



บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ กองการเจ้าหน้าที่ กลุ่มพัฒนาบุคคลและสวัสดิการ โทร. ๐ ๒๒๗๑ ๘๘๒๘ IP ๑๒๒๕

ที่ คค ๐๔๐๕.๕/ว ๑๙

วันที่ ๒๑ มกราคม ๒๕๖๒

เรื่อง สรุปผลการซักซ้อมความเข้าใจเกี่ยวกับนโยบายและทิศทางการบริหารงานของกรมการขนส่งทางบก

เรียน ผอ.สำนักทุกสำนัก, ผสพ. ๑ - ๕, ผอ.กองทุกกอง, ลนภ., ผศท., ผบร., ผภณ., ผพร. และขนส่งจังหวัด
ทุกจังหวัด

ตามที่กรมการขนส่งทางบก ได้จัดการประชุมเชิงวิชาการผู้บริหารงานขนส่งประจำปีงบประมาณ
พ.ศ. ๒๕๖๒ ระหว่างวันที่ ๑๑ - ๑๔ ธันวาคม ๒๕๖๑ ณ โรงแรมโรแมนติค รีสอร์ทแอนด์สปา จังหวัดนครราชสีมา
ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

กองการเจ้าหน้าที่ขอจัดส่งสรุปผลการซักซ้อมความเข้าใจเกี่ยวกับนโยบายและทิศทางการ
บริหารงานของกรมการขนส่งทางบกในการประชุมดังกล่าว โดยมีรายละเอียดปรากฏตามเอกสารที่แนบ
มาพร้อมนี้

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ

(นายเสกสม อัครพันธุ์)

ผู้อำนวยการกองการเจ้าหน้าที่

วิสัยทัศน์กรมการขนส่งทางบก

“เป็นองค์กรแห่งนวัตกรรมในการควบคุม กำกับ ดูแล ระบบการขนส่งทางถนนให้มีคุณภาพและปลอดภัยพ.ศ. ๒๕๕๙ - ๒๕๖๔”

สรุปการซักซ้อมความเข้าใจเกี่ยวกับนโยบายและทิศทางการบริหารงานของกรมการขนส่งทางบก
ในการประชุมมอบนโยบายการบริหารงานขนส่ง ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๒
ระหว่างวันที่ ๑๑ - ๑๔ ธันวาคม ๒๕๖๑
ณ ห้องประชุมดอกป๊อบ โรงแรมโรแมนติค รีสอร์ทแอนด์สปา จังหวัดนครราชสีมา

การซักซ้อมความเข้าใจเกี่ยวกับนโยบายและทิศทางการบริหารงานของกรมการขนส่งทางบก
โดย อธิบดีกรมการขนส่งทางบก (นายพีระพล ถาวรสุภเจริญ)

๑. การปฏิบัติราชการภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี

เนื่องจากการประชุมครั้งนี้ผู้เข้าร่วมประชุมเป็นผู้บริหารซึ่งอยู่ในฐานะผู้นำของหน่วยงานในสังกัด ดังนั้นจึงควรทราบและตระหนักในส่วนของการกิจการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติไปสู่การปฏิบัติ กระทรวงคมนาคมได้นำยุทธศาสตร์ชาติมาจัดทำแผนยุทธศาสตร์กระทรวง โดยมีเป้าหมายมุ่งสู่การขนส่งยั่งยืนในอีก ๒๐ ปีข้างหน้า และนำมาถอดบทเรียนเป็นแผนพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมของกระทรวงคมนาคม ระยะ ๕ ปี (แผน DE) ซึ่งมีความเกี่ยวข้องกับการกิจหลักของกรมการขนส่งทางบกค่อนข้างมากโดยขณะนี้อยู่ในช่วงการเข้าสู่แผนระยะที่ ๓ : Automated การพัฒนาต่อยอดจากการเชื่อมต่อระบบข้อมูลด้วยการประยุกต์ใช้โปรแกรมให้เป็นระบบอัตโนมัติภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๕ ดังนั้นทุกฝ่ายจึงต้องเร่งรัดการดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้อง ฐานข้อมูลที่แยกเป็นส่วน ๆ ในแต่ละสำนัก/กอง/ศูนย์ ให้มีการเชื่อมต่อและบูรณาการอย่างสมบูรณ์เพื่อให้พร้อมเข้าสู่แผนระยะ ๓ ต่อไป ทั้งนี้ในส่วนแผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบกที่จะทบทวนจัดทำใหม่นั้น ขอให้เร่งรัดจัดการประชุมระดมความเห็นจากทุกฝ่าย โดยให้ดึงความเกี่ยวข้องของยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม และแผนพัฒนาดิจิทัลฯ มาพิจารณาร่วมด้วย

