

บทที่ 5

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

การใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด ย่อมก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผิวทางหลวงและโครงสร้างของถนนทำให้อายุการใช้งานลดลงอย่างรวดเร็ว และเป็นความผิดตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 โดยให้อำนาจผู้อำนวยการทางหลวงประกาศกำหนดเกณฑ์อัตราการบรรทุกน้ำหนักยานพาหนะบนทางหลวง จึงมีผลเป็นการกำหนดพิคัดน้ำหนักบรรทุกตามกฎหมาย และหากผู้ใดฝ่าฝืนบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดจะต้องระวางโทษทางอาญาและโทษปรับ อย่างไรก็ตาม การบรรทุกน้ำหนักเกินยังคงปรากฏให้เห็นอยู่เสมอตามที่ปรากฏในข้อร้องเรียนตามสื่อต่าง ๆ ประกอบกับการสุ่มตรวจจับโดยการชั่งน้ำหนักบรรทุกได้แสดงให้เห็นว่าการฝ่าฝืนบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่กำหนดยังคงเกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง สาเหตุหลักมาจากการมุ่งหาผลประโยชน์หรือกำไรในทางการค้า ประกอบกับสภาพการแข่งขันของผู้ประกอบการขนส่งหรือนายจ้าง จึงนำไปสู่การสูญเสียงบประมาณจำนวนหลายหมื่นล้านบาทในแต่ละปี เพื่อซ่อมแซมและบำรุงถนนที่ชำรุดเสียหาย ถือเป็นสาเหตุสำคัญประการหนึ่งที่ทำให้ไม่สามารถแก้ไขปัญหการบรรทุกเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดได้อย่างมีประสิทธิภาพ เพราะการกำหนดให้ผู้ฝ่าฝืนจะต้องถูกลงโทษทางอาญา ซึ่งเจ้าพนักงานทางหลวงไม่สามารถใช้บังคับกฎหมายดังกล่าวได้ ต้องอาศัยบุคคลที่เกี่ยวข้องในกระบวนการยุติธรรมในการใช้บังคับให้เป็นไปตามกฎหมาย ซึ่งพนักงานสอบสวนต้องกระทำการสอบสวนเพื่อส่งสำนวนไปยังพนักงานอัยการ เพื่อให้เป็นไปตามขั้นตอนของกระบวนการยุติธรรม และกว่าจะสิ้นสุดกระบวนการยุติธรรมก็ใช้เวลานานทำให้เกิดความล่าช้า อีกทั้งในการดำเนินการสอบสวนอาจถูกแทรกแซงไม่ว่าจะเป็นทางด้านการเมืองหรือจากผู้มีอิทธิพลในพื้นที่ ซึ่งจะเห็นได้ว่าการลงโทษทางอาญาที่อยู่ปลายทางของกระบวนการยุติธรรมจึงแทบไม่เกิดขึ้นเลย ดังนั้น หากบุคคลที่เกี่ยวข้องทุกฝ่ายใช้บังคับกฎหมายเพื่อดำเนินคดีกับผู้กระทำความผิด โดยได้คำนึงถึงความเหมาะสมและมีวัตถุประสงค์ไปในทางเยียวยาความเสียหาย ความยุติธรรมจึงจะเกิดขึ้นได้อย่างรวดเร็วและภาครัฐก็จะได้นำค่าปรับจากความเสียหายในส่วนนี้มาเป็นงบประมาณในการบำรุงรักษาทางหลวงที่เสียหายจากการกระทำ ความผิดได้ทันทั่วถึง จึงต้องมีการแก้ไขบทบัญญัติ ข้อจำกัด และอุปสรรคต่าง ๆ ของการปรับใช้บังคับกฎหมาย กฎ ระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการลงโทษ และการเรียกค่าเสียหายจากผู้ฝ่าฝืนบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด

5.1 บทสรุป

จากการศึกษาค้นคว้าในสารนิพนธ์ เพื่อที่จะวิเคราะห์ถึงการกระทำความผิดโดยการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดพบว่า การกระทำความผิดดังกล่าวก่อให้เกิดปัญหาและความเสียหายแก่ทางหลวง จึงมีการใช้บังคับกฎหมายที่เกี่ยวกับการควบคุมมิให้รถบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด โดยพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 ได้ให้อำนาจผู้อำนวยการทางหลวงประกาศกำหนดเกณฑ์อัตราการบรรทุกน้ำหนักยานพาหนะบนทางหลวง ออกประกาศเรื่อง ห้ามใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุกหรือน้ำหนักลงเพลาเกินกว่าที่ได้กำหนด หรือโดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหาย เดินบนทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทาน ประกาศ ณ วันที่ 22 ธันวาคม พ.ศ. 2548 (ข้อ 21¹) โดยอาศัยอำนาจตาม มาตรา 61² ประกาศดังกล่าวจึงมีผลเป็นการกำหนดพิทักษ์น้ำหนักบรรทุกตามกฎหมาย และหากผู้ใดฝ่าฝืน

¹ ข้อ 21 ห้ามมิให้ยานพาหนะดังต่อไปนี้

- (1) ยานพาหนะที่มีลักษณะของเพลา หรือล้อ หรือยาง แตกต่างจากที่กำหนดไว้ในหมวด 1 และหมวด 2
- (2) ยานพาหนะที่ขนส่งสิ่งของจำนวนหนึ่งหน่วยต่อเที่ยวซึ่งโดยสภาพของสิ่งนั้น ไม่อาจแยกจากกันได้ เว้นแต่จะทำลายหรือทำให้เปลี่ยนแปลงรูปทรงหรือสภาพ เช่น เครื่องจักรหนัก ชิ้นส่วน โครงสร้างคอนกรีต หม้อแปลงไฟฟ้าขนาดใหญ่ โดยเป็นการขนส่งเฉพาะกาลและยานพาหนะนั้นมีน้ำหนักยานพาหนะรวมน้ำหนักบรรทุก หรือน้ำหนักลงเพลาเกินกว่าที่กำหนดไว้ในหมวด 1 และหมวด 2
- (3) ยานพาหนะที่ติดตั้ง เครื่องจักร เครื่องกล และมีน้ำหนักยานพาหนะรวมน้ำหนักบรรทุกหรือน้ำหนักลงเพลาเกินกว่าที่กำหนดไว้ในหมวด 1 และหมวด 2
- (4) ยานพาหนะที่โดยสภาพมีลักษณะเป็นเครื่องจักร เครื่องกล เช่น รถขุด รถตัก และมีน้ำหนักยานพาหนะรวมน้ำหนักบรรทุก หรือน้ำหนักลงเพลาเกินกว่าที่กำหนดไว้ในหมวด 1 และหมวด 2
- (5) ยานพาหนะชนิดรถลากจูงและรถกึ่งพ่วงที่ประกอบด้วยรถกึ่งพ่วงมากกว่า 1 คัน ขึ้นไป

