



ที่ นร ๐๕๐๔/ว ๓๕๐

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
ทำเนียบรัฐบาล กทม. ๑๐๓๐๐

๔ สิงหาคม ๒๕๕๖

เรื่อง การติดตามการปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรี

เรียน รอง-นรม., กระทรวง กรม จังหวัดทดลองแบบบูรณาการเพื่อการพัฒนา และจังหวัดเทียบเคียง
อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ นร ๐๒๐๒/ว ๑๕๐ ลงวันที่ ๒๔ พฤศจิกายน ๒๕๓๑

สิ่งที่ส่งมาด้วย สำเนาหนังสือสำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ
ที่ ปช ๐๐๐๒/๐๑๖๕ ลงวันที่ ๑๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๖

ตามที่ได้แจ้งมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๒ พฤศจิกายน ๒๕๓๑ ให้ส่วนราชการ
กำกับเจ้าหน้าที่ให้ยึดปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรีโดยเคร่งครัด กรณีที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมติ
คณะรัฐมนตรีได้ ให้ขอทบทวนมติและหากฝ่าฝืนให้พิจารณาลงโทษทางวินัยทุกราย นั้น

สำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติได้เสนอเรื่อง
การติดตามการปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรี กรณีการติดตั้งระบบควบคุมการจัดเก็บเงินค่าธรรมเนียม
ผ่านทางด้วยเครื่องคอมพิวเตอร์ มาเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติให้มีการกำหนดหลักเกณฑ์ขั้นตอน
และระยะเวลาในการควบคุมเกี่ยวกับการปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรีให้ชัดเจน เพื่อให้ส่วนราชการ
รัฐวิสาหกิจ และหน่วยงานของรัฐถือปฏิบัติดังนี้

๑.๑ กรณีคณะรัฐมนตรีมีมติให้หน่วยงานใดพิจารณาดำเนินการในเรื่องใด ควรกำหนด
ระยะเวลาเริ่มต้นและระยะเวลาที่สิ้นสุดไว้ในมติให้ชัดเจน และหน่วยงานนั้นจะต้องพิจารณาหรือ
ดำเนินการภายในระยะเวลาดำเนินการดังกล่าวโดยเคร่งครัด หากหน่วยงานใดคาดว่าจะไม่สามารถ
หรือดำเนินการได้ทันตามระยะเวลาที่กำหนดไว้ ให้เสนอขอผ่อนผันต่อคณะรัฐมนตรีก่อนครบกำหนด
เวลาตามมติคณะรัฐมนตรี

๑.๒ กรณีคณะรัฐมนตรีมีมติให้หน่วยงานถือปฏิบัติในเรื่องใด หน่วยงานจะต้องปฏิบัติ
ตามมติคณะรัฐมนตรีโดยเคร่งครัด หากหน่วยงานใดไม่สามารถปฏิบัติตามมติได้ให้เสนอขอทบทวน
หรือยกเว้นการไม่ปฏิบัติตามมติต่อคณะรัฐมนตรีทันทีก่อนที่จะมีการไม่ปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรี
หรือทันทีเมื่อเริ่มมีการไม่ปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรี

๑.๓ กรณีหน่วยงานใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามข้อ ๑.๑ หรือข้อ ๑.๒ ให้ผู้บังคับบัญชา
ผู้มีอำนาจตั้งคณะกรรมการสอบสวนหรือพิจารณาโทษ ปลัดกระทรวง อธิบดี หรือผู้บริหารสูงสุดของ
หน่วยงาน หรือผู้ที่ร่วมรับผิดชอบตามลำดับชั้นที่ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามโดยเคร่งครัด

/คณะกรรมการ ...

คณะกรรมการกลั่นกรองเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี คณะที่ ๗ (ฝ่ายกฎหมาย ฯ) ซึ่งมีรองนายกรัฐมนตรี (นายวิษณุ เครืองาม) เป็นประธานกรรมการ พิจารณาแล้วมีมติว่า เพื่อให้มติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องกับมาตรการป้องกันและปราบปรามการทุจริตมีการปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัดจริงจัง และบรรลุวัตถุประสงค์มากยิ่งขึ้น จึงเห็นควรเห็นชอบตามข้อเสนอของคณะกรรมการ ป.ป.ช. และให้ส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ และหน่วยงานของรัฐถือปฏิบัติต่อไป

คณะรัฐมนตรีได้ลงมติเมื่อวันที่ ๒๒ กรกฎาคม ๒๕๕๖ อนุมัติตามมติคณะกรรมการกลั่นกรองเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี คณะที่ ๗ (ฝ่ายกฎหมาย ฯ)

จึงเรียนยืนยันมา / จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ

ขอแสดงความนับถือ



(นายบวรศักดิ์ อูวรรณโณ)
เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

สำนักบริหารการประชุมคณะรัฐมนตรี
โทร. ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๐๐ ต่อ ๓๒๖ - ๓๒๗
โทรสาร ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๖๔



ที่ ปช 0002/ ๑16๕

สำนักงาน ป.ป.ช.

ถนนพิษณุโลก กทม. 10300

18 กุมภาพันธ์ 2546

เรื่อง การติดตามการปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรี กรณีการติดตั้งระบบควบคุมการจัดเก็บเงิน
ค่าธรรมเนียมผ่านทางด้วยเครื่องคอมพิวเตอร์

กราบเรียน นายกรัฐมนตรี

สิ่งที่ส่งมาด้วย เอกสารการติดตามการปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรี กรณีการติดตั้งระบบควบคุม
การจัดเก็บเงินค่าธรรมเนียมผ่านทางด้วยเครื่องคอมพิวเตอร์ จำนวน 100 ชุด

ด้วยคณะกรรมการ ป.ป.ช. ได้ดำเนินการติดตามผลการปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรี
เมื่อวันที่ 5 ตุลาคม 2536 เรื่องการเก็บเงินค่าธรรมเนียมผ่านทางหลวง ซึ่งลงมติเห็นชอบกับข้อเสนอ
ของคณะกรรมการ ป.ป.ช. ให้กระทรวงคมนาคมนำระบบคอมพิวเตอร์มาใช้ในการควบคุมตรวจสอบ
การดำเนินงานจัดเก็บเงินค่าธรรมเนียมผ่านทางหลวงในทุกด้านที่เปิดดำเนินการในระหว่างที่ยัง
ไม่อาจให้เอกชนรับงานดังกล่าวไปดำเนินการในขณะนี้ได้ และปรากฏว่าต่อมาประมาณปี พ.ศ. 2541
กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม ได้มีการดำเนินการจัดตั้งด่านและเก็บเงินค่าธรรมเนียมผ่านทางหลวง
พิเศษ หมายเลข 7 ตอนกรุงเทพฯ - ชลบุรี และหมายเลข 9 สายวงแหวนรอบนอกด้านตะวันออก
ตอนบางปะอิน - บางพลี จำนวน 4 ด่าน โดยกรมทางหลวงได้ใช้เจ้าหน้าที่ของกรมทางหลวงดำเนินการ
จัดเก็บและออกใบเสร็จให้แก่ผู้เสียค่าธรรมเนียมผ่านทางเท่านั้น เช่นเดียวกับที่เคยทำมาในอดีต