๒. แผนงานด้านโลจิสติกส์

ส่วนใหญ่จะอยู่ในภารกิจของสำนักการขนส่งสินค้า เกี่ยวกับ Truck Terminal และ การพัฒนาระบบ GPS เชื่อมต่อการขนส่งสินค้าเป็นระบบดิจิทัลให้สามารถนำมาใช้กำหนดความต้องการใช้งานด้วยข้อมูลจริงไม่ใช่ข้อมูลแบบคาดการณ์ ทั้งในเรื่องของจำนวนรถ เส้นทาง จุดจอด จุดพัก และสถานที่ตั้งสถานีขนส่งที่เหมาะสม ทั้งนี้หากระบบสมบูรณ์จะขยายผลนำไปประยุกต์ไปใช้กับการขนส่งผู้โดยสารต่อไป

๓. การขนส่งสินค้าชายแดน

กรมการขนส่งทางบกโดยกองแผนงานควรมีบทบาทในการส่งเสริมและสนับสนุนให้ผู้ประกอบการได้รับความสะดวกในการขนส่งผ่านแดน ประสานการบูรณาการจุดตรวจเช็คร่วมกับหน่วยราชการอื่นที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมศุลกากร เพื่อให้มีการทำงานที่เบ็ดเสร็จในจุดเดียว รวมถึงเร่งรัดเจรจาในส่วนของการเชื่อมต่อข้อมูลและใช้ประโยชน์ในระบบ National Single Window (NSW) ซึ่งต่อไปหากมีการเชื่อมโยงข้อมูลและกำหนดกฎกติกาชัดเจนอาจมอบอำนาจให้สำนักงานขนส่งจังหวัดชายแดนรับดำเนินการทางทะเบียนและใบอนุญาตให้กับผู้ประกอบการแทนได้ โดยไม่ต้องเสียเวลาเดินทางมาติดต่อในส่วนกลาง

๔. การพัฒนาไปสู่การขนส่งที่ยั่งยืน

(๑) **Green Transport** ด้วยบทบาทของกรมการขนส่งทางบกที่ต้องดูแลเรื่องตัวรถ จึงควรส่งเสริมให้มีการใช้รถไฟฟ้าในเขตชุมชนเมืองและเมืองที่เป็นแหล่งท่องเที่ยว โดยทบทวนและแก้ไขกฎ ระเบียบที่ใช้บังคับในปัจจุบัน เพื่อเป็นมาตรการจูงใจและผลักดันให้ผู้ประกอบการและประชาชนหันมาสนใจใช้พลังงานไฟฟ้า หรือ Hybrid ในรถยนต์แทนการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งหากทำได้ผลจะช่วยให้เรื่องการรักษาสิ่งแวดล้อมและช่วยประหยัดเงินตราประเทศได้อย่างมาก

(๒) **Safety** ทั้งตัวรถและคน การดำเนินการตรวจสอบความพร้อมใช้ของตัวรถอย่างเข้มข้นตลอดเวลา โดยเฉพาะแต่ในช่วงเทศกาลเท่านั้น ผู้ประกอบการควรต้องมีส่วนร่วมรับผิดชอบในการตรวจสอบทั้งความพร้อมของรถ และคัดกรองคนขับรถที่มีคุณภาพ เปรียบเสมือนการทำหน้าที่ของวิศวกรออกแบบและวิศวกรควบคุมงานที่ต้องทำควบคู่กัน โดยถือเป็นความรับผิดชอบของผู้ประกอบการในการดูแลด้านความปลอดภัยในการใช้รถ ตามแนวทางของสำนักการขนส่งสินค้าที่กำหนดให้มี Safety Manager เพื่อให้เห็นผลในด้าน Safety การบังคับใช้กฎหมายด้วยการลงโทษผู้ฝ่าฝืนอย่างจริงจังควบคู่ไปกับการส่งเสริมผู้ที่มีมาตรฐานการให้บริการ

