

บทที่ 2

ความหมาย แนวคิด และทฤษฎีเกี่ยวกับการควบคุมน้ำหนัทยานพาหนะ

เนื่องจากอุตสาหกรรมการขนส่งสินค้าเป็นอุตสาหกรรมที่ต้องกำกับดูแลเพื่อให้เกิดความสมดุลระหว่างอุปสงค์ (Demand) และอุปทาน (Supply) การขนส่งโดยรถบรรทุกจึงได้รับความนิยมผู้ประกอบการขนส่งหรือนายจ้างยอมแสวงหากำไรจากการขนส่งโดยการบรรทุกให้มากขึ้นเพื่อลดต้นทุนของการขนส่งลง อีกทั้งยังก่อให้เกิดการแข่งขันระหว่างผู้ประกอบการขนส่งหรือนายจ้างโดยมีการตัดราคาค่าขนส่งด้วยวิธีการลดต้นทุนค่าขนส่งต่อเที่ยวโดยอาศัยการบรรทุกสินค้าให้ได้จำนวนมากขึ้นต่อเที่ยวการขนส่ง อันก่อให้เกิดปัญหาการบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าเกณฑ์หรือพิกัดของการบรรทุกที่กฎหมายกำหนดไว้ การมุ่งหาผลประโยชน์หรือกำไรในทางการค้า ประกอบกับสภาพการแข่งขันของผู้ประกอบการขนส่งหรือนายจ้างเพื่อให้สามารถดำเนินธุรกิจต่อไปได้นี้เองส่งผลต่อมาตรฐานความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนน¹ จึงนำมาสู่ปัญหาเรื่องการควบคุมน้ำหนัทยานพาหนะเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด

2.1 แนวคิดเกี่ยวกับการควบคุมน้ำหนัทยานพาหนะ

การควบคุมน้ำหนัทยานพาหนะเกินอัตรานทางหลวงนั้นยังคงไม่ได้รับการแก้ไขอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล เป็นต้นเหตุให้รัฐบาลต้องสูญเสียงบประมาณงบประมาณในการซ่อมบำรุงรักษาถนนหลวงที่ได้รับความเสียหายเป็นจำนวนมากหลายหมื่นล้านบาท รัฐบาลจึงให้ความสำคัญกับการควบคุมน้ำหนัทยานพาหนะเกินอัตรานทางหลวงเป็นอย่างมาก รวมไปถึงประเทศไทยยังได้ก้าวเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC)² ซึ่งทำให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการค้าและการขนส่ง และเพื่อรองรับปริมาณรถบรรทุกจำนวนมากที่จะขนส่งผ่านบนทางหลวงของประเทศไทย ทำให้รัฐบาลโดยกระทรวงคมนาคม (Ministry of Transport)

¹ พูนสิน วงศ์กลุฑ. (2554). *เรื่องต้นทุนการประกอบการรถบรรทุกในประเทศไทย* (พิมพ์ครั้งที่ 1). หน้า 3.

² สุรินทร์ พิศสุวรรณ. (2555). อาเซียน รู้ไว้ได้เปรียบแน่. *วารสารปาริชาติ*, 25(2). หน้า 107.

ต้องกำหนดนโยบายเชิงรุกร่วมกับหน่วยงานที่รับผิดชอบ³ เพื่อณรงค์ประชาสัมพันธ์และปลูกจิตสำนึกในการบรรทุกน้ำหนัก ให้ถูกต้องตามกฎหมาย และการปฏิบัติให้เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด

2.1.1 ความเป็นมาและพัฒนาการของกฎหมายเกี่ยวกับการควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ

การคมนาคมทางบกได้เริ่มต้นมาตั้งแต่สมัยโบราณและถนนที่ใช้เชื่อมต่อการขนส่งได้ถูกสร้างขึ้นครั้งแรกในยุคกรุงสุโขทัย พระยาลิไททรงพระราชดำริให้สร้างถนนในลักษณะคันดินมีความกว้างเท่าทางเกวียนใช้โค กระบือ ลากจูงขนส่งสินค้าหรือใช้โดยสารคนข้ามเมืองจากเมืองกำแพงเพชรผ่านเมืองสุโขทัยและสิ้นสุดที่เมืองศรีสัชนาลัย มีระยะทางโดยประมาณ 100 กิโลเมตร ซึ่งถนนเส้นดังกล่าวยังคงใช้เป็นเส้นทางสัญจรจนถึงทุกวันนี้เรียกว่า ถนนพระร่วง⁴

ต่อมามีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทำให้การคมนาคมทางบกมีจำนวนมากขึ้นหลายสายทางเนื่องจากได้รับอิทธิพลมาจากวัฒนธรรมตะวันตกในช่วงสมัยรัชกาลที่ 5 ที่มีการติดต่อค้าขายกับชาวต่างชาติ ทำให้เริ่มมีการตัดถนนตามเส้นทางที่เสด็จประพาสผ่านในคราวเสด็จ โดยใช้วิธีการเทคนิคการก่อสร้างถนนแบบชาวตะวันตก และให้อยู่ในความรับผิดชอบของเจ้าเมืองต่าง ๆ ทำให้การสร้างทางแต่ละสายไม่มีการสำรวจหรือกำหนดนโยบาย (Policy) แต่อย่างใด หลังจากนั้นปี พ.ศ. 2447 ได้มีการออกพระราชบัญญัติการตัดถนนหลวงภายในประเทศ พร้อมกำหนดแบบมาตรฐานขึ้น โดยใช้เทคนิคการก่อสร้างถนนแบบตะวันตกสมัยใหม่ มีการสำรวจทางให้ตรง ปักเขตแดนถนนมีความกว้างเท่ากัน และมีการวางรากฐานให้ถนนมีความแข็งแรงขึ้นด้วยการขุดถนนให้ลึกและถมด้วยหินก้อนใหญ่ แล้วใช้หินย่อยลงข้างบน ปรับระดับกับพื้นถนนให้น้ำไหลสู่รางน้ำได้

จากความพยายามมุ่งพัฒนาประเทศให้มีการคมนาคมที่สะดวก ถนนจึงถูกสร้างเพิ่มขึ้นอีกหลายสาย รวมถึงมีการสร้างทางเชื่อมต่อไปยังหัวเมืองต่าง ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในปลายสมัยของพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว จนถึงสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ได้มีการสร้างเส้นทางไปยังหัวเมืองต่าง ๆ ทั่วประเทศอีกกว่า 775 กิโลเมตร และรถบรรทุกก็เริ่มเข้ามามีบทบาทสำคัญด้วยเหตุผลทางเศรษฐกิจ (Economic Incentive) ในการส่งสินค้าของประเทศไทย หลังจากรถยนต์ได้ไม่นาน

³ ตามที่รัฐบาลได้มีนโยบายในการเข้มงวดควบคุมน้ำหนักรถบรรทุก ให้เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด เพื่อขี้อายุถนนไม่ให้ได้รับความเสียหายเร็วกว่าที่กำหนด มีผลทำให้รัฐต้องสูญเสียงบประมาณในการซ่อมบำรุงทาง เป็นจำนวนมากและส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยของผู้ใช้เส้นทาง ซึ่งได้รับอันตรายจากการชำรุดเสียหายของถนน เกิดอุบัติเหตุทางจราจรกรมทางหลวงในฐานะหน่วยงานหลักที่มีหน้าที่ควบคุมน้ำหนักรถบรรทุก จึงได้ ดำเนินการจับกุมรถบรรทุกที่บรรทุกเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดอย่างต่อเนื่อง กว่า 4,100 คัน ในปีงบประมาณ 2560

⁴ กรมทางหลวง. (2555). *ร้อยปีกรมทางหลวง ร้อยรวมแผ่นดิน*. กรุงเทพฯ: จีเอ็มมัลติมีเดีย. หน้า 60.

ด้วยความสำเร็จของสังคมทำให้การใช้รถใช้ถนนมีความสำคัญและจำเป็นต่อ ชีวิตประจำวัน ของมนุษย์มากขึ้น ประกอบกับความเจริญทางเทคโนโลยี ทำให้มีการพัฒนารูปแบบ และเครื่องยนต์ กลไกของยานพาหนะที่นำมาใช้บนถนน กฎหมายจึงได้มีการปรับปรุงแก้ไข ให้มีความทันสมัย รองรับสภาพการใช้รถใช้ถนนให้ดียิ่งขึ้นมาเป็นลำดับ

ส่งผลให้อุตสาหกรรมขนส่งโดยรถบรรทุกเป็นที่แพร่หลายและได้รับความนิยมมากจึง ก่อให้เกิดการแข่งขันทางธุรกิจเพื่อลดต้นทุนเพิ่มผลกำไรมากขึ้น (Save Costs and Maximize Profits) รถบรรทุกจึงมีความสำคัญอย่างมากต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของหลายประเทศ รวมถึงประเทศไทย เนื่องจากเป็นรูปแบบการขนส่งที่มีความได้เปรียบในการเข้าถึงชุมชนและพื้นที่ได้ดีกว่าการขนส่ง รูปแบบอื่น ทำให้มีการปรับปรุงและพัฒนาทั้งในส่วนของระบบการขนส่งอย่างต่อเนื่องและรวดเร็ว อาทิ เครือข่ายถนน เพื่อให้รถยนต์เข้าถึงพื้นที่ได้กว้างขวางมากขึ้น รวมไปถึงความก้าวหน้าทางด้าน เทคโนโลยีเครื่องยนต์ที่ส่งผลให้เครื่องยนต์มีกำลังมากขึ้น สามารถบรรทุกน้ำหนักได้มากและวิ่งได้เร็วขึ้น

อย่างไรก็ดี การขนส่งรูปแบบนี้ก็มีข้อจำกัดในแง่ของปริมาณสินค้าหรือวัตถุที่ไม่สามารถ ขนส่งได้ในปริมาณที่มากเกินไป เนื่องจากกฎหมายกำหนดกรอบควบคุมน้ำหนักบรรทุกทุกเอาไว้ เพื่อรักษาอายุการใช้งานของถนน และความปลอดภัยของผู้ใช้ทาง แต่ด้วยความที่ผู้ประกอบการขนส่ง และคนขับรถบรรทุกต้องการลดต้นทุนค่าขนส่ง ก็มักเกิดการลักลอบขนส่งสินค้าหรือวัตถุด้วย ปริมาณน้ำหนักเกินกว่าพิกัดที่กฎหมายกำหนดไว้เพื่อลดจำนวนเที่ยว ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง และเพื่อให้ ได้ผลกำไรมากขึ้น ส่งผลให้ถนนชำรุด และสร้างความไม่ปลอดภัยต่อผู้ใช้ทาง รัฐจึงมีหน้าที่ ความรับผิดชอบ (Responsibility) ในการจัดให้มีมาตรการทางกฎหมายในการควบคุมน้ำหนักบรรทุก ให้อยู่ในพิกัดที่เหมาะสมและมาตรการลงโทษผู้กระทำการฝ่าฝืนบรรทุกน้ำหนักเกิน

โดยกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมน้ำหนักยานพาหนะในประเทศไทยตั้งแต่อดีต ถึงขณะนี้ สามารถสรุปได้ ดังนี้

1) พระราชบัญญัติรถยนต์ พุทธศักราช 2473

มาตรการทางกฎหมายที่ใช้ควบคุมน้ำหนักยานพาหนะที่สัญจรไปมาบนทางหลวงในยุค แรกมีการประกาศใช้กฎหมายทางหลวงนั้นปรากฏครั้งแรกในพระราชบัญญัติรถยนต์ พุทธศักราช 2473 ซึ่งมีการให้อำนาจแก่เจ้าหน้าที่ (Competence) กระทำการกำหนดพิกัดน้ำหนักของรถบรรทุก ได้ ตามมาตรา 10⁵ และมาตรา 14⁶ กำหนดห้ามมิให้รถยนต์บรรทุกน้ำหนักเกินอัตราตามกฎที่

⁵ มาตรา 10 รถยนต์สาธารณะและรถยนต์ส่วนบุคคลที่จดทะเบียนเป็นรถบรรทุกของ ให้ใช้บรรทุกได้ไม่เกิน น้ำหนักและจำนวนอันเจ้าหน้าที่ได้กำหนดให้ภายในบังคับแห่งกฎเสนาบดี

⁶ มาตรา 14 รถยนต์ที่มีขนาดกว้างยาว หรือ น้ำหนักรวมทั้งน้ำหนักบรรทุกเกินอัตราที่เสนาบดีกำหนดไว้ ห้ามมิให้เดินบนทางถนนและทางหลวง

เสนอบัตรออกตามความในมาตรา 38 (6)⁷ สัญจรบนถนนและทางหลวง อีกทั้งกำหนดมาตรการ
ลงโทษปรับไว้แก่ผู้ฝ่าฝืนกฎดังกล่าวในมาตรา 35⁸ อีกด้วย

นอกจากนี้ มาตรา 42⁹ แห่งพระราชบัญญัติดังกล่าว ยังให้อำนาจออกกฎเสนอบัตรกระทรวง
พาณิชย์และคมนาคม กำหนดอัตราค่าธรรมเนียมสำหรับยานพาหนะได้ด้วย

ทั้งนี้ ข้อ 1 ของกฎเสนอบัตรกระทรวงพาณิชย์และคมนาคมออกตามความในมาตรา 42
แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พุทธศักราช 2473 กำหนดว่า รถยนต์ที่จดทะเบียนเป็นรถบรรทุกให้
น้ำหนักบรรทุกเป็นไปตามที่นายทะเบียนกำหนดโดยอนุโลมตามหนังสือสำคัญของบริษัทที่สร้าง
รถยนต์นั้น ๆ

อย่างไรก็ดี การใช้บังคับมาตรการทางกฎหมายเรื่องการควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ
ได้เกิดประเด็นข้อพิพาทขึ้น เมื่อมีผู้โต้แย้งว่า กฎเสนอบัตรกระทรวงพาณิชย์และคมนาคมที่กำหนด
อัตราค่าธรรมเนียมสำหรับยานพาหนะอันอาศัยความตามมาตรา 42 พระราชบัญญัติรถยนต์ พุทธศักราช
2473 มิได้มีบทลงโทษแต่อย่างใด เนื่องจากมาตรการลงโทษนั้นปรากฏแต่เพียงในกรณีการฝ่าฝืนอัตรา
น้ำหนักที่เสนอบัตรออกตามความในมาตรา 38 เท่านั้น โดยประเด็นดังกล่าวได้ถูกพิจารณาในคำพิพากษา
ศาลฎีกาที่ 548/2479 ดังนี้

จำเลยขับรถบรรทุกหนักเกินกว่าอัตราที่เจ้าพนักงานกำหนดให้โจทก์จึงฟ้องขอให้
ลงโทษตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พุทธศักราช 2473 มาตรา 35 และกฎเสนอบัตรออกโดยมาตรา 42
แห่งพระราชบัญญัตินั้น โดยศาลชั้นต้นและศาลอุทธรณ์มีคำพิพากษาให้ปรับจำเลย 20 บาท ตาม
พระราชบัญญัติรถยนต์ พุทธศักราช 2473 มาตรา 35 และกฎเสนอบัตรที่โจทก์กล่าวอ้าง จำเลยฎีกาว่า
กฎกระทรวงที่ว่าด้วยน้ำหนักบรรทุกนี้ออกตามมาตรา 42 หาได้ออกตามมาตรา 38 ไม่ ดังนั้น
จะปรับจำเลยตามมาตรา 35 มิได้ และว่าเมื่อศาลฟังว่าจำเลยไม่ใช่เป็นผู้บรรทุกเป็นแต่เพียงคนขับ
การบรรทุกเกินอัตราจำเลยจึงไม่ต้องรับผิด ศาลฎีกาตัดสินว่ามาตรา 42 เป็นบททั่วไปครอบคลุม มาตรา 38

⁷ มาตรา 38 ให้เสนอบัตรมีอำนาจออกกฎว่าด้วย

- (1) น้ำหนักบรรทุกอย่างมาก หรือกำหนดจำนวนคนโดยสารอย่างมาก สำหรับรถยนต์ส่วนบุคคล
ชนิดบรรทุกของและรถยนต์สาธารณะทุกชนิด

ฯลฯ

ฯลฯ

- (6) กำหนดขนาดกว้างยาวและน้ำหนักรวมทั้งน้ำหนักบรรทุกแห่งรถยนต์ที่จะให้เดินบนทางสายใดได้และไม่ได้

ฯลฯ

ฯลฯ

⁸ มาตรา 35 ผู้ใดละเมิดกฎเสนอบัตร ซึ่งออกโดยอาศัยอำนาจตามความในมาตรา 38 ท่านว่า ผู้นั้นมีความผิดต้อง
ระวางโทษปรับไม่เกินห้าสิบบาท

⁹ มาตรา 42 ให้เสนอบัตรเจ้าหน้าที่มีอำนาจออกกฎเพื่อจัดการให้เป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้ กฎนั้นเมื่อได้ประกาศ
ในราชกิจจานุเบกษาแล้ว ให้ใช้บังคับได้

อันเป็นบทเฉพาะการไว้ด้วย กฎนี้จึงใช้ได้ ไม่ว่าผู้ใดจะเป็นผู้บรรทุกเกินอัตราก็ตาม แต่ผู้ละเมิดก็ย่อมผิด จำเลยเป็นผู้บรรทุกที่บรรทุกเกินอัตรานั้นจำเลยต้องมีผิดเพราะความผิดเกิดเมื่อบรรทุกออกไปตามถนน เห็นว่าฎีกาจำเลยฟังไม่ขึ้นให้ยกเสีย

พิเคราะห์แล้วเห็นได้ว่า ช่วงเวลาดังกล่าว คงมีเพียงแต่พระราชบัญญัติรถยนต์ พุทธศักราช 2473 เท่านั้น ที่มีการกำหนดมาตรการการควบคุมน้ำหนักของรถบรรทุกและโทษปรับกรณีฝ่าฝืนกฎเอาไว้ และได้ใช้บังคับเรื่อยมาจนกระทั่งภายหลังการเปลี่ยนแปลงการปกครอง ต่อมาในรัชสมัยของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวอานันทมหิดลได้มีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2482¹⁰

ต่อมาบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับเรื่องน้ำหนักเกินอัตราตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พุทธศักราช 2473 ได้ถูกยกเลิกโดยพระราชบัญญัติ พ.ศ. 2522 ที่มีวัตถุประสงค์เพื่อปรับปรุงบทบัญญัติบางประการให้สอดคล้องกับเทคโนโลยีการผลิตรถในขณะนั้นมีการพัฒนา ด้านเศรษฐกิจ (Economics) ที่เปลี่ยนแปลงไป และให้สอดคล้องกับการใช้รถ ตลอดจนเพื่อให้การควบคุมและกำกับดูแลการปฏิบัติตามกฎหมายดังกล่าวมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น และให้มีอัตราค่าธรรมเนียมและอัตราภาษีประจำปีสำหรับรถอื่นที่กำหนดในกฎกระทรวง (Ministerial Regulation) ที่เหมาะสม ดังนั้นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับน้ำหนักเกินอัตราของยานพาหนะจึงต้องพิจารณาตามพระราชบัญญัติทางหลวงเท่านั้น

2) พระราชบัญญัติทางหลวง พุทธศักราช 2482

ใน พ.ศ. 2482 ประเทศไทยมีความต้องการการส่งเสริมและพัฒนาการเมือง (Political Development) จึงได้ออกกฎหมายทางหลวงฉบับแรกคือ พระราชบัญญัติทางหลวง พุทธศักราช 2482 เพื่อปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวกับทางหลวงให้เหมาะสมสอดคล้องกับการพัฒนาของประเทศ โดยได้กำหนดให้มีการควบคุมน้ำหนักบรรทุกของยานพาหนะบนทางหลวงไว้ อีกทั้งยังกำหนดให้แยกประเภทของทางหลวงตามอำนาจหน้าที่ของหน่วยงานที่ก่อสร้างและบำรุงรักษา ด้วยการแบ่งประเภททางหลวงเป็น ทางหลวงแผ่นดิน ทางหลวงจังหวัด ทางหลวงชนบท ทางหลวงเทศบาล และทางหลวงสัมปทาน ทั้งยังระบุเนื้อหาแบ่งออกเป็นสองส่วน ได้แก่ ส่วนที่ 1 ว่าด้วยการสร้างทางหลวง และส่วนที่ 2 ว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์เพื่อสร้างหรือขยายทางหลวง

ส่วนที่เกี่ยวข้องกับเรื่องการควบคุมน้ำหนักบรรทุกของยานพาหนะในพระราชบัญญัติทางหลวง พุทธศักราช 2482 ได้แก่ มาตรา 33 บัญญัติไว้ว่า เพื่อรักษาทางหลวง ผู้อำนวยการทางหลวงมีอำนาจที่จะประกาศห้ามไม่ให้ใช้ยานพาหนะชนิดใด ๆ ซึ่งจะทำให้พื้นทางเสียหายในทางหลวงได้ตามควรแก่กรณี โดยอนุมัติอธิบดีกรมโยธาเทศบาล

¹⁰ อังคนาวดี ปิ่นแก้ว. (2560). แนวทางการป้องกันและแก้ปัญหาการทุจริต : ศึกษากรณีรถบรรทุกหนักเกินพิกัดกฎหมาย. *วารสารนิติศาสตร์*, 46(4). หน้า 1000.

ต่อมาใน พ.ศ. 2497 ได้มีการออกพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2497 โดยได้เพิ่มเติมบทกำหนดโทษกรณีฝ่าฝืนบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราของยานพาหนะตามมาตรา 33 ไว้ในมาตรา 9 ความว่า ผู้ใดฝ่าฝืนประกาศห้ามตามมาตรา 33 มีความผิดต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองพันบาท หรือจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือทั้งปรับทั้งจำ

การกำหนดอัตราบรรทุกน้ำหนักยานพาหนะบนทางหลวงตามพระราชบัญญัติทางหลวงนี้ ผู้อำนวยการทางหลวงได้อาศัยอำนาจตามมาตรา 33 ออกประกาศเพื่อกำหนดอัตราบรรทุกน้ำหนักเกณฑ์พิกัดอัตราน้ำหนักบรรทุกของยานพาหนะบนทางหลวงตามอำนาจหน้าที่ในเขตพื้นที่รับผิดชอบของตนแยกตามประเภท ดังนี้

(ก) ทางหลวงจังหวัดตามประกาศผู้อำนวยการทางหลวงจังหวัด พ.ศ. 2510 ออกโดยอนุมัติอธิบดีกรมทางหลวงอาศัยอำนาจตามมาตรา 33 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พุทธศักราช 2482 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา 6 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2479 เพื่อกำหนดอัตราบรรทุกน้ำหนักยานพาหนะบนทางหลวงจังหวัด เรื่อง ห้ามยานพาหนะที่มีน้ำหนักรวมน้ำหนักบรรทุกเกินกว่าที่กำหนดเดินบนทางหลวงจังหวัด เนื่องด้วยสภาพของทางหลวงจังหวัดสามารถรับน้ำหนักบรรทุกของยานพาหนะได้อย่างจำกัด จึงกำหนดให้อัตราบรรทุกน้ำหนักเป็นไปตามจำนวนเพลลาและล้อ กรณีเป็นยานพาหนะประเภท 2 เพลลา 4 ล้อ ชนิดยางเดี่ยว อัตราน้ำหนักลงเพลลาไม่เกิน 6,000 กิโลกรัม และน้ำหนักรวมน้ำหนักบรรทุกไม่เกิน 10,000 กิโลกรัม กรณีที่ยานพาหนะเพลลาหลังเป็นเพลลาคู่ และใช้ยางคู่ ให้มีน้ำหนักลงเพลลาคู่หลังไม่เกินเพลลาละ 7,200 กิโลกรัม และน้ำหนักบรรทุกไม่เกิน 18,000 กิโลกรัม

(ข) ทางหลวงแผ่นดินตามประกาศผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดิน พ.ศ. 2511 ออกโดยอนุมัติอธิบดีกรมทางหลวงอาศัยอำนาจตามความในมาตรา 33 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พุทธศักราช 2482 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา 6 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2479 ประกาศกำหนดอัตราบรรทุกน้ำหนักยานพาหนะฉบับสุดท้ายที่ออกตามพระราชบัญญัติทางหลวง พุทธศักราช 2482 เกี่ยวกับการห้ามใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนักรวมน้ำหนักบรรทุกเกินกว่าที่กำหนดบนทางหลวงแผ่นดิน โดยกำหนดอัตราบรรทุกน้ำหนักของยานพาหนะบนทางหลวงแผ่นดินใกล้เคียงกับอัตราบรรทุกน้ำหนักยานพาหนะบนทางหลวงจังหวัดที่กำหนดให้ยานพาหนะเพลลาเดี่ยวยางเดี่ยวสามารถบรรทุกน้ำหนักได้ไม่เกิน 6,000 กิโลกรัม เพลลาเดี่ยวยางคู่ไม่เกิน 8,000 กิโลกรัม และเพลลาคู่ยางคู่ไม่เกินเพลลาละ 7,200 กิโลกรัม แต่ไม่ได้กำหนดน้ำหนักรวมน้ำหนักบรรทุกของยานพาหนะเอาไว้

เมื่อพิจารณาบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมน้ำหนักบรรทุกแล้ว เห็นได้ว่ารัฐยังคงใช้มาตรการควบคุมพิกัดน้ำหนักบรรทุกอยู่ โดยกำหนดให้การฝ่าฝืนบรรทุกน้ำหนักเกิน

นั้นเป็นความผิดที่มีโทษทางอาญา (Criminal Law) ทั้งยังได้เพิ่มเติมบทลงโทษขึ้นมาเนื่องจากเดิมที่พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2473 กำหนดเพียง โทษปรับ เท่านั้น แต่พระราชบัญญัติทางหลวง พุทธศักราช 2482 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2479 นั้น ได้เพิ่มโทษจำคุกขึ้นมาด้วย

พระราชบัญญัติทางหลวง พุทธศักราช 2482 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2479 ถูกใช้บังคับเรื่อยมา และด้วยความเจริญของด้านการขนส่งทำให้รถบรรทุก เริ่มเข้ามามีบทบาทสำคัญในการส่งสินค้าของประเทศไทยใน พ.ศ. 2535 จึงได้มีการประกาศใช้เป็นพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535

พิเคราะห์แล้วเห็นได้ว่า ภายหลังจากมีกฎหมายทางหลวงเป็นการเฉพาะที่มีบทบัญญัติในการควบคุมน้ำหนักบรรทุกของยานพาหนะที่วิ่งบนทางหลวงแล้ว บทลงโทษของการฝ่าฝืนบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรานั้นยังคงมุ่งเน้นที่การลงโทษทางอาญา อีกทั้งเมื่อพิจารณาการปรับใช้กฎหมายเรื่องการควบคุมน้ำหนักยานพาหนะบนทางหลวงจากคำพิพากษาของศาลแล้ว พบว่า ศาลมองว่าการบรรทุกน้ำหนักเกินพิกัดกฎหมาย โดยเฉพาะกรณีที่บรรทุกน้ำหนักเกินมาก ๆ นั้น เป็นกรณีที่ผู้กระทำความผิดได้กระทำให้เกิดความเสียหายต่อท้องถนนอันเป็นทรัพย์สินของหลวงโดยไม่คำนึงถึงความเสียหายหรือสูญเสียของส่วนรวม ถือว่าเป็นความผิดทางอาญาที่ควรได้รับการลงโทษ ซึ่งศาลมักใช้ดุลยพินิจลงโทษค่อนข้างรุนแรง นอกจากนี้ ยังมักจะนำมาตราการริบรถยนต์ของกลางที่ใช้ในการกระทำความผิดมาใช้ด้วย กล่าวคือ เมื่อได้ความว่ารถยนต์ของกลางเป็นทรัพย์สินซึ่งบุคคลได้ใช้ในการกระทำความผิด ก็ย่อมต้องด้วยหลักการริบทรัพย์สินตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 33¹¹ ทั้งนี้ สาเหตุที่ศาลสั่งริบทรัพย์สิน (รถบรรทุกที่บรรทุกน้ำหนักเกิน) เนื่องจากเห็นว่าการบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดไว้มากนั้น เป็นการกระทำความผิดเพื่อแสวงหาประโยชน์ส่วนตัวโดยไม่คำนึงถึงความเสียหายที่เกิดกับทางหลวงอันเป็นทรัพย์สินของรัฐที่ต้องใช้งบประมาณแผ่นดินในการบำรุงรักษาเป็นการทำลายเศรษฐกิจของชาติ ปรากฏตามคำพิพากษาศาลฎีกา ดังนี้

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1385/2530 จำเลยขอรถการลงโทษ โดยอ้างว่าเป็นนิติศาสตร์บัณฑิตและกำลังศึกษาอยู่ในสำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา หากต้อง

¹¹ มาตรา 33 ในการริบทรัพย์สิน นอกจากศาลจะมีอำนาจริบตามกฎหมายที่บัญญัติไว้โดยเฉพาะแล้ว ให้ศาลมีอำนาจสั่งให้ริบทรัพย์สินดังต่อไปนี้ด้วย คือ

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

รับโทษจำคุกจะเป็นการตัดอนาคตในการรับราชการโดยเฉพาะในสถาบันที่ทรงความยุติธรรมที่
 จำเลยไต่ฟ้องนั้น ปรากฏพฤติการณ์ของจำเลยว่าได้ทำสัญญาประกันตนเองไว้ต่อศาลชั้นต้น แล้ว
 หลีกเลี่ยงไม่มาฟังคำพิพากษาศาลอุทธรณ์ตามหมายเรียกจนกระทั่งศาลชั้นต้นต้องตั้งปรับตาม
 สัญญาประกันและออกหมายจับ เมื่ออ่านคำพิพากษาศาลอุทธรณ์กลับหลังจำเลยและออกหมายจับมารับ
 โทษตามคำพิพากษาไว้จนจำเลยอื่นรับโทษจำคุกและพ้นโทษไปแล้วก็ยังไม่ได้ตัวจำเลยมาศาล ทั้ง
 จำเลยได้ใช้ให้บุคคลอื่นกระทำความผิดด้วยการนำรถยนต์บรรทุกซึ่งมีน้ำหนักรถยนต์และน้ำหนัก
 บรรทุกรวมกันเกินกว่าที่ทางการกำหนดถึง 6,100 กิโลกรัม มาเดินบนทางหลวงแผ่นดิน เป็นการทำให้
 ความเสียหายแก่ทางหลวงแผ่นดินและมีผลเป็นการทำลายเศรษฐกิจของชาติจำเลยเป็นคนมีความรู้ แต่ก็
 มิได้คำนึงถึงความสูญเสียของส่วนรวมดังกล่าว จึงไม่มีเหตุที่จะรอการลงโทษจำเลย

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1327/2533 การที่จำเลยนำรถยนต์บรรทุกของกลางซึ่งมีน้ำหนัก
 บรรทุกเกินกว่าที่ทางราชการกำหนดถึง 5,800 กิโลกรัมมาเดินบนทางหลวงแผ่นดิน นอกจาก จะทำความ
 เสียหายแก่ทางสัญจรไปมาของประชาชน ทำให้ต้อง สิ้นเปลืองงบประมาณแผ่นดินในการบูรณะ
 ซ่อมแซม อันมีผลเป็นการทำลายเศรษฐกิจของชาติโดยส่วนรวมแล้วก็ยังไม่อาจก่อให้เกิดอันตรายร้ายแรง
 ต่อผู้ขับขี่ยานพาหนะอื่นอีกด้วย ทั้งจำเลยกระทำความผิดเพื่อแสวงหาประโยชน์ส่วนตัวโดยไม่
 คำนึงถึงความสูญเสียที่จะเกิดตามมา จึงไม่มีเหตุที่จะรอการลงโทษให้จำเลย และไม่มีเหตุที่จะไม่
 ริบรถยนต์บรรทุกของกลางที่จำเลยใช้กระทำความผิด

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 4870/2533 รถยนต์บรรทุกของกลางบรรทุกดิน มีน้ำหนักรถ
 และน้ำหนักบรรทุกรวม 29,300 กิโลกรัม เกินกว่าอัตราที่กำหนดไว้ถึง 8,300 กิโลกรัมนับได้ว่ามี
 น้ำหนักเกินอัตราจำนวนมาก เป็นการทำความเสียหายแก่ทางหลวงจังหวัดอันเป็นทางสัญจรไปมาของ
 ประชาชน ทั้งมีผลเป็นการทำลายเศรษฐกิจของชาติ จึงเป็นทรัพย์สินที่ใช้ในการกระทำความผิดอัน
 ควรริบ

นอกจาก มีข้อสังเกตว่าภายหลังจากการประกาศใช้พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.
 2535 และพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2549 ในเวลาต่อมาแนวคำพิพากษาของศาล
 ฎีกาเรื่องการลงโทษผู้กระทำความผิดฐานฝ่าฝืนรถบรรทุกน้ำหนักเกินบนทางหลวง เริ่ม
 เปลี่ยนแปลงไปจากแนวคำพิพากษา ในช่วงที่ใช้บังคับประกาศคณะปฏิวัติฉบับที่ 295 ลงวันที่ 28
 พฤศจิกายน 2515 กล่าวคือ แม้ในบางคำพิพากษา ศาลยังคงลงโทษผู้กระทำความผิดอย่างรุนแรง
 เนื่องจากเห็นว่ารถบรรทุกน้ำหนักเกินนั้นเป็นการทำความเสียหายต่อทางหลวงที่ส่งผลกระทบต่อ
 เศรษฐกิจของชาติโดยส่วนรวม แต่ในหลาย ๆ คำพิพากษากลับพบว่าศาลมักไม่ลงโทษผู้กระทำ
 ความผิดซึ่งเป็นคนขับรถบรรทุกรุนแรง เนื่องจากเห็นว่าโดยส่วนใหญ่แล้วผู้กระทำความผิดมักเป็น
 ลูกจ้างที่มีความจำเป็นต้องทำมาหาเลี้ยงครอบครัว ดังนั้น การลงโทษที่รุนแรงเช่นการตั้งให้จำคุกข่ม

ไม่เกิดผลดีต่อครอบครัวของบุคคลดังกล่าว ทั้งศาลยังมักพิจารณาว่า ความผิดฐานฝ่าฝืนบรรทุกน้ำหนักเกินนี้ ผู้ที่ได้รับประโยชน์จากการบรรทุกน้ำหนักเกินนั้น มักเป็นผู้ประกอบการขนส่งหรือนายจ้างที่ไม่ต้องรับโทษทางอาญาแต่อย่างใด เป็นเหตุให้การลงโทษทางอาญาที่รุนแรงแก่ลูกจ้างหรือคนขับรถอาจไม่ได้ทำให้ผู้ประกอบการขนส่งหรือนายจ้างรู้สึกเจ็บช้ำท้อใจ อีกทั้งลูกจ้างที่ต้องรับผิดชอบยังต้องได้รับความเดือดร้อนเสียหายฝ่ายเดียว ดังนั้น ศาลจึงมักจะพิพากษาให้รอลงอาญาหรือพิพากษาให้ปรับเป็นจำนวนเงินไม่สูงมากนัก

3) พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 และพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2549

ใน พ.ศ.2535 พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช ได้มีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 ขึ้นใช้บังคับ โดยเห็นสมควรให้มีการปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยทางหลวงที่ใช้บังคับมาเป็นเวลานาน และไม่เหมาะสมกับสภาพการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป ทั้งนี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อให้กฎหมายทางหลวงมีความเหมาะสมและสอดคล้องกับความเจริญและการพัฒนาประเทศมากขึ้น

พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 นี้มีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 19 เมษายน พ.ศ. 2535 และยังมีผลใช้บังคับอยู่บางส่วนในขณะนี้ ซึ่งเดิมที่มีการแบ่งประเภททางหลวงออกเป็น 6 ประเภท ได้แก่ ทางหลวงพิเศษ (Motorway) ทางหลวงแผ่นดิน ทางหลวงชนบท ทางหลวงเทศบาล ทางหลวงสุขาภิบาล และทางหลวงสัมปทาน โดยมีกรมทางหลวง และกรมทางหลวงชนบทเป็นหน่วยงานหลักทำหน้าที่รับผิดชอบก่อสร้าง บำรุงรักษาทางหลวง

ต่อมาใน พ.ศ. 2549 ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมมาตรา 6 โดยพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2549 โดยบัญญัติแบ่งประเภททางหลวงออกเป็น 5 ประเภท ได้แก่ ทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน ทางหลวงชนบท ทางหลวงท้องถิ่น และทางหลวงสัมปทาน เนื่องจากการยกฐานะของสุขาภิบาลเป็นเทศบาลตามกฎหมายว่าด้วยการเปลี่ยนแปลงฐานะของสุขาภิบาล จึงมีการยกเลิกบทบัญญัติเกี่ยวกับสุขาภิบาลนั่นเอง และส่วนที่เกี่ยวข้องกับมาตรการควบคุมน้ำหนักบรรทุกนั้น ได้ถูกบัญญัติไว้ในมาตรา 61 และได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมบทลงโทษสำหรับการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราตามมาตรา 73/2 กล่าวคือ ให้มีโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ ทั้งนี้ ศาลยังได้นำเรื่องการริบของกลางที่ใช้ในการกระทำความผิดตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 33 มาใช้พิจารณาแก่กรณีนี้ด้วย

2.1.2 ความเสียหายและผลกระทบอันเกิดจากการบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา

เมื่อการบรรทุกน้ำหนักยานพาหนะเกิดอัตราที่กฎหมายกำหนดนั้นเป็นการก่อให้เกิดความเสียหายต่อทางหลวง อันถือเป็นประโยชน์สาธารณะ (Public Interest)¹² ที่ประชาชนใช้ร่วมกัน ทั้งยังก่อให้เกิดความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สิน ต่อผู้ใช้รถใช้ถนน จากสาเหตุดังกล่าวจึงต้องมีกฎหมายเพื่อควบคุมน้ำหนักยานพาหนะบนทางหลวง ซึ่งยานพาหนะตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2534 (มาตรา 4)¹³ กรมทางหลวงได้กำหนดรูปแบบและน้ำหนักรถบรรทุกตามประกาศผู้อำนวยการทางหลวง ซึ่งประกอบด้วยยานพาหนะชนิดรถเดี่ยว (Single Unit) จำนวน 4 ประเภท ยานพาหนะชนิดรถลากจูง และรถกึ่งพ่วง (Semi Trailer) จำนวน 26 ประเภท และยานพาหนะชนิดรถลากจูงและรถกึ่งพ่วง (Full Trailer) จำนวน 14 ประเภท¹⁴

เพราะการบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดนั้นมีความสำคัญต่อประสิทธิภาพของถนน สามารถสร้างความเสียหายต่อผิวทางในลักษณะหลุมบ่อ (Potholes) และมีลักษณะของการหลุดร่อน (Disintegration) ซึ่งถนนส่วนใหญ่จะกำหนดค่าโหลดเพลลาของยานพาหนะไว้จำกัดเพื่อการขนส่ง โดยจะกำหนดค่าน้ำหนักลงเพลลาแต่ละเพลลาต้องไม่เกิน 9.1 ตัน สำหรับเพลลาเดี่ยว และไม่เกิน 8.2 ตัน สำหรับเพลลาคู่ที่ชิดกัน ยกตัวอย่างเช่นถนนออกแบบรับน้ำหนักลงเพลลา 21 ตัน รถบรรทุกต้องมีเพลลาน้ำ 4.6 ตัน สำหรับเพลลาเดี่ยว เพลลาท้าย 8.2 ตัน สำหรับเพลลาคู่ที่ชิดกัน โดยอายุการใช้งานถนนอยู่ที่ 15 ปี แต่ความเสียหายของถนนจะสะสมอยู่ภายใต้ผิวถนนและส่งผลกระทบต่อโครงสร้างถนนในเวลาต่อมาจะทำให้ถนนค่อย ๆ เสื่อมสภาพลง

แม้ว่าอัตราน้ำหนักบรรทุกรวมของยานพาหนะแต่ละประเภทจะไม่เท่ากัน แต่น้ำหนักลงเพลลาจะต้องมีอัตราเท่ากันหรือใกล้เคียงกัน ในกรณีมีการบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าอัตราน้ำหนักลงเพลลามาตรฐานก็จะทำให้พื้นผิวถนนต้องรองรับแรงกดทับมากเกินไปจนสมควรซึ่งมีผลต่อโครงสร้างถนนจนทำให้เกิดความเสียหาย โดยมีทฤษฎีการทำลายถนนของยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินกว่า

¹² ชมภูษ หุ่นนาค. (2560). การบริการสาธารณะใหม่เพื่อรับใช้พลเมือง. *วารสารมนุษยสังคมปริทัศน์*, 19(1). หน้า 135.

¹³ มาตรา 4 ในพระราชบัญญัตินี้

๑๓๑

๑๓๑

“ยานพาหนะ” หมายความว่า รถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ รถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก รวมทั้งเครื่องจักร เครื่องกล และสิ่งอื่นใดที่เคลื่อนที่ไปได้บนทางหลวงในลักษณะเดียวกัน

๑๓๑

๑๓๑

¹⁴ กรมทางหลวง. (2548). ประกาศผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษ ผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดินและผู้อำนวยการทางหลวงสัมปทาน เรื่อง ห้ามใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุกหรือน้ำหนักลงเพลลาเกินกว่าที่ได้กำหนดหรือโดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหายเดินบนทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงสัมปทาน. *ราชกิจจานุเบกษา*. เล่มที่ 122 (ตอนพิเศษ 150), หน้า 19-25.

ที่กฎหมายกำหนด อธิบายไว้จากการศึกษาทางวิศวกรรมพบว่าความเสียหายลักษณะร่องล้อ (Ruts) ของถนนมีค่าเป็นสัดส่วนกับน้ำหนักของเพลยกำลังสี่ กล่าวคือ ถ้าน้ำหนักของเพลเพิ่มขึ้นเป็น 2 เท่าตัว เพลานั้นจะส่งผลให้เกิดความเสียหายต่อถนนเพิ่มขึ้นเป็น 16 เท่าตัว¹⁵ เป็นลักษณะของความเสียหาย เกิดจากการบิดตัวเปลี่ยนลักษณะจากรูปเดิมของพื้นผิวทาง (Distortion) แม้หากทางหลวงเส้นทางนั้น ออกแบบก่อสร้างให้มีอายุการใช้งาน 16 ปี ในกรณีที่ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรามาตรฐานสัญจร ผ่านในปริมาณมากก็จะทำให้ทางหลวงในเส้นทางนั้นมีอายุการใช้งานเหลือเพียง 1 ปีก็ต้องซ่อมแซม

2.2 การดำเนินมาตรการควบคุมเกี่ยวกับการควบคุมยานพาหนะโดยเจ้าพนักงานทางหลวง

เจ้าพนักงานทางหลวง เป็นบุคคลที่พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 กำหนดเพิ่มขึ้นมาใหม่โดยมีวัตถุประสงค์ให้มีอำนาจหน้าที่ในการใช้บังคับกฎหมาย (Law Enforcement) โดยตรง โดยมีการให้คำนิยามไว้ในมาตรา 4 บัญญัติว่า เจ้าพนักงานทางหลวง หมายความว่า ผู้ซึ่งรัฐมนตรี แต่งตั้งให้เป็นเจ้าพนักงานทางหลวงเพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้

2.2.1 ความหมายของเจ้าพนักงานทางหลวง

เมื่อพิจารณาประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง แต่งตั้งเจ้าพนักงานทางหลวงสำหรับทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทาน ข้อ 2¹⁶ และในส่วนนี้จะได้พิจารณาถึงรายละเอียดที่เกี่ยวข้อง

¹⁵ โสธยา ปิยะวารการ และ นกคณ กรประเสริฐ. (2563). *แบบจำลองสำหรับการวิเคราะห์ผลกระทบการจราจรของการดำเนินงานระบบเครื่องขังน้ำหนักขณะรถวิ่ง*. การประชุมวิชาการวิศวกรรมโยธาแห่งชาติ (ครั้งที่ 25). หน้า 32-3.

