

รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมาย

ร่างกฎกระทรวงกำหนดอัตราความเร็วของยานพาหนะบนทางหลวงสัมปทาน พ.ศ.

กฎหมายใหม่ แก้ไข/ปรับปรุง ยกเลิก

หน่วยงานของรัฐผู้เสนอร่างกฎหมาย.....กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม.....

ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติและแผนการปฏิรูปประเทศ

สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติในเรื่อง ดังต่อไปนี้

(๑) ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน ในด้านการพัฒนาโครงข่ายถนน โดยให้ความสำคัญกับการป้องกันและแก้ไขปัญหาดังกล่าว เพื่อเพิ่มความปลอดภัยและลดความสูญเสียจากการเกิดอุบัติเหตุทางถนน.....

(๒) ยุทธศาสตร์ชาติด้านการปรับสมดุลและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ ในด้านการจัดให้มีกฎหมายที่มีความสอดคล้องเหมาะสมกับบริบทต่างๆ กฎหมายทันสมัย ชัดเจน มีประสิทธิภาพ เป็นเครื่องมือในการสนับสนุนการพัฒนา การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ.....

สอดคล้องกับแผนการปฏิรูปประเทศในเรื่อง กฎหมาย ในประเด็นการปฏิรูปที่ ๒ ยกเลิกหรือปรับปรุงกฎหมายที่ล้าสมัย หรือเป็นอุปสรรคต่อการดำรงชีวิตและการประกอบอาชีพของประชาชน โดยการแก้ไขปรับปรุงกฎหมายให้เหมาะสมกับบริบทต่างๆ ที่เปลี่ยนแปลงไป.....

ส่วนที่ ๑

เหตุผลความจำเป็นที่ต้องตรากฎหมายและผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมาย

๑. สภาพปัญหา สาเหตุของปัญหา และผลกระทบของปัญหา

๑.๑ ปัญหาคืออะไร สาเหตุของปัญหาคืออะไร และผลกระทบของปัญหาคืออะไร

เนื่องจากปัจจุบันทางหลวงสัมปทานหมายเลข ๓๑ สายทางยกระดับดินแดง - อนุสรณ์สถาน ไม่มีกฎหมายกำหนดอัตราความเร็วสำหรับยานพาหนะที่วิ่งบนทางหลวงสัมปทานไว้เป็นการเฉพาะ มีเพียงกฎกระทรวงกำหนดอัตราความเร็วสำหรับการขับรถในทางเดินรถ พ.ศ. ๒๕๖๔ ซึ่งเป็นกฎหมายทั่วไปในลักษณะกฎหมายกลางที่กำหนดความเร็วสำหรับการขับรถในทางเดินรถไว้ จึงเป็นกรณีที่กฎหมายกำหนดอัตราความเร็วสำหรับการขับรถบนทางหลวงสัมปทานที่ใช้บังคับอยู่ยังไม่เหมาะสมกับลักษณะของทางหลวงสัมปทานหมายเลข ๓๑ สายทางยกระดับดินแดง - อนุสรณ์สถาน ที่มีขึ้นเพื่อให้การจราจรผ่านได้ตลอดรวดเร็วเป็นพิเศษ ส่งผลให้การจราจรบนทางหลวงสัมปทานเกิดความไม่คล่องตัวเท่าที่ควร และมักเกิดกรณีการกระทำผิดที่ผู้ขับขี่ขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด.....

๑.๒ เหตุใดรัฐจึงควรแทรกแซงในเรื่องนี้

เพื่อให้มีกฎหมายสำหรับการกำหนดอัตราความเร็วของยานพาหนะบนทางหลวงสัมปทานที่สอดคล้องกันกับการใช้ความเร็วที่เหมาะสมบนทางหลวงสัมปทานหมายเลข ๓๑ สายทางยกระดับดินแดง - อนุสรณ์สถาน.....