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

² มาตรา 61 เพื่อรักษาทางหลวง ผู้อำนวยการทางหลวงมีอำนาจประกาศในราชกิจจานุเบกษาห้ามใช้ยานพาหนะบนทางหลวงโดยที่ยานพาหนะนั้นมีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุกหรือน้ำหนักลงเพลาเกินกว่าที่กำหนด หรือโดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหาย

บรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดจะต้องรับโทษทางอาญามีระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ (พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2549 มาตรา 73/2)³ ซึ่งถือเป็นบทกำหนดโทษทางอาญาต่อบุคคลผู้กระทำความผิดเพราะมีกฎหมายห้ามไว้โดยรัฐ มีวัตถุประสงค์เพื่อปราบปรามบุคคลผู้กระทำความผิดให้เกิดความเกรงกลัวไม่ให้กระทำความผิดซ้ำแต่ไม่ได้คำนึงถึงผลความเสียหายที่จะเกิดขึ้นตามมาภายหลังจากการบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา ซึ่งหน่วยงานของรัฐที่ดูแลรับผิดชอบต้องสูญเสียงบประมาณหลายหมื่นล้านบาทในแต่ละปี เพื่อบำรุงรักษาทางหลวงที่เกิดจากการกระทำความผิดบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา ซึ่งถือเป็นการกระทำอันเป็นการแสวงหาประโยชน์ของผู้ประกอบการขนส่งหรือนายจ้าง ทั้งนี้ เพื่อต้องการให้เกิดความสงบเรียบร้อยขึ้นในสังคมและการให้บริการสาธารณะของรัฐในด้านการจราจรที่รัฐนำงบประมาณจากภาษีของประชาชนมาใช้ แต่การลงโทษตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 นั้นกลับมีความยุ่งยากเนื่องจากมีหลายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทำให้เกิดความสับสน และการใช้บังคับกฎหมายก็ไม่ได้มีวัตถุประสงค์เพื่อแก้ไขเยียวยาความเสียหายที่เกิดขึ้นกับทางหลวงอย่างแท้จริง และพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 มาตรา 23⁴ กลับไม่ให้อำนาจเจ้าพนักงานทางหลวงในการเปรียบเทียบปรับหรือกำหนดค่าปรับที่เหมาะสมกับความเสียหายที่เกิดขึ้น ทั้งที่เป็นหน่วยงานเจ้าของงบประมาณและมีหน้าที่บำรุงรักษาทางหลวงและมีหน้าที่ใช้บังคับกฎหมายโดยตรง จึงทำได้เพียงส่งตัวผู้กระทำความผิดพร้อมพยานหลักฐานให้พนักงานสอบสวนเพื่อดำเนินคดีตามขั้นตอนของกระบวนการยุติธรรมเพราะความผิดดังกล่าวเป็นบทกำหนดโทษทางอาญา ซึ่งส่วนใหญ่ศาลจะตั้งปรับในอัตราโทษตามที่กฎหมายกำหนด คือ ไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท ซึ่งเป็นอัตราโทษที่ไม่ได้สัดส่วน เมื่อเทียบกับความเสียหายที่เกิดขึ้น แต่บางครั้งศาลก็ใช้ดุลพินิจกำหนดโทษที่ค่อนข้างรุนแรงในกรณีที่มีผู้ขับขี่เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ในยานพาหนะที่ใช้

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

⁴ มาตรา 23 ให้เจ้าพนักงานทางหลวงมีอำนาจและหน้าที่ดังต่อไปนี้

- (1) ตรวจตราดูแลมิให้มีการฝ่าฝืนพระราชบัญญัตินี้
- (2) เรียกยานพาหนะให้หยุดเพื่อทำการตรวจสอบในกรณีที่มีเหตุอันน่าสงสัยว่าเป็นความผิดตามพระราชบัญญัตินี้
- (3) จับกุมผู้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ในขณะที่กระทำความผิดเพื่อส่งให้ พนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจดำเนินคดีต่อไป

ในการกระทำความผิด โดยการนำมาตรการริบยานพาหนะของกลางมาใช้ร่วมด้วย แม้ว่าพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 จะมีได้บัญญัติถึงมาตรการริบไว้เฉพาะ แต่เมื่อได้ความว่ารถบรรทุกของกลางเป็นทรัพย์สินซึ่งบุคคลได้ใช้กระทำความผิดแล้วย่อมต้องด้วยหลักการริบทรัพย์สิน ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 33⁵ ดังคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1327/2533⁶ จะเห็นได้ว่าความเสียหายต่อทางหลวงที่ประชาชนใช้เป็นประโยชน์สาธารณะได้เกิดความเสียหายขึ้นแล้วขณะมีการกระทำความผิด แต่กรมทางหลวงซึ่งเป็นหน่วยงานรัฐต้องรอการจัดสรรงบประมาณเป็นปีๆ เพื่อจะใช้ในการบำรุงรักษาทางหลวงที่เสียหายไป ซึ่งต้องใช้เวลานาน ทำให้เกิดความเสียหายต่อประโยชน์สาธารณะ และในทางปฏิบัติเจ้าพนักงานทางหลวงก็เลือกที่จะไม่ดำเนินการให้ไปสู่วิทยาอาญา เนื่องจากไม่ได้รับความร่วมมือจากผู้ขับขี่ บางครั้งมีการหลบหนีหรือแม้กระทั่งทิ้งรถไว้และกระบวนทางกฎหมายใช้เวลานาน ยุ่งยาก เป็นการเพิ่มภาระให้กับเจ้าหน้าที่ในการจัดเตรียมเอกสารพยานหลักฐานเพื่อใช้ในการดำเนินคดีเนื่องจากมีผู้กระทำความผิดเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้การใช้บังคับกฎหมายตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 ขาดประสิทธิภาพและประสิทธิผล และอาจเป็นช่องทางให้เจ้าหน้าที่ทุจริตเรียกรับผลประโยชน์จากผู้กระทำความผิดเพื่อให้สามารถบรรทุกน้ำหนักเกินได้

