

บทที่ 5

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

5.1 บทสรุป

จากการศึกษาตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 ซึ่งมีประเด็นปัญหาที่น่าสนใจคือ การที่เจ้าพนักงานตำรวจตั้งจุดตรวจบนทางหลวงเพื่อที่จะดำเนินการจับกุมผู้กระทำความผิดโดยอาศัยอำนาจทางปกครอง การที่เจ้าหน้าที่ตำรวจได้ทำการตั้งด่านจุดตรวจ โดยเฉพาะกรณีที่ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอันเป็นการฝ่าฝืนกฎหมายและอีกประเด็นที่สำคัญคือการริบทรัพย์ ซึ่งเกิดจากการที่ยานพาหนะบรรทุกเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด

ปัญหาประการแรกเกี่ยวกับการตั้งจุดตรวจบนทางหลวงของเจ้าหน้าที่ตำรวจซึ่งเป็นการใช้อำนาจทางปกครองและกระบวนการยุติธรรมทางอาญานั้นขัดต่อพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 ตามมาตรา 38 หรือไม่ เนื่องจากมีประชาชนบางกลุ่มเห็นว่า คำว่า “ผู้ใด” ที่บัญญัติไว้ในมาตราดังกล่าวไม่ได้บัญญัติความรวมถึงเจ้าหน้าที่ตำรวจ ดังนั้น จึงจำเป็นต้องศึกษาในเรื่องการตีความข้อกฎหมายดังกล่าวเพื่อเกิดความชัดเจนตามบทบัญญัติของกฎหมายและการบังคับใช้กฎหมายเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ โดยปัญหาในปัจจุบันนั้นส่งผลต่อการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจเป็นอย่างมาก เกิดการต่อต้าน จับผิดการปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าว มีการประณามการกระทำความผิดของเจ้าหน้าที่ตำรวจทำให้เจ้าหน้าที่นั้นปฏิบัติงานด้วยความลำบาก จึงควรที่จะมีการแก้ไขประเด็นปัญหาดังกล่าวเกิดความชัดเจนมากขึ้นและการตีความอย่างถูกต้องตามกฎหมายต่อไป

ประการที่สองปัญหาเกี่ยวกับการควบคุมน้ำหนักยานพาหนะตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 มีการควบคุมรถบรรทุกเกินน้ำหนักโดยการตั้งหน่วยชั่งน้ำหนักยานพาหนะเคลื่อนที่ในพื้นที่ต่าง ๆ มีหน่วยกำกับควบคุมน้ำหนักรถบรรทุกและมีการดำเนินคดีตามกฎหมายแก่ผู้ที่ฝ่าฝืนอย่างเข้มงวดแต่ยังไม่สามารถที่จะควบคุมผู้กระทำความผิดได้ พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 แก้ไขเพิ่มเติม 2549 มาตรา 73/2 ได้กำหนดอัตราโทษจำคุกไม่เกิน 6 เดือน ปรับไม่เกิน 10,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับจะเห็นได้ว่าอัตราโทษดังกล่าวนี้น้อยเกินไปเมื่อเทียบกับสหรัฐอเมริกาได้กำหนดค่าปรับขึ้นอยู่กับน้ำหนักที่ยานพาหนะบรรทุกเกินและแตกต่างกันไปขึ้นอยู่กับภาระ