¹⁶ ข้อ 2 แต่งตั้งให้ผู้ดำรงตำแหน่งหรือบุคคลซึ่งปฏิบัติหน้าที่ดังต่อไปนี้ เป็นเจ้าพนักงานทางหลวง สำหรับทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทาน ตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535

2.1 สำนักทางหลวง กรมทางหลวง

ผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวง

รองผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวง

ผู้อำนวยการส่วนกฎหมายและกรรมสิทธิ์ที่ดิน

ผู้อำนวยการส่วนอำนวยความสะดวก

ผู้อำนวยการส่วนเครื่องจักรกล

ผู้อำนวยการส่วนควบคุมงานก่อสร้างทาง

นิติกรประจำสำนักทางหลวง

วิศวกรโยธา นายช่างโยธา ช่างโยธา วิศวกรเครื่องกล นายช่างเครื่องกล ในส่วนอำนวยความสะดวก

ส่วนเครื่องกล และส่วนควบคุมงานก่อสร้างทาง

2.2 แขวงการทาง กรมทางหลวง

ผู้อำนวยการแขวงการทาง

รองผู้อำนวยการแขวงกรมทาง
 นายช่างหมวดทางหลวง
 หัวหน้างานบำรุงทางเคลื่อนที่
 หัวหน้างานจราจรสงเคราะห์
 หัวหน้างานปรับซ่อม
 นายช่างโยธา ช่างโยธา นายช่างเครื่องกลในหมวดกรมทาง งานบำรุงทางเคลื่อนที่ งานจราจร
 สงเคราะห์ งานปรับซ่อม

3.3 สำนักงานบำรุงทาง กรมทางหลวง

ผู้อำนวยการสำนักงานบำรุงทาง
 รองผู้อำนวยการสำนักงานบำรุงทาง
 นายช่างหมวดทางหลวง
 หัวหน้างานบำรุงทางเคลื่อนที่
 หัวหน้างานจราจรสงเคราะห์
 หัวหน้างานปรับซ่อม
 นายช่างโยธา ช่างโยธา นายช่างเครื่องกลในหมวดกรมทาง งานบำรุงทางเคลื่อนที่ งานจราจร
 สงเคราะห์ งานปรับซ่อม

3.4 สำนักก่อสร้าง กรมทางหลวง

วิศวกรโยธา
 นายช่างโยธา

3.5 สำนักบริหารบำรุงทาง กรมทางหลวง

วิศวกรโยธา
 นายช่างโยธา

3.6 สำนักงานควบคุมน้ำหนักรยานพาหนะ กรมทางหลวง

ผู้อำนวยการสำนักงานควบคุมน้ำหนักรยานพาหนะ
 วิศวกรโยธา
 นายช่างโยธา
 วิศวกรเครื่องกล
 นายช่างเครื่องกล

3.7 สำนักงานทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง กรมทางหลวง

เจ้าหน้าที่ประจำฝ่ายอำนวยความสะดวก

3.8 กองตำรวจทางหลวง สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

เจ้าหน้าที่ตำรวจทางหลวง

กับการควบคุมและการป้องกันการบรรทุกน้ำหนักเกินพิกัดที่กฎหมายกำหนดของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อัน ได้แก่ 1) กรมทางหลวง ซึ่งเป็นหน่วยงานหลักที่มีบทบาทและมีความสำคัญอย่างมากในการควบคุมน้ำหนักบรรทุกเกินอัตรา (Reasonable and Appropriate Controls on Overloading) เนื่องจากมีสายหลวงถึง 3 ประเภทที่อยู่ภายใต้การดูแลของกรมทางหลวง ได้แก่ ทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทาน 2) กรมทางหลวงชนบท ที่ทำหน้าที่ในการดูแลทางหลวงชนบท ทั้งนี้ กรมทางหลวงและกรมทางหลวงชนบทถือเป็นหน่วยงานที่ทำหน้าที่ควบคุมมิให้มีการบรรทุกน้ำหนักเกินพิกัดที่กฎหมายกำหนดตาม พระราชบัญญัติทางหลวง และ 3) การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (Expressway Authority of Thailand) ซึ่งเป็นหน่วยงานมีหน้าที่ในการควบคุมการบรรทุกหนักด้วยเช่นกัน และอยู่ภายใต้หลักเกณฑ์ทางกฎหมายที่แตกต่างจากกรมทางหลวงและกรมทางหลวงชนบท กล่าวคือ เป็นบทบัญญัติของกฎหมายที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการควบคุมน้ำหนักยานพาหนะบนทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงชนบท คือ พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 มาตรา 5¹⁷

2.2.2 อำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของเจ้าพนักงานทางหลวง

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

3.9 ผู้ได้รับมอบหมายจากอธิบดีกรมทางหลวงให้ปฏิบัติหน้าที่รักษาทางหลวง มิให้มีการใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนักยานพาหนะ น้ำหนักบรรทุก หรือน้ำหนักลงเพลาเกินกว่าที่กำหนด หรือโดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหาย

เจ้าพนักงานทางหลวงสำหรับทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทานที่ได้รับการแต่งตั้งตามประกาศฉบับนี้ ให้หมายความรวมถึง ผู้รักษาราชการแทน ผู้รักษาการในตำแหน่ง หรือผู้ซึ่งอธิบดีกรมทางหลวงได้มอบหมายให้ปฏิบัติราชการแทนในตำแหน่งดังกล่าวด้วย

¹⁷ มาตรา 5 ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ในส่วนที่เกี่ยวกับราชการของกระทรวงนั้น และให้มีอำนาจแต่งตั้งเจ้าพนักงานทางหลวงกับออกกฎกระทรวงเพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้ ในเรื่องดังต่อไปนี้

- (1) กำหนดอัตราความเร็วของยานพาหนะ
- (2) จัดทำ บัตร ดัดตั้งป้ายจราจร เครื่องหมายจราจร เครื่องหมายสัญญาณหรือสัญญาณอย่างอื่น จิตเส้น เขียนข้อความ หรือเครื่องหมายอื่นใดสำหรับการจราจรบนทางหลวง
- (3) กำหนดกิจการอื่นเพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้

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

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

ในกรณีการกระทำที่เป็นการฝ่าฝืนพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 รวมทั้ง การกระทำที่เป็นการฝ่าฝืนความในมาตรา 61 เจ้าพนักงานทางหลวงตามข้อ (1) (2) (3) (8) มีอำนาจหน้าที่ตามมาตรา 23 ในเขตทางหลวงที่รับผิดชอบ ส่วนเจ้าพนักงานทางหลวงตามข้อ (4) (5) (6) (7) (9) มีอำนาจหน้าที่ตามมาตรา 23 เฉพาะที่เป็นการฝ่าฝืนประกาศผู้อำนวยการทางหลวง เรื่องห้ามใช้ยานพาหนะบนทางหลวง โดยที่ยานพาหนะนั้นมีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุกหรือน้ำหนักลงเพลาเกินกว่าที่กำหนดหรือโดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหายตามมาตรา 61

และในการปฏิบัติหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้ ให้เจ้าพนักงานทางหลวงเป็นเจ้าพนักงานตามประมวลกฎหมายอาญา (มาตรา 24)¹⁸

โดยหน้าที่ของเจ้าพนักงานทางหลวงในการควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ มี ดังนี้

1) ตรวจตราดูแลมิให้มีการฝ่าฝืนพระราชบัญญัตินี้ ตามมาตรา 23 (1)

(1) กลุ่มคนมาติดตามเจ้าหน้าที่ที่จะออกตรวจหรือดำเนินการอย่างหนึ่งอย่างใด เพื่อแจ้งข่าวให้แก่ผู้ประกอบการขนส่งทรานั้น

2) เรียกยานพาหนะให้หยุดเพื่อทำการตรวจสอบในกรณี que เชื่อว่ามีการกระทำอันเป็นความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ ตามมาตรา 23 (2) มีกรณีที่เป็นปัญหา ดังนี้

(1) กรณีคนขับรถบรรทุกขับรถหนี

(2) กรณีไม่ยอมชั่งน้ำหนัก จอดรถไว้บนทางหลวงและถือคประคูด โดยคนขับคงอยู่ภายในรถ

(3) กรณีคนขับหลบหนี โดยจอดรถบรรทุกทิ้งไว้บนทางหลวง

(4) กรณีรถบรรทุกเท่วัสตุ หรือสิ่งของบนทางหลวงแล้วขับรถหนี

(5) กรณีรถบรรทุกเท่วัสตุ หรือสิ่งของบนทางหลวงแล้วคนขับหลบหนีไปโดยทิ้งรถไว้

(6) กรณีเรียกตรวจรถบรรทุกต้องสงสัยว่าบรรทุกน้ำหนักเกินตามมาตรา 23 (2) และพบว่าเป็นรถบรรทุกที่อยู่ระหว่างดำเนินการคดี ในความผิดก่อนหน้า

(7) กรณีไล่ตามรถบรรทุกน้ำหนักเกิน แล้วมีรถอื่นมาปาดหน้าเพื่อขัดขวางเจ้าหน้าที่แล้วหลบหนีไป

¹⁸ มาตรา 24 ในการปฏิบัติหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้ ให้เจ้าพนักงานทางหลวงเป็นเจ้าพนักงานตามประมวลกฎหมายอาญา

(8) กรณีจับหลบหนีจุดตรวจซึ่งบนทางหลวง ไปยังเส้นทางในเขตทางหลวงชนบท

(9) ใช้รถชุด ขนย้ายสินค้าหรือวัสดุบรรทุกออกจากรถบรรทุก เพื่อหลบเลี่ยงการตรวจสอบน้ำหนักของชุดตรวจสอบน้ำหนักยานพาหนะเคลื่อนที่ (Spot Check)

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

(1) กรณีมีกลุ่มชายฉกรรจ์ที่มีโซ่เจ้าหน้าที่ตำรวจมานำตัวผู้กระทำความผิดไป

(2) กรณีมีผู้ให้การหลบซ่อนผู้ขับขี่ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกิน ให้พื้นที่จุดตรวจรถบรรทุกน้ำหนักเกินนอกทางหลวง เพื่อหลีกเลี่ยงการสุ่มตรวจซึ่งน้ำหนักของหน่วยเฉพาะกิจ

2.2.3 มาตรการตรวจสอบในการควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ

ในส่วนของระบบการตรวจซึ่งน้ำหนักที่ใช้กัน พบว่าการตรวจสอบและควบคุมน้ำหนักยานพาหนะตามพระราชบัญญัติทางหลวง กระทำโดยการจัดให้มีการซึ่งน้ำหนักการบรรทุกโดยเจ้าพนักงานทางหลวงจะเป็นผู้ทำหน้าที่ซึ่งและตรวจสอบน้ำหนักของรถบรรทุกแต่ละคัน และมีตำรวจทางหลวงทำหน้าที่สนับสนุนการปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ทางหลวง โดยมีรูปแบบการปฏิบัติงานในการซึ่งน้ำหนักปรากฏให้เห็นอยู่ 3 รูปแบบ ได้แก่

(ก) ด้านตรวจซึ่งน้ำหนักแบบถาวร หรือด้านซึ่งน้ำหนักแบบสถิต (Static Weigh Station) เป็นรูปแบบการตรวจซึ่งน้ำหนักด้วยตราซึ่งแบบสถิตอันเป็นเทคโนโลยีการตรวจซึ่งน้ำหนักรถบรรทุกโดยเครื่องซึ่งน้ำหนักที่ติดตั้งอยู่ใต้พื้นถนนในสถานี รถบรรทุกที่จะวิ่งเข้ามาในสถานีแล้วหยุดบนเครื่องซึ่งน้ำหนักเพื่ออ่านค่าน้ำหนักรถบรรทุก

อย่างไรก็ดี กระบวนการซึ่งน้ำหนักในรูปแบบด้านตรวจซึ่งน้ำหนักถาวรจะเกิดขึ้นได้ต่อเมื่อรถบรรทุกวิ่งเข้าซึ่งน้ำหนัก ณ ด้านซึ่งเสียก่อน ซึ่งต้องอาศัยเจ้าหน้าที่ในการดำเนินการเรียกร้องให้เข้าซึ่งในด้านซึ่ง และเมื่อรถบรรทุกเข้าด้านซึ่งแล้ว กระบวนการซึ่งหรือตรวจสอบน้ำหนักก็จะกระทำโดยเจ้าหน้าที่ด้านซึ่งจนถึงสุดกระบวนการ โดยบริเวณสถานีตรวจสอบน้ำหนักยานพาหนะจะมีอุปกรณ์ที่นำมาใช้เพื่อดำเนินการตรวจสอบน้ำหนักยานพาหนะ ได้แก่ การติดตั้งจอแสดงน้ำหนักให้ผู้ควบคุมยานพาหนะได้เห็นน้ำหนักบรรทุกของยานพาหนะ ป้ายแจ้งเกณฑ์น้ำหนักบรรทุกที่กฎหมายกำหนด และเครื่องคอมพิวเตอร์สำหรับการประมวลผลข้อมูลปริมาณน้ำหนักบรรทุกของยานพาหนะจากเครื่องซึ่งที่สามารถพิมพ์ใบรายงานข้อมูลออกมาได้ ซึ่งเครื่องซึ่งน้ำหนักบริเวณสถานีตรวจสอบน้ำหนักจะมีการตรวจสอบและปรับค่าน้ำหนักให้ได้ตามมาตรฐานโดยกระทรวงพาณิชย์ ภายใต้พระราชบัญญัติมาตราซึ่งดวงวัด พ.ศ. 2542

(ข) ด้านตรวจชั่งน้ำหนักแบบเคลื่อนที่ (Portable Weigh Station)

เป็นรูปแบบการตรวจชั่งน้ำหนักโดยการตั้งด่านเพื่อตรวจสอบยานพาหนะที่วิ่งอยู่ตามพื้นที่หรือจุดต่าง ๆ ที่ได้กำหนดไว้

การพิจารณาจัดตั้งหน่วยชั่งน้ำหนักรูปแบบนี้ มักพิจารณาตามความเหมาะสมโดยคำนึงถึงเส้นทางที่อยู่ในความรับผิดชอบของหน่วยงาน การจัดตั้งด่านแบบเคลื่อนที่มักเป็นไปเพื่อตรวจสอบน้ำหนักรถบรรทุกในเส้นทางที่มีปริมาณยานพาหนะบรรทุกหนักมาก ด้วยการเพิ่มความถี่ของด่านตรวจสอบน้ำหนักและสุ่มจัดตั้งหน่วยชั่งน้ำหนักในเส้นทางที่มีปริมาณรถบรรทุกมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น

การออกตรวจชั่งน้ำหนักรูปแบบนี้มักกระทำในรูปของชุดเฉพาะกิจ เพื่อสุ่มตรวจสอบผลการกำกับดูแลการบรรทุกน้ำหนักยานพาหนะของหน่วยปฏิบัติในพื้นที่ รวมถึงจัดตั้งหน่วยชั่งน้ำหนักในเส้นทางที่ได้รับการร้องเรียนมาเกี่ยวกับยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินพิกัดตามที่กฎหมายกำหนดเพื่อตรวจสอบและป้องปรามปัญหาที่เกิดขึ้น โดยมุ่งเน้นให้การจัดตั้งด่านในลักษณะการดำเนินการลับและไม่มีการแจ้งให้หน่วยงานใดทราบล่วงหน้า

(ค) ด้านตรวจชั่งน้ำหนักลูกข่าย (Virtual Weigh Station)

ระบบตรวจสอบน้ำหนักยานพาหนะขณะเคลื่อนที่ (Weigh in Motion) เป็นระบบตรวจสอบน้ำหนักยานพาหนะที่สามารถตรวจสอบน้ำหนักยานพาหนะเกี่ยวกับจำนวนเพลลา ระยะห่างระหว่างเพลลา และคำนวณน้ำหนักบรรทุกรวมของยานพาหนะขณะกำลังเคลื่อนที่บนทางหลวงโดยระบบจะทำงานร่วมกับระบบกล้องบันทึกภาพอัตโนมัติในการบันทึกข้อมูลสำหรับระบุยานพาหนะจากหมายเลขเครื่องยนต์หรือข้อมูลป้ายทะเบียนไปยังเครื่องอ่านข้อมูล และระบบอ่านป้ายทะเบียนอัตโนมัติ (Automatic License Plate Recognition) สามารถนำมาใช้ในการจัดเก็บภาพถ่ายที่ได้จากอุปกรณ์กล้องที่ติดตั้งบนทางหลวงเพื่อบันทึกภาพแผ่นป้ายทะเบียน ผู้ขับขี่ และอัตราน้ำหนักของยานพาหนะได้ก่อนเข้าถึงสถานีตรวจชั่งน้ำหนักถาวร กล่าวคือ เครื่องมือชนิดนี้สามารถใช้เพื่อคัดกรองยานพาหนะที่มีแนวโน้มว่าจะบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าอัตราที่กฎหมาย โดยหากผลปรากฏว่ามีการบรรทุกน้ำหนักเกิน รถบรรทุกคันนั้นจะต้องเข้าตรวจสอบ ณ บริเวณสถานีตรวจชั่งน้ำหนักถาวรอีกครั้งหนึ่ง

ซึ่งกรมทางหลวงและกรมทางหลวงชนบทได้มีการใช้เครื่องตรวจชั่งน้ำหนักรูปแบบนี้แล้วโดยใช้ในลักษณะการคัดกรองรถบรรทุกแต่ยังมีได้นำมาใช้เพื่อดำเนินการตามกฎหมายดังเช่นด่านชั่งน้ำหนักแบบถาวรหรือด่านตรวจชั่งน้ำหนักแบบเคลื่อนที่

สรุปได้ว่ารูปแบบการชั่งน้ำหนักหรือการตรวจสอบน้ำหนักรถบรรทุกที่ใช้ในการควบคุมและตรวจสอบน้ำหนักเพื่อดำเนินคดีตามกฎหมายจึงมี 2 รูปแบบ คือ 1) ด้านตรวจชั่ง

น้ำหนักแบบถาวร หรือด้านซั่งน้ำหนักแบบสถิต และ 2) ด้านตรวจซั่งน้ำหนักแบบเคลื่อนที่ ส่วนการตรวจซั่งน้ำหนักโดยเครื่อง WIM นั้นเป็นไปเพื่อคัดกรองยานพาหนะเท่านั้น

2.3 บุคคลผู้กระทำความผิดและการพิจารณาเกี่ยวกับผู้กระทำความผิดและการระวางโทษอาญา

กฎหมายอาญาคือกฎหมายที่บัญญัติว่า การกระทำหรือไม่กระทำการอย่างใดเป็นความผิด และกำหนดโทษที่จะลงแก่ผู้กระทำความผิดไว้ด้วย ดังนั้น จะเห็นได้ว่าวัตถุประสงค์ประการหนึ่งของกฎหมายอาญาคือการลงโทษ (Punitive) กล่าวคือ จะต้องมีการกระทำที่ก่อให้เกิดผลร้ายต่อตัวผู้กระทำความผิดซึ่งผลร้ายนั้นอาจจะเกิดขึ้นกับร่างกาย จิตใจ หรือทรัพย์สิน¹⁹ ทั้งนี้ เพื่อเป็นการทำให้ผู้กระทำความผิดเกิดความเกรงกลัว หลาบจำ หุุดการกระทำหรือพฤติกรรมที่ไม่สมควร²⁰ เพื่อตัดโอกาสมิให้ผู้ผู้นั้นกระทำความผิด (Incapacitation)

2.3.1 บุคคลผู้เกี่ยวข้องในการกระทำความผิดบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา

2.3.1.1 ผู้ขับขี่ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนัก

พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 ที่แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2549 มาตรา 73/2 มีวัตถุประสงค์ในการลงโทษบุคคลใดก็ตามที่ขับขี่ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราบนทางหลวงและเมื่อเจ้าหน้าที่ตรวจสอบพบยานพาหนะที่มีบรรทุกน้ำหนักบรรทุกเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด บุคคลที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการกระทำความผิดมากที่สุดก็คือผู้ควบคุมยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา ซึ่งถือเป็นผู้กระทำความผิดโดยตรง เนื่องจากผู้ขับขี่ยานพาหนะได้กระทำการขับขี่ยานพาหนะโดยรู้ว่าขณะนั้นควบคุมยานพาหนะนั้นมีน้ำหนักเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดและได้กระทำความผิดนั้นโดยการควบคุมยานพาหนะฝ่าฝืนพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 และที่แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2549 อันเป็นความผิดที่มีโทษทางอาญาตามมาตรา 73/2 บุคคลผู้ควบคุมยานพาหนะจึงต้องมีความผิดตามกฎหมายนั่นเอง ซึ่งการกำหนดโทษอาญาให้สอดคล้องกับความร้ายแรงของความผิดอาญาแต่ละฐานตามความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อสังคม²¹ ตามทฤษฎีอรรถประโยชน์ที่มีวัตถุประสงค์อยู่

¹⁹ อัจฉริยา ชุตินันท์. (2561). *อาชญวิทยาและทัณฑวิทยา*. กรุงเทพฯ: วิญญูชน. หน้า 206.

²⁰ ปราโมทย์ เสริมศีลธรรม. (2564). *หลักเกณฑ์ในการกำหนดโทษทางอาญา ภายใต้โครงการสนับสนุนสารสนเทศเพื่อการทำงานของสมาชิกวุฒิสภา*. กรุงเทพฯ: สถาบันพระปกเกล้า. หน้า 13.

²¹ Graeme Newman. (1978). *The Punishment Response*. Philadelphia: J.B. Lippincott Company. pp. 163.

3 ประการ ดังนี้²² 1) เพื่อข่มขู่หรือยับยั้ง (Deterrence) 2) เพื่อแก้ไขหรือฟื้นฟูจิตใจผู้กระทำความผิด (Reformation and Rehabilitation) 3) เพื่อตัดโอกาสมิให้ผู้นั้นกระทำความผิด

แต่เมื่อพิจารณาการพิจารณามาตรการทางแพ่ง (Civil Forfeiture) เกี่ยวกับการแก้ไขเยียวยา อันเกิดแก่ทางหลวงจากการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยความรับผิดชอบเพื่อละเมิด ซึ่งเป็นมาตรการทางกฎหมายที่ใช้เยียวยากรณีมีความเสียหายเกิดขึ้น²³ ยังถือเป็นการกระทำละเมิดจากแนวคิดที่ว่าเมื่อมีความเสียหายก็ต้องมีการชดเชยเยียวยา เพื่อคุ้มครองสิทธิจากความเสียหายโดยไม่ต้องพิจารณาการกระทำนั้นว่าจงใจหรือประมาทเลินเล่อ หรือแนวทางการพิจารณาว่าความเสียหายจะต้องมาจากการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ เพื่อคุ้มครองเสรีภาพของบุคคลในความเสียหายที่มาจากกระทำของบุคคลอื่น การพิจารณามาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการแก้ไขเยียวยาอันเกิดแก่ทางหลวงจากการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยความรับผิดชอบเพื่อละเมิด ซึ่งเป็นมาตรการทางกฎหมายที่ใช้เยียวยากรณีมีความเสียหายเกิดขึ้นแล้ว นั้นเอง

แนวทางการดำเนินกับผู้ขับขี่ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 ตามคำพิพากษาศาลฎีกา มักจะเป็นการลงโทษตัวผู้ขับขี่ยานพาหนะซึ่งอยู่ในฐานะลูกจ้าง โดยมีหน้าที่ขับขี่ยานพาหนะนั้นเพื่อขนส่งสินค้าให้กับตัวผู้ประกอบการขนส่ง โดยส่วนใหญ่ผู้ขับขี่จะไม่ใช่อุตสาหกรรมสิทธิ์ในยานพาหนะนั้น ดังตัวอย่างคำพิพากษา เช่น

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 8620/2547 จำเลยเป็นลูกจ้างขับรถบรรทุกให้ผู้ร้องมา 3 ปี แล้วและจำเลยนำรถยนต์บรรทุกไปบรรทุกอ้อยก็เพื่อผลประโยชน์ของผู้ร้องโดยตรง

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 8913/2553 จำเลยยกขึ้นอ้างฎีกาว่าจำเลยต้องกระทำความผิดในคดีนี้เพราะไม่อาจหลีกเลี่ยงหรือขัดคำสั่งของนายจ้าง ซึ่งศาลเห็นว่าเหตุดังกล่าวเป็นเพียงเหตุผลและความจำเป็นส่วนตัวของจำเลยเท่านั้น

2.3.1.2 ผู้ประกอบการขนส่งหรือนายจ้างที่ใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนัก

การบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดนั้น ถือเป็นความผิดตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 มีโทษทางอาญามุ่งหมายลงโทษบุคคลที่กระทำความผิดโดยตรงเป็นหลักและมิได้มีการบัญญัติให้ผู้ประกอบการขนส่งหรือนายจ้างที่ใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราต้องร่วมรับผิดชอบกับความเสียหายดังกล่าว ซึ่งข้อเท็จจริงมักจะพบว่าได้มีการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราขับขึ้นทางหลวงเป็นการกระทำเพื่อผลประโยชน์ของธุรกิจ

²² ณรงค์ ใจหาญ. (2534). *กฎหมายอาญาว่าด้วยโทษและวิธีการเพื่อความปลอดภัย*. กรุงเทพฯ: วิญญูชน. หน้า 28-34.

²³ วารี นาสกุล. (2554). *คำอธิบายกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิด จัดการงานนอกสั่ง ลากมิดควรถ้าว*. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพฯ: พลศยามพรินต์. หน้าที่ 17.

ของผู้ประกอบการขนส่งหรือนายจ้างที่ใช้นายพาหนะนั้นกระทำความผิดเพื่อลดต้นทุนจากการขนส่ง ดังนั้น ผู้ประกอบการขนส่งหรือนายจ้างเป็นผู้ที่ได้รับผลประโยชน์โดยตรง แต่ในขณะที่ผู้ขับขี่ยานพาหนะซึ่งเป็นผู้กระทำความผิดโดยตรงตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 ที่อยู่ในฐานะลูกจ้าง (Employees) มีหน้าที่เพียงขับขี่รถบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราตามคำสั่งของนายจ้างนั่นเอง

แนวคิดในการดำเนินคดีอาญา (Criminal Procedure) เพื่อลงโทษผู้กระทำความผิดเป็นสิ่งที่รัฐกำหนดขึ้นเพื่อการจัดระเบียบของสังคม แต่วัตถุประสงค์ของการลงโทษมีความแตกต่างกันไปตามค่านิยมของสังคม และความเจริญก้าวหน้าของบ้านเมืองตามยุคสมัย ดังนั้น สังคมที่แตกต่างกัน ก็มีวิธีการลงโทษผู้กระทำความผิดที่แตกต่างกัน หรือในยุคสมัยที่แตกต่างกันแนวทางการลงโทษก็แตกต่างกัน เช่น ดั้งเดิมนั้นการลงโทษจะมีลักษณะโหดร้ายเพื่อการแก้แค้นทดแทน และการข่มขู่ขังยังให้เกิดความเกรงกลัวต่อโทษที่จะได้รับทำให้ไม่กล้าที่จะกระทำความผิด แต่ในปัจจุบันการลงโทษ (Punishment) ให้ความสำคัญในประเด็นการตัดโอกาสและการแก้ไขฟื้นฟูเพื่อไม่ให้เกิดการกระทำความผิดซ้ำอีก²⁴

แต่ในส่วนความรับผิดชอบเพื่อการกระทำละเมิดของบุคคลอื่นควรเป็นความผิดหนึ่งในการกระทำของบุคคลหนึ่งในเหตุที่บุคคลนั้นได้กระทำลงตามหลักทั่วไป บุคคลนั้นจะต้องมีความรับผิดชอบต่อเมื่อบุคคลนั้นได้กระทำความผิดอันเป็นการละเมิดทำให้เกิดความเสียหายขึ้นด้วยตัวเอง แต่ก็มีบทบัญญัติกฎหมายกำหนดให้บุคคลที่ไม่ได้กระทำการละเมิดต้องร่วมรับผิดชอบของความเสียหายกับบุคคลผู้กระทำละเมิดเนื่องจากมีฐานะความสัมพันธ์โดยอำนาจแห่งกฎหมายหรือสัญญา²⁵

แต่ข้อเท็จจริงที่มักปรากฏขึ้น คือการประกอบการขนส่งหรือนายจ้าง ผู้ประกอบการนั้นมักมีส่วนรู้เห็นให้การกระทำความผิดนั้นด้วย ดังปรากฏตัวอย่างตามคำพิพากษา เช่น

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 8620/2547 การที่ผู้ร้องไม่ควบคุมดูแลใกล้ชิดให้จำเลยบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด ย่อมฟังได้ว่าผู้ร้องรู้เห็นเป็นใจด้วยในการกระทำความผิดของจำเลย

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 9044/2547 นายจ้างรู้ว่าการบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด แต่ไม่ได้ทักท้วงหรือห้ามปรามแต่อย่างใดและถือได้ว่าผู้ร้องรู้เห็นเป็นใจด้วยในการที่จำเลยกระทำความผิด

²⁴ ศัญญาพงศ์ ลิ่มประเสริฐ สุธีราภรณ์ แสงจันทร์ศรี และอนิสมา มานะทน. (2562). *การลงโทษผู้กระทำความผิดอาญา*. งานประชุมวิชาการระดับชาติ มหาลัยรังสิต. หน้า 1488.

²⁵ ศักดิ์ สนองชาติ. (2551). *คำอธิบายโดยย่อประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิดและความรับผิดชอบทางละเมิดตามพระราชบัญญัติความรับผิดชอบทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539* (พิมพ์ครั้งที่ 8). กรุงเทพฯ: นิติบรรณการ. หน้า 99.

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2105/2548 การที่ผู้ร้องได้ออกประกาศข้อบังคับให้ลูกจ้างถือปฏิบัติในการบรรทุกน้ำหนักตามกำหนดนั้น ถือเป็นเรื่องภายในของผู้ร้อง แต่ผู้ร้องยังจะต้องมีหน้าที่ตรวจตราโดยหาวิธีการอื่นมาควบคุมมิให้มีการบรรทุกน้ำหนักเกินอีกด้วย การที่ผู้ร้องปล่อยปละละเลยจนจำเลยซึ่งเป็นลูกจ้างขับขีรถยนต์บรรทุกของผู้ร้องไปบรรทุกเกินกำหนดย่อมถือได้ว่าผู้ร้องรู้เห็นเป็นใจในการกระทำความผิดของจำเลยด้วย

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 3125/2550 การที่ผู้ร้องซึ่งฝ่ากระสอบไว้เพื่อกำหนดความสูงมิให้จำเลยซึ่งเป็นลูกจ้างบรรทุกน้ำหนักเกินและกำชับจำเลยไม่ให้บรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดเป็นเพียงวิธีการควบคุมเบื้องต้น การปล่อยปละละเลยจนจำเลยขับรถบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดถือได้ว่าผู้ร้องรู้เห็นเป็นใจด้วยในการกระทำความผิดของจำเลย

2.3.1.3 ผู้ถือกรรมสิทธิ์ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนัก

เนื่องจากการลงทุนในธุรกิจประกอบการขนส่งสินค้าโดยใช้ยานพาหนะบรรทุกทางถนนมีมูลค่าที่สูง การดำเนินคดีในความผิดที่ใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราและยานพาหนะนั้นผู้ประกอบการเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์อาจทำให้ขาดสภาพคล่องในกรณีที่ถูกดำเนินคดีและอาจจะต้องถูกบังคับตามมาตรการริบทรัพย์สินเพื่อมีลักษณะมาตรการการลงโทษ (Punitive Forfeiture) ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 33 เพื่อตัดความเสี่ยงผู้ประกอบการขนส่งหรือนายจ้างมักจะใช้วิธีการเช่า หรือเช่าซื้อยานพาหนะจากบุคคลภายนอกมาใช้เพื่อประกอบการขนส่ง จึงจำเป็นต้องศึกษาความเกี่ยวข้องกันของบุคคลผู้มีชื่อเป็นเจ้าของยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราทางทะเบียนด้วย

พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ตามมาตรา 17/1²⁶ กำหนดข้อสันนิษฐานว่าผู้มีชื่อเป็นเจ้าของในทะเบียนรถยนต์เป็นผู้มีกรรมสิทธิ์ จึงเป็นบุคคลที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา อันเป็นทรัพย์สินที่ใช้ในการกระทำความผิด กรณีมีการนำยานพาหนะบรรทุกไปใช้บนทางหลวงอันอาจก่อให้เกิดความเสียหายด้านการมีส่วนในการรู้เห็นเป็นใจให้มีการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราบนทางหลวงของบุคคลผู้มีชื่อทางทะเบียน หากบุคคลดังกล่าว

²⁶ มาตรา 17/1 รถยนต์ที่จดทะเบียนแล้ว รถพ่วง รถบดถนน และรถแทรกเตอร์ที่จดทะเบียนแล้ว ให้เป็นทรัพย์สินประเภทที่จำนองเป็นประกันหนี้ได้ตามกฎหมาย

ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าผู้มีชื่อเป็นเจ้าของในทะเบียนรถยนต์เป็นผู้มีกรรมสิทธิ์

การจำนองต้องทำเป็นหนังสือตามแบบที่นายทะเบียนกำหนด และต้องแจ้งจดทะเบียนจำนองต่อนายทะเบียน พร้อมกับการเสียค่าธรรมเนียมในการจดทะเบียนตามเงื่อนไข วิธีการและอัตราค่าธรรมเนียมที่ประกาศในกฎกระทรวง

มีพฤติการณ์ว่ารู้เห็นให้ใช้ยานพาหนะโดยบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราบนทางหลวงก็อาจจะต้องมีความรับผิดชอบร่วมกับบุคคลที่เป็นผู้ควบคุมยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราด้วย ดังยกตัวอย่างเช่น

คำพิพากษาศาลฎีกา 12527/2547 การที่ผู้ร้องมีรถยนต์บรรทุกใช้สำหรับรับจ้างในยามเว้นว่างโดยละเอียดไม่ควบคุมจำนวนมิให้ใช้รถยนต์บรรทุกไปบรรทุกสินค้าเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด มุ่งหวังเพียงผลประโยชน์จากค่าจ้างที่จ่ายไปรับจ้างเท่านั้น ผู้ร้องจะหลีกเลี่ยงความรับผิดชอบในการกระทำของจำเลยจะรับเอาแต่ประโยชน์อย่างเดียวว่าไม่ได้สั่งการหาได้ไม่ พฤติการณ์ที่อยู่ระหว่างรับรู้ของผู้ร้องกับจำเลยทั้งก่อนและขณะเกิดเหตุถือว่าผู้ร้องเป็นใจในการกระทำความผิด

คำพิพากษาศาลฎีกา 7642/2550 ผู้เป็นเจ้าของรถยนต์บรรทุกของกลางและได้รับอนุญาตเป็นผู้ประกอบการขนส่งประเภทรถบรรทุกส่วนบุคคล ในวันเกิดเหตุนี้โดยสารไปกับรถยนต์บรรทุกสามารถควบคุมดูแลการขนถ่ายสินค้าได้ขึ้นบรรทุกบนรถบรรทุกและการขับเคลื่อนของรถยนต์บรรทุกนั้น จึงฟังได้ว่าผู้เป็นเจ้าของรถยนต์บรรทุกรู้เห็นเป็นใจในการกระทำความผิดของจำเลย

คำพิพากษาศาลฎีกา 12511/2547 ผู้ร้องมีรถยนต์บรรทุกไว้สำหรับใช้ในกิจการทางการเกษตรของตนและในเวลาว่างจากการใช้งานจะตกลงให้จำเลยนำรถยนต์บรรทุกไปใช้รับจ้างขนส่งสินค้าทั่วไปโดยแบ่งปันผลประโยชน์จากค่าจ้างเป็นรายได้เสริม การที่ผู้ร้องมอบหมายให้จำเลยขับรถยนต์บรรทุกมีอำนาจตกลงราคาและรับบรรทุกสินค้าอื่นแทนผู้ร้อง โดยลำพังแสดงให้เห็นว่าผู้ร้องเชิดจำเลยเป็นแทนในการหาผลประโยชน์รับจ้างบรรทุกสินค้านั้น โดยละเอียดไม่มีการควบคุมจำนวนมิให้นำรถยนต์บรรทุกไปบรรทุกสินค้าเกินกว่าน้ำหนักที่กฎหมายกำหนด การที่จำเลยนำรถยนต์ไปบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราเป็นกรณี ถือว่าผู้ร้องรู้เห็นเป็นใจด้วย

แม้ว่าพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 ไม่ได้บัญญัติบทลงโทษผู้เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ในยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราไว้ในทางทะเบียนโดยตรง แต่ก็อาจมีความรับผิดชอบทางแพ่งเพื่อการระมัดระวังที่เกิดขึ้นได้ หากสามารถพิสูจน์ถึงการมีส่วนร่วมรู้เห็นให้มีการบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด โดยพิจารณาความสัมพันธ์กับผู้ประกอบกิจการที่ได้รับผลประโยชน์จากยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราบนทางหลวงก็อาจต้องมีความรับผิดชอบร่วมด้วย เนื่องจากผู้มีชื่อเป็นเจ้าของยานพาหนะบรรทุกทางทะเบียนอาจมีส่วนร่วมรู้เห็นให้มีการฝ่าฝืนใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนักบรรทุกเกินอัตราบนทางหลวงนั่นเอง

2.3.2 การระวางโทษทางอาญาแก่ผู้กระทำความผิดในกรณีบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา

กฎหมายอาญาแผ่นดิน (Criminal Offense) เป็นกฎหมายที่มีโทษหรือสภาพบังคับทางอาญาที่ใช้บังคับโดยรัฐ (Officialklage/Public Prosecution) กำหนดว่าเป็นความผิด (*mala prohibita*)²⁷ จะมีผลกระทบต่อสิทธิ หรือเสรีภาพของประชาชนโดยตรง²⁸ การลงโทษจึงต้องได้สัดส่วนกับความผิด (Proportionality of Punishment) โดยผู้กระทำความผิดควรจะได้รับเท่ากับความเสียหายที่เขาได้กระทำลงจากการกระทำความผิดนั้น²⁹ ประกอบกับความร้ายแรงของความเสียหายในทางการกระทำ และผลต่อสังคมอันเกิดจาก การกระทำความผิดนั้น³⁰ ดังนั้น จะเห็นได้ว่าการที่รัฐจะกำหนดว่าการกระทำใดหรือไม่กระทำการอย่างใดเป็นความผิดและมีโทษจึงเป็นเรื่องที่ต้องพิจารณาอย่างละเอียดรอบคอบ ลำพังการให้เหตุผลเพียงว่าพฤติกรรมดังกล่าวเป็นพฤติกรรมที่ไม่พึงประสงค์และเป็นสิ่งที่ไม่ถูกต้องของสังคมนั้นย่อมไม่เพียงพอต่อ การยึดถือเป็นหลักเกณฑ์ให้แก่ฝ่ายนิติบัญญัติได้เนื่องจากหลักเกณฑ์ดังกล่าวยังคงเป็นหลักเกณฑ์ที่กว้างเกินไป และเป็นการเปิดโอกาสให้นำกฎหมายอาญามาใช้ควบคุมกับพฤติกรรมที่ไม่พึงประสงค์และเป็นสิ่งที่ไม่ถูกต้อง ของสังคมได้กับทุกพฤติกรรมซึ่งในท้ายที่สุดจะส่งผลเสียต่อสังคมมากกว่าผลดีเป็นความจริงอยู่บ้างที่ปัญหาบางปัญหา มีความจำเป็นที่จะต้องใช้กฎหมายอาญาเป็นเครื่องมือ อย่างไรก็ตาม ปัญหาที่เกิดขึ้นในสังคมนั้น มีหลายปัญหาและมีความหลากหลายแตกต่างกันออกไป ปัญหาหลายปัญหาหากพิจารณากันจริงๆ แล้ว อาจไม่มีความจำเป็นที่จะต้องใช้กฎหมายอาญาดำเนิน

นอกจากนั้นแล้ว การที่จะเลือกใช้กฎหมายอาญาเป็น เครื่องมือสำหรับการควบคุมพฤติกรรมใดจำเป็นที่จะต้องดูถึงประสิทธิภาพของรัฐในการใช้บังคับกฎหมายนั้นด้วย ในประเด็นดังกล่าว ศาสตราจารย์พิเศษ ดร.เกียรติขจร วัจนะสวัสดิ์ ได้ให้ความเห็นไว้ว่า “หากรัฐมุ่งแต่จะควบคุมความประพฤติของสมาชิกในสังคมโดยใช้กฎหมายอาญาเป็นเครื่องมือโดยไม่พิจารณาถึงประสิทธิภาพและความสามารถของกลไกของรัฐที่จะใช้บังคับกฎหมายอาญาแล้ว กฎหมายจะไร้ความหมายขาดความศักดิ์สิทธิ์ และเป็นการเปิดโอกาสให้เจ้าพนักงานของรัฐที่ประพฤติมิชอบมีโอกาส

²⁷ ความผิดตามที่กฎหมายกำหนด (*mala prohibita*) หมายถึง การกระทำความชั่วเพราะสิ่งนั้นสังคมห้ามไม่ให้กระทำ (Evil because Prohibited) ความผิดเช่นนี้ไม่สามารถมองเห็นหรือรู้สึกว่าเป็นความชั่วร้ายในตัวเอง แต่ที่เป็นความผิดก็เพราะกระทำในสิ่งที่กฎหมายห้าม

²⁸ ปราโมทย์ เสริมศีลธรรม. (2564). *หลักเกณฑ์ในการกำหนดโทษทางอาญา ภายใต้โครงการสนับสนุนสารสนเทศเพื่อการทำงานของสมาชิกรัฐสภา*. กรุงเทพฯ: สถาบันพระปกเกล้า. หน้า 18.

²⁹ อุทิศ แสนโกศิก. (2525). *กฎหมายอาญา ภาค 1*. กรุงเทพฯ: ศูนย์บริการเอกสารและวิชาการกองวิชาการกรมอัยการ. หน้า 20.

