

ภาคผนวก ด
คำพิพากษาศาลฎีกา

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1327/2553

โจทก์ฟ้องขอให้ลงโทษจำเลยตามประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 295 ลงวันที่ 28 พฤศจิกายน 2515 ข้อ 56, 83 ประกาศผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดิน เรื่อง ห้ามใช้ยานพาหนะโดยที่ ยานพาหนะนั้นมีน้ำหนักบรรทุกเกินกว่าที่ได้กำหนดเดินบนทางหลวงแผ่นดิน ลงวันที่ 14 ธันวาคม 2519 ข้อ 4 พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 92, 93, 151 ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 33, 91 และขอให้ปรับของกลางด้วยจำเลยให้การรับสารภาพศาลชั้นต้นพิพากษาว่า จำเลยมีความผิดตามฟ้อง ให้ลงโทษทุกกรรมเป็นกระทงความผิดฐานปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถโดยไม่ได้ รับอนุญาตจากนายทะเบียน จำคุก 2 เดือน ปรับ 6,000 บาท ฐานใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกิน อัตราที่กฎหมายกำหนด จำคุก 2 เดือนปรับ 2,000 บาท รวมจำคุก 4 เดือน ปรับ 8,000 บาท จำเลยให้การรับสารภาพลดโทษให้กึ่งหนึ่ง คงจำคุก 2 เดือน ปรับ 4,000 บาท โทษจำคุกให้รอการลงโทษไว้ 2 ปี ไม่ชำระค่าปรับจัดการตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 29, 30 ของกลางยังไม่สมควรรับโจทก์ อุทธรณ์ศาลอุทธรณ์พิพากษาแก้เป็นว่า เฉพาะความผิดฐานใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา ไม่รอการลงโทษให้และไม่ปรับให้ปรับลดขั้นบรรทุกของกลาง นอกจากนี้แก้ให้เป็นไปตามคำ พิพากษาศาลชั้นต้นจำเลยฎีกา โดยผู้พิพากษาซึ่งพิจารณาและลงชื่อในคำพิพากษาศาลชั้นต้น อนุญาตให้ฎีกาปัญหาข้อเท็จจริงศาลฎีกาวินิจฉัยว่า "คงมีปัญหาในชั้นนี้ เฉพาะความผิดฐานใช้ ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราว่า มีเหตุสมควรรอการลงโทษให้จำเลย และมีเหตุที่จะไม่ปรับ ลดขั้นบรรทุกของกลางหรือไม่พิเคราะห์แล้วเห็นว่า การที่จำเลยนำรถยนต์บรรทุกของกลางซึ่งมี น้ำหนักบรรทุกเกินกว่าที่ทางราชการกำหนดถึง 5,800 กิโลกรัมมาเดินบนทางหลวงแผ่นดิน นอกจากจะทำความเสียหายแก่ทางสัญจรไปมาของประชาชน ทำให้ต้องสิ้นเปลืองงบประมาณ แผ่นดินในการบูรณะซ่อมแซมอันมีผลเป็นการทำลายเศรษฐกิจของชาติโดยส่วนรวมแล้ว ก็ยังอาจ ก่อให้เกิดอันตรายร้ายแรงต่อผู้ขับขี่ยานพาหนะอื่นอีกด้วย ทั้งจำเลยกระทำความผิดเพื่อแสวงหา ประโยชน์ส่วนตัวโดยไม่คำนึงถึงความสูญเสียที่จะเกิดตามมาจึงไม่มีเหตุที่จะรอการลงโทษให้จำเลย และไม่มีเหตุที่จะไม่ปรับลดขั้นบรรทุกของกลางที่จำเลยใช้กระทำความผิด..." พิพากษายืน

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 548/2479

จำคดีได้ความว่าจำเลยขับรถบรรทุกหนักเกินกว่าอัตราที่เจ้าพนักงานกำหนดให้โจทก์จึง ฟ้องขอให้ลงโทษตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พุทธศักราช 2473 มาตรา 35 และกฎเสนาบคีออก โดย มาตรา 42 แห่ง พระราชบัญญัตินั้นศาลชั้นต้นและศาลอุทธรณ์พิพากษาให้ปรับจำเลย 20 บาท ตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พุทธศักราช 2473 มาตรา 35 และกฎเสนาบคีที่โจทก์อ้างจำเลยฎีกาว่า กฎกระทรวงที่ว่าด้วยน้ำหนักบรรทุกนี้ออกตามมาตรา 72 หาได้ออกตามมาตรา 38 ไม่ ฉะนั้นจะ

ปรับจำนวนตาม มาตรา 35 มิได้และว่าเมื่อศาลฟังว่าจำเลยไม่ใช่เป็นผู้บรรทุกเป็นแต่เพียงคนขับรถ บรรทุกเกินอัตราจำเลยจึงไม่ต้องรับผิดชอบศาลฎีกาตัดสินว่ามาตรา 42 เป็นบททั่วไปครอบคลุม มาตรา 38 อันเป็นบทเฉพาะการไว้ด้วย กฎนี้จึงใช้ได้ผู้ใดละเมิดก็ผิด และใครจะบรรทุกเกินอัตราก็ตาม แต่จำเลยเป็นผู้ขับรถที่บรรทุกเกินอัตรานั้นจำเลยต้องมีผิดเพราะความผิดเกิดเมื่อขับรถออกไปตามถนน เห็นว่าฎีกาจำเลยฟังไม่ขึ้นให้ยกเสีย

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1385/2530

โจทก์ฟ้องว่า จำเลยที่ 1 ขับรถยนต์บรรทุกบรรทุกยางแอสฟัลติกมีน้ำหนักเกินกำหนดตามประกาศผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดิน เป็นจำนวน 6,100 กิโลกรัม เติมน้ำมันบนทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 210 วังสะพุง-อุดรธานี เป็นเหตุให้ทางหลวงแผ่นดินเสียหาย และตามวันเวลาดังกล่าว จำเลยที่ 2 ซึ่งเป็นนายจ้างจำเลยที่ 1 ได้ใช้จ้างวานจำเลยที่ 1 ให้กระทำผิดดังกล่าว ขอให้ลงโทษตามประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 295 ลงวันที่ 28 พฤศจิกายน 2515 ข้อ 56, 83 ประกาศผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดิน เรื่อง ห้ามใช้ยานพาหนะโดยที่ยานพาหนะนั้นมีน้ำหนักน้ำหนักบรรทุกหรือน้ำหนักลงเพลาเกินกว่าที่ได้กำหนด เติมน้ำมันบนทางหลวงแผ่นดิน ลงวันที่ 14 ธันวาคม 2519 ข้อ 4 ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 84 จำเลยทั้งสองให้การรับสารภาพศาลชั้นต้นพิพากษาว่า จำเลยทั้งสองมีความผิดตามประกาศของคณะปฏิวัติฉบับที่ 295 ลงวันที่ 28 พฤศจิกายน 2515 ข้อ 56, 83 ประกาศของผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดิน เรื่อง ห้ามใช้ยานพาหนะโดยที่ยานพาหนะนั้นมีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุกหรือน้ำหนักลงเพลาเกินกว่าที่ได้กำหนด เติมน้ำมันบนทางหลวงแผ่นดิน ลงวันที่ 14 ธันวาคม 2519 ข้อ 4 ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 84 ให้จำคุกคนละสองเดือนจำเลยทั้งสองให้การรับสารภาพ มีเหตุบรรเทาโทษลดโทษให้กึ่งหนึ่งตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 78 ลงจำคุกคนละหนึ่งเดือนจำเลยทั้งสองอุทธรณ์ขอให้ลงโทษปรับหรือรอการลงโทษจำคุก ศาลอุทธรณ์พิพากษายืนจำเลยที่ 2 ฎีกา โดยอธิบดีกรมอัยการรับรองให้ฎีกาในปัญหาข้อเท็จจริงศาลฎีกาวินิจฉัยว่า "จำเลยที่ 2 ใช้ให้จำเลยที่ 1 กระทำผิดด้วยการนำรถยนต์บรรทุกซึ่งมีน้ำหนักรถยนต์และน้ำหนักบรรทุกรวมกันเกินกว่าที่ทางการกำหนดถึง 6,100 กิโลกรัม มาเติมน้ำมันบนทางหลวงแผ่นดินจำเลยที่ 2 อ้างว่าเป็นนิติศาสตร์บัณฑิตและกำลังศึกษาอยู่ในสำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา หากต้องรับโทษจำคุกจะเป็นการตัดอนาคตในการรับราชการ โดยเฉพาะในสถาบันที่ทรงความยุติธรรมที่จำเลยใฝ่ฝันนั้น เห็นว่า พฤติการณ์ของจำเลยที่ 2 ซึ่งทำสัญญาประกันไว้ต่อศาลว่าจะปฏิบัติตามนัดหรือหมายเรียกของศาล เมื่อศาลชั้นต้นหมายเรียกจำเลยที่ 2 มาฟังคำพิพากษาศาลอุทธรณ์ จำเลยกลับหลีกเลี่ยงไม่มาฟังคำพิพากษา จนกระทั่งศาลต้องสั่งปรับจำเลยที่ 2 ผู้ทำสัญญาประกันตนเองและออกหมายจับ และตั้งแต่ศาลชั้นต้นอ่านคำพิพากษาศาลอุทธรณ์ลับหลังจำเลย และออก

หมายจับจำเลยที่ 2 มารับโทษตามคำพิพากษาจนกระทั่งจำเลยที่ 1 ซึ่งรับโทษจำคุกตามคำพิพากษาศาลอุทธรณ์พ้นโทษไปแล้วก็ยังไม่ได้ตัวจำเลยที่ 2 มาศาล ทั้งนี้เจ้าหน้าที่เกินกว่าที่ทางการกำหนดถึง 6,100 กิโลกรัมซึ่งเป็นการทำความเสียหายแก่ทางหลวงแผ่นดินอันเป็นทางสัญจรไปมาของประชาชนมีผลเป็นการทำลายเศรษฐกิจของชาติ จำเลยเป็นคนมีความรู้แต่ก็มิได้คำนึงถึงความสูญเสียของส่วนรวมดังกล่าว จึงไม่มีเหตุที่จะรอกการลงโทษให้จำเลยที่ 2 ฎีกาของจำเลยที่ 2 ฟังไม่ขึ้น" พิพากษายืน

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 4870/2533

โจทก์ฟ้องว่า จำเลยใช้รถยนต์บรรทุกซึ่งกฎหมายกำหนดให้น้ำหนักรถและน้ำหนักบรรทุกหนักได้ไม่เกิน 21,000 กิโลกรัม บรรทุกดินเกินกำหนดดังกล่าว 8,300 กิโลกรัม อันเป็นการฝ่าฝืนต่อกฎหมายขอให้ลงโทษตามประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 295 ข้อ 56 , 83 ระเบียบรถบรรทุกของกลางจำเลยให้การรับสารภาพศาลชั้นต้นพิพากษาว่า จำเลยมีความผิดตามประกาศของคณะปฏิวัติฉบับที่ 295 ข้อ 56, 83 จำเลยให้การรับสารภาพ ลดโทษให้หนึ่งในสี่ คงจำคุก 1 เดือน 15 วัน และปรับ 1,500 บาท โทษจำคุกให้รอกการลงโทษไว้ 2 ปี บังคับค่าปรับตามประมวลกฎหมายอาญามาตรา 29 , 30 ของกลางไม่รับ โจทก์อุทธรณ์ขอให้ปรับรถยนต์บรรทุกของกลางศาลอุทธรณ์พิพากษาแก้เป็นว่า ให้ปรับรถยนต์บรรทุกของกลางนอกจากที่แก้ให้เป็นไปตามคำพิพากษาศาลชั้นต้นจำเลยฎีกาศาลฎีกาวินิจฉัยว่า "เห็นว่า รถยนต์บรรทุกของกลางบรรทุกดินมีน้ำหนักรถและน้ำหนักบรรทุกรวม 29,300 กิโลกรัม เกินกว่าอัตราที่กำหนดไว้ถึง 8,300 กิโลกรัม นับได้ว่ามีน้ำหนักเกินอัตราจำนวนมาก เป็นการทำความเสียหายแก่ทางหลวงจังหวัด อันเป็นทางสัญจรไปมาของประชาชนทั้งมีผลเป็นการทำลายเศรษฐกิจของชาติ และรถยนต์บรรทุกดังกล่าวบรรทุกเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดเป็นจำนวนมากจึงเป็นทรัพย์สินที่ใช้ในการกระทำความผิดอันควรปรับ..." พิพากษายืน

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 8913/2533

โจทก์ฟ้องขอให้ลงโทษจำเลยตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 มาตรา 61 , 73 จำเลยให้การรับสารภาพ ศาลชั้นต้นพิพากษาว่า จำเลยมีความผิดตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 มาตรา 61, 73 จำคุก 6 เดือน และปรับ 10,000 บาท จำเลยให้การรับสารภาพ เป็นประโยชน์แก่การพิจารณา มีเหตุบรรเทาโทษ ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 78 ลดโทษให้กึ่งหนึ่ง คงจำคุก 3 เดือน และปรับ 5,000 บาท ให้รอกการลงโทษไว้มีกำหนด 2 ปี คำนวณความประพฤติของจำเลยมีกำหนด 1 ปี โดยให้จำเลยไปรายงานตัวต่อพนักงานคุมประพฤติ 4 เดือนต่อครั้ง กับให้จำเลยกระทำ

กิจกรรมบริการสังคมหรือสาธารณประโยชน์ตามที่พนักงานคุมประพฤติและจำเลยเห็นสมควร เป็นเวลา 12 ชั่วโมง ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 56 ไม่ชำระค่าปรับให้จัดการตาม ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 29, 30 โจทก์อุทธรณ์ โดยอธิบดีอัยการฝ่ายคดีศาลสูงเขต 2 ซึ่ง อัยการสูงสุดได้มอบหมาย รับรองให้อุทธรณ์ในปัญหาข้อเท็จจริงศาลอุทธรณ์ภาค 2 พิพากษาแก้ เป็นว่า จำเลยมีความผิดตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 มาตรา 61 วรรคหนึ่ง, 73/2 จำคุก 2 เดือน ลดโทษให้กึ่งหนึ่งแล้ว คงจำคุก 1 เดือน โดยไม่ลงโทษปรับและไม่คุมความประพฤติ ให้ เปลี่ยนโทษจำคุกเป็นกักขังจำเลยตามกำหนดเวลาดังกล่าว ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 23 นอกจากนี้ที่แก้ให้ขึ้นไปตามคำพิพากษาศาลชั้นต้น จำเลยฎีกา ศาลฎีกาวินิจฉัยว่า "คดีนี้จำเลยฎีกาว่า จำเลยได้ปฏิบัติตามคำพิพากษาศาลชั้นต้น โดยชำระค่าปรับและปฏิบัติตามเงื่อนไขคุมความ ประพฤติครบถ้วนแล้ว จึงถือได้ว่าจำเลยได้ปฏิบัติตามคำพิพากษา หรือได้รับโทษจนครบถ้วนเสร็จ สิ้นแล้ว ที่ศาลอุทธรณ์ภาค 2 พิพากษาแก้โทษมานั้นเป็นการไม่ชอบ ทำให้จำเลยต้องรับโทษซ้ำซ้อน จากการกระทำความผิดแต่เพียงครั้งเดียวกันั้น เห็นว่า การกระทำความผิดตามฟ้องของจำเลยในแต่ ละฐานความผิดนั้นเป็นคดีที่มีอัตราโทษจำคุกและโทษปรับ ศาลย่อมมีอำนาจที่จะลงโทษจำคุก หรือลงโทษปรับอย่างใดอย่างหนึ่ง หรือจะลงโทษทั้งโทษจำคุกและโทษปรับทั้งสองอย่างพร้อมกัน ก็ได้ ถึงแม้ในคดีนี้จำเลยจะได้ชำระค่าปรับครบถ้วนตามคำพิพากษาศาลชั้นต้นแล้วก็ตาม ศาล อุทธรณ์ภาค 2 ย่อมมีอำนาจที่จะลงโทษจำคุกจำเลยอีกได้ และการที่จำเลยได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขคุม ความประพฤติ ทำงานบริการสังคมและสาธารณประโยชน์ตามที่พนักงานคุมประพฤติและจำเลย เห็นสมควรครบถ้วนตามคำพิพากษาศาลชั้นต้นแล้วก็ตาม แต่เงื่อนไขการคุมความประพฤติดังกล่าว นั้นก็มีใช้การลงโทษ เป็นแต่เพียงมาตรการทางกฎหมายที่ศาลให้โอกาสผู้กระทำความผิดในกรณีที่ ศาลมีคำพิพากษาให้รอการกำหนดโทษหรือรอการลงโทษเท่านั้น จึงถือไม่ได้ว่าเป็นการ ลงโทษจำเลยซ้ำซ้อนจากการกระทำความผิดแต่เพียงครั้งเดียวดังที่จำเลยอ้างมาในฎีกา ฎีกาข้อนี้ ของจำเลยฟังไม่ขึ้น ส่วนที่จำเลยฎีกาขอให้รอการลงโทษจำคุกนั้น เห็นว่า จำเลยใช้รถยนต์บรรทุก คันเกิดเหตุบรรทุกดินมีน้ำหนักยานพาหนะรวมน้ำหนักบรรทุกเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดไว้ ถึง 22,410 กิโลกรัม โดยไม่นำพาว่าจะก่อให้เกิดความเสียหายอย่างร้ายแรงต่อสภาพทางหลวง แผ่นดินซึ่งเป็นสมบัติของส่วนรวมและมีไว้เพื่อประโยชน์ร่วมกันของสาธารณชน การกระทำของ จำเลยย่อมทำให้ผู้ร่วมใช้เส้นทางสัญจรไปมาต้องเสี่ยงต่ออันตรายที่เกิดจากสภาพของยานพาหนะที่ บรรทุกน้ำหนักเป็นจำนวนมากจนเกินกว่าที่ผู้ขับจะควบคุมให้แล่นไปได้อย่างปลอดภัย พฤติการณ์ ในการกระทำความผิดของจำเลยนับว่าร้ายแรง ที่จำเลยยกขึ้นอ้างฎีกาว่า จำเลยไม่เคยกระทำ ความผิดมาก่อน มีภาระต้องรับผิดชอบต่อครอบครัวและจำต้องกระทำความผิดในคดีนี้เพราะไม่ อาจหลีกเลี่ยงหรือขัดคำสั่งของนายจ้าง ก็เป็นเพียงเหตุผลและความจำเป็นส่วนตัวของจำเลยเท่านั้น

บุคคลทั่ว ๆ ไปในสถานะเช่นเดียวกับจำเลยก็มีภาระที่ไม่แตกต่างไปจากจำเลย จำเลยไม่อาจอ้างภาระความจำเป็นส่วนตัวเพื่อก่อภาระให้แก่สังคมโดยรวมได้ เหตุดังกล่าวไม่เป็นเหตุผลเพียงพอที่จะรับฟังเพื่อรอกการลงโทษจำคุกให้แก่จำเลยได้ ที่ศาลอุทธรณ์ภาค 2 พิพากษาแก้เป็นลงโทษจำคุก 2 เดือน ลดโทษให้กึ่งหนึ่งแล้ว คงจำคุก 1 เดือน โดยไม่ลงโทษปรับและไม่คุมความประพฤติ และให้เปลี่ยนโทษจำคุกเป็นกักขังแทนตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 23 นั้น เป็นการใช้อุบายพิสดารกำหนดโทษที่เหมาะสมแก่พฤติการณ์แห่งคดีแล้ว ศาลฎีกาไม่มีเหตุที่จะเปลี่ยนแปลงแก้ไข ฎีกาของจำเลยในข้อนี้จึงฟังไม่ขึ้นเช่นกัน" พิพากษายืน

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2105/2548

คดีสืบเนื่องมาจากศาลชั้นต้นมีคำพิพากษาว่าจำเลยมีความผิดฐานใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด และให้ริบรณณฑ์บรรทุกของกลาง ต่อมาผู้ร้องยื่นคำร้องว่าเป็นเจ้าของรถยนต์บรรทุกคันดังกล่าว มิได้มีส่วนรู้เห็นเป็นใจในการกระทำความผิดของจำเลย ขอให้คืนรถยนต์บรรทุกของกลางแก่ผู้ร้อง โจทก์ยื่นคำคัดค้าน ขอให้ยกคำร้องศาลชั้นต้นไต่สวนแล้วมีคำสั่งให้ยกคำร้องผู้ร้องอุทธรณ์ศาลอุทธรณ์พิพากษายืนจำเลยฎีกาศาลฎีกาวินิจฉัยว่า "ข้อเท็จจริงเบื้องต้นฟังได้เป็นยุติว่า ผู้ร้องเป็นเจ้าของรถยนต์บรรทุกของกลาง หมายเลขทะเบียน 70-1015 ชลบุรี วันเกิดเหตุผู้ร้องใช้ให้จำเลยซึ่งเป็นลูกจ้างขับรถบรรทุกดังกล่าวไปรับจ้างบรรทุกปูนซีเมนต์ที่บริษัททองสวัสดิ์ก่อสร้าง จำกัด เพื่อนำไปส่งให้แก่การไฟฟ้าบางขุนเทียน ปรากฏว่าปูนซีเมนต์ที่บรรทุกนั้นน้ำหนักเกินไปจากอัตราที่กำหนดไว้ 2,970 กิโลกรัม อันเป็นการฝ่าฝืนต่อกฎหมาย ศาลชั้นต้นจึงพิพากษาลงโทษจำเลยและริบรณณฑ์บรรทุกของกลาง ปัญหาที่ต้องวินิจฉัยตามฎีกาของผู้ร้องมีว่า ผู้ร้องรู้เห็นเป็นใจด้วยในการกระทำความผิดของจำเลยหรือไม่ ทางการไต่สวนผู้ร้องนำสืบว่า ผู้ร้องได้ออกประกาศและข้อบังคับให้ลูกจ้างทุกคนทราบและปฏิบัติตามในเรื่องการปฏิบัติงานของพนักงานขับรถบรรทุกให้บรรทุกน้ำหนักตามกำหนด ซึ่งจำเลยก็ได้รับทราบประกาศดังกล่าวแล้ว เมื่อจำเลยฝ่าฝืนกระทำความผิดจึงต้องถูกลงโทษตัดเงินเดือนและให้พักงาน ในที่สุดจำเลยได้ลาออกจากงานไป การบรรทุกสินค้าครั้งนี้ผู้ร้องและลูกจ้างได้ตกลงราคาว่าจ้างกันเป็นรายเที่ยว ๆ ละ 3,000 บาท เห็นว่า ผู้ร้องเป็นบริษัทที่ประกอบกิจการขนส่งและมีรถบรรทุกไว้บริการลูกค้าประมาณ 10 คัน การที่ผู้ร้องได้ออกประกาศข้อบังคับให้ลูกจ้างได้ถือปฏิบัติตามบรรทุกน้ำหนักตามกำหนดนั้นนับว่าเป็นสิ่งที่ดี ประกาศและข้อบังคับดังกล่าวเป็นเรื่องภายในของผู้ร้อง แต่ผู้ร้องยังจะต้องมีหน้าที่ตรวจตราโดยหาวิธีการอื่นมาควบคุมมิให้มีการบรรทุกเกินอีกด้วย มิใช่เพียงแต่ปิดประกาศข้อบังคับให้ลูกจ้างทราบเท่านั้น แล้วปล่อยให้ลูกจ้างขับรถไปบรรทุกโดยไม่มีการควบคุมอีกชั้นหนึ่งยอมเป็นช่องทางให้มีการบรรทุกเกินกำหนดได้โดยง่าย ซึ่งผู้ร้องยอมทราบเรื่องนี้เป็น

อย่างดี ดังนั้น การที่ผู้ร้องปล่อยปละละเลยเช่นนี้จนจำเลยซึ่งเป็นลูกจ้างชั่วคราวของกลางไปบรรทุกเกินกำหนดดังกล่าว ย่อมถือได้ว่าผู้ร้องรู้เห็นเป็นใจในการกระทำความผิดของจำเลยด้วย ที่ศาลอุทธรณ์พิพากษายืนตามคำพิพากษาของศาลชั้นต้นให้ยกคำร้องนั้นชอบแล้ว ฎีกาของผู้ร้องฟังไม่ขึ้น" พิพากษายืน

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 3125/2550

คดีสืบเนื่องมาจากศาลชั้นต้นพิพากษาลงโทษจำเลยตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 มาตรา 4, 61, 73 และริบรบบรรทุกสิบสี่อ หมายถึงทะเบียน 80-4857 สิงห์บุรี ของกลางผู้ร้องยื่นคำร้อง ขอให้คืนรบบรรทุกของกลางแก่ผู้ร้อง โจทก์ยื่นคำคัดค้าน ขอให้ยกคำร้องศาลชั้นต้นไว้ส่วนแล้ว มีคำสั่งยกคำร้องผู้ร้องอุทธรณ์ศาลอุทธรณ์ภาค 6 พิพากษากลับ ให้คืนรบบรรทุกของกลางแก่ผู้ร้อง โจทก์ฎีกาศาลฎีกาวินิจฉัยว่า "...พิเคราะห์แล้ว ข้อเท็จจริงเบื้องต้นรับฟังได้ว่า ผู้ร้องเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์รบบรรทุกสิบสี่อ หมายถึงทะเบียน 80-4857 สิงห์บุรี ของกลาง จำเลยเป็นลูกจ้างของผู้ร้อง วันเกิดเหตุผู้ร้องใช้ให้จำเลยขับรถบรรทุกของกลางบรรทุกข้าวเปลือกของนาย อ. ไปส่งโรงสีตั้งพัฒนา ตามที่นาย อ. ว่าจ้าง ระหว่างทางเจ้าพนักงานตำรวจจับกุมจำเลยในข้อหาใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด และศาลมีคำสั่งริบรบบรรทุกของกลาง มีปัญหาต้องวินิจฉัยตามฎีกาของโจทก์ว่า ผู้ร้องรู้เห็นเป็นใจด้วยในการกระทำความผิดของจำเลยหรือไม่ ที่ผู้ร้องนำสืบว่าวันเกิดเหตุผู้ร้องสั่งให้จำเลยไปบรรทุกข้าวเปลือกเพียง 15 เกวียน แต่จำเลยบรรทุกข้าวเปลือกที่เหลืออีกประมาณ 1 เกวียนไปด้วย เป็นเหตุให้น้ำหนักบรรทุกเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดนั้น ข้อเท็จจริงแตกต่างกับที่ผู้ร้องและจำเลยให้การต่อพนักงานสอบสวนตามบันทึกคำให้การที่ว่าก่อนวันเกิดเหตุมีฝนตกหนัก ข้าวเปลือกที่บรรทุกไปมีความชื้นสูง เป็นเหตุให้น้ำหนักบรรทุกเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด ดังนั้น ที่ผู้ร้องนำสืบว่าวันเกิดเหตุจำเลยบรรทุกข้าวเปลือกในปริมาณเกินกว่าที่ผู้ร้องสั่งให้บรรทุกจึงไม่มีน้ำหนักให้รับฟัง ส่วนที่ผู้ร้องเบิกความว่า ได้ใช้ผ้ากระสอบเพื่อกำหนดความสูงมิให้จำเลยบรรทุกเกิน และผู้ร้องกำชับจำเลยไม่ให้บรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดนั้น เห็นว่าผู้ร้องมีรบบรรทุกของกลางไว้เพื่อรับจ้าง การที่ผู้ร้องชิงผ้ากระสอบไว้เพื่อกำหนดความสูงมิให้จำเลยบรรทุกเกินและกำชับจำเลยไม่ให้บรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดเป็นเพียงวิธีการควบคุมเบื้องต้น และเป็นเรื่องภายในระหว่างผู้ร้องกับจำเลยเท่านั้น แต่ผู้ร้องยังมีหน้าที่ตรวจตราโดยหาวิธีอื่นมาควบคุมมิให้จำเลยบรรทุกน้ำหนักเกินอีกด้วย มิใช่ปล่อยให้จำเลยขับรถบรรทุกของกลางไปบรรทุกข้าวเปลือกโดยไม่ควบคุมดูแลการบรรทุก ดังนั้น การที่ผู้ร้องปล่อยปละละเลยจนจำเลยซึ่งเป็นลูกจ้างชั่วคราวของกลางบรรทุกข้าวเปลือกน้ำหนักเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด ย่อมถือได้ว่าผู้ร้องรู้เห็นเป็นใจด้วยในการกระทำความผิดของจำเลย ที่ศาลอุทธรณ์ภาค 6 พิพากษาให้คืน

