

มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับความเสียหายอันเกิดจากยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา



บทคัดย่อและแฟ้มข้อมูลฉบับเต็มของวิทยานิพนธ์ตั้งแต่ปีการศึกษา 2554 ที่ให้บริการในคลังปัญญาจุฬาฯ (CUIR)  
เป็นแฟ้มข้อมูลของนิสิตเจ้าของวิทยานิพนธ์ ที่ส่งผ่านทางบัณฑิตวิทยาลัย

The abstract and full text of theses from the academic year 2011 in Chulalongkorn University Intellectual Repository (CUIR)  
are the thesis authors' files submitted through the University Graduate School.

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญานิติศาสตรมหาบัณฑิต  
สาขาวิชานิติศาสตร์  
คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย  
ปีการศึกษา 2559  
ลิขสิทธิ์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

LEGAL MEASURES WITH RESPECT TO DAMAGE FROM ILLEGAL OVERLOADED VEHICLES

Police Lieutenant Wiragorn Homyen



A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements  
for the Degree of Master of Laws Program in Laws

Faculty of Law

Chulalongkorn University

Academic Year 2016

Copyright of Chulalongkorn University

หัวข้อวิทยานิพนธ์	มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับความเสียหายอันเกิดจาก
	ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา
โดย	ร้อยตำรวจโทหญิงวิรากร หอมเย็น
สาขาวิชา	นิติศาสตร์
อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก	ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.อังคณาตี ปิ่นแก้ว

---

คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้หัวข้อวิทยานิพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่ง  
ของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาโทบริหารธุรกิจ

.....คณบดีคณะนิติศาสตร์  
(ศาสตราจารย์ ดร.นันทวัฒน์ บรมานันท์)

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์

.....ประธานกรรมการ  
(รองศาสตราจารย์ไพฑูรย์ คงสมบูรณ์)

.....อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก  
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.อังคณาตี ปิ่นแก้ว)

.....กรรมการ  
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ชยันตี ไกรกาญจน์)

.....กรรมการภายนอกมหาวิทยาลัย  
(อาจารย์สุพจี รุ่งโรจน์)

วิจารณ์ หอมเย็น : มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับความเสียหายอันเกิดจากยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา (LEGAL MEASURES WITH RESPECT TO DAMAGE FROM ILLEGAL OVERLOADED VEHICLES) อ.ที่ปริกษาวิทยานิพนธ์หลัก: ผศ. ดร.อังคณาดี ปิ่นแก้ว, 165 หน้า.

การใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดบนทางหลวงเป็นปัจจัยสำคัญที่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ทางหลวงอันเป็นทรัพย์สินของรัฐมีสภาพเป็นหลุมบ่อส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยของประชาชนผู้ใช้ทางหลวงสัญจร โดยรัฐต้องจัดสรรเงินงบประมาณจากภาษีส่วนรวมเพื่อนำมาเป็นค่าใช้จ่ายสำหรับการเยียวยาความเสียหายอันเกิดแก่ทางหลวงจากยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรานั้น

จากการศึกษามาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับความเสียหายอันเกิดจากยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราในปัจจุบันมีลักษณะเป็นบทลงโทษทางอาญาเพื่อปราบปรามไม่ให้มีการกระทำผิดโดยมิได้คำนึงถึงการเยียวยาผลเสียหายอันเกิดแก่ทางหลวงจากยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา และหากจะนำประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาใช้ในการดำเนินคดีความรับผิดชอบทางละเมิดสำหรับความเสียหายอันเกิดแก่ทางหลวงจากยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราก็ยังมีปัญหาการพิสูจน์ความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำและผลความเสียหายอันเกิดแก่ทางหลวงจากยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราและปัญหาการกำหนดค่าสินไหมทดแทนเนื่องจากความเสียหายของทางหลวงนั้นอาจมาจากเหตุปัจจัยอื่นประกอบด้วย

จึงควรมีมาตรการทางกฎหมายมาบังคับใช้เป็นทางเลือกก่อนการบังคับใช้บทลงโทษทางอาญาตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 ไม่ว่าจะเป็นการจัดเก็บค่าธรรมเนียมสำหรับการออกใบอนุญาตให้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราเกินกว่าเกณฑ์กฎหมายได้ แต่ไม่เกินกว่าเกณฑ์มาตรฐานการรองรับน้ำหนักของทางหลวงโดยอาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัติกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้ยานยนต์บนทางหลวงและสะพาน พ.ศ.2497 ในการนำเงินค่าธรรมเนียมมาใช้เยียวยาความเสียหายอันเกิดแก่ทางหลวงเป็นการเฉพาะมาใช้ร่วมกับเทคโนโลยีการตรวจสอบน้ำหนักยานพาหนะขณะเคลื่อนที่(WIM)เพื่อป้องกันมิให้บุคคลผู้กระทำความผิดหลีกเลี่ยงการตรวจสอบและมีส่วนรับผิดชอบทางการเงินสำหรับความเสี่ยงจากการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราอันก่อให้เกิดความเสียหายแก่ทางหลวงอย่างแท้จริง

สาขาวิชา นิติศาสตร์

ปีการศึกษา 2559

ลายมือชื่อนิสิต .....

ลายมือชื่อ อ.ที่ปริกษาหลัก .....

# # 5786026634 : MAJOR LAWS

KEYWORDS: OVER-WEIGHT VEHICLE / COMPENSATION / HIGHWAY / DAMAGE

WIRAGORN HOMYEN: LEGAL MEASURES WITH RESPECT TO DAMAGE FROM ILLEGAL OVERLOADED VEHICLES. ADVISOR: ASST. PROF.ANGKANAWADEE PINKAEW, Ph.D., 165 pp.

The use of vehicles weighting over prescribed by law on highways is a major factor causing damage to highways that are the property of the government causing potholes and affecting the safety of highway users. This results in the government having to allocate a budget from the tax collected to cover the costs of repairing the damage caused to highways by the overweighed vehicles.

From a study on current legal measures regarding damage caused by overweighed vehicles, it is punishable by criminal penalties for suppressing offenses without any consideration on the damages caused to the highway from overweighed vehicles. Additionally, there still is a problem with proving the relationship between the wrongdoing and the damage to the highways from the offense of operating overweighed vehicles and the problem with setting the amount of fine to be imposed since the damage to highway can also be caused by other contributing factors.

Therefore, there should be legal measures enacted as an option before the enforcement of criminal penalties under the Highway Act B.E. 2535 (1992) such as the collection of fees for licensing of vehicles overweighting beyond legal limits but the weight must not be more than the standard for highway weight, by virtue of the Act Fixing Tolls to be Levied on the Use of Highways and Bridges by Motor Vehicles B.E. 2497 (1954) to be particularly used to pay for highway damages in conjunction with the Weigh-In-Motion System to prevent the offender from avoiding the inspection and financial responsibility for the risk of operating overweighed vehicles causing the actual damage to the highway.

Field of Study: Laws

Student's Signature .....

Academic Year: 2016

Advisor's Signature .....

## กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ประสบความสำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี เนื่องจากความเมตตาจากคณาจารย์คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยที่อบรม ให้ความรู้และเปิดประสบการณ์อันเกี่ยวกับความคิดทางกฎหมายที่แตกต่างแก่ข้าพเจ้า

ข้าพเจ้าขอกราบขอบพระคุณ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.อังคณาวิติ ปิ่นแก้ว ได้ให้โอกาสและเมตตารับเป็นที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ ซึ่งวิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงด้วยดีจากการอบรมสั่งสอน ชี้แนะแนวทาง คำปรึกษา กำลังใจและแนวทางการแก้ไขปัญหาทั้งด้านชีวิต การทำงานและการเรียน พัฒนาทักษะทางการศึกษาและการดำเนินชีวิตให้กับข้าพเจ้าได้อย่างดียิ่ง

ข้าพเจ้าขอกราบขอบพระคุณ รองศาสตราจารย์ ไพฑูรย์ คงสมบูรณ์ ที่ท่านได้สละเวลารับเป็นประธานกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ รวมทั้ง ผู้ช่วยศาสตราจารย์ชยันติ ไกรกาญจน์ และอาจารย์ สุพจี รุ่งโรจน์ ที่ท่านสละเวลารับเป็นกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ พร้อมให้คำแนะนำแนวทางการเขียน ชี้แนะแนวทางการให้เหตุผลในการแก้ไขข้อบกพร่องของเนื้อหาในแต่ละบทให้มีความสมบูรณ์ ชัดเจนเป็นระบบมากยิ่งขึ้น

ข้าพเจ้าขอกราบขอบพระคุณบิดามารดาของข้าพเจ้า ซึ่งท่านเป็นเสมือนครูคนแรกสำหรับชีวิตการศึกษาของข้าพเจ้า ในการอบรมสั่งสอนให้ข้าพเจ้าเรียนรู้ที่จะต่อสู้กับปัญหาและสนับสนุนทุนทรัพย์ด้านการศึกษาแก่ข้าพเจ้าจนสำเร็จการศึกษา และความห่วงใยและปรารถนาดีจากพี่น้องของข้าพเจ้าทุกท่าน รวมทั้ง ความเมตตาปรารถนาดีและช่วยเหลือจากครอบครัวปิ่นทะโชติที่มีต่อข้าพเจ้านับแต่วันแรกจนกระทั่งสำเร็จการศึกษา ในท้ายที่สุดข้าพเจ้าขอขอบพระคุณคุณสาส์ เฟื่องอร่าม เจ้านายผู้บังคับบัญชา เจ้าหน้าที่หลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต เจ้าหน้าที่ศาลแขวงนครปฐม ศาลแขวงราชบุรี ศาลจังหวัดนครปฐมและเพื่อนข้าราชการตำรวจที่ได้ร่วมงานกันสำหรับความช่วยเหลือและกำลังใจ ข้าพเจ้าขอยกความดีให้แก่บุคคลดังกล่าวมาและหากมีข้อผิดพลาดประการใดข้าพเจ้าต้องขออภัยไว้ ณ ที่นี้ด้วย

สารบัญ

หน้า

บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
กิตติกรรมประกาศ.....	ฉ
สารบัญ.....	ช
สารบัญตาราง.....	ฐ
บทที่ 1 .....	1
บทนำ.....	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา.....	5
1.3 สมมติฐานของการศึกษา.....	5
1.4 ขอบเขตของการศึกษา.....	5
1.5 วิธีการศึกษา.....	6
1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการศึกษา.....	6
บทที่ 2 .....	7
มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการควบคุมน้ำหนักบรรทุกของยานพาหนะ .....	7
2.1 ความเป็นมาและวิวัฒนาการพัฒนาระบบทางหลวง .....	7
2.1.1 ความเป็นมาของระบบทางหลวงในประเทศไทย .....	7
2.1.2 นโยบายการพัฒนาทางหลวงตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ .....	10
2.1.2.1 ช่วงการก่อสร้างระบบทางหลวง .....	10
2.1.2.2 ช่วงการบูรณะและเชื่อมต่อโครงข่ายทางหลวง .....	11
2.1.2.3 ช่วงการร่วมลงทุนก่อสร้างทางหลวงของเอกชน.....	12
2.1.2.4 ช่วงการเชื่อมโยงทางหลวงกับประเทศภูมิภาคอาเซียน.....	13

2.2 วิวัฒนาการกฎหมายควบคุมการบรรทุกน้ำหนักของยานพาหนะ .....	14
2.2.1 พระราชบัญญัติรถยนต์ พุทธศักราช 2473 .....	14
2.2.2 พระราชบัญญัติทางหลวง พุทธศักราช 2482.....	15
2.2.3 ประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 295 ลงวันที่ 28 พฤศจิกายน พ.ศ. 2515 .....	18
2.2.4 พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 .....	21
2.3 กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการบรรทุกน้ำหนักของยานพาหนะบนทางหลวง .....	24
2.3.1 พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 .....	24
2.3.2 พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 .....	25
2.3.3 พระราชบัญญัติกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้ยานยนต์รับทางหลวงและสะพาน พ.ศ.2497.....	26
2.4 มาตรการตรวจสอบน้ำหนักบรรทุกของยานพาหนะบนทางหลวง .....	31
2.4.1 สถานีตรวจสอบน้ำหนักยานพาหนะถาวร .....	31
2.4.1.1 ขั้นตอนการตรวจสอบน้ำหนักยานพาหนะ .....	32
2.4.1.2 เทคโนโลยีในการตรวจสอบน้ำหนักยานพาหนะ.....	33
2.4.2 หน่วยตรวจสอบน้ำหนักยานพาหนะแบบเคลื่อนที่ .....	35
2.4.2.1 รูปแบบการจัดตั้งหน่วยตรวจสอบน้ำหนักเคลื่อนที่ .....	35
2.4.2.2 ข้อปฏิบัติในการดำเนินงานของหน่วยตรวจสอบน้ำหนักเคลื่อนที่.....	36
บทที่ 3 .....	38
มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับความเสียหายจากยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา .....	38
3.1 ความเสียหายอันเกิดจากการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา.....	38
3.1.1 ความเสียหายอันเกิดแก่ทางหลวง .....	39
3.1.2 ความเสียหายอันเกิดแก่เศรษฐกิจของรัฐ.....	42
3.1.3 ความเสียหายอันเกิดแก่อุปกรณ์อำนวยความสะดวกบนทางหลวง .....	43



3.1.4 ผลกระทบทางอ้อมอันเกิดจากยานพาหนะบรรทุกน้หนักเกินอัตรา .....	43
3.1.4.1 ผลกระทบต่อความปลอดภัยในชีวิตร่างกาย .....	44
3.1.4.2 ผลกระทบต่อทรัพย์สินของเอกชน .....	45
3.1.4.3 ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม.....	46
3.2 มาตรการทางกฎหมายกรณียานพาหนะบรรทุกน้หนักเกินอัตรา.....	48
3.2.1 มาตรการลงโทษต่อบุคคลผู้กระทำความผิด .....	49
3.2.1.1 มาตรการลงโทษจำคุก.....	49
3.2.1.2 มาตรการลงโทษกักขัง .....	51
3.2.1.3 มาตรการคุมประพฤติและการทำงานบริการสังคม .....	52
3.2.2 มาตรการลงโทษทางทรัพย์สิน .....	54
3.2.2.1 มาตรการลงโทษปรับทางอาญา .....	54
3.2.2.2 มาตรการลงโทษริบทรัพย์สิน.....	56
3.3 บุคคลเกี่ยวข้องกับยานพาหนะบรรทุกน้หนักเกินอัตราบนทางหลวง .....	60
3.3.1 ผู้ควบคุมยานพาหนะบรรทุกน้หนักเกินอัตรา .....	61
3.3.2 ผู้ประกอบการที่ใช้ยานพาหนะบรรทุกน้หนักเกินอัตรา .....	62
3.3.3 ผู้มีชื่อเป็นเจ้าของยานพาหนะบรรทุกน้หนักเกินอัตราทางทะเบียน.....	63
3.4 ความรับผิดชอบทางแพ่งเพื่อความเสียหายอันเกิดจากยานพาหนะบรรทุกน้หนักเกินอัตรา .....	65
3.4.1 หลักการทั่วไปว่าด้วยความรับผิดชอบทางละเมิด .....	65
3.4.1.1. หลักความรับผิดชอบบนพื้นฐานความผิด.....	66
3.4.1.2 หลักความรับผิดชอบโดยเคร่งครัด .....	68
3.4.2 ความรับผิดชอบทางละเมิดของบุคคลกรณียานพาหนะบรรทุกน้หนักเกินอัตรา.....	70
3.4.2.1 ความรับผิดชอบเพื่อการกระทำของตนเอง .....	70
3.4.2.2 ความรับผิดชอบร่วมเพื่อการกระทำละเมิดของบุคคลอื่น .....	72

3.4.2.3 ความรับผิดชอบเพื่อความเสียหายจากยานพาหนะอันเดินด้วยกำลัง เครื่องจักรกล .....	77
3.5 การดำเนินคดีความรับผิดทางแพ่งเพื่อความเสียหายแก่ทรัพย์สินของรัฐ .....	78
3.5.1 การดำเนินคดีความรับผิดทางละเมิดกรณีความเสียหายเกิดแก่ทรัพย์สินของรัฐ .....	79
3.5.2 ความรับผิดทางแพ่งกรณีความเสียหายเกิดแก่ทรัพยากรธรรมชาติ.....	82
3.6 ค่าสินไหมทดแทนกรณีความเสียหายอันเกิดแก่ทรัพย์สินของรัฐ .....	84
3.6.1 ค่าสินไหมทดแทนตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ .....	84
3.6.2 ค่าสินไหมทดแทนกรณีความเสียหายเกิดแก่ทรัพยากรธรรมชาติ.....	86
บทที่ 4 .....	88
มาตรการเกี่ยวกับยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราบนทางหลวงในต่างประเทศ .....	88
4.1 ประเทศสหรัฐอเมริกา .....	88
4.1.1 มาตรการกฎหมายควบคุมน้ำหนักบรรทุกของยานพาหนะโดยรัฐบาลกลาง .....	90
4.1.2 หลักเกณฑ์การกำหนดอัตราน้ำหนักบรรทุกของยานพาหนะโดยมลรัฐ .....	91
4.1.3 มาตรการทางกฎหมายกรณีฝ่าฝืนใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา .....	94
4.1.3.1 มาตรการออกใบอนุญาตและจัดเก็บค่าธรรมเนียมสำหรับยานพาหนะ บรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด.....	94
4.1.3.2 มาตรการดำเนินคดีความรับผิดทางแพ่ง .....	97
4.1.3.3 มาตรการลงโทษปรับทางอาญา .....	100
4.1.3.4 มาตรการจัดตั้งกองทุนทางหลวง .....	101
4.2 ประเทศออสเตรเลีย .....	104
4.2.1 มาตรการกฎหมายเกี่ยวกับอัตราบรรทุกน้ำหนักของยานพาหนะ .....	105
4.2.1.1 หลักเกณฑ์เกี่ยวกับการบรรทุกสินค้าของยานพาหนะ.....	106
4.2.1.2 การกำหนดอัตราน้ำหนักบรรทุกของยานพาหนะ .....	107
4.2.2 มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับความเสียหายจากการบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา.....	108

4.2.2.1 การกำหนดความรับผิดของบุคคลกรณียานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกิน .....	108
4.2.2.2 มาตรการกำหนดค่าเสียหายตามความเสี่ยง .....	109
บทที่ 5 .....	111
วิเคราะห์ปัญหามาตรการกฎหมายเกี่ยวกับความเสียหายอันเกิดจากยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา .....	111
5.1 ปัญหามาตรการลงโทษทางอาญากรณีฝ่าฝืนใช้ยานพาหนะโดยมีน้ำหนักบรรทุกเกินอัตราบนทางหลวงตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 .....	112
5.1.1 มาตรการลงโทษจำคุกบุคคลผู้ควบคุมยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกิน .....	113
5.1.2 การลงโทษปรับทางอาญาจากกรณียานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกิน .....	118
5.1.3 มาตรการริบยานพาหนะอันเป็นทรัพย์สินที่ใช้ในการกระทำความผิด .....	124
5.2 ปัญหาความรับผิดทางละเมิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ กรณีความเสียหายอันเกิดแก่ทางหลวงจากยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา .....	129
5.2.1 บุคคลที่ต้องรับผิดทางแพ่งเพื่อความเสียหายอันเกิดจากยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา .....	130
5.2.2 การพิสูจน์ความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำและผลเสียหายอันเกิดแก่ทางหลวงจากยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา .....	138
5.2.3 การกำหนดค่าสินไหมทดแทนสำหรับความเสียหายอันเกิดแก่ทางหลวงจากยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา .....	140
5.3 ปัญหาการนำพระราชบัญญัติกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้ยานยนต์บนทางหลวงและสะพาน พ.ศ.2497 มาใช้เพื่อจัดเก็บค่าธรรมเนียมจากยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกิน .....	144
5.3.1 ปัญหาวัตถุประสงค์ของการจัดเก็บเงินค่าธรรมเนียมการใช้ยานยนต์บนทางหลวงและสะพาน .....	145
5.3.2 ปัญหาหลักเกณฑ์ประเภททางหลวงที่สามารถจัดเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ยานยนต์บนทางหลวงและสะพาน .....	147

5.3.3 ปัญหาการบริหารเงินค่าธรรมเนียมการใช้นายยนต์บนทางหลวงและสะพาน .....	150
บทที่ 6 .....	154
บทสรุปและข้อเสนอแนะ .....	154
6.1 บทสรุป .....	154
6.2 ข้อเสนอแนะ .....	156
รายการอ้างอิง .....	160
ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์ .....	165



## สารบัญตาราง

ตารางที่ 1	เกณฑ์อัตราน้ำหนักบรรทุกสำหรับยานพาหนะบนทางหลวง .....	23
ตารางที่ 2	งบประมาณรายจ่ายสำหรับการบำรุงรักษาทางหลวง พ.ศ.2555 – 2559 .....	42
ตารางที่ 3	สถิติคดีฝ่าฝืนใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราบนทางหลวงตาม พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 ในพื้นที่จังหวัดสมุทรสาคร นครปฐม และราชบุรี .....	60
ตารางที่ 4	เกณฑ์อัตราน้ำหนักบรรทุกของยานพาหนะตามกฎหมายมลรัฐในสหรัฐอเมริกา .....	93
ตารางที่ 5	วิเคราะห์เปรียบเทียบมาตรการทางกฎหมายกรณีฝ่าฝืนใช้ยานพาหนะบรรทุกเกิน อัตราตามกฎหมายไทยและต่างประเทศ .....	153



# บทที่ 1

## บทนำ

### 1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

การขนส่งทางถนนเป็นรูปแบบการขนส่งที่มีปริมาณสูงสุดและเป็นพื้นฐานระบบคมนาคมขนส่งของประเทศไทยมาตลอดในการขับเคลื่อนธุรกิจของภาคเอกชน โดยการใช้ยานพาหนะบรรทุกขนาดใหญ่ในการเคลื่อนย้ายสินค้าและบริการที่ผู้ประกอบการผลิตไปยังมือผู้บริโภคอย่างรวดเร็วด้วยการประหยัดเวลารวบรวมสินค้าให้เต็มรถ (Full Truck Load) และทำการขนถ่ายสินค้าออกจากยานพาหนะได้สะดวกมีลักษณะการขนส่งในรูปแบบจากที่ถึงที่ (Door-to-Door Service) จึงทำให้ค่าใช้จ่ายของผู้ประกอบการธุรกิจลดลงอีกด้วย ทำให้การขนส่งทางถนนด้วยยานพาหนะบรรทุกเป็นวิธีการที่ผู้ประกอบการเลือกใช้ในกิจการของตนเนื่องจากการขนส่งที่รวดเร็วสามารถเข้าถึงได้ทุกพื้นที่ มีระบบคมนาคมเครือข่ายครอบคลุม (Extensive Road Network) และมีค่าใช้จ่ายเป็นต้นทุนขนส่งน้อยเนื่องจากใช้โครงสร้างพื้นฐานทางหลวงซึ่งรัฐเป็นผู้ลงทุน<sup>1</sup>

ด้วยการขนส่งทางถนนสามารถตอบสนองความต้องการของผู้ประกอบการทำให้จำนวนยานพาหนะบรรทุกสินค้าหนักบนทางหลวงเพิ่มมากขึ้นและมีการแข่งขันกันระหว่างผู้ประกอบการรับขนส่งสินค้าทางถนน โดยการตัดราคาค่าขนส่งด้วยวิธีการลดต้นทุนค่าขนส่งต่อเที่ยวอาศัยการบรรทุกสินค้าให้ได้จำนวนมากขึ้นต่อเที่ยวการขนส่ง เช่น การบรรทุกสินค้าจนอัตราน้ำหนักที่บรรทุกเกินกว่าเกณฑ์การบรรทุกของยานพาหนะที่กฎหมายกำหนดไว้ ในขณะที่โครงสร้างของถนนออกแบบก่อสร้างให้รองรับน้ำหนักยานพาหนะจำกัดตามมาตรฐานงานทาง ซึ่งการลดต้นทุนการขนส่งด้วยอาศัยช่องทางแสวงหาประโยชน์ทางธุรกิจด้วยวิธีการฝ่าฝืนบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดอาจทำให้เกิดความไม่เป็นธรรมต่อเอกชนผู้ประกอบการที่ปฏิบัติตามกฎหมายได้

ดังนั้น เมื่อปรากฏว่าการที่ถนนต้องรองรับแรงกดทับจากน้ำหนักบรรทุกของยานพาหนะบรรทุกสินค้าเกินอัตราสัญญาณ จึงกลายเป็นปัจจัยสะสมที่ทำให้ทางหลวงต้องเสื่อมสภาพการใช้งานก่อนอายุการใช้งานของถนนตามปกติ และอาจส่งผลให้ทางหลวงอันเป็นทรัพย์สินของรัฐได้รับ

<sup>1</sup> สมชาย ปฐมศิริ, ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับการขนส่ง [ออนไลน์], 29 ตุลาคม 2559. แหล่งที่มา <http://www.logisticscorner.com/index.php?option=com>.

ความเสียหายแล้ว ยังส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจของประเทศเนื่องจากรัฐต้องใช้งบประมาณจากภาษีส่วนรวมมาใช้ก่อสร้างบำรุงรักษาทางหลวงที่ต้องเสียหาย ซึ่งไม่คุ้มค่ากับการลงทุนของภาครัฐ ต้องใช้งบประมาณไปเพื่อการดังกล่าวปีละหลายพันล้านบาท

รวมทั้ง การใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราบนทางหลวงที่ทำให้ทางหลวงต้องเสียหายนั้นยังเป็นการกระทบต่อสิทธิของเอกชนในชีวิตร่างกาย ทรัพย์สิน และความปลอดภัยของประชาชนในการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน เนื่องจากทางหลวงที่ใช้สัญจรเดินทางเกิดความชำรุดเสียหายจากการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา จึงทำให้ต้องมีมาตรการทางกฎหมายควบคุมเกณฑ์อัตราการบรรทุกน้ำหนักของยานพาหนะบนทางหลวงเพื่อดูแลรักษาทางหลวงไว้ตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 โดยกำหนดให้อำนาจผู้อำนวยการทางหลวงกำหนดเกณฑ์อัตราการบรรทุกน้ำหนักยานพาหนะบนทางหลวง<sup>2</sup> และหากฝ่าฝืนบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราจะต้องถูกดำเนินมาตรการลงโทษทางอาญามีระวางโทษจำคุกไม่เกิน 6 เดือน หรือ ปรับไม่เกิน 10,000บาท<sup>3</sup>

ทั้งนี้การฝ่าฝืนมาตรการกฎหมายเกี่ยวกับยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 จะต้องถูกลงโทษตามมาตรการทางอาญาเพื่อป้องปรามมิให้มีการกระทำความผิดเกิดขึ้นอีก แต่ไม่ได้มีวัตถุประสงค์ในการแก้ไขเยียวยาความเสียหายอันเกิดขึ้นแล้วแก่ทางหลวงจากการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา ซึ่งในปัจจุบันประเทศไทยมีระบบการควบคุมตรวจสอบยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราด้วยการชั่งน้ำหนักบริเวณสถานีตรวจสอบน้ำหนักถาวร หรือชุดปฏิบัติการตรวจสอบน้ำหนักเคลื่อนที่ ในขณะที่ยานพาหนะหยุดนิ่งทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดบนทางหลวงและเป็นช่องทางให้เจ้าหน้าที่ทุจริตเรียกรับผลประโยชน์จากผู้กระทำผิดเพื่อการอำนวยความสะดวกสำหรับยานพาหนะที่มีน้ำหนักบรรทุกเกินอัตราได้<sup>4</sup>

ถึงแม้ว่าประเทศไทยทั้งภาครัฐและภาคเอกชนผู้ประกอบการขนส่งทางถนนจะพยายามหาแนวทางแก้ไขปัญหาการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดบนทางหลวงมาอย่างยาวนาน ไม่ว่าจะเป็นการพิจารณาหาแนวทางเพิ่มอัตราน้ำหนักบรรทุกของยานพาหนะ

<sup>2</sup> พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2549 มาตรา 61

<sup>3</sup> พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2549 มาตรา 73/2

<sup>4</sup> กฤษณ์ หยั่ววิไล, "ส่วยกับรถบรรทุกน้ำหนักเกินตามกฎหมาย," (การศึกษาค้นคว้าปริญญามหาบัณฑิต คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา, 2548), หน้า 26 - 29,

การพิจารณาเปิดช่องทางพิเศษสำหรับยานพาหนะบรรทุกหนัก การนำเทคโนโลยีตรวจสอบยานพาหนะฝ่าฝืนบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา หรือ การพิจารณาปรับโครงสร้างพื้นฐานของถนนให้เพิ่มมาตรฐานการรับน้ำหนักบรรทุก โดยมีเหตุผลสนับสนุนเกี่ยวกับประเด็นการทำให้ค่าขนส่งต่อหน่วยของสินค้าลดลง การเพิ่มขึ้นของประโยชน์ทางเศรษฐกิจ ความคุ้มค่าในการลงทุนระบบคมนาคมขนส่งเพื่อผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจที่ประเทศไทยจะได้รับจากการขนส่งสินค้าและบริการ<sup>5</sup>

แต่อย่างไรก็ดีแนวความคิดดังกล่าวก็ยังไม่สามารถทำให้ปัญหาการบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราในประเทศไทยลดลงได้ และยังมีได้ค้ำจนถึงวัตถุประสงค์การเยียวยาผลความเสียหายอันเกิดแก่ทางหลวงอย่างเป็นรูปธรรม โดยปรากฏให้เห็นได้จากปัญหาการร้องเรียนเกี่ยวกับความเดือดร้อนของประชาชนผู้ใช้ทางหลวงที่ต้องเสียหายจากการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราดังตัวอย่างเช่น

(ก) ชาวบ้านไวยถนนเลียบบคลองฝั่งตะวันออกพังเป็นหลุมเป็นบ่อมีรอยแตกหลายงาแตกกว้างเป็นร่องโดยเฉพาะสะพานข้ามคลองหน้าวัดปลาหาร คอสะพานทรุด เนื่องจากมียานพาหนะบรรทุกสิบล้อ และยานพาหนะบรรทุกชนิดต่างๆ วิ่งตลอดทั้งวัน และทางผู้ใหญ่บ้านได้เขียนป้ายบอกเตือนว่าห้ามยานพาหนะบรรทุกสัญจรผ่านในเส้นทางดังกล่าว<sup>6</sup>

(ข) ชาวบ้านบริเวณใกล้เคียงหินสตัดกริมฝั่งแม่น้ำโขงจังหวัดนครพนมร้องเรียนว่ามีรถบรรทุกหินขนาดใหญ่วิ่งน้ำหนักเกินน้ำหนักมาลงบริเวณดังกล่าววันละหลายรอบ โดยมีสายในหมู่บ้านคอยรายงานการเคลื่อนไหวยกุ่มเจ้าหน้าที่ให้ผู้ประกอบการทราบเมื่อเจ้าหน้าที่เข้าจับกุมคนขับจะทิ้งรถลือคประทุหลบหนีไป<sup>7</sup>

(ค) ชาวบ้านชุมชนวัดไทรใหญ่ จังหวัดนนทบุรีรวมตัวปิดสะพานข้ามคลองทวีวัฒนาไม่ให้รถสิบล้อและรถพ่วงบรรทุกผ่าน โดยเรียกร้องให้รถบรรทุกและรถพ่วงเลิกใช้เส้นทางดังกล่าวเนื่องจากได้รับความเดือดร้อนจากการที่รถบรรทุกวิ่งกันทั้งกลางคืนและกลางวันเพราะรถบรรทุกใช้ความเร็ววิ่งจนบ้านสันสะเทือนโดยรั้วโรงเรียนไทรน้อยเริ่มมีรอยแตกกว้างและถนนพังเสียหาย<sup>8</sup>

<sup>5</sup> เป็นหนึ่ง วานิชชัย, ปัญหาการบรรทุกสิบล้อน้ำหนักเกินพิกัดตามกฎหมาย [ออนไลน์], 24 ตุลาคม 2559. แหล่งที่มา <http://kanok.co.th>.

<sup>6</sup> คม ชัด ลึก, ชาวบ้านไวยถน10ล้อ วิ่งถนเลียบบคลองทำคอสะพานทรุด [ออนไลน์], 24 ตุลาคม 2559. แหล่งที่มา <http://www.komchadluek.net/news/regional/243115>

<sup>7</sup> มติชน, ทางหลวงชนบทพานครพนม ชุมจุโจมจับรถบรรทุกหินน้ำหนักเกิน 13 คัน-คนขับรีบเผ่นหนี [ออนไลน์], 24 ตุลาคม 2559. แหล่งที่มา <http://www.matichon.co.th/news/341868>.

<sup>8</sup> ไทยรัฐ, ชาวไทรน้อยอุกฮือ ปิดสะพานข้ามคลองทวีวัฒนา ห้ามสิบล้อหนีด่านขังใช้ถนน [ออนไลน์], 24 ตุลาคม 2559. แหล่งที่มา <http://www.thairath.co.th/content/712145>.



(ง) ชาวบ้านร้องเรียนเกี่ยวกับถนนหมายเลข 4008 สายด่านขุนทดพังเสียหาย เหตุเพราะรถบรรทุกสินค้าวิ่งไม่หยุดหย่อน โดยเฉพาะในช่วงค่ำคืนและบางคันบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด โดยมีการเรียกร้องทหารให้ใช้คำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบเรียบร้อยแห่งชาติ ดำเนินการเรียกตรวจสอบพบคนขับรถบรรทุกน้ำหนักเกินเป็นเพียงลูกจ้าง<sup>9</sup>

จากข้อเท็จจริงดังกล่าวแสดงให้เห็นได้ว่า มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราในปัจจุบันยังไม่สามารถแก้ไขปัญหาการใช้ยานพาหนะบรรทุกเกินอัตราได้ เนื่องจากผู้ประกอบการมิได้มีความเกรงกลัวบทลงโทษทางอาญากับบุคคลผู้ควบคุมยานพาหนะซึ่งเป็นผู้กระทำ ความผิดโดยตรงมักจะอยู่ในฐานะลูกจ้างตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 ซึ่งผู้ประกอบการที่ได้ประโยชน์จากการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรานั้นไม่ต้องมีส่วนรับผิดชอบจากบทลงโทษ ในการกระทำโดยยังสามารถหาคนมาปฏิบัติงานแทนผู้กระทำผิดที่ถูกดำเนินคดีไปแล้วได้

การที่กฎหมายมุ่งลงโทษทางอาญาแก่บุคคลโดยมิได้มีมาตรการเยียวยาปัญหาความเสียหาย อันเกิดแก่ทางหลวงจากยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา ทำให้รัฐจำต้องอาศัยเงินงบประมาณแผ่นดินส่วนรวมมาใช้ในการบูรณะ บำรุงรักษา ซ่อมแซมทางหลวงที่เสียหายนั้นและผู้ประกอบการมัก อาศัยช่องว่างหลักเลี่ยงการปฏิบัติตามกฎหมายด้วยวิธีการอื่น เช่น การให้ประโยชน์ในลักษณะที่เป็น ทรัพย์สินในลักษณะสินบน หรือส่วยแก่พนักงานเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบ จับกุมเป็น ช่องทางการทุจริตคอร์รัปชันเป็นการทำลายเศรษฐกิจส่วนรวมของประเทศ

ดังนั้น การศึกษามาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับความเสียหายอันเกิดจากการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราบนทางหลวง จึงต้องคำนึงถึงผลกระทบที่อาจจะเกิดขึ้นกับทุกฝ่ายที่มีส่วน เกี่ยวข้องและสิทธิความปลอดภัยในชีวิต และทรัพย์สินของประชาชนที่ใช้ทางหลวงในการสัญจร รวมทั้ง ผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม คุณภาพชีวิตของสังคมในการใช้ทางหลวง โดยพิจารณา มาตรการทางกฎหมายของต่างประเทศเปรียบเทียบกับมาตรการทางกฎหมายของไทยในปัจจุบัน เพื่อค้นหามาตรการทางกฎหมายสำหรับนำมาใช้แก้ไขเยียวยาความเสียหายอันเกิดแก่ทางหลวงจาก ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราได้อย่างเหมาะสม

<sup>9</sup> เดลินิวส์, ร้องทหารใช้ มาตรา 44 ตรวจจับสับล้อบรรทุกเกินทำถนนพัง [ออนไลน์], 24 ตุลาคม 2559. แหล่งที่มา <http://www.dailynews.co.th/regional/527678>.

## 1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

- 1) เพื่อศึกษาสภาพปัญหาความเสียหายอันเกิดจากการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่เกิดแก่รัฐและเอกชนไปจนถึงเศรษฐกิจของประเทศ
- 2) เพื่อศึกษาความเหมาะสมสอดคล้องกับสภาพปัญหาของมาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่บังคับใช้ในปัจจุบัน
- 3) เพื่อศึกษามาตรการทางกฎหมายและแนวทางในการแก้ไขปัญหาความเสียหายที่เกิดจากการบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราในต่างประเทศ
- 4) เพื่อศึกษาปัญหาการนำหลักการชดใช้เยียวยาความเสียหายตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาใช้บังคับกับความเสียหายของทางหลวงจากการบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา
- 5) เพื่อศึกษาแนวทางการนำมาตรการจัดเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ยานยนต์บนทางหลวงมาปรับใช้กับความเสียหายอันเกิดจากการใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนักบรรทุกเกินอัตราบนทางหลวง

## 1.3 สมมติฐานของการศึกษา

มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่ใช้บังคับในปัจจุบันยังไม่สามารถแก้ไขปัญหาการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราบนทางหลวงได้ และไม่สอดคล้องกับความเสียหายอันเกิดแก่ทางหลวงอันเป็นทรัพย์สินของรัฐ จึงควรมีมาตรการทางกฎหมายอื่นที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัญหาความเสียหายดังกล่าว

## 1.4 ขอบเขตของการศึกษา

ศึกษามาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับความเสียหายอันเกิดจากการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราเฉพาะความเสียหายที่เกิดแก่ทางหลวงอันเป็นทรัพย์สินของรัฐ โดยพิจารณามาตรการทางกฎหมายในปัจจุบันว่ามีความเหมาะสมในการนำมาปรับใช้เพื่อแก้ไขเยียวยาปัญหาความเสียหายจากการบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่เกิดขึ้นเทียบกับมาตรการกฎหมายในต่างประเทศเลือกใช้เป็นแนวทางแก้ไขปัญหาความเสียหายที่เกิดขึ้นกับทางหลวงจากการบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา

## 1.5 วิธีการศึกษา

การศึกษาวิจัยเชิงเอกสาร (Documentary Research) จากการศึกษาค้นคว้ารวบรวมข้อมูล เอกสารชั้นปฐมภูมิ (Primary Document) หรือเอกสารชั้นทุติยภูมิ (Secondary Document) เช่น การศึกษาจากตัวบทกฎหมาย พระราชบัญญัติ กฎเกณฑ์ที่เกี่ยวข้อง คำพิพากษาของศาล ข้อมูลสถิติ คติการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา หนังสือตำรา บทความ วิทยานิพนธ์ สารนิพนธ์ รายงานการวิจัย เอกสารเผยแพร่ของภาครัฐและเอกชน รวมทั้ง ข้อมูลที่เผยแพร่ทางสื่อ อิเล็กทรอนิกส์ โดยนำข้อมูลที่ได้มาศึกษาวิเคราะห์ปัญหามาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับความเสียหายอันเกิดจากการบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราเพื่อนำไปสู่ประเด็นการค้นหามาตรการทางกฎหมาย อื่นที่เหมาะสมสำหรับการแก้ไขปัญหาค่าความเสียหายอันเกิดแก่ทางหลวงจากการใช้ยานพาหนะฝ่าฝืน เกณฑ์อัตราการบรรทุกน้ำหนักที่กฎหมายกำหนดไว้

## 1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการศึกษา

- 1) ทำให้ทราบถึงสภาพปัญหาความเสียหายอันเกิดจากการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราซึ่งก่อให้เกิดความเสียหายทั้งต่อรัฐและเอกชนไปจนถึงเศรษฐกิจของประเทศ โดยนำมาวิเคราะห์ เพื่อค้นหามาตรการทางกฎหมายที่เหมาะสมโดยเฉพาะการแก้ไขเยียวยาความเสียหายของทางหลวง
- 2) ทำให้ทราบถึงความไม่สอดคล้องของมาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวกับการควบคุมการ บรรทุกน้ำหนักยานพาหนะที่บังคับใช้ในปัจจุบันกับสภาพปัญหาความเสียหายที่เกิดขึ้น
- 3) ทำให้ทราบถึงมาตรการทางกฎหมายที่ใช้แก้ไขปัญหาค่าความเสียหายอันเกิดจากการ บรรทุกน้ำหนักเกินอัตราและ การเยียวยาความเสียหายที่เกิดจากการบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราในต่างประเทศ
- 4) ทำให้ทราบถึงปัญหาและอุปสรรคการนำหลักเกณฑ์ทางกฎหมายเกี่ยวกับการชดใช้ เยียวยาความเสียหายตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาใช้บังคับกับสภาพความเสียหายอัน เกิดแก่ทางหลวงจากการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด
- 5) ทำให้ทราบแนวทางการนำมาตราการจัดเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ยานยนต์บนทางหลวง ตามพระราชบัญญัติกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้ยานยนต์บนทางหลวงและสะพาน พ.ศ.2497 มาใช้เพื่อเยียวยาความเสียหายอันเกิดแก่ทางหลวงจากการใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนักบรรทุกเกินอัตรา

## บทที่ 2

### มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการควบคุมน้ำหนักบรรทุกของยานพาหนะ

#### 2.1 ความเป็นมาและวิวัฒนาการพัฒนาระบบทางหลวง

##### 2.1.1 ความเป็นมาของระบบทางหลวงในประเทศไทย

การสร้างทางคมนาคมทางบกเพื่อใช้สัญจรติดต่อกันระหว่างเมืองปรากฏครั้งแรกในสมัยพระยาสิทธิแห่งกรุงสุโขทัยทรงมีพระราชดำริให้สร้างถนนคันดินในลักษณะเป็นช่องมีความกว้างพอจะใช้โค กระบือลากจูงเกวียนขนสินค้าหรือผู้คนจากสุโขทัยไปยังเมืองกำแพงเพชรและเมืองศรีสัชชนาลัย มีระยะทางรวมกว่า 100 กิโลเมตร ซึ่งยังปรากฏหลักฐานให้เห็นในปัจจุบันเรียกว่า “ถนนพระร่วง”<sup>10</sup>

จนกระทั่งในยุครัตนโกสินทร์ตอนต้นการพัฒนาเส้นทางคมนาคมทางบกเริ่มก้าวหน้ามากขึ้น จนปรากฏถนนหลายสายเป็นถนนดินหรือใช้อิฐเรียงตะแคงเอาดินถมเป็นผิวถนนมีระยะทางสั้น และการสร้างถนนเริ่มขยายเชื่อมต่อกับหัวเมืองต่างๆในสมัยรัชกาลที่ 4 ทรงโปรดเกล้าฯ ให้สร้างทางหลวงตามหัวเมืองที่เสด็จผ่าน จนกระทั่งในสมัยรัชกาลที่ 5 จึงเริ่มรับเอาวัฒนธรรมของชาติตะวันตกเข้ามา เนื่องจากการค้าขายตั้งถิ่นฐานเขตพระนครของชาวต่างชาติ โดยเห็นว่าการเดินทางคมนาคมสัญจรทางถนนลำบากต่างจากประเทศที่เจริญแล้ว จึงโปรดเกล้าฯ ให้สร้างถนนสายหนึ่งนอกกำแพงเมืองด้วยวิธีการนำเทคนิคก่อสร้างแบบตะวันตกมาใช้ เช่น การสำรวจทางให้ตรง ปักเขตแดนถนนให้กว้างเท่ากัน ปรับสภาพพื้นผิวถนนและใช้อิฐหัก กากปูนถมปูด้วยอิฐตะแคง โรยทรายหรือถมด้วยหินย่อยยังไม่มี การวางรากฐานให้มั่นคง ดังนั้น เมื่อรถม้าวิ่งผ่านจึงทำให้แผ่นอิฐแตก โดยพระราชทานนามถนนเส้นทางดังกล่าวว่า “ถนนเจริญกรุง”

หลังจากนั้นในปี พ.ศ.2445 การก่อสร้างทางหลวงเริ่มมีการวางรากฐานถนนให้แข็งแรงขึ้น ด้วยการขุดถนนให้ลึกถมด้วยหินก้อนใหญ่แล้วใช้หินย่อยตอนบนพื้นผิวถนนและมีการพัฒนาเทคนิคงานก่อสร้างถนนโดยแบ่งออกเป็นรูปแบบการปูด้วยศิลาก้อนแบบซาวากักรูปแบบการปูด้วยอิฐตะแคง โรยทรายมีค่าใช้จ่ายที่แตกต่างกัน และเนื่องด้วยข้อจำกัดด้านงบประมาณ รัฐบาลจึงมีนโยบายอนุญาตให้เอกชนเข้ามาลงทุนก่อสร้างถนนทางหนึ่ง และรัฐบาลลงทุนก่อสร้างทางเองอีกทางหนึ่ง

<sup>10</sup> กรมทางหลวง, ร้อยปีกรมทางหลวง ร้อยรวมแผ่นดิน (กรุงเทพมหานคร: บริษัท จีเอ็ม มัลติมีเดีย, 2555), หน้า 60.

ซึ่งในบางกรณีก็อาจใช้เกณฑ์แรงงานแทนการจ่ายเงินค่ารัฐูปการ หรือ ความร่วมมือจากราษฎรที่ตั้งบ้านเรือนและได้รับประโยชน์จากการที่ถนนตัดผ่านส่งผลทำให้มีการเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิตและการคมนาคมจากเดิมที่ประชาชนจะใช้เส้นทางคมนาคมทางน้ำเป็นหลักมาเป็นการสัญจรทางบกเพิ่มขึ้น<sup>11</sup>

ส่วนการบริหารงานการสร้างทางเดิมที่ยังไม่ได้มีการกำหนดว่าอยู่ในความรับผิดชอบของผู้ใด โดยเฉพาะ ถือเป็นเรื่องที่ยื่นอยู่กับพระเจ้าอยู่หัวจะทรงโปรดรับสั่งให้ผู้นั้นผู้ใดเป็นผู้ดำเนินการสร้างทางแต่ละสาย จึงเป็นความรับผิดชอบของผู้เป็นเจ้าของหรือสมุหเทศาภิบาลดำเนินการซึ่งมักจะเป็นการสร้างในคราวที่พระเจ้าอยู่หัวจะเสด็จพระราชดำเนินไปดูแลทุกข์สุขของราษฎรตามหัวเมือง ไม่มีการสำรวจเส้นทางสร้างหรือวางนโยบายกำหนดไว้ล่วงหน้า ดังนั้น รัชกาลที่ 5 จึงทรงเห็นควรให้มีหน่วยงานที่ทำหน้าที่รับผิดชอบภารกิจงานสร้างทางโดยเฉพาะในช่วงแรกกำหนดให้กรมคลองสังกัดกระทรวงเกษตราธิการเป็นหน่วยงานมีหน้าที่ดูแลรับผิดชอบภารกิจสร้างทางสัญจรด้วย เนื่องจากการสัญจรในสมัยนั้นยังจำเป็นต้องใช้การเส้นทางน้ำในการคมนาคมเป็นหลัก และในสมัยรัชกาลที่ 6 ทรงโปรดเกล้าฯให้กรมคลองไปอยู่กับกระทรวงโยธาธิการแล้วเปลี่ยนชื่อเป็นกองทางทำหน้าที่กำกับดูแลถนนหนทางที่ใช้ในการสัญจรทั้งทางบกและทางน้ำ โดยภายหลังเปลี่ยนชื่อเป็นกระทรวงคมนาคม ยกฐานะกองทางขึ้นเป็นกรมทาง และต่อมาเปลี่ยนชื่อเป็น กรมทางหลวง มีอำนาจหน้าที่ก่อสร้าง บำรุงรักษาทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงจังหวัด<sup>12</sup>

ในช่วงก่อนเข้าสู่สงครามโลกครั้งที่ 2 รัฐบาลมีนโยบายเกี่ยวกับการปรับปรุงทางหลวงให้สอดคล้องกับการพัฒนาเศรษฐกิจจึงอนุมัติโครงการก่อสร้างทางหลวงหลายเส้นทางเพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายทางหลวงทั่วประเทศเข้าด้วยกันให้เชื่อมโยงถึงกันในทุกจังหวัดของประเทศให้แล้วเสร็จภายใน 15 ปี และหยุดชะงักลงเมื่อเข้าสู่สงครามโลกครั้งที่ 2 จนกระทั่งการเปลี่ยนแปลงการปกครองในปี พ.ศ.2482 จึงได้มีการตราพระราชบัญญัติทางหลวง พุทธศักราช 2482 เป็นกฎหมายทางหลวงฉบับแรกแบ่งทางหลวงออกเป็น 5 ประเภท คือ ทางหลวงแผ่นดิน ทางหลวงจังหวัด ทางหลวงชนบท ทางหลวงเทศบาลและทางหลวงสัมปทาน

<sup>11</sup> ชนิตา อึ้งผาสุข, "โครงการประมวลกฎหมายไทยจากราชกิจจานุเบกษาคำว่า ทางหลวง,"(สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี, 2550), หน้า 6 - 12.

<sup>12</sup> กรมทางหลวงชนบท, บนเส้นทางที่สร้างทำ (กรุงเทพมหานคร: บริษัท ศิลาเม็ดเดียว เฮ้าส์, 2553), หน้า 53 - 54.

ต่อมาในช่วงปี พ.ศ.2496 การพัฒนายานยนต์มีความก้าวหน้ามากขึ้นจำเป็นต้องเพิ่มมาตรฐาน และบูรณะการก่อสร้างทางเพิ่มขึ้น โดยองค์กรต่างประเทศที่มีชื่อว่า International Cooperation Administration ของประเทศสหรัฐอเมริกาได้ให้ความช่วยเหลือสนับสนุนงบประมาณในการก่อสร้าง ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 ช่วงสระบุรี-นครราชสีมา หรือ “ถนนมิตรภาพ” ซึ่งเป็นทางหลวง เส้นทางแรกที่ทำการศึกษา ออกแบบก่อสร้างตามหลักวิชาวิศวกรรมกรรมทางที่เป็นแบบ มาตรฐานสากล เป็นจุดเริ่มต้นของการนำวิทยาการสมัยใหม่มาใช้ก่อสร้างทางหลวงในประเทศไทย และเมื่อการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจเพิ่มมากขึ้น จึงต้องมีการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่าง (Motorway) ซึ่งเป็นเส้นทางที่ออกแบบก่อสร้างด้วยมาตรฐานสูง เพื่อความสะดวกรวดเร็วในการ เดินทางระหว่างเมืองสำคัญ

ปัจจุบันมาตรา 6 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 ที่แก้ไขเพิ่มเติมโดย พระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2549 ได้แบ่งประเภททางหลวงของไทยออกเป็น 5 ประเภท ได้แก่ ทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน ทางหลวงชนบท ทางหลวงท้องถิ่น ทางหลวง สัมปทาน โดยกรมทางหลวงแผ่นดินเป็นหน่วยงานมีหน้าที่ดูแลก่อสร้างบำรุงรักษาทางหลวงสายหลัก กรมทางหลวงชนบทเป็นหน่วยงานที่มีหน้าที่กำกับดูแลก่อสร้างบำรุงรักษาทางหลวงสายรองระหว่าง เมืองรวมทั้งให้ความช่วยเหลือทางวิชาการแก่ทางหลวงท้องถิ่น โดยในอนาคตมีแนวทางการพัฒนา ทางหลวงมุ่งเน้นไปที่การร่วมมือกับประเทศในภูมิภาคอาเซียนเพื่อพัฒนาโครงข่ายทางหลวงระหว่าง ประเทศให้มีความเชื่อมโยงกัน เนื่องจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางถนนจัดเป็นยุทธศาสตร์ สำคัญที่จะช่วยส่งเสริมศักยภาพของประเทศในด้านแข่งขันทางการค้าระหว่างประเทศทำให้บทบาท การพัฒนาทางหลวงจะไม่จำกัดอยู่เฉพาะการดำเนินการภายในประเทศเท่านั้น

นอกจากการศึกษาความเป็นมาของระบบทางหลวงในด้านการพัฒนาก่อสร้างทางหลวงแล้ว ยังจำเป็นต้องศึกษาแนวทางการพัฒนาระบบทางหลวงตามนโยบายของรัฐที่ดำเนินตามแผนพัฒนา เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเพื่อให้ทราบถึงแนวทางการเปลี่ยนแปลงของนโยบายรัฐบาลในแต่ละ ช่วงเวลาสำหรับการพัฒนาทางหลวงและดูแลรักษาทางหลวงจากสภาพปัญหาการใช้ยานพาหนะ บรรทุกน้ำหนักเกินอัตราของประเทศไทย

## 2.1.2 นโยบายการพัฒนาทางหลวงตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

การวางแผนพัฒนาทางหลวงก่อนประกาศใช้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติจะเป็นนโยบายในลักษณะเร่งรีบก่อสร้างทางหลวงให้สามารถเข้าถึงทุกพื้นที่เป็นสำคัญ โดยมีได้คำนึงถึงคุณภาพและการบำรุงรักษาทางหลวง โดยในการลงทุนก่อสร้างจะใช้เงินงบประมาณของแต่ละปีมิใช่การกำหนดโครงการระยะยาวข้ามปีงบประมาณ จนเมื่อมีการประกาศใช้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ การศึกษาแนวนโยบายของรัฐด้านการพัฒนาทางหลวงจึงต้องพิจารณาตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติแบ่งโดยสามารถแบ่งออกเป็น 4 ช่วงดังต่อไปนี้

### 2.1.2.1 ช่วงการก่อสร้างระบบทางหลวง

เริ่มต้นเมื่อมีการประกาศใช้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 1 มุ่งเน้นให้ความสำคัญต่อการพัฒนาระบบคมนาคมเป็นอย่างมากจากแนวคิดที่ว่า ระบบการคมนาคมขนส่งไม่มีประสิทธิภาพ การพัฒนาเศรษฐกิจด้านอื่นก็ไม่อาจดำเนินต่อไปได้ โดยมีระยะเวลายาวนานถึง 6 ปี แบ่งเป็นสองช่วง ได้แก่ ช่วงระยะแรก (พ.ศ.2504 - 2506) วางเป้าหมายการพัฒนาทางหลวงแผ่นดินด้วยการซ่อมแซมทางหลวงที่มีมาตรฐานต่ำ เนื่องจากทางหลวงแผ่นดินส่วนใหญ่เป็นทางลูกรังมีพื้นผิวการจราจรแคบสามารถรับน้ำหนักบรรทุกได้น้อยและใช้การได้เฉพาะฤดูแล้งทำให้ในบางพื้นที่ถูกตัดขาดในฤดูฝนและก่อสร้างทางสายใหม่เพิ่มอีก สำหรับทางหลวงจังหวัดเป็นผู้รับผิดชอบก่อสร้างและบำรุงรักษาเอง โดยรัฐบาลเพียงให้ความช่วยเหลือเงินอุดหนุนค่าบำรุงรักษาทางประจำปี แต่เนื่องจากเงินที่จังหวัดได้รับจัดสรรไม่เพียงพอต่อการบำรุงรักษาทางและไม่มีแผนของโครงการพัฒนาระยะยาวจึงทำให้ทางหลวงจังหวัดส่วนมากไม่ได้มาตรฐานและไม่สามารถใช้การได้

ช่วงระยะหลัง (พ.ศ.2507 - 2509) การพัฒนาทางหลวงแผ่นดินเน้นความสำคัญของมาตรฐานการก่อสร้างและกำหนดเวลาให้สอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจโดยดำเนินงานปรับปรุงบูรณะทางหลวงให้มีมาตรฐานสูงขึ้น มีผิวการจราจรกว้างขึ้นสามารถรองรับน้ำหนักบรรทุกและใช้งานได้ทุกฤดูกาล รวมทั้ง ก่อสร้างต่อเติมทางหลวงให้สามารถติดต่อกันได้ ส่วนทางหลวงจังหวัดได้มีการจัดทำแผนพัฒนาทางหลวงจังหวัด 6 ปี ให้สอดคล้องกับโครงการพัฒนาทางหลวงแผ่นดิน

### 2.1.2.2 ช่วงการบูรณะและเชื่อมต่อโครงข่ายทางหลวง

การพัฒนาทางหลวงในช่วงระหว่างแผนพัฒนาเศรษฐกิจ ฉบับที่ 2 จนถึงแผนพัฒนาเศรษฐกิจฉบับที่ 5 เป็นช่วงที่มีการบูรณะและเชื่อมต่อระบบทางหลวงมากที่สุดภายใต้แนวคิดการพัฒนาาระบบคมนาคมขนส่งให้มีประสิทธิภาพ เพื่อเป็นรากฐานต่อการพัฒนาประเทศทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคมและการเมือง จึงต้องพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งให้มีความเชื่อมต่อกันระหว่างท้องถิ่นให้การขนส่งสินค้ามีความสะดวกรวดเร็วและรัฐสามารถเข้าถึงประชาชนได้ง่ายมากขึ้น

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 2 (พ.ศ.2510-2514) วางแผนพัฒนาระบบทางหลวงด้วยการกำหนดให้ทางหลวงสายประธานมีมาตรฐานสูงสามารถเชื่อมต่อได้ทั่วประเทศ และพัฒนาทางหลวงจังหวัดกับทางหลวงชนบทให้ครอบคลุมเพื่อเชื่อมต่อกับทางหลวงแผ่นดิน

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 3 (พ.ศ.2515-2519) รัฐบาลมุ่งเน้นเสริมสร้างระบบทางหลวงให้สมบูรณ์และพัฒนาก่อสร้างทางหลวงจังหวัดและทางหลวงท้องถิ่นให้มีมาตรฐานสูงขึ้นสามารถเชื่อมต่อกับแหล่งผลิตและทางหลวงแผ่นดิน เพื่อให้การนำผลผลิตออกสู่ตลาดได้อย่างรวดเร็วสามารถตอบสนองวัตถุดิบประสงค์ในการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ และให้ความสำคัญกับการปรับปรุงระบบทางหลวงบริเวณชานเมืองเพื่อบรรเทาการจราจรในเมืองหลวง และเชื่อมต่อระหว่างชนบทด้วยการสร้างเส้นทางสายรอง

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 4 (พ.ศ.2520-2524) เป็นช่วงรัฐมุ่งเน้นการลงทุนพัฒนาขยายระบบโครงข่ายทางหลวงเป็นหลักมากกว่าการขนส่งรูปแบบอื่น โดยพัฒนาเชื่อมต่อระบบทางหลวงขยายตัวอย่างรวดเร็วจนระบบขนส่งทางถนนเป็นระบบขนส่งหลักของประเทศถือเป็นช่วงเวลาที่การพัฒนาระบบทางหลวงเจริญก้าวหน้ามาก โดยมีทางหลวงรวมกว่า 104,000 กิโลเมตรแบ่งเป็นทางหลวงแผ่นดิน 14,000 กิโลเมตร ทางหลวงจังหวัด 30,000 กิโลเมตร และทางหลวงชนบท 60,000 กิโลเมตร

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 5 (พ.ศ.2525-2529) เริ่มมีการปรับโครงสร้างการพัฒนาด้านการขนส่งและการสื่อสารให้สอดคล้องกับสถานการณ์ด้านอื่น ๆ โดยให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบการขนส่งรูปแบบอื่นมากขึ้น ทำให้มีการชะลอการก่อสร้างระบบทางหลวงและเน้นไปที่การบูรณะบำรุงรักษาทางหลวงที่มีอยู่เดิม และรัฐเริ่มกำหนดเป้าหมาย



การลงทุนพัฒนาทางหลวงให้สามารถแสวงหาผลประโยชน์ค่าใช้จ่ายบำรุงรักษาทางหลวงโดยเฉพาะจากการเรียกเก็บเงินจากผู้ใช้งานให้มากที่สุด เพื่อให้ผู้ใช้ทางเสียค่าบริการเช่นเดียวกับการใช้บริการระบบขนส่งรูปแบบอื่นอย่างเหมาะสมและเป็นธรรม จึงเป็นจุดเริ่มต้นของแนวคิดเกี่ยวกับการเก็บภาษีพิเศษยานพาหนะบรรทุก 10 ล้อตามน้ำหนักเพลาสําหรับเป็นค่าใช้จ่ายบำรุงรักษาทางหลวงเนื่องจากยานพาหนะดังกล่าวมีส่วนทำให้ถนนต้องเสียหายมากกว่ายานพาหนะที่ใช้เส้นทางสัญจรตามปกติ

### 2.1.2.3 ช่วงการร่วมลงทุนก่อสร้างทางหลวงของเอกชน

แผนพัฒนาเศรษฐกิจฉบับที่ 6 (พ.ศ.2530-2534) มีการเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งทุกรูปแบบของประเทศให้สามารถเชื่อมโยงประสานการใช้ประโยชน์ระหว่างกันและเชื่อมโยงกันระหว่างพื้นที่ในเขตเมืองสำคัญแต่มีการเปลี่ยนแปลงข้อสำคัญโดยรัฐเปิดโอกาสให้เอกชนเข้ามามีบทบาทในการลงทุนพัฒนาระบบทางหลวง จากเดิมที่รัฐบาลลงทุนพัฒนาระบบทางหลวงมาตลอด ซึ่งการเปิดโอกาสให้เอกชนเข้ามาลงทุนเพื่อให้เกิดความคล่องตัวและมีประสิทธิภาพด้านการให้บริการ โดยให้สัมปทานแก่เอกชนลงทุนก่อสร้างทางหลวงสายสำคัญ เช่น ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 35 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 32 และทางยกระดับดินแดง

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 7 (พ.ศ.2535-2539) จากแนวคิดการเพิ่มประสิทธิภาพของการขนส่งให้รวดเร็ว รัฐบาลจึงมีนโยบายเร่งรัดขยายการลงทุนระบบการขนส่งให้มีปริมาณและคุณภาพเพียงพอที่จะรองรับการผลิตของภาคอุตสาหกรรมและการขยายตัวทางเศรษฐกิจด้วยการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway) และเพิ่มช่องทางจราจรทางหลวงสายหลักเป็น 4 ช่องทาง รวมทั้ง ปรับปรุงกฎระเบียบของภาครัฐให้มีความผ่อนคลายลดขั้นตอนการดำเนินโครงการลงทุนต่างๆให้เอกชนที่ได้รับสัมปทานสร้างทางสามารถดำเนินไปอย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพและเริ่มพัฒนาทางหลวงประเทศไทยเพื่อเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ.2540 - 2544) วางแนวทางการพัฒนาทางหลวง โดยให้เอกชนร่วมลงทุนพัฒนาทางหลวงระหว่างเมืองเพิ่มมาตรฐานงานทางด้วยการก่อสร้างเพิ่มช่องจราจรเส้นทางสายหลักการปรับปรุงโครงข่ายถนนให้มีมาตรฐานสูงขึ้น และให้ความสำคัญกับปัญหาความปลอดภัยบนระบบทางหลวงสาธารณะมุ่งเน้นการพัฒนาเส้นทางถนนให้ผู้ใช้ระบบทางหลวงได้รับความปลอดภัย สะดวก รวดเร็ว

#### 2.1.2.4 ช่วงการเชื่อมโยงทางหลวงกับประเทศภูมิภาคอาเซียน

เนื่องจากประเทศไทยเป็นสมาชิกประชาคมอาเซียนส่งผลให้เกิดการร่วมมือทางเศรษฐกิจ สังคมและวัฒนธรรมระหว่างประเทศในภูมิภาค โดยในด้านการพัฒนาระบบทางหลวงให้เชื่อมโยงกันกับประเทศสมาชิกอาเซียนปรากฏอย่างชัดเจนตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 11 (พ.ศ.2555-2559) มีวัตถุประสงค์ในการสร้างศักยภาพการเชื่อมโยงการคมนาคมและขนส่งของอาเซียนในการเคลื่อนย้ายสินค้าและบริการ โดยมุ่งเน้นการพัฒนาระบบทางหลวงให้เป็นเส้นทางสำคัญที่สามารถเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศสมาชิกภายในภูมิภาค รวมทั้งผลักดันการพัฒนาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งให้มีความหลากหลายเน้นการใช้พลังงานต้นทุนต่ำอย่างมีประสิทธิภาพสามารถพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานและระบบบริหารจัดการขนส่งหลายรูปแบบที่เชื่อมโยงการขนส่งทางถนน ทางน้ำและทางอากาศ ในลักษณะการบูรณาการภายในและระหว่างประเทศสมาชิกภายใต้กรอบความร่วมมืออาเซียน

ปัจจุบันประเทศไทยมีโครงการภายใต้กรอบความร่วมมือที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางถนนในระดับพหุภาคีหลายโครงการ เช่น โครงการทางหลวงเอเชีย โครงการทางหลวงอาเซียน กรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคแม่น้ำโขง กรอบความร่วมมือสามเหลี่ยมเศรษฐกิจอินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทย และความร่วมมือระดับทวิภาคีกับประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งมีโครงข่ายทางหลวงอาเซียนที่อยู่ในประเทศไทยจำนวนทั้งสิ้น 12 เส้นทางเป็นระยะทางกว่า 6,700 กิโลเมตร<sup>13</sup>

การศึกษาแนวทางการดำเนินนโยบายเพื่อพัฒนาทางหลวงของรัฐตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติย่อมมีส่วนสัมพันธ์ต่อการบังคับใช้กฎหมายทางหลวง โดยในหัวข้อถัดไปจะศึกษาวิวัฒนาการเกี่ยวกับมาตรการทางกฎหมายควบคุมอัตราการบรรทุกน้ำหนักยานพาหนะบนทางหลวง นับแต่ประกาศใช้กฎหมายทางหลวงในปี พ.ศ.2482 จนถึงปัจจุบัน ซึ่งมีการเปลี่ยนแปลงเกณฑ์พิกัดอัตราการบรรทุกน้ำหนักยานพาหนะและบทลงโทษสำหรับการฝ่าฝืน

<sup>13</sup> กรมทางหลวง, "โครงการพัฒนาทางหลวงเอเชีย," ใน วารสารทางหลวง, ปีที่ 48, ฉบับที่ 3 (กรุงเทพมหานคร: กรมทางหลวง, 2554), หน้า 9.

## 2.2 วิวัฒนาการกฎหมายควบคุมการบรรทุกน้ำหนักของยานพาหนะ

วิวัฒนาการกฎหมายที่เกี่ยวกับการทางเริ่มปรากฏในปี พ.ศ.2455 หลังจากการก่อตั้งกรมทาง ได้ห้าปีมีการจัดทำเอกสารหนึ่งฉบับเรียกว่า “สมุดคู่มือในการสร้างและบำรุงทาง” หรือ “Instruction Manual For Highway” เป็นเรื่องราวทางวิชาการเกี่ยวกับการสำรวจ การออกแบบก่อสร้างและบำรุงรักษาทางถือเป็นตำราดำเนินงานทางฉบับแรกของประเทศไทย และในปี พ.ศ.2478 ก็ได้มีการออกตำราทางเล่มใหม่ชื่อว่า “กฎการทาง พ.ศ.2478” โดยในภาค 2 ว่าด้วยมาตรฐานหรือข้อกำหนดหลักเกณฑ์ที่จะต้องใช้ในการคำนวณออกแบบสะพาน (Highway Bridge Loading) รวมถึงการคำนึงถึงการควบคุมอัตราน้ำหนักบรรทุกของยานพาหนะบนทางหลวงด้วย แต่อย่างไรก็ดีกฎการทางดังกล่าวก็ยังไม่มียุทธศาสตร์เป็นกฎหมาย<sup>14</sup>

การศึกษามาตรการควบคุมการบรรทุกน้ำหนักของยานพาหนะบนทางหลวงตามบทบัญญัติกฎหมายที่กำหนดเกณฑ์พิกัดน้ำหนักบรรทุกของยานพาหนะสามารถพิจารณาได้จากช่วงระยะเวลาการใช้บังคับของกฎหมายที่เกี่ยวข้องแต่ละฉบับและแนวทางการบังคับใช้กฎหมายที่ปรากฏตามคำพิพากษาของศาลฎีกากำหนดมาตรการลงโทษผู้ฝ่าฝืนใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา โดยมาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการควบคุมยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่มีวิวัฒนาการดังนี้

### 2.2.1 พระราชบัญญัติรถยนต์ พุทธศักราช 2473

มาตรการทางกฎหมายที่เข้ามาควบคุมอัตราการบรรทุกน้ำหนักของยานพาหนะบนทางหลวงก่อนการประกาศใช้กฎหมายทางหลวงมีการกำหนดไว้ในพระราชบัญญัติรถยนต์ พุทธศักราช 2473 ปรากฏตามบทบัญญัติมาตรา 10<sup>15</sup> ที่ให้รถยนต์ที่จดทะเบียนเป็นรถบรรทุกของให้บรรทุกน้ำหนักตามที่เจ้าหน้าที่กำหนด และมาตรา 14<sup>16</sup> ห้ามมิให้รถยนต์บรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่เสนอบติออกตามความในมาตรา 38<sup>17</sup> เติมนถนนและทางหลวง หากฝ่าฝืนกฎเสนอบติดังกล่าว

<sup>14</sup> ชนิตา ชนิตา อึ้งผาสุข, “โครงการประมวลกฎหมายไทยจากราชกิจจานุเบกษาคำว่า ทางหลวง,” หน้า 22.

