

บทที่ 1

บทนำ

เพื่อการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศให้มีความเจริญก้าวหน้า ทั้งเป็นความปลอดภัยแก่ผู้ขับขี่ยานพาหนะบนทางหลวง พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 จึงมีการแบ่งทางหลวงเป็น 5 ประเภท ตามคุณสมบัติ หน้าที่ และความสำคัญตามลักษณะการใช้งาน ได้แก่ ทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน ทางหลวงชนบท ทางหลวงท้องถิ่น และทางหลวงสัมปทาน เพื่อแบ่งอำนาจหน้าที่ในการดูแลทางหลวง ในด้านการวางแผน ด้านการจัดการตลอดจนการบริหาร และการบริการด้านการขนส่งให้เป็นไปอย่างมีระเบียบหรือตามลักษณะการใช้งาน เพราะการขนส่งในประเทศไทยมีโครงข่ายทางหลวงที่เชื่อมโยงกับหลายประเทศ ทำให้ได้รับความสนใจจากนักลงทุนทั่วโลก จึงมีความจำเป็นต้องควบคุมอัตราการบรรทุกน้ำหนักเกิน เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดความเสียหายแก่โครงสร้างพื้นฐานและการบริการขนส่งสาธารณะ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

กฎหมายไทยมีการกำหนดมาตรการต่าง ๆ รวมไปถึงความแข็งแรงและความหนาของถนน เพื่อให้เหมาะสมเพียงพอที่จะรับน้ำหนักบรรทุกของการจราจร (Traffic Load) เนื่องจากการขนส่งต้องคำนึงถึงความคุ้มค่า ทำให้การบรรทุกสินค้าในแต่ละเที่ยวจึงมีจำนวนเต็มคันรถ (Full Truck Load) ประกอบกับการบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่ความสามารถของถนนจะรองรับได้นั้น ย่อมก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผิวถนนและโครงสร้างของถนนทำให้อายุการใช้งานลดลงอย่างรวดเร็ว รวมไปถึงยังเป็นผลกระทบต่อสิทธิในชีวิตร่างกาย ทรัพย์สิน และความปลอดภัยของประชาชน ดังนั้นเพื่อให้ถนนมีอายุการใช้งานตามระยะเวลาที่เหมาะสมและเกิดความปลอดภัยต่อผู้ใช้รถใช้ถนน จึงมีการใช้บังคับกฎหมายที่เกี่ยวกับการควบคุมมิให้รถบรรทุกสินค้าบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 ได้ให้อำนาจผู้อำนวยการทางหลวงประกาศกำหนดเกณฑ์อัตราการบรรทุกน้ำหนักยานพาหนะบนทางหลวง โดยออกประกาศ เรื่อง ห้ามใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุกหรือน้ำหนักลงเพลากินกว่าที่ได้กำหนด หรือโดยที่ยานพาหนะนั้น อาจทำให้ทางหลวงเสียหาย เคนบนทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงสัมปทาน

ประกาศ ณ วันที่ 22 ธันวาคม พ.ศ. 2548¹ โดยอาศัยอำนาจตาม มาตรา 61² ประกาศดังกล่าวจึงมีผลเป็นการกำหนดพิคัดน้ำหนักรถบรรทุกตามกฎหมาย และหากผู้ใดฝ่าฝืนบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดจะต้องรับโทษทางอาญามีระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ (พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2549 มาตรา 73/2³) ซึ่งถือเป็นบทกำหนดโทษทางอาญาต่อบุคคลผู้กระทำความผิด เพราะมีกฎหมายห้ามไว้โดยรัฐ ทั้งนี้ เพื่อต้องการให้เกิดความสงบเรียบร้อยขึ้นในสังคมและการให้บริการสาธารณะของรัฐในด้านการจราจรที่รัฐนำงบประมาณจากภาษีของประชาชนมาใช้นั้น สามารถดำเนินการได้อย่างต่อเนื่องเกิดความคุ้มค่ากับการลงทุนของภาครัฐที่ใช้งบประมาณแต่ละปีหลายพันล้านบาทเพื่อซ่อมบำรุงถนนที่เสียหายจากการบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรานั่นเอง แต่การลงโทษตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 นั้นกลับมีความยุ่งยาก เนื่องจากมีหลายหน่วยงาน

