



ที่ ยส ๐๐๒๓.๓/ว *นกชต*

ศาลากลางจังหวัดยโสธร  
ถนนแจ้งสนิท ยส ๓๕๐๐

๑๗ ตุลาคม ๒๕๖๑

เรื่อง มติคณะรัฐมนตรี เรื่อง รายงานผลการพิจารณากำหนดมาตรการต่างๆ เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวกับการควบคุมมิให้รถบรรทุกสินค้าบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดเป็นไปด้วยความเคร่งครัดของกระทรวงคมนาคม

เรียน นายอำเภอ หุกอำเภอ นายกองค์การบริหารส่วนจังหวัดยโสธร และนายกเทศมนตรีเมืองยโสธร  
สิ่งที่ส่งมาด้วย สำเนาหนังสือกรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น ที่ มท ๐๘๑๐.๔/ว๓๓๓๑  
ลงวันที่ ๓ ตุลาคม ๒๕๖๑

จำนวน ๑ ชุด

ด้วยกรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่นได้แจ้งมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๗ กรกฎาคม ๒๕๖๑  
เรื่อง รายงานผลการพิจารณากำหนดมาตรการต่างๆ เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวกับการควบคุมมิให้รถบรรทุกสินค้าบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดเป็นไปด้วยความเคร่งครัดของกระทรวงคมนาคม มาเพื่อให้องค์กรปกครองท้องถิ่น ดำเนินการตามมาตรการควบคุมรถบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด รายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย

จึงเรียนมาเพื่อทราบและดำเนินการต่อไป สำหรับอำเภอให้แจ้งองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในเขตพื้นที่ด้วย

ขอแสดงความนับถือ

*สมเพชร สร้อยสารคุณ*  
(นายสมเพชร สร้อยสารคุณ)  
รองผู้ว่าราชการจังหวัด ปฏิบัติราชการแทน  
ผู้ว่าราชการจังหวัดยโสธร

สำนักงานส่งเสริมการปกครองท้องถิ่นจังหวัด  
กลุ่มงานส่งเสริมและพัฒนาท้องถิ่น  
โทรศัพท์/โทรสาร ๐-๔๕๗๑-๓๐๓๕ ต่อ ๓๗

วิสัยทัศน์จังหวัดยโสธร “ยโสธรเมืองเกษตรอินทรีย์ เมืองแห่งวิถีอีสาน”

ก.ส.ส. ก กลุ่มงานส่งเสริมและพัฒนาท้องถิ่น  
เลขที่..... ๑๖๐/๑ วันที่..... ๑๐ ต.ค. ๒๕๖๑  
เวลา..... ๑๐ ๗.๐๐ น.

ที่ มท ๐๒๑๐.๔/๖๗๗๙



สำนักงานอธิการบดี มหาวิทยาลัยราชภัฏสุราษฎร์ธานี  
เลขที่รับ..... ๑๖๙๔๙  
รับวันที่ ๙ ต.ค. ๒๕๖๑

กรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น  
ถนนนครราชสีมา เขตดุสิต กรุงเทพฯ ๑๐๓๐๐

๗ ตุลาคม ๒๕๖๑

เรื่อง มติคณะรัฐมนตรี เรื่อง รายงานผลการพิจารณากำหนดมาตรการต่างๆ ที่เกี่ยวกับการควบคุมมิให้รถบรรทุกสินค้าบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดเป็นไปด้วยความเคร่งครัดของกระทรวงคมนาคม

เรียน ผู้ว่าราชการจังหวัดทุกจังหวัด

สิ่งที่ส่งมาด้วย สำเนาหนังสือกระทรวงมหาดไทย ด่วนที่สุด ที่ มท ๐๒๑๐.๔/๖๗๗๙ ลงวันที่ ๒๑ สิงหาคม ๒๕๖๑ จำนวน ๑ ชุด

ด้วยกรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่นได้รับแจ้งจากกระทรวงมหาดไทยว่า สำนักเลขานุการคณะรัฐมนตรีแจ้งมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๗ กรกฎาคม ๒๕๖๑ เรื่อง รายงานผลการพิจารณากำหนดมาตรการต่างๆ เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวกับการควบคุมมิให้รถบรรทุกสินค้าบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดเป็นไปด้วยความเคร่งครัดของกระทรวงคมนาคม ซึ่งคณะรัฐมนตรีมีมติ ดังนี้

๑. รับทราบรายงานผลการพิจารณากำหนดมาตรการต่างๆ เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวกับการควบคุมมิให้รถบรรทุกสินค้าบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดเป็นไปด้วยความเคร่งครัดของกระทรวงคมนาคมเสนอ

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

กรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่นพิจารณาแล้ว เพื่อให้การกำหนดพิกัดน้ำหนักบรรทุกภายนอกของห้องถินเป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด จึงขอให้จังหวัดแจ้งองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่ พิจารณาดำเนินการตามมาตรการควบคุมรถบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัดต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาดำเนินการ

ขอแสดงความนับถือ

(นายชร ศรีชวโนทัย)  
รองอธิบดี รักษาการแทน  
อธิบดีกรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น

กองพัฒนาและส่งเสริมการบริหารงานท้องถิ่น

ส่วนส่งเสริมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

โทร ๐-๒๒๔๑-๙๐๐๐ ต่อ ๔๑๑๔ โทรสาร ๐-๒๒๔๑-๖๘๓๔

ผู้ประสานงาน นายทัณงศักดิ์ ปั้นเกล้า ๐๙-๕๗๙๒-๔๘๘๐



# ค่าวันที่สุด บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ กระทรวงมหาดไทย สำนักงานปลัดกระทรวง (สนพ.สป.) ให้ริบ  
ที่ มท ๐๒๑๑.๕/๑๗๖๙

วันที่ ๒๗ สิงหาคม ๒๕๖๔ เวลา.....

กรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น  
เลขรับ..... ๑๑๖๗๐  
วันที่ ๐-๒๗๗๓-๔๗๔๗,๕๐๔๗

เรื่อง มติคณะรัฐมนตรี เรื่อง รายงานผลการพิจารณากำหนดมาตรการต่าง ๆ เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวกับการควบคุมมิให้รถบรรทุกสินค้าบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดเป็นไปด้วยความเคร่งครัดของกระทรวงคมนาคม

เรียน อธิบดีกรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น

ด้วยสำนักเลขานุการคณะรัฐมนตรีแจ้งมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๗ กรกฎาคม ๒๕๖๑ เรื่อง รายงานผลการพิจารณากำหนดมาตรการต่าง ๆ เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวกับการควบคุมมิให้รถบรรทุกสินค้าบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดเป็นไปด้วยความเคร่งครัดของกระทรวงคมนาคม ซึ่งคณะรัฐมนตรีมีมติ ดังนี้

๑ รับทราบรายงานผลการพิจารณากำหนดมาตรการต่าง ๆ เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวกับการควบคุมมิให้รถบรรทุกสินค้าบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดเป็นไปด้วยความเคร่งครัดของกระทรวงคมนาคม เสนอ

๒ ให้กระทรวงคมนาคมร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กระทรวงการคลัง กระทรวงมหาดไทย กระทรวงพาณิชย์ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ เป็นต้น พิจารณากำหนดมาตรการเพิ่มเติม ทั้งในส่วนของมาตรการในการบังคับใช้กฎหมายเพื่อควบคุมมิให้รถบรรทุกสินค้าบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดและมาตรการในการช่วยเหลือผู้ประกอบการ เช่น ด้านพลังงานเชื้อเพลิง ด้านภาษี เป็นต้น เพื่อส่งเสริมการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าจากถนนมาสู่ระบบราง ตามนัยมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๑ (เรื่อง การพิจารณาปรับปรุงโครงสร้างอัตราค่าภาระโครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบังของการท่าเรือแห่งประเทศไทย) ให้เกิดผลที่เป็นรูปธรรมชัดเจน รายละเอียดปรากฏตามสำเนาหนังสือสำนักเลขานุการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๗/๒๑๘๗๕ ลงวันที่ ๒๐ กรกฎาคม ๒๕๖๑

กระทรวงมหาดไทยพิจารณาแล้ว ขอให้กรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่นแจ้งองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นดำเนินการตามมาตรการควบคุมรถบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัดต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อดำเนินการ

(นายปวิณ ชำนิประศาสน์)  
รองปลัดกระทรวงมหาดไทย ปฏิบัติราชการแทน  
ปลัดกระทรวงมหาดไทย

เลขค.	๒๘๗๓
เลขรับ.....	๒๘๗๓
วันที่	๒๗.๗.๖๔
เวลา.....	๑๑.๓๐

ออก.....	๑๐๓๑๑
วันที่	๒๗.๗.๖๔
เวลา.....	๑๑.๓๐

สำนักงานคณะกรรมการคุณภาพชีวภาพ ๒๕๖๑  
๒๕ ก.ค. ๒๕๖๑  
ก.๙๖  
ด่วนที่สุด

# ด่วนที่สุด

ที่ นร ๐๔๐๔/๙๗๙๙

กสม.ธน.ส.ป.บ.  
เลขที่ ๔๐๐  
วันที่ ๒๕ ก.ค. ๒๕๖๑



กลุ่มงานการเมือง สร.ม.ท.  
เลขที่ ๑๘๖๓  
วันที่ ๒๓ ก.ค. ๒๕๖๑  
เวลา ๗.๓๐ น.

สำนักงานรัฐมนตรี  
รัฐ ๓๗๒๙  
วันที่ ๒๓ ก.ค. ๒๕๖๑  
เวลา ๖.๕๔  
กระทรวงมหาดไทย

เอกสารของทางราชการ  
ของรัฐบาล สำหรับการอ้างอิงต่อสาธารณะและต่างประเทศ

วันที่ ๒๓ ก.ค. ๒๕๖๑

สำนักเลขานุการคณะรัฐมนตรี  
ทำเนียบรัฐบาล กทม. ๑๐๓๐๐

เลขที่ ๒๗๑๖๑

ปลูกกฎหมาย ๒๕๖๑

เรื่อง รายงานผลการพิจารณากำหนดมาตรการต่าง ๆ เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวกับการควบคุมมิให้รถบรรทุกสินค้าบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดเป็นไปด้วยความเคร่งครัด ของกระทรวงคมนาคม

เรียน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขานุการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๔๐๔/๔๔๔๔ ลงวันที่ ๑๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๑ สิ่งที่ส่งมาด้วย สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ที่ คค (ปค) ๐๒๐๘/๒๑๔ ลงวันที่ ๒ กรกฎาคม ๒๕๖๑

ตามที่ได้ยื่นยับบันดิตคณะรัฐมนตรี (๑๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๑) เกี่ยวกับการพิจารณาปรับปรุงโครงการสร้างอัตราค่าภาระโครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟฟ้าที่ท่าเรือแหลมฉบังของการท่าเรือแห่งประเทศไทย มาเพื่อทราบ ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

กระทรวงคมนาคมได้เสนอเรื่อง รายงานผลการพิจารณากำหนดมาตรการต่าง ๆ เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวกับการควบคุมมิให้รถบรรทุกสินค้าบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดเป็นไปด้วยความเคร่งครัด ของกระทรวงคมนาคม ไปเพื่อดำเนินการ ความละเอียดปราภูตตามสำเนาหนังสือที่ส่งมาด้วยนี้

คณะรัฐมนตรีได้ประชุมปรึกษาเมื่อวันที่ ๑๗ กรกฎาคม ๒๕๖๑ ลงมติว่า

๑. รับทราบรายงานผลการพิจารณากำหนดมาตรการต่าง ๆ เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวกับการควบคุมมิให้รถบรรทุกสินค้าบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดเป็นไปด้วยความเคร่งครัด ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ

๒. ให้กระทรวงคมนาคมร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กระทรวงคลัง กระทรวงมหาดไทย กระทรวงพาณิชย์ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ เป็นต้น พิจารณากำหนดมาตรการเพิ่มเติม ทั้งในส่วนของมาตรการในการบังคับใช้กฎหมายเพื่อควบคุมมิให้รถบรรทุกสินค้าบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด และมาตรการในการช่วยเหลือผู้ประกอบการ เช่น ด้านพลังงานเชื้อเพลิง ด้านภาษี เป็นต้น เพื่อส่งเสริม การปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าจากถนนมาสู่ระบบราง ตามนัยมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๑ (เรื่อง การพิจารณาปรับปรุงโครงการสร้างอัตราค่าภาระโครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟฟ้าที่ท่าเรือแหลมฉบังของการท่าเรือแห่งประเทศไทย) ให้เกิดผลเป็นรูปธรรมที่ชัดเจน แล้วรายงานผลให้คณะรัฐมนตรีทราบด้วย

จึงเรียนยืนยันมา

ด่วนที่สุด  
พ.ษ ๐๑๒/๕๘๒๓

เมียน ปลัดกระทรวงมหาดไทย  
เพื่อโปรดทราบและดำเนินการ

ขอแสดงความนับถือ

ด่วน

(นางณัฐวรร藉ารี อนันตศิลป์)

รองเลขานุการคณะรัฐมนตรี ปฏิบัติราชการแทน

เลขานุการคณะรัฐมนตรี

(นายพงศธร กาญจนะจิตร)

หัวหน้าสำนักงานรัฐมนตรี ปฏิบัติราชการ  
และข่ายการรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย  
๒๓ ก.ค. ๒๕๖๑

กองส่งเสริมและประสานงานคณะรัฐมนตรี

โทร. ๐ ๒๒๔๐ ๙๐๐๐ ต่อ ๑๙๕๕ (จิตดา)

โทรสาร ๐ ๒๒๔๐ ๙๐๐๐-๑

[www.soc.go.th](http://www.soc.go.th) ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ [boca@soc.go.th](mailto:boca@soc.go.th)

จังหวัดเชียงใหม่ ๔๐๑๐ ๐๑

ที่ ๑๐๐๐ ถนน...

จังหวัดเชียงใหม่ ๔๐๑๐ ๐๑



ที่ คค (ปคร) ๐๒๐๘/๔๙๙

กระทรวงคมนาคม  
ถนนราชดำเนินนอก กทม. ๑๐๑๐๐

\๗ กรกฎาคม ๒๕๖๑

เรื่อง รายงานผลการพิจารณากำหนดมาตรการต่างๆ เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวกับการควบคุม มิให้รถบรรทุกสินค้าบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดเป็นไปด้วยความเคร่งครัด ของกระทรวงคมนาคม

เรียน เลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี

- สิ่งที่ส่งมาด้วย
๑. หนังสือรองนายกรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบให้เสนอคณะกรรมการรัฐมนตรี
  ๒. สำเนาหนังสือกรมทางหลวง ที่ คค ๐๖๑๔/๔๒๓ ลงวันที่ ๑๔ มิถุนายน ๒๕๖๑
  ๓. สำเนาหนังสือกรมทางหลวงชนบท ที่ คค ๐๗๒๔.๒/๔๔๖๗ ลงวันที่ ๑๔ มิถุนายน ๒๕๖๑
  ๔. สำเนาหนังสือกรมการขนส่งทางบก ที่ ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๔๑๐/๔๔๐๔ ลงวันที่ ๕ มิถุนายน ๒๕๖๑

ด้วยกระทรวงคมนาคมขอเสนอเรื่อง รายงานผลการพิจารณากำหนดมาตรการต่างๆ เพื่อให้ การบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวกับการควบคุม มิให้รถบรรทุกสินค้าบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด เป็นไปด้วยความเคร่งครัด มาเพื่อคณะกรรมการรัฐมนตรีทราบ ทั้งนี้ รองนายกรัฐมนตรี (นายสมคิด ชาตุศรีพิทักษ์) กำกับการบริหารราชการกระทรวงคมนาคมได้เห็นชอบให้นำเรื่องดังกล่าวเสนอคณะกรรมการรัฐมนตรีด้วยแล้ว รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑

ทั้งนี้ เรื่องดังกล่าวมีรายละเอียด ดังนี้

### ๑. เรื่องเดิม

๑.๑ คณะกรรมการรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๑๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๑ ให้กระทรวงคมนาคม ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กระทรวงมหาดไทย กระทรวงพาณิชย์ และสำนักงานตำรวจแห่งชาติ พิจารณากำหนดมาตรการต่างๆ เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวกับการควบคุม มิให้รถบรรทุกสินค้าบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดเป็นไปด้วยความเคร่งครัด ซึ่งจะเป็นการส่งเสริมให้เกิดการเปลี่ยนแปลง รูปแบบการขนส่งสินค้าจากถนนมาสู่ระบบราง ตามความเห็นของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

๑.๒ สำนักเลขานุการคณะกรรมการรัฐมนตรี ได้มีหนังสือเมื่อวันที่ ๒๑ พฤษภาคม ๒๕๖๑ แจ้งว่า พระราชนูญภัยว่า ด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะกรรมการรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๖๔ มาตรา ๑๑ กำหนดให้ สำนักเลขานุการคณะกรรมการรัฐมนตรีหน้าที่ติดตามและรวบรวมผลการปฏิบัติตามมติของคณะกรรมการรัฐมนตรี เพื่อรายงาน ให้คณะกรรมการรัฐมนตรีทราบเป็นระยะๆ สำนักเลขานุการคณะกรรมการรัฐมนตรีจึงขอให้กระทรวงคมนาคมรายงานผล การพิจารณากำหนดมาตรการต่างๆ เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวกับการควบคุม มิให้รถบรรทุกสินค้าบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดเป็นไปด้วยความเคร่งครัด ไปยังสำนักเลขานุการคณะกรรมการรัฐมนตรีโดยด่วน ภายในเดือน มิถุนายน ๒๕๖๑ เพื่อจะได้นำเสนอคณะกรรมการรัฐมนตรีเพื่อทราบต่อไป

/๒. สาระสำคัญ...

## ๒. สาระสำคัญของเรื่อง

กระทรวงคมนาคมได้ให้ความสำคัญกับการแก้ไขปัญหารถบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดอย่างจริงจังและต่อเนื่อง โดยขอร่างกฎหมายผลการพิจารณากำหนดมาตรการต่างๆ เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวกับการควบคุมมิให้รถบรรทุกสินค้าบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดเป็นไปด้วยความเคร่งครัด สรุปได้ ดังนี้

### ๒.๑ การดำเนินงานของกรมทางหลวง

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

๒.๑.๒ มาตรการในการควบคุมรถบรรทุกน้ำหนักเกิน กรมทางหลวงได้กำหนด มาตรการในการควบคุมรถบรรทุกน้ำหนักเกินกว่ากฎหมายกำหนด ๓ มาตรการ ดังนี้

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

(๒) มาตรการปราบปราม เช้มงวด ภาคขัน ให้รถบรรทุกที่วิ่งผ่านสถานี ตรวจสอบน้ำหนักต้องเข้าตรวจสอบน้ำหนักทุกคัน และให้ทุกสถานีตรวจสอบน้ำหนักจัดหน่วยตรวจสอบน้ำหนักเคลื่อนที่ (Spot Check) ออกสั่มตรวจรถบรรทุกน้ำหนักเกินในเส้นทางที่มีรถบรรทุกหลบเลี่ยงสถานีฯ พร้อมทั้งจัดตั้งชุดตรวจสอบน้ำหนักเคลื่อนที่เฉพาะกิจส่วนกลางเพิ่มขึ้นเป็น ๑๐ ชุด (จากเดิม ๔ ชุด) เพื่อเพิ่มความถี่ในการสั่มตรวจสอบน้ำหนักรถบรรทุกทั่วประเทศ ทั้งนี้ ได้จัดสรรงบประมาณในการดำเนินงานค่าเบี้ยเลี้ยงของเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน ให้สามารถดำเนินงานได้อย่างต่อเนื่อง และมีประสิทธิภาพ

(๓) มาตรการประชาสัมพันธ์ รับเรื่องร้องเรียน เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน ได้ดำเนินการประชาสัมพันธ์การทำงานให้กับผู้ประกอบการขนส่งและประชาชนทราบถึงนโยบายการควบคุมน้ำหนักภายนพานะของกรมทางหลวงอย่างต่อเนื่อง โดยการประชาสัมพันธ์โดยตรงผ่านสื่อออนไลน์ Facebook และ Website ของกรมทางหลวง เพื่อประชาสัมพันธ์การทำงานของเจ้าหน้าที่ และรายงานผลการจับกุมผู้กระทำผิดให้ประชาชนได้รับทราบ ซึ่งมีผลทำให้ผู้ประกอบการขนส่งไม่กล้ากระทำการที่กฎหมายห้าม เพราะเมื่อกระทำความผิดจะดำเนินการประชาสัมพันธ์ออกสื่อทันที

### ๒.๑.๓ ข้อเสนอแนะในการควบคุมรถบรรทุกน้ำหนักเกิน

(๑) ดำเนินการศึกษาและปรับปรุงแก้ไขกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมน้ำหนักภายนพานะให้มีความทันสมัยและสามารถบังคับใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพในประเด็น ดังนี้

- การกำหนดให้มีการเก็บค่าธรรมเนียมการบรรทุกเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด แก้ไขบทลงโทษจากไทยอาญา ทั้งจำทั้งปรับ ให้เป็นโทษปรับในการบรรทุกเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ซึ่งการคิดค่าธรรมเนียมนั้น จะเป็นอัตราภาระต่อตัวรถที่บรรทุกน้ำหนักเกิน

- เพิ่มบทลงโทษเพื่อเอาผิดเจ้าของสินค้าหรือผู้ประกอบการที่มีส่วนทำให้เกิดการบรรทุกน้ำหนักเกิน

- กำหนดบทลงโทษ กรณีรถบรรทุกฝ่าฝืนหรือหลบเลี่ยงไม่เข้าตรวจสอบน้ำหนักภายนอกพานะ ที่สถานีตราชสอปน้ำหนัก

- เก็บค่าธรรมเนียมการอนุญาตภายนอกพานะที่ไม่เป็นไปตามประกาศ ผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษ ผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดิน และผู้อำนวยการทางหลวงสัมปทาน

- เพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุมน้ำหนักภายนอกพานะ โดยการแก้ไขกฎหมายเกี่ยวกับเครื่องชั่งน้ำหนัก ให้สามารถใช้เครื่องชั่งน้ำหนักขณะรถเคลื่อนที่ได้ Weigh in motion (WIM) เพื่อใช้ในการดำเนินการจับกุมรถบรรทุกที่น้ำหนักเกินได้

(๒) ความมีกฎหมายบังคับให้รถบรรทุกที่จะวิ่งบนทางหลวงต้องดำเนินการซึ่งน้ำหนัก และมีใบซึ่งน้ำหนัก

๓) ห้ามหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าโดยรถบรรทุกทำการบันทึกข้อตกลง (MOU) ซึ่งเป็นเหตุให้มีการบรรทุกน้ำหนักเกินกว่ากฎหมายกำหนด

(๔) ให้หน่วยงานของราชการ และรัฐวิสาหกิจ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้า โดยรถบรรทุก ให้ทำบันทึกข้อตกลงร่วมในการดำเนินการตรวจสอบ และควบคุมน้ำหนักรถบรรทุกให้เป็นไปตามกฎหมายกำหนด

## ๒.๒ การดำเนินงานของกรมทางหลวงชนบท

๒.๒.๑ กรมทางหลวงชนบทมีมาตรการควบคุมมิให้รถบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด โดยแบ่งเป็น ๓ ระยะ ประกอบด้วย

### ๑) ระยะสั้น

- จัดตั้งด่านซึ่งน้ำหนักภายนอกพานะเคลื่อนที่ โดยบูรณาการกับหน่วยงานภายนอก เช่น กรมทางหลวง กรมการขนส่งทางบก ทหาร ตำรวจ และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

- ปรับเพิ่มแผนการดำเนินงานเน้นการทำงานเชิงรุกในสายทางที่มีความเสี่ยงในการบรรทุกน้ำหนักเกินพิกัด เข้มงวด ควบคุมการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด และเพิ่มปริมาณความถี่ในการจัดตั้งด่านซึ่งน้ำหนัก

