

ปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับการควบคุมการขนส่งสินค้าโดยใช้รถบรรทุก*

นายนิติศาสตร์ จักรบรรพพันธุ์**

บทนำ

ในปัจจุบันการคมนาคมขนส่งทางบกได้เจริญก้าวหน้าและขยายตัวไปทั่วประเทศ ประกอบกับการขนส่งสินค้าโดยใช้รถบรรทุกมีการแข่งขันสูงขึ้น เป็นสาเหตุให้จำนวนยานพาหนะบนท้องถนนและทางหลวงเพิ่มจำนวนขึ้น เนื่องจากผู้ประกอบการส่วนใหญ่นิยมใช้รถบรรทุกขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ในการขับเคลื่อนธุรกิจด้านต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นด้านเกษตรกรรม อุตสาหกรรม และการค้า เป็นต้น ซึ่งแนวคิดหรือเป้าหมายของการบรรทุกขนส่งทางถนนนี้เพื่อขนส่งสินค้าไปยังผู้บริโภคที่เป็นผู้รับสินค้าที่ปลายทางได้ทันเวลาและสร้างความพอใจแก่ผู้ใช้บริการ แต่ก็มีผู้ประกอบการจำนวนมากที่กระทำการฝ่าฝืนกฎหมายเพื่อเป็นการลดต้นทุนการขนส่งสินค้าและยังเป็นการเพิ่มผลกำไรจากการบรรทุกขนส่งอีกด้วย

เมื่อพิจารณาถึงความผิดต่าง ๆ และมาตรการในการลงโทษผู้ประกอบการและผู้ขับขี่รถบรรทุกสิ่งของผิดกฎหมายของประเทศไทยในปัจจุบันมีตั้งแต่ การจำคุก การเปรียบเทียบปรับ ซึ่งในทางปฏิบัติส่วนใหญ่ศาลมักจะใช้มาตรการเยียวยาหลายวิธีเช่น การสั่งคุมประพฤติการเข้าสู่มาตรการบำเพ็ญประโยชน์ต่อสังคมหรือการรอลงอาญาแล้วแต่กรณี ในปัจจุบันพบว่าผู้ขับขี่รถบรรทุกสิ่งของผิดกฎหมายเพิ่มจำนวนขึ้นทุกวันถึงแม้ในหลายหน่วยงานจะได้มีการรณรงค์ให้ผู้ประกอบการและผู้ขับขี่รถบรรทุกปฏิบัติตามกฎหมายกำหนด เช่น “โครงการรถบรรทุกสีขาว” แต่ยังคงพบผู้ฝ่าฝืนบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดอยู่เป็นจำนวนมาก ซึ่งการควบคุมการขนส่งสินค้าโดยใช้รถบรรทุกมีกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522

* บทความนี้เรียบเรียงจากสารนิพนธ์ เรื่อง “ปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับการควบคุมการขนส่งสินค้าโดยใช้รถบรรทุก” ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษมบัณฑิต ปีการศึกษา 2563

** นักศึกษาหลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขานิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษมบัณฑิต

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 แต่กฎหมายดังกล่าวก็ยังคงมีความบกพร่องบางประการ จึงก่อให้เกิดปัญหาดังต่อไปนี้

1. ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับการขออนุญาตตัดแปลงต่อเติมรถ

การขออนุญาตตัดแปลงต่อเติมมีกฎหมายที่เกี่ยวข้อง คือ พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ได้กำหนดไว้ว่า “ห้ามไม่ให้บุคคลใด ๆ นำรถที่จดทะเบียนแล้วไปเปลี่ยนแปลงสภาพตัวรถหรืออุปกรณ์ส่วนควบใด ๆ ของรถให้แตกต่างไปจากที่ได้ทำการจดทะเบียนไว้ ยกเว้นในกรณีที่เจ้าของรถนำรถคันดังกล่าวไปให้นายทะเบียนได้ทำการตรวจสอบสภาพรถนั้น” (พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 14 วรรคหนึ่ง)