๒. วัตถุประสงค์และเป้าหมายของการแทรกแซง

วัตถุประสงค์และเป้าหมายของการแทรกแซงคืออะไร

เพื่อให้การจราจรบนทางหลวงสัมปทานหมายเลข ๓๑ สายทางยกระดับดินแดง - อนุสรณ์สถานเกิดความสะดวกรวดเร็ว และผู้ใช้เส้นทางเดินทางได้อย่างปลอดภัย รวมถึงลดจำนวนการกระทำ ความผิดจากการขับเร็วเกินกว่าอัตราที่กำหนด.....

๓. การแก้ปัญหาในปัจจุบัน

๓.๑ วิธีการแก้ปัญหาที่ดำเนินการอยู่ในปัจจุบันคืออะไร

ในปัจจุบัน กรมทางหลวง หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และเอกชนผู้รับสัมปทานมุ่งเน้นการแก้ไข ปัญหาการขับเร็วเกินกว่าอัตราที่กำหนด โดยมีมาตรการควบคุม ได้แก่ การเพิ่มจำนวนเจ้าหน้าที่ตำรวจที่ทำหน้าที่ตรวจจับรถผู้ใช้ทางที่ขับขี่ด้วยความเร็วเกินกว่าอัตราที่กำหนด การเพิ่มป้ายจำกัดความเร็ว และสัญญาณไฟกระพริบ รวมถึงการรณรงค์ให้ผู้ใช้ทางขับขี่ด้วยความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด เป็นต้น อย่างไรก็ตาม การใช้มาตรการดังกล่าว ไม่สามารถลดจำนวนการกระทำ ความผิดกรณีการขับเร็วเกินกว่าอัตราที่กำหนดได้อย่างมีประสิทธิภาพ และไม่ได้ส่งเสริมให้การจราจรบนทางหลวงสัมปทานหมายเลข ๓๑ สายทางยกระดับดินแดง - อนุสรณ์สถาน เป็นไปอย่างสะดวกรวดเร็ว และปลอดภัย เนื่องจากกฎหมายที่กำหนดอัตราความเร็วของยานพาหนะที่ใช้บังคับกับทางหลวงสัมปทานในปัจจุบันยังไม่สอดคล้องกับการใช้ความเร็วที่เหมาะสมบนทางหลวงสัมปทานหมายเลข ๓๑ สายทางยกระดับดินแดง - อนุสรณ์สถาน.....

๓.๒ ต่างประเทศแก้ปัญหาได้อย่างไร (ถ้ามี) และการดำเนินการดังกล่าวเหมาะสมกับสังคมไทยหรือไม่ อย่างไร

ตามรายงานของ ORGANISATION FOR ECONOMIC CO-OPERATION AND DEVELOPMENT (OECD) ปี ค.ศ. ๒๐๑๖ ได้รวบรวมข้อมูลที่มีการพิจารณาการกำหนดอัตราความเร็วรถบนทางยกระดับ/ทางด่วน มอเตอร์เวย์ รวมทั้งถนนทางหลวงทั้งในเขตเมืองและนอกเมืองของประเทศต่างๆ ในแถบยุโรป และเอเชีย เช่น ประเทศญี่ปุ่นได้จำกัดความเร็วรถบนทางยกระดับ/ทางด่วน อยู่ที่ ๑๐๐ กม./ชม. ซึ่งประเทศไทยได้นำผลการศึกษาฯ ดังกล่าวมาพัฒนาและประยุกต์ใช้กับการก่อสร้างโครงข่ายการคมนาคมในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยการเสนอออกกฎกระทรวงกำหนดอัตราความเร็วของยานพาหนะบนทางหลวงสัมปทานสายนี้ ทางเอกชนผู้รับสัมปทานได้ว่าจ้างที่ปรึกษา คือ ศูนย์บริการวิชาการแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เพื่อศึกษาและวิเคราะห์ความเร็วของการจราจรบนทางยกระดับตอนเมือง เพื่อใช้ประกอบการพิจารณานโยบายเกี่ยวกับอัตราความเร็วควบคุมที่เหมาะสมกับลักษณะการจราจรและพฤติกรรมการขับขี่ในปัจจุบัน รวมถึงการศึกษาค้นคว้าผลกระทบบนด้านความปลอดภัยตาม