<sup>15</sup> มาตรา 10 แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พุทธศักราช 2473 บัญญัติว่า “รถยนต์สาธารณะและรถยนต์ส่วนบุคคลที่จดทะเบียนเป็นรถบรรทุกของ ให้ใช้บรรทุกได้ไม่เกินน้ำหนักและจำนวนอันเจ้าหน้าที่ได้กำหนดให้ภายในบังคับแห่งกฎเสนอบติ”

<sup>16</sup> มาตรา 14 แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พุทธศักราช 2473 บัญญัติว่า “รถยนต์ที่มีขนาดกว้างยาว หรือ น้ำหนักรวมทั้งน้ำหนักบรรทุกเกินอัตราที่เสนอบติกำหนดไว้ ห้ามมิให้เติมนถนนและทางหลวง”

<sup>17</sup> มาตรา 38 (6) แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พุทธศักราช 2473 บัญญัติว่า “ให้เสนอบติที่มีอำนาจออกกฎด้วยกำหนดขนาดกว้างยาว และน้ำหนัก รวมทั้งน้ำหนักบรรทุกแห่งรถยนต์ที่จะให้เติมนถนนและทางหลวง”

บทบัญญัติมาตรา 35<sup>18</sup> กำหนดให้มีโทษปรับไม่เกินห้าสิบบาท โดยเกณฑ์อัตราการบรรเทาโทษให้น้ำหนัก ยานพาหนะเป็นไปตามกฎเสนาบดีกระทรวงพาณิชย์และคมนาคมออกตามความในมาตรา 42 แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พุทธศักราช 2473 ข้อ 1 รถยนต์ที่จดทะเบียนเป็นรถบรรเทาให้น้ำหนัก บรรเทาเป็นไปตามที่นายทะเบียนกำหนดโดยอนุโลมตามหนังสือสำคัญของบริษัทที่สร้างรถยนต์นั้นๆ

ตัวอย่างคำพิพากษาของศาลตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พุทธศักราช 2473 เช่น คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 548/2479 จำเลยขับรถบรรเทาหนักเกินกว่าอัตราที่เจ้าพนักงานกำหนดให้ โจทก์จึงขอให้ลงโทษตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พุทธศักราช 2473 มาตรา 35 และกฎเสนาบดี ออกโดยมาตรา 42 พิพากษาให้ลงโทษปรับจำเลย 20 บาท ตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พุทธศักราช 2473 และกฎเสนาบดีที่โจทก์อ้าง คดีนี้จำเลยฎีกาว่ากฎกระทรวงที่ว่าด้วยน้ำหนักบรรเทาซึ่งออกตาม พระราชบัญญัติรถยนต์ พุทธศักราช 2473 มาตรา 42 หาได้ออกตามมาตรา 38 ไม่ ดังนั้น ศาลจะ ลงโทษปรับจำเลยตามมาตรา 35 ไม่ได้และจำเลยไม่ใช่ผู้บรรเทาเป็นแต่เพียงคนขับรถบรรเทาเกิน อัตรา โดยศาลฎีกาตัดสินว่ามาตรา 42 เป็นบททั่วไปครอบคลุมมาตรา 38 เป็นบทเฉพาะการไว้ด้วยกฎนี้ จึงใช้ได้ผู้ใดละเมิดก็ผิดและใครจะบรรเทาเกินอัตราก็ตามแต่จำเลยเป็นผู้ขับรถที่บรรเทาเกินอัตรา นั้น จำเลยต้องมีผิดเพราะความผิดเกิดเมื่อขับรถออกไปตามถนน

จนกระทั่งมีการเปลี่ยนแปลงการปกครองเพื่อให้มีกฎหมายทางหลวงที่สอดคล้องกับ การพัฒนาประเทศและได้มีการกำหนดบทบัญญัติเกี่ยวกับการรักษาทางหลวงโดยกำหนดให้มีการนำ บทบัญญัติว่าด้วยการควบคุมน้ำหนักบรรทุกของยานพาหนะบนทางหลวงมาไว้ในกฎหมายทางหลวง อย่างเป็นทางการจะลักษณะเป็นพระราชบัญญัติทางหลวง พุทธศักราช 2482 โดยมาตรการทางกฎหมายที่ เกี่ยวกับการควบคุมการบรรเทาให้น้ำหนักยานพาหนะบนทางหลวงให้เป็นไปตามกฎหมายทางหลวงด้วย

## 2.2.2 พระราชบัญญัติทางหลวง พุทธศักราช 2482

กฎหมายทางหลวงฉบับแรกมีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 14 พฤศจิกายน 2482 ตราขึ้น โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อปรับปรุงกฎหมายในส่วนที่เกี่ยวข้องกับทางหลวงให้เหมาะสมที่กำหนดให้มีการ ควบคุมการบรรเทาให้น้ำหนักยานพาหนะบนทางหลวงไว้ในกฎหมายทางหลวงโดยเฉพาะ

<sup>18</sup> มาตรา 35 แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พุทธศักราช 2473 บัญญัติว่า “ผู้ใดละเมิดกฎเสนาบดี ซึ่งออกโดยอาศัยอำนาจตามความใน มาตรา 38 ท่านว่า ผู้นั้นมีความผิดต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าสิบบาท”



(ก) ทางหลวงจังหวัดตามประกาศผู้อำนวยการทางหลวงจังหวัด พ.ศ. 2510 ออกโดยอนุมัติอธิบดีกรมทางหลวงอาศัยอำนาจตามมาตรา 33 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พุทธศักราช 2482 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา 6 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2479 เพื่อกำหนดอัตราการบรรทุกน้ำหนักยานพาหนะบนทางหลวงจังหวัด เรื่อง ห้ามยานพาหนะที่มี น้ำหนักรวมน้ำหนักบรรทุกเกินกว่าที่กำหนดเดินบนทางหลวงจังหวัด ประกาศห้ามยานพาหนะที่มี น้ำหนักบรรทุกเกินกว่าที่กำหนดเดินบนทางหลวงจังหวัด เนื่องด้วยสภาพของทางหลวงจังหวัด สามารถรับน้ำหนักบรรทุกของยานพาหนะได้อย่างจำกัด จึงกำหนดให้อัตราการบรรทุกน้ำหนักเป็นไปตามจำนวนเพลลาและล้อ กรณีเป็นยานพาหนะประเภท 2 เพลลา 4 ล้อ ชนิดยางเดี่ยว อัตราน้ำหนักลงเพลลาไม่เกิน 6,000 กิโลกรัมและน้ำหนักกรรวมน้ำหนักบรรทุกไม่เกิน 10,000 กิโลกรัม กรณีที่ยานพาหนะเพลลาหลังเป็นเพลลาคู่และใช้ยางคู่ ให้มีน้ำหนักลงเพลลาคู่หลังไม่เกินเพลลาละ 7,200 กิโลกรัมและน้ำหนักบรรทุกไม่เกิน 18,000 กิโลกรัม

(ข) ทางหลวงแผ่นดินตามประกาศผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดิน พ.ศ.2511 ออกโดยอนุมัติอธิบดีกรมทางหลวงอาศัยอำนาจตามความในมาตรา 33 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พุทธศักราช 2482 ซึ่งได้แก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา 6 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2497 ประกาศกำหนดอัตราการบรรทุกน้ำหนักยานพาหนะฉบับสุดท้ายที่ออกตามพระราชบัญญัติทางหลวง พุทธศักราช 2482 เกี่ยวกับการห้ามใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนักรวมน้ำหนักบรรทุกเกินกว่าที่กำหนดบนทางหลวงแผ่นดิน โดยกำหนดอัตราการบรรทุกน้ำหนักของยานพาหนะบนทางหลวงแผ่นดินใกล้เคียงกับอัตราการบรรทุกน้ำหนักยานพาหนะบนทางหลวงจังหวัดที่กำหนดให้ยานพาหนะเพลลาเดี่ยวยางเดี่ยวสามารถบรรทุกน้ำหนักได้ไม่เกิน 6,000 กิโลกรัม เพลลาเดี่ยวยางคู่ไม่เกิน 8,000 กิโลกรัม และเพลลาคู่ยางคู่ไม่เกินเพลลาละ 7,200 กิโลกรัม แต่ไม่ได้กำหนดน้ำหนักกรรวมน้ำหนักบรรทุกของยานพาหนะเอาไว้

พระราชบัญญัติทางหลวง พุทธศักราช 2482 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2479 ได้มีการบังคับใช้และมีการแก้ไขกฎหมายทางหลวงโดยการประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 295 ลงวันที่ 28 พฤศจิกายน พ.ศ. 2515 และให้ยกเลิกพระราชบัญญัติทางหลวง พุทธศักราช 2482 ที่แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2497

### 2.2.3 ประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 295 ลงวันที่ 28 พฤศจิกายน พ.ศ. 2515

เนื่องจากพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2482 และที่แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2497 ได้ประกาศใช้มาเป็นเวลานานประกอบกับสถานการณ์ของทางหลวงได้เปลี่ยนแปลงไปมาก หัวหน้าคณะปฏิวัติจึงมีคำสั่งให้ยกเลิกพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2482 และพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2497 ปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยทางหลวงให้เหมาะสมกับสถานการณ์และสอดคล้องกับการพัฒนาโดยใช้ประกาศคณะปฏิวัติฉบับที่ 295 ลงวันที่ 28 พฤศจิกายน พ.ศ. 2515 แทนที่กฎหมายดังกล่าว

กฎหมายฉบับนี้แบ่งออกเป็น 4 ส่วน กล่าวคือ ส่วนที่ 1 ว่าด้วยบททั่วไป ส่วนที่ 2 ว่าด้วยการควบคุม การรักษา การขยายและสงวนเขตทางหลวง ส่วนที่ 3 การเวนคืนอสังหาริมทรัพย์เพื่อสร้างหรือขยายทางหลวง ส่วนที่ 4 ว่าด้วยบทกำหนดโทษ โดยแยกทางหลวงออกเป็น 7 ประเภท ได้แก่ ทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน ทางหลวงจังหวัด ทางหลวงชนบท ทางหลวงเทศบาล ทางหลวงสุขาภิบาล และทางหลวงสัมปทาน ซึ่งกรมทางหลวงเป็นหน่วยงานสำคัญที่มีหน้าที่รับผิดชอบในการก่อสร้างและดูแลรักษาทางหลวง

ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการบำรุงรักษาทางหลวงในเรื่องการห้ามมิให้ใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราสัญจรบนทางหลวงปรากฏบทบัญญัติอยู่ในหมวดที่ 3 การรักษาทางหลวง ข้อ 56 วางหลักว่า “เพื่อรักษาทางหลวง ผู้อำนวยการทางหลวงมีอำนาจประกาศห้ามใช้ยานพาหนะบนทางหลวงโดยที่ยานพาหนะนั้นมีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุก หรือ น้ำหนักลงเพลากินกว่าที่ได้กำหนดหรือโดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหาย” โดยในข้อ 83 กำหนดบทลงโทษกรณีมีการฝ่าฝืนบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา โดยให้ผู้ที่ฝ่าฝืนประกาศของผู้อำนวยการทางหลวงตามข้อ 56 ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับไม่เกินสองพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

โดยในช่วงระยะเวลาของการบังคับใช้ประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 295 ลงวันที่ 28 พฤศจิกายน พ.ศ. 2515 มีการเปลี่ยนแปลงกำหนดอัตราการบรรทุกน้ำหนักยานพาหนะอย่างต่อเนื่องพิจารณาได้จากประกาศผู้อำนวยการทางหลวงที่กำหนดห้ามมิให้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราเดินบนทางหลวงซึ่งประกาศผู้อำนวยการทางหลวงที่สำคัญ เช่น

(ก) ประกาศผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดิน พ.ศ. 2517 มีการกำหนดเพิ่มเติม น้ำหนักบรรทุกน้ำหนักบรรทุกของยานพาหนะลักษณะต่างๆ กล่าวคือ กรณียานพาหนะที่มี 3 เพลา ชนิดเพลาที่ 2 และ 3 เป็นเพลาคู่และใช้ยางคู่หรือเรียกกันทั่วไปว่ารถบรรทุก 10 ล้อ มีน้ำหนักยานพาหนะรวมน้ำหนักบรรทุกไม่เกิน 32,400 กิโลกรัม รวมทั้งได้กำหนดเพิ่มประเภทยานพาหนะขึ้นมาอีก 1 ประเภท คือชนิดรถพ่วง (full trailer) มีน้ำหนักบรรทุกรวมไม่เกิน 34,000 กิโลกรัม

ต่อมาได้มีการทบทวนแนวคิดเกี่ยวกับการกำหนดอัตราการบรรทุกน้ำหนักของยานพาหนะที่สัญจรบนทางหลวงใหม่ โดยเปรียบเทียบการบรรทุกน้ำหนักยานพาหนะในประเทศไทย กับมาตรฐานการบรรทุกน้ำหนักยานพาหนะตามข้อกำหนดของ AASHTO ซึ่งเป็นมาตรฐานในการออกแบบโครงสร้างพื้นฐานทางถนนและสะพานในประเทศสหรัฐอเมริกา เนื่องจากมาตรฐานยานพาหนะตามข้อกำหนดของ AASHTO กรณีเพลาเดี่ยวเป็นเพลาหนักซึ่งมีน้ำหนักลงเพลาตั้งแต่ 32,000 ปอนด์ ในขณะที่ยานพาหนะที่ใช้สำหรับการบรรทุกน้ำหนักของไทย กรณีที่เป็นยานพาหนะประเภทเพลาหนักจะแยกเป็นเพลาคู่ ระยะห่างประมาณ 1 ถึง 2 เมตร จะกำหนดให้มีน้ำหนักลงเพลา เพลาละ 7,200 กิโลกรัม รวม 2 เพลา อัตราน้ำหนักไม่เกิน 14,400 กิโลกรัม ถึงแม้ว่าน้ำหนักรวมของเพลาคู่จะใกล้เคียงกับเพลาหนักของรถมาตรฐานตามข้อกำหนดของ AASHTO แต่ส่งผลทำให้เกิดหน่วยแรงในโครงสร้างสะพานน้อยกว่า จึงอาจตีความได้ว่า การกำหนดน้ำหนักของยานพาหนะที่สัญจรบนทางหลวงในประเทศไทยมีอัตราน้ำหนักน้อยกว่ามาตรฐานน้ำหนักที่ได้ออกแบบไว้ จึงเห็นควรปรับน้ำหนักของยานพาหนะที่สัญจรบนทางหลวงให้สูงขึ้นได้

(ข) ประกาศผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดิน พ.ศ. 2519 มีการแก้ไขอัตรา น้ำหนักลงเพลาใหม่ ส่งผลให้น้ำหนักรวมของยานพาหนะชนิด 3 เพลาและเพลาหลังเป็นเพลาคู่ ยางคู่ (รถบรรทุก 10 ล้อ) มีอัตราน้ำหนักรวมเพิ่มขึ้นจาก 18,000 กิโลกรัม เป็น 21,000 กิโลกรัม ยานพาหนะชนิดกึ่งพ่วง (semi-trailer) ชนิดเพลาคู่ ยางคู่ กำหนดอัตราน้ำหนักบรรทุกรวมเพิ่มขึ้นจาก 34,200 กิโลกรัม เป็น 37,400 กิโลกรัม และยานพาหนะพ่วง (full trailer) โดยรถลากเป็นชนิดเพลาหลัง เป็นเพลาคู่ ยางคู่ และรถพ่วงเป็นเพลาเดี่ยว ยางคู่ กำหนดอัตราน้ำหนักบรรทุกรวมเพิ่มขึ้นจาก 33,600 กิโลกรัม เป็น 39,200 กิโลกรัม

คำพิพากษาศาลฎีกาที่พิพากษาคดีตามประกาศคณะปฏิวัติฉบับที่ 295 ลงวันที่ 28 พฤศจิกายน พ.ศ. 2515 จะมีลักษณะเน้นการบังคับใช้การลงโทษบทหนักเนื่องจากการนำมาตรการรับยานพาหนะโดยไม่รอกการลงโทษเพราะเห็นว่าการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราเป็นการ



กระทำความผิดเพื่อแสวงหาประโยชน์ส่วนตัวโดยไม่คำนึงถึงความเสียหายที่เกิดกับทางหลวงอันเป็นทรัพย์สินของรัฐที่ต้องใช้งบประมาณแผ่นดินในการบำรุงรักษาเป็นการทำลายเศรษฐกิจของชาติ

ตัวอย่างเช่นคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1385/2530 จำเลยที่ 2 ใช้ให้จำเลยที่ 1 กระทำผิดด้วยการนำรถยนต์บรรทุกซึ่งมีน้ำหนักรถยนต์และน้ำหนักบรรทุกรวมกันเกินกว่าที่ทางการกำหนดถึง 6,100 กิโลกรัม มาเดินบนทางหลวงแผ่นดิน เป็นการทำความเสียหายแก่ทางหลวงอันเป็นทางสัญจรไปมาของประชาชนมีผลเป็นการทำลายเศรษฐกิจของชาติ เมื่อจำเลยที่ 2 ก็หลีกเลี่ยงไม่มาฟังคำพิพากษาทั้งที่ได้ทำสัญญาประกันไว้ต่อศาลว่าจะปฏิบัติตามนัดจนศาลต้องสั่งปรับประกอบกับจำเลยที่ 2 เป็นคนมีความรู้เป็นนิติศาสตร์บัณฑิต และกำลังศึกษาอยู่ในสำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตแต่ไม่ได้คำนึงถึงความสูญเสียของส่วนรวมจึงไม่มีเหตุที่จะรอกการลงโทษให้จำเลยที่ 2

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1327/2533 การที่จำเลยนำรถยนต์บรรทุกของกลางมีน้ำหนักบรรทุกเกินกว่าที่ทางราชการกำหนดถึง 5,800 กิโลกรัม มาเดินบนทางหลวงแผ่นดิน นอกจากจะทำความเสียหายแก่ทางสัญจรไปมาของประชาชน ยังทำให้ต้องสิ้นเปลืองงบประมาณแผ่นดินในการบูรณะซ่อมแซม อันมีผลเป็นการทำลายเศรษฐกิจของชาติโดย ส่วนรวมแล้วก็ยิ่งอาจก่อให้เกิดอันตรายร้ายแรงต่อ ผู้ขับขี่ยานพาหนะอื่นอีกด้วย ทั้งจำเลยกระทำความผิดเพื่อแสวงหาประโยชน์ส่วนตัวโดยไม่คำนึงถึงความสูญเสียที่จะเกิดตามมา จึงไม่มีเหตุที่จะรอกการลงโทษให้จำเลยและไม่มีเหตุที่จะไม่ริบรถยนต์บรรทุกของกลางที่จำเลยใช้กระทำความผิด

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 3604/2533 แม้ประกาศของคณะปฏิวัติฉบับดังกล่าวมิได้บัญญัติถึงการริบรถยนต์ของกลางที่ใช้ในการกระทำความผิดไว้โดยเฉพาะ แต่ถ้าได้ความว่ารถยนต์ของกลางเป็นทรัพย์สินซึ่งบุคคลได้ใช้ในการกระทำความผิดแล้วย่อมต้องด้วยประมวลกฎหมายอาญามาตรา 33 (1) อันเป็นบทบัญญัติในภาค 1 สามารถนำมาใช้บังคับได้ตามประมวลกฎหมายอาญามาตรา 17 การที่จำเลยขับรถยนต์บรรทุกทรายมีน้ำหนักเกินกว่าข้อกำหนดของผู้อำนวยการทางหลวงอันเป็นความผิดตามประกาศของคณะปฏิวัติฉบับที่ 295 ลงวันที่ 28 พฤศจิกายน 2515 ข้อ 56 ประกอบกับข้อ 83 ต้องถือว่ารถยนต์บรรทุกเป็นทรัพย์สินที่ใช้ในการกระทำความผิดซึ่งรับได้

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 4870/2533 รถยนต์บรรทุกของกลางบรรทุกดินมีน้ำหนักรถและน้ำหนักบรรทุกรวม 29,300 กิโลกรัม เกินกว่าอัตราที่กำหนดไว้ถึง 8,300 กิโลกรัมนับได้ว่ามีน้ำหนักเกินอัตราจำนวนมากเป็นการทำความเสียหายแก่ทางหลวงจังหวัดอันเป็นทางสัญจรไปมาของประชาชน มีผลเป็นการทำลายเศรษฐกิจของชาติ จึงเป็นทรัพย์สินที่ใช้ในการกระทำความผิดอันควรริบ

อย่างไรก็ดี ประกาศคณะปฏิวัติฉบับที่ 295 ลงวันที่ 28 พฤศจิกายน พ.ศ.2515 ที่แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมประกาศคณะปฏิวัติฉบับที่ 295 พ.ศ.2522 เป็นกฎหมายทางหลวงที่ใช้บังคับมาเป็นเวลานานและได้มีการยกเลิกโดยการประกาศใช้พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 แทนที่

## 2.2.4 พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535

กฎหมายทางหลวงฉบับปัจจุบันมีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 19 เมษายน พ.ศ.2535 และยังคงมีผลใช้บังคับอยู่ โดยแบ่งทางหลวงออกเป็น 6 ประเภท ได้แก่ ทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน ทางหลวงชนบท ทางหลวงเทศบาล ทางหลวงสุขาภิบาล และทางหลวงสัมปทาน ซึ่งกรมทางหลวง และกรมทางหลวงชนบทเป็นหน่วยงานหลักทำหน้าที่รับผิดชอบก่อสร้าง บำรุงรักษาทางหลวง บทบัญญัติในส่วนที่ 2 หมวดที่ 3 ว่าด้วยการรักษาทางหลวงได้กำหนดมาตรการกำกับดูแลทางหลวงให้มีสภาพพร้อมใช้งานโดยกำหนดให้ผู้อำนวยการทางหลวงประกาศควบคุมอัตราการบรรทุกน้ำหนักของยานพาหนะที่เดินบนทางหลวงโดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติมาตรา 61<sup>19</sup>

การกำหนดบดทลงโทษสำหรับกรณีที่มีการฝ่าฝืนประกาศผู้อำนวยการทางหลวงที่ห้ามมิให้ใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราเดินบนทางหลวงไว้ตามมาตรา 73<sup>20</sup> ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับไม่เกินหกพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ต่อมามีการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 โดยพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ 2)พ.ศ.2549 เพื่อแก้ไขบทบัญญัติที่ใช้ควบคุมดูแลรักษาทางหลวงซึ่งยังไม่มาตรการ

<sup>19</sup> มาตรา 61 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 บัญญัติว่า

“เพื่อรักษาทางหลวง ผู้อำนวยการทางหลวงมีอำนาจประกาศห้ามใช้ยานพาหนะบนทางหลวงโดยที่ยานพาหนะนั้นมีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุก หรือน้ำหนักลงเลาเกินกว่าที่กำหนด หรือโดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหาย

ประกาศของผู้อำนวยการทางหลวงตามวรรคหนึ่ง ต้องได้รับอนุมัติจากอธิบดีกรมทางหลวง สำหรับทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทาน หรือได้รับอนุมัติจากอธิบดีกรมโยธาธิการหรือเลขาธิการเร่งรัดพัฒนา แล้วแต่กรณี สำหรับทางหลวงชนบทและทางหลวงสุขาภิบาล หรือได้รับอนุมัติจากผู้ว่าราชการจังหวัดสำหรับทางหลวงเทศบาล

ทั้งนี้ ให้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เว้นแต่ในกรณีที่มีเหตุฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุเกิดขึ้นทำให้เกิดความเสียหายแก่ทางหลวง หรือไม่ปลอดภัยแก่การจราจรในทางหลวง ให้เจ้าพนักงาน ซึ่งผู้อำนวยการทางหลวงแต่งตั้งให้ควบคุมทางหลวงมีอำนาจ”

<sup>20</sup> มาตรา 73 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 บัญญัติว่า “ผู้ใดฝ่าฝืนประกาศผู้อำนวยการทางหลวงตามมาตรา 61 ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือ ปรับไม่เกินหกพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ”

ที่เหมาะสมดำเนินการกับผู้ฝ่าฝืนเนื่องจากปรากฏว่ายังมีการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดบนทางหลวงเป็นจำนวนมากส่งผลให้ทางหลวงเกิดความเสียหายและกระทบต่อความปลอดภัยของผู้ที่ขับขี่ยานพาหนะบนทางหลวง โดยในมาตรา 25 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2549 ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมบทลงโทษสำหรับการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราตามมาตรา 73/2<sup>21</sup> ให้มีระวางโทษสูงขึ้นจากเดิมโทษจำคุกไม่เกินสามเดือน เป็นโทษจำคุกสูงสุดไม่เกินหกเดือน ส่วนระวางโทษปรับจากเดิมมีระวางไม่เกินหกพันบาท เป็นระวางโทษปรับจำนวนไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท

โดยวัตถุประสงค์ลงโทษทางอาญาเพื่อลงโทษผู้ที่ฝ่าฝืนใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราบนทางหลวงตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 เน้นไปที่การลงโทษบุคคลที่ควบคุมยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่มีฐานะเป็นผู้กระทำผิดโดยตรงในฐานะที่เป็นผู้ที่ย้ายยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราเคลื่อนที่ไปบนทางหลวงโดยฝ่าฝืนกฎหมายในขณะที่พบการกระทำผิด ซึ่งการกำหนดโทษสำหรับการฝ่าฝืนดังกล่าวเป็นอำนาจดุลพินิจของศาลพิจารณาว่าจะลงโทษให้ผู้กระทำต้องรับผิดเต็มตามอัตราโทษ หรือ กำหนดโทษจำคุกแต่ให้รอการลงโทษไว้ หรือ กำหนดโทษปรับสถานเดียว

ปัจจุบันเกณฑ์อัตราน้ำหนักบรรทุกของยานพาหนะบนทางหลวงแต่ละประเภทตามประกาศผู้อำนวยการทางหลวงที่ออกโดยอาศัยอำนาจตามมาตรา 61 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 และที่แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2549 สรุปได้ดังตาราง 1

<sup>21</sup> มาตรา 73/2 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 ที่แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2549

“ผู้ใดฝ่าฝืนประกาศของผู้อำนวยการทางหลวง ตามมาตรา 61 วรรคหนึ่ง หรือประกาศของเจ้าพนักงาน ซึ่งผู้อำนวยการทางหลวงแต่งตั้งให้ควบคุมทางหลวง ตามมาตรา 61 วรรคสาม ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ”

**ตารางที่ 1 เกณฑ์อัตราน้ำหนักบรรทุกสำหรับยานพาหนะบนทางหลวง  
ตามประกาศผู้อำนวยการทางหลวง พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535**

ประเภทยานพาหนะ	ทางหลวงแผ่นดิน และ ทางหลวงพิเศษ		ทางหลวง สัมปทาน		ทางหลวงชนบท	
	น้ำหนัก ลงเพลา (กิโลกรัม)	น้ำหนัก รวม (กิโลกรัม)	น้ำหนักลง เพลา (กิโลกรัม)	น้ำหนัก รวม (กิโลกรัม)	น้ำหนัก ลงเพลา (กิโลกรัม)	น้ำหนัก รวม (กิโลกรัม)
1. ชนิดรถเดี่ยว (SINGLE UNIT)						
1.1 กรณี 2 เพลา 4 ล้อ	11,000	15,000	9,100	12,000	7,900	10,800
1.2 กรณี 3 เพลา 6 ล้อ	11,000	21,000	9,100	14,000	7,900	15,100
1.3 กรณี 4 เพลา 8 ล้อ	20,000	30,000	16,400	25,200	14,400	21,600
2. ชนิดรถลากจูงและรถกึ่งพวง (SEMI-TRAILER)						
2.1 ตัวรถกึ่งพวง						
(ก) เพลาเดี่ยว	11,000	-	9,100	-	7,900	-
(ข) เพลาคู่	20,000	-	16,400	-	14,400	-
(ค) สามเพลา	25,500	-	19,500	-	18,300	-
2.2 ตัวรถลากจูง						
(ก) กรณี 3 เพลา 6 ล้อ	-	50,500	-	-	-	32,400
(ข) กรณี 4 เพลา 8 ล้อ	-	50,500	-	-	-	36,300
3. ยานพาหนะชนิดรถลากจูง และรถพ่วง (FULL TRAILER)						
3.1 กรณีเพลาเดี่ยว ใช้ยางเดี่ยว	7,000	-	6,800	-	5,000	-
3.2 กรณีเพลาเดี่ยวใช้ยางคู่	11,000	50,500	9,100	-	7,900	-

## 2.3 กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการบรรทุกน้ำหนักของยานพาหนะบนทางหลวง

### 2.3.1 พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522

กฎหมายเกี่ยวกับการกำหนดเงื่อนไขในควบคุมและจัดระเบียบการขนส่งโดยใช้ยานพาหนะทางถนนเพื่อให้ระบบการขนส่งทางบกมีประสิทธิภาพ สะดวก รวดเร็วและส่งเสริมการค้าจนถึงมาตรฐานด้านความปลอดภัยสำหรับผู้ใช้นยานพาหนะสัญจรทางถนน โดยกำหนดข้อสำคัญเกี่ยวกับการดำเนินกิจการขนส่งทางถนน เช่น ข้อกำหนดด้านผู้ประกอบการขนส่ง ข้อกำหนดด้านผู้ขับขี่ยานพาหนะ และข้อกำหนดเกี่ยวกับยานพาหนะที่ใช้สำหรับการขนส่ง โดยผู้ที่ประสงค์จะใช้ยานพาหนะขนส่งต้องขอรับใบอนุญาตประกอบการขนส่งเสียก่อน ซึ่งตัวรถการใช้งานและการขับขี่ต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามกฎหมายโดยแบ่งประเภทการขนส่ง

ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 แบ่งประเภทรถบรรทุกออกเป็น 2 ประเภท คือ การประกอบการขนส่งไม่ประจำทางกับการประกอบการขนส่งไม่ประจำทาง โดยการประกอบการขนส่งจะต้องได้รับอนุญาตจากนายทะเบียน ซึ่งการออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งตามมาตรา 31 และมาตรา 32 นายทะเบียนโดยอนุมัติของคณะกรรมการจะกำหนดเงื่อนไขไว้ในใบอนุญาตเกี่ยวกับจำนวนรถที่จะต้องใช้ในการประกอบการขนส่ง เกณฑ์น้ำหนักบรรทุกและวิธีการบรรทุก ซึ่งมีการวางมาตรการในการกำกับดูแลการบรรทุกน้ำหนักของยานพาหนะโดยผู้ประกอบการขนส่งจะต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในใบอนุญาตประกอบการขนส่ง อาทิ จำนวนรถ ลักษณะชนิด ขนาดของรถ และเครื่องหมายของผู้ประกอบการขนส่ง เกณฑ์น้ำหนักบรรทุก

โดยในมาตรา 85 แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 ยังปรากฏมาตรการทางภาษีที่ให้กรมการขนส่งทางบกกำหนดเวลาชำระภาษีรถประจำปีสำหรับผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง โดยให้คำนวณภาษีตามน้ำหนักรถ ซึ่งอัตราการจัดเก็บภาษีอ้างอิงตามอัตราน้ำหนักบรรทุกของยานพาหนะคิดจากน้ำหนักบรรทุกรวมและเครื่องอุปกรณ์ที่ติดอยู่กับตัวรถตามปกติจะไม่คำนวณรวมน้ำหนักของน้ำมันเชื้อเพลิง น้ำมันเครื่องและเครื่องมือประจำรถด้วย โดยเงินภาษียานพาหนะที่จัดเก็บประจำปีในส่วนที่จัดเก็บจากยานพาหนะซึ่งจดทะเบียนในเขตกรุงเทพมหานครจะจัดสรรให้ตกเป็นรายได้ของกรุงเทพมหานคร และส่วนที่จัดเก็บได้จากยานพาหนะซึ่งจดทะเบียนในเขตจังหวัดใด ก็ให้จัดสรรเงินภาษีนั้นเป็นรายได้ของราชการส่วนท้องถิ่นในจังหวัดนั้น

### 2.3.2 พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522

กฎหมายฉบับนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อกำกับดูแลและควบคุมการใช้รถเพื่อให้เกิดความปลอดภัย จึงวางกฎกติกาการใช้ยานพาหนะทางถนนตามมาตรฐานด้านความปลอดภัยแก่ชีวิต ร่างกายและทรัพย์สินของประชาชนผู้สัญจรทางถนน ซึ่งมีการกำหนดเกณฑ์ปฏิบัติร่วมกันของผู้ที่ใช้ยานพาหนะทางหลวงถนนในลักษณะที่เป็นการวางมาตรการป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนไม่ว่าจะเป็นข้อกำหนดเกี่ยวกับการใช้ยานพาหนะ สัญญาจราจรช่องทางรถและการเดินทางและข้อกำหนดเกี่ยวกับการจำกัดความเร็ว รวมทั้ง มีการวางมาตรการเกี่ยวกับการกำกับดูแลการบรรทุกสำหรับยานพาหนะบนทางหลวงไว้ในลักษณะ 1 หมวดที่ 3 ว่าด้วยการบรรทุกมีข้อกำหนดที่สำคัญเกี่ยวกับยานพาหนะที่บรรทุกสิ่งของซึ่งสัญจรบนทางหลวงนอกเหนือจากมาตรการเกี่ยวกับอัตราน้ำหนักบรรทุกของยานพาหนะกำหนดไว้ในลักษณะที่เป็นมาตรการส่งเสริมความปลอดภัยบนทางหลวงปรากฏตามมาตรา 18 ที่กำหนดให้ลักษณะการบรรทุกของยานพาหนะเป็นไปตามกฎกระทรวง

ข้อยกเว้นกรณีมีความจำเป็นต้องบรรทุกนอกเหนือหลักเกณฑ์เจ้าของรถอาจขออนุญาตเฉพาะรายเป็นหนังสือชั่วคราวจากเจ้าพนักงานจราจรได้ตามมาตรา 19 และบทบัญญัติมาตรา 20 ยังได้กำหนดหน้าที่ของผู้ขับขี่ยานพาหนะบรรทุกสิ่งของต้องจัดให้มีสิ่งป้องกันไม่ให้สิ่งของที่บรรทุกตกลงหล่น ร่วงไหลไปจากยานพาหนะนั้นอันอาจก่อให้เกิดความเดือดร้อน หรือ ก่อให้เกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน หากฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดเกี่ยวกับการบรรทุกน้ำหนักยานพาหนะต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 500 บาท ตามมาตรา 150 (3) กรณีฝ่าฝืนกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา 18 และตามมาตรา 148 สำหรับการฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามมาตรา 20 แล้วแต่กรณี

โดยระเบียบเกี่ยวกับการจราจรในทางพิเศษ พ.ศ.2555 ซึ่งออกตามความในมาตรา 139 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ข้อ 5 กำหนดให้มีการวางระเบียบเกี่ยวกับการบรรทุกสิ่งของและกำหนดอัตราน้ำหนักบรรทุกสำหรับยานพาหนะที่จะใช้ทางพิเศษให้มีน้ำหนักลงเพลาหรือมีน้ำหนักบรรทุกรวมเกินกว่าที่กำหนดพิจารณาตามจำนวนเพลาและจำนวนยางขึ้นอยู่กับประเภทของยานพาหนะ กล่าวคือ ยานพาหนะประเภทรถเดี่ยว (Single Unit) กำหนดน้ำหนักบรรทุกรวมไม่เกิน 25,200 กิโลกรัม ยานพาหนะประเภทรถลากจูงและรถกึ่งพ่วง (Semi-Trailer) กำหนดน้ำหนักลงเพลาสูงสุดไม่เกิน 19,500 กิโลกรัม และยานพาหนะประเภทรถลากจูงและรถพ่วง (Full Trailer) กำหนดน้ำหนักลงเพลาไม่เกินเพลาละ 9,100 กิโลกรัม

ปัจจุบันพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มีการแก้ไขเพิ่มเติมหลายครั้งเพื่อให้สอดคล้องกับสภาพปัญหาและสภาพการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป ซึ่งล่าสุดเป็นการแก้ไขโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 11) พ.ศ.2559 มีสาระสำคัญในการนำระบบการชำระเงินด้วยวิธีการธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์เข้ามาใช้เป็นช่องทางการชำระค่าปรับตามใบสั่งกรณีเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ไม่เรียกเก็บใบอนุญาตขับขี่

### 2.3.3 พระราชบัญญัติกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้นายยนต์บนทางหลวงและสะพาน พ.ศ.2497

จากอัตราการเพิ่มขึ้นของยานพาหนะที่สัญจรบนทางหลวงที่เพิ่มขึ้นอย่างมากโดยมีลักษณะเป็นการใช้นายยนต์บนทางหลวงเพื่อการขนส่งสินค้าและบริการของผู้ประกอบการที่มักจะใช้นายยนต์บรรทุกขนาดใหญ่และมีการบรรทุกสินค้าจำนวนมากเกินอัตรามาตรฐานการรองรับน้ำหนักของยานพาหนะตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 ส่งผลทำให้ทางหลวงชำรุดเสียหายและต้องมีการบำรุงรักษาซึ่งรัฐต้องใช้งบประมาณที่ไม่สามารถจัดสรรมาดำเนินการได้อย่างครอบคลุม รวมทั้งการกู้เงินจากแหล่งเงินทุนต่างประเทศเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายดังกล่าวด้วย

เมื่อรัฐมีปัจจัยของเงินลงทุนที่จัดสรรได้อย่างจำกัดจึงเริ่มมีแนวคิดการจัดเก็บค่าธรรมเนียมการใช้นายยนต์เพื่อนำเงินที่จัดเก็บจากผู้ใช้นายยนต์บนทางหลวงเส้นทางนั้นมาใช้บำรุงรักษาทางหลวงโดยตรงจึงมีการประกาศใช้พระราชบัญญัติกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้นายยนต์บนทางหลวงและสะพาน พ.ศ.2497 ซึ่งมีวัตถุประสงค์จากความจำเป็นที่จะต้องมีการก่อสร้าง บำรุงรักษาทางหลวงและสะพานให้มีสภาพดีสามารถพร้อมรองรับการใช้งานสำหรับยานพาหนะทุกประเภทเพราะทางหลวงและสะพานถือเป็นปัจจัยพื้นฐานที่สำคัญของระบบคมนาคมทางถนนที่ต้องใช้งบประมาณลงทุนจำนวนมาก ในขณะที่ภาครัฐมีงบประมาณจำกัดทำให้ต้องกู้เงินจากแหล่งอื่นมาเพื่อใช้ในการก่อสร้างและพัฒนาทางหลวงมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่องจึงจำเป็นต้องเรียกเก็บค่าธรรมเนียมการใช้นายยนต์บนทางหลวงและสะพานสำหรับใช้เป็นค่าใช้จ่ายบูรณะทางหลวงและสะพานรวมทั้งชุดใช้เงินที่กู้มาเพื่อก่อสร้างทางหลวงและสะพานด้วย

โดยพระราชบัญญัติกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้นายมนตรีบนทางหลวงและสะพาน พ.ศ.2497 มีการแก้ไขเพิ่มเติมในปี พ.ศ.2516 ให้อำนาจกระทรวงมหาดไทยกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้นายมนตรีบนทางหลวงและสะพานด้วย เนื่องจากมีการแก้ไขเพิ่มเติมประกาศคณะปฏิวัติฉบับที่ 295 ลงวันที่ 28 พฤศจิกายน พ.ศ.2515 ที่มอบหมายให้หน่วยงานในสังกัดกระทรวงมหาดไทย มีหน้าที่รับผิดชอบดูแลทางหลวงชนบท ทางหลวงเทศบาลและทางหลวงสุขาภิบาลเพิ่มขึ้นด้วย และเพิ่มเติมอีกครั้งในปี พ.ศ.2534 ให้อำนาจอธิบดีอธิบดีอัตราค่าธรรมเนียมอย่างสูงเพื่อให้โดยไม่ต้องอยู่ภายใต้บังคับบัญชิต่างค่าธรรมเนียม

จนกระทั่งการแก้ไขโดยพระราชบัญญัติกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้นายมนตรีบนทางหลวงและสะพาน(ฉบับที่ 4) พ.ศ.2548 เนื่องจากการใช้เงินค่าธรรมเนียมที่จัดเก็บได้และค่าปรับจากการกระทำผิดตามพระราชบัญญัติกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้นายมนตรีบนทางหลวงและสะพาน พ.ศ.2497 ยังไม่สอดคล้องกับสภาพการณ์เศรษฐกิจของประเทศและการเปลี่ยนแปลงการจราจร จึงมีการขยายขอบเขตการใช้นายมนตรีบนทางหลวงและสะพานตามพระราชบัญญัติกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้นายมนตรีบนทางหลวงและสะพาน พ.ศ.2497 ให้สามารถนำไปใช้เพื่อการก่อสร้าง ขยายบูรณะและบำรุงรักษาทางหลวงและสะพาน การจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกเกี่ยวกับทางหลวงและสะพานที่ต้องเสียค่าธรรมเนียมการใช้ทาง งานที่เกี่ยวข้องกับการจัดเก็บค่าธรรมเนียม รวมทั้งชุดใช้เงินที่นำมาใช้ก่อสร้างและขยายทางหลวง

ตามพระราชบัญญัติกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้นายมนตรีบนทางหลวงและสะพาน พ.ศ. 2497 มาตรา 3 และที่แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้นายมนตรีบนทางหลวงและสะพาน พ.ศ.2497(ฉบับที่ 3) พ.ศ.2534 กำหนดให้รัฐมนตรีกระทรวงคมนาคมและรัฐมนตรีกระทรวงมหาดไทยมีอำนาจออกกฎกระทรวงในส่วนที่เกี่ยวกับราชการของกระทรวงนั้น

- (1) เพื่อกำหนดให้ทางสายใด ตอนใด หรือสะพานใด ที่ต้องเสียหรือยกเลิกค่าธรรมเนียม
- (2) เพื่อกำหนดประเภทนายมนตรีที่ต้องเสีย หรือยกเว้นค่าธรรมเนียม
- (3) เพื่อกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมการใช้นายมนตรีบนทางหลวงและสะพาน
- (4) เพื่อกำหนดระเบียบและวิธีการอื่นเพื่อให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติกำหนด

ค่าธรรมเนียมการใช้นายมนตรีบนทางหลวงและสะพาน พ.ศ.2497



กฎกระทรวงที่ออกโดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติมาตรา 3 วรรคหนึ่งแห่งพระราชบัญญัติ กำหนดค่าธรรมเนียมการใช้นายยนต์รับทางหลวงและสะพาน พ.ศ.2497 ได้ถือแนวปฏิบัติตามมติ คณะรัฐมนตรี ลงวันที่ 9 พฤศจิกายน 2536 และมติคณะรัฐมนตรี ลงวันที่ 19 เมษายน 2537 ในหลักการเกี่ยวกับลักษณะทางหลวงที่สมควรจัดเก็บค่าธรรมเนียมการใช้นายยนต์รับทางหลวงและ สะพานซึ่งมีการกำหนดหลักเกณฑ์ไว้ดังนี้<sup>22</sup>

(ก) เป็นเส้นทางที่มีการลงทุนก่อสร้างโดยเอกชน หรือ เป็นเส้นทางสายสัมปทานที่เอกชน จำเป็นต้องมีการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทาง เพื่อคืนทุนในการก่อสร้างและมีผลกำไรจากการ ลงทุนตามลักษณะประกอบการของภาคเอกชน

(ข) เป็นเส้นทางที่สร้างขึ้นเพื่อแข่งขันด้านการให้บริการ ซึ่งอาจเป็นเส้นทางที่สร้างขึ้นใน ระดับพื้นดิน ใต้พื้นดินหรือเหนือพื้นดิน หรือในระดับต่างๆรวมกันก็ได้

(ค) เป็นเส้นทางที่ก่อสร้างใหม่ ซึ่งได้ออกแบบก่อสร้างไว้เพื่อให้ยานพาหนะสามารถเดินทาง ได้สะดวก รวดเร็ว ประหยัดเวลาและมีความปลอดภัยในการสัญจร โดยมีการควบคุมทางเข้าออก<sup>23</sup>

การเปลี่ยนแปลงลักษณะทางหลวงดังกล่าวทำให้การจัดเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ทางหลวง เปลี่ยนไปจากเดิมที่จัดเก็บจากยานพาหนะบนทางหลวงแผ่นดินเป็นการจัดเก็บค่าผ่านทางสำหรับ ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่มีการควบคุมการเข้าออกและมีการให้บริการบนทางหลวงพิเศษใน มาตรฐานที่สูงกว่าทางหลวงประเภทอื่นเป็นการเพิ่มทางเลือกให้กับประชาชนโดยเสียค่าธรรมเนียม เพื่อการใช้ทางดังกล่าว แต่หากประชาชนไม่ประสงค์ที่จ่ายค่าธรรมเนียมก็มีสิทธิที่จะใช้ทางหลวง ประเภทอื่นที่อาจเสียเวลาและมีการให้บริการน้อยกว่าทางหลวงที่ต้องเสียค่าธรรมเนียม

ซึ่งการกำหนดให้ทางหลวงหรือสะพานเส้นทางใดจะต้องชำระค่าธรรมเนียม หรือยกเลิกการ จัดเก็บค่าธรรมเนียมการใช้นายยนต์รับทางหลวงหรือสะพาน ตามพระราชบัญญัติกำหนด ค่าธรรมเนียมการใช้นายยนต์รับทางหลวงและสะพาน พ.ศ.2497 สามารถกระทำได้โดยอำนาจ

<sup>22</sup> สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี, “มติคณะรัฐมนตรี ที่ นร 0202/17959 เรื่อง ขอให้แก้ไขมติคณะรัฐมนตรี เรื่อง การเก็บเงินค่า ผ่านทางให้ถูกต้อง,” 11 พฤศจิกายน 2536.

<sup>23</sup> กลุ่มงานบริการวิชาการ สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร, “ประวัติการจัดเก็บค่าธรรมเนียม” เอกสารประกอบการ พิจารณาร่างพระราชบัญญัติโอนอำนาจหน้าที่และกิจการบริหารของกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคมในส่วนที่เกี่ยวกับทางหลวง พิเศษและทางยกระดับอุตราภิมุขบางช่วงไปเป็นของทางพิเศษแห่งประเทศไทย พ.ศ..., (เอกสารไม่ตีพิมพ์เผยแพร่), หน้า 9.

รัฐมนตรีมาตรา 3 วรรคหนึ่งออกกฎกระทรวง โดยกฎกระทรวงนั้นจะกำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับเส้นทางหลวงหรือสะพานที่ต้องเสียค่าธรรมเนียมไว้อย่างชัดเจน เช่น กฎกระทรวงกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้นายยนต์รับทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 ถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร (ถนนกาญจนาภิเษก) ตอนพระประแดง-บางแค ช่วงพระประแดง-ต่างระดับบางขุนเทียน พ.ศ.2555 หรือ กฎกระทรวง ฉบับที่ 18 (พ.ศ.2540) ออกตามความในพระราชบัญญัติกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้นายยนต์รับทางหลวงและสะพาน พ.ศ.2497 ที่ให้สะพานมิตรภาพ ซึ่งข้ามแม่น้ำโขงต่อทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 สายสระบุรี-หนองคายเป็นสะพานที่ต้องเสียค่าธรรมเนียมโดยมีบัญชีกำหนดประเภทนายยนต์และอัตราค่าธรรมเนียมแนบท้ายกฎกระทรวง

นอกจากนี้ ตามพระราชบัญญัติกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้นายยนต์รับทางหลวงและสะพาน พ.ศ.2497 มาตรา 4 กำหนดให้พนักงานเจ้าหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายจากรัฐมนตรีกระทรวงคมนาคม และรัฐมนตรีกระทรวงมหาดไทย มีอำนาจสั่งให้หยุดและตรวจสอบยานพาหนะที่จะผ่านทางหลวงดังกล่าวเพื่อเรียกเก็บค่าธรรมเนียมการใช้นายยนต์รับทางหลวงและสะพานตามอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง และบุคคลที่ใช้รถยนต์รับทางหลวงและสะพานที่ต้องเสียค่าธรรมเนียม หากฝ่าฝืนไม่ชำระค่าธรรมเนียมหรือฝ่าฝืนคำสั่งเจ้าพนักงานที่สั่งให้หยุดเพื่อเก็บค่าธรรมเนียมตามมาตรา 8 กำหนดให้ต้องระวางโทษปรับเป็นจำนวนสิบเท่าของอัตราค่าธรรมเนียมที่ต้องชำระ

ด้านการบริหารจัดการสรรค้ำเนินการเกี่ยวกับเงินค่าธรรมเนียมการใช้นายยนต์รับทางหลวงและเงินค่าปรับจากการฝ่าฝืนพระราชบัญญัติกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้นายยนต์รับทางหลวงและสะพาน พ.ศ.2497 ยกเว้นเฉพาะเงินที่กรมทางหลวงดำเนินการจัดเก็บจากค่าธรรมเนียมการใช้นายยนต์มิตรภาพไทย-ลาว ซึ่งข้ามแม่น้ำโขงต่อจากทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 ตามกฎกระทรวง ฉบับที่ 18 (พ.ศ.2540) จะมีขั้นตอนการบริหารจัดการกำหนดไว้ตามระเบียบกรมทางหลวงว่าด้วยเงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทาง พ.ศ.2549 ซึ่งออกโดยอาศัยอำนาจตามความในมาตรา 24 แห่งพระราชบัญญัติวิธีการงบประมาณ พ.ศ.2502 กำหนดวางระเบียบไว้ให้ดำเนินการดังต่อไปนี้

(ก) เงินค่าธรรมเนียมผ่านทางที่จัดเก็บได้ให้จัดสรรนำฝากกระทรวงการคลัง โดยเปิดบัญชีเงินฝากเงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทางแยกต่างหากจากบัญชีเงินฝากอื่น ชื่อบัญชีว่า “เงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทาง” โดยกรมทางหลวงต้องนำส่งเงินค่าธรรมเนียมเข้าบัญชีทุกวันทำการ ทั้งนี้ เงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทางจะนำไปใช้จ่ายก่อนส่งเข้าบัญชีไม่ได้

โดยเงินที่จะนำเข้าบัญชีเงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทาง ได้แก่ เงินค่าธรรมเนียมการใช้จ่ายยานยนต์รับทางหลวงและสะพาน เงินค่าปรับจากการฝ่าฝืนพระราชบัญญัติกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้จ่ายยานยนต์รับทางหลวงและสะพาน พ.ศ.2497 และเงินที่รัฐบาลจัดสรรให้เพื่อสมทบเป็นเงินทุนค่าธรรมเนียม ยกเว้นเฉพาะเงินค่าธรรมเนียมที่จัดเก็บตามกฎหมายกระทรวงฉบับที่ 18 (พ.ศ.2540)

(ข) เงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทางให้นำไปจ่ายหรือก่องหนี่ผู้กพันได้เฉพาะกับทางหลวงและสะพานที่ต้องเสียค่าธรรมเนียมในกรณีตามวัตถุประสงค์มาตรา 6 แห่งพระราชบัญญัติกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้จ่ายรถยนต์รับทางหลวงและสะพาน พ.ศ.2497 จึงสามารถนำไปใช้ได้เฉพาะวัตถุประสงค์เกี่ยวกับการนำไปใช้ลงทุนก่อสร้าง ขยาย บำรุงรักษา การจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกที่เกี่ยวกับการใช้ทางหลวงและสะพาน กรณีที่เป็นงานเกี่ยวข้องกับการจัดเก็บค่าธรรมเนียมการใช้จ่ายยานยนต์และทางหลวงเฉพาะกับทางหลวงและสะพานที่ต้องเสียค่าธรรมเนียมการใช้จ่าย หรือ นำไปชดใช้เงินกู้ที่กู้มาเพื่อลงทุนการก่อสร้างบำรุงรักษาทางหลวงเส้นทางนั้นโดยเฉพาะ และภายในวงเงินประมาณการรายจ่ายที่กระทรวงการคลังอนุมัติ

(ค) ให้กรมทางหลวงจัดทำประมาณรายรับ-รายจ่ายประจำปีเสนอคณะกรรมการบริหารเงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทางซึ่งมีอธิบดีกรมทางหลวงเป็นประธาน ให้ความเห็นชอบก่อนนำเสนออนุมัติต่อกระทรวงการคลัง ภายในเวลาไม่เกิน 45 วัน ก่อนวันเริ่มปีงบประมาณนั้นและจะสามารถนำเงินไปใช้จ่ายได้ภายในวงเงินและประมาณการรายจ่ายที่กระทรวงการคลังอนุมัติ

(ง) ให้กรมทางหลวงจัดทำรายงานการรับ-จ่ายเงินรายเดือนและส่งสำเนาให้กรมบัญชีกลางทราบทุกเดือนและให้มีการตรวจสอบภายในเกี่ยวกับการดำเนินงาน การเงินและการบัญชีของเงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทางแล้วรายงานผลการตรวจสอบต่อคณะกรรมการบริหารเงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทางเป็นประจำทุก 3 เดือน

(จ) การปิดบัญชีประจำปีให้ส่งงบการเงินไปให้สำนักงานตรวจสอบเงินแผ่นดินตรวจสอบและรับรองภายใน 90 วัน นับแต่สิ้นปีงบประมาณ และเมื่อรับรองบัญชีแล้วให้ส่งไปยังกรมบัญชีกลาง สำนักงานงบประมาณทราบภายใน 30 วัน

## 2.4 มาตรการตรวจสอบน้ำหนักรบรรทุกของยานพาหนะบนทางหลวง

### 2.4.1 สถานีตรวจสอบน้ำหนักยานพาหนะถาวร

เนื่องจากกรมทางหลวงมีภารกิจเกี่ยวกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านทางหลวง การก่อสร้างและบำรุงรักษาทางหลวงให้มีโครงข่ายทางหลวงที่สมบูรณ์ครอบคลุม และเชื่อมโยงโครงข่ายทางหลวงเพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวก รวดเร็วและปลอดภัยในการเดินทาง โดยเฉพาะมาตรการด้านการควบคุมดูแลการบรรทุกน้ำหนักของยานพาหนะได้มีการจัดตั้งสำนักงานควบคุมน้ำหนักยานพาหนะตามคำสั่งกรมทางหลวงที่ จ.1.9/6/2547 เรื่อง การจัดตั้งสำนักงานควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ เพื่อการบริการและควบคุมน้ำหนักยานพาหนะบนทางหลวงพิเศษทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงสัมปทานมีความคล่องตัวและมีประสิทธิภาพทำหน้าที่รับผิดชอบวางแผนการบริหารงานควบคุมน้ำหนักยานพาหนะอย่างเป็นระบบ กำหนดมาตรฐานและข้อกำหนดเกี่ยวกับการควบคุมน้ำหนักยานพาหนะให้เป็นไปตามกฎหมาย โดยประสานงานการดำเนินงานเกี่ยวกับงานควบคุมน้ำหนักยานพาหนะของหน่วยงานรัฐอื่นที่เกี่ยวข้อง

สำนักงานควบคุมน้ำหนักยานพาหนะเป็นศูนย์กลางเครือข่ายเชื่อมโยงในการบริหารกำกับและตรวจสอบการดำเนินงานของด่านชั่งน้ำหนักยานพาหนะทั่วประเทศของกรมทางหลวง โดยการดำเนินการจัดตั้งสถานีตรวจสอบน้ำหนักยานพาหนะที่เป็นด่านถาวรเพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการกำกับดูแลการปฏิบัติตามกฎหมายด้วยการตรวจสอบน้ำหนักยานพาหนะที่สัญจรบนทางหลวงแผ่นดินในลักษณะเป็นมาตรการป้องกันตรวจสอบชั่งน้ำหนักยานพาหนะไม่ให้บรรทุกน้ำหนักเกิน

ทั้งนี้ บริเวณสถานีตรวจสอบน้ำหนักยานพาหนะจะมีอุปกรณ์ที่นำมาใช้เพื่อดำเนินการตรวจสอบน้ำหนักยานพาหนะ ได้แก่ การติดตั้งจอแสดงน้ำหนักให้ผู้ควบคุมยานพาหนะได้เห็นน้ำหนักบรรทุกของยานพาหนะ ป้ายแจ้งเกณฑ์น้ำหนักบรรทุกที่กฎหมายกำหนด และเครื่องคอมพิวเตอร์ สำหรับการประมวลผลข้อมูลปริมาณน้ำหนักบรรทุกของยานพาหนะจากเครื่องชั่งที่สามารถพิมพ์ใบรายงานข้อมูลออกมาได้ ซึ่งเครื่องชั่งน้ำหนักบริเวณสถานีตรวจสอบน้ำหนักจะมีการตรวจสอบและปรับค่าน้ำหนักให้ได้ตามมาตรฐานโดยกระทรวงพาณิชย์ปีละครั้ง

ปัจจุบันมีสถานีตรวจสอบน้ำหนักรถกระจายตามภูมิภาคทั่วประเทศจำนวน 70 แห่ง ทั้งบริเวณทางหลวงขาเข้าและขาออกจากกรุงเทพมหานคร โดยเปิดทำการและมีเจ้าหน้าที่ชุดปฏิบัติการประจำสถานีตรวจสอบน้ำหนักถว้ตลอด 24 ชั่วโมง

#### 2.4.1.1 ขั้นตอนการตรวจสอบน้ำหนักยานพาหนะ

เจ้าหน้าที่ประจำสถานีตรวจสอบน้ำหนักจะตรวจสอบขอคูโบอนุญาตประกอบสินค้า พร้อมทั้งตรวจสอบการบรรทุกสิ่งของโดยสอบถามผู้ควบคุมยานพาหนะว่าบรรทุกสิ่งของประเภทใด มีน้ำหนักเท่าไร บุคคลใดเป็นเจ้าของ สถานที่ขนส่งสินค้าต้นทางและปลายทาง รวมทั้งสภาพความแบนของแก้มยางหรือลักษณะการยุบตัวของยานพาหนะ ซึ่งยานพาหนะที่ไม่มีการบรรทุกสิ่งของ หรือจากการตรวจสอบเบื้องต้นของเจ้าหน้าที่พบว่าบรรทุกสิ่งของจำนวนน้อยมีน้ำหนักบรรทุกไม่เกินกว่าเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนดก็จะต้องนำยานพาหนะเข้ารับการตรวจ ถ้าหากยานพาหนะบรรทุกหลบหนีไม่เข้าตรวจสอบบริเวณสถานีตรวจสอบน้ำหนัก เจ้าหน้าที่จะวิฑูญแจ้งไปยังเจ้าหน้าที่ตำรวจทางหลวงให้ทำการเข้าจับกุมผู้ควบคุมยานพาหนะนั้น แล้วนำยานพาหนะที่หลบหนีเข้าตรวจสอบน้ำหนักบรรทุกบริเวณสถานีตรวจสอบน้ำหนัก<sup>24</sup>

เมื่อยานพาหนะเข้าตรวจสอบ ณ สถานีตรวจสอบน้ำหนักถว้ เจ้าหน้าที่จะส่งสัญญาณให้ยานพาหนะเคลื่อนที่เข้าสู่เครื่องชั่งน้ำหนักขณะรถหยุดนิ่งบริเวณสถานีตรวจสอบน้ำหนักและให้ยานพาหนะชะลอความเร็วก่อนเคลื่อนที่เข้าไปยังแผ่นเครื่องชั่งน้ำหนัก โดยจะมีการบันทึกข้อมูลยานพาหนะเกี่ยวกับทะเบียนรถ จำนวนเพลลา ประเภทสินค้าลงในระบบคอมพิวเตอร์ซึ่งระบบจะประมวลผลน้ำหนักบรรทุกจากเครื่องชั่งน้ำหนักและพิมพ์รายงานแก่เจ้าหน้าที่ประจำสถานี เพื่อดำเนินการแสดงผลไปยังจอแสดงข้อมูลบริเวณเครื่องชั่งให้ผู้ควบคุมยานพาหนะทราบอัตราน้ำหนักบรรทุกที่กำลังทำการตรวจสอบ

หากตรวจสอบพบว่ายานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่กฎหมาย เจ้าหน้าที่ประจำสถานีจะแจ้งให้ผู้ควบคุมยานพาหนะทราบข้อหา พร้อมทั้งยึดใบอนุญาตขับขี่และยานพาหนะที่บรรทุกของกลาง มาทำการสอบปากคำ ทำบันทึกการจับกุมพร้อมพยานหลักฐานแล้วจึงนำตัวควบคุมยานพาหนะส่งแก่เจ้าหน้าที่ตำรวจพื้นที่ที่รับผิดชอบดำเนินคดีตามกฎหมายต่อไป

<sup>24</sup> ฝ่ายบริหารงานทั่วไป สำนักงานควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ, “ด่านชั่งน้ำหนักถว้” เอกสารคู่มือด่านชั่งน้ำหนักถว้ สำนักงานควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ กรมทางหลวง, (เอกสารไม่ตีพิมพ์เผยแพร่).

อย่างไรก็ดี จากปริมาณการขนส่งทางถนนที่เพิ่มขึ้นต้องเข้าตรวจสอบน้ำหนักยานพาหนะบริเวณสถานีตรวจสอบน้ำหนักถาวร ทำให้สามารถทำการตรวจสอบยานพาหนะได้จำกัด ส่งผลให้เกิดความล่าช้าในการตรวจสอบน้ำหนักยานพาหนะและกระทบต่อการจราจรของยานพาหนะที่สัญจรบนสายทาง เนื่องจากสถานีตรวจสอบน้ำหนักมีจำนวนไม่เพียงพอกับปริมาณยานพาหนะ

กรมทางหลวงจึงมีแนวคิดเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานของสถานีตรวจสอบน้ำหนักด้วยการนำอุปกรณ์เทคโนโลยีระบบตรวจสอบน้ำหนักยานพาหนะขณะเคลื่อนที่ (Weigh-in-Motion:WIM) และระบบการตรวจสอบข้อมูลประจำรถ (Automatic Vehicle Identification:AVI) มาใช้คัดกรองยานพาหนะซึ่งจะต้องเข้าตรวจสอบ ณ สถานีตรวจสอบน้ำหนักถาวร

#### 2.4.1.2 เทคโนโลยีในการตรวจสอบน้ำหนักยานพาหนะ

##### (ก) ระบบตรวจสอบน้ำหนักยานพาหนะขณะเคลื่อนที่ (Weigh-in-Motion)

ระบบตรวจสอบน้ำหนักยานพาหนะที่สามารถตรวจสอบน้ำหนักยานพาหนะเกี่ยวกับจำนวนเพลลา ระยะห่างระหว่างเพลลา และค่าน้ำหนักบรรทุกรวมของยานพาหนะขณะกำลังเคลื่อนที่บนทางหลวงโดยระบบจะทำงานร่วมกับระบบกล้องบันทึกภาพอัตโนมัติในการบันทึกข้อมูลสำหรับระบุยานพาหนะและอัตราน้ำหนักของยานพาหนะระยะทาง 1 กิโลเมตรก่อนเข้าถึงสถานีตรวจสอบน้ำหนักถาวรจะต้องถูกคัดกรองจากอุปกรณ์ตรวจสอบที่ติดตั้งไว้บนพื้นถนน หากยานพาหนะมีแนวโน้มว่าจะบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดก็จะต้องเข้าตรวจสอบ ณ บริเวณสถานีตรวจสอบน้ำหนักถาวรอีกครั้ง

ระบบตรวจสอบน้ำหนักยานพาหนะขณะเคลื่อนที่สามารถแบ่งออกเป็น 4 ประเภทตามมาตรฐาน American Society for Testing and Materials (ASTM) พิจารณาจากช่วงความเร็วของยานพาหนะ โดยระบบตรวจสอบน้ำหนักประเภทที่ 3 ซึ่งนิยมนำมาใช้ตรวจสอบควบคุมน้ำหนักบรรทุกมากที่สุดมีค่าน้ำหนักบรรทุกบวกกลับ 6 % ช่วงความเร็ว 16 - 130 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เพื่อเป็นตัวกรองยานพาหนะที่มีแนวโน้มบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา ลดปริมาณยานพาหนะที่ต้องเข้าแถวคอยบริเวณสถานีตรวจสอบน้ำหนักถาวร ประหยัดเวลาดำเนินการและลดภาระอุปกรณ์ตรวจสอบน้ำหนักของสถานีตรวจสอบน้ำหนักถาวร<sup>25</sup>

<sup>25</sup> Austroads, "Weigh-in-Motion Technology,"(Sydney NSW Australia: Austroads Incorporated, 2000), p.1-5.

(ข) ระบบตรวจสอบข้อมูลประจำรถ (Automatic Vehicle Identification)<sup>26</sup>

เทคโนโลยีระบบตรวจสอบข้อมูลอัตโนมัติแบบไร้สาย Radio-Frequency Identification (RFID) สามารถนำมาใช้เพื่อคัดกรองยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินโดยไม่ต้องเข้าสถานีตรวจสอบน้ำหนักถาวรสามารถระบุเอกลักษณ์วัตถุหรือตัวบุคคลโดยใช้คลื่นความถี่วิทยุในการส่งสัญญาณวิทยุ หรือข้อมูลที่บันทึกใน Microchip มีลักษณะเป็นข้อมูลเฉพาะสำหรับระบุยานพาหนะจากหมายเลขเครื่องยนต์หรือข้อมูลป้ายทะเบียนไปยังเครื่องอ่านข้อมูล และระบบอ่านป้ายทะเบียนอัตโนมัติ (Automatic License Plate Recognition) สามารถนำมาใช้ในการจัดเก็บภาพถ่ายที่ได้จากอุปกรณ์กล้องที่ติดตั้งบนทางหลวงเพื่อบันทึกภาพแผ่นป้ายทะเบียนและผู้ขับขี่

การทำงานของระบบตรวจสอบข้อมูลประจำรถ (AVI) เมื่อยานพาหนะบรรทุกเคลื่อนที่บนทางหลวงระบบตรวจสอบข้อมูลประจำรถและอุปกรณ์ตรวจสอบน้ำหนักระบบเซนเซอร์แบบ Load Cell จะเริ่มทำงานข้อมูลประจำตัวรถที่อ่านค่าน้ำหนักจากระบบตรวจสอบล่วงหน้า Advance Point จะถูกส่งไปยังส่วนควบคุม แล้วประมวลผลข้อมูลที่ได้รับส่งไปยังคอมพิวเตอร์แม่ข่ายของเจ้าหน้าที่ประจำสถานีตรวจสอบน้ำหนักถาวร

ในกรณีตรวจสอบพบยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักต่ำกว่าเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนดเมื่อยานพาหนะเคลื่อนผ่านระบบประจำตัวรถตำแหน่งที่สองจะอ่านข้อมูลประจำตัวรถและส่งข้อมูลไปยังคอมพิวเตอร์แม่ข่ายว่ายานพาหนะนั้นต้องเข้าตรวจสอบบริเวณสถานีตรวจสอบน้ำหนักหรือไม่ หากยานพาหนะมีน้ำหนักบรรทุกไม่เกินกว่าเกณฑ์กฎหมาย คอมพิวเตอร์แม่ข่ายจะส่งข้อความไปยังศูนย์ควบคุมป้ายแสดงผลให้ยานพาหนะผ่านสถานีตรวจสอบน้ำหนักโดยไม่ต้องเข้าตรวจสอบได้ และในทางตรงกันข้ามกรณีตรวจสอบพบว่ายานพาหนะมีน้ำหนักบรรทุกเกินกว่าเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนดเมื่อเคลื่อนผ่านแนวอุปกรณ์จะแสดงผลให้ยานพาหนะเข้าตรวจสอบน้ำหนัก ณ สถานีตรวจสอบ

ซึ่งการดำเนินการตรวจสอบน้ำหนักยานพาหนะบนทางหลวงจะต้องนำระบบตรวจสอบข้อมูลประจำรถ (AVI) มาประยุกต์ใช้ร่วมกับระบบตรวจสอบน้ำหนักยานพาหนะขณะเคลื่อนที่ (Weigh-in-Motion) เพื่อคัดกรองยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินโดยระบบต้องติดตั้งบนพื้นถนนขณะรถเคลื่อนที่ส่งต่อข้อมูลไปยังระบบป้ายจราจรเพื่อแจ้งผู้ขับขี่ยานพาหนะที่มีเกณฑ์บรรทุกน้ำหนักเกินเข้าตรวจสอบกับอุปกรณ์ตรวจสอบขณะหยุดนิ่งบริเวณสถานีตรวจสอบน้ำหนักถาวร

<sup>26</sup> สำนักงานควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ กรมทางหลวง, โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานสถานีตรวจสอบน้ำหนัก [ออนไลน์], 20 เมษายน 2560. แหล่งที่มา <https://www.youtube.com/watch?v=P7bxWJDqkao>.

## 2.4.2 หน่วยตรวจสอบน้ำหยักยานพาหนะแบบเคลื่อนที่

การดำเนินงานเกี่ยวกับการตรวจสอบปัญหายานพาหนะบรรทุกน้ำหยักเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดบนทางหลวงชนบท จัดให้มีการตั้งหน่วยตรวจสอบน้ำหยักยานพาหนะเคลื่อนที่เพื่อตรวจสอบยานพาหนะบนทางหลวงชนบทในเส้นทางที่มีปริมาณรถบรรทุกน้อยกว่า 500 คันต่อวัน จะมีการตั้งด่านเฉลี่ยเดือนละ 1 ครั้ง ในเส้นทางที่มีปริมาณรถบรรทุกระหว่าง 500-1,000 คันต่อวัน ตั้งด่านเฉลี่ยเดือนละ 2 ครั้ง ในเส้นทางที่มีปริมาณรถบรรทุกมากกว่า 1,000 คันตั้งด่านสัปดาห์ละครั้ง

การดำเนินการจัดตั้งหน่วยซังน้ำหยักยานพาหนะหัวหน้าหน่วยซังน้ำหยักต้องจัดทำแผนการจัดตั้งหน่วยซังน้ำหยักโดยผ่านการตรวจสอบรับรองโดยผู้บังคับบัญชาของหน่วยซังน้ำหยัก และอนุมัติผู้อำนวยการสำนักทางหลวงชนบท รายงานมายังสำนักบำรุงทางเพื่อทราบและใช้เป็นข้อมูลในการจัดสรรงบประมาณภายหลัง มีรายละเอียดเกี่ยวกับหน่วยตรวจสอบน้ำหยักเคลื่อนที่ดังนี้

### 2.4.2.1 รูปแบบการจัดตั้งหน่วยตรวจสอบน้ำหยักเคลื่อนที่

(ก) รูปแบบชุดปฏิบัติการ ( ทชจ. หรือ ศบช.) เป็นการจัดตั้งหน่วยซังน้ำหยักในเส้นทางที่สำนักทางหลวงชนบทรับผิดชอบ เพื่อติดตามผลการดำเนินคดีสำหรับยานพาหนะที่มีการน้ำหยักบรรทุกเกินกำหนด และรายงานเสนอให้ผู้อำนวยความสะดวกสำนักทางหลวงชนบทที่กำกับดูแลทราบ

(ข) รูปแบบชุดสนับสนุน (สทช.) เป็นการจัดตั้งหน่วยซังน้ำหยักในเส้นทางที่อยู่ในความรับผิดชอบของสำนักทางหลวงชนบท เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานจัดตั้งด่านตรวจสอบน้ำหยักในเส้นทางที่มีปริมาณยานพาหนะบรรทุกหนักมาก โดยการเพิ่มความถี่ของด่านตรวจสอบน้ำหยักและสุมจัดตั้งหน่วยซังน้ำหยักในเส้นทางที่มีปริมาณรถบรรทุกมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น ในลักษณะการวางมาตรการป้องกันล่วงหน้า

(ค) รูปแบบชุดเฉพาะกิจ (สปร.) เป็นการจัดตั้งหน่วยซังน้ำหยักในเส้นทางที่มีปริมาณรถบรรทุกมากเป็นพิเศษทั่วประเทศ โดยมุ่งเน้นให้การจัดตั้งด่านในลักษณะการดำเนินการลับและไม่มีการแจ้งให้หน่วยงานใดทราบล่วงหน้า เพื่อสุมตรวจสอบผลการกำกับดูแลการบรรทุกน้ำหยักยานพาหนะของหน่วยปฏิบัติในพื้นที่ รวมถึงการจัดตั้งหน่วยซังน้ำหยักในเส้นทางที่ได้รับการร้องเรียนเกี่ยวกับยานพาหนะบรรทุกน้ำหยักเกินพิกัดเพื่อตรวจสอบและป้องปรามปัญหาที่เกิดขึ้น<sup>27</sup>

<sup>27</sup> กรมทางหลวงชนบท, "แนวทางในการปฏิบัติงานจัดตั้งหน่วยซังน้ำหยักยานพาหนะ ประจำปีงบประมาณ 2557,"(2557).



#### 2.4.2.2 ข้อปฏิบัติในการดำเนินงานของหน่วยตรวจสอบน้ำหนักเคลื่อนที่

##### (ก) การจัดตั้งหน่วยตรวจสอบน้ำหนักเคลื่อนที่<sup>28</sup>

- การขออนุมัติให้มีการตั้งจุดตรวจยานพาหนะ โดยทำเป็นหนังสือแจ้งนายอำเภอในท้องที่และหัวหน้าสถานีตำรวจที่รับผิดชอบพื้นที่นั้นเพื่อขอให้ส่งเจ้าหน้าที่ตำรวจร่วมดำเนินการ

- การตั้งจุดตรวจยานพาหนะ ควรเลือกจุดตรวจยานพาหนะที่สามารถมองเห็นเป้าหมายได้ในระยะไกลอยู่ในภูมิประเทศที่เหมาะสม ไม่เป็นทางโค้งหักศอก มีความปลอดภัยในการจราจร มีแสงสว่างในบริเวณจุดตรวจ พร้อมทั้งจัดให้มีป้ายหยุดตรวจพร้อมสัญญาณไฟ 2 ชุด เป็นป้ายต้นด้านก่อนถึงบริเวณจุดตรวจไม่น้อยกว่า 20 เมตร และป้ายอยู่ปลายจุดตรวจอยู่ห่างจากป้ายหยุดตรวจต้นด้านไม่น้อยกว่า 50 เมตร

- จัดให้รถคันหนึ่งมีสัญญาณไฟบนหลังคาจอดท่ามุมประมาณ 30 องศา กับขอบไหล่ทางด้านซ้ายบริเวณจุดปลายตรวจ โดยมีเจ้าหน้าที่ประจำ 2 นาย ทำหน้าที่ขับ 1 นาย และเป็นเจ้าหน้าที่ตำรวจ 1 นาย เพื่อติดตามยานพาหนะที่ไม่ยอมหยุดตรวจ ทั้งนี้ เจ้าหน้าที่หน่วยชั่งน้ำหนักต้องแต่งเครื่องแบบตามที่กำหนดและต้องมีบัตรประจำตัวเจ้าพนักงานทางหลวง

(ข) กรณีตรวจสอบพบการบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราหรือพบการกระทำความผิดตามกฎหมายทางหลวงให้แจ้งแก่ผู้ถูกจับด้วยว่าเขาต้องถูกจับ แจ้งข้อกล่าวหา แจ้งสิทธิของผู้ถูกจับกุม เชิญหรือจับกุมผู้กระทำความผิดพร้อมยานพาหนะไปยังที่ทำการของตำรวจผู้รับผิดชอบในท้องที่เพื่อดำเนินคดีทันที โดยจัดทำบันทึกการจับกุมตามแบบฟอร์มที่กำหนดและยึดยานพาหนะซึ่งเป็นทรัพย์สินที่ใช้ในการกระทำความผิดส่งให้เจ้าหน้าที่ตำรวจดำเนินคดีต่อไป

เจ้าหน้าที่ตำรวจจะมีหน้าที่ประสานความร่วมมือกับหน่วยงานที่รับผิดชอบทางหลวงแต่ละประเภทเพื่อปราบปรามมิให้มีการกระทำความผิดฝ่าฝืนกฎหมายทางหลวง และจับกุมผู้ใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราบนทางหลวงที่อยู่ในอำนาจรับผิดชอบ มีแผนปฏิบัติงานเกี่ยวกับการปราบปรามมิให้บุคคลใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราบนทางหลวงไว้ด้วย กล่าวคือ<sup>29</sup>

<sup>28</sup> ระเบียบกรมทางหลวงชนบทว่าด้วยการชั่งน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุก หรือน้ำหนักลงเพลาของยานพาหนะบนทางหลวงชนบท ในเขตความรับผิดชอบของกรมทางหลวงชนบท พ.ศ. 2548

<sup>29</sup> สำนักงานยุทธศาสตร์ตำรวจ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ, คู่มือการประเมินผลการปฏิบัติราชการตามแผนปฏิบัติการของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ระดับหน่วยงานประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2559 [ออนไลน์], 30 ตุลาคม 2559. แหล่งที่มา [www.strategypolice.com](http://www.strategypolice.com).

เจ้าหน้าที่ตำรวจทางหลวงจะต้องดำเนินการจับกุมผู้กระทำความผิดกรณีที่ใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนักบรรทุกหรือน้ำหนักลงเพลาเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดบนทางหลวงร่วมกับเจ้าหน้าที่กรมทางหลวงปฏิบัติหน้าที่สำหรับการเรียกรถบรรทุกที่จะต้องเข้าตรวจสอบน้ำหนักบริเวณด่านชั่งน้ำหนักถาวร (Weigh Station) หากพบยานพาหนะที่บรรทุกน้ำหนักเกินจะถูกจับกุมทันที

กรณีเป็นการสุ่มตรวจสอบโดยใช้เครื่องชั่งน้ำหนักเคลื่อนที่ (Spot Check) นำมาใช้ในกรณียานพาหนะบรรทุกบางคันหลบเลี่ยงด่านชั่งน้ำหนัก ตำรวจทางหลวงจะใช้ชุดปฏิบัติการด่านชั่งน้ำหนักเคลื่อนที่ของหน่วยปฏิบัติในพื้นที่ ออกไปสุ่มตรวจโดยไม่แจ้งวันเวลาล่วงหน้า หากพบการกระทำความผิดก็สามารถดำเนินการจับกุมเพื่อดำเนินคดีได้ทันที

บทบาทของเจ้าหน้าที่ตำรวจทางหลวงเกี่ยวกับการป้องปรามการกระทำที่เป็นการฝ่าฝืนใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 เมื่อมีการประสานความร่วมมือจากเจ้าหน้าที่ทางหลวง เจ้าหน้าที่ตำรวจทางหลวงจะให้ความช่วยเหลือดำเนินการติดตามยานพาหนะที่ตรวจสอบพบการกระทำอันเป็นการฝ่าฝืนและจับกุมตัวผู้ควบคุมยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราส่งไปยังเจ้าหน้าที่ตำรวจท้องที่ที่ตรวจสอบพบการบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราเพื่อสอบสวนดำเนินคดีบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราต่อไป

### บทที่ 3

## มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับความเสียหายจากยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา

### 3.1 ความเสียหายอันเกิดจากการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา

มาตรฐานสากลด้านการออกแบบโครงสร้างผิวทาง สะพานและอุปกรณ์เพื่ออำนวยความสะดวกปลอดภัยบนทางหลวงว่าด้วยการวางแผนการออกแบบทางหลวงและสะพานกำหนดไว้ในคู่มือ Policy of Highway Design โดย AASHTO องค์กรของประเทศสหรัฐอเมริกาที่กำกับดูแลเกี่ยวกับมาตรฐานการออกแบบก่อสร้างถนนได้กำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับการออกแบบก่อสร้างงานทางไม่ว่าจะเป็นความแข็งแรงของดินฐานราก คุณภาพวัสดุก่อสร้าง ปริมาณการจราจรบนเส้นทางตลอดอายุการใช้งาน และน้ำหนักลงเพลาของยานพาหนะ (axle load) ซึ่งตามคู่มือได้กำหนดมาตรฐานอัตราน้ำหนักลงเพลาปกติสำหรับยานพาหนะบรรทุก 10 ล้อ กรณีล้อคู่หลังบรรทุกน้ำหนักลงเพลาไม่เกิน 8.2 ตัน และเพลาหน้าเป็นล้อเดี่ยวน้ำหนักลงเพลาสูงสุดต้องไม่เกิน 4.6 ตัน และมีน้ำหนักบรรทุกรวมสำหรับยานพาหนะคำนวณจากการนำ 2 คูณน้ำหนักลงเพลาล้อคู่หลังบรรทุก 8.2 ตัน บวกน้ำหนักลงเพลาหน้าล้อเดี่ยว 4.6 ตันจะได้เป็นอัตราน้ำหนักบรรทุกสูงสุดไม่เกิน 21 ตัน โดยน้ำหนักบรรทุกรวมของยานพาหนะเพิ่มขึ้นตามจำนวนล้อ จำนวนเพลา น้ำหนักลงเพลาและระยะห่างระหว่างเพลาที่เป็นไปตามข้อกำหนดจะทำให้ประสิทธิภาพการใช้งานถนนเป็นไปตามระยะเวลาที่คำนวณไว้

แม้ว่าอัตราน้ำหนักบรรทุกรวมของยานพาหนะแต่ละประเภทจะไม่เท่ากัน แต่น้ำหนักลงเพลาจะต้องมีอัตราเท่ากันหรือใกล้เคียงกัน ในกรณีมีการบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าอัตราน้ำหนักลงเพลา มาตรฐานก็จะทำให้พื้นผิวถนนต้องรองรับแรงกดทับมากเกินไปจนสมรรถภาพโครงสร้างถนนจนเกิดความเสียหายขึ้น โดยมีทฤษฎีการทำลายถนนของยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา<sup>30</sup> อธิบายไว้ว่า “พลังการทำลายถนนที่เกิดจากน้ำหนักบรรทุกเกินอัตราจะมีขนาดเพิ่มขึ้นตาม “กฎยกกำลังสี่”<sup>31</sup> ของอัตราส่วนระหว่างน้ำหนักเกินต่อน้ำหนักที่ใช้ออกแบบ

<sup>30</sup> วรศักดิ์ กนกนุกุลชัย, "ผลกระทบจากการบรรทุกน้ำหนักเกินพิกัด," หนังสือพิมพ์มติชนรายวัน(28 มีนาคม 2540): หน้า 2.