¹ ข้อ 21 ห้ามมิให้ยานพาหนะดังต่อไปนี้

- (1) ยานพาหนะที่มีลักษณะของเพลลา หรือล้อ หรือยาง แตกต่างจากที่กำหนดไว้ในหมวด 1 และหมวด 2
- (2) ยานพาหนะที่ขนส่งสิ่งของจำนวนหนึ่งหน่วยต่อเที่ยวซึ่งโดยสภาพของสิ่งนั้น ไม่อาจแยกจากกันได้ เว้นแต่จะทำลายหรือทำให้เปลี่ยนแปลงรูปทรงหรือสภาพ เช่น เครื่องจักรหนัก ชิ้นส่วนโครงสร้างคอนกรีต หม้อแปลงไฟฟ้าขนาดใหญ่ โดยเป็นการขนส่งเฉพาะกาลและยานพาหนะนั้นมีน้ำหนักยานพาหนะรวมน้ำหนักบรรทุก หรือน้ำหนักลงเพลลาเกินกว่าที่กำหนดไว้ในหมวด 1 และหมวด 2
- (3) ยานพาหนะที่ติดตั้ง เครื่องจักร เครื่องกล และมีน้ำหนักยานพาหนะรวมน้ำหนักบรรทุกหรือน้ำหนักลงเพลลาเกินกว่าที่กำหนดไว้ในหมวด 1 และหมวด 2
- (4) ยานพาหนะที่โดยสภาพมีลักษณะเป็นเครื่องจักร เครื่องกล เช่น รถขุด รถดัก และมีน้ำหนักยานพาหนะรวมน้ำหนักบรรทุก หรือน้ำหนักลงเพลลาเกินกว่าที่กำหนดไว้ในหมวด 1 และหมวด 2
- (5) ยานพาหนะชนิดรถลากจูงและรถกึ่งพ่วงที่ประกอบด้วยรถกึ่งพ่วงมากกว่า 1 คัน ขึ้นไป

โดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหาย เดินบนทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทาน เว้นแต่ได้รับอนุญาตจากผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทาน หรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมาย ในการอนุญาตผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทาน หรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมาย มีอำนาจกำหนดเงื่อนไขและมาตรการที่จำเป็นเพื่อรักษาทางหลวง

² มาตรา 61 เพื่อรักษาทางหลวง ผู้อำนวยการทางหลวงมีอำนาจประกาศในราชกิจจานุเบกษาห้ามใช้ยานพาหนะบนทางหลวงโดยที่ยานพาหนะนั้นมีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุกหรือน้ำหนักลงเพลลาเกินกว่าที่กำหนด หรือโดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหาย

๑๗๑

๑๗๑

³ มาตรา 73/2 ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 59 วรรคหนึ่ง หรือฝ่าฝืนประกาศของผู้อำนวยการทางหลวงตามมาตรา 61 วรรคหนึ่ง หรือประกาศของเจ้าพนักงานซึ่งผู้อำนวยการทางหลวงแต่งตั้งไว้ควบคุมทางหลวงตามมาตรา 61 วรรคสาม ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ที่เกี่ยวข้องทำให้เกิดความสับสน และการใช้บังคับกฎหมายก็ไม่ได้มีวัตถุประสงค์เพื่อแก้ไข เยียวหาความเสียหายที่เกิดขึ้นกับทางหลวงอย่างแท้จริง ประกอบกับกรมทางหลวงมีความพร้อม อย่างมากในการตรวจสอบการบรรทุกน้ำหนัก เนื่องจากมีระบบการควบคุมตรวจสอบยานพาหนะ ที่บรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา คือ สถานีตรวจสอบน้ำหนักยานพาหนะถาวร (Static Weigh Station) ทั้งหมด 91 แห่ง ทั่วประเทศ และสถานีตรวจสอบน้ำหนักบรรทุกแบบเคลื่อนที่ (Portable Weigh Station) หรือเรียกว่า Spot Check ซึ่งเจ้าพนักงานทางหลวงสามารถเคลื่อนที่สู่มตรวจหรือไปยังจุดเสี่ยง ในกรณีที่มีการหลีกเลี่ยงเส้นทางบริเวณที่มีสถานีตรวจสอบน้ำหนักตรวจสอบตั้งอยู่ แต่พระราชบัญญัติ ทางหลวง พ.ศ. 2535 มาตรา 23⁴ กลับไม่ให้อำนาจเจ้าพนักงานทางหลวงในการเปรียบเทียบปรับหรือ กำหนดค่าปรับที่เหมาะสมกับความเสียหายที่เกิดขึ้น ทั้งที่เป็นหน่วยงานเจ้าของงบประมาณและมี หน้าที่บำรุงรักษาทางหลวงและมีหน้าที่ใช้บังคับกฎหมายโดยตรง จึงทำได้เพียงส่งตัวผู้กระทำ ความผิดพร้อมพยานหลักฐานให้พนักงานสอบสวนเพื่อดำเนินคดีตามขั้นตอนของกระบวนการ ยุติธรรมเพราะความผิดดังกล่าวเป็นบทกำหนดโทษทางอาญา ซึ่งส่วนใหญ่ศาลจะสั่งปรับในอัตรา โทษตามที่กฎหมายกำหนด คือ ไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท ซึ่งเป็นอัตราโทษที่ไม่ได้สัดส่วน เมื่อเทียบกับ ความเสียหายที่เกิดขึ้น แต่บางครั้งศาลก็ใช้ดุลพินิจกำหนดโทษที่ค่อนข้างรุนแรง ในกรณีที่ผู้ขับขี่ เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ในยานพาหนะที่ใช้ในการกระทำความผิด โดยการนำมาตรการรียานพาหนะ ของกลางมาใช้ร่วมด้วย แม้ว่าพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 จะมีได้บัญญัติถึงมาตรการปรับไว้ เฉพาะ แต่เมื่อได้ความว่ารถบรรทุกของกลางเป็นทรัพย์สินซึ่งบุคคลได้ใช้กระทำความผิดแล้ว ย่อมต้องด้วยหลักการริบทรัพย์สิน ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 33⁵ ตัวอย่างคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1327/2533 ที่ตัดสินว่าการที่จำเลยนำรถยนต์บรรทุกของกลางมีน้ำหนักบรรทุกเกินกว่าที่ทางราชการ

⁴ มาตรา 23 ให้เจ้าพนักงานทางหลวงมีอำนาจและหน้าที่ดังต่อไปนี้

- (1) ตรวจสอบตราแลมิให้มีการฝ่าฝืนพระราชบัญญัตินี้
- (2) รียกยานพาหนะให้หยุดเพื่อทำการตรวจสอบในกรณี que ว่ามีการกระทำอันเป็นความผิดตาม พระราชบัญญัตินี้
- (3) จับกุมผู้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ในขณะที่กระทำความผิดเพื่อส่งให้พนักงานฝ่ายปกครอง หรือตำรวจดำเนินคดีต่อไป

๑๑๑

๑๑๑

⁵ มาตรา 33 ในการริบทรัพย์สิน นอกจากศาลจะมีอำนาจริบตามกฎหมายที่บัญญัติไว้โดยเฉพาะแล้ว ให้ศาลมีอำนาจ ตั้งให้ริบทรัพย์สินดังต่อไปนี้อีกด้วย คือ

- (1) ทรัพย์สินซึ่งบุคคลได้ใช้ หรือมีไว้เพื่อใช้ในการกระทำความผิด หรือ
 - (2) ทรัพย์สินซึ่งบุคคลได้มาโดยได้กระทำความผิด
- เว้นแต่ทรัพย์สินเหล่านี้เป็นทรัพย์สินของผู้อื่นซึ่งมิได้รู้เห็นเป็นใจด้วยในการกระทำความผิด