หลักวิศวกรรมจราจร โดยสรุปคือ ผู้วิจัยเสนอให้พิจารณาปรับความเร็วจำกัดบนทางยกระดับดอนเมือง ให้สอดคล้องกับการปรับเปลี่ยนความเร็วจำกัดบนทางพิเศษ ภายใต้กฎกระทรวงกำหนดอัตราความเร็ว สำหรับการขับรถในทางเดินรถ พ.ศ. ๒๕๖๔ ในกรณีการขับรถในทางเดินรถบนทางพิเศษที่อยู่ในระดับเหนือพื้นดินด้วยเหตุผล คือ พฤติกรรมการเลือกใช้ความเร็วในการขับขึ้นบนทางยกระดับดอนเมือง ไม่สอดคล้องกับอัตราความเร็วจำกัดในปัจจุบัน และทางยกระดับดอนเมืองถูกออกแบบภายใต้ความเร็วที่ใช้ในการออกแบบทางกายภาพของทางยกระดับที่ ๑๐๐ กม./ชม. และมีการออกแบบอุปกรณ์อำนวยความสะดวกด้วยมาตรฐานที่เทียบเคียงกันทางพิเศษของกระทรวงพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) และทางหลวงสัมปทานสายนี้ภายใต้การกำกับของกรมทางหลวง มีประเภทการใช้งาน (Functional classification) ลักษณะเดียวกับทางพิเศษที่อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของกระทรวงพิเศษแห่งประเทศไทย กล่าวคือเป็นสายทางประเภท Freeway ที่มีการออกแบบด้วยมาตรฐานเรขาคณิตทางถนนสูง ไม่มีทางแยกที่มีสัญญาณไฟจราจร มีการควบคุมจุดขึ้น-ลง (Access controlled) มีตำแหน่งที่ตั้งอยู่ในเขตกรุงเทพมหานครเหมือนกัน รวมถึงกายภาพของทางที่มีการเชื่อมต่อกันโดยตรงบริเวณดินแดง จึงควรกำหนดอัตราความเร็วสำหรับการขับรถให้เป็นไปในทิศทางเดียวกัน เพื่อมิให้ผู้ขับขี่เกิดความสับสน.....

๔. การรับฟังความคิดเห็น

- ได้รับฟังความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องแล้ว
- ได้นำผลการรับฟังความคิดเห็นมาประกอบการวิเคราะห์ผลกระทบแล้ว

๕. ความสัมพันธ์หรือความใกล้เคียงกับกฎหมายอื่น

ร่างกฎหมายนี้มีความสัมพันธ์หรือใกล้เคียงกับกฎหมายอื่นหรือไม่ อย่างไร

ร่างกฎกระทรวงกำหนดอัตราความเร็วของยานพาหนะบนทางหลวงสัมปทาน พ.ศ..... เป็นกฎกระทรวงที่ออกโดยอาศัยอำนาจตามมาตรา ๕ (๑) แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ เพื่อกำหนดอัตราความเร็วของยานพาหนะบนทางหลวงสัมปทานหมายเลข ๓๑ สายทางยกระดับดินแดง - อนุสรณ์สถาน ทั้งนี้ ร่างกฎกระทรวงดังกล่าว มีบทบัญญัติของกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดอัตราความเร็วของยานพาหนะที่ใกล้เคียงกับกฎหมายอื่น ๆ ดังต่อไปนี้.....

๑. กฎกระทรวงกำหนดอัตราความเร็วสำหรับการขับรถในทางเดินรถ พ.ศ. ๒๕๖๔ ซึ่งออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ และที่แก้ไขเพิ่มเติม เป็นกฎหมายในลักษณะกฎหมายกลางที่กำหนดความเร็วสำหรับการขับรถในทางเดินรถ อย่างไรก็ตาม อัตราความเร็วที่กำหนดภายใต้กฎหมายฉบับดังกล่าวยังไม่สอดคล้องกันความเร็วที่เหมาะสมของทางหลวงสัมปทานหมายเลข ๓๑ สายทางยกระดับดินแดง - อนุสรณ์สถาน.....

