

บทที่ 3

มาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวกับการควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ

เพื่อแก้ไขปัญหาการบรรทุกหนักเกินอัตราที่ฝ่าฝืนกฎหมาย ในหลายประเทศจึงออกกฎหมายกำหนดมาตรการเกี่ยวกับการควบคุมน้ำหนักยานพาหนะที่บรรทุกสินค้าหนักโดยคิดค่าปรับ (Fine) ตามน้ำหนักบรรทุก เพื่อนำเงินที่ปรับมาใช้บำรุงรักษาถนน เพราะการบรรทุกหนักดังกล่าวถือเป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้ถนนชำรุดเสียหาย ผู้ได้ประโยชน์จากการขนส่งจึงควรเป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมบำรุงรักษา ซึ่งการดำเนินมาตรการดังกล่าวทำให้ผู้ประกอบการขนส่งรถบรรทุกตระหนักถึงมูลค่าความเสียหายของถนนสาธารณะ (Public Road) ที่ตนเป็นผู้ก่อและร่วมเป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายซ่อมแซมบำรุงรักษา ในขณะที่หน่วยงานรัฐที่ดูแลทางหลวงก็สามารถประหยัดงบประมาณ (Budget) ซ่อมบำรุงโดยนำเงินค่าปรับที่ปรับได้ไปใช้ซ่อมบำรุงถนน

3.1 การพัฒนาการของกฎหมายที่เกี่ยวกับการควบคุมน้ำหนักยานพาหนะของราชอาณาจักรไทย

การพัฒนาการของกฎหมายเกี่ยวกับงานทางเริ่มขึ้นใน พ.ศ. 2455 หลังจากการก่อตั้งกรมทางหลวง ได้ห้าปีมีการจัดทำเอกสารหนึ่งฉบับเรียกว่า สมุดคู่มือในการสร้างและบำรุงทาง หรือ Instruction Manual For Highway ซึ่งเป็นเรื่องวิชาการเกี่ยวกับการสำรวจ การออกแบบก่อสร้างและบำรุงรักษาทาง ถือเป็นตำราด้านงานทางฉบับแรกของไทย และใน พ.ศ. 2478 มีการออกตำรางานทางเล่มใหม่ชื่อว่า “กฎการทาง พุทธศักราช 2478” โดยในภาค 2 ว่าด้วยมาตรฐานหรือข้อกำหนดหลักเกณฑ์ที่จะต้องใช้ในการคำนวณออกแบบสะพาน (Highway Bridge Loading) รวมถึงการคำนึงถึงการควบคุมอัตราน้ำหนักบรรทุกของยานพาหนะบนทางหลวงด้วย แต่อย่างไรก็ดีกฎการทางนั้นยังไม่ถือว่าเป็นกฎหมาย¹

¹ วิจารณ์ หอมเย็น. (2559). มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับความเสียหายอันเกิดจากยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา. วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขานิติศาสตร์, คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. หน้า 14.

3.1.1 มาตรการในการควบคุมน้ำหนักรถบรรทุกที่สัญจรไปมาบนทางหลวงในยุคแรกเริ่ม

มาตรการทางกฎหมายที่ใช้ควบคุมน้ำหนักรถบรรทุกที่สัญจรไปมาบนทางหลวงในยุคแรกเริ่มก่อนมีการประกาศใช้กฎหมายทางหลวงนั้นปรากฏครั้งแรกในพระราชบัญญัติรถยนต์ พุทธศักราช 2473 ซึ่งมีการให้อำนาจแก่เจ้าหน้าที่กระทำการกำหนดพิคัดน้ำหนักของรถบรรทุกได้ ตามมาตรา 10² และมาตรา 14³ กำหนดห้ามมิให้รถยนต์บรรทุกน้ำหนักเกินอัตราตามที่เสนาบตีออกตามความในมาตรา 38 (6)⁴ สัญจรบนถนนและทางหลวง อีกทั้งกำหนดมาตรการลงโทษปรับไว้แก่ผู้ฝ่าฝืนกฎดังกล่าวในมาตรา 35⁵ อีกด้วย โดยเกณฑ์อัตราการบรรทุกน้ำหนักยานพาหนะเป็นไปตามกฎเสนาบตีกระทรวงพาณิชย์และคมนาคม ข้อ 1⁶ ออกตามความในมาตรา 42⁷ แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พุทธศักราช 2473

อย่างไรก็ดี การใช้บังคับมาตรการทางกฎหมายเรื่องการควบคุมน้ำหนักของรถบรรทุกได้เกิดประเด็นข้อพิพาทขึ้น เมื่อมีผู้โต้แย้งว่า กฎเสนาบตีกระทรวงพาณิชย์และคมนาคมที่กำหนดอัตราการบรรทุกน้ำหนักยานพาหนะอันอาศัยความตามมาตรา 42 พระราชบัญญัติรถยนต์ พุทธศักราช 2473 นั้น มิได้มีบทลงโทษแต่อย่างใด เนื่องจากมาตรการลงโทษ (Punitive Forfeiture) นั้นปรากฏแต่เพียงในกรณีการฝ่าฝืนอัตราน้ำหนักที่เสนาบตีออกตามความในมาตรา 38 เท่านั้น โดยประเด็นดังกล่าวได้ถูกพิจารณาในคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 548/2479 ดังนี้

² มาตรา 10 รถยนต์สาธารณะและรถยนต์ส่วนบุคคลที่จดทะเบียนเป็นรถบรรทุกของ ให้ใช้บรรทุกได้ไม่เกินน้ำหนักและจำนวนอันเจ้าหน้าที่ได้กำหนดไว้ภายในบังคับแห่งกฎเสนาบตี

³ มาตรา 14 รถยนต์ที่มีขนาดกว้างยาว หรือน้ำหนักรวมทั้งน้ำหนักบรรทุกเกินอัตราที่เสนาบตีกำหนดไว้ ห้ามไม่ให้เดินบนทางถนนและทางหลวง

⁴ มาตรา 38 ให้เสนาบตีมีอำนาจออกกฎว่าด้วย

(1) น้ำหนักบรรทุกอย่างมาก หรือกำหนดจำนวนคนโดยสารอย่างมาก สำหรับรถยนต์ส่วนบุคคลชนิดบรรทุกของและรถยนต์สาธารณะทุกชนิด

ฯลฯ

ฯลฯ

(6) กำหนดขนาดกว้างยาว และน้ำหนัก รวมทั้งน้ำหนักบรรทุกแห่งรถยนต์ที่จะให้เดินบนทางสายใดได้และไม่ได้

ฯลฯ

ฯลฯ

⁵ มาตรา 35 ผู้ใดละเมิดกฎเสนาบตี ซึ่งออกโดยอาศัยอำนาจตามความในมาตรา 38 ท่านว่า ผู้นั้นมีความผิดต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าสิบบาท

⁶ ข้อ 1 รถยนต์ที่จดทะเบียนเป็นรถบรรทุกให้น้ำหนักรถบรรทุกเป็นไปตามที่นายทะเบียนกำหนดโดยอนุโลมตามหนังสือสำคัญของบริษัทที่สร้างรถยนต์นั้น ๆ

⁷ มาตรา 42 ให้เสนาบตีเจ้าหน้าที่มีอำนาจออกกฎเพื่อจัดการให้เป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้ กฎนั้นเมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว ให้ใช้บังคับได้

จำนวนขั้วรถบรรทุกหนักเกินกว่าอัตราที่เจ้าพนักงานกำหนดให้โจทก์จึงฟ้องขอให้
ลงโทษตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พุทธศักราช 2473 มาตรา 35 และกฎเสนาบดีออกโดยมาตรา 42
แห่งพระราชบัญญัตินั้น โดยศาลชั้นต้นและศาลอุทธรณ์มีพิพากษาให้ปรับจำเลย 20 บาท ตาม
พระราชบัญญัติรถยนต์ พุทธศักราช 2473 มาตรา 35 และกฎเสนาบดีที่โจทก์กล่าวอ้าง จำเลยฎีกาว่า
กฎกระทรวงที่ว่าด้วยน้ำหนักบรรทุกนี้ออกตามมาตรา 42 หาได้ออกตามมาตรา 38 ไม่ ดังนั้น
จะปรับจำเลยตามมาตรา 35 มิได้ และว่าเมื่อศาลฟังว่าจำเลยไม่ใช่เป็นผู้บรรทุกเป็นแต่เพียงคนขับ
การบรรทุกเกินอัตราจำเลยจึงไม่ต้องรับผิดชอบ ศาลฎีกาตัดสินว่ามาตรา 42 เป็นบททั่วไปครอบคลุม มาตรา 38
อันเป็นบทเฉพาะการไว้ด้วย กฎนี้จึงใช้ได้ไม่ว่าผู้ใดจะเป็นผู้บรรทุกเกินอัตราก็ตาม แต่ผู้ละเมิด
ก็ย่อมผิด จำเลยเป็นผู้ขับรถที่บรรทุกเกินอัตรานั้นจำเลยต้องมีผิดเพราะความผิดเกิดเมื่อขับรถ
ออกไปตามถนน เห็นว่าฎีกาจำเลยฟังไม่ขึ้นในหัยกเสย

พิเคราะห์แล้วเห็นได้ว่า ช่วงเวลาดังกล่าว คงมีเพียงแต่พระราชบัญญัติรถยนต์
พุทธศักราช 2473 เท่านั้น ที่มีการกำหนดมาตรการการควบคุมน้ำหนักของรถบรรทุกและโทษปรับ
กรณีฝ่าฝืนกฎเอาไว้ และได้ใช้บังคับเรื่อยมาจนกระทั่งภายหลังการเปลี่ยนแปลงการปกครอง ต่อมา
ในรัชสมัยของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวอานันทมหิดล ได้มีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ
ให้ตราพระราชบัญญัติทางหลวง พุทธศักราช 2482 ขึ้น⁸

ต่อมาบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับเรื่องน้ำหนักเกินอัตราตามพระราชบัญญัติรถยนต์
พุทธศักราช 2473 ได้ถูกยกเลิกโดยพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ที่มีวัตถุประสงค์เพื่อปรับปรุง
บทบัญญัติบางประการให้สอดคล้องกับเทคโนโลยีการผลิตรถในขณะนั้นที่มีการพัฒนาเปลี่ยนแปลงไป
และให้สอดคล้องกับการใช้รถ ตลอดจนเพื่อให้การควบคุมและกำกับดูแลการปฏิบัติตามกฎหมาย
ดังกล่าวมีประสิทธิภาพ (Efficiency) มากยิ่งขึ้น และให้มีอัตราค่าธรรมเนียม (Fee) และอัตราภาษี
ประจำปีสำหรับรถอื่นที่กำหนดในกฎกระทรวงที่เหมาะสม ดังนั้น เรื่องที่เกี่ยวข้องกับน้ำหนักเกินอัตรา
ของยานพาหนะจึงต้องพิจารณาตามพระราชบัญญัติทางหลวงเท่านั้น

3.1.2 วิธีการในการควบคุมน้ำหนักยานพาหนะตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวง

ใน พ.ศ. 2482 ประเทศไทยได้ออกกฎหมายทางหลวงฉบับแรก คือ พระราชบัญญัติทางหลวง
พุทธศักราช 2482 เพื่อปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวกับทางหลวงให้เหมาะสมสอดคล้องกับการพัฒนา
ของประเทศ โดยได้กำหนดให้มีการควบคุมน้ำหนักบรรทุกของยานพาหนะบนทางหลวงไว้ อีกทั้ง
ยังกำหนดให้แยกประเภทของทางหลวงตามอำนาจหน้าที่ของหน่วยงานที่ก่อสร้างและบำรุงรักษา
ด้วยการแบ่งประเภททางหลวงเป็น ทางหลวงแผ่นดิน ทางหลวงจังหวัด ทางหลวงชนบท ทางหลวง

⁸ อังคณาดี ปิ่นแก้ว. (2560). แนวทางป้องกันและแก้ปัญหาการทุจริต: ศึกษากรณีรถบรรทุกน้ำหนักเกินพิกัดที่
กฎหมายกำหนด. *วารสารนิติศาสตร์*, 46(4). หน้า 999.

เทศบาล และทางหลวงสัมปทาน (Concession Highway) ทั้งยังระบุเนื้อหาแบ่งออกเป็นสองส่วน ได้แก่ ส่วนที่ 1 ว่าด้วยการสร้างทางหลวง และส่วนที่ 2 ว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์เพื่อสร้างหรือขยายทางหลวง ซึ่งกำหนดมาตรฐานงานทางและการบำรุงรักษาทางหลวงอันเป็นส่วนสำคัญปรากฏอยู่ในส่วนที่ 1 หมวดที่ 3 การรักษาทางหลวงมีบทบัญญัติ (Stipulate) ให้ควบคุมเจ้าหน้าที่การบรรทุกของยานพาหนะปรากฏตามมาตรา 33⁹

อย่างไรก็ดี การกระทำที่เป็นการฝ่าฝืนตามพระราชบัญญัติทางหลวง พุทธศักราช 2482 ไม่ได้มีการกำหนดบทลงโทษสำหรับการกระทำที่เป็นการฝ่าฝืนมาตรา 33 เอาไว้ด้วย ทำให้การใช้บังคับบทบัญญัติกับผู้กระทำการฝ่าฝืนการควบคุมเจ้าหน้าที่ยานพาหนะเกินอัตราที่ผู้อำนวยการทางหลวงกำหนดไม่ได้ผลตามเจตนารมณ์ของกฎหมายและเป็นเหตุให้ต้องมีการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติทางหลวง พุทธศักราช 2482 โดยพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2497 เนื่องจากมีการเปลี่ยนแปลงอำนาจหน้าที่ของหน่วยงานรับผิดชอบก่อสร้างบำรุงรักษาทางหลวง ประกอบกับการที่มีบทบัญญัติกฎหมายที่ไม่เหมาะสม (Improper) ในส่วนที่เกี่ยวกับการกำหนดอัตราการควบคุมเจ้าหน้าที่ยานพาหนะ¹⁰

พระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2497 มาตรา 6 จึงแก้ไขบทบัญญัติมาตรา 33 กำหนดให้ใช้ความว่า เพื่อรักษาทางหลวงผู้อำนวยการทางหลวงโดยอนุมัติอธิบดีกรมทางหลวงแผ่นดินมีอำนาจที่จะประกาศห้ามไม่ให้ใช้ยานพาหนะบนทางหลวง ซึ่งยานพาหนะมีน้ำหนักรวมทั้งน้ำหนักบรรทุกเกินกว่ากำหนดหรือยานพาหนะชนิดใด ๆ อันอาจทำให้ทางหลวงเสียหายได้ แทนที่ความในมาตรา 33 เดิมรวมทั้งแก้ไขบทกำหนดโทษมาตรา 40¹¹ ให้มีความเหมาะสม

การกำหนดอัตราบรรทุกน้ำหนักยานพาหนะบนทางหลวงตามพระราชบัญญัติทางหลวง ผู้อำนวยการทางหลวงได้อาศัยอำนาจตามมาตรา 33 ออกประกาศเพื่อกำหนดอัตราบรรทุกน้ำหนักเกณฑ์พิกัดอัตราน้ำหนักบรรทุกของยานพาหนะบนทางหลวงตามอำนาจหน้าที่ในเขตรับผิดชอบของตนแยกตามประเภท ดังนี้

(ก) ทางหลวงจังหวัดตามประกาศผู้อำนวยการทางหลวงจังหวัด พ.ศ. 2510 ออกโดยอนุมัติอธิบดีกรมทางหลวงอาศัยอำนาจตามมาตรา 33 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2482 ซึ่ง

⁹ มาตรา 33 เพื่อรักษาทางหลวง ผู้อำนวยการทางหลวงมีอำนาจที่จะประกาศห้ามไม่ให้ใช้ยานพาหนะชนิดใด ๆ ซึ่งจะทำให้พื้นทางเสียหายในทางหลวงได้ตามควรแก่กรณี โดยอนุมัติอธิบดีกรมโยธาเทศบาล

¹⁰ สำนักควบคุมเจ้าหน้าที่ยานพาหนะ กรมทางหลวง, (2562). *โครงการศึกษาปัญหาการบรรทุกเกินพิกัดกฎหมายและมาตรการควบคุมเจ้าหน้าที่บรรทุกที่เหมาะสม*. งานวิจัยสถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. หน้า 40.

¹¹ มาตรา 40 ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 28 มาตรา 29 มาตรา 30 มาตรา 32 หรือฝ่าฝืนประกาศห้ามตามมาตรา 33 มีความผิดต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองพันบาท หรือจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือทั้งจำทั้งปรับ

แก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา 6 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2479 เพื่อกำหนดอัตราการบรรทุกน้ำหนักยานพาหนะบนทางหลวงจังหวัด เรื่อง ห้ามยานพาหนะที่มีน้ำหนักรวมน้ำหนักบรรทุกเกินกว่าที่กำหนดเดินบนทางหลวงจังหวัด เนื่องด้วยสภาพของทางหลวงจังหวัดสามารถรับน้ำหนักบรรทุกของยานพาหนะได้อย่างจำกัด จึงกำหนดให้อัตราการบรรทุกน้ำหนักเป็นไปตามจำนวนเพลลาและล้อ กรณีเป็นยานพาหนะประเภท 2 เพลลา 4 ล้อ ชนิดขางเดี่ยว อัตราน้ำหนักลงเพลลาไม่เกิน 6,000 กิโลกรัม และน้ำหนักกรรวมน้ำหนักบรรทุกไม่เกิน 10,000 กิโลกรัม กรณีที่ยานพาหนะเพลลาหลังเป็นเพลลาคู่ และใช้ขางคู่ ให้มีน้ำหนักลงเพลลาคู่หลังไม่เกินเพลลาละ 7,200 กิโลกรัม และน้ำหนักบรรทุกไม่เกิน 18,000 กิโลกรัม

(ข) ทางหลวงแผ่นดินตามประกาศผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดิน พ.ศ. 2511 ออกโดยอนุมัติอธิบดีกรมทางหลวงอาศัยอำนาจตามความในมาตรา 33 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2482 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา 6 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2479 ประกาศกำหนดอัตราการบรรทุกน้ำหนักยานพาหนะฉบับสุดท้ายที่ออกตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2482 เกี่ยวกับการห้ามใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนักรวมน้ำหนักบรรทุกเกินกว่าที่กำหนดบนทางหลวงแผ่นดิน กำหนดอัตราการบรรทุกน้ำหนักของยานพาหนะบนทางหลวงแผ่นดินใกล้เคียงกับอัตราการบรรทุกน้ำหนักยานพาหนะบนทางหลวงจังหวัดที่กำหนดให้ยานพาหนะเพลลาเดี่ยวขางเดี่ยวสามารถบรรทุกน้ำหนักได้ไม่เกิน 6,000 กิโลกรัม เพลลาเดี่ยวขางคู่ไม่เกิน 8,000 กิโลกรัม และเพลลาคู่ขางคู่ไม่เกินเพลลาละ 7,200 กิโลกรัม แต่ไม่ได้กำหนดน้ำหนักกรรวมน้ำหนักบรรทุกของยานพาหนะเอาไว้

เมื่อพิจารณาบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมน้ำหนักรถบรรทุกแล้ว เห็นได้ว่ารัฐยังคงใช้มาตรการควบคุมพิกัดน้ำหนักรถบรรทุกอยู่ โดยกำหนดให้การฝ่าฝืนบรรทุกน้ำหนักเกินนั้นเป็นความผิดที่มีโทษทางอาญา ทั้งยังได้เพิ่มเติมบทลงโทษขึ้นมาเนื่องจากเดิมที่พระราชบัญญัติรถยนต์ พุทธศักราช 2473 กำหนดเพียงโทษปรับเท่านั้น แต่พระราชบัญญัติทางหลวง พุทธศักราช 2482 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2497 นั้น ได้เพิ่มโทษจำคุกขึ้นมาด้วย

พระราชบัญญัติทางหลวง พุทธศักราช 2482 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2497 ถูกใช้บังคับเรื่อยมา และได้มีการยกเลิกโดยการประกาศใช้พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 แทนที่

พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 นี้มีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 19 เมษายน พ.ศ. 2535 และยังมีผลใช้บังคับอยู่บางส่วนในขณะนี้ ซึ่งเดิมที่มีการแบ่งประเภททางหลวงออกเป็น 6 ประเภท ได้แก่ ทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน ทางหลวงชนบท ทางหลวงเทศบาล ทางหลวงสุขาภิบาล และทางหลวงสัมปทาน โดยมีกรมทางหลวง และกรมทางหลวงชนบทเป็นหน่วยงานหลักทำหน้าที่รับผิดชอบก่อสร้าง บำรุงรักษาทางหลวง บทบัญญัติในส่วนที่ 2 หมวดที่ 3 ว่าด้วยการรักษาทางหลวง

ได้กำหนดมาตรการกำกับดูแลทางหลวงให้มีสภาพพร้อมใช้งาน โดยกำหนดให้ผู้อำนวยการทางหลวงประกาศควบคุมอัตราการบรรทุกน้ำหนักของยานพาหนะที่เดินบนทางหลวงโดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติมาตรา 61¹² ในส่วนการกำหนดโทษสำหรับกรณีที่มีการฝ่าฝืนประกาศผู้อำนวยการทางหลวงที่ห้ามมิให้ใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราเดิมบนทางหลวงไว้ตามมาตรา 73¹³

นอกจากนี้ ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 โดยพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ 2) เพื่อแก้ไขบทบัญญัติที่ใช้ควบคุมดูแลรักษาทางหลวง ซึ่งยังไม่มีมาตรการที่เหมาะสมดำเนินการกับผู้ฝ่าฝืน เนื่องจากยังมีการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดบนทางหลวงเพิ่มขึ้นต่อเนื่องเป็นจำนวนมาก ส่งผลทำให้ทางหลวงเสียหายและมีผลต่อความปลอดภัย (Secure) ต่อผู้ใช้รถใช้ถนนบนทางหลวง โดยมาตรา 25 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2549 ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมบทลงโทษสำหรับการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราตามมาตรา 73/2 ทั้งนี้ ศาลยังได้นำเรื่องการริบของกลางที่ใช้ในการกระทำความผิดตามประมวลกฎหมายอาญามาตรา 33 มาใช้พิจารณาแก่กรณีนี้ด้วย

การลงโทษทางอาญานั้นเพื่อลงโทษผู้ฝ่าฝืนใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดบนทางหลวงตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 มุ่งเน้นการลงโทษไปที่ตัวบุคคลผู้ขับขี่ยานพาหนะซึ่งมีฐานะเป็นผู้กระทำความผิดโดยตรงและเป็นผู้ที่ทำให้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราเคลื่อนที่ไปบนทางหลวงเพื่อให้เกิดความเสียหายโดยการฝ่าฝืนกฎหมาย ซึ่งการกำหนดโทษสำหรับการฝ่าฝืนดังกล่าวเป็นอำนาจดุลพินิจ (Discretion) ของศาลที่จะพิจารณาว่าจะลงโทษผู้กระทำผิดต้องรับโทษเต็มอัตราโทษ หรือกำหนดโทษจำคุกแต่ให้รอการลงโทษไว้ หรือกำหนดโทษปรับสถานเดียว






ในส่วนของอัตราพิกัดน้ำหนักลงเพลา นั้น ได้ถูกกำหนดไว้ในประกาศผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษ ผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดิน และผู้อำนวยการทางหลวงสัมปทานเรื่อง ห้ามใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุก หรือน้ำหนักลงเพลาเกินกว่าที่ได้กำหนด หรือโดยที่ยานพาหนะนั้นนี้อาจทำให้ทางหลวงเสียหายเดินบนทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทาน ดังนี้

¹² มาตรา 61 เพื่อรักษาทางหลวง ผู้อำนวยการทางหลวงมีอำนาจประกาศในราชกิจจานุเบกษาห้ามใช้ยานพาหนะบนทางหลวงโดยที่ยานพาหนะนั้นมีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุกหรือน้ำหนักลงเพลาเกินกว่าที่กำหนด หรือโดยที่ยานพาหนะนั้นนี้อาจทำให้ทางหลวงเสียหาย

ประกาศของผู้อำนวยการทางหลวงตามวรรคหนึ่งต้องได้รับอนุมัติจากอธิบดีกรมทางหลวงสำหรับทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทาน หรือได้รับอนุมัติจากอธิบดี กรมทางหลวงชนบท สำหรับทางหลวงชนบท หรือได้รับอนุมัติจากผู้ว่าราชการจังหวัดสำหรับทางหลวงท้องถิ่น

¹³ มาตรา 73 ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 40 ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

- 1) ปี พ.ศ. 2519 การกำหนดพิคัดน้ำหนักของรถบรรทุก 10 ล้อ อยู่ในเกณฑ์ 18 ตัน
 - 2) ปี พ.ศ. 2535 การกำหนดพิคัดน้ำหนักของรถบรรทุก 10 ล้อ อยู่ในเกณฑ์ 21 ตัน
 - 3) ปี พ.ศ. 2546 การกำหนดพิคัดน้ำหนักของรถบรรทุก 10 ล้อ อยู่ในเกณฑ์ 26 ตัน
 - 4) ปี พ.ศ. 2548 การกำหนดพิคัดน้ำหนักของรถบรรทุก 10 ล้อ อยู่ในเกณฑ์ 25 ตัน
- การกำหนดพิคัดน้ำหนักบรรทุกตามกฎหมายที่ใช้บังคับในขณะนี้ มี ดังนี้

 ประกาศ ผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษ ผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดิน และผู้อำนวยการทางหลวงสัมปทาน ฉบับที่ 8 พ.ศ. 2558			
ตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน พ.ศ. 2558 เป็นต้นไป กำหนดให้รถกึ่งพ่วง 6 เพลา 22 ล้อ มีน้ำหนักรวม ดังนี้			
	King Pin 4.50 เมตร แต่ไม่ถึง 6.00 เมตร	น้ำหนักรวมไม่เกิน	45 ตัน
	King Pin 6.00 เมตร แต่ไม่ถึง 7.00 เมตร	น้ำหนักรวมไม่เกิน	47 ตัน
	King Pin 7.00 เมตร แต่ไม่ถึง 8.00 เมตร	น้ำหนักรวมไม่เกิน	49 ตัน
	King Pin 8.00 เมตร ขึ้นไป	น้ำหนักรวมไม่เกิน	50.5 ตัน
หากฝ่าฝืนมีโทษจำคุกไม่เกิน 6 เดือน ปรับไม่เกิน 10,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ			
สำนักงานควบคุมการจราจรทางหลวงพิเศษ กรมทางหลวง			

ภาพที่ 1 การกำหนดพิคัดน้ำหนักบรรทุกตามกฎหมายที่ใช้บังคับในขณะนี้

แม้รัฐจะกำหนดอัตราพิคัดบรรทุกไว้ โดยผู้ฝ่าฝืนจะต้องได้รับ (Derive) โทษตามที่กฎหมายกำหนด อย่างไรก็ตาม พบว่าที่ผ่านมารัฐได้เคยผ่อนผันให้มีการบรรทุกน้ำหนักได้เกินกว่าอัตราดังกล่าวที่กำหนดไว้ในประกาศผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษ ผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดิน และผู้อำนวยการทางหลวงสัมปทาน เรื่อง ห้ามใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนัก น้ำหนักรถบรรทุก หรือน้ำหนักกลางเพลาเกินกว่าที่ได้กำหนด หรือโดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหายเดินบนทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงสัมปทานฯ ในหลายครั้งเพื่อเป็นการบรรเทาความเดือดร้อน (Troubled) ของผู้ประกอบการรถบรรทุก เนื่องจากการบรรทุกน้ำหนักได้น้อยลง ทำให้ต้องเพิ่มจำนวนเที่ยวในการขนส่ง ส่งผลให้ต้นทุนในการขนส่งสูงขึ้นและมีค่าใช้จ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงเพิ่มมากขึ้น ทำให้ราคาสินค้าสูงขึ้นตามไปด้วย ตัวอย่างเช่น ใน พ.ศ. 2552 ผู้ประกอบการ

รถบรรทุก ผู้ประกอบการได้ร่วมกันทำหนังสือเรียกร้องถึงกระทรวงคมนาคมเพื่อขอให้มีการผ่อนผัน พิกัดน้ำหนักให้บรรทุกได้ ดังนี้ รถพ่วง 6 เพลา 20 ล้อ น้ำหนักรวมไม่เกิน 52 ตัน, รถพ่วง 6 เพลา 22 ล้อ น้ำหนักรวมไม่เกิน 53 ตัน และรถพ่วง 7 เพลา 24 ล้อ น้ำหนักรวมไม่เกิน 58 ตัน โดยรัฐได้ยอมผ่อนผันให้ และการผ่อนผันดังกล่าวได้สิ้นสุดลงแล้ว ดังนั้น ประกาศผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษ ผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดิน และผู้อำนวยการทางหลวงสัมปทาน เรื่อง ห้ามใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนัก น้ำหนักรถบรรทุก หรือน้ำหนักลงเพลาเกินกว่าที่ได้กำหนด หรือโดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหายเดินบนทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทาน ได้กำหนดพิกัด น้ำหนักสูงสุดเพียงไม่เกินอัตรา 50.5 ตันเท่านั้น

นอกจากการควบคุมน้ำหนักบรรทุกของยานพาหนะประเภทต่าง ๆ ดังที่กล่าวไว้ข้างต้นแล้ว ยังปรากฏลักษณะการควบคุมน้ำหนักบรรทุกของยานพาหนะประเภทอื่น ๆ ที่มีลักษณะของเพลา หรือล้อ หรือยางแตกต่างจากที่ได้กล่าวไว้ข้างต้นอีกด้วย โดยผู้อำนวยการทางหลวงอาศัยอำนาจ ตามมาตรา 61 ในการออกประกาศที่ควบคุมน้ำหนักบรรทุกของยานพาหนะดังกล่าวได้ด้วย กล่าวคือได้มีการออกประกาศผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษ ผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดิน และ ผู้อำนวยการทางหลวงสัมปทาน เรื่อง ห้ามใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนัก น้ำหนักรถบรรทุก หรือน้ำหนักลงเพลาเกินกว่าที่ได้กำหนด หรือโดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหายเดินบน ทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงสัมปทาน หมวด 3 ข้อกำหนดอื่น ข้อ 21¹⁴ ที่วางหลัก

¹⁴ ข้อ 21 ห้ามมิให้ยานพาหนะดังต่อไปนี้

- (1) ยานพาหนะที่มีลักษณะของเพลา หรือล้อ หรือยางแตกต่างจากที่ได้กำหนดไว้ในหมวด 1 และหมวด 2
 - (2) ยานพาหนะที่ขนส่งสิ่งของจำนวนหนึ่งหน่วยต่อเที่ยว ซึ่งโดยสภาพของสิ่งนั้น ไม่อาจแยกจากกันได้ เว้นแต่จะทำลาย หรือทำให้เปลี่ยนแปลงรูปทรงหรือสภาพ เช่น เครื่องจักรหนัก ชิ้นส่วนโครงสร้าง คอนกรีต หม้อแปลง ไฟฟ้าขนาดใหญ่ โดยเป็นการขนส่งเฉพาะกาลและยานพาหนะนั้น มีน้ำหนักยานพาหนะ รวมน้ำหนักบรรทุก หรือน้ำหนักลงเพลาเกินกว่าที่กำหนดไว้ในหมวด 1 และหมวด 2
 - (3) ยานพาหนะที่ติดตั้งเครื่องจักร เครื่องกล และมีน้ำหนักยานพาหนะรวมน้ำหนักบรรทุก หรือน้ำหนักลงเพลาเกินกว่าที่กำหนดไว้ในหมวด 1 และหมวด 2
 - (4) ยานพาหนะที่โดยสภาพมีลักษณะเป็นเครื่องจักร เครื่องกล เช่น รถขุด รถตัก และมีน้ำหนักยานพาหนะ รวมน้ำหนักบรรทุก หรือน้ำหนักลงเพลาเกินกว่าที่กำหนดไว้ในหมวด 1 และหมวด 2
 - (5) ยานพาหนะชนิดรถลากจูงและรถกึ่งพ่วงที่ประกอบด้วยรถกึ่งพ่วงมากกว่า 1 คันขึ้นไป
- โดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหาย เดินบนทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงสัมปทาน เว้นแต่ได้รับอนุญาตจากผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษ ผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดิน และผู้อำนวยการทางหลวงสัมปทานหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมาย ในการอนุญาตผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทานหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายมีอำนาจกำหนดเงื่อนไขและมาตรการที่จำเป็นเพื่อรักษาทางหลวง

กำหนดหลักเกณฑ์การขออนุญาตต่อผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทานหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมาย ให้ยานพาหนะเดินบนทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทานได้ ผู้ที่ฝ่าฝืนประกาศของผู้อำนวยการทางหลวง ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

3.2 กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมน้ำหนักยานพาหนะตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกและกฎหมายว่าด้วยจราจรทางบก

กฎหมายเกี่ยวกับการกำหนดเงื่อนไขในการควบคุมยานพาหนะและจัดระเบียบการขนส่งโดยใช้ยานพาหนะทางถนนเพื่อให้ระบบการขนส่งทางบกมีประสิทธิภาพ สะดวก รวดเร็วและส่งเสริมการค้าจนถึงมาตรฐานด้านความปลอดภัยสำหรับผู้ใช้นายพาหนะสัญจรทางถนน โดยกฎเกณฑ์ต่าง ๆ (All the Rules) ให้ความสำคัญ (Emphasize) เกี่ยวกับการดำเนินกิจการขนส่งทางถนน เช่น ข้อกำหนดด้านผู้ประกอบการขนส่ง และข้อกำหนดด้านผู้ขับขี่ยานพาหนะ และข้อกำหนดเกี่ยวกับยานพาหนะที่ใช้สำหรับการขนส่ง โดยผู้ที่ประสงค์จะใช้ยานพาหนะขนส่งต้องขอรับใบอนุญาตประกอบการขนส่งเสียก่อน ซึ่งตัวรถการใช้งานและการขับขี่ต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามกฎหมายจราจรทางบก¹⁵

3.2.1 มาตรการควบคุมและจัดระเบียบการขนส่งตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก

ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 แบ่งประเภทรถบรรทุกออกเป็น 2 ประเภทคือการประกอบการขนส่งประจำทางกับการประกอบการขนส่งไม่ประจำทาง โดยการประกอบการขนส่งจะต้องได้รับอนุญาตจากนายทะเบียน ซึ่งการออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งตามมาตรา 31¹⁶

¹⁵ วิจารณ์ หอมเย็น. อ่างแล้วเชิงอรอดที่ 1. หน้า 24.