- เคร่งครัดตามนโยบายรัฐบาล โดยควบคุมและไม่อนุญาตให้รถบรรทุกน้ำหนักเกิน และไม่อนุญาตให้มีการฝ่าฝืนเรื่องน้ำหนักรถบรรทุกอ้อย ตลอดจนการควบคุมพื้นที่ชายแดนที่มีความเสี่ยงจะบรรทุกน้ำหนักเกิน

### ๒) ระยะกลาง

กำหนดแผนการก่อสร้างสถานีตราชสอปน้ำหนักภายนอกพานะเพิ่มขึ้น ให้ครอบคลุมในพื้นที่สายทางที่มีปริมาณรถบรรทุกสูง เพื่อกำกับป้องปราบรถบรรทุกที่มีน้ำหนักเกินในสายทางที่มีความสำคัญและมีปริมาณการใช้งานสูง

### ๓) ระยะยาว

- จัดตั้งคณะกรรมการพิจารณาแก้ไขปัญหารถบรรทุกน้ำหนักเกิน (ด้านกฎหมาย) เพื่อพิจารณาความเหมาะสมในเรื่องของข้อกฎหมาย สำหรับกำกับควบคุมน้ำหนักบรรทุกให้มีความเหมาะสม กับสภาพการณ์ในปัจจุบัน โดยได้มีการประสานกับกระทรวงคมนาคมและกรมการขนส่งทางบก เพื่อร่วมเสนอแนวคิดให้มีการแก้ไขกฎหมายควบคุมน้ำหนักบรรทุกให้มีประสิทธิภาพ และมีบทลงโทษให้มีความเหมาะสมมากยิ่งขึ้น

- กรมทางหลวงชนบทได้เสนอแนวทางแก้ไขปัญหารถบรรทุกน้ำหนักเกิน ในระยะยาว (ด้านกฎหมาย) ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในสังกัดกระทรวงคมนาคมเพื่อหาข้อยุติ ก่อนจะหารือ กับกระทรวงมหาดไทยและหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง เพื่อร่วบรวมประเด็นในการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติ ทางหลวงฯ และกฎหมายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยได้นำเสนอแนวทางการดำเนินงานควบคุมกำกับน้ำหนักบรรทุก ของกรมทางหลวงชนบท เพื่อให้การกำหนดทิศทางในการควบคุมกำกับน้ำหนักบรรทุกเป็นไปในทิศทางเดียวกัน โดยลักษณะปัญหาที่พบ ประกอบด้วย ปัญหาข้อกฎหมาย ปัญหานะปฏิบัติงาน และปัญหาจากปัจจัยภายนอก

- กรมทางหลวงชนบทได้จัดทำ (ร่าง) บันทึกความร่วมมือว่าด้วยความร่วมมือ "ไม่บรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดตามประกาศผู้อำนวยการทางหลวงชนบท เพื่อใช้เป็นข้อมูล ในการจัดทำร่าง MOU ระหว่างกระทรวงคมนาคม ผู้ประกอบการขนส่ง และผู้ประกอบการภาคอุตสาหกรรม เพื่อให้เกิดความร่วมมือในการทำงานแบบบูรณาการ เป็นการลดปัญหาที่เกิดขึ้นจากการบรรทุกน้ำหนัก ในสายทางของกรมทางหลวงและกรมทางหลวงชนบท ลดผลกระทบด้านความปลอดภัยและอุบัติเหตุที่จะเกิด กับประชาชนผู้ใช้ทาง อีกทั้งเป็นการลดต้นทุนในการบำรุงรักษาถนนที่มีความเสียหายจากการบรรทุก น้ำหนักเกินพิกัด

๒.๒.๒ กรมทางหลวงชนบทได้แต่งตั้งคณะกรรมการจัดทำข้อกำหนดในการเพิ่ม ประสิทธิภาพการควบคุมคุณภาพงานก่อสร้าง และมาตรฐานความปลอดภัยในขณะก่อสร้างของ กรมทางหลวงชนบท โดยมีหน้าที่พิจารณาจัดทำข้อกำหนดในการเพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุม คุณภาพงานก่อสร้าง จัดทำข้อกำหนดเรื่องมาตรการความปลอดภัยในขณะก่อสร้างในร่างขอบเขตของงาน (TOR) หรือเอกสารประกันราคา และพิจารณากำหนดให้มีการจัดซื้อย่างพาราจาการยางแห่งประเทศไทย ในร่างขอบเขตของงาน (TOR) หรือเอกสารประกันราคา โดยได้กำหนดให้ห้ามใช้ยางพาราจากประเทศที่มีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุก หรือน้ำหนักลงเพลาเกินกว่าที่ได้กำหนดเดินบนทางหลวงชนบท ซึ่งได้มีการประชุมไปแล้ว ๑ ครั้ง เมื่อวันที่ ๘ มีนาคม ๒๕๖๑ โดยให้มีการเพิ่มเติมข้อความในร่างขอบเขตของงาน (TOR) ขนะนี้ คณะกรรมการฯ อุยร์ระหว่างการจัดทำข้อกำหนดดังกล่าว

### ๒.๓ การดำเนินงานของกรมการขนส่งทางบก

๒.๓.๑ กรมการขนส่งทางบก มีภารกิจควบคุม กำกับ ดูแล รถบรรทุกสินค้า ตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก โดยได้กำหนดน้ำหนักรถ น้ำหนักบรรทุก หรือน้ำหนักร่วมสูงสุดของรถ ไว้ตามประกาศกรมการขนส่งทางบกเรื่อง กำหนดแบบตัวถังส่วนที่บรรทุกของรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือ สิ่งของ พ.ศ. ๒๕๕๖ เพื่อกำหนดลักษณะขนาดของตัวถังรถให้เหมาะสมที่จะนำมาใช้ในการบรรทุกสินค้าไว้แล้ว

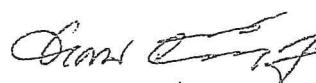
๒.๓.๒ มาตรการออกตรวจสอบและจับกุมรถบรรทุกสินค้าที่ได้จดทะเบียนไว้แล้ว ทั่วประเทศ โดยมีการตรวจสอบความมั่นคงแข็งแรง ความถูกต้องของเครื่องอุปกรณ์ส่วนควบของรถ การแก้ไข เพิ่มเติมหรือเปลี่ยนแปลงสภาพรถ น้ำหนักรถ น้ำหนักบรรทุก หรือน้ำหนักร่วมสูงสุด ขนาดของรถ (ความกว้าง ความสูง ความยาว ส่วนยื่นหน้า ส่วนยื่นท้าย) ตามลักษณะที่กฎหมายกำหนด โดยมีสถิติการตรวจสอบและ จับกุมผู้ประกอบการรถบรรทุกที่มีการต่อเติมตัดแปลงสภาพรถ อุปกรณ์ส่วนควบของรถให้แตกต่างไปจาก สาระสำคัญตามที่กฎหมายกำหนด ในปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๑ (ข้อมูลเดือน ตุลาคม ๒๕๖๐ – พฤษภาคม ๒๕๖๑) รวมทั้งสิ้น ๘๘๓ ราย และได้ดำเนินการเบรี่ยบเที่ยบการกระทำการผิดตามกฎหมายเรียบร้อยแล้ว

๒.๓.๓ การบูรณาการกำหนดมาตรการแก้ไขรถบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมาย กำหนด ระหว่างกรมการขนส่งทางบก กรมทางหลวง และกรมทางหลวงชนบท ให้เป็นรูปธรรมและมีประสิทธิภาพ ยิ่งขึ้น โดยให้สำนักงานขนส่งทุกจังหวัดตรวจสอบผู้ประกอบการรถบรรทุกที่ได้รับแจ้งจากการทางหลวง

และกรมทางหลวงชนบท ว่าได้บรรทุกน้ำหนักเกินและมีการต่อเติมส่วนที่บรรทุกตามเอกสารหลักฐานภาพถ่าย และให้ร้ายกาจผลการตรวจสอบสภาพรถและการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด โดยกรรมการขนส่งทางบก จะเก็บบันทึกประวัติการกระทำความผิด เพื่อนำมาพิจารณาในการต่ออายุใบอนุญาตประกอบการขนส่งต่อไป รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย ๒ - ๔

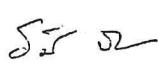
จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำทราบเรียนนายกรัฐมนตรีเพื่อนำเสนอคณะกรรมการรัฐมนตรีเพื่อโปรดทราบต่อไปด้วย  
จะขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ



(นายอาทัย เติมพิทยาเพลสิธ)  
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำเนาถูกต้อง<sup>๕</sup>  
สำนักงานปลัดกระทรวง  
กองยุทธศาสตร์และแผนงาน  
โทร. ๐ ๒๒๘๓ ๓๐๕๔  
โทรสาร ๐ ๒๒๘๐ ๑๐๐๙  
Email : arpaphat.a@gmail.com

สำเนาถูกต้อง<sup>๕</sup>  
  
(นางรัชนาพร ไยนจีน)  
เจ้าหน้าที่งานธุรการอาชีวศึกษา<sup>๖</sup>  
หัวหน้าฝ่ายบริหารงานที่๒  
๗ ก.ค.๒๕๖๒



# ด่วนที่สุด บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ กรมการขนส่งทางบก สำนักการขนส่งสินค้าฯ โทร. ๐-๒๒๑๗-๘๔๙๑

ที่ คค ๐๔๗๐/ กศ๖๐๓

วันที่ ๘ มิถุนายน ๒๕๖๑

กบพ

ชื่อผู้รับ	สิ่งที่ส่งมาด้วย
วันที่	๔.๖.๖๑
เวลา	๑๓.๓๔
กองสุขาภิการตรวจและแผนงาน	
เลขที่	๒๗๔๙
ผู้ที่	๒๔ ช. ๔.๖๑
เวลา	๑๔.๒๖ ๖๖

เรื่อง การรายงานผลการพิจารณากำหนดมาตรการต่างๆ เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวกับการควบคุมมิให้รถบรรทุกสินค้าบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดเป็นไปด้วยความเคร่งครัด หมายเหตุ ๔๙๙  
เรียน รองปลัดกระทรวงคมนาคม (หัวหน้ากลุ่มภารกิจด้านการขนส่ง)

ตามหนังสือสำนักเลขานุการคณะกรรมการรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๔๐๗/๑๔๖๓๔ ลงวันที่ ๒๑ พฤษภาคม ๒๕๖๑ ขอให้นำเสนอที่เกี่ยวข้องรายงานผลการพิจารณากำหนดมาตรการต่างๆ เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวกับการควบคุมมิให้รถบรรทุกสินค้าบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดเป็นไปด้วยความเคร่งครัดไปยังกระทรวงคมนาคมเพื่อประเมินนำเสนอคณะกรรมการรัฐมนตรีต่อไป และท่านรองปลัดกระทรวงคมนาคมสั่งการท้ายหนังสือฯ ให้กรมการขนส่งทางบกรายงานผลการกำหนดมาตรการดังกล่าว นั้น

กรมการขนส่งทางบกรายงานผลการพิจารณามาตรการบังคับใช้กฎหมาย ดังนี้

๑. กรมการขนส่งทางบกมีการกิจกรรม กำกับ ดูแลรถบรรทุกสินค้าตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก โดยได้กำหนดน้ำหนักรถ น้ำหนักบรรทุก หรือน้ำหนักร่วมสูงสุดของรถไว้ตามประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดแบบตัวถังส่วนที่บรรทุกของรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของ พ.ศ. ๒๕๕๖ เพื่อกำหนดลักษณะขนาดของตัวถังรถให้เหมาะสมที่จะนำไปใช้ในการบรรทุกสินค้าไว้แล้ว (เอกสารแนบ ๑)