“ถ้านายทะเบียนเห็นว่าการเปลี่ยนแปลงสภาพตัวรถหรืออุปกรณ์ส่วนควบใด ๆ ของรถนั้นจะทำให้เกิดอันตรายในขณะที่นำรถออกไปใช้งาน นายทะเบียนจะต้องแจ้งให้เจ้าของรถทราบเพื่อจะได้นำรถไปแก้ไขให้ถูกต้องและนำไปตรวจสอบสภาพ ณ สถานตรวจสอบสภาพที่ได้รับอนุญาตตามกฎหมายจากกรมขนส่งทางบกก่อนนำรถออกใช้งาน” (มาตรา 14 วรรคสอง)

สาเหตุสำคัญประการหนึ่งของการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนคือการฝ่าฝืนตัดแปลงสภาพและลักษณะของรถบรรทุก เพื่อให้สามารถขนส่งสินค้าได้เป็นจำนวนมากยิ่งขึ้น เนื่องจากในปัจจุบันมีการแข่งขันมากขึ้นในการประกอบธุรกิจ การขนส่งสินค้าได้เข้ามามีบทบาทต่อการบริโภคของคนไทยเป็นอย่างมาก แต่ด้วยรถบรรทุกมีข้อจำกัดด้านความยาว ความสูงและน้ำหนักในการบรรทุกสิ่งของ ผู้ประกอบการส่วนใหญ่จึงเลือกที่จะฝ่าฝืนกฎหมาย โดยทำการต่อเติมท้ายกระบะยื่นออกนอกตัวรถบรรทุกและติดตั้งโครงเหล็กเพื่อเพิ่มความสูงในการบรรทุกสิ่งของ ไม่ว่าจะเกิดจากความจำเป็นเพราะเหตุใดเหตุหนึ่ง การฝ่าฝืนกฎหมายดังกล่าวถือว่าเป็นต้นเหตุของการกระทำโดยประมาทเป็นกระทำความผิดที่ส่งผลกระทบต่อประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนและสังคมส่วนรวมเป็นการกระทำที่ไม่รับผิดชอบต่อสังคม อีกทั้งยังอาจทำให้เกิดอุบัติเหตุก่อให้เกิดความเสียหายต่อชีวิตร่างกายและทรัพย์สินด้วย อย่างไรก็ตามกฎหมายกำหนดไว้เพียงว่าเมื่อเจ้าของรถได้ตัดแปลงหรือต่อเติมรถของตนแล้วต้องไปจดทะเบียนต่อเจ้าพนักงานขนส่งของกรมการขนส่งทางบก โดยไม่ได้กำหนดระยะเวลาว่าต้องแจ้งภายในกี่วัน ซึ่งในทางปฏิบัติมีเจ้าของรถจำนวนมากที่ละเลยการไปจดทะเบียนต่อเจ้าพนักงานขนส่งหรือไปแจ้งแต่ล่าช้าไปมาก

2. ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับการกำหนดอัตราโทษปรับในปัจจุบัน

การกำหนดอัตราโทษปรับในปัจจุบันมีกฎหมายที่เกี่ยวข้อง คือ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้กำหนดไว้ว่า “การเคลื่อนย้ายคน สัตว์ หรือสิ่งของนั้น ผู้ขับขี่รถบรรทุกจะต้องใช้วัสดุป้องกันไม่ให้คน สัตว์ หรือสิ่งของที่บรรทุกตกหล่น รั่วไหล ส่งกลิ่น ส่งแสงสะท้อน หรือปลิวไปจากรถด้วยความระมัดระวัง เพราะสิ่งของที่บรรทุกอาจก่อให้เกิดความเดือดร้อน รำคาญ ทำให้ทางสกปรกเปรอะเปื้อน ทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยแก่ประชาชน หรือก่อให้เกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินได้” (พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 20)

“ในกรณีที่เคลื่อนย้ายคน สัตว์ หรือสิ่งของด้วยรถบรรทุก โดยปราศจากวัสดุป้องกันไม่ให้คน สัตว์ หรือสิ่งของที่บรรทุกตกหล่น รั่วไหล ส่งกลิ่น ส่งแสงสะท้อน หรือปลิวไปจากรถถือได้ว่าผู้ขับขี่กระทำการโดยขาดความระมัดระวัง ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าร้อยบาท” (พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 148 วรรคหนึ่ง)

