้อขัดข้องในการบังคับใช้และเจ้าหน้าที่ขาดความรู้ความเข้าใจในการปฏิบัติตามขั้นตอนของกฎหมายว่าด้วยการปรับเป็นพินัย ดังนั้น จึงขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กรมการขนส่งทางบก กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท สำนักงานตำรวจแห่งชาติ จัดทำรายงานผลการศึกษาผลกระทบจากการบังคับใช้พระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ. ๒๕๖๕ ต่อกฎหมายสำคัญด้านความปลอดภัยทางถนนโดยรวบรวมวิเคราะห์ถึงสภาพปัญหาในการบังคับใช้กฎหมาย ผลการดำเนินการ ข้อเสนอ ข้อสังเกตและข้อเสนอแนะในการดำเนินการต่อคณะกรรมการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร เพื่อรับทราบและพิจารณาศึกษาต่อไป

| ลำดับ | หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง | รายละเอียด/การดำเนินการ | หมายเหตุ |
|-------|-----------------------|--|---|
| ๑ | กรมทางหลวง | <p>เสนอให้กรมทางหลวง เร่งดำเนินการสร้างจุดพักรถบรรทุก (Truck Rest Area) สำหรับรองรับการเดินทางของผู้ใช้รถใช้ถนนระยะยาว เพื่อป้องกันและลดปัญหาอุบัติเหตุรถชนท้ายรถบรรทุกที่ต้องจอดพักข้างทาง จึงจำเป็นต้องมีการวางแผนและศึกษาความเหมาะสมเพื่อกำหนดจุดก่อสร้างที่สามารถใช้งานได้จริงครอบคลุมทั่วประเทศ โดยพิจารณาแนวทางที่ให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมในการลงทุนและพัฒนาพื้นที่แบบ PPP ซึ่งจุดพักรถเหล่านี้ต้องสามารถให้รถทุกประเภทสามารถเข้าใช้บริการรองรับการใช้งานหลากหลาย (Multi used) เช่น พื้นที่ขายของฝากที่ระลึก ศูนย์อาหาร ที่พักพนักงานขับรถ ห้องน้ำและสถานบริการน้ำมัน เป็นต้น ทั้งนี้ หากติดขัดเรื่องพื้นที่สร้างอาจขอใช้ที่ดินราชพัสดุตามระเบียบ</p> | ควรดำเนินการให้ครอบคลุมทั่วประเทศภายในระยะเวลา ๕ ปี |
| ๒ | - กรมการขนส่งทางบก | <p>๑) เสนอให้กรมการขนส่งทางบกพิจารณาศึกษาความเหมาะสมแนวทางการปรับขึ้นราคาการตรวจสภาพรถเพื่อให้สอดคล้องกับภาวะต้นทุน อัตราเงินเฟ้อและภาวะเศรษฐกิจในปัจจุบัน</p> <p>๒) เสนอให้เร่งแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒ มาตรา ๖๔ โดยเพิ่มอัตราโทษความผิดฐานขับรถโดยไม่มีใบอนุญาตขับรถ (ปัจจุบันโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือน ปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท) เนื่องจากปัจจุบันอัตราโทษต่ำไม่เพียงพอทำให้ผู้ฝ่าฝืนไม่เกิดความเกรงกลัว ประกอบกับผู้ขับรถโดยไม่มีใบอนุญาตขับขี่ไม่ได้รับการทดสอบและอบรมความรู้การขับขี่อย่างปลอดภัยจากกรมการขนส่งทางบกจึงอาจมีพฤติกรรมขับขี่ไม่ปลอดภัยเสี่ยงต่อการเกิด</p> | <p>ควรดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในระยะเวลา ๑ ปี</p> <p>ควรดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในระยะเวลา ๒ ปี</p> |

| ลำดับ | หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง | รายละเอียด/การดำเนินการ | หมายเหตุ |
|-------|---|---|--|
| | | อันตรายต่อผู้ใช้รถใช้ถนน ดังนั้น หากเพิ่มอัตราโทษจะส่งผลให้ผู้ไม่มีใบอนุญาตขับขี่เข้ารับการอบรมและทดสอบความรู้ตามขั้นตอนของกรมการขนส่งทางบกเนื่องจากเกรงกลัวโทษที่หนักขึ้น อีกทั้งยังส่งผลให้สามารถบังคับใช้ระบบบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับขี่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ | |
| ๓ | - สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน | เสนอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน BOI (Board of Investment) พิจารณาศึกษาความเหมาะสมแนวทางการสนับสนุนมาตรการภาษีหรือแนวทางการยกเว้นภาษีนำเข้าเครื่องตรวจสภาพรถเพื่อช่วยเหลือผู้ประกอบการตรวจสภาพรถ | ควรดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในระยะเวลา ๑ ปี |
| ๔ | - กรมการขนส่งทางบก - กรมทางหลวง - กรมทางหลวงชนบท - สำนักงานตำรวจแห่งชาติ | ๑) เนื่องจากปัจจุบันพระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ. ๒๕๖๕ มีผลบังคับใช้ส่งผลให้ความผิดที่มีโทษปรับสถานเดียวตามกฎหมายสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางบก ซึ่ง ถูก กำหนด ไว้ ใน บัญชี ๑ ท้ายพระราชบัญญัติดังกล่าวซึ่งมีโทษปรับสถานเดียว เช่น ความผิดที่โทษปรับสถานเดียวตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ความผิดที่โทษปรับสถานเดียวตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒ ความผิดที่โทษปรับสถานเดียวตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ และความผิดที่โทษปรับสถานเดียวตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ ตกอยู่ในบังคับกฎหมายว่าด้วยการปรับเป็นพินัย ซึ่งมีสาระสำคัญ คือ การปรับเป็นพินัยไม่เป็นโทษอาญาจึงทำให้ระเบียบขั้นตอนการเปรียบเทียบปรับแตกต่างจากการดำเนินคดีอาญาทั่วไป เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานจึงอาจเกิด | ควรดำเนินการทันที |

| ลำดับ | หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง | รายละเอียด/การดำเนินการ | หมายเหตุ |
|-------|-----------------------|---|---|
| | | <p>ความสับสน คลาดเคลื่อน ไม่สามารถปฏิบัติงานและบังคับใช้กฎหมายได้อย่างมีประสิทธิภาพ</p> <p>ดังนั้น เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพจึงเสนอให้กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท กรมการขนส่งทางบก สำนักงานตำรวจแห่งชาติ เร่งจัดอบรม เสริมสร้างความรู้ ความเข้าใจในการปฏิบัติหน้าที่แก่เจ้าหน้าที่ผู้เกี่ยวข้องทั้งหมดเพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ</p> <p>๒) เนื่องจากปัจจุบันพระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ. ๒๕๖๕ มีผลบังคับเมื่อวันที่ ๒๒ มิถุนายน ๒๕๖๖ ซึ่งพระราชบัญญัติดังกล่าวได้กำหนดให้กฎหมายในบัญชี ๑ ทำกฎหมายดังกล่าวนี้ซึ่งมีความผิดที่มีอัตราโทษปรับสถานเดียว ตามกฎหมายสำคัญด้านความปลอดภัยทางถนนสำคัญ เช่น พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒ พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ ตกอยู่ในบังคับพระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ. ๒๕๖๕ ตั้งแต่วันที่ ๒๕ ตุลาคม ๒๕๖๖ ผลเบื้องต้นจากการพิจารณาของคณะอนุกรรมการพิจารณาปรากฏว่า มีข้อขัดข้องในการบังคับใช้และเจ้าหน้าที่ขาดความรู้ความเข้าใจในการปฏิบัติตามขั้นตอนของกฎหมายว่าด้วยการปรับเป็นพินัย ดังนั้น จึงขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กรมการขนส่งทางบก กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท สำนักงานตำรวจแห่งชาติ จัดทำรายงานผล</p> | <p>ควรดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในระยะเวลา ๑ ปี</p> |

| ลำดับ | หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง | รายละเอียด/การดำเนินการ | หมายเหตุ |
|-------|-----------------------|---|----------|
| | | การศึกษาผลกระทบจากการบังคับใช้พระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ. ๒๕๖๕ ต่อกฎหมายสำคัญด้านความปลอดภัยทางถนน โดยรวบรวมวิเคราะห์ถึงสภาพปัญหาในการบังคับใช้กฎหมาย ผลการดำเนินการ ข้อพิจารณา ข้อสังเกตและข้อเสนอแนะในการดำเนินการต่อคณะกรรมการการคมนาคมสภาผู้แทนราษฎร เพื่อรับทราบและพิจารณาศึกษาต่อไป | |

คณะกรรมการการขอเสนอรายงานผลการพิจารณาศึกษาผู้ตัดติ เรื่อง “แนวทางการแก้ไข ปัญหาทางกฎหมายที่เกี่ยวกับการขนส่งทางบกและป้องกันการเรียกรับผลประโยชน์โดยเจ้าหน้าที่รัฐ” และข้อสังเกตของคณะกรรมการการคมนาคมสภาผู้แทนราษฎร มาเพื่อโปรดพิจารณาและนำเสนอต่อที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรพิจารณาต่อไป



(นายเชิงชาย ชาลีรินทร์)

เลขานุการคณะกรรมการการคมนาคม
สภาผู้แทนราษฎร

บรรณานุกรม

หนังสือและเอกสารอื่น ๆ

กระทรวงคมนาคม. (๒๕๖๖). *เอกสารการประชุมหารือเรื่อง แนวทางการแก้ไขปัญหาทรถบรรทุกน้ำหนักเกิน*.

การประชุมหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม ณ ห้องประชุมคมนาคม กระทรวงคมนาคม
วันพฤหัสบดีที่ ๒๓ พฤศจิกายน ๒๕๖๖

นรินทร์ ทองชัย. (๒๕๖๑). *ผลกระทบต่อประโยชน์สาธารณะกับการลงโทษรถบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่
กฎหมายกำหนด*. เอกสารวิชาการรายบุคคลการอบรมหลักสูตรผู้พิพากษาหัวหน้าศาล รุ่น ๑๗
สถาบันพัฒนาข้าราชการฝ่ายตุลาการศาลยุติธรรม สำนักงานศาลยุติธรรม

สุชาติ ธนะสินวิริยะกุล. (๒๕๕๕). *ริบทรัพย์ตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕*. เอกสารวิชาการ
หลักสูตรผู้พิพากษาผู้บริหารศาลชั้นต้น รุ่นที่ ๑๐ สถาบันพัฒนาข้าราชการฝ่ายตุลาการศาล
ยุติธรรม สำนักงานศาลยุติธรรม.

สำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ. (๒๕๖๖). *การดำเนินการตาม
ข้อเสนอแนะเพื่อป้องกันการทุจริตเกี่ยวกับรถบรรทุกน้ำหนักเกิน*. เอกสารประกอบการประชุม
เชิงปฏิบัติการเพื่อส่งเสริมและบูรณาการการขับเคลื่อนมาตรการหรือข้อเสนอแนะเพื่อป้องกัน
การทุจริตของคณะกรรมการ ป.ป.ช. ณ โรงแรมแกรนด์ ริชมอนด์ สโตนีลีช คอนเวนชัน โฮเทล
จังหวัดนนทบุรี วันที่ ๒๘ พฤศจิกายน ๒๕๖๖

สำนักวิชาการ สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร. (๒๕๖๖). *เอกสารประกอบการพิจารณาเรื่อง
ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาหาแนวทางแก้ไขกฎหมาย
ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางบกเพื่อให้มีความเป็นธรรมแก่ผู้ประกอบการและประชาชนและ
ป้องกันการเรียกรับผลประโยชน์*. อ.พ. ๒๐/๒๕๖๖ สมัยสามัญประจำปีครั้งที่หนึ่ง

สำนักวิศวกรรมมาตรฐานยานยนต์ กรมการขนส่งทางบก. (๒๕๕๕) *บันทึกข้อความ ที่ คค ๐๔๑ เรื่อง
สรุปผลการศึกษาพิกัดน้ำหนักบรรทุก และการดำเนินการตามประกาศผู้อำนวยการทางหลวง
พิเศษฯ*

สหพันธ์การขนส่งทางบกแห่งประเทศไทย. (๒๕๖๖) *หนังสือสหพันธ์การขนส่งทางบกแห่งประเทศไทย
ที่ สขบท. ๐๕๖/๒๕๖๖ ลงวันที่ ๒๖ ตุลาคม ๒๕๖๖ เรื่อง ขอความอนุเคราะห์ปรับปรุงแก้ไข
กฎหมายภาคขนส่งให้ทันสมัย*

สมาคมขนส่งสินค้าภาคอีสาน. (๒๕๖๖). *หนังสือสมาคมขนส่งสินค้าภาคอีสาน ที่ สขอ. พิเศษ ๑/๒๕๖๖
ลงวันที่ ๑๒ ธันวาคม ๒๕๖๖ เรื่อง โครงการปรับเปลี่ยนยานยนต์สันดาปภายในให้เป็นยานยนต์
ไฟฟ้า (EV Conversion Project)*

เอกสารประกอบการพิจารณาของคณะกรรมการการคมนาคม

- การประชุมคณะกรรมการ ครั้งที่ ๓ วันพฤหัสบดีที่ ๑๙ ตุลาคม ๒๕๖๖
- การประชุมคณะกรรมการ ครั้งที่ ๔ วันพฤหัสบดีที่ ๒๖ ตุลาคม ๒๕๖๖

เอกสารประกอบการพิจารณาของคณะอนุกรรมการ

- การประชุมคณะอนุกรรมการ ครั้งที่ ๒ วันพฤหัสบดีที่ ๙ พฤศจิกายน ๒๕๖๖
- การประชุมคณะอนุกรรมการ ครั้งที่ ๓ วันพฤหัสบดีที่ ๑๖ พฤศจิกายน ๒๕๖๖
- การประชุมคณะอนุกรรมการ ครั้งที่ ๕ วันพฤหัสบดีที่ ๑๔ ธันวาคม ๒๕๖๖

สื่ออิเล็กทรอนิกส์

กรมทางหลวง. (มปป.). *กฎหมายในการควบคุมน้ำหนัก*. สืบค้นเมื่อวันที่ ๑ ธันวาคม ๒๕๖๖ จาก <https://doh.go.th/doh/images/pdf/jkm60-11.pdf>

กลุ่มงานสถิติการขนส่ง กองแผนงาน กรมการขนส่งทางบก. (๒๕๖๖). *ข้อมูลสถิติใบอนุญาตประกอบการขนส่ง กรมการขนส่งทางบก ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๖*. สืบค้นเมื่อวันที่ ๑ ธันวาคม ๒๕๖๖ จาก <https://web.dlt.go.th/statistics/>

สำนักข่าวอิศรา. (๒๕๖๒). *ย้อนผลสอบ ป.ป.ช. คดีช่วยรถบรรทุกสถิติเกอร์ไบละ ๔.๕ พัน ก่อน บิ๊กตร.นนท์โดนคุก ๓๕ ปี*. สืบค้นเมื่อวันที่ ๑ ธันวาคม ๒๕๖๖ จาก <https://www.isranews.org/content-page/item/75484-report01-75484.html>

สำนักงบประมาณ สำนักนายกรัฐมนตรื. (2566). *ข้อมูลนำเสนอโครงการสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการสร้างถนนและบูรณะซ่อมแซมถนนตามรายภาค*. สืบค้นเมื่อวันที่ ๑ ธันวาคม ๒๕๖๖ จาก https://www.bb.go.th/web/budget/province/province_bud66/index2.html

bbc.com. (๒๕๖๖). *ย้อนปัญหา “ส่วยทางหลวง” ๓๐ ปี ยังไม่ถูกแก้ไข*. สืบค้นเมื่อวันที่ ๑ ธันวาคม ๒๕๖๖ จาก <https://www.bbc.com/thai/articles/cg3nvgvzx6o>

THAIDEKA. (มปป.). *คำพิพากษาศาลฎีกาที่ ๓๗๘๙/๒๕๒๗* สืบค้นเมื่อวันที่ ๑ ธันวาคม ๒๕๖๖ จาก <https://thaideka.com/deka/3789-2527-2.html>

THAIDEKA. (มปป.). *คำพิพากษาศาลฎีกาที่ ๓๑๑๘/๒๕๒๘* สืบค้นเมื่อวันที่ ๑ ธันวาคม ๒๕๖๖ จาก <https://thaideka.com/deka/3118-2528-2.html>

THAIDEKA. (มปป.). *คำพิพากษาศาลฎีกาที่ ๒๑๓๘/๒๕๔๑* สืบค้นเมื่อวันที่ ๑ ธันวาคม ๒๕๖๖ จาก <https://thaideka.com/deka/2138-2541-2.html>

THAIDEKA. (มปป.). *คำพิพากษาศาลฎีกาที่ ๒๐๘๖/๒๕๔๓* สืบค้นเมื่อวันที่ ๑ ธันวาคม ๒๕๖๖ จาก <https://thaideka.com/deka/2086-2543-2.html>

THAIDEKA. (มปป.). *คำพิพากษาศาลฎีกาที่ ๓๐๔๔/๒๕๔๙* สืบค้นเมื่อวันที่ ๑ ธันวาคม ๒๕๖๖ จาก <https://thaideka.com/deka/3044-2549-2.html>

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก

ประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง แต่งตั้งเจ้าพนักงานทางหลวง
สำหรับทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทาน
(ประกาศ ณ วันที่ ๑ มีนาคม ๒๕๔๙)

ประกาศกระทรวงคมนาคม

เรื่อง แต่งตั้งเจ้าพนักงานทางหลวงสำหรับทางหลวงพิเศษ
ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทาน

โดยที่เป็นการสมควรปรับปรุงการแต่งตั้งเจ้าพนักงานทางหลวงสำหรับทางหลวงพิเศษ
ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทาน ให้เหมาะสมยิ่งขึ้น

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๕ แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ รัฐมนตรี
ว่าการกระทรวงคมนาคมออกประกาศไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ ให้ยกเลิกประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง แต่งตั้งเจ้าพนักงานทางหลวงสำหรับ
ทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทาน ลงวันที่ ๒๖ สิงหาคม ๒๕๓๗

ข้อ ๒ แต่งตั้งให้ผู้ดำรงตำแหน่งหรือบุคคลซึ่งปฏิบัติหน้าที่ดังต่อไปนี้ เป็นเจ้าพนักงานทางหลวง
สำหรับทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทาน ตามพระราชบัญญัติทางหลวง
พ.ศ. ๒๕๓๕

๒.๑ สำนักทางหลวง กรมทางหลวง

ผู้อำนวยการสำนักทางหลวง

รองผู้อำนวยการสำนักทางหลวง

ผู้อำนวยการส่วนกฎหมายและกรรมสิทธิ์ที่ดิน

ผู้อำนวยการส่วนอำนวยความสะดวก

ผู้อำนวยการส่วนเครื่องจักรกล

ผู้อำนวยการส่วนควบคุมงานก่อสร้างทาง

นิติกรประจำสำนักทางหลวง

วิศวกรโยธา นายช่างโยธา ช่างโยธา วิศวกรเครื่องกล นายช่างเครื่องกล

ในส่วนอำนวยความสะดวก ส่วนเครื่องกล และส่วนควบคุมงานก่อสร้างทาง

๒.๒ แขวงการทาง กรมทางหลวง

ผู้อำนวยการแขวงการทาง

รองผู้อำนวยการแขวงการทาง

นายช่างหมวดการทาง

หัวหน้างานบำรุงทางเคลื่อนที่

หัวหน้างานจราจรสงเคราะห์

หัวหน้างานปรับซ่อม

นายช่างโยธา ช่างโยธา นายช่างเครื่องกลในหมวดการทาง งานบำรุงทางเคลื่อนที่
งานจราจรสงเคราะห์ งานปรับซ่อม

๒.๓ สำนักงานบำรุงทาง กรมทางหลวง

ผู้อำนวยการสำนักงานบำรุงทาง

รองผู้อำนวยการสำนักงานบำรุงทาง

นายช่างหมวดการทาง

หัวหน้างานบำรุงทางเคลื่อนที่

หัวหน้างานจราจรสงเคราะห์

หัวหน้างานปรับซ่อม

นายช่างโยธา ช่างโยธา นายช่างเครื่องกลในหมวดการทาง งานบำรุงทางเคลื่อนที่
งานจราจรสงเคราะห์ งานปรับซ่อม

๒.๔ สำนักก่อสร้าง กรมทางหลวง

วิศวกรโยธา

นายช่างโยธา

๒.๕ สำนักบริหารบำรุงทาง กรมทางหลวง

วิศวกรโยธา

นายช่างโยธา

๒.๖ สำนักงานควบคุมน้ำหนักรยานพาหนะ กรมทางหลวง

ผู้อำนวยการสำนักงานควบคุมน้ำหนักรยานพาหนะ

วิศวกรโยธา

ช่างโยธา

วิศวกรเครื่องกล

นายช่างเครื่องกล

๒.๓ สำนักงานทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง กรมทางหลวง

เจ้าหน้าที่ประจำฝ่ายอำนวยความสะดวก

๒.๔ กองตำรวจทางหลวง สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

เจ้าหน้าที่ตำรวจทางหลวง

๒.๕ ผู้ได้รับมอบหมายจากอธิบดีกรมทางหลวงให้ปฏิบัติหน้าที่รักษาทางหลวง มิให้มีการใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนักยานพาหนะ น้ำหนักบรรทุก หรือน้ำหนักลงเพลาเกินกว่าที่กำหนด หรือโดยที่ยานพาหนะนั้นนี้อาจทำให้ทางหลวงเสียหาย

