

ความรับผิดชอบทางอาญาของนายจ้าง : ศึกษากรณีที่ลูกจ้างกระทำการบรรทุกน้ำหนักเกินบนทาง
หลวงในทางการที่จ้าง

Employer's Criminal Liability: Study of cases where employers commit
overloading on highways in their employment.

ภาวิณี คุ่นสงคราม*, ชัยโรจน์ สิงห์อัครรัตน์*

Phawinee Kunsongklam*, Chairoj Singhiassawat*

วิทยาลัยนอร์ทเทิร์น*

Northen College*

บทคัดย่อ

บทความนี้มีวัตถุประสงค์ เพื่อให้ผู้อ่านได้เห็นความสำคัญของการใช้กฎหมายลักษณะในทางการที่จ้าง
ของนายจ้างต้องร่วมรับผิดชอบในการกระทำความผิดกับลูกจ้างในทางอาญา เพื่อมิให้นายจ้างแสวงหาผลประโยชน์
จากลูกจ้าง โดยเฉพาะในกรณีที่ลูกจ้างกระทำไปในการที่จ้างของนายจ้าง ที่มีสถานะเป็นลูกจ้างตามสัญญาจ้าง
แรงงานของนายจ้างซึ่งมีหน้าที่ในการดูแลการงานของลูกจ้างนั้น

นอกจากนี้บทความนี้ ยังได้ศึกษาและเปรียบเทียบหลักกฎหมายอาญา ในเรื่องความรับผิดชอบในทางการที่จ้าง
ของนายจ้างอันเกิดจากการที่ลูกจ้างกระทำไปในการที่จ้างของนายจ้าง รวมไปถึงได้ศึกษาคดีความที่น่าสนใจ
บางคดีที่ขึ้นสู่ศาลในประเทศไทย

ทั้งนี้เพื่อเป็นข้อเสนอแนะในการสร้างมาตรฐานให้มีการปรับปรุงโครงสร้างการบริหารงานของ
หน่วยงานที่เกี่ยวข้องและความร่วมมือพัฒนาศักยภาพในการบังคับใช้กฎหมาย และหลักเกณฑ์ในการตีความ
ของคำว่า “ในทางการที่จ้าง” และยังรวมถึงผู้ใช้ ตัวการร่วม แห่งประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 83 , 84
ให้กว้างเพียงพอ ในการบังคับให้นายจ้างต้องร่วมรับผิดชอบกับลูกจ้าง เพื่อบรรลุวัตถุประสงค์ในการค้นคว้าศึกษา
ให้มากที่สุด เพื่อนำไปสู่การแก้ปัญหาการบรรทุกน้ำหนักเกินบนทางหลวงได้อย่างมีประสิทธิภาพต่อไป

คำสำคัญ : ความรับผิดชอบทางอาญาของนายจ้าง; การบรรทุกน้ำหนักเกิน; ทางหลวงในทางการที่จ้าง

Received: 2022-04-27

Revised: 2022-04-25

Accepted: 2022-03-18

Abstract

This article is intended to give readers a glimpse of the importance of applying characteristic laws in the official employment of employers to be liable for criminal offenses against employees. to prevent employers from exploiting employees. This is especially true if the employee is employed by the employer. employee status under the employer's employment contract, which is responsible for overseeing the employee's work.

In addition, this article studied and compared the principles of civil law and criminal law. In regards to the official liability employed of the employer caused by the employee's employment. He also studied some of the compelling cases that have risen to court in Thailand.

This is to suggest the creation of standards and guidelines for the interpretation of the word. It also reaches out to users, joint traverses of the Criminal Code Sections 83, 84. to be broad enough to compel employers to co-ordt with employees. to achieve as many research objectives as possible.

Keyword: Employer's Criminal Liability; overloading; highways in their employment.

บทนำ

ปัจจุบันการขนส่งของประเทศไทย ได้รับความสนใจจากนักลงทุนเป็นอย่างมาก ส่งผลให้รัฐบาลไทยให้ความสำคัญกับระบบขนส่งมากขึ้น ทำให้การเพิ่มขึ้นของปริมาณรถบรรทุกนั้น ส่งผลกระทบโดยตรงต่อการจราจรและสภาพถนน พบว่ายานพาหนะประเภทรถบรรทุกมีจำนวนเพิ่มมากขึ้นทุกปี ดังนั้นจึงพบปัญหาการบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด เป็นสาเหตุทำให้สภาพผิวจราจร ได้รับความเสียหายและก่อให้เกิดอันตรายต่อผู้ใช้รถใช้ถนน

ถนนของประเทศไทยมีระยะทางทั้งสิ้น 701,847.12 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 1.37 ของพื้นที่ทั้งหมด ถนนส่วนมากอยู่ในสภาพที่ปกติ แต่ยังมีบางส่วนที่อยู่ในสภาพที่ควรได้รับการปรับปรุงแก้ไข เนื่องจากการใช้งานโดยปกติแล้ว ซึ่งถนนออกแบบให้มีอายุใช้งานอยู่ที่ประมาณ 20 ปี แต่จะเสียหายประมาณ ในการบำรุงซ่อมถนน คิดเป็นสัดส่วน 20 เปอร์เซ็นต์ ของงบประมาณทั้งหมด หรือประมาณปีละ 20,000-30,000 ล้านบาท กรมทางหลวงได้มีการจัดตั้งหน่วยงานเฉพาะที่มีหน้าที่รับผิดชอบดำเนินการตรวจสอบน้ำหนักยานพาหนะบนทางหลวงทั่วประเทศ เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดทางหลวงเสียหายเนื่องจากยานพาหนะน้ำหนักบรรทุกเกินพิกัดที่กฎหมายกำหนด นั่นก็คือสำนักงานควบคุมน้ำหนักบรรทุกเกินพิกัดที่กฎหมายกำหนด โดยที่ด่านชั่งน้ำหนักรถบรรทุกบนทางหลวง