รถบรรทุกของกลางแก่ผู้ร้องนั้น ศาลฎีกาไม่เห็นพ้องด้วย ฎีกาของโจทก์ฟังขึ้น" พิพากษากลับ ให้ยกคำร้อง

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 3044/2549

โจทก์ฟ้องขอให้ลงโทษจำเลยตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 มาตรา 61, 73 ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 33 และริบรณต์บรรทุกสิบล้อของกลางจำเลยให้การรับสารภาพ ศาลชั้นต้นพิพากษาว่า จำเลยมีความผิดตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 มาตรา 61 วรรคหนึ่ง, 73 จำคุก 1 เดือน และปรับ 4,000 บาท จำเลยให้การรับสารภาพเพราะจำนนต่อหลักฐานจึงไม่ลดโทษให้ โทษจำคุกให้รอการลงโทษไว้มีกำหนด 1 ปี ไม่ชำระค่าปรับให้จัดการตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 29, 30 รณต์บรรทุกสิบล้อของกลางไม่ใช่ทรัพย์สินที่ใช้ในการกระทำความผิดโดยตรงจึงไม่ริบโทษอุทธรณ์ โดยรองอธิบดีอัยการฝ่ายคดีอาญาธนบุรี ซึ่งปฏิบัติราชการในหน้าที่อธิบดีอัยการฝ่ายคดีศาลสูงเขต 7 ซึ่งได้รับมอบหมายจากอัยการสูงสุดรับรองให้อุทธรณ์ในปัญหาข้อเท็จจริงศาลอุทธรณ์ภาค 7 พิพากษาแก้เป็นว่า ให้คุมความประพฤติจำเลยไว้มีกำหนดระยะเวลา 1 ปี โดยให้จำเลยไปรายงานตัวต่อพนักงานคุมประพฤติ 3 เดือนต่อครั้ง ภายในระยะเวลาดังกล่าว และให้จำเลยทำงานบริการสังคมตามที่พนักงานคุมประพฤติและจำเลยเห็นสมควรเป็นเวลา 12 ชั่วโมง ภายใน 1 ปี ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 56 ริบรณต์บรรทุกสิบล้อของกลาง นอกจากที่แก้ให้เป็นไปตามคำพิพากษาศาลชั้นต้นจำเลยฎีกา โดยผู้พิพากษาซึ่งพิจารณาและลงชื่อในคำพิพากษาศาลชั้นต้นอนุญาตให้ฎีกาในปัญหาข้อเท็จจริง ศาลฎีกาวินิจฉัยว่า "ที่จำเลยฎีกาประการแรกว่า รณต์บรรทุกสิบล้อของกลางไม่ใช่ทรัพย์สินที่จำเลยได้ใช้หรือมีไว้เพื่อใช้ในการกระทำความผิด เพราะรณต์บรรทุกสิบล้อของกลางมิใช่ทรัพย์สินที่มีไว้เป็นความผิดโดยสภาพ และพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 มาตรา 61, 73 เป็นเพียงบทบัญญัติให้ลงโทษจำเลยมิได้มุ่งถึงตัวทรัพย์สินแต่อย่างใดนั้น เห็นว่า คดีโจทก์ฟ้องว่าจำเลยขับรณต์บรรทุกสิบล้อบรรทุกทรายซึ่งมีน้ำหนักยานพาหนะรวมน้ำหนักบรรทุกเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด อันเป็นความผิดตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 และขอให้ศาลสั่งริบรณต์บรรทุกสิบล้อของกลาง เมื่อจำเลยให้การรับสารภาพตามฟ้อง และคดีไม่จำเป็นต้องสืบพยานประกอบคำรับสารภาพ จึงฟังได้ว่าจำเลยได้ใช้รณต์บรรทุกสิบล้อของกลางบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด อันเป็นการฝ่าฝืนต่อกฎหมาย รณต์บรรทุกสิบล้อของกลางจึงเป็นทรัพย์สินที่บุคคลได้ใช้ในการกระทำความผิด ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 33 (1) แม้พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 มาตรา 61, 73 มิได้บัญญัติถึงการรับของกลางไว้แต่ก็มีได้บัญญัติถึงเรื่องนี้ไว้เป็นอย่างอื่น จึงนำมาตรา 33 มาใช้บังคับได้ตามมาตรา 17 แห่งประมวลกฎหมายอาญา ฎีกาข้อนี้ของจำเลยฟังไม่ขึ้นมี ปัญหาต้องวินิจฉัยตามฎีกาของจำเลย

ประการต่อไปว่า ศาลอุทธรณ์ภาค 7 มิได้วินิจฉัยว่ารถยนต์บรรทุกสิบล้อของกลางเป็นทรัพย์สินที่ใช้ในการกระทำความผิดและการริบเป็นไปตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 33 ตามคำขอท้ายฟ้องของโจทก์หรือไม่ คำพิพากษาศาลอุทธรณ์ภาค 7 จึงไม่ชอบนั้น เห็นว่า การที่ศาลอุทธรณ์ภาค 7 พิพากษาให้ริบรถยนต์บรรทุกสิบล้อของกลางนั้น ศาลอุทธรณ์ภาค 7 ย่อมเห็นแล้วว่ารถยนต์บรรทุกสิบล้อของกลางเป็นทรัพย์สินที่ใช้ในการกระทำความผิดซึ่งโจทก์ขอให้ริบตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 33 การที่ศาลอุทธรณ์ไม่ได้วินิจฉัยว่าเป็นทรัพย์สินที่ใช้ในการกระทำความผิดและระบุบทกฎหมาย ก็ไม่ทำให้คำพิพากษาของศาลอุทธรณ์ภาค 7 ไม่ชอบ ฎีกาข้อนี้ของจำเลยฟังไม่ขึ้นเช่นกัน" พิพากษายืน

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 4870/2533

โจทก์ฟ้องว่า จำเลยใช้รถยนต์บรรทุกซึ่งกฎหมายกำหนดให้น้ำหนักรถและน้ำหนักบรรทุกหนักได้ไม่เกิน 21,000 กิโลกรัม บรรทุกดินเกินกำหนดดังกล่าว 8,300 กิโลกรัม อันเป็นการฝ่าฝืนต่อกฎหมายขอให้ลงโทษตามประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 295 ข้อ 56, 83 ริบรถยนต์บรรทุกของกลาง จำเลยให้การรับสารภาพศาลชั้นต้นพิพากษาว่า จำเลยมีความผิดตามประกาศของคณะปฏิวัติฉบับที่ 295 ข้อ 56, 83 จำเลยให้การรับสารภาพ ลดโทษให้หนึ่งในสี่ คงจำคุก 1 เดือน 15 วัน และปรับ 1,500 บาท โทษจำคุกให้รอการลงโทษไว้ 2 ปี บังคับค่าปรับตามประมวลกฎหมายอาญามาตรา 29, 30 ของกลางไม่ริบ โจทก์อุทธรณ์ขอให้ริบรถยนต์บรรทุกของกลางศาลอุทธรณ์พิพากษาแก้เป็นว่า ให้ริบรถยนต์บรรทุกของกลางนอกจากที่แก้ให้เป็นไปตามคำพิพากษาศาลชั้นต้นจำเลยฎีกาศาลฎีกาวินิจฉัยว่า "เห็นว่า รถยนต์บรรทุกของกลางบรรทุกดินมีน้ำหนักรถและน้ำหนักบรรทุกรวม 29,300 กิโลกรัม เกินกว่าอัตราที่กำหนดไว้ถึง 8,300 กิโลกรัม นับได้ว่ามีน้ำหนักเกินอัตราจำนวนมาก เป็นการทำความเสียหายแก่ทางหลวงจังหวัด อันเป็นทางสัญจรไปมาของประชาชนทั้งมีผลเป็นการทำลายเศรษฐกิจของชาติ และรถยนต์บรรทุกดังกล่าวบรรทุกเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดเป็นจำนวนมากจึงเป็นทรัพย์สินที่ใช้ในการกระทำความผิดอันควรริบ" พิพากษายืน.

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 4006/2535

โจทก์ฟ้องว่า จำเลยขับรถบรรทุกซึ่งกำหนดให้น้ำหนักยานพาหนะรวมน้ำหนักบรรทุกไม่เกิน 21,000 กิโลกรัม บรรทุกน้ำหนักเกินกำหนดดังกล่าว 9,300 กิโลกรัม แล่นไปตามทางหลวงแผ่นดินอันเป็นการฝ่าฝืนต่อกฎหมายเจ้าพนักงานจับจำเลยได้พร้อมยึดรถยนต์บรรทุกดังกล่าวเป็นของกลาง ขอให้ลงโทษตามประกาศของคณะปฏิวัติฉบับที่ 295 ลงวันที่ 28 พฤศจิกายน

2515 ข้อ 56, 83 ประกาศผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดิน ลงวันที่ 14 ธันวาคม 2519 ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 33 และบริบทของบรรทุกของกลางจำเลยให้การรับสารภาพศาลชั้นต้นพิพากษาว่า จำเลยมีความผิดตามประกาศของคณะปฏิวัติฉบับที่ 295 ข้อ 56, 83 ลงโทษจำคุก 2 เดือน จำเลยให้การรับสารภาพลดโทษตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 78 กึ่งหนึ่งคงจำคุก 1 เดือนเปลี่ยนโทษจำคุกเป็น โทษกักขังแทน ส่วนรายนต์บรรทุกของกลางยังไม่เห็นควรริบ ยกคำขอส่วนนี้ของโจทก์ โจทก์อุทธรณ์ขอให้บริบทของบรรทุกของกลางศาลอุทธรณ์พิพากษายืน โจทก์ฎีกาขอให้บริบทของบรรทุกของกลางศาลฎีกาวินิจฉัยว่า "การที่จำเลยนำรายนต์บรรทุกของกลางซึ่งมีน้ำหนักบรรทุกเกินกว่าที่ทางราชการกำหนดถึง 9,300 กิโลกรัมซึ่งมากกว่าร้อยละ 44 ของน้ำหนักรายนต์และน้ำหนักบรรทุกที่ทางราชการกำหนดมาเดินบนทางหลวงแผ่นดินนอกจากจะทำความเสียหายแก่ทางสัญจรไปมาของประชาชน ทำให้รัฐต้องสิ้นเปลืองงบประมาณแผ่นดินในการบูรณะซ่อมแซม อันมีผลเป็นการทำลายเศรษฐกิจของชาติโดยส่วนรวมแล้ว ยังอาจก่อให้เกิดอันตรายร้ายแรงต่อผู้ขับขี่ยานพาหนะหรือผู้ที่สัญจรไปมาอื่นบน ทางหลวงแผ่นดินอีกด้วย การกระทำความผิดของจำเลยเป็นการกระทำโดยไม่คำนึงถึงความสูญเสียที่จะเกิดตามมาแก่ส่วนรวมและผู้อื่นเช่นนี้ จึงสมควรริบรายนต์บรรทุกของกลางที่จำเลยใช้กระทำความผิด ที่ศาลอุทธรณ์ใช้ดุลพินิจไม่ริบรายนต์บรรทุกของกลางนั้น ศาลฎีกาไม่เห็นพ้องด้วยฎีกาของโจทก์ฟังขึ้น"พิพากษาแก้เป็นว่า ให้บริบทของกลาง นอกจากที่แก้ให้เป็นไปตามคำพิพากษาศาลอุทธรณ์

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 5218/2556

คดีสืบเนื่องจากศาลชั้นต้นพิพากษาลงโทษจำเลยตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 341, 343 วรรคแรก พระราชกำหนดการกู้ยืมเงินที่เป็นการฉ้อโกงประชาชน พ.ศ.2527 มาตรา 4 วรรคหนึ่ง, 12 โดยอ่านคำพิพากษาให้คู่ความฟังเมื่อวันที่ 16 กุมภาพันธ์ 2555 ต่อมาวันที่ 19 มีนาคม 2555 จำเลยและผู้ประกันมาศาลพร้อมนำคำร้องขอขยายระยะเวลาอุทธรณ์มายื่นต่อศาลชั้นต้น เมื่อเจ้าพนักงานศาลตรวจสอบแล้วปรากฏว่าล่วงเลยกำหนดระยะเวลาอุทธรณ์แล้วและจำเลยยังประสงค์ที่จะอุทธรณ์ จำเลยและผู้ประกันจึงให้เจ้าหน้าที่ประชาสัมพันธ์เขียนคำร้องเพื่อขอให้ศาลพิจารณาคำร้องขอขยายระยะเวลาอุทธรณ์ เจ้าหน้าที่ประชาสัมพันธ์เขียนคำร้องให้จำเลยและผู้ประกันแล้วเสนอต่อศาลชั้นต้น พร้อมแจ้งให้จำเลยและผู้ประกันรอฟังคำสั่งศาลชั้นต้น ต่อมาเวลาประมาณ 14 นาฬิกา ถึง 14.30 นาฬิกา เจ้าพนักงานศาลประกาศเรียกจำเลยและผู้ประกัน แต่จำเลยและผู้ประกันไม่มาพบและไม่แจ้งเหตุขัดข้อง ศาลชั้นต้นจึงมีคำสั่งว่า พฤติการณ์ของจำเลยและผู้ประกันตามรายงานเจ้าหน้าที่สอดส่องให้เห็นว่าผู้ประกันไม่ส่งตัวจำเลยตามสัญญาประกัน ให้ปรับผู้ประกันเต็มตามสัญญาประกันผู้ประกันอุทธรณ์ศาลอุทธรณ์ภาค 5 พิพากษายืนผู้ประกันฎีกา

ศาลฎีกาวินิจฉัยว่า มีปัญหาที่ต้องวินิจฉัยตามฎีกาของผู้ประกันว่า ผู้ประกันผิดสัญญาประกันหรือไม่ โดยผู้ประกันฎีกาว่า ผู้ประกันได้นำตัวจำเลยมาส่งต่อศาลชั้นต้นตามกำหนดคดีที่ศาลชั้นต้นได้ระบุไว้ในใบนัดให้ส่งตัวจำเลยในวันที่ 19 มีนาคม 2555 เวลา 9 นาฬิกา แล้ว ผู้ประกันจึงหมดหน้าที่ในฐานะผู้ประกันนั้น เห็นว่าแม้ผู้ประกันจะนำตัวจำเลยมายังศาลชั้นต้นตามกำหนดคดีที่ศาลชั้นต้นระบุไว้ในใบนัดให้ส่งตัวจำเลยก็ตาม แต่ข้อเท็จจริงปรากฏตามรายงานเจ้าหน้าที่ศาลว่าในวันดังกล่าวจำเลยและผู้ประกันมาศาลเพื่อยื่นคำร้องขอขยายระยะเวลาอุทธรณ์ เมื่อเจ้าพนักงานศาลตรวจสอบแล้วปรากฏว่าล่วงเลยกำหนดระยะเวลาอุทธรณ์ และสอบถามจำเลยแล้วประสงค์จะยื่นอุทธรณ์ จำเลยและผู้ประกันจึงให้เจ้าหน้าที่ประชาสัมพันธ์เขียนคำร้องเพื่อขอให้ศาลพิจารณาคำร้องขอขยายระยะเวลาอุทธรณ์ เมื่อเจ้าหน้าที่ประชาสัมพันธ์เขียนคำร้องให้จำเลยและผู้ประกันแล้วได้แจ้งให้จำเลยและผู้ประกันรอฟังคำสั่ง แต่เมื่อศาลชั้นต้นมีคำสั่งแล้วจำเลยและผู้ประกันไม่มาฟังคำสั่ง พฤติการณ์ของจำเลยและผู้ประกันดังกล่าวเห็นได้ว่า จำเลยและผู้ประกันมาศาลตามกำหนดคดีในใบนัดของศาลชั้นต้นเพื่อยื่นคำร้องขอขยายระยะเวลาอุทธรณ์เท่านั้น ยังถือไม่ได้ว่าผู้ประกันได้ส่งมอบตัวจำเลยต่อศาลชั้นต้นแล้ว ผู้ประกันจึงผิดสัญญาประกัน ที่ศาลอุทธรณ์ภาค 5 พิพากษามา นั้น ศาลฎีกาเห็นพ้องด้วย ฎีกาของผู้ประกันฟังไม่ขึ้นพิพากษายืน

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2157/2545

โจทก์ฟ้องว่า จำเลยใช้รถยนต์บรรทุกหมายเลขทะเบียน 81-7200 สระบุรีซึ่งเป็นยานพาหนะที่มี 3 เพลา 6 ล้อ ชนิดเพลาคี่ 2 และที่ 3 เป็นเพลาคู ใช้ยางคู่บรรทุกทรายมีน้ำหนักยานพาหนะรวมน้ำหนักบรรทุกเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด 20,126 กิโลกรัมเดินทางหลวงแผ่นดิน โดยฝ่าฝืนต่อกฎหมาย ขอให้ลงโทษตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 มาตรา 61 , 73 จำเลยให้การรับสารภาพ ศาลชั้นต้นพิพากษาว่า จำเลยมีความผิดตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 มาตรา 61, 73 จำคุก 2 เดือน จำเลยให้การรับสารภาพเป็นประโยชน์แก่การพิจารณา มีเหตุบรรเทาโทษ ลดโทษให้กึ่งหนึ่งตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 78 คงจำคุก 1 เดือนจำเลยอุทธรณ์ศาลอุทธรณ์ภาค 1 พิพากษายืนจำเลยฎีกา โดยผู้พิพากษาซึ่งพิจารณาและลงชื่อในคำพิพากษาศาลชั้นต้นอนุญาตให้ฎีกา ในปัญหาข้อเท็จจริง ศาลฎีกาวินิจฉัยว่า "มีปัญหาที่ต้องวินิจฉัยตามฎีกาของจำเลยว่า สมควรรอการลงโทษจำคุกให้แก่จำเลยหรือไม่ เห็นว่า จำเลยใช้รถยนต์บรรทุกคันเกิดเหตุบรรทุกทรายมีน้ำหนักรถยนต์รวมน้ำหนักบรรทุกเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดไว้ถึง 20,126 กิโลกรัมโดยไม่นำพาว่าจะก่อให้เกิดความเสียหายอย่างร้ายแรงเพียงใดต่อสภาพทางหลวงแผ่นดินซึ่งเป็นสมบัติของส่วนรวม และมีไว้เพื่อประโยชน์ร่วมกันของสาธารณชน การกระทำความผิดของจำเลยย่อมทำให้ผู้ร่วมใช้เส้นทางสัญจรไปมาต้องเสี่ยงต่ออันตรายจากสภาพถนนที่ง่ายต่อการเกิดอุบัติเหตุและอันตรายที่เกิด

จากสภาพของรถยนต์ที่บรรทุกน้ำหนักเป็นจำนวนมากจนเกินกว่าที่ผู้ขับจะควบคุมให้แล่นไปได้ อย่างปลอดภัย พฤติการณ์ในการกระทำความผิดของจำเลยนับว่าร้ายแรงที่จำเลยยกขึ้นอ้างในฎีกาว่า จำเลยจำต้องกระทำความผิดในคดีนี้เพราะไม่อาจหลีกเลี่ยงหรือขัดคำสั่งของนายจ้าง มิฉะนั้นจำเลย จะต้องถูกไล่ออกจากงานอันจะทำให้บุคคลในครอบครัวของจำเลยต้องได้รับความเดือดร้อนลำบาก เป็นอย่างยิ่งนั้นเป็นเพียงเหตุผลและความจำเป็นส่วนตัวของจำเลยเท่านั้น บุคคลทั่ว ๆ ไปในสถานะ เช่นเดียวกับจำเลยก็มีภาระที่ไม่แตกต่างไปจากจำเลยจำเลยไม่อาจอ้างภาระความจำเป็นส่วนตัวเพื่อ ก่อภาระให้แก่สังคมโดยรวมได้ทั้งเหตุดังกล่าวก็ไม่เพียงพอที่จะรับฟังเพื่อรอกการลงโทษจำคุกให้แก่ จำเลยได้ ฎีกาของจำเลยฟังไม่ขึ้น แต่ไม่ปรากฏว่าจำเลยได้รับโทษจำคุกมาก่อน จึงเห็นสมควรให้ ลงโทษกักขังแทนโทษจำคุก" พิพากษาแก้เป็นว่า ให้เปลี่ยนโทษจำคุกเป็นโทษกักขัง 1 เดือน ตาม ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 23 นอกจากที่แก้ให้เป็นไปตามคำพิพากษาศาลอุทธรณ์

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 9999/2559

โจทก์ฟ้องขอให้ลงโทษจำเลยตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 มาตรา 61, 73/2 จำเลยให้การรับสารภาพศาลชั้นต้นพิพากษาว่า จำเลยมีความผิดตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 มาตรา 61 วรรคหนึ่ง, 73/2 จำคุก 2 เดือน จำเลยให้การรับสารภาพเป็นประโยชน์แก่การพิจารณา มี เหตุบรรเทาโทษ ลดโทษให้กึ่งหนึ่งตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 78 คงจำคุก 1 เดือน จำเลย อุทธรณ์ ศาลอุทธรณ์ภาค 1 พิพากษาแก้เป็นว่า ให้ลงโทษปรับจำเลย 10,000 บาท อีกสถานหนึ่ง ลด โทษให้ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 78 กึ่งหนึ่งแล้ว คงปรับ 5,000 บาท โทษจำคุกให้รอกการ ลงโทษไว้ 1 ปี และคุ้มครองความประพฤติของจำเลยโดยให้จำเลยไปรายงานตัวต่อพนักงานคุมประพฤติ ในระหว่างรอกการลงโทษรวม 4 ครั้ง ตามเงื่อนไขและกำหนดระยะเวลาที่พนักงานคุมประพฤติ เห็นสมควร ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 56 ไม่ชำระค่าปรับให้จัดการตามประมวลกฎหมาย อาญา มาตรา 29, 30 นอกจากที่แก้ให้เป็นไปตามคำพิพากษาศาลชั้นต้น โจทก์ฎีกา โดยอัยการสูงสุด รับรองให้ฎีกาในปัญหาข้อเท็จจริงศาลฎีกาวินิจฉัยว่า มีปัญหาที่ต้องวินิจฉัยตามฎีกาของ โจทก์ข้อ แรกว่า คำพิพากษาศาลอุทธรณ์ภาค 1 ชอบหรือไม่ โดยโจทก์ฎีกาว่า คำวินิจฉัยของศาลอุทธรณ์ภาค 1 ที่ว่า เมื่อฟ้องโจทก์ไม่บรรยายว่าตัวรถลากจูงบรรทุกน้ำหนักเกินไปเท่าใด และตัวพ่วงบรรทุก น้ำหนักเกินไปเท่าใด น้ำหนักบรรทุกที่กดทับลงสู่พื้นถนนผ่านล้อแต่ละล้อจึงอาจไม่เป็นการทำลาย พื้นถนนมากนัก เป็นการวินิจฉัยข้อเท็จจริงนอกเหนือจากที่จำเลยให้การรับสารภาพ และจำเลย อุทธรณ์ในประเด็นขอให้รอกการลงโทษจำคุกให้แก่จำเลย โดยอ้างว่า ไม่เคยกระทำความผิดมาก่อน และจำเลยเป็นหัวหน้าครอบครัวจำต้องทำหน้าที่เลี้ยงดูภริยาและบุตร แต่ศาลอุทธรณ์ภาค 1 วินิจฉัย ปัญหาดังกล่าวโดยหยิบยกเรื่องน้ำหนักบรรทุกที่กดทับลงสู่พื้นถนนผ่านล้อแต่ละล้อไม่เป็นการ

ทำลายพื้นถนนมากนัก จึงเป็นประเด็นที่ไม่ได้วากถ่วงกันมาแล้วโดยชอบในศาลชั้นต้นและชั้นอุทธรณ์นั้น เห็นว่า ที่ศาลอุทธรณ์ภาค 1 วินิจฉัยว่า โจทก์ไม่ได้บรรยายฟ้องมาว่า ตัวรถลากจูงบรรทุกน้ำหนักเกินไปเท่าใด และตัวฟวงบรรทุกน้ำหนักเกินไปเท่าใด ดังนั้น น้ำหนักบรรทุกที่กดทับลงสู่พื้นถนนผ่านล้อแต่ละล้อจึงอาจไม่เป็นการทำลายพื้นถนนมากนัก เป็นการแสดงถึงเหตุผลในการตัดสินใจเพื่อประกอบดุลพินิจในการรอกการลงโทษจำคุกให้แก่จำเลย ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 186 (6) ประกอบมาตรา 215 และพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลแขวงและวิธีพิจารณาความอาญาในศาลแขวง พ.ศ.2499 มาตรา 4 มิใช่เป็นการวินิจฉัยข้อเท็จจริงนอกเหนือจากที่จำเลยให้การรับสารภาพหรือเป็นข้อที่จำเลยไม่ได้ยกขึ้นว่ากันมาแล้วโดยชอบแต่อย่างใด คำพิพากษาศาลอุทธรณ์ภาค 1 จึงชอบด้วยกฎหมาย ฎีกาของโจทก์ข้อนี้ฟังไม่ขึ้น มีปัญหาที่ต้องวินิจฉัยตามฎีกาของโจทก์ข้อสุดท้ายว่า มีเหตุที่จะรอกการลงโทษจำคุกให้แก่จำเลยหรือไม่ เห็นว่า จำเลยใช้รถบรรทุกคันเกิดเหตุบรรทุกทรายมีน้ำหนักยานพาหนะรวมน้ำหนักบรรทุกเกินกว่าอัตราที่กำหนดไว้ถึง 20,750 กิโลกรัม แม้ไม่ปรากฏข้อเท็จจริงว่าน้ำหนักบรรทุกของรถบรรทุกคันเกิดเหตุที่กดทับลงสู่พื้นถนนผ่านล้อแต่ละล้อจะมีน้ำหนักเท่าใดก็ตาม แต่การกระทำของจำเลยดังกล่าวเป็นการไม่นำพาว่าจะก่อให้เกิดความเสียหายอย่างร้ายแรงต่อสภาพทางหลวงแผ่นดินซึ่งเป็นสมบัติของส่วนรวมและมีไว้เพื่อประโยชน์ร่วมกันของสาธารณชน ทั้งยังทำให้ผู้ร่วมใช้เส้นทางสัญจรไปมาต้องเสี่ยงต่ออันตรายที่เกิดจากสภาพของยานพาหนะที่บรรทุกน้ำหนักเป็นจำนวนมาก จนเกินกว่าที่ผู้ขับจะควบคุมให้แล่นไปได้อย่างปลอดภัย พุทธการณแห่งคดีจึงเป็นเรื่องที่ร้ายแรง แม้จำเลยไม่เคยได้รับโทษจำคุกมาก่อนหรือมีภาระต้องเลี้ยงดูบุคคลในครอบครัว ก็ไม่เป็นเหตุผลเพียงพอที่จะรับฟังเพื่อรอกการลงโทษจำคุกให้แก่จำเลยได้ ที่ศาลอุทธรณ์ภาค 1 พิพากษาแก้เป็นให้รอกการลงโทษจำคุกให้แก่จำเลยนั้น ศาลฎีกาไม่เห็นพ้องด้วย ฎีกาของโจทก์ฟังขึ้น อย่างไรก็ตาม ศาลฎีกาเห็นสมควรเปลี่ยนโทษจำคุกเป็นกักขังแทนตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 23 พิพากษาแก้เป็นว่า ไม่ลงโทษปรับ ไม่รอกการลงโทษจำคุก และไม่คุมความประพฤติของจำเลย ให้เปลี่ยนโทษจำคุกจำเลย 1 เดือน เป็นกักขังแทน 1 เดือน ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 23 นอกจากนี้ที่แก้ให้ เป็นไปตามคำพิพากษาศาลอุทธรณ์ภาค 1