(๓) **Smart Transport** ได้มีการริเริ่มเป็นบางส่วนแล้วในการขนส่งผู้โดยสาร ซึ่งจะพัฒนาสถานีขนส่งผู้โดยสารไปสู่การเป็น Smart Bus Terminal การจะก้าวไปให้ถึงจุดนั้นให้สมมติว่าตัวเราไปเป็นผู้มาใช้บริการแล้ว เราต้องการอะไรเพื่อจะได้สนองตอบได้ตรงใจอย่างแท้จริง สถานีขนส่งควรมีการใช้ประโยชน์อย่างคุ้มค่า มีสิ่งอำนวยความสะดวกเพียงพอ มีข้อมูลที่ผู้โดยสารควรทราบเพื่อวางแผนการเดินทางได้ล่วงหน้า ทั้งเวลารถเข้าออกเที่ยววิ่ง จำนวนที่นั่งที่จะสำรองได้โดยไม่ต้องเสียเวลานานั่งรอที่สถานี เป็นต้น ในส่วนการให้บริการของ Truck Terminal เห็นว่าควรบริหารจัดการเพื่อประโยชน์ของผู้ประกอบการรายย่อยในการขนถ่ายสินค้ามากกว่าเอื้อต่อผู้ประกอบการรายใหญ่เพียงไม่กี่ราย ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมและลดจำนวนการวิ่งรถเที่ยวเปล่าลงเพื่อลดการสูญเสียพลังงานเชื้อเพลิงและการชำรุดสึกหรอของถนนหลวง อย่างไรก็ตามหากระบบ GPS มีการเชื่อมโยงกับส่วนงานต่าง ๆ ของกรมฯ อย่างสมบูรณ์ทั้งระบบจะช่วยได้อย่างมากในการกำกับดูแลการขนส่งให้มีคุณภาพและปลอดภัย เช่น กรณีรถชนแรงงานพม่าเกิดอุบัติเหตุที่จังหวัดกำแพงเพชร พบว่ามีการออกไปส่งโดยสำนักงานขนส่งหลายแห่งมาตลอด ๘ เดือน แต่ไม่มีการมารายงานตัวและลงโทษใด ๆ ยังสามารถต่อทะเบียนและใช้รถได้ปกติ ซึ่งหากมีการเชื่อมโยงข้อมูลความผิดลงระบบจะตรวจสอบความบกพร่องของตัวรถก่อนต่อใบอนุญาตหรือทะเบียนรถเพื่อเป็นอีกมาตรการในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุและลดความสูญเสียที่เกิดขึ้นได้

๕. การดำเนินการตามนโยบาย One Transport ของกระทรวงคมนาคม

ขอให้ช่วยกันดูแลจัดการขนส่งในความรับผิดชอบให้มีการเชื่อมต่อการเดินทางกับ Mode การขนส่งอื่นแบบไร้รอยต่อ ทั้งการขนส่งทางอากาศ ทางราง และทางน้ำ นโยบายดังกล่าวมุ่งหวังที่จะให้ประชาชนได้รับความสะดวก รวดเร็ว และประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ในแง่ของผู้ประกอบการก็ต้องการลดต้นทุนการขนส่งและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันอย่างเป็นธรรม ขณะเดียวกันก็ต้องดูแลรักษาผลประโยชน์ของชาติด้วย เช่น กรณีการตรวจจับรถบรรทุกน้ำหนักเกิน เมื่อกรมทางหลวงหรือกรมทางหลวงชนบทส่งข้อมูลของรถที่พบการกระทำผิดมาให้กรมการขนส่งทางบก ควรเรียกผู้ประกอบการมาลงโทษและหากพบว่าผู้ประกอบการรายใดกระทำผิดซ้ำๆ ควรนำมาใช้เป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาในส่วนของการขอต่อใบอนุญาตประกอบการหรือการขอเพิ่มรถด้วยการบูรณาการทำงานกันอย่างจริงจังจะช่วยให้เกิดความร่วมมือและสามารถแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๖. การใช้เงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