การฝ่าฝืนความผิดฐานขับรถโดยไม่จัดให้มีสิ่งป้องกันมิให้คน สัตว์ หรือสิ่งของที่บรรทุกตกหล่น รั่วไหล ส่งกลิ่น ส่งแสงสะท้อน หรือปลิวไปจากรถอันอาจก่อเหตุเดือดร้อนรำคาญ ทำให้ทางสกปรกเปรอะเปื้อน ทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยแก่ประชาชน หรือก่อให้เกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 20 มีอัตราโทษปรับไม่เกินห้าร้อยบาทตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 148 วรรคหนึ่ง การกระทำความผิดฐานดังกล่าวแม้จะมีกฎหมายบัญญัติเป็นความผิดและกำหนดโทษไว้ แต่จะเห็นได้ว่าพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้ตราขึ้นและมีผลบังคับใช้ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2522 ซึ่งค่าของเงินบาทยุคปัจจุบันปี พ.ศ. 2564 ค่าของเงินบาทลดต่ำลงมาก เงินห้าร้อยบาทในอดีตมีค่ากว่าเงินห้าร้อยบาทในปัจจุบันมาก แต่อัตราโทษปรับในความผิดฐานดังกล่าวยังคงเหมือนเดิม คือ ปรับไม่เกินห้าร้อยบาท

การไม่จัดให้มีวัสดุป้องกันสิ่งของที่บรรทุกถือได้ว่าเป็นต้นเหตุของการกระทำโดยประมาทอันทำให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นบนท้องถนน มีทั้งผู้ได้รับบาดเจ็บ พิการหรือทุพพลภาพและทรัพย์สินเสียหาย หากผู้พิการหรือทุพพลภาพเป็นหัวหน้าครอบครัวซึ่งเป็นกำลังหลักในการหาเลี้ยงครอบครัวแล้วยิ่งทำให้เกิดความเสียหายขึ้นเป็นทวีคูณ แต่โทษที่ได้รับจากการกระทำความผิดดังกล่าวเป็นเพียงโทษปรับไม่เกินห้าร้อยบาท ถือว่าเป็นอัตราโทษที่เบาไม่สมสัดส่วนกับการกระทำความผิด จึงเกิดปัญหาในการบังคับใช้กฎหมายผู้ขับขี่รถไม่เกรงกลัวกฎหมาย จึงมีการฝ่าฝืนกฎหมายเรื่องนี้กันมากโดยทั่วไป ดังนั้น อัตราโทษปรับในกรณีมีการกระทำความผิดฐานไม่จัดให้มีวัสดุป้องกันสิ่งของที่

บรรทุกตามมาตรา 20 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 จึงควรมีการแก้ไขเพิ่มเติมให้สอดคล้องกับภาวะเศรษฐกิจและค่าของเงินบาทปัจจุบัน

3. ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับกรณีผู้กระทำความผิดเป็นนิติบุคคล

กรณีผู้กระทำความผิดเป็นนิติบุคคลนั้นมีกฎหมายที่เกี่ยวข้อง คือ พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 กำหนดไว้ว่า “ในกรณีที่ยานพาหนะนั้นมีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุก หรือน้ำหนักลงเพลา เกินกว่าที่กฎหมายกำหนด หรือโดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหาย เพื่อรักษาทางหลวง ผู้อำนวยการทางหลวงมีอำนาจประกาศห้ามใช้ยานพาหนะเหล่านั้นบนทางหลวง ” (พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 มาตรา 61 วรรคหนึ่ง)

“บุคคลที่ฝ่าฝืนประกาศของผู้อำนวยการทางหลวงตามมาตรา 61 ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับไม่เกินหกพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ ” (พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 มาตรา 73)

การกำหนดโทษปรับในลักษณะนี้ไม่ทำให้เกิดความเป็นธรรม (fairness) และไม่ได้สัดส่วนกับความเสียหายและความร้ายแรงแห่งความผิด (proportionality of punishment) ตามทฤษฎีทดแทน (Retribution Theory) เนื่องจากการกระทำความผิดก่อให้เกิดความเสียหายต่อทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงสัมปทานและส่งผลกระทบต่อปริมาณแผ่นดินจำนวนมากในการซ่อมบำรุงผิวถนน และเมื่อพิจารณาจะเห็นได้ว่าผู้ประกอบการขนส่งส่วนใหญ่เป็นนิติบุคคลที่ทำการขนส่งเครื่องจักรขนาดใหญ่ การขนส่งสินค้าชนิดต่าง ๆ รวมถึงหินที่มีน้ำหนักมาก ปัจจุบันพบว่าถนนหลายสายมีปัญหาชำรุดเสียหายจากการบรรทุกน้ำหนักเกินกระจายทั่วประเทศ เมื่อบรรทุกน้ำหนักเกินจากที่กำหนด มีการเบรก เกิดการกดทับน้ำหนักลงไปบนถนน ทำให้ถนนแตกเป็นร่องเสียหาย ประกอบกับเมื่อเปรียบเทียบกับอัตราค่าปรับของประเทศฝรั่งเศสและพิจารณาถึงค่าของเงินบาทในปัจจุบัน รวมทั้งสภาพของนิติบุคคลซึ่งเป็นผู้ประกอบการขนส่ง ส่วนมากเป็นนิติบุคคลประเภทบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัด ซึ่งมีทุนทรัพย์มากมาย การที่นิติบุคคลซึ่งเป็นผู้ประกอบการขนส่งเหล่านี้ถูกลงโทษปรับเป็นจำนวนเงินไม่เกิน 6,000 บาทนั้นไม่ทำให้เกิดผลกระทบต่อสถานะทางการเงินของนิติบุคคลเหล่านั้น โทษปรับที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 ในปัจจุบันจึงไม่ทำให้นิติบุคคลเกิดความเกรงกลัวกฎหมายและไม่กล้ากระทำความผิด เป็นโทษ

ที่ไม่เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของการลงโทษอาญาที่ว่าเพื่อข่มขู่ไม่ให้มีการกระทำความผิด (Deterrence) และเพื่อป้องกันสังคมให้ปลอดภัยจากการกระทำความผิด (Community Protection)

การที่กฎหมายเน้นการลงโทษคนขับ ทั้งปรับ ทั้งจำคุก โดยไม่ได้แยกจากกันระหว่างโทษที่จะใช้แก่บุคคลธรรมดา กับโทษที่จะใช้แก่นิติบุคคลไม่ทำให้เกิดความเป็นธรรม (fairness) และไม่ได้สัดส่วนกับความเสียหายและความร้ายแรงแห่งความผิด (proportionality of punishment) ตามทฤษฎีทดแทน (Retribution Theory) การกำหนดโทษปรับเพื่อใช้ในการลงโทษผู้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 จึงควรกำหนดให้แตกต่างกันสำหรับผู้กระทำความผิดที่เป็นบุคคลธรรมดาและผู้กระทำความผิดที่เป็นนิติบุคคล

จากปัญหาต่าง ๆ ดังกล่าว ผู้ศึกษามีข้อเสนอแนะดังต่อไปนี้

1. ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการควบคุมการตัดแปลงต่อเติมรถ

ควรแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 14 ซึ่งเดิมบัญญัติว่า “รถใดที่จดทะเบียนแล้ว ห้ามมิให้ผู้ใดเปลี่ยนแปลงตัวรถหรือส่วนใดส่วนหนึ่งของรถให้ผิดไปจากรายการที่จดทะเบียนไว้และใช้รถนั้น เว้นแต่เจ้าของรถนำรถไปให้นายทะเบียนตรวจสอบสภาพก่อน