หากจะนำมาตรการเยียวยาความเสียหายตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ (Civil and Commercial Code) การพิจารณากำหนดความเสียหายจะต้องถือเอาจำนวนความเสียหายที่บุคคลได้รับจากการกระทำละเมิดเป็นสำคัญ โดยหลักการกำหนดค่าเสียหายจากการกระทำละเมิด

⁵ มาตรา 33 ในการริบทรัพย์สิน นอกจากศาลจะมีอำนาจริบตามกฎหมายที่บัญญัติไว้โดยเฉพาะแล้ว ให้ศาลมีอำนาจสั่งให้ริบทรัพย์สินดังต่อไปนี้ด้วย คือ

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

เว้นแต่ทรัพย์สินเหล่านี้เป็นทรัพย์สินของผู้อื่นซึ่งมิได้รู้เห็นเป็นใจด้วยในการกระทำความผิด

⁶ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1327/2533 การที่จำเลยนำรถยนต์บรรทุกของกลางมีน้ำหนักบรรทุกเกินกว่าที่ทางราชการกำหนดถึง 5,800 กิโลกรัม มาเดินบนทางหลวงแผ่นดิน นอกจากจะทำความเสียหายแก่ทางสัญจรไปมาของประชาชนยังทำให้ต้องสิ้นเปลืองงบประมาณแผ่นดินในการบูรณะซ่อมแซม อันมีผลเป็นการทำลายเศรษฐกิจของชาติโดยส่วนรวมแล้วก็ยิ่งอาจก่อให้เกิดอันตรายร้ายแรงต่อผู้ขับขี่ยานพาหนะอื่นอีกด้วย ทั้งจำเลยกระทำความผิดเพื่อแสวงหาประโยชน์ส่วนตัวโดยไม่คำนึงถึงความเสียหายที่จะเกิดตามมาจึงไม่มีเหตุที่จะรอการลงโทษให้จำเลยและไม่มีเหตุที่จะไม่ริบรถยนต์บรรทุกของกลางที่จำเลยใช้กระทำความผิด และเงินค่าปรับดังกล่าวก็ตกเป็นรายได้แผ่นดิน

ปรากฏตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 438⁷ ได้กำหนดหลักการใช้ดุลพินิจ กำหนดค่าสินไหมทดแทนซึ่งเป็นการประเมินความเสียหายจากพฤติการณ์และความร้ายแรงแห่ง การกระทำละเมิด โดยมีหลักการพิจารณากำหนดค่าสินไหมทดแทนความเสียหาย (Vindication) เพื่อให้บุคคลผู้ที่กระทำการอันเป็นละเมิดต้องชดใช้ความเสียหายที่ตนได้ก่อขึ้นอย่างเป็นธรรม (Fairness) ตามควรแก่พฤติการณ์ หมายถึง สถานการณ์ตามข้อเท็จจริง สภาพแวดล้อมเกี่ยวกับความเสียหายอันเกิดจากการทำละเมิด แต่หากจะนำมาใช้บังคับเพื่อเยียวยาความเสียหายอันเกิดกับทางหลวง กรณีบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด ก็มีปัญหาเรื่องการพิสูจน์ความสัมพันธ์ระหว่างการ กระทำความผิดและผลของความเสียหายอันเกิดแก่ทางหลวง การใช้ดุลพินิจกำหนดค่าสินไหมทดแทน ก็เป็นไปได้ยากเนื่องจากมีปัจจัยอื่นประกอบด้วย รวมทั้ง รัฐมีภารกิจด้านคมนาคมเป็นหลักในการ บริการให้ประชาชนได้รับความปลอดภัยจากการใช้ทางหลวงและต้องบำรุงรักษาซ่อมแซมให้ พร้อมใช้งานอยู่ตลอดเวลา จึงทำให้ไม่สามารถแบ่งส่วนความรับผิดชอบในทางแพ่งให้สอดคล้องกับ งบประมาณในงานซ่อมแซมทางหลวงกับความผิดของบุคคลที่กระทำผิดฝ่าฝืนบรรทุกน้ำหนักเกิน อัตราได้อย่างชัดเจน

แสดงให้เห็นว่าการใช้บังคับกฎหมายขาดประสิทธิภาพประสิทธิผล อย่างมีนัยสำคัญ เพราะ มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่ใช้บังคับในปัจจุบันไม่สามารถแก้ไข ปัญหาในสังคมได้ เนื่องจากบทกำหนดโทษทางอาญาไม่ได้ทำให้ผู้ประกอบการขนส่งหรือนายจ้าง เกรงกลัวแต่อย่างใด แต่เป็นผู้ควบคุมยานพาหนะที่เป็นฝ่ายเกรงกลัว เพราะโทษทางอาญามีผลต่อ ผู้ควบคุมยานพาหนะที่เป็นผู้กระทำความผิดเท่านั้น ทั้งที่การบรรทุกน้ำหนักเกินมาจากเหตุจูงใจ ในทางเศรษฐกิจ (Economic Incentive) เป็นสำคัญ โดยผู้ประกอบการต้องการลดต้นทุนของการขนส่งลง (Cost Savings) เพื่อแข่งขันในตลาดและได้ผลกำไรที่มากขึ้น ถือเป็นผู้ที่ได้รับผลประโยชน์มาก ที่สุดจากการกระทำความผิด แต่กลับไม่ต้องมีส่วนรับผิดชอบจากบทลงโทษที่กำหนดไว้ ซึ่งท้ายที่สุดหาก ผู้ควบคุมยานพาหนะที่กระทำความผิดถูกจับ ผู้ประกอบการขนส่งหรือนายจ้างก็ยังสามารถหาลูกจ้าง มาควบคุมยานพาหนะแทนได้นั่นเอง อย่างไรก็ตาม เมื่อพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 กำหนดให้ผู้ฝ่าฝืนจะต้องถูกลงโทษทางอาญาเพื่อป้องปรามมิให้กระทำผิดซ้ำอีก ซึ่งเจ้าพนักงานทางหลวง ไม่สามารถใช้บังคับกฎหมายดังกล่าวได้ ต้องอาศัยบุคคลที่เกี่ยวข้องในกระบวนการยุติธรรมใน การใช้บังคับให้เป็นไปตามกฎหมาย ซึ่งพนักงานสอบสวนต้องทำการสอบสวนเพื่อส่งสำนวนไป