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 170/2539

โจทก์ฟ้องว่าจำเลย ขับรถยนต์บรรทุกที่มี 3 เพลา 6 ล้อ ชนิดเพลา ที่ 2 และ ที่ 3 เป็นเพลาคู่ใช้ยางคู่ บรรทุกดินลูกรังโดยมีน้ำหนักยานพาหนะรวมน้ำหนักบรรทุก 28,000 กิโลกรัมซึ่งเกินกว่าอัตราที่กำหนด 7,000 กิโลกรัม ไปบนทางหลวงแผ่นดิน สายเชียงใหม่ - แม่ริม ขอให้ลงโทษตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 มาตรา 61, 73 จำเลยให้การรับสารภาพศาลชั้นต้น

พิจารณาแล้วพิพากษาว่าจำเลยมีความผิดตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 มาตรา 61, 73 ลงโทษจำคุก 2 เดือน และปรับ 4,000 บาท ทำให้การรับสารภาพของจำเลยเป็นประโยชน์แก่การพิจารณามีเหตุบรรเทาโทษลดโทษให้ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 78 กึ่งหนึ่ง คงจำคุก 1 เดือน และปรับ 2,000 บาท โทษจำคุกให้รอการลงโทษไว้มี กำหนด 1 ปี ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 56 หากไม่ชำระ ค่าปรับ ให้ จัดการ ตาม ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 29, 30 โจทก์ อุทธรณ์ ขอไม่ให้รอการลงโทษโดยอัยการพิเศษประจำเขต 5 ซึ่ง ได้รับมอบหมายจากอัยการสูงสุด รับรอง ให้อุทธรณ์ในปัญหาข้อเท็จจริงศาลอุทธรณ์ ภาค 2 พิพากษายืน โจทก์ฎีกาโดยอัยการสูงสุดรับรอง ให้ฎีกาในปัญหาข้อเท็จจริงศาลฎีกาวินิจฉัยว่า "มีปัญหาที่ต้องวินิจฉัยตามฎีกาโจทก์ว่าการที่ศาลอุทธรณ์ภาค 2 ใช้ดุลพินิจรอการลงโทษจำคุกให้แก่จำเลยนั้นเหมาะสมแก่รูปคดีแล้วหรือไม่เห็นว่าพฤติการณ์การกระทำของจำเลยไม่ร้ายแรงนักประกอบกับจำเลยไม่เคยถูกลงโทษจำคุกมาก่อน เห็นควรให้โอกาสแก่ จำเลย ได้กลับตนเป็นพลเมืองดีที่ศาลอุทธรณ์ ภาค 2 ใช้ดุลพินิจรอการลงโทษจำคุก ให้แก่จำเลยนั้นศาลฎีกาเห็นพ้องด้วยฎีกาโจทก์ฟังไม่ขึ้น " พิพากษายืน

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 3093/2539

โจทก์ฟ้องว่า จำเลยขับรถยนต์บรรทุก โดยมีน้ำหนักยานพาหนะรวมน้ำหนักบรรทุก 61,750 กิโลกรัม ซึ่งเกินกว่าอัตราที่ผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดินกำหนด 24,350 กิโลกรัม ไปบนทางหลวงแผ่นดินขอให้ลงโทษตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 มาตรา 61, 73 จำเลยให้การรับสารภาพ ศาลชั้นต้นพิจารณาแล้วพิพากษาว่า จำเลยมีความผิดตามพระราชบัญญัติ ทางหลวง พ.ศ. 2535 มาตรา 61, 73 ลงโทษจำคุก 3 เดือน และปรับ 6,000 บาท ทำให้การรับสารภาพของจำเลยเป็นประโยชน์แก่การพิจารณามีเหตุบรรเทาโทษลดโทษให้กึ่งหนึ่งตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 78 คงจำคุก 1 เดือน 15 วัน และปรับ 3,000 บาท รอการลงโทษตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 56 มีกำหนด 1 ปี ให้คุมประพฤติจำเลย โดยให้ไปรายงานตัวต่อพนักงานคุมประพฤติทุก 3 เดือน จนกว่าจะครบกำหนดเวลารอการลงโทษ ห้ามจำเลยบรรทุกน้ำหนักเกินต่อไป หากไม่ชำระค่าปรับให้จัดการตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 29, 30 โจทก์อุทธรณ์ขอให้ไม่รอการลงโทษจำคุก โดยอัยการพิเศษประจำเขต 5 ซึ่ง ได้รับมอบหมายจากอัยการสูงสุดรับรอง ให้อุทธรณ์ในปัญหาข้อเท็จจริง ศาลอุทธรณ์ภาค 2 พิพากษายืน โจทก์ฎีกาขอให้ไม่รอการลงโทษจำคุก โดยอัยการสูงสุดรับรอง ให้ฎีกาในปัญหาข้อเท็จจริง ศาลฎีกาวินิจฉัยว่า "แม้ความผิดที่จำเลยก่อขึ้นจะก่อให้เกิดความเสียหายแก่เศรษฐกิจของชาติ ตลอดจนถึงชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนโดยส่วนรวมดังที่โจทก์ฎีกาก็ตาม แต่ความเสียหายดังกล่าวก็มิใช่จะเกิดขึ้นโดยฉับพลันทันทีไม่ เมื่อไม่ปรากฏว่าจำเลยเคยกระทำผิดใด ๆ มาก่อน ดังนั้น นำที่จะให้โอกาสจำเลยได้กลับตัวประพฤติตนเป็นพลเมืองดีต่อไปอีกสักครั้ง ที่ศาล

อุทธรณ์ภาค 2 พิพากษายืนตามคำพิพากษาศาลชั้นต้นที่ลงโทษจำคุกและปรับ แต่ให้รอการลงโทษจำคุกไว้โดยกำหนดเงื่อนไขเพื่อควบคุมความประพฤติด้วย น่าจะเหมาะสมแก่พฤติการณ์แห่งคดีแล้ว ศาลฎีกาเห็นฟ้องด้วย ส่วนที่ศาลฎีกาเคยพิพากษาลงโทษจำคุกโดยไม่รอการลงโทษในคดีเช่นเดียวกันกับคดีนี้ตามนัยแห่งคำพิพากษาที่โจทก์อ้างมาในฎีกานั้น เป็นดุลพินิจเฉพาะในแต่ละคดีจะถือเอามาเป็นบรรทัดฐานสำหรับคดีนี้หรือคดีอื่น ๆ หาได้ไม่ฎีกาโจทก์ฟังไม่ขึ้น" พิพากษายืน

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1993/2540

โจทก์ฟ้องขอให้ลงโทษจำเลยตามพระราชบัญญัติทางหลวงพ.ศ. 2535 มาตรา 61 , 73 จำเลยให้การรับสารภาพ ศาลชั้นต้นพิจารณาแล้วพิพากษาว่า จำเลยมีความผิดตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 มาตรา 61, 73 จำเลยให้การรับสารภาพเพราะจำนนต่อหลักฐานจึงไม่ลดโทษ ให้จำคุก 2 เดือนปรับ 6,000 บาท โทษจำคุกให้รอการลงโทษไว้ 1 ปี ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 56 ไม่ชำระค่าปรับจัดการตามประมวลกฎหมายอาญามาตรา 29, 30 ให้จำเลยไปรายงานตัวต่อพนักงานคุมประพฤติทุก 3 เดือนต่อครั้ง มีกำหนด 1 ปี โจทก์อุทธรณ์ขอให้ลงโทษสถานหนักและไม่รอการลงโทษโดยอัยการพิเศษประจำเขต 2 ซึ่งได้รับมอบหมายจากอัยการสูงสุดรับรองให้อุทธรณ์ในปัญหาข้อเท็จจริงศาลอุทธรณ์ ภาค 1 พิพากษายืนโจทก์ฎีกา โดยอัยการสูงสุดรับรองให้ฎีกาในปัญหาข้อเท็จจริง ศาลฎีกาวินิจฉัยว่า "ที่โจทก์ฎีกาว่าพฤติการณ์แห่งคดีสมควรลงโทษจำเลยในสถานหนักและไม่รอการลงโทษให้แก่จำเลยนั้น เห็นว่า การลงโทษจำคุกระยะสั้นนอกจากจะไม่เกิดผลในการแก้ไขให้จำเลยกลับตัวเป็นคนดีแล้ว ยังทำให้จำเลยกลายเป็นคนมีประวัติเลื่อมเสีย เมื่อพ้นโทษแล้วก็ยากที่จะกลับตัวประกอบสัมมาอาชีพโดยสุจริตต่อไปได้ ซึ่งย่อมส่งผลให้ครอบครัวหรือผู้อยู่ในความอุปการะเลี้ยงดูของจำเลยพลอยได้รับความเดือนร้อนทุกข์ยากไปด้วย และความผิดที่จำเลยกระทำคือขับรถบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดนั้น ก็มีใช่อาชญากรรมที่เป็นความผิดร้ายแรง อีกทั้งจำเลยเพิ่งกระทำความผิดครั้งแรกการให้ออกาสจำเลยได้กลับตัวเป็นคนดีโดยการรอการลงโทษและคุมความประพฤติไว้เพื่อให้พนักงานคุมประพฤติคอยสอดส่อง ดูแลแนะนำ ช่วยเหลือหรือตักเตือนให้จำเลยได้แก้ไขฟื้นฟูตนเองเพื่อกลับตัวเป็นพลเมืองดีน่าจะเป็นผลดีแก่จำเลยและสังคมส่วนรวมมากกว่าที่ศาลล่างทั้งสองรอการลงโทษและคุมความประพฤติจำเลยมานั้นเป็นการใช้ดุลพินิจในการลงโทษจำเลยเหมาะสมแก่ความผิดที่จำเลยกระทำแล้ว ไม่มีเหตุที่ศาลฎีกาจะเปลี่ยนแปลงแก้ไข คำพิพากษาศาลฎีกาที่โจทก์อ้างว่าศาลฎีกาเคยใช้ดุลพินิจไม่รอการลงโทษให้แก่ผู้กระทำความผิดทำนองนี้นั้น ข้อเท็จจริงและพฤติการณ์แห่งคดีแตกต่างกับคดีนี้ฎีกาโจทก์ฟังไม่ขึ้น" พิพากษายืน

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 6469 - 6470/2543

โจทก์ฟ้องขอให้ลงโทษจำเลยตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 มาตรา 61, 73 ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 33 ตรีของกลางจำเลยให้การรับสารภาพ ศาลชั้นต้นพิพากษาว่า จำเลยมีความผิดตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 มาตรา 61, 73 จำคุก 3 เดือน ปรับ 5,000 บาท จำเลยให้การรับสารภาพไม่ลดโทษให้ โทษจำคุกให้รอการลงโทษไว้ 2 ปี ให้จำเลยไปรายงานตัวต่อพนักงานคุมประพฤติทุก 3 เดือนต่อครั้ง ภายในกำหนดเวลา 1 ปี และให้ทำกิจกรรมบริการสังคมหรือสาธารณประโยชน์มีกำหนดเวลา 48 ชั่วโมง ไม่ชำระค่าปรับจัดการตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 29, 30 คำขออื่นให้ยก โจทก์อุทธรณ์ขอให้ไม่รอการลงโทษและริบรายนต์บรรทุกของกลางโดยอัยการพิเศษประจำเขต 3 ซึ่งได้รับมอบหมายจากอัยการสูงสุดรับรองให้อุทธรณ์ในปัญหาข้อเท็จจริงเมื่อศาลชั้นต้นอ่านคำพิพากษาศาลอุทธรณ์ภาค 1 ให้คู่ความฟังแล้ว จำเลยยื่นคำร้องว่า จำเลยไม่ได้รับสำเนาอุทธรณ์ ศาลชั้นต้นส่งสำเนาอุทธรณ์แก่จำเลยตามที่อยู่ในคำฟ้องอันมิใช่ภูมิลำเนาของจำเลย ขอให้เพิกถอนกระบวนการพิจารณาที่ผิดระเบียบศาลชั้นต้นได้สวนแล้วส่งคำร้องดังกล่าวให้ศาลอุทธรณ์ภาค 1 พิจารณาสั่งศาลอุทธรณ์ภาค 1 พิจารณาแล้วเห็นว่ากระบวนการพิจารณาตั้งแต่การส่งสำเนาอุทธรณ์แก่จำเลย การอ่านคำพิพากษาศาลอุทธรณ์ภาค 1 ผิดระเบียบ จึงให้เพิกถอน ให้ศาลชั้นต้นส่งสำเนาอุทธรณ์แก่จำเลยใหม่ ศาลชั้นต้นดำเนินการแล้วส่งสำนวนคืนศาลอุทธรณ์ภาค 1 ศาลอุทธรณ์ภาค 1 พิพากษาแก้เป็นว่า ให้จำคุกจำเลย 2 เดือนไม่รอการลงโทษ ไม่ลงโทษปรับ และให้ริบรายนต์บรรทุกของกลางด้วยนอกจากที่แก้ให้เป็นไปตามคำพิพากษาศาลชั้นต้น โจทก์ฎีกาว่าคำสั่งศาลอุทธรณ์ภาค 1 ที่ให้เพิกถอนกระบวนการที่ผิดระเบียบเป็นคำสั่งที่ไม่ชอบ จำเลยฎีกา ขอให้รอการลงโทษและให้ยกคำขอเรื่องริบของกลาง ศาลฎีกาวินิจฉัยว่า "ปัญหาที่โจทก์ฎีกาขึ้นมานั้น ข้อเท็จจริงจากการได้สวนฟังได้ว่า จำเลยมีภูมิลำเนาอยู่บ้านเลขที่ 809 หมู่ที่ 1 ถนนคลองส่งน้ำ ซอยสามยอด ตำบลสุรนารี อำเภอเมืองนครราชสีมา จังหวัดนครราชสีมา แต่เมื่อโจทก์ยื่นฟ้องอุทธรณ์แล้วมีการจัดส่งสำเนาอุทธรณ์ของโจทก์ให้จำเลยณ บ้านเลขที่ 809 ถนนสุรนารี ตำบลในเมือง อำเภอเมืองนครราชสีมา จังหวัดนครราชสีมา ซึ่งมีภูมิลำเนาของจำเลย ศาลอุทธรณ์ภาค 1 จึงมีคำสั่งให้เพิกถอนกระบวนการที่ผิดระเบียบตั้งแต่การส่งสำเนาอุทธรณ์ของโจทก์ให้แก่จำเลย ตลอดจนการอ่านคำพิพากษาศาลอุทธรณ์ภาค 1 ให้ศาลชั้นต้นดำเนินกระบวนการส่งสำเนาอุทธรณ์ของโจทก์ให้แก่จำเลยใหม่ ซึ่งเป็นการส่งตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง มาตรา 27 ประกอบประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 15 เพราะสำเนาอุทธรณ์เป็นคำคู่ความจะต้องส่งให้แก่จำเลย ณ ภูมิลำเนาของจำเลย หากฝ่าฝืนต้องถือว่ามิได้ปฏิบัติตามบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งในข้อที่มุ่งหมายจะยังให้การเป็นไปด้วยความยุติธรรมศาลอุทธรณ์ภาค 1 จึงมีอำนาจที่จะสั่งได้ที่โจทก์อ้าง

ว่าเมื่อศาลชั้นต้นอ่านคำพิพากษาศาลอุทธรณ์ภาค 1 ไปแล้ว คำพิพากษาศาลอุทธรณ์ภาค 1 ย่อมมีผลบังคับนับแต่วันอ่าน หากคู่ความไม่พอใจ ต้องฎีกาต่อไปยังศาลฎีกาเมื่อไม่ฎีกาภายในกำหนดระยะเวลา คดีย่อมถึงที่สุด การที่ศาลอุทธรณ์ภาค 1 หยิบยกคำร้องคดีนี้ขึ้นมาวินิจฉัยอีกเป็นการไม่ชอบนั้น ไม่มีกฎหมายสนับสนุนหากแต่เป็นเรื่องที่โจทก์เข้าใจเอาเอง เพราะหากการส่งสำเนาคำฟ้องอุทธรณ์ให้แก่จำเลยไม่ชอบเสียแล้ว การพิจารณาพิพากษาคดีของศาลอุทธรณ์ภาค 1 ย่อมไม่ชอบไปด้วย เมื่อเหตุที่ทำให้คำพิพากษาไม่ชอบเป็นเพราะกระบวนการพิจารณาที่ผิดระเบียบ ซึ่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง มาตรา 27 บัญญัติทางแก้ไว้แล้วจึงไม่ใช่เรื่องที่คู่ความจะต้องแก้ไขโดยใช้สิทธิได้เพียงฎีกาเท่านั้นคำสั่งศาลอุทธรณ์ภาค 1 ที่ให้เพิกถอนกระบวนการพิจารณาที่ผิดระเบียบชอบแล้วฎีกาของโจทก์ฟังไม่ขึ้น ส่วนที่จำเลยฎีกาขอให้รื้อการลงโทษและให้ยกคำขอเรื่องริบของกลางนั้นเห็นว่าการกระทำผิดของจำเลยเป็นเรื่องเจตนากระทำผิดโดยไม่เคารพยำเกรงกฎหมายหวังแต่ประโยชน์ที่จะได้โดยไม่คำนึงถึงความเสียหายต่อประเทศชาติและผลประโยชน์ของส่วนรวม ไม่มีเหตุอันควรปรานีรื้อการลงโทษให้ รวมทั้งไม่มีเหตุอันควรที่จะไม่ริบของกลางแต่อย่างใด คำพิพากษาศาลอุทธรณ์ภาค 1 ชอบแล้ว ฎีกาของจำเลยฟังไม่ขึ้น" พิพากษายืน

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 6479/2545

โจทก์ฟ้องว่า ตามวันเวลาเกิดเหตุเจ้าพนักงานจับจำเลยได้พร้อมด้วยรถยนต์บรรทุกขอให้ลงโทษจำเลยตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 มาตรา 61, 73 ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 33 และริบรถยนต์บรรทุกของกลาง จำเลยให้การรับสารภาพ ศาลชั้นต้นพิพากษาว่า จำเลยมีความผิดตามพระราชบัญญัติทางหลวงพ.ศ. 2535 มาตรา 61, 73 จำคุก 2 เดือน และปรับ 6,000 บาท โทษจำคุกให้รื้อการลงโทษไว้ 1 ปี ให้จำเลยไปรายงานตัวต่อพนักงานคุมประพฤติทุก 3 เดือนต่อครั้งภายในกำหนด 1 ปี กับให้จำเลยทำงานบริการสังคมและสาธารณประโยชน์ตามที่จำเลยและพนักงานคุมประพฤติเห็นสมควรเป็นเวลา 20 ชั่วโมงตามประมวลกฎหมายอาญามาตรา 56 ไม่ชำระค่าปรับจัดการตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 29, 30 ส่วนรถยนต์ของกลางนั้นยังไม่เห็นสมควรริบ ยกคำขอโจทก์ในส่วนนี้ โจทก์อุทธรณ์ขอให้ริบรถยนต์บรรทุกของกลาง โดยขอริบคือยการเขต 7 รักษาการในตำแหน่งอัยการพิเศษประจำเขต 7 ซึ่งได้รับมอบหมายจากอัยการสูงสุดรับรองให้อุทธรณ์ในปัญหาข้อเท็จจริง ศาลอุทธรณ์ภาค 7 พิพากษาแก้เป็นว่า ให้ริบรถยนต์บรรทุกของกลาง นอกจากนี้แก้ไขเป็นไปตามคำพิพากษาศาลชั้นต้น จำเลยฎีกา โดยผู้พิพากษาซึ่งพิจารณาและลงชื่อในคำพิพากษาศาลชั้นต้นอนุญาตให้ฎีกาในปัญหาข้อเท็จจริง ศาลฎีกาวินิจฉัยว่า "มีปัญหาที่ต้องวินิจฉัยตามฎีกาของจำเลยว่า สมควรริบรถยนต์บรรทุกของกลางหรือไม่ เห็นว่า จำเลยใช้รถยนต์บรรทุกของกลางมีน้ำหนักบรรทุกรวมน้ำหนักรถเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดไว้ถึง 12,900 กิโลกรัม เพื่อ

ประโยชน์ส่วนตัวโดยไม่คำนึงถึงความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้นแก่ทางหลวงแผ่นดิน ทั้งยังมีผลกระทบต่อผู้ร่วมใช้เส้นทางสัญจรไปมาที่ต้องเสี่ยงต่ออันตรายอันเกิดจากสภาพแห่งท้องถนนที่ได้รับความเสียหายทำให้ยากต่อการควบคุมให้รถแล่นไปได้อย่างปลอดภัย ซึ่งอาจมีผลก่อให้เกิดอันตรายต่อผู้ขับขี่ได้ ดังนั้น รถยนต์บรรทุกของกลางซึ่งใช้ในการกระทำความผิดจึงเป็นทรัพย์สินที่สมควรต้องริบการที่ศาลอุทธรณ์ภาค 7 ใช้ดุลพินิจริบรถยนต์บรรทุกของกลาง ศาลฎีกาเห็นพ้องด้วย ฎีกาของจำเลยฟังไม่ขึ้น" พิพากษายืน

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 7110/2559

โจทก์ฟ้องขอให้ลงโทษจำเลยตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 มาตรา 61, 73/2 ริบรถบรรทุกลากจูงและรถบรรทุกกึ่งพ่วงของกลาง จำเลยให้การรับสารภาพ ศาลชั้นต้นพิพากษาว่าจำเลยมีความผิดตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 มาตรา 61 วรรคหนึ่ง, 73/2 จำคุก 3 เดือน และปรับ 10,000 บาท จำเลยให้การรับสารภาพเป็นประโยชน์แก่การพิจารณา มีเหตุบรรเทาโทษลดโทษให้กึ่งหนึ่งตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 78 คงจำคุก 1 เดือน 15 วันและปรับ 5,000 บาท โทษจำคุกให้รอการลงโทษไว้ 2 ปี ตามประมวลกฎหมายอาญามาตรา 56 ไม่ชำระค่าปรับให้จัดการตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 29, 30 ริบรถบรรทุกลากจูง หมายเลขทะเบียน 80 - 6344 อ่างทอง และรถบรรทุกกึ่งพ่วง หมายเลขทะเบียน 80 - 7300 อ่างทอง ของกลาง จำเลยอุทธรณ์ศาลอุทธรณ์ภาค 1 พิพากษาแก้เป็นว่า ให้คืนรถบรรทุกลากจูงและรถบรรทุกกึ่งพ่วงของกลางแก่เจ้าของ นอกจากนี้แก้ให้ขึ้นไปตามคำพิพากษาศาลชั้นต้น โจทก์ฎีกาโดยอัยการสูงสุดรับรองให้ฎีกาในปัญหาข้อเท็จจริง ศาลฎีกาวินิจฉัยว่า มีปัญหาที่ต้องวินิจฉัยตามฎีกาของโจทก์ว่า สมควรริบรถบรรทุกลากจูงและรถบรรทุกกึ่งพ่วงของกลางหรือไม่ เห็นว่า จำเลยใช้รถบรรทุกลากจูงและรถบรรทุกกึ่งพ่วงของกลางมีน้ำหนักบรรทุก รวมน้ำหนักรถเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดไว้ถึง 10,400 กิโลกรัม เพื่อประโยชน์ส่วนตัว โดยไม่คำนึงถึงความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้นแก่ทางหลวงแผ่นดิน ทั้งยังมีผลกระทบต่อผู้ร่วมใช้เส้นทางสัญจรไปมาที่ต้องเสี่ยงต่ออันตรายอันเกิดจากสภาพแห่งท้องถนนที่ได้รับความเสียหาย ทำให้ยากต่อการควบคุมให้รถแล่นไปได้อย่างปลอดภัย ซึ่งอาจมีผลก่อให้เกิดอันตรายต่อผู้อื่นได้ ดังนั้น รถบรรทุกลากจูงและรถบรรทุกกึ่งพ่วงของกลางซึ่งใช้ในการกระทำความผิดจึงเป็นทรัพย์สินที่สมควรต้องริบ ที่ศาลอุทธรณ์ภาค 1 ใช้ดุลพินิจไม่ริบรถบรรทุกลากจูงและรถบรรทุกกึ่งพ่วงของกลางนั้น ศาลฎีกาไม่เห็นพ้องด้วย ฎีกาของโจทก์ฟังขึ้นพิพากษาแก้เป็นว่า ให้ริบรถบรรทุกลากจูงและรถบรรทุกกึ่งพ่วงของกลาง นอกจากนี้แก้ให้ขึ้นไปตามคำพิพากษาศาลอุทธรณ์ภาค 1

