



# เอกสารประกอบการพิจารณา

ญัตติ

เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมการวิสามัญ  
พิจารณาหาแนวทางแก้ไขกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางบก

เพื่อให้มีความเป็นธรรมแก่ผู้ประกอบการและประชาชน

และป้องกันการเรียกรับผลประโยชน์

อ.พ. 20/2566 สมัยสามัญประจำปีครั้งที่หนึ่ง



อ.พ. 20/2566  
สมัยสามัญประจำปีครั้งที่หนึ่ง

สำนักวิชาการ  
สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร  
โทร 0 2242 5900 ต่อ 5730, 5740, 5750

## ญัตติ

เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมการวิสามัญ  
พิจารณาหาแนวทางแก้ไขกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางบก  
เพื่อให้มีความเป็นธรรมแก่ผู้ประกอบการและประชาชน  
และป้องกันการเรียกรับผลประโยชน์  
(นางสาวนิตยา มีศรี เป็นผู้เสนอ)

## คำนำ

เอกสารประกอบการพิจารณา (อ.พ.) นี้ จัดทำขึ้นเพื่อประโยชน์ในการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติ ประกอบรัฐธรรมนูญ ร่างพระราชบัญญัติ ญัตติขอแก้ไขเพิ่มเติมรัฐธรรมนูญ พระราชกำหนด ญัตติ หรือหนังสือสัญญา ระหว่างประเทศ ที่เข้าสู่การประชุมของสภาผู้แทนราษฎร และที่ประชุมร่วมกันของรัฐสภา โดยศึกษา รวบรวม และวิเคราะห์ข้อมูล สถิติ ข้อเท็จจริง บทความทางวิชาการ และ/หรืองานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อเป็นข้อมูลเบื้องต้น ให้กับสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร สมาชิกรัฐสภา กรรมการ และบุคคลในวงงานรัฐสภา ใช้ในการประกอบการพิจารณา ตลอดจนเป็นข้อมูลอ้างอิงสำหรับผู้สนใจทั่วไป

สำนักวิชาการ

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

### ผู้รับผิดชอบ

นายมานิช อินทิม

ผู้อำนวยการสำนักวิชาการ

นางสุภาวดี ตันตระกูล

ผู้บังคับบัญชากลุ่มงานบริการวิชาการ 2

### ผู้จัดทำและรับผิดชอบ

นางอาริยา สุขโต

วิทยากรชำนาญการพิเศษ

นายณัฐพงศ์ พันธุ์ไชย

วิทยากรชำนาญการพิเศษ

นายณัฐพงศ์ พิมเสน

นิติกรชำนาญการ

นางสาวอุไร ธรรมเพชร

เจ้าพนักงานธุรการอาวุโส

นางสาวสุพรรณิศา พรหมบุตร

เจ้าพนักงานธุรการชำนาญงาน

นางวาราลักษณ์ อัครโกศล

เจ้าพนักงานธุรการชำนาญงาน

ตุลาคม 2566

## บทสรุปสำหรับสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร

ปัจจุบันการบรรทุกสินค้าในการขนส่งนั้น ผู้ประกอบการจำเป็นต้องคำนึงถึงต้นทุนและความคุ้มค่าในการประกอบกิจการ ทำให้การบรรทุกสินค้าในแต่ละเที่ยวมักมีจำนวนเต็มคันรถ ดังนั้น เพื่อให้ถนนมีอายุการใช้งานตามระยะเวลาที่เหมาะสมและเกิดความปลอดภัยต่อผู้ใช้รถและใช้ถนนในการสัญจร จึงมีการใช้บังคับกฎหมายที่เกี่ยวกับการควบคุมมิให้รถบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด คือ พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 โดยกำหนดพิกัดน้ำหนักรถบรรทุกที่ขนส่งสินค้าตามกฎหมาย และหากผู้ใดฝ่าฝืนบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดจะต้องรับโทษทางอาญา มีระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ทั้งนี้ ปัญหาการบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดมีประเด็นที่น่าสนใจ ได้แก่

### 1. ปัญหาความซ้ำซ้อนในการออกประกาศของหน่วยงานที่กำกับและควบคุมทางหลวง

มาตรา 61 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 กำหนดให้ผู้อำนวยความสะดวกทางหลวงมีอำนาจประกาศในราชกิจจานุเบกษาห้ามใช้ยานพาหนะบนทางหลวงโดยที่ยานพาหนะนั้นมีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุกหรือน้ำหนักลงเพลาเกินกว่าที่กำหนด หรือโดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหาย ทั้งนี้ สำหรับกรณีทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน ทางหลวงสัมปทาน ให้ขออนุมัติจากอธิบดีกรมทางหลวง กรณีทางหลวงชนบท ให้ขออนุมัติจากอธิบดีกรมทางหลวงชนบท และกรณีทางหลวงท้องถิ่นให้ขออนุมัติจากผู้ว่าราชการจังหวัด

เมื่อพิจารณา พบว่า ในการอนุมัติประกาศแต่ละฉบับนั้น ผู้อำนวยการทางหลวงต้องพิจารณาว่าถนนในเขตพื้นที่ที่จะออกประกาศหรือขออนุมัตินั้นอยู่ในเขตรับผิดชอบของหน่วยงานใด โดยประเด็นปัญหาที่พบคือ แต่ละหน่วยงานมีความเป็นอิสระต่อกัน ส่งผลให้ดุลพินิจในการกำหนดพิกัดอัตราบรรทุกน้ำหนักของผู้มีอำนาจในการออกประกาศของแต่ละหน่วยงานไม่เหมือนกัน ทำให้ประกาศที่ออกมามีหลายฉบับและมีความซ้ำซ้อนของน้ำหนักที่ใช้บรรทุก แสดงให้เห็นถึงการขาดเอกภาพของหน่วยงานที่กำกับและควบคุมทางหลวง ก่อให้เกิดความสับสนแก่ประชาชนหรือผู้ประกอบการว่าถนนที่ใช้บรรทุกสินค้านั้นอยู่ในความรับผิดชอบของหน่วยงานใด ประกาศฉบับใด และกำหนดพิกัดอัตราบรรทุกน้ำหนักไว้เท่าใด

### แนวทางแก้ไขปัญหา

การออกประกาศสมควรกำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขให้มีความสอดคล้องและเป็นบรรทัดฐานเดียวกันจากผู้มีอำนาจอนุมัติคนเดียวหรือองค์กรเดียว เพื่อลดความซ้ำซ้อนในการออกประกาศของหน่วยงานที่กำกับและควบคุมทางหลวง อันจะส่งผลให้กฎหมายเกิดความเป็นเอกภาพและมีประสิทธิภาพในการบังคับใช้

### 2. ปัญหาการกำหนดโทษ

มาตรา 73/2 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 กำหนดให้หากผู้ขับขี่ยานพาหนะบนทางหลวงโดยที่ยานพาหนะนั้นมีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุกหรือน้ำหนักลงเพลาเกินกว่าที่กำหนด หรือโดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหาย ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 6 เดือน หรือปรับไม่เกิน 10,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

เมื่อพิจารณา พบว่า มาตรา 73/2 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 มิได้กำหนดโทษในการกระทำความผิดสำหรับผู้ประกอบการขนส่งหรือนายจ้างไว้ กล่าวคือ ผู้ขับขี่ยานพาหนะย่อมหมายถึง

คนขับรถบรรทุกโดยมิได้หมายความรวมถึงผู้ประกอบการหรือนายจ้าง และหากขับรถบรรทุกที่มีน้ำหนักเกินกว่าอัตราที่กำหนด ผู้ขับขี่ยานพาหนะหรือคนขับรถบรรทุกย่อมได้รับโทษตามกฎหมายโดยที่ผู้ประกอบการหรือนายจ้างไม่ต้องรับโทษแต่อย่างใด ทั้งนี้ จากข้อเท็จจริง พบว่า การใช้รถบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ขับขึ้นทางหลวงเป็นการกระทำเพื่อผลประโยชน์หรือลดต้นทุนจากการขนส่งของผู้ประกอบการขนส่งหรือนายจ้าง ดังนั้น ผู้ประกอบการขนส่งหรือนายจ้างถือเป็นผู้ที่ได้รับผลประโยชน์โดยตรง และผู้ขับขี่ยานพาหนะหรือคนขับรถบรรทุกจะอยู่ในฐานะลูกจ้างที่มีหน้าที่เพียงขับรถบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราตามคำสั่งของนายจ้างเท่านั้น และเมื่อกฎหมายมิได้กำหนดให้ผู้ประกอบการหรือนายจ้างต้องรับผิดชอบ และค่าปรับถือว่าน้อยมากเมื่อเทียบกับผลประโยชน์ที่ผู้ประกอบการหรือนายจ้างได้รับ จึงส่งผลให้ไม่มีความเกรงกลัวต่อบทลงโทษของกฎหมาย และมักจะกระทำความผิดซ้ำอยู่เสมอ

### แนวทางแก้ไขปัญหา

ควรปรับปรุงพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 ให้ผู้ประกอบการกิจการขนส่งหรือนายจ้างถือเป็นตัวการในการกระทำความผิดตามกฎหมายฉบับดังกล่าว เพื่อป้องกันและปราบปรามการกระทำความผิดจากผู้เป็นต้นเหตุที่แท้จริง และต้องกำหนดให้เพิ่มโทษจำคุกและโทษปรับให้สูงขึ้น โดยใช้อัตราโทษปรับในลักษณะก้าวหน้า เช่น ทำผิดครั้งแรกปรับ 1,000 บาท ครั้งที่สองปรับ 2,000 บาท ครั้งที่สามปรับ 3,000 บาท เป็นต้น พร้อมทั้งเพิ่มบทบัญญัติให้สามารถยึดทรัพย์สินที่เกี่ยวข้องกับการกระทำผิดได้ ส่งผลให้ผู้ประกอบการกิจการขนส่งหรือนายจ้าง หรือผู้ครอบครองกรรมสิทธิ์รถบรรทุกเกิดความเกรงกลัว ไม่กล้าที่จะกระทำความผิดในลักษณะดังกล่าว

### 3. ปัญหาการเรียกร้องผลประโยชน์

ปัญหาการเรียกร้องผลประโยชน์หรือส่วยรถบรรทุก เป็นปัญหาที่เกิดขึ้นมานาน แต่ไม่ได้มีการตรวจสอบจริงจังหรือแก้ไขปัญหามานาน โดยส่วยจะเป็นการเหมาจ่ายเงินให้เจ้าหน้าที่ตั้งแต่ต้นทางหรือต้นเดือนเพื่อจะได้ไม่ต้องจ่ายเงินตามด่านเมื่อถูกเจ้าหน้าที่เรียกตรวจและพบว่ากระทำผิด ทั้งนี้ จากปัญหาที่เกิดขึ้นทำให้เกิดเงินหมุนเวียนในวงจรส่วยเป็นจำนวนมาก มีผู้ได้รับผลประโยชน์เป็นลำดับขั้นและมีความเกี่ยวข้องกับกลุ่มผู้มีอิทธิพลรายใหญ่ อีกทั้ง ปัญหาส่วยรถบรรทุกเป็นสาเหตุก่อให้เกิดปัญหาอื่น ๆ ตามมา เช่น ถนนเกิดความเสียหายเนื่องจากโดยปกติถนนจะสามารถรองรับน้ำหนักได้ประมาณ 21 ตัน แต่เมื่อจ่ายส่วยแล้วสามารถบรรทุกสินค้าน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดได้และอาจจะมากถึง 50 ตัน ทำให้ถนนเกิดความเสียหายโดยเฉพาะช่องทางซ้ายสุด เมื่อถนนเกิดความเสียหายรถบรรทุกก็จะเปลี่ยนไปวิ่งช่องทางขวาสุดร่วมกับรถประเภทอื่น ๆ ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุตามมาและเมื่อถนนเสียหายจึงจำเป็นที่ภาครัฐต้องนำเงินงบประมาณจากภาษีประชาชนมาทำการซ่อมแซม บำรุงรักษาถนน ซึ่งแต่ละปีจะเป็นเงินจำนวนมหาศาล เป็นต้น

### แนวทางแก้ไขปัญหา

ควรแก้กฎหมายและประกาศที่เกี่ยวข้องโดยกำหนดมาตรฐานการรับน้ำหนักของถนนในประเทศไทยให้สูงขึ้น กล่าวคือ จำเป็นที่จะต้องสร้างถนนที่สามารถรองรับน้ำหนักบรรทุกสินค้าได้มากขึ้นกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน หากสามารถสร้างถนนที่รองรับน้ำหนักได้มาก ผู้ประกอบการก็จะสามารถบรรทุกสินค้าได้มากขึ้น โดยที่ไม่จำเป็นต้องจ่ายส่วยให้กับเจ้าหน้าที่

# เอกสารประกอบการพิจารณา

## สารบัญ

	หน้า
บทสรุปสำหรับผู้แทนราษฎร	ก
ส่วนที่ 1 สารสำคัญ	
- ญัตติ เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณา หาแนวทางแก้ไขกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางบก เพื่อให้มีความเป็นธรรม แก่ผู้ประกอบการและประชาชน และป้องกันการเรียกรับผลประโยชน์ (นางสาวนิตยา มีศรี เป็นผู้เสนอ)	1-1
ส่วนที่ 2 บทวิเคราะห์	2-1
ส่วนที่ 3 ข้อมูลประกอบการพิจารณาญัตติ	3-1
1. การดำเนินมาตรการควบคุมเกี่ยวกับการควบคุมยานพาหนะ โดยเจ้าพนักงานทางหลวง	3-1
2. บุคคลผู้กระทำความผิดและการพิจารณาเกี่ยวกับผู้กระทำความผิด และการระวางโทษอาญา	3-4
3. นิยามของรถบรรทุก และลักษณะของรถบรรทุก	3-14
4. สถิติสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งรถบรรทุก	3-17
5. บทกำหนดโทษ	3-23
6. จุดแข็ง-จุดอ่อน การขนส่งของรถบรรทุก	3-24
7. ปัญหาของส่วยรถบรรทุก	3-26
8. รายงานการศึกษาพิกัดน้ำหนักรถบรรทุกที่เหมาะสมสำหรับประเทศไทย	3-29
9. ตารางสรุปงบประมาณที่เกี่ยวข้องกับการสร้างถนนและบูรณะซ่อมแซมถนน	3-33
ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2562-2566 (รายภาค)	3-33

ส่วนที่ 1  
สาระสำคัญ

ญัตติ เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาหาแนวทางแก้ไข  
กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางบก เพื่อให้มีความเป็นธรรมแก่ผู้ประกอบการและประชาชน  
และป้องกันการเรียกรับผลประโยชน์  
(นางสาวนิตยา มีศรี เป็นผู้เสนอ)

---

**หลักการ**

เพื่อให้สภาผู้แทนราษฎรพิจารณาตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาศึกษาในเรื่อง แนวทางแก้ไข  
กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางบก เพื่อให้มีความเป็นธรรมแก่ผู้ประกอบการและประชาชน และป้องกันการ  
การเรียกรับผลประโยชน์

**เหตุผล**

เนื่องด้วยปัจจุบันระบบการขนส่งทางบกมีความสำคัญเป็นอย่างมากต่อระบบเศรษฐกิจในประเทศ  
ยานพาหนะที่ใช้ในระบบขนส่งทางบกมีทั้งขนาดเล็กและขนาดใหญ่ และมีจำนวนมาก ทำให้ปัจจุบัน  
ระบบขนส่งทางบกมีช่องว่างมากมายที่ทำให้เกิดการเรียกรับผลประโยชน์จากเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง  
การเรียกรับผลประโยชน์จากเจ้าหน้าที่นั้นทำให้ระบบการขนส่งทางบกสร้างความเดือดร้อนทั้งทางตรงและทางอ้อม  
เป็นวงกว้างไปสู่ประชาชน ทั้งปัญหาการจราจร การใช้ถนนสัญจรร่วมกัน อีกทั้งการเรียกรับผลประโยชน์  
ของเจ้าหน้าที่ยังส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการเองอีกด้วย ไม่ว่าจะเป็นผู้ประกอบการรายเล็กหรือรายใหญ่  
ที่ต้องมาแบกรับภาระในการถูกเรียกรับซึ่งผลประโยชน์ต่าง ๆ เหล่านั้น ย่อมทำให้เห็นได้ว่าการเรียกรับผลประโยชน์  
ของเจ้าหน้าที่ เป็นต้นเหตุให้เกิดปัญหาต่าง ๆ ตามมาเป็นวงกว้าง ซึ่งการปราบปรามการเรียกรับผลประโยชน์  
ของเจ้าหน้าที่เพียงอย่างเดียวไม่สามารถแก้ไขปัญหาได้ในระยะยาว จึงสมควรให้สภาผู้แทนราษฎร  
ตั้งคณะกรรมการวิสามัญเพื่อศึกษารวบรวม กฎหมายที่คลุมเครือ ไม่ทันสมัย ไม่สอดคล้องกับความเป็นปัจจุบัน  
และรวมถึงกฎหมายที่ไม่สามารถใช้แก้ปัญหาได้จริง เพื่อจะได้เสนอแก้ไขกฎหมายต่อรัฐบาลและสภาผู้แทนราษฎร  
ต่อไป ซึ่งกรณีดังกล่าวเป็นเรื่องที่เกี่ยวกับประโยชน์สำคัญของแผ่นดิน หรือมีความจำเป็นรีบด่วนทางด้านเศรษฐกิจ

## ส่วนที่ 2 บทวิเคราะห์<sup>1</sup>

การขนส่งด้วยรถยนต์บรรทุกถือว่ามีความสำคัญต่อการขนส่งทางบก เนื่องจากรถยนต์บรรทุกสามารถขนส่งสินค้าได้อย่างสะดวก รวดเร็ว ทำให้ได้รับความนิยมอย่างมากส่งผลให้มีผู้ประกอบการเกิดขึ้นหลายรายที่เข้ามาสู่ธุรกิจขนส่งทางรถยนต์บรรทุกมากขึ้น ภาครัฐจึงได้ตอบสนองโดยการสร้างถนนขึ้นมาหลายเส้นทางให้เชื่อมโยงกันเพื่อรองรับต่อการขนส่งของรถยนต์บรรทุกให้เพียงพอต่อปริมาณที่เพิ่มขึ้น อันจะทำให้เกิดประโยชน์ต่อการขนส่งและการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศ อย่างไรก็ตาม เมื่อมีผู้ประกอบการหลายรายทำให้ต้องมีการแข่งขันกันมากขึ้นเพื่อให้ธุรกิจอยู่รอด ซึ่งการทำให้ธุรกิจอยู่รอดมีหลายวิธี หนึ่งในหลายวิธีคือ การลดต้นทุนด้านการขนส่งสินค้าโดยใช้วิธีบรรทุกสินค้าเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดเพื่อลดจำนวนเที่ยวการขนส่งสินค้าทำให้ประหยัดต้นทุนในการขนส่ง แต่กฎหมายกำหนดอัตราน้ำหนักไว้และผู้ประกอบการต้องการบรรทุกเกินกฎหมายกำหนดไว้ จึงมีความเสี่ยงที่อาจใช้วิธีทุจริตเพื่อให้สามารถบรรทุกน้ำหนักเกินโดยเล็งเห็นว่าการทุจริตคุ้มค่าต่อการลงทุน

วิธีดังกล่าวทำให้ผิวดถนนเกิดความเสียหาย ชำรุด เนื่องจากถนนได้รับการออกแบบให้รับน้ำหนักในปริมาณที่จำกัด ซึ่งการที่ถนนได้รับความเสียหายส่งผลให้ประชาชนที่ใช้รถและที่สัญจรบริเวณถนนประสบอุบัติเหตุจนได้รับอันตรายต่อชีวิตหรือร่างกาย นอกจากนี้ ภาครัฐต้องเสียงบประมาณในการซ่อมแซมถนนสายต่าง ๆ เป็นจำนวนมาก จึงอาจกล่าวได้ว่าการที่รถยนต์บรรทุกดำเนินการบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราเป็นปัญหาสำคัญอย่างหนึ่งที่ควรได้รับการแก้ไข โดยพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 ได้วางหลักเกี่ยวกับยานพาหนะที่มีน้ำหนักบรรทุกเกินไว้ว่า การออกประกาศห้ามใช้ยานพาหนะบนทางหลวงโดยที่ยานพาหนะนั้นมีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุกหรือน้ำหนักลงเพลากินกว่าที่กำหนด หรือโดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหาย (มาตรา 61 วรรคหนึ่ง) และได้กำหนดโทษสำหรับผู้ฝ่าฝืนประกาศของผู้อำนวยการทางหลวง โดยต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 6 เดือน หรือปรับไม่เกิน 10,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ (มาตรา 73/2)

### สภาพปัญหา

ด้วยทางหลวงได้ถูกแบ่งโดยพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 ที่กำหนดให้ ทางหลวงมี 5 ประเภทคือ (1) ทางหลวงพิเศษ (2) ทางหลวงแผ่นดิน (3) ทางหลวงชนบท (4) ทางหลวงท้องถิ่น (5) ทางหลวงสัมปทาน โดยทางหลวงดังกล่าวมีหน่วยงานที่รับผิดชอบตรวจตรา ควบคุม แตกต่างกันไป เช่น กรมทางหลวง รับผิดชอบ ตรวจตราและควบคุมงานทางประเภททางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน ทางหลวงสัมปทาน กรมทางหลวงชนบท รับผิดชอบ ตรวจตราและควบคุมงานทางประเภททางหลวงชนบท องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น รับผิดชอบ ตรวจตราและควบคุมงานทางประเภททางหลวงท้องถิ่น เป็นต้น ทางหลวงดังกล่าวเป็นโครงข่ายที่ต่อเนื่องเชื่อมโยงกัน กล่าวคือ การใช้รถบรรทุกขนส่งสินค้าเริ่มต้นจากทางหลวงประเภทหนึ่งไปสู่อีกประเภทหนึ่ง

<sup>1</sup> เดโช ชนะสุวรรณ. (2559). ปัญหาและอุปสรรคทางกฎหมายเกี่ยวกับการควบคุมรถยนต์บรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา. สืบค้น 29 กันยายน 2566 จาก <http://libdcms.nida.ac.th/thesis6/2559/b197538.pdf>

ซึ่งต้องผ่านทางหลวงแผ่นดินที่อยู่ในความรับผิดชอบของแต่ละหน่วยงานที่รับผิดชอบ ทำให้ต้องตรวจสอบน้ำหนักที่บรรทุกโดยหน่วยงานตามแต่ประเภทของถนนที่เป็นผู้กำกับตรวจตรา ดังนั้น การบังคับใช้มาตรการควบคุมรถยนต์บรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด จึงมีปัญหาน่าสนใจ ดังนี้

### 1. ปัญหาความซ้ำซ้อนในการออกประกาศของหน่วยงานที่กำกับและควบคุมทางหลวง

มาตรา 61 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 บัญญัติว่า

“เพื่อรักษาทางหลวง ผู้อำนวยการทางหลวงมีอำนาจประกาศในราชกิจจานุเบกษาห้ามใช้ยานพาหนะบนทางหลวงโดยที่ยานพาหนะนั้นมีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุกหรือน้ำหนักลงเพลาเกินกว่าที่กำหนด หรือโดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหาย

ประกาศของผู้อำนวยการทางหลวงนั้นต้องได้รับอนุมัติจากอธิบดีกรมทางหลวง สำหรับทางหลวงพิเศษทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทาน หรือได้รับอนุมัติจากอธิบดีกรมทางหลวงชนบทสำหรับทางหลวงชนบท หรือได้รับอนุมัติจากผู้ว่าราชการจังหวัดสำหรับทางหลวงท้องถิ่น

ในกรณีที่มีเหตุฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุขึ้นทำให้เกิดความเสียหายแก่ทางหลวงหรือไม่ปลอดภัยแก่การจราจรในทางหลวง ให้เจ้าพนักงานซึ่งผู้อำนวยการทางหลวงแต่งตั้งให้ควบคุมทางหลวงมีอำนาจประกาศห้ามใช้ยานพาหนะบนทางหลวงนั้นได้ภายในระยะเวลาที่กำหนด โดยให้ปิดประกาศนั้นไว้ในที่เปิดเผย ณ บริเวณที่มีเหตุฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุเกิดขึ้นนั้น”