³⁰ ณรงค์ ใจหาญ. (2543). *กฎหมายอาญาว่าด้วยโทษและวิธีการเพื่อความปลอดภัย*. กรุงเทพฯ: วิญญูชน. หน้า 23

แสวงหาผลประโยชน์เพื่อตนเองจากกฎหมายเหล่านี้หรือหากมีการใช้บังคับกฎหมายซึ่งมิได้มีการใช้บังคับมาเป็นเวลานาน ผู้ถูกใช้บังคับก็จะเกิดปฏิกิริยาเพราะถือว่าถูกเลือกปฏิบัติ ซึ่งจะทำให้ความสัมพันธ์ระหว่างผู้ใช้บังคับกฎหมายและชุมชนเสื่อมเสียไป”³¹ ดังนั้น บทกำหนดโทษทางอาญาสำหรับการฝ่าฝืนในการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักรถเกินอัตราว่าที่กฎหมายกำหนดตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 จะต้องมียุทธศาสตร์บัญญัติไว้ชัดเจนว่าการกระทำนั้นเป็นความผิดและต้องรับโทษตามที่กฎหมายกำหนดไว้ เมื่อกฎหมายมิได้บัญญัติไว้ให้ผู้ประกอบการขนส่งหรือนายจ้างจะต้องเข้าร่วมรับผิดชอบสำหรับความผิดนั้นและกฎหมายอาญาต้องตีความโดยเคร่งครัดจึงไม่อาจตีความตามตัวบทกฎหมายลักษณะขยายความให้ผู้ประกอบการต้องรับผิดชอบได้

2.3.2.1 มาตรการในการลงโทษจำคุก

โทษจำคุกถือเป็นความผิดอาญาโดยแท้ (Crime) เป็นมาตรการบังคับโทษโดยการจำกัดเสรีภาพในร่างกายของบุคคลด้วยวิธีการควบคุมตัว (Untersuchungshaft) บุคคลที่กระทำความผิดและเป็นจุดเริ่มต้นในการแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำความผิด (Treatment) ในเรือนจำ (Institutional Treatment) เพื่อตัดบุคคลผู้กระทำความผิดนั้นออกจากสังคมในช่วงระยะเวลาหนึ่งไม่ให้เกิดโอกาสในการก่อความเดือดร้อนซ้ำอีกจึงเป็นมาตรการในเชิงป้องกันและข่มขู่ไม่ให้บุคคลอื่นทำการฝ่าฝืนในลักษณะเช่นเดียวกัน

เนื่องด้วยการจำคุกเป็นการลงโทษมีลักษณะของจำกัดเสรีภาพบุคคล ดังนั้นจึงเป็นโทษที่นำมาใช้บังคับได้แต่เฉพาะบุคคลธรรมดาอันเป็นมาตรการบังคับที่มุ่งหมายลงโทษบุคคลผู้กระทำความผิดโดยตรง สำหรับความผิดฐานบรรทุกน้ำหนักรถเกินนี้ ผู้กระทำความผิดโดยตรงคือผู้ที่ควบคุมยานพาหนะที่บรรทุกน้ำหนักรถเกินกว่าพิกัดที่กฎหมายกำหนดบนทางหลวงนั้น หรือคนขับรถบรรทุกนั่นเอง

เมื่อพิจารณามาตรา 73/2 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 ที่แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2549 ที่กำหนดว่า ศาลสามารถลงโทษจำคุกได้ไม่เกิน 6 เดือน อันถือเป็นโทษจำคุกระยะสั้นที่มีผลเป็นการจำกัดเสรีภาพในร่างกายของผู้กระทำความผิดโดยให้นำตัวบุคคลผู้ควบคุมยานพาหนะ (คนขับรถ) บรรทุกน้ำหนักรถเกินอัตราบนทางหลวงซึ่งเป็นผู้กระทำความผิดโดยตรงไปไว้ในเรือนจำ ทั้งนี้ ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 56 ได้วางหลักว่า ในกรณีที่ผู้กระทำความผิดไม่เคยได้รับโทษจำคุกมาก่อนเมื่อคำนึงถึงพฤติการณ์ด้านอื่น ๆ สภาพความผิด หรือมีเหตุอันควรปราณี ศาลอาจใช้ดุลพินิจให้รอการลงโทษจำคุกเพื่อให้โอกาสผู้กระทำความผิดกลับตัวและกำหนดมาตรการทางเลือกโดยเปลี่ยนโทษจำคุกเป็นลงโทษกักขังแทน หรือ ศาลอาจกำหนดเงื่อนไขที่เป็นมาตรการบังคับในช่วง

³¹ เกียรติขจร วังนะสวัสดิ์. (2551). *กฎหมายอาญา ภาค 1 บทบัญญัติทั่วไป*. กรุงเทพฯ: พลสยามพรีนติ้ง. หน้า 7.

ระยะเวลาที่ศาลกำหนดให้รอการลงโทษจำคุกสำหรับตัวบุคคลผู้กระทำความผิด เช่น การกำหนดให้คุมประพฤติ หรือกำหนดให้ทำงานบริการสังคม เป็นต้น

แม้ว่าโทษจำคุกจะถือว่าเป็นโทษที่มีผลในเชิงป้องกันและข่มขู่ไม่ให้บุคคลอื่นทำการฝ่าฝืนในลักษณะเดียวกันได้ก็ตาม แต่โทษจำคุกนี้ก็เป็นการลงโทษให้เหมาะสมกับบุคคล (Individualization of Punishment) ซึ่งก็คือผู้ที่กระทำความผิดโดยตรงอันได้แก่ คนขับรถ ซึ่งส่วนใหญ่แล้วมักจะเป็นลูกจ้างแทบทั้งสิ้น ดังนั้น ผู้ประกอบการขนส่งหรือนายจ้างจึงไม่ได้รับผลร้ายโดยตรง เพราะสามารถหาลูกจ้างคนใหม่มาขับรถที่บรรทุกน้ำหนักเกินอัตราได้อยู่ดี

นอกจาก ผู้ประกอบการขนส่งหรือนายจ้างจะได้รับผลร้ายโดยตรงจากโทษจำคุกแล้ว ข้อจำกัดของการลงโทษนี้ยังเป็นไปตามหลักการดำเนินคดีอาญาตามกฎหมาย (Legalitätsprinzip/Legality Principle) เรื่องการใช้ดุลพินิจของศาล กล่าวคือ โดยหลักแล้วการกำหนดโทษนั้นเป็นเรื่องการใช้ดุลพินิจของศาลที่พิจารณาข้อเท็จจริง พยานหลักฐาน พฤติการณ์ทั้งหลายทั้งปวงประกอบกัน ทั้งนี้ การใช้ดุลพินิจดังกล่าวจึงมีความแตกต่างกันไปในแต่ละคดีและแต่ละศาล โดยผู้พิพากษาบางท่านอาจมองว่าการบรรทุกเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดนั้นเป็นภัยที่สร้างความเสียหายอย่างมากต่อสังคมโดยส่วนรวม ดังนั้น จึงมีแนวโน้มในการกำหนดโทษที่ค่อนข้างรุนแรง ในขณะที่ผู้พิพากษาหลายท่านอาจพิจารณาว่าผู้กระทำความผิดส่วนใหญ่ในความผิดฐานบรรทุกน้ำหนักเกินนี้มักเป็นคนขับรถที่เป็นลูกจ้างที่มีความจำเป็นเพื่อความอยู่รอด กล่าวอีกนัยหนึ่งคือเป็นผู้ที่มีความจำเป็นหรืออยู่ในภาวะจำยอมที่จะต้องกระทำผิดเพื่อเลี้ยงชีพของตนเองและครอบครัว ด้วยเหตุดังกล่าวศาลจึงมักจะไม่วางโทษรุนแรง เป็นต้น

ทั้งนี้ ในการศึกษาของสำนักคดีศาลสูง สำนักงานอัยการสูงสุด เรื่องผลกระทบและมาตรการใช้บังคับรถยนต์บรรทุกน้ำหนักเกินอัตราบนทางหลวง ปี พ.ศ. 2540 หน้า 28 ได้กล่าวถึงการใช้อดุลพินิจของศาลในการลงโทษผู้กระทำความผิดว่า การกระทำผิดบรรทุกน้ำหนักเกินนี้เป็นไปเพื่อประโยชน์ในทางธุรกิจของผู้ประกอบการขนส่งหรือนายจ้าง โดยสาเหตุที่ผู้ประกอบการขนส่งมีการกระทำผิดโดยบรรทุกสินค้าเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด (21 ตัน) ก็เนื่องมาจากมีปัญหาราคาน้ำมันมีราคาสูงต้องบรรทุกให้มากเพื่อเป็นการประหยัดค่าใช้จ่ายต่อเที่ยว ซึ่งการบรรทุกเกินดังกล่าวก่อให้เกิดปัญหาต่าง ๆ แก่ส่วนรวม เช่น เป็นสาเหตุให้ถนนทรุดโทรมเป็นหลุมเป็นบ่อ รัฐต้องเสียค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมจำนวนหลายหมื่นล้านบาทในแต่ละปี และอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุเกิดความเสียหายต่อทรัพย์สิน ร่างกาย ชีวิตของผู้ใช้รถใช้ถนนร่วมทางซึ่งแม้จะมีการจับกุมผู้ขับขี่และดำเนินคดีฟ้องร้องต่อศาลเป็นจำนวนมากก็ตาม แต่ก็ยังมีการฝ่าฝืนบรรทุกน้ำหนักเกินอยู่เป็นประจำและมีจำนวนมาก โดยปัญหาหนึ่งคือเมื่อมีการจับกุมและดำเนินคดีกับผู้กระทำความผิด

แล้ว ศาลมิได้ลงโทษผู้ทำผิดอย่างรุนแรงและไม่ได้มีการปฏิบัติอย่างจริงจังให้เป็นตัวอย่างแก่ผู้ที่จะกระทำผิดต่อไปให้เกิดความเกรงกลัวต่อโทษที่จะได้รับ

การศึกษานี้ ได้กล่าวถึงเรื่องการใช้ดุลพินิจของศาลที่ลงโทษไม่รุนแรงอันมีผลให้ผู้กระทำผิดไม่เกรงกลัวกฎหมาย ซึ่งในประเด็นนี้ มีข้อพิจารณาที่น่าสนใจว่าเหตุผลที่ศาลลงโทษไม่รุนแรงแก่ผู้กระทำความผิด เนื่องจากศาลเห็นว่า โดยส่วนใหญ่แล้วจำเลยที่กระทำผิดฐานบรรทุกน้ำหนักเกินพิกัดที่กฎหมายกำหนดคือลูกจ้างที่ทำงานเพื่อประโยชน์ของนายจ้าง มิได้ประกอบกิจการส่วนตัวของตนเอง ลูกจ้างที่เป็นคนขับรถนี้ประกอบสัมมาชีพเลี้ยงตนและครอบครัว อาจอยู่ในภาวะจำยอมต้องปฏิบัติตามคำสั่งของนายจ้างก็เป็นได้ ดังนั้น การลงโทษที่รุนแรงไม่ว่าจะเป็นการปรับ หรือการจำคุกโดยไม่รอลงอาญาตามที่พนักงานอัยการเห็นนั้นจึงเป็นเรื่องที่อาจไม่เหมาะสม ประกอบกับการลงโทษจำคุก 3 เดือนอันเป็นโทษระยะสั้นย่อมไม่เกิดผลดีต่อจำเลย เพราะไม่ช่วยแก้ไขพฤติกรรมของจำเลยที่กระทำผิด อีกทั้งจะทำให้จำเลยเสียประวัติเป็นการลงโทษที่ทำให้ผู้กระทำความผิดมีมลทินติดตัว (Stigmatization) ต้องออกจากงาน และบุคคลที่อยู่ในการอุปการะเลี้ยงดูของจำเลยย่อมได้รับความทุกข์ยากเดือดร้อนกันไปด้วย ดังนั้น ศาลจึงมักใช้ดุลพินิจสั่งให้รอลงโทษมากกว่าสั่งจำคุกโดยไม่รอลงอาญาตามที่พนักงานอัยการเสนอ

โดยทั่วไปส่วนใหญ่แล้ว จำเลยในคดีบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดมักเป็นลูกจ้างที่ทำงานเพื่อประโยชน์ของผู้ประกอบการขนส่งหรือนายจ้าง ดังนั้น การลงโทษจำคุกอาจไม่ช่วยแก้ไขปัญหาการบรรทุกน้ำหนักเกิน เพราะผู้ที่ได้ประโยชน์จากการบรรทุกน้ำหนักเกินมักมิใช่ตัวจำเลยที่เป็นคนขับรถบรรทุก แต่เป็นผู้ประกอบการขนส่งหรือนายจ้าง การบรรทุกเกินย่อมลดจำนวนเที่ยวที่จะต้องขนส่งลง ทำให้ต้นทุนลดลง (Cost Savings) และได้กำไรมากขึ้นอันเป็นการแสวงหากำไรโดยไม่คำนึงถึงความเสียหายแก่ถนนหลวงซึ่งเป็นทรัพย์สินของราชการที่ประชาชนต้องร่วมกัน ส่งผลให้รัฐได้รับความเสียหายอย่างมากจากการฝ่าฝืนกฎหมายดังกล่าว เพราะจะต้องใช้เงินภาษีของประชาชนจำนวนมหาศาลมาใช้ในการซ่อมแซมถนน อีกทั้งการบรรทุกน้ำหนักเกินยังก่อให้เกิดอันตรายแก่ชีวิต ร่างกาย ทรัพย์สินของผู้ใช้รถใช้ถนนคนอื่น ๆ อีกด้วย ดังนั้น โทษที่กฎหมายกำหนดไว้ในปัจจุบันอันเป็นโทษปรับและจำคุกผู้กระทำผิด (ซึ่งส่วนใหญ่เป็นลูกจ้าง) จึงอาจไม่สอดคล้องกับสภาพและลักษณะของการกระทำความผิดและความเสียหายที่เกิดขึ้น³²

2.3.2.2 มาตรการในการลงโทษกักขัง

มาตรการบังคับโทษกักขังเป็นมาตรการบังคับโทษ โดยจำกัดเสรีภาพ (Liberty and Rights) ของบุคคลเช่นเดียวกับโทษจำคุกต่างกันแค่เพียงสถานที่กักขังเป็นสถานที่อื่นมิใช่

³² สำนักควบคุมน้ำหนักรถบรรทุก กรมทางหลวง. (2562). *โครงการศึกษาปัญหาการบรรทุกเกินพิกัดกฎหมายและมาตรการควบคุมน้ำหนักบรรทุกที่เหมาะสม*. งานวิจัยสถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. หน้า 237.

เรือนจำตามที่กำหนดไว้ในประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 24³³ โดยมีเงื่อนไขในการปฏิบัติตามระเบียบข้อบังคับระหว่างที่ถูกกักขังน้อยกว่าการบังคับโทษจำคุกหรือโทษปรับ แต่เป็นมาตรการลงโทษที่ศาลนำโทษกักขังมาใช้ด้วยการเปลี่ยนโทษจำคุกมาเป็นโทษกักขัง ตามหลักเกณฑ์ตามมาตรา 23³⁴ เป็นกรณีการลงโทษที่เปิดโอกาสให้ศาลใช้ดุลพินิจที่เหมาะสมกับผู้กระทำความผิดเพื่อเป็นการหลีกเลี่ยงการจำคุกระยะสั้น นอกจากนี้ ข้อแตกต่างจากโทษจำคุกอีกประการที่สำคัญคือ โทษกักขังมีลักษณะเป็นโทษเสริม กล่าวคือ โทษกักขัง เป็นโทษที่เปลี่ยนมาจากโทษอื่น ๆ ทั้งนี้ ในประมวลกฎหมายอาญาไม่มีความผิดโดยบัญญัติให้ผู้กระทำความผิดต้องรับโทษกักขังโดยตรงเป็นแต่เพียงรับโทษอื่น เช่น จำคุกหรือปรับแล้วเปลี่ยนมาเป็นโทษกักขังเท่านั้น³⁵ กล่าวคือ หากในกรณีที่ศาลจะลงโทษจำคุกไม่เกิน 3 เดือน และปรากฏว่าผู้นั้นไม่เคยรับโทษจำคุกมาก่อนหรือเคยรับโทษจำคุกมาก่อนแต่เป็นโทษที่ได้กระทำความผิดโดยประมาทหรือความผิดลหุโทษ (Petty) ให้ศาลสามารถเปลี่ยนเป็นโทษกักขังไม่เกินสามเดือนแทนโทษจำคุกได้ อย่างไรก็ตาม หากในระหว่างกักขัง (Detain) ปรากฏพฤติการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไปคือ ผู้ถูกกักขังฝ่าฝืนระเบียบ ข้อบังคับ หรือวินัยของสถานที่กักขัง หรือผู้ถูกกักขังไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่ศาลกำหนด หรือผู้ถูกกักขังต้องคำพิพากษา ให้ลงโทษจำคุกศาลอาจเปลี่ยนโทษกักขังเป็นโทษจำคุก มีกำหนดเวลาตามที่ศาลเห็นสมควรแต่ต้องไม่เกินกำหนด เวลาของการกักขังที่ผู้ถูกกักขังจะต้องได้รับต่อไป ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 27³⁶ แห่งประมวลกฎหมายอาญา หรือการกักขัง

³³ มาตรา 24 ผู้ใดต้องโทษกักขัง ให้กักตัวไว้ในสถานที่กักขังซึ่งกำหนดไว้อันมิใช่ เรือนจำ สถานีตำรวจ หรือสถานที่ควบคุมผู้ต้องหาของพนักงานสอบสวน

ถ้าศาลเห็นเป็นการสมควร จะสั่งในคำพิพากษาให้กักขังผู้กระทำความผิดไว้ในที่ อาศัยของผู้นั้นเอง หรือของผู้อื่นที่ยินยอมรับผู้นั้นไว้ หรือสถานที่อื่นที่อาจกักขังได้ เพื่อให้เหมาะสม กับประเภทหรือสภาพของผู้ถูกกักขังก็ได้

ถ้าความปรากฏแก่ศาลว่า การกักขังผู้ต้องโทษกักขังไว้ในสถานที่กักขังตามวรรคหนึ่ง หรือวรรคสอง อาจก่อให้เกิดอันตรายต่อผู้นั้น หรือทำให้ผู้ซึ่งต้องพึ่งพาผู้ต้องโทษกักขังในการดำรงชีพ ได้รับความเดือดร้อนเกินสมควร หรือมีพฤติการณ์พิเศษประการอื่นที่แสดงให้เห็นว่าไม่สมควร กักขังผู้ต้องโทษกักขังในสถานที่ดังกล่าว ศาลจะมีคำสั่งให้กักขังผู้ต้องโทษกักขังในสถานที่อื่นซึ่งมิใช่ที่อยู่อาศัยของผู้นั้นเองโดยได้รับความยินยอมจากเจ้าของหรือผู้ครอบครองสถานที่ก็ได้ กรณีเช่นว่านี้ ให้ศาลมีอำนาจกำหนดเงื่อนไขอย่างหนึ่งอย่างใดให้ผู้ต้องโทษกักขังปฏิบัติ และหากเจ้าของหรือ ผู้ครอบครองสถานที่ดังกล่าวยินยอม ศาลอาจมีคำสั่งแต่งตั้งผู้นั้นเป็นผู้ควบคุมดูแลและให้ถือว่าผู้ที่ ได้รับแต่งตั้งเป็นเจ้าพนักงานตามประมวลกฎหมายนี้

³⁴ มาตรา 23 ผู้ใดกระทำความผิดซึ่งมีโทษจำคุก และในคดีนั้นศาลจะลงโทษจำคุกไม่เกินสามเดือน ถ้าไม่ปรากฏว่าผู้นั้นได้รับโทษจำคุกมาก่อน หรือปรากฏว่าได้รับโทษจำคุกมาก่อน แต่เป็นโทษสำหรับความผิดที่ได้กระทำโดยประมาท หรือความผิดลหุโทษ ศาลจะพิพากษาให้ลงโทษกักขังไม่เกินสามเดือนแทนโทษจำคุกนั้นก็ได้

³⁵ เกียรติจิตร วัจนะสวัสดิ์. (2562). *คำอธิบายกฎหมายอาญา ภาค 1* (พิมพ์ครั้งที่ 11). หน้า 859.

³⁶ มาตรา 27 ถ้าในระหว่างที่ผู้ต้องโทษกักขังได้รับโทษกักขังอยู่ความปรากฏแก่ศาลเอง หรือปรากฏแก่ศาลตามคำแถลงของพนักงานอัยการหรือผู้ควบคุมดูแลสถานที่กักขังว่า

แทนค่าปรับ³⁷ ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 29³⁸ อย่างไรก็ตาม การกักขังแทนค่าปรับ ก่อให้เกิดความเหลื่อมล้ำในกระบวนการยุติธรรมระหว่างผู้คนในสังคม เนื่องจากอิสรภาพของบุคคลอยู่บนพื้นฐานความสามารถในการจ่ายค่าปรับได้หรือไม่ ซึ่งทำให้เกิดความไม่เท่าเทียมกันระหว่างคนรวยและคนจน นอกจากนี้ บุคคลที่ถูกกักขังแทนค่าปรับซึ่งก็คือกลุ่มบุคคลที่มีรายได้น้อยและไม่สามารถจ่ายค่าปรับได้อยู่แล้วนั้น ต้องสูญเสียอิสรภาพโดยไม่สมควร ทำให้บุคคลในครอบครัวต้องได้รับผลกระทบตามมาด้วย³⁹

สำหรับมาตรการลงโทษกักขังสำหรับกรณีมีการใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนักบรรทุกเกินอัตราอันเป็นความผิดตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 ศาลอาจใช้ดุลพินิจในการเปลี่ยนโทษจำคุกเป็นโทษกักขังแทนได้โดยพิพากษาจำคุกก่อนเพื่อแสดงว่าศาลจะใช้โทษกักขังแทนการลงโทษจำคุกได้หรือไม่และกำหนดอัตราโทษกักขังให้เท่ากับอัตราโทษจำคุก ตัวอย่างคดีที่ศาลพิพากษาให้เปลี่ยนโทษจำคุกมาเป็นโทษกักขัง เช่น

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 8913/2553 จำเลยใช้รถยนต์บรรทุกน้ำหนักรวมเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด 22,410 กิโลกรัม โดยไม่นำพาว่าจะก่อให้เกิดความเสียหายอย่างร้ายแรงต่อสภาพทางหลวงแผ่นดินการกระทำความผิดของจำเลยนับว่าร้ายแรงที่อ้างว่าไม่เคยกระทำความผิดมาก่อนศาลจึงใช้ดุลพินิจพิพากษาลงโทษจำคุกโดยไม่ลงโทษปรับและไม่คุมความประพฤติแต่ให้เปลี่ยนโทษจำคุกเป็นกักขังตามประมวลกฎหมายอาญามาตรา 23

ทั้งนี้ จากการศึกษาสถิติคดีที่มีการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราบนทางหลวงในศาลชั้นต้นพื้นที่จังหวัดสมุทรสาคร จังหวัดนครปฐมและจังหวัดราชบุรี ตั้งแต่

(1) ผู้ต้องโทษกักขังฝ่าฝืนระเบียบ ข้อบังคับหรือวินัยของสถานที่กักขัง

(2) ผู้ต้องโทษกักขัง ไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่ศาลกำหนด หรือ

(3) ผู้ต้องโทษกักขังต้องคำพิพากษาให้ลงโทษจำคุกศาลอาจเปลี่ยนโทษกักขังเป็นโทษจำคุกมีกำหนดเวลาตามที่ศาลเห็นสมควร แต่ต้องไม่เกินกำหนดเวลาของโทษกักขังที่ผู้ต้องโทษกักขังจะต้องได้รับต่อไป

³⁷ วิจิต บุญถนอม. (2547). การกักขังแทนค่าปรับไม่ใช่โทษกักขัง. *วารสารกฎหมายใหม่*, 2(34). หน้า 46.

³⁸ มาตรา 29 ผู้ใดต้องโทษปรับและไม่ชำระค่าปรับภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ ศาลพิพากษา ผู้นั้นจะต้องถูกยึดทรัพย์สินหรืออาชดสิทธิเรียกร้องในทรัพย์สินเพื่อใช้ค่าปรับหรือมิฉะนั้นจะต้องถูกกักขังแทนค่าปรับ แต่ถ้าศาลเห็นเหตุอันควรสงสัยว่าผู้นั้นจะหลีกเลี่ยง ไม่ชำระ ค่าปรับ ศาลจะสั่งเรียกประกันหรือจะสั่งให้กักขังผู้นั้นแทนค่าปรับไปพลางก่อนก็ได้

ความในวรรคสองของมาตรา 24 มิให้นำมาใช้บังคับแก่การกักขังแทนค่าปรับ

³⁹ ปราโมทย์ เสริมศีลธรรม. (2564). *หลักเกณฑ์ในการกำหนดโทษทางอาญา ภายใต้โครงการสนับสนุนสารสนเทศเพื่อการทำงานของสมาชิกรัฐสภา*. กรุงเทพฯ: สถาบันพระปกเกล้า. หน้า 68-69.

พ.ศ. 2555 – พ.ศ. 2558 ปรากฏว่ามีคำพิพากษาเปลี่ยนโทษจำคุกมาเป็นการบังคับโทษกักขังจำนวน 81 คดี คิดเป็นร้อยละ 9.97⁴⁰

2.3.2.3 มาตรการในการลงโทษปรับทางอาญา

การลงโทษปรับทางอาญาสำหรับการกระทำฝ่าฝืนพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 โดยการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดบนทางหลวง และเมื่อถูกดำเนินคดีตามกระบวนการยุติธรรม (Justice Process) จนถึงชั้นศาลมีคำพิพากษาให้กำหนดโทษปรับ (Penalty) ด้วยนั้น การบังคับเอาจากทรัพย์สินภายในขอบเขตของกฎหมายกำหนดไว้สำหรับความผิดนั้น ๆ โดยตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 มาตรา 73/2 ได้กำหนดครุวางโทษปรับไว้เป็นเงินจำนวนไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท ซึ่งการกำหนดให้ผู้กระทำความผิดชดใช้ค่าเสียหายเป็นเงินค่าปรับให้แก่รัฐและเงินค่าปรับนั้นจะตกเป็นรายได้ของแผ่นดินเพื่อทดแทนความเสียหายที่ผู้ถูกลงโทษก่อให้เกิดความเสียหายนั้นขึ้นจากการกระทำความผิด ซึ่งเดิมที่โทษปรับทางอาญาจะควบคู่ไปกับโทษจำคุก แต่เป็นโทษที่เบาว่าโทษจำคุก เนื่องจากผู้กระทำความผิดต้องจ่ายเงินให้แก่รัฐซึ่งตามกฎหมายเก่าเรียกว่า ทัณฑ์หลวง และโทษปรับไม่ได้มีผลเป็นทางเลือก (Alternative) แทนโทษจำคุกในประเทศไทย แต่กลับมีลักษณะเสริม (Complement) ดังจะเห็นได้จากการที่กฎหมายกำหนดให้สามารถลงโทษทั้งจำคุกและปรับควบคู่กัน หรือในทางปฏิบัติการลงโทษปรับมักเกิดขึ้นเมื่อศาลตัดสินจำคุกแต่ให้รอการลงอาญาไว้เท่านั้น

โดยลักษณะของโทษปรับทางอาญาในกรณีกฎหมายกำหนดโทษปรับเป็นจำนวนเงินขึ้นสูง บทบัญญัติจะใช้คำว่า ไม่เกิน เช่นพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 มาตรา 73/2 กำหนดอัตราโทษปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท ศาลอาจพิพากษาลงโทษปรับไม่เกินจำนวนขึ้นสูงที่บทบัญญัตินั้น ๆ กำหนดไว้ โดยศาลใช้ดุลพินิจกำหนดโทษได้ตั้งแต่หนึ่งบาท ไปจนถึงหนึ่งหมื่นบาท แต่หากเป็นกรณีกฎหมายกำหนดอัตราโทษขั้นต่ำและโทษขั้นสูงไว้ มักจะใช้ถ้อยคำว่า “โทษปรับตั้งแต่...ถึง” เช่นพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 160 กำหนดให้ระวางโทษปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท

อย่างไรก็ดีกรณีที่มีบทบัญญัตินั้นกำหนดไว้ทั้งโทษจำคุกและโทษปรับ ศาลอาจใช้ดุลพินิจตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 55⁴¹ หากว่าโทษจำคุกที่ผู้กระทำความผิดจะต้องรับ

⁴⁰ วิรากร หอมเย็น. (2559). *มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับความเสียหายอันเกิดจากยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา*. วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขานิติศาสตร์, คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช. หน้า 52.

⁴¹ มาตรา 55 ถ้าโทษจำคุกที่ผู้กระทำความผิดจะต้องรับมีกำหนดเวลาเพียงสามเดือน หรือน้อยกว่า ศาลจะกำหนดโทษจำคุกให้น้อยลงอีกก็ได้ หรือถ้าโทษจำคุกที่ผู้กระทำความผิดจะต้องรับมีกำหนดเวลาเพียงสามเดือนหรือน้อยกว่า และมีโทษปรับด้วย ศาลจะกำหนดโทษจำคุกให้น้อยลง หรือจะยกโทษจำคุกเสีย คงให้ปรับแต่อย่างเดียวก็ได้

มีกำหนดเวลาเพียงสามเดือนหรือน้อยกว่าและมีโทษปรับด้วย ศาลจะกำหนดโทษจำคุกให้น้อยลงหรือยกโทษจำคุกและให้ลงโทษปรับอย่างเดียว

การบังคับค่าปรับทางอาญาในกรณีศาลมีคำพิพากษาให้ลงโทษปรับต้องเป็นตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 28⁴² และมาตรา 29 โดยบุคคลที่จะต้องมีความรับผิดชอบในโทษปรับมีหน้าที่ต้องชำระเงินตามจำนวนที่กำหนดไว้ในคำพิพากษาต่อศาลภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ศาลพิพากษา หากบุคคลที่ต้องรับโทษไม่ดำเนินการชำระค่าปรับภายในกำหนด ศาลมีอำนาจบังคับ 4 วิธี ได้แก่การยึดหรือยึดทรัพย์สินและสิทธิเรียกร้องในทรัพย์สินนั้นเพื่อใช้แทนค่าปรับซึ่งศาลมีอำนาจออกหมายบังคับคดีในกรณีดังกล่าว⁴³ หรือศาลอาจมีคำสั่งให้กักขังแทนค่าปรับหรือสั่งเรียกประกันหรือให้กักขังแทนค่าปรับไปพลาง ๆ ก่อนจนกว่าจะชำระเงินค่าปรับ โดยให้ถืออัตราค่าปรับหาร้อยบาทต่อการกักขังหนึ่งวัน⁴⁴

มาตรการลงโทษปรับทางอาญาในกรณีความผิดใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนักบรรทุกทุกเกินอัตราบนทางหลวงมีอัตราค่าปรับทางอาญาเป็นเงินจำนวนที่ไม่ได้สัดส่วนเมื่อเทียบกับความเสียหายและผู้กระทำความผิดยินยอมที่จะรับโทษดังกล่าวซึ่งจะสังเกตได้ว่าจะไม่มีการตัดสิน ในคดีดังกล่าวจนถึงชั้นฎีกา จึงต้องศึกษาตัวอย่างการลงโทษปรับทางอาญาจากคำพิพากษาศาลชั้นต้น จากการที่ผู้วิจัยได้เก็บสถิติข้อมูลการดำเนินคดีในเขตศาลจังหวัดสมุทรสาคร ศาลแขวงนครปฐมและศาลแขวงราชบุรี ระหว่างปี พ.ศ. 2555 – พ.ศ. 2558 พบว่ามีกรณีที่ศาลกำหนดให้หรือการลงโทษจำคุกก็มักจะ

⁴² มาตรา 28 ผู้ใดต้องโทษปรับ ผู้นั้นจะต้องชำระเงินตามจำนวนที่กำหนดไว้ในคำ พิพากษาต่อศาล

⁴³ มาตรา 29/1 ในกรณีที่ผู้ต้องโทษปรับไม่ชำระค่าปรับภายในกำหนดเวลาตาม มาตรา 29 วรรคหนึ่ง ให้ศาลมีอำนาจออกหมายบังคับคดีเพื่อยึดทรัพย์สินหรืออาศัยสิทธิเรียกร้องใน ทรัพย์สินของผู้นั้นเพื่อใช้ค่าปรับ

การบังคับคดีตามวรรคหนึ่ง ให้นำประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งมาใช้ บังคับโดยอนุโลม โดยให้เจ้าพนักงานศาลที่ได้รับแต่งตั้งและพนักงานอัยการเป็นผู้มีอำนาจหน้าที่ใน การดำเนินการบังคับคดี และให้เจ้าพนักงานบังคับคดีมีอำนาจหน้าที่ยึดทรัพย์สินหรืออาศัยสิทธิ เรียกร้องในทรัพย์สินของผู้ต้องโทษปรับ และขายทอดตลาดตามที่ได้รับแจ้งจากศาลหรือพนักงาน อัยการ ทั้งนี้ มิให้หน่วยงานของรัฐเรียกค่าฤชาธรรมเนียมหรือค่าใช้จ่ายจากผู้ดำเนินการบังคับคดี

การตรวจสอบหาทรัพย์สินของผู้ต้องโทษปรับโดยพนักงานอัยการเพื่อการบังคับคดี ตามวรรคสอง ให้ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนดในข้อบังคับของอัยการสูงสุด

บทบัญญัติมาตรานี้ไม่กระทบต่อการที่ศาลจะมีคำสั่งตามมาตรา 29 วรรคหนึ่ง

⁴⁴ มาตรา 50 เมื่อศาลพิพากษาให้ลงโทษผู้ใด ถ้าศาลเห็นว่าผู้นั้นกระทำความผิด โดย อาศัยโอกาสจากการประกอบอาชีพ หรือวิชาชีพ หรือเนื่องจากการประกอบอาชีพหรือวิชาชีพ และ เห็นว่าหากผู้นั้นประกอบอาชีพหรือวิชาชีพนั้นต่อไปอาจจะกระทำความผิดเช่นนั้นขึ้นอีก ศาลจะสั่งไว้ ในคำพิพากษาห้ามการประกอบอาชีพหรือวิชาชีพนั้น มีกำหนดเวลาไม่เกินห้าปีนับแต่วันพ้นโทษไป แล้วก็ได้

กำหนดให้ลงโทษปรับทางอาญาประกอบด้วยเสมอ จากจำนวนคดีทั้งหมด 812 คดี ปรากฏว่ามีการกำหนดให้รอการลงโทษจำคุกและลงโทษปรับทางอาญาควบคู่ไปด้วย คิดเป็นร้อยละ 75 โดยอัตราค่าปรับที่ศาลกำหนดให้ผู้กระทำความผิดมักจะเริ่มต้นตั้งแต่ สามพันบาทขึ้นไป จนถึงอัตราโทษปรับสูงสุดไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท⁴⁵

2.3.2.4 มาตรการในการลงโทษริบทรัพย์สิน

การริบของกลางมิได้เป็นโทษที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 แต่อย่างไร แต่เป็นบทลงโทษตามประมวลกฎหมายอาญาที่เป็นไปเพื่อการลงโทษและวิธีการเพื่อความปลอดภัย เนื่องจากผู้กระทำความผิดต้องสูญเสียทรัพย์สินที่ใช้ในการกระทำความผิดในกรณีนี้ก็คือยานพาหนะที่บรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา โดยศาลสามารถริบทรัพย์สินไว้เพื่อป้องกันไม่ให้ผู้กระทำความผิดนำทรัพย์สินดังกล่าวไปใช้ในการกระทำความผิดซ้ำอีก ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับความเสียหาย (Harm) ความร้ายแรง (Seriousness) หรือความหนักเบา (Gravity) ของความผิด โดยการริบทรัพย์สินตามประมวลกฎหมายอาญาสามารถแบ่งออกได้ 3 ประเภท คือ

1) การริบทรัพย์สินที่ทำหรือมีไว้เป็นความผิด การริบทรัพย์สินกรณีนี้เป็นกรณีศาลจะต้องสั่งริบ ทรัพย์สินเสมอไม่ว่าเป็นของผู้ใดและมีผู้ถูกลงโทษตามคำพิพากษาหรือไม่ เนื่องจากเป็นทรัพย์สินที่กฎหมาย บัญญัติไว้ว่าผู้ใดทำหรือมีไว้เป็นความผิด (มาตรา 32)⁴⁶ ทรัพย์สินประเภทนี้ถือเป็นองค์ประกอบของความผิด วัตถุประสงค์ ในการริบทรัพย์สินประเภทนี้ก็เพื่อความปลอดภัยของสังคม เช่น ทำเงินปลอม ยาเสพติดอาวุธปืน ไม่มีทะเบียน

2) การริบทรัพย์สินที่ศาลจะต้องริบเสมอ เว้นแต่เป็นของผู้อื่นซึ่งมิได้รู้เห็นเป็นใจด้วยในการกระทำความผิดการริบทรัพย์สินในกรณีนี้เป็นกรณีการริบทรัพย์สินที่ได้ให้ไว้เพื่อให้กระทำการทุจริตต่อตำแหน่งหน้าที่หรือ เป็นการให้เพื่อจูงใจบุคคลให้กระทำความผิด หรือเพื่อเป็นรางวัลในการที่บุคคลได้กระทำความผิด (มาตรา 34)⁴⁷ ข้อสังเกตสำหรับการริบทรัพย์สินนี้ได้จะต้องมีการได้ให้กันแล้ว⁴⁸

3) การริบทรัพย์สินที่อยู่ในดุลพินิจของศาลว่าจะริบหรือไม่ก็ได้เว้นแต่เป็นของผู้อื่นซึ่งมิได้รู้เห็นเป็นใจ ด้วยในการกระทำความผิด การริบทรัพย์สินในกรณีนี้เป็นกรณีที่กฎหมาย

⁴⁵ วิรากร หอมเย็น. อ่างแล้วเชิงอรรถที่ 40. หน้า 54.

⁴⁶ มาตรา 32 ทรัพย์สินใดที่กฎหมายบัญญัติไว้ว่า ผู้ใดทำหรือมีไว้เป็นความผิด ให้ริบเสียทั้งสิ้น ไม่ว่าเป็นของผู้กระทำความผิด และมีผู้ถูกลงโทษตามคำพิพากษาหรือไม่

⁴⁷ มาตรา 34 บรรดาทรัพย์สิน

(1) ซึ่งได้ให้ตามความในมาตรา 143 มาตรา 144 มาตรา 149 มาตรา 150 มาตรา 167 มาตรา 201 หรือมาตรา 202 หรือ

(2) ซึ่งได้ให้เพื่อจูงใจบุคคลให้กระทำความผิด หรือเพื่อเป็นรางวัล

ให้ริบเสียทั้งสิ้น เว้นแต่ทรัพย์สินนั้นเป็นของผู้อื่นซึ่งมิได้รู้เห็นเป็นใจด้วยในการกระทำความผิด

⁴⁸ เกียรติจักร วัจนะสวัสดิ์. อ่างแล้วเชิงอรรถที่ 35. หน้า 874.

ให้ศาลใช้ดุลพินิจในการริบทรัพย์สิน ที่ได้ใช้หรือมีไว้เพื่อใช้ในการกระทำความผิด หรือการริบทรัพย์สินที่ได้มาจากการกระทำความผิด (มาตรา 33)⁴⁹

การริบทรัพย์สินในกรณีนี้เป็นการริบทรัพย์สินที่อยู่ในดุลพินิจของศาลว่าจะริบหรือไม่ก็ได้เป็นการริบของกลางในกรณีนี้เป็นไปตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 32 ที่ให้ริบทรัพย์สินที่ทำหรือมีไว้เป็นความผิด และมาตรา 33 ให้ศาลมีอำนาจดุลพินิจสั่งให้ริบทรัพย์สิน ในกรณีที่เป็นทรัพย์สินที่บุคคลได้ใช้หรือมีไว้เพื่อใช้กระทำความผิด หรือ เป็นทรัพย์สินที่บุคคลได้มาโดยการกระทำความผิด แต่หากทรัพย์สินนั้นเป็นของบุคคลที่มีได้รู้เห็นเป็นใจในการกระทำความผิด ก็ไม่สามารถริบทรัพย์สินนั้นได้ ดังนั้น เมื่อยานพาหนะที่ใช้บรรทุกน้ำหนักเกินอัตราเป็นทรัพย์สินที่ใช้ในการกระทำความผิด จึงถือเป็นของกลางที่ศาลมีอำนาจสั่งให้ริบได้ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 33

ประเด็นปัญหาการริบทรัพย์สินตาม พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 เป็นโทษอย่างหนึ่งตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 32⁵⁰ ศาลเป็นผู้มีอำนาจใช้ดุลพินิจจะริบหรือไม่ริบก็ได้ ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 33 (1) ทรัพย์สินซึ่งบุคคลได้ใช้ในการกระทำความผิดและพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 มาตรา 61 และมาตรา 73 ซึ่งการใช้ดุลพินิจในการริบทรัพย์สินเป็นการลงโทษผู้กระทำความผิดจะต้องอยู่ในหลักนิติธรรม (Rule of Law)⁵¹ และมนุษยธรรมเพื่อประโยชน์สุขของประชาชน แต่ต้องคำนึงถึงวัตถุประสงค์ของการลงโทษเพื่อป้องกันไม่ให้มีการกระทำความผิด การลงโทษผู้กระทำความผิดจะต้องคำนึงถึงผลของการกระทำความผิด โดยจะต้องมีสัดส่วนอย่างเหมาะสมระหว่างโทษกับการกระทำอันเป็นความผิด เช่น ผลกระทบต่อ

⁴⁹ มาตรา 33 บัญญัติว่า ในการริบทรัพย์สิน นอกจากศาลจะมีอำนาจริบตามกฎหมายที่บัญญัติไว้โดยเฉพาะแล้ว ให้ศาลมีอำนาจสั่งให้ริบทรัพย์สินดังต่อไปนี้ด้วย คือ

(1) ทรัพย์สินซึ่งบุคคลได้ใช้ หรือมีไว้เพื่อใช้ในการกระทำความผิด หรือ

(2) ทรัพย์สินซึ่งบุคคลได้มาโดยได้กระทำความผิด

เว้นแต่ทรัพย์สินเหล่านี้เป็นทรัพย์สินของผู้อื่นซึ่งมิได้รู้เห็นเป็นใจด้วยในการทำความผิด

⁵⁰ มาตรา 32 ทรัพย์สินใดที่กฎหมายบัญญัติไว้ว่า ผู้ใดทำหรือมีไว้เป็นความผิด ให้ริบเสียทั้งสิ้น ไม่ว่าเป็นของผู้กระทำความผิด และมีผู้ถูกลงโทษตามคำพิพากษาหรือไม่

⁵¹ A.V. Dicey (พ.ศ. 2378-2465) แห่ง All Soul College มหาวิทยาลัย Oxford ประเทศอังกฤษ ได้กล่าวถึง หลักนิติธรรม (Rule of Law) ไว้ในหนังสือ The Law of Constitution ว่าหมายถึงบุคคลทุกคนเสมอภาคกันตามกฎหมายไม่มีบุคคลใดอยู่เหนือกฎหมาย หรือมีอภิสิทธิ์ใด ๆ ทั้งสิ้น ไม่ว่าบุคคลนั้นจะเป็นเจ้าพนักงาน ข้าราชการ หรือราษฎรสามัญชนก็ตาม และสิทธิและเสรีภาพแห่งมนุษยชนต้องได้รับการยอมรับนับถือ บุคคลจะมีความผิดต่อเมื่อมีกฎหมายบัญญัติไว้ และจักต้องได้รับการพิจารณาพิพากษาจากศาลสถิตยุติธรรมที่มีอำนาจอิสระและเด็ดขาดในการชี้ขาดตัดสินตามกฎหมายบ้านเมือง

ผู้เสียหาย สังคม ศาสนา หรือรัฐมากเพียงใด ดังนั้น เมื่อพิจารณาความรับผิดชอบ (The Guilt Principle) การริบทรัพย์กรณียานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราจึงยังไม่มีหลักเกณฑ์ที่แน่นอนหรือความเป็นธรรมที่มากพอแก่ผู้กระทำความผิดแต่ละรายย่อมไม่เท่าเทียมกันซึ่งบางรายริบทรัพย์ ส่วนบางรายที่กระทำความผิดบรรทุกน้ำหนักเกินมากกว่า แต่ไม่โดนริบทรัพย์ จึงควรมีการกำหนดโทษการริบทรัพย์ไว้ในพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 ให้ชัดเจนเพื่อจะได้เป็นบรรทัดฐานเดียวกันในการลงโทษและสอดคล้องตามหลักทฤษฎีทดแทนเป็นการข่มขู่และยับยั้งผู้กระทำความผิดอีกทั้งเป็นการป้องกันไม่ให้เกิดการกระทำความผิดอีกหรือทำให้โอกาสที่จะกระทำความผิดหมดไป⁵²

ในเรื่องดังกล่าวศาลฎีกาได้เคยตัดสินไว้ในคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 3044/2549 ว่า เมื่อจำเลยได้ใช้รถยนต์บรรทุกสิบล้อของกลางบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าอัตราที่กำหนดอันเป็นการฝ่าฝืนต่อกฎหมาย รถยนต์บรรทุกจึงเป็นทรัพย์สินที่บุคคลได้ใช้ในการกระทำความผิดตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 33 (1) แม้พระราชบัญญัติทางหลวงฯ มาตรา 61 ประกอบกับมาตรา 73 มิได้บัญญัติถึงการริบของกลางไว้ แต่ก็มีได้บัญญัติถึงเรื่องนี้ไว้เป็นอย่างอื่นจึงนำมาตรา 33 มาใช้บังคับได้ตามประมวลกฎหมายอาญามาตรา 17

ถือได้ว่าการริบทรัพย์นั้นถือเป็น โทษที่รุนแรงและมีผลป้องปรามและยับยั้งการกระทำความผิดได้ดีกว่าโทษปรับและโทษจำคุก เนื่องจากมูลค่าของรถบรรทุกนั้นค่อนข้างสูงทำให้ผู้ประกอบการขนส่งหรือนายจ้างไม่กล้าที่จะฝ่าฝืนกฎหมายเพราะอาจถูกริบรถบรรทุกได้ ซึ่งศาลได้นำการริบทรัพย์มาใช้ในการลงโทษผู้ฝ่าฝืนบรรทุกน้ำหนักเกินอยู่เช่นกัน ตัวอย่างเช่น

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 4870/2533 รถยนต์บรรทุกของกลางมีน้ำหนักรถและน้ำหนักบรรทุกรวมเกินกว่าอัตราที่กำหนดไว้ถึง 8,300 กิโลกรัม นับได้ว่ามีน้ำหนักเกินอัตราจำนวนมาก เป็นการทำความเสียหายแก่ทางหลวงจังหวัดอันเป็นทางสัญจรไปมาของประชาชน ทั้งยังเป็นการทำลายเศรษฐกิจของชาติ จึงเป็นทรัพย์สินที่ใช้ในการกระทำความผิดอันควรริบ

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 4006/2535 จำเลยนำรถยนต์บรรทุกของกลางบรรทุกเกินกว่ากำหนดถึง 9,300 กิโลกรัมมาเดินบนทางหลวงแผ่นดิน นอกจาก จะทำความเสียหายแก่ทางสัญจรทำให้รัฐต้องสิ้นเปลืองงบประมาณแผ่นดิน ในการบูรณะซ่อมแซมอันมีผลเป็นการทำลายเศรษฐกิจของชาติโดยส่วนรวมแล้ว ยังอาจก่อให้เกิดอันตรายร้ายแรงต่อผู้ขับขี่ยานพาหนะบนทางหลวงแผ่นดินการกระทำความผิดของจำเลยเป็นการกระทำโดยไม่คำนึงถึงความสูญเสียที่จะเกิดตามมาแก่ส่วนรวมและผู้อื่นจึงสมควรริบรถยนต์บรรทุกของกลางที่จำเลยใช้กระทำความผิด

⁵² สุธิมา ล้วนวิริยะกุล สุริย์ฉาย พลวัน และคมสัน สุขมาก. (2562). ปัญหาการบังคับใช้กฎหมายในการตั้งจุดตรวจบนทางหลวง ตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535. *วารสารวิชาการสถาบันวิทยาการจัดการแห่งแปซิฟิก*, 5(1). หน้า 128.