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2105/2548

คดีสืบเนื่องมาจากศาลชั้นต้นมีคำพิพากษาว่าจำเลยมีความผิดฐานใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด และให้ปรับรถยนต์บรรทุกของกลาง ต่อมาผู้ร้องยื่นคำร้องว่าเป็นเจ้าของรถยนต์บรรทุกคันดังกล่าว มิได้มีส่วนรู้เห็นเป็นใจในการกระทำความผิดของจำเลย ขอให้คืนรถยนต์บรรทุกของกลางแก่ผู้ร้อง โจทก์ยื่นคำคัดค้าน ขอให้ยกคำร้องศาลชั้นต้นไต่สวนแล้วมีคำสั่งให้ยกคำร้องผู้ร้องอุทธรณ์ศาลอุทธรณ์พิพากษายืน จำเลยฎีกาศาลฎีกาวินิจฉัยว่า "ข้อเท็จจริงเบื้องต้นฟังได้เป็นยุติว่า ผู้ร้องเป็นเจ้าของรถยนต์บรรทุกของกลาง หมายเลขทะเบียน 70-1015 ชลบุรี วันเกิดเหตุผู้ร้องใช้ให้จำเลยซึ่งเป็นลูกจ้างขับรถบรรทุกดังกล่าวไปรับจ้างบรรทุกปูนซีเมนต์ที่บริษัททงสวัสดิ์ก่อสร้าง จำกัด เพื่อนำไปส่งให้แก่การไฟฟ้าบางขุนเทียน ปรากฏว่าปูนซีเมนต์ที่บรรทุกนั้นน้ำหนักเกินไปจากอัตราที่กำหนดไว้ 2,970 กิโลกรัม อันเป็นการฝ่าฝืนต่อกฎหมาย ศาลชั้นต้นจึงพิพากษาลงโทษจำเลยและปรับรถยนต์บรรทุกของกลาง ปัญหาที่ต้องวินิจฉัยตามฎีกาของผู้ร้องมีว่า ผู้ร้องรู้เห็นเป็นใจด้วยในการกระทำความผิดของจำเลยหรือไม่ ทางการไต่สวนผู้ร้องนำสืบว่า ผู้ร้องได้ออกประกาศและข้อบังคับให้ลูกจ้างทุกคนทราบและปฏิบัติตามในเรื่อง การปฏิบัติงานของพนักงานขับรถบรรทุกให้บรรทุกน้ำหนักตามกำหนด ซึ่งจำเลยก็ได้รับทราบประกาศดังกล่าวแล้ว เมื่อจำเลยฝ่าฝืนกระทำความผิดจึงต้องถูกลงโทษตัดเงินเดือนและให้พักงาน ในที่สุดจำเลยได้ลาออกจากงานไป การบรรทุกสินค้าครั้งนี้ผู้ร้องและลูกจ้างที่จ้างได้ตกลงราคาว่าจ้างกันเป็นรายเที่ยว ๆ ละ 3,000 บาท เห็นว่า ผู้ร้องเป็นบริษัทที่ประกอบกิจการขนส่งและมีรถบรรทุกไว้บริการลูกค้าประมาณ 10 คัน การที่ผู้ร้องได้ออกประกาศข้อบังคับให้ลูกจ้างได้ถือปฏิบัติตามบรรทุกน้ำหนักตามกำหนดนั้นนับว่าเป็นสิ่งที่ดี ประกาศและข้อบังคับดังกล่าวเป็นเรื่องภายในของผู้ร้อง แต่ผู้ร้องยังจะต้องมีหน้าที่ตรวจตราโดยหาวิธีการอื่นมาควบคุมมิให้มีการบรรทุกเกินอีกด้วย มิใช่เพียงแต่ปิดประกาศข้อบังคับให้ลูกจ้างทราบเท่านั้น แล้วปล่อยให้ลูกจ้างขับรถไปบรรทุกโดยไม่มีการควบคุมอีกชั้นหนึ่งยอมเป็นช่องทางให้มีการบรรทุกเกินกำหนดได้โดยง่าย ซึ่งผู้ร้องยอมทราบเรื่องนี้เป็นอย่างดี ดังนั้น การที่ผู้ร้องปล่อยปละละเลยเช่นนี้จนจำเลยซึ่งเป็นลูกจ้างขับรถบรรทุกของกลางไปบรรทุกเกินกำหนดดังกล่าว ย่อมถือได้ว่าผู้ร้องรู้เห็นเป็นใจในการกระทำความผิดของจำเลยด้วย ที่ศาลอุทธรณ์พิพากษายืนตามคำพิพากษาของศาลชั้นต้นให้ยกคำร้องนั้นชอบแล้ว ฎีกาของผู้ร้องฟังไม่ขึ้น" พิพากษายืน

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 3093/2539

โจทก์ฟ้องว่า จำเลยขับรถยนต์บรรทุกโดยมีน้ำหนักยานพาหนะรวมน้ำหนักบรรทุก 61,750 กิโลกรัม ซึ่งเกินกว่าอัตราที่ผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดินกำหนด 24,350 กิโลกรัม ไปบนทางหลวงแผ่นดินขอให้ลงโทษตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 มาตรา 61, 73 จำเลยให้การรับสารภาพ ศาลชั้นต้นพิจารณาแล้วพิพากษาว่า จำเลยมีความผิดตามพระราชบัญญัติ ทางหลวง พ.ศ. 2535 มาตรา 61, 73 ลงโทษจำคุก 3 เดือน และปรับ 6,000 บาท คำให้การรับสารภาพของจำเลยเป็นประโยชน์แก่การพิจารณา มีเหตุบรรเทาโทษลดโทษให้กึ่งหนึ่งตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 78 คงจำคุก 1 เดือน 15 วัน และปรับ 3,000 บาท รอการลงโทษตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 56 มีกำหนด 1 ปี ให้คุมประพฤติจำเลย โดยให้ไปรายงานตัวต่อพนักงานคุมประพฤติทุก 3 เดือน จนกว่าจะครบกำหนดเวลารอการลงโทษ ห้ามจำเลยบรรทุกน้ำหนักเกินต่อไป หากไม่ชำระค่าปรับให้จัดการตามประมวลกฎหมายอาญามาตรา 29, 30 โจทก์อุทธรณ์ขอให้ไม่รอการลงโทษจำคุก โดยอัยการพิเศษประจำเขต 5 ซึ่งได้รับมอบหมายจากอัยการสูงสุดรับรองให้อุทธรณ์ในปัญหาข้อเท็จจริง ศาลอุทธรณ์ภาค 2 พิพากษายืน โจทก์ฎีกาขอให้ไม่รอการลงโทษจำคุก โดยอัยการสูงสุดรับรองให้ฎีกาในปัญหาข้อเท็จจริง ศาลฎีกาวินิจฉัยว่า "แม้ความผิดที่จำเลยก่อขึ้นจะก่อให้เกิดความเสียหายแก่เศรษฐกิจของชาติ ตลอดจนชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน โดยส่วนรวมดังที่โจทก์ฎีกาก็ตาม แต่ความเสียหายดังกล่าวก็เชื่อว่าเกิดขึ้นโดยฉับพลันทันทีไม่ เมื่อไม่ปรากฏว่าจำเลยเคยกระทำผิดใด ๆ มาก่อน ดังนี้ นำที่จะให้โอกาสจำเลยได้กลับตัวประพฤติตนเป็นพลเมืองดีต่อไปอีกสักครั้ง ที่ศาลอุทธรณ์ภาค 2 พิพากษายืนตามคำพิพากษาศาลชั้นต้นที่ลงโทษจำคุกและปรับ แต่ให้รอการลงโทษจำคุกไว้โดยกำหนดเงื่อนไขเพื่อคุมความประพฤติด้วย น่าจะเหมาะสมแก่พฤติการณ์แห่งคดีแล้ว ศาลฎีกาเห็นพ้องด้วย ส่วนที่ศาลฎีกาเคยพิพากษาลงโทษจำคุกโดยไม่รอการลงโทษในคดี เช่นเดียวกันกับคดีนี้ตามนัยแห่งคำพิพากษาที่โจทก์อ้างมาในฎีกานั้น เป็นดุลพินิจเฉพาะในแต่ละคดีจะถือเอามาเป็นบรรทัดฐานสำหรับคดีนี้หรือคดีอื่น ๆ หาได้ไม่ฎีกาโจทก์ฟังไม่ขึ้น" พิพากษายืน

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 3568/2552

โจทก์ฟ้องขอให้บังคับจำเลยทั้งสี่ร่วมกันหรือแทนกันชดใช้เงินจำนวน 381,306 บาท แก่โจทก์พร้อมด้วยดอกเบี้ยอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี ของต้นเงิน 361,000 บาท นับถัดจากวันฟ้องไปจนกว่าจำเลยทั้งสี่จะชำระเสร็จจำเลยที่ 1 ขาดนัดยื่นคำให้การและขาดนัดพิจารณา จำเลยที่ 2 ที่ 3 และที่ 4 ให้การ ขอให้ยกฟ้องศาลชั้นต้นพิพากษาให้จำเลยที่ 1 และที่ 2 ชำระเงินจำนวน 301,000 บาท พร้อมดอกเบี้ยอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี ของต้นเงินจำนวน 266,000 บาท นับแต่วันที่ 27 มีนาคม 2542 ไปจนกว่าจำเลยที่ 1 และที่ 2 จะชำระเสร็จให้แก่โจทก์ กับให้จำเลยที่ 1 และที่ 2 ใช้จ่ายค่าธรรมเนียม

นิยมแทนโจทก์ โดยกำหนดค่าทนายความเป็นเงิน 6,000 บาท ให้ยกฟ้องสำหรับจำเลยที่ 3 และที่ 4 คำขออื่นนอกจากนี้ให้ยก โจทก์อุทธรณ์ ศาลอุทธรณ์ภาค 1 พิพากษาแก้เป็นว่า ให้จำเลยที่ 3 และที่ 4 ร่วมกับจำเลยที่ 1 และที่ 2 ชำระเงินจำนวน 301,000 บาท พร้อมดอกเบี้ยอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี ของต้นเงินจำนวน 266,000 บาท นับแต่วันที่ 27 มีนาคม 2542 ไปจนกว่าจะชำระเสร็จให้แก่โจทก์ กับให้จำเลยที่ 3 และที่ 4 ร่วมกับจำเลยที่ 1 และที่ 2 ใช้ค่าฤชาธรรมเนียมในศาลชั้นต้นแทนโจทก์ นอกจากนี้ค่าฤชาธรรมเนียมในชั้นอุทธรณ์ให้เป็นพับ จำเลยที่ 3 และที่ 4 ฎีกา ศาลฎีกาวินิจฉัยว่า "ข้อเท็จจริงตามที่โจทก์และจำเลยทั้งสองได้ฎีกาโต้แย้งกันรับฟังเป็นยุติได้ว่า โจทก์เป็นเจ้าของรถยนต์หมายเลขทะเบียน นค-674 เชียงใหม่ จำเลยที่ 1 เป็นลูกจ้างของจำเลยที่ 2 จำเลยที่ 4 เป็นนิติบุคคลประเภทห้างหุ้นส่วนจำกัดมีวัตถุประสงค์ในการประกอบกิจการขนส่ง โดยมีจำเลยที่ 3 เป็นหุ้นส่วนผู้จัดการจำเลยที่ 4 มีชื่อเป็นเจ้าของรถยนต์บรรทุกหมายเลขทะเบียน 80-0782 ศรีสะเกษ และได้รับอนุญาตให้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคล จำเลยที่ 4 ขณะเกิดเหตุจำเลยที่ 2 เป็นผู้ครอบครองรถและนำรถยนต์บรรทุกคันดังกล่าวไปประกอบกิจการขนส่ง เหตุเกิดเมื่อวันที่ 27 มีนาคม 2542 เวลา 13.40 นาฬิกา จำเลยที่ 1 ได้ขับรถยนต์บรรทุกหมายเลขทะเบียน 80-0782 ศรีสะเกษ ไปในทางการที่จ้างของจำเลยที่ 2 มาตามถนนสายเอเชียแล่นมุ่งหน้าไปทางจังหวัดนครสวรรค์ ด้วยความประมาทเมื่อถึงที่เกิดเหตุบริเวณหลักกิโลเมตรที่ 92 ถึง 93 ตำบลตานิมน อำเภอบางปะหัน จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ล้อหลังด้านซ้ายของรถยนต์บรรทุกคันดังกล่าวหลุดออกจากตัวรถ กระเด็นข้ามร่องกลางถนนมายังฝั่งตรงข้ามกระทกถูกรถยนต์เก๋งหมายเลขทะเบียน กง-2466 นครสวรรค์ ที่มีนาย ส. ขับแล่นสวนทางมาตามถนนสายเอเชียมุ่งหน้าเข้ากรุงเทพมหานคร ทำให้รถยนต์เก๋งเสียหลักไปทางด้านซ้ายและเฉี่ยวชนกับรถยนต์ของโจทก์เป็นเหตุให้รถยนต์เก๋งและรถยนต์ของโจทก์พลิกคว่ำตกลงไปในร่องกลางถนนได้รับความเสียหาย และมีผู้โดยสารในรถยนต์ของโจทก์ถึงแก่ความตาย 1 คน และได้รับอันตรายสาหัส 2 คน คดีมีปัญหาต้องวินิจฉัยตามฎีกา จำเลยที่ 3 และที่ 4 ว่า จำเลยที่ 3 และที่ 4 จะต้องร่วมกับจำเลยที่ 1 และที่ 2 รับผิดต่อโจทก์หรือไม่ ข้อเท็จจริงรับฟังได้ว่า รถยนต์บรรทุกหมายเลขทะเบียน 80-0782 ศรีสะเกษ คันเกิดเหตุ จำเลยที่ 2 ได้เช่าซื้อมาจากจำเลยที่ 4 เมื่อวันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2541 จำเลยที่ 4 มีวัตถุประสงค์ในการประกอบกิจการขนส่ง ขณะเกิดเหตุจำเลยที่ 2 เป็นผู้ครอบครองรถยนต์บรรทุกคันดังกล่าวและนำรถไปประกอบกิจการขนส่ง นาย อ. พยานโจทก์ซึ่งรับราชการตำแหน่งขนส่งจังหวัดศรีสะเกษเบิกความว่า เงื่อนไขในการขอใบอนุญาตประกอบการขนส่งส่วนบุคคลนั้น ผู้ยื่นคำขอจะต้องเป็นผู้ประกอบการและมีรถยนต์เป็นของตนเองหรือเป็นผู้เช่าซื้อก็ได้ จำเลยที่ 2 เบิกความตอบทนายโจทก์ถามค้านว่าจำเลยที่ 3 และที่ 4 ก็ทราบจำเลยที่ 2 ซื้อรถยนต์บรรทุกคันดังกล่าวมาเพื่อใช้ในการประกอบการใช้รถขนส่ง ในการขนส่งนั้นจะต้องมีใบอนุญาตประกอบการจึงจะรับจ้างขนส่งได้

ที่จำเลยที่ 2 ซื่อรยยนต์บรรทุกคันดังกล่าวมาก็เพื่อจะใช้ใบประกอบการของจำเลยที่ 4 เห็นว่า เมื่อจำเลยที่ 2 เข้าซื่อรยยนต์บรรทุกคันเกิดเหตุไปจากจำเลยที่ 4 แม้จำเลยที่ 2 จะเป็นเพียงผู้เช่าซื้อที่ย่อมสามารถนำรยยนต์บรรทุกคันเกิดเหตุไปยื่นขอใบอนุญาตประกอบการขนส่งส่วนบุคคลได้ การที่จำเลยที่ 4 ยังยินยอมให้จำเลยที่ 2 นำรยยนต์บรรทุกคันเกิดเหตุไปใช้ในการประกอบการขนส่งและใช้ใบอนุญาตประกอบการขนส่งส่วนบุคคลของจำเลยที่ 4 อยู่ในขณะเกิดเหตุโดยจำเลยที่ 4 มิได้ ทักท้วงหรือแจ้งถอนใบอนุญาตประกอบการขนส่งของรยยนต์บรรทุกคันดังกล่าวอีกทั้งยังได้ความจากจำเลยที่ 3 ตอบทนายโจทก์ถามค้านว่า รถคันเกิดเหตุมีป้ายวงกลมซึ่งมีชื่อจำเลยที่ 4 ติดอยู่ที่หน้ากระจกรถด้วย ดังนั้นที่จำเลยที่ 3 และที่ 4 อ้างว่าไม่ต้องรับผิดชอบต่อโจทก์เพราะจำเลยที่ 3 และที่ 4 ไม่มีนิติสัมพันธ์ใด ๆ กับจำเลยที่ 1 และที่ 2 หรือรับประโยชน์จากจำเลยที่ 2 นั้น จึงไม่มีน้ำหนักให้รับฟังพฤติการณ์ของจำเลยที่ 4 ดังกล่าวถือว่าจำเลยที่ 2 และที่ 4 มีผลประโยชน์ร่วมกันในการประกอบการขนส่ง โดยมีจำเลยที่ 1 เป็นลูกจ้างขับรถบรรทุกคันเกิดเหตุ เมื่อขณะเกิดเหตุกระทำละเมิดจำเลยที่ 1 ได้กระทำในทางที่จ้างและในธุรกิจประกอบการขนส่งของจำเลยที่ 2 และที่ 4 โดยมีจำเลยที่ 3 เป็นหุ้นส่วนผู้จัดการของจำเลยที่ 4 ดังนั้น จำเลยที่ 3 และที่ 4 จึงต้องร่วมกันรับผิดชอบกับจำเลยที่ 1 และที่ 2 ต่อโจทก์ด้วยที่ศาลอุทธรณ์ภาค 1 พิพากษามานั้น ศาลฎีกาเห็นพ้องด้วยในผลฎีกาจำเลยที่ 3 และที่ 4 ฟังไม่ขึ้น" พิพากษายืน ค่าฤชาธรรมเนียมชั้นฎีกาให้เป็นพับ

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 7200/2558

โจทก์ทั้งสองฟ้องและแก้ไขคำฟ้องขอให้บังคับจำเลยทั้งเก้าร่วมกันหรือแทนกันชำระเงินจำนวน 1,268,661 บาท พร้อมด้วยดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี ของต้นเงิน จำนวน 1,268,661 บาท นับแต่วันฟ้องจนกว่าจะชำระเสร็จสิ้น จำเลยที่ 1 ถึงที่ 4 ขาดนัดยื่นคำให้การ จำเลยที่ 5 ที่ 6 ที่ 7 ที่ 8 และที่ 9 ให้การขอให้ยกฟ้อง ศาลชั้นต้นพิพากษาให้จำเลยที่ 1 ชำระเงินแก่โจทก์ทั้งสองจำนวน 268,611 บาท พร้อมดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี ของต้นเงินดังกล่าว นับแต่วันฟ้อง (วันที่ 14 พฤษภาคม 2546) เป็นต้นไปจนกว่าจะชำระเสร็จแก่โจทก์ทั้งสอง กับให้จำเลยที่ 1 ใช้ค่าฤชาธรรมเนียมแทนโจทก์ทั้งสอง เฉพาะค่าขึ้นศาลให้ใช้แทนเท่าที่โจทก์ทั้งสองชนะคดี โดยกำหนดค่าทนายความเป็นเงิน 7,000 บาท ยกฟ้องโจทก์ทั้งสองสำหรับจำเลยที่ 2 ถึงที่ 9 ค่าฤชาธรรมเนียมระหว่างโจทก์กับจำเลยที่ 2 ถึงที่ 9 ให้เป็นพับ โจทก์ทั้งสองอุทธรณ์ ศาลอุทธรณ์ภาค 8 พิพากษาแก้เป็นว่า ให้จำเลยที่ 1 ถึงที่ 9 ร่วมกันชำระเงินแก่โจทก์ทั้งสอง จำนวน 968,661 บาท โดยให้จำเลยที่ 7 จำกัดความรับผิดในจำนวน 200,000 บาท จำเลยที่ 8 จำกัดความรับผิดในจำนวน 80,000 บาท จำเลยที่ 9 จำกัดความรับผิดในจำนวน 100,000 บาท โดยให้จำเลยที่ 1 ถึงที่ 9 รับผิดชอบพร้อมดอกเบี้ยร้อยละ 7.5 ต่อปี ของต้นเงินที่จำเลยแต่ละคนต้องรับผิดชอบนับแต่วันฟ้อง (วันที่ 14 พฤษภาคม 2546) เป็นต้น

ไปจนกว่าจะชำระเสร็จแก่โจทก์ทั้งสอง ให้จำเลยทั้งเก้าใช้ค่าฤชาธรรมเนียมแทนโจทก์ทั้งสอง เฉพาะค่าขึ้นศาลให้ใช้แทนเท่าที่โจทก์ทั้งสองชนะคดี โดยกำหนดค่าทนายความทั้งสองศาลเป็นเงิน 12,000 บาท นอกจากนี้แก้ไขให้เป็นไปตามคำพิพากษาศาลชั้นต้น จำเลยที่ 2 ที่ 3 ที่ 4 และที่ 9 ฎีกา โดยผู้พิพากษาที่ได้นั่งพิจารณาคดีในศาลชั้นต้นรับรองว่าจำเลยที่ 9 มีเหตุสมควรที่จะฎีกาในข้อเท็จจริงได้ ศาลฎีกาวินิจฉัยว่า มีประเด็นที่ต้องวินิจฉัยตามฎีกาของจำเลยที่ 2 ว่า จำเลยที่ 2 ต้องร่วมรับผิดชอบกับจำเลยที่ 1 เพียงใด เห็นว่า ค่าสินไหมทดแทนจะพึงใช้โดยสถานใดเพียงใด ศาลมีอำนาจที่จะวินิจฉัยให้ตามควรแก่พฤติการณ์และความร้ายแรงแห่งละเมิด ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 438 หรือหากฝ่ายผู้เสียหายมีส่วนทำผิดอย่างใดอย่างหนึ่งก่อให้เกิดความเสียหายด้วยตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 223 หรือในกรณีที่มิบุคคลอื่นเข้ามามีส่วนเกี่ยวข้องก่อให้เกิดความเสียหาย ศาลย่อมมีอำนาจกำหนดค่าเสียหายโดยพิจารณาว่าฝ่ายใดเป็นผู้ก่อ ยิ่งหย่อนกว่ากันเพียงไร แต่ที่จำเลยที่ 2 กล่าวอ้างว่าสิบบโทเสริมศักดิ์มีส่วนผิดเนื่องจากขับรถจักรยานยนต์ด้วยความเร็ว จำเลยที่ 2 หาได้ยกข้อเท็จจริงใดในสำนวนขึ้นมาอ้างอิงให้เห็นว่าสิบบโทเสริมศักดิ์ขับรถจักรยานยนต์ด้วยความเร็ว โดยมีพยานปากใดเบิกความไว้ว่าอย่างไรหรือมีพยานเอกสารใดสนับสนุนไม่ จึงไม่มีข้อเท็จจริงใดในอันที่จะให้ศาลฎีการับฟังว่าสิบบโทเสริมศักดิ์มีส่วนผิดและลดจำนวนค่าสินไหมทดแทนลงดังจำเลยที่ 2 ฎีกาได้ กับไม่มีบทบัญญัติใดให้จำเลยที่ 2 มีสิทธิเรียกให้จำเลยที่ 7 ถึงที่ 9 นำเงินที่ต้องชำระตามสัญญาประกันภัยไปมอบให้แก่จำเลยที่ 2 เพื่อจำเลยที่ 2 จะนำไปเป็นทุนสำรองในการจ่ายค่าเลี้ยงดูโจทก์ที่ 2 ได้ และที่ศาลอุทธรณ์ภาค 8 กำหนดค่าสินไหมทดแทนเป็นเงินก้อนเดียว 900,000 บาท นั้น เหมาะสมแล้ว ฎีกาของจำเลยที่ 2 ฟังไม่ขึ้น มีประเด็นที่ต้องวินิจฉัยตามฎีกาของจำเลยที่ 3 และที่ 4 ว่า จำเลยที่ 3 และที่ 4 ต้องร่วมรับผิดชอบกับจำเลยที่ 1 และที่ 2 หรือไม่ เห็นว่า จำเลยที่ 3 เป็นเจ้าของรถบรรทุกหมายเลขทะเบียน 85 - 3491 นครปฐม และจำเลยที่ 4 เป็นเจ้าของรถบรรทุกกึ่งพ่วงหมายเลขทะเบียน 82 - 7411 นครปฐม ตามสำเนาหนังสือแสดงรายการจดทะเบียนรถ โดยจำเลยที่ 3 และที่ 4 ได้รับอนุญาตเป็นผู้ประกอบการส่งรถบรรทุกคันดังกล่าว แม้จำเลยที่ 3 และที่ 4 จะให้จำเลยที่ 2 เช่าซื้อรถบรรทุกดังกล่าวไปก็เป็นเรื่องกรรมสิทธิ์ของรถเท่านั้น จำเลยที่ 3 และที่ 4 หาได้บอกเลิกการประกอบการขนส่งที่เป็นสิทธิเฉพาะตัวของจำเลยที่ 3 และที่ 4 แก่ทางราชการไม่ กลับยอมให้จำเลยที่ 2 นำรถบรรทุกคันเกิดเหตุดังกล่าวไปใช้ประกอบการขนส่งโดยให้จำเลยที่ 1 ลูกจ้างของจำเลยที่ 2 เป็นคนขับในวันเกิดเหตุ พฤติกรรมดังกล่าวถือได้ว่าจำเลยที่ 3 และที่ 4 กับจำเลยที่ 2 ร่วมกันประกอบการขนส่ง ฉะนั้นเมื่อจำเลยที่ 1 ขับรถบรรทุกคันเกิดเหตุไปกระทำละเมิดอันต้องรับผิดชอบใช้ให้โจทก์ทั้งสองภายในขอบอำนาจแห่งฐานะตัวแทนเช่นนี้ จำเลยที่ 3 และที่ 4 ซึ่งเป็นตัวการจึงต้องร่วมรับผิดชอบในผลแห่งการละเมิดซึ่งจำเลยที่ 1 กระทำไปนั้นตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 427, 820 ที่ศาลอุทธรณ์ภาค

8 พิพากษาให้จำเลยที่ 3 และที่ 4 ร่วมรับผิดชอบนั้น ศาลฎีกาเห็นพ้องด้วย ฎีกาของจำเลยที่ 3 และที่ 4 ฟังไม่ขึ้น สำหรับจำเลยที่ 9 ที่ฎีกาว่า โจทก์ทั้งสองไม่สามารถนำสืบให้เห็นถึงความสัมพันธ์ระหว่างนาย ศ. กับจำเลยที่ 5 ที่ 6 และที่ 9 สมดังคำฟ้อง ศาลอุทธรณ์ภาค 8 คาคณะเอง และมูลเหตุในคดีนี้เกิดจากความประมาทของจำเลยที่ 1 แต่เพียงฝ่ายเดียว จำเลยที่ 9 ไม่ต้องรับผิดชอบต่อโจทก์ทั้งสองด้วยนั้น เห็นว่า เป็นฎีกาในปัญหาข้อเท็จจริงซึ่งศาลอุทธรณ์ภาค 8 ได้วินิจฉัยข้อเท็จจริงดังกล่าวไว้ชอบด้วยเหตุผลแล้ว ศาลอุทธรณ์ภาค 8 หาได้คาคณะเองดังที่จำเลยที่ 9 ฎีกาไม่ ส่วนที่จำเลยที่ 9 ฎีกาว่า จำเลยที่ 9 ไม่อาจเห็นด้วยกับที่ศาลอุทธรณ์ภาค 8 กำหนดค่าอุปการะเลี้ยงดูให้โจทก์ที่ 2 เป็นจำนวนเดียว 900,000 บาท ศาลชั้นต้นกำหนดเหมาะสมแล้ว ขอให้ศาลฎีกาแก้คำพิพากษาศาลอุทธรณ์ภาค 8 เป็นยกฟ้องโจทก์ทั้งสอง โดยยื่นตามคำพิพากษาศาลชั้นต้นนั้น เห็นว่า ศาลอุทธรณ์ภาค 8 พิพากษากำหนดให้จำเลยที่ 9 ร่วมรับผิดชอบในฐานะผู้รับประกันภัยรถบรรทุกหมายเลขทะเบียน 73 - 7235 กรุงเทพมหานคร ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 ที่กำหนดค่าเสียหายต่อชีวิต ร่างกายหรืออนามัยสูงสุด 100,000 บาท ต่อคน ตามสำเนาตารางกรมธรรม์ แม้ศาลอุทธรณ์ภาค 8 กำหนดค่าอุปการะเลี้ยงดูให้โจทก์ที่ 2 เป็นจำนวนเดียว 900,000 บาท ก็ตาม แต่ก็ได้จำกัดความรับผิดชอบของจำเลยที่ 9 ในจำนวน 100,000 บาท ไม่เกินวงเงินความรับผิดตามสัญญาประกันภัย เมื่อจำเลยที่ 9 มิได้ฎีกาคัดค้านว่า จำเลยที่ 9 ไม่ต้องร่วมรับผิดชอบโจทก์ทั้งสองตามสัญญาประกันภัย หรือต้องร่วมรับผิดชอบน้อยกว่าวงเงิน 100,000 บาท ด้วยเหตุผลในข้อเท็จจริงหรือข้อกฎหมายในข้อใดหนอย่างไร จำเลยที่ 9 ย่อมไม่หลุดพ้นความรับผิดตามสัญญาประกันภัยในวงเงิน 100,000 บาท ไปได้เลย ฎีกาของจำเลยที่ 9 ที่กล่าวถึงจำนวนค่าอุปการะเลี้ยงดูว่าศาลชั้นต้นกำหนดเหมาะสมแล้ว แต่กลับขอให้ศาลฎีกาแก้คำพิพากษาศาลอุทธรณ์ภาค 8 เป็นยกฟ้องโจทก์ทั้งสอง โดยยื่นตามคำพิพากษาศาลชั้นต้น อันเท่ากับขอให้ยกฟ้องจำเลยที่ 9 โดยจำเลยที่ 9 ไม่ต้องร่วมรับผิดชอบต่อโจทก์ทั้งสองตามสัญญาประกันภัยด้วย เป็นข้อที่มีได้ชี้ให้เห็นว่า คำพิพากษาของศาลอุทธรณ์ภาค 8 ไม่ชอบด้วยกฎหมายหรือข้อเท็จจริงอย่างไร ฎีกาของจำเลยที่ 9 ในข้อนี้จึงเป็นฎีกาที่มีได้โต้แย้งคำพิพากษาศาลอุทธรณ์ภาค 8 เป็นฎีกาไม่ขัดแย้ง ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง มาตรา 249 วรรคหนึ่ง ศาลฎีกาไม่รับวินิจฉัยให้พิพากษาขึ้น ค่าฤชาธรรมเนียมชั้นฎีกาให้เป็นพับ

