

แนวทางป้องกันและแก้ปัญหาการทุจริต:
ศึกษากรณีรถบรรทุกน้ำหนักเกินพิกัดที่กฎหมายกำหนด
Prevention and Solution on Corruptions:
A Study of Trucks Exceeding the Legal Weight Limits

รองศาสตราจารย์ ดร. ทศพล ปิ่นแก้ว^I
ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. อังคนาวดี ปิ่นแก้ว^{II}

บทคัดย่อ

มูลเหตุจูงใจสำคัญของการทุจริตติดสินบนเพื่อให้รถบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าพิกัดที่กฎหมายกำหนดมาจากเหตุผลทางเศรษฐกิจ อีกทั้งปัจจัยที่ส่งเสริมหรือเปิดช่องให้มีการทุจริตอยู่ที่ระบบการตรวจชั่งน้ำหนักที่ต้องดำเนินการโดยเจ้าหน้าที่ของรัฐ วิธีการป้องกันและแก้ไขปัญหาการทุจริตที่ได้ผลคือการลดปฏิสัมพันธ์ของเจ้าหน้าที่รัฐโดยการนำเอาเทคโนโลยีการตรวจชั่งน้ำหนักระบบอัตโนมัติ ได้แก่ WIM (Weigh-in-motion) และ BWIM (Bridge Weigh-in-motion) มาใช้ควบคู่กับการจัดเก็บค่าธรรมเนียมการบรรทุกน้ำหนักเกินตามข้อมูลน้ำหนักรถจากการตรวจชั่งน้ำหนักด้วยระบบอัตโนมัติ แนวคิดนี้นอกจากสามารถลดปฏิสัมพันธ์ของเจ้าหน้าที่รัฐลงได้แล้ว ยังจะช่วยแบ่งเบาภาระของรัฐในการซ่อมแซมบำรุงรักษายานและสะพานที่เสียหายได้

คำสำคัญ: การทุจริต รถบรรทุกหนัก เทคโนโลยี การตรวจชั่ง ค่าธรรมเนียม

Abstract

The significant motive behind bribes on truck loading limit is the economic incentive, and the factor that allows and fosters corruption resides in the current weighting system which operated by public officials. The effective measure that prevents and solves the corruption problem is to lessen the public officials' interaction by applying new automatic technology, such as WIM (Weigh-in-motion), and BWIM (Bridge Weigh-in-motion), together with the overloading fee system based on truck weights indicated by automatic WIM and BWIM devices. The proposed method not only minimizes the

^I คณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

^{II} คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

interaction with public officials, but also lessens the burden in maintaining damaged highways and bridges of the state.

Keywords: corruption, truck weight, technology, weighting system, fee

1. บทนำ

การขนส่งทางถนนเป็นรูปแบบการขนส่งที่มีปริมาณสูงสุดและเป็นพื้นฐานระบบคมนาคมขนส่งของประเทศไทยมาตลอดในการขับเคลื่อนธุรกิจ โดยรูปแบบการขนส่งทางบกที่ได้รับความนิยมมากคือ การขนส่งด้วยรถบรรทุก (Truck Transportation) เนื่องจากมีความสะดวก สามารถรับ-ส่งสินค้าไปยังผู้บริโภคได้ทั่วถึง (Door to door หรือ Point to Point) เหตุเพราะถนนมีโครงข่ายเชื่อมโยงอยู่ทั่วประเทศ¹ ปัจจุบันถนนทางหลวงของไทยมีระยะทางรวมกว่า 100,000 กิโลเมตร ซึ่งถือว่าครอบคลุมกว่าเส้นทางคมนาคมทางรถไฟ เรือ หรือเครื่องบินมาก ประกอบกับจำนวนรถบรรทุกเพื่อการขนส่งสินค้าและบริการที่จดทะเบียนมีมากถึง 1,000,000 คัน² ส่งผลให้การขนส่งด้วยรถบรรทุกเป็นไปอย่างรวดเร็วและประหยัดต้นทุนกว่าการขนส่งวิธีอื่น ทั้งนี้แนวโน้มที่จะขยายตัวอย่างมากจากการเปิดเสรีทางการค้าระหว่างประเทศในภูมิภาคอาเซียน

ในทางวิศวกรรมศาสตร์ เพื่อประหยัดงบประมาณการก่อสร้าง ถนนจะถูกออกแบบให้มีความสามารถในการรองรับน้ำหนักบรรทุกตามพิกัดน้ำหนักที่กำหนดไว้ โดยให้มีอายุการใช้งานเป็นไปตามเกณฑ์ที่เหมาะสม การบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าความสามารถของถนนย่อมก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผิวและโครงสร้างถนน ส่งผลให้อายุการใช้งานลดสั้นลง โดยความเสียหายไม่ใช่เป็นการพังทลายของผิวถนนแบบฉับพลัน แต่จะสะสมอยู่ภายในโครงสร้างถนน เมื่อความเสียหายสะสมนี้มีปริมาณมากขึ้น ถนนก็จะเสื่อมสภาพลงเรื่อย ๆ จนนำไปสู่การเสียหายเป็นหลุม ร่อง บ่อ หรือคันทางทรุดตัว

เนื่องจากการขนส่งนั้นเป็นธุรกิจที่มีความสำคัญและมีการแข่งขันสูง เพื่อให้ได้กำไรจากการรับขนส่งมากขึ้น ผู้ประกอบการมักหาโอกาสที่จะบรรทุกสินค้าให้มากกว่าพิกัดตามกฎหมาย เพราะยิ่งบรรทุกได้มากย่อมหมายถึงกำไรหรือประโยชน์ทางการค้าที่มากขึ้น การบรรทุกหนักย่อมทำให้ถนนและสะพานได้รับความเสียหาย ชำรุด ทรุดโทรมอันนำไปสู่การสูญเสียงบประมาณจำนวนเป็นหมื่นล้านบาท

¹ ปัจจุบันถนนทางหลวงในประเทศไทยมีระยะทางรวมประมาณ 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)

² ข้อมูลจาก กระทรวงคมนาคม 2560.

ในแต่ละปีเพื่อซ่อมบำรุงถนนและสะพาน³ นอกจากนี้การบรรทุกหนักยังเป็นสาเหตุของอุบัติเหตุบนท้องถนนด้วยเช่นกัน⁴

เพื่อป้องกันปัญหาการบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กำหนด รัฐจึงกำหนดให้มีการควบคุมน้ำหนักบรรทุก โดยอาศัยอำนาจตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 61⁵ แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 (แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. 2549) ที่ให้อำนาจผู้บัญชาการทางหลวงออกประกาศห้ามใช้ยานพาหนะบนทางหลวง โดยที่ยานพาหนะนั้นมีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุก หรือน้ำหนักลงเพลาเกินกว่าที่กำหนด หรือโดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหาย ซึ่งในปัจจุบันนำไปสู่มาตรการการควบคุมน้ำหนักบรรทุกด้วยการจัดตั้งด่านชั่งน้ำหนักกระจายตามเส้นทางสำคัญต่าง ๆ แม้ว่าด่านชั่งน้ำหนักจะได้รับการปรับเปลี่ยนอุปกรณ์ให้มีความทันสมัย ปรับปรุงกระบวนการให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้นและลดขั้นตอนการใช้ดุลยพินิจของเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง ให้เป็นไปตามมาตรการป้องกันการทุจริตและประพฤติมิชอบเกี่ยวกับรถบรรทุกน้ำหนักเกินของคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ⁶ แต่ปัญหารถบรรทุกน้ำหนักเกินพิกัดกฎหมายยังคงปรากฏให้เห็นอยู่ทั่วไปเป็นจำนวนมาก ซึ่งสวนทางและขัดแย้งกับสถิติการจับกุมรถบรรทุกบริเวณด่านชั่งน้ำหนักที่มีเพียง 50 คันต่อการตรวจซึ่งรถบรรทุกจำนวนทั้งสิ้น 1 ล้านคัน (หรือคิดเป็นเพียงร้อยละ 0.005)

จากงานศึกษาวิจัยและวิทยานิพนธ์ในอดีตที่สุ่มชั่งน้ำหนักรถบรรทุกในถนนทางหลวงและทางหลวงชนบทช่วงปี พ.ศ.2556 - 2558⁷ นั้นพบว่ามียรถบรรทุกจำนวนไม่น้อยกว่าร้อยละ 10 มีพฤติกรรมการบรรทุกน้ำหนักเกินพิกัดกฎหมาย งานศึกษาดังกล่าวตรวจพบว่ารถบรรทุกสิบล้อและรถบรรทุกกิ่งฟุ้งในถนนอาจบรรทุกน้ำหนักได้สูงถึงประมาณ 50 ตัน และ 75 ตัน ทั้งที่พิกัดน้ำหนักบรรทุกที่กำหนดตามกฎหมายระบุไว้สำหรับรถบรรทุกทั้งสองประเภทไม่ให้เกิน 25 ตัน และ 50.5 ตัน ตามลำดับ ข้อมูลเหล่านี้สะท้อนให้เห็นว่านโยบายการควบคุมน้ำหนักบรรทุกที่มีอยู่ยังไม่สามารถบังคับใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพเพียงพอ ทำให้มียรถบรรทุกจำนวนหนึ่งยังคงฝ่าฝืนกฎหมายบรรทุกน้ำหนักเกิน แม้ปริมาณรถบรรทุกที่ฝ่าฝืนจะมีเพียงร้อยละ 10 - 15 แต่ด้วยน้ำหนักที่หนักกว่าพิกัดกฎหมายค่อนข้างมาก รถบรรทุกที่ฝ่าฝืนกฎหมายแต่ละคันจึงสร้างความเสียหายแก่ถนนและสะพานที่วิ่งผ่านรุนแรง

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

⁴ รายละเอียดโปรดดู ธีระชาติ รื่นไกรฤกษ์. (2543). *สาเหตุความเสียหายของถนนและวิธีการแก้ไข*. ศูนย์วิจัยและพัฒนางานทาง กรมทางหลวง (กรุงเทพ), หน้า 52.

⁵ มาตรา 61 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2549 บัญญัติว่า

“เพื่อรักษาทางหลวง ผู้บัญชาการทางหลวงมีอำนาจประกาศในราชกิจจานุเบกษาห้ามใช้ยานพาหนะบนทางหลวงโดยที่ยานพาหนะนั้นมีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุกหรือน้ำหนักลงเพลาเกินกว่าที่กำหนด หรือโดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหาย ...”

⁶ โกสินทร์ เจตยานนท์. “จาก Analog สู่ Digital”. *วารสารทางหลวง*, ฉบับที่ 4 ปี 2554.

⁷ รายงานวิจัยกองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง กรมทางหลวง (2557), รายงานวิจัยสำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวงชนบท (2556 - 2557), และวิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต ภาควิชาวิศวกรรมโยธา จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย (2556 - 2558).

กว่ารถบรรทุกที่ไม่ฝ่าฝืนประมาณ 4 - 7 เท่าตัว เป็นเหตุให้ถนนและสะพานเกิดการเสื่อมสภาพเสียหายเร็วกว่าที่ควร

แม้หน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องจะพยายามแก้ไขปัญหานี้ โดยมุ่งเน้นที่การเพิ่มจำนวนด่านชั่งน้ำหนัก แต่ยังคงใช้เจ้าหน้าที่ควบคุมการตรวจชั่งน้ำหนักบรรทุก จึงยังไม่อาจแก้ไขปัญหานี้ได้อย่างแท้จริง เพราะผู้ที่ฝ่าฝืนบรรทุกน้ำหนักเกินมักจะตัดสินใจบนเจ้าหน้าที่เพื่อบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าพิกัดที่กฎหมายกำหนด หรือที่มักเรียกกันว่า “การจ่ายส่วยรถบรรทุก” ตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน ปัญหาการจ่ายส่วยรถบรรทุกเป็นที่รู้กันอย่างกว้างขวางในสังคมไทย ทั้งนี้ การทุจริตดังกล่าวได้ก่อให้เกิดผลเสียหายซึ่งเป็นปัญหาที่ร้ายแรงอื่น ๆ มากมาย ไม่ว่าจะเป็นการสูญเสียงบประมาณของรัฐจำนวนมหาศาลเพื่อให้ใช้ในการซ่อมแซม บำรุง ถนนที่เสียหาย การก่อให้เกิดปัญหาการบังคับใช้กฎหมายที่ไร้ประสิทธิภาพและขาดความศักดิ์สิทธิ์ เพราะผู้ที่ฝ่าฝืนกฎหมายสามารถหลุดพ้นจากระบบการตรวจสอบจับกุม ไม่ว่าจะเป็น การหลุดพ้นเพราะเจ้าหน้าที่ให้ความช่วยเหลือไม่ต้องเข้าชั่งน้ำหนัก ณ สถานีตรวจชั่งน้ำหนัก หรือไม่ดำเนินคดีเมื่อถูกจับกุม ปัญหาการแข่งขันที่ไม่เป็นธรรมระหว่างผู้ประกอบการ ซึ่งสร้างความเสียหายและผลกระทบต่อผู้ประกอบการที่เคารพต่อกฎหมาย ฯลฯ