<sup>31</sup> Destructive Effect[D] = (W/8.2) ยกกำลังสี่

D = ผลเสียหายจากรถบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่เพิ่มขึ้นเป็นจำนวนเท่าของความเสียหายปกติจากน้ำหนักเพลา 8.2 ตัน

W = น้ำหนักเพลา (มีหน่วยเป็นตัน)

8.2 = น้ำหนักเพลามาตรฐานสำหรับรถบรรทุกสิบล้อ

ดังนั้น หากยานพาหนะมีอัตราน้ำหนักบรรทุก 28 ตัน โดยมีน้ำหนักลงเพลามากกว่า 8.2 ตัน เป็นประมาณ 11.5 ตันจะมีพลังทำลายถนนเท่ากับ 3.87 เท่าของรถบรรทุก 21 ตันที่น้ำหนักลงเพลามากกว่า 8.2 ตัน ซึ่งจะทำให้เกิดความเสียหายต่อถนนมากกว่ารถบรรทุกน้ำหนัก 21 ตัน โดยเฉลี่ย 20 เท่าตัว” ซึ่งความเสียหายของพื้นผิวถนนจากการรองรับแรงกดทับของยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรานั้น มิได้ปรากฏในทันทีที่ยานพาหนะมีการสัญจรผ่านในเส้นทางนั้น แต่โครงสร้างผิวทางจะเกิดการสะสมแรงกระทำจนกระทั่งโครงสร้างพื้นผิวเกิดความล้าและปรากฏร่องรอยความเสียหายขึ้นบนผิวทางทำให้ทางหลวงมีอายุการใช้งานลดลง

การกำหนดมาตรฐานอัตราน้ำหนักยานพาหนะบรรทุกหนักไว้ 21 ตัน เนื่องจากทางหลวงในประเทศไทยได้รับการออกแบบให้มีมาตรฐานตามมาตรฐานน้ำหนักลงเพลาสุงที่สุดที่กำหนดไว้ในกฎหมาย ทำให้อัตราการบรรทุกน้ำหนักรวมของยานพาหนะบรรทุกสิบล้อจึงสามารถบรรทุกน้ำหนักรวมสูงสุดไม่เกิน 21 ตัน คือเพลาน้ำหนัก 4.6 สองเพลาท้ายเพลาละ 8.2 ตันตามมาตรฐานทางหลวง หากยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินกว่ามาตรฐานก็จะทำให้โครงสร้างทางหลวงถูกแรงกดของยานพาหนะบรรทุกหนักเร่งให้ประสิทธิภาพของทางหลวงลดลงก่อนกำหนดในอัตราที่กำหนดไว้ 4 ต่อสัดส่วนการบรรทุกน้ำหนักเกิน และยังส่งผลต่อน้ำหนักเพลาน้ำหนักที่มีแรงกระทำกับถนนเพิ่มเป็น 2 เท่าของน้ำหนักเพลามาตรฐาน 8.2 ตันตลอดเวลาจากเดิมที่ทางหลวงอาจมีอายุการใช้งานลดลง 2 เท่าก็จะทำให้ทางหลวงมีอายุการใช้งานลดลงเท่ากับ 2 ยกกำลัง 4 เท่า คือ 16 เท่า หรืออีกนัยหนึ่ง น้ำหนักลงเพลาน้ำหนักเกินมาตรฐานถึงสองเท่าจะมีแรงกระทำในการทำลายทางหลวงสะสมเท่ากับ 16 เท่า

ดังนั้น หากทางหลวงเส้นทางนั้นออกแบบก่อสร้างให้มีอายุการใช้งาน 16 ปี ในกรณีที่ ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรามาตรฐานสัญจรผ่านในปริมาณมากก็จะทำให้ทางหลวงเส้นทางนั้น มีอายุการใช้งานเหลือเพียง 1 ปีก็ต้องซ่อมแซม<sup>32</sup>

### 3.1.1 ความเสียหายอันเกิดแก่ทางหลวง

การออกแบบก่อสร้างทางหลวงในเส้นทางที่มียานพาหนะบรรทุกหนักใช้เป็นเส้นทางขนส่ง สัมภาระมากจะออกแบบให้มีความแข็งแรงเพื่อรองรับปริมาณการสัญจรเทียบเท่าจำนวนเพลามาก

<sup>32</sup> สหพรช จินานุรักษ์, "มาตรการทางกฎหมายต่อรถยนต์บรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา," (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ คณะ นิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2541), หน้า 5 - 7,

ยานพาหนะในอัตราน้ำหนักรถที่จำเป็นต้องใช้ทางหลวงสัญจรจะมีอายุการใช้งานเฉลี่ยประมาณ 15-20 ปี ซึ่งการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราจะไม่ได้ปรากฏความเสียหายให้เห็นทันที ในทางกายภาพ แต่ความเสียหายที่เกิดขึ้นเป็นผลจากการที่ผิวถนนได้รับแรงกระทำสะสมซ้ำๆ จากน้ำหนักยานพาหนะที่บรรทุกเกินขีดจำกัดมาตรฐานของถนนในการรองรับน้ำหนักเป็นเวลานาน

ลักษณะการออกแบบก่อสร้างทางหลวงในประเทศไทยจะปรากฏพื้นผิวทางในรูปแบบ ถนนลาดยาง ถนนคอนกรีตและถนนทางลูกรัง ซึ่งความเสียหายที่เกิดขึ้นกับพื้นผิวทางหลวงและ โครงสร้างทางหลวงอาจมีสาเหตุที่ทำให้เกิดความชำรุดเสียหายจากปัจจัยหลายประการ เช่น การเสื่อมสภาพของถนนตามอายุการใช้งาน จำนวนยานพาหนะที่สัญจรบนเส้นทางหลวง ปริมาณของยานพาหนะที่มีการบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราและภัยธรรมชาติ โดยลักษณะความเสียหายที่ ปรากฏให้เห็นบนพื้นผิวทางหลวง เช่น ผิวทางแตกร้าว ยุบตัวหรือรอยแตกเป็นร่องลึกตามรอยล้อ ทำให้เส้นทางที่มียานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราสัญจรผ่านหนาแน่นต้องบำรุงรักษาเร็วขึ้น

แม้ว่าความเสียหายของถนนอาจเกิดจากปัจจัยแวดล้อมอื่นประกอบด้วย แต่ทว่าการใช้ ยานพาหนะที่มีน้ำหนักบรรทุกเกินอัตราที่ถือเป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลกระทบต่อให้เกิดความเสียหายกับ ทางหลวงที่มีการก่อสร้างผิวทางแบบลาดยางมากกว่าผิวทางประเภทอื่น ซึ่งลักษณะความเสียหาย ทางกายภาพอันเกิดจากการใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนักบรรทุกเกินอัตราที่ปรากฏมีดังนี้<sup>33</sup>

(ก) ความเสียหายต่อผิวทางในลักษณะหลุมบ่อ (Potholes) เป็นความเสียหายของผิว ทางในลักษณะของการหลุดร่อน (Disintegration) ทำให้ผิวทางเกิดหลุมบ่อคล้ายถ้วยมีสาเหตุของ การเกิดหลุมจากโครงสร้างผิวทางไม่แข็งแรงประกอบกับปริมาณยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา มากเกินกว่าที่โครงสร้างของถนนจะสามารถรองรับน้ำหนักได้ใช้เส้นทางในการสัญจรจำนวนมาก เมื่อมีการสะสมแรงกดทับจากอัตราน้ำหนักมากเกินกว่าจะรองรับได้ จึงทำให้โครงสร้างชั้นทางยุบตัว ลงตามอัตราน้ำหนักที่กดทับลงมากกลายเป็นหลุมบ่อ โดยความเสียหายลักษณะที่เป็นหลุมบ่อถือเป็น ความเสียหายหนักมีผลการทำลายถึงขั้นโครงสร้างถนนและใช้งบประมาณซ่อมแซมจำนวนมาก

<sup>33</sup> กรมทางหลวงชนบท, คู่มือบำรุงปกติ, พิมพ์ครั้งที่ 3, (กรุงเทพมหานคร: กรมทางหลวงชนบท กระทรวงคมนาคม, 2555), หน้า 7 - 12.

(ข) ความเสียหายต่อผิวทางในลักษณะร่องล้อ (Ruts) เป็นลักษณะของความเสียหายเกิดจากการบิดตัวเปลี่ยนลักษณะจากรูปเดิมของพื้นผิวทาง (Distortion) โดยปรากฏเป็นร่องล้อจากการเปลี่ยนรูปของผิวทางโดยการที่ผิวทางยุบตัวเป็นแนวร่องล้อตามน้ำหนักของล้อยานพาหนะที่ทิ้งลงบนผิวทางบริเวณด้านข้างของพื้นผิวทางในบริเวณเดียวกันไม่ถูกดันให้ปูดสูงขึ้นตามไปด้วยเพราะไม่ได้รับแรงกดกระทำจากล้อรถบรรทุกโดยตรง สาเหตุของความเสียหายที่เกิดขึ้นอาจมาจากการบดอัดวัสดุชั้นทางขณะก่อสร้างทำไว้ไม่ดี หรือถนนต้องมีการรองรับน้ำหนักบรรทุกของยานพาหนะเกินอัตราที่ใช้เส้นทางสัญจรบริเวณผิวทางบ่อยทำให้เกิดการเคลื่อนตัวทางด้านข้างเมื่อมีน้ำหนักมากกดทับ โดยการวัดบริเวณพื้นที่ความเสียหายแบบร่องล้อ สามารถทำได้ด้วยการวัดรูปแบบสี่เหลี่ยมในหน่วยตารางเมตรและความลึกของร่องล้อเป็นหน่วยเซนติเมตร หากความเสียหายมีความลึกมากกว่า 2.5 เซนติเมตรจัดว่าเป็นความเสียหายหนัก

(ค) ความเสียหายต่อผิวทางในลักษณะรอยแตกหนั้งจระเข้ (Alligator Cracks) เป็นความเสียหายที่เกิดจากการแตกร้าว (Cracks) ที่มีสภาพเป็นตารางคล้ายกันกับหนังของจระเข้หรือลวดลายตาข่าย สาเหตุมักเกิดจากความชื้นในชั้นโครงสร้างทางเป็นสาเหตุทำให้ถนนสามารถรองรับน้ำหนักได้ลดลง เมื่อมียานพาหนะที่บรรทุกน้ำหนักเกินอัตราใช้เส้นทางบริเวณที่ชั้นโครงสร้างทางมีความชื้นในการสัญจร แรงแน้ำหนักที่กดทับลงบนถนนจึงทำให้เกิดการแตกร้าวขึ้นบนพื้นผิวทาง โดยการวัดพื้นที่ความเสียหายในลักษณะนี้สามารถทำได้ด้วยวิธีการวัดขนาดสี่เหลี่ยมหน่วยตารางเมตรมีรอยแตกร้าวต่อเนื่องมากกว่า 5 ตารางเมตรก็ถือเป็นความเสียหายหนักต้องใช้งบประมาณจำนวนมากบำรุงรักษาให้กลับสู่สภาพเดิม

ความเสียหายของทางหลวงที่ปรากฏบนพื้นผิวถนนและโครงสร้างพื้นฐานของถนนซึ่งทางหลวงเป็นทรัพย์สินของรัฐที่มีไว้เพื่อประโยชน์ใช้สอยร่วมกันของประชาชน เนื่องจากเป็นภารกิจหลักที่รัฐจะต้องสร้างสาธารณูปโภคและอำนวยความสะดวกให้บริการแก่ประชาชนในด้านคมนาคมขนส่งทางถนนรัฐจึงมีหน้าที่รับผิดชอบดูแลบำรุงรักษา บำรุง ซ่อมแซมทางหลวงให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน เมื่อการกระทำที่ใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราบนทางหลวงก่อให้เกิดความเสียหายแก่ทางหลวงจึงทำให้รัฐต้องแบกรับผลของความเสียหายนั้นโดยตรง

### 3.1.2 ความเสียหายอันเกิดแก่เศรษฐกิจของรัฐ

การบรรทุคน้ำหนักเกินอัตราที่ก่อให้เกิดความเสียหายขึ้นกับทางหลวงถือเป็นความเสียหายที่ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจของประเทศ เนื่องจากการลงทุนในระบบการคมนาคมขนส่งทางถนนถือเป็นโครงสร้างการบริการพื้นฐานที่สำคัญของประเทศอันเป็นหน้าที่และภารกิจของรัฐ ในการนำเงินงบประมาณแผ่นดินมาลงทุนและบำรุงรักษาแต่ละปีเป็นจำนวนมาก ดังนั้น หากมีความเสียหายเกิดขึ้นกับถนนทำให้อยู่ในสภาพไม่พร้อมใช้งาน รัฐก็จำเป็นต้องจัดสรรเงินงบประมาณรายจ่ายที่จัดเก็บจากภาษีของประชาชนส่วนรวมมาใช้เพื่อการดำเนินการก่อสร้างและบำรุงรักษาทางหลวง ซึ่งความเสียหายในทางเศรษฐกิจเกิดจากการที่รัฐต้องจัดสรรเงินงบประมาณมาใช้เพื่อเยียวยาความเสียหายของทางหลวงจากยานพาหนะที่มีน้ำหนักบรรทุกเกินอัตรา โดยสามารถพิจารณาจากจำนวนเงินงบประมาณของกรมทางหลวง และ กรมทางหลวง อันเป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบดูแลทางหลวง เปรียบเทียบสัดส่วนของจำนวนเงินงบประมาณรายจ่ายที่หน่วยงานนั้นได้รับทั้งหมด โดยพิจารณาเทียบกับค่าใช้จ่ายเพื่อการบำรุงรักษาทางหลวง 5 ปีย้อนหลังปรากฏดังตาราง 2

ตารางที่ 2 งบประมาณรายจ่ายสำหรับการบำรุงรักษาทางหลวง พ.ศ.2555 – 2559  
(หน่วย : ล้านบาท)

ปีงบประมาณ	กรมทางหลวง			กรมทางหลวงชนบท		
	งบประมาณทั้งหมด	รายจ่ายบำรุงรักษาทาง	คิดเป็นร้อยละ	งบประมาณทั้งหมด	รายจ่ายบำรุงรักษาทาง	คิดเป็นร้อยละ
2555 <sup>34</sup>	50,422	25,132	49.84	29,597	18,165	61.37
2556 <sup>35</sup>	52,966	20,602	38.89	33,951	19,132	56.35
2557 <sup>36</sup>	52,759	22,488	42.62	38,045	20,063	52.73
2558 <sup>37</sup>	60,334	24,445	40.51	40,095	22,052	54.99
2559 <sup>38</sup>	77,509	26,414	34.07	46,077	20,709	44.94

<sup>34</sup> สำนักงบประมาณ สำนักนายกรัฐมนตรี, “เอกสารงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2555 ฉบับที่ 3 เล่มที่ 4,” หน้า 93

<sup>35</sup> สำนักงบประมาณ สำนักนายกรัฐมนตรี, “เอกสารงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2556 ฉบับที่ 3 เล่มที่ 4,” หน้า 84

<sup>36</sup> สำนักงบประมาณ สำนักนายกรัฐมนตรี, “เอกสารงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2557 ฉบับที่ 3 เล่มที่ 4,” หน้า 80

<sup>37</sup> สำนักงบประมาณ สำนักนายกรัฐมนตรี, “เอกสารงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2558 ฉบับที่ 3 เล่มที่ 4,” หน้า 84

<sup>38</sup> สำนักงบประมาณ สำนักนายกรัฐมนตรี, “เอกสารงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2559 ฉบับที่ 3 เล่มที่ 4,” หน้า 111

อย่างไรก็ดี แม้รัฐจะมีภารกิจดูแลบำรุงรักษาทางหลวงที่ประชาชนใช้ร่วมกันแต่รัฐมีเพียงรายได้มาจากเงินงบประมาณเท่านั้นทำให้ต้องใช้เงินงบประมาณจากภาษีของประชาชนส่วนรวมมาใช้ดำเนินการบำรุงรักษาทางหลวงที่เสียหายไม่ว่าสาเหตุความเสียหายนั้นจะเกิดขึ้นจากการใช้งานตามปกติหรือเป็นความเสียหายที่มีปัจจัยมาจากยานพาหนะที่มีการบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา

### 3.1.3 ความเสียหายอันเกิดแก่อุปกรณ์อำนวยความสะดวกบนทางหลวง

มาตรฐานด้านความปลอดภัยบนทางหลวงรัฐต้องจัดให้มีอุปกรณ์อำนวยความสะดวกบนทางหลวงเพื่อการควบคุมด้านการจราจรและลดความเสียหายที่อาจจะเกิดจากอุบัติเหตุบนทางหลวง ตัวอย่างเช่น กำแพงกันขอบทาง ราวเหล็กกันอันตราย เสาไฟส่องสว่างบนทางหลวง ป้ายจราจรและสัญญาณไฟจราจรบนทางหลวง ซึ่งอุปกรณ์ด้านความปลอดภัยที่ติดตั้งบนทางหลวงก็เป็นทรัพย์สินของรัฐเช่นเดียวกับทางหลวง เนื่องจากเป็นหน้าที่ของหน่วยงานรัฐที่จะดำเนินติดตั้งอุปกรณ์ดังกล่าวไว้อำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ใช้นานพาหนะบนทางหลวง โดยค่าใช้จ่ายดังกล่าวก็เป็นเงินที่มาจากงบประมาณของภาครัฐเช่นเดียวกัน

ถึงแม้ว่าอุปกรณ์อำนวยความสะดวกบนทางหลวงจะมีการออกแบบโดยคำนวณให้สามารถรองรับแรงปะทะสำหรับยานพาหนะขนาดมาตรฐานเท่านั้น แต่กรณียานพาหนะมีการบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราทำให้เกิดอุบัติเหตุทำให้แรงปะทะเพิ่มมากขึ้นตามน้ำหนักของยานพาหนะที่เพิ่มขึ้นซึ่งแรงส่งของแรงปะทะที่เกิดจากยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราจะส่งผลให้โครงสร้างของอุปกรณ์ด้านความปลอดภัยไม่สามารถรองรับแรงกระแทกได้เต็มประสิทธิภาพประกอบกับการที่ยานพาหนะมีน้ำหนักบรรทุกเกินอัตราจะทำให้มีแรงเหวี่ยงจนกระเด็นออกนอกเขตทางหลวงทำให้ได้รับความเสียหายแบบกระจายในวงกว้างเนื่องจากแรงปะทะของยานพาหนะมากเกินกว่ามาตรฐานการรองรับแรงปะทะของอุปกรณ์อำนวยความสะดวก ทำให้รัฐต้องสูญเสียค่าใช้จ่ายเพิ่มมากขึ้นในการติดตั้งและซ่อมแซมอุปกรณ์ที่เสียหายให้กลับสู่สภาพเดิม

### 3.1.4 ผลกระทบทางอ้อมอันเกิดจากยานพาหนะบรรทุกเกินอัตรา

ยานพาหนะที่มีการบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรานอกจากจะทำให้ทางหลวงอันเป็นทรัพย์สินของรัฐได้รับความเสียหายโดยตรงแล้ว ยังอาจทำให้เกิดความเสียหายทางอ้อมต่อสิทธิของเอกชนอันเป็นการกระทบต่อสิทธิในการใช้ทางหลวงอันเป็นระบบคมนาคมพื้นฐานที่รัฐจัดไว้เพื่อประโยชน์



ร่วมกันของประชาชนทุกคนในการมีสิทธิใช้ทางหลวงของรัฐอย่างเท่าเทียมกัน เนื่องจากการลงทุนก่อสร้างทางหลวงแต่ละเส้นทางนั้นมาจากเงินที่รัฐได้รับจากการจัดเก็บภาษีของประชาชนส่วนรวม

ดังนั้น บุคคลทุกคนในรัฐย่อมมีสิทธิเท่าเทียมกันที่จะใช้บริการระบบคมนาคมที่เป็นโครงสร้างพื้นฐานของรัฐในการสัญจรเดินทางติดต่อกัน แต่การที่ผู้ประกอบการแสวงหาประโยชน์ด้วยการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดบนทางหลวงของรัฐย่อมเกิดความเสียหายที่จะก่อให้เกิดความเสียหายขึ้นต่อเอกชนตามลักษณะความเสียหายที่ปรากฏดังต่อไปนี้

#### 3.1.4.1 ผลกระทบต่อความปลอดภัยในชีวิตร่างกาย

เนื่องจากยานพาหนะที่บรรทุกน้ำหนักมากเกินอัตราจะส่งผลกระทบต่อสมรรถนะของยานพาหนะ ซึ่งผู้ผลิตออกแบบให้สามารถรับน้ำหนักได้ตามมาตรฐานด้านความปลอดภัยทำให้ประสิทธิภาพของอุปกรณ์ด้านความปลอดภัยของยานพาหนะที่บรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา เช่น ระบบห้ามล้อของยานพาหนะไม่สามารถทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งอัตราการบรรทุกน้ำหนักที่เพิ่มขึ้นจะเป็นการเพิ่มภาระให้กับช่วงล่างของยานพาหนะและเครื่องยนต์ที่ใช้ในการขับเคลื่อนส่งผลต่ออัตราการเร่งเครื่องยนต์ทำได้ช้าลง การเร่งเครื่องเพื่อแซงหรือขึ้นทางลาดชันอาจมีปัญหาส่งผลกระทบต่ออาการจราจรบนทางหลวงและเป็นอันตรายต่อผู้ใช้ทางหลวงในการสัญจรกรณีเกิดเหตุฉุกเฉินผู้ควบคุมยานพาหนะที่บรรทุกน้ำหนักเกินอัตราอาจไม่สามารถควบคุมยานพาหนะนั้นได้และอาจเกิดอุบัติเหตุจนอาจเป็นอันตรายต่อชีวิต ร่างกายและทรัพย์สินของบุคคลที่สัญจรบนทางหลวง

กรณีที่ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราเกิดประสออุบัติเหตุก็จะมีแรงปะทะเพิ่มขึ้นตามอัตราน้ำหนักบรรทุก ซึ่งโครงสร้างของอุปกรณ์อำนวยความสะดวกบนทางหลวงจะออกแบบให้สามารถรองรับแรงกระแทกตามเกณฑ์มาตรฐานน้ำหนักบรรทุกที่กฎหมายกำหนด ดังนั้นเมื่อมีแรงกระทำจากแรงกระแทกของยานพาหนะที่มากเกินกว่ามาตรฐานจะทำให้อุปกรณ์ดังกล่าวไม่สามารถรองรับแรงปะทะและทำให้ยานพาหนะกระเด็นออกนอกเขตทาง ซึ่งอุบัติเหตุที่เกิดจากยานพาหนะที่มีการบรรทุกน้ำหนักมากมักจะมี ความรุนแรงมากกว่ายานพาหนะที่บรรทุกน้ำหนักมาตรฐาน เนื่องจากแรงกระทำของยานพาหนะมีมากกว่าจนอาจเกิดความเสียหายแก่ชีวิตและทรัพย์สินอย่างร้ายแรง

ในกรณีเป็นการบรรทุกสินค้าประเภทเกษตรกรรมที่มีการจัดวางหรือห่อหุ้มสินค้าที่บรรทุกไม่ดีพอ ก็อาจทำให้สินค้าที่บรรทุกมีการตกลงบนทางหลวงที่ใช้เป็นเส้นทางสัญจรทำให้ยานพาหนะที่สัญจรเกิดอุบัติเหตุได้ง่ายมากขึ้นด้วย

อีกทั้งยานพาหนะที่บรรทุกน้ำหนักเกินอัตราจะต้องทำงานหนักเนื่องจากการบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าเกณฑ์มาตรฐานที่ออกแบบไว้ทำให้เกิดเสียงดังจากการทำงานของเครื่องยนต์ในขณะที่ขับเคลื่อนบนทางหลวงจนเกิดมลภาวะทางเสียง โดยเฉพาะในบริเวณทางหลวงที่มียานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราสัญจรผ่านจำนวนมากอาจก่อให้เกิดความเดือดร้อนรำคาญและเกิดการรบกวนเกี่ยวกับความเป็นอยู่อาศัยและการใช้ชีวิตประจำวันส่งผลกระทบต่อผู้ที่อยู่อาศัยบริเวณดังกล่าวทำให้เกิดความเครียดทั้งทางร่างกายและจิตใจ หรือทำให้ตกใจจนอาจถึงขั้นเป็นอันตรายต่อสุขภาพอนามัยได้ เนื่องจากรถยนต์มีเสียงที่ดังมากหรือเสียงที่ดังยาวต่อเนื่องมีผลกระทบต่อระบบประสาทของผู้ได้ยินหรือผู้ที่อยู่อาศัยบริเวณดังกล่าวเพราะยานพาหนะจะมีการสัญจรตลอดทั้งวัน

### 3.1.4.2 ผลกระทบต่อทรัพย์สินของเอกชน

ลักษณะของความเสียหายที่เกิดขึ้นกับทรัพย์สินของเอกชนเป็นความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นจากการที่ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราไปบนทางหลวง ซึ่งทำให้ถนนที่จะต้องรองรับน้ำหนักจนกระทั่งเกิดการชำรุดเสียหาย และเมื่อเอกชนใช้ยานพาหนะของสัญจรบนทางหลวงเส้นทางที่เสียหายและเสื่อมสภาพ ระบบช่วงล่างยานพาหนะของเอกชนต้องรองรับแรงกระแทกจากสภาพถนนเป็นหลุมบ่ออันเกิดจากการใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนักบรรทุกเกินอัตราจนสภาพของถนนไม่พร้อมสำหรับการใช้สัญจรตามปกติ และกลายเป็นปัจจัยสะสมอันเป็นเหตุให้ยานพาหนะของเอกชนเกิดความเสียหาย ซึ่งความเสียหายในลักษณะนี้เป็นความเสียหายที่มีได้เกิดขึ้นในทันที แต่มาจากการใช้เส้นทางชำรุดเสียหายเป็นประจำทำให้ช่วงล่างของยานพาหนะของเอกชนต้องรับแรงกระแทกจากการตกหลุมบ่อบนถนนเป็นปัจจัยสะสมจนกระทั่งปรากฏความเสียหายขึ้นเช่นเดียวกับความเสียหายที่เกิดกับทางหลวงอันเป็นทรัพย์สินของรัฐ

การที่ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราย่อมมีเสื่อมสภาพการใช้งานจากการทำงานหนักเกินสมรรถนะของเครื่องยนต์ทำให้เครื่องยนต์และระบบช่วงล่างที่ใช้ในการรองรับน้ำหนักของยานพาหนะสึกหรออย่างรวดเร็วและส่งผลกระทบต่อระบบห้ามล้อ ระบบอุปกรณ์เกี่ยวกับความปลอดภัยของยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราอันอาจส่งผลให้เกิดความเสียหายที่แก่ทรัพย์สินของเอกชนที่ใช้ทางหลวงนั้นสัญจรได้เนื่องจากสาเหตุของอุบัติเหตุได้เช่นเดียวกัน

นอกจากนี้ การเคลื่อนที่ไปบนทางหลวงของยานพาหนะที่มีน้ำหนักบรรทุกเกินอัตรา ยังก่อให้เกิดแรงสั่นสะเทือนส่งผลให้บ้านเรือนที่อยู่อาศัยหรืออาคารของเอกชนที่อยู่ติดทางหลวงนั้น

ได้รับแรงสั่นสะเทือนจนกระทั่งอาจเกิดการหลุดตัวและมีรอยร้าวได้โดยง่าย ซึ่งเป็นความเสียหายอีกลักษณะหนึ่งที่เกิดขึ้นกับทรัพย์สินต่อเอกชน

ดังตัวอย่างข้อเท็จจริงที่ปรากฏตามคำพิพากษาฎีกาที่ 1292/2524 จำเลยสั่งให้รถบรรทุกดินเข้าไปถมในที่ดินที่ก่อสร้างแปลงใหม่กับขนำวัสดุก่อสร้างเข้าไปด้วยและเชื่อว่ารถที่บรรทุกดินและวัสดุก่อสร้างนั้นน้ำหนักมากและต้องขนหลายเที่ยวประกอบกับจำเลยเบิกความว่าที่ดินที่บ้านโจทก์ตั้งอยู่เดิมเป็นที่สวนมีร่องร่อน เชื่อว่าก่อนลงมือสร้าง จำเลยต้องเอาดินจากที่อื่นมาถมก่อน และ เมื่อบ้านโจทก์เพิ่งสร้างเสร็จมาได้เพียงปีเศษก็เกิดแตกร้าวยหลังที่จำเลยใช้รถบรรทุกขนดินหรือทรายและวัสดุก่อสร้างผ่านหน้าบ้านโจทก์ ดินหรือทรายที่ถมไว้ยังไม่แน่นคงที่ รูปคดีมีเหตุผลเชื่อว่าจำเลยนำรถบรรทุกดินหรือวัสดุก่อสร้างที่มีน้ำหนักมากผ่านหน้าบ้านโจทก์หลายเที่ยวจึงเป็นเหตุให้บ้านโจทก์ทั้งหกสั่นสะเทือนมีรอยแตกร้าวดังกล่าวถือว่าจำเลยทำละเมิดต่อโจทก์

#### 3.1.4.3 ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

การใช้น้ำมันที่มีน้ำหนักบรรทุกเกินอัตราเป็นประจำจะส่งผลทำให้เครื่องยนต์ของยานพาหนะบรรทุกนั้นต้องทำงานหนักเกินกว่าสมรรถภาพและทำให้เกิดความร้อนจากการทำงานของเครื่องยนต์สูงกว่าปกติ รวมทั้งเครื่องยนต์มีอัตราการเผาผลาญเชื้อเพลิงเพิ่มมากขึ้น จึงกลายเป็นสาเหตุหนึ่งที่ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม เนื่องจากยานพาหนะบรรทุกเกินกว่าอัตราซึ่งต้องขับเคลื่อนด้วยพลังงานการเผาไหม้ของน้ำมันเบนซิน หรือ น้ำมันดีเซลในเครื่องยนต์จะปล่อยสารพิษ ไอควัน ก๊าซหลายชนิดออกมาทางท่อไอเสียสู่อากาศภายนอกในอัตราสูงกว่ายานพาหนะที่มีอัตราการบรรทุกน้ำหนักปกติ ซึ่งจะก่อให้เกิดมลพิษทางอากาศในลักษณะของควันดำ หากมีการหายใจเอาควันจากการเผาไหม้จากท่อไอเสียเข้าไปสะสมที่ถุงลมและมีก๊าซพิษสะสมจนก่อให้เกิดปัญหาสุขภาพ

กฎหมายเกี่ยวกับการควบคุมมลพิษทางอากาศอันเกิดจากยานพาหนะเป็นไปตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2535 มาตรา 32 ประกอบมาตรา 55 ในการออกประกาศกำหนดมาตรฐานควบคุมมลพิษทางอากาศจากยานพาหนะซึ่งเป็นแหล่งกำเนิดเพื่อใช้เป็นมาตรฐานกลางในการตรวจสอบยานพาหนะว่าได้มีการปฏิบัติตามมาตรฐานที่กำหนดไว้ ซึ่งตามประกาศกระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อมฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2540) เรื่อง การกำหนดมาตรฐานค่าควันดำจากท่อไอเสียของรถยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์ดีเซล ได้กำหนดมาตรฐานการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงไว้ในข้อ 3 เกี่ยวกับมาตรฐานค่าควันดำจากท่อไอเสียของรถยนต์ขณะ

เครื่องยนต์ไม่มีภาระ<sup>39</sup> และ ข้อ 4 กำหนดเกี่ยวกับมาตรฐานค่าควันดำจากท่อไอเสียของรถยนต์ขณะเครื่องยนต์มีภาระและอยู่บนเครื่องทดสอบ<sup>40</sup>

มาตรการทางกฎหมายในกรณีที่มีการใช้ยานพาหนะที่มีก่อให้เกิดมลภาวะทางอากาศเกินกว่าค่ามาตรฐาน เจ้าพนักงานมีอำนาจออกคำสั่งห้ามใช้ยานพาหนะดังกล่าวชั่วคราวหรือเด็ดขาดแล้วแต่กรณีหรือมีคำสั่งให้มีการแก้ไขปรับปรุงให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กฎหมายกำหนดไว้ตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2535 มาตรา 65<sup>41</sup> และกฎกระทรวงฉบับที่ 8 (พ.ศ.2541) มาตรา 120 ได้กำหนดในเรื่องมาตรการลงโทษกรณีผู้ที่ใช้ยานพาหนะที่ฝ่าฝืนต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 5,000 บาท

ทั้งนี้ อำนาจในปฏิบัติของพนักงานเจ้าหน้าที่ในการเรียกให้ยานพาหนะหยุดเพื่อเข้าไปตรวจสอบหรือเข้าไปตรวจสอบเครื่องยนต์และอุปกรณ์ยานพาหนะตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2535 มาตรา 67<sup>42</sup> เนื่องจากพนักงานเจ้าหน้าที่มีเพียงอำนาจตรวจสอบรถยนต์ที่นิ่งและเรือเท่านั้นไม่รวมถึงรถบรรทุกหรือรถโดยสารขนาดใหญ่ทั่วไป<sup>43</sup>

<sup>39</sup> ข้อ 3 ของประกาศกระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อมฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2540) เรื่อง การกำหนดมาตรฐานค่าควันดำจากท่อไอเสียของรถยนต์ ที่ใช้เครื่องยนต์ดีเซลหากตรวจพบการใช้ยานพาหนะที่ฝ่าฝืนมาตรฐานที่กำหนด

(1) ค่าควันดำสูงสุดไม่เกินร้อยละ 45 ที่ระยะความยาวทางเดินแสงมาตรฐาน เมื่อตรวจวัดด้วยเครื่องมือวัดควันดำระบบวัดความทึบแสง

(2) ค่าควันดำสูงสุดไม่เกินร้อยละ 50 เมื่อตรวจวัดด้วยเครื่องมือวัดควันดำระบบกระดาศกรอง

<sup>40</sup> ข้อ 4 ของประกาศกระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อมฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2540) เรื่อง การกำหนดมาตรฐานค่าควันดำจากท่อไอเสียของรถยนต์ ที่ใช้เครื่องยนต์ดีเซลหากตรวจพบการใช้ยานพาหนะที่ฝ่าฝืนมาตรฐานที่กำหนด

(1) ค่าควันดำสูงสุดไม่เกินร้อยละ 35 ที่ระยะความยาวทางเดินแสงมาตรฐาน เมื่อตรวจวัดด้วยเครื่องมือวัดควันดำระบบวัดความทึบแสง

(2) ค่าควันดำสูงสุดไม่เกินร้อยละ 40 เมื่อตรวจวัดด้วยเครื่องมือวัดควันดำระบบกระดาศกรอง

<sup>41</sup> มาตรา 65 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2535 “ในกรณีที่พนักงานเจ้าหน้าที่ตรวจพบว่าได้มีการใช้ยานพาหนะโดยฝ่าฝืนตาม มาตรา 64 ให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจออกคำสั่งห้ามใช้ยานพาหนะนั้นโดยเด็ดขาดหรือจนกว่าจะได้มีการแก้ไขปรับปรุง ให้เป็นไปตามมาตรฐานควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิดที่กำหนดตาม มาตรา 55”

<sup>42</sup> มาตรา 67 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2535 “ในการปฏิบัติหน้าที่ตาม มาตรา 65 ให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจสั่งให้ยานพาหนะหยุด เพื่อตรวจสอบหรือเข้าไปในยานพาหนะหรือกระทำการใดๆที่จำเป็นเพื่อตรวจสอบเครื่องยนต์และอุปกรณ์ ของยานพาหนะนั้นได้”

<sup>43</sup> อุคมศักดิ์ สินธิพงษ์, กฎหมายเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม, พิมพ์ครั้งที่ 4 (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2556), หน้า 332.

นอกจากนี้ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 ก็มีมาตรการควบคุมปัญหามลพิษทางอากาศของยานพาหนะตามมาตรา 71 ประกอบกับกฎกระทรวง ฉบับที่ 9 (พ.ศ.2524) เรื่อง สภาพ เครื่องอุปกรณ์และส่วนควบของรถที่ใช้ขนส่งผู้โดยสารและรถขนาดเล็ก ข้อ 15 (ญ) กำหนดให้ผู้ที่ไม่ปฏิบัติตามกฎกระทรวงจะต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 50,000 บาท และเมื่อมีการนำรถไปจดทะเบียนหรือต่อทะเบียนประจำปี นายทะเบียนอาจไม่จดทะเบียนหรือต่อทะเบียนให้ เว้นแต่จะผ่านการตรวจสภาพยานพาหนะตามที่กฎกระทรวงกำหนดไว้

### 3.2 มาตรการทางกฎหมายกรณียานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา

กรณีที่มีการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราฝ่าฝืนประกาศผู้อำนวยการทางหลวง ซึ่งออกตามมาตรา 61 พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 และที่แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2549 กำหนดมาตรการบังคับสำหรับการกระทำที่เป็นการฝ่าฝืนข้อกำหนดเกี่ยวกับน้ำหนักบรรทุกของยานพาหนะ ในลักษณะที่เป็นโทษทางอาญาปรากฏตามมาตรา 73/2 กำหนดให้ลงโทษจำคุก หรือโทษปรับ หรือ ทั้งจำทั้งปรับ โดยเป็นลักษณะของการลงโทษทางอาญาเอาแก่ตัวบุคคลที่กระทำความผิด และการลงโทษด้วยการให้บังคับเอาเงินค่าปรับอันเป็นทรัพย์สินของผู้กระทำความผิด ซึ่งโทษทางอาญาตามประมวลกฎหมายอาญามาตรา 18 ได้แก่ ประหารชีวิต จำคุก กักขัง ปรับและริบทรัพย์สิน

วัตถุประสงค์การลงโทษทางอาญาเพื่อเป็นการทดแทนสำหรับสิ่งที่ผู้ฝ่าฝืนกฎหมายได้กระทำลงไปแล้วโดยมุ่งหมายให้บุคคลนั้นต้องชดใช้ต่อสิ่งที่ตนเองได้กระทำลงอันเป็นฝ่าฝืนบทบัญญัติกฎหมาย เนื่องจากบทกฎหมายที่มีโทษทางอาญาจะมุ่งคุ้มครองประโยชน์ส่วนรวม และการกระทำอันเป็นการฝ่าฝืนกฎหมายย่อมเป็นการเอาเปรียบบุคคลอื่นจึงต้องมีการลงโทษตามความได้เปรียบนั้น

วัตถุประสงค์การลงโทษทางอาญาในเชิงอรรถประโยชน์ เพื่อมุ่งหมายต่อผลที่จะเกิดในอนาคตสำหรับบุคคลผู้กระทำการอันเป็นการฝ่าฝืนกฎหมายนั้น ในการยับยั้ง แก้ไขฟื้นฟู หรือเยียวยาจิตใจของผู้กระทำความผิด ให้ลดความรู้สึกต่อต้านกฎหมายและสร้างแนวทางให้ผู้กระทำความผิดเห็นชอบที่จะปฏิบัติตามกฎหมาย รวมทั้ง ตัดโอกาสในการกระทำความผิดมุ่งเน้นการป้องกันการกระทำผิดซ้ำ โดยทำให้บุคคลผู้กระทำความผิด ไม่มีโอกาสฝ่าฝืนกฎหมายได้ระหว่างที่ต้องรับโทษอีก<sup>44</sup>

<sup>44</sup> ณรงค์ ใจหาญ, กฎหมายอาญาว่าด้วยโทษและวิธีการเพื่อความปลอดภัย, พิมพ์ครั้งที่ 1, (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2543), หน้า 17.

การศึกษามาตรการลงโทษกรณีฝ่าฝืนใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราบนทางหลวงตามแนวคำพิพากษาของศาลฎีกาประกอบกับข้อมูลคำพิพากษาศาลชั้นต้นในพื้นที่จังหวัดราชบุรี สมุทรสาครและนครปฐม ระหว่างปี พ.ศ.2555-2558 กรณีบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราเป็นการฝ่าฝืนพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 ปรากฏว่ามีการกำหนดบทลงโทษแยกเป็นสองลักษณะ ได้แก่ การลงโทษสำหรับตัวบุคคลผู้กระทำการฝ่าฝืนใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา และการลงโทษในทางทรัพย์สินของบุคคลซึ่งต้องทำการศึกษาดังนี้

### 3.2.1 มาตรการลงโทษตัวบุคคลผู้กระทำความผิด

มาตรการลงโทษสำหรับตัวบุคคลผู้กระทำความผิดให้ต้องได้รับผลร้ายในรูปแบบของการจำกัดเสรีภาพและการดำเนินชีวิตเอาแก่ตัวผู้กระทำความผิด เนื่องจากการฝ่าฝืนใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราบนทางหลวงมีบทลงโทษที่ปรากฏ ได้แก่ การลงโทษจำคุก การกักขัง การให้รายงานตัวต่อเจ้าพนักงานคุมประพฤติ หรือการให้ทำงานบริการสังคม เป็นต้น

#### 3.2.1.1 มาตรการลงโทษจำคุก

มาตรการลงโทษจำคุกเป็นมาตรการบังคับโทษโดยการจำกัดเสรีภาพในร่างกายของบุคคลด้วยวิธีการควบคุมตัวบุคคลที่กระทำความผิดเอาไว้ในเรือนจำเพื่อตัดบุคคลผู้กระทำความผิดนั้นออกจากสังคมในช่วงระยะเวลาหนึ่งไม่ให้เกิดโอกาสในการก่อความเดือดร้อนซ้ำอีก จึงเป็นมาตรการในเชิงป้องกันและข่มขู่ไม่ให้เกิดบุคคลอื่นทำการฝ่าฝืนในลักษณะเช่นเดียวกัน ซึ่งการที่มาตรการลงโทษจำคุกมีลักษณะของจำกัดเสรีภาพบุคคลจึงเป็นโทษที่นำมาบังคับใช้ได้ แต่เฉพาะบุคคลธรรมดาอันเป็นมาตรการบังคับที่มุ่งหมายลงโทษบุคคลผู้กระทำความผิดโดยตรง ในส่วนของความผิดอันเกิดจากการใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนักบรรทุกเกินอัตราบนทางหลวง จึงหมายถึงเฉพาะบุคคลผู้ควบคุมยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราบนทางหลวง

ตามมาตรา 73/2 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 ที่แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2549 มาตรการลงโทษจำคุกมีกำหนดระยะเวลาไม่เกิน 6 เดือน อันเป็นโทษจำกัดเสรีภาพในร่างกายของผู้กระทำความผิดเป็นมาตรการลงโทษจำคุกกระยะสั้นมาใช้โดยให้นำตัวบุคคลผู้ควบคุมยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราบนทางหลวงซึ่งเป็นผู้กระทำความผิดโดยตรงไปไว้ในเรือนจำ และตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 56 ในกรณีที่ผู้กระทำความผิดไม่เคยได้รับโทษจำคุกมาก่อน เมื่อคำนึงถึงพฤติการณ์ด้านอื่นๆ สภาพความผิด หรือมีเหตุอันควรปราณี ศาลอาจใช้ดุลพินิจให้รอการลงโทษจำคุกเพื่อให้โอกาสผู้กระทำความผิดกลับตัวและกำหนดมาตรการทางเลือกโดยเปลี่ยนโทษจำคุกเป็น

ลงโทษกักขังแทน หรือ ศาลอาจกำหนดเงื่อนไขที่เป็นมาตรการบังคับในช่วงระยะเวลาที่ศาลกำหนดให้รอการลงโทษจำคุกสำหรับตัวบุคคลผู้กระทำความผิด เช่น การกำหนดให้คุมประพฤติ หรือ กำหนดให้ทำงานบริการสังคม เป็นต้น

ตัวอย่างคำพิพากษาศาลฎีกาตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 ที่แก้ไขเพิ่มเติม โดยพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2549 มาตรา 73/2 ซึ่งใช้ดุลพินิจกำหนดบทลงโทษสำหรับการฝ่าฝืนข้อกำหนดเกี่ยวกับการบรรทุกน้ำหนักของยานพาหนะเกี่ยวกับโทษจำคุก เช่น

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 7300/2540 จำเลยขับรถบรรทุกหิมน้ำหนักบรรทุกรวมเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด 15,230 กิโลกรัมเป็นการกระทำที่ก่อให้เกิดความเสียหายต่อทางหลวงแผ่นดิน การกระทำดังกล่าวมุ่งแต่ผลประโยชน์ส่วนตนหรือผลประโยชน์ของนายจ้างจำเลยเพียงอย่างเดียว โดยไม่คำนึงถึงความเสียหายที่จะเกิดขึ้นแก่ทรัพย์สินส่วนรวม และไม่นำพาต่อชีวิตและทรัพย์สินส่วนตัวของบุคคลที่ร่วมใช้เส้นทางสัญจรไปมาซึ่งต้องเสี่ยงต่ออันตรายจากสภาพถนนที่ชำรุดทรุดโทรมง่ายต่อการเกิดอุบัติเหตุ หรืออันตรายที่จะเกิดจากสภาพรถยนต์ของจำเลยที่บรรทุกน้ำหนักเป็นจำนวนมากจนเกินกว่าที่ผู้ขับขี่จะควบคุมรถได้อย่างปลอดภัย พฤติการณ์ในการกระทำความผิดของจำเลยนับว่าร้ายแรงลงโทษจำคุกโดยไม่รอการลงโทษ

กรณีศาลลงโทษจำคุก แต่ใช้ดุลพินิจให้รอการลงโทษไว้เนื่องจากเห็นว่าควรให้โอกาสกลับตัวเป็นพลเมืองดี ดังเช่นคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 170/2539 จำเลยขับรถบรรทุกดินลูกรังไปบนทางหลวง โดยมีน้ำหนักยานพาหนะรวมน้ำหนักบรรทุก 28,000 กิโลกรัม ซึ่งเกินกว่าอัตราที่กำหนด 7,000 กิโลกรัม ศาลเห็นว่าพฤติการณ์การกระทำของ จำเลยไม่ร้ายแรงนักประกอบกับจำเลยไม่เคยถูกลงโทษจำคุกมาก่อน เห็นควรให้โอกาสแก่จำเลยได้กลับตนเป็นพลเมืองดี

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 3093/2539 แม้ความผิดฐานขับรถบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่จำเลยก่อขึ้น จะก่อให้เกิดความเสียหายแก่เศรษฐกิจของชาติตลอดจนชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนโดยส่วนรวมตั้งที่โจทก์ฎีกาแต่ความเสียหายดังกล่าวก็เชื่อว่าเกิดขึ้นโดยพลันทันทีไม่เมื่อไม่ปรากฏว่าจำเลยเคยกระทำความผิดใดๆมาก่อนย่อมน่าจะให้โอกาสจำเลยได้กลับตัวประพฤติตนเป็นพลเมืองดีต่อไปให้รอการลงโทษจำคุกไว้ โดยกำหนดเงื่อนไขเพื่อคุมความประพฤติด้วยจึงเหมาะสมแก่พฤติการณ์แห่งคดีแล้ว

จากการศึกษาสถิติและแนวคำพิพากษาของศาลชั้นต้นในพื้นที่จังหวัดสมุทรสาคร นครปฐม และราชบุรีตั้งแต่ปี พ.ศ.2555-2558 มีจำนวนคดีฝ่าฝืนใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราฝ่าฝืนพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 รวม 812 คดี มีคำพิพากษาให้ลงโทษจำคุก โดยไม่รอการลงโทษ

จำนวน 115 คดี คิดเป็นร้อยละ 14 มีการกำหนดอัตราโทษจำคุกไม่เกินสามเดือน แต่หากยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินไม่ถึง 10,000 กิโลกรัม ซึ่งให้รอการลงโทษคิดเป็นร้อยละ 75

### 3.2.1.2 มาตรการลงโทษกักขัง

มาตรการบังคับโทษกักขังเป็นมาตรการบังคับโทษโดยจำกัดเสรีภาพของบุคคล เช่นเดียวกับโทษจำคุกต่างกันแค่เพียงสถานที่กักขังเป็นสถานที่อื่นมิใช่เรือนจำตามที่กำหนดไว้ในประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 24<sup>45</sup> โดยมีเงื่อนไขในการปฏิบัติตามระเบียบข้อบังคับระหว่างที่ถูกกักขังน้อยกว่าการบังคับโทษจำคุก ซึ่งโทษกักขังมิได้เป็นโทษที่บัญญัติไว้สำหรับการกระทำความผิดเช่นเดียวกับมาตรการลงโทษจำคุกหรือโทษปรับ แต่เป็นมาตรการลงโทษที่ศาลนำโทษกักขังมาใช้ด้วยการเปลี่ยนโทษจำคุกมาเป็นโทษกักขังตามหลักเกณฑ์ตามมาตรา 23<sup>46</sup> แห่งประมวลกฎหมายอาญา หรือ การกักขังแทนค่าปรับตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 29<sup>47</sup>

มาตรการลงโทษกักขังสำหรับกรณีที่มีการใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนักบรรทุกเกินอัตราอันเป็นความผิดตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 ศาลอาจใช้ดุลพินิจในการเปลี่ยนโทษจำคุกเป็นโทษกักขังแทนได้โดยพิพากษาจำคุกก่อนเพื่อแสดงว่าศาลจะใช้โทษกักขังแทนการลงโทษจำคุกได้หรือไม่และกำหนดอัตราโทษกักขังให้เท่ากับอัตราโทษจำคุก ตัวอย่างคดีที่ศาลพิพากษาให้เปลี่ยนโทษจำคุกมาเป็นกักขัง เช่น คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 8913/2553 จำเลยใช้รถยนต์บรรทุกมีน้ำหนักบรรทุกรวมเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด 22,410 กิโลกรัม โดยไม่นำพาวาจะก่อให้เกิดความเสียหายอย่างร้ายแรงต่อสภาพทางหลวงแผ่นดินการกระทำความผิดของจำเลยนั้นว่าร้ายแรงที่อ้างว่าไม่เคยกระทำ

<sup>45</sup> มาตรา 24 แห่งประมวลกฎหมายอาญา “ผู้ใดต้องโทษกักขัง ให้กักตัวไว้ในสถานที่กักขังซึ่งกำหนดไว้อันมิใช่เรือนจำ สถานนี้ตำรวจ หรือสถานที่ควบคุมผู้ต้องหาของพนักงานสอบสวน

ถ้าศาลเห็นเป็นการสมควร จะสั่งในคำพิพากษาให้กักขังผู้กระทำความผิดไว้ในที่อาศัยของผู้นั้นเอง หรือของผู้อื่นที่ยินยอมรับผู้นั้นไว้ หรือสถานที่อื่นที่อาจกักขังได้ เพื่อให้เหมาะสมกับประเภทหรือสภาพของผู้ถูกกักขังก็ได้”

<sup>46</sup> มาตรา 23 แห่งประมวลกฎหมายอาญา “ผู้ใดกระทำความผิดซึ่งมีโทษจำคุก และในคดีนั้นศาลจะลงโทษจำคุกไม่เกินสามเดือน ถ้าไม่ปรากฏว่าผู้นั้นได้รับโทษจำคุกมาก่อน หรือปรากฏว่าได้รับโทษจำคุกมาก่อน แต่เป็นโทษสำหรับความผิดที่ได้กระทำโดยประมาท หรือความผิดลหุโทษ ศาลจะพิพากษาให้ลงโทษกักขังไม่เกินสามเดือนแทนโทษจำคุกนั้นก็ได้”

<sup>47</sup> มาตรา 29 แห่งประมวลกฎหมายอาญา “ผู้ใดต้องโทษปรับและไม่ชำระค่าปรับภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ศาลพิพากษา ผู้นั้นจะต้องถูกยึดทรัพย์สิ้นใช้ค่าปรับ หรือมิฉะนั้นจะต้องถูกกักขังแทนค่าปรับ แต่ถ้าศาลเห็นเหตุอันควรสงสัยว่าผู้นั้นจะหลีกเลี่ยงไม่ชำระค่าปรับ ศาลจะสั่งเรียกประกันหรือจะสั่งให้กักขังผู้นั้นแทนค่าปรับไปพลางก่อนก็ได้”



ความผิดมาก่อนศาลจึงใช้ดุลพินิจพิพากษาลงโทษจำคุกโดยไม่ลงโทษปรับและไม่คุมความประพฤติ แต่ให้เปลี่ยนโทษจำคุกเป็นกักขังแทนตามประมวลกฎหมายอาญามาตรา 23

ทั้งนี้ จากการศึกษาสถิติคดีที่มีการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราบนทางหลวง ในศาลชั้นต้นพื้นที่จังหวัดสมุทรสาคร นครปฐมและราชบุรี ตั้งแต่ปี พ.ศ.2555 – พ.ศ.2558 ปรากฏว่ามีคำพิพากษาเปลี่ยนโทษจำคุกมาเป็นการบังคับโทษกักขังจำนวน 81 คดี คิดเป็นร้อยละ 9.97

### 3.2.1.3 มาตรการคุมประพฤติและการทำงานบริการสังคม

การบังคับใช้มาตรการลงโทษจำคุกระยะสั้นสำหรับการใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนักบรรทุกเกินกว่าอัตราที่กำหนดตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 ไม่บรรลุวัตถุประสงค์การแก้ปัญหา ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราบนทางหลวงในทางปฏิบัติ เนื่องจากการลงโทษด้วยบุคคลผู้กระทำในฐานละกักขังที่ควบคุมยานพาหนะในฐานผู้กระทำผิดโดยตรง แต่ผู้ประกอบการนายจ้างที่ได้รับประโยชน์จากการกระทำดังกล่าวก็ยังคงมีการกระทำความผิดโดยมิได้เกรงกลัวต่อบทลงโทษ เพราะตนมิใช่บุคคลที่จะต้องมีความรับผิดชอบ เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมและเป็นการให้โอกาสผู้กระทำความผิดในการกลับตัวเป็นพลเมืองดี ศาลจึงนำวิธีการหลีกเลี่ยงการลงโทษจำคุกระยะสั้นในคดีที่มีการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราด้วยการรอการลงโทษจำคุกและกำหนดมาตรการคุมประพฤติ ให้ทำงานบริการสังคมในช่วงระยะเวลาดังกล่าวเพื่อควบคุมพฤติกรรมของผู้กระทำผิด

การกำหนดมาตรการคุมประพฤติ โดยการให้ผู้กระทำความผิดต้องไปรายงานตัวต่อเจ้าพนักงานคุมประพฤติในช่วงระยะเวลาที่ศาลกำหนดเป็นมาตรการที่นำมาใช้สำหรับการสอดส่องดูแลความประพฤติของผู้กระทำความผิดที่ยังไม่ต้องลงโทษถึงขั้นจำคุกทันที ซึ่งการลงโทษจำคุกจะเป็นการลงโทษที่รุนแรงเกินไปกว่าพฤติการณ์ที่ผู้กระทำความผิดได้กระทำความผิด ดังนั้น เจ้าหน้าที่รัฐจึงต้องเข้ามามีบทบาทในการบังคับใช้มาตรการคุมประพฤติด้วยควบคุมพิจารณาสอดส่องว่าในระหว่างช่วงระยะเวลาที่ศาลให้รอการลงโทษจำคุกว่าผู้กระทำความผิดมีพฤติการณ์เสี่ยงที่จะกระทำความผิดซ้ำหรือไม่ โดยจะมีการกำหนดมาตรการให้ผู้กระทำความผิดทำงานบริการสังคมควบคู่ไปกับการกำหนดมาตรการคุมประพฤติ

การทำงานบริการสังคม เป็นมาตรการกำหนดโทษที่มีรูปแบบการลงโทษแตกต่างจากมาตรการลงโทษทางอาญาที่เป็นโทษหลักโดยการทำให้ผู้กระทำความผิดสูญเสียเวลาว่างและเวลาส่วนตัวมาทำประโยชน์ให้กับชุมชน หรือ องค์กรสาธารณะโดยไม่มีค่าตอบแทนตามกำหนดเวลา

เพื่อเปิดโอกาสให้กระบวนการทางชุมชนเข้ามามีส่วนร่วมแก้ไขเยียวยาผู้กระทำผิดด้วยโดยเป็นมาตรการลงโทษทางเลือกในเชิงทดแทนความเสียหาย<sup>48</sup> ที่ศาลกำหนดไว้สำหรับกรณีรอกการลงโทษหรือ รอกการกำหนดโทษแทนการลงโทษจำคุกกระยะสั้นที่ไม่คุ้มค่าด้านการป้องปรามความผิดที่มีอัตราโทษเล็กน้อย โดยให้ผู้กระทำผิดทำงานชดเชยความผิดของตนเองที่ได้ทำลงไปอันเป็นเหตุให้สังคมได้รับความเสียหาย

ตัวอย่างคำพิพากษาศาลฎีกาที่กำหนดมาตรการคุมประพฤติและให้ทำงานบริการสังคมกรณีความผิดใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 เช่น

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 5252/2539 จำเลยขับรถยนต์บรรทุกลากจูงและรถพ่วงบรรทุกหินคลุกมีน้ำหนักบรรทุกเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดอันเป็นการฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามประกาศผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษจึงมีความผิดตามพระราชบัญญัติทางหลวงพ.ศ. 2535 มาตรา 61 ให้ลงโทษจำคุก 3 เดือน และปรับ 6,000 บาท รอกการลงโทษจำคุกไว้มีกำหนด 1 ปี และเพื่อเป็นการป้องปรามมิให้จำเลยไปกระทำผิดในลักษณะทำนองเดียวกันอีกสมควรให้คุมความประพฤติของจำเลยโดยให้จำเลยไปรายงานตัวต่อพนักงานคุมประพฤติ 3 เดือนต่อครั้ง

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 5253/2539 จำเลยมีความผิดตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 มาตรา 61 วรรคหนึ่ง ประกอบกับมาตรา 73 ให้รอกการลงโทษจำคุกไว้มีกำหนด 1 ปี และคุมความประพฤติจำเลยโดยให้ไปรายงานตัวต่อพนักงานคุมประพฤติ 3 เดือนต่อหนึ่งครั้งตลอดระยะเวลาที่รอกการลงโทษกับให้จำเลยละเว้นการประพฤติที่อาจนำไปสู่การกระทำผิดเช่นเดียวกันอีก

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 5423/2551 จำเลยใช้รถยนต์มีน้ำหนักบรรทุกรวมเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดไว้ 8,170 กิโลกรัม เมื่อไม่ปรากฏว่าจำเลยได้รับโทษจำคุกมาก่อน จึงเห็นสมควรรอกการลงโทษจำคุกและคุมความประพฤติจำเลยไว้มีกำหนด 1 ปี โดยให้จำเลยไปรายงานตัวต่อพนักงานคุมประพฤติ 4 ครั้ง ตามเงื่อนไขและกำหนดเวลาที่พนักงานคุมประพฤติเห็นสมควรให้จำเลยละเว้นการประพฤติได้อันอาจนำไปสู่การกระทำผิดทำนองเดียวกันอีกกับให้กระทำกิจกรรมบริการสังคมหรือสาธารณประโยชน์มีกำหนด 12 ชั่วโมง

<sup>48</sup> อรศรี อธิกิจ, "มาตรการบริการสังคมกับโทษคดีอาญา," (วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2552), หน้า 59,

จากการศึกษาคำพิพากษาของศาลชั้นต้นข้อมูลสถิติคดีย้อนหลัง พ.ศ.2555–2558 ของศาลจังหวัดสมุทรสาคร ศาลแขวงนครปฐมและศาลแขวงราชบุรี โดยปรากฏคำพิพากษาที่กำหนดให้ผู้กระทำผิดไปรายงานตัวต่อพนักงานคุมประพฤติ จำนวน 265 คดี คิดเป็นร้อยละ 32.63 และกำหนดให้ทำงานบริการสังคม 235 คดี คิดเป็นร้อยละ 28.94 จากจำนวนคดีทั้งหมด 812 คดี

### 3.2.2 มาตรการลงโทษทางทรัพย์สิน

มาตรการลงโทษทางทรัพย์สินของผู้ที่กระทำความผิดเป็นมาตรการลงโทษทางอาญาที่มุ่งหมายให้เกิดความเสียหายทางเศรษฐกิจต่อผู้กระทำผิด โดยการให้ผู้กระทำการฝ่าฝืนกฎหมายต้องชดใช้จากทรัพย์สินของตนอันเป็นการลงโทษสำหรับการกระทำความผิดเล็กน้อย ได้แก่ มาตรการลงโทษปรับทางอาญา และมาตรการริบทรัพย์สิน

#### 3.2.2.1 มาตรการลงโทษปรับทางอาญา

การลงโทษปรับทางอาญาสำหรับการกระทำความผิดพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 โดยการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราบนทางหลวง และถูกดำเนินคดีจนศาลมีคำพิพากษาให้กำหนดโทษปรับด้วยการบังคับเอาจากทรัพย์สินภายในขอบเขตของกฎหมายกำหนดไว้สำหรับความผิดนั้นๆ โดยตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 มาตรา 73/2 ได้กำหนดระวางโทษปรับไว้เป็นเงินจำนวนไม่เกิน 10,000 บาท ซึ่งการกำหนดให้ผู้กระทำผิดชดเชยค่าเสียหายเป็นเงินค่าปรับให้แก่รัฐและเงินค่าปรับนั้นจะตกเป็นรายได้ของแผ่นดินเพื่อทดแทนความเสียหายที่ผู้กระทำก่อให้เกิดขึ้นเนื่องจากการกระทำความผิด ซึ่งแต่เดิมโทษปรับทางอาญาจะควบคู่ไปกับโทษจำคุก แต่เป็นโทษที่เบากว่าโทษจำคุก โดยผู้กระทำผิดต้องจ่ายเงินให้แก่รัฐซึ่งตามกฎหมายเก่าเรียกว่า “พินัยหลวง”

ลักษณะของโทษปรับทางอาญาในกรณีกฎหมายกำหนดโทษปรับเป็นจำนวนเงินขั้นสูงบทบัญญัติจะใช้คำว่า “ไม่เกิน” เช่น พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 มาตรา 73/2 กำหนดอัตราโทษปรับไม่เกิน 10,000 บาท ศาลอาจพิพากษาลงโทษปรับเป็นเงินไม่เกินจำนวนขั้นสูงที่บทบัญญัตินั้นๆกำหนดไว้ โดยศาลอาจใช้ดุลพินิจกำหนดโทษได้ตั้งแต่ 1 บาท ไปจนถึง 10,000 บาท แต่หากเป็นกรณีกฎหมายกำหนดอัตราโทษขั้นต่ำและโทษขั้นสูงไว้ มักจะใช้ถ้อยคำว่า “โทษปรับตั้งแต่...ถึง” เช่น พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 160 กำหนดให้ระวางโทษปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท

อย่างไรก็ดี กรณีที่มีบทบัญญัตินั้นกำหนดไว้ทั้งโทษจำคุกและโทษปรับ ศาลอาจใช้ดุลพินิจตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 55 หากว่าโทษจำคุกที่ผู้กระทำความผิดจะต้องรับมีกำหนดเวลาเพียงสามเดือนหรือน้อยกว่าและมีโทษปรับด้วย ศาลจะกำหนดโทษจำคุกให้น้อยลง หรือยกโทษจำคุกและให้ลงโทษปรับอย่างเดียวก็ได้

การบังคับค่าปรับทางอาญากรณีที่ศาลมีคำพิพากษาให้ลงโทษปรับต้องเป็นไปตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 28 และมาตรา 29 โดยบุคคลที่จะต้องมีความรับผิดชอบในโทษปรับมีหน้าที่จะต้องชำระเงินตามจำนวนที่กำหนดไว้ในคำพิพากษาต่อศาลภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ศาลพิพากษา หากบุคคลที่ต้องรับโทษไม่ดำเนินการชำระค่าปรับภายในกำหนด ศาลมีอำนาจบังคับ 4 วิธี ได้แก่ การยึดทรัพย์สินหรืออายัดสิทธิเรียกร้องในทรัพย์สินเพื่อใช้แทนค่าปรับซึ่งศาลมีอำนาจออกหมายบังคับคดีในกรณีดังกล่าว<sup>49</sup> หรือ ศาลอาจออกคำสั่งให้กักขังแทนค่าปรับหรือสั่งเรียกประกันหรือให้กักขังแทนค่าปรับไปพลางก่อนจนกว่าจะชำระเงินค่าปรับโดยให้ถืออัตราค่าปรับหาร้อยบาทต่อการกักขังหนึ่งวัน<sup>50</sup>

มาตรการลงโทษปรับทางอาญากรณีความผิดใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนักบรรทุกเกินอัตราบนทางหลวงมีอัตราค่าปรับทางอาญาเป็นเงินจำนวนที่ไม่สูงมากและผู้กระทำความผิดที่ยอมที่จะรับโทษดังกล่าวทำให้ไม่มีการตัดสินไปจนถึงชั้นศาลฎีกา จึงต้องศึกษาตัวอย่างการลงโทษปรับทางอาญาจากคำพิพากษาศาลชั้นต้น จากการที่ผู้เขียนได้เก็บข้อมูลทางสถิติของการดำเนินคดีในเขตศาลจังหวัดสมุทรสาคร ศาลแขวงนครปฐมและศาลแขวงราชบุรี ระหว่างปี พ.ศ.2555-2558 พบว่ากรณีที่ศาลกำหนดให้รอการลงโทษจำคุกมักจะกำหนดให้ลงโทษปรับทางอาญาประกอบด้วยเสมอจากจำนวนคดีทั้งหมด 812 คดี ปรากฏว่ามีการกำหนดให้รอการลงโทษจำคุกและลงโทษปรับทางอาญาควบคู่ด้วยคิดเป็นร้อยละ 75 โดยอัตราค่าปรับที่ศาลกำหนดให้ผู้กระทำความผิดมักจะเริ่มตั้งแต่ 3,000 บาทขึ้นไปจนถึงอัตราโทษปรับสูงสุดไม่เกิน 10,000 บาท

<sup>49</sup> ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 29/1 เพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมประมวลกฎหมายอาญา(ฉบับที่ 25) พ.ศ.2559

<sup>50</sup> ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 30 เพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมประมวลกฎหมายอาญา(ฉบับที่ 25) พ.ศ.2559

### 3.2.2.2 มาตรการลงโทษริบทรัพย์สิน

การริบทรัพย์สินเป็นมาตรการที่มีลักษณะเป็นบทโทษและวิธีการเพื่อความปลอดภัยด้วย เนื่องจากผู้กระทำผิดต้องสูญเสียทรัพย์สินที่ใช้ในการกระทำความผิดในกรณีนี้ก็คือยานพาหนะที่บรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา โดยรัฐริบทรัพย์สินไว้เพื่อป้องกันไม่ให้ผู้กระทำผิดนำทรัพย์สินดังกล่าวไปใช้ในการกระทำผิดซ้ำอีก ซึ่งการริบทรัพย์สินเป็นโทษทางอาญาตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 32 ให้ริบทรัพย์สินที่ทำหรือมีไว้เป็นความผิด และมาตรา 33 ให้ศาลมีอำนาจดุลพินิจสั่งให้ริบทรัพย์สินในกรณีที่เป็ทรัพย์สินที่บุคคลได้ใช้หรือมีไว้เพื่อใช้กระทำความผิด หรือ เป็นทรัพย์สินที่บุคคลได้มาโดยการกระทำความผิด แต่หากทรัพย์สินนั้นเป็นของบุคคลที่มีได้รู้เห็นเป็นใจในการกระทำความผิดก็ไม่สามารถริบทรัพย์สินนั้นได้ ดังนั้น เมื่อยานพาหนะที่ใช้บรรทุกน้ำหนักเกินอัตราเป็นทรัพย์สินที่ใช้ในการกระทำความผิด จึงถือเป็นของกลางที่ศาลมีอำนาจสั่งให้ริบได้ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 33 ซึ่งนำมาใช้บังคับตามมาตรา 17

แนวทางการบังคับมาตรการริบทรัพย์สินสำหรับการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราบนทางหลวงเป็นมาตรการบังคับโทษอาจนำมาใช้เพื่อป้องปรามการกระทำผิดได้ โดยการริบทรัพย์สินจะส่งผลให้ผู้ฝ่าฝืนบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราได้รับความเสียหายทางทรัพย์สินมากกว่าการลงโทษปรับ เพราะยานพาหนะที่ใช้บรรทุกน้ำหนักเกินอัตรามักจะเป็นยานพาหนะที่มีมูลค่าสูง และยังเป็นวิธีการตัดโอกาสให้ผู้กระทำผิดใช้ยานพาหนะบรรทุกอันเป็นทรัพย์สินที่ถูกริบมาใช้เป็นเครื่องมือการกระทำการฝ่าฝืนบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราขึ้นอีก

ด้านกระบวนการบังคับคดีของพนักงานอัยการเกี่ยวกับการร้องขอให้ศาลมีคำสั่งริบยานพาหนะที่ใช้บรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา โดยสำนักงานอัยการสูงสุดได้กำหนดวางแนวทางการพิจารณาบังคับคดีความผิดฐานใช้รถยนต์บรรทุกน้ำหนักเกินอัตราไว้ตามหนังสือที่ อส 0003/ว18 ลงวันที่ 25 มกราคม 2542 และหนังสือที่ อส 0003/1213 ลงวันที่ 28 ตุลาคม 2542 เรื่อง นโยบายและแนวทางปฏิบัติในการดำเนินคดีความผิดฐานใช้รถยนต์บรรทุกน้ำหนักเกินอัตราสามารถสรุปดังนี้

(ก) ให้พนักงานอัยการพิจารณาขอให้ศาลมีคำสั่งริบรถยนต์บรรทุกของกลางในคดีความผิดฐานใช้รถยนต์บรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่น่าเชื่อว่าเจ้าของรู้เห็นเป็นใจในการกระทำผิด

(ข) การบรรยายฟ้องคดีความผิดฐานใช้รถยนต์บรรทุกน้ำหนักเกินอัตราจะต้องบรรยายให้ศาลเห็นว่ายานพาหนะที่ใช้บรรทุกน้ำหนักเกินอัตรานั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหายและรัฐต้องใช้งบประมาณแผ่นดินในการซ่อมแซมเป็นเงินจำนวนมาก โดยให้สำนักงานวิชาการแจ้งยอดเงินงบประมาณในการซ่อมแซมแต่ละปี กรณีรถพ่วงบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าอัตราที่กำหนดเดินบนทางหลวง ให้พนักงานอัยการบรรยายฟ้องให้ปรากฏด้วยว่า รถลากจูงและรถพ่วงแต่ละคันบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าอัตราที่กำหนดไปคันละเท่าใด เพื่อที่ศาลจะได้ใช้ดุลพินิจในการลงโทษให้เหมาะสมกับการกระทำผิดของจำเลย

(ค) ให้พนักงานอัยการพิจารณาว่าเจ้าของรถยนต์บรรทุกหรือผู้ประกอบการมีส่วนร่วมในการกระทำความผิดในฐานะตัวการ ผู้ใช้ ผู้สนับสนุนด้วยหรือไม่ ในกรณีมีหลักฐานแสดงว่าบุคคลดังกล่าวมีส่วนร่วมในการกระทำผิดก็ให้ดำเนินคดีกับบุคคลนั้นด้วย

(ง) กรณีที่รถยนต์บรรทุกของกลางเป็นของบุคคลอื่นซึ่งมิใช่ผู้ควบคุมยานพาหนะ หากจะสั่งไม่ริบยานพาหนะดังกล่าว พนักงานอัยการจะต้องพิจารณาและระบุข้อเท็จจริง พฤติการณ์ พยานหลักฐานเพียงพอวินิจฉัยได้ว่าเจ้าของยานพาหนะนั้น มิได้มีส่วนรู้เห็นในการกระทำผิดด้วย โดยให้หัวหน้าพนักงานอัยการเป็นผู้มีอำนาจสั่งคดี ในกรณีไม่ขอริบรถยนต์ของกลางและดำเนินการยื่นฟ้องคดีต่อศาลไปได้ก่อน และเมื่อมีคำพิพากษาเสร็จเด็ดขาดจึงให้ส่งสำนวนไปให้อธิบดีอัยการฝ่ายหรืออธิบดีอัยการเขตตรวจสอบการสั่งคดี

(จ) ประชาสัมพันธ์แก่ประชาชนเกี่ยวกับการคืนรถยนต์ของกลางไม่ต้องเสียค่าตอบแทน และกรณีมีการร้องขอคืนรถยนต์ของกลางต่อศาลให้พนักงานอัยการยื่นคำร้องคัดค้านและดำเนินการสืบพยานอย่างจริงจัง

ตัวอย่างคำพิพากษาเกี่ยวกับการใช้มาตรการริบยานพาหนะเนื่องจากเห็นว่าเป็นทรัพย์สินที่ใช้ในการกระทำความผิด เช่น คำพิพากษาฎีกาที่ 4870/2533 รถยนต์บรรทุกของกลางมีน้ำหนักรถและน้ำหนักบรรทุกรวมเกินกว่าอัตราที่กำหนดไว้ถึง 8,300 กิโลกรัมนับได้ว่ามีน้ำหนักเกินอัตราจำนวนมาก เป็นการทำความเสียหายแก่ทางหลวงจังหวัดอันเป็นทางสัญจรไปมาของประชาชน ทั้งเป็นการทำลายเศรษฐกิจของชาติ จึงเป็นทรัพย์สินที่ใช้ในการกระทำความผิดอันควรริบ

คำพิพากษาฎีกาที่ 4006/2535 จำเลยนำรถยนต์บรรทุกของกลางบรรทุกเกินกว่ากำหนดถึง 9,300 กิโลกรัมมาเดินบนทางหลวงแผ่นดิน นอกจากจะทำความเสียหายแก่ทางสัญจร

ทำให้รัฐต้องสิ้นเปลืองงบประมาณแผ่นดินในการบูรณะซ่อมแซมอันมีผลเป็นการทำลายเศรษฐกิจของชาติโดยส่วนรวมแล้ว ยังอาจก่อให้เกิดอันตรายร้ายแรงต่อผู้ขับขี่ยานพาหนะบนทางหลวงแผ่นดิน การกระทำความผิดของจำเลยเป็นการกระทำโดยไม่คำนึงถึงความสูญเสียที่จะเกิดตามมาแก่ส่วนรวม และผู้อื่นจึงสมควรริบรายนต์บรรทุกของกลางที่จำเลยใช้กระทำความผิด

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1204/2549 รายนต์บรรทุกมีน้ำหนักยานพาหนะรวมน้ำหนักบรรทุกเกินที่กฎหมายกำหนดจำนวน 2,230 กิโลกรัม ซึ่งนับว่าไม่มากนัก แต่ก็ถือเป็นต้นเหตุในการก่อให้เกิดปัญหาแก่สังคมส่วนรวมตามที่กล่าวมา ดังนั้น รายนต์บรรทุกของกลางซึ่งจำเลยได้ใช้ในการกระทำความผิด จึงเป็นทรัพย์สินที่สมควรริบ

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 3044/2549 เมื่อจำเลยได้ใช้รายนต์บรรทุกสลับของกลางบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดอันเป็นการฝ่าฝืนต่อกฎหมาย รายนต์บรรทุกจึงเป็นทรัพย์สินที่บุคคลได้ใช้ในการกระทำความผิดตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 33 (1) แม้พระราชบัญญัติทางหลวงฯ มาตรา 61 ประกอบกับมาตรา 73 มิได้บัญญัติถึงการริบของกลางไว้ แต่ก็มีได้บัญญัติถึงเรื่องนี้ไว้เป็นอย่างอื่นจึงนำมาตรา 33 มาใช้บังคับได้ตามประมวลกฎหมายอาญามาตรา 17

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 7110/2559 จำเลยใช้รถบรรทุกลากจูงและรถบรรทุกกึ่งพ่วงของกลางมีน้ำหนักบรรทุกรวมน้ำหนักรถเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด 10,400 กิโลกรัมโดยไม่คำนึงถึงความเสียหายที่จะเกิดขึ้นแก่ทางหลวงแผ่นดิน ทั้งยังมีผลกระทบต่อผู้ร่วมใช้เส้นทางสัญจรไปมาที่ต้องเสี่ยงต่ออันตรายอันเกิดจากสภาพแห่งท้องถนนที่ได้รับความเสียหาย ทำให้ยากต่อการควบคุมให้รถแล่นไปได้อย่างปลอดภัย ซึ่งอาจมีผลก่อให้เกิดอันตรายต่อผู้อื่นได้ ดังนั้น รถบรรทุกลากจูงและรถบรรทุกกึ่งพ่วงของกลางซึ่งใช้ในการกระทำความผิดจึงเป็นทรัพย์สินที่สมควรต้องริบ

จากแนวคำพิพากษาของศาลฎีกาเกี่ยวกับการใช้ดุลพินิจกำหนดมาตรการลงโทษรียานพาหนะอันเป็นทรัพย์สินที่ใช้ในการกระทำความผิดมีหลักเกณฑ์พิจารณาใช้ดุลพินิจ<sup>51</sup> ดังนี้

(ก) การกำหนดมาตรการริบทรัพย์สินต้องคำนึงถึงวัตถุประสงค์เพื่อป้องกันไม่ให้มีการกระทำผิดเกิดขึ้นซ้ำอีก และเป็นมาตรการเพื่อแก้ไขตัวผู้กระทำความผิด โดยจะต้องคำนึงผลของการกระทำ

<sup>51</sup> สุชาติ ธนะสินวิริยะกุล, "ริบทรัพย์สินตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535,"(สถาบันพัฒนาข้าราชการฝ่ายตุลาการศาลยุติธรรม 2555), หน้า 11.