เจ้าพนักงานทางหลวงสำหรับทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทานที่ได้รับการแต่งตั้งตามประกาศฉบับนี้ ให้หมายความรวมถึง ผู้รักษาราชการแทน ผู้รักษาการในตำแหน่ง หรือผู้ซึ่งอธิบดีกรมทางหลวงได้มอบหมายให้ปฏิบัติราชการแทนในตำแหน่งดังกล่าวด้วย

ข้อ ๓ ให้เจ้าพนักงานทางหลวงสำหรับทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทานที่ได้รับการแต่งตั้งตามประกาศฉบับนี้ มีอำนาจหน้าที่ตามมาตรา ๒๓ แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ ดังนี้

๓.๑ เจ้าพนักงานทางหลวงตามข้อ ๒.๑ ๒.๒ ๒.๓ ๒.๔ มีอำนาจหน้าที่ตามมาตรา ๒๓ แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ สำหรับการกระทำที่เป็นการฝ่าฝืนพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ ในเขตทางหลวงที่รับผิดชอบ

๓.๒ เจ้าพนักงานทางหลวงตามข้อ ๒.๕ ๒.๖ ๒.๗ ๒.๘ มีอำนาจหน้าที่ตามมาตรา ๒๓ แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ เฉพาะการกระทำที่เป็นการฝ่าฝืนความในมาตรา ๖๑ แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ ในเขตทางหลวงที่อธิบดีกรมทางหลวงมอบหมาย

ข้อ ๔ ประกาศนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

ประกาศ ณ วันที่ ๑ มีนาคม พ.ศ. ๒๕๔๕

พลเอก ชัยณรงค์ เจริญศิริ

รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม ปฏิบัติราชการแทน

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

ภาคผนวก ข

ประกาศผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดิน
และผู้อำนวยการทางหลวงสัมปทาน
เรื่อง ห้ามใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุกหรือน้ำหนัก
ลงเพลาเกินกว่าที่ได้กำหนด หรือโดยที่ยานพาหนะนั้น
อาจทำให้ทางหลวงเสียหาย ทั้งในทางหลวงพิเศษ
ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทาน (ของกรมทางหลวง)

ประกาศผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษ

ผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดินและ

ผู้อำนวยการทางหลวงสัมปทาน

เรื่อง ห้ามใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุก

หรือน้ำหนักลงเพลาเกินกว่าที่ได้กำหนด หรือโดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหาย

เดินบนทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงสัมปทาน

ผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษ ผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดินและผู้อำนวยการทางหลวงสัมปทาน โดยอนุมัติอธิบดีกรมทางหลวง อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๖๑ แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ ประกาศห้ามใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุก หรือน้ำหนักลงเพลา เกินกว่าที่ได้กำหนด หรือโดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหาย เดินบนทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงสัมปทานตามข้อกำหนดดังต่อไปนี้

หมวด ๑

ข้อกำหนดน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุก หรือน้ำหนักลงเพลา ของยานพาหนะที่ใช้เดินบน

- ทางหลวงสัมปทาน
- ทางยกระดับบนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓๑ ตอนดอนเมือง - ทางหลวงหมายเลข ๑ (อนุสรณ์สถานแห่งชาติ) สายดินแดง - บรรจบทางหลวงหมายเลข ๑ (อนุสรณ์สถานแห่งชาติ)
- ทางยกระดับบนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๑ ตอนอนุสรณ์สถานแห่งชาติ - รังสิต สายกรุงเทพมหานคร - แม่สาย (เขตแดน)

ส่วนที่ ๑ ยานพาหนะชนิดรถเดี่ยว (SINGLE UNIT)

ข้อ ๑ ยานพาหนะที่มี ๒ เพลา ๔ ล้อ ยาง ๔ เส้น ชนิดเพลาท้าย (เพลาที่ ๒) ใช้ยางเดี่ยว ต้องมีน้ำหนักลงเพลาท้าย (เพลาที่ ๒) ไม่เกิน ๖,๘๐๐ กิโลกรัม หรือน้ำหนักยานพาหนะรวมน้ำหนักบรรทุก ไม่เกิน ๘,๕๐๐ กิโลกรัม

ข้อ ๒ ยานพาหนะที่มี ๒ เพลา ๔ ล้อ ยาง ๖ เส้น ชนิดเพลาท้าย (เพลาที่ ๒) ใช้ยางคู่

(๑) ยานพาหนะประเภทที่ใช้สำหรับขนส่งผู้โดยสาร ต้องมีน้ำหนักลงเพลาท้าย (เพลาน้ำหนักที่ ๒) ไม่เกิน ๘,๑๐๐ กิโลกรัม

(๒) ยานพาหนะชนิดอื่น ๆ ต้องมีน้ำหนักลงเพลาท้าย (เพลาน้ำหนักที่ ๒) ไม่เกิน ๘,๑๐๐ กิโลกรัม หรือน้ำหนักยานพาหนะรวมน้ำหนักบรรทุกไม่เกิน ๑๒,๐๐๐ กิโลกรัม

ข้อ ๓ ยานพาหนะที่มี ๓ เพลา ๖ ล้อ ยาง ๖ เส้น ชนิดเพลาท้าย (เพลาน้ำหนักที่ ๒ และเพลาน้ำหนักที่ ๓) เป็นเพลาคู่ (TANDEM AXLE) ใช้ยางเดี่ยว

(๑) ยานพาหนะประเภทที่ใช้สำหรับขนส่งผู้โดยสาร ต้องมีน้ำหนักลงเพลาคู่ท้าย (เพลาน้ำหนักที่ ๒ และเพลาน้ำหนักที่ ๓) ไม่เกิน ๑๒,๒๐๐ กิโลกรัม

(๒) ยานพาหนะชนิดอื่น ๆ ต้องมีน้ำหนักลงเพลาคู่ท้าย (เพลาน้ำหนักที่ ๒ และเพลาน้ำหนักที่ ๓) ไม่เกิน ๑๒,๒๐๐ กิโลกรัม หรือน้ำหนักยานพาหนะรวมน้ำหนักบรรทุกไม่เกิน ๑๕,๓๐๐ กิโลกรัม

ข้อ ๔ ยานพาหนะที่มี ๓ เพลา ๖ ล้อ ยาง ๘ เส้น ชนิดเพลาท้าย (เพลาน้ำหนักที่ ๒ และเพลาน้ำหนักที่ ๓) เป็นเพลาคู่ (TANDEM AXLE) เพลาคู่ท้ายเพลาใดเพลาน้ำหนักหนึ่งใช้ยางเดี่ยว อีกเพลาน้ำหนักหนึ่งใช้ยางคู่

(๑) ยานพาหนะประเภทที่ใช้สำหรับขนส่งผู้โดยสาร ต้องมีน้ำหนักลงเพลาคู่ท้ายไม่เกิน ๑๔,๓๐๐ กิโลกรัม

(๒) ยานพาหนะชนิดอื่น ๆ ต้องมีน้ำหนักลงเพลาคู่ท้ายไม่เกิน ๑๔,๓๐๐ กิโลกรัม หรือน้ำหนักยานพาหนะรวมน้ำหนักบรรทุกไม่เกิน ๑๘,๓๐๐ กิโลกรัม

ข้อ ๕ ยานพาหนะที่มี ๓ เพลา ๖ ล้อ ยาง ๑๐ เส้น ชนิดเพลาท้าย (เพลาน้ำหนักที่ ๒ และเพลาน้ำหนักที่ ๓) เป็นเพลาคู่ (TANDEM AXLE) ใช้ยางคู่ ต้องมีน้ำหนักลงเพลาคู่ท้ายไม่เกิน ๑๖,๔๐๐ กิโลกรัม หรือน้ำหนักยานพาหนะรวมน้ำหนักบรรทุกไม่เกิน ๒๑,๐๐๐ กิโลกรัม

ข้อ ๖ ยานพาหนะที่มี ๓ เพลา ๖ ล้อ ยาง ๘ เส้น ชนิดเพลาหน้า (เพลาน้ำหนักที่ ๑ และเพลาน้ำหนักที่ ๒) เป็นเพลาเดี่ยวใช้ยางเดี่ยว และเพลาท้าย (เพลาน้ำหนักที่ ๓) ใช้ยางคู่

(๑) ยานพาหนะประเภทที่ใช้สำหรับขนส่งผู้โดยสาร ต้องมีน้ำหนักลงเพลาท้าย (เพลาน้ำหนักที่ ๓) ไม่เกิน ๘,๑๐๐ กิโลกรัม

(๒) ยานพาหนะชนิดอื่น ๆ ต้องมีน้ำหนักลงเพลาท้าย (เพลาน้ำหนักที่ ๓) ไม่เกิน ๘,๑๐๐ กิโลกรัม หรือน้ำหนักยานพาหนะรวมน้ำหนักบรรทุกไม่เกิน ๑๔,๐๐๐ กิโลกรัม

ข้อ ๗ ยานพาหนะที่มี ๔ เพลา ๘ ล้อ ยาง ๘ เส้น ชนิดเพลาหน้า (เพลาน้ำหนักที่ ๑ และเพลาน้ำหนักที่ ๒) เป็นเพลาเดี่ยว และเพลาท้าย (เพลาน้ำหนักที่ ๓ และเพลาน้ำหนักที่ ๔) เป็นเพลาคู่ (TANDEM AXLE) ใช้ยางเดี่ยว

ต้องมีน้ำหนักลงเพลาคู่ท้ายไม่เกิน ๑๒,๒๐๐ กิโลกรัม หรือน้ำหนักยานพาหนะรวมน้ำหนักบรรทุกไม่เกิน ๑๘,๘๐๐ กิโลกรัม

ข้อ ๘ ยานพาหนะที่มี ๔ เพลา ๘ ล้อ ยาง ๑๒ เส้น ชนิดเพลาน้ำ (เพลาคู่ที่ ๑ และเพลาคู่ที่ ๒) เป็นเพลาคู่เดี่ยวใช้ยางเดี่ยว และเพลาคู่ท้าย (เพลาคู่ที่ ๓ และเพลาคู่ที่ ๔) เป็นเพลาคู่ (TANDEM AXLE) ใช้ยางคู่ ต้องมีน้ำหนักลงเพลาคู่ท้าย ไม่เกิน ๑๖,๔๐๐ กิโลกรัม หรือน้ำหนักยานพาหนะรวมน้ำหนักบรรทุกไม่เกิน ๒๕,๒๐๐ กิโลกรัม

ส่วนที่ ๒ ยานพาหนะชนิดรถลากจูงและรถกึ่งพ่วง (SEMI - TRAILER)

ข้อ ๙ ตัวรถลากจูงเมื่อประกอบกับตัวรถกึ่งพ่วง (SEMI - TRAILER) แล้วต้องมีน้ำหนักลงเพลาคู่ หรือน้ำหนักยานพาหนะรวมน้ำหนักบรรทุกไม่เกินกว่าที่กำหนดไว้ สำหรับยานพาหนะแต่ละประเภทในข้อ ๑ ข้อ ๒ ข้อ ๓ ข้อ ๔ ข้อ ๕ ข้อ ๖ ข้อ ๗ และข้อ ๘

ตัวรถกึ่งพ่วงต้องมีน้ำหนักลงเพลาดังนี้

(๑) ชนิดเพลาคู่เดี่ยวใช้ยางเดี่ยว น้ำหนักลงเพลาคู่ไม่เกิน ๖,๘๐๐ กิโลกรัม
(๒) ชนิดเพลาคู่เดี่ยวใช้ยางคู่ น้ำหนักลงเพลาคู่ไม่เกิน ๘,๑๐๐ กิโลกรัม
(๓) ชนิดเพลาคู่ (TANDEM AXLE) ใช้ยางเดี่ยว น้ำหนักลงเพลารวมไม่เกิน ๑๒,๒๐๐ กิโลกรัม

(๔) ชนิดเพลาคู่ (TANDEM AXLE) ใช้ยางคู่ น้ำหนักลงเพลารวมไม่เกิน ๑๖,๔๐๐ กิโลกรัม

(๕) ชนิดสามเพลาคู่ (TRIDEM AXLE) ใช้ยางคู่ น้ำหนักลงเพลารวมไม่เกิน ๑๘,๕๐๐ กิโลกรัม และระยะห่างระหว่างสลักพ่วง (KING PIN) กับศูนย์กลางของเพลาคู่ที่ ๑ ของตัวรถกึ่งพ่วงต้องไม่น้อยกว่า ๘ เมตร

ส่วนที่ ๓ ยานพาหนะชนิดรถลากจูงและรถพ่วง (FULL TRAILER)

ข้อ ๑๐ ตัวรถลากจูงต้องมีน้ำหนักลงเพลาคู่หรือน้ำหนักยานพาหนะรวมน้ำหนักบรรทุกไม่เกินกว่าที่กำหนดไว้ สำหรับยานพาหนะแต่ละประเภทในข้อ ๑ ข้อ ๒ ข้อ ๓ ข้อ ๔ ข้อ ๕ ข้อ ๖ ข้อ ๗ และข้อ ๘

ตัวรถพ่วงต้องมีน้ำหนักลงเพลาดังนี้

(๑) ชนิดเพลาน้ำและเพลาคู่ท้ายเป็นเพลาคู่เดี่ยวใช้ยางเดี่ยว น้ำหนักลงเพลาคู่ไม่เกิน เพลาคู่ ๖,๘๐๐ กิโลกรัม

(๒) ชนิดเพลาน้ำและเพลาท้ายเป็นเพลาคู่ใช้ยางคู่ น้ำหนักลงเพลาน้ำไม่เกินเพลาละ ๕,๑๐๐ กิโลกรัม และระยะห่างระหว่างศูนย์กลางเพลาน้ำกับศูนย์กลางเพลาลังต้องไม่น้อยกว่า ๔.๓๐ เมตร ยานพาหนะชนิดรถลากจูงและรถพ่วง (FULL TRAILER) ต้องประกอบด้วย รถลากจูง ๑ คัน และตัวรถพ่วง ๑ คัน เท่านั้น จะพ่วงยานพาหนะอื่นได้อีกไม่ได้

หมวด ๒

ข้อกำหนดน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุก และน้ำหนักลงเพลา ของยานพาหนะที่ใช้เดินบนทางหลวงพิเศษ และทางหลวงแผ่นดินสายอื่นเว้นแต่ที่ได้กำหนดไว้ในหมวด ๑

ส่วนที่ ๑ ยานพาหนะชนิดรถเดี่ยว (SINGLE UNIT)

ข้อ ๑๑ ยานพาหนะที่มี ๒ เพลา ๔ ล้อ ยาง ๔ เส้น ชนิดเพลาท้าย (เพลาน้ำที่ ๒) ใช้ยางเดี่ยว ต้องมีน้ำหนักลงเพลาท้าย (เพลาน้ำที่ ๒) ไม่เกิน ๓,๐๐๐ กิโลกรัม หรือน้ำหนักยานพาหนะรวมน้ำหนักบรรทุก ไม่เกิน ๕,๕๐๐ กิโลกรัม

ข้อ ๑๒ ยานพาหนะที่มี ๒ เพลา ๔ ล้อ ยาง ๖ เส้น ชนิดเพลาท้าย (เพลาน้ำที่ ๒) ใช้ยางคู่ (๑) ยานพาหนะประเภทที่ใช้สำหรับขนส่งผู้โดยสาร ต้องมีน้ำหนักลงเพลาท้าย (เพลาน้ำที่ ๒) ไม่เกิน ๑๑,๐๐๐ กิโลกรัม

(๒) ยานพาหนะชนิดอื่น ๆ ต้องมีน้ำหนักลงเพลาท้าย (เพลาน้ำที่ ๒) ไม่เกิน ๑๑,๐๐๐ กิโลกรัม หรือน้ำหนักยานพาหนะรวมน้ำหนักบรรทุกไม่เกิน ๑๕,๐๐๐ กิโลกรัม

ข้อ ๑๓ ยานพาหนะที่มี ๓ เพลา ๖ ล้อ ยาง ๖ เส้น ชนิดเพลาท้าย (เพลาน้ำที่ ๒ และเพลาน้ำที่ ๓) เป็นเพลาคู่ (TANDEM AXLE) ใช้ยางเดี่ยว

(๑) ยานพาหนะประเภทที่ใช้สำหรับขนส่งผู้โดยสาร ต้องมีน้ำหนักลงเพลาคู่ท้าย (เพลาน้ำที่ ๒ และเพลาน้ำที่ ๓) ไม่เกิน ๑๓,๐๐๐ กิโลกรัม

(๒) ยานพาหนะชนิดอื่น ๆ ต้องมีน้ำหนักลงเพลาคู่ท้าย (เพลาน้ำที่ ๒ และเพลาน้ำที่ ๓) ไม่เกิน ๑๓,๐๐๐ กิโลกรัม หรือน้ำหนักยานพาหนะรวมน้ำหนักบรรทุกไม่เกิน ๑๘,๐๐๐ กิโลกรัม

ข้อ ๑๔ ยานพาหนะที่มี ๓ เพลา ๖ ล้อ ยาง ๘ เส้น ชนิดเพลาท้าย (เพลาน้ำที่ ๒ และเพลาน้ำที่ ๓) เป็นเพลาคู่ (TANDEM AXLE) เพลาคู่ท้ายเพลาคู่ใดเพลาน้ำหนึ่งใช้ยางเดี่ยวอีกเพลาน้ำหนึ่งใช้ยางคู่

(๑) ยานพาหนะประเภทที่ใช้สำหรับขนส่งผู้โดยสาร ต้องมีน้ำหนักลงเพลาคู่ท้ายไม่เกิน ๑๖,๕๐๐ กิโลกรัม

(๒) ยานพาหนะชนิดอื่น ๆ ต้องมีน้ำหนักลงเพลาคู่ท้ายไม่เกิน ๑๖,๕๐๐ กิโลกรัม หรือน้ำหนักยานพาหนะรวมน้ำหนักบรรทุกไม่เกิน ๒๑,๕๐๐ กิโลกรัม

ข้อ ๑๕ ยานพาหนะที่มี ๓ เพลา ๖ ล้อ ยาง ๑๐ เส้น ชนิดเพลาท้าย (เพลาคู่ที่ ๒ และเพลาคู่ที่ ๓) เป็นเพลาคู่ (TANDEM AXLE) ใช้ยางคู่ ต้องมีน้ำหนักลงเพลาคู่ท้ายไม่เกิน ๒๐,๐๐๐ กิโลกรัม หรือน้ำหนักยานพาหนะรวมน้ำหนักบรรทุกไม่เกิน ๒๕,๐๐๐ กิโลกรัม

ข้อ ๑๖ ยานพาหนะที่มี ๓ เพลา ๖ ล้อ ยาง ๘ เส้น ชนิดเพลาน้ำ (เพลาคู่ที่ ๑ และเพลาคู่ที่ ๒) เป็นเพลาคู่เดี่ยวใช้ยางเดี่ยว และเพลาท้าย (เพลาคู่ที่ ๓) ใช้ยางคู่

(๑) ยานพาหนะประเภทที่ใช้สำหรับขนส่งผู้โดยสาร ต้องมีน้ำหนักลงเพลาท้าย (เพลาคู่ที่ ๓) ไม่เกิน ๑๑,๐๐๐ กิโลกรัม

(๒) ยานพาหนะชนิดอื่น ๆ ต้องมีน้ำหนักลงเพลาท้าย (เพลาคู่ที่ ๓) ไม่เกิน ๑๑,๐๐๐ กิโลกรัม หรือน้ำหนักยานพาหนะรวมน้ำหนักบรรทุกไม่เกิน ๒๑,๐๐๐ กิโลกรัม

ข้อ ๑๗ ยานพาหนะที่มี ๔ เพลา ๘ ล้อ ยาง ๘ เส้น ชนิดเพลาน้ำ (เพลาคู่ที่ ๑ และเพลาคู่ที่ ๒) เป็นเพลาคู่เดี่ยว และเพลาท้าย (เพลาคู่ที่ ๓ และเพลาคู่ที่ ๔) เป็นเพลาคู่ (TANDEM AXLE) ใช้ยางเดี่ยว ต้องมีน้ำหนักลงเพลาคู่ท้ายไม่เกิน ๑๓,๐๐๐ กิโลกรัม หรือน้ำหนักยานพาหนะรวมน้ำหนักบรรทุกไม่เกิน ๒๓,๐๐๐ กิโลกรัม

ข้อ ๑๘ ยานพาหนะที่มี ๔ เพลา ๘ ล้อ ยาง ๑๒ เส้น ชนิดเพลาน้ำ (เพลาคู่ที่ ๑ และเพลาคู่ที่ ๒) เป็นเพลาคู่เดี่ยวใช้ยางเดี่ยว และเพลาท้าย (เพลาคู่ที่ ๓ และเพลาคู่ที่ ๔) เป็นเพลาคู่ (TANDEM AXLE) ใช้ยางคู่ ต้องมีน้ำหนักลงเพลาคู่ท้ายไม่เกิน ๒๐,๐๐๐ กิโลกรัม หรือน้ำหนักยานพาหนะรวมน้ำหนักบรรทุกไม่เกิน ๓๐,๐๐๐ กิโลกรัม