เมื่อพิจารณาหลักกฎหมายดังกล่าว พบว่า โดยหลักแล้วผู้อำนวยการทางหลวงจะมีอำนาจแต่เพียงผู้เดียวที่จะประกาศห้ามใช้ยานพาหนะบนทางหลวงโดยที่ยานพาหนะนั้นมีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุกหรือน้ำหนักลงเพลาเกินกว่าที่กำหนด หรือโดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหาย แต่การอนุมัติประกาศดังกล่าวเป็นของอธิบดีกรมทางหลวงสำหรับทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน ทางหลวงสัมปทาน ส่วนทางหลวงชนบทออกประกาศโดยอนุมัติอธิบดีกรมทางหลวงชนบท ส่วนทางหลวงท้องถิ่นออกประกาศโดยอนุมัติผู้ว่าราชการจังหวัด ซึ่งแต่ละหน่วยงานมีความเป็นอิสระ ส่งผลให้ประกาศที่ออกมามีหลายฉบับและมีความซ้ำซ้อนกัน อีกทั้งขึ้นอยู่กับดุลพินิจในการกำหนดพิสัยอัตราบรรทุกน้ำหนักของผู้มีอำนาจในการออกประกาศของแต่ละหน่วยงาน ซึ่งมีอิสระไม่ขึ้นต่อกัน จึงอาจกล่าวได้ว่า เป็นความซ้ำซ้อนของหน่วยงานในการออกประกาศมาใช้บังคับ และอาจทำให้ประชาชนมีความสับสนเกี่ยวกับประกาศดังกล่าวว่าต้องอยู่ในบังคับฉบับใดและหน่วยงานใด

#### 1.1 วิเคราะห์ปัญหาความซ้ำซ้อนในการออกประกาศของหน่วยงานที่กำกับและควบคุมทางหลวง

จากการที่กฎหมายให้อำนาจองค์กรต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องออกประกาศการบังคับเกี่ยวกับการจำกัดน้ำหนักรถยนต์บรรทุกถือได้ว่าเป็นความซ้ำซ้อนของหน่วยงานที่มีหน้าที่ในการออกประกาศ แสดงให้เห็นถึงการขาดเอกภาพในการทำงาน กล่าวคือ ความเป็นเอกภาพทางกฎหมายซึ่งต้องอยู่ภายใต้กฎหมายฉบับเดียวกัน หรือหลายฉบับที่มีความเกี่ยวข้องให้มีเนื้อหาที่สอดคล้อง โดยกำหนดรูปแบบขั้นตอนการดำเนินการเป็นไปในแนวทางเดียวกัน ตลอดจนกำหนดโทษที่เหมาะสมต่อการฝ่าฝืนกฎหมายอันจะทำให้กฎหมายมีประสิทธิภาพในการบังคับใช้ ในทางตรงกันข้ามการที่ไม่มีเอกภาพในการบังคับใช้กฎหมายย่อมก่อให้เกิดปัญหาต่อเจ้าหน้าที่ที่ไม่สามารถดำเนินการให้บรรลุวัตถุประสงค์ตามที่กฎหมายกำหนด ดังนั้น ในการบัญญัติกฎหมาย

หรือแม้แต่การกระทำทางปกครองใด ๆ ไม่ว่าจะเป็นการออกกฎหรือคำสั่ง ต้องยึดความเป็นเอกภาพ และไม่ซ้ำซ้อน หากไม่มีความเป็นเอกภาพและมีการซ้ำซ้อนจะส่งผลให้การบังคับใช้ไม่มีความเป็นธรรม ต่อประชาชนและอาจทำให้ประชาชนไม่ยอมรับต่อระบบกฎหมายในอนาคต

ดังนั้น เมื่อพิจารณามาตรา 61 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 พบว่า ประกาศห้ามใช้ยานพาหนะบนทางหลวงโดยที่ยานพาหนะนั้นมีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุกหรือน้ำหนักลงเพลาเกินกว่าที่กำหนด หรือโดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหาย มีสภาพเป็น “กฎ” ซึ่งออกโดยอาศัยอำนาจจากกฎหมายฉบับดังกล่าว มีผลบังคับเป็นการทั่วไป หากผู้ใดฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามประกาศดังกล่าวย่อมมีความผิดและได้รับโทษ ดังนั้น การออกประกาศดังกล่าวจึงสมควรกำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขให้มีความสอดคล้องและเป็นบรรทัดฐานเดียวกัน จากผู้มีอำนาจอนุมัติคนเดียวหรือองค์กรเดียวอันจะส่งผลให้กฎหมายเกิดความไม่เป็นเอกภาพและมีประสิทธิภาพในการบังคับใช้ แต่เมื่อบทบัญญัติมาตรา 61 วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติดังกล่าว มอบอำนาจให้บุคคลหลายคน ได้แก่ อธิบดีกรมทางหลวงสำหรับทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทาน อธิบดีกรมทางหลวงชนบทสำหรับทางหลวงชนบท และผู้ว่าราชการจังหวัดสำหรับทางหลวงท้องถิ่น ทำให้ประกาศดังกล่าวอาจเกิดความแตกต่างทางด้านหลักเกณฑ์และเงื่อนไขในการบังคับใช้ในทางหลวงแต่ละประเภท ซึ่งอาจถือได้ว่าไม่มีความเป็นเอกภาพ มีความซ้ำซ้อนขององค์กรและส่งผลให้พระราชบัญญัตินี้ขาดประสิทธิภาพในการบังคับใช้และอาจนำไปสู่การทุจริตในการเรียกรับผลประโยชน์ของเจ้าหน้าที่ต่อไปในอนาคตอีกด้วย

## 1.2 แนวทางการแก้ปัญหา

การที่มาตรา 61 วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 บัญญัติว่า ประกาศของผู้อำนวยการทางหลวงนั้นต้องได้รับอนุมัติจากอธิบดีกรมทางหลวง สำหรับทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทาน หรือได้รับอนุมัติจากอธิบดีกรมทางหลวงชนบทสำหรับทางหลวงชนบท หรือได้รับอนุมัติจากผู้ว่าราชการจังหวัดสำหรับทางหลวงท้องถิ่น แสดงให้เห็นว่าเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจพิจารณาอนุมัติในการออกประกาศนั้นมีหลายบุคคลแตกต่างกันไปตามสายงานที่รับผิดชอบ ส่งผลให้เกิดความแตกต่างทางด้านเนื้อหา หลักเกณฑ์และเงื่อนไขการบังคับใช้ ซึ่งการบัญญัติถึงอำนาจลักษณะนี้ทำให้การดำเนินการออกประกาศไม่มีความเป็นเอกภาพและอาจนำไปสู่การทุจริตเรียกรับผลประโยชน์ของเจ้าหน้าที่ต่อไปได้ กล่าวคือ เมื่อประกาศดังกล่าวมีสภาพเป็น “กฎ” ซึ่งออกโดยอาศัยอำนาจจากกฎหมายมีผลบังคับเป็นการทั่วไป หากผู้ใดฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามย่อมถือว่ามีความผิดและต้องได้รับโทษ ดังนั้น การออกประกาศดังกล่าวจึงสมควรกำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขให้มีความสอดคล้องและเป็นบรรทัดฐานเดียว โดยให้อำนาจการพิจารณาอนุมัติกับบุคคลเพียงคนเดียวหรือองค์กรเดียวเท่านั้น จึงขอเสนอแนวทางแก้ปัญหาความซ้ำซ้อนในการออกประกาศของหน่วยงานที่กำกับและควบคุมทางหลวง คือ ควรกำหนดการห้ามใช้ยานพาหนะบนทางหลวงโดยที่ยานพาหนะนั้นมีน้ำหนัก หรือน้ำหนักลงเพลาเกินกว่าที่กำหนดไว้ในกฎหมายระดับพระราชบัญญัติหรือกฎกระทรวงโดยให้อยู่ในกฎหมายฉบับเดียวเพื่อลดความซ้ำซ้อนทางด้านองค์กรผู้ออกกฎหมาย และลดความซ้ำซ้อนของกฎหมาย และควรปรับปรุงกฎหมายให้ผู้อำนวยการทางหลวงออกประกาศห้ามใช้ยานพาหนะบนทางหลวงโดยที่ยานพาหนะนั้นมีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุกหรือน้ำหนักลงเพลาเกินกว่าที่กำหนด

หรือโดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหาย ตามสภาพภูมิประเทศหรือลักษณะของถนนที่ไม่ขัดต่อกฎหมาย เช่น ประกาศซึ่งบังคับใช้สำหรับทางหลวงแผ่นดิน ประกาศซึ่งบังคับใช้สำหรับทางหลวงใกล้แหล่งน้ำ ซึ่งถนนสามารถรับน้ำหนักได้น้อยกว่าโดยสภาพ หรือประกาศซึ่งบังคับใช้สำหรับทางหลวงที่เป็นสะพาน เพื่อให้ประกาศมีเนื้อหาสอดคล้องกับสภาพของทางหลวงที่แท้จริงมิใช่แบ่งตามทางหลวงที่ผู้มีอำนาจอนุมัติประกาศรับผิดชอบ ซึ่งจะทำให้ประกาศในลักษณะนี้มีหลายฉบับและไม่สอดคล้องกัน อันจะนำไปสู่ความสับสนของประชาชนและการบังคับใช้กฎหมายที่ไม่เป็นธรรมอีกด้วย

## 2. ปัญหาการกำหนดโทษ

มาตรา 73/2 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 บัญญัติว่า

“ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 59 วรรคหนึ่ง หรือฝ่าฝืนประกาศของผู้อำนวยการทางหลวง ตามมาตรา 61 วรรคหนึ่ง ประกาศของเจ้าพนักงานซึ่งผู้อำนวยการทางหลวงแต่งตั้งให้ควบคุมทางหลวง ตามมาตรา 61 วรรคสาม ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ”

เมื่อพิจารณาหลักกฎหมายดังกล่าว พบว่า การบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราเป็นความผิด และกำหนดโทษทางอาญาไว้ แต่ผู้กระทำความผิดในลักษณะดังกล่าว ได้แก่ ผู้ขับขี่รถบรรทุกเท่านั้น กล่าวคือ ผู้ที่ฝ่าฝืนประกาศห้ามใช้ยานพาหนะบนทางหลวงโดยที่ยานพาหนะนั้นมีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุกหรือน้ำหนักเปล่าเกินกว่าที่กำหนด หรือโดยยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหาย บนทางหลวงประเภทต่าง ๆ ซึ่งออกตามความในมาตรา 61 ได้จะต้องเป็นผู้ขับขี่รถยนต์บรรทุกน้ำหนักเกินอัตราบนทางหลวงเท่านั้น ทำให้การตีความและบังคับใช้กฎหมายฉบับดังกล่าวมุ่งลงโทษผู้เป็นลูกจ้างเท่านั้น ซึ่งไม่สอดคล้องกับความเป็นจริง เพราะการกระทำความผิดในลักษณะดังกล่าวมีผู้ประกอบการหรือนายจ้างเป็นผู้กระทำความผิดที่แท้จริง โดยบงการหรือสั่งการให้ลูกจ้างบรรทุกสินค้าหรือวัสดุใด ๆ บนรถบรรทุกจำนวนมากในคราวเดียวเพื่อลดจำนวนรอบที่ขนส่ง อันเป็นการประหยัดต้นทุนค่าใช้จ่าย ด้วยเหตุนี้ การบัญญัติกฎหมายโดยมุ่งลงโทษทางอาญาต่อผู้ขับขี่รถบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราจึงไม่อาจมีผลต่อการป้องกันหรือปราบปรามการกระทำความผิดในลักษณะดังกล่าวได้ นอกจากนี้ อัตราโทษที่บัญญัติไว้ใน มาตรา 73/2 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 ยังไม่มีความรุนแรงพอที่จะมีผลเป็นการยับยั้งหรือข่มขู่ให้ผู้กระทำความผิดเกี่ยวกับการบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราเกิดความหวาดกลัว เนื่องจากบทบัญญัติแห่งมาตราดังกล่าวกำหนดระวางโทษจำคุกไม่เกิน 6 เดือน หรือปรับไม่เกิน 10,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ ซึ่งเป็นโทษจำคุกค่อนข้างต่ำและนำไปสู่การมีคำสั่งรอกการกำหนดโทษ หรือมีการกำหนดโทษแต่รอกการลงอาญาของศาลได้ อีกทั้งการระวางโทษปรับเพียงแค่ 10,000 บาทนั้น ถือว่าน้อยเกินไปเมื่อเทียบกับผลประโยชน์ที่ผู้ประกอบการได้รับ ส่งผลทำให้ไม่ก่อให้เกิดการยับยั้งหรือปราบปรามมิให้เกิดการกระทำความผิดซ้ำอีก

### 2.1 วิเคราะห์ปัญหาการกำหนดโทษ

ประเด็นเกี่ยวกับโทษทางอาญาเป็นโทษสำหรับผู้ฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามประกาศผู้อำนวยการทางหลวง เรื่อง ห้ามใช้ยานพาหนะบนทางหลวงโดยที่ยานพาหนะนั้นมีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุกหรือน้ำหนักเปล่าเกินกว่าที่กำหนด หรือโดยยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหาย มีระวางโทษน้อยเกินไปไม่เหมาะสมกับ

ความเสียหายที่เกิดขึ้นกับทางหลวงของประเทศ อีกทั้งยังไม่อาจบังคับโทษกับผู้ประกอบกิจการขนส่งซึ่งถือเป็นตัวการและเป็นต้นเหตุแห่งการกระทำความผิดในลักษณะดังกล่าว เมื่อพิจารณาในส่วนของโทษปรับพบว่า ถ้าผู้ประกอบการหรือนายจ้างเข้ามารับผิดชอบในส่วนนี้ย่อมทำให้อัตราโทษปรับมีความรุนแรงน้อยลงเมื่อเทียบกับฐานะทางการเงินของผู้ประกอบการหรือนายจ้าง เนื่องจากมองว่าสามารถลดต้นทุนการขนส่งต่อเที่ยวได้และนำไปสู่การเพิ่มขึ้นของรายได้หรือผลกำไรอย่างมาก ดังนั้น ผู้ประกอบการหรือนายจ้างมักจะเลือกที่จะกระทำความผิดมากกว่าจะปฏิบัติตามกฎหมาย

## 2.2 แนวทางการแก้ปัญหา

พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 มาตรา 61 วางหลักให้อำนาจแก่ผู้อำนวยการทางหลวงออกประกาศห้ามใช้ยานพาหนะบนทางหลวง โดยที่ยานพาหนะนั้นมีน้ำหนักบรรทุกหรือน้ำหนักลงเพลาเกินกว่าที่กำหนด หรือโดยยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหาย โดยต้องได้รับอนุมัติจากอธิบดีกรมทางหลวง อธิบดีกรมทางหลวงชนบท หรือผู้ว่าราชการจังหวัดแล้วแต่กรณี จึงมีลักษณะเป็นการปฏิบัติการทางปกครองรูปแบบหนึ่งเพื่อบังคับใช้แก่ประชาชนในลักษณะของประกาศการกำหนดพิกัดอัตราน้ำหนักของการบรรทุก จึงเป็นมาตรการควบคุมรถยนต์บรรทุกน้ำหนักเกินในทางปกครอง ในส่วนที่กำหนดให้เจ้าพนักงานทางหลวงเป็นเจ้าพนักงานตามประมวลกฎหมายอาญาสำหรับการปฏิบัติหน้าที่ตามมาตรา 24 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 ที่วางหลักว่า ในการปฏิบัติหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้ให้เจ้าพนักงานทางหลวงเป็นเจ้าพนักงานตามประมวลกฎหมายอาญา ทำให้เจ้าพนักงานทางหลวงมีอำนาจจับกุมผู้กระทำความผิดเช่นเดียวกับตำรวจหรือพนักงานฝ่ายปกครอง อีกทั้งยังกำหนดโทษจำคุกและโทษปรับอันเป็นสภาพบังคับทางอาญา จึงอนุมานได้ว่า มาตรการควบคุมรถยนต์บรรทุกน้ำหนักเกินอัตราตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 เป็นมาตรการทางอาญา เพื่อให้ผู้กระทำความผิดเกิดความตระหนักถึงโทษที่ได้รับและมุ่งหมายในการป้องกันและปราบปรามมิให้เกิดการกระทำความผิดโดยการบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราอีก อย่างไรก็ตาม พระราชบัญญัติดังกล่าวกำหนดโทษทางอาญาของผู้บรรทุกน้ำหนักเกินอัตราไว้เพียงจำคุก 6 เดือน หรือปรับไม่เกิน 10,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ ซึ่งถือว่าต่ำเกินไปเมื่อเทียบกับความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจในปัจจุบัน และมีได้กำหนดถึงการลงโทษต่อผู้ประกอบการขนส่ง ซึ่งเป็นตัวการที่สำคัญในการก่อให้เกิดการกระทำความผิด ตลอดจนไม่ได้กำหนดถึงการริบทรัพย์สิน ทำให้การบังคับใช้กฎหมายของฝ่ายปกครองนั้นยังไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร และยังคงพบการกระทำความผิดซ้ำในลักษณะดังกล่าวต่อไป จึงขอเสนอแนวทางการแก้ปัญหาคำหนดโทษ ดังนี้

1) ควรปรับปรุงพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 ให้ผู้ประกอบการกิจการขนส่งหรือนายจ้างถือเป็นตัวการในการกระทำความผิดตามกฎหมายฉบับดังกล่าว เพื่อป้องกันและปราบปรามการกระทำความผิดจากผู้เป็นต้นเหตุที่แท้จริง และต้องกำหนดให้เพิ่มโทษจำคุกและโทษปรับให้สูงขึ้น เนื่องจากปัญหาการขับขี่ยานยนต์บรรทุกน้ำหนักเกินอัตรานั้นเกิดขึ้นในประเทศไทยอย่างต่อเนื่องและไม่มีแนวโน้มที่จะลดลงซึ่งเป็นผลให้เกิดความชำรุดเสียหายแก่ทางหลวงอันเป็นทางสาธารณะและอาจนำไปสู่ความสูญเสียอย่างใหญ่หลวงทั้งต่อชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของผู้สัญจรบนทางหลวงอย่างประเมินค่ามิได้

2) ควรเพิ่มโทษสำหรับผู้ฝ่าฝืนประกาศห้ามใช้ยานพาหนะบนทางหลวงโดยที่ยานพาหนะนั้นมีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุกหรือน้ำหนักลงเพลาเกินกว่าที่กำหนด หรือโดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวง

เสียหายจึงควรเพิ่มโทษให้สูงกว่าโทษเดิม โดยใช้อัตราโทษปรับในลักษณะก้าวหน้า เช่น ทำผิดครั้งแรกปรับ 1,000 บาท ทำผิดครั้งที่สองปรับ 2,000 บาท ทำผิดครั้งที่สามปรับ 3,000 บาท เป็นต้น ซึ่งอาจสามารถป้องกันหรืออาจยับยั้งการกระทำความผิดในลักษณะดังกล่าวได้

3) ควรปรับปรุงพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 ให้ครอบคลุมถึงผู้ประกอบการหรือบุคคลอื่น ซึ่งเป็นต้นเหตุหรือมีส่วนเกี่ยวข้องกับการกระทำความผิดไม่ว่าโดยตรงหรือโดยอ้อม

4) ควรปรับปรุงพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 ให้ครอบคลุมถึงผู้ประกอบการขนส่งให้สามารถขออนุญาตเพิ่มน้ำหนักบรรทุกเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด แต่ต้องไม่เกินอัตราน้ำหนักสูงสุดที่กำหนดไว้ และต้องจ่ายค่าธรรมเนียมส่วนเกินของน้ำหนักตามสัดส่วนที่กำหนด หากบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่ขออนุญาตจะต้องมีโทษจำคุกที่สูงขึ้นจากเดิม อาจทำให้เกิดความเกรงกลัวเพื่อจะได้ไม่กระทำความผิด

### 3. ปัญหาการเรียกรับผลประโยชน์

ประเด็นของเรียกรับผลประโยชน์<sup>2</sup>นั้นเกิดขึ้นมานานแล้วและเป็นปัญหาที่ยังไม่ได้รับการแก้ไข แม้ที่ผ่านมาจะเคยมีองค์กรต่าง ๆ ไปร้องเรียนกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง แต่ก็ไม่ได้มีการตรวจสอบจริงจัง หรือมีการแก้ปัญหาในระยะยาว โดยประเด็นสำคัญ คือ การที่ผู้ประกอบการต้องการบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดเพื่อให้ประหยัดต้นทุนในการขนส่ง โดยใช้วิธีหลีกเลี่ยงด้านตรวจสอบน้ำหนักบรรทุกในประเทศไทยซึ่งมีทั้งหมด 97 ด่าน แต่เมื่อรถบรรทุกทราบว่าจะมีการตรวจสอบจากเจ้าหน้าที่ก็จะใช้วิธีเลี่ยงไปวิ่งถนนสายรองแทน เช่น วิ่งเลียบบคลอง หรือเส้นทางลัดอื่น ๆ เป็นต้น ทำให้ถนนเกิดความเสียหายเนื่องจากถนนเหล่านั้นรับน้ำหนักได้แค่ 21 ตัน ส่วนรถบรรทุกส่วนใหญ่มีน้ำหนักมากถึง 50 ตัน รถบรรทุกที่ทำผิดกฎหมายส่วนใหญ่จะเป็นรถที่บรรทุก อิฐ หิน ดิน ทราย และพืชไร่ จึงทำให้เกิดผลเสียตามมาในระยะยาว คือ ถนนเกิดความเสียหายต้องมีการบูรณะซ่อมแซมถนนบ่อยครั้งและสูญเสียงบประมาณเป็นจำนวนมาก อีกทั้งเมื่อถนนเกิดความเสียหายโดยเฉพาะช่องทางซ้ายสุด รถบรรทุกก็จะเปลี่ยนไปวิ่งช่องทางขวาร่วมกับรถประเภทอื่น ๆ ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุตามมา

#### 3.1 วิเคราะห์ปัญหาการเรียกรับผลประโยชน์<sup>3</sup>

การเรียกรับผลประโยชน์ของรถยนต์บรรทุกมีมาอย่างยาวนานซึ่งปัญหาหลัก คือ การใช้วิธีอันทุจริตและการเรียกรับผลประโยชน์ของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องเพื่อให้รถยนต์บรรทุกที่น้ำหนักเกินผ่าน

<sup>2</sup> 'ส่วยรถบรรทุก' ปัญหาเรื้อรังทางหลวงไทยนานหลายสิบปี. (29 พฤษภาคม 2566). กรุงเทพฯธุรกิจ. สืบค้น 11 กันยายน 2566 จาก <https://www.bangkokbiznews.com/politics/1070864>

<sup>3</sup> มานะ นิมิตรมงคล. (19 ธันวาคม 2561). ส่วยรถบรรทุก หายนะจากกติกาที่ไม่เป็นธรรม. สืบค้น 9 ตุลาคม 2566 จาก <http://www.anticorruption.in.th/2016/th/detail/1263/1/%E0%B8%AA%E0%B9%88%E0%B8%A7%E0%B8%A2%E0%B8%A3%E0%B8%96%E0%B8%9A%E0%B8%A3%E0%B8%A3%E0%B8%97%E0%B8%B8%E0%B8%81%20%E0%B8%AB%E0%B8%B2%E0%B8%A2%E0%B8%99%E0%B8%B0%E0%B8%88%E0%B8%B2%E0%B8%81%E0%B8%81%E0%B8%95%E0%B8%B4%E0%B8%81%E0%B8%B2%E0%B8%97%E0%B8%B5%E0%B9%88%E0%B9%84%E0%B8%A1%E0%B9%88%E0%B9%80%E0%B8%9B%E0%B9%87%E0%B8%99%E0%B8%98%E0%B8%A3%E0%B8%A3%E0%B8%A1>

ด้านตรวจสอบน้ำหนัก นอกจากนี้ ยังมีสาเหตุอื่น ๆ ที่สามารถเปิดช่องให้ผู้ประกอบการหรือคนขับรถบรรทุกใช้วิธีการอันทุจริตและเป็นช่องทางของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในการเรียกรับผลประโยชน์ ดังนี้

- 1) ความผิดของเจ้าของรถบรรทุกเอง เช่น ดัดแปลงรถ ควันดำ ขาดต่อทะเบียน ใช้รถผิดประเภท
- 2) พฤติกรรมการใช้รถ เช่น บรรทุกของล้นนอกตัวรถอย่างกรณีรถบรรทุกอ้อย
- 3) พฤติกรรมคนขับ เช่น เสพยาบ้า ดื่มสุรา ขับเร็ว ขับแซงช่องขวา ขับประมาทไม่รักษากฎจราจร

### 3.2 แนวทางการแก้ปัญหา

ควรแก้ปัญหาและประกาศที่เกี่ยวข้องโดยกำหนดมาตรฐานรับน้ำหนักของประเทศไทยให้สูงขึ้น กล่าวคือ จำเป็นที่จะต้องสร้างถนนที่สามารถรองรับน้ำหนักรถบรรทุกสินค้าได้มากขึ้นกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน หากสามารถสร้างถนนที่รองรับน้ำหนักได้มาก ผู้ประกอบการก็จะสามารถบรรทุกสินค้าได้มากขึ้น นอกจากนี้ ต้องบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจังและไม่เลือกปฏิบัติเฉพาะผู้ขับรถบรรทุกเพียงกลุ่มใดกลุ่มหนึ่ง

#### ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

เพื่อเป็นการป้องกันอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นจากการขับรถบรรทุกบนท้องถนน เห็นควรให้ผู้ขับขี่หรือผู้ประกอบการขนส่งรถบรรทุกทำการติดตั้งระบบ GPS กับรถบรรทุกทุกคัน เนื่องจากระบบ GPS จะสามารถตรวจสอบการขนส่งของรถบรรทุก ดังนี้<sup>4</sup>

1. ข้อมูลของพนักงานขับรถ ควรดำเนินการเชื่อมต่อกับระบบ GPS กับกรมการขนส่งทางบก กล่าวคือ ระบบ GPS จะมีระบบบังคับผู้ขับรถ (เครื่องรูตไบซ์) ที่สามารถเชื่อมโยงข้อมูลของผู้ขับขี่ ซึ่งหากไม่รัดบัตร์แสดงตน ระบบจะส่งสัญญาณแจ้งเตือนเนื่องจากจะแสดงตนหรือจนกว่าจะหยุด
2. จำนวนชั่วโมงการขับรถ เครื่อง GPS ของรถบรรทุกและรถโดยสาร จะบันทึกข้อมูลและรายงานความเคลื่อนไหวตลอดเวลา ซึ่งถ้าขับรถต่อเนื่องเกิน 4 ชั่วโมงโดยไม่ได้หยุดพักอย่างน้อย 30 นาทีก่อนเริ่มขับต่อ หรือระยะเวลาขับรถรวมเกิน 8 ชั่วโมงในรอบ 24 ชั่วโมง กรมการขนส่งทางบกจะได้รับรายงานทันที อาจถูกสั่งพักใบอนุญาตขับขี่ได้สูงสุดถึง 180 วัน และปรับอีกไม่เกิน 5,000 บาท
3. ความเร็วในการขับขี่ รถบรรทุกที่ติดตั้ง GPS ตามกฎหมาย จะถูกมอนิเตอร์ความเร็วแบบเรียลไทม์ ทำให้ทั้งกรมการขนส่งทางบกและผู้ประกอบการสามารถตรวจสอบข้อมูลความเร็วได้อย่างแม่นยำ ซึ่งหากผู้ขับขี่ขับรถเร็วเกินกำหนดต่อเนื่องเกิน 2 นาที เช่น รถโดยสารขับเร็วเกิน 80 กม./ชม. หรือรถลากจูงขับเร็วเกิน 60 กม./ชม. จะถือเป็นความผิดตามกฎหมาย มีโทษปรับสูงสุดไม่เกิน 5,000 บาท เป็นต้น
4. พฤติกรรมการขับรถ การติดตั้ง GPS จะช่วยตรวจสอบพฤติกรรมการขับรถของผู้ขับขี่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ เช่น มีมารยาทในการขับขี่หรือไม่ เปลี่ยนช่องทางกะทันหันหรือไม่ ขอบแซงในที่ห้ามแซงหรือไม่ จอดรถในตำแหน่งที่ปลอดภัยหรือไม่ หรือมีพฤติกรรมใดที่สุ่มเสี่ยงต่ออุบัติเหตุหรือไม่

<sup>4</sup> ตอบทุกประเด็น ! รถที่ต้องติดตั้ง GPS ตามกฎหมาย มีรถอะไรบ้าง ? (29 กรกฎาคม 2565). สืบค้น 1 ตุลาคม 2566 จาก <https://www.thaigpsdd.com/car-equipped-with-gps/>

5. เส้นทางที่ใช้ กรมการขนส่งทางบกจะสามารถตรวจสอบเส้นทาง ที่รถบรรทุกและรถโดยสารทั้งหมด ใช้ได้ตามจริง ทำให้สามารถวางแผนควบคุมการจราจรได้ดีขึ้น โดยเฉพาะในช่วงวันหยุดยาวหรือช่วงเทศกาล ส่วนผู้ประกอบการก็สามารถนำข้อมูลมาวางแผนปรับเส้นทางเพื่อช่วยลดต้นทุนค่าใช้จ่ายได้อีกด้วย

6. พิกัดตำแหน่งของรถ จากประกาศกรมการขนส่งทางบก GPS ที่ติดตั้งนั้น จะต้องสามารถ ส่งตำแหน่งในรูปแบบพิกัดและสถานที่ได้อย่างแม่นยำ ระยะคลาดเคลื่อนไม่เกิน 20 เมตร โดยต้องส่งข้อมูล แบบเรียลไทม์ หรือไม่น้อยกว่า 1 ครั้งใน 5 นาที ซึ่งต้องสามารถบันทึกข้อมูลได้ไม่น้อยกว่า 24 ชั่วโมงด้วย

กล่าวโดยสรุป สาเหตุหลักของปัญหาเกิดจากการกำหนดให้มีผู้อนุมัติหลายคนในการประกาศห้ามใช้ ยานพาหนะบนทางหลวงโดยที่ยานพาหนะนั้นมีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุกหรือน้ำหนักลงเพลาเกินกว่าที่กำหนด หรือโดยยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหาย ทำให้การใช้อำนาจของฝ่ายปกครองมีความซ้ำซ้อน ไม่เป็นเอกภาพและไม่สอดคล้องกัน ส่งผลต่อประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายลดลง ทั้งการกำหนดพิกัด อัตราน้ำหนักที่ไม่เป็นบรรทัดฐานเดียวกันสำหรับทางหลวงแต่ละประเภทย่อมขัดต่อความเสมอภาค โดยผู้ขับขี่ รถยนต์บรรทุกคันหนึ่งบนถนนสายทางหนึ่งอาจถูกจำกัดในการบรรทุกน้อยกว่าผู้ขับขี่รถบรรทุกอีกคันหนึ่ง บนถนนสายอื่น ซึ่งอาจแสดงถึงความไม่เท่าเทียมกันและไม่เป็นธรรมต่อประชาชนผู้ประกอบการขนส่ง ทางรถยนต์บรรทุก รวมไปถึงทำให้การบังคับใช้กฎหมายเป็นที่ยอมรับของประชาชนได้ยากอีกด้วย

### ส่วนที่ 3

#### ข้อมูลประกอบการพิจารณาญัตติ

#### 1. การดำเนินมาตรการควบคุมเกี่ยวกับการควบคุมยานพาหนะโดยเจ้าพนักงานทางหลวง<sup>1</sup>

เจ้าพนักงานทางหลวงเป็นบุคคลที่พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 กำหนดเพิ่มขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์ให้มีอำนาจหน้าที่ในการใช้บังคับกฎหมาย (Law Enforcement) โดยตรง โดยมีการให้คำนิยามไว้ในมาตรา 4 กำหนดว่า เจ้าพนักงานทางหลวง หมายความว่า ผู้ซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งให้เป็นเจ้าพนักงานทางหลวงเพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้

##### 1.1 ความหมายของเจ้าพนักงานทางหลวง

เมื่อพิจารณาประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง แต่งตั้งเจ้าพนักงานทางหลวงสำหรับทางหลวงพิเศษทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทาน ข้อ 2 และเมื่อพิจารณาถึงรายละเอียดที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมและการป้องกันการบรรทุกน้ำหนักเกินพิกัดที่กฎหมายกำหนดของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่

1) กรมทางหลวง ซึ่งเป็นหน่วยงานหลักที่มีบทบาทและมีความสำคัญอย่างมากในการควบคุมน้ำหนักบรรทุกเกินอัตรา (Reasonable and Appropriate Controls on Overloading) เนื่องจากมีทางหลวงถึง 3 ประเภทที่อยู่ภายใต้การดูแลของกรมทางหลวง ได้แก่ ทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทาน

2) กรมทางหลวงชนบท ที่ทำหน้าที่ในการดูแลทางหลวงชนบท ทั้งนี้ กรมทางหลวง และกรมทางหลวงชนบทถือเป็นหน่วยงานที่ทำหน้าที่ควบคุมมิให้มีการบรรทุกน้ำหนักเกินพิกัดตามที่กฎหมายกำหนดตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535

3) การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (Expressway Authority of Thailand) เป็นหน่วยงานมีหน้าที่ในการควบคุมการบรรทุกหนักด้วยเช่นกัน และอยู่ภายใต้หลักเกณฑ์ทางกฎหมายที่แตกต่างจากกรมทางหลวงและกรมทางหลวงชนบท กล่าวคือ เป็นบทบัญญัติของกฎหมายที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการควบคุมน้ำหนักยานพาหนะบนทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงชนบท คือ พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 มาตรา 5

##### 1.2 อำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของเจ้าพนักงานทางหลวง

เจ้าพนักงานทางหลวงสำหรับทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทานที่ได้รับการแต่งตั้งตามประกาศฉบับนี้ มีอำนาจหน้าที่ตามมาตรา 23 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 ดังนี้

1) เจ้าพนักงานทางหลวงตามข้อ (1) (2) (3) (8) มีอำนาจหน้าที่ตามมาตรา 23 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 สำหรับการกระทำที่เป็นการฝ่าฝืนพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 ในเขตทางหลวงที่รับผิดชอบ

<sup>1</sup> ชิน เดชภีร์ตันมงคล. (2565). ปัญหาการกำหนดมาตรการทางกฎหมายเพื่อควบคุมน้ำหนักยานพาหนะตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวง PROBLEMS OF PROVIDING THE LEGAL MEASURE TO CONTROL THE WEIGHT OF VEHICLE UNDER THE LAW ON HIGHWAY. สืบค้น 28 กันยายน 2566 จาก <http://dspace.spu.ac.th/handle/123456789/8487>

2) เจ้าพนักงานทางหลวงตามข้อ (4) (5) (6) (7) (9) มีอำนาจหน้าที่ ตามมาตรา 23 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 เฉพาะการกระทำที่เป็นการฝ่าฝืนความในมาตรา 61 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 ในเขตทางหลวงที่อธิบดีกรมทางหลวงมอบหมาย

ในกรณีการกระทำที่เป็นการฝ่าฝืนพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 รวมทั้งการกระทำที่เป็นการฝ่าฝืนความในมาตรา 61 เจ้าพนักงานทางหลวงตามข้อ (1) (2) (3) (8) มีอำนาจหน้าที่ตามมาตรา 23 ในเขตทางหลวงที่รับผิดชอบ ส่วนเจ้าพนักงานทางหลวงตามข้อ (4) (5) (6) (7) (9) มีอำนาจหน้าที่ตามมาตรา 23 เฉพาะที่เป็นการฝ่าฝืนประกาศผู้อำนวยการทางหลวง เรื่อง ห้ามใช้ยานพาหนะบนทางหลวงโดยที่ยานพาหนะนั้นมีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุก หรือน้ำหนักลงเพลากินกว่าที่กำหนด หรือโดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหายตามมาตรา 61 และในการปฏิบัติหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้ ให้เจ้าพนักงานทางหลวงเป็นเจ้าพนักงานตามประมวลกฎหมายอาญา (มาตรา 24)

โดยหน้าที่ของเจ้าพนักงานทางหลวงในการควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ มีดังนี้

1. ตรวจตราดูแลมิให้มีการฝ่าฝืนพระราชบัญญัตินี้ ตามมาตรา 23 (1)

กลุ่มคนมาติดตามเจ้าหน้าที่ที่จะออกตรวจหรือดำเนินการอย่างหนึ่งอย่างใดเพื่อแจ้งข่าวให้แก่ผู้ประกอบการขนส่งทรานั้น

2. เรียกยานพาหนะให้หยุดเพื่อทำการตรวจสอบในกรณีที่เชื่อว่าการกระทำอันเป็นความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ ตามมาตรา 23 (2) มีกรณีที่เป็นปัญหา ดังนี้

(1) กรณีคนขับรถบรรทุกขับรถหนี

(2) กรณีไม่ยอมชั่งน้ำหนัก จอดรถไว้บนทางหลวงและลื้อคประตุโดยคนขับคงอยู่ภายในรถ

(3) กรณีคนขับหลบหนี โดยจอดรถบรรทุกทิ้งไว้บนทางหลวง

(4) กรณีรถบรรทุกเทวีสดุ หรือสิ่งของบนทางหลวงแล้วขับรถหนี

(5) กรณีรถบรรทุกเทวีสดุ หรือสิ่งของบนทางหลวงแล้วคนขับหลบหนีไปโดยทิ้งรถไว้

(6) กรณีเรียกตรวจรถบรรทุกต้องสงสัยว่าบรรทุกน้ำหนักเกินตามมาตรา 23 (2) และพบว่า เป็นรถบรรทุกที่อยู่ระหว่างดำเนินคดี ในความผิดก่อนหน้านี้

(7) กรณีไล่ตามรถบรรทุกน้ำหนักเกิน แล้วมีรถอื่นมาปาดหน้าเพื่อขัดขวางเจ้าหน้าที่แล้วหลบหนีไป

(8) กรณีขับหลบหนีจุดตรวจซึ่งบนทางหลวงไปยังเส้นทางในเขตทางหลวงชนบท

(9) ใช้รถชุด ขนย้ายสินค้าหรือวัสดุบรรทุกออกจากรถบรรทุก เพื่อหลบเลี่ยงการตรวจสอบน้ำหนักของชุดตรวจสอบน้ำหนักยานพาหนะเคลื่อนที่ (Spot Check)

3. จับกุมผู้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ในขณะที่กระทำความผิดซึ่งหน้า (Flagrant Offence) เพื่อส่งให้พนักงานฝ่ายปกครอง (Administration) หรือตำรวจ (Judicial Police) ดำเนินคดีต่อไป

(1) กรณีมีกลุ่มชายฉกรรจ์ที่มีใจเจ้าหน้าที่ตำรวจมานำตัวผู้กระทำความผิดไป

(2) กรณีมีผู้ให้การหลบซ่อนผู้ขับขี่ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกิน ให้พื้นที่จอดรถบรรทุกน้ำหนักเกินนอกทางหลวง เพื่อหลีกเลี่ยงการสุ่มตรวจชั่งน้ำหนักของหน่วยเฉพาะกิจ

### 1.3 มาตรการตรวจสอบในการควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ

ในส่วนของระบบการตรวจชั่งน้ำหนักที่ใช้ พบว่า การตรวจสอบและควบคุมน้ำหนักยานพาหนะตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 กระทำโดยการจัดให้มีการชั่งน้ำหนักการบรรทุก โดยเจ้าพนักงานทางหลวงจะเป็นผู้ทำหน้าที่ชั่งและตรวจสอบน้ำหนักของรถบรรทุกแต่ละคัน และมีตำรวจทางหลวงทำหน้าที่สนับสนุนการปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ทางหลวง โดยมีรูปแบบการปฏิบัติงานในการชั่งน้ำหนักปรากฏให้เห็นอยู่ 3 รูปแบบ ได้แก่

#### 1) ด้านตรวจชั่งน้ำหนักแบบถาวรหรือด้านชั่งน้ำหนักแบบสถิต (Static Weigh Station)

เป็นรูปแบบการตรวจชั่งน้ำหนักด้วยตราชั่งแบบสถิต อันเป็นเทคโนโลยีการตรวจชั่งน้ำหนักรถบรรทุกโดยเครื่องชั่งน้ำหนักที่ติดตั้งอยู่ใต้พื้นถนนในสถานี รถบรรทุกที่จะวิ่งเข้ามาในสถานีแล้วหยุดรถบนเครื่องชั่งน้ำหนักเพื่ออ่านค่าน้ำหนักรถบรรทุก

อย่างไรก็ดี กระบวนการชั่งน้ำหนักในรูปแบบด้านตรวจชั่งน้ำหนักถาวรจะเกิดขึ้นได้ต่อเมื่อรถบรรทุกวิ่งเข้าชั่งน้ำหนัก ณ ด้านซึ่งเสียก่อน ซึ่งต้องอาศัยเจ้าหน้าที่ในการดำเนินการเรียกรถให้เข้าชั่งในด้านซึ่งและเมื่อรถบรรทุกเข้าด้านซึ่งแล้ว กระบวนการชั่งหรือตรวจสอบน้ำหนักก็จะกระทำโดยเจ้าหน้าที่ด้านซึ่งจนสิ้นสุดกระบวนการ โดยบริเวณสถานีตรวจสอบน้ำหนักยานพาหนะจะมีอุปกรณ์ที่นำมาใช้เพื่อดำเนินการตรวจสอบน้ำหนักยานพาหนะ ได้แก่ การติดตั้งจอแสดงน้ำหนักให้ผู้ควบคุมยานพาหนะได้เห็นน้ำหนักบรรทุกของยานพาหนะ ป้ายแจ้งเกณฑ์น้ำหนักบรรทุกที่กฎหมายกำหนด และเครื่องคอมพิวเตอร์สำหรับการประมวลผลข้อมูลปริมาณน้ำหนักบรรทุกของยานพาหนะจากเครื่องชั่งที่สามารถพิมพ์ใบรายงานข้อมูลออกมาได้ ซึ่งเครื่องชั่งน้ำหนักบริเวณสถานีตรวจสอบน้ำหนักจะมีการตรวจสอบและปรับค่าน้ำหนักให้ได้ตามมาตรฐานโดยกระทรวงพาณิชย์ ภายใต้พระราชบัญญัติมาตราชั่งตวงวัด พ.ศ. 2542

#### 2) ด้านตรวจชั่งน้ำหนักแบบเคลื่อนที่ (Portable Weigh Station)

เป็นรูปแบบการตรวจชั่งน้ำหนักโดยการตั้งด่านเพื่อตรวจสอบยานพาหนะที่วิ่งอยู่ตามพื้นที่หรือจุดต่าง ๆ ที่ได้กำหนดไว้

การพิจารณาจัดตั้งหน่วยชั่งน้ำหนักรูปแบบนี้ มักพิจารณาตามความเหมาะสมโดยคำนึงถึงเส้นทางที่อยู่ในความรับผิดชอบของหน่วยงาน การจัดตั้งด่านแบบเคลื่อนที่มักเป็นไปเพื่อตรวจสอบน้ำหนักรถบรรทุกในเส้นทางที่มีปริมาณยานพาหนะบรรทุกหนักมาก ด้วยการเพิ่มความถี่ของด่านตรวจสอบน้ำหนักและสุมจัดตั้งหน่วยชั่งน้ำหนักในเส้นทางที่ปริมาณรถบรรทุกมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น

การออกตรวจชั่งน้ำหนักรูปแบบนี้มักกระทำในรูปของชุดเฉพาะกิจ เพื่อสุ่มตรวจสอบผลการกำกับดูแลการบรรทุกน้ำหนักยานพาหนะของหน่วยปฏิบัติในพื้นที่ รวมถึงจัดตั้งหน่วยชั่งน้ำหนักในเส้นทางที่ได้รับการร้องเรียนมาเกี่ยวกับยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินพิกัดตามที่กฎหมายกำหนดเพื่อตรวจสอบและป้องปรามปัญหาที่เกิดขึ้น โดยมุ่งเน้นให้การจัดตั้งด่านในลักษณะการดำเนินการลับและไม่มีการแจ้งให้หน่วยงานใดทราบล่วงหน้า

### 3) ด้านตรวจชั่งน้ำหนักลูกข่าย (Virtual Weigh Station)

ระบบตรวจสอบน้ำหนักยานพาหนะขณะเคลื่อนที่ (Weigh in Motion) เป็นระบบตรวจสอบน้ำหนักยานพาหนะที่สามารถตรวจสอบน้ำหนักยานพาหนะเกี่ยวกับจำนวนเพลลา ระยะห่างระหว่างเพลลา และคำนวณน้ำหนักบรรทุกรวมของยานพาหนะขณะกำลังเคลื่อนที่บนทางหลวง โดยระบบจะทำงานร่วมกับระบบกล้องบันทึกภาพอัตโนมัติในการบันทึกข้อมูลสำหรับระบุยานพาหนะจากหมายเลขเครื่องยนต์หรือข้อมูลป้ายทะเบียนไปยังเครื่องอ่านข้อมูล และระบบอ่านป้ายทะเบียนอัตโนมัติ (Automatic License Plate Recognition) สามารถนำมาใช้ในการจัดเก็บภาพถ่ายที่ได้จากอุปกรณ์กล้องที่ติดตั้งบนทางหลวงเพื่อบันทึกภาพแผ่นป้ายทะเบียน ผู้ขับขี่และอัตราน้ำหนักของยานพาหนะได้ก่อนเข้าถึงสถานีตรวจสอบน้ำหนักถาวร กล่าวคือ เครื่องมือชนิดนี้สามารถใช้เพื่อคัดกรองยานพาหนะที่มีแนวโน้มว่าจะบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด โดยหากผลปรากฏว่ามีการบรรทุกน้ำหนักเกิน รถบรรทุกคันนั้นจะต้องเข้าตรวจสอบ ณ บริเวณสถานีตรวจสอบน้ำหนักถาวรอีกครั้งหนึ่ง

กรมทางหลวงและกรมทางหลวงชนบทได้มีการใช้เครื่องตรวจชั่งน้ำหนักรูปแบบนี้แล้ว โดยใช้ในลักษณะการคัดกรองรถบรรทุก แต่ยังมีได้นำมาใช้เพื่อดำเนินการตามกฎหมายดังเช่นด้านชั่งน้ำหนักแบบถาวรหรือด้านตรวจชั่งน้ำหนักแบบเคลื่อนที่

สรุปได้ว่า รูปแบบการชั่งน้ำหนักหรือการตรวจสอบน้ำหนักรถบรรทุกที่ใช้ในการควบคุมและตรวจสอบน้ำหนักเพื่อดำเนินคดีตามกฎหมายจึงมี 2 รูปแบบ คือ 1) ด้านตรวจชั่งน้ำหนักแบบถาวรหรือด้านชั่งน้ำหนักแบบสถิต และ 2) ด้านตรวจชั่งน้ำหนักแบบเคลื่อนที่ ส่วนการตรวจชั่งน้ำหนักโดยเครื่อง WIM นั้น เป็นไปเพื่อคัดกรองยานพาหนะเท่านั้น

## 2. บุคคลผู้กระทำความผิดและการพิจารณาเกี่ยวกับผู้กระทำความผิดและการระวางโทษอาญา

กฎหมายอาญา คือ กฎหมายที่บัญญัติว่าการกระทำหรือไม่กระทำการอย่างใดเป็นความผิดและกำหนดโทษที่จะลงโทษแก่ผู้กระทำความผิดไว้ด้วย ดังนั้น จะเห็นได้ว่าวัตถุประสงค์ประการหนึ่งของกฎหมายอาญา คือ การลงโทษ (Punitive) กล่าวคือ จะต้องมีการกระทำที่ก่อให้เกิดผลร้ายต่อตัวผู้กระทำความผิด ซึ่งผลร้ายนั้นอาจจะเกิดขึ้นกับร่างกาย จิตใจ หรือทรัพย์สิน ทั้งนี้ เพื่อเป็นการทำให้ผู้กระทำความผิดเกิดความเกรงกลัว หลาบจำ หยุดการกระทำหรือพฤติกรรมที่ไม่สมควร เพื่อตัดโอกาสมิให้ผู้นั้นกระทำความผิด (Incapacitation)

### 2.1 บุคคลผู้เกี่ยวข้องในการกระทำความผิดบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา

#### 1) ผู้ขับขี่ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนัก

พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 ที่แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2549 มาตรา 73/2 มีวัตถุประสงค์ในการลงโทษบุคคลใดก็ตามที่ขับขี่ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราบนทางหลวง และเมื่อเจ้าหน้าที่ตรวจสอบพบยานพาหนะที่มีบรรทุกน้ำหนักบรรทุกเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด บุคคลที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการกระทำความผิดมากที่สุด คือ ผู้ควบคุมยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา ซึ่งถือเป็นผู้กระทำความผิดโดยตรงเนื่องจากผู้ขับขี่ยานพาหนะได้กระทำการขับขี่ยานพาหนะโดยรู้ว่าขณะนั้นได้ควบคุมยานพาหนะที่มีน้ำหนักเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด และได้กระทำ

ความผิดนั้นโดยการควบคุมยานพาหนะฝ่าฝืนพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 และที่แก้ไขเพิ่มเติม โดยพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2549 อันเป็นความผิดที่มีโทษทางอาญาตามมาตรา 73/2 บุคคลผู้ควบคุมยานพาหนะจึงต้องมีความผิดตามกฎหมายนั้นเอง ซึ่งการกำหนดโทษอาญาให้สอดคล้องกับความร้ายแรงของความผิดอาญาแต่ละฐานตามความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อสังคม ตามทฤษฎีอรรถประโยชน์ ที่มีวัตถุประสงค์อยู่ 3 ประการ ดังนี้