ในกรณีที่นายทะเบียนเห็นว่ารถที่เปลี่ยนแปลงตามวรรคหนึ่งอาจก่อให้เกิดอันตรายในเวลาคใช้ ให้สั่งเจ้าของรถแก้ไขและนำรถไปให้ตรวจสอบสภาพก่อนใช้ การตรวจสอบสภาพดังกล่าว นายทะเบียนจะสั่งให้เจ้าของรถนำรถไปให้ตรวจสอบสภาพ ณ สถานตรวจสอบสภาพที่ได้รับอนุญาตตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกก็ได้ และให้นำมาตรา 12 วรรคสอง วรรคสาม และวรรคสี่ มาใช้บังคับโดยอนุโลม แต่ถ้านายทะเบียนเห็นว่ารถนั้นปลอดภัยในเวลาคใช้ ให้แก้ไขเพิ่มเติมรายการในทะเบียน และใบคู่มือจดทะเบียนรถนั้นด้วย”

แก้ไขเพิ่มเติมเป็น “รถใดที่จดทะเบียนแล้ว ห้ามมิให้ผู้ใดเปลี่ยนแปลงตัวรถหรือส่วนใดส่วนหนึ่งของรถให้ผิดไปจากรายการที่จดทะเบียนไว้และใช้รถนั้น เว้นแต่เจ้าของรถได้รับใบรับรองการตัดแปลงสภาพจากวิศวกรก่อนนำรถไปให้นายทะเบียนตรวจสอบสภาพ

ในกรณีที่นายทะเบียนเห็นว่ารถที่เปลี่ยนแปลงตามวรรคหนึ่งอาจก่อให้เกิดอันตรายในเวลาคใช้ ให้สั่งเจ้าของรถแก้ไขและนำรถไปให้ตรวจสอบสภาพก่อนใช้ การตรวจสอบสภาพดังกล่าว นายทะเบียนจะสั่งให้เจ้าของรถนำรถไปให้ตรวจสอบสภาพ ณ สถานตรวจสอบสภาพที่ได้รับอนุญาตตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกก็ได้ และให้นำมาตรา 12 วรรคสอง วรรคสาม และวรรคสี่ มาใช้บังคับโดยอนุโลม

แต่ถ้านายทะเบียนเห็นว่ารถนั้นปลอดภัยในเวลาใช้ ให้แก้ไขเพิ่มเติมรายการในทะเบียน และใบคู่มือจดทะเบียนรถนั้นด้วย ทั้งนี้การนำรถไปแก้ไขให้ถูกต้องและนำรถไปตรวจสภาพดังกล่าวไม่เป็นการลบล้างความผิดตามวรรคหนึ่ง”

จากข้อเสนอแนะดังกล่าวข้างต้น เดิมเมื่อเจ้าของรถได้ดัดแปลงหรือต่อเติมรถของตนแล้วต้องไปจดทะเบียนต่อเจ้าพนักงานขนส่งของกรมการขนส่งทางบก โดยไม่ได้กำหนดระยะเวลาว่าต้องแจ้งภายในกี่วัน ซึ่งในทางปฏิบัติมีเจ้าของรถจำนวนมากที่ละเลยการไปจดทะเบียนต่อเจ้าพนักงานขนส่งหรือไปแจ้งแต่ล่าช้าไปมาก ผลที่ปรากฏก็คือรถในประเทศไทยจำนวนมากถูกดัดแปลงหรือต่อเติมอย่างผิดกฎหมาย และเจ้าของรถที่ทำการดัดแปลงหรือต่อเติมละเลยการปฏิบัติตามกฎหมาย แต่หากมีการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 14 วรรคแรก โดยเพิ่มความว่า “เว้นแต่เจ้าของรถได้รับใบรับรองการดัดแปลงสภาพจากวิศวกรก่อนนำรถไปให้นายทะเบียนตรวจสภาพ” และมาตรา 14 วรรคสอง โดยเพิ่มความว่า “ทั้งนี้การนำรถไปแก้ไขให้ถูกต้องและนำรถไปตรวจสภาพดังกล่าวไม่เป็นการลบล้างความผิดตามวรรคหนึ่ง” จะเป็นการเพิ่มมาตรการทางกฎหมายในเชิงป้องกัน เพื่อป้องกันมิให้เจ้าของรถกระทำการดัดแปลงหรือต่อเติมรถของตนโดยมิได้รับอนุญาตจากพนักงานเจ้าหน้าที่ก่อน ในทำนองเดียวกันกับกฎหมายของประเทศออสเตรเลีย ทั้งนี้ เพื่อเป็นการป้องกันสังคมให้ปลอดภัยจากการกระทำความผิด (Community Protection) ซึ่งจะเป็นการลดอุบัติเหตุบนท้องถนนได้อย่างหนึ่ง

2. ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการปรับปรุงอัตราโทษปรับ

ควรแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 148 ซึ่งเดิมบัญญัติว่า “ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 20 ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าร้อยบาท”

แก้ไขเพิ่มเติมเป็น “ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 20 ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ห้าพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท”

จากข้อเสนอแนะดังกล่าวข้างต้น เดิมความผิดฐานขับรถโดยไม่จัดให้มีสิ่งป้องกันมิให้คน สัตว์ หรือสิ่งของที่บรรทุกตกหล่น รั่วไหล ส่งกลิ่น ส่งแสงสะท้อน หรือปลิวไปจากรถอันอาจก่อเหตุเดือดร้อนรำคาญ ทำให้ทางสกปรกเปรอะเปื้อน ทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยแก่ประชาชน หรือก่อให้เกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินมีอัตราโทษปรับเพียงห้าร้อยบาท ซึ่งกฎหมายดังกล่าวออกบังคับใช้ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2522 นับถึงปัจจุบัน พ.ศ. 2564 เป็นเวลา 42 ปีแล้ว ในปัจจุบันอัตราโทษปรับ

เพียงแต่ห้าร้อยบาทถือว่าเล็กน้อย ไม่ทำให้ผู้ขับขี่เกิดความเกรงกลัวกฎหมาย ยิ่งถ้าที่จะกระทำ ความผิดนั้น อัตราโทษปรับที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบันถือเป็นบทกำหนดโทษที่ไม่เป็นไปตามทฤษฎีการ ลงโทษทางอาญาเพื่อข่มขู่ยับยั้งมิให้บุคคลกระทำความผิด (Deterrence Theory) แต่หากมีการแก้ไข เพิ่มเติมพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 148 เป็นโทษปรับตั้งแต่ห้าพันบาทถึงหนึ่ง หมื่นบาทเพื่อให้สอดคล้องกับภาวะเศรษฐกิจและค่าของเงินบาทในปัจจุบันและให้เป็นไปตามทฤษฎี การลงโทษทางอาญาเพื่อข่มขู่ยับยั้งมิให้บุคคลกระทำความผิด (Deterrence Theory) จะมีผลทำให้ ผู้กระทำความผิดเกรงกลัวกฎหมายและไม่กล้ากระทำความผิดในเรื่องนี้

3. ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับกรณีผู้กระทำความผิดเป็นนิติบุคคล

ควรแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 มาตรา 73/2 ซึ่งเดิมบัญญัติว่า “ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 59 วรรคหนึ่ง หรือฝ่าฝืนประกาศของผู้อำนวยการทางหลวงตามมาตรา 61 วรรค หนึ่งหรือประกาศของเจ้าพนักงานซึ่งผู้อำนวยการทางหลวงแต่งตั้งให้ควบคุมทางหลวงตามมาตรา 61 วรรคสาม ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ”

แก้ไขเพิ่มเติมเป็น “ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 59 วรรคหนึ่ง หรือฝ่าฝืนประกาศของ ผู้อำนวยการทางหลวงตามมาตรา 61 วรรคหนึ่งหรือประกาศของเจ้าพนักงานซึ่งผู้อำนวยการทาง หลวงแต่งตั้งให้ควบคุมทางหลวงตามมาตรา 61 วรรคสาม ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือ ปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ในกรณีที่ผู้กระทำความผิดเป็นนิติบุคคล ให้เพิ่มอัตราโทษปรับเป็นห้าเท่าของอัตรา โทษปรับสำหรับผู้กระทำความผิดที่เป็นบุคคลธรรมดา”

จากเดิมมาตรา 73/2 มีบทบัญญัติเพียงแค่วรรคเดียว คือ วรรคหนึ่ง แต่ไม่มีวรรคสอง และกฎหมายเน้นการลงโทษคนขับ ทั้งปรับ ทั้งจำคุก ผู้ศึกษาจึงมีข้อเสนอแนะให้เพิ่มเติมวรรคสองว่า ในกรณีที่ผู้กระทำความผิดเป็นนิติบุคคล ให้เพิ่มอัตราโทษปรับเป็นห้าเท่าของอัตราโทษปรับสำหรับผู้ กระทำความผิดที่เป็นบุคคลธรรมดา โดยให้มีการแยกจากกันระหว่างโทษที่จะใช้แก่บุคคลธรรมดา กับโทษที่จะใช้แก่นิติบุคคล ซึ่งการกำหนดโทษปรับในลักษณะนี้ทำให้เกิดความเป็นธรรม (fairness) และได้สัดส่วนกับความเสียหายและความร้ายแรงแห่งความผิด (proportionality of punishment) ตามทฤษฎีทดแทน (Retribution Theory) เนื่องจากการกระทำความผิดก่อให้เกิดความเสียหายต่อ ทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงสัมปทานและส่งผลกระทบต่อปริมาณแผ่นดิน

จำนวนมากในการซ่อมบำรุงผิวถนน หากมีการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 มาตรา 73/2 โดยเพิ่มอัตราโทษปรับสำหรับผู้กระทำความผิดที่เป็นนิติบุคคลเป็นห้าเท่าของอัตราโทษปรับสำหรับผู้กระทำความผิดที่เป็นบุคคลธรรมดา จะมีผลให้นิติบุคคลซึ่งเป็นผู้ใช้ให้พนักงานหรือลูกจ้างของตนกระทำความผิดในเรื่องนี้เกิดความเกรงกลัวกฎหมาย ไม่กล้ากระทำความผิดในเรื่องนี้ ซึ่งจะส่งผลให้การควบคุมการขนส่งสินค้าโดยใช้รถบรรทุกในประเทศไทยมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลดียิ่งขึ้น

บรรณานุกรม

กรมการขนส่งทางบก. โครงการพัฒนาระบบการรับรองมาตรฐานคุณภาพการขนส่งสินค้าเพื่อ
รับรองการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ [ออนไลน์]. 2552 เข้าถึงได้จาก : <http://www.dlt.go.th>
[มีนาคม 2562].

จุดกำเนิดและพัฒนาการของการขนส่งทางบก [ออนไลน์], 2543. เข้าถึงได้จาก
http://www.baanjomyut.com/library_2/extension-2/the_origin/ [24 มีนาคม 2562].

กานดา ปานดำ. การบังคับโทษปรับ : ศึกษากรณีบังคับให้ทำงานแทนค่าปรับ. วิทยานิพนธ์ปริญญา
มหาบัณฑิต, สาขาวิชานิติศาสตร์ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต. 2557.

โกเมน ภัทรภิรมย์. โทษปรับ. ใน วารสารอัยการ 16, 3 [กันยายน 2534]: 163.

ข้อกำหนดรถบรรทุกและการขนส่งสินค้า [ออนไลน์]. 2559 เข้าถึงได้จาก [http://www.tk-
logistic.com/content-rule/](http://www.tk-logistic.com/content-rule/) [4 มีนาคม 2562]

จณิสญา แก้วประสิทธิ์. แนวทางการเพิ่มอัตราการบรรทุกเต็ม : กรณีศึกษาโรงงานประกอบรถยนต์.
วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต, สาขาวิชาวิศวกรรมศาสตร์, คณะวิศวกรรม
มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. 2558.

จิตติ ดิงศัทย์. คำอธิบายกฎหมายอาญา ภาค 1. กรุงเทพมหานคร: เนติบัณฑิตยสภา, 2525.

ฉัตรিকা สมรูป. การศึกษารูปแบบการกระจายสินค้า เพื่อลดต้นทุนโลจิสติกส์ กรณีบริษัท xxx จำกัด.
วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต, สาขาวิชาบริหารธุรกิจ, คณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัย
หอการค้าไทย. 2557.

เชษฐภัทร พรหมชนะ. การนำมาตรการอื่นมาใช้บังคับค่าปรับนอกเหนือจากการกักขังแทนค่าปรับ.
วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต, สาขาวิชานิติศาสตร์ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
2546.

ฐิติฉัตร ศิริพานิช. การบังคับใช้กฎหมายกับผู้กระทำความผิดฝ่าฝืนกฎหมายจราจรทางบก. สารนิพนธ์
ปริญญามหาบัณฑิต, สาขาวิชานิติศาสตร์ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษมบัณฑิต. 2557.

ทวีเกียรติ มีนะกนิษฐ. กฎหมายอาญา : หลักและปัญหา. พิมพ์ครั้งที่ 2 กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์
มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2528.

ธภัทร ธาราคักดี. การประยุกต์ใช้เทคนิคมิลล์รันในการขนส่งวัตถุดิบของบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์.

วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, สาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน คณะโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยบูรพา. 2559.

บริษัท ขนส่ง จำกัด. ประวัติการขนส่ง [ออนไลน์]. 2562 เข้าถึงได้จาก <http://www.mot.go.th/about.html?id=20> [24 มีนาคม 2562].

พิชยนต์ นิพาสพงษ์. โทษปรับโดยกำหนดตามวันและรายได้. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, สาขาวิชานิติศาสตร์ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. 2542.

พิรุฬห์ ไตศุกุลวรรณ. การลงโทษปรับทางอาญา. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, สาขาวิชานิติศาสตร์ คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. 2532.

ราชบัณฑิตยสถาน. พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2554. พิมพ์ครั้งที่ 2 กรุงเทพมหานคร : อักษรเจริญทัศน์, 2556.

สมชาย ปฐมศิริ. การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, สาขาวิชาการบริหารธุรกิจระหว่างประเทศโลจิสติกส์และการขนส่ง คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. 2559.

สหชน รัตน์ไพจิตร. ความประสงค์ของการลงโทษทางอาญา : ศึกษาเฉพาะประเทศไทยสมัยใช้กฎหมายลักษณะอาญาและประมวลกฎหมายอาญา. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, สาขาวิชานิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. 2527.

สัญญาพงศ์ ลิ้มประเสริฐ, สุธีราภรณ์ แสงจันทร์ศรี และอนิสมา มานะทน. การลงโทษผู้กระทำความผิดทางอาญา. บทความเสนอในงานประชุมวิชาการระดับนานาชาติ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยรังสิต. 2522.

สุทธิชัย คำพานิช. มาตรการในการลงโทษความผิดฐานขบขันระหว่างเมาสุราตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, สาขาวิชานิติศาสตร์ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต. 2557.

สุวรรณ ทองเนื้อแข็ง. การบังคับโทษปรับ. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, สาขาวิชานิติศาสตร์ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยจุฬาลงกรณ์. 2539.

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร. **อุตสาหกรรมรถบรรทุกของประเทศไทย** [ออนไลน์].

2562 เข้าถึงได้จาก <http://www.otp.go.th/> [21 กรกฎาคม 2562].

หนังสือพิมพ์ไทยรัฐ. [ออนไลน์]. 2560. เข้าถึงได้จาก <https://www.thairath.co.th/content> [24

กุมภาพันธ์ 2562]

อภิวรรณ อักษรสุวรรณ. **ความผิดที่กระทำโดยนิติบุคคล : ศึกษาเฉพาะโทษที่จะลงแก่นิติบุคคล.**

วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, สาขาวิชานิติศาสตร์ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

2543.

พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535

Christiansen, Karl O. **Resource Material. series no.7** Fuchu Japan : Unafei 1974.

Grupp, Stanley E. **Theories Of Punishment.** Bloomington London : Indiana University. 1971.

Lenck, William M. **Drug Agents Guide to Forfeiture of Assets.** Washington D.C. : Drug Enforcement Administration. 1987.

National Heavy Vehicle Regulator. [ออนไลน์]. เข้าถึงได้จาก www.nhvr.gov.au/law.

[policies/heavy-vehicle-national-law-and-regulations](http://www.nhvr.gov.au/law/policies/heavy-vehicle-national-law-and-regulations). [22 กรกฎาคม 2559].

Packer, Herbert L. **The Limits of the Criminal Sanction.** Bloomington : Indiana University Maurer School of Law, 1969.