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 904/2527

โจทก์ฟ้องว่า โจทก์มีอำนาจหน้าที่ควบคุมดูแลรักษาสะพานไม้ชั่วคราวซึ่งได้ติดตั้งป้ายแสดงไว้ว่าห้ามรถที่มีน้ำหนักบรรทุกเกินกว่า 10 ตันแล่นผ่าน จำเลยซึ่งเป็นเจ้าของและผู้ครอบครองรถยนต์บรรทุกมีลูกจ้างเป็นผู้ควบคุมขับขีได้บรรทุกข้าวมีน้ำหนักรวมทั้งรถยนต์

ประมาณ 27 คันครึ่งแล่นผ่านโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ ใช้สิทธิซึ่งมีแต่จะเกิดความเสียหายแก่ผู้อื่น เป็นเหตุให้สะพานไม้นั้นยุบพังต้องเสียค่าซ่อม การกระทำของจำเลยเป็นละเมิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 420, 21, 437 ข้อบังคับให้จำเลยใช้ค่าเสียหายและดอกเบี้ยแก่โจทก์ จำเลยให้การว่า รถจำเลยขณะเกิดเหตุหนักไม่เกิน 10 คัน คนขับรถมิใช่ลูกจ้างของจำเลยและมีได้จงใจหรือประมาทเลินเล่อ โจทก์มิได้ระบุชื่อคนขับรถคันเกิดเหตุฟ้องโจทก์เคลือบคลุมด้วยข้อหาขัดกัน ไม่ทราบว่าโจทก์กล่าวหาคนขับรถคันเกิดเหตุกระทำโดยจงใจหรือประมาท จึงไม่แจ้งชัดซึ่งสภาพแห่งข้อหา ขอให้ยกฟ้อง ศาลชั้นต้นสั่งให้บริษัท ร.ส.พ.ประกันภัย จำกัด ผู้รับประกันภัยรถคันเกิดเหตุเข้าเป็นจำเลยร่วมตามคำขอของจำเลย จำเลยร่วมยื่นคำคัดค้านทำนองคำให้การว่า จำเลยไม่ได้ปฏิบัติตามกรรมธรรม์และกฎหมาย คือเมื่อเกิดวินาศภัยจำเลยมิได้แจ้งเหตุ คนขับรถยนต์ของจำเลยไม่มีใบอนุญาตให้ขับขี่รถยนต์ จำเลยใช้รถในทางที่ผิดกฎหมาย จำเลยร่วมไม่ต้องรับผิดชอบ ขอให้ยกฟ้อง ศาลชั้นต้นพิพากษาให้จำเลยทั้งสองร่วมกันชำระค่าเสียหายพร้อมดอกเบี้ยให้แก่โจทก์จำเลยร่วมอุทธรณ์ศาลอุทธรณ์พิพากษายืนจำเลยร่วมฎีกา ศาลฎีกาวินิจฉัยว่า คดีมีปัญหาตามฎีกาข้อแรกคือ คำฟ้องของโจทก์เคลือบคลุมหรือไม่ โจทก์บรรยายฟ้องในข้อ 1 แจ้งให้ทราบว่าโจทก์มีอำนาจหน้าที่ควบคุมดูแลรักษาสะพานไม้อ่าวคราวที่เกิดกรณีพิพาทคดีนี้ และสะพานนี้ได้ติดตั้งป้ายห้ามรถที่มีน้ำหนักบรรทุกทุกเกิน 10 คันแล่นผ่าน ในฟ้องข้อ 2 โจทก์อ้างว่าจำเลยเป็นเจ้าของและผู้ครอบครองรถยนต์บรรทุกคันเกิดเหตุ มีลูกจ้างเป็นผู้ขับขี่และกล่าวหาว่า รถยนต์คันดังกล่าวบรรทุกมีน้ำหนักรวมทั้งรถยนต์ประมาณ 27 คันครึ่ง แล่นผ่านสะพาน โดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ ใช้สิทธิซึ่งมีแต่จะเกิดความเสียหายแก่ผู้อื่น เป็นการแสดงเหตุที่เป็นผลให้สะพานยุบพังชำรุดใช้การไม่ได้ เห็นว่าคำฟ้องดังกล่าวได้แสดงโดยแจ้งชัดซึ่งสภาพแห่งข้อหาแล้ว ที่โจทก์บรรยายฟ้องต่อไปในข้อ 3 ว่า การกระทำของจำเลยเป็นการละเมิดต่อโจทก์ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 420, 421, 437 ทำให้โจทก์เสียหายนั้น เห็นว่าเป็นการบรรยายฟ้องให้เห็นชัดยิ่งขึ้นอีกว่า ลูกจ้างของจำเลยได้กระทำละเมิดต่อโจทก์ตามมาตรา 420, 421 จำเลยในฐานะเจ้าของผู้ครอบครองรถยนต์คันเกิดเหตุจะต้องรับผิดชอบต่อโจทก์ตามมาตรา 437 และการฟ้องให้จำเลยรับผิดชอบตามมาตรา 437เช่นนี้ ไม่จำเป็นต้องระบุชื่อผู้ขับขี่รถยนต์เป็นใคร จึงเป็นคำฟ้องที่ชอบด้วยประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง มาตรา 172 และตามคำให้การของจำเลยและจำเลยร่วมไม่ได้ปฏิเสธหรือต่อสู้ว่าจำเลยไม่ใช่เจ้าของและผู้ครอบครองรถยนต์คันเกิดเหตุ คดีจึงไม่มีประเด็นต้องวินิจฉัยว่าขณะเกิดเหตุละเมิดจำเลยได้อยู่หรือนำมาในรถยนต์คันเกิดเหตุหรือไม่ จำเลยร่วมฎีกาว่า จำเลยร่วมไม่ต้องรับผิดชอบเพราะจำเลยไม่ปฏิบัติตามกรรมธรรม์ประกันภัย ข้อ 2.10 นั้น ปราบกฏว่าจำเลยร่วมอ้างเหตุที่ไม่ต้องรับผิดชอบสามประการเท่านั้น คือประการที่หนึ่งอ้างว่าเมื่อเกิดวินาศภัยแล้วจำเลยไม่แจ้งเหตุ ประการที่สองคนขับรถยนต์ของจำเลยไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ และประการที่สาม

จำเลยใช้รถในทางที่ผิด เมื่อจำเลยร่วมไม่ได้ยกข้อกำหนดตามกรมธรรม์ประกันภัยข้อ 2.10 เป็นประเด็นข้อต่อสู้ไว้อย่างชัดเจน จึงไม่มีประเด็นที่ศาลจะต้องวินิจฉัยในข้อนี้ ที่ศาลอุทธรณ์ไม่รับวินิจฉัยชอบแล้ว ที่จำเลยร่วมฎีกาต่อไปว่า จำเลยร่วมไม่ต้องรับผิดชอบเพราะจำเลย "ใช้รถยนต์ในทางที่ผิดกฎหมาย" ตามที่กำหนดไว้ในกรมธรรม์ประกันภัยนั้น เห็นว่า ข้อกำหนดดังกล่าวมีความหมายว่า "เป็นการใช้รถเพื่อประโยชน์ในการกระทำความผิดต่อกฎหมายโดยตรง" เช่น ใช้รถเป็นพาหนะไปปล้นหรือโจรกรรมของหนีภาษี เป็นต้น แต่การใช้รถยนต์โดยผู้ขับขี่จิตใจหรือประมาทไม่ปฏิบัติตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก เช่นนี้ยังเรียกไม่ได้ว่าใช้รถยนต์ในทางที่ผิดกฎหมายตามที่กำหนดไว้ในกรมธรรม์ประกันภัยจำเลยร่วมไม่พ้นความผิด พิพากษายืน

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 368/2518

โจทก์ฟ้องว่า เมื่อกลางเดือนสิงหาคม 2511 จำเลยทั้ง 3 ได้ทำการปลูกตึกแถว 5 ชั้น รวม 4 ห้องในที่ดินของจำเลยซึ่งอยู่ติดต่อกับที่ดินโจทก์ในการก่อสร้างจำเลยใช้เสาเข็มขนาดใหญ่ตอกชิดตัวตึกแถวของโจทก์ทำให้ตึกแถวของโจทก์สั่นสะเทือนและเกิดรอยแตกร้าวหลายแห่ง ต้องเสียค่าซ่อมแซมเป็นเงิน 60,000 บาท การกระทำของจำเลยทั้งสามเป็นการละเมิด ขอให้บังคับจำเลยชดเชยค่าเสียหายดังกล่าวพร้อมด้วยดอกเบี้ยร้อยละ 7 ครั้งต่อปีนับแต่วันฟ้องจนกว่าชำระเสร็จ จำเลยทั้งสามให้การว่า ตึกแถวของโจทก์เป็นตึกเก่าจึงเกิดรอยแตกร้าวขึ้นจำเลยทั้งสามและบุคคลภายนอกอีกคนหนึ่งจ้างเจ้านาย ฮ. เป็นผู้ก่อสร้าง แต่แยกกันจ้างมาจำเลยไม่ต้องรับผิดชอบ ฟ้องของโจทก์เคลื่อนคลุมโจทก์ไม่เสียหายดังฟ้อง ฟ้องของโจทก์ขาดอายุความ ศาลชั้นต้นพิพากษายกฟ้อง โจทก์อุทธรณ์ ศาลอุทธรณ์พิพากษากลับให้จำเลยทั้งสามใช้ค่าเสียหายให้โจทก์ 30,000 บาท พร้อมด้วยดอกเบี้ยร้อยละ 7 ครั้งต่อปีนับแต่วันฟ้องจนกว่าจะชำระเสร็จ จำเลยทั้งสามฎีกา ศาลฎีกาเห็นว่า การตอกเสาเข็มของจำเลยเป็นเหตุให้ตึกแถวของโจทก์แตกร้าว และโจทก์ฟ้องทราบการละเมิดเมื่อได้รับคำร้องของผู้เช่าตึกของโจทก์ว่าเจ้าของที่ดินข้างเคียงตอกเสาเข็ม ทำให้ตึกของโจทก์แตกร้าว และโจทก์ฟ้องภายใน 1 ปีนับแต่ทราบ คดีโจทก์ยอมไม่ขาดอายุความ ปัญหาที่ว่า จำเลยจ้างเจ้านาย ฮ. ก่อสร้างตึกแถวของจำเลย จำเลยจะต้องรับผิดชอบตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 428 หรือไม่นั้น ศาลฎีกาวินิจฉัยว่า แม้จำเลยจะจ้างเจ้านาย ฮ. เป็นผู้ก่อสร้างตึกแถวของจำเลยก็ดีแต่เมื่อข้อเท็จจริงรับฟังได้ว่า ความเสียหายของตึกแถวของโจทก์เกิดจากการตอกเสาเข็มเนื่องในการก่อสร้างตึกแถวของจำเลย จำเลยเป็นผู้เลือกหาผู้รับจ้าง การก่อสร้างต้องเป็นไปตามงานที่จำเลยสั่งให้ทำตามข้อบังคับในสัญญาจ้าง จำเลยทั้งสามจึงต้องรับผิดชอบตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 428 ในเรื่องจำนวนเงินค่าเสียหายที่ศาลอุทธรณ์กำหนดให้ นั้น ศาลฎีกาเห็นว่า เป็นการสมควรแก่พฤติการณ์ในคดีแล้ว ส่วนที่จำเลยฎีกาว่า ศาลอุทธรณ์ให้จำเลยรับผิดชอบในส่วนของนาง จ. ซึ่ง

โจทก์ไม่ได้ฟ้องเป็นการไม่ชอบนั้นศาลฎีกาวินิจฉัยว่า จำเลยกับนาง จ. ต่างคนต่างจ้างเหมานาย ฮ. ก่อสร้างตึกแถวคนละห้อง และโจทก์ไม่ได้ฟ้องนาง จ. จึงเห็นสมควรให้แบ่งความรับผิดชอบออกจากส่วนที่โจทก์ได้รับความเสียหาย 30,000 บาทนั้น โดยให้จำเลยทั้งสามร่วมกันรับผิดชอบเป็นเงิน 22,500 บาท พิพากษาแก้เป็นว่า ให้จำเลยทั้งสามใช้ค่าเสียหายให้โจทก์เป็นเงิน 22,500 บาท พร้อมดอกเบี้ย ร้อยละ 7 ครั้งต่อปีนับแต่วันฟ้องจนชำระเสร็จเงินนอกจากที่แก้ให้เป็นไปตามคำพิพากษาศาลอุทธรณ์

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 10766/2551

โจทก์ฟ้องขอให้ลงโทษจำเลยตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 มาตรา 4, 6, 61, 73 และ 75 จำเลยให้การรับสารภาพ ศาลชั้นต้นพิพากษาว่า จำเลยมีความผิดตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 มาตรา 73 ประกอบมาตรา 61 จำคุก 2 เดือน และปรับ 5,000 บาท จำเลยให้การสารภาพเพราะจำนนต่อหลักฐานจึงไม่ลดโทษให้ โทษจำคุกให้รอกการลงโทษไว้มีกำหนด 2 ปี ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 56 หากไม่ชำระค่าปรับให้จัดการตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 29, 30 โจทก์อุทธรณ์ โดยขออุทธรณ์การฝ่ายคดีศาลสูงเขต 1 ซึ่งได้รับมอบหมายจากอัยการสูงสุดรับรองให้อุทธรณ์ในปัญหาข้อเท็จจริงศาลอุทธรณ์ภาค 1 พิพากษาแก้เป็นว่า จำเลยมีความผิดตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 มาตรา 73/2 ประกอบมาตรา 61 วรรคหนึ่ง ไม่ลดโทษปรับและไม่รอกการลงโทษจำคุกจำเลย นอกจากที่แก้ให้เป็นไปตามคำพิพากษาศาลชั้นต้น จำเลยฎีกา ศาลฎีกาวินิจฉัยว่า ที่จำเลยฎีกาว่า การที่ศาลอุทธรณ์ภาค 1 พิพากษาว่าจำเลยมีความผิดตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 มาตรา 73/2 เป็นการพิพากษาเกินคำขอ ต้องห้ามตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 192 วรรคหนึ่ง ประกอบพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลแขวงและวิธีพิจารณาความอาญาในศาลแขวง พ.ศ.2499 มาตรา 4 นั้น เห็นว่า ปรากฏตามคำขอท้ายฟ้องว่า โจทก์ขอให้ลงโทษจำเลยตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 มาตรา 61, 73 แต่ขณะจำเลยกระทำความผิดเมื่อวันที่ 11 กันยายน 2550 มีพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2549 ออกใช้บังคับโดยมาตรา 25 และมาตรา 29 ให้เลิกความในมาตรา 61 และมาตรา 73 เดิม และให้ใช้ความใหม่แทนโดยมาตรา 61 ทั้งพระราชบัญญัติทางหลวงฉบับเดิมและฉบับที่มีการแก้ไขใหม่ยังบัญญัติเป็นบทความผิดห้ามการใช้นยานพาหนะบนทางหลวง โดยที่ยานพาหนะนั้นมีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุกหรือน้ำหนักลงเพลากินกว่าผู้อำนวยความสะดวกทางหลวงได้ประกาศกำหนดเช่นเดียวกัน ส่วนบทกำหนดโทษตามมาตรา 73 (เดิม) ได้แก้ไขและมีบทบัญญัติเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2549 มาตรา 30 เป็นมาตรา 73/2 ดังนั้น การกระทำของจำเลยตามฟ้องยังคงถือเป็นความผิดตามบทบัญญัติของกฎหมายที่แก้ไขใหม่ เพียงแต่มาตรา 73/2 กำหนดให้ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ ซึ่งหนักกว่าโทษตาม

มาตรา 73 ของกฎหมายเดิม ที่ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับไม่เกินหกพันบาท หรือ ทั้งจำทั้งปรับ การที่โจทก์ยังคงขอให้ลงโทษจำเลยตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 มาตรา 61 และมาตรา 73 โดยมีได้ขอให้ลงโทษจำเลยตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 มาตรา 73/2 เป็นเพียงการอ้างบทบัญญัติกฎหมายผิดพลาดไปเท่านั้น เมื่อจำเลยให้การรับสารภาพตามฟ้อง ศาลก็มีอำนาจลงโทษจำเลยตามฐานความผิดที่ถูกต้องตามบทบัญญัติของกฎหมายที่แก้ไขใหม่ได้ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 192 วรรคห้า ประกอบพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลแขวงและวิธีพิจารณาความอาญาในศาลแขวง พ.ศ.2499 มิใช่เป็นการพิพากษาเกินคำขออันต้องห้ามตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 192 วรรคหนึ่ง ประกอบพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลแขวงและวิธีพิจารณาความอาญาในศาลแขวง พ.ศ.2499 มาตรา 4 ดังที่จำเลยกล่าวอ้างในฎีกาไม่ ที่ศาลอุทธรณ์ภาค 1 พิพากษามานั้น ชอบด้วยบทบัญญัติของกฎหมายแล้ว ฎีกาในข้อนี้ของจำเลยฟังไม่ขึ้น ส่วนที่จำเลยฎีกาขอให้รื้อการลงโทษจำคุกนั้น เห็นว่า จำเลยใช้ยานพาหนะบนทางหลวง โดยที่ ยานพาหนะนั้นมีน้ำหนักเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดไว้ถึง 18,500 กิโลกรัม โดยไม่นำพาว่าจะ ก่อให้เกิดความเสียหายอย่างร้ายแรงเพียงใดต่อสภาพทางหลวงแผ่นดินซึ่งเป็นสมบัติของส่วนรวม และมีไว้เพื่อประโยชน์ร่วมกันของสาธารณชน การกระทำดังกล่าวของจำเลยย่อมทำให้ผู้ร่วมใช้ เส้นทางสัญจรไปมาต้องเสี่ยงต่ออันตรายที่เกิดจากสภาพของยานพาหนะที่บรรทุกน้ำหนักเป็น จำนวนมากจนเกินกว่าที่ผู้ขับจะควบคุมให้แล่นไปได้อย่างปลอดภัย พฤติกรรมในการกระทำ ความผิดของจำเลยนับว่าร้ายแรง ที่จำเลยยกขึ้นอ้างในฎีกาว่า จำเลยมีภาระต้องรับผิดชอบต่อ ครอบครัวและจำต้องกระทำความผิดในคดีนี้เพราะไม่อาจหลีกเลี่ยงหรือขัดคำสั่งของนายจ้าง ก็เป็นเพียง เหตุผลและความจำเป็นส่วนตัวของจำเลยเท่านั้น บุคคลทั่ว ๆ ไปในสถานะเช่นเดียวกับจำเลยก็มี ภาระที่ไม่แตกต่างไปจากจำเลย จำเลยไม่อาจอ้างภาระความจำเป็นส่วนตัวเพื่อก่อภาระให้แก่สังคม โดยรวมได้ ทั้งเหตุดังกล่าวก็ไม่เพียงพอที่จะรับฟังเพื่อรื้อการลงโทษจำคุกให้แก่จำเลยได้ ฎีกาของ จำเลยฟังไม่ขึ้น อย่างไรก็ตาม ข้อหาความผิดตามฟ้องมิใช่เป็นคดีที่มีอัตราโทษอย่างต่ำให้จำคุก ตั้งแต่ห้าปีขึ้นไป หรือโทษสถานหนักกว่านั้น เมื่อศาลชั้นต้นสอบคำให้การและจำเลยให้การรับ สารภาพตามฟ้องของโจทก์ ศาลชั้นต้นย่อมพิพากษาโดยไม่สืบพยานหลักฐานต่อไปได้ตาม ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 176 วรรคหนึ่ง ประกอบพระราชบัญญัติจัดตั้งศาล แขวงและวิธีพิจารณาความอาญาในศาลแขวง พ.ศ.2499 มาตรา 4 และข้อเท็จจริงรับฟังเป็นยุติได้ว่า จำเลยกระทำความผิดตามฟ้อง ดังนั้น จึงไม่อาจกล่าวได้ว่าโจทก์มีพยานหลักฐานเป็นอย่างไรและ จำเลยจำนนต่อพยานหลักฐานเช่นนั้น คำรับสารภาพของจำเลยจึงเป็นการให้ความรู้แก่ศาล อัน เป็นประโยชน์แก่การพิจารณา มิใช่จำเลยให้การรับสารภาพก็เพราะจำนนต่อพยานหลักฐาน คดีย่อม มีเหตุบรรเทาโทษ ที่ศาลล่างทั้งสองไม่ลดโทษแก่จำเลยตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 78 นั้น

ศาลฎีกาไม่เห็นพ้องด้วย แม้ปัญหาข้อนี้จำเลยมิได้ฎีกา แต่ศาลฎีกาก็มีอำนาจใช้ดุลพินิจลงโทษ จำเลยให้เหมาะสมตามความผิดได้ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 185 วรรคสอง มาตรา 215 และมาตรา 225 ประกอบพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลแขวงและวิธีพิจารณาความอาญาในศาลแขวง พ.ศ.2499 มาตรา 4 พิพากษาแก้เป็นว่า ลดโทษให้กึ่งหนึ่ง ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 78 คงลงโทษจำคุกจำเลย 1 เดือน เมื่อไม่ปรากฏว่าจำเลยได้รับโทษจำคุกมาก่อน ให้เปลี่ยนโทษจำคุกเป็นโทษกักขัง 1 เดือนแทน ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 23 นอกจากนี้แก้ให้เป็นไปตามคำพิพากษาศาลอุทธรณ์ภาค 1

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 5253/2539

โจทก์ฟ้องว่า เมื่อวันที่ 11 กันยายน 2537 เวลากลางวันจำเลยขับรถชนิดลากจูง และรถพ่วงส่วนบุคคลหมายเลขทะเบียน 80-2735, 2738 ตรัง บรรทุกแร่ใยหินมีน้ำหนักยานพาหนะ และน้ำหนักบรรทุก 59,400 กิโลกรัม เกินกว่ากฎหมายกำหนด 20,200 กิโลกรัม อันเป็นการฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามประกาศผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษ เรื่อง ห้ามใช้ยานพาหนะโดยที่ยานพาหนะนั้นมีน้ำหนักบรรทุกหรือน้ำหนักลงเพลาเกินกว่าที่ได้กำหนดเดินบนทางหลวงลงวันที่ 1 กันยายน 2535 เหตุเกิดที่ตำบลเวียงสระ อำเภอเวียงสระ จังหวัดสุราษฎร์ธานี ขอให้ลงโทษตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 มาตรา 4, 6, 61, 73, 75 ประกอบผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษ ผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดินและผู้อำนวยการทางหลวงสัมปทาน ลงวันที่ 1 กันยายน 2535 จำเลยให้การรับสารภาพ ศาลชั้นต้นพิพากษาว่า จำเลยมีความผิดตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 มาตรา 61 วรรคหนึ่ง, 73 ลงโทษจำคุก 3 เดือน จำเลยให้การรับสารภาพเป็นประโยชน์แก่การพิจารณามีเหตุบรรเทาโทษลดโทษให้กึ่งหนึ่งตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 78 คงจำคุก 1 เดือน 15 วัน ไม่ปรากฏว่าจำเลยได้รับโทษจำคุกมาก่อนให้เปลี่ยนโทษจำคุกเป็นกักขังแทน ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 23 จำเลยอุทธรณ์ ขอให้ รอการลงโทษ ศาลอุทธรณ์ ภาค 3 พิพากษากลับ ให้ยกฟ้อง โจทก์ฎีกา ศาลฎีกาวินิจฉัยว่า มีปัญหาต้องวินิจฉัยตามฎีกาของ โจทก์ว่าคำฟ้องของ โจทก์ชอบด้วยประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 158(5) หรือไม่ พิเคราะห์แล้ว คดีนี้ โจทก์ฟ้องด้วยวาจาซึ่งตามพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลแขวงและวิธีพิจารณาความอาญาในศาลแขวง พ.ศ. 2499 มาตรา 19 ให้ศาลบันทึกข้อความแห่งฟ้องไว้เป็นหลักฐาน หากต้องบันทึกไว้โดยละเอียดไม่และก่อนศาลบันทึกฟ้องดังกล่าว ศาลอาจจะสอบถามโจทก์เกี่ยวกับข้อเท็จจริงต่าง ๆ ที่จำเลยกระทำความผิดได้ แต่ก็จะต้องบันทึกไว้เฉพาะข้อความสำคัญส่วนบันทึกการฟ้องด้วยวาจาของโจทก์ก็เป็นเพียงส่วนหนึ่งของฟ้องด้วยวาจาของโจทก์เท่านั้น เมื่อพิจารณาข้อความที่ศาลบันทึกการฟ้องด้วยวาจาของโจทก์ประกอบกับบันทึกการฟ้องด้วยวาจาที่โจทก์ส่งต่อศาลแล้วได้ความว่า เมื่อวันที่ 11 กันยายน 2537 เวลา

กลางวัน จำเลยขับรถยนต์บรรทุกชนิดลากจูงและรถพ่วงส่วนบุคคลบรรทุกแร่ยิปซัมมีน้ำหนักยานพาหนะและน้ำหนักบรรทุกเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดอันเป็นการฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามประกาศผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษเรื่อง ห้ามใช้ยานพาหนะ โดยที่ยานพาหนะนั้นมีน้ำหนักบรรทุกหรือน้ำหนักลงเพลากินกว่าที่ได้กำหนดเกินบนทางหลวง ลงวันที่ 1 กันยายน 2535 ข้อ 9 ซึ่งเป็นการระบุข้อเท็จจริงที่อ้างว่า จำเลยได้กระทำแล้ว กล่าวคือ จำเลยขับรถยนต์บรรทุกมีน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดบนทางหลวงอันเป็นความผิด ทั้งได้ระบุสถานที่ที่เกี่ยวข้องพอสมควรที่จำเลยจะเข้าใจข้อหาได้ และจำเลยก็ให้การรับสารภาพตามฟ้อง แสดงว่าจำเลยเข้าใจข้อหาได้ดี หากต้องระบุข้อเท็จจริงว่าเป็นทางหลวงสายใดซึ่งศาลอุทธรณ์ภาค 3 วินิจฉัยไม่ คำฟ้องของโจทก์จึงชอบด้วยประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 158(5) ที่ศาลอุทธรณ์ภาค 3 พิพากษายกฟ้องนั้น ศาลฎีกาไม่เห็นพ้องด้วยเมื่อคำฟ้องของโจทก์ชอบด้วยกฎหมาย จำเลยย่อมมีความผิดตามคำพิพากษาศาลชั้นต้น แต่จำเลยได้อุทธรณ์ขอให้รอกการลงโทษซึ่งศาลอุทธรณ์ภาค 3 ยังมีได้วินิจฉัยในปัญหานี้ ศาลฎีกาเห็นสมควรวินิจฉัยปัญหานี้ไปเสียทีเดียวโดยไม่ต้องย้อนสำนวนไปให้ศาลอุทธรณ์ภาค 3 วินิจฉัยอีก และเห็นว่าสมควรให้โอกาสจำเลยได้กลับตนเป็นพลเมืองดีต่อไป แต่เพื่อให้จำเลยหลบจำและเป็นการป้องปรามมิให้จำเลยกระทำผิดในลักษณะทำนองเดียวกันนี้อีกจึงเห็นสมควรลงโทษจำคุกและปรับ และคุ้มครองความประพฤติจำเลยไว้ด้วยพิพากษากลับเป็นว่า จำเลยมีความผิดตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 มาตรา 61 วรรคหนึ่ง, 73 ลงโทษจำคุก 3 เดือนปรับ 6,000 บาท จำเลยให้การรับสารภาพลดโทษให้กึ่งหนึ่งตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 78 จำคุก 1 เดือน 15 วันและปรับ 3,000 บาท รอกการลงโทษจำคุกไว้มีกำหนด 1 ปี และให้คุ้มครองความประพฤติจำเลยโดยให้จำเลยไปรายงานตัวต่อพนักงานคุมประพฤติ 3 เดือนต่อหนึ่งครั้ง ตลอดระยะเวลาที่รอกการลงโทษกับให้จำเลยละเว้นการประพฤติอันใดที่อาจนำสู่การกระทำผิดเช่นเดียวกันนี้อีก ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 56 วรรคหนึ่งและวรรคสองหากไม่ชำระค่าปรับให้จัดการตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 29, 30