คณะกรรมการ ป.ป.ช. จึงพิจารณาเห็นว่า เนื่องจากมติคณะรัฐมนตรีดังกล่าว
เป็นมาตรการที่คณะกรรมการ ป.ป.ช. เป็นผู้เสนอ เมื่อมีการไม่ปฏิบัติตาม ทางคณะกรรมการ
ป.ป.ช. ก็คงจะไม่สามารถเพิกเฉยได้ เพราะมีมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 22 พฤศจิกายน 2531
กำหนดไว้ในกรณีที่หน่วยงานใดไม่สามารถปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรีได้ ให้ขอทบทวนไปยัง
คณะรัฐมนตรีและหากฝ่าฝืนให้ลงโทษทางวินัยทุกราย ปรากฏตามหนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
ที่ นร 0202/ว 180 ลงวันที่ 24 พฤศจิกายน 2531 นอกจากกรณีเรื่องนี้แล้วยังมีมติคณะรัฐมนตรี
อีกหลายเรื่องที่ปรากฏว่ายังคงมีส่วนราชการมิได้มีการปฏิบัติให้เป็นไปตามมติคณะรัฐมนตรี และ
ไม่ขอทบทวนหรือขอยกเว้นการไม่ปฏิบัติตาม ทำให้การป้องกันและปราบปรามการทุจริตไม่บรรลุ
วัตถุประสงค์ตามที่คณะรัฐมนตรีมีมติให้ถือปฏิบัติหรือให้ดำเนินการเช่น

/1) มติ...

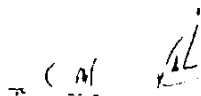
1) มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 22 มิถุนายน 2536 กรณีให้ส่วนราชการ หน่วยงานของรัฐ ออกระเบียบหรือคำสั่งเกี่ยวกับมาตรการควบคุม ตรวจสอบ เฝ้าระวังการดำเนินคดี

2) มติคณะรัฐมนตรีเรื่องมาตรการป้องกันการทุจริตและประพฤติมิชอบเกี่ยวกับรถบรรทุกน้ำหนักเกิน

การที่ส่วนราชการไม่ปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรีที่เป็นมาตรการในการป้องกันและปราบปรามการทุจริตโดยเคร่งครัด อาจทำให้เกิดความเสียหายอย่างร้ายแรงแก่ทางราชการหรือประเทศชาติได้ ดังนั้น เพื่อให้ส่วนราชการได้มีแนวทางปฏิบัติเกี่ยวกับหลักเกณฑ์ ขั้นตอน และระยะเวลาในการขอทบทวนมติคณะรัฐมนตรีที่ไม่สามารถปฏิบัติตามได้ เห็นสมควรกำหนดหลักเกณฑ์ในเรื่องนี้ไว้ให้ชัดเจน เพื่อให้ส่วนราชการต้องถือปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรีโดยเคร่งครัดมากขึ้น (รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย)

จึงกราบเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาตามมาตรา 19 (8) แห่งพระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามการทุจริต พ.ศ. 2542 ต่อไป

ขอแสดงความนับถืออย่างยิ่ง



(นายโอภาส อรุณินท์)

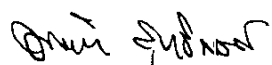
ประธานกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ

สำนักป้องกันการทุจริต :

โทร. 0-2282-3161-5 ต่อ 603

โทรสาร 0-2280-0140

สำเนาถูกต้อง



(นางนันทิยา สุทธิพงษ์)

เจ้าพนักงาน ป.ป.ช. 8

การติดตามการปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรี กรณีการติดตั้งระบบควบคุม การเก็บเงินค่าธรรมเนียมผ่านทางด้วยเครื่องคอมพิวเตอร์

ด้วยคณะกรรมการ ป.ป.ช. ได้ดำเนินการติดตามผลการปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรี เรื่องการเก็บเงินค่าธรรมเนียมผ่านทางหลวง และเห็นควรเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา โดยมีรายละเอียดข้อเท็จจริง ข้อพิจารณาและข้อเสนอแนะ ดังนี้

ข้อเท็จจริง

1. คณะกรรมการ ป.ป.ช. ได้เคยเสนอมาตรการป้องกันการทุจริตและประพฤติมิชอบ ในวงราชการ เรื่องการเก็บเงินค่าธรรมเนียมผ่านทางหลวง ตามหนังสือลงวันที่ 7 กรกฎาคม 2536 โดยมีข้อเสนอแนะ 2 ข้อ คือ

1.1 ให้กระทรวงคมนาคมนำระบบคอมพิวเตอร์มาใช้ในการควบคุมตรวจสอบ การดำเนินงานจัดเก็บเงินค่าธรรมเนียมผ่านทางหลวงในทุกด้านที่เปิดดำเนินการ โดยให้ศึกษาระบบ จากการศึกษาทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ใช้คอมพิวเตอร์ควบคุมตรวจสอบในการจัดเก็บเงินค่าธรรมเนียม ผ่านทางด่วนพิเศษ และนำมาเป็นแนวทางในการดำเนินงานต่อไป

1.2 ถ้าหากรัฐบาลเห็นสมควรและมีนโยบายที่จะกระจายงานที่ทางราชการ ไม่มีความจำเป็นต้องทำเองให้เอกชนรับไปดำเนินการแล้ว ก็เห็นสมควรเปลี่ยนระบบการเก็บเงิน ค่าธรรมเนียมผ่านทางหลวงที่กรมทางหลวงดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน เป็นใช้ระบบจ้างเอกชนดำเนินการ เก็บเงินค่าธรรมเนียมผ่านทางหลวงให้แก่ทางราชการ โดยเอกชนจะต้องเก็บและส่งเงินค่าธรรมเนียม ดังกล่าวให้แก่ทางราชการตามจำนวนและเงื่อนไขที่ทางราชการกำหนด โดยมอบหมายให้กระทรวง คมนาคมพิจารณาศึกษาหาแนวทางและกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ เพื่อให้เอกชนรับงานไปดำเนินการ ต่อไป (เอกสารหมายเลข 1)

2. คณะรัฐมนตรีได้ประชุมปรึกษาเมื่อวันที่ 5 ตุลาคม 2536 ลงมติเห็นชอบกับ ข้อเสนอของคณะกรรมการ ป.ป.ช. ให้กระทรวงคมนาคมนำระบบคอมพิวเตอร์มาใช้ในการควบคุม ตรวจสอบการดำเนินงานจัดเก็บเงินค่าธรรมเนียมผ่านทางหลวงในทุกด้านที่เปิดดำเนินการในระหว่าง ที่ยังไม่อาจให้เอกชนรับงานดังกล่าวไปดำเนินการในขณะนี้ได้ (เอกสารหมายเลข 2)

3. หลังจากที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติตามข้อ 2. ไม่นาน กระทรวงคมนาคมได้ยกเลิก การจัดเก็บเงินค่าธรรมเนียมผ่านทางหลวงทุกสาย ในสมัยที่ พันเอก วินัย สมพงษ์ เป็นรัฐมนตรี ว่าการกระทรวงคมนาคม

/4. ต่อมา...