กำหนดถึง 5,800 กิโลกรัม มาเดินบนทางหลวงแผ่นดิน นอกจากจะทำ ความเสียหายแก่ทางสัญจร ไปมาของประชาชน ยังทำให้ต้องสิ้นเปลืองงบประมาณแผ่นดินในการบูรณะซ่อมแซม อันมีผลเป็น การทำลายเศรษฐกิจของชาติโดยส่วนรวมแล้วก็ยังสามารถก่อให้เกิดอันตรายร้ายแรงต่อผู้ขับขี่ ยานพาหนะอื่นอีกด้วย ทั้งจำเลยกระทำ ความผิดเพื่อแสวงหาประโยชน์ส่วนตัว โดยไม่คำนึงถึง ความเสียหายที่จะเกิดตามมา จึงไม่มีเหตุที่จะรอกการลงโทษให้จำเลยและไม่มีเหตุที่จะไม่รับรถยนต์บรรทุก ของกลางที่จำเลยใช้กระทำ ความผิด⁶ และเงินค่าปรับดังกล่าวก็ตกเป็นรายได้แผ่นดิน ซึ่งจะเห็นได้ว่า ความเสียหายต่อทางหลวงที่ประชาชนใช้เป็นประโยชน์สาธารณะ ได้เกิดความเสียหายขึ้นแล้ว ขณะมีการกระทำ ความผิด แต่กรมทางหลวงซึ่งเป็นหน่วยงานรัฐต้องรอกการจัดสรรงบประมาณเป็นปี ๆ เพื่อจะใช้ในการบำรุงรักษาทางหลวงที่เสียหายไป ซึ่งต้องใช้เวลานาน ทำให้เกิดความเสียหายต่อ ประโยชน์สาธารณะ และในทางปฏิบัติเจ้าพนักงานทางหลวงก็เลือกที่จะไม่ดำเนินการให้ไปผู้โทษอาญา เนื่องจากไม่ได้รับความร่วมมือจากผู้ขับขี่ บางครั้งมีการหลบหนีหรือแม้กระทั่งทิ้งรถไว้ และ กระบวนการทางกฎหมายใช้เวลานาน ยุ่งยาก เป็นการเพิ่มภาระให้กับเจ้าหน้าที่ในการจัดเตรียม เอกสารพยานหลักฐานเพื่อใช้ในการดำเนินคดีเนื่องจากมีผู้กระทำผิดเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้ การใช้บังคับกฎหมายตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 ขาดประสิทธิภาพและประสิทธิผล และอาจเป็นช่องทางให้เจ้าหน้าที่ทุจริตเรียกรับผลประโยชน์จากผู้กระทำ ความผิดเพื่อให้สามารถ บรรทุกน้ำหนักเกินได้ และในทางปฏิบัติการใช้บังคับพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 มีสภาพปัญหา หลายประการได้แก่

ก) ชาวไร่อ้อยนครสวรรค์ รวมตัวกว่า 300 คน ปิดถนนสายตากฟ้า – ท่าตะโก ไม่ยอมให้ รถบรรทุกอ้อยขึ้นชั่งน้ำหนัก หลังกฎหมายกำหนดให้บรรทุกได้ไม่เกิน 25 ตัน เจริญนานกว่าชั่วโมง จนเป็นที่พอใจต่างแยกย้ายกลับ ก่อนหาข้อยุติอีกครั้ง⁷

ข) เจ้าหน้าที่ได้ออกตั้งจุดตรวจหลังได้รับร้องเรียนจากชาวบ้านว่ามีรถบรรทุกน้ำหนัก เกินวิ่งบนถนนนครินทร์ ขณะนั้นได้มีรถบรรทุกพ่วงคันที่เกิดเหตุขับผ่านมาจึงได้ส่งสัญญาณให้ จอดเพื่อขอตรวจสอบ หลังคนขับหยุดรถเจ้าหน้าที่บอกให้เปิดประตูแต่คนขับไม่ยอมเปิด ก่อนที่จะขับรุด หนี เจ้าหน้าที่พยายามเอารถขับขวางแต่ก็ไม่ยอมหยุด เจ้าหน้าที่จึงได้สั่งให้เลิกติดตามเพราะ

⁶ อังคณาดี ปิ่นแก้ว. (2560). แนวทางการป้องกันและแก้ปัญหาการทุจริต : ศึกษากรณีรถบรรทุกหนักเกินพิกัดกฎหมาย. *วารสารนิติศาสตร์*, 46(4). หน้า 1000.

⁷ หนังสือพิมพ์ไทยรัฐ. (2560). ชาวไร่อ้อยนครสวรรค์ ลุกฮือ! ปิดถนนไม่ยอมให้รถบรรทุกขึ้นชั่ง. *หนังสือพิมพ์ไทยรัฐ*. ฉบับวันที่ 7 มกราคม 2560.