การใช้จ่ายเงินงบ กปถ.ให้ใช้กับโครงการที่เป็นประโยชน์ต่อประชาชนและประเทศชาติ สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของกองทุนฯ วัตถุประสงค์ของการใช้จ่ายให้มีความรอบคอบและโปร่งใส พิจารณาตามความจำเป็นเพื่อประโยชน์ต่อส่วนรวม เป้าหมายหลัก คือ ลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนน กรณีในพื้นที่จังหวัดที่ต้องการใช้เงินกองทุนฯ ให้เสนอโดยผ่านการกลั่นกรองของสำนักงานขนส่งจังหวัด และให้สำนักมาตรฐานงานทะเบียนและภาษีรถตรวจสอบความเหมาะสมของโครงการและบริหารสัดส่วนวงเงินที่จะนำเสนอให้คณะกรรมการพิจารณาจัดสรรให้มีความสมเหตุสมผลด้วย ในส่วนสื่อรณรงค์ประชาสัมพันธ์ควรจัดทำแบบกลางๆ สามารถนำมาใช้ได้หลายครั้ง ไม่ต้องสิ้นเปลืองทำใหม่ทุกเทศกาล

๗. การบริการด้านทะเบียนและภาษีรถ

ในงานบริการให้ยึดประชาชนเป็นศูนย์กลาง โดยให้นำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้ให้เกิดประโยชน์ เช่นการเพิ่มช่องทางอบรมภาคทฤษฎีผ่านระบบทางไกลการพัฒนา Application แสดงตนแทนการพบปะขึ้น การต่อภาษีรถผ่าน Application หรือ การใช้ประโยชน์จาก QR Code เป็นต้น

๘. การบริหารคน

ฝากให้ผู้บริหารสอดส่องดูแลความเป็นอยู่ของผู้ได้บังคับบัญชา หากมีโครงการใดที่จะช่วยส่งเสริมคุณภาพชีวิตให้กับผู้ปฏิบัติงานก็ให้นำเสนอมาได้ กรมฯ ยินดีให้การสนับสนุนภายใต้กรอบของกฎระเบียบที่สามารถทำได้ ในส่วนของการแต่งตั้งโยกย้ายจะหารือกับท่านรองอธิบดีโดยพิจารณาด้วยความเป็นธรรมและจะเร่งรัดจัดอัตราทดแทนในตำแหน่งว่างให้กับหน่วยงานที่ขาดแคลนอัตรากำลังใจโดยเร็วที่สุด

การซักซ้อมความเข้าใจเกี่ยวกับนโยบายและทิศทางการบริหารงานของกรมการขนส่งทางบก โดย รองอธิบดีกรมการขนส่งทางบก (นายกมล บุรณพงศ์)

๑. โครงการรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. ๒๕๖๒

ตามที่สั่งการให้มีการตรวจเข้มรถโดยสารประจำทางและพนักงานขับรถ หมวด ๒ และ หมวด ๓ ก่อนออกจากสถานีและจุดจอดทั้ง ๑๙๖ แห่ง โดยบูรณาการร่วมกับสำนักงานคณะกรรมการอาชีวศึกษา แบ่งการทำงานเป็น ๓ ช่วง เริ่มตั้งแต่วันที่ ๖ ธันวาคม ๒๕๖๑ จนถึงวันที่ ๒ มกราคม ๒๕๖๒ ฝากให้กำชับเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติในเรื่องหลัก ๆ ดังนี้

