



บทที่ 1

บทนำ

1.1 สภาพและความสำคัญของปัญหา

การขนส่งสินค้าในประเทศไทยประมาณร้อยละ 90 กระทำโดยรถยนต์บรรทุก จากผลการสำรวจพบว่า รถยนต์บรรทุกหนักที่ผ่านไปบนเส้นทางต่าง ๆ เหล่านี้ ที่สำคัญ ได้แก่ รถยนต์บรรทุกสินค้า รถยนต์บรรทุกพืชไร่ผลิตผลทางเกษตร รถยนต์บรรทุกวัสดุ ก่อสร้าง ส่วนใหญ่จะเป็นรถยนต์บรรทุกสิบล้อ

กรณีรถยนต์บรรทุกน้ำหนักเกินอัตราเป็นปัญหามานานแล้วในประเทศไทย อีกทั้งเป็นปัญหาซับซ้อนที่เกี่ยวข้องถึงเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ หน่วยงานของรัฐหลายฝ่ายที่เกี่ยวข้องได้มีการประชุมหารือในเรื่องนี้หลายครั้ง และได้กำหนดแนวทาง หลาย ๆ แนวทางเพื่อแก้ไขปัญหานี้ เช่น กรมการขนส่งทางบกได้พยายามส่งเสริมให้ใช้ รถยนต์บรรทุกพ่วงแทนรถยนต์บรรทุกสิบล้อให้มากยิ่งขึ้น โดยรถยนต์บรรทุกสิบล้อกับ รถยนต์บรรทุกพ่วงนี้ สามารถบรรทุกจมน้ำหนักรวมสูงสุดได้ถึง 39.2 และ 37.4 ตัน ตามลำดับ ซึ่งอาจลดราคาค่าขนส่งลงได้มาก แต่ที่สำคัญ คือ จะช่วยลดความชำรุดเสียหายและยืดอายุของการใช้งานของถนนและสะพานที่เกิดจากการบรรทุกเกินน้ำหนัก ของรถยนต์บรรทุกสิบล้อน้ำหนักเกินอัตราได้

รถยนต์บรรทุกน้ำหนักเกินอัตราจึงเป็นปัญหาเก่าของสังคมไทยที่สมาคม ชมรมผู้ประกอบการรถยนต์บรรทุกพยายามเคลื่อนไหวผลักดันให้มีการแก้ไขกฎหมาย เพิ่มน้ำหนักบรรทุกให้สูงขึ้นกว่ากฎหมายเดิมกำหนดไว้มาหลายครั้ง โดยใช้วิธีการรวมตัว ของผู้ประกอบการรถยนต์บรรทุกสิบล้อที่ต้องการให้รัฐบาลใช้นโยบายเพิ่มน้ำหนัก การบรรทุกจากเดิม 21 ตัน เป็น 28 ตัน โดยมีการชุมนุมประท้วงนำรถยนต์บรรทุกปิด ทางหลวง¹

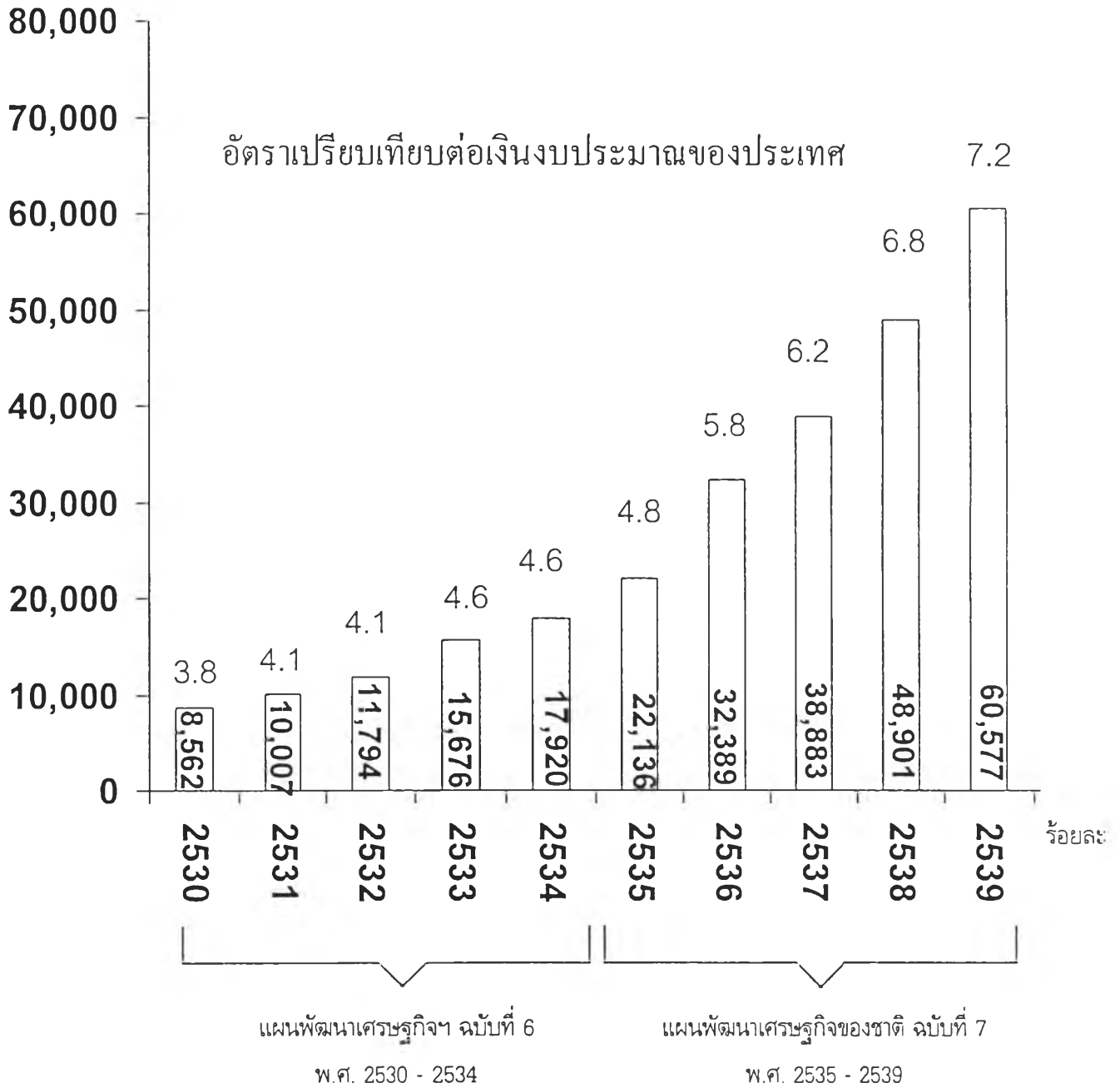
¹ หนังสือพิมพ์ผู้จัดการ ปีที่ 10 ฉบับที่ 535 วันที่ 3-9 มีนาคม 2540.