ส่วนที่ ๒ ยานพาหนะชนิดรถลากจูงและรถกึ่งพ่วง (SEMI - TRAILER)

ข้อ ๑๙ ตัวรถลากจูงเมื่อประกอบกับตัวรถกึ่งพ่วง (SEMI - TRAILER) แล้วต้องมีน้ำหนักลงเพลาคู่หรือน้ำหนักยานพาหนะรวมน้ำหนักบรรทุกไม่เกินกว่าที่กำหนดไว้ สำหรับยานพาหนะแต่ละประเภท ในข้อ ๑๑ ข้อ ๑๒ ข้อ ๑๓ ข้อ ๑๔ ข้อ ๑๕ ข้อ ๑๖ ข้อ ๑๗ และข้อ ๑๘

ตัวรถกึ่งพ่วงต้องมีน้ำหนักลงเพลาคู่ดังนี้

(๑) ชนิดเพลาคู่เดี่ยวใช้ยางเดี่ยว น้ำหนักลงเพลาคู่ไม่เกิน ๗,๐๐๐ กิโลกรัม

- (๒) ชนิดเพลาเดี่ยวใช้ยางคู่ น้ำหนักลงเพลาไม่เกิน ๑๑,๐๐๐ กิโลกรัม
- (๓) ชนิดเพลาคู่ (TANDEM AXLE) ใช้ยางเดี่ยว น้ำหนักลงเพลารวมไม่เกิน ๑๓,๐๐๐ กิโลกรัม
- (๔) ชนิดเพลาคู่ (TANDEM AXLE) ใช้ยางคู่ น้ำหนักลงเพลารวมไม่เกิน ๒๐,๐๐๐ กิโลกรัม
- (๕) ชนิดสามเพลา (TRIDEM AXLE) ใช้ยางคู่ น้ำหนักลงเพลารวมไม่เกิน ๒๕,๕๐๐ กิโลกรัม และระยะห่างระหว่างสลักพวง (KING PIN) กับศูนย์กลางของเพลาที่ ๑ ของตัวรถถึงพวง ต้องไม่น้อยกว่า ๘ เมตร

ส่วนที่ ๓ ยานพาหนะชนิดรถลากจูงและรถพ่วง (FULL TRAILER)

ข้อ ๒๐ ตัวรถลากจูงต้องมีน้ำหนักลงเพลาหรือน้ำหนักยานพาหนะรวมน้ำหนักบรรทุกไม่เกินกว่าที่กำหนดไว้ สำหรับยานพาหนะแต่ละประเภทในข้อ ๑๑ ข้อ ๑๒ ข้อ ๑๓ ข้อ ๑๔ ข้อ ๑๕ ข้อ ๑๖ ข้อ ๑๗ และข้อ ๑๘

ตัวรถพ่วงต้องมีน้ำหนักลงเพลาดังนี้

(๑) ชนิดเพลาหน้าและเพลาท้ายเป็นเพลาเดี่ยวใช้ยางเดี่ยว น้ำหนักลงเพลาไม่เกินเพลาละ ๗,๐๐๐ กิโลกรัม

(๒) ชนิดเพลาหน้าและเพลาท้ายเป็นเพลาเดี่ยวใช้ยางคู่ น้ำหนักลงเพลาไม่เกินเพลาละ ๑๑,๐๐๐ กิโลกรัม และระยะห่างระหว่างศูนย์กลางเพลาหน้ากับศูนย์กลางเพลาหลังต้องไม่น้อยกว่า ๔.๓๐ เมตร

ยานพาหนะชนิดรถลากจูงและรถพ่วง (FULL TRAILER) ต้องประกอบด้วยรถลากจูง ๑ คัน และตัวรถพ่วง ๑ คัน เท่านั้น จะพ่วงยานพาหนะอื่นได้อีกไม่ได้

หมวด ๓

ข้อกำหนดอื่น

ข้อ ๒๑ ห้ามมิให้ยานพาหนะดังต่อไปนี้

(๑) ยานพาหนะที่มีลักษณะของเพลา หรือล้อ หรือยาง แตกต่างจากที่ได้กำหนดไว้ในหมวด ๑ และหมวด ๒

(๒) ยานพาหนะที่ขนส่งสิ่งของจำนวนหนึ่งหน่วยต่อเที่ยวซึ่งโดยสภาพของสิ่งนั้นไม่อาจแยกจากกันได้เว้นแต่จะทำลายหรือทำให้เปลี่ยนแปลงรูปทรงหรือสภาพ เช่น เครื่องจักรหนัก ชิ้นส่วน

โครงสร้างคอนกรีต หม้อแปลงไฟฟ้าขนาดใหญ่ โดยเป็นการขนส่งเฉพาะกาลและยานพาหนะนั้น มีน้ำหนักยานพาหนะรวมน้ำหนักบรรทุก หรือน้ำหนักลงเพลาเกินกว่าที่กำหนดไว้ในหมวด ๑ และหมวด ๒

(๓) ยานพาหนะที่ติดตั้ง เครื่องจักร เครื่องกล และมีน้ำหนักยานพาหนะรวมน้ำหนักบรรทุก หรือน้ำหนักลงเพลาเกินกว่าที่กำหนดไว้ในหมวด ๑ และหมวด ๒

(๔) ยานพาหนะที่โดยสภาพมีลักษณะเป็นเครื่องจักร เครื่องกล เช่น รถขุด รถตัก และมีน้ำหนักยานพาหนะรวมน้ำหนักบรรทุก หรือน้ำหนักลงเพลาเกินกว่าที่กำหนดไว้ในหมวด ๑ และหมวด ๒

(๕) ยานพาหนะชนิดรถลากจูงและรถกึ่งพ่วงที่ประกอบด้วยรถกึ่งพ่วงมากกว่า ๑ คันขึ้นไป

โดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหาย เดินบนทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทาน เว้นแต่ได้รับอนุญาตจากผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทานหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมาย ในการอนุญาตผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทานหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมาย มีอำนาจกำหนดเงื่อนไขและมาตรการที่จำเป็น เพื่อรักษาทางหลวง

ข้อ ๒๒ ประกาศของผู้อำนวยการทางหลวงฉบับนี้ไม่ใช่บังคับบนสะพานหรือถนนที่ติดตั้งป้ายบังคับ “จำกัดน้ำหนัก” กำหนดไว้โดยเฉพาะเป็นอย่างอื่น

ให้ยกเลิกบรรดากฎ ประกาศ และคำสั่งอื่นในส่วนที่กำหนดไว้แล้วในประกาศฉบับนี้หรือซึ่งขัดหรือแย้งกับประกาศฉบับนี้และให้ใช้ประกาศฉบับนี้แทน

ทั้งนี้ ให้มีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ ๑ มกราคม ๒๕๔๘ เป็นต้นไป

ประกาศ ณ วันที่ ๒๒ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๔๘

ชัยสวัสดิ์ กิตติพรไพบูลย์

อธิบดีกรมทางหลวง

ในฐานะผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษ

ผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดินและผู้อำนวยการทางหลวงสัมปทาน

ภาคผนวก ค

ประกาศผู้อำนวยการทางหลวงชนบท

เรื่อง ห้ามใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุกหรือน้ำหนัก

ลงเพลาเกินกว่าที่ได้กำหนด หรือโดยที่ยานพาหนะนั้น

อาจทำให้ทางหลวงเสียหายเดินบนทางหลวงชนบท

ในเขตความรับผิดชอบของกรมทางหลวงชนบท

ประกาศผู้อำนวยการทางหลวงชนบท

เรื่อง ห้ามใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุก

หรือน้ำหนักลงเพลาเกินกว่าที่ได้กำหนด หรือโดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหาย

เดินบนทางหลวงชนบทในเขตความรับผิดชอบของกรมทางหลวงชนบท

(ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๕๒

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๖๑ แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๔๕ ผู้อำนวยการทางหลวงชนบท โดยอนุมัติอธิบดีกรมทางหลวงชนบทเห็นสมควรให้แก้ไขเพิ่มเติม ประกาศผู้อำนวยการทางหลวงชนบท เรื่อง ห้ามใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุก หรือน้ำหนักลงเพลาเกินกว่าที่ได้กำหนด หรือโดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหาย เดินบนทางหลวงชนบทในเขตความรับผิดชอบของกรมทางหลวงชนบท ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๑๒๒ ตอนพิเศษ ๑๕๑ ง หน้า ๕ วันที่ ๒๕ ธันวาคม ๒๕๔๘ ดังนี้

ข้อ ๑ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นข้อ ๑๓/๑ ของประกาศผู้อำนวยการทางหลวงชนบท เรื่อง ห้ามใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุก หรือน้ำหนักลงเพลาเกินกว่าที่ได้กำหนด หรือโดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหายเดินบนทางหลวงชนบทในเขตความรับผิดชอบของกรมทางหลวงชนบท ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๑๒๒ ตอนพิเศษ ๑๕๑ ง หน้า ๕ วันที่ ๒๕ ธันวาคม ๒๕๔๘

“ข้อ ๑๓/๑ ยานพาหนะชนิดรถลากจูงและรถกึ่งพ่วง (SEMI-TRAILER) ประเภทตัวรถลากจูง มี ๓ เพลา ๖ ล้อ ยาง ๑๐ เส้น ชนิดเพลาท้าย (เพลาที่ ๒ และเพลาที่ ๓) เป็นเพลาคู่ (TANDEM AXLE) ใช้ยางคู่ และตัวรถกึ่งพ่วงเป็นชนิดสามเพลา (TRIDEM AXLE) ใช้ยางคู่ที่จัดระเบียบรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกก่อนวันที่ ๑ มกราคม ๒๕๕๓ ให้ได้รับการยกเว้นการใช้บังคับข้อกำหนดระยะห่างระหว่างสลักพ่วง (KING PIN) กับศูนย์กลางของเพลาที่ ๑ ของตัวรถกึ่งพ่วง ต้องไม่น้อยกว่า ๘ เมตร ตามประกาศผู้อำนวยการทางหลวงชนบท เรื่อง ห้ามใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุก หรือน้ำหนักลงเพลาเกินกว่าที่ได้กำหนด หรือโดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหายเดินบนทางหลวงชนบท ในเขตความรับผิดชอบของกรมทางหลวงชนบท หมวด ๑ ข้อ ๑๓ (๕) ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๑๒๒ ตอนพิเศษ ๑๕๑ ง หน้า ๕ วันที่ ๒๕ ธันวาคม ๒๕๔๘

ความในข้อนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันที่ ๑ มกราคม ๒๕๕๓ ถึงวันที่ ๓๑ ธันวาคม ๒๕๕๗”

ข้อ ๒ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นข้อ ๑๓/๒ ของประกาศผู้อำนวยการทางหลวงชนบท เรื่อง ห้ามใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุกหรือน้ำหนักลงเพลากินกว่าที่ได้กำหนด หรือโดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหายเดินบนทางหลวงชนบทในเขตความรับผิดชอบของกรมทางหลวงชนบท ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๑๒๒ ตอนพิเศษ ๑๕๑ ง หน้า ๕ วันที่ ๒๕ ธันวาคม ๒๕๔๘

“ข้อ ๑๓/๒ ยานพาหนะชนิดรถลากจูงและรถกึ่งพ่วง (SEMI-TRAILER) ประเภทตัวรถลากจูง มี ๓ เพลา ๖ ล้อ ยาง ๑๐ เส้น ชนิดเพลาท้าย (เพลาที ๒ และเพลาที ๓) เป็นเพลาคู่ (TANDEM AXLE) ใช้ยางคู่และตัวรถกึ่งพ่วงเป็นชนิดสามเพลา (TRIDEM AXLE) ใช้ยางคู่ที่ได้จดทะเบียนรถ ตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกตั้งแต่วันที่ ๑ มกราคม ๒๕๕๓ เป็นต้นไป ตัวรถลากจูงและรถกึ่งพ่วงต้องมีน้ำหนักยานพาหนะรวมน้ำหนักบรรทุกไม่เกิน ๕๐,๕๐๐ กิโลกรัม

ความในข้อนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันที่ ๑ มกราคม ๒๕๕๓ เป็นต้นไป”

ข้อ ๓ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นข้อ ๑๓/๓ ของประกาศผู้อำนวยการทางหลวงชนบท เรื่อง ห้ามใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุกหรือน้ำหนักลงเพลากินกว่าที่ได้กำหนด หรือโดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหายเดินบนทางหลวงชนบทในเขตความรับผิดชอบของกรมทางหลวงชนบท ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๑๒๒ ตอนพิเศษ ๑๕๑ ง หน้า ๕ วันที่ ๒๕ ธันวาคม ๒๕๔๘

“ข้อ ๑๓/๓ ยานพาหนะชนิดรถลากจูงและรถกึ่งพ่วง (SEMI-TRAILER) ประเภทตัวรถลากจูง มี ๓ เพลา ๖ ล้อ ยาง ๑๐ เส้น ชนิดเพลาท้าย (เพลาที ๒ และเพลาที ๓) เป็นเพลาคู่ (TANDEM AXLE) ใช้ยางคู่ และ ตัวรถกึ่งพ่วงเป็นชนิดสามเพลา (TRIDEM AXLE) ใช้ยางคู่ที่จดทะเบียนรถ ตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกก่อนวันที่ ๑ มกราคม ๒๕๕๓ และมีระยะห่างระหว่างสลักพ่วง (KING PIN) กับศูนย์กลางของเพลาที ๑ ของตัวรถกึ่งพ่วง ต่ำกว่า ๘ เมตร ตัวรถลากจูงและรถกึ่งพ่วง ต้องมีน้ำหนักยานพาหนะรวมน้ำหนักบรรทุกดังนี้

(๑) ตัวรถลากจูง และตัวรถกึ่งพ่วงที่มีระยะห่างระหว่างสลักพ่วง (KING PIN) ตั้งแต่ ๗ เมตร ขึ้นไปแต่ไม่ถึง ๘ เมตร ต้องมีน้ำหนักยานพาหนะรวมน้ำหนักบรรทุกไม่เกิน ๔๕,๐๐๐ กิโลกรัม

(๒) ตัวรถลากจูง และตัวรถกึ่งพ่วงที่มีระยะห่างระหว่างสลักพ่วง (KING PIN) ตั้งแต่ ๖ เมตร ขึ้นไปแต่ไม่ถึง ๗ เมตร ต้องมีน้ำหนักยานพาหนะรวมน้ำหนักบรรทุกไม่เกิน ๔๗,๐๐๐ กิโลกรัม

(๓) ตัวรถลากจูง และตัวรถกึ่งพ่วงที่มีระยะห่างระหว่างสลักพ่วง (KING PIN) ตั้งแต่ ๔.๕ เมตร ขึ้นไปแต่ไม่ถึง ๖ เมตร ต้องมีน้ำหนักยานพาหนะรวมน้ำหนักบรรทุกไม่เกิน ๔๕,๐๐๐ กิโลกรัม

ความในข้อนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันที่ ๑ มกราคม ๒๕๕๘ เป็นต้นไป”

ข้อ ๔ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นข้อ ๑๓/๔ ของประกาศผู้อำนวยการทางหลวงชนบท เรื่อง ห้ามใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุกหรือน้ำหนักลงเพลาเกินกว่าที่ได้กำหนด หรือโดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหายเดินบนทางหลวงชนบทในเขตความรับผิดชอบของกรมทางหลวงชนบท ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๑๒๒ ตอนพิเศษ ๑๕๑ ง หน้า ๕ วันที่ ๒๕ ธันวาคม ๒๕๔๘

“ข้อ ๑๓/๔ ยานพาหนะชนิดรถลากจูงและรถกึ่งพ่วง (SEMI-TRAILER) ประเภทตัวรถลากจูง มี ๔ เพลา ๘ ล้อ ยาง ๑๒ เส้น ชนิดเพลาหน้า (เพลาที่ ๑ และเพลาที่ ๒) เป็นเพลาเดี่ยวใช้ยางเดี่ยว และเพลาท้าย (เพลาที่ ๓ และเพลาที่ ๔) เป็นเพลาคู่ (TANDEM AXLE) ใช้ยางคู่ ตัวรถกึ่งพ่วงเป็นชนิดสามเพลา (TRIDEM AXLE) ใช้ยางคู่ตัวรถลากจูงและรถกึ่งพ่วงต้องมีน้ำหนักยานพาหนะรวมน้ำหนักบรรทุกไม่เกิน ๕๐,๕๐๐ กิโลกรัม

ความในข้อนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันที่ ๑ มกราคม ๒๕๕๓ เป็นต้นไป”

ข้อ ๕ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นข้อ ๑๔/๑ ของประกาศผู้อำนวยการทางหลวงชนบท เรื่อง ห้ามใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุกหรือน้ำหนักลงเพลาเกินกว่าที่ได้กำหนด หรือโดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหายเดินบนทางหลวงชนบทในเขตความรับผิดชอบของกรมทางหลวงชนบท ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๑๒๒ ตอนพิเศษ ๑๕๑ ง หน้า ๕ วันที่ ๒๕ ธันวาคม ๒๕๔๘

“ข้อ ๑๔/๑ ยานพาหนะชนิดรถลากจูงและรถพ่วง (FULL TRAILER) ประเภทตัวรถลากจูง มี ๓ เพลา ๖ ล้อ ยาง ๑๐ เส้น ชนิดเพลาท้าย (เพลาที่ ๒ และเพลาที่ ๓) เป็นเพลาคู่ (TANDEM AXLE) ใช้ยางคู่ และตัวรถพ่วงมี ๓ เพลา ๖ ล้อ ยาง ๑๒ เส้น ชนิดเพลาหน้าใช้ยางคู่ เพลาท้าย (เพลาที่ ๒ และเพลาที่ ๓) เป็นเพลาคู่ (TANDEM AXLE) ใช้ยางคู่ ตัวรถลากจูงต้องมีน้ำหนักลงเพลาคู่ท้ายไม่เกิน ๒๐,๐๐๐ กิโลกรัม หรือมีน้ำหนักยานพาหนะรวมน้ำหนักบรรทุกไม่เกิน ๒๕,๐๐๐ กิโลกรัม ตัวรถพ่วงต้องมีน้ำหนักลงเพลาหน้าไม่เกิน ๑๐,๐๐๐ กิโลกรัม หรือมีน้ำหนักลงเพลาคู่ท้ายไม่เกิน ๑๘,๐๐๐ กิโลกรัม ตัวรถพ่วงเมื่อนำมาต่อพ่วงกับตัวรถลากจูงต้องมีระยะห่างระหว่างกึ่งกลางเพลาคู่ท้ายของรถลากจูงถึงกึ่งกลางเพลาคู่ท้ายของรถพ่วงไม่น้อยกว่า ๕.๑๕ เมตร

ตัวรถลากจูง และตัวรถพ่วงตามวรรคหนึ่งจะต้องมีน้ำหนักยานพาหนะรวมน้ำหนักบรรทุกไม่เกิน ๕๓,๐๐๐ กิโลกรัม

ความในวรรคหนึ่งให้ใช้บังคับตั้งแต่วันที่ ๑ กรกฎาคม ๒๕๕๒ เป็นต้นไป

ความในวรรคสองให้ใช้บังคับตั้งแต่วันที่ ๑ กรกฎาคม ๒๕๕๒ ถึงวันที่ ๓๑ ธันวาคม ๒๕๕๕ และตั้งแต่วันที่ ๑ มกราคม ๒๕๕๖ เป็นต้นไป ตัวรถลากจูงและตัวรถพ่วงตามวรรคหนึ่งต้องมีน้ำหนักยานพาหนะรวมน้ำหนักบรรทุกไม่เกิน ๕๐,๕๐๐ กิโลกรัม”

ข้อ ๖ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นข้อ ๑๔/๒ ของประกาศผู้อำนวยการทางหลวงชนบท เรื่อง ห้ามใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุกหรือน้ำหนักลงเพลาเกินกว่าที่ได้กำหนด หรือโดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหายเดินบนทางหลวงชนบทในเขตความรับผิดชอบของกรมทางหลวงชนบท ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๑๒๒ ตอนพิเศษ ๑๕๑ ง หน้า ๕ วันที่ ๒๕ ธันวาคม ๒๕๔๘

“ข้อ ๑๔/๒ ยานพาหนะชนิดรถลากจูงและรถพ่วง (FULL TRAILER) ประเภทตัวรถลากจูงมี ๔ เพลา ๘ ล้อ ยาง ๑๒ เส้น ชนิดเพลาหน้า (เพลาที่ ๑ และเพลาที่ ๒) เป็นเพลาเดี่ยวใช้ยางเดี่ยว และเพลาท้าย (เพลาที่ ๓ และเพลาที่ ๔) เป็นเพลาคู่ (TANDEM AXLE) ใช้ยางคู่ ตัวรถพ่วงมี ๓ เพลา ๖ ล้อ ยาง ๑๒ เส้น ชนิดเพลาหน้าใช้ยางคู่ เพลาท้าย (เพลาที่ ๒ และเพลาที่ ๓) เป็นเพลาคู่ (TANDEM AXLE) ใช้ยางคู่ ตัวรถลากจูงต้องมีน้ำหนักลงเพลาคู่ท้ายไม่เกิน ๒๐,๐๐๐ กิโลกรัม หรือน้ำหนักยานพาหนะรวมน้ำหนักบรรทุกไม่เกิน ๓๐,๐๐๐ กิโลกรัม ตัวรถพ่วงต้องมีน้ำหนักลงเพลาหน้าไม่เกิน ๑๐,๐๐๐ กิโลกรัม หรือมีน้ำหนักลงเพลาคู่ท้ายไม่เกิน ๑๘,๐๐๐ กิโลกรัม ตัวรถพ่วงเมื่อนำมาต่อพ่วงกับตัวรถลากจูงต้องมีระยะห่างระหว่างกึ่งกลางเพลาคู่ท้ายของรถลากจูงถึงกึ่งกลางเพลาคู่ท้ายของรถพ่วงไม่น้อยกว่า ๕.๑๕ เมตร