(๑) การรายงานข้อมูลผลการตรวจสอบ ในปีนี้มีการเปลี่ยนแปลงจากเดิม คือ ต้องรายงานผลการตรวจสอบประจำวันมายัง สนส. ภายในเวลา ๒๔.๐๐ น. เนื่องจากต้องนำข้อมูลจากทุกจุดตรวจมารวบรวมรายงานต่อผู้บริหารและส่งให้กระทรวงคมนาคมต่อไป

(๒) การตรวจสอบตัวรถให้ตรวจสอบตามรายการ Checklist ที่กำหนด วัตถุประสงค์ในเรื่องการช่วยลดอุบัติเหตุ เช่น กรณีกระจกแตกกว้างหากไม่ถึง ๑๐% ยังไม่ต้องพ่นห้ามใช้ แต่หากวิ่งต่อไปรอยร้าวขยายเพิ่มขึ้นให้จุดตรวจต่อไปเป็นผู้พิจารณาโดยเน้นเรื่องความปลอดภัยเป็นสำคัญ

(๓) การตรวจสอบคนขับรถ ขอให้เข้มงวดในการตรวจสอบใบอนุญาตขับรถ ชั่วโมงการทำงาน การสแกนบัตรแสดงตนในระบบ GPS ตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ และเน้นย้ำให้ดูแลผู้โดยสารทุกที่นั่งต้องคาดเข็มขัดนิรภัยก่อนออกรถ

(๔) การติดป้ายประชาสัมพันธ์รณรงค์ตามสโลแกน “ขับช้า เปิดไฟหน้า คาดเข็มขัดนิรภัย” และ “รถมอเตอร์ไซด์ เปิดไฟ ใส่หมวกกันน็อก” ให้ทุกสำนักงานจัดทำรูปแบบตามแนวทางเดียวกันทุกจังหวัด

(๕) กรณีมีอุบัติเหตุร้ายแรงเกิดขึ้นในพื้นที่ ให้จัดเจ้าหน้าที่ออกไปตรวจสอบเชิงลึกและให้รายงานข้อมูลเบื้องต้นให้กรมฯ ทราบโดยเร็ว หากมีผู้ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถสาธารณะเข้ารับการรักษาตัวในโรงพยาบาลควรไปเยี่ยมดูแลเพื่อเป็นขวัญกำลังใจแก่ผู้บาดเจ็บและญาติด้วย กรณีต้องมีการเปลี่ยนถ่ายรถให้รับประสานผู้ประกอบการจัดรถมาทดแทนทันทีและดูแลการส่งกลับให้เรียบร้อย ไม่ให้มีผู้โดยสารตกค้าง

(๖) การตรวจสอบความปลอดภัยระหว่างทางบนถนนสายหลักและสายรอง ๑๙ จุด ๑๗ จังหวัด (กำแพงเพชร พิษณุโลก ลำปาง ตาก ขอนแก่น บุรีรัมย์ นครราชสีมา อุตรดิตถ์ ร้อยเอ็ด ชัยนาท ระยอง ฉะเชิงเทรา ประจวบคีรีขันธ์ สุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช กระบี่ และสงขลา) ขอให้จังหวัดรอบข้างที่ได้รับมอบหมายให้ความร่วมมือในการจัดส่งเจ้าหน้าที่ไปร่วมปฏิบัติงานประจำจุดที่กำหนดโดยพร้อมเพรียง ทั้งนี้ ศูนย์ GPS จะได้กำหนดจุดที่มีความเสี่ยงสูงทั้ง ๘๓ เส้นทางไปให้แต่ละจังหวัดดูแลเฝ้าระวังเป็นพิเศษ โดยให้ประสานการทำงานบูรณาการร่วมกับหน่วยงานในพื้นที่และตำรวจทางหลวงที่รับผิดชอบในแต่ละสายทาง