ความผิดโดยจะต้องมีส่วนความเหมาะสมระหว่างโทษและผลจากการกระทำความผิด โดยต้องคำนึงถึงสภาวะสังคม เศรษฐกิจ นโยบายของรัฐ และผลกระทบอันเกิดแก่รัฐประกอบกัน

(ข) การกำหนดมาตรการริบทรัพย์ ต้องพิจารณาลักษณะของผู้กระทำความผิด มูลเหตุ ชักจูงใจในการกระทำความผิด เหตุผลสภาพแวดล้อมด้านความปลอดภัยของประชาชนที่ใช้ทางหลวง ฐานะหน้าที่การงานของผู้กระทำความผิด อีกทั้งสถานการณ์ทางด้านเวลา สถานที่ในขณะกระทำผิด และการบรรเทาผลร้ายที่เกิดขึ้นประกอบกันด้วย

(ค) การกำหนดมาตรการริบทรัพย์จะต้องคำนึงถึงลักษณะหรือสภาพความเสียหายที่รัฐ ได้รับจากยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินตลอดถึงการสภาพความเสียหายที่อาจจะเกิดขึ้นจากสภาวะ แวดล้อมอื่นที่อาจเป็นปัจจัยให้ทางหลวงได้รับความเสียหาย เช่น มาตรฐานการก่อสร้าง คุณภาพวัสดุ ระยะเวลาการใช้งานของทางหลวงและสถานการณ์ภัยพิบัติที่อาจทำให้ทางหลวงต้องเสียหายด้วย

ในกรณีการใช้ดุลพินิจกำหนดมาตรการริบทรัพย์ยานพาหนะที่ใช้บรรทุกน้ำหนักเกิน อัตราบนทางหลวงอันเป็นการฝ่าฝืน พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 ศาลใช้ดุลพินิจมีคำสั่งให้ ริบทรัพย์ หรือไม่ริบทรัพย์ โดยพิจารณาจากปริมาณน้ำหนักที่บรรทุกเกิน สภาพความร้ายแรงของผล เสียหายอันเกิดแก่ทางหลวง ความจงใจบรรทุกน้ำหนักเกินจากการจ่ายส่วย หรือความเสี่ยงต่อ อันตรายประชาชนที่ใช้เส้นทางสัญจรประกอบด้วย

แต่อย่างไรก็ดี เนื่องจากมาตรการริบทรัพย์เป็นอำนาจดุลพินิจของศาล แม้ยานพาหนะที่ ใช้บรรทุกน้ำหนักเกินอัตราจะเป็นทรัพย์สินที่ใช้ในการกระทำความผิด แต่ศาลก็อาจใช้ดุลพินิจไม่ริบได้ เช่น คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 3798/2527 จำเลยใช้รถยนต์บรรทุกทรายเกินน้ำหนักที่กำหนดเดินบนทาง หลวงแผ่นดินวินิจฉัยข้อกฎหมายว่ารถยนต์ของกลางเป็นทรัพย์สินที่ใช้ในการกระทำความผิดตามประมวล กฎหมายอาญา มาตรา 33 แต่ศาลใช้ดุลพินิจไม่ริบรถยนต์ของกลาง เป็นต้น



ตารางที่ 3 สถิติคดีฝ่าฝืนใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราบนทางหลวงตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 ในพื้นที่จังหวัดสมุทรสาคร นครปฐม และราชบุรี

เขตศาล	ปี พ.ศ.	จำนวนคดี	มาตรการทางกฎหมาย				
			จำคุก		กักขัง	ปรับ	คุมประพฤติและทำงานบริการสังคม
			ไม่รอกาลงโทษ (คดี)	รอกาลงโทษ (คดี)			
ศาลจังหวัดสมุทรสาคร	2555	148	8	75	13	125	72
	2556	60	8	50	2	51	41
	2557	69	7	53	9	54	37
	2558	89	26	52	11	51	30
ศาลแขวงนครปฐม	2555	90	18	42	21	51	26
	2556	89	10	24	6	75	6
	2557	60	8	35	8	45	8
	2558	19	3	13	2	14	3
ศาลแขวงราชบุรี	2555	57	1	56	0	57	11
	2556	15	5	10	0	10	4
	2557	58	14	39	5	40	17
	2558	57	7	42	4	43	10

หมายเหตุ : คดีขอคืนยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราของกลาง จำนวน 2 คดี

ศาลแขวงนครปฐมกำหนดมาตรการยึดใบอนุญาตขับขี่ยานพาหนะจำนวน 1 คดี

### 3.3 บุคคลเกี่ยวข้องกับยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราบนทางหลวง

พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ 2)พ.ศ.2549 กำหนดตัวบุคคลที่จะต้องถูกลงโทษตามมาตรการบังคับกรณีที่มีการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราบนทางหลวงไว้ตามมาตรา 73/2 ความว่า “ผู้ใดฝ่าฝืนประกาศผู้อำนวยการทางหลวงตามมาตรา 61 วรรคหนึ่ง หรือประกาศของเจ้าพนักงานซึ่งผู้อำนวยการทางหลวงแต่งตั้งให้ควบคุมทางหลวงตามมาตรา 61 วรรคสาม ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ”

คำว่า “ผู้ใด” ตามบทบัญญัติมาตรา 73/2 อาจหมายถึงเฉพาะบุคคลที่เป็นบุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคลก็ได้ โดยการฝ่าฝืนใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนักบรรทุกเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดอันอาจทำให้เกิดความเสียหายแก่ทางหลวงปรากฏบุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับยานพาหนะที่บรรทุกน้ำหนักเกินอัตราพิจารณาตามความสัมพันธ์ที่เกี่ยวข้องกับยานพาหนะที่ใช้บรรทุกน้ำหนักเกินอัตราสามารถแบ่งออกเป็น 3 ฝ่าย ได้แก่ ผู้ควบคุมยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา ผู้ประกอบการที่ใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราและผู้มีชื่อเป็นเจ้าของยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราทางทะเลเบียน ซึ่งจะต้องศึกษารายละเอียดบุคคลที่เกี่ยวข้องกับยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราประกอบแนวคำพิพากษาศาลมีดังนี้

### 3.3.1 ผู้ควบคุมยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา

พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 ที่แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ 2)พ.ศ.2549 มาตรา 73/2 มีวัตถุประสงค์ในการลงโทษบุคคลใดก็ตามที่ใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราเดินทางหลวงและเมื่อเจ้าหน้าที่ตรวจสอบพบยานพาหนะที่มีบรรทุกน้ำหนักบรรทุกเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดบุคคลที่มีส่วนสัมพันธ์กับการกระทำผิดมากที่สุดก็คือบุคคลผู้ควบคุมยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่เป็นบุคคลผู้กระทำความผิดโดยตรงเนื่องจากบุคคลดังกล่าวมีการกระทำด้วยการขับเคลื่อนยานพาหนะโดยที่รู้ในขณะกระทำว่ายานพาหนะที่ตนควบคุมอยู่นั้นมีน้ำหนักบรรทุกเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดให้สามารถเคลื่อนที่ไปบนทางหลวงย่อมเป็นการกระทำด้วยการใช้ยานพาหนะฝ่าฝืนพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 และที่แก้ไขโดยพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2549 อันเป็นกฎหมายที่มีโทษทางอาญาตามมาตรา 73/2 บุคคลผู้ควบคุมยานพาหนะจึงต้องมีความรับผิดชอบตามกฎหมายดังกล่าว

แนวทางการดำเนินกับบุคคลในคดีที่มีการใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนักบรรทุกเกินอัตราตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 ตามคำพิพากษาศาลฎีกา มักจะปรากฏเป็นการลงโทษบุคคลผู้ควบคุมยานพาหนะซึ่งอยู่ในฐานะลูกจ้างทำหน้าที่ในควบคุมยานพาหนะเพื่อขนส่งสินค้าให้กับผู้ประกอบการ โดยไม่ใช่เจ้าของยานพาหนะและไม่ได้รับประโยชน์จากการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราโดยตรง ดังตัวอย่างคำพิพากษาที่บรรยายปรากฏสถานะของการเป็นลูกจ้าง เช่น

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 8620/2547 จำเลยเป็นลูกจ้างขับรถบรรทุกให้ผู้ร้องมา 3 ปีแล้ว และจำเลยนำรถยนต์บรรทุกไปบรรทุกอ้อยก็เพื่อผลประโยชน์ของผู้ร้องโดยตรง

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 8913/2553 จำเลยยกขึ้นอ้างฎีกาว่าจำเลยจำต้องกระทำความผิดในคดีนี้เพราะไม่อาจหลีกเลี่ยงหรือขัดคำสั่งของนายจ้าง ซึ่งศาลเห็นว่าเหตุดังกล่าวเป็นเพียงเหตุผลและความจำเป็นส่วนตัวของจำเลยเท่านั้น

### 3.3.2 ผู้ประกอบการที่ใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา

การใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราบนทางหลวงอันเป็นความผิดตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 ที่มีโทษทางอาญามุ่งหมายลงโทษบุคคลที่กระทำความผิดโดยตรงเป็นหลักและมิได้มีการบัญญัติให้ผู้ประกอบการที่ใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราต้องร่วมรับผิดชอบสำหรับความเสียหายดังกล่าว โดยในทางข้อเท็จจริงมักจะพบว่าการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราเดินบนทางหลวงเป็นการกระทำเพื่อผลประโยชน์ในการประกอบธุรกิจของผู้ประกอบการที่ใช้ยานพาหนะขนส่งสินค้าและบริการทางถนนเนื่องจากสามารถลดต้นทุนจากการขนส่ง ดังนั้นผู้ประกอบการจึงเป็นผู้ที่ได้รับผลประโยชน์จากการบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราโดยตรง ในขณะที่บุคคลผู้ควบคุมยานพาหนะซึ่งเป็นผู้กระทำความผิดโดยตรงตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 มักอยู่ในฐานะการเป็นลูกจ้างทำหน้าที่ซบถยนต์บรรทุกน้ำหนักเกินตามคำสั่งของนายจ้างนั้น

เมื่อพิจารณาตามลักษณะแห่งการบังคับโทษทางอาญาสำหรับการฝ่าฝืนใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราอันเป็นความผิดพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 จะต้องมีกฎหมายบัญญัติไว้ชัดเจนว่าการกระทำนั้นเป็นความผิดและต้องรับโทษตามที่กฎหมายกำหนดไว้ เมื่อกฎหมายมิได้บัญญัติไว้ให้ผู้ประกอบการต้องร่วมรับผิดชอบสำหรับความผิดนั้นและกฎหมายอาญาต้องตีความโดยเคร่งครัด จึงไม่อาจตีความกฎหมายลักษณะขยายความให้ผู้ประกอบการต้องรับผิดชอบได้

แต่ในทางข้อเท็จจริงการใช้ยานพาหนะประกอบกิจการขนส่ง ผู้ประกอบการมักจะมีส่วนรู้เห็นในการกระทำความผิดด้วย ดังปรากฏตัวอย่างคำพิพากษาของศาลเกี่ยวกับการมีส่วนรู้เห็นของผู้ประกอบการสำหรับการฝ่าฝืนใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา เช่น

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 8620/2547 การที่ผู้ร้องไม่ควบคุมดูแลใกล้ชิดทำให้จำเลยบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดยอมฟังได้ว่าผู้ร้องรู้เห็นเป็นใจด้วยในการกระทำความผิดของจำเลย

คำพิพากษาฎีกาที่ 9044/2547 นายจ้างรู้ว่ามีการบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด แต่ไม่ได้ทักท้วง หรือห้ามปรามแต่อย่างใดและถือได้ว่าผู้ร้องรู้เห็นเป็นใจด้วยในการที่จำเลยกระทำความผิด

คำพิพากษาฎีกาที่ 2105/2548 การที่ผู้ร้องได้ออกประกาศข้อบังคับให้ลูกจ้างถือปฏิบัติการบรรทุกน้ำหนักตามกำหนดนั้น ถือเป็นเรื่องภายในของผู้ร้อง แต่ผู้ร้องยังจะต้องมีหน้าที่ตรวจตราโดยหาวิธีการอื่นมาควบคุมมิให้มีการบรรทุกเกินอีกด้วยการที่ผู้ร้องปล่อยปละละเลยจนจำเลยซึ่งเป็นลูกจ้างขับรถบรรทุกของผู้ร้องไปบรรทุกเกินกำหนดย่อมถือได้ว่าผู้ร้องรู้เห็นเป็นใจในการกระทำความผิดของจำเลยด้วย

คำพิพากษาฎีกาที่ 3125/2550 การที่ผู้ร้องจึงผ้ากระสอบไว้เพื่อกำหนดความสูงมิให้จำเลยซึ่งเป็นลูกจ้างบรรทุกน้ำหนักเกินและกำชับจำเลยไม่ให้บรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดเป็นเพียงวิธีการควบคุมเบื้องต้น การปล่อยปละละเลยจนจำเลยขับรถบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดถือได้ว่าผู้ร้องรู้เห็นเป็นใจด้วยในการกระทำความผิดของจำเลย

### 3.3.3 ผู้มีชื่อเป็นเจ้าของยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราทางทะเบียน

เนื่องจากยานพาหนะบรรทุกที่ใช้สำหรับการขนส่งทางถนนเป็นทรัพย์สินที่มีมูลค่าสูงในการลงทุนเงินจำนวนมากอาจทำให้ธุรกิจขาดสภาพคล่องประกอบกับกรณีที่มีการดำเนินคดีในความผิดที่ใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราและยานพาหนะนั้นผู้ประกอบกิจการเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ อาจจะต้องถูกบังคับตามมาตรการริบทรัพย์สินส่งผลต่อการประกอบกิจการ โดยผู้ประกอบการมักจะทำการเช่า หรือเช่าซื้อยานพาหนะจากบุคคลอื่นมาใช้เพื่อการประกอบกิจการขนส่งจึงต้องศึกษาความเกี่ยวข้องของบุคคลผู้มีชื่อเป็นเจ้าของยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราทางทะเบียนด้วย

พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 ตามมาตรา 17/1 กำหนดข้อสันนิษฐานว่าผู้มีชื่อเป็นเจ้าของในทะเบียนรถยนต์เป็นผู้มีกรรมสิทธิ์ จึงเป็นบุคคลที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราอันเป็นทรัพย์สินที่ใช้ในการกระทำความผิด กรณีที่มีการนำยานพาหนะบรรทุกไปใช้บนทางหลวงอันอาจก่อให้เกิดความเสียหายด้านการมีส่วนร่วมในการรู้เห็นเป็นใจให้มีการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราบนทางหลวงของบุคคลผู้มีชื่อทางทะเบียน หากบุคคลดังกล่าวมีพฤติการณ์ว่าได้รู้เห็นให้ใช้ยานพาหนะโดยบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราบนทางหลวงก็อาจจะต้องมีความรับผิดชอบร่วมกับบุคคลที่เป็นผู้ควบคุมยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราด้วย เช่น

คำพิพากษาฎีกา 12511/2547 ผู้ร้องมีรถยนต์บรรทุกไว้สำหรับใช้ในกิจการทางการเกษตรของตนและในเวลาว่างจากการใช้งานจะตกลงให้จำเลยนำรถยนต์บรรทุกไปใช้รับจ้างขนส่งสินค้าทั่วไปโดยแบ่งปันผลประโยชน์จากค่าจ้างเป็นรายได้เสริม การที่ผู้ร้องมอบหมายให้จำเลยขับรถบรรทุกมีอำนาจตกลงราคาและรับบรรทุกสินค้าอื่นแทนผู้ร้องโดยลำพังแสดงให้เห็นว่าผู้ร้องเชิดจำเลยเป็นตัวแทนในการหาผลประโยชน์รับจ้างบรรทุกสินค้านั้น โดยละเลยไม่มีการควบคุมจำเลยมิให้นำรถยนต์บรรทุกไปบรรทุกสินค้าเกินกว่าน้ำหนักที่กฎหมายกำหนด การที่จำเลยนำรถยนต์ไปบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าอัตราเป็นกรณีทีถือผู้ร้องรู้เห็นเป็นใจด้วย

คำพิพากษาฎีกา 12527/2547 การที่ผู้ร้องมีรถยนต์บรรทุกใช้สำหรับรับจ้างในยามเว้นว่างโดยละเลยไม่ควบคุมจำเลยมิให้นำรถยนต์บรรทุกไปบรรทุกสินค้าเกินกว่าน้ำหนักที่กฎหมายกำหนดมุ่งหวังเพียงผลประโยชน์จากค่าจ้างที่จำเลยไปรับจ้างเท่านั้น ผู้ร้องจะหลีกเลี่ยงความรับผิดชอบในการกระทำของจำเลยจะรับเอาแต่ประโยชน์อย่างเดียวย้ำว่าไม่ได้สั่งการหาได้ไม่ พฤติการณ์ที่อยู่ระหว่างรับรู้ของผู้ร้องกับจำเลยทั้งก่อนและขณะเกิดเหตุถือผู้ร้องรู้เห็นเป็นใจในการกระทำความผิด

คำพิพากษาฎีกา 7642/2550 ผู้เป็นเจ้าของรถยนต์บรรทุกของกลางและได้รับอนุญาตเป็นผู้ประกอบการขนส่งประเภทรถบรรทุกส่วนบุคคล ในวันเกิดเหตุหนึ่งโดยสารไปกับรถยนต์บรรทุกที่มีน้ำหนักเกินอัตรานั้นด้วย พฤติการณ์ดังกล่าวแสดงให้เห็นว่าผู้เป็นเจ้าของรถยนต์บรรทุกสามารถควบคุมดูแลการขนถ่ายวัสดุขึ้นบรรทุกบนรถบรรทุกและการขับเคลื่อนของรถยนต์บรรทุกนั้น จึงฟังได้ว่า ผู้เป็นเจ้าของรถยนต์บรรทุกรู้เห็นเป็นใจในการกระทำความผิดของจำเลย

แม้ว่าพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 ไม่ได้บัญญัติลงโทษผู้เป็นเจ้าของยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราในทางทะเบียนโดยตรง แต่ก็อาจต้องความรับผิดชอบทางแพ่งเพื่อการละเมิดที่เกิดขึ้นได้ หากสามารถพิสูจน์ถึงการมีส่วนร่วมรู้เห็นให้มีการบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด โดยพิจารณาความสัมพันธ์กับผู้ประกอบกิจการที่ได้รับผลประโยชน์จากยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราว่ามีลักษณะความสัมพันธ์ในเชิงผลประโยชน์ร่วมกันในการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราบนทางหลวงก็อาจต้องมีความรับผิดชอบร่วมด้วยเนื่องจากผู้มีชื่อเป็นเจ้าของยานพาหนะบรรทุกทางทะเบียนอาจมีส่วนร่วมรู้เห็นให้มีการฝ่าฝืนใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนักบรรทุกเกินอัตราบนทางหลวง

### 3.4 ความรับผิดชอบทางแพ่งเพื่อความปลอดภัยอันเกิดจากยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา

การพิจารณามาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับแก้ไขเยียวยาความปลอดภัยอันเกิดแก่ทางหลวงจากการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยความรับผิดเพื่อละเมิด ซึ่งเป็นมาตรการทางกฎหมายที่ใช้เยียวยากรณีมีความเสียหายเกิดขึ้น<sup>52</sup> โดยพิจารณาความรับผิดทางแพ่งกรณีความปลอดภัยอันเกิดแก่ทางหลวงจากยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา มีประเด็นที่ต้องศึกษาเกี่ยวกับหลักการว่าด้วยความรับผิดทางละเมิดและบุคคลที่ต้องมีความรับผิดเพื่อความปลอดภัยจากยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราสำหรับการนำมาตราการตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาปรับใช้เยียวยาความปลอดภัยอันเกิดแก่ทางหลวงจากยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราดังรายละเอียดต่อไปนี้

#### 3.4.1 หลักการทั่วไปว่าด้วยความรับผิดทางละเมิด

หลักความรับผิดทางละเมิดมาจากแนวคิดที่ว่าเมื่อมีความเสียหายก็ต้องมีการชดเชยเยียวยาเพื่อคุ้มครองสิทธิของบุคคลจากความเสียหายโดยไม่ต้องพิจารณาการกระทำนั้นว่าจงใจหรือประมาทเลินเล่อ หรือแนวทางการพิจารณาว่าความเสียหายจะต้องมาจากการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อเพื่อคุ้มครองเสรีภาพของบุคคลในความเสียหายที่มาจากกระทำของบุคคลอื่น

การพิจารณาความรับผิดเพื่อละเมิดในช่วงแรกตั้งอยู่บนพื้นฐานของความผิดซึ่งอาจเกิดจากกระทำหรืองดเว้นกระทำอันเป็นความผิดของผู้กระทำเป็นสำคัญ หรือ “หลักความรับผิดบนพื้นฐานความผิด” ต่อมาเมื่อสังคมมีความเจริญก้าวหน้า การกระทำที่เป็นความผิดและความเสียหายมีความซับซ้อนมากขึ้นเนื่องจากเหตุผลทางเทคนิค เช่น ความเสียหายจากอุบัติเหตุจราจร ความเสียหายจากกิจการอุตสาหกรรม หรือความเสียหายทางสิ่งแวดล้อม ทำให้การพิจารณาความรับผิดบนพื้นฐานความผิดกระทำได้ยากจนมีการพัฒนาเรื่องความเสียหายที่ต้องรับผลในการกระทำของตนเองโดยไม่มี ความผิด หรือ “หลักความรับผิดโดยเคร่งครัด”

ดังนั้น การศึกษามาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับความปลอดภัยจากการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราจึงต้องพิจารณาหลักการทั่วไปว่าด้วยความรับผิดทางละเมิดทั้งสองลักษณะดังกล่าว

<sup>52</sup> วารี นาสกุล, คำอธิบายกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิด จัดการงานนอกสั่ง ลาภมิควรได้, พิมพ์ครั้งที่ 2, (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์พลสยาม พรินต์ติ้ง, 2554), หน้า 17.

### 3.4.1.1. หลักความรับผิดชอบพื้นฐานความผิด

หลักความรับผิดชอบทางละเมิดบนพื้นฐานความผิดเป็นการพิจารณาความรับผิดชอบจากสภาพจิตใจของผู้กระทำหรือความสามารถในการใช้วิจารณญาณตัดสินใจว่าการกระทำของตนนั้นจะก่อให้เกิดความเสียหายกับบุคคลอื่นหรือไม่ โดยหลักการที่ใช้ความผิดเป็นเกณฑ์เพื่อวินิจฉัยความรับผิดชอบทางละเมิดผู้กระทำจะต้องมีความรับผิดชอบเมื่อมีการกระทำที่เป็นความผิด แต่หากการกระทำนั้นไม่เป็นความผิดผู้กระทำก็ไม่ต้องรับผิดชอบทางละเมิด

ทั้งนี้ การพิจารณาความรับผิดชอบทางละเมิดบนพื้นฐานความผิดปรากฏตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 420 “ผู้ใดจงใจหรือประมาทเลินเล่อ ทำต่อบุคคลอื่นโดยผิดกฎหมายให้เขาเสียหายถึงแก่ชีวิตก็ดี แก่ร่างกายก็ดี อนามัยก็ดี เสรีภาพก็ดี ทรัพย์สินหรือสิทธิอย่างหนึ่งอย่างใดก็ดี ผู้นั้นทำละเมิดจำต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อการนั้น” อันเป็นบทบัญญัติวินิจฉัยความรับผิดชอบทั่วไปในกรณีที่มีการกระทำให้เกิดความเสียหายโดยมีเกณฑ์การพิจารณาความรับผิดชอบดังนี้

(ก) กระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ หมายถึง การกระทำที่เคลื่อนไหวร่างกายโดยรู้สำนึก และผู้กระทำสามารถบังคับการเคลื่อนไหวนั้นได้ หากมีการเคลื่อนไหวร่างกายแต่การเคลื่อนไหวนั้นบุคคลไม่รู้สีกตัวหรือไม่รู้ผิดชอบยอมไม่อาจเป็นการกระทำละเมิด ซึ่งการงดเว้นกระทำก็ถือเป็นการกระทำได้หากบุคคลมีหน้าที่ต้องกระทำจากบทบัญญัติกฎหมาย สัญญา หรือความสัมพันธ์ตามข้อเท็จจริงระหว่างคู่กรณี<sup>53</sup>

การกระทำที่จะก่อให้เกิดความรับผิดชอบเพื่อละเมิดต้องเป็นการกระทำโดยจงใจ คือ การกระทำโดยรู้สำนึกถึงผลเสียหายที่จะเกิดขึ้นจากการกระทำของตนว่าการกระทำนั้นจะทำให้เกิดผลเสียหายแก่บุคคลอื่น แม้ผลความเสียหายที่เกิดจะมากหรือน้อยไม่สำคัญหรือเป็นการกระทำโดยประมาทเลินเล่อซึ่งได้กระทำไปโดยปราศจากความระมัดระวังที่บุคคลในภาวะเช่นนั้นจักต้องมีตามวิสัยและพฤติการณ์อาจใช้ความระมัดระวังได้แต่หาใช้ให้เพียงพอไม่ หลักเกณฑ์เรื่องกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อถือเป็นองค์ประกอบสำคัญในการแยกความรับผิดชอบทางละเมิดบนพื้นฐานความผิดจากความรับผิดชอบโดยเคร่งครัด

<sup>53</sup> ไพจิตร บุญญพันธ์, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิด, พิมพ์ครั้งที่ 14, (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์นิติบรรณการ, 2558), หน้า 6.

(ข) ทำต่อบุคคลอื่นโดยผิดกฎหมาย เป็นการกระทำโดยไม่มีกฎหมายให้สิทธิบุคคลที่จะกระทำได้และมีกฎหมายบัญญัติไว้ว่าการกระทำนั้นเป็นความผิดส่งผลกระทบต่อสิทธิหรืออาจทำให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลอื่นได้ หากแม้ผู้กระทำมีสิทธิตามกฎหมายที่จะกระทำได้ แต่การใช้สิทธิเป็นไปในทางที่จะก่อให้เกิดความเสียหาย บุคคลก็อาจมีความรับผิดเพื่อละเมิดเนื่องจากการกระทำนั้นเป็นการอันมิชอบด้วยกฎหมายตามบทบัญญัติมาตรา 421 ซึ่งเป็นบทบัญญัติกำหนดยกเว้นหรือขยายความรับผิดเพื่อละเมิดประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 420 อีกด้วย

(ค) ก่อให้เกิดความเสียหาย แม้ว่าจะมีการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ การกระทำต่อบุคคลอื่นโดยผิดกฎหมาย แต่บุคคลผู้กระทำจะมีความรับผิดเพื่อละเมิดก็ต่อเมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้น หากยังความเสียหายไม่เกิดขึ้นบุคคลย่อมไม่ต้องมีความรับผิดชอบในทางแพ่ง เนื่องจากตามวัตถุประสงค์ของความรับผิดเพื่อละเมิดเป็นไปเพื่อให้ความเสียหายที่เกิดขึ้นได้รับการชดเชยไม่ใช่เพื่อลงโทษผู้กระทำการฝ่าฝืนกฎหมาย

ดังนั้น หากไม่มีความเสียหายที่จะเรียกร้องให้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแล้ว การกระทำนั้นย่อมไม่เป็นการละเมิดและไม่จำเป็นต้องพิจารณาหลักเกณฑ์ความรับผิดประการอื่นอีก โดยหลักเกณฑ์ในข้อนี้ทำให้ความรับผิดทางแพ่งแตกต่างกับความรับผิดทางอาญา เนื่องจากในทางอาญาเมื่อมีการกระทำที่เป็นความผิดต่อกฎหมายเกิดขึ้นแล้วผู้กระทำก็ต้องรับโทษทางอาญาตามที่กฎหมายกำหนดแม้จะไม่มี ความเสียหายเกิดขึ้นก็ตาม

(ง) มีความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำและผล เป็นหลักเกณฑ์ประการสำคัญ เพื่อพิจารณาว่าเหตุความเสียหายที่เกิดขึ้นมีความสัมพันธ์มาจากผลจากการกระทำโดยผิดกฎหมายหรือไม่ หากการกระทำไม่มีส่วนสัมพันธ์กับความเสียหาย ผู้กระทำก็ไม่ต้องมีความรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้น<sup>54</sup> โดยมีทฤษฎีวิวินัจฉัยเหตุแห่งการกระทำและผลของความเสียหายสองแนวทาง ได้แก่ หลักความเท่ากันแห่งเหตุหรือทฤษฎีเงื่อนไข ว่าถ้าไม่มีการกระทำของผู้กระทำลง ผลของความเสียหายย่อมไม่มีเกิดขึ้นและความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นเป็นผลโดยตรงที่เกิดจากการกระทำ แม้ว่าความเสียหายอาจเกิดจากเหตุอื่น แต่ถ้าเหตุแห่งการกระทำผิดเป็นเงื่อนไขหนึ่งที่ทำให้ความเสียหายเกิดขึ้น บุคคลจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายโดยไม่ต้องคำนึงว่ามีเหตุอื่นก่อให้เกิดความเสียหายด้วยก็ตาม โดยพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำและผลตามทฤษฎีเงื่อนไขอาจทำให้ผู้กระทำต้องรับผิดในผลเกินไปกว่าการกระทำของตนอันไม่เป็นธรรมต่อบุคคลผู้กระทำความผิด

<sup>54</sup> วารี นาสกุล, คำอธิบายกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิด จัดการงานนอกสั่ง ลากมีควรรได้, พิมพ์ครั้งที่ 2, หน้า 98.



ส่วนการพิจารณาตามทฤษฎีมูลเหตุเหมาะสมแม้ผลความเสียหายที่เกิดขึ้นมาจากหลายเหตุที่ก่อให้เกิดขึ้น ผู้กระทำจะต้องมีความรับผิดชอบเฉพาะเหตุแห่งการกระทำของตนที่ตามปกติย่อมก่อให้เกิดผลเช่นนั้นขึ้น ส่วนความเสียหายที่เกิดขึ้นนอกเหนือไปจากการกระทำแม้จะเป็นผลโดยตรงจากการกระทำของผู้กระทำก็ไม่ต้องรับผิดชอบซึ่งแนวทางนี้เป็นการจำกัดเฉพาะผลการกระทำของผู้กระทำผิดส่งผลให้เกิดความไม่เป็นธรรมต่อบุคคลผู้ที่ต้องเสียหายจากการทำดังกล่าว

การพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำและผลในทางปฏิบัติของไทย จึงนำทฤษฎีทั้งสองมาใช้ร่วมกันตามหลักทฤษฎีเงื่อนไขก่อนในลักษณะของบททั่วไปและหากมีเหตุแทรกแซงระหว่างการกระทำของบุคคลที่เป็นความผิดกับความเสียหายอันเป็นผลสุดท้ายที่เกิดแก่ผู้เสียหายจะนำทฤษฎีมูลเหตุที่เหมาะสมมาใช้ในลักษณะของข้อยกเว้น<sup>55</sup>

ทั้งนี้ นอกจากการพิจารณาความรับผิดชอบทางละเมิดบนพื้นฐานความผิดแล้ว บุคคลก็อาจต้องมีความรับผิดชอบทางละเมิดได้แม้ว่าการกระทำของตนนั้นจะไม่มี ความผิดนั้นก็คือหลักความรับผิดโดยปราศจากความผิดหรือความรับผิดโดยเคร่งครัดที่จะกล่าวในลำดับถัดไป

#### 3.4.1.2 หลักความรับผิดโดยเคร่งครัด

หลักการพิจารณาความรับผิดทางละเมิดตามหลักความรับผิดโดยเคร่งครัดถือเป็นหลักที่เข้ามายุกเว้นหลักความรับผิดที่อยู่บนพื้นฐานความผิดที่มุ่งเน้นการคุ้มครองผู้เสียหายให้ได้รับการเยียวยาความเสียหายเนื่องจากสภาพสังคมที่เปลี่ยนแปลงไปบางกรณีผู้เสียหายไม่อาจพิสูจน์ความผิดของผู้กระทำได้ เช่น ความเสียหายที่เกิดจากสัตว์หรือความเสียหายที่เกิดจากยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล เมื่อการพิสูจน์ความผิดของผู้กระทำในกรณีความเสียหายที่เกิดขึ้นสามารถทำได้ยากทำให้ความเสียหายจึงต้องตกเป็นบาปเคราะห์ของผู้เสียหายเอง<sup>56</sup> การที่กฎหมายกำหนดความรับผิดของบุคคลไว้โดยเคร่งครัดหรือต้องรับผิดแม้ไม่มีความผิดก็เพื่อคุ้มครองผู้เสียหายให้ได้รับการเยียวยาความเสียหายเพราะบุคคลผู้ที่ต้องรับผิดอยู่ในสถานะควรรับผิดชอบเนื่องจากฐานะผู้ดูแลหรือเป็นเจ้าของทรัพย์สินที่ทำให้เกิดความเสียหาย

<sup>55</sup> เรื่องเดียวกัน, หน้า 101.

<sup>56</sup> วิมล สุวรรณ, "ความรับผิดทางแพ่งเนื่องมาจากวัตถุอันตราย," (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2550), หน้า 36,

หลักความรับผิดโดยเคร่งครัดว่าด้วยความรับผิดเพื่อความเสียหายอันเกิดจากทรัพย์สินที่ปรากฏตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เช่น มาตรา 433 ความรับผิดในความเสียหายอันเกิดจากสัตว์ มาตรา 434 ความรับผิดในความเสียหายอันเกิดจากโรงเรือน หรือมาตรา 437 ความรับผิดในความเสียหายจากยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลและทรัพย์สินอันตราย ซึ่งปัญหาความเสียหายอันเกิดแก่ทางหลวงจากยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่มีทบัญญัติที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะตามมาตรา 437 วรรคแรก ซึ่งกำหนดเป็นข้อสันนิษฐานโดยกฎหมายให้ผู้ครอบครองหรือควบคุมยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลต้องมีความรับผิดชอบต่อความเสียหายอันเกิดจากยานพาหนะนั้น เว้นแต่เข้าข้อยกเว้นในเรื่องเหตุสุดวิสัย หรือความผิดของผู้ต้องเสียหายเอง

หลักความรับผิดโดยปราศจากความผิดมีแนวคิดจากการที่บุคคลผู้ครอบครองหรือควบคุมยานพาหนะ ได้ประโยชน์จากยานพาหนะแล้ว หากยานพาหนะดังกล่าวก่อให้เกิดความเสียหาย ผู้ครอบครองหรือควบคุมยานพาหนะที่ได้รับประโยชน์ก็ควรที่จะต้องรับเอาโทษก็คือผลของความรับผิดชอบในความเสียหายอันเกิดจากยานพาหนะไปด้วยเพื่อคุ้มครองบุคคลภายนอกที่จะต้องเสี่ยงภัยจากการใช้ยานพาหนะแสวงหาประโยชน์ของผู้ครอบครองหรือควบคุมยานพาหนะ<sup>57</sup>

การพิจารณาความรับผิดตามกฎหมายละเมิดของไทยจะปรับใช้หลักการความรับผิดบนพื้นฐานความผิดและหลักความรับผิดโดยเคร่งครัดทั้งสองหลักการควบคู่กันเพื่อให้ความคุ้มครองความเสียหายให้ได้รับการชดเชยเยียวยา และยังมีกรนำหลักการว่าด้วยความเดือดร้อนรำคาญในกฎหมายลักษณะทรัพย์สินมาปรับใช้ในบางกรณี<sup>58</sup> โดยสามารถพิจารณาหลักความรับผิดทางแพ่งเพื่อการกระทำละเมิดโดยพิจารณาตามความรับผิดชอบของบุคคลที่เกี่ยวข้องกับความเสียหายที่เกิดจากการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราบนทางหลวงซึ่งต้องศึกษาในลำดับถัดไป

<sup>57</sup> ศันสน์ โสทธิพันธ์, คำอธิบายกฎหมายลักษณะละเมิด จัดการงานนอกสั่ง ลากมีควรรได้, พิมพ์ครั้งที่ 5, (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2557), หน้า 291 - 93.

<sup>58</sup> อุดมศักดิ์ สินธิพงษ์, กฎหมายว่าด้วยความเสียหายทางสิ่งแวดล้อม ความรับผิดทางแพ่ง การชดเชยเยียวยาและการระงับข้อพิพาท, พิมพ์ครั้งที่ 1, (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2554), หน้า 190.

### 3.4.2 ความรับผิดชอบทางละเมิดของบุคคลกรณียานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา<sup>59</sup>

การพิจารณามาตรการทางกฎหมายอันเกี่ยวกับความรับผิดชอบของบุคคลสำหรับความเสียหายอันเกิดกับทางหลวงจากยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่า ความรับผิดชอบเพื่อละเมิดมีบุคคลเกี่ยวข้องซึ่งจะต้องศึกษาในประเด็นความรับผิดชอบเพื่อการกระทำของตนเอง กรณีบุคคลผู้ควบคุมยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราและประเด็นความรับผิดชอบร่วมเพื่อการกระทำละเมิดของบุคคลอื่น กรณีบุคคลผู้ประกอบการที่มีการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราหรือบุคคลผู้มีชื่อเป็นเจ้าของยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราทางทะเบียน โดยสามารถพิจารณาความรับผิดชอบของบุคคลที่เกี่ยวข้องดังนี้

#### 3.4.2.1 ความรับผิดชอบเพื่อการกระทำของตนเอง

กรณีที่บุคคลมีการฝ่าฝืนใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราบนทางหลวง การดำเนินคดีตามความผิดตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 มักจะเป็นการดำเนินคดีกับบุคคลที่ควบคุมยานพาหนะซึ่งโดยมากจะมีความสัมพันธ์ในลักษณะที่เป็นลูกจ้างทำหน้าที่ในควบคุมยานพาหนะเพื่อขนส่งสินค้าให้กับผู้ประกอบการไม่ใช่เจ้าของยานพาหนะและไม่ใช่บุคคลที่ได้รับประโยชน์จากการใช้รถยนต์บรรทุกน้ำหนักเกินอัตราโดยตรงให้ต้องรับโทษทางอาญาดังที่กล่าวมาแล้ว แต่ในการพิจารณาความรับผิดชอบทางแพ่งของบุคคลที่จะต้องมีความรับผิดชอบเพื่อการกระทำของตนเองในกรณีที่มีการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราบนทางหลวงก็คือ บุคคลผู้ควบคุมยานพาหนะที่มีน้ำหนักบรรทุกเกินอัตราให้เคลื่อนที่ไปบนทางหลวง

การพิจารณาความรับผิดชอบทางละเมิดในการกระทำของตนเองตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มีบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับความผิดกรณีใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราบนทางหลวง ได้แก่ ความรับผิดชอบของบุคคลเพื่อละเมิดทั่วไปจากการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ

<sup>59</sup> อังคณาดี ปิ่นแก้ว, “โครงการวิจัยปัญหาทางกฎหมายกรณีการบรรทุกน้ำหนักเกินพิกัดในกฎหมายไทย,” (รายงานความก้าวหน้าเสนอ คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย,2560) และ อังคณาดี ปิ่นแก้วและคณะ, “โครงการวิจัยเรื่องแนวทางป้องกันและแก้ปัญหาการทุจริต: ศึกษากรณีรถบรรทุกน้ำหนักเกินพิกัดที่กฎหมายกำหนด,” (รายงานความก้าวหน้า เสนอสำนักงานป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ,2560).

ตามมาตรา 420 และความรับผิดเพื่อความเสียหายจากการอันมิชอบด้วยกฎหมายตามมาตรา 421 โดยความรับผิดของบุคคลตามหลักความรับผิดเพื่อละเมิดตามมาตรา 420 เป็นการพิจารณาความรับผิดบนพื้นฐานของความผิด กล่าวคือ ต้องพิเคราะห์เกี่ยวกับการกระทำของบุคคลนั้นว่าเป็นความผิดโดยมีการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อทำต่อบุคคลอื่นโดยผิดกฎหมายหรือไม่

การใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราเดินบนทางหลวง ผู้ควบคุมยานพาหนะย่อมทราบดีว่ายานพาหนะที่ตนควบคุมมีอัตราบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าเกณฑ์อัตราที่ผู้อำนวยการทางหลวงกำหนดไว้เพราะการใช้ยานพาหนะบรรทุกสินค้าเพื่อการขนส่งจะต้องมีการชั่งตรวจสอบน้ำหนักยานพาหนะก่อนออกจากสถานประกอบการหรืออาจจะประมาณได้จากปริมาณการบรรทุกสิ่งของ จึงทำให้ความเสียหายอันเกิดกับทางหลวงจากการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราไม่เกิดจากการกระทำโดยประมาทเลินเล่อได้ ดังนั้น การฝ่าฝืนขับเคลื่อนยานพาหนะทั้งที่ผู้ควบคุมทราบว่ายานพาหนะมีน้ำหนักบรรทุกเกินบนทางหลวงจึงเป็นการกระทำโดยจงใจ ซึ่งในทางละเมิดไม่จำเป็นต้องมุ่งหมายต่อผลโดยเฉพาะเพียงแค่ว่าการกระทำอาจก่อให้เกิดความเสียหายก็พอแล้ว

ดังนั้น เมื่อการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราได้กระทำเพื่อให้สามารถขนส่งสินค้าได้จำนวนมาก โดยมีได้คำนึงถึงผลความเสียหายอันเกิดกับทางหลวงจากการนั้นก็ตาม แต่เป็นปัจจัยหนึ่งที่จะก่อให้เกิดความเสียหายกับทางหลวงขึ้นได้ จึงเป็นการกระทำโดยจงใจก่อให้เกิดความเสียหายต่อทางหลวงอันเป็นทรัพย์สินของรัฐแล้ว

การพิจารณาความรับผิดเพื่อละเมิดบนพื้นฐานของความผิดในการกระทำของบุคคลตามมาตรา 420 ผู้เสียหายจะต้องมีภาระการพิสูจน์ว่าการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อเป็นเหตุให้ตนได้รับความเสียหายอย่างไร และยังคงคำนึงถึงหลักเกณฑ์เรื่องความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำและผลของความเสียหายนั้นจะต้องมีสาเหตุมาจากการกระทำของบุคคลที่ต้องรับผิด จึงทำให้เกิดปัญหาการพิจารณาความรับผิดทางละเมิดกรณีความเสียหายเกิดแก่ทางหลวงจากยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราด้านการพิสูจน์ผลเสียหายของทางหลวงซึ่งมาจากสาเหตุอื่นได้

นอกจากนี้ยังต้องพิจารณาการละเมิดอันเกิดจากการอันมิชอบด้วยกฎหมายตามมาตรา 421 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์อันเป็นบทบัญญัติจากแนวคิดหลักสุจริตมาตรา 5 ว่าบุคคลจะต้องใช้สิทธิโดยสุจริต หากว่าความเสียหายอันเกิดแก่ทางหลวงมาจากการใช้สิทธิโดยไม่สุจริต

ก็อาจมีความรับผิดชอบได้ กรณีที่บุคคลผู้ใช้นานพาหนะมีสิทธิใช้นานพาหนะบนทางหลวง แต่เมื่อได้กระทำการลงด้วยการบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรายอมเป็นการกระทำโดยไม่สุจริตจนอาจเป็นเหตุให้เกิดความเสียหายแก่ทางหลวงถือเป็นการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายตามมาตรา 421

ดังปรากฏตามคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 46/2539 แม้จำเลยเป็นเจ้าของรวมในถนนพิพาทและมีสิทธิใช้ถนนพิพาทนั้นในฐานะเจ้าของรวม แต่การใช้สิทธิจะต้องไม่เป็นการใช้สิทธิซึ่งมีแต่จะเกิดความเสียหายแก่โจทก์ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 421 และ 1360 การกระทำของจำเลยที่ไ้รถยนต์บรรทุกสิบล้อ ขนดินและวัสดุในการทำโครงการจัดสรรที่ดินและบ้านทำให้ถนนพิพาทเสียหายจึงเป็นการละเมิด

อย่างไรก็ดี พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 มีวัตถุประสงค์เพื่อดูแลรักษาทางหลวงและปกป้องประชาชนผู้ใช้นานพาหนะบนทางหลวงให้ได้รับความปลอดภัยจากการใช้ทางหลวงสัญจร จึงต้องพิจารณาประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 422 ซึ่งมีข้อสันนิษฐานให้ผู้ที่ฝ่าฝืนบทกฎหมายอันประสงค์เพื่อปกป้องบุคคลอื่นเป็นผู้ผิดประกอบด้วย

#### 3.4.2.2 ความรับผิดชอบเพื่อการกระทำละเมิดของบุคคลอื่น

ความรับผิดชอบเพื่อการกระทำละเมิดของบุคคลอื่นเป็นความรับผิดชอบของบุคคลหนึ่งในการกระทำของบุคคลหนึ่งในเหตุที่บุคคลนั้นได้กระทำลงตามหลักทั่วไปบุคคลจะมีความรับผิดชอบก็ต่อเมื่อบุคคลนั้นได้มีการกระทำอันเป็นการละเมิดทำให้เกิดความเสียหายขึ้นด้วยตนเอง แต่ก็มีบทบัญญัติกฎหมายกำหนดให้บุคคลที่ไม่ได้กระทำการละเมิดต้องร่วมรับผิดชอบในความเสียหายกับบุคคลผู้ทำละเมิดเนื่องจากมีฐานะความสัมพันธ์โดยอำนาจแห่งกฎหมายหรือสัญญา<sup>60</sup>

หากพิจารณาตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์บุคคลที่เกี่ยวข้องกับการกระทำของบุคคลผู้ควบคุมยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่จะต้องร่วมรับผิดชอบในความเสียหายอัน

<sup>60</sup> ศักดิ์ สนองชาติ, คำอธิบายโดยย่อประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิดและความรับผิดชอบทางละเมิดตามพระราชบัญญัติความรับผิดชอบทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ.2539, พิมพ์ครั้งที่ 8, (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์นิติบรรณการ, 2551).หน้า 99.

เกิดแก่ทางหลวงจากการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา ได้แก่ ผู้ประกอบการในฐานะที่เป็น นายจ้างตามมาตรา 425<sup>61</sup> และ บุคคลผู้มีชื่อเป็นเจ้าของยานพาหนะทางทะเบียนตามมาตรา 427<sup>62</sup>

(ก) ความรับผิดชอบของบุคคลในฐานะนายจ้าง

การใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราเดินทางหลวงเป็นการกระทำที่ ก่อให้เกิดผลประโยชน์โดยตรงแก่การประกอบธุรกิจของผู้ประกอบการที่ใช้ยานพาหนะขนส่งสินค้า เพราะการบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราสามารถลดต้นทุนจากการขนส่ง โดยผู้ควบคุมยานพาหนะผู้กระทำ ละเมิดโดยตรงในฐานะลูกจ้างทำหน้าที่ควบคุมยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราตามคำสั่งของ นายจ้างพิจารณาตามข้อเท็จจริงแล้วลักษณะการกระทำที่ใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา ผู้ควบคุมยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราย่อมไม่อาจกระทำความผิดได้เพียงลำพังและผู้ประกอบ กิจการมักมีส่วนร่วมรู้เห็นในการกระทำความผิดด้วยเพื่อมุ่งหาประโยชน์จากการบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา

การศึกษาความรับผิดชอบของบุคคลผู้ประกอบการสำหรับความเสียหายอันเกิดแก่ ทางหลวงจากการใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนักบรรทุกเกินอัตราเนื่องจากฐานะบุคคลที่เป็นนายจ้างตาม สัญญาจ้างแรงงานว่าจะต้องมีความร่วมรับผิดชอบกับผู้ทำละเมิดสำหรับฝ่าฝืนใช้ยานพาหนะบรรทุก น้ำหนักเกินอัตราตามมาตรา 425 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เนื่องจากนายจ้างสามารถ กำหนดแนวทางการทำงานของลูกจ้างและเป็นบุคคลที่ได้ประโยชน์จากการทำงานของลูกจ้างจึงต้อง รับทั้งผลเสียหายและความเสี่ยงที่อาจจะเกิดจากการทำงานของลูกจ้างเพราะถือว่าการที่ลูกจ้างทำ ละเมิดเนื่องจากการควบคุมที่ไม่มีประสิทธิภาพของนายจ้าง รวมทั้งฐานะทางเศรษฐกิจของนายจ้างที่ ดีกว่าลูกจ้างผู้กระทำละเมิดจึงอยู่ในฐานะที่จะชดเชยค่าความเสียหายได้ดีกว่า

สำหรับกรณีความเสียหายอันเกิดจากการใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนักบรรทุกเกินอัตรา นายจ้างจะต้องร่วมรับผิดชอบสำหรับความเสียหายจากการทำละเมิดต่อเมื่อบุคคลผู้ประกอบการกับ ควบคุมยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรามีฐานะเป็นนายจ้างและลูกจ้างตามสัญญาจ้างแรงงาน โดยนายจ้างมีอำนาจบังคับบัญชาและสามารถออกคำสั่งให้ลูกจ้างปฏิบัติตามได้ เมื่อลูกจ้างได้กระทำ

<sup>61</sup> มาตรา 425 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บัญญัติว่า “นายจ้างต้องร่วมกันรับผิดชอบกับลูกจ้างในผลแห่งละเมิดซึ่งลูกจ้าง ได้กระทำให้ในทางการที่จ้างนั้น”

<sup>62</sup> มาตรา 427 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บัญญัติว่า “บทบัญญัติในมาตราทั้งสองก่อนนั้น ท่านให้ใช้บังคับแก่ ตัวการและตัวแทนด้วยโดยอนุโลม”

ละเมิดในทางการที่จ้างอันเกี่ยวกับการทำงานที่จ้างหรือขอบเขตที่ลูกจ้างได้ปฏิบัติหน้าที่เพื่อมุ่งรักษาประโยชน์ของนายจ้างเป็นเหตุให้เกิดความเสียหายขึ้น<sup>63</sup>

เมื่อพิจารณาความรับผิดเพื่อละเมิดของบุคคลในฐานะนายจ้างตามประมวลกฎหมายแพ่งพาณิชย์มาตรา 425 เป็นกรณีที่บุคคลผู้ควบคุมยานพาหนะในฐานะลูกจ้างใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราเดินทางไปบนทางหลวงเป็นเหตุเกิดความเสียหายต่อทางหลวง บุคคลผู้ประกอบกิจการที่เป็นนายจ้างอาจจะต้องมีความรับผิดร่วมกับลูกจ้างในผลแห่งความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรานั้นได้ หากว่าการกระทำอันฝ่าฝืนกฎหมายของลูกจ้างเป็นไปในทางการที่จ้าง

ดังจะเห็นได้ว่าการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา มักจะเป็นการฝ่าฝืนของยานพาหนะประเภทที่ใช้ขนส่งสินค้า กรณีที่เป็นการขนส่งในกิจการผู้ประกอบการนายจ้างย่อมจะต้องมีอำนาจมอบหมาย ออกคำสั่งหรือตรวจดูการบรรทุกสินค้าก่อนออกจากสถานประกอบการอยู่แล้ว แต่แม้ผู้ประกอบการนายจ้างจะไม่ได้สั่งให้ลูกจ้างบรรทุกสินค้าบนยานพาหนะจนน้ำหนักเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดก็ตาม หากว่าการกระทำของลูกจ้าง ที่มีการใช้ยานพาหนะบรรทุกสิ่งของจนมีน้ำหนักบรรทุกเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดอันเป็นไป เพื่อผลประโยชน์ของผู้ประกอบการนายจ้างให้สามารถลดต้นทุนการขนส่ง ดังนั้น บุคคลผู้เป็นเจ้าของกิจการขนส่งกรณีที่มีการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา จึงต้องมีความรับผิดเพื่อละเมิดตามมาตรา 425 สำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นร่วมกับลูกจ้างที่ทำละเมิด

อย่างไรก็ดี ไม่ปรากฏคำพิพากษาศาลฎีกาเกี่ยวกับความรับผิดเพื่อละเมิดในกรณีที่มีการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราจึงต้องศึกษาจากคำพิพากษาของศาลฎีกากรณีนายจ้างต้องร่วมรับผิดกับลูกจ้างในความเสียหายอันเกิดจากการใช้ยานพาหนะบรรทุกเพื่อประโยชน์นายจ้าง

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 501-504/2517 การจอดรถในสถานที่โดยไม่ใช่เส้นทางเดิมอันเป็นการฝ่าฝืนคำสั่งและระเบียบของนายจ้างแล้วเกิดเหตุชนกับรถยนต์อื่น แม้ลูกจ้างจะขับรถออกนอกเส้นทาง ก็ยังถือได้ว่าการปฏิบัติงาน ที่ได้กระทำไปนั้นอยู่ในทางการที่จ้างของผู้เป็นนายจ้างจะอ้างคำสั่งหรือระเบียบภายในต่อสู้บุคคลภายนอกไม่ได้ต้องร่วมรับผิดกับในผลแห่งละเมิดด้วย

<sup>63</sup> ไพจิตร บุญญพันธ์, หมายเหตุท้ายคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 5477/2539.

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 4109/2539 ลูกจ้างนำรถยนต์บรรทุกไปจอดใกล้กับทางรถไฟ โดยมีได้ปฏิบัติตามตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกพ.ศ.2522 มาตรา57(8) กฎหมายที่บัญญัติขึ้นเพื่อปกป้องบุคคลอื่น เมื่อลูกจ้างนำรถไปจอดในที่ที่เกิดเหตุเป็นการฝ่าฝืนกฎหมายซึ่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 422 ให้สันนิษฐานว่าลูกจ้างเป็นผู้ผิด จึงเป็นละเมิดต่อโจทก์และเป็นการกระทำในทางที่จ้าง นายจ้างจึงต้องร่วมรับผิดชอบในฐานะเป็นนายจ้างตามมาตรา 425

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 10392/2553 การที่ลูกจ้างขับรถไปในเวลากลางคืนในขณะที่เกิดเหตุซึ่งเป็นเวลาหลังเลิกงานด้วยความยินยอมของนายจ้างเพื่อนำไปเก็บไว้ยังที่พักของลูกจ้าง เป็นการปฏิบัติตามคำสั่งของนายจ้างเพื่อประโยชน์ของนายจ้างเองที่จะนำรถกลับมาใช้งาน เมื่อลูกจ้างขับรถชนผู้ตายและบุตรระหว่างขับรถกลับบ้าน ถือว่าเป็นการขับรถไปในทางที่จ้าง นายจ้างต้องร่วมรับผิดชอบในเหตุละเมิด

การที่ยานพาหนะบรรทุกสำหรับใช้ในการขนส่งทางถนนมักจะเป็นยานพาหนะขนาดใหญ่และเป็นทรัพย์สินที่มีมูลค่าสูงในการลงทุนเงินจำนวนมากประกอบกับการดำเนินคดีในความผิดกรณีที่มีการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราบนทางหลวงและยานพาหนะนั้น หากผู้ประกอบการเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์อาจจะต้องถูกบังคับตามมาตรการริบทรัพย์สินอันจะส่งผลกระทบต่อกิจการ จึงมักจะมีการทำสัญญาเช่าหรือเช่าซื้อยานพาหนะจากบุคคลอื่นมาใช้ประกอบกิจการ

ดังนั้น ในการศึกษาความรับผิดทางแพ่งของบุคคลจึงต้องพิจารณาความเกี่ยวข้องของบุคคลที่มีชื่อเป็นเจ้าของยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราทางทะเบียน ซึ่งอาจจะต้องร่วมรับผิดชอบในฐานะการเป็นตัวการตัวแทนตามมาตรา 427 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

#### (ข) ความรับผิดของบุคคลในฐานะตัวการตัวแทน

หลักความรับผิดเนื่องจากการเป็นตัวการตัวแทนที่กำหนดให้ตัวการต้องร่วมรับผิดชอบแม้มิได้เป็นผู้กระทำการเพื่อการอันเป็นละเมิดของบุคคลที่เป็นตัวแทนตน มีลักษณะเช่นเดียวกับการที่นายจ้างต้องร่วมรับผิดชอบในการทำละเมิดของลูกจ้าง เนื่องจากประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 427 ให้นำบัญญัติความรับผิดของนายจ้างมาอนุโลม

ตัวการจะมีความรับผิดชอบร่วมเพื่อการทำละเมิดอันตัวแทนกระทำลงแทนตัวการได้ หากเป็นการกระทำภายในขอบเขตหรือขณะที่ตัวแทนได้ปฏิบัติหน้าที่เพื่อตัวการ หรือในฐานะทำการเป็นตัวแทน ซึ่งขอบอำนาจของตัวแทนอาจการรับมอบอำนาจเฉพาะกาลสามารถกระทำการแทน



ตัวการได้เท่าที่จำเป็น เพื่อให้กิจการอันตัวการมอบหมายลุล่วงไปตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 800 หรือ เป็นตัวแทนรับมอบอำนาจทั่วไปสามารถทำกิจการแทนตัวการได้ทุกอย่างตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 801 หากตัวแทนกระทำการไปภายในขอบอำนาจและละเมิดต่อบุคคลอื่น ตัวการย่อมต้องร่วมรับผิดชอบในผลแห่งละเมิดที่ตัวแทนได้กระทำไปนั้น<sup>64</sup>

อย่างไรก็ดี ความรับผิดชอบของบุคคลที่มีชื่อเป็นเจ้าของยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราทางทะเบียนสามารถนำมาใช้ในการพิจารณาความรับผิดชอบทางละเมิดในฐานะตัวการตัวแทนได้ แม้บุคคลนั้นจะไม่ได้เป็นนายจ้าง แต่ได้มีส่วนรู้เห็นให้มีการนำยานพาหนะบรรทุกของตนไปใช้โดยบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดบนทางหลวงในกิจการ

ดังนั้น บุคคลผู้มีชื่อทางทะเบียนอาจจะต้องมีความรับผิดชอบร่วมในฐานะเป็นตัวการ เพราะความสัมพันธ์ของการเป็นตัวการตัวแทนกับบุคคลผู้ประกอบกิจการหรือผู้ควบคุมยานพาหนะ ซึ่งการรู้เห็นให้มีการใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนักบรรทุกเกินอัตราที่ตนเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์เดินบนทางหลวงสามารถพิจารณาเทียบเคียงได้จากคำพิพากษาศาลฎีกากรณีผู้เป็นเจ้าของรถบรรทุกต้องร่วมรับผิดชอบในฐานะเป็นตัวการสำหรับความเสียหายที่เกิดจากการใช้รถบรรทุกนั้น เช่น

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 7200/2558 เจ้าของรถบรรทุกได้รับอนุญาตเป็นผู้ประกอบการขนส่งรถบรรทุกคันดังกล่าว แม้จะให้จำเลยที่ 2 เช่าซื้อรถบรรทุกดังกล่าวไปก็เป็นเรื่องกรรมสิทธิ์ของรถเท่านั้นกลับยอมให้จำเลยที่ 2 นำรถบรรทุกคันเกิดเหตุดังกล่าวไปใช้ประกอบการขนส่งโดยให้ลูกจ้างของจำเลยที่ 2 เป็นคนขับ พฤติการณ์ดังกล่าวถือได้ว่าเจ้าของรถบรรทุกกับจำเลยที่ 2 ร่วมกันประกอบการขนส่ง ฉะนั้นเมื่อลูกจ้างขับรถบรรทุกคันเกิดเหตุไปกระทำละเมิด เจ้าของรถบรรทุกเป็นตัวการจึงต้องร่วมรับผิดชอบในผลแห่งละเมิดซึ่งลูกจ้างกระทำไปนั้นตามมาตรา 427

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 3568/2552 การที่เจ้าของรถบรรทุก ยินยอมให้จำเลยที่ 2 นำรถยนต์บรรทุกคันเกิดเหตุไปใช้ในการประกอบการขนส่งและใช้ใบอนุญาตประกอบการขนส่งส่วนบุคคลของผู้เป็นเจ้าของรถบรรทุก ทั้งรถคันเกิดเหตุมีป้ายวงกลมซึ่งมีชื่อเจ้าของรถบรรทุก ติดอยู่ที่หน้ากระจกรถด้วย พฤติการณ์ ดังกล่าวถือได้ว่าจำเลยที่ 2 และเจ้าของรถบรรทุกมีผลประโยชน์ร่วมกันประกอบการขนส่งโดยมีจำเลยที่ 1 เป็นลูกจ้าง จึงต้องร่วมกันรับผิดชอบในละเมิดของลูกจ้างด้วย

<sup>64</sup> อุดมศักดิ์ อุดมศักดิ์ สินธิพงษ์, ฎหมายว่าด้วยความเสียหายทางสิ่งแวดล้อม ความรับผิดชอบทางแพ่ง การชดเชยเยียวยาและการระงับข้อพิพาท, พิมพ์ครั้งที่ 1, หน้า 200.

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1351/2543 จำเลยที่ 3 มีชื่อเป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์รถยนต์บรรทุกสิบล้อ แม้จำเลยที่ 3 จะให้จำเลยที่ 2 เช่าซื้อรถยนต์บรรทุกสิบล้อดังกล่าวไปประกอบการขนส่งในนามของจำเลยที่ 3 ถือได้ว่าจำเลยที่ 2 และที่ 3 มีผลประโยชน์ร่วมกันในการประกอบการขนส่งเมื่อจำเลยที่ 1 ซึ่งเป็นลูกจ้างขับรถบรรทุกสิบล้อของจำเลยที่ 3 กระทำละเมิดในทางการที่จ้างและประกอบการขนส่งอันเป็นธุรกิจที่มีผลประโยชน์ร่วมกัน จำเลยที่ 3 จึงต้องร่วมรับผิดชอบ

### 3.4.2.3 ความรับผิดเพื่อความเสียหายจากยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล

กรณีที่มีความเสียหายเกิดแก่ทางหลวงจากการใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนักบรรทุกเกินกว่าอัตราฝ่าฝืนพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 เมื่อการใช้ยานพาหนะดังกล่าวอาจก่อให้เกิดความเสียหายขึ้น โดยมียานพาหนะเข้ามาเกี่ยวข้องกับความเสียหายดังกล่าว จึงต้องพิจารณาความรับผิดชอบของบุคคลเพื่อความเสียหายอันเกิดแก่ทางหลวงจากยานพาหนะที่มีน้ำหนักบรรทุกเกินอัตราตามบทบัญญัติประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 437 ว่าด้วยความรับผิดทางละเมิดเพื่อความเสียหายอันเกิดจากการยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล

ความรับผิดเพื่อละเมิดในความเสียหายอันเกิดจากยานพาหนะเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลตามบทบัญญัติมาตรา 437 มีแนวคิดพื้นฐานจากหลักความรับผิดเคร่งครัดต่างจากหลักความรับผิดเพื่อละเมิดทั่วไปตามมาตรา 420 ที่บัญญัติให้บุคคลต้องมีความรับผิดเพื่อละเมิดก็ต่อเมื่อมีการกระทำที่เป็นความผิด แต่บทบัญญัติตามมาตรา 437 เป็นความรับผิดของบุคคลเพื่อละเมิดอันเกิดจากข้อสันนิษฐานกฎหมายจากฐานะของบุคคลผู้ที่จะต้องรับผิดว่ามีความสัมพันธ์เกี่ยวกับทรัพย์สินจากการเป็นผู้ครอบครองหรือควบคุมดูแลยานพาหนะ

บทบัญญัติมาตรา 437 มีวัตถุประสงค์เพื่อให้มีการบังคับให้ชดใช้ความเสียหายที่เกิดจากยานพาหนะเท่านั้น มิได้มีความมุ่งหมายลงโทษทางอาญาหรือยับยั้งการกระทำผิดใดๆ จึงไม่ต้องคำนึงว่าบุคคลที่จะต้องมีความรับผิดได้กระทำไปโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ<sup>65</sup> หากมีความเสียหายเกิดขึ้นเพราะยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลแล้ว บุคคลผู้ที่อยู่ในฐานะเป็นผู้ครอบครอง

<sup>65</sup> ภัทรศักดิ์ วรรณแสง, “ความรับผิดในความเสียหายซึ่งเกิดจากยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล,” (วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2529), หน้า 36 - 37.

หรือควบคุมยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลจะต้องมีความรับผิดชอบเพื่อละเมิดสำหรับความเสียหายอันเกิดจากยานพาหนะนั้น เว้นแต่ เป็นเพราะเหตุสุดวิสัยหรือเพราะความผิดของผู้เสียหาย

กรณีความเสียหายอันเกิดจากยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล เมื่อนำมาพิจารณาประกอบกับการใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนักบรรทุกเกินอัตราบนทางหลวง จึงทำให้บุคคลที่เป็นผู้ควบคุมยานพาหนะในขณะที่มีเหตุเกิดขึ้นมีความเกี่ยวข้องโดยทำให้ยานพาหนะที่มีน้ำหนักบรรทุกเกินอัตราสามารถเคลื่อนที่ไปบนทางหลวง ซึ่งแรงกระทำของยานพาหนะที่มีน้ำหนักบรรทุกเกินอัตรานั้นอาจทำให้ทางหลวงได้รับความเสียหายได้ ตามนัยคำพิพากษาฎีกาที่ 5679/2545 อธิบายเกี่ยวกับบุคคลผู้ครอบครอง ว่าหมายถึง ผู้ใช้ยานพาหนะนั้นในฐานะเป็นผู้ยึดถือในขณะเกิดความเสียหาย หรือเป็นผู้ครอบครองยานพาหนะนั้นอยู่ในขณะเกิดเหตุ จึงต้องด้วยข้อสันนิษฐานให้ต้องรับผิดชอบความเสียหายอันเกิดจากยานพาหนะนั้นตามความในบทบัญญัติมาตรา 437

แต่อย่างไรก็ตามความเสียหายอันเกิดกับทางหลวงอาจมาจากปัจจัยอื่นประกอบด้วย เช่น ภัยธรรมชาติ วัสดุที่ใช้ก่อสร้าง หรือเหตุปัจจัยจากสภาวะแวดล้อมอื่นๆ ทำให้การพิสูจน์ผลความเสียหายของทางหลวงและการคำนวณมูลค่าความเสียหายของทางหลวงว่าความเสียหายเกิดแก่ทางหลวงมาจากยานพาหนะที่มีน้ำหนักบรรทุกทุกน้ำหนักเกินอัตราคันใดสามารถทำได้ยากในทางปฏิบัติ

### 3.5 การดำเนินคดีความรับผิดทางแพ่งเพื่อความเสียหายแก่ทรัพย์สินของรัฐ

กรณีที่มีความเสียหายเกิดแก่ทรัพย์สินบุคคลที่ต้องเสียหายย่อมมีสิทธิดำเนินคดีความรับผิดทางแพ่งเพื่อเรียกร้องให้มีการเยียวยาสิทธิของตนที่ต้องถูกระทบให้กลับคืนมาได้ แต่ในกรณีที่มีการกระทำที่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สินของรัฐที่มีไว้เพื่อประโยชน์ในทางราชการหรือมีไว้เพื่อประโยชน์ต่อส่วนรวม ดังนั้น กรณีที่มีการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราอันเป็นเหตุให้ทางหลวงได้รับความเสียหายจึงอาจมีการดำเนินคดีความรับผิดทางแพ่งสำหรับความเสียหายที่เกิดแก่ทรัพย์สินของรัฐด้วยเช่นเดียวกัน จึงจำต้องศึกษาการดำเนินคดีความรับผิดทางแพ่งกรณีความเสียหายเกิดแก่ทรัพย์สินของรัฐทั้งในด้านหลักเกณฑ์การดำเนินคดีเพื่อเรียกร้องค่าเสียหายและแนวทางการดำเนินคดีความรับผิดทางแพ่งตามกฎหมายเฉพาะอื่นๆ

### 3.5.1 การดำเนินคดีความรับผิดทางละเมิดกรณีความเสียหายเกิดแก่ทรัพย์สินของรัฐ

การดำเนินคดีความรับผิดทางแพ่งของศาลเพื่อให้บุคคลที่ได้รับความเสียหายจากการกระทำละเมิดดังกล่าวซึ่งไม่อาจบังคับให้บุคคลผู้กระทำละเมิดให้ต้องชดใช้ได้เองเพราะอาจจะส่งผลกระทบต่อการรักษาความสงบเรียบร้อยในสังคมได้รับการเยียวยา เฉพาะบุคคลที่ได้รับความเสียหายเท่านั้น<sup>66</sup> จึงจะมีสิทธิเรียกร้องตามกระบวนการยุติธรรมให้มีการชดใช้ความเสียหาย ประกอบกับการเป็นผู้ทรงสิทธิในการดำเนินคดีความรับผิดทางแพ่งตามกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งมาตรา 55 บุคคลที่มีสิทธิดำเนินคดีเพื่อเรียกให้บุคคลผู้กระทำละเมิดชดใช้ความเสียหายได้จะต้องเป็นบุคคลที่ถูกโต้แย้งสิทธิ จึงจะสามารถเป็นผู้ริเริ่มนำคดีเรียกร้องค่าเสียหายทางแพ่งเพื่อให้ศาลพิจารณาเยียวยาความเสียหายโดยบุคคลที่เป็นผู้เสียหายในคดีละเมิดอาจเป็นผู้เสียหายโดยตรง เนื่องจากเป็นบุคคลผู้ได้รับผลความเสียหายที่เกิดขึ้นโดยตรงจากการกระทำที่เป็นการละเมิด หรือ เป็นผู้ได้รับความเสียหายเนื่องจากได้รับผลกระทบเกี่ยวเนื่องกับกรณีที่มีการกระทำละเมิดต่อผู้เสียหายโดยตรงก็ได้

ภาระการพิสูจน์ในกรณีทรัพย์สินที่อยู่ในความรับผิดชอบของหน่วยงานรัฐเป็นไปตามหลักผู้ใดกล่าวอ้างข้อเท็จจริงใด ต้องมีภาระการพิสูจน์ข้อเท็จจริงนั้นอันเป็นแนวคิดของระบบคอมมอนลอว์<sup>67</sup> เช่น ภาระการพิสูจน์ในคดีละเมิดประเด็นความรับผิดของบุคคลเป็นกรณีบุคคลที่ต้องเสียหายในฐานะที่เป็นโจทก์อ้างว่าจำเลยกระทำการละเมิดเป็นเหตุให้เกิดความเสียหาย เมื่อผู้ที่ต้องเสียหายเป็นผู้กล่าวอ้างจึงต้องมีหน้าที่นำพยานหลักฐานเข้าสืบเพื่อพิสูจน์ความรับผิดของจำเลย บทบัญญัติเกี่ยวกับความรับผิดทางละเมิดที่โจทก์ต้องมีภาระการพิสูจน์ เช่น การกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อตามมาตรา 420 หรือ การกระทำนั้นทำไปในทางการที่จ้างตามมาตรา 425

ภาระการพิสูจน์ความเสียหายอันเกิดจากการกระทำละเมิดตามหลักผู้ใดกล่าวอ้างผู้นั้นมีหน้าที่นำสืบ เมื่อผู้ต้องเสียหายเป็นผู้กล่าวอ้างว่าตนได้รับความเสียหายจากการกระทำจึงต้องมีหน้าที่นำพยานหลักฐานเข้ามาเพื่อพิสูจน์ให้ศาลเห็นว่าตนได้รับความเสียหายอย่างไร แม้มิได้นำสืบเรื่องความเสียหายศาลก็อาจใช้ดุลพินิจกำหนดค่าเสียหายให้แก่ผู้ที่ต้องเสียหายโดยพิจารณาตามพฤติการณ์และความร้ายแรงแห่งละเมิดได้ และในกรณีที่ความเสียหายเกิดขึ้นเป็น

<sup>66</sup> ไพ เสนาไชย, “การฟ้องคดีแพ่งโดยประชาชนในคดีสิ่งแวดล้อม,” (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2552), หน้า 5.