เกรงว่าจะได้รับอันตราย หลังเกิดเหตุได้ให้เจ้าหน้าที่มาลงบันทึกประจำวันไว้ที่ สถานีตำรวจภูธรบางกรวย⁸

ค) นายชานินทร์ สมบูรณ์ อธิบดีกรมทางหลวง เปิดเผยว่าปัจจุบันหากตรวจพบบรรทุกน้ำหนักเกิน คนขับจะถูกลงโทษหนักจำคุก โดยหากฝ่าฝืนจะมีโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ ทำให้คนขับไม่ให้ความร่วมมือกับเจ้าหน้าที่ จึงมักพบคนขับทิ้งรถหนี บางครั้งเจ้าพนักงานทางหลวงขึ้นไปบนรถเพื่อพาไปโรงพัก คนขับยังเปิดประตูกระโดดหนีทิ้งรถให้ชนก็มีเพราะคนขับกลัวติดคุก แต่กฎหมายที่ปรับใหม่จะเน้นไปที่ผู้ประกอบการขนส่งหรือนายจ้าง จะทำให้คนขับให้ความร่วมมือมากขึ้น อย่างไรก็ตาม ในช่วง 2 ปีที่ผ่านมา กรมทางหลวงได้ดำเนินมาตรการควบคุมน้ำหนักรถบรรทุกอย่างเข้มงวดและเป็นรูปธรรม โดยในปีงบประมาณ 2560 - 2561 มีสถิติการจับกุมรถบรรทุกน้ำหนักเกิน 9,243 คัน ถือเป็นการจับกุมได้มากเป็นประวัติการณ์ จากเดิมที่จับกุมได้ประมาณปีละ 1,000 กว่าคันเท่านั้น ซึ่งต้องยอมรับว่าเจ้าหน้าที่ต้องพบกับผู้มีอิทธิพลท้องถิ่นต่าง ๆ แต่ถือเป็นการดำเนินการด้วยความถูกต้องและได้มาตรฐานและได้รับความร่วมมือกับผู้ประกอบการขนส่งหรือนายจ้างมากขึ้น⁹

ง) กรมทางหลวงได้ศึกษาแนวทางแก้ไขกฎหมายในเบื้องต้นแล้วเตรียมแก้ไขจากโทษทางอาญาให้เป็นโทษทางแพ่งที่มีอัตราค่าปรับ รวมทั้งได้ศึกษาการเก็บค่าธรรมเนียมรถบรรทุกพิเศษ เช่น กลุ่มรถขนาดใหญ่ มอบหมายให้กรมทางหลวงประสานกับสำนักงานตำรวจแห่งชาติ พิจารณาการแก้ไขกฎหมายที่เกี่ยวข้องเพื่อใช้บังคับกฎหมายอย่างเข้มงวด¹⁰

จากข้อเท็จจริงดังกล่าวแสดงให้เห็นว่าการใช้บังคับกฎหมายขาดประสิทธิภาพประสิทธิผลอย่างมีนัยสำคัญ เพราะมาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่ใช้บังคับในปัจจุบันไม่สามารถแก้ไขปัญหาในสังคมได้ เนื่องจากบทกำหนดโทษทางอาญาไม่ได้ทำให้ผู้ประกอบการขนส่งหรือนายจ้างเกรงกลัวแต่อย่างใด แต่เป็นผู้ควบคุมยานพาหนะที่เป็นฝ่ายเกรงกลัว เพราะโทษทางอาญามีผลต่อผู้ควบคุมยานพาหนะที่เป็นผู้กระทำความผิดเท่านั้น ทั้งที่การบรรทุกน้ำหนักเกินมาจากเหตุจูงใจในทางเศรษฐกิจ (Economic Incentive) เป็นสำคัญ โดยผู้ประกอบการต้องการลดต้นทุนของการขนส่ง (Cost Savings) เพื่อแข่งขันในตลาดและได้ผลกำไรที่มากขึ้น

⁸ หนังสือพิมพ์มติชน. (2565). เจ้าหน้าที่กรมทางหลวงเข้าแจ้งความ รถพ่วงหัวคือไม่ยอมจอดให้ตรวจ ขับหนีชนรถทางหลวงพังยับ. *หนังสือพิมพ์มติชน*. ฉบับวันที่ 17 มีนาคม 2565.

⁹ หนังสือพิมพ์ผู้จัดการ. (2561). เล็งเพิ่มโทษหนัก!รถบรรทุกเกินปรับสูง 5 แสน-ยึดรถ “ชานินทร์” เผย 2 ปีจับได้เกือบหมื่นคันเป็นประวัติศาสตร์. *หนังสือพิมพ์ผู้จัดการ*. ฉบับวันที่ 21 กันยายน 2561.