¹⁶ มาตรา 31 ในการออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทาง ให้นายทะเบียน โดยอนุมัติของคณะกรรมการกำหนดเงื่อนไขไว้ในใบอนุญาตเกี่ยวกับ

- (1) จำนวนรถที่ต้องใช้ในการประกอบการขนส่งตามเส้นทางที่ใช้ในการประกอบการขนส่ง
- (2) สิทธิในรถที่ใช้ประกอบการขนส่งของผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง
- (3) ลักษณะ ชนิด ขนาดและสีของรถและเครื่องหมายของผู้ประกอบการขนส่งที่ต้องให้ปรากฏประจำรถทุกคัน
- (4) จำนวนที่นั่ง เกณฑ์น้ำหนักบรรทุกและวิธีการบรรทุก
- (5) จำนวนผู้ประจำรถ
- (6) เส้นทางที่ใช้ในการประกอบการขนส่ง
- (7) อัตราค่าขนส่งและค่าบริการอย่างอื่นในการขนส่ง
- (8) สถานที่หยุดและจอดเพื่อขนถ่ายคน สัตว์ หรือสิ่งของ

และมาตรา 32¹⁷ นายทะเบียน โดยอนุมัติของคณะกรรมการจะกำหนดเงื่อนไขไว้ในใบอนุญาตเกี่ยวกับจำนวนรถที่จะต้องใส่ประกอบการขนส่ง เกณฑ์น้ำหนักบรรทุกและวิธีการบรรทุก ซึ่งมีการวางมาตรการในการกำกับดูแลการบรรทุกน้ำหนักของยานพาหนะ โดยผู้ประกอบการขนส่งจะต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในใบอนุญาตประกอบการขนส่ง เช่น จำนวนรถ ลักษณะชนิด ขนาดของรถ และเครื่องหมายของผู้ประกอบการขนส่ง เกณฑ์น้ำหนักบรรทุก อย่างไรก็ตาม ระเบียบดังกล่าวมีวัตถุประสงค์ที่สำคัญซึ่งเป็นไปตามเจตนารมณ์ของพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ที่กำหนดให้รถที่ใช้ในการขนส่งจะต้องมีสภาพมั่นคง แข็งแรง มีอุปกรณ์และส่วนควบถูกต้อง โดยผ่านการตรวจสอบสภาพจากพนักงานตรวจสอบสภาพรถ ก่อนที่จะนำรถนั้นไปจดทะเบียนและเสียภาษี

(9) ที่ที่รถจะต้องหยุดในระหว่างเส้นทาง

(10) มาตรฐานบริการในการประกอบการขนส่ง

(11) เวลาและจำนวนเที่ยวของการเดินรถ

(12) เวลาทำงานประจำวันในการประกอบการขนส่ง

(13) สถานที่เก็บ ซ่อม และบำรุงรักษารถ

(14) การประกอบกิจการอื่นนอกจากประกอบการขนส่งประจำทาง

(15) เงื่อนไขอื่นที่กำหนดในกฎกระทรวง

ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทางต้องจัดให้มีประกาศเงื่อนไขตาม (6) (7) (8) (9) และ (11)

ณ ที่ซึ่งอธิบดีกำหนด

¹⁷ มาตรา 32 ในการออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทางให้นายทะเบียน โดยอนุมัติของคณะกรรมการกำหนดเงื่อนไขไว้ในใบอนุญาตเกี่ยวกับ

(1) จำนวนรถที่ต้องใช้ในการประกอบการขนส่ง

(2) ลักษณะ ชนิดและขนาดของรถและเครื่องหมายของผู้ประกอบการขนส่งที่ต้องให้ปรากฏประจำรถทุกคัน

(2) จำนวนที่นั่ง เกณฑ์น้ำหนักบรรทุกและวิธีการบรรทุก

(3) จำนวนผู้ประจำรถ

(4) ท้องที่ที่ทำการขนส่ง

(5) มาตรฐานบริการในการประกอบการขนส่ง

(6) อัตราค่าขนส่งและค่าบริการอย่างอื่นในการขนส่ง

(7) สถานที่หยุดและจอดเพื่อขนถ่ายคน สัตว์ หรือสิ่งของ

(8) สถานที่เก็บ ซ่อม และบำรุงรักษารถ

(10) เงื่อนไขอื่นที่กำหนดในกฎกระทรวง

ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทางต้องจัดให้มีการประกาศเงื่อนไข (7) และ (8) ณ ที่ซึ่ง

อธิบดีกำหนด

รถยนต์ เพื่อความปลอดภัยในการใช้รถและการเดินทาง โดยมีได้เป็นไปเพื่อความมุ่งหมายในการรักษา สภาพถนนหรือเพื่อป้องกันมิให้มีการบรรทุกหนักอันจะทำให้ถนนเสียหายแต่อย่างใด¹⁸

มาตรา 85¹⁹ แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ยังปรากฏมาตรการทางภาษีให้ กรมการขนส่งทางบกกำหนดเวลาชำระภาษีรถประจำปี สำหรับผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง โดยคำนวณภาษีตามน้ำหนักรถ ซึ่งอัตราการจัดเก็บภาษีอ้างอิงตามอัตราน้ำหนักบรรทุกของ ยานพาหนะคิดจากน้ำหนักบรรทุกรวมและเครื่องอุปกรณ์ที่ติดอยู่กับตัวรถตามปกติจะไม่คำนวณ รวมน้ำหนักเชื้อเพลิง น้ำมันเครื่องและเครื่องมือประจำรถด้วย โดยเงินภาษียานพาหนะที่จัดเก็บ ประจำปีในส่วนที่จัดเก็บจากยานพาหนะซึ่งจดทะเบียนในเขตกรุงเทพมหานครจะจัดสรรให้ตกเป็น รายได้ของกรุงเทพมหานคร และส่วนที่จัดเก็บได้จากยานพาหนะซึ่งจดทะเบียนในเขตจังหวัดใด ก็ให้จัดสรรเงินภาษีนั่นเป็นรายได้ของราชการส่วนท้องถิ่นในจังหวัดนั้น

ทั้งนี้ จากการศึกษาพบว่า พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ในส่วนบทบัญญัติ ของกฎหมายที่เกี่ยวกับการกำหนดน้ำหนักบรรทุกรถในลักษณะเป็นบทบัญญัติที่ให้อำนาจแก่นายทะเบียนกลางหรือนายทะเบียนประจำจังหวัด โดยการอนุมัติของคณะกรรมการควบคุม การขนส่งทางบกกลางหรือคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกจังหวัด กำหนดเงื่อนไขไว้แต่ละ ประเภทใบอนุญาต อันได้แก่ ใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทาง ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 31 (4) ใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทาง ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 32 (3) และ ใบอนุญาตประกอบการขนส่งโดยรถขนาดเล็ก ตามพระราชบัญญัติ การขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 33 (3) ให้แก่ยานพาหนะแต่ละคัน โดยดำเนินการตามระเบียบ กรมการขนส่งทางบกว่าด้วยการตรวจสภาพรถของพนักงานตรวจสภาพ พ.ศ. 2547 ซึ่งเป็นกฎหมาย ลำดับรอง (Subordinate Legislation) นั้น เป็นบทบัญญัติที่มุ่งควบคุมในด้านความปลอดภัยในการใช้ ยานพาหนะ ในประการที่ไม่ให้มีการนำรถยนต์ไปใช้งานเกินขอบเขตสมรรถนะของรถยนต์คันนั้น

¹⁸ กรมการขนส่งทางบก. (2546). *คู่มือการปฏิบัติงานสถานีขนส่งผู้โดยสาร*. กรุงเทพฯ: องค์การรับส่งสินค้าและ พัสดุภัณฑ์. หน้า 6.

¹⁹ มาตรา 85 เพื่อประโยชน์ในการจัดเก็บภาษีรถตามพระราชบัญญัตินี้ กรมการขนส่งทางบกจะกำหนดเวลาชำระ ภาษีประจำปีสำหรับผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งแต่ละรายก็ได้ และให้คำนวณภาษีตามน้ำหนักรถตามอัตรา ในบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้

ในการคำนวณน้ำหนักรถ ให้รวมน้ำหนักของรถและเครื่องอุปกรณ์ที่ติดอยู่กับตัวรถ ตามปกติแต่ไม่รวม น้ำหนักของ น้ำมันเชื้อเพลิง น้ำมันเครื่อง น้ำและเครื่องมือประจำรถ เศษของหนึ่งกิโลกรัมให้ปัดทิ้ง

เงินภาษีรถตาม พระราชบัญญัตินี้ที่จัดเก็บได้ใน กรุงเทพมหานคร ให้ตกเป็นรายได้ของ กรุงเทพมหานคร ส่วนในจังหวัด อื่นให้ตกเป็นรายได้ของราชการส่วนท้องถิ่นในจังหวัดนั้น โดยให้จังหวัด จัดสรรตามหลักเกณฑ์ และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

ในการรับน้ำหนักสูงสุดตามที่ผู้ผลิตกำหนด และตามที่กรมการขนส่งทางบกอนุญาต เพราะถ้าหากมีการนำรถยนต์ไปบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าสมรรถนะของรถยนต์ ก็ย่อมทำให้ประสิทธิภาพในการใช้งานรถดังกล่าวด้อยลงไป เช่น ระบบห้ามล้อที่ผู้ผลิตออกแบบให้มีประสิทธิภาพเหมาะสม ในขณะที่รับน้ำหนักสูงสุดตามที่ผู้ผลิตกำหนด หากใช้งาน โดยมีน้ำหนักมากเกินกว่าที่ได้รับ ความเห็นชอบ (Approved) ก็จะทำให้ประสิทธิภาพของระบบห้ามล้อลดลง ส่งผลให้ไม่สามารถหยุดรถในระยะทางตามที่กำหนด หรือกรณียางรถยนต์ซึ่งผู้ผลิตออกแบบให้รับน้ำหนักได้ขนาดหนึ่ง หากนำไปบรรทุกน้ำหนักมากกว่าสมรรถนะของยางที่จะรับน้ำหนักได้ ก็อาจจะทำให้ยางรถระเบิด และเกิดอุบัติเหตุร้ายแรงได้ เป็นต้น ด้วยเหตุนี้ จึงกล่าวได้ว่าบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ดังกล่าวจึงมีวัตถุประสงค์ในด้านความปลอดภัย โดยมุ่งควบคุมดูแลไม่ให้มีการนำยานพาหนะไปใช้บรรทุกเกินกว่าสมรรถนะของยานพาหนะนั้น จนน่าจะทำให้เกิดอันตรายในการขนส่งทางบก โดยไม่ได้มีวัตถุประสงค์ในการควบคุม ตรวจสอบหรือป้องปรามการบรรทุกน้ำหนักเกิน พิกัดที่กฎหมายกำหนดอันจะก่อให้เกิดความเสียหายแก่ทางหลวงแต่อย่างใด

กรณีที่มีบุคคลใดกระทำการฝ่าฝืนใช้รถที่มีขนาดของรถไม่เป็นไปตามขนาดมาตรฐานที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวงฉบับดังกล่าวซึ่งออกโดยอาศัยอำนาจตามความในมาตรา 71²⁰ วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 บุคคลดังกล่าวย่อมมีความผิดฐานใช้รถโดยไม่ปฏิบัติตามมาตรา 71 ต้องระวางโทษตามมาตรา 148²¹

ในส่วนพนักงานเจ้าหน้าที่ที่มีอำนาจในการดำเนินคดีอาญาตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 นี้ บทบัญญัติมาตรา 50²² กำหนดให้ ผู้ตรวจการ ซึ่งเป็นข้าราชการสังกัดกรมการขนส่งทางบก ซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งให้มีหน้าที่ตรวจการขนส่ง ตามมาตรา 4 (10)²³ มีอำนาจเรียกรถให้หยุดเพื่อ

²⁰ มาตรา 71 วรรคหนึ่ง รถที่ใช้ในการขนส่งต้องมีสภาพมั่นคงแข็งแรง มีเครื่องอุปกรณ์และส่วนควบถูกต้องตามที่กำหนดในกฎกระทรวงกับได้จดทะเบียนตามมาตรา 73 และเสียภาษีตามมาตรา 85 แล้ว

๑๗๑

๑๗๑

²¹ มาตรา 148 ผู้ใดใช้รถ โดยไม่ปฏิบัติตามมาตรา 71 หรือฝ่าฝืนคำสั่งของผู้ตรวจการหรือนายทะเบียนตามมาตรา 83 ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าหมื่นบาท

²² มาตรา 50 ให้ผู้ตรวจการมีอำนาจเรียกรถให้หยุดเพื่อทำการตรวจสอบ และเมื่อเชื่อว่ามีกระทำความผิดเป็นการฝ่าฝืนบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้เกิดขึ้น ให้ผู้ตรวจการมีอำนาจจับกุมผู้ฝ่าฝืนเพื่อส่งให้พนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจดำเนินคดีต่อไป

๑๗๑

๑๗๑

²³ มาตรา 4 ในพระราชบัญญัตินี้

(1) การขนส่งหมายความว่า การขนคน สัตว์ หรือสิ่งของ โดยทางบกด้วยรถ

๑๗๑

๑๗๑

ทำการตรวจสอบ และเมื่อเชื่อว่ามีผลกระทบอันเป็นการฝ่าฝืนบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้เกิดขึ้น ให้ผู้ตรวจการ มีอำนาจจับกุมผู้ฝ่าฝืนเพื่อส่งให้พนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจดำเนินคดีต่อไป อย่างไรก็ตาม ความในวรรคสองของมาตรา 50²⁴ ก็ได้บัญญัติยืนยันอำนาจของพนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจ ซึ่งมีอยู่แล้วตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา ในการจับกุม ผู้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัตินี้เช่นกัน

ทั้งนี้ บุคคลซึ่งมีฐานะเป็นผู้ตรวจการซึ่งมีอำนาจในการจับกุมผู้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 นั้น เป็นไปตามประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่องแต่งตั้งผู้ตรวจการและพนักงานตรวจสภาพตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ประกาศ ณ วันที่ 5 พฤศจิกายน พ.ศ. 2552 ข้อ 2²⁵ ทั้งนี้ พนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจซึ่งมีอำนาจ

(10) ผู้ตรวจการ หมายความว่า ข้าราชการสังกัดกรมการขนส่งทางบก ซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งให้มีหน้าที่ตรวจการขนส่ง

๑๗๑

๑๗๑

²⁴ มาตรา 50 ให้ผู้ตรวจการมีอำนาจเรียกรถให้หยุดเพื่อทำการตรวจสอบ และเมื่อเชื่อว่ามีผลกระทบอันเป็นการฝ่าฝืนบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้เกิดขึ้น ให้ผู้ตรวจการมีอำนาจจับกุมผู้ฝ่าฝืนเพื่อส่งให้พนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจดำเนินคดีต่อไป

บทบัญญัติในวรรคหนึ่งไม่ลบล้างอำนาจจับกุมของพนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจ

²⁵ ข้อ 2 กำหนดให้ข้าราชการ สังกัดกรมการขนส่งทางบก ผู้ดำรงตำแหน่งต่อไปนี้ เป็นผู้ตรวจการ

- (1) อธิบดี
- (2) รองอธิบดี
- (3) ผู้ตรวจราชการกรม
- (4) ผู้อำนวยการสำนัก
- (5) ผู้อำนวยการสำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ 1 2 3 4 และ 5
- (6) เลขานุการกรม
- (7) ผู้อำนวยการกอง
- (8) ขนส่งจังหวัด
- (9) หัวหน้าสำนักงานขนส่งจังหวัดสาขา

(10) ข้าราชการในกองตรวจการขนส่งทางบก สำนักการขนส่งผู้โดยสาร สำนักการขนส่งสินค้า ส่วนสถานตรวจสภาพรถ สำนักวิศวกรรมยานยนต์ กลุ่มวิชาการขนส่ง ฝ่ายตรวจสภาพรถ สำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ 1, 2, 3 และ 4 กลุ่มวิชาการขนส่ง ส่วนตรวจสภาพรถ สำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ 5 ที่ไม่อยู่ระหว่างทดลองปฏิบัติราชการตามกฎหมายว่าด้วยระเบียบข้าราชการพลเรือน และมีใช้ผู้ดำรงตำแหน่งนักจัดการงานทั่วไป เจ้าพนักงานธุรการ หรือเจ้าพนักงานการเงินและบัญชี ข้าราชการในสำนักงานขนส่งจังหวัด สำนักงานขนส่งจังหวัดสาขา ที่ไม่อยู่ระหว่างทดลองปฏิบัติราชการตามกฎหมายว่าด้วยระเบียบข้าราชการพลเรือน

ในการจับกุมผู้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัตินี้²⁶ ตามบทนิยามศัพท์ มาตรา 2 (16)²⁶ แห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา

เมื่อพิจารณาโทษสำหรับผู้ที่ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง (Transportation License) ในประเภทประกอบการขนส่งประจำทาง ประเภทประกอบการขนส่งไม่ประจำทาง หรือประเภทประกอบการขนส่งโดยรถขนาดเล็ก แล้วนำรถไปบรรทุกมีน้ำหนักรวมเกินกว่าเกณฑ์ที่นายทะเบียนกำหนดไว้ตามระเบียบกรมการขนส่งทางบกกว่าด้วยการตรวจสภาพรถของพนักงานตรวจสภาพ พ.ศ. 2547 หรือ ผู้ที่ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ซึ่งเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งจากนายทะเบียนประเภทการขนส่งไม่ประจำทางหรือการขนส่งส่วนบุคคล ด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของที่นำไปใช้ในการขนส่งวัตถุอันตรายทั้งการขนส่งภายในประเทศและระหว่างประเทศ หากแต่ฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามกฎกระทรวงว่าด้วยความปลอดภัยในการขนส่งวัตถุอันตรายทางถนน พ.ศ. 2558 ในประการที่จะไม่นำรถไปบรรทุกให้มีน้ำหนักรวมเกินกว่าเกณฑ์ที่นายทะเบียนกำหนดไว้ตามระเบียบกรมการขนส่งทางบกกว่าด้วยการตรวจสภาพรถของพนักงานตรวจสภาพ พ.ศ. 2547 นั้น ผู้ที่ขับรถเพื่อการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของแล้วน้ำหนักรถและน้ำหนักบรรทุกรวมกันเกินพิกัดน้ำหนักตามที่กฎหมายกำหนด ซึ่งเป็นการฝ่าฝืน ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดแบบตัวถังส่วนที่บรรทุกของรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของ พ.ศ. 2556 ข้อ 6²⁷ โดยผู้ที่กระทำการฝ่าฝืนดังกล่าวจะต้องได้รับโทษตามมาตรา 131²⁸ ซึ่งมีระวางโทษปรับไม่เกินห้าหมื่นบาทสถานเดียว หรือผู้ที่ขับรถที่มีขนาดของรถไม่เป็นไปตามขนาดมาตรฐานที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวงฉบับที่ 9 (พ.ศ. 2524)

²⁶ มาตรา 2 ให้ประมวลกฎหมายนี้

(1) ศาล หมายความถึงศาลยุติธรรมหรือผู้พิพากษา ซึ่งมีอำนาจทำการอันเกี่ยวกับคดีอาญา

๑๓๑

๑๓๑

(1) พนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจ หมายความถึงพนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจ ให้หมายถึงเจ้าพนักงานซึ่งกฎหมายให้มีอำนาจและหน้าที่รักษาความสงบเรียบร้อยของประชาชน ให้รวมทั้ง พศติ เจ้าพนักงานกรมสรรพสามิต กรมศุลกากร กรมเจ้าท่า พนักงานตรวจคนเข้าเมือง และเจ้าพนักงานอื่น ๆ ที่ทำการอันเกี่ยวกับการจับกุมปราบปรามผู้กระทำความผิดกฎหมาย ซึ่งตนมีหน้าที่ต้องจับกุมหรือปราบปราม

๑๓๑

๑๓๑

²⁷ ข้อ 6 การใช้รถเพื่อการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของ น้ำหนักรถและน้ำหนักบรรทุกรวมกันจะต้องไม่เกินพิกัดน้ำหนักตามที่กฎหมายกำหนด

²⁸ มาตรา 131 ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งผู้ใดไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดตาม มาตรา 31 (2) (3) (4) (5) (6) (7) (8) (9) (10) (11) (12) (13) (14) หรือ (15) หรือในอนุมาตรา หนึ่งอนุมาตราใด ตาม มาตรา 32 มาตรา 33 หรือ มาตรา 34 หรือไม่ปฏิบัติตามกฎกระทรวงที่ออกตาม มาตรา 35 หรือ มาตรา 36 ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าหมื่นบาท

ซึ่งมีระวางโทษปรับไม่เกินห้าหมื่นบาท อันเป็นโทษปรับสถานเดียว ตามมาตรา 148²⁹ เช่นกัน ทั้งนี้ ความผิดที่มีโทษปรับสถานเดียวดังกล่าว พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 163³⁰ ให้อธิบดีหรือผู้ซึ่งอธิบดีมอบหมาย มีอำนาจเปรียบเทียบปรับผู้ต้องหาได้ และเมื่อผู้ต้องหาได้ชำระค่าปรับ (Fine) ตามจำนวนที่อธิบดีหรือผู้ซึ่งอธิบดีมอบหมายเปรียบเทียบภายในสามสิบวันแล้ว ให้ถือว่าคดีเลิกกันตามบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา

อย่างไรก็ตาม อธิบดีกรมการขนส่งทางบกได้มอบอำนาจเปรียบเทียบความผิดตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ที่มีโทษปรับสถานเดียวไว้ โดยออกเป็น ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง มอบอำนาจเปรียบเทียบความผิดตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ที่มีโทษปรับสถานเดียว ข้อ 2³¹ ลงวันที่ 27

²⁹ มาตรา 148 ผู้ใดใช้รถโดยไม่ปฏิบัติตามมาตรา 71 หรือฝ่าฝืนคำสั่งของผู้ตรวจการหรือนายทะเบียนตามมาตรา 83 ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าหมื่นบาท

³⁰ มาตรา 163 บรรดาความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ที่มีโทษปรับสถานเดียว ให้อธิบดีหรือผู้ซึ่งอธิบดีมอบหมายมีอำนาจเปรียบเทียบปรับผู้ต้องหาได้ เมื่อผู้ต้องหาได้ชำระค่าปรับตามจำนวนที่อธิบดีหรือผู้ซึ่งอธิบดีมอบหมายเปรียบเทียบภายในสามสิบวันแล้ว ให้ถือว่าคดีเลิกกันตามบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา

ถ้าผู้ต้องหาไม่ยินยอมตามที่เปรียบเทียบ หรือเมื่อยินยอมแล้วไม่ชำระค่าปรับภายในกำหนดเวลาดังกล่าวให้ดำเนินคดีเพื่อฟ้องร้องต่อไป

³¹ ข้อ 2 บรรดาความผิดตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ซึ่งมีโทษปรับสถานเดียวที่ได้เกิดขึ้นในเขตกรุงเทพมหานครและในเขตจังหวัดอื่น ให้ข้าราชการซึ่งเป็นเจ้าหน้าที่ของกรมขนส่งทางบก ที่ดำรงตำแหน่งต่อไปนี้ มีอำนาจในการเปรียบเทียบความผิด

- (1) ผู้อำนวยการสำนักงานขนส่งผู้โดยสาร และผู้อำนวยการสำนักงานขนส่งสินค้า
- (2) ผู้อำนวยการสำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ 1, 2, 3 และ 4 ผู้ดำรงตำแหน่งนักวิชาการขนส่ง เจ้าพนักงานขนส่งตั้งแต่ระดับชำนาญการขึ้นไป และนายช่างตรวจสภาพรถตั้งแต่ระดับชำนาญการขึ้นไป ในสำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่นั้น ๆ
- (3) ผู้อำนวยการสำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ 5 หัวหน้าส่วนทะเบียนรถยนต์ หัวหน้าส่วนทะเบียนรถขนส่ง หัวหน้าส่วนตรวจสภาพรถ ผู้ดำรงตำแหน่งนักวิชาการขนส่ง เจ้าพนักงานขนส่งตั้งแต่ระดับชำนาญการขึ้นไป และนายช่างตรวจสภาพรถตั้งแต่ระดับชำนาญการขึ้นไป ในสำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ 5
- (4) ผู้อำนวยการกองตรวจการขนส่งทางบก ผู้ดำรงตำแหน่งนักวิชาการขนส่ง และเจ้าพนักงานขนส่ง ตั้งแต่ระดับชำนาญการขึ้นไป ในกองตรวจการขนส่งทางบก
- (5) ขนส่งจังหวัด ผู้ดำรงตำแหน่งนักวิชาการขนส่ง เจ้าพนักงานขนส่งตั้งแต่ระดับชำนาญการขึ้นไป และนายช่างตรวจสภาพรถ ในสำนักงานขนส่งจังหวัด
- (6) หัวหน้าสำนักงานขนส่งจังหวัดสาขา ผู้ดำรงตำแหน่งเจ้าพนักงานขนส่งตั้งแต่ระดับชำนาญการขึ้นไป และนายช่างตรวจสภาพรถ ในสำนักงานขนส่งจังหวัดสาขา

มีนาคม พ.ศ. 2557 อีกทั้งอธิบดีกรมการขนส่งทางบกได้มอบอำนาจเปรียบเทียบความผิดตามข้อ 3³² ทั้งนี้ หากความผิดตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ที่มีโทษปรับสถานเดียวได้เกิดขึ้นในบริเวณสถานีขนส่งสินค้า อธิบดีกรมการขนส่งทางบกได้มอบอำนาจเปรียบเทียบความผิด ตาม ข้อ 4³³

จากการพิจารณากฎหมายอื่น ๆ ที่กล่าวมาข้างต้น กล่าวได้ว่า การกระทำความผิดในการบรรทุกน้ำหนักเกินพิกัดที่กำหนดไว้ในประกาศผู้อำนวยการทางหลวงตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 มาตรา 61 นั้น อาจจะเป็นการกระทำความผิดตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ในฐานะผู้ที่ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งในประเภทประกอบการขนส่งประจำทางประเภทประกอบการขนส่งไม่ประจำทาง หรือประเภทประกอบการขนส่งโดยรถขนาดเล็ก แต่นำรถไปบรรทุกมีน้ำหนักรวมเกินกว่าเกณฑ์ที่นายทะเบียนกำหนดไว้ หรือ การกระทำความผิดฐานเป็นผู้ที่ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ซึ่งเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งจากนายทะเบียนประเภทการขนส่งไม่ประจำทางหรือการขนส่งส่วนบุคคล ด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของ ที่นำไปใช้ในการขนส่งวัตถุอันตรายทั้งการขนส่งภายในประเทศและระหว่างประเทศ แต่ฝ่าฝืนนำรถไปบรรทุกให้มีน้ำหนักรวมเกินกว่าเกณฑ์ที่นายทะเบียนกำหนด ซึ่งเป็นการกระทำที่ไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดตาม พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 31 (4) มาตรา 32 (3) หรือ

³² ข้อ 3 บรรดาความผิดตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ซึ่งมีโทษปรับสถานเดียวที่เกิดขึ้นในเขตกรุงเทพมหานครและในเขตจังหวัดอื่น ให้ข้าราชการผู้ดำรงตำแหน่งต่อไปนี้มีอำนาจเปรียบเทียบความผิด เฉพาะส่วนที่อยู่ในอำนาจหน้าที่ของตน

(1) ผู้อำนวยการสำนักมาตรฐานงานทะเบียนและภาษีรถ หัวหน้าส่วนควบคุมบัญชีรถและเครื่องยนต์ ผู้ดำรงตำแหน่งนักวิชาการขนส่ง และเจ้าพนักงานขนส่งระดับชำนาญการขึ้นไป ในส่วนควบคุมบัญชีรถและเครื่องยนต์ สำนักมาตรฐานงานทะเบียนและภาษีรถ

(2) หัวหน้าส่วนประกอบการขนส่งสินค้าในสำนักการขนส่งสินค้า หัวหน้าส่วนการขนส่งผู้โดยสารประจำทาง หัวหน้าส่วนการขนส่งผู้โดยสารไม่ประจำทาง ในสำนักการขนส่งผู้โดยสาร ผู้ดำรงตำแหน่งนักวิชาการขนส่ง และเจ้าพนักงานขนส่งตั้งแต่ระดับชำนาญการขึ้นไป ในส่วนนั้นๆ

³³ ข้อ 4 บรรดาความผิดตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ซึ่งมีโทษปรับสถานเดียวที่เกิดขึ้นในบริเวณสถานีขนส่งสินค้า ให้ข้าราชการผู้ดำรงตำแหน่งต่อไปนี้มีอำนาจเปรียบเทียบความผิด

(1) หัวหน้าส่วนสถานีขนส่งสินค้า และผู้ดำรงตำแหน่งนักวิชาการขนส่ง ในส่วนสถานีขนส่งสินค้า สำนักการขนส่งสินค้า

(2) เจ้าพนักงานขนส่งตั้งแต่ระดับชำนาญการขึ้นไป ซึ่งปฏิบัติหน้าที่ที่สถานีขนส่งสินค้า

ลักษณะที่เป็นมาตรการส่งเสริมความปลอดภัยบนทางหลวง ซึ่งเป็นไปตามมาตรา 18³⁶ ที่กำหนดให้ลักษณะการบรรทุกของยานพาหนะเป็นไปตามกฎกระทรวง

ข้อยกเว้นกรณีมีความจำเป็นต้องบรรทุกนอกเหนือหลักเกณฑ์ เจ้าของรถอาจขออนุญาตเฉพาะกรณีเป็นรายไป โดยออกเป็นหนังสือชั่วคราวจากเจ้าพนักงานจราจรได้ตามมาตรา 19³⁷ และบทบัญญัติมาตรา 20³⁸ ยังได้กำหนดหน้าที่ของผู้ขับขี่ยานพาหนะบรรทุกสิ่งของต้องจัดให้มีสิ่งป้องกันไม่ให้สิ่งของที่บรรทุกตกหล่น ร่วงไหลไปจากยานพาหนะนั้น อันอาจก่อให้เกิดความเดือดร้อนรำคาญ (Nuisance) หรือก่อให้เกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินของผู้อื่น หากฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดเกี่ยวกับการบรรทุกน้ำหนักยานพาหนะ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าร้อยบาท ตามมาตรา 150 (3)³⁹ กรณีฝ่าฝืนกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา 18 และมาตรา 148⁴⁰ สำหรับการฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามมาตรา 20 แล้วแต่กรณี

³⁶ มาตรา 18 รถที่ใช้บรรทุกคน สัตว์ หรือสิ่งของ จะใช้บรรทุกในลักษณะใดโดยรถชนิดหรือประเภทใด ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

³⁷ มาตรา 19 ในกรณีที่มีความจำเป็นจะต้องบรรทุกคน สัตว์ หรือสิ่งของนอกเหนือไปจากหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง เมื่อเจ้าของรถร้องขอหัวหน้าเจ้าพนักงานจราจร*จะผ่อนผัน โดยขออนุญาตเป็นหนังสือเป็นการชั่วคราวเฉพาะรายก็ได้

³⁸ มาตรา 20 ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถบรรทุกคน สัตว์ หรือสิ่งของ ต้องจัดให้มีสิ่งป้องกันมิให้ คน สัตว์ หรือสิ่งของที่บรรทุกตกหล่น ร่วงไหล ส่งกลิ่น ส่งแสงสะท้อน หรือปลิวไปจากรถ อันอาจก่อเหตุเดือดร้อนรำคาญ ทำให้ทางสกปรกเปรอะเปื้อน ทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยแก่ประชาชน หรือก่อให้เกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน

³⁹ มาตรา 150 ผู้ใด

(1) ไม่ปฏิบัติตามระเบียบหรือประกาศที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนดตามมาตรา 8 วรรคสอง หรือมาตรา 14 วรรคสอง

(2) ไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนดตามมาตรา 13 วรรคสอง

(3) ไม่ปฏิบัติตามกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา 18

(4) ขัดคำสั่งหัวหน้าเจ้าพนักงานจราจร*ซึ่งสั่งตามมาตรา 113 หรือ

(5) ขัดคำสั่งเจ้าพนักงานจราจรซึ่งสั่งตามมาตรา 140/2 หรือมาตรา 140/3 วรรคหนึ่ง ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าร้อยบาท

⁴⁰ มาตรา 148 ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 6 วรรคหนึ่งหรือวรรคสอง มาตรา 8 วรรคหนึ่ง มาตรา 9 มาตรา 10 มาตรา 11 มาตรา 14 วรรคหนึ่ง มาตรา 20 มาตรา 36 มาตรา 37 มาตรา 38 มาตรา 41 มาตรา 42 มาตรา 44 มาตรา 51 มาตรา 54 มาตรา 55 วรรคหนึ่ง มาตรา 57 มาตรา 58 มาตรา 60 มาตรา 62 มาตรา 63 มาตรา 68 มาตรา 69 มาตรา 70 มาตรา 71 มาตรา 73 วรรคสอง มาตรา 74 มาตรา 76 มาตรา 83 มาตรา 84 มาตรา 87 มาตรา 88 มาตรา 96 วรรคหนึ่ง มาตรา 97 มาตรา 101 มาตรา 107 มาตรา 108 มาตรา 109 มาตรา 110 มาตรา 111 มาตรา 112 มาตรา 114 วรรคหนึ่ง

ระเบียบเกี่ยวกับการจราจรในทางพิเศษ พ.ศ. 2555 ซึ่งออกตามความในมาตรา 139⁴¹ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ข้อ 5⁴² กำหนดให้มีการวางระเบียบเกี่ยวกับการบรรทุกสิ่งของ

มาตรา 118 มาตรา 119 มาตรา 120 มาตรา 121 มาตรา 122 วรรคหนึ่งหรือวรรคสาม มาตรา 123 มาตรา 124 มาตรา 126 มาตรา 129 หรือมาตรา 133 ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าร้อยบาท

ถ้าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์กระทำความผิดตามมาตรา 122 วรรคสอง ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษเป็นสองเท่าของโทษที่กำหนดไว้ในวรรคหนึ่ง

⁴¹มาตรา 139 ในทางสายใดหรือเฉพาะทางตอนใดที่หัวหน้าเจ้าพนักงานจราจร*เห็นว่าถ้าได้ออกประกาศข้อบังคับหรือระเบียบเกี่ยวกับการจราจรแล้วจะเป็นการปลอดภัย และสะดวกในการจราจร ให้หัวหน้าเจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจออกประกาศข้อบังคับ หรือระเบียบดังต่อไปนี้

- (1) ห้ามรถทุกชนิดหรือบางชนิดเดิน
- (2) ห้ามหยุดหรือจอด
- (3) ห้ามเลี้ยวรถ กลับรถ หรือถอยหลังรถ
- (4) กำหนดให้รถเดินได้ทางเดียว
- (5) กำหนดระยะเวลาจอดรถในทางแคบหรือที่คับขัน
- (6) กำหนดอัตราความเร็วของรถในทางภายในอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง
- (7) กำหนดช่องหรือแนวทางเดินรถขึ้นและลง
- (8) กำหนดทางเดินรถทางเอกและทางเดินรถทางโท
- (9) กำหนดการจอดรถหรือที่จอดพักรถ
- (10) กำหนดระเบียบการใช้ทางหรือช่องเดินรถสำหรับรถบางประเภท
- (11) กำหนดระเบียบเกี่ยวกับการใช้รถโรงเรียน
- (12) กำหนดระเบียบเกี่ยวกับการบรรทุกทุกคนโดยสารสำหรับรถจักรยาน
- (13) ควบคุมขบวนแห่หรือการชุมนุมสาธารณะ
- (14) ควบคุมหรือห้ามเลี้ยวรถในทางร่วมทางแยก
- (15) ชิดเส้นหรือทำเครื่องหมายจราจรบนผิวทาง หรือติดตั้งสัญญาณจราจร หรือเครื่องหมายจราจร
- (16) กำหนดระยะเวลาทางตอนใดให้ขับรถลึกลงไปในเส้นกึ่งกลางของทางที่หัวหน้าเจ้าพนักงานจราจรกำหนดไว้ได้
- (17) กำหนดระเบียบเกี่ยวกับการจอดรถที่ซำรุค หักพัง ตลอดจนรถที่ซ่อมแซมในทาง
- (18) กำหนดระเบียบการข้ามทางของคนเดินเท้าบนทางที่ไม่มีทางข้าม
- (19) กำหนดการใช้โคมไฟ
- (20) กำหนดการใช้เสียงสัญญาณ
- (21) กำหนดระเบียบการอนุญาตและการใช้รถที่มีล้อหรือส่วนที่สัมผัสกับผิวทางไม่ใช่ยาง

⁴² ข้อ 5 เว้นแต่กรณีตามข้อ 6 ห้ามมิให้รถที่มีน้ำหนักลงเพลหรือรถที่มีน้ำหนักกรด รวมน้ำหนักบรรทุกทุกเกินกว่าที่กำหนดดังต่อไปนี้เดินในทางพิเศษ

- (1) รถชนิดรถเดี่ยว (SINGLE UNIT)

(ก) รถที่มี 2 เพลา 4 ล้อ ยาง 4 เส้น ชนิดเพลาที่ 2 ใช้ยางเดี่ยว มีน้ำหนัก ลงเพลาที่ 2 เกิน 6,800 กิโลกรัม หรือน้ำหนักกรรวมน้ำหนักบรรทุกเกิน 8,500 กิโลกรัม

(ข) รถที่มี 2 เพลา 4 ล้อ ยาง 6 เส้น ชนิดเพลาที่ 2 ใช้ยางคู่ มีน้ำหนัก ลงเพลาที่ 2 เกิน 9,100 กิโลกรัม หรือน้ำหนักกรรวมน้ำหนักบรรทุกเกิน 12,000 กิโลกรัม