4. ต่อมาประมาณปี พ.ศ. 2541 กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม ได้มีการดำเนินการจัดตั้งด่านและเก็บเงินค่าธรรมเนียมผ่านทางหลวงพิเศษ หมายเลข 7 ตอนกรุงเทพฯ - ชลบุรี และหมายเลข 9 สายวงแหวนรอบนอกด้านตะวันออก ตอนบางปะอิน - บางพลี จำนวน 4 ด่าน ซึ่งจากการสังเกตการณ์ในการขับรถผ่านด่านเก็บเงินค่าธรรมเนียมทางหลวงตอนกรุงเทพฯ - ชลบุรี ปรากฏว่าในการดำเนินงานจัดเก็บเงินค่าธรรมเนียม รถ 4 ล้อ 30 บาท รถ 6 - 10 ล้อ 50 บาท และรถเกิน 10 ล้อ 70 บาท โดยกรมทางหลวงได้ใช้เจ้าหน้าที่ของกรมทางหลวงดำเนินการจัดเก็บและออกใบเสร็จให้แก่ผู้เสียค่าธรรมเนียมผ่านทางเท่านั้น เช่นเดียวกับที่เคยทำมาในอดีต ซึ่งได้มีการกล่าวหาหรือเรียนว่ามีการทุจริตเงินค่าธรรมเนียมผ่านทางเป็นจำนวนมาก จนคณะกรรมการ ป.ป.ป. ต้องพิจารณาวางมาตรการป้องกันการทุจริตเสนอคณะรัฐมนตรีในเรื่องนี้ โดยไม่นำระบบคอมพิวเตอร์มาใช้ในการควบคุมตรวจสอบเจ้าหน้าที่ในการดำเนินงานจัดเก็บเงิน ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 5 ตุลาคม 2536

5. คณะกรรมการ ป.ป.ป. ได้พิจารณาแล้วเห็นว่า การดำเนินการจัดเก็บเงินของกรมทางหลวง ใช้เจ้าหน้าที่ประจำด่านไม่กี่คน ไม่มีเครื่องมือในการตรวจสอบการดำเนินงานจัดเก็บเงินและปริมาณรถที่ผ่านเข้า - ออกที่แน่นอน ไม่ได้มีการดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 5 ตุลาคม 2536 ที่กำหนดให้ต้องนำระบบคอมพิวเตอร์มาใช้ในการควบคุม ตรวจสอบการดำเนินการจัดเก็บเงินค่าธรรมเนียมผ่านทางหลวงในทุกด่านที่เปิดดำเนินการหรือจัดให้เอกชนรับงานไปดำเนินการเก็บเงินให้แก่ทางราชการ น่าจะเป็นการปฏิบัติที่ไม่ถูกต้อง เพราะถ้าหากกรมทางหลวงไม่สามารถดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีได้ ก็จะต้องขอทบทวนหรือขอยกเว้นต่อคณะรัฐมนตรีในการที่จะไม่ปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรี จึงได้เชิญผู้แทนกรมทางหลวงมาขอทราบข้อเท็จจริงกรณีดังกล่าว เมื่อวันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2542 ซึ่งกรมทางหลวงได้ชี้แจงข้อเท็จจริงสรุปได้ว่า

(1) กรมทางหลวงกำลังศึกษาว่าอาจจะหาทางใช้ระบบในการควบคุมตรวจสอบการดำเนินการเก็บเงินแบบราคาถูก แต่มีการควบคุมที่ดีกว่านี้ โดยอาจจะลงทุนประมาณ 20 - 30 ล้านบาทไปก่อน ซึ่งขณะนี้ได้มีการศึกษาไว้หลายราคา แต่ก็ต้องทำความเข้าใจกับกระทรวงการคลังอีกครั้งว่าจะยอมให้ซื้อหรือไม่

(2) สำหรับการดำเนินการเก็บเงินค่าผ่านทางในขณะนี้ไม่ได้มีการดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 5 ตุลาคม 2536 เพราะโดยความมุ่งหมายของกรมทางหลวงแล้ว การดำเนินการจัดเก็บเงินค่าธรรมเนียมผ่านทางทั้ง 2 สายนี้ จะต้องมีการดำเนินการเต็มรูปแบบ คือมีการจัดตั้งหรือก่อสร้างด่านถาวร ซึ่งจะต้องมีเครื่องมือต่าง ๆ ที่เป็นเครื่องคอมพิวเตอร์หรือ

/เครื่อง...

เครื่องอิเล็กทรอนิกส์ และจ้างเอกชนดำเนินการต่อไป แต่การจัดเก็บในขณะนี้ถือว่าเป็นเพียงการจัดตั้ง
 ด้านชั่วคราวเฉพาะกิจเก็บเงินเพื่อเป็นการรักษาสิทธิเท่านั้น จึงไม่ได้ดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรี
 ดังกล่าว และก็ไม่ได้มีการเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อขอผ่อนผันไม่ปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรีแต่อย่างใด

คณะกรรมการ ป.ป.ป. จึงได้แจ้งให้ผู้แทนกรมทางหลวงทราบว่า สาเหตุที่เชิญมาก็เพื่อ
 ต้องการทราบความเป็นมาของการเก็บเงินค่าผ่านทางในขณะนี้ที่ไม่ได้มีการปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรี
 เมื่อวันที่ 5 ตุลาคม 2536 ว่ามีเหตุผลอย่างไร ซึ่งปรากฏว่า กรมทางหลวงคิดว่าเป็นการตั้งด่าน
 เก็บเงินชั่วคราว อยู่ระหว่างเร่งรีบจัดทำขอบเขตโดยละเอียดของงานที่จะจ้างเอกชนมาดำเนินการ
 จัดเก็บและก่อสร้างด่านถาวรต่อไปตามที่ชี้แจงมาข้างต้น ซึ่งอย่างไรก็ตาม คณะกรรมการ ป.ป.ป. เห็นว่า
 มติคณะรัฐมนตรีดังกล่าวเป็นมาตรการที่คณะกรรมการ ป.ป.ป. เป็นผู้เสนอ เมื่อมีการไม่ปฏิบัติตาม
 ทางคณะกรรมการ ป.ป.ป. ก็คงจะไม่สามารถเพิกเฉยได้ เพราะเกรงว่าจะมีการรั่วไหลหรือการทุจริต
 ประพฤติมิชอบได้ เพราะในกรณีที่หน่วยงานใดไม่สามารถปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรีได้ ให้ขอทบทวน
 ไปยังคณะรัฐมนตรี และหากฝ่าฝืนให้ลงโทษทางวินัยทุกราย ปรากฏตามหนังสือสำนักเลขาธิการ
 คณะรัฐมนตรี ที่ นร 0202/ว 180 ลงวันที่ 24 พฤศจิกายน 2531 (เอกสารหมายเลข 3) ดังนั้น
 เมื่อกรมทางหลวงมิได้ปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรีในเรื่องนี้ เกรงว่าจะทำให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง
 เดือดร้อน จึงขอให้กรมทางหลวงไปพิจารณาทำเรื่องขอคณะรัฐมนตรียกเว้นในการที่จะดำเนินการ
 เก็บเงินอีกนานเท่าใดในด่านชั่วคราว โดยไม่ต้องปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรีโดยเร็ว เพื่อให้หมดปัญหา
 ในเรื่องนี้