ครั้งหนึ่งปัญหารถยนต์บรรทุกน้ำหนักเกินอัตราถูกหยิบยกมาพิจารณาในระดับคณะรัฐมนตรีในปี พ.ศ. 2519 ขณะนั้นมีการเสนอให้มีการเพิ่มพิกัดน้ำหนักรถยนต์บรรทุกสิบล้อเป็น 25 ตัน แต่แนวความคิดนี้ไม่บรรลุเป้าหมาย นโยบายการเพิ่มน้ำหนักรถยนต์บรรทุกเป็นนโยบายที่ไม่น่าสนับสนุน เพราะทำให้ถนนชำรุดเสียหาย จึงต้องพิจารณาให้ตีระหว่างค่าขนส่งกับค่าซ่อมถนน ทั้งยังทำให้งบประมาณซ่อมถนนเพิ่มขึ้นด้วย เพราะถนนถูกออกแบบมาให้รับน้ำหนักเพียง 21 ตัน และมีอายุการใช้งานได้ 10 ปี หากบรรทุกน้ำหนักเกิน ถนนจะใช้งานได้เพียง 2-3 ปี ก็ชำรุดเสียหาย ความปลอดภัยบนท้องถนนจะลดน้อยลง

ทางด้านกรมทางหลวงได้ออกมาตรการแก้ไขปัญหารถยนต์บรรทุกน้ำหนักเกินอัตราของกรมทางหลวงขึ้น โดยระบุว่า ปัจจุบันปัญหารถยนต์บรรทุกน้ำหนักเกินอัตราได้ทวีความรุนแรงขึ้นมาก และเป็นปัญหาหลักที่ทำให้ทางหลวงได้รับความเสียหาย โดยเฉพาะอย่างยิ่งบนทางหลวงที่มีปริมาณรถยนต์บรรทุกหนาแน่น กรมทางหลวงต้องเสียบงบประมาณจำนวนมาก ดังแผนภูมิแสดงงบประมาณของกรมทางหลวง เนื่องจากสาเหตุนี้เป็นประจำทุกปี ทั้งที่ได้ดำเนินการควบคุมและแก้ไขปัญหานี้มาโดยตลอด แต่เนื่องจากด่านชั่งน้ำหนักถาวรที่มีอยู่เดิมไม่เพียงพอ เครื่องชั่งที่ใช้อยู่เป็นแบบเก่าและก่อปัญหาด้านการจราจรกับรถยนต์บรรทุกที่จะเข้าชั่ง และส่งผลกระทบต่อรถยนต์อื่น ๆ บนทางหลวง กรมทางหลวงได้ตระหนักถึงความสำคัญของด่านชั่งน้ำหนักถาวรเป็นอย่างยิ่ง เนื่องจากเป็นมาตรฐานหลักในการควบคุมและแก้ไขปัญหารถยนต์บรรทุกน้ำหนักเกินพิกัด จึงได้กำหนดมาตรการเป็นรูปธรรม ดังนี้

แผนภูมิแสดงงบประมาณของกรมทางหลวง

ล้านบาท



1. มาตรการและแนวทางดำเนินการให้รถยนต์บรรทุกที่วิ่งบนทางหลวงบรรทุกน้ำหนักตามพิกัดที่กฎหมายกำหนด
2. ศึกษาสถานที่ที่เป็นเหมาะสมที่จะจัดตั้งด่านถาวรทดแทนด่านถาวรเดิม และจัดตั้งด่านถาวรเพิ่มใหม่บนโครงข่ายทางหลวงทั่วประเทศตามมติคณะรัฐมนตรีเรื่อง มาตรการป้องกันการทุจริตและประพฤติชอบเกี่ยวกับรถยนต์บรรทุกน้ำหนักเกิน
3. ดำเนินการเรื่องการจัดหาเครื่องชั่งน้ำหนักแบบที่มีเครื่องบันทึกหลักฐานอัตโนมัติตั้งที่ด่านถาวร และ
4. จัดหาเครื่องชั่ง Spot Check แบบที่มีเครื่องบันทึกหลักฐานอัตโนมัติมาใช้ทดแทนของเดิมและเพียงพอต่อการใช้งานทั้งปัจจุบันและอนาคต