- (1) เพื่อข่มขู่หรือยับยั้ง (Deterrence)
- (2) เพื่อแก้ไขหรือฟื้นฟูจิตใจผู้กระทำความผิด (Reformation and Rehabilitation)
- (3) เพื่อตัดโอกาสมิให้ผู้นั้นกระทำความผิด

แต่เมื่อพิจารณามาตรการทางแพ่ง (Civil Forfeiture) เกี่ยวกับการแก้ไขเยียวยาอันเกิดแก่ทางหลวงจากการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยความรับผิดทางละเมิด ซึ่งเป็นมาตรการทางกฎหมายที่ใช้เยียวยากรณีมีความเสียหายเกิดขึ้น ยังถือเป็นการกระทำละเมิดจากแนวคิดที่ว่า เมื่อมีความเสียหายก็ต้องมีการชดเชยเยียวยาเพื่อคุ้มครองสิทธิจากความเสียหาย โดยไม่ต้องพิจารณาการกระทำนั้นว่าจงใจหรือประมาทเลินเล่อ หรือแนวทางการพิจารณาว่าความเสียหายจะต้องมาจากการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อเพื่อคุ้มครองเสรีภาพของบุคคลในความเสียหายที่มาจากกระทำความผิดของบุคคลอื่น การพิจารณามาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการแก้ไขเยียวยาอันเกิดแก่ทางหลวงจากการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยความรับผิดทางละเมิด ซึ่งเป็นมาตรการทางกฎหมายที่ใช้เยียวยากรณีมีความเสียหายเกิดขึ้นแล้วนั้นเอง

แนวทางการดำเนินการกับผู้ขับขี่ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 ตามคำพิพากษาศาลฎีกา มักจะเป็นการลงโทษตัวผู้ขับขี่ยานพาหนะซึ่งอยู่ในฐานะลูกจ้าง โดยมีหน้าที่ขับขี่ยานพาหนะนั้นเพื่อขนส่งสินค้าให้กับตัวผู้ประกอบการขนส่ง โดยส่วนใหญ่ผู้ขับขี่จะไม่ใช่อุทธรณ์สิทธิในยานพาหนะนั้น ดังตัวอย่างคำพิพากษา เช่น

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 8620/2547 จำเลยเป็นลูกจ้างขับรถบรรทุกให้ผู้ร้องมา 3 ปีแล้ว และจำเลยนำรถบรรทุกไปบรรทุกอ้อยก็เพื่อผลประโยชน์ของผู้ร้องโดยตรง

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 8913/2553 จำเลยยกขึ้นอ้างฎีกาว่าจำเลยต้องกระทำความผิดในคดีนี้ เพราะไม่อาจหลีกเลี่ยงหรือขัดคำสั่งของนายจ้าง ซึ่งศาลเห็นว่าเหตุดังกล่าวเป็นเพียงเหตุผลและความจำเป็นส่วนตัวของจำเลยเท่านั้น

## 2) ผู้ประกอบการขนส่งหรือนายจ้างที่ใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนัก

การบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดนั้นถือเป็นความผิดตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 มีโทษทางอาญามุ่งหมายลงโทษบุคคลที่กระทำความผิดโดยตรงเป็นหลัก และมีได้มีการบัญญัติให้ผู้ประกอบการขนส่งหรือนายจ้างที่ใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราต้องร่วมรับผิดกับความเสียหายดังกล่าว ซึ่งข้อเท็จจริงมักจะพบว่าได้มีการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราขับเคลื่อนทางหลวง เป็นการกระทำเพื่อผลประโยชน์ของธุรกิจของผู้ประกอบการขนส่งหรือนายจ้างที่ใช้ยานพาหนะนั้นกระทำความผิดเพื่อลดต้นทุนจากการขนส่ง ดังนั้น ผู้ประกอบการขนส่งหรือนายจ้างเป็นผู้ที่ได้รับผลประโยชน์โดยตรง แต่ในขณะที่ผู้ขับขี่

ยานพาหนะซึ่งเป็นผู้กระทำความผิดโดยตรงตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 ที่อยู่ในฐานะลูกจ้าง (Employees) มีหน้าที่เพียงขับซึ่งรถบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราตามคำสั่งของนายจ้างนั่นเอง

แนวคิดในการดำเนินคดีอาญา (Criminal Procedure) เพื่อลงโทษผู้กระทำความผิดเป็นสิ่งที่รัฐกำหนดขึ้นเพื่อการจัดระเบียบของสังคม แต่วัตถุประสงค์ของการลงโทษมีความแตกต่างกันไปตามค่านิยมของสังคมและความเจริญก้าวหน้าของบ้านเมืองตามยุคสมัย ดังนั้น สังคมที่แตกต่างกันย่อมมีวิธีการลงโทษผู้กระทำความผิดที่แตกต่างกันหรือในยุคสมัยที่แตกต่างกันแนวทางการลงโทษก็แตกต่างกัน เช่น ดั้งเดิมนั้นการลงโทษจะมีลักษณะโหดร้ายเพื่อการแก้แค้นทดแทน และการข่มขู่ยังให้เกิดความเกรงกลัวต่อโทษที่จะได้รับ ทำให้ไม่กล้าที่จะกระทำความผิด แต่ในปัจจุบันการลงโทษ (Punishment) ให้ความสำคัญในประเด็นการตัดโอกาสและการแก้ไขฟื้นฟูเพื่อไม่ให้เกิดการกระทำความผิดซ้ำอีก

แต่ในส่วนความรับผิดชอบเพื่อการกระทำละเมิดของบุคคลอื่น ควรเป็นความผิดหนึ่งในการกระทำของบุคคลหนึ่งในเหตุที่บุคคลนั้นได้กระทำลงตามหลักทั่วไป บุคคลนั้นจะต้องมีความรับผิดชอบก็ต่อเมื่อบุคคลนั้นได้กระทำความผิดอันเป็นการละเมิดทำให้เกิดความเสียหายขึ้นด้วยตัวเอง แต่ก็มีบทบัญญัติกฎหมายกำหนดให้บุคคลที่ไม่ได้กระทำการละเมิดต้องร่วมรับผิดชอบในผลของความเสียหายกับบุคคลผู้กระทำละเมิด เนื่องจากมีฐานะความสัมพันธ์โดยอำนาจแห่งกฎหมายหรือสัญญา

แต่ข้อเท็จจริงที่มักปรากฏขึ้น คือ การประกอบการณ์ขนส่งหรือนายจ้างผู้ประกอบการนั้น มักมีส่วนรู้เห็นในการกระทำความผิดนั้นด้วย ดังปรากฏตัวอย่างตามคำพิพากษา เช่น

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 8620/2547 การที่ผู้ร้องไม่ควบคุมดูแลใกล้ชิดให้จำเลยบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด ย่อมฟังได้ว่าผู้ร้องรู้เห็นเป็นใจด้วยในการกระทำความผิดของจำเลย

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 9044/2547 นายจ้างรู้ว่ามีการบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด แต่ไม่ได้ทักท้วงหรือห้ามปรามแต่อย่างใด และถือได้ว่าผู้ร้องรู้เห็นเป็นใจด้วยในการที่จำเลยกระทำความผิด

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2105/2548 การที่ผู้ร้องได้ออกประกาศข้อบังคับให้ลูกจ้างถือปฏิบัติในการบรรทุกน้ำหนักตามกำหนดนั้น ถือเป็นเรื่องภายในของผู้ร้อง แต่ผู้ร้องยังจะต้องมีหน้าที่ตรวจตราโดยหาวิธีการอื่นมาควบคุมมิให้มีการบรรทุกน้ำหนักเกินอีกด้วย การที่ผู้ร้องปล่อยปละละเลยจนจำเลยซึ่งเป็นลูกจ้างขับซึ่งรถยนต์บรรทุกของผู้ร้องไปบรรทุกเกินกำหนดย่อมถือได้ว่าผู้ร้องรู้เห็นเป็นใจในการกระทำความผิดของจำเลยด้วย

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 3125/2550 การที่ผู้ร้องซึ่งผ้ากระสอบไว้เพื่อกำหนดความสูงมิให้จำเลยซึ่งเป็นลูกจ้างบรรทุกน้ำหนักเกิน และกำชับจำเลยมิให้บรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด เป็นเพียงวิธีการควบคุมเบื้องต้น การปล่อยปละละเลยจนจำเลยขับรถบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดถือได้ว่าผู้ร้องรู้เห็นเป็นใจด้วยในการกระทำความผิดของจำเลย

### 3) ผู้ถือกรรมสิทธิ์ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนัก

เนื่องจากการลงทุนในธุรกิจประกอบการขนส่งสินค้าโดยใช้ยานพาหนะบรรทุกทางถนนมีมูลค่าที่สูง การดำเนินคดีในความผิดที่ใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา และยานพาหนะนั้นผู้ประกอบการเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ อาจทำให้ขาดสภาพคล่องในกรณีที่ถูกดำเนินคดีและอาจจะต้องถูกบังคับตามมาตรการ

ริบทรัพย์สินเพื่อมีลักษณะมาตรการการลงโทษ (Punitive Forfeiture) ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 33 ดังนั้น เพื่อตัดความเสี่ยงผู้ประกอบการขนส่งหรือนายจ้างมักจะใช้วิธีการเช่าหรือเช่าซื้อยานพาหนะจากบุคคลภายนอกมาใช้เพื่อประกอบกิจการขนส่ง จึงจำเป็นต้องพิจารณาความเกี่ยวข้องกันของบุคคลผู้มีชื่อเป็นเจ้าของยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราทางทะเบียนด้วย

พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ตามมาตรา 17/1 กำหนดข้อสันนิษฐานว่า ผู้มีชื่อเป็นเจ้าของในทะเบียนรถยนต์เป็นผู้มีกรรมสิทธิ์ จึงเป็นบุคคลที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา อันเป็นทรัพย์สินที่ใช้ในการกระทำความผิด กรณีมีการนำยานพาหนะบรรทุกไปใช้บนทางหลวงอันอาจก่อให้เกิดความเสียหายด้านการมีส่วนร่วมในการรู้เห็นเป็นใจให้มีการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราบนทางหลวงของบุคคลผู้มีชื่อทางทะเบียน หากบุคคลดังกล่าวมีพฤติการณ์ว่ารู้เห็นให้ใช้ยานพาหนะโดยบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราบนทางหลวง ก็อาจจะต้องมีความรับผิดชอบร่วมกับบุคคลที่เป็นผู้ควบคุมยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราด้วย ดังยกตัวอย่าง เช่น

คำพิพากษาศาลฎีกา 12527/2547 การที่ผู้ร้องมีรถยนต์บรรทุกใช้สำหรับรับจ้างในยามเว้นว่างโดยละเลยไม่ควบคุมจำเลยมิให้ใช้รถยนต์บรรทุกไปบรรทุกสินค้าเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด มุ่งหวังเพียงผลประโยชน์จากค่าจ้างที่จำเลยไปรับจ้างเท่านั้น ผู้ร้องจะหลีกเลี่ยงความรับผิดชอบในการกระทำของจำเลยจะรับเอาแต่ประโยชน์อย่างเดียวว่าไม่ได้สั่งการหาได้ไม่ พฤติการณ์ที่อยู่ระหว่างรับรู้ของผู้ร้องกับจำเลยทั้งก่อนและขณะเกิดเหตุ ถือว่าผู้ร้องเป็นใจในการกระทำความผิด

คำพิพากษาศาลฎีกา 7642/2550 ผู้เป็นเจ้าของรถยนต์บรรทุกของกลางและได้รับอนุญาตเป็นผู้ประกอบการขนส่งประเภทรถบรรทุกส่วนบุคคล ในวันเกิดเหตุหนึ่งโดยสารไปกับรถยนต์บรรทุกสามารถควบคุม ดูแล การขนถ่ายวัสดุขึ้นบรรทุกบนรถบรรทุก และการขับเคลื่อนของรถยนต์บรรทุกนั้น จึงฟังได้ว่าผู้เป็นเจ้าของรถยนต์บรรทุกู้เห็นเป็นใจในการกระทำความผิดของจำเลย

คำพิพากษาศาลฎีกา 12511/2547 ผู้ร้องมีรถยนต์บรรทุกไว้สำหรับใช้ในกิจการทางการเกษตรของตนและในเวลาว่างจากการใช้งานจะตกลงให้จำเลยนำรถยนต์บรรทุกไปใช้รับจ้างขนส่งสินค้าทั่วไป โดยแบ่งปันผลประโยชน์จากค่าจ้างเป็นรายได้เสริม การที่ผู้ร้องมอบหมายให้จำเลยขับรถบรรทุกมีอำนาจตกลงราคาและรับบรรทุกสินค้าอื่นแทนผู้ร้องโดยลำพัง แสดงให้เห็นว่าผู้ร้องได้เซ็ดหรือชกโยให้จำเลยเป็นตัวแทนในการหาผลประโยชน์รับจ้างบรรทุกสินค้านั้น โดยละเลยไม่มีการควบคุมจำเลยมิให้นำรถยนต์บรรทุกไปบรรทุกสินค้าเกินกว่าน้ำหนักที่กฎหมายกำหนด การที่จำเลยนำรถยนต์ไปบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราเป็นกรณี ถือว่าผู้ร้องรู้เห็นเป็นใจด้วย

แม้ว่าพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 ไม่ได้บัญญัติบทลงโทษผู้เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ในยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราไว้ในทางทะเบียนโดยตรง แต่ก็อาจมีความรับผิดชอบทางแพ่งเพื่อการละเมิดที่เกิดขึ้นได้ หากสามารถพิสูจน์ถึงการมีส่วนร่วมรู้เห็นให้มีการบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด โดยพิจารณาความสัมพันธ์กับผู้ประกอบการที่ได้รับผลประโยชน์จากยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราบนทางหลวงก็อาจต้องมีความรับผิดชอบร่วมด้วย เนื่องจากผู้มีชื่อเป็นเจ้าของยานพาหนะบรรทุกทางทะเบียนอาจมีส่วนร่วมรู้เห็นให้มีการฝ่าฝืนใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนักบรรทุกเกินอัตราบนทางหลวงนั่นเอง

## 2.2 การระวางโทษทางอาญาแก่ผู้กระทำความผิดในกรณีบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา

กฎหมายอาญาแผ่นดิน (Criminal Offense) เป็นกฎหมายที่มีโทษหรือสภาพบังคับทางอาญาที่มีการใช้บังคับโดยรัฐ (Officialklage/Public Prosecution) กำหนดว่าเป็นความผิด (mala prohibita) จะมีผลกระทบต่อสิทธิหรือเสรีภาพของประชาชนโดยตรง การลงโทษจึงต้องได้สัดส่วนกับความผิด (Proportionality of Punishment) โดยผู้กระทำความผิดควรจะได้รับเท่ากับความเสียหายที่เขาได้กระทำความผิดจากการกระทำความผิดนั้น ประกอบกับความร้ายแรงของความเสียหายในทางการกระทำและผลต่อสังคม อันเกิดจากการกระทำความผิดนั้น ดังนั้น จะเห็นได้ว่าการที่รัฐจะกำหนดว่าการกระทำใดหรือไม่กระทำการอย่างใดเป็นความผิดและมีโทษ จึงเป็นเรื่องที่ต้องพิจารณาอย่างละเอียดรอบคอบ ลำพังการให้เหตุผลเพียงว่า พฤติกรรมดังกล่าวเป็นพฤติกรรมที่ไม่พึงประสงค์และเป็นสิ่งที่ไม่ถูกต้องของสังคมนั้น ย่อมไม่เพียงพอต่อการยึดถือเป็นหลักเกณฑ์ให้แก่ฝ่ายนิติบัญญัติได้ เนื่องจากหลักเกณฑ์ดังกล่าวยังคงเป็นหลักเกณฑ์ที่กว้างเกินไป และเป็นการเปิดโอกาสให้นำกฎหมายอาญามาใช้ควบคุมกับพฤติกรรมที่ไม่พึงประสงค์และเป็นสิ่งที่ไม่ถูกต้องของสังคมได้กับทุกพฤติกรรม ซึ่งในท้ายที่สุดจะส่งผลเสียต่อสังคมมากกว่าผลดี เป็นความจริงอยู่บ้างที่ปัญหาบางปัญหาที่มีความจำเป็นที่จะต้องใช้กฎหมายอาญาเป็นเครื่องมือ อย่างไรก็ตาม ปัญหาที่เกิดขึ้นในสังคมนั้น มีหลายปัญหาและมีความหลากหลายแตกต่างกันออกไป ปัญหาหลายปัญหาหากพิจารณากันจริง ๆ แล้ว อาจไม่มีความจำเป็นที่จะต้องใช้กฎหมายอาญาด้วยซ้ำ

นอกจากนั้นแล้ว การที่จะเลือกใช้กฎหมายอาญาเป็นเครื่องมือสำหรับการควบคุมพฤติกรรมใด จำเป็นที่จะต้องดูถึงประสิทธิภาพของรัฐในการใช้บังคับกฎหมายนั้นด้วย ในประเด็นดังกล่าว ศาสตราจารย์พิเศษ ดร.เกียรติขจร วัจนะสวัสดิ์ ได้ให้ความเห็นไว้ว่า “หากรัฐมุ่งแต่จะควบคุมความประพฤติของสมาชิกในสังคม โดยใช้กฎหมายอาญาเป็นเครื่องมือ โดยไม่พิจารณาถึงประสิทธิภาพและความสามารถของกลไกของรัฐที่จะใช้บังคับกฎหมายอาญาแล้ว กฎหมายจะไร้ความหมาย ขาดความศักดิ์สิทธิ์ และเป็นการเปิดโอกาสให้เจ้าพนักงานของรัฐที่ประพฤติมิชอบมีโอกาสแสวงหาผลประโยชน์เพื่อตนเองจากกฎหมายเหล่านี้ หรือหากมีการใช้บังคับกฎหมายซึ่งมิได้มีการใช้บังคับมาเป็นเวลานาน ผู้ถูกใช้บังคับก็จะเกิดปฏิกิริยาว่าถูกเลือกปฏิบัติ ซึ่งจะทำให้ความสัมพันธ์ระหว่างผู้ใช้บังคับกฎหมายและชุมชนเสื่อมเสียไป” ดังนั้น บทกำหนดโทษทางอาญาสำหรับการฝ่าฝืนในการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราว่าที่กฎหมายกำหนดตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 จะต้องมีกฎหมายบัญญัติไว้ชัดเจนว่า การกระทำนั้นเป็นความผิดและต้องรับโทษตามที่กฎหมายกำหนดไว้ เมื่อกฎหมายมิได้บัญญัติไว้ให้ผู้ประกอบการขนส่งหรือนายจ้างจะต้องเข้าร่วมรับผิดชอบสำหรับความผิดนั้น และกฎหมายอาญาต้องตีความโดยเคร่งครัด จึงไม่อาจตีความตามตัวบทกฎหมายลักษณะขยายความให้ผู้ประกอบการต้องรับผิดชอบได้

### 1) มาตรการในการลงโทษจำคุก

โทษจำคุกถือเป็นความผิดอาญาโดยแท้ (Crime) เป็นมาตรการบังคับโทษโดยการจำกัดเสรีภาพ ในร่างกายของบุคคลด้วยวิธีการควบคุมตัว (Untersuchungshaft) บุคคลที่กระทำความผิดและเป็นจุดเริ่มต้นในการแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำความผิด (Treatment) ในเรือนจำ (Institutional Treatment) เพื่อตัดบุคคล

ผู้กระทำผิดนั้นออกจากสังคมในช่วงระยะเวลาหนึ่ง ไม่ให้บุคคลดังกล่าวมีโอกาสในการก่อความเดือดร้อนซ้ำอีก จึงเป็นมาตรการในเชิงป้องกันและข่มขู่ไม่ให้เกิดซ้ำอีก

เนื่องด้วยการจำคุกเป็นการลงโทษมีลักษณะของจำกัดเสรีภาพบุคคล ดังนั้น จึงเป็นโทษที่มาใช้บังคับได้แต่เฉพาะบุคคลธรรมดา อันเป็นมาตรการบังคับที่มุ่งหมายลงโทษบุคคลผู้กระทำความผิดโดยตรง สำหรับความผิดฐานบรรทุกน้ำหนัเกินนี้ ผู้กระทำผิดโดยตรง คือ ผู้ที่ควบคุมยานพาหนะที่บรรทุกน้ำหนัเกินกว่า พิกัดที่กฎหมายกำหนดบนทางหลวงหรือคนขับรถบรรทุกนั่นเอง

เมื่อพิจารณามาตรา 73/2 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 ที่แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2549 ที่กำหนดว่าศาลสามารถลงโทษจำคุกได้ไม่เกิน 6 เดือน อันถือเป็นโทษจำคุกระยะสั้นที่มีผลเป็นการจำกัดเสรีภาพในร่างกายของผู้กระทำผิด โดยให้นำตัวบุคคลผู้ควบคุมยานพาหนะ (คนขับรถ) บรรทุกน้ำหนัเกินอัตราบนทางหลวงซึ่งเป็นผู้กระทำความผิดโดยตรงไปไว้ในเรือนจำ ทั้งนี้ ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 56 ได้วางหลักว่าในกรณีที่ผู้กระทำผิดไม่เคยได้รับโทษจำคุกมาก่อน เมื่อคำนึงถึงพฤติการณ์ด้านอื่น ๆ สภาพความผิด หรือมีเหตุอันควรปรานี ศาลอาจใช้ดุลพินิจให้รอการลงโทษจำคุกเพื่อให้โอกาสผู้กระทำผิดกลับตัว และกำหนดมาตรการทางเลือกโดยเปลี่ยนโทษจำคุกเป็นลงโทษกักขังแทน หรือศาลอาจกำหนดเงื่อนไขที่เป็นมาตรการบังคับในช่วงระยะเวลาที่ศาลกำหนดให้รอการลงโทษจำคุกสำหรับตัวบุคคลผู้กระทำความผิด เช่น การกำหนดให้คุมประพฤติ หรือกำหนดให้ทำงานบริการสังคม เป็นต้น

แม้ว่าโทษจำคุกจะถือว่าเป็นโทษที่มีผลในเชิงป้องกันและข่มขู่ไม่ให้เกิดซ้ำอีกในลักษณะเดียวกันได้ก็ตาม แต่โทษจำคุกนี้ก็เป็นการลงโทษให้เหมาะสมกับบุคคล (Individualization of Punishment) ซึ่งก็คือผู้กระทำความผิดโดยตรงอันได้แก่ คนขับรถ ซึ่งส่วนใหญ่แล้วมักจะเป็นลูกจ้างแทบทั้งสิ้น ดังนั้น ผู้ประกอบการขนส่งหรือนายจ้างจึงไม่ได้รับผลร้ายโดยตรงเพราะสามารถหาลูกจ้างคนใหม่มาขับรถที่บรรทุกน้ำหนัเกินอัตราได้อยู่ดี

นอกจากผู้ประกอบการขนส่งหรือนายจ้างจะได้รับผลร้ายโดยตรงจากโทษจำคุกแล้ว ข้อจำกัดของการลงโทษนี้ยังเป็นไปตามหลักการดำเนินคดีอาญาตามกฎหมาย (Legalitätsprinzip/Legality Principle) เรื่องการใช้ดุลพินิจของศาล กล่าวคือ โดยหลักแล้วการกำหนดโทษนั้นเป็นเรื่องการใช้ดุลพินิจของศาลที่พิจารณาข้อเท็จจริง พยานหลักฐาน พฤติการณ์ทั้งหลายทั้งปวงประกอบกัน ทั้งนี้ การใช้ดุลพินิจดังกล่าวจึงมีความแตกต่างกันไปในแต่ละคดีและแต่ละศาล โดยผู้พิพากษาบางท่านอาจมองว่าการบรรทุกเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดนั้นเป็นภัยที่สร้างความเสียหายอย่างมากต่อสังคมโดยรวม ดังนั้น จึงมีแนวโน้มในการกำหนดโทษที่ค่อนข้างรุนแรง ในขณะที่ผู้พิพากษาหลายท่านอาจพิจารณาว่าผู้กระทำความผิดส่วนใหญ่ในความผิดฐานบรรทุกน้ำหนัเกินนี้มักเป็นคนขับรถที่เป็นลูกจ้างที่มีความจำเป็นเพื่อความอยู่รอด กล่าวอีกนัยหนึ่ง คือ เป็นผู้ที่มีความจำเป็นหรืออยู่ในภาวะจำยอมที่จะต้องกระทำผิดเพื่อเลี้ยงชีพของตนเองและครอบครัว ด้วยเหตุดังกล่าวศาลจึงมักจะไมกำหนดโทษรุนแรง เป็นต้น