ผู้แทนกรมทางหลวงรับว่าจะไปดำเนินการตามข้อเสนอแนะของคณะกรรมการ ป.ป.ป.
 ต่อไป

6. คณะกรรมการ ป.ป.ป. ได้พิจารณาเรื่องนี้ในการประชุมครั้งที่ 9/2542 วันที่ 12
 มีนาคม 2542 มีมติเห็นควรยุติเรื่องตามความเห็นของคณะอนุกรรมการฝ่ายมาตรการป้องกันและ
 วางแผน (ชุดเก่า) เนื่องจากผู้แทนกรมทางหลวงรับว่าจะไปดำเนินการให้ถูกต้องตามมติคณะรัฐมนตรี
 ตามที่แนะนำแล้ว

7. คณะกรรมการ ป.ป.ช. ได้หยิบยกเรื่องนี้ขึ้นมาพิจารณาใหม่ โดยเห็นว่าแม้เรื่องนี้
 คณะกรรมการ ป.ป.ป. ได้มีมติให้ยุติเรื่องไปแล้ว เนื่องจากผู้แทนกรมทางหลวงรับว่าจะไปดำเนินการให้ถูกต้อง

ตามมติคณะรัฐมนตรี แต่กรมทางหลวงยังมีได้แจ้งผลการดำเนินการให้ทราบ สำนักงาน ป.ป.ช. จึงได้ติดตามขอทราบผล ซึ่งต่อมากรมทางหลวงได้มีหนังสือ ที่ คค 0615/12(1)/6254 ลงวันที่ 25 พฤษภาคม 2543 แจ้งว่าขณะนี้กรมทางหลวงได้ดำเนินการจ้างเหมาทำการติดตั้งระบบควบคุมการจัดเก็บ ค่าธรรมเนียมผ่านทางด้วยคอมพิวเตอร์ในทางหลวงพิเศษ หมายเลข 7 ตอนกรุงเทพฯ – ชลบุรี และ หมายเลข 9 สายวงแหวนรอบนอกด้านตะวันออก ตอนบางปะอิน – บางพลีแล้ว ตามสัญญาจ้าง เลขที่ กส./4ทส./ป.4/2543 และเลขที่ กส./4ทส./ป.5/2543 คาดว่าการติดตั้งจะแล้วเสร็จภายใน เดือนมิถุนายน 2543 (เอกสารหมายเลข 4)

หลังจากคณะกรรมการ ป.ป.ช. ได้พิจารณาข้อมูลผลการดำเนินการติดตั้งระบบ การจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางด้วยคอมพิวเตอร์ตามสัญญาจ้างเลขที่ กส./4 ทส./ป.4/2543 และ เลขที่ กส./4ทส./ป.5/2543 แล้ว ได้พิจารณาติดตามความคืบหน้าของการดำเนินการติดตั้งระบบ ควบคุมการจัดเก็บเงินค่าธรรมเนียมผ่านทางด้วยคอมพิวเตอร์ ดังนี้

- ติดตามผลการดำเนินการตามสัญญา วิธีควบคุมตรวจสอบและป้องกันการรั่วไหล ในการจัดเก็บเงินค่าธรรมเนียมผ่านทางของกรมทางหลวง พร้อมส่งเจ้าหน้าที่ออกไปสังเกตการณ์ ตามด้านต่าง ๆ ทั้ง 4 ด้าน (ด้านธัญบุรี ด้านลาดกระบัง ด้านทับช้าง และด้านพานทอง)

- ศึกษาระบบจัดเก็บเงินค่าธรรมเนียมผ่านทางด้วยระบบคอมพิวเตอร์ที่ติดตั้งเสร็จแล้ว ปรากฏว่าเครื่องคอมพิวเตอร์ของทุกด้านสามารถทำงานได้แต่ไม่สามารถเก็บข้อมูลและประมวลผลได้ต่อเนื่อง กรมทางหลวงจึงให้ผู้รับจ้างติดตั้งเข้าแก้ไข แต่ผู้รับจ้างไม่สามารถดำเนินการได้ตามกำหนด กรมทางหลวงจึงได้แก้ปัญหาโดยขอตั้งงบประมาณในการซ่อมแซมเพื่อให้ระบบสามารถดำเนินการได้ตามปกติ และดำเนินการเรียกร้องค่าเสียหายจากผู้รับจ้างต่อไป และเนื่องจากการจัดเก็บเงินค่าธรรมเนียมผ่านทางด้วยเครื่องคอมพิวเตอร์เป็นระบบใหม่สำหรับพนักงาน จึงต้องใช้เวลาในการฝึกทักษะเพื่อให้พนักงานที่เกี่ยวข้องคุ้นเคยกับระบบ

- ติดตามสถิติตัวเลขการจัดเก็บเงินค่าธรรมเนียมผ่านทางด้วยเครื่องคอมพิวเตอร์ เปรียบเทียบกับการจัดเก็บเงินค่าธรรมเนียมผ่านทางด้วยเจ้าหน้าที่ของทุกด้านในระยะเวลา 6 เดือน ช่วงเดือนเมษายน – กันยายน 2543 กับช่วงเดือนเมษายน – กันยายน 2544

ตารางเปรียบเทียบรายได้ค่าธรรมเนียมผ่านทางสายมอเตอร์เวย์ทุกด้าน
ระหว่างเดือนเมษายน – กันยายน 2543 กับ เดือนเมษายน - กันยายน 2544