มาตรฐานของสากลไม่ว่าจะเป็นประเทศแถบยุโรปหรือประเทศออสเตรเลีย ต่างก็มีมาตรฐานที่เป็นกฎเกณฑ์อย่างแน่นอนในการกำหนดอัตราน้ำหนักบรรทุกของรถยนต์บรรทุก คือ ไม่เกิน 21 ตัน หรือถ้าหากมีการบรรทุกเกินก็จะมีอัตราในการปรับที่แน่นอนเพื่อนำเงินไปบำรุงและซ่อมถนน ในสหรัฐอเมริกาจะมีมาตรฐานในการกำหนดน้ำหนักรถ คือ 21 ตันเช่นเดียวกัน กล่าวได้ว่าอัตราน้ำหนักบรรทุกของสากล คือ 21 ตัน หากบรรทุกเกิน 21 ตัน จะประสบปัญหาถนนชำรุดเสียหาย ได้ขอให้นักวิชาการเสนอข้อมูลถึงผลกระทบต่าง ๆ ที่เป็นผลมาจากการบรรทุกน้ำหนักเกินพิกัดที่กฎหมายกำหนดไว้²

ข้อมูลทางวิชาการถึงผลกระทบต่าง ๆ ที่เป็นผลจากการบรรทุกน้ำหนักเกินพิกัด เรียบเรียงจากบทความของ ศ.ดร.วรศักดิ์ กนกนุกุลชัย คณะวิศวกรรมศาสตร์ สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย (เอไอที)³

ผลเสียที่มีต่อโครงการสร้างถนน

ปกติถนนที่มีการจราจรสูงและมีรถยนต์บรรทุกหนักผ่านมาก ถนนต้องได้รับการออกแบบให้มีความแข็งแรงเพียงพอ เพื่อรับปริมาณจราจร เทียบเท่ากับจำนวนเพลาน้ำหนักปกติ (8.2 ตันสำหรับประเทศไทย) ต้องผ่านถนนนี้จำนวน 100-200 ล้านครั้ง

² หนังสือพิมพ์มติชนรายวัน ฉบับที่ 6947 วันที่ 16 มีนาคม 2540

³ หนังสือพิมพ์มติชนรายวัน ปีที่ 20 ฉบับที่ 6959 วันที่ 28 มีนาคม 2540

ให้มีสภาพใช้งานได้โดยไม่ต้องซ่อมในเวลา 15 ปี (ในประเทศไทยเคยกำหนดให้ออกแบบอายุถนนไว้เพียง 7 ปี จนถึงปี พ.ศ. 2535 จึงกำหนดให้ขยายเป็น 10 ปี สำหรับถนนทั่วไป และ 15 ปี สำหรับถนนสายหลักที่มีปริมาณการจราจรหรือมีปริมาณรถยนต์บรรทุกหนักจำนวนมาก)

สำหรับความเสียหายที่เกิดจากรถยนต์บรรทุกน้ำหนักเกินอัตราผ่านจะไม่ปรากฏให้เห็นทางกายภาพอย่างชัดเจนโดยทันทีทันใด แต่จะเป็นการสะสมจนกระทั่งถนนเกิด “ความล้า” ทนไม่ได้ จะเกิดความเสียหายให้เห็น เช่น ผิวทางคอนกรีตแตกร้าวและยุบตัว หรือเกิดเป็นรอยแตกและเป็นร่องลึกตามรอยล้อสำหรับถนนลาดยาง เป็นต้น อายุของถนนจึงถูกทำลายให้มีระยะสั้นกว่าที่ควร

ทฤษฎีการทำลายถนนของรถยนต์บรรทุกเกินอัตราจากผลการวิจัยศึกษา ซึ่งเป็นที่ยอมรับทั่วโลกพบว่า พลังการทำลายถนนที่เกิดจากน้ำหนักรถยนต์บรรทุกเกินอัตราจะมีขนาดเพิ่มขึ้นเท่ากับ “ค่ายกกำลังสี่” ของอัตราส่วนระหว่างน้ำหนักเกินต่อน้ำหนักที่ใช้ออกแบบ จากกฎยกกำลังสี่จะพบว่า ถ้าใช้รถสิบล้อหนัก 28 ตัน มีน้ำหนักลงที่เพลามากกว่า 8.2 ตัน เป็นประมาณ 11.5 ตัน จะมีพลังทำลายถนนเท่ากับ $(11.5/8.2) 3.87$ เท่าของกรณีรถยนต์บรรทุก 21 ตันที่น้ำหนักลงเพลามากกว่า 8.2 ตัน

สรุปได้ว่า ถ้าน้ำหนักเพลามากกว่า 11.5 ตัน ผ่านถนน 1 ครั้ง จะมีผลทำลายถนน เท่ากับกรณีน้ำหนักเพลามาตรฐานขนาด 8.2 ตัน ผ่านถนน 3.87 ครั้ง

จากสถิติปี 1990 ปริมาณรถยนต์บรรทุกเฉลี่ยวันละ 65,202 คัน ที่วิ่งในถนนหลักเข้าและออกจากกรุงเทพมหานคร พบว่า เป็นรถยนต์บรรทุกสิบล้อมากถึง 29,241 คัน คือ เป็นอัตราส่วนถึงร้อยละ 44 ถ้าคิดรวมรถยนต์บรรทุกชนิดรวมทั้งรถגעแล้วทอนน้ำหนักรถให้เป็นจำนวนเพลามาตรฐานที่ผ่านถนนในแต่ละวัน ส่วนแบ่งของรถยนต์บรรทุกสิบล้อจะมีประมาณร้อยละ 40