ทั้งนี้ ในการศึกษาของสำนักคดีศาลสูง สำนักงานอัยการสูงสุด เรื่อง ผลกระทบและมาตรการใช้บังคับรถยนต์บรรทุกน้ำหนัเกินอัตราบนทางหลวง ปี พ.ศ. 2540 ได้กล่าวถึงการให้ดุลพินิจของศาลในการลงโทษผู้กระทำผิดว่า การกระทำผิดบรรทุกน้ำหนัเกินนี้เป็นไปเพื่อประโยชน์ในทางธุรกิจของ

ผู้ประกอบการขนส่งหรือนายจ้าง โดยสาเหตุที่ผู้ประกอบการขนส่งมีการกระทำผิดโดยบรรทุกสินค้าเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด (21 ตัน) ก็เนื่องมาจากมีปัญหาราคาน้ำมันมีราคาสูงต้องบรรทุกให้มากเพื่อเป็นการประหยัดค่าใช้จ่ายต่อเที่ยว ซึ่งการบรรทุกเกินดังกล่าวก่อให้เกิดปัญหาต่าง ๆ แก่ส่วนรวม เช่น เป็นสาเหตุให้ถนนทรุดโทรมเป็นหลุมเป็นบ่อ รัฐต้องเสียค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมจำนวนหลายหมื่นล้านบาทในแต่ละปี และอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุเกิดความเสียหายต่อทรัพย์สิน ร่างกาย ชีวิตของผู้ใช้รถใช้ถนนร่วมทาง แม้จะมีการจับกุมผู้ขับขี่และดำเนินคดีฟ้องร้องต่อศาลเป็นจำนวนมากก็ตาม แต่ก็ยังมีการฝ่าฝืนบรรทุกน้ำหนักเกินอยู่เป็นประจำ และมีจำนวนมาก โดยปัญหาหนึ่ง คือ เมื่อมีการจับกุมและดำเนินคดีกับผู้กระทำผิดแล้ว ศาลมิได้ลงโทษผู้ทำผิดอย่างรุนแรงและไม่ได้มีการปฏิบัติอย่างจริงจังให้เป็นตัวอย่างแก่ผู้ที่จะกระทำผิดต่อไปให้เกิดความเกรงกลัวต่อโทษที่จะได้รับ

การใช้ดุลพินิจของศาลที่ลงโทษไม่รุนแรงอันมีผลให้ผู้กระทำผิดไม่เกรงกลัวกฎหมายซึ่งในประเด็นนี้ มีข้อพิจารณาที่น่าสนใจว่าเหตุผลที่ศาลลงโทษไม่รุนแรงแก่ผู้กระทำความผิด เนื่องจากศาลเห็นว่าโดยส่วนใหญ่แล้วจำเลยที่กระทำความผิดฐานบรรทุกน้ำหนักเกินพิกัดที่กฎหมายกำหนด คือ ลูกจ้างที่ทำการงานเพื่อประโยชน์ของนายจ้างมิได้ประกอบกิจการส่วนตัวของตนเอง ลูกจ้างที่เป็นคนขับรถนี้ประกอบสัมมาชีพเลี้ยงตนและครอบครัว อาจอยู่ในภาวะจำยอมต้องปฏิบัติตามคำสั่งของนายจ้างก็เป็นได้ ดังนั้น การลงโทษที่รุนแรง ไม่ว่าจะเป็นการปรับ หรือการจำคุกโดยไม่รอลงอาญาตามที่พนักงานอัยการเห็นนั้น จึงเป็นเรื่องที่อาจไม่เหมาะสม ประกอบกับการลงโทษจำคุก 3 เดือนอันเป็นโทษระยะสั้นย่อมไม่เกิดผลดีต่อจำเลย เพราะไม่ช่วยแก้ไขพฤติกรรมของจำเลยที่กระทำความผิด อีกทั้งจะทำให้จำเลยเสียประวัติเป็นการลงโทษที่ทำให้ผู้กระทำความผิดมีมลทินติดตัว (Stigmatization) ต้องออกจากงาน และบุคคลที่อยู่ในการอุปการะเลี้ยงดูของจำเลยย่อมได้รับความทุกข์ยากเดือดร้อนกันไปด้วย ดังนั้น ศาลจึงมักใช้ดุลพินิจสั่งให้รอลงโทษมากกว่าสั่งจำคุกโดยไม่รอลงโทษตามที่พนักงานอัยการเสนอ

โดยทั่วไปส่วนใหญ่แล้ว จำเลยในคดีบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด มักเป็นลูกจ้างที่ทำการงานเพื่อประโยชน์ของผู้ประกอบการขนส่งหรือนายจ้าง ดังนั้น การลงโทษจำคุกอาจไม่ช่วยแก้ไขปัญหาการบรรทุกน้ำหนักเกิน เพราะผู้ที่ได้ประโยชน์จากการบรรทุกน้ำหนักเกินมักมีตัวจำเลยที่เป็นคนขับรถบรรทุก แต่เป็นผู้ประกอบการขนส่งหรือนายจ้าง การบรรทุกเกินย่อมลดจำนวนเที่ยวที่จะต้องขนส่งลงทำให้ต้นทุนลดลง (Cost Savings) และได้กำไรมากขึ้น อันเป็นการแสวงหากำไรโดยไม่ได้คำนึงถึงความเสียหายแก่ถนนหลวงซึ่งเป็นทรัพย์สินของราชการที่ประชาชนต้องใช้ร่วมกัน ส่งผลให้รัฐได้รับความเสียหายอย่างมากจากการฝ่าฝืนกฎหมายดังกล่าว เพราะจะต้องใช้เงินภาษีของประชาชนจำนวนมหาศาลมาใช้ในการซ่อมแซมถนน อีกทั้ง การบรรทุกน้ำหนักเกินยังก่อให้เกิดอันตรายแก่ชีวิต ร่างกาย ทรัพย์สินของผู้ใช้รถใช้ถนนคนอื่น ๆ อีกด้วย ดังนั้น โทษที่กฎหมายกำหนดไว้ในปัจจุบันอันเป็นโทษปรับและจำคุกผู้กระทำผิด (ซึ่งส่วนใหญ่เป็นลูกจ้าง) จึงอาจไม่สอดคล้องกับสภาพและลักษณะของการกระทำความผิดและความเสียหายที่เกิดขึ้น

## 2) มาตรการในการลงโทษกักขัง

มาตรการบังคับโทษกักขัง เป็นมาตรการบังคับโทษโดยจำกัดเสรีภาพ (Liberty and Rights) ของบุคคลเช่นเดียวกับโทษจำคุก ต่างกันแค่เพียงสถานที่กักขังเป็นสถานที่อื่นมิใช่เรือนจำตามที่กำหนดไว้

ในประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 24 โดยมีเงื่อนไขในการปฏิบัติตามระเบียบ ข้อบังคับ ระหว่างที่ถูกกักขังน้อยกว่า การบังคับโทษจำคุกหรือโทษปรับ แต่เป็นมาตรการลงโทษที่ศาลนำโทษกักขังมาใช้ด้วยการเปลี่ยนโทษจำคุก มาเป็นโทษกักขัง ตามหลักเกณฑ์ตามมาตรา 23 เป็นกรณีการลงโทษที่เปิดโอกาสให้ศาลใช้ดุลพินิจที่เหมาะสม กับผู้กระทำความผิดเพื่อเป็นการหลีกเลี่ยงการจำคุกระยะสั้น นอกจากนี้ ข้อแตกต่างจากโทษจำคุกอีกประการ ที่สำคัญ คือ โทษกักขังมีลักษณะเป็นโทษเสริม กล่าวคือ โทษกักขัง เป็นโทษที่เปลี่ยนมาจากโทษอื่น ๆ ทั้งนี้ ในประมวลกฎหมายอาญา ไม่มีความผิดใดบัญญัติให้ผู้กระทำความผิดต้องรับโทษกักขังโดยตรง เป็นแต่เพียงรับโทษอื่น เช่น จำคุกหรือปรับแล้วเปลี่ยนมาเป็นโทษกักขังเท่านั้น กล่าวคือ หากในกรณีที่ศาลจะลงโทษจำคุกไม่เกิน 3 เดือน และปรากฏว่าผู้นั้นไม่เคยรับโทษจำคุกมาก่อนหรือเคยรับโทษจำคุกมาก่อน แต่เป็นโทษที่ได้กระทำความผิดโดยประมาทหรือความผิดลหุโทษ (Petty) ให้ศาลสามารถเปลี่ยนเป็นโทษกักขังไม่เกินสามเดือน แทนโทษจำคุกได้ อย่างไรก็ตาม หากในระหว่างกักขัง (Detain) ปรากฏพฤติการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป คือ ผู้ถูกกักขังฝ่าฝืนระเบียบ ข้อบังคับ หรือวินัยของสถานที่กักขัง หรือผู้ถูกกักขังไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไข ที่ศาลกำหนด หรือผู้ถูกกักขังต้องคำพิพากษาให้ลงโทษจำคุก ศาลอาจเปลี่ยนโทษกักขังเป็นโทษจำคุก มีกำหนดเวลาตามที่ศาลเห็นสมควรแต่ต้องไม่เกินกำหนดเวลาของการกักขังที่ผู้ถูกกักขังจะต้องได้รับต่อไป ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 27 แห่งประมวลกฎหมายอาญา หรือการกักขังแทนค่าปรับตามประมวล กฎหมายอาญา มาตรา 29 อย่างไรก็ตาม การกักขังแทนค่าปรับก่อให้เกิดความเหลื่อมล้ำในกระบวนการ ยุติธรรมระหว่างผู้คนในสังคม เนื่องจากอิสรภาพของบุคคลอยู่บนพื้นฐานความสามารถในการจ่ายค่าปรับ ได้หรือไม่ ซึ่งทำให้เกิดความไม่เท่าเทียมกันระหว่างคนรวยและคนจน นอกจากนี้ บุคคลที่ถูกกักขังแทนค่าปรับ ซึ่งก็คือกลุ่มบุคคลที่มีรายได้น้อยและไม่สามารถจ่ายค่าปรับได้อยู่แล้วนั้น ต้องสูญเสียอิสรภาพโดยไม่สมควร ทำให้บุคคลในครอบครัวต้องได้รับผลกระทบตามมาด้วย

สำหรับมาตรการลงโทษกักขังสำหรับกรณีมีการใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนักบรรทุกเกินอัตรา อันเป็นความผิดตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 ศาลอาจใช้ดุลพินิจในการเปลี่ยนโทษจำคุก เป็นโทษกักขังแทนได้ โดยพิพากษาจำคุกก่อนเพื่อแสดงว่าศาลจะใช้โทษกักขังแทนการลงโทษจำคุกได้หรือไม่ และกำหนดอัตราโทษกักขังให้เท่ากับอัตราโทษจำคุก ตัวอย่างคดีที่ศาลพิพากษาให้เปลี่ยนโทษจำคุกมาเป็น โทษกักขัง เช่น

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 8913/2553 จำเลยใช้รถยนต์บรรทุกน้ำหนักรวมเกินกว่าอัตราที่ กฎหมายกำหนด 22,410 กิโลกรัม โดยไม่นำพาวาจะก่อให้เกิดความเสียหายอย่างร้ายแรงต่อสภาพทางหลวง แผ่นดิน การกระทำความผิดของจำเลยนับว่าร้ายแรงที่อ้างว่าไม่เคยกระทำความผิดมาก่อน ศาลจึงใช้ดุลพินิจ พิพากษาลงโทษจำคุกโดยไม่ลงโทษปรับและไม่คุมความประพฤติ แต่ให้เปลี่ยนโทษจำคุกเป็นกักขัง ตามประมวลกฎหมายอาญามาตรา 23

### 3) มาตรการในการลงโทษปรับทางอาญา

การลงโทษปรับทางอาญาสำหรับการกระทำฝ่าฝืนพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 โดยการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดบนทางหลวง และเมื่อถูกดำเนินคดี ตามกระบวนการยุติธรรม (Justice Process) จนถึงขั้นศาลมีคำพิพากษาให้กำหนดโทษปรับ (Penalty) ด้วยนั้น

การบังคับเอาจากทรัพย์สินภายในขอบเขตของกฎหมายกำหนดไว้สำหรับความผิดนั้น ๆ โดยตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 มาตรา 73/2 ได้กำหนดระวางโทษปรับไว้เป็นเงินจำนวนไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท ซึ่งการกำหนดให้ผู้กระทำความผิดชดใช้ค่าเสียหายเป็นเงินค่าปรับให้แก่รัฐ และเงินค่าปรับนั้นจะตกเป็นรายได้ของแผ่นดินเพื่อทดแทนความเสียหายที่ผู้ถูกลงโทษก่อให้เกิดความเสียหายนั้นขึ้นจากการกระทำความผิด ซึ่งเดิมที่โทษปรับทางอาญาจะควบคู่ไปกับโทษจำคุก แต่เป็นโทษที่เบากว่าโทษจำคุก เนื่องจากผู้กระทำความผิดต้องจ่ายเงินให้แก่รัฐซึ่งตามกฎหมายเก่า เรียกว่า พินัยหลวง และโทษปรับไม่ได้มีผลเป็นทางเลือก (Alternative) แทนโทษจำคุกในประเทศไทย แต่กลับมีลักษณะเสริม (Complement) ดังจะเห็นได้จากการที่กฎหมายกำหนดให้สามารถลงโทษทั้งจำคุกและปรับควบคู่กัน หรือในทางปฏิบัติการลงโทษปรับมักเกิดขึ้นเมื่อศาลตัดสินจำคุกแต่ให้รอการลงอาญาไว้เท่านั้น

โดยลักษณะของโทษปรับทางอาญาในกรณีกฎหมายกำหนดโทษปรับเป็นจำนวนเงินขั้นสูง บทบัญญัติจะใช้คำว่า “ไม่เกิน” เช่น พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 มาตรา 73/2 กำหนดอัตราโทษปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท ศาลอาจพิพากษาลงโทษปรับไม่เกินจำนวนขั้นสูงที่บทบัญญัตินั้น ๆ กำหนดไว้ โดยศาลใช้ดุลพินิจกำหนดโทษได้ตั้งแต่หนึ่งบาทไปจนถึงหนึ่งหมื่นบาท แต่หากเป็นกรณีกฎหมายกำหนดอัตราโทษขั้นต่ำและโทษขั้นสูงไว้ มักจะใช้ถ้อยคำว่า “โทษปรับตั้งแต่...ถึง” เช่น พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 160 กำหนดให้ระวางโทษปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท

อย่างไรก็ดี กรณีที่มีบทบัญญัตินั้นกำหนดไว้ทั้งโทษจำคุกและโทษปรับ ศาลอาจใช้ดุลพินิจตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 55 หากว่าโทษจำคุกที่ผู้กระทำความผิดจะต้องรับมีกำหนดเวลาเพียงสามเดือนหรือน้อยกว่าและมีโทษปรับด้วย ศาลจะกำหนดโทษจำคุกให้น้อยลง หรือยกโทษจำคุกและให้ลงโทษปรับอย่างเดียว

การบังคับค่าปรับทางอาญาในกรณีที่ศาลมีคำพิพากษาให้ลงโทษปรับต้องเป็นตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 28 และมาตรา 29 โดยบุคคลที่จะต้องมีความรับผิดชอบในโทษปรับมีหน้าที่ต้องชำระเงินตามจำนวนที่กำหนดไว้ในคำพิพากษาต่อศาลภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ศาลพิพากษา หากบุคคลที่ต้องรับโทษไม่ดำเนินการชำระค่าปรับภายในกำหนด ศาลมีอำนาจบังคับ ได้แก่ การยึดหรืออายัดทรัพย์สินและสิทธิเรียกร้องในทรัพย์สินนั้นเพื่อใช้แทนค่าปรับซึ่งศาลมีอำนาจออกหมายบังคับคดีในกรณีดังกล่าว หรือศาลอาจมีคำสั่งให้กักขังแทนค่าปรับ หรือสั่งเรียกประกันหรือให้กักขังแทนค่าปรับไปพลาง ๆ ก่อนจนกว่าจะชำระเงินค่าปรับ โดยให้ถืออัตราค่าปรับหาร้อยบาทต่อการกักขังหนึ่งวัน

มาตรการลงโทษปรับทางอาญาในกรณีความผิดใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนักบรรทุกเกินอัตราบนทางหลวง มีอัตราค่าปรับทางอาญาเป็นเงินจำนวนที่ไม่ได้สัดส่วนเมื่อเทียบกับความเสียหาย และผู้กระทำความผิดยินยอมที่จะรับโทษดังกล่าว ซึ่งจะสังเกตได้ว่าจะไม่มีการตัดสินในคดีดังกล่าวจนถึงชั้นฎีกา จึงต้องศึกษาตัวอย่างการลงโทษปรับทางอาญาจากคำพิพากษาศาลชั้นต้น โดยจากสถิติข้อมูลการดำเนินคดีพบว่า มีกรณีที่ศาลกำหนดให้รอการลงโทษจำคุกก็มักจะกำหนดให้ลงโทษปรับทางอาญาประกอบด้วยเสมอ โดยอัตราค่าปรับที่ศาลกำหนดให้ผู้กระทำความผิดมักจะเริ่มต้นตั้งแต่สามพันบาทขึ้นไปจนถึงอัตราโทษปรับสูงสุดไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท

#### 4) มาตรการในการลงโทษริบทรัพย์สิน

การริบของกลางมิได้เป็นโทษที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 แต่อย่างไรก็ตามเป็นบทลงโทษตามประมวลกฎหมายอาญาที่เป็นไปเพื่อการลงโทษและวิธีการเพื่อความปลอดภัย เนื่องจากผู้กระทำความผิดต้องสูญเสียทรัพย์สินที่ใช้ในการกระทำความผิด ในกรณีนี้ คือ ยานพาหนะที่บรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา โดยศาลสามารถริบทรัพย์สินไว้เพื่อป้องกันไม่ให้ผู้กระทำความผิดนำทรัพย์สินดังกล่าวไปใช้ในการกระทำความผิดซ้ำอีก ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับความเสียหาย (Harm) ความร้ายแรง (Seriousness) หรือความหนักเบา (Gravity) ของความผิด โดยการริบทรัพย์สินตามประมวลกฎหมายอาญาสามารถแบ่งออกได้ 3 ประเภท คือ

(1) การริบทรัพย์สินที่ทำหรือมีไว้เป็นความผิด การริบทรัพย์สินกรณีนี้เป็นกรณีที่ศาลจะต้องสั่งริบทรัพย์สินเสมอไม่ว่าเป็นของผู้ใดและมีผู้ถูกลงโทษตามคำพิพากษาหรือไม่ เนื่องจากเป็นทรัพย์สินที่กฎหมายบัญญัติไว้ว่าผู้ใดทำหรือมีไว้เป็นความผิด (มาตรา 32) ทรัพย์สินประเภทนี้ถือเป็นองค์ประกอบของความผิด วัตถุประสงค์ในการริบทรัพย์สินประเภทนี้ก็เพื่อความปลอดภัยของสังคม เช่น ทำเงินปลอม ยาเสพติด อาวุธปืนไม่มีทะเบียน เป็นต้น

(2) การริบทรัพย์สินที่ศาลจะต้องริบเสมอ เว้นแต่เป็นของผู้อื่นซึ่งมิได้รู้เห็นเป็นใจด้วยในการกระทำ ความผิดการริบทรัพย์สินในกรณีนี้เป็นการริบทรัพย์สินที่ได้ให้ไว้เพื่อให้กระทำการทุจริตต่อตำแหน่งหน้าที่หรือเป็นการให้เพื่อจูงใจบุคคลให้กระทำความผิด หรือเพื่อเป็นรางวัลในการที่บุคคลได้กระทำความผิด (มาตรา 34) ข้อสังเกตสำหรับการริบทรัพย์สินนี้จะต้องมีการได้ให้กันแล้ว

(3) การริบทรัพย์สินที่อยู่ในดุลพินิจของศาลว่าจะริบหรือไม่ก็ได้ เว้นแต่เป็นของผู้อื่นซึ่งมิได้รู้เห็นเป็นใจด้วยในการกระทำความผิด การริบทรัพย์สินในกรณีนี้เป็นการที่กฎหมายให้ศาลใช้ดุลพินิจในการริบทรัพย์สิน ที่ได้ใช้หรือมีไว้เพื่อใช้ในการกระทำความผิด หรือการริบทรัพย์สินที่ได้มาจากการกระทำความผิด (มาตรา 33)

การริบทรัพย์สินในกรณีนี้เป็นการริบทรัพย์สินที่อยู่ในดุลพินิจของศาลว่าจะริบหรือไม่ก็ได้ เป็นการริบของกลาง ในกรณีนี้เป็นไปตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 32 ที่ให้ริบทรัพย์สินที่ทำหรือมีไว้เป็นความผิด และมาตรา 33 ให้ศาลมีอำนาจดุลพินิจสั่งให้ริบทรัพย์สิน ในกรณีที่เป็นทรัพย์สินที่บุคคลได้ใช้หรือมีไว้เพื่อใช้กระทำความผิด หรือเป็นทรัพย์สินที่บุคคลได้มาโดยการกระทำความผิด แต่หากทรัพย์สินนั้นเป็นของบุคคลที่มิได้รู้เห็นเป็นใจในการกระทำความผิดก็ไม่สามารถริบทรัพย์สินนั้นได้ ดังนั้น เมื่อยานพาหนะที่ใช้บรรทุกน้ำหนักเกินอัตราเป็นทรัพย์สินที่ใช้ในการกระทำความผิด จึงถือเป็นของกลางที่ศาลมีอำนาจสั่งให้ริบได้ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 33

ประเด็นปัญหาการริบทรัพย์สินตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 เป็นโทษอย่างหนึ่งตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 32 ศาลเป็นผู้มีอำนาจใช้ดุลพินิจจะริบหรือไม่ริบก็ได้ ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 33 (1) ทรัพย์สินซึ่งบุคคลได้ใช้ในการกระทำความผิดและพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 มาตรา 61 และมาตรา 73 ซึ่งการใช้ดุลพินิจในการริบทรัพย์สินเป็นการลงโทษผู้กระทำความผิดจะต้องอยู่ในหลักนิติธรรม (Rule of Law) และมนุษยธรรมเพื่อประโยชน์สุขของประชาชน แต่ต้องคำนึงถึงวัตถุประสงค์ของการลงโทษเพื่อป้องกันไม่ให้มีการกระทำความผิด การลงโทษผู้กระทำความผิดจะต้องคำนึงถึง

ผลของการกระทำผิด โดยจะต้องมีสัดส่วนอย่างเหมาะสมระหว่างโทษกับการกระทำอันเป็นความผิด เช่น ผลกระทบต่อผู้เสียหาย สังคม ศาสนา หรือรัฐมากเพียงใด ดังนั้น เมื่อพิจารณาความรับผิดชอบ (The Guilt Principle) การริบทรัพย์กรณียานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราจึงยังไม่มีหลักเกณฑ์ที่แน่นอนหรือความเป็นธรรมที่มากพอ ผู้กระทำความผิดแต่ละรายย่อมไม่เท่าเทียมกันซึ่งบางรายถูกริบทรัพย์ ส่วนบางรายที่กระทำความผิดบรรทุกน้ำหนักเกินมากกว่าแต่ไม่โดนริบทรัพย์ ดังนั้น จึงควรมีการกำหนดโทษการริบทรัพย์ไว้ในพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 ให้ชัดเจน เพื่อจะได้เป็นบรรทัดฐานเดียวกันในการลงโทษและสอดคล้องตามหลักทฤษฎีทดแทนเป็นการข่มขู่และยับยั้งผู้กระทำความผิด อีกทั้งเป็นการป้องกันไม่ให้เกิดการกระทำผิดอีกหรือทำให้โอกาสที่จะกระทำความผิดหมดไป

ในเรื่องดังกล่าวศาลฎีกาได้เคยตัดสินไว้ในคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 3044/2549 ว่า เมื่อจำเลยได้ใช้รถยนต์บรรทุกสิบล้อของกลางบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด อันเป็นการฝ่าฝืนต่อกฎหมายรถยนต์บรรทุกจึงเป็นทรัพย์สินที่บุคคลได้ใช้ในการกระทำความผิดตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 33 (1) แม้พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 มาตรา 61 ประกอบกับมาตรา 73 มิได้บัญญัติถึงการริบของกลางไว้ แต่ก็มีได้บัญญัติถึงเรื่องนี้ไว้เป็นอย่างอื่น จึงนำมาตรา 33 มาใช้บังคับได้ตามประมวลกฎหมายอาญามาตรา 17