ปี 2543					ปี 2544			
เดือน	ด้าน ลาดกระบัง	ด้าน พานทอง	ด้าน ธัญบุรี	ด้าน ทับช้าง	ด้าน ลาดกระบัง	ด้าน พานทอง	ด้าน ธัญบุรี	ด้าน ทับช้าง
เมษายน	25,513,530.-	8,116,170.-	30,069,540.-	37,633,840.-	27,231,160.-	21,078,010.-	32,300,810.-	45,495,750.-
พฤษภาคม	24,803,830.-	18,807,140.-	28,641,710.-	39,561,600.-	25,525,250.-	19,128,920.-	28,964,140.-	44,235,050.-
มิถุนายน	22,409,860.-	16,787,120.-	26,656,020.-	38,577,520.-	20,120,160.-	13,661,340.-	25,790,700.-	39,843,410.-
กรกฎาคม	22,232,430.-	15,311,020.-	27,923,210.-	39,099,550.-	23,304,280.-	15,664,630.-	29,577,130.-	43,846,720.-
สิงหาคม	20,938,550.-	14,245,260.-	27,039,250.-	39,556,320.-	22,103,850.-	14,639,490.-	27,854,560.-	43,322,590.-
กันยายน	18,606,550.-	13,232,930.-	23,792,640.-	36,886,390.-	18,847,590.-	12,012,880.-	24,135,970.-	38,486,160.-
รวม	134,504,460.-	96,499,640.-	164,122,370.-	231,315,220.-	137,132,290.-	96,185,270.-	168,623,310.-	255,229,680.-

รวมรายได้ ปี 2543 ทั้ง 4 ด้าน ระยะเวลา 6 เดือน รวมเป็นเงิน 626,441,690.- บาท

รวมรายได้ ปี 2544 ทั้ง 4 ด้าน ระยะเวลา 6 เดือน รวมเป็นเงิน 657,170,550.- บาท

- ศึกษาเปรียบเทียบระบบการจัดเก็บเงินค่าธรรมเนียมผ่านทางของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ทางด่วนโทลเวย์ และทางสายมอเตอร์เวย์ กรมทางหลวง ว่ามีวิธีเก็บเงิน ส่งเงิน ตรวจสอบ ควบคุม หรือข้อดีข้อเสีย ทั้งนี้ โดยมีนายวิบูลย์ พร้อมพานิชย์ อาจารย์ผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมคอมพิวเตอร์ คณะวิศวกรรมศาสตร์ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง เป็นผู้ร่วมศึกษาวิเคราะห์ ซึ่งสามารถเปรียบเทียบได้ ดังนี้

ตารางเปรียบเทียบ

หัวข้อเปรียบเทียบ	การทางพิเศษ แห่งประเทศไทย	บริษัททางยกระดับ ดอนเมือง	กรมทางหลวง
ทางพิเศษที่อยู่ในความ รับผิดชอบ	ทางพิเศษเฉลิมมหานคร (ทางด่วนชั้นที่ 1)	ทางยกระดับอุดรภิรมย์ (ดินแดง - ดอนเมือง)	ทางยกระดับอุดรภิรมย์ (ดอนเมือง - รังสิต)

ตารางเปรียบเทียบ

หัวข้อเปรียบเทียบ	การทางพิเศษ แห่งประเทศไทย	บริษัททางยกระดับ ดอนเมือง	กรมทางหลวง
	ทางพิเศษฉลองรัช (ทางด่วนชั้นที่ 2) ทางพิเศษเฉลิมรัช (รามอินทรา - อจณรงค์) ทางพิเศษอุดรรัถยา (บางปะอิน - ปากเกร็ด) ทางพิเศษบูรพาวิถี (บางนา - ชลบุรี)		ทางหลวงหมายเลข 7 (Motorways) ทางหลวงหมายเลข 9 (วงแหวนรอบนอก ตะวันออก ตอนบางปะอิน บางพลี)
ระบบการจัดเก็บค่าธรรมเนียม	ระบบเปิด ยกเว้นทางพิเศษ บูรพาวิถีเป็นระบบปิด และใช้ IC Card ในการเก็บเงิน	ระบบเปิด	ระบบเปิด
ระบบการจ่ายค่าธรรมเนียม	เงินสด คูปอง และ TAG	เงินสด	เงินสด
ระบบการควบคุมที่ทางผ่าน	- มีอุปกรณ์ตรวจสอบ จำนวนรถ ประเภทรถ - มีคอมพิวเตอร์เก็บข้อมูล แต่ละช่องและส่งข้อมูลไปที่ หอควบคุม - มีพนักงานคอยเก็บเงินและ บันทึกข้อมูลตามประเภทรถ สำหรับรถที่ไม่เสียเงิน พนักงาน จะแจ้งให้ผู้ควบคุมที่หอควบคุม ทราบทุกครั้ง - ในกรณีที่อุปกรณ์เสีย จะทำการปิดช่องทาง หรือ หากจำเป็นต้องเปิดในกรณี รถมาก จะต้องทำเรื่องขออนุมัติ และจะต้องแจกใบเสร็จทุกคัน	เหมือนกับการทางพิเศษฯ	- มีอุปกรณ์ตรวจสอบ จำนวนรถ ประเภทรถ - มีคอมพิวเตอร์เก็บข้อมูล แต่ละช่องและส่งข้อมูล ไปที่หอควบคุม - ในกรณีที่รถไม่เสียเงิน พนักงานขับรถจะต้อง เซ็นชื่อในแบบฟอร์มที่ กำหนด

ตารางเปรียบเทียบ

หัวข้อเปรียบเทียบ	การทางพิเศษ แห่งประเทศไทย	บริษัททางยกระดับ ดอนเมือง	กรมทางหลวง
ระบบการควบคุมที่หอควบคุม ประจำด่าน	<ul style="list-style-type: none"> - มีพนักงานควบคุมดูแลนั่งดูหน้าจอข้อมูลการเก็บเงินของพนักงานที่เลนตลอดเวลา 24 ชั่วโมง และคอยอนุมัติสำหรับรถที่ไม่เสียเงิน - มีห้องสำหรับคอมพิวเตอร์หลักซึ่งใช้เก็บข้อมูลที่ส่งมาจากเลนเฉพาะเจ้าหน้าที่บางคนจึงมีสิทธิเข้าได้ - ข้อมูลต่าง ๆ ในคอมพิวเตอร์เซฟเวอร์ จะมีการส่งไปที่ศูนย์ควบคุมกลางในรูปแบบ On-line- มีการพิมพ์ข้อมูลที่สำคัญ ๆ ลงกระดาษตลอดเวลา 	<p>เหมือนกับการทางพิเศษฯ</p>	<ul style="list-style-type: none"> - มีพนักงานควบคุมดูแล นั่งดูหน้าจอข้อมูลการเก็บเงินของพนักงานที่เลนตลอดเวลา 24 ชั่วโมง - ห้องสำหรับคอมพิวเตอร์หลักซึ่งใช้เก็บข้อมูลที่ส่งมาจากเลนอยู่ห้องเดียวกับพนักงานควบคุม - ข้อมูลต่าง ๆ ในคอมพิวเตอร์เซฟเวอร์ จะมีการส่งไปที่ศูนย์ควบคุมกลาง ในรูปแบบ On-line
ขั้นตอนการนำเงินส่งเข้าตู้ นิรภัย	<ul style="list-style-type: none"> - พนักงานเก็บเงินทำการนับเงิน - ป้อนข้อมูลเข้าคอมพิวเตอร์ - นำเงินเก็บเข้าตู้นิรภัย - เจ้าหน้าที่ธนาคารและพนักงานการทางพิเศษฯ ถือกุญแจคนละดอกต้องเปิดตู้นิรภัยพร้อมกัน - พนักงานการทางพิเศษฯ ตรวจสอบการนับเงินที่ธนาคารก่อนนำ 	<p>- เหมือนกับการทางพิเศษฯ</p>	<ul style="list-style-type: none"> - หัวหน้าพนักงานเก็บเงินนำเงินส่งเจ้าหน้าที่ประจำด่านพร้อมรายงาน - เจ้าหน้าที่ประจำด่านตรวจดูรายงานและทำการนับเงิน - นำเงินเก็บเข้าตู้นิรภัย-เจ้าหน้าที่ประจำด่านนำเงินส่งคลังจังหวัดทุกวันทำการ