ตัวรถลากจูงและตัวรถพ่วงตามวรรคหนึ่ง ต้องมีน้ำหนักยานพาหนะรวมน้ำหนักบรรทุกไม่เกิน ๕๓,๐๐๐ กิโลกรัม

ความในวรรคหนึ่งให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

ความในวรรคสองให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษา ถึงวันที่ ๓๑ ธันวาคม ๒๕๕๕ และตั้งแต่วันที่ ๑ มกราคม ๒๕๕๖ เป็นต้นไป ตัวรถลากจูงและตัวรถพ่วงตามวรรคหนึ่งต้องมีน้ำหนักยานพาหนะรวมน้ำหนักบรรทุกไม่เกิน ๕๐,๕๐๐ กิโลกรัม”

ข้อ ๓ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นข้อ ๑๔/๓ ของประกาศผู้อำนวยการทางหลวงชนบท เรื่อง ห้ามใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุกหรือน้ำหนักลงเพลาเกินกว่าที่ได้กำหนด หรือโดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหายเดินบนทางหลวงชนบทในเขตความรับผิดชอบของกรมทางหลวงชนบท ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๑๒๖ ตอนพิเศษ ๑๕๑ ง หน้า ๕ วันที่ ๒๕ ธันวาคม ๒๕๕๑

“ข้อ ๑๔/๓ ยานพาหนะชนิดรถลากจูงและรถพ่วง (FULL TRAILER) ตัวรถลากจูงและตัวรถพ่วงต้องมีน้ำหนักยานพาหนะรวมน้ำหนักบรรทุกไม่เกิน ๕๓,๐๐๐ กิโลกรัม

ความในวรรคหนึ่งให้ใช้บังคับตั้งแต่วันที่ ๑ กรกฎาคม ๒๕๕๒ ถึงวันที่ ๓๑ ธันวาคม ๒๕๕๕ และตั้งแต่วันที่ ๑ มกราคม ๒๕๕๖ เป็นต้นไป ตัวรถลากจูงและตัวรถพ่วง ตามวรรคหนึ่งต้องมีน้ำหนักยานพาหนะรวมน้ำหนักบรรทุกไม่เกิน ๕๐,๕๐๐ กิโลกรัม

ความในข้อนี้มิให้นำมาใช้บังคับกับยานพาหนะชนิดรถลากจูงและรถพ่วง (FULL TRAILER) ที่ขนส่งสิ่งของจำนวนหนึ่งหน่วยต่อเที่ยวซึ่งโดยสภาพของสิ่งนั้นไม่อาจแยกจากกันได้เว้นแต่จะทำลายหรือทำให้เปลี่ยนแปลงรูปทรงหรือสภาพและเป็นการขนส่งเฉพาะกาล หรือติดตั้ง เครื่องจักร เครื่องกล หรือโดยสภาพมีลักษณะเป็นเครื่องจักร เครื่องกล”

ประกาศ ณ วันที่ ๒๖ สิงหาคม พ.ศ. ๒๕๕๒

วิชาญ คุณากุลสวัสดิ์

อธิบดีกรมทางหลวงชนบท

ในฐานะผู้อำนวยการทางหลวงชนบท

ภาคผนวก ง

หนังสือสหพันธ์การขนส่งทางบกแห่งประเทศไทย

ที่ สขบท. ๐๕๖/๒๕๖๖ เรื่อง ขอความอนุเคราะห์ปรับปรุง
แก้ไขกฎหมายภาคขนส่งให้ทันสมัย ลงวันที่ ๒๖ ตุลาคม ๒๕๖๖

รายงานสภาพปัญหาและแนวทางแก้ไขปัญหภาคขนส่ง โดย สมาคมสหพันธ์การขนส่งทางบกแห่งประเทศไทย

| ประเภทปัญหา | หัวข้อ | ปัญหา | หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง | แนวทางแก้ปัญหา |
|-------------|-------------------------|---|---|--|
| (๑) ส่วย | ๑. การบรรทุกน้ำหนักเกิน | ๑. ทำให้เกิดส่วยในรูปแบบต่าง ๆ เช่น ส่วนสตีกเกอร์ ส่วนรายเดือน ๒. การแข่งขันด้านธุรกิจอย่างไม่เป็นธรรม ๓. โครงสร้างพื้นฐานเสียหายอย่างมาก เช่น ถนน สะพาน ๔. ภาครัฐเสียเงินมหาศาลในการซ่อมแซมบำรุง ๕. ส่งเสริมผู้มีอิทธิพล | ๑. ตำรวจทางหลวง ๒. ตำรวจภูธรจังหวัด ๓. สำนักงานควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ ๔. ทางหลวงชนบท ๕. กรมส่งเสริมการปกครองส่วนท้องถิ่น ๖. กรมโรงงานอุตสาหกรรม | ๑. การใช้ระบบ WIM ทั่วประเทศ ๒. ต้นทาง และปลายทางของการขนส่งสินค้า ควรมีส่วนร่วมรับผิดชอบในการบรรทุกน้ำหนักเกิน เช่น ยึดใบอนุญาตสถานประกอบการ หรือ ใบ ร.ง. ๔ ๓. ภาครัฐ และ ส่วนผู้ควบคุมดูแล ต้องเข้มงวด กวดขันจริงจัง |
| | ๒. การค้าสำนวน | มีการสั่งริบรถบรรทุกกรณีถ้าบรรทุกน้ำหนักเกิน ไม่ว่าจะมากหรือน้อย เจตนาหรือไม่ | ๑. ตำรวจทางหลวง ๒. ตำรวจภูธรจังหวัด ๓. อัยการ ๔. ศาล | ๑. กำหนดโทษปรับให้เป็นอัตราก้าวหน้า เช่น - น้ำหนักเกิน ๑ - ๕๐๐ กิโลกรัม ปรับ XXX บาท - น้ำหนักเกิน ๕๐๑ - ๑,๐๐๐ กิโลกรัม ปรับ XXX บาท - น้ำหนักเกิน ๕,๐๐๐ กิโลกรัม ริบรถได้ |

| ประเภทปัญหา | หัวข้อ | ปัญหา | หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง | แนวทางแก้ปัญหา |
|-------------|---|---|--|---|
| | ๓. เรื่อง ส่วยรถยนต์ รถเคลื่อนย้ายในพื้นที่อุบัติเหตุ | <p>๑. ในแต่ละพื้นที่จะมีรถยนต์ประจำ ซึ่งอาจจะมีผลประโยชน์ร่วมกับเจ้าหน้าที่รัฐเป็นผู้ดูแล และรถยนต์นอกเขตไม่สามารถจะเข้าได้ เช่น ค่ารถยนต์ รถวิน ราคาจริง ๆ ประมาณ ๓,๐๐๐ - ๕,๐๐๐ บาท เขาก็จะบวกไปประมาณเท่าตัวเพื่อให้เจ้าหน้าที่ ถ้าจะเรียกรถยนต์ที่อื่นรถยนต์ที่อื่นก็ไม่กล้าไป พอผู้ประกอบการรถที่เกิดเหตุต่อรองราคา รถยนต์ก็จะให้เราไปต่อรองกับเจ้าหน้าที่รัฐเอง มักจะเป็นแบบนี้ประจำ</p> <p>๒. ชำเติมผู้เสียหายจากอุบัติเหตุ</p> | <p>๑. ตำรวจทางหลวง</p> <p>๒. ตำรวจภูธรจังหวัด</p> | <p>๑. ควรจัดให้มีระบบศูนย์รับเรื่องเคลื่อนย้ายรถอุบัติเหตุ โดยเปิดเสรีให้ผู้ประกอบการรถยนต์ รถลาก ลงทะเบียนในระบบที่ผู้ประสบเหตุสามารถเลือกได้เอง โดยมีราคาระบุไว้</p> <p>๒. การเรียกเก็บค่าใช้จ่ายให้ผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ หรือสามารถจ่ายผ่านเคาน์เตอร์เซอร์วิสได้ในภายหลัง</p> |
| | ๔. แหล่งรับซื้อ - ขาย น้ำมันเถื่อน | ๑. พนักงานขับรถบางรายแอบขโมยน้ำมันไปขาย ซึ่งจะมีอยู่ทั่วไปตามถนนสายหลัก ๆ หรือนำรถมาซื้อถึงที่โดยไม่ได้รับการเข้มงวดตรวจจาก | <p>๑. กรมธุรกิจพลังงาน</p> <p>๒. ตำรวจทางหลวง</p> <p>๓. ตำรวจภูธรจังหวัด</p> | <p>๑. กำหนดจุด-ขาย เข้าไปในระบบกลาง หรือ รับร้องเรียน</p> <p>๒. เจ้าหน้าที่เข้มงวดกวาดขันมากกว่าเดิม</p> |

| ประเภทปัญหา | หัวข้อ | ปัญหา | หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง | แนวทางแก้ปัญหา |
|-------------|--------------------|--|---|--|
| | | <p>เจ้าหน้าที่ หรือบางจุดเจ้าหน้าที่อาจจะรู้อยู่แล้ว ก็ปล่อยปะละเลย</p> <p>๒. ในบางพื้นที่สถานที่รับซื้อและขายอยู่ใกล้หน่วยงานรัฐ ทำให้เชื่อได้ว่าเจ้าหน้าที่รู้เห็น</p> | | |
| | ๕. ส่วยด่านศุลกากร | <p>งานนำเข้า – ส่งออก เป็นงานที่แข่งกับเวลา เนื่องจากมีการจำกัดเวลาในการใช้ตู้คอนเทนเนอร์ และสายเรือ ทำให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรเป็นปัจจัยสำคัญว่าจะตั้งเรื่องให้ช้า หรือเร่งกระบวนการให้ได้</p> | <p>๑. ศุลกากร</p> <p>๒. สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง</p> | |
| | ๖. รถเครน | <p>รถเครนมีน้ำหนักมาก มีปัญหาในการเคลื่อนย้าย เนื่องจากขัดต่อกฎหมาย ซึ่งรถเครนนับว่าเครื่องจักรที่จำเป็นต้องใช้ในการทำงานหลายประเภท เช่น ก่อสร้าง, เก็บกู้ เป็นต้น ทำให้มีการจ่ายส่วยเพื่ออำนวยความสะดวกในการเคลื่อนย้าย</p> | <p>๑. สำนักงานควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ</p> <p>๒. ตำรวจทางหลวง</p> <p>๓. ตำรวจภูธรจังหวัด</p> | <p>ให้พิจารณาแก้ไข หรือมีข้อกำหนดเฉพาะประเภทรถเครน</p> |

| ประเภทปัญหา | หัวข้อ | ปัญหา | หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง | แนวทางแก้ปัญหา |
|-------------|------------------------------------|---|-------------------------------|---|
| | ๗. ข้อกำหนดน้ำหนัทางหลัก ทางรอง | เส้นทางรองมีการกำหนดน้ำหนักต่ำกว่า ๕๐.๕ ตัน หากมีความจำเป็นจะไม่สามารถเข้าไปส่งได้ เช่น ไซต์งานก่อสร้าง | | |
| | ๘. ลดการใช้ดุลพินิจของเจ้าพนักงาน | เจ้าหน้าที่บางรายใช้ดุลพินิจในการเรียกปรับ | | ให้ตัดการใช้ดุลพินิจ แต่ให้เขียนระเบียบข้อปฏิบัติให้ชัดเจน เช่น การกระทำผิดเล็กน้อยในครั้งแรก ให้ใช้การตักเตือน |
| | ๙. การแยกชั้นในจุดตรวจที่มีตราชั้น | ๑. การแยกชั้นจะติดปัญหาในประเภทรถเทอร์เลอร์ และรถพ่วง ซึ่งต้นทางไม่สามารถขึ้นสินค้าแบบแยกหัวทางได้ ๒. ในกรณีรถพ่วง ถ้าบรรทุกรวมกันแม่ลูก น้ำหนักไม่เกินกฎหมายกำหนด (๕๐.๕ ตัน) แต่ถ้าจับแยกชั้นตัวแม่หรือลูกน้ำหนักอาจจะเกิน ซึ่งในกรณีใช้หลักเกณฑ์น้ำหนักรวมได้หรือไม่ | สำนักงานควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ | ให้รวมน้ำหนักในการชำระรวมกัน ไม่ยึดตามการแยกน้ำหนักตัวแม่ และตัวลูก |

| ประเภทปัญหา | หัวข้อ | ปัญหา | หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง | แนวทางแก้ปัญหา |
|-------------|--|--|---|---|
| | ๑๐. การจำกัดเวลาเดินรถ | ในพื้นที่ชั้นใน กทม. และรอบนอก ที่มีโรงงานอุตสาหกรรม ตั้งอยู่เป็นจำนวนมาก มีการจำกัดเวลาเดินรถซึ่งไม่สามารถทำงานเฉพาะเวลากลางคืนได้ | ๑. กรมการขนส่งทางบก ๒. กรุงเทพมหานคร | ขยายการจำกัดเวลาเดินรถ |
| | ๑๑. ใบสั่งย้อนหลังเกี่ยวกับการทำความผิดของ พชร. หรือความผิดที่เกิดจากการกระทำเฉพาะบุคคล เช่น ขับขี่เร็วเกินกฎหมายกำหนด แชนแชนขวา | ๑. คนขับออกไปแล้ว ไม่สามารถนำตัวไปชี้แจงได้ จึงทำให้บริษัทต้นสังกัดต้องรับผิดชอบ ๒. พรบ. การขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๕๕ ข้อหาที่แจ้งผู้ประกอบการไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดว่าด้วยความปลอดภัยฯ เนื่องจากไม่ควบคุมดูแลผู้ขับรถ เป็นเหตุให้ผู้ขับรถฝ่าฝืนกฎหมาย จะมีความผิดตามมาตรา ๑๔๔/๑ (ไม่สามารถส่งตัว พชร.ไปชี้แจงข้อเท็จจริงได้) | กรมการขนส่งทางบก | ให้ใบสั่งและโทษ ตรงไปยังที่ผู้กระทำความผิด เช่น พชร. โดยดูจากการรูดบัตรจากเครื่อง GPS |

| ประเภทปัญหา | หัวข้อ | ปัญหา | หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง | แนวทางแก้ปัญหา |
|-------------|--------------------------------------|--|--|--|
| | | <p>๓. พรบ.ขนส่งฯ เป็นโทษทางอาญาประเภทหนึ่ง การกระทำผิดทางอาญา ผู้ประกอบการ มีมาตรการการอบรม พชร. มีปฏิบัติตามกฎระเบียบการห้ามขับรถเร็ว (มีระบบเตือน พชร.) หรือขับรถไม่ชิดขอบทางด้านซ้าย การที่ ผปก. ไม่สามารถนำตัว พชร. ไปชี้แจงได้ จะถือเป็นความผิดทางอาญา ชอบหรือไม่</p> | | |
| | <p>๑๒. มาตรฐานในการตรวจจับควันดำ</p> | <p>ผู้ประกอบการโดนตรวจจับโดยวิธีการไม่ถูกต้องตามระเบียบ เช่น การเบิ้ลเครื่องให้เกิดควันดำมากกว่าปกติ</p> | <p>๑. กรมการขนส่งทางบก ๒. ตำรวจทางหลวง ๓. ตำรวจภูธรจังหวัด</p> | <p>๑. การตั้งด่านตรวจควันดำจะต้องเป็นด่านถาวรก่อนเข้ากรุงเทพฯ ทุกจุด และต้องมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้ครบในด่าน เช่น ตำรวจจราจร กรมมลพิษ และ กรมการขนส่งทางบก ๒. ถ้าได้รับการตรวจแล้ว ควรจะมีสติ๊กเกอร์ ระบุว่าหมดเขตวันไหน หรือ เพื่อ</p> |

| ประเภทปัญหา | หัวข้อ | ปัญหา | หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง | แนวทางแก้ปัญหา |
|-------------|--|---|--|--|
| | | | | <p>การกันตำรวจเรียกตรวจอีก และอาจมีการกั้นแกลิ่งเพื่อหาประโยชน์</p> <p>๓. ถ้าในกรณีไม่ผ่าน ควรระบุให้ระยะเวลาในการแก้ไขภายในกี่วัน ไม่ควรยืดถดถอย หรือ ห้ามใช้รถเลยทันที</p> <p>๔. ต้องมีการบันทึกภาพเคลื่อนไหวทุกครั้งในการตรวจ</p> |
| | <p>๑๓. การควบคุมน้ำหนักเส้นทางรอง (เลข ๔ หลักขึ้นไป) ไม่มีผู้รับผิดชอบหลักในการควบคุมน้ำหนัก</p> | <p>เนื่องจากตำรวจทางหลวงมีอำนาจควบคุมน้ำหนักบรรทุกในเส้นทาง ๑ - ๓ หลัก และสคน. ไม่ได้มีพนักงานประจำในเส้นทางรองทำให้รถบรรทุกน้ำหนักเกินสามารถหลบเลี่ยงไปเส้นทางรองได้</p> | <p>๑. กรมทางหลวง ๒. ตำรวจภูธรจังหวัด ๓. กรมส่งเสริมการปกครองส่วนท้องถิ่น</p> | <p>โดยกฎหมายแล้วเจ้าหน้าที่จราจรสามารถเรียกตรวจจรดได้ ทุกเส้นทางในเขต แต่ยังไม่มียุทธวิธีในการตรวจสอบน้ำหนัก จึงขอให้มียุทธวิธีสำหรับเจ้าหน้าที่จราจรด้วย</p> |

| ประเภทปัญหา | หัวข้อ | ปัญหา | หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง | แนวทางแก้ปัญหา |
|---------------------------------------|--|---|---|--|
| (๒) ข้ำซ้อน หรือสร้างภาระผู้ประกอบการ | ๑. การโดนใบสั่ง หรือโดนอายัดนอกพื้นที่ | เจ้าของรถต้องเดินไป ณ. จังหวัดที่โดนตรวจจับหรือออกใบสั่ง ในกรณีที่เจ้าของรถต้องการโต้แย้งหรืออธิบาย ต้องไปอธิบายที่ขนส่งที่เกิดเหตุเท่านั้น เพราะขนส่งที่อื่นทำได้เพียงเสียค่าปรับ | ๑. กรมการขนส่งทางบก ๒. ตำรวจทางหลวง ๓. ตำรวจภูธรจังหวัด | อาจจะทำระบบแย้งใบสั่งผ่านแอปพลิเคชัน |
| | ๒. การประกาศ บังคับใช้กฎหมาย | ๑. ไม่มีการเชิญผู้เกี่ยวข้องอย่างพอเพียง หรือองค์กรที่เกี่ยวข้องในการทำประชาพิจารณ์ ๒. บางกฎระเบียบออกมา ก็ไม่สามารถปฏิบัติได้จริง หรืออาจจะไปเอื้อกับการปรับเป็นเงินสูง ๆ ซึ่งไม่ได้ก่อให้เกิดประโยชน์กับประเทศชาติอย่างแท้จริง | กรมการขนส่งทางบก | ในการออกกฎหมายใหม่ๆ ควรเชิญองค์กรเอกชนที่เกี่ยวข้องเข้าทำประชาพิจารณ์อย่างเป็นทางการ |
| | ๓. มาตรการบริหารจัดการเดินรถบรรทุกในเขต กทม. | ๑. ภาครัฐมีนโยบายขยายพื้นที่ ห้ามรถบรรทุกเข้ากรุงเทพมหานคร จากเดิมห้ามรถบรรทุกเข้าพื้นที่ ๑๑๓ ตารางกิโลเมตร ขยายพื้นที่ | กรุงเทพมหานคร | ๑. จัดหาพื้นที่พักรถในกทม. และปริมณฑล ให้เพียงพอ ๒. การสร้างสถานี ICD หรือ dry port แห่งใหม่เพื่อรองรับ |

| ประเภทปัญหา | หัวข้อ | ปัญหา | หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง | แนวทางแก้ปัญหา |
|-------------|--|--|-----------------------|---|
| | | ห้ามเข้าเป็น ๔๑๗ ตารางกิโลเมตร ครอบคลุมวงแหวนกาญจนาภิเษก อาจเริ่มในปี ๒๕๗๑ เพื่อแก้ปัญหาจราจร และฝุ่นพิษ pm ๒.๕ โครงการอยู่ระหว่าง สนข. ทำการศึกษา หากโครงการนี้เกิดขึ้นจริง จะทำให้มีเวลาที่รถบรรทุกวิ่งเข้า กทม. ได้ มีจำนวนชั่วโมงที่น้อยลง และจะเกิดปัญหาการจราจรในด้านการขนส่งสินค้าทั่วไป และการขนส่งสินค้า ณ ท่าเรือกรุงเทพ | | ปริมาณตู้สินค้านำเข้า-ส่งออก ๓. มีนโยบายสนับสนุน EV Truck |
| | ๔. ยกเลิกสมุดประจำรถ | เสียเวลา และสิ้นเปลืองล้ำสมัย | กรมการขนส่งทางบก | นำระบบไอทีหรือ GPS เข้ามาช่วยแก้ไข |
| | ๕. การจัดการบริหารสถานียบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) ลาดกระบัง | ๑. ไม่มีผู้รับสัมปทานที่ชัดเจน เป็นเวลา ๑๒ ปี (สัญญาสัมปทานสิ้นอายุ ๒๕๕๔) ทำให้ขาดการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และการบริการที่มีประสิทธิภาพ | | ๑. การรถไฟแห่งประเทศไทย เร่งนำเสนอผลการคัดเลือกผู้รับสัมปทานตามมติคณะรัฐมนตรี ปี ๒๕๖๒ ให้กระทรวงคมนาคมพิจารณา |

| ประเภทปัญหา | หัวข้อ | ปัญหา | หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง | แนวทางแก้ปัญหา |
|-------------|--------|--|-----------------------|---|
| | | <p>๒. ปัญหาการจราจรติดขัดรับส่งตู้คอนเทนเนอร์ ใช้เวลา ๔ - ๖ ชั่วโมง หรือมากกว่า มีบุคคลภายนอกเข้ามาใช้พื้นที่สถานีไอซีดีแบบถาวร ขาดการบังคับใช้กฎหมาย ถนนทางเข้าเสียหายมากทำให้รถเคลื่อนตัวได้ช้า / เกิดมลภาวะ / ปัญหาคุณภาพชีวิตพชร.ที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ</p> | | <p>และนำเสนอต่อคณะกรรมการชุดใหม่เพื่อพิจารณา หาก ครม.เห็นชอบก็จะมีผู้ได้รับสัมปทานและดำเนินการต่อได้ แต่หาก ครม. ไม่อนุมัติ ก็จะมีวิธีการที่ชัดเจนในการดำเนินการแก้ปัญหาต่อไป</p> <p>๒. ปัญหาการจราจร ส่วนหนึ่งสืบเนื่องจากปัญหาสัญญาสัมปทานที่ทำให้ขาดการพัฒนา โครงสร้างพื้นฐาน การแก้ปัญหาระยะเร่งด่วนควรต้องประสานผู้ประกอบการไอซีดีทั้ง ๖ ประตุในปัจจุบันให้บริหารจัดการรับส่งตู้ที่มีประสิทธิภาพ ตั้ง kpi การรับส่งตู้ไม่เกิน ๒ ชั่วโมงต่อคันและการรถไฟแห่งประเทศไทย สำนักงานตำรวจแห่งชาติ บังคับใช้กฎหมายกับผู้ที่ย้ายเข้ามายึด</p> |

| ประเภทปัญหา | หัวข้อ | ปัญหา | หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง | แนวทางแก้ปัญหา |
|-------------|--------|-------|-----------------------|--|
| | | | | <p>พื้นที่ หรือจุดแบบถาวรในสถานี่ๆ เพื่อให้เส้นทาง การจราจรไหลลื่นและรถที่มาขนส่งสินค้า สามารถใช้พื้นที่ เพื่อจอดรอรับตู้ได้</p> <p>๓. หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่นการรถไฟ กรมทางหลวง กรมการขนส่งทางบก จะต้อง บูรณาการการทำงานร่วมกัน ในด้านการพัฒนาโครงสร้าง พื้นฐาน เช่น ทางเข้า - ออก สถานี่ เนื่องจากมีพื้นที่ทับซ้อนกัน การพัฒนาโครงสร้าง พื้นฐานเพื่อแก้ไขปัญหา การจราจรจะต้องดำเนินการ ตามหลักวิศวกรรมจราจร และต้องมองเป้าหมายที่ ๒ ล้านที่อียู แทนการแก้ปัญหา สำหรับ ๑.๓ ล้านที่อียูในปัจจุบัน</p> |

| ประเภทปัญหา | หัวข้อ | ปัญหา | หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง | แนวทางแก้ปัญหา |
|-------------|--------------------------------|--|------------------------|--------------------------------------|
| | ๖. การจัดการจราจรบริเวณท่าเรือ | ใช้เวลาในการเข้ารับ-ส่งตู้สินค้าเป็นเวลานานกว่า ๑๐-๑๒ ชั่วโมง ผู้ประกอบการได้รับความเดือดร้อนอย่างมาก พนักงานขับรถต้องทำงานเกินเวลากว่าเวลาที่ควรจะเป็น ต้องนั่งต่อแถวอยู่บนรถ รอเวลาในการขยับรถ ไม่มีสิ่งอำนวยความสะดวก เสี่ยงสุขภาพร่างกายและด้านจิตใจทำให้เหนื่อยล้า และเป็นอีกหนึ่งสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ ผู้ประกอบการต้องเสียค่าใช้จ่ายค่าน้ำมัน เชื้อเพลิง ค่าเสื่อมของเครื่องยนต์ | การทำเรือแห่งประเทศไทย | |
| | ๗. ด้านขังน้ำหนัก | กรมทางหลวง บังคับให้รถทุกคันต้องเข้าขังน้ำหนัก ณด่านขัง ไม่ยกเว้นแม้แต่รถเปล่า | | ควรยกเว้นรถบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์เปล่า |

| ประเภทปัญหา | หัวข้อ | ปัญหา | หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง | แนวทางแก้ปัญหา |
|-------------|---|--|--|---|
| | ๘. การบังคับใช้กฎหมายซ้ำซ้อน | ๑. ผู้ประกอบการถูกจับด้วยกฎหมาย ๒ ฉบับ ทั้ง จราจรและขนส่ง ควรใช้กฎหมายเดียวในการบังคับใช้ ๒. แก้ไขเพิ่มเติม พรบ.จราจร ๒๕๒๒ ที่ล้ำสมัย | สำนักงานควบคุมน้ำหนักรยานพาหนะ | |
| | ๙. การบังคับใช้รถ Euro ๕ หรือมากกว่า | ทำให้ราคาและต้นทุนการซ่อมบำรุงสูงขึ้น ซึ่งส่งผลให้ต้นทุนค่าบรรทุกสูงขึ้น | ๑. กระทรวงคมนาคม ๒. กระทรวงอุตสาหกรรม | ภาครัฐควบคุมราคาหรือช่วยสนับสนุนบางส่วนเพื่อไม่ให้ราคารถบรรทุกสูงขึ้น ซึ่งมีผลต่อราคาค่าขนส่ง |
| | ๑๐. การบังคับใช้กฎหมายกับผู้ประกอบการด้วยกฎหมายคนละกระทรวงที่ไม่เกี่ยวข้อง (สินค้าอันตราย : ยางมะตอย) ระหว่างกระทรวงคมนาคม และกระทรวงอุตสาหกรรมที่ดูแล "วัตถุอันตราย" | ทำให้ผู้ประกอบการสับสนและไม่ได้รับความเป็นธรรมจากกฎหมายที่ไม่เกี่ยวข้อง แต่ถูกเจ้าหน้าที่จับกุมด้วยความซ้ำซ้อนและความไม่ชัดเจนของกฎหมาย | ๑. กระทรวงคมนาคม ๒. กระทรวงอุตสาหกรรม | ควรลดความซ้ำซ้อนของกฎหมาย และควรมีความชัดเจนในกระทรวงที่ดูแลและการพิจารณาระหว่าง "สินค้าอันตราย" ของกระทรวงคมนาคม และ "วัตถุอันตราย" ของกระทรวงอุตสาหกรรม |

| ประเภทปัญหา | หัวข้อ | ปัญหา | หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง | แนวทางแก้ปัญหา |
|--|---|--|---------------------------------------|--|
| (๓) ปกป้อง ให้ความเป็น ธรรมผู้ประกอบการ | ๑. โครงสร้างราคาน้ำมัน | โครงสร้างราคาน้ำมันที่มีความซ้ำซ้อนต่อผู้บริโภค | กระทรวงพลังงาน | ลดความซ้ำซ้อนของอัตราต่างๆในโครงสร้างราคาน้ำมัน |
| | ๒. บริษัทนอมินีต่างชาติเข้ามาแข่งขัน อย่างไม่เป็นธรรม | มีชาวต่างชาติจัดตั้งบริษัทขนส่งโดยใช้ นอมินี เป็นกรรมการ เข้ามาแข่งขันกับบริษัทสัญชาติไทย | ๑. กระทรวงพาณิชย์ ๒. กระทรวงคมนาคม | |
| | ๓. พรบ.การขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ มาตรา ๘ | นอกจากการได้รับการแต่งตั้งเป็น คณะกรรมการนโยบาย โดยตำแหน่งแล้ว กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิอื่นอีกไม่เกินห้าคนซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งจากผู้มีสัญชาติไทย และมีความรู้หรือความเชี่ยวชาญในการขนส่ง การเศรษฐกิจหรือกฎหมาย | กระทรวงคมนาคม | กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิอื่นอีกไม่เกินห้าคนซึ่ง ควรมีตัวแทนจากสมาคมฯ และสหพันธ์ฯ เข้าร่วมเป็น คณะกรรมการนโยบาย |
| | ๔. พรบ.การขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ มาตรา ๑๖ | ให้มีคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางคณะหนึ่งประกอบด้วย ๓ และ กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิอีกไม่เกินสามคน | กระทรวงคมนาคม | กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิอีกไม่เกินสามคน ควรมีตัวแทนจาก สมาคม ๓ แต่ละที่ เข้าร่วมเป็นคณะกรรมการนโยบาย |

| ประเภทปัญหา | หัวข้อ | ปัญหา | หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง | แนวทางแก้ปัญหา |
|-------------|--|--|--------------------------------------|---|
| | ๕. ปัญหาความล่าช้าในกระบวนการนำเข้า - ส่งออกผ่านแดน ณ ด่านแม่สอด | <p>๑. ปัญหารถบรรทุกติดขัดเนื่องจากรถต้องรอคิวเป็นเวลานาน ในการผ่านพิธีศุลกากร</p> <p>๒. เวลาในการปิดด่านของประเทศไทย - เมียนมาร์ ไม่สอดคล้องกัน และการขาดแคลนเครื่องมือสิ่งอำนวยความสะดวก ณ ด่านเมียวดี เช่น ขาดแคลนเครื่อง X-Ray</p> | กรมศุลกากร | |
| | ๖. จุดพักรถ (truck rest area) | <p>๑. จุดพักรถไม่เพียงพอ และไม่มีสิ่งอำนวยความสะดวกภายในพื้นที่</p> <p>๒. บางจุดพักรถที่มีการก่อสร้างแล้ว ตำแหน่งไม่เหมาะสมต่อการปฏิบัติพักรถจริง</p> <p>๓. การขอใช้พื้นที่ของราชการ บางจุดยังไม่อนุญาตให้ใช้ ซึ่งทำให้ถูกย้ายไปในพื้นที่ที่ไม่เหมาะสมต่อการใช้งานจริง</p> | สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร | <p>๑. ให้พิจารณาตำแหน่งและการบริหารภายในพื้นที่ truck rest area ใหม่</p> <p>๒. ให้มีจุดพักรถเพียงกระจายทั่วทุกภูมิภาค โดยเฉพาะพื้นที่ที่มีการสัญจรหนาแน่น</p> |

| ประเภทปัญหา | หัวข้อ | ปัญหา | หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง | แนวทางแก้ปัญหา |
|-------------|-----------------------------|--|------------------------|--|
| | ๗. การจัดการท่าเรือแหลมฉบัง | ๔. ทำให้เกิดอุบัติเหตุตามไหล่ทาง การจราจรที่ติดขัด ใช้เวลา รับส่งตู้ภายในท่าเรือแหลม ฉบัง ๖ - ๑๒ ชั่วโมงโดยเฉลี่ย ต่อเที่ยว ขาดระบบจัดการที่มี ประสิทธิภาพ ท่าเรือที่ได้รับ สัมปทานแต่ละท่า (TLC) รับ ตู้สินค้าเกิดศักยภาพพื้นที่ เรือดีเลย์ที่จะเข้าเทียบท่าเรือ บรรทุกขนถ่าย ทำให้พื้นที่ ท่าเรือแออัด | การทำเรือแห่งประเทศไทย | ๑. จัดพื้นที่ รอคอย และ จัดระบบ truck queing ที่มี ประสิทธิภาพ ๒. เพิ่มเครื่องมือยกขนตู้ สินค้า/เพิ่มพื้นที่สำรองในการ จัดเก็บกรณีท่าเรือแน่น ๓. ลดระยะเวลาฝากเก็บตู้ สินค้าในท่าเรือ นโยบายให้ เก็บตู้สินค้าในท่าเรือไม่เกิน ๓ วันทั้งขาเข้าและขาออก ๔. อื่นๆ เช่น ลานตู้คอนเทน เนอร์ขยายเวลาการปล่อยตู้ เปล่า รับคืนตู้เปล่าให้มากขึ้น / ลดเอกสารการรับส่งตู้ เป็นต้น |

ภาคผนวก จ

หนังสือสมาคมขนส่งสินค้าภาคอีสาน ที่ สขอ. ๑๒๗/๒๕๖๖

เรื่อง โครงการปรับเปลี่ยนยานยนต์สันดาปภายใน
ให้เป็นยานยนต์ไฟฟ้า (EV Conversion Project)

ลงวันที่ ๑๓ ธันวาคม ๒๕๖๖

ที่ สขอ.๑๒๗ / ๒๕๖๖

๑๓ ธันวาคม ๒๕๖๖

| |
|----------------------|
| กลุ่มงานบริหารทั่วไป |
| สำนักกรรมการ ๑ |
| เลขที่รับ ๙๒๙ / ๒๕๖๖ |
| วันที่ ๒๒ / ๑๒. / ๖๖ |
| เวลา ๙.๔๒ นาฬิกา |

เรื่อง โครงการปรับเปลี่ยนยานยนต์สันดาปภายในให้เป็นยานยนต์ไฟฟ้า (EV Conversion Project)

เรียน ประธานกรรมการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร

อ้างถึง หนังสือสมาคมขนส่งสินค้าภาคอีสาน ที่สขอ.๑๐๓/๒๕๖๖ ลว.๒๔ ตุลาคม ๒๕๖๖

สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. เอกสารประกอบพิจารณาเพิ่มเติม โครงการปรับเปลี่ยนยานยนต์สันดาปภายในให้เป็นยานยนต์ไฟฟ้า (EV Conversion Project)

ตามหนังสือที่อ้างถึง สมาคมขนส่งสินค้าภาคอีสาน ได้นำส่งหนังสือถึงประธานกรรมการการคมนาคม เพื่อเสนอโครงการปรับเปลี่ยนยานยนต์สันดาปภายในให้เป็นยานยนต์ไฟฟ้า ผ่านไปยังรัฐบาล เพื่อพิจารณาสนับสนุนโครงการเช่นเดียวกับการสนับสนุนยานยนต์ไฟฟ้าที่เป็นรถใหม่

เนื่องจากมีข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการปรับเปลี่ยนยานยนต์ไฟฟ้ดังกล่าว อันจะเป็นประโยชน์ต่อการพิจารณา สมาคมขนส่งสินค้าภาคอีสานจึงขออนุญาตส่งเอกสารเพิ่มเติมเพื่อพิจารณาต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา และหากคณะกรรมการหรือผู้ที่ได้รับการมอบหมายให้ดำเนินการเรื่อง EV Conversion Project ต้องการข้อมูลเพิ่มเติมทางสมาคมฯและผู้ดำเนินการ โครงการยินดีให้รายละเอียดต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นายวิชัย สว่างขจร)

นายกสมาคมขนส่งสินค้าภาคอีสาน



สมาคมขนส่งสินค้าภาคอีสาน

หมู่ 10 ถ. ราชสีมา - จักราช ต. หัวทะเล อ. เมือง จ. นครราชสีมา 30000

โทรศัพท์ / โทรสาร 0-4426-4238 มือถือ 08-1955-1035 08-5634-5665

E-mail : truckesan_nta@hotmail.com

| | |
|----------------------|----------------|
| กลุ่มงานบริหารทั่วไป | |
| สำนักกรรมการ ๑ | |
| เลขที่รับ..... | ๑๓๓ / ๒๕๖๖ |
| วันที่..... | ๒ / พ.ย. / ๖๖ |
| เวลา..... | ๑๓.๔๕ นานาฬิกา |

ที่ สขอ.๑๐๓ /๒๕๖๖

๒๔ ตุลาคม ๒๕๖๖

เรื่อง โครงการปรับเปลี่ยนยานยนต์สันดาปภายในให้เป็นยานยนต์ไฟฟ้า (EV Conversion Project)

เรียน ท่านประธานกรรมการคมนาคม สถานีแทนราษฎร

สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑.ประกาศกระทรวงการคลัง เรื่องการยกเว้นอากรศุลกากรสำหรับชิ้นส่วนยานยนต์ไฟฟ้า หรือเรือแบบพลังงานไฟฟ้าจากแบตเตอรี่ ถว. ๑๖ พ.ค. ๒๕๖๖

๒.ประกาศกระทรวงการคลัง เรื่องการลดอัตราอากรและยกเว้นอากรศุลกากรสำหรับรถยนต์ไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่สำเร็จรูปที่นำเข้ามาทั้งคัน ถว. ๒๒ เม.ย. ๒๕๖๕

๓.ประกาศกรมสรรพสามิต เรื่อง การกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการแจ้งราคาขายปลีกแนะนำสำหรับรถยนต์และรถจักรยานยนต์ที่ได้รับสิทธิตามมาตรการสนับสนุนการใช้ยานยนต์ไฟฟ้าประเภทรถยนต์และรถจักรยานยนต์ ฉบับประกาศในราชกิจจานุเบกษา ๓๐ พ.ค. ๒๕๖๕

๔.เอกสารนำเสนอโครงการปรับเปลี่ยนยานยนต์สันดาปภายในให้เป็นยานยนต์ไฟฟ้า (EV Conversion Project)

จากปัญหาที่ทราบกันดีว่าในปัจจุบันการใช้ยานยนต์ในประเทศไทยทั้งที่ใช้เป็นพาหนะในการเดินทางและเป็นพาหนะในการขนส่ง เป็นรถที่ใช้เครื่องยนต์สันดาปภายในหรือยานยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์ มีปริมาณการจดทะเบียนใช้งานกับกรมการขนส่งทางบก มีจำนวนรวมถึง ๔๑.๓ ล้านคัน ในจำนวนนี้เป็นรถโดยสารและรถบรรทุกขนาดใหญ่จำนวน ๑.๑ ล้านคัน ซึ่งมีส่วนในการสร้างปัญหาในเรื่องมลภาวะทางอากาศ โดยการปล่อยก๊าซเรือนกระจก CO₂ และ CO สร้างปัญหาค่าฝุ่นละออง PM ๒.๕ ที่สูงกว่าค่ามาตรฐานความปลอดภัย รวมถึงปัญหาเรื่องเศรษฐกิจการเงินการคลังที่รัฐบาลต้องมีภาระในการจัดสรรงบประมาณสำหรับชดเชยราคาน้ำมันเชื้อเพลิงเพื่อช่วยเหลือผู้ประกอบการที่ใช้ยานยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์ ไม่ให้มีภาระและต้องผลัดภาระให้ประชาชนผ่านราคาสินค้าที่สูงขึ้นตามต้นทุนค่าขนส่งที่เพิ่มมากขึ้น

ที่ผ่านมารัฐบาลพยายามแก้ปัญหาดังกล่าวโดยการส่งเสริมให้มีการใช้ยานยนต์ไฟฟ้าเพิ่มมากขึ้น มีการกำหนดมาตรการผ่านนโยบายต่างๆออกมามากมาย เช่น โครงการ ๓๐@๓๐ เพื่อเร่งให้มีการใช้ยานยนต์ไฟฟ้าโดยการยกเว้นหรือลดอัตราภาษีนำเข้าสำหรับยานยนต์ไฟฟ้าที่ผลิตขึ้นมาใหม่ และให้มีจำนวนการใช้ยานยนต์ไฟฟ้า ไม่น้อยกว่า ๓๐ % ภายในปี ๒๐๓๐ หรือการลดภาษีนำเข้าสำหรับอุปกรณ์รถไฟฟ้า การจัดงบประมาณสนับสนุนผู้ซื้อรถจักรยานยนต์ไฟฟ้า รถยนต์ไฟฟ้า ดังเอกสารอ้างอิงที่แนบ ซึ่งทั้งหมดเป็นการสนับสนุน ยานยนต์ไฟฟ้าใหม่ทั้งที่นำเข้าทั้งคันและอุปกรณ์ที่นำมาประกอบเป็นรถใหม่ โดยมีการประกาศเน้นย้ำชัดเจน ไม่ให้สิทธิลดไฟฟ้าตัดแปลง