๒. มาตรการออกตรวจสอบและจับกุมรถบรรทุกสินค้าที่ได้จดทะเบียนไว้แล้วทั่วประเทศ โดยมีการตรวจสอบความมั่นคงแข็งแรง ความถูกต้องของเครื่องอุปกรณ์ส่วนควบของรถ การแก้ไขเพิ่มเติมหรือเปลี่ยนแปลงสภาพรถ น้ำหนักรถ น้ำหนักบรรทุก หรือน้ำหนักร่วมสูงสุด ขนาดของรถ (ความกว้าง ความสูง ความยาว ส่วนยืนหน้า ส่วนยืนท้าย) ตามลักษณะที่กฎหมายกำหนด โดยมีสถิติการตรวจสอบและจับกุมผู้ประกอบการรถบรรทุกที่มีการต่อเติมดัดแปลงสภาพรถ อุปกรณ์ส่วนควบของรถให้แตกต่างไปจากสาระสำคัญตามที่กฎหมายกำหนด ในปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๑ (ข้อมูลเดือนตุลาคม ๒๕๖๐ – พฤษภาคม ๒๕๖๑) รวมทั้งสิ้น ๔๘๓ ราย และได้ดำเนินการเปรียบเทียบการกระทำความผิดตามกฎหมายเรียบร้อยแล้ว

๓. การบูรณาการกำหนดมาตรการแก้ไขปัญหารถบรรทุกสินค้าบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดระหว่างกรมการขนส่งทางบก กรมทางหลวงและกรมทางหลวงชนบทให้เป็นรูปธรรมและมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น โดยให้สำนักงานขนส่งทุกจังหวัดตรวจสอบผู้ประกอบการรถบรรทุกที่ได้รับแจ้งจากกรมทางหลวงและกรมทางหลวงชนบท ว่าได้บรรทุกน้ำหนักเกินและมีการต่อเติมส่วนที่บรรทุกตามเอกสารหลักฐานภาพถ่าย และให้รายงานผลการตรวจสอบสภาพรถและการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด โดยสถิติการกระทำผิดดังกล่าวจะบันทึกเป็นประวัติไว้เพื่อนำมาพิจารณาในการต่ออายุใบอนุญาตประกอบการขนส่งต่อไป โดยสรุปผลการตรวจสอบดังนี้

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

(๑) ไม่พบการต่อเติมดัดแปลงหรือแก้ไขตัวถังบรรทุก ๓๘ คัน

(๒) พบรการกระทำผิดต่อเติมดัดแปลงหรือแก้ไขตัวถังบรรทุก และเปรียบเทียบการกระทำความผิด ๒ คัน

(๓) ไม่นำรถเข้ารับการตรวจ ๕ คัน (ไม่สามารถเรียกผู้ประกอบการขนส่งนำรถเข้าตรวจนับได้เนื่องจากได้ถอนรถออกจากเงื่อนไขใบอนุญาตประกอบการขนส่ง)

(๔) ไม่พบข้อมูลทางทะเบียน ๑ คัน (หลักฐานภาพถ่ายไม่ชัดเจน)

๓.๒ ประจำเดือนพฤษจิกายน พ.ศ. ๒๕๖๐ มีรถบรรทุกที่กรมทางหลวงแจ้งให้ตรวจสอบทั้งหมดจำนวน ๒๓ คัน รถที่ตรวจสอบแล้ว จำนวน ๑๐ คัน ตรวจสอบพบว่า ไม่พบการต่อเติมดัดแปลงหรือแก้ไขตัวถังบรรทุกทั้งหมด

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

(๑) ไม่พบการต่อเติมดัดแปลงหรือแก้ไขตัวถังบรรทุก ๘ คัน

(๒) พบรการกระทำผิดต่อเติมดัดแปลงหรือแก้ไขตัวถังบรรทุก และเปรียบเทียบการกระทำความผิด ๑ คัน

(๓) ไม่พบรหัสข้อมูลทางทะเบียน ๒ คัน (หลักฐานภาพถ่ายไม่ชัดเจน)

๓.๔ ประจำเดือนมกราคม พ.ศ. ๒๕๖๑ มีรถบรรทุกที่กรมทางหลวงแจ้งให้ตรวจสอบทั้งหมดจำนวน ๔๗ คัน อยู่ระหว่างการรายงานการตรวจสอบ

ทั้งนี้ กรรมการขนส่งทางบกได้มีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๔๐/๖๑๙๕ ลงวันที่ ๒๗ มกราคม ๒๕๖๑ รายงานความคืบหน้าการดำเนินการกรณีการแก้ไขบัญชารถบรรทุกน้ำหนักเกินกว่ากฎหมายกำหนดไปยังกระทรวงคมนาคมไว้เบื้องต้นด้วยแล้ว (เอกสารแนบ ๒)

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ

(นายสนิท พรมวงศ์)

อธิบดีกรมการขนส่งทางบก

วิสัยทัศน์กรมการขนส่งทางบก

“เป็นองค์กรแห่งนวัตกรรมในการควบคุม กำกับ ดูแลระบบการขนส่งทางถนนให้มีคุณภาพและปลอดภัย พ.ศ. ๒๕๔๙-๒๕๖๔”



กองทุนสวัสดิ์และเอนกประสงค์  
เลขที่ ๔๘๐๖  
วันที่ ๑๙ มิ.ย. ๒๕๖๑  
จำนวน ๑๓,๕๗

กรุงเทพฯ ๑๙ มิ.ย. ๒๕๖๑  
สิ่งที่ส่งมาด้วย ๒  
1315

## บันทึกขอความเห็น ๖๒ หนังสือ

ส่วนราชการ กรมทางหลวง สำนักงานควบคุมน้ำหนักภายนอกทางหลวง โทร. ๐๒๕๕๕ ๕๗๕๕ โทรสาร ๐๒๕๕๕ ๕๗๕๖ เวลา ๐๙.๐๐ – ๑๗.๐๐ น.

ที่ คค ๐๖๑๔๔/๕๖๒๓

วันที่ ๕ มิถุนายน ๒๕๖๑

เรื่อง รายงานผลการพิจารณากำหนดมาตรการต่างๆ เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวกับการควบคุมมิให้รถบรรทุกสินค้าบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดเป็นไปด้วยความเคร่งครัด

เรียน ปลัดกระทรวงคมนาคม

ตามบัญชารองปลัดกระทรวงคมนาคม (นายพีระพล ถาวรสุขเจริญ) ที่ ว ๔๗๗๑/๒๕๖๑ ลงวันที่ ๒๘ พฤษภาคม ๒๕๖๑ ท้ายหนังสือสำนักเลขานุการคณะกรรมการรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๗/๑๔๖๓๔ ลงวันที่ ๒๑ พฤษภาคม ๒๕๖๑ เรื่อง การรายงานผลพิจารณากำหนดมาตรการต่างๆ เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวกับการควบคุมมิให้รถบรรทุกสินค้าบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดเป็นไปด้วยความเคร่งครัด ซึ่งเห็นควรให้ ทล. ทช. และ ขบ. รายงานผลการดำเนินงานฯ ให้ คค. ทราบ ภายในวันที่ ๕ มิถุนายน ๒๕๖๑ เพื่อจะได้ประมวลนำเสนอ ครม. ทราบ ตามที่ สลค. แจ้งมาต่อไป ความละเอียดแจ้งแล้วนั้น

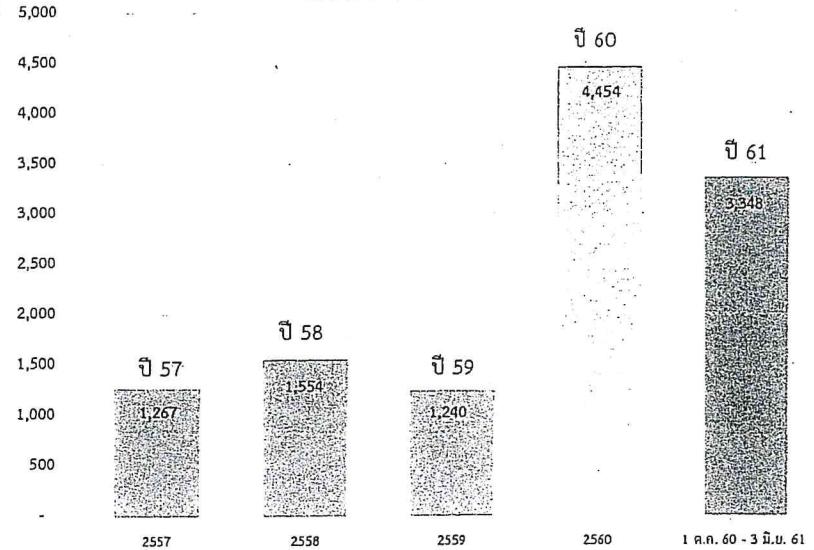
กรมทางหลวง โดยสำนักงานควบคุมน้ำหนักภายนอกทางหลวง ได้พิจารณาแล้วขอรายงานผลการดำเนินงานฯ ในส่วนที่เกี่ยวข้องดังนี้

๑. ผลการดำเนินงานในการควบคุมน้ำหนักเกินของสำนักงานควบคุมน้ำหนักภายนอกทางหลวง

ผลการดำเนินการจับกุมรถบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ได้จับกุมที่สถานีตรวจสอบน้ำหนัก และการจัดหน่วยตรวจสอบน้ำหนักเคลื่อนที่ (Spot Check) จากทุกสถานี และหน่วยเฉพาะกิจส่วนกลาง ซึ่งมีผลการดำเนินงานในปีงบประมาณ ๒๕๖๐ สามารถจับกุมรถบรรทุกน้ำหนักเกินกว่ากฎหมายกำหนดได้ ๔,๔๕๔ คัน ซึ่งมีปริมาณการจับกุมมากกว่าปี ๒๕๕๙ ถึง ๓.๖ เท่า และในปีงบประมาณ ๒๕๖๑ ได้ดำเนินการจับกุมรถบรรทุกน้ำหนักเกินในระยะเวลา ๕ เดือน ๓ วัน จำนวนทั้งสิ้น ๓,๓๔๘ คัน

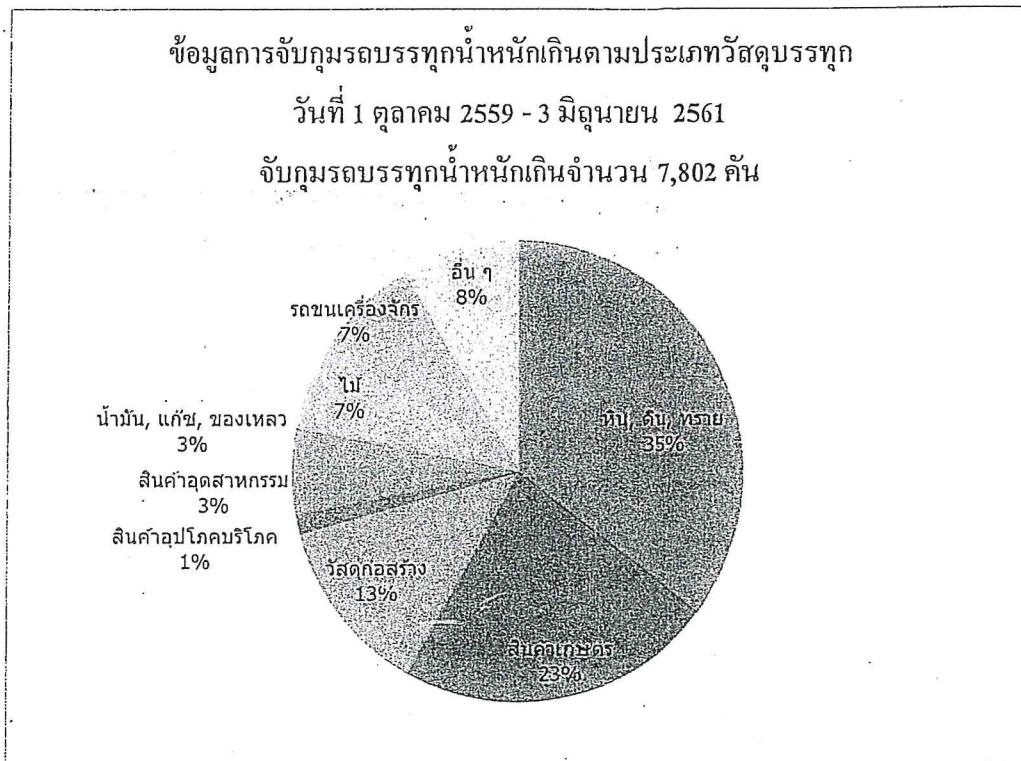
สถิติเปรียบเทียบการจับกุมรถบรรทุกน้ำหนักเกินบนทางหลวง