⁷ มาตรา 438 ค่าสินไหมทดแทนจะพึงใช้โดยสถานใดเพียงใดนั้น ให้ศาลวินิจฉัยตามควรแก่พฤติการณ์และความร้ายแรง แห่งละเมิด

อนึ่ง ค่าสินไหมทดแทนนั้น ได้แก่การคืนทรัพย์สินอันผู้เสียหายต้องเสียไปเพราะละเมิด หรือใช้ราคา ทรัพย์สินนั้น รวมทั้งค่าเสียหายอันจะพึงบังคับให้ใช้เพื่อความเสียหายอย่างใด ๆ อันได้ก่อขึ้นนั้นด้วย

ยังพนักงานอัยการ เพื่อให้เป็นไปตามขั้นตอนของกระบวนการยุติธรรม และกว่าจะสิ้นสุดกระบวนการยุติธรรมก็ใช้เวลานานทำให้เกิดความล่าช้า อีกทั้งในการดำเนินการสอบสวนอาจถูกแทรกแซงไม่ว่าจะเป็นทางด้านการเมืองหรือจากผู้มีอิทธิพลในพื้นที่ ซึ่งจะเห็นได้ว่าการลงโทษทางอาญาที่อยู่ปลายทางของกระบวนการยุติธรรมจึงแทบไม่เกิดขึ้นเลย ดังนั้น หากบุคคลที่เกี่ยวข้องทุกฝ่ายใช้บังคับกฎหมายเพื่อดำเนินคดีกับผู้กระทำความผิด โดยได้คำนึงถึงความเหมาะสมและมีวัตถุประสงค์ไปในทางเยียวยาความเสียหาย ความยุติธรรมจึงจะเกิดขึ้นได้อย่างรวดเร็วและภาครัฐก็จะได้นำค่าปรับจากความเสียหายในส่วนนี้มาเป็นงบประมาณในการบำรุงรักษาทางหลวงที่เสียหายจากการกระทำผิดได้ทันที

สาเหตุหลักที่ทำให้ทางหลวงเสียหายและบุคคลที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรานั้น คือการได้รับผลประโยชน์จากการกระทำความผิดที่มีความคุ้มค่า และมีอัตราโทษปรับที่น้อย การลงโทษจำคุกก็เป็นเพียงแค่ถูกจ้างที่ เป็นผู้ขับขี ซึ่งส่วนใหญ่ศาลก็ตัดสินให้รอการลงโทษ ประกอบกับตัวผู้ประกอบการหรือนายจ้างก็เพียงแค่เปลี่ยนตัวผู้ขับขีเท่านั้น ก็สามารถดำเนินกิจการต่อไปได้ จึงเป็นเหตุผลที่ทำให้มีการกระทำความผิดเกิดขึ้นอย่างต่อเนื่องและไม่ลดลง ดังนั้น จึงควรทำให้ผู้มีส่วนร่วมในการกระทำความผิดไม่ว่าจะเป็นตัวผู้ประกอบการหรือนายจ้างต้องมีส่วนร่วมรับผิดชอบแก้ไขเยียวยาความเสียหายอันเกิดแก่ทางหลวงนั้นด้วย มิใช่ผลภาระความรับผิดชอบให้กับรัฐที่ต้องนำภาษีของประชาชนที่ไม่ได้มีส่วนกระทำความผิดด้วยมาบำรุงรักษาทางหลวง และมีใช้ให้ผู้กระทำความผิดบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดเป็นผู้ได้ผลประโยชน์แต่ฝ่ายเดียว (Unilateral Benefit)

จากการศึกษามาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับความเสียหายจากการใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนักบรรทุกเกินอัตราในต่างประเทศ ซึ่งประสบปัญหาการใช้น้ำหนักเกินบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรานทางหลวง และมีการพัฒนามาตรการทางกฎหมายขึ้นเพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว เช่น สหรัฐอเมริกา การควบคุมน้ำหนักบรรทุกรวมของยานพาหนะ โดยกฎหมายของรัฐบาลกลางนั้นจะใช้บังคับเฉพาะยานพาหนะที่สัญจรผ่านระบบทางหลวงระหว่างรัฐเท่านั้น สำหรับการควบคุมน้ำหนักบรรทุกของยานพาหนะที่สัญจรผ่านทางหลวงของแต่ละรัฐ เป็นอำนาจของแต่ละรัฐที่จะออกกฎหมายควบคุม น้ำหนักบรรทุกสูงสุดใช้บังคับภายในรัฐนั้น และเป็นอำนาจหน้าที่ของรัฐบาลในแต่ละรัฐที่จะออกกฎหมายมาใช้บังคับในการควบคุมน้ำหนักบรรทุก ทั้งนี้ กฎหมายควบคุมน้ำหนักบรรทุกของแต่ละรัฐนั้นจะต้องสอดคล้องและเป็นไปตามที่กฎหมายควบคุมน้ำหนักบรรทุกของรัฐบาลกลางที่ได้กำหนดไว้ โดยส่วนใหญ่กำหนดเกณฑ์อัตราค่าเสียหายทางแพ่งเป็นไปตามน้ำหนักที่รถบรรทุกได้บรรทุกเกินกว่าที่กำหนด ส่วนการระวางโทษทางอาญาในบางรัฐของสหรัฐอเมริกาได้ยกเลิกมาตรการลงโทษจำคุก เนื่องจากความไม่สอดคล้องกับสภาพความเสียหายของทางหลวงและกำหนดให้ความผิดที่มีการฝ่าฝืน

ใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราบนทางหลวงเป็นความผิดหุโทษ มีลักษณะเป็นการบังคับโทษในทางทรัพย์สินโดยอัตราค่าปรับจะแตกต่างกันไปตามนโยบายและมาตรฐานทางหลวงของแต่ละรัฐ ส่วนสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนีการควบคุมน้ำหนักรถบรรทุกนั้น แตกต่างจากสหรัฐอเมริกา โดยรัฐบาลกลางของสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนีจะดำเนินการออกกฎหมายเพื่อใช้บังคับกับการคมนาคมขนส่งและยานพาหนะในประเทศทั้งหมด ส่วนรัฐบาลของแต่ละรัฐมีอำนาจออกกฎเกณฑ์ที่เกี่ยวกับการจัดการภายในรัฐนั้น ๆ เช่น การจัดเก็บภาษี เป็นต้น และใช้มาตรการทางแพ่งอย่างเดียว โดยการกำหนดค่าปรับทางแพ่งอย่างสูงถึง 2,000 ยูโร ในกรณีที่บรรทุกเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด และไม่มีกำหนดการระวางโทษทางอาญา เพราะมุ่งเน้นไปที่การเยียวยาความเสียหายเป็นหลักเพื่อนำมาเป็นงบประมาณในการบำรุงรักษาทางหลวง

จากการศึกษาพบว่า มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการควบคุมน้ำหนักยานพาหนะเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดตามกฎหมายไทย มุ่งเน้นการลงโทษทางอาญา และการปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาทหรือทั้งจำทั้งปรับ และยังขึ้นอยู่กับการใช้ดุลพินิจของศาล การระวางโทษอาญาตามมาตรา 73/2 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 จึงยังไม่สอดคล้องกับผลความเสียหายอันเกิดแก่ทางหลวงซึ่งถือเป็นทรัพย์สินของรัฐ อันเป็นประโยชน์สาธารณะ (Public Interest) ที่ประชาชนใช้ร่วมกัน แต่กลับเป็นตัวผู้กระทำความผิดที่ได้รับผลประโยชน์จากการกระทำผิดบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด ส่วนการดำเนินการฟ้อง (Prosecute) เรียกค่าเสียหายในทางแพ่งตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ก็มีปัญหาในการพิสูจน์ความเสียหายที่เกิดขึ้นเนื่องจากความเสียหายมีหลายปัจจัยเข้ามาเกี่ยวข้อง และการคำนวณค่าเสียหายอันเกิดแก่ทางหลวง ยังไม่มีอัตราค่าเสียหายที่เป็นบรรทัดฐานให้สอดคล้องกับความเสียหายที่แท้จริง

ประกอบกับรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2560 มาตรา 77 กำหนดให้รัฐพึงจัดให้มีกฎหมายเพียงเท่าที่จำเป็นและยกเลิกหรือปรับปรุงกฎหมายที่หมดความจำเป็น ไม่สอดคล้องกับสภาพการณ์หรือที่เป็นอุปสรรคต่อการดำรงชีวิตหรือประกอบอาชีพโดยไม่ชักช้าเพื่อไม่ให้เป็นการกระทบแก่ประชาชน ตลอดจนกำหนดให้รัฐพึงจัดให้มีระบบการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมายในรอบระยะเวลาที่กำหนด โดยรับฟังความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องประกอบด้วย เพื่อพัฒนากฎหมายทุกฉบับให้สอดคล้องและเหมาะสมกับบริบทต่าง ๆ ที่เปลี่ยนแปลงไป ตลอดจนการใช้ระบบอนุญาต ระบบคณะกรรมการ หลักเกณฑ์การใช้ดุลพินิจของเจ้าหน้าที่ของรัฐ และการกำหนดโทษทางอาญาแต่เฉพาะการกระทำที่เป็นความผิดร้ายแรงเท่านั้น และเมื่อบทบัญญัติหลักเกณฑ์การกำหนดความผิดอาญาดังกล่าวได้ถูกกำหนดไว้ในรัฐธรรมนูญซึ่งเป็นกฎหมายที่อยู่ในลำดับชั้นสูงสุดที่ว่าด้วยระเบียบแห่งอำนาจสูงสุดในรัฐแล้ว จึงมีผลทำให้ฐานความผิดอาญาที่ถูกกำหนดขึ้นในระบบกฎหมายไทยที่มีลำดับชั้นต่ำกว่าไม่อาจขัดหรือแย้งได้ ดังนั้น หากฐานความผิดอาญาตาม

กฎหมายฉบับใดก็ตามที่ขัดหรือแย้งกับบทบัญญัติรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2560 มาตรา 77 แล้วกฎหมายฉบับดังกล่าวก็ย่อมเป็นอันใช้บังคับไม่ได้ ซึ่งหลักการดังกล่าวถือเป็นหลักการสำคัญในการพัฒนาคุณภาพของกฎหมายให้เป็นกฎหมายที่ดี

จึงควรมีการปรับปรุง แก้ไขมาตรการทางกฎหมายเพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์ และก่อเกิดการชดใช้หรือเยียวยาค่าเสียหายโดยใช้มาตรการทางกฎหมายอื่นที่สามารถใช้บังคับได้จริง เมื่อมีการกระทำความผิดเกิดขึ้น โดยให้เจ้าพนักงานทางหลวง ที่ได้รับ (Derive) มอบอำนาจจากผู้อำนวยการทางหลวง ใช้มาตรการดังกล่าวกับผู้กระทำความผิดบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด และเมื่อมีการกระทำความผิดเกิดขึ้นจะทำให้ผู้มีส่วนร่วมในการกระทำความผิดต้องรับผิดชอบในผลของความเสียหาย เพื่อที่รัฐจะสามารถนำค่าปรับในส่วนนั้นไปใช้เพื่อการเยียวยาความเสียหายแก่ทางหลวงตามวัตถุประสงค์และเจตนารมณ์ของกฎหมายต่อไป

5.2 ข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาปัญหามาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวกับการบรรทุกน้ำหนักยานพาหนะเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดบนทางหลวงตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 ที่บัญญัติให้มีมาตรการลงโทษทางอาญากับบุคคลผู้กระทำความผิด ไม่ได้ทำให้การกระทำความผิดมีจำนวนลดน้อยลง แต่กลับมีเพิ่มมากขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ ส่วนการดำเนินคดีทางแพ่งตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มีปัญหาการกำหนดค่าสินไหมทดแทนจากความเสียหายต่อทางหลวง และยังไม่สอดคล้องที่จะนำมาใช้แก้ไขปัญหาค่าสินไหมทดแทนจากความเสียหายต่อทางหลวงได้อย่างเหมาะสม