(ค) รถที่มี 3 เพลา 6 ล้อ ยาง 6 เส้น ชนิดเพลาที่ 2 และเพลาที่ 3 เป็นเพลาคู่ (TANDEM AXLE) ใช้ยางเดี่ยว มีน้ำหนักลงเพลาเกินเพลาละ 6,100 กิโลกรัม หรือมีน้ำหนักลงเพลา คู่ท้ายเกิน 12,200 กิโลกรัม หรือน้ำหนักกรรวมน้ำหนักบรรทุกเกิน 15,300 กิโลกรัม

(ง) รถที่มี 3 เพลา 6 ล้อ ยาง 10 เส้น ชนิดเพลาที่ 2 และเพลาที่ 3 เป็นเพลาคู่ (TANDEM AXLE) ใช้ยางคู่ มีน้ำหนักลงเพลาเกินเพลาละ 8,200 กิโลกรัม หรือมีน้ำหนักลงเพลา คู่ท้ายเกิน 16,400 กิโลกรัม หรือน้ำหนักกรรวมน้ำหนักบรรทุกเกิน 21,000 กิโลกรัม

(จ) รถที่มี 3 เพลา 6 ล้อ ยาง 6 เส้น ชนิดเพลาที่ 1 และเพลาที่ 2 เป็นเพลาหน้า ใช้ยางเดี่ยวและเพลาที่ 3 ใช้ยางเดี่ยว มีน้ำหนักลงเพลาที่ 3 เกิน 6,800 กิโลกรัม หรือน้ำหนักกร รวมน้ำหนักบรรทุกเกิน 10,500 กิโลกรัม

(ฉ) รถที่มี 3 เพลา 6 ล้อ ยาง 8 เส้น ชนิดเพลาที่ 1 และเพลาที่ 2 เป็นเพลาหน้า ใช้ยางเดี่ยวและเพลาที่ 3 ใช้ยางคู่ มีน้ำหนักลงเพลาที่ 3 เกิน 9,100 กิโลกรัม หรือน้ำหนักกร รวมน้ำหนักบรรทุกเกิน 14,000 กิโลกรัม

(ช) รถที่มี 4 เพลา 8 ล้อ ยาง 8 เส้น ชนิดเพลาที่ 1 และเพลาที่ 1 เป็นเพลาหน้า ใช้ยางเดี่ยวและชนิดเพลาที่ 3 และเพลาที่ 4 เป็นเพลาคู่ (TANDEM AXLE) ใช้ยางเดี่ยว มีน้ำหนัก ลงเพลาที่ 3 และเพลาที่ 4 เกินเพลาละ 6,100 กิโลกรัม หรือมีน้ำหนักลงเพลาคู่ท้ายเกิน 12,200 กิโลกรัม หรือน้ำหนักกรรวมน้ำหนักบรรทุกเกิน 18,800 กิโลกรัม

(ซ) รถที่มี 4 เพลา 8 ล้อ ยาง 12 เส้น ชนิดเพลาที่ 1 และเพลาที่ 1 เป็นเพลาหน้า ใช้ยางเดี่ยวและชนิดเพลาที่ 3 และเพลาที่ 4 เป็นเพลาคู่ (TANDEM AXLE) ใช้ยางคู่ มีน้ำหนัก ลงเพลาที่ 3 และเพลาที่ 4 เกินเพลาละ 8,200 กิโลกรัม หรือมีน้ำหนักลงเพลาคู่ท้าย เกิน 16,400 กิโลกรัม หรือน้ำหนักกรรวมน้ำหนักบรรทุกเกิน 25,200 กิโลกรัม

(2) รถชนิดรถลากจูงและรถกึ่งพ่วง (SEMI - TRAILER)

(ก) ตัวรถลากจูงมีน้ำหนักลงเพลาหรือน้ำหนักกรรวมน้ำหนักบรรทุกเกินกว่าที่กำหนดไว้สำหรับรถแต่ละประเภทใน (1)

(ข) ตัวรถกึ่งพ่วงชนิดไม่เกิน 2 เพลา มีน้ำหนักลงเพลา ดังนี้

1. ชนิดเพลาเดี่ยวใช้ยางเดี่ยว ยาง 2 เส้น มีน้ำหนักลงเพลาเกิน 6,800 กิโลกรัม
2. ชนิดเพลาเดี่ยวใช้ยางคู่ ยาง 4 เส้น มีน้ำหนักลงเพลาเกิน 9,100 กิโลกรัม
3. ชนิดเพลาคู่ (TANDEM AXLE) ใช้ยางเดี่ยว ยาง 4 เส้น มีน้ำหนักลงเพลา เกินเพลาละ 6,100 กิโลกรัม หรือน้ำหนักลงเพลา รวมเกิน 12,200 กิโลกรัม

3. ชนิดเพลาคู่ (TANDEM AXLE) ใช้ยางคู่ ยาง 8 เส้น มีน้ำหนักลงเพลา เกินเพลาละ 8,200 กิโลกรัม หรือน้ำหนักลงเพลา รวมเกิน 16,400 กิโลกรัม

4. ชนิดสามเพลา (TRIDEM AXLE) ใช้ยางคู่ ยาง 12 เส้น มีน้ำหนักลงเพลา เกินเพลาละ 6,500 กิโลกรัม หรือน้ำหนักลงเพลา รวมเกิน 19,500 กิโลกรัม และระยะห่าง ระหว่างสลักพ่วง (KING PIN) กับศูนย์กลางของเพลาที่ 1 ของตัวรถกึ่งพ่วงน้อยกว่า 8 เมตร

(3) รถชนิดรถลากจูงและรถพ่วง (FULL TRAILER)

และกำหนดอัตราน้ำหนักบรรทุกทุกสำหรับยานพาหนะที่จะใช้ทางพิเศษให้มีน้ำหนักลงเพลาหรือมีน้ำหนักบรรทุกรวมเกินกว่าที่กำหนดพิจารณาตามจำนวนเพลาและจำนวนยาง ขึ้นอยู่กับประเภทของยานพาหนะ คือ ยานพาหนะประเภทรถเดี่ยว (Single Unit) กำหนดน้ำหนักยานบรรทุกรวมไม่เกิน 25,000 กิโลกรัม ยานพาหนะประเภทรถลากจูงและรถกึ่งพ่วง (Semi Trailer) กำหนดน้ำหนักลงเพลาสูงสุดไม่เกิน 19,500 กิโลกรัม และยานพาหนะประเภทรถลากจูงและรถพ่วง (Full Trailer) กำหนดน้ำหนักลงเพลาไม่เกินเพลาละ 9,100 กิโลกรัม

ทั้งนี้ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 142 วรรคสอง⁴³ บัญญัติให้เป็นอำนาจของเจ้าพนักงานจราจร ซึ่งเป็นหัวหน้าเจ้าพนักงานจราจร ตามมาตรา 4 (38)⁴⁴ และข้าราชการตำรวจ

(ก) ตัวรถลากจูงมีน้ำหนักลงเพลาหรือน้ำหนักบรรทุกรวมน้ำหนักบรรทุกทุกเกินกว่า ที่กำหนดไว้สำหรับรถแต่ละประเภทใน (2)

(ข) ตัวรถพ่วงชนิดไม่เกิน 2 เพลา มีน้ำหนักลงเพลา ดังนี้

1. ชนิดเพลาหน้าและเพลาท้ายเป็นเพลาเดี่ยวใช้ยางเดี่ยว ยาง 4 เส้น มีน้ำหนักลงเพลาเกินเพลาละ 6,800 กิโลกรัม

2. ชนิดเพลาหน้าและเพลาท้ายเป็นเพลาเดี่ยวใช้ยางคู่ยาง 8 เส้น มีน้ำหนักลงเพลาเกินเพลาละ 9,100 กิโลกรัม และระยะห่างระหว่างศูนย์กลางเพลาหน้ากับศูนย์กลางเพลาหลัง น้อยกว่า 4.30 เมตร

⁴³ มาตรา 142 หัวหน้าเจ้าพนักงานจราจร*หรือเจ้าพนักงานจราจร มีอำนาจสั่งให้ผู้ขับขี่หยุดรถในเมื่อ

(1) รถนั้นมีสภาพไม่ถูกต้องตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา ๖

(2) เห็นว่าผู้ขับขี่หรือบุคคลใด ในรถนั้น ได้ฝ่าฝืน หรือไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้หรือกฎหมายอันเกี่ยวกับรถนั้น ๆ

ในกรณีที่มีพฤติการณ์อันควรเชื่อว่าผู้ขับขี่ฝ่าฝืนมาตรา 43 (1) หรือ (2) ให้หัวหน้าเจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน หรือเจ้าพนักงานจราจรสั่งให้มีการทดสอบผู้ขับขี่ดังกล่าวว่าหย่นความสามารถในอันที่จะขับหรือเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่นหรือไม่

ในกรณีที่ผู้ขับขี่ตามวรรคสองไม่ยอมให้ทดสอบ ให้หัวหน้าเจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน หรือเจ้าพนักงานจราจร มีอำนาจกักตัวผู้นั้น ไว้ดำเนินการทดสอบได้ภายในระยะเวลาเท่าที่จำเป็นแห่งกรณีเพื่อทำการทดสอบเสร็จสิ้นไปโดยเร็ว หากผู้นั้นยอมให้ทดสอบและผลการทดสอบปรากฏว่าไม่ได้ฝ่าฝืนมาตรา 43 (1) หรือ (2) ก็ให้ปล่อยตัวไปทันที

ในกรณีที่มีพฤติการณ์อันควรเชื่อว่าผู้ขับขี่ขับรถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น หากผู้นั้นยังไม่ยอมให้ทดสอบตามวรรคสามโดยไม่มีเหตุอันสมควร ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าผู้นั้นฝ่าฝืนมาตรา 43 (2)

การทดสอบตามมาตรา นี้ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

⁴⁴ มาตรา 4 ในพระราชบัญญัตินี้

(1) การจราจร หมายความว่า การใช้ทางของผู้ขับขี่ คนเดินเท้า หรือคนที่จูง ชี หรือไล่อ่อนสัตว์

ซึ่งดำรงตำแหน่งรองผู้กำกับการจราจร สารวัตรจราจร รองสารวัตรจราจร ผู้บังคับหมู่งานจราจร รองผู้บังคับหมู่งานจราจร หรือข้าราชการตำรวจตำแหน่งอื่นซึ่งหัวหน้าเจ้าพนักงานจราจรแต่งตั้งให้ปฏิบัติหน้าที่ควบคุมการจราจรตามมาตรา 4 (37) มีอำนาจหน้าที่ในการสั่งให้ผู้ขับขี่หยุดรถในเมื่อเห็นว่าผู้ขับขี่หรือบุคคลใดในรถนั้น ได้ฝ่าฝืนกฎกระทรวงที่กำหนดขนาดของการบรรทุกดังกล่าว ตลอดจนพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 140 วรรคหนึ่ง⁴⁵ ตลอดจนให้อำนาจตรวจสอบ ว่ากล่าวตักเตือน จับกุมและออกใบสั่งให้แก่ผู้กระทำความผิดในกรณีการบรรทุกฝ่าฝืนกฎกระทรวงที่กำหนดขนาดของการบรรทุกดังกล่าวเพื่อให้ชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบก็ได้

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มีการแก้ไขเพิ่มเติมหลายครั้งเพื่อให้สอดคล้องกับสภาพปัญหาและสภาพการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป ซึ่งล่าสุดเป็นการแก้ไขโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 11) พ.ศ. 2559 มีสาระสำคัญในการนำระบบการชำระเงินด้วยวิธีการธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์เข้ามาใช้เป็นช่องทางการชำระค่าปรับตามใบสั่งกรณีเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ไม่เรียกเก็บใบอนุญาตขับขี่

พิเคราะห์แล้วเห็นได้ว่าพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แม้จะไม่ได้มีการกำหนดเกี่ยวกับการควบคุมน้ำหนักยานพาหนะโดยตรง แต่ก็ได้มีการกำหนดไว้กฎกระทรวงและข้อบังคับในประการที่ควบคุมรถบรรทุกในส่วนของขนาดของการบรรทุก (Dimension) ที่เกี่ยวกับส่วนกว้าง ส่วนยาว และส่วนสูงของรถบรรทุก และควบคุมความเร็วในการขับขี่ของรถบรรทุกที่มีน้ำหนัก

(37) เจ้าพนักงานจราจร หมายความว่า หัวหน้าเจ้าพนักงานจราจรและข้าราชการตำรวจซึ่งดำรงตำแหน่ง ดังต่อไปนี้

- (ก) รองผู้กำกับการจราจร
- (ข) สารวัตรจราจร
- (ค) รองสารวัตรจราจร
- (ง) ผู้บังคับหมู่งานจราจร
- (จ) รองผู้บังคับหมู่งานจราจร

(38) หัวหน้าเจ้าพนักงานจราจร หมายความว่า ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ หรือข้าราชการตำรวจซึ่งดำรงตำแหน่งไม่ต่ำกว่ารองผู้กำกับการหรือเทียบเท่าที่ได้รับแต่งตั้งจากผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ

๑๗๑

๑๗๑

⁴⁵ มาตรา 140 ปรากฏแก่เจ้าพนักงานจราจร ไม่ว่าจะพบด้วยตนเอง หรือโดยการใช้เครื่องอุปกรณ์ใด หรือโดยวิธีการอื่นใดว่า ผู้ขับขี่ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้ หรือกฎหมายอื่นอันเกี่ยวกับรถหรือการใช้ทางที่เป็นความผิดที่มีโทษปรับสถานเดียว หรือมีโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือนและมีโทษปรับ เจ้าพนักงานจราจรจะว่ากล่าวตักเตือนหรือออกใบสั่งให้ผู้ขับขี่ผู้นั้นชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบก็ได้

๑๗๑

๑๗๑

บรรทุกเกิน 1,200 กิโลกรัม ให้ใช้ความเร็วไม่เกินที่กฎหมายกำหนดในขณะที่ขับขี่ในเขตเมือง ซึ่งเป็นการควบคุมรถบรรทุกโดยคำนึงถึงความปลอดภัยบนท้องถนน ด้วยเหตุนี้ การกระทำความผิดในการบรรทุกน้ำหนักเกินพิกัดที่กำหนดไว้ในประกาศผู้อำนวยการทางหลวงตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 มาตรา 61 นั้น อาจจะเป็นการกระทำความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ฐานบรรทุกฝ่าฝืนกฎกระทรวงที่กำหนดขนาดของการบรรทุกดังกล่าวซึ่งออกตามความในมาตรา 18 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งมีระวางโทษปรับไม่เกินห้าร้อย บาทตามมาตรา 150 (3)

3.3 มาตรการทางกฎหมายเพื่อควบคุมและป้องกันการบรรทุกน้ำหนักยานพาหนะเกินอัตราตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวง

ปัญหาการบรรทุกหนักเกินพิกัดที่กฎหมายกำหนดนั้น นอกจากจะปรากฏบทบัญญัติของกฎหมายที่ควบคุมเกณฑ์น้ำหนักการบรรทุกและน้ำหนักของยานพาหนะเพื่อป้องกันความเสียหายต่อท้องถนนหรือทางหลวงโดยการกำหนดโทษทางอาญาไว้สำหรับผู้ฝ่าฝืนแล้ว บุคคลที่ฝ่าฝืนดังกล่าวอาจถูกฟ้องร้อง (File a Lawsuit) เรียกค่าเสียหายทางแพ่งได้ด้วยเนื่องจากการบรรทุกหนักนั้นก่อให้เกิดความเสียหายต่อทรัพย์สินของรัฐ ทั้งนี้ ความรับผิดชอบทางแพ่งในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการบรรทุกน้ำหนักเกินยังมีความเกี่ยวข้องกับลักษณะของนิติสัมพันธ์ระหว่างผู้รับขนสินค้าและผู้ให้ขนส่งสินค้าอีกด้วยดังที่ได้กล่าวมาแล้ว

3.3.1 การควบคุมและป้องกันการบรรทุกน้ำหนักยานพาหนะเกินอัตราตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวง

เนื่องจากกรมทางหลวงมีภารกิจหลักในด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านทางหลวง การก่อสร้างและบำรุงรักษาทางหลวงให้มีโครงข่ายทางหลวงที่สมบูรณ์ครอบคลุม และเชื่อมโยงเครือข่ายทางหลวงเพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยในการเดินทาง โดยเฉพาะเรื่องการค้ากับควบคุมการบรรทุกน้ำหนักของยานพาหนะ จึงได้มีการจัดตั้ง สำนักงานควบคุมยานพาหนะ ตามคำสั่งกรมทางหลวงที่ จ.1.9/6/2547 เรื่อง การจัดตั้งสำนักงานควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ เพื่อทำหน้าที่รับผิดชอบดำเนินการตรวจสอบน้ำหนักยานพาหนะบนทางหลวงทั่วประเทศ ตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 ในด้านการรักษาป้องกันมิให้ทางหลวงชำรุดเสียหายเนื่องมาจากการบรรทุกน้ำหนักเกินพิกัดตามกฎหมายของยานพาหนะ และเพื่อความปลอดภัยแก่ผู้ใช้ทาง

ทางหลวงที่อยู่ในการดูแล รักษา บำรุงถนนของกรมทางหลวง ได้แก่ ทางหลวงแผ่นดิน ทางหลวงพิเศษ และทางหลวงสัมปทาน ขณะนี้กรมทางหลวงมีสถานีตรวจสอบน้ำหนักจำนวน 91 แห่ง

ทั่วประเทศ เครื่องชั่งน้ำหนักแบบเคลื่อนที่ที่ใช้งานประจำสถานีตรวจสอบน้ำหนักอยู่ 102 เครื่อง และสถานีตรวจสอบน้ำหนักแบบ WIM ที่ใช้คัดกรองรถบรรทุกที่มีแนวโน้มน้ำหนักเกินให้เข้าตรวจสอบที่สถานีตรวจสอบน้ำหนัก เพื่อลดปัญหาจราจรติดขัดอีก 12 แห่ง โดยแต่ละสถานีชั่งน้ำหนัก มีเจ้าพนักงานทางหลวง และเจ้าหน้าที่สถานีตรวจสอบน้ำหนักดำเนินการตรวจสอบปราบปราม และจับกุมผู้กระทำความผิดในข้อหาใช้รถบรรทุกน้ำหนักเกินพิกัดที่กฎหมายกำหนด ประมาณ 874 คน ที่ได้รับแต่งตั้งตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 โดยเจ้าพนักงานทางหลวงมีอำนาจในการจับกุมผู้ขับรถบรรทุกในขณะที่ทำการชั่งน้ำหนักรถบรรทุกได้ และมีหน้าที่ต้องนำผู้ขับรถส่งให้ตำรวจ ณ สถานีตำรวจที่มีเขตอำนาจการสอบสวนความผิดอาญาครอบคลุมสถานีตรวจสอบน้ำหนักนั้น ๆ

การตรวจชั่งน้ำหนักของ สถานีตรวจสอบน้ำหนัก (Weigh Station) คือ สถานีตรวจสอบน้ำหนักที่ตั้งบนทางหลวงเพื่อดำเนินการตรวจสอบและควบคุมน้ำหนักของรถบรรทุกให้เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด ซึ่งเปิดทำการชั่งน้ำหนักตลอด 24 ชั่วโมง โดยใช้ระบบชั่งน้ำหนักเป็นแบบระบบอิเล็กทรอนิกส์แบบบ่อที่ชั่งน้ำหนักถนัดในขณะหยุดนิ่ง (Static Scale) สามารถชั่งรถบรรทุกได้ทั้งคัน ซึ่งการชั่งน้ำหนักที่สถานีฯ นั้น สามารถใช้เป็นพยานหลักฐานในการดำเนินคดีกับผู้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัติทางหลวงได้ ซึ่งเครื่องชั่งน้ำหนักประจำสถานีฯ ประกอบด้วย (Consist) อุปกรณ์ที่สำคัญ ได้แก่ แท่นชั่งน้ำหนัก ระบบอ่านป้ายทะเบียนอัตโนมัติ ระบบคัดแยกประเภทรถ ระบบชั่งน้ำหนักอัตโนมัติ เครื่องแสดงผลน้ำหนัก ระบบกล้องวงจรปิด (Closed-circuit Television : CCTV)

กระบวนการชั่งน้ำหนักเมื่อรถเข้าสถานีตรวจสอบน้ำหนัก ระบบจะทำการอ่านป้ายทะเบียน คัดแยกประเภทรถบรรทุก เพื่อทราบพิกัดน้ำหนักของรถบรรทุกที่ทำการเข้าชั่ง และเมื่อรถบรรทุกอยู่บนแท่นชั่งน้ำหนัก ระบบจะทำการชั่งน้ำหนักโดยอัตโนมัติ โดยไม่ต้องใช้เจ้าหน้าที่คอยบันทึกข้อมูล โดยหากกรณีพิกัดไม่เกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ระบบจะทำการแสดงข้อความทางป้าย VMS ให้รถบรรทุกผ่านไปได้ แต่หากเป็นกรณีรถบรรทุกเกินพิกัดตามกฎหมายกำหนดระบบจะแสดงข้อความว่าหนักเกิน พร้อมส่งเสียงสัญญาณไซเรนให้เจ้าหน้าที่ทราบและดำเนินการจับกุมผู้ขับขี่

รถบรรทุกที่เดินบนทางหลวงทุกคัน เมื่อผ่านสถานีตรวจสอบน้ำหนักจะต้องเข้าตรวจสอบน้ำหนักที่สถานีตรวจสอบน้ำหนัก เพื่อไม่ให้มีน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด โดยมีกระบวนการในการดำเนินงานแบ่งออกเป็น 2 ส่วน ดังต่อไปนี้

1) กระบวนการก่อนและระหว่างตรวจสอบน้ำหนัก

1.1) เจ้าหน้าที่ตำรวจทางหลวง/เจ้าพนักงานทางหลวง มีหน้าที่ในการเรียกรถบรรทุกเข้ามาตรวจสอบน้ำหนักที่สถานีตรวจสอบน้ำหนัก กรณีที่รถบรรทุกฝ่าฝืนไม่เข้าสถานีตรวจสอบ

น้ำหนักร้านค้าที่ตำรวจทางหลวง หรือเจ้าพนักงานทางหลวง จะต้องทำการจดบันทึกข้อมูลรถบรรทุกไว้ เช่น ประเภทรถ ทะเบียน ป้ายหน้ารถหรือรูปลักษณะของรถบรรทุก เพื่อติดตามและนำรถบรรทุกคันที่ฝ่าฝืนกลับมาซึ่งน้ำหนักร้านค้าใหม่ที่สถานีตรวจสอบน้ำหนัก และอาจถูกปรับในข้อหาฝ่าฝืนป้ายจราจรด้วย

1.2) เมื่อรถบรรทุกเข้ามาในสถานีตรวจสอบน้ำหนัก พนักงานจัดรถเข้าซึ่งจะดำเนินการจัดลำดับการชั่งน้ำหนักของรถบรรทุกแต่ละคันตามลำดับก่อนหลัง

1.3) พนักงานจัดรถเข้าซึ่งจะดำเนินการจะต้องให้รถบรรทุกหยุดนิ่งบนแท่นชั่งน้ำหนัก เพื่อให้เจ้าหน้าที่บันทึกข้อมูลหรือระบบชั่งน้ำหนักบันทึกข้อมูลการชั่งน้ำหนัก ซึ่งในระหว่างนั้นเจ้าหน้าที่บันทึกข้อมูลจะต้องตรวจสอบประเภทรถบรรทุก และป้ายทะเบียนว่าถูกต้องตามที่ระบบบันทึกไปหรือไม่ หากไม่ถูกต้องเจ้าหน้าที่จะต้องดำเนินการแก้ไขข้อมูลให้ถูกต้องและดำเนินการต่อไป

2) กระบวนการภายหลังจากการตรวจสอบน้ำหนัก แยกได้ 2 กรณี ดังนี้

2.1) กรณีที่รถบรรทุกน้ำหนักไม่เกินกว่าที่กฎหมายกำหนด

พนักงานจัดรถเข้าซึ่งส่งสัญญาณให้รถบรรทุกคันนั้นเคลื่อนออกจากแท่นชั่งและสถานีตรวจสอบน้ำหนักไปได้ และเริ่มชั่งน้ำหนักของรถบรรทุกคันถัดไป

2.2) กรณีที่รถบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด

2.1.1) พนักงานจัดรถเข้าซึ่งแจ้งให้ผู้ขับขี่ทราบว่ารถมีน้ำหนักเกินกว่ากฎหมายกำหนด พร้อมทั้งขอใบอนุญาตขับขี่

2.1.2) พนักงานจัดรถเข้าซึ่งนำผู้ขับขี่รถบรรทุกส่งมอบให้หัวหน้าชุดหรือหัวหน้าสถานีตรวจสอบน้ำหนัก ซึ่งเป็นผู้จับกุมคือเจ้าพนักงานทางหลวง พร้อมพยานหลักฐานต่าง ๆ เช่น ใบอนุญาตขับขี่ ใบสั่ง หรือบัตรประจำตัว

2.1.3) ผู้จับกุมคือเจ้าพนักงานทางหลวง ต้องแจ้งข้อหาให้ผู้กระทำความผิดให้ทราบว่าตนถูกจับในข้อหากระทำความผิดฐานใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดเดินบนทางหลวง พร้อมทั้งแจ้งให้ทราบถึงสิทธิทั้งหมดที่ผู้ถูกจับกุมมี ได้แก่ สิทธิที่จะให้การหรือไม่ให้การ ถ้อยคำ (Term) อาจใช้เป็นหลักฐานในการพิจารณาคดี สิทธิที่จะพบหรือปรึกษาทนายหรือผู้ซึ่งจะเป็นทนาย และสิทธิที่จะแจ้งญาติหรือผู้ไว้วางใจทราบ ทั้งนี้ ต้องไม่เป็นการขัดขวาง (Hamper) การจับกุม

2.1.4) เจ้าหน้าที่บันทึกข้อมูลจัดทำใบรายงานผลการชั่งน้ำหนัก

2.1.5) ผู้จับกุมคือเจ้าพนักงานทางหลวงสอบปากคำผู้ต้องหาและจัดทำบันทึกการจับกุม และอ่านบันทึกการจับกุมให้ผู้ต้องหาฟัง เมื่อผู้ต้องหารับทราบแล้วว่าถูกต้อง จึงให้ผู้ต้องหา

ลงลายมือชื่อไว้เป็นหลักฐานพร้อมรวบรวมเอกสารที่ใช้ในการจับกุม ได้แก่ บันทึกการจับกุม หากผู้ต้องหาไม่ยอมลงลายมือชื่อ ให้ระบุไว้ด้วย ใบรายงานผลการชั่งน้ำหนัก ใบรับรองเครื่องชั่งน้ำหนัก ต้องไม่หมดอายุ รายละเอียดผู้จับกุม พร้อมสำเนาบัตร สำเนาบัตรพยานจับกุม และบัตรประจำตัว เช่น ใบอนุญาตขับขีรถบรรทุก บัตรประจำตัวประชาชน ใบสั่งจากเจ้าหน้าที่ เป็นต้น

2.1.6) ผู้จับกุมคือเจ้าพนักงานทางหลวง นำตัวผู้ต้องหาแจ้งเจ้าหน้าที่ตำรวจทางหลวง เพื่อช่วยนำตัวผู้ต้องหา พร้อมของกลางส่งให้พนักงานสอบสวน

2.1.7) เมื่อถึงสถานีตำรวจในท้องที่ ผู้จับกุมคือเจ้าพนักงานทางหลวง ส่งมอบผู้ต้องหาให้กับพนักงานสอบสวนแล้วลงบันทึกประจำวันไว้เป็นหลักฐาน

2.1.8) ผู้จับกุมคือเจ้าพนักงานทางหลวง มอบสำเนาการจับกุมให้ผู้ต้องหา 1 ฉบับ กระบวนการตรวจสอบจับกุมรถบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดในด้านตรวจชั่งน้ำหนักเคลื่อนที่ กล่าวคือ เจ้าหน้าที่ของกรมทางหลวงมักจะขอความร่วมมือจากตำรวจทางหลวงเพื่ออำนวยความสะดวกในการตรวจสอบการชั่งน้ำหนักโดยด่านเคลื่อนที่ โดยเจ้าหน้าที่ทางหลวงหรือเจ้าหน้าที่ตำรวจทางหลวงจะสุ่มเรียกให้รถบรรทุกที่ต้องสงสัยว่าบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดหยุดเพื่อทำการตรวจสอบน้ำหนักบนตราชั่งน้ำหนักแบบพกพา (Portable Scale) ซึ่งการตรวจชั่งมักกระทำที่ริมถนน โดยรถบรรทุกที่ถูกสุ่มเรียกจะวิ่งเข้ามาในด้านแล้วทำการชั่งน้ำหนักเพลารถเพื่ออ่านค่าน้ำหนักเพลารถบรรทุกแต่ละเพลาแล้วนำค่าน้ำหนักบรรทุกทุกเพลามารวมกันเป็นน้ำหนักรวมของรถเพื่อตรวจสอบว่าน้ำหนักเป็นไปตามกำหนดพิสัยของกฎหมายหรือไม่

นโยบายและมาตรการแก้ไขปัญหาการบรรทุกน้ำหนักเกินพิกัดในแต่ละปี กรมทางหลวงต้องการงบประมาณในการซ่อมบำรุงทางมากกว่าปีละ 1.8 หมื่นล้านบาท ขณะที่สามารถดำเนินการจัดสรรงบประมาณได้เพียง 20 ล้านบาทเท่านั้น เป็นเหตุให้ไม่สามารถซ่อมบำรุงทางได้อย่างครบถ้วนด้วยเหตุนี้ สำนักงานควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ กรมทางหลวง จึงได้ออกมาตรการแก้ไขปัญหาการบรรทุกน้ำหนักเกินชื่อว่า มาตรการ 3 ป. ซึ่งมีสาระสำคัญโดยสังเขป ดังนี้

- 1) ป้องปราม คือ สร้างสถานีตรวจสอบน้ำหนักยานพาหนะในทุกจังหวัดทั่วประเทศ
- 2) ปราบปราม คือ จัดชุดตรวจสอบน้ำหนักเคลื่อนที่ ชุดกวดขัน จับกุม
- 3) ประชาสัมพันธ์ คือ ความร่วมมือจากทุกภาคส่วนเพื่อร่วมกันแก้ไขปัญหา และแจ้งเบาะแสการบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด

อย่างไรก็ตาม ผลการดำเนินงานที่ผ่านมาพบว่า มาตรการป้องกันและปราบปรามดังกล่าวไม่สามารถแก้ไขปัญหาดังกล่าวได้อย่างสมบูรณ์ เนื่องจากปัญหาดังกล่าวเป็นปัญหาที่ทุกภาคส่วนต้องร่วมกันดูแลแก้ไข มิใช่เพียงกรมทางหลวง หรือหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมเท่านั้น

ภายหลังจึงได้มีการนำมาตรการ 3 ป. มาบูรณาการและจัดตั้งคณะกรรมการระดับกระทรวงและระดับจังหวัดขึ้น เพื่อดำเนินงานเป็น โครงการรบบรรทุกสีขาว

เพื่อให้เกิดการแก้ไขปัญหาการบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่อัตรากฎหมายกำหนดอย่างต่อเนื่อง กรมทางหลวง ในฐานะหน่วยงานหลักในการดูแลตรวจสอบการบรรทุกน้ำหนักของยานพาหนะได้เสนอโครงการรบบรรทุกสีขาว ให้กระทรวงคมนาคมพิจารณา มีต้นแบบจากนโยบายประชารัฐ จังหวัดฉะเชิงเทราที่มีผลการดำเนินงานในการแก้ไขปัญหาการบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดเป็นที่น่าพอใจ กระทรวงคมนาคมจึงเห็นควรขยายโครงการรบบรรทุกสีขาวให้ครอบคลุมทุกจังหวัดทั่วประเทศ เป็นการปฏิบัติงานเชิงบูรณาการระหว่างหน่วยงานของรัฐ ผู้ใช้บังคับกฎหมาย ฝ่ายปกครอง ฝ่ายความมั่นคง ภาคประชาชน ภาคเอกชน ภาคอุตสาหกรรม และภาคผู้ประกอบการขนส่งในระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ดังนี้

1) หน่วยงานภาครัฐในสังกัดกระทรวงคมนาคม ได้แก่ กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท กรมการขนส่งทางบก กรมเจ้าท่า ดำเนินการควบคุมการบรรทุกน้ำหนักในเส้นทางหลัก

2) หน่วยงานภาครัฐ กระทรวงมหาดไทย ได้แก่ จังหวัด เทศบาล องค์การบริหารส่วนจังหวัด องค์การบริหารส่วนตำบล ดำเนินการควบคุมการบรรทุกน้ำหนักในเส้นทางรับฝัดชอบ เช่น เส้นทางหลวงท้องถิ่น

3) ภาคเอกชน ดำเนินการสนับสนุนการดำเนินงานของรัฐด้วยการทำบันทึกข้อตกลงร่วม (MOU) กับหน่วยงานที่เป็นต้นทางในการขนส่งสินค้าที่อยู่ในเครือข่ายโลจิสติกส์ ทั้งหน่วยงานที่ขนส่งวัสดุปิโตรเลียม ด้านชายแดน การทำเรือแห่งประเทศไทย องค์การขนาดใหญ่ รวมถึงสมาพันธ์ขนส่งทางบกแห่งประเทศไทย เป็นต้น

4) ภาคประชาชน ประชาสัมพันธ์ในการเข้มงวดการบรรทุกน้ำหนักให้เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด ทั้งในส่วนของสหพันธ์ขนส่งทางบก สมาพันธ์ สมาคม องค์การต่าง ๆ ที่อยู่ในระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยให้ร่วมเป็นเครือข่ายในทางราชการ สอดส่อง ดูแล ชี้เบาะแส และให้ข้อมูลที่เป็นประโยชน์แก่เจ้าหน้าที่

โครงการ (Project) ดังกล่าว มีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นการบูรณาการทุกภาคส่วนร่วมแก้ไขปัญหาการบรรทุกน้ำหนักเกินให้หมดไปจากประเทศไทย ปลุกจิตสำนึกให้ทุกภาคส่วนรักและหวงแหนทางหลวงซึ่งเป็นสาธารณะประโยชน์ของประเทศ และสร้างเครือข่ายภาครัฐ ภาคเอกชน และประชาชนให้เข้มแข็ง เพื่อเป็นแนวร่วมในการดูแลรักษาทางหลวง แจ้งเบาะแสดูผู้กระทำผิดกฎหมาย รายงานข้อมูลที่เป็นประโยชน์ เพื่อนำไปพัฒนาระบบโครงข่ายทางหลวงให้มีประสิทธิภาพ โดยมีแผนการดำเนินการ โครงการ ดังนี้

1) การปฏิบัติงานในระดับกระทรวง

1.1) จัดตั้งคณะกรรมการ โครงการรถบรรทุกสีขาว ระดับกระทรวง โดยกระทรวงคมนาคมเป็นหน่วยงานหลัก ในฐานะเป็นผู้ถือกฎหมายเกี่ยวกับทางหลวง การขนส่ง และการจราจรโดยตรง ประกอบด้วย กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท กรมการขนส่งทางบก กรมเจ้าท่าและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อจัดทำกรอบแนวทางการดำเนินงานในการแก้ไขปัญหาการรถบรรทุก โดยมีกรมทางหลวงเป็นเลขานุการคณะทำงาน