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2530/2551

โจทก์ฟ้องว่า เมื่อวันที่ 19 ธันวาคม 2549 เวลากลางวันจำเลยขับรถยนต์บรรทุกสิบล้อ หมายเลขทะเบียน 82-1877 นครสวรรค์ ซึ่งมี 3 เพล่า 10 ล้อ ยาง 10 เส้น บรรทุกดินลูกรังไปตามถนนสาย 304 (นครราชสีมา-กบินทร์บุรี) อันเป็นทางหลวงแผ่นดิน โดยมีน้ำหนักรถและน้ำหนักบรรทุกรวมกัน จำนวน 34,860 กิโลกรัมซึ่งเกินกว่า 25,000 กิโลกรัม ตามประกาศของผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดินจำนวน 9,860 กิโลกรัม อันเป็นการฝ่าฝืนต่อกฎหมาย เหตุเกิดที่ตำบลวังน้ำเขียว อำเภอวังน้ำเขียวจังหวัดนครราชสีมา ขอให้ลงโทษตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 มาตรา 61, 73

จำเลยให้การรับสารภาพ ศาลชั้นต้นพิพากษาว่า จำเลยมีความผิดตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 มาตรา 61, 73 จำคุก 2 เดือน ปรับ 6,000 บาท จำเลยให้การรับสารภาพเป็นประโยชน์แก่การพิจารณา มีเหตุบรรเทาโทษ ลดโทษให้กึ่งหนึ่ง ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 78 คงจำคุก 1 เดือน ปรับ 3,000 บาท โทษจำคุกให้รอการลงโทษไว้ 1 ปี ให้จำเลยไปรายงานตัวต่อพนักงานคุมประพฤติ 4 ครั้ง ภายในเวลา 1 ปี ให้ทำกิจกรรมบริหารสังคมหรือสาธารณประโยชน์ 12 ชั่วโมง ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 56 ไม่ชำระค่าปรับให้จัดการตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 29, 30 โจทก์อุทธรณ์ โดยอธิบดีอัยการฝ่ายคดีศาลสูงเขต 3 ซึ่งได้รับมอบหมายจากอัยการสูงสุดรับรองให้อุทธรณ์ในปัญหาข้อเท็จจริง ศาลอุทธรณ์ภาค 3 พิพากษาแก้เป็นว่า ไม่ปรับไม่รอการลงโทษไม่คุมประพฤติ โทษจำคุกให้เปลี่ยนเป็นโทษกักขังแทนตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 23 นอกจากนี้แก้ให้เป็นไปตามคำพิพากษาศาลชั้นต้น จำเลยฎีกา ศาลฎีกาวินิจฉัยว่า "ที่จำเลยฎีกาขอให้ลงโทษสถานเบาหรือรอการลงโทษจำคุกนั้น เห็นว่า แม้จำเลยใช้รถยนต์บรรทุกคันเกิดเหตุบรรทุกสิ่งของมีน้ำหนักยานพาหนะรวมน้ำหนักบรรทุกทั้งหมดเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดไว้จำนวน 9,860 กิโลกรัม แต่หลังจากถูกจับกุมจำเลยก็ให้การรับสารภาพมาโดยตลอด อันแสดงว่าจำเลยยังรู้สำนึกในความผิดแห่งตน เมื่อจำเลยไม่เคยได้รับโทษจำคุกมาก่อน จึงเห็นสมควรรอการลงโทษจำคุกและคุมความประพฤติจำเลยไว้เพื่อให้มีเจ้าพนักงานคอยแนะนำ ช่วยเหลือดักเตือนหรือสอดส่องดูแล ซึ่งน่าจะเป็นผลดีแก่จำเลยและสังคมมากกว่า ที่ศาลอุทธรณ์ภาค 3 ไม่รอการลงโทษจำคุกให้แก่จำเลย แต่เปลี่ยนโทษจำคุกเป็นกักขังแทนนั้นศาลฎีกาไม่เห็นพ้องด้วย ฎีกาของจำเลยฟังขึ้น แต่เพื่อให้จำเลยหลบจำและปองปรามมิให้จำเลยกระทำความผิดทำนองนี้อีก เห็นสมควรวางโทษปรับจำเลยอีกสถานหนึ่งและกำหนดเงื่อนไขเพื่อคุมความประพฤติของจำเลยเสียใหม่ให้เหมาะสมแก่พฤติการณ์แห่งคดี อนึ่ง ปราบกฏตามคำขอท้ายฟ้องว่า โจทก์ขอให้ลงโทษจำเลยตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 มาตรา 61, 73 แต่ขณะจำเลยกระทำความผิดเมื่อวันที่ 19 ธันวาคม 2549 บทบัญญัติแห่งกฎหมายดังกล่าวถูกยกเลิกไปแล้ว โดยพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2549 มาตรา 25 และมาตรา 29 โดยมาตรา 61 ทั้งพระราชบัญญัติทางหลวงฉบับเดิมและฉบับที่มีการแก้ไขใหม่ยังบัญญัติเป็นบทความผิดห้ามการใช้ยานพาหนะทางหลวง โดยที่ยานพาหนะนั้นมีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุก หรือน้ำหนักลงเพลาเกินกว่าผู้อำนวยการทางหลวงได้ประกาศกำหนดเช่นเดียวกับส่วนบทกำหนดโทษตามมาตรา 73 บัญญัติเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2549 มาตรา 30 เป็นมาตรา 73/2 ดังนั้น การกระทำของจำเลยตามฟ้องยังคงถือเป็นความผิดตามบทบัญญัติของกฎหมายที่แก้ไขใหม่ เพียงแต่มาตรา 73/2 กำหนดให้ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ ซึ่งหนักกว่าโทษตามมาตรา 73 ของกฎหมายเดิมที่ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 3 เดือนหรือ

ปรับไม่เกิน หกพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ การที่โจทก์ยังคงขอให้ลงโทษจำเลยตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 มาตรา 61 และมาตรา 73 โดยโจทก์ไม่ได้อ้างบทบัญญัติของกฎหมายที่แก้ไขใหม่ เป็นเพียงการอ้างบทบัญญัติกฎหมายผิดพลาดไปเท่านั้น การที่จำเลยให้การรับสารภาพตามฟ้องศาลชั้นต้นและศาลอุทธรณ์ภาค 3 พิพากษาลงโทษจำเลยตามบทบัญญัติของกฎหมายที่ถูกยกเลิกไปแล้ว ตามคำขอท้ายฟ้องไม่ถูกต้องปัญหาดังกล่าวเป็นข้อกฎหมายที่เกี่ยวกับความสงบเรียบร้อย ศาลฎีกามีอำนาจยกขึ้นอ้างและแก้ไขให้ถูกต้องได้ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 195 วรรคสอง ประกอบมาตรา 225" พิพากษาแก้เป็นว่า จำเลยมีความผิดตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2549 มาตรา 61 วรรคหนึ่ง, 772 ไม่เปลี่ยนโทษจำคุกเป็นโทษกักขังแทน แต่ให้วางโทษปรับจำเลย 6,000 บาท อีกสถานหนึ่ง ลดโทษตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 78 ให้กึ่งหนึ่งคงลงโทษปรับจำเลย 3,000 บาท แต่โทษจำคุกให้รอการลงโทษไว้ 3 ปี และควบคุมความประพฤติจำเลยไว้มีกำหนด 1 ปี นับตั้งแต่วันที่ได้อ่านคำพิพากษาศาลฎีกาให้ฟัง โดยให้จำเลยไปรายงานตัวต่อพนักงานคุมประพฤติ 4 ครั้ง ตามเงื่อนไขและกำหนดเวลาที่พนักงานคุมประพฤติเห็นสมควรกำหนด ให้จำเลยละเว้นการประพฤติอันอาจนำไปสู่การกระทำความผิดทำนองเดียวกันนี้อีก กับให้กระทำกิจกรรมบริการสังคมหรือสาธารณประโยชน์ตามที่พนักงานคุมประพฤติและจำเลยเห็นสมควรมีกำหนด 12 ชั่วโมง ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 56 ไม่ชำระค่าปรับให้จัดการตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 29, 30 นอกจากนี้แก้ไขให้เป็นไปตามคำพิพากษาศาลอุทธรณ์ภาค 3

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 5642/2551

โจทก์ฟ้องขอให้ลงโทษจำเลยตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 มาตรา 3, 61, 73 ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 33 ธิบของกลาง จำเลยให้การรับสารภาพ ศาลชั้นต้นพิพากษาว่า จำเลยมีความผิดตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 มาตรา 3, 61 (ที่ถูกมาตรา 61 วรรคหนึ่ง), 73 จำคุก 1 เดือน และปรับ 3,000 บาท โทษจำคุกให้รอการลงโทษไว้มีกำหนด 2 ปี ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 56 ไม่ชำระค่าปรับให้จัดการตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 29, 30 โจทก์อุทธรณ์ ศาลอุทธรณ์ภาค 2 พิพากษาแก้เป็นว่าไม่ริบรณณ์บรรทุกของกลางนอกจากที่แก้ไขเป็นไปตามคำพิพากษาศาลชั้นต้น โจทก์ฎีกาศาลฎีกาวินิจฉัยว่า "ที่โจทก์ฎีกาว่า คำพิพากษาศาลอุทธรณ์ภาค 2 ไม่ได้ให้เหตุผลในการวินิจฉัยว่ารณณ์บรรทุกของกลางเป็นทรัพย์สินที่ใช้ในการกระทำความผิดอันเป็นทรัพย์สินที่ควรริบตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 33 (1) หรือไม่ จึงเป็นการไม่ชอบด้วยประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 186 (9) นั้น เห็นว่า คดีนี้โจทก์ฟ้องว่า จำเลยขับรณณ์บรรทุกซึ่งมีน้ำหนักรวมน้ำหนักรบทุกเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด อันเป็นความผิดตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 และขอให้ศาลสั่งริบรณณ์บรรทุกของกลาง

เมื่อจำเลยให้การรับสารภาพตามฟ้องและคดีไม่จำเป็นต้องสืบพยานประกอบคำรับสารภาพ จึงฟังได้ว่า จำเลยได้ใช้รถยนต์บรรทุกของกลางบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด อันเป็นการฝ่าฝืนต่อ กฎหมาย รถยนต์บรรทุกของกลางจึงเป็นทรัพย์สินที่บุคคลได้ใช้ในการกระทำความผิดตาม ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 33 (1) แม้ศาลอุทธรณ์ภาค 2 ไม่ได้วินิจฉัยว่ารถยนต์บรรทุกของ กลางเป็นทรัพย์สินที่ใช้ในการกระทำความผิดหรือไม่ ก็ฟังได้แล้วว่ารถยนต์บรรทุกของกลางเป็น ทรัพย์สินที่ใช้ในการกระทำความผิด ทั้งการสั่งริบของกลางตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 33 (1) เป็นดุลพินิจของศาล การที่ศาลอุทธรณ์ภาค 2 วินิจฉัยว่าเห็นควรไม่ริบรถยนต์บรรทุกของกลาง เท่ากับเป็นการใช้ดุลพินิจไม่ริบทรัพย์สินที่ใช้ในการกระทำความผิด คำพิพากษาศาลอุทธรณ์ภาค 2 จึงชอบแล้ว ฎีกาของโจทก์ข้อนี้ฟังไม่ขึ้น ส่วนที่โจทก์ฎีกาว่าขอให้ริบรถยนต์บรรทุกของกลางนั้น เห็นว่า คดีนี้ศาลชั้นต้นลงโทษจำคุกจำเลย 1 เดือน และปรับ 3,000 บาท โทษจำคุกให้รอการลงโทษ ไว้มีกำหนด 2 ปี ศาลอุทธรณ์ภาค 2 พิพากษาแก้เป็นว่าไม่ริบรถยนต์บรรทุกของกลางเป็นการแก้ไข เล็กน้อย ฎีกาของโจทก์ดังกล่าวเป็นการโต้เถียงดุลพินิจของศาลอุทธรณ์ภาค 2 อันเป็นฎีกาในปัญหา ข้อเท็จจริงต้องห้ามมิให้ฎีกาตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 218 วรรคหนึ่ง ศาลฎีกา ไม่รับวินิจฉัย อนึ่ง ภายหลังที่จำเลยกระทำความผิดได้มีพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2549 มาตรา 29 และมาตรา 30 ยกเลิกความในมาตรา 73 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 และให้เพิ่ม ความเป็นมาตรา 73/2 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 ซึ่งความผิดฐานใช้ยานพาหนะที่มี น้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดยังคงเป็นความผิดตามมาตรา 73/2 แต่กฎหมายที่แก้ไขใหม่ไม่ เป็นคุณแก่จำเลย จึงต้องใช้กฎหมายที่ใช้ในขณะกระทำความผิดบังคับแก่จำเลย" พิพากษายืน

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 8550/2554

โจทก์ฟ้องขอบังคับให้จำเลยทั้งสามร่วมกันชดใช้เงินจำนวน 51,675.08 บาท แก่โจทก์ พร้อมดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี ในต้นเงิน 29,703 บาท นับถัดจากวันฟ้องจนกว่าจะชำระ เสร็จจำเลยที่ 1 ขาดนัดยื่นคำให้การจำเลยที่ 2 และที่ 3 ให้การขอให้ยกฟ้อง ศาลชั้นต้นตรวจคำฟ้อง และคำให้การจำเลยที่ 2 และที่ 3 แล้ว มีคำสั่งให้งดสืบพยาน โจทก์จำเลย และพิพากษายกฟ้องโจทก์ ค่าฤชาธรรมเนียมให้เป็นพับโจทก์อุทธรณ์ ศาลอุทธรณ์ภาค 3 พิพากษายกคำพิพากษาศาลชั้นต้น ให้ศาลชั้นต้นพิจารณาพิพากษาใหม่ตามรูปคดี ค่าฤชาธรรมเนียมในชั้นอุทธรณ์ให้ศาลชั้นต้นรวม สั่งเมื่อมีคำพิพากษาใหม่ จำเลยที่ 2 ขาดนัดพิจารณา ศาลชั้นต้นพิพากษายกฟ้อง ค่าฤชาธรรมเนียมทั้ง สองศาลให้เป็นพับ โจทก์อุทธรณ์ศาลอุทธรณ์ภาค 3 พิพากษายืน ค่าฤชาธรรมเนียมในชั้นอุทธรณ์ให้ เป็นพับ โจทก์ฎีกา โดยผู้พิพากษาที่นั่งพิจารณาคดีในศาลชั้นต้นรับรองว่ามีเหตุอันควรที่จะฎีกาใน ข้อเท็จจริงได้ ศาลฎีกาวินิจฉัยว่า ราวกันอันตรายและเสาของโจทก์บริเวณหลักกิโลเมตรที่ 67 ถึง 68

ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 304 ตอนกบินทร์บุรี - นครราชสีมา ถูกชนเมื่อวันที่ 11 พฤศจิกายน 2537 ได้รับความเสียหาย เมื่อวันที่ 30 พฤศจิกายน 2537 ผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวงที่ 8 (นครราชสีมา) มีคำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการสอบสวนหาสาเหตุและตัวผู้ต้องรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายในทางแพ่ง ต่อมาวันที่ 20 ธันวาคม 2537 คณะกรรมการดังกล่าวลงความเห็นว่า เหตุละเมิดเกิดจากความประมาทของผู้ขับรถบรรทุกสิบล้อหมายเลขทะเบียน 81 - 5212 นครราชสีมา พ่วงรถหมายเลขทะเบียน 81 - 6313 นครราชสีมา เจ้าของและผู้ขับรถบรรทุกพ่วงต้องรับผิดชอบในทางแพ่งต่อโจทก์ ต่อมากองนิติการของโจทก์แจ้งให้แขวงการทางนครราชสีมาที่ 2 มีหนังสือทวงถามให้จำเลยทั้งสามชำระค่าเสียหาย และวันที่ 1 กรกฎาคม 2547 กองนิติการมีบันทึกข้อความรายงานถึงอธิบดีโจทก์ทราบถึงตัวผู้ที่จะต้องชำระค่าสินไหมทดแทนและขอให้ลงนามในใบแต่งตั้งนายความเพื่อดำเนินคดีแก่จำเลยทั้งสาม อธิบดีโจทก์ลงนามรับทราบในวันที่ 2 กรกฎาคม 2547 กองนิติการโจทก์มีหนังสือแจ้งให้แขวงการทางนครราชสีมาที่ 2 มีหนังสือทวงถามให้จำเลยทั้งสามชำระค่าเสียหาย แขวงการทางนครราชสีมาที่ 2 จึงมีหนังสือแจ้งให้จำเลยทั้งสามชำระค่าเสียหาย โดยหนังสือฉบับลงวันที่ 30 ธันวาคม 2537 ถึงจำเลยที่ 2 และที่ 3 ฉบับลงวันที่ 5 มิถุนายน 2538 ถึงจำเลยที่ 1 แสดงว่าอย่างช้าที่สุดในวันที่ 5 มิถุนายน 2538 กองนิติการได้รู้แล้วว่าผู้ที่จะต้องชำระค่าสินไหมทดแทนคือจำเลยทั้งสาม แม้ว่ากองนิติการต้องรับผิดชอบคดีที่เกิดขึ้นทั่วประเทศประมาณ 10,000 เรื่อง ต่อปี มีนิติกรรับผิดชอบเพียง 10 คน ทำให้มีงานค้างค้ำเป็นเหตุให้รายงานอธิบดีโจทก์ทราบล่าช้า แต่การใช้เวลาดำเนินการเนิ่นนานไปจนผิดคดีเช่นนี้ โจทก์ควรมีพยานหลักฐานมาแสดงให้เห็นปรากฏว่ามีการดำเนินการอย่างไรบ้างและไปติดขัดอยู่ที่ใดที่ โจทก์ถือว่า หลังจากมีหนังสือทวงถามให้จำเลยทั้งสามชำระค่าเสียหายแล้ว แขวงการทางนครราชสีมาที่ 2 ยังตรวจสอบหาตัวผู้ต้องรับผิดชอบ พบว่าเป็นบริษัทประกันภัยจึงได้แจ้งให้ชดใช้ค่าเสียหายแต่ได้รับการปฏิเสธ เห็นว่าแขวงการทางนครราชสีมาที่ 2 ได้รับหนังสือปฏิเสธความรับผิดชอบจากบริษัทไทยเศรษฐกิจประกันภัย จำกัด (มหาชน) ตั้งแต่วันที่ 11 กันยายน 2538 จนกระทั่งวันที่ 22 ธันวาคม 2543 แขวงการทางนครราชสีมาที่ 2 จึงได้มีหนังสือร้องเรียนไปยังสำนักงานประกันภัยจังหวัดนครราชสีมา ระยะเวลาดังกล่าวห่างกันถึง 5 ปีเศษ โดยสำนักงานประกันภัยจังหวัดนครราชสีมา เห็นว่าการปฏิเสธการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนกรณีศึกษาอายุความ สามารถรับฟังได้ ไม่ปรากฏว่ากองนิติการเร่งรัดไปยังแขวงการทางนครราชสีมาที่ 2 เพิ่มเติม หรือดำเนินการอย่างหนึ่งอย่างใดทั้งที่รู้แล้วว่าผู้ที่จะต้องชำระค่าสินไหมทดแทนคือจำเลยทั้งสามแต่กลับเพิกเฉยมิบันทึกข้อความรายงานถึงอธิบดีโจทก์เมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม 2547 และอธิบดีโจทก์ลงนามรับทราบในวันที่ 2 กรกฎาคม 2547 ภายหลังจากเกิดเหตุเกือบ 10 ปีซึ่งเป็นระยะเวลานานเกินสมควรกว่าขั้นตอนการปฏิบัติราชการตามปกติ ข้อเท็จจริงจึงรับฟังไม่ได้ว่า โจทก์เพิ่งจะรู้ถึงการละเมิดและรู้ตัวผู้ฟ้องต้องชำระค่าสินไหมทดแทนในวันที่ 2

กรกฎาคม 2547 เชื่อว่าโจทก์ได้รู้หรือควรรู้ถึงการละเมิดและรู้ตัวผู้จะพึงต้องใช้ค่าสินไหมทดแทน ก่อนวันที่โจทก์ฟ้องคดีนี้เมื่อวันที่ 20 กันยายน 2547 เกิน 1 ปี แล้ว ฟ้องโจทก์จึงขาดอายุความตาม ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 448 วรรคหนึ่ง ฎีกาของโจทก์ฟังไม่ขึ้นพิพากษายืน ค่าฤชาธรรมเนียมในชั้นฎีกาให้เป็นพับ

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1104/2551

โจทก์ฟ้องว่า เมื่อวันที่ 22 ตุลาคม 2538 จำเลยขับรถยนต์กระบะหมายเลขทะเบียน 7 ท-3346 กรุงเทพมหานคร ไปตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3278 ถนนสุขาภิบาล 2 จากมีนบุรี มุ่งหน้าไปบางกะปิ ด้วยความประมาทเลินเล่อโดยขับรถด้วยความเร็วสูงทำให้เสียหลักพุ่งชนเสาไฟฟ้าต้นหมายเลข 121 ซึ่งติดตั้งอยู่กึ่งกลางถนนทำให้เสาไฟฟ้าต้นหมายเลข 121 พร้อมอุปกรณ์ที่ติดตั้งบนเสาไฟฟ้าซึ่งเป็นทรัพย์สินของโจทก์ได้รับความเสียหาย เป็นเงิน 25,770 บาท จำเลยให้การรับสารภาพต่อพนักงานสอบสวนและยินยอมให้เปรียบเทียบปรับ จำเลยต้องรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายจำนวน 25,770 บาท และดอกเบี้ยจำนวน 16,267.30 บาท รวมเป็นค่าเสียหายและดอกเบี้ยคิดถึงวันฟ้องเป็นเงิน 42,037.30 บาท โจทก์ทวงถามให้จำเลยชำระแล้ว แต่จำเลยเพิกเฉย ขอให้บังคับจำเลยชำระเงินจำนวน 42,037.30 บาท พร้อมดอกเบี้ยอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี ของต้นเงินจำนวน 25,770 บาท นับถัดจากวันฟ้องเป็นต้นไปจนกว่าจะชำระเสร็จแก่โจทก์จำเลยให้การว่า จำเลยได้กระทำการละเมิดเมื่อวันที่ 22 ตุลาคม 2538 โจทก์ต้องฟ้องภายในอายุความ 1 ปี นับแต่รู้ถึงการละเมิดและรู้ตัวผู้จะต้องใช้ค่าสินไหมทดแทน โจทก์ฟ้องคดีเมื่อวันที่ 22 มีนาคม 2547 จึงขาดอายุความ และโจทก์ฟ้องเรียกดอกเบี้ยเกินกำหนด 5 ปีจึงขาดอายุความ ศาลชั้นต้นพิพากษาให้จำเลยชำระเงินจำนวน 25,770 บาทแก่โจทก์ พร้อมดอกเบี้ยอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี ของต้นเงินดังกล่าวนับจากวันฟ้อง (วันที่ 22 มีนาคม 2547) ย้อนไปถึงวันที่ 22 ตุลาคม 2538 แต่ทั้งนี้มิให้เกิน 5 ปี และนับถัดจากวันฟ้องเป็นต้นไปจนกว่าจะชำระเสร็จ กับให้จำเลยชำระค่าฤชาธรรมเนียมแทนโจทก์ ส่วนค่าทนายความ โจทก์มีพนักงานอัยการว่าความจึงไม่กำหนดให้ โจทก์อุทธรณ์ ศาลอุทธรณ์พิพากษายืน ค่าฤชาธรรมเนียมชั้นอุทธรณ์ให้เป็นพับ โจทก์ฎีกา ศาลฎีกาวินิจฉัยว่า "คดีนี้มีทุนทรัพย์ที่พิพาทกันในชั้นฎีกาไม่เกินสองแสนบาท ต้องห้ามมิให้คู่ความฎีกาในปัญหาข้อเท็จจริง โจทก์ฎีกาเฉพาะปัญหาข้อกฎหมายว่า ดอกเบี้ยนับแต่วันทำละเมิดถึงวันฟ้องเป็นดอกเบี้ยค้างชำระมีอายุความ 5 ปี หรือไม่ การวินิจฉัยข้อกฎหมายดังกล่าวศาลฎีกาจำต้องถือตามข้อเท็จจริงที่ศาลชั้นต้นและศาลอุทธรณ์ได้วินิจฉัยจากพยานหลักฐานในสำนวน ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง มาตรา 238 ประกอบด้วยมาตรา 247 ศาลชั้นต้นและศาลอุทธรณ์ฟังข้อเท็จจริงว่า เมื่อวันที่ 22 ตุลาคม 2538 จำเลยขับรถยนต์กระบะหมายเลขทะเบียน 7 ท-3346 กรุงเทพมหานคร ด้วยความประมาททำให้รถยนต์เสียหลักพุ่งชนเสา