¹⁰ THE BANGKOK INSIGHT. (2565). จ่อเพิ่มโทษ ‘รถบรรทุกน้ำหนักเกิน’ ปรับแบบก้าวหน้าผู้ว่าจ้างโดนด้วย. *THE BANGKOK INSIGHT*. ฉบับวันที่ 15 มีนาคม 2565.

ถือเป็นผู้ที่ได้รับผลประโยชน์มากที่สุดจากการกระทำความผิด แต่กลับไม่ต้องมีส่วนรับผิดชอบทางโทษที่กำหนดไว้ ซึ่งท้ายที่สุดหากผู้ควบคุมยานพาหนะที่กระทำความผิดถูกจับ ผู้ประกอบการขนส่งหรือนายจ้างก็ยังสามารถหาลูกจ้างมาควบคุมยานพาหนะแทนได้นั่นเอง อย่างไรก็ตามเมื่อพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 กำหนดให้ผู้ฝ่าฝืนจะต้องถูกลงโทษทางอาญาเพื่อป้องปรามมิให้กระทำความผิดซ้ำอีก ซึ่งเจ้าพนักงานทางหลวงไม่สามารถใช้บังคับกฎหมายดังกล่าวได้ ต้องอาศัยบุคคลที่เกี่ยวข้องในกระบวนการยุติธรรมในการใช้บังคับให้เป็นไปตามกฎหมาย ซึ่งพนักงานสอบสวนต้องทำการสอบสวนเพื่อส่งสำนวนไปยังพนักงานอัยการ เพื่อให้เป็นไปตามขั้นตอนของกระบวนการยุติธรรม และกว่าจะสิ้นสุดกระบวนการยุติธรรมก็ใช้เวลานานทำให้เกิดความล่าช้า อีกทั้งในการดำเนินการสอบสวนอาจถูกแทรกแซงไม่ว่าจะเป็นทางด้านการเมืองหรือจากผู้มีอิทธิพลในพื้นที่ ซึ่งจะเห็นได้ว่าการลงโทษทางอาญาที่อยู่ปลายทางของกระบวนการยุติธรรมจึงแทบไม่เกิดขึ้นเลย ดังนั้น หากบุคคลที่เกี่ยวข้องทุกฝ่ายใช้บังคับกฎหมายเพื่อดำเนินคดีกับผู้กระทำความผิด โดยได้คำนึงถึงความเหมาะสมและมีวัตถุประสงค์ไปในทางเยียวยาความเสียหาย ความยุติธรรมจึงจะเกิดขึ้นได้อย่างรวดเร็วและภาครัฐก็จะได้นำค่าปรับจากความเสียหายในส่วนนี้มาเป็นงบประมาณในการบำรุงรักษาทางหลวงที่เสียหายจากการกระทำความผิดได้ทันทั่วถึง

การศึกษาครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อเสนอแนวทางการนำโทษทางอาญาออกจากพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 เพื่อให้เจ้าพนักงานทางหลวงสามารถใช้บังคับกฎหมายในการควบคุมมิให้รถบรรทุกสินค้าบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลมากขึ้น จึงควรให้อำนาจเจ้าพนักงานทางหลวงเปรียบเทียบปรับรวมถึงยึดอายัดรถที่ใช้กระทำความผิด เพื่อลดปัญหาการใช้บังคับกฎหมายที่มีความยุ่งยาก หลายขั้นตอนและไม่ทำให้เกิดความสับสนต่อการปฏิบัติหน้าที่ ส่งผลให้ผู้ทะเลาะเลยหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมายได้รับการลงโทษปรับโดยทันทีที่กระทำความผิด เกิดความเกรงกลัวและไม่กล้าฝ่าฝืนกฎหมายซ้ำอีก อีกทั้งยังทำให้การใช้บังคับกฎหมายมีประสิทธิภาพและรัฐจะได้ค่าปรับจากการลงโทษมาเป็นงบประมาณในการใช้ซ่อมแซมได้อย่างรวดเร็ว โดยการให้อำนาจผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งผู้อำนวยการทางหลวงมอบหมายในการกำหนดค่าปรับที่คิดคำนวณจากความเสียหายที่เกิดขึ้นจริงตามอัตราก้าวหน้าหรือคำนวณจากฐานรายได้และพฤติการณ์แห่งคดี นอกจากนี้ ควรเตรียมความพร้อม เพื่อให้การใช้บังคับกฎหมายของเจ้าพนักงานทางหลวงมีประสิทธิภาพและเป็นมาตรฐานเดียวกัน โดยการสัมมนาเกี่ยวกับแนวทางการกำหนดโทษให้เหมาะสมและควรกำหนดค่าปรับในสัดส่วนที่ถูกต้องตามความเสียหายของประโยชน์สาธารณะอย่างแท้จริง หรือจัดตั้งหน่วยงานหรือคณะกรรมการที่มีอำนาจในการพิจารณาคำนวณค่าปรับ เพื่อให้หน่วยงานของกรมทางหลวงทั่วประเทศ ใช้บังคับกฎหมายให้เป็นไปในแนวทางการปฏิบัติงานเดียวกัน ทั้งนี้