1.2) การดำเนินการ โครงการรถบรรทุกสีขาว

ส่วนที่ 1 ภาคธุรกิจเอกชน องค์กรมหาชน และบริษัทผู้ประกอบการรถบรรทุกขนาดใหญ่ โดยกรมทางหลวง จะเริ่มดำเนินการจัดทำข้อตกลงร่วม (MOU) กับบริษัทในกลุ่มปิโตรเลียม ได้แก่ ปตท. บางจาก ไทยออยล์ และบริษัทในเครือที่เกี่ยวข้อง ควบคุมการทำงานของบริษัทขนส่งวัสดุปิโตรเลียม ให้มีการบรรทุกน้ำหนักตามที่กฎหมายกำหนด พร้อมทั้งติดตั้งเครื่องชั่งน้ำหนักประจำสถานีขนส่งน้ำมันทุกแห่ง และทำการตรวจสอบรถบรรทุกก่อนเดินทางทางหลวงทุกครั้ง วางกรอบความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมขององค์กร Corporate Social Responsibility (CSR) ตามหลักธรรมาภิบาลขององค์กรต่อไป และรายงานการดำเนินการตามข้อตกลงร่วมมายังกรมทางหลวง พร้อมทั้งขยายผลการจัดทำข้อตกลงร่วมกับหน่วยงานอื่น ๆ เช่น การท่าเรือแห่งประเทศไทย องค์กรอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ ให้ถือปฏิบัติเป็นแนวทางเดียวกัน

ส่วนที่ 2 ภาครัฐ การบูรณาการร่วมกันระหว่างหน่วยงานราชการระดับกระทรวง โดยกระทรวงมหาดไทย สั่งการให้หน่วยงานระดับจังหวัด ประชาสัมพันธ์ให้กับประชาชนและผู้ประกอบการขนส่ง ทราบถึงและเข้าใจความสำคัญของการตรวจสอบน้ำหนักรถบรรทุก รวมถึงสร้างเครือข่ายการตรวจสอบน้ำหนักในทุกสายทางที่หน่วยงานแต่ละหน่วยงานรับผิดชอบ เพื่อให้เกิดการดำเนินงานอย่างมีประสิทธิภาพและเกิดประสิทธิผล

กระทรวงกลาโหม สนับสนุนเจ้าหน้าที่ทหารเข้าร่วมดำเนินการจัดหน่วยงานตรวจสอบน้ำหนักเคลื่อนที่ร่วมกับกรมทางหลวง และหน่วยงานภายในจังหวัด เพื่ออำนวยความสะดวกในขณะออกปฏิบัติภารกิจสร้างความเข้มแข็งเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันในแต่ละหน่วยงาน สามารถดำเนินการจับกุมผู้กระทำความผิดได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ส่วนที่ 3 ภาคประชาชน หน่วยงานภาครัฐดำเนินการประชาสัมพันธ์ให้ความรู้กับประชาชน และผู้ประกอบการรถบรรทุกที่มีจิตสาธารณะ

เพื่อให้ห่วงแหนและตระหนักถึงความสำคัญของทางหลวงซึ่งเป็นสาธารณสมบัติของชาติ เข้าใจถึงผลของการบรรทุกน้ำหนักเกิน จะส่งผลเสียต่อทางหลวงซึ่งก่อสร้างโดยภาษีของประชาชนอย่างไร เพื่อนำไปสู่เครือข่ายในการแจ้งข้อมูลข่าวสารรถบรรทุกน้ำหนักเกิน ชี้เบาะแสที่เป็น

ประโยชน์ เพื่อนำไปสู่การจับกุมผู้กระทำผิดส่งดำเนินการตามกฎหมาย และนำข้อมูลมาพัฒนาการทำงานด้านการควบคุมน้ำหนักรถบรรทุกให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น โดยมีเครือข่ายภาคประชาชนอื่น ๆ และเครือข่ายผู้ประกอบการรถบรรทุกต่อไป

2) การปฏิบัติงานในระดับจังหวัด

2.1) จัดตั้งคณะทำงานโครงการรถบรรทุกสีขาวระดับจังหวัด ตามนโยบายพระราชบัญญัติ โดยบูรณาการร่วมกันของหน่วยงาน ทั้งหน่วยงานสังกัดกระทรวงคมนาคม กระทรวงมหาดไทย กระทรวงกลาโหม ประกอบด้วย จังหวัด แขวงทางหลวง แขวงทางหลวงชนบท ขนส่งจังหวัด ทหาร และตำรวจ เพื่อร่วมกันแก้ไขปัญหาการบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดในพื้นที่จังหวัดให้เป็นอย่างดีมีประสิทธิภาพ ดังนี้

2.1.1) คณะอำนวยการป้องกันปราบปรามรถบรรทุกน้ำหนักเกินโดยผู้ว่าราชการจังหวัดเป็นประธานคณะทำงาน ปลัดจังหวัด ผู้อำนวยการแขวงทางหลวง ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงชนบท ผู้บังคับการตำรวจภูธร ฝ่ายความมั่นคง ขนส่งจังหวัด และหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องเป็นคณะทำงาน มีอำนาจหน้าที่ในการรวบรวมประเด็นปัญหาเกี่ยวกับรถบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดภายในจังหวัด ประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อแก้ไขปัญหาการบรรทุกน้ำหนักเกิน โดยแขวงทางหลวงและแขวงทางหลวงชนบทสนับสนุน เครื่องชั่งน้ำหนักเคลื่อนที่ พร้อมเจ้าหน้าที่เพื่อตรวจสอบการบรรทุกน้ำหนักเกิน ตรวจสอบและจับกุมรถบรรทุกน้ำหนักเกินในจังหวัด ประชาสัมพันธ์และดำเนินกิจกรรม (Activite) เพื่อเผยแพร่ความรู้เกี่ยวกับการควบคุมน้ำหนักยานพาหนะและการจราจรให้ผู้ประกอบการรถบรรทุก ผู้ประกอบการโรงงานอุตสาหกรรม และประชาชนในจังหวัดตามความเหมาะสม ติดตามและประเมินผลรายงานต่อผู้ว่าราชการจังหวัดทุก 15 วัน และดำเนินการอื่น ๆ ตามที่ได้รับมอบหมาย

2.1.2) คณะทำงานด้านกฎหมายโดยขนส่งจังหวัดเป็นหัวหน้าคณะทำงานอัยการจังหวัด สรรพากรพื้นที่จังหวัด พาณิชย์จังหวัด และหัวหน้าสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดเป็นคณะทำงาน มีอำนาจหน้าที่ในการให้คำปรึกษาและเสนอแนะด้านกฎหมายกับคณะทำงานโครงการรถบรรทุกสีขาว ประสานงานระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ เพื่อให้การปฏิบัติงานเป็นไปด้วยความเรียบร้อย และรวบรวมปัญหาและอุปสรรคข้อข้องในการปฏิบัติงาน

2.1.3) คณะทำงานประชาสัมพันธ์ โดยประชาสัมพันธ์จังหวัดเป็นหัวหน้าคณะทำงาน หอการค้าจังหวัด สภาอุตสาหกรรมจังหวัด ชมรมรถบรรทุกจังหวัด หัวหน้าสถานีวิทยุท้องถิ่น ผู้แทนบริษัทเอกชน ผู้แทนภาคประชาชนเป็นคณะทำงาน มีอำนาจหน้าที่ในการจัดทำแผนโครงการประชาสัมพันธ์ให้กับผู้ประกอบการรถบรรทุก และผู้ขับขี่ได้ทราบถึงความผิดเกี่ยวกับการบรรทุกน้ำหนักเกินกว่ากฎหมายกำหนด สร้างแนวร่วมเครือข่ายภาคประชาชนให้เข้ามามีส่วน

ร่วมช่วยเหลือด้านการให้ข้อมูลการแจ้งเบาะแส ที่เป็นประโยชน์กับทางราชการในการปราบปราม รบรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด แลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารเส้นทางหลีกเลี่ยงการตรวจสอบ น้ำหนักบรรทุก การลักลอบใช้รถบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ให้ครอบคลุมในแต่ละพื้นที่ และร่วมสังเกตการณ์ปฏิบัติงานของคณะทำงานด้านการป้องกันปราบปราม รบรทุกน้ำหนักเกิน

2.1.4) คณะทำงานด้านการรวบรวมข้อมูลผลการปฏิบัติ โดยผู้แทนจากกรมทางหลวงเป็นหัวหน้าคณะทำงาน ขนส่งจังหวัด แขวงทางหลวง แขวงทางหลวงชนบท งานจราจรสถานี ตำรวจภูธร หอการค้าจังหวัด ชมรมรถบรรทุกจังหวัดเป็นคณะทำงาน มีอำนาจหน้าที่รวบรวมผลการ ดำเนินคดีความผิดฐานใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดในชั้นพนักงานสอบสวน พนักงานอัยการ และศาล เสนอผู้ว่าราชการจังหวัด รวบรวมข้อมูลนำเสนอต่อที่ประชุม คณะทำงาน โครงการรถบรรทุกสีขาว กำหนดวัน เวลา และสถานที่ประชุม และดำเนินการอื่นใดตามที่ได้รับ มอบหมาย

2.2) การดำเนินการ โครงการรถบรรทุกสีขาวระดับจังหวัด

ส่วนที่ 1 ภาคธุรกิจเอกชน และบริษัทผู้ประกอบการรถบรรทุก โดยดำเนินการ จัดทำข้อตกลงร่วม (MOU) กับบริษัทผู้ประกอบการรถบรรทุก และบริษัทเอกชนที่เกี่ยวข้องกับการ ขนส่งภายในจังหวัดควบคุมการทำงานขององค์กรให้มีการบรรทุกน้ำหนักตามที่กฎหมายกำหนด โดย วางกรอบความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมขององค์กร Corporate Social Responsibility (CSR) ตามหลักธรรมาภิบาลขององค์กรต่อไป และรายงานการดำเนินตามข้อตกลงร่วม ไปยังผู้ว่าราชการ จังหวัด

ส่วนที่ 2 ภาครัฐ บูรณาการร่วมกันระหว่างหน่วยงานราชการระดับจังหวัด คณะทำงาน โครงการรถบรรทุกสีขาวระดับจังหวัด ประสานงานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการ ตรวจสอบ และจับกุมรถบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดในพื้นที่ความรับผิดชอบของแต่ละ หน่วยงานประชาสัมพันธ์ให้กับประชาชนและผู้ประกอบการ ทราบถึงและเข้าใจความสำคัญของการ ตรวจสอบน้ำหนักรถบรรทุก รวมถึงสร้างเครือข่ายการตรวจสอบน้ำหนักในทุกสายทางที่แต่ละ หน่วยงานรับผิดชอบ เพื่อให้เกิดการทำงานอย่างมีประสิทธิภาพและเกิดประสิทธิผล

ฝ่ายความมั่นคง สนับสนุนเจ้าหน้าที่เข้าร่วมดำเนินการจัดหน่วยตรวจสอบน้ำหนัก เคลื่อนที่ร่วมกับหน่วยงานภายในจังหวัด เพื่ออำนวยความสะดวกในขณะออกปฏิบัติการกิจ สร้างความ เข้มแข็งเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันในแต่ละหน่วยงาน สามารถดำเนินการจับกุมผู้กระทำผิดได้อย่างมี ประสิทธิภาพ

ส่วนที่ 3 ภาคประชาชนดำเนินการประชาสัมพันธ์ให้ความรู้กับประชาชน และ ผู้ประกอบการรถบรรทุกที่มีจิตสาธารณะ เพื่อให้หวงแหนและตระหนักถึงความสำคัญของทางหลวง

ซึ่งเป็นสาธารณสมบัติของชาติเข้าใจถึงผลของการบรรทุกน้ำหนักเกิน จะส่งผลเสียต่อทางหลวงซึ่งก่อสร้างโดยภาษีของประชาชนอย่างไร เพื่อนำไปสู่การสร้างเครือข่ายผู้ดูแลรักษาทางหลวงในพื้นที่จังหวัดเพื่อการแจ้งข้อมูลข่าวสารบรรทุกน้ำหนักเกินซึ่งเบาะแสที่เป็นประโยชน์ อันนำไปสู่การจับกุมผู้กระทำผิด ส่งดำเนินการตามกฎหมาย และนำข้อมูลมาพัฒนาการทำงานด้านการควบคุมน้ำหนักยานพาหนะให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

พระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. 2545 กำหนดให้มีกรมทางหลวงชนบท ในสังกัดกระทรวงคมนาคม โดยให้โอนกิจการ อำนาจหน้าที่ ทรัพย์สิน งบประมาณ หนี้สิน สิทธิ ภาระผูกพัน ข้าราชการ ลูกจ้าง และอัตรากำลังบางส่วน ที่มีประสิทธิภาพ ความเชี่ยวชาญด้านการก่อสร้างทางและสะพาน จากกรมโยธาธิการ และจากกรมการเร่งรัดพัฒนาชนบท สังกัดกระทรวงมหาดไทย มารวมกันก่อตั้งเป็น กรมทางหลวงชนบท

จากนั้นกระทรวงคมนาคมได้ออกกฎกระทรวงกำหนดให้กรมทางหลวงชนบทมีภารกิจเกี่ยวกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านทางหลวง การก่อสร้างและบำรุงรักษาทางหลวง ให้มีโครงข่ายทางหลวงที่สมบูรณ์ครอบคลุมทั่วทั้งประเทศ เพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยในการเดินทาง โดยให้มีอำนาจหน้าที่ ดังต่อไปนี้

1) ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวง เฉพาะในส่วนที่เกี่ยวข้องกับทางหลวงชนบทรวมทั้งกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง

2) วิจัยและพัฒนางานก่อสร้างทาง บูรณะ และบำรุงรักษาทางหลวงชนบท

3) จัดทำมาตรฐาน และข้อกำหนดทางหลวงชนบท ตลอดจนกำกับและตรวจสอบ เพื่อให้มีการดำเนินการตามเกณฑ์มาตรฐานและข้อกำหนด

4) ฝึกอบรมและจัดทำคู่มือ ตลอดจนให้คำปรึกษาแนะนำเกี่ยวกับวิศวกรรมงานทางแก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

5) รวมมือและประสานงานด้านทาง กับองค์กรและหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ทั้งในประเทศและต่างประเทศ

6) ปฏิบัติการอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นหน้าที่ของกรม หรือตามที่กระทรวงหรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย จากขอบเขตอำนาจหน้าที่ดังกล่าว กรมทางหลวงชนบทได้ระดมความคิดเห็นของบุคลากรในองค์กรร่วมกันกำหนดวิสัยทัศน์ พันธกิจ และกลยุทธ์ในการดำเนินงานให้สอดคล้องกับนโยบายบริหารราชการแผ่นดินของรัฐบาล เช่น โครงการพระราชดำริ โครงการสนับสนุนถนนฝั่งเมือง โครงการสนับสนุนยุทธศาสตร์โลจิสติกส์ เป็นต้น โดยมีวิสัยทัศน์เพื่อพัฒนาเพิ่มคุณค่าเดิมต่อโครงข่ายทางให้สมบูรณ์ อย่างพอเพียงและยั่งยืน เพื่อประโยชน์สุขของประชาชน

สำหรับหน่วยงานภายในที่ทำหน้าที่ในการกำกับควบคุมน้ำหนักรถบรรทุกที่เดินบนทางหลวงชนบทขณะนี้อยู่ในความรับผิดชอบของ สำนักบำรุงทาง ซึ่งเป็นสำนักส่วนกลางภายใต้สังกัดกรมทางหลวงชนบท มีบทบาทหน้าที่ในการดำเนินการวางแผนกลยุทธ์และแผนงานเพื่อพัฒนาโครงข่ายทางหลวง การดูแลบำรุงรักษาทางและสะพาน การควบคุมและกำกับใช้ทางหลวงให้เป็นไปตามกฎหมาย รวมถึงสนับสนุนด้านวิชาการแก่หน่วยงานต่าง ๆ ทั้งภายในและภายนอกกรมทางหลวงชนบท

ทั้งนี้ หน่วยงานที่ทำหน้าที่ในการควบคุมและกำหนดแผนในการตรวจชั่งน้ำหนักบรรทุกในส่วนกลางนั้นคือ สำนักบำรุงทาง สำหรับในส่วนภูมิภาคนั้น จะมีสำนักทางหลวงชนบท จำนวน 18 สำนักที่ทำหน้าที่สนับสนุนและร่วมตรวจชั่งน้ำหนักรถบรรทุก โดยภายใต้สำนักทางหลวงชนบทจะมีแขวงทางหลวงชนบทที่ทำหน้าที่ดูแลรับผิดชอบพื้นที่ในความดูแลของตน

ขณะนี้สำนักบำรุงทางมีจำนวนเครื่องชั่งน้ำหนักทั้งสิ้น 115 เครื่อง ประจำอยู่ที่สถานีควบคุมน้ำหนัก สำนักบำรุงทาง และแขวง และมีอัตรากำลังพลเจ้าหน้าที่เฉพาะในหน่วยชั่งน้ำหนัก 24 คน ซึ่งจะมีหน้าที่รับผิดชอบดำเนินการตั้งด่านชั่งน้ำหนักครั้งละ 4 ถึง 6 คน โดยสำนักบำรุงทางมีแนวทางในการปฏิบัติงานจัดตั้งหน่วยชั่งน้ำหนักยานพาหนะ แบ่งเป็น 3 รูปแบบ ดังนี้

รูปแบบที่ 1 ชุดปฏิบัติการ,ทำหน้าที่ในการจัดตั้งหน่วยชั่งน้ำหนักในสายทาง ที่รับผิดชอบ ติดตามผลการดำเนินคดีของรถที่มีน้ำหนักบรรทุกเกินกำหนด และรายงานให้ผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวงชนบทจังหวัดทราบ เพื่อสรุปรายงานเสนอผู้อำนวยการสำนักทางหลวงชนบทที่กำกับดูแล

รูปแบบที่ 2 ชุดสนับสนุนมีหน้าที่ในการจัดตั้งหน่วยชั่งน้ำหนักในสายทางที่สำนักทางหลวงชนบทรับผิดชอบ สนับสนุน ประสานการดำเนินงานจัดตั้งหน่วยชั่งน้ำหนักฯ ในสายทางที่มีปริมาณรถบรรทุกมาก เพื่อเพิ่มความถี่ในการตรวจสอบน้ำหนักบรรทุก และร่วมจัดตั้งหน่วยชั่งน้ำหนักฯ ในสายทางที่มีแนวโน้มที่จะมีปริมาณรถบรรทุกเพิ่มมากขึ้นเพื่อเป็นการเฝ้าระวัง และมีหน้าที่รวบรวมรายงานจากสำนักงานทางหลวงชนบท รวมถึงรายงานการจัดตั้งหน่วยชั่งน้ำหนักฯ ของสำนักทางหลวงชนบทจังหวัด สรุปรายงานเสนอผู้อำนวยการสำนักบำรุงทาง

รูปแบบที่ 3 ชุดเฉพาะกิจ มีหน้าที่ในการจัดตั้งหน่วยชั่งน้ำหนักฯ ในสายทางที่มีปริมาณรถบรรทุกมากเป็นพิเศษทั่วประเทศ โดยมุ่งเน้นให้การจัดตั้งที่เป็นแผนลับ ไม่มีการแจ้งหน่วยใดทราบล่วงหน้า เพื่อเป็นการสุ่มตรวจสอบผลการกำกับน้ำหนักบรรทุกของหน่วยปฏิบัติในพื้นที่ รวมถึงการจัดตั้งหน่วยชั่งน้ำหนักฯ ในสายทางที่ได้รับการร้องเรียนกรณีมีรถน้ำหนักบรรทุกเกินพิกัด เพื่อการตรวจสอบและป้องปรามปัญหาที่เกิดขึ้น และรายงานให้สำนักบำรุงทางทราบ

นโยบายและมาตรการแก้ไขปัญหาการบรรทุกน้ำหนักเกินพิสัยกำหนดทางหลวงชนบทได้มีการเสนอมาตรการควบคุมมิให้รถบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด โดยบางเป็น 3 ระยะประกอบด้วย

1) ระยะสั้น

1.1) กรมทางหลวงชนบทได้จัดตั้งด่านชั่งน้ำหนักยานพาหนะเคลื่อนที่แบบบูรณาการกับหน่วยงานภายนอก เช่น กรมทางหลวง ทหาร ตำรวจ กรมการขนส่งทางบก และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

1.2) ปรับเพิ่มแผนการดำเนินการทำงานเชิงรุกในสายทางที่มีความเสี่ยงในการบรรทุกน้ำหนักเกินพิสัย เข้มงวด ควบคุมการใช้บังคับกฎหมายอย่างเคร่งครัด และเพิ่มปริมาณความถี่ในการจัดตั้งด่านชั่งน้ำหนัก

1.3) เกร็งครัดตามนโยบายรัฐบาล โดยควบคุมและไม่อนุญาตให้รถบรรทุกน้ำหนักเกินและไม่อนุญาตให้มีการพ่อน้ำหนักเกินรถบรรทุกอ้อย ตลอดจนการควบคุมพื้นที่ชายแดนที่มีความเสี่ยงจะบรรทุกน้ำหนักเกิน

2) ระยะกลาง

กำหนดแผนการก่อสร้างสถานีตรวจสอบน้ำหนักยานพาหนะเพิ่มขึ้นให้ครอบคลุมในพื้นที่สายทางที่มีปริมาณรถบรรทุกสูง เพื่อกำกับป้องปรามรถบรรทุกที่มีน้ำหนักเกินในสายทางที่มีความสำคัญและปริมาณการใช้งานสูง

3) ระยะยาว

3.1) กรมทางหลวงชนบทได้ตั้งคณะทำงานพิจารณาแก้ไขปัญหารถบรรทุกน้ำหนักเกินด้านกฎหมายเพื่อพิจารณาความเหมาะสมในเรื่องของข้อกำหนด สำหรับกำกับควบคุมน้ำหนักรถบรรทุกให้มีความเหมาะสมกับสภาพการณ์ในขณะนี้ได้มีการประสานกับกระทรวงคมนาคมและกรมการขนส่งทางบก เพื่อร่วมเสนอแนวคิดให้มีการแก้ไขปัญหาคควบคุมน้ำหนักบรรทุกให้มีประสิทธิภาพ และมีบทลงโทษให้มีความเหมาะสมยิ่งขึ้น

3.2) กรมทางหลวงชนบทได้เสนอแนวทางแก้ไขปัญหในระยะยาวด้านกฎหมายให้กระทรวงคมนาคมเป็นเจ้าภาพ จัดประชุมหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในสังกัดกระทรวงคมนาคมเพื่อหาข้อยุติก่อนจะหารือกับกระทรวงมหาดไทยและหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องเพื่อรวบรวมประเด็นในการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 และกฎหมายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยกรมทางหลวงได้นำเสนอแนวทางการดำเนินงานควบคุมน้ำหนักบรรทุกของกรมทางหลวงชนบท โดยแบ่งออกเป็น 2 ระยะ คือ ระยะเร่งด่วน และระยะยาว

3.3) กรมทางหลวงชนบทนำเสนอ บันทึกความร่วมมือว่าด้วยความร่วมมือไม่บรรทุก น้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดตามประกาศผู้อำนวยการทางหลวงชนบท ระหว่างกระทรวงคมนาคม ผู้ประกอบการขนส่ง และผู้ประกอบการภาคอุตสาหกรรม ให้สำนักกฎหมาย สำนักงาน ปลัดกระทรวงคมนาคม เพื่อรวบรวมใช้เป็นข้อมูลในการจัดทำร่างความตกลงร่วม

ทั้งนี้ ได้เน้นย้ำให้หน่วยชั่งน้ำหนักเคลื่อนที่ในพื้นที่ เข้าดำเนินการสุ่มตรวจน้ำหนัก บรรทุกยานพาหนะที่ขนส่งวัสดุก่อสร้างหรือเครื่องจักรที่ใช้ในโครงการก่อสร้าง ในสายทางของ กรมทางหลวงชนบทและสายทางโดยรอบ เพื่อป้องปรามการกระทำความผิดเกี่ยวกับรถบรรทุก น้ำหนักเกินอีกทางหนึ่ง

3.3.2 การระวางโทษที่เกิดจากการฝ่าฝืนการควบคุมและป้องกันการบรรทุกน้ำหนัก ยานพาหนะเกินอัตราตามกฎหมายอาญา

ปัญหาการบรรทุกน้ำหนักเกินพิกัดที่กฎหมายกำหนดนั้น นอกจากจะปรากฏบทบัญญัติของ กฎหมายที่ควบคุมเกณฑ์น้ำหนักการบรรทุกและน้ำหนักของยานพาหนะเพื่อป้องกันความเสียหาย ต่อท้องถนนหรือทางหลวงโดยการกำหนดโทษทางอาญา ซึ่งการบรรทุกน้ำหนักเกินพิกัดที่ กฎหมายไว้ตามพระราชบัญญัติทางหลวงนั้น ผู้ฝ่าฝืนกระทำความผิดจะต้องรับผิดทางอาญา โดย พระราชบัญญัติทางหลวงฯ ได้กำหนดโทษจำคุก หรือปรับ แต่ศาลก็อาจใช้ดุลพินิจใช้มาตรการปรับ ในกรณีที่มีการบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราจำนวนมาก

กฎหมายอาญา (Criminal Law) คือ กฎหมายที่กำหนดให้การกระทำความผิดใดเป็นความผิดหรือ การลงโทษไม่กระทำการใดตามที่กฎหมายกำหนดให้ปฏิบัติเป็นความผิด โดยบุคคลผู้ที่ฝ่าฝืน กฎหมายจะต้องรับโทษตามที่กฎหมายบัญญัติไว้อันเป็นมาตรการทางอาญาที่กฎหมายกำหนดไว้ เพื่อให้เจ้าหน้าที่ของรัฐดำเนินการกับผู้กระทำความผิด

โทษทางอาญาตามประมวลกฎหมายอาญาของไทย กำหนดประเภทของโทษไว้ 5 สถาน ตามที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 18⁴⁶ ซึ่ง ตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535

⁴⁶ มาตรา 18 โทษสำหรับลงแก่ผู้กระทำความผิดมี ดังนี้

- (1) ประหารชีวิต
- (2) จำคุก
- (3) กักขัง
- (4) ปรับ
- (5) ริบทรัพย์สิน

โทษประหารชีวิตและโทษจำคุกตลอดชีวิตมิให้นำมาใช้บังคับแก่ผู้ซึ่งกระทำความผิดในขณะที่มิอายุ ต่ำกว่าสิบแปดปี

ผู้ใดใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุกหรือน้ำหนักลงเพลาเกินกว่าที่กำหนดไว้ตามประกาศ ผู้อำนวยการทางหลวง จะต้องรับ โทษตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 73/2 และเมื่อพิจารณาระวางโทษที่ กฎหมายบัญญัติไว้ในกรณีที่ผู้ใดใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุกหรือน้ำหนักลงเพลาเกินกว่า ที่กำหนดไว้ตามประกาศผู้อำนวยการทางหลวงตามมาตรา 61 ซึ่งมีระวางโทษจำคุก และโทษปรับนั้น มีความจำเป็น (Erforderlich) ที่จะต้องศึกษามาตรการทางอาญาเกี่ยวกับการควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ ในแต่ละประเภทของโทษโดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

ก) โทษจำคุก

โทษจำคุกเป็นโทษที่มีลักษณะเป็นการจำกัดสิทธิเสรีภาพของผู้กระทำความผิด ทั้งนี้ สถานที่ที่ใส่ลงโทษจำคุกคือ เรือนจำ โดยมีพนักงานราชทัณฑ์ซึ่งเป็นเจ้าพนักงานของรัฐเป็นผู้มีอำนาจ ในการลงโทษ เมื่อพิจารณาโทษจำคุกสำหรับการกระทำความผิดฐานใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุกหรือน้ำหนักลงเพลาเกินกว่าที่กำหนดไว้ตามประกาศผู้อำนวยการทางหลวง ตาม พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 มาตรา 73/2 พบว่าในส่วนโทษจำคุกมีระวางโทษจำคุกไม่เกิน หกเดือน ซึ่งมีลักษณะเป็นโทษจำคุกกระยะสั้น ด้วยเหตุนี้ประมวลกฎหมายอาญาจึงให้อำนาจศาล ในการใช้ดุลพินิจเพื่อหลีกเลี่ยงโทษจำคุกกระยะสั้นแก่ผู้กระทำความผิด โดยเป็นวิธีการที่ศาลสามารถ นำมาใช้ในกรณีที่เห็นว่าผู้กระทำความผิดในคดีนั้นยังไม่สมควรได้รับโทษจำคุก หรือการลงโทษจำคุก ยังไม่เหมาะสมกับผู้กระทำความผิด ทั้งนี้ บทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายอาญาที่ให้อำนาจศาล ในการหลีกเลี่ยงโทษจำคุกกระยะสั้นแก่ผู้กระทำความผิดมีทั้งหมด 3 วิธีการ ได้แก่

วิธีที่ 1 การลงโทษกักขังไม่เกิน 3 เดือน แทนโทษจำคุกไม่เกิน 3 เดือน ตามมาตรา 23 การลงโทษกักขัง (Detain) แทนโทษจำคุกตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 23⁴⁷ นั้นจะต้องเป็นกรณีในคดีนั้นศาลจะลงโทษจำคุกไม่เกินสามเดือน และกรณีปรากฏว่าจำเลยนั้น ไม่เคยได้รับโทษจำคุกมาก่อน หรือแม้ว่าจำเลยจะเคยได้รับโทษจำคุกมาก่อน แต่เป็นโทษสำหรับ ความผิดที่ได้กระทำโดยประมาท (Negligence) หรือความผิดลหุโทษ (Petty Offense) ศาลจะ พิจารณาให้ลงโทษกักขังไม่เกินสามเดือนแทนโทษจำคุกนั้นก็ได้ ทั้งนี้ มีตัวอย่างคำพิพากษาศาลฎีกาที่ ได้พิพากษาให้ลงโทษกักขังไม่เกินสามเดือนแทนโทษจำคุกในคดีการกระทำความผิดฐานใช้

ในกรณีที่ผู้ซึ่งกระทำความผิดในขณะที่มีอายุต่ำกว่าสิบแปดปีได้กระทำความผิดที่มีระวางโทษประหารชีวิต หรือจำคุกตลอดชีวิต ให้ถือว่าระวางโทษดังกล่าวได้เปลี่ยนเป็นระวางโทษจำคุกห้าสิบปี

⁴⁷ มาตรา 23 ผู้ใดกระทำความผิดซึ่งมีโทษจำคุก และในคดีนั้นศาลจะลงโทษจำคุกไม่เกินสามเดือน ถ้าไม่ปรากฏว่า ผู้นั้นได้รับโทษจำคุกมาก่อน หรือปรากฏว่าได้รับโทษจำคุกมาก่อน แต่เป็นโทษสำหรับความผิดที่ได้กระทำ โดยประมาท หรือความผิดลหุโทษ ศาลจะพิพากษาให้ลงโทษกักขังไม่เกินสามเดือนแทนโทษจำคุกนั้นก็ได้

ยานพาหนะที่มีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุกหรือน้ำหนักลงเพลาเกินกว่าที่กำหนดไว้ตามประกาศ
ผู้อำนวยการทางหลวง ตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 ซึ่งมีตัวอย่างตามคำพิพากษา ดังนี้

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2157/2545 จำเลยใช้รถยนต์บรรทุกบรรทุกทรายรวม
น้ำหนักแล้วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดไว้ถึง 20,126 กิโลกรัม โดยไม่นำพาว่าจะก่อให้เกิด
ความเสียหายอย่างร้ายแรงเพียงใดต่อสภาพทางหลวงแผ่นดินซึ่งเป็นสมบัติส่วนรวมและมีไว้เพื่อ
ประโยชน์ร่วมกันของสาธารณชน การกระทำของจำเลยย่อมทำให้ผู้ร่วมใช้เส้นทางสัญจรไปมาต้อง
เสี่ยงต่ออันตรายจากสภาพถนนที่ง่ายต่อการเกิดอุบัติเหตุและอันตรายที่เกิดจากสภาพของรถยนต์ที่
บรรทุกน้ำหนักเป็นจำนวนมากจนเกินกว่าที่ผู้ขับขี่จะควบคุมให้แล่นไปได้อย่างปลอดภัย พฤติการณ์
ดังกล่าวนับว่าร้ายแรง ส่วนที่จำเลยอ้างว่าจำต้องกระทำผิดเพราะไม่อาจหลีกเลี่ยงหรือขัดคำสั่ง
นายจ้าง มิฉะนั้นจะถูกไล่ออกจากงานอันจะทำให้บุคคลในครอบครัวต้องได้รับความเดือดร้อน
ลำบากนั้นก็เพียงเหตุผลและความจำเป็นส่วนตัวของจำเลย บุคคลทั่ว ๆ ไปในสถานะ
เช่นเดียวกับจำเลยก็มีภาระที่ไม่แตกต่างไปจากจำเลย จำเลยไม่อาจอ้างภาระความจำเป็นส่วนตัวเพื่อ
ก่อภาระให้แก่สังคมโดยรวมได้ ข้ออ้างดังกล่าวไม่เพียงพอที่จะรับฟังเพื่อรอการลงโทษจำคุกให้แก่
จำเลยได้แต่เมื่อไม่ปรากฏว่าจำเลยได้รับโทษจำคุกมาก่อน จึงสมควรให้ลงโทษกักขัง 1 เดือนแทนโทษ
จำคุก 1 เดือน

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 9999/2559 การที่จำเลยใช้รถบรรทุกคันเกิดเหตุบรรทุกทราย
มีน้ำหนักยานพาหนะรวมน้ำหนักบรรทุกเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดไว้ถึง 20,750 กิโลกรัม แม้ไม่
ปรากฏข้อเท็จจริงว่าน้ำหนักบรรทุกของรถบรรทุกคันเกิดเหตุที่กดทับลงสู่พื้นถนนผ่านล้อแต่ละล้อจะมี
น้ำหนักเท่าใดก็ตาม แต่การกระทำของจำเลยไม่นำพาว่าจะก่อให้เกิดความเสียหายอย่างร้ายแรงต่อสภาพ
ทางหลวงแผ่นดิน ซึ่งเป็นสมบัติของส่วนรวมและมีไว้เพื่อประโยชน์ร่วมกันของสาธารณชน ทั้งทำ
ให้ผู้ร่วมใช้เส้นทางสัญจรไปมาต้องเสี่ยงต่ออันตรายที่เกิดจากสภาพของยานพาหนะที่บรรทุก
น้ำหนักเป็นจำนวนมากจนเกินกว่าที่ผู้ขับขี่จะควบคุมให้แล่นไปได้อย่างปลอดภัย พฤติการณ์แห่งคดี
จึงเป็นเรื่องร้ายแรงไม่เป็นเหตุผลเพียงพอที่จะรับฟังเพื่อรอการลงโทษจำคุกให้แก่จำเลยได้ แต่
เห็นสมควรเปลี่ยนโทษจำคุกจำเลย 1 เดือน เป็นกักขัง 1 เดือนแทน ตามประมวลกฎหมายอาญา
มาตรา 23

วิธีที่ 2 การลดหรือยกโทษจำคุกไม่เกิน 3 เดือนในกรณีที่มีโทษปรับด้วย ตาม
มาตรา 55

การลดหรือยกโทษจำคุกไม่เกิน 3 เดือนในกรณีที่มีโทษปรับด้วย ตามมาตรา 55⁴⁸ นั้น สามารถแยกได้ออกเป็น 2 กรณี ดังนี้

กรณีที่ 1 กรณีที่ศาลจะลงโทษจำคุกแก่จำเลยมีกำหนดเวลาไม่เกินสามเดือนเพียงสถานเดียว โดยไม่มีโทษปรับเลย กรณีเช่นนี้ ศาลจะกำหนดโทษจำคุกให้น้อยลงอีกก็ได้

ยกตัวอย่างเช่น ศาลจะลงโทษจำคุกแก่จำเลยมีกำหนดเวลา 3 เดือนเพียงอย่างเดียว โดยศาลไม่ได้พิพากษาให้รับโทษปรับแต่อย่างใด เช่นนี้ ศาลจะกำหนดโทษจำคุกที่จะลงแก่จำเลยให้น้อยลงอีกก็ได้ จากจำคุก 3 เดือนเป็นจำคุก 1 เดือน เป็นต้น

กรณีที่ 2 กรณีที่ศาลจะลงโทษจำคุกแก่จำเลยมีกำหนดเวลาไม่เกินสามเดือน และมีโทษปรับด้วย เช่นนี้ ศาลจะกำหนดโทษจำคุกให้น้อยลง หรือจะยกโทษจำคุกเสีย คงให้ปรับแต่อย่างเดียวก็ได้