ดังนั้น ถ้าให้รถสิบล้อทุกคันบรรทุก 28 ตัน จะทำให้จำนวนเพลามาตรฐานที่ผ่านถนนมีจำนวนเกินที่ออกแบบไว้เท่ากับ $60\% + 40\% \times 3.87 = 215\%$

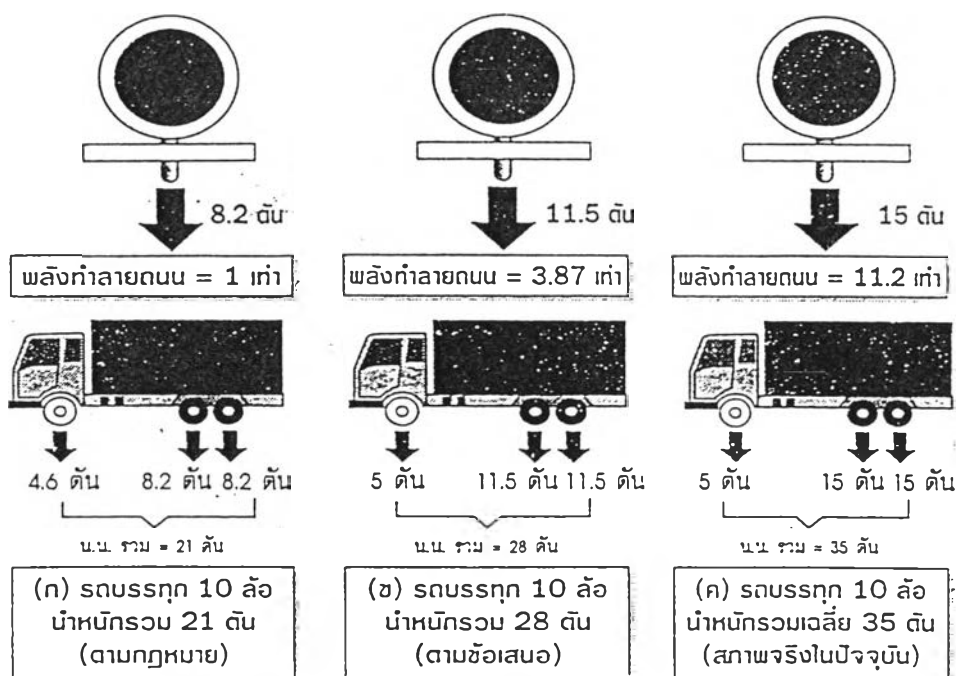
ถ้าอายุถนนออกแบบไว้เดิม 7 ปี อายุถนนนี้ก็สั้นลง 3.26 ปี หรือถ้าอายุถนนหลักที่ออกแบบไว้ด้วยอายุการใช้งาน 15 ปี ก็จะใช้ได้จริงเพียงประมาณ 7 ปีเท่านั้น

ในแง่เศรษฐศาสตร์การขนส่ง ถ้าใช้รถสิบล้อหนัก 28 ตัน 1 เที่ยว จะเสียค่าซ่อมถนนเท่ากับใช้รถสิบล้อ 21 ตัน 3.87 เที่ยว ดังนั้น รถสิบล้อ 21 ตัน วิ่ง 3.87 เที่ยว บรรทุกสินค้าได้เที่ยวละ 10 ตัน รวม 38.7 ตัน จึงกินงบประมาณซ่อมถนนเท่ากับรถยนต์บรรทุก 28 ตัน วิ่ง 1 เที่ยว บรรทุกสินค้าได้เพียง 17 ตัน

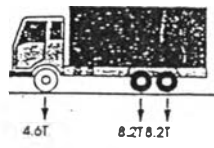
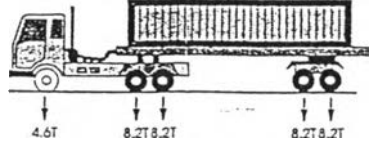
ในแง่การประหยัดงบประมาณแผ่นดินในการซ่อมแซมถนน การบรรทุกสินค้าโดยรถยนต์บรรทุก 21 ตัน จึงมีประสิทธิภาพมากกว่าบรรทุก 28 ตัน ถึง 2.3 เท่า

ถ้าต้องการขนถ่ายสินค้าน้ำหนัก 17 ตัน จะใช้รถยนต์บรรทุกหนัก 28 ตัน วึ่งเพียง 1 เที่ยว ในขณะที่รถยนต์บรรทุกหนัก 21 ตัน ต้องใช้รถวิ่งจำนวน 1.7 เที่ยว ความเสียหายต่อถนนจากการใช้รถ 28 ตัน 1 เที่ยว คือ 3.87 เท่าของรถยนต์บรรทุก 21 ตัน แต่การใช้รถ 21 ตัน 1.7 เที่ยว ความเสียหายจะเกิดเพียง 1.7 เท่า ความเสียหายที่จะเกิดแก่ถนนสำหรับการขนส่งสินค้าหนักเท่า ๆ กัน สำหรับรถยนต์บรรทุกหนัก 28 ตัน จึงมีค่าเท่ากับ 2.3 เท่าของการขนส่งสินค้าอย่างเดียวกันกับรถยนต์บรรทุกหนัก 21 ตันนั้น คือ รัฐจะต้องเสียค่าซ่อมถนนกรณี 28 ตัน มากกว่ากรณี 21 ตัน ถึง 2.3 เท่า