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1204/2549 รถยนต์บรรทุกมีน้ำหนักยานพาหนะบรรทุกเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดจำนวน 2,230 กิโลกรัม ซึ่งนับว่าไม่มากนัก แต่ก็ถือเป็นต้นเหตุในการก่อให้เกิดปัญหาแก่สังคมส่วนรวมตามที่กล่าวมา ดังนั้น รถยนต์บรรทุกของกลางซึ่งจำเลยได้ใช้ในการกระทำความผิด จึงเป็นทรัพย์สินที่สมควรริบ

อย่างไรก็ตาม จากการศึกษาพบว่าการลงโทษริบทรัพย์สินนั้นประสบปัญหาหรือข้อจำกัดอยู่มาก ทั้งนี้ พนักงานอัยการจะใช้ดุลพินิจไม่ขอให้ศาลริบรถบรรทุกของกลางได้หากปรากฏว่า รถที่บรรทุกน้ำหนักเกินนั้นเป็นทรัพย์สินของผู้อื่นซึ่งมิได้รู้เห็นเป็นใจด้วยในการกระทำความผิด โดยในทางปฏิบัติพบว่าพนักงานอัยการมักจะขอให้ศาลริบทรัพย์สินในกรณีต่อไปนี้⁵³

(1) ในสำนวนการสอบสวนมีสัญญาเช่ามาแสดงว่า ผู้ต้องหาเช่ารถยนต์บรรทุกมาจากผู้อื่นและผู้อื่นนั้นไม่รู้ว่าเห็นเป็นใจในการกระทำความผิด

(2) ในสำนวนการสอบสวนมีสัญญาเช่าซื้อมาแสดงว่ารถยนต์บรรทุกของกลางอยู่ในระหว่างการเช่าซื้อ และผู้ให้เช่าซื้อไม่รู้ว่าเห็นเป็นใจในการกระทำความผิด

(3) ในสำนวนการสอบสวนมีสัญญาขายมาแสดงว่า ผู้ต้องหาขายรถยนต์ของกลางให้ผู้อื่นไปแล้ว แต่ยังมีได้มีการโอนทางทะเบียนเท่านั้น ดังนั้น หลักฐานทางทะเบียนของรถยนต์ของกลางจึงยังคงเป็นชื่อผู้ต้องหาแต่ผู้ต้องหาไม่มีกรรมสิทธิ์แล้ว

(4) ในสำนวนการสอบสวนปรากฏข้อเท็จจริงว่านายจ้างใช้ให้ผู้ต้องหาซึ่งเป็นลูกจ้างไปส่งของโดยลูกจ้างบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราเอง นายจ้างจึงไม่ได้สั่งให้บรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา ทั้งได้กำชับลูกจ้างแล้ว กรณีเช่นนี้นายจ้างที่เป็นเจ้าของรถจึงมิได้รู้เห็นเป็นใจในการกระทำความผิดแต่อย่างใด

(5) ในสำนวนการสอบสวนปรากฏข้อเท็จจริงว่าผู้ต้องหาขี้มรดยนต์ของผู้อื่นมาใช้ โดยเจ้าของไม่รู้ว่าจะนำมาใช้บรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา กรณีนี้เจ้าของผู้ให้ขี้มจึงมิได้รู้เห็นเป็นใจในการกระทำความผิดแต่อย่างใด

ซึ่งผู้ประกอบการขนส่งหรือนายจ้างจำนวนมากได้รู้ถึงข้อจำกัดทางกฎหมายในเรื่องการริบทรัพย์สินตามมาตรา 33 วรรคท้ายแห่งประมวลกฎหมายอาญา จึงสามารถหลบหลีกการถูกริบทรัพย์สิน เช่น ได้มีการทำสัญญาหลอก ๆ กันไว้ก่อน บางครั้งพนักงานอัยการก็รู้ดี แต่ไม่กล้าที่จะพูดว่า สัญญาดังกล่าวนั้นเป็นสัญญาปลอมเนื่องจากไม่มีพยานหลักฐานมาพิสูจน์ให้เห็นได้ชัดเจน เมื่อเป็นเช่นนี้พนักงานอัยการมักจะขอให้ริบทรัพย์สินของกลาง เมื่อสำนวนมาถึงศาล ศาลจึงจะต้องพิจารณาตามพยานหลักฐานที่พนักงานสอบสวน (Investigation Authority) และพนักงานอัยการ (Public Prosecutor) ส่งฟ้องคดีส่งผลให้ศาลไม่อาจสั่งริบรถยนต์ของกลางได้ ซึ่งข้อจำกัดของมาตรการริบของกลางในกรณีบรรทุกน้ำหนักเกินนี้สอดคล้องกับผลการศึกษาเรื่องการดำเนินคดี

⁵³ สำนักควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ กรมทางหลวง. อ่างแล้วเชิงอรรถที่ 32. หน้า 243.

โดยการไม่รับของกลาง : กรณีศึกษาเฉพาะรถยนต์บรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดที่สรุปได้ว่า พนักงานอัยการจะใช้ดุลพินิจไม่ขอให้ศาลสั่งริบรถยนต์ของกลางที่บรรทุกน้ำหนักเกินหากปรากฏในสำนวนสอบสวนว่าผู้ขับขี่มิใช่เจ้าของรถยนต์ และเจ้าของรถยนต์นั้นมิได้รู้เห็นในการกระทำความผิดซึ่งในทางปฏิบัติเจ้าของรถยนต์มักมีสัญญาเช่าซื้อเพื่อเป็นข้ออ้างไว้ล่วงหน้า ดังนั้น การริบทรัพย์สินของกลางตามมาตรา 33 นี้ยังคงมีช่องว่างให้ผู้ประกอบการขนส่งหรือนายจ้างสามารถหลีกเลี่ยงได้โดยส่งผลให้มาตรการริบรถบรรทุกของกลางยังมีข้อจำกัดในการใช้เพื่อป้องปรามการกระทำความผิด⁵⁴

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 5642/2551 โจทก์ฟ้องขอให้ศาลพิพากษาลงโทษจำเลยและสั่งริบรถยนต์บรรทุกของกลาง เมื่อจำเลยให้การรับสารภาพ จึงฟังได้ว่าจำเลยได้ใช้รถยนต์บรรทุกของกลางบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด อันเป็นการฝ่าฝืนต่อกฎหมาย รถยนต์บรรทุกของกลางจึงเป็นทรัพย์สินที่บุคคลได้ใช้ในการกระทำความผิดตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 33 (1) แม้ศาลอุทธรณ์ภาค 2 ไม่ได้วินิจฉัยว่ารถยนต์บรรทุกของกลางเป็นทรัพย์สินที่ใช้ในการกระทำความผิดหรือไม่ ก็ฟังได้แล้วว่ารถยนต์บรรทุกของกลางเป็นทรัพย์สินที่ใช้ในการกระทำความผิด ทั้งการสั่งริบของกลางตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 33 (1) เป็นดุลพินิจของศาล การที่ศาลอุทธรณ์ภาค 2 วินิจฉัยว่าเห็นควรไม่ริบรถยนต์บรรทุกของกลางเท่ากับเป็นการใช้ดุลพินิจไม่ริบทรัพย์สินที่ใช้ในการกระทำความผิด คำพิพากษาศาลอุทธรณ์ภาค 2 จึงชอบด้วยประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 186 (9) แล้ว

ด้วยช่องว่างของกฎหมายดังกล่าวซึ่งเป็นที่รู้กันดีระหว่างเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องและผู้ประกอบการขนส่ง ในทางปฏิบัติมักมีกรณีที่ผู้ประกอบการขนส่งได้ขายสินบนให้กับเจ้าหน้าที่ของรัฐที่เกี่ยวข้องเพื่อให้ได้รับการช่วยเหลือ เช่น การแนะนำให้ทำเอกสารสัญญาเช่าซื้อปลอมเพื่อหลีกเลี่ยงการถูกริบรถยนต์ที่บรรทุกน้ำหนักเกิน เป็นต้น ดังนั้น ในทางปฏิบัติผู้ประกอบการขนส่งหรือผู้กระทำความผิดจึงมักหลุดพ้นจากการถูกลงโทษริบของกลางไปได้นั่นเอง ดังจะเห็นได้จากการเก็บสถิติคดีความผิดฐานบรรทุกน้ำหนักเกิน ในพื้นที่ศาลจังหวัดสมุทรสาคร ศาลแขวงนครปฐม และศาลแขวงราชบุรี ระหว่างปี พ.ศ. 2555-2558 ไม่พบว่าศาลได้พิพากษาให้มีการริบรถยนต์ของกลางแต่อย่างใด⁵⁵

วิเคราะห์แล้วเห็นได้ว่า ปัจจุบันสภาพบังคับทางกฎหมายของการบรรทุกน้ำหนักเกินนั้นยังมีข้อจำกัดอยู่ ซึ่งส่งผลให้ผู้กระทำความผิดสามารถหลีกเลี่ยงบทลงโทษได้พอสมควร เช่นผู้ประกอบการขนส่งไม่รู้สึกเกรงกลัวเนื่องจากตนเองมิได้ถูกลงโทษจำคุก เพราะโทษดังกล่าวลงแก่

⁵⁴ สำนักควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ กรมทางหลวง, อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 32, หน้า 244.

⁵⁵ ทศพล ปิ่นแก้ว และอังคณาวิดี ปิ่นแก้ว, (2561), *แนวทางป้องกันและแก้ปัญหาการทุจริต: ศึกษากรณีรถบรรทุกน้ำหนักเกินพิภักดิ์ที่กฎหมายกำหนด*, สำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ, 11 (1), หน้า 58.

คนขับรถที่มักเป็นลูกจ้าง อีกทั้งศาลก็มักจะ ไม่ตัดสินจำคุกลูกจ้างที่เป็นผู้ขับรถในการกระทำผิดครั้งแรกโดยมักจะให้รอลงอาญา นอกจากนี้ ผู้ประกอบการขนส่งหรือนายจ้างยังหลีกเลี่ยงการถูกริบรถยนต์ของกลางได้อีก ข้อจำกัดดังกล่าวล้วนทำให้ผู้ที่ฝ่าฝืนบรรทุกน้ำหนักเกินไม่เกรงกลัวต่อกฎหมาย โดยยังฝ่าฝืนบรรทุกน้ำหนักเกินเพราะรู้ว่าหากถูกจับก็ยังมีข้อจำกัดของกฎหมายที่ทำให้รับโทษไม่รุนแรงนั่นเอง

ทั้งนี้ ผู้วิจัยได้ทำการศึกษารวบรวมคำพิพากษาของศาลชั้นต้นบางส่วนที่ตัดสินระหว่างปี พ.ศ. 2556-2557 ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับลงโทษในคดีบรรทุกน้ำหนักเกิน เพื่อให้แสดงให้เห็นถึงตัวอย่างของการตัดสินของศาลที่มักจะให้ลงโทษจำคุกแก่คนขับรถเพียงระยะสั้น ๆ โดยให้รอลงโทษไว้ นอกจากนี้ ยังพบว่าการริบรถบรรทุกของกลางนั้นเกิดขึ้นน้อยมากเนื่องจากมักมีหลักฐานมาแสดงว่ารถบรรทุกของกลางเป็นของบุคคลอื่นซึ่งไม่รู้เห็นเป็นใจในการกระทำความผิดส่งผลให้พนักงานอัยการไม่อาจขอให้ริบของกลางได้ โดยต้องคืนของกลางให้แก่เจ้าของไปนั่นเอง ตัวอย่างเช่น

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 3999/2557 จำเลยมีความผิดตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 มาตรา 61 วรรคหนึ่ง, 73/2 จำคุก 2 เดือน และปรับ 8,000 บาท จำเลยให้การรับสารภาพ เป็นประโยชน์แก่การพิจารณา มีเหตุบรรเทาโทษ ลดโทษให้กึ่งหนึ่งตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 78 คงจำคุก 1 เดือนและปรับ 4,000 บาท ไม่ปรากฏว่าจำเลยได้รับโทษจำคุกมาก่อน เห็นสมควรให้โอกาสจำเลยกลับตนเป็นพลเมืองดี โทษจำคุกให้รอลงโทษไว้มีกำหนด 2 ปี ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 56 ไม่ชำระค่าปรับให้จัดการตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 29, 30

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 4060/2557 เมื่อวันที่ 7 กรกฎาคม 2557 เวลากลางวัน จำเลยได้นำรถยนต์บรรทุกหมายเลขทะเบียน 80-7092 และ 80-7093 สมุทรสงคราม บรรทุกหินย่อยซึ่งซึ่งรวมตัวรถแล้วมีน้ำหนักเกินอัตราที่กำหนดไป 4,400 กิโลกรัม มาใช้บนทางหลวง เหตุเกิดที่ตำบลนาโคก อำเภอเมือง จังหวัดสมุทรสาคร ศาลพิจารณแล้วเห็นว่าจำเลยมีความผิดตามฟ้อง จำเลยรับสารภาพจึงลดโทษให้กึ่งหนึ่ง คงจำคุก 1 เดือน และปรับ 4,000 บาท โทษจำคุกให้รอลงโทษไว้ 1 ปี ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 56 ไม่ชำระค่าปรับให้จัดการตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 29, 30

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 4380/2557 โจทก์ฟ้องจำเลยฐานความผิดต่อพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 รายละเอียดปรากฏตามบันทึกการฟ้องคดีอาญาด้วยวาจาของโจทก์ เหตุเกิดที่ตำบลบางตาครุ อำเภอโพธาราม จังหวัดราชบุรี จำเลยผิดตามฟ้อง รับสารภาพลดกึ่งหนึ่งในสาม พิจารณาสรุปคดีแล้ว แม้จำเลยให้การรับสารภาพก็ไม่มีเหตุสมควรลดโทษ ให้จำคุก 2 เดือน ปรับ 4,000 บาท โทษจำคุกรอไว้ 1 ปี ไม่ชำระค่าปรับให้จัดการตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 29, 30

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2145/2557 เมื่อวันที่ 3 ตุลาคม 2556 เวลากลางวัน จำเลยได้ ขับรถยนต์บรรทุกสิบล้อหมายเลขทะเบียน 82-3688 ปทุมธานี ซึ่งรถยนต์บรรทุกคันดังกล่าวเป็น ยานพาหนะที่มี 3 เพลา 6 ล้อ (3 เพลา 10 เส้น) ชนิดเพลาคี่ 2 และเพลาคี่ 3 เป็นเพลาคู ใช้ยางคู่รวม 10 เส้น (รถบรรทุกสิบล้อ) ต้องมีน้ำหนักยานพาหนะรวมน้ำหนักบรรทุกไม่เกิน 25,000 กิโลกรัม แต่จำเลยได้บังอาจใช้ยานพาหนะคันดังกล่าวบรรทุกเหล็ก น้ำหนักยานพาหนะรวมน้ำหนักบรรทุก รวมทั้งสิ้น 28,040 กิโลกรัม เกินกว่าที่กฎหมายกำหนดไว้ 3,040 กิโลกรัมเดินทางหลวงแผ่นดิน อันเป็นการฝ่าฝืนต่อกฎหมาย เหตุเกิดตำบลลาดบัวหลวง อำเภอลาดบัวหลวง จังหวัดพระนครศรีอยุธยา

ศาลพิจารณแล้วเห็นว่าจำเลยมีความผิดตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 มาตรา 61, 73 จำคุก 1 เดือน และปรับ 5,000 บาท จำเลยให้การรับสารภาพเพราะจำนนต่อ พยานหลักฐานจึงไม่ลดโทษให้ โทษจำคุกให้รอการลงโทษมีกำหนด 2 ปี ไม่ชำระค่าปรับให้จัดการ ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 29, 30

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 8238/2557 จำเลยมีความผิดตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 มาตรา 61 วรรคหนึ่ง, 73/2 จำคุกจำเลย 4 เดือน และปรับ 10,000 บาท จำเลยให้การรับสารภาพ เป็นประโยชน์แก่การพิจารณา มีเหตุบรรเทาโทษลดให้กึ่งหนึ่งตามประมวลกฎหมายอาญามาตรา 78 คงจำคุกจำเลย 2 เดือน และปรับ 5,000 บาท ไม่ปรากฏว่าจำเลยเคยได้รับโทษจำคุกมาก่อน โทษจำคุก ให้รอการลงโทษมีกำหนด 1 ปี ตามประมวลกฎหมายอาญามาตรา 56 หากจำเลยไม่ชำระค่าปรับให้จัดการ ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 29, 30

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 7813/2556 เมื่อวันที่ 21 พฤศจิกายน 2556 เวลากลางวัน จำเลยได้บังอาจขับรถยนต์บรรทุกสิบล้อ คันหมายเลขทะเบียน 82-5447 นนทบุรี ซึ่งเป็น ยานพาหนะที่มี 2 เพลา 4 ล้อ ยาง 6 เส้น ชนิดเพลาคี่ 2 ใช้ยางคู่ ต้องมีน้ำหนักยานพาหนะ รวมน้ำหนักบรรทุกไม่เกิน 15,000 กิโลกรัม บรรทุกปูนซีเมนต์ ไปตามถนนราชพฤกษ์เข้าจาก ด่านเพชรเกษมมุ่งหน้าถนนบรมราชชนนีซึ่งเป็นทางหลวงแผ่นดิน โดยน้ำหนักบรรทุกและน้ำหนักรถ ซึ่งได้รวม 16,700 กิโลกรัม ซึ่งเกินกว่าอัตราที่กำหนดในประกาศดังกล่าวข้างต้นไป 1,700 กิโลกรัม อันเป็นการฝ่าฝืนต่อกฎหมาย

ศาลพิจารณแล้วเห็นว่าจำเลยมีความผิดตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 มาตรา 61 วรรคหนึ่ง, 73/2 จำคุก 6 เดือนและปรับ 6,000 บาท จำเลยให้การรับสารภาพเป็น ประโยชน์แก่การพิจารณา มีเหตุบรรเทาโทษ ลดโทษให้กึ่งหนึ่งตามประมวลกฎหมายอาญามาตรา 78 คงจำคุก 1 เดือนและปรับ 3,000 บาท ไม่ปรากฏว่าจำเลยเคยต้องโทษจำคุกมาก่อน โทษจำคุกให้รอการลงโทษ ไว้ 1 ปีตามประมวลกฎหมายอาญามาตรา 56 ไม่ชำระค่าปรับให้จัดการตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 29, 30

หมายเหตุ รถบรรทุกของกลางเป็นของบุคคลอื่นซึ่งไม่รู้เห็นเป็นใจในการกระทำความผิดของกลางคืนให้แก่เจ้าของแล้ว

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 4967/2556 เมื่อวันที่ 3 ธันวาคม 2556 เวลากลางวัน จำเลยนี้ได้บังอาจฝ่าฝืนประกาศของผู้อำนวยการทางหลวงชนบทดังกล่าว โดยจำเลยได้ขับรถยนต์บรรทุกเฉพาะกิจ (คอนกรีตผสมเหลว) คันหมายเลข 83-1009 สมุทรปราการ ซึ่งมี 3 เพลา 6 ล้อ ยาง 10 เส้น ชนิดเพลาท้าย (เพลาที่ 2 และเพลาที่ 3) เป็นเพลาคู่ ไซ้ยางคู่ บรรทุกปูนซีเมนต์สำเร็จรูป โดยมีน้ำหนักยานพาหนะรวมน้ำหนักบรรทุกจำนวน 26,470 กิโลกรัม ซึ่งเกินข้อกำหนดน้ำหนักบรรทุกที่กำหนดตามประกาศของผู้อำนวยการทางหลวงชนบทดังกล่าว เป็นจำนวน 1,470 กิโลกรัม เดินบนทางหลวงชนบทหมายเลข นบ 3021 ถนนราชพฤกษ์อันเป็นการฝ่าฝืนต่อกฎหมาย

ศาลพิจารณแล้วเห็นว่า จำเลยมีความผิดตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 มาตรา 73/2 ประกอบมาตรา 61 วรรคหนึ่ง จำคุก 2 เดือน และปรับ 8,000 บาท จำเลยให้การรับสารภาพ เป็นประโยชน์แก่การพิจารณามีเหตุบรรเทาโทษ ลดโทษให้กึ่งหนึ่งตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 78 คงจำคุก 1 เดือนและปรับ 4,000 บาท ไม่ปรากฏว่าจำเลยได้รับโทษจำคุกมาก่อน เห็นสมควรให้โอกาสจำเลยกลับตนเป็นพลเมืองดี โทษจำคุกให้รอการลงโทษไว้มีกำหนด 2 ปี ตามประมวลกฎหมายอาญามาตรา 56 ไม่ชำระค่าปรับให้จัดการตามประมวลกฎหมายอาญามาตรา 29, 30

หมายเหตุ รถบรรทุกของกลางเป็นของบุคคลอื่นซึ่งไม่รู้เห็นเป็นใจในการกระทำความผิดของกลางคืนให้แก่เจ้าของแล้ว

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 5218/2556 เมื่อวันที่ 28 พฤศจิกายน 2556 เวลากลางวัน จำเลยได้บังอาจฝ่าฝืนประกาศของผู้อำนวยการทางหลวงชนบทดังกล่าว โดยได้ขับรถยนต์บรรทุกสิบล้อ คันหมายเลขทะเบียน 81-8780 นนทบุรี ซึ่งมี 3 เพลา 6 ล้อ ยาง 10 เส้น ชนิดเพลาท้าย (เพลาที่ 2 และเพลาที่ 3) เป็นเพลาคู่ ไซ้ยางคู่ บรรทุกดิน โดยมีน้ำหนักยานพาหนะรวมน้ำหนักบรรทุกจำนวน 30,300 กิโลกรัม ซึ่งเกินกว่าข้อกำหนดน้ำหนักบรรทุกที่กำหนดตามประกาศของผู้อำนวยการทางหลวงชนบทดังกล่าว เป็นจำนวน 5,300 กิโลกรัม เดินบนทางหลวงชนบทหมายเลข นบ 5027 อันเป็นทางหลวงชนบท อันเป็นการฝ่าฝืนต่อกฎหมาย โดยที่ยานพาหนะที่ใช้กระทำความผิดนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหาย

ศาลพิจารณแล้วเห็นว่าจำเลยมีความผิดตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 มาตรา 73/2 ประกอบมาตรา 61 วรรคหนึ่ง จำคุก 2 เดือน และปรับ 8,000 บาท จำเลยให้การรับสารภาพ เป็นประโยชน์แก่การพิจารณา มีเหตุบรรเทาโทษ ลดโทษให้กึ่งหนึ่งตามประมวลกฎหมายอาญามาตรา 78 คงจำคุก 1 เดือนและปรับ 4,000 บาท ไม่ปรากฏว่าจำเลยได้รับโทษจำคุกมาก่อน

เห็นสมควรให้ออกาสจำเลยกลับตนเป็นพลเมืองดี โทษจำคุกให้รอการลงโทษไว้มีกำหนด 2 ปี ตามประมวลกฎหมายอาญามาตรา 56 ไม่ชำระค่าปรับให้จัดการตามประมวลกฎหมายอาญามาตรา 29, 30
 หมายเหตุ รบรทุกของกลางเป็นของบุคคลอื่นซึ่งไม่รู้เห็นเป็นใจในการกระทำความผิดของกลางคืนให้แก่เจ้าของแล้ว

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 4998/2556 เมื่อวันที่ 4 ธันวาคม 2556 เวลากลางวัน จำเลยนี้ได้บังอาจ แก้วไขเพิ่มเติมหรือเปลี่ยนแปลงสภาพเครื่องยนต์หรือเครื่องอุปกรณ์ส่วนควบของรถคันหมายเลขทะเบียน 86-1582 นครปฐม ให้ผิดไปจากสาระสำคัญ โดยมีได้อินดูจากนายทะเบียน โดยต่อเติมรพ่วงเป็นชนิด 2 เพลา 4 ล้อ ใช้ยางคู่ (ยาง 8 เส้น) และต่อมาได้มีเพิ่มเพลาล้อเป็นรพ่วงชนิด 3 เพลา 6 ล้อ ใช้ยางคู่ (ยาง 12 เส้น) ซึ่งพนักงานสอบสวนได้เปรียบเทียบปรับแล้ว และได้บังอาจฝ่าฝืนประกาศของผู้อำนวยการทางหลวงชนบทดังกล่าว โดยจำเลยได้ขับรถยนต์ชนิดรถลากจูง คันหมายเลขทะเบียน 86-1581 นครปฐม มี 3 เพลา 6 ล้อ ชนิดเพลาคู่ 2 และที่ 3 เป็นเพลาคู่ ใช้ยางคู่ (ยาง 10 เส้น) และพ่วงรพ่วงชนิดที่มี 3 เพลา 6 ล้อ ชนิดเพลาคู่ 2 และที่ 3 ใช้ยางคู่ (ยาง 12 เส้น) คันหมายเลขทะเบียน 86-1582 นครปฐม บรรทุกหินคลุก โดยมีน้ำหนักยานพาหนะรวมน้ำหนักบรรทุกจำนวน 59,950 กิโลกรัม ซึ่งเกินกว่าอัตราน้ำหนักที่กำหนดตามประกาศของผู้อำนวยการทางหลวงชนบทดังกล่าวข้างต้น เป็นจำนวน 6,950 กิโลกรัม ไปตามทางหลวงชนบทหมายเลข นบ 3021 (ถนนราชพฤกษ์) อันเป็นทางหลวงชนบท อันเป็นการฝ่าฝืนต่อกฎหมาย โดยที่ยานพาหนะที่ใช้กระทำความผิดนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหาย

ศาลพิจารณแล้วเห็นว่า จำเลยมีความผิดตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 มาตรา 73/2 ประกอบมาตรา 61 วรรคหนึ่ง จำคุก 2 เดือน และปรับ 8,000 บาท จำเลยให้การรับสารภาพเป็นประโยชน์แก่การพิจารณา มีเหตุบรรเทาโทษ ลดโทษให้กึ่งหนึ่งตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 78 คงจำคุก 1 เดือนและปรับ 4,000 บาท ไม่ปรากฏว่าจำเลยได้รับโทษจำคุกมาก่อน เห็นสมควรให้ออกาสจำเลยกลับตนเป็นพลเมืองดี โทษจำคุกให้รอการลงโทษไว้มีกำหนด 2 ปี ตามประมวลกฎหมายอาญามาตรา 56 ไม่ชำระค่าปรับให้จัดการตามประมวลกฎหมายอาญามาตรา 29, 30
 หมายเหตุ รบรทุกของกลางเป็นของบุคคลอื่นซึ่งไม่รู้เห็นเป็นใจในการกระทำความผิดของกลางคืนให้แก่เจ้าของแล้ว

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 4838/2556 เมื่อวันที่ 21 พฤศจิกายน 2556 เวลากลางวัน จำเลยนี้ได้บังอาจฝ่าฝืนประกาศของผู้อำนวยการทางหลวงชนบทดังกล่าว โดยจำเลยได้ขับรถยนต์บรรทุกสิบล้อ คันหมายเลขทะเบียน 86-2799 นครปฐม ซึ่งมี 3 เพลา 6 ล้อ ยาง 10 เส้น ชนิดเพลาคู่ (เพลาคู่ 2 และเพลาคู่ 3) เป็นเพลาคู่ ใช้ยางคู่ บรรทุกหิน โดยมีน้ำหนักยานพาหนะรวมน้ำหนักบรรทุกจำนวน 26,250 กิโลกรัม ซึ่งเกินกว่าข้อกำหนดน้ำหนักบรรทุกที่กำหนดตามประกาศของ

ผู้อำนวยการทางหลวงชนบทดังกล่าวเป็นจำนวน 1,250 กิโลกรัม เดินบนทางหลวงชนบทหมายเลข นบ 1011 แยกทางหลวงหมายเลข 9 – บ้านศาลากลาง อันเป็นทางหลวงชนบท อันเป็นการฝ่าฝืนต่อกฎหมาย โดยที่ยานพาหนะที่ใช้กระทำความผิดนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหาย

ศาลพิจารณาแล้วเห็นว่าจำเลยมีความผิดตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 มาตรา 73/2 ประกอบมาตรา 61 วรรคหนึ่ง จำคุก 2 เดือน และปรับ 8,000 บาท จำเลยให้การรับสารภาพ เป็นประโยชน์แก่การพิจารณา มีเหตุบรรเทาโทษ ลดโทษให้กึ่งหนึ่งตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 78 คงจำคุก 1 เดือน และปรับ 4,000 บาท ไม่ปรากฏว่าจำเลยได้รับโทษจำคุกมาก่อน เห็นสมควรให้โอกาสจำเลยกลับตนเป็นพลเมืองดี โทษจำคุกให้รอการลงโทษไว้มีกำหนด 2 ปี ตามประมวลกฎหมายอาญามาตรา 56 ไม่ชำระค่าปรับให้จัดการตามประมวลกฎหมายอาญามาตรา 29, 30

หมายเหตุ รถบรรทุกของกลางเป็นของบุคคลอื่นซึ่งไม่รู้เห็นเป็นใจในการกระทำความผิด ของกลางคืนให้แก่เจ้าของแล้ว

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 4732/2556 เมื่อวันที่ 9 พฤศจิกายน 2556 เวลากลางวัน จำเลยนี้ได้บังอาจฝ่าฝืนประกาศของผู้อำนวยการทางหลวงชนบทดังกล่าว โดยจำเลยได้ขับรถยนต์ บรรทุกเฉพาะกิจ (คอนกรีตผสมเหลว) คันหมายเลขทะเบียน 83-4969 สมุทรปราการ ซึ่งมี 3 เพลา 6 ล้อ ยาง 10 เส้น ชนิดเพลาท้าย (เพลาที่ 2 และเพลาที่ 3) เป็นเพลาคู่ ไซ้ยางคู่ บรรทุกปูนซีเมนต์สำเร็จรูป โดยมีน้ำหนักยานพาหนะรวมน้ำหนักบรรทุกจำนวน 25,920 กิโลกรัม ซึ่งเกินกว่าข้อกำหนด น้ำหนักบรรทุกที่กำหนดตามประกาศของผู้อำนวยการทางหลวงชนบทดังกล่าว เป็นจำนวน 920 กิโลกรัม เดินบนทางหลวงชนบทหมายเลข นบ 3021 ถนนราชพฤกษ์ อันเป็นทางหลวงชนบท อันเป็นการฝ่าฝืน ต่อกฎหมาย โดยที่ยานพาหนะที่ใช้กระทำความผิดนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหาย

ศาลพิจารณาแล้วเห็นว่าจำเลยมีความผิดตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 มาตรา 73/2 ประกอบมาตรา 61 วรรคหนึ่ง จำคุก 2 เดือน และปรับ 8,000 บาท จำเลยให้การรับสารภาพ เป็นประโยชน์แก่การพิจารณา มีเหตุบรรเทาโทษ ลดโทษให้กึ่งหนึ่งตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 78 คงจำคุก 1 เดือน และปรับ 4,000 บาท ไม่ปรากฏว่าจำเลยได้รับโทษจำคุกมาก่อน เห็นสมควรให้โอกาสจำเลยกลับตนเป็นพลเมืองดี โทษจำคุกให้รอการลงโทษไว้มีกำหนด 2 ปี ตามประมวลกฎหมายอาญามาตรา 56 ไม่ชำระค่าปรับให้จัดการตามประมวลกฎหมายอาญามาตรา 29, 30

หมายเหตุ รถบรรทุกของกลางเป็นของบุคคลอื่นซึ่งไม่รู้เห็นเป็นใจในการกระทำความผิด ของกลางคืนให้แก่เจ้าของแล้ว

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 4650/2556 เมื่อวันที่ 31 ตุลาคม 2556 เวลากลางวัน จำเลยนี้ได้บังอาจฝ่าฝืนประกาศของผู้อำนวยการทางหลวงชนบทดังกล่าว โดยจำเลยได้ขับรถยนต์สิบล้อ คันหมายเลขทะเบียน 78-2214 กรุงเทพมหานคร ซึ่งมี 3 เพลา 6 ล้อ ยาง 10 เส้น ชนิดเพลาท้าย (เพลาที่ 2

และเพลที่ 3) เป็นเพลาคู่ ใ้ช้ยางคู่ บรรทุกแผ่นปูนสำเร็จรูป โดยมีน้ำหนักยานพาหนะรวมน้ำหนักบรรทุกจำนวน 27,210 กิโลกรัม ซึ่งเกินกว่าข้อกำหนดน้ำหนักบรรทุกที่กำหนดตามประกาศของผู้อำนวยการทางหลวงชนบทดังกล่าว เป็นจำนวน 2,210 กิโลกรัม เคนบนทางหลวงชนบทหมายเลข 3021 ถนนราชพฤกษ์ อันเป็นทางหลวงชนบท อันเป็นการฝ่าฝืนต่อกฎหมาย โดยที่ยานพาหนะที่ใช้กระทำความผิดนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหาย

ศาลพิจารณาแล้วเห็นว่าจำเลยมีความผิดตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 มาตรา 73/2 ประกอบมาตรา 61 วรรคหนึ่ง จำคุก 2 เดือน และปรับ 8,000 บาท จำเลยให้การรับสารภาพ เป็นประโยชน์แก่การพิจารณา มีเหตุบรรเทาโทษ ลดโทษให้กึ่งหนึ่งตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 78 คงจำคุก 1 เดือน และปรับ 4,000 บาท ไม่ปรากฏว่าจำเลยได้รับโทษจำคุกมาก่อน เห็นสมควรให้ออกาสจำเลยกลับตนเป็นพลเมืองดี โทษจำคุกให้รอกการลงโทษไว้มีกำหนด 2 ปี ตามประมวลกฎหมายอาญามาตรา 56 ไม่ชำระค่าปรับให้จัดการตามประมวลกฎหมายอาญามาตรา 29, 30
 หมายเหตุ รถบรรทุกของกลางเป็นของบุคคลอื่นซึ่งไม่รู้เห็นเป็นใจในการกระทำความผิดของกลางคืนให้แก่เจ้าของแล้ว

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 4186/2556 เมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2556 เวลากลางวัน จำเลยนี้ ได้บังอาจฝ่าฝืนประกาศของผู้อำนวยการทางหลวงชนบทดังกล่าว โดยจำเลยได้ขับรถยนต์สิบล้อ คันหมายเลขทะเบียน 82-3762 นนทบุรี ซึ่งมี 3 เพล 6 ล้อ ยาง 10 เส้น ชนิดเพลท้าย (เพลที่ 2 และเพลที่ 3) เป็นเพลาคู่ ใ้ช้ยางคู่ บรรทุกทราย โดยมีน้ำหนักยานพาหนะรวมน้ำหนักบรรทุกจำนวน 28,500 กิโลกรัม ซึ่งเกินกว่าข้อกำหนดน้ำหนักบรรทุกที่กำหนดตามประกาศของผู้อำนวยการทางหลวงชนบทดังกล่าว เป็นจำนวน 3,500 กิโลกรัม เคนบนทางหลวงชนบทหมายเลข 3021 ถนนราชพฤกษ์ อันเป็นทางหลวงชนบท อันเป็นการฝ่าฝืนต่อกฎหมาย โดยที่ยานพาหนะที่ใช้กระทำความผิดนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหาย

ศาลพิจารณาแล้วเห็นว่า จำเลยมีความผิดตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 มาตรา 73/2 ประกอบมาตรา 61 วรรคหนึ่ง จำคุก 2 เดือน และปรับ 8,000 บาท จำเลยให้การรับสารภาพ เป็นประโยชน์แก่การพิจารณา มีเหตุบรรเทาโทษ ลดโทษให้กึ่งหนึ่งตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 78 คงจำคุก 1 เดือน และปรับ 4,000 บาท ไม่ปรากฏว่าจำเลยได้รับโทษจำคุกมาก่อน เห็นสมควรให้ออกาสจำเลยกลับตนเป็นพลเมืองดี โทษจำคุกให้รอกการลงโทษไว้มีกำหนด 2 ปี ตามประมวลกฎหมายอาญามาตรา 56 ไม่ชำระค่าปรับให้จัดการตามประมวลกฎหมายอาญามาตรา 29, 30
 หมายเหตุ รถบรรทุกของกลางเป็นของบุคคลอื่นซึ่งไม่รู้เห็นเป็นใจในการกระทำความผิดของกลางคืนให้แก่เจ้าของแล้ว

2.4 มาตรการเกี่ยวกับการควบคุมน้ำหนักยานพาหนะบนทางหลวงในต่างประเทศ

2.4.1 การควบคุมน้ำหนักยานพาหนะตามกฎหมายของสหรัฐอเมริกา

2.4.1.1 มาตรการในการควบคุมน้ำหนักยานพาหนะตามกฎหมายของรัฐบาลกลาง

กฎหมายของรัฐบาลกลางของสหรัฐอเมริกาที่ควบคุมเกี่ยวกับน้ำหนักบรรทุกที่ใช้บังคับในขณะนั้น ได้แก่ Federal Aid Highway Act ซึ่งเป็นกฎหมายที่กำหนดควบคุมน้ำหนักบรรทุกของยานพาหนะที่สัญจรผ่านระบบทางหลวงระหว่างรัฐ (Interstate Highway System) เท่านั้น นอกจากนี้ กฎหมายของรัฐบาลกลางไม่มีบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับการออกใบอนุญาตสำหรับการบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ดังนั้น การออกใบอนุญาตสำหรับการบรรทุกน้ำหนักเกินจึงเป็นอำนาจของแต่ละรัฐที่จะกำหนดกฎเกณฑ์สำหรับการออกใบอนุญาตเพื่อใช้บังคับภายในรัฐของตน

การควบคุมน้ำหนักบรรทุกรวมของยานพาหนะโดยกฎเกณฑ์ของรัฐบาลกลางนั้นจะใช้บังคับเฉพาะยานพาหนะที่สัญจรผ่านระบบทางหลวงระหว่างรัฐเท่านั้น สำหรับการควบคุมน้ำหนักบรรทุกรวมของยานพาหนะที่สัญจรผ่านทางหลวงของแต่ละรัฐ เป็นอำนาจของแต่ละรัฐที่จะออกกฎเกณฑ์ควบคุมน้ำหนักบรรทุกรวมสูงสุดใช้บังคับภายในรัฐ ซึ่งกฎหมายภายในนั้นก็จะต้องเป็นไปตามกฎหมายของรัฐบาลกลาง FHWA มีอำนาจควบคุมและตรวจสอบกฎหมายของแต่ละรัฐว่าเป็นไปตามกฎหมายของรัฐบาลกลางหรือไม่ โดย กำหนดให้ในแต่ละปีผู้ว่าการรัฐแต่ละรัฐต้องรายงานการใช้บังคับกฎหมายเกี่ยวกับขนาดและน้ำหนักบรรทุกให้ FHWA รับทราบ รัฐใดที่ไม่ปฏิบัติตามอาจถูกตัดงบประมาณช่วยเหลือจาก Federal-aid funds จำนวนร้อยละ 10 สำหรับงบประมาณที่จะได้รับในปีนั้น ๆ และถ้ารัฐใดออกกฎหมายที่ขัดหรือแย้งกับมาตรฐานน้ำหนักบรรทุกที่กำหนดโดยรัฐบาลกลางอาจถูกตัดงบประมาณสำหรับระบบทางหลวงภายในรัฐ (National Highway System) ทั้งหมด

ขณะนี้กฎหมายเกี่ยวกับน้ำหนักบรรทุกได้ถูกรวบรวมไว้ตาม United States Code Title 23 Section 127 (“23 U.S.C. §127”) ว่าด้วยการจำกัดน้ำหนักของยานพาหนะในระบบทางหลวงระหว่างรัฐ (Vehicle weight limitation-Interstate System) โดยบทบัญญัตินี้จะกำหนดเกี่ยวกับกฎเกณฑ์การจำกัดน้ำหนักบรรทุกของยานพาหนะที่สัญจรผ่านทางหลวงระหว่างรัฐ โดยยานพาหนะสามารถมีน้ำหนักบรรทุกได้สูงสุดตามหลักเกณฑ์ดังต่อไปนี้

- น้ำหนักลงเพลลาสำหรับเพลลาเดี่ยว สูงสุดไม่เกิน 20,000 ปอนด์
- น้ำหนักลงเพลลาสำหรับเพลลาคู่ สูงสุดไม่เกิน 34,000 ปอนด์
- น้ำหนักบรรทุกรวม สำหรับยานพาหนะที่มีเพลลาทั้งหมด 5 เพลลา สูงสุดไม่เกิน

80,000 ปอนด์ หรือในกรณีของยานพาหนะที่มีเพลลาสองเพลลาขึ้นไป น้ำหนักบรรทุกรวมต้องไม่เกินน้ำหนักบรรทุกที่คำนวณได้ตาม Federal Bridge Formula ซึ่งสูงสุดไม่เกิน 80,000 ปอนด์

โดยรัฐแต่ละรัฐต้องออกกฎหมายอนุญาตให้ยานพาหนะสามารถสัญจรผ่านทางหลวงระหว่างที่มีเส้นทางผ่านรัฐนั้นได้ รัฐใดที่มีกฎหมายที่ไม่เป็นไปตามบทบัญญัตินี้อาจถูกตัดงบประมาณเกี่ยวกับทางหลวงที่ถูกจัดสรรจากรัฐบาลกลางปีละร้อยละ 50 ของงบประมาณที่จะได้รับจัดสรรมา⁵⁶

ยานพาหนะที่มีน้ำหนักบรรทุกรวมเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดไว้ข้างต้นไม่สามารถสัญจรผ่านทางหลวงระหว่างรัฐได้ ทั้งนี้ 23 U.S.C. §127 (a) (2) ได้กำหนดข้อยกเว้นไว้สำหรับกรณีที่ยานพาหนะและสัมภาระที่บรรทุกมานั้นไม่สามารถแยกชิ้นส่วนหรือแบ่งชิ้นได้ โดยง่ายตาม 23 CFR §658.5⁵⁷ (non-divisible) และได้รับใบอนุญาตให้บรรทุกน้ำหนักเกินได้ตามหลักเกณฑ์ของกฎหมายของแต่ละรัฐ จะสามารถสัญจรผ่านทางหลวงระหว่างรัฐได้ เนื่องจากกฎหมายที่ควบคุมน้ำหนักบรรทุกของยานพาหนะที่ออกโดยรัฐบาลกลางไม่ได้กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการออกใบอนุญาตสำหรับยานพาหนะที่มีน้ำหนักบรรทุกเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด (Oversized or Overweight Permit) โดยกำหนดให้เป็นอำนาจของแต่ละรัฐที่จะออกใบอนุญาตดังกล่าวนี้แก่เจ้าของหรือผู้ขับขี่ยานพาหนะในแต่ละรัฐเท่านั้น โดยใบอนุญาตที่ออกตามกฎหมายของรัฐนี้จะใช้สำหรับการสัญจรบนทางหลวงภายในรัฐที่เป็นผู้ออกใบอนุญาตเท่านั้น

นอกจากนี้ 23 U.S.C. §127 ได้กำหนดข้อยกเว้นเพิ่มเติมสำหรับยานพาหนะที่บรรทุกน้ำหนักเกินในกรณีต่อไปนี้ให้สามารถสัญจรผ่านทางหลวงระหว่างรัฐได้ ในกรณีดังต่อไปนี้

- ยานพาหนะขนาดใหญ่ (Heavy-Duty Vehicles) ที่ติดตั้งเครื่องมือลดการเผาไหม้เครื่องยนต์ (Idle Reduction Technology) สามารถบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดเพิ่มได้ตามน้ำหนักของเครื่องดังกล่าวแต่ต้องไม่เกิน 550 ปอนด์⁵⁸

⁵⁶ 23 U.S.C. §127 (a) (1).