ยกตัวอย่างเช่นเช่น ศาลจะลงโทษจำคุกแก่จำเลยมีกำหนดเวลา 3 เดือน และมีโทษปรับ 10,000 บาท กรณีนี้ ศาลอาจจะลดโทษจำเลยให้น้อยลงจากจำคุก 3 เดือนเป็น 1 เดือน และยังคงลงโทษปรับ 10,000 บาท หรือ ศาลจะยกโทษจำคุก 3 เดือนดังกล่าวเสีย คงให้ลงโทษปรับ 10,000 บาทแต่เพียงอย่างเดียวก็ได้

วิธีที่ 3 การรอกการกำหนดโทษหรือรอกการลงโทษ ตามมาตรา 56

การรอกการกำหนดโทษหรือรอกการลงโทษ ตามมาตรา 56⁴⁹ นั้นเป็นกรณีการหลีกเลี่ยงโทษจำคุกกระยะสั้น โดยมีหลักเกณฑ์ว่าในคดีอาญานั้น ศาลจะลงโทษจำคุกจำเลยไม่

⁴⁸ มาตรา 55 ถ้าโทษจำคุกที่ผู้กระทำความผิดจะต้องรับมีกำหนดเวลาเพียงสามเดือนหรือน้อยกว่า ศาลจะกำหนดโทษจำคุกให้น้อยลงอีกก็ได้ หรือถ้าโทษจำคุกที่ผู้กระทำความผิดจะต้องรับมีกำหนดเวลาเพียงสามเดือนหรือน้อยกว่า และมีโทษปรับด้วย ศาลจะกำหนดโทษจำคุกให้น้อยลง หรือจะยกโทษจำคุกเสีย คงให้ปรับแต่อย่างเดียวก็ได้

⁴⁹ มาตรา 56 ผู้ใดกระทำความผิดซึ่งมีโทษจำคุกหรือปรับ และในคดีนั้นศาลจะลงโทษจำคุกไม่เกินห้าปีไม่ว่าจะลงโทษปรับด้วยหรือไม่ก็ตามหรือลงโทษปรับ ถ้าปรากฏว่าผู้นั้น

(1) ไม่เคยรับโทษจำคุกมาก่อน หรือ

(2) เคยรับโทษจำคุกมาก่อนแต่เป็นโทษสำหรับความผิดที่ได้กระทำโดยประมาท หรือความผิดลหุโทษ หรือเป็นโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือ

(3) เคยรับโทษจำคุกมาก่อนแต่พ้นโทษจำคุกมาแล้วเกินกว่าห้าปี แล้วมากระทำความผิดอีก โดยความผิดในครั้งหลังเป็นความผิดที่ได้กระทำโดยประมาทหรือความผิดลหุโทษ

และเมื่อศาลได้คำนึงถึงอายุ ประวัติ ความประพฤติ สติปัญญา การศึกษาอบรม สุขภาพ ภาวะแห่งจิต นิสัย อาชีพ และสิ่งแวดล้อมของผู้นั้น หรือสภาพความผิด หรือการรู้สึกความผิด และพยายามบรรเทาผลร้ายที่เกิดขึ้น หรือเหตุอื่นอันควรปรานีแล้ว ศาลจะพิพากษาว่าผู้นั้นมีความผิดแต่รอกการกำหนดโทษหรือกำหนดโทษแต่รอกการลงโทษไว้ ไม่ว่าจะเป็นโทษจำคุกหรือปรับอย่างหนึ่งอย่างใดหรือทั้งสองอย่าง เพื่อให้มีโอกาสกลับตัวภายใน

เกิน 5 ปี ไม่ว่าจะมิโทษปรับด้วยหรือไม่ก็ตาม โดยกรณีปรากฏต่อศาลว่าจำเลยไม่เคยรับโทษจำคุกมาก่อน หรือ แม้ว่าจำเลยจะเคยรับโทษจำคุกมาก่อนแต่เป็นโทษสำหรับความผิดที่ได้กระทำโดยประมาท หรือความผิดลหุโทษ หรือเป็นโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือ จำเลยเคยรับโทษจำคุกมาก่อนแต่พ้นโทษจำคุกมาแล้วเกินกว่าห้าปี แล้วมากระทำความผิดอีก โดยความผิดในครั้งหลังเป็นความผิดที่ได้กระทำโดยประมาทหรือความผิดลหุโทษ และเมื่อศาลได้คำนึงถึงอายุ ประวัติ ความประพฤติ สติปัญญา การศึกษาอบรม สุขภาพ ภาวะแห่งจิต นิสัย อาชีพ และสิ่งแวดล้อมของผู้นั้น หรือ

ระยะเวลาที่ศาลจะได้กำหนดแต่ต้องไม่เกินห้าปีนับแต่วันที่ศาลพิพากษา โดยจะกำหนดเงื่อนไขเพื่อคุ้มครองประพฤติดังกล่าวของผู้นั้นด้วยหรือไม่ก็ได้

เงื่อนไขเพื่อคุ้มครองประพฤติดังกล่าวของผู้กระทำความผิดตามวรรคหนึ่ง ศาลอาจกำหนดข้อเดียวหรือหลายข้อตามควรแก่กรณีได้ ดังต่อไปนี้

(1) ให้ไปรายงานตัวต่อเจ้าพนักงานที่ศาลระบุไว้เป็นครั้งคราว เพื่อเจ้าพนักงานจะได้สอบถาม แนะนำช่วยเหลือ หรือตักเตือนตามที่เห็นสมควรในเรื่องความประพฤติและการประกอบอาชีพ หรือจัดให้กระทำกิจกรรมบริการสังคมหรือสาธารณประโยชน์

(2) ให้ฝึกหัดหรือทำงานอาชีพอันเป็นกิจจะลักษณะ

(3) ให้ละเว้นการคบหาสมาคมหรือการประพฤติดังกล่าวอันอาจนำไปสู่การกระทำความผิดในทำนองเดียวกันอีก

(4) ให้ไปรับการบำบัดรักษาการติดยาเสพติดให้โทษ ความบกพร่องทางร่างกายหรือจิตใจ หรือความเจ็บป่วยอย่างอื่น ณ สถานที่และตามระยะเวลาที่ศาลกำหนด

(5) ให้เข้ารับการฝึกอบรม ณ สถานที่และตามระยะเวลาที่ศาลกำหนด

(6) ห้ามออกนอกสถานที่อยู่อาศัย หรือห้ามเข้าในสถานที่ใดในระหว่างเวลาที่ศาลกำหนด ทั้งนี้จะใช้อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์หรืออุปกรณ์อื่นใดที่สามารถใช้ตรวจสอบหรือจำกัดการเดินทางด้วยก็ได้

(7) ให้ชดเชยค่าสินไหมทดแทนหรือเยียวยาความเสียหายโดยวิธีอื่นให้แก่ผู้เสียหายตามที่ผู้กระทำความผิดและผู้เสียหายตกลงกัน

(8) ให้แก้ไขฟื้นฟูหรือเยียวยาความเสียหายที่เกิดแก่ทรัพยากรธรรมชาติ หรือสิ่งแวดล้อม หรือชดเชยค่าเสียหายเพื่อการดังกล่าว

(9) ให้ทำทัณฑ์บน โดยกำหนดจำนวนเงินตามที่ศาลเห็นสมควรว่าจะไม่ก่อเหตุร้าย หรือก่อให้เกิดอันตรายแก่บุคคลอื่นหรือทรัพย์สิน

(10) เงื่อนไขอื่น ๆ ตามที่ศาลเห็นสมควรกำหนดเพื่อแก้ไข ฟื้นฟู หรือป้องกันมิให้ผู้กระทำความผิดกระทำหรือมีโอกาสกระทำความผิดขึ้นอีก หรือเงื่อนไขในการเยียวยาผู้เสียหายตามที่เห็นสมควร

เงื่อนไขตามที่ศาลได้กำหนดตามความในวรรคสองนั้น ถ้าภายหลังความปรากฏแก่ศาลตามคำขอของผู้กระทำความผิดผู้แทน โดยชอบธรรมของผู้นั้น ผู้อนุบาลของผู้นั้น พนักงานอัยการหรือเจ้าพนักงานว่าพฤติการณ์ที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมความประพฤติของผู้กระทำความผิดได้เปลี่ยนแปลงไป เมื่อศาลเห็นสมควรศาลอาจแก้ไขเพิ่มเติมหรือเพิกถอนข้อหนึ่งข้อใดเสียก็ได้ หรือจะกำหนดเงื่อนไขข้อใดตามที่กล่าวในวรรคสองที่ศาลยังมีได้กำหนดไว้เพิ่มเติมขึ้นอีกก็ได้ หรือถ้ามีการกระทำผิดทัณฑ์บนให้นำบทบัญญัติมาตรา 47 มาใช้บังคับโดยอนุโลม

สภาพความผิด หรือการรู้สึกรู้สึกความผิด และพยายาม (Attempted) บรรเทาผลร้ายที่เกิดขึ้น หรือเหตุอื่นอันควรปรานีแล้ว ศาลจะพิพากษาว่าผู้นั้นมีความผิดแต่รอการกำหนดโทษหรือกำหนดโทษแต่รอการลงโทษไว้ไม่ว่าจะเป็นโทษจำคุกหรือปรับอย่างหนึ่งอย่างใดหรือทั้งสองอย่าง เพื่อให้โอกาสกลับตัวภายในระยะเวลาที่ศาลจะได้กำหนดแต่ต้องไม่เกินห้าปีนับแต่วันที่ศาลพิพากษา โดยจะกำหนดเงื่อนไขเพื่อคุ้มครองความประพฤติของผู้นั้นด้วยหรือไม่ก็ได้

ทั้งนี้ มีตัวอย่างคำพิพากษาศาลฎีกาที่ได้พิพากษาให้รอการลงโทษจำเลยแทนโทษจำคุกในคดีการกระทำความผิดฐานใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุกหรือน้ำหนักลงเพลากินกว่าที่กำหนดไว้ตามประกาศผู้อำนวยการทางหลวง ตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 และกำหนดให้มีการคุมประพฤติจำเลยภายในระยะเวลาที่ศาลกำหนด ดังตัวอย่างคำพิพากษา เช่น

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 170/2539 จำเลยขับรถบรรทุกที่มี 3 เพลา 6 ล้อชนิดเพลาคู 2 และที่ 3 เป็นเพลาคูใช้ยางคู่บรรทุกดินลูกรังโดยมีน้ำหนักยานพาหนะรวมน้ำหนักบรรทุก 28,000 กิโลกรัมซึ่งเกินกว่าอัตราที่กำหนด 7,000 กิโลกรัมไปบนทางหลวงแผ่นดินสายเชียงใหม่ - แม่ริม เมื่อพฤติการณ์การกระทำของจำเลยไม่ร้ายแรงนักประกอบกับจำเลยไม่เคยถูกลงโทษจำคุกมาก่อน เห็นควร ให้โอกาสแก่จำเลยได้กลับตนเป็นพลเมืองดี ที่ศาลอุทธรณ์ภาค 2 ใช้ดุลพินิจรอการลงโทษจำคุกตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 มาตรา 61 และมาตรา 73/2 ให้แก่จำเลยนั้น ศาลฎีกาเห็นพ้องด้วย

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 3093/2539 แม้ความผิดฐานขับรถบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่จำเลยก่อขึ้นจะก่อให้เกิดความเสียหายแก่เศรษฐกิจของชาติ ตลอดจนชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนโดยส่วนรวมดังที่โจทก์ฎีกาก็ตาม แต่ความเสียหายดังกล่าวก็ไม่ว่าจะเกิดขึ้นโดยฉับพลันทันทีไม่ เมื่อไม่ปรากฏว่าจำเลยเคยกระทำความผิดใด ๆ มาก่อน ดังนี้ นำที่จะให้โอกาสจำเลยได้กลับตัวประพฤติตนเป็นพลเมืองดีต่อไปอีกสักครั้ง ที่ศาลอุทธรณ์ภาค 2 พิพากษายืนตามคำพิพากษาศาลชั้นต้นที่ลงโทษจำคุก 1 เดือน 15 วัน และปรับ 3,000 บาท โดยเปลี่ยนเป็นรอการลงโทษตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 56 มีกำหนด 1 ปี ให้คุมประพฤติจำเลย โดยให้ไปรายงานตัวต่อพนักงานคุมประพฤติทุก 3 เดือน จนกว่าจะครบกำหนดเวลารอการลงโทษ และห้ามจำเลยบรรทุกน้ำหนักเกินต่อไปนั้น น่าจะเหมาะสมแก่พฤติการณ์แห่งคดีแล้ว ศาลฎีกาเห็นพ้องด้วย

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1993/2540 การลงโทษจำคุกกระชั้นนอกจากจะไม่เกิดผลในการแก้ไขให้จำเลยกลับตัวเป็นคนดีแล้วยังทำให้จำเลยกลายเป็นคนมีประวัติเลื่อมเสียเมื่อพ้นโทษแล้วยากที่จะกลับตัวประกอบสัมมาอาชีพโดยสุจริตต่อไปได้ย่อมส่งผลให้ครอบครัวหรือผู้อยู่ในความอุปการะเลี้ยงดูของจำเลยพลอยได้รับความเดือดร้อน ทุกข์ยากไปด้วยและความผิดที่จำเลยขับรถบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดนั้นก็มิใช่อาชญากรรมที่เป็นความผิดร้ายแรงอีก

ทั้งจำเลยเพียงจะกระทำความผิดครั้งแรกการให้โอกาสจำเลยได้กลับตัวเป็นคนดีโดยการรอลงโทษ และควบคุมความประพฤติไว้เพื่อให้พนักงานคุมประพฤติคอยสอดส่องดูแลแนะนำช่วยเหลือหรือ ตักเตือนให้จำเลยได้แก้ไขฟื้นฟูตนเองเพื่อกลับตัวเป็นพลเมืองดีน่าจะเป็นผลดีแก่จำเลยและสังคม ส่วนรวมมากกว่า

ข) โทษปรับ

การกำหนดโทษปรับแก่ผู้กระทำความผิดเป็นนโยบายทางอาญาประการหนึ่งที่มุ่งเน้นการ ลงโทษผู้กระทำความผิดในทางเศรษฐกิจ คือ มุ่งบังคับต่อทรัพย์สินของผู้กระทำความผิด

การบังคับโทษปรับตามกฎหมายในประเทศไทย โดยทั่วไปศาลจะทำหน้าที่ในการลงโทษ ปรับและบังคับชำระค่าปรับ แต่ในบางกรณี กฎหมายอาจให้อำนาจแก่เจ้าพนักงานซึ่งมีอำนาจฝ่ายบริหาร (Subordinate Legislation) ให้มีอำนาจใช้บังคับโทษปรับ ได้แก่ การเปรียบเทียบปรับ เพื่อให้เกิด ความคล่องตัวในการใช้บังคับโทษปรับ

ทั้งนี้ การบังคับโทษปรับในประเทศไทย สามารถแบ่งออกเป็น 2 กรณี คือ การเปรียบเทียบ ปรับโดยเจ้าพนักงาน และการกำหนดโทษปรับโดยศาล

กรณีที่ 1 การกำหนดปรับโดยเจ้าพนักงาน เป็นการใช้บังคับโทษในทางอาญาโดยฝ่าย บริหาร ซึ่งกฎหมายได้ให้อำนาจเจ้าพนักงานในการเปรียบเทียบปรับเพื่อให้คดีนั้นได้เสร็จสิ้นลงในส่วน เจ้าพนักงาน หากเจ้าพนักงานและผู้กระทำความผิดได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กฎหมายกำหนดไว้ ครบถ้วน โดยการเปรียบเทียบปรับนั้นเป็นกรณีที่เจ้าหน้าที่ฝ่ายบริหารเชื่อว่าผู้ต้องหากระทำความผิด และชี้ขาดว่ามีความผิดแล้วจึงกำหนดโทษปรับ

บทบัญญัติตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาที่กำหนดอำนาจหน้าที่ของเจ้า พนักงานในการเปรียบเทียบปรับตามมาตรา 37⁵⁰ ทั้งนี้ จากบทบัญญัตินี้ดังกล่าวสามารถแยกประเภท

⁵⁰ มาตรา 37 คดีอาญาเล็กน้อยได้ ดังต่อไปนี้

(1) ในคดีมีโทษปรับสถานเดียว เมื่อผู้กระทำความผิดยินยอมเสียค่าปรับในอัตราอย่างสูงสำหรับความผิด นั้นแก่พนักงานเจ้าหน้าที่ก่อนศาลพิจารณา

(2) ในคดีความผิดที่เป็นลหุโทษหรือความผิดที่มีอัตราโทษไม่สูงกว่าความผิดลหุโทษ หรือคดีอื่นที่มี โทษปรับสถานเดียวอย่างสูงไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท หรือความผิดต่อกฎหมายเกี่ยวกับภาษีอากรซึ่งมีโทษปรับ อย่างสูงไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท เมื่อผู้ต้องหาชำระค่าปรับตามที่พนักงานสอบสวนได้เปรียบเทียบแล้ว

(3) ในคดีความผิดที่เป็นลหุโทษหรือความผิดที่มีอัตราโทษไม่สูงกว่าความผิดลหุโทษ หรือคดีที่มีโทษ ปรับสถานเดียวอย่างสูงไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท ซึ่งเกิดในกรุงเทพมหานครเมื่อผู้ต้องหาชำระค่าปรับตามที่ นายตำรวจประจำท้องที่ตั้งแต่ตำแหน่งสารวัตรขึ้นไป หรือนายตำรวจชั้นสัญญาบัตรผู้ทำการในตำแหน่งนั้น ๆ ได้เปรียบเทียบแล้ว

คดีที่เจ้าพนักงานสามารถเปรียบเทียบปรับได้ กล่าวคือ คดีที่สามารถเปรียบเทียบปรับได้ตามประมวลกฎหมายอาญา และคดีที่สามารถเปรียบเทียบปรับได้ตามกฎหมายอื่น โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1) คดีที่สามารถเปรียบเทียบปรับได้ตามประมวลกฎหมายอาญา

คดีที่สามารถเปรียบเทียบปรับได้ตามประมวลกฎหมายอาญา ได้แก่ คดีที่มีโทษปรับสถานเดียว คดีความผิดลหุโทษ คดีความผิดที่มีอัตราโทษไม่สูงกว่าคดีลหุโทษ และคดีที่มีโทษปรับสถานเดียวอย่างสูงไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท

1.1) คดีที่มีโทษปรับสถานเดียว

คดีอาญาที่มีโทษปรับสถานเดียว เมื่อผู้กระทำความผิดยินยอมเสียค่าปรับในอัตราอย่างสูงสำหรับความผิดนั้นแก่เจ้าพนักงานก่อนศาลพิจารณาคดี ส่งผลให้คดีอาญาเป็นอันเลิกกัน ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 37 (1)

1.2) คดีความผิดลหุโทษ

ความผิดลหุโทษจึงได้แก่ ความผิดสถานเบา ซึ่งตามประมวลกฎหมายอาญา ได้แก่ ความผิดตามมาตรา 367⁵¹ ถึงมาตรา 398⁵² นอกจากนี้ในพระราชบัญญัติที่มีโทษทางอาญาประเภทอื่น ๆ ที่ได้กำหนดโทษเช่นเดียวกันนี้ ก็ถือว่าเป็นความผิดลหุโทษด้วยเช่นกัน

1.3) คดีที่มีอัตราโทษไม่สูงกว่าคดีลหุโทษ

สืบเนื่องจากการใช้ประมวลกฎหมายอาญา ซึ่งเป็นประมวลกฎหมายอาญาที่ใช้ในขณะนี้ กฎหมายลักษณะอาญา ร.ศ. 127 ซึ่งเป็นกฎหมายอาญาที่ใช้บังคับอยู่ก่อนได้บัญญัติความหมายของความผิดลหุโทษให้หมายความถึง ความผิดที่บัญญัติไว้ในส่วนที่ 10 ของกฎหมายลักษณะอาญา ร.ศ. 127 รวม 7 มาตราเท่านั้น โดยไม่ให้ความหมายถึงความผิดตามกฎหมายอื่น ๆ ที่มีโทษในระดับเดียวกัน ด้วยเหตุนี้ ในการบัญญัติ (Formulation) ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา ก็ย่อมมีประสงค์จะให้เปรียบเทียบความผิดที่มีลักษณะดังกล่าวได้ทั้งหมด จึงได้บัญญัติถึงความผิดที่อัตราโทษไม่สูงกว่าความผิดลหุโทษก็สามารถเปรียบเทียบปรับได้ อย่างไรก็ตาม เมื่อมีการใช้บังคับตาม

(4) ในคดีซึ่งเปรียบเทียบได้ตามกฎหมายอื่น เมื่อผู้ต้องหาได้ชำระค่าปรับตามคำเปรียบเทียบของพนักงานเจ้าหน้าที่แล้ว

⁵¹ มาตรา 367 ผู้ใดเมื่อเจ้าพนักงานถามชื่อหรือที่อยู่ เพื่อปฏิบัติการตามกฎหมายไม่ยอมบอก หรือแกล้งบอกชื่อหรือที่อยู่อันเป็นเท็จ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท

⁵² มาตรา 398 ผู้ใดกระทำด้วยประการใด ๆ อันเป็นการทารุณต่อเด็กอายุยังไม่เกินสิบห้าปี คนป่วยเจ็บหรือคนชรา ซึ่งต้องพึ่งผู้นั้นในการดำรงชีพหรือการอื่นใด ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ประมวลกฎหมายอาญาในขณะนี้ ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 102⁵³ ความผิดหุโทษจึงมีความหมายคลุมไปถึงความผิดทุกประเภทที่มีอัตราโทษไม่สูงกว่าความผิดหุโทษแล้ว⁵⁴

1.4) คดีที่มีโทษปรับสถานเดียวอย่างสูงไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท

เนื่องจากคดีประเภทนี้เป็นคดีที่มีโทษปรับสถานเดียวและอัตราค่าปรับไม่สูงจนเกินไป จึงไม่ใช่คดีที่ร้ายแรงและศาลไม่อาจจะลงโทษจนถึงขั้นจำคุกได้ จึงถือเป็นความผิดที่ควรให้มีการเปรียบเทียบได้ ดังนั้น กฎหมายจึงกำหนดให้เจ้าหน้าที่ที่สามารถเปรียบเทียบปรับได้

2) คดีอาญาที่สามารถเปรียบเทียบปรับได้ตามกฎหมายอื่น

2.1) คดีเกี่ยวกับกฎหมายภาษีอากร

ความผิดต่อกฎหมายเกี่ยวกับภาษีอากร ได้แก่ความผิดตามประมวลกฎหมายรัษฎากร กฎหมายศุลกากร และกฎหมายเกี่ยวกับภาษีบำรุงท้องที่ ภาษีโรงเรือนและที่ดิน ซึ่งมีอัตราโทษปรับอย่างสูงไม่เกิน 10,000 บาท ทั้งนี้ ไม่ว่าจะมิโทษจำคุกหรือไม่ ก็สามารถทำการเปรียบเทียบปรับได้

2.2) คดีอาญาตามกฎหมายอื่น

คดีอาญาตามกฎหมายอื่นที่ให้อำนาจเปรียบเทียบปรับได้ในกรณีที่ถูกกฎหมายพิเศษใดให้อำนาจเปรียบเทียบปรับไว้ พนักงานเจ้าหน้าที่ที่มีอำนาจเปรียบเทียบได้ ซึ่งก็เป็นอำนาจของพนักงานสอบสวน หรือเจ้าพนักงานอื่นที่ถูกกฎหมายได้ให้อำนาจไว้ก็ได้แล้วแต่กรณี

เช่น พระราชบัญญัติป่าไม้ พุทธศักราช 2484 มาตรา 74 ตรี⁵⁵ ที่กำหนดให้มีโทษปรับสถานเดียวและให้อธิบดีกรมป่าไม้หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ในระดับไม่ต่ำกว่าป่าไม้จังหวัดหรือหัวหน้าด่านป่าไม้มีอำนาจเปรียบเทียบได้ เป็นต้น

กรณีที่ 2 การกำหนดโทษปรับโดยศาล เป็นกรณีที่เมื่อศาลพิจารณาพิพากษาแล้วว่า จำเลยมีความผิด จำเลยก็ต้องเสียเงินค่าปรับต่อศาลภายในระยะเวลา 30 วันนับแต่วันที่ศาลพิพากษาและผู้มีหน้าที่เก็บชำระค่าปรับในกรณีนี้คือก็คือ ศาลหรือเจ้าพนักงานศาล ตามประมวลกฎหมายอาญามาตรา 28⁵⁶ แต่ถ้าจำเลยไม่ชำระค่าปรับภายในเวลาที่กฎหมายกำหนดไว้ดังกล่าว ผู้นั้นจะต้องถูกยึดทรัพย์สินหรืออายัดสิทธิเรียกร้องในทรัพย์สินเพื่อใช้ค่าปรับหรือมิฉะนั้นจะต้องถูก

⁵³ มาตรา 102 ความผิดหุโทษ คือ ความผิดซึ่งต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

⁵⁴ กุศล บุญยืน. (2539). *คำอธิบายกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา*. กรุงเทพฯ: นิติบรรณาการ. หน้า 73 - 74.

⁵⁵ มาตรา 74 ตรี บรรดาความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ที่มีโทษปรับสถานเดียวให้อธิบดีกรมป่าไม้หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ในระดับไม่ต่ำกว่าป่าไม้จังหวัดหรือหัวหน้าด่านป่าไม้มีอำนาจเปรียบเทียบได้

⁵⁶ มาตรา 28 บัญญัติว่า ผู้ใดต้องโทษปรับ ผู้นั้นจะต้องชำระเงินตามจำนวนที่กำหนดไว้ในคำพิพากษาต่อศาล

กักขังแทนค่าปรับ แต่ถ้าศาลเห็นเหตุอันควร (Good Cause) สงสัยว่าผู้นั้นจะหลีกเลี่ยงไม่ชำระค่าปรับ ศาลจะสั่งเรียกประกันหรือจะสั่งให้กักขังผู้นั้นแทนค่าปรับไปพลางก่อนก็ได้ ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 29 วรรคหนึ่ง⁵⁷

พิเคราะห์แล้วเห็นได้ว่า ประมวลกฎหมายอาญาได้กำหนดวิธีดำเนินการสำหรับกรณีที่ผู้ต้องคำพิพากษาไม่ชำระค่าปรับต่อศาลภายในกำหนดไว้ 2 วิธี กล่าวคือการยึดทรัพย์สินใช้ค่าปรับ และการกักขังแทนค่าปรับ นอกจากนี้ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 30/1⁵⁸ ยังได้กำหนดวิธีการทำงานบริการสังคมหรือทำงานสาธารณประโยชน์แทนค่าปรับอีกด้วย

⁵⁷ มาตรา 29 ผู้ต้องโทษปรับและไม่ชำระค่าปรับภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ศาลพิพากษา ผู้นั้นจะต้องถูกยึดทรัพย์สินหรืออสังหาริมทรัพย์หรือเครื่องใช้ค่าปรับหรือมีเงินนั้นจะต้องถูกกักขังแทนค่าปรับ แต่ถ้าศาลเห็นเหตุอันควรสงสัยว่าผู้นั้นจะหลีกเลี่ยงไม่ชำระค่าปรับ ศาลจะสั่งเรียกประกันหรือจะสั่งให้กักขังผู้นั้นแทนค่าปรับไปพลางก่อนก็ได้

ความในวรรคสองของมาตรา 24 มิให้นำมาใช้บังคับแก่การกักขังแทนค่าปรับ

⁵⁸ มาตรา 30/1 ในกรณีที่ศาลพิพากษาปรับ ผู้ต้องโทษปรับซึ่งมิใช่นิติบุคคลและไม่มีเงินชำระค่าปรับอาจยื่นคำร้องต่อศาลชั้นต้นที่พิพากษาคดีเพื่อขอทำงานบริการสังคมหรือทำงานสาธารณประโยชน์แทนค่าปรับ หรือถ้าความปรากฏแก่ศาลในขณะที่พิพากษาคดีว่าผู้ต้องโทษปรับรายใดอยู่ในเกณฑ์ที่จะทำงานบริการสังคมหรือทำงานสาธารณประโยชน์ตามมาตรานี้ได้ และถ้าผู้ต้องโทษปรับยินยอม ศาลจะมีคำสั่งให้ผู้นั้นทำงานบริการสังคมหรือทำงานสาธารณประโยชน์แทนค่าปรับก็ได้

การพิจารณาคำร้องตามวรรคแรก เมื่อศาลได้พิจารณาถึงฐานะการเงิน ประวัติและสภาพความผิดของผู้ต้องโทษปรับแล้ว เห็นเป็นการสมควร ศาลจะมีคำสั่งให้ผู้นั้นทำงานบริการสังคมหรือทำงานสาธารณประโยชน์แทนค่าปรับก็ได้ ทั้งนี้ ภายใต้อำนาจดุลยพินิจของพนักงานคุมประพฤติ เจ้าหน้าที่ของรัฐ หน่วยงานของรัฐ หรือองค์การซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อการบริการสังคม การกุศลสาธารณะหรือสาธารณประโยชน์ที่ยินยอมรับดูแล

กรณีที่ศาลมีคำสั่งให้ผู้ต้องโทษปรับทำงานบริการสังคมหรือทำงานสาธารณประโยชน์แทนค่าปรับ ให้ศาลกำหนดลักษณะหรือประเภทของงาน ผู้ดูแลการทำงาน วันเริ่มทำงาน ระยะเวลาทำงาน และจำนวนชั่วโมงที่ถือเป็นการทำงานหนึ่งวัน ทั้งนี้ โดยคำนึงถึงเพศ อายุ ประวัติ การนับถือศาสนา ความประพฤติ สติปัญญา การศึกษาอบรม สุขภาพ ภาวะแห่งจิต นิสัย อาชีพ สิ่งแวดล้อมหรือสภาพความผิดของผู้ต้องโทษปรับประกอบด้วย และศาลจะกำหนดเงื่อนไขอย่างหนึ่งอย่างใดให้ผู้ต้องโทษปรับปฏิบัติเพื่อแก้ไขฟื้นฟูหรือป้องกันมิให้ผู้นั้นกระทำความผิดซ้ำอีกก็ได้

ถ้าภายหลังความปรากฏแก่ศาลว่าพฤติการณ์เกี่ยวกับการทำงานบริการสังคมหรือทำงานสาธารณประโยชน์ของผู้ต้องโทษปรับได้เปลี่ยนแปลงไป ศาลอาจแก้ไขเปลี่ยนแปลงคำสั่งที่กำหนดไว้วันนี้ได้ตามที่เห็นสมควร

ในการกำหนดระยะเวลาทำงานแทนค่าปรับตามวรรคสาม ให้นำบทบัญญัติมาตรา 30 มาใช้บังคับโดยอนุโลม และในกรณีที่ศาลมิได้กำหนดให้ผู้ต้องโทษปรับทำงานติดต่อกันไป การทำงานดังกล่าวต้องอยู่ภายในกำหนดระยะเวลาสองปีนับแต่วันเริ่มทำงานตามที่ศาลกำหนด

เมื่อพิจารณาโทษปรับสำหรับการกระทำความผิดฐานใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนักบรรทุกหรือน้ำหนักลงเพลากินกว่าที่กำหนดไว้ตามประกาศผู้อำนวยการทางหลวง ตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 มาตรา 73/2 พบว่า ในส่วนโทษปรับกำหนดระวางโทษให้ปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท ซึ่งเป็นการกำหนดโทษปรับในลักษณะกำหนดโทษขั้นสูงแต่ไม่กำหนดขั้นต่ำ เพื่อให้ศาลใช้ดุลพินิจในการกำหนดอัตราค่าปรับภายในกรอบที่กฎหมายกำหนด อย่างไรก็ตาม โทษสำหรับความผิดฐานดังกล่าว กฎหมายไม่ได้บัญญัติไว้แต่เพียงโทษปรับสถานเดียว หากแต่บัญญัติโทษจำคุกไม่เกินหกเดือนไว้ด้วย ด้วยเหตุนี้ จึงทำให้ความผิดฐานใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุกหรือน้ำหนักลงเพลากินกว่าที่กำหนดไว้ตามประกาศผู้อำนวยการทางหลวง ไม่ใช่คดีที่มีโทษปรับสถานเดียว อีกทั้งความผิดฐานดังกล่าว ระวางโทษจำคุกก็เกินหนึ่งเดือน จึงไม่ใช่คดีความผิดลหุโทษหรือคดีที่มีอัตราโทษไม่สูงกว่าคดีลหุโทษ รวมทั้ง เมื่อพิจารณาบทบัญญัติของพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 มาตรา 73/3⁵⁹ ก็บัญญัติให้เฉพาะแต่บรรดาความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ซึ่งมีโทษปรับสถานเดียวเท่านั้นที่ให้ผู้บัญชาการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้บัญชาการทางหลวงมีอำนาจเปรียบเทียบปรับได้

ด้วยเหตุนี้ ความผิดฐานใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุกหรือน้ำหนักลงเพลากินกว่าที่กำหนดไว้ตามประกาศผู้อำนวยการทางหลวง ตามมาตรา 73/2 จึงไม่ใช่ฐานความผิดที่จะสามารถเปรียบเทียบปรับโดยเจ้าพนักงานเพื่อให้คดีเลิกกันในชั้นพนักงานตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาได้หากแต่เป็นความผิดที่จะต้องกำหนดโทษปรับโดยศาลเท่านั้น

ค) โทษริบทรัพย์สิน

การลงโทษริบทรัพย์สินเป็นโทษที่มีวัตถุประสงค์เพื่อทดแทนความผิดที่ได้กระทำขึ้นโดยส่งผลให้ผู้กระทำความผิดต้องสูญเสียทรัพย์สิน โดยโทษริบทรัพย์สินเป็นโทษสถานหนึ่งในประมวลกฎหมายอาญา (Criminal Forfeiture) มิใช่โทษที่กำหนดไว้ในกรณีฝ่าฝืนบรรทุกน้ำหนักเกินพิกัดที่กฎหมายกำหนดในพระราชบัญญัติทางหลวงแต่อย่างใด คงมีวัตถุประสงค์ของการลงโทษในลักษณะเพื่อการทดแทนเท่านั้น เพราะไม่มีลักษณะที่แก้ไขผู้กระทำความผิดแต่อย่างใด (Proportionality of Punishment) และระบบของการริบทรัพย์อาจแบ่งออกเป็นสองระบบ คือการริบทรัพย์สิน

เพื่อประโยชน์ในการกำหนดจำนวนชั่วโมงทำงานตามวรรคสาม ให้ประธานศาลฎีกามีอำนาจออกระเบียบราชการฝ่ายตุลาการศาลยุติธรรมกำหนดจำนวนชั่วโมงที่ถือเป็นการทำงานหนึ่งวัน สำหรับงานบริการสังคมหรืองานสาธารณประโยชน์แต่ละประเภทได้ตามที่เห็นสมควร

⁵⁹ มาตรา 73/3 บรรดาความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ซึ่งมีโทษปรับสถานเดียว ให้ผู้บัญชาการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้บัญชาการทางหลวงมีอำนาจเปรียบเทียบปรับได้ และเมื่อผู้ต้องหาได้ชำระค่าปรับตามจำนวนที่เปรียบเทียบภายในสามสิบวันแล้ว ให้ถือว่าคดีเลิกกันตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา

แบบมูลค่า (Value based Confiscation) กับการริบทรัพย์แบบเจาะจงทรัพย์สิน (Property based Confiscation or Forfeiture)⁶⁰

โทษริบทรัพย์สินนี้เป็นกระบวนการที่บังคับ โดยตรงต่อทรัพย์สินที่เกี่ยวข้องกับการกระทำความผิด ทั้งนี้ โทษดังกล่าวมีลักษณะเป็นทั้งโทษและวิธีการเพื่อความปลอดภัย กล่าวคือ เป็นโทษเนื่องจากผู้เป็นเจ้าของจะต้องสูญเสียทรัพย์สินที่เกี่ยวข้องกับการกระทำความผิดจากการถูกริบไป และยังเป็นวิธีการเพื่อความปลอดภัยเพราะเป็นการริบเอาทรัพย์สินที่มีไว้เพื่อใช้ในการกระทำความผิด ทำให้ไม่อาจนำทรัพย์สินนั้นมาใช้ในการกระทำความผิดได้อีก

โทษริบทรัพย์สินนี้มีลักษณะเป็นโทษอุปกรณ์ กล่าวคือ เป็นโทษที่ไม่ได้บัญญัติไว้เป็นโทษหลัก ในส่วนของบทบัญญัติที่กำหนดโทษไว้สำหรับการกระทำที่เป็นความผิด ยกตัวอย่าง เช่น โทษหลักที่กำหนดไว้สำหรับความผิดฐานใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุกหรือน้ำหนักลงเพลาเกินกว่าที่กำหนดไว้ตามประกาศผู้อำนวยการทางหลวง ตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 มาตรา 73/2 นั้น กฎหมายจะบัญญัติไว้แต่เพียงโทษจำคุกและโทษปรับซึ่งเป็นโทษประธานเท่านั้น ไม่ได้บัญญัติโทษริบทรัพย์สินซึ่งเป็นของกลางอันเป็นโทษอุปกรณ์ไว้แต่อย่างใด อย่างไรก็ตาม พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 มิได้บัญญัติถึงเรื่องโทษริบทรัพย์สินไว้เป็นอย่างอื่น เช่นนี้ก็ให้บังคับไปตามประมวลกฎหมายอาญา ซึ่งเป็นกฎหมายหลักที่บัญญัติหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการริบทรัพย์สินไว้ ตามบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 17⁶¹ ต่อไป ดังปรากฏตามตัวอย่างคำพิพากษาศาลฎีกาที่ได้วินิจฉัยในประเด็นดังกล่าว ดังนี้

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 3044/2549 คดีนี้ โจทก์ฟ้องว่าจำเลยขับรถยนต์บรรทุกสิบล้อบรรทุกทรายซึ่งมีน้ำหนักยานพาหนะรวมน้ำหนักบรรทุกเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด อันเป็นความผิดตาม พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 และขอให้ศาลสั่งริบรถยนต์บรรทุกสิบล้อของกลาง เมื่อจำเลยให้การรับสารภาพตามฟ้องและคดีไม่จำเป็นต้องสืบพยานประกอบคำรับสารภาพจึงฟังได้ว่าจำเลยได้ใช้รถยนต์บรรทุกสิบล้อของกลางบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด อันเป็นการฝ่าฝืนต่อกฎหมาย รถยนต์บรรทุกสิบล้อของกลางจึงเป็นทรัพย์สินที่บุคคลได้ใช้ในการกระทำความผิดตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 33 (1) แม้ พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 มาตรา 61 และมาตรา 73/2 มิได้บัญญัติถึงการริบของกลางไว้ แต่ก็มิได้บัญญัติถึงเรื่องนี้ไว้เป็นอย่างอื่น จึงนำมาตรา 33 มาใช้บังคับได้ตามมาตรา 17 แห่งประมวลกฎหมายอาญา

⁶⁰ สนั่น ยามาเจริญ. (2560). *โทษริบทรัพย์ตามประมวลกฎหมายอาญา*. การประชุมหาทใหญ่วิชาการระดับชาติและนานาชาติ (ครั้งที่ 8). หน้า 316.