<sup>67</sup> เข็มชัย ชูติวงศ์, คำอธิบายกฎหมายลักษณะพยานหลักฐาน, พิมพ์ครั้งที่ 9, (กรุงเทพมหานคร: บริษัท กรุงเทพมหานครพาณิชย์ จำกัด, 2558), หน้า 67 - 68.

ความเสียหายอันเกิดแก่ทรัพย์สินของรัฐที่มีขึ้นหรือจัดขึ้นเพื่อประชาชนได้ใช้ประโยชน์ร่วมกัน ดังนั้นหากมีการกระทำที่ทรัพย์สินของรัฐเสียหายก็ต้องรับผิดชอบชดใช้ค่าเสียหายตามมูลค่าของทรัพย์สินกรณีทรัพย์สินนั้นสามารถคำนวณเป็นจำนวนเงินที่แน่นอนได้ หรือนำสืบความเสียหายได้จากพยานหลักฐานทางเอกสารทางการเงินเกี่ยวกับค่าใช้จ่ายเพื่อการทำทรัพย์สินที่เสียหายไป

เมื่อปรากฏว่าพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 เป็นบทบังคับแห่งกฎหมายที่มีประสงค์เพื่อจะปกป้องบุคคลอื่นเมื่อมีการกระทำโดยใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนักบรรทุกเกินอัตราฝ่าฝืนประกาศผู้อำนวยการทางหลวงอันเป็นข้อกำหนดเกี่ยวกับเกณฑ์การบรรทุกน้ำหนักยานพาหนะที่ออกตามพระราชบัญญัติทางหลวงอันมีวัตถุประสงค์เพื่อดูแลรักษาทางหลวงให้ประชาชนได้รับความปลอดภัยในการใช้ทางหลวงสัญจรจึงต้องพิจารณาประมวลกฎหมายแพ่งพาณิชย์ มาตรา 422 ที่กำหนดไว้ว่า “ถ้าความเสียหายเกิดแต่การฝ่าฝืนบทบังคับแห่งกฎหมายใดอันมีที่ประสงค์เพื่อจะปกป้องบุคคลอื่น ๆ ผู้ใดทำการฝ่าฝืนเช่นนั้น ท่านให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าผู้นั้นเป็นผู้ผิด” หรือ ในกรณีพิจารณาว่าความรับผิดจากการใช้ยานพาหนะบรรทุกเกินอัตราบนทางหลวงเป็นความเสียหายอันเกิดจากยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลประมวลกฎหมายแพ่งพาณิชย์ตามมาตรา 437 ซึ่งสันนิษฐานให้ผู้ควบคุมหรือครอบครองยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายอันเกิดจากยานพาหนะทำให้บุคคลดังกล่าวต้องมีความรับผิดตามข้อสันนิษฐานโดยผู้เสียหายไม่ต้องมีภาระพิสูจน์เกี่ยวกับความรับผิดของบุคคล แต่ยังคงมีภาระพิสูจน์เกี่ยวกับความเสียหายของทางหลวงว่าเป็นผลมาจากการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราอย่างไร

แต่อย่างไรก็ดี เนื่องจากความเสียหายอันเกิดกับทางหลวงจากการใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนักบรรทุกเกินอัตราเมื่อพิจารณาเกี่ยวกับการพิสูจน์ความเสียหายเนื่องจากความเสียหายจากการบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราไม่ได้เกิดขึ้นในทันทีอย่างเช่นการขับรถโดยประมาทเลินเล่อก่อให้เกิดอุบัติเหตุที่ความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกายหรือทรัพย์สินจะเกิดขึ้นอย่างชัดเจน ส่วนความเสียหายอันเกิดแก่ทางหลวงต้องอาศัยการสะสมของปัจจัยที่ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราสัญจรผ่านซ้ำๆอย่างต่อเนื่องจนเป็นเหตุให้เกิดความเสียหาย ทำให้ไม่สามารถพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายอันเกิดแก่ทางหลวงนั้นมาจากยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราคันใด

ซึ่งการทำให้ทรัพย์สินของรัฐต้องเสียหายไม่ว่าทรัพย์สินนั้นจะเป็นสาธารณสมบัติของแผ่นดินหรือไม่ถือว่าเป็นการกระทำต่อหน่วยงานของรัฐที่ควบคุมดูแล เช่น การเข้าไปจุดไฟทำลายป่าอนุรักษ์ ย่อมทำให้ทรัพยากรธรรมชาติอันเป็นทรัพย์สินของรัฐที่อยู่ในความรับผิดชอบของกรมป่าไม้ต้องเสียหาย ดังนั้น กรมป่าไม้จึงมีอำนาจดำเนินคดีความรับผิดชอบทางละเมิดเพื่อความเสียหายนั้นได้<sup>68</sup> หรือ กรณีผู้ควบคุมยานพาหนะประมาทเป็นเหตุให้อุปกรณ์ด้านความปลอดภัยบนทางหลวงได้รับความเสียหาย กรมทางหลวงซึ่งเป็นหน่วยงานรัฐที่รับผิดชอบก็มีอำนาจในการดำเนินคดีกับบุคคลที่ทำละเมิดปรากฏตัวอย่างคดีที่กรมทางหลวงฟ้องคดีความรับผิดชอบทางแพ่งเรียกค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายอันเกิดแก่อุปกรณ์ที่ติดตั้งบนทางหลวงจากเหตุละเมิดตามคำพิพากษาฎีกา ดังนี้

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 8550/2554 รวกันอันตรรายและเสาของกรมทางหลวง บริเวณทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 304 ตอนกบินทร์บุรี - นครราชสีมา ถูกชนได้รับความเสียหาย ผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวงที่ 8 (นครราชสีมา) เมื่อเหตุละเมิดเกิดจากความประมาทของผู้ขับรถยนต์บรรทุกสิบล้อ เจ้าของและผู้ขับรถบรรทุกต้องรับผิดชอบในทางแพ่งต่อกรมทางหลวง

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 4178/2552 จำเลยที่ 1 ซึ่งเป็นตัวแทนของจำเลยที่ 2 ขับรถยนต์ของจำเลยที่ 2 ไปตามถนนหลวงหมายเลข 3344 โดยขับด้วยความประมาทปราศจากความระมัดระวังด้วยความเร็วสูงเป็นเหตุให้รถยนต์คันที่จำเลยที่ 1 ขับเสียการทรงตัวตกลงในร่องระบายน้ำ พังชนเสาไฟฟ้าต้นหมายเลข 86 ทำให้เสาไฟฟ้างล่มซึ่งเป็นเสากิ่งคู่ โคมโซเดียม สายไฟฟ้า 30 เมตร แผงฟิวส์ และฐานเสาคอนกรีตซึ่งอยู่ในความดูแลรักษาของโจทก์เสียหาย การกระทำของจำเลยที่ 1 ดังกล่าวเป็นการละเมิดต่อโจทก์ จำเลยที่ 2 ในฐานะผู้ครอบครองรถยนต์ต้องร่วมรับผิดชอบ

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1104/2551 จำเลยขับรถยนต์ ไปตามทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 3278 ถนนสุขาภิบาล 2 จากมีนบุรีมุ่งหน้าไปบางกะปิ ด้วยความประมาทเลินเล่อโดยขับรถด้วยความเร็วสูงทำให้เสียหลักพุ่งชนเสาไฟฟ้าต้นหมายเลข 121 ซึ่งติดตั้งอยู่กึ่งกลางถนนทำให้เสาไฟฟ้าต้นหมายเลข 121 พร้อมอุปกรณ์ที่ติดตั้งบนเสาไฟฟ้าซึ่งเป็นทรัพย์สินของโจทก์ได้รับความเสียหาย เป็นเงิน 25,770 บาท จำเลยต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายเสียหายจำนวน 25,770 บาท

<sup>68</sup> เพิ่ง เพิ่งนิติ, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด พระราชบัญญัติความรับผิดชอบทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ.2539 และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง (กรุงเทพมหานคร: สำนักอบรมแห่งเนติบัณฑิตยสภา, 2558), หน้า 22.

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 5142/2550 จำเลยที่ 1 ขับรถยนต์ของจำเลยที่ 2 ซึ่งเป็นนายจ้างไปตามถนนสามโคก-ปทุมธานี ด้วยความประมาทเป็นเหตุให้รถยนต์เสียหลักพุ่งเข้าชนแผ่นราวกันอันตรายและราวสะพานคอนกรีตที่อยู่ในความดูแลรักษาของโจทก์เสียหาย จำเลยที่ 1 เป็นผู้กระทำละเมิดต่อโจทก์โดยมีจำเลยที่ 2 เป็นผู้มีความผิดในรถยนต์ที่ก่อให้เกิดเหตุละเมิดคิดเป็นค่าเสียหายจำนวน 31,373.75 บาท

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 755/2550 โจทก์เป็นนิติบุคคล โดยเป็นกรมในรัฐบาลสังกัดกระทรวงคมนาคม จำเลยที่ 1 ขับรถยนต์บรรทุก มาตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 344 ด้วยความประมาทจนเสียหลักออกนอกทางเดินรถพุ่งชนกระถางต้นไม้เกาะกลางถนนซึ่งเป็นทรัพย์สินของโจทก์ได้รับความเสียหาย โจทก์ซ่อมแซมทรัพย์สินที่ได้รับความเสียหายเสียค่าใช้จ่ายเป็นเงิน 20,000 บาท จำเลยที่ 2 ในฐานะนายจ้างต้องร่วมกันรับผิดชอบกับจำเลยที่ 1

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 7317/2549 จำเลยที่ 1 เป็นลูกจ้างของจำเลยที่ 2 ได้ขับรถยนต์คันที่จำเลยที่ 4 รับผิดชอบภัยไว้คั่นดังกล่าวไปในทางการที่จ้างของจำเลยที่ 2 ด้วยความประมาทปราศจากความระมัดระวัง โดยขับรถยนต์คันดังกล่าวด้วยความเร็วสูง ทำให้รถยนต์คันดังกล่าวเสียหลักพุ่งชนการ์ดเรล เสา และราวบันไดของโจทก์ จนการ์ดเรล เสา และราวบันไดของโจทก์เสียหายคิดเป็นเงินจำนวน 21,632 บาท

ความเสียหายที่เกิดกับทางหลวงทรัพย์สินของรัฐจากกรณีที่มีการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดบนทางหลวงเป็นสาเหตุทำให้ถนนเป็นหลุมบ่อ ซึ่งเมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นแก่ทรัพย์สินของรัฐ หน่วยงานรับผิดชอบทางหลวงสามารถดำเนินคดีในฐานะเป็นผู้เสียหายแทนรัฐสำหรับคดีความรับผิดทางแพ่งเพื่อความเสียหายอันเกิดแก่ทางหลวงกรณีที่มีการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดบนทางหลวงได้ แต่จากการศึกษายังไม่ปรากฏคำพิพากษาของศาลที่หน่วยงานรัฐซึ่งรับผิดชอบดูแลทางหลวงดำเนินคดีความรับผิดทางแพ่งเพื่อชดใช้ความเสียหายอันเกิดแก่ทางหลวงจากการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา

### 3.5.2 ความรับผิดทางแพ่งกรณีความเสียหายเกิดแก่ทรัพยากรธรรมชาติ

การดำเนินคดีความรับผิดทางแพ่งเพื่อความเสียหายอันเป็นการกระทำละเมิดนอกจากประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ซึ่งนำมาบังคับใช้ในกรณีละเมิดโดยทั่วไปแล้วยังมีกฎหมายเฉพาะเกี่ยวกับการดำเนินคดีความรับผิดทางแพ่งสำหรับความเสียหายที่เกิดแก่รัฐโดยเฉพาะในกรณีความเสียหายอันเกิดแก่ทรัพยากรธรรมชาติอันเป็นทรัพย์สินของรัฐเป็นการดำเนินคดีความรับผิดทางแพ่ง

ตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2535 ซึ่งแต่เดิมการดำเนินคดีกับบุคคลซึ่งก่อให้เกิดความเสียหายแก่ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอันเป็นสาธารณสมบัติแผ่นดินยังไม่มีกฎหมายเฉพาะจึงต้องพิจารณาตามหลักความรับผิดชอบโดยทั่วไปในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 420 ประกอบกับมาตรา 1337 อันเกี่ยวกับการกระทำที่ก่อให้เกิดความเดือดร้อนรำคาญแก่เจ้าของอสังหาริมทรัพย์<sup>69</sup>

ต่อมาเมื่อการพิจารณาความรับผิดสำหรับความเสียหายในคดีความเสียหายอันเกิดแก่ทรัพยากรธรรมชาติตามประมวลแพ่งและพาณิชย์ปรากฏปัญหาเกี่ยวกับการพิสูจน์ความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำและผลของความเสียหายอันเกิดแก่ทรัพยากรธรรมชาติ จึงได้มีการตราพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2535 อันเป็นกฎหมายเฉพาะเกี่ยวกับคดีสิ่งแวดล้อม โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อกำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ที่เกี่ยวข้องกับการก่อให้เกิดมลพิษให้เป็นไปโดยชัดเจน และมีการกำหนดมาตรการเกี่ยวกับการดำเนินคดีความรับผิดสำหรับบุคคลที่ทำลายทรัพยากรธรรมชาติต้องชดเชยค่าเสียหายให้กับรัฐให้ต้องมีความรับผิดชอบทางแพ่งเพื่อความเสียหายที่เกิดแก่สิ่งแวดล้อมไว้อย่างชัดเจนตามมาตรา 97 ให้บุคคลที่กระทำหรือละเว้นการกระทำโดยมิชอบด้วยกฎหมายอันเป็นการทำลายหรือทำให้สูญหายหรือเสียหายแก่ทรัพยากรธรรมชาติซึ่งเป็นของรัฐ หรือสาธารณสมบัติแผ่นดินมีหน้าที่ต้องรับผิดชอบชดเชยค่าเสียหายให้แก่รัฐตามมูลค่าทั้งหมดของทรัพยากรธรรมชาติที่ถูกทำลาย สูญหายหรือเสียหายไปนั้น

ความรับผิดของบุคคลตามมาตรา 97 เพื่อความเสียหายอันเกิดแก่ทรัพยากรธรรมชาติอันเป็นทรัพย์สินของรัฐมีแนวคิดบนพื้นฐานของเหตุผลว่าทรัพยากรธรรมชาติเป็นทรัพย์สินของรัฐที่ประชาชนทุกคนมีสิทธิโดยชอบธรรมที่จะใช้ประโยชน์โดยไม่มีบุคคลใดเป็นเจ้าของโดยเฉพาะเมื่อทรัพยากรธรรมชาติถูกทำลายย่อมทำให้ประชาชนไม่ได้ใช้ประโยชน์ตามสิทธิอันชอบธรรมของตนและยังไม่สามารถดำเนินคดีกับบุคคลผู้ที่กระทำการให้ทรัพยากรธรรมชาติเสียหายได้เนื่องจากมิได้เป็นผู้เสียหายโดยตรงอันจะมีสิทธิดำเนินคดีความรับผิดเพื่อละเมิดได้ ดังนั้น บทบัญญัติมาตรา 97 ที่

<sup>69</sup> มณิศรา เทพหัสดิน ณ อยุธยา, "การกำหนดค่าเสียหายเชิงลงโทษในคดีสิ่งแวดล้อม," (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2553), หน้า 78 - 79,



ให้อำนาจรัฐดำเนินคดีความเสียหายอันเกิดแก่ทรัพยากรธรรมชาติอันเป็นทรัพย์สินของรัฐให้ได้รับการเยียวยาความเสียหายให้ประชาชนสามารถใช้ประโยชน์ในทรัพยากรธรรมชาติอย่างเท่าเทียมกัน<sup>70</sup>

การที่บทบัญญัติมาตรา 97 กำหนดไว้ชัดเจนว่าการกระทำที่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ทรัพยากรธรรมชาติอันเป็นทรัพย์สินของรัฐ เช่น ป่าไม้บริเวณเขตป่าสงวน เขตอุทยานแห่งชาติ เขตสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า รวมทั้งทรัพยากรธรรมชาติอื่นที่มีใช้ของเอกชน รัฐจึงเป็นผู้เสียหายที่จะสามารถดำเนินคดีเรียกร้องค่าเสียหายอันเกิดแก่ทรัพยากรได้<sup>71</sup> โดยเป็นอำนาจของหน่วยงานที่รับผิดชอบดำเนินการแทนรัฐ เช่น กรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่าและพันธุ์พืชการดำเนินคดีความรับผิดชอบทางแพ่งตามคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 11437/2556 บรรยายฟ้องโดยอ้างอำนาจหน้าที่ในการอนุรักษ์ สงวน คุ้มครอง ฟื้นฟู ดูแลรักษา ส่งเสริมและทำนุบำรุงทรัพยากรป่าไม้ สัตว์ป่า และพันธุ์พืชในเขตที่รับผิดชอบและบรรยายเกี่ยวกับการกระทำของจำเลยอันเป็นการทำให้เสื่อมเสียแก่สภาพป่าสงวนแห่งชาติและอุทยานแห่งชาติซึ่งโจทก์เป็นผู้ดูแลอยู่ เมื่อการกระทำของจำเลยนั้นทำให้เกิดความเสียหาย โดยโจทก์ขอเรียกร้องค่าเสียหายตามหลักเกณฑ์ความเสียหายในทางแพ่งตามมาตรา 97

### 3.6 ค่าสินไหมทดแทนกรณีความเสียหายอันเกิดแก่ทรัพย์สินของรัฐ

#### 3.6.1 ค่าสินไหมทดแทนตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

การดำเนินคดีความรับผิดชอบทางแพ่งตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มีวัตถุประสงค์เพื่อให้ความเสียหายที่เกิดขึ้นได้รับการชดเชยเยียวยา มีลักษณะเป็นการทำให้ผู้เสียหายรู้สึกได้ว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นแล้วนั้นไม่มีอยู่เสมือนก่อนการกระทำที่เป็นละเมิดหรือใกล้เคียงสภาพเดิมมากที่สุด และหากไม่มีทางอื่นที่จะทำได้ก็ต้องชดเชยค่าเสียหายเป็นตัวเงินแทน<sup>72</sup>

ดังนั้น การพิจารณากำหนดค่าเสียหายจึงต้องถือเอาจำนวนความเสียหายซึ่งบุคคลได้รับจากการกระทำละเมิดเป็นสำคัญ โดยมีหลักการกำหนดค่าเสียหายทางแพ่งตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ปรากฏอยู่ในมาตรา 438 ความว่า “ค่าสินไหมทดแทนจะพึงใช้โดยสถานใดเพียงใดนั้น ให้ศาลวินิจฉัยตามควรแก่พฤติการณ์และความร้ายแรงแห่งละเมิด”

<sup>70</sup> สุรศักดิ์ บุญเรือง, "ปัญหาความรับผิดชอบเพื่อความเสียหายต่อทรัพยากรธรรมชาติตามมาตรา 97 พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2535" (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2555), หน้า 55-56,

<sup>71</sup> อุดมศักดิ์ สินธิพงษ์, กฎหมายเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม, พิมพ์ครั้งที่ 4, (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2556), หน้า 492.

<sup>72</sup> ไพจิตร ไพจิตร บุญญพันธ์, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิด, พิมพ์ครั้งที่ 14, หน้า 146.

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 438 วรรคแรก หลักการใช้ดุลพินิจกำหนดค่าสินไหมทดแทนเป็นการประเมินความเสียหายจากพฤติการณ์และความร้ายแรงแห่งการกระทำโดยมีหลักพิจารณากำหนดค่าสินไหมทดแทนความเสียหายเพื่อให้บุคคลผู้ที่กระทำการอันเป็นละเมิดต้องชดใช้สำหรับความเสียหายอันตนได้ก่อให้เกิดขึ้นตามควรแก่พฤติการณ์ หมายถึง สถานการณ์ตามข้อเท็จจริงแวดล้อมเกี่ยวกับความเสียหายอันเกิดจากการทำละเมิด เช่น กำหนดค่าเสียหายตามพฤติการณ์ที่ว่าความเสียหายได้เกิดขึ้นเพราะฝ่ายไหนเป็นผู้ก่อให้เกิดความเสียหายมากน้อยกว่ากัน หรือ กรณีทรัพย์สินเสียหายศาลอาจพิจารณาพฤติการณ์ในด้านมูลค่าทรัพย์สินในราคาท้องตลาดหรือมูลค่าทางจิตใจของผู้ที่ต้องเสียหายมาพิจารณาประกอบเพื่อกำหนดค่าเสียหายได้

ส่วนการกำหนดค่าเสียหายตามความร้ายแรงแห่งละเมิด หมายถึง ลักษณะของการกระทำที่ก่อให้เกิดความเสียหายขึ้นว่าได้กระทำไปโดยมิได้คำนึงถึงผลความเสียหายหรือผลกระทบที่จะเกิดต่อบุคคลอื่น เช่น การจงใจทำให้ทรัพย์สินของทางราชการเสียหายเป็นการกระทำที่ไม่คำนึงถึงสิทธิอันชอบธรรมของส่วนร่วมย่อมมีความร้ายแรงกว่า หรือ การทำลายทรัพย์สินากรรรมชาติอันเป็นผลเสียหายในวงกว้างย่อมร้ายแรงกว่าความเสียหายที่ได้กระทำต่อบุคคลโดยเฉพาะเจาะจง

ในกรณีที่บุคคลที่เสียหายมีส่วนก่อให้เกิดผลเสียหายร้ายแรง หรือ มีเหตุสุดวิสัยอื่นเข้ามาทำให้เกิดผลเสียหายมากขึ้นการให้ผู้ทำละเมิดต้องรับผิดชอบเต็มตามความเสียหายทั้งหมดย่อมไม่เป็นธรรมศาลอาจใช้ดุลพินิจจากพฤติการณ์และความร้ายแรงให้รับผิดชอบไม่เต็มจำนวนความเสียหายโดยค่าสินไหมทดแทนความเสียหายอันเกิดแก่ทรัพย์สินตามมาตรา 438 วรรคสอง ได้แก่

(ก) การคืนทรัพย์สินอันผู้เสียหายต้องเสียไปเพราะละเมิด เป็นกรณีการคืนทรัพย์สินที่ต้องเสียหายไปสามารถนำทรัพย์สินเพราะการเอาทรัพย์สินไป หรือมีทรัพย์สินในลักษณะรูปแบบเดียวกันกับทรัพย์สินที่ต้องเสียหายมาคืนให้แก่บุคคลที่ต้องเสียหายได้กรณีทรัพย์สินนั้นยังอาจเอามาคืนได้ก็ควรดำเนินการให้เป็นไปตามนั้น เว้นแต่ไม่สามารถกระทำได้จึงจะพิจารณาให้ใช้ราคาทรัพย์สิน

(ข) การใช้ราคาทรัพย์สินอันเสียหายเพราะเหตุละเมิด เป็นการกำหนดให้ผู้กระทำละเมิดต้องชดใช้เงินเมื่อไม่อาจคืนทรัพย์สินที่ต้องเสียหายเพราะการกระทำของตน เนื่องจากทรัพย์สินนั้นถูกทำลายหรือเสื่อมเสียโดยอุบัติเหตุ หรือ การคืนทรัพย์สินไม่อาจกระทำได้เพราะเหตุพ้นวิสัย โดยอาจเรียกดอกเบี้ยจากจำนวนที่ต้องใช้นั้นประมาณจากราคาทรัพย์สินช่วงเวลาที่ทำให้ทรัพย์สินเสียหาย ช่วงเวลาที่ทรัพย์สินมีมูลค่าสูงสุดหรือราคาทรัพย์สินวันที่ต้องชดใช้คืนมาเป็นฐานในการคำนวณดอกเบี้ย

(ค) การชดใช้ค่าเสียหายเพื่อความเสียหายอันได้ก่อกำขึ้น เนื่องจากบุคคลที่เป็นเจ้าของทรัพย์สินต้องขาดประโยชน์ในการใช้ทรัพย์สินนั้นเพราะการทำละเมิดเป็นเหตุให้ทรัพย์สินต้องเสียหาย ดังนั้น แม้จะมีการคืนทรัพย์สินหรือใช้ราคาทรัพย์สินก็อาจคำนวณรวมค่าเสียหายที่ต้องทำให้ทรัพย์สินเสื่อมสภาพ เสื่อมราคาหรือไม่สามารถใช้ประโยชน์ดังเดิมด้วยก็ได้<sup>73</sup>

กรณีความเสียหายของทางหลวงทรัพย์สินของรัฐจากการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราตามประมวลกฎหมายแพ่งพาณิชย์ไม่อาจมีการใช้คืนทรัพย์สินได้ เนื่องจากสภาพความเสียหายของทางหลวงต้องบอบสลายเปลี่ยนแปลงไปจากสภาพเดิมก่อนละเมิด การกำหนดค่าสินไหมทดแทนจึงอาจทำได้เพียงการใช้ราคาหรือชดใช้ค่าเสียหาย หากแต่ยังไม่เคยมีกรณีที่กรมทางหลวงฟ้องดำเนินคดีความรับผิดทางแพ่งกับผู้ควบคุมยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราเพื่อเรียกร้องค่าเสียหายอันเกิดแก่ทางหลวงสำหรับการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราอันเป็นพฤติการณ์ที่ฝ่าฝืนกฎหมายเพื่อคุ้มครองทรัพย์สินของรัฐประกอบกับความร้ายแรงของการกระทำอันส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยต่อส่วนรวมและเศรษฐกิจของประเทศ ซึ่งหากมีกรณีการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราบนทางหลวงจะปรากฏการดำเนินคดีเฉพาะตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 เท่านั้น

### 3.6.2 ค่าสินไหมทดแทนกรณีความเสียหายเกิดแก่ทรัพยากรธรรมชาติ

ความเสียหายอันเกิดแก่ทรัพยากรธรรมชาติซึ่งเป็นทรัพย์สินของรัฐอันส่งผลกระทบต่อประโยชน์สาธารณะในวงกว้างทั้งด้านการมีสิทธิใช้ประโยชน์ร่วมกันของประชาชนและมูลค่าทรัพย์สินเชิงเศรษฐกิจ โดยมีกฎหมายเฉพาะกำหนดให้บุคคลมีความรับผิดทางแพ่งสำหรับการกระทำความผิดกล่าวเมื่อความเสียหายที่เกิดกับทางหลวงอันเป็นทรัพย์สินของรัฐเป็นความเสียหายที่มีลักษณะใกล้เคียงกับความเสียหายต่อทรัพยากรธรรมชาติจึงต้องศึกษาหลักการกำหนดค่าสินไหมทดแทนสำหรับความเสียหายที่เกิดแก่ทรัพย์สินของรัฐไว้เป็นแนวทางนำมาปรับใช้กรณีความเสียหายอันเกิดแก่ทางหลวง

ทั้งนี้ พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2535 มาตรา 97 กำหนดให้บุคคลต้องมีความรับผิดทางแพ่งกรณีที่มีการกระทำอันเป็นเหตุให้ทรัพยากรธรรมชาติอันเป็นทรัพย์สินของรัฐหรือสาธารณสมบัติของแผ่นดินได้รับความเสียหาย จึงต้องมีการกำหนดค่าสินไหมทดแทนเพื่อชดใช้เงินให้แก่รัฐตามมูลค่าของทรัพยากรธรรมชาติที่ต้องเสียหายไปจากการนั้น เช่น การแผ้วถางป่าในเขตป่าสงวนแห่งชาติ การคิดคำนวณค่าเสียหายมิได้พิจารณากำหนดค่าเสียหายเพียงว่ามีการแผ้ว

<sup>73</sup> วารี นาสกุล, คำอธิบายกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิด จัดการงานนอกสั่ง ลากมีควรรได้, พิมพ์ครั้งที่ 2, หน้า 290-292.

ถางต้นไม้ไปจำนวนเท่าใดต้องพิจารณาถึงความเสียหายต่อสภาพแวดล้อมของป่าสงวนบริเวณนั้น โดยหน่วยงานของรัฐมีสิทธิเรียกร้องค่าเสียหายจากการกระทำที่ก่อให้เกิดความเสียหายได้

การกำหนดค่าเสียหายของทรัพยากรธรรมชาติโดยพิจารณาจากมูลค่าทั้งหมดที่ต้องเสียหาย ตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2535 ยังไม่มีการกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และขอบเขตในการกำหนดค่าเสียหายไว้โดยเฉพาะจึงต้องนำหลักการใช้ดุลพินิจของศาลตาม หลักการกำหนดค่าสินไหมทดแทนในเหตุละเมิดทั่วไปในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 438 ให้พิเคราะห์ถึงพฤติการณ์แห่งคดีและความร้ายแรงแห่งการกระทำมาใช้เป็นหลักในการ พิจารณา<sup>74</sup> โดยหน่วยงานรัฐมีหน้าที่นำสืบว่าตนได้รับความเสียหาย ส่วนค่าเสียหายมีเพียงใดเป็น อำนาจดุลพินิจของศาลกำหนดให้ตามที่เห็นสมควรแม้มิได้นำสืบจำนวนเงินที่ต้องเสียหาย เช่น

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 8001/2554 โจทก์มีหน้าที่ดูแลรักษาป่าสงวนแห่งชาติได้กำหนด หลักเกณฑ์การประเมินค่าความเสียหายไว้ แต่โจทก์ฟ้องเรียกค่าเสียหายเป็นเงิน 170,610.55 บาท สูงเกินเกณฑ์กำหนดที่ปรากฏตามทางนำสืบของโจทก์ และการที่ศาลพิพากษาให้จำเลยชำระ ค่าเสียหาย 119,000 บาทเป็นการให้จำเลยชดใช้ค่าเสียหายเกินกว่าที่ควรจะต้องรับผิดชอบเป็นปัญหาใน เรื่องดุลพินิจในการกำหนดค่าเสียหายของศาล

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 11437/2556 การกระทำของจำเลยนั้นทำให้เกิดความเสียหาย โดยโจทก์ขอเรียกร้องค่าเสียหายจากจำเลย โดยกำหนดจากหลักเกณฑ์ความเสียหายในทาง แพ่งตามมาตรา 97 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2535 ซึ่งผู้ที่กระทำการโดยมิชอบด้วยกฎหมายอันเป็นการทำลายหรือทำให้เสียหายแก่ทรัพยากรธรรมชาติ ซึ่งเป็นของรัฐ หรือเป็นสาธารณสมบัติของแผ่นดิน มีหน้าที่ต้องชดใช้ค่าเสียหายให้แก่รัฐตามมูลค่า ของทรัพยากรธรรมชาติที่สูญเสียไป

อย่างไรก็ดีการกำหนดค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายอันเกิดแก่ทรัพยากรธรรมชาติตาม มาตรา 97 พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2535 ยังปรากฏปัญหาในการ คำนวณค่าเสียหายว่ามูลค่าของทรัพยากรธรรมชาติที่ต้องเสียหายเนื่องจากเป็นผลความเสียหายที่มี ลักษณะเฉพาะเกี่ยวกับระบบนิเวศในวงกว้าง ทำให้การกำหนดต้องกลับมาใช้หลักการชดใช้ค่าสินไหม ทดแทนตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ดังเดิม

<sup>74</sup> ลัดดาวรรณ หลวงอาจ, "การกำหนดค่าสินไหมทดแทนความเสียหายที่เกิดต่อทรัพยากรธรรมชาติในคดีสิ่งแวดล้อม," (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารคดี คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2555), หน้า 114-115,

## บทที่ 4

### มาตรการเกี่ยวกับยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราบนทางหลวงในต่างประเทศ

#### 4.1 ประเทศสหรัฐอเมริกา

การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศสหรัฐอเมริกาส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากการพัฒนาการคมนาคมขนส่งที่ทางหลวงของประเทศมีระบบการเชื่อมโยงกันระหว่างมลรัฐและเชื่อมต่อกับระบบทางหลวงของประเทศอื่น จึงทำให้ระบบทางหลวงของสหรัฐอเมริกาถือเป็นปัจจัยสำคัญในการเสริมสร้างประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าของผู้ประกอบการให้สามารถประสานความร่วมมือทางการค้าระหว่างกันสะดวกมากขึ้น ซึ่งรูปแบบการปกครองโดยรัฐบาลกลางกระจายอำนาจปกครองให้มลรัฐทำให้ระบบทางหลวงของประเทศสหรัฐอเมริกาแบ่งแยกตามหน้าที่ความรับผิดชอบ ได้แก่ ระบบทางหลวงระหว่างรัฐ (Interstate System) และระบบทางหลวงมลรัฐ (The International Highway System) โดยการสร้างระบบทางหลวงนอกจากวัตถุประสงค์เพื่อให้บริการประชาชนและส่งเสริมให้มีการเชื่อมต่อการค้าและการขนส่งระหว่างผู้ประกอบการด้วยกัน

แต่ปรากฏว่าผู้ประกอบการที่ไม่สุจริตมักจะอาศัยช่องทางแสวงหาประโยชน์ในเชิงธุรกิจลดต้นทุนการขนส่งด้วยวิธีการบรรทุกสินค้าจำนวนมากต่อหนึ่งเที่ยวการขนส่งเป็นผลให้ทางหลวงต้องรองรับน้ำหนักยานพาหนะมากกว่าที่ประสิทธิภาพของทางหลวงจนกระทั่งปรากฏความเสียหายในปี ค.ศ.1913 จึงจำเป็นต้องมีการกำหนดมาตรการกฎหมายเพื่อจำกัดอัตราบรรทุกน้ำหนักของยานพาหนะบนทางหลวงเป็นการป้องกันเส้นทางคมนาคมและกรวดบริเวณพื้นผิวถนนจากความเสียหายจากเหล็กและยางของล้อรถบรรทุกหนัก ซึ่งกฎหมายนี้นำมาใช้บังคับเพียงบางมลรัฐเท่านั้น จนกระทั่งในปี ค.ศ.1933 มลรัฐในประเทศสหรัฐอเมริกาทุกมลรัฐ จึงได้มีการออกกฎหมายภายในเพื่อกำกับดูแลปัญหาการบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราบนทางหลวงในความรับผิดชอบของมลรัฐ

เมื่อรัฐบาลกลางสหรัฐอเมริกา (Federal Government) เล็งเห็นถึงสภาพปัญหาความเสียหายที่เกิดกับทางหลวงจากการบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา จึงเริ่มเข้ามามีบทบาทด้วยการผ่านร่างกฎหมาย Federal-Aid Highway Act 1956 ในการสร้างระบบทางหลวงของรัฐ (Interstate Highway) โดยรัฐบาลกลางจะเป็นผู้ลงทุนรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างและประกาศสถานะทางกฎหมายของทางหลวงว่าให้อยู่ในความรับผิดชอบบำรุงรักษาของหน่วยงานใด ซึ่งกฎหมายได้กำหนด

เกณฑ์มาตรฐานอัตราน้ำหนักบรรทุกของยานพาหนะเพื่อป้องกันความเสียหายที่อาจเกิดขึ้น โดยพิจารณาจากจำนวนเพลของยานพาหนะ (axle) หรือ จำนวนน้ำหนักยานพาหนะรวมน้ำหนักบรรทุกของยานพาหนะเป็นเกณฑ์การจำกัดอัตราการบรรทุกน้ำหนักมาจากข้อเสนอองค์กรเอกชน The American Association of State Highway Official (AASHO) ในการศึกษารวบรวมกฎเกณฑ์การบรรทุกน้ำหนักของยานพาหนะแต่ละมลรัฐที่ใช้บังคับอยู่ให้เป็นแนวทางเดียวกัน

แต่อย่างไรก็ดี Federal-Aid Highway Act 1956 ไม่ได้มีมาตรการบังคับให้ทุกมลรัฐต้องปฏิบัติตามมีลักษณะเป็นเพียงนโยบายจูงใจกรณีมลรัฐใดดำเนินการตามกฎหมายที่ออกโดยรัฐบาลกลางจะให้การสนับสนุนด้านการเงินสำหรับการลงทุนก่อสร้างบำรุงรักษาทางหลวง และยังมีกำหนดข้อยกเว้นให้อำนาจมลรัฐอนุญาตยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักตามอัตราที่กฎหมายมลรัฐกำหนดเอาไว้ได้ในฐานะเป็น “Grandfather clause” แม้ว่าจะเกณฑ์มลรัฐจะเกินกว่าอัตราที่กำหนดไว้ใน Federal-Aid Highway Act 1956<sup>75</sup> ต่อมาในปี ค.ศ.1974 มีการแก้ไขเพิ่มเติมอัตราการบรรทุกน้ำหนักยานพาหนะมากขึ้นโดยกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับสูตรของสะพาน (Bridge Formula “B”) โดยจำกัดอัตราน้ำหนักบรรทุกตามระยะห่างระหว่างเพล จำนวนและประเภทของเพล

ถึงแม้ว่าจะมีการเพิ่มอัตราการบรรทุกน้ำหนักยานพาหนะแต่บางมลรัฐก็ยังคงปฏิเสธการปฏิบัติตามจนต้องออกกฎหมาย Surface Transportation Assistance Act (STAA)<sup>76</sup> กำหนดให้ทุกมลรัฐใช้ระเบียบกฎเกณฑ์และมาตรฐานเกี่ยวกับการจำกัดอัตราการบรรทุกน้ำหนักยานพาหนะตามสูตรของสะพานให้เป็นมาตรฐานเดียวกันสำหรับยานพาหนะบนทางหลวงของรัฐ

แนวคิดทางกฎหมายเกี่ยวกับความเสียหายอันเกิดจากการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราของประเทศสหรัฐอเมริกาที่มีวิวัฒนาการมายาวนานและยังเป็นต้นแบบมาตรการกฎหมายทางหลวงของหลายประเทศ รวมทั้งกฎหมายทางหลวงของไทยด้วย ดังนั้น การศึกษามาตรการทางกฎหมายของสหรัฐอเมริกาเพื่อนำมาเป็นแนวทางในการค้นหามาตรการทางกฎหมายเพื่อแก้ไขปัญหาความเสียหายอันเกิดแก่ทางหลวงจากยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราในประเทศไทยต่อไป

<sup>75</sup> จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, รายงานฉบับสมบูรณ์โครงการศึกษาผลกระทบและความเป็นไปได้ในการเพิ่มมาตรฐานการรับน้ำหนักรถบรรทุก (25 มีนาคม 2545), หน้า 25-28

<sup>76</sup> Federal Highway Administration, Compilation of Existing State Truck Size and Weight Limit Laws (Washington: 1200 New Jersey Avenue, 2015), P.4.

#### 4.1.1 มาตรการกฎหมายควบคุมน้ำหนักบรรทุกของยานพาหนะโดยรัฐบาลกลาง

Federal-Aid Highway Act 1956 เป็นกฎหมายที่ออกโดยรัฐบาลกลางของสหรัฐอเมริกาฉบับแรก ซึ่งมีบทบาทเกี่ยวกับการกำหนดกฎเกณฑ์เกี่ยวกับการจำกัดอัตราการบรรทุกน้ำหนักยานพาหนะที่ใช้ในกิจการขนส่งบนทางหลวงระหว่างรัฐ มีหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการควบคุมการบรรทุกน้ำหนักยานพาหนะกำหนดให้พิจารณาจากจำนวนเพลาน้ำหนักบรรทุกได้สูงสุดตามประเภทยานพาหนะ เช่น ยานพาหนะประเภทเพลาดียว (Single axle) กำหนดให้น้ำหนักบรรทุกไม่เกิน 18,000 ปอนด์ ยานพาหนะประเภทเพลาคู่ (Tandem axle) กำหนดให้อัตรน้ำหนักบรรทุกไม่เกิน 32,000 ปอนด์และมีน้ำหนักการบรรทุกรวม (Gross Weight) สูงสุดไม่เกิน 73,280 ปอนด์<sup>77</sup>

Federal-Aid Highway Act 1956 มีการแก้ไขเพิ่มเติมโดย Federal-Aid Highway Amendments of 1974 กำหนดอัตราน้ำหนักบรรทุกยานพาหนะเพิ่มขึ้นให้สอดคล้องกับแนวทางการก่อสร้างทางหลวงและสะพานโดยนำสูตรเรียกว่า The Federal Bridge Gross Weight Formula (Bridge Formula “B”) มาใช้เป็นเกณฑ์จำกัดอัตราน้ำหนักบรรทุกตามความยาวของยานพาหนะ เพื่อป้องกันถนน สะพานและโครงสร้างพื้นฐานของทางหลวงไม่ให้เสียหายจากน้ำหนักของยานพาหนะเชิงพาณิชย์ขนาดเล็กที่บรรทุกน้ำหนักมาก โดยพิจารณาอัตราการบรรทุกน้ำหนักตามระยะห่างระหว่างเพลาน้ำหนัก และประเภทของเพลาดำเนินการมีเกณฑ์บรรทุกน้ำหนักยานพาหนะไว้ตามประเภทยานพาหนะเพลาดียว (Single axle) น้ำหนักบรรทุกไม่เกิน 20,000 ปอนด์ ประเภทเพลาคู่ (Tandem axle) น้ำหนักบรรทุกไม่เกิน 34,000 ปอนด์ และน้ำหนักรวม (Gross Weight) สูงสุดไม่เกิน 80,000 ปอนด์<sup>78</sup>

ต่อมาได้รวบรวมกฎเกณฑ์จัดไว้เป็นหมวดหมู่เรียกว่า United States Code (US. Code) โดยในบทที่ 23 กฎหมายทางหลวง (Highway) มาตรา 127 ได้กำหนดหลักเกณฑ์การจำกัดอัตราบรรทุกน้ำหนัก หากพิจารณาตามจำนวนเพลาน้ำหนักของยานพาหนะสำหรับประเภทเพลาดียวบรรทุกน้ำหนักได้ไม่เกิน 20,000 ปอนด์ และ ยานพาหนะประเภทเพลาคู่ บรรทุกน้ำหนักได้ไม่เกิน 34,000 ปอนด์ ส่วนอัตราน้ำหนักบรรทุกสูงสุดของยานพาหนะ (gross weight) ให้คำนวณตามสูตร Bridge Formula B มีน้ำหนักบรรทุกรวมกันสูงสุดจะต้องไม่เกิน 80,000 ปอนด์

<sup>77</sup> Federal-Aid Highway Act 1956 section 108(j)

<sup>78</sup> Federal-Aid Highway Amendments of 1974 section 106(a)

มาตรการตามบทบัญญัติกฎหมายนี้มีได้บังคับให้มลรัฐต้องปฏิบัติตามเพียงแต่มลรัฐใดไม่ปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ที่รัฐบาลกลางกำหนดเกี่ยวกับอัตราการบรรทุกน้ำหนักของยานพาหนะมลรัฐนั้นจะต้องถูกรัฐบาลกลางตัดเงินสนับสนุนในรูปแบบของงบประมาณสำหรับการก่อสร้างและบำรุงรักษาทางหลวงในแต่ละปีลง 50 เปอร์เซ็นต์<sup>79</sup> นอกจากนี้ยังมีการรวบรวมกฎระเบียบที่ออกโดยรัฐบาลกลางไว้เรียกว่า Code of Federal Regulation (CFR) โดยในบทที่ 23 ข้อ 658.17 ได้กำหนดกฎเกณฑ์มาตรฐานอัตราน้ำหนักบรรทุกยานพาหนะให้สอดคล้องกับเพลาชั้้นต้นและสูตร Bridge Formula B ที่กำหนดใน US. Code และ Federal-Aid Highway Act เป็นการกำหนดรายละเอียดการบรรทุกของยานพาหนะด้านอื่น เช่น เส้นทาง ล้อยาง อุปกรณ์ซึ่งน้ำหนักและเทคโนโลยีเกี่ยวกับการควบคุมอัตราการบรรทุกน้ำหนักยานพาหนะ และตามข้อ 658.17 (h)<sup>80</sup> ยังกำหนดให้รัฐมีอำนาจออกใบอนุญาตอัตราการบรรทุกน้ำหนักของยานพาหนะเป็นพิเศษโดยไม่เกี่ยวข้องกับเพลาชั้้นต้น หรือสูตร Bridge Formula B กรณียานพาหนะต้องการบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าเกณฑ์อัตราที่กำหนดไว้ได้

#### 4.1.2 หลักเกณฑ์การกำหนดอัตราน้ำหนักบรรทุกของยานพาหนะโดยมลรัฐ

การที่รัฐบาลกลางสหรัฐอเมริกาได้กำหนดอัตราการบรรทุกน้ำหนักยานพาหนะบนทางหลวงตาม US. Code มาตรา 127 มิได้เป็นกฎหมายที่บังคับให้มลรัฐต้องปฏิบัติตาม เพียงแต่มลรัฐใดไม่ปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ที่รัฐบาลกลางกำหนดเกี่ยวกับอัตราการบรรทุกน้ำหนักของยานพาหนะจะต้องถูกตัดเงินที่รัฐบาลกลางสนับสนุนในรูปแบบของเงินงบประมาณสำหรับการก่อสร้างและบำรุงรักษาทางหลวง 50 เปอร์เซ็นต์ ในแต่ละปี โดยข้อยกเว้นที่จะไม่นำหลักเกณฑ์การกำหนดอัตราน้ำหนักบรรทุกที่ออกโดยรัฐบาลกลางมาปฏิเสธการกำหนดอัตราการบรรทุกน้ำหนักของมลรัฐประกาศเป็นกฎหมายจากจำนวนเพลาชั้้นบังคับใช้ก่อนวันที่ 1 กรกฎาคม 1956 แต่หากเป็นกรณีที่จำกัดอัตราการบรรทุกน้ำหนักรวม (Gross weight limit) ให้พิจารณาก่อนการแก้ไขในปี ค.ศ.1974 ตามที่กำหนดไว้ใน US. Code มาตรา 127(4)<sup>81</sup> ประกอบกับ CFR ข้อ 658.17 (i)<sup>82</sup>

<sup>79</sup> US. CODE section 127

<sup>80</sup> Code of Federal Regulation section 658.17 (h) “ States may issue special permits without regard to the axle, gross, or Federal Bridge Formula requirements for nondivisible vehicles or loads.”

<sup>81</sup> US. CODE section 127 (4) “This section shall not be construed to deny apportionment to any State allowing the operation within such State of any vehicles or combinations thereof, other than vehicles or combinations subject to subsection (d) of this section, which the State determines could be lawfully



แม้ว่ามาตรฐานการจำกัดอัตราการบรรทุกน้ำหนักตามกฎหมายของมลรัฐจะมีมาตรฐานที่ต่ำกว่ากฎเกณฑ์ที่ออกโดยรัฐบาลกลางก็ตาม แต่การยอมรับกฎเกณฑ์การบรรทุกน้ำหนักยานพาหนะที่กำหนดโดยมลรัฐในลักษณะ Grandfather Clause ทำให้แต่ละมลรัฐมีอำนาจในออกกฎหมายเพื่อบริหารจัดการระบบทางหลวงภายในมลรัฐ (The International Highway System) ที่อยู่ในความรับผิดชอบของมลรัฐได้ โดยเกณฑ์การกำหนดอัตราการบรรทุกน้ำหนักยานพาหนะที่ออกโดยรัฐบาลกลางจะไม่นำมาบังคับใช้กับระบบทางหลวงภายในมลรัฐ สามารถสรุปเกณฑ์การจำกัดอัตราการบรรทุกน้ำหนักของยานพาหนะตามกฎหมายภายในมลรัฐได้ดังตาราง 4




---

operated within such State on July 1, 1956, except in the case of the overall gross weight of any group of two or more consecutive axles, on the date of enactment of the Federal-Aid Highway Amendments of 1974”<sup>82</sup> Code of Federal Regulation section 658.17 (i) “The provisions of paragraphs (b), (c), and (d) of this section shall not apply to single-, or tandem-axle weights, or gross weights legally authorized under State law on July 1, 1956. The group of axles requirement established in this section shall not apply to vehicles legally grandfathered under State groups of axles tables or formulas on January 4, 1975. Grandfathered weight limits are vested on the date specified by Congress and remain available to a State even if it chooses to adopt a lower weight limit for a time.”

ตารางที่ 4 เกณฑ์อัตราน้ำหนักบรรทุกของยานพาหนะตามกฎหมายมลรัฐในสหรัฐอเมริกา

State	Maximum GVW	Maximum Axle Weights	
		เพลาดียว	เพลาคู่
Alaska		ไม่มีข้อกำหนดอัตราน้ำหนัก	
Arizona	129,000 ปอนด์	20,000 ปอนด์	34,000 ปอนด์
Colorado	110,000 ปอนด์	20,000 ปอนด์	34,000 ปอนด์
Connection	80,000 ปอนด์	22,400 ปอนด์	38,000 ปอนด์
District of Columbia	80,000 ปอนด์	22,000 ปอนด์	36,000 ปอนด์
Florida	147,000 ปอนด์	22,000 ปอนด์	44,000 ปอนด์
Georgia	80,000 ปอนด์	20,340 ปอนด์	34,000 ปอนด์
Hawaii	88,000 ปอนด์	22,500 ปอนด์	34,000 ปอนด์
Idaho	105,000 ปอนด์	20,000 ปอนด์	34,000 ปอนด์
Indiana	127,400 ปอนด์	22,400 ปอนด์	36,000 ปอนด์
Iowa	129,000/95,000 ปอนด์	N/A	
Kansas	120,000 ปอนด์	22,000 ปอนด์	34,000 ปอนด์
Maine	100,000 ปอนด์	22,400 ปอนด์	41,000 ปอนด์
Maryland	80,000 ปอนด์	22,400 ปอนด์	34,000 ปอนด์
Massachusetts	127,400 ปอนด์	22,400 ปอนด์	32,000 ปอนด์
Michigan	164,000 ปอนด์	18,000 ปอนด์	36,000 ปอนด์
Missouri	120,000/90,000 ปอนด์	N/A	
Montana	137,000/131,060 ปอนด์	20,000 ปอนด์	34,000 ปอนด์
Nebraska	95,000 ปอนด์	20,000 ปอนด์	34,000 ปอนด์
Neveda	129,000 ปอนด์	20,000 ปอนด์	34,000 ปอนด์
New Hampshire	103,000 ปอนด์	22,400 ปอนด์	36,000 ปอนด์
New Jersey	80,000 ปอนด์	22,400 ปอนด์	34,000 ปอนด์
New Mexico	86,400 ปอนด์	21,600 ปอนด์	34,000 ปอนด์
New York	143,000 ปอนด์	การจำกัดน้ำหนักแตกต่างกันตามจำนวนเพล	
North Carolina	80,000 ปอนด์	20,000 ปอนด์	38,000 ปอนด์
North Dakota	105,500 ปอนด์	20,000 ปอนด์	34,000 ปอนด์
Ohio	127,000/150,000 ปอนด์	21,000 ปอนด์	34,000 ปอนด์
Oklahoma	90,000 ปอนด์	20,000 ปอนด์	34,000 ปอนด์
Oregon	105,000 ปอนด์	20,000 ปอนด์	34,000 ปอนด์
Pennsylvania	80,000 ปอนด์	ตามนโยบายของรัฐในแต่ละช่วงเวลา	
Rhode Island	80,000 ปอนด์	22,400 ปอนด์	44,800 ปอนด์
South Carolina	129,000 ปอนด์	20,000 ปอนด์	34,000 ปอนด์
Utah	129,000 ปอนด์	20,000 ปอนด์	34,000 ปอนด์
Vermont	80,000 ปอนด์	22,400 ปอนด์	36,000 ปอนด์
Washington	105,500 ปอนด์	25,000 ปอนด์	34,000 ปอนด์
Wisconsin	อัตราน้ำหนักเป็นไปตามประเภทของสินค้า		
Wyoming	117,000 ปอนด์	20,000 ปอนด์	36,000 ปอนด์

#### 4.1.3 มาตรการทางกฎหมายกรณีฝึฝืนใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา

บทบาทของรัฐบาลกลางสหรัฐอเมริกาเกี่ยวกับยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราตาม US. Code และ CFR มีลักษณะเป็นการกำหนดกรอบกว้างๆเกี่ยวกับหลักเกณฑ์การบรรทุกน้ำหนักของยานพาหนะบนทางหลวงให้เป็นมาตรฐานกลางสำหรับแต่ละมลรัฐ โดยมีได้มีการกำหนดมาตรการบังคับสำหรับกรณีที่ยานพาหนะฝึฝืนบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราเอาไว้ด้วยตามหลักการแบ่งแยกอำนาจการปกครอง จึงทำให้รัฐบาลกลางมีบทบาทหน้าที่เฉพาะ การสนับสนุนเงินลงทุนก่อสร้างทางหลวงและกระจายอำนาจในการบริหารจัดการทางหลวงให้กับมลรัฐเท่านั้น ส่วนการบังคับใช้กฎหมายมลรัฐดำเนินการกับบุคคลที่ใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราทำให้ทางหลวงต้องเสียหายปรากฏมาตรการทางกฎหมายดังต่อไปนี้

##### 4.1.3.1 มาตรการออกใบอนุญาตและจัดเก็บค่าธรรมเนียมสำหรับยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด

ความเสียหายอันเกิดแก่ทางหลวงจากยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราทำให้รัฐต้องมีค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาซ่อมแซม มลรัฐในสหรัฐอเมริกาที่มีแนวคิดเกี่ยวกับการเรียกเก็บเงินจากบุคคลที่ฝึฝืนบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราเพื่อนำมาใช้บำรุงรักษาทางหลวงในลักษณะเงินค่าธรรมเนียมสำหรับการออกใบอนุญาตให้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา ซึ่งเป็นการบริหารจัดการให้สอดคล้องกันระหว่างค่าใช้จ่ายสำหรับใช้ลงทุนก่อสร้างทางหลวงกับเงินค่าธรรมเนียมที่จัดเก็บจากบุคคลที่สร้างปัจจัยอันเป็นเหตุแห่งความเสียหายสำหรับการใช้ระบบทางหลวงสาธารณะมากกว่าผู้ใช้ทางหลวงสัญจรตามปกติ จึงควรมีความรับผิดชอบค่าใช้จ่ายสำหรับความเสี่ยงที่จะเกิดความเสียหายกับทางหลวงมากกว่าการใช้ทางตามปกติ

รัฐบาลกลางจะกำหนดให้อำนาจมลรัฐออกใบอนุญาตพิเศษได้ตามกฎระเบียบ CFR ข้อ 658.17 (h) ซึ่งให้อำนาจมลรัฐบริหารจัดการดูแลการบรรทุกน้ำหนักยานพาหนะเชิงพาณิชย์บนทางหลวงในเขตรับผิดชอบของมลรัฐ โดยผู้ประกอบการที่ประสงค์จะใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าเกณฑ์อัตราที่กฎหมายกำหนด อาจยื่นขอใบอนุญาตต่อหน่วยงานที่รับผิดชอบทางหลวงของมลรัฐและจ่ายเงินเป็นค่าธรรมเนียมสำหรับการออกใบอนุญาตดังกล่าวได้ โดยไม่ต้องคำนึงถึงอัตราน้ำหนักตามเพลาขั้นต้นและสูตร Bridge Formula B หรือ น้ำหนักบรรทุกรวมสูงสุด<sup>83</sup>

<sup>83</sup> Code of Federal Regulation section 658.17 (h).

มาตรการทางกฎหมายที่กำหนดให้รัฐสามารถออกใบอนุญาตให้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดโดยเก็บเงินค่าธรรมเนียมสำหรับการอนุญาตดังกล่าว มีวัตถุประสงค์มาจากแนวคิดที่ว่า รัฐต้องแบกรับภาระค่าใช้จ่ายสำหรับบำรุงรักษาระบบทางหลวง ซึ่งถ้าหากมีการใช้งานทางหลวงของยานพาหนะตามปกติจะมีกำหนดเวลาในการเสื่อมสภาพของทางหลวงซึ่งรัฐสามารถบริหารจัดการงบประมาณได้ แต่การให้ยานพาหนะขนส่งเชิงพาณิชย์บรรทุกน้ำหนักเกินอัตราเป็นปัจจัยที่อาจทำให้เกิดความเสียหายกับทางหลวงมากขึ้น

ดังนั้น เพื่อให้ประชาชนมั่นใจในความปลอดภัยในการสัญจรบนทางหลวงและรักษาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่ง การมีมาตรการเกี่ยวกับการให้อำนาจรัฐออกใบอนุญาตบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราและจัดเก็บเงินค่าธรรมเนียมสำหรับยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่ใช้เส้นทางหลวงในกำกับดูแลของมลรัฐก็เพื่อให้ยานพาหนะบรรทุกเชิงพาณิชย์เข้าสู่ระบบทะเบียนของรัฐเก็บเป็นข้อมูลการควบคุมตรวจสอบ รวมทั้ง ผลักภาระความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดกับระบบทางหลวงจากการบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราโดยการนำเงินค่าธรรมเนียมจากการขออนุญาตบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรามาเป็นค่าใช้จ่ายสำหรับการบำรุงรักษาทางหลวงโดยเฉพาะ

ทั้งนี้ ใบอนุญาตให้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดจะมีอายุเวลาตามแต่นโยบายของมลรัฐ ว่าจะเป็นการพิจารณาอนุญาตเฉพาะรายสำหรับการขนส่งแต่ละครั้ง หรือ พิจารณาออกใบอนุญาตให้บรรทุกน้ำหนักเกินอัตราตามช่วงระยะเวลาที่กำหนดในใบอนุญาต โดยไม่ขึ้นอยู่กับเที่ยวการขนส่ง เช่น ระยะเวลา 3 เดือน หรือ 6 เดือน

นอกจากนี้การออกใบอนุญาตหรือยกเลิกการใบอนุญาตที่ให้นานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินจะต้องพิจารณาปัจจัยสภาพการซ่อมแซมทางหลวงมาตรฐานของระบบทางหลวงที่จะรองรับน้ำหนักของยานพาหนะ มาตรฐานด้านความปลอดภัยของประชาชนที่อาจจะได้รับอันตรายจากยานพาหนะที่บรรทุกน้ำหนักเกินอัตราด้วย

มาตรการกฎหมายที่ให้อำนาจมลรัฐจัดเก็บเงินค่าธรรมเนียมใบอนุญาตสำหรับยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราไว้ มีวัตถุประสงค์เพื่อนำเงินนั้นมาเป็นค่าใช้จ่ายสำหรับความเสียหายที่อาจจะเกิดแก่ทางหลวงจากการให้ยานพาหนะที่มีน้ำหนักบรรทุกเกินเกณฑ์กฎหมาย ซึ่งอัตราค่าธรรมเนียมอาจขึ้นอยู่กับอัตราน้ำหนักที่อนุญาตให้บรรทุกเพิ่มขึ้น หรือช่วงระยะเวลาที่อนุญาตให้มีการบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา ซึ่งปรากฏมลรัฐในประเทศสหรัฐอเมริกาที่มีมาตรการกฎหมายกำหนดอัตราบรรทุกน้ำหนักยานพาหนะ เช่น

มลรัฐ Arkansas ให้คณะกรรมการที่บริหารจัดการทางหลวงของรัฐมีอำนาจดุลพินิจในการออกใบอนุญาตให้ยานพาหนะตามประเภทที่ระบุไว้สามารถบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่กฎหมายจำกัดได้ แต่ยานพาหนะต้องบรรทุกไม่เกินอัตราน้ำหนักที่กำหนดภายใต้ใบอนุญาตบนเส้นทางหลวงที่กำหนดเฉพาะในเขตอำนาจของมลรัฐ<sup>84</sup> โดยต้องพิจารณาหลักเกณฑ์เงื่อนไขด้านอื่นประกอบการใช้ดุลพินิจออกใบอนุญาตให้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราบนทางหลวงของมลรัฐ ทั้งประวัติการละเมิดบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราของบุคคลที่ยื่นขอใบอนุญาต ข้อจำกัดด้านช่วงระยะเวลาหรือเงื่อนไขการดำเนินงานของยานพาหนะที่ยื่นขอใบอนุญาตว่าจะไม่ก่อให้เกิดความเสียหายกับทางหลวงหรือโครงสร้างพื้นฐานถนน และกำหนดพันธะความปลอดภัยด้านอื่นตามความจำเป็นเพื่อชดเชยการบาดเจ็บหรือความเสียหายที่อาจจะเกิดขึ้นกับทางหลวงและโครงสร้างถนนจากยานพาหนะที่มีใบอนุญาตบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา

ส่วนใบอนุญาตจะกำหนดอัตราการบรรทุกน้ำหนักที่อนุญาตให้บรรทุกน้ำหนักได้ตามประเภทยานพาหนะ เช่น ยานพาหนะประเภทที่มี 5 เพลา น้ำหนักรวมต้องไม่เกิน 90,000 ปอนด์ และ ยานพาหนะประเภทที่มีเพลาทั้งหมด 6 เพลา น้ำหนักรวมจะต้องไม่เกิน 95,000 ปอนด์ ส่วนจำนวนเงินค่าธรรมเนียมที่คณะกรรมการบริหารจัดการทางหลวงมลรัฐกำหนดขึ้นสำหรับการออกใบอนุญาตให้มีการบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา มลรัฐ Arkansas กำหนดให้ต้องมีการจัดเก็บเพื่อการขออนุญาตรายปีในอัตราค่าธรรมเนียมเป็นเงินจำนวน 5,000 ดอลลาร์ต่อใบอนุญาตสำหรับยานพาหนะหนึ่งคัน ซึ่งเงินค่าธรรมเนียมที่จัดเก็บได้จะจัดสรรเพื่อนำเข้ากองทุนหรือจัดสรรเป็นรายได้ของงบประมาณสำหรับใช้บำรุงรักษาทางหลวงของมลรัฐโดยเฉพาะ ทั้งนี้ หากปรากฏว่าผู้ที่ยื่นขอใบอนุญาตใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าเกณฑ์กฎหมายกำหนด แต่ยังคงบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าเกณฑ์ที่กำหนดในใบอนุญาตก็จะต้องถูกดำเนินมาตรการดำเนินคดีความรับผิดชอบหรือมาตรการลงโทษทางอาญาต่อไป

มลรัฐ Minnesota อัตราค่าธรรมเนียมกรณีที่เป็นการขออนุญาตรายปีสำหรับยานพาหนะบรรทุกให้สามารถบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด หากกรณีใช้เกณฑ์อัตราน้ำหนักบรรทุกจะพิจารณาตามอัตราน้ำหนักที่เพิ่มขึ้นเริ่มตั้งแต่อัตราน้ำหนักน้อยที่สุดไปจนถึงอัตราน้ำหนักบรรทุก 90,000 ปอนด์ คิดอัตราค่าธรรมเนียมจำนวน 200 ดอลลาร์และเพิ่มขึ้น

<sup>84</sup> Arkansas Code section 27-35-210 .

ทุกๆ 100 ดอลลาร์ต่ออัตราน้ำหนักที่เพิ่มขึ้น 10,000 ปอนด์ แต่ถ้าบรรทุกน้ำหนักมากกว่า 155,000 ปอนด์ ค่าธรรมเนียมให้คิด 22 cent ต่อน้ำหนัก 1 ตัน<sup>85</sup>

ซึ่งการบังคับใช้มาตรการจัดเก็บค่าธรรมเนียมสำหรับการออกใบอนุญาตให้บรรทุกน้ำหนักเกินอัตราโดยหน่วยงานที่รับผิดชอบทางหลวงในเส้นทางที่กำหนดสามารถนำมาใช้ในประเทศสหรัฐอเมริกาได้อย่างมีประสิทธิภาพเนื่องจากมีระบบเทคโนโลยีในการตรวจสอบน้ำหนักยานพาหนะขณะเคลื่อนที่ ซึ่งจะช่วยให้เจ้าหน้าที่ที่รับผิดชอบดูแลทางหลวงสามารถตรวจสอบจากระบบฐานข้อมูลทางทะเบียนของมลรัฐว่ายานพาหนะนั้นมีการออกใบอนุญาตบรรทุกน้ำหนักเกินหรือไม่

อย่างไรก็ดี มาตรการจัดเก็บค่าธรรมเนียมสำหรับการออกใบอนุญาตให้บรรทุกน้ำหนักเกินอัตราได้รับความร่วมมือจากผู้ประกอบการที่ยื่นขอใบอนุญาตเฉลี่ยแต่ละวัน 800 – 1,800 เทียบต่อวันซึ่งแสดงให้เห็นถึงประสิทธิผลการนำมาตรการออกใบอนุญาตบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรามาใช้ร่วมกับมาตรการอื่น เพื่อให้รัฐสามารถนำเงินที่ได้รับจากผู้ก่อให้เกิดความเสียหายโดยตรงที่ยินยอมจ่ายให้แก่รัฐสำหรับความเสี่ยงที่ตนจะทำให้ทางหลวงต้องเสียหาย มาจัดสรรไว้ใช้ในการก่อสร้างและบำรุงรักษาทางหลวงของรัฐโดยเฉพาะ นอกเหนือจากเงินจากการดำเนินคดีเรียกร้องค่าเสียหายทางแพ่ง หรือค่าปรับทางอาญา เพื่อแก้ไขเยียวยาความเสียหายอันเกิดแก่ทางหลวงจากยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราด้วยการนำเงินค่าธรรมเนียมที่จัดเก็บจัดสรรเข้ากองทุนทางหลวงซึ่งมีวัตถุประสงค์นำเงินจากกองทุนมาใช้เยียวยาความเสียหายของทางหลวงที่เสียหายได้โดยตรง

#### 4.1.3.2 มาตรการดำเนินคดีความรับผิดทางแพ่ง

มาตรการดำเนินคดีความรับผิดทางแพ่งเป็นมาตรการกฎหมายที่หลายมลรัฐนำมาใช้บังคับกรณีที่มีการใช้ยานพาหนะฝ่าฝืนบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราโดยการกำหนดความรับผิดของบุคคลผู้ที่เกี่ยวข้องและค่าเสียหายทางแพ่งสำหรับความเสียหายอันเกิดกับทางหลวงและโครงสร้างถนน ซึ่งหน่วยงานของมลรัฐที่มีอำนาจหน้าที่บริหารจัดการทางหลวงมลรัฐมีอำนาจดำเนินคดีความรับผิดทางแพ่งกับบุคคลที่ต้องรับผิดชอบความเสียหายที่เกิดขึ้นจากยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราได้

<sup>85</sup> Minnesota Statutes Section 169.86 (f) “As an alternative to paragraph (e), an annual permit may be issued for overweight, or oversize and overweight, mobile cranes; construction equipment, machinery, and supplies; implements of husbandry; and commercial boat hauling. The fees for the permit are as follows: If the gross weight of the vehicle is more than 155,000 pounds the permit fee is determined under paragraph (e)”

การดำเนินคดีความรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายทางแพ่งบุคคลที่เกี่ยวข้องกับยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราซึ่งจะต้องมีความรับผิดชอบเป็นประเด็นสำคัญของกฎหมาย ซึ่งมาตรการทางกฎหมายมลรัฐเกี่ยวกับการดำเนินคดีความรับผิดชอบทางแพ่งสำหรับความเสียหายที่เกิดกับทางหลวงจากการบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราจะกำหนดตัวบุคคลที่ต้องรับผิดชอบไว้เป็นความผิดเฉพาะตัว เช่น ผู้ควบคุมยานพาหนะ ผู้ประกอบกิจการที่เป็นนายจ้าง ผู้ที่มีส่วนเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ยานพาหนะ โดยมลรัฐที่ปรากฏมาตรการดำเนินคดีความรับผิดชอบทางแพ่ง ตัวอย่างเช่นมลรัฐ Arizona กำหนดให้ผู้ควบคุมยานพาหนะที่บรรทุกน้ำหนักเกินอัตราต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ทางหลวง หากว่าผู้ควบคุมยานพาหนะไม่ได้เป็นเจ้าของยานพาหนะนั้น กรณีเป็นการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราภายใต้การควบคุมของเจ้าของยานพาหนะ ผู้ประกอบการที่เป็นเจ้าของยานพาหนะก็ต้องร่วมกันรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นกับทางหลวงด้วย<sup>86</sup> จึงทำให้ผู้ประกอบการเจ้าของยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราซึ่งได้รับประโยชน์จากการกระทำที่ใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรามีส่วนต้องรับผิดชอบผลความเสียหายนั้นด้วย

มาตรการกฎหมายที่ออกโดยมลรัฐสำหรับการดำเนินคดีความรับผิดชอบทางแพ่งมักจะกำหนดค่าเสียหายทางแพ่งสำหรับความเสียหายอันเกิดแก่ทางหลวงจากการยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราตามกฎหมายเอาไว้แตกต่างกันขึ้นอยู่กับข้อเท็จจริงตามมาตรฐานการก่อสร้างทางหลวงของมลรัฐในแต่ละเส้นทาง ซึ่งจะให้ศาลมีอำนาจดุลพินิจกำหนดค่าเสียหายทางแพ่งโดยพิจารณาตามเกณฑ์อัตราที่กฎหมายกำหนดไว้ เช่น อัตราค่าเสียหายตามเกณฑ์อัตราน้ำหนักบรรทุก หรืออัตราค่าเสียหายตามเกณฑ์ขั้นสูงของกฎหมาย เป็นต้น

มลรัฐ Arizona มีการกำหนดอัตราค่าเสียหายทางแพ่งเป็นเงินจำนวนสูงขึ้นตามเกณฑ์อัตราน้ำหนักบรรทุกของยานพาหนะที่เพิ่มขึ้นดังนี้<sup>87</sup>

- กรณีน้ำหนักบรรทุกเกิน 1 –1,250 ปอนด์ อัตราค่าเสียหายเป็นเงินจำนวน 100 ดอลลาร์
- กรณีน้ำหนักบรรทุกเกิน 1,251–3,000 ปอนด์ อัตราค่าเสียหายเป็นเงินจำนวน 100 ดอลลาร์ต่ออัตราน้ำหนักที่เพิ่มขึ้นทุกๆ 500 ปอนด์
- กรณีน้ำหนักบรรทุกเกิน 3,001 – 3,500 ปอนด์ อัตราค่าเสียหายเป็นเงินจำนวน 840 ดอลลาร์
- กรณีน้ำหนักบรรทุกเกิน 3,501 – 4,000 ปอนด์ อัตราค่าเสียหายเป็นเงินจำนวน 980 ดอลลาร์

<sup>86</sup> Arizona Revised Statute section 28-1107.

<sup>87</sup> Arizona Revised Statute section 28-1101.

- กรณีน้ำหนักบรรทุกทุกเกิน 4,001 – 4,500 ปอนด์ อัตราค่าเสียหายเป็นเงินจำนวน 1,120 ดอลลาร์
- กรณีน้ำหนักบรรทุกทุกเกิน 4,501 – 4,750 ปอนด์ อัตราค่าเสียหายเป็นเงินจำนวน 1,260 ดอลลาร์
- กรณีน้ำหนักบรรทุกทุกเกิน 4,751 – 5,000 ปอนด์ อัตราค่าเสียหายเป็นเงินจำนวน 1,400 ดอลลาร์
- กรณีน้ำหนักที่บรรทุกทุกเกินกว่า 5,001 ปอนด์ขึ้นไป อัตราค่าเสียหายเป็นเงินจำนวน 100 ดอลลาร์ ต่ออัตราน้ำหนักที่เพิ่มขึ้นทุกๆ 1,000 ปอนด์

แต่อย่างไรก็ดี แม้ว่าตามกฎหมายมลรัฐ Arizona จะมีการกำหนดเกณฑ์อัตราค่าเสียหายทางแพ่งไว้ก็ตาม ศาลมลรัฐก็ยังคงมีอำนาจใช้ดุลพินิจกำหนดค่าเสียหายทางแพ่งมากกว่าที่กฎหมายกำหนดได้ หากปรากฏว่าผู้ที่ต้องรับผิดชอบมีพฤติการณ์อื่นประกอบ เช่น การกระทำความผิดซ้ำ หรือ เป็นกรณีผู้ประกอบการที่รัฐอนุญาตให้บรรทุกน้ำหนักเกินอัตราแล้วยังฝ่าฝืนบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าเกณฑ์ที่กำหนดในใบอนุญาต

มาตรการกฎหมายของมลรัฐ Maryland เกณฑ์การกำหนดอัตราค่าเสียหายทางแพ่งเป็นการกำหนดตามเกณฑ์อัตราขั้นสูงจำนวนไม่เกิน 10,000 ดอลลาร์ และหากเป็นกรณีได้รับอนุญาตให้บรรทุกน้ำหนักเกินกว่ากฎหมายแล้วยังคงมีการฝ่าฝืนบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่ได้รับอนุญาต อัตราเพดานค่าเสียหายทางแพ่งก็จะเพิ่มสูงขึ้นในจำนวนไม่เกิน 28,000 ดอลลาร์ ซึ่งผู้ควบคุมยานพาหนะและผู้ประกอบกิจการต้องมีความรับผิดชอบทางแพ่งแยกจากกันเป็นความรับผิดชอบเฉพาะตัว และกำหนดอัตราค่าเสียหายทางแพ่งที่ต้องชำระในอัตราที่แตกต่างกัน<sup>88</sup>

มาตรการกฎหมายของมลรัฐ Washington นอกจากอัตราค่าเสียหายสำหรับทางหลวงแล้ว หน่วยงานของรัฐยังสามารถเรียกให้บุคคลที่ต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการดำเนินคดี ต้นทุนค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการแก้ปัญหาด้านความปลอดภัยจากยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราบนทางหลวง อันเป็นมูลค่าความเสียหายที่อาจจะเกิดขึ้นจากการที่หน่วยงานของรัฐต้องจ่ายไปสำหรับการดำเนินเกี่ยวกับในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการเยียวยาความเสียหายจากยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา นอกเหนือจากจำนวนเงินค่าเสียหายที่รัฐใช้ในก่อสร้างและบำรุงรักษาทางหลวง ซึ่งเป็นปัจจัยที่จะทำให้บุคคลที่ต้องมีความรับผิดชอบในค่าเสียหายทางแพ่งจากการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราบนทางหลวงมีจำนวนสูงขึ้นตามไปด้วย<sup>89</sup>

<sup>88</sup> Maryland Transportation Code section 24-208.