ตารางเปรียบเทียบ

หัวข้อเปรียบเทียบ	การทางพิเศษ แห่งประเทศไทย	บริษัททางยกระดับ ดอนเมือง	กรมทางหลวง
	เข้าบัญชี - นำส่งข้อมูลให้แผนก ตรวจสอบ		
ระบบการตรวจสอบ	- มีแผนกตรวจสอบ จำนวนพนักงาน 34 คน สามารถตรวจสอบข้อมูล ที่ด้านต่าง ๆ ได้ตลอดเวลา ผ่านทางคอมพิวเตอร์ - มีโปรแกรมตรวจสอบ ความถูกต้องของเงินที่เก็บ ได้จริงของพนักงานแต่ละคน แต่ละรอบการทำงาน	มีแผนกตรวจสอบ	- มีแผนกตรวจสอบ จำนวนพนักงาน 8 คน - การตรวจสอบ ใช้กระดาษทำการและ ข้อมูลต่าง ๆ ที่ส่งมา จากด้านแต่ละที่

- จากผลการเปรียบเทียบแต่ละระบบสามารถสรุปผลได้ ดังนี้

(1) ระบบการตรวจสอบของกรมทางหลวงยังมีจุดอ่อนทำให้อาจเกิดการรั่วไหลได้ ระบบคอมพิวเตอร์ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยสามารถตรวจสอบได้ทันที แต่ของกรมทางหลวงไม่สามารถทำได้ หรือทำได้ไม่ดี เพราะเครื่องเสียบ่อยครั้ง

(2) ระบบของบุคลากรการแบ่งแยกฝ่ายตรวจสอบที่หอคควบคุมกับฝ่ายที่เก็บเงินของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย จะเป็นอิสระจากกัน แต่กรมทางหลวงจะเป็นลักษณะของคนกลุ่มเดียวกัน ซึ่งทำให้เกิดจุดอ่อน

(3) คุณภาพของคน เนื่องจากกรมทางหลวงใช้ระบบราชการ จ้างบุคคลที่มีคุณสมบัติต่ำกว่าที่จะทำงานตรงนี้

(4) การที่ให้นำลูกจ้างชั่วคราวมาทำงานในส่วนนี้ อาจทำให้ความรับผิดชอบต่ำ ซึ่งสามารถถ่วงล่าช้าเกี่ยวกับการทุจริตได้

//(5) เรื่องของ...

(5) เรื่องของตัวระบบ น่าจะเปลี่ยนระบบการควบคุมในปัจจุบัน ซึ่งแทนที่จะควบคุมโดยหน่วยราชการมาเป็นองค์กรของราชการหรือให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ซึ่งมีความชำนาญในระบบมากกว่า เข้ามาช่วยดูแลรับผิดชอบ

(6) ถ้าจะยกเลิกระบบเครื่องคอมพิวเตอร์ที่ใช้อยู่ซึ่งมีปัญหาและกำลังจะปรับปรุงใหม่นั้น น่าจะนำระบบของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยซึ่งใช้ได้ดี และพิสูจน์มาแล้วว่าได้ผลมาใช้

(7) รถที่ได้รับการยกเว้น ระบบการยกเว้นของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย จะชัดเจนสามารถตรวจสอบได้ทันที แต่ระบบของกรมทางหลวงบกพร่องตรงส่วนนี้ ไม่มีระบบที่สามารถตรวจสอบได้

- กรณีที่กรมทางหลวงเปิดใช้เส้นทางมอเตอร์เวย์โดยไม่ใช้เครื่องคอมพิวเตอร์จัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางตามมติคณะรัฐมนตรี และเมื่อสำนักงาน ป.ป.ช. ติดตามสอบถามกรมทางหลวงก็ดำเนินการจ้างติดตั้งเครื่องคอมพิวเตอร์ ในเส้นทางทั้ง 2 สาย รวม 4 ด่าน มูลค่าประมาณ 76 ล้านบาท แต่จากการตรวจสอบพบว่าระบบคอมพิวเตอร์ของกรมทางหลวงทำงานไม่ได้ผล เสียบ่อย ไม่สามารถเก็บข้อมูลและประมวลผลได้อย่างต่อเนื่อง และไม่สามารถป้องกันการทุจริตได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ข้อพิจารณา

จากข้อเท็จจริงในการติดตามผลการปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรีในเรื่องนี้ตามที่กล่าวแล้วข้างต้น คณะกรรมการ ป.ป.ช. จึงขอสรุปและมีความเห็นในเรื่องนี้ว่า

1. กรมทางหลวงจงใจไม่ปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรีมาตั้งแต่แรก
2. เมื่อสำนักงาน ป.ป.ช. ทักท้วงและเชิญกรมทางหลวงมาชี้แจงให้ทำเรื่องขอผ่อนผันต่อคณะรัฐมนตรี เมื่อปี พ.ศ. 2542 กรมทางหลวงก็รับว่าจะรับไปดำเนินการทำเรื่องขอผ่อนผันแต่ก็ไม่ดำเนินการ เมื่อติดตามทวงถามก็ดำเนินการประมูลจ้างติดตั้งระบบคอมพิวเตอร์ในการควบคุมการจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทาง ซึ่งห้างหุ้นส่วนจำกัด ตั้งศิริโกศล เป็นผู้ประมูลได้ในราคาเส้นทางละ 38 ล้านบาท (ทางหลวงพิเศษ หมายเลข 7 ตอนกรุงเทพฯ - ชลบุรี คือ ด้านลาดกระบัง - ด้านพานทอง และหมายเลข 9 สายวงแหวนรอบนอกด้านตะวันออกตอนบางปะอิน - บางพลี คือ ด้านทับช้าง - ธัญบุรี) หลังจากติดตั้งเสร็จ ทางสำนักงาน ป.ป.ช. ได้ติดตามผลการดำเนินการติดตั้งและใช้งาน ปรากฏว่าเครื่องเสียบ่อยไม่สามารถประมวลผล

/ได้อย่าง...