พิจารณาแล้วเห็นควรใช้มาตรการทางปกครองที่สามารถใช้บังคับได้จริง เหมาะสมและเกิดประโยชน์แก่รัฐมากที่สุด เนื่องจากรัฐเป็นผู้เสียหายโดยตรง จึงควรให้ผู้กระทำความผิดมีส่วนต้องรับผิดชอบในการกระทำของตน ด้วยการให้ผู้กระทำความผิดที่ใช้น้ำหนักเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดเป็นผู้มีส่วนร่วมรับผิดชอบจากการกระทำความผิด และให้สอดคล้องกับรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2560 มาตรา 77 ที่ได้บัญญัติถึงหลักการยกเลิกหรือปรับปรุงกฎหมาย ซึ่งการยกเลิกกฎหมายเป็นการยกเลิกกฎหมายที่ใช้บังคับอยู่แล้วไม่ว่าจะเป็นการยกเลิกกฎหมายทั้งฉบับพร้อมกันหลายฉบับ โดยการตรากฎหมายยกเลิกกฎหมายบางฉบับที่หมดความจำเป็นหรือซ้ำซ้อนกับกฎหมายอื่น หรือเป็นการปรับปรุงกฎหมายที่ใช้บังคับอยู่แล้วเห็นสมควรได้รับการแก้ไขปรับปรุง ทั้งนี้ การยกเลิกกฎหมายและการปรับปรุงกฎหมายเพื่อให้กฎหมายที่หมดความจำเป็นหรือไม่สอดคล้องกับสถานการณ์หรือที่เป็นอุปสรรคต่อการดำรงชีวิตโดยไม่ชักช้าเพื่อไม่ให้เป็นการกระทบประชาชน จึงถือเป็นเจตนารมณ์ของกฎหมายแม่บทที่ก่อให้เกิดการปฏิรูปด้านกฎหมาย และมีความประสงค์ให้ยกเลิกหรือปรับปรุงกฎหมายที่หมดความจำเป็น หรือใช้บังคับ

ไม่ได้ ไม่สอดคล้องกับสภาพการณ์ปัจจุบัน และมาตรา 77 วรรคท้าย ให้รัฐกำหนดโทษอาญาเฉพาะความผิดร้ายแรง จึงมีผลทำให้ฐานความผิดอาญาที่ถูกกำหนดขึ้นในระบบกฎหมายไทยที่มีลำดับชั้นต่ำกว่าไม่อาจจัดหรือแย้งได้ ดังนั้น หากฐานความผิดอาญาตามกฎหมายฉบับใดก็ตามที่จัดหรือแย้งกับบทบัญญัติรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2560 มาตรา 77 แล้วกฎหมายฉบับดังกล่าวก็ย่อมเป็นอันใช้บังคับไม่ได้ จึงมีข้อเสนอแนะให้ใช้มาตรการทางปกครองแทนเพื่อนำมาใช้เป็นมาตรการบังคับที่เหมาะสม เพื่อให้สอดคล้องในการแก้ไขปัญหาการบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2560 มาตรา 77 ดังนี้

1) ให้ใช้มาตรการทางปกครองแทนโทษทางอาญา เพื่อให้สอดคล้องในการแก้ไขปัญหาการบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดและเป็นไปตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2560 มาตรา 77 โดยเหตุผลดังกล่าวนี้ จึงเห็นควรยกเลิกและแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 มาตรา 73/2 เกี่ยวกับการระวางโทษทางอาญา จากเดิมการใช้ยานพาหนะโดยฝ่าฝืนประกาศผู้อำนวยการทางหลวงตามนัยมาตรา 61 วรรคหนึ่ง ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ ให้แก้ไขเพิ่มเติมมาเป็นโทษปรับทางปกครอง โดยยกเลิกบทบัญญัติที่ระวางโทษทางอาญาออกจากพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 มาตรา 73/2 และแก้ไขเพิ่มเติมโทษปรับจากปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาทมาเป็นโทษปรับทางปกครองตามอัตราน้ำหนักที่บรรทุกเกิน ทั้งนี้ การกำหนดอัตราค่าปรับทางปกครองจะทำเป็นรูปแบบคณะกรรมการที่แต่งตั้งโดยผู้อำนวยการทางหลวง และออกประกาศผู้อำนวยการทางหลวง เรื่อง อัตราค่าปรับกรณีบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด โดยจะกำหนดค่าปรับทางปกครองเป็นรูปแบบการปรับแบบอัตราก้าวหน้า และเพิ่มเติมบทบัญญัติความในวรรคสอง โดยหากผู้กระทำความผิดไม่ยินยอมตามที่เปรียบเทียบปรับ หรือเมื่อยินยอมแล้วไม่ชำระเงินค่าปรับภายในกำหนดระยะเวลาตามมาตรา 73/3⁸ ให้ผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวงออกมาตรการบังคับทางปกครองโดยยึด อาศัย หรือขายทอดตลาดทรัพย์สินของบุคคลที่ฝ่าฝืนกฎหมายต่อไป

สาเหตุที่ต้องยกเลิกบทบัญญัติที่ระวางโทษทางอาญาออกจากพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 มาตรา 73/2 เนื่องจากการระวางโทษทางอาญานั้นใช้บังคับไม่ได้ ไม่สอดคล้องกับสภาพการณ์ปัจจุบันตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2560 มาตรา 77 เพราะถ้ามีการบัญญัติการระวางโทษทางอาญาจะทำให้มีเจ้าหน้าที่หลายฝ่ายเข้ามาเกี่ยวข้อง กล่าวคือ มีทั้งเจ้า

⁸ มาตรา 73/3 บรรดาความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ซึ่งมีโทษปรับสถานเดียว ให้ผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวงมีอำนาจเปรียบเทียบปรับ ได้และเมื่อผู้ต้องหาได้ชำระค่าปรับตามจำนวนที่เปรียบเทียบภายในสามสิบวันแล้ว ให้ถือว่าคดีเลิกกันตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา

พนักงานทางหลวง ตำรวจทางหลวง (Highway Police) และตำรวจภูธรท้องที่ ทำให้มีเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจหน้าที่เข้ามาดำเนินการได้หลายคน กรณีดังกล่าวเป็นผลให้กระบวนการในการดำเนินการลงโทษผู้กระทำความผิดเกิดความยุ่งยากและสับสน และเมื่อมีการตรวจสอบแล้วมีการกระทำความผิดเกิดขึ้นเจ้าพนักงานทางหลวงต้องจับผู้กระทำความผิดส่งพนักงานสอบสวนหรือเจ้าหน้าที่ฝ่ายปกครองเท่านั้น เพื่อดำเนินการตามกระบวนการยุติธรรมต่อไป ซึ่งข้อเท็จจริงการกระทำความผิดเกี่ยวกับการบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่ส่งผลเสียหายต่อทรัพย์สินของรัฐ ควรมุ่งเน้นไปในทางแก้ไขและเยียวยาความเสียหาย ซึ่งตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 ได้ให้อำนาจผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวงมีอำนาจเปรียบเทียบปรับได้ในกรณีที่เป็นการปรับสถานเดียว ตามมาตรา 73/3 และให้ถือว่าคดีเลิกกันเมื่อได้ชำระค่าปรับแล้วตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา และการออกคำสั่งอายัดหรือระงับการเปลี่ยนแปลงทางทะเบียนไปยังนายทะเบียนตามกฎหมายก็จะทำให้ผู้ประกอบการขนส่งหรือนายจ้างไม่นำรถมาวิ่งกระทำความผิดได้ เพราะเป็นการกระทำความผิดตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์และกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก จึงจะสอดคล้องกับบทบัญญัติรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2560 มาตรา 77⁹ ที่มีเจตนารมณ์ให้เกิดการปฏิรูปด้านกฎหมาย และมีความประสงค์ให้ยกเลิกหรือปรับปรุงกฎหมายที่หมดความจำเป็น ใช้บังคับไม่ได้ หรือไม่สอดคล้องกับสภาพการณ์ปัจจุบัน และมาตรา 77 วรรคท้ายให้รัฐกำหนดโทษอาญาเฉพาะความผิดร้ายแรง

2) ออกประกาศมอบอำนาจให้เจ้าพนักงานทางหลวงมีอำนาจเปรียบเทียบปรับ กรณีที่เป็นความผิดโทษปรับสถานเดียวตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 โดยออกเป็นประกาศกรมทางหลวง เพื่อให้เจ้าพนักงานทางหลวงสามารถใช้บังคับมาตรการทางปกครองโดย

⁹ มาตรา 77 รัฐพึงจัดให้มีกฎหมายเพียงเท่าที่จำเป็น และยกเลิกหรือปรับปรุงกฎหมายที่หมดความจำเป็นหรือไม่สอดคล้องกับสภาพการณ์ หรือที่เป็นอุปสรรคต่อการดำรงชีวิตหรือการประกอบอาชีพโดยไม่ชักช้าเพื่อไม่ให้เป็นภาระแก่ประชาชน และดำเนินการให้ประชาชนเข้าถึงตัวบทกฎหมายต่าง ๆ ได้โดยสะดวกและสามารถเข้าใจกฎหมายได้ง่ายเพื่อปฏิบัติตามกฎหมายได้อย่างถูกต้อง

ก่อนการตรากฎหมายทุกฉบับ รัฐพึงจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องวิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมายอย่างรอบด้านและเป็นระบบ รวมทั้งเปิดเผยผลการรับฟังความคิดเห็นและการวิเคราะห์นั้นต่อประชาชน และนำมาประกอบการพิจารณาในกระบวนการตรากฎหมายทุกชั้นตอน เมื่อกฎหมายมีผลใช้บังคับแล้ว รัฐพึงจัดให้มีการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมายทุกรอบระยะเวลาที่กำหนดโดยรับฟังความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องประกอบด้วยเพื่อพัฒนากฎหมายทุกฉบับให้สอดคล้องและเหมาะสมกับบริบทต่าง ๆ ที่เปลี่ยนแปลงไป

รัฐพึงใช้ระบบอนุญาตและระบบคณะกรรมการในกฎหมายเฉพาะกรณีที่จำเป็นพึงกำหนดหลักเกณฑ์การใช้ดุลพินิจของเจ้าหน้าที่ของรัฐและระยะเวลาในการดำเนินการตามขั้นตอนต่าง ๆ ที่บัญญัติไว้ในกฎหมายให้ชัดเจน และพึงกำหนดโทษอาญาเฉพาะความผิดร้ายแรง

การเปรียบเทียบปรับผู้กระทำความผิดในขณะกระทำความผิดได้ทันที โดยอาศัยมาตรา 73/3 เพราะถ้าไม่มีการมอบอำนาจ เจ้าพนักงานทางหลวงมีอำนาจแต่เพียงเรียกยานพาหนะให้หยุดเพื่อทำการตรวจสอบในกรณี que เชื่อได้ว่าการกระทำความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ และจับกุมผู้กระทำความผิดในขณะกระทำความผิดเพื่อส่งให้พนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจดำเนินคดีต่อไป ซึ่งเป็นไปตามนัย มาตรา 23¹⁰ ทำให้กรณีดังกล่าวนี้เจ้าพนักงานทางหลวงไม่มีอำนาจในการใช้บังคับมาตรการทางปกครองลงโทษเปรียบเทียบปรับผู้ฝ่าฝืนตามที่กำหนดไว้ตามมาตรา 73/2 ได้