๒. กฎกระทรวง ฉบับที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๔๒) ออกตามความในพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ เป็นกฎหมายเกี่ยวกับการกำหนดอัตราความเร็วของยานพาหนะที่ใช้บังคับกับยานพาหนะบนทางหลวง ประเภททางหลวงชนบทเท่านั้น.....

๓. กฎกระทรวง ฉบับที่ ๓ (พ.ศ. ๒๕๔๒) ออกตามความในพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ เป็นกฎหมายเกี่ยวกับการกำหนดอัตราความเร็วของยานพาหนะที่ใช้บังคับกับยานพาหนะ.....

บนทางหลวงพิเศษหมายเลข ๗ ทางสายกรุงเทพมหานคร - เมืองพัทยา และทางหลวงพิเศษหมายเลข ๙ (ถนนกาญจนาภิเษก) ทางสายถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครเท่านั้น.....

๔. กฎกระทรวงกำหนดอัตราความเร็วของยานพาหนะบนทางหลวงแผ่นดินหรือทางหลวงชนบทที่กำหนด พ.ศ. ๒๕๖๔ ซึ่งออกตามความในพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ เป็นกฎหมายเกี่ยวกับการกำหนดอัตราความเร็วของยานพาหนะที่ใช้บังคับกับยานพาหนะบนทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงชนบท ตามลักษณะที่กำหนดไว้เท่านั้น.....

๖. ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมาย

๖.๑ กฎหมายนี้จำกัดสิทธิหรือเสรีภาพ หรือก่อให้เกิดหน้าที่หรือภาระอะไรแก่ใครบ้าง

ร่างกฎกระทรวงกำหนดอัตราความเร็วของยานพาหนะบนทางหลวงสัมปทาน พ.ศ..... ก่อให้เกิดหน้าที่แก่ผู้ใช้ทางบนทางหลวงสัมปทานหมายเลข ๓๑ สายทางยกระดับดินแดง - อนุสรณ์สถาน ที่จะต้องขึ้นขี่ยานพาหนะตามอัตราความเร็วที่ร่างกฎกระทรวงกำหนดไว้สำหรับรถแต่ละประเภท.....

๖.๒ มีมาตรการป้องกัน แก้ไข คุ้มครอง หรือเยียวยาให้แก่ผู้ได้รับผลกระทบตาม ๖.๑ อย่างไร

แม้ว่าร่างกฎกระทรวงกำหนดอัตราความเร็วของยานพาหนะบนทางหลวงสัมปทาน พ.ศ..... จะก่อให้เกิดหน้าที่แก่ผู้ใช้ทางบนทางหลวงสัมปทานหมายเลข ๓๑ สายทางยกระดับดินแดง - อนุสรณ์สถาน ที่จะต้องขึ้นขี่ยานพาหนะตามอัตราความเร็วที่กำหนดไว้สำหรับรถแต่ละประเภท อย่างไรก็ตาม หน้าที่ดังกล่าวไม่ก่อให้เกิดผลกระทบแก่ผู้ใช้ทางอย่างมีนัยสำคัญ เนื่องจากในปัจจุบันผู้ใช้ทางบนทางหลวงสัมปทานหมายเลข ๓๑ สายทางยกระดับดินแดง - อนุสรณ์สถาน จะต้องขึ้นขี่ยานพาหนะตามอัตราความเร็วที่กฎหมายกำหนดไว้อยู่แล้ว หากแต่ร่างกฎกระทรวงฉบับนี้ จะกำหนดอัตราความเร็วที่เหมาะสมกับทางหลวงสัมปทานไว้เป็นการเฉพาะ ซึ่งจะส่งผลให้ผู้ใช้ทางสามารถเดินทางได้อย่างสะดวก คล่องตัว และเกิดความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น.....

๖.๓ กฎหมายนี้จะก่อให้เกิดประโยชน์แก่ประเทศ สังคม หรือประชาชนอย่างไร

ร่างกฎกระทรวงกำหนดอัตราความเร็วของยานพาหนะบนทางหลวงสัมปทาน พ.ศ..... เป็นกฎหมายที่กำหนดอัตราความเร็วสำหรับยานพาหนะที่สอดคล้องกับลักษณะของทางเดินรถ ประเภทของรถ สภาพของพื้นที่และการจราจรบนทางหลวงสัมปทานในปัจจุบัน จึงเป็นกรณีที่ร่างกฎกระทรวงฉบับดังกล่าวจะทำให้การใช้รถและประชาชนผู้ใช้ทางบนทางหลวงสัมปทานหมายเลข ๓๑ สายทางยกระดับดินแดง - อนุสรณ์สถาน ได้รับความสะดวก ความคล่องตัว และความปลอดภัยในการเดินทาง รวมถึงอาจช่วยลดจำนวนการกระทำผิดกรณีการขึ้นรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดได้อีกด้วย อีกทั้งการกำหนดอัตราความเร็วบนทางหลวงสัมปทานสายนี้ จะสอดคล้องกับการกำหนดอัตราความเร็วรถบนทางพิเศษ ซึ่งเป็นโครงข่ายคมนาคมในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล.....

๗. ความพร้อมและต้นทุนของรัฐในการปฏิบัติตามและบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมาย

๗.๑ หน่วยงานผู้รับผิดชอบ..... กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม.....

๗.๒ มีแนวทางและระยะเวลาเตรียมการในการปฏิบัติตามหรือบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมายอย่างไร

กรมทางหลวงในฐานะหน่วยงานของรัฐผู้กำกับดูแลทางหลวงสัมปทานหมายเลข.๓๑ สายทางยกระดับดินแดง.- อนุสรณ์สถาน จะเตรียมการเพื่อสร้างการรับรู้และความเข้าใจที่ถูกต้องเกี่ยวกับอัตราความเร็วที่ใช้บังคับสำหรับรถแต่ละประเภทให้แก่เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ ทางหลวงสัมปทานสายดังกล่าวอยู่ในความรับผิดชอบของเอกชนผู้รับสัมปทาน จึงเป็นกรณีที่เอกชนผู้รับสัมปทานจะเป็นผู้ดำเนินการจัดเตรียมและติดตั้งป้ายจำกัดความเร็วใหม่ และดำเนินการใดๆ ที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมความเร็วของยานพาหนะที่วิ่งบนทางหลวงสัมปทานให้เป็นไปตามที่ร่างกฎกระทรวงกำหนดอัตราความเร็วของยานพาหนะบนทางหลวงสัมปทาน พ.ศ. กำหนด.....

๗.๓ มีแนวทางและระยะเวลาในการสร้างความเข้าใจให้แก่ประชาชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติตามและการบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมายอย่างไร

กรมทางหลวงจะดำเนินการสร้างการรับรู้และความเข้าใจที่ถูกต้องเกี่ยวกับอัตราความเร็วที่ใช้บังคับสำหรับรถแต่ละประเภทบนทางหลวงสัมปทานหมายเลข.๓๑. สายทางยกระดับดินแดง.- อนุสรณ์สถาน. ตามที่ร่างกฎกระทรวงกำหนดอัตราความเร็วของยานพาหนะบนทางหลวงสัมปทาน พ.ศ. กำหนดให้แก่หน่วยงานของรัฐ. เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้อง. รวมถึงประชาสัมพันธ์ข้อมูลให้แก่ประชาชนทั่วไปผ่านช่องทางสื่อสารต่าง. ๆ ของกรมทางหลวง. ทั้งนี้. เอกชนผู้รับสัมปทานมีแผนประชาสัมพันธ์. และประเมินผลก่อนและหลังการปรับอัตราความเร็วของยานพาหนะบนทางหลวงสัมปทานเช่นเดียวกัน. โดยเอกชนผู้รับสัมปทานได้ดำเนินการจัดทำ Road Safety Audit. เพื่อตรวจสอบด้านความปลอดภัย. รวมทั้งการเตรียมหน้าป้ายที่จะติดตั้งบนทาง. เพื่อให้เกิดความสะดวกรวดเร็ว. และความปลอดภัยกับผู้ใช้ทางในเส้นทางดังกล่าว.....