⁵⁷ 23 CFR §658.5 ได้ให้ความหมายของคำว่า Non-divisible หมายถึง สัมภาระหรือยานพาหนะที่มีความยาวหรือน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ซึ่งหากนำมาแยกชิ้นให้มีขนาดเล็กลงจะทำให้

(1) ลดความสามารถในการใช้งานของยานพาหนะ เช่น ทำให้ไม่สามารถใช้งานได้ตามหน้าที่ของยานพาหนะนั้น

(2) ทำลายมูลค่าของสัมภาระหรือยานพาหนะ เช่น ทำให้สัมภาระหรือยานพาหนะไม่สามารถใช้งานได้ตามวัตถุประสงค์การใช้งาน หรือ

(3) ต้องใช้เวลากว่า 8 ชั่วโมงเพื่อแยกชิ้นส่วนของสัมภาระหรือยานพาหนะนั้น โดยผู้ยื่นคำขอรับใบอนุญาตบรรทุกน้ำหนักเกินมีหน้าที่ต้องแสดงพยานหลักฐานเกี่ยวกับระยะเวลาดังกล่าว

ทั้งนี้ รัฐอาจกำหนดให้ถือว่ายานพาหนะที่ออกแบบมาเพื่อใช้ขนส่งวัสดุทางนิเวศวิทยาหรือยานพาหนะทางทหารที่ใช้ขนส่งยุทธโศปกรณ์เป็นยานพาหนะหรือสัมภาระที่แยกชิ้นส่วนไม่ได้

⁵⁸ 23 U.S.C. §127 (a) (12).

- ยานพาหนะที่ขนส่งน้ำมัน ให้ถือว่าน้ำมันเป็นสัมภาระที่ไม่อาจแยกชิ้นส่วนหรือแบ่งชิ้นได้โดยง่าย ดังนั้น รัฐแต่ละรัฐจึงสามารถพิจารณาออกใบอนุญาตสำหรับการบรรทุกน้ำหนักเกินให้แก่ยานพาหนะที่ขนส่งน้ำมันได้⁵⁹

- ยานพาหนะที่ได้รับอนุญาตให้บรรทุกน้ำหนักเกินที่ขนส่งสิ่งของช่วยเหลือในกรณีที่ประธานาธิบดีได้ประกาศภาวะฉุกเฉินในกรณีภัยพิบัติ แม้ว่าสิ่งของหรือสัมภาระที่บรรทุกนั้นจะสามารถแยกชิ้นส่วนหรือแบ่งชิ้นได้โดยง่าย⁶⁰

- ยานพาหนะสำหรับลากจูงขนาดใหญ่ (Covered Heavy-Duty Tow and Recovery Vehicles) ซึ่งใช้ในการลากจูงยานพาหนะอื่นที่ใช้การไม่ได้ สามารถมีน้ำหนักบรรทุกรวมเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดได้ ทั้งนี้ ยานพาหนะที่ลากจูงต้องมีน้ำหนักบรรทุกรวมที่มากกว่าหรือเท่ากับน้ำหนักบรรทุกรวมของยานพาหนะที่ถูกลากจูง⁶¹

- ยานพาหนะฉุกเฉิน (Emergency Vehicles) ซึ่งเป็นยานพาหนะที่ใช้ในเหตุฉุกเฉินเพื่อขนส่งคนหรือทรัพย์สิน เพื่อใช้ในการดับเพลิงหรือเพื่อใช้ในการลดเหตุอันตรายต่าง ๆ โดยยานพาหนะนี้สามารถมีน้ำหนักบรรทุกสูงสุดไม่เกิน 86,000 ปอนด์⁶²

นอกจาก การรวบรวมกฎหมายให้เป็นหมวดหมู่ตาม United States Code แล้ว รัฐบาลกลางได้ดำเนินการรวบรวมกฎระเบียบเกี่ยวกับน้ำหนักบรรทุกให้เป็นหมวดหมู่ตาม Code of Federal Regulation (CFR) Title 23 Part 658 ว่าด้วยขนาดและน้ำหนักของรถบรรทุก การกำหนดเส้นทางข้อกำหนดเกี่ยวกับความยาว ความกว้าง และน้ำหนัก (Truck Size and Weight, Route Designations—Length, Width and Weight Limitations) ซึ่งกฎเกณฑ์เกี่ยวกับน้ำหนักบรรทุกของยานพาหนะกำหนดไว้ตาม 23 CFR §658.17 ซึ่งสอดคล้องกับกฎเกณฑ์ตาม 23 U.S.C. §127

ทั้งนี้ กฎหมายเกี่ยวกับการควบคุมน้ำหนักบรรทุกของยานพาหนะที่ออกโดยรัฐบาลกลางนั้นมิได้กำหนดมาตรการบังคับสำหรับกรณีที่ยานพาหนะที่สัญจรบนทางหลวงระหว่างรัฐมีน้ำหนักบรรทุกหรือน้ำหนักลงเพลาเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด โดยการมาตรการบังคับหรือบทลงโทษสำหรับยานพาหนะที่มีน้ำหนักบรรทุกหรือน้ำหนักลงเพลาเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดจะไปเป็นตามกฎเกณฑ์ภายในของแต่ละรัฐ และเป็นอำนาจของหน่วยงานของแต่ละรัฐในการใช้บังคับกฎหมาย

2.4.1.2 มาตรการในการควบคุมน้ำหนักยานพาหนะตามกฎหมายของรัฐ

⁵⁹ 23 U.S.C. §127 (a) (13).

⁶⁰ 23 U.S.C. §127 (i).

⁶¹ 23 U.S.C. §127 (m).

⁶² 23 U.S.C. §127 (r).

การควบคุมน้ำหนักยานพาหนะของรถบรรทุกที่สัญจรบนทางหลวงของรัฐ (State Highway) นั้น เป็นอำนาจหน้าที่ของรัฐบาลในแต่ละรัฐที่จะออกกฎหมายมาใช้บังคับในการควบคุมน้ำหนักบรรทุก ทั้งนี้ กฎหมายควบคุมน้ำหนักบรรทุกของแต่ละรัฐนั้นจะต้องสอดคล้องและเป็นไปตามที่กฎหมายควบคุมน้ำหนักบรรทุกของรัฐบาลกลางได้กำหนดไว้⁶³ หากรัฐใดที่กำหนดมาตรการหรือกฎหมายเกี่ยวกับน้ำหนักบรรทุกของยานพาหนะ โดยไม่เป็นไปตามกฎหมายของรัฐบาลกลาง จะต้องถูกตัดเงินงบประมาณเงินช่วยเหลือด้านทางหลวงจากรัฐบาลกลาง (Federal Aid Highway Fund) ซึ่งเป็นเงินสนับสนุนสำหรับงบประมาณการก่อสร้างและบำรุงรักษาทางหลวงภายในรัฐนั้น ๆ⁶⁴ รวมทั้งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมของรัฐบาลกลางมีสิทธิที่จะพิจารณาตัดงบประมาณร้อยละ 50 จากรัฐที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับน้ำหนักบรรทุกของยานพาหนะที่สัญจรผ่านทางหลวงระหว่างรัฐ ให้แตกต่างจากกฎเกณฑ์ของรัฐบาลกลาง⁶⁵

การที่รัฐบาลกลางสหรัฐอเมริกาได้กำหนดอัตราการบรรทุกน้ำหนักยานพาหนะบนทางหลวงตาม US. Code มาตรา 127 มิได้เป็นกฎหมายที่ใช้บังคับให้รัฐต้องปฏิบัติตาม เพียงแต่รัฐใดไม่ปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ที่รัฐบาลกลางกำหนดเกี่ยวกับอัตราการบรรทุกน้ำหนักของยานพาหนะ จะต้องถูกจัดเงินที่รัฐบาลกลางสนับสนุนในรูปแบบของเงินงบประมาณสำหรับการก่อสร้างและบำรุงรักษาทางหลวง 50 เปอร์เซ็นต์ ในแต่ละปี โดยข้อยกเว้นที่จะไม่นำหลักเกณฑ์การกำหนดอัตราน้ำหนักบรรทุกที่ออกโดยรัฐบาลกลางมาปฏิเสธการกำหนดอัตราการบรรทุกน้ำหนักของรัฐประกาศเป็นกฎหมายจากจำนวนเพลซึ่งใช้บังคับก่อนวันที่ 1 กรกฎาคม 1956 แต่หากเป็นกรณีที่จำกัดอัตราการบรรทุกน้ำหนักรวม (Gross Weight Limit) ให้พิจารณาก่อนการแก้ไขในปี ค.ศ. 1974 ตามที่กำหนดไว้ใน US. Code มาตรา 127 (4)⁶⁶ ประกอบกับ CFR ข้อ 658.17 (i)⁶⁷ นอกจาก

⁶³ 23 U.S.C. §141 (a).

⁶⁴ 23 U.S.C. §141 (b).

⁶⁵ 23 U.S.C. §127 (a).

⁶⁶ US. CODE section 127 (4). this section shall not be construed to deny apportionment to any State allowing the operation within such State of any vehicles or combinations thereof, other than vehicles or combinations subject to subsection (d) of this section, which determines could be lawfully operated within such State on July 1, 1956, except in the case of the overall gross weight of any group of two or more consecutive axles, on the date of enactment of the Federal-Aid Highway Amendments of 1974.

⁶⁷ Code of Federal Regulation section 658.17 (i) “The provisions of paragraphs (b), (c), and (d) of this section shall not apply to single, or tandem-axle weights, or gross weights legally authorized under State law on July 1, 1956. The group of axles requirement established in this section shall not apply to vehicles legally grandfathered under State groups of axles tables or formulas on January 4, 1975. Grandfathered weight limits

แม้ว่ามาตรฐานการจำกัดอัตราการบรรทุกน้ำหนักตามกฎหมายของรัฐจะมีมาตรฐานที่ต่ำกว่ากฎเกณฑ์ที่ออกโดยรัฐบาลกลางก็ตาม แต่การยอมรับกฎเกณฑ์การบรรทุกน้ำหนักยานพาหนะที่กำหนดโดยรัฐในลักษณะ Grandfather Clause ทำให้แต่ละรัฐมีอำนาจในการออกกฎหมายเพื่อบริหารจัดการระบบทางหลวงระหว่างประเทศ (The International Highway System) ที่อยู่ในความรับผิดชอบของรัฐได้ โดยเกณฑ์การกำหนดอัตราการบรรทุกน้ำหนักยานพาหนะที่ออกโดยรัฐบาลกลางจะไม่นำมาใช้บังคับกับระบบทางหลวงภายในรัฐ สามารถสรุปเกณฑ์การจำกัดอัตราการบรรทุกน้ำหนักของยานพาหนะตามกฎหมายภายในบางรัฐได้ดังตาราง ต่อไปนี้⁶⁸

are vested on the date specified by Congress and remain available to a State even if it chooses to adopt a lower weight limit for a time.

⁶⁸ วิรากร หอมเย็น. อ่างแล้วเชิงอรรถที่ 40. หน้า 91-92.

ตารางที่ 1 เกณฑ์อัตราน้ำหนักบรรทุกของยานพาหนะตามกฎหมายของรัฐต่าง ๆ ในสหรัฐอเมริกา⁶⁹

STATE	Maximum GVW	Maximum Axle Weights	
		เพลาคีียว	เพลาคู่
Alaska	ไม่มีข้อกำหนดอัตราน้ำหนัก		
Arizona	129,000 ปอนด์	20,000 ปอนด์	34,000 ปอนด์
Colorado	110,000 ปอนด์	20,000 ปอนด์	34,000 ปอนด์
Connecticut	80,000 ปอนด์	22,400 ปอนด์	38,000 ปอนด์
District of Columbia	80,000 ปอนด์	22,000 ปอนด์	36,000 ปอนด์
Florida	147,000 ปอนด์	22,000 ปอนด์	44,000 ปอนด์
Georgia	80,000 ปอนด์	20,340 ปอนด์	34,000 ปอนด์
Hawaii	88,000 ปอนด์	22,500 ปอนด์	34,000 ปอนด์
Idaho	105,000 ปอนด์	20,000 ปอนด์	34,000 ปอนด์
Indiana	142,400 ปอนด์	22,400 ปอนด์	34,000 ปอนด์
Iowa	129,000/95,000 ปอนด์	N/A	
Kansas	120,000 ปอนด์	22,000 ปอนด์	34,000 ปอนด์
Maine	100,000 ปอนด์	22,400 ปอนด์	41,000 ปอนด์
เพลาคีียว	เพลาคู่	เพลาคีียว	เพลาคู่
Massachusetts	127,400 ปอนด์	22,400 ปอนด์	32,000 ปอนด์
Michigan	164,000 ปอนด์	18,000 ปอนด์	36,000 ปอนด์
Missouri	120,000/90,000 ปอนด์	N/A	
Montana	137,000 ปอนด์/131,060 ปอนด์	20,000 ปอนด์	34,000 ปอนด์
Nebraska	95,000 ปอนด์	20,000 ปอนด์	34,000 ปอนด์
Nevada	129,000 ปอนด์	20,000 ปอนด์	34,000 ปอนด์
New Hampshire	103,000 ปอนด์	22,400 ปอนด์	36,000 ปอนด์
New Jersey	80,000 ปอนด์	22,400 ปอนด์	34,000 ปอนด์
New Mexico	86,400 ปอนด์	21,600 ปอนด์	34,000 ปอนด์
New York	143,000 ปอนด์	การจำกัดน้ำหนักแตกต่างกันตามจำนวนเพลาคีียว	
North Carolina	80,000 ปอนด์	20,000 ปอนด์	38,000 ปอนด์
North Dakota	105,500 ปอนด์	20,000 ปอนด์	34,000 ปอนด์
Ohio	127,000/150,000 ปอนด์	21,000 ปอนด์	34,000 ปอนด์
Oklahoma	90,000 ปอนด์	20,000	34,000 ปอนด์
Oregon	105,000 ปอนด์	20,000 ปอนด์	34,000 ปอนด์
Pennsylvania	80,000 ปอนด์	ตามนโยบายของรัฐในแต่ละช่วงเวลา	
Rhode Is Land	80,000 ปอนด์	22,400 ปอนด์	44,800
South Carolina	129,000 ปอนด์	20,000 ปอนด์	34,000 ปอนด์
Utah	129,000 ปอนด์	20,000 ปอนด์	34,000 ปอนด์
Vermont	80,000 ปอนด์	22,400 ปอนด์	36,000 ปอนด์
Washington	105,000 ปอนด์	25,000 ปอนด์	34,000 ปอนด์
Wisconsin	อัตราน้ำหนักเป็นไปตามประเภทสินค้า		
Wyoming	117,000 ปอนด์	20,000 ปอนด์	36,000 ปอนด์

⁶⁹ วีรากร หอมเย็น. อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 40. หน้า 93.

2.4.1.3 มาตรการในการลงโทษทางอาญาตามกฎหมายของสหรัฐอเมริกา

แนวคิดว่าด้วยการจำกัดอัตราค่าบริการบรรทุกน้ำหนักยานพาหนะเป็นกฎหมายจราจรสร้างขึ้นสำหรับรักษาความปลอดภัยของประชาชนผู้ที่สัญจรบนทางหลวงลักษณะเป็นกฎหมายเทคนิคเพื่อดูแลรักษาทางหลวงอันเป็นทรัพย์สินสาธารณะไม่ให้ได้รับความเสียหาย ซึ่งการฝ่าฝืนกฎหมายดังกล่าวมิได้ส่งผลกระทบต่อความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน ในบางมลรัฐของสหรัฐอเมริกาจึงยกเลิกมาตรการลงโทษจำคุก เนื่องจากความไม่สอดคล้องกับสภาพความเสียหายของทางหลวง และกำหนดให้ความผิดที่มีการฝ่าฝืนใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราบนทางหลวงเป็นความผิดลหุโทษ มีลักษณะเป็นการบังคับโทษในทางทรัพย์สินโดยอัตราค่าปรับจะแตกต่างกันไปตามนโยบายและมาตรฐานทางหลวงของมลรัฐ ทั้งนี้ การพิจารณาอัตราค่าปรับจะขึ้นอยู่กับอัตราน้ำหนักที่บรรทุกเพิ่มขึ้น หรือพฤติกรรมของการกระทำผิดซ้ำของบุคคล

กฎหมายภายในของหลายรัฐได้กำหนดให้การฝ่าฝืนกฎเกณฑ์เกี่ยวกับน้ำหนักบรรทุกของยานพาหนะเป็นการกระทำความผิดอาญาประเภท Misdemeanor หรือ Misdemeanor Traffic Offense ซึ่งเป็นความผิดอาญาที่มีระวางโทษปรับหรือจำคุกหรือทั้งจำทั้งปรับ โดยจำนวนค่าปรับทางอาญาและโทษจำคุกนั้นจะแตกต่างกันไปตามแต่กฎหมายของรัฐนั้น ๆ นอกจากนี้ ในบางรัฐ เช่น รัฐ Alabama ยังมีการกำหนดโทษทางอาญาอีกหนึ่งฐาน คือ การให้หนักโทษทำงานหนัก (Hard Labor) ตามระยะเวลาที่กฎหมายกำหนด

ทั้งนี้ ค่าปรับทางอาญาของบางรัฐจะกำหนดเป็นอัตราคงที่ (Flat Rate) เช่น กฎหมายของรัฐ Alabama กำหนดให้ผู้ที่ฝ่าฝืนบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ 100 – 500 เหรียญสหรัฐ⁷⁰ แต่กฎหมายของบางรัฐจะกำหนดโทษปรับเพิ่มขึ้นตามสัดส่วนของน้ำหนักบรรทุกที่เกินกว่าที่กฎหมายกำหนด เช่น กฎหมายของรัฐ Alaska⁷¹

การกำหนดประเภทความผิดของการบรรทุกน้ำหนักเกิน บางรัฐกำหนดให้ความผิดเกี่ยวกับการบรรทุกน้ำหนักเกินเป็นความผิดอาญาประเภท Misdemeanor แต่บางรัฐกำหนดให้ฝ่าฝืนกฎหมายเกี่ยวกับน้ำหนักบรรทุกของยานพาหนะเป็นความผิดกฎหมายจราจร หรือ Traffic Infraction ซึ่งเป็นความผิดที่ยังไม่ถึงขั้นเป็นความผิดอาญา รวมถึงโทษจะไม่รุนแรง ไม่มีโทษจำคุก มีแต่เพียงโทษปรับ เช่น รัฐ Maine กำหนดให้การฝ่าฝืนบทบัญญัติเกี่ยวกับน้ำหนักบรรทุกของยานพาหนะเป็นความผิดกฎหมายจราจร ซึ่ง Maine Revised Statutes Title 29-A §101 ให้คำนิยามไว้

⁷⁰ Code of Alabama 1975, Section 32-9-5.

⁷¹ Alaska Administrative Code, Section 45.75.380 (b).

ว่าหมายถึง การฝ่าฝืนบทบัญญัติตามกฎหมายนี้หรือกฎเกณฑ์ใด ๆ ที่ออกตามกฎหมายนี้ ไม่ถือว่าเป็นการกระทำความผิดทางอาญาหรือทางแพ่ง และไม่มีโทษจำคุกหรือจำคุก⁷²

ในบางรัฐ เช่น รัฐ Arizona ได้กำหนดมาตรการทางกฎหมายที่บดทลงโทษทางอาญาและค่าปรับทางแพ่งต่อผู้ที่ฝ่าฝืนกฎเกณฑ์เกี่ยวกับการควบคุมน้ำหนักบรรทุก โดยกำหนดให้การกระทำความผิดซ้ำเป็นความผิดอาญาประเภท Class 3 Misdemeanor หรือ Class 2 Misdemeanor ซึ่งจะมีโทษจำคุกไม่เกิน 30 วัน และไม่เกิน 2 เดือน ตามลำดับ และกำหนดให้การผู้ที่ฝ่าฝืนกฎเกณฑ์เกี่ยวกับการควบคุมน้ำหนักบรรทุกต้องชำระเบี้ยปรับทางแพ่ง (Civil Penalty) ตามจำนวนของน้ำหนักบรรทุกที่เกินกว่าที่กฎหมายกำหนด

ตารางที่ 2 ตารางแสดงมาตรการลงโทษทางอาญากรณีฝ่าฝืนบทบัญญัติเกี่ยวกับน้ำหนักบรรทุก⁷³

รัฐ	บทลงโทษทางอาญา (โทษปรับหรือโทษจำคุก)
Alabama	การขับขี่ยานพาหนะที่บรรทุกน้ำหนักเกิน หรือฝ่าฝืนเงื่อนไขตามใบอนุญาต เป็นการกระทำความผิดประเภท Misdemeanor เจ้าของยานพาหนะที่ได้อำนาจหรือยินยอมให้เกิดการฝ่าฝืนดังกล่าวและผู้ขับขี่ยานพาหนะ ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ 100 ถึง 500 USD และระวางโทษจำคุกหรือให้ทำงานหนักเป็นเวลา 30 - 60 วัน ⁷⁴
Alaska	ผู้ที่ฝ่าฝืนบทบัญญัติตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งถือว่ากระทำความผิด (Civil Traffic Violation) เว้นแต่บัญญัติไว้เป็นอย่างอื่น และตามศาลอาจสั่งเก็บเงินเพิ่ม (Surcharge) ได้ และหากเป็นการฝ่าฝืนกฎเกณฑ์เกี่ยวกับน้ำหนักบรรทุกต้องระวางโทษ ดังนี้ ⁷⁵ <ul style="list-style-type: none"> - การฝ่าฝืนบทบัญญัติข้างต้นภายใน 6 เดือนนับแต่ถูกตัดสินว่ากระทำความผิดครั้งก่อน ให้เป็นความผิดอาญาประเภท Class 3 Misdemeanor - การถูกพิพากษาว่ากระทำความผิดภายใน 1 เดือนนับแต่วันที่ศาลมีคำพิพากษาในความผิดครั้งก่อนหน้า ให้เป็นความผิดอาญาประเภท Class 2 Misdemeanor

⁷² "Traffic infraction" means any violation of any provision of this Title, or of any rules established under this Title, not expressly defined as a crime or as a civil violation and otherwise not punishable by incarceration.

⁷³ สำนักควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ กรมทางหลวง. อ่างแล้วเชิงอรรถที่ 32. หน้า 298-337.

⁷⁴ สำนักควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ กรมทางหลวง. อ่างแล้วเชิงอรรถที่ 32. หน้า 298.

⁷⁵ สำนักควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ กรมทางหลวง. อ่างแล้วเชิงอรรถที่ 32. หน้า 298.

Arizona	<p>ผู้จับขี้นยานพาหนะรวมถึงเจ้าของ ตัวกร นายจ้าง ผู้เช่า ผู้ให้เช่า ตัวแทน หรือผู้แทนนิติบุคคล ที่อนุญาตหรือก่อให้เกิดการบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ถือว่ากระทำความผิดอาญาประเภท misdemeanor และต้องระวางโทษ ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> - กระทำความผิดครั้งแรก ปรับไม่เกิน 100 USD - กระทำความผิดซ้ำภายใน 1 ปีนับแต่การกระทำความผิดครั้งแรก ปรับไม่เกิน 200 USD - กระทำความผิดครั้งที่ 3 โดยกระทำความผิดภายใน 1 ปีนับแต่การกระทำความผิดครั้งแรก ปรับไม่เกิน 500 USD <p>และปรับเพิ่มเติมในกรณีของการบรรทุกน้ำหนักเกิน ดังนี้⁷⁶</p> <table border="1" data-bbox="501 801 1430 1617"> <thead> <tr> <th data-bbox="501 801 900 925">น้ำหนักบรรทุกรวมที่เกิน (ปอนด์)</th> <th data-bbox="900 801 1430 925">ค่าปรับ (USD)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="501 925 900 981">0 - 1,000</td> <td data-bbox="900 925 1430 981">10 - 20</td> </tr> <tr> <td data-bbox="501 981 900 1037">1,000 - 2,000</td> <td data-bbox="900 981 1430 1037">0.01 - 0.03 USD ต่อน้ำหนักเกินทุก ๆ 1 ปอนด์</td> </tr> <tr> <td data-bbox="501 1037 900 1093">2,000 - 3,000</td> <td data-bbox="900 1037 1430 1093">0.02 – 0.04 USD ต่อน้ำหนักเกินทุก ๆ 1 ปอนด์</td> </tr> <tr> <td data-bbox="501 1093 900 1149">3,000 - 4,000</td> <td data-bbox="900 1093 1430 1149">0.03 – 0.05 USD ต่อน้ำหนักเกินทุก ๆ 1 ปอนด์</td> </tr> <tr> <td data-bbox="501 1149 900 1205">4,000 - 10,000</td> <td data-bbox="900 1149 1430 1205">0.04 – 0.06 USD ต่อน้ำหนักเกินทุก ๆ 1 ปอนด์</td> </tr> <tr> <td data-bbox="501 1205 900 1617">10,000 ขึ้นไป</td> <td data-bbox="900 1205 1430 1617"> <ul style="list-style-type: none"> - กระทำความผิดครั้งแรกในรอบปี ปรับ 0.08 – 0.10 USD ต่อน้ำหนักเกินทุก ๆ 1 ปอนด์ - กระทำความผิดครั้งที่ 2 ในรอบปี ปรับ 0.13 – 0.15 USD ต่อน้ำหนักเกินทุก ๆ 1 ปอนด์ - หากกระทำความผิดครั้งที่ 3 และครั้งถัดมาในรอบปี ปรับ 0.18 – 0.20 USD ต่อน้ำหนักเกินทุก ๆ 1 ปอนด์ </td> </tr> </tbody> </table>	น้ำหนักบรรทุกรวมที่เกิน (ปอนด์)	ค่าปรับ (USD)	0 - 1,000	10 - 20	1,000 - 2,000	0.01 - 0.03 USD ต่อน้ำหนักเกินทุก ๆ 1 ปอนด์	2,000 - 3,000	0.02 – 0.04 USD ต่อน้ำหนักเกินทุก ๆ 1 ปอนด์	3,000 - 4,000	0.03 – 0.05 USD ต่อน้ำหนักเกินทุก ๆ 1 ปอนด์	4,000 - 10,000	0.04 – 0.06 USD ต่อน้ำหนักเกินทุก ๆ 1 ปอนด์	10,000 ขึ้นไป	<ul style="list-style-type: none"> - กระทำความผิดครั้งแรกในรอบปี ปรับ 0.08 – 0.10 USD ต่อน้ำหนักเกินทุก ๆ 1 ปอนด์ - กระทำความผิดครั้งที่ 2 ในรอบปี ปรับ 0.13 – 0.15 USD ต่อน้ำหนักเกินทุก ๆ 1 ปอนด์ - หากกระทำความผิดครั้งที่ 3 และครั้งถัดมาในรอบปี ปรับ 0.18 – 0.20 USD ต่อน้ำหนักเกินทุก ๆ 1 ปอนด์
น้ำหนักบรรทุกรวมที่เกิน (ปอนด์)	ค่าปรับ (USD)														
0 - 1,000	10 - 20														
1,000 - 2,000	0.01 - 0.03 USD ต่อน้ำหนักเกินทุก ๆ 1 ปอนด์														
2,000 - 3,000	0.02 – 0.04 USD ต่อน้ำหนักเกินทุก ๆ 1 ปอนด์														
3,000 - 4,000	0.03 – 0.05 USD ต่อน้ำหนักเกินทุก ๆ 1 ปอนด์														
4,000 - 10,000	0.04 – 0.06 USD ต่อน้ำหนักเกินทุก ๆ 1 ปอนด์														
10,000 ขึ้นไป	<ul style="list-style-type: none"> - กระทำความผิดครั้งแรกในรอบปี ปรับ 0.08 – 0.10 USD ต่อน้ำหนักเกินทุก ๆ 1 ปอนด์ - กระทำความผิดครั้งที่ 2 ในรอบปี ปรับ 0.13 – 0.15 USD ต่อน้ำหนักเกินทุก ๆ 1 ปอนด์ - หากกระทำความผิดครั้งที่ 3 และครั้งถัดมาในรอบปี ปรับ 0.18 – 0.20 USD ต่อน้ำหนักเกินทุก ๆ 1 ปอนด์ 														

⁷⁶ สำนักควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ กรมทางหลวง. อ่างแล้วเชิงอรรถที่ 32. หน้า 299.

Arkansas	<p>ผู้ที่ฝ่าฝืนบทบัญญัติโดยบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดตั้งแต่ 4,501 ปอนด์ขึ้นไป ถือว่ากระทำความผิดอาญาประเภท Misdemeanor (และไม่มีเหตุยกเว้นโทษ) และต้องระวางโทษปรับ ดังนี้⁷⁷</p> <table border="1" data-bbox="501 461 1370 1406"> <thead> <tr> <th data-bbox="501 461 900 584">น้ำหนักบรรทุกรวมที่เกิน (ปอนด์)</th> <th data-bbox="900 461 1370 584">ค่าปรับ (USD)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td data-bbox="501 584 900 640">0 - 1,000</td><td data-bbox="900 584 1370 640">20</td></tr> <tr><td data-bbox="501 640 900 696">1,001 - 1,500</td><td data-bbox="900 640 1370 696">30</td></tr> <tr><td data-bbox="501 696 900 752">1,501 - 2,000</td><td data-bbox="900 696 1370 752">40</td></tr> <tr><td data-bbox="501 752 900 808">2,001 - 2,500</td><td data-bbox="900 752 1370 808">55</td></tr> <tr><td data-bbox="501 808 900 864">2,501 - 3,000</td><td data-bbox="900 808 1370 864">85</td></tr> <tr><td data-bbox="501 864 900 920">3,001 - 3,500</td><td data-bbox="900 864 1370 920">105</td></tr> <tr><td data-bbox="501 920 900 976">3,501 - 4,000</td><td data-bbox="900 920 1370 976">125</td></tr> <tr><td data-bbox="501 976 900 1032">4,001 - 4,500</td><td data-bbox="900 976 1370 1032">145</td></tr> <tr><td data-bbox="501 1032 900 1088">4,501 - 5,000</td><td data-bbox="900 1032 1370 1088">175</td></tr> <tr><td data-bbox="501 1088 900 1144">5,001 - 6,000</td><td data-bbox="900 1088 1370 1144">0.04 USD ต่อน้ำหนักเกินทุก ๆ 1 ปอนด์</td></tr> <tr><td data-bbox="501 1144 900 1200">6,001 - 7,000</td><td data-bbox="900 1144 1370 1200">0.06 USD ต่อน้ำหนักเกินทุก ๆ 1 ปอนด์</td></tr> <tr><td data-bbox="501 1200 900 1256">7,001 - 8,000</td><td data-bbox="900 1200 1370 1256">0.08 USD ต่อน้ำหนักเกินทุก ๆ 1 ปอนด์</td></tr> <tr><td data-bbox="501 1256 900 1312">8,001 - 10,000</td><td data-bbox="900 1256 1370 1312">0.15 USD ต่อน้ำหนักเกินทุก ๆ 1 ปอนด์</td></tr> <tr><td data-bbox="501 1312 900 1406">10,001 ขึ้นไป</td><td data-bbox="900 1312 1370 1406">0.20 USD ต่อน้ำหนักเกินทุก ๆ 1 ปอนด์</td></tr> </tbody> </table> <p>นอกจากนี้ ผู้ที่ฝ่าฝืนข้อกำหนดและเงื่อนไขตามใบอนุญาตให้บรรทุกน้ำหนักเกินต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 500 USD หรือจำคุกไม่เกิน 6 เดือน หรือทั้งจำทั้งปรับ</p>	น้ำหนักบรรทุกรวมที่เกิน (ปอนด์)	ค่าปรับ (USD)	0 - 1,000	20	1,001 - 1,500	30	1,501 - 2,000	40	2,001 - 2,500	55	2,501 - 3,000	85	3,001 - 3,500	105	3,501 - 4,000	125	4,001 - 4,500	145	4,501 - 5,000	175	5,001 - 6,000	0.04 USD ต่อน้ำหนักเกินทุก ๆ 1 ปอนด์	6,001 - 7,000	0.06 USD ต่อน้ำหนักเกินทุก ๆ 1 ปอนด์	7,001 - 8,000	0.08 USD ต่อน้ำหนักเกินทุก ๆ 1 ปอนด์	8,001 - 10,000	0.15 USD ต่อน้ำหนักเกินทุก ๆ 1 ปอนด์	10,001 ขึ้นไป	0.20 USD ต่อน้ำหนักเกินทุก ๆ 1 ปอนด์
น้ำหนักบรรทุกรวมที่เกิน (ปอนด์)	ค่าปรับ (USD)																														
0 - 1,000	20																														
1,001 - 1,500	30																														
1,501 - 2,000	40																														
2,001 - 2,500	55																														
2,501 - 3,000	85																														
3,001 - 3,500	105																														
3,501 - 4,000	125																														
4,001 - 4,500	145																														
4,501 - 5,000	175																														
5,001 - 6,000	0.04 USD ต่อน้ำหนักเกินทุก ๆ 1 ปอนด์																														
6,001 - 7,000	0.06 USD ต่อน้ำหนักเกินทุก ๆ 1 ปอนด์																														
7,001 - 8,000	0.08 USD ต่อน้ำหนักเกินทุก ๆ 1 ปอนด์																														
8,001 - 10,000	0.15 USD ต่อน้ำหนักเกินทุก ๆ 1 ปอนด์																														
10,001 ขึ้นไป	0.20 USD ต่อน้ำหนักเกินทุก ๆ 1 ปอนด์																														
California	<p>ผู้รับใบอนุญาตที่ฝ่าฝืนบทบัญญัติ กฎหมายลำดับรอง หรือคำสั่งของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับใบอนุญาตบรรทุกน้ำหนักเกิน ถือว่ากระทำความผิดกฎหมายจราจรประเภท Class 2 Misdemeanor Traffic Offense และต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่ 7 - 90 วัน หรือปรับตั้งแต่ 150 - 300 USD หรือทั้งจำทั้งปรับ⁷⁸ การฝ่าฝืนเงื่อนไขใบอนุญาตประเภท Super-Load Permit ให้เป็นความผิดกฎหมายจราจรประเภท Class 1 Misdemeanor และต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่ 7 วันถึง 1 ปี หรือปรับตั้งแต่ 300 - 1,000 USD หรือ</p>																														

⁷⁷ สำนักควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ กรมทางหลวง. อ่างแล้วเชิงอรรถที่ 32. หน้า 300.

⁷⁸ สำนักควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ กรมทางหลวง. อ่างแล้วเชิงอรรถที่ 32. หน้า 301.

	<p>ทั้งจำทั้งปรับนอกจากนี้ ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่บรรทุกน้ำหนักเกินต้องเสียค่าปรับเพิ่มเติมและเงินเพิ่มตามจำนวนน้ำหนักที่เกินกว่าที่กฎหมายกำหนดเจ้าของหรือนายจ้างหรือบุคคลที่มีอำนาจควบคุมผู้ขับขี่ที่ก่อให้เกิดการขับขี่ที่ฝ่าฝืนกฎหมาย ถือว่ากระทำความผิดตามกฎหมายจราจรประเภท Class 2 Misdemeanor Traffic Offense และต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่ 7 - 90 วัน หรือปรับตั้งแต่ 150 - 300 USD หรือทั้งจำทั้งปรับ</p>																								
Colorado	<p>เจ้าของยานพาหนะหรือผู้ขับขี่ยานพาหนะที่บรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดต้องระวางโทษปรับ ดังนี้⁷⁹</p> <table border="1" data-bbox="501 689 1369 1281"> <thead> <tr> <th>ร้อยละของน้ำหนักบรรทุกรวมที่เกิน</th> <th>ค่าปรับ (USD) ต่อ น้ำหนักที่เกินทุก ๆ 100 ปอนด์</th> <th>ค่าปรับขั้นต่ำ (USD)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>น้อยกว่า 5</td> <td>3</td> <td></td> </tr> <tr> <td>5 – 10</td> <td>5</td> <td>50</td> </tr> <tr> <td>10 – 15</td> <td>6</td> <td>100</td> </tr> <tr> <td>15 – 20</td> <td>7</td> <td>200</td> </tr> <tr> <td>20 – 25</td> <td>10</td> <td>300</td> </tr> <tr> <td>25 – 30</td> <td>12</td> <td>500</td> </tr> <tr> <td>30 ขึ้นไป</td> <td>15</td> <td>1,000</td> </tr> </tbody> </table> <p>หากเจ้าของยานพาหนะที่กระทำความผิดเกี่ยวกับการบรรทุกน้ำหนักเกินเกินกว่าร้อยละ 15 ของน้ำหนักบรรทุกตามกฎหมายซ้ำ 5 ครั้งภายในรอบปีปฏิทิน จะต้องโทษปรับเพิ่ม 5,000 USD สำหรับการกระทำความผิดครั้งที่ 5 และครั้งถัดไป</p>	ร้อยละของน้ำหนักบรรทุกรวมที่เกิน	ค่าปรับ (USD) ต่อ น้ำหนักที่เกินทุก ๆ 100 ปอนด์	ค่าปรับขั้นต่ำ (USD)	น้อยกว่า 5	3		5 – 10	5	50	10 – 15	6	100	15 – 20	7	200	20 – 25	10	300	25 – 30	12	500	30 ขึ้นไป	15	1,000
ร้อยละของน้ำหนักบรรทุกรวมที่เกิน	ค่าปรับ (USD) ต่อ น้ำหนักที่เกินทุก ๆ 100 ปอนด์	ค่าปรับขั้นต่ำ (USD)																							
น้อยกว่า 5	3																								
5 – 10	5	50																							
10 – 15	6	100																							
15 – 20	7	200																							
20 – 25	10	300																							
25 – 30	12	500																							
30 ขึ้นไป	15	1,000																							

⁷⁹ สำนักควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ กรมทางหลวง. อ่างแล้วเชิงอรรถที่ 32. หน้า 302.