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๗ - ๒๕๖๑

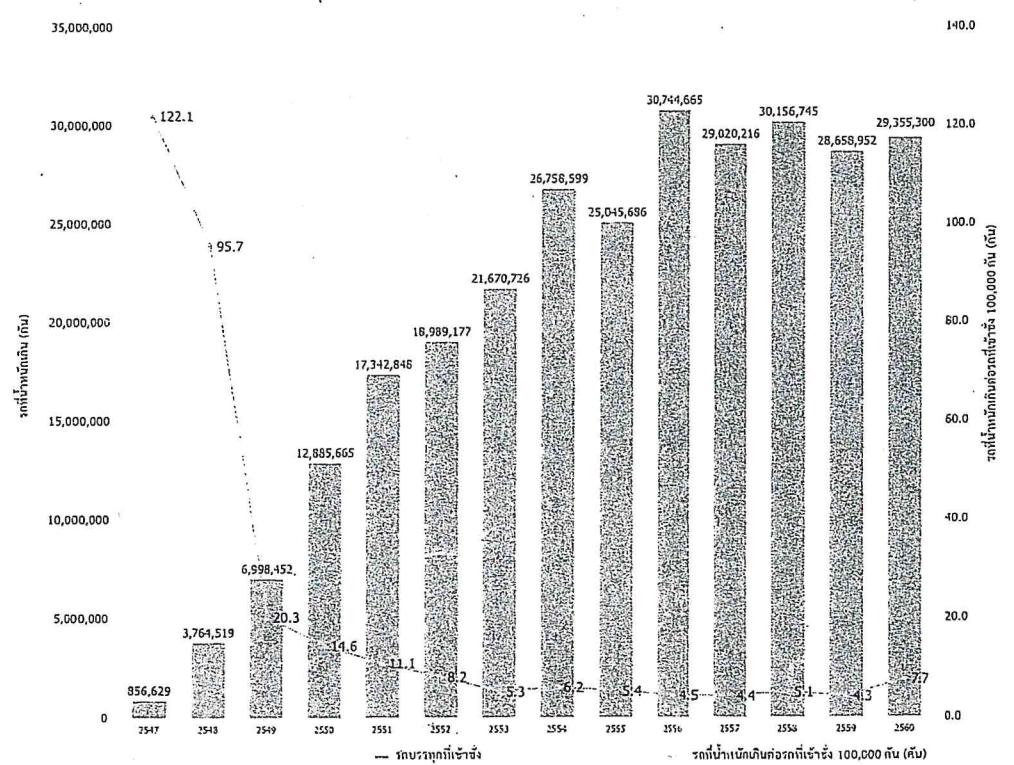


กราฟที่ ๑ แสดงผลการดำเนินการจับกุมรถบรรทุกน้ำหนักเกินบนทางหลวง ตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๕๗ – ๓ มิถุนายน ๒๕๖๑

/กราฟที่ ๒...



กราฟที่ ๒ แสดงข้อมูลประเภทวัสดุที่รถบรรทุกน้ำหนักเกิน



กราฟที่ ๓ แสดงรถที่น้ำหนักเกินต่อรถที่เข้าขั้น ๑๐๐,๐๐๐ กศ (คัน) ในสถานีฯ

## ๒. มาตรการในการควบคุมรถบรรทุกน้ำหนักเกิน

กรมทางหลวงใช้กำหนดมาตรฐานการในการควบคุมรถบรรทุกน้ำหนักเกินกว่ากฎหมายกำหนด ซึ่งประกอบด้วย ๓ มาตรการ ดังนี้

### (๑) มาตรการป้องปราบ

ก่อสร้างสถานีตรวจสอบน้ำหนัก และจุดพักรถเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงาน โดยปัจจุบันมีสถานีฯ ทั้งหมด ๗๒ แห่ง ซึ่งจะเร่งจัดสรรงบประมาณก่อสร้างให้ครบตามแผนที่วางไว้ ทั้งหมด ๑๐๓ แห่ง เพื่อให้ครอบคลุมโครงข่ายทั่วประเทศ พร้อมทั้งนำระบบเทคโนโลยี และพัฒนาแนวทางร่วม เข้ามาช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการตรวจสอบการจับกุมรถบรรทุกน้ำหนักเกิน

### (๒) มาตรการปราบปราม

เข้มงวด ภาคขั้น ให้รถบรรทุกที่วิ่งผ่านสถานีฯ ต้องเข้าตรวจสอบน้ำหนักทุกคัน และให้ทุกสถานีฯ จัดหน่วยตรวจสอบน้ำหนักเคลื่อนที่ (Spot Check) ออกสู่มตรวจรถบรรทุกน้ำหนักเกิน ในเส้นทางที่มีรถบรรทุกหลบเลี่ยงสถานีฯ พร้อมทั้งจัดตั้งชุดตรวจสอบน้ำหนักเคลื่อนที่เฉพาะกิจส่วนกลาง จากเดิม ๔ ชุด เป็น ๑๐ ชุด เพื่อเพิ่มความถี่ในการสู่มตรวจสอบน้ำหนักรถบรรทุกทั่วประเทศ ทั้งนี้ได้จัดสรรงบประมาณในการดำเนินงานค่าเบี้ยเลี้ยงของเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน ให้สามารถดำเนินงานได้อย่างต่อเนื่อง และมีประสิทธิภาพ

### (๓) มาตรการประชาสัมพันธ์ รับเรื่องร้องเรียน

เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานได้ดำเนินการประชาสัมพันธ์การทำงานให้กับผู้ประกอบการขนส่ง และประชาชนทราบถึงนโยบายการควบคุมน้ำหนักภายนอกยานพาหนะของกรมทางหลวงอย่างต่อเนื่อง ทั้งการเข้าไปประชาสัมพันธ์โดยตรง ผ่านสื่อออนไลน์ เฟสบุ๊ค เว็บไซต์ ของกรมทางหลวง เพื่อประชาสัมพันธ์การทำงานของเจ้าหน้าที่ผลการจับกุมผู้กระทำผิดให้ประชาชนได้รับทราบ ซึ่งมีผลทำให้ผู้ประกอบการขนส่งไม่กล้ากระทำผิดกฎหมาย เพราะเมื่อกระทำความผิดจะดำเนินการประชาสัมพันธ์ออกสื่อทันที

## ๓. ข้อเสนอแนะในการควบคุมรถบรรทุกน้ำหนักเกิน

๓.๑ การปรับปรุงแก้ไขกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมน้ำหนักภายนอกยานพาหนะให้มีความทันสมัย และสามารถบังคับใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ดังนี้

๓.๑.๑ การกำหนดให้มีการเก็บค่าธรรมเนียมการบรรทุกเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด แก้ไขบทลงโทษจากโทษอาญา ทั้งจำทั้งปรับ ให้เป็นโทษปรับในการบรรทุกเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ซึ่งการคิดค่าธรรมเนียมนั้น จะเป็นอัตราภาระหน้าตามอัตราที่บรรทุกน้ำหนักเกิน

๓.๑.๒ เพิ่มบทลงโทษเพื่อเอาผิดเจ้าของสินค้าหรือผู้ประกอบการที่มีส่วนทำให้เกิดการบรรทุกน้ำหนักเกิน

๓.๑.๓ กำหนดบทลงโทษ กรณีรถบรรทุกฝ่าฝืนหรือหลบเลี่ยงไม่เข้าตรวจสอบน้ำหนักภายนอกยานพาหนะ ที่สถานีตรวจสอบน้ำหนัก

๓.๑.๔ เก็บค่าธรรมเนียมการอนุญาตยานพาหนะที่ไม่เป็นไปตามประกาศ ผู้อำนวยการ ทางหลวงพิเศษ ผู้อำนวยการ ทางหลวงแผ่นดิน และผู้อำนวยการทางหลวงสัมปทาน

๓.๑.๕ เพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุมน้ำหนักภายนอกยานพาหนะ โดยการแก้ไขกฎหมาย เกี่ยวกับเครื่องชั่งน้ำหนัก ให้สามารถใช้เครื่องชั่งน้ำหนักขณะเคลื่อนที่ได้ Weigh in motion (WIM) เพื่อใช้ในการดำเนินการจับกุมรถบรรทุกที่น้ำหนักเกินได้

๓.๒ ความมีกฎหมายบังคับให้รถบรรทุกที่จะวิ่งบนทางหลวงต้องดำเนินการซั่งน้ำหนัก และ  
มีใบซั่งน้ำหนัก

๓.๓ ห้ามหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าโดยรถบรรทุกทำการบันทึกข้อตกลง (MOU)  
ซึ่งเป็นเหตุให้มีการบรรทุกน้ำหนักเกินกว่ากฎหมายกำหนด

๓.๔ ให้หน่วยงานของราชการ และรัฐวิสาหกิจ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าโดยรถบรรทุก  
ให้ทำบันทึกข้อตกลงร่วมในการดำเนินการตรวจสอบ และควบคุมน้ำหนักรถบรรทุกให้เป็นไปตามกฎหมายกำหนด

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ

(นายชานินทร์ สมบูรณ์)

ปลัดกระทรวงมหาดไทย



# บันทึกข้อความ

กองสุขาสหกรณ์และแขวงงาน  
เลขที่ ๔๗๙  
วันที่ ๑๔ มิ.ย. ๒๕๖๓  
เวลา ๑๖.๐๙

สำนักงานน้ำ  
สิ่งที่สำนักด้วย ๓  
วันที่ ๑๔ มิ.ย.  
เวลา ๑๕.๐๒

ส่วนราชการ กรมทางหลวงชนบท สำนักบำรุงทาง โทร. ๐-๒๕๕๑-๕๒๑๑ ผู้จัดฯ

ที่ คค ๐๗๒๔.๒/๔๗๙๗/

วันที่ ๑๔ มิถุนายน ๒๕๖๓

๑๔๗๙๗

เรื่อง มาตรการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวกับการควบคุมมิให้รถบรรทุกน้ำหนักเกินกว่ากฎหมายกำหนด

เรียน ปลัดกระทรวงคมนาคม

ตามข้อสั่งการท้ายหนังสือสำนักเลขานุการคณะกรรมการรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๔๐๗/๑๔๖๓๔ ลงวันที่ ๒๑ พฤษภาคม ๒๕๖๓ ให้ ทช. รายงานผลการการดำเนินงานการพิจารณากำหนดมาตรการต่าง ๆ เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวกับการควบคุมมิให้รถบรรทุกสินค้าบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดเป็นไปด้วยความเคร่งครัด เพื่อนำเสนอ ครม. ทราบ (เอกสารแนบ ๑) นั้น

กรมทางหลวงชนบทขอเรียนว่า กรมทางหลวงชนบทมีมาตรการควบคุมมิให้รถบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ดังนี้

๑. กรมทางหลวงชนบทมีมาตรการควบคุมมิให้รถบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด โดยแบ่งเป็น ๓ ระยะ ประกอบด้วย

## ๑.๑ ระยะสั้น

๑.๑.๑ กรมทางหลวงชนบทได้จัดตั้งด่านชั่วคราวน้ำหนักภานะเคลื่อนที่แบบบูรณาการ กับหน่วยงานภายนอก เช่น กรมทางหลวง ทหาร ตำรวจ กรมการขนส่งทางบก และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

๑.๑.๒ ปรับเพิ่มแผนการดำเนินงานเน้นการทำงานเชิงรุกในสายทางที่มีความเสี่ยง ในการบรรทุกน้ำหนักเกินพิกัด เข้มงวด ควบคุมการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด และเพิ่มปริมาณความตื้นในการจัดตั้งด่านชั่วคราวน้ำหนัก