ดังนั้น ถือได้ว่าการริบทรัพย์นั้นถือเป็นโทษที่รุนแรงและมีผลป้องปรามและยับยั้งการกระทำความผิดได้ดีกว่าโทษปรับและโทษจำคุก เนื่องจากมูลค่าของรถบรรทุกนั้นค่อนข้างสูงทำให้ผู้ประกอบการขนส่งหรือนายจ้างไม่กล้าที่จะฝ่าฝืนกฎหมายเพราะอาจถูกริบรถบรรทุกได้ ซึ่งศาลได้นำการริบทรัพย์มาใช้ในการลงโทษผู้ฝ่าฝืนบรรทุกน้ำหนักเกินอยู่เช่นกัน

### 3. นิยามของรถบรรทุก และลักษณะของรถบรรทุก<sup>2</sup>

#### 3.1 นิยามของรถบรรทุก

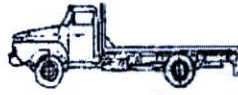
กรมการขนส่งทางบกได้กำหนดนิยามของรถบรรทุก ดังนี้

- 1) รถบรรทุกไม่ประจำทาง หมายถึง รถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของเพื่อสินจ้างโดยไม่กำหนดเส้นทาง
- 2) รถบรรทุกส่วนบุคคล หมายถึง รถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของเพื่อการค้าหรือธุรกิจของตนเอง ซึ่งมีน้ำหนักเกิน 2,200 กิโลกรัมขึ้นไป

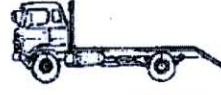
<sup>2</sup> กรมการขนส่งทางบก. (ม.ป.ป.). คำนิยามของรถ. สืบค้น 20 กันยายน 2566 จาก <https://web.dlt.go.th/statistics/>

### 3.2 ลักษณะของรถบรรทุก

#### 1) ลักษณะ 1 (กระบะบรรทุก)



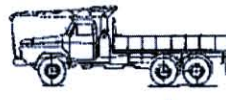
รถกระบะบรรทุกพื้นเรียบ



รถกระบะบรรทุกที่ ยาว



รถกระบะบรรทุกมีข้างสวม



รถกระบะบรรทุกมีเครื่องทุ่นแรง



รถกระบะบรรทุกแบบยกได้

#### 2) ลักษณะ 2 (ตู้บรรทุก)



#### 3) ลักษณะ 3 (บรรทุกของเหลว)



#### 4) ลักษณะ 4 (บรรทุกวัสดุอันตราย)



รถบรรทุกน้ำมัน

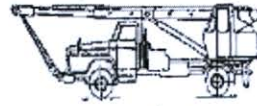


รถบรรทุกก๊าซ

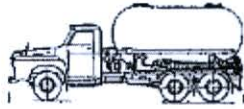
5) ลักษณะ 5 (บรรทุกเฉพาะกิจ)



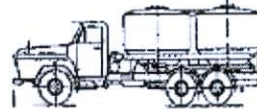
รถบรรทุกถังผสมคอนกรีต



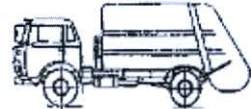
รถบรรทุกเครื่องปั้นแวง



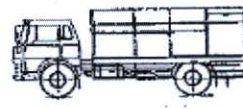
รถบรรทุกซีเมนต์ผง



รถบรรทุกซีเมนต์ผง

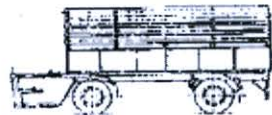


รถบรรทุกของระบุดล้อม

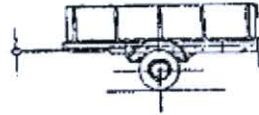


บรรทุกขวด เครื่องดื่ม

6) ลักษณะ 6 (รถพ่วง)



รถพ่วง 2 เพลา



รถพ่วง 1 เพลา

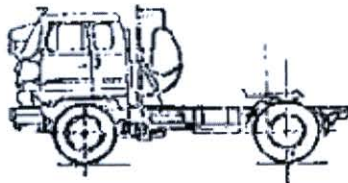
7) ลักษณะ 7 (รถกึ่งพ่วง)



8) ลักษณะ 8 (รถกึ่งพ่วงบรรทุกวัสดุยาว)



9) ลักษณะ 9 (รถลากจูง)



## 4. สถิติสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งรถบรรทุก

ตารางที่ 1 แสดงสถิติจำนวนใบอนุญาตประกอบการขนส่งสะสมในประเทศ พ.ศ. 2563-2566<sup>3</sup>

ประเภทการขนส่ง (Type of transport)	ลักษณะรถ (Type of Vehicle)	จำนวนใบอนุญาตประกอบการขนส่ง (ฉบับ) (Number of Transport Operator Licenses (License))				
		(ธ.ค.) 2562	(ธ.ค.) 2563	(ธ.ค.) 2564	(ธ.ค.) 2565	(ธ.ค.) 2566
ไม่ประจำทาง (Non Fixed-route)	รถบรรทุก (Truck)	30,364	32,985	35,425	37,085	37,954
	รถบรรทุก ระหว่างประเทศ (International truck)	1,946	2,284	2,441	2,650	2,767
ส่วนบุคคล (Private)	รถบรรทุก (Truck)	354,370	351,288	349,292	348,602	345,918
	รถบรรทุก ระหว่างประเทศ (International truck)	200	191	180	175	166
รวม		386,880	386,748	387,338	388,512	386,805

หมายเหตุ: ข้อมูลจากกรมการขนส่งทางบก. ข้อมูลด้านใบอนุญาตประกอบการขนส่ง. <https://web.dlt.go.th/statistics/>ตารางที่ 2 แสดงสถิติจำนวนผู้ประกอบการขนส่งในประเทศ พ.ศ. 2563-2566<sup>4</sup>

ประเภทการขนส่ง (Type of transport)	ลักษณะรถ (Type of Vehicle)	จำนวนผู้ประกอบการขนส่ง (ราย) (Number of Transport Operators (Operators))				
		(ธ.ค.) 2562	(ธ.ค.) 2563	(ธ.ค.) 2564	(ธ.ค.) 2565	(ธ.ค.) 2566
ไม่ประจำทาง (Non Fixed-route)	รถบรรทุก (Truck)	30,364	32,985	35,425	37,085	37,954
	รถบรรทุก ระหว่างประเทศ (International truck)	1,946	2,284	2,441	2,650	2,767
ส่วนบุคคล (Private)	รถบรรทุก (Truck)	354,370	351,288	349,292	348,602	345,918
	รถบรรทุก ระหว่างประเทศ (International truck)	200	191	180	175	166
รวม		386,880	386,748	387,338	388,512	386,805

หมายเหตุ: ข้อมูลจากกรมการขนส่งทางบก. ข้อมูลด้านใบอนุญาตประกอบการขนส่ง. <https://web.dlt.go.th/statistics/><sup>3</sup> กรมการขนส่งทางบก. (2566). ข้อมูลด้านใบอนุญาตประกอบการขนส่ง. สืบค้น 20 กันยายน 2566 จาก <https://web.dlt.go.th/statistics/><sup>4</sup> กรมการขนส่งทางบก. (2566). ข้อมูลด้านใบอนุญาตประกอบการขนส่ง. สืบค้น 20 กันยายน 2566 จาก <https://web.dlt.go.th/statistics/>

ตารางที่ 3 แสดงจำนวนรถบรรทุกจดทะเบียนใหม่ พ.ศ. 2563-2565<sup>5</sup>

ประเภทรถ (Type of Vehicle)	จำนวนรถ (คัน)			
	(ธ.ค.) 2562	(ธ.ค.) 2563	(ธ.ค.) 2564	(ธ.ค.) 2565
ไม่ประจำทาง (Non Fixed Route Truck)	30,892	34,019	33,445	36,546
ส่วนบุคคล (Private Truck)	37,783	35,701	40,428	39,678
รวม	68,675	69,720	73,873	76,224

หมายเหตุ: ข้อมูลจากกรมการขนส่งทางบก. ข้อมูลด้านทะเบียนรถ. <https://web.dlt.go.th/statistics/>

ตารางที่ 4 แสดงจำนวนรถบรรทุกจดทะเบียนสะสม พ.ศ. 2563-2565<sup>6</sup>

ประเภทรถ (Type of Vehicle)	จำนวนรถ (คัน)			
	(ธ.ค.) 2562	(ธ.ค.) 2563	(ธ.ค.) 2564	(ธ.ค.) 2565
ไม่ประจำทาง (Non Fixed Route Truck)	339,124	361,357	381,427	401,732
ส่วนบุคคล (Private Truck)	810,544	812,444	820,405	823,817
รวม	1,149,668	1,173,801	1,201,832	1,225,549

หมายเหตุ: ข้อมูลจากกรมการขนส่งทางบก. ข้อมูลด้านทะเบียนรถ. <https://web.dlt.go.th/statistics/>

<sup>5</sup> กรมการขนส่งทางบก. (2566). ข้อมูลด้านทะเบียนรถ. สืบค้น 20 กันยายน 2566 จาก <https://web.dlt.go.th/statistics/>

<sup>6</sup> กรมการขนส่งทางบก. (2566). ข้อมูลด้านทะเบียนรถ. สืบค้น 20 กันยายน 2566 จาก <https://web.dlt.go.th/statistics/>

ตารางที่ 5 ประกาศผู้อำนวยการทางหลวงชนบท

เรื่อง ห้ามใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุก หรือน้ำหนักลงเพลาเกินกว่าที่ได้กำหนด หรือโดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหาย เดินบนทางหลวงชนบท<sup>7</sup>

ลำดับ	ประเภทยานพาหนะ	น้ำหนักยานพาหนะรวมน้ำหนักบรรทุก
ส่วนที่ 1	ยานพาหนะชนิดรถเดี่ยว (SINGLE UNIT)	
	ข้อ 5 ยานพาหนะที่มี 2 เพลา 4 ล้อ ยาง 4 เส้น	ไม่เกิน 9,500 กิโลกรัม
	ข้อ 6 ยานพาหนะที่มี 2 เพลา 4 ล้อ ยาง 6 เส้น	ไม่เกิน 15,000 กิโลกรัม
	ข้อ 7 ยานพาหนะที่มี 3 เพลา 6 ล้อ ยาง 6 เส้น	ไม่เกิน 18,000 กิโลกรัม
	ข้อ 8 ยานพาหนะที่มี 3 เพลา 6 ล้อ ยาง 8 เส้น	ไม่เกิน 21,500 กิโลกรัม
	ข้อ 9 ยานพาหนะที่มี 3 เพลา 6 ล้อ ยาง 10 เส้น	ไม่เกิน 25,000 กิโลกรัม
	ข้อ 10 ยานพาหนะที่มี 3 เพลา 6 ล้อ ยาง 8 เส้น	ไม่เกิน 21,000 กิโลกรัม
	ข้อ 11 ยานพาหนะที่มี 4 เพลา 8 ล้อ ยาง 8 เส้น	ไม่เกิน 23,000 กิโลกรัม
	ข้อ 12 ยานพาหนะที่มี 4 เพลา 8 ล้อ ยาง 12 เส้น	ไม่เกิน 30,000 กิโลกรัม
ส่วนที่ 2	ยานพาหนะชนิดรถลากจูงและรถกึ่งพ่วง (SEMI - TRAILER)	
	ข้อ 13/2 ประเภทตัวรถลากจูงมี 3 เพลา 6 ล้อ ยาง 10 เส้น	ไม่เกิน 50,500 กิโลกรัม
	ข้อ 13/3 (1) ตัวรถลากจูง และตัวรถกึ่งพ่วงที่มีระยะห่างระหว่างสลักพ่วง (KING PIN) ตั้งแต่ 7 เมตร ขึ้นไปแต่ไม่ถึง 8 เมตร	ไม่เกิน 49,000 กิโลกรัม
	ข้อ 13/3 (2) ตัวรถลากจูง และตัวรถกึ่งพ่วงที่มีระยะห่างระหว่างสลักพ่วง (KING PIN) ตั้งแต่ 6 เมตร ขึ้นไปแต่ไม่ถึง 7 เมตร	ไม่เกิน 47,000 กิโลกรัม
	ข้อ 13/3 (3) ตัวรถลากจูง และตัวรถกึ่งพ่วงที่มีระยะห่างระหว่างสลักพ่วง (KING PIN) ตั้งแต่ 4.5 เมตร ขึ้นไปแต่ไม่ถึง 6 เมตร	ไม่เกิน 45,000 กิโลกรัม
ข้อ 13/4 ประเภทตัวรถลากจูงมี 4 เพลา 8 ล้อ ยาง 12 เส้น	ไม่เกิน 50,500 กิโลกรัม	
ส่วนที่ 3	ยานพาหนะชนิดรถลากจูงและรถพ่วง (FULL TRAILER)	
	ข้อ 14/1 ประเภทตัวรถลากจูงมี 3 เพลา 6 ล้อ ยาง 10 เส้น	ไม่เกิน 50,500 กิโลกรัม
	ข้อ 14/2 ประเภทตัวรถลากจูงมี 4 เพลา 8 ล้อ ยาง 12 เส้น	ไม่เกิน 50,500 กิโลกรัม

หมายเหตุ: ข้อมูลจากสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา.

<sup>7</sup>สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา. (28 ธันวาคม 2548). ประกาศผู้อำนวยการทางหลวงชนบท เรื่อง ห้ามใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุก หรือน้ำหนักลงเพลาเกินกว่าที่ได้กำหนด หรือโดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหาย เดินบนทางหลวงชนบท. สืบค้น 28 กันยายน 2566 จาก <http://web.krisdika.go.th/lawPDF.jsp?LType=2E&formatFile=pdf&vID=1>

ตารางที่ 6 ประกาศผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษ ผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดิน และผู้อำนวยการทางหลวงสัมปทาน

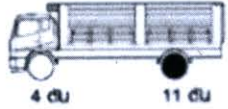
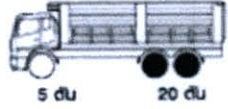
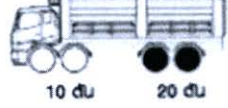
เรื่อง ห้ามใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุกหรือน้ำหนักลงเพลาเกินกว่าที่ได้กำหนด หรือโดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหาย เดินบนทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงสัมปทาน<sup>8</sup>

ลำดับ	ประเภทยานพาหนะ	น้ำหนักยานพาหนะรวมน้ำหนักบรรทุก
<b>หมวด 1</b>		
ข้อกำหนดน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุก หรือน้ำหนักลงเพลา ของยานพาหนะที่ใช้เดินบน		
1. ทางหลวงสัมปทาน 2. ทางยกระดับบนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 31 ตอนดอนเมือง - ทางหลวงหมายเลข 1 (อนุสรณ์สถานแห่งชาติ) สายดินแดง - บรรจบทางหลวงหมายเลข 1 (อนุสรณ์สถานแห่งชาติ) 3. ทางยกระดับบนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 ตอนอนุสรณ์สถานแห่งชาติ - รังสิต สายกรุงเทพมหานคร - แม่สาย (เขตแดน)		
<b>ส่วนที่ 1</b>	ยานพาหนะชนิดรถเดี่ยว (SINGLE UNIT)	
	ข้อ 1 ยานพาหนะที่มี 2 เพลา 4 ล้อ ยาง 4 เส้น	ไม่เกิน 8,500 กิโลกรัม
	ข้อ 2 ยานพาหนะที่มี 2 เพลา 4 ล้อ ยาง 6 เส้น	ไม่เกิน 12,000 กิโลกรัม
	ข้อ 3 ยานพาหนะที่มี 3 เพลา 6 ล้อ ยาง 6 เส้น	ไม่เกิน 15,300 กิโลกรัม
	ข้อ 4 ยานพาหนะที่มี 3 เพลา 6 ล้อ ยาง 8 เส้น	ไม่เกิน 18,300 กิโลกรัม
	ข้อ 5 ยานพาหนะที่มี 3 เพลา 6 ล้อ ยาง 10 เส้น	ไม่เกิน 21,000 กิโลกรัม
	ข้อ 6 ยานพาหนะที่มี 3 เพลา 6 ล้อ ยาง 8 เส้น	ไม่เกิน 14,000 กิโลกรัม
	ข้อ 7 ยานพาหนะที่มี 4 เพลา 8 ล้อ ยาง 8 เส้น	ไม่เกิน 18,800 กิโลกรัม
	ข้อ 8 ยานพาหนะที่มี 4 เพลา 8 ล้อ ยาง 12 เส้น	ไม่เกิน 25,200 กิโลกรัม
<b>หมวด 2</b>		
ข้อกำหนดน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุก และน้ำหนักลงเพลา ของยานพาหนะที่ใช้เดินบนทางหลวงพิเศษ และทางหลวงแผ่นดินสายอื่นเว้นแต่ที่ได้กำหนดไว้ในหมวด 1		
<b>ส่วนที่ 1</b>	ยานพาหนะชนิดรถเดี่ยว (SINGLE UNIT)	
	ข้อ 11 ยานพาหนะที่มี 2 เพลา 4 ล้อ ยาง 4 เส้น	ไม่เกิน 9,500 กิโลกรัม
	ข้อ 12 ยานพาหนะที่มี 2 เพลา 4 ล้อ ยาง 6 เส้น	ไม่เกิน 15,000 กิโลกรัม


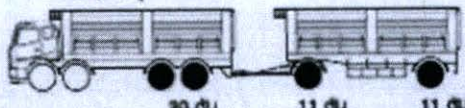
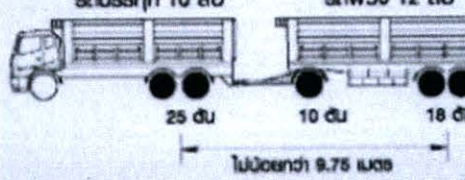
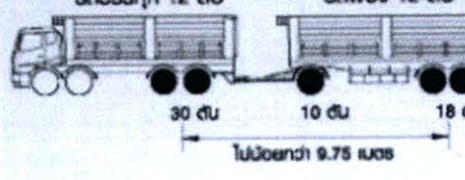
<sup>8</sup> สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา. (28 ธันวาคม 2548). ประกาศผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษ ผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดิน และผู้อำนวยการทางหลวงสัมปทาน เรื่อง ห้ามใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุกหรือน้ำหนักลงเพลาเกินกว่าที่ได้กำหนด หรือโดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหาย เดินบนทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงสัมปทาน. สืบค้น 28 กันยายน 2566 จาก <http://web.krisdika.go.th/lawPDF.jsp?LType=2E&formatFile=pdf&vID=0>

ลำดับ	ประเภทยานพาหนะ	น้ำหนักยานพาหนะรวมน้ำหนักบรรทุก
	ข้อ 13 ยานพาหนะที่มี 3 เพลา 6 ล้อ ยาง 6 เส้น	ไม่เกิน 18,000 กิโลกรัม
	ข้อ 14 ยานพาหนะที่มี 3 เพลา 6 ล้อ ยาง 8 เส้น	ไม่เกิน 21,500 กิโลกรัม
	ข้อ 15 ยานพาหนะที่มี 3 เพลา 6 ล้อ ยาง 10 เส้น	ไม่เกิน 25,000 กิโลกรัม
	ข้อ 16 ยานพาหนะที่มี 3 เพลา 6 ล้อ ยาง 8 เส้น	ไม่เกิน 21,000 กิโลกรัม
	ข้อ 17 ยานพาหนะที่มี 4 เพลา 8 ล้อ ยาง 8 เส้น	ไม่เกิน 23,000 กิโลกรัม
	ข้อ 18 ยานพาหนะที่มี 4 เพลา 8 ล้อ ยาง 12 เส้น	ไม่เกิน 30,000 กิโลกรัม
ส่วนที่ 2	ยานพาหนะชนิดรถลากจูงและรถกึ่งพ่วง (SEMI - TRAILER)	
	ข้อ 19/2 ประเภทตัวรถลากจูงมี 3 เพลา 6 ล้อ ยาง 10 เส้น	ไม่เกิน 50,500 กิโลกรัม
	ข้อ 19/3 (1) ตัวรถลากจูง และตัวรถกึ่งพ่วงที่มีระยะห่างระหว่างสลักพ่วง (KING PIN) ตั้งแต่ 7 เมตรขึ้นไปแต่ไม่ถึง 8 เมตร	ไม่เกิน 49,000 กิโลกรัม
	ข้อ 19/3 (2) ตัวรถลากจูง และตัวรถกึ่งพ่วงที่มีระยะห่างระหว่างสลักพ่วง (KING PIN) ตั้งแต่ 6 เมตรขึ้นไปแต่ไม่ถึง 7 เมตร	ไม่เกิน 47,000 กิโลกรัม
	ข้อ 19/3 (3) ตัวรถลากจูง และตัวรถกึ่งพ่วงที่มีระยะห่างระหว่างสลักพ่วง (KING PIN) ตั้งแต่ 4.5 เมตรขึ้นไปแต่ไม่ถึง 6 เมตร	ไม่เกิน 45,000 กิโลกรัม
	ข้อ 19/4 ประเภทตัวรถลากจูงมี 4 เพลา 8 ล้อ ยาง 12 เส้น	ไม่เกิน 50,500 กิโลกรัม
ส่วนที่ 3	ยานพาหนะชนิดรถลากจูงและรถพ่วง (FULL TRAILER)	
	ข้อ 20/1 ประเภทตัวรถลากจูงมี 3 เพลา 6 ล้อ ยาง 10 เส้น	ไม่เกิน 50,500 กิโลกรัม
	ข้อ 20/2 ประเภทตัวรถลากจูงมี 4 เพลา 8 ล้อ ยาง 12 เส้น	ไม่เกิน 50,500 กิโลกรัม
	ข้อ 20/3 ประเภทตัวรถลากจูงมี 4 เพลา 8 ล้อ ยาง 12 เส้น	ไม่เกิน 50,500 กิโลกรัม
	ข้อ 20/4 ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2557 เป็นต้นไป ตัวรถลากจูงและตัวรถพ่วง	ไม่เกิน 50,500 กิโลกรัม

หมายเหตุ: ข้อมูลจากสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา.

1. ยานพาหนะชนิดรถเดี่ยว (SINGLE UNIT)		รถพ่วง		รถบรรทุก		น้ำหนักรวม
		รถพ่วง	รถบรรทุก	รถพ่วง	รถบรรทุก	
1.1 รถบรรทุก 6 ล้อ		รถพ่วง ○ 4 ม. x	รถบรรทุก ● 11 ม. x	รถพ่วง ○ x	รถบรรทุก ● x	15 ตัน
1.2 รถบรรทุก 10 ล้อ		5 ม. x	x	x	20 ม. x	25 ตัน
1.3 รถบรรทุก 12 ล้อ		10 ม. x	x	x	20 ม. x	30 ตัน

2. รถบรรทุก + รถพ่วง 18 ล้อ, 20 ล้อ, 22 ล้อ และ 24 ล้อ			
2.1 รถพ่วง 18 ล้อ	รถบรรทุก 10 ล้อ	รถพ่วง 8 ล้อ	น้ำหนักรวม 18 ล้อ
	25 ม.	11 ม. 11 ม.	47 ตัน
	รถพ่วง	รถบรรทุก	
	● 11 ม.	● 11 ม.	
2.2 รถพ่วง 20 ล้อ	รถบรรทุก 12 ล้อ	รถพ่วง 8 ล้อ	น้ำหนักรวม 20 ล้อ
	30 ม.	11 ม. 11 ม.	50.5 ตัน 52 ตัน
	รถพ่วง	รถบรรทุก	
	● 11 ม.	● 11 ม.	
2.3 รถพ่วง 22 ล้อ	รถบรรทุก 10 ล้อ	รถพ่วง 12 ล้อ	น้ำหนักรวม 22 ล้อ
	25 ม.	10 ม. 18 ม.	50.5 ตัน 53 ตัน
	รถพ่วง	รถบรรทุก	
	● 10 ม.	● 18 ม.	
2.4 รถพ่วง 24 ล้อ	รถบรรทุก 12 ล้อ	รถพ่วง 12 ล้อ	น้ำหนักรวม 24 ล้อ
	30 ม.	10 ม. 18 ม.	50.5 ตัน 58 ตัน
	รถพ่วง	รถบรรทุก	
	● 10 ม.	● 18 ม.	