⁶¹ มาตรา 17 บทบัญญัติในภาค 1 แห่งประมวลกฎหมายนี้ ให้ใช้ในกรณีแห่งความผิดตามกฎหมายอื่นด้วย เว้นแต่กฎหมายนั้น ๆ จะได้บัญญัติไว้เป็นอย่างอื่น

เมื่อพิจารณาบทบัญญัติเกี่ยวกับโทษริบทรัพย์สินตามประมวลกฎหมายอาญาที่สามารถแบ่งประเภทของทรัพย์สินที่ถูกริบได้ทั้งหมด 3 ลักษณะ⁶² ได้แก่

1) ทรัพย์สินที่ศาลจะต้องริบเสมอ ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 32⁶³ ทั้งนี้ เหตุที่กฎหมายบัญญัติว่าเป็นทรัพย์สินที่ศาลจะต้องริบเสมอ เนื่องจากกฎหมายถือว่าทรัพย์สินเหล่านี้เป็นสิ่งที่ผิดกฎหมายอยู่ในตัว โดยมุ่งที่ตัวทรัพย์สิน (In Rem Proceeding) จึงต้องริบโดยเด็ดขาด แม้ว่าศาลจะยกฟ้องเพราะไม่มีผู้กระทำความผิดก็ตาม ได้แก่

1.1) ทรัพย์สินที่ผู้ใดทำขึ้นเป็นความผิดอาญา เช่น เงินตราปลอม (มาตรา 240⁶⁴) ดวงตราแผ่นดินปลอม (มาตรา 250⁶⁵) เป็นต้น

1.2) ทรัพย์สินที่มีไว้เป็นความผิดอาญา เช่น การมีเฮโรอีน เงินตราปลอมไว้เพื่อใช้ (มาตรา 244⁶⁶) หรือปืนที่ไม่มีทะเบียน หรือแร่เถื่อน เป็นต้น

2) ทรัพย์สินที่ศาลต้องริบ ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 34⁶⁷ ได้แก่ ทรัพย์สินซึ่งได้มอบให้แก่กันในความผิดเกี่ยวกับการให้สินบนแก่เจ้าพนักงานตามที่กฎหมายบัญญัติไว้ หรือบรรดาทรัพย์สินซึ่งได้ให้เพื่อจูงใจหรือเป็นรางวัลในการกระทำความผิด เช่น เงินที่ได้ให้แก่ผู้รับจ้างฆ่าผู้อื่น ศาลจะต้องริบทรัพย์สินเหล่านี้เสียทั้งสิ้น เว้นแต่ทรัพย์สินนั้นเป็นของผู้อื่นซึ่งมิได้รู้เห็นเป็นใจด้วยในการกระทำความผิด

⁶² ทวีเกียรติ มินะกนิษฐ.(2561) *คำอธิบายกฎหมายอาญาหลักทั่วไป*. กรุงเทพฯ: วิญญูชน. หน้า 24 - 26.

⁶³ มาตรา 32 ทรัพย์สินใดที่กฎหมายบัญญัติไว้ว่า ผู้ใดทำหรือมีไว้เป็นความผิด ให้ริบเสียทั้งสิ้น ไม่ว่าเป็นของผู้กระทำความผิด และมีผู้ถูกลงโทษตามคำพิพากษาหรือไม่

⁶⁴ มาตรา 240 ผู้ใดทำปลอมขึ้นซึ่งเงินตรา ไม่ว่าจะปลอมขึ้นเพื่อให้เป็นเหรียญกระษาปณ์ ธนบัตรหรือสิ่งอื่นใด ซึ่งรัฐบาลออกใช้หรือให้อำนาจให้ออกใช้ หรือทำปลอมขึ้นซึ่งพันธบัตรรัฐบาลหรือใบสำคัญสำหรับรับดอกเบี้ยพันธบัตรนั้น ๆ ผู้นั้นกระทำความผิดฐานปลอมเงินตรา ต้องระวางโทษจำคุกตลอดชีวิต หรือจำคุกตั้งแต่สิบปีถึงยี่สิบปี และปรับตั้งแต่สองแสนบาทถึงสี่แสนบาท

⁶⁵ มาตรา 250 ผู้ใดทำปลอมขึ้นซึ่งดวงตราแผ่นดิน รอยตราแผ่นดิน หรือพระปรมาภิไธย ต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่ห้าปีถึงยี่สิบปี และปรับตั้งแต่หนึ่งแสนบาทถึงสี่แสนบาท

⁶⁶ ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 244 บัญญัติว่า ผู้ใดมีไว้เพื่อนำออกใช้ซึ่งสิ่งใด ๆ อันตนได้มาโดยรู้ว่าเป็นของปลอมตามมาตรา 240 หรือของแปลงตามมาตรา 241 ต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่หนึ่งปีถึงสิบห้าปี และปรับตั้งแต่สองหมื่นบาทถึงสามแสนบาท

⁶⁷ มาตรา 34 บรรดาทรัพย์สิน

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

(2) ซึ่งได้ให้เพื่อจูงใจบุคคลให้กระทำความผิด หรือเพื่อเป็นรางวัลในการที่บุคคลได้กระทำความผิดให้ริบเสียทั้งสิ้น เว้นแต่ทรัพย์สินนั้นเป็นของผู้อื่นซึ่งมิได้รู้เห็นเป็นใจด้วยในการกระทำความผิด

3) ทรัพย์สินที่ศาลจะริบหรือไม่ก็ได้ตามแต่ดุลพินิจ ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 33⁶⁸ ได้แก่

3.1) ทรัพย์สินซึ่งบุคคลได้ใช้ในการกระทำความผิด เช่น รถยนต์ที่ใช้เพื่อคอยช่วยพวกที่กำลังปล้นหรือใช้พาผู้เสียหาย (Victim) ไปขู่ทำร้ายขณะปล้น หรือใช้ขนแร่ผิดกฎหมาย รถกระบะที่ใช้ขับตามเพื่ออิงผู้เสียหายเป็นทรัพย์สินที่ได้ใช้ในการกระทำความผิดที่ศาลริบได้ โทรศัพท์และเครื่องเล่นวีดีโอเทปที่ใช้แพร่ภาพลามกโดยเรียกเก็บเงินจากผู้เข้าชมเป็นทรัพย์สินที่ใช้ในการกระทำความผิด ศาลย่อมริบโทรศัพท์และเครื่องเล่นวีดีโอเทปได้ เป็นต้น

3.2) ทรัพย์สินที่มีไว้เพื่อใช้ในการกระทำความผิด เช่น เงินที่เตรียมไว้ให้แก่ผู้รับจ้างฆ่าผู้อื่น หรือเพื่อซื้อยาเสพติด ปืนที่เตรียมไว้เพื่อใช้ฆ่าผู้อื่น เป็นต้น

3.3) ทรัพย์สินที่ได้มาโดยการกระทำความผิด เช่น เงินที่ขายเฮโรอีนได้หรือได้มาจากการฉ้อโกง สร้อยคอทองคำที่ได้มาจากการชิงทรัพย์ เป็นต้น

ทั้งนี้ เมื่อศาลสั่งริบทรัพย์สินดังกล่าวแล้ว เมื่อผู้เป็นเจ้าของที่แท้จริงซึ่งมิได้รู้เห็นเป็นใจด้วยในการกระทำความผิดมาร้องขอต่อศาลภายใน 1 ปี นับแต่วันที่มีคำพิพากษาถึงที่สุด ถ้าทรัพย์สินนั้นยังอยู่ในความครอบครองของเจ้าพนักงานก็ให้ศาลสั่งคืนได้ ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 36⁶⁹ ทั้งนี้ ถ้าผู้ร้องขอคืนเป็นผู้รู้เห็นเป็นใจด้วยในการกระทำความผิด หรือใช้สิทธิขอคืนของกลางโดยไม่สุจริต ก็จะมาร้องขอคืนทรัพย์สินไม่ได้

เมื่อพิจารณาถึงโทษริบทรัพย์สินสำหรับการกระทำความผิดฐาน ใช้นยานพาหนะที่มีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุกหรือน้ำหนักลงเพลากินกว่าที่กำหนดไว้ตามประกาศผู้อำนวยการทางหลวง ตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 มาตรา 61 โดยมีระวางโทษบัญญัติไว้ตามมาตรา 73/2 นั้น ยานพาหนะที่จำเลยใช้ขับจึงมีลักษณะเป็นทรัพย์สินซึ่งบุคคลได้ใช้ในการกระทำความผิดฐานดังกล่าว ในประการที่นำมาสู่ประเด็นที่ศาลจะต้องวินิจฉัยว่าศาลจะริบยานพาหนะที่จำเลยได้ใช้ขับซึ่งเป็นการกระทำความผิดฐาน ใช้นยานพาหนะที่มีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุกหรือน้ำหนักลงเพลากิน

⁶⁸ มาตรา 33 ในการริบทรัพย์สิน นอกจากศาลจะมีอำนาจริบตามกฎหมายที่บัญญัติไว้โดยเฉพาะแล้ว ให้ศาลมีอำนาจสั่งให้ริบทรัพย์สินดังต่อไปนี้ด้วย คือ

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

เว้นแต่ทรัพย์สินเหล่านี้เป็นทรัพย์สินของผู้อื่นซึ่งมิได้รู้เห็นเป็นใจด้วยในการกระทำความผิด

⁶⁹ มาตรา 36 ในกรณีที่ศาลสั่งให้ริบทรัพย์สินตามมาตรา 33 หรือ มาตรา 34 ไปแล้ว หากปรากฏในภายหลังโดยคำเสนอของเจ้าของแท้จริงว่า ผู้เป็นเจ้าของแท้จริงมิได้รู้เห็นเป็นใจด้วยในการกระทำความผิด ก็ให้ศาลสั่งให้คืนทรัพย์สิน ถ้าทรัพย์สินนั้นยังคงมีอยู่ในความครอบครองของเจ้าพนักงาน แต่คำเสนอของเจ้าของแท้จริงนั้นจะต้องกระทำต่อศาลภายในหนึ่งปีนับแต่วันคำพิพากษาถึงที่สุด

กว่าที่กำหนดไว้ตามประกาศผู้อำนวยการทางหลวงนั้น ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 33 (1) หรือไม่ โดยศาลจะใช้ดุลพินิจในการวินิจฉัยโดยพิเคราะห์ถึงพฤติการณ์ทั้งปวงเพื่อจะพิพากษาว่าศาลจะริบยานพาหนะดังกล่าวหรือไม่ ทั้งนี้ มีตัวอย่างคำพิพากษาศาลฎีกาที่ศาลฎีกาใช้ดุลพินิจในการวินิจฉัยว่าจะริบยานพาหนะที่ใช้ในการกระทำความผิดฐานดังกล่าวหรือไม่ ซึ่งมีตัวอย่างคำพิพากษา ดังนี้

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 6469-6470/2543 จำเลยขับรถยนต์บรรทุกมีน้ำหนักบรรทุกรวม น้ำหนักบรรทุกเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด 16,846 กิโลกรัม เป็นเรื่องเจตนากระทำผิดโดยไม่เคารพ ข้าราชการต่อกฎหมายหวังแต่ประโยชน์ที่จะได้โดยไม่คำนึง ถึงความเสียหายต่อประเทศชาติและ ผลประโยชน์ของส่วนรวม จึงสมควร ลงโทษจำคุกโดยไม่รอกการลงโทษให้ และสมควรริบรถยนต์ บรรทุกด้วย ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 33 (1)

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 6479/2545 จำเลยใช้รถยนต์บรรทุกของกลางมีน้ำหนักบรรทุก รวมน้ำหนักเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดไว้มาก เพื่อประโยชน์ส่วนตัวโดยไม่คำนึงถึงความเสียหายที่จะเกิดขึ้นแก่ทางหลวงแผ่นดิน ทั้งมีผลกระทบต่อผู้ร่วมใช้เส้นทางสัญจรไปมาที่ต้องเสี่ยง ต่ออันตรายอันเกิดจากสภาพแห่งท้องถนนที่ได้รับ ความเสียหายทำให้ยากต่อการควบคุมให้รถแล่น ไปได้อย่างปลอดภัย ซึ่งอาจมีผลก่อให้เกิดอันตรายต่อผู้ขับขี่ได้ ดังนั้น รถยนต์บรรทุกของกลางซึ่ง ใช้ในการกระทำความผิดจึงเป็นทรัพย์สินที่สมควรต้องริบ ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 33 (1)

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 7110/2559 จำเลยใช้รถบรรทุกลากจูงและรถบรรทุกกึ่งพ่วงของ กลางมีน้ำหนักบรรทุกรวมน้ำหนักเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดไว้ถึง 10,400 กิโลกรัม เพื่อ ประโยชน์ส่วนตัว โดยไม่คำนึงถึงความเสียหายที่จะเกิดขึ้นแก่ทางหลวงแผ่นดิน ทั้งยังมีผลกระทบต่อผู้ร่วมใช้เส้นทางสัญจรไปมาที่ต้องเสี่ยงต่ออันตรายอันเกิดจากสภาพแห่งท้องถนนที่ได้รับ ความเสียหาย ทำให้ยากต่อการควบคุมให้รถแล่นไปได้อย่างปลอดภัย ซึ่งอาจมีผลก่อให้เกิดอันตราย ต่อผู้อื่นได้ ดังนั้น รถบรรทุกลากจูงและรถบรรทุกกึ่งพ่วงของกลางซึ่งใช้ในการกระทำความผิดจึงเป็น ทรัพย์สินที่สมควรต้องริบ ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 33 (1)

อย่างไรก็ตาม เมื่อศาลสั่งริบยานพาหนะดังกล่าวแล้ว หากแต่ปรากฏว่าบุคคลที่เป็นเจ้าของที่ แท้จริงซึ่งมิได้รู้เห็นเป็นใจด้วยในการกระทำความผิดฐานใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุกหรือน้ำหนักลงเพลาเกินกว่าที่กำหนดไว้ตามประกาศผู้อำนวยการทางหลวง ตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 มาตรา 61 มาร้องขอต่อศาลภายใน 1 ปี นับแต่วันที่มิคำพิพากษาถึงที่สุด ถ้าทรัพย์สินนั้นยัง อยู่ในความครอบครองของเจ้าพนักงานก็ให้ศาลสั่งคืนได้ ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 36 แต่ถ้าหากผู้ที่ขอคืนดังกล่าวเป็นผู้รู้เห็นเป็นใจด้วยในการกระทำความผิด หรือใช้สิทธิขอคืนของกลาง โดยไม่สุจริต ก็จะมาร้องขอคืนทรัพย์สินไม่ได้ ทั้งนี้ มีตัวอย่างคำพิพากษาศาลฎีกา ดังนี้

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2105/2548 ผู้ร้องเป็นบริษัทที่ประกอบกิจการขนส่ง และมีรถบรรทุกไว้บริการลูกค้าประมาณ 10 คัน การที่ผู้ร้องได้ออกประกาศข้อบังคับให้ลูกจ้างถือปฏิบัติการบรรทุกน้ำหนักตามกำหนดนั้น ถือเป็นเรื่องภายในของผู้ร้อง แต่ผู้ร้องยังจะต้องมีหน้าที่ตรวจตราโดยหาวิธีการอื่นมาควบคุมมิให้มีการบรรทุกเกินอีกด้วย มิใช่เพียงแต่ปิดประกาศข้อบังคับให้ลูกจ้างทราบแล้วปล่อยให้ลูกจ้างขับรถไปบรรทุก โดยไม่มีการควบคุมอีกชั้นหนึ่งย่อมเป็นช่องทางให้มีการบรรทุกเกินกำหนดได้โดยง่าย ซึ่งผู้ร้องย่อมทราบเรื่องนี้เป็นอย่างดี ดังนั้น การที่ผู้ร้องปล่อยให้ลูกจ้างขับรถบรรทุกเกินกำหนดโดยง่าย จนจำเลยซึ่งเป็นลูกจ้างขับรถบรรทุกของผู้ร้องไปบรรทุกเกินกำหนด ย่อมถือได้ว่าผู้ร้องรู้เห็นเป็นใจในการกระทำความผิดของจำเลยด้วย ผู้ร้องจึงไม่มีสิทธิร้องขอคืนทรัพย์สินได้ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 36

3.3.3 มาตรการทางกฎหมายที่เกิดจากการฝ่าฝืนการควบคุมน้ำหนักและป้องกันการบรรทุกน้ำหนักยานพาหนะเกินอัตราตามกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

มาตรการลงโทษทางแพ่ง (Civil Sanctions) คือหลักความรับผิดชอบทางละเมิดเมื่อมีความเสียหายก็ต้องมีการชดเชยเยียวยาเพื่อมุ่งคุ้มครองสิทธิของบุคคลจากความเสียหายโดยไม่ต้องพิจารณาการกระทำนั้นว่าจงใจหรือประมาทเลินเล่อ หรือพิจารณาว่าความเสียหายจะต้องมาจากการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อเพื่อคุ้มครองเสรีภาพของบุคคลในความเสียหายที่มาจากกระทำของบุคคลอื่น⁷⁰ ผู้ที่ฝ่าฝืนบรรทุกหนักเกินพิกัดที่กฎหมายกำหนดนั้นจะต้องรับโทษทางอาญาตามที่พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 ได้กำหนดไว้ ทั้งนี้ หลักเกณฑ์ของการลงโทษเป็นไปตามประมวลกฎหมายอาญา ดังที่ได้กล่าวไปข้างต้น อย่างไรก็ตาม การฝ่าฝืนบรรทุกน้ำหนักเกินพิกัดที่กฎหมายกำหนดนั้นย่อมก่อให้เกิดความเสียหายต่อถนนหรือทางหลวงอันถือเป็นสาธารณสมบัติของแผ่นดิน ความเสียหายดังกล่าวนำไปสู่การสิ้นเปลืองงบประมาณที่รัฐจะต้องนำมาใช้ในการซ่อมแซมบำรุง รักษาถนน ซึ่งหากพิจารณาตามกฎหมายแล้ว จะเห็นได้ว่า การฝ่าฝืนบรรทุกน้ำหนักเกินพิกัดที่กฎหมายกำหนดนั้นอาจเข้าลักษณะของการกระทำละเมิด กล่าวคือ เป็นการกระทำที่มีขอบด้วยกฎหมาย และก่อให้เกิดความเสียหายนั่นเอง โดยผู้ที่กระทำละเมิดนั้นจะต้องชดใช้ (Recover) ความเสียหายที่ตนก่อให้เกิดขึ้นจากการกระทำผิดหรือการกระทำที่มีขอบของตน

1) หลักกฎหมายละเมิด

ในส่วนความรับผิดชอบทางแพ่งตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วยความรับผิดชอบเพื่อละเมิดในความเสียหายเกิดขึ้นแก่ถนนทางหลวงซึ่งเกิดจากการใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนักเกินอัตราตามที่กำหนดไว้ในประกาศผู้อำนวยการทางหลวงนั้น สามารถแบ่งออกเป็น ก. ความรับผิด

⁷⁰ วารี นาสกุล. (2554). *อธิบายกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิด จัดการงานนอกสั่ง ตามสมควรได้* (พิมพ์ครั้งที่ 2). กรุงเทพฯ: พลสยามพริ้นติ้ง. หน้า 17.

เพื่อการกระทำของตนเอง ข. ความรับผิดชอบเพื่อการกระทำละเมิดของบุคคลอื่น ค. ความรับผิดชอบโดยเคร่งครัด และ ง. ค่าสินไหมทดแทนตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ โดยมีรายละเอียด ดังนี้

(ก) ความรับผิดชอบเพื่อการกระทำของตนเอง

ในกรณีที่มีการกระทำอันเป็นการฝ่าฝืนกฎหมายโดยใช้อำนาจหน้าที่ของบรรทุกน้ำหนักรถบรรทุกบนทางหลวง บุคคลที่จะต้องมีความรับผิดชอบในการกระทำของตนเองตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ คือ บุคคลผู้ควบคุมยานพาหนะที่มีน้ำหนักบรรทุกเกินอัตราให้แล่นบนทางหลวง ทั้งนี้ ในการพิจารณาความรับผิดทางละเมิดในการกระทำของตนเองตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ย่อมจะต้องพิจารณาบทบัญญัติความรับผิดของบุคคลเพื่อละเมิดทั่วไปจากการกระทำโดยจงใจ (Knowingly) หรือประมาทเลินเล่อตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 420 ดังจะอธิบายดังต่อไปนี้

การพิจารณาความรับผิดของบุคคลตามหลักความรับผิดเพื่อละเมิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 420⁷¹ ซึ่งบทบัญญัติดังกล่าวจะใช้ในการวินิจฉัยความรับผิดโดยทั่วไปในกรณีที่มีการกระทำให้เกิดความเสียหายอย่างใดอย่างหนึ่งขึ้น โดยมีหลักเกณฑ์ในการพิจารณาความรับผิด⁷² ดังนี้

- กระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ หมายถึง การกระทำที่เคลื่อนไหวร่างกายโดยรู้สำนึก และผู้กระทำสามารถบังคับการเคลื่อนไหวนั้นได้ ทั้งนี้ การกระทำที่จะก่อให้เกิดความรับผิดเพื่อละเมิดจะต้องเป็นการกระทำโดยจงใจ หรือการกระทำโดยรู้สำนึกถึงผลเสียหายที่จะเกิดขึ้นจากการกระทำของตนว่าการกระทำนั้นจะทำให้เกิดผลเสียหายแก่ผู้อื่น หรือเป็นการกระทำโดยประมาทเลินเล่อซึ่งได้กระทำไปโดยปราศจากความระมัดระวัง ซึ่งบุคคลในภาวะเช่นนั้นจะต้องมีตามวิสัยและพฤติการณ์ ทั้งนี้ ผู้นั้นสามารถใช้ความระมัดระวัง (Prudent) ได้แต่หาได้ใช้เพียงพอไม่

- ทำต่อบุคคลอื่นโดยผิดกฎหมาย เป็นการกระทำโดยไม่มีกฎหมายให้สิทธิบุคคลที่จะกระทำได้และมีกฎหมายบัญญัติไว้ว่าการกระทำนั้นเป็นความผิดซึ่งจะส่งผลกระทบต่อสิทธิหรืออาจทำให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลอื่นได้

- ก่อให้เกิดความเสียหาย การกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อซึ่งได้กระทำต่อบุคคลอื่นโดยผิดกฎหมายนั้นได้ส่งผลให้เกิดความเสียหายขึ้น อันเป็นมูลเหตุที่จะเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน (Indemnity)

⁷¹ มาตรา 420 ผู้ใดจงใจหรือประมาทเลินเล่อ ทำต่อบุคคลอื่นโดยผิดกฎหมายให้เขาเสียหายถึงแก่ชีวิตก็ดี แก่ร่างกายก็ดี อนามัยก็ดี เสรีภาพก็ดี ทรัพย์สินหรือสิทธิอย่างหนึ่งอย่างใดก็ดี ท่านว่าผู้นั้นทำละเมิดจำต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อการนั้น

⁷² วารีนาสกุล. อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 70. หน้า 98.

- มีความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำกับผล เป็นหลักเกณฑ์ที่สำคัญที่จะใช้พิจารณาว่าเหตุแห่งความเสียหายที่เกิดขึ้นมีความสัมพันธ์มาจากผลของการกระทำ โดยผิดกฎหมายหรือไม่ เพราะถ้าหากการกระทำไม่มีส่วนสัมพันธ์กับความเสียหาย ผู้กระทำก็ไม่ต้องมีความรับผิดชอบในความเสียหาย (Bear the Loss) ที่เกิดขึ้นนั้น

กล่าวโดยสรุป ความรับผิดชอบเพื่อละเมิดของบุคคลตามหลักกฎหมายนี้เป็นการพิจารณาความรับผิดชอบบนพื้นฐานความผิด โดยจะต้องพิจารณาเกี่ยวกับการกระทำของบุคคลนั้นว่าเป็นความผิดโดยมีการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อโดยทำต่อบุคคลอื่น โดยผิดกฎหมายหรือไม่ ทั้งนี้ ในการพิจารณาความรับผิดชอบเพื่อละเมิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 420 นี้ ผู้เสียหายจะต้องมีการพิสูจน์ว่าการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อของผู้กระทำละเมิดได้ส่งผลให้ตนได้รับความเสียหายอย่างไร โดยความเสียหายที่เกิดขึ้นจะต้องมีความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำกับผลของความเสียหายด้วย

ทั้งนี้ เมื่อนำหลักกฎหมายว่าด้วยความรับผิดชอบของบุคคลตามหลักความรับผิดชอบเพื่อละเมิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 420 มาพิจารณาในความเสียหายเกิดขึ้นแก่ทางหลวงซึ่งเกิดจากการใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนักเกินอัตราที่กำหนดไว้ในประกาศผู้อำนวยการทางหลวง เช่นนี้ ผู้เสียหายซึ่งเป็นกรมทางหลวงในฐานะหน่วยงานของรัฐ (State Agency) ที่เป็นนิติบุคคลจะต้องมีการพิสูจน์ว่า ผู้ควบคุมยานพาหนะยอมทราบดีว่ายานพาหนะที่ตนควบคุมมีอัตราการบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าอัตราที่ผู้อำนวยการทางหลวงได้ประกาศไว้ เนื่องจากในการใช้ยานพาหนะบรรทุกสินค้าเพื่อการขนส่งจะต้องมีการชั่งยานพาหนะเพื่อตรวจสอบน้ำหนักก่อนที่จะนำออกจากสถานประกอบการหรืออาจจะคาดหมายได้จากการประเมินน้ำหนักในการบรรทุกสิ่งของ หากแต่ผู้นั้นก็ได้ฝ่าฝืนนำยานพาหนะที่มีการบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดดังกล่าวไปขับบนทางหลวง โดยที่ผู้นั้นย่อมรู้ได้ว่าการกระทำดังกล่าวอาจก่อให้เกิดความเสียหายแก่ทางหลวงได้ กรณีจึงเป็นการกระทำโดยจงใจให้เกิดความเสียหายแก่กรมทางหลวงแล้ว ทั้งนี้ กรมทางหลวงซึ่งเป็นผู้เสียหายก็ต้องพิสูจน์ให้ได้ว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ทางหลวงนั้นเป็นผลมาจากการบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดซึ่งเป็นการพิสูจน์ความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำกับผลของความเสียหายอีกด้วย

อย่างไรก็ตาม ในการพิสูจน์ความสัมพันธ์ระหว่างการบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดกับความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ทางหลวงต่อศาลในการดำเนินคดีแพ่งในส่วนความรับผิดชอบตามความรับผิดชอบเพื่อละเมิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 420 นั้น เป็นเรื่องที่กระทำได้ยากมาก เนื่องจากเมื่อมีการบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดแล้วแล่นบนทางหลวงก็ไม่ได้ทำให้ทางหลวงเกิดความเสียหายขึ้นโดยฉับพลันทันทีทันใด หากแต่ความเสียหายที่เกิดขึ้น

บนทางหลวงมาจากการสะสมของปัจจัยที่ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราสัญจรผ่านซ้ำ ๆ อย่างต่อเนื่อง จนเกิดความสึกกร่อนสะสมทีละเล็กละน้อย และส่งผลให้ทางหลวงเกิดความเสียหายในที่สุด ด้วยเหตุนี้ จึงทำให้การดำเนินคดีทางแพ่งของโจทก์ซึ่งเป็นกรมทางหลวงในการดำเนินคดีเรียกค่าเสียหาย (Damage) ในความรับผิดเพื่อละเมิด ย่อมเกิดความยากลำบากในการพิสูจน์ความสัมพันธ์ระหว่างการบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดในกรณีนั้น ๆ กับความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ทางหลวงว่ามีความสัมพันธ์กันอย่างไร อันจะส่งผลให้เกิดปัญหาในการดำเนินคดีแพ่งในประการที่จะเรียกค่าสินไหมทดแทนจากความรับผิดเพื่อละเมิดต่อไป⁷³ ดังจะปรากฏในตัวอย่าง

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 3093/2539 ที่ได้มีคำพิพากษาในส่วนการไม่สามารถพิสูจน์ความสัมพันธ์ระหว่างการบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดกับความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ทางหลวงได้ แม้ความผิดฐานขับรถบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่กำหนดจะก่อให้เกิดความเสียหายแก่เศรษฐกิจของชาติตลอดจนชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนโดยส่วนรวมดังที่โจทก์ฎีกา แต่ความเสียหายดังกล่าวก็เชื่อว่าเกิดขึ้นโดยพลันทันทีไม่ เมื่อไม่ปรากฏว่าจำเลยเคยกระทำความผิดใด ๆ มาก่อน ย่อมน่าจะให้โอกาสจำเลยได้กลับตัวประพฤติตนเป็นพลเมืองดีต่อไปที่ศาลอุทธรณ์ภาค 2 พิพากษาขึ้นตามคำพิพากษาศาลชั้นต้นที่ลงโทษจำคุกและปรับแต่ให้รอการลงโทษจำคุกไว้ โดยกำหนดเงื่อนไขเพื่อคุมความประพฤติด้วยจึงเหมาะสมแก่พฤติการณ์แห่งคดีแล้ว ส่วนที่ศาลฎีกาเคยพิพากษาลงโทษจำคุกโดยไม่รอการลงโทษในคดีเช่นเดียวกัน ก็เป็นดุลพินิจเฉพาะในแต่ละคดีจะถือเอามาเป็นบรรทัดฐานสำหรับคดีนี้หรือคดีอื่น ๆ หาได้ไม่

ด้วยข้อจำกัด (Limitation) ในเรื่องการพิสูจน์ความเสียหายอันเกิดจากการบรรทุกหนักเกินพิกัดที่กฎหมายกำหนด จึงทำให้กรมทางหลวงในฐานะหน่วยงานของรัฐที่เป็นนิติบุคคลซึ่งได้รับความเสียหายจากการใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนักเกินอัตราที่กำหนดไว้ในประกาศผู้อำนวยการทางหลวงไม่อาจดำเนินคดีแพ่งเพื่อเรียกค่าเสียหายในทางละเมิดจากผู้กระทำผิดได้

2) ความรับผิดร่วมเพื่อการกระทำละเมิดของบุคคลอื่น

ความรับผิดร่วมเพื่อการกระทำละเมิดของบุคคลอื่นเป็นความรับผิดของบุคคลหนึ่งในการกระทำละเมิดของอีกบุคคลหนึ่ง อันสืบเนื่องจากการที่บุคคลนั้นมีฐานะความสัมพันธ์โดยอำนาจแห่งกฎหมายหรือสัญญา⁷⁴

⁷³ อังคนาวดี ปิ่นแก้ว. (2561). *รายงานวิจัยเรื่องปัญหาทางกฎหมายกรณีการบรรทุกน้ำหนักเกินพิกัดในกฎหมายไทย*. โครงการวิจัย คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. หน้า 1014.

⁷⁴ ศักดิ์ สนองชาติ (2551). *คำอธิบายโดยย่อประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิดและความรับผิดทางละเมิดตามพระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539* (พิมพ์ครั้งที่ 8). กรุงเทพฯ: นิติบรรณาการ. หน้า 99.