<sup>89</sup> Revised Code of Washington section 46.44.110 .



นอกจากนี้ ตามกฎหมายมลรัฐ California ในคดีจราจรเกี่ยวกับวิธีพิจารณาคดีและพยานหลักฐานยังช่วยสนับสนุนการบังคับใช้มาตรการดำเนินคดีความรับผิดชอบทางแพ่ง ซึ่งจำเป็นต้องใช้ระบบเทคโนโลยีในการตรวจสอบน้ำหนักยานพาหนะบนทางหลวง ด้วยการกำหนดให้รับฟังพยานหลักฐานภาพถ่ายและข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ที่ได้จากระบบตรวจสอบน้ำหนักยานพาหนะบนทางหลวงมาใช้เป็นพยานหลักฐานดำเนินคดีความรับผิดชอบทางแพ่งกับบุคคลที่ต้องรับผิดชอบในศาลได้<sup>90</sup>

#### 4.1.3.3 มาตรการลงโทษปรับทางอาญา

แนวคิดว่าการจำกัดอัตราการบรรทุกน้ำหนักยานพาหนะเป็นกฎหมายจราจรสร้างขึ้นสำหรับรักษาความปลอดภัยของประชาชนผู้ที่สัญจรบนทางหลวงลักษณะเป็นกฎหมายเทคนิคเพื่อดูแลรักษาทางหลวงอันเป็นทรัพย์สินสาธารณะไม่ให้เกิดความเสียหาย ซึ่งการฝ่าฝืนกฎหมายดังกล่าวมิได้ส่งผลต่อความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน ในบางมลรัฐของประเทศสหรัฐอเมริกาจึงยกเลิกมาตรการลงโทษจำคุก เนื่องจากความไม่สอดคล้องกับสภาพความเสียหายของทางหลวงและกำหนดให้ความผิดที่มีการฝ่าฝืนใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราบนทางหลวงเป็นความผิดละหุโทษ มีลักษณะเป็นการบังคับโทษในทางทรัพย์สินโดยอัตราค่าปรับจะแตกต่างกันไปตามนโยบายและมาตรฐานทางหลวงของมลรัฐ ทั้งนี้ การพิจารณากำหนดอัตราค่าปรับจะขึ้นอยู่กับอัตราน้ำหนักที่บรรทุกเพิ่มขึ้น หรือพฤติการณ์ของการกระทำผิดซ้ำของบุคคล

การพิจารณาค่าปรับตามอัตราการบรรทุกน้ำหนักที่เพิ่มขึ้นเป็นกรณีศาลอาจกำหนดจำนวนค่าปรับทางอาญาตามอัตราน้ำหนักบรรทุกที่เกินกว่าที่กฎหมายกำหนดว่าเพิ่มขึ้นเป็นจำนวนเท่าใด เช่น มลรัฐ Pennsylvania ซึ่งกฎหมายกำหนดให้ค่าปรับในกรณีที่มีการฝ่าฝืนบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราน้ำหนักบรรทุกรวม (Gross Weight Vehicle) ต้องระวางโทษปรับเป็นเงินจำนวน 75 ดอลลาร์ต่ออัตราการบรรทุกน้ำหนักที่เพิ่มขึ้น 500 ปอนด์ หากเป็นการฝ่าฝืนบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราน้ำหนักที่จำกัดตามจำนวนเพลลา ต้องชำระค่าปรับจำนวน 100 ดอลลาร์ต่ออัตราน้ำหนักที่เกินกว่ากฎหมายกำหนด 200 ปอนด์ และกรณีได้รับอนุญาตให้บรรทุกน้ำหนักเกินอัตราแล้วฝ่าฝืนบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่กำหนดในใบอนุญาตจะต้องชำระค่าปรับเพิ่มเป็นสองเท่าของอัตราที่กำหนด<sup>91</sup>

<sup>90</sup> Vehicle Code of California section 42000-42010

<sup>91</sup> Pennsylvania Consolidated Statutes section 4945

ส่วนการพิจารณาค่าปรับจากพฤติกรรมของผู้กระทำ เป็นการกำหนดจำนวนเงินค่าปรับโดยนำพฤติกรรมของบุคคลผู้ที่ไต่สวนพยานพยานะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราว่ามีการกระทำผิดซ้ำหรือเป็นการบรรทุกเกินกว่าที่กำหนดในใบอนุญาตให้บรรทุกเกินอัตราแล้วหรือไม่ประกอบการใช้ดุลพินิจกำหนดค่าปรับด้วย มลรัฐที่ใช้มาตรการค่าปรับทางอาญากรณียานพาหนะบรรทุกเกิน เช่น

มลรัฐ Washington มาตรา 46.44.105 กรณีฝ่าฝืนบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราครั้งแรกต้องชำระค่าปรับเพิ่มขึ้นจากค่าปรับที่กำหนด 50 ดอลลาร์ แต่หากเป็นการกระทำผิดครั้งที่สองต้องชำระค่าปรับเพิ่มขึ้นจากค่าปรับขั้นต่ำอีก 75 ดอลลาร์ โดยเงินค่าปรับที่จัดเก็บจากการกระทำผิดกรณีบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราจะจัดสรรเข้ากองทุนทางหลวง เพื่อให้หน่วยงานที่รับผิดชอบทางหลวงของมลรัฐจัดทำบัญชีขอใช้เงินกองทุนสำหรับการก่อสร้าง บำรุงรักษาทางหลวงต่อไป<sup>92</sup>

แต่อย่างไรก็ดี ยังปรากฏมาตรการลงโทษจำคุกควบคู่กับการกำหนดโทษปรับทางอาญาในประเทศสหรัฐอเมริกาบางมลรัฐที่มียานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราจำนวนมาก จึงต้องมีมาตรการลงโทษจำคุกเพื่อปราบปรามให้ผู้กระทำผิดเกิดความเกรงกลัว เช่น มลรัฐ California ซึ่งกำหนดให้ กรณีที่มีการฝ่าฝืนไต่สวนพยานพยานะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราบนทางหลวงต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 6 เดือน หรือปรับไม่เกิน 1,000 ดอลลาร์<sup>93</sup>

#### 4.1.3.4 มาตรการจัดตั้งกองทุนทางหลวง

กองทุนทางหลวง (Federal Highway Trust Fund) ตั้งขึ้นตาม Federal-Aid Highway Act 1956 เพื่อจัดเก็บรายได้ของรัฐบาลกลางที่ได้จากการบังคับใช้มาตรการทางกฎหมายอื่นสำหรับการฝ่าฝืนไต่สวนพยานพยานะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา โดยเงินรายได้ดังกล่าวจะจัดสรรเก็บเข้ากองทุนสำหรับนำไปใช้จ่ายสนับสนุนทางการเงินให้แก่มลรัฐในการพัฒนาและบำรุงระบบทางหลวงระหว่างมลรัฐให้มีความเชื่อมโยงกัน ซึ่งต่อมามีการแก้ไขกฎหมายเพิ่มบทบาทของกองทุนเป็นการสนับสนุนระบบขนส่งมวลชนของรัฐด้วย

ปัจจุบันกองทุนทางหลวงตาม US.Code บทที่ 26 มาตรา 9503 กำหนดบทบาทของกองทุนในการเก็บรวบรวมเงินรายได้ของรัฐบาลกลางและกระจายเงินนั้นไปใช้สำหรับการลงทุนก่อสร้างและบำรุงรักษาทางหลวงและการขนส่งของรัฐบาลกลางในรูปแบบของเงินช่วยเหลือให้แก่รัฐที่รับผิดชอบนำไปบริหารจัดการ ซึ่งเงินที่กองทุนได้รับโดยหลักจะมาจากภาษีของรัฐบาลกลางใน

<sup>92</sup> Revised Code of Washington section 46.44.105 (1)

<sup>93</sup> Penal Code of California section 19

น้ำมันเบนซินและน้ำมันดีเซลและร้อยละ 90 ของกองทุนส่วนที่เหลือมาจากภาษียางรถยนต์รถบรรทุก และรถพ่วงและยานพาหนะบางชนิดที่มีการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมจากการละเมิดกฎหมายมีที่มาจากแนวคิดผู้ก่อมลพิษเป็นผู้จ่ายในกฎหมายสิ่งแวดล้อมที่กำหนดให้ผู้ประกอบการซึ่งเป็นบุคคลที่ได้รับผลประโยชน์จากการประกอบการโดยตรง

ดังนั้น ผู้ประกอบการจึงควรเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายที่ก่อให้เกิดมลพิษ โดยการเทียบเคียงมาใช้ในการกระทำความผิดกรณีฝ่าฝืนใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราบนทางหลวง กล่าวคือ การใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราบนทางหลวงเป็นสาเหตุทำให้ทางหลวงของรัฐต้องเสียหาย โดยผู้ประกอบการขนส่งที่ใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราจึงควรมีส่วนรับผิดชอบจ่ายเงินค่าธรรมเนียมหรือค่าปรับสำหรับการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราเพื่อเข้ากองทุนทางหลวง เมื่อมีความเสียหายเกิดแก่ทางหลวงจะนำเงินจากกองทุนจะนำไปใช้จ่ายบำรุงรักษาทางหลวงที่ต้องเสียหายนั้น

การบริหารจัดการกองทุนทางหลวงเป็นระบบการกระจายอำนาจบริหารจัดการทางหลวงไปให้แก่รัฐและบังคับใช้กฎหมายของมลรัฐได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยกองทุนทางหลวงแต่ละมลรัฐจะมีบัญชีเฉพาะเป็นอิสระแยกออกจากงบประมาณแผ่นดินและมีบทบาทหน้าที่จัดการทางการเงินเพื่อบริหารจัดการทางหลวงของมลรัฐเป็นการเฉพาะ โดยเงินรายได้ของกองทุนจะได้รับการจัดสรรเงินจากภาษีการใช้ถนน ภาษีน้ำมันโดยรัฐบาลกลางส่วนหนึ่งและจากเงินค่าปรับหรือค่าธรรมเนียมใบอนุญาตให้ใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราอีกส่วนหนึ่ง แม้ว่าการจัดตั้งกองทุนเพื่อใช้เป็นแหล่งเก็บรวบรวมเงินรายได้จะมีระบบบริหารสำหรับความเสียหายอันเกิดแก่ทางหลวงโดยเฉพาะ เพื่อให้เงินรายได้ที่เก็บจากผู้กระทำการละเมิดกฎหมายมาใช้เยียวยาความเสียหายตามสัดส่วนที่เหมาะสมได้

แต่ทว่ากองทุนทางหลวงของสหรัฐอเมริกาที่กำลังประสบปัญหาสภาพขาดดุลเนื่องจากมีการนำเงินจากกองทุนไปใช้จ่ายสนับสนุนการให้บริการขนส่งสาธารณะมากกว่าวัตถุประสงค์ในการนำมาใช้ลงทุนก่อสร้าง บำรุงรักษาระบบโครงสร้างพื้นฐานทางหลวงที่ได้รับความเสียหายทำให้วัตถุประสงค์ของเงินรายรับและการใช้จ่ายไม่สอดคล้องกัน<sup>94</sup>

<sup>94</sup> Michael Sargent, "Highway Trust Fund Basics: A Primer on Federal Surface Transportation Spending," *The heritage foundation* 3014(2015).

การบังคับใช้มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับความเสียหายจากยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราของประเทศสหรัฐอเมริกา เช่น มาตรการเก็บค่าธรรมเนียมใบอนุญาตบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา การดำเนินคดีความรับผิดชอบทางแพ่งและ มาตรการกำหนดค่าปรับทางอาญาอย่างมีประสิทธิภาพเนื่องจากอาศัยกฎระเบียบด้านความปลอดภัยในการให้อำนาจทางปกครองแก่เจ้าหน้าที่ของมลรัฐออกคำสั่งยังไม่ให้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินสัญจรบนทางหลวงต่อไปและการบันทึกพฤติการณ์ลงในระบบฐานข้อมูลทางทะเบียน ซึ่งต้องใช้ร่วมกับเทคโนโลยีระบบการตรวจสอบน้ำหนักยานพาหนะขณะเคลื่อนที่ Weight-in-Motion (WIM) ระบบตรวจสอบระบบทางทะเบียนของยานพาหนะ Automatic Vehicle Identification (AVI) ซึ่งสามารถถ่ายรูปทะเบียนของยานพาหนะที่บรรทุกน้ำหนักเกินอัตราได้อย่างชัดเจนและระบบจะสามารถประมวลผลไปยังเจ้าหน้าที่ทางหลวงได้ทันทีช่วยให้บังคับใช้มาตรการกฎหมายด้านอื่นได้สะดวกมากขึ้น โดยให้เจ้าหน้าที่ที่พบการกระทำผิดบันทึกพฤติการณ์บรรทุกน้ำหนักเกินอัตราลงในระบบทางทะเบียนยานพาหนะซึ่งเป็นมาตรการหนึ่งที่จะช่วยสนับสนุนการบังคับใช้ด้านอื่น ๆ มีตัวอย่างเช่นมลรัฐ Oklahoma<sup>95</sup>

จากการศึกษามาตรการทางกฎหมายในระดับมลรัฐของประเทศสหรัฐอเมริกา สำหรับการฝ่าฝืนใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราบนทางหลวง มีระบบการอนุญาตของมลรัฐลักษณะเป็นแนวทางที่กฎหมายเปิดโอกาสให้เอกชน ในกรณีที่เกณฑ์อัตราน้ำหนักบรรทุกที่กฎหมายกำหนดไว้เคร่งครัดหรือมีความแตกต่างกันในแต่ละมลรัฐ ผู้ประกอบการสามารถจ่ายเงินค่าธรรมเนียมสำหรับยื่นขอใบอนุญาตบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนดได้ตามเส้นทาง ระยะเวลา จำนวนเที่ยวการขนส่งหรือเงื่อนไขด้านความปลอดภัยตามที่มลรัฐกำหนดและจะต้องติดใบอนุญาตไว้บริเวณยานพาหนะอย่างชัดเจนเพื่อให้ระบบสามารถตรวจสอบได้

แต่หากได้รับอนุญาตให้บรรทุกน้ำหนักเกินอัตราแล้วยังคงฝ่าฝืนบรรทุกเกินกว่าที่อนุญาตก็จะต้องถูกดำเนินคดีรับผิดชอบทางแพ่งที่กำหนดตัวบุคคลที่ต้องรับผิดชอบและเกณฑ์อัตราไว้อย่างชัดเจน หรือต้องชำระค่าปรับทางอาญา ซึ่งบทลงโทษจะมีอัตราโทษหรืออัตราเงินค่าเสียหายเป็นจำนวนสูงกว่ากรณีการฝ่าฝืนเกณฑ์อัตรการบรรทุกน้ำหนักที่กฎหมายกำหนดหรือพิจารณาจากพฤติการณ์ตามอัตราน้ำหนักบรรทุกเกินไปกว่าเกณฑ์อัตราที่อนุญาตเช่นเดียวกับกรณีบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนดก็ได้ เงินค่าปรับหรือค่าธรรมเนียมใบอนุญาตจะจัดสรรเข้ากองทุนทางหลวงเพื่อนำมาใช้เพื่อการบูรณะ บำรุงรักษาทางหลวงที่ต้องเสียหายโดยเฉพาะ

<sup>95</sup> Oklahoma Statutes Section 47-14-109.1

## 4.2 ประเทศออสเตรเลีย

ประเทศออสเตรเลียเป็นประเทศที่มีการพัฒนาและเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ การคมนาคมและสิ่งแวดลอมเป็นอย่างมากโดยเฉพาะการคมนาคมขนส่งทางถนนระหว่างรัฐและระบบโครงสร้างพื้นฐานทางถนน ซึ่งรัฐบาลกลางออสเตรเลียมุ่งเน้นให้ความสำคัญกับปัญหาพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งทางถนนด้วยการปรับปรุงและพัฒนาโครงสร้างทางถนนด้วยการปฏิรูปการขนส่งและพัฒนากฎหมายกำกับดูแลการใช้ยานพาหนะบรรทุกหนักทางพาณิชย์ในการขนส่งสินค้าบนทางหลวงอย่างต่อเนื่องโดยคำนึงถึงประสิทธิภาพด้านการบังคับใช้มาตรการกฎหมายและมาตรฐานด้านความปลอดภัยต่อประชาชนผู้สัญจรบนทางหลวง โดยให้ความสำคัญในด้านพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางถนนให้เชื่อมโยงกันระหว่างประเทศโดยคำนึงถึงความปลอดภัยและสิ่งแวดลอมเป็นหลัก ดังนั้น จึงต้องศึกษามาตรการทางกฎหมายควบคุมดูแลยานพาหนะบรรทุกหนักของประเทศออสเตรเลีย เพื่อเป็นแนวทางการนำมาปรับใช้กับปัญหาความเสียหายอันเกิดแก่ทางหลวงในประเทศไทย

มาตรการด้านการควบคุมน้ำหนักยานพาหนะบรรทุกที่ใช้ทางหลวงของออสเตรเลียเป็นรูปธรรมเมื่อสภาแห่งรัฐบาลออสเตรเลีย (Council of Australian Government : COAG) ตกลงยอมรับเกี่ยวกับการสร้างระบบกำกับดูแลยานพาหนะที่มีการบรรทุกน้ำหนักเกินกว่า 4.5 ตัน เห็นควรมีหลักเกณฑ์ในการควบคุมและกำกับดูแลที่เป็นรูปแบบเดียวกันในระดับรัฐบาลของสหพันธรัฐมากกว่าเป็นอำนาจของรัฐบาลท้องถิ่น เพื่อให้หลักเกณฑยานพาหนะบรรทุกหนักมีความชัดเจนและไม่ให้เกิดความขัดแย้งกันระหว่างกฎเกณฑ์ที่ใช้บังคับกับยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักมากกว่า 4.5 ตันที่ใช้ระบบทางหลวงระหว่างรัฐขนส่งสินค้าจึงพยายามสร้างร่วมมือกันระหว่างรัฐบาลท้องถิ่นเพื่อให้มีการดำเนินการภายใต้กฎเกณฑ์เดียวกันสำหรับยานพาหนะบรรทุกหนักแทนการออกกฎหมายโดยรัฐบาลท้องถิ่นแยกจากกันป้องกันปัญหาการขัดกันของกฎหมายแต่ละรัฐ

ต่อมาในปี ค.ศ.2011 ได้มีการทำข้อตกลง INTERGOVERNMENTAL AGREEMENT ON HEAVY VEHICLE REGULATORY REFORM ระหว่างรัฐบาลกลางออสเตรียกับรัฐบาลท้องถิ่นเกี่ยวกับการปฏิรูปการกำกับดูแลยานพาหนะบรรทุกหนักโดยเป็นการวางหลักการและกระบวนการดำเนินการเป็นแนวทางตัดสินใจยอมรับอำนาจรัฐบาลกลางสำหรับการสร้างระบบกำกับดูแลยานพาหนะบรรทุกหนักเพื่อร่วมมือกันแก้ไขปรับปรุงกฎระเบียบเกี่ยวกับยานพาหนะบรรทุกหนักให้ดำเนินไปภายใต้หลักเกณฑ์ที่เป็นแนวทางเดียวกัน

The Heavy Vehicle National Law เป็นบทบัญญัติเกี่ยวกับการกำกับดูแลการบรรทุกน้ำหนักของยานพาหนะที่บรรทุกน้ำหนักตั้งแต่ 4.5 ตันขึ้นไปของประเทศออสเตรเลียมีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2014 ในเมืองหลวงและรัฐต่างๆ ได้แก่ New South Wales, Queensland, South Australia, Tasmania และ Victoria โดยครอบคลุมไปถึงเรื่องมาตรฐานของยานพาหนะขนาดและอัตราการบรรทุกน้ำหนักของยานพาหนะ แต่กฎหมายฉบับนี้เป็นเพียงการวางแนวทางดำเนินการทางกฎหมายบางส่วนซึ่งจะต้องมีการออกกฎระเบียบในลักษณะที่เป็นรายละเอียดสำหรับการบังคับตามกฎหมายดังกล่าว อย่างไรก็ตามรัฐ Western Australia และ Northern Territory ยังไม่ยอมรับการปฏิบัติตามกฎระเบียบแห่งชาติว่าด้วยยานพาหนะบรรทุกหนักดังกล่าว<sup>96</sup>

เนื่องจากมาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราของประเทศออสเตรเลียเป็นไปในแนวทางเดียวกันตามกฎหมายเกณฑ์ที่ได้ตกลงร่วมกัน ดังนั้น การศึกษามาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการจำกัดอัตราการบรรทุกน้ำหนักของยานพาหนะและมาตรการทางกฎหมายกรณีฝ่าฝืนบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราของประเทศออสเตรเลีย จึงเลือกศึกษาอ้างอิงมาตรการกฎหมายเฉพาะมาตรการทางกฎหมายกรณีบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราของรัฐ Queensland เท่านั้น

#### 4.2.1 มาตรการกฎหมายเกี่ยวกับอัตราบรรทุกน้ำหนักของยานพาหนะ

มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับกำหนดอัตราการบรรทุกน้ำหนักของยานพาหนะที่เป็นบทบัญญัติจากการตกลงร่วมกันของรัฐ โดยในรัฐ Queensland มีการนำมาบัญญัติเป็นกฎหมายอยู่ในลักษณะที่เป็นพระราชบัญญัติที่มีชื่อว่า Heavy Vehicle National Law (HVNL) ซึ่งการกำหนดอัตราการบรรทุกน้ำหนักของยานพาหนะมีวัตถุประสงค์เพื่อความปลอดภัยทางถนนของประชาชนด้วยการลดความเสี่ยงที่จะเกิดความเสียหายจากยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรารวมทั้งป้องกันผลกระทบที่ไม่พึงประสงค์ต่อโครงสร้างพื้นฐานถนนหรือสิ่งอำนวยความสะดวกบนทางหลวงจากยานพาหนะที่บรรทุกน้ำหนักมากเกินไป Heavy Vehicle National Law (NVHL) จึงได้กำหนดให้ออกกฎระเบียบว่าด้วยหลักเกณฑ์จำกัดอัตราน้ำหนักยานพาหนะที่สามารถอนุญาตให้สัญจรบนทางหลวงได้

<sup>96</sup> National Heavy Vehicle Regulator, **Heavy Vehicle National Law and Regulations** [ออนไลน์], 22 กรกฎาคม 2559. แหล่งที่มา [www.nhvr.gov.au/law-policies/heavy-vehicle-national-law-and-regulations](http://www.nhvr.gov.au/law-policies/heavy-vehicle-national-law-and-regulations).

ทั้งนี้ อัตราน้ำหนักบรรทุกของยานพาหนะจะต้องคำนึงถึงมาตรฐานด้าน ความปลอดภัย ลักษณะการควบคุมยานพาหนะ ตำแหน่งการวางสิ่งของบนยานพาหนะ และส่วนพ่วงของ ยานพาหนะ<sup>97</sup> โดยกำหนดกฎระเบียบกำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับการกำหนดอัตราน้ำหนักบรรทุก ของยานพาหนะ ได้แก่ Heavy Vehicle National Regulation (Mass, Dimension and Loading) การจำกัดอัตราน้ำหนักการบรรทุกของยานพาหนะตามกฎระเบียบดังกล่าวได้กำหนดเกณฑ์จำกัด อัตราน้ำหนักบรรทุกของยานพาหนะโดยให้พิจารณาตามหลักเกณฑ์การบรรทุกน้ำหนักของ ยานพาหนะสามารถแยกพิจารณารายละเอียดดังนี้

#### 4.2.1.1 หลักเกณฑ์เกี่ยวกับการบรรทุกสินค้าของยานพาหนะ

หลักเกณฑ์การบรรทุกน้ำหนักของยานพาหนะตามที่กำหนดไว้ในกฎระเบียบ Heavy Vehicle National Regulation (Mass, Dimension and Loading) กำหนดให้ยานพาหนะ ที่มีการบรรทุกน้ำหนักมากต้องคำนึงถึงหลักเกณฑ์ที่เป็นแนวทางตามตาราง 7 แนบท้ายกฎระเบียบ ดังกล่าวมีหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการบรรทุกสินค้า รายละเอียดดังต่อไปนี้<sup>98</sup>

(ก) การบรรทุกน้ำหนักของยานพาหนะต้องไม่มีการบรรทุกน้ำหนักมากเกินไป ในลักษณะที่จะทำให้ยานพาหนะอยู่ในสภาพไม่เหมาะสมกับการใช้งานเพื่อขับเคลื่อนบนทางหลวง หรือ ยานพาหนะมีการบรรทุกสิ่งของในลักษณะที่ไม่ปลอดภัยต่อบุคคลอื่น

(ข) การบรรทุกน้ำหนักของยานพาหนะจะต้องคำนึงถึงความปลอดภัย โดยจะต้องระมัดระวังไม่ให้สิ่งของที่ทำการบรรทุกตกหล่นออกจากยานพาหนะ

(ค) การควบคุมอัตราบรรทุกน้ำหนักของยานพาหนะต้องใช้วิธีการที่เหมาะสม

นอกจากนี้การบรรทุกน้ำหนักของยานพาหนะยังจะต้องดำเนินการให้เป็นไปตาม คู่มือควบคุมการบรรทุกน้ำหนักยานพาหนะ (Load Restraint Guide) ที่ออกโดยคณะกรรมการ ขนส่งแห่งชาติ ซึ่งเป็นแนวทางในความรับผิดชอบต่ออันตรายที่เกิดจากการขนส่งของผู้ควบคุม ยานพาหนะผู้ประกอบการและผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องบนหลักการขั้นพื้นฐานของความปลอดภัยเกี่ยวกับการ บรรทุกน้ำหนักของยานพาหนะที่นำมาใช้เพื่อให้ความปลอดภัยของยานพาหนะที่ใช้ขนส่งบนถนน

<sup>97</sup> Heavy Vehicle National Law section 110 “(1) The national regulations may prescribe requirements (the loading requirements) about securing a load on a heavy vehicle or a component of a heavy vehicle.

(2) Without limiting subsection (1), the loading requirements may include requirements about the restraint or positioning of a load or any part of it on a motor vehicle or trailer.”

<sup>98</sup> Heavy Vehicle National Regulation (Mass, Dimension and Loading) Article 38.

#### 4.2.1.2 การกำหนดอัตราน้ำหนักบรรทุกของยานพาหนะ

มาตรการที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดอัตราน้ำหนักยานพาหนะปรากฏอยู่ในกฎระเบียบ Heavy Vehicle National Regulation (Mass, Dimension and Loading) ข้อ 6 ที่ออกโดยอาศัยอำนาจตามมาตรา 95<sup>99</sup> แห่ง Heavy Vehicle National Law ที่ให้แต่ละมลรัฐสามารถกำหนดกฎระเบียบเกี่ยวกับมวลรวมของยานพาหนะซึ่งกำหนดให้การจำกัดอัตราน้ำหนักยานพาหนะขึ้นอยู่กับเพลายานพาหนะประกอบกับประเภทของยานพาหนะ โดยมีเงื่อนไขในการกำหนดอัตราน้ำหนักยานพาหนะโดยพิจารณาจากการจำกัดน้ำหนักตามจำนวนเพลา และการจำกัดน้ำหนักยานพาหนะตามการเว้นระยะห่างของเพลา<sup>100</sup>

(ก) การจำกัดอัตราน้ำหนักบรรทุกของยานพาหนะตามจำนวนเพลายานพาหนะได้กำหนดไว้ในตาราง 1 บัญชีรายการที่ 1 ท้ายกฎระเบียบ HVNR โดยแบ่งยานพาหนะออกเป็น 5 ประเภทกำหนดให้อัตราบรรทุกน้ำหนักยานพาหนะเป็นไปตามจำนวนเพลา เช่น ยานพาหนะ Single axles และ Twin steer axle สามารถบรรทุกน้ำหนักได้ไม่เกิน 11 ตัน ยานพาหนะประเภท Tandem axle สามารถบรรทุกน้ำหนักได้ไม่เกิน 16 ตัน และยานพาหนะประเภท Tri- axle และ ยานพาหนะประเภท Quad-axle สามารถบรรทุกน้ำหนักได้ไม่เกิน 20 ตัน

(ข) การจำกัดอัตราน้ำหนักของยานพาหนะจากการเว้นระยะห่างของเพลากำหนดได้ตามตาราง 1 กฎระเบียบ Heavy Vehicle National Regulation (Mass, Dimension and Loading) ข้อ 6 (2) ได้กำหนดให้มีการจำกัดอัตราบรรทุกน้ำหนักยานพาหนะจากการเว้นระยะห่างของเพลาปรากฏตามบัญชีรายการที่ 2 และบัญชีรายการที่ 3 จำกัดอัตราน้ำหนักบรรทุกตามประเภทของยานพาหนะดังนี้

<sup>99</sup> Heavy Vehicle National Law section 95 “(1) The national regulations may prescribe requirements (the prescribed mass requirements) about the following—

- (a) the mass of heavy vehicles;
- (b) the mass of components of heavy vehicles.

(2) Without limiting subsection (1), the prescribed mass requirements may include the following—

- (a) requirements about mass limits relating to—
  - (i) the tare mass of heavy vehicles; or
  - (ii) the mass of heavy vehicles together with their loads; or
  - (iii) the mass on tyres, axles or axle groups of heavy vehicles;
- (b) requirements about mass limits relating to axle spacing.”

<sup>100</sup> Heavy Vehicle National Regulation (Mass, Dimension and Loading) Article 6(2)



- ยานพาหนะประเภททั่วไประยะห่างเพลานี้ไม่เกิน 10 เมตร บรรทุกน้ำหนักได้ไม่เกิน 42.5 ตัน
- ยานพาหนะประเภท B-double ระยะห่างเพลานี้ไม่เกิน 21 เมตร บรรทุกน้ำหนักได้ไม่เกิน 62.5 ตัน
- ยานพาหนะประเภท Road train ระยะห่างเพลานี้ไม่เกิน 53.3 เมตร บรรทุกน้ำหนักได้ไม่เกิน 172.5 ตัน

#### 4.2.2 มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับความเสียหายจากการบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา

##### 4.2.2.1 การกำหนดความรับผิดชอบของบุคคลกรณียานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกิน

กรณีที่มีการฝ่าฝืนบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดการพิจารณาความรับผิดชอบของบุคคลที่เกี่ยวข้องมีส่วนสำคัญที่จะหาต้องบุคคลที่ต้องรับโทษตามกฎหมายกำหนดไว้โดย Heavy Vehicle National Law กำหนดให้บุคคลที่ต้องมีส่วนรับผิดชอบสำหรับความเสียหายที่เกิดจากการฝ่าฝืนบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา ได้แก่ บุคคลผู้ควบคุมยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา กรณีกระทำการอันทำให้ยานพาหนะที่บรรทุกน้ำหนักเกินอัตราสามารถเคลื่อนที่บนถนนย่อมต้องมีความรับผิดชอบในค่าเสียหายตามอัตราที่กำหนดตามระดับความเสี่ยงที่จะเกิดความเสียหายตั้งแต่ 3,000 – 10,000 ดอลลาร์<sup>101</sup>

ความรับผิดชอบของบุคคลที่เกี่ยวข้องกับการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา จะต้องรับผิดชอบความเสียหายอันเกิดจากการบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่กำหนดไว้ใน Heavy Vehicle National Law ซึ่งกำหนดให้บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา นอกจากบุคคลที่ควบคุมยานพาหนะ เช่น ผู้เป็นนายจ้างในกิจการที่ใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรากรณีทำในทางการที่จ้าง ผู้ว่าจ้างให้ทำการขนส่งกรณีผู้ควบคุมเป็นเจ้าของยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา หรือบุคคลที่มีส่วนเป็นเจ้าของยานพาหนะที่มีการบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา จะต้องมีความรับผิดชอบเป็นการเฉพาะตัวแยกต่างหากจากความรับผิดชอบของบุคคลผู้ควบคุมยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา ซึ่งบุคคลดังกล่าวจะต้องมีความรับผิดชอบแม้ว่าจะสามารถพิสูจน์ได้ว่าผู้ควบคุมยานพาหนะไม่มีความผิดตามอัตราโทษสูงสุดสำหรับความผิดนั้น<sup>102</sup>

<sup>101</sup> Heavy Vehicle National Law section 111

<sup>102</sup> Heavy Vehicle National Law section 183 (2)

ในกระบวนการดำเนินคดีสำหรับการฝ่าฝืนบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราจะต้องมีการพิสูจน์ความรับผิดของบุคคลเกี่ยวกับการฝ่าฝืนใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราบนทางหลวงว่ามีลักษณะอาจทำให้ทางหลวงเสียหายโดย Heavy Vehicle National Law ได้กำหนดเกี่ยวกับพยานหลักฐานและแนวทางการพิสูจน์ความผิดกรณีใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราไว้ดังนี้<sup>103</sup>

(ก) ต้องมีหลักฐานเกี่ยวกับการบรรทุกน้ำหนักของยานพาหนะว่ามีภาระวางสิ่งของที่บรรทุกในลักษณะที่ไม่ปลอดภัย หรือไม่ปฏิบัติตามกฎเกณฑ์มาตรฐานตามคู่มือแนวทางการควบคุมน้ำหนักยานพาหนะที่ใช้บังคับอยู่ในช่วงเวลาที่มีการกระทำผิดเกิดขึ้น

(ข) ต้องมีหลักฐานเกี่ยวกับการบรรทุกน้ำหนักที่ไม่เหมาะสมต่อความปลอดภัยในลักษณะที่อาจทำให้สิ่งของที่บรรทุกหรือส่วนที่เกี่ยวกับการบรรทุกตกลงออกจากยานพาหนะขณะเคลื่อนที่บนถนนได้

(ค) คู่มือแนวทางการควบคุมน้ำหนักยานพาหนะซึ่งศาลยกขึ้นอ้างอิงให้สันนิษฐานว่าเป็นคู่มือที่ใช้บังคับอยู่ขณะที่มีการกระทำความผิดเกิดขึ้นเว้นแต่พิสูจน์เป็นอย่างอื่น

#### 4.2.2.2 มาตรการกำหนดค่าเสียหายตามความเสี่ยง

กรณีที่มีการฝ่าฝืนบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราในออสเตรเลียจะมีมาตรการกฎหมายกำหนดแนวทางการใช้ดุลพินิจกำหนดค่าเสียหายกรณีที่มีฝ่าฝืนใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราทำให้ทางหลวงได้รับความเสียหายเป็นไปตามเกณฑ์ความเสี่ยง (Risk Category) ที่จะต้องรับผิดชอบในจำนวนเงินค่าเสียหายเพิ่มขึ้นตามอัตราน้ำหนักบรรทุกที่เกินกว่าเกณฑ์มาตรฐานของกฎหมายจำกัดไว้ โดยพิจารณาจากฐานะของผู้กระทำความผิดว่าเป็นผู้ควบคุมยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินโดยตรงหรือผู้ประกอบการที่เป็นเจ้าของยานพาหนะ พิจารณาประกอบกับลักษณะความเสี่ยงที่จะเกิดความเสียหายต่อความปลอดภัยสาธารณะ หรือการประเมินความเสี่ยงจากลักษณะการปรากฏความเสียหายของโครงสร้างพื้นฐานทางถนนโดยอัตราโทษปรับตามความเสี่ยงสามารถแยกพิจารณาตามอัตราค่าเสียหายเป็นเงินจำนวนตามระดับความเสี่ยงที่จะเกิดความเสียหายได้ดังนี้

<sup>103</sup> Heavy Vehicle National Law : Section 115

(ก) ความเสี่ยงสำหรับการฝ่าฝืนเล็กน้อย (Minor Risk Breach)<sup>104</sup> เป็นการใช้อยานพาหนะโดยฝ่าฝืนบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนดไม่ถึง 5 เปอร์เซ็นต์ของอัตราน้ำหนักที่กฎหมายกำหนดไว้ ซึ่งการฝ่าฝืนบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราดังกล่าวยังไม่ถึงขนาดที่จะก่อให้เกิดความเสียหายได้ และสามารถประเมินได้ว่าจะไม่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยของประชาชนหรือ โครงสร้างพื้นฐานของถนน รวมทั้งผลกระทบต่อสิ่งอำนวยความสะดวกของประชาชน ซึ่งอัตราค่าเสียหายสำหรับความเสี่ยงจากการฝ่าฝืนเล็กน้อย เป็นจำนวนเงินกำหนดไว้ไม่เกิน 3,000 ดอลลาร์

(ข) ความเสี่ยงสำหรับการฝ่าฝืนมาก (Substantial Risk)<sup>105</sup> เป็นกรณีที่มีการบรรทุกน้ำหนักเกินตั้งแต่ 5-20 เปอร์เซ็นต์ของอัตราน้ำหนักที่กฎหมายกำหนดไว้ถือเป็นประเภทความเสี่ยงจากการบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราในระดับมากพอที่จะก่อให้เกิดความเสียหายได้ แต่ยังไม่ถึงขนาดมีส่วนเกี่ยวข้องอันพอประเมินได้ว่าจะส่งผลให้เกิดผลกระทบต่อความปลอดภัยของประชาชน โครงสร้างทางถนน หรือ ผลกระทบที่อาจจะเกิดกับสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะได้อย่างชัดเจน แต่หากการฝ่าฝืนอาจจะทำให้เกิดความเสี่ยงต่อความเสียหายในลักษณะดังกล่าวได้ย่อมถือเป็นความเสี่ยงระดับมาก จึงต้องกำหนดอัตราค่าเสียหายเพิ่มขึ้นตามผลเสียหายที่อาจจะเกิดจากการบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราในระดับมาก ศาลจะใช้ดุลพินิจกำหนดค่าเสียหายกรณีการฝ่าฝืนที่เป็นความเสี่ยงมากเป็นเงินจำนวนไม่เกิน 5,000 ดอลลาร์

(ค) ความเสี่ยงสำหรับการฝ่าฝืนขั้นรุนแรง (Severe Risk)<sup>106</sup> เป็นกรณีที่มีการบรรทุกน้ำหนักเกินตั้งแต่ 20 เปอร์เซ็นต์ขึ้นไปของน้ำหนักที่กฎหมายกำหนดไว้ โดยความเสี่ยงระดับนี้เป็นความเสี่ยงขั้นสูงสุดตาม Heavy Vehicle National Law สำหรับการกระทำที่มีการใช้อยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราถึงขนาดมีส่วนส่งผลกระทบต่อความเสี่ยงด้านความปลอดภัยหรือ ความเสี่ยงที่จะเกิดความเสียหายต่อโครงสร้างพื้นฐานทางถนน หรือ ผลกระทบต่อสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะ โดยศาลจะกำหนดอัตราค่าเสียหายกรณีบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราในระดับความเสี่ยงรุนแรงเป็นเงินจำนวนไม่เกิน 10,000 ดอลลาร์

<sup>104</sup> Heavy Vehicle National Law section 112

<sup>105</sup> Heavy Vehicle National Law : Section 113

<sup>106</sup> Heavy Vehicle National Law : Section 114 .

## บทที่ 5

### วิเคราะห์ปัญหามาตรการกฎหมายเกี่ยวกับความเสียหายอันเกิดจากยานพาหนะ บรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา

จากการศึกษาเกี่ยวกับมาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับความเสียหายที่เกิดแก่ทางหลวงจากการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราเดิมที่มีลักษณะเป็นเพียงข้อห้ามที่ยังไม่มีการกำหนดบทลงโทษ ต่อมาเมื่อมีการฝ่าฝืนเพิ่มมากขึ้นจึงต้องมีการกำหนดบทลงโทษบุคคลที่ฝ่าฝืนโดยในรูปแบบของโทษปรับทางอาญาเพียงอย่างเดียว แต่ปัญหาการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราบนทางหลวงก็ได้ลดลงและยังปรากฏความเสียหายแก่ทางหลวงเพิ่มมากขึ้นและรัฐต้องนำเงินงบประมาณมาใช้เยียวยาความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้น จึงได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายทางหลวงให้มีการลงโทษจำคุกเพื่อให้ผู้กระทำผิดเกิดความเกรงกลัว และใช้มาตรการลงโทษริบยานพาหนะอันเป็นทรัพย์สินที่ใช้ในการกระทำความผิดในกรณีดังกล่าวอย่างจริงจัง

พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 ซึ่งเป็นบทบัญญัติกฎหมายเกี่ยวกับการควบคุมมิให้มีการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราบนทางหลวงของไทยในปัจจุบัน ได้กำหนดมาตรการลงโทษทางอาญาเพิ่มขึ้น แต่ก็ยังไม่สามารถทำให้ปัญหาการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราบนทางหลวงลดลงได้ และไม่สอดคล้องกับสภาพความเสียหายของทางหลวงอันเป็นทรัพย์สินของรัฐ เนื่องจากการกระทำดังกล่าวเป็นการก่อให้เกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สินของรัฐแล้ว ซึ่งมาตรการลงโทษทางอาญาเป็นการปราบปรามมิได้มีวัตถุประสงค์แก้ไขเยียวยาความเสียหายที่เกิดแก่ทางหลวง

หากจะพิจารณาปัญหาความเสียหายอันเกิดแก่ทางหลวงจากยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ทางละเมิดในส่วนที่เกี่ยวข้องแก้ไขเยียวยาความเสียหายก็ยังมีปัญหาในการนำมาตราการบังคับใช้กับความเสียหายอันเกิดแก่ทรัพย์สินของรัฐหลายประการ โดยพิจารณามาตรการทางกฎหมายในต่างประเทศประกอบกับการศึกษาปัญหาแนวทางการบังคับใช้มาตรการกฎหมายสำหรับความเสียหายอันเกิดแก่ทางหลวงจากยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินมีประเด็นต้องศึกษาวิเคราะห์ดังรายละเอียดที่จะกล่าวต่อไป

### 5.1 ปัญหามาตรการลงโทษทางอาญากรณีฝ่าฝืนใช้ยานพาหนะโดยมีน้ำหนักบรรทุกเกินอัตราบนทางหลวงตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535

พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 และที่แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2549 มาตรา 61 วรรคหนึ่ง บัญญัติว่า “เพื่อรักษาทางหลวง ผู้อำนวยการทางหลวงมีอำนาจประกาศในราชกิจจานุเบกษา ห้ามใช้ยานพาหนะบนทางหลวงโดยที่ยานพาหนะนั้นมีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุก หรือน้ำหนักลงเพลาเกินกว่าที่กำหนด หรือโดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหาย” เป็นบทบัญญัติที่ให้อำนาจฝ่ายบริหารออกกฎหมายลำดับรองเกี่ยวกับการควบคุมน้ำหนักบรรทุกของยานพาหนะบนทางหลวง

กรณีที่มีการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าอัตราบนทางหลวงเป็นการฝ่าฝืนประกาศ ผู้อำนวยการทางหลวงจะต้องถูกบังคับโทษทางอาญาตามมาตรา 73/2 บัญญัติไว้ว่า “ผู้ใดฝ่าฝืนประกาศของผู้อำนวยการทางหลวง ตามมาตรา 61 วรรคหนึ่ง หรือประกาศของเจ้าพนักงานซึ่งผู้อำนวยการทางหลวงแต่งตั้งให้ควบคุมทางหลวง ตามมาตรา 61 วรรคสาม ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ”

มาตรการลงโทษทางอาญาตามมาตรา 73/2 กำหนดโทษจำคุก หรือ ปรับ หรือทั้งจำทั้งปรับ ซึ่งศาลอาจใช้ดุลพินิจเลือกใช้มาตรการลงโทษอย่างใดอย่างหนึ่งก็ได้ และจากการศึกษาคำพิพากษาศาลในคดีความผิดกรณีใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรายังปรากฏว่ามีมาตรการลงโทษทางอาญาที่ศาลนำมาใช้เพื่อลงโทษผู้กระทำผิด เช่น มาตรการริบยานพาหนะอันเป็นทรัพย์สินที่ใช้กระทำ ความผิด มาตรการกำหนดให้คุมความประพฤติและให้ทำงานบริการสังคม นอกเหนือจากการบังคับใช้บทลงโทษตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535

อย่างไรก็ดี มาตรการลงโทษทางอาญาสำหรับการฝ่าฝืนใช้ยานพาหนะโดยมีน้ำหนักบรรทุกเกินอัตราบนทางหลวงทั้งที่เป็นมาตรการที่กฎหมายกำหนดไว้ตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 และมาตรการลงโทษที่ปรากฏตามคำพิพากษาของศาล มีประเด็นปัญหาที่ต้องพิจารณาว่า มาตรการลงโทษทางอาญาจะสามารถแก้ไขปัญหาค่าความเสียหายอันเกิดแก่ทางหลวงจากยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราได้อย่างไร โดยสามารถวิเคราะห์ปัญหาตามหลักกฎหมายที่เกี่ยวข้อง แนวคำพิพากษาของศาลฎีกา และมาตรการกฎหมายที่ปรากฏในต่างประเทศตั้งข้อพิจารณาต่อไปนี้

### 5.1.1 มาตรการลงโทษจำคุกบุคคลผู้ควบคุมยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกิน

กรณีมีการฝ่าฝืนใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราบนทางหลวงอันความผิดตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 และที่แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2549 มีการกำหนดบทลงโทษไว้ในบทบัญญัติมาตรา 73/2 วางหลักว่า “ ผู้ใดฝ่าฝืนประกาศของผู้อำนวยการทางหลวง ตามมาตรา 61 วรรคหนึ่ง ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ ” อันเป็นพระราชบัญญัติที่มีบทลงโทษทางอาญาสำหรับการกระทำความผิดตามกฎหมายดังกล่าว โดยมาตรการลงโทษจำคุกเป็นบทลงโทษร้ายแรงที่สุดในการบังคับเอาโทษแก่ตัวบุคคลผู้กระทำความผิดทางร่างกายและเสรีภาพด้วยการนำตัวบุคคลนั้นไปคุมขังไว้ในเรือนจำมีกำหนดระยะเวลาไม่เกินหกเดือน

มาตรการลงโทษจำคุกสามารถแบ่งออกเป็น 2 ลักษณะ ได้แก่ การจำคุกไม่มีกำหนดเวลามักจะนำมาใช้กรณีเป็นการกระทำความผิดที่มีลักษณะร้ายแรงและกระทบต่อความสงบเรียบร้อยของสังคมส่วนใหญ่ กับ การจำคุกแบบมีกำหนดเวลาสำหรับการกระทำความผิดในทุกกรณี โดยระยะเวลาจำคุกอาจแตกต่างกันตามลักษณะการกระทำความผิด ซึ่งระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือนตามมาตรา 73/2 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 มีลักษณะเป็นการจำคุกมีกำหนดระยะสั้นและเพื่อให้บุคคลผู้กระทำการอันฝ่าฝืนได้รับผลร้ายไม่กระทำความผิดในลักษณะเดียวกันอีก<sup>107</sup>

อย่างไรก็ดี แม้มาตรการลงโทษจำคุกจะเป็นบทลงโทษที่รุนแรงสามารถยับยั้งการฝ่าฝืนกฎหมายด้วยการตัดโอกาสและป้องกันมิให้ผู้กระทำความผิดกระทำความผิดซ้ำได้อีก แต่ก็เป็มาตรการที่รัฐต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายดูแลผู้กระทำความผิดที่ถูกลงโทษจำคุกอยู่ในเรือนจำ<sup>108</sup> ประกอบกับการกระทำที่มีการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราามีลักษณะของการกระทำที่เป็นความผิดเนื่องจากกฎหมายห้าม ทำให้มาตรการลงโทษจำคุกสำหรับคดีความผิดจากการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา ศาลมีการใช้ดุลพินิจให้รอการลงโทษการนำ จำคุกโดยพิเคราะห์พฤติการณ์แวดล้อมตามข้อเท็จจริงของแต่ละคดีที่แตกต่างกันไม่ว่าจะเป็นปริมาณน้ำหนักบรรทุกเกิน พฤติการณ์เกี่ยวกับตัวผู้กระทำความผิดดังเช่นตัวอย่างคำพิพากษาฎีกาต่อไปนี้

<sup>107</sup> ธาณี วรภัทร์, กฎหมายว่าด้วยการบังคับโทษจำคุก, พิมพ์ครั้งที่ 2, (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2555), หน้า 33.

<sup>108</sup> ปกป้อง ศรีสนิท, กฎหมายอาญาชั้นสูง, พิมพ์ครั้งที่ 1, (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2559), หน้า 183.

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 170/2539 จำเลยขับรถยนต์บรรทุกมีน้ำหนักยานพาหนะรวมน้ำหนักเกินกว่าอัตราที่กำหนด 7,000 กิโลกรัม พฤติการณ์การกระทำของจำเลยไม่ร้ายแรงนักประกอบกับจำเลยไม่เคยถูกลงโทษจำคุกมาก่อน เห็นควรให้โอกาสแก่จำเลยได้กลับตนเป็นพลเมืองดี

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 3093/2539 ความผิดฐานขับรถบรรทุกน้ำมันเกินอัตราที่จำเลยก่อกำเนิดจะเกิดความเสียหายแก่เศรษฐกิจของชาติตลอดจนชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนโดยส่วนรวม แต่ความเสียหายดังกล่าวก็เชื่อว่าเกิดขึ้นโดยพลันทันทีไม่เมื่อไม่ปรากฏว่าจำเลยเคยกระทำความผิดใดๆมาก่อนย่อมน่าจะให้โอกาสจำเลยได้กลับตัวประพฤติตนเป็นพลเมืองดีต่อไปให้รอการลงโทษจำคุก

จากการศึกษาคำพิพากษาศาลฎีกาที่มีแนวโน้มที่จะรอการลงโทษจำคุกผู้กระทำความผิดที่ประกอบกับข้อมูลสถิติคำพิพากษาคดีใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราฝ่าฝืนพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 ในพื้นที่จังหวัดสมุทรสาคร จังหวัดนครปฐมและจังหวัดราชบุรี ระหว่างปี พ.ศ. 2555-2558 ปรากฏว่ามีคดีให้ลงโทษจำคุกโดยไม่รอการลงโทษคิดเป็นร้อยละ 14 จากจำนวนคดีทั้งหมด 812 คดี โดยโทษจำคุกจะนำมาบังคับใช้ในกรณีที่ผู้กระทำความผิดใช้ยานพาหนะโดยมีน้ำหนักบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าอัตราที่กำหนดไว้ 10,000 กิโลกรัมขึ้นไปและกำหนดให้จำคุกไม่เกิน 3 เดือน

จากการศึกษาจะเห็นได้ว่า ศาลเห็นปัญหาความไม่เหมาะสมในการนำโทษจำคุกตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 จึงมิได้มีการนำมาตรการลงโทษจำคุกมาใช้บังคับอย่างจริงจังและได้นำมาตรการทางอาญาด้านอื่นๆมาใช้บังคับกับการกระทำความผิดดังกล่าวแทน เช่น การกักขังแทนจำคุก การปรับทางอาญา การคุมประพฤติ และการให้ทำงานบริการสังคม ในระหว่างเวลาที่กำหนดให้รอการลงโทษจำคุกผู้กระทำความผิดเพื่อเป็นการวางมาตรการลงโทษและควบคุมดูแลผู้กระทำความผิดไปในคราวเดียวกัน ดังตัวอย่างเช่นคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 10766/2551 จำเลยใช้ยานพาหนะบนทางหลวงมีน้ำหนักเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดไว้ถึง 18,500 กิโลกรัม แต่คำรับสารภาพของจำเลยเป็นประโยชน์แก่การพิจารณา ลงโทษจำคุก 1 เดือน เมื่อไม่ปรากฏว่าได้รับโทษจำคุกมาก่อนให้เปลี่ยนโทษจำคุกเป็นโทษกักขังแทน และคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 8913/2553 จำเลยใช้รถยนต์บรรทุกเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดไว้ถึง 22,410 กิโลกรัม แต่ศาลใช้ดุลพินิจให้เปลี่ยนโทษจำคุกเป็นกักขังแทน

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 5253/2539 จำเลยมีความผิดตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 มาตรา 61 วรรคหนึ่ง ประกอบกับมาตรา 73 ให้รอกการลงโทษจำคุกและคุมความประพฤติ จำเลยโดยให้ไปรายงานตัวต่อพนักงานคุมประพฤติ 3 เดือนต่อหนึ่งครั้งตลอดระยะเวลาที่รอกการลงโทษกับให้จำเลยละเว้นการประพฤติที่อาจนำสู่การกระทำผิดเช่นเดียวกันอีก

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2530/2551 จำเลยใช้รถยนต์บรรทุกเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดไว้จำนวน 9,860 กิโลกรัม และให้การรับสารภาพแสดงว่าจำเลยยังรู้สำนึกในความผิดแห่งตน เมื่อจำเลยไม่เคยได้รับโทษจำคุกมาก่อน และเพื่อให้จำเลยหลบจำและป้องปรามมิให้จำเลยกระทำความผิดทำนองนี้อีกให้วางโทษปรับจำเลย 6,000 บาท ลดโทษคงลงโทษปรับจำเลย 3,000 บาท แต่โทษจำคุกให้รอกการลงโทษไว้ 3 ปี และคุมความประพฤติจำเลยไว้มีกำหนด 1 ปีกับให้กระทำการกิจกรรมบริการสังคมหรือสาธารณประโยชน์มีกำหนด 12 ชั่วโมง

ข้อสังเกตเกี่ยวกับมาตรการคุมประพฤติ และมาตรการให้ทำงานบริการสังคมที่ปัจจุบันศาลมักจะนำมาใช้ก็ยังไม่สอดคล้องกับสภาพความเสียหายอันเกิดแก่ทางหลวง เนื่องจากมีลักษณะเป็นมาตรการแก้ไขฟื้นฟูตัวบุคคลผู้กระทำความผิดให้เกิดจิตสำนึกให้เหมาะสมกับบริบทข้อเท็จจริง มิได้มีวัตถุประสงค์เพื่อการเยียวยาความเสียหายในด้านการเงินที่รัฐใช้บำรุงรักษาทางหลวง ถึงแม้ว่ามาตรการคุมประพฤติหรือการให้ทำงานบริการสังคมจะไม่สามารถเข้ามาเยียวยาความเสียหายอันเกิดจากการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราได้โดยตรง แต่ก็แสดงให้เห็นได้ว่าศาลมีความตระหนักถึงปัญหามาตรการบังคับสำหรับการฝ่าฝืนใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนักบรรทุกเกินอัตรา

แต่อย่างไรก็ดียังปรากฏคำพิพากษาที่ศาลให้ลงโทษจำคุกผู้กระทำความผิดทันทีโดยไม่รอกการลงโทษ เช่นคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1385/2530 ซึ่งจำเลยหลีกเลี่ยงไม่มาฟังคำพิพากษาทั้งที่ได้ทำสัญญาประกันไว้ต่อศาลประกอบกับจำเลยที่ 2 มีความรู้เป็นนิติศาสตร์บัณฑิต แต่มิได้คำนึงถึงความสูญเสียของส่วนรวมจึงไม่มีเหตุที่จะรอกการลงโทษจำคุก

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 7300/2540 รถยนต์บรรทุกน้ำหนักเกินกว่ากฎหมายกำหนดจำนวน 15,230 กิโลกรัมเป็นการกระทำที่ก่อให้เกิดความเสียหายต่อทางหลวงแผ่นดิน โดยไม่คำนึงถึงความเสียหายที่จะเกิดขึ้นแก่ทรัพย์สินส่วนรวม และไม่นำพาต่อชีวิตและทรัพย์สินของบุคคลผู้ใช้เส้นทางสัญจร พฤติการณ์ในการกระทำความผิดนับว่าร้ายแรงลงโทษจำคุกโดยไม่รอกการลงโทษ



ดังจะเห็นได้ว่าคำพิพากษาในคดีดังกล่าวอยู่ในช่วงที่มีการกระทำฝ่าฝืนใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราเป็นจำนวนมากโดยอ้างอิงเหตุผลความร้ายแรงและผลกระทบต่อความปลอดภัยแก่ส่วนรวมเป็นหลักในการพิจารณาเพื่อเป็นการปราบปรามจำเลยให้เกิดความเกรงกลัวกฎหมาย ประกอบกับผู้กระทำความผิดมีพฤติการณ์อื่นอันแสดงอย่างชัดเจนว่าไม่ได้สำนึกในการกระทำของตน เช่น การเป็นผู้มีความรู้กฎหมายอย่างดี หรือการกระทำความผิดซ้ำมาเป็นข้อพิจารณา พิพากษาให้ลงโทษจำคุกผู้กระทำความผิดโดยไม่รอลงอาญา

หากพิจารณามาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับโทษจำคุกปรากฏว่ามีการนำมาใช้บังคับสำหรับการกระทำที่ฝ่าฝืนใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราบนทางหลวงแค่เพียงบางมลรัฐในประเทศสหรัฐอเมริกาที่มีปัญหาการใช้ยานพาหนะบรรทุกเกินอัตราจำนวนมากและเป็นการลงโทษโดยพิจารณาพฤติการณ์เกี่ยวกับจำคุกในกรณีที่มีพฤติการณ์กระทำความผิดซ้ำเท่านั้น โดยมาตรการทางกฎหมายในต่างประเทศมักจะไม่ปรากฏมาตรการลงโทษจำคุกสำหรับการกระทำที่ใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราบนทางหลวงแล้ว เนื่องจากเป็นมาตรการที่ทำให้รัฐต้องรับค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นและไม่สอดคล้องกับปัญหาความเสียหายอันเกิดแก่ทางหลวง

จากการศึกษาพบว่า การนำมาตราการลงโทษจำคุกมาใช้บังคับยังมีปัญหาความไม่สอดคล้องกับการกระทำความผิดของบุคคลที่เกี่ยวข้องกับยานพาหนะที่มีน้ำหนักบรรทุกเกินอัตราทางหลวงตามมาตรา 73/2 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535และที่แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ 2)พ.ศ.2549 กำหนดให้บุคคลใดก็ตามที่ฝ่าฝืนประกาศผู้อำนวยการทางหลวงเกี่ยวกับการห้ามใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราบนทางหลวงอาจต้องรับโทษจำคุกสำหรับการกระทำความผิดนั้นย่อมหมายความว่าเฉพาะบุคคลผู้กระทำความผิดโดยตรงคือบุคคลผู้ควบคุมยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราบนทางหลวง

ผู้ควบคุมยานพาหนะซึ่งต้องมีความรับผิดชอบสำหรับการกระทำที่ใช้ยานพาหนะฝ่าฝืนบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราโทษจำคุกตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 ปรากฏข้อเท็จจริงตามคำพิพากษาศาลฎีกาที่จำเลยมักจะกล่าวอ้างว่าตนอยู่ในฐานะลูกจ้าง และมีใช้บุคคลผู้ที่ได้รับผลประโยชน์จากการบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา จำเลยในฐานะผู้ควบคุมยานพาหนะจำต้องกระทำตามคำสั่งผู้ประกอบการนายจ้างซึ่งเป็นบุคคลที่ได้รับผลประโยชน์โดยตรง

ตัวอย่างเช่นคำพิพากษาฎีกาที่ 8913/2553 จำเลยยกขึ้นอ้างฎีกาว่าจำเลยไม่เคยกระทำความผิดมาก่อน มีภาระต้องรับผิดชอบต่อครอบครัวและจำต้องกระทำความผิดเพราะไม่อาจหลีกเลี่ยงหรือขัดคำสั่งของนายจ้าง และคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2105/2548 จำเลยซึ่งเป็นลูกจ้างขับรถยนต์ไปรับจ้างบรรทุกปูนน้ำหนักเกินไปจากที่กำหนดไว้ 2,970 กิโลกรัมเป็นการฝ่าฝืนกฎหมาย

เมื่อปรากฏว่าการดำเนินคดีความผิดกรณีใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 ผู้ประกอบการนายจ้างจะเป็นนิติบุคคลจึงไม่อาจนำโทษจำคุกอันเป็นโทษจำกัดเสรีภาพมาใช้บังคับกับนิติบุคคลได้ ดังนั้น ข้อเท็จจริงที่จำเลยผู้ควบคุมยานพาหนะยกขึ้นอ้างจำต้องกระทำตามคำสั่งผู้ประกอบการนายจ้าง ศาลเห็นว่าเป็นเพียงเหตุผลและความจำเป็นส่วนตัวของจำเลยเท่านั้น จึงไม่อาจอ้างภาระความจำเป็นส่วนตัวเพื่อก่อภาระให้แก่สังคมโดยรวมได้

แต่อย่างไรก็ดี การนำบุคคลผู้ควบคุมยานพาหนะที่เป็นลูกจ้างที่ประกอบอาชีพสุจริตไปจำคุกในเรือนจำเฉกเช่นอาชญากรร้ายแรงจึงเป็นการผลักดันบุคคลผู้ที่ประกอบอาชีพสุจริตให้ออกไปจากสังคมทำให้บุคคลต้องโทษเสียโอกาสทางเศรษฐกิจ สถานะทางสังคม สภาพจิตใจและเป็นการตัดโอกาสในการหาเลี้ยงชีพจนกระทั่งอาจเป็นเหตุให้เกิดอาชญากรรมอื่นตามมาได้ ในขณะเดียวกันผู้ประกอบการซึ่งได้รับผลประโยชน์จากการบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราอาจหาลูกจ้างคนใหม่มาเพื่อเป็นเครื่องมือในการกระทำการอันเป็นการฝ่าฝืนใช้ยานพาหนะที่บรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา และอาจก่อให้เกิดความเสียหายต่อทางหลวงนั้นได้อีก การลงโทษจำคุกผู้ควบคุมยานพาหนะจึงไม่สอดคล้องกับผลประโยชน์ของบุคคลจากการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราบนทางหลวง

หากพิเคราะห์วัตถุประสงค์ของการลงโทษจำคุกเป็นการลงโทษเพื่อปราบปรามมิให้มีการกระทำความผิดยังไม่สอดคล้องกับปัญหาความเสียหายอันเกิดแก่ทางหลวงเนื่องจากการลงโทษจำคุกมีกำหนดไม่เกินหกเดือนเป็นโทษระยะสั้นยังเป็นการเพิ่มภาระด้านค่าใช้จ่ายให้กับรัฐต้องสูญเสียงบประมาณในการดูแลผู้ต้องรับโทษระหว่างที่ถูกคุมขังนอกจากภาระการเยียวยาความเสียหาย

ผู้เขียนเห็นว่า แม้มาตรการลงโทษจำคุกจะมีได้มีวัตถุประสงค์ในการแก้ไขเยียวยาความเสียหายอันเกิดแก่ทางหลวงจากยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราได้โดยตรง แต่การลงโทษจำคุกก็ยังคงจำเป็นสำหรับการนำมาบังคับใช้เพื่อปราบปรามให้ผู้กระทำความผิดเกิดความเกรงกลัวในลักษณะที่เป็นมาตรการลงโทษขั้นสุดท้ายสำหรับบุคคลผู้กระทำความผิดกรณีดำเนินมาตรการลงโทษทางทรัพย์สินแก่ผู้กระทำความผิดแล้วยังไม่หลาบจำ โดยพิจารณานำมาใช้พฤติการณ์อื่นของ

ผู้กระทำความผิดประกอบ เช่น กรณีที่มีการกระทำความผิดซ้ำ หรือยานพาหนะมีอัตราน้ำหนักบรรทุกมากเกินไปกว่าเกณฑ์ที่กำหนดจนอาจก่อความเสียหายเพิ่มขึ้นเนื่องจากเป็นบโทพิษรุนแรง

มาตรการลงโทษจำคุกจึงเป็นมาตรการที่ยังคงจำเป็นสำหรับการดำเนินคดีความผิดกรณีใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราในประเทศไทย เนื่องจากข้อเท็จจริงเกี่ยวกับสถานการณ์การเพิ่มขึ้นของยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราบนทางหลวงที่ปรากฏการร้องเรียนเกี่ยวกับการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอันยังคงเป็นสาเหตุให้ทางหลวงต้องเสียหายอย่างต่อเนื่อง ดังนั้นหากยกเลิกมาตรการลงโทษจำคุก อาจทำให้ผู้กระทำไม่มีความเกรงกลัวที่จะกระทำความผิดและเสี่ยงต่อการเกิดความเสียหายแก่ทางหลวงเพิ่มมากขึ้น

### 5.1.2 การลงโทษปรับทางอาญาจากกรณียานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกิน

พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 และที่แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 2)พ.ศ.2549 มาตรา 73/2 ได้กำหนดระวางโทษปรับทางอาญา กรณีการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราบนทางหลวงเป็นการฝ่าฝืนประกาศผู้อำนวยการทางหลวงที่ออกตามมาตรา 61 ไว้เป็นเงินจำนวนไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท

การดำเนินการเกี่ยวกับเงินค่าปรับที่ได้จากการกระทำความผิดใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราบนทางหลวงทางหลวงชนบทตามมาตรา 73/2 เมื่อผู้กระทำความผิดได้ชำระเงินค่าปรับตามที่มีการเปรียบเทียบ หรือ ศาลได้มีคำพิพากษาให้ลงโทษปรับและได้ชำระเงินค่าปรับต่อศาลแล้วตามข้อบังคับกระทรวงการคลังว่าด้วยการหักเงินค่าปรับก่อนนำส่งคลัง พ.ศ.2546 และประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง การกำหนดประเภท และอัตราการหักเงินค่าปรับก่อนนำส่งคลัง (ฉบับที่ 2) ลงวันที่ 6 กันยายน 2547 ให้กรมทางหลวงชนบทหักเงินค่าปรับก่อนนำส่งคลังเป็นรายได้แผ่นดินไว้เพื่อจ่ายเป็นเงินสินบนรางวัลและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานได้ โดยมีแนวทางปฏิบัติตามระเบียบกรมทางหลวงชนบท ว่าด้วยการจ่ายเงินสินบนรางวัลและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน พ.ศ.2551<sup>109</sup>

วิธีการบริหารจัดการเงินค่าปรับที่ได้จากการกระทำความผิดใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราตามระเบียบกรมทางหลวงชนบท ว่าด้วยการจ่ายเงินสินบนรางวัลและค่าใช้จ่ายในการ

<sup>109</sup> กรมทางหลวงชนบท, คู่มือขั้นตอนการขอรับเงินสินบนรางวัลและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานจากเงินค่าปรับผู้กระทำความผิดตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวงในเขตทางหลวงชนบท. หน้า 3.