Connecticut	<p>ผู้ที่ฝ่าฝืนบทบัญญัติเกี่ยวกับขนาดและน้ำหนักของยานพาหนะต้องระวางโทษ ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> - การกระทำความผิดครั้งแรก ปรับตั้งแต่ 28.75 - 230 USD หรือจำคุกไม่เกิน 30 วัน หรือทั้งจำทั้งปรับ - การกระทำความผิดซ้ำ ปรับตั้งแต่ 115-575 USD หรือจำคุกไม่เกิน 60 วัน หรือทั้งจำทั้งปรับ <p>หากเป็นการบรรทุกน้ำหนักเกิน ต้องรับโทษเพิ่มขึ้นตามน้ำหนักบรรทุกที่เกิน ดังนี้⁸⁰</p> <table border="1" data-bbox="501 577 1430 1160"> <thead> <tr> <th></th> <th>น้ำหนักบรรทุกรวมที่เกิน (ปอนด์)</th> <th>ค่าปรับ (USD)</th> <th>โทษจำคุก</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">การกระทำความผิดครั้งแรก</td> <td>0 – 5,000</td> <td>0.23 ต่อ น้ำหนักเกิน ทุก ๆ 1 ปอนด์</td> <td rowspan="2">หรือจำคุกไม่เกิน 30 วัน หรือ ทั้งจำทั้งปรับ</td> </tr> <tr> <td>5,000 ขึ้นไป</td> <td>0.575 ต่อ น้ำหนักเกิน ทุก ๆ 1 ปอนด์</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">การกระทำความผิดซ้ำ</td> <td>0 – 5,000</td> <td>0.575 ต่อ น้ำหนักเกิน ทุก ๆ 1 ปอนด์</td> <td rowspan="2">หรือจำคุกไม่เกิน 30 วัน หรือ ทั้งจำทั้งปรับ</td> </tr> <tr> <td>5,000 ขึ้นไป</td> <td>0.115 ต่อ น้ำหนักเกิน ทุก ๆ 1 ปอนด์</td> </tr> </tbody> </table>		น้ำหนักบรรทุกรวมที่เกิน (ปอนด์)	ค่าปรับ (USD)	โทษจำคุก	การกระทำความผิดครั้งแรก	0 – 5,000	0.23 ต่อ น้ำหนักเกิน ทุก ๆ 1 ปอนด์	หรือจำคุกไม่เกิน 30 วัน หรือ ทั้งจำทั้งปรับ	5,000 ขึ้นไป	0.575 ต่อ น้ำหนักเกิน ทุก ๆ 1 ปอนด์	การกระทำความผิดซ้ำ	0 – 5,000	0.575 ต่อ น้ำหนักเกิน ทุก ๆ 1 ปอนด์	หรือจำคุกไม่เกิน 30 วัน หรือ ทั้งจำทั้งปรับ	5,000 ขึ้นไป	0.115 ต่อ น้ำหนักเกิน ทุก ๆ 1 ปอนด์
	น้ำหนักบรรทุกรวมที่เกิน (ปอนด์)	ค่าปรับ (USD)	โทษจำคุก														
การกระทำความผิดครั้งแรก	0 – 5,000	0.23 ต่อ น้ำหนักเกิน ทุก ๆ 1 ปอนด์	หรือจำคุกไม่เกิน 30 วัน หรือ ทั้งจำทั้งปรับ														
	5,000 ขึ้นไป	0.575 ต่อ น้ำหนักเกิน ทุก ๆ 1 ปอนด์															
การกระทำความผิดซ้ำ	0 – 5,000	0.575 ต่อ น้ำหนักเกิน ทุก ๆ 1 ปอนด์	หรือจำคุกไม่เกิน 30 วัน หรือ ทั้งจำทั้งปรับ														
	5,000 ขึ้นไป	0.115 ต่อ น้ำหนักเกิน ทุก ๆ 1 ปอนด์															
Delaware	<p>บุคคลที่ขับขี่ยานพาหนะหรือเจ้าของที่อนุญาตให้ขับขี่ยานพาหนะที่มีน้ำหนักบรรทุกเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดไว้ถือเป็นความผิด โดยกำหนดโทษไว้ ดังนี้⁸¹</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. กรณีที่เจ้าหน้าที่สั่งให้หยุดรถเพื่อนำเข้าชั่งน้ำหนักแต่ไม่ปฏิบัติตาม ถือว่ากระทำความผิดอาญาประเภท Misdemeanor of The First Degree ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 1,000 USD หรือจำคุกไม่เกิน 1 ปี หากการขัดขืนไม่ปฏิบัติตามนั้นทำโดยใช้กำลังและทำให้เจ้าหน้าที่ได้รับบาดเจ็บ ถือว่ากระทำความผิดอาญาประเภท Felony Of The Third Degree ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 10,000 USD หรือจำคุกไม่เกิน 30 ปี 2. ค่าปรับกรณีบรรทุกน้ำหนักเกิน <table border="1" data-bbox="488 1653 1334 1850"> <thead> <tr> <th>น้ำหนักบรรทุกรวมที่เกิน(ปอนด์)</th> <th>ค่าปรับ (USD)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>0 – 200</td> <td>10</td> </tr> <tr> <td>200 ขึ้นไป</td> <td>0.05 USD ต่อ น้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์</td> </tr> </tbody> </table>	น้ำหนักบรรทุกรวมที่เกิน(ปอนด์)	ค่าปรับ (USD)	0 – 200	10	200 ขึ้นไป	0.05 USD ต่อ น้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์										
น้ำหนักบรรทุกรวมที่เกิน(ปอนด์)	ค่าปรับ (USD)																
0 – 200	10																
200 ขึ้นไป	0.05 USD ต่อ น้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์																

⁸⁰ สำนักควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ กรมทางหลวง. อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 32. หน้า 303.

⁸¹ สำนักควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ กรมทางหลวง. อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 32. หน้า 304.

	<p>ทั้งนี้ จำนวนค่าปรับสูงสุดในความผิดเกี่ยวกับการฝ่าฝืนบรรทุกน้ำหนักเกินต้องไม่เกิน 1,000 USD</p>																																				
Florida	<p>บุคคลที่บรรทุกน้ำหนักเกินให้สันนิษฐานว่าก่อให้เกิดความเสียหายต่อถนนสาธารณะ และสะพานของรัฐ จะต้องโทษปรับ 0.05 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์ หากผู้กระทำความผิดไม่ยินยอมชำระค่าปรับ พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจยึดยานพาหนะนั้นได้จนกว่าจะได้รับชำระค่าปรับ⁸²</p>																																				
Georgia	<p>บุคคลที่ฝ่าฝืนบทบัญญัติเกี่ยวกับน้ำหนักบรรทุกจะต้องโทษปรับ ดังนี้⁸³</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th>น้ำหนักบรรทุกรวมที่เกิน (ปอนด์)</th> <th>ค่าปรับ (USD)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>100 – 1,500</td><td>250</td></tr> <tr><td>1,501 - 2,000</td><td>260</td></tr> <tr><td>2,001 - 2,500</td><td>280</td></tr> <tr><td>2,501 - 3,000</td><td>320</td></tr> <tr><td>3,001 - 3,500</td><td>360</td></tr> <tr><td>3,501 - 4,000</td><td>400</td></tr> <tr><td>4,001 - 4,500</td><td>450</td></tr> <tr><td>4,501 - 5,000</td><td>500</td></tr> <tr><td>5,001 - 5,500</td><td>550</td></tr> <tr><td>5,501 - 6,000</td><td>600</td></tr> <tr><td>6,001 - 6,500</td><td>660</td></tr> <tr><td>6,501 - 7,000</td><td>720</td></tr> <tr><td>7,001 - 7,500</td><td>780</td></tr> <tr><td>7,501 - 8,000</td><td>840</td></tr> <tr><td>8,001 - 8,500</td><td>910</td></tr> <tr><td>8,501 - 9,000</td><td>980</td></tr> <tr><td>9,001 - 9,500</td><td>1,050</td></tr> </tbody> </table>	น้ำหนักบรรทุกรวมที่เกิน (ปอนด์)	ค่าปรับ (USD)	100 – 1,500	250	1,501 - 2,000	260	2,001 - 2,500	280	2,501 - 3,000	320	3,001 - 3,500	360	3,501 - 4,000	400	4,001 - 4,500	450	4,501 - 5,000	500	5,001 - 5,500	550	5,501 - 6,000	600	6,001 - 6,500	660	6,501 - 7,000	720	7,001 - 7,500	780	7,501 - 8,000	840	8,001 - 8,500	910	8,501 - 9,000	980	9,001 - 9,500	1,050
น้ำหนักบรรทุกรวมที่เกิน (ปอนด์)	ค่าปรับ (USD)																																				
100 – 1,500	250																																				
1,501 - 2,000	260																																				
2,001 - 2,500	280																																				
2,501 - 3,000	320																																				
3,001 - 3,500	360																																				
3,501 - 4,000	400																																				
4,001 - 4,500	450																																				
4,501 - 5,000	500																																				
5,001 - 5,500	550																																				
5,501 - 6,000	600																																				
6,001 - 6,500	660																																				
6,501 - 7,000	720																																				
7,001 - 7,500	780																																				
7,501 - 8,000	840																																				
8,001 - 8,500	910																																				
8,501 - 9,000	980																																				
9,001 - 9,500	1,050																																				

⁸² สำนักควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ กรมทางหลวง. อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 32. หน้า 305.

⁸³ สำนักควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ กรมทางหลวง. อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 32. หน้า 305.

	น้ำหนักรวมที่เกิน (ปอนด์)	ค่าปรับ (USD)
	9,501 - 10,000	1120
	10,001 ขึ้นไป	1160

Hawaii

บุคคลที่ฝ่าฝืนบทบัญญัติเกี่ยวกับน้ำหนักรวมและใบอนุญาตบรรทุกน้ำหนักเกินถือว่าเป็นกระทำความผิดประเภท Infraction ซึ่งกำหนดโทษปรับไว้ ดังนี้⁸⁴

น้ำหนักรวมที่เกิน (ปอนด์)	ค่าปรับ (USD)
1 – 1,000	5
1,001 - 2,000	15
2,001 - 4,000	25
4,001 - 15,000	25 และเสียค่าปรับเพิ่ม 0.1341 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์
15,001 - 20,00	1,500 และเสียค่าปรับเพิ่ม 0.20 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์
20,001 ขึ้นไป	2,500 USD และเสียค่าปรับเพิ่ม 0.30 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์

นอกจากนี้ หากการบรรทุกน้ำหนักเกินนั้นก่อให้เกิดความเสียหายต่อทางหลวงหรือสะพาน
เจ้าของและผู้ขับขี่ยานพาหนะต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นร่วมกัน นอกจากนี้
ยังเป็นความผิดอาญา โทษปรับไม่เกิน 300 USD หรือจำคุกไม่เกิน 30 วัน หรือทั้งจำทั้งปรับ

⁸⁴ สำนักควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ กรมทางหลวง. อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 32. หน้า 307.

Idaho	<p>เจ้าของและผู้ขับขี่ยานพาหนะที่มีน้ำหนักบรรทุกเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดถือว่ากระทำความผิดโดยกฎหมายกำหนดโทษปรับไว้ ดังนี้⁸⁵</p> <table border="1" data-bbox="491 405 1430 1111"> <thead> <tr> <th data-bbox="491 405 852 524">น้ำหนักบรรทุกรวมที่เกิน (ปอนด์)</th> <th data-bbox="852 405 1430 524">ค่าปรับ (USD)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="491 524 852 584">0 – 2,000</td> <td data-bbox="852 524 1430 584">100</td> </tr> <tr> <td data-bbox="491 584 852 645">2,001 - 2,500</td> <td data-bbox="852 584 1430 645">270</td> </tr> <tr> <td data-bbox="491 645 852 705">2,501 - 3,000</td> <td data-bbox="852 645 1430 705">330</td> </tr> <tr> <td data-bbox="491 705 852 766">3,001 - 3,500</td> <td data-bbox="852 705 1430 766">520</td> </tr> <tr> <td data-bbox="491 766 852 826">3,501 – 4,000</td> <td data-bbox="852 766 1430 826">600</td> </tr> <tr> <td data-bbox="491 826 852 887">4,001 – 4,500</td> <td data-bbox="852 826 1430 887">850</td> </tr> <tr> <td data-bbox="491 887 852 947">4,501 – 5,000</td> <td data-bbox="852 887 1430 947">950</td> </tr> <tr> <td data-bbox="491 947 852 1111">5,001 ขึ้นไป</td> <td data-bbox="852 947 1430 1111">1,500 USD สำหรับน้ำหนักบรรทุกรวมที่เกิน 500 ปอนด์แรก และเสียค่าปรับเพิ่ม 150 USD ต่อ น้ำหนักที่เกินทุก ๆ 500 ปอนด์</td> </tr> </tbody> </table> <p>นอกจากนี้ บุคคลที่ฝ่าฝืนบทบัญญัติเกี่ยวกับน้ำหนักบรรทุกตั้งแต่ 4 ครั้งขึ้นไปภายในระยะเวลา 12 เดือน จะต้องระวางโทษปรับเพิ่มอีกครั้งละ 5,000 USD</p>	น้ำหนักบรรทุกรวมที่เกิน (ปอนด์)	ค่าปรับ (USD)	0 – 2,000	100	2,001 - 2,500	270	2,501 - 3,000	330	3,001 - 3,500	520	3,501 – 4,000	600	4,001 – 4,500	850	4,501 – 5,000	950	5,001 ขึ้นไป	1,500 USD สำหรับน้ำหนักบรรทุกรวมที่เกิน 500 ปอนด์แรก และเสียค่าปรับเพิ่ม 150 USD ต่อ น้ำหนักที่เกินทุก ๆ 500 ปอนด์
น้ำหนักบรรทุกรวมที่เกิน (ปอนด์)	ค่าปรับ (USD)																		
0 – 2,000	100																		
2,001 - 2,500	270																		
2,501 - 3,000	330																		
3,001 - 3,500	520																		
3,501 – 4,000	600																		
4,001 – 4,500	850																		
4,501 – 5,000	950																		
5,001 ขึ้นไป	1,500 USD สำหรับน้ำหนักบรรทุกรวมที่เกิน 500 ปอนด์แรก และเสียค่าปรับเพิ่ม 150 USD ต่อ น้ำหนักที่เกินทุก ๆ 500 ปอนด์																		
Illinois	<p>แบ่งประเภทของความผิดและการลงโทษตามน้ำหนักบรรทุกที่เกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ดังนี้⁸⁶</p> <ul style="list-style-type: none"> - การบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด แต่ไม่เกินกว่า 5,000 ถือเป็นความผิดประเภท Class C Infraction ปรับไม่เกิน 500 USD - การบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดที่มากกว่า 5,000 – 10,000 ปอนด์ ถือเป็นความผิดประเภท Class B Infraction ปรับไม่เกิน 1,000 USD - การบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดที่มากกว่า 10,000 ปอนด์ ถือเป็นความผิดประเภท Class A Infraction ปรับไม่เกิน 10,000 USD <p>โดยทั้ง 3 กรณีนั้นนอกจากลงโทษปรับ ศาลมีอำนาจสั่งพักเอกสารทางทะเบียนของยานพาหนะที่บรรทุกน้ำหนักเกินเป็นเวลาไม่เกิน 90 วัน และมีอำนาจสั่งพักใบอนุญาตขับขี่ยานพาหนะ</p>																		
Indiana	การฝ่าฝืนบทบัญญัติเกี่ยวกับน้ำหนักบรรทุกเป็นความผิดประเภท Simple Misdemeanor																		

⁸⁵ สำนักควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ กรมทางหลวง. อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 32. หน้า 308.

⁸⁶ สำนักควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ กรมทางหลวง. อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 32. หน้า 309.

และผู้ที่ฝ่าฝืนจะต้องโทษปรับ ดังนี้ ⁸⁷	
น้ำหนักบรรทุกรวมที่เกิน (ปอนด์)	ค่าปรับ (USD)
0 – 1,000	6
1,001 - 2,000	11
2,001 - 3,000	77.50
3,001 - 4,000	120
4,001 – 5,000	187.50
5,001 – 6,000	292.50
6,001 – 7,000	425
7,001 – 8,000	475
8,001 – 9,000	525
9,001 – 10,000	575
10,001 – 11,000	650
11,001 – 12,000	700
12,001 – 13,000	750
13,001 – 14,000	800
14,001 – 15,000	850
15,001 – 16,000	900
16,001 – 17,000	950
17,001 – 18,000	1,000
18,001 – 19,000	1,050
19,001 – 20,000	1,100
20,001 ขึ้นไป	1,100 USD และเสียค่าปรับเพิ่ม 0.05 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์

⁸⁷ สำนักควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ กรมทางหลวง. อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 32. หน้า 309.

Iowa	<p>การขี้นยานพาหนะโดยฝ่าฝืนบทบัญญัติเกี่ยวกับน้ำหนักบรรทุกถือเป็นความผิดตามกฎหมาย ซึ่งต้องรับโทษ ดังนี้⁸⁸</p> <ul style="list-style-type: none"> - การกระทำความผิดครั้งที่ 2 ภายในระยะเวลา 2 ปี นับแต่การกระทำความผิดครั้งก่อน ต้องรับโทษปรับหนักขึ้น 1.5 เท่าของโทษปรับที่กำหนดไว้ - การกระทำความผิดครั้งที่ 3 ภายในระยะเวลา 2 ปี นับแต่การกระทำความผิด 2 ครั้งแรก ต้องรับโทษปรับหนักขึ้น 2 เท่าของโทษปรับที่กำหนดไว้ - การกระทำความผิดครั้งที่ 4 และครั้งถัด ๆ ไป ภายในระยะเวลา 2 ปี นับแต่การกระทำความผิด 3 ครั้งแรก ต้องรับโทษปรับหนักขึ้น 2.5 เท่าของโทษปรับที่กำหนดไว้ <table border="1" data-bbox="488 748 1370 1391"> <thead> <tr> <th>น้ำหนักบรรทุกรวมที่เกิน (ปอนด์)</th> <th>ค่าปรับ (USD)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1 – 1,000</td> <td>40</td> </tr> <tr> <td>1,001 - 2,000</td> <td>0.03 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์</td> </tr> <tr> <td>2,001 – 5,000</td> <td>0.05 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์</td> </tr> <tr> <td>5,001 – 7,500</td> <td>0.07 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์</td> </tr> <tr> <td>7,501 ขึ้นไป</td> <td>0.10 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์</td> </tr> </tbody> </table>	น้ำหนักบรรทุกรวมที่เกิน (ปอนด์)	ค่าปรับ (USD)	1 – 1,000	40	1,001 - 2,000	0.03 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์	2,001 – 5,000	0.05 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์	5,001 – 7,500	0.07 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์	7,501 ขึ้นไป	0.10 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์
น้ำหนักบรรทุกรวมที่เกิน (ปอนด์)	ค่าปรับ (USD)												
1 – 1,000	40												
1,001 - 2,000	0.03 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์												
2,001 – 5,000	0.05 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์												
5,001 – 7,500	0.07 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์												
7,501 ขึ้นไป	0.10 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์												
Kansas	<p>บุคคลที่ฝ่าฝืนบทบัญญัติเกี่ยวกับน้ำหนักบรรทุกต้องโทษปรับ ดังนี้⁸⁹</p> <table border="1" data-bbox="488 1525 1370 1877"> <thead> <tr> <th>น้ำหนักบรรทุกรวมที่เกิน (ปอนด์)</th> <th>ค่าปรับ (USD)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1 – 5,000</td> <td>0.02 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์</td> </tr> <tr> <td>5,000 ขึ้นไป</td> <td>0.02 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์ โดยค่าปรับต้องไม่น้อยกว่า 100 USD และไม่เกิน 500 USD</td> </tr> </tbody> </table>	น้ำหนักบรรทุกรวมที่เกิน (ปอนด์)	ค่าปรับ (USD)	1 – 5,000	0.02 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์	5,000 ขึ้นไป	0.02 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์ โดยค่าปรับต้องไม่น้อยกว่า 100 USD และไม่เกิน 500 USD						
น้ำหนักบรรทุกรวมที่เกิน (ปอนด์)	ค่าปรับ (USD)												
1 – 5,000	0.02 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์												
5,000 ขึ้นไป	0.02 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์ โดยค่าปรับต้องไม่น้อยกว่า 100 USD และไม่เกิน 500 USD												

⁸⁸ สำนักควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ กรมทางหลวง. อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 32. หน้า 311.

⁸⁹ สำนักควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ กรมทางหลวง. อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 32. หน้า 312.

Kentucky	<p>เจ้าของหรือผู้ขับขี่ยานพาหนะที่มีน้ำหนักบรรทุกเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ต้องโทษปรับ ดังนี้⁹⁰</p> <table border="1" data-bbox="488 344 1370 1173"> <thead> <tr> <th data-bbox="488 344 900 465">น้ำหนักบรรทุกรวมที่เกิน (ปอนด์)</th> <th data-bbox="900 344 1370 465">ค่าปรับ (USD)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="488 465 900 524">1 – 999</td> <td data-bbox="900 465 1370 524">10</td> </tr> <tr> <td data-bbox="488 524 900 582">1,000 - 1,999</td> <td data-bbox="900 524 1370 582">0.01 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์</td> </tr> <tr> <td data-bbox="488 582 900 640">2,000 – 2,999</td> <td data-bbox="900 582 1370 640">0.02 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์</td> </tr> <tr> <td data-bbox="488 640 900 698">3,000 – 3,999</td> <td data-bbox="900 640 1370 698">0.03 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์</td> </tr> <tr> <td data-bbox="488 698 900 757">4,000 – 4,999</td> <td data-bbox="900 698 1370 757">0.04 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์</td> </tr> <tr> <td data-bbox="488 757 900 815">5,000 – 5,999</td> <td data-bbox="900 757 1370 815">0.05 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์</td> </tr> <tr> <td data-bbox="488 815 900 873">6,000 – 6,999</td> <td data-bbox="900 815 1370 873">0.06 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์</td> </tr> <tr> <td data-bbox="488 873 900 931">7,000 – 7,999</td> <td data-bbox="900 873 1370 931">0.07 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์</td> </tr> <tr> <td data-bbox="488 931 900 990">8,000 – 8,999</td> <td data-bbox="900 931 1370 990">0.08 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์</td> </tr> <tr> <td data-bbox="488 990 900 1048">9,000 – 9,999</td> <td data-bbox="900 990 1370 1048">0.09 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์</td> </tr> <tr> <td data-bbox="488 1048 900 1106">10,000 – 10,999</td> <td data-bbox="900 1048 1370 1106">0.10 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์</td> </tr> <tr> <td data-bbox="488 1106 900 1173">11,000 ขึ้นไป</td> <td data-bbox="900 1106 1370 1173">0.11 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์</td> </tr> </tbody> </table>	น้ำหนักบรรทุกรวมที่เกิน (ปอนด์)	ค่าปรับ (USD)	1 – 999	10	1,000 - 1,999	0.01 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์	2,000 – 2,999	0.02 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์	3,000 – 3,999	0.03 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์	4,000 – 4,999	0.04 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์	5,000 – 5,999	0.05 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์	6,000 – 6,999	0.06 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์	7,000 – 7,999	0.07 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์	8,000 – 8,999	0.08 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์	9,000 – 9,999	0.09 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์	10,000 – 10,999	0.10 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์	11,000 ขึ้นไป	0.11 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์
น้ำหนักบรรทุกรวมที่เกิน (ปอนด์)	ค่าปรับ (USD)																										
1 – 999	10																										
1,000 - 1,999	0.01 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์																										
2,000 – 2,999	0.02 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์																										
3,000 – 3,999	0.03 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์																										
4,000 – 4,999	0.04 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์																										
5,000 – 5,999	0.05 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์																										
6,000 – 6,999	0.06 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์																										
7,000 – 7,999	0.07 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์																										
8,000 – 8,999	0.08 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์																										
9,000 – 9,999	0.09 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์																										
10,000 – 10,999	0.10 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์																										
11,000 ขึ้นไป	0.11 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์																										
Louisiana	<p>บุคคลที่ขับขี่หรือก่อให้เกิดผู้อื่นขับขี่ยานพาหนะที่มีน้ำหนักบรรทุกเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ถือว่ากระทำความผิดประเภท traffic infraction ซึ่งต้องโทษปรับ ดังนี้⁹¹</p> <table border="1" data-bbox="488 1330 1370 1865"> <thead> <tr> <th data-bbox="488 1330 900 1406">น้ำหนักบรรทุกรวมที่เกิน (ร้อยละ)</th> <th data-bbox="900 1330 1370 1406">ค่าปรับ (USD)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="488 1406 900 1464">1 – 10</td> <td data-bbox="900 1406 1370 1464">10 ต่อทุกๆ ร้อยละ 1 ของน้ำหนักที่เกิน</td> </tr> <tr> <td data-bbox="488 1464 900 1585">11 – 20</td> <td data-bbox="900 1464 1370 1585">100 USD และ 65 USD ต่อทุก ๆ ร้อยละ 1 ของน้ำหนักที่เกิน</td> </tr> <tr> <td data-bbox="488 1585 900 1706">21 – 30</td> <td data-bbox="900 1585 1370 1706">750 USD และ 75 USD ต่อทุก ๆ ร้อยละ 1 ของน้ำหนักที่เกิน</td> </tr> <tr> <td data-bbox="488 1706 900 1865">31 – 40</td> <td data-bbox="900 1706 1370 1865">1,500 USD และ 105 USD ต่อทุก ๆ ร้อยละ 1 ของน้ำหนักที่เกิน</td> </tr> </tbody> </table>	น้ำหนักบรรทุกรวมที่เกิน (ร้อยละ)	ค่าปรับ (USD)	1 – 10	10 ต่อทุกๆ ร้อยละ 1 ของน้ำหนักที่เกิน	11 – 20	100 USD และ 65 USD ต่อทุก ๆ ร้อยละ 1 ของน้ำหนักที่เกิน	21 – 30	750 USD และ 75 USD ต่อทุก ๆ ร้อยละ 1 ของน้ำหนักที่เกิน	31 – 40	1,500 USD และ 105 USD ต่อทุก ๆ ร้อยละ 1 ของน้ำหนักที่เกิน																
น้ำหนักบรรทุกรวมที่เกิน (ร้อยละ)	ค่าปรับ (USD)																										
1 – 10	10 ต่อทุกๆ ร้อยละ 1 ของน้ำหนักที่เกิน																										
11 – 20	100 USD และ 65 USD ต่อทุก ๆ ร้อยละ 1 ของน้ำหนักที่เกิน																										
21 – 30	750 USD และ 75 USD ต่อทุก ๆ ร้อยละ 1 ของน้ำหนักที่เกิน																										
31 – 40	1,500 USD และ 105 USD ต่อทุก ๆ ร้อยละ 1 ของน้ำหนักที่เกิน																										

⁹⁰ สำนักควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ กรมทางหลวง. อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 32. หน้า 312.

⁹¹ สำนักควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ กรมทางหลวง. อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 32. หน้า 314.

	น้ำหนักบรรทุกรวมที่เกิน (ร้อยละ)	ค่าปรับ (USD)
	41 – 50	2,550 USD และ 140 USD ต่อทุก ๆ ร้อยละ 1 ของน้ำหนักที่เกิน
	มากกว่า 50 ขึ้นไป	3,950 USD และ 180 USD ต่อทุก ๆ ร้อยละ 1 ของน้ำหนักที่เกิน

โดยจำนวนค่าปรับขั้นต่ำสำหรับยานพาหนะที่น้ำหนักบรรทุกรวมเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดที่สัญจรผ่านทางหลวงระหว่างรัฐ คือ 60 USD และทางหลวงอื่น ๆ คือ 30 USD ทั้งนี้กฎหมายได้กำหนดว่าหากน้ำหนักบรรทุกรวมที่เกินมานั้นน้อยกว่า 500 ปอนด์ จะได้รับยกเว้นค่าปรับทั้งหมด (เฉพาะกรณีที่ยานพาหนะสัญจรผ่านทางหลวงอื่นที่ไม่ใช่ทางหลวงระหว่างรัฐ) แต่หากน้ำหนักบรรทุกรวมเกินกว่า 600 ปอนด์ แต่ไม่เกิน 1,000 ปอนด์ จะได้รับยกเว้นการจ่ายค่าปรับเพียงครึ่งหนึ่ง

น้ำหนักบรรทุกรวมที่เกิน (ปอนด์)	ค่าปรับ (USD)
1 – 1,000	0.01 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์
1,001 - 5,000	0.05 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์
5,001 – 10,000	0.12 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์
10,001 – 20,000	0.20 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์
20,001 ขึ้นไป	0.40 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์

น้ำหนักบรรทุกรวมที่เกิน (ปอนด์)	ค่าปรับ (USD)
โทษ 1 – 10,000	40 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1,000 ปอนด์ หรือเศษของ 1,000 ปอนด์
10,001 ขึ้นไป	80 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1,000 ปอนด์ หรือเศษของ 1,000 ปอนด์

⁹² สำนักควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ กรมทางหลวง. อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 32. หน้า 315.

⁹³ สำนักควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ กรมทางหลวง. อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 32. หน้า 315.

Massachusetts	<p>โทษปรับสำหรับผู้ขังยานพาหนะที่มีน้ำหนักบรรทุกเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดโดยไม่ได้รับใบอนุญาต ดังนี้⁹⁴</p> <table border="1" data-bbox="488 405 1386 1189"> <thead> <tr> <th>น้ำหนักบรรทุกรวมที่เกิน (ปอนด์)</th> <th>ค่าปรับ (USD)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1 – 999</td> <td>10 USD</td> </tr> <tr> <td>1,000 - 1,999</td> <td>0.01 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์</td> </tr> <tr> <td>2,000 - 2,999</td> <td>0.02 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์</td> </tr> <tr> <td>3,000 - 3,999</td> <td>0.03 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์</td> </tr> <tr> <td>4,000 - 4,999</td> <td>0.04 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์</td> </tr> <tr> <td>5,000 - 5,999</td> <td>0.05 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์</td> </tr> <tr> <td>6,000 - 6,999</td> <td>0.06 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์</td> </tr> <tr> <td>7,000 - 7,999</td> <td>0.07 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์</td> </tr> <tr> <td>8,000 - 8,999</td> <td>0.08 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์</td> </tr> <tr> <td>9,000 - 9,999</td> <td>0.09 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์</td> </tr> <tr> <td>10,000 - 10,999</td> <td>0.10 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์</td> </tr> <tr> <td>11,000 ขึ้นไป</td> <td>0.11 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์</td> </tr> </tbody> </table>	น้ำหนักบรรทุกรวมที่เกิน (ปอนด์)	ค่าปรับ (USD)	1 – 999	10 USD	1,000 - 1,999	0.01 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์	2,000 - 2,999	0.02 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์	3,000 - 3,999	0.03 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์	4,000 - 4,999	0.04 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์	5,000 - 5,999	0.05 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์	6,000 - 6,999	0.06 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์	7,000 - 7,999	0.07 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์	8,000 - 8,999	0.08 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์	9,000 - 9,999	0.09 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์	10,000 - 10,999	0.10 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์	11,000 ขึ้นไป	0.11 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์
น้ำหนักบรรทุกรวมที่เกิน (ปอนด์)	ค่าปรับ (USD)																										
1 – 999	10 USD																										
1,000 - 1,999	0.01 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์																										
2,000 - 2,999	0.02 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์																										
3,000 - 3,999	0.03 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์																										
4,000 - 4,999	0.04 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์																										
5,000 - 5,999	0.05 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์																										
6,000 - 6,999	0.06 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์																										
7,000 - 7,999	0.07 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์																										
8,000 - 8,999	0.08 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์																										
9,000 - 9,999	0.09 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์																										
10,000 - 10,999	0.10 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์																										
11,000 ขึ้นไป	0.11 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์																										
Mississippi	<p>ผู้ที่ฝ่าฝืนบทบัญญัติเกี่ยวกับน้ำหนักบรรทุกโดยบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดหรือบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่ใบอนุญาตกำหนดถือว่าเป็นกระทำความผิดประเภท Misdemeanor ซึ่งระวางโทษปรับ หรือจำคุกไม่เกิน 12 เดือน หรือทั้งจำทั้งปรับ โดยโทษปรับสามารถพิจารณาได้ ดังนี้⁹⁵</p> <table border="1" data-bbox="488 1442 1386 1697"> <thead> <tr> <th>น้ำหนักบรรทุกรวมที่เกิน (ปอนด์)</th> <th>ค่าปรับ (USD)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1 – 500</td> <td>0.02 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์</td> </tr> <tr> <td>501 - 1,000</td> <td>0.05 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์</td> </tr> <tr> <td>1,001 ขึ้นไป</td> <td>0.10 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์</td> </tr> </tbody> </table> <p>นอกจากนี้ กฎหมายยังให้อำนาจศาลสั่งยึดยานพาหนะที่บรรทุกน้ำหนักเกินได้จนกว่าจะได้รับการชำระค่าปรับครบถ้วน</p>	น้ำหนักบรรทุกรวมที่เกิน (ปอนด์)	ค่าปรับ (USD)	1 – 500	0.02 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์	501 - 1,000	0.05 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์	1,001 ขึ้นไป	0.10 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์																		
น้ำหนักบรรทุกรวมที่เกิน (ปอนด์)	ค่าปรับ (USD)																										
1 – 500	0.02 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์																										
501 - 1,000	0.05 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์																										
1,001 ขึ้นไป	0.10 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์																										

⁹⁴ สำนักควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ กรมทางหลวง. อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 32. หน้า 316.

⁹⁵ สำนักควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ กรมทางหลวง. อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 32. หน้า 317.

Missouri	<p>ผู้ที่ฝ่าฝืนบทบัญญัติเกี่ยวกับน้ำหนักบรรทุกต้องโทษปรับ 30–100 USD และต้องโทษปรับเพิ่มเติม ดังนี้⁹⁶</p> <table border="1" data-bbox="488 344 1370 1171"> <thead> <tr> <th data-bbox="488 344 900 465">น้ำหนักบรรทุกรวมที่เกิน (ปอนด์)</th> <th data-bbox="900 344 1370 465">ค่าปรับ (USD)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td data-bbox="488 465 900 524">1 – 2,000</td><td data-bbox="900 465 1370 524">30 USD</td></tr> <tr><td data-bbox="488 524 900 582">2,001 – 4,000</td><td data-bbox="900 524 1370 582">75 USD</td></tr> <tr><td data-bbox="488 582 900 640">4,001 – 6,000</td><td data-bbox="900 582 1370 640">125 USD</td></tr> <tr><td data-bbox="488 640 900 698">6,001 – 8,000</td><td data-bbox="900 640 1370 698">175 USD</td></tr> <tr><td data-bbox="488 698 900 757">8,001 – 10,000</td><td data-bbox="900 698 1370 757">250 USD</td></tr> <tr><td data-bbox="488 757 900 815">10,001 – 12,000</td><td data-bbox="900 757 1370 815">275 USD</td></tr> <tr><td data-bbox="488 815 900 873">12,001 – 14,000</td><td data-bbox="900 815 1370 873">300 USD</td></tr> <tr><td data-bbox="488 873 900 931">14,001 – 16,000</td><td data-bbox="900 873 1370 931">400 USD</td></tr> <tr><td data-bbox="488 931 900 990">16,001 – 18,000</td><td data-bbox="900 931 1370 990">500 USD</td></tr> <tr><td data-bbox="488 990 900 1048">18,001 – 20,000</td><td data-bbox="900 990 1370 1048">600 USD</td></tr> <tr><td data-bbox="488 1048 900 1106">20,001 – 25,000</td><td data-bbox="900 1048 1370 1106">1,000 USD</td></tr> <tr><td data-bbox="488 1106 900 1171">25,001 ขึ้นไป</td><td data-bbox="900 1106 1370 1171">2,000 USD</td></tr> </tbody> </table>	น้ำหนักบรรทุกรวมที่เกิน (ปอนด์)	ค่าปรับ (USD)	1 – 2,000	30 USD	2,001 – 4,000	75 USD	4,001 – 6,000	125 USD	6,001 – 8,000	175 USD	8,001 – 10,000	250 USD	10,001 – 12,000	275 USD	12,001 – 14,000	300 USD	14,001 – 16,000	400 USD	16,001 – 18,000	500 USD	18,001 – 20,000	600 USD	20,001 – 25,000	1,000 USD	25,001 ขึ้นไป	2,000 USD
น้ำหนักบรรทุกรวมที่เกิน (ปอนด์)	ค่าปรับ (USD)																										
1 – 2,000	30 USD																										
2,001 – 4,000	75 USD																										
4,001 – 6,000	125 USD																										
6,001 – 8,000	175 USD																										
8,001 – 10,000	250 USD																										
10,001 – 12,000	275 USD																										
12,001 – 14,000	300 USD																										
14,001 – 16,000	400 USD																										
16,001 – 18,000	500 USD																										
18,001 – 20,000	600 USD																										
20,001 – 25,000	1,000 USD																										
25,001 ขึ้นไป	2,000 USD																										
Montana	<p>ผู้ที่ฝ่าฝืนบทบัญญัติเกี่ยวกับน้ำหนักบรรทุกของยานพาหนะถือว่ากระทำความผิดประเภท Traffic Infraction และต้องโทษปรับ ดังนี้⁹⁷</p> <table border="1" data-bbox="488 1305 1370 1776"> <thead> <tr> <th data-bbox="488 1305 900 1426">ร้อยละของน้ำหนักบรรทุกรวมที่ เกินกว่าที่กฎหมายกำหนด</th> <th data-bbox="900 1305 1370 1426">ค่าปรับ (USD)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td data-bbox="488 1426 900 1485">0 – 5</td><td data-bbox="900 1426 1370 1485">25 USD</td></tr> <tr><td data-bbox="488 1485 900 1543">5 – 10</td><td data-bbox="900 1485 1370 1543">100 USD</td></tr> <tr><td data-bbox="488 1543 900 1601">10 – 15</td><td data-bbox="900 1543 1370 1601">200 USD</td></tr> <tr><td data-bbox="488 1601 900 1659">15 – 20</td><td data-bbox="900 1601 1370 1659">350 USD</td></tr> <tr><td data-bbox="488 1659 900 1718">20 – 25</td><td data-bbox="900 1659 1370 1718">600 USD</td></tr> <tr><td data-bbox="488 1718 900 1776">25 ขึ้นไป</td><td data-bbox="900 1718 1370 1776">1,000 USD</td></tr> </tbody> </table>	ร้อยละของน้ำหนักบรรทุกรวมที่ เกินกว่าที่กฎหมายกำหนด	ค่าปรับ (USD)	0 – 5	25 USD	5 – 10	100 USD	10 – 15	200 USD	15 – 20	350 USD	20 – 25	600 USD	25 ขึ้นไป	1,000 USD												
ร้อยละของน้ำหนักบรรทุกรวมที่ เกินกว่าที่กฎหมายกำหนด	ค่าปรับ (USD)																										
0 – 5	25 USD																										
5 – 10	100 USD																										
10 – 15	200 USD																										
15 – 20	350 USD																										
20 – 25	600 USD																										
25 ขึ้นไป	1,000 USD																										

⁹⁶ สำนักควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ กรมทางหลวง. อ่างแล้วเชิงอรรถที่ 32. หน้า 318.

⁹⁷ สำนักควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ กรมทางหลวง. อ่างแล้วเชิงอรรถที่ 32. หน้า 319

Nebraska	<p>ผู้ที่ฝ่าฝืนบทบัญญัติเกี่ยวกับน้ำหนักบรรทุกของยานพาหนะต้องโทษปรับ ดังนี้⁹⁸</p> <table border="1" data-bbox="488 344 1370 779"> <thead> <tr> <th data-bbox="488 344 900 423">น้ำหนักบรรทุกรวมที่เกิน (ปอนด์)</th> <th data-bbox="900 344 1370 423">ค่าปรับ (USD)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="488 423 900 483">1 – 1,500</td> <td data-bbox="900 423 1370 483">10 USD</td> </tr> <tr> <td data-bbox="488 483 900 544">1,501 - 2,500</td> <td data-bbox="900 483 1370 544">0.01 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์</td> </tr> <tr> <td data-bbox="488 544 900 604">2,501 – 5,000</td> <td data-bbox="900 544 1370 604">0.02 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์</td> </tr> <tr> <td data-bbox="488 604 900 665">5,001 – 7,500</td> <td data-bbox="900 604 1370 665">0.04 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์</td> </tr> <tr> <td data-bbox="488 665 900 725">7,501 – 10,000</td> <td data-bbox="900 665 1370 725">0.06 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์</td> </tr> <tr> <td data-bbox="488 725 900 779">10,001 ขึ้นไป</td> <td data-bbox="900 725 1370 779">0.08 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์</td> </tr> </tbody> </table>	น้ำหนักบรรทุกรวมที่เกิน (ปอนด์)	ค่าปรับ (USD)	1 – 1,500	10 USD	1,501 - 2,500	0.01 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์	2,501 – 5,000	0.02 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์	5,001 – 7,500	0.04 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์	7,501 – 10,000	0.06 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์	10,001 ขึ้นไป	0.08 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์
น้ำหนักบรรทุกรวมที่เกิน (ปอนด์)	ค่าปรับ (USD)														
1 – 1,500	10 USD														
1,501 - 2,500	0.01 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์														
2,501 – 5,000	0.02 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์														
5,001 – 7,500	0.04 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์														
7,501 – 10,000	0.06 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์														
10,001 ขึ้นไป	0.08 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์														
Nevada	<p>ผู้ที่ขับขี่ยานพาหนะที่มีน้ำหนักบรรทุกเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดบนทางหลวงระหว่างรัฐจะต้องโทษปรับ 100 USD สำหรับการกระทำความผิดครั้งแรก และปรับ 250 USD สำหรับการกระทำความผิดครั้งถัดไปภายในระยะเวลา 12 เดือนนับแต่การกระทำความผิดครั้งก่อน ผู้ที่ขับขี่ยานพาหนะที่มีน้ำหนักบรรทุกเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดบนทางหลวงของรัฐจะต้องโทษปรับ ดังนี้⁹⁹</p> <ul style="list-style-type: none"> - การกระทำความผิดครั้งแรก ต้องโทษปรับ 100 USD หรือ 0.02 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์ ขึ้นอยู่กับว่าค่าปรับใดมากกว่ากัน - การกระทำความผิดครั้งที่ 2 ต้องโทษปรับ 250 USD หรือ 0.02 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์ ขึ้นอยู่กับว่าค่าปรับใดมากกว่ากัน - การกระทำความผิดครั้งที่ 3 และครั้งถัดไป โดยเป็นการใช้ยานพาหนะคันเดิม ต้องโทษปรับ 250 USD หรือ 0.02 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์ ขึ้นอยู่กับว่าค่าปรับใดมากกว่ากัน - ในกรณีที่น้ำหนักบรรทุกรวมเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดตั้งแต่ 15,000 – 30,000 ปอนด์ ให้เสียค่าปรับ 0.03 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์ - ในกรณีที่น้ำหนักบรรทุกรวมเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดตั้งแต่ 30,001 ปอนด์ขึ้นไป ให้เสียค่าปรับ 0.04 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์ <p>หากใช้ยานพาหนะที่น้ำหนักบรรทุกเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดสัญจรผ่านสะพาน ต้องโทษปรับ 400 USD</p>														

⁹⁸ สำนักควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ กรมทางหลวง. อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 32. หน้า 319.

⁹⁹ สำนักควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ กรมทางหลวง. อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 32. หน้า 320.