2. ผลการศึกษา

แม้ว่ารัฐบาลจะมีนโยบายปราบปรามและควบคุมน้ำหนักรถบรรทุกบนทางหลวงอย่างเคร่งครัด แต่พบว่าการบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าพิกัดที่กฎหมายกำหนดไว้ยังปรากฏให้เห็นอยู่มาก จากสถิติเปรียบเทียบการจับกุมรถบรรทุกน้ำหนักเกินบนทางหลวง ในปีงบประมาณ 2557 - 2560 (ข้อมูลจากสำนักควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ กรมทางหลวง, กรกฎาคม 2560) เห็นได้ว่าจำนวนการกระทำความผิดมิได้ลดน้อยลงแต่อย่างใด^๘

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

^๘ ข้อสังเกตดังกล่าวสอดคล้องกับการศึกษาของรายงานวิจัย เรื่อง *มาตรการในการริบทรัพย์สิน: ศึกษาเฉพาะกรณีรถบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดไว้ ในปี พ.ศ. 2539* (กลุ่มยกกระบัตร, หลักสูตรอัยการจังหวัด รุ่นที่ 15 สถาบันพัฒนาข้าราชการฝ่ายอัยการสำนักงานอัยการสูงสุด, พฤษภาคม - กันยายน 2539) ที่ได้กล่าวถึงปัญหาการบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราบนถนนหลวง โดยคณะผู้วิจัยงานดังกล่าวเกิดข้อสงสัยว่าเหตุใดอัตราการเกิดของคดีความผิดเรื่องการบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด จึงไม่ลดลง บางแห่งกลับมีแนวโน้มสูงขึ้น

จากการศึกษา พบว่า ปัญหาการบรรทุกหนักเกินเกิดจากเหตุจูงใจในทางเศรษฐกิจ (Economic Incentive) เป็นสำคัญ โดยผู้ประกอบการต้องการลดต้นทุนของการขนส่ง (Cost Savings) มากที่สุด เพื่อผลกำไรที่มากขึ้น ทั้งนี้ ปัญหาการบรรทุกน้ำหนักเกินยังมีความเกี่ยวข้องอย่างใกล้ชิดกับปัญหาการทุจริตติดสินบน โดยปัจจัยหลักหรือช่องทางสำคัญที่ทำให้เกิดการทุจริตอยู่ที่ระบบและรูปแบบของการตรวจชั่งน้ำหนักตามกฎหมายที่ใช้กันตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน

เมื่อพิจารณามาตรการทางกฎหมายในเรื่องการควบคุมการบรรทุกหนักเพื่อรักษาด่านทางหลวงให้อยู่ในสภาพดี พบว่า มาตรา 61 วรรคแรก⁹ แห่งพ.ร.บ. ทางหลวง พ.ศ. 2535 แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2549 บัญญัติว่า

“เพื่อรักษาทางหลวง ผู้อำนวยการทางหลวงมีอำนาจประกาศในราชกิจจานุเบกษา ห้ามใช้ยานพาหนะบนทางหลวงโดยที่ยานพาหนะนั้นมีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุกหรือน้ำหนักลงเพลาเกินกว่าที่กำหนด หรือโดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหาย”

การฝ่าฝืนมาตรา 61 ก่อให้เกิดความรับผิดทางอาญาตามมาตรา 73/2¹⁰ (โทษปรับ/จำคุก) หน่วยงานที่มีหน้าที่ดูแลรักษาด่าน (ปัจจุบันหน่วยงานหลักได้แก่ กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท) ต้องจัดให้มีการชั่งน้ำหนัก ณ สถานีชั่งน้ำหนัก โดยมีเจ้าหน้าที่ทางหลวงเป็นผู้เรียกตรวจและดำเนินการชั่งน้ำหนักบรรทุกทุกแต่ละคัน (มาตรา 23 - 24¹¹) การชั่งน้ำหนักอาจกระทำในรูปแบบใดแบบหนึ่งต่อไปนี้

(1) สถานีตรวจสอบน้ำหนักยานพาหนะถาวร (Static weigh station) หรือที่มักเรียกกันว่าด่านชั่งถาวร โดยในแต่ละด่านจะมีเจ้าหน้าที่ทางหลวงเป็นผู้ทำการชั่งน้ำหนัก บันทึกข้อมูลและรวบรวมพยานหลักฐานกรณีที่เกิดการบรรทุกน้ำหนักเกิน หรือ

(2) สถานีตรวจสอบน้ำหนักบรรทุกแบบเคลื่อนที่ (Portable weigh station) หรือที่มักเรียกกันว่าด่านชั่งเคลื่อนที่ หรือ Spot Check การตรวจสอบน้ำหนักแบบนี้เจ้าหน้าที่ทางหลวงจะเป็นผู้เรียกรถให้หยุดตรวจ (ลักษณะสุ่มตรวจ) ดำเนินการชั่ง บันทึกข้อมูล และรวบรวมพยานหลักฐานหากพบการกระทำผิดกระบวนกรตรวจชั่งน้ำหนักเริ่มต้นที่การเข้าด่านเพื่อตรวจชั่งน้ำหนักโดยเจ้าหน้าที่ทางหลวง (โดยมีตำรวจทางหลวงเป็นผู้สนับสนุนการปฏิบัติงาน) หากพบการบรรทุกน้ำหนักเกิน

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) ตรวจตราดูแลมิให้มีการฝ่าฝืนพระราชบัญญัตินี้
 - (2) เรียกยานพาหนะให้หยุดเพื่อทำการตรวจสอบในกรณีที่มีเหตุอันน่าสงสัยว่ามีการกระทำความผิดเป็นความผิดตามพระราชบัญญัตินี้
 - (3) จับกุมผู้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ในขณะกระทำความผิดเพื่อส่งให้พนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจดำเนินคดีต่อไป
- ในการปฏิบัติหน้าที่ตามวรรคหนึ่งให้เจ้าพนักงานทางหลวงแสดงบัตรประจำตัวผู้ซึ่งเกี่ยวข้อง
บัตรประจำตัวเจ้าพนักงานทางหลวงให้เป็นไปตามแบบที่กำหนดในกฎกระทรวง”

มาตรา 24 บัญญัติว่า “ในการปฏิบัติหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้ ให้เจ้าพนักงานทางหลวงเป็นเจ้าพนักงานตามประมวลกฎหมายอาญา”

เจ้าหน้าที่ทางหลวงมีอำนาจจับกุมผู้กระทำความผิดเพื่อส่งให้พนักงานสอบสวนดำเนินคดีตามกฎหมาย จากนั้นพนักงานสอบสวนจะส่งสำนวนต่อไปยังพนักงานอัยการเพื่อทำความเห็นว่าควรสั่งฟ้องหรือไม่ โดยศาลจะเป็นผู้ที่พิจารณาคัดสินคดีและพิพากษาลงโทษผู้กระทำความผิดต่อไป

เมื่อระบบการตรวจชั่งน้ำหนักต้องเริ่มต้นที่การตรวจชั่งโดยเจ้าหน้าที่ของรัฐ ระบบดังกล่าวจึงเปิดช่องให้มีการติดสินบนหรือการจ่ายส่วยแก่เจ้าหน้าที่เพื่อหลบเลี่ยงการเข้าชั่งน้ำหนัก โดยผู้ที่จ่ายส่วยจะไม่ต้องเข้าชั่งน้ำหนัก ณ ด่านซึ่งถาวรรวมถึงทราบข้อมูลเส้นทางที่จะมีการตั้งด่านเคลื่อนที่เพื่อสุ่มตรวจน้ำหนักทำให้หลีกเลี่ยงเส้นทางได้เพราะได้รับการแจ้งจากเจ้าหน้าที่ของรัฐที่อยู่ในขบวนการส่วย เมื่อรถบรรทุกน้ำหนักเกินไม่ต้องถูกตรวจชั่งน้ำหนักตั้งแต่แรกแล้วโอกาสของการถูกจับกุมดำเนินคดีและรับโทษตามกฎหมายจึงเหลือน้อยมาก ทั้งนี้ การจ่ายส่วยมีหลายรูปแบบและหลายราคาแตกต่างกันไปตามเส้นทาง ระยะทางและระดับของความคุ้มครอง เมื่อการจ่ายส่วยทำให้บรรทุกได้มากขึ้นโดยไม่ต้องผ่านระบบการตรวจชั่งน้ำหนัก ผู้จ่ายส่วยจึงมักบรรทุกให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้ อันเป็นการก่อให้เกิดความเสียหายต่อโครงสร้างถนนอย่างรุนแรง รัฐต้องนำเงินจำนวนมหาศาลมาใช้สำหรับการซ่อมแซมถนนที่ชำรุดเสียหาย โดยมีผู้ได้ประโยชน์คือกลุ่มผู้ประกอบการที่จ่ายส่วยและเจ้าหน้าที่ของรัฐที่รับส่วย

นอกจากปัญหาของระบบและรูปแบบของการตรวจชั่งน้ำหนักรถบรรทุกแล้ว พบว่า กฎหมายในเรื่องการจัดการและควบคุมน้ำหนักของไทยยังคงมีข้อจำกัดด้วยเช่นกันอันส่งผลให้ผู้ฝ่าฝืนบรรทุกน้ำหนักเกินไม่เคารพกฎหมาย จากอดีตจนถึงปัจจุบันเจตนารมณ์ของกฎหมายเรื่องการควบคุมน้ำหนักบรรทุกเป็นไปเพื่อการป้องปรามและลงโทษทางอาญาผู้กระทำความผิดเท่านั้น กล่าวคือ ตั้งแต่เริ่มประกาศใช้ พ.ร.บ.รถยนต์ พ.ศ. 2473 มาตรา 42 ได้ห้ามการบรรทุกน้ำหนักเกินไว้¹² ผู้ฝ่าฝืนจะถูกลงโทษปรับไม่เกิน 50 บาท¹³ ต่อมา พ.ร.บ.ทางหลวง พ.ศ. 2482¹⁴ ได้วางหลักในมาตรา 33 ว่าเพื่อเป็นการรักษาทางหลวงให้ผู้อำนวยการทางหลวงมีอำนาจประกาศห้ามไม่ให้ใช้ยานพาหนะบนทางหลวงที่มีน้ำหนักบรรทุกเกินกว่าที่กำหนดไว้ ผู้ฝ่าฝืนต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองพันบาทหรือจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือทั้งปรับทั้งจำ¹⁵ จากนั้นประกาศคณะปฏิวัติฉบับที่ 295 ลงวันที่ 28 พฤศจิกายน พ.ศ. 2515 ที่ยกเลิกกฎหมายทางหลวงเดิม ยังคงกำหนดลงโทษกรณีฝ่าฝืนการบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าพิกัดที่กฎหมายกำหนด และในปัจจุบันหลักดังกล่าวก็ยังคงปรากฏอยู่ใน มาตรา 61 วรรคแรก¹⁶ แห่ง พ.ร.บ.ทางหลวง พ.ศ. 2535 โดยผู้ฝ่าฝืนต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับตามมาตรา 73/2¹⁷ เห็นได้ว่า กฎหมายเรื่องการควบคุมพิกัดน้ำหนักมุ่งเน้นที่การลงโทษในทางอาญาเท่านั้น

¹² มาตรา 42 ให้อำนาจออกกฎเสนาบดีกระทรวงพาณิชย์และคมนาคม กำหนดอัตราการบรรทุกน้ำหนักยานพาหนะได้ด้วย

¹³ มาตรา 35 แห่ง พ.ร.บ.รถยนต์ พ.ศ. 2473 และโปรดเกล้าพิพากษาศาลฎีกาที่ 548/2479

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

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

¹⁶ บัญญัติว่า “เพื่อรักษาทางหลวง ผู้อำนวยการทางหลวงมีอำนาจประกาศห้ามใช้ยานพาหนะบนทางหลวงโดยที่ยานพาหนะนั้นมีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุก หรือน้ำหนักลงเพลากินกว่าที่กำหนด หรือโดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหาย”

¹⁷ มาตรา 73/2 แห่ง พ.ร.บ.ทางหลวง พ.ศ. 2535 ที่แก้ไขเพิ่มเติมโดย พ.ร.บ.ทางหลวง (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2549

นอกจากนี้ศาลยังได้นำมาตรการรียานพาหนะของกลางตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 33¹⁸ มาใช้ร่วมด้วยเนื่องจากพิจารณาว่ารถบรรทุกน้ำหนักเกินนั้นถือเป็นของกลางที่อาจถูกริบได้

จากการศึกษาแนวคำพิพากษาของศาลพบว่าการใช้หลักกฎหมายทางหลวงเพื่อป้องปรามและลงโทษผู้กระทำความผิดมีข้อจำกัดทางกฎหมายหลายประการ อันได้แก่

(1) การลงโทษจำคุกตามพ.ร.บ.ทางหลวงฯ มาตรา 73/2 ได้กำหนดให้ผู้กระทำความผิดต้องรับโทษจำคุกไม่เกิน 6 เดือน จากการศึกษาตัวอย่างสถิติของคำพิพากษา พบว่า ในระยะหลังศาลมักจะไม่ลงโทษจำคุกคนขับรถแต่ให้รอการลงโทษและใช้มาตรการอื่น ๆ เช่น การบริการสังคม เป็นต้น เนื่องจากเห็นว่าโทษดังกล่าวมุ่งเน้นที่ตัวผู้ควบคุมยานพาหนะที่บรรทุกน้ำหนักเกินบนทางหลวงโดยเป็นผู้กระทำความผิดโดยตรงซึ่งคือคนขับรถนั่นเอง โดยคนขับรถที่รับโทษ (จำเลย) มักเป็นลูกจ้างของผู้ประกอบการขนส่ง ซึ่งเป็นผู้ทำการงานเพื่อประโยชน์ของนายจ้าง ลูกจ้างนี้อาจอยู่ในภาวะจำยอมต้องปฏิบัติตามคำสั่งของนายจ้างก็เป็นได้ ดังนั้น การลงโทษจำคุกโดยไม่รอลงอาญาเป็นเรื่องที่อาจไม่เกิดประโยชน์¹⁹ ด้วยเหตุที่โทษจำคุกมิได้ลงต่อตัวผู้ประกอบการหรือนายจ้างที่ได้รับผลประโยชน์จากการบรรทุกเกิน บุคคลดังกล่าวจึงมักไม่ยำเกรงต่อบทลงโทษ อีกทั้งคนขับรถที่ถูกดำเนินคดีก็มักมิได้ถูกจำคุกจริงจึงมักไม่หลบจำ

(2) การริบทรัพย์สินที่ใช้ในการกระทำความผิดตามมาตรา 33 แห่งประมวลกฎหมายอาญา²⁰ ไม่อาจกระทำได้ในหลายกรณีโดยเฉพาะหากทรัพย์สินนั้นเป็นของผู้อื่นที่มีรู้เห็นเป็นไปในกระทำความผิดซึ่งในทางผู้ประกอบการรู้ถึงช่องทางหลีกเลี่ยงมิให้ถูกริบทรัพย์สิน เช่น การหาสัญญาเช่าซื้อมาแสดงว่ารถเป็นกรรมสิทธิ์ของผู้อื่น เป็นต้น ส่งผลให้มาตรการทางกฎหมายดังกล่าวไม่อาจยับยั้งการกระทำความผิดได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยข้อมูลดังกล่าวสอดคล้องกับสถิติคดีความผิดฐานบรรทุกน้ำหนักเกิน ในพื้นที่จังหวัดสมุทรสาคร นครปฐม และราชบุรี ระหว่างปี พ.ศ. 2555 - 2558 ที่พบว่าศาลมักไม่สั่งจำคุกผู้กระทำความผิดและไม่ริบทรัพย์สินที่ใช้ในการกระทำความผิดซึ่งข้อมูลดังกล่าวสอดคล้องกับการสัมภาษณ์พนักงานอัยการและผู้พิพากษาที่เคยทำคดีเกี่ยวกับการบรรทุกน้ำหนักเกินพัก²¹

¹⁸ ตัวอย่างคำพิพากษาศาลฎีกาคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1327/2533 ที่ตัดสินว่า “การที่จำเลยนำรถยนต์บรรทุกของกลางมีน้ำหนักบรรทุกเกินกว่าที่ทางราชการกำหนดถึง 5,800 กิโลกรัม มาเดินบนทางหลวงแผ่นดิน นอกจากจะทำความเสียหายแก่ทางสัญจรไปมาของประชาชน ยังทำให้ต้องสิ้นเปลืองงบประมาณแผ่นดินในการบูรณะซ่อมแซม อันมีผลเป็นการทำลายเศรษฐกิจของชาติโดยส่วนรวมแล้วก็ยังคงก่อให้เกิดอันตรายร้ายแรงต่อผู้ขับขี่ยานพาหนะอื่นอีกด้วย ทั้งจำเลยกระทำความผิดเพื่อแสวงหาประโยชน์ส่วนตัวโดยไม่คำนึงถึงความสูญเสียที่จะเกิดตามมา จึงไม่มีเหตุที่จะรอลงโทษให้จำเลยและไม่มีเหตุที่จะไม่ริบรถยนต์บรรทุกของกลางที่จำเลยใช้กระทำความผิด” โปรดดูคำตัดสินในทำนองเดียวกัน คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1385/2530, 3604/2533, 4870/2533 เป็นต้น

¹⁹ ตัวอย่างคำพิพากษาศาลฎีกาที่วินิจฉัยในแนวทางนี้ เช่น 3537/2538, 1164/2539, 1512/2539, 2037/2539, 2074/2539, 2397/2539, 2402/2539, 2510/2539, 2530/2539, 6204/2539 เป็นต้น

²⁰ มาตรา 33 บัญญัติว่า “ในการริบทรัพย์สิน นอกจากศาลจะมีอำนาจริบตามกฎหมายที่บัญญัติไว้โดยเฉพาะแล้ว ให้ศาลมีอำนาจสั่งให้ริบทรัพย์สินดังต่อไปนี้ด้วย คือ

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

²¹ รายละเอียดโปรดดูรายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์

(3) การเยียวยาความเสียหายที่เกิดจากการบรรทุกน้ำหนักเกินมีข้อจำกัด เนื่องจากการฟ้องคดีละเมิด ผู้เสียหายจะต้องพิสูจน์ถึงความเสียหายที่เกิดจากการบรรทุกน้ำหนักเกิน แต่ด้วยลักษณะความเสียหายที่เกิดขึ้นไม่ใช่การพังทลายของผิวถนนแบบฉับพลันแต่เป็นความเสียหายที่ค่อย ๆ สะสมอยู่ภายในผิวและโครงสร้างถนน อันเป็นความเสียหายที่เกิดขึ้นทุกครั้งที่รถบรรทุกน้ำหนักเกินวิ่งผ่าน ดังนั้น การเรียกร้องค่าเสียหายตามหลักกฎหมายละเมิดต่อผู้ที่บรรทุกน้ำหนักเกินจึงแทบเป็นไปได้ ด้วยเหตุดังกล่าวความเสียหายทั้งหมดที่เกิดขึ้นต่อถนนและสะพานจึงถูกผลักให้ตกเป็นภาระความรับผิดชอบของรัฐทั้งหมด

ทั้งนี้ ความเสียหายต่อถนนและสะพานที่เกิดขึ้นแก่รัฐสามารถคำนวณได้จากมูลค่าความเสียหายของถนนต่อหนึ่งหน่วยน้ำหนักลงเพลาเทียบเท่า และจากมูลค่าความเสียหายของสะพานต่อหน่วยต่อหนึ่งหน่วยน้ำหนักบรรทุกรวมของรถ คูณกับค่าประมาณการของปริมาณน้ำหนักลงเพลาเทียบเท่า และน้ำหนักบรรทุกรวมของยวดยานที่อยู่ในโครงข่ายเส้นทางแต่บรรทุกน้ำหนักเกินพิกัดตามกฎหมาย

มูลค่าความเสียหายของถนน

พิจารณาการขนส่งสินค้าอยู่ในเส้นทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงชนบท โดยสมมติสัดส่วนการขนส่งในทางเส้นทางทั้ง 2 ประเภทเท่ากับ 70:30 (ทางหลวงแผ่นดิน: ทางหลวงชนบท) และสัดส่วนถนนลาดยางและถนนคอนกรีตในทางหลวง²² และสมมติปริมาณยวดยานรถบรรทุกเฉลี่ยต่อวันทั่วประเทศประมาณ 3,000 และ 250 คัน ในทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงชนบทตามลำดับ จะทำให้ประมาณได้ว่า อัตราความเสียหายเฉลี่ยของถนนในการขนส่งสินค้าภายในประเทศมีค่าประมาณ 0.328 บาท/ESALs-km เมื่อนำอัตราความเสียหายต่อหน่วยข้างต้นไปประมาณมูลค่าความเสียหายของถนนทั้งประเทศภายใต้ปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งปีคิดเป็นน้ำหนักสินค้าเท่ากับ 442.17 ล้านตัน หรือคิดเป็นการขนส่ง 187,330 ล้านตัน-ก.ม. (ซึ่งเท่ากับระยะทางการขนส่งเฉลี่ย 423.66 ก.ม.) โดยพิจารณาการขนส่งสินค้าที่ฝ่าฝืนบรรทุกน้ำหนักเกินพิกัดกฎหมายตามสัดส่วนและค่าน้ำหนักลงเพลาเทียบเท่า (ESALs) ตามข้อมูลการสุ่มตรวจซึ่งในภาคสนามดังตารางที่ 4 - 9 จะได้ว่าถนนจะเกิดความเสียหายทั้งสิ้นคิดเป็นมูลค่าเท่ากับ $0.0331 \times 442.17 \times 10^6 \times 423.66 \times 0.328 = 2,031$ ล้านบาท/ปี

มูลค่าความเสียหายของสะพาน

ข้อมูลจำนวนและความยาวรวมของสะพานที่อยู่ในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงและกรมทางหลวงชนบท²³ ในการศึกษานี้จะสมมติให้สะพานของทั้งกรมทางหลวงและกรมทางหลวงชนบทมีความสามารถในการรับน้ำหนักบรรทุกปลอดภัยเท่ากัน และมีค่าเท่ากับพิกัดตามกฎหมาย (ที่ระดับ Inventory rating = 1.0) การประมาณอัตราความเสียหายของสะพานได้พิจารณาเลือกใช้ค่าอัตราความเสียหายของสะพานที่เปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 70 ทำให้ได้ค่าอัตราความเสียหายของสะพานเท่ากับ 4.36 บาท/ ΔW -km

²² ที่มา: กระทรวงคมนาคม. (2558). เข้าถึงข้อมูลเมื่อ 17 ก.ค. 2560 จาก <http://www.news.mot.go.th/motc/portal/graph/np/index6.asp> * หมายเหตุ นับรวมผิวทางเคปซิลเป็นส่วนหนึ่งของถนนลาดยาง

²³ กรมทางหลวงและกรมทางหลวงชนบท

เมื่อนำอัตราความเสียหายต่อหน่วยข้างต้นไปประมาณมูลค่าความเสียหายของสะพานทั่วประเทศ ภายใต้ปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งปีเท่ากับ 442.17 ล้านตัน หรือคิดเป็นการขนส่ง 187,330 ล้านตัน-ก.ม. (ซึ่งเท่ากับระยะทางการขนส่งเฉลี่ย 423.66 ก.ม.) โดยพิจารณาการขนส่งสินค้าที่ฝ่าฝืนบรรทุกน้ำหนักเกินพิกัดกฎหมายตามสัดส่วนและค่าน้ำหนักส่วนเกินเกณฑ์พิกัดตามกฎหมาย (ΔW) ตามข้อมูลการสุ่มตรวจข้างในภาคสนาม และพิจารณาว่าในการขนส่งเกินพิกัดกฎหมายด้วยระยะทางเฉลี่ยดังกล่าว มีสะพานอยู่ในเส้นทางคิดเป็นระยะความยาวเท่ากับ $0.0109 \times 423.60 = 4.62$ กิโลเมตร ทำให้ได้สามารถประมาณความเสียหายต่อโครงสร้างสะพานทั้งสิ้นคิดเป็นมูลค่าเท่ากับ

$$0.1749 \times 442.17 \times 10^6 \times 4.62 \times 4.36 = 1,556 \text{ ล้านบาท/ปี}$$

มูลค่าความเสียหายรวม

เมื่อนำผลการประเมินข้างต้นมาประมาณการมูลค่าความเสียหายรวมของถนนและสะพานของประเทศ เนื่องจากการบรรทุกหนักเกินพิกัดกฎหมายตามปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งปีย้อนหลัง 5 ปี ระหว่างปี พ.ศ. 2553 – 2557 ตามสถิติปริมาณสินค้าทางถนนของสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม²⁴ จะได้มูลค่าความเสียหายรวมดังแสดงในตารางที่ 2 ซึ่งจะเห็นว่ารัฐต้องสูญเสียงบประมาณแผ่นดินเพื่อซ่อมแซมถนนและสะพานจากการบรรทุกเกินพิกัดกฎหมายทุกปี ปีละไม่ต่ำกว่า 3,000 ล้านบาท

ตารางที่ 1 มูลค่าความเสียหายของถนนและสะพานจากการบรรทุกเกินพิกัดกฎหมายช่วงเวลา 5 ปี

พ.ศ.	2553	2554	2555	2556	2557
ปริมาณสินค้า (ล้านตัน)	420.45	406.54	425.80	426.09	442.17
การขนส่ง (ล้านตัน-ก.ม.)	185,883	184,082	187,583	183,948	187,330
ระยะทางขนส่ง (ก.ม.)	442.11	452.80	440.54	431.72	423.66
ถนนเสียหาย (ล้านบาท)	2,015.57	1,996.04	2,034.00	1,994.59	2,031.26
สะพานเสียหาย (ล้านบาท)	1,479.70	1,430.74	1,498.54	1,499.53	1,556.14
มูลค่ารวม (ล้านบาท)	3,495.27	3,426.78	3,532.54	3,494.12	3,587.40

จากการพิจารณาผลการประมาณมูลค่าความเสียหายของถนนและสะพานเนื่องจากการบรรทุกน้ำหนักเกินพิกัดกฎหมายข้างต้น หากนำค่ามาคำนวณเฉลี่ยเป็นต้นทุนการขนส่งที่เพิ่มขึ้น จะพบว่า มีค่าคิดเป็นสัดส่วนเพียงเล็กน้อยเทียบกับต้นทุนด้านอื่น ๆ โดยหากพิจารณามูลค่าความเสียหายตามข้อมูลในปี พ.ศ. 2557 ซึ่งมีมูลค่าความเสียหายของทั้งถนนและสะพานเนื่องจากการบรรทุกเกินพิกัดกฎหมายเท่ากับ $2,031 + 1,556 = 3,587$ ล้านบาท/ปี จะคิดเป็นเพียงร้อยละ 0.4 มูลค่าการขนส่งสินค้าภายในประเทศ หรือคิดเป็นมูลค่าความเสียหายต่อเส้นทางคมนาคมเฉลี่ยเท่ากับ 0.11 บาท/ตัน-ก.ม.

²⁴ ข้อมูลจาก http://www.mot.go.th/statmot_road.html เข้าถึงข้อมูลเมื่อ 15 ก.ค. 2560

ซึ่งถือว่ามีความต่ำกว่าราคากลางค่าขนส่งสินค้าก่อสร้างที่กำหนดไว้ประมาณ 2.29 บาท/ตัน-ก.ม. (สำหรับราคาน้ำมัน 24.50 บาท/ลิตร) ค่อนข้างมาก จึงมีความเป็นไปได้สูงที่จะดึงดูดผู้ประกอบการขนส่งให้สนใจเลิกจ่ายส่วย แล้วหันมาเป็นฝ่ายรับภาระค่าซ่อมบำรุงถนนและสะพานตามน้ำหนักบรรทุกที่เกินพิกัดกฎหมายปัจจุบัน หากรัฐบาลจะมีนโยบายในการผ่อนปรนเกณฑ์พิกัดน้ำหนักที่ใช้บังคับอยู่ให้สูงขึ้น การศึกษากฎหมายต่างประเทศ พบว่า ในการบริหารจัดการและควบคุมการบรรทุกน้ำหนักเกินได้มีการนำหลักเรื่องผู้ก่อให้เกิดความเสียหายจะต้องเป็นผู้ที่แบกรับค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นหรือ Beneficiary Pay Principle มาใช้ด้วย เช่น ประเทศสหรัฐอเมริกา ทั้งนี้เนื่องจากการขนส่งโดยรถบรรทุกเป็นที่แพร่หลายและได้รับความนิยมมากในประเทศดังกล่าว การแข่งขันของผู้ประกอบการที่พยายามจะลดต้นทุนเพื่อเพิ่มผลกำไรทางธุรกิจ (Save costs and maximize profits) เป็นปัจจัยหนึ่งที่สร้างความเสียหายต่อถนนและสะพานอันส่งผลให้รัฐจะต้องนำเงินภาษีมาใช้จ่ายในการซ่อมแซมและบำรุงรักษา²⁵ จากการศึกษา พบว่า แทบจะทุกมลรัฐได้นำมาตรการเรื่องการจัดเก็บค่าธรรมเนียมสำหรับยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดมาใช้ หรือที่เรียกว่า Fee and Fine System เพราะปัญหาการบรรทุกน้ำหนักเกินนั้นโดยสภาพเป็นการกระทำที่ตอบสนองต่อระบบการแข่งขันในทางธุรกิจโดยสาเหตุของการฝ่าฝืนบรรทุกน้ำหนักเกินมาจากเหตุผลทางเศรษฐกิจ (Economic Incentive) ประกอบกับรัฐยอมรับข้อเท็จจริงที่ว่าธุรกิจการขนส่งโดยรถบรรทุกนั้นมีความสำคัญต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศ ด้วยเหตุดังกล่าวจึงมีแนวคิดที่ว่า ควรจะต้องสร้างสมดุลระหว่างความจำเป็นในการรักษาดูแลถนนหนทางและความจำเป็นในการสนับสนุนธุรกิจการขนส่งโดยการกำหนดมาตรการทางกฎหมายที่สมเหตุสมผลในการควบคุมการบรรทุกน้ำหนักเกิน (Reasonable and appropriate controls on overloading) โดยให้ผู้ประกอบการหรือผู้ขนส่งสามารถบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กำหนดได้ในระดับหนึ่ง (ตามหลักความสามารถในการรองรับน้ำหนักทางวิศวกรรม) แต่เขาจะต้องเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซม หรือบำรุงรักษาถนนที่เสียหายจากการแบกรับน้ำหนักเกินนั้นมากกว่าคนอื่น ๆ ในสังคมในรูปของการจ่ายค่าธรรมเนียมบรรทุกน้ำหนักเกิน²⁶ ส่วนผู้ที่ไม่ต้องการบรรทุกน้ำหนักเกินก็ยังคงสามารถบรรทุกได้ตามเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนดไว้โดยไม่ต้องมีภาระจ่ายค่าธรรมเนียมแต่อย่างใด เมื่อรัฐได้ค่าธรรมเนียมการบรรทุกน้ำหนักเกินมาแล้วก็จะนำเงินดังกล่าวมาใช้เพื่อซ่อมแซม บำรุงรักษาถนนและสะพานนั้น ๆ ดังนั้น การเก็บค่าธรรมเนียมนี้จึงมีผลเป็นการช่วยลดค่าใช้จ่ายของรัฐ การฝ่าฝืนบรรทุกน้ำหนักเกินโดยไม่จ่ายค่าธรรมเนียมจะต้องเสียค่าปรับเป็นจำนวนหลายเท่าของอัตราค่าธรรมเนียมและจะต้องรับโทษอื่น ๆ (Fine or Penalty) ตามที่กฎหมายของแต่ละมลรัฐกำหนดไว้ เช่น บางมลรัฐกำหนดโทษปรับทางอาญา²⁷ บางมลรัฐเพิ่มเติมโทษปรับทางแพ่ง²⁸ เป็นต้น

²⁵ 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), p.1

²⁶ 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, p.3.

²⁷ ตัวอย่างเช่นมลรัฐ Washington

²⁸ ตัวอย่างเช่นมลรัฐ Arizona

โดยสรุป ปัจจัยหลักที่สำคัญอันเอื้ออำนวยต่อการทุจริตในรูปแบบของการจ่ายส่วยมาจาก ระบบและรูปแบบของการตรวจชั่งน้ำหนักที่ปัจจุบันล้วนยังต้องมีเจ้าหน้าที่ทำการตรวจชั่ง การบังคับ หรือควบคุมอุปกรณ์การชั่งทั้งสิ้น ดังนั้น วิธีการป้องกันและแก้ไขปัญหาการทุจริตที่ตรงประเด็น คือ การลดปฏิสัมพันธ์และการใช้ดุลยพินิจของเจ้าหน้าที่ในกระบวนการตรวจชั่งน้ำหนักโดยนำเอา เทคโนโลยีระบบอัตโนมัติที่เหมาะสมมาปรับใช้ เพื่อให้การบังคับใช้หรือการปฏิบัติตามกฎหมายเป็นไป อย่างเท่าเทียมเสมอภาค ไม่เลือกปฏิบัติ ทั้งนี้ ต้องทำให้ระบบดังกล่าวดำเนินไปอย่างยุติธรรมโปร่งใส และสามารถตรวจสอบได้จากทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง โดยเทคโนโลยีการตรวจชั่งน้ำหนักยกเวยานด้วยระบบ อัตโนมัติที่จะนำมาใช้ ได้แก่

(1) เทคโนโลยีการตรวจชั่งน้ำหนักรถบรรทุกโดยใช้เครื่องชั่งน้ำหนักขณะเคลื่อนที่ความเร็วสูง (High-speed weigh-in-motion, HSWIM) อันเป็นเทคโนโลยีการชั่งน้ำหนักในขณะที่รถเคลื่อนที่ ผ่านแผ่นชั่งน้ำหนักที่ติดตั้งไว้ที่ผิวจราจร ซึ่งอุปกรณ์จะประกอบด้วยระบบชั่งน้ำหนักเพลารถ ระบบ บันทึกภาพรถและป้ายทะเบียนรถ และระบบสื่อสารกับแม่ข่าย โดยระบบชั่งน้ำหนักเพลารถอาจเป็น เทคโนโลยีชนิด Piezoelectric sensor หรือ Quartz-piezoelectric sensor หรือ Bending plate sensor หรือ Load cell sensor ระบบการตรวจชั่งนี้มีข้อดีตรงที่สามารถทำเป็นระบบอัตโนมัติได้ ที่ทำงานได้โดยไม่จำเป็นต้องมีเจ้าหน้าที่กำกับหรือควบคุม จึงช่วยแก้ปัญหาการเลือกปฏิบัติหรือการใช้ดุลยพินิจ ของเจ้าหน้าที่ได้ อีกทั้งยังสามารถตรวจชั่งรถทุกคันได้อย่างเท่าเทียมและรวดเร็ว ไม่ก่อให้เกิดปัญหา ต่อการจราจรหรืออุบัติเหตุเนื่องจากการหยุดหรือชะลอความเร็วรถ ประกอบกับมีราคาที่ไม่แพงเมื่อ เทียบกับระบบการตรวจชั่งแบบสถิตของด่านชั่งน้ำหนักถาวร อย่างไรก็ตาม เทคโนโลยีนี้มีข้อจำกัด คือความถูกต้องแม่นยำในการตรวจชั่งจะลดลงเนื่องจากผลจากแรงพลวัตของรถขณะเคลื่อนที่ (Dynamic load) ค่าความถูกต้องของน้ำหนักที่ได้จะมีความคลาดเคลื่อนสูงประมาณร้อยละ 10 - 30 ขึ้นอยู่กับ ชนิดแผ่นชั่งน้ำหนัก

(2) เทคโนโลยีการตรวจชั่งน้ำหนักยกเวยานชนิดติดตั้งใต้สะพาน (Bridge weigh-in-motion, BWIM) ระบบดังกล่าวเป็นการตรวจชั่งน้ำหนักรถบรรทุกขณะเคลื่อนที่โดยอาศัยการติดตั้งอุปกรณ์ วัดค่าความเครียด (Strain) ไว้มุมใต้สะพานทำให้สามารถวัดค่าความเครียดของสะพานเมื่อมียกเวยาน แล่นผ่านได้ พร้อมทั้งบันทึกภาพถ่ายรถบรรทุก ระบบดังกล่าวนี้สามารถทำให้เป็นระบบอัตโนมัติได้ แต่มีข้อจำกัดคือความถูกต้องแม่นยำในการตรวจชั่งจะลดลงบ้างเนื่องจากผลจากแรงพลวัตของรถ ขณะเคลื่อนที่ (Dynamic load) แต่สำหรับระบบการติดตั้งใต้สะพานที่มีช่วงความยาวตั้งแต่ 5 - 30 เมตร จะช่วยกรองและเฉลี่ยผลจากแรงพลวัตไปได้ในระดับหนึ่ง โดยทั่วไปค่าความคลาดเคลื่อนจะมีค่าน้อยกว่าร้อยละ 15 ซึ่งถือว่ามีความถูกต้องมากกว่าเทคโนโลยีการตรวจชั่งน้ำหนักรถบรรทุกโดยใช้ เครื่องชั่งน้ำหนักขณะเคลื่อนที่ความเร็วสูง (High-speed weigh-in-motion, HSWIM) นอกจากนี้ ยังมีข้อได้เปรียบ คือ การติดตั้งระบบตรวจชั่งน้ำหนักยกเวยานชนิดติดตั้งใต้สะพานจะไม่กระทบต่อ การจราจร และการเคลื่อนย้ายระบบไปติดตั้งที่อื่นเป็นไปได้ง่าย การบำรุงรักษาระบบมีค่าใช้จ่ายต่ำ