ดำเนินงาน พ.ศ.2551 จะต้องมีการจัดสรรโดยแบ่งออกเป็นเงินสินบนสำหรับผู้แจ้งความนำจับเงินรางวัลสำหรับเจ้าหน้าที่ และค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเกี่ยวกับกฎหมายทางหลวง ดังนี้

1. ก่อนนำเงินค่าปรับส่งคลังเป็นรายได้แผ่นดินให้หน่วยงานผู้เบิกหักเงินไว้จ่ายเป็นเงินสินบนรางวัลและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน กรณีมีการจับกุมผู้กระทำความผิด หักไว้ร้อยละ 80 ของเงินค่าปรับที่ได้รับ และกรณีไม่มีการจับกุมผู้กระทำความผิด หักไว้ร้อยละ 60 ของเงินค่าปรับที่ได้รับ<sup>110</sup>

2. เงินค่าปรับที่หักไว้จำนวนสามในสี่ที่ได้หักไว้จะนำไปจ่ายเป็นเงินสินบนหนึ่งส่วนและเงินรางวัลสองส่วน กรณีไม่ต้องจ่ายเงินสินบนให้รวมจ่ายเป็นเงินรางวัลทั้งสามส่วนโดยเปิดบัญชีเงินฝากไว้ที่กรมบัญชีกลางแยกต่างหากจากบัญชีเงินฝากอื่น

3. เงินค่าปรับที่เหลืออีกหนึ่งส่วนจากจำนวนสี่ส่วนให้นำไปเป็นค่าใช้จ่ายดำเนินงานของหน่วยงานที่รับผิดชอบดูแลทางหลวงชนบท โดยเปิดบัญชีเงินฝากไว้ที่กรมบัญชีกลางสามารถนำไปจ่ายโดยคณะกรรมการเงินค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน จัดทำรายงานเสนออธิบดีกรมทางหลวงชนบทพิจารณาให้ความเห็นชอบตามวัตถุประสงค์เกี่ยวกับการปฏิบัติงานตามอำนาจหน้าที่อันได้มาซึ่งเงินค่าปรับนั้นตามความจำเป็นแบ่งเป็นด้านบุคลากร การดำเนินงานและการลงทุน

ตัวอย่างคำพิพากษาฎีกาเกี่ยวกับการกำหนดบทลงโทษปรับทางอาญาปรากฏตามคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 5423/2551 ศาลฎีกาพิพากษาแก้ให้วางโทษปรับจำเลย 6,000 บาท อีกสถานหนึ่งลดโทษให้กึ่งหนึ่งคงลงโทษปรับจำเลย 3,000 บาท แต่โทษจำคุก ให้รอการลงโทษ 3 ปี

มาตรการลงโทษปรับทางอาญาสำหรับการกระทำที่มีการใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนักบรรทุกเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดบนทางหลวง การบังคับใช้โทษปรับทางอาญาของแต่ละมลรัฐในประเทศสหรัฐอเมริกามาตรการกฎหมายจะกำหนดเกณฑ์อัตราค่าปรับโดยพิจารณาจากอัตราน้ำหนักที่มีการบรรทุกเกินกว่าเกณฑ์ที่กำหนดว่ามีจำนวนเท่าใดประกอบกับลักษณะการกระทำความผิดของบุคคลว่ามีความร้ายแรงมากน้อยเพียง และจะมีการกำหนดหลักเกณฑ์ รวมถึงวิธีการกำหนดอัตราค่าปรับ ไปจนถึงการจัดสรรเงินค่าปรับกรณีที่มีการฝ่าฝืนใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนักบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราเข้ากองทุนทางหลวงไว้อย่างชัดเจนในกฎหมายของมลรัฐ

<sup>110</sup> ระเบียบกรมทางหลวงชนบทว่าด้วยการจ่ายเงินสินบนรางวัลและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน พ.ศ.2551 ข้อ 7 “กรณีที่ศาลพิพากษาให้ผู้กระทำความผิดต้องโทษปรับทางอาญา กรมทางหลวงจะหักค่าปรับที่ได้รับไว้เป็นเงินสินบนรางวัลและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานในอัตราร้อยละ 60 กรณีมีการจับกุมผู้กระทำความผิด หรือไม่มีการจับกุมผู้กระทำความผิดให้หักเงินไว้ร้อยละ 80”

จากการศึกษาพบว่า มาตรการลงโทษปรับทางอาญาตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 มีประเด็นปัญหาการบริหารจัดการค่าปรับทางอาญาสำหรับการกระทำความผิดกรณีใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกิน เพื่อนำมาใช้เยียวยาความเสียหายอันเกิดแก่ทางหลวง กล่าวคือ

(ก) การกำหนดอัตราค่าปรับตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535

ความเสียหายอันเกิดแก่ทางหลวงจากยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา ทำให้รัฐต้องใช้เงินงบประมาณจากภาษีส่วนรวมมาใช้แก้ไขความเสียหายที่เกิดขึ้นจำนวนมาก โดยงบประมาณเฉลี่ยจากเอกสารงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2555-2558 ซึ่งรัฐบาลจัดสรรเงินงบประมาณให้แก่หน่วยงานที่รับผิดชอบทางหลวง เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายบำรุงรักษาทางหลวงคิดเป็นเงินมูลค่ากว่าสองหมื่นล้านบาท

ในขณะเดียวกันบทบัญญัติกฎหมายตามมาตรา 73/2 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 และที่แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 2)พ.ศ.2549 ซึ่งควบคุมการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา อันเป็นปัจจัยที่ทำให้ทางหลวงต้องเสียหายกลับมีการกำหนดค่าปรับสำหรับการฝ่าฝืนเป็นเงินอัตราไม่เกิน 10,000 บาทเป็นเงินจำนวนไม่สูงมากหากพิจารณาเปรียบเทียบมูลค่าความเสียหายที่รัฐต้องรับผิดชอบบำรุงรักษาทางหลวงที่เสียหายนั้น

ค่าปรับตามมาตรา 73/2 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 และที่แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 2)พ.ศ.2549 มีลักษณะเป็นการกำหนดค่าปรับตามเพดานชั้นสูง ทำให้ศาลที่พิจารณาคดีสามารถใช้ดุลพินิจกำหนดค่าปรับต่ำกว่าที่กฎหมายกำหนดได้ แต่ห้ามมิให้เกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ดังนั้น การมีเพดานอัตราโทษปรับอย่างสูงย่อมทำให้ผู้ประกอบการซึ่งมักจะมีฐานะทางเศรษฐกิจที่ดี และจะได้รับประโยชน์จากการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา มิได้เกิดความเกรงกลัวจะต้องถูกบังคับตามมาตรการลงโทษปรับ เนื่องจากผู้ประกอบการสามารถชำระค่าปรับในอัตราดังกล่าวได้โดยไม่เดือดร้อน และยังสามารถประเมินความเสี่ยงจากจำนวนค่าปรับที่ต้องชำระจากการฝ่าฝืนกฎหมายกับความคุ้มค่าด้านผลประโยชน์จากการฝ่าฝืนกฎหมายในการตัดสินใจกระทำความผิด

จากการศึกษาข้อมูลสถิติและแนวคำพิพากษาศาลชั้นต้นในพื้นที่จังหวัดสมุทรสาคร จังหวัดนครปฐมและจังหวัดราชบุรี พ.ศ.2555-2558 มีการกำหนดให้ลงโทษปรับคิดเป็นร้อยละ 75 ของจำนวนคดีทั้งหมดและ ศาลกำหนดอัตราค่าปรับที่ให้ผู้กระทำความผิดต้องรับผิดชอบตั้งแต่ 3,000 บาทขึ้นไปจนถึงอัตราโทษปรับขั้นสูงสุด 10,000 บาท และมีข้อพิจารณาเกี่ยวกับการใช้ดุลพินิจกำหนดอัตรา

ค่าปรับสำหรับความผิดที่มีการใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนักบรรทุกเกินอัตราในแต่ละพื้นที่ที่มีความลักลั่น กล่าวคือ กรณีลักษณะการกระทำความผิดจะมีรูปแบบเดียวกันด้วยการใช้ยานพาหนะโดยน้ำหนักที่บรรทุกเกินอัตราไปนั้นมีจำนวนเท่ากัน แต่เหตุแห่งการกระทำความผิดเกิดขึ้นในเขตพื้นที่ต่างกัน ศาลต่างเขตพื้นที่กันอาจใช้ดุลพินิจกำหนดจำนวนเงินค่าปรับที่ต้องรับผิดชอบแตกต่างกันได้ดังตัวอย่างเช่น

ศาลจังหวัดสมุทรสาครในคดีหมายเลขดำที่ 3941/57 เหตุเกิดเมื่อ 3 กรกฎาคม พ.ศ.2557 จำเลยได้ขับรถยนต์บรรทุกซึ่งมีน้ำหนักยานพาหนะรวมเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดไว้ 1,060 กิโลกรัม ศาลพิพากษาลงโทษจำคุก 3 เดือน โทษจำคุกรอไว้ 1 ปีและ ปรับ 5,000 บาท

ศาลแขวงราชบุรีคดีหมายเลขดำที่ 2439/57 เมื่อวันที่ 25 กรกฎาคม พ.ศ.2557 จำเลยได้ขับรถยนต์บรรทุก มีน้ำหนักยานพาหนะรวมน้ำหนักบรรทุกเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดไว้ 1,020 กิโลกรัม ศาลพิพากษาว่าจำเลยมีความผิดฐานขับรถโดยฝ่าฝืนประกาศของผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดินโดยใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด ลงโทษจำคุก 2 เดือน และปรับจำเลยเป็นเงิน 3,000 บาท

แม้ว่าเป็นกรณีที่มีการกระทำความผิดใช้ยานพาหนะบรรทุกโดยมีน้ำหนักบรรทุกเกินในอัตราใกล้เคียงกัน และการกระทำความผิดเกิดขึ้นในเขตพื้นที่เดียวกันก็ตาม แต่ช่วงเวลาที่ถูกลงโทษแตกต่างกันก็อาจมีผลให้การใช้ดุลพินิจกำหนดจำนวนเงินค่าปรับที่ผู้กระทำความผิดต้องรับผิดชอบมีจำนวนแตกต่างกัน ตัวอย่างเช่นคดีที่เกิดขึ้นในพื้นที่ศาลแขวงราชบุรี

คดีหมายเลขดำที่ 790/55 เมื่อวันที่ 12 มิถุนายน 2555 จำเลยได้ขับรถยนต์บรรทุกซึ่งมีน้ำหนักยานพาหนะรวมน้ำหนักบรรทุกเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดไว้ 10,660 กิโลกรัม ศาลพิพากษาให้จำคุก 4 เดือน โทษจำคุกรอไว้ 1 ปี และปรับ 10,000 บาท

คดีหมายเลขดำที่ 4653/58 เมื่อวันที่ 11 กันยายน 2558 จำเลยได้ขับรถยนต์บรรทุกซึ่งมีน้ำหนักยานพาหนะรวมน้ำหนักบรรทุกเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดไว้ 10,550 กิโลกรัม ศาลพิพากษาให้ลงโทษจำคุก 2 เดือน โทษจำคุกรอไว้ 1 ปี และปรับ 4,000 บาท

ดังจะเห็นได้ว่า แม้การกำหนดอัตราค่าปรับทางอาญาสำหรับความผิดที่มีการใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนักบรรทุกเกินอัตราจะเป็นอำนาจดุลพินิจของศาล แต่ก็อาจทำให้บุคคลที่ต้องรับโทษเกิดความรู้สึกไม่เสมอภาคกันในการถูกบังคับโทษปรับที่แตกต่างกันจากการกระทำนั้นได้

(ข) การจัดสรรเงินค่าปรับจากการกระทำความผิดใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนักบรรทุกเกินอัตราบนทางหลวงตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535

การจัดสรรเงินค่าปรับในคดีความผิดจากการใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนักบรรทุกเกินอัตราส่วนหนึ่งไปจ่ายเป็นเงินสินบนรางวัลแก่เจ้าหน้าที่ซึ่งดำเนินการจับกุมผู้กระทำความผิดมีวัตถุประสงค์เพื่อสร้างแรงจูงใจในการทำงานของเจ้าหน้าที่สำหรับคดีที่ผู้กระทำความผิดมีลักษณะเป็นการลักลอบกระทำความผิดทำให้เจ้าหน้าที่ดำเนินการจับกุมได้ยากและต้องเสี่ยงภัย เช่น การกระทำความผิดในคดียาเสพติด การกระทำความผิดในคดีทำลายทรัพยากรธรรมชาติ เป็นต้น

ในคดีความผิดกรณีใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราบนทางหลวงฝ่าฝืนพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 ลักษณะของการกระทำความผิดมักปรากฏชัดแจ้งอยู่แล้วจากการจับกุมตรวจสอบบริเวณด่านชั่งน้ำหนักของเจ้าหน้าที่รัฐ ดังนั้น การจัดสรรเงินค่าปรับทางอาญาส่วนหนึ่งไปจ่ายเป็นเงินสินบนของเจ้าหน้าที่ผู้จับกุมที่ดำเนินการตามอำนาจหน้าที่จึงเป็นการจัดสรรเงินค่าปรับทางอาญาไม่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของเงินสินบนรางวัลและความเสียหายที่เกิดแก่รัฐ

การจัดสรรเงินค่าปรับที่จัดเก็บจากการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราฝ่าฝืนพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 เก็บเข้าคลังเป็นงบประมาณของรัฐมีสัดส่วนน้อยกว่าเงินสินบนและค่าใช้จ่ายดำเนินงานของหน่วยงานที่รับผิดชอบ แต่รัฐต้องใช้จ่ายเงินเพื่อบูรณะซ่อมแซมทางหลวงนั้นมาจากเงินงบประมาณส่วนรวมของรัฐทั้งหมด จึงทำให้วัตถุประสงค์ของการบริหารจัดการนำเงินค่าปรับจากการกระทำความผิดใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนักบรรทุกเกินอัตราบนทางหลวงตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 ยังไม่สอดคล้องกับความเสียหายที่เกิดแก่ทางหลวงอันเป็นทรัพย์สินของรัฐ เนื่องจากเงินที่ได้จากค่าปรับทางอาญามีได้นำมาชดเชยความเสียหายที่รัฐต้องสูญเสียงบประมาณบำรุงรักษาทางหลวงที่ได้รับความเสียหายจากการกระทำความผิดดังกล่าวโดยตรง

ผู้เขียนเห็นว่า มาตรการกำหนดโทษปรับทางอาญามีลักษณะเป็นโทษบังคับเอากับทรัพย์สินของผู้กระทำความผิด แม้เป็นแนวทางการลงโทษทางทรัพย์สินของบุคคลสำหรับการกระทำความผิดที่ทำให้ทางหลวงต้องเสียหาย แต่ก็ยังมีปัญหาเกี่ยวกับเกณฑ์อัตราค่าปรับตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 ยังไม่สอดคล้องกับมูลค่าความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ทางหลวง เนื่องจากการกำหนดอัตราค่าปรับอย่างสูงไว้ในจำนวนคงที่ในรูปแบบค่าปรับตายตัว (fixed rate fine)<sup>111</sup> โดยไม่ได้คำนึงถึงสถานการณ์

<sup>111</sup> ปกป้อง ศรีสนิท, กฎหมายอาญาชั้นสูง, พิมพ์ครั้งที่ 1, หน้า 197

หรือข้อเท็จจริงที่เปลี่ยนแปลงไป เช่น อัตราค่าเงิน หรือ สภาพปัญหาการกระทำความผิดทำให้เกิดความลักลั่นกันของกฎหมายเป็นเหตุทำให้ความผิดบางฐานมีอัตราโทษปรับน้อยกว่าผลความร้ายแรงของการกระทำความผิด<sup>112</sup>

ซึ่งการบริหารจัดการเงินค่าปรับไปเป็นเงินสินบนรางวัลมากกว่าร้อยละ 50 ของจำนวนเงินค่าปรับที่จัดสรรนำส่งเข้าคลังเป็นรายได้แผ่นดินและเป็นค่าใช้จ่ายดำเนินงานของหน่วยงานที่รับผิดชอบทางหลวงสำหรับใช้จ่ายเพื่อแก้ไขเยียวยาความเสียหายอันเกิดแก่ทางหลวงจากยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา มีวัตถุประสงค์ของเงินค่าปรับที่จัดสรรนำไปใช้จ่ายเป็นเงินสินบนรางวัลดังกล่าวยังไม่สอดคล้องกับปัญหาความเสียหายที่เกิดขึ้น

ข้อสังเกตแนวทางการกำหนดอัตราค่าปรับในพระราชบัญญัติที่มีโทษทางอาญาบางกรณีเกี่ยวกับนำมาตราการลงโทษปรับทางอาญามาใช้ เพื่อแก้ไขปัญหาค่าปรับที่ผิดกฎหมายที่กำหนดอัตราค่าปรับในแต่ละกรณีให้สอดคล้องตามอัตราน้ำหนักที่บรรทุกเกินไปได้ ในลักษณะเป็นการลงโทษทางทรัพย์สินของผู้กระทำความผิดกฎหมาย เช่น พระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ.2535 มีการกำหนดอัตราค่าปรับอัตราสูงมากดังบทบัญญัติมาตรา 281/2 กรณีกรรมการหรือผู้บริหารบริษัทผู้ใดไม่ปฏิบัติหน้าที่ด้วยความรับผิดชอบระมัดระวัง และความซื่อสัตย์สุจริตจนเป็นเหตุให้บริษัทได้รับความเสียหายหรือทำให้ตนเองหรือผู้อื่นได้รับประโยชน์จากการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติหน้าที่ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินจำนวนค่าเสียหายที่เกิดขึ้นหรือประโยชน์ที่ได้รับ แต่ค่าปรับดังกล่าวต้องไม่ต่ำกว่าห้าแสนบาท

ซึ่งพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวที่มีการกำหนดค่าปรับในอัตราสูงโดยพิจารณาข้อเท็จจริงที่เปลี่ยนแปลงไปเพื่อวัตถุประสงค์ในการยับยั้งการกระทำผิดและรักษาแบบแผนสำหรับการฝ่าฝืนกฎหมายโดยการกำหนดอัตราค่าปรับเป็นเงินจำนวนสูงมาก เนื่องด้วยเหตุผลทางเทคนิคเกี่ยวกับการค้าและธุรกิจที่ส่งผลต่อเศรษฐกิจของประเทศ อาจนำมาใช้เป็นข้อเสนอเกี่ยวกับการกำหนดมาตรการลงโทษปรับทางอาญาสำหรับการกระทำที่เขี่ยยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราบนทางหลวงตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535

<sup>112</sup> อิศร์กุล อุณหเกตุ, ระบบค่าปรับทางอาญา, พิมพ์ครั้งที่ 1, (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์เบนโท 2556), หน้า 6.



หากพิจารณามาตรการลงโทษปรับเปรียบเทียบกับมาตรการลงโทษจำคุกย่อมเห็นได้ว่าการลงโทษปรับเป็นมาตรการที่ก่อให้เกิดประโยชน์แก่รัฐมากกว่าเพราะรัฐไม่มีต้นทุนในการดำเนินเหมือนอย่างมาตรการลงโทษจำคุกที่รัฐต้องดูแลผู้กระทำความผิดขณะถูกลงโทษ ซึ่งเป็นมาตรการที่รัฐได้รับเงินค่าปรับจากผู้กระทำความผิดแล้วยังทำให้ผู้กระทำความผิดมีส่วนต้องรับผิดชอบอย่างแท้จริงโดยไม่ทำให้ตัวผู้กระทำความผิดหมดโอกาสในการกลับคืนสู่สังคม

### 5.1.3 มาตรการริบยานพาหนะอันเป็นทรัพย์สินที่ใช้ในการกระทำความผิด

กรณีมีการกระทำความผิดด้วยการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราบนทางหลวง มาตรการริบทรัพย์สินเป็นมาตรการลงโทษทางอาญา ที่แม้ว่าจะมิได้เป็นมาตรการที่พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 กำหนดไว้โดยตรงก็ตาม แต่เนื่องจากการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราอันเป็นการฝ่าฝืนกฎหมายที่มีโทษทางอาญาจึงถือเป็นทรัพย์สินที่บุคคลผู้กระทำได้ใช้ในการกระทำอันเป็นฝ่าฝืนกฎหมายที่เป็นความผิดตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 33 (1) จึงสามารถนำมามาตรการริบทรัพย์สินมาใช้บังคับโดยอาศัยมาตรา 17 ประมวลกฎหมายอาญา ซึ่งเป็นอำนาจดุลพินิจของศาลที่จะมีคำสั่งริบเกี่ยวกับยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา ในขณะที่การดำเนินคดีความผิดกรณีใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราฝ่าฝืนพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 กับบุคคลผู้ควบคุมยานพาหนะที่มักจะไม่ได้เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ยานพาหนะที่ใช้บรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา นั้น โดยมีบุคคลอื่นเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ยานพาหนะ ซึ่งตามมาตรา 33 วรรคสองกำหนดข้อยกเว้นห้ามมิให้ริบทรัพย์สินที่มีบุคคลอื่นเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ เว้นแต่เจ้าของทรัพย์สินนั้นรู้เห็นด้วยในการกระทำความผิด

จากการศึกษาข้อเท็จจริงที่ปรากฏตามคำพิพากษาศาลฎีกาในคดีความรับผิดฐานใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราบนทางหลวง จำเลยมักจะยกขึ้นอ้างเป็นข้อต่อสู้ว่าเป็นลูกจ้างต้องกระทำตามคำสั่งนายจ้าง จึงทำให้บุคคลที่ถูกดำเนินมักจะมีใช้เจ้าของยานพาหนะที่ใช้บรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา ดังนั้น สำนักงานอัยการสูงสุดจึงมีการวางแนวปฏิบัติในการสั่งคดีความผิดฐานใช้รถยนต์บรรทุกน้ำหนักเกินอัตราตามหนังสือที่ อส 0003/ว18 ลงวันที่ 25 มกราคม 2542 และหนังสือที่ อส 0003/1213 ลงวันที่ 28 ตุลาคม 2542 โดยกำหนดให้พนักงานอัยการร้องขอให้ศาลมีคำสั่งริบยานพาหนะของกลางเมื่อมีกรณีนี้ว่าเจ้าของรู้เห็นเป็นใจในการกระทำความผิด และการบรรยายฟ้องจะต้องให้ศาลเห็นว่าอาจทำให้ทางหลวงเสียหายและรัฐต้องใช้งบประมาณแผ่นดินในการซ่อมแซมเป็นเงินจำนวนมาก โดยให้สำนักงานวิชาการแจ้งยอดเงินงบประมาณในการซ่อมแซมแต่ละปี

นอกจากนี้ หากมีหลักฐานแสดงว่าเจ้าของรถยนต์บรรทุกหรือผู้ประกอบการมีส่วนร่วมในการกระทำความผิดก็ให้ดำเนินคดีกับบุคคลนั้นด้วย และ หากจะสั่งไม่ริบยานพาหนะจะต้องพิจารณาและระบุข้อเท็จจริง พฤติการณ์ พยานหลักฐานเพียงพอวินิจฉัยได้ว่าเจ้าของยานพาหนะนั้น มิได้มีส่วนรู้เห็นในการกระทำความผิดด้วย โดยให้หัวหน้าพนักงานอัยการเป็นผู้มีอำนาจสั่งคดีในกรณีไม่ขอริบรถยนต์

คำพิพากษาของศาลฎีกาที่ใช้ดุลพินิจกำหนดมาตรการลงโทษริบยานพาหนะที่ใช้บรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา เนื่องจากเป็นทรัพย์สินที่ใช้ในการกระทำความผิดตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 33 (1) โดยอาศัยมาตรา 17 มีหลักเกณฑ์ในการพิจารณาใช้ดุลพินิจเกี่ยวกับยานพาหนะของกลางที่สั่งให้ริบไว้ดังต่อไปนี้

การกำหนดมาตรการริบทรัพย์สินโดยพิจารณาจากปริมาณน้ำหนักที่บรรทุกเกินและวัตถุประสงค์เพื่อป้องกันเศรษฐกิจของรัฐที่ต้องใช้งบประมาณบำรุงรักษาทางหลวงอันเกิดจากผลเสียหาย นโยบายและผลกระทบอันเกิดแก่รัฐ เช่น คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 4870/2533 รถยนต์บรรทุกของกลางบรรทุกดิน มีน้ำหนักเกินกว่าอัตราที่กำหนด 8,300 กิโลกรัม นับว่ามีน้ำหนักเกินจำนวนมากเป็นการทำความเสียหายแก่ทางหลวงจังหวัดอันเป็นทางสัญจรไปมาของประชาชน ทั้งมีผลเป็นการทำลายเศรษฐกิจของชาติ จึงเป็นทรัพย์สินที่ใช้ในการกระทำความผิดอันควรริบ

กรณีศาลใช้ดุลพินิจให้ริบทรัพย์สินเนื่องจากเห็นว่าเป็นทรัพย์สินที่ใช้ในการกระทำความผิด โดยพิจารณาลักษณะของผู้กระทำความผิด มูลเหตุชักจูงใจในการกระทำความผิดใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินไม่เกรงกลัวกฎหมาย คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 3044/2549 เมื่อจำเลยได้ใช้รถยนต์บรรทุกสิบล้อของกลางบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดอันเป็นการฝ่าฝืนต่อกฎหมายรถยนต์บรรทุกจึงเป็นทรัพย์สินที่บุคคลได้ใช้ในการกระทำความผิดตามมาตรา 33 (1)

ในกรณีการใช้ดุลพินิจกำหนดมาตรการริบยานพาหนะที่ใช้บรรทุกน้ำหนักเกินอัตราอันเป็นการฝ่าฝืนพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 โดยพิจารณาจากสภาพความร้ายแรงของผลเสียหายอันเกิดแก่ทางหลวง และเหตุผลสภาพแวดล้อมด้านความปลอดภัยของประชาชนที่ใช้ทางหลวง เช่น คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 7110/2559 จำเลยใช้รถบรรทุกเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดไว้ถึง 10,400 กิโลกรัม โดยไม่คำนึงถึงความเสียหายที่จะเกิดขึ้นแก่ทางหลวงแผ่นดินอาจมีผลก่อให้เกิดอันตรายต่อผู้อื่นได้ ดังนั้น รถบรรทุกซึ่งใช้ในการกระทำความผิดจึงเป็นทรัพย์สินที่สมควรต้องริบ

แต่อย่างไรก็ดี ศาลก็อาจใช้ดุลพินิจมีคำสั่งให้ไม่รับทรัพย์สินนั้นได้เนื่องจากเป็นอำนาจดุลพินิจในการพิจารณาคดีของศาล เช่น คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 5642/2551 โจทก์ฟ้องขอให้ศาลพิพากษาลงโทษจำเลยและสั่งริบรยศบรรทุกของกลาง เมื่อจำเลยให้การรับสารภาพ จึงฟังได้ว่าจำเลยได้ใช้รยศบรรทุกของกลางบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดเป็นทรัพย์สินที่บุคคลได้ใช้ในการกระทำความผิดตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 33 (1) การสั่งริบของกลางตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 33 (1) เป็นดุลพินิจของศาล การที่ศาลอุทธรณ์ภาค 2 วินิจฉัยว่าเห็นควรไม่รับรยศบรรทุกของกลางเท่ากับเป็นการใช้ดุลพินิจไม่รับทรัพย์สินที่ใช้ในการกระทำความผิด

จากการศึกษาพบว่า มาตรการลงโทษริบยานพาหนะที่ใช้บรรทุกน้ำหนักเกินอัตราแม้ว่าจะเป็นมาตรการทางกฎหมายที่สามารถนำมาใช้เพื่อป้องกันสาเหตุ โดยการริบไม่ให้ผู้กระทำความผิดมีเครื่องมือสำหรับการกระทำความผิด แต่ก็ยังมีประเด็นปัญหาข้อพิจารณาในการนำมาปรับใช้เพื่อบรรเทาผลความเสียหายที่เกิดแก่ทางหลวงจากการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา ดังนี้

(ก) ข้อพิจารณาเกี่ยวกับการรู้เห็นของผู้เป็นเจ้าของทรัพย์สินให้มีการกระทำความผิด เนื่องจากการดำเนินคดีความผิดกรณีมีการใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนักบรรทุกเกินกว่าอัตราบนทางหลวงตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 มุ่งหมายดำเนินคดีกับผู้ควบคุมยานพาหนะซึ่งมักจะอยู่ในฐานะลูกจ้างและไม่ได้เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ยานพาหนะที่ใช้บรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา จึงไม่อาจริบยานพาหนะตามข้อยกเว้นมาตรา 33 วรรคสอง

หากสามารถพิสูจน์ได้ว่ายานพาหนะที่ใช้บรรทุกน้ำหนักเกินอัตราเป็นของบุคคลอื่น โดยบุคคลนั้นมีส่วนรู้เห็นในการกระทำที่ใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราด้วยศาลก็อาจใช้ดุลพินิจมีคำสั่งให้รับทรัพย์สินไว้ได้ ประกอบกับหนังสือที่ อส 0003/ว18 ลงวันที่ 25 มกราคม 2542 และหนังสือที่ อส 0003/1213 ลงวันที่ 28 ตุลาคม 2542 เรื่อง นโยบายและแนวทางปฏิบัติในการดำเนินคดีความผิดฐานใช้รยศบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา ได้กำหนดแนวปฏิบัติให้พนักงานอัยการร้องขอให้ศาลมีคำสั่งริบยานพาหนะของกลางเมื่อมีกรณีน่าเชื่อว่าเจ้าของรู้เห็นเป็นใจในการกระทำความผิดในการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา

จากข้อเท็จจริงที่บุคคลผู้ควบคุมยานพาหนะรับสารภาพและผู้ประกอบการนายจ้างมักจะอ้างสัญญาเช่าซื้อเป็นพยานหลักฐาน เพื่อหลีกเลี่ยงการถูกบังคับตามมาตรการริบทรัพย์สิน โดยใช้วิธีการเช่าหรือเช่าซื้อยานพาหนะบรรทุกมาใช้ประกอบกิจการ ดังนั้น ผู้ให้เช่าหรือให้เช่าซื้อจึงเป็นผู้มี

กรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินที่แท้จริง ทำให้ผู้ประกอบการมิใช่เจ้าของกรรมสิทธิ์ยานพาหนะที่ใช้ในการกระทำผิด และการพิสูจน์การมีส่วนร่วมรู้เห็นของบุคคลผู้มีชื่อทางทะเบียนไม่ได้มีนิติสัมพันธ์หรือผลประโยชน์ร่วมกับผู้ควบคุมยานพาหนะที่เป็นบุคคลผู้กระทำความผิดโดยตรง จึงเข้าตามข้อยกเว้นมาตรา 33 วรรคสอง แห่งประมวลกฎหมายอาญา ในกรณีที่เจ้าของมิได้รู้เห็นเป็นใจในการกระทำผิด ซึ่งจะทำให้พนักงานอัยการจะขอให้ริบยานพาหนะไม่ได้

แต่อย่างไรก็ดี การพิสูจน์ว่าบุคคลผู้เป็นเจ้าของยานพาหนะมีส่วนร่วมรู้เห็นในการกระทำความผิด หากเป็นกรณีที่นายจ้างผู้ประกอบการเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ยานพาหนะที่ใช้บรรทุกน้ำหนักเกินอัตราบนทางหลวงนั่นเอง คำพิพากษาศาลฎีกาในชั้นร้องขอคืนของกลางปรากฏว่าศาลยอมรับการพิสูจน์เกี่ยวกับการรู้เห็นของนายจ้างในการบรรทุกน้ำหนักเกินไว้ดังเช่น

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 8620/2547 จำเลยเป็นลูกจ้างขับรถยนต์บรรทุกให้ผู้ร้องมา 3 ปีแล้ว และจำเลยนำรถยนต์บรรทุกไปบรรทุกอ้อยก็เพื่อผลประโยชน์ของผู้ร้องโดยตรง การที่ผู้ร้องไม่ควบคุมดูแลใกล้ชิดให้จำเลยบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด ย่อมฟังได้ว่า ผู้ร้องรู้เห็นเป็นใจด้วยในการกระทำผิด จึงไม่อาจขอคืนรถยนต์บรรทุกของกลางคืนได้

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 9044/2547 นายจ้างจำเลยสั่งให้จำเลยนำรถยนต์บรรทุกน้ำตาลทราย โดยในการบรรทุกดังกล่าว นายจ้าง รู้ว่าบรรทุกน้ำตาลมีน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด แต่ไม่ได้ทักท้วงหรือ ห้ามปรามแต่อย่างใดและถือได้ว่าผู้ร้องรู้เห็นเป็นใจด้วยในการที่จำเลยกระทำความผิด ผู้ร้องจึงไม่มีสิทธิขอคืนรถยนต์บรรทุกของกลางตามประมวลกฎหมาย มาตรา 36

ดังจะเห็นได้ว่าศาลพิเคราะห์การมีส่วนร่วมรู้เห็นของผู้เป็นนายจ้างจากพฤติการณ์ที่มีอำนาจควบคุมดูแลลูกจ้างหรือได้รับผลประโยชน์จากการกระทำของลูกจ้าง

(ข) ข้อพิจารณาเกี่ยวกับการใช้ดุลพินิจของศาลเพื่อกำหนดมาตรการริบยานพาหนะ

ในกรณีที่พนักงานอัยการได้มีคำร้องขอให้ศาลมีคำสั่งริบยานพาหนะที่ใช้บรรทุกน้ำหนักเกินอัตราแล้วก็ตาม แต่เนื่องจากการสั่งริบยานพาหนะอันเป็นทรัพย์สินที่ใช้ในการกระทำความผิดตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 33 (1) ศาลอาจมีคำสั่งให้ริบ หรือไม่ริบยานพาหนะดังกล่าวก็ได้

จากการศึกษาข้อมูลสถิติและแนวคำพิพากษาศาลชั้นต้นในพื้นที่จังหวัดสมุทรสาคร จังหวัดนครปฐมและจังหวัดราชบุรี ตั้งแต่ปี พ.ศ.2555-2558 ปรากฏคดีที่อัยการร้องขอให้ริบยานพาหนะที่ใช้บรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา แต่ศาลใช้ดุลพินิจให้คืนยานพาหนะของกลางแก่เจ้าของจำนวน 2 คดี กล่าวคือ ศาลจังหวัดสมุทรสาคร คดีหมายเลขดำที่ 9445/56 และ ศาลแขวงราชบุรี คดีหมายเลขดำที่ 240/56 ศาลเห็นว่า จำเลยบรรทุกน้ำหนักเกินไม่มาก จึงให้ยกค่าขอส่วนที่โจทก์ขอให้ริบรถยนต์

ตามข้อยกเว้นในวรรคท้ายมาตรา 33 ผู้เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์แท้จรรย์ยานพาหนะที่ถูกริบก็ยังสามารถยื่นคำร้องต่อศาลขอให้คืนยานพาหนะของกลางที่ส่งริบได้ หากสามารถพิสูจน์ต่อศาลว่าตนเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ยานพาหนะที่บรรทุกน้ำหนักเกินอัตรานั้นจริง แต่มิได้รู้เห็นเป็นใจด้วยในการใช้ยานพาหนะโดยบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา โดยมีการพิพากษาลงโทษเฉพาะบุคคลผู้ควบคุมยานพาหนะ และศาลจะต้องมีคำสั่งคืนทรัพย์สินที่ริบนั่นไป ซึ่งผู้ประกอบการสามารถหาลูกจ้างคนใหม่มาควบคุมรถบรรทุกโดยมีน้ำหนักบรรทุกเกินอัตราบนทางหลวงได้ดั้งเดิมจึงทำให้การบังคับใช้มาตรการริบทรัพย์สินไม่สามารถยับยั้งการกระทำผิดได้เท่าที่ควร

ผู้เขียนเห็นว่า แม้มาตรการเกี่ยวกับการริบยานพาหนะที่ใช้บรรทุกน้ำหนักเกินอัตราสามารถนำมาบังคับใช้กับปัญหาการใช้ยานพาหนะฝ่าฝืนบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราได้ เพราะการริบทรัพย์สินที่ใช้กระทำผิดย่อมเป็นการตัดโอกาสไม่ให้ผู้กระทำผิดสามารถกระทำผิดซ้ำได้เนื่องจากไม่มียานพาหนะที่จะใช้เป็นเครื่องมือใช้สำหรับการกระทำความผิดประกอบกับยานพาหนะเป็นทรัพย์สินที่มีมูลค่าสูงหากถูกริบไว้จะทำให้ผู้ประกอบการต้องขาดประโยชน์จากการใช้ทรัพย์สินนั้นเกิดความเกรงกลัว

โดยที่มาตรการการลงโทษด้วยการริบยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดอันเป็นทรัพย์สินที่ใช้ในการกระทำผิด ถือเป็นมาตรการทางกฎหมายสำคัญที่จะสามารถนำมาใช้สำหรับการป้องปรามมิให้มีการกระทำความผิด แต่ในทางปฏิบัติปรากฏว่า มีจำนวนยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินฝ่าฝืนพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 ที่ศาลสั่งริบไว้เป็นจำนวนน้อยมาก เนื่องจากบุคคลผู้ควบคุมยานพาหนะที่ถูกดำเนินคดีฐานใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดไม่ใช่ต้นเหตุของปัญหา และผู้ประกอบการที่ได้ประโยชน์อาศัยช่องว่างกฎหมายเกี่ยวกับการเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ทรัพย์สินที่ริบโดยการทำสัญญาเช่าซื้อยานพาหนะจากบุคคลภายนอก เพื่อให้ศาลมีอำนาจนำมาตรการริบทรัพย์สินที่ใช้ในการกระทำผิดในคดีดังกล่าวได้

## 5.2 ปัญหาความรับผิดทางละเมิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ กรณีความเสียหายอันเกิดแก่ทางหลวงจากยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา<sup>113</sup>

บุคคลจะต้องมีความรับผิดชอบทางแพ่งตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์อันเป็นกฎหมายที่มีวัตถุประสงค์เกี่ยวกับการชดใช้เยียวยาความเสียหายก็ต่อเมื่อการกระทำของตนนั้นก่อให้เกิดความเสียหายขึ้นอันเป็นการกระทำโดยละเมิด แม้ว่าการทำละเมิดนั้นจะเป็นการกระทำต่อทรัพย์สินของรัฐอันเป็นสาธารณสมบัติของแผ่นดิน โดยปกติย่อมถือว่าหน่วยงานของรัฐที่มีหน้าที่ดูแลทรัพย์สินสาธารณสมบัติเป็นผู้ถูกทำละเมิด

กรณีการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราฝ่าฝืนพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 อันอาจทำให้เกิดความเสียหายแก่ทางหลวงอันเป็นทรัพย์สินของรัฐก็ตาม ซึ่งกรมทางหลวงเป็นหน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบดูแลรักษาทางหลวงย่อมเป็นผู้เสียหายมีอำนาจฟ้องดำเนินคดีความรับผิดชอบทางละเมิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ได้ แต่จากการศึกษาคำพิพากษาศาลฎีกาที่มีกรมทางหลวงเป็นโจทก์ฟ้องดำเนินคดีเรียกค่าสินไหมทดแทน กรณีมีการกระทำละเมิดก่อให้เกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สินของรัฐอันอยู่ในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง เฉพาะกรณีความเสียหายอันเกิดจากอุบัติเหตุซึ่งรู้ตัวบุคคลผู้ทำละเมิดและสามารถคำนวณความเสียหายอันเกิดแก่ทรัพย์สินบนทางหลวงได้อย่างแน่นอน เช่น ขับรถยนต์ชนเสาไฟฟ้าเสียหาย<sup>114</sup> ขับรถด้วยความเร็วสูงเสียหลักเป็นเหตุให้อุปกรณ์ที่ติดตั้งบนเสาไฟฟ้าเสียหาย<sup>115</sup> ยานพาหนะเสียหลักพุ่งเข้าชนแผ่นราวกันอันตรายและราวสะพานคอนกรีตเสียหาย<sup>116</sup> เป็นต้น

อีกทั้ง ยังไม่พบคำพิพากษากรณีที่กรมทางหลวงดำเนินคดีความรับผิดชอบทางละเมิดสำหรับความเสียหายอันเกิดแก่ทางหลวงจากการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด ซึ่งผู้เขียนเห็นว่า เนื่องจากการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราเป็นความผิดซึ่งมีโทษทางอาญาตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 อันเป็นโทษร้ายแรงอยู่แล้ว และยังมีประเด็นปัญหาเกี่ยวกับ

<sup>113</sup> อังคณาดี ปิ่นแก้ว, “โครงการวิจัยปัญหาทางกฎหมายกรณีการบรรทุกน้ำหนักเกินพิกัดในกฎหมายไทย,” (รายงานความก้าวหน้าเสนอ คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2560) และ อังคณาดี ปิ่นแก้วและคณะ, “โครงการวิจัยเรื่องแนวทางป้องกันและแก้ปัญหาการทุจริต: ศึกษากรณีรถบรรทุกน้ำหนักเกินพิกัดที่กฎหมายกำหนด,” (รายงานความก้าวหน้า เสนอสำนักงานป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ, 2560).

<sup>114</sup> คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 8550/2554

<sup>115</sup> คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1104/2551

<sup>116</sup> คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 5142/2550

การนำหลักความรับผิดทางละเมิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาใช้กับกรณีความเสียหายอันเกิดแก่ทางหลวงจากยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราในประเด็นดังนี้

### 5.2.1 บุคคลที่ต้องรับผิดทางแพ่งเพื่อความเสียหายอันเกิดจากยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา

การดำเนินคดีความรับผิดทางแพ่งสำหรับความเสียหายอันเกิดแก่ทางหลวงจากการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา การพิจารณาความรับผิดของผู้กระทำละเมิดโดยตรงและบุคคลที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการกระทำที่ฝ่าฝืนใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราอันอาจก่อให้เกิดความเสียหายแก่ทางหลวงที่ต้องศึกษาวิเคราะห์ดังนี้

#### (ก) บุคคลผู้ควบคุมยานพาหนะในฐานะผู้ทำละเมิด

ปัญหาการพิจารณาความรับผิดของบุคคลผู้ทำละเมิดกรณีความเสียหายของทางหลวงอันเกิดจากการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราตามกฎหมายลักษณะละเมิดได้สองกรณี กล่าวคือ ความรับผิดเพื่อความเสียหายจากการกระทำของตนเองตามมาตรา 420<sup>117</sup> เป็นกรณีที่บุคคลกระทำการอันเป็นความผิดเป็นเหตุให้เกิดความเสียหายอันเป็นความรับผิดเพื่อละเมิดตามหลักทั่วไปบนพื้นฐานของความผิด และ อีกกรณีหนึ่งเป็นความผิดเพื่อความเสียหายอันเกิดจากทรัพย์เดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลตามมาตรา 437 เนื่องจากบทบัญญัติดังกล่าวส่งผลต่อความรับผิดของบุคคลที่เกี่ยวข้องและภาระการพิสูจน์แตกต่างกัน<sup>118</sup>

การใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนักบรรทุกเกินอัตราบนทางหลวงตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 420 เมื่อพิเคราะห์ตามหลักเกณฑ์บนพื้นฐานของความผิดจากการกระทำว่าเป็นการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อหรือไม่ จากข้อเท็จจริงที่บุคคลใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราต้องทราบที่อยู่แล้วว่ายานพาหนะมีการบรรทุกสินค้าและอัตราการบรรทุกน้ำหนักเกินกว่ากฎหมายกำหนดเป็นจำนวนเท่าใดเนื่องจากการใช้ยานพาหนะบรรทุกสินค้าเพื่อการขนส่งจะมี

<sup>117</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 420 “ผู้ใดจงใจหรือประมาทเลินเล่อทำต่อบุคคลอื่นโดยผิดกฎหมายให้เขาเสียหายถึงแก่ชีวิตก็ดี ร่างกายก็ดี อนามัยก็ดี เสรีภาพก็ดี ทรัพย์สินหรือสิทธิอย่างหนึ่งอย่างใดก็ดี ท่านว่าผู้ทำละเมิดจำต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อการนั้น”

<sup>118</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 437 “บุคคลใดครอบครองหรือควบคุมดูแลยานพาหนะอย่างใด ๆ อันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล บุคคลนั้นจะต้องรับผิดชอบเพื่อการเสียหายอันเกิดแต่ยานพาหนะนั้น เว้นแต่ พิสูจน์ได้ว่าการเสียหายเกิดแต่เหตุสุดวิสัยหรือเกิดเพราะความผิดของผู้ต้องเสียหายนั่นเอง”

กระบวนการซึ่งตรวจสอบน้ำหนักยานพาหนะก่อนออกจากสถานประกอบการ หรือคำนวณประมาณได้จากปริมาณการบรรทุกสิ่งของจึงไม่อาจมีการกระทำโดยประมาทเลินเล่อได้

ส่วนปัญหาว่าการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราเป็นการกระทำโดยจงใจก่อให้เกิดความเสียหายแก่ทางหลวงอันเป็นทรัพย์สินของรัฐหรือไม่ จงใจโดยในทางละเมิดไม่จำเป็นต้องมุ่งหมายต่อผลเฉพาะเจาะจง เพียงแค่รู้ว่าการกระทำนั้นจะเกิดความเสียหายก็พอแล้ว เมื่อบุคคลผู้ควบคุมยานพาหนะรู้ว่ายานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินไปจำนวนเท่าใด แม้ว่าพฤติการณ์ที่ใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราบนทางหลวงจะกระทำไปเพื่อให้สามารถขนส่งสินค้าได้คราวละมากๆ โดยมีได้มุ่งต่อผลความเสียหายอันอาจเกิดแก่ทางหลวงจากการกระทำนั้นก็ตาม แต่เมื่อการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราอาจเป็นปัจจัยที่จะก่อให้เกิดความเสียหายขึ้นกับทางหลวงได้ จึงเป็นการกระทำโดยจงใจก่อให้เกิดความเสียหายต่อทางหลวงแล้ว

การพิจารณาหลักเกณฑ์ความรับผิดทางละเมิดมาตรา 420 ผู้ที่ต้องเสียหายย่อมต้องมีภาระการพิสูจน์ว่าการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราบนทางหลวงเส้นทางนั้น จึงเป็นเหตุให้เกิดความเสียหายกับทางหลวงเส้นทางดังกล่าวซึ่งเป็นกรณีที่พิสูจน์ได้ยากในทางปฏิบัติ แต่เมื่อข้อกำหนดเกี่ยวกับเกณฑ์การบรรทุกน้ำหนักยานพาหนะตามประกาศผู้อำนวยการทางหลวงที่ออกโดยอาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 เป็นบทบังคับแห่งกฎหมายที่มีวัตถุประสงค์ปกป้องดูแลรักษาทางหลวงอันเป็นทรัพย์สินของรัฐมิให้ได้รับความเสียหายอันอาจส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยของประชาชนผู้สัญจรบนทางหลวง และเป็นหน้าที่ของผู้ใช้ยานพาหนะบนทางหลวงต้องปฏิบัติตาม ดังนั้น จึงต้องพิจารณาตามข้อสันนิษฐานประมวลกฎหมายแพ่งพาณิชย์ มาตรา 422 ที่ให้ผู้ฝ่าฝืนเป็นผู้รับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทน ซึ่งบทบัญญัติดังกล่าวเป็นเพียงข้อสันนิษฐานของกฎหมายที่ให้ผู้ฝ่าฝืนสามารถนำสืบหักล้างได้ว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นไม่ได้เกิดจากการฝ่าฝืนกฎหมายของตน แต่อย่างไรก็ยังคงต้องมีภาระการพิสูจน์เกี่ยวกับความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำที่ใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราสัญจรบนทางหลวง และผลความเสียหายอันเกิดแก่ทางหลวง

หากจะพิจารณาว่าการกระทำที่มีการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราเป็นการใช้สิทธิที่จะสัญจรบนทางหลวงของรัฐ แต่จะให้เกิดเสียหายแก่บุคคลอื่นเป็นการอันมิชอบด้วยกฎหมายตามบทบัญญัติมาตรา 421 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ต้องเป็นการกระทำที่มีกฎหมายให้อำนาจกระทำได้ แต่การกระทำนั้นมุ่งต่อผลความเสียหายโดยไม่สุจริต หากเป็นการใช้สิทธิ



โดยสุจริตแม้มีความเสียหายก็ไม่ถือเป็นการใช้สิทธิที่จะก่อให้เกิดความเสียหายอันเป็นการมิชอบตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 421

เมื่อการใช้นานพาหนะโดยบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราเป็นการใช้สิทธิมุ่งหมายเพื่อประโยชน์ของผู้ประกอบการขนส่งฝ่ายเดียวมีวัตถุประสงค์แสวงหาผลกำไรจากการลดต้นทุนค่าขนส่งสินค้าให้ได้จำนวนมากต่อเที่ยวการขนส่งโดยฝ่าฝืนพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 เป็นการกระทำโดยไม่มีกฎหมายให้อำนาจกระทำได้ จึงไม่ต้องพิจารณาบทบัญญัติมาตรา 421 กรณีที่มีการฝ่าฝืนใช้นานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราบนทางหลวง

หากพิจารณาการกระทำของบุคคลที่ใช้นานพาหนะที่มีน้ำหนักบรรทุกเกินอัตราบนทางหลวงทำให้เกิดความเสียหายแก่ทางหลวงตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 437 เป็นหลักความรับผิดโดยเคร่งครัด โดยกำหนดให้ผู้ควบคุมหรือครอบครองยานพาหนะต้องรับผิดชอบสำหรับความเสียหายอันเกิดจากยานพาหนะอันเดินกำลังเครื่องจักรกล มีลักษณะเป็นข้อสันนิษฐานความรับผิดทางกฎหมายมีเจตนารมณ์เพื่อคุ้มครองผู้เสียหายให้ได้รับการชดเชยเยียวยาความเสียหายไม่จำเป็นต้องมีภาระพิสูจน์การกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ ดังนั้น บุคคลที่ต้องด้วยข้อสันนิษฐานตามบทบัญญัติมาตรา 437 ในกรณีของผู้ครอบครองยานพาหนะขณะที่มีการก่อให้เกิดความเสียหายในฐานะเป็นผู้ยึดถือหรือเป็นผู้ครอบครองยานพาหนะนั้นอยู่ในขณะเกิดเหตุความเสียหาย

ซึ่งความเสียหายอันเกิดจากยานพาหนะตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 437 จะต้องเป็นความเสียหายที่เกิดขณะที่ยานพาหนะกำลังเดินด้วยเครื่องจักรกลและไม่ได้เกิดจากการกระทำของบุคคลด้วยความจงใจหรือประมาทเลินเล่อ เช่น ชนขั้วเคลื่อนยานพาหนะด้วยความระมัดระวังแล้วเกิดสิ่งของตกหล่น หรือ ชนขั้วเคลื่อนยานพาหนะผ่านบริเวณน้ำขังจนกระเด็นไปถูกคนเดินเท้า รวมทั้ง การทำให้ถนนที่ยานพาหนะสัญจรผ่านเสียหายซึ่งมิได้กระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ จึงอาจเป็นการละเมิดตามมาตรา 437 ได้ เช่น คำพิพากษาฎีกาที่ 1292/2524 “จำเลยนำรถบรรทุกดินน้ำหนักมากผ่านหน้าบ้านโจทก์เป็นเหตุให้บ้านสันสละเทียนร้างเป็นละเมิด มาตรา 437”

ในประเทศสหรัฐอเมริกามาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการดำเนินคดีความรับผิดทางแพ่งเพื่อความเสียหายอันเกิดจากการใช้นานพาหนะที่มีน้ำหนักบรรทุกเกินอัตราบนทางหลวงจะมีการกำหนดบทบัญญัติว่าด้วยความรับผิดทางแพ่งสำหรับความเสียหายกรณีที่มีการใช้นานพาหนะบรรทุก

น้ำหนักเกินอัตราไว้ในกฎหมายเฉพาะ โดยให้หน่วยงานของมลรัฐที่รับผิดชอบดูแลรักษาทางหลวง  
เส้นทางที่พบการกระทำความผิดมีอำนาจดำเนินคดีความรับผิดชอบทางแพ่งเรียกร้องให้บุคคลที่ต้องมี  
ความรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายตามอัตราที่กฎหมายกำหนดไว้

ผู้เขียนเห็นว่า ความรับผิดชอบเพื่อความเสียหายอันเกิดจากยานพาหนะอันเดินด้วยกำลัง  
เครื่องจักรกลตามมาตรา 437 กรณีหากจะนำมาพิจารณาความรับผิดชอบของบุคคลผู้ควบคุมยานพาหนะ  
บรรทุกน้ำหนักเกินอัตราไปบนทางหลวง ตามข้อสันนิษฐานให้มีความรับผิดชอบเพื่อความเสียหายอัน  
เกิดจากยานพาหนะที่มีการบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราอันเกิดแก่ทางหลวงนั้นได้ เว้นแต่ กรณีที่เป็นเหตุ  
สุดวิสัยหรือเพราะความผิดของผู้เสียหาย แต่เมื่อความเสียหายอันเกิดแก่ทางหลวงจากการใช้  
ยานพาหนะที่มีน้ำหนักบรรทุกเกินอัตราการพิสูจน์สามารถทำได้ยากเนื่องจากไม่อาจทราบได้ว่าความ  
เสียหายของทางหลวงเกิดมาจากยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราคันใดโดยตรง รวมทั้งทางหลวง  
ที่มีความเสียหายเกิดขึ้นอาจเป็นผลมาจากภัยธรรมชาติหรือวัสดุที่ใช้ก่อสร้างไม่ได้มาตรฐานเป็นปัจจัย  
เข้ามาประกอบด้วย

การดำเนินคดีความรับผิดชอบเพื่อละเมิดย่อมสัมพันธ์กับตัวบุคคลที่จะต้องมีความรับผิดชอบ  
สำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้น ซึ่งบทบัญญัติมาตรา 420 บุคคลที่จะต้องมีความรับผิดชอบก็คือผู้กระทำ  
การละเมิดในกรณีปัญหาความเสียหายอันเกิดแก่ทางหลวงย่อมหมายถึงเฉพาะบุคคลผู้ที่มีการใช้  
ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราหรือผู้ควบคุมยานพาหนะ แต่หากจะพิจารณาความรับผิดชอบเพื่อ  
ความเสียหายตามบทบัญญัติมาตรา 437 บุคคลผู้ควบคุมยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราจึงเป็น  
บุคคลตามข้อสันนิษฐานให้ต้องมีความรับผิดชอบเพื่อความเสียหายอันเกิดจากยานพาหนะนั้น

ทั้งนี้ การพิจารณาความรับผิดชอบทางละเมิดสำหรับความเสียหายอันเกิดจากยานพาหนะบรรทุก  
น้ำหนักเกินอัตรา นอกจากบุคคลผู้ควบคุมยานพาหนะในฐานะผู้กระทำละเมิดโดยตรงมักจะมีการ  
กล่าวอ้างดังปรากฏตามคำพิพากษาของศาลในคดีความผิดจากการฝ่าฝืนพระราชบัญญัติทางหลวง  
พ.ศ.2535 ว่าการกระทำดังกล่าวผู้ควบคุมยานพาหนะที่มีน้ำหนักบรรทุกเกินอัตราบนทางหลวงอยู่ใน  
ฐานะลูกจ้าง จึงต้องพิจารณาบุคคลที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราด้วย

(ข) ผู้ประกอบการที่ใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราในฐานะนายจ้าง

ผู้ประกอบการนายจ้างอาจต้องร่วมรับผิดชอบกับผู้ทำละเมิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและ  
พาณิชย์ มาตรา 425 กำหนดให้บุคคลต้องร่วมรับผิดชอบในผลความเสียหายที่เกิดขึ้น หากว่าตนมี

ส่วนเกี่ยวข้องกับบุคคลผู้กระทำละเมิดได้กระทำการนั้นไปในทางการที่จ้างมาจากแนวคิดที่ว่านายจ้างย่อมมีฐานะทางเศรษฐกิจดีกว่าลูกจ้างผู้ทำละเมิด และเมื่อการงานที่ลูกจ้างได้กระทำลงในหน้าที่ของตนเป็นไปเพื่อประโยชน์แก่นายจ้าง ซึ่งนายจ้างเป็นบุคคลที่ได้รับประโยชน์จากงานที่ผู้ทำละเมิดได้กระทำลง นายจ้างจึงมีหน้าที่ต้องร่วมชดใช้ความเสียหายที่เกิดขึ้นการทำงานให้แก่นายจ้างและเพื่อคุ้มครองบุคคลผู้ต้องเสียหายด้วยว่าจะได้รับการชดใช้เยียวยาความเสียหายที่เกิดขึ้นแน่นอน

ในการดำเนินคดีความรับผิดเพื่อละเมิดสำหรับความเสียหายอันเกิดจากการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราบนทางหลวง ผู้ประกอบการนายจ้างที่มีการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดอาจต้องร่วมรับผิดชอบใช้ค่าความเสียหายที่เกิดขึ้น เนื่องจากทางข้อเท็จจริงที่มีการใช้ยานพาหนะบรรทุกสำหรับการขนส่งในกิจการของผู้ประกอบการย่อมเป็นการกระทำไปในทางการที่จ้างอยู่แล้วต้องตามบทบัญญัติมาตรา 425 ดังข้อเท็จจริงตามคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 8913/2553 และ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 10766/2551 จำเลยซึ่งเป็นผู้ควบคุมยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา ยกขึ้นอ้างฎีกาว่าจำเลยไม่เคยกระทำความผิดมาก่อนมีภาระต้องรับผิดชอบต่อครอบครัวและจำต้องกระทำความผิดในคดีนี้เพราะไม่อาจหลีกเลี่ยงหรือขัดคำสั่งของนายจ้าง

ส่วนประเด็นปัญหาเรื่องการมีส่วนรู้เห็นของผู้ประกอบการนายจ้างในการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราบนทางหลวง มีคำพิพากษาศาลฎีกาที่พิจารณาจากพฤติการณ์ที่นายจ้างผู้ประกอบการกิจการขนส่งออกประกาศข้อบังคับให้ลูกจ้างได้ถือปฏิบัติการบรรทุกน้ำหนักตามกำหนดไว้แล้วก็ตาม แต่นายจ้างก็จะต้องมีหน้าที่ตรวจตราโดยหาวิธีการอื่นมาควบคุมมิให้มีการบรรทุกเกินอีกด้วย มิใช่เพียงแต่ปิดประกาศข้อบังคับให้ลูกจ้างทราบเท่านั้น แล้วปล่อยให้ลูกจ้างขับรถไปบรรทุกโดยไม่มีการควบคุมอีกชั้นหนึ่งย่อมเป็นช่องทางให้มีการบรรทุกเกินกำหนดได้โดยง่าย การที่นายจ้างปล่อยปละละเลยจนลูกจ้างขับรถยนต์บรรทุกของกลางไปบรรทุกเกินกำหนดดังกล่าวย่อมถือได้ว่านายจ้างรู้เห็นเป็นใจในการกระทำความผิดของลูกจ้างด้วย<sup>119</sup>

แต่อย่างไรก็ตาม หลักความรับผิดร่วมกับผู้ทำละเมิดในฐานะนายจ้างตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์เป็นการกำหนดต่อบุคคลให้นายจ้างร่วมรับผิดกับผู้ทำละเมิดเท่านั้น มิได้กำหนดให้เป็นความผิดของนายจ้างเองเฉพาะตัว ดังนั้น หากนายจ้างได้ชดใช้ค่าเสียหายไปก็ยังสามารถมีสิทธิไล่

<sup>119</sup> คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2105/2548

เบี้ยเอาจากบุคคลผู้ควบคุมยานพาหนะซึ่งเป็นผู้กระทำละเมิดตามมาตรา 426 จะทำให้ผู้ประกอบการ นายจ้างที่ได้รับผลประโยชน์จากการกระทำที่ใช้นายพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราโดยตรงยังสามารถไล่เบี้ยเงินที่ตนชดใช้เพื่อความเสียหายไปได้เสมือนผู้ประกอบการไม่ต้องมีความรับผิดชอบ สำหรับความเสียหายจากการกระทำที่ตนได้รับผลประโยชน์นั้น และการปลักภาระความรับผิดชอบให้แก่ผู้ควบคุมยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราในฐานะเป็นผู้กระทำละเมิดโดยตรงและตนไม่ได้รับประโยชน์จากการกระทำที่มีการฝ่าฝืนใช้นายพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา

ในประเทศสหรัฐอเมริกา รัฐที่มีกฎหมายเฉพาะให้ดำเนินคดีความรับผิดทางแพ่งสำหรับการใช้นายพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราจะกำหนดให้ผู้ประกอบการนายจ้างต้องมีความผิดแยกต่างหากจากผู้ควบคุมยานพาหนะเนื่องจากผู้เป็นนายจ้างเป็นบุคคลที่ได้รับประโยชน์จึงต้องร่วมรับผิดชอบในความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นจากการงานนั้นซึ่งนายจ้างมีหน้าที่ต้องตรวจสอบไม่ให้อุปกรณ์ใช้นายพาหนะที่มีน้ำหนักบรรทุกเกินอัตรา ดังนั้น นายจ้างจึงต้องรับผิดชอบในฐานะมีส่วนรู้เห็นในการใช้นายพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราเป็นการเฉพาะตัวโดยมิได้เป็นความรับผิดชอบร่วมกับบุคคลผู้ทำละเมิดอย่างเช่นประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของไทย

ผู้เขียนเห็นว่า ความเสียหายที่เกิดแก่ทางหลวงจากการใช้นายพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราหากพิจารณาความรับผิดทางละเมิดของบุคคลที่ผู้ประกอบการในฐานะนายจ้างตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 425 นายจ้างย่อมสามารถไล่เบี้ยเงินที่ตนชดใช้ไปจากผู้ทำละเมิดได้ ทำให้ผู้เป็นนายจ้างมิได้กระทบต่อเศรษฐกิจการเงินทั้งที่ผลประโยชน์จากการใช้นายพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราเป็นของนายจ้างโดยตรง ทำให้มาตรการดำเนินคดีความรับผิดทางละเมิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ไม่สอดคล้องกับความรับผิดชอบและประโยชน์ที่นายจ้างได้รับ

(ค) บุคคลผู้มีชื่อเป็นเจ้าของยานพาหนะบรรทุกทางทะเลเปียน

กรณีการใช้นายพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราบุคคลผู้กระทำอันเป็นเหตุแห่งละเมิดมีฐานะเป็นลูกจ้างและไม่ได้มีกรรมสิทธิ์ในยานพาหนะที่ใช้นายพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรานั้นเนื่องจากยานพาหนะที่ใช้นายพาหนะจะเป็นทรัพย์สินที่มีมูลค่าสูง บางกรณีผู้ประกอบการก็อาจทำสัญญาเช่าหรือเช่าซื้อยานพาหนะจากบุคคลอื่นมาใช้ประกอบกิจการขนส่งเพื่อหลีกเลี่ยงการถูกดำเนินคดีร่วมกับ

ผู้ควบคุมยานพาหนะและอาจถูกดำเนินการตามมาตรการริบทรัพย์สินทางอาญาอันจะส่งผลให้ไม่มียานพาหนะใช้เป็นเครื่องมือสำหรับการขนส่งและส่งผลให้เกิดความเสียหายต่อกิจการของตนได้

ดังนั้น การพิจารณาความรับผิดชอบทางแพ่งสำหรับความเสียหายอันเกิดแก่ทางหลวงจึงมีบุคคลที่เข้ามาเกี่ยวข้องกับการกระทำที่มีการฝ่าฝืนใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราอันอาจเกิดความเสียหายแก่ทางหลวงอีกบุคคลหนึ่งก็คือบุคคลผู้มีชื่อปรากฏเป็นเจ้าของยานพาหนะบรรทุกเกินอัตราในทางทะเบียนซึ่งตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 มาตรา 17/1 ได้กำหนดสันนิษฐานว่าบุคคลที่มีชื่อทางทะเบียนเป็นผู้มีกรรมสิทธิ์ในยานพาหนะนั้น<sup>120</sup>

มาตรการลงโทษทางอาญาตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 มุ่งลงโทษบุคคลผู้กระทำการฝ่าฝืนกฎหมายโดยตรงไม่รวมถึงผู้เป็นเจ้าของยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราในทางทะเบียนด้วย เนื่องจากบุคคลดังกล่าวมิได้เป็นผู้ที่ใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราอันอาจเป็นเหตุให้ทางหลวงเสียหาย แต่คำพิพากษาของศาลฎีกาที่ 7200/2558 คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 3568/2552 และคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1351/2543 มีการพิจารณาพิพากษาว่าบุคคลที่มีชื่อเป็นเจ้าของยานพาหนะทางทะเบียนก็อาจมีความรับผิดชอบร่วมกับผู้ควบคุมยานพาหนะได้ หากว่ามีส่วนรู้เห็นในการกระทำ ความผิดและเป็นบุคคลที่มีส่วนได้ประโยชน์จากการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราร่วมกับผู้ประกอบการนายจ้าง จึงเป็นบุคคลที่อยู่ในความสัมพันธ์ฐานะที่เป็นนายจ้างของผู้ควบคุมยานพาหนะตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 425

ถึงแม้ว่าบุคคลผู้เป็นเจ้าของยานพาหนะทางทะเบียนมิได้มีส่วนในผลประโยชน์กิจการร่วมกับนายจ้างก็ตาม แต่หากเป็นกรณีบุคคลผู้เป็นเจ้าของยานพาหนะทางทะเบียนใช้ให้ผู้ควบคุมยานพาหนะเพื่อติดต่อสัมพันธ์กับบุคคลที่สามในลักษณะของการเป็นตัวแทน ความเสียหายจากการที่ตัวแทนได้กระทำลงในขอบอำนาจการเป็นตัวแทนอาจต้องมีความรับผิดชอบร่วมจากการเป็นตัวการตัวแทนตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 427 แต่กรณีที่มีชื่อเป็นเจ้าของยานพาหนะบรรทุกทางทะเบียนให้สัญญาให้ผู้ประกอบการนายจ้างเช่า หรือเช่าซื้อไปใช้ในกิจการเพื่อประโยชน์ของผู้ประกอบการนายจ้าง การพิสูจน์ความสัมพันธ์ระหว่างผู้ควบคุมยานพาหนะกับมีชื่อเป็นเจ้าของ

<sup>120</sup> พงศ์พันธุ์ พลอยประดับ, "มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งกรณีการบรรทุกน้ำหนักเกินพิกัด," (สารนิพนธ์ปริญญา มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2546), หน้า 88,

ยานพาหนะบรรทุกทางทะเลเป็นจึงไม่ใช่ในลักษณะเป็นตัวแทน ไม่ต้องรับผิดชอบกรณีความเสียหายอันเกิดแก่ทางหลวงจากยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราตามมาตรา 427

มาตรการทางกฎหมายของประเทศสหรัฐอเมริกาและประเทศออสเตรเลียสำหรับปัญหาความรับผิดของบุคคลบุคคลที่มีชื่อเป็นเจ้าของยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราในทางทะเลเป็นกฎหมายเกี่ยวกับการดำเนินคดีความรับผิดทางแพ่งจะกำหนดให้บุคคลที่เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ยานพาหนะทางทะเลเป็นต้องมีความรับผิดเป็นการเฉพาะ แยกออกจากผู้เป็นนายจ้างและผู้ควบคุมยานพาหนะผู้ทำละเมิดโดยตรง แม้ว่าผู้ควบคุมยานพาหนะไม่ต้องรับผิดชอบใช้ค่าเสียหาย แต่บุคคลที่เป็นเจ้าของยานพาหนะทางทะเลเป็นก็อาจต้องรับผิดตามส่วนที่ตนให้มีการนำยานพาหนะไปบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราจนอาจก่อให้เกิดความเสียหายแก่ทางหลวง

ผู้เขียนเห็นว่า ความรับผิดของผู้มีชื่อเป็นเจ้าของยานพาหนะบรรทุกทางทะเลเป็นสำหรับความเสียหายอันเกิดแก่ทางหลวงตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ไม่ว่าจะพิจารณาจากความสัมพันธ์ในฐานะที่เป็นนายจ้างตามมาตรา 425 หรือฐานะตัวการตามมาตรา 426 จำต้องมีการพิสูจน์ถึงการมีส่วนร่วมรู้เห็นกับบุคคลที่ควบคุมยานพาหนะในการใช้ยานพาหนะบรรทุกที่มีน้ำหนักเกินอัตราบนทางหลวงซึ่งสามารถพิสูจน์ได้ยากเนื่องจากบุคคลที่มีชื่อทางทะเลเป็นกับผู้ควบคุมยานพาหนะมิได้มีความสัมพันธ์ระหว่างกันโดยตรงเหมือนอย่างกรณีของผู้ประกอบการ

เมื่อบุคคลที่จะต้องมีความรับผิดร่วมกับบุคคลผู้ควบคุมยานพาหนะบรรทุกเกินอัตราผู้ทำละเมิดโดยตรงแล้ว ได้มีการชดใช้ค่าเสียหายไปก็ยังมีสิทธิไล่เบี้ยเอากับบุคคลผู้ควบคุมยานพาหนะบรรทุกเกินอัตราได้ ตามมาตรา 426 ซึ่งเสมือนว่าบุคคลผู้ประกอบการในฐานะนายจ้างหรือผู้มีชื่อเป็นเจ้าของยานพาหนะทางทะเลเป็นในฐานะตัวการ กระทำไปเพื่อประโยชน์ทางธุรกิจของตนมิได้มีส่วนต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดจากการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรานั้น

หากจะพิจารณาความรับผิดของบุคคลผู้มีชื่อเป็นเจ้าของทางทะเลเป็นในฐานะผู้ครอบครองตามข้อสันนิษฐานให้รับผิดตามมาตรา 437 อาจพิสูจน์กลับอ้างข้อสันนิษฐานได้ว่าตนมิได้มีส่วนร่วมรู้เห็นให้มีการใช้ยานพาหนะโดยบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา ดังนั้น การดำเนินคดีความรับผิดทางละเมิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์กับผู้มีชื่อเป็นเจ้าของทางทะเลเป็นจึงทำได้ยากประกอบ

กับความเสียหายที่จะสามารถเรียกให้มีการชดใช้เยียวยาตามมาตรา 437 นั้นจะต้องเป็นความเสียหายที่เกิดจากยานพาหนะโดยตรงอีกด้วย

การพิจารณาความรับผิดทางละเมิดของบุคคลซึ่งเป็นผู้ประกอบการนายจ้างและบุคคลที่มีชื่อเป็นเจ้าของยานพาหนะในทางทะเลเบียนเพื่อความเสียหายกรณีที่มีการใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนักบรรทุกเกินอัตราตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์เป็นความรับผิดร่วมกับบุคคลควบคุมยานพาหนะที่เป็นผู้กระทำละเมิดโดยตรง มีความแตกต่างกับมาตรการทางกฎหมายของประเทศออสเตรเลียที่มีการกำหนดความรับผิดของบุคคลแยกต่างหากจากกันเป็นความรับผิดเฉพาะตัวไม่ต้องขึ้นอยู่กับความรับผิดของบุคคลอื่นดังเช่นการดำเนินคดีความรับผิดทางละเมิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของไทย หากว่าผู้ควบคุมยานพาหนะไม่ต้องรับผิดเพื่อความเสียหายดังกล่าว บุคคลซึ่งเป็นผู้ประกอบการหรือผู้ที่มีชื่อเป็นเจ้าของยานพาหนะในทางทะเลเบียนก็ไม่ต้องมีความรับผิดเพื่อความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นด้วย

### 5.2.2 การพิสูจน์ความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำและผลเสียหายอันเกิดแก่ทางหลวงจากยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา

การดำเนินคดีความรับผิดทางละเมิดนอกจากหลักเกณฑ์องค์ประกอบที่กำหนดไว้ในบทบัญญัติกฎหมายแล้ว ยังจะต้องพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำและผลว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นมีสาเหตุมาจากการกระทำของบุคคลที่จะต้องมีความรับผิดชดใช้ได้ก่อนหรือไม่ โดยสามารถพิจารณาได้จากทฤษฎีเงื่อนไขที่ว่าด้วยการพิเคราะห์ว่าผลของความเสียหายมีสาเหตุมาจากการกระทำนั้นโดยตรง หากไม่มีการกระทำย่อมไม่มีความเสียหายนั้นเกิดขึ้น หรือ การพิจารณาตามทฤษฎีมูลเหตุที่เหมาะสมที่ว่าด้วยการพิเคราะห์ว่าความเสียหายเป็นผลที่ตามปกติย่อมจะเกิดขึ้นได้จากการกระทำนั้น ซึ่งแนวคำพิพากษาของศาลไทยการพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำและผลของจะปรับใช้ทฤษฎีทั้งสองควบคู่กันในลักษณะของการมองว่าความเสียหายจะต้องเป็นผลโดยตรงจากการกระทำละเมิดและไม่ไกลเกินกว่าเหตุ<sup>121</sup>

ปัญหาการพิสูจน์ความสัมพันธ์ระหว่างการใช้นายพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราบนทางหลวงและผลของความเสียหายอันเกิดแก่ทางหลวง เนื่องจากบนทางหลวงแต่ละเส้นทางจะมีปริมาณการใช้นายพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราเล็กน้อยแตกต่างกัน หากมีปริมาณการใช้นายพาหนะที่มี

<sup>121</sup> ศันสน์ โสถิพันธ์, คำอธิบายกฎหมายลักษณะละเมิด จัดการงานนอกสั่ง ลากมิกวรได้, พิมพ์ครั้งที่ 5, หน้า 106.

น้ำหนักบรรทุกเกินอัตราอันเป็นการกระทำผิดจำนวนหลายรายก็จะทำให้ไม่สามารถพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นกับทางหลวงในแต่ละเส้นทางเกิดมาจากการใช้ยานพาหนะของผู้ประกอบการรายใด แตกต่างจากกรณีเหตุละเมิดทั่วไปผู้เสียหายจะทราบตัวบุคคลที่เป็นผู้กระทำอยู่แล้ว การพิสูจน์จึงเพียงแต่แสดงให้เห็นถึงความสัมพันธ์ระหว่างผลของความเสียหายที่เกิดขึ้นว่ามาจากการกระทำของบุคคลดังกล่าว แต่กรณีความเสียหายอันเกิดแก่ทางหลวงตามปริมาณความหนาแน่นของยานพาหนะบรรทุกที่ใช้เส้นทางจึงไม่อาจพิสูจน์ทราบได้ว่าผู้ใช้นายพาหนะคันใดก่อให้เกิดความเสียหายแก่ทางหลวงได้อย่างชัดเจน เนื่องจากความเสียหายมิได้เกิดขึ้นทันทีที่มีการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราของบุคคลใดบุคคลหนึ่งโดยเฉพาะ

ปัญหาการพิสูจน์ความเสียหายอันเกิดแก่ทางหลวงในเรื่องความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำและผลอันเป็นหลักเกณฑ์ความรับผิดทางละเมิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์เป็นข้อสำคัญที่ทำให้ไม่สามารถนำมาปรับใช้สำหรับความเสียหายที่มีสาเหตุมาจากการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราบนทางหลวงได้ เนื่องจากลักษณะของความเสียหายที่เกิดขึ้นกับทางหลวงมิใช่ความเสียหายที่เกิดขึ้นทันทีที่มีการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราสัญจรผ่านบนเส้นทางนั้น แต่ความเสียหายที่เกิดขึ้นกับทางหลวงเกิดจากการสะสมแรงกระทำซ้ำๆที่ต้องรองรับน้ำหนักบรรทุกของยานพาหนะอย่างต่อเนื่องจนกระทั่งโครงสร้างภายในของถนนเกิดความล้าและปรากฏความเสียหายบริเวณพื้นผิวทางแต่ในกรณีความเสียหายอันเกิดกับทางหลวงที่มีปัจจัยความเสียหายจากสาเหตุหลายอย่างประกอบกันทั้งมาตรฐานการก่อสร้างทางหลวง สภาพแวดล้อมบริเวณทางหลวง

ตัวอย่างข้อเท็จจริง กรณีบนทางหลวงสาย 1 รถบรรทุก ก ซึ่งมีน้ำหนักบรรทุกเกินกว่าเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนดใช้สัญจรเป็นประจำทุกวัน แต่ปรากฏว่าในวันที่ รถบรรทุก ข ซึ่งมีน้ำหนักบรรทุกเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดไปเพียงเล็กน้อยสัญจรบนทางหลวงสาย 1 เป็นครั้งแรกผ่านไป และถนนซึ่งสะสมแรงกระทำจากรถบรรทุก ก เป็นประจำจนเกิดความล้าจนมีความเสียหายเป็นรอยแตกร้าวในขณะรถบรรทุก ค ซึ่งบรรทุกน้ำหนักไม่เกินเกณฑ์อัตราสัญจรผ่าน จะเห็นได้ว่าความเสียหายของทางหลวงอาจปรากฏขึ้นขณะยานพาหนะที่มีได้บรรทุกน้ำหนักเกินอัตราสัญจรผ่านก็ได้ หากในวันดังกล่าวเจ้าหน้าที่ทางหลวงตรวจสอบพบ รถบรรทุก ข คันเดียวที่มีน้ำหนักบรรทุกเกินอัตรา และจะดำเนินคดีความรับผิดทางละเมิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์กับบุคคลผู้ควบคุม



รถบรรทุก ข ซึ่งมีความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำและผลความเสียหายอันเกิดแก่ทางหลวงเพื่อให้ชดใช้ค่าเสียหายสำหรับทางหลวงสาย 1 ที่เกิดขึ้นทั้งหมดย่อมไม่เป็นธรรม

การพิสูจน์ความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำและผลตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ จึงยังไม่สอดคล้องกับความเสียหายอันเกิดแก่ทางหลวงจากยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกิน เนื่องจากไม่อาจพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายที่เกิดแก่ทางหลวงมาจากยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราคันใด เพราะลักษณะของความเสียหายของที่มีได้เกิดขึ้นในทันที รวมทั้ง การที่ความเสียหายของทางหลวงมีที่มาจากปัจจัยด้านอื่นประกอบด้วย ทำให้เกิดปัญหาการกำหนดค่าสินไหมทดแทนซึ่งจะกล่าวถึงต่อไป

### 5.2.3 การกำหนดค่าสินไหมทดแทนสำหรับความเสียหายอันเกิดแก่ทางหลวงจากยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา

การดำเนินคดีความรับผิดทางละเมิดมีวัตถุประสงค์เพื่อชดเชยความเสียหายให้กลับสู่สภาพเดิมเสมือนไม่มีการทำละเมิดหรืออาจตีความได้ว่าผู้ทำละเมิดต้องชดใช้ให้แก่ผู้เสียหายเท่ากับมูลค่าความเสียหายที่เกิดขึ้นจริง เมื่อมีการกระทำอันเป็นละเมิด ผู้ทำละเมิดจึงต้องมีความผิดชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อการนั้น ส่วนค่าสินไหมทดแทนให้เป็นอำนาจดุลพินิจของศาลในการกำหนดค่าเสียหายว่าจะพึงใช้สถานใดเพียงใด ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 438 วรรคแรกวางหลักว่า “ค่าสินไหมทดแทนจะพึงใช้โดยสถานใดเพียงใดนั้น ให้ศาลวินิจฉัยตามควรแก่พฤติการณ์และความร้ายแรงแห่งละเมิด” ซึ่งหากเป็นกรณีที่ต้องเสียหายมีส่วนผิด ศาลอาจแบ่งส่วนความรับผิดได้ตามมาตรา 442 ให้นำบทบัญญัติมาตรา 223 มาใช้บังคับโดยค่าสินไหมทดแทนต้องอาศัยพฤติการณ์ว่าความเสียหายนั้นได้เกิดขึ้นเพราะฝ่ายไหนเป็นผู้ก่อมามากน้อยกว่ากันเพียงใด<sup>122</sup>

กรณีความเสียหายเกิดแก่ทรัพย์สินค่าสินไหมทดแทน ได้แก่ การคืนทรัพย์สินอันผู้เสียหายต้องเสียไป หรือการใช้ราคาทรัพย์สินกรณีที่ไม่สามารถคืนทรัพย์สินนั้นได้ รวมถึงค่าเสียหายเพื่อความเสียหายที่เกิดจากการกระทำละเมิดด้วย ซึ่งกรณีของการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราเป็นการทำละเมิดอาจทำให้ทางหลวงอันเป็นทรัพย์สินของรัฐได้รับความเสียหายทั้งหมดหรือบางส่วน บุคคลผู้ทำละเมิดจึงต้องชดใช้ค่าเสียหายเพื่อความเสียหายอันได้เกิดขึ้นตามหลักการกำหนดค่าสินไหมทดแทนในมาตรา 438 ที่กำหนดให้ศาลใช้ดุลพินิจกำหนดตามพฤติการณ์และความร้ายแรงแห่งละเมิด

<sup>122</sup> ศักดิ์ สนองชาติ, คำอธิบายโดยย่อประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิดและความรับผิดทางละเมิดตามพระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ.2539, พิมพ์ครั้งที่ 8, หน้า 185.