และกฎหมายรถบรรทุกมีมานานแล้วในประเทศไทย แต่ปัจจุบันได้มีการเพิ่มเติมและแก้ไขบางส่วนจากเดิมเพื่อเพิ่มความปลอดภัยทั้งในด้านจราจร การบรรทุกน้ำหนักเกินพิกัดหรือเกินจากที่กฎหมายกำหนด ทำให้ถนนชำรุดเกิดความผุพัง ทำให้ต้องซ่อมแซมถนนใหม่

รวมถึงการใช้กฎหมายลักษณะในทางการที่จ้างของนายจ้างต้องร่วมรับผิดชอบในการกระทำความผิดกับลูกจ้าง ในทางอาญา เพื่อมิให้นายจ้างแสวงหาผลประโยชน์จากลูกจ้าง โดยเฉพาะในกรณีที่ลูกจ้างกระทำไปในการที่จ้างของนายจ้าง ที่มีสถานะเป็นลูกจ้างตามสัญญาจ้างแรงงานของนายจ้างซึ่งมีหน้าที่ในการดูแลนั้น

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาประวัติความเป็นมา ความหมาย แนวคิด ทฤษฎี วรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง
2. เพื่อศึกษามาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวกับการร่วมรับผิดชอบของนายจ้าง
3. เพื่อศึกษาวิเคราะห์ปัญหาที่เกี่ยวกับการร่วมรับผิดชอบของนายจ้าง
4. เพื่อเสนอแนะแนวทางในการแก้ไขปรับปรุงกฎหมายที่ลงโทษลูกจ้างและนายจ้าง

แนวคิด ทฤษฎี และการสำรวจวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาในครั้งนี้ ผู้ศึกษาได้ทบทวนแนวคิด ทฤษฎี และศึกษาคำพิพากษาศาลฎีกา ที่เกี่ยวข้องกับรวมถึง การใช้กฎหมายลักษณะในทางการที่จ้างของนายจ้างต้องร่วมรับผิดชอบในการกระทำความผิดกับลูกจ้างในทางอาญา เพื่อมิให้นายจ้างแสวงหาผลประโยชน์จากลูกจ้าง โดยเฉพาะในกรณีที่ลูกจ้างกระทำไปในการที่จ้างของนายจ้าง ที่มีสถานะเป็นลูกจ้างตามสัญญาจ้างแรงงานของนายจ้างซึ่งมีหน้าที่ในการดูแลนั้น รวมถึงการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับบรรพบุรุษน้ำหนักเกินพิกัด โดยค้นคว้าจากเอกสารเชิงแนวความคิดเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมาย พระราชบัญญัติที่บังคับใช้สำหรับทางหลวงประกาศที่เกี่ยวกับการนำหนักบรรพบุรุษบนทางหลวง ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับปัญหาบรรพบุรุษบนทางหลวง โดยมีประเด็นต่างๆ ดังนี้

“นายจ้าง” หมายความว่า นายจ้าง หมายความว่า ผู้ซึ่งตกลงรับลูกจ้างเข้าทำงานโดยจ่ายค่าจ้างให้และหมายความรวมถึง

1. ผู้ซึ่งได้รับมอบหมายให้ทำงานแทนนายจ้าง
2. ในกรณีที่นายจ้างเป็นนิติบุคคลให้หมายความรวมถึงผู้มีอำนาจการกระทำแทนนิติบุคคล และ ผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้มีอำนาจการกระทำแทนนิติบุคคลให้ทำการแทนด้วย

“ความรับผิดชอบของนายจ้าง” ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เริ่มขึ้นจากหลักกฎหมายดั้งเดิมที่ถือว่า นายจ้างต้องรับผิดชอบเพื่อละเมิดของลูกจ้างจากเฉพาะกรณีที่ปรากฏว่านายจ้างเป็นผู้ออกคำสั่งหรือมีส่วนร่วมกระทำการนั้น และมีการเปลี่ยนแปลงหลักให้กว้างขึ้น เพราะเห็นว่าหลักเก่าทำให้ความรับผิดชอบของนายจ้างแคบไปและผู้เสียหายไม่ได้รับความเป็นธรรมเท่าที่ควร โดยถือว่า “นายจ้างต้องรับผิดชอบในละเมิด ซึ่งนายจ้างได้ออกคำสั่งโดยตรงหรือโดยปริยายให้ลูกจ้างกระทำการนั้น ทั้งนี้โดยให้พิจารณาถึงสภาพของการงานที่นายจ้างมอบหมายให้ลูกจ้างปฏิบัติเป็นสำคัญ

“ลูกจ้าง” หมายความว่า ผู้ซึ่งตกลงทำงานให้นายจ้างโดยรับค่าจ้าง ไม่ว่าจะเรียกชื่ออย่างไร คำว่า ผู้ซึ่ง หมายถึง บุคคลผู้ซึ่งตกลงทำงานให้นายจ้าง และหมายถึงบุคคลธรรมดาไมใช่นิติบุคคล ที่เข้ามาตกลงทำงานให้นายจ้าง และได้รับค่าจ้างจากนายจ้าง โดยไม่คำนึงว่าผู้นั้นจะทำหน้าที่ในตำแหน่งใด และการตกลงนั้นจะเป็นการตกลงโดยตรงกับนายจ้างหรือตกลงโดยปริยายก็ได้

“ในทางการที่จ้าง” หมายความว่า การทำงานโดยวิธีหนึ่งวิธีใดก็ได้ที่ทำให้แก่นายจ้าง และเพื่อประโยชน์ของนายจ้าง และเหตุที่เกิดขึ้นก็เป็นผลหรือเกี่ยวเนื่องจากการปฏิบัติงานนั้น

“พระราชบัญญัติทางหลวง”

ระบบทางหลวงในประเทศไทย เริ่มมีการดำเนินการอย่างจริงจังในปี พ.ศ. 2484 โดยมีกรมทางหรือกรมทางหลวงแผ่นดิน หรือกรมทางหลวงในปัจจุบัน เป็นหน่วยงานหลักในการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงเส้นหลักของ