๒. การจัดการข้อร้องเรียนผ่านศูนย์ ๑๕๘๔

เนื่องจากในช่วงนี้จะมีผู้โดยสารใช้บริการรถสาธารณะมากเป็นพิเศษจึงอาจมีผู้ที่ไม่ได้รับความสะดวก โทรศัพท์เข้ามายัง สายด่วน ๑๕๘๔ (ศูนย์คุ้มครองผู้โดยสารรถสาธารณะ) จำนวนมากกว่าปกติ จึงฝากให้ผู้บริหารหน่วยจัดเจ้าหน้าที่อยู่ประจำศูนย์เพื่อรับเรื่องร้องทุกข์จากประชาชนให้เพียงพอ และเน้นย้ำให้อยู่ปฏิบัติงานตลอด ๒๔ ชั่วโมง หากไม่มีผู้รับสายจะถูกโอนมาเข้าสู่ศูนย์กลางในกรมฯ เป็น Feedback ที่ไม่ดีและถือเป็นความบกพร่อง

๓. การขอจัดตั้งสถานีขนส่งผู้โดยสาร

การเสนอขอจัดตั้งสถานีขนส่งผู้โดยสารในทุกจังหวัดให้สำนักงานขนส่งจังหวัดเสนอเข้าที่ประชุมคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกประจำจังหวัดพิจารณาให้ความเห็นชอบทั้งเรื่องของสถานที่และความเหมาะสมก่อนเพื่อสร้างการยอมรับให้ท้องถิ่นได้มีส่วนร่วมในการกลั่นกรองเบื้องต้น ตัดปัญหาข้อคัดค้านและการต่อต้านเมื่อสถานีสร้างเสร็จต้องมีการตัดหรือเปลี่ยนรถเข้าใช้สถานีแห่งใหม่จะได้สัมฤทธิ์ผลในการจัดระเบียบรถโดยสารตามวัตถุประสงค์อย่างราบรื่น นอกจากนี้ฝากให้ทุกจังหวัดดูแลเรื่องการกำหนดจุดจอดรับส่งผู้โดยสารให้ประชาชนมีทางเลือกและได้รับความสะดวกในการเชื่อมต่อการเดินทาง โดยประสานกับหน่วยงานรับผิดชอบที่เป็นเจ้าของพื้นที่ตามนโยบาย One Transport ของกระทรวงคมนาคมด้วย

๔. การนำรถต่างชาติเข้ามาใช้ในประเทศไทย

เดิมกำหนดให้ยื่นคำขอล่วงหน้าต่อสำนักงานขนส่งจังหวัดที่เป็นเขตชายแดนและเข้าออกในด้านเดียวกันเท่านั้น ต่อมาได้มีการผ่อนปรนให้เข้าออกคนละด้านได้ ขณะนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาปรับปรุงหลักเกณฑ์เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับการท่องเที่ยวมากขึ้น ด้วยการเพิ่มช่องทางให้ยื่นคำขอนำรถเข้าใช้ในประเทศไทย ณ สำนักงานขนส่งจังหวัดที่เป็นแหล่งท่องเที่ยวได้ด้วย

๕. การตรวจสภาพรถ

(๑) ให้ศูนย์ควบคุมระบบตรวจสภาพรถ (VICC) ของทุกจังหวัดได้ส่งตรวจสถานตรวจสภาพรถเอกชนในความรับผิดชอบอย่างเคร่งครัดสม่ำเสมอ ในขณะเดียวกันได้มอบให้สำนักวิศวกรรมยานยนต์สำรวจจำนวนความเหมาะสมของ ตรอ. ในแต่ละจังหวัดว่าควรอนุญาตให้มีเท่าใด เนื่องจากปัจจุบันมี ตรอ. จัดตั้งแล้วทั่วประเทศมากกว่า ๒,๐๐๐ แห่ง ทำให้ยากแก่การควบคุมและมีหลายแห่งที่อยู่ในบัญชีเฝ้าระวังมีพฤติการณ์ออกใบ ตรอ. โดยไม่มีการตรวจจริง ซึ่งหากพบให้แจ้งดำเนินคดีและเพิกถอนใบอนุญาตในทันที

(๒) ความร่วมมือของหน่วยงานในกระทรวงเรื่องรถดัดแปลงเพื่อให้บรรทุกน้ำหนักเกิน กรณีกรมทางหลวงหรือกรมทางหลวงชนบทแจ้งข้อมูลมาขอให้แต่ละจังหวัดเข้มงวดเจ้าหน้าที่ให้เรียกมาตรวจสอบหรือหากตั้งจุดตรวจแล้วพบรถในลักษณะมีการดัดแปลงตัวรถให้รองรับน้ำหนักบรรทุกได้เพิ่มขึ้นดังกล่าวให้ดำเนินการขั้นเด็ดขาดและห้ามใช้ในทุกรณี

(๓) กรณีรถบรรทุกอ้อยให้มีการประชุมทำความเข้าใจกับผู้ประกอบการในเรื่องการบรรทุกและการทำเครื่องหมายหรือสัญญาณติดท้ายรถให้เห็นชัดเจนในกรณีนำรถจอดพักรอไหลทางในเวลากลางคืน เนื่องจากมักเกิดอุบัติเหตุมีรถชนมาชนท้ายอยู่บ่อยครั้ง

(๔) ให้เข้มงวดตรวจสอบการติดอุปกรณ์ส่วนควบของรถโดยสารไม่ประจำทาง (รถ ๓๐) ที่ใช้รับส่งพนักงานในพื้นที่คมนาคมสาธารณะ ไม่ให้มีการติดคอมไฟส์และแต่งลวดลายตัวรถให้ผิดไปจากระเบียบกรมฯ รวมถึงการใส่ลำโพงให้มีเสียงดังเกินกำหนด สร้างความเดือดร้อนรำคาญและมักเป็นประเด็นที่สร้างปัญหาทำให้กรมฯ ถูกวิพากษ์วิจารณ์ว่าไม่มีการควบคุมดูแล

๖. ความคืบหน้าการดำเนินการปรับปรุงกฎหมายของกรมการขนส่งทางบก

ตามที่มีการเสนอรวมพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๖๒ และพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๖๒ เข้าด้วยกัน ซึ่งมีการดำเนินการมาตลอด ๑๐ ปีแล้วนั้น กฎหมายฉบับดังกล่าวมีสาระสำคัญที่เปลี่ยนแปลงไปจากเดิมหลายเรื่อง ซึ่งอาจสร้างกระแสในสังคม เช่น การปรับอัตราภาษีรถประจำปี การใช้รถป้ายแดง การคุ้มครองผู้บริโภคจากการซารุดบกพร่องของรถที่ได้รับมอบจากการซื้อขาย และเงื่อนไขการออกใบอนุญาตสำหรับผู้สูงอายุ เป็นต้น ขณะนี้อยู่ในขั้นตอนการส่งร่างกฎหมายให้สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีพิจารณา ก่อนบรรจุเข้าสู่วาระการพิจารณาของสภานิติบัญญัติแห่งชาติต่อไป

๗. การยกระดับมาตรฐานคุณภาพการให้บริการรถบรรทุกไม่ประจำทาง (Q Mark)

ขณะนี้อยู่ระหว่างการปรับปรุงเกณฑ์มาตรฐาน Q Mark ให้ครอบคลุมไปถึงรถบรรทุกส่วนบุคคล (รถ ๘๐) โดยเพิ่มมาตรฐานเรื่องการเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและการประหยัดพลังงาน เพิ่มสิทธิประโยชน์เพิ่มเติมเพื่อการจูงใจ ได้แก่ แด้มต่อในการขอรับใบอนุญาตต่าง ๆ สิทธิประกันภัย และสิทธิการเข้าพื้นที่เฉพาะ เช่น การทำเรื่องแห่งประเทศไทย การนิคมอุตสาหกรรม หรือ การรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นต้น ในระยะต่อไปจะกำหนดให้เรื่องนี้เป็นตัวชี้วัดของขนส่งจังหวัด เพื่อช่วยกระตุ้นหรือผลักดันผู้ประกอบการในพื้นที่ให้เข้าสู่มาตรฐานการประกอบการเพิ่มมากขึ้น