๑.๑.๓ เครื่องครัดตามนโยบายรัฐบาล โดยควบคุมและไม่อนุญาตให้รถบรรทุกน้ำหนักเกินและไม่อนุญาตให้มีการผ่อนผันเรื่องน้ำหนักบรรทุกอ้อย ตลอดจนการควบคุมพื้นที่ชายแดนที่มีความเสี่ยงจะบรรทุกน้ำหนักเกิน

## ๑.๒ ระยะกลาง

กำหนดแผนการก่อสร้างสถานีตรวจสอบน้ำหนักภานะเพิ่มขึ้นให้ครอบคลุม ในพื้นที่สายทางที่มีปริมาณรถบรรทุกสูง เพื่อกำกับป้องปราบรถบรรทุกที่มีน้ำหนักเกินในสายทางที่มีความสำคัญและมีปริมาณการใช้งานสูง

## ๑.๓ ระยะยาว

๑.๓.๑ กรมทางหลวงชนบทได้ตั้งคณะกรรมการแก้ไขปัญหารถบรรทุกน้ำหนักเกิน (ด้านกฎหมาย) เพื่อพิจารณาความเหมาะสมในเรื่องของข้อกฎหมาย สำหรับกำกับควบคุมน้ำหนักบรรทุกให้มีความเหมาะสมสมกับสภาพการณ์ในปัจจุบัน ได้มีการประสานกับกระทรวงคมนาคมและการขนส่งทางบก เพื่อร่วมเสนอแนวคิดให้มีการแก้ไขปัญหาควบคุมน้ำหนักบรรทุกให้มีประสิทธิภาพ และมีบุคลากรที่มีความเหมาะสมมากยิ่งขึ้น

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

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

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

๒. กรมทางหลวงชนบทได้แต่งตั้งคณะกรรมการจัดทำข้อกำหนดในการเพิ่มประสิทธิภาพ การควบคุมคุณภาพงานก่อสร้าง และมาตรฐานความปลอดภัยในขณะก่อสร้างของกรมทางหลวงชนบท โดยมีหน้าที่ ๑) พิจารณาจัดทำข้อกำหนดในการเพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุมคุณภาพงานก่อสร้าง ๒) พิจารณาจัดทำข้อกำหนดเรื่องมาตรการควบคุมปลอดภัยในขณะก่อสร้างในร่างขอบเขตของงาน (TOR) หรือเอกสารประกตราค่า ๓) พิจารณากำหนดให้มีการจัดซื้อย่างพาราจากภาระของประเทศไทย ในร่าง ขอบเขตของงาน (TOR) หรือเอกสารประกตราค่า คณะกรรมการที่ได้ประชุมเพื่อพิจารณาเพื่อจัดทำข้อกำหนด เรื่องการบรรทุกน้ำหนักของผู้รับจ้างให้เป็นไปตามกฎหมายกำหนด เมื่อวันที่ ๘ มีนาคม ๒๕๖๑ ที่ประชุมมีมติ ให้เพิ่มเติมข้อความในร่างขอบเขตของงาน (TOR) ดังนี้

“การใช้ยานพาหนะ ที่เกี่ยวข้องกับงานก่อสร้าง ผู้รับจ้าง ผู้รับจ้างช่วย ที่ปรึกษา ผู้ควบคุมงาน ตลอดจนบุคคลผู้เกี่ยวข้องกับงานก่อสร้างทั้งหมด ต้องปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด

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

ทั้งนี้ได้เน้นย้ำให้หน่วยซึ่งน้ำหนักเคลื่อนที่ (Spot Check) ในพื้นที่ เข้าดำเนินการสุ่มตรวจ น้ำหนักบรรทุกยานพาหนะที่ขึ้นส่งวัสดุก่อสร้างหรือเครื่องจักรที่ใช้ในโครงการก่อสร้าง ในสายทางของกรมทาง หลวงชนบทและสายทางโดยรอบ เพื่อเป็นการป้องกันการกระทำการมิชอบเดียวกับรถบรรทุกน้ำหนักเกิน อีกทางหนึ่ง

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ

นายพิศรัตน์ จิตวิชัยวงศ์  
อธิบดีกรมทางหลวงชนบท



## บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ.....รองนายกรัฐมนตรี (นายสมคิด จاتุศรีพิทักษ์) โทร. ๐๒ ๒๕๔ ๔๐๔๙

ที่..... นร. ๐๔๐๓ (กร.๓)/๖๗ ๓๐ ..... วันที่ ๒๙ มกราคม ๒๕๖๑

เรื่อง.....รายงานผลการพิจารณากำหนดมาตรฐานการต่างๆ เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวกับการควบคุมมิให้รถบรรทุกสินค้าบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดเป็นไปด้วยความเคร่งครัด ของกระทรวงคมนาคม

เรียน เลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี

ด้วยกระทรวงคมนาคมได้เสนอเรื่อง รายงานผลการพิจารณากำหนดมาตรฐานการต่างๆ เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวกับการควบคุมมิให้รถบรรทุกสินค้าบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด เป็นไปด้วยความเคร่งครัด ของกระทรวงคมนาคม มาเพื่อคณะกรรมการรัฐมนตรีทราบ ซึ่งได้พิจารณาแล้วเห็นชอบให้นำเรื่องดังกล่าวเสนอคณะกรรมการรัฐมนตรีต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำทราบเรียนนายกรัฐมนตรีเพื่อเสนอคณะกรรมการรัฐมนตรีทราบต่อไป

(นายสมคิด จاتุศรีพิทักษ์)

รองนายกรัฐมนตรี

สำเนาอยู่ท้อง

(นางสรินทร์ โยมจีน)

เจ้าพนักงานธุรการอาชญากรรม  
หัวหน้าฝ่ายบริหารงานทั่วไป

๓ ก.ค. ๖๖๑๑

## ประกาศกรมการขันส่งทางบก

เรื่อง กำหนดแบบตัวถังส่วนที่บรรทุกของรถที่ใช้ในการขันส่งสัตว์หรือสิ่งของ

พ.ศ. ๒๕๕๖

ตามที่ได้มีประกาศกรมการขันส่งทางบก เรื่อง กำหนดลักษณะและมาตรฐานตัวถังส่วนที่บรรทุกของรถที่ใช้ในการขันส่งสัตว์หรือสิ่งของ ลงวันที่ ๑๗ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๔๗ ไว้แล้ว นั้น

โดยที่เป็นการสมควรปรับปรุงแบบตัวถังของรถเสียใหม่ให้เหมาะสมกับการนำรถไปใช้งานยิ่งขึ้น อาศัยอำนาจตามความในข้อ ๑๕ (๒) และข้อ ๑๙ (๒) ของกฎกระทรวง ฉบับที่ ๙ (พ.ศ. ๒๕๒๔) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขันส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยกฎกระทรวง ฉบับที่ ๖๐ (พ.ศ. ๒๕๕๒) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขันส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ อธิบดีกรมการขันส่งทางบกออกประกาศไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ ให้ยกเลิกประกาศกรมการขันส่งทางบก เรื่อง กำหนดลักษณะและมาตรฐานตัวถังส่วนที่บรรทุกของรถที่ใช้ในการขันส่งสัตว์หรือสิ่งของ ลงวันที่ ๑๗ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๔๗

### ข้อ ๒ ในประกาศนี้

“รถ” หมายความว่า รถที่ใช้ในการขันส่งสัตว์หรือสิ่งของ ลักษณะ ๑ (รถระบะบรรทุก) ลักษณะ ๖ (รถพ่วง) และลักษณะ ๗ (รถกึ่งพ่วง)

“ของที่มีน้ำหนักมาก” หมายความว่า gravid หิน ดิน ทราย สินแร่ หรือวัสดุอื่นใดที่มีน้ำหนักจำเพาะ (Specific Weight) ตั้งแต่ ๑.๕๕ ขึ้นไป

### ข้อ ๓ แบบตัวถังส่วนที่บรรทุกของรถมี ๖ แบบ ดังต่อไปนี้

(๑) แบบที่ ๑ ตัวถังส่วนที่บรรทุกเป็นกระเบื้องปูร่อง โดยเว้นระยะให้มีส่วนปูร่องและทีบลับกัน ส่วนปูร่องมีขนาดความกว้างไม่น้อยกว่า ๕ เซนติเมตร และส่วนที่บีบมีขนาดความกว้างไม่น่เกิน ๑๐ เซนติเมตร วัดตามแนวดิ่งตลอดความยาวของกระเบื้อง สำหรับใช้บรรทุกของทั่วไป เช่น ของที่มีรูปทรงเป็นหòn รูปทรงยาว หรือรูปทรงอื่นที่มีขนาดไม่น้อยกว่า ๕ เซนติเมตร พืชผลเกษตรกรรม สัตว์เมือง เป็นต้น

(๒) แบบที่ ๒ ตัวถังส่วนที่บรรทุกเป็นกระเบื้องปูร่อง ทำด้วยตาข่ายหรือตะแกรงโลหะ ขนาดของช่องตาข่ายหรือตะแกรงโลหะต้องมีความยาววัดตามแนวราบไม่น้อยกว่า ๕ เซนติเมตร และความสูง วัดตามแนวดิ่งไม่น้อยกว่า ๕ เซนติเมตร ส่วนทีบหั้งหมดของตาข่ายหรือตะแกรงโลหะคำนวณเป็นพื้นที่ จะต้องไม่มากกว่าพื้นที่ทั้งหมดของช่องปูร่อง ลักษณะของช่องปูร่องและส่วนทีบต้องกลมกลืนกันโดยทั่วไป สำหรับใช้บรรทุกของที่มีลักษณะพรุน มีน้ำหนักเบา พืชผลเกษตรกรรม สัตว์เมือง เป็นต้น

(๓) แบบที่ ๓ ตัวถังส่วนที่บรรทุกเป็นกระเบื้องทีบ กระเบื้องที่เป็นส่วนทีบด้านข้างและด้านท้าย ต้องมีความสูงวัดจากพื้นกระเบื้องไม่น่เกิน ๖๐ เซนติเมตร สำหรับรถที่มีน้ำหนักรถและน้ำหนักบรรทุกรวมกัน เกินกว่า ๘,๐๐๐ กิโลกรัม แต่ไม่น่เกิน ๑๘,๐๐๐ กิโลกรัม และต้องมีความสูงวัดจากพื้นกระเบื้องไม่น่เกิน

๘๐ เชนติเมตร สำหรับรถที่มีน้ำหนักรถและน้ำหนักบรรทุกร่วมกันเกินกว่า ๑๕,๐๐๐ กิโลกรัมขึ้นไป สำหรับใช้บรรทุกของที่มีน้ำหนักมาก

(๔) แบบที่ ๔ ตัวถังส่วนที่บรรทุกส่วนล่างเป็นระบบทึบ ส่วนบนเป็นระบบโปร่ง โดยระบบที่เป็นส่วนทึบด้านข้างและด้านท้ายต้องมีความสูงวัดจากพื้นระบบไม่เกิน ๖๐ เชนติเมตร สำหรับรถที่มีน้ำหนักรถและน้ำหนักบรรทุกร่วมกันเกินกว่า ๑๕,๐๐๐ กิโลกรัม แต่ไม่เกิน ๑๕,๐๐๐ กิโลกรัม และต้องมีความสูงวัดจากพื้นระบบไม่เกิน ๘๐ เชนติเมตร สำหรับรถที่มีน้ำหนักรถและน้ำหนักบรรทุกร่วมกันเกินกว่า ๑๕,๐๐๐ กิโลกรัมขึ้นไป และระบบโปร่งต่อจากส่วนทึบให้เว้นระยะโดยมีส่วนโปร่งและส่วนทึบสลับกัน ส่วนโปร่งมีขนาดความกว้างไม่น้อยกว่า ๕ เชนติเมตร และส่วนทึบมีขนาดความกว้างไม่เกิน ๑๐ เชนติเมตร วัดตามแนวดิ่งตลอดแนวความยาวของระบบ ทั้งนี้ จะมีส่วนระบบโปร่งได้อีกไม่เกิน ๒ ช่อง และมีความสูงจากพื้นระบบ ส่วนที่ต่ำสุดถึงส่วนที่สูงที่สุดของระบบโปร่งไม่เกิน ๘๐ หรือ ๑๑๐ เชนติเมตร แล้วแต่กรณี สำหรับใช้บรรทุกของที่มีน้ำหนักมาก