ประเทศ ที่ผ่านมามีกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับทางหลวง 3 ฉบับ คือ ประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 295 ลงวันที่ 28 พฤศจิกายน พ.ศ. 2515 พระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 295 ลงวันที่ 28 พฤศจิกายน พ.ศ. 2515 พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 295 ลงวันที่ 28 พฤศจิกายน พ.ศ. 2518 พ.ศ. 2530 จนกระทั่งในปี พ.ศ. 2535 จึงได้มีการตราพระราชบัญญัติทางหลวงและในมาตรา 3 ของพระราชบัญญัตินี้ได้ยกเลิกประกาศคณะปฏิวัติและพระบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมที่กล่าวมาข้างต้นทั้งหมด ดังนั้นในปัจจุบันมีกฎหมายที่บังคับใช้เกี่ยวกับทางหลวงอยู่ทั้งสิ้น 2 ฉบับ คือพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 และ พระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2549

“ทางหลวง” หมายความว่า ทาง หรือถนน ซึ่งจัดไว้เพื่อประโยชน์ในการจราจรสาธารณะทางบก ไม่ว่าในระดับพื้นดิน ใต้ หรือเหนือพื้นดิน หรือใต้หรือเหนืออสังหาริมทรัพย์อย่างอื่นนอกจากทางรถไฟ และให้หมายความรวมถึงที่ดิน พืช พันธุ์ไม้ทุกชนิด สะพาน ท่อ หรือรางระบายน้ำ อุโมงค์ ร่องน้ำ กำแพงกันดิน เขื่อนรั้ว หลักสำรวจ หลักเขต หลักระยะ ป้ายจราจร เครื่องหมายจราจร เครื่องหมายสัญญาณ เครื่องสัญญาณไฟฟ้า เครื่องแสดงสัญญาณ ที่จอดรถ ที่พักคนโดยสารเรือหรือพาหนะสำหรับขนส่งข้ามฟาก ท่าเรือสำหรับขึ้นหรือลงรถ และอาคาร หรือได้จัดไว้ในเขตทางหลวงเพื่อประโยชน์แก่งานทาง หรือผู้ใช้ทางหลวงนั้นด้วย

“ยานพาหนะ” หมายความว่า รถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ รถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก รวมทั้งเครื่องจักร เครื่องกล และสิ่งอื่นใดที่เคลื่อนที่ไปได้บนทางหลวงในลักษณะเดียวกัน

“ผู้อำนวยการทางหลวง” หมายความว่า บุคคลซึ่งมีอำนาจ และหน้าที่หรือได้รับแต่งตั้งให้ควบคุมทางหลวง และงานทางเฉพาะประเภทใดประเภทหนึ่ง หรือเฉพาะท้องถิ่นใดท้องถิ่นหนึ่งหรือเฉพาะเส้นใดเส้นหนึ่งตามพระราชบัญญัตินี้

“เจ้าพนักงานทางหลวง” หมายความว่า ผู้ซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งให้เป็นเจ้าพนักงานทางหลวงเพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้ประเภทของทางหลวงในประเทศไทย ตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 (แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2549)

รถบรรทุกและการกำหนดพิกัดน้ำหนักบรรทุก

“รถบรรทุก” ตามกฎกระทรวงฉบับที่ 4 ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 ได้กำหนดลักษณะรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของแยกเป็น 9 ลักษณะ ได้แก่

- 1.) รถลักษณะที่ 1 รถกระบะบรรทุก
- 2.) รถลักษณะที่ 2 รถตู้บรรทุก
- 3.) รถลักษณะที่ 3 รถบรรทุกของเหลว
- 4.) รถลักษณะที่ 4 รถบรรทุกวัตถุอันตราย
- 5.) รถลักษณะที่ 5 รถบรรทุกเฉพาะกิจ
- 6.) รถลักษณะที่ 6 รถพ่วง
- 7.) รถลักษณะที่ 7 รถกึ่งพ่วง
- 8.) รถลักษณะที่ 8 รถกึ่งพ่วงบรรทุกวัสดุยาว
- 9.) รถลักษณะที่ 9 รถลากจูง (กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม, 2551 : 2-1)

“การกำหนดพิกัดน้ำหนักบรรทุก” ในมาตรา 4 ของพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 ซึ่งได้เพิ่มในมาตรา 5 ในพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2552 บัญญัติว่า "ผู้อำนวยการทางหลวง" หมายความว่าบุคคลที่มีอำนาจ และหน้าที่ หรือได้รับแต่งตั้งให้ควบคุมทางหลวง และงานทางเฉพาะประเภทใดประเภทหนึ่ง หรือเฉพาะท้องถิ่นใดท้องถิ่นหนึ่ง หรือเฉพาะเส้นใดเส้นหนึ่ง ตามพระราชบัญญัตินี้และในมาตรา 61 ของหมวด 3 การรักษาทางหลวงบัญญัติว่า เพื่อเป็นการรักษาทางหลวงผู้อำนวยการทางหลวง

มีอำนาจประกาศในราชกิจจานุเบกษาห้ามใช้ยานพาหนะบนทางหลวง โดยที่ยานพาหนะนั้นมีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุก หรือน้ำหนักเพลาเกินกว่าที่กำหนด หรือโดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหาย

นอกจากนี้ในมาตรา 14 ยังให้อำนาจกับรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมแต่งตั้งผู้อำนวยการทางหลวงโดยการแต่งตั้งนั้นอาจจะจำกัดให้เป็นผู้ว่าราชการจังหวัดเฉพาะประเภทใดประเภทหนึ่ง หรือเฉพาะท้องถิ่นใดท้องถิ่นหนึ่งหรือเฉพาะเส้นใดเส้นหนึ่งก็ได้และหากรัฐมนตรียังมีได้แต่งตั้งผู้อำนวยการทางหลวงให้อธิบดีกรมทางหลวงเป็นผู้ว่าราชการจังหวัดพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทาน อธิบดีกรมทางหลวงชนบทเป็นผู้ว่าราชการจังหวัดพิเศษ และนายกองค์การบริหารส่วนจังหวัด นายกเทศมนตรี นายกองค์การบริหารส่วนตำบล ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร นายกเมืองพัทยา หรือผู้บริหารองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นอื่นที่มีกฎหมายจัดตั้งแล้วแต่กรณีเป็นผู้ว่าราชการจังหวัดพิเศษ ปัจจุบันอธิบดีกรมทางหลวงได้ใช้อำนาจในฐานะของผู้ว่าราชการจังหวัดพิเศษประกาศห้ามใช้ยานพาหนะบนทางหลวงโดยที่ยานพาหนะนั้นมีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุก หรือน้ำหนักเพลาเกินกว่าที่กำหนด หรือโดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหาย จำนวนทั้งสิ้น 6 ฉบับซึ่งจำแนกในรายละเอียดได้ ดังนี้

1) ใช้อำนาจในฐานะผู้ว่าราชการจังหวัดพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทาน ประกาศ เรื่อง ห้ามใช้ยานพาหนะโดยที่ยานพาหนะนั้นมีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุก หรือน้ำหนักเพลาเกินกว่าที่กำหนด หรือโดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหายเดินทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทานจำนวน 3 ฉบับ ดังนี้

1.1) ฉบับประกาศ ณ วันที่ 3 กันยายน 2535 (ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 109 ตอนที่ 110 หน้า 5688 – 5991)

1.2) ฉบับประกาศ ณ วันที่ 28 ธันวาคม 2548 (ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 122 ตอนพิเศษ หน้า 19 - 25)

1.3) ฉบับประกาศ ฉบับที่ 2 ประกาศ ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2552 (ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 126 ตอนพิเศษ 92 ง หน้า 2 -7)

2) ใช้อำนาจในฐานะผู้ว่าราชการจังหวัดพิเศษ ประกาศ เรื่อง ห้ามใช้ยานพาหนะโดยที่ยานพาหนะนั้นมีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุก หรือน้ำหนักเพลาเกินกว่าที่กำหนด หรือโดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหายเดินทางหลวงแผ่นดิน จำนวน 2 ฉบับ ดังนี้

2.1) ฉบับประกาศ ณ วันที่ 31 มกราคม 2546 (ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 120 ตอนพิเศษ 13 ง หน้า 12 – 19)

2.2) ฉบับประกาศ ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2546) ประกาศ ณ วันที่ 2 กรกฎาคม 2546 (ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 120 ตอนพิเศษ 72 ง หน้า 24 – 26)

3) ใช้อำนาจในฐานะผู้ว่าราชการจังหวัดพิเศษ ประกาศ เรื่อง ห้ามใช้ยานพาหนะโดยที่ยานพาหนะนั้นมีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุก หรือน้ำหนักเพลาเกินกว่าที่กำหนดหรือโดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหายเดินทางหลวงพิเศษ จำนวน 2 ฉบับ ดังนี้

3.1) ฉบับประกาศ ณ วันที่ 31 มกราคม 2546 (ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 120 ตอนพิเศษ 13 ง หน้า 16 – 19)

3.2) ฉบับประกาศ ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2546) ประกาศ ณ วันที่ 2 กรกฎาคม 2546 (ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 120 ตอนพิเศษ 72 ง หน้า 27 – 29)

แนวคำพิพากษาศาลฎีกา

นายจ้างใช้ให้ลูกจ้างขับรถบรรทุกน้ำหนักเกิน ขอคืนรถบรรทุกที่ถูกปรับไม่ได้

คดีนี้ ผู้ร้องเป็นนายจ้างประกอบกิจการรับจ้างขนสินค้า และลูกจ้างได้ขับรถบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราและถูกตำรวจจับดำเนินคดี และศาลได้มีคำสั่งให้ปรับรถบรรทุก ต่อมานายจ้างได้มายื่นคำร้องขอคืนของกลางที่ศาลสั่งริบ โดยอ้างว่าตนเองเป็นเจ้าของที่แท้จริงและไม่ได้รู้เห็นเป็นใจกับการกระทำความผิด ศาลไม่คืนของกลางให้ เนื่องจากเห็นว่านายจ้างปล่อยปละละเลยให้ลูกจ้างขับรถบรรทุกน้ำหนักเกิน จึงมีส่วนรู้เห็นเป็นใจในการกระทำความผิดของลูกจ้าง

คำพิพากษาฎีกาที่ 6260/2560

ผู้ร้องปล่อยปละละเลยจนทำให้จำเลยซึ่งเป็นลูกจ้างขับรถบรรทุกพ่วงและตัวรถกึ่งพ่วงของกลางบรรทุกมันสำปะหลังน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ถือได้ว่าผู้ร้องรู้เห็นเป็นใจด้วยในการกระทำความผิดของจำเลย

ตัวบทกฎหมายอ้างอิง

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

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 5980/2560

จำเลยใช้ยานพาหนะบนทางหลวงมีน้ำหนักบรรทุกเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดไว้จำนวนมาก โดยไม่คำนึงว่าจะก่อให้เกิดความเสียหายอย่างร้ายแรงเพียงใดต่อสภาพทางหลวงแผ่นดินซึ่งเป็นสมบัติของส่วนรวมและมีไว้เพื่อประโยชน์ร่วมกัน การกระทำดังกล่าวของจำเลยทำให้ผู้ร่วมใช้เส้นทางสัญจรไปมาต้องเสี่ยงต่ออันตรายที่เกิดจากสภาพของยานพาหนะที่บรรทุกน้ำหนักเป็นจำนวนมาก จนเกินกว่าที่ผู้ขับขี่จะควบคุมให้แล่นไปได้อย่างปลอดภัย พฤติการณ์ในการกระทำความผิดของจำเลยนับว่าร้ายแรง แม้ไม่ปรากฏว่าจำเลยเคยได้รับโทษจำคุกมาก่อน ยังไม่สมควรที่จะรอกการลงโทษจำคุกให้แก่จำเลย

ข้อเท็จจริง

โจทก์ฟ้องขอให้ลงโทษตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 มาตรา 61, 73/2

คดีนี้จำเลยขับรถพ่วงบรรทุกข้าวสาร มีน้ำหนักยานพาหนะของรถลากจูงและรถพ่วงรวมน้ำหนักบรรทุก จำนวน 65,730 กิโลกรัม ซึ่งเกินกว่าน้ำหนักที่กำหนดตามประกาศของผู้อำนวยการทางหลวง เป็นจำนวน 15,230 กิโลกรัม

ศาลชั้นต้นลงโทษจำคุก 2 เดือน จำเลยให้การรับสารภาพ คงจำคุก 1 เดือน

จำเลยอุทธรณ์

ศาลอุทธรณ์ภาค 1 พิพากษาแก้เป็นว่า ให้ลงโทษปรับ 10,000 บาท อีกสถานหนึ่ง ลดโทษให้กึ่งหนึ่ง คงปรับ 5,000 บาท โทษจำคุกให้รอกการลงโทษไว้ 1 ปี ฯลฯ

โจทก์ฎีกา โดยอัยการสูงสุดรับรองให้ฎีกาในปัญหาข้อเท็จจริง

ศาลฎีกาพิพากษาแก้เป็นว่า ไม่รอกการลงโทษจำคุก ไม่ลงโทษปรับ ฯลฯ

คำพิพากษาฎีกาที่ 131/2561

คณะกรรมการกลางว่าด้วยราคาสินค้าและบริการได้ออกประกาศห้ามมิให้บุคคลใดขนย้ายหัวมันสำปะหลังสดหรือมันเส้นอย่างใดอย่างหนึ่งหรือทั้งสองอย่างรวมกัน ซึ่งมีปริมาณครั้งละตั้งแต่หนึ่งหมื่นกิโลกรัมขึ้นไป ออกจากท้องที่อำเภอที่ระบุไว้ในประกาศ ก็เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมในด้านราคา ปริมาณ และรักษาเสถียรภาพระบบตลาดมันสำปะหลังสดและมันเส้นในประเทศ การกระทำความผิดของจำเลยโดยการฝ่าฝืนประกาศของคณะกรรมการการดังกล่าว นอกจากจะส่งผลกระทบต่อราคามันสำปะหลังสดและมันเส้นแล้ว ยังก่อให้เกิด

ความเสียหายต่อเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศ ทั้งเป็นการใช้ยานพาหนะบรรทุกหุ้มฉนวนสำปะหลังสดบนทางหลวงที่มีน้ำหนักบรรทุกเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดไว้เป็นจำนวนมาก โดยไม่คำนึงว่าจะก่อให้เกิดความเสียหายอย่างร้ายแรงเพียงใดต่อสภาพทางหลวงแผ่นดินซึ่งเป็นสมบัติของส่วนรวมและมีไว้เพื่อประโยชน์ร่วมกัน ทำให้ผู้ร่วมใช้เส้นทางสัญจรไปมาต้องเสี่ยงต่ออันตรายที่อาจเกิดจากสภาพของยานพาหนะที่บรรทุกน้ำหนักเป็นจำนวนมาก พฤติการณ์ในการกระทำความผิดของจำเลยนับว่าร้ายแรง จึงไม่สมควรที่จะรอกการลงโทษจำคุกให้แก่จำเลย

เพิ่มเติม

ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 56 บัญญัติว่า “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 หรือเหตุอันอันควรปรานีแล้ว ศาลจะพิพากษาว่าผู้นั้นมีความผิดแต่รอกการกำหนดโทษหรือกำหนดโทษแต่รอกการลงโทษไว้ ไม่ว่าจะเป็โทษจำคุกหรือปรับอย่างหนึ่งอย่างใดหรือทั้งสองอย่าง เพื่อให้โอกาสกลับตัวภายในระยะเวลาที่ศาลจะได้กำหนดแต่ต้องไม่เกินห้าปีนับแต่วันที่ศาลพิพากษา โดยจะกำหนดเงื่อนไขเพื่อคุ้มครองความประพฤติของผู้นั้นด้วยหรือไม่ก็ได้...

มาตรา 56 ใช้คำว่า “ไม่เคยรับโทษจำคุกมาก่อน” หมายความว่า ไม่เคยได้รับโทษจำคุกจริงๆ มาก่อนคำพิพากษาฎีกาที่ 1983/2497 แม้จำเลยเคยต้องคำพิพากษาให้จำคุก แต่ให้รอกการลงโทษไว้ แล้วมาทำผิดขึ้นอีกภายในกำหนดที่รอกไว้ ศาลจะรอกการลงโทษในความผิดครั้งหลังนี้อีกได้ และเมื่อรอกการลงโทษในคดีหลังนี้อีก ก็จะลงโทษที่รอกไว้ไม่ได้

โทษที่จะรอกการลงโทษได้นั้นต้องเป็นโทษจำคุก ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 56 จะรอกการลงโทษกักขังไม่ได้(ฎีกาที่ 7214/2537)

คำพิพากษาฎีกาที่ 8656/2548 แม้คดีก่อนเป็นโทษจำคุกของศาลทหารถือว่าเคยได้รับโทษจำคุกมาก่อน

ในคดีนั้นศาลจะลงโทษจำคุกไม่เกินห้าปี หมายความว่าถึง โทษที่ศาลจะลงจริง ๆ ไม่ว่าจะความผิดนั้นจะมีอัตราโทษเท่าใดก็ตาม

ในการกระทำความผิด “หลายกรรมต่างกัน” ตามมาตรา 91 ซึ่งศาลต้องลงโทษผู้นั้นทุกกรรมเป็นกระหนงความผิดไป การพิจารณาว่าจะรอกการลงโทษตามมาตรา 56 ได้หรือไม่นั้น ต้องแยกพิจารณาโทษจำคุกแต่ละกระหนง มิใช่เอาโทษจำคุกทุกกระหนงมารวมกัน เช่น หากศาลพิพากษาให้ลงโทษจำคุกจำเลยเป็นรายกระหนง กระหนงละ 2 ปี รวม 5 กระหนง เป็นโทษจำคุก 10 ปี เช่นนี้ ศาลใช้ดุลพินิจรอกการลงโทษได้ โดยถือว่าศาลพิพากษาลงโทษจำคุกจำเลยเป็นคดีๆ ไป ตามกระหนงความผิดที่โจทก์รวมฟ้องมาไม่เกินคดีละ 5 ปี (ฎีกาที่ 789/2524, 1594/2523, 1102/2525) (เกียรติขจร วัจนะสวัสดิ์. คำอธิบายกฎหมายอาญา ภาค 1 บทบัญญัติทั่วไป พิมพ์ครั้งที่ 10 แก้ไขเพิ่มเติม. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์พลสยามพริ้นตัง(ประเทศไทย), 2551)

ปัญหาในการบังคับใช้กฎหมาย

1. เจ้าหน้าที่ละเอียดหรือรู้เห็นเป็นใจกับการกระทำผิด ต้องมีบทลงโทษเป็นการเฉพาะ
2. แก้ไขและเพิ่มบทลงโทษ เพื่อเอาผิดทางอาญาแก่นายจ้าง
3. ให้เอาผิดกับ ผู้ว่าจ้างและผู้ให้บริการ เพราะเป็นตัวการที่ทำให้มีการบรรทุกน้ำหนักเกิน
4. จัดให้มีการอบรม ให้ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายด้านการบรรทุกน้ำหนักเกินให้กับลูกจ้างและนายจ้าง

วิธีดำเนินการวิจัย

รูปแบบการวิจัย เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ การศึกษาในครั้งนี้ ผู้ศึกษาได้ทบทวนแนวคิด ทฤษฎี บทความ วรรณกรรมและศึกษาคำพิพากษาศาลฎีกา ที่เกี่ยวข้องรวบรวมถึงการใช้กฎหมายลักษณะในทางที่จ้าง ของนายจ้างต้องร่วมรับผิดชอบในการกระทำผิดกับลูกจ้างในทางอาญา เพื่อมีให้นายจ้างแสวงหาผลประโยชน์ จากลูกจ้าง โดยเฉพาะในกรณีที่ลูกจ้างกระทำไปในการที่จ้างของนายจ้าง ที่มีสถานะเป็นลูกจ้างตามสัญญาจ้าง แรงงานของนายจ้างซึ่งมีหน้าที่ในการดูแลนั้น รวมถึงการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับบรรทุกน้ำหนักเกินพิกัด โดยค้นคว้าจากเอกสารเชิงแนวความคิดเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมาย พระราชบัญญัติที่บังคับใช้สำหรับทาง หลวงประกาศที่เกี่ยวกับการน้ำหนักบรรทุกบนทางหลวง ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับปัญหาบรรทุกบนทางหลวง

ความจำเป็นที่ยังจะต้องมีกฎหมาย

การบรรทุกน้ำหนักเกิน ยังเป็นไปตามกฎหมาย แต่ก็ยังมีนายจ้างฉกฉวยโอกาส หาประโยชน์โดยมิชอบจากความผิดของลูกจ้างไปใช้ประโยชน์ส่วนตัวและหากการกระทำดังกล่าวก่อให้เกิดความเสียหาย จึงยังสมควรมีกฎหมายควบคุมการบรรทุกน้ำหนักเกินอยู่ต่อไป และควรให้มีการปรับปรุงกฎหมายเสียใหม่ โดยให้มีบทลงโทษทั้งทางแพ่งและทางอาญา

ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงกฎหมาย ควรปรับปรุงให้มีหลักการดังต่อไปนี้

1. เจ้าหน้าที่ละเอียดหรือรู้เห็นเป็นใจกับการกระทำผิด ต้องมีบทลงโทษเป็นการเฉพาะ
2. แก้ไขและเพิ่มบทลงโทษ เพื่อเอาผิดทางอาญาแก่นายจ้าง
3. ให้เอาผิดกับ ผู้ว่าจ้างและผู้ให้บริการ เพราะเป็นตัวการที่ทำให้มีการบรรทุกน้ำหนักเกิน
4. จัดให้มีการอบรม ให้ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายด้านการบรรทุกน้ำหนักเกินให้กับลูกจ้างและนายจ้าง

ปัญหาและอุปสรรค

พอลูกจ้างโดนตำรวจจับ ในข้อหาบรรทุกน้ำหนักเกิน และถูกฟ้องคดียังศาลในฐานะจำเลยคดีอาญา เมื่อให้การรับสารภาพผิดตามฟ้อง ศาลชั้นต้น ตัดสินลงโทษจำคุก 3 เดือน โดยไม่มีการลดกึ่ง แม้จะให้การรับสารภาพ ทั้งที่จริงนายจ้างนั้นแหละคือตัวการสำคัญในการบรรทุกน้ำหนักเกิน เพราะถ้ามีการบรรทุกของในปริมาณมาก ๆ ก็จะทำให้การวิ่งเที่ยวรถมีต้นทุนน้อยลง โดยที่ไม่คำนึงถึงโทษที่ลูกจ้างจะได้รับแต่อย่างใด ศาลฎีกามีคำพิพากษามุ่งแต่ว่า นายจ้างไม่อาจขอคืนของกลางคือรถยนต์บรรทุกของกลางได้อย่างเดียว แม้ศาลจะมีความคำพิพากษาศาลฎีกาว่านายจ้างรู้เห็นเป็นใจด้วยในการกระทำผิดของลูกจ้าง แต่ก็ไม่ได้กล่าวหรือมีคำวินิจฉัยหรือคำพิพากษาว่านายจ้างจะต้องร่วมรับผิดชอบในการรู้เห็นเป็นใจและต้องร่วมรับผิดชอบกับลูกจ้างแต่อย่างใด ทั้งที่ลูกจ้างได้กระทำไปในทางที่จ้างคือการขับรถบรรทุกให้กับนายจ้าง

สรุปผลการวิจัย

จากปัญหาดังกล่าวข้างต้น แม้ว่าจะมีการควบคุมและให้ความสำคัญเกี่ยวกับการบรรทุกน้ำหนักเกิน และวิธีการแก้ปัญหา โดยกฎหมายต่างๆ ในหลากหลายระดับก็ตาม แต่การใช้รถบรรทุกในทางที่ผิด วัตถุประสงค์ยังคงมีอยู่เป็นจำนวนมาก ผู้เขียนจึงขอเสนอแนะเพื่อพยายามจะแก้ปัญหาในเรื่องต่างๆ ดังกล่าวข้างต้น ดังนี้

1. เจ้าหน้าที่ละเอียดหรือรู้เห็นเป็นใจกับการกระทำผิด ต้องมีบทลงโทษเป็นการเฉพาะ
2. แก้ไขและเพิ่มบทลงโทษ เพื่อเอาผิดทางอาญาแก่นายจ้าง เช่น พระราชบัญญัติทางหลวง ควรแก้ไขบทลงโทษและเพิ่มบทลงโทษในบางมาตรา จากการมีโทษทางอาญาแก่ลูกจ้างแล้วให้มีบทลงโทษ นายจ้างให้ร่วมรับผิดชอบในการที่จ้าง และยังมีโทษปรับในอัตราที่สูงขึ้น อาทิ ทำผิดครั้งแรกปรับ 10,000 บาท ผิดครั้งที่สองปรับ 30,000 บาท ผิดครั้งที่สามปรับ 100,000 บาท หรือยึดรถ ถอนใบอนุญาตผู้ประกอบการ หรือให้คิดค่าปรับตามน้ำหนักที่บรรทุกเกินก็ได้
3. ขอให้แก้ปัญหาที่ “ต้นน้ำ” ให้เอาผิดกับ ผู้ว่าจ้าง และ ผู้ใช้บริการ เพราะถือเป็นตัวการที่ทำให้มีการบรรทุกน้ำหนักเกิน คือ ถ้าแก่นหรือนายจ้าง คนขับหรือลูกจ้างเป็นตัวรองที่ทำงานตามคำสั่งเท่านั้น รวมถึงนิคมอุตสาหกรรม ท่าเรือ สนามบิน สถานีขนถ่ายสินค้า โรงงาน โกดัง คลังสินค้า ไซโล โรงสี ฯลฯ ก็ต้องมีความผิดด้วยหากรถบรรทุกน้ำหนักเกิน วิ่งออกจากสถานที่ที่อยู่ในความรับผิดชอบ
4. จัดให้มีการอบรม ให้ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายการบรรทุกน้ำหนักเกินให้กับลูกจ้างและนายจ้าง โดยทางกรมการขนส่งจะต้องมีการจัดอบรมให้ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายการบรรทุกน้ำหนักเกินว่าจะได้รับโทษทางอาญาอย่างไร เพื่อให้ลูกจ้างได้เกิดความตระหนักและเกรงกลัวต่อกฎหมาย

อภิปรายผลการวิจัย

จากการศึกษาและวิเคราะห์ในครั้งนี ผู้วิจัยได้อภิปรายผลเป็นตอนๆ ดังนี้

จะเห็นได้ว่าผลของการศึกษาเป็นการสร้างองค์ความรู้ใหม่ที่แตกต่างไปจากองค์ความรู้เดิม ที่มีนักวิชาการท่านอื่นๆ ได้ทำการศึกษาไว้ ทั้งนี้ เนื่องจากผลการศึกษาที่ผ่านมา โดยส่วนใหญ่มักเป็นองค์ความรู้ในแง่ที่เป็นความขัดแย้งทางด้านกฎหมาย เช่น ความขัดแย้งระหว่างคำพิพากษาศาลฎีกากับนักวิจัย หรือผู้เชี่ยวชาญบทความ เป็นต้น แต่จุดเด่นของงานวิจัยนี้เป็นการศึกษาที่ชี้ให้เห็นว่าเป็นความขัดแย้งที่เพิ่มไปจากความรู้ที่มีอยู่เดิม นั้นหมายถึงการเพิ่มความขัดแย้งทางด้านกฎหมาย เช่น คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 6260/2560 ผู้ร้องปล่อยปลະละลายจนทำให้จำเลยซึ่งเป็นลูกจ้างขับรถบรรทุกพ่วงและตัวรถกึ่งพ่วงของกลางบรรทุกมันสำปะหลังน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ถือได้ว่าผู้ร้องรู้เห็นเป็นใจด้วยในการกระทำความผิดของจำเลย นายจ้างใช้ให้ลูกจ้างขับรถบรรทุกน้ำหนักเกิน ขอคืนรถบรรทุกที่ถูกยึดไม่ได้ คดีนี้ ผู้ร้องเป็นนายจ้างประกอบกิจการรับจ้างขนสินค้า และลูกจ้างได้ขับรถบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราและถูกตำรวจจับดำเนินคดี และศาลได้มีคำสั่งให้ริบรถบรรทุก ต่อมานายจ้างได้มายื่นคำร้องขอคืนของกลางที่ศาลสั่งริบ โดยอ้างว่าตนเองเป็นเจ้าของที่แท้จริง และไม่ได้รู้เห็นเป็นใจกับการกระทำความผิด ศาลไม่คืนของกลางให้ เนื่องจากเห็นว่านายจ้างปล่อยปลະละลายให้ลูกจ้างขับรถบรรทุกน้ำหนักเกิน จึงมีส่วนรู้เห็นเป็นใจในการกระทำความผิดของลูกจ้าง

ผลการศึกษาเกี่ยวกับคำพิพากษฎีกา ที่ผู้วิจัยค้นพบจากงานวิจัยนั้นมีความเกี่ยวข้องและสอดคล้องกัน จากการศึกษาของกลุ่มนักวิชาการ เช่น งานวิจัยของผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.อังคณาดี ปิ่นแก้ว เรื่องปัญหาทางกฎหมายกรณีการบรรทุคน้ำหนักเกินพิกัดในกฎหมายไทย ที่มีการค้นพบถึงปัญหาการบรรทุคน้ำหนักเกิน แต่ไม่ได้วิเคราะห์เกี่ยวกับมาตรการแก้ไขบทลงโทษและเพิ่มบทลงโทษเกี่ยวกับนายจ้างไว้แต่อย่างใด และใน ส่วนของคำพิพากษฎีกาต่าง ๆ นั้นศาลได้มีคำพิพากษาเกี่ยวกับนายจ้างว่าไม่ใช่ผู้ใช้หรือรู้เห็นหรือเป็นผู้มีส่วน ร่วมในการกระทำความผิดเกี่ยวกับการบรรทุคน้ำหนักเกิน ที่ผู้วิจัยเห็นว่าคำพิพากษฎีกาและผลงานวิจัยของ นักวิชาการดังกล่าวยังพบจุดอ่อนหลายประการและเมื่อเทียบกับผลการศึกษาของผู้วิจัยในการศึกษาเรื่อง ลูกจ้างกระทำการบรรทุคน้ำหนักเกินบนทางหลวงในทางที่จ้าง แต่ไม่สามารถเอาผิดกับนายจ้างได้ เป็นผล การศึกษาที่สร้างองค์ความรู้ใหม่โดยที่ยังไม่เคยมีนักวิชาการท่านใดนำเสนอผลการศึกษาเกี่ยวกับแง่มุมเหล่านี้ ผลการศึกษานี้ จึงเป็นกรณีศึกษาคำพิพากษา บทความ วรรณกรรม จากนักวิชาการหลายๆท่าน ที่สามารถ นำไปใช้เป็นข้อมูลประกอบการศึกษาเกี่ยวกับปัญหาทางที่จ้างของนายจ้างต้องร่วมรับผิดชอบในการกระทำ ความผิดกับลูกจ้างในทางอาญา เพื่อมีให้นายจ้างแสวงหาผลประโยชน์จากลูกจ้าง โดยเฉพาะในกรณีที่ลูกจ้าง กระทำไปในการที่จ้างของนายจ้างต่อไปได้

ข้อเสนอแนะแนวทางแก้ไข

1. เจ้าหน้าที่ละเอียดหรือรู้เห็นเป็นใจกับการกระทำผิด ต้องมีบทลงโทษเป็นการเฉพาะ
2. แก้ไขและเพิ่มบทลงโทษ เพื่อเอาผิดทางอาญาแก่นายจ้าง เช่น พระราชบัญญัติทางหลวง ควรแก้ไข บทลงโทษและเพิ่มบทลงโทษในบางมาตรา จากกรณีโทษทางอาญาแก่ลูกจ้างแล้วให้มีบทลงโทษ นายจ้างให้ ร่วมรับผิดชอบในการที่จ้าง และยังมีโทษปรับในอัตราที่สูงขึ้น อาทิ ทำผิดครั้งแรกปรับ 10,000 บาท ผิดครั้งที่สอง ปรับ 30,000 บาท ผิดครั้งที่สามปรับ 100,000 บาท หรือยึดรถ ถอนใบอนุญาตผู้ประกอบการ หรือให้คิด ค่าปรับตามน้ำหนักที่บรรทุเกินก็ได้
3. ขอให้แก้ปัญหาคำพิพากษาที่ “ต้นน้ำ” ให้เอาผิดกับ ผู้ว่าจ้าง และ ผู้ใช้บริการ เพราะถือเป็นตัวการที่ทำให้มี การบรรทุคน้ำหนักเกิน คือ เจ้าพนักงานจ้าง คนขับหรือลูกจ้างเป็นตัวรองที่ทำงานตามคำสั่งเท่านั้น รวมถึง นิคมอุตสาหกรรม ท่าเรือ สนามบิน สถานีขนถ่ายสินค้า โรงงาน โกดัง คลังสินค้า ไซโล โรงสี ฯลฯ ก็ต้องมีความผิดด้วยหากบรรทุคน้ำหนักเกิน วิ่งออกจากสถานที่ที่อยู่ในความรับผิดชอบ
4. จัดให้มีการอบรม ให้ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายการบรรทุคน้ำหนักเกินให้กับลูกจ้างและนายจ้าง โดย ทางกรมการขนส่งจะต้องมีการจัดอบรมให้ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายการบรรทุคน้ำหนักเกินว่าจะได้รับโทษทาง อาญาอย่างไร เพื่อให้ลูกจ้างได้เกิดความตระหนักและเกรงกลัวต่อกฎหมาย

บรรณานุกรม

- เกียรติขจร วัจนะสวัสดิ์.(2557). คำอธิบายกฎหมายอาญา ภาค 1 บทบัญญัติทั่วไป. พิมพ์ครั้งที่ 10 แก้ไขเพิ่มเติม. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์พลสยามพริ้นติ้ง(ประเทศไทย), 2551
- สหัสรัฐ กิติ ศุภการ(2551). **หลักและคำพิพากษากฎหมายอาญา พิมพ์ครั้งที่ 2 ปรับปรุงใหม่**
กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์ อมรินทร์พริ้นติ้งแอนด์พับลิชชิ่ง จำกัด(มหาชน), พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535
- สมชาย ชนะภัย. 2551
<http://www.highwaypolice.org/history.php> (กองบังคับการตำรวจทางหลวง)
- สำนักงานอัยการพิเศษฝ่ายสารสนเทศ สำนักงานวิชาการ ฎีกาเผยแพร่ประจำเดือนมกราคม 52 ครั้งที่ 11 โสธยา ปิยะวารภรณ์ และนภดล กรประเสริฐ. (2563). **การประชุมวิชาการวิศวกรรมโยธาแห่งชาติ ครั้งที่ 25 วันที่ 15-17 กรกฎาคม 2563 จังหวัดชลบุรี.**
- <http://www.oh.go.th/doh/images/pdf/jkdm60-11> (กฎหมายควบคุมน้ำหนัก)
- http://www.dekasuksa.com/2018/08/blog-post_10.html (คำพิพากษาศฎีกา)
- <https://www.dailynews.co.th/news/710434/>