๘. การตรวจสอบอุปกรณ์คนพิการ

สืบเนื่องมาจากการสุ่มตรวจสอบของ สตง. และสำนักงาน ป.ป.ช. พบว่า ผู้ประกอบการที่ขึ้นบัญชีกับกรมฯ ส่งมอบอุปกรณ์ให้ผู้พิการไม่ตรงตามสเปคที่กำหนด และกรมฯ ได้สั่งการให้ทุกสำนักงานขนส่งจังหวัดตรวจสอบ หากพบการส่งมอบไม่ถูกต้องให้ร้องทุกข์ดำเนินคดีตามกฎหมายไว้แล้วนั้น ขอให้เร่งรัดรายงานผลการตรวจสอบ และการดำเนินคดีมาให้กรมฯ ทราบโดยด่วน เพื่อใช้เป็นข้อมูลประกอบการประเมินมูลค่าความเสียหายก่อน ดำเนินคดีทางแพ่งต่อไป

๙. แผนการใช้จ่ายเงินงบประมาณ

ให้สำนักงานขนส่งจังหวัดที่ได้รับงบดำเนินการในโครงการที่มีวงเงินที่อยู่ในอำนาจจัดซื้อจัดจ้างได้เอง เร่งรัดดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในกรอบระยะเวลาที่กำหนด หากมีปัญหาเรื่องแบบก่อสร้างให้ประสานมายังกลุ่ม ออกแบบและควบคุมการก่อสร้างโดยเร็ว ทั้งนี้ เพื่อไม่ให้มีผลกระทบต่อผลการเบิกจ่ายในภาพรวม

๑๐. การให้บริการด้านใบอนุญาตขับรถ

เน้นย้ำให้ขนส่งจังหวัดสอดส่องดูแลเจ้าหน้าที่ในความรับผิดชอบอย่างใกล้ชิด อย่าให้มีพฤติกรรม ในลักษณะแสวงหาผลประโยชน์โดยเด็ดขาด ให้เข้มงวดการให้บริการเป็นไปตามกฎระเบียบของกรมฯ อย่าง เคร่งครัด หากตรวจสอบพบนอกจากจะลงโทษเจ้าหน้าที่แล้วยังถือเป็นความบกพร่องในการควบคุมดูแลของ ผู้บังคับบัญชาด้วย อีกส่วนหนึ่ง คือ มาตรฐานของโรงเรียนสอนขับรถเอกชน ให้ขนส่งจังหวัดตรวจสอบการ ดำเนินการของโรงเรียนสอนขับรถเอกชนในพื้นที่ให้มีการอบรมและทดสอบอย่างจริงจัง ไม่ให้มีการโฆษณาเชิญชวนในลักษณะจ่ายครบบนโดยเด็ดขาด เนื่องจากเมื่อเกิดอุบัติเหตุที่มาจากคนขับรถยนต์ยังมีผลสะท้อนกลับมาสู่ กรมฯ ในฐานะหน่วยงานที่มีหน้าที่กำกับดูแลด้านมาตรฐานความปลอดภัย

๑๑. การเปลี่ยนรถตู้โดยสารเป็นรถโดยสารขนาดเล็ก (รถมินิบัส)

กรมการขนส่งทางบกได้จัดตั้งศูนย์บริการเบ็ดเสร็จรถตู้โดยสารประจำทาง เพื่อให้คำแนะนำผู้ประกอบการ ที่มีรถตู้โดยสารครบอายุการใช้งาน (๑๐ ปี) และต้องการรับการสนับสนุนสินเชื่อในการเปลี่ยนรถ โดยศูนย์ดังกล่าว จะให้คำแนะนำครบทุกขั้นตอนตั้งแต่การขอสินเชื่อ การค้าประกัน การจัดหารถ การเข้าร่วมเดินรถ และการจดทะเบียนรถ ซึ่งมีหน่วยงานภาคีร่วมจัดเจ้าหน้าที่มาประจำศูนย์ ได้แก่ ธนาคารกรุงไทย บสย. บขส. และ ขสมก. ทั้งนี้ เพื่อเป็นการส่งเสริมและช่วยเหลือผู้ประกอบการในการเปลี่ยนรถให้ได้มาตรฐานตามที่ทางราชการกำหนด ดังนั้น จึงฝากให้ขนส่งจังหวัดประชาสัมพันธ์ผู้ประกอบการในพื้นที่ได้รับทราบทั่วกันด้วย