ที่สำคัญเทคโนโลยีการตรวจชั่งน้ำหนักยานชนิดติดตั้งได้สะพานเป็นระบบตรวจชั่งน้ำหนักยานเพียงประเภทเดียวที่รถบรรทุกจะไม่ทราบว่ามีติดตั้งระบบตรวจชั่งอยู่ที่สะพานไหนบ้าง เพราะระบบและอุปกรณ์หลักถูกติดตั้งอยู่ด้านใต้สะพานและเคลื่อนย้ายได้ง่าย ทำให้รถบรรทุกวางแผนหลบเลี่ยงได้ยาก

ทั้งนี้ การนำเทคโนโลยีดังกล่าวมาใช้ประกอบกับแนวคิดและหลักการทางกฎหมายจะทำให้สามารถแก้ไขปัญหาการทุจริตกรณีรถบรรทุกน้ำหนักเกินได้ อย่างไรก็ตาม เพื่อให้การแก้ไขปัญหาเป็นไปได้อย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืน จำเป็นจะต้องพิจารณาที่สาเหตุหรือต้นตอของการทุจริตในกรณีรถบรรทุกน้ำหนักเกินประกอบด้วย จากการศึกษาเห็นได้ว่าการทุจริตกรณีรถบรรทุกน้ำหนักนี้มีสาเหตุจากเกิดจากแรงจูงใจทางธุรกิจเป็นหลัก การทุจริตนี้ทำได้โดยง่ายเพราะมีปัจจัยสนับสนุนสำคัญคือข้อจำกัดของรูปแบบและระบบการตรวจชั่งน้ำหนัก

การศึกษาระบบการจัดการและการควบคุมการบรรทุกหนักในต่างประเทศ พบว่า ได้ปรากฏแนวคิดที่สามารถแก้ไขปัญหาได้อย่างมีประสิทธิภาพและนิยมใช้อย่างมากในสหรัฐอเมริกา คือ แนวคิดในการผลักภาระค่าใช้จ่ายในซ่อมบำรุงถนนและสะพานเนื่องจากการบรรทุกหนักให้เป็นของผู้บรรทุกหนักรับผิดชอบ อันเป็นไปตามหลักผู้ได้ประโยชน์เป็นผู้รับภาระ (Beneficiary Pay Principle) โดยจัดทำเป็นระเบียบในการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมในการอนุญาตให้บรรทุกน้ำหนักเกินพิกัดกฎหมายปกติ ตามอัตราน้ำหนักบรรทุกและระยะทางขนส่ง แต่ในบางกรณีก็อาจคิดจากน้ำหนักบรรทุกหรือระยะทางเพียงอย่างเดียวเพื่อความสะดวกในการจัดเก็บค่าธรรมเนียม

การประยุกต์แนวคิดนี้กับประเทศไทยอาจทำให้แรงจูงใจในการทุจริตลดลงหรือหมดไปจากสังคมไทยได้ หากอัตราค่าธรรมเนียมที่เรียกเก็บไม่สูงเกินไปและดึงดูดผู้ประกอบการที่จะพัฒนาประสิทธิภาพการขนส่งของตนโดยยอมชำระค่าธรรมเนียมเพิ่มขึ้นเพื่อกำไรธุรกิจที่มากขึ้น ทั้งนี้ จะต้องกำหนดรูปแบบการจัดเก็บค่าธรรมเนียมและระบบควบคุมให้รัดกุมเพื่อมิให้เกิดช่องโหว่หรือช่องทางในการเรียกรับผลประโยชน์ที่มีขอบด้วยกฎหมาย เนื่องจากแนวคิดในการจัดเก็บค่าธรรมเนียมการบรรทุกน้ำหนักเกินนี้เป็นแนวคิดที่ค่อนข้างใหม่ในสังคมไทย ดังนั้นคณะผู้วิจัยจึงได้ศึกษารวบรวมปัญหาและสัมภาษณ์ผู้เกี่ยวข้องในการประยุกต์แนวคิดนี้ ซึ่งพบว่า มีประเด็นปัญหาทั้งทางวิศวกรรมทางกฎหมาย และเศรษฐศาสตร์ที่จำเป็นต้องกล่าวถึงดังนี้

(1) ความสามารถในการรองรับน้ำหนักของถนนและสะพาน

การนำแนวคิดเรื่องการจัดเก็บค่าธรรมเนียมรถบรรทุกน้ำหนักเกินมาใช้ นั้น ก่อให้เกิดประเด็นคำถามที่สำคัญประการแรกคือเรื่องความสามารถในการรองรับน้ำหนักที่เพิ่มขึ้นของถนนและสะพาน คำถามดังกล่าวมีความสำคัญอย่างยิ่งเนื่องจากเกี่ยวข้องกับความปลอดภัยของผู้ใช้ถนนทั่วไป ซึ่งประเด็นทางวิศวกรรมนี้สามารถยืนยันถึงความเหมาะสมและปลอดภัยในการใช้งานทั้งถนนและสะพานจากข้อเท็จจริงที่ประเทศสหรัฐอเมริกาที่เป็นต้นแบบของมาตรฐานที่ประเทศไทยใช้ออกแบบก่อสร้างถนนหลายมลรัฐอนุญาตให้รถบรรทุกหนักเกินพิกัดกฎหมายโดยมีเกณฑ์น้ำหนักบรรทุกตามการออกแบบ

ใช้ถนนได้อย่างถูกต้อง ดังปรากฏในตารางที่ 3 ที่แสดงเกณฑ์น้ำหนักบรรทุกทุกที่ใช้ออกแบบสะพาน พิกัดน้ำหนักตามกฎหมาย และน้ำหนักบรรทุกที่อนุญาต ในประเทศสหรัฐอเมริกา หากบรรทุกเกินพิกัดที่กฎหมายกำหนด ผู้บรรทุกจะต้องชำระค่าธรรมเนียมการบรรทุกหนักเกิน นอกจากนี้ผลการทดสอบถนนด้วยวิธีเร่งผล (Accelerated pavement test, APT) โดยการเพิ่มน้ำหนักล้อหรือเพลารถให้หนักกว่าปกติถึง 2 - 3 เท่าตัว ก็บ่งบอกถึงความสามารถในการรองรับน้ำหนักบรรทุกที่มากขึ้นของถนนได้ เพียงแต่จะมีผลต่ออายุการใช้งานที่สั้น สำหรับโครงสร้างสะพานที่มักเป็นห่วงกันถึงความปลอดภัย เพราะหากอุบัติเหตุก็จะกระทบต่อชีวิตผู้ใช้รถยนต์นั้น ผลการทดสอบสะพานที่มีช่วงความยาว (span length) ระหว่าง 5 - 10 เมตร ซึ่งเป็นรูปแบบสะพานที่อ่อนแอด้วยรถบรรทุกหนักของกรมทางหลวงชนบท (กรมทางหลวงชนบท, 2555) พบว่าสะพานสามารถรองรับน้ำหนักบรรทุกได้เพิ่มขึ้นอีกมากกว่า 2 เท่าตัวโดยยังคงความปลอดภัยตามเกณฑ์มาตรฐานของสหรัฐอเมริกา AASHTO (แม้โครงสร้างหลักของสะพานสามารถรับน้ำหนักได้ แต่ส่วนพื้นสะพานอาจต้องปรับเพิ่มความแข็งแรงขึ้นบ้าง)

กล่าวโดยสรุป คือ ทั้งถนนและสะพานของไทยมีความสามารถรับน้ำหนักบรรทุกได้สูงกว่าพิกัดกฎหมายที่ประกาศใช้ได้อย่างปลอดภัยตามเกณฑ์มาตรฐานสากล แต่การเพิ่มพิกัดน้ำหนักบรรทุกจะส่งผลให้ถนนและสะพานเสื่อมสภาพได้รวดเร็วขึ้น ซึ่งหากรัฐสามารถเรียกเก็บค่าธรรมเนียมเพื่อมาชดเชยผลของการเสื่อมสภาพดังกล่าวได้เต็มจำนวนก็น่าจะเป็นสิ่งที่ทุกฝ่ายยอมรับได้

ทั้งนี้ การอนุญาตให้บรรทุกน้ำหนักเกินกว่าพิกัดที่กฎหมายกำหนดจะต้องมีการกำหนดเพดานของน้ำหนักที่จะอนุญาตให้บรรทุกได้โดยพิจารณาตามเกณฑ์ความเหมาะสมและปลอดภัยในทางวิศวกรรมประกอบกับความคุ้มค่าในเชิงเศรษฐกิจด้านการบำรุงซ่อมแซมถนนและสะพาน โดยต้องมีการทดสอบและประเมินความสามารถรับน้ำหนักบรรทุกแท้จริงของสะพานตลอดเส้นทางนั้นก่อน เพื่อให้เกิดความมั่นใจในความมั่นคงแข็งแรงและความปลอดภัยในการใช้งาน

ตารางที่ 3 เกณฑ์น้ำหนักบรรทุกทุกที่ใช้ออกแบบสะพาน พิกัดน้ำหนักตามกฎหมาย และน้ำหนักบรรทุกที่อนุญาตของประเทศสหรัฐอเมริกาและไทย

	Truck Load for Bridge Design		Legal Limit	Routine Permit	Special Permit
USA ¹	AASHTO LFD (1944-2007) AASHTO LRFD (2007-present)	32.7 ton (HS20) 35-42 ton (HL93)	36 - 53 tons ²	45 - 59 tons	68 - 100 tons
Thailand	AASHTO LFD (1994-2015) AASHTO LRFD (2015-present)	42.5 ton (HS20 x 1.30) 35-42 ton (HL93)	25 - 50.5 tons	-	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) ความคุ้มค่าและอัตราค่าธรรมเนียมที่เรียกเก็บ

การจัดเก็บค่าธรรมเนียมการบรรทุกน้ำหนักเกินนี้จะสามารถนำมาใช้ได้จริงหรือไม่นั้น จำเป็นจะต้องพิจารณาประเด็นเรื่องอัตราค่าธรรมเนียมที่จะเรียกเก็บ เพราะหากอัตราค่าธรรมเนียมสูงจนผู้ประกอบการไม่สามารถแบกรับได้ แนวคิดดังกล่าวย่อมไม่อาจนำมาใช้ได้จริง ในประเด็นดังกล่าวนี้ เมื่อพิจารณาในภาพรวมของข้อมูลปริมาณการขนส่งสินค้าภายในประเทศ (ปี 2558) จำนวน 442.17 ล้านตัน โดยมีระยะทางขนส่งเฉลี่ยเท่ากับ 423.6 กม. หากสมมติให้ความต้องการการขนส่งเกินพิกัดกฎหมายปกติเป็นไปตามข้อมูลการตรวจชั่งน้ำหนักขบวนด้วยเทคโนโลยี Bridge Weigh-in-motion, BWIM ที่ตรวจพบจำนวนรถที่บรรทุกฝ่าฝืนพิกัดกฎหมายจำนวนร้อยละ 7 จะได้ว่าต้องสูญเสียงบประมาณซ่อมบำรุงถนนและสะพานเนื่องจากการขนส่งที่ฝ่าฝืนกฎหมายนี้ทั้งปี คิดเป็นเงิน 3,587 ล้านบาท ซึ่งหากผลกระทบการซ่อมแซมนี้ทั้งหมดให้เฉพาะรถบรรทุกที่บรรทุกเกินพิกัดที่กฎหมายกำหนด จะได้อัตราค่าธรรมเนียมที่รัฐควรเรียกเก็บคิดเป็นเงิน 0.11 บาท/ตัน-กม. หรือเทียบเป็นร้อยละ 5 - 8 ของราคาค่าขนส่งในปัจจุบัน อัตราค่าธรรมเนียมนี้อาจมีมูลค่าใกล้เคียงกับมูลค่าวงเงินช่วยเหลือทางหลวงที่ประมาณการไว้ราว 3,000 - 5,000 ล้านบาทต่อปี (ประมาณจากเงินช่วยเหลือ 2,500 บาท/คัน/เดือนของจำนวนรถบรรทุกใหญ่ที่อยู่ในระบบการขนส่งประมาณ $0.6 \times 463,866$ คัน และสมมติจำนวนร้อยละ 40 ที่จ่ายช่วยเหลือ) ทำให้คาดการณ์ได้ว่าหากดำเนินมาตรการเก็บค่าธรรมเนียมบรรทุกน้ำหนักก็จะไม่ส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการและผู้เกี่ยวข้องในแง่เพิ่มต้นทุนธุรกิจการขนส่งนัก แต่จะมีผลในเชิงกำจัดขบวนการทุจริตที่มีอยู่ เพราะผู้ประกอบการสามารถขนส่งได้ในลักษณะที่ใกล้เคียงเดิม จึงมีต้นทุนที่ไม่แตกต่างจากเดิมนัก ทำให้สามารถคิดค่าขนส่งในอัตราเดิมได้²⁹ จากข้อมูลดังกล่าวข้างต้นจึงน่าจะเชื่อได้ว่าแนวคิดการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมรถบรรทุกน้ำหนักเกินพิกัดกฎหมายปกติจะได้รับการยอมรับและสนับสนุนจากฝ่ายกลุ่มธุรกิจผู้ประกอบการขนส่ง

(3) ความเหมาะสมและความเป็นไปได้ของการนำแนวคิดการจัดเก็บค่าธรรมเนียมบรรทุกน้ำหนักเกินมาใช้

แนวคิดในการจัดเก็บค่าธรรมเนียมบรรทุกน้ำหนักเกินนี้อาจก่อให้เกิดข้อกังวลว่า จะถือว่าเป็นการยอมรับให้มีการกระทำผิดได้หรือไม่ ในประเด็นนี้ สามารถตอบได้ว่าการจัดเก็บค่าธรรมเนียมบรรทุกน้ำหนักเกินไม่ถือว่าเป็นการยอมรับให้มีการกระทำความผิดแต่อย่างใด เหตุเพราะพิกัดน้ำหนักบรรทุกถูกใช้เป็นเกณฑ์ในการกำหนดค่าน้ำหนักสูงสุดของขบวนแต่ละประเภทที่กฎหมายยอมให้ใช้ถนนได้อย่างถูกต้อง ถูกกำหนดโดยหลักเกณฑ์ทางวิศวกรรมซึ่งโดยปกติจะยึดตามพิกัดน้ำหนักที่ใช้ในการออกแบบก่อสร้าง เพื่อให้การใช้งานเป็นไปตามที่คาดการณ์ กล่าวคือ ปลอดภัย ไม่วิบัติเสียหาย และมีอายุการใช้งานที่ไม่สั้นจนเกินไป การเพิ่มพิกัดน้ำหนักมากขึ้นอย่างเหมาะสมไม่ได้ทำให้ถนนและสะพานได้รับความเสียหายอย่างร้ายแรง เป็นเพียงการเสื่อมสภาพที่รวดเร็วขึ้น ซึ่งหากผลของการเสื่อมสภาพ

²⁹ รายละเอียดของแบบจำลองการคำนวณมูลค่าและการวิเคราะห์ผลทางเศรษฐศาสตร์โปรดดูในรายงานฉบับสมบูรณ์

ที่เพิ่มขึ้นนี้ได้รับการชดเชยก็ไม่ควรถือเป็นการก่อให้เกิดความเสียหายต่อทรัพย์สินของรัฐ การเพิ่มพิกัดน้ำหนักมากขึ้นจึงเป็นเรื่องการบริหารจัดการการใช้ถนนและสะพานสาธารณะให้เกิดประโยชน์สูงสุด มีความคุ้มค่าและมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

นอกจากนี้ หากพิจารณาให้ถี่ถ้วนจะพบว่า การกระทำความผิดฐานบรรทุกน้ำหนักเกินพิกัดที่กฎหมายกำหนดนั้นมิใช่เป็นความผิดแบบ Mala In Se หรือการกระทำที่เป็นความผิดในตัวของมันเอง เพราะความผิดแบบ Mala In Se นี้ไม่ว่าจะกระทำในสถานที่ใด ยุคสมัยใด เวลาใดและโดยผู้ใดก็ตามก็จะเป็นความผิดเสมอ Mala In Se นี้มักเป็นการกระทำที่ขัดต่อข้อห้ามทางศาสนาหรือศีลธรรมหรือเป็นสิ่งที่ไม่พึงปฏิบัติในทางจารีตประเพณี เช่น การฆ่าผู้อื่น ทำร้ายร่างกาย ช่มชู้ หมิ่นประมาท เป็นต้น ในทางตรงข้ามความผิดฐานบรรทุกน้ำหนักเกินนี้ถือเป็นการกระทำความผิดแบบ Mala Prohibita หรือความผิดที่กฎหมายกำหนดให้เป็นความผิดนั่นเอง โดย Mala Prohibita นี้อาจแตกต่างกันไปตามเงื่อนไขต่าง ๆ ตามแต่รัฐจะกำหนด โดยเกณฑ์พิกัดน้ำหนักบรรทุกตามกฎหมายเป็นเกณฑ์ที่มีการปรับเปลี่ยนแปลงไปตามความเหมาะสมในแต่ละช่วงเวลา เช่น แต่เดิมกฎหมายไทยกำหนดเกณฑ์พิกัดน้ำหนักตามกฎหมายสำหรับรถบรรทุกสิบล้อไว้ที่ 21 ตัน ต่อมาได้ปรับเพิ่มเป็น 23 ตัน 25 ตัน และ 28 ตัน ก่อนที่จะปรับลดลงเป็น 25 ตัน โดยเหตุของการปรับเปลี่ยนพิกัดนั้นได้อ้างเรื่องความไม่คุ้มค่าทางเศรษฐกิจ ดังนั้นเห็นได้ชัดเจนว่าเกณฑ์พิกัดน้ำหนักนี้เป็นเรื่องที่กำหนดได้แตกต่างกันไปตามนโยบายของรัฐในแต่ละช่วงเวลา โดยพิจารณาตามหลักเกณฑ์ทางวิศวกรรมประกอบกับความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจและความปลอดภัย ดังนั้น การยอมให้บรรทุกเกินพิกัดที่กฎหมายกำหนดไว้ในปัจจุบัน (ภายใต้ความสามารถในการรับน้ำหนักตามหลักวิศวกรรมและความปลอดภัย) จึงเป็นเรื่องของการบริหารจัดการมิใช่เป็นการทำให้สิ่งที่ผิดกฎหมายกลายเป็นสิ่งที่ถูกกฎหมายแต่อย่างใด

(4) ความเป็นไปได้ในทางกฎหมายของการนำแนวคิดการจัดเก็บค่าธรรมเนียมมาใช้ในประเทศไทย

แนวคิดเรื่องการจัดเก็บค่าธรรมเนียมการบรรทุกน้ำหนักเกินพิกัดเป็นแนวคิดใหม่ที่ไม่เคยนำมาใช้ในประเทศไทย ทั้งนี้ พ.ร.บ.ทางหลวงฯ ก็ไม่เปิดช่องให้เรียกเก็บเงินหรือค่าธรรมเนียมการใช้ถนนหรือสะพานไว้ อย่างไรก็ตาม แนวคิดดังกล่าวสามารถนำมาใช้บังคับได้โดยผ่าน พ.ร.บ.กำหนดค่าธรรมเนียมการใช้ยานยนต์บนถนนและสะพาน พ.ศ. 2497 เนื่องจากเป็นกฎหมายที่มีวัตถุประสงค์ในการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมจากยานพาหนะเพื่อนำเงินมาซ่อมบำรุงถนนและสะพาน³⁰ โดยกฎหมายให้อำนาจรัฐมนตรีกระทรวงคมนาคมประกาศกฎกระทรวงเพื่อกำหนดเส้นทาง ประเภทยาน และ

³⁰ มาตรา 6 บัญญัติว่า “เงินค่าธรรมเนียมการใช้ยานยนต์บนทางหลวงหรือสะพานที่เก็บได้และเงินค่าปรับเนื่องจากการกระทำความผิดตามความในพ.ร.บ. นี้จะนำไปใช้ได้เฉพาะกับทางหลวงและสะพานที่ต้องเสียค่าธรรมเนียมในกรณีดังต่อไปนี้

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

อัตราค่าธรรมเนียมที่จะเรียกเก็บ (มาตรา 4)³¹ ดังนั้น แนวคิดการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมการบรรทุกน้ำหนักเกินเพื่อชดเชยการเสื่อมสภาพของถนนและสะพาน โดยการนำเงินที่เรียกเก็บได้เข้ากองทุนและนำมาใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงถนนและสะพานเส้นทางนั้น ๆ จึงสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของกฎหมายฉบับนี้ แม้จะมีการตั้งข้อสังเกตจากผู้เกี่ยวข้องเกี่ยวกับกฎหมายฉบับนี้อาจมีข้อจำกัดว่าควรใช้เฉพาะกับถนนสายทางเลือกเท่านั้น³² แต่เมื่อได้ศึกษาถึงความจำเป็นมาและเจตนารมณ์ของกฎหมายแล้วไม่พบข้อจำกัดดังกล่าวแต่อย่างใด³³ โดยการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมรถบรรทุกหนักนี้สามารถใช้กับถนนสายทางหลักได้แต่ไม่ได้เป็นภาคบังคับ หากแต่เป็นภาคสมัครใจที่เฉพาะรถที่ประสงค์จะบรรทุกเกินจะถูกเรียกเก็บค่าธรรมเนียม ในขณะที่รถบรรทุกปกติอื่นรวมถึงรถยนต์อื่น ๆ ไม่จำเป็นต้องจ่ายค่าธรรมเนียมการใช้ถนนหรือสะพานแต่อย่างใด ดังนั้นจึงไม่กระทบสิทธิต่อการใช้นถนนทางตามปกติของยานพาหนะอื่น ๆ ทั่วไปแต่อย่างใด

อย่างไรก็ดี แม้จะมีประกาศกฎกระทรวงเพื่อเรียกเก็บค่าธรรมเนียมกับรถบรรทุกในเส้นทางที่กำหนดตาม พ.ร.บ.กำหนดค่าธรรมเนียมฯ แต่การบรรทุกหนักก็ยังอยู่ในบังคับของพิกัดน้ำหนักตาม พ.ร.บ.ทางหลวงฯ ดังนั้น จึงจำเป็นต้องปรับปรุงประกาศผู้อำนวยการทางหลวงให้สอดคล้องกับการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมข้างต้น ตัวอย่างเช่น มีประกาศเพิ่มพิกัดรถบรรทุกกึ่งพ่วง 16 เพลาให้บรรทุกได้สูงสุดเป็น 65 ตัน จากปัจจุบันที่กำหนดไว้ที่ 50.5 ตัน และมีกฎกระทรวงที่เรียกเก็บค่าธรรมเนียมเฉพาะรถบรรทุกกึ่งพ่วงที่บรรทุกหนักเกินกว่า 50.5 ตัน เช่นนี้ก็จะมีผลทำให้รถบรรทุกกึ่งพ่วงที่หนักกว่า 50.5 ตันต้องชำระค่าธรรมเนียมตามอัตราที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง แต่หากบรรทุกเกิน 65 ตัน รถบรรทุกคันนอกจากจะต้องชำระค่าธรรมเนียมและค่าปรับตาม พ.ร.บ. กำหนดค่าธรรมเนียมฯ (มาตรา 7)³⁴ แล้ว ยังจะถือว่าฝ่าฝืนประกาศของผู้อำนวยการทางหลวงตาม พ.ร.บ. ทางหลวงฯ มีความผิดตามกฎหมายโดยมีโทษทางอาญาอีกด้วย

³¹ มาตรา 4 แก้ไขเพิ่มเติมโดย พ.ร.บ.กำหนดค่าธรรมเนียมการใช้นายยนต์บนทางหลวงและสะพาน (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2516 บัญญัติว่า “ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย หรือผู้ที่ได้รับมอบหมาย มีอำนาจแต่งตั้งพนักงานเจ้าหน้าที่เพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้ในส่วนที่เกี่ยวกับราชการของกระทรวงนั้น

ให้พนักงานเจ้าหน้าที่ที่ได้รับการแต่งตั้งตามวรรคหนึ่ง เป็นเจ้าพนักงานตามประมวลกฎหมายอาญา และให้มีอำนาจดังต่อไปนี้”

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

³² การประชุมเพื่อรับฟังความคิดเห็นโครงการวิจัยเรื่อง “แนวทางป้องกันและแก้ปัญหาการทุจริต: ศึกษากรณีรถบรรทุกน้ำหนักเกินพิกัดที่กฎหมายกำหนด” จัดเมื่อวันที่ 6 กันยายน 2560 เวลา 9.00-12.00 ณ ห้องประชุม เลอ นัวร์ โรงแรมโนโวเทล กรุงเทพฯ

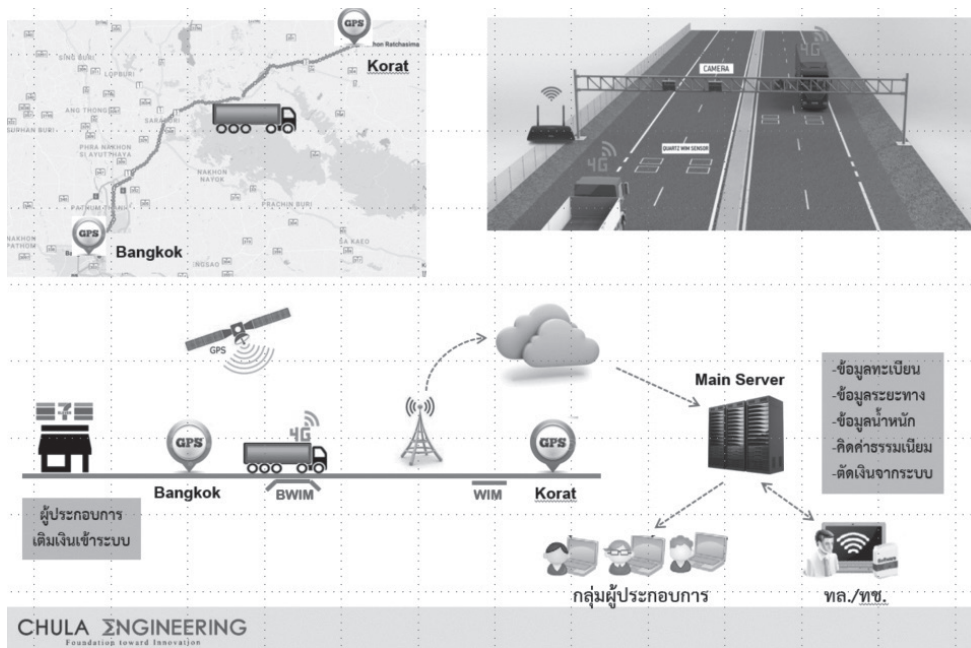
³³ โปรดดู รายงานการประชุมคณะกรรมการการวิสามัญพิจารณาร่าง พ.ร.บ.กำหนดค่าธรรมเนียมการใช้นายยนต์บนถนนและสะพาน (ฉบับ...) พ.ศ. 2548 (วุฒิสภา) ครั้งที่ 5 วันอังคารที่ 29 เมษายน 2546, หน้า 116 และ รายงานการประชุมคณะกรรมการการวิสามัญพิจารณาร่าง พ.ร.บ.กำหนดค่าธรรมเนียมการใช้นายยนต์บนถนนและสะพาน (ฉบับ...) พ.ศ. 2548 วันอังคารที่ 25 มีนาคม 2546 (วุฒิสภา), หน้า 25.

³⁴ มาตรา 7 บัญญัติว่า “บุคคลใดใช้นายยนต์บนทางหลวงหรือสะพานโดยเจตนาหลีกเลี่ยงไม่เสียค่าธรรมเนียมตามความในพระราชบัญญัตินี้หรือฝ่าฝืนคำสั่งตามความในมาตรา 4(2) มีความผิดต้องระวางโทษปรับเป็นจำนวนสิบเท่าของอัตราค่าธรรมเนียมที่กำหนดในกฎกระทรวง”

คณะผู้วิจัยเสนอแนวทางในการแก้ไขปัญหา โดยการนำเอาเทคโนโลยีการตรวจชั่งน้ำหนัก ยวดยานระบบอัตโนมัติ WIM และ BWIM มาใช้ควบคู่กับแนวคิดในเรื่องการจัดเก็บค่าธรรมเนียม การบรรทุกน้ำหนักเกินตามหลักผู้ได้ประโยชน์เป็นผู้รับภาระ หรือ Beneficiary Pay Principle

ทั้งนี้ กระบวนการทางเทคนิคของการนำแนวคิดเรื่องการจัดเก็บค่าธรรมเนียมฯ มาใช้ย่อมสามารถ กระทำได้ เนื่องจากปัจจุบันกรมการขนส่งทางบกได้กำหนดให้รถบรรทุกทุกคันต้องติดตั้งระบบ GPS จึงสามารถเชื่อมโยงข้อมูลเข้ากับระบบตรวจชั่งน้ำหนักเพื่อนำข้อมูลที่ได้อมาวิเคราะห์หาอัตรา ค่าธรรมเนียมที่จะเรียกเก็บตามน้ำหนักบรรทุกและระยะทางได้อย่างเหมาะสมและเป็นธรรม

แผนภาพที่ 1 แผนผังการทำงานของระบบตรวจชั่งและเรียกเก็บค่าธรรมเนียมรถบรรทุกหนักแบบ อัตโนมัติ



ข้อเสนอเรื่องการใช้เทคโนโลยีตรวจชั่งยวดยานระบบอัตโนมัติร่วมกับการจัดเก็บค่าธรรมเนียม สามารถแสดงรายละเอียดได้ดังแผนผังที่ปรากฏในแผนภาพที่ 1 โดยจะติดตั้งระบบชั่งน้ำหนักแบบ อัตโนมัติเทคโนโลยี Weigh-in-motion (อันประกอบด้วย HS-WIM ชนิดติดตั้งที่ผิวทาง และ B-WIM ชนิดติดตั้งใต้สะพาน) ไว้ในเส้นทางสายหลักที่มีการขนส่งสินค้าจำนวนมากหรือสายที่มีการบรรทุก น้ำหนักเกินพิกัดกฎหมาย ที่ประกาศตามพระราชบัญญัติค่าธรรมเนียมฯ และพระราชบัญญัติทางหลวงฯ ทำให้ยานพาหนะทุกคันบนถนนสายดังกล่าวจะถูกชั่งน้ำหนักอย่างเท่าเทียมและไม่เลือกปฏิบัติ เฉพาะแต่ยวดยานประเภทรถบรรทุกที่มีน้ำหนักเกินเกณฑ์ขั้นต่ำที่จะเสียค่าธรรมเนียม จะถูกบันทึก ค่าน้ำหนักเพลา น้ำหนักบรรทุกรวม ระยะห่างเพลา ความเร็ว วันเวลา ตำแหน่งการตรวจชั่ง ข้อมูล


ทะเบียนรถ (ได้จาก License Plate Camera + ข้อมูล GPS ของกรมการขนส่งทางบก) เลขทะเบียน ผู้ขับขี่ และภาพถ่าย (4 - 5 รูป) เข้าสู่ระบบฐานข้อมูลน้ำหนักบรรทุกกลาง ในทุกครั้งที่รถแล่นผ่านด่านชั่งน้ำหนัก (อาจจะกำหนดการติดตั้งด่านชั่งแบบ WIM นี้ทุก ๆ ระยะห่าง 50 ก.ม.) พร้อมทั้งเชื่อมโยงเส้นทางและระยะทางการวิ่งของรถบรรทุกหนักแต่ละคันจากฐานข้อมูลของกรมการขนส่งทางบก ซึ่งฐานข้อมูลกลางนี้จะทำหน้าที่วิเคราะห์อัตราค่าธรรมเนียมที่จะเรียกเก็บจากรถบรรทุกหนักที่เข้าข่ายต้องชำระค่าธรรมเนียมตามข้อมูลน้ำหนักบรรทุกและระยะทางขนส่งที่บันทึกได้ ในทางปฏิบัติเพื่อเพิ่มความสะดวกให้แก่ผู้ประกอบการและลดค่าใช้จ่ายในการจัดเก็บ การเรียกเก็บค่าธรรมเนียมอาจใช้ระบบชำระเงินก่อนหน้าเช่นเดียวกับบัตร Easy Pass ในกรณีนี้ ระบบฐานข้อมูลน้ำหนักบรรทุกกลางจะตัดยอดเงินตามอัตราที่คำนวณได้ของรถบรรทุกแต่ละคันทันทีที่หลังผ่านการตรวจทานด้วยเจ้าหน้าที่แล้วทำการแจ้งรายละเอียดการคิดอัตราค่าธรรมเนียมไปยังเจ้าของรถหรือผู้ประกอบการตามข้อมูลที่ได้อัดทะเบียนไว้กับระบบ เพื่อตรวจสอบและโต้แย้งหากมีความผิดพลาดและเพื่อเติมเงินเข้าระบบเพิ่มเติมเมื่อมียอดเงินคงเหลือน้อยลง

ทั้งนี้ ข้อเสนอของการจัดเก็บค่าธรรมเนียมเป็นไปตามแนวคิดเรื่อง หลัก Beneficiary Pay Principle ที่หลักการในการซ่อมบำรุงถนนและสะพานที่เสื่อมสภาพอันเป็นผลมาจากรถบรรทุกหนักไปสู่ผู้ที่บรรทุกหนักนั้นในรูปของการเก็บค่าธรรมเนียม โดยค่าธรรมเนียมนี้จะถูกนำเข้ากองทุนเพื่อการบำรุงรักษาทางหลวง เพื่อนำไปซ่อมบำรุงถนนและสะพานในสายทางที่มีการบรรทุกหนักโดยไม่ต้องใช้งบประมาณแผ่นดินอันถือเป็นเงินจากภาษีของทุกคน อย่างไรก็ตาม ก่อนที่จะนำแนวคิดดังกล่าวมาใช้จะต้องทำการสำรวจความแข็งแรงของสะพานทุกแห่งในเส้นทางก่อนปรับเพิ่มพิกัดน้ำหนักเพื่อให้เกิดความมั่นใจในการใช้งานของยานยนต์อย่างปลอดภัยตามเกณฑ์มาตรฐานสากล


ในส่วนของกฎหมายที่จะใช้ในการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมนั้นเห็นควรเสนอให้ใช้ พระราชบัญญัติกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้นายยนต์บนถนนและสะพาน พ.ศ. 2497 ร่วมกับ พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 เพื่อให้เห็นการทำงานของมาตรการที่นำเสนอได้ชัดเจนขึ้น จึงได้จำลองตัวอย่างการขนส่งเหล็กก่อสร้างน้ำหนักรวม 500 ตัน จากกรุงเทพฯ ไปส่งยังจังหวัดนครราชสีมา (ระยะทาง 250 ก.ม.) ด้วยรถบรรทุกกึ่งพ่วง หากดำเนินมาตรการตามที่นำเสนอโดยสมมติให้มีประกาศเพิ่มพิกัดน้ำหนักเป็น 65 ตัน และออกกฎกระทรวงเรียกเก็บค่าธรรมเนียมในอัตรา 0.11 บาท/ตัน-ก.ม. สำหรับรถบรรทุกกึ่งพ่วงที่หนัก 50.5 - 65 ตัน แต่จะเพิ่มอัตราเรียกเก็บเมื่อมีน้ำหนักรวมเกิน 65 ตัน (ในกรณีตัวอย่างนี้สมมติค่าธรรมเนียมเพิ่มอีก 2 เท่า) ซึ่งสามารถแจกแจงได้ดังแผนภาพที่ 2 จากรูปจะเห็นได้อย่างชัดเจนว่าผลของการดำเนินมาตรการที่นำเสนอจะช่วยให้ผู้ประกอบการพยายามขนส่งสินค้าด้วยน้ำหนักบรรทุกใกล้เคียงเกณฑ์พิกัดใหม่ที่ปรับสูงขึ้น ในกรณีตัวอย่างคือที่ 60 ตัน เพราะเมื่อรวมต้นทุนการขนส่งและค่าธรรมเนียมที่ต้องชำระจำนวน 6,200 บาทแล้วจะมีกำไรเพิ่มขึ้นมากกว่าการขนส่งตามเกณฑ์พิกัดเดิมที่ 50.5 ตันอีกประมาณร้อยละ 4 แต่เมื่อฝ่าฝืนบรรทุกน้ำหนักเกินพิกัดกฎหมายที่ 65 ตัน ก็จะมีกำไรลดลงหรืออาจขาดทุนได้หากบรรทุกหนักเกินพิกัดมาก ๆ

แผนภาพที่ 2 ตัวอย่างการคำนวณต้นทุนค่าขนส่งและอัตราค่าธรรมเนียมตามมาตรการที่นำเสนอ


ขนส่งเหล็กเส้น 500 ตัน




กรุงเทพ







250 ก.ม.



โคราช



0.328 บาท/ESALs-km
สะพานเท่ากับ 4.36 บาท/ Δ W-km

จำนวนเที่ยว	ทางหลวง	ค่าธรรมเนียม	ค่าขนส่ง	ต้นทุน	FEE	ADD(2X)	กำไร
 50.5 ตัน = 500/25 = 20	YES	YES	176,200	147,500	-	-	28,700 (16%)
 60 ตัน = 500/35 = 14.3	YES	YES	176,200	134,500	6,200	-	35,500 (20%)
 75 ตัน = 500/50 = 10	NO	YES	176,200	115,500	16,100	32,200	12,400 (7%)
 100 ตัน = 500/70 = 7.1	NO	YES	176,200	83,000	41,300	82,600	-30,700 (-17%)

ทั้งนี้ การดำเนินมาตรการเก็บค่าธรรมเนียมรถบรรทุกหนักนี้จะก่อให้เกิดประโยชน์ต่อประเทศชาติโดยรวมและประโยชน์ต่อเอกชนในหลายด้าน เนื่องจากแนวคิดดังกล่าวมุ่งเน้นการรักษาสมดุลระหว่างประโยชน์ของรัฐในแง่ของการรักษาสภาพถนนหนทางและสะพานมิให้เสียหายเพราะการบรรทุกน้ำหนักเกินพิกัด และประโยชน์ในทางเศรษฐกิจโดยมีผลช่วยเหลือผู้ประกอบการที่มีความจำเป็นในการบรรทุกน้ำหนักเกินโดยเปิดโอกาสให้เขาสามารถบรรทุกน้ำหนักเกินได้ (ภายใต้เงื่อนไขความสามารถในการรองรับน้ำหนักของถนนและสะพานตามหลักวิศวกรรม) หากเขาเป็นผู้มีส่วนร่วมรับผิดชอบภาระค่าใช้จ่ายที่จะใช้ในการซ่อมแซม บำรุง รักษาถนนที่ได้รับความเสียหายจากการบรรทุกหนักของเขานั้นเอง อีกทั้งแนวคิดดังกล่าวจึงน่าจะเป็นแนวทางแก้ไขและป้องกันปัญหาการบรรทุกน้ำหนักเกินและการจ่ายส่วยอย่างยั่งยืน เพราะเป็นแนวทางแก้ไขปัญหาคำนี้ถึงต้นเหตุหรือมูลเหตุสำคัญของการฝ่าฝืนบรรทุกน้ำหนักเกิน การมุ่งแก้ไขปัญหายุทธวิธีตัดสินบนส่วยโดยการมุ่งปราบปรามแต่เพียงอย่างเดียวอาจมิใช่แนวทางแก้ไขปัญหายุทธวิธีที่ยั่งยืน เนื่องจากหากพิกัดน้ำหนักที่กฎหมายอนุญาตให้บรรทุกนั้นไม่สอดคล้องกับต้นทุนที่ผู้ประกอบการหรือผู้ขนส่งต้องแบกรับไว้ ท้ายสุดผู้ประกอบการหรือผู้ขนส่งย่อมจำต้องหาแนวทางอื่น ๆ เพื่อให้บรรทุกได้มากขึ้นเพื่อความอยู่รอดในทางธุรกิจ ดังนั้นแนวทางแก้ไขปัญหายุทธวิธีจึงต้องคำนึงถึงความจำเป็นและเหตุผลทางธุรกิจประกอบด้วย

จะเห็นได้ว่า แนวคิดในการจัดเก็บค่าธรรมเนียมรถบรรทุกน้ำหนักเกินสอดคล้องกับแนวคิดที่ว่า ผู้ที่ได้ประโยชน์จากการบรรทุกน้ำหนักเกินย่อมต้องเป็นผู้ที่ต้องแบกรับภาระความเสียหายที่จะเกิดขึ้น ตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน กฎหมายกำหนดให้ผู้ฝ่าฝืนบรรทุกน้ำหนักเกินจะต้องมีความรับผิดชอบทางอาญา แต่เพียงอย่างเดียว อีกทั้งหน่วยงานของรัฐไม่เคยฟ้องร้องเรียกค่าเสียหายทางแพ่งต่อผู้บรรทุกน้ำหนักเกิน ส่งผลให้ความเสียหายที่เกิดจากการบรรทุกน้ำหนักเกินนั้นตกเป็นภาระทั้งหมดของรัฐที่จะต้องนำเอาเงินงบประมาณแผ่นดินที่เก็บมาจากภาษีของคนทั้งประเทศมาใช้ในการซ่อมแซมบำรุงรักษาถนนที่เสียหาย

โดยผู้ที่ก่อให้เกิดความเสียหายโดยตรงไม่ต้องมีภาระรับผิดชอบต่อความเสียหายนั้นอย่างใดเลยเพราะเขาสามารถผลักภาระดังกล่าวไปให้ประชาชนคนอื่น ๆ ที่มีได้บรรทุกน้ำหนักเกินช่วยกันแบกรับความเสียหายนั้นได้ ซึ่งหากมองในด้านประชาชนที่เสียภาษีแล้วอาจเกิดความรู้สึกไม่เป็นธรรม เนื่องจากคนที่ได้ประโยชน์จากการบรรทุกน้ำหนักเกินคือผู้ประกอบการหรือผู้บรรทุกรวมถึงเจ้าหน้าที่รัฐที่รับส่วย แต่ผู้ที่รับภาระความเสียหายคือประชาชนคนอื่น ๆ ที่ไม่ได้บรรทุกน้ำหนักเกิน ดังนั้นการนำเอาระบบค่าธรรมเนียมมาใช้ ผู้ที่บรรทุกน้ำหนักเกินย่อมต้องเป็นผู้แบกรับภาระค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมถนนหรือสะพานโดยตรง โดยรัฐสามารถนำเงินค่าธรรมเนียมและค่าปรับดังกล่าวมาใช้ในการบูรณะ ซ่อมแซม บำรุงรักษาถนนและสะพานที่จะได้รับความเสียหายจากการบรรทุกหนักนั้นได้โดยตรง อีกทั้งการเก็บค่าธรรมเนียมจะมีความแตกต่างจากการลงโทษปรับทางอาญาในลักษณะที่ว่าค่าปรับทางอาญาที่ศาลกำหนดเพื่อเป็นการลงโทษนั้น เงินจำนวนดังกล่าวไม่อาจนำมาใช้ซ่อมแซมถนนที่เสียหายได้โดยตรง เพราะจะถูกแบ่งเป็นสินบนนำจับและตกเป็นของแผ่นดิน ดังนั้น แนวคิดในการจัดเก็บค่าธรรมเนียมนี้จะก่อให้เกิดประโยชน์ในด้านการบำรุงรักษาถนนหนทางและสะพานได้ดีและรวดเร็วกว่า เนื่องจาก การซ่อมแซมถนนนั้นมักเป็นความเสียหายที่รอช้าไม่ได้ เหตุเพราะยิ่งรอช้า ความเสียหายยิ่งเพิ่มขึ้นนั่นเอง

อย่างไรก็ตาม การนำแนวคิดเรื่องการจัดเก็บค่าธรรมเนียมนี้มาใช้ อาจก่อให้เกิดภาวะแก่รัฐเช่นกัน กล่าวคือ หน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมน้ำหนักก็มีภาระมากขึ้นในช่วงแรกของการจัดเก็บค่าธรรมเนียมเพราะจะต้องทำการสำรวจและเก็บข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับความสามารถในการรองรับน้ำหนักของถนนแต่ละเส้น และข้อมูลสถิติของการบรรทุกสินค้าในเส้นทางต่าง ๆ อีกทั้งจะต้องคำนวณหรือกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมที่สมเหตุสมผลและคิดรูปแบบของการจัดเก็บค่าธรรมเนียมโดยพิจารณาปัจจัยต่าง ๆ รวมถึงความคุ้มค่าในทางเศรษฐกิจด้วย ซึ่งการดำเนินการดังกล่าวจะต้องมีระบบการจัดเก็บข้อมูลที่ดีและเพียงพอสำหรับการวิเคราะห์หาคำนวนจำนวนค่าธรรมเนียมที่จะต้องสะท้อนถึงค่าบริหารจัดการ และรายได้ที่เพียงพอสำหรับการซ่อมแซม ดูแล บำรุงถนนที่จัดเก็บเงินดังกล่าว

3. บทสรุป

การนำเทคโนโลยีการตรวจชั่งยวดยานแบบอัตโนมัติ WIM และ BWIM มาใช้คู่กับมาตรการการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมจากรถบรรทุกที่มีน้ำหนักเกินเกณฑ์ที่กำหนดตามมูลค่าความเสื่อมสภาพของถนนและสะพานที่เกิดขึ้นสามารถดัดปฏิสัมพันธ์กับเจ้าหน้าที่ได้อย่างสมบูรณ์ ทำให้กระบวนการควบคุมน้ำหนักเป็นไปอย่างเท่าเทียมและยุติธรรม โปร่งใสและสามารถตรวจสอบได้ จึงไม่เหลือช่องทางที่เปิดโอกาสให้มีการทุจริตเกิดขึ้นได้ ทั้งยังเป็นการลดภาระงบประมาณในการซ่อมบำรุงถนนและสะพานที่รัฐต้องแบกรับในช่วงหลายสิบปีที่ผ่านมาจำนวนมหาศาล นอกจากนี้ยังส่งเสริมให้เกิดพัฒนาการและการแข่งขันในธุรกิจด้านการขนส่งอย่างเท่าเทียมและเป็นธรรม อันจะนำไปสู่การเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งในภาพรวมของประเทศต่อไป ที่สำคัญมาตรการที่นำเสนอจะช่วยสร้างแรงจูงใจในเชิงธุรกิจให้แก่ผู้ประกอบการที่เคยร่วมอยู่ในกระบวนการทุจริตเปลี่ยนความคิดและพฤติกรรมมาปฏิบัติตามกฎหมายเป็นตัวอย่างที่จะส่งผลให้สังคมไทยเกิดความเข้มแข็ง อันจะนำไปสู่การต่อสู้และเอาชนะการทุจริตในภาคส่วนอื่น ๆ หรือในรูปแบบอื่น ๆ ได้อย่างมั่นคงและยั่งยืนต่อไป

เอกสารอ้างอิง

- กรมทางหลวง. (2555). *ร้อยปีกรมทางหลวง ร้อยรวมแผ่นดิน*. บริษัท จีเอ็ม มัลติมีเดีย.
- กรมทางหลวงชนบท. (2553). *บนเส้นทางที่สร้างทำ*. บริษัท ศิลามีเดีย เอ้าส์.
- กรมทางหลวงชนบท (2555). *รายงานฉบับสมบูรณ์ โครงการศึกษาประเมินสมรรถนะสะพานโครงข่ายทางหลวงชนบทที่ต้องปรับปรุงเสริมกำลังในเขตปริมณฑล*.
- पालพิพัฒน์ แสงชูวงศ์. (2550). *การหาน้ำหนักรถจากโมเมนต์ดัดของสะพานโดยปราศจากการตรวจจับเวลา*. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ คณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ปริญญา อูรเคนทร์. (2551). *การกำหนดค่าโดยการไม่รับของกลาง: กรณีศึกษาเฉพาะรถยนต์บรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด*, (เอกสารวิชาการส่วนบุคคล, การฝึกอบรมนักบริหารงานยุติธรรมหลักสูตรอัยการจังหวัด).
- พงศธร อร่ามวัต. (2557). *การเปรียบเทียบวิธีการหาน้ำหนักรถบรรทุกจากผลตอบสนองของสะพานด้วยการทดสอบภาคสนาม*. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ คณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- สุชาติ ณะสินวิริยะกุล. (2555). *ผลงานการศึกษาส่วนบุคคลเรื่องริบทรัพย์ตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535*. หลักสูตรผู้พิพากษาผู้บริหารในศาลชั้นต้น รุ่นที่ 10. สถาบันพัฒนาข้าราชการฝ่ายตุลาการศาลยุติธรรม สำนักงานศาลยุติธรรม.
- Dunning, A., et. al. (2016) Review of State DOTs Policies for Overweight Truck Fees and Relevant Stakeholders' Perspectives, *Journal of Infrastructure Systems*, ASCE, USA.
- Lydon, M., Taylor, S.E., Robinson, D., Mufti, A. & Brien, E.J. (2016). Recent developments in bridge weigh in motion (BWIM). *Journal of Civil Structures and Health Monitoring*, 6, 69-81.
- Olken, A. B., & Pande, R. (2012). Corruption in Developing Countries. *Annual Review of Economics*, Annual Reviews, 4 (1), 479 - 509.

สื่ออิเล็กทรอนิกส์

- โกสินทร์ เจตยานนท์. (2554). จาก Analog สู่ Digital. *วารสารทางหลวง*, (4). เข้าถึงข้อมูลเมื่อ 13 มกราคม 2560, สืบค้นจาก <http://www.doh.go.th>
- ข้อมูลการขนส่ง. กรมการขนส่งทางบก. เข้าถึงข้อมูลเมื่อ 8 กรกฎาคม 2560, สืบค้นจาก <https://www.dlt.go.th/th/annual-report/>
- ข้อมูลการขนส่งสินค้าทางถนน. ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร. สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม. เข้าถึงข้อมูลเมื่อ 15 ก.ค. 2560, สืบค้นจาก http://www.mot.go.th/statmot_road.html
- รายงานโลจิสติกของประเทศไทยประจำปี และรายงานต้นทุนโลจิสติก. สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. เข้าถึงข้อมูลเมื่อ 15 กรกฎาคม 2560, สืบค้นจาก http://www.nesdb.go.th/ewt_dl_link.php?nid=6854