ไฟฟ้าของโจทก์เสียหายเป็นเงิน 25,770 บาท โจทก์คิดดอกเบี้ยร้อยละ 7.5 ต่อปีนับแต่วันที่ 22 ตุลาคม 2538 ถึงวันฟ้องเป็นเวลา 8 ปี 5 เดือน โดยคิดเป็นเงิน 16,267.30 บาท รวมต้นเงินและดอกเบี้ยเป็นเงิน 42,037.30 บาท ศาลชั้นต้นและศาลอุทธรณ์วินิจฉัยว่า ดอกเบี้ยในค่าเสียหายกรณีละเมิดเป็นดอกเบี้ยที่ค้างชำระจึงมีอายุความ 5 ปี ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 193/33 (1) โจทก์ฎีกาว่า หนี้ละเมิดนั้นประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 206 ไม่ได้บัญญัติว่าต้องชำระดอกเบี้ยในวันเดือนปีใด ทั้งไม่มีบทบัญญัติของกฎหมายอื่นกำหนดวันเวลาที่จะต้องชำระดอกเบี้ยของค่าเสียหายในมูลละเมิดไว้โดยเฉพาะจึงมีอายุความ 10 ปี ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 193/30 นั้น เห็นว่า อายุความ 5 ปี ตามที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 193/33 (1) เป็นอายุความสำหรับหนี้ดอกเบี้ยค้างชำระ แต่มูลหนี้ที่โจทก์ฟ้องในคดีนี้เป็นมูลหนี้ค่าสินไหมทดแทนที่จำเลยผู้ทำละเมิดจะต้องชดใช้ให้แก่โจทก์เพื่อทดแทนความเสียหายของโจทก์ เป็นหนี้เงินที่จำเลยจะต้องชำระให้แก่โจทก์ทั้งหมดทันทีนับแต่วันผิดนัดคือวันที่เกิดการทำละเมิดเป็นต้นไป ดังนั้น ดอกเบี้ยของค่าเสียหายดังกล่าวจึงมิใช่ดอกเบี้ยค้างชำระที่มีกำหนดอายุความ 5 ปี ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 193/33 (1) และกรณีดอกเบี้ยในหนี้เงินอันเกิดจากมูลละเมิดนี้ไม่มีกฎหมายบัญญัติอายุความไว้โดยเฉพาะ จึงมีอายุความ 10 ปี ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 193/30 โจทก์ยื่นฟ้องคดีนี้เมื่อวันที่ 22 มีนาคม 2547 ยังไม่เกิน 10 ปี นับแต่วันผิดนัด ฟ้องโจทก์ในส่วนดอกเบี้ยจึงไม่ขาดอายุความ ที่ศาลล่างทั้งสองวินิจฉัยว่าดอกเบี้ยในหนี้เงินอันเกิดจากมูลละเมิดเป็นดอกเบี้ยค้างชำระและมีอายุความ 5 ปี ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 197/33 (1) นั้น ศาลฎีกาไม่เห็นพ้องด้วย" พิพากษาแก้เป็นว่า ให้จำเลยชำระเงินจำนวน 25,770 บาท แก่โจทก์พร้อมดอกเบี้ยอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี นับตั้งแต่วันที่ 22 ตุลาคม 2538 เป็นต้นไป จนกว่าจะชำระเสร็จแก่โจทก์โดยดอกเบี้ยที่คิดถึงวันฟ้อง (ฟ้องวันที่ 22 มีนาคม 2547) ต้องไม่เกินจำนวน 16,267.30 บาท ตามที่โจทก์ขอ นอกจากนี้แก้คงให้เป็นไปตามคำพิพากษาศาลอุทธรณ์ ค่าฤชาธรรมเนียมชั้นฎีกาให้เป็นพับ

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 5142/2550

โจทก์ฟ้องขอให้จำเลยทั้งสองร่วมกันชำระเงินจำนวน 31,373.75 บาท พร้อมด้วยดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี นับจากวันฟ้องเป็นต้นไปจนกว่าจะชำระเสร็จให้แก่โจทก์จำเลยที่ 1 ขาดนัดยื่นคำให้การจำเลยที่ 2 ให้การและแก้ไขคำให้การ ขอให้ยกฟ้องในระหว่างการพิจารณาจำเลยที่ 2 แกลงศาลประเค้นอื่นและติดใจต่อผู้ประเค้นอายุความ ศาลชั้นต้นพิพากษาให้จำเลยที่ 1 ชำระเงินจำนวน 31,373.75 บาท พร้อมด้วยดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี นับแต่วันฟ้องเป็นต้นไปจนกว่าจะชำระเสร็จให้แก่โจทก์ ให้ยกฟ้องโจทก์สำหรับจำเลยที่ 2 โจทก์อุทธรณ์ ศาลอุทธรณ์ภาค 1

พิพากษายืน โจทก์ฎีกา ศาลฎีกาวินิจฉัยว่า "คดีนี้ต้องห้ามมิให้อุทธรณ์ฎีกาในปัญหาข้อเท็จจริงตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง มาตรา 224 และมาตรา 248 ในการวินิจฉัยปัญหาข้อกฎหมาย ศาลฎีกาจำต้องถือตามข้อเท็จจริงที่ศาลชั้นต้นได้วินิจฉัยจากพยานหลักฐานในสำนวนตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง มาตรา 238 ประกอบมาตรา 247 ซึ่งข้อเท็จจริงรับฟังเป็นยุติว่าเมื่อวันที่ 11 พฤศจิกายน 2536 เวลาประมาณ 20 นาฬิกา จำเลยที่ 1 ขับรถยนต์คันหมายเลขทะเบียน 86-4583 กรุงเทพมหานคร ของจำเลยที่ 2 ซึ่งเป็นนายจ้างไปตามถนนสามโคก-ปทุมธานีด้วยความประมาทเป็นเหตุให้รถยนต์เสียหลักพุ่งเข้าชนแผ่นราวกันอันตรายและราวสะพานคอนกรีตที่อยู่ในความดูแลรักษาของโจทก์เสียหาย ต่อมาเจ้าหน้าที่ของโจทก์ได้สอบสวนข้อเท็จจริงเพื่อหาผู้รับผิดชอบในทางแพ่งจนทราบว่าจำเลยทั้งสองเป็นผู้รับผิดชอบในทางแพ่งและรายงานข้อเท็จจริงให้ผู้บังคับบัญชาทราบตามลำดับชั้น ต่อมาวันที่ 8 มกราคม 2544 นาย ธ. ตำแหน่งผู้อำนวยการสำนักทางหลวงที่ 8 รักษาราชการแทนรองอธิบดี ปฏิบัติราชการแทนอธิบดีกรมทางหลวง ได้ลงนามในหนังสือทวงถามให้จำเลยทั้งสองร่วมกันชดเชยค่าเสียหายต่อโจทก์ คดีมีปัญหาที่จะต้องวินิจฉัยตามฎีกาของโจทก์ว่า ฟ้องโจทก์ขาดอายุความหรือไม่ ศาลฎีกาเห็นว่าเมื่อเจ้าหน้าที่ของโจทก์ได้สอบสวนข้อเท็จจริงเพื่อหาผู้รับผิดชอบในทางแพ่งจนทราบว่าจำเลยทั้งสองเป็นผู้รับผิดชอบในทางแพ่งและรายงานข้อเท็จจริงให้ผู้บังคับบัญชาทราบตามลำดับชั้น และในวันที่ 8 มกราคม 2544 นาย ธ. ตำแหน่งผู้อำนวยการสำนักทางหลวงที่ 8 รักษาราชการแทนรองอธิบดี ปฏิบัติราชการแทนอธิบดีกรมทางหลวง ได้ลงนามในหนังสือทวงถามให้จำเลยทั้งสองร่วมกันชดเชยค่าเสียหายต่อโจทก์ ซึ่งตามเอกสารดังกล่าวมีข้อความระบุไว้ชัดเจนว่า จำเลยที่ 1 เป็นผู้กระทำละเมิดต่อโจทก์โดยมีจำเลยที่ 2 เป็นผู้มีส่วนกระทำในรถยนต์ที่ก่อให้เกิดเหตุละเมิดคิดเป็นค่าเสียหายจำนวน 31,373.75 บาท และให้จำเลยทั้งสองร่วมกันรับผิดชอบชำระเงินดังกล่าวแก่โจทก์ กรณีจึงถือได้ว่านาย ธ. ผู้อำนวยการสำนักทางหลวงที่ 8 รักษาราชการแทนรองอธิบดี ปฏิบัติราชการแทนอธิบดีกรมทางหลวง ซึ่งในขณะนั้นอยู่ในฐานะเป็นผู้แทนและผู้แสดงเจตนาอันเป็นความประสงค์ของโจทก์ ได้รู้ถึงการละเมิดและรู้ตัวผู้จะฟ้องต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนคือจำเลยทั้งสองตั้งแต่วันที่ 8 มกราคม 2544 ดังนั้น เมื่อโจทก์นำคดีนี้มาฟ้องจำเลยทั้งสองในวันที่ 6 มกราคม 2546 อันเป็นระยะเวลาเกินกว่า 1 ปี คดีโจทก์ในส่วนของจำเลยที่ 2 จึงขาดอายุความตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 448 วรรคหนึ่ง ที่ศาลล่างพิพากษายกฟ้องโจทก์สำหรับจำเลยที่ 2 จึงชอบแล้ว ฎีกาของโจทก์ฟังไม่ขึ้น" พิพากษายืน

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 4178/2522

โจทก์ฟ้องว่า เมื่อวันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2535 จำเลยที่ 1 ซึ่งเป็นตัวแทนของจำเลยที่ 2 ขับรถยนต์หมายเลขทะเบียน 6 ท-5698 กรุงเทพมหานครของจำเลยที่ 2 ไปตามถนนหลวงหมายเลข 3344

ตอนพัฒนาการ-บางนา จากบางนามุ่งหน้าไปทางพัฒนาการโดยขับเคลื่อนด้วยความประมาทปราศจาก ความระมัดระวัง เมื่อขับมาถึงบริเวณ กม. 5 + 800 จำเลยที่ 1 ซึ่งขับรถด้วยความเร็วสูงจนไม่สามารถควบคุมและบังคับรถให้ไปตามช่องเดินรถได้ เป็นเหตุให้รถยนต์คันที่จำเลยที่ 1 ขับเสียการ ทรงตัวตกลงในร่องระบายน้ำพุ่งชนเสาไฟฟ้าต้นหมายเลข 86 ทำให้เสาไฟฟ้างัดงอซึ่งเป็นเสากิ่ง กู้ 1 ต้น โคมโซเดียม 2 ชุด สายไฟฟ้า 30 เมตร แผงฟิวส์คู่ 1 ชุด และฐานเสาคอนกรีต 1 ฐาน ซึ่งอยู่ใน ความดูแลรักษาของโจทก์เสียหายคิดเป็นเงินจำนวน 32,738 บาท การกระทำของจำเลยที่ 1 ดังกล่าว เป็นการละเมิดต่อโจทก์ จำเลยที่ 2 ในฐานะผู้ครอบครองรถยนต์ดังกล่าวและเป็นผู้ใช้ให้จำเลยที่ 1 ขับรถยนต์คันดังกล่าวต้องร่วมรับผิดชอบกับจำเลยที่ 1 ต่อโจทก์ โจทก์ทราบเหตุละเมิดเมื่อวันที่ 9 มีนาคม 2544 ขอให้บังคับจำเลยทั้งสองร่วมกันชำระเงินจำนวน 57,281.74 บาท พร้อมด้วยดอกเบี้ย อัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี ของต้นเงินจำนวน 32,738 บาท นับแต่วันฟ้องเป็นต้นไปจนกว่าจะชำระเสร็จ แก่โจทก์ จำเลยที่ 1 ให้การปฏิเสธ ขอให้ยกฟ้อง จำเลยที่ 2 ให้การว่า จำเลยที่ 1 ไม่ได้เป็นลูกจ้างของ จำเลยที่ 2 และจำเลยที่ 2 ไม่ได้เป็นผู้ใช้ให้จำเลยที่ 1 ขับรถยนต์คันพิพาท ไปในวันเกิดเหตุรถยนต์ คันพิพาทเป็นของจำเลยที่ 2 แต่ไม่เคยตกกระบายน้ำอันเป็นเหตุให้ชนเสาไฟฟ้าของโจทก์ โจทก์ ไม่ได้ประเมินค่าเสียหายในวันเกิดเหตุ แต่มาประเมินในภายหลังค่าเสียหายจึงไม่ตรงต่อความจริง และโจทก์ไม่มีสิทธิคิดดอกเบี้ยจากจำเลย ประกอบกับคดีโจทก์ขาดอายุความแล้ว ขอให้ยกฟ้อง ศาลชั้นต้นพิพากษายกฟ้อง ค่าฤชาธรรมเนียมให้เป็นพับ โจทก์อุทธรณ์ ระหว่างพิจารณาของศาล อุทธรณ์ โจทก์ยื่นคำร้องขอถอนอุทธรณ์ในส่วนจำเลยที่ 1 ศาลอุทธรณ์มีคำสั่งอนุญาต ศาลอุทธรณ์ พิพากษาแก้เป็นว่า ให้จำเลยที่ 2 ชำระเงินจำนวน 32,738 บาท พร้อมด้วยดอกเบี้ยอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี นับแต่วันทำละเมิดคือ วันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2535 เป็นต้นไปจนกว่าจะชำระเสร็จแก่โจทก์ แต่ ดอกเบี้ยก่อนฟ้องต้องไม่เกิน 24,543.75 บาท ตามที่โจทก์ขอกับให้จำเลยที่ 2 ใช้ค่าฤชาธรรมเนียม ทั้งสองศาลแทนโจทก์ สำหรับค่าทนายความไม่กำหนดให้ นอกจากนี้แก้ให้เป็นไปตามคำ พิพากษาศาลชั้นต้น จำเลยที่ 2 ฎีกา ศาลฎีกาวินิจฉัยว่า "คดีมีปัญหาที่ต้องวินิจฉัยตามฎีกาของจำเลย ที่ 2 เพียงประการเดียวว่า จำเลยที่ 2 ต้องรับผิดชอบชำระค่าเสียหายให้แก่โจทก์ตามที่ศาลอุทธรณ์วินิจฉัย มาหรือไม่ จำเลยที่ 2 ฎีกาว่า เมื่อโจทก์ได้ถอนอุทธรณ์ในส่วนจำเลยที่ 1 แล้ว ข้อเท็จจริงในส่วนของ จำเลยที่ 1 จึงต้องถือตามที่ศาลชั้นต้นวินิจฉัย ซึ่งได้วินิจฉัยไว้ว่าจำเลยที่ 1 มิได้เป็นผู้กระทำละเมิด ต่อโจทก์ เมื่อข้อเท็จจริงฟังเป็นที่ยุติดังกล่าวแล้ว จำเลยที่ 2 ซึ่งถูกโจทก์ฟ้องให้รับผิดชอบ ในฐานะ ตัวการที่ย่อมหลุดพ้นจากความรับผิดชอบ เห็นว่า คดีนี้มีประเด็นพิพาทเพียงว่า จำเลยที่ 1 เป็นผู้กระทำละเมิดต่อโจทก์หรือไม่ และจำเลยที่ 2 ต้องร่วมรับผิดชอบกับจำเลยที่ 1 ในฐานะตัวการหรือไม่ ดังนั้นเมื่อคดีโจทก์สำหรับจำเลยที่ 1 ถึงที่สุดตามคำพิพากษาศาลชั้นต้น โดยที่ศาลชั้นต้นได้วินิจฉัย ไว้ว่า จำเลยที่ 1 เป็นคนละคนกับนาย ป. ผู้ขับรถยนต์คันเกิดเหตุ จึงมิได้เป็นผู้กระทำละเมิดต่อ

โจทก์ จำเลยที่ 2 ซึ่งถูกฟ้องให้ร่วมรับผิดชอบกับจำเลยที่ 1 ในฐานะตัวการก็ยอมไม่ต้องรับผิดชอบด้วย ที่ศาลอุทธรณ์วินิจฉัยว่า นาย ป. ที่เป็นผู้ขับรถชนคันเกิดเหตุและให้การรับสารภาพต่อพนักงานสอบสวน เป็นลูกจ้างของจำเลยที่ 2 และจำเลยที่ 2 ใช้นาย ป. ขับรถชนคันเกิดเหตุ เมื่อรถชนคันดังกล่าวชนเสาไฟฟ้าของโจทก์เสียหาย จำเลยที่ 2 จึงต้องรับผิดชอบชำระค่าเสียหายในเหตุละเมิดตามฟ้องนั้น เป็นการวินิจฉัยนอกประเด็น ไม่ชอบด้วยประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง มาตรา 142 ฎีกาของจำเลยที่ 2 ฟังขึ้น" พิพากษาแก้เป็นว่า ให้ยกฟ้องโจทก์สำหรับจำเลยที่ 2 ค่าฤชาธรรมเนียมระหว่างโจทก์กับจำเลยที่ 2 ทั้งสามศาลให้เป็นพับ นอกจากนี้แก้ให้เป็นไปตามคำพิพากษาศาลอุทธรณ์

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 755/2550

โจทก์ฟ้องว่า โจทก์เป็นนิติบุคคล โดยเป็นกรมในรัฐบาลสังกัดกระทรวงคมนาคม มี นาย ท. เป็นอธิบดี เมื่อวันที่ 22 ธันวาคม 2538 เวลาประมาณ 5 นาฬิกา จำเลยที่ 1 ขับรถชนรถบรรทุกหมายเลขทะเบียน 81-2065 นครสวรรค์ มาตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 344 ตอน ชลบุรี - บ้านบึง ตำบลหนองรี อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี ด้วยความประมาทโดยขับด้วยความเร็วสูงจนไม่สามารถบังคับรถให้แล่นอยู่ในทางเดินรถได้ตามปกติ เมื่อถึงกิโลเมตรที่ 3+200 ที่เกิดเหตุ รถยนต์ที่จำเลยที่ 1 ขับได้เสียหลักออกนอกทางเดินรถพุ่งชนกระถางต้นไม้เกาะกลางถนน ซึ่งเป็นทรัพย์สินของโจทก์ได้รับความเสียหาย จำเลยที่ 1 ยอมรับต่อพนักงานสอบสวนว่าเหตุเกิดจากความประมาทของจำเลยที่ 1 โจทก์ซ่อมแซมทรัพย์สินที่ได้รับความเสียหายเสียค่าใช้จ่ายเป็นเงิน 20,000 บาท จำเลยที่ 2 ในฐานะนายจ้างต้องร่วมกันรับผิดชอบกับจำเลยที่ 1 โจทก์ได้ทวงถามจำเลยทั้งสองให้ชดใช้ค่าเสียหายจำนวนดังกล่าวแล้ว แต่จำเลยทั้งสองเพิกเฉย จึงต้องร่วมกันรับผิดชอบดอกเบี้ยอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี ในต้นเงิน 20,000 บาท นับแต่วันทำละเมิดถึงวันฟ้องเป็นเงิน 12,336.98 บาท พร้อมดอกเบี้ยอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี ของต้นเงิน 20,000 บาท นับถัดจากวันฟ้องจนกว่าจะชำระเสร็จแก่โจทก์ จำเลยทั้งสองให้การว่า จำเลยที่ 2 มิใช่ นายจ้างของจำเลยที่ 1 จึงไม่ต้องร่วมรับผิดชอบกับจำเลยที่ 1 นาย น. เจ้าหน้าที่ของโจทก์มีหนังสือลงวันที่ 31 มกราคม 2539 ทวงถามจำเลยที่ 2 ให้ชำระค่าเสียหายเป็นการกระทำการแทนโจทก์ โจทก์จึงทราบถึงการละเมิดและรู้ตัวผู้ฟังต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตั้งแต่วันที่ 31 มกราคม 2539 โจทก์ฟ้องคดีนี้ในวันที่ 12 มีนาคม 2547 เกินกำหนด 1 ปีแล้ว คดีโจทก์จึงขาดอายุความ ขอให้ยกฟ้อง ศาลชั้นต้นพิพากษาให้จำเลยทั้งสองร่วมกันชำระเงิน 32,336.98 บาท พร้อมดอกเบี้ยอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปีของต้นเงิน 20,000 บาท นับแต่วันที่ 13 มีนาคม 2547 เป็นต้นไปจนกว่าจะชำระเสร็จแก่โจทก์ ให้จำเลยทั้งสองร่วมกันใช้ค่าฤชาธรรมเนียมแทนโจทก์ โดยกำหนดค่าทนายความให้ 1,600 บาท จำเลยทั้งสองอุทธรณ์เฉพาะปัญหาข้อกฎหมายโดยตรงต่อศาลฎีกา โดยได้รับอนุญาตจากศาลชั้นต้นตามประมวลกฎหมายวิธี

พิจารณาความแพ่ง มาตรา 223 ทวิ ศาลฎีกาวินิจฉัยว่า "ข้อเท็จจริงฟังได้ยุติว่า เมื่อวันที่ 22 ธันวาคม 2538 เวลาประมาณ 5 นาฬิกา จำเลยที่ 1 ซึ่งเป็นลูกจ้างของจำเลยที่ 2 ได้ขับรถยนต์บรรทุก หมายเลขทะเบียน 81-2065 นครสวรรค์ ของจำเลยที่ 2 ไปในทางการที่จ้างของจำเลยที่ 2 มาถึง บริเวณกิโลเมตรที่ 3+200 ตำบลหนองรี อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี ที่เกิดเหตุด้วยความประมาทเลินเล่อของจำเลยที่ 1 โดยขับรถพุ่งชนกระถางกลางถนนซึ่งเป็นทรัพย์สินของโจทก์ได้รับความเสียหายคิดเป็นเงิน 20,000 บาท ต่อมาวันที่ 30 มกราคม 2539 ผู้อำนวยการสำนักทางหลวงที่ 12 แต่งตั้งคณะกรรมการสอบสวนหาตัวผู้รับผิดชอบทางแพ่ง นาย น. นายช่างแขวงการทางชลบุรี ได้มีหนังสือถึงจำเลยที่ 2 ให้ชดใช้ค่าเสียหายเมื่อวันที่ 31 มกราคม 2539 ตามเอกสารหมายเลข จ.5 ต่อมากองนิติการในสังกัดโจทก์ได้รับรายงานผลการสอบสวนหาผู้รับผิดชอบในทางแพ่งจากสำนักทางหลวงที่ 12 นาย ว. ผู้อำนวยการกองนิติการตรวจสอบสำนวนการสอบสวนแล้วเห็นว่าผู้ที่จะต้องรับผิดชอบคือจำเลยทั้งสอง และได้บันทึกข้อความเสนอความเห็นลงวันที่ 23 กันยายน 2546 พร้อมทั้งได้จัดทำหนังสือทวงถามให้จำเลยทั้งสองชดใช้ค่าเสียหาย และหนังสือแจ้งอัยการจังหวัดประจำศาลแขวงชลบุรีเพื่อพิจารณาดำเนินการฟ้องคดีแพ่งเพื่อให้นาย ท. อธิบดีโจทก์ลงนามด้วยปรากฏตามเอกสารหมายเลข จ.6 และนาย ท. ได้บันทึกทำหนังสือความเห็นของกองนิติการเมื่อวันที่ 26 กันยายน 2546 ว่าลงนามแล้ว คดีมีปัญหาข้อกฎหมายที่ต้องวินิจฉัยตามอุทธรณ์ของจำเลยทั้งสองว่า คดีโจทก์ขาดอายุความตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 448 หรือไม่ เห็นว่า โจทก์เป็นนิติบุคคลโดยเป็นกรมในรัฐบาล มีอธิบดีเป็นผู้แทนตามกฎหมายซึ่งมีอำนาจหน้าที่บริหารราชการตามกฎหมายและระเบียบของราชการ รวมทั้งเป็นผู้ปกครองบังคับบัญชาข้าราชการและรับผิดชอบในการปฏิบัติราชการของกรม ฉะนั้น การนับอายุความละเมิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 448 วรรคหนึ่ง ต้องเริ่มนับตั้งแต่วันที่อธิบดีผู้แทนโจทก์รู้ถึงการละเมิดและรู้ตัวผู้จะพึงต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทน ที่จำเลยทั้งสองอ้างว่าเหตุละเมิดเกิดขึ้นตั้งแต่วันที่ 22 ธันวาคม 2538 และนาย น. นายช่างแขวงการทางชลบุรี ได้มีหนังสือทวงถามให้จำเลยที่ 2 ชดใช้ค่าเสียหายแก่โจทก์ตั้งแต่วันที่ 31 มกราคม 2539 ตามเอกสารหมายเลข จ.5 ซึ่งเป็นการปฏิบัติหน้าที่ราชการของเจ้าหน้าที่แทนโจทก์ ถือว่าโจทก์ได้รู้ถึงการละเมิดและรู้ตัวผู้จะพึงต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตั้งแต่ปี 2539 แล้ว โจทก์นำคดีมาฟ้องในวันที่ 12 มีนาคม 2537 จึงเกินกว่า 1 ปีนั้น เห็นว่า นาย น. มีตำแหน่งเป็นนายช่างแขวงการทางชลบุรีซึ่งเป็นเพียงข้าราชการในกรมของโจทก์เท่านั้น ไม่ใช่ผู้แทนของโจทก์โดยตรง แม้เจ้าหน้าที่ของโจทก์จะรู้ถึงการละเมิดและรู้ตัวผู้จะพึงต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตั้งแต่ปี 2539 แล้วก็ตาม แต่ได้ความจากนางสาว ย. นิติกร 7 สำนักงานทางหลวงที่ 12 พยานโจทก์ว่า มีกรณีที่ทำละเมิดต่อทรัพย์สินของโจทก์เป็นพัน ๆ เรื่อง แต่มีเจ้าหน้าที่ของโจทก์ที่รับผิดชอบดูแลเรื่องดังกล่าวลืบลกว่าคน จึงต้องทยอยทำเพื่อสนองเรื่องให้อธิบดีโจทก์ทราบ เป็นเหตุให้รายงานอธิบดีโจทก์ทราบ

ซ้ำ ดังนั้น เมื่อปรากฏว่านาย ท. อธิบดีผู้แทนโจทก์ทราบเรื่องดังกล่าวเมื่อวันที่ 26 กันยายน 2546 ตามบันทึกข้อความเอกสารหมายเลข 6 จึงถือได้ว่าโจทก์รู้ถึงการละเมิดและรู้ตัวผู้จะพึงต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนวันที่ 26 กันยายน 2546 นับถึงวันที่ 12 มีนาคม 2547 ซึ่งเป็นวันฟ้องยังไม่พ้นกำหนด 1 ปี คดีของโจทก์จึงไม่ขาดอายุความ ที่ศาลชั้นต้นพิพากษามานั้นชอบแล้ว อุทธรณ์ของจำเลยทั้งสองฟังไม่ขึ้น"

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 7317/2549

โจทก์ฟ้องและแก้ไขคำฟ้องขอให้บังคับจำเลยทั้งสองร่วมกันชำระเงินจำนวน 29,320.20 บาท พร้อมดอกเบี้ยร้อยละ 7.5 ต่อปี นับแต่วันฟ้องเป็นต้นไปจนกว่าจะชำระเสร็จแก่โจทก์ จำเลยที่ 1 และที่ 3 ขาดนัดยื่นคำให้การและขาดนัดพิจารณา จำเลยที่ 2 และที่ 4 ให้การขอให้ยกฟ้อง ศาลชั้นต้นพิพากษาให้จำเลยทั้งสองร่วมกันชำระเงินจำนวน 21,632 บาท พร้อมดอกเบี้ยอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี นับแต่วันที่ 4 ตุลาคม 2539 เป็นต้นไปจนกว่าจะชำระเสร็จแก่โจทก์ ดอกเบี้ยถึงวันฟ้องต้องไม่เกิน 7,688.20 บาท กับให้จำเลยทั้งสองร่วมกันใช้ค่าฤชาธรรมเนียมแทนโจทก์ โดยกำหนดค่าทนายความ 1,200 บาท จำเลยที่ 2 และที่ 4 อุทธรณ์ ศาลอุทธรณ์พิพากษายืน โจทก์ไม่แก้อุทธรณ์จึงไม่กำหนดค่าทนายความชั้นอุทธรณ์ให้ จำเลยที่ 2 และที่ 4 ฎีกา ศาลฎีกาวินิจฉัยว่า โจทก์บรรยายคำฟ้องว่าจำเลยที่ 4 เป็นผู้รับประกันภัยค้ำจุนรถยนต์ของจำเลยที่ 2 และที่ 3 จำเลยที่ 1 เป็นลูกจ้างของจำเลยที่ 2 ได้ขับรถยนต์คันที่จำเลยที่ 4 รับประกันภัยไว้คันดังกล่าวไปในทางการที่จ้างของจำเลยที่ 2 ด้วยความประมาทปราศจากความระมัดระวัง โดยขับรถยนต์คันดังกล่าวไปด้วยความเร็วสูง ทำให้รถยนต์คันดังกล่าวเสียหลักพุ่งชนการ์ดเรล เสา และราวบันไดของโจทก์ จนการ์ดเรล เสา และราวบันไดของโจทก์เสียหายคิดเป็นเงินจำนวน 21,632 บาท และมีค่าขอบังคับให้จำเลยที่ 2 และที่ 4 ร่วมกันรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายจำนวนดังกล่าวแก่โจทก์พร้อมดอกเบี้ยอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี นับแต่วันที่เกิดเหตุละเมิดไปจนกว่าจะชำระเสร็จ โดยคิดดอกเบี้ยถึงวันฟ้องเป็นเงิน 7,688.20 บาท ฟ้องโจทก์ได้แสดงโดยชัดแจ้งซึ่งสภาพแห่งข้อหาและคำขอบังคับ ทั้งข้ออ้างที่อาศัยเป็นหลักแห่งข้อหาเช่นว่านั้นตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง มาตรา 172 วรรคสอง แล้ว จึงไม่เคลือบคลุม ที่ศาลล่างทั้งสองพิพากษามานั้นศาลฎีกาเห็นฟ้องด้วย ฎีกาของจำเลยที่ 4 ฟังไม่ขึ้น พิพากษายืน ค่าฤชาธรรมเนียมชั้นฎีกาให้เป็นพับ