เมื่อพิจารณาการกระทำของบุคคลผู้ขับขี่ยานพาหนะที่บรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดแล้ว พบว่าอาจมีบุคคลที่อาจจะต้องร่วมรับผิดชอบในความเสียหายอันเกิดแก่ทางหลวงอีกด้วย ได้แก่ ผู้ประกอบการในฐานะที่เป็นนายจ้างของผู้ควบคุมยานพาหนะ ซึ่งในประเด็นนี้จะต้องพิจารณาประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 425 และนอกจากนี้ บุคคลผู้มีชื่อเป็นเจ้าของยานพาหนะทางทะเลเบียด ในฐานะตัวการ (Principal) ก็อาจจะต้องร่วมรับผิดชอบตามมาตรา 427 ด้วย โดยจะต้องพิจารณาหลักเกณฑ์หรือสัดส่วนของโทษ (The Proportionality Principle) ดังต่อไปนี้

- ความรับผิดชอบของบุคคลในฐานะที่เป็นนายจ้างของผู้ควบคุมยานพาหนะ ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 425

ในกรณีความเสียหายอันเกิดจากการใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนักบรรทุกเกินอัตรา นายจ้างจะต้องร่วมรับผิดชอบสำหรับความเสียหายจากการทำละเมิดต่อเมื่อบุคคลผู้ประกอบการควบคุมยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราในฐานะเป็นลูกจ้างตามสัญญาจ้างแรงงาน โดยนายจ้างซึ่งเป็นผู้ประกอบการมีอำนาจบังคับบัญชาและสามารถออกคำสั่งให้ลูกจ้างปฏิบัติตามได้ และเมื่อลูกจ้างได้กระทำละเมิดในทางการที่จ้างอันเกี่ยวกับการทำงานที่จ้างหรือขอบเขตที่ลูกจ้างได้ปฏิบัติหน้าที่ เพื่อมุ่งรักษาประโยชน์ของนายจ้างเป็นเหตุให้เกิดความเสียหายขึ้น

เมื่อพิจารณาความรับผิดเพื่อละเมิดของบุคคลในฐานะนายจ้างตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 425⁷⁵ เป็นกรณีที่บุคคลผู้ควบคุมยานพาหนะในฐานะลูกจ้างใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราบนทางหลวงเป็นเหตุให้เกิดความเสียหายต่อทางหลวง บุคคลผู้ประกอบกิจการที่เป็นนายจ้างก็จะต้องมีความรับผิดชอบร่วมกัน (Several liability) กับลูกจ้าง ในผลแห่งความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรานั้นได้ หากว่าการกระทำอันฝ่าฝืนกฎหมายของลูกจ้างเป็นไปในทางการที่จ้าง

ทั้งนี้ การใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา มักจะเป็นการกระทำโดยฝ่าฝืนกฎหมายของลูกจ้างที่ขับขี่ยานพาหนะประเภทที่ใช้ขนส่งสินค้าในกิจการของผู้ประกอบการขนส่งหรือนายจ้าง อีกทั้ง ลักษณะในการดำเนินงานของนายจ้างก็จะต้องมีอำนาจมอบหมาย ออกคำสั่งหรือตรวจดูการบรรทุกสินค้าก่อนออกจากสถานประกอบการอยู่แล้ว อย่างไรก็ตาม แม้ว่าผู้ประกอบการซึ่งเป็นนายจ้างจะไม่ได้สั่งให้ลูกจ้างบรรทุกสินค้าบนยานพาหนะจนน้ำหนักเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดก็ตาม หรือแม้กระทั่งนายจ้างได้ออกประกาศข้อบังคับให้ลูกจ้างถือปฏิบัติการบรรทุกน้ำหนักตามกำหนดนั้น หรือ จึงฝ่าฝืนตรวจสอบไว้เพื่อกำหนดความสูงมิให้ลูกจ้างบรรทุกน้ำหนักเกิน และกำชับลูกจ้างไม่ให้บรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด แต่ก็มีคำพิพากษา

⁷⁵ มาตรา 425 นายจ้างต้องร่วมกันรับผิดชอบกับลูกจ้างในผลแห่งละเมิด ซึ่งลูกจ้างได้กระทำไปในทางการที่จ้างนั้น

ศาลฎีกาที่ 2105/2548⁷⁶ และคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 3125/2550⁷⁷ ซึ่งได้ตัดสินในประเด็นการขอคืนของกลางที่ศาลได้รับจากการกระทำความผิดอาญาตามพระราชบัญญัติทางหลวงฯ มาตรา 61 โดยให้แนวบรรทัดฐานว่า การกระทำความผิดดังกล่าวของนายจ้างเป็นเพียงเรื่องภายในการดำเนินการประกอบการของนายจ้าง นายจ้างยังคงมีหน้าที่ต้องตรวจตราโดยหาวิธีการอื่นมาควบคุมอีกชั้นหนึ่งเพื่อมิให้ลูกจ้างใช้ยานพาหนะบรรทุกเกินน้ำหนักที่กฎหมายกำหนดบนทางหลวงได้โดยง่าย ดังนั้นการที่นายจ้างปล่อยให้ลูกจ้างขับรถบรรทุกออกไปโดยไม่มีการควบคุมการบรรทุก และปรากฏว่าลูกจ้างได้ใช้ยานพาหนะบรรทุกสิ่งของจนมีน้ำหนักบรรทุกเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด ทำให้เกิดความเสียหายแก่ทางหลวง ก็นับได้ว่านายจ้างรู้เห็นเป็นใจในการกระทำความผิดของลูกจ้างด้วย จึงทำให้นายจ้างไม่สามารถขอคืนรถบรรทุกซึ่งเป็นของกลางได้ ทั้งนี้ แนวคำพิพากษาศาลฎีกาฉบับดังกล่าว ก็สามารถนำมาเป็นแนวทางในการวินิจฉัยความรับผิดทางแพ่งของบุคคลในฐานะที่เป็นนายจ้างของผู้ควบคุมยานพาหนะซึ่งเป็นลูกจ้างตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 425 ได้ว่า การที่ลูกจ้างได้ใช้ยานพาหนะบรรทุกสิ่งของจนมีน้ำหนักบรรทุกเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด ทำให้เกิดความเสียหายแก่ทางหลวง ซึ่งเป็นการกระทำละเมิดไปในทางที่จ้าง โดยการกระทำของลูกจ้างดังกล่าวก็ย่อมเป็นไปเพื่อผลประโยชน์ของผู้ประกอบการขนส่งหรือนายจ้างเพื่อให้สามารถลดต้นทุนการขนส่ง ดังนั้น นายจ้างผู้เป็นเจ้าของกิจการขนส่งกรณีที่มีการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา จึงต้องมีความรับผิดเพื่อละเมิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นร่วมกับลูกจ้างที่ทำการละเมิด ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 425

⁷⁶ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2105/2548 ผู้ร้องเป็นบริษัทที่ประกอบกิจการขนส่ง และมีรถบรรทุกไว้บริการลูกค้าประมาณ 10 คัน การที่ผู้ร้องได้ออกประกาศข้อบังคับให้ลูกจ้างถือปฏิบัติการบรรทุกน้ำหนักตามกำหนดนั้น ถือเป็นเรื่องภายในของผู้ร้อง แต่ผู้ร้องยังจะต้องมีหน้าที่ตรวจตราโดยหาวิธีการอื่นมาควบคุมมิให้มีการบรรทุกเกินอีกด้วย มิใช่เพียงแต่ปิดประกาศข้อบังคับให้ลูกจ้างทราบแล้วปล่อยให้ลูกจ้างขับรถไปบรรทุกโดยไม่มี การควบคุมอีกชั้นหนึ่งยอมเป็นช่องทางให้มีการบรรทุกเกินกำหนดได้โดยง่าย ซึ่งผู้ร้องยอมทราบเรื่องนี้เป็นอย่างดี ดังนั้น การที่ผู้ร้องปล่อยให้ละเลยจนจำเลยซึ่งเป็นลูกจ้างขับรถบรรทุกของผู้ร้องไปบรรทุกเกินกำหนด ย่อมถือได้ว่าผู้ร้องรู้เห็นเป็นใจในการกระทำความผิดของจำเลยด้วย

⁷⁷ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 3125/2550 ผู้ร้องมีรถบรรทุกของกลางไว้เพื่อรับจ้าง การที่ผู้ร้องซึ่งฝ่ากระสอบไว้เพื่อ กำหนดความสูงมิให้จำเลยซึ่งเป็นลูกจ้างบรรทุกน้ำหนักเกิน และกำชับจำเลยไม่ให้บรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่ กฎหมายกำหนด เป็นเพียงวิธีการควบคุมเบื้องต้นและเป็นเรื่องภายในระหว่างผู้ร้องกับจำเลยเท่านั้น แต่ผู้ร้องยัง มีหน้าที่ตรวจตราโดยหาวิธีอื่นมาควบคุมมิให้จำเลยบรรทุกน้ำหนักเกินอีกด้วย มิใช่ปล่อยให้จำเลยขับรถบรรทุก ของกลางไปบรรทุกข้าวเปลือกโดยไม่ควบคุมดูแลการบรรทุก ดังนั้น การที่ผู้ร้องปล่อยให้ละเลยจนจำเลย ขับรถบรรทุกของกลางบรรทุกข้าวเปลือกน้ำหนักเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด ย่อมถือได้ว่าผู้ร้องรู้เห็นเป็นใจด้วย ในการกระทำความผิดของจำเลย

ทั้งนี้ จากการศึกษาคำพิพากษาศาลฎีกาเกี่ยวกับการที่นายจ้างจะต้องร่วมรับผิดชอบลูกจ้างเนื่องจากนายจ้างได้ใช้ให้ลูกจ้างใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา ดังปรากฏในตัวอย่างคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1385/2530 ดังนี้ โจทก์ฟ้องว่าจำเลยที่ 1 ได้นำรถยนต์บรรทุกซึ่งมีน้ำหนักรถยนต์และน้ำหนักบรรทุกเกินกว่าอัตราที่ทางการกำหนดมาเดินบนทางหลวงแผ่นดินเป็นการฝ่าฝืนประกาศผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดินลงวันที่ 14 ธันวาคม 2519 และจำเลยที่ 2 ซึ่งเป็นนายจ้างจำเลยที่ 1 ได้ใช้จ้างวานจำเลยที่ 1 ให้กระทำผิดดังกล่าวขอให้ลงโทษตามประกาศของคณะปฏิวัติฉบับที่ 295 ลงวันที่ 28 พฤศจิกายน 2515 ข้อ 56, 83 ประกาศผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดินลงวันที่ 14 ธันวาคม 2519 ข้อ 4 ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 84 จำเลยทั้งสองให้การรับสารภาพพิพากษาให้จำเลยทั้งสองมีความผิดตามฟ้อง ลดโทษแล้วคงจำคุกคนละ 1 เดือน

ประเด็นที่สำคัญที่จะเป็นอุปสรรคในการดำเนินคดีเรียกค่าเสียหายในทางแพ่งจากผู้ที่เป็นนายจ้างที่ต้องร่วมรับผิดชอบในความเสียหายจากการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราบนทางหลวงของลูกจ้างอันเป็นการกระทำละเมิดในทางการที่จ้าง ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 425 ก็คือ การพิสูจน์ความสัมพันธ์ระหว่างการบรรทุกน้ำหนักรถเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดของบุคคลผู้เป็นลูกจ้างกับความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ทางหลวง เนื่องจากการบรรทุกน้ำหนักรถเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดแล้วแล่นบนทางหลวงไม่ได้ทำให้ทางหลวงเกิดความเสียหายโดยทันที จึงทำให้ไม่สามารถพิสูจน์ถึงความเสียหายที่เกิดขึ้นว่าเป็นผลโดยตรงจากการที่ลูกจ้างได้ใช้ยานพาหนะดังกล่าวบรรทุกน้ำหนักรถเกินอัตราบนทางหลวง ในประการที่จะเรียกค่าสินไหมทดแทน (Compensation) จากความรับผิดชอบเพื่อละเมิดจากบุคคลผู้เป็นนายจ้าง ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 425 ต่อไปได้

- ความรับผิดชอบของบุคคลในฐานะตัวการตัวแทน ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 427

หลักความรับผิดชอบเนื่องจากการเป็นตัวการตัวแทน ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 427⁷⁸ บัญญัติให้บุคคลที่เป็นตัวการ ซึ่งแม้ว่าตนจะมีได้เป็นผู้กระทำการนั้นเอง จะต้องร่วมรับผิดชอบเพื่อการอันเป็นละเมิดในการกระทำของบุคคลที่เป็นตัวแทน (Representative) ของตน อันมีลักษณะเช่นเดียวกับการที่นายจ้างต้องร่วมรับผิดชอบในการทำละเมิดของลูกจ้าง เนื่องจากประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ให้นำบทบัญญัติความรับผิดชอบของนายจ้างมาใช้บังคับโดยอนุโลม

ทั้งนี้ ตัวการจะมีความรับผิดชอบเพื่อการอันเป็นตัวแทนกระทำละเมิดตัวแทนตัวการได้ หากเป็นการกระทำภายในขอบเขตหรือขณะที่ตัวแทนได้ปฏิบัติหน้าที่เพื่อตัวการ หรือในฐานะทำการเป็นตัวแทน ซึ่งขอบอำนาจของตัวแทนอาจมีการรับมอบอำนาจเฉพาะการ โดยตัวแทนสามารถ

⁷⁸ มาตรา 427 บทบัญญัติในมาตราทั้งสองก่อนนั้น ท่านให้ใช้บังคับแก่ตัวการและตัวแทนด้วยโดยอนุโลม

กระทำการแทนตัวการได้เท่าที่จำเป็น เพื่อให้กิจการที่ตัวการมอบหมายคล่องไปตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 800⁷⁹ หรือ เป็นตัวแทนรับมอบอำนาจทั่วไปไปสามารถทำกิจการแทนตัวการได้ทุกอย่างตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 801⁸⁰ ดังนั้น เมื่อตัวแทนกระทำการไปภายในขอบอำนาจและละเมิดต่อบุคคลอื่น ตัวการย่อมต้องร่วมรับผิดชอบในผลแห่งละเมิดที่ตัวแทนได้กระทำไปนั้น⁸¹

ในส่วนความรับผิดชอบของบุคคลในฐานะตัวการตัวแทน ในกรณีการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักรถบรรทุกทางหลวงนั้นจะมีประเด็นที่สำคัญเกี่ยวกับความรับผิดชอบของบุคคลที่มีชื่อในทางทะเบียนเป็นเจ้าของยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักรถบรรทุก โดยบุคคลดังกล่าวสามารถพิจารณาความรับผิดทางละเมิดในฐานะเป็นตัวการ (Principal) ที่ต้องร่วมรับผิดชอบในผลแห่งละเมิดที่ตัวแทนได้กระทำได้ แม้บุคคลนั้นจะไม่ได้เป็นนายจ้างตามสัญญาจ้าง (Labor Contract) แรงงานก็ตาม โดยจะมีประเด็นสำคัญในการพิจารณาว่าบุคคลดังกล่าวได้มีส่วนรู้เห็นให้มีผู้ใดนำยานพาหนะบรรทุกของตนไปใช้โดยบรรทุกน้ำหนักรถบรรทุกที่กฎหมายกำหนดบนทางหลวง ในลักษณะเป็นการประกอบกรณสงอันเป็นธุรกิจที่มีผลประโยชน์ร่วมกันระหว่างบุคคลที่มีชื่อในทางทะเบียนซึ่งเป็นตัวการกับบุคคลที่ใช้ยานพาหนะนั้นในการกระทำละเมิดซึ่งเป็นตัวแทน อันจะทำให้มีความรับผิดชอบของบุคคลในฐานะตัวการที่จะต้องมีความรับผิดชอบร่วมกันกับตัวแทนในผลแห่งความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักรถบรรทุกนั้น ได้ ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 427 ทั้งนี้ สามารถพิจารณาเทียบเคียงได้จากคำพิพากษาศาลฎีกาในกรณีผู้เป็นเจ้าของรถบรรทุกต้องร่วมรับผิดชอบในฐานะเป็นตัวการสำหรับความเสียหายที่เกิดจากการใช้รถบรรทุกนั้น เช่น

⁷⁹ มาตรา 800 ถ้าตัวแทนได้รับมอบอำนาจแต่เฉพาะการ ท่านว่าจะทำการแทนตัวการได้แต่เพียงในสิ่งที่จำเป็น เพื่อให้กิจการอันเขาได้มอบหมายแก่ตนนั้นสำเร็จคล่องไป

⁸⁰ มาตรา 801 ถ้าตัวแทนได้รับมอบอำนาจทั่วไป ท่านว่าจะทำกิจใด ๆ ในทางจัดการแทนตัวการก็ย่อมทำได้ทุกอย่าง แต่การเช่นอย่างจะกล่าวต่อไปนี้ ท่านว่าหาอาจจะทำได้ไม่ คือ

- (1) ขายหรือจ้างอสังหาริมทรัพย์
- (2) ให้เช่าอสังหาริมทรัพย์กว่าสามปีขึ้นไป
- (3) ให้
- (4) ประนีประนอมยอมความ
- (5) ยื่นฟ้องต่อศาล
- (6) มอบข้อพิพาทให้อนุญาโตตุลาการพิจารณา

⁸¹ อุดมศักดิ์ สินธิพงษ์. (2556). *กฎหมายว่าด้วยความเสียหายทางสิ่งแวดล้อม ความรับผิดทางแพ่ง การชดเชยเยียวยาและการระงับข้อพิพาท* (พิมพ์ครั้งที่ 1). หน้า 200.

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 3568/2552 การที่เจ้าของรถบรรทุกยินยอมให้จำเลยที่ 2 นำรถยนต์บรรทุกคันเกิดเหตุไปใช้ในการประกอบการขนส่งและใช้ใบอนุญาตประกอบการขนส่งส่วนบุคคลของผู้เป็นเจ้าของรถบรรทุก ทั้งรถคันเกิดเหตุมีป้ายวงกลมซึ่งมีชื่อเจ้าของรถบรรทุก ติดอยู่ที่หน้ากระจกรถด้วย พฤติการณ์ดังกล่าวถือได้ว่าจำเลยที่ 2 และเจ้าของรถบรรทุกมีผลประโยชน์ร่วมกันประกอบการขนส่งโดยมีจำเลยที่ 1 เป็นลูกจ้าง จึงต้องร่วมกันรับผิดชอบในละเมิดของลูกจ้างด้วย

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1351/2543 จำเลยที่ 3 มีชื่อเป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์รถยนต์บรรทุกสิบล้อ แม้จำเลยที่ 3 จะให้จำเลยที่ 2 เช่าซื้อรถยนต์บรรทุกสิบล้อดังกล่าวไปประกอบการขนส่งในนามของจำเลยที่ 3 ถือได้ว่าจำเลยที่ 2 และที่ 3 มีผลประโยชน์ร่วมกันในการประกอบการขนส่ง เมื่อจำเลยที่ 1 ซึ่งเป็นลูกจ้างขับรถบรรทุกสิบล้อของจำเลยที่ 3 กระทำละเมิดในทางการที่จ้างและประกอบการขนส่งอันเป็นธุรกิจที่มีผลประโยชน์ร่วมกัน จำเลยที่ 3 จึงต้องร่วมรับผิดชอบด้วย

ในบางกรณี การใช้นานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราบนทางหลวง อาจเป็นกรณีที่ผู้ประกอบการอาจไม่ได้มีกรรมสิทธิ์ในยานพาหนะดังกล่าว หากแต่ได้ยานพาหนะนั้นมาจากการทำสัญญาเช่าหรือสัญญาเช่าซื้อยานพาหนะจากบุคคลอื่นมาใช้ในการประกอบการ ทั้งนี้ ในบางกรณี ผู้ที่มีชื่อทางทะเบียนอาจมีความรับผิดชอบในฐานะเป็นตัวการได้ เนื่องจากผู้ที่เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ในยานพาหนะซึ่งมีชื่อในทางทะเบียนยานพาหนะอาจมีส่วนรู้เห็นในการที่ผู้ประกอบกิจการซึ่งได้ทำสัญญาเช่าหรือสัญญาเช่าซื้อยานพาหนะกับตนหรือผู้ควบคุมยานพาหนะให้มีการใช้นานพาหนะในลักษณะที่มีน้ำหนักบรรทุกเกินอัตราให้ขับบนทางหลวง ดังนั้น บุคคลผู้ที่มีชื่อทางทะเบียนอาจจะต้องมีความรับผิดชอบในทางละเมิดในฐานะตัวการในผลของการกระทำละเมิดของผู้ประกอบกิจการหรือผู้ซึ่งควบคุมยานพาหนะดังกล่าวในฐานะตัวแทน สำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการใช้นานพาหนะนั้น ๆ ทั้งนี้ สามารถเทียบเคียงได้กับคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 7200/2558 ดังนี้ ความรับผิดชอบในกรณีดังกล่าวนี้จะต้องพิจารณาข้อเท็จจริงและพฤติการณ์ที่เกิดขึ้นแต่ละกรณีไป

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 7200/2558 จำเลยที่ 3 เป็นเจ้าของรถบรรทุกหมายเลขทะเบียน 85-3491 นครปฐม และจำเลยที่ 4 เป็นเจ้าของรถบรรทุกกึ่งพ่วงหมายเลขทะเบียน 82-7411 นครปฐม โดยจำเลยที่ 3 และที่ 4 ได้รับอนุญาตเป็นผู้ประกอบการขนส่งรถบรรทุกคันดังกล่าว แม้จำเลยที่ 3 และที่ 4 จะให้จำเลยที่ 2 เช่าซื้อรถบรรทุกดังกล่าวไปก็เป็นเรื่องกรรมสิทธิ์ของรถเท่านั้น จำเลยที่ 3 และที่ 4 หาได้บอกเลิกการประกอบการขนส่งที่เป็นสิทธิเฉพาะตัวของจำเลยที่ 3 และที่ 4 แก่ทางราชการไม่ กลับยอมให้จำเลยที่ 2 นำรถบรรทุกคันเกิดเหตุดังกล่าวไปใช้ประกอบการขนส่งโดยให้จำเลยที่ 1 ลูกจ้างของจำเลยที่ 2 เป็นคนขับในวันเกิดเหตุ พฤติการณ์ดังกล่าวถือได้ว่าจำเลยที่ 3 และที่ 4 กับจำเลยที่ 2 ร่วมกันประกอบการขนส่ง ฉะนั้นเมื่อจำเลยที่ 1 ขับรถบรรทุกคันเกิดเหตุไป

กระทำละเมิดอันต้องรับผิดชอบใช้ให้โจทก์ทั้งสองภายในขอบอำนาจแห่งฐานะตัวแทนเช่นนี้ จำเลยที่ 3 และที่ 4 ซึ่งเป็นตัวการจึงต้องร่วมรับผิดชอบในผลแห่งละเมิดซึ่งจำเลยที่ 1 กระทำไปนั้นตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 427 และมาตรา 820

อนึ่ง ประเด็นปัญหาที่จะทำให้การดำเนินคดีเรียกค่าเสียหายในทางแพ่งจากบุคคลผู้เป็นตัวการจากการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราบนทางหลวงของผู้ที่เป็นตัวแทนที่ต้องร่วมรับผิดชอบในความเสียหาย ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 427 ก็คือการไม่สามารถพิสูจน์ถึงความเสียหายที่เกิดขึ้นว่าเป็นผลโดยตรงจากการที่ตัวแทนได้ใช้ยานพาหนะคันดังกล่าว บรรทุกน้ำหนักเกินอัตราบนทางหลวง เนื่องจาก การบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดแล้วแล่นบนทางหลวง ก็ไม่ได้ทำให้ทางหลวงเกิดความเสียหายโดยทันที จึงทำให้ไม่สามารถพิสูจน์ความสัมพันธ์ระหว่างการใช้นยานพาหนะในการบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดของบุคคลผู้เป็นตัวแทนกับความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ทางหลวง ในประการที่จะเรียกค่าสินไหมทดแทนจากความรับผิดเพื่อละเมิดจากบุคคลผู้เป็นตัวการ ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 427 ต่อไปได้

3) ความรับผิดโดยเคร่งครัด

หลักการพิจารณาความรับผิดทางละเมิดตามหลักความรับผิดโดยเคร่งครัดเป็นหลักที่เข้ามาเกี่ยวความรับผิดที่อยู่บนพื้นฐานความผิด โดยเป็นหลักที่มุ่งเน้นการคุ้มครองผู้เสียหายให้ได้รับการเยียวยาความเสียหายอันเนื่องมาจากสภาพสังคมที่เปลี่ยนแปลงไปส่งให้ผู้เสียหายไม่สามารถพิสูจน์ความผิดของผู้กระทำได้ในบางกรณี เช่น ความเสียหายที่เกิดจากยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล ทั้งนี้ เมื่อการพิสูจน์ (Proof) ความเสียหายของผู้กระทำในกรณีความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นกระทำได้ยากจึงส่งผลให้ความเสียหายตกเป็นบาปเคราะห์ของผู้เสียหายเอง⁸² เช่นนี้แล้ว การที่กฎหมายได้กำหนดความรับผิดของบุคคลไว้โดยเคร่งครัดในลักษณะที่ต้องรับผิดแม้ไม่มีความผิดก็เพื่อคุ้มครองผู้เสียหายให้ได้รับการเยียวยาความเสียหายจากบุคคลที่ควรจะต้องมีหน้าที่รับผิดชอบอันเนื่องมาจากการมีฐานะเป็นผู้ครอบครองหรือเป็นผู้ที่มีกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินซึ่งก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้อื่น

กรณีที่มีความเสียหายซึ่งเกิดแก่ทางหลวงจากการใช้นยานพาหนะที่มีน้ำหนักบรรทุกเกินอัตราที่กำหนดไว้ในประกาศผู้อำนวยการทางหลวงอันเป็นการฝ่าฝืนพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 นั้น ในกรณีนี้เมื่อการใช้นยานพาหนะที่เดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลดังกล่าวก่อให้เกิดความเสียหายขึ้นจึงต้องพิจารณาความรับผิดของบุคคลเพื่อความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ทางหลวงจาก

⁸² วิมล สุวรรณ. (2550). *ความรับผิดทางแพ่งเนื่องมาจากวัตถุอันตราย*. วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. หน้า 36.

ยานพาหนะที่มีน้ำหนักบรรทุกทุกเกินอัตราตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 437⁸³ ซึ่งเป็นบทบัญญัติว่าด้วยความรับผิดชอบทางละเมิดเพื่อความปลอดภัยอันเกิดขึ้นจากยานพาหนะที่เดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 437 เป็นบทบัญญัติที่มีวัตถุประสงค์เพื่อให้มีการใช้บังคับข้อใช้ค่าเสียหายจากยานพาหนะที่เดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล โดยไม่ต้องพิจารณาว่าบุคคลที่จะต้องมีความรับผิดชอบได้กระทำไปโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อแต่อย่างใด เช่นนี้แล้วหากมีความเสียหายที่เกิดขึ้นเพราะยานพาหนะที่เดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลแล้ว บุคคลที่เป็นผู้ครอบครองหรือควบคุมยานพาหนะซึ่งเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลก็จะต้องมีความรับผิดชอบเพื่อละเมิดสำหรับความเสียหายที่เกิดจากยานพาหนะนั้น เว้นแต่เป็นเพราะเหตุสุดวิสัยหรือเป็นเพราะความผิดของผู้เสียหายเอง

อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณากรณีการใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนักบรรทุกทุกเกินอัตราบนทางหลวงซึ่งเป็นเหตุทำให้ทางหลวงได้รับความเสียหาย กรณีจึงถือได้ว่าเป็นความเสียหายอันเกิดจากยานพาหนะที่เดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล ทั้งนี้ บุคคลที่เป็นผู้ครอบครองยานพาหนะในขณะที่เกิดเหตุความเสียหายจากการใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนักบรรทุกทุกเกินอัตราที่ขับบนทางหลวง จึงต้องด้วยข้อสันนิษฐาน (Assumption) ให้ต้องรับผิดชอบเพื่อละเมิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการใช้ยานพาหนะนั้น ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 437 ทั้งนี้ได้ปรากฏในตัวอย่างคำพิพากษาศาลฎีกาในการที่ผู้เสียหายซึ่งเป็น โจทก์ได้ใช้บทบัญญัติตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 437 ดังกล่าวฟ้องร้องเรียกค่าเสียหายจากจำเลยซึ่งใช้ยานพาหนะบรรทุกสิ่งของที่มีน้ำหนักเกินกว่าที่กำหนด แล้วนำวิ่งบนสะพานไม้ของ โจทก์ ทั้ง ๆ ที่มีป้ายห้ามมิให้นำยานพาหนะที่มีน้ำหนักเกินกว่าที่กำหนดขับผ่านสะพานไม้นั้น จนเป็นเหตุให้สะพานไม้นั้นยุบพังชำรุดใช้การไม่ได้

ตามคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 904/2527 ซึ่งมีเนื้อหา ดังนี้ โจทก์บรรยายฟ้องว่า จำเลยเป็นเจ้าของและผู้ครอบครองรถยนต์บรรทุกคันเกิดเหตุซึ่งมีลูกจ้างเป็นผู้ขับขี่ และกล่าวหาว่ารถยนต์คันดังกล่าวบรรทุกขีวมีน้ำหนักรวมรถยนต์ประมาณ 27 ตันครึ่ง แล่นผ่านสะพานไม้ชั่วคราวซึ่ง โจทก์มีอำนาจหน้าที่ดูแลรักษาและได้ติดตั้งป้ายห้ามรถที่มีน้ำหนักบรรทุกเกินกว่า 10 ตันแล่นผ่านไว้แล้วทั้งนี้ โดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ ใช้สิทธิซึ่งมีแต่จะเกิดความเสียหายแก่ผู้อื่น

⁸³ มาตรา 437 บุคคลใดครอบครองหรือควบคุมดูแลยานพาหนะอย่างใด ๆ อันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล บุคคลนั้นจะต้องรับผิดชอบเพื่อการเสียหายอันเกิดแต่ยานพาหนะนั้น เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าการเสียหายนั้นเกิดแต่เหตุสุดวิสัยหรือเกิดเพราะความผิดของผู้ต้องเสียหายนั่นเอง

ความข้อนี้ให้ใช้บังคับได้ตลอดถึงบุคคลผู้มีไว้ในครอบครองของตน ซึ่งทรัพย์อันเป็นของเกิดอันตรายได้โดยสภาพ หรือ โดยความมุ่งหมายที่จะใช้ หรือ โดยอาการกลไกของทรัพย์นั้นด้วย

เป็นเหตุให้สะพานไม้ชั่วคราวยุบพังชำรุดใช้การไม่ได้ เป็นคำฟ้องที่แสดงโดยแจ้งชัดซึ่งสภาพแห่งข้อหาทั้งข้ออ้างที่อาศัยเป็นหลักแห่งข้อหาแล้ว ที่โจทก์บรรยายฟ้องต่อไปว่าการกระทำของจำเลยเป็นการละเมิดต่อโจทก์ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 420, 421, 437 นั้นเป็นการบรรยายฟ้องให้ชัดยิ่งขึ้นอีกว่าจำเลยในฐานะเจ้าของ และ ผู้ครอบครองรถยนต์คันเกิดเหตุจะต้องรับผิดชอบต่อโจทก์ตามมาตรา 437 และการฟ้องให้จำเลยรับผิดชอบตามมาตรา 437 เช่นนี้ไม่จำเป็นต้องระบุชื่อผู้ครอบครองตัวว่าเป็นใครก็ชอบด้วยประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง มาตรา 17

อย่างไรก็ตาม การฟ้องร้องเรียกค่าเสียหายจากผู้ครอบครองยานพาหนะที่มีน้ำหนักบรรทุกเกินบนทางหลวง ตามข้อสันนิษฐานให้ต้องรับผิดชอบเพื่อละเมิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการใช้ยานพาหนะ ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 437 อาจประสบอุปสรรคในเรื่องการไม่สามารถพิสูจน์ถึงความเสียหายที่เกิดขึ้นว่าเป็นผลโดยตรงจากการใช้ยานพาหนะคันดังกล่าวบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราบนทางหลวง เนื่องจากการบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดแล้วแล่นบนทางหลวง ไม่ได้ทำให้ทางหลวงเกิดความเสียหายโดยฉับพลันในทันที กรณีจึงอาจแตกต่างจากข้อเท็จจริงตามคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 904/2527 ที่มีการใช้ยานพาหนะบรรทุกสิ่งของที่มีน้ำหนักเกินกว่าที่กำหนด แล้วนำวิ่งบนสะพานไม้ ทั้ง ๆ ที่มีป้ายห้ามมิให้นำยานพาหนะที่มีน้ำหนักเกินกว่าที่กำหนดขับผ่านสะพานไม้นั้น โดยการกระทำความดังกล่าวอาจเป็นเหตุให้สะพานไม้ยุบพังใช้การไม่ได้ลงในทันที พฤติการณ์ดังกล่าวอาจทำให้โจทก์สามารถพิสูจน์ถึงความเสียหายที่เกิดขึ้นว่ามีความสัมพันธ์กับการใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนักบรรทุกเกินอัตราในประการที่สามารถเรียกค่าเสียหายจากผู้ครอบครองยานพาหนะดังกล่าวในขณะที่เกิดเหตุได้ แต่ในกรณีของการบรรทุกน้ำหนักเกินพิกัดบนถนนหลวงทั่วไปนั้น จำเลยอาจต่อสู้ในเรื่องความเสียหายต่อทางหลวงว่ามีสาเหตุ (Caused) หรือปัจจัยอื่น ๆ ที่ทำให้นถนนเสียหาย เช่น ภัยธรรมชาติ วัสดุที่ใช้ก่อสร้างถนน หรือเหตุปัจจัยจากสถานะแวดล้อมอื่น ๆ เช่น มีรถที่บรรทุกน้ำหนักเกินอัตราบนถนนจำนวนมาก เป็นต้น ด้วยเหตุนี้จึงส่งผลให้การพิสูจน์ความเสียหายที่เกิดขึ้นบนทางหลวงทั่วไปอันเกิดจากยานพาหนะที่มีน้ำหนักบรรทุกเกินอัตราคันใดเป็นการเฉพาะจึงเป็นเรื่องที่ค่อนข้างยากในทางปฏิบัติ⁸⁴

4) ค่าสินไหมทดแทนตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

การพิจารณาค่าสินไหมทดแทนความเสียหายจะต้องถือเอาจำนวนความเสียหายที่บุคคลได้รับจากการกระทำละเมิดเป็นสำคัญ โดยหลักการกำหนดค่าเสียหายจากการกระทำละเมิดปรากฏตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 438⁸⁵ ได้กำหนดหลักการใช้ดุลพินิจกำหนดค่าสินไหม

⁸⁴ วิรากร หอมเย็น, อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 1, หน้า 68.