มาตรการทางกฎหมายตามข้อที่เสนอแนะเป็นมาตรการเพื่อให้บุคคลซึ่งมีส่วนก่อให้เกิดความเสียหายแก่ทางหลวงมีส่วนรับผิดชอบด้วย จากโทษปรับที่เหมาะสมในการกระทำความผิดซึ่งการกระทำความผิดบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดถือเป็นความเสี่ยงที่จะก่อให้เกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สินของรัฐโดยตรง จึงต้องกำหนดเป็นมาตรการที่สามารถใช้บังคับได้ทันที ซึ่งถ้าเป็นโทษทางอาญาคงใช้ระยะเวลาอันและการกำหนดค่าปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาทนั้นเป็นค่าปรับที่ไม่ได้สัดส่วน อีกทั้งจากการศึกษาคำพิพากษาศาลฎีกาส่วนใหญ่ศาลใช้ดุลพินิจในการปรับอัตราที่ต่ำกว่าหนึ่งหมื่นบาท ทำให้ผู้ประกอบการหรือนายจ้างยังคงได้ผลประโยชน์ที่คุ้มค่าเมื่อเทียบกับการถูกลงโทษปรับ จึงยังคงเป็นแรงจูงใจให้ผู้กระทำความผิดกล้าเสี่ยงที่จะกระทำความผิดซ้ำ และมีจำนวนมากขึ้นเรื่อย ๆ ดังนั้น เพื่อให้กฎหมายเป็นบทบัญญัติที่มุ่งเน้นในการเยียวยาความเสียหายและมีสภาพสอดคล้องกับสภาพการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด จึงควรใช้บังคับมาตรการทางปกครองโดยการกำหนดโทษปรับที่เหมาะสมเพื่อให้รัฐนั้นได้ประโยชน์จากการนำค่าปรับทางปกครองในส่วนนี้มาเป็นงบประมาณในการบำรุงรักษาทางหลวงที่เกิดความเสียหายจากการบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราต่อไป และยังไม่ต้องดำเนินคดีความทางแพ่งตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เรียกค่าสินไหมทดแทนที่มีปัญหาเรื่องต้องพิสูจน์มูลค่าของความเสียหายและความรับผิดชอบของบุคคล ประกอบกับกรมทางหลวงได้มีประกาศกรมทางหลวง เรื่อง หลักเกณฑ์การขออนุญาตใช้ยานพาหนะเดินบนทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวง

¹⁰ มาตรา 23 ให้เจ้าพนักงานทางหลวงมีอำนาจและหน้าที่ดังต่อไปนี้

- (1) ตรวจตราดูแลมิให้มีการฝ่าฝืนพระราชบัญญัตินี้
- (2) เรียกยานพาหนะให้หยุดเพื่อทำการตรวจสอบในกรณีที่เชื่อว่ามีการกระทำความผิด เป็นความผิดตามพระราชบัญญัตินี้
- (3) จับกุมผู้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ในขณะกระทำความผิดเพื่อส่งให้ พนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจดำเนินคดีต่อไป

สัมปทาน ตามประกาศผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทาน ประกาศ ณ วันที่ 30 กันยายน 2551 ซึ่งถือเป็นหลักเกณฑ์ตามประกาศผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษ ผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดิน และผู้อำนวยการทางหลวงสัมปทาน เรื่องห้ามใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุกหรือน้ำหนักเพลาเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด หรือ โดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหายเดินบนทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทาน ลงวันที่ 22 ธันวาคม 2548 หมวด 3 ข้อกำหนดอื่น ข้อ 21¹¹ จึงถือเป็นประกาศที่ใช้ควบคุมน้ำหนักโดยการให้ผู้ประกอบการขนส่งหรือนายจ้างยื่นขออนุญาต กรณีที่มีความประสงค์จะบรรทุกเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดเพื่อจะได้กำหนดให้ใช้ในเส้นทาง และเวลาในการเดินทางที่เหมาะสม แต่ทั้งนี้ทั้งนั้นน้ำหนักที่บรรทุกต้องไม่กระทบต่อโครงสร้างตามที่หลักเกณฑ์กำหนดไว้โดยหลักทางวิศวกรรม ซึ่งถ้าไม่ขออนุญาตก็ยิ่งถือว่ากระทำความผิดตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 และในฐานะที่กรมทางหลวงเป็นหน่วยงานของรัฐที่มีหน้าที่รับผิดชอบดูแลทางหลวงมากที่สุดในประเทศนั้น ก็ยังมีการ

¹¹ ข้อ 21 ห้ามมิให้ยานพาหนะดังต่อไปนี้

- (1) ยานพาหนะที่มีลักษณะของเพลา หรือล้อ หรือยาง แตกต่างจากที่กำหนดไว้ในหมวด 1 และหมวด 2
- (2) ยานพาหนะที่ขนส่งสิ่งของจำนวนหนึ่งหน่วยต่อเที่ยวซึ่งโดยสภาพของสิ่งนั้นไม่อาจแยกจากกันได้ เว้นแต่จะทำลายหรือทำให้เปลี่ยนแปลงรูปทรงหรือสภาพ เช่น เครื่องจักรหนัก ชิ้นส่วน โครงสร้างคอนกรีต หม้อแปลงไฟฟ้าขนาดใหญ่ โดยเป็นการขนส่งเฉพาะกาลและยานพาหนะนั้นมีน้ำหนักยานพาหนะรวมน้ำหนักบรรทุก หรือน้ำหนักลงเพลาเกินกว่าที่กำหนดไว้ในหมวด 1 และหมวด 2
- (3) ยานพาหนะที่ติดตั้ง เครื่องจักร เครื่องกล และมีน้ำหนักยานพาหนะรวมน้ำหนักบรรทุกหรือน้ำหนักลงเพลาเกินกว่าที่กำหนดไว้ในหมวด 1 และหมวด 2
- (4) ยานพาหนะที่โดยสภาพมีลักษณะเป็นเครื่องจักร เครื่องกล เช่น รถขุด รถตัก และมีน้ำหนักยานพาหนะรวมน้ำหนักบรรทุก หรือน้ำหนักลงเพลาเกินกว่าที่กำหนดไว้ในหมวด 1 และหมวด 2
- (5) ยานพาหนะชนิดรถลากจูงและรถกึ่งพ่วงที่ประกอบด้วยรถกึ่งพ่วงมากกว่า 1 คัน ขึ้นไป

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

¹¹ มาตรา 61 เพื่อรักษาทางหลวง ผู้อำนวยการทางหลวงมีอำนาจประกาศในราชกิจจานุเบกษาห้ามใช้ยานพาหนะบนทางหลวงโดยที่ยานพาหนะนั้นมีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุกหรือน้ำหนักลงเพลาเกินกว่าที่กำหนด หรือ โดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหาย

พัฒนาระบบควบคุมตรวจสอบน้ำนักแบบ สถานีตรวจสอบน้ำนักยานพาหนะถาวร จำนวน 91 แห่งทั่วประเทศและสถานีตรวจสอบน้ำนักแบบเคลื่อนที่ในจุดเสี่ยงที่มีการกระทำความผิด จึงมีความพร้อมอย่างมากในการตรวจสอบผู้กระทำความผิดทั่วประเทศในเขตทางหลวง เพียงแต่ขณะนี้กฎหมายไม่ได้ให้อำนาจเจ้าพนักงานทางหลวงใช้บังคับกฎหมายได้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล