

แนวทางการป้องกันและแก้ปัญหา การทุจริต : ศึกษากรณีรถบรรทุก หนักเกินพิกัดกฎหมาย*

อังคณาดี ปิ่นแก้ว**

บทคัดย่อ

ปัญหาการทุจริตในการเฝ้าระวังรถบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าพิกัดที่กฎหมายกำหนดเป็นปัญหาที่ส่งสมมาอย่างยาวนานในสังคมไทย การขาดประสิทธิภาพในการแก้ไขปัญหาทำให้ประชาชนผู้เสียภาษีทุกคนต้องแบกรับภาระค่าใช้จ่ายจำนวนมหาศาลในการซ่อมบำรุงทางหลวงและสะพานที่เสียหายจากการบรรทุกหนักและมีแนวโน้มว่าจะทวีความรุนแรงขึ้นเรื่อย ๆ ปัญหาดังกล่าวควรได้รับการแก้ไขอย่างเร่งด่วน ผลการศึกษาพบว่า มูลเหตุจูงใจสำคัญของการทุจริตเพื่อให้รถบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าพิกัดที่กฎหมายกำหนดมาจากเหตุผลทางเศรษฐกิจเพราะการทุจริตดังกล่าวมีความคุ้มค่าและสร้างผลกำไร อีกทั้งโอกาสถูกจับได้มีน้อย ปัจจัยที่ส่งเสริมการทุจริตอยู่ที่ระบบการตรวจชั่งน้ำหนักที่ปัจจุบันต้องกระทำโดยเจ้าหน้าที่ของรัฐ วิธีการป้องกันและแก้ไขปัญหาการทุจริตจึงต้องลดปฏิสัมพันธ์ของเจ้าหน้าที่ฯ โดยการนำเอาเทคโนโลยีการตรวจชั่งน้ำหนักyardยานระบบอัตโนมัติที่เหมาะสม อันได้แก่ WIM และ BWIM มาใช้ อย่างไรก็ตามการมุ่งปราบปรามปัญหาการทุจริตโดยการตรวจจับและลงโทษทางอาญาแต่เพียงอย่างเดียวอาจส่งผลให้เกิดการทุจริตที่รุนแรงขึ้นได้

* บทความวิจัยนี้สรุปความจากรายงานวิจัยเรื่องแนวทางการป้องกันและแก้ปัญหาการทุจริต : ศึกษากรณีรถบรรทุกหนักเกินพิกัดกฎหมาย โดยได้รับทุนสนับสนุนการวิจัยจากสำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ (ป.ป.ช.)

**นิติศาสตรบัณฑิต (เกียรตินิยมอันดับหนึ่ง) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, นิติศาสตรมหาบัณฑิต หลักสูตรนานาชาติ (LL.M.) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, Master II en Droit Privé (เกียรตินิยมดี), Docteur en Droit (เกียรตินิยมดีมาก), L'Université de Nantes, France, ผู้ช่วยศาสตราจารย์ประจำคณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ด้วยเหตุดังกล่าวจึงเสนอแนวทางป้องกันและแก้ไขปัญหาอย่างยั่งยืนโดยการจัดเก็บค่าธรรมเนียมการบรรทุกน้ำหนักเกิน แนวคิดดังกล่าวจะช่วยแบ่งเบาภาระของรัฐในการซ่อมแซมบำรุงรักษาดถนนและสะพานที่เสียหายโดยให้ผู้บรรทุกน้ำหนักเกินเป็นผู้รับภาระดังกล่าวอันเป็นไปตามหลักผู้ได้ประโยชน์ต้องเป็นผู้แบกรับภาระ (Beneficiary Pay Principle)

Abstract

Corruption problems in case of overweight trucks has been widely and generally noticed in Thai society. The ineffectiveness of current solutions has made all taxpayers bear the enormous cost of the highways and bridges' deterioration and maintenance and this problem seem to be more vicious. The findings show that a major cause of the violation on weight regulation derives from the economic incentive since the corruptions are a cost-effective and make more business profits with the low possibility of being captured. The key factor of the corruption resides in the current weighting system operated by government officers. Therefore, the preventive measure is to lessen the government officers' abuse of power by applying a new automatic technology of weighting system; WIM and BWIM. However, the rigid suppression measure might result in more serious corruption problems. That is why this study proposes the overweight truck fee system which helps lower the country's budget since highways and bridges' maintenance costs will be shifted to truck operators who get the benefits from overloading. This concept is based upon the Beneficiary Pay Principle.

บทนำ

ในประเทศไทย การขนส่งด้วยรถบรรทุก (Truck Transportation) จัดเป็นการขนส่งที่มีความสำคัญและได้รับความนิยมอย่างมากเนื่องจากมีความสะดวก สามารถรับ-ส่งสินค้าไปยังผู้บริโภคได้ทั่วถึง (Door to door หรือ Point to Point) เหตุเพราะถนนมีโครงข่ายเชื่อมโยงอยู่ทั่วประเทศ¹ ประกอบกับอัตราค่าขนส่งไม่สูงมากนักเมื่อเทียบกับการขนส่งในรูปแบบอื่น ๆ โดยค่าขนส่งจะขึ้นอยู่กับปริมาณที่บรรทุกและระยะทางของการขนส่ง

ในทางวิศวกรรมศาสตร์ ถนนได้ถูกออกแบบตามมาตรฐานให้มีความสามารถในการรองรับน้ำหนักบรรทุกได้ในระดับหนึ่ง การบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าความสามารถที่ถนนรองรับได้ย่อมก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผิวและโครงสร้างของถนนทำให้อายุการใช้งานลดลงอย่างรวดเร็วกว่าที่ควรเพื่อให้ถนนมีอายุใช้งานตามระยะเวลาที่เหมาะสม พ.ร.บ.ทางหลวง พ.ศ. 2535 (แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. 2549) มาตรา 61² จึงให้อำนาจผู้ว่าราชการทางหลวงออกประกาศเรื่องการห้ามใช้ยานพาหนะบนทางหลวง โดยที่ยานพาหนะนั้นมีน้ำหนัก บรรทุกหรือน้ำหนักลงเพลากินกว่าที่กำหนด หรือโดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหาย ประกาศดังกล่าวนี้จึงมีผลเป็นการกำหนดพิกัดน้ำหนักบรรทุกตามกฎหมาย ผู้ที่ฝ่าฝืนบรรทุกน้ำหนักกว่าที่กำหนดจะต้องรับโทษทางอาญาตามมาตรา 73/2³

เมื่อการขนส่งโดยรถบรรทุกได้รับความนิยมมากขึ้น ผู้ประกอบการและผู้ขนส่งต่างแข่งขันกันโดยการบรรทุกให้มากขึ้นเพื่อลดต้นทุนการขนส่ง (Cost Savings) ด้วยเหตุดังกล่าวปัญหาการบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าพิกัดที่กฎหมายกำหนดจึงเกิดขึ้นอย่างแพร่หลาย การที่รถบรรทุกแบกน้ำหนักมากเกินก่อให้เกิดความเสียหายต่อถนนและสะพานอันนำไปสู่การสูญเสียงบประมาณจำนวนมาก

¹ปัจจุบันถนนทางหลวงในประเทศไทยมีระยะทางรวมประมาณ 115,000 กิโลเมตร (แบ่งเป็นทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองระยะทางรวมประมาณ 67,000 กิโลเมตร กับทางหลวงชนบทระยะทางประมาณ 48,000 กิโลเมตร) ไม่นับรวมถนนที่อยู่ในความดูแลขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่มีระยะทางรวมประมาณ 352,000 กิโลเมตร) ซึ่งถือว่าครอบคลุมกว่าเส้นทางคมนาคมทางรถไฟที่มีระยะทางรวมทั้งประเทศเพียง 4,000 กิโลเมตรถึง 30 เท่าตัว ประกอบกับจำนวนรถบรรทุกเพื่อการขนส่งสินค้าและบริการที่จดทะเบียนมีจำนวนรวมถึงกว่า 1,000,000 คัน ทำให้การขนส่งทางถนนด้วยรถบรรทุกมีความสะดวก รวดเร็ว และประหยัดต้นทุนกว่าการขนส่งวิธีอื่นและมีแนวโน้มที่จะขยายตัวอย่างมากในอนาคตอันใกล้ที่จะมีการเปิดเสรีทางการค้าระหว่างประเทศในภูมิภาคอาเซียน (ข้อมูลจาก กระทรวงคมนาคม, 2560)

²มาตรา 61 แก้ไขเพิ่มเติมโดย พ.ร.บ.ทางหลวง (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2549 บัญญัติว่า

“เพื่อรักษาทางหลวง ผู้ว่าราชการทางหลวงมีอำนาจประกาศในราชกิจจานุเบกษาห้ามใช้ยานพาหนะบนทางหลวง โดยที่ยานพาหนะนั้นมีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุกหรือน้ำหนักลงเพลากินกว่าที่กำหนด หรือโดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหาย ...”

³มาตรา 73/2 เพิ่มโดย พ.ร.บ.ทางหลวง (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2549 บัญญัติว่า

“ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 59 วรรคหนึ่ง หรือฝ่าฝืนประกาศของอำนาจราชการทางหลวงตามมาตรา 61 วรรคหนึ่ง หรือประกาศของเจ้าพนักงานซึ่งผู้ว่าราชการทางหลวงแต่งตั้งให้ควบคุมทางหลวงตามมาตรา 61 วรรคสาม ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ”



ในแต่ละปีเพื่อซ่อมแซมบำรุงถนนและสะพาน⁴ แม้ว่าหน่วยงานของรัฐที่มีหน้าที่ดูแลบำรุงรักษาด้านนี้จะได้พยายามแก้ไขปัญหการบรทุกน้ำหน้กเกินมาโดยตลอดก็ตาม ปัจจุบันยังคงพบว่าปัญหาดังกล่าวมิได้ลดความรุนแรงลงแต่อย่างใด งานศึกษาวิจัยและวิทยานิพนธ์ที่แสดงข้อมูลการสุ่มตรวจซึ่งน้ำหน้กการบรทุกบนถนนทางหลวงและทางหลวงชนบระหว่างปี พ.ศ. 2556-2558⁵ พบว่ามีรถบรทุกจำนวนไม่น้อยกว่าร้อยละ 10 ในสายโครงข่ายทางหลวงมีพฤติกรรมการบรทุกน้ำหน้กเกินกว่าพิกัดที่กฎหมายกำหนด ข้อมูลเหล่านี้แสดงให้เห็นว่าการบังคับใช้กฎหมายเรื่องควบคุมน้ำหน้กการบรทุกยังไม่มีประสิทธิภาพเพียงพอที่จะควบคุม ป้องกันการกระทำผิดได้ ทั้งนี้ไม่อาจปฏิเสธได้ว่าปัญหการบรทุกน้ำหน้กเกินนี้มีความเกี่ยวพันอย่างใกล้ชิดกับการทุจริตของเจ้าหน้าที่รัฐ โดยงานวิจัยนี้มุ่งศึกษาปัญหการทุจริตกรณีการจ่ายส่วยรถบรทุก⁶

จากอดีตจนถึงปัจจุบัน ปัญหการจ่ายส่วยรถบรทุก⁷ เป็นที่รับรู้กันอย่างกว้างขวางในสังคมไทยโดยคาดหมายกันว่าผลประโยชน์ที่มีขอบด้วยกฎหมายนี้มีมูลค่ามหาศาล ทั้งนี้หน่วยงานรัฐที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมน้ำหน้กได้พยายามเสนอแนวทางแก้ไขปัญหการบรทุกน้ำหน้กเกินโดยแนวทางหนึ่งทีเสนอคือการแก้ไขกฎหมายเรื่องการควบคุมน้ำหน้กการบรทุก (โดยการเพิ่มโทษอาญาและเพิ่มความรับผิดชอบทางอาญาแก่ผู้ประกอบการขนส่งและรวมถึงเจ้าของสินค้า) ประกอบกับการเพิ่มจำนวนและประสิทธิภาพของด่านซึ่งน้ำหน้ก

การจ่ายส่วยนับเป็นการทุจริตทีก่อให้เกิดปัญหาต่าง ๆ มากมายไม่ว่าจะเป็นการสูญเสียงบประมาณของรัฐจำนวนมหาศาลเพื่อซ่อมแซมถนนและสะพานทีเสียหายจากการบรทุกน้ำหน้กเกิน ปัญหการแข่งขันทีไม่เป็นธรรมระหว่างผู้ประกอบการบรทุกทีเคารพกฎหมายและผู้ที่จ่ายส่วย ปัญหาความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนนคนอื่น ๆ เป็นต้น ด้วยเหตุดังกล่าวส่วยรถบรทุกจึงเป็นปัญหาสำคัญทีควรได้รับการแก้ไขอย่างเร่งด่วน โดยงานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ศึกษาและวิเคราะห์โอกาสและความเสี่ยงต่อการทุจริตของกระบวนการควบคุมน้ำหน้กของหน่วยงานรัฐโดยวิเคราะห์บทบาท การกิจ ความรับผิดชอบและหน้าที่ตามกฎหมายทีเกี่ยวข้องกับการดำเนินนโยบายควบคุมน้ำหน้กการบรทุก 2) ศึกษาขอบเขตและมูลค่าความเสียหายต่อรัฐอันสืบเนื่องมาจากการทุจริต

⁴ข้อมูลจาก สำนักงบประมาณ สำนักนายกรัฐมนตรี, *เอกสารงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2559*, ฉบับที่ 3 เล่มที่ 4 หน้า 111.

⁵รายงานวิจัยกองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง กรมทางหลวง (2557), รายงานวิจัยสำนักอำนวยความสะดวกทางหลวงชนบท (2556-2557), และวิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต ภาควิชาวิศวกรรมโยธา จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย (2556-2558).

⁶ส่วยรถบรทุกถูกเปิดโปงในปี พ.ศ. 2546 โดยใช้สติกเกอร์เป็นตัวอักษรหรือข้อความติดหน้ารถเพื่อไม่ต้องเข้าด่านซึ่งน้ำหน้ก ราวปี พ.ศ. 2556 เปลี่ยนรูปเป็นซองใส่บัตรหรือพวงกุญแจแสดงให้เจ้าหน้าที่ดูจนถึงปี พ.ศ. 2557 ใช้สัญญาณกระปิบไฟหรือแฉะเบียร์นั้น ๆ ให้กับเจ้าหน้าที่โดยตรงเพื่อผ่านด่าน ที่มา ข่าวเรื่อง “เปิดโปงส่วยรถบรทุกน้ำหน้กเกิน”, ข่าว 3 มิติ (ออกอากาศวันที่ 8 มกราคม พ.ศ. 2559).

⁷ปัญหการบรทุกน้ำหน้กเกินแล้วปัญหการทุจริตติดสินบนให้กับเจ้าหน้าที่ของรัฐมักเกิดขึ้นในประเทศกำลังพัฒนาทีมิได้มีการแก้ไขปัญหการทุจริตอย่างจริงจัง รายละเอียดโปรดดู รายละเอียดโปรดดู A. Olken and Rohini Pande. “Corruption in Developing Countries”, *Annual Review of Economics, Annual Reviews*, vol. 4 (1), pages 479-509. (2012) และ Tim Lindsey and Howard Dick (Eds.). *Corruption in Asia. Rethinking the Governance Paradigm*. The Federation Press. (2002).

เกี่ยวกับการควบคุมน้ำหนักรถบรรทุก 3) ศึกษาและวิเคราะห์ความเหมาะสมและความเป็นไปได้ด้านเทคนิคและกฎหมายในการนำเทคโนโลยีที่เหมาะสมมาประยุกต์ใช้ในการควบคุมน้ำหนักเพื่อป้องกันและลดช่องทางการทุจริตของเจ้าหน้าที่รัฐที่เกี่ยวข้อง 4) เสนอมาตรการในการควบคุมน้ำหนักที่มีประสิทธิภาพและสามารถป้องกันการทุจริตได้พร้อมแนวปฏิบัติที่เป็นรูปธรรม ทั้งนี้สมมติฐานของการศึกษาคือ การนำเทคโนโลยีการตรวจชั่งน้ำหนักของยานยนต์เคลื่อนที่ (WIM และ B-WIM) ที่เป็นระบบอัตโนมัติอย่างแท้จริงมาใช้ในการตรวจชั่งน้ำหนักจะสามารถแก้ไขและป้องกันปัญหาการทุจริตกรณีบรรทุกน้ำหนักเกินได้ อีกทั้งการนำแนวคิดในเรื่องการจ่ายเงินค่าธรรมเนียมบรรทุกน้ำหนักเกินมาใช้ร่วมกับระบบการตรวจชั่งน้ำหนักของยานยนต์เคลื่อนที่แบบอัตโนมัติจะก่อให้เกิดประโยชน์ต่อทั้งภาครัฐและเอกชน งานวิจัยนี้เป็นการศึกษาเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) ที่รวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลเชิงเอกสาร (Documentary Research) จากแหล่งข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Document) และทุติยภูมิ (Secondary Document) และเป็นการศึกษาเชิงปริมาณ (Quantitative Research) ที่ใช้การสัมภาษณ์เชิงลึก (In depth Interview) อภิปรายกลุ่มย่อย (Group Discussion) รับฟังความคิดเห็น (Focus Group) เก็บข้อมูลทางสถิติภาคสนาม (Field Investigation) และทดสอบภาคสนาม (Field Test) โดยจำกัดขอบเขตของการศึกษาเฉพาะรถบรรทุกสินค้าหรือสิ่งของเท่านั้น ไม่รวมถึงการบรรทุกขนส่งคนโดยสาร ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับได้แก่ 1) ทราบถึงสภาพปัญหาความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อทั้งภาครัฐและเอกชนอันเกิดจากปัญหาการทุจริต 2) ทราบถึงสาเหตุและปัจจัยที่แท้จริงของการทุจริตอันนำไปสู่การวิเคราะห์เพื่อค้นหาแนวทางหรือมาตรการทางวิศวกรรมศาสตร์และทางกฎหมายที่เหมาะสมในการแก้ไขและการป้องกัน 3) ทราบถึงแนวคิด หลักการ และมาตรการทางกฎหมายที่ใช้ในการจัดเก็บค่าธรรมเนียมการบรรทุกน้ำหนักเกินในต่างประเทศ 4) ทราบถึงข้อเสนอแนะและแนวทางในการนำเทคโนโลยีทางวิศวกรรมสมัยใหม่ของการตรวจชั่งน้ำหนักมาประยุกต์เข้ากับแนวคิดทางกฎหมายเรื่องการจัดเก็บค่าธรรมเนียมการบรรทุกน้ำหนักเกินในบริบทของประเทศไทย

ผลการศึกษา

แม้รัฐจะมีนโยบายปราบปรามและควบคุมน้ำหนักรถบรรทุกบนทางหลวงอย่างเคร่งครัด แต่พบว่าการบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าพิกัดที่กฎหมายกำหนดไว้มักปรากฏให้เห็นอยู่มาก จากสถิติเปรียบเทียบการจับกุมรถบรรทุกน้ำหนักเกินบนทางหลวง ในปีงบประมาณ 2557-2560 (ข้อมูลจากสำนักควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ กรมทางหลวง, กรกฎาคม 2560) เห็นได้ว่าจำนวนการกระทำความผิดมีได้ลดน้อยลงแต่อย่างไร⁸

⁸ ข้อสังเกตดังกล่าวสอดคล้องกับการศึกษาของรายงานวิจัย เรื่อง มาตรการในการรับทรัพย์สิน : ศึกษาเฉพาะกรณีรถบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่กำหนดไว้ใน พ.ศ. 2539” (กลุ่มยกร่างบัตร, หลักสูตรอัยการจังหวัด รุ่นที่ 15 สถาบันพัฒนาข้าราชการฝ่ายอัยการสำนักงานอัยการสูงสุด, พฤษภาคม-กันยายน 2539) ที่ได้กล่าวถึงปัญหาการบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราบนถนนหลวง โดยคณะผู้วิจัยงานดังกล่าวเกิดข้อสงสัยว่าเหตุใดอัตราการเกิดของคดีความผิดเรื่องการบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่กำหนดจึงไม่ลดลง บางแห่งกลับมีแนวโน้มสูงขึ้น



1 ต.ค 2559 -21 ส.ค.2560 ยอดจับกุมรถบรรทุกน้ำหนักเกินจำนวน	3,768 คัน
1 ต.ค 2558 -21 ส.ค.2559 ยอดจับกุมรถบรรทุกน้ำหนักเกินจำนวน	1,007 คัน
1 ต.ค 2557 -21 ส.ค.2558 ยอดจับกุมรถบรรทุกน้ำหนักเกินจำนวน	1,358 คัน
1 ต.ค 2556 -21 ส.ค.2557 ยอดจับกุมรถบรรทุกน้ำหนักเกินจำนวน	1,118 คัน

จากการศึกษาพบว่า การบรรทุกน้ำหนักเกินเกิดจากเหตุจูงใจในทางเศรษฐกิจ (Economic Incentive) เป็นสำคัญ โดยผู้ประกอบการต้องการลดต้นทุนของการขนส่ง (Cost Savings) เพื่อแข่งขันในตลาดและผลกำไรที่มากขึ้น ด้วยเหตุดังกล่าวผู้ประกอบการจึงได้พยายามหาช่องทางเพื่อบรรทุกให้ได้มากที่สุด อีกทั้งยังพบว่าระบบและรูปแบบของการตรวจชั่งน้ำหนักตามกฎหมายที่ใช้กันตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบันเป็นช่องทางสำคัญที่เปิดโอกาสให้มีการทุจริตหรือการจ่ายส่วย

เพื่อรักษาถนนทางหลวงให้อยู่ในสภาพดี มาตรา 61 วรรคแรก⁹ แห่ง พ.ร.บ.ทางหลวง พ.ศ. 2535 แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2549 บัญญัติว่า

“เพื่อรักษาทางหลวง ผู้อำนวยการทางหลวงมีอำนาจประกาศในราชกิจจานุเบกษา ห้ามใช้ยานพาหนะบนทางหลวงโดยที่ยานพาหนะนั้นมีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุกหรือน้ำหนักลงเพลากินกว่าที่กำหนด หรือโดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหาย”

การฝ่าฝืนมาตรา 61 ก่อให้เกิดความรับผิดทางอาญาตามมาตรา 73/2¹⁰ ที่ว่า “ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 59 วรรคหนึ่ง หรือฝ่าฝืนประกาศของผู้อำนวยการทางหลวงตามมาตรา 61 วรรคหนึ่ง หรือประกาศของเจ้าพนักงานซึ่งผู้อำนวยการทางหลวงแต่งตั้งให้ควบคุมทางหลวงตามมาตรา 61 วรรคสาม ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ”

การตรวจสอบและควบคุมน้ำหนักรถบรรทุกตามพ.ร.บ.ทางหลวงฯ กระทำโดยการจัดให้มีการชั่งน้ำหนัก ณ สถานีชั่งน้ำหนักซึ่งมีเจ้าหน้าที่ทางหลวงเป็นผู้เรียกตรวจและดำเนินการชั่งน้ำหนักรถบรรทุกแต่ละคัน (มาตรา 23-24¹¹) โดยมีตำรวจทางหลวงทำหน้าที่สนับสนุนการปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ทางหลวง การชั่งน้ำหนักดังกล่าวอาจกระทำในสถานีชั่งน้ำหนักแบบใดแบบหนึ่งต่อไปนี้

⁹ มาตรา 61 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพ.ร.บ.ทางหลวง (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2549

¹⁰ มาตรา 73/2 เพิ่มโดยพ.ร.บ.ทางหลวง (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2549

¹¹ มาตรา 23 บัญญัติว่า “ให้เจ้าพนักงานทางหลวงมีอำนาจและหน้าที่ดังต่อไปนี้

(1) ตรวจตราดูแลให้มีการฝ่าฝืนพระราชบัญญัตินี้

(2) เรียกยานพาหนะให้หยุดเพื่อทำการตรวจสอบในกรณีที่เชื่อว่าการกระทำอันเป็นความผิดตามพระราชบัญญัตินี้

(3) จับกุมผู้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ในขณะกระทำความผิดเพื่อส่งให้พนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจดำเนินคดีต่อไป

ในการปฏิบัติหน้าที่ตามวรรคหนึ่งให้เจ้าพนักงานทางหลวงแสดงบัตรประจำตัวต่อผู้ซึ่งเกี่ยวข้อง

บัตรประจำตัวเจ้าพนักงานทางหลวงให้เป็นไปตามแบบที่กำหนดในกฎกระทรวง”

มาตรา 24 บัญญัติว่า “ในการปฏิบัติหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้ ให้เจ้าพนักงานทางหลวงเป็นเจ้าพนักงานตามประมวลกฎหมายอาญา”

- สถานีตรวจสอบน้ำหนักยานพาหนะถาวร (Static weigh station) หรือที่มักเรียกกันว่าด่านชั่งถาวร โดยในแต่ละด่านจะมีเจ้าหน้าที่ทางหลวงเป็นผู้ทำการชั่งน้ำหนัก บันทึกข้อมูลและรวบรวมพยานหลักฐานกรณีที่บรรทุกน้ำหนักเกิน หรือ

- สถานีตรวจสอบน้ำหนักบรรทุกทุกแบบเคลื่อนที่ (Portable weigh station) หรือที่มักเรียกกันว่าด่านชั่งเคลื่อนที่ หรือ Spot Check การตรวจสอบน้ำหนักแบบนี้เจ้าหน้าที่ทางหลวงจะเป็นผู้เรียกรถให้หยุดตรวจ (ลักษณะสุ่มตรวจ) ดำเนินการชั่ง บันทึกข้อมูลและรวบรวมพยานหลักฐานหากพบการกระทำผิด

เห็นได้ว่ากระบวนการตรวจชั่งน้ำหนักเริ่มต้นที่การเข้าด่านเพื่อตรวจชั่งน้ำหนักโดยเจ้าหน้าที่ทางหลวง หากพบการบรรทุกน้ำหนักเกินเจ้าหน้าที่ทางหลวงมีอำนาจจับกุมผู้กระทำผิดเพื่อส่งให้พนักงานสอบสวนดำเนินคดีตามกฎหมาย จากนั้นพนักงานสอบสวนจะส่งสำนวนต่อไปยังพนักงานอัยการเพื่อทำความเข้าใจว่าควรสั่งฟ้องหรือไม่ โดยศาลจะเป็นผู้ที่พิจารณาตัดสินคดีและพิพากษาลงโทษผู้กระทำผิดต่อไป

เมื่อระบบการตรวจชั่งน้ำหนักต้องเริ่มต้นที่การตรวจชั่งโดยเจ้าหน้าที่ของรัฐ ระบบดังกล่าวจึงเปิดช่องให้มีการติดสินบนหรือการจ่ายส่วยแก่เจ้าหน้าที่เพื่อหลบเลี่ยงการเข้าชั่งน้ำหนัก โดยผู้ที่จ่ายส่วยจะไม่ต้องเข้าชั่งน้ำหนัก ณ ด่านชั่งถาวรรวมถึงทราบข้อมูลเส้นทางที่จะมีการตั้งด่านเคลื่อนที่เพื่อสุ่มตรวจน้ำหนักทำให้หลีกเลี่ยงเส้นทางได้เพราะได้รับการแจ้งจากเจ้าหน้าที่ของรัฐที่อยู่ในขบวนการส่วย เมื่อรถบรรทุกน้ำหนักเกินไม่ต้องถูกตรวจชั่งน้ำหนักตั้งแต่แรกแล้วโอกาสของการถูกจับกุมดำเนินคดีและรับโทษตามกฎหมายจึงเหลือน้อยมาก ทั้งนี้การจ่ายส่วยมีหลายรูปแบบและหลายราคาแตกต่างกันไปตามเส้นทาง ระยะทางและระดับของความคุ้มครอง เมื่อการจ่ายส่วยทำให้บรรทุกได้มากขึ้นโดยไม่ต้องผ่านระบบการตรวจชั่งน้ำหนัก ผู้จ่ายส่วยจึงมักบรรทุกให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้ (เพื่อกำไรที่มากขึ้น) ซึ่งเป็นการก่อให้เกิดความเสียหายต่อโครงสร้างถนนอย่างรุนแรง จะเห็นได้ว่าระบบส่วยได้รับความนิยมอย่างมากในกลุ่มผู้ประกอบการและเจ้าหน้าที่ของรัฐเพราะต่างได้รับประโยชน์ในทางทรัพย์สินด้วยกันทั้งคู่โดยที่การกระทำดังกล่าวก่อให้เกิดความเสียหายต่อรัฐและสังคมในภาพรวมอย่างมหาศาล

การจ่ายส่วยทำให้กระบวนการชั่งน้ำหนักตามกฎหมายขาดประสิทธิภาพอันส่งผลให้เกิดความไม่เท่าเทียมกันในเรื่องการบังคับใช้กฎหมาย ผู้ที่จ่ายส่วยย่อมไม่ยำเกรงต่อกฎหมายเพราะโอกาสของการถูกดำเนินคดีมีน้อยมาก ดังนั้นการลงโทษทางอาญาที่อยู่ปลายหางของกระบวนการยุติธรรมจึงแทบจะไม่เกิดขึ้น ในขณะที่ผู้ไม่จ่ายส่วยจะถูกดำเนินคดีตามกฎหมายหากบรรทุกน้ำหนักเกิน

จะว่าไปแล้วแนวคิดในเรื่องการจัดการและควบคุมน้ำหนักของกฎหมายไทยเองก็มีข้อจำกัดบางประการที่ทำให้ผู้ฝ่าฝืนบรรทุกน้ำหนักเกินไม่เกรงกลัวต่อกฎหมาย กล่าวคือ เมื่อศึกษาถึงประวัติความเป็นมาและเจตนารมณ์ของกฎหมายตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบันพบว่า กฎหมายมุ่งเน้นที่มาตรการป้องปรามและลงโทษทางอาญาต่อแก่ผู้กระทำผิดเท่านั้น ตั้งแต่เริ่มประกาศใช้ พ.ร.บ.รถยนต์



พ.ศ. 2473 มาตรา 42 ได้ห้ามการบรรทุกน้ำหนักเกินไว้¹² ผู้ฝ่าฝืนจะถูกลงโทษปรับไม่เกิน 50 บาท¹³ ต่อมาเมื่อมีการประกาศใช้ พ.ร.บ.ทางหลวง พ.ศ. 2482¹⁴ ซึ่งนับเป็นกฎหมายทางหลวงฉบับแรกของไทย มาตรา 33 ได้วางหลักว่า เพื่อเป็นการรักษาทางหลวง ให้ผู้อำนวยการทางหลวงมีอำนาจประกาศห้ามมิให้ใช้ยานพาหนะบนทางหลวงที่มีน้ำหนักบรรทุกเกินกว่าที่กำหนดไว้ ผู้ฝ่าฝืนต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองพันบาทหรือจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือทั้งปรับทั้งจำ¹⁵ จากนั้นได้บังคับใช้ประกาศคณะปฏิวัติฉบับที่ 295 ลงวันที่ 28 พฤศจิกายน พ.ศ. 2515 ที่ยกเลิกกฎหมายทางหลวงเดิม แต่แนวคิดเรื่องข้อกำหนดพิคัดอัตราน้ำหนักบรรทุก¹⁶ และการลงโทษกรณีฝ่าฝืนยังคงเดิมทุกประการ ปัจจุบัน การควบคุมน้ำหนักบรรทุกถูกบัญญัติในมาตรา 61 วรรคแรก¹⁷ แห่ง พ.ร.บ.ทางหลวง พ.ศ. 2535 ผู้ฝ่าฝืนต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท หรือ ทั้งจำทั้งปรับ (มาตรา 73/2¹⁸)

เห็นได้ว่า บทลงโทษของการฝ่าฝืนบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรานั้นมุ่งเน้นที่การลงโทษในทางอาญาเท่านั้น เมื่อพิจารณาประกอบกับการปรับใช้กฎหมายจากคำพิพากษาศาลฎีกาพบว่า ศาลมองว่าการบรรทุกน้ำหนักเกินพิกัดที่กฎหมายกำหนดโดยเฉพาะกรณีที่บรรทุกน้ำหนักเกินมาก ๆ นั้น ผู้กระทำความผิดได้ก่อให้เกิดความเสียหายต่อท้องถนนอันเป็นทรัพย์สินของหลวงโดยไม่คำนึงถึงความเสียหายต่อส่วนรวมที่รัฐต้องใช้งบประมาณในการบำรุงรักษาถนนอันถือเป็นการทำลายเศรษฐกิจของชาติ เป็นความผิดทางอาญาที่ควรได้รับการลงโทษ ทั้งนี้ศาลมักใช้ดุลพินิจกำหนดโทษที่ค่อนข้างรุนแรง นอกจากนี้ยังได้นำมาตรการรียานพาหนะของกลางมาใช้ร่วมด้วย แม้ว่ากฎหมายทางหลวงฯ จะมีได้บัญญัติถึงมาตรการดังกล่าวไว้โดยเฉพาะ แต่เมื่อได้ความว่ารถยนต์ของกลางเป็นทรัพย์สินซึ่งบุคคลได้ใช้ในการกระทำความผิดแล้ว ย่อมต้องด้วยหลักการริบทรัพย์สินตามประมวล

¹² มาตรา 42 ให้อำนาจออกกฎเสนาบดีกระทรวงพาณิชย์และคมนาคม กำหนดอัตราการบรรทุกน้ำหนักยานพาหนะได้ด้วย

¹³ มาตรา 35 แห่งพ.ร.บ.รถยนต์ พ.ศ. 2473 และโปรดคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 548/2479

¹⁴ ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 56 หน้า 1681 วันที่ 13 พฤศจิกายน พ.ศ. 2482

¹⁵ มาตรา 9 แห่งพ.ร.บ.ทางหลวง (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2497

¹⁶ การบำรุงรักษาทางหลวงในเรื่องการห้ามมิให้ใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราสัญญาบนทางหลวงปรากฏบทบัญญัติอยู่ในหมวดที่ 3 การรักษาทางหลวง ข้อ 56 ว่า “เพื่อรักษาทางหลวง ผู้อำนวยการทางหลวงมีอำนาจประกาศห้ามใช้ยานพาหนะบนทางหลวงโดยที่ยานพาหนะนั้นมีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุก หรือ น้ำหนักลงเพลากินกว่าที่กำหนด หรือโดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหาย ฯลฯ”

ส่วนบทกำหนดโทษกรณีฝ่าฝืนบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราถูกบัญญัติไว้ในข้อ 83 ที่ว่า “ผู้ใดฝ่าฝืนประกาศของผู้อำนวยการทางหลวง ข้อ 56 ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับไม่เกินสองพันบาทหรือทั้งจำทั้งปรับ”

เห็นได้ว่าอัตราโทษกรณีบรรทุกน้ำหนักเกินนี้ไม่ได้เปลี่ยนแปลงไปจากอัตราโทษที่เคยกำหนดไว้ใน พ.ร.บ.ทางหลวง (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2497 แต่อย่างใด

¹⁷ บัญญัติว่า “เพื่อรักษาทางหลวง ผู้อำนวยการทางหลวงมีอำนาจประกาศห้ามใช้ยานพาหนะบนทางหลวงโดยที่ยานพาหนะนั้นมีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุก หรือน้ำหนักลงเพลากินกว่าที่กำหนด หรือโดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหาย”

¹⁸ มาตรา 73/2 แห่งพ.ร.บ.ทางหลวง พ.ศ. 2535 ที่แก้ไขเพิ่มเติมโดยพ.ร.บ.ทางหลวง (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2549

กฎหมายอาญา มาตรา 33¹⁹ อย่างไรก็ตาม จากการศึกษาแนวคำพิพากษาศาลฎีกาในเรื่องดังกล่าวพบว่า ในระยะหลัง (ประมาณหลังปี พ.ศ. 2535) แนวคิดในการลงโทษอย่างรุนแรงต่อผู้กระทำความผิดได้เริ่มเปลี่ยนแปลงไปอย่างเห็นได้ชัด

การศึกษาตัวบทกฎหมายประกอบคำพิพากษาศาลฎีกาสรุปได้ว่า เจตนารมณ์ของการควบคุมน้ำหนักรถบรรทุกนั้นเป็นไปเพื่อเป็นการดูแลและรักษาดินซึ่งเป็นทรัพย์สินของส่วนรวมให้ประชาชนสามารถใช้งานได้เต็มตามประสิทธิภาพในระยะเวลาตามอายุการใช้งานของถนน มิให้ต้องชำรุดเสียไปก่อนเวลาอันควร การฝ่าฝืนบรรทุกน้ำหนักเกินนั้นถือเป็นความผิดตามกฎหมายซึ่งผู้กระทำความผิดจะต้องรับโทษทางอาญา ได้แก่ โทษจำคุกและ/หรือโทษปรับ ทั้งนี้บทลงโทษดังกล่าวมุ่งเน้นที่ตัวผู้ควบคุมยานพาหนะที่บรรทุกน้ำหนักเกินบนทางหลวงโดยเป็นผู้กระทำความผิดโดยตรงซึ่งคือคนขับรถนั่นเอง (โดยทั่วไปแล้วคนขับรถที่รับโทษมักเป็นลูกจ้างของผู้ประกอบการขนส่ง) สำหรับยานพาหนะที่ใช้ในการบรรทุกน้ำหนักเกินนี้ กฎหมายทางหลวงไม่ได้กำหนดให้ปรับไว้ แต่ยานพาหนะดังกล่าวอาจถูกริบได้ตามมาตรา 33 แห่งประมวลกฎหมายอาญา อันเป็นบททั่วไปที่สามารถนำมาใช้แก่กรณีนี้ด้วย

เนื่องด้วยกฎหมายกำหนดสภาพบังคับของการฝ่าฝืนไว้เฉพาะการลงโทษในทางอาญา ซึ่งจะได้เกิดได้เฉพาะกรณีที่มีการดำเนินคดีตามกระบวนการของกฎหมายมาแล้ว ดังนั้นผู้ที่จ่ายส่วยมักจะไม่ต้องถูกดำเนินคดี หรือแม้หากถูกดำเนินคดี สภาพบังคับทางกฎหมายก็ยังคงมีข้อจำกัดบางประการเช่นกันนี้ได้แก่

- โทษจำคุก

พ.ร.บ.ทางหลวงฯ มาตรา 73/2 บัญญัติโทษจำคุกแก่ผู้กระทำความผิดไม่เกิน 6 เดือน จากการศึกษาตัวอย่างสถิติของคำพิพากษาพบว่าในระยะหลังศาลมักจะไมลงโทษจำคุกคนขับรถ แต่ให้การลงโทษและใช้มาตรการอื่น ๆ เช่น การบริการสังคม เป็นต้น เนื่องจากเห็นว่าโดยทั่วไปแล้วจำเลยที่กระทำความผิดฐานบรรทุกน้ำหนักเกินพิกัดที่กฎหมายกำหนด คือลูกจ้างที่ทำการงานเพื่อประโยชน์ของนายจ้าง มิได้ประกอบกิจการส่วนตัวของตนเอง ลูกจ้างที่เป็นคนขับรถนี้ประกอบสัมมาชีพเลี้ยงตนและครอบครัว อาจอยู่ในภาวะจำยอมต้องปฏิบัติตามคำสั่งของนายจ้างก็ว่าได้ ดังนั้นการลงโทษจำคุกโดยไม่รอลงอาญาเป็นเรื่องที่อาจไม่เกิดประโยชน์ นอกจากนี้การลงโทษจำคุก 3-6 เดือนไม่เกิดผลดีต่อตัวจำเลย เพราะเป็นการจำคุกระยะสั้นที่ไม่ช่วยแก้ไขพฤติกรรมกระทำความผิด อีกทั้งจะทำให้จำเลยเสียประวัติ ต้องออกจากงาน บุคคลที่อยู่ในการอุปการะเลี้ยงดูของจำเลย

¹⁹ ตัวอย่างคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1327/2533 ที่ตัดสินว่า “การที่จำเลยนำรถยนต์บรรทุกของกลางมีน้ำหนักบรรทุกเกินกว่าที่ทางราชการกำหนดถึง 5,800 กิโลกรัม มาเดินบนทางหลวงแผ่นดิน นอกจากจะทำความเสียหายแก่ทางสัญจรไปมาของประชาชน ยังทำให้ต้องสิ้นเปลืองงบประมาณแผ่นดินในการบูรณะซ่อมแซม อันมีผลเป็นการทำลายเศรษฐกิจของชาติโดยรวมแล้วก็ยิ่งอาจก่อให้เกิดอันตรายร้ายแรงต่อผู้ขับขี่ยานพาหนะอื่นอีกด้วย ทั้งจำเลยกระทำความผิดเพื่อแสวงหาประโยชน์ส่วนตัวโดยไม่คำนึงถึงความสูญเสียที่จะเกิดตามมา จึงไม่มีเหตุที่จะรอลงโทษให้จำเลยและไม่มีเหตุที่จะไม่ริบรถยนต์บรรทุกของกลางที่จำเลยใช้กระทำความผิด” โปรดดูคำตัดสินในทำนองเดียวกัน คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1385/2530, 3604/2533, 4870/2533 เป็นต้น



ย่อมได้รับความทุกข์ยากเดือดร้อนกันไปด้วย ดังนั้นศาลจึงมักใช้ดุลพินิจสั่งให้รอกการลงโทษมากกว่าสั่งจำคุกโดยไม่รอกการลงโทษ²⁰

เมื่อโทษจำคุกเป็นโทษที่ไม่ได้ลงต่อตัวผู้ประกอบการหรือนายจ้างที่ได้รับผลประโยชน์จากการบรรเทาโทษ บุคคลดังกล่าวจึงมักไม่ยำเกรงต่อบทลงโทษ อีกทั้งคนขับรถที่ถูกดำเนินคดีก็มักมิได้ถูกจำคุกจริงจึงมักไม่หลบจำหรืออาจกระทำผิดซ้ำอีกหากมีความจำเป็นในการหาเลี้ยงชีพ

- โทษริบทรัพย์สิน

การริบทรัพย์สินที่ใช้ในการกระทำผิดมิได้เป็นโทษที่กำหนดไว้ในกฎหมายทางหลวง แต่เป็นบทลงโทษตามประมวลกฎหมายอาญาที่ให้ศาลมีอำนาจดุลพินิจสั่งให้ริบทรัพย์สินได้ตามมาตรา 33²¹ การริบทรัพย์ถือเป็นโทษที่รุนแรงที่มีผลป้องกันและยับยั้งการกระทำความผิดได้ดี เนื่องจากมูลค่าของรถบรรทุกนั้นค่อนข้างสูงทำให้ผู้ประกอบการหรือนายจ้างเกิดความเกรงกลัว อย่างไรก็ตามการริบทรัพย์ไม่อาจทำได้หากทรัพย์สินนั้นเป็นของผู้อื่นที่มีรู้เห็นเป็นไปในการกระทำความผิด ดังนั้น พนักงานอัยการจะใช้ดุลพินิจไม่ขอให้ศาลริบรถบรรทุกของกลางหากปรากฏว่ามีสัญญาเช่ามาแสดงว่าผู้ต้องหาเช่ารถยนต์บรรทุกมาจากผู้อื่นและผู้อื่นนั้นมิได้รู้เห็นเป็นใจในการกระทำความผิดหรือมีสัญญาเช่าเข้ามาแสดงว่ารถบรรทุกของกลางอยู่ในระหว่างการเช่าซื้อและผู้ให้เช่าซื้อไม่ได้รับรู้เห็นเป็นใจในการกระทำความผิด หรือมีสัญญาขายมาแสดงว่าผู้ต้องหาขายรถบรรทุกของกลางให้ผู้อื่นไปแล้วแต่ยังมีได้มีการโอนทางทะเบียนเท่านั้น เป็นต้น ซึ่งในทางปฏิบัติการริบรถบรรทุกที่น้ำหนักเกินนั้นเกิดขึ้นน้อยครั้งมากเนื่องจากผู้ประกอบการรู้ถึงช่องทางหลีกเลี่ยงมิให้ถูกริบทรัพย์ ส่งผลให้มาตรการทางกฎหมายดังกล่าวไม่อาจยับยั้งการกระทำความผิดได้อย่างมีประสิทธิภาพ

จากการเก็บข้อมูลสถิติคดีความผิดฐานบรรทุกน้ำหนักเกิน ในพื้นที่จังหวัดสมุทรสาคร นครปฐม และราชบุรี ระหว่างปี พ.ศ. 2555-2558 (ดังแสดงในตารางที่ 1) พบว่าศาลมักไม่สั่งจำคุกผู้กระทำความผิดและไม่ริบทรัพย์ที่ใช้ในการกระทำความผิดซึ่งข้อมูลดังกล่าวสอดคล้องกับการสัมภาษณ์พนักงานอัยการและผู้พิพากษาที่เคยทำคดีเกี่ยวกับการบรรทุกน้ำหนักเกินพิกัด²²

นอกจากข้อจำกัดของสภาพบังคับแล้ว พบว่ามีข้อจำกัดทางกฎหมายเรื่องการเยียวยาความเสียหายอันเกิดจากการบรรทุกน้ำหนักเกินด้วย กล่าวคือการฝ่าฝืนบรรทุกน้ำหนักเกินได้สร้างความเสียหายต่อรัฐอย่างมากเพราะก่อให้เกิดภาระในการจัดสรรงบประมาณสำหรับซ่อมแซมถนนจำนวนเป็นหมื่นล้านบาทต่อปี ซึ่งหากเปรียบเทียบความผิดฐานบรรทุกน้ำหนักเกินพิกัดกับการกระทำความผิดอื่น ๆ ที่ทำให้ทรัพย์สินของรัฐเสียหาย เช่น การที่รถบรรทุกเฉี่ยวชนสะพานลอยหรือเสาไฟ

²⁰ ตัวอย่างคำพิพากษาฎีกาที่วินิจฉัยในแนวทางนี้ เช่น 3537/2538, 1164/2539, 1512/2539, 2037/2539, 2074/2539, 2397/2539, 2402/2539, 2510/2539, 2530/2539, 6204/2539 เป็นต้น

²¹ มาตรา 33 บัญญัติว่า “ในการริบทรัพย์สิน นอกจากศาลจะมีอำนาจริบตามกฎหมายที่บัญญัติไว้โดยเฉพาะแล้ว ให้ศาลมีอำนาจสั่งให้ริบทรัพย์สินดังต่อไปนี้ด้วย คือ

(1) ทรัพย์สินซึ่งบุคคลได้ใช้ หรือมีไว้เพื่อใช้ในการกระทำความผิด หรือ

(2) ทรัพย์สินซึ่งบุคคลได้มาโดยได้กระทำความผิด

เว้นแต่ทรัพย์สินเหล่านี้เป็นทรัพย์สินของผู้อื่นซึ่งมิได้รู้เห็นเป็นใจด้วยในการกระทำความผิด”

²² รายละเอียดโปรดดูรายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์

ของรัฐ ในกรณีดังกล่าวนี้ นอกจากผู้ก่อให้เกิดความเสียหายจะต้องรับผิดชอบตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องแล้ว ยังจะต้องชดเชยความเสียหายทางละเมิดที่เกิดแก่ทรัพย์สินของรัฐด้วย โดยกรมทางหลวงในฐานะเป็นหน่วยงานรับผิดชอบได้ดำเนินการฟ้องร้องเรียกค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายในทางละเมิดดังปรากฏในหลายกรณีเช่น คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 8550/2554, 4178/2552, 1104/2551, 5142/2550, 755/2550

แต่เมื่อกลับพิจารณาความผิดฐานบรรทุกน้ำหนักเกินที่ก่อให้เกิดความเสียหายต่อถนนและสะพาน ผู้ก่อให้เกิดความเสียหายกลับไม่ต้องชดเชยความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ทรัพย์สินของรัฐแต่อย่างใด เนื่องจากติดข้อจำกัดของการฟ้องคดีละเมิด เพราะลักษณะของความเสียหายที่เกิดจากการบรรทุกหนักนั้นไม่ใช่การพังทลายของผิวถนนแบบฉับพลันแต่เป็นความเสียหายที่ค่อย ๆ สะสมอยู่ภายในผิวและโครงสร้างถนน อันเป็นความเสียหายที่เกิดขึ้นทุกครั้งที่รถบรรทุกน้ำหนักเกินวิ่งผ่าน เมื่อความเสียหายสะสมนี้มีปริมาณมากขึ้นถนนก็จะเสื่อมสภาพและเสียหายพังทลายในที่สุด ด้วยลักษณะความเสียหายที่ไม่ปรากฏให้เห็นเป็นรูปธรรมในทันทีทำให้เกิดปัญหาการพิสูจน์เรื่องความเสียหายและความสัมพันธ์ของการกระทำและผล แม้ว่าศาลจะมีดุลพินิจในการกำหนดค่าเสียหายตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 438 ก็ตาม แต่ปัจจุบันยังไม่ปรากฏแนวทางกำหนดค่าเสียหายในกรณีดังกล่าวแต่อย่างใด ดังนั้นการเรียกร้องค่าเสียหายตามหลักกฎหมายละเมิดต่อผู้ที่บรรทุกน้ำหนักเกินจึงแทบเป็นไปไม่ได้ อีกทั้งยังไม่ปรากฏคำพิพากษาศาลฎีกาที่หน่วยงานรัฐที่มีหน้าที่ดูแลรักษาถนนเรียกค่าเสียหายทางละเมิดจากผู้บรรทุกน้ำหนักเกินพิทักษ์ตามกฎหมายแต่อย่างใดด้วย เมื่อการกระทำของผู้ขับรถบรรทุกน้ำหนักเกินไม่อาจถูกฟ้องละเมิดแล้ว นายจ้างหรือผู้ประกอบการ (ที่อาจอยู่ในฐานะของผู้ใช้หรือร่วมก่อความเสียหาย) จึงไม่มีความรับผิดชอบทางละเมิดแต่อย่างใด ดังนั้นความเสียหายทั้งหมดที่เกิดขึ้นต่อถนนและสะพานจึงถูกผลักให้ตกเป็นภาระความรับผิดชอบของรัฐและสังคมเพราะค่าใช้จ่ายซ่อมบำรุงถนนสะพานจะต้องนำมาจากเงินภาษีของประชาชนทั้งประเทศนั่นเอง จากการศึกษากฎหมายต่างประเทศพบว่าในการบริหารจัดการและควบคุมการบรรทุกน้ำหนักเกินนี้ได้มีการนำหลักเรื่องผู้ก่อให้เกิดความเสียหายที่ได้รับประโยชน์จะต้องเป็นผู้ที่แบกรับค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นหรือ Beneficiary Pay Principle มาใช้ด้วยตัวอย่างเช่นประเทศสหรัฐอเมริกา

ในสหรัฐอเมริกา การขนส่งโดยรถบรรทุกเป็นที่แพร่หลายและได้รับความนิยมมาก จึงก่อให้เกิดการแข่งขันของผู้ประกอบการที่พยายามจะลดต้นทุนลงเพื่อเพิ่มผลกำไรทางธุรกิจให้มากขึ้น (Save costs and maximize profits) แต่การบรรทุกมากขึ้นนี้ทำให้ถนนหนทางได้รับความเสียหาย รัฐจะต้องนำเงินงบประมาณแผ่นดินที่มาจากภาษีของคนทั้งประเทศมาใช้จ่ายในการซ่อมแซมถนนและสะพาน²³ อย่างไรก็ตามพบว่าแทบจะทุกมลรัฐได้นำมาตรการเรื่องการจำกัดเก็บค่าธรรมเนียมสำหรับยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดมาใช้ หรือที่เรียกว่า

²³Catherin J. Barron, Eric L. Jessup and Kenneth L. Casavant, A Case Study of Motor Vehicles Violating Special Weight Permits in The State of Washington. State of Washington Transportation Center (1994 July), p.1



Fee and Fine System เพราะเห็นว่าปัญหาการบรรทุกน้ำหนักเกินนั้นโดยสภาพเป็นการกระทำที่ตอบสนองต่อระบบการแข่งขันในทางธุรกิจโดยสาเหตุของการฝ่าฝืนบรรทุกน้ำหนักเกินมาจากเหตุผลทางเศรษฐกิจ (Economic Incentive) ทั้งนี้ ไม่อาจปฏิเสธได้ว่าธุรกิจการขนส่งโดยรถบรรทุกนั้นเป็นธุรกิจที่สำคัญเพราะเป็นธุรกิจในภาคบริการที่มีบทบาทสำคัญต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศ นอกจากความตระหนักถึงความสำคัญของธุรกิจขนส่งต่อสังคมแล้ว รัฐก็ยังตระหนักถึงความสำคัญของการรักษาถนนเช่นกัน ด้วยเหตุดังกล่าวจึงมีแนวคิดที่ว่า ควรจะต้องสร้างสมดุลระหว่างความจำเป็นในการรักษาดูแลถนนหนทางและความจำเป็นในการสนับสนุนธุรกิจการขนส่งที่ถือเป็นธุรกิจที่มีความสำคัญและกระทบต่อระบบเศรษฐกิจโดยการกำหนดมาตรการทางกฎหมายที่สมเหตุสมผลในการควบคุมการบรรทุกน้ำหนักเกิน (Reasonable and appropriate controls on overloading) โดยให้ผู้ประกอบการหรือผู้ขนส่งสามารถบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กำหนดได้ในระดับหนึ่ง (ตามหลักความสามารถในการรองรับน้ำหนักทางวิศวกรรม) ซึ่งบุคคลดังกล่าวจะต้องเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซม หรือ บำรุงรักษาถนนที่เสียหายจากการแบกรับน้ำหนักเกินนั้นมากกว่าคนอื่น ๆ ในสังคม ในรูปของการจ่ายค่าธรรมเนียมบรรทุกน้ำหนักเกิน²⁴ ส่วนผู้ที่ไม่ต้องการบรรทุกน้ำหนักเกินก็ยังคงสามารถบรรทุกได้ตามเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนดไว้โดยไม่ต้องมีการจ่ายค่าธรรมเนียมแต่อย่างใด เมื่อรัฐได้ค่าธรรมเนียมการบรรทุกน้ำหนักเกินมาแล้วก็จะนำเงินดังกล่าวมาใช้เพื่อซ่อมแซม บำรุง รักษาถนนและสะพานนั้น ๆ ดังนั้นการเก็บค่าธรรมเนียมนี้จึงมีผลเป็นการช่วยลดค่าใช้จ่ายของรัฐลง การฝ่าฝืนบรรทุกน้ำหนักเกินโดยไม่จ่ายค่าธรรมเนียมจะต้องเสียค่าปรับเป็นจำนวนหลายเท่าของอัตราค่าธรรมเนียมและจะต้องรับโทษอื่น ๆ (Fine or Penalty) ตามที่กฎหมายของแต่ละมลรัฐกำหนดไว้ เช่น บางมลรัฐกำหนดโทษปรับทางอาญา²⁵ บางมลรัฐเพิ่มเติมโทษปรับทางแพ่ง²⁶ เป็นต้น ดังนั้นการเรียกเก็บเงินจากผู้บรรทุกน้ำหนักเกินอัตราเพื่อนำมาใช้บำรุงรักษาทางหลวงในลักษณะเงินค่าธรรมเนียมนั้นสอดคล้องกับหลักการบริหารจัดการที่พิจารณาถึงความสัมพันธ์ระหว่างค่าใช้จ่ายในการบำรุง รักษา ซ่อมแซมถนนกับเงินค่าธรรมเนียมที่จัดเก็บจากบุคคลที่สร้างปัจจัยอันเป็นเหตุแห่งความเสียหายต่อถนนสาธารณะมากกว่าผู้ใช้นั้นที่เดินทางสัญจรตามปกติโดยไม่ได้บรรทุกหนัก

กล่าวโดยสรุป มาตรการทางกฎหมายที่รัฐอนุญาตให้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดโดยการเก็บเงินค่าธรรมเนียมนี้มาจากแนวคิดที่ว่ารัฐต้องแบกรับภาระค่าใช้จ่ายสำหรับบำรุงรักษาระบบทางหลวง ถ้าหากมีการใช้งานทางหลวงของยานพาหนะตามปกติจะมีกำหนดเวลาในการเสื่อมสภาพของทางหลวงซึ่งรัฐสามารถบริหารจัดการงบประมาณได้ ซึ่งการใช้ยานพาหนะขนส่งเชิงพาณิชย์บรรทุกน้ำหนักเกินอัตราเป็นปัจจัยที่ทำให้เกิดความเสียหายกับ

²⁴Kenneth L. Casavant, A Preliminary Evaluation of the Equity of the Truck Fee and Fine System in Washington. Final Report: Technical Analysis. (1991 September). Washington State Department of Transportation, p.3.

²⁵ตัวอย่างเช่นมลรัฐ Washington

²⁶ตัวอย่างเช่นมลรัฐ Arizona

ทางหลวงมากขึ้น ดังนั้นผู้ที่มีส่วนก่อให้เกิดความเสียหายที่เพิ่มขึ้นมาจึงควรต้องมีส่วนร่วมรับผิดชอบค่าใช้จ่ายดังกล่าวด้วยอันเป็นไปตามหลัก Beneficiary Pay Principle นั้นเอง²⁷

สรุปผลจากการศึกษาได้ว่า การจ่ายส่วยเพื่อให้บรรทุกน้ำหนักเกินพิกัดที่กฎหมายกำหนดนั้นส่งผลให้การบังคับใช้กฎหมายเรื่องการควบคุมน้ำหนักไม่มีประสิทธิภาพ กล่าวคือการลงโทษทางอาญาแก่ผู้กระทำผิดยังไม่อาจบังคับใช้จริงเพราะบรรทุกที่จ่ายส่วยไม่ต้องเข้าสู่ระบบการตรวจชั่งน้ำหนักตามกฎหมายตั้งแต่ในขั้นแรก ส่งผลให้การบังคับใช้กฎหมายเป็นไปในลักษณะที่ไม่เป็นธรรมและไม่เท่าเทียม รัฐต้องเสียงบประมาณที่มาจากภาษีของคนทั้งประเทศมาเป็นค่าซ่อมแซมถนนที่เสียหายจากการบรรทุกที่หนักเกินและยังสร้างความเสียหายต่อภาคเอกชนโดยผู้ประกอบการที่เคารพกฎหมายไม่จ่ายส่วยย่อมไม่สามารถแข่งขันในตลาดได้ นอกจากนี้บรรทุกหนักที่จ่ายส่วยมักบรรทุกให้มากที่สุดโดยไม่มีการตรวจสอบดังนั้นจึงเป็นสาเหตุสำคัญของอุบัติเหตุบนท้องถนนอีกด้วย

แม้ว่าหน่วยงานของรัฐที่มีหน้าที่และผู้ที่เกี่ยวข้อง ได้พยายามเสนอแนวทางแก้ไขซึ่งรวมถึงการแก้ไขกฎหมายโดยกำหนดโทษปรับอัตราก้าวหน้าเพื่อเพิ่มความรุนแรง อีกทั้งให้ขยายความรับผิดชอบทางอาญาไปถึงผู้ประกอบการและเจ้าของสินค้าด้วย ในประเด็นนี้มีข้อสังเกตว่าข้อเสนอแนะดังกล่าวนั้นอาจไม่ช่วยแก้ปัญหาอย่างแท้จริง เนื่องจากหากพิจารณาอัตราโทษปรับปัจจุบัน (ไม่เกิน 10,000 บาท)²⁸ เห็นได้ว่าอัตราดังกล่าวสอดคล้องกับอัตราโทษปรับทั่วไปที่ใช้ในการกำหนดโทษทางอาญาที่เหมาะสมกับสภาพเศรษฐกิจ โดยไม่ถือว่าเป็นอัตราโทษที่น้อยแต่อย่างใด²⁹ เพียงแต่ที่ผ่านมาผู้ที่จ่ายส่วยมักไม่ถูกดำเนินคดี ดังนั้นโอกาสของการถูกปรับจึงมีน้อยมาก ด้วยเหตุดังกล่าวผู้ที่บรรทุกหนักเกินจึงไม่เกรงกลัวต่อโทษปรับ แต่หากมีการตรวจจับโดยเครื่องชั่งน้ำหนักยวดยานระบบอัตโนมัติสมัยใหม่ที่ตรวจชั่งได้ทั่วถึงโดยไม่อาจหลีกเลี่ยงได้ ผู้ที่บรรทุกน้ำหนักเกินจะถูกจับมาดำเนินคดีและถูกปรับทุกครั้งที่ผ่านมา เช่นนี้โทษดังกล่าวจะมีประสิทธิภาพในการยับยั้งการกระทำผิดได้มากขึ้น นอกจากนี้ข้อเสนอเรื่องค่าปรับอัตราก้าวหน้ายังอาจก่อให้เกิดประเด็นเรื่องการเปลี่ยนแปลงเขตอำนาจศาลอันส่งผลต่อกระบวนการพิจารณาคดีด้วย ส่วนประเด็นเรื่องการขยายความรับผิดชอบทางอาญาไปถึงผู้ประกอบการและเจ้าของสินค้าอาจก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรมและการกำหนดความรับผิดชอบดังกล่าวอาจขัดต่อรัฐธรรมนูญที่ว่าในคดีอาญาต้องสันนิษฐานว่าบุคคลเป็นผู้บริสุทธิ์

²⁷ รายละเอียดโปรดดู Kenneth L. Casavant, A Preliminary Evaluation of the Equity of the Truck Fee and Fine System in Washington. Final Report: Technical Analysis. (1991 September). Washington State Department of Transportation. และ Catherin J. Barron, Eric L. Jessup and Kenneth L. Casavant, A Case Study of Motor Vehicles Violating Special Weight Permits in The State of Washington. State of Washington Transportation Center (1994 July).

²⁸ ในมาตรา 73/2 ของพ.ร.บ.ทางหลวงฯ

²⁹ โดยทั่วไปแล้วการกำหนดอัตราโทษปรับของประเทศไทยนั้นเป็นการกำหนดแบบอัตราคงที่ โดยใช้สัดส่วนโทษจำคุก 1 ปีต่อโทษปรับสองหมื่นบาท อันเป็นแนวคิดทั่วไปที่ใช้ในการกำหนดโทษทางอาญาโดยเมื่อได้แก้ไขประมวลกฎหมายอาญาในเดือน มีนาคม พ.ศ. 2560 โดย พ.ร.บ.แก้ไขเพิ่มเติมประมวลกฎหมายอาญา (ฉบับที่ 26) พ.ศ. 2560 ที่แก้ไขบทบัญญัติเรื่องโทษปรับสำหรับความผิดทั่วไปในภาค 2 ของประมวลกฎหมายอาญาก็ยังใช้อัตราสัดส่วนของโทษปรับและจำคุกนี้ โดยคณะกรรมการกฤษฎีกาเห็นว่าเป็นสัดส่วนของโทษที่มีความเหมาะสม



ตารางที่ 1 สถิติการพิจารณาอุทธรณ์ในความผิดฐานบรรเทาโทษในกรณีเกินอัตราตาม พ.ร.บ.ทางหลวง พ.ศ.2535
พื้นที่จังหวัดสมุทรสาคร นครปฐม และราชบุรี
ระหว่างปี พ.ศ. 2555 – พ.ศ. 2558

เขตพัฒนาศาล	ปี พ.ศ.	จำนวนคดี	แนวทางการตัดสิน						
			จำคุก		กักขัง	ปรับ	คุมประพฤติ	บริการสังคม	หมายเหตุ
			ไม่รอการลงโทษ	รอการลงโทษ					
ศาลจังหวัดสมุทรสาคร	2555	148 คดี	8	75	13	125	72	72	คืนซองกลาง 1 คดี
	2556	60 คดี	8	50	2	51	41	38	
	2557	69 คดี	7	53	9	54	37	37	
	2558	89 คดี	26	52	11	51	30	30	
ศาลแขวงนครปฐม	2555	90 คดี	18	42	21	51	26	21	ยึดใบอนุญาต 1 คดี
	2556	89 คดี	10	24	6	75	6	3	
	2557	60 คดี	8	35	8	45	8	4	
	2558	19 คดี	3	13	2	14	3	3	
ศาลแขวงราชบุรี	2555	57 คดี	1	56	0	57	11	8	
	2556	15 คดี	5	10	0	10	4	4	
	2557	58 คดี	14	39	5	40	17	8	
	2558	57 คดี	7	42	4	43	10	7	

แนวทางการแก้ไขปัญห

ผลการศึกษาพบว่าปัจจัยที่เอื้ออำนวยต่อการทุจริตในรูปแบบของการจ่ายส่วยมาจากระบบและรูปแบบของการตรวจชั่งน้ำหนักที่ปัจจุบันล้วนยังต้องมีเจ้าหน้าที่ทำการตรวจชั่ง การบังคับหรือควบคุมอุปกรณ์การชั่งทั้งสิ้น ดังนั้นวิธีการป้องกันและแก้ไขปัญหการทุจริตที่มีประสิทธิภาพ คือ จะต้องลดปฏิสัมพันธ์และลดการใช้ดุลยพินิจของเจ้าหน้าที่ในกระบวนการตรวจชั่งน้ำหนักโดยนำเอาเทคโนโลยีระบบอัตโนมัติที่เหมาะสมมาปรับใช้ เพื่อให้การบังคับใช้หรือการปฏิบัติตามกฎหมายเป็นไปอย่างเท่าเทียมเสมอภาคไม่เลือกปฏิบัติ ทั้งนี้ต้องทำให้ระบบดังกล่าวดำเนินไปอย่างยุติธรรม โปร่งใสและสามารถตรวจสอบได้จากทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง โดยเทคโนโลยีการตรวจชั่งน้ำหนักยกเวยานด้วยระบบอัตโนมัติที่จะนำมาใช้ได้แก่

- เทคโนโลยีการตรวจชั่งน้ำหนักรถบรรทุกโดยใช้เครื่องชั่งน้ำหนักขณะเคลื่อนที่ความเร็วสูง (High-speed weigh-in-motion, HSWIM)

การชั่งน้ำหนักนี้เป็นการชั่งในขณะที่รถเคลื่อนที่ผ่านแผ่นชั่งน้ำหนักที่ติดตั้งไว้ที่ผิวจราจร ซึ่งระบบมักประกอบไปด้วยระบบชั่งน้ำหนักเพลารถ ระบบบันทึกภาพรถและป้ายทะเบียนรถ และระบบสื่อสารกับแม่ข่าย โดยระบบชั่งน้ำหนักเพลารถอาจเป็นเทคโนโลยีชนิด Piezoelectric sensor หรือ Quartz-piezoelectric sensor หรือ Bending plate sensor หรือ Load cell sensor โดยแต่ละชนิดของเทคโนโลยีการตรวจชั่งจะมีประสิทธิภาพและราคาที่แตกต่างกัน ระบบการตรวจชั่งนี้มีข้อดีตรงที่ระบบสามารถทำงานได้โดยไม่ต้องมีเจ้าหน้าที่กำกับหรือควบคุม อีกทั้งยังทำให้เป็นระบบอัตโนมัติได้ จึงไม่เกิดปัญหาการเลือกปฏิบัติหรือการใช้ดุลยพินิจ สามารถตรวจชั่งรถทุกคันได้อย่างเท่าเทียมและรวดเร็ว ไม่ก่อให้เกิดปัญหาต่อการจราจรหรืออุบัติเหตุ เนื่องจากการหยุดหรือชะลอความเร็วรถ อีกทั้งยังมีราคาไม่แพงเมื่อเทียบกับเทคโนโลยีการตรวจชั่งแบบสถิตของด่านชั่งน้ำหนักถาวร แต่มีข้อจำกัดคือความถูกต้องแม่นยำในการตรวจชั่งจะลดลงเนื่องจากผลจากแรงพลวัตของรถขณะเคลื่อนที่ (Dynamic load) ค่าความถูกต้องของน้ำหนักที่ได้จะมีความคลาดเคลื่อนสูงประมาณร้อยละ 10-30 ขึ้นอยู่กับชนิดแผ่นชั่งน้ำหนัก

- เทคโนโลยีการตรวจชั่งน้ำหนักยกเวยานชนิดติดตั้งใต้สะพาน (Bridge weigh-in-motion, BWIM)

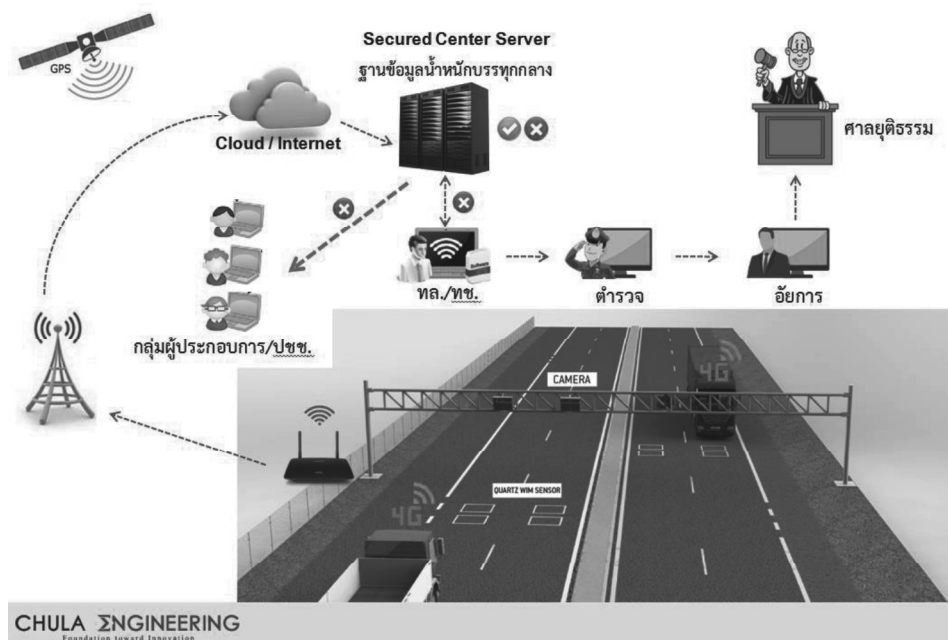
เทคโนโลยีการตรวจชั่งน้ำหนักรถบรรทุกขณะเคลื่อนที่โดยระบบเครื่องชั่งน้ำหนักที่ติดตั้งอยู่ใต้โครงสร้างสะพานนี้จะอาศัยการติดตั้งอุปกรณ์วัดค่าความเครียด (Strain) ไว้บริเวณใต้สะพาน ทำให้สามารถวัดค่าความเครียดของสะพานเมื่อมีเวยานแล่นผ่านได้ พร้อมทั้งบันทึกภาพถ่ายรถบรรทุก ซึ่งระบบสามารถใช้ได้ดีในช่วงความเร็วระหว่าง 5-100 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ทำให้ชั่งน้ำหนักรถได้โดยไม่ต้องหยุดรถ ทั้งยังสามารถทำให้เป็นระบบอัตโนมัติได้ แต่มีข้อจำกัดคือความถูกต้องแม่นยำในการตรวจชั่งจะลดลงบ้างเนื่องจากผลจากแรงพลวัตของรถขณะเคลื่อนที่ (Dynamic load) แต่สำหรับระบบการติดตั้งใต้สะพานที่มีช่วงความยาวตั้งแต่ 5-30 เมตร จะช่วยกรองและเฉลี่ยผลจากแรงพลวัตไปได้ในระดับหนึ่ง โดยทั่วไปค่าความคลาดเคลื่อนจะมีค่าน้อยกว่าร้อยละ 15 ซึ่งถือว่ามีความถูกต้องมากกว่าเทคโนโลยีการตรวจชั่งน้ำหนักรถบรรทุกโดยใช้เครื่องชั่ง

น้ำหนักขณะเคลื่อนที่ความเร็วสูง (High-speed weigh-in-motion, HSWIM) และมีราคาถูกกว่า นอกจากนั้นยังมีข้อได้เปรียบคือการติดตั้งระบบตรวจชั่งน้ำหนักยานชนิดติดตั้งใต้สะพานจะไม่กระทบต่อการจราจร และการเคลื่อนย้ายระบบไปติดตั้งที่อื่นเป็นไปได้ง่าย การบำรุงรักษาระบบมีค่าใช้จ่ายต่ำ ที่สำคัญเทคโนโลยีการตรวจชั่งน้ำหนักยานชนิดติดตั้งใต้สะพานเป็นระบบตรวจชั่งน้ำหนักยานเพียงประเภทเดียวที่รถบรรทุกจะไม่ทราบว่ามีระบบตรวจชั่งอยู่ที่สะพานไหนบ้าง เพราะระบบและอุปกรณ์หลักถูกติดตั้งอยู่ด้านใต้สะพานและเคลื่อนย้ายได้ง่าย ทำให้รถบรรทุกวางแผนหลบเลี่ยงได้ยาก

ทั้งนี้ ผู้วิจัยค้นพบแนวทางการแก้ไขปัญหาการทุจริตที่มีความเชื่อมโยงกับปัญหาการบรรทุกน้ำหนักเกิน 2 แนวทางดังนี้

แนวทางที่ 1 การประยุกต์ใช้เทคโนโลยีชั่งน้ำหนักยานแบบอัตโนมัติ

เพื่อแก้ไขปัญหาข้างต้นคณะผู้วิจัยได้ทำการศึกษาถึงพัฒนาการของเทคโนโลยีการชั่งน้ำหนักยานในปัจจุบันและความเป็นไปได้ที่จะนำมาปรับใช้กับบริบทของกฎหมายไทย โดยมีเป้าหมายเพื่อใช้ในการควบคุมน้ำหนักบรรทุกของยานทุกคันในโครงข่าย โดยไม่ต้องใช้เจ้าหน้าที่ควบคุม ซึ่งเมื่อพิจารณาถึงความเป็นไปได้ทางเทคนิคต่าง ๆ เห็นว่ามีความเป็นไปได้ในการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีชั่งน้ำหนักยานอัตโนมัติเพื่อแก้ไขและป้องกันปัญหาการทุจริตดังที่แสดงในแผนผังการทำงานรูปที่ 1



รูปที่ 1 แสดงแผนผังการทำงานของระบบตรวจชั่งยานแบบอัตโนมัติ

ระบบการทำงานตามรูปที่ 1 นี้สามารถอธิบายได้ว่า ถนนสายหลักที่มีการขนส่งสินค้าจำนวนมากหรือสายที่มีการบรรทุกหนักเกินพิกัดกฎหมาย จะถูกติดตั้งระบบชั่งน้ำหนักแบบอัตโนมัติ เทคโนโลยี Weigh-in-motion (อันประกอบด้วย HS-WIM ชนิดติดตั้งที่ผิวทาง และ B-WIM ชนิดติดตั้งใต้สะพาน) ไว้ในเส้นทาง ทำใหยานพาหนะทุกคันบนถนนสายดังกล่าวจะถูกชั่งน้ำหนักอย่างเท่าเทียมและไม่เลือกปฏิบัติ แต่เฉพาะยวดยานประเภทรถบรรทุก ซึ่งมักจะมีน้ำหนักเกินค่าน้ำหนักขั้นต่ำที่กำหนด (เช่นกำหนด 7-8 ตัน เพื่อจะกรองเอารถยนต์ส่วนบุคคลและกระบะบรรทุกออก) จะถูกบันทึกค่าน้ำหนักเพลา น้ำหนักบรรทุกรวม ระยะห่างเพลา ความเร็ว วันเวลา ตำแหน่งการตรวจชั่ง ข้อมูลทะเบียนรถ (ได้จาก License Plate Camera + ข้อมูล GPS ของกรมการขนส่งทางบก) เลขทะเบียนผู้ขับขี่ และภาพถ่าย (4-5 รูป) เข้าสู่ระบบฐานข้อมูลน้ำหนักบรรทุกกลาง ซึ่งฐานข้อมูลกลางนี้ทำหน้าที่เก็บรักษาชุดข้อมูลและภาพถ่ายโดยมีระดับความปลอดภัยสูง และไม่สามารถแก้ไขข้อมูลได้ เพื่อความโปร่งใสและป้องกันการเข้าแก้ไขข้อมูลของเจ้าหน้าที่ ในฐานข้อมูลนี้จะมีโปรแกรมวิเคราะห์เปรียบเทียบค่าน้ำหนักบรรทุกของยวดยานแต่ละคันว่ามากหรือต่ำกว่าพิกัดตามกฎหมาย แล้วจึงคัดเฉพาะยวดยานคันที่เกินพิกัดกฎหมายเพื่อสำเนาข้อมูลส่งต่อไปยังระบบฐานข้อมูลรถบรรทุกหนักของกรมทางหลวงหรือกรมทางหลวงชนบท โดยโปรแกรมจะพิจารณาตามเส้นทางที่รถบรรทุกหนักเคลื่อนผ่านว่าอยู่ในพื้นที่รับผิดชอบของหน่วยงานใดจากตำแหน่ง GPS ของรถ (สามารถเชื่อมข้อมูลนี้จากระบบ DLT GPS ของกรมการขนส่งทางบกได้) นอกจากนั้นข้อมูลรถบรรทุกหนักที่ฝ่าฝืนกฎหมายเหล่านี้ยังสามารถเรียกดูได้โดยประชาชนหรือกลุ่มผู้ประกอบการ (อาจปิดบังข้อมูล เช่น เลขทะเบียนผู้ขับขี่) เพื่อสร้างแรงกดดันทางสังคมต่อผู้ฝ่าฝืน และเพิ่มความโปร่งใสของระบบ

เมื่อกรมทางหลวงและกรมทางหลวงชนบทในฐานะหน่วยงานผู้รับผิดชอบตาม พ.ร.บ. ทางหลวงฯ ได้รับข้อมูลผู้กระทำผิดก็จะพิจารณารวบรวมพยานหลักฐานเพื่อแจ้งความต่อพนักงานสอบสวน โดยพนักงานสอบสวนจะทำการสอบสวนและทำสำนวนเสนอพนักงานอัยการพิจารณาสั่งฟ้องต่อศาลต่อไป ทั้งนี้เพื่อให้ประชาชนได้ทราบถึงความคืบหน้าในการดำเนินคดี กรมทางหลวงและกรมทางหลวงชนบทควรที่จะบันทึกเพิ่มเติมข้อมูลความคืบหน้าทางคดีในระบบฐานข้อมูลน้ำหนักบรรทุกกลาง เพื่อแสดงให้เห็นถึงความเอาจริงเอาจังและไม่เลือกปฏิบัติต่อผู้ประกอบการรายใดเป็นพิเศษ

สำหรับบทลงโทษตามกฎหมายนั้น คณะผู้วิจัยเห็นว่าบทลงโทษตามมาตรา 73/2 แห่ง พ.ร.บ.ทางหลวงฯ ที่บังคับใช้ในปัจจุบันนั้นมีความรุนแรงเพียงพอโดยไม่จำเป็นต้องแก้ไขกฎหมายดังที่หลายฝ่ายได้เสนอ เพราะโทษจำคุกไม่เกิน 6 เดือนหรือปรับไม่เกิน 10,000 บาท นั้นรุนแรงเพียงพอที่จะป้องปรามการกระทำผิดได้หากมีการลงโทษอย่างจริงจังโดยเฉพาะโทษปรับนี้ หากผู้ฝ่าฝืนถูกปรับทุกครั้งที่มีการบรรทุกน้ำหนักเกินย่อมก่อให้เกิดต้นทุนที่เพิ่มขึ้นแก่ผู้ขนส่งหรือผู้ประกอบการได้³⁰

³⁰ หากพิจารณาในด้านความรุนแรงของอัตราโทษ เห็นว่ามีความรุนแรงเพียงพอ แต่ทั้งนี้สภาพบังคับทางอาญาแต่เพียงอย่างเดียวอาจยังไม่เพียงพอเนื่องจากไม่ได้มีส่วนช่วยเยียวยาความเสียหายที่เกิดแก่ถนนและสะพานแต่อย่างใด



อย่างไรก็ดีแนวทางดังกล่าวนี้อาจมีข้อจำกัดในขั้นตอนการทำงานของพนักงานสอบสวน และพนักงานอัยการ เนื่องจากในการดำเนินคดีอาญานั้นจะต้องมีตัวผู้กระทำความผิดมารับทราบ ข้อกล่าวหาและส่งฟ้องศาลตามกฎหมายว่าด้วยวิธีพิจารณาความ แต่เนื่องจากไม่ได้มีการจับกุมซึ่งหน้า จึงอาจทำให้เกิดข้อยุ่งยากในทางปฏิบัติ แม้ว่าระบบฐานข้อมูลน้ำหนักบรรทุกทุกกลางที่นำเสนอจะสามารถเชื่อมโยงข้อมูลทะเบียนผู้ขับขี่และทะเบียนผู้ครอบครองรถบรรทุกที่บรรทุกหนักได้จาก ระบบ DLT GPS ของกรมการขนส่งทางบกได้ แต่อาจเป็นช่องทางให้เกิดการทุจริตใหม่ในขั้นตอนอื่น ๆ ได้ ด้วยเหตุดังกล่าวจึงได้ศึกษาแนวทางที่ 2 ที่น่าจะมีประสิทธิภาพมากกว่า

แนวทางที่ 2 การประยุกต์ใช้เทคโนโลยีการตรวจชั่งน้ำหนักแบบอัตโนมัติควบคู่กับหลักผู้ได้ประโยชน์เป็นผู้รับภาระ (Beneficiary Pay Principle)

จากการศึกษาวิจัยพบว่า การทุจริตฝ่าฝืนบรรทุกน้ำหนักเกินพิกัดกฎหมายของผู้ประกอบการนั้น เกิดจากแรงจูงใจทางธุรกิจเป็นหลักโดยมีเหตุผลสนับสนุนสำคัญคือการบรรทุกหนักแม้จะเกินพิกัดกฎหมายบ้างก็ไม่ทำให้ถนนหรือสะพานเสียหายในทันทีเมื่อรถแล่นผ่าน ประกอบกับข้อจำกัดของรูปแบบและระบบการตรวจชั่งน้ำหนักที่เป็นช่องทางทำให้เกิดการเอื้อประโยชน์กับเฉพาะกลุ่มเจ้าหน้าที่รัฐที่เกี่ยวข้องเพื่อปล่อยให้การฝ่าฝืนบรรทุกหนักเกินนั้นกระทำได้อย่างง่ายจนกลายเป็นกระบวนการส่วย

เมื่อศึกษาถึงระบบการจัดการและการควบคุมการบรรทุกหนักในต่างประเทศ พบว่ายังมีอีกแนวคิดที่สามารถแก้ไขปัญหาได้อย่างมีประสิทธิภาพและนิยมใช้อย่างมากในสหรัฐอเมริกา นั่นคือแนวคิดในการผลักภาระค่าใช้จ่ายในซ่อมบำรุงถนนและสะพานเนื่องจากการบรรทุกหนักเกินให้เป็นของผู้บรรทุกหนักรับผิดชอบ อันเป็นไปตามหลักผู้ได้ประโยชน์เป็นผู้รับภาระ (Beneficiary Pay Principle) โดยจัดทำเป็นระเบียบในการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมในการอนุญาตให้บรรทุกน้ำหนักเกินพิกัดกฎหมายปกติ ตามอัตราน้ำหนักบรรทุกและระยะทางขนส่ง แต่ในบางกรณีก็อาจคิดจากน้ำหนักบรรทุกหรือระยะทางเพียงอย่างเดียวเพื่อความสะดวกในการจัดเก็บค่าธรรมเนียม

การประยุกต์แนวคิดนี้กับประเทศไทยอาจทำให้แรงจูงใจในการทุจริตลดลงหรือหมดไปจากสังคมไทยได้ หากอัตราค่าธรรมเนียมที่เรียกเก็บไม่สูงเกินไปและดึงดูดผู้ประกอบการที่จะพัฒนาประสิทธิภาพการขนส่งของตนโดยยอมชำระค่าธรรมเนียมเพิ่มขึ้นเพื่อกำไรธุรกิจที่มากขึ้น แต่ต้องออกแบบระบบการจัดเก็บค่าธรรมเนียมและระบบควบคุมให้รัดกุมเพื่อไม่ให้เกิดช่องโหว่ในการจะเรียกร้องผลประโยชน์ได้ เนื่องจากเป็นแนวคิดที่ค่อนข้างใหม่ คณะผู้วิจัยจึงได้ศึกษารวบรวมปัญหาและสัมภาษณ์ผู้เกี่ยวข้องในการประยุกต์แนวคิดนี้ ซึ่งพบว่า มีประเด็นปัญหาทั้งทางวิศวกรรม ทางกฎหมาย และเศรษฐศาสตร์ที่จำเป็นต้องกล่าวถึงดังนี้

1) ถนนและสะพานสามารถรองรับน้ำหนักบรรทุกที่จะเพิ่มขึ้นได้หรือไม่ ?

ประเด็นทางวิศวกรรมนี้สามารถยืนยันถึงความเหมาะสมและปลอดภัยในการใช้งานทั้งถนนและสะพานจากข้อเท็จจริงที่ประเทศสหรัฐอเมริกาที่เป็นต้นแบบของมาตรฐานที่ประเทศไทยใช้ออกแบบก่อสร้างถนน หลายมลรัฐอนุญาตให้รถบรรทุกหนักเกินพิกัดกฎหมายโดยมีเกณฑ์น้ำหนักบรรทุกตามการออกแบบใช้ถนนได้อย่างถูกต้อง ดังปรากฏในตารางที่ 2 ที่แสดงเกณฑ์น้ำหนัก

รถบรรทุกที่ใช้ออกแบบสะพาน พิกัดน้ำหนักตามกฎหมาย และน้ำหนักบรรทุกที่อนุญาต ในประเทศสหรัฐอเมริกา หากบรรทุกเกินพิกัดที่กฎหมายกำหนด ผู้บรรทุกจะต้องชำระค่าธรรมเนียมการบรรทุกหนักเกิน นอกจากนั้นผลการทดสอบถนนด้วยวิธีเร่งผล (Accelerated pavement test, APT) โดยการเพิ่มน้ำหนักล้อหรือเพลารถให้หนักกว่าปกติถึง 2-3 เท่าตัว ก็บ่งบอกถึงความสามารถในการรองรับน้ำหนักบรรทุกที่มากขึ้นของถนนได้ เพียงแต่จะมีผลต่ออายุการใช้งานที่สั้น สำหรับโครงสร้างสะพานที่มักเป็นห่วงกันถึงความปลอดภัยเพราะหากอุบัติเหตุจะกระทบต่อชีวิตผู้สัญจรยานนั้น ผลการทดสอบสะพานที่มีช่วงความยาว (span length) ระหว่าง 5-10 เมตร ซึ่งเป็นรูปแบบสะพานที่อ่อนแอด้วยรถบรรทุกหนักของกรมทางหลวงชนบท (กรมทางหลวงชนบท, 2555) พบว่าสะพานสามารถรองรับน้ำหนักบรรทุกได้เพิ่มขึ้นอีกมากกว่า 2 เท่าตัวโดยยังคงความปลอดภัยตามเกณฑ์มาตรฐานของสหรัฐอเมริกา AASHTO (แม้โครงสร้างหลักของสะพานสามารถรับน้ำหนักได้ แต่ส่วนพื้นสะพานอาจต้องปรับเพิ่มความแข็งแรงขึ้นบ้าง)

กล่าวโดยสรุปคือ ทั้งถนนและสะพานของไทยมีความสามารถรับน้ำหนักบรรทุกได้สูงกว่าพิกัดกฎหมายที่ประกาศใช้อยู่ได้อย่างปลอดภัยตามเกณฑ์มาตรฐานสากล แต่การเพิ่มพิกัดน้ำหนักบรรทุกจะส่งผลให้ถนนและสะพานเสื่อมสภาพได้รวดเร็วขึ้น ซึ่งหากรัฐสามารถเรียกเก็บค่าธรรมเนียมเพื่อมาชดเชยผลของการเสื่อมสภาพดังกล่าวได้เต็มจำนวนก็น่าจะเป็นสิ่งที่ทุกฝ่ายยอมรับได้

ทั้งนี้ การอนุญาตให้บรรทุกน้ำหนักเกินกว่าพิกัดที่กฎหมายกำหนดมิได้มีความหมายว่าเป็นการให้บรรทุกน้ำหนักเท่าไรก็ได้ดังเช่นระบบส่วยในปัจจุบัน เนื่องจากจะต้องมีการกำหนดเพดานของน้ำหนักที่จะอนุญาตให้บรรทุกได้โดยพิจารณาตามเกณฑ์ความเหมาะสมและปลอดภัยในทางวิศวกรรมประกอบกับความคุ้มค่าในเชิงเศรษฐกิจด้านการบำรุงซ่อมแซมถนนและสะพาน ทั้งนี้หากจะประกาศเพิ่มพิกัดน้ำหนักบรรทุกในเส้นทางใด ต้องมีการทดสอบและประเมินความสามารถรับน้ำหนักบรรทุกแท้จริงของสะพานตลอดเส้นทางนั้นก่อน เพื่อให้เกิดความมั่นใจในความมั่นคงแข็งแรงและความปลอดภัยในการใช้งาน



ตารางที่ 2 แสดงเกณฑ์น้ำหนักบรรทุกทุกที่ใช้ออกแบบสะพาน พิกัดน้ำหนักตามกฎหมาย และน้ำหนักบรรทุกที่อนุญาตของประเทศสหรัฐอเมริกาและไทย

	Truck Load for Bridge Design			Legal Limit	Routine Permit	Special Permit
USA ¹	AASHTO LFD (1944-2007)	32.7 ton (HS20)		36-53 tons ²	45-59 tons	68-100 tons
	AASHTO LRFD 2007- present)	35-42 ton (HL93)				
	AASHTO LFD (1994-2015)	42.5 ton (HS20 x				
Thailand	AASHTO LRFD 2015- present)	1.30) 35-42 ton (HL93)		25-50. 5 -		Case Permit

¹ Dunning A., et. al. (2016) Review of State DOTs Policies for Overweight Truck Fees and Relevant Stakeholders' Perspectives, Journal of Infrastructure Systems, ASCE, USA

² Washington, Oregon, Wyoming limits exceed 36 ton (80 Kip)

2) การอนุญาตให้บรรทุกหนักขึ้นเสมือนเป็นการยอมรับการกระทำผิดกฎหมายหรือไม่ ?

พิกัดน้ำหนักบรรทุกถูกใช้เป็นเกณฑ์ในการกำหนดค่าน้ำหนักสูงสุดของยานแต่ละประเภทที่กฎหมายยอมให้ใช้ถนนได้อย่างถูกต้อง โดยเกณฑ์ที่กำหนดมาจากแนวคิดทางวิศวกรรม ซึ่งโดยปกติจะยึดตามพิกัดน้ำหนักที่ใช้ในการออกแบบก่อสร้าง เพื่อให้การใช้งานเป็นไปตามที่คาดการณ์กล่าวคือ ปลอดภัย ไม่มีอุบัติเหตุ และมีอายุการใช้งานที่ไม่สั้นจนเกินไป เพราะจะทำให้การซ่อมบำรุงไม่ทันต่อการเกิดความเสียหาย การเพิ่มพิกัดน้ำหนักมากขึ้นอย่างเหมาะสม ไม่ได้ทำให้ถนนและสะพานได้รับความเสียหาย เป็นเพียงการเสื่อมสภาพที่รวดเร็วขึ้น ซึ่งหากผลของการเสื่อมสภาพที่เพิ่มขึ้นนี้ได้รับการชดเชยก็ไม่ควรถือเป็นการก่อให้เกิดความเสียหายต่อทรัพย์สินของรัฐ การเพิ่มพิกัดน้ำหนักมากขึ้นจึงไม่ใช่การยอมรับให้การกระทำความผิดกฎหมายให้กลายเป็นถูกกฎหมาย แต่เป็นการบริหารจัดการการใช้ถนนและสะพานสาธารณะให้เกิดประโยชน์สูงสุด มีความคุ้มค่าและมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

เมื่อพิจารณาแล้วเห็นได้ว่า การกระทำความผิดฐานบรรทุกน้ำหนักเกินพิกัดที่กฎหมายกำหนดนั้นมิใช่เป็นความผิดแบบ Mala In Se หรือการกระทำที่เป็นความผิดในตัวของมันเอง เพราะความผิดแบบ Mala In Se นี้ไม่ว่าจะกระทำในสถานที่ใด ยุคสมัยใด เวลาใดและโดยผู้ใดก็ตามก็จะเป็นความผิดเสมอ Mala In Se นี้มักเป็นการกระทำที่ขัดต่อข้อห้ามทางศาสนาหรือศีลธรรมหรือเป็นสิ่งที่ไม่พึงปฏิบัติในทางจารีตประเพณี เช่น การฆ่าผู้อื่น ทำร้ายร่างกาย ข่มขืน หมิ่นประมาท เป็นต้น ในทางตรงกันข้ามความผิดฐานบรรทุกน้ำหนักเกินนี้ถือเป็นความผิดแบบ Mala Prohibita หรือความผิดที่กฎหมายกำหนดให้เป็นความผิดนั้นเอง โดย Mala Prohibita นี้อาจแตกต่างกันไปตามเงื่อนไขต่าง ๆ ตามแต่รัฐจะกำหนด กล่าวคือ การกระทำหนึ่งอาจเป็นความผิดในประเทศหนึ่งหรือช่วงเวลาหนึ่ง แต่อาจไม่เป็นความผิดในอีกประเทศหนึ่งหรือในเวลาอื่น³¹ เช่น การบรรทุกน้ำหนักเกิน 50.5 ตัน อาจผิดกฎหมายไทยแต่ไม่ผิดกฎหมายของประเทศสหรัฐอเมริกา เป็นต้น นอกจากนี้เกณฑ์พิกัดน้ำหนักตามกฎหมายที่กำหนดไว้ในประเทศไทยก็มีใช้เกณฑ์ตายตัวที่ไม่เคยปรับเปลี่ยนมาก่อน ในอดีตพิกัดน้ำหนักเคยกำหนดไว้ที่ 21 ตัน (สำหรับรถบรรทุกสิบล้อ) ต่อมาได้ปรับเปลี่ยนเป็น 23 ตัน 25 ตัน และ 28 ตัน ก่อนที่จะปรับลดลงเป็น 25 ตันดังที่กำหนดไว้ในปัจจุบันโดยอ้างเหตุเรื่องความไม่คุ้มค่าทางเศรษฐกิจในการปรับแก้พิกัดดังกล่าว ดังนั้นเห็นได้ชัดเจนว่าเกณฑ์พิกัดน้ำหนักนี้เป็นเรื่องที่กำหนดได้แตกต่างกันไปตามนโยบายของรัฐในแต่ละช่วงเวลาโดยพิจารณาตามหลักเกณฑ์ทางวิศวกรรมประกอบกับความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจและความปลอดภัยนั่นเอง ดังนั้นการยอมให้บรรทุกเกินพิกัดที่กฎหมายกำหนดไว้ (ภายใต้ความสามารถในการรับน้ำหนักตามหลักวิศวกรรมและความปลอดภัย) จึงเป็นเรื่องของการบริหารจัดการมิใช่เป็นการทำให้สิ่งที่ผิดกฎหมายกลายมาเป็นสิ่งที่ถูกกฎหมายแต่อย่างใด

3) อัตราค่าธรรมเนียมที่เรียกเก็บจะสูงจนผู้ประกอบการไม่สามารถรับได้หรือไม่ ?

เมื่อพิจารณาในภาพรวมของข้อมูลปริมาณการขนส่งสินค้าภายในประเทศ (ปี 2558) จำนวน 442.17 ล้านตัน โดยมีระยะทางขนส่งเฉลี่ยเท่ากับ 423.6 กม. หากสมมติให้ความต้องการการขนส่งเกินพิกัดกฎหมายปกติเป็นไปตามข้อมูลการตรวจชั่งน้ำหนักถ่วงยานด้วยเทคโนโลยี Bridge Weigh-in-motion, BWIM ที่ตรวจพบจำนวนรถที่บรรทุกฝ่าฝืนพิกัดกฎหมายจำนวนร้อยละ 7 จะได้ว่าต้องสูญเสียงบประมาณซ่อมบำรุงถนนและสะพานเนื่องจากการขนส่งที่ฝ่าฝืนกฎหมายนี้ทั้งปี คิดเป็นเงิน 3,587 ล้านบาท ซึ่งหากผลกระทบการซ่อมแซมนี้ทั้งหมดให้เฉพาะรถบรรทุกที่บรรทุกเกินพิกัดที่กฎหมายกำหนดจะได้อัตราค่าธรรมเนียมที่รัฐควรเรียกเก็บคิดเป็นเงิน 0.11 บาท/ตัน-กม. หรือเทียบเป็นร้อยละ 5-8 ของราคาค่าขนส่งในปัจจุบัน อัตราค่าธรรมเนียมนี้อาจมีมูลค่าใกล้เคียงกับมูลค่าวงเงินส่วยทางหลวงที่ประมาณการไว้ราว 3,000-5,000 ล้านบาทต่อปี (ประมาณจากเงินส่วย 2,500 บาท/คัน/เดือน ของจำนวนรถบรรทุกใหญ่ที่อยู่ในระบบการขนส่งประมาณ 0.6x463,866 คัน และสมมติจำนวนร้อยละ 40 ที่จ่ายส่วย) ทำให้คาดการณ์ได้ว่าหากดำเนินมาตรการเก็บค่าธรรมเนียมบรรทุกน้ำหนัก ก็จะไม่ส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการและ

³¹ระพีพร บัญญัติ, รายงานการวิจัยฉบับสมบูรณ์ เรื่องโครงการพัฒนามาตรการยึดทรัพย์สินใช้ค่าปรับและมาตรการกักขังแทนค่าปรับตามประมวลกฎหมายอาญา (กรุงเทพมหานคร, สำนักกิจการยุติธรรม, 2551), หน้า 1-2.



ผู้เกี่ยวข้องในแง่เพิ่มต้นทุนธุรกิจการขนส่งนัก แต่จะมีผลในเชิงกำจัดการทุจริตที่มีอยู่ เพราะผู้ประกอบการสามารถขนส่งได้ในลักษณะที่ใกล้เคียงเดิม จึงมีต้นทุนที่ไม่แตกต่างจากเดิมนัก ทำให้สามารถคิดค่าขนส่งในอัตราเดิมได้³² จากข้อมูลดังกล่าวข้างต้น ผู้วิจัยจึงเชื่อว่าแนวคิดการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมบรรทุกทุกหนักเกินพิกัดกฎหมายปกติจะได้รับการยอมรับและสนับสนุนจากฝ่ายกลุ่มธุรกิจผู้ประกอบการขนส่ง

4) การจัดเก็บค่าธรรมเนียมบรรทุกน้ำหนักเกินจะมีข้อจำกัดทางกฎหมายหรือไม่ ?

เนื่องจากในอดีตยังไม่เคยมีการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมการบรรทุกน้ำหนักเกินพิกัดมาก่อน ประกอบกับเมื่อพิจารณา พ.ร.บ.ทางหลวงฯ พบว่ากฎหมายดังกล่าวมุ่งควบคุมและปราบปรามการบรรทุกน้ำหนักเกินโดยกำหนดบทลงโทษทางอาญาแต่เพียงอย่างเดียว ไม่มีมาตราใดให้อำนาจในการเรียกเก็บเงินหรือค่าธรรมเนียมการใช้ถนนหรือสะพานไว้ อย่างไรก็ตามพบว่าสามารถนำ พ.ร.บ.กำหนดค่าธรรมเนียมการใช้นายยนต์บนถนนและสะพาน พ.ศ. 2497 มาปรับใช้เพื่อเรียกเก็บค่าธรรมเนียมนี้ได้ เนื่องจากเป็นกฎหมายที่มีวัตถุประสงค์ในการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมจากยานยนต์เพื่อนำเงินมาซ่อมบำรุงถนนและสะพาน³³ ดังเช่นการนำไปใช้เพื่อเรียกเก็บค่าธรรมเนียมกับยานยนต์ที่ข้ามสะพานมิตรภาพไทย-ลาว หรือเส้นทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง เป็นต้น ซึ่งอาศัยอำนาจของรัฐมนตรีกระทรวงคมนาคมในการประกาศกฎกระทรวงเพื่อกำหนดเส้นทาง ประเภท ยานยนต์ และอัตราค่าธรรมเนียมที่จะเรียกเก็บ (มาตรา 4)³⁴ ดังนั้นข้อเสนอในการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมการบรรทุกทุกหนักของยานยนต์เพื่อชดเชยการเสื่อมสภาพของถนนและสะพาน โดยการ

³²รายละเอียดของแบบจำลองการคำนวณมูลค่าและการวิเคราะห์ผลทางเศรษฐศาสตร์โปรดดูในรายงานฉบับสมบูรณ์

³³มาตรา 6 บัญญัติว่า “เงินค่าธรรมเนียมการใช้นายยนต์บนทางหลวงหรือสะพานที่เก็บได้และเงินค่าปรับเนื่องจากการกระทำความผิดตามความใน พ.ร.บ. นี้จะนำไปใช้ได้เฉพาะกับทางหลวงและสะพานที่ต้องเสียค่าธรรมเนียมในกรณีดังต่อไปนี้

- (1) ในการก่อสร้าง ขยาย บูรณะ และบำรุงรักษาทางหลวงและสะพาน
- (2) การจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับการใช้ทางหลวงและสะพาน
- (3) งานส่วนที่เกี่ยวกับการจัดเก็บค่าธรรมเนียม
- (4) การชดเชยเงินกู้ในการก่อสร้างและขยายทางหลวงและสะพาน

³⁴มาตรา 4 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพ.ร.บ.กำหนดค่าธรรมเนียมการใช้นายยนต์บนทางหลวงและสะพาน (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2516 บัญญัติว่า

“ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย หรือผู้ที่ได้รับมอบหมายมีอำนาจแต่งตั้งพนักงานเจ้าหน้าที่เพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัติในส่วนที่เกี่ยวกับราชการของกระทรวงนั้น

ให้พนักงานเจ้าหน้าที่ที่ได้รับการแต่งตั้งตามวรรคหนึ่ง เป็นเจ้าพนักงานตามประมวลกฎหมายอาญา และให้มีอำนาจดังต่อไปนี้ คือ

- (1) เรียกเก็บค่าธรรมเนียมการใช้นายยนต์บนทางหลวงและสะพานตามอัตราที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง
- (2) สั่งให้หยุดและตรวจสอบยานยนต์ที่ผ่านหรือจะผ่านทางหลวงและสะพานเพื่อประโยชน์ในการเรียกเก็บค่าธรรมเนียม
- (3) ออกคำสั่งให้บุคคลใด ๆ มาชี้แจงหรือแสดงหลักฐานเกี่ยวกับการหลีกเลี่ยงไม่เสียค่าธรรมเนียมตามพระราชบัญญัตินี้”

นำเงินที่เรียกเก็บได้เข้ากองทุนและนำมาใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงถนนและสะพานเส้นทางนั้น ๆ จึงสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของกฎหมายฉบับนี้ แม้จะมีการตั้งข้อสังเกตจากผู้เกี่ยวข้องเกี่ยวกับกฎหมายฉบับนี้อาจมีข้อจำกัดว่าควรใช้เฉพาะกับถนนสายทางเลือกเท่านั้น³⁵ แต่เมื่อได้ศึกษาถึงความเป็นมาและเจตนารมณ์ของกฎหมายแล้วไม่พบข้อจำกัดดังกล่าวแต่อย่างใด³⁶ โดยการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมรถบรรทุกทุกหนักก็สามารถใช้กับถนนสายทางหลักได้แต่ไม่ได้เป็นภาคบังคับ หากแต่เป็นภาคสมัครใจที่เฉพาะรถที่ประสงค์จะบรรทุกเกินจะถูกเรียกเก็บค่าธรรมเนียม ในขณะที่รถบรรทุกปกติอื่นรวมถึงรถยนต์อื่น ๆ ไม่จำเป็นต้องจ่ายค่าธรรมเนียมการใช้ถนนหรือสะพานแต่อย่างใด ดังนั้นจึงไม่กระทบสิทธิต่อการใช้นถนนหนทางตามปกติของยานพาหนะอื่น ๆ ทั่วไปแต่อย่างใด

อย่างไรก็ดี แม้จะมีประกาศกฎกระทรวงเพื่อเรียกเก็บค่าธรรมเนียมกับรถบรรทุกในเส้นทางที่กำหนดตาม พ.ร.บ. กำหนดค่าธรรมเนียมฯ แต่การบรรทุกหนักก็ยังอยู่ในบังคับของพิกัดน้ำหนักตาม พ.ร.บ. ทางหลวงฯ ดังนั้นจึงจำเป็นต้องปรับปรุงประกาศผู้อำนวยการทางหลวงให้สอดคล้องกับการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมข้างต้น ตัวอย่างเช่น มีประกาศเพิ่มพิกัดรถบรรทุกกึ่งพ่วง 16 เพลาให้บรรทุกได้สูงสุดเป็น 65 ตัน จากปัจจุบันที่กำหนดไว้ที่ 50.5 ตัน และมีกฎกระทรวงที่เรียกเก็บค่าธรรมเนียมเฉพาะรถบรรทุกกึ่งพ่วงที่บรรทุกหนักเกินกว่า 50.5 ตัน เช่นนี้ก็จะส่งผลทำให้รถบรรทุกกึ่งพ่วงที่หนักกว่า 50.5 ตันต้องชำระค่าธรรมเนียมตามอัตราที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง แต่หากบรรทุกเกิน 65 ตัน รถบรรทุกคันนั้นนอกจากจะต้องชำระค่าธรรมเนียมและค่าปรับตาม พ.ร.บ. กำหนดค่าธรรมเนียมฯ (มาตรา 7)³⁷ แล้ว ยังจะถือว่าฝ่าฝืนประกาศของผู้อำนวยการทางหลวงตาม พ.ร.บ. ทางหลวงฯ มีความผิดตามกฎหมายโดยมีโทษทางอาญา (ปรับสูงสุด 10,000 บาท จำคุกไม่เกิน 6 เดือน หรือทั้งจำทั้งปรับ) อีกด้วย

โดยสรุป การประยุกต์หลักผู้ได้ประโยชน์เป็นผู้รับภาระในกรณีของรถบรรทุกหนักเกินพิกัดกฎหมายนั้น สามารถกระทำได้ในกรอบของกฎหมายที่มีอยู่ในปัจจุบัน โดยไม่ต้องเสนอแก้ไขหรือปรับปรุงกฎหมายแต่อย่างใด เพียงแต่ต้องปรับใช้กฎหมายซึ่งได้แก่ พ.ร.บ. กำหนดค่าธรรมเนียมการใช้นายยนต์บนถนนและสะพาน พ.ศ. 2497 ร่วมกับ พ.ร.บ. ทางหลวงฯ ร่วมกันอย่างเหมาะสม

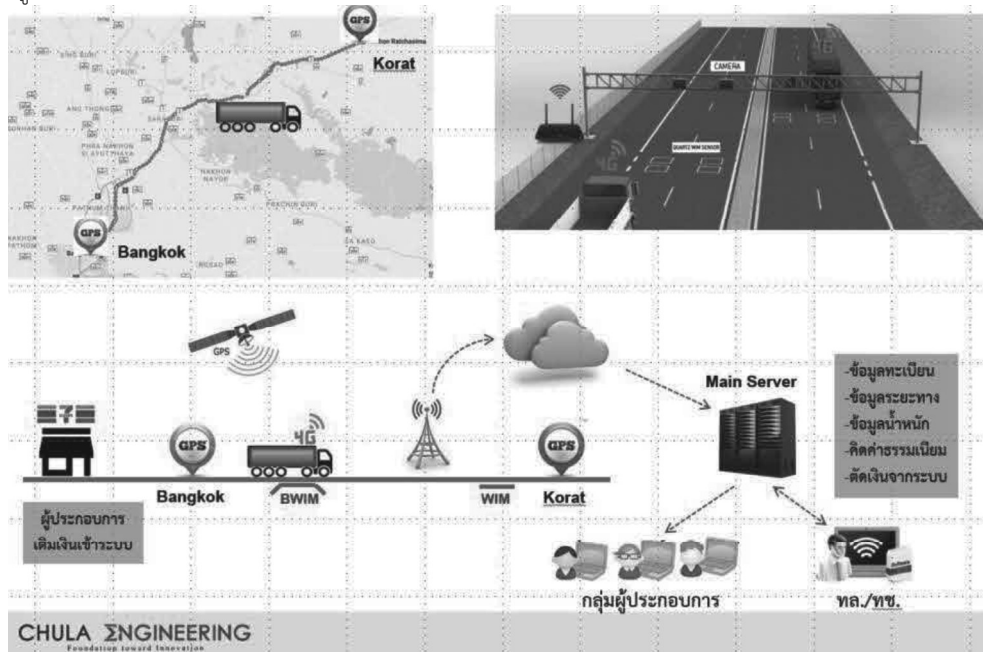
ในส่วนของความเป็นไปได้ในทางเทคนิคนั้น ข้อเสนอเรื่องระบบการเก็บค่าธรรมเนียมบรรทุกน้ำหนักเกินนี้สามารถทำได้อย่างมีประสิทธิภาพ เนื่องจากปัจจุบันประเทศไทย กรมการ

³⁵ การประชุมเพื่อรับฟังความคิดเห็นโครงการวิจัยเรื่อง “แนวทางป้องกันและแก้ปัญหาการทุจริต: ศึกษากรณีรถบรรทุกน้ำหนักเกินพิกัดที่กฎหมายกำหนด” จัดเมื่อวันที่ 6 กันยายน 2560 เวลา 9.00-12.00 ณ ห้องประชุม เลอ นัวร์ โรงแรมโนโวเทล กรุงเทพฯ

³⁶ โปรดดู รายงานการประชุมคณะกรรมการการวิสามัญพิจารณาร่างพ.ร.บ. กำหนดค่าธรรมเนียมการใช้นายยนต์บนถนนและสะพาน (ฉบับ...) พ.ศ. 2548 (วุฒิสภา) ครั้งที่ 5 วันอังคารที่ 29 เมษายน 2546, หน้า 116 และ รายงานการประชุมคณะกรรมการการวิสามัญพิจารณาร่างพ.ร.บ. กำหนดค่าธรรมเนียมการใช้นายยนต์บนถนนและสะพาน (ฉบับ...) พ.ศ. 2548 วันอังคารที่ 25 มีนาคม 2546 (วุฒิสภา), หน้า 25.

³⁷ มาตรา 7 บัญญัติว่า “บุคคลใดใช้นายยนต์บนทางหลวงหรือสะพานโดยเจตนาหลีกเลี่ยงไม่เสียค่าธรรมเนียมตามความในพระราชบัญญัตินี้ หรือฝ่าฝืนคำสั่งตามความในมาตรา 4(2) มีความผิดต้องระวางโทษปรับเป็นจำนวนสิบเท่าของอัตราค่าธรรมเนียมที่กำหนดในกฎกระทรวง”

ขนส่งทางบกได้กำหนดให้รถบรรทุกทุกคันต้องติดตั้งระบบ GPS จึงสามารถเชื่อมโยงข้อมูลเข้ากับระบบตรวจชั่งน้ำหนักเพื่อนำข้อมูลที่ได้มาวิเคราะห์หาอัตราค่าธรรมเนียมที่จะเรียกเก็บตามน้ำหนักบรรทุกและระยะทางได้อย่างเหมาะสมและเป็นธรรม ซึ่งต้นแบบแนวความคิดนี้ปรากฏตามรายละเอียดในแผนผังการทำงานของระบบตรวจชั่งและเก็บค่าธรรมเนียมรถบรรทุกหนักแบบอัตโนมัติ ดังรูปที่ 2



รูปที่ 2 แสดงแผนผังการทำงานของระบบตรวจชั่งและเรียกเก็บค่าธรรมเนียมรถบรรทุกหนักแบบอัตโนมัติ

แนวทางการทำงานดังปรากฏในรูปที่ 2 นี้จะทำการติดตั้งระบบชั่งน้ำหนักแบบอัตโนมัติ เทคโนโลยี Weigh-in-motion (อันประกอบด้วย HS-WIM ชนิดติดตั้งที่ผิวทาง และ B-WIM ชนิดติดตั้งใต้สะพาน) ไว้ในเส้นทางสายหลักที่มีการขนส่งสินค้าจำนวนมากหรือสายที่มีการบรรทุกหนักเกินพิกัดกฎหมาย ที่ประกาศตาม พ.ร.บ.ค่าธรรมเนียมฯ และ พ.ร.บ.ทางหลวงฯ เช่นเดียวกับระบบตรวจชั่งน้ำหนักยานยนต์อัตโนมัติดังที่ปรากฏในแผนผังรูปที่ 1 (อธิบายไปแล้ว) ทำให้ยานพาหนะทุกคันบนถนนสายดังกล่าวจะถูกชั่งน้ำหนักอย่างเท่าเทียมและไม่เลือกปฏิบัติ แต่เฉพาะยานพาหนะประเภทรถบรรทุกที่มีน้ำหนักเกินเกณฑ์ขั้นต่ำที่จะเสียค่าธรรมเนียม โดยจะถูกบันทึกค่าน้ำหนักเพลา น้ำหนักบรรทุกรวม ระยะทางเพลา ความเร็ว วันเวลา ตำแหน่งการตรวจชั่ง ข้อมูลทะเบียนรถ (ได้จาก License Plate Camera + ข้อมูล GPS ของกรมการขนส่งทางบก) เลขทะเบียนผู้ขับขี่ และภาพถ่าย (4-5 รูป) เข้าสู่ระบบฐานข้อมูลน้ำหนักบรรทุกกลาง ในทุกครั้งที่รถแล่นผ่านด่านชั่งน้ำหนัก (อาจจะกำหนดการติดตั้งด่านชั่งแบบ WIM นี้ทุก ๆ ระยะทาง 50 ก.ม.) พร้อมทั้งเชื่อมโยงเส้นทางและระยะทางการวิ่งของรถบรรทุกหนักแต่ละคันจากฐานข้อมูลของกรมการขนส่งทางบก

ซึ่งฐานข้อมูลกลางนี้จะทำหน้าที่วิเคราะห์อัตราค่าธรรมเนียมที่จะเรียกเก็บจากรถบรรทุกหนักที่เข้าข่ายต้องชำระค่าธรรมเนียมตามข้อมูลน้ำหนักบรรทุกและระยะทางขนส่งที่บันทึกได้ ในทางปฏิบัติเพื่อเพิ่มความสะดวกให้แก่ผู้ประกอบการและลดค่าใช้จ่ายในการจัดเก็บ การเรียกเก็บค่าธรรมเนียมอาจใช้ระบบชำระเงินก่อนหน้าเช่นเดียวกับบัตร Easy Pass ในกรณีนี้ระบบฐานข้อมูลน้ำหนักบรรทุกกลางจะตัดยอดเงินตามอัตราที่คำนวณได้ของรถบรรทุกแต่ละคันที่หลังผ่านการตรวจทานด้วยเจ้าหน้าที่ แล้วทำการแจ้งรายละเอียดการคิดอัตราค่าธรรมเนียมไปยังเจ้าของรถหรือผู้ประกอบการตามข้อมูลที่ได้ลงทะเบียนไว้กับระบบ เพื่อตรวจสอบและโต้แย้งหากมีความผิดพลาดและเพื่อเติมเงินเข้าระบบเพิ่มเติมเมื่อมียอดเงินคงเหลือน้อยลง

บทวิเคราะห์แนวทางการแก้ไขปัญหาและข้อสรุป

การแก้ไขปัญหาการทุจริตกรณีบรรทุกน้ำหนักเกินนั้นจะต้องตัดการใช้ดุลยพินิจของเจ้าหน้าที่ตรวจชั่งน้ำหนักและปรับเปลี่ยนรูปแบบและวิธีการเพื่อให้สามารถตรวจชั่งรถบรรทุกทุกคันในถนนได้อย่างเท่าเทียมโดยไม่เลือกปฏิบัติ ซึ่งพบว่าสามารถประยุกต์เทคโนโลยีให้เป็นระบบตรวจชั่งรถยนต์แบบอัตโนมัติได้ ดังที่ได้อธิบายในการแก้ไขปัญหาแนวทางที่ 1 (การประยุกต์ใช้เทคโนโลยีชั่งน้ำหนักรถยนต์แบบอัตโนมัติ ดังแสดงแผนผังในรูปที่ 1) แต่การตรวจชั่งด้วยระบบนี้อาจยังมีข้อจำกัดบ้างในเรื่องของความถูกต้องของค่าน้ำหนักที่อาจมีความคลาดเคลื่อน 10-15% จึงต้องยอมให้ประโยชน์แก่ผู้ฝ่าฝืนโดยการเผื่อค่าน้ำหนักให้ครอบคลุมความคลาดเคลื่อนของอุปกรณ์ แม้แนวคิดการประยุกต์เทคโนโลยีข้างต้นจะสามารถตัดตอนการทุจริตในกระบวนการตรวจชั่งได้ค่อนข้างสมบูรณ์ และระบบยังสามารถออกแบบให้มีความโปร่งใสตรวจสอบได้จากทุกฝ่ายอันมีผลเป็นการแก้ไขปัญหาทุจริตจ่ายส่วยได้ แต่ภายหลังจากที่ระบบระบุตัวผู้ฝ่าฝืนบรรทุกน้ำหนักเกิน พิกัดกฎหมายพร้อมแนบเอกสารหลักฐานประกอบการกระทำความผิดส่งต่อเจ้าหน้าที่ตำรวจแล้ว กระบวนการสืบสวนสอบสวนและการส่งฟ้องในชั้นพนักงานสอบสวนและพนักงานอัยการนั้น ยังไม่สามารถทำให้เป็นกระบวนการแบบอัตโนมัติได้ ทำให้ยังต้องมีปฏิสัมพันธ์กับเจ้าหน้าที่และมีการใช้ดุลยพินิจในขั้นตอนต่าง ๆ จึงอาจเป็นปัญหาในทางปฏิบัติและมีช่องทางในการทุจริตรูปแบบอื่นได้

เมื่อได้ศึกษาการแก้ไขปัญหาของแนวทางที่ 1 เปรียบเทียบกับแนวทางที่ 2 (ดังอธิบายไปแล้ว) ที่เป็นการนำระบบการตรวจชั่งน้ำหนักแบบอัตโนมัติมาใช้ควบคู่กับแนวคิดที่จะผลกระทบในการซ่อมบำรุงถนนและสะพานที่เสื่อมสภาพไปสู่ผู้บรรทุกหนักตามหลัก Beneficiary Pay Principle โดยการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมการบรรทุกน้ำหนักเกินเพิกัดเข้ากองทุนเพื่อการบำรุงรักษาทางหลวงพบว่าแนวทางที่ 2 นี้สามารถแก้ไขและป้องกันการทุจริตที่มีประสิทธิภาพมากกว่าแนวทางที่ 1 เพราะเป็นแนวทางแก้ปัญหาที่ต้นเหตุของการทุจริต อีกทั้งยังสอดคล้องกับหลักการจัดการที่เป็นธรรม โดยรัฐจัดเก็บเงินค่าธรรมเนียมจากการบรรทุกน้ำหนักเกินเพื่อนำมาใช้ในการซ่อมบำรุงถนนและสะพานในสายทางที่อนุญาตให้บรรทุกหนักเกิน โดยไม่ต้องใช้งบประมาณแผ่นดินที่มาจากภาษีของประชาชนทุกคน อีกทั้งแนวทางที่ 2 นี้ยังสอดคล้องกับหลักวิศวกรรมที่ว่าถนนและสะพานสามารถ



แบกทานน้ำหนักบรรทุกที่อาจปรับสูงขึ้นได้อีกพอสมควรโดยไม่ทำให้โครงสร้างถนนและสะพานเสียหายมากนัก ทั้งนี้ในทางปฏิบัติก่อนที่จะมีการอนุญาตให้บรรทุกน้ำหนักเกินกว่าพิกัดที่กฎหมายกำหนดได้นั้นจะต้องทำการสำรวจความแข็งแรงของถนนและสะพานในเส้นทางดังกล่าวก่อนการปรับเพิ่มพิกัดน้ำหนัก เพื่อให้เกิดความมั่นใจในการใช้งานของยานยนต์ได้อย่างปลอดภัยตามเกณฑ์มาตรฐานสากล

ทั้งนี้ ประเด็นที่เป็นกุญแจสำคัญต่อความสำเร็จของมาตรการที่นำเสนอคืออัตราค่าธรรมเนียมที่จะเรียกเก็บต้องมีความเหมาะสม เพราะหากมีอัตราแพงมากก็อาจกระทบต่อต้นทุนค่าขนส่งในวงกว้าง แต่เมื่อได้ลองนำแบบจำลองการวิเคราะห์หาอัตราค่าธรรมเนียมการบรรทุกน้ำหนักเกินในต่างประเทศมาพิจารณาพบว่าสำหรับทางหลวงของไทยอัตราที่เหมาะสมมีค่าประมาณ 0.11 บาท/ตัน-ก.ม. คิดเป็นเพียงร้อยละ 5-8 ของราคาค่าขนส่ง และคิดเป็นมูลค่าที่น่าจะไม่แตกต่างจากการจ่ายสินบนทางหลวงในปัจจุบันนัก ทำให้ไม่น่าจะเป็นการเพิ่มต้นทุนอันอาจกระทบต่อธุรกิจการขนส่งหรือธุรกิจที่เกี่ยวข้องในภาพรวมนัก จึงคาดว่าจะได้รับการยอมรับและสนับสนุนจากฝ่ายกลุ่มธุรกิจผู้ประกอบการขนส่ง

ในส่วนของกฎหมายที่จะใช้ในการเรียกเก็บค่าธรรมเนียม เสนอให้นำ พ.ร.บ. กำหนดค่าธรรมเนียมการใช้นายยนต์บนถนนและสะพาน พ.ศ. 2497 มาใช้ร่วมกันกับ พ.ร.บ. ทางหลวง พ.ศ. 2535 แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2549 อย่างบูรณาการ แนวคิดดังกล่าวนี้มีความเป็นไปได้ในเชิงวิศวกรรมศาสตร์ มีความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์และนำมาใช้ได้จริงในทางนิติศาสตร์ อีกทั้งสามารถนำมาใช้เพื่อแก้ไขปัญหาการทุจริตในกรณีรถบรรทุกน้ำหนักเกินได้อย่างยั่งยืน แนวคิดในการจัดเก็บค่าธรรมเนียมฯ นี้จะมีผลเป็นการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันในระบบการขนส่งที่สอดคล้องกับความสามารถในการรองรับน้ำหนักของถนนและสะพานตามหลักวิศวกรรม นอกจากนี้ยังสอดคล้องกับหลักการบริหารจัดการที่เป็นธรรมโดยผู้ที่บรรทุกน้ำหนักเกินควรเป็นผู้ที่แบกรับภาระเพิ่มขึ้นมากกว่าประชาชนผู้ใช้นถนนคนอื่น ๆ ที่มีได้บรรทุกน้ำหนักเกิน อย่างไรก็ตามการอนุญาตให้บรรทุกน้ำหนักเกินนี้มิได้มีความหมายว่าให้บรรทุกได้โดยไม่จำกัดน้ำหนัก เนื่องจากจะต้องมีการกำหนดเพดานสูงสุดของน้ำหนักที่อนุญาตให้บรรทุกได้ตามหลักเกณฑ์การรองรับน้ำหนักของถนนและสะพานทางวิศวกรรมศาสตร์ประกอบกับความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์ และประเด็นที่สำคัญที่สุดคือเรื่องความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนนคนอื่น ๆ นอกจากนี้ระบบการเก็บค่าธรรมเนียมดังกล่าวจะทำให้รัฐสามารถเก็บข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการบรรทุกน้ำหนักเกินได้อย่างถูกต้อง เช่น ประวัติการบรรทุกหนัก ประวัติอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถบรรทุกหนักที่เข้าสู่ระบบการเก็บค่าธรรมเนียมอันนำไปสู่การกำหนดนโยบายที่เหมาะสมได้ต่อไปในอนาคต