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 10766/2551

โจทก์ฟ้องขอให้ลงโทษจำเลยตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 มาตรา 4, 6, 61, 73 และ 75 จำเลยให้การรับสารภาพ ศาลชั้นต้นพิพากษาว่า จำเลยมีความผิดตามพระราชบัญญัติทาง

หลวง พ.ศ. 2535 มาตรา 73 ประกอบมาตรา 61 จำคุก 2 เดือน และปรับ 5,000 บาท จำเลยให้การสารภาพเพราะจำนนต่อหลักฐานจึงไม่ลดโทษให้ โทษจำคุกให้รอการลงโทษไว้มีกำหนด 2 ปี ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 56 หากไม่ชำระค่าปรับให้จัดการตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 29, 30 โจทก์อุทธรณ์ โดยขอรับคดีอัยการฝ่ายคดีศาลสูงเขต 1 ซึ่งได้รับมอบหมายจากอัยการสูงสุดรับรองให้อุทธรณ์ ในปัญหาข้อเท็จจริงศาลอุทธรณ์ภาค 1 พิพากษาแก้เป็นว่า จำเลยมีความผิดตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 มาตรา 73/2 ประกอบมาตรา 61 วรรคหนึ่ง ไม่ลงโทษปรับและไม่รอการลงโทษจำคุกจำเลย นอกจากที่แก้ให้ขึ้นไปตามคำพิพากษาศาลชั้นต้น จำเลยฎีกา ศาลฎีกาวินิจฉัยว่า ที่จำเลยฎีกาว่า การที่ศาลอุทธรณ์ภาค 1 พิพากษาว่าจำเลยมีความผิดตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 มาตรา 73/2 เป็นการพิพากษาเกินคำขอ ต้องห้ามตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 192 วรรคหนึ่ง ประกอบพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลแขวงและวิธีพิจารณาความอาญาในศาลแขวง พ.ศ.2499 มาตรา 4 นั้น เห็นว่า ปรากฏตามคำขอท้ายฟ้องว่า โจทก์ขอให้ลงโทษจำเลยตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 มาตรา 61, 73 แต่ขณะจำเลยกระทำความผิดเมื่อวันที่ 11 กันยายน 2550 มีพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2549 ออกใช้บังคับโดยมาตรา 25 และมาตรา 29 ให้เลิกความในมาตรา 61 และมาตรา 73 เดิม และให้ใช้ความใหม่แทนโดยมาตรา 61 ทั้งพระราชบัญญัติทางหลวงฉบับเดิมและฉบับที่มีการแก้ไขใหม่ยังบัญญัติเป็นบทความผิดห้ามการใช้นพาหนะบนทางหลวง โดยที่ยานพาหนะนั้นมีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุกหรือน้ำหนักลงเพลากินกว่าผู้ชำนาญการทางหลวงได้ประกาศกำหนดเช่นเดียวกัน ส่วนบทกำหนดโทษตามมาตรา 73 (เดิม) ได้แก้ไขและมีบทบัญญัติเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2549 มาตรา 30 เป็นมาตรา 73/2 ดังนั้น การกระทำของจำเลยตามฟ้องยังคงถือเป็นความผิดตามบทบัญญัติของกฎหมายที่แก้ไขใหม่ เพียงแต่มาตรา 73/2 กำหนดให้ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ ซึ่งหนักกว่าโทษตามมาตรา 73 ของกฎหมายเดิม ที่ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับไม่เกินหกพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ การที่โจทก์ยังคงขอให้ลงโทษจำเลยตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 มาตรา 61 และมาตรา 73 โดยมีได้ขอให้ลงโทษจำเลยตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 มาตรา 73/2 เป็นเพียงการอ้างบทบัญญัติกฎหมายผิดพลาดไปเท่านั้น เมื่อจำเลยให้การรับสารภาพตามฟ้อง ศาลก็มีอำนาจลงโทษจำเลยตามฐานความผิดที่ถูกต้องตามบทบัญญัติของกฎหมายที่แก้ไขใหม่ได้ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 192 วรรคห้า ประกอบพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลแขวงและวิธีพิจารณาความอาญาในศาลแขวง พ.ศ.2499 มิใช่เป็นการพิพากษาเกินคำขออันต้องห้ามตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 192 วรรคหนึ่ง ประกอบพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลแขวงและวิธีพิจารณาความอาญาในศาลแขวง พ.ศ.2499 มาตรา 4 ดังที่

จำเลยกล่าวอ้างในฎีกาไม่ ที่ศาลอุทธรณ์ภาค 1 พิพากษามานั้น ชอบด้วยบทบัญญัติของกฎหมายแล้ว ฎีกาในข้อนี้ของจำเลยฟังไม่ขึ้นส่วนที่จำเลยฎีกาขอให้รื้อการลงโทษจำคุกนั้น เห็นว่า จำเลยใช้ยานพาหนะบนทางหลวง โดยที่ยานพาหนะนั้นมีน้ำหนักเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดไว้ถึง 18,500 กิโลกรัม โดยไม่นำพาว่าจะก่อให้เกิดความเสียหายอย่างร้ายแรงเพียงใดต่อสภาพทางหลวงแผ่นดิน ซึ่งเป็นสมบัติของส่วนรวม และมีไว้เพื่อประโยชน์ร่วมกันของสาธารณชน การกระทำดังกล่าวของจำเลยย่อมทำให้ผู้ร่วมใช้เส้นทางสัญจรไปมาต้องเสี่ยงต่ออันตรายที่เกิดจากสภาพของยานพาหนะที่บรรทุกน้ำหนักเป็นจำนวนมากจนเกินกว่าที่ผู้ขับจะควบคุมให้แล่นไปได้อย่างปลอดภัย พฤติการณ์ในการกระทำความผิดของจำเลยนับว่าร้ายแรง ที่จำเลยยกขึ้นอ้างในฎีกาว่า จำเลยมีภาระต้องรับผิดชอบต่อครอบครัวและจำต้องกระทำความคิดในคดีนี้เพราะไม่อาจหลีกเลี่ยงหรือขัดคำสั่งของนายจ้าง ก็เป็นเพียงเหตุผลและความจำเป็นส่วนตัวของจำเลยเท่านั้น บุคคลทั่ว ๆ ไปในสถานะเช่นเดียวกับจำเลยก็มีภาระที่ไม่แตกต่างไปจากจำเลย จำเลยไม่อาจอ้างภาระความจำเป็นส่วนตัวเพื่อขอการให้แก้สังคมโดยรวมได้ ทั้งเหตุดังกล่าวก็ไม่เพียงพอที่จะรับฟังเพื่อรื้อการลงโทษจำคุกให้แก่จำเลยได้ ฎีกาของจำเลยฟังไม่ขึ้น อย่างไรก็ตาม ข้อหาความผิดตามฟ้องมิใช่เป็นคดีที่มีอัตราโทษอย่างต่ำให้จำคุกตั้งแต่ห้าปีขึ้นไป หรือโทษสถานที่หนักกว่านั้น เมื่อศาลชั้นต้นสอบคำให้การและจำเลยให้การรับสารภาพตามฟ้องของโจทก์ ศาลชั้นต้นย่อมพิพากษาโดยไม่สืบพยานหลักฐานต่อไปได้ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 176 วรรคหนึ่ง ประกอบพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลแขวงและวิธีพิจารณาความอาญาในศาลแขวง พ.ศ.2499 มาตรา 4 และข้อเท็จจริงรับฟังเป็นยุติได้ว่าจำเลยกระทำความผิดตามฟ้อง ดังนั้น จึงไม่อาจกล่าวได้ว่าโจทก์มีพยานหลักฐานเป็นอย่างไรและจำเลยจำนนต่อพยานหลักฐานเช่นว่านั้น คำรับสารภาพของจำเลยจึงเป็นการให้ความรู้แก่ศาล อันเป็นประโยชน์แก่การพิจารณา มิใช่จำเลยให้การรับสารภาพก็เพราะจำนนต่อพยานหลักฐาน คดีย่อมมีเหตุบรรเทาโทษ ที่ศาลล่างทั้งสองไม่ลดโทษแก่จำเลยตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 78 นั้น ศาลฎีกาไม่เห็นพ้องด้วย แม้ปัญหาข้อนี้จำเลยมิได้ฎีกา แต่ศาลฎีกาก็มีอำนาจใช้ดุลพินิจลงโทษจำเลยให้เหมาะสมตามความผิดได้ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 185 วรรคสอง มาตรา 215 และมาตรา 225 ประกอบพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลแขวงและวิธีพิจารณาความอาญาในศาลแขวง พ.ศ.2499 มาตรา 4 พิพากษาแก้เป็นว่า ลดโทษให้กึ่งหนึ่ง ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 78 คงลงโทษจำคุกจำเลย 1 เดือน เมื่อไม่ปรากฏว่าจำเลยได้รับโทษจำคุกมาก่อน ให้เปลี่ยนโทษจำคุกเป็นโทษกักขัง 1 เดือนแทน ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 23 นอกจากนี้แก้ให้เป็นไปตามคำพิพากษาศาลอุทธรณ์ภาค 1

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 4109/2539

โจทก์ฟ้องว่า จำเลยที่ 2 ถูกจ้างขับรถยนต์บรรทุกของจำเลยที่ 1 นางจ้างไปในทางการที่จ้างหรือในกิจการของจำเลยที่ 1 ด้วยความประมาท โดยตอนหลังรถยนต์บรรทุกเพื่อเข้าจอดใกล้กับทางรถไฟ อันเป็นการกีดขวางทางเดินขบวนรถไฟของโจทก์ ซึ่งในขณะนั้นเจ้าหน้าที่ของโจทก์ ขับเคลื่อนขบวนรถไฟเข้ามาห่างจากรถยนต์บรรทุกดังกล่าวประมาณ 50 เมตร เจ้าหน้าที่ของโจทก์ ไขว่เปิดหวีดอันตรายพร้อมทั้งห้ามล้อฉุกเฉินเพื่อจะหยุดขบวนรถไฟ แต่เนื่องจากเป็นระยะกระชั้นชิด ทำให้ขบวนรถไฟเลื่อนไหลเข้าไปชนรถยนต์บรรทุกดังกล่าวเป็นเหตุให้หม้อสูบล้อเครื่องห้ามล้อด้านซ้ายแคร่ที่ 1 ของรถจักรดีเซล ซึ่งลากจูงขบวนรถไฟมาได้รับความเสียหายใช้การไม่ได้ต้องเปลี่ยนหม้อสูบล้อเครื่องห้ามล้อ 1 ล้อ เป็นเงิน 49,068.68 บาท จำเลยทั้งสองจะต้องร่วมกันรับผิดชอบ โจทก์ขอให้บังคับจำเลยทั้งสองร่วมกันชำระเงินแก่โจทก์จำนวน 52,748.83 บาท พร้อมดอกเบี้ยอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี ของต้นเงิน 49,068.68 บาท นับถัดจากวันฟ้องเป็นต้นไปจนกว่าจะชำระเสร็จ จำเลยทั้งสองให้การว่า ในวันเกิดเหตุจำเลยที่ 1 มิได้ใช้ให้จำเลยที่ 2 ขับรถยนต์ดังกล่าวไปในทางการที่จ้าง จำเลยที่ 2 มิได้ขับรถยนต์ด้วยความประมาท เหตุที่เกิดขึ้นเพราะความประมาทของเจ้าหน้าที่ของโจทก์ จำเลยทั้งสองจึงไม่ต้องรับผิดชอบ โจทก์ การที่จำเลยที่ 2 ถูกเปรียบเทียบปรับไม่เกี่ยวข้องกับที่โจทก์กล่าวอ้างค่าเสียหายที่เกิดขึ้นสูงเกินไป ขอให้ยกฟ้อง ศาลชั้นต้นพิพากษาให้จำเลยทั้งสองร่วมกันชำระเงิน 52,748.83 บาท แก่โจทก์ พร้อมด้วยดอกเบี้ยอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี ของต้นเงิน 49,068.68 บาท นับถัดจากวันฟ้องเป็นต้นไปจนกว่าจะชำระเสร็จ จำเลยทั้งสองอุทธรณ์ ศาลอุทธรณ์พิพากษากลับให้ยกฟ้อง โจทก์ฎีกา โดยผู้พิพากษาที่ได้นั่งพิจารณาคดีในศาลชั้นต้น รับรองว่ามีเหตุสมควรที่จะฎีกาในข้อเท็จจริงได้ ศาลฎีกาวินิจฉัยว่า ข้อเท็จจริงฟังได้ว่า ความเสียหายของหม้อสูบล้อเครื่องห้ามล้อรถจักรเกิดจากการเกี่ยวชนกับรถยนต์บรรทุกของจำเลยที่ 1 ส่วนปัญหาที่ว่าจำเลยทั้งสองจะต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อละเมิดเพียงใดนั้น ต้องพิจารณาว่าจำเลยที่ 2 กระทำละเมิดต่อโจทก์หรือไม่ก่อนประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 420 บัญญัติว่า "ผู้ใดจงใจหรือประมาทเลินเล่อ ทำต่อบุคคลอื่น โดยผิดกฎหมายให้เขาเสียหายถึงแก่ชีวิตก็ดี แก่ร่างกายก็ดี อนามัยก็ดี เสรีภาพก็ดี ทรัพย์สินหรือสิทธิอย่างหนึ่งอย่างใดก็ดี ท่านว่าผู้นั้นทำละเมิดจำต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อการนั้น" การที่จำเลยที่ 2 นำรถยนต์บรรทุกไปจอดใกล้กับทางรถไฟ แม้จะอยู่ในบริเวณลานจอดรถของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ญูชนยอมจะต้องคาดหมายว่าเมื่อรถไฟแล่นมาตามรางจะต้องมีระยะที่ปลอดภัยจากสิ่งกีดขวางพอสมควรเพื่อป้องกันมิให้เกิดเหตุเกี่ยวชนกัน พระราชบัญญัติจราจรทางบกพ.ศ. 2522 มาตรา 57(8) จึงบัญญัติว่า ห้ามมิให้จอดรถห่างจากทางรถไฟน้อยกว่า 15 เมตร แต่จำเลยที่ 2 มิได้ปฏิบัติตามกฎหมายดังกล่าวซึ่งบัญญัติขึ้นเพื่อปกป้องบุคคล เมื่อฟังว่าจำเลยที่ 2 นำรถไปจอดในที่เกิดเหตุไม่ว่าจะเป็นระยะ 2 เมตร ดังที่

จำเลยทั้งสองนำสืบ หรือ 1 เมตร ดังที่โจทก์นำสืบก็เป็นการฝ่าฝืนกฎหมายซึ่งประมวลกฎหมายแพ่ง และพาณิชย์ มาตรา 422 ให้สันนิษฐานว่าจำเลยที่ 2 เป็นผู้ผิด กรณีฟังได้ว่าจำเลยที่ 2 ทำละเมิดต่อ โจทก์แล้วและเป็นการกระทำในทางที่จ้างซึ่งจำเลยที่ 1 ต้องร่วมรับผิดชอบในฐานะเป็นนายจ้างตาม มาตรา 425 ส่วนจะต้องรับผิดชอบเพียงใดนั้น มาตรา 438 วรรคหนึ่งบัญญัติว่า "ค่าสินไหมทดแทนจะพึง ใช้โดยสถานใดเพียงใดนั้นให้ศาลวินิจฉัยตามควรแก่พฤติการณ์และความร้ายแรงแห่งละเมิด" มาตรา 442 บัญญัติว่า "ถ้าความเสียหายได้เกิดขึ้นเพราะความผิดอย่างหนึ่งอย่างใดของผู้ต้องเสียหาย ประกอบด้วยไซ้ร้ ท่านให้นำบทบัญญัติแห่งมาตรา 223 มาใช้บังคับโดยอนุโลม" และมาตรา 223 วรรคหนึ่ง 223 วรรคหนึ่ง บัญญัติว่า "ถ้าฝ่ายผู้เสียหายมีส่วนทำความผิดอย่างใดอย่างหนึ่ง ก่อให้เกิดความเสียหายด้วยไซ้ร้ ท่านว่าหนี้อันจะต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ฝ่ายผู้เสียหายมาก น้อยเพียงใดนั้นต้องอาศัยพฤติการณ์เป็นประมาณข้อสำคัญก็คือว่าความเสียหายนั้นได้เกิดขึ้นเพราะ ฝ่ายไหนเป็นผู้ก่อยิ่งหย่อนกว่ากันเพียงไร" ตามคำเบิกความของนาย ส. พนักงานขับรถไฟฟ้่าเกิด เหตุขับรถไฟฟ้่าด้วยความเร็วประมาณ 15 กิโลเมตร ต่อชั่วโมง เมื่อแล่นพ้นทางโค้งเห็นบริเวณที่ จอดรถของการท่าเรือแห่งประเทศไทยมีรถยนต์บรรทุกจอดอยู่หลายคันแต่มีรถยนต์คันที่เกิดเหตุ จอดอยู่ใกล้ทางรถไฟมากกว่าคันอื่น พยานลงขับรถไฟฟ้่าด้วยความเร็วเท่าเดิมต่อไป ส่วนนาย ป. ช่าง เครื่องที่ไปด้วยก็เห็นรถยนต์จอดในระยะประมาณ 20 เมตรเมื่อเข้าไปใกล้ในระยะประมาณ 10 เมตร พยานทั้งสองจึงเห็นว่าไม่อาจขับผ่านไปได้อันโดยไม่เกิดเหตุเกี่ยวชนกัน นาย ป. ได้ร้องบอกแก่นาย ส. นาย ส. จึงเปิดหวีดอันตรายพร้อมกับบิดคันบังคับการและลงห้ามล้อฉุกเฉิน แต่ไม่อาจหยุด รถไฟได้ทันทีจึงเกิดเหตุขึ้นเห็นว่า ในภาวะเช่นนั้นนาย ส. ย่อมจะต้องคาดหมายได้ว่าอาจจะเกิดการ เกี่ยวชนกับรถยนต์บรรทุกที่จอดอยู่อย่างผิดปกติตั้งแต่เมื่อรถไฟผ่านโค้งมาแล้ว ซึ่งตามคำเบิกความ ของนาย ส. ตอนตอบคำถามค้านของทนายจำเลยทั้งสองว่า ปกติรถไฟที่ใช้ความเร็ว 15 กิโลเมตร ต่อชั่วโมง จะมีระยะเบรกที่สามารถหยุดรถได้ประมาณ 50 เมตรในวิสัยของผู้มีหน้าที่ขับรถไฟฟ้่าอยู่ ในเส้นทางดังกล่าวมาประมาณ 3 ปีก่อนเกิดเหตุเช่นนาย ส. ย่อมจะต้องทราบว่าเป็นบริเวณที่เกิดเหตุมี รถยนต์บรรทุกทุกแล่นเข้าออกอยู่เป็นประจำ และพฤติการณ์ขณะเกิดเหตุก็เป็นเวลา 18 นาฬิกาเศษน่า จะต้องใช้ความระมัดระวังมากขึ้น การที่นาย ส. ขับรถไฟในอัตราความเร็วเท่าเดิมจนถึงระยะที่ไม่ อาจหยุดรถก่อนจะถึงที่เกิดเหตุได้ ถือว่านาย ส. มีความประมาทเลินเล่ออยู่ด้วยส่วนหนึ่ง แต่อย่างไร ก็ตาม ความเสียหายที่ด้านซ้ายของรถไฟมีเพียงเล็กน้อยที่ตะแกรงหน้า แสดงว่าการที่จำเลยที่ 2 นำ รถไปจอดนั้นมิใช่อยู่ในลักษณะที่เกิดขวางทางรถไฟอย่างชัดแจ้ง จะคาดหวังให้นาย ส. ต้อง ดำเนินการตามขั้นตอนการหยุดรถตั้งแต่แรกเห็นย่อมจะไม่ได้เพราะรถไฟแล่นมาตามรางซึ่งเป็น ทางบังคับเป็นหน้าที่ของผู้นำรถบรรทุกไปจอดจะต้องระมัดระวังมากกว่าในส่วนความประมาท เลินเล่อของนาย ส. จึงมีเพียงเล็กน้อยจำเลยที่ 2 มีส่วนประมาทเลินเล่อมากกว่า ศาลฎีกาเห็นสมควร

ให้จำเลยทั้งสองรับผิดชอบในสามส่วนของความเสียหายทั้งหมด พิพากษากลับ ให้จำเลยทั้งสองร่วมกันชดใช้ค่าเสียหายแก่โจทก์เป็นเงินจำนวน 32,712.45 บาท พร้อมทั้งดอกเบี้ยอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี นับแต่วันที่ 2 เมษายน 2535 จนกว่าจำเลยทั้งสองจะชำระให้แก่โจทก์เสร็จสิ้น

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 10392/2533

โจทก์ฟ้องและแก้ไขคำฟ้องขอให้บังคับจำเลยทั้งสองร่วมกันชำระค่าสินไหมทดแทน 630,000 บาท แก่โจทก์ พร้อมดอกเบี้ยอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี นับถัดจากวันฟ้องเป็นต้น ไปจนกว่าชำระเสร็จ จำเลยที่ 1 ขาดนัดยื่นคำให้การและขาดนัดพิจารณา จำเลยที่ 2 ให้การขอให้ยกฟ้อง ศาลชั้นต้นพิพากษาให้จำเลยที่ 1 ชำระเงินจำนวน 405,000 บาท พร้อมดอกเบี้ยอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี นับแต่วันถัดจากวันฟ้อง (ฟ้องวันที่ 12 กรกฎาคม 2542) เป็นต้นไปจนกว่าจะชำระเสร็จแก่โจทก์ และให้จำเลยที่ 1 ใช้ค่าฤชาธรรมเนียมแทนโจทก์ โดยกำหนดค่าทนายความให้ 15,000 บาท เฉพาะค่าขึ้นศาลให้จำเลยที่ 1 ใช้แทนตามทนายททรัพย์ที่โจทก์ชนะคดี ให้ยกฟ้องโจทก์สำหรับจำเลยที่ 2 ค่าฤชาธรรมเนียมระหว่างโจทก์กับจำเลยที่ 2 ให้เป็นพับโจทก์อุทธรณ์ ศาลอุทธรณ์ภาค 9 พิพากษาแก้เป็นว่า ให้จำเลยที่ 2 ร่วมรับผิดชอบกับจำเลยที่ 1 ชำระเงินจำนวน 405,000 บาท พร้อมดอกเบี้ยอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปีแก่โจทก์ด้วย ให้จำเลยที่ 2 ร่วมกับจำเลยที่ 1 ใช้ค่าฤชาธรรมเนียมในศาลชั้นต้นแทนโจทก์เท่าทนายททรัพย์ที่โจทก์ชนะคดี โดยกำหนดค่าทนายความ 15,000 บาท และให้จำเลยที่ 2 ใช้ค่าฤชาธรรมเนียมในชั้นอุทธรณ์แทนโจทก์ โดยกำหนดค่าทนายความ 5,000 บาท นอกจากนี้แก้ไขเป็นไปตามคำพิพากษาศาลชั้นต้น จำเลยที่ 2 ฎีกา ศาลฎีกาวินิจฉัยว่า ข้อเท็จจริงที่โจทก์ จำเลยที่ 2 ไม่ได้แย้งกันรับฟังเป็นยุติว่า โจทก์เป็นสามีโดยชอบด้วยกฎหมายของนาง ว. และเป็นบิดาของเด็กชาย อ. ในวันเวลาและสถานที่เกิดเหตุตามฟ้องจำเลยที่ 1 ได้ขับรถยนต์บรรทุกหกล้อหมายเลขทะเบียน 80 - 1937 ปัดธานี ซึ่งเป็นของจำเลยที่ 2 ไปด้วยความประมาทแล้วเจ็ยชนนาง ว. จนถึงแก่ความตายและเด็กชาย อ. ได้รับอันตรายสาหัสคดีมีปัญหาต้องวินิจฉัยตามที่จำเลยที่ 2 ฎีกาว่า จำเลยที่ 2 ต้องร่วมรับผิดชอบในเหตุละเมิดกับจำเลยที่ 1 หรือไม่ โดยจำเลยที่ 2 ฎีกาอ้างว่าจำเลยที่ 1 ไม่ใช่ลูกจ้าง จำเลยที่ 1 ขับรถยนต์บรรทุกไม่ยางให้จำเลยที่ 2 เป็นประจำแล้ว ยังได้ความจากคำเบิกความของนาย ก. ลูกจ้างของจำเลยที่ 2 และจำเลยที่ 2 ว่า จำเลยที่ 2 จะให้ลูกจ้างของจำเลยที่ 2 นำรถยนต์ไปเก็บไว้เองเพื่อประโยชน์ในการบำรุงรักษาและนำรถกลับมาบรรทุกไม่ยางให้จำเลยที่ 2 โดยจำเลยที่ 2 ไม่ต้องไปส่งลูกจ้าง แสดงว่าหลังเลิกงานแล้ว จำเลยที่ 2 ยินยอมให้ลูกจ้างนำรถยนต์ไปเก็บไว้เองได้ ดังนั้นเมื่อฟังได้ว่าจำเลยที่ 1 เป็นลูกจ้างของจำเลยที่ 2 การที่จำเลยที่ 1 ขับรถไปในเวลากลางคืนในขณะที่เกิดเหตุซึ่งเป็นเวลาหลังเลิกงานจึงฟังได้ว่า จำเลยที่ 1 ขับรถไปในขณะเกิดเหตุด้วยความยินยอมของจำเลยที่ 2 และเพื่อนำไปเก็บไว้ยังที่พักของจำเลยที่ 1 อันเป็นการปฏิบัติตามคำสั่งของจำเลยที่ 2

ผู้เป็นนายจ้างเพื่อประโยชน์ของนายจ้างเองที่จะนำรถกลับมาใช้งานให้จำเลยที่ 2 เมื่อจำเลยที่ 1 ลูกจ้างขับรถชนผู้ตายและบุตรระหว่างขับรถกลับบ้านถือว่าเป็นการขับรถไปในทางการที่จำเลยที่ 2 ต้องร่วมรับผิดชอบในเหตุละเมิดกับจำเลยที่ 1 ที่ศาลอุทธรณ์ภาค 9 พิพากษามานั้น ศาลฎีกาเห็นพ้องด้วย ฎีกาจำเลยที่ 2 ฟังไม่ขึ้น พิพากษายืน ค่าฤชาธรรมเนียมชั้นฎีกาให้เป็นพับ