ประเด็นปัญหาเกี่ยวกับการใช้ดุลพินิจกำหนดค่าเสียหายอันเกิดแก่ทางหลวงจากยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราการพิจารณาพฤติการณ์อันเป็นเหตุแห่งการละเมิดจากการกระทำของบุคคลที่ทราบอยู่แล้วว่ายานพาหนะที่ตนใช้บรรทุกนั้นมีน้ำหนักบรรทุกเกินกว่าเกณฑ์อัตราน้ำหนักที่ผู้อำนวยการทางหลวงประกาศกำหนดไว้จึงเป็นการฝ่าฝืนกฎหมายที่วางกำหนดสำหรับยานพาหนะที่สัญจรบนทางหลวง ส่วนความร้ายแรงของการกระทำของผู้ทำละเมิดตามคำพิพากษาศาลฎีกาในคดีใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา ศาลพิจารณาว่าเป็นพฤติการณ์ในการกระทำความผิดร้ายแรงเนื่องจากการบุคคลใช้ยานพาหนะโดยไม่นำพาว่าจะก่อให้เกิดความเสียหายอย่างร้ายแรงต่อสภาพทางหลวงแผ่นดินซึ่งเป็นสมบัติของส่วนรวมและมีไว้เพื่อประโยชน์ร่วมกันของสาธารณชน การกระทำดังกล่าวย่อมทำให้ผู้ร่วมใช้เส้นทางสัญจรไปมาต้องเสี่ยงต่ออันตรายที่เกิดจากสภาพของยานพาหนะที่บรรทุกน้ำหนักเป็นจำนวนมากจนเกินกว่าที่ผู้ขับจะควบคุมให้แล่นไปได้อย่างปลอดภัย<sup>123</sup>

ในประเทศสหรัฐอเมริกา มลรัฐที่มีมาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับความรับผิดชอบทางแพ่งสำหรับความเสียหายอันเกิดจากการใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนักบรรทุกเกินอัตราจะกำหนดเกณฑ์ค่าเสียหายไว้อย่างชัดเจนตามอัตราน้ำหนักของยานพาหนะที่บรรทุกเกินไป เช่น กฎหมายของมลรัฐ Arizona มาตรา 28-1101 กำหนดให้ต้องชำระเงินค่าเสียหายตามอัตราน้ำหนักยานพาหนะต่อน้ำหนักที่บรรทุกเกินไว้อย่างชัดเจนตามอัตราน้ำหนัก อย่างไรก็ตามศาลของมลรัฐก็อาจใช้ดุลพินิจกำหนดค่าสินไหมทดแทนเกินกว่าเกณฑ์ที่กำหนดไว้ได้ แต่มีให้กำหนดค่าเสียหายน้อยกว่าเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนด ดังเช่นมาตรา 438 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของไทย

จากการศึกษาพบว่า ปัญหาการใช้ดุลพินิจของศาลกำหนดค่าสินไหมทดแทนตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 438 ซึ่งต้องคำนวณมูลค่าความเสียหายอันเกิดกับทางหลวงว่ามีจำนวนมากน้อยเพียงใดสามารถทำได้ยาก เนื่องจากไม่มีเอกสารหลักฐานมาเป็นเกณฑ์ในการประเมินมูลค่าความเสียหายได้อย่างชัดเจนอย่างเดียวกับความเสียหายอย่างอื่น เช่น ความเสียหายต่อชีวิตร่างกายซึ่งอาจกำหนดค่าสินไหมทดแทนจากเอกสารค่าใช้จ่ายสำหรับการรักษาบาดแผลของโรงพยาบาล ผลอาการเจ็บป่วยที่ทำให้ผู้ได้รับความเสียหายต้องขาดรายได้คิดตามจำนวนวันที่ไม่สามารถทำงานได้ หรือ กรณีที่เป็นความเสียหายต่อทรัพย์สินศาลอาจใช้ดุลพินิจกำหนดค่าสินไหมทดแทนเป็นค่าเสียหายตามมูลค่าของทรัพย์สินนั้นหรือให้ใช้คืนทรัพย์สินประเภทเดียวกันนั้นก็

<sup>123</sup> คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 8913/2553

จากหลักเกณฑ์การกำหนดค่าเสียหายที่ให้อำนาจดุลพินิจกำหนดค่าสินไหมทดแทนจากพฤติการณ์และความร้ายแรงแห่งละเมิด หากนำมาพิจารณาสำหรับกรณีปัญหาความเสียหายอันเกิดแก่ทางหลวงจากยานพาหนะน้ำหนักบรรทุกเกินอัตรา ยานพาหนะบรรทุกบนทางหลวงแต่ละคันย่อมมีอัตราน้ำหนักบรรทุกเกินไปมากน้อยแตกต่างกัน

เมื่อพิจารณาข้อมูลสถิติคดีใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินเป็นการฝ่าฝืนพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 ในพื้นที่จังหวัดสมุทรสาคร นครปฐมและราชบุรี จะปรากฏชัดเจนว่าอัตราน้ำหนักของยานพาหนะที่บรรทุกเกินไปกว่าที่กฎหมายกำหนดเป็นจำนวนเท่าใด แต่แม้ว่าจะมีการฝ่าฝืนบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดในจำนวนเท่ากัน หากมีดำเนินคดีความรับผิดชอบทางแพ่งเพื่อเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนกรณีทางหลวงเสียหายจากยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราต่อศาลที่มีเขตอำนาจต่างกัน ศาลก็อาจใช้ดุลพินิจกำหนดค่าสินไหมทดแทนตามมาตรา 438 ให้บุคคลที่ต้องชดใช้ค่าเสียหายในอัตราที่แตกต่างกันทั้งที่การกระทำดังกล่าวเป็นการกระทำที่ก่อให้เกิดความเสียหายในลักษณะเดียวกันอาจจะทำให้เกิดความไม่เป็นธรรมต่อบุคคลที่ต้องมีความรับผิดชอบ เนื่องจากศาลอาจใช้ดุลพินิจพิจารณาจากพฤติการณ์ที่มีการกระทำความผิดในพื้นที่จำนวนมาก หรือความร้ายแรงที่ทางหลวงมีสภาพทรุดโทรมตามสภาพแต่ละพื้นที่

รวมทั้ง ทางหลวงเป็นทรัพย์สินของรัฐอันอยู่ในหน้าที่ภารกิจของหน่วยงานรัฐต้องบำรุงรักษา หากจะนำมูลค่าเงินงบประมาณที่ใช้จ่ายเพื่อบูรณะทางหลวงมาเป็นฐานในการคิดคำนวณย่อมไม่อาจทำได้เนื่องจากไม่สามารถแบ่งส่วนความร้ายแรงของผลความเสียหายที่เกิดจากการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราออกจากปัจจัยอื่นและความรับผิดชอบตามภารกิจของรัฐได้อย่างชัดเจน เมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นจากปัจจัยที่เอกชนมีส่วนก่อให้เกิดความเสียหายนั้น การประเมินมูลค่าความเสียหายในการบำรุงรักษาทางหลวงจึงทำได้ยาก เนื่องจากรัฐใช้งบประมาณจัดสรรให้หน่วยงานซ่อมแซมทางหลวงแต่ละสายในจำนวนแตกต่างกันและความเสียหายนั้นมิได้เกิดจากการบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราเพียงอย่างเดียวแต่มีปัจจัยอื่นประกอบด้วย

ดังนั้น ความเสียหายอันเกิดกับทางหลวงจากการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราเป็นความเสียหายที่ไม่สามารถคำนวณมูลค่าความเสียหายเฉพาะส่วนที่ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินก่อให้เกิดความเสียหายได้ เนื่องจากไม่อาจทราบได้ว่าจำนวนครั้ง หรืออัตราน้ำหนักที่ยานพาหนะ

บรรทุกินอัตราสัญญาครบทางหลวงก่อให้เกิดความเสียหายต่อทางหลวงเป็นมูลค่าเท่าใด และ ความเสียหายอันเกิดแก่ทางหลวงมิได้ปรากฏทันทีที่มียานพาหนะบรรทุกินน้ำหนักเกินสัญญาผ่าน รวมทั้ง ความเสียหายจากการใช้งานตามสภาพทางหลวงปกติ ซึ่งในส่วนี้รัฐมีภารกิจต้องบำรุงรักษา ตามหน้าที่ภารกิจโดยใช้งบประมาณเยียวยาความเสียหาย ทำให้ไม่สามารถคิดคำนวณเป็นมูลค่าความเสียหายอันเกิดแก่ทางหลวงจากยานพาหนะแต่ละคันที่บรรทุกินน้ำหนักเกินอัตราได้กับความเสียหายที่เกิดจากปัจจัยอื่นได้อย่างชัดเจน

จากข้อพิจารณาปัญหาการดำเนินคดีความรับผิดชอบทางแพ่งตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาใช้บังคับสำหรับความเสียหายอันเกิดแก่ทางหลวงจากการใช้ยานพาหนะบรรทุกินน้ำหนักเกินอัตราในประเทศไทยยังมีปัญหามาตรการทางกฎหมายที่ยังมีปัญหาค่าเสียหายไม่สอดคล้องกับสภาพ ความเสียหายอันเกิดแก่ทางหลวง เช่น บุคคลที่ต้องรับผิดชอบยานพาหนะบรรทุกินน้ำหนักเกินอัตรา พิสูจน์ความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำและผล ค่าสินไหมทดแทนความเสียหายอันเกิดแก่ทางหลวง

ซึ่งหากจะพิจารณาความเสียหายอันเกิดแก่ทางหลวงเทียบกับปัญหาความเสียหายอันเกิดแก่ทรัพย์สินบุคคลและสิ่งแวดลอมที่มีลักษณะเป็นความเสียหายอันเกิดแก่รัฐเช่นเดียวด้วยการ ออกเป็นกฎหมายเฉพาะให้รัฐเรียกค่าเสียหายทางแพ่ง แต่ก็ยังคงมีปัญหาเกี่ยวกับการกำหนด ค่าสินไหมทดแทน ซึ่งจะต้องกลับไปใช้หลักการตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 438 อันเป็นอำนาจดุลพินิจของศาลกำหนดตามพฤติการณ์และความร้ายแรงแห่งละเมิด ซึ่งค่าสินไหม ทดแทนที่ศาลกำหนดอาจมีความแตกต่างกันได้ แม้วานพาหนะบรรทุกินน้ำหนักที่บรรทุกิน ไปเป็นจำนวนเท่ากัน

ดังจะเห็นได้ว่า การนำมาตรการดำเนินคดีความรับผิดชอบละเมิดตามประมวลกฎหมายแพ่ง และพาณิชย์มาใช้สำหรับการเยียวยาความเสียหายยังไม่สอดคล้องกับความเสียหายอันเกิดแก่ ทางหลวงจากยานพาหนะบรรทุกินน้ำหนักเกินอัตรา จึงควรมีมาตรการทางกฎหมายอื่นที่จะทำให้รัฐ สามารถเรียกเก็บเงินจากบุคคลที่ใช้ยานพาหนะบรรทุกินน้ำหนักเกินอัตรา เช่น การจัดเก็บ ค่าธรรมเนียมจากยานพาหนะบรรทุกินน้ำหนักเกินอัตรา เพื่อนำมาเยียวยาความเสียหายอันเกิดแก่ ทางหลวงจากยานพาหนะบรรทุกินน้ำหนักเกินโดยเฉพาะ

นอกจากนี้ ปัญหาเรื่องความเสียหายอันเกิดแก่ทรัพย์สินของรัฐในประเทศไทย เนื่องจากสภาพสังคมที่พัฒนาไปอย่างรวดเร็วและปัญหาความเสียหายที่ซับซ้อนมากขึ้น ตัวอย่างเช่น ความเสียหายอันเกิดแก่ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอันเป็นผลเสียหายที่เกิดแก่ประโยชน์สาธารณะ แต่ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์เพื่อละเมิดที่มีอยู่เดิมไม่สอดคล้องกับปัญหาที่เกิดขึ้น จึงได้มีการออกกฎหมายเฉพาะเพื่อคุ้มครองความเสียหายที่เกิดกับทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ในแก้ไขปัญหาการเยียวยาความเสียหายอันเกิดแก่รัฐให้สอดคล้องและเหมาะสมตามสภาพปัญหาข้อเท็จจริงดังกล่าวนั้นก็คือ พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2535 ซึ่งมีบทบัญญัติสำคัญในการเยียวยาความเสียหายอันเกิดแก่ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมไว้ตามมาตรา 97 ให้ผู้กระทำการหรือละเว้นการกระทำโดยมิชอบด้วยกฎหมายอันก่อให้เกิดความเสียหายแก่ทรัพยากรธรรมชาติจะต้องมีความรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายให้แก่รัฐ

### 5.3 ปัญหาการนำพระราชบัญญัติกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้นายนตร์บนทางหลวงและสะพาน พ.ศ.2497 มาใช้เพื่อจัดเก็บค่าธรรมเนียมจากยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกิน

การใช้นายนตร์บนทางหลวงและสะพานน้ำหนักเกินอัตราอาจก่อให้เกิดความเสียหายแก่ทางหลวงอันเป็นทรัพย์สินรัฐ เมื่อความเสียหายเกิดขึ้นรัฐจึงมีภารกิจบำรุงรักษาทางหลวงเสียหายกลับสู่สภาพเดิมซึ่งจำเป็นต้องใช้เงินจำนวนมากดำเนินการ โดยการจัดสรรนำเงินงบประมาณแผ่นดินจากภาษีส่วนรวมมาเป็นค่าใช้จ่ายดังกล่าว ในขณะที่การกระทำที่ใช้นายนตร์บนทางหลวงเป็นการแสวงหาประโยชน์ทางธุรกิจของเอกชน การผลักภาระค่าใช้จ่ายสำหรับเยียวยาความเสียหายอันเกิดแก่ทางหลวงให้แก่ส่วนรวมรับผิดชอบนำเงินงบประมาณมาแก้ไขปัญหาค่าความเสียหายดังกล่าวจึงทำให้การเยียวยาความเสียหายยังไม่สอดคล้องกับการกระทำอันฝ่าฝืนนั้น

จากการวิเคราะห์มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับความเสียหายอันเกิดจากยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราบนทางหลวง แม้ว่าบทลงโทษทางอาญาและความรับผิดทางแพ่งจะยังไม่เหมาะสมที่จะนำมาใช้สำหรับความเสียหายอันเกิดแก่ทางหลวง แต่ยิ่งปรากฏมาตรการกฎหมายที่ให้รัฐสามารถจัดเก็บเงินจากเอกชนผู้ใช้งานทางหลวงโดยตรงในรูปแบบเงินค่าธรรมเนียมการใช้นายนตร์บนทางหลวงและสะพานมีวัตถุประสงค์เพื่อนำเงินที่จัดเก็บได้มาเป็นค่าใช้จ่ายบำรุงรักษาทางหลวง

เป็นการเฉพาะ โดยอาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัติกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้นายยนต์รับทางหลวงและสะพาน พ.ศ.2497<sup>124</sup>

เมื่อมาตรการจัดเก็บค่าธรรมเนียมการใช้นายยนต์รับทางหลวงและสะพานมีวัตถุประสงค์เกี่ยวข้องกับการนำเงินมาใช้เพื่อเยียวยาความเสียหายอันเกิดแก่ทางหลวงเสียค่าธรรมเนียมโดยเฉพาะ ดังนั้น มาตรการจัดเก็บค่าธรรมเนียมตามพระราชบัญญัติกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้นายยนต์รับทางหลวงและสะพาน พ.ศ.2497 จึงเป็นมาตรการทางกฎหมายที่ควรนำมาศึกษาวิเคราะห์ เพื่อค้นหามาตรการทางกฎหมายอื่นสำหรับนำมาใช้บังคับสำหรับการเยียวยาความเสียหายอันเกิดแก่ทางหลวงจากการยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด โดยมีประเด็นศึกษาดังนี้

### 5.3.1 ปัญหาวัตถุประสงค์ของการจัดเก็บเงินค่าธรรมเนียมการใช้นายยนต์รับทางหลวงและสะพาน

ที่มาของพระราชบัญญัติกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้นายยนต์รับทางหลวงและสะพาน พ.ศ. 2497 เนื่องจากการคมนาคมเป็นสิ่งจำเป็นและสำคัญส่วนหนึ่งของประเทศทางหลวงและสะพานเป็นส่วนสัมพันธ์แขนงหนึ่งของการคมนาคม จึงจำเป็นต้องก่อสร้างและบูรณะทางหลวงและสะพานให้เพิ่มมากขึ้นในสภาพที่ดี แต่งบประมาณที่ได้รับไม่เพียงพอจึงต้องกู้เงินมาใช้ก่อสร้างทางหลวง ทำให้รัฐจำเป็นต้องเก็บเงินค่าธรรมเนียมผ่านทางหลวงและสะพาน เพื่อนำมาชดใช้เงินกู้และบูรณะทางหลวงทางหลวงและสะพานดังกล่าว

แต่อย่างไรก็ดี จากเดิมที่กำหนดขอบเขตการนำเงินค่าธรรมเนียมที่จัดเก็บได้และค่าปรับจากการกระทำผิดไปใช้ได้เฉพาะในการบูรณะทางหลวงและสะพาน และงานที่เกี่ยวข้องกับการจัดเก็บค่าธรรมเนียมเท่านั้น เมื่อความจำเป็นด้านเศรษฐกิจและปัญหาการจราจรเปลี่ยนแปลงไปทำให้วัตถุประสงค์ของการเก็บเงินค่าธรรมเนียมเป็นการชำระหนี้สำหรับทางเลือกของประชาชนในการใช้ทางหลวงที่มีมาตรฐานสูงกว่าและสะดวกรวดเร็วมากกว่า

<sup>124</sup> อังคณาดี ปิ่นแก้ว, “โครงการวิจัยปัญหาทางกฎหมายกรณีการบรรทุกน้ำหนักเกินพิกัดในกฎหมายไทย,” (รายงานความก้าวหน้าเสนอ คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2560) และ อังคณาดี ปิ่นแก้วและคณะ, “โครงการวิจัยเรื่องแนวทางป้องกันและแก้ปัญหาการทุจริต: ศึกษากรณีรถบรรทุกน้ำหนักเกินพิกัดที่กฎหมายกำหนด,” (รายงานความก้าวหน้า เสนอสำนักงานป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ, 2560).

ปัจจุบันวัตถุประสงค์ของการนำเงินค่าธรรมเนียมการใช้นายอนตรับนทางหลวงและสะพานที่จัดเก็บได้ และเงินค่าปรับเนื่องจากการกระทำความผิด จึงได้ขยายขอบเขตกำหนดให้นำไปใช้จ่าย หรือ ก่อหนี้ผูกพันได้เฉพาะกับทางหลวงและสะพานที่ต้องเสียค่าธรรมเนียมตามมาตรา 6 แห่งพระราชบัญญัติกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้นายอนตรับนทางหลวงและสะพาน พ.ศ.2497 และ ข้อ 9 แห่งระเบียบกรมทางหลวงว่าด้วยเงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทาง พ.ศ.2549 ในกรณีดังต่อไปนี้

1. การก่อสร้าง ขยาย บูรณะ และบำรุงรักษาทางหลวงและสะพาน
2. การจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกเกี่ยวกับการใช้ทางหลวงและสะพาน
3. งานในส่วนที่เกี่ยวกับการจัดเก็บค่าธรรมเนียม
4. การชดใช้เงินกู้ ในการก่อสร้างและขยายทางหลวงและสะพาน

ประเด็นเกี่ยวกับวัตถุประสงค์ของการนำเงินค่าธรรมเนียมหรือค่าปรับไปใช้เฉพาะทางหลวงและสะพานที่ต้องเสียค่าธรรมเนียม มีคำวินิจฉัยของคณะกรรมการกฤษฎีกาตีความเกี่ยวกับทางหลวงที่ต้องเสียค่าธรรมเนียมตามมาตรา 6 ว่ามีความหมายรวมถึงทางหลวงและสะพานเฉพาะที่มีกฎกระทรวงกำหนดให้จัดเก็บค่าธรรมเนียมเท่านั้น กรณีกฎกระทรวงกำหนดเส้นทางหลวงที่ต้องเสียค่าธรรมเนียมเฉพาะช่วงใดช่วงหนึ่ง จึงไม่อาจรวมถึงทางหลวงช่วงอื่นที่ไม่มีกฎกระทรวงกำหนดเป็นเส้นทางเดียวกับทางหลวงและสะพานซึ่งมิได้มีการจัดเก็บค่าธรรมเนียมด้วย<sup>125</sup>

ในประเด็นเรื่อง การนำเงินค่าธรรมเนียมไปใช้สำหรับการบูรณะทางหลวง หมายถึงการนำเงินไปใช้ซ่อมแซมทางหลวงและสะพานให้กลับคืนดีดังเดิม ส่วนกรณีการนำเงินไปใช้ในงานส่วนที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการจัดเก็บค่าธรรมเนียมจะต้องมีข้อเท็จจริงที่เห็นได้ว่างานนั้นมีส่วนเกี่ยวข้องอย่างไร เช่น กรณีที่มีกฎกระทรวงกำหนดให้ทางหลวงตลอดเส้นทางนั้นต้องเสียค่าธรรมเนียม แต่มีเส้นทางบางช่วงที่ยังสร้างไม่เสร็จก็ตาม ย่อมสามารถนำเงินค่าธรรมเนียมและค่าปรับที่เก็บไปใช้ในการก่อสร้างรั้วและด่านเก็บค่าธรรมเนียมเส้นทางนั้นได้<sup>126</sup>

<sup>125</sup> สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา, “บันทึกสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา เรื่องเสร็จที่ 39/2550 เรื่อง การนำเงินค่าธรรมเนียมการใช้นายอนตรับนทางหลวงและสะพานไปใช้บูรณะบำรุงรักษาทางหลวง,” มกราคม 2550

<sup>126</sup> สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา, “บันทึกสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา เรื่องเสร็จที่ 324/2551 เรื่อง การนำเงินค่าธรรมเนียมการใช้นายอนตรับนทางหลวงและสะพานไปใช้ก่อสร้างรั้ว ด่านเก็บเงินค่าธรรมเนียมและทางขนานของทางหลวงพิเศษหมายเลข 7,” เมษายน 2551

ผู้เขียนเห็นว่า วัตถุประสงค์ของการนำเงินค่าธรรมเนียมที่จัดเก็บได้ และเงินค่าปรับเนื่องจากการกระทำความผิดไปใช้เฉพาะทางหลวงและสะพานที่ต้องเสียค่าธรรมเนียม ตามพระราชบัญญัติกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้นายยนต์บนทางหลวงและสะพาน พ.ศ.2497 หากสามารถนำมาเป็นแนวทางการจัดเก็บเงินค่าธรรมเนียมจากการใช้นายพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา โดยพิจารณาตามเหตุผลที่นายพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด เป็นปัจจัยเสี่ยงที่จะทำให้เกิดความเสียหายแก่ทางหลวง<sup>127</sup>

ดังนั้น จึงควรให้บุคคลที่ใช้นายพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา ซึ่งมีส่วนก่อให้เกิดความเสียหายแก่ทางหลวงโดยตรงมีส่วนรับผิดชอบความเสียหายที่เกิดต่อทางหลวงในเส้นทางนั้นด้วย แต่ด้วยลักษณะของทางหลวงที่มีการจัดเก็บค่าธรรมเนียมการใช้งาน ตามพระราชบัญญัติกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้นายยนต์บนทางหลวงและสะพาน พ.ศ.2497 เป็นการให้สิทธิบุคคลในการใช้งานหลวงเพื่อการอำนวยความสะดวกตามข้อเท็จจริงในปัจจุบันมักจะมีการออกกฎกระทรวงเพื่อยกเว้นค่าธรรมเนียมการใช้นายยนต์บนทางหลวงตามพระราชบัญญัติกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้นายยนต์บนทางหลวงและสะพาน พ.ศ.2497 ช่วงเทศกาลเพื่อยกเว้นการบังคับใช้มาตรการจัดเก็บค่าธรรมเนียมการใช้นายยนต์บนทางหลวงและสะพาน

ซึ่งเป็นการแสดงให้เห็นว่ารัฐคำนึงถึงการอำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชนมากกว่าที่จะให้มีการบังคับใช้มาตรการจัดเก็บค่าธรรมเนียมอย่างจริงจัง ทำให้แนวทางการนำมาตราการจัดเก็บค่าธรรมเนียมมาใช้กับการฝ่าฝืนบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราไม่สอดคล้องกับนโยบายของรัฐในการจัดเก็บค่าธรรมเนียมที่ใช้บังคับอยู่

### 5.3.2 ปัญหาหลักเกณฑ์ประเภททางหลวงที่สามารถจัดเก็บค่าธรรมเนียมการใช้นายยนต์บนทางหลวงและสะพาน

การจัดเก็บเงินค่าธรรมเนียมตามพระราชบัญญัติกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้นายยนต์บนทางหลวงและสะพาน พ.ศ.2497 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้นายยนต์บนทางหลวงและสะพาน พ.ศ.2497 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้นายยนต์บนทางหลวงและสะพาน พ.ศ.2497

<sup>127</sup> อังคนาวดี ปิ่นแก้ว, “โครงการวิจัยปัญหาทางกฎหมายกรณีการบรรทุกน้ำหนักเกินพิกัดในกฎหมายไทย,” (รายงานความก้าวหน้าเสนอ คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย,2560) และ อังคนาวดี ปิ่นแก้วและคณะ, “โครงการวิจัยเรื่องแนวทางป้องกันและแก้ปัญหาการทุจริต: ศึกษากรณีรถบรรทุกน้ำหนักเกินพิกัดที่กฎหมายกำหนด,” (รายงานความก้าวหน้า เสนอสำนักงานป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ,2560).



ยานยนต์บนทางหลวงและสะพาน พ.ศ.2497 (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2534 มาตรา 3 กำหนดให้รัฐมนตรีกระทรวงคมนาคมและรัฐมนตรีกระทรวงมหาดไทยออกกฎกระทรวงในส่วนที่เกี่ยวกับราชการของกระทรวงในเรื่องการจัดเก็บค่าธรรมเนียมการใช้นายยนต์บนทางหลวงและสะพาน ดังนี้

(1) ทางสายใด ตอนใด หรือสะพานใด ที่ต้องเสียหรือยกเลิกค่าธรรมเนียม

เดิมที่การบังคับใช้พระราชบัญญัติกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้นายยนต์บนทางหลวงและสะพาน พ.ศ.2497 มีวัตถุประสงค์เพื่อเก็บเงินจากผู้ใช้งานทางมาخذใช้ดอกเบียเงินกู้และบูรณะทางหลวง ดังนั้น การออกกฎกระทรวงจึงสามารถกำหนดให้การจัดเก็บค่าธรรมเนียมการใช้นายยนต์บนทางหลวงและสะพานได้บนทางหลวงทุกประเภท

จนกระทั่งมีมติคณะรัฐมนตรี ลงวันที่ 9 พฤศจิกายน 2536 และมติคณะรัฐมนตรี ลงวันที่ 19 เมษายน 2537 เห็นชอบกฎกระทรวงฉบับที่ 17 (พ.ศ.2538) ซึ่งออกตามความในมาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้นายยนต์บนทางหลวงและสะพาน พ.ศ.2497 ให้ยกเลิกกฎกระทรวงที่กำหนดให้จัดเก็บค่าธรรมเนียมการใช้นายยนต์บนทางหลวงและสะพาน บนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 32 และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 34 รวมทั้งยังแก้ไขเปลี่ยนแปลงหลักเกณฑ์ลักษณะของทางหลวงที่สมควรออกกฎกระทรวง จากเดิมที่เป็นทางหลวงแผ่นดินมาเป็นทางหลวงพิเศษที่มีลักษณะเป็นเส้นทางลงทุนก่อสร้างโดยเอกชนหรือเป็นเส้นทางสายสัมปทานซึ่งเอกชนจำเป็นต้องเรียกเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางเพื่อคืนทุนในการก่อสร้างและมีผลกำไรต่อเงินลงทุนพอสมควรตามลักษณะการประกอบกิจการของเอกชนที่สร้างขึ้นเพื่อแข่งขันให้บริการ และเป็นทางหลวงเส้นทางการที่มีการควบคุมทางเข้าออก (Control Access Highway) เพื่อให้ยานพาหนะสามารถเดินทางได้สะดวก รวดเร็วและปลอดภัย<sup>128</sup> โดยปรากฏว่ากระทรวงคมนาคมยึดถือหลักเกณฑ์ประเภททางหลวงที่สมควรให้จัดเก็บค่าธรรมเนียมตามแนวนโยบายมติคณะรัฐมนตรี ทำให้กฎกระทรวงที่ออกตามความในมาตรา 3(1) ที่กำหนดทางหลวงที่ต้องเสียค่าธรรมเนียมมีแต่เฉพาะบนทางหลวงพิเศษเท่านั้น

<sup>128</sup> กลุ่มงานบริการวิชาการ สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร, “ประวัติการจัดเก็บค่าธรรมเนียม” เอกสารประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติโอนอำนาจหน้าที่และกิจการบริหารของกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคมในส่วนที่เกี่ยวกับทางหลวงพิเศษและทางยกระดับอุตราภิมุขบางช่วงไปเป็นของทางพิเศษแห่งประเทศไทย พ.ศ..., (เอกสารไม่ตีพิมพ์เผยแพร่), หน้า 9.

ผู้เขียนเห็นว่า การออกกฎกระทรวงตามมาตรา 3 พระราชบัญญัติกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้นายยนต์รับทางหลวงและสะพาน พ.ศ.2497 กำหนดให้ทางหลวงเส้นทางใดต้องชำระค่าธรรมเนียม ซึ่งกระทรวงคมนาคมยึดถือแนวปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรีเรื่องหลักเกณฑ์ประเภททางหลวงที่สามารถนำมาใช้จัดเก็บได้เฉพาะทางหลวงพิเศษที่มีจำนวนน้อยกว่าทางหลวงประเภทอื่นด้วยหลักเกณฑ์ดังกล่าวจึงทำให้ยังไม่สามารถนำมาตราการจัดเก็บค่าธรรมเนียมตามพระราชบัญญัติกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้นายยนต์รับทางหลวงและสะพาน พ.ศ.2497 มาบังคับใช้เพื่อการจัดเก็บค่าธรรมเนียมสำหรับการบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราบนทางหลวงได้ทันที เนื่องจากลักษณะการใช้นายพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราเป็นการกระทำที่อาจเกิดขึ้นต่อเนื่องและเชื่อมโยงกันบนทางหลวงประเภทอื่นด้วย และความเสียหายจากยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราอาจเกิดขึ้นได้กับทางหลวงทุกประเภทที่ยานพาหนะนั้นสัญจรผ่านไม่ใช่ทางหลวงประเภทใดโดยเฉพาะ

## (2) ประเภทของนายยนต์ และอัตราค่าธรรมเนียม

กฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้นายยนต์รับทางหลวงและสะพาน พ.ศ.2497 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้นายยนต์รับทางหลวงและสะพาน พ.ศ.2497 (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2534 ที่กำหนดให้ทางหลวงหรือสะพานเส้นทางใดต้องเสียค่าธรรมเนียมแล้ว จะต้องกำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับประเภทของนายยนต์และอัตราค่าธรรมเนียมไว้เป็นบัญชีแนบท้ายกฎกระทรวงดังกล่าว

ตัวอย่างเช่น กฎกระทรวงกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้นายยนต์รับทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 พ.ศ.2558 กำหนดให้ทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 ตอนบ้านหนองปรือ – บ้านฉางรวมทางแยกบรรจบทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 (บ้านอำเภอ) เป็นทางหลวงที่ต้องเสียค่าธรรมเนียมการใช้นายยนต์รับทางหลวง โดยในกฎกระทรวง ข้อ 2 ให้เก็บค่าธรรมเนียมตามประเภทยานพาหนะและตามอัตราในบัญชีท้ายกฎกระทรวง ซึ่งแบ่งประเภทของนายยนต์ที่จะต้องเสียค่าธรรมเนียมออกเป็น 3 ประเภท คือ รถยนต์ไม่เกิน 4 ล้อ, รถยนต์เกิน 4 ล้อ แต่ไม่เกิน 6 ล้อ, รถยนต์เกิน 6 ล้อขึ้นไป เมื่อนายยนต์จะผ่านสถานที่จัดเก็บค่าธรรมเนียม ผู้ใช้นายยนต์จะต้องเสียค่าธรรมเนียมและพนักงานเจ้าหน้าที่จะออกบัตรเพื่อเป็นหลักฐานแสดงว่าผู้ใช้นายยนต์นั้นได้ชำระค่าธรรมเนียมแล้ว หรือได้ชำระเงินผ่านบัตรอัตโนมัติแล้ว

ดังจะเห็นได้ว่า ในประเด็นเรื่องประเภทยานพาหนะที่ต้องเสียค่าธรรมเนียมและอัตราค่าธรรมเนียมสำหรับการใช้ยานยนต์บนทางหลวงแต่ละเส้นทางที่มีความแตกต่างกัน ซึ่งเป็นการกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมตามระยะทางและมาตรฐานของทางหลวงในแต่ละเส้นทาง โดยไม่ได้คำนึงถึงปัจจัยด้านความเสี่ยงที่ยานพาหนะจะก่อความเสียหายกับทางหลวงและโครงสร้างทางถนน ดังนั้น ในกรณีที่เป็นยานพาหนะประเภทเดียวกันแต่น้ำหนักบรรทุกแตกต่างกันย่อมจะส่งผลให้เกิดความเสียหายแก่ทางหลวงไม่เท่ากัน แต่ต้องเสียค่าธรรมเนียมอัตราเท่ากันตามเกณฑ์โดยมิได้คำนึงถึงเกณฑ์อัตราน้ำหนักบรรทุกที่แตกต่างกันของยานพาหนะ จึงอาจทำให้เกิดปัญหาเกี่ยวกับการชำระค่าธรรมเนียมเพราะค่าธรรมเนียมการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราบนทางหลวง เพื่อความรับผิดชอบสำหรับน้ำหนักบรรทุกที่เกินไปจึงต้องคำนวณอัตราค่าธรรมเนียมจากเกณฑ์อัตราน้ำหนักที่บรรทุกเกินไปตามประเภทยานพาหนะในพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535

### 5.3.3 ปัญหาการบริหารเงินค่าธรรมเนียมการใช้ยานยนต์บนทางหลวงและสะพาน

พระราชบัญญัติกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้ยานยนต์บนทางหลวงและสะพาน พ.ศ.2497 มาตรา 3<sup>129</sup> และมาตรา 5<sup>130</sup> ได้กำหนดให้บุคคลที่ใช้ยานยนต์บนทางหลวงหรือสะพานที่มีการออกกฎกระทรวงกำหนดให้เก็บค่าธรรมเนียม มีหน้าที่ต้องเสียค่าธรรมเนียมตามอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวงให้แก่พนักงานเจ้าหน้าที่ผู้ที่ได้รับแต่งตั้งให้มีอำนาจเก็บเงินค่าธรรมเนียม โดยเงินค่าธรรมเนียมการใช้ยานยนต์บนทางหลวงและสะพานที่จัดเก็บได้นั้นต้องถือปฏิบัติตามระเบียบกรมทางหลวงว่าด้วยเงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทาง พ.ศ.2549 ซึ่งออกโดยอาศัยอำนาจตามมาตรา 24 แห่งพระราชบัญญัติวิธีซึ่งงบประมาณ พ.ศ.2502

<sup>129</sup> มาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้ยานยนต์บนทางหลวงและสะพาน พ.ศ.2497

“ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ และให้มีอำนาจออกกฎกระทรวงในส่วนที่เกี่ยวกับราชการของกระทรวงนั้น เพื่อกำหนด

- (1) ทางสายใด ตอนใด หรือสะพานใด ที่ต้องเสียหรือยกเลิกค่าธรรมเนียม
  - (2) ประเภทของยานยนต์ที่ต้องเสีย หรือยกเว้นค่าธรรมเนียม
  - (3) อัตราค่าธรรมเนียมการใช้ยานยนต์บนทางหลวงและสะพาน
  - (4) ระเบียบและวิธีการอื่น ๆ เพื่อให้เป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้
- กฎกระทรวงนั้น เมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้วให้ใช้บังคับได้”

<sup>130</sup> มาตรา 5 แห่งพระราชบัญญัติกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้ยานยนต์บนทางหลวงและสะพาน พ.ศ.2497

“บุคคลใดใช้ยานยนต์บนทางหลวงหรือสะพานที่กำหนดให้เก็บค่าธรรมเนียมตามความในมาตรา 3 ต้องเสียค่าธรรมเนียมตามอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง”

การบริหารจัดการเงินค่าธรรมเนียมการใช้จ่ายยานยนต์บนทางหลวงและสะพานที่กรมทางหลวงจัดเก็บได้ทั้งหมดโดยไม่หักค่าใช้จ่ายใดๆจะต้องนำส่งฝากเข้าบัญชีเงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทางซึ่งเปิดเป็นบัญชีแยกจากบัญชีเงินฝากอื่นไว้ที่กระทรวงการคลังทุกวันทำการ โดยไม่ต้องส่งเป็นรายได้แผ่นดินตามกฎหมายระเบียบราชการ มีผลทำให้เงินทุนหมุนเวียนนั้นเป็นส่วนหนึ่งของเงินคงคลัง แต่ก็เป็นเงินคงคลังประเภทเงินนอกงบประมาณ และกรมทางหลวงไม่ต้องเสียภาษีมูลค่าเพิ่มสำหรับค่าธรรมเนียมผ่านทางที่จัดเก็บเพราะเป็นการดำเนินการตามอำนาจหน้าที่ซึ่งมีกฎหมายกำหนดไว้<sup>131</sup>

ซึ่งหน่วยงานมีสิทธิเบิกถอนคืนได้ตามความจำเป็นและคลังมีข้อผูกพันที่จะต้องจ่ายเงินดังกล่าวคืน เมื่อมีความจำเป็นเพื่อชดเชยเงินกู้และบรรเทาภาระงบประมาณในการก่อสร้าง ขยายบูรณะ บำรุงรักษา และจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกเกี่ยวกับการใช้ทางหลวงและสะพานก็สามารถเบิกจ่ายหรือก่อนนี้ผูกพันเงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทาง โดยกรมทางหลวงต้องจัดทำประมาณการรายรับ-รายจ่ายประจำปี เสนอต่อคณะกรรมการบริหารเงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทางเพื่อให้ความเห็นชอบก่อน แล้วจึงจะเสนอขออนุมัติรายจ่ายต่อกระทรวงการคลัง ซึ่งกระทรวงการคลังอาจพิจารณาไม่อนุมัติรายการตามประมาณการรายจ่ายที่กรมทางหลวงเสนอก็ได้ แม้ว่ารายการดังกล่าวจะเป็นรายการที่กำหนดไว้ในมาตรา 6 แห่งพระราชบัญญัติกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้จ่ายยานยนต์บนทางหลวงและสะพาน พ.ศ.2497

ดังจะเห็นได้ว่า การจัดสรรนำเงินค่าธรรมเนียมไปใช้สำหรับทางหลวงที่ไม่เท่ากันขึ้นอยู่กับกรมทางหลวงจะเสนอประมาณการรายจ่ายเสนอไปยังกระทรวงการคลัง ซึ่งปัจจุบันการเก็บเงินค่าธรรมเนียมตามพระราชบัญญัติกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้จ่ายยานยนต์บนทางหลวงและสะพาน พ.ศ.2497 กฎกระทรวงกำหนดเส้นทางให้มีจัดเก็บเฉพาะบนทางหลวงพิเศษ แต่ในกรณีการนำมาบังคับใช้กับปัญหาการใช้จ่ายพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราบนทางหลวงเป็นการกระทำที่ต่อเนื่องและเชื่อมโยงกันทำให้ความเสียหายอาจเกิดขึ้นบนทางหลวงหลายประเภท ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของหน่วยงานต่างกัน

<sup>131</sup> สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา, “บันทึกสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา เรื่องเสร็จที่ 714/2557 เรื่อง การเสียภาษีมูลค่าเพิ่ม กรณีการจัดเก็บเงินค่าธรรมเนียมการใช้จ่ายยานยนต์บนทางหลวงและสะพานตามพระราชบัญญัติกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้จ่ายยานยนต์บนทางหลวงและสะพาน พ.ศ.2497,” กรกฎาคม 2557

การกำหนดให้การจัดสรรนำเงินค่าธรรมเนียมมาใช้จ่ายเฉพาะเส้นทางที่ต้องเสียค่าธรรมเนียม จึงจำกัดเฉพาะขอบเขตทางหลวงพิเศษ จึงอาจทำให้หน่วยงานที่รับผิดชอบทางหลวงประเภทอื่นไม่อาจเบิกจ่ายนำเงินค่าธรรมเนียม มาใช้เพื่อความปลอดภัยอันเกิดแก่ทางหลวงจากการใช้ยานพาหนะเกินอัตราได้ ซึ่งการที่กรมทางหลวงจัดทำประมาณการรายรับ-รายจ่าย เสนอไปแล้ว และกระทรวงการคลังมีอำนาจที่จะไม่อนุมัติได้ แม้ว่าจะเป็นการนำไปเพื่อใช้จ่ายตามวัตถุประสงค์ มาตรา 6 พระราชบัญญัติกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้ยานยนต์บนทางหลวงและสะพาน พ.ศ.2497 จึงเป็นการรวมอำนาจไว้หน่วยงานกลาง ซึ่งไม่ทราบถึงสภาพปัญหาความเสียหายที่เกิดแก่ทางหลวงว่ามีความจำเป็นมากน้อยเพียงใด อาจไม่สอดคล้องกับการเยียวยาความเสียหายอันเกิดแก่ทางหลวงที่ปรากฏตามความเป็นจริงในแต่ละเส้นทาง

มาตรการจัดเก็บค่าธรรมเนียมกรณีใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนักบรรทุกเกินอัตราในต่างประเทศนำมาบังคับใช้ในรูปแบบของการออกใบอนุญาตให้ยานพาหนะสามารถบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนดได้ โดยจำนวนเงินค่าธรรมเนียมจะเป็นไปตามอัตราน้ำหนักที่บรรทุกเกินเพิ่มขึ้น โดยหน่วยงานของมลรัฐจะนำเงินค่าธรรมเนียมที่จัดเก็บได้จัดสรรเข้ากองทุนทางหลวง เพื่อนำมาเป็นค่าใช้จ่ายสำหรับการบูรณะและบำรุงรักษาทางหลวงที่เสียหายจากการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราบนทางหลวงโดยเฉพาะ เช่น มลรัฐ Minnesota ประเทศสหรัฐอเมริกาเป็นอำนาจของมลรัฐที่ออกใบอนุญาตให้ยานพาหนะบรรทุกเกินอัตราบนเส้นทางที่อยู่ในความรับผิดชอบของมลรัฐนั้นได้ โดยเรียกเก็บค่าธรรมเนียมสำหรับใบอนุญาตนั้น ซึ่งใบอนุญาตอาจเป็นแบบรายปี อัตราค่าธรรมเนียมคำนวณตามอัตราน้ำหนักที่เกินไปเริ่มจาก 200 ดอลลาร์และเพิ่มขึ้นทุกๆ 100 ดอลลาร์ต่ออัตราน้ำหนักที่เพิ่มขึ้น 10,000 ปอนด์

มาตรการจัดเก็บเงินค่าธรรมเนียมตามพระราชบัญญัติกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้ยานยนต์บนทางหลวงและสะพาน พ.ศ.2497 แม้จะมีปัญหาด้านนโยบายของรัฐในการจัดเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ทางในปัจจุบันที่บิดเบือนไปจากเดิม แต่วัตถุประสงค์ของการนำเงินค่าธรรมเนียมและค่าปรับไปใช้สำหรับการบำรุงรักษาทางหลวงโดยเฉพาะ ดังนั้น จึงเป็นมาตรการที่จะสามารถนำมาบังคับใช้ในการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมสำหรับการยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา เพื่อนำเงินค่าธรรมเนียมมาใช้เยียวยาความเสียหายอันเกิดแก่ทางหลวงจากยานพาหนะที่มีน้ำหนักบรรทุกเกิน เป็นมาตรการเสริมควบคู่ไปกับมาตรการบังคับตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 ในการ

ปราบปรามการกระทำผิด ซึ่งจะทำให้รัฐสามารถนำเงินค่าธรรมเนียมที่เรียกเก็บจากผู้กระทำการฝ่าฝืนบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรามาใช้เพื่อทดแทนความเสียหายที่เกิดขึ้นได้โดยตรง<sup>132</sup>

จากการศึกษาวิเคราะห์ปัญหามาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับความเสียหายอันแก่ทางหลวงจากการใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนักบรรทุกเกินอัตรา สามารถพิจารณามาตรการทางกฎหมายในต่างประเทศเปรียบเทียบกับมาตรการทางกฎหมายของไทยสำหรับการฝ่าฝืนใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราบนทางหลวงได้ดังตาราง 5

ตารางที่ 5 วิเคราะห์เปรียบเทียบมาตรการทางกฎหมายกรณีฝ่าฝืนใช้ยานพาหนะบรรทุกเกินอัตราตามกฎหมายไทยและต่างประเทศ

มาตรการกฎหมาย	ประเทศ		
	สหรัฐอเมริกา	ออสเตรเลีย	ไทย
กองทุน	มี	ไม่มี	ไม่มี
ใบอนุญาต	มี	ไม่มี	ไม่มี
ค่าธรรมเนียม	ตามน้ำหนัก	ไม่มี	ไม่มี
ความรับผิดทางแพ่ง	กฎหมายเฉพาะ	กฎหมายเฉพาะ	ละเมิดทั่วไป
บุคคลที่ต้องรับผิด	ทุกคน	ทุกคน	ผู้ควบคุมยานพาหนะ
ค่าเสียหาย	ตามหน่วยน้ำหนัก	ตามความเสี่ยง	ดุลพินิจตามพฤติการณ์และความร้ายแรง
มาตรการอื่น	เทคโนโลยี WIM ในการตรวจสอบ	คู่มือการพิสูจน์	คุมประพฤติ/บริการสังคม

<sup>132</sup> อังคณาดี ปิ่นแก้ว, “โครงการวิจัยปัญหาทางกฎหมายกรณีการบรรทุกน้ำหนักเกินพิกัดในกฎหมายไทย,” (รายงานความก้าวหน้าเสนอ คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2560) และ อังคณาดี ปิ่นแก้วและคณะ, “โครงการวิจัยเรื่องแนวทางป้องกันและแก้ปัญหาการทุจริต: ศึกษากรณีบรรทุกน้ำหนักเกินพิกัดที่กฎหมายกำหนด,” (รายงานความก้าวหน้า เสนอสำนักงานป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ, 2560).

## บทที่ 6

### บทสรุปและข้อเสนอแนะ

#### 6.1 บทสรุป

การใช้จ่ายยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราอันก่อให้เกิดปัญหาความเสียหายแก่ทางหลวงเป็นการกระทำที่มีความผิดตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 อันเป็นมาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการใช้จ่ายยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราบนทางหลวงของไทยในปัจจุบันเป็นการลงโทษทางอาญามีวัตถุประสงค์เพื่อปราบปรามบุคคลผู้กระทำความผิดให้เกิดความเกรงกลัวไม่กระทำความผิด แต่ไม่ได้คำนึงถึงผลความเสียหายของทางหลวงที่เกิดขึ้นจากการใช้จ่ายยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราแล้ว ซึ่งหน่วยงานที่รับผิดชอบทางหลวงต้องมีการแก้ไขเยียวยาความเสียหายโดยใช้เงินจากงบประมาณส่วนรวมในขณะที่การกระทำที่ใช้จ่ายยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราเป็นการแสวงหาผลประโยชน์จากผู้ประกอบการเอกชน

หากจะนำมาตรการเยียวยาความเสียหายตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาใช้บังคับเพื่อเยียวยาความเสียหายอันเกิดแก่ทางหลวงจากยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราเนื่องจากปัญหาการพิสูจน์ความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำและผลความเสียหายอันเกิดแก่ทางหลวง การใช้ดุลพินิจกำหนดค่าสินไหมทดแทนความเสียหายอันเกิดทางหลวง ลักษณะความเสียหายอันเกิดแก่ทางหลวงอาจมาจากปัจจัยอื่นประกอบด้วย รวมทั้ง รัฐมีภารกิจด้านคมนาคมให้ประชาชนได้รับความปลอดภัยจากการใช้ทางหลวงและต้องบำรุงรักษาทางหลวงให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน จึงทำให้ไม่สามารถแบ่งส่วนความรับผิดชอบทางแพ่งในความรับผิดชอบของรัฐให้สอดคล้องกับความผิดของบุคคลจากการฝ่าฝืนใช้จ่ายยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราได้อย่างชัดเจน

เมื่อการใช้จ่ายยานพาหนะบรรทุกเกินอัตราอันเป็นสาเหตุหลักที่ทำให้ทางหลวงต้องเสียหายและบุคคลที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรานั้นได้รับผลประโยชน์จากการฝ่าฝืนกฎหมาย จึงควรจะต้องมีส่วนร่วมรับผิดชอบแก้ไขเยียวยาความเสียหายอันเกิดแก่ทางหลวงนั้นด้วย มิใช่ผลึกเป็นความรับผิดชอบของรัฐใช้งบประมาณส่วนรวมแก้ไขปัญหาแต่ฝ่ายเดียว

จากการศึกษามาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับความเสียหายจากการใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนักบรรทุกเกินอัตราในต่างประเทศซึ่งประสบปัญหายานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราบนทางหลวง และมีการพัฒนามาตรการทางกฎหมายขึ้นเพื่อแก้ไขปัญหา เช่น ประเทศสหรัฐอเมริกา มีการกำหนดให้หน่วยงานที่รับผิดชอบทางหลวงสามารถดำเนินคดีความรับผิดชอบทางแพ่งเพื่อเยียวยาความเสียหายอันเกิดแก่ทางหลวงจากการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราโดยมีเกณฑ์อัตราค่าเสียหายทางแพ่งตามน้ำหนักที่บรรทุกเกินกว่าที่กำหนด ส่วนประเทศออสเตรเลียมีมาตรการกำหนดความรับผิดชอบสำหรับบุคคลที่เกี่ยวข้องกับยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราเป็นการเฉพาะตัว และมีการแบ่งประเภทความรับผิดชอบตามความเสี่ยงที่จะก่อให้เกิดความเสียหายแก่ทางหลวง

จากการศึกษาพบว่า มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับความเสียหายอันเกิดแก่ทางหลวงจากการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราตามกฎหมายไทยมุ่งเน้นการลงโทษทางอาญาตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 ยังไม่สอดคล้องกับผลความเสียหายอันเกิดแก่ทางหลวงทรัพย์สินของรัฐจากการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา ส่วนการดำเนินคดีความรับผิดชอบทางแพ่งตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ก็มีปัญหาการพิสูจน์ความเสียหายของทางหลวงและการคำนวณค่าเสียหายอันเกิดแก่ทางหลวง สามารถพิสูจน์ได้ตามสมมติฐานของวิทยานิพนธ์ว่ามาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราในประเทศไทยยังไม่สอดคล้องกับความเสียหายอันเกิดแก่ทางหลวง

ดังนั้น จึงควรมีมาตรการทางกฎหมายเพื่อใช้เป็นมาตรการเสริมมาตรการลงโทษทางอาญา โดยให้บุคคลผู้กระทำผิดมีส่วนรับผิดชอบในผลของความเสียหายที่จะก่อให้เกิดความเสียหายทางหลวง เพื่อให้รัฐสามารถนำเงินนั้นไปใช้จ่ายเพื่อการเยียวยาความเสียหายที่เกิดแก่ทางหลวงตามวัตถุประสงค์เฉพาะเรื่อง เช่น มาตรการจัดเก็บเงินค่าธรรมเนียมการใช้ทางสำหรับยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดอันเป็นมาตรการทางเลือกให้ผู้กระทำผิดสามารถจ่ายเงินค่าเป็นค่าธรรมเนียมแก่รัฐสำหรับการอนุญาตให้บรรทุกน้ำหนักเกินอัตราได้ ตามเกณฑ์มาตรฐานการก่อสร้างทางหลวงและความเสี่ยงของน้ำหนักบรรทุกของยานพาหนะที่เจ้าหน้าที่ของรัฐผู้มีอำนาจกำหนดไว้ตามใบอนุญาตที่ออกให้



ส่วนมาตรการลงโทษทางอาญาตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 ก็ยังจำเป็นสำหรับการป้องปรามมิให้มีการกระทำความผิดเมื่อปรากฏว่าผู้กระทำความผิดมีพฤติการณ์ไม่ปฏิบัติตามการดำเนินมาตรการกฎหมายทางเลือกอื่นซึ่งรัฐกำหนดไว้ หรือ มีพฤติการณ์กระทำความผิดซ้ำหรือฝ่าฝืนบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราในลักษณะร้ายแรงจนอาจเกิดความเสียหายต่อโครงสร้างทางหลวง

แต่อย่างไรก็ตามมาตรการจัดเก็บค่าธรรมเนียมสำหรับการอนุญาตให้บรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดจะสามารถนำมาบังคับใช้ร่วมกับระบบเทคโนโลยีในการตรวจสอบน้ำหนักยานพาหนะขณะเคลื่อนที่ (WIM) เพื่อป้องกันมิให้บุคคลผู้กระทำความผิดหลีกเลี่ยงการตรวจสอบและได้มีส่วนรับผิดชอบทางการเงินสำหรับความเสี่ยงที่จะก่อให้เกิดความเสียหายแก่ทางหลวงด้วยเพื่อให้ปัญหาความเสียหายอันเกิดแก่ทางหลวงได้รับการเยียวยาจากผู้กระทำผิดอย่างเหมาะสมยิ่งขึ้น<sup>133</sup>

## 6.2 ข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาปัญหามาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนักบรรทุกเกินอัตราบนทางหลวงตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 มุ่งเน้นการบังคับใช้มาตรการลงโทษทางอาญากับบุคคลผู้กระทำความผิด ส่วนการดำเนินคดีความรับผิดชอบทางแพ่งตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ยังมีปัญหาการกำหนดค่าสินไหมทดแทน ยังไม่สอดคล้องที่จะนำมาใช้เพื่อแก้ไขปัญหาความเสียหายของทางหลวงที่เกิดขึ้นแล้วจากการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราได้อย่างเหมาะสม

จึงควรพิจารณานำมาตรการทางกฎหมายอื่นที่ใกล้เคียงกับการเยียวยาความเสียหายเพื่อให้ผู้กระทำความผิดมีส่วนรับผิดชอบในการกระทำของตนและรัฐไม่ต้องรับผิดชอบเพียงฝ่ายเดียว ด้วยการให้ผู้ประกอบการที่ประสงค์จะใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าเกณฑ์อัตราที่กฎหมายกำหนดบนทางหลวงอาจยื่นขอใบอนุญาตสำหรับการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา โดยชำระเงินเป็นค่าธรรมเนียมการใช้ทาง ซึ่งน้ำหนักที่ขออนุญาตต้องไม่เกินกว่าเกณฑ์ที่โครงสร้างถนนสามารถรองรับน้ำหนักบรรทุกนั้นได้ ซึ่งรัฐสามารถนำเงินค่าธรรมเนียมดังกล่าวมาใช้เพื่อวัตถุประสงค์แก้ไขเยียวยาความเสียหายอันเกิดแก่ทางหลวงเป็นการเฉพาะ โดยมีประเด็นที่เป็นข้อเสนอแนะดังต่อไปนี้

<sup>133</sup> อังคณาดี ปิ่นแก้ว, “โครงการวิจัยปัญหาทางกฎหมายกรณีการบรรทุกน้ำหนักเกินพิกัดในกฎหมายไทย,” (รายงานความก้าวหน้าเสนอ คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2560) และ อังคณาดี ปิ่นแก้วและคณะ, “โครงการวิจัยเรื่องแนวทางป้องกันและแก้ปัญหาการทุจริต: ศึกษากรณีรถบรรทุกน้ำหนักเกินพิกัดที่กฎหมายกำหนด,” (รายงานความก้าวหน้า เสนอ สำนักงานป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ, 2560).

6.2.1 เสนอให้นำมาตรการจัดเก็บค่าธรรมเนียมโดยอาศัยพระราชบัญญัติกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้ยานยนต์บนทางหลวงและสะพาน พ.ศ.2497 อันเป็นกฎหมายที่มีวัตถุประสงค์ในการนำเงินค่าธรรมเนียมมาใช้จ่ายเพื่อบำรุงรักษาทางหลวงเฉพาะเส้นทางที่มีการจัดเก็บค่าธรรมเนียม ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดให้ผู้กระทำความผิดที่ก่อความเสียหายแก่ทางหลวงมีส่วนรับผิดชอบด้วยการจ่ายเงินค่าธรรมเนียมเป็นทรัพย์สินไว้<sup>134</sup> สำหรับการนำมาใช้เป็นกฎหมายให้อำนาจหน่วยงานในการออกใบอนุญาตให้ยานพาหนะสามารถบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราบนทางหลวงเพื่อดำเนินตามมาตรการตามข้อเสนอจึงต้องมีการแก้ไขกฎเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องดังนี้

(ก) ควรมีการออกกฎกระทรวงเพื่อกำหนดหลักเกณฑ์ทางหลวงที่สามารถออกใบอนุญาตและจัดเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ยานพาหนะโดยมีน้ำหนักบรรทุกเกินกว่าอัตราที่กำหนดบนทางหลวงให้มีความชัดเจน แทนการถือแนวปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรีซึ่งมิได้มีสถานะเป็นกฎหมายสำหรับการออกกฎกระทรวงตามพระราชบัญญัติกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้ยานยนต์บนทางหลวงและสะพาน พ.ศ.2497 เพื่อให้พระราชบัญญัติดังกล่าวสามารถนำมาใช้เพื่อจัดเก็บค่าธรรมเนียมยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราบนทางหลวงทุกประเภท เนื่องจากปัจจุบันการออกกฎกระทรวงกำหนดให้ทางหลวงค่าธรรมเนียมตามพระราชบัญญัติกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้ยานยนต์บนทางหลวงและสะพาน พ.ศ.2497 ยึดถือแนวปฏิบัติหลักเกณฑ์ประเภทของทางหลวงโดยมติคณะรัฐมนตรีดังกล่าวจึงทำให้สามารถนำมาใช้ได้เฉพาะบนทางหลวงพิเศษเท่านั้น

(ข) ออกกฎกระทรวงให้อำนาจหน่วยงานภายในที่รับผิดชอบทางหลวงตามมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้ยานยนต์บนทางหลวงและสะพาน พ.ศ.2497 ซึ่งให้อำนาจรัฐมนตรีในการแต่งตั้งเจ้าพนักงานเพื่อปฏิบัติหน้าที่ในส่วนที่เกี่ยวกับการจัดเก็บค่าธรรมเนียมให้อำนาจในการออกใบอนุญาตและจัดเก็บค่าธรรมเนียมยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราบนทางหลวง โดยกฎกระทรวงดังกล่าวควรมีการกำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับการดำเนินการตามมาตรการจัดเก็บค่าธรรมเนียมการขออนุญาตใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา เช่น ประเภทใบอนุญาตให้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าเกณฑ์ของกฎหมายที่กำหนดโดยเสนอเป็นใบอนุญาต

<sup>134</sup> อังคณาดี ปิ่นแก้ว, “โครงการวิจัยปัญหาทางกฎหมายกรณีการบรรทุกน้ำหนักเกินพิกัดในกฎหมายไทย,” (รายงานความก้าวหน้าเสนอ คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย,2560) และ อังคณาดี ปิ่นแก้วและคณะ, “โครงการวิจัยเรื่องแนวทางป้องกันและแก้ปัญหาการทุจริต: ศึกษากรณีรถบรรทุกน้ำหนักเกินพิกัดที่กฎหมายกำหนด,” (รายงานความก้าวหน้า เสนอสำนักงานป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ,2560).

รายปีให้ยานพาหนะชำระค่าธรรมเนียมการบรรทุกเกินอัตราแล้วสามารถบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดตามระยะเวลาและตามเส้นทาง เกณฑ์อัตราน้ำหนักขั้นสูงสุดที่จะสามารถอนุญาตให้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดไว้ด้วย

6.2.2 เพิ่มเติมบทกำหนดโทษ มาตรา 7<sup>135</sup> พระราชบัญญัติกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้นายขนตรับทางหลวงและสะพาน พ.ศ.2497 โดยเพิ่มเติม บทลงโทษกรณีใช้นายขนพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าเกณฑ์ที่ได้รับอนุญาตให้นายขนพาหนะบรรทุกเกินกฎหมายกำหนดแล้ว ยังกระทำการฝ่าฝืน เกณฑ์อัตราที่กำหนดในใบอนุญาต โดยให้ถือเป็นการกระทำความผิดตามพระราชบัญญัติกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้นายขนตรับทางหลวงและสะพาน พ.ศ.2497 และจะต้องถูกบังคับมาตรการลงโทษตามมาตรา 7 แยกต่างหากจากบทลงโทษตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535<sup>136</sup>

6.2.3 แก้ไขเกี่ยวกับการออกประกาศกำหนดห้ามใช้นายขนพาหนะบนทางหลวงโดยที่นายขนพาหนะนั้นมีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุก หรือน้ำหนักลงเพลาเกินกว่าที่กำหนด หรือโดยที่นายขนพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหายตามมาตรา 61 พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535<sup>137</sup> จากเดิมเป็นการกำหนดเฉพาะการให้อำนาจผู้อำนวยการทางหลวงประกาศเกณฑ์อัตราน้ำหนักบรรทุกบนทางหลวง โดยเสนอเพิ่มเติมข้อยกเว้นให้นายขนพาหนะสามารถบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด หากได้รับอนุญาตจากเจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบทางหลวงและชำระค่าธรรมเนียมแล้ว โดยมีข้อความเพิ่มเติมดังนี้ “กรณีที่ได้รับอนุญาตจากเจ้าพนักงานซึ่งผู้อำนวยการทางหลวงแต่งตั้งให้นายขนพาหนะมีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุก หรือน้ำหนักลงเพลาเกินกว่าที่กำหนดไว้ตามประกาศตามวรรคแรก ก็ให้นายขนพาหนะบรรทุกน้ำหนักบรรทุกและระยะเวลาตามที่กำหนดในใบอนุญาตนั้นได้”

<sup>135</sup> มาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้นายขนตรับทางหลวงและสะพาน พ.ศ.2497

“บุคคลใดใช้นายขนตรับทางหลวงหรือสะพานโดยเจตนาหลีกเลี่ยงไม่เสียค่าธรรมเนียมตามความในพระราชบัญญัตินี้ หรือฝ่าฝืนคำสั่งตามความในมาตรา 4 (2) มีความผิดต้องระวางโทษปรับเป็นจำนวนสิบเท่าของอัตราค่าธรรมเนียมที่กำหนดในกฎกระทรวง”

<sup>136</sup> อังคณาดี ปิ่นแก้ว, “โครงการวิจัยปัญหาทางกฎหมายกรณีการบรรทุกน้ำหนักเกินพิกัดในกฎหมายไทย,” (รายงานความก้าวหน้าเสนอ คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย,2560) และ อังคณาดี ปิ่นแก้วและคณะ, “โครงการวิจัยเรื่องแนวทางป้องกันและแก้ปัญหาการทุจริต: ศึกษากรณีรถบรรทุกน้ำหนักเกินพิกัดที่กฎหมายกำหนด,” (รายงานความก้าวหน้า เสนอสำนักงานป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ,2560).

<sup>137</sup> อังคณาดี ปิ่นแก้ว, “โครงการวิจัยปัญหาทางกฎหมายกรณีการบรรทุกน้ำหนักเกินพิกัดในกฎหมายไทย,” (รายงานความก้าวหน้าเสนอ คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย,2560) และ อังคณาดี ปิ่นแก้วและคณะ, “โครงการวิจัยเรื่องแนวทางป้องกันและแก้ปัญหาการทุจริต: ศึกษากรณีรถบรรทุกน้ำหนักเกินพิกัดที่กฎหมายกำหนด,” (รายงานความก้าวหน้า เสนอสำนักงานป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ,2560).

6.2.4 แก้ไขเพิ่มเติมอัตราโทษปรับทางอาญาตามมาตรา 73/2 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 จากเดิมที่อัตราค่าปรับเป็นตามอัตราเพดานชั้นสูงมาเป็นอัตราค่าปรับแปรผันตามความผิด โดยเสนอให้มีการแก้ไขบทกำหนดโทษตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 จากเดิมการใช้ยานพาหนะโดยฝ่าฝืนประกาศของผู้อำนวยการทางหลวงตามมาตรา 61 วรรคหนึ่ง ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ มาเป็นโทษปรับตามอัตรา น้ำหนักที่บรรทุกเกิน หรือตามจำนวนสิบล้อของอัตราค่าธรรมเนียมสำหรับการขออนุญาตบรรทุก น้ำหนักเกินอัตราในอัตราโทษแตกต่างกัน เพื่อให้สอดคล้องกับข้อเสนอเกี่ยวกับการออกใบอนุญาตให้ ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราด้วย

มาตรการกฎหมายตามข้อเสนอแนะที่กล่าวมาเป็นมาตรการเพื่อให้บุคคลซึ่งมีส่วนก่อให้เกิด ความเสียหายแก่ทางหลวงมีส่วนรับผิดชอบด้วยการจ่ายเงินในลักษณะค่าธรรมเนียมการใช้ทางหลวง ให้แก่รัฐสำหรับความเสี่ยงที่จะก่อให้เกิดความเสียหายแก่ทางหลวงอันเป็นทรัพย์สินของรัฐโดยตรง เป็นมาตรการเสริมก่อนการบังคับใช้บทลงโทษทางอาญาตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 ซึ่งมีความสอดคล้องกับสภาพการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนด โดยไม่ต้องดำเนินคดีความรับผิดชอบทางแพ่งตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์เรียกค่าสินไหม ทดแทนความเสียหายอันเกิดแก่ทางหลวงที่ต้องพิสูจน์ค่าเสียหายและความรับผิดชอบบุคคล

เพื่อให้มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการจัดเก็บค่าธรรมเนียมใบอนุญาตให้บรรทุกน้ำหนัก เกินอัตรา มีสภาพบังคับในการแก้ไขเยียวยาผลความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ทางหลวงของรัฐเป็นมาตรการ เสริมก่อนบังคับมาตรการลงโทษทางอาญาต่อเมื่อรัฐมีระบบการตรวจสอบยานพาหนะบรรทุกน้ำหนัก เกินอัตรานทางหลวงโดยใช้เทคโนโลยีในการตรวจสอบโดยที่ผู้กระทำความผิดไม่รู้ตัว เช่น เทคโนโลยีการตรวจสอบน้ำหนักขณะยานพาหนะเคลื่อนที่ (WIM) หรือ เทคโนโลยีการตรวจสอบ ข้อมูลประจำรถ (Automatic Vehicle Identification) เป็นต้น

## รายการอ้างอิง

### ภาษาไทย

กรมทางหลวง. "โครงการพัฒนาทางหลวงเอเชีย." วารสารทางหลวง ปีที่ 48, ฉบับที่ 3 กรุงเทพมหานคร: กรมทางหลวง, (2554).

———. ร้อยปีกรมทางหลวง ร้อยรวมแผ่นดิน. กรุงเทพมหานคร: บริษัท จีเอ็ม มัลติมีเดีย, 2555.

สำนักงานควบคุมน้ำหนัทยานพาหนะ กรมทางหลวง. โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานสถานีตรวจสอบน้ำหนัก [ออนไลน์]. แหล่งที่มา:

<https://www.youtube.com/watch?v=P7bxWJDqkao> [20 เมษายน 2560].

กรมทางหลวงชนบท. คู่มือขั้นตอนการขอรับเงินสินบนรางวัลและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานจากเงินค่าปรับผู้กระทำความผิดตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวงในเขตทางหลวงชนบท.

———. คู่มือบำรุงปกติ. กรุงเทพมหานคร: กรมทางหลวงชนบท กระทรวงคมนาคม, 2555.

———. "แนวทางในการปฏิบัติงานจัดตั้งหน่วยชั่งน้ำหนักยานพาหนะ ประจำปี 2557." 2557.

———. บนเส้นทางที่สร้างทำ. กรุงเทพมหานคร: บริษัท ศิลามีเดีย เฮ้าส์, 2553.

กฤษณ์ หย่าวิไล. "ส่วยกับรถบรรทุกน้ำหนักเกินตามกฎหมาย." การศึกษาค้นคว้าปริญญามหาบัณฑิต คณะรัฐศาสตร์, มหาวิทยาลัยบูรพา, 2548.

เข็มชัย ชูติวงศ์. คำอธิบายกฎหมายลักษณะพยานหลักฐาน. กรุงเทพมหานคร: บริษัท กรุงสยามพับลิชชิง จำกัด, 2558.

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. รายงานฉบับสมบูรณ์โครงการศึกษาผลกระทบและความเป็นไปได้ในการเพิ่มมาตรฐานการรับน้ำหนักรถบรรทุก. 25 มีนาคม 2545.

ชนิตา อิงผาสุข. "โครงการประมวลกฎหมายไทยจากราชกิจจานุเบกษาคำว่า ทางหลวง." สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี, 2550.

ณรงค์ ใจหาญ. กฎหมายอาญาว่าด้วยโทษและวิธีการเพื่อความปลอดภัย. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2543.

เดลินิวส์. ร้องทนายใช้ มาตรา 44 ตรวจจับสลิปบรรทุกเกินทำถนนพัง [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: <http://www.dailynews.co.th/regional/527678> [24 ตุลาคม 2559].

ไทยรัฐ. ชาวไทรน้อยลูกฮือ ปิดสะพานข้ามคลองทวีวัฒนา ห้ามสลิปหนีด่านซึ่งใช้ถนน [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: <http://www.thairath.co.th/content/712145> [24 ตุลาคม 2559].

ธานี วรรภัทร์. กฎหมายว่าด้วยการบังคับโทษจำคุก. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2555.

- เป็นหนึ่งใน วาณิชชัย. ปัญหาบรรทุกสิบล้อน้ำหนักเกินพิกัดตามกฎหมาย [ออนไลน์].  
แหล่งที่มา: <http://kanok.co.th>. [24 ตุลาคม 2559].
- พงศ์พันธ์ พลอยประดับ. "มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งกรณีการบรรทุกน้ำหนักรถบรรทุกเกินพิกัด."  
สารนิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ คณะนิติศาสตร์, มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2546.
- เพ็ง เพ็งนิตติ. คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด พระราชบัญญัติความรับผิด  
ทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ.2539 และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง. กรุงเทพมหานคร:  
สำนักอบรมแห่งนิติบัณฑิตยสภา, 2558.
- ไพจิตร ปุญญพันธ์. คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิด. กรุงเทพมหานคร:  
สำนักพิมพ์นิติบรรณการ, 2558.
- มณิศรา เทพหัสดิน ณ อยุธยา. "การกำหนดค่าเสียหายเชิงลงโทษในคดีสิ่งแวดล้อม." วิทยานิพนธ์  
ปริญญาโทบริหารธุรกิจ คณะนิติศาสตร์, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2553.
- มติชน. ทางหลวงชนบทฯ ครบ 13 คัน-คนขับรับแผ่นหนี  
[ออนไลน์]. แหล่งที่มา: <http://www.matichon.co.th/news/341868>[24 ตุลาคม 2559].
- ลัดดาวรรณ หลวงอาจ. "การกำหนดค่าสินไหมทดแทนความเสียหายที่เกิดต่อทรัพยากรธรรมชาติใน  
คดีสิ่งแวดล้อม." วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ คณะนิติศาสตร์, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์,  
2555
- คม ชัด ลึก. ชาวบ้านโวยรถสิบล้อ วิ่งถนนเลียบบคลองหกทำคอสะพานทรุด [ออนไลน์]. แหล่งที่มา:  
<http://www.komchadluek.net/news/regional/243115> [24 ตุลาคม 2559].
- วรศักดิ์ กนกนุกุลชัย. "ผลกระทบจากการบรรทุกน้ำหนักรถบรรทุกเกินพิกัด." หนังสือพิมพ์มติชนรายวัน,  
28 มีนาคม 2540.
- วารี นาสกุล. คำอธิบายกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิด จัดการงานนอกสั่ง ลากมิควรได้.  
กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์พลสยาม พรินติ้ง, 2554.
- วิมล สุวรรณ. "ความรับผิดทางแพ่งเนื่องมาจากวัตถุอันตราย." วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ  
คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2550.
- ศันนกรณ์ โสทธิพันธ์. คำอธิบายกฎหมายลักษณะละเมิด จัดการงานนอกสั่ง ลากมิควรได้.  
กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2557.
- ปกป้อง ศรีสนิท. กฎหมายอาญาขั้นสูง. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2559.
- ศักดิ์ สนองชาติ. คำอธิบายโดยย่อประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิดและความรับผิด  
ทางละเมิดตามพระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539.  
กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์นิติบรรณการ, 2551.

- สมชาย ปฐมศิริ. ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับการขนส่ง [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: <http://www.logisticscorner.com/index.php?option=com>. [29 ตุลาคม 2559].
- สหพรธัช จินานุรักษ์. "มาตรการทางกฎหมายต่อรถยนต์บรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา." วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ คณะนิติศาสตร์, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2541.
- สำนักงานยุทธศาสตร์ตำรวจ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ. คู่มือการประเมินผลการปฏิบัติราชการตามแผนปฏิบัติการของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ระดับหน่วยงานประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2559 [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: [www.strategypolice.com](http://www.strategypolice.com) [30 ตุลาคม 2559].
- สุชาติ ธนะสินวิริยะกุล. "ริบทรัพย์ตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535." สถาบันพัฒนาข้าราชการฝ่ายตุลาการศาลยุติธรรม 2555.
- สุรศักดิ์ บุญเรือง. "ปัญหาความรับผิดเพื่อความเสียหายต่อทรัพยากรธรรมชาติตามมาตรา 97 พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2535 " วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ คณะนิติศาสตร์, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2555.
- อรศรี อธิกิจ. "มาตรการบริการสังคมกับโทษคดีอาญา." วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2552.
- อังคนาวดี ปิ่นแก้ว, "ปัญหาทางกฎหมายกรณีการบรรทุกน้ำหนักเกินพิกัดในกฎหมายไทย," รายงานความก้าวหน้าโครงการวิจัย เสนอ คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2560.
- อังคนาวดี ปิ่นแก้วและคณะ, "แนวทางป้องกันและแก้ปัญหาการทุจริต : ศึกษากรณีรถบรรทุกน้ำหนักเกินพิกัดที่กฎหมายกำหนด," รายงานความก้าวหน้าโครงการวิจัย เสนอ สำนักงานป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ, 2560.
- อิสร์กุล อุณหเกตุ. ระบบค่าปรับทางอาญา. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์เป้นไท 2556.
- อุดมศักดิ์ สินธิพงษ์. กฎหมายเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2556.
- อุดมศักดิ์ สินธิพงษ์. กฎหมายว่าด้วยความเสียหายทางสิ่งแวดล้อม ความรับผิดทางแพ่ง การชดเชยเยียวยาและการระงับข้อพิพาท. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2554.

### ภาษาต่างประเทศ

- Federal Highway Administration. Compilation of Existing State Truck Size and Weight Limit Laws. Washington: 1200 New Jersey Avenue, 2015.
- Austrroads. "Weigh-in-Motion Technology," (2000).
- National Heavy Vehicle Regulator. Heavy Vehicle National Law and Regulations [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: [www.nhvr.gov.au/law-policies/heavy-vehicle-national-law-and-regulations](http://www.nhvr.gov.au/law-policies/heavy-vehicle-national-law-and-regulations) [22 กรกฎาคม 2559].

Michael Sargent. "Highway Trust Fund Basics: A Primer on Federal Surface Transportation Spending." *The heritage foundation* 3014 (2015).







## ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์

ร้อยตำรวจโทหญิง วิรากร หอมเย็น เกิดเมื่อวันที่ 6 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2535 สำเร็จ การศึกษาระดับปริญญาวิทยาศาสตรบัณฑิต (เกียรตินิยมอันดับสอง) ปีการศึกษา 2556 จากคณะ นิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ต่อมาสอบไล่เป็นเนติบัณฑิตไทย สมัยที่ 67 จากสำนักอบรม กฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา และได้รับใบอนุญาตให้เป็นทนายความรุ่นที่ 42 จากสำนัก ฝึกอบรมวิชาว่าความ สภาทนายความ ปัจจุบันรับราชการตำแหน่ง รองสารวัตรฝ่ายอำนวยการ ทำหน้าที่นิติกร ตำรวจภูธรจังหวัดสุพรรณบุรี.