New Hampshire	<p>ผู้ที่ฝ่าฝืนบทบัญญัติเกี่ยวกับน้ำหนักบรรทุกของยานพาหนะต้องโทษปรับ ดังนี้¹⁰⁰</p> <table border="1" data-bbox="491 344 1369 607"> <thead> <tr> <th data-bbox="491 344 900 423">น้ำหนักบรรทุกรวมที่เกิน (ปอนด์)</th> <th data-bbox="900 344 1369 423">ค่าปรับ (USD)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="491 423 900 546">1 – 10,000</td> <td data-bbox="900 423 1369 546">50USD หรือ 0.02USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุกๆ 1 ปอนด์ (ขึ้นอยู่กับว่าค่าปรับใดสูงกว่า)</td> </tr> <tr> <td data-bbox="491 546 900 607">10,001 ขึ้นไป</td> <td data-bbox="900 546 1369 607">0.03 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุกๆ 1 ปอนด์</td> </tr> </tbody> </table> <p>นอกจากนี้ ยังมีข้อกำหนดโทษปรับสำหรับผู้ขับขี่ยานพาหนะที่ได้รับเอกสารจดทะเบียนจากรัฐอื่นและในเอกสารการจดทะเบียนนั้นได้กำหนดน้ำหนักบรรทุกไว้ หากยานพาหนะนั้นมีน้ำหนักบรรทุกเกินกว่าที่กำหนดไว้ในเอกสารการจดทะเบียนต้องโทษปรับ 500 USD และปรับเพิ่มเติม 100 USD ต่อน้ำหนักบรรทุกที่เกินทุกๆ 1,000 ปอนด์ หรือเศษของ 1,000 ปอนด์</p>	น้ำหนักบรรทุกรวมที่เกิน (ปอนด์)	ค่าปรับ (USD)	1 – 10,000	50USD หรือ 0.02USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุกๆ 1 ปอนด์ (ขึ้นอยู่กับว่าค่าปรับใดสูงกว่า)	10,001 ขึ้นไป	0.03 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุกๆ 1 ปอนด์														
น้ำหนักบรรทุกรวมที่เกิน (ปอนด์)	ค่าปรับ (USD)																				
1 – 10,000	50USD หรือ 0.02USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุกๆ 1 ปอนด์ (ขึ้นอยู่กับว่าค่าปรับใดสูงกว่า)																				
10,001 ขึ้นไป	0.03 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุกๆ 1 ปอนด์																				
New Jersey	<p>บุคคลที่ใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนักบรรทุกเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดโดยไม่มีใบอนุญาตบรรทุกน้ำหนักเกิน ต้องโทษปรับ 50 USD หากเป็นการกระทำความผิดครั้งที่ 2 ต้องโทษปรับ 250 USD หากเป็นการกระทำความผิดครั้งที่ 3 และครั้งถัดไป ต้องโทษปรับ 500 USD และมีโทษปรับเพิ่มเติมสำหรับการบรรทุกน้ำหนักเกิน ดังนี้¹⁰¹</p> <table border="1" data-bbox="491 1144 1369 1749"> <thead> <tr> <th data-bbox="491 1144 900 1223">น้ำหนักบรรทุกรวมที่เกิน (ปอนด์)</th> <th data-bbox="900 1144 1369 1223">ค่าปรับ (USD)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="491 1223 900 1279">1,000 – 3,000</td> <td data-bbox="900 1223 1369 1279">50</td> </tr> <tr> <td data-bbox="491 1279 900 1335">3,001 – 4,000</td> <td data-bbox="900 1279 1369 1335">80</td> </tr> <tr> <td data-bbox="491 1335 900 1391">4,001 – 5,000</td> <td data-bbox="900 1335 1369 1391">150</td> </tr> <tr> <td data-bbox="491 1391 900 1447">5,001 – 6,000</td> <td data-bbox="900 1391 1369 1447">250</td> </tr> <tr> <td data-bbox="491 1447 900 1503">6,001 – 7,000</td> <td data-bbox="900 1447 1369 1503">400</td> </tr> <tr> <td data-bbox="491 1503 900 1559">7,001 – 8,000</td> <td data-bbox="900 1503 1369 1559">550</td> </tr> <tr> <td data-bbox="491 1559 900 1615">8,001 – 9,000</td> <td data-bbox="900 1559 1369 1615">700</td> </tr> <tr> <td data-bbox="491 1615 900 1671">9,001 – 10,000</td> <td data-bbox="900 1615 1369 1671">850</td> </tr> <tr> <td data-bbox="491 1671 900 1749">10,001 ขึ้นไป</td> <td data-bbox="900 1671 1369 1749">1,000</td> </tr> </tbody> </table>	น้ำหนักบรรทุกรวมที่เกิน (ปอนด์)	ค่าปรับ (USD)	1,000 – 3,000	50	3,001 – 4,000	80	4,001 – 5,000	150	5,001 – 6,000	250	6,001 – 7,000	400	7,001 – 8,000	550	8,001 – 9,000	700	9,001 – 10,000	850	10,001 ขึ้นไป	1,000
น้ำหนักบรรทุกรวมที่เกิน (ปอนด์)	ค่าปรับ (USD)																				
1,000 – 3,000	50																				
3,001 – 4,000	80																				
4,001 – 5,000	150																				
5,001 – 6,000	250																				
6,001 – 7,000	400																				
7,001 – 8,000	550																				
8,001 – 9,000	700																				
9,001 – 10,000	850																				
10,001 ขึ้นไป	1,000																				

¹⁰⁰ สำนักควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ กรมทางหลวง. อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 32. หน้า 321.

¹⁰¹ สำนักควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ กรมทางหลวง. อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 32. หน้า 322.

New Mexico	<p>ผู้ฝ่าฝืนบทบัญญัติเกี่ยวกับน้ำหนักบรรทุกของยานพาหนะต้องโทษปรับ ดังนี้¹⁰²</p> <table border="1" data-bbox="488 344 1370 1424"> <thead> <tr> <th data-bbox="488 344 900 423">น้ำหนักบรรทุกรวมที่เกิน (ปอนด์)</th> <th data-bbox="900 344 1370 423">ค่าปรับ (USD)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td data-bbox="488 423 900 483">0 – 2,000</td><td data-bbox="900 423 1370 483">50</td></tr> <tr><td data-bbox="488 483 900 544">2,001 – 3,000</td><td data-bbox="900 483 1370 544">75</td></tr> <tr><td data-bbox="488 544 900 604">3,001 – 4,000</td><td data-bbox="900 544 1370 604">100</td></tr> <tr><td data-bbox="488 604 900 665">4,001 – 5,000</td><td data-bbox="900 604 1370 665">200</td></tr> <tr><td data-bbox="488 665 900 725">5,001 – 6,000</td><td data-bbox="900 665 1370 725">300</td></tr> <tr><td data-bbox="488 725 900 786">6,001 – 7,000</td><td data-bbox="900 725 1370 786">400</td></tr> <tr><td data-bbox="488 786 900 846">7,001 – 8,000</td><td data-bbox="900 786 1370 846">500</td></tr> <tr><td data-bbox="488 846 900 907">8,001 – 9,000</td><td data-bbox="900 846 1370 907">600</td></tr> <tr><td data-bbox="488 907 900 967">9,001 – 10,000</td><td data-bbox="900 907 1370 967">700</td></tr> <tr><td data-bbox="488 967 900 1028">10,001 – 15,000</td><td data-bbox="900 967 1370 1028">1,200</td></tr> <tr><td data-bbox="488 1028 900 1088">15,001 – 20,000</td><td data-bbox="900 1028 1370 1088">1,700</td></tr> <tr><td data-bbox="488 1088 900 1149">20,001 – 25,000</td><td data-bbox="900 1088 1370 1149">2,200</td></tr> <tr><td data-bbox="488 1149 900 1209">25,001 – 30,000</td><td data-bbox="900 1149 1370 1209">2,700</td></tr> <tr><td data-bbox="488 1209 900 1270">30,001 – 35,000</td><td data-bbox="900 1209 1370 1270">3,200</td></tr> <tr><td data-bbox="488 1270 900 1330">35,001 – 40,000</td><td data-bbox="900 1270 1370 1330">3,700</td></tr> <tr><td data-bbox="488 1330 900 1391">40,001 – 45,000</td><td data-bbox="900 1330 1370 1391">4,200</td></tr> <tr><td data-bbox="488 1391 900 1424">45,001 ขึ้นไป</td><td data-bbox="900 1391 1370 1424">4,700</td></tr> </tbody> </table>	น้ำหนักบรรทุกรวมที่เกิน (ปอนด์)	ค่าปรับ (USD)	0 – 2,000	50	2,001 – 3,000	75	3,001 – 4,000	100	4,001 – 5,000	200	5,001 – 6,000	300	6,001 – 7,000	400	7,001 – 8,000	500	8,001 – 9,000	600	9,001 – 10,000	700	10,001 – 15,000	1,200	15,001 – 20,000	1,700	20,001 – 25,000	2,200	25,001 – 30,000	2,700	30,001 – 35,000	3,200	35,001 – 40,000	3,700	40,001 – 45,000	4,200	45,001 ขึ้นไป	4,700
น้ำหนักบรรทุกรวมที่เกิน (ปอนด์)	ค่าปรับ (USD)																																				
0 – 2,000	50																																				
2,001 – 3,000	75																																				
3,001 – 4,000	100																																				
4,001 – 5,000	200																																				
5,001 – 6,000	300																																				
6,001 – 7,000	400																																				
7,001 – 8,000	500																																				
8,001 – 9,000	600																																				
9,001 – 10,000	700																																				
10,001 – 15,000	1,200																																				
15,001 – 20,000	1,700																																				
20,001 – 25,000	2,200																																				
25,001 – 30,000	2,700																																				
30,001 – 35,000	3,200																																				
35,001 – 40,000	3,700																																				
40,001 – 45,000	4,200																																				
45,001 ขึ้นไป	4,700																																				
New York	<p>ผู้ฝ่าฝืนบทบัญญัติเกี่ยวกับน้ำหนักบรรทุกต้องรับโทษปรับ ดังนี้¹⁰³</p> <ul style="list-style-type: none"> - เจ้าของหรือผู้ขับขี่ยานพาหนะที่มีน้ำหนักบรรทุกเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดโดยไม่มีใบอนุญาต ต้องโทษปรับ 100 USD - บุคคลที่ฝ่าฝืนกฎหมายเกี่ยวกับน้ำหนักบรรทุกในกรณีอื่น ต้องโทษปรับ 20 USD <p>หากเป็นการบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดต้องโทษปรับเพิ่มเติมตามจำนวนของน้ำหนักบรรทุกที่เกินด้วย</p>																																				

¹⁰² สำนักควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ กรมทางหลวง. อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 32. หน้า 323.

¹⁰³ สำนักควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ กรมทางหลวง. อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 32. หน้า 324.

North Dakota	<p>ผู้ที่ฝ่าฝืนบทบัญญัติเกี่ยวกับน้ำหนักรรทุกต้องรับโทษที่กำหนดไว้ ดังนี้¹⁰⁴</p> <table border="1" data-bbox="488 344 1370 947"> <thead> <tr> <th data-bbox="488 344 900 423">น้ำหนักรรทุกรวมที่เกิน (ปอนด์)</th> <th data-bbox="900 344 1370 423">ค่าปรับ (USD)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="488 423 900 483">1 – 2,000</td> <td data-bbox="900 423 1370 483">80</td> </tr> <tr> <td data-bbox="488 483 900 600">2,001 – 5,000</td> <td data-bbox="900 483 1370 600">100 USD และปรับเพิ่ม 1 USD ต่อ น้ำหนักที่เกินทุก ๆ 100 ปอนด์</td> </tr> <tr> <td data-bbox="488 600 900 775">5,001 – 10,000</td> <td data-bbox="900 600 1370 775">130 USD และปรับเพิ่ม 2 USD ต่อ น้ำหนักที่เกินทุก ๆ 100 ปอนด์ หรือ โทษจำคุกไม่เกิน 30 วัน หรือทั้งจำทั้งปรับ</td> </tr> <tr> <td data-bbox="488 775 900 947">10,001 ขึ้นไป</td> <td data-bbox="900 775 1370 947">160 USD และปรับเพิ่ม 3 USD ต่อ น้ำหนักที่เกินทุก ๆ 100 ปอนด์ หรือ โทษจำคุกไม่เกิน 30 วัน หรือทั้งจำทั้งปรับ</td> </tr> </tbody> </table>	น้ำหนักรรทุกรวมที่เกิน (ปอนด์)	ค่าปรับ (USD)	1 – 2,000	80	2,001 – 5,000	100 USD และปรับเพิ่ม 1 USD ต่อ น้ำหนักที่เกินทุก ๆ 100 ปอนด์	5,001 – 10,000	130 USD และปรับเพิ่ม 2 USD ต่อ น้ำหนักที่เกินทุก ๆ 100 ปอนด์ หรือ โทษจำคุกไม่เกิน 30 วัน หรือทั้งจำทั้งปรับ	10,001 ขึ้นไป	160 USD และปรับเพิ่ม 3 USD ต่อ น้ำหนักที่เกินทุก ๆ 100 ปอนด์ หรือ โทษจำคุกไม่เกิน 30 วัน หรือทั้งจำทั้งปรับ								
น้ำหนักรรทุกรวมที่เกิน (ปอนด์)	ค่าปรับ (USD)																		
1 – 2,000	80																		
2,001 – 5,000	100 USD และปรับเพิ่ม 1 USD ต่อ น้ำหนักที่เกินทุก ๆ 100 ปอนด์																		
5,001 – 10,000	130 USD และปรับเพิ่ม 2 USD ต่อ น้ำหนักที่เกินทุก ๆ 100 ปอนด์ หรือ โทษจำคุกไม่เกิน 30 วัน หรือทั้งจำทั้งปรับ																		
10,001 ขึ้นไป	160 USD และปรับเพิ่ม 3 USD ต่อ น้ำหนักที่เกินทุก ๆ 100 ปอนด์ หรือ โทษจำคุกไม่เกิน 30 วัน หรือทั้งจำทั้งปรับ																		
Ohio	<p>ผู้ที่ฝ่าฝืนบทบัญญัติเกี่ยวกับน้ำหนักรรทุก โดยใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนักรรทุกเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดถือว่ากระทำความผิดประเภท Misdemeanor¹⁰⁵</p>																		
Oklahoma	<p>เจ้าของหรือผู้ขับขี่ยานพาหนะที่น้ำหนักรรทุกเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดต้องรับโทษปรับ ดังนี้¹⁰⁶</p> <table border="1" data-bbox="488 1140 1370 1688"> <thead> <tr> <th data-bbox="488 1140 900 1218">น้ำหนักรรทุกรวมที่เกิน (ปอนด์)</th> <th data-bbox="900 1140 1370 1218">ค่าปรับ (USD)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="488 1218 900 1279">1 – 1,000</td> <td data-bbox="900 1218 1370 1279">100</td> </tr> <tr> <td data-bbox="488 1279 900 1339">1,001 – 2,000</td> <td data-bbox="900 1279 1370 1339">150</td> </tr> <tr> <td data-bbox="488 1339 900 1400">2,001 – 3,000</td> <td data-bbox="900 1339 1370 1400">200</td> </tr> <tr> <td data-bbox="488 1400 900 1460">3,001 – 5,000</td> <td data-bbox="900 1400 1370 1460">300</td> </tr> <tr> <td data-bbox="488 1460 900 1520">5,001 – 7,500</td> <td data-bbox="900 1460 1370 1520">0.15 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์</td> </tr> <tr> <td data-bbox="488 1520 900 1581">7,501 – 10,000</td> <td data-bbox="900 1520 1370 1581">0.16 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์</td> </tr> <tr> <td data-bbox="488 1581 900 1641">10,001 – 12,500</td> <td data-bbox="900 1581 1370 1641">0.20 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์</td> </tr> <tr> <td data-bbox="488 1641 900 1688">12,501 ขึ้นไป</td> <td data-bbox="900 1641 1370 1688">0.24 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์</td> </tr> </tbody> </table>	น้ำหนักรรทุกรวมที่เกิน (ปอนด์)	ค่าปรับ (USD)	1 – 1,000	100	1,001 – 2,000	150	2,001 – 3,000	200	3,001 – 5,000	300	5,001 – 7,500	0.15 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์	7,501 – 10,000	0.16 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์	10,001 – 12,500	0.20 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์	12,501 ขึ้นไป	0.24 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์
น้ำหนักรรทุกรวมที่เกิน (ปอนด์)	ค่าปรับ (USD)																		
1 – 1,000	100																		
1,001 – 2,000	150																		
2,001 – 3,000	200																		
3,001 – 5,000	300																		
5,001 – 7,500	0.15 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์																		
7,501 – 10,000	0.16 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์																		
10,001 – 12,500	0.20 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์																		
12,501 ขึ้นไป	0.24 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์																		
Oregon	<p>ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่มีน้ำหนักรรทุกรวมเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดต้องโทษปรับ 75 USD และปรับเพิ่ม 75 USD สำหรับน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 500 ปอนด์¹⁰⁷</p>																		

¹⁰⁴ สำนักควบคุมน้ำหนักรรทุก ยานพาหนะ กรมทางหลวง. อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 32. หน้า 324.

¹⁰⁵ สำนักควบคุมน้ำหนักรรทุก ยานพาหนะ กรมทางหลวง. อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 32. หน้า 325.

¹⁰⁶ สำนักควบคุมน้ำหนักรรทุก ยานพาหนะ กรมทางหลวง. อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 32. หน้า 325.

¹⁰⁷ สำนักควบคุมน้ำหนักรรทุก ยานพาหนะ กรมทางหลวง. อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 32. หน้า 326.

<p>Pennsylvania</p>	<p>ผู้จับขี้หรือเจ้าของยานพาหนะที่น้ำหนักกลางเพลหรือน้ำหนักบรรทุกเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ต้องโทษปรับ 125 USD นอกจากนี้ ในกรณีที่น่ายทะเบียนได้กำหนดน้ำหนักบรรทุกรวมของยานพาหนะไว้ในทะเบียนยานพาหนะ หากยานพาหนะนั้นได้บรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กำหนดไว้ในทะเบียนยานพาหนะ ผู้จับขี้หรือเจ้าของต้องโทษปรับ ดังนี้¹⁰⁸</p> <table border="1" data-bbox="488 517 1370 871"> <thead> <tr> <th>น้ำหนักบรรทุกรวมที่เกิน (ปอนด์)</th> <th>ค่าปรับ (USD)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1 – 10,000</td> <td>85 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุกๆ 1,000 ปอนด์ หรือเศษของ 1,000 ปอนด์</td> </tr> <tr> <td>10,001 ขึ้นไป</td> <td>125 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุกๆ 1,000 ปอนด์ หรือเศษของ 1,000 ปอนด์</td> </tr> </tbody> </table> <p>หากน้ำหนักบรรทุกเกินกว่า 104,800 ปอนด์ จะต้องเสียค่าปรับเพิ่ม 1,025 USD</p>	น้ำหนักบรรทุกรวมที่เกิน (ปอนด์)	ค่าปรับ (USD)	1 – 10,000	85 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุกๆ 1,000 ปอนด์ หรือเศษของ 1,000 ปอนด์	10,001 ขึ้นไป	125 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุกๆ 1,000 ปอนด์ หรือเศษของ 1,000 ปอนด์		
น้ำหนักบรรทุกรวมที่เกิน (ปอนด์)	ค่าปรับ (USD)								
1 – 10,000	85 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุกๆ 1,000 ปอนด์ หรือเศษของ 1,000 ปอนด์								
10,001 ขึ้นไป	125 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุกๆ 1,000 ปอนด์ หรือเศษของ 1,000 ปอนด์								
<p>Rhode Island</p>	<p>ผู้ที่จับขี้ยานพาหนะที่น้ำหนักบรรทุกเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดถือว่ากระทำความผิดประเภท Misdemeanor และต้องโทษปรับ ดังนี้¹⁰⁹</p> <table border="1" data-bbox="488 1061 1370 1361"> <thead> <tr> <th>น้ำหนักบรรทุกรวมที่เกิน (ปอนด์)</th> <th>ค่าปรับ (USD)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>500 – 3,500</td> <td>0.04 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุกๆ 1 ปอนด์</td> </tr> <tr> <td>3,501 - 6,000</td> <td>0.06 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุกๆ 1 ปอนด์</td> </tr> <tr> <td>6,001 ขึ้นไป</td> <td>0.10 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุกๆ 1 ปอนด์</td> </tr> </tbody> </table>	น้ำหนักบรรทุกรวมที่เกิน (ปอนด์)	ค่าปรับ (USD)	500 – 3,500	0.04 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุกๆ 1 ปอนด์	3,501 - 6,000	0.06 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุกๆ 1 ปอนด์	6,001 ขึ้นไป	0.10 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุกๆ 1 ปอนด์
น้ำหนักบรรทุกรวมที่เกิน (ปอนด์)	ค่าปรับ (USD)								
500 – 3,500	0.04 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุกๆ 1 ปอนด์								
3,501 - 6,000	0.06 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุกๆ 1 ปอนด์								
6,001 ขึ้นไป	0.10 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุกๆ 1 ปอนด์								

¹⁰⁸ สำนักควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ กรมทางหลวง. อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 32. หน้า 326.

¹⁰⁹ สำนักควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ กรมทางหลวง. อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 32. หน้า 327.

South Carolina	<p>การฝ่าฝืนบทบัญญัติเกี่ยวกับน้ำหนักบรรทุกเป็นการกระทำความผิดประเภท Class 2 Misdemeanor ซึ่งระวางโทษจำคุกไม่เกิน 30 วัน หรือปรับไม่เกิน 500 USD หรือทั้งจำทั้งปรับ และต้องโทษปรับสำหรับการบรรทุกน้ำหนักเกิน ดังนี้¹¹⁰</p> <table border="1" data-bbox="488 461 1370 875"> <thead> <tr> <th data-bbox="488 461 900 584">น้ำหนักบรรทุกรวมที่เกิน (ปอนด์)</th> <th data-bbox="900 461 1370 584">ค่าปรับ (USD)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="488 584 900 640">1,000 – 3,000</td> <td data-bbox="900 584 1370 640">0.05 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์</td> </tr> <tr> <td data-bbox="488 640 900 696">3,001 - 4,000</td> <td data-bbox="900 640 1370 696">0.15 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์</td> </tr> <tr> <td data-bbox="488 696 900 752">4,001 – 5,000</td> <td data-bbox="900 696 1370 752">0.225 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์</td> </tr> <tr> <td data-bbox="488 752 900 808">5,001 – 10,000</td> <td data-bbox="900 752 1370 808">0.375 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์</td> </tr> <tr> <td data-bbox="488 808 900 875">10,001 ขึ้นไป</td> <td data-bbox="900 808 1370 875">0.75 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์</td> </tr> </tbody> </table>	น้ำหนักบรรทุกรวมที่เกิน (ปอนด์)	ค่าปรับ (USD)	1,000 – 3,000	0.05 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์	3,001 - 4,000	0.15 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์	4,001 – 5,000	0.225 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์	5,001 – 10,000	0.375 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์	10,001 ขึ้นไป	0.75 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์		
น้ำหนักบรรทุกรวมที่เกิน (ปอนด์)	ค่าปรับ (USD)														
1,000 – 3,000	0.05 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์														
3,001 - 4,000	0.15 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์														
4,001 – 5,000	0.225 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์														
5,001 – 10,000	0.375 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์														
10,001 ขึ้นไป	0.75 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์														
South Dakota	<p>การฝ่าฝืนบทบัญญัติเกี่ยวกับน้ำหนักบรรทุกเป็นการกระทำความผิดประเภท Class C Misdemeanor ซึ่งระวางโทษจำคุกไม่เกิน 30 วัน หรือปรับไม่เกิน 50 USD หรือทั้งจำทั้งปรับ และต้องโทษปรับเพิ่มเติมสำหรับการบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด 25 USD¹¹¹</p>														
Tennessee	<p>บุคคลที่ฝ่าฝืนบทบัญญัติเกี่ยวกับน้ำหนักบรรทุกต้องโทษปรับไม่น้อยกว่า 100 USD แต่ไม่เกิน 250 USD และต้องโทษปรับสำหรับการบรรทุกน้ำหนักเกิน ดังนี้¹¹²</p> <table border="1" data-bbox="488 1234 1370 1704"> <thead> <tr> <th data-bbox="488 1234 900 1357">น้ำหนักบรรทุกรวมที่เกิน (ปอนด์)</th> <th data-bbox="900 1234 1370 1357">ค่าปรับ (USD)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="488 1357 900 1413">1 – 2,500</td> <td data-bbox="900 1357 1370 1413">100 - 500</td> </tr> <tr> <td data-bbox="488 1413 900 1469">2,501 – 5,000</td> <td data-bbox="900 1413 1370 1469">500 – 1,000</td> </tr> <tr> <td data-bbox="488 1469 900 1525">5,001 – 10,000</td> <td data-bbox="900 1469 1370 1525">1,000 – 2,500</td> </tr> <tr> <td data-bbox="488 1525 900 1581">10,001 – 20,000</td> <td data-bbox="900 1525 1370 1581">2,500 – 5,000</td> </tr> <tr> <td data-bbox="488 1581 900 1637">20,001 – 40,000</td> <td data-bbox="900 1581 1370 1637">5,000 – 7,000</td> </tr> <tr> <td data-bbox="488 1637 900 1704">40,001 ขึ้นไป</td> <td data-bbox="900 1637 1370 1704">7,000 – 10,000</td> </tr> </tbody> </table>	น้ำหนักบรรทุกรวมที่เกิน (ปอนด์)	ค่าปรับ (USD)	1 – 2,500	100 - 500	2,501 – 5,000	500 – 1,000	5,001 – 10,000	1,000 – 2,500	10,001 – 20,000	2,500 – 5,000	20,001 – 40,000	5,000 – 7,000	40,001 ขึ้นไป	7,000 – 10,000
น้ำหนักบรรทุกรวมที่เกิน (ปอนด์)	ค่าปรับ (USD)														
1 – 2,500	100 - 500														
2,501 – 5,000	500 – 1,000														
5,001 – 10,000	1,000 – 2,500														
10,001 – 20,000	2,500 – 5,000														
20,001 – 40,000	5,000 – 7,000														
40,001 ขึ้นไป	7,000 – 10,000														

¹¹⁰ สำนักควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ กรมทางหลวง. อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 32. หน้า 328.

¹¹¹ สำนักควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ กรมทางหลวง. อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 32. หน้า 328.

¹¹² สำนักควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ กรมทางหลวง. อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 32. หน้า 329.

Texas	<p>ผู้ที่ฝ่าฝืนบทบัญญัติเกี่ยวกับน้ำหนักรรทุกต้องโทษปรับ 50 USD และโทษปรับตามจำนวนน้ำหนักรรทุกที่เกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ดังนี้¹¹³</p> <table border="1" data-bbox="488 405 1370 994"> <thead> <tr> <th data-bbox="488 405 900 524">น้ำหนักรรทุกรวมที่เกิน (ปอนด์)</th> <th data-bbox="900 405 1370 524">ค่าปรับ (USD)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="488 524 900 584">1 – 2,000</td> <td data-bbox="900 524 1370 584">0</td> </tr> <tr> <td data-bbox="488 584 900 645">2,001 – 5,000</td> <td data-bbox="900 584 1370 645">0.05 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์</td> </tr> <tr> <td data-bbox="488 645 900 705">5,001 – 8,000</td> <td data-bbox="900 645 1370 705">0.05 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์</td> </tr> <tr> <td data-bbox="488 705 900 766">8,001 – 12,000</td> <td data-bbox="900 705 1370 766">0.05 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์</td> </tr> <tr> <td data-bbox="488 766 900 826">12,001 – 16,000</td> <td data-bbox="900 766 1370 826">0.05 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์</td> </tr> <tr> <td data-bbox="488 826 900 887">16,001 – 20,000</td> <td data-bbox="900 826 1370 887">0.05 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์</td> </tr> <tr> <td data-bbox="488 887 900 947">20,001 – 25,000</td> <td data-bbox="900 887 1370 947">0.05 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์</td> </tr> <tr> <td data-bbox="488 947 900 994">25,001 ขึ้นไป</td> <td data-bbox="900 947 1370 994">0.05 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์</td> </tr> </tbody> </table>	น้ำหนักรรทุกรวมที่เกิน (ปอนด์)	ค่าปรับ (USD)	1 – 2,000	0	2,001 – 5,000	0.05 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์	5,001 – 8,000	0.05 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์	8,001 – 12,000	0.05 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์	12,001 – 16,000	0.05 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์	16,001 – 20,000	0.05 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์	20,001 – 25,000	0.05 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์	25,001 ขึ้นไป	0.05 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์
น้ำหนักรรทุกรวมที่เกิน (ปอนด์)	ค่าปรับ (USD)																		
1 – 2,000	0																		
2,001 – 5,000	0.05 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์																		
5,001 – 8,000	0.05 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์																		
8,001 – 12,000	0.05 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์																		
12,001 – 16,000	0.05 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์																		
16,001 – 20,000	0.05 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์																		
20,001 – 25,000	0.05 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์																		
25,001 ขึ้นไป	0.05 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์																		
Utah	<p>ผู้ที่ฝ่าฝืนบทบัญญัติเกี่ยวกับน้ำหนักรรทุกต้องรับโทษปรับ ดังนี้¹¹⁴</p> <table border="1" data-bbox="488 1081 1370 1559"> <thead> <tr> <th data-bbox="488 1081 900 1200">น้ำหนักรรทุกรวมที่เกิน (ปอนด์)</th> <th data-bbox="900 1081 1370 1200">ค่าปรับ (USD)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="488 1200 900 1261">1 – 5,000</td> <td data-bbox="900 1200 1370 1261">15USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1,000 ปอนด์</td> </tr> <tr> <td data-bbox="488 1261 900 1321">5,001 – 10,000</td> <td data-bbox="900 1261 1370 1321">30USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1,000 ปอนด์</td> </tr> <tr> <td data-bbox="488 1321 900 1382">10,001 – 15,000</td> <td data-bbox="900 1321 1370 1382">45USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1,000 ปอนด์</td> </tr> <tr> <td data-bbox="488 1382 900 1442">15,001 – 20,000</td> <td data-bbox="900 1382 1370 1442">60USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1,000 ปอนด์</td> </tr> <tr> <td data-bbox="488 1442 900 1503">20,001 – 25,000</td> <td data-bbox="900 1442 1370 1503">90USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1,000 ปอนด์</td> </tr> <tr> <td data-bbox="488 1503 900 1559">25,001 ขึ้นไป</td> <td data-bbox="900 1503 1370 1559">150USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1,000 ปอนด์</td> </tr> </tbody> </table>	น้ำหนักรรทุกรวมที่เกิน (ปอนด์)	ค่าปรับ (USD)	1 – 5,000	15USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1,000 ปอนด์	5,001 – 10,000	30USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1,000 ปอนด์	10,001 – 15,000	45USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1,000 ปอนด์	15,001 – 20,000	60USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1,000 ปอนด์	20,001 – 25,000	90USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1,000 ปอนด์	25,001 ขึ้นไป	150USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1,000 ปอนด์				
น้ำหนักรรทุกรวมที่เกิน (ปอนด์)	ค่าปรับ (USD)																		
1 – 5,000	15USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1,000 ปอนด์																		
5,001 – 10,000	30USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1,000 ปอนด์																		
10,001 – 15,000	45USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1,000 ปอนด์																		
15,001 – 20,000	60USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1,000 ปอนด์																		
20,001 – 25,000	90USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1,000 ปอนด์																		
25,001 ขึ้นไป	150USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1,000 ปอนด์																		

¹¹³ สำนักควบคุมน้ำหนักรรทุก กรมทางหลวง. อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 32. หน้า 329.

¹¹⁴ สำนักควบคุมน้ำหนักรรทุก กรมทางหลวง. อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 32. หน้า 330.

Vermont	<p>ผู้ที่ใช้อยานพาหนะที่มีน้ำหนักบรรทุกเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดไว้โดยไม่ได้ขอรับใบอนุญาตก่อน ต้องโทษปรับไม่น้อยกว่า 50 USD สำหรับการกระทำความผิดครั้งแรก โทษปรับไม่น้อยกว่า 75 USD สำหรับการกระทำความผิดครั้งที่ 2 และโทษปรับไม่น้อยกว่า 100 USD สำหรับการกระทำความผิดครั้งที่ 3 และครั้งถัดไป และจะต้องโทษปรับตามน้ำหนักบรรทุกที่เกิน ดังนี้¹¹⁵</p> <table border="1" data-bbox="488 577 1370 1279"> <thead> <tr> <th data-bbox="488 577 900 696">น้ำหนักบรรทุกรวมที่เกิน (ปอนด์)</th> <th data-bbox="900 577 1370 696">ค่าปรับ (USD)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="488 696 900 815">1 – 4,000</td> <td data-bbox="900 696 1370 815">0.03 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์</td> </tr> <tr> <td data-bbox="488 815 900 934">4,001 – 10,000</td> <td data-bbox="900 815 1370 934">120 USD และปรับเพิ่ม 0.12 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์</td> </tr> <tr> <td data-bbox="488 934 900 1052">10,001 – 15,000</td> <td data-bbox="900 934 1370 1052">840 USD และปรับเพิ่ม 0.16 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์</td> </tr> <tr> <td data-bbox="488 1052 900 1171">15,001 – 20,000</td> <td data-bbox="900 1052 1370 1171">1,640 USD และปรับเพิ่ม 0.20 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์</td> </tr> <tr> <td data-bbox="488 1171 900 1279">20,001 ขึ้นไป</td> <td data-bbox="900 1171 1370 1279">2,640 USD และปรับเพิ่ม 0.30 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์</td> </tr> </tbody> </table>	น้ำหนักบรรทุกรวมที่เกิน (ปอนด์)	ค่าปรับ (USD)	1 – 4,000	0.03 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์	4,001 – 10,000	120 USD และปรับเพิ่ม 0.12 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์	10,001 – 15,000	840 USD และปรับเพิ่ม 0.16 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์	15,001 – 20,000	1,640 USD และปรับเพิ่ม 0.20 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์	20,001 ขึ้นไป	2,640 USD และปรับเพิ่ม 0.30 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์
น้ำหนักบรรทุกรวมที่เกิน (ปอนด์)	ค่าปรับ (USD)												
1 – 4,000	0.03 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์												
4,001 – 10,000	120 USD และปรับเพิ่ม 0.12 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์												
10,001 – 15,000	840 USD และปรับเพิ่ม 0.16 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์												
15,001 – 20,000	1,640 USD และปรับเพิ่ม 0.20 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์												
20,001 ขึ้นไป	2,640 USD และปรับเพิ่ม 0.30 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์												
Washington	<p>เจ้าของ ผู้เช่า ผู้ยืม หรือผู้ขับขี่ยานพาหนะที่มีน้ำหนักบรรทุกเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ถือว่ากระทำความผิดประเภท Misdemeanor และต้องถูกปรับตามน้ำหนักบรรทุกที่เกินกว่าที่กำหนดไว้ตามกฎหมาย ดังนี้¹¹⁶</p> <table border="1" data-bbox="488 1480 1370 1845"> <thead> <tr> <th data-bbox="488 1480 900 1559">น้ำหนักบรรทุกรวมที่เกิน (ปอนด์)</th> <th data-bbox="900 1480 1370 1559">ค่าปรับ (USD)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="488 1559 900 1619">1 – 4,000</td> <td data-bbox="900 1559 1370 1619">20</td> </tr> <tr> <td data-bbox="488 1619 900 1680">4,001 – 5,000</td> <td data-bbox="900 1619 1370 1680">25</td> </tr> <tr> <td data-bbox="488 1680 900 1740">5,001 – 6,000</td> <td data-bbox="900 1680 1370 1740">60</td> </tr> <tr> <td data-bbox="488 1740 900 1800">6,001 – 7,000</td> <td data-bbox="900 1740 1370 1800">70</td> </tr> <tr> <td data-bbox="488 1800 900 1845">7,001 – 8,000</td> <td data-bbox="900 1800 1370 1845">80</td> </tr> </tbody> </table>	น้ำหนักบรรทุกรวมที่เกิน (ปอนด์)	ค่าปรับ (USD)	1 – 4,000	20	4,001 – 5,000	25	5,001 – 6,000	60	6,001 – 7,000	70	7,001 – 8,000	80
น้ำหนักบรรทุกรวมที่เกิน (ปอนด์)	ค่าปรับ (USD)												
1 – 4,000	20												
4,001 – 5,000	25												
5,001 – 6,000	60												
6,001 – 7,000	70												
7,001 – 8,000	80												

¹¹⁵ สำนักควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ กรมทางหลวง. อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 32. หน้า 331.

¹¹⁶ สำนักควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ กรมทางหลวง. อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 32. หน้า 332.

น้ำหนักบรรทุกรวมที่เกิน (ปอนด์)	ค่าปรับ (USD)
8,001 – 9,000	90
9,001 – 10,000	100
10,001 – 11,000	165
11,001 – 12,000	180
12,001 – 13,000	195
13,001 – 14,000	210
14,000 – 15,000	225
15,001 – 16,000	320
16,001 – 17,000	340
17,001 – 18,000	360
18,001 – 19,000	380
19,000 – 20,000	400
20,001 - 21,000	525
21,001 – 22,000	550
22,001 – 23,000	575
23,001 – 24,000	600
24,001 – 25,000	625
25,001 – 26,000	780
26,001 – 27,000	810
27,001 – 28,000	840
28,001 – 29,000	870
29,001 - 30,000	900
30,001 – 40,000	1,200
40,001 – 50,000	1,400
50,001 ขึ้นไป	1,600

นอกจากนี้ กำหนดให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจสั่งยึดยานพาหนะที่บรรทุกน้ำหนักเกิน
ไว้จนกว่าผู้กระทำผิดจะได้ชำระค่าปรับเรียบร้อยแล้ว

West Virginia	<p>ผู้ที่ฝ่าฝืนข้อกำหนดเกี่ยวกับน้ำหนักบรรทุกของยานพาหนะจะต้องโทษปรับ ดังนี้</p> <p>กรณีที่น้ำหนักบรรทุกเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดไม่เกิน 1,000 ปอนด์ หากเป็นการกระทำความผิดครั้งแรก ต้องโทษปรับตั้งแต่ 50 – 100 USD หากเป็นการกระทำความผิดครั้งที่ 2 และครั้งถัดไป ภายในระยะเวลา 12 เดือนนับแต่การกระทำความผิดครั้งก่อนหน้า ต้องโทษปรับตั้งแต่ 100 – 200 USD</p> <p>กรณีที่น้ำหนักบรรทุกเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดตั้งแต่ 1,000 ปอนด์ขึ้นไป หากเป็นการกระทำความผิดครั้งแรก ต้องโทษปรับตั้งแต่ 50 – 200 USD และต้องปรับเพิ่มเติมตามจำนวนของน้ำหนักบรรทุกที่เกิน ดังนี้¹¹⁷</p> <table border="1" data-bbox="491 748 1370 1122"> <thead> <tr> <th>น้ำหนักบรรทุกรวมที่เกิน (ปอนด์)</th> <th>ค่าปรับ (USD)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1,000 – 2,000</td> <td>0.01 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์</td> </tr> <tr> <td>2,001 – 3,000</td> <td>0.03 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์</td> </tr> <tr> <td>3,001 – 4,000</td> <td>0.05 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์</td> </tr> <tr> <td>4,001 – 5,000</td> <td>0.08 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์</td> </tr> <tr> <td>5,001 ขึ้นไป</td> <td>0.15 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์</td> </tr> </tbody> </table> <p>หากเป็นการกระทำความผิดที่ 2 และครั้งถัดไป ภายในระยะเวลา 12 เดือนนับแต่การกระทำความผิดครั้งก่อนหน้า ต้องโทษปรับตั้งแต่ 100 – 300 USD และต้องปรับเพิ่มเติมตามจำนวนของน้ำหนักบรรทุกที่เกิน ดังนี้</p> <table border="1" data-bbox="491 1294 1370 1709"> <thead> <tr> <th>น้ำหนักบรรทุกรวมที่เกิน (ปอนด์)</th> <th>ค่าปรับ (USD)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1,000 – 2,000</td> <td>0.02 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์</td> </tr> <tr> <td>2,001 – 3,000</td> <td>0.05 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์</td> </tr> <tr> <td>3,001 – 4,000</td> <td>0.08 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์</td> </tr> <tr> <td>4,001 – 5,000</td> <td>0.12 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์</td> </tr> <tr> <td>5,001 ขึ้นไป</td> <td>0.18 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์</td> </tr> </tbody> </table>	น้ำหนักบรรทุกรวมที่เกิน (ปอนด์)	ค่าปรับ (USD)	1,000 – 2,000	0.01 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์	2,001 – 3,000	0.03 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์	3,001 – 4,000	0.05 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์	4,001 – 5,000	0.08 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์	5,001 ขึ้นไป	0.15 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์	น้ำหนักบรรทุกรวมที่เกิน (ปอนด์)	ค่าปรับ (USD)	1,000 – 2,000	0.02 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์	2,001 – 3,000	0.05 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์	3,001 – 4,000	0.08 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์	4,001 – 5,000	0.12 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์	5,001 ขึ้นไป	0.18 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์
น้ำหนักบรรทุกรวมที่เกิน (ปอนด์)	ค่าปรับ (USD)																								
1,000 – 2,000	0.01 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์																								
2,001 – 3,000	0.03 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์																								
3,001 – 4,000	0.05 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์																								
4,001 – 5,000	0.08 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์																								
5,001 ขึ้นไป	0.15 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์																								
น้ำหนักบรรทุกรวมที่เกิน (ปอนด์)	ค่าปรับ (USD)																								
1,000 – 2,000	0.02 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์																								
2,001 – 3,000	0.05 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์																								
3,001 – 4,000	0.08 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์																								
4,001 – 5,000	0.12 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์																								
5,001 ขึ้นไป	0.18 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์																								

¹¹⁷ สำนักควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ กรมทางหลวง. อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 32. หน้า 334.

Wisconsin	<p>บุคคลที่ฝ่าฝืนใช้ยานพาหนะที่มีบรรทุกน้ำหนักบรรทุกเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ต้องโทษปรับ ดังนี้¹¹⁸</p> <table border="1" data-bbox="488 405 1370 1227"> <thead> <tr> <th data-bbox="488 405 900 524">น้ำหนักบรรทุกที่เกิน (ปอนด์)</th> <th data-bbox="900 405 1370 524">ค่าปรับ (USD)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="488 524 900 584">0 – 2,000</td> <td data-bbox="900 524 1370 584">25</td> </tr> <tr> <td data-bbox="488 584 900 645">2,001 – 4,000</td> <td data-bbox="900 584 1370 645">75</td> </tr> <tr> <td data-bbox="488 645 900 705">4,001 – 6,000</td> <td data-bbox="900 645 1370 705">125</td> </tr> <tr> <td data-bbox="488 705 900 766">6,001 – 8,000</td> <td data-bbox="900 705 1370 766">150</td> </tr> <tr> <td data-bbox="488 766 900 826">8,001 – 10,000</td> <td data-bbox="900 766 1370 826">200</td> </tr> <tr> <td data-bbox="488 826 900 887">10,001 – 12,000</td> <td data-bbox="900 826 1370 887">300</td> </tr> <tr> <td data-bbox="488 887 900 947">12,001 – 14,000</td> <td data-bbox="900 887 1370 947">400</td> </tr> <tr> <td data-bbox="488 947 900 1008">14,001 – 16,000</td> <td data-bbox="900 947 1370 1008">500</td> </tr> <tr> <td data-bbox="488 1008 900 1068">16,001 – 18,000</td> <td data-bbox="900 1008 1370 1068">600</td> </tr> <tr> <td data-bbox="488 1068 900 1128">18,001 – 20,000</td> <td data-bbox="900 1068 1370 1128">700</td> </tr> <tr> <td data-bbox="488 1128 900 1227">20,001 ขึ้นไป</td> <td data-bbox="900 1128 1370 1227">1,000 และปรับเพิ่ม 200 USD ต่อ น้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1,000 ปอนด์</td> </tr> </tbody> </table>	น้ำหนักบรรทุกที่เกิน (ปอนด์)	ค่าปรับ (USD)	0 – 2,000	25	2,001 – 4,000	75	4,001 – 6,000	125	6,001 – 8,000	150	8,001 – 10,000	200	10,001 – 12,000	300	12,001 – 14,000	400	14,001 – 16,000	500	16,001 – 18,000	600	18,001 – 20,000	700	20,001 ขึ้นไป	1,000 และปรับเพิ่ม 200 USD ต่อ น้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1,000 ปอนด์
น้ำหนักบรรทุกที่เกิน (ปอนด์)	ค่าปรับ (USD)																								
0 – 2,000	25																								
2,001 – 4,000	75																								
4,001 – 6,000	125																								
6,001 – 8,000	150																								
8,001 – 10,000	200																								
10,001 – 12,000	300																								
12,001 – 14,000	400																								
14,001 – 16,000	500																								
16,001 – 18,000	600																								
18,001 – 20,000	700																								
20,001 ขึ้นไป	1,000 และปรับเพิ่ม 200 USD ต่อ น้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1,000 ปอนด์																								

2.4.1.4 มาตรการในการลงโทษทางแพ่งตามกฎหมายของสหรัฐอเมริกา

บทลงโทษทางแพ่งหรือมาตรการลงโทษทางแพ่ง (Civil Penalty) เป็นมาตรการที่เริ่มนำมาใช้ในการลงโทษตามกฎหมายเกี่ยวกับการซื้อขายหลักทรัพย์ คือ Insider Trading Sanction Act of 1984 โดยศาลมีอำนาจสั่งลงโทษผู้กระทำความผิดต้องชดใช้ค่าปรับทางแพ่งเป็นจำนวน 3 เท่าของผลประโยชน์ที่ได้รับจากการใช้ข้อมูลภายในซื้อขายหลักทรัพย์¹¹⁹ โดยต่อมามาตรการนี้ได้ถูกนำมาใช้เป็นมาตรการลงโทษในกฎหมายอื่น ๆ เนื่องจากค่าปรับซึ่งเป็นมาตรการลงโทษทางอาญานั้นเมื่อปรับจากผู้กระทำความผิดแล้วก็ต้องดำเนินการส่งให้รัฐ โดยอาจจะไม่ถูกนำมาใช้เพื่อบำบัดหรือบรรเทาความเสียหายที่เกิดขึ้น ซึ่งตามกฎหมายเกี่ยวกับน้ำหนักบรรตุนั้น การที่ผู้ขับขี่หรือเจ้าของยานพาหนะฝ่าฝืนกฎหมายโดยบรรตุน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดไว้ย่อมก่อให้เกิดความเสียหายต่อทรัพย์สินของรัฐ คือ ทางหลวง สะพาน หรือถนนเส้นทางต่าง ๆ ที่ยานพาหนะได้สัญจร

¹¹⁸ สำนักควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ กรมทางหลวง. อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 32. หน้า 336.