เพื่อประโยชน์สูงสุดในการใช้บังคับกฎหมายในเรื่องการบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราและกำหนดโทษ ให้มีความเหมาะสมกับผู้ฝ่าฝืนกฎหมายฉบับนี้อย่างแท้จริง ก็จะส่งผลให้เกิดความยุติธรรมได้นั่นเอง

1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1. เพื่อศึกษาถึงสภาพปัญหาความเสียหายอันเกิดจากการบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด
2. เพื่อพิจารณาถึงความเหมาะสมสอดคล้องกับสภาพปัญหาและอุปสรรคในการใช้บังคับกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับอำนาจหน้าที่และบทลงโทษตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวง
3. เพื่อวิเคราะห์และหาแนวทางมาตรการบังคับอื่นที่เหมาะสมมาใช้บังคับกับความเสียหายที่เกิดจากการบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา
4. เพื่อวิเคราะห์ถึงวิธีการและแนวทางการนำหลักคิดค่าชดใช้เยียวยาความเสียหายอื่นมาใช้บังคับกับความเสียหายจากการบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา
5. เพื่อเสนอแนะแนวทางในการปรับปรุงแก้ไขปัญหาดังกล่าวอันเกิดจากการใช้บังคับกฎหมายตามอำนาจหน้าที่ของเจ้าพนักงานทางหลวงตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวง

1.3 สมมติฐานของการศึกษา

พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 มาตรา 4 ให้คํานิยามคำว่า “เจ้าพนักงานทางหลวง” หมายความว่า ผู้ซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งให้เป็นเจ้าพนักงานทางหลวงเพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้ และมาตรา 73/2 กำหนดว่า ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 59 วรรคหนึ่ง หรือฝ่าฝืนประกาศของผู้อำนวยการทางหลวง ตามมาตรา 61 วรรคหนึ่ง หรือประกาศของเจ้าพนักงานซึ่งผู้อำนวยการทางหลวงแต่งตั้งให้ควบคุมทางหลวง ตามมาตรา 61 วรรคสาม ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือนหรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

เมื่อพิจารณาพระราชบัญญัตินี้ทั้งฉบับแล้วจะเห็นได้ว่า พระราชบัญญัตินี้กำหนดให้อำนาจแก่เจ้าพนักงานทางหลวงโดยมีอำนาจแต่เพียงเรียกยานพาหนะให้หยุดเพื่อทำการตรวจสอบในกรณี que เชื่อได้มีการกระทำความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ และจับกุมผู้กระทำความผิดในขณะที่กระทำความผิดเพื่อส่งให้พนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจดำเนินคดีต่อไป ซึ่งเป็นไปตามนัยมาตรา 23 ทำให้กรณีดังกล่าวนี้เจ้าพนักงานทางหลวงไม่มีอำนาจในการดำเนินการลงโทษผู้ฝ่าฝืนตามที่กำหนดไว้ตามมาตรา 73/2 ได้เอง เพราะเป็นความผิดทางอาญาต้องอาศัยเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องในกระบวนการยุติธรรมในการใช้บังคับกฎหมายให้เป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้ อย่างไรก็ตาม การที่พระราชบัญญัตินี้ได้กำหนดแต่เพียงลงโทษหรือระวางโทษทางอาญานั้นยังไม่อาจแก้ไขหรือ