เช่น “ให้ยกเว้นอากรสำหรับของและส่วนประกอบของของ ที่นำเข้ามาเพื่อประกอบหรือผลิตเป็นยานยนต์ไฟฟ้าขึ้นใหม่ โดยไม่รวมถึงยานยนต์ไฟฟ้าดัดแปลง” ซึ่งเป็นประกาศที่ไม่น่าเชื่อว่าผ่านการพิจารณาจากผู้เกี่ยวข้อง และออกมาประกาศใช้ได้ เพราะถือเป็นความเจ็บปวดของผู้ที่ใชยานยนต์ชนิดเครื่องยนต์สันดาปภายใน ที่ไม่มีโอกาสรับอานิสงส์จากนโยบายที่เหมือนเป็นการช่วยเหลือเฉพาะประชาชนที่กำลังซื้อรถยนต์ไฟฟ้าใหม่เท่านั้น ขณะที่ประชาชนส่วนใหญ่ที่มีรถจดทะเบียนเสียภาษีอยู่จำนวน ๔๓.๓ ล้านคัน ซึ่งประกอบด้วยคนรากหญ้าที่ใช้จักรยานยนต์ ใช้ปิกอัพ ในหมู่บ้าน มีรถบรรทุกรับส่งสินค้า บรรทุกพืชผลทางการเกษตร บรรทุก อ้อย บรรทุกมัน กระจายอยู่ทั่วประเทศ และรับภาระร่วมกับรัฐบาลมาตลอด กลับไม่มีสิทธิในนโยบายใดๆที่รัฐมอบให้

นโยบายที่รัฐบาลใช้ที่ผ่านมาจึงไม่สามารถจะแก้ปัญหาได้อย่างยั่งยืน ไม่สามารถลดภาระของรัฐบาลที่ผ่านมาได้ เนื่องจากยังมีจำนวนยานยนต์สันดาปภายในเดิมที่ยังคงใช้งานอยู่เป็นจำนวนมาก และไม่ได้รับการสนับสนุน ก็ยังคงสร้างภาระต่อไป ยังคงปล่อยมลภาวะที่ทุกคนไม่ต้องการ รัฐบาลก็ยังคงตกหลุมดำ แบบภาระเป็นแสนล้านบาทเหมือนที่ผ่านมา เพื่ออุ้มราคาน้ำมัน โดยเฉพาะน้ำมันดีเซลที่มีปริมาณการใช้มหาศาลต่อไป

ในฐานะสมาคมขนส่งภาคอีสานที่เป็นผู้รับภาระมาตลอด ที่เห็นทางออกให้รัฐบาลแก้ปัญหาอย่างยั่งยืน เพื่อยกเลิกการกีดกันประชาชนที่ใชยานยนต์สันดาปภายใน ให้มีโอกาสช่วยแก้ปัญหาของชาติผ่าน “โครงการดัดแปลงยานยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์เป็นยานยนต์ไฟฟ้า EV Conversion Project” ที่เสนอมายังคณะกรรมการคมนาคม ผ่านไปยังรัฐบาล ในครั้งนี้

ซึ่งโครงการมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องได้รับการสนับสนุนช่วยเหลือจากภาครัฐ ตามรายการดังต่อไปนี้

๑. การยกเว้นหรือลดอัตราภาษีนำเข้าอุปกรณ์ที่ใช้ในการปรับเปลี่ยนยานยนต์สันดาปภายในให้เป็นยานยนต์ไฟฟ้า(ใช้ประกาศกระทรวงการคลังเดิมตามที่แนบ) โดยปรับข้อความในประกาศ ข้อ ๒ เดิม “ให้ยกเว้นอากรสำหรับของและส่วนประกอบของของ ที่นำเข้ามาเพื่อประกอบหรือผลิตเป็นยานยนต์ไฟฟ้าขึ้นใหม่ โดยไม่รวมถึงยานยนต์ไฟฟ้า ดัดแปลง”

๒. การยกเว้นหรือลดค่าธรรมเนียมในการจดทะเบียนยานยนต์ที่ได้ผ่านการดัดแปลง

๓. การจัดเงินอุดหนุนตามมาตรการสนับสนุนการใชยานยนต์ไฟฟ้าประเภทรถยนต์และรถจักรยานยนต์ ตามประกาศกรมสรรพสามิตที่แนบ (สำหรับรถจักรยานยนต์ไฟฟ้า ผู้ซื้อที่มีสิทธิ์ได้รับเงินอุดหนุน ๑๘,๐๐๐บาท ส่วนรถยนต์นั่งที่มีราคาขายไม่เกิน ๒ ล้านบาท ขนาดแบตเตอรี่ไม่เกิน ๓๐ กิโลวัตต์ชั่วโมง มีสิทธิ์ได้รับเงินอุดหนุน ๗๐,๐๐๐ บาท และขนาดแบตเตอรี่ตั้งแต่ ๓๐ กิโลวัตต์ชั่วโมงขึ้นไป มีสิทธิ์ได้รับเงินอุดหนุน ๑๕๐,๐๐๐ บาท) มาตรการนี้ควรสนับสนุน โครงการรถไฟฟ้าดัดแปลงด้วย

๔. การสนับสนุนให้เพิ่มจำนวนสถานีชาร์จให้สอดคล้องกับความต้องการในภาคขนส่ง

ข้อสังเกต ข้อเสนอให้รัฐบาลปัจจุบันสนับสนุน มิได้เสนออะไรใหม่ให้เป็นภาระกับรัฐบาล แต่เป็นข้อเสนอเพียงให้สิทธิประชาชนที่ใชยานยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์สันดาปภายในอยู่เดิม มีโอกาสปรับเปลี่ยนไปใชยานยนต์ไฟฟ้า



สมาคมขนส่งสินค้าภาคอีสาน

หมู่ 10 ถ. ราชสีมา - จักราช ต. หัวทะเล อ. เมือง จ. นครราชสีมา 30000

โทรศัพท์ / โทรสาร 0-4426-4238 มือถือ 08-1955-1035 08-5634-5665

E - mail : truckesan_nta@hotmail.com

เช่นเดียวกับผู้ใช้ยานยนต์ไฟฟ้าใหม่ ให้ได้รับตามประกาศของกระทรวงการคลังและกรมสรรพสามิตที่เคยกำหนด เพื่อให้รัฐบาลมีโอกาสดูแลระดับรากหญ้าที่เป็นคนส่วนใหญ่ของประเทศและเป็นผู้ได้รับความเดือดร้อน และรอคอยรัฐบาลให้มองเห็นและรับเป็นนโยบาย ซึ่งเป็นโครงการที่รัฐบาลนี้ควรทำ ถึงแม้จะไม่ได้เป็นนโยบายเหมือนนโยบายอื่นๆที่หาเสียงไว้ก็ตาม แต่เป็นนโยบายที่ควรทำ เพราะโครงการ EV Conversion จะเป็นโครงการที่รัฐบาลนี้ช่วยคนได้ทุกระดับ ตั้งแต่ระดับรากหญ้าจนถึงระดับเจ้าสัว เพราะทุกคนมีภาระจากราคาน้ำมันแพงและมีส่วนทำลายสิ่งแวดล้อมของโลกนี้เหมือนกัน จึงพร้อมปรับเปลี่ยนยานยนต์ที่มีอยู่เดิมและยังใช้งานได้ ถึงแม้จะมีภาระการลงทุนเพิ่มขึ้นก็ตาม และหากโครงการนี้ไม่ได้รับการสนับสนุนจากรัฐบาล โครงการดัดแปลงรถสันดาปภายในเป็นยานยนต์ไฟฟ้าจะไม่มีโอกาสเกิดขึ้น ถึงแม้ว่าจะเป็นโครงการที่มีประโยชน์กับทุกภาคส่วนเพียงใดก็ตาม

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาให้การสนับสนุน และหากคณะกรรมการหรือผู้ที่ได้รับการมอบหมายให้ดำเนินการเรื่อง EV Conversion Project ต้องการข้อมูลเพิ่มเติมทางสมาคมฯและผู้ดำเนินการ โครงการยินดีให้รายละเอียดต่อไป



ขอแสดงความนับถือ

(นายวิชัย สว่างจอร์)

นายกสมาคมขนส่งสินค้าภาคอีสาน

เอกสารประกอบ การเสนอแนวทางสนับสนุนการดัดแปลงยานยนต์เครื่องยนต์สันดาปให้เป็นยานยนต์ไฟฟ้า (EV Conversion Project)

สภาพปัญหา การดัดแปลงยานยนต์เครื่องยนต์สันดาปให้เป็นยานยนต์ไฟฟ้า (EV Conversion) ที่ผ่านมา มีการดำเนินการทั้งในรูปแบบงานวิจัยโดยนักวิจัยจากสถาบันการศึกษาต่างๆ และในรูปแบบที่ผู้ประกอบการที่เป็นโรงงานหรือเจ้าของกิจการเกี่ยวกับยานยนต์เครื่องยนต์สันดาปดำเนินการ โดยการใช้อุปกรณ์ไฟฟ้าและส่วนประกอบ ซึ่งมีทั้งที่ผลิตในประเทศและนำเข้าจากต่างประเทศ มาทำการประกอบเป็นรถไฟฟ้าดัดแปลง (EV Conversion)

ในกลุ่มที่ปรับเปลี่ยนจากยานยนต์เครื่องยนต์สันดาปเป็นยานยนต์ไฟฟ้า ซึ่งได้จากการนำยานยนต์เครื่องยนต์ที่จดทะเบียนใช้งานอยู่เดิมและยังมีสภาพพร้อมใช้งานมาดัดแปลงเป็นยานยนต์ไฟฟ้า (EV -Electric Vehicle) โดยทำการออกแบบติดตั้งและทดสอบการใช้งาน โดยวิศวกรเครื่องกลและวิศวกรไฟฟ้า พร้อมทดสอบความสามารถในการทำงานของยานยนต์ไฟฟ้าที่ดัดแปลง โดยส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ สถาบันการศึกษาหรือหน่วยงานที่มีความสามารถในการทดสอบด้านยานยนต์ ตามข้อกำหนดของกรมการขนส่งทางบก เพื่อยื่นขอแก้ไขในการจดทะเบียน เปลี่ยนแปลงจากเดิมเป็นยานยนต์ไฟฟ้าแทน โดยยังสามารถใช้หมายเลขทะเบียนรถตามเดิมต่อไปได้

ปัญหาในการดัดแปลงเป็นยานยนต์ไฟฟ้าในปัจจุบันประสบปัญหาเรื่องราคาอุปกรณ์ไฟฟ้าที่นำมาใช้ในการดัดแปลงมีราคาสูง เนื่องจากไม่ได้รับการสนับสนุนใดๆจากรัฐบาลเหมือนที่ยานยนต์ไฟฟ้าใหม่ที่น่าเข้าได้รับการสนับสนุน ทำให้ค่าใช้จ่ายในการดัดแปลงเป็นยานยนต์ไฟฟ้ามีราคาสูง ไม่เกิดแรงจูงใจให้ผู้ใช้นยนต์เดิมทำการเปลี่ยนแปลงเป็นยานยนต์ไฟฟ้า ทำให้นโยบายในการเปลี่ยนยานยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์สันดาปให้ไปเป็นยานยนต์ไฟฟ้า ซึ่งเป็นนโยบายที่รัฐบาลปัจจุบัน โดยเฉพาะนายกรัฐมนตรีให้ความสำคัญ มีการจัดตั้งคณะกรรมการนโยบายยานยนต์ไฟฟ้าแห่งชาติ โดยมีนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน เพื่อขับเคลื่อนนโยบายต่างๆ เกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม การสานต่อนโยบาย Carbon Neutrality เพื่อให้ประเทศไทยเป็นผู้นำของอาเซียนในด้านการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์สู่ชั้นบรรยากาศ โดยการส่งเสริมอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้าจะเป็นหนึ่งในมาตรการสำคัญที่ทำให้ประเทศไทยบรรลุเป้าหมาย สู่สังคมคาร์บอนต่ำ

ที่ผ่านมารัฐบาลตั้งแต่อดีตจนถึงรัฐบาลปัจจุบัน มีการดำเนินการผ่านโครงการต่างๆสนับสนุน ทั้งมาตรการทางภาษี การตั้งงบประมาณสนับสนุนผู้ซื้อรถใหม่ที่เป็นรถไฟฟ้านำเข้าทั้งคัน ซึ่งเป็นโครงการที่ดีที่ควรดำเนินการต่อไป แต่เนื่องจากยานยนต์ไฟฟ้าใหม่ยังมีราคาสูง ผู้ใช้นยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์อยู่เดิมส่วนใหญ่ไม่มีความสามารถที่จะเปลี่ยนไปใช้รถใหม่ที่เป็นยานยนต์ไฟฟ้าที่มีราคาสูงได้ การปรับเปลี่ยนจากยานยนต์ที่ใช้

เครื่องยนต์เป็นรถไฟฟ้าก็ยังไม่ได้รับการสนับสนุนใดๆจากรัฐบาล ผู้ใช้ยานยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์ซึ่งเป็นกลุ่มใหญ่ที่มีจำนวนรถจดทะเบียนใช้งานอยู่ถึง ๔๓.๓ ล้านคัน จึงเป็นยานยนต์ที่ยังต้องใช้งานเป็นกลุ่มหลักและจะยังคงสร้างปัญหาในด้านสิ่งแวดล้อมจากการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ คาร์บอนมอนอกไซด์ รวมทั้งการสร้างปัญหา PM ๒.๕ ผ่านทางฝุ่น ควันและความร้อนจากกระบวนการสันดาปต่อไป โอกาสที่จะทำให้ประเทศไทยบรรลุเป้าหมายในเรื่องการลดมลพิษจากการใช้ยานยนต์เครื่องยนต์จึงไม่มีโอกาสเกิดขึ้น เพราะจำนวนยานยนต์เครื่องยนต์ที่จะยังคงใช้งานอยู่ต่อไป รวมทั้งภาระด้านการคลังที่รัฐบาลจะต้องจัดหางบประมาณสำหรับชดเชยราคาน้ำมันเชื้อเพลิงเพื่อช่วยเหลือผู้ประกอบการที่ใช้ยานยนต์เครื่องยนต์สันดาปไม่ให้นำผลกระทบให้ประชาชนผ่านราคาสินค้าที่มีค่าขนส่งสูงขึ้นตามราคาค่าเชื้อเพลิง ซึ่งจะไม่เกิดขึ้นกับยานยนต์ที่ใช้ไฟฟ้า การทำให้ยานยนต์เครื่องยนต์สันดาปให้มีโอกาสปรับเปลี่ยนไปเป็นยานยนต์ไฟฟ้า จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่รัฐบาลต้องให้การสนับสนุน

ข้อพิจารณา

เพื่อให้นโยบายในการสนับสนุนให้มีการใช้ยานยนต์ไฟฟ้าแทนการใช้ยานยนต์เครื่องยนต์สันดาปของรัฐบาลมีโอกาสประสบความสำเร็จ การสนับสนุนให้ยานยนต์เครื่องยนต์สันดาปปรับเปลี่ยนเป็นยานยนต์ไฟฟ้าจึงเป็นสิ่งที่จำเป็นต้องดำเนินการควบคู่ไปกับการสนับสนุนผ่านยานยนต์ไฟฟ้าใหม่ที่รัฐกำลังดำเนินการอยู่

จึงขอเสนอให้รัฐบาลพิจารณาสนับสนุนการปรับเปลี่ยนยานยนต์เครื่องยนต์เดิมเป็นยานยนต์ไฟฟ้า โดยมีข้อเสนอเพื่อพิจารณา ดังนี้

(๑) เสนอให้กระทรวงการคลัง โดยกรมสรรพสามิตและกรมศุลกากร ประกาศยกเว้นหรือลดอัตราภาษีนำเข้าอุปกรณ์ที่ใช้ในการปรับเปลี่ยนยานยนต์สันดาปให้เป็นยานยนต์ไฟฟ้า เช่นเดียวกับการสนับสนุนมาตรการในการลดภาษีนำเข้าเหลือ ๐% หรือการลดภาษีสรรพสามิตสำหรับยานยนต์ไฟฟ้า ตามโครงการ EV ๓.๐ และ EV๓.๕ สำหรับยานยนต์ไฟฟ้าใหม่ของรัฐบาล โดยกำหนดช่วงระยะเวลาในการสนับสนุนเป็นระยะเวลา ๔ ปี(พ.ศ. ๒๕๖๗-๒๕๗๐) รัฐจึงควรสนับสนุนยานยนต์เครื่องยนต์ให้มีโอกาสปรับเปลี่ยนเป็นยานยนต์ไฟฟ้า โดยใช้มาตรการเดียวกัน

๒) เสนอให้รัฐบาลพิจารณาแนวทางการจัดสรรเงินอุดหนุน สนับสนุนให้ผู้เข้าร่วมโครงการยกเลิกการใช้ยานยนต์เครื่องยนต์มาเป็นยานยนต์ไฟฟ้า ในลักษณะที่จัดงบอุดหนุนให้กับผู้ที่เข้าร่วมโครงการซื้อรถยนต์ไฟฟ้า รถกระบะไฟฟ้าและรถจักรยานยนต์ไฟฟ้า ตามโครงการ EV๓.๐ และ EV๓.๕ ซึ่งเป็นมาตรการสนับสนุนการใช้ยานยนต์ไฟฟ้า ระยะที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๖๗-๒๕๗๐) ซึ่งควรขยายประเภทรวมถึงรถบรรทุกและรถโดยสาร ซึ่งเป็นรถที่ใช้เครื่องยนต์ขนาดใหญ่ เป็นยานยนต์ที่สร้างปัญหาเรื่องการปล่อยมลพิษสู่อากาศสูงสุด เป็นความจำเป็นต้องมีการสนับสนุนให้ยานยนต์กลุ่มนี้เข้ามาร่วมโครงการ หรือปรับวิธีการเป็นให้รัฐบาลจัดสรร

งบประมาณสนับสนุนให้ผู้เข้าร่วมโครงการสามารถกู้เงินเพื่อไปดำเนินการตัดแปลงเป็นยานยนต์ไฟฟ้าได้ โดยเสียดอกเบี้ยในอัตราต่ำ โดยอาจกำหนดกรอบระยะเวลาในการดำเนินการโครงการนี้ เช่นกำหนดเป็นโครงการระยะเวลา ๓-๔ ปี เป็นต้น

๓) เสนอให้กรมการขนส่งทางบก พิจารณาจัดทำระเบียบ ประกาศ หรือข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งให้ข้อเสนอแนะในการตัดแปลงยานยนต์ไฟฟ้าให้ปฏิบัติได้อย่างถูกต้องตามข้อกำหนดของกรมการขนส่งทางบก เพื่อให้สามารถใช้งานได้โดยปลอดภัย รวมทั้งการจัดตั้งหน่วยงานที่สามารถทดสอบยานยนต์ไฟฟ้าตัดแปลงได้ ทั้งที่สำนักงานขนส่งทุกสาขาหรือสนับสนุนเอกชนให้สามารถดำเนินการได้ในลักษณะสถานตรวจสภาพรถเอกชน (ตรอ.) เพื่อเป็นการสนับสนุนอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้าตัดแปลงซึ่งเป็นอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ เพราะมีเป้าหมายยานยนต์กลุ่มนี้ที่จดทะเบียนใช้งานอยู่จำนวนถึง ๔๓.๓ ล้านคัน ซึ่งไม่สามารถให้ยานยนต์กลุ่มนี้เลิกการใช้งานได้ จำเป็นที่รัฐต้องให้การสนับสนุนปรับเปลี่ยนเป็นยานยนต์ไฟฟ้าแทน โดยนอกจากการสนับสนุนเรื่องมาตรการทางภาษีหรือมาตรการสนับสนุนอื่นๆ เพื่อให้อุปกรณ์ EV มีราคาถูกลง รัฐจะต้องกำหนดให้อุปกรณ์ไฟฟ้าที่จะนำมาใช้ในการตัดแปลงต้องเป็นอุปกรณ์ใหม่และผ่านการรับรองมาตรฐานจากหน่วยงานของรัฐ

๔) เสนอให้กระทรวงพลังงาน การไฟฟ้านครหลวง การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งภาครัฐและเอกชน สนับสนุนการลงทุนและเพิ่มจำนวนสถานีอัดประจุไฟฟ้าให้เพียงพอสำหรับผู้ใช้งานยานยนต์ไฟฟ้า

๕) เสนอให้รัฐพิจารณาสนับสนุนในเรื่องอัตราค่าประกันสำหรับยานยนต์ไฟฟ้าทุกประเภทให้มีอัตราที่เหมาะสมไม่เป็นภาระสำหรับผู้ใช้งานยานยนต์ไฟฟ้าทั้งกรณียานยนต์ไฟฟ้าใหม่และยานยนต์ไฟฟ้าตัดแปลง

๖) เสนอให้รัฐสนับสนุนการจัดตั้งอุตสาหกรรมการตัดแปลงยานยนต์เครื่องยนต์สันดาปเป็นยานยนต์ไฟฟ้า เพราะถ้ารัฐบาลให้การสนับสนุนการตัดแปลงยานยนต์ไฟฟ้าจะเป็นอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ได้

๗) เสนอให้รัฐเตรียมบุคลากรรองรับอุตสาหกรรมและงานบริการยานยนต์ไฟฟ้าทุกระดับทุกประเภท ให้ทันกับอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้าที่จะได้รับการพัฒนาและมีปริมาณผู้ใช้เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาทั้งกระทรวงศึกษาธิการ โดยสถาบันอาชีวศึกษา กระทรวงการอุดมศึกษา โดยสถาบันและมหาวิทยาลัยต่างๆ รวมถึงกระทรวงแรงงาน โดยกรมพัฒนาฝีมือแรงงาน และสถานประกอบการต่างๆ จะต้องร่วมกันเร่งพัฒนาหลักสูตร การจัดฝึกอบรม จัดการเรียนการสอน โดยรัฐบาลให้การสนับสนุนเพื่อร่วมกันดำเนินการให้สามารถผลิตบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถด้านยานยนต์ไฟฟ้าที่มีคุณภาพ และมีปริมาณเพียงพอต่อตามความต้องการของสถานประกอบการได้