⁸⁵ มาตรา 438 ค่าสินไหมทดแทนจะพึงใช้โดยสถานใดเพียงใดนั้น ให้ศาลวินิจฉัยตามควรแก่พฤติการณ์และความร้ายแรงแห่งละเมิด

ทดแทนซึ่งเป็นการประเมินความเสียหายจากพฤติกรรมและความร้ายแรงแห่งการกระทำละเมิด โดยมีหลักการพิจารณากำหนดค่าสินไหมทดแทนความเสียหาย (Vindication) เพื่อให้บุคคลผู้ที่กระทำการอันเป็นละเมิดต้องชดใช้ความเสียหายที่ตนได้ก่อขึ้นอย่างเป็นธรรม (Fairness) ตามควรแก่พฤติกรรม หมายถึง สถานการณ์ตามข้อเท็จจริง สภาพแวดล้อมเกี่ยวกับความเสียหายอันเกิดจากการกระทำละเมิด เช่น กำหนดค่าเสียหายตามพฤติกรรมที่ว่าความเสียหายได้เกิดขึ้นเพราะฝ่ายใดเป็นผู้ก่อให้เกิดความเสียหายมากน้อยกว่ากัน หรือกรณีทรัพย์สินเสียหาย ศาลก็จะพิจารณาตามพฤติกรรมในด้านมูลค่าทรัพย์สินตามราคาตลาดในขณะนั้นเพื่อนำมาพิจารณาเพื่อกำหนดค่าเสียหายได้

ส่วนการกำหนดค่าเสียหายตามความร้ายแรงแห่งละเมิด หมายถึง ลักษณะของการกระทำที่ก่อให้เกิดความเสียหายขึ้นว่าได้กระทำไปโดยมิได้คำนึงถึงผลความเสียหายหรือผลกระทบที่จะเกิดแก่บุคคลอื่น เช่น การจงใจทำให้ทรัพย์สินของราชการเสียหายอันเป็นการกระทำที่ไม่คำนึงถึงสิทธิอันชอบธรรมของส่วนรวม กรณีเช่นนี้ การกำหนดค่าเสียหายตามความร้ายแรงแห่งละเมิดก็จะมีควมร้ายแรง

ค่าสินไหมทดแทนความเสียหายที่เกิดจากทรัพย์สินตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 438 วรรคสอง ได้แก่

1) การคืนทรัพย์สินที่ผู้เสียหายต้องเสียไปเพราะละเมิด เป็นกรณีการคืนทรัพย์สินที่ต้องเสียหายไปจากการเอาทรัพย์สินไป หรือมีทรัพย์สินในลักษณะรูปแบบเดียวกันกับทรัพย์สินที่ต้องเสียหายมาคืนให้แก่บุคคลที่ต้องเสียหายได้ ทั้งนี้ ในกรณีที่ทรัพย์สินยังอาจเอามาคืนได้ ก็ต้องดำเนินการให้เป็นไปตามนั้น เว้นแต่กรณีจะไม่สามารถกระทำได้ ก็จะพิจารณาให้ใช้ราคาทรัพย์สิน

2) การใช้ราคาทรัพย์สินอันเสียหายเพราะเหตุละเมิด เป็นการกำหนดให้ผู้กระทำละเมิดต้องชดใช้เงินในกรณีที่ไม่อาจคืนทรัพย์สินที่ต้องเสียหายเพราะการกระทำของตน เนื่องจากทรัพย์สินนั้นถูกทำลายหรือเสื่อมเสียไปเพราะอุบัติเหตุ หรือ การคืนทรัพย์สินไม่อาจกระทำได้เพราะเหตุอันพ้นวิสัย โดยอาจเรียกดอกเบี้ย (Interest) จากจำนวนเงินที่ต้องใช้นั้นซึ่งประเมินจากราคาทรัพย์สินในช่วงเวลาที่ทำให้ทรัพย์สินนั้นเสียหาย โดยนำช่วงเวลาที่ทรัพย์สินมีมูลค่าสูงที่สุดหรือราคาทรัพย์สินในวันที่ต้องชดใช้คืนมาเป็นฐานในการคำนวณดอกเบี้ย

3) การชดใช้ค่าเสียหายเพื่อความเสียหายที่ได้ก่อขึ้น เนื่องจากบุคคลที่เป็นเจ้าของทรัพย์สินต้องขาดประโยชน์ในการใช้ทรัพย์สินนั้นเพราะการกระทำละเมิดเป็นเหตุให้ทรัพย์สินต้อง

อนึ่ง ค่าสินไหมทดแทนนั้น ได้แก่การคืนทรัพย์สินอันผู้เสียหายต้องเสียไปเพราะละเมิด หรือใช้ราคาทรัพย์สินนั้น รวมทั้งค่าเสียหายอันจะพึงบังคับให้ใช้เพื่อความเสียหายอย่างใด ๆ อันได้ก่อขึ้นนั้นด้วย

เสียหาย ดังนั้น แม้จะมีการคืนทรัพย์สินใช้ราคาทรัพย์สินก็อาจคำนวณรวมค่าเสียหายที่ต้องทำให้ทรัพย์สินเสื่อมสภาพ เสื่อมราคาหรือไม่สามารถใช้ประโยชน์ให้เหมือนเดิมได้⁸⁶

เมื่อพิจารณากรณีความเสียหายของทางหลวงซึ่งเป็นทรัพย์สินของรัฐ (State Property) จากการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์นั้น โดยสภาพย่อมเป็นการพันวิสัยที่จะให้มีการใช้คืนทรัพย์สินในลักษณะที่เป็นการส่งคืนทางหลวงในสภาพก่อนที่จะมีการกระทำละเมิด ดังนั้น การกำหนดค่าสินไหมทดแทนจึงอาจทำได้เพียงการใช้ราคาหรือชดใช้ค่าเสียหาย อย่างไรก็ตาม ยังไม่เคยมีกรณีที่กรมทางหลวงหรือกรมทางหลวงชนบทฟ้องดำเนินคดีให้ผู้ควบคุมยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่จะต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่กรมทางหลวงในความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ทางหลวงจากการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราซึ่งเป็นพฤติการณ์ที่ฝ่าฝืนกฎหมายแต่อย่างใด ทั้งนี้ กรมทางหลวงจะดำเนินคดีอาญาตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 เท่านั้น

ข) หลักกฎหมายสัญญาที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง

การบรรทุกสินค้านั้นส่วนใหญ่เป็นไปเพื่อการขนส่งสินค้าหรือวัสดุในทางธุรกิจหรือทางพาณิชย์ ในธุรกิจการขนส่งสินค้านั้น ผู้ที่รับขนส่งสินค้าโดยรถบรรทุก อาจเป็นผู้รับขนตามสัญญา รับขน หรือ อาจเป็นการจ้างทำของ หรืออาจเป็นการขนส่งตามสัญญาที่ไม่มีชื่อก็ได้ ทั้งนี้ความรับผิดชอบและหน้าที่ตามกฎหมายของสัญญาแต่ละประเภทย่อมมีความแตกต่างกันด้วย หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งว่า สัญญาแต่ละประเภทจะมีนิติสัมพันธ์ระหว่างคู่สัญญา (Counterparty) และจะส่งผลให้เกิดสิทธิหน้าที่ และความรับผิดชอบที่แตกต่างกันนั่นเอง

(1) สัญญารับขน

ในกรณีที่ได้รับจ้างเป็นผู้ขนส่งการรับขนโดยได้รับค่าตอบแทนเป็นปกติตามลักษณะของการประกอบวิชาชีพ สัญญาดังกล่าวก็จะเป็นสัญญารับขน ทั้งนี้ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วยลักษณะรับขน หมวดการรับขนของ ตามมาตรา 608 – 633 ได้บัญญัติเกี่ยวกับการกำหนดสิทธิ หน้าที่และความรับผิดชอบของผู้ส่งและผู้ขนส่งตามสัญญารับขน ดังนี้

- ลักษณะนิติสัมพันธ์ระหว่างผู้ส่งและผู้ขนส่ง

ลักษณะนิติสัมพันธ์ระหว่างผู้ส่งและผู้ขนส่งตามสัญญารับขนของ เป็นกรณีที่ผู้ส่ง ในกรณีผู้ส่งได้ออกใบตราส่งให้แก่ผู้ขนส่ง ให้เรียกว่าผู้ตราส่ง ซึ่งเป็นผู้ทำความตกลงกับผู้ขนส่ง ให้ขนของส่งไปให้แก่ผู้รับตราส่ง อันเป็นบุคคลที่ผู้ส่งมีความประสงค์ที่จะส่งของไปให้นั้น

⁸⁶ วารีนาสกุล. อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 70. หน้า 290 – 292.

ทั้งนี้ผู้ส่งจะให้คำตอบแทนซึ่งเป็นบำเหน็จที่จะต้องจ่ายให้ผู้ขนส่งเพื่อการขนส่งของ ซึ่งจะเรียกว่าค่าระวางพาหนะ (ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 610⁸⁷)

- หน้าที่ในการจัดทำเอกสารใบกำกับของและใบตราส่ง

ในการรับขนส่งของตามสัญญารับขนของ (Contract of Carriage) นั้น หากผู้ขนส่งมีความประสงค์ที่จะเรียกเอา ใบกำกับของ ในการนี้ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 612⁸⁸ บัญญัติให้ผู้ส่งจะต้องดำเนินการจัดทำเอกสารดังกล่าวให้แก่ผู้ขนส่ง พร้อมทั้งลงลายมือชื่อของผู้ส่งเป็นสำคัญ อีกทั้ง ใบกำกับของจะต้องแสดงรายการตามที่กำหนด

ในทางกลับกันหากผู้ส่งมีความประสงค์ที่จะเรียกเอาใบตราส่ง ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 613⁸⁹ ผู้ขนส่งจะต้องดำเนินการจัดทำเอกสารดังกล่าวให้แก่ผู้ส่ง พร้อมทั้งลงลายมือชื่อของผู้ขนส่งเป็นสำคัญ อีกทั้ง ใบตราส่งจะต้องแสดงรายการตามที่กำหนด

ทั้งนี้ จะเห็นได้ว่าตามเอกสารใบกำกับของ (Invoice) และใบตราส่ง (Delivery Order) จะแสดงน้ำหนักของสิ่งของที่จะขนส่งกันตามสัญญารับขนของผู้ส่งได้ว่าจ้างผู้ขนส่ง ดังนั้นในเบื้องต้นผู้ส่งหรือผู้ขนส่งย่อมจะทราบได้ในการจัดทำเอกสารใบกำกับของ หรือใบตราส่งว่าสิ่งของที่ได้ว่าจ้างให้ขนส่งตามสัญญานั้นมีน้ำหนักทั้งหมดเท่าไร อย่างไรก็ตาม ในส่วนของการขนส่งตามสัญญารับขน ผู้ขนส่งย่อมจะมีหน้าที่ในการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะอย่างยิ่งตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 มาตรา 61 ที่ห้ามมิให้ใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกิน

⁸⁷ มาตรา 610 อันบุคคลผู้ทำความตกลงกับผู้ขนส่งเพื่อให้นำของส่งไปนั้น เรียกว่าผู้ส่ง หรือผู้ตราส่ง
บุคคลผู้ซึ่งเขาส่งของไปถึงนั้น เรียกว่า ผู้รับตราส่ง
บำเหน็จอันจะต้องจ่ายให้เพื่อการขนส่งของนั้น เรียกว่าค่าระวางพาหนะ

⁸⁸ มาตรา 612 ถ้าผู้ขนส่งเรียกเอาใบกำกับของ ผู้ส่งต้องทำให้ใบกำกับของนั้นต้องแสดงรายการต่อไปนี้ คือ
(1) สภาพและน้ำหนัก หรือขนาดแห่งของที่ส่ง กับสภาพ จำนวน และเครื่องหมายแห่งหีบห่อ
(2) ตำบลที่กำหนดให้ส่ง
(3) ชื่อหรือยี่ห้อ และสำนักของผู้รับตราส่ง
(4) ตำบลและวันที่ออกใบกำกับของนั้น
อนึ่งใบกำกับของนั้นต้องลงลายมือชื่อผู้ส่งเป็นสำคัญ

⁸⁹ มาตรา 613 ถ้าผู้ส่งเรียกเอาใบตราส่ง ผู้ขนส่งก็ควรทำให้ใบตราส่งนั้นต้องแสดงรายการต่อไปนี้ คือ
(1) รายการดังกล่าวไว้ในมาตรา 612 อนุมาตรา 1, 2 และ 3
(2) ชื่อหรือยี่ห้อของผู้ส่ง
(3) จำนวนค่าระวางพาหนะ
(4) ตำบลและวันที่ออกใบตราส่ง
อนึ่งใบตราส่งนั้นต้องลงลายมือชื่อผู้ขนส่งเป็นสำคัญ

อัตราที่ผู้อำนวยการทางหลวงประกาศกำหนดไว้ ดังนั้น ถ้าหากสิ่งของที่ผู้ส่งว่าจ้างให้ขนส่ง มีน้ำหนักของสิ่งของทั้งหมดเกินอัตราน้ำหนักที่ประกาศผู้อำนวยการทางหลวงกำหนด ผู้ขนส่งก็ต้องมีหน้าที่ในการบริหารจัดการการรับขนส่งสินค้าตามสัญญาให้เป็นไปตามกฎหมาย เช่น แบ่งจำนวนการขนส่งสิ่งของในแต่ละรอบให้มีน้ำหนักสิ่งของรวมกับน้ำหนักรถบรรทุกไม่เกินอัตราน้ำหนักที่กฎหมายกำหนด เป็นต้น ดังนั้น ถ้าหากผู้ขนส่งบรรทุกสิ่งของตามที่กำหนดไว้ในใบกำกับของหรือใบตราส่ง ไปในการขนส่งในคราวเดียว จนทำให้น้ำหนักในการบรรทุกเกิน ไปจากอัตราน้ำหนักที่ประกาศผู้อำนวยการทางหลวงกำหนด ผู้ขนส่งก็ย่อมที่จะต้องรับผิดชอบตามพระราชบัญญัติทางหลวง ฯ มาตรา 73/2 ซึ่งเป็นความรับผิดชอบทางอาญา อีกทั้ง การขนส่งทำให้เกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สินของกรมทางหลวง ก็ย่อมที่จะทำให้เกิดความรับผิดชอบในทางละเมิดต่อกรมทางหลวงได้

อนึ่ง จากการศึกษาการใช้บังคับ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 พบว่าในการประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของรถบรรทุก ตามมาตรา 32 (6) แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 นั้น คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางได้มีมติในการประชุมครั้งที่ 4/2557 เมื่อวันที่ 4 กันยายน 2557 อนุมัติให้นายทะเบียนกลางกำหนดเงื่อนไขเกี่ยวกับมาตรฐานบริการในการประกอบการขนส่งไว้ในใบอนุญาตประกอบการได้มีการควบคุมมาตรฐานในการประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของรถบรรทุก ตามมาตรา 32 (6)

ทั้งนี้ ในการจัดทำใบกำกับการขนส่ง เป็นเงื่อนไขในใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์ (Animal Transport) หรือสิ่งของด้วยรถบรรทุกตามมาตรา 32 (6) แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ดังนั้น ผู้ประกอบการขนส่งหรือนายจ้างที่ฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามมีความผิดต้องระวางโทษตามมาตรา 131 ปรับไม่เกินห้าหมื่นบาท

อย่างไรก็ตาม จากการศึกษาพบว่าในแบบใบกำกับการขนส่งที่อธิบดีกรมการขนส่งทางบกกำหนดขึ้นมีข้อมูลที่ผู้ประกอบการต้องกรอกข้อมูลเกี่ยวกับชื่อผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งรายละเอียดเกี่ยวกับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง รถที่ใช้ในการขนส่ง พนักงานขับรถ จุดต้นทาง – ปลายทาง รายการชนิด/ประเภทสินค้า น้ำหนักสินค้า (Product Weight) หรือปริมาณสินค้า โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อแจ้งข้อมูลให้เจ้าหน้าที่ของหน่วยงานต่าง ๆ ใช้ในการตรวจสอบเบื้องต้น แต่ใบกำกับการขนส่งดังกล่าว ไม่ได้ระบุน้ำหนักของยานพาหนะรวมน้ำหนักของสิ่งของที่บรรทุกด้วย จึงทำให้ในส่วนของการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าพนักงานทางหลวงในการตรวจสอบบุคคลที่ใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2522 ยังคงต้องทำการตรวจสอบน้ำหนักยานพาหนะและสิ่งของที่บรรทุกมา โดยใช้เครื่องชั่งน้ำหนักเพื่อตรวจสอบว่ามีกรบรรทุกเกินกว่าอัตราที่ได้กำหนดหรือไม่อีกครั้งหนึ่ง

ทั้งนี้ มีข้อสังเกตเพิ่มเติมว่าแม้เจ้าพนักงานทางหลวงจะสามารถตรวจสอบใบกำกับการขนส่งจากผู้ขับรถบรรทุกได้ แต่ถ้าหากผู้ขับรถไม่มีใบกำกับการขนส่งมาแสดง เจ้าพนักงานทางหลวงก็ไม่มีอำนาจดำเนินการตามกฎหมายในความผิดฐานไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขประกอบการขนส่งได้ เนื่องจากเป็นอำนาจหน้าที่ของผู้ตรวจการขนส่ง ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 หากแต่เจ้าพนักงานทางหลวงอาจประสานไปยังสำนักงานขนส่งพื้นที่เพื่อดำเนินการต่อไปได้

- ความรับผิดชอบของผู้ส่งในกรณีที่สิ่งของที่ขนส่งมีสภาพอันจะก่อให้เกิดอันตราย

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 619⁹⁰ กำหนดกรณีที่สิ่งของมีสภาพอันจะก่อให้เกิดอันตรายได้ หรือน่าจะก่อให้เกิดเสียหายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินของบุคคลอื่น กรณีเช่นนี้ ผู้ส่งจะต้องแสดงสภาพแห่งสิ่งของนั้น ไว้ก่อนทำสัญญารับขน เพื่อที่ผู้ขนส่งจะได้รับรู้และใช้ความระมัดระวังเป็นพิเศษ หรือห้ามมาตรการป้องกันไม่ให้เกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินได้ รวมทั้งผู้ขนส่งอาจคิดค่าระวางพาหนะให้เพิ่มขึ้นเพื่อให้คุ้มกับค่าใช้จ่ายและการเสี่ยงภัยที่รับภาระ⁹¹ แต่ถ้าผู้ส่งไม่ได้แจ้งให้ผู้ขนส่งทราบถึงสภาพอันตรายแห่งของที่ขนส่ง แล้วปรากฏต่อมาว่าในการรับขนสิ่งของนั้น ได้ทำให้เกิดความเสียหายแก่บุคคล (Damage to Person) หรือทรัพย์สินของบุคคลอื่น ในกรณีเช่นนี้ ผู้ส่งจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการขนส่งสิ่งของนั้น ในทางกลับกัน ถ้าผู้ส่งได้แจ้งถึงสภาพของว่าเป็นอันตรายให้แก่ผู้ขนส่ง และผู้ขนส่งรับขนของดังกล่าว และถ้ามีความเสียหายเกิดขึ้นแก่ผู้ขนส่ง ในกรณีนี้ผู้ส่งไม่มีความรับผิดชอบแต่อย่างใดต่อผู้ขนส่ง

ทั้งนี้ สภาพอันจะก่อให้เกิดอันตราย หรือสภาพที่อาจจะก่อให้เกิดความเสียหายให้แก่บุคคลหรือทรัพย์สิน เช่น สารเคมี สารไวไฟ วัตถุระเบิด สัตว์ร้ายที่มีพิษซึ่งอาจเป็นอันตราย เป็นต้น⁹² เมื่อพิจารณาความรับผิดชอบตามสัญญารับขนในความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ทางหลวง ซึ่งเกิดจากการใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนักเกินอัตราที่กำหนดไว้ในประกาศผู้อำนวยการทางหลวง โดยความเสียหายดังกล่าวเกิดมาจากการขนส่งสิ่งของตามสัญญารับขนระหว่างผู้ส่งกับผู้ขนส่ง เมื่อพิจารณาตามหลักเกณฑ์ที่ได้กล่าวมาแล้ว กรณีน้ำหนักของสิ่งของ ไม่ใช่ลักษณะสภาพแห่งของ The Nature of Goods ซึ่งมีสภาพอันจะก่อให้เกิดอันตราย หรือสภาพที่อาจจะก่อให้เกิดความเสียหายให้แก่บุคคลหรือทรัพย์สินแต่ประการใด ดังนั้น จึงไม่ทำให้เกิดหน้าที่แก่ผู้ส่งที่จะต้องแจ้งรายละเอียดเกี่ยวกับ

⁹⁰ มาตรา 619 ถ้าของเป็นสภาพอันจะก่อให้เกิดอันตรายได้ หรือเป็นสภาพเกลือกจะก่อให้เกิดเสียหายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินไว้แล้ว ผู้ส่งต้องแสดงสภาพแห่งของนั้น ไว้ก่อนทำสัญญา ถ้ามิได้ทำเช่นนั้นผู้ส่งจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายไม่ว่าอย่างใด ๆ อันเกิดแต่ของนั้น

⁹¹ โฟทจิต เอกกรจร. (2561). *คำอธิบาย อ้างแรงงาน อ้างทำของ รับขน* (พิมพ์ครั้งที่ 14). กรุงเทพฯ: เดือนตุลา. หน้า 356.

⁹² เรื่องเดียวกัน, หน้า 355.

น้ำหนักของสิ่งของทั้งหมดที่จะให้ขนส่งไว้ก่อนทำสัญญารับขน ในประการที่ถ้าผู้ส่งไม่แจ้งแก่ผู้ขนส่ง แล้วปรากฏต่อมาว่าในการรับขนสิ่งของนั้น ได้ทำให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินของบุคคลอื่น จะทำให้ผู้ส่งจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการขนส่งสิ่งของที่มีสภาพแห่งของอันจะก่อให้เกิดอันตราย ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 619 แต่อย่างใด

(2) ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตามสัญญาจ้างทำของ

ในกรณีที่ผู้ว่าจ้างได้ว่าจ้างผู้รับจ้างให้ขนส่งเคลื่อนย้ายสิ่งของตามที่กำหนดไว้จนสำเร็จ โดยที่ผู้ว่าจ้างตกลงที่จะให้ค่าจ้างเพื่อผลสำเร็จในการงานที่ผู้รับจ้างได้ทำ อีกทั้ง ผู้รับจ้างก็ไม่ได้ประกอบอาชีพในการรับขนเป็นปกติธุระ สัญญาดังกล่าวก็จะเป็นสัญญาจ้างทำของ และเมื่อพิจารณาประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะ 7 จ้างทำของ ตามมาตรา 587 – 607 ซึ่งเป็นบทบัญญัติเกี่ยวกับการกำหนดลิสิต หน้าที่และความรับผิดชอบของผู้ว่าจ้างและผู้รับจ้างตามสัญญาจ้างทำของ โดยสรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

- ลักษณะนิติสัมพันธ์ระหว่างผู้ว่าจ้างและผู้รับจ้าง

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ได้ให้ความหมายของสัญญาจ้างทำของไว้ในมาตรา 587⁹³ และเมื่อพิจารณาความหมายของสัญญาจ้างทำของที่ได้กล่าวมาในข้างต้นแล้ว ก็สามารถที่จะแยกพิจารณาถึงนิติสัมพันธ์ของสัญญาจ้างทำของได้ ดังนี้

1) สัญญาจ้างทำของเป็นสัญญาที่มีคู่สัญญา 2 ฝ่าย ก็คือ ฝ่ายผู้ว่าจ้างฝ่ายหนึ่งซึ่งเป็นผู้ที่ตกลงให้ผู้รับจ้างทำการงานสิ่งใดจนสำเร็จให้แก่ตน แล้วจะจ่ายสินจ้างให้แก่ผู้รับจ้าง ส่วนคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งก็คือผู้รับจ้างที่ตกลงรับจะทำการงานสิ่งใดสิ่งหนึ่งจนสำเร็จให้แก่ผู้ว่าจ้าง โดยจะได้รับสินจ้างเป็นการตอบแทน เช่น นายเอก เป็นเจ้าของธุรกิจก่อสร้างที่จังหวัดอยุธยา ได้ว่าจ้างให้นายโทใช้รถบรรทุกส่วนตัวของตนบรรทุกหินคลุกที่ร้านของตนไปส่งให้แก่ลูกค้าที่จังหวัดสระบุรี โดยนายเอกตกลงที่จะชำระสินจ้างเป็นเงินจำนวน 5,000 บาท ในภายหลังที่นายโทนำหินคลุกไปส่งให้แก่ลูกค้าสำเร็จ เป็นต้น อีกทั้ง ความสัมพันธ์ระหว่างคู่สัญญาตามสัญญาจ้างทำของ ผู้รับจ้างจะรับทำการงานให้จนสำเร็จแก่ผู้ว่าจ้าง โดยผู้รับจ้างไม่ได้อยู่ใต้อำนาจบังคับบัญชาของผู้ว่าจ้างแต่อย่างใด

2) วัตถุประสงค์ของสัญญา สัญญาจ้างทำของมีวัตถุประสงค์ที่สำคัญคือ การที่ผู้รับจ้างตกลงจะทำการงานสิ่งใดสิ่งหนึ่งให้แก่ผู้ว่าจ้างจนเป็นผลสำเร็จ

3) ผู้ว่าจ้างตกลงจะให้สินจ้างเพื่อผลสำเร็จของการทำงานนั้น ในสัญญาจ้างทำของนั้น เมื่อผู้รับจ้างทำการงานให้แก่ผู้ว่าจ้าง ก็จะได้รับสินจ้างเป็นการตอบแทน ดังนั้น สัญญา

⁹³ มาตรา 587 อันว่าสัญญาจ้างทำของนั้น คือสัญญาซึ่งบุคคลคนหนึ่ง เรียกว่าผู้รับจ้าง ตกลงจะรับทำการงานสิ่งใดสิ่งหนึ่งจนสำเร็จให้แก่บุคคลอีกคนหนึ่ง เรียกว่าผู้รับจ้าง และผู้ว่าจ้างตกลงจะให้สินจ้างเพื่อผลสำเร็จแห่งการที่ทำงานนั้น

จ้างทำของจึงเป็นสัญญาที่มีค่าตอบแทน และเป็นสัญญาต่างตอบแทนที่คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายมีหน้าที่ตอบแทนซึ่งกันและกัน ทั้งนี้ สินจ้างที่จะต้องจ่ายอาจจะเป็นเงินตราหรือตกลงจะจ่ายเป็นทรัพย์สินอย่างอื่นก็ได้⁹⁴

- หน้าที่และความรับผิดชอบในการกระทำของผู้รับจ้าง หากว่าผู้ว่าจ้างมีส่วนผิดในการงานที่สั่งให้ทำ หรือในการเลือกผู้รับจ้าง หรือในคำสั่งที่ตนได้ให้ไว้

หลักผู้ว่าจ้างซึ่งอาจเป็นเจ้าของสินค้าหรือบุคคลอื่นที่มาว่าจ้าง ไม่ต้องรับผิดชอบในการกระทำละเมิดที่ผู้รับจ้างทำของได้ไปกระทำขึ้นแก่บุคคลภายนอก เนื่องจากผู้รับจ้างไม่ได้อยู่ภายใต้การควบคุมบังคับบัญชาของผู้ว่าจ้าง ในลักษณะเดียวกับลูกจ้างในสัญญาจ้างแรงงาน ดังนั้น ถ้าหากผู้รับจ้างรับขนตามสัญญาจ้างทำของได้ใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่ผู้อำนวยการทางหลวงประกาศกำหนดไว้ เป็นเหตุให้เกิดความเสียหายแก่ทางหลวง ผู้รับจ้างก็ย่อมที่จะต้องมีความรับผิดชอบตามกฎหมายตามพระราชบัญญัติทางหลวง รวมถึงความรับผิดชอบอื่น เช่น ความรับผิดชอบเพื่อละเมิดโดยอาจต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในความเสียหายที่เกิดขึ้นตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 420 โดยผู้ว่าจ้างมีส่วนร่วมรับผิดชอบด้วย อย่างไรก็ตาม ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 428⁹⁵ ทำให้ผู้ว่าจ้างจะต้องรับผิดชอบในมูลละเมิดที่ผู้รับจ้างได้กระทำไป ได้แก่

1) ผู้ว่าจ้างมีส่วนผิดในการที่สั่งให้ผู้รับจ้างทำ เป็นกรณีที่ผู้ว่าจ้างเป็นผู้ผิดในการงานที่สั่งให้ทำ โดยผู้ว่าจ้างได้กระทำการโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อในการสั่งการให้ผู้รับจ้างกระทำในสัญญาจ้างทำของ เป็นเหตุให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลอื่น โดยความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นเป็นผลโดยตรงจากการงานที่ผู้ว่าจ้างสั่งให้ผู้รับจ้างทำ หรือ การงานที่ผู้ว่าจ้างสั่งให้ผู้รับจ้างทำ เป็นเหตุให้บุคคลภายนอกหรือทรัพย์สินของบุคคลภายนอกได้รับความเสียหาย⁹⁶

⁹⁴ ไพทิจิต เอกจริยกร. อ่างแล้วเชิงอรรถที่ 91. หน้า 149.

⁹⁵ มาตรา 428 ผู้ว่าจ้างทำของไม่ต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายอันผู้รับจ้างได้ก่อให้เกิดขึ้นแก่บุคคลภายนอกในระหว่างทำการงานที่ว่าจ้าง เว้นแต่ผู้ว่าจ้างจะเป็นผู้ผิดในส่วนการงานที่สั่งให้ทำ หรือในคำสั่งที่ตนให้ไว้ หรือในการเลือกหาผู้รับจ้าง

⁹⁶ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 7873/2542 จำเลยเป็นเจ้าของที่ดินข้างเคียงที่ดินโจทก์ ได้ปลูกสร้างอาคารชุดสูง 33 ชั้น จำนวน 4 อาคาร เพื่อขายหรือให้เช่า ระหว่างก่อสร้างอาคารดังกล่าว บ้านและสิ่งปลูกสร้างในที่ดินของโจทก์เกิดความเสียหาย ดังนี้ จำเลยเป็นเจ้าของโครงการอาคารชุดและได้รับอนุญาตจากเจ้าพนักงานท้องถิ่นให้ดำเนินการก่อสร้างอาคารในโครงการทั้งหมด แม้จำเลยจะทำสัญญาว่าจ้างบริษัทอื่นให้ดำเนินการก่อสร้างในส่วนต่าง ๆ แทน แต่จำเลยก็ยังคงเป็นเจ้าของกิจการก่อสร้างในโครงการทั้งหมด และตามสัญญาว่าจ้างดังกล่าว เช่น สัญญาซื้อเสาเข็มคอนกรีตปรากฏตามสัญญาว่า จำเลยจะต้องจัดหาสถานที่สำหรับกองเสาเข็มและจัดทำทางเพื่อให้รถบรรทุกเสาเข็มเข้าไปส่งยังจุดทำงานได้โดยสะดวก และสัญญาว่าจ้างตอกเสาเข็มปรากฏตามสัญญาว่า จำเลย

2) ผู้ว่าจ้างมีส่วนผิดในการเลือกผู้รับจ้าง เป็นกรณีที่โดยสภาพของการทำงานไม่ทำให้เกิดความเสียหายหรือโดยคำสั่งก็ไม่ได้ทำให้เกิดความเสียหาย หากแต่ความเสียหายที่เกิดขึ้นเนื่องมาจากผู้ว่าจ้างเลือกผู้รับจ้างที่ไม่มีความสามารถหรือมีคุณสมบัติไม่เหมาะสมกับงานที่ตนได้ว่าจ้าง จนทำให้ผู้รับจ้างทำให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลอื่นในงานที่ตนได้รับการว่าจ้าง อันเนื่องมาจากผู้ว่าจ้างมีส่วนผิดในการเลือกผู้รับจ้างที่ไม่มีความเหมาะสมในการทำงาน

3) ผู้ว่าจ้างมีส่วนผิดในคำสั่งที่ได้ให้ไว้ โดยเป็นกรณีที่โดยสภาพของการทำงานไม่ก่อให้เกิดความเสียหาย แต่คำสั่งของผู้ว่าจ้างที่สั่งให้ผู้รับจ้างทำทำให้เกิดความเสียหายขึ้น⁹⁷

เช่น นายเอกได้ว่าจ้างให้นายโทใช้รถบรรทุกส่วนตัวของตนบรรทุกหินคลุกที่ร้านของตนจำนวน 60 ตัน ไปส่งให้แก่ลูกค้าที่จังหวัดสระบุรี โดยนายเอกได้มีคำสั่งให้นายโทบรรทุกหินคลุกจำนวนดังกล่าวมาในคราวเดียว ไม่ให้มีการแบ่งบรรทุก นายโทก็รับคำสั่งจากนายเอกมาปฏิบัติตาม ทั้งนี้ การใช้รถบรรทุกของนายโทซึ่งเป็นผู้รับจ้างบรรทุกหินคลุกจำนวน 60 ตันมาในคราวเดียวตามคำสั่งของนายเอกผู้ว่าจ้าง แล้วนำไปเล่นบนทางหลวง ซึ่งเป็นการบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่กำหนดไว้ในประกาศผู้อำนวยการทางหลวง เป็นเหตุให้ถนนทางหลวงได้รับความเสียหายจากการกระทำของนายโท ดังนั้น กรมทางหลวงจึงสามารถเรียกให้นายเอก ผู้ว่าจ้าง ต้องรับผิดชอบต่อการกระทำของนายโท ผู้เสียหายในฐานะเป็นผู้ผิดในส่วนงานที่สั่งให้ทำ ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 428

(3) ความรับผิดชอบของคู่สัญญาขนส่งตามสัญญาที่ไม่มีชื่อ

สัญญาไม่มีชื่อ คือ เป็นสัญญาซึ่งไม่มีชื่อบัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 แต่ประการใด กล่าวคือ สัญญาดังกล่าวไม่มีลักษณะของสัญญาเป็นสัญญาจ้างแรงงาน หรือสัญญาจ้างทำของ หรือสัญญารับขนในประการที่จะสามารถใช้บังคับบทบัญญัติตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ในส่วนสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบตามบทบัญญัติของเอกเทศสัญญาต่าง ๆ ได้อย่างใด

ต้องรับผิดชอบกรณีที่มีความเสียหายของอาคารข้างเคียงเนื่องจากความสั่นสะเทือนหรือจากแรงดันของดินจากการตอกเสาเข็ม เช่นนี้ถือว่าจำเลยต้องรับผิดชอบต่อโจทก์ทั้งสองในฐานะเป็นผู้ผิดในส่วนงานที่สั่งให้ทำตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 428

⁹⁷ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 368/2518 จำเลยทั้งสามกับ จ.จ้างเหมาให้ ส.สร้างตึกแถวให้คนละห้อง โดยต่างคนต่างจ้างและแยกกันทำสัญญาคนละฉบับ ส.ตอกเสาเข็มเพื่อก่อสร้างตึกแถวดังกล่าว ทำให้ตึกของโจทก์ซึ่งอยู่ในที่ข้างเคียงสั่นสะเทือนและแตกร้าว เมื่อการก่อสร้างต้องเป็นไปตามการงานที่จำเลยสั่งให้ทำตามข้อบังคับในสัญญาจ้างจำเลยจึงต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายนั้น ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 428

ทั้งนี้ สัญญาที่ไม่มีชื่อนั้น คู่สัญญาใช้เสรีภาพในการแสดงเจตนา กำหนดเนื้อหาของสัญญาให้เป็นไปตามความประสงค์ของคู่สัญญาทั้งสองฝ่าย โดยอยู่ภายใต้กรอบของการไม่ขัดต่อกฎหมายอันเกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน สัญญาดังกล่าวมีผลใช้บังคับได้ ไม่ตกเป็นโมฆะ ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 151⁹⁸

- ลักษณะนิติสัมพันธ์ระหว่างคู่สัญญาขนส่งตามสัญญาที่ไม่มีชื่อ

ลักษณะนิติสัมพันธ์ระหว่างคู่สัญญาขนส่งตามสัญญาที่ไม่มีชื่อ ให้บังคับไปตามวัตถุประสงค์แห่งสัญญา ตลอดจนข้อตกลงในสัญญาที่กำหนดสิทธิ หน้าที่และความรับผิดชอบระหว่างกันไว้

ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตามสัญญาที่ไม่มีชื่อ

ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตามสัญญาที่ไม่มีชื่อในกรณีที่ทำให้เกิดความเสียหายให้แก่บุคคลอื่นจากการปฏิบัติตามสัญญา ให้บังคับไปตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยความรับผิดชอบของบุคคลตามหลักความรับผิดชอบเพื่อละเมิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 420 โดยจะต้องพิจารณาว่าการกระทำของบุคคลนั้นว่าเป็นความผิดโดยมีการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อโดยทำต่อบุคคลอื่นโดยผิดกฎหมายหรือไม่ ทั้งนี้ ผู้เสียหายจะต้องมีการพิสูจน์ว่าการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อของผู้กระทำละเมิดได้ส่งผลให้ตนได้รับความเสียหายอย่างไร โดยความเสียหายที่เกิดขึ้นจะต้องมีความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำกับผลของความเสียหายด้วย

อย่างไรก็ตาม คู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งของผู้ขนส่งตามสัญญาที่ไม่มีชื่อ อาจจะพิจารณาว่ามีความรับผิดชอบเนื่องจากมีลักษณะเป็นตัวการตัวแทน ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 427⁹⁹ ได้หากมีการกระทำในบางลักษณะในการปฏิบัติตามสัญญาที่เข้าลักษณะของการที่ตนเป็นตัวการแล้วยินยอมให้ผู้ขนส่งซึ่งเป็นคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งกระทำการในลักษณะที่เป็นตัวแทนของตน เช่น การที่คู่สัญญา (Partners of Contract) ในสัญญาไม่มีชื่อได้ตกลงให้ โดยตกลงให้ใช้ยานพาหนะของซึ่งคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งมีชื่อเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ในทะเบียนยานพาหนะ กรณีเช่นนี้ ถ้าหากคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งที่เป็นผู้รับขนได้ใช้ยานพาหนะดังกล่าวบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราบนทางหลวงแล้วทำให้เกิดความเสียหาย คู่สัญญาฝ่ายที่มีชื่อในทะเบียนยานพาหนะก็จะพิจารณาให้มีความรับผิดชอบทางละเมิดในฐานะเป็นตัวการที่ต้องร่วมรับผิดชอบในผลแห่งละเมิดที่ตัวแทนได้กระทำได้สำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการใช้ยานพาหนะนั้น ๆ ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา

⁹⁸ มาตรา 151 การใดเป็นการแตกต่างกับบทบัญญัติของกฎหมาย ถ้ามิใช่กฎหมายอันเกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน การนั้นไม่เป็นโมฆะ

⁹⁹ มาตรา 427 บทบัญญัติในมาตราทั้งสองก่อนนั้น ท่านให้ใช้บังคับแก่ตัวการและตัวแทนด้วยโดยอนุโลม

427 ดังที่ได้อธิบายโดยละเอียดแล้วในหัวข้อความรับผิดชอบของบุคคลในฐานะตัวการตัวแทน
ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 427