น้ำหนักเกิน จึงควรที่จะปรับแก้ไขอัตราโทษดังกล่าวเพราะรถบรรทุกน้ำหนักเกินได้สร้างความเสียหายให้แก่โครงสร้างถนน ส่งผลให้ถนนเกิดการชำรุดเสียหายมีอายุการใช้งานสั้นกว่าที่กำหนด และทำให้ผิวทางชำรุดเป็นหลุมบ่ออันจะนำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งอัตราค่าปรับตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 ยังไม่สอดคล้องกับมูลค่าความเสียหายที่เกิดขึ้น เนื่องจากการกำหนดอัตราค่าปรับอย่างสูงไว้ในจำนวนคงที่ในรูปแบบค่าปรับตายตัวโดยไม่ได้คำนึงถึงสถานการณ์หรือข้อเท็จจริงที่เปลี่ยนแปลงไป จากสภาพปัญหาดังกล่าวเกิดผลกระทบเป็นวงกว้าง เนื่องจากในแต่ละปีมีผู้กระทำความผิดเป็นจำนวนมากและยังไม่มีมาตรการใดที่แก้ไขหรือลดปัญหายานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินได้ ผู้กระทำความผิดยอมชำระค่าปรับในอัตราที่ต่ำซึ่งเมื่อเทียบกับผลกำไรที่ได้นั้นมีมูลค่ามากกว่าค่าปรับเป็นหลายเท่า

ประการที่สามปัญหาในการริบทรัพย์ของกลางซึ่งปัญหาประเด็นนี้คือการใช้ดุลพินิจพนักงานอัยการในการริบทรัพย์ของกลางพนักงานอัยการกรณีที่รถบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่กฎหมายได้กำหนดไว้ การที่จะสั่งริบทรัพย์หรือไม่ริบทรัพย์ของกลางนั้นเป็นดุลพินิจไม่มีรายละเอียดเกี่ยวกับเกณฑ์การพิจารณาถึงการใช้อดุลพินิจดังกล่าว เช่น ระยะเวลาการสั่งคดี เป็นต้น ส่งผลให้เกิดปัญหาการอำนวยความสะดวกที่ล่าช้าและอาจจะเกิดปัญหากรณีทุจริตคอร์รัปชันได้ การใช้อดุลพินิจของการริบทรัพย์กรณีที่ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินนั้นยังไม่มีหลักเกณฑ์ที่แน่นอนหรือความเป็นธรรมที่มากพอทำให้ผู้กระทำความผิดแต่ละรายยอมรับโทษไม่เท่าเทียมกัน บางรายถูกริบทรัพย์ในขณะที่บางรายได้กระทำความผิดมากกว่าแต่ไม่โดนโทษริบทรัพย์ จะเห็นได้ว่าสภาพปัญหาดังกล่าวเกิดความไม่เท่าเทียมกันในแต่ละคดี จึงทำให้เป็นปัญหาที่สำคัญที่จะต้องดำเนินการแก้ไขต่อไปเพื่อเกิดความเป็นธรรมต่อผู้กระทำความผิดมากที่สุดและลดช่องว่างทางกฎหมายไม่ให้เอารัดเอาเปรียบหรือแสวงหาผลประโยชน์จากการกระทำความผิดที่เกิดขึ้น

5.2 ข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาวิจัยทำให้ทราบว่าพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 มาตรา 38 กรณีการตั้งด่านหรือจุดตรวจยานพาหนะบรรทุกเกินน้ำหนัก ไม่อาจนำมาบังคับใช้กับการปฏิบัติหน้าที่ในการตั้งจุดตรวจบนทางหลวงของเจ้าหน้าที่ตำรวจได้ โดยมีประชาชนบางกลุ่มยังคงอ้างอิงหลักกฎหมายดังกล่าวมาทักท้วงการปฏิบัติงานในการตั้งจุดตรวจบนทางหลวงของเจ้าหน้าที่ตำรวจว่าเป็นการกระทำที่มิชอบด้วยกฎหมาย เนื่องจากประชาชนเหล่านั้นยังคงเห็นว่า คำว่า “ผู้ใด” ตามที่ได้บัญญัติไว้ในมาตรา 38 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 นั้น หมายความว่ารวมถึงเจ้าหน้าที่ตำรวจผู้ปฏิบัติหน้าที่ในการตั้งจุดตรวจด้วย โดยได้มีการบันทึกภาพเคลื่อนไหวขณะที่เข้าไปทักท้วงเจ้าหน้าที่ตำรวจขณะปฏิบัติหน้าที่ในการตั้งจุดตรวจบนทางหลวงและได้เผยแพร่ใน

สื่อสังคมออนไลน์ทำให้มีประชาชนจำนวนมากเห็นคล้ายตามและเกิดกระแสต่อต้านและวิพากษ์วิจารณ์อย่างกว้างขวางและโจมตีว่าการตั้งจุดตรวจบนทางหลวงของเจ้าหน้าที่ตำรวจนั้นไม่ชอบด้วยกฎหมาย ทั้งยังปรากฏข้อเท็จจริงอีกว่า ขณะเกิดเหตุ เจ้าหน้าที่ตำรวจผู้ปฏิบัติหน้าที่ที่มีอาชญากรรมหรือชี้แจงข้อกฎหมายให้ประชาชนเข้าใจในเบื้องต้นได้ ผู้เขียนจึงขอเสนอแนวทางแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น ดังนี้

1) ควรมีการเสนอให้มีการปรับปรุงแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 มาตรา 38 โดยเพิ่มเติมข้อความในวรรคท้าย ดังนี้

“ห้ามมิให้ผู้ใดติดตั้ง แขนว วางหรือกองสิ่งใดในเขตทางหลวงในลักษณะที่เป็นการกีดขวางหรืออาจเป็นอันตรายแก่ยานพาหนะ หรือในลักษณะที่จะทำให้เกิดความเสียหายแก่ทางหลวงหรือความไม่สะดวกแก่ยานพาหนะ เว้นแต่ได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวงในการอนุญาตผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวงจะกำหนดเงื่อนไขอย่างใดก็ได้

การอนุญาตตามวรรคหนึ่ง เมื่อมีความจำเป็นแก่ยานพาหนะหรือเมื่อปรากฏว่าผู้ได้รับอนุญาตได้กระทำการผิดเงื่อนไขที่กำหนดในการอนุญาตผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวงจะเพิกถอนเสียก็ได้

ในกรณีที่การกระทำตามวรรคหนึ่งได้กระทำโดยไม่ได้รับอนุญาตหรือไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดให้ผู้อำนวยความสะดวกทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวง มีอำนาจสั่งให้ผู้กระทำการดังกล่าวรื้อถอน ทำลาย หรือขนย้ายสิ่งติดตั้ง แขนว วางหรือกองอยู่ภายในกำหนดเวลาอันสมควรถ้าไม่ปฏิบัติตามผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวงมีอำนาจรื้อถอนทำลาย หรือขนย้ายสิ่งติดตั้ง แขนว วางหรือกองอยู่โดยผู้นั้นจะเรียกค่าเสียหายไม่ได้และต้องเป็นผู้เสียค่าใช้จ่ายในการนั้น

“บทบัญญัติในมาตรานี้ มิให้ใช้บังคับกรณีเป็นการกระทำของเจ้าหน้าที่ของรัฐตามอำนาจหน้าที่ที่มีกฎหมายอื่นได้บัญญัติไว้เป็นการเฉพาะ”

เนื่องจากในการบังคับใช้พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 มาตรา 38 มีประเด็นปัญหาข้อกฎหมายที่จะต้องตีความคำว่า “ผู้ใด” ในวรรคแรกของกฎหมายฉบับดังกล่าวนี้ว่าหมายความรวมถึงเจ้าหน้าที่ตำรวจซึ่งปฏิบัติหน้าที่ในการตั้งจุดตรวจบนทางหลวงตามอำนาจหน้าที่ที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาและพระราชบัญญัติตำรวจแห่งชาติ พ.ศ. 2547 ด้วยหรือไม่ ฉะนั้นเพื่อมิให้เกิดปัญหาในการตีความตามหลักทฤษฎีการตีความตัวบทกฎหมายดังกล่าวแล้วจึงเห็นควรให้มีการเสนอให้แก้ไขปรับปรุงกฎหมายฉบับดังกล่าวเพิ่มเติมด้วยข้อความดังกล่าวข้างต้นเพื่อให้ประชาชนทั่วไปสามารถเข้าใจและเข้าถึงกฎหมายได้โดยง่าย

2) การบัญญัติอัตราโทษสำหรับยานพาหนะที่บรรทุกเกินน้ำหนัก

(1) อัตราโทษตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 แก้ไขเพิ่มเติม 2549 ในปัจจุบัน ยังไม่ได้มีส่วนในการกระทำความผิด เมื่อเทียบกับสหรัฐอเมริกามุ่งเน้นการดำเนินคดีทางแพ่งมากกว่าการดำเนินคดีอาญา ดังนั้นควรจะนำหลักเกณฑ์ของสหรัฐอเมริกามาปรับใช้โดยการกำหนดบัญชีอัตราโทษว่ารถประเภทไหน บรรทุกน้ำหนักเกิน จำนวนเท่าไร จึงจะรับโทษที่ต่างกันไปตามขนาดน้ำหนักที่บรรทุกเกินกว่ากฎหมายที่กำหนดเพื่อให้สอดคล้องกับการกระทำความผิด

(2) อัตราโทษมาตรา 73/2 ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 59 วรรคหนึ่ง หรือฝ่าฝืนประกาศของผู้อำนวยการทางหลวง ตามมาตรา 61 วรรคหนึ่ง หรือประกาศของเจ้าพนักงาน ซึ่งผู้อำนวยการทางหลวงแต่งตั้งให้ควบคุมทางหลวง ตามมาตรา 61 วรรคสาม ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

แก้ไขพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 โดยแก้ไขเพิ่มเติม 2549 ในมาตรา 73/2 ในส่วนของอัตราโทษปรับนั้นควรคำนวณจากน้ำหนักที่กระทำผิดโดยกำหนดขั้นต่ำไว้ 100,000 ต่อดัน/เพล

จึงเห็นควรให้มีการเสนอให้แก้ไขเพื่อป้องกันความผิดที่จะเกิดขึ้นตามหลักทฤษฎีการได้สัดส่วนและหลักทฤษฎีผู้ก่อมลพิษเป็นผู้จ่าย เนื่องการลงโทษควรที่จะสอดคล้องกับการกระทำความผิดที่เกิดขึ้น การที่จะกระทำความผิดนั้นผู้กระทำจะต้องคำนึงถึงผลดีหรือผลเสียในต่อละครั้ง ถ้ามีผลเสียมากกว่าผู้กระทำความผิดจะมีความเกรงกลัวต่ออัตราโทษที่ได้กำหนดไว้

3) การริบทรัพย์ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 การริบทรัพย์ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 ควรจะมีการกำหนดในบทบัญญัติไว้โดยเฉพาะเพื่อที่จะได้ตีความตามเจตนารมณ์ในการบังคับใช้กฎหมายเป็นไปในทิศทางเดียวกัน โดยการริบทรัพย์จากยานพาหนะที่มีน้ำหนักเกินควรที่จะมีการเพิ่มเติมมาตรา 73/4

“กรณีเจ้าพนักงานทางหลวงหรือพนักงานที่มีอำนาจตามกฎหมายยึดยานพาหนะที่ใช้ในการกระทำความผิดฐานฝ่าฝืนประกาศของผู้อำนวยการทางหลวงตามมาตรา 61 ไม่ว่าทรัพย์นั้นจะเป็นของผู้กระทำความผิดหรือไม่ให้ริบเสียทั้งหมด”

เนื่องการใช้ยานพาหนะเป็นทรัพย์สินที่ใช้ในการกระทำความผิด ตัดโอกาสไม่ให้มีการนำทรัพย์สินไปใช้กระทำความผิด และเพื่อให้สอดคล้องกับหลักทฤษฎีข่มขู่และยับยั้งเพราะทฤษฎีดังกล่าวเป็นหลักการลงโทษเพื่อยับยั้งไม่ให้ผู้กระทำความผิดกระทำผิดซ้ำอีกต่อไป