๗.๔ ต้นทุนหรือค่าใช้จ่ายที่คาดว่าจะต้องใช้ในการปฏิบัติตามและบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมายในระยะเวลา ๓ ปีแรก เป็นจำนวน.....บาท อัตราค่าจ้างที่ต้องใช้..... อัตรา อัตราค่าจ้างที่มีอยู่แล้ว..... อัตรา อัตราค่าจ้างที่ต้องเพิ่มขึ้น..... อัตรา

๘. ผลกระทบโดยรวมที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมาย

๘.๑ ผลกระทบต่อเศรษฐกิจ..... - ไม่มี -

๘.๒ ผลกระทบต่อสังคม.....ร่างกฎกระทรวงกำหนดอัตราความเร็วของยานพาหนะบนทางหลวงสัมปทาน พ.ศ. จะมีผลทำให้ประชาชนผู้ใช้ทางบนทางหลวงสัมปทานหมายเลข.๓๑. สายทางยกระดับดินแดง.- อนุสรณ์สถาน. สามารถเดินทางได้อย่างสะดวก. คล่องตัว. และปลอดภัยมากยิ่งขึ้น. รวมถึงอาจทำให้จำนวนการกระทำความผิดกรณีการขับเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดลดลง...

๘.๓ ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมหรือสุขภาพ..... - ไม่มี -

๘.๔ ผลกระทบอื่นที่สำคัญ..... - ไม่มี -

ส่วนที่ ๒

เหตุผลความจำเป็นในการใช้ระบบอนุญาต ระบบคณะกรรมการ
การกำหนดโทษอาญา และการให้เจ้าหน้าที่ของรัฐมีดุลพินิจ

๙. เหตุผลความจำเป็นในการใช้ระบบอนุญาต..... - ไม่มี -

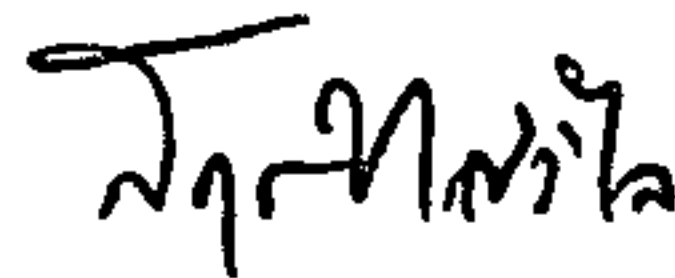
๑๐. เหตุผลความจำเป็นในการใช้ระบบคณะกรรมการ..... - ไม่มี -

๑๑. เหตุผลความจำเป็นในการกำหนดโทษอาญา ร่างกฎกระทรวงกำหนดอัตราความเร็วของยานพาหนะบนทางหลวงสัมปทาน พ.ศ. ไม่ได้มีบทบัญญัติกำหนดโทษทางอาญาไว้เป็นการเฉพาะ อย่างไรก็ตาม กรณีการฝ่าฝืนบทบัญญัติของกฎหมาย โดยการขับรถเร็วเกินกว่าอัตราความเร็วที่ร่างกฎกระทรวงกำหนดไว้ จะเป็นความผิดอาญาตามมาตรา ๒๙ แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๔๙ โดยระวางโทษปรับไม่เกินห้าพันบาท.....

๑๒. เหตุผลความจำเป็นในการกำหนดให้เจ้าหน้าที่ของรัฐมีดุลพินิจในการออกคำสั่งทางปกครองหรือดำเนินกิจการทางปกครอง..... - ไม่มี -

ข้าพเจ้าขอรับรองว่าข้อมูลที่ปรากฏในรายงานนี้เป็นข้อมูลที่ได้จากการตรวจสอบและวิเคราะห์อย่างถี่ถ้วนแล้ว

ลงชื่อ



(นายสรารุท ทรงศิริ)

อธิบดีกรมทางหลวง

วันที่ ๓๐ ม.ค. ๒๕๖๗

หน่วยงานผู้รับผิดชอบ กรมทางหลวง
เจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบ นางสาวธัญญา อยู่พะเนียด
โทร. ๐ ๒๓๕๔ ๖๕๙๖
อีเมล legal@doh.go.th