ได้อย่างต่อเนื่อง ไม่สามารถป้องกันการทุจริตตามวัตถุประสงค์ และในอนาคตกรมทางหลวงจะเปลี่ยนระบบการจัดเก็บเงินค่าผ่านทางด้วยเครื่องคอมพิวเตอร์จากระบบเปิดที่ใช้ในปัจจุบันซึ่งมีอยู่ 4 ด้าน เป็นระบบปิด ซึ่งจะเก็บเงินตามระยะทางที่ไ้รถ และมีด้านทุกทางเข้าและทางออก โดยใช้เงินงบประมาณในการตั้งด้าน 3-4 พันล้านบาท

ดังนั้น ในกรณีที่กรมทางหลวงจะดำเนินการจัดตั้งด้านเก็บเงินค่าธรรมเนียมผ่านทางแบบถาวรในระบบปิดในอนาคต เห็นควรใช้ระบบจ้างเอกชนเข้ามารับผิดชอบดำเนินการให้แก่ทางราชการตามหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขที่ทางราชการกำหนด

3. กรณีการที่ส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือหน่วยงานของรัฐ ไม่ปฏิบัติตามมติ คณะรัฐมนตรีที่เสนอโดยคณะกรรมการ ป.ป.ป. เพื่อป้องกันและปราบปรามการทุจริตนั้น นอกจากกรณีเรื่องนี้แล้วยังมีมติคณะรัฐมนตรีอีกหลายเรื่องที่ปรากฏว่ายังคงมีส่วนราชการ มิได้มีการปฏิบัติให้เป็นไปตามมติคณะรัฐมนตรี โดยไม่ขอทบทวนหรือขอยกเว้นการไม่ปฏิบัติตาม ทำให้การป้องกันและปราบปรามการทุจริตไม่บรรลุวัตถุประสงค์ตามที่คณะรัฐมนตรีมีมติให้ถือปฏิบัติหรือให้ดำเนินการ เช่น

1) มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 22 มิถุนายน 2536 กรณีให้ส่วนราชการ หน่วยงานของรัฐ ออกระเบียบหรือคำสั่งเกี่ยวกับมาตรการควบคุม ตรวจสอบ เรงรัดการดำเนินคดีจากการติดตามผลการปฏิบัติหลังจากมีมติคณะรัฐมนตรีแล้ว ประมาณ 8 ปี ปรากฏว่ามีหน่วยงานที่ปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรีเพียง 30% เท่านั้น

2) มติคณะรัฐมนตรีเรื่องมาตรการป้องกันการทุจริตและประพฤติมิชอบเกี่ยวกับรถบรรทุกน้ำหนักเกิน คณะรัฐมนตรีได้เคยมีมติเกี่ยวกับการให้กระทรวงคมนาคม (กรมทางหลวง) ดำเนินการจัดตั้งด่านชั่งน้ำหนักรถบรรทุกรวมทั้งการจัดหาและเปลี่ยนเครื่องชั่งน้ำหนักเพื่อป้องกันการทุจริตซึ่งคณะรัฐมนตรีได้มีมติให้ดำเนินการ 2 ครั้ง กล่าวคือ

2.1) ปี 2529 (7 มกราคม 2529) คณะรัฐมนตรีมีมติ

2.1.1) จัดตั้งด่านชั่งน้ำหนักถาวรเพิ่มเติมจากด้านที่มีอยู่แล้ว ให้มีโครงข่ายงานที่เหมาะสมและสอดคล้องกันเพื่อให้ด่านชั่งน้ำหนักถาวรกระจายอยู่ทั่วไปบนทางหลวงสายสำคัญ ๆ ทุกสายที่มีปริมาณรถบรรทุกหนาแน่น โดยกำหนดความถี่ของด่านชั่งบนทางหลวงแต่ละสายให้มากยิ่งขึ้น

2.1.2) ควรเปลี่ยนเครื่องชั่งน้ำหนักทั้งแบบติดตั้งถาวรและแบบเคลื่อนที่ทั้งหมดให้เป็นแบบที่บันทึกหลักฐานด้วยเครื่องอัตโนมัติ เพื่อให้มีหลักฐานการตรวจสอบน้ำหนัก

/บรรทุก...

บรรทุกและข้อมูลอื่น ๆ ได้ในภายหลัง และควรมีให้ครบทุกด้านซึ่งนำหน้าภายใน 3 ปี หากรัฐไม่สามารถจัดหาและเปลี่ยนเครื่องซึ่งให้เป็นแบบใหม่ซึ่งสามารถบันทึกหลักฐานการซึ่งได้ เพราะขัดข้องทางด้านงบประมาณ ก็ควรให้ทางราชการเช่าเครื่องซึ่งจากเอกชนโดยให้เอกชนมีหน้าที่บำรุงรักษาเครื่องซึ่งและซ่อมแซมเครื่องซึ่งเอง

2.2) ปี 2539 (14 พฤษภาคม 2539) คณะรัฐมนตรีมีมติ

2.2.1) ให้กระทรวงคมนาคม และกรมทางหลวง พิจารณาสำรวจความเหมาะสมและจัดตั้งด้านซึ่งนำหน้าถาวรทดแทนของเดิมที่เคยมีอยู่ซึ่งได้ปิดดำเนินการไปแล้ว และจัดตั้งเพิ่มเติมให้มีโครงข่ายงานที่เหมาะสมและสอดคล้องกัน โดยให้มีด้านซึ่งนำหน้าถาวรกระจายอยู่ทั่วไปบนทางหลวงสายสำคัญ ๆ ทุกสายที่มีปริมาณรถบรรทุกหนาแน่น และให้มีความถี่บนถนนแต่ละสายตามความเหมาะสม เพื่อให้สามารถควบคุม ตรวจสอบ และป้องกันรถบรรทุกนำหนักเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดได้อย่างจริงจังและมีประสิทธิภาพ โดยให้กรมทางหลวงเป็นผู้รับผิดชอบดำเนินการตรวจซึ่งนำหน้ารถบรรทุกที่ด้านซึ่งนำหน้าถาวรเอง