(๕) แบบที่ ๕ ตัวถังส่วนที่บรรทุกส่วนล่างเป็นระบบทึบ ส่วนบนเป็นระบบโปร่ง โดยระบบที่เป็นส่วนทึบด้านข้างและด้านท้ายต้องมีความสูงวัดจากพื้นระบบไม่เกิน ๖๐ เชนติเมตร สำหรับรถที่มีน้ำหนักรถและน้ำหนักบรรทุกร่วมกันเกินกว่า ๑๕,๐๐๐ กิโลกรัม แต่ไม่เกิน ๑๕,๐๐๐ กิโลกรัม และต้องมีความสูงวัดจากพื้นระบบไม่เกิน ๘๐ เชนติเมตร สำหรับรถที่มีน้ำหนักรถและน้ำหนักบรรทุกร่วมกันเกินกว่า ๑๕,๐๐๐ กิโลกรัมขึ้นไป และระบบโปร่งต่อจากส่วนทึบให้เว้นระยะโดยมีส่วนโปร่งและส่วนทึบสลับกัน ส่วนโปร่งมีขนาดความกว้างไม่น้อยกว่า ๕ เชนติเมตร และส่วนทึบมีขนาดความกว้างไม่เกิน ๑๐ เชนติเมตร วัดตามแนวดิ่งตลอดแนวความยาวของระบบ สำหรับใช้บรรทุกของทั่วไป เช่น ของที่มีรูปทรงเป็นท่อน รูปทรงยาว หรือรูปทรงอื่นที่มีขนาดไม่น้อยกว่า ๕ เชนติเมตร พืชผลเกษตรกรรม สัตว์มีชีวิต เป็นต้น

(๖) แบบที่ ๖ ตัวถังส่วนที่บรรทุกส่วนล่างเป็นระบบทึบ ส่วนบนเป็นระบบโปร่งทำด้วยตาข่าย หรือตะแกรงโลหะ โดยระบบที่เป็นส่วนทึบด้านข้างและด้านท้ายต้องมีความสูงวัดจากพื้นระบบไม่เกิน ๖๐ เชนติเมตร สำหรับรถที่มีน้ำหนักรถและน้ำหนักบรรทุกร่วมกันเกินกว่า ๑๕,๐๐๐ กิโลกรัม แต่ไม่เกิน ๑๕,๐๐๐ กิโลกรัม และต้องมีความสูงวัดจากพื้นระบบไม่เกิน ๘๐ เชนติเมตร สำหรับรถที่มีน้ำหนักรถและน้ำหนักบรรทุกร่วมกันเกินกว่า ๑๕,๐๐๐ กิโลกรัมขึ้นไป และระบบโปร่งต่อจากส่วนทึบทำด้วยตาข่ายหรือตะแกรงโลหะ ขนาดของช่องตาข่ายหรือตะแกรงโลหะต้องมีความยาวด้านตามแนวราบไม่น้อยกว่า ๕ เชนติเมตร และความสูงวัดตามแนวดิ่งไม่น้อยกว่า ๕ เชนติเมตร ส่วนทึบทั้งหมดของตาข่ายหรือตะแกรงโลหะคำนวณเป็นพื้นที่จะต้องไม่นากกว่าพื้นที่ทั้งหมดของช่องโปร่งและส่วนทึบท้องกลมกลืนกันโดยทั่วไป สำหรับใช้บรรทุกของที่มีลักษณะพรุน มีน้ำหนักเบา พืชผลเกษตรกรรม สัตว์มีชีวิต เป็นต้น

ตัวถังแบบที่ ๑ แบบที่ ๒ แบบที่ ๕ และแบบที่ ๖ จะมีประศุปิดเปิดด้านซ้ายหรือด้านท้ายของตัวรถด้วยกีด้วยกีด

ลักษณะของแบบตัวถังส่วนที่บรรทุกให้เป็นไปตามตัวอย่างแนบท้ายประกาศนี้

ข้อ ๔ ผู้ประกอบการขนส่งหรือเจ้าของรถที่ประสงค์จะแก้ไขเพิ่มเติม หรือเปลี่ยนแปลงตัวถัง ส่วนที่บรรทุกโดยมีลักษณะไม่เป็นไปตามประกาศนี้ ให้ยื่นคำขอรับความเห็นชอบจากนายทะเบียนที่รถนั้น จดทะเบียนก่อนดำเนินการ

ข้อ ๕ ผู้ประกอบการขนส่งหรือเจ้าของรถที่ประสงค์จะติดตั้งแท้แกรงหรือวัสดุปะรุงที่ม่องเห็น ของที่บรรทุกในส่วนกระบวนการประจุไฟชั้ดเจน เป็นการถาวรเพื่อป้องกันของร่วงหรือหล่นจากรถ ให้ยื่นคำขอ ต่อนายทะเบียนที่รถนั้นจดทะเบียน

ให้นายทะเบียนพิจารณาอนุญาตได้คราวละไม่เกิน ๑ ปี โดยออกหนังสืออนุญาตตามแบบที่กำหนด ท้ายประกาศนี้ ทั้งนี้ ระยะเวลาการอนุญาตต้องไม่เกินวันสิบถูกปีของรถนั้นด้วย

ให้ผู้ได้รับอนุญาตติดหนังสืออนุญาตไว้ที่ด้านในของรถจากกันลมหน้า

ข้อ ๖ การใช้รถเพื่อการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของ น้ำหนักรถและน้ำหนักบรรทุกร่วมกันจะต้องไม่เกิน พิกัดน้ำหนักตามที่กฎหมายกำหนด

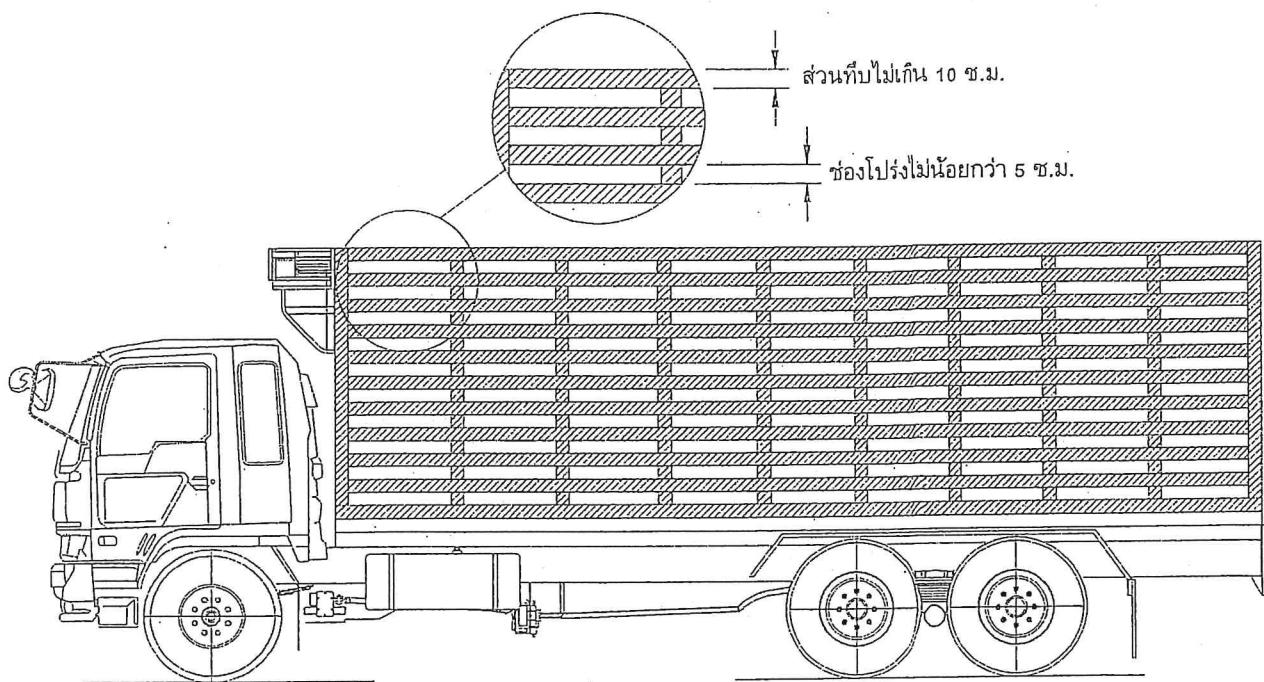
ข้อ ๗ ประกาศนี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดหกสิบวันนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษา เป็นต้นไป

ประกาศ ณ วันที่ ๑ พฤษภาคม พ.ศ. ๒๕๕๖

สมชัย ศิริวัฒโนเชค

อธิบดีกรมการขนส่งทางบก

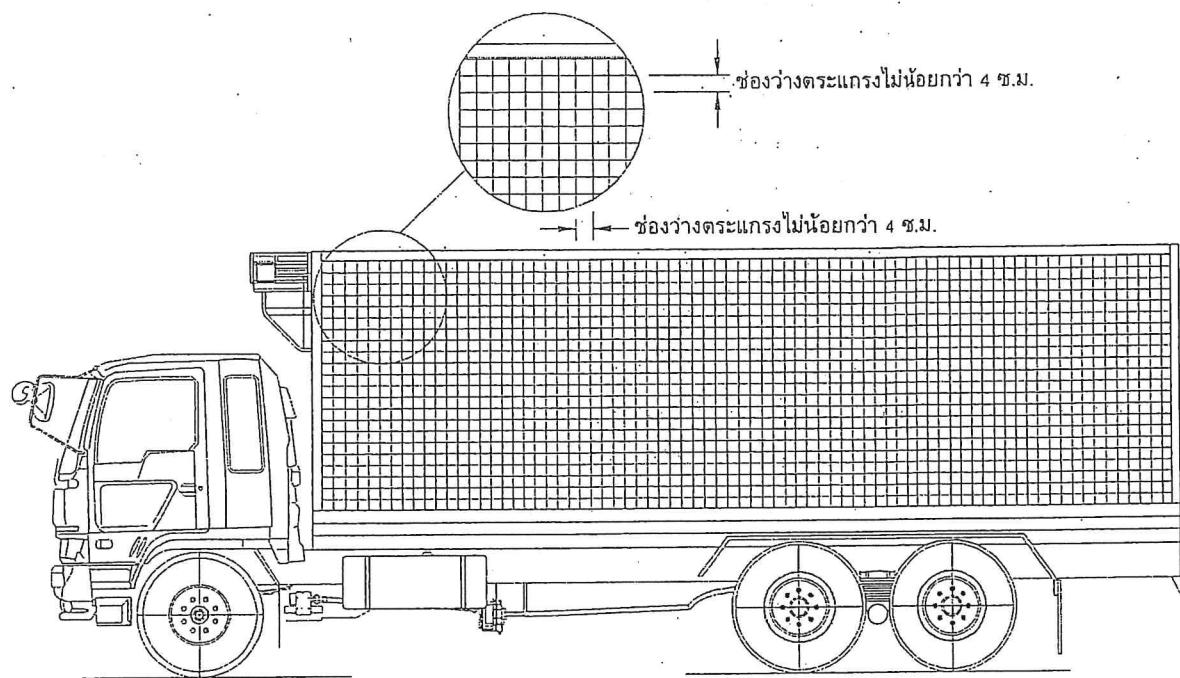
## ตัวอย่างแบบตัวถังส่วนที่บรรทุก แบบที่ 1



### หมายเหตุ

1. จะมีหลังคาหรือไม่ก็ได้
2. ระหว่างช่องโปร่งจะมีรัศดูปิดกันอีกไม่ได้

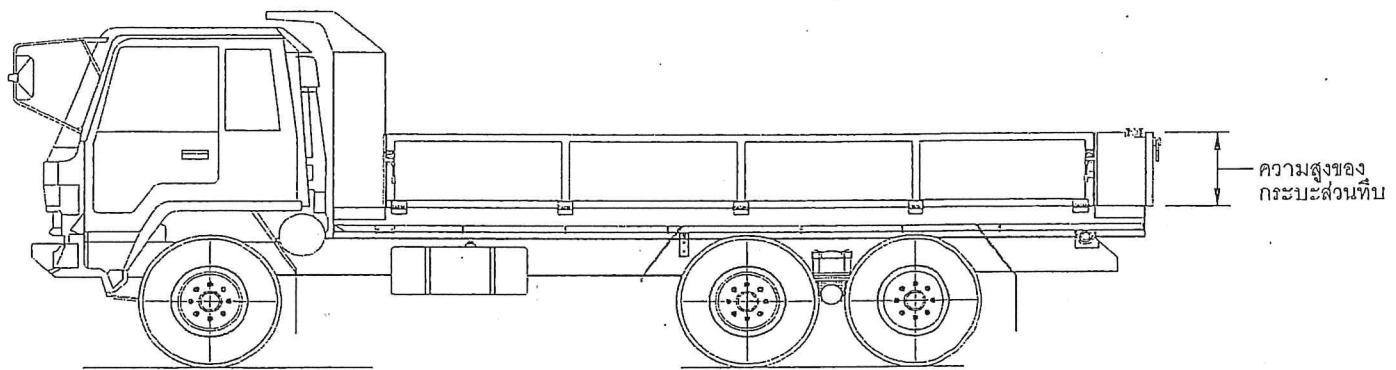
## ตัวอย่างแบบตัวถังส่วนที่บรรทุก แบบที่ 2



### หมายเหตุ

1. จะมีหลังคาหรือไม่ก็ได้
2. ระหว่างช่องไปร่องจะมีวัสดุปิดกันอิฐไม้ได้

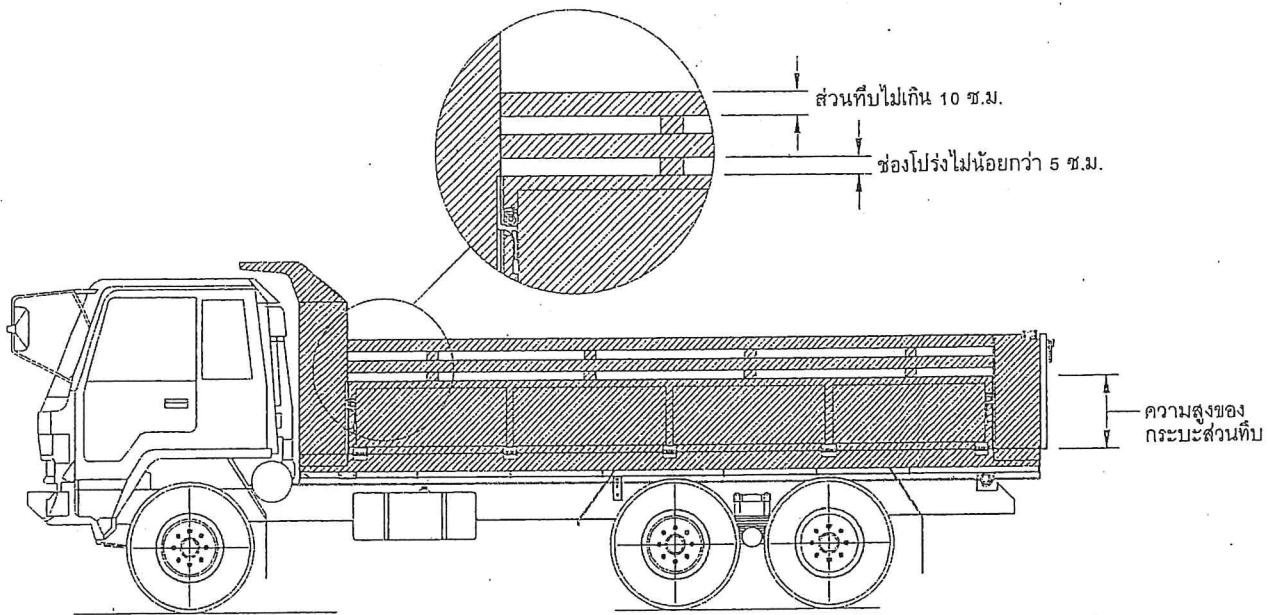
### ตัวอย่างแบบตัวถังส่วนที่บรรทุก แบบที่ 3



#### หมายเหตุ

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

## ตัวอย่างแบบตัวถังส่วนที่บรรทุก แบบที่ 4



### หมายเหตุ

1. ระหว่างข่องโปร่งจะมีวัสดุปิดกันอีกไม่ได้

2. ความสูงของกระบวนการส่วนที่บ

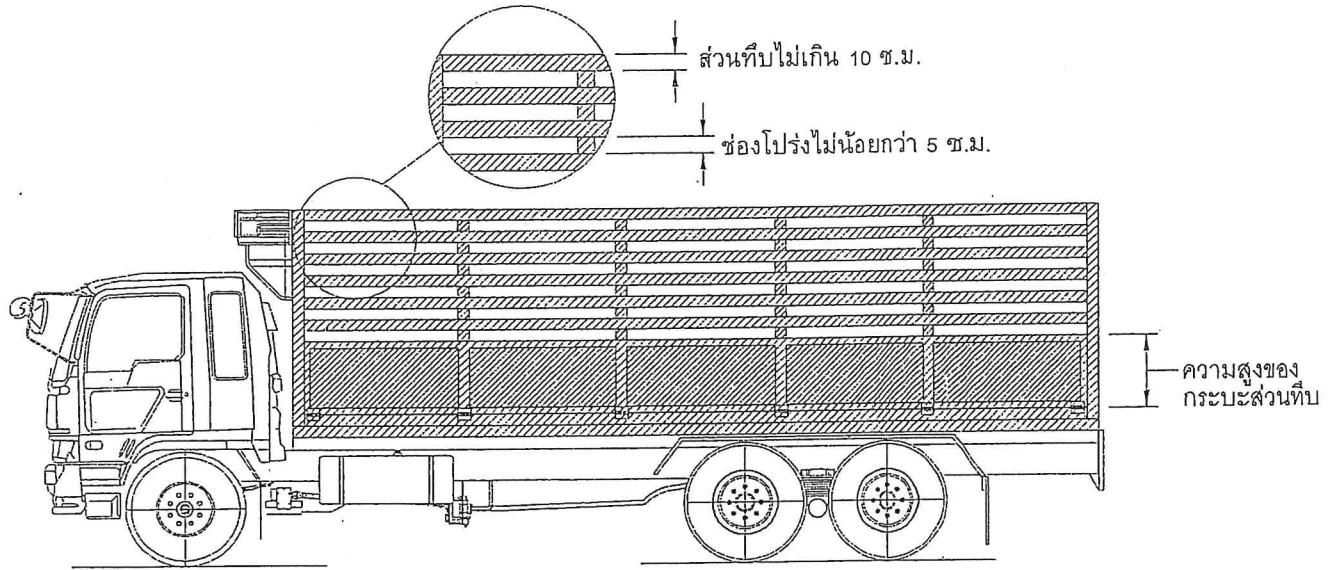
2.1 นน.รวมเกิน 8,000 กก. แต่ไม่เกิน 18,000 กก. สูงได้ไม่เกิน 60 ซม. ทั้งนี้

จะมีส่วนกระบวนการโปร่งได้อีกไม่เกิน 2 ช่อง และมีความสูงจากพื้นกระบวนการส่วนที่ต่ำสุด  
ถึงส่วนที่สูงที่สุดของกระบวนการโปร่งไม่เกิน 90 ซม.

2.2 นน.รวมเกิน 18,000 กก. สูงไม่เกิน 80 ซม. ทั้งนี้จะมีส่วนกระบวนการโปร่ง

ได้อีกไม่เกิน 2 ช่อง และมีความสูงจากพื้นกระบวนการส่วนที่ต่ำสุดถึงส่วน  
ที่สูงที่สุดของกระบวนการโปร่งไม่เกิน 110 ซม.

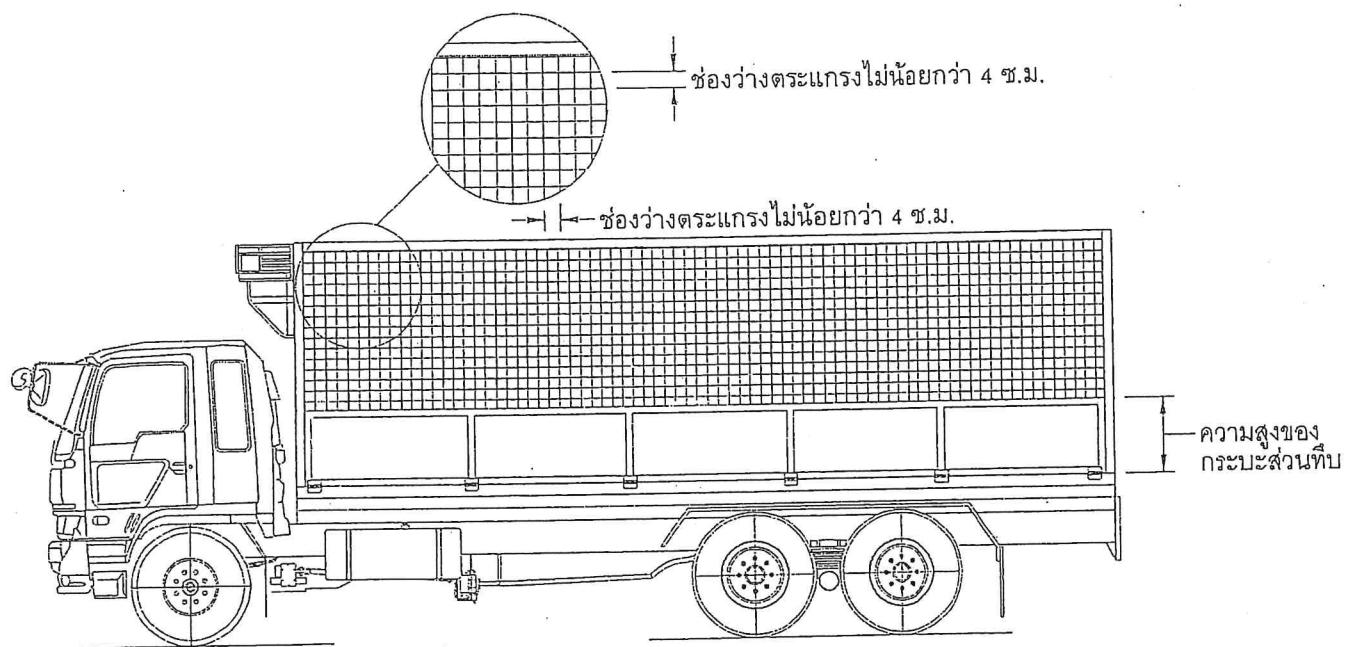
## ตัวอย่างแบบตัวถังส่วนที่บรรทุก แบบที่ 5



### หมายเหตุ

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

## ตัวอย่างแบบตัวถังส่วนที่บรรทุก แบบที่ 6



### หมายเหตุ

- จะมีหลังคาหรือไม่ก็ได้
- ระหว่างช่องปอร์งจะมีวัสดุปิดกันอีกไม่ได้
- ความสูงของกระเบนส่วนทึบ
  - นน.รวมเกิน 8,000 กก. แต่ไม่เกิน 18,000 กก. สูงไม่เกิน 60 ซม.
  - นน.รวมเกิน 18,000 กก. สูงไม่เกิน 80 ซม.

แบบหนังสืออนุญาตให้ติดตั้งตระแกรงหรือวัสดุป้องกัน

กรรมการขันส่งทางบก

อนุญาตให้รถคันหมายเลขทะเบียน .....  
จังหวัด..... ปิดกันตัวถังส่วนที่เป็นกระเบื้องด้วย  
ตระแกรงที่มีรูปปะยางหรือวัสดุป้องกัน ตั้งแต่วันที่.....  
ถึงวันที่.....

ลงชื่อ.....

(.....)

นายทะเบียน