ภาคผนวก ฉ

ประกาศกระทรวงคมนาคม

เรื่อง กำหนดเจ้าหน้าที่ของรัฐของกรมทางหลวงให้มีอำนาจ
ปรับเป็นพินัยตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕



ประกาศกระทรวงคมนาคม
เรื่อง กำหนดเจ้าหน้าที่ของรัฐของกรมทางหลวงให้มีอำนาจปรับเป็นพินัย
ตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕
พ.ศ. ๒๕๖๖

ตามมาตรา ๓๙ แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ. ๒๕๖๕ บัญญัติให้
ความผิดทางอาญาที่มีโทษปรับสถานเดียวตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ เป็นความผิดทางพินัย
และตามข้อ ๑๐ ของระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยระเบียบปฏิบัติในการปรับเป็นพินัย พ.ศ. ๒๕๖๖ กำหนดให้
กรณีที่ถูกกฎหมายซึ่งบัญญัติความผิดทางพินัยมิได้บัญญัติให้เจ้าหน้าที่ของรัฐตำแหน่งใดมีอำนาจปรับเป็นพินัย
ให้รัฐมนตรีประกาศกำหนดบัญชีรายชื่อตำแหน่งข้าราชการและพนักงานของหน่วยงานของรัฐที่มีตำแหน่ง
ไม่ต่ำกว่าระดับชำนาญการขึ้นไปหรือเทียบเท่าเป็นผู้มีอำนาจปรับเป็นพินัยนั้น จึงเป็นการสมควรกำหนด
เจ้าหน้าที่ของรัฐให้มีอำนาจปรับเป็นพินัยตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมจึงอาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๑๔ แห่งพระราชบัญญัติ
ว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ. ๒๕๖๕ ออกประกาศไว้ ดังนี้

ข้อ ๑ ให้ข้าราชการสังกัดกรมทางหลวง และเจ้าหน้าที่ตำรวจทางหลวง กองบังคับการตำรวจทางหลวง
สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ซึ่งดำรงตำแหน่งดังต่อไปนี้ เป็นเจ้าหน้าที่ของรัฐผู้มีอำนาจปรับเป็นพินัยตามมาตรา ๖๙
แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง

(๑) สำนักงานทางหลวง

- (๑.๑) ผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวง
- (๑.๒) รองผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวง
- (๑.๓) ผู้อำนวยการส่วนกฎหมายและกรรมสิทธิ์ที่ดิน
- (๑.๔) ผู้อำนวยการส่วนอำนวยความสะดวก
- (๑.๕) ผู้อำนวยการส่วนเครื่องกล
- (๑.๖) ผู้อำนวยการส่วนควบคุมงานก่อสร้างทาง
- (๑.๗) ผู้อำนวยการส่วนแผนงาน
- (๑.๘) ผู้อำนวยการส่วนสำรวจและออกแบบ
- (๑.๙) ผู้อำนวยการส่วนตรวจสอบและวิเคราะห์ทางวิศวกรรม
- (๑.๑๐) ผู้อำนวยการส่วนไฟฟ้า
- (๑.๑๑) นิติกรประจำสำนักงานทางหลวง ตั้งแต่ระดับชำนาญการขึ้นไป
- (๑.๑๒) นักวิชาการจัดหาที่ดิน ตั้งแต่ระดับชำนาญการขึ้นไป
- (๑.๑๓) วิศวกรโยธา วิศวกรเครื่องกล ตั้งแต่ระดับชำนาญการขึ้นไป

(๒) แขวงทางหลวง แขวงทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

- (๒.๑) ผู้อำนวยการแขวงทางหลวง
- (๒.๒) ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
- (๒.๓) รองผู้อำนวยการแขวงทางหลวง
- (๒.๔) รองผู้อำนวยการแขวงทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
- (๒.๕) รองผู้อำนวยการแขวงทางหลวงฝ่ายวิศวกรรม
- (๒.๖) รองผู้อำนวยการแขวงทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองฝ่ายวิศวกรรม
- (๒.๗) รองผู้อำนวยการแขวงทางหลวงฝ่ายปฏิบัติการ
- (๒.๘) รองผู้อำนวยการแขวงทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองฝ่ายปฏิบัติการ
- (๒.๙) รองผู้อำนวยการแขวงทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองฝ่ายบริหารการจราจร
- (๒.๑๐) ผู้อำนวยการหมวดทางหลวงอาวุโส
- (๒.๑๑) หัวหน้าหมวดทางหลวง
- (๒.๑๒) หัวหน้าหมวดทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
- (๒.๑๓) ผู้อำนวยการฝ่ายสะพานมิตรภาพ
- (๒.๑๔) วิศวกรโยธา วิศวกรเครื่องกล ตั้งแต่ระดับชำนาญการขึ้นไป

(๓) สำนักงานควบคุมน้ำหนัทยานพาหนะ

- (๓.๑) ผู้อำนวยการสำนักงานควบคุมน้ำหนัทยานพาหนะ
- (๓.๒) วิศวกรโยธา วิศวกรเครื่องกล ตั้งแต่ระดับชำนาญการขึ้นไป

(๔) กองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

- (๔.๑) ผู้อำนวยการกองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
- (๔.๒) วิศวกรโยธาเชี่ยวชาญ
- (๔.๓) วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ
- (๔.๔) วิศวกรโยธาชำนาญการ
- (๔.๕) นักวิชาการคอมพิวเตอร์ชำนาญการพิเศษ
- (๔.๖) นักวิชาการคอมพิวเตอร์ชำนาญการ
- (๔.๗) นักวิชาการสถิติชำนาญการ

(๕) เจ้าหน้าที่ตำรวจทางหลวงตำแหน่งสารวัตรหรือเทียบเท่าตำแหน่งสารวัตรขึ้นไป

ในสังกัดกองบังคับการตำรวจทางหลวง สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

ข้อ ๒ สำหรับความผิดทางพินัยตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ ที่กำหนดค่าปรับเป็นพินัย มีอัตราอย่างสูงไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท ให้อำนาจเจ้าหน้าที่ของรัฐคนเดียวเป็นผู้มีอำนาจปรับเป็นพินัย

ข้อ ๓ ประกาศนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันที่ ๒๕ ตุลาคม ๒๕๖๖ เป็นต้นไป

ประกาศ ณ วันที่ ๒๐ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๖๖



(นางมนพร เจริญศรี)

รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม รักษาราชการแทน

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

ภาคผนวก ช

ประกาศกระทรวงคมนาคม

เรื่อง กำหนดเจ้าหน้าที่ของรัฐของกรมทางหลวงชนบท
ให้มีอำนาจปรับเป็นพินัยตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕

ประกาศกระทรวงคมนาคม

เรื่อง กำหนดเจ้าหน้าที่ของรัฐของกรมทางหลวงชนบทให้มีอำนาจปรับเป็นพินัย

ตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕

พ.ศ. ๒๕๖๖

ตามมาตรา ๓๙ แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ. ๒๕๖๕ บัญญัติให้เปลี่ยนความผิดทางอาญาที่มีโทษปรับสถานเดียวตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ เป็นความผิดทางพินัย และตามข้อ ๑๐ ของระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยระเบียบปฏิบัติในการปรับเป็นพินัย พ.ศ. ๒๕๖๖ กำหนดให้กรณีที่ถูกกฎหมายซึ่งบัญญัติความผิดทางพินัยมิได้บัญญัติให้เจ้าหน้าที่ของรัฐตำแหน่งใดมีอำนาจปรับเป็นพินัย ให้รัฐมนตรีประกาศกำหนดบัญชีรายชื่อตำแหน่งข้าราชการและพนักงานของหน่วยงานของรัฐที่มีตำแหน่งไม่ต่ำกว่าระดับชำนาญการขึ้นไป หรือเทียบเท่าเป็นผู้มีอำนาจปรับเป็นพินัยนั้น จึงเป็นการสมควรกำหนดเจ้าหน้าที่ของรัฐให้มีอำนาจปรับเป็นพินัยตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมจึงอาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๑๔ แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ. ๒๕๖๕ ออกประกาศกำหนดให้ข้าราชการของกรมทางหลวงชนบท ซึ่งดำรงตำแหน่งดังต่อไปนี้ เป็นเจ้าหน้าที่ของรัฐคนเดียวเป็นผู้มีอำนาจปรับเป็นพินัย สำหรับความผิดทางพินัย ตามมาตรา ๖๙ แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๔๙ ในเขตพื้นที่ที่อยู่ในความรับผิดชอบ

๑) สำนักบำรุงทาง

๑.๑) ผู้อำนวยการสำนักบำรุงทาง

๑.๒) วิศวกรโยธาตั้งแต่ระดับชำนาญการขึ้นไป

๒) แขวงทางหลวงชนบท

๒.๑) ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงชนบททุกจังหวัด

๒.๒) วิศวกรโยธาตั้งแต่ระดับชำนาญการขึ้นไป

ทั้งนี้ ตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

ประกาศ ณ วันที่ ๓๑ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๖๖

สุริยะ จึงรุ่งเรืองกิจ

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

ภาคผนวก ซ

ประกาศคณะกรรมการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร ที่ ๑/๒๕๖๖
เรื่อง ตั้งคณะอนุกรรมการพิจารณาศึกษาแนวทางการแก้ไขปัญหาทางกฎหมายที่เกี่ยวกับการขนส่งทางบก
และป้องกันการเรียกรับผลประโยชน์โดยเจ้าหน้าที่รัฐ



ประกาศคณะกรรมการการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร

ที่ ๑ / ๒๕๖๖

เรื่อง ตั้งคณะอนุกรรมการพิจารณาศึกษาแนวทางการแก้ไขปัญหาทางกฎหมาย
ที่เกี่ยวกับการขนส่งทางบกและป้องกันการเรียกรับผลประโยชน์โดยเจ้าหน้าที่รัฐ

ด้วยในคราวประชุมคณะกรรมการการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร ครั้งที่ ๔ เมื่อวันที่ ๒๖ ตุลาคม ๒๕๖๖ ที่ประชุมได้มีมติตั้งคณะอนุกรรมการพิจารณาศึกษาแนวทางการแก้ไขปัญหาทางกฎหมายที่เกี่ยวกับการขนส่งทางบกและป้องกันการเรียกรับผลประโยชน์โดยเจ้าหน้าที่รัฐ โดยมีกำหนดระยะเวลาการพิจารณาศึกษาภายใน ๖๐ วัน และให้รายงานผลการศึกษาต่อคณะกรรมการการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร เพื่อพิจารณาต่อไป โดยอนุกรรมการคณะนี้ ประกอบด้วย

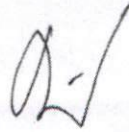
- | | |
|-----------------------------|-------------------------|
| ๑. นายอนุรัตน์ ตันบรรจง | เป็นประธานคณะอนุกรรมการ |
| ๒. นายพีระเดช ศิริวันสาธน์ | เป็นอนุกรรมการ |
| ๓. นายทวิวงศ์ โตทวิวงศ์ | เป็นอนุกรรมการ |
| ๔. นายสุภกร ตันติไพบูลย์ธนะ | เป็นอนุกรรมการ |
| ๕. นายอนุชิต เพชรกำแพง | เป็นอนุกรรมการ |
| ๖. นายนิธิ รุ่งเจ็ดฟ้า | เป็นอนุกรรมการ |
| ๗. นายอภิชาติ ไพรรุ่งเรือง | เป็นอนุกรรมการ |
| ๘. นายชูชัย ต.ศิริวัฒนา | เป็นอนุกรรมการ |
| ๙. นางสาววิल्ली อมราภรณ์ | เป็นอนุกรรมการ |
| ๑๐. นายพงศ์ธร จันทราธิบดี | เป็นอนุกรรมการ |

โดยให้...

โดยให้คณะอนุกรรมการฯ มีหน้าที่และอำนาจ ดังนี้

๑. พิจารณาศึกษาแนวทางแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางบกให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบันเพื่อให้เกิดความเป็นธรรมและสามารถบังคับใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ
๒. พิจารณาศึกษาแนวทางการป้องกันการเรียกรับผลประโยชน์อันมิชอบด้วยกฎหมายโดยเจ้าหน้าที่รัฐ
๓. ปฏิบัติหน้าที่อื่นตามที่คณะกรรมการมอบหมาย

ประกาศ ณ วันที่ ๒๗ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๖๖



(นายक्रमานิตย์ สังข์พุ่ม)

ประธานคณะกรรมการการคมนาคม

สภาผู้แทนราษฎร

ภาคผนวก ฅ

คำสั่งคณะกรรมการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร ที่ ๑/๒๕๖๖
เรื่อง แต่งตั้งที่ปรึกษาประจำคณะอนุกรรมการฯ



คำสั่งคณะกรรมการการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร

ที่ ๑ / ๒๕๖๖

เรื่อง แต่งตั้งที่ปรึกษาคณะกรรมการพิจารณาศึกษาแนวทางการแก้ไขปัญหาทางกฎหมาย
ที่เกี่ยวกับการขนส่งทางบกและป้องกันการเรียกรับผลประโยชน์โดยเจ้าหน้าที่รัฐ

ด้วยในคราวประชุมคณะกรรมการการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร ครั้งที่ ๕ เมื่อวันที่ ๕ พฤษภาคม พ.ศ. ๒๕๖๖ ที่ประชุมได้มีมติแต่งตั้งที่ปรึกษาประจำคณะกรรมการพิจารณาศึกษาแนวทางการแก้ไขปัญหาทางกฎหมายที่เกี่ยวกับการขนส่งทางบกและป้องกันการเรียกรับผลประโยชน์โดยเจ้าหน้าที่รัฐ ประกอบด้วย

๑. นายพิชัย แจ่มจรรยาวงศ์

๒. นางสาวนิตยา มีศรี

ทั้งนี้ ตั้งแต่วันที่ ๙ พฤษภาคม ๒๕๖๖ เป็นต้นไป

สั่ง ณ วันที่ ๙ พฤษภาคม พ.ศ. ๒๕๖๖

(นายक्रमานิตย์ สังข์พุ่ม)

ประธานคณะกรรมการการการคมนาคม

สภาผู้แทนราษฎร

ภาคผนวก ญ
คำสั่งคณะกรรมการฯ ที่ ๑/๒๕๖๖
เรื่อง แต่งตั้งคณะทำงานจัดทำรายงาน
ของคณะกรรมการฯ



คำสั่งคณะอนุกรรมการพิจารณาศึกษาแนวทางการแก้ไขปัญหาทางกฎหมาย
ที่เกี่ยวกับการขนส่งทางบกและป้องกันการเรียกรับผลประโยชน์โดยเจ้าหน้าที่รัฐ
ในคณะกรรมการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร

ที่ ๑ / ๒๕๖๖

เรื่อง ตั้งคณะกรรมการจัดทำร่างรายงานของคณะอนุกรรมการพิจารณาศึกษาแนวทางการแก้ไขปัญหา
ทางกฎหมายที่เกี่ยวกับการขนส่งทางบกและป้องกันการเรียกรับผลประโยชน์โดยเจ้าหน้าที่รัฐ

ด้วยในคราวประชุมคณะอนุกรรมการพิจารณาศึกษาแนวทางการแก้ไขปัญหาทางกฎหมาย
ที่เกี่ยวกับการขนส่งทางบกและป้องกันการเรียกรับผลประโยชน์โดยเจ้าหน้าที่รัฐ ในคณะกรรมการการคมนาคม
สภาผู้แทนราษฎร ครั้งที่ ๒ เมื่อวันที่ ๒๖ พฤศจิกายน ๒๕๖๖ ที่ประชุมได้มีมติตั้งคณะกรรมการจัดทำ
ร่างรายงานของคณะอนุกรรมการพิจารณาศึกษาแนวทางการแก้ไขปัญหาทางกฎหมายที่เกี่ยวกับการ
ขนส่งทางบกและป้องกันการเรียกรับผลประโยชน์โดยเจ้าหน้าที่รัฐ โดยคณะกรรมการนี้ ประกอบด้วย

- | | |
|---------------------------|----------------------------|
| ๑. นายอนุรัตน์ ตันบรรจง | ประธานคณะกรรมการ |
| ๒. นายทวิวงศ์ โตทวิวงศ์ | รองประธานคณะกรรมการ |
| ๓. นายนิธิ รุ่งเจ็ดฟ้า | คณะกรรมการ |
| ๔. นายสรารัฐ เทศศิริ | คณะกรรมการ |
| ๕. นางสาววิไล อมราภรณ์ | คณะกรรมการ |
| ๖. นายพงศ์ธร จันทรธิปไตย | เลขานุการคณะกรรมการ |
| ๗. นายธีรพล ประดิษฐ์บรรจง | ผู้ช่วยเลขานุการคณะกรรมการ |

โดยให้คณะกรรมการดำเนินการ ดังนี้

- พิจารณาศึกษาและจัดทำร่างรายงานของคณะอนุกรรมการพิจารณาศึกษาแนวทางการแก้ไขปัญหาทางกฎหมายที่เกี่ยวกับการขนส่งทางบกและป้องกันการเรียกรับผลประโยชน์โดยเจ้าหน้าที่รัฐ
- ให้รายงานผลต่อคณะอนุกรรมการพิจารณาศึกษาแนวทางการแก้ไขปัญหาทางกฎหมายที่เกี่ยวกับการขนส่งทางบกและป้องกันการเรียกรับผลประโยชน์โดยเจ้าหน้าที่รัฐทราบ
- ปฏิบัติหน้าที่อื่นตามที่คณะอนุกรรมการฯ มอบหมาย

ทั้งนี้ ตั้งแต่วันที่ ๑๐ พฤศจิกายน ๒๕๖๖ เป็นต้นไป

สั่ง ณ วันที่ ๑๖ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๖๖



(นายอนุรัตน์ ตันบรรจง)

ประธานคณะอนุกรรมการพิจารณาศึกษา
แนวทางการแก้ไขปัญหาทางกฎหมายที่เกี่ยวกับการขนส่งทางบก
และป้องกันการเรียกรับผลประโยชน์โดยเจ้าหน้าที่รัฐ

ภาคผนวก ก

หนังสือสำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

ที่ สผ ๐๐๑๔/๗๔๖๖ ลงวันที่ ๑๒ ตุลาคม ๒๕๖๖

เรื่อง ญัตติเพื่อพิจารณาศึกษาและหาแนวทางแก้ไขกฎหมาย

และการดำเนินงานเกี่ยวกับการขนส่งทางบก

กลุ่มงานคณะกรรมการการคมนาคม
สำนักกรรมการ
เลขที่รับ... ๕ / ๒๕๖๖
วันที่... ๑๖ / ๑๑ / ๖๖
เวลา... ๑๕.๕๕ นาฬิกา



กลุ่มงานบริหารทั่วไป
สำนักกรรมการ
ค.รับที่... ๓๓๒ / ๒๕๖๖
วันที่... ๑๖ / ๑๑ / ๖๖
เวลา... ๑๕.๓๕ นาฬิกา
กลุ่มงาน... คณะกรรมการ

ที่ สผ ๐๐๑๔/๓๔๖๖

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร
ถนนสามเสน เขตดุสิต กทม. ๑๐๓๐๐

๑๖ ตุลาคม ๒๕๖๖

เรื่อง ญัตติเพื่อพิจารณาศึกษาและหาแนวทางแก้ไขกฎหมายและการดำเนินงานเกี่ยวกับการขนส่งทางบก

เรียน ประธานคณะกรรมการการคมนาคม

สิ่งที่ส่งมาด้วย ญัตติที่เกี่ยวข้อง รวม ๒ เรื่อง

ด้วยในคราวประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๖ ปีที่ ๑ ครั้งที่ ๒๑ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่หนึ่ง) วันพุธที่ ๑๑ ตุลาคม ๒๕๖๖ ที่ประชุมได้พิจารณาญัตติ เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาหาแนวทางแก้ไขกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางบก เพื่อให้มีความเป็นธรรมแก่ผู้ประกอบการและประชาชน และป้องกันการเรียกรับผลประโยชน์ (นางสาวนิตยา มีศรี เป็นผู้เสนอ) และญัตติ เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรพิจารณาศึกษาหาแนวทางการแก้ไขปัญหากรณีการทุจริตการตรวจสภาพรถนอกสถานที่และการเรียกรับผลประโยชน์จากการรับจดทะเบียนรถส่วนบุคคล (นายพิชัย แจ่มจรรยาวงศ์ เป็นผู้เสนอ) และมีมติให้ส่งคณะกรรมการการคมนาคมพิจารณา ตามข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๙๐ โดยในคราวประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๖ ปีที่ ๑ ครั้งที่ ๒๒ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่หนึ่ง) วันพฤหัสบดีที่ ๑๒ ตุลาคม ๒๕๖๖ ที่ประชุมได้กำหนดระยะเวลาพิจารณาศึกษา ๙๐ วัน (๑๐ ม.๑. ๕๗)

จึงเรียนมาเพื่อโปรดดำเนินการต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

ว่าที่ ร.ต.ต. 
(อาพิชิต์ สุขะนันท์)

รองเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร รักษาการแทน
เลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

สำนักการประชุม

โทร. ๐ ๒๒๔๒ ๕๙๐๐ ต่อ ๗๕๒๑

(สำเนา)

เลขรับ ๑๐/๒๕๖๖ วันที่ ๓ ส.ค. ๒๕๖๖

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

สภาผู้แทนราษฎร

ถนนสามเสน เขตดุสิต กทม. ๑๐๓๐๐

๓ สิงหาคม ๒๕๖๖

เรื่อง ขอเสนอญัตติด่วน เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาทบทวนแนวทางแก้ไขกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางบก เพื่อให้มีความเป็นธรรมแก่ผู้ประกอบการและประชาชน และป้องกันการเรียกรับผลประโยชน์

กราบเรียน ประธานสภาผู้แทนราษฎร

เนื่องด้วยปัจจุบันระบบการขนส่งทางบกมีความสำคัญเป็นอย่างมากต่อระบบเศรษฐกิจในประเทศ ยานพาหนะที่ใช้ในระบบขนส่งทางบกมีทั้งขนาดเล็กและขนาดใหญ่ และมีจำนวนมาก ทำให้ปัจจุบันระบบขนส่งทางบกมีช่องว่างมากมายที่ทำให้เกิดการเรียกรับผลประโยชน์จากเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง การเรียกรับผลประโยชน์จากเจ้าหน้าที่นั้นทำให้ระบบการขนส่งทางบกสร้างความเดือดร้อนทั้งทางตรงและทางอ้อมเป็นวงกว้างไปสู่ประชาชน ทั้งปัญหาการจราจร การใช้ถนนสัญจรร่วมกัน อีกทั้งการเรียกรับผลประโยชน์ของเจ้าหน้าที่ยังส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการเองอีกด้วย ไม่ว่าจะเป็นผู้ประกอบการรายเล็กหรือรายใหญ่ ที่ต้องมาแบกรับภาระในการถูกเรียกรับซึ่งผลประโยชน์ต่าง ๆ เหล่านั้น ย่อมทำให้เห็นได้ว่าการเรียกรับผลประโยชน์ของเจ้าหน้าที่ เป็นต้นเหตุให้เกิดปัญหาต่าง ๆ ตามมาเป็นวงกว้าง ซึ่งการปราบปรามการเรียกรับผลประโยชน์ของเจ้าหน้าที่เพียงอย่างเดียวไม่สามารถแก้ไขปัญหได้ในระยะยาว จึงสมควรให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมการวิสามัญเพื่อศึกษารวบรวม กฎหมายที่คลุมเครือ ไม่ทันสมัย ไม่สอดคล้องกับความเป็นปัจจุบัน และรวมถึงกฎหมายที่ไม่สามารถแก้ไขปัญหาได้จริง เพื่อจะได้เสนอแก้ไขกฎหมายต่อรัฐบาลและสภาผู้แทนราษฎรต่อไป ซึ่งกรณีดังกล่าวเป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับประโยชน์สำคัญของแผ่นดินหรือมีความจำเป็นรีบด่วนทางด้านเศรษฐกิจ

ดังนั้น จึงขอเสนอญัตติด่วนดังกล่าวมาเพื่อให้สภาผู้แทนราษฎรพิจารณาตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาศึกษาในเรื่อง แนวทางแก้ไขกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางบก เพื่อให้มีความเป็นธรรมแก่ผู้ประกอบการและประชาชน และป้องกันการเรียกรับผลประโยชน์ ตามข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๔๙ และข้อ ๕๐ ส่วนเหตุผลและรายละเอียดจะได้ชี้แจงในที่ประชุมสภาต่อไป

ขอแสดงความนับถืออย่างยิ่ง

(ลงชื่อ) นิตยา มีศรี ผู้เสนอ

(นางสาวนิตยา มีศรี)

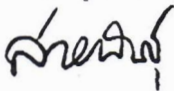
สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร พรรคก้าวไกล

(โปรดพลิก)

ผู้รับรอง (ญัตติด่วน เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาหาแนวทางแก้ไขกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางบก เพื่อให้มีความเป็นธรรมแก่ผู้ประกอบการและประชาชน และป้องกันการเรียกรับผลประโยชน์)

- | | |
|---------------------------------|--------------------------------------|
| ๑. นายตรัยวรรณ อิมใจ | ๒. นายทวีวงศ์ โตทวีวงศ์ |
| ๓. นางสาวรัชนก สุขประเสริฐ | ๔. นายวีรนนท์ ฮวดศรี |
| ๕. นายวีรภัทร คันระ | ๖. นายพิชัย แจ่มจรรยาวงศ์ |
| ๗. นางสาวจจิตต์ เลาะห์โรจนพันธ์ | ๘. นางทิพา ปวีณาเสถียร |
| ๙. นายกฤช ศิลปชัย | ๑๐. นางสาวกมลนทรรัตน์ กิตติสุนทรสกุล |
| ๑๑. นางสาวกัญพัชร รจิตโรจน์ | ๑๒. นายเชี้ย จำปาทอง |
| ๑๓. นายวิโรจน์ ลักขณาอดิศร | ๑๔. นางสาวพิมพ์กาญจน์ กิรติวิราภรณ์ |
| ๑๕. นายวีรวิธ รักเที่ยง | ๑๖. นายชัชวาล อภิรักษ์มั่นคง |
| ๑๗. นายธัญธร ธนินวัฒน์นาร | ๑๘. นายกันต์พงษ์ ประยูรศักดิ์ |
| ๑๙. นายวิหวัศ ดิชะวาณิชย์ | ๒๐. นางปัญญารัตน์ นันทภูษิตานนท์ |

สำเนาถูกต้อง



(นางสาวสายพินธุ์ จาตุรภัทร์)
วิทยากรเชี่ยวชาญ
กลุ่มงานระเบียบวาระ สำนักการประชุม

ยุพาภรณ์ พิมพ์
วิภากร วัฒน
ตรวจ

| |
|---------------------------------|
| สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร |
| เลขที่รับ ๘๗/๒๕๖๖ |
| วันที่ ๑๑ ตุลาคม ๒๕๖๖ |
| เวลา ๑๖.๕๐ น. |

สภาผู้แทนราษฎร

ถนนสามเสน เขตดุสิต กรุงเทพฯ ๑๐๓๐๐

10 ตุลาคม ๒๕๖๖

เรื่อง ขอเสนอญัตติ เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรพิจารณาศึกษาหาแนวทางการแก้ไขปัญหากรณีการทุจริต
การตรวจสภาพรถนอกสถานที่และการเรียกรับผลประโยชน์จากการรับจดทะเบียนรถส่วนบุคคล

กราบเรียน ประธานสภาผู้แทนราษฎร

จากกรณีที่น่าปรากฏเป็นข่าวเรื่องการทุจริตการตรวจสภาพรถยนต์นอกสถานที่ (ตรวจสภาพรถทิพย์) ที่จังหวัดสกลนคร โดยมีการเปิดเผยพฤติกรรมกรรมการทุจริตดังกล่าวผ่านสื่อมวลชน เมื่อวันที่ ๒๖ มิถุนายน ๒๕๖๖ จากการได้รับการร้องเรียนจากประชาชนผู้ได้รับความเดือดร้อนในพื้นที่ มาอย่างยาวนาน โดยบุคคลเหล่านี้ประสบปัญหาที่มีการเรียกเก็บค่าใช้จ่ายในการตรวจสภาพรถ นอกสถานที่ที่ไม่เป็นไปตามระเบียบของกรมขนส่งทางบก เช่น การเรียกเก็บภาษีรถยนต์ที่มีค่าธรรมเนียม ที่ ๕๕ บาท แต่กลับมีการเรียกเก็บเกินจำนวนตามจริงถึงหลายพันบาท หรือการเรียกเก็บค่าโอนรถเมื่อ ผ่อนหมดแล้วเป็นจำนวนหลายพันบาท ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับประเภทรถว่ารถขนาดไหน เกรดอะไร หากเป็นรถ หรูกี่จะต้องจ่ายค่าธรรมเนียมแพง ซึ่งไม่เป็นไปตามอัตราที่กำหนดไว้ในกฎหมาย รวมทั้งได้รับการ ร้องเรียนจากกลุ่มไรเดอร์หรือผู้ให้บริการรับส่งสินค้าโดยมอเตอร์ไซด์ซึ่งถูกเรียกเก็บค่าธรรมเนียมในการ ตรวจสภาพรถที่แพงเกินจริงด้วย จากนั้นเมื่อวันที่ ๒๙ มิถุนายน ๒๕๖๖ มีผู้เสียหายซึ่งได้รับผลกระทบได้ เปิดเผยถึงขบวนการและขั้นตอนการทุจริตดังกล่าวเพิ่มเติม โดยระบุว่าขบวนการทุจริตที่เกิดขึ้นมี เจ้าหน้าที่ขนส่งและบุคคลภายนอกร่วมอยู่ในขบวนการ ซึ่งวิธีการกระทำการทุจริตคือ เมื่อมีลูกค้านำรถเข้า ตรวจสภาพรถในสถานตรวจสภาพรถภายนอก เจ้าของกิจการจะนำเอกสารของรถคือสมุดคู่มือเล่ม ทะเบียนและหมายเลขตัวถังส่งเข้าไปให้ฝ่ายตรวจสภาพรถของขนส่งผ่านตัวแทนที่ให้บริการรับส่ง เอกสารโดยไม่มีการตรวจสภาพรถแต่อย่างใด จากนั้นตัวแทนจะนำไปส่งให้กับหน้าม้าของเจ้าหน้าที่ฝ่ายตรวจ สภาพรถที่อยู่ภายในสถานตรวจสภาพรถดำเนินการในเรื่องของเอกสารแล้วส่งต่อไปให้ฝ่ายทะเบียน บ้านতিকข้อมูล เมื่อแล้วเสร็จก็จะให้ตัวแทนรับส่งเอกสารนำส่งกลับคืนมาให้ลูกค้า โดยในแต่ละขั้นตอนนั้น มีค่าใช้จ่ายที่ลูกค้าต้องชำระ เริ่มตั้งแต่การจ่ายเงินให้กับตัวแทนรับส่งเอกสารรอบละประมาณ ๒๐๐- ๓๐๐ บาท ค่าใช้จ่ายในการตรวจสภาพรถที่ไม่ได้ตรวจจริงแยกตามประเภทรถ โดยรถของผู้เสียหายเป็น จักรยานยนต์ต้องเสียคันละ ๓๐๐ บาท แบ่งเป็นจ่ายให้ฝ่ายตรวจสภาพ ๒๐๐ บาทและฝ่ายบันทึกข้อมูล ๑๐๐ บาทโดยไม่มีใบเสร็จรับเงินและเรียกค่าใช้จ่ายส่วนนี้ว่า ค่าอำนวยความสะดวกหรือค่าช่วยในการที่ ไม่ต้องนำรถเข้าตรวจสภาพ ซึ่งเป็นที่มาของการทุจริตการตรวจสภาพรถหรือการตรวจรถทิพย์ตามที่ เป็น ข่าว ซึ่งทางผู้เสียหายได้นำเรื่องนี้เข้าร้องเรียนต่อ ป.ป.ช. จังหวัดสกลนครและมีการลงพื้นที่รับฟัง ข้อเท็จจริงแล้ว นอกจากนั้นยังมีปัญหาที่เกี่ยวข้องกับการเรียกรับผลประโยชน์โดยอาศัยกฎหมายที่ไม่

ทันสมัยเป็นเครื่องมือทำให้เกิดความไม่เป็นธรรมกับประชาชน ซึ่งไม่ได้เกิดขึ้นเฉพาะกับกรณีรถบรรทุกเท่านั้น แต่เกิดกับระบบการจดทะเบียนรถยนต์นั่งส่วนบุคคล^{และ}รถจักรยานยนต์ด้วย ดังนั้นข้าพเจ้าเห็นว่า เพื่อให้การแก้ไขปัญหที่เกิดขึ้นกับประชาชนที่จำเป็นต้องใช้เวลายานในการประกอบกิจการและการดำเนินชีวิตประจำวันอย่างครอบคลุม จึงควรนำเอาปัญหาในเรื่องการจดทะเบียนรถยนต์มาร่วมพิจารณาด้วย พร้อมทั้งให้มีการติดตามความคืบหน้าปัญหาที่เกิดขึ้นอย่างใกล้ชิดและศึกษาหาแนวทางในการแก้ไขเพื่อเป็นการป้องกันมิให้เกิดการทุจริตในลักษณะนี้ขึ้นอีกในอนาคต

ดังนั้นจึงขอเสนอญัตติเพื่อขอให้ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรพิจารณาศึกษาหาแนวทางการแก้ไขปัญหาคกรณการทุจริตการตรวจสภาพรถนอกสถานที่โดยไม่เป็นไปตามระเบียบของกรมขึ้นส่งทางบกและการเรียกรับผลประโยชน์จากการรับจดทะเบียนรถส่วนบุคคล ตามข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๔๕ ส่วนเหตุผลและรายละเอียดจะได้ชี้แจงในที่ประชุมสภาฯ ต่อไป

ขอแสดงความนับถืออย่างยิ่ง



ผู้เสนอ

(นายพิชัย แจ่งจรรยาวงศ์)

สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร พรรคก้าวไกล

หมายเลขประจำตัวสมาชิก ๒๔๙

กลุ่มงานบริหารทั่วไป สำนักงานประชุม
รับที่ ศพ. ๐๕๓๓
วันที่ ๑๗ / ๓.๑ / ๖๖ เวลา ๘.๑๐ น.
ส่งกลุ่มงาน..... พรรค..... ดำเนินการ

กลุ่มงานระเบียบวาระ
รับที่ ๓๐๖ / ๒๕๖๖
วันที่ ๑๗ / ๓.๑ / ๖๖ เวลา ๐๙.๕๕ น.

กลุ่มงานพระราชบัญญัติและญัตติ ๒
รับที่ ๖๑ / ๒๕๖๖
วันที่ ๑๗ / ๓.๑ / ๖๖ เวลา ๙.๓๐ น.

เจ้าหน้าที่ฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร



นางสาวจันทิมา ทองชาติ
ผู้บังคับบัญชากลุ่มงานคณะกรรมการการคมนาคม



นางปวีณา ศรีสาทร
นิติกรชำนาญการพิเศษ



นางสาวมีนา ไพรวลย์
วิทยากรชำนาญการพิเศษ



นางสาวริติกา ชมะโชติ
นิติกรชำนาญการพิเศษ



นางสาวภานิชา อภิชาติกุลธร
วิทยากรชำนาญการพิเศษ



นายประเสริฐ วงษ์สุวรรณ
วิทยากรชำนาญการพิเศษ



นายธีรพล ประดิษฐ์บรรจง
วิทยากรชำนาญการพิเศษ



พ.อ.ท. ฤทธิชัย จันทา
นิติกรชำนาญการพิเศษ



นางฉัตรกนกวรรณ จันทา
นิติกรชำนาญการ



นายพงศ์สันต์ แซ่ลิ้ม
เจ้าพนักงานธุรการอาวุโส



นางสาวฉันทร์ วัฒนพันธ์
เจ้าพนักงานธุรการชำนาญงาน



นางสาวเข็มภัสสรณ์ นาคเกิด
เจ้าพนักงานธุรการชำนาญงาน



นางสาววิไลลักษณ์ บุญเทียน
เจ้าพนักงานธุรการปฏิบัติงาน

กลุ่มงานคณะกรรมการการคมนาคม
สำนักกรรมการ ๑ สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร
โทรศัพท์ : ๐ ๒๒๔๒ ๕๙๐๐ ต่อ ๖๑๔๑
Email : transport1704@gmail.com

ด่วนที่สุด

ที่ สผ ๐๐๑๗.๐๔/๕๕



| |
|---------------------------------|
| สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร |
| เลขที่รับ..... ๑๐๘/๕๕๗ |
| วันที่..... ๑๐ ม.ค. ๕๗ |
| เวลา..... ๑๕.๕๗ น. |

คณะกรรมการการการคมนาคม
สภาผู้แทนราษฎร
ถนนสามเสน เขตดุสิต กทม. ๑๐๓๐๐

๑๐ มกราคม ๒๕๖๗

เรื่อง รายงานผลการพิจารณาศึกษาญัตติ เรื่อง แนวทางการแก้ไขปัญหาทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางบกและป้องกันการเรียกรับผลประโยชน์โดยเจ้าหน้าที่รัฐ

กราบเรียน ประธานสภาผู้แทนราษฎร

สิ่งที่ส่งมาด้วย รายงานของคณะกรรมการการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร เรื่อง แนวทางการแก้ไขปัญหาทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางบกและป้องกันการเรียกรับผลประโยชน์โดยเจ้าหน้าที่รัฐ จำนวน ๑ ชุด

ตามที่ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๖ ปีที่ ๑ ครั้งที่ ๒๑ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่หนึ่ง) วันพุธที่ ๑๑ ตุลาคม ๒๕๖๖ ที่ประชุมได้พิจารณาญัตติ เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาหาแนวทางแก้ไขกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางบก เพื่อให้มีความเป็นธรรมแก่ผู้ประกอบการและประชาชน และป้องกันการเรียกรับผลประโยชน์ (นางสาวนิตยา มีศรี เป็นผู้เสนอ) และญัตติ เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรพิจารณาหาแนวทางแก้ไขปัญหกรณินิทุจริตการตรวจสภาพรถนอกสถานที่ และการเรียกรับผลประโยชน์การรับจดทะเบียนรถส่วนบุคคล (นายพิชัย แจ่มจรรยาวงศ์ เป็นผู้เสนอ) และที่ประชุมได้มีมติส่งให้คณะกรรมการการการคมนาคม พิจารณาตามข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๙๐ โดยกำหนดระยะเวลาการพิจารณา ๙๐ วัน นั้น ซึ่งกรรมาธิการคณะนี้ ประกอบด้วย

- | | |
|-------------------------------|----------------------------------|
| ๑. นายक्रमานิตย์ สังข์พุ่ม | ประธานคณะกรรมการ |
| ๒. นายสุรเชษฐ์ ประวีณวงศ์วุฒิ | รองประธานคณะกรรมการ คนที่หนึ่ง |
| ๓. นายอดิพงษ์ ฐิติพิทยา | รองประธานคณะกรรมการ คนที่สอง |
| ๔. นายนพดล มาตรศรี | รองประธานคณะกรรมการ คนที่สาม |
| ๕. นายสมยศ พลอยด้วง | รองประธานคณะกรรมการ คนที่สี่ |
| ๖. นายอนรรตน์ ต้นบรรจง | รองประธานคณะกรรมการ คนที่ห้า |
| ๗. นางสาวประภาพร ทองปากน้ำ | โฆษกคณะกรรมการ |
| ๘. นายชัชวาล อภิรักษ์มั่นคง | โฆษกคณะกรรมการ |
| ๙. นายสรวงศ์ เทียนทอง | กรรมาธิการและที่ปรึกษาคณะกรรมการ |
| ๑๐. นายอนุชา บูรพชัยศรี | กรรมาธิการและที่ปรึกษาคณะกรรมการ |
| ๑๑. นางสาวกฤษฎี ชีวะธรรมานนท์ | กรรมาธิการ |
| ๑๒. นายทวิวงศ์ โตทวิวงศ์ | กรรมาธิการ |
| ๑๓. นายพีระเดช ศิริวันสาณท์ | กรรมาธิการ |
| ๑๔. นางสุภาพร สลับศรี | กรรมาธิการ |
| ๑๕. นายเชิงชาย ชาลีรินทร์ | เลขานุการคณะกรรมการ |

บัดนี้ คณะกรรมาธิการได้ดำเนินการพิจารณาศึกษาญัตติ เรื่อง แนวทางการแก้ไขปัญหาทางกฎหมายที่เกี่ยวกับการขนส่งทางบกและป้องกันการเรียกรับผลประโยชน์โดยเจ้าหน้าที่รัฐเสร็จเรียบร้อยแล้ว จึงกราบเรียนมาเพื่อโปรดนำเสนอต่อที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎร เพื่อพิจารณารายงานและข้อสังเกตของคณะกรรมาธิการต่อไป

ขอแสดงความนับถืออย่างยิ่ง

(นายक्रमานิตย์ สังข์พุ่ม)

ประธานคณะกรรมาธิการการคมนาคม

สำนักกรรมาธิการ ๑
กลุ่มงานคณะกรรมาธิการการคมนาคม
โทร. ๐ ๒๒๔๒ ๕๙๐๐ ต่อ ๖๑๔๑
ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ : transport1704@gmail.com

กลุ่มงานระเบียบวาระ
รับที่ ๒๗ / ๒๕๖๗
วันที่ ๒๐ / ม.ค. / ๒๕๖๗ เวลา ๑๕.๐๐ น.

กลุ่มงานพระราชบัญญัติและญัตติ ๒
รับที่ ๑๕ / ๒๕๖๗
วันที่ ๑๐ / ม.ค. / ๒๕๖๗ เวลา ๑๕.๐๐ น.

กลุ่มงานบริหารทั่วไป สำนักการประชุม
รับที่ ๕๗ / ๒๕๖๗
วันที่ ๑๐ / ม.ค. / ๒๕๖๗ เวลา ๑๕.๐๐ น.
ส่งกลุ่มงาน พรม.๗ ดำเนินการ