¹¹⁹ Kenneth Mann. (1992). *Punitive Civil Sanctions: The Middleground between Criminal and Civil Law*. Yale L.J. pp. 101.

ผ่าน ซึ่งเมื่อเกิดความเสียหายรัฐบาลกลางหรือรัฐก็ต้องดำเนินการบำรุงรักษา ซ่อมแซม หรือดูแลให้กลับมาใช้งานได้ตามปกติโดยใช้งบประมาณของตนเอง ซึ่งค่าใช้จ่ายในการดูแลรักษาหรือซ่อมแซมทางหลวงหรือสะพานนั้นย่อมมีจำนวนสูง จึงเกิดแนวคิดให้มีการออกกฎหมายให้ผู้ที่ฝ่าฝืนกฎหมายควบคุมน้ำหนักบรรทุกจะต้องเสียค่าปรับทางแพ่งด้วยเพื่อที่จะได้นำค่าปรับทางแพ่งนั้นมารวมเป็นส่วนหนึ่งของงบประมาณที่จะใช้ดูแลรักษาหรือซ่อมแซมทางหลวงที่เสียหายจากการบรรทุกน้ำหนักเกินนั่นเอง

กฎหมายภายในของบางรัฐได้กำหนดมาตรการลงโทษทางแพ่งแก่ผู้ที่ฝ่าฝืนกฎหมายที่ควบคุมน้ำหนักบรรทุก ได้แก่ รัฐ Arizona, District of Columbia, Michigan, Minnesota, North Carolina, Virginia กำหนดค่าปรับทางแพ่งตามน้ำหนักบรรทุกที่เกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ดังนี้

ตารางที่ 3 ตารางแสดงมาตรการลงโทษทางแพ่งกรณีฝ่าฝืนบทบัญญัติเกี่ยวกับน้ำหนักบรรทุก¹²⁰

รัฐ	บทลงโทษทางแพ่ง																										
Arizona	ผู้ที่ฝ่าฝืนบทบัญญัติเกี่ยวกับน้ำหนักบรรทุกต้องเสียค่าปรับทางแพ่งซึ่งกำหนดค่าปรับตามน้ำหนักบรรทุกที่เกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ดังนี้ ¹²¹ <table border="1" data-bbox="491 1064 1369 1886"> <thead> <tr> <th>น้ำหนักบรรทุกรวมที่เกิน (ปอนด์)</th> <th>ค่าปรับทางแพ่ง (USD)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1,001 - 1,250</td> <td>100</td> </tr> <tr> <td>1,251 - 1,500</td> <td>200</td> </tr> <tr> <td>1,501 - 2,000</td> <td>300</td> </tr> <tr> <td>2,001 - 2,500</td> <td>400</td> </tr> <tr> <td>2,501 - 3,000</td> <td>500</td> </tr> <tr> <td>3,001 - 3,500</td> <td>840</td> </tr> <tr> <td>3,501 - 4,000</td> <td>980</td> </tr> <tr> <td>4,001 - 4,500</td> <td>1,120</td> </tr> <tr> <td>4,501 - 4,750</td> <td>1,260</td> </tr> <tr> <td>4,751 - 5,000</td> <td>1,400</td> </tr> <tr> <td>5,001 ขึ้นไป</td> <td>1,400 และปรับเพิ่ม 100 USD ต่อ</td> </tr> <tr> <th>น้ำหนักบรรทุกรวมที่เกิน</th> <th>ค่าปรับทางแพ่ง (USD)</th> </tr> </tbody> </table>	น้ำหนักบรรทุกรวมที่เกิน (ปอนด์)	ค่าปรับทางแพ่ง (USD)	1,001 - 1,250	100	1,251 - 1,500	200	1,501 - 2,000	300	2,001 - 2,500	400	2,501 - 3,000	500	3,001 - 3,500	840	3,501 - 4,000	980	4,001 - 4,500	1,120	4,501 - 4,750	1,260	4,751 - 5,000	1,400	5,001 ขึ้นไป	1,400 และปรับเพิ่ม 100 USD ต่อ	น้ำหนักบรรทุกรวมที่เกิน	ค่าปรับทางแพ่ง (USD)
น้ำหนักบรรทุกรวมที่เกิน (ปอนด์)	ค่าปรับทางแพ่ง (USD)																										
1,001 - 1,250	100																										
1,251 - 1,500	200																										
1,501 - 2,000	300																										
2,001 - 2,500	400																										
2,501 - 3,000	500																										
3,001 - 3,500	840																										
3,501 - 4,000	980																										
4,001 - 4,500	1,120																										
4,501 - 4,750	1,260																										
4,751 - 5,000	1,400																										
5,001 ขึ้นไป	1,400 และปรับเพิ่ม 100 USD ต่อ																										
น้ำหนักบรรทุกรวมที่เกิน	ค่าปรับทางแพ่ง (USD)																										

¹²⁰ สำนักควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ กรมทางหลวง. อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 32. หน้า 338-345.

¹²¹ สำนักควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ กรมทางหลวง. อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 32. หน้า 338.

	(ปอนด์)							
		น้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1,000 ปอนด์						
District of Columbia	<p>การฝ่าฝืนบทบัญญัติเกี่ยวกับน้ำหนักบรรทุกเป็นความผิดทางแพ่ง (Civil Infraction) ผู้กระทำความผิดต้องเสียค่าปรับทางแพ่งตามจำนวนของน้ำหนักบรรทุกที่เกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ดังนี้¹²²</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>น้ำหนักบรรทุกรวมที่เกิน (ปอนด์)</th> <th>ค่าปรับทางแพ่ง (USD)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>0 – 5,000</td> <td>250</td> </tr> <tr> <td>5,000 ขึ้นไป</td> <td>100 USD และเสียค่าปรับเพิ่ม 16 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 100 ปอนด์</td> </tr> </tbody> </table> <p>โดยหากเป็นการบรรทุกน้ำหนักเกินในเขตพื้นที่ก่อสร้าง (Work zone area) ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่บรรทุกน้ำหนักเกินจะต้องเสียค่าปรับเพิ่มเติมอีก 1 เท่าของค่าปรับตามความผิดนั้น</p>		น้ำหนักบรรทุกรวมที่เกิน (ปอนด์)	ค่าปรับทางแพ่ง (USD)	0 – 5,000	250	5,000 ขึ้นไป	100 USD และเสียค่าปรับเพิ่ม 16 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 100 ปอนด์
น้ำหนักบรรทุกรวมที่เกิน (ปอนด์)	ค่าปรับทางแพ่ง (USD)							
0 – 5,000	250							
5,000 ขึ้นไป	100 USD และเสียค่าปรับเพิ่ม 16 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 100 ปอนด์							
Indiana	<p>กำหนดค่าปรับทางแพ่งต่อบุคคลที่ใช้ยานพาหนะที่บรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดและไม่ดำเนินการขอรับใบอนุญาต โดยต้องเสียค่าปรับทางแพ่งครั้งและไม่เกิน 5,000 USD หากเป็นกรณีที่ขอรับใบอนุญาตบรรทุกน้ำหนักเกินแล้ว และบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าข้อกำหนดตามใบอนุญาต ต้องเสียค่าปรับทางแพ่งไม่เกิน 500 USD สำหรับการฝ่าฝืนครั้งแรก และไม่เกิน 1,000 USD สำหรับการฝ่าฝืนครั้งถัดไป รัฐมีสิทธิฟ้องเรียกค่าเสียหายจากเจ้าของหรือผู้ขับขี่ยานพาหนะที่มีน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดโดยไม่ได้รับใบอนุญาตและก่อให้เกิดความเสียหายต่อทางหลวงหรือสะพาน¹²³</p>							
Kansas	<p>บุคคลใดที่เจตนาบรรทุกสัมภาระในยานพาหนะจนน้ำหนักบรรทุกรวมเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดโดยที่มีสถานที่ซึ่งน้ำหนักอยู่ในบริเวณที่นำสัมภาระไปบรรทุกบนยานพาหนะ บุคคลนั้นอาจถูกฟ้องให้ต้องชดใช้ค่าเสียหายทางแพ่งไม่เกิน 500 USD¹²⁴</p>							

¹²² สำนักควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ กรมทางหลวง. อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 32. หน้า 339.

¹²³ สำนักควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ กรมทางหลวง. อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 32. หน้า 340.

¹²⁴ สำนักควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ กรมทางหลวง. อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 32. หน้า 341.

Michigan	<p>การบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดถือเป็น Civil infraction ซึ่งผู้ฝ่าฝืนจะต้องเสียค่าปรับทางแพ่ง ดังนี้¹²⁵</p> <table border="1" data-bbox="491 405 1378 835"> <thead> <tr> <th data-bbox="491 405 884 483">น้ำหนักบรรทุกรวมที่เกิน (ปอนด์)</th> <th data-bbox="884 405 1378 483">ค่าปรับทางแพ่ง (USD)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="491 483 884 539">1,000 – 2,000</td> <td data-bbox="884 483 1378 539">0.03 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์</td> </tr> <tr> <td data-bbox="491 539 884 595">2,001 – 3,000</td> <td data-bbox="884 539 1378 595">0.06 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์</td> </tr> <tr> <td data-bbox="491 595 884 651">3,001 – 4,000</td> <td data-bbox="884 595 1378 651">0.09 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์</td> </tr> <tr> <td data-bbox="491 651 884 707">4,001 – 5,000</td> <td data-bbox="884 651 1378 707">0.12 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์</td> </tr> <tr> <td data-bbox="491 707 884 763">5,001 – 10,000</td> <td data-bbox="884 707 1378 763">0.15 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์</td> </tr> <tr> <td data-bbox="491 763 884 835">10,001 ขึ้นไป</td> <td data-bbox="884 763 1378 835">0.20 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์</td> </tr> </tbody> </table>	น้ำหนักบรรทุกรวมที่เกิน (ปอนด์)	ค่าปรับทางแพ่ง (USD)	1,000 – 2,000	0.03 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์	2,001 – 3,000	0.06 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์	3,001 – 4,000	0.09 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์	4,001 – 5,000	0.12 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์	5,001 – 10,000	0.15 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์	10,001 ขึ้นไป	0.20 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์
น้ำหนักบรรทุกรวมที่เกิน (ปอนด์)	ค่าปรับทางแพ่ง (USD)														
1,000 – 2,000	0.03 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์														
2,001 – 3,000	0.06 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์														
3,001 – 4,000	0.09 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์														
4,001 – 5,000	0.12 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์														
5,001 – 10,000	0.15 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์														
10,001 ขึ้นไป	0.20 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์														
Minnesota	<p>ซบซีหรือเจ้าของยานพาหนะที่บรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดโดยไม่ได้รับใบอนุญาตต้องเสียค่าปรับทางแพ่ง ดังนี้¹²⁶</p> <table border="1" data-bbox="491 965 1378 1552"> <thead> <tr> <th data-bbox="491 965 884 1043">น้ำหนักบรรทุกรวมที่เกิน (ปอนด์)</th> <th data-bbox="884 965 1378 1043">ค่าปรับทางแพ่ง (USD)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="491 1043 884 1099">1 – 1,000</td> <td data-bbox="884 1043 1378 1099">0.01 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์</td> </tr> <tr> <td data-bbox="491 1099 884 1211">1,001 – 3,000</td> <td data-bbox="884 1099 1378 1211">10 USD และ 0.05 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์</td> </tr> <tr> <td data-bbox="491 1211 884 1323">3,001 – 5,000</td> <td data-bbox="884 1211 1378 1323">110 USD และ 0.10 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์</td> </tr> <tr> <td data-bbox="491 1323 884 1435">5,001 – 7,000</td> <td data-bbox="884 1323 1378 1435">310 USD และ 0.15 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์</td> </tr> <tr> <td data-bbox="491 1435 884 1552">7,001 ขึ้นไป</td> <td data-bbox="884 1435 1378 1552">610 USD และ 0.20 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์</td> </tr> </tbody> </table> <p>ทั้งนี้ ค่าปรับทางแพ่งโดยรวมต้องไม่เกิน 10,000 USD นอกจากนี้ ผู้ซบซีและเจ้าของยานพาหนะในกรณีที่ไม่ได้เป็นผู้ซบซียานพาหนะที่มีน้ำหนักบรรทุกเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดต้องร่วมกันรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อทางหลวงหรือสิ่งปลูกสร้าง และให้หน่วยงานที่ควบคุมดูแลทางหลวงหรือสิ่งปลูกสร้างเป็นผู้มีสิทธิฟ้องคดี</p>	น้ำหนักบรรทุกรวมที่เกิน (ปอนด์)	ค่าปรับทางแพ่ง (USD)	1 – 1,000	0.01 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์	1,001 – 3,000	10 USD และ 0.05 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์	3,001 – 5,000	110 USD และ 0.10 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์	5,001 – 7,000	310 USD และ 0.15 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์	7,001 ขึ้นไป	610 USD และ 0.20 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์		
น้ำหนักบรรทุกรวมที่เกิน (ปอนด์)	ค่าปรับทางแพ่ง (USD)														
1 – 1,000	0.01 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์														
1,001 – 3,000	10 USD และ 0.05 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์														
3,001 – 5,000	110 USD และ 0.10 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์														
5,001 – 7,000	310 USD และ 0.15 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์														
7,001 ขึ้นไป	610 USD และ 0.20 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์														

¹²⁵ สำนักควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ กรมทางหลวง. อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 32. หน้า 341.

¹²⁶ สำนักควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ กรมทางหลวง. อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 32. หน้า 341.

<p>North Carolina</p>	<p>การฝ่าฝืนบทบัญญัติเกี่ยวกับน้ำหนักรถบรรทุกของยานพาหนะ โดยบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด เจ้าของหรือผู้จดทะเบียนยานพาหนะนั้นต้องเสียค่าปรับทางแพ่ง ทั้งนี้กฎหมายแบ่งค่าปรับทางแพ่งสำหรับกรณีที่ยานพาหนะมีน้ำหนักลงเพลา (เพลาคู่เดี่ยวและเพลาคู่) เกินกว่าที่กฎหมายกำหนด และกรณีที่ยานพาหนะมีน้ำหนักลงเพลากลุ่มเพลาทันหมดเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ซึ่งสามารถพิจารณาได้ ดังนี้¹²⁷</p> <p>กรณีที่ยานพาหนะมีน้ำหนักลงเพลา (เพลาคู่เดี่ยวและเพลาคู่) เกินกว่าที่กฎหมายกำหนด</p> <table border="1" data-bbox="491 633 1390 891"> <thead> <tr> <th>น้ำหนักลงเพลาก่อน (ปอนด์)</th> <th>ค่าปรับทางแพ่ง (USD)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1 – 1,000</td> <td>0.04 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์</td> </tr> <tr> <td>1,001 – 2,000</td> <td>0.06 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์</td> </tr> <tr> <td>2,001 ขึ้นไป</td> <td>0.10 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์</td> </tr> </tbody> </table> <p>กรณีที่ยานพาหนะมีน้ำหนักลงเพลากลุ่มเพลาทันหมดเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด</p> <table border="1" data-bbox="491 947 1390 1205"> <thead> <tr> <th>น้ำหนักลงเพลาก่อน (ปอนด์)</th> <th>ค่าปรับทางแพ่ง (USD)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1 – 2,000</td> <td>0.02 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์</td> </tr> <tr> <td>2,001 – 5,000</td> <td>0.04 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์</td> </tr> <tr> <td>5,001 ขึ้นไป</td> <td>0.10 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์</td> </tr> </tbody> </table> <p>นอกจากนี้ หากเจ้าของยานพาหนะได้รับใบอนุญาตให้บรรทุกน้ำหนักเกิน แต่ไม่ได้ดำเนินการให้เป็นไปตามเงื่อนไขของใบอนุญาต จะต้องเสียค่าปรับทางแพ่ง ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> - กรณีที่สัญจรโดยไม่มีรถนำทาง เสียค่าปรับทางแพ่ง 1,500 USD - กรณีที่ใช้ยานพาหนะนอกเส้นทางที่กำหนด หรือขอออกใบอนุญาตโดยการแจ้งข้อความเท็จ เสียค่าปรับทางแพ่ง 500 USD - กรณีที่ใช้ยานพาหนะที่กฎหมายกำหนดให้ต้องขอรับใบอนุญาตบรรทุกน้ำหนักเกินแบบพิเศษแต่ไม่ขอรับใบอนุญาต Department of Public Safety สามารถพิจารณาเรียกค่าปรับทางแพ่งได้ไม่เกิน 10,000 USD 	น้ำหนักลงเพลาก่อน (ปอนด์)	ค่าปรับทางแพ่ง (USD)	1 – 1,000	0.04 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์	1,001 – 2,000	0.06 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์	2,001 ขึ้นไป	0.10 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์	น้ำหนักลงเพลาก่อน (ปอนด์)	ค่าปรับทางแพ่ง (USD)	1 – 2,000	0.02 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์	2,001 – 5,000	0.04 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์	5,001 ขึ้นไป	0.10 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์
น้ำหนักลงเพลาก่อน (ปอนด์)	ค่าปรับทางแพ่ง (USD)																
1 – 1,000	0.04 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์																
1,001 – 2,000	0.06 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์																
2,001 ขึ้นไป	0.10 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์																
น้ำหนักลงเพลาก่อน (ปอนด์)	ค่าปรับทางแพ่ง (USD)																
1 – 2,000	0.02 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์																
2,001 – 5,000	0.04 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์																
5,001 ขึ้นไป	0.10 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์																

¹²⁷ สำนักควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ กรมทางหลวง. อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 32. หน้า 342.

Virginia	<p>ผู้ที่ฝ่าฝืนบทบัญญัติเกี่ยวกับน้ำหนักบรรทุกตามกฎหมายหรือน้ำหนักบรรทุกตามที่กำหนดไว้ในใบอนุญาตต้องชำระค่าปรับทางแพ่งจำนวน 25 USD และค่าธรรมเนียม 20 USD เพิ่มเติมจากค่าเสียหายที่เป็นตัวเงิน (Liquidated Damages) และค่าธรรมเนียมชั่งน้ำหนัก (Weighing Fees)</p> <p>ค่าเสียหายที่เป็นตัวเงินเป็นไปตามที่กฎหมายกำหนดไว้ ดังนี้¹²⁸</p> <table border="1" data-bbox="488 577 1385 987"> <thead> <tr> <th data-bbox="488 577 900 696">น้ำหนักบรรทุกรวมที่เกิน (ปอนด์)</th> <th data-bbox="900 577 1385 696">ค่าเสียหายที่เป็นตัวเงิน (USD)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="488 696 900 752">1 – 2,000</td> <td data-bbox="900 696 1385 752">0.01 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์</td> </tr> <tr> <td data-bbox="488 752 900 808">2,001 – 4,000</td> <td data-bbox="900 752 1385 808">0.03 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์</td> </tr> <tr> <td data-bbox="488 808 900 864">4,001 – 8,000</td> <td data-bbox="900 808 1385 864">0.07 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์</td> </tr> <tr> <td data-bbox="488 864 900 920">8,001 – 12,000</td> <td data-bbox="900 864 1385 920">0.12 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์</td> </tr> <tr> <td data-bbox="488 920 900 987">12,001 ขึ้นไป</td> <td data-bbox="900 920 1385 987">0.20 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์</td> </tr> </tbody> </table>	น้ำหนักบรรทุกรวมที่เกิน (ปอนด์)	ค่าเสียหายที่เป็นตัวเงิน (USD)	1 – 2,000	0.01 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์	2,001 – 4,000	0.03 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์	4,001 – 8,000	0.07 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์	8,001 – 12,000	0.12 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์	12,001 ขึ้นไป	0.20 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์
น้ำหนักบรรทุกรวมที่เกิน (ปอนด์)	ค่าเสียหายที่เป็นตัวเงิน (USD)												
1 – 2,000	0.01 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์												
2,001 – 4,000	0.03 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์												
4,001 – 8,000	0.07 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์												
8,001 – 12,000	0.12 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์												
12,001 ขึ้นไป	0.20 USD ต่อน้ำหนักที่เกินทุก ๆ 1 ปอนด์												

นอกจากนี้ กฎหมายของบางรัฐได้กำหนดไว้อย่างชัดเจนเกี่ยวกับการเรียกร้องค่าเสียหายทางแพ่งจากผู้ขับขี่หรือเจ้าของยานพาหนะที่มีน้ำหนักบรรทุกเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด โดยไม่ได้รับใบอนุญาต ในกรณีที่มีการขับขี่ยานพาหนะนั้นก่อนให้เกิดความเสียหายต่อทางหลวงหรือสิ่งปลูกสร้างบนทางหลวง เช่น กฎหมายของ District of Columbia กำหนดให้ผู้ขับขี่หรือเจ้าของยานพาหนะที่บรรทุกน้ำหนักเกินและก่อให้เกิดความเสียหายต่อถนน ทางหลวง หรือสิ่งปลูกสร้างใด ๆ บนทางหลวง ต้องรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายในความเสียหายที่เกิดขึ้น กฎหมายของรัฐ Iowa กำหนดให้ผู้ขับขี่หรือเจ้าของยานพาหนะที่บรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด โดยไม่ได้ขอรับใบอนุญาตและก่อให้เกิดความเสียหายทางหลวงหรือสิ่งปลูกสร้างต้องรับผิดชอบใช้ค่าเสียหาย และกฎหมายกำหนดให้หน่วยงานที่ดูแลทางหลวงหรือสิ่งปลูกสร้างที่ได้รับความเสียหายเป็นผู้มีสิทธิฟ้องคดีเพื่อเรียกค่าเสียหายทางแพ่ง หรือกฎหมายของรัฐ Minnesota กำหนดให้ผู้ขับขี่และเจ้าของยานพาหนะในกรณีที่เจ้าของไม่ได้เป็นผู้ขับขี่ยานพาหนะที่มีน้ำหนักบรรทุกเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดต้องร่วมกันรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อทางหลวงหรือสิ่งปลูกสร้าง และให้หน่วยงานที่ควบคุมดูแลทางหลวงหรือสิ่งปลูกสร้างเป็นผู้มีสิทธิฟ้องคดี เป็นต้น

นอกจากนี้ มาตรการทางอาญาและมาตรการทางแพ่งแล้ว ในบางรัฐได้มีการกำหนดมาตรการทางกฎหมายอื่น ๆ เพิ่มเติมที่ใช้สำหรับการลงโทษผู้ที่ฝ่าฝืนกฎหมายในเรื่องการบรรทุกน้ำหนักเกินไว้ โดยกฎหมายของรัฐส่วนใหญ่จะให้อำนาจพนักงานเจ้าหน้าที่ เช่น เจ้าหน้าที่ตำรวจเจ้าหน้าที่ทางหลวง

¹²⁸ สำนักควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ กรมทางหลวง. อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 32. หน้า 344.

หรือเจ้าพนักงานที่มีอำนาจใช้บังคับกฎหมาย (Peace Officer) เรียกให้ยานพาหนะที่ต้องสงสัยว่า บรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดหยุดเพื่อชั่งน้ำหนัก โดยใช้เครื่องชั่งน้ำหนักหรือให้ชั่ง ณ สถานที่สำหรับชั่งน้ำหนักโดยเฉพาะ ซึ่งหากชั่งน้ำหนักยานพาหนะนั้นแล้วพบว่ายานพาหนะนั้น มีน้ำหนักบรรทุกเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจสั่งให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะนั้น นำสัมภาระที่บรรทุกบางส่วนออกจากยานพาหนะเพื่อให้น้ำหนักบรรทุกของยานพาหนะเป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด ซึ่งเป็นมาตรการบังคับให้ปฏิบัติตามกฎหมายเกี่ยวกับน้ำหนักบรรทุก ในลักษณะนี้เรียกว่า Roadside Enforcement¹²⁹ โดยกฎหมายของบางรัฐจะกำหนดบทลงโทษไว้ สำหรับผู้ขับขี่ที่ไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของพนักงานเจ้าหน้าที่ เช่น

กฎหมายของรัฐ Connecticut กำหนดให้พนักงานเจ้าหน้าที่อาจสั่งให้ผู้ขับขี่ นำสัมภาระที่บรรทุกบางส่วนออกจากยานพาหนะ เพื่อทำให้น้ำหนักบรรทุกรวมของยานพาหนะ หรือน้ำหนักลงเพลเป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด¹³⁰

กฎหมายของรัฐ Minnesota กำหนดให้ผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนไม่นำยานพาหนะเข้าชั่งน้ำหนัก หรือไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของพนักงานเจ้าหน้าที่เกี่ยวกับการนำสัมภาระบางส่วนออกจากยานพาหนะ ถือว่ากระทำความผิดประเภท Misdemeanor¹³¹

กฎหมายของรัฐ Mississippi กำหนดให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่ไม่นำยานพาหนะเข้า ชั่งน้ำหนักหรือไม่นำสัมภาระบางส่วนออกจากยานพาหนะเพื่อให้น้ำหนักบรรทุกเป็นไปตามที่ กฎหมายกำหนด ถือว่ากระทำความผิดประเภท Misdemeanor ระวังโทษปรับไม่เกิน 1,000 USD หรือจำคุกไม่เกิน 30 วัน หรือทั้งจำทั้งปรับ¹³²

กฎหมายของรัฐ North Carolina กำหนดให้เจ้าหน้าที่มีสิทธิสั่งให้ผู้ขับขี่ ยานพาหนะนำยานพาหนะเข้าชั่งน้ำหนักและหากปรากฏว่าน้ำหนักบรรทุกเกินกว่าที่กฎหมาย กำหนดผู้ขับขี่ต้องนำสัมภาระออกจากยานพาหนะ หากไม่ปฏิบัติตามถือเป็นการกระทำความผิด ประเภท Misdemeanor¹³³

¹²⁹ Government Accountability Office (GAO).(2015) Transportation Safety: *The Federal Highway Administration Should Conduct Research to Determine Best Practices in Oversize/Overweight Permitting*. (February). pp. 20.

¹³⁰ General Statutes of Connecticut §14-267 a (j).

¹³¹ Minnesota Statutes §169.85.

¹³² Miss. Code Ann. § 63-5-49.

¹³³ NC GEN ST § 20-118.1.

กฎหมายของรัฐ Rhode Island กำหนดให้ผู้ขับขี่ที่ไม่หยุดยานพาหนะเพื่อชั่งน้ำหนักตามคำสั่งของเจ้าพนักงานหรือไม่ปฏิบัติตามคำสั่งให้นำสัมภาระบางส่วนออกจากยานพาหนะระหว่างโทษปรับตั้งแต่ 100 USD แต่ไม่เกิน 250 USD¹³⁴

กฎหมายของรัฐ Wisconsin กำหนดให้ผู้ขับขี่ไม่หยุดยานพาหนะตามที่เจ้าพนักงานสั่งให้หยุดยานพาหนะเนื่องจากยานพาหนะนั้นก่อให้เกิดความเสียหายต่อทางหลวงหรือทรัพย์สินของสาธารณะ หรือผู้ขับขี่ไม่หยุดยานพาหนะตามคำสั่งของเจ้าพนักงานเพื่อนำยานพาหนะเข้าชั่งน้ำหนักหรือไม่นำสัมภาระออกจากยานพาหนะที่น้ำหนักบรรทุกเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ 50 - 100 USD สำหรับการกระทำความผิดครั้งแรก และปรับตั้งแต่ 100 - 200 USD สำหรับการกระทำความผิดครั้งต่อไปภายในระยะเวลา 12 เดือนนับจากการกระทำความผิดครั้งแรก

2.4.2 การควบคุมน้ำหนักยานพาหนะตามกฎหมายของสหพันธรัฐเยอรมนี

2.4.2.1 มาตรการในการควบคุมน้ำหนักยานพาหนะตามกฎหมายเยอรมัน

สำหรับกฎหมายสหพันธรัฐเยอรมนีที่กำหนดเกี่ยวกับการควบคุมน้ำหนักบรรทุกนั้น แตกต่างจากสหรัฐอเมริกา กล่าวคือ แม้ว่าสหพันธรัฐเยอรมนีจะแบ่งส่วนราชการออกเป็นรัฐบาลกลางคือหรือรัฐบาลสหพันธรัฐ (Federal Government) และรัฐบาลของรัฐต่าง ๆ (State Government) เช่นเดียวกับสหรัฐอเมริกา แต่รูปแบบของกฎหมายที่ควบคุมน้ำหนักบรรทุกนั้นจะแตกต่างกัน โดยรัฐบาลกลางของสหพันธรัฐเยอรมนีจะดำเนินการออกกฎหมายเพื่อใช้บังคับกับการคมนาคมขนส่งและยานพาหนะในประเทศทั้งหมด ส่วนรัฐบาลของแต่ละรัฐมีอำนาจออกกฎเกณฑ์ที่เกี่ยวกับการจัดการภายในรัฐนั้น ๆ เช่น การจัดเก็บภาษี เป็นต้น

สหพันธรัฐเยอรมนีเป็นประเทศที่มีระบบโครงสร้างพื้นฐานที่เข้มแข็งซึ่งส่งผลให้เกิดการบริการทางด้านโลจิสติกส์ที่หลากหลาย โดยระบบการขนส่งที่สำคัญของสหพันธรัฐเยอรมนี คือ การขนส่งทางบกโดยเฉพาะการขนส่งทางถนน ระบบทางหลวงและถนนของสหพันธรัฐเยอรมนีสามารถแบ่งได้ ดังนี้

(1) ทางหลวงของสาธารณรัฐหรือทางหลวงแผ่นดิน สามารถแบ่งได้เป็น ทางหลวง Autobahn (Bundesautobahn) หรือ Federal Motorway เป็นทางหลวงขนาดยาวที่ก่อสร้างเส้นทางเชื่อมระหว่างรัฐต่างๆ มีระยะทางกว่า 12,996 กิโลเมตร ครอบคลุมพื้นที่ทั่วสหพันธรัฐเยอรมนี ทางหลวง Autobahn เป็นทางหลวงที่ไม่จำกัดความเร็ว และไม่มีค่าธรรมเนียมผ่านทางสำหรับยานพาหนะส่วนบุคคล (Toll-free for light vehicles) แต่มีระบบจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางกับยานพาหนะที่เป็นรถบรรทุกขนาดใหญ่ (Heavy Goods Vehicle) โดยคิดค่าธรรมเนียมตามระยะทาง

¹³⁴ RI Gen L § 31-25-20.

ทางหลวง Bundesstraßen หรือ Federal Highway เป็นทางหลวงที่ครอบคลุมทั้งสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนีเช่นเดียวกัน โดยเป็นทางหลวงที่จำกัดความเร็ว 100 – 130 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

(2) ทางหลวงของรัฐ (State roads) ได้แก่ ทางหลวง Landesstraße และทางหลวง Staatsstraße

(3) ถนนขององค์กรปกครองท้องถิ่น (District roads) ได้แก่ ทางหลวง Kreisstraße

เมื่อระบบโครงสร้างพื้นฐานของสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนีเอื้ออำนวยให้การขนส่งสินค้าทางถนนสามารถทำได้โดยสะดวกเนื่องจากมีถนนและทางหลวงแผ่นดินที่ครอบคลุมทั้งประเทศ จึงก่อให้เกิดการใช้ยานพาหนะขนาดใหญ่หรือรถบรรทุกที่มีน้ำหนักบรรทุกสูงสัญจรผ่านสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนีเป็นจำนวนมาก ประกอบกับการที่สหภาพยุโรปนั้นมีหลักการเกี่ยวกับการเคลื่อนย้ายโดยเสรีของสินค้า (Free Movement of Goods) ซึ่งหลักการนี้สนับสนุนให้ผู้ประกอบการขนส่งในประเทศสมาชิกของสหภาพยุโรปนั้นสามารถขนส่งสินค้าไปยังประเทศต่าง ๆ ได้โดยเสรี ซึ่งส่งผลให้ถนนและทางหลวงของสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนีได้รับผลกระทบจากยานพาหนะที่มีน้ำหนักบรรทุกสูงหรือยานพาหนะขนาดใหญ่ เช่น พื้นผิวจราจรเกิดความเสียหาย เกิดการจราจรติดขัด เป็นต้น

ปัญหาที่สำคัญที่เกิดขึ้นจากการที่มียานพาหนะขนาดใหญ่ หรือยานพาหนะที่บรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดนั้น คือ ความเสียหายต่อพื้นผิวจราจร และรัฐบาลจะต้องใช้งบประมาณจำนวนมากเพื่อใช้ในการซ่อมแซม โดยความเสียหายต่อพื้นผิวจราจรนั้นเป็นความเสียหายที่ไม่เกิดขึ้นโดยทันทีที่มียานพาหนะขนาดใหญ่สัญจรผ่าน แต่เป็นความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการสะสม ซึ่งเมื่อความเสียหายเกิดขึ้นย่อมทำให้เกิดอันตรายต่อผู้ใช้ถนนหรือทางหลวง เนื่องจากถนนหรือทางหลวงที่เสียหายย่อมทำให้ยานพาหนะสามารถสัญจรผ่านได้ลำบากขึ้น ต้องใช้ความเร็วลดลง ส่งผลกระทบให้การขนส่งมีประสิทธิภาพลดลง¹³⁵

เพื่อเป็นการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น ในช่วงปี ค.ศ. 1990 กลุ่มประเทศในสหภาพยุโรป รวมทั้งสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนีได้มีแนวคิดเกี่ยวกับการสร้างกฎเกณฑ์เพื่อควบคุมการใช้ถนนหรือการจราจรให้เป็นหนึ่งเดียวกัน โดยใน ค.ศ. 1995 สหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี ราชอาณาจักรเบลเยียม ราชอาณาจักรเนเธอร์แลนด์ ราชอาณาจักรเดนมาร์ก และราชอาณาจักรสวีเดน ได้ร่วมกันสร้างระบบจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางสำหรับยานพาหนะขนาดใหญ่ร่วมกัน เรียกว่า Eurovignette โดยเป็นการจัดเก็บค่าธรรมเนียมตามระยะเวลาของการใช้ถนนหรือทางหลวง ยานพาหนะที่ได้เสียค่าธรรมเนียมจะได้รับกระดาษแสดงสัญลักษณ์สำหรับติดไว้ที่กระจกหน้ารถ ซึ่งเป็นแนวทางหนึ่งที่จะช่วยลดการใช้ยานพาหนะขนาดใหญ่ลงได้ ต่อมาใน ค.ศ. 1999 สหภาพยุโรป

¹³⁵ Aleš Žnidarič. (2015). *Heavy-Duty Vehicle Weight Restrictions in the EU Enforcement and Compliance Technologies*. 23th ACEA Scientific Advisory Group Report. (February).

ได้ออก EU Directive 99/62/EC เพื่อกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางสำหรับยานพาหนะที่สัญจรผ่านถนนเส้นต่าง ๆ ระหว่างประเทศในสหภาพยุโรป ซึ่งกำหนดให้จัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางจากยานพาหนะขนาดใหญ่ที่มีน้ำหนักบรรทุกรวมตั้งแต่ 12 ตันขึ้นไป และต่อมาได้แก้ไขให้ยานพาหนะที่มีน้ำหนักบรรทุกรวมตั้งแต่ 3.5 ตันขึ้นไปต้องเสียค่าธรรมเนียมผ่านทาง¹³⁶ ซึ่งการที่มีกฎหมายกำหนดไว้เช่นนี้ย่อมทำให้ปริมาณการใช้ยานพาหนะขนาดใหญ่ที่จะก่อให้เกิดความเสียหายต่อพื้นผิวถนนนั้นลดลง และสามารถนำค่าธรรมเนียมผ่านทางที่จัดเก็บได้มาใช้ในการดูแลรักษาหรือซ่อมแซมพื้นผิวจราจรที่เสียหายได้ต่อไป

2.4.2.2 มาตรการในการกำหนดค่าปรับทางแพ่งตามกฎหมายเยอรมัน

กฎหมายของสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนีที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมน้ำหนักบรรทุกของยานพาหนะ ได้แก่ German Road Traffic Act (Straßenverkehrsgesetz - StVG) German Road Vehicle Registration Regulation (Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung - StVZO) และ German Road Traffic Regulations (Straßenverkehrs-Ordnung - StVO) โดยกฎหมาย StVG และ กฎหมาย StVZO เป็นกฎหมายภายในที่บัญญัติเพื่อให้เป็นไปตาม EU Directive 96/53/EC

สำหรับกฎหมาย StVO นั้น เป็นกฎหมายที่กำหนดเกี่ยวกับการจราจรทางถนนเป็นหลัก โดยกำหนดเกี่ยวกับกฎเกณฑ์ทั่วไปสำหรับยานพาหนะที่สัญจรบนถนน เช่น ความเร็ว ระยะห่างระหว่างยานพาหนะ การแซง ช่องทางจราจร ไฟส่องสว่าง ขนาดของสัมภาระที่บรรทุกป้ายจราจร เป็นต้น ทั้งนี้ กฎหมาย StVO ไม่ได้มีน้ำหนักบรรทุกสูงสุดของยานพาหนะไว้แต่มีข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับน้ำหนักบรรทุกของยานพาหนะ เช่น

- กำหนดให้ยานพาหนะขนส่งสินค้าและรถพ่วงที่มีน้ำหนักบรรทุกสูงสุดที่ได้รับอนุญาต (Maximum Authorized Mass) ไม่เกิน 3.5 ตัน ใช้ความเร็วนอกเขตพื้นที่เมืองได้ไม่เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง¹³⁷

- กำหนดให้ยานพาหนะขนส่งสินค้าที่สัญจรบนทางหลวงที่มีน้ำหนักบรรทุกสูงสุดที่ได้รับอนุญาต (Maximum Authorized Mass) เกินกว่า 3.5 ตัน หากใช้ความเร็วเกิน 50 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ต้องรักษาระยะห่างจากยานพาหนะคันหน้าไม่น้อยกว่า 50 เมตร¹³⁸

- กำหนดระยะเวลาที่ห้ามนำยานพาหนะขนส่งสินค้าที่มีน้ำหนักบรรทุกเกินกว่า 7.5 ตัน มาสัญจรในวันหยุดราชการตั้งแต่เวลา 00.00 – 22.00 น.¹³⁹

¹³⁶ Andrea Broaddus and Carsten Gertz. (2008). *Tolling Heavy Goods Vehicles Overview of European Practice and Lessons from German Experience*. (December).

¹³⁷ StVO § 3 (3).

¹³⁸ StVO § 4 (3).

นอกจากนี้ กฎหมาย StVO ได้กำหนดให้ยานพาหนะที่มีขนาด น้ำหนักลงเพลลา หรือ น้ำหนักบรรทุกรวมเกินกว่าที่กำหนดไว้ตามกฎหมายต้องได้รับอนุญาตให้สัญจรบนถนนหรือทางหลวง¹⁴⁰ โดยเป็นลักษณะของใบอนุญาตทั่วไป นอกจากนี้ ตาม Section 24 แห่ง StVO ได้กำหนดโทษเกี่ยวกับการฝ่าฝืนไม่ขอรับใบอนุญาตตามกรณีที่ถูกกฎหมายกำหนด ถือว่ากระทำความผิดจราจร (Traffic Offence)

สำหรับน้ำหนักบรรทุกรวมนั้น กฎหมายที่ควบคุมขนาดและน้ำหนักบรรทุกของยานพาหนะในสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนีได้กำหนดน้ำหนักบรรทุกรวมของยานพาหนะไว้ ดังนี้¹⁴¹

ตารางที่ 4 น้ำหนักบรรทุกรวม (Maximum Permitted Weight)¹⁴²

ประเภทยานพาหนะ	จำนวนเพลลา	น้ำหนักบรรทุกรวมสูงสุด (ตัน)
รถบรรทุก	ไม่เกิน 2 เพลลา	18
	3 เพลลา	25
	3 เพลลา (เพลลาคู่ต้องเคลื่อนย้ายไม่ได้)	26
	4 เพลลา (เพลลาคู่ต้องเคลื่อนย้ายไม่ได้)	32
	มากกว่า 4 เพลลาขึ้นไป	32
รถพ่วง (ไม่รวมรถกึ่งพ่วง)	ไม่เกิน 2 เพลลา	18
	3 เพลลา	24
รถพ่วงหลายตอน (Articulated Vehicle)	3 เพลลา	28
	4 เพลลา (เพลลาที่ติดตั้งที่รถกึ่งพ่วงห่างกันอย่างน้อย 1.30 เมตร)	36
	4 เพลลา (เพลลาที่ติดตั้งที่รถ	38

¹³⁹ StVO § 30.

¹⁴⁰ StVO § 29.

¹⁴¹ สำนักควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ กรมทางหลวง, อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 32, หน้า 372-373.

¹⁴² International Road Transport Union. (2015). *Maximum permitted weights and dimensions, goods transport Germany*. (March).

ประเภทยานพาหนะ	จำนวนเพลลา	น้ำหนักบรรทุกรวมสูงสุด (ตัน)
	กึ่งพ่วงต้องห่างกันอย่างน้อย 1.80 เมตร และเพลลาหน้าต้องใช้ยางคู่และติดตั้งสูงลม)	
	4 เพลลา	35
	5 หรือ 6 เพลลา	40

ในกรณีที่เจ้าของยานพาหนะหรือผู้ขับขี่ฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์เกี่ยวกับน้ำหนักบรรทุกรวม กฎหมาย StVG และ กฎหมาย StVZO ได้กำหนดบทลงโทษไว้ ดังนี้¹⁴³

ตารางที่ 5 กฎหมาย StVG และ กฎหมาย StVZO ได้กำหนดบทลงโทษ

ลักษณะของการฝ่าฝืน	กฎหมายที่เกี่ยวข้อง	บทลงโทษ
ยานพาหนะที่น้ำหนักบรรทุกเกินกว่าร้อยละ 20 ของน้ำหนักบรรทุกรวมสูงสุดที่กฎหมายกำหนดไว้	StVG §24 StVZO §31, 34, 69a	เจ้าของยานพาหนะและผู้ขับขี่ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 2,000 ยูโร
ยานพาหนะที่น้ำหนักบรรทุกเกินกว่าร้อยละ 25 ของน้ำหนักบรรทุกรวมสูงสุดที่กฎหมายกำหนดไว้	StVG §24 StVZO §31, 31d, 34, 69a	เจ้าของยานพาหนะและผู้ขับขี่ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 2,000 ยูโร

ทั้งนี้ กฎหมายเกี่ยวกับน้ำหนักบรรทุกของสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนีนั้น ไม่ได้กำหนดบทลงโทษทางอาญาที่เป็นการจำคุกไว้สำหรับการฝ่าฝืนบทบัญญัติเกี่ยวกับน้ำหนักบรรทุก

¹⁴³ สำนักควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ กรมทางหลวง. อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 32. หน้า 374.