## 6. จุดแข็ง-จุดอ่อน การขนส่งของรถบรรทุก<sup>9</sup>

### จุดแข็ง

#### 1. รวดเร็ว : Speed

รถบรรทุกจัดเป็นบริการขนส่งที่รวดเร็ว ความรวดเร็วอยู่ที่ยานพาหนะที่สามารถเดินทางด้วยความเร็วสูง รถบรรทุกขนส่งสินค้าได้ปริมาณน้อย จึงใช้เวลาน้อยในการรวบรวมสินค้าให้เต็มคันรถ (full truck load : FTL) รวมทั้งการขนถ่ายสินค้าขึ้นรถและออกจากรถใช้เวลาสั้นๆ ทั้งนี้ ความรวดเร็วจากการขนส่งช่วยลดวงจรเวลาสั่งซื้อ (Order cycle time) ทำให้ลดสินค้าคงคลัง และลดความสูญเสียที่เกิดจากวัสดุเสื่อมสภาพรวมถึงสินค้าหมดสมัยอีกด้วย

#### 2. เป็นบริการขนส่งจากที่ถึงที่ : Door-to-Door Service

บริการขนส่งแบบจากที่ถึงที่ หมายถึง การใช้ยานพาหนะคันเดียวกัน บรรทุกสินค้าจากต้นทางไปถึงปลายทางโดยสินค้าไม่ต้องเปลี่ยนถ่ายยานพาหนะ

รถบรรทุกเมื่อบรรทุกสินค้าจากต้นทางจะเดินทางตรงไปยังปลายทาง โดยสินค้าไม่ต้องเปลี่ยนถ่ายยานพาหนะ รถบรรทุกสามารถเดินทางไปตามถนนใหญ่ ถนนเล็ก หรือแม้แต่ไม่มีถนน ถ้าหากไม่มีสิ่งกีดขวางหรือสิ่งที่เป็นอุปสรรคจนเกินขีดความสามารถของรถบรรทุก ดังนั้น รถบรรทุกจึงสามารถเดินทางไปยังสถานที่ต่าง ๆ เพื่อบรรทุกและขนถ่ายสินค้าได้ดีกว่ารูปแบบการขนส่งอื่น เช่น บรรทุกสินค้าจากโรงงานในกรุงเทพฯ ไปให้ลูกค้าที่เชียงใหม่ได้โดยตรง เป็นต้น การขนส่งรูปแบบอื่นมักจะต้องมีการขนถ่ายเปลี่ยนยานพาหนะ เช่น การขนส่งสินค้าจากโรงงานในกรุงเทพฯ ไปยังร้านค้าที่เชียงใหม่ด้วยรถไฟ บริษัทต้องขนสินค้าจากโรงงานด้วยรถบรรทุกไปขึ้นรถไฟ เมื่อรถไฟถึงเชียงใหม่ก็ต้องขนถ่ายสินค้าออกจากรถไฟไปขึ้นรถบรรทุกเพื่อไปยังปลายทางที่ต้องการ เป็นต้น จะเห็นได้ว่าจุดแข็งของรถบรรทุกที่สามารถให้บริการแบบจากที่ถึงที่ ทำให้ส่งมอบสินค้าได้รวดเร็ว ลดค่าใช้จ่ายขนถ่ายสินค้าซ้ำซ้อน ลดความเสียหายและสูญหายของสินค้าระหว่างขนถ่ายเปลี่ยนยานพาหนะอีกด้วย

#### 3. เครือข่ายครอบคลุม : Extensive Road Network

รัฐบาลลงทุนสร้างถนนเชื่อมโยงภูมิภาค จังหวัด อำเภอ และหมู่บ้าน เครือข่ายถนนที่เชื่อมโยงกันทำให้รถบรรทุกสามารถเข้าถึงได้ทุกแห่ง ขณะที่รูปแบบการขนส่งอื่นมีเครือข่ายการเชื่อมโยงที่จำกัดหรือไม่ครอบคลุม จึงสามารถให้บริการจำกัดอยู่บางพื้นที่เท่านั้น

#### 4. การแข่งขันสูง : High Competition

สภาพการแข่งขันของตลาดรถบรรทุกจะมีการแข่งขันมากหรือน้อยขึ้นอยู่กับนโยบายของแต่ละประเทศ ประเทศที่มีนโยบายให้ผู้ประกอบการมากมาย และอนุญาตให้มีรถบรรทุกส่วนบุคคล การแข่งขันจะมีมาก ประเทศที่มีการควบคุมจำนวนผู้ประกอบการ และ/หรือไม่อนุญาตให้มีรถบรรทุกส่วนบุคคล การแข่งขันก็จะน้อย อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันประเทศส่วนใหญ่มีนโยบายผ่อนคลายนโยบายระเบียบ (deregulation)

<sup>9</sup> การขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก. (2557). สืบค้น 20 กันยายน 2566 จาก [https://www.sme.go.th/upload/mod\\_download/03-004%20%E0%B8%81%E0%B8%B2%E0%B8%A3%E0%B8%82%E0%B8%99%E0%B8%AA%E0%B9%88%E0%B8%87%E0%B8%97%E0%B8%B2%E0%B8%87%E0%B8%9A%E0%B8%81.PDF](https://www.sme.go.th/upload/mod_download/03-004%20%E0%B8%81%E0%B8%B2%E0%B8%A3%E0%B8%82%E0%B8%99%E0%B8%AA%E0%B9%88%E0%B8%87%E0%B8%97%E0%B8%B2%E0%B8%87%E0%B8%9A%E0%B8%81.PDF)

การขนส่ง ส่งผลทำให้มีการแข่งขันที่มากขึ้น ทั้งนี้ การแข่งขันที่เกิดขึ้นนั้นจะมีผลกระทบต่ออัตราค่าขนส่ง และคุณภาพของการให้บริการ

#### 5. ความเสียหายน้อย : Low Damage

การขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกมีความรวดเร็ว สินค้าอยู่บนยานพาหนะในระยะเวลาสั้น ประกอบกับ ถนนได้มาตรฐานและยานพาหนะมีระบบกันสะเทือนที่ดี จึงลดความเสียหายของสินค้า ผู้รับสินค้าได้รับสินค้า ในสภาพสมบูรณ์ และยังสามารถช่วยลดสินค้าคงคลังของผู้ประกอบการได้

#### 6. บรรทุกสินค้าปริมาณไม่มาก : Small Carrying

รถบรรทุกขนส่งสินค้าได้น้อย เมื่อเปรียบเทียบกับรูปแบบการขนส่งอื่น ทำให้ใช้เวลาน้อยในการรวบรวม และส่งมอบสินค้า รวมทั้งการขนถ่ายใช้เวลาน้อย สินค้าจึงถึงผู้รับเร็ว ลดปริมาณสินค้าคงคลังของลูกค้า และเพิ่มระดับการบริการลูกค้า

#### 7. สามารถสนองความต้องการของลูกค้า : Meeting Customer Requirements

ผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกมีจำนวนมาก และส่วนใหญ่เป็นผู้ประกอบการรายย่อย ทำให้สามารถดูแลลูกค้าแต่ละรายได้มาก ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมนี้ยังคงให้บริการตอบสนองความต้องการของลูกค้าอย่างมั่นคงและผู้ส่งของก็ยังคงคาดหวังจากผู้ประกอบการที่จะให้การตอบสนองความต้องการดียิ่งขึ้น

#### 8. ทำให้การขนส่งสมบูรณ์ : Complete Transportation

การขนส่งรูปแบบอื่นไม่สามารถให้บริการสมบูรณ์ เช่น รถไฟให้บริการขนส่งแบบสถานีถึงสถานี หรือเรือให้บริการขนส่งแบบจากท่าเรือถึงท่าเรือ รถบรรทุกเป็นตัวเชื่อมต่อกับรูปแบบการขนส่งอื่น และทำให้ การขนส่งสมบูรณ์ ดังนั้น จึงกล่าวได้ว่ารถบรรทุกเป็นตัวประสานงานสากล (universal coordinators) นั่นเอง

#### 1. ค่าขนส่งแพง : High Cost

การขนส่งด้วยรถบรรทุกมีต้นทุนสูง โดยเฉพาะต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิง น้ำมันหล่อลื่นและค่าบำรุงรักษา ดังนั้น ค่าระวางรถบรรทุกจะสูงกว่าการขนส่งรูปแบบอื่น ยกเว้นการขนส่งทางอากาศ แต่รถบรรทุกสามารถ ให้บริการแบบจากที่ถึงที่ จึงลดค่าใช้จ่ายการขนถ่ายซับซ้อน และลดเวลาเดินทางของสินค้า ทำให้ลดต้นทุน สินค้าคงคลังได้ ดังนั้น บริษัทจะต้องพิจารณาจุดคุ้มทุนหรือจุดแลกระหว่างได้กับเสีย (trade-offs) คือ ระหว่าง ค่าระวางสูงกับค่าใช้จ่ายสินค้าคงคลังที่ลดลงเพื่อใช้ตัดสินใจเลือกใช้รูปแบบการขนส่ง

#### 2. บรรทุกสินค้าได้น้อย : Low Capacity

ระวางรถบรรทุกจำกัดด้วยความยาว ความสูง และน้ำหนักบรรทุกตามกฎหมาย รถบรรทุก จึงบรรทุกสินค้าได้น้อย เมื่อเปรียบเทียบกับ การขนส่งด้วยรถไฟหรือเรือ อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันมีการพัฒนา รถบรรทุกให้มีความสามารถในการบรรทุกได้มากขึ้น เช่น รถพ่วง เป็นต้น

#### 3. อ่อนไหวต่อสภาพอากาศ : Weather Sensitive

ภูมิภาคที่มีหิมะตกปกคลุมถนน อาจทำให้รถบรรทุกผ่านไม่ได้หรือต้องใช้ความเร็วต่ำ หรือในภาวะ มีภัยธรรมชาติทำให้ถนนถูกตัดขาด รถบรรทุกวิ่งผ่านไม่ได้ มีผลให้การส่งมอบสินค้าล่าช้าได้

## 7. ปัญหาของส่วยรถบรรทุก

ปัญหาส่วยรถบรรทุกที่มาในรูปแบบของสติ๊กเกอร์มีมานานกว่า 30 ปี<sup>10</sup> และเกิดขึ้นบนถนนทางหลวงสายหลักทั่วประเทศ และมีรถบรรทุกถึงร้อยละ 20 จากรถทั้งหมดที่ทำให้ผิดกฎหมาย “ส่วยรถบรรทุก” คือ การเหมาจ่ายเงินให้ตำรวจตั้งแต่ต้นทางหรือต้นเดือนเพื่อจะได้ไม่ต้องจ่ายเงินตามด่านเมื่อถูกเจ้าหน้าที่เรียกตรวจ และพบว่าการกระทำผิดจากปัญหาที่เกิดขึ้นทำให้เกิดเงินหมุนเวียนในวงจรส่วยเป็นจำนวนมาก จากการสำรวจพบว่า รถบรรทุกในไทยมีทั้งหมดประมาณ 5,500,000 คัน จะมีรถที่ทำให้ผิดกฎหมายมากถึงร้อยละ 20 ทำให้มีเงินผิดกฎหมายสะสมในระบบหลายร้อยล้านบาท แต่ไม่สามารถตรวจสอบได้ว่าเงินเหล่านั้นไปอยู่ที่ใด

ประเด็นของส่วยรถบรรทุกนั้นไม่ได้เพิ่งเกิดขึ้นเพียงไม่นาน แต่เป็นปัญหาที่ยังไม่ได้รับการแก้ไขมายาวนานกว่า 30 ปี แม้ที่ผ่านมาจะเคยมีองค์กรต่าง ๆ ไปร้องเรียนกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง แต่ก็ไม่ได้มีการตรวจสอบจริงจังหรือมีการแก้ปัญหาในระยะยาว ทั้งนี้ ด้านตรวจสอบน้ำหนักรถบรรทุกในประเทศไทยมีทั้งหมด 97 ด่าน แต่เมื่อรถบรรทุกทราบว่าจะมีการตรวจสอบจากเจ้าหน้าที่ ก็จะใช้วิธีเลี่ยงไปวิ่งถนนสายรองแทน เช่น วิ่งเลียบบคลอง หรือเส้นทางลัดอื่น ๆ เป็นต้น ทำให้ถนนเกิดความเสียหาย เพราะถนนเหล่านั้นรับน้ำหนักได้เพียง 21 ตัน แต่รถบรรทุกส่วนใหญ่มีน้ำหนักมากถึง 50 ตัน รถบรรทุกที่ทำให้ผิดกฎหมาย ส่วนมากจะเป็นรถที่บรรทุก อีฐ หิน ดิน ทราย และพืชไร่ จึงทำให้เกิดผลเสียตามมาในระยะยาว คือ ต้องมีการบูรณะซ่อมแซมถนนบ่อยครั้ง สูญเสียงบประมาณเป็นจำนวนมาก ผลเสียของการเก็บส่วยรถบรรทุกไม่ใช่เพียงแค่การเกิดขึ้นของระบบเงินผิดกฎหมายเท่านั้น แต่ยังสร้างผลเสียให้กับถนนทางหลวงทั่วประเทศที่มีระยะทางกว่า 100,000 กิโลเมตร เพราะเมื่อมีรถบรรทุกน้ำหนักเกินวิ่งบนถนนเป็นเวลานาน ทำให้ถนนเกิดความเสียหายโดยเฉพาะช่องทางซ้ายสุด และเมื่อถนนเกิดความเสียหาย รถบรรทุกก็จะเปลี่ยนไปวิ่งช่องทางขวาสุดร่วมกับรถประเภทอื่น ๆ ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุตามมา

เมื่อแยกประเภทแล้ว สรุปสาเหตุที่ส่วยรถบรรทุกเป็นปัญหาเรื้อรังมาอย่างยาวนานและแก้ไขไม่ได้ เป็นขบวนการที่มีผลประโยชน์แอบแฝงจำนวนมาก มีผู้ได้รับผลประโยชน์ไล่ขึ้นไปเป็นลำดับชั้น และมีความเกี่ยวข้องกับกลุ่มผู้มีอิทธิพลรายใหญ่ ถึงจะมีรถบรรทุกบางรายร่วมมือด้วยแต่ผู้ประกอบการส่วนใหญ่ก็ไม่ต้องจ่ายส่วยเพราะเป็นการเพิ่มต้นทุนกับผู้ประกอบการขนส่ง ซึ่งเป็นที่ทราบกันว่าถนนในประเทศไทยมีมาตรฐานการรับน้ำหนักได้ต่ำกว่าบางประเทศในอาเซียน ที่ผ่านมานั้น มีผู้ประกอบการเสนอให้แก้กฎหมายให้บรรทุกน้ำหนักได้เพิ่มขึ้น พร้อมกับปรับปรุงถนนให้รับน้ำหนักรถบรรทุกได้ โดยเสนอให้เปลี่ยนมาตรฐานให้สามารถรับน้ำหนักได้เพิ่มขึ้น แต่ฝ่ายรัฐบาลก็กำหนดลงมาเท่าเดิม โดยอ้างว่าถนนของประเทศไทยยังไม่สามารถรองรับได้

จึงเกิดคำถามตามมาว่า เหตุใดประเทศอื่น ๆ สามารถสร้างถนนที่รับน้ำหนักได้มากกว่าไทยได้ หรือแท้จริงแล้วตัวเลขน้ำหนักที่เรากำหนดไว้ได้ผูกโยงกับผลประโยชน์อื่น จนต้องกำหนดไว้อย่างเดิมใช่หรือไม่ ดังนั้น สติ๊กเกอร์จึงเป็นแค่จุดเริ่มต้น จำเป็นต้องแก้ทั้งระบบ

<sup>10</sup> ‘ส่วยรถบรรทุก’ ปัญหาเรื้อรังทางหลวงไทยนานหลายสิบปี. (29 พฤษภาคม 2566). กรุงเทพฯธุรกิจ. สืบค้น 11 กันยายน 2566 จาก <https://www.bangkokbiznews.com/politics/1070864>

ทั้งนี้ การสำรวจความคิดเห็นของนิต้าโพล โดยสถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ (นิด้า) เปิดเผยผลสำรวจของประชาชน เรื่อง “ส่วยสตีกเกอร์ รถบรรทุก” ซึ่งเก็บข้อมูลด้วยวิธีการสัมภาษณ์ทางโทรศัพท์ กำหนดค่าความเชื่อมั่น ร้อยละ 97.0 โดยมีผลสำรวจดังต่อไปนี้<sup>11</sup>

ส่วนใหญ่คิดว่ามีการบรรทุกเกินกว่าน้ำหนักที่กฎหมายกำหนด ร้อยละ 82.90 และสาเหตุที่รถบรรทุกมีการบรรทุกเกินกว่าน้ำหนักที่กฎหมายกำหนด (เลือกตอบได้มากกว่าหนึ่งข้อ) (1) เพื่อลดต้นทุนค่าขนส่ง ร้อยละ 73.36 (2) เพื่อเพิ่มกำไรในธุรกิจขนส่ง ร้อยละ 63.19 (3) ขนาดน้ำหนักที่กฎหมายกำหนดไม่สะท้อนความเป็นจริงในปัจจุบัน ร้อยละ 27.07 และจากกระแสข่าวเกี่ยวกับกรณีส่วยสตีกเกอร์ ร้อยละ 60.76 เชื่อข่าว “ส่วยสตีกเกอร์รถบรรทุก” ว่าเกิดขึ้นจริง และปัญหาส่วยสตีกเกอร์รถบรรทุกเกิดขึ้น มีสาเหตุดังนี้

- (1) เจ้าของรถบรรทุกยินดีย้ายเพื่อความสะดวกในการดำเนินกิจการ ร้อยละ 75.55
- (2) ผู้บังคับใช้กฎหมายต้องการหาผลประโยชน์ ร้อยละ 75.11
- (3) ขนาดน้ำหนักที่กฎหมายกำหนดไม่สะท้อนความเป็นจริงในปัจจุบัน ร้อยละ 26.13
- (4) ไม่ตอบ/ไม่ทราบ/ไม่สนใจ ร้อยละ 0.35

ข้อมูลจากสำนักงานควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ กรมทางหลวง ระบุว่า ปัจจุบันมีสถานีตรวจน้ำหนัก 97 สถานีทั่วประเทศ และสถานีย่อย (spot check) 33 สถานี ขณะที่สถิติเรื่องร้องเรียนรถบรรทุกเกินน้ำหนักย้อนหลัง 3 ปี มีทั้งสิ้น 1,479 เรื่อง และจับรถบรรทุกน้ำหนักเกินได้ 468 คัน

- พ.ศ. 2563 ร้องเรียน 673 เรื่อง จับกุมรถบรรทุกเกินน้ำหนัก 217 คัน
- พ.ศ. 2564 ร้องเรียน 467 เรื่อง จับกุมรถบรรทุกเกินน้ำหนัก 167 คัน
- พ.ศ. 2565 ร้องเรียน 339 เรื่อง จับกุมรถบรรทุกเกินน้ำหนัก 84 คัน

สำนักงานควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ ได้ดำเนินการจับกุมรถบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด บริเวณสถานีตรวจสอบน้ำหนักและขณะเดียวกันยังมีการจัดหน่วยตรวจสอบน้ำหนักยานพาหนะเคลื่อนที่ (Spot Check) จากทุกสถานีฯ ในเส้นทางที่ไม่มีสถานีตรวจสอบน้ำหนัก

สำหรับผลการดำเนินงานในปีงบประมาณ พ.ศ. 2565 สำนักงานควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ ได้เก็บข้อมูลสถิติ<sup>12</sup> พบว่า จนถึงปัจจุบันมีจำนวนรถเข้าชั่งน้ำหนักรวมจำนวน 21,152,299 คัน จากสถานีตรวจสอบน้ำหนัก 95 สถานีทั่วประเทศ โดยมีผลการดำเนินการกวาดล้างจับกุมรถบรรทุกน้ำหนักเกินตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2564-7 สิงหาคม 2565 (ระยะเวลาประมาณ 10 เดือน) มีจำนวนทั้งสิ้น 3,026 คัน ในส่วนการจับกุมรถบรรทุกน้ำหนักเกินตามประเภทวัสดุบรรทุกสามารถแบ่งได้เป็น (1) วัสดุหิน ดิน ททราย ร้อยละ 34 (2) สินค้าการเกษตร ร้อยละ 20 (3) วัสดุก่อสร้าง ร้อยละ 16 (4) ไม้ ร้อยละ 7 (5) รถขนเครื่องจักร ร้อยละ 5 (6) น้ำมัน, แก๊ส, ของเหลว ร้อยละ 3 และ (7) อื่น ๆ ร้อยละ 15

<sup>11</sup> ผลสำรวจนิด้าโพล ประชาชนส่วนใหญ่เชื่อว่า มีส่วยสตีกเกอร์รถบรรทุก. (11 มิถุนายน 2566). สืบค้น 11 กันยายน 2566 จาก <https://www.springnews.co.th/news/infographic/839811>

<sup>12</sup> กรมทางหลวง. (9 สิงหาคม 2565). สืบค้น 26 กันยายน 2566 จาก <https://www.facebook.com/departmentofhighway/posts/451696573635703/>

ทั้งนี้ กรมทางหลวงรับผิดชอบเรื่องการควบคุมน้ำหนักบนโครงข่ายถนนหลวง 78,093 กิโลเมตร ต่อ 2 ช่องจราจร หรือประมาณ 54,000 กิโลเมตร ขณะที่งบประมาณในการซ่อมแซมถนนอยู่ที่ราว 24,000 ล้านบาท หรือกิโลเมตรละ 20 ล้านบาท โดยเฉลี่ยถนนคอนกรีต มีอายุใช้งาน 30 ปี ถนนยางมะตอย มีอายุใช้งาน 7 ปี โดยออกแบบมารองรับการบรรทุกน้ำหนัก 21-25 ตันเท่านั้น เมื่อมีการบรรทุกเกิน ทำให้รัฐต้องจ่ายค่าซ่อมแซมบำรุงถนนทั้งของกรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นราว 100,000 ล้านบาทต่อปี ขณะที่ข้อมูลขององค์กรต่อต้านคอร์รัปชันประเทศไทย ระบุว่า ในแต่ละปีมีรถบรรทุกวิ่งบนถนนหลวงราว 500,000 คัน ขณะที่การจ่ายส่วยรถบรรทุกเฉลี่ยอยู่ที่ 3,500 บาทต่อเดือน รวมเป็นมูลค่า 1,750 ล้านบาทต่อเดือน หรือ 21,000 ล้านบาทต่อปี<sup>13</sup>

### 7.1 ประเภทของส่วยรถบรรทุก<sup>14</sup>

**ประเภทที่ 1** เป็นขบวนการที่ร่วมมือกันระหว่างเจ้าหน้าที่รัฐหลายฝ่ายกับผู้ประกอบการรถบรรทุกบางรายที่ต้องการกำไรเพิ่มจากการบรรทุกน้ำหนักเกิน และนำเงินส่วนหนึ่งที่ได้กำไรเพิ่มมาจ่ายส่วยเป็นกลุ่มที่เอาเปรียบสังคม ทำให้ถนนเสียหายด้วยการเอารัดเอาเปรียบผู้ประกอบการรายอื่นที่ทำถูกต้อง กลุ่มนี้คือกลุ่มที่ใช้สติ๊กเกอร์เป็นสัญลักษณ์

**ประเภทที่ 2** ผู้ประกอบการที่บรรทุกน้ำหนักถูกต้องตามกฎหมาย แต่อาจมีความผิดเล็กน้อยที่เกิดขึ้นได้บ่อย ๆ เช่น วิ่งเลนขวา ไฟขาด แต่งตัวไม่เรียบร้อย ผ้าคลุมกันฝุ่นไม่เรียบร้อย เป็นต้น โดยจะถูกเรียกตั้งข้อหาให้เสียค่าปรับแบบจุกจิก พร้อมถูกยื่นข้อเสนอกดดันให้เจ้าของบริษัทต้องยินยอมจ่ายส่วยเป็นรายเดือนแทนด้วยแรงจูงใจว่าเสียน้อยกว่าการถูกเรียกเก็บบ่อย ๆ กลุ่มนี้เป็นกลุ่มที่เสียเปรียบเรื่องผลประกอบการอยู่แล้วจากการทำถูกต้องกฎหมาย แต่ยังคงถูกเรียกจ่ายส่วยจากการที่กฎหมายเปิดช่องให้เจ้าหน้าที่สามารถใช้ดุลพินิจในการจับกุมรถได้อีก กลุ่มนี้ไม่มีสติ๊กเกอร์ แต่จะรู้ในแวงดวงว่าบริษัทไหนจ่ายแล้วบ้าง

**ประเภทที่ 3** รถบรรทุกของสถานประกอบการขนาดใหญ่ กลุ่มนี้จะมีโลโก้แบรนด์ปรากฏเด่นอยู่ที่รถไม่ถูกเรียกเก็บส่วยตามรายทางและไม่ต้องซื้อสติ๊กเกอร์

### 7.2 รูปแบบสติ๊กเกอร์ต่าง ๆ<sup>15</sup>

**สติ๊กเกอร์พระอาทิตย์ยิ้ม** หรือเรียกว่า สติ๊กเกอร์ดอกทานตะวันยิ้ม บางแห่งเรียก ตะวันยิ้ม เป็นของภาคกลาง ตามข้อมูล คือ ติดสติ๊กเกอร์นี้ วิ่งได้ในพื้นที่ภาคกลางทั้งหมด ในรายละเอียดของสติ๊กเกอร์จะเขียนว่า “ฐิ” ทั้งแบบสีฟ้า เลข 5 ที่หมายถึง เดือนพฤษภาคม และ แบบสีส้ม เลข 6 ที่หมายถึง เดือนมิถุนายน โดยมีคำว่า “ฐิ” เหมือนกัน อีกหนึ่งจุดที่ต่าง คือ สติ๊กเกอร์สีฟ้าเดือน 5 ที่มีจุดต่างกัน คือ ของ มีตัวเลข +5 ติดอยู่ด้วย ซึ่งทั้งหมดเป็นสัญลักษณ์ที่บ่งบอกสายการจ่ายเงินว่า จ่ายให้ใคร อย่างไร

<sup>13</sup> ย้อนปัญหา “ส่วยทางหลวง” 30 ปียังไม่ถูกแก้ไข. (31 พฤษภาคม 2566). สืบค้น 16 สิงหาคม 2566 จาก <https://www.bbc.com/thai/articles/cg3nvgvzx6o>

<sup>14</sup> แยกประเภท “ส่วยรถบรรทุก” วิเคราะห์หา “ขบวนการ” ร่วมมือคอร์รัปชันระดับชาติ. (30 พฤษภาคม 2566). ผู้จัดการออนไลน์. สืบค้น 11 กันยายน 2566 จาก <https://mgronline.com/onlinesection/detail/9660000049682>

<sup>15</sup> เปิดภาพ! “ส่วยสติ๊กเกอร์” คละลายกระจายทั่วประเทศ. (29 พฤษภาคม 2566). PPTV Online. สืบค้น 2 ตุลาคม 2566 จาก <https://www.pptvhd36.com/news/%E0%B8%AA%E0%B8%B1%E0%B8%87%E0%B8%84%E0%B8%A1/197482>

**กระต่ายคอยรัก/ไบโพธิ์** กระต่ายคอยรักเป็นสัญลักษณ์ของภาคกลาง และที่ถูกต้องว่าเป็นสัญลักษณ์ส่วยภาคกลาง คือ ไบโพธิ์ เลข 6 อาจหมายถึงของล่าสุด เดือนมิถุนายน หรืออาจจะเป็นของปีก่อน ๆ

**สติ๊กเกอร์ใจแอนท์** สติ๊กเกอร์รูปนี้ จ่ายคันละ 7,000 บาทต่อเดือน บรรทุกได้ 65,000 กิโลกรัม (จากปกติ 50,000 กิโลกรัม) วิ่งครอบคลุม 6 จังหวัด กาญจนบุรี อยุธยา นครปฐม ราชบุรี สุพรรณบุรี กรุงเทพมหานคร

**สัญลักษณ์ภาษาอังกฤษ ME** สติ๊กเกอร์พื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีทั้งแบบที่เป็นตัวหนังสือภาษาไทย ภาษาอังกฤษ และมีตัวเลข ใช้ตัวอักษรเป็นสัญลักษณ์ เช่น ME อ่านว่า เอ็ม-อี (ย่อมาจาก มออีแดง)

**เรารักประเทศไทย by apple** ปรากฏในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือเช่นกัน สติ๊กเกอร์จะเปลี่ยนสัญลักษณ์ทุกเดือน จึงไม่สามารถจับผิดตามสัญลักษณ์

สติ๊กเกอร์ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มีการโพสต์ข้อความไว้ในเฟซบุ๊กมีราคาสูงถึง 25,000 บาท ต่อเดือนต่อคัน เมื่อติดสติ๊กเกอร์ดังกล่าวจะสามารถบรรทุกน้ำหนักได้ถึง 70-100 ตันทันทีและผ่านตาซังได้ สำหรับพื้นที่ภาคอีสานได้ชื่อว่าสติ๊กเกอร์ส่วยราคาสูงที่สุด เพราะพื้นที่กว้าง ถ้าต้องการวิ่งให้ได้ครบทั่วทั้งภาค ต้องจ่ายแพงกว่าพื้นที่อื่น ส่วนพื้นที่ภาคกลาง อาจจะจ่ายอยู่ที่ 3,000-4,500 บาท

## 8. รายงานการศึกษาพิกัดน้ำหนักรถบรรทุกที่เหมาะสมสำหรับประเทศไทย

โดยพิจารณาทั้งในด้านวิศวกรรม ความปลอดภัย ด้านเศรษฐศาสตร์ ระบบโลจิสติกส์ รวมทั้งแนวทางในการบังคับใช้กฎหมาย<sup>16</sup>

### 1) ด้านวิศวกรรมโครงสร้างถนน

การออกแบบถนนในประเทศไทยตั้งแต่ประมาณปี พ.ศ. 2500 จะอ้างอิงน้ำหนักบรรทุกตามมาตรฐาน AASHTO ซึ่งเป็นมาตรฐานของประเทศสหรัฐอเมริกา โดยการกำหนดพิกัดน้ำหนักรถบรรทุกตามประกาศผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษ ผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดิน และผู้อำนวยการทางหลวงสัมปทาน พ.ศ. 2548 และพ.ศ. 2552 ที่กำหนดให้รถพ่วงทั้งขบวนมีน้ำหนักบรรทุกได้ 50.5 ตัน ก็มีค่าพิกัดน้ำหนักรถบรรทุกเกินกว่าค่ามาตรฐานความปลอดภัยในการรับน้ำหนักของถนนที่ออกแบบไว้แล้ว ดังนั้น หากมีการเพิ่มน้ำหนักบรรทุกของรถพ่วงทั้งขบวนเป็น 58 ตัน ก็จะทำให้อัตราส่วนความปลอดภัยของถนนลดลงประกอบกับปริมาณการจราจรของรถบรรทุกที่เพิ่มขึ้นมากกว่าที่ประมาณการไว้ ก็จะทำให้อายุการใช้งานของถนนสั้นลงไปอีก ซึ่งหากต้องการให้ถนนมีอัตราส่วนความปลอดภัยและมีอายุการใช้งานตามที่ออกแบบไว้ (ตลอด 15 ปี) ก็จะต้องมีการซ่อมบำรุงหรือปรับปรุงถนน

### 2) ด้านวิศวกรรมโครงสร้างสะพาน

สะพานในประเทศไทยมีหลายรูปแบบและมีสมรรถนะในการรับน้ำหนักที่แตกต่างกันซึ่งสะพานรุ่นหลัง ๆ (ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2498) ได้ถูกออกแบบตามมาตรฐาน AASHTO แต่น้ำหนักรถบรรทุกตามประกาศผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษ ผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดิน และผู้อำนวยการทางหลวงสัมปทาน พ.ศ. 2548

<sup>16</sup>กรมการขนส่งทางบก, สำนักวิศวกรรมยานยนต์. (23 มกราคม 2557). **บันทึกข้อความ เรื่อง สรุปผลการศึกษาพิกัดน้ำหนักรถบรรทุก และการดำเนินการตามประกาศผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษฯ** [หนังสือราชการ]. (คค 0418.3/ว.026). สืบค้น 9 ตุลาคม 2566 จาก <http://phetchabun.dlt.go.th/news/news2557-04.pdf>

และพ.ศ. 2552 นั้น มีค่าน้ำหนักบรรทุกเกินกว่าที่ออกแบบไว้แต่เดิม ซึ่งจะส่งผลให้อายุการใช้งานของสะพานสั้นลงเช่นเดียวกัน ดังนั้น หากต้องการให้สะพานมีอัตราส่วนความปลอดภัยเป็นไปตามที่ออกแบบไว้เดิมตั้งแต่ต้น ก็จะต้องมีการปรับปรุงเสริมกำลังสะพานหรือสร้างสะพานใหม่ (ในกรณีที่สะพานไม่สามารถเสริมความแข็งแรงได้)

### 3) ด้านวิศวกรรมยานยนต์

ปัจจุบันเทคโนโลยียานยนต์ได้รับการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง เครื่องยนต์มีสมรรถนะสูงขึ้น การเพิ่มน้ำหนักบรรทุกอาจมีผลต่อความเร็ว ระยะเบรก ความสามารถในการขึ้นทางชันของรถบ้างแต่ไม่มากนัก ซึ่งอยู่ในเกณฑ์ความปลอดภัยตามมาตรฐานที่กำหนด และทำให้รถมีอัตราการสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงเพิ่มขึ้นบ้างตามอัตราส่วนน้ำหนักบรรทุก คือ หากมีการเพิ่มน้ำหนักบรรทุกร้อยละ 1 ก็จะทำให้รถมีอัตราการสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงเพิ่มขึ้นร้อยละ 1 เช่นเดียวกัน

### 4) ด้านเศรษฐศาสตร์

ปัจจุบันภายใต้การกำกับดูแลของกรมทางหลวง ซึ่งมีถนนระยะทางมากกว่า 60,000 กิโลเมตร และสะพานจำนวนมากกว่า 14,000 สะพาน การที่จะทำการเสริมกำลังสะพานและซ่อมบำรุงถนนเพื่อให้มีความแข็งแรงเป็นไปตามมาตรฐานวิศวกรรมความปลอดภัย โดยมีอัตราส่วนความปลอดภัยของถนนและสะพานตามมาตรฐานที่ออกแบบไว้ จะต้องใช้งบประมาณทั้งสิ้น 856,000 ล้านบาท (ตลอด 15 ปี) เพื่อบำรุงและรักษาให้ถนนและสะพานสามารถรับน้ำหนักได้ 50.5 ตัน ตามพิกัดน้ำหนักตามประกาศผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษ ผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดิน และผู้อำนวยการทางหลวงสัมปทาน พ.ศ. 2548 และพ.ศ. 2552 และหากจะทำการเพิ่มพิกัดน้ำหนักบรรทุกจาก 50.5 ตัน เป็น 58 ตัน จะต้องใช้งบประมาณเพิ่มขึ้นอีก 160,000 ล้านบาท (ตลอด 15 ปี)

ดังนั้น เมื่อวิเคราะห์ทางเศรษฐศาสตร์ จะพบว่า มูลค่าการประหยัดค่าใช้จ่ายในการใช้รถและระยะเวลาในการเดินทางมีมูลค่าผลประโยชน์น้อยกว่าเงินที่ต้องใช้ในการลงทุนสำหรับการเสริมกำลังของสะพานและการซ่อมบำรุงรักษาถนน ซึ่งอัตราส่วนผลประโยชน์ตอบแทนต่อการลงทุน (Benefit/Cost Ratio) เท่ากับ 0.24 ซึ่งสรุปได้ว่าการเพิ่มน้ำหนักบรรทุกจึงไม่มีความเหมาะสมทางเศรษฐศาสตร์

### 5) ด้านโลจิสติกส์

ประเทศไทยมีการขนส่งทางถนนเป็นหลัก แม้ว่าภาครัฐจะทำการลงทุนเพื่อทำให้เกิดการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง (Shift Mode) แต่การขนส่งทางถนนก็ยังคงมีแนวโน้มที่เพิ่มขึ้น ทำให้มีการแข่งขันค่อนข้างสูง ผู้ประกอบการขนส่งส่วนใหญ่ไม่เน้นคุณภาพในการบริการแต่กลับไปเน้นการแข่งขันด้านราคาค่าขนส่ง จึงทำให้มีความต้องการที่จะขนส่งสินค้าในแต่ละเที่ยวให้ได้ปริมาณที่มากขึ้น ประกอบกับการประสบปัญหาการขาดแคลนพนักงานขับรถ จึงทำให้มีพนักงานขับรถที่ด้อยคุณภาพ ขาดระเบียบวินัย และจิตสำนึกความปลอดภัย อันเป็นเหตุนำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนที่เพิ่มขึ้น

### 6) ด้านการบังคับใช้กฎหมาย

มีหน่วยงานราชการหลายหน่วยงานที่ควบคุมกำกับการใช้น้ำหนักบรรทุก แต่มีข้อกฎหมายและบทลงโทษที่ไม่เป็นไปในทิศทางเดียวกัน อีกทั้งยังขาดความเข้มงวดในการใช้บังคับกฎหมาย โดยยังมีการปล่อยปละละเลยให้มีรถบรรทุกน้ำหนักเกินพิกัดจำนวนมาก และการลงโทษผู้กระทำผิดก็ยังไม่ครอบคลุมถึงผู้ที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วน เช่น ผู้ว่าจ้างและเจ้าของสินค้า เป็นต้น จากผลการศึกษาโครงการดังกล่าวสรุปว่า ควรกำหนดพิกัดน้ำหนักบรรทุกตามประกาศผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษ ผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดิน

และผู้อำนวยความสะดวกทางหลวงสัมปทาน พ.ศ. 2548 และพ.ศ. 2552 (50.5 ตัน) เนื่องจากพิกัดน้ำหนักบรรทุกดังกล่าวก็ทำให้อัตราส่วนความปลอดภัยของถนนและสะพานลดลงจากมาตรฐานการออกแบบไว้เดิมตั้งแต่ต้นอยู่แล้ว และการเพิ่มน้ำหนักบรรทุกดังกล่าวไม่มีความเหมาะสมทางเศรษฐศาสตร์ นอกจากนี้ ควรนำมาตรการบังคับใช้กฎหมายมาใช้อย่างจริงจัง โดยการกำหนดบทลงโทษกับผู้ประกอบการขนส่งหรือเจ้าของรถในการบรรทุกน้ำหนักเกิน โดยให้มีผลใช้บังคับไปยังผู้ว่าจ้างหรือเจ้าของสินค้าด้วย เพราะเป็นต้นเหตุที่แท้จริงที่ทำให้ผู้ประกอบการขนส่งหรือเจ้าของรถมีการบรรทุกน้ำหนักเกินพิกัด รวมทั้งต้องมีการบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด เสมอภาคและเป็นธรรม ไม่ควรเลือกปฏิบัติหรือมีข้อยกเว้นกับผู้ประกอบการขนส่งกลุ่มหนึ่งกลุ่มใด

## 9. กรณีศึกษาการเรียกรับผลประโยชน์ การจ่ายสินบนบนถนนในต่างประเทศ<sup>17</sup>

แม้ในประเทศไทยยังไม่มีการศึกษาในเรื่องนี้โดยตรง แต่ในต่างประเทศมีการศึกษาผลกระทบของคอร์รัปชันบนท้องถนน และความสัมพันธ์ระหว่างการคอร์รัปชัน โดยเฉพาะการจ่ายสินบนบนถนนกับการเสื่อมสภาพ ผุพังของถนนอย่างชัดเจน

ตัวอย่างงานวิจัยชิ้นหนึ่งที่มีชื่อเสียงโดยศาสตราจารย์ Benjamin Olken แห่ง MIT และ Patrick Barron ชื่อ The simple economics of extortion: evidence from trucking in Aceh ที่ศึกษาพฤติกรรมและผลกระทบของสินบนที่ผู้ขับขี่รถบรรทุกต้องจ่ายให้กับเจ้าหน้าที่ในอินโดนีเซีย โดยให้ผู้ช่วยวิจัยโดยสารไปกับคนขับรถบรรทุก ในฐานะผู้ช่วยคนขับ เพื่อทำการบันทึกว่าตลอดเส้นทางมีการจ่ายสินบนให้เจ้าหน้าที่กี่ครั้ง เป็นเงินเท่าไร และพฤติกรรมเป็นอย่างไร โดยจากการบันทึกการเดินทาง 304 เที่ยว โดยงานวิจัย พบว่ามีการจ่ายสินบนผิดกฎหมายเช่นนี้มากกว่า 6,000 ครั้ง

เมื่อนำข้อมูลมาวิเคราะห์ งานวิจัย พบว่า ค่าสินบนนี้ คิดเป็นถึงร้อยละ 13 ของค่าใช้จ่ายเฉลี่ยสำหรับเดินทาง ซึ่งนับเป็นต้นทุนที่สูงมากเมื่อเทียบกับค่าจ้างของคนขับและผู้ช่วยคนขับที่คิดเป็นแค่เพียงร้อยละ 10 หรือค่าอาหารและที่พักในระหว่างการเดินทางที่เป็นแค่เพียงร้อยละ 5 เท่านั้น นั่นหมายความว่า ถ้าแก้ไขปัญหานี้ได้ จะสามารถลดต้นทุนการขนส่งได้มหาศาล เพิ่มศักยภาพการแข่งขันทางการค้าของประเทศได้ทันที

อีกข้อค้นพบที่น่าสนใจจากงานวิจัยนี้ คือ แม้ว่ารถบรรทุกเกือบทั้งหมด คือ ประมาณร้อยละ 84 บรรทุกสินค้าน้ำหนักเกินพิกัด ซึ่งในจำนวนนี้เกือบครึ่งหนึ่งบรรทุกเกินถึงร้อยละ 50 ของพิกัด แต่กลับมีรถบรรทุกเพียงแค่ร้อยละ 3 เท่านั้น ที่ได้รับใบสั่งจากการบรรทุกน้ำหนักเกิน นั่นหมายความว่า มีช่องทางให้รถบรรทุกที่บรรทุกน้ำหนักเกินพิกัด สามารถหลีกเลี่ยงการถูกตรวจจับและลงโทษได้ (คล้ายคลึงกรณีกับส่วยสตีกเกอร์ของไทย) และเมื่อนำข้อมูลที่ผู้ช่วยวิจัยบันทึกพฤติกรรมกรจ่ายสินบนของคนขับรถมาเทียบงานวิจัยพบว่า มีความสัมพันธ์ไปในทางเดียวกันกับน้ำหนักที่เพิ่มขึ้น กล่าวคือ ยิ่งช่วงการเดินทางไหนมีบันทึกว่ามีการจ่ายสินบนมาก รถบรรทุกที่วิ่งผ่านในช่วงนั้นยังมีการบรรทุกน้ำหนักเกินพิกัดมาก

ปรากฏการณ์นี้เกี่ยวกับสภาพถนนที่ผุพัง เป็นหลุมเป็นบ่ออย่างไร ซึ่งในทางวิศวกรรมมีการคำนวณไว้ว่า ถ้ารถบรรทุกมีน้ำหนักมากขึ้น ถนนจะถูกทำลายมากขึ้นไปในอัตรายกกำลัง 4 หมายความว่า ถ้าเพิ่มน้ำหนักของรถบรรทุกสองเท่า ความเสียหายก็จะเพิ่มขึ้น 16 เท่า (เนื่องจาก 2 ยกกำลัง 4 เท่ากับ 16) ซึ่งสอดคล้องกับ

<sup>17</sup> ต่อตระกูล ยมนาค และ ต่อภัสสร ยมนาค. (7 มิถุนายน 2566). สตีกเกอร์ส่วย...แก้ได้? สืบค้น 9 ตุลาคม 2566 จาก [https://hand.co.th/blog/anticorruption101\\_Torplus\\_Sticker\\_tribute](https://hand.co.th/blog/anticorruption101_Torplus_Sticker_tribute)

งานวิจัยเรื่อง Measuring corruption in infrastructure: Evidence from transition and developing countries ของ Charls Kenny แห่ง Center for Global Development ในปี 2009 ที่พบว่า การคอร์รัปชันทำให้เกิดความล่าช้าในการควบคุมงานก่อสร้าง นำไปสู่การใช้วัสดุที่ไม่ได้มาตรฐานและการทำงานก่อสร้างถนนที่ดำเนินการอย่างไม่เหมาะสม สิ่งนี้ส่งผลให้เกิดถนนที่สภาพไม่ดีและต้องซ่อมบำรุงบ่อยครั้ง และทำให้ค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมเพิ่มขึ้น

อีกข้อค้นพบจากงานวิจัยเรื่อง Building connections; Political corruption and road construction in India ของ Lehne Shapiro, และ Vanden Eynde ในปี 2018 ซึ่งศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างคอร์รัปชันและโครงสร้างพื้นฐาน ด้วยการสำรวจการก่อสร้างถนนในอินเดีย พบว่า ถนนเส้นไหนที่อยู่ภายใต้การควบคุมดูแลของนักการเมืองที่เกี่ยวข้องกับการคอร์รัปชัน นอกจากจะผูกพันเร็วแล้วบางเส้นก็ไม่ปรากฏแนวเส้นทางหมายความว่า มีการลงบันทึกในแผนที่ว่ามีถนนแต่พอไปถึงแล้วกลับไม่มีถนนอยู่จริง

ในส่วนของประเทศไทยความจริงแล้วเรื่องนี้เป็นปัญหาเรื้อรังมายาวนานไม่ใช่แค่สตีกเกอร์สวยเท่านั้น ถนนพังนั้นไม่ใช่เพียงเพราะการก่อสร้างที่วิศวกรออกแบบถนนไม่ดีแต่เป็นเพราะเจ้าหน้าที่รัฐทั้งหลายไม่สามารถควบคุมการบรรทุกน้ำหนักได้อย่างจริงจัง แต่ยังไปร่วมสร้างระบบเก็บสวยซ้อนกฎหมายหาประโยชน์กันเป็นหมื่นล้านบาทในแต่ละปี ดังนั้น ถ้าใช้คนคุมไม่ได้ก็ควรให้เลิกใช้คนเฝ้าตรวจรถน้ำหนักเกินแล้วให้ใช้เทคโนโลยีหุ่นยนต์มาเฝ้าแทนซึ่งเป็นเรื่องปกติที่หลายประเทศทั่วโลกใช้กันอยู่จริงแล้ว เป็นระบบที่มีชื่อว่า WIM (Weight In Motion system) ที่สามารถชั่งน้ำหนักรถบรรทุกวิ่งผ่าน แล้วแจ้งเข้าระบบข้อมูลสาธารณะได้ทันที

ตารางที่ 7 สรุปงบประมาณที่เกี่ยวข้องกับการสร้างถนนและบูรณะซ่อมแซมถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2562-2566 (รายภาค)<sup>18</sup>

กรมทางหลวง

หน่วย : บาท

ภาค/ปีงบประมาณ	2562	2563	2564	2565	2566
ภาคกลาง	8,218,365,900	9,152,864,400	11,314,436,600	15,052,111,600	14,680,240,800
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	18,442,180,600	17,903,241,800	20,609,682,700	25,569,205,800	30,694,236,100
ภาคเหนือ	9,962,128,900	10,807,401,300	12,745,743,000	16,894,202,000	22,091,356,600
ภาคใต้	7,854,226,600	7,979,262,700	9,211,562,300	10,815,201,100	10,396,094,600
ภาคตะวันออก	3,039,097,600	3,490,192,700	3,996,889,500	6,007,435,600	5,360,701,800
ภาคใต้ (ชายแดน)	906,427,200	1,236,186,600	1,666,165,600	1,427,795,200	1,584,636,500
รวม	48,422,426,800	50,569,149,500	59,544,479,700	75,765,951,300	84,807,266,400

หมายเหตุ: ข้อมูลจากสำนักงบประมาณ สำนักนายกรัฐมนตรี. งบประมาณลงพื้นที่จังหวัด (Area).

ตารางที่ 8 สรุปงบประมาณที่เกี่ยวข้องกับการสร้างถนนและบูรณะซ่อมแซมถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2562-2566 (รายภาค)

กรมทางหลวงชนบท

หน่วย : บาท

ภาค/ปีงบประมาณ	2562	2563	2564	2565	2566
ภาคกลาง	7,758,337,500	7,786,916,700	8,007,517,800	7,264,082,900	7,472,346,000
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	9,461,202,200	11,769,804,300	12,199,383,800	11,655,859,200	12,173,911,200
ภาคเหนือ	6,025,446,700	6,469,722,400	5,405,346,900	5,962,511,800	5,994,175,200
ภาคใต้	3,622,615,800	4,055,460,900	4,049,595,500	4,542,988,400	4,923,326,200
ภาคตะวันออก	4,245,128,600	3,421,619,500	3,694,279,100	3,275,546,000	4,233,461,400
ภาคใต้ (ชายแดน)	950,118,000	1,158,808,200	1,282,265,000	858,230,200	929,416,100
รวม	32,062,848,800	34,662,332,000	34,638,388,100	33,559,218,500	35,726,636,100

หมายเหตุ: ข้อมูลจากสำนักงบประมาณ สำนักนายกรัฐมนตรี. งบประมาณลงพื้นที่จังหวัด (Area)

<sup>18</sup> 1. สำนักงบประมาณ สำนักนายกรัฐมนตรี. งบประมาณลงพื้นที่จังหวัด (Area). สืบค้น 28 กันยายน 2566 จาก [https://www.bb.go.th/web/budget/province/province\\_bud66/index2.html](https://www.bb.go.th/web/budget/province/province_bud66/index2.html)

2. รวบรวมข้อมูล โดยนายเสนอโครงการสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการสร้างถนนและบูรณะซ่อมแซมถนนตามรายภาคที่ปรากฏในเอกสารงบประมาณ



สำนักวิชาการ

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

โทร. 0 2244 2070-2

Bureau of Academic Services

The Secretariat of the House of Representatives

0 2244 2070-2