2.2.2) ให้กระทรวงคมนาคม และกรมทางหลวง ขอตั้งงบประมาณในการดำเนินการจัดตั้งด้านซึ่งนำหน้าถาวรตามข้อ (1) และให้การจัดหาเครื่องซึ่งนำหนักแบบติดตั้งถาวรที่มีเครื่องบันทึกหลักฐานอัตโนมัติสามารถพิมพ์เอกสารข้อมูลในการซึ่งนำหนักของรถบรรทุกที่เข้าซึ่งแต่ละคันมอบให้แก่รถที่เข้าซึ่งเก็บไว้เป็นหลักฐานสำหรับการตรวจสอบของเจ้าหน้าที่ระหว่างทางที่ใช้ขนส่งสินค้าแต่ละเที่ยว และสามารถเก็บข้อมูลเกี่ยวกับการซึ่งนำหนักของรถทุกคันที่เข้าซึ่งไว้ในเครื่องซึ่ง ซึ่งสามารถเรียกข้อมูลโดยให้เครื่องพิมพ์รายงานการซึ่งนำหนักของรถในแต่ละวันออกมาเพื่อใช้ในการตรวจสอบในภายหลังได้ด้วย เพื่อนำมาใช้ติดตั้งกับด้านซึ่งนำหน้าถาวรให้เหมือนกันทุกด้านที่จัดตั้งขึ้น และขอตั้งงบประมาณในการจัดหาเครื่องซึ่งนำหนักเคลื่อนที่แบบที่มีเครื่องบันทึกหลักฐานอัตโนมัติลักษณะเดียวกับเครื่องซึ่งนำหน้าถาวรที่กล่าวข้างต้นมาใช้ต่อการปฏิบัติงานควบคุม ตรวจสอบ และป้องกันการบรรทุกนำหนักเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดของรถบรรทุก บนถนนทุกสายที่สามารถหลีกเลี่ยงการตรวจสอบนำหนักของด้านซึ่งนำหน้าถาวร และให้เพียงพอสำหรับนำไปใช้ในการออกปฏิบัติการของหน่วยเฉพาะกิจตรวจสอบการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ที่ทำหน้าที่ประจำและนำหน้ารถบรรทุก (Spot Check) ด้วย

2.2.3) ให้สำนักงบประมาณพิจารณาสันับสนุนงบประมาณเพื่อใช้ในการดำเนินการตามมาตรการที่กล่าวข้างต้น เพื่อให้เกิดผลสำเร็จภายใน 2 ปี

/แต่ปรากฏ...

แต่ปรากฏว่าหลังจากมีมติคณะรัฐมนตรีมาแล้วประมาณ 15 ปี ยังไม่มีการดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีแต่อย่างใด กล่าวคือ ไม่มีการจัดตั้งด้านซึ่งนำหนักเพิ่มเติม และไม่มีการจัดหาเครื่องซึ่งนำหนักมาใช้ในการตรวจสอบน้ำหนักบรรทุกทุกตามที่คณะรัฐมนตรีมีมติแต่อย่างใด

4. กรณีการปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรีนั้น คณะรัฐมนตรีได้เคยมีมติเมื่อวันที่ 22 พฤศจิกายน 2531 ตามหนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ นร 0202/ว 180 ลงวันที่ 24 พฤศจิกายน 2531 กำหนดให้ส่วนราชการกำชับให้เจ้าหน้าที่ยึดปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรีโดยเคร่งครัด กรณีที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรีได้ ให้ขอทบทวน และหากฝ่าฝืนให้พิจารณาลงโทษทางวินัยทุกราย แต่ก็ยังปรากฏอยู่เสมอว่ามีส่วนราชการหลายแห่งไม่ปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรีโดยไม่ขอทบทวนแต่อย่างใด และเจ้าหน้าที่ในส่วนราชการที่ไม่ปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรีก็มิได้ถูกพิจารณาโทษให้เห็นอย่างจริงจัง ซึ่งเป็นข้อเท็จจริงที่แสดงให้เห็นว่าผู้บริหารส่วนราชการไม่มีความเกรงกลัวว่าจะต้องถูกลงโทษกรณีไม่ปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรี

การที่ส่วนราชการไม่ปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรีที่เป็นมาตรการในการป้องกันและปราบปรามการทุจริตโดยเคร่งครัด อาจทำให้เกิดความเสียหายอย่างร้ายแรงแก่ทางราชการหรือประเทศชาติได้

มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 22 พฤศจิกายน 2531 เป็นมติที่กำหนดให้ส่วนราชการถือปฏิบัติในลักษณะกว้าง ๆ โดยมีได้กำหนดหลักเกณฑ์และระยะเวลาในการปฏิบัติเกี่ยวกับการขอทบทวนหรือขอยกเว้นเกี่ยวกับการไม่สามารถปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรีไว้เป็นขั้นตอนที่ชัดเจน อาจทำให้ส่วนราชการเข้าใจผิดพลาดคลาดเคลื่อนได้ ดังนั้น เพื่อให้ส่วนราชการได้มีแนวทางปฏิบัติเกี่ยวกับหลักเกณฑ์ ขั้นตอน และระยะเวลาในการขอทบทวนมติคณะรัฐมนตรีที่ไม่สามารถปฏิบัติตามได้ เห็นสมควรกำหนดหลักเกณฑ์ในเรื่องนี้ไว้ให้ชัดเจน เพื่อให้ส่วนราชการต้องถือปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรีโดยเคร่งครัดมากขึ้น

ข้อเสนอแนะ

คณะกรรมการ ป.ป.ช. พิจารณาแล้ว เห็นว่า เพื่อให้มติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องกับมาตรการป้องกันและปราบปรามการทุจริต มีการปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัดจริงจังและบรรลุตามวัตถุประสงค์มากยิ่งขึ้น เห็นสมควรเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณากำหนดหลักเกณฑ์ ขั้นตอน และระยะเวลาในการควบคุมเกี่ยวกับการปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรีไว้ให้ชัดเจน เพื่อให้ส่วนราชการรัฐวิสาหกิจ และหน่วยงานของรัฐถือปฏิบัติ ดังนี้

(1) กรณีคณะรัฐมนตรีมีมติให้หน่วยงานใดพิจารณาดำเนินการในเรื่องใด ควรกำหนดระยะเวลาเริ่มต้นและระยะเวลาที่สิ้นสุดไว้ในมติให้ชัดเจน และหน่วยงานนั้นจะต้องพิจารณาหรือดำเนินการภายในระยะเวลาดังกล่าวโดยเคร่งครัด หากหน่วยงานใดคาดว่าจะไม่สามารถพิจารณาหรือดำเนินการได้ทันตามระยะเวลาที่กำหนดไว้ ให้เสนอขอผ่อนผันต่อคณะรัฐมนตรีก่อนครบกำหนดเวลาตามมติคณะรัฐมนตรี

(2) กรณีคณะรัฐมนตรีมีมติให้หน่วยงานถือปฏิบัติในเรื่องใด หน่วยงานจะต้องปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรีโดยเคร่งครัด หากหน่วยงานใดไม่สามารถปฏิบัติตามมติได้ให้เสนอขอทบทวน หรือยกเว้นการไม่ปฏิบัติตามมติต่อคณะรัฐมนตรีทันทีก่อนที่จะมีการไม่ปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรี หรือทันทีเมื่อเริ่มมีการไม่ปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรี

(3) กรณีหน่วยงานใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามข้อ (1) หรือข้อ (2) ให้ผู้บังคับบัญชาผู้มีอำนาจตั้งคณะกรรมการสอบสวนหรือพิจารณาโทษ ปลัดกระทรวง อธิบดี หรือผู้บริหารสูงสุดของหน่วยงาน หรือผู้ที่ร่วมรับผิดชอบตามลำดับชั้นที่ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามโดยเคร่งครัด