ในขณะที่รถยนต์บรรทุกสามารถขนถ่ายสินค้าต่อเที่ยวได้มากขึ้นเพียง 1.7 เท่า หรือเพิ่มร้อยละ 70 แต่ร้อยละ 70 ที่เพิ่มขึ้นเมื่อหักค่าสึกหรอรถ ค่าน้ำมัน ค่าอำนวยความสะดวกแล้ว ก็เป็นผลกำไรของบริษัทรถยนต์บรรทุก ค่าซ่อมถนนที่เพิ่มร้อยละ 230 นั้น มาจากภาษีอากรของประชาชนส่วนใหญ่



การกระจายน้ำหนักลงเพลารถบรรทุก 10 ล้อ โดยประมาณ เมื่อบรรทุกน้ำหนักต่างๆ น้ำหนักรถเปล่าหนัก 8-11 ตัน ขึ้นกับน้ำหนักกระเบและอุปกรณ์ยกดั้มพ์

ลักษณะรถ	รายละเอียด	น้ำหนักรวม
	รถสิบล้อ เพลาหน้า : เพลาเดี่ยว, ยางเดี่ยว เพลาหลัง : เพลาคู่, ยางคู่	21 T. = 210 ก.ก.
	รถกึ่งพ่วง (SEMI TRAILER) รถลาก : รถสิบล้อ รถหาง : เพลาคู่, ยางคู่	37.4 T. = 374 ก.ก.

ประเภทรถบรรทุกที่ใช้ในประเทศไทย และน้ำหนักพิกัดตามกฎหมาย

ผลเสียที่มีต่อโครงสร้างสะพาน

สะพานอาจเกิดความเสียหายชำรุดในทันทีทันใด แต่กรณีนี้อาจพบไม่บ่อยในกรณี 28 ตัน แต่โครงสร้างสะพานจะอยู่ในสภาพที่มีส่วนความปลอดภัยลดลงต่ำกว่ามาตรฐานเกินกว่าที่รัฐจะยอมรับได้ อายุของสะพานจะสั้นลง ในกรณีรถยนต์บรรทุก 28 ตัน ค่าเสียหายจะมีค่าเท่ากับ 2.76 เท่าของความเสียหายจากรถยนต์บรรทุก 21 ตัน ความเสียหายที่เกิดขึ้นอาจไม่ได้อยู่ในวิสัยที่จะซ่อมแซมได้ง่าย

ผลเสียด้านอื่น ๆ

ปัญหาด้านความปลอดภัยในการขับขี่ น้ำหนักที่เพิ่มขึ้นของรถยนต์บรรทุก ถ้าไม่ได้กำหนดลดพิกัดอัตราความเร็วของรถด้วย ก็อาจก่อให้เกิดความไม่ปลอดภัยต่อผู้ขับขี่คนอื่น ๆ ทั้งเรื่องระยะเบรคและการบังคับทิศทางรถ

ปัญหาต่อสภาพของรถยนต์บรรทุกเอง ชิ้นส่วนต่าง ๆ ของรถจะเสื่อมเร็ว อาจทำให้รถอยู่ในสภาพที่ไม่ปลอดภัยต่อการใช้ และมีผลต่อความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนนอื่นด้วย ทำให้ข้อได้เปรียบของระบบขนส่งวิธีอื่น เช่น รถพ่วงและรถกึ่งพ่วง โดยทางรถไฟ โดยทางน้ำ ถูกบดเบือนไป เพราะรัฐบาลใช้ภาษีของประชาชนในการซ่อมแซมถนนให้รถยนต์บรรทุกเกินพิกัดใช้

ทางเลือกในการแก้ปัญหา

1. ไม่แก้ปัญหา ปล่อยให้เป็นไปตามวิธีการปฏิบัติที่ผ่านมา โดยปล่อยให้รถยนต์บรรทุกเกิน 10 ล้อ เกินพิกัดถึง 30-40 ตัน วิ่งเป็นปกติจะมีผลเสียทางเศรษฐกิจต่อไป เช่น

ถ้าน้ำหนักเฉลี่ยรถยนต์บรรทุก 10 ล้อ 35 ตัน การกระจายน้ำหนักลงเพลาลงจะมีค่าประมาณ 42.5% ของน้ำหนักทั้งหมด คือ ประมาณ 15 ตัน ค่าความเสียหายต่อถนนจะมีค่าเท่ากับ 11.2 เท่าของกรณีเพลาลง 8.2 ตัน ถ้าคิดจำนวนเพลายเทียบเท่า (ESA Equivalent Single Axle) ที่วางบนถนนเป็นของรถ 10 ล้อเสีย 40% จำนวนเพลามาตรฐานจะเพิ่มจาก 100% เป็น $60\% + 40\% \times 11.2 = 50.7\%$ อายุถนนถ้าออกแบบไว้ 7 ปี ก็จะลดเหลือประมาณ 3 ปีเท่านั้น หน่วยงานของรัฐต้องใช้งบประมาณในการซ่อมแซมถนนมากกว่าที่ควรเป็นถึง 5 เท่า

2. แก้กฎหมายให้รถสิบล้อบรรทุกได้ 28 ตัน และบังคับการปฏิบัติอย่างเคร่งครัด

ในกรณีนี้แม้จะดีกว่ากรณีที่ 1 แต่ยังไม่เพียงพอ เพราะตามที่ได้คำนวณไว้ถนนออกแบบไว้ 7 ปี จะมีอายุลดลงเพียง 3.26 ปี หมายความว่า ทุก ๆ 3 ปีเศษ ๆ จะต้องซ่อมแซมถนนใหญ่

3. เหมือนข้อ 2 แต่ก่อสร้างถนนทุกเส้นและสะพานให้แข็งแรงขึ้น สามารถรับน้ำหนักรถสิบล้อ 28 ตันไว้ วิธีนี้ในทางเทคนิคถือว่ายอมรับได้ แต่ต้องใช้งบประมาณมหาศาล

จากรายงานของ ดร.ธีรชาติ รื่นไกรฤกษ์ กองวิเคราะห์วิจัย กรมทางหลวง คาดว่าเพียงเสริมความแข็งแรงให้ถนนรับน้ำหนักเพิ่มจาก 21 ตัน เป็น 25 ตัน จะต้องเสียงบประมาณ 50,000 ล้านบาท จึงควรต้องมีการศึกษาอย่างจริงจังว่าจะคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์เชิงมหภาคอย่างไร

4. การบังคับให้การปฏิบัติตามกฎหมายปัจจุบันอย่างเคร่งครัด คือ รถบรรทุก 10 ล้อ ทุกคันจะต้องบรรทุกน้ำหนักรวมไม่เกิน 21 ตัน

จะเป็นวิธีแก้ปัญหาที่ถูกต้องที่สุด ถนนก็จะอยู่ในสภาพที่ควรเป็น มีอายุตามที่ออกแบบไว้ และรัฐสามารถนำงบประมาณซ่อมแซมถนนที่ประหยัดได้ไปสร้างถนนหนทางเพิ่มขึ้น ส่วนผู้ประกอบการถ้าไม่มีการได้เปรียบเสียเปรียบกัน ก็คงยังอยู่ได้ตามกลไกของตลาดเสรี

ถ้าพบว่าการใช้รถสิบล้อไม่คุ้ม ก็ควรพิจารณาการใช้รถพ่วงและรถกึ่งพ่วง จำนวนเพลามากกว่าจึงบรรทุกได้ถึงเกือบ 40 ตัน รวมถึงการขนส่งทางรถไฟและน้ำ ก็สามารถแข่งขันกับการขนส่งด้วยรถบรรทุก อาจจะไม่เป็นวิธีที่มีประสิทธิภาพที่สุด สำหรับสินค้าทุกประเภทก็ได้

5. การกำหนดให้มีเส้นทางโดยเฉพาะรถบรรทุก (Truck Routes) อาจ ผ่อนผันให้บรรทุกถึง 28 ตันได้

ทางออกนี้อาจทำให้สอดคล้องกับนโยบายสร้างสถานีถ่ายสินค้าสำหรับ รถบรรทุก (Truck Terminal) ที่ทางใจเก่าของญี่ปุ่นศึกษาไว้ในปี 1992 เช่น ในกรณีมี ถนนมากกว่า 1 สายเป็นทางเลือก อาจกำหนดให้เส้นทางหนึ่งเป็นเส้นทางรถบรรทุกและ รื้อสร้างให้ถนนเหล่านี้ ตลอดจนสะพานในเส้นทางให้มีความแข็งแรง สามารถรับน้ำหนัก รถบรรทุก 10 ล้อ ที่บรรทุกน้ำหนัก 28 ตันได้

วิธีนี้อาจยอมใช้ถนนเดิมจนถึงเวลาซ่อม แล้วจึงยอมเสียงบประมาณเพิ่ม ในการสร้างถนนใหม่ให้รองรับรถบรรทุกหนัก 28 ตัน ภายในอายุการใช้งานตามที่ออกแบบไว้⁴

ในที่สุดกระทรวงมหาดไทยได้ประชุมกำหนดทิศทางที่เกี่ยวข้องกับการแก้ ข้อกฎหมายของหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องโดยเฉพาะในส่วนของกระทรวงมหาดไทย และกระทรวงคมนาคม พร้อมกับร่วมศึกษาหาวิธีควบคุมและแก้ปัญหาต่าง ๆ ที่จะเกิดขึ้น ปัญหาดังกล่าว ดังนี้⁵

1. งบประมาณแผ่นดินของรัฐสูญ

ในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา รัฐได้ทุ่มเทงบประมาณกับการวางระบบโครงสร้าง พื้นฐานโดยเฉพาะถนนทั่วประเทศเป็นจำนวนมหาศาลเพื่อรองรับกับการขยายตัวของ เศรษฐกิจและปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้นตามจำนวนรถ

⁴ เรื่องเดียวกัน, หน้า 2.

⁵ หนังสือพิมพ์สยามโพสต์ วันที่ 10 มีนาคม 2540, หน้า 22.

เฉพาะในปีงบประมาณ 2540 รัฐได้ตั้งงบประมาณผ่านกรมโยธาธิการ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย และกรุงเทพมหานคร เป็นจำนวนเงินถึง 68,293 ล้านบาท โดยแยกเป็นงานก่อสร้างทางหลวงพิเศษ 11,357 ล้านบาท งานก่อสร้างทางหลวงแผ่นดิน 34,819 ล้านบาท งานบำรุงรักษาทางและสะพาน 13,824 ล้านบาท และงานก่อสร้างทางสะพานในเขตกรุงเทพมหานครและรอบนอก 8,291 ล้านบาท

2. ถนนและสะพานชำรุดเสียหาย

การเพิ่มน้ำหนักรถยนต์บรรทุกทำให้ถนนทั่วประเทศได้รับความเสียหายและรัฐจะต้องเสียค่าบำรุงรักษาถนนเป็นจำนวนมากขึ้น จากปัจจุบันในปี 2540 ที่ตั้งงบประมาณในการบำรุงรักษาไว้ 13,824 ล้านบาท ในขณะที่ผลประโยชน์ที่ได้จากการบรรทุกเพิ่มขึ้นจะตกแก่เอกชนเพียงไม่กี่ราย หากมีการเพิ่มน้ำหนักรถยนต์บรรทุกจริงจะทำให้อายุการใช้งานของทางหลวงลดลง แม้ว่ากรมทางหลวงจะมีสัญญากับผู้รับเหมาในการรับประกันดูแลถนนเป็นเวลา 2 ปี หลังจากการก่อสร้างเสร็จก็ตาม

กรมทางหลวงสร้างถนนตามมาตรฐานของประเทศสหรัฐอเมริกา ถ้ามีการเพิ่มน้ำหนักบรรทุกจะส่งผลกระทบต่อระยะเวลาการใช้งาน เพราะถนนจะชำรุดเสียหายก่อนเวลาอันควร หากเพิ่มน้ำหนักเป็น 28 ตัน ถนนใช้ได้ประมาณ 5 ปี ก็ชำรุดเสียหายหมด เวลานี้ 21 ตันรถยนต์บรรทุก ถนนไม่ชำรุดเสียหายก็จะมีอายุขัยยาวนานกว่านี้ ยังมีอุบัติเหตุที่จะเกิดอันตรายขึ้นมาอีกมาก เพราะรถที่บรรทุกหนัก ๆ จะไม่สามารถควบคุมระบบทิศทางของรถได้และเวลาเบรกจะไม่ทัน ระยะในการเบรกทั่วไปจอดได้ในระยะ 10 เมตร แต่ถ้ามีการเพิ่มน้ำหนักก็จะมีระยะในการเบรกเพิ่มมากกว่าเดิม จาก 10 เมตร เป็น 20-30 เมตร โดยรวมแล้วไม่ควรเพิ่มการบรรทุกมากกว่า 21 ตัน ไม่เพียงเท่านั้นยังมีสะพานอยู่ประมาณ 10,000 กว่าแห่ง ที่วางโครงสร้างการรับน้ำหนักไว้ไม่เกิน 21 ตัน จะต้องได้รับความเสียหาย ไม่เว้นกระทั่งสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาในกรุงเทพมหานคร เช่น สะพานพุทธ สะพานกรุงธน ฯลฯ

งบประมาณบำรุงเส้นทางและสะพานของกรมทางหลวง

	2528	2539	2540
งานบำรุงปกติ	1,598	1,848	2,035
งานบริการเครื่องจักรบำรุงทาง	793	912	1,009
งานบำรุงตามกำหนดเวลา	2,470	2,903	3,679
งานบำรุงพิเศษและบูรณะ	2,818	1,896	2,741
งานอำนวยความสะดวกภัย	768	1,276	1,608
งานแก้ไขและป้องกัน	110	142	392
โครงการปรับปรุงไหล่ทาง	-	2,276	2,368
รวม	8,558	11,255	13,824

งบประมาณก่อสร้างทาง-สะพานปีงบประมาณ 2540

งานก่อสร้างทางหลวงพิเศษ	11,357
งานก่อสร้างทางหลวงแผ่นดิน	34,819
งานก่อสร้างทางและสะพานในกรุงเทพฯและรอบนอก	8,291
งานบำรุงรักษาทางและสะพาน	13,824
หน่วย : ล้านบาท	

3. ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ

ในช่วงเวลานี้ข่าวอุบัติเหตุเกี่ยวกับรถยนต์บรรทุกสิบล้อพุ่งชนรถนักเรียน ตูจะติดอันดับมากที่สุดก็ว่าได้ เนื่องจากอุบัติเหตุกรณีเดี๋ยวนี้นี้มักจะมีสถิติเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ เป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะเดือนธันวาคม 2539 ถึงเดือนกุมภาพันธ์ 2540 นี้มีอุบัติเหตุที่เกิดจากรถยนต์บรรทุกสิบล้อและรถพ่วง ทำให้เด็กนักเรียนและประชาชนเสียชีวิตไปแล้วเป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะเด็กนักเรียน อุบัติเหตุดังกล่าวสืบเนื่องมาจากการบรรทุกสินค้าเกินน้ำหนักที่กฎหมายกำหนด

อัตราน้ำหนักรถยนต์บรรทุกสิบล้อที่กฎหมายได้กำหนดไว้อย่างชัดเจน คือ บรรทุกรวมน้ำหนักแล้วไม่เกิน 21 ตัน ความเป็นจริงแล้วในภาวะปัจจุบันรถยนต์บรรทุกสิบล้อหรือรถพ่วงต่าง ๆ ก็พากันบรรทุกไม่ว่าจะเป็นอิฐ หิน ปูน ทราย ดิน ให้มีอัตราน้ำหนักถึง 30-35 ตัน โดยไม่มีการเกรงกลัวต่อกฎหมายแต่อย่างใด ซึ่งถือเป็นสาเหตุอันหนึ่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุประเภทต่าง ๆ อันเนื่องมาจากการบรรทุกเกินน้ำหนักของรถสิบล้อและรถพ่วง.....⁶

เกี่ยวกับเรื่องรถยนต์บรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา เมื่อตำรวจจับผู้กระทำความผิดที่บรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด ก็จะส่งสำนวนสอบสวนให้พนักงานอัยการเพื่อสรุปสำนวนส่งฟ้องต่อศาล ส่วนใหญ่คดีประเภทนี้พนักงานอัยการจะใช้ดุลพินิจวินิจฉัยไม่ริบรถยนต์บรรทุก แล้วก็คืนรถยนต์บรรทุกของกลางให้แก่เจ้าของ โดยอาศัยเหตุว่า เจ้าของรถยนต์บรรทุกนั้นไม่ได้รู้เห็นเป็นใจในการกระทำความผิด เช่น เป็นผู้ให้เช่าซื้อ ผู้ให้เช่า เป็นต้น จะเห็นได้ว่า รถของกลางความผิดประเภทนี้ส่วนใหญ่จะจบสิ้นไปในขบวนการยุติธรรมชั้นต้นก่อนถึงกระบวนการพิจารณาของศาล

สำหรับความผิดเรื่องรถยนต์บรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา ส่วนใหญ่พนักงานอัยการจะนำตัวผู้กระทำความผิด คือ คนขับรถมาฟ้องเท่านั้น บางคดีก็ไม่มีคำขอให้ริบรถยนต์บรรทุกน้ำหนักเกินอัตราซึ่งเป็นทรัพย์สินที่ใช้ในการกระทำความผิด โดยอ้างในคำฟ้องว่าได้คืนรถยนต์บรรทุกของกลางให้แก่เจ้าของไปแล้วก่อนฟ้องคดี คงฟ้องขอให้ศาลลงโทษเฉพาะคนขับรถยนต์บรรทุกน้ำหนักเกินอัตราเท่านั้น แต่ผู้กระทำความผิดในเรื่องนี้ที่แท้จริง คือ เจ้าของรถยนต์บรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่พนักงานอัยการส่วนใหญ่จะไม่ได้ฟ้องเข้ามาในคดีให้ร่วมรับผิดชอบกับคนขับรถยนต์บรรทุกในฐานะตัวการ เมื่อศาลพิจารณาข้อเท็จจริงตามรูปคดีแล้ว เห็นว่าส่วนใหญ่จำเลยเป็นลูกจ้างขับรถยนต์บรรทุกมีฐานะยากจน ศาลจะลงโทษจำคุกและปรับ แต่โทษจำคุกจะรอการลงโทษไว้ ส่วนโทษปรับบรรดาเจ้าของรถหรือผู้ประกอบการขนส่งซึ่งเป็นนายจ้างก็จะมาชำระค่าปรับให้ แนวทางการแก้ไขปัญหานี้ จึงควรมาตรการทางกฎหมายมาป้องปรามการกระทำความผิดประเภทนี้และนำตัวเจ้าของรถซึ่งเป็นผู้กระทำความผิดที่แท้จริงมาลงโทษตามกฎหมายต่อไป

⁶ เรื่องเดียวกัน, หน้า 22.

ส่วนการเพิ่มเติมบทบัญญัติของกฎหมายพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 ให้บริบูรณ์บรรทุกน้ำหนักเกินอัตราไว้เป็นพิเศษต่างหากจากประมวลกฎหมายอาญา ก็เป็นอีกแนวทางหนึ่งที่มีความเป็นไปได้ รวมทั้งหามาตรการทางปกครองมาป้องปรามการกระทำความผิดประเภทนี้ให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

1.2 วัตถุประสงค์และขอบเขตการศึกษาวิจัย

วิทยานิพนธ์นี้มุ่งศึกษาวិเคราะห์การนำมาตรการทางกฎหมายมาใช้บังคับเกี่ยวกับความผิดต่อรถยนต์บรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา ดังนี้

1. ปัจจุบันมีกฎหมายเฉพาะในเรื่องนี้อย่างไรบ้าง
2. กฎหมายสารบัญญัติที่เกี่ยวกับมาตรการทางปกครองมีเพียงพอหรือไม่เกี่ยวกับเรื่องนี้
3. มีการนำมาตรการทางปกครอง มาตรการทางกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรการทางกฎหมายอาญา มาตรการทางการบริหาร มาป้องปรามผู้กระทำความผิดประเภทนี้หรือไม่ และนำมาตรการทางกฎหมายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกันเรื่องนี้มาศึกษาวิเคราะห์ พร้อมทั้งเสนอแนะแนวทางปรับปรุง เพิ่มเติมหรือแก้ไข

1.3 สมมติฐานการศึกษา

กฎหมายปัจจุบันยังไม่มีมาตรการในการแก้ไขปัญหาดันเหตุในการบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราอย่างมีประสิทธิภาพ การศึกษาถึงมาตรการแก้ไขปัญหาดังกล่าว ในการปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องจะช่วยป้องปรามการกระทำผิดนั้นได้

1.4 วิธีศึกษาวิจัย

ในการศึกษาค้นคว้าเรื่องนี้เป็นการศึกษาวิเคราะห์ โดยการศึกษาจากหนังสือตัวบทกฎหมาย กฎหมายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ตำรา บทความทางวิชาการ สิ่งตีพิมพ์ต่าง ๆ จากห้องสมุดมหาวิทยาลัยและหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง

1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการศึกษา

1. เพื่อให้ทราบถึงความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งและผู้ขับขี่รถยนต์บรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา
2. เพื่อให้ทราบว่าศาลจะใช้ดุลพินิจในการลงโทษอย่างไร นอกจากโทษจำคุกหรือปรับตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องแก่ผู้กระทำความผิดได้หรือไม่ และจะได้ผลมากน้อยเพียงใด
3. เพื่อต้องการทราบว่ามาตรการทางกฎหมายที่มีอยู่เกี่ยวกับความผิดลักษณะนี้ สามารถคุ้มครองประโยชน์ของมหาชนเกี่ยวกับรถยนต์บรรทุกน้ำหนักเกินอัตราได้เพียงใด
4. ต้องการนำหลักกฎหมายมหาชนไปประยุกต์ใช้ในการปฏิบัติราชการผ่านทางอำนาจตุลาการ
5. ต้องการทราบว่ามาตรการทางกฎหมายที่มีอยู่เพียงพอหรือไม่และจำเป็นต้องแก้ไขปรับปรุง หรือบัญญัติกฎหมายเพิ่มเติมเกี่ยวกับเรื่องนี้ในส่วนตัวบ้าง