ป้องกันมิให้บรรทุกทำการบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดได้อย่างเพียงพอหรือเต็มประสิทธิภาพ เนื่องจากการกำหนดคบทลงโทษดังกล่าวเป็นเพียงการลงโทษเฉพาะผู้กระทำความผิดซึ่งหน้า ซึ่งกรณีนี้จะเป็นเพียงผู้ซบชู้เท่านั้น แต่ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องหรือได้รับประโยชน์จากการบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา คือ เจ้าของกิจการขนส่งหรือเจ้าของสินค้าซึ่งเป็นผู้ว่าจ้างที่อาจถือเป็นผู้ใช้ให้เกิดการกระทำ ความผิดนั้น พระราชบัญญัตินี้มีได้กำหนดให้ต้องรับโทษแต่ประการใด เมื่อผู้ซบชู้ถูกจับกุมเจ้าของ กิจการขนส่งหรือเจ้าของสินค้าเพียงแต่ถูกบังคับให้ชำระค่าปรับ โดยต่อมาอาจมีการเปลี่ยนตัวผู้ซบชู้ และให้ผู้ซบชู้บรรทุกน้ำหนักเกินอีก ซึ่งจะก่อให้เกิดการกระทำความผิดเช่นเดิมได้อีก นอกจากนี้ กระบวนการทางกฎหมายยังกำหนดให้มีเจ้าหน้าที่หลายฝ่ายเข้ามาเกี่ยวข้อง กล่าวคือ มีทั้งเจ้าพนักงาน ทางหลวง ตำรวจทางหลวง และตำรวจธรท้องที่ ทำให้มีเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจหน้าที่เข้ามาดำเนินการได้ หลายคน กรณีดังกล่าวอาจเป็นผลให้กระบวนการในการดำเนินการลงโทษผู้กระทำผิดเกิดความยุ่งยาก และสับสน

ปัญหาดังกล่าวเป็นปัญหาซึ่งมีผลกระทบต่อประสิทธิภาพและประสิทธิผลในการใช้บังคับกฎหมายตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 จึงควรศึกษาและค้นคว้าเพื่อหาแนวทางในการแก้ไข ปัญหาให้เกิดความเหมาะสม สอดคล้อง และเป็นไปตามเจตนารมณ์แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 ต่อไป

1.4 ขอบเขตของการศึกษา

ศึกษาที่มาและความสำคัญ วิเคราะห์หลักเกณฑ์พิจารณาความเสียหายอันเกิดจากการบรรทุก น้ำหนักเกินอัตรา ตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 โดยพิจารณาจากความเหมาะสม เพื่อเยียวยาความเสียหายที่เกิดขึ้นกับภาครัฐและเทียบกับมาตรการกฎหมายต่างประเทศ และอำนาจ ของเจ้าพนักงานทางหลวงในการเลือกการใช้บังคับกฎหมายอื่นแทนโทษทางอาญา เพื่อเสนอแนว ทางแก้ไขปัญหาค่าที่เหมาะสม

1.5 วิธีดำเนินการศึกษา

ผู้ศึกษาเลือกศึกษาปัญหาการควบคุมน้ำหนักยานพาหนะตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 จากการรวบรวมข้อมูล งานวิจัยเชิงเอกสาร รวมทั้งค้นคว้ารวบรวมข้อมูลจากตำรา วิทยานิพนธ์ บทความ ผลงานทางวิชาการ เพื่อมาวิเคราะห์เป็นข้อมูลในการวิจัยครั้งนี้

1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ทำให้ทราบถึงความเป็นมาและความสำคัญของปัญหาที่เกิดจากการควบคุมน้ำหนักรยานพาหนะ
2. ทำให้สามารถเข้าใจถึงแนวคิดและหลักการทางกฎหมายที่เกี่ยวกับอำนาจหน้าที่และบทลงโทษตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวง
3. ทำให้สามารถวิเคราะห์ถึงปัญหาการใช้บังคับกฎหมายของเจ้าพนักงานทางหลวงและหลักเกณฑ์การเยียวยาความเสียหายที่เหมาะสมและสอดคล้องกับความเสียหายที่แท้จริง
4. ทำให้พิจารณาถึงผลกระทบจากการที่ไม่ควบคุมน้ำหนักรยานพาหนะบนทางหลวง
5. ทำให้ได้แนวทางและมาตรการทางทราบกฎหมายที่ใช้แก้ไขปัญหการบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราและการเยียวยาความเสียหายที่เกิดจากการบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา