บทที่ 3

หลักกฎหมายที่เกี่ยวข้องปัญหาการบังคับใช้พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535

หลักการทางกฎหมายต่างประเทศเกี่ยวกับการบังคับใช้พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 มีวิวัฒนาการมายาวนานและมาตรการกฎหมายทางหลวงของต่างประเทศมาเปรียบเทียบกับกฎหมายทางหลวงของไทย ดังนั้นการศึกษามาตรการทางกฎหมายของต่างประเทศเพื่อนำมาเป็นแนวทางในการค้นหามาตรการทางกฎหมายเพื่อแก้ไขปัญหาความเสียหายอันเกิดแก่ทางหลวงจากยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราในประเทศไทยต่อไป

3.1 หลักกฎหมายระหว่างประเทศ

3.1.1 กติการะหว่างประเทศว่าด้วยสิทธิพลเมืองและสิทธิทางการเมือง

กติการะหว่างประเทศว่าด้วยสิทธิพลเมืองและสิทธิทางการเมืองการปฏิบัติหน้าที่ในการตั้งจุดสกัดบนทางหลวงเจ้าหน้าที่ตำรวจซึ่งเป็นเจ้าหน้าที่ของรัฐมีหน้าที่บังคับใช้กฎหมายกรณีภารกิจดังกล่าวแน่นอนย่อมกระทบต่อสิทธิและเสรีภาพของประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนบนทางในการเดินทางสัญจรไปมา หากแต่เพื่อรักษาความสงบเรียบร้อยในบ้านเมือง การป้องกันและปราบปรามอาชญากรรมเป็นหน้าที่และความจำเป็นอย่างยิ่งที่เจ้าหน้าที่ตำรวจต้องใช้อำนาจที่มีอยู่ตามกฎหมายซึ่งแน่นอนว่าอำนาจดังกล่าวย่อมกระทบสิทธิของประชาชนเจ้าหน้าที่ผู้ใช้อำนาจจึงต้องตระหนักและดำเนินการภายใต้กรอบของกฎหมายทั้งกฎหมายระหว่างประเทศ กล่าวคือกติการะหว่างประเทศว่าด้วยสิทธิพลเมืองและสิทธิทางการเมือง (International Covenant on Civil and Political Rights – ICCPR) ที่ว่าด้วยสิทธิเสรีภาพและความปลอดภัยของร่างกาย [1]

ข้อบทที่ 9

(1) บุคคลทุกคนมีสิทธิในเสรีภาพและความปลอดภัยของร่างกาย บุคคลจะถูกจับกุมหรือควบคุมโดยอำเภอใจมิได้บุคคลจะถูกลิดรอนเสรีภาพของตนมิได้ยกเว้นโดยเหตุและโดยเป็นไปตามกระบวนการที่บัญญัติไว้ในกฎหมาย

---

[1] กรมคุ้มครองสิทธิและเสรีภาพ. (2558). ***สาระสำคัญกติการะหว่างประเทศว่าด้วยสิทธิพลเมืองและสิทธิทางการเมือง (International Covenant on Civil and Political Rights: ICCPR).*** กรุงเทพฯ: กรมคุ้มครองสิทธิและเสรีภาพ. หน้า 3.

(2) ในขณะจับกุม บุคคลใดที่ถูกจับกุมจะต้องได้รับแจ้งถึงเหตุผลในการจับกุมและจะต้องได้รับแจ้งถึงข้อหาที่ถูกจับกุมโดยพลัน

(3) บุคคลใดที่ถูกจับกุมหรือควบคุมตัวในข้อหาทางอาญา จะต้องถูกนำตัวโดยพลันไปยังศาลหรือเจ้าหน้าที่อื่นที่มีอำนาจตามกฎหมายที่จะใช้อำนาจทางตุลาการ และจะต้องมีสิทธิได้รับการพิจารณาคดีภายในเวลาอันสมควรหรือได้รับการปล่อยตัวไป มิให้ถือเป็นหลักทั่วไปว่าจะต้องควบคุมบุคคลที่รอการพิจารณาคดีแต่ในการปล่อยตัวอาจกำหนดให้มีการประกันว่าจะมาปรากฏตัวในการพิจารณาคดี ในขั้นตอนอื่นของกระบวนการพิจารณา และจะมาปรากฏตัวเพื่อการบังคับตามคำพิพากษาเมื่อถึงวาระนั้น

(4) บุคคลใดที่ถูกลิดรอนเสรีภาพโดยการจับกุมหรือการควบคุม มีสิทธินำคดีขึ้นสู่ศาลเพื่อให้ศาลตัดสินโดยไม่ชักช้าถึงความชอบด้วยกฎหมายของการควบคุมผู้นั้นและหากการควบคุมไม่ชอบด้วยกฎหมายก็ให้ศาลมีคำสั่งปล่อยตัวไป

(5) บุคคลใดที่ถูกจับกุมหรือถูกควบคุมโดยไม่ชอบด้วยกฎหมายมีสิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทน[2]

ข้อบทที่ 26

บุคคลทั้งปวงย่อมเสมอกันตามกฎหมายและมีสิทธิที่จะได้รับความคุ้มครองเท่าเทียมกันตามกฎหมายโดยปราศจากการเลือกปฏิบัติใด ๆ ในกรณีนี้ กฎหมายจะต้องห้ามการเลือกปฏิบัติใด ๆ และต้องประกันการคุ้มครองบุคคลทุกคนอย่างเสมอภาคและเป็นผลจริงจังจากการเลือกปฏิบัติด้วยเหตุผลใด เช่น เชื้อชาติ ผิว เพศ ภาษา ศาสนา ความคิดเห็นทางการเมืองหรือความคิดเห็นอื่นใด เผ่าพันธุ์แห่งชาติหรือสังคมทรัพย์สินกำเนิด หรือสถานะอื่น ๆ[3]

โดยสรุปสัญญาภาคีจะเคารพสิทธิพลเมืองและสิทธิทางการเมืองของบุคคลซึ่งรวมถึงสิทธิในชีวิต เสรีภาพในศาสนา เสรีภาพในการพูด เสรีภาพในการชุมนุม สิทธิเลือกตั้ง และสิทธิในการได้รับการพิจารณาความอย่างยุติธรรม ฉะนั้นการใช้อำนาจของเจ้าหน้าจะต้องอยู่ภายใต้กรอบสิทธิพลเมืองและสิทธิทางการเมืองคือไม่กระทบสิทธิพื้นฐานของประชาชนต้องเป็นไปด้วยความถูกต้อง เช่นเดียวกับการกระทำหน้าของเจ้าพนักงานรัฐ หรือหน่วยงานรัฐจะต้องคำนึงถึงสิทธิพลเมืองเป็นหลักจะกระทำการใดให้เกิดความเสียหายต่อประชาชนไม่ได้ ฉะนั้นการตั้งด่านจุดตรวจหรือการกระทำตามหน้าที่ของผู้มีอำนาจนั้นตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 นั้นก็ต้อง

---

[2] กติการะหว่างประเทศว่าด้วยสิทธิพลเมืองและสิทธิทางการเมืองประเทศไทยเข้าเป็นภาคีเมื่อ 29 ตุลาคม 2539 มีผลใช้บังคับ 30 มกราคม 2540. ข้อ 9.

[3] กติการะหว่างประเทศว่าด้วยสิทธิพลเมืองและสิทธิทางการเมืองประเทศไทยเข้าเป็นภาคีเมื่อ 29 ตุลาคม 2539 มีผลใช้บังคับ 30 มกราคม 2540. ข้อ 26.

ตั้งอยู่บนพื้นฐานกติการะหว่างประเทศว่าด้วยสิทธิพลเมืองและสิทธิทางการเมืองตามข้อบทที่ 9 และข้อบทที่ 26

3.2 กฎหมายต่างประเทศที่เกี่ยวข้อง

3.2.1 สหรัฐอเมริกา

การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของสหรัฐอเมริกาส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากการพัฒนาการคมนาคมขนส่งที่ทางหลวงของประเทศมีระบบการเชื่อมโยงกันระหว่างมลรัฐและเชื่อมต่อกับระบบทางหลวงของประเทศอื่นจึงทำให้ระบบทางหลวงของสหรัฐอเมริกาถือเป็นปัจจัยสำคัญในการเสริมสร้างประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าของผู้ประกอบการให้สามารถประสานความร่วมมือทางการค้าระหว่างกันสะดวกมากขึ้น ซึ่งรูปแบบการปกครองโดยรัฐบาลกลางกระจายอำนาจปกครองให้มลรัฐทำให้ระบบทางหลวงของสหรัฐอเมริกาแบ่งแยกตามหน้าที่ความรับผิดชอบได้แก่ ระบบทางหลวงระหว่างรัฐ (Interstate System) และระบบทางหลวงมลรัฐ (The International Highway System) โดยการสร้างระบบทางหลวงนอกจากวัตถุประสงค์เพื่อให้บริการประชาชนและส่งเสริมให้มีการเชื่อมต่อการค้าและการขนส่งระหว่างผู้ประกอบการด้วยกันแต่ปรากฏว่าผู้ประกอบการที่ไม่สุจริตมักจะอาศัยช่องทางแสวงหาประโยชน์ในเชิงธุรกิจ ลดต้นทุนการขนส่งด้วยวิธีการบรรทุกสินค้าจำนวนมากต่อหนึ่งเที่ยวการขนส่งเป็นผลให้ทางหลวงต้องรองรับน้ำหนักยานพาหนะมากเกินกว่าที่กำหนดของทางหลวงจนกระทั่งปรากฏความเสียหาย ในปี ค.ศ. 1913 จึงจำเป็นต้องมีการกำหนดมาตรการกฎหมายเพื่อจำกัดอัตราบรรทุกน้ำหนักของ ยานพาหนะบนทางหลวงเป็นการป้องกันเส้นทางคมนาคมและกวดขันบริเวณพื้นผิวถนนจากความเสียหายจากเหล็กและยางของล้อรถบรรทุกหนัก ซึ่งกฎหมายนี้นำมาใช้บังคับเพียงบางมลรัฐเท่านั้น จนกระทั่งในปี ค.ศ. 1933 มลรัฐในสหรัฐอเมริกาทุกมลรัฐจึงได้มีการออกกฎหมายภายในเพื่อกำกับดูแลปัญหายานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราบนทางหลวงในความรับผิดชอบของมลรัฐเมื่อรัฐบาลกลางสหรัฐอเมริกา (Federal Government) เล็งเห็นถึงสภาพปัญหาความเสียหายที่เกิดกับทางหลวงจากการบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราจึงเริ่มเข้ามามีบทบาทด้วยการผ่านร่างกฎหมาย Federal-Aid Highway Act 1956 ในการสร้างระบบทางหลวงของรัฐ (Interstate Highway) โดยรัฐบาลกลางจะเป็นผู้ลงทุนรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างและประกาศสถานะทางกฎหมายของทางหลวงว่าให้อยู่ในความรับผิดชอบบำรุงรักษาของหน่วยงานใด ซึ่งกฎหมายได้กำหนดเกณฑ์มาตรฐานอัตราน้ำหนักบรรทุกของยานพาหนะเพื่อป้องกันความเสียหายที่อาจจะเกิดขึ้น โดยพิจารณาจากจำนวนเพลาของยานพาหนะ (axle) หรือ จำนวนน้ำหนักยานพาหนะรวมน้ำหนัก บรรทุกของยานพาหนะเป็นเกณฑ์การจำกัดอัตราการบรรทุกน้ำหนักมาจากข้อเสนอองค์กรเอกชน The American Association of

State Highway Official (AASHO) ในการศึกษารวบรวมกฎเกณฑ์ การบรรทุกน้ำหนักของยานพาหนะแต่ละมลรัฐที่ใช้บังคับอยู่ให้เป็นแนวทางเดียวกัน แต่อย่างไรก็ดี Federal-Aid Highway Act 1956 ไม่ได้มีมาตรการบังคับให้ทุกมลรัฐต้องปฏิบัติตามมีลักษณะเป็นเพียงนโยบายจูงใจกรณีมลรัฐใดดำเนินการตามกฎหมายที่ออกโดยรัฐบาลกลางจะให้การสนับสนุนด้านการเงินสำหรับการลงทุนก่อสร้างบำรุงรักษาทางหลวง และยังมีการกำหนดข้อยกเว้นให้อำนาจมลรัฐอนุญาตยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักตามอัตราที่กฎหมายมลรัฐกำหนดเอาไว้ได้ในฐานะเป็น “Grandfather clause” แม้ว่าจะเกณฑ์มลรัฐจะเกินกว่าอัตราที่กำหนดไว้ใน Federal-Aid Highway Act 195675 ต่อมาในปี ค.ศ. 1974 มีการแก้ไขเพิ่มเติมอัตราการบรรทุกน้ำหนักยานพาหนะมากขึ้น โดยกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับสูตรของสะพาน (Bridge Formula “B”) โดยจำกัดอัตราน้ำหนักบรรทุกตามระยะห่างระหว่างเพลา จำนวนและประเภทของเพลา ถึงแม้ว่าจะมีการเพิ่มอัตราการบรรทุกน้ำหนักยานพาหนะแต่บางมลรัฐก็ยังคงปฏิเสธการ ปฏิบัติตามจนต้องออกกฎหมาย The Surface Transportation Assistance Act (STAA)[4] กำหนดให้ทุกมลรัฐใช้ระเบียบกฎเกณฑ์และมาตรฐานเกี่ยวกับการจำกัดอัตราการบรรทุกน้ำหนักยานพาหนะตามสูตรของสะพานให้เป็นมาตรฐานเดียวกันสำหรับยานพาหนะบนทางหลวงของรัฐ[5]

แนวคิดทางกฎหมายเกี่ยวกับความเสียหายอันเกิดจากการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราของสหรัฐอเมริกามีวิวัฒนาการมายาวนานและยังเป็นต้นแบบมาตรการกฎหมายทางหลวงของหลายประเทศ รวมทั้งกฎหมายทางหลวงของไทยด้วย ดังนั้น การศึกษามาตรการทางกฎหมายของสหรัฐอเมริกาเพื่อนำมาเป็นแนวทางในการค้นหามาตรการทางกฎหมายเพื่อแก้ไขปัญหาความเสียหายอันเกิดแก่ทางหลวงจากยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราในประเทศไทยต่อไป

มาตรการกฎหมายควบคุมน้ำหนักบรรทุกของยานพาหนะ โดยรัฐบาลกลางคือ The Federal-Aid Highway Act 1956[6] เป็นกฎหมายที่ออกโดยรัฐบาลกลางของสหรัฐอเมริกา ฉบับแรกซึ่งมีบทบาทเกี่ยวกับการกำหนดกฎเกณฑ์เกี่ยวกับการจำกัดอัตราการบรรทุกน้ำหนักยานพาหนะที่ใช้ในกิจการขนส่งบนทางหลวงระหว่างรัฐมีหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการควบคุมการบรรทุกน้ำหนักยานพาหนะกำหนดให้พิจารณาจากจำนวนเพลาและน้ำหนักรวมบรรทุกได้สูงสุดตามประเภท

---

[4] Federal Highway Administration. (2015). ***Compilation of Existing State Truck Size and Weight Limit Laws.*** Washington: 1200 New Jersey Avenue. p.4.

[5] วิรากร หอมเย็น. (2559). ***มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับความเสียหายอันเกิดจากยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา.*** วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. หน้า 89.

[6] จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. (2545). ***โครงการศึกษาผลกระทบและความเป็นไปได้ในการเพิ่มมาตรฐานการรับน้ำหนักรถบรรทุก.*** รายงานฉบับสมบูรณ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. หน้า 25-28.

ยานพาหนะ เช่น ยานพาหนะประเภทเพลาเดี่ยว (Single axle) กำหนดให้มีน้ำหนักบรรทุกไม่เกิน 18,000 ปอนด์ (ประมาณ 8.165 ตัน) ยานพาหนะประเภทเพลาคู่ (Tendem axle) กำหนดให้อัตราน้ำหนักบรรทุกไม่เกิน 32,000 ปอนด์ (ประมาณ 14.514 ตัน) และมีน้ำหนักการบรรทุกรวม (Gross Weight) สูงสุดไม่เกิน 73,280 ปอนด์ [7] (ประมาณ 33.239 ตัน)

The Federal-Aid Highway Act 1956 มีการแก้ไขเพิ่มเติมโดย The Federal-Aid Highway Amendments of 1974 กำหนดอัตราน้ำหนักบรรทุกยานพาหนะเพิ่มขึ้นให้สอดคล้องกับแนวทางการก่อสร้างทางหลวงและสะพานโดยนำสูตรเรียกว่า The Federal Bridge Gross Weight Formula (Bridge Formula "B") มาใช้เป็นเกณฑ์จำกัดอัตราน้ำหนักบรรทุกตามความยาวของยานพาหนะเพื่อป้องกันถนน สะพานและโครงสร้างพื้นฐานของทางหลวงไม่ให้เสียหายจากน้ำหนักของยานพาหนะเชิงพาณิชย์ขนาดเล็กที่บรรทุกน้ำหนักมากโดยพิจารณาอัตราการบรรทุกน้ำหนักตาม ระยะห่างระหว่างเพลา จำนวน และประเภทของเพลาตามสูตรมีเกณฑ์บรรทุกนำหนักยานพาหนะไว้ ตามประเภทยานพาหนะเพลาเดี่ยว (Single axle) น้ำหนักบรรทุกไม่เกิน 20,000 ปอนด์ (ประมาณ 9.072 ตัน) ประเภท เพลาคู่ (Tandem axle) น้ำหนักบรรทุกไม่เกิน 34,000 ปอนด์ (ประมาณ 15.422 ตัน) และน้ำหนักรวม (Gross Weight) สูงสุดไม่เกิน 80,000 ปอนด์[8] (ประมาณ 36.287 ตัน)

ต่อมาได้รวบรวมกฎเกณฑ์จัดไว้เป็นหมวดหมู่เรียกว่า The United States Code (US. Code) โดยในบทที่ 23 กฎหมายทางหลวง (Highway) มาตรา 127 ได้กำหนดหลักเกณฑ์การ จำกัดอัตราบรรทุกน้ำหนัก หากพิจารณาตามจำนวนเพลาของยานพาหนะสำหรับประเภทเพลาเดี่ยว บรรทุกน้ำหนักได้ไม่เกิน 20,000 ปอนด์ (ประมาณ 9.072 ตัน) และ ยานพาหนะประเภทเพลาคู่ บรรทุกน้ำหนักได้ไม่เกิน 34,000 ปอนด์ (ประมาณ 36.287 ตัน) ส่วนอัตราน้ำหนักบรรทุกรวมสูงสุดของยานพาหนะ (gross weight) ให้คำนวณตาม สูตร Bridge Formula B มีน้ำหนักบรรทุกรวมกันสูงสุดจะต้องไม่เกิน 80,000 ปอนด์ (ประมาณ 36.287 ตัน)

มาตรการตามบทบัญญัติกฎหมายนี้มิได้บังคับให้มลรัฐต้องปฏิบัติตามเพียงแต่มลรัฐใดไม่ปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ที่รัฐบาลกลางกำหนดเกี่ยวกับอัตราการบรรทุกน้ำหนักของยานพาหนะ มลรัฐนั้นจะต้องถูกรัฐบาลกลางตัดเงินสนับสนุนในรูปแบบของงบประมาณสำหรับการก่อสร้างและบำรุงรักษาทางหลวงในแต่ละปีลง 50 เปอร์เซ็นต์ นอกจากนี้ยังมีการรวบรวมกฎระเบียบที่ออกโดยรัฐบาลกลางไว้เรียกว่า Code of Federal Regulation (CFR) โดยในบทที่ 23 ข้อ 658.17 ได้

---

[7] Federal-Aid Highway Act 1956. Section 108 (j).

[8] Federal-Aid Highway Amendments of 1974. Section 106 (a).

กำหนดกฎเกณฑ์มาตรฐานอัตราน้ำหนักบรรทุกยานพาหนะให้สอดคล้องกับเพลาขั้นต้นและสูตร Bridge Formula B ที่กำหนดใน US. Code และ Federal-Aid Highway Act เป็นการกำหนดรายละเอียดการบรรทุกของยานพาหนะด้านอื่น เช่น เส้นทาง ล้อยาง อุปกรณ์ชั่งน้ำหนักและเทคโนโลยีเกี่ยวกับการควบคุมอัตราการบรรทุกน้ำหนักยานพาหนะและตามข้อ 658.17 (h) [9]ยังกำหนดให้รัฐมีอำนาจออกใบอนุญาตอัตราการบรรทุกน้ำหนักของยานพาหนะเป็นพิเศษโดยไม่เกี่ยวข้องกับเพลาขั้นต้นหรือ สูตร Bridge Formula B กรณียานพาหนะต้องการบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าเกณฑ์อัตราที่กำหนดไว้ได้

หลักเกณฑ์การกำหนดอัตราน้ำหนักบรรทุกของยานพาหนะโดยมลรัฐ การที่รัฐบาลกลางสหรัฐอเมริกาได้กำหนดอัตราการบรรทุกน้ำหนักยานพาหนะบนทางหลวงตาม US. Code มาตรา 127 มิได้เป็นกฎหมายที่บังคับให้มลรัฐต้องปฏิบัติตาม เพียงแต่มลรัฐใด ไม่ปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ที่รัฐบาลกลางกำหนดเกี่ยวกับอัตราการบรรทุกน้ำหนักของยานพาหนะจะต้องถูกตัดเงินที่รัฐบาลกลางสนับสนุนในรูปแบบของเงินงบประมาณสำหรับการก่อสร้างและบำรุงรักษา ทางหลวง 50 เปอร์เซ็นต์[10] ในแต่ละปีโดยข้อยกเว้นที่จะไม่นำหลักเกณฑ์การกำหนดอัตราน้ำหนักบรรทุกที่ออกโดยรัฐบาลกลางมาปฏิเสธการกำหนดอัตราการบรรทุกน้ำหนักของมลรัฐประกาศเป็นกฎหมายจากจำนวนเพลาซึ่งบังคับใช้ก่อนวันที่ 1 กรกฎาคม 1956 แต่หากเป็นกรณีที่จำกัดอัตราการบรรทุกน้ำหนักรวม (Gross weight limit) ให้พิจารณาก่อนการแก้ไขในปี ค.ศ. 1974 ตามที่กำหนดไว้ใน US. Code มาตรา 127 (4)[11] ประกอบกับ CFR ข้อ 658.17 (i)[12]

---

[9] Code of Federal Regulation. Section 658.17 (h) “States may issue special permits without regard to the axle, gross, or Federal Bridge Formula requirements for nondivisible vehicles or loads”.

[10] US. CODE. Section 127.

[11] US.CODE. Section 127 (4) “This section shall not be construed to deny apportionment to any State allowing the operation within such State of any vehicles or combinations thereof, other than vehicles or combinations subject to subsection (d) of this section, which the State determines could be lawfully operated within such State on July 1, 1956, except in the case of the overall gross weight of any group of two or more consecutive axles, on the date of enactment of the Federal-Aid Highway Amendments of 1974”

[12] Code of Federal Regulation. Section 658.17 (i) “The provisions of paragraphs (b), (c), and (d) of this section shall not apply to single-, or tandem-axle weights, or gross weights legally authorized under State law on July 1, 1956. The group of axles requirement established in this section shall not apply to vehicles legally grandfathered under State groups of axles tables or formulas on January 4, 1975. Grandfathered weight limits are vested on the date specified by Congress and remain available to a State even if it chooses to adopt a lower weight limit for a time”.

แม้ว่ามาตรฐานการจำกัดอัตราการบรรทุกน้ำหนักตามกฎหมายของมลรัฐจะมีมาตรฐานที่ต่ำกว่ากฎเกณฑ์ที่ออกโดยรัฐบาลกลางก็ตามแต่การยอมรับกฎเกณฑ์การบรรทุกน้ำหนักยานพาหนะที่กำหนดโดยมลรัฐในลักษณะ Grandfather Clause ทำให้แต่ละมลรัฐมีอำนาจในออกกฎหมายเพื่อบริหารจัดการระบบทางหลวงภายในมลรัฐ (The International Highway System) ที่อยู่ในความรับผิดชอบของมลรัฐได้โดยเกณฑ์การกำหนดอัตราการบรรทุกน้ำหนักยานพาหนะที่ออกโดยรัฐบาลกลางจะไม่นำมาบังคับใช้กับระบบทางหลวงภายในมลรัฐสามารถสรุปเกณฑ์การจำกัดอัตราการบรรทุกน้ำหนักของยานพาหนะตามกฎหมายภายในมลรัฐ

มาตรการทางกฎหมายกรณีฝ่าฝืนใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา บทบาทของรัฐบาลกลางสหรัฐอเมริกาเกี่ยวกับยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราตาม US. Code และ CFR มีลักษณะเป็นการกำหนดกรอบกว้าง ๆ เกี่ยวกับหลักเกณฑ์การบรรทุกน้ำหนักของยานพาหนะบนทางหลวงให้เป็นมาตรฐานกลางสำหรับแต่ละมลรัฐโดยมิได้มีการกำหนด มาตรการบังคับสำหรับกรณีที่ยานพาหนะฝ่าฝืนบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราเอาไว้ด้วยตามหลักการแบ่งแยกอำนาจการปกครอง จึงทำให้รัฐบาลกลางมีบทบาทหน้าที่เฉพาะการสนับสนุนเงินลงทุนก่อสร้างทางหลวงและกระจายอำนาจในการบริหารจัดการทางหลวงให้กับมลรัฐเท่านั้น ส่วนการบังคับใช้กฎหมายมลรัฐดำเนินการกับบุคคลที่ใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราทำให้ทางหลวงต้องเสียหายปรากฏมาตรการทางกฎหมายดังต่อไปนี้

1) มาตรการออกใบอนุญาตและจัดเก็บค่าธรรมเนียมสำหรับยานพาหนะ บรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดความเสียหายอันเกิดแก่ทางหลวงจากยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราทำให้รัฐต้องมีค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาซ่อมแซม มลรัฐในสหรัฐอเมริกามีแนวคิดเกี่ยวกับการเรียกเก็บเงินจากบุคคลที่ฝ่าฝืนบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราเพื่อนำมาใช้บำรุงรักษาทางหลวงในลักษณะเงิน ค่าธรรมเนียมสำหรับการออกใบอนุญาตให้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราซึ่งเป็นการบริหารจัดการให้สอดคล้องกันระหว่างค่าใช้จ่ายสำหรับใช้ลงทุนก่อสร้างทางหลวงกับเงินค่าธรรมเนียมที่จัดเก็บจากบุคคลที่สร้างปัจจัยอันเป็นเหตุแห่งความเสียหายสำหรับการใช้ระบบทางหลวงสาธารณะมากกว่าผู้ที่ใช้ทางหลวงสัญจรตามปกติ

รัฐบาลกลางจะกำหนดให้อำนาจมลรัฐออกใบอนุญาตพิเศษได้ตามกฎระเบียบ CFR ข้อ 658.17 (h) ซึ่งให้อำนาจมลรัฐบริหารจัดการดูแลการบรรทุกน้ำหนักยานพาหนะเชิงพาณิชย์บนทางหลวงในเขตรับผิดชอบของมลรัฐโดยผู้ประกอบการที่ประสงค์จะใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าเกณฑ์อัตราที่กฎหมายกำหนดอาจยื่นขอใบอนุญาตต่อหน่วยงานที่รับผิดชอบทาง

หลวงของมลรัฐและจ่ายเงินเป็นค่าธรรมเนียมสำหรับการออกใบอนุญาตดังกล่าวได้ โดยไม่ต้องคำนึงถึงอัตราน้ำหนักตามเพลาขั้นต้นและสูตร Bridge Formula B หรือน้ำหนักบรรทุกรวมสูงสุด[13]

2) มาตรการทางกฎหมายที่กำหนดให้รัฐสามารถออกใบอนุญาตให้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดโดยเก็บเงินค่าธรรมเนียมสำหรับการอนุญาตดังกล่าวมีวัตถุประสงค์มาจากแนวคิดที่ว่ารัฐต้องแบกรับภาระค่าใช้จ่ายสำหรับบำรุงรักษาระบบทางหลวง ซึ่งถ้าหากมีการใช้งานทางหลวงของยานพาหนะตามปกติจะมีกำหนดเวลาในการเสื่อมสภาพของทางหลวงซึ่งรัฐสามารถบริหารจัดการงบประมาณได้ แต่การใช้ยานพาหนะขนส่งเชิงพาณิชย์บรรทุกน้ำหนักเกินอัตราเป็นปัจจัยที่อาจทำให้เกิดความเสียหายกับทางหลวงมากขึ้น

ดังนั้น เพื่อให้ประชาชนมั่นใจในความปลอดภัยในการสัญจรบนทางหลวงและรักษาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งการมีมาตรการเกี่ยวกับการให้อำนาจรัฐออกใบอนุญาตบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราและจัดเก็บเงินค่าธรรมเนียมสำหรับยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่ใช้เส้นทางหลวงในกำกับดูแลของมลรัฐก็เพื่อให้ยานพาหนะบรรทุกเชิงพาณิชย์เข้าสู่ระบบทะเบียนของรัฐเก็บเป็นข้อมูลการควบคุมตรวจสอบรวมทั้ง ผลักภาระความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดกับระบบทางหลวงจากการบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราโดยการนำเงินค่าธรรมเนียมจากการขออนุญาตบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรามาเป็นค่าใช้จ่ายสำหรับการบำรุงรักษาทางหลวงโดยเฉพาะทั้งนี้ใบอนุญาตให้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดจะมีอายุ เวลาตามแต่ นโยบายของมลรัฐว่าจะเป็นการพิจารณาอนุญาตเฉพาะรายสำหรับการขนส่งแต่ละครั้งหรือพิจารณาออกใบอนุญาตให้บรรทุกน้ำเกินอัตราตามช่วงระยะเวลาที่กำหนดในใบอนุญาตโดยไม่ขึ้นอยู่กับเที่ยวการขนส่งเช่น ระยะเวลา 3 เดือน หรือ 6 เดือน[14]

นอกจากนี้การออกใบอนุญาตหรือยกเลิกการใบอนุญาตที่ให้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินจะต้องพิจารณาปัจจัยสภาพการซ่อมแซมทางหลวงมาตรฐานของระบบทางหลวงที่จะรองรับน้ำหนักของยานพาหนะมาตรฐานด้านความปลอดภัยของประชาชนที่อาจจะได้รับอันตรายจากยานพาหนะที่บรรทุกน้ำหนักเกินอัตราด้วยมาตรการกฎหมายที่ให้อำนาจมลรัฐจัดเก็บเงินค่าธรรมเนียมใบอนุญาตสำหรับ ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราไว้ มีวัตถุประสงค์เพื่อนำเงินนั้นมาเป็นค่าใช้จ่ายสำหรับความเสียหายที่อาจจะเกิดแก่ทางหลวงจากการใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนักบรรทุกเกินเกณฑ์กฎหมาย ซึ่งอัตราค่าธรรมเนียมอาจขึ้นอยู่กับอัตราน้ำหนักที่อนุญาตให้บรรทุกเพิ่มขึ้นหรือช่วงระยะเวลาที่อนุญาตให้มีการบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราซึ่งปรากฏมลรัฐในสหรัฐอเมริกา

---

[13] Code of Federal Regulation. Section 658.17 (h).

[14] วิรากร หอมเย็น. อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 5. หน้า 95.

ที่มีมาตรการกฎหมายกำหนดอัตราบรรทุกน้ำหนักยานพาหนะ เช่น มลรัฐ Arkansas ให้คณะกรรมาธิการที่บริหารจัดการทางหลวงของรัฐมีอำนาจดุลพินิจในการออกใบอนุญาตให้ยานพาหนะตามประเภทที่ระบุไว้สามารถบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่กฎหมายจำกัดได้ แต่ยานพาหนะต้องบรรทุกไม่เกินอัตราน้ำหนักที่กำหนดภายใต้ใบอนุญาตบน เส้นทางหลวงที่กำหนดเฉพาะในเขตอำนาจของมลรัฐโดยต้องพิจารณาหลักเกณฑ์เงื่อนไขด้านอื่นประกอบการใช้ดุลพินิจออกใบอนุญาตให้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราบนทางหลวงของมลรัฐทั้งประวัติการละเมิดบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราของบุคคลที่ยื่นขอใบอนุญาต ข้อจำกัดด้านช่วงระยะเวลาหรือเงื่อนไขการดำเนินงานของยานพาหนะที่ยื่นขอใบอนุญาตว่าจะไม่ก่อให้เกิดความเสียหายกับทางหลวงหรือโครงสร้างพื้นฐานถนนและกำหนดพันธะความปลอดภัยด้านอื่นตามความจำเป็นเพื่อชดเชยการบาดเจ็บหรือความเสียหายที่อาจจะเกิดขึ้นกับทางหลวงและโครงสร้างถนนจากยานพาหนะที่มีใบอนุญาตบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา

ส่วนใบอนุญาตจะกำหนดอัตราการบรรทุกน้ำหนักที่อนุญาตให้บรรทุกน้ำหนักได้ตามประเภทยานพาหนะ เช่น ยานพาหนะประเภทที่มี 5 เพลาน้ำหนักรวมต้องไม่เกิน 90,000 ปอนด์ (ประมาณ 40.823 ตัน) และยานพาหนะประเภทที่มีเพลาทั้งหมด 6 เพลา น้ำหนักรวมจะต้องไม่เกิน 95,000 ปอนด์ (ประมาณ 43.091 ตัน) ส่วนจำนวนเงินค่าธรรมเนียมที่คณะกรรมาธิการบริหารจัดการทางหลวงมลรัฐกำหนดขึ้นสำหรับการ ออกใบอนุญาตให้มีการบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา มลรัฐ Arkansas กำหนดให้ต้องมีการจัดเก็บเพื่อการขอออกใบอนุญาตรายปีในอัตราค่าธรรมเนียมเป็นเงินจำนวน 5,000 ดอลลาร์ (ประมาณ 166,270 บาท) ต่อใบอนุญาตสำหรับยานพาหนะหนึ่งคัน ซึ่งเงินค่าธรรมเนียมที่จัดเก็บได้จะจัดสรรเพื่อเข้ากองทุนหรือจัดสรรเป็นรายได้ของงบประมาณสำหรับใช้บำรุงรักษาทางหลวงของมลรัฐโดยเฉพาะ ทั้งนี้หากปรากฏว่าผู้ที่ยื่นขอใบอนุญาตใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าเกณฑ์กฎหมายกำหนดแต่ยังคงบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าเกณฑ์ที่กำหนดในใบอนุญาตก็จะต้องถูกดำเนินมาตรการดำนินคดีความรับผิดทางแพ่งหรือมาตรการลงโทษทางอาญาต่อไป[15]

มลรัฐ Minnesota อัตราค่าธรรมเนียมกรณีที่เป็นการขอออกใบอนุญาตรายปี สำหรับยานพาหนะบรรทุกให้สามารถบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด หากกรณีใช้ เกณฑ์อัตราน้ำหนักบรรทุกรวมจะพิจารณาตามอัตราน้ำหนักที่เพิ่มขึ้นเริ่มตั้งแต่อัตราน้ำหนักน้อยที่สุดไปจนถึงอัตราน้ำหนักบรรทุก 90,000 ปอนด์ (ประมาณ 40.823 ตัน) คิดอัตราค่าธรรมเนียมจำนวน 200 ดอลลาร์ (ประมาณ 6,650 บาท) และเพิ่มขึ้นทุก ๆ 100 ดอลลาร์ (ประมาณ 3,325 บาท) ต่ออัตรา

---

[15] Arkansas Code. Section 27-35-210.

น้ำหนักที่เพิ่มขึ้น 10,000 ปอนด์ (ประมาณ 4.536 ตัน) แต่ถ้าบรรทุกน้ำหนักมากกว่า 155,000 ปอนด์ (ประมาณ 70.307 ตัน) ค่าธรรมเนียมให้คิด 22 เซนต่อน้ำหนัก 1 ตันซึ่งการบังคับใช้มาตรการจัดเก็บค่าธรรมเนียมสำหรับการออกใบอนุญาตให้บรรทุกน้ำหนักเกินอัตราโดยหน่วยงานที่รับผิดชอบทางหลวงในเส้นทางที่กำหนดสามารถนำมาใช้ในสหรัฐอเมริกาได้อย่างมีประสิทธิภาพเนื่องจากมีระบบเทคโนโลยีในการตรวจสอบน้ำหนักยานพาหนะขณะเคลื่อนที่ซึ่งจะทำให้เจ้าหน้าที่ที่รับผิดชอบดูแลทางหลวงสามารถตรวจสอบจากระบบฐานข้อมูลทางทะเบียนของมลรัฐว่ายานพาหนะนั้นมีการออกใบอนุญาตบรรทุกน้ำหนักเกินหรือไม่ [16]

อย่างไรก็ดี มาตรการจัดเก็บค่าธรรมเนียมสำหรับการออกใบอนุญาตให้บรรทุกน้ำหนักเกินอัตราได้รับความร่วมมือจากผู้ประกอบการที่ยื่นขอใบอนุญาตเฉลี่ยแต่ละวัน 800-1,800 เที่ยวต่อวันซึ่งแสดงให้เห็นถึงประสิทธิผลการนำมาตรการออกใบอนุญาตบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรามาใช้ร่วมกับมาตรการอื่นเพื่อให้รัฐสามารถนำเงินที่ได้รับจากผู้ก่อให้เกิดความเสียหายโดยตรงที่ยินยอมจ่ายให้แก่รัฐสำหรับความเสี่ยงที่ตนจะทำให้ทางหลวงต้องเสียหาย มาจัดสรรไว้ใช้ในการก่อสร้างและบำรุงรักษาทางหลวงของรัฐโดยเฉพาะนอกเหนือจากเงินจากการดำเนินคดีเรียกร้อง ค่าเสียหายทางแพ่งหรือค่าปรับทางอาญาเพื่อแก้ไขเยียวยาความเสียหายอันเกิดแก่ทางหลวงจากยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราด้วยการนำเงินค่าธรรมเนียมที่จัดเก็บจัดสรรเข้ากองทุนทางหลวงซึ่งมีวัตถุประสงค์นำเงินจากกองทุนมาใช้เยียวยาความเสียหายของทางหลวงที่เสียหายได้โดยตรง

3) มาตรการดำเนินคดีความรับผิดทางแพ่งมาตรการดำเนินคดีความรับผิดทางแพ่งเป็นมาตรการกฎหมายที่หลายมลรัฐนำมาใช้ บังคับกรณีที่มีการใช้ยานพาหนะฝ่าฝืนบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราโดยการกำหนดความรับผิดของบุคคลผู้ที่เกี่ยวข้องและค่าเสียหายทางแพ่งสำหรับความเสียหายอันเกิดกับทางหลวงและโครงสร้างถนน ซึ่งหน่วยงานของมลรัฐที่มีอำนาจหน้าที่บริหารจัดการทางหลวงมลรัฐมีอำนาจดำเนินคดีความรับผิดทางแพ่งกับบุคคลที่ต้องรับผิดกรณีความเสียหายที่เกิดขึ้นจากยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราได้

การดำเนินคดีความรับผิดชดใช้ค่าเสียหายทางแพ่งบุคคลที่เกี่ยวข้องกับยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราซึ่งจะต้องมีความรับผิดเป็นประเด็นสำคัญของกฎหมายซึ่งมาตรการทางกฎหมายมลรัฐเกี่ยวกับการดำเนินคดีความรับผิดทางแพ่งสำหรับความเสียหายที่เกิดกับทางหลวงจากการบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราจะกำหนดตัวบุคคลที่ต้องรับผิดไว้เป็นความผิดเฉพาะตัว เช่น

---

[16] Minnesota Statutes. Section 169.86 (f) “As an alternative to paragraph (e), an annual permit may be issued for overweight, or oversize and overweight, mobile cranes; construction equipment, machinery, and supplies; implements of husbandry; and commercial boat hauling. The fees for the permit are as follows: If the gross weight of the vehicle is more than 155,000 pounds the permit fee is determined under paragraph (e)”.

ผู้ควบคุมยานพาหนะ ผู้ประกอบกิจการที่เป็นนายจ้าง ผู้ที่มีส่วนเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ยานพาหนะ โดยมลรัฐที่ปรากฏมาตรการดำเนินคดีความรับผิดทางแพ่ง

ตัวอย่างเช่นมลรัฐ Arizona กำหนดให้ผู้ควบคุมยานพาหนะที่บรรทุกน้ำหนักเกินอัตราต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ทางหลวงหากว่าผู้ควบคุมยานพาหนะไม่ได้เป็นเจ้าของยานพาหนะนั้น กรณีเป็นการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราภายใต้การควบคุมของเจ้าของยานพาหนะผู้ประกอบการที่เป็นเจ้าของยานพาหนะก็ต้องร่วมกันรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นกับทางหลวงด้วย จึงทำให้ผู้ประกอบการเจ้าของยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราซึ่งได้รับประโยชน์จากการกระทำที่ใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรามีส่วนต้องรับผิดชอบผลความเสียหายนั้นด้วย

มาตรการกฎหมายที่ออกโดยมลรัฐสำหรับการดำเนินคดีความรับผิดทางแพ่งมักจะกำหนดค่าเสียหายทางแพ่งสำหรับความเสียหายอันเกิดแก่ทางหลวงจากการยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราตามกฎหมายเอาไว้แตกต่างกันขึ้นอยู่กับข้อเท็จจริงตามมาตรฐานการก่อสร้างทางหลวงของมลรัฐในแต่ละเส้นทางซึ่งจะให้ศาลมีอำนาจดุลพินิจกำหนดค่าเสียหายทางแพ่งโดยพิจารณาตามเกณฑ์อัตราที่กฎหมายกำหนดไว้ เช่น อัตราค่าเสียหายตามเกณฑ์อัตราน้ำหนักบรรทุกหรืออัตราค่าเสียหายตามเกณฑ์ขั้นสูงของกฎหมาย เป็นต้น

มลรัฐ Arizona มีการกำหนดอัตราค่าเสียหายทางแพ่งเป็นเงินจำนวนสูงขึ้นตาม เกณฑ์อัตราน้ำหนักบรรทุกของยานพาหนะที่เพิ่มขึ้น ดังนี้

- กรณีน้ำหนักบรรทุกเกิน 1-1,250 ปอนด์ (ประมาณ 0.0004-0.566 ตัน) อัตราค่าเสียหายเป็นเงินจำนวน 100 ดอลลาร์ (ประมาณ 3,325 บาท)

- กรณีน้ำหนักบรรทุกเกิน 1,251-3,000 ปอนด์ (ประมาณ 0.567-1.360 ตัน) อัตราค่าเสียหายเป็นเงินจำนวน 100 ดอลลาร์ (ประมาณ 3,325 บาท) ต่ออัตราน้ำหนักที่เพิ่มขึ้นทุก ๆ 500 ปอนด์ (ประมาณ 0.226 ตัน)

- กรณีน้ำหนักบรรทุกเกิน 3,001-3,500 ปอนด์(ประมาณ 1.361-1.587 ตัน) อัตราค่าเสียหายเป็นเงินจำนวน 840 ดอลลาร์ (ประมาณ 27,933 บาท)

- กรณีน้ำหนักบรรทุกเกิน 3,501-4,000 ปอนด์ (ประมาณ 1.588-1.814 ตัน) อัตราค่าเสียหายเป็น เงินจำนวน 980 ดอลลาร์ (ประมาณ 32,588 บาท)

- กรณีน้ำหนักบรรทุกเกิน 4,001-4,500 ปอนด์ (ประมาณ 1.815-2.041 ตัน) อัตราค่าเสียหายเป็นเงินจำนวน 1,120 ดอลลาร์ (ประมาณ 37,244 บาท)

- กรณีน้ำหนักบรรทุกเกิน 4,501-4,750 ปอนด์ (ประมาณ 2.042-2.154 ตัน) อัตราค่าเสียหายเป็นเงินจำนวน 1,260 ดอลลาร์ (ประมาณ 41,900 บาท)

- กรณีน้ำหนักบรรทุกเกิน 4,751-5,000 ปอนด์ (ประมาณ 2.155-2.267 ตัน) อัตราค่าเสียหายเป็นเงินจำนวน 1,400 ดอลลาร์ (ประมาณ 46,555 บาท)

- กรณีน้ำหนักที่บรรทุกเกินกว่า 5,001 ปอนด์ (ประมาณ 2.268 ตัน) ขึ้นไปอัตราค่าเสียหายเป็นเงินจำนวน 100 ดอลลาร์ (ประมาณ 3,325 บาท) ต่ออัตราน้ำหนักที่เพิ่มขึ้นทุก ๆ 1,000 ปอนด์[17] (ประมาณ 0.454 ตัน)

แต่อย่างไรก็ดี แม้ว่าตามกฎหมายมลรัฐ Arizona จะมีการกำหนดเกณฑ์อัตรา ค่าเสียหายทางแพ่งไว้ก็ตามศาลมลรัฐก็ยังคงมีอำนาจใช้ดุลพินิจกำหนดค่าเสียหายทางแพ่งมากกว่าที่กฎหมายกำหนดได้หากปรากฏว่าผู้ที่ต้องรับผิดมีพฤติการณ์อื่นประกอบ เช่น การกระทำความผิดซ้ำหรือเป็นกรณีผู้ประกอบการที่รัฐอนุญาตให้บรรทุกน้ำหนักเกินอัตราแล้วยังฝ่าฝืนบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าเกณฑ์ที่กำหนดในใบอนุญาตมาตรการกฎหมายของมลรัฐ Maryland เกณฑ์การกำหนดอัตราค่าเสียหายทางแพ่งเป็นการกำหนดตามเกณฑ์อัตราขั้นสูงจำนวนไม่เกิน 10,000 ดอลลาร์ (ประมาณ 332,540 บาท) และหากเป็นกรณีได้รับอนุญาตให้บรรทุกน้ำหนักเกินกว่ากฎหมายแล้วยังคงมีการฝ่าฝืนบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่ได้รับอนุญาตอัตราเพดานค่าเสียหายทางแพ่งก็จะเพิ่มสูงขึ้นในจำนวนไม่เกิน 28,000 ดอลลาร์ (ประมาณ 931,112 บาท) ซึ่งผู้ควบคุมยานพาหนะและผู้ประกอบกิจการต้องมีความรับผิดทางแพ่งแยกจากกันเป็นความรับผิดเฉพาะตัวและกำหนดอัตราค่าเสียหายทางแพ่งที่ต้องชำระในอัตราที่แตกต่างกัน[18]

มาตรการกฎหมายของมลรัฐ Washington นอกจากอัตราค่าเสียหายสำหรับทางหลวงแล้วหน่วยงานของรัฐยังสามารถเรียกให้บุคคลที่ต้องรับผิดค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการดำเนินคดี ต้นทุนค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการแก้ปัญหาด้านความปลอดภัยจากยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราบนทางหลวงอันเป็นมูลค่าความเสียหายที่อาจจะเกิดขึ้นจากการที่หน่วยงานของรัฐต้องจ่ายไปสำหรับการดำเนินเกี่ยวกับในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการเยียวยาความเสียหายจากยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรานอกเหนือจากจำนวนเงินค่าเสียหายที่รัฐใช้ในก่อสร้างและบำรุงรักษาทางหลวงซึ่งเป็นปัจจัยที่จะทำให้บุคคลที่ต้องมีความรับผิดในค่าเสียหายทางแพ่งจากการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราบนทางหลวงมีจำนวนสูงขึ้นตามไปด้วย[19]

นอกจากนี้ตามกฎหมายมลรัฐ California ในคดีจราจรเกี่ยวกับวิธีพิจารณาคดีและพยานหลักฐานยังช่วยสนับสนุนการบังคับใช้มาตรการดำเนินคดีความรับผิดทางแพ่งซึ่งจำเป็นต้องใช้ระบบเทคโนโลยีในการตรวจสอบน้ำหนักยานพาหนะบนทางหลวงด้วยการกำหนดให้รับฟัง

---

[17] วิรากร หอมเย็น. อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 5. หน้า 108.

[18] Maryland Transportation Code. Section 24-208.

[19] Revised Code of Washington. Section 46.44.110.

พยานหลักฐานภาพถ่ายและข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ที่ได้จากระบบตรวจสอบน้ำหนักยานพาหนะบนทางหลวงมาใช้เป็นพยานหลักฐานดำเนินคดีความรับผิดทางแพ่งกับบุคคลที่ต้องรับผิดในศาลได้[20]

4) มาตรการลงโทษปรับทางอาญา แนวคิดว่าด้วยการจำกัดอัตราการบรรทุกน้ำหนักยานพาหนะเป็นกฎหมายจราจรสร้างขึ้นสำหรับรักษาความปลอดภัยของประชาชนผู้ที่สัญจรบนทางหลวงลักษณะเป็นกฎหมายเทคนิคเพื่อดูแลรักษาทางหลวงอันเป็นทรัพย์สินสาธารณะไม่ให้ได้รับความเสียหายซึ่งการฝ่าฝืน กฎหมายดังกล่าวมิได้ส่งผลต่อความสงบเรียบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชนในบางมลรัฐของสหรัฐอเมริกาจึงยกเลิกมาตรการลงโทษจำคุกเนื่องจากความไม่สอดคล้องกับสภาพความเสียหายของทางหลวงและกำหนดให้ความผิดที่มีการฝ่าฝืนใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราบนทางหลวงเป็นความผิดลหุโทษมีลักษณะเป็นการบังคับโทษในทางทรัพย์สินโดยอัตราค่าปรับจะ แตกต่างกันไปตามนโยบายและมาตรฐานทางหลวงของมลรัฐ ทั้งนี้การพิจารณากำหนดอัตราค่าปรับจะขึ้นอยู่กับอัตราน้ำหนักที่บรรทุกเพิ่มขึ้นหรือพฤติการณ์ของการกระทำผิดซ้ำของบุคคล

การพิจารณาค่าปรับตามอัตราการบรรทุกน้ำหนักที่เพิ่มขึ้นเป็นกรณีที่ศาลอาจ กำหนดจำนวนค่าปรับทางอาญาตามอัตราน้ำหนักบรรทุกที่เกินกว่าที่กฎหมายกำหนดว่าเพิ่มขึ้นเป็น จำนวนเท่าใด เช่น มลรัฐ Pennsylvania ซึ่งกฎหมายกำหนดให้ค่าปรับในกรณีที่มีการฝ่าฝืนบรรทุก น้ำหนักเกินอัตราน้ำหนักบรรทุกรวม (Gross Weight Vehicle) ต้องระวางโทษปรับเป็นเงินจำนวน 75 ดอลลาร์ (ประมาณ 2,494 บาท) ต่ออัตราการบรรทุกน้ำหนักที่เพิ่มขึ้น 500 ปอนด์ (ประมาณ 0.226 ตัน) หากเป็นการฝ่าฝืนบรรทุกน้ำหนักเกิน อัตราน้ำหนักที่จำกัดตามจำนวนเพลาต้องชำระค่าปรับจำนวน 100 ดอลลาร์ (ประมาณ 3,325 บาท) ต่ออัตราน้ำหนักที่เกิน กว่ากฎหมายกำหนด 200 ปอนด์ (ประมาณ 0.090 ตัน) และกรณีได้รับอนุญาตให้บรรทุกน้ำหนักเกินอัตราแล้วฝ่าฝืนบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่กำหนดในใบอนุญาตจะต้องชำระค่าปรับเพิ่มเป็นสองเท่าของอัตราที่กำหนด

ส่วนการพิจารณาค่าปรับจากพฤติการณ์ของผู้กระทำเป็นการกำหนดจำนวนเงินค่าปรับโดยพฤติการณ์ของบุคคลผู้ที่ใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราว่ามีการกระทำผิดซ้ำหรือเป็นการบรรทุกเกินกว่าที่กำหนดในใบอนุญาตให้บรรทุกเกินอัตราแล้วหรือไม่มาประกอบการใช้ดุลพินิจกำหนดค่าปรับด้วยมลรัฐที่ใช้มาตรการค่าปรับทางอาญากรณียานพาหนะบรรทุกเกิน เช่น มลรัฐ Washington มาตรา 46.44.105 กรณีฝ่าฝืนบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราครั้งแรกต้องชำระค่าปรับเพิ่มขึ้นจากค่าปรับที่กำหนด 50 ดอลลาร์ (ประมาณ 1,662 บาท) แต่หากเป็นการกระทำความผิดครั้งที่สองต้องชำระค่าปรับเพิ่มขึ้นจากค่าปรับขั้นต่ำอีก 75 ดอลลาร์ โดยเงินค่าปรับ

---

[20] Vehicle Code of California. Section 42000-42010.

ที่จัดเก็บจากการกระทำความผิดกรณีบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราจะจัดสรรเข้ากองทุนทางหลวง เพื่อให้หน่วยงานที่รับผิดชอบทางหลวงของมลรัฐจัดทำบัญชีงบขอใช้เงินกองทุนสำหรับการก่อสร้างบำรุงรักษาทางหลวงต่อไป

แต่อย่างไรก็ดี ยังปรากฏมาตรการลงโทษจำคุกควบคู่กับการกำหนดโทษปรับทางอาญาในสหรัฐอเมริกาบางมลรัฐที่มียานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราจำนวนมากจึงต้องมีมาตรการลงโทษจำคุกเพื่อปราบปรามให้ผู้กระทำความผิดเกิดความเกรงกลัวเช่น มลรัฐ California ซึ่งกำหนดให้กรณีที่มีการฝ่าฝืนใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราบนทางหลวงต้องระวางโทษ จำคุกไม่เกิน 6 เดือนหรือปรับไม่เกิน 1,000 ดอลลาร์[21] (ประมาณ 33,254 บาท)

5) มาตรการจัดตั้งกองทุนทางหลวง กองทุนทางหลวง (Federal Highway Trust Fund) ตั้งขึ้นตาม The Federal-Aid Highway Act 1956 เพื่อจัดเก็บรายได้ของรัฐบาลกลางที่ได้จากการบังคับใช้มาตรการทางกฎหมายอื่นสำหรับการฝ่าฝืนใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราโดยเงินรายได้ดังกล่าวจะจัดสรรเก็บเข้ากองทุนสำหรับนำไปใช้จ่ายสนับสนุนทางการเงินให้แก่มลรัฐในการพัฒนาและบำรุงระบบทางหลวงระหว่างมลรัฐให้มีความเชื่อมโยงกันซึ่งต่อมามีการแก้ไขกฎหมายเพิ่มบทบาทของกองทุนเป็นการสนับสนุนระบบขนส่งมวลชนของรัฐด้วย ปัจจุบันกองทุนทางหลวงตาม US.Code บทที่ 26 มาตรา 9503 กำหนดบทบาทของกองทุนในการเก็บรวบรวมเงินรายได้ของรัฐบาลกลางและกระจายเงินนั้นไปใช้สำหรับการลงทุนก่อสร้างและบำรุงรักษาทางหลวงและการขนส่งของรัฐบาลกลางในรูปแบบของเงินช่วยเหลือให้แก่รัฐที่รับผิดชอบนำไปบริหารจัดการซึ่งเงินที่กองทุนได้รับโดยหลักจะมาจากภาษีของรัฐบาลกลางในน้ำมันเบนซินและน้ำมันดีเซลและร้อยละ 90 ของกองทุนส่วนที่เหลือมาจากภาษียางรถยนต์รถบรรทุกและรถพ่วงและยานพาหนะบางชนิดที่มีการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมจากการละเมิดกฎหมายมีที่มาจากแนวคิดผู้ก่อมลพิษเป็นผู้จ่ายในกฎหมายสิ่งแวดล้อมที่กำหนดให้ผู้ประกอบการซึ่งเป็นบุคคลที่ได้รับผลประโยชน์จากการประกอบการโดยตรง ดังนั้นผู้ประกอบการจึงควรเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายที่ก่อให้เกิดมลพิษโดยการเทียบเคียงมาใช้กับการกระทำความผิดกรณีฝ่าฝืนใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราบนทางหลวง กล่าวคือการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราบนทางหลวงเป็นสาเหตุทำให้ทางหลวงของรัฐต้องเสียหายโดยผู้ประกอบการขนส่งที่ใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราจึงควรมีส่วน รับผิดชอบจ่ายเงินค่าธรรมเนียมหรือค่าปรับสำหรับการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราเพื่อเข้ากองทุนทางหลวงเมื่อมีความเสียหายเกิดแก่ทางหลวงจะนำเงินจากกองทุนจะนำไปใช้จ่ายบำรุงรักษาทางหลวงที่ต้องเสียหายนั้นการบริหารจัดการกองทุนทางหลวง

---

[21] วิรากร หอมเย็น. อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 5. หน้า 101.

เป็นระบบการกระจายอำนาจบริหารจัดการทางหลวงไปให้แก่มลรัฐและบังคับใช้กฎหมายของมลรัฐได้อย่างมีประสิทธิภาพโดยกองทุนทางหลวงแต่ละมลรัฐจะมีบัญชีเฉพาะเป็นอิสระแยกออกจากงบประมาณแผ่นดินและมีบทบาทหน้าที่จัดการทางการเงินเพื่อบริหารจัดการทางหลวงของมลรัฐเป็นการเฉพาะโดยเงินรายได้ของกองทุนจะได้รับการจัดสรรเงินจากภาษีการใช้ถนนภาษีน้ำมันโดยรัฐบาลกลางส่วนหนึ่งและจากเงินค่าปรับหรือค่าธรรมเนียมใบอนุญาตให้ใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราอีกส่วนหนึ่งแม้ว่าการจัดตั้งกองทุนเพื่อใช้เป็นแหล่งเก็บรวบรวมเงินรายได้จะมีระบบบริหารสำหรับความเสียหายอันเกิดแก่ทางหลวงโดยเฉพาะ เพื่อให้เงินรายได้ที่เก็บจากผู้กระทำการละเมิดกฎหมายมาใช้เยียวยาความเสียหายตามสัดส่วนที่เหมาะสมได้

การบังคับใช้มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับความเสียหายจากยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราของสหรัฐอเมริกา เช่นมาตรการเก็บค่าธรรมเนียมใบอนุญาตบรรทุก น้ำหนักเกินอัตราการดำเนินคดีความรับผิดทางแพ่งและมาตรการกำหนดค่าปรับทางอาญาอย่างมี ประสิทธิภาพเนื่องจากอาศัยกฎระเบียบด้านความปลอดภัยในการให้อำนาจทางปกครองแก่เจ้าหน้าที่ของมลรัฐออกคำสั่งยับยั้งไม่ให้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินสัญจรบนทางหลวงต่อไปและการบันทึกพฤติการณ์ลงในระบบฐานข้อมูลทางทะเบียนซึ่งต้องใช้ร่วมกับเทคโนโลยีระบบการตรวจสอบน้ำหนัก ยานพาหนะขณะเคลื่อนที่ Weight-in-Motion (WIM) ระบบตรวจสอบระบบทางทะเบียนของ ยานพาหนะ Automatic Vehicle Identification (AVI) ซึ่งสามารถถ่ายรูปทะเบียนของยานพาหนะที่บรรทุกน้ำหนักเกินอัตราได้อย่างชัดเจนและระบบจะสามารถประมวลผลไปยังเจ้าหน้าที่ทางหลวงได้ทันทีช่วยให้บังคับใช้มาตรการกฎหมายด้านอื่นได้สะดวกมากขึ้นโดยให้เจ้าหน้าที่ที่พบการกระทำผิดบันทึกพฤติการณ์บรรทุกน้ำหนักเกินอัตราลงในระบบทางทะเบียนยานพาหนะซึ่งเป็นมาตรการหนึ่งที่จะช่วยสนับสนุนการบังคับใช้ด้านอื่น ๆ [22]

โดยสรุปแล้ว จากการศึกษามาตรการทางกฎหมายในระดับมลรัฐของสหรัฐอเมริกาสำหรับการฝ่าฝืนใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราบนทางหลวงมีระบบการอนุญาตของมลรัฐลักษณะเป็นแนวทางที่กฎหมายเปิดโอกาสให้เอกชนในกรณีที่เกณฑ์อัตราน้ำหนักบรรทุกที่กฎหมายกำหนดไว้เคร่งครัดหรือมีความแตกต่างกันในแต่ละมลรัฐผู้ประกอบการสามารถจ่ายเงินค่าธรรมเนียมสำหรับยื่นขอใบอนุญาตบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนดได้ตามเส้นทางระยะเวลาจำนวนเที่ยวการขนส่งหรือเงื่อนไขด้านความปลอดภัยตามที่มลรัฐกำหนดและจะต้องติดใบอนุญาตไว้ บริเวณยานพาหนะอย่างชัดเจนเพื่อให้ระบบสามารถตรวจสอบได้แต่หากได้รับอนุญาตให้บรรทุกน้ำหนักเกินอัตราแล้วยังคงฝ่าฝืนบรรทุกเกินกว่าที่อนุญาตก็จะต้องถูก

---

[22] วิรากร หอมเย็น. อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 5. หน้า 102.

ดำเนินคดีรับผิดทางแพ่งที่กำหนดตัวบุคคลที่ต้องรับผิดและเกณฑ์อัตราไว้อย่างชัดเจน หรือต้องชำระค่าปรับทางอาญาซึ่งบทลงโทษจะมีอัตราโทษหรืออัตราเงินค่าเสียหายเป็นจำนวนสูงกว่ากรณีการฝ่าฝืนเกณฑ์อัตราการบรรทุกน้ำหนักที่กฎหมายกำหนดหรือพิจารณาจากพฤติการณ์ตามอัตราน้ำหนักบรรทุกเกินไปกว่าเกณฑ์อัตราที่อนุญาตเช่นเดียวกับกรณีบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนดก็ได้เงินค่าปรับหรือค่าธรรมเนียมใบอนุญาตจะจัดสรรเข้ากองทุนทางหลวงนำมาใช้เพื่อการบูรณะบำรุงรักษาทางหลวงที่ต้องเสียหาย

ในประเทศไทยมาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับความเสียหายอันเกิดกับทางหลวงจากการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราตามกฎหมายไทยมุ่งเน้นการลงโทษทางอาญาตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 ยังไม่สอดคล้องกับผลความเสียหายอันเกิดแก่ทางหลวงทรัพย์สินของรัฐจากการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราส่วนการดำนินคดีความรับผิดทางแพ่งตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ก็มีปัญหาการพิสูจน์ความเสียหายของทางหลวงและการคำนวณค่าเสียหายอันเกิดแก่ทางหลวงสามารถพิสูจน์ได้ตามสมมติฐานของมาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราในประเทศไทยยังไม่สอดคล้องกับความเสียหายอันเกิดแก่ทางหลวง

ตารางที่ 3.1 ตารางเปรียบเทียบการดำเนินคดีกับยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินของสหรัฐอเมริกาและประเทศไทย

ประเทศ	สหรัฐอเมริกา	ประเทศไทย
การดำเนินคดีทางกฎหมาย	มุ่งเน้นที่จะดำเนินคดีทางแพ่ง	มุ่งเน้นที่จะดำเนินคดีอาญา
การกำหนดค่าธรรมเนียม	มีการกำหนดค่าธรรมเนียมที่สูงขึ้นตามจำนวนน้ำหนักเกิน	มีการเก็บค่าธรรมเนียมตามที่กำหนดตามน้ำหนักแต่ต้องไม่เกินตามที่ได้ประกาศ
การออกใบอนุญาต	มีใบอนุญาตในกรณีบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด	กรณีที่บรรทุกน้ำหนักเกินมีเพียงมาตรการลงโทษปรับและจำคุก

3.2.2 เครือรัฐออสเตรเลีย

เครือรัฐออสเตรเลียเป็นประเทศที่มีการพัฒนาและเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจการคมนาคมและสิ่งแวดล้อมเป็นอย่างมากโดยเฉพาะการคมนาคมขนส่งทางถนนระหว่างรัฐและระบบ

โครงสร้างพื้นฐานทางถนน ซึ่งรัฐบาลกลางออสเตรเลียมุ่งเน้นให้ความสำคัญกับปัญหาพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งทางถนนด้วยการปรับปรุงและพัฒนาโครงสร้างทางถนนด้วยการปฏิรูปการขนส่งและพัฒนากฎหมายกำกับดูแลการใช้ยานพาหนะบรรทุกหนักทางพาณิชย์ในการขนส่งสินค้าบนทางหลวงอย่างต่อเนื่องโดยคำนึงถึงประสิทธิภาพด้านการบังคับใช้มาตรการกฎหมายและมาตรฐานด้านความปลอดภัยต่อประชาชนผู้สัญจรบนทางหลวงโดยให้ความสำคัญในด้านพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางถนนให้เชื่อมโยงกันระหว่างประเทศโดยคำนึงถึงความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมเป็นหลัก

มาตรการด้านการควบคุมน้ำหนักยานพาหนะบรรทุกที่ใช้ทางหลวงของเครือรัฐออสเตรเลียเป็นรูปธรรมเมื่อสภาแห่งรัฐบาลออสเตรเลีย (Council of Australian Government: COAG) ตกลงยอมรับเกี่ยวกับการสร้างระบบกำกับดูแลยานพาหนะที่มีการบรรทุกน้ำหนักเกินกว่า 4.5 ตัน เห็นควรมีหลักเกณฑ์ในการควบคุมและกำกับดูแลที่เป็นรูปแบบเดียวกันในระดับรัฐบาลของสหพันธรัฐมากกว่าเป็นอำนาจของรัฐบาลท้องถิ่นเพื่อให้หลักเกณฑ์ยานพาหนะบรรทุกหนักมีความชัดเจนและไม่ให้เกิดความขัดแย้งกันระหว่างกฎเกณฑ์ที่ใช้บังคับกับยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักมากกว่า 4.5 ตันที่ใช้ระบบทางหลวงระหว่างรัฐขนส่งสินค้าจึงพยายามสร้างร่วมมือกันระหว่างรัฐบาลท้องถิ่นเพื่อให้มีการดำเนินการภายใต้กฎเกณฑ์เดียวกันสำหรับยานพาหนะบรรทุกหนักแทนการออกกฎหมายโดยรัฐบาลท้องถิ่นแยกจากกันป้องกันปัญหาการขัดกันของกฎหมายแต่ละรัฐ[23]

ต่อมาในปี ค.ศ. 2011 ได้มีการทำข้อตกลง Intergovernmental agreement on heavy vehicle regulatory reform ระหว่างรัฐบาลกลางออสเตรเลียกับรัฐบาลท้องถิ่นเกี่ยวกับการปฏิรูปการกำกับดูแลยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักโดยเป็นการวางหลักการและกระบวนการดำเนินการเป็นแนวทางตัดสินใจยอมรับอำนาจรัฐบาลกลางสำหรับการสร้างระบบกำกับดูแลยานพาหนะบรรทุกหนักเพื่อร่วมมือกันแก้ไขปรับปรุงกฎระเบียบเกี่ยวกับยานพาหนะบรรทุกหนักให้ดำเนินไปภายใต้หลักเกณฑ์ที่เป็นแนวทางเดียวกันเป็นบทบัญญัติเกี่ยวกับการกำกับดูแลการบรรทุกน้ำหนักของยานพาหนะที่บรรทุกน้ำหนักตั้งแต่ 4.5 ตันขึ้นไปของเครือรัฐออสเตรเลียมีผลบังคับใช้ เมื่อวันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2014 ในเมืองหลวงและรัฐต่าง ๆ ได้แก่ New South Wales, Queensland, South Australia, Tasmania และ Victoria โดยครอบคลุมไปถึงเรื่องมาตรฐานของยานพาหนะ ขนาดและอัตราการบรรทุกน้ำหนักของยานพาหนะแต่กฎหมายฉบับนี้เป็นเพียงการวางแนวทางดำเนินการทางกฎหมายบางส่วนซึ่งจะต้องมีการออกกฎระเบียบในลักษณะที่เป็นรายละเอียดสำหรับการบังคับ

---

[23] วิรากร หอมเย็น. อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 5. หน้า 105-106.

ตามกฎหมายดังกล่าว อย่างไรก็ดี มีรัฐ Western Australia และ Northern Territory ยังไม่ยอมรับการปฏิบัติตามกฎระเบียบแห่งชาติว่าด้วยยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักดังกล่าว[24]

มาตรการกฎหมายเกี่ยวกับอัตราบรรทุกน้ำหนักของยานพาหนะมาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับกำหนดอัตราการบรรทุกน้ำหนักของยานพาหนะที่เป็นบทบัญญัติจากการการตกลงร่วมกันของรัฐโดยในรัฐ Queensland มีการนำมาบัญญัติเป็นกฎหมายอยู่ในลักษณะที่เป็นพระราชบัญญัติที่มีชื่อว่า Heavy Vehicle National Law (HVNL) ซึ่งการกำหนดอัตราการบรรทุกน้ำหนักของยานพาหนะมีวัตถุประสงค์เพื่อความปลอดภัยทางถนนของประชาชนด้วยการลดความเสี่ยงที่จะเกิดความเสียหายจากยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรารวมทั้งป้องกันผลกระทบที่ไม่พึงประสงค์ต่อโครงสร้างพื้นฐานถนนหรือสิ่งอำนวยความสะดวกบนทางหลวงจากยานพาหนะที่บรรทุกน้ำหนักมากเกินไป Heavy Vehicle National Law (NVHL) จึงได้กำหนดให้ออกกฎระเบียบว่าด้วยหลักเกณฑ์จำกัดอัตราน้ำหนักยานพาหนะที่สามารถอนุญาตให้สัญจรบนทางหลวงได้ทั้งนี้ อัตราน้ำหนักบรรทุกของยานพาหนะจะต้องคำนึงถึงมาตรฐานด้านความปลอดภัย ลักษณะการควบคุมยานพาหนะตำแหน่งการวางสิ่งของบนยานพาหนะและส่วนพ่วงของยานพาหนะ โดยกำหนดกฎระเบียบกำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับการกำหนดอัตราน้ำหนักบรรทุกของยานพาหนะ ได้แก่ Heavy Vehicle National Regulation (Mass, Dimension and Loading) การจำกัดอัตราน้ำหนักการบรรทุกของยานพาหนะตามกฎระเบียบดังกล่าวได้กำหนดเกณฑ์จำกัดอัตรานั้นหนักบรรทุกของยานพาหนะโดยให้พิจารณาตามหลักเกณฑ์การบรรทุกน้ำหนักของยานพาหนะสามารถแยกพิจารณารายละเอียดดังนี้

1) หลักเกณฑ์เกี่ยวกับการบรรทุกสินค้าของยานพาหนะหลักเกณฑ์การบรรทุกน้ำหนักของยานพาหนะตามที่กำหนดไว้ในกฎระเบียบ Heavy Vehicle National Regulation (Mass, Dimension and Loading) กำหนดให้ยานพาหนะที่มีการบรรทุกน้ำหนักมากต้องคำนึงถึงหลักเกณฑ์ที่เป็นแนวทางตามตาราง 7 แนบท้ายกฎระเบียบ ดังกล่าวมีหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการบรรทุกสินค้า รายละเอียดต่อไปนี้[25]

---

[24] National Heavy Vehicle Regulator. (2018). ***Heavy Vehicle National Law and Regulations.*** (Online). Available: http://www.nhvr.gov.au/law-policies/heavy-vehicle-national-law-and-regulations. [2018, May 7].

[25] Heavy Vehicle National Law. Section 110 "(1) The national regulations may prescribe requirements (the loading requirements) about securing a load on a heavy vehicle or a component of a heavy vehicle. (2) Without limiting subsection (1), the loading requirements may include requirements about the restraint or positioning of a load or any part of it on a motor vehicle or trailer".

(1) การบรรทุกน้ำหนักของยานพาหนะต้องไม่มีการบรรทุกน้ำหนักมากเกินในลักษณะที่จะทำให้ยานพาหนะอยู่ในสภาพไม่เหมาะสมกับการใช้งานเพื่อขับเคลื่อนบนทางหลวง หรือยานพาหนะมีการบรรทุกสิ่งของในลักษณะที่ไม่ปลอดภัยต่อบุคคลอื่น

(2) การบรรทุกน้ำหนักของยานพาหนะจะต้องคำนึงถึงความปลอดภัยโดยจะต้องระมัดระวังไม่ให้สิ่งของตกหล่นออกจากยานพาหนะ

(3) การควบคุมอัตราบรรทุกน้ำหนักของยานพาหนะต้องใช้วิธีการที่เหมาะสม

นอกจากนี้ การบรรทุกน้ำหนักของยานพาหนะยังจะต้องดำเนินการให้เป็นไปตามคู่มือควบคุมการบรรทุกน้ำหนักยานพาหนะ (Load Restraint Guide) ที่ออกโดยคณะกรรมการขนส่งแห่งชาติ ซึ่งเป็นแนวทางในความรับผิดชอบต่ออันตรายที่เกิดจากการขนส่งของผู้ควบคุมยานพาหนะผู้ประกอบการและผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องบนหลักการขั้นพื้นฐานของความปลอดภัยเกี่ยวกับการบรรทุกน้ำหนักของยานพาหนะที่นำมาใช้เพื่อให้ความปลอดภัยของยานพาหนะที่ใช้ขนส่งบนถนน

การกำหนดอัตราน้ำหนักบรรทุกของยานพาหนะ มาตรการที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดอัตราน้ำหนักยานพาหนะปรากฏอยู่ในกฎระเบียบ Heavy Vehicle National Regulation (Mass, Dimension and Loading) ข้อ 6 ที่ออกโดยอาศัยอำนาจตามมาตรา 95[26] แห่ง Heavy Vehicle National Law ที่ให้แต่ละมลรัฐ สามารถกำหนดกฎระเบียบเกี่ยวกับมวลรวมของยานพาหนะซึ่งกำหนดให้การจำกัดอัตราน้ำหนักยานพาหนะขึ้นอยู่กับเพลาของยานพาหนะประกอบกับประเภทของยานพาหนะ โดยมีเกณฑ์ในการกำหนดอัตราน้ำหนักยานพาหนะโดยพิจารณาจากการจำกัดน้ำหนักตามจำนวนเพลาและการจำกัดน้ำหนักยานพาหนะตามการเว้นระยะห่างของเพลา[27]

(1) การจำกัดอัตราน้ำหนักบรรทุกของยานพาหนะตามจำนวนเพลาของยานพาหนะได้กำหนดไว้ในตาราง 1 บัญชีรายการที่ 1 ท้ายกฎระเบียบ HVNR โดยแบ่งยานพาหนะ ออกเป็น 5 ประเภท กำหนดให้อัตราบรรทุกน้ำหนักยานพาหนะเป็นไปตามจำนวนเพลา เช่น ยานพาหนะ Single axles และ Twin steer axle สามารถบรรทุกน้ำหนักได้ไม่เกิน 11 ตัน ยานพาหนะประเภท Tandem axle

---

[26] Heavy Vehicle National Law. Section 95 "(1) The national regulations may prescribe requirements (the prescribed mass requirements) about the following— (a) the mass of heavy vehicles; (b) the mass of components of heavy vehicles. (2) Without limiting subsection (1), the prescribed mass requirements may include the following— (a) requirements about mass limits relating to— (i) the tare mass of heavy vehicles; or (ii) the mass of heavy vehicles together with their loads; or (iii) the mass on tyres, axles or axle groups of heavy vehicles; (b) requirements about mass limits relating to axle spacing".

[27] Heavy Vehicle National Regulation (Mass, Dimension and Loading). Article 6 (2).

สามารถบรรทุกน้ำหนักได้ไม่เกิน 16 ตันและยานพาหนะ ประเภท Tri- axle และ ยานพาหนะประเภท Quad-axle สามารถบรรทุกน้ำหนักได้ไม่เกิน 20 ตัน

(2) การจำกัดอัตราน้ำหนักของยานพาหนะจากการเว้นระยะห่างของเพลากำหนดไว้ตามตาราง 1 กฎระเบียบ Heavy Vehicle National Regulation (Mass, Dimension and Loading) ข้อ 6 (2) ได้กำหนดให้มีการจำกัดอัตราการบรรทุกน้ำหนักยานพาหนะจากการเว้น ระยะห่างของเพลาปรากฏตามบัญชีรายการที่ 2 และบัญชีรายการที่ 3 จำกัดอัตราน้ำหนักบรรทุกตามประเภทของยานพาหนะดังนี้

- ยานพาหนะประเภททั่วไประยะห่างเพลาไม่เกิน 10 เมตร บรรทุกน้ำหนักได้ไม่เกิน 42.5 ตัน

- ยานพาหนะประเภท B-double ระยะห่างเพลาไม่เกิน 21 เมตร บรรทุกน้ำหนักได้ไม่เกิน 62.5 ตัน

- ยานพาหนะประเภท Road train ระยะห่างเพลาไม่เกิน 53.3 เมตร บรรทุกน้ำหนักไม่เกิน 172.5 ตัน

มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับความเสียหายจากการบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา

(1) การกำหนดความรับผิดของบุคคลกรณียานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินกรณีที่มีการฝ่าฝืนบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดการพิจารณาความรับ ผิดของบุคคลที่เกี่ยวข้องมีส่วนสำคัญที่จะหาต้องบุคคลที่ต้องรับโทษตามกฎหมายกำหนดไว้โดย Heavy Vehicle National Law กำหนดให้บุคคลที่ต้องมีส่วนรับผิดชอบสำหรับความเสียหายที่เกิดจากการฝ่าฝืนบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา ได้แก่บุคคลผู้ควบคุมยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรากรณีกระทำการอันทำให้ยานพาหนะที่บรรทุกน้ำหนักเกินอัตรากฎหมายกำหนดสามารถเคลื่อนที่บนถนนย่อมต้องมีความรับผิดชอบในค่าเสียหายตามอัตราที่กำหนดตามระดับความเสี่ยงที่จะเกิดความเสียหายตั้งแต่ 3,000-10,000 ดอลลาร์[28](ประมาณ 99,762-332,540 บาท)

ความรับผิดของบุคคลที่เกี่ยวข้องกับการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราจะต้องรับผิดชอบความเสียหายอันเกิดจากการบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรากฎหมายกำหนดไว้ใน Heavy Vehicle National Law ซึ่งกำหนดให้บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรานอกจากบุคคลที่ควบคุมยานพาหนะ เช่น ผู้เป็นนายจ้างในกิจการที่ใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรากรณีทำในทางการที่จ้าง ผู้ว่าจ้างให้ทำการขนส่งกรณีผู้ควบคุมเป็นเจ้าของยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราหรือบุคคลที่มีส่วนเป็นเจ้าของยานพาหนะที่มีการบรรทุก

---

[28] Heavy Vehicle National Law. Section 111.

น้ำหนักเกินอัตราจะต้องมีความรับผิดเป็นการเฉพาะตัวแยกต่างหากจากความรับผิดของบุคคลผู้ควบคุมยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราซึ่งบุคคลดังกล่าวจะต้องมีความรับผิดแม้ว่าจะสามารถ พิสูจน์ได้ว่าผู้ควบคุมยานพาหนะไม่มีความผิดตามอัตราโทษสูงสุดสำหรับความผิดนั้น[29]

ในกระบวนการดำเนินคดีสำหรับการฝ่าฝืนบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราจะต้องมีการพิสูจน์ความรับผิดของบุคคลเกี่ยวกับการฝ่าฝืนใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราบนทางหลวงว่ามีลักษณะอาจจะทำให้ทางหลวงเสียหายโดย Heavy Vehicle National Law ได้กำหนดเกี่ยวกับพยานหลักฐานและแนวทางการพิสูจน์ความผิดกรณีใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราไว้ดังนี้[30]

- ต้องมีหลักฐานเกี่ยวกับการบรรทุกน้ำหนักของยานพาหนะว่ามีการวางสิ่งของที่บรรทุกในลักษณะที่ไม่ปลอดภัยหรือไม่เป็นไปตามกฎเกณฑ์มาตรฐานตามคู่มือแนวทางการควบคุมน้ำหนักยานพาหนะที่ใช้บังคับอยู่ในช่วงเวลาที่มีการกระทำผิดเกิดขึ้น

- ต้องมีหลักฐานเกี่ยวกับการบรรทุกน้ำหนักที่ไม่เหมาะสมต่อความปลอดภัยในลักษณะที่อาจทำให้สิ่งของที่บรรทุกหรือส่วนที่เกี่ยวกับการบรรทุกตกหล่นออกจากยานพาหนะขณะเคลื่อนที่บนถนนได้

- คู่มือแนวทางการควบคุมน้ำหนักยานพาหนะซึ่งศาลยกขึ้นอ้างอิงให้สันนิษฐานว่าเป็นคู่มือที่ใช้บังคับอยู่ขณะที่มีการกระทำความผิดเกิดขึ้นเว้นแต่พิสูจน์เป็นอย่างอื่น

(2) มาตรการกำหนดค่าเสียหายตามความเสี่ยงกรณีที่มีการฝ่าฝืนบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราในออสเตรเลียจะมีมาตรการกฎหมาย กำหนดแนวทางการใช้ดุลพินิจกำหนดค่าเสียหายกรณีที่มีฝ่าฝืนใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกิน อัตราทำให้ทางหลวงได้รับความเสียหายเป็นไปตามเกณฑ์ความเสี่ยง (Risk Category) ที่จะต้องรับผิด ในจำนวนเงินค่าเสียหายเพิ่มขึ้นตามอัตราน้ำหนักบรรทุกที่เกินกว่าเกณฑ์มาตรฐานของกฎหมายจำกัดไว้ โดยพิจารณาจากฐานะของผู้กระทำความผิดว่าเป็นผู้ควบคุมยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินโดยตรงหรือผู้ประกอบการที่เป็นเจ้าของยานพาหนะพิจารณาประกอบกับลักษณะความเสี่ยงที่จะเกิดความเสียหายต่อความปลอดภัยสาธารณะหรือการประเมินความเสี่ยงจากลักษณะการปรากฏความเสียหายของโครงสร้างพื้นฐานทางถนนโดยอัตราโทษปรับตามความเสี่ยงสามารถแยกพิจารณาตามอัตราค่าเสียหายเป็นเงินจำนวนตามระดับความเสี่ยงที่จะเกิดความเสียหายได้ ดังนี้

---

[29] Heavy Vehicle National Law. Section 183 (2).

[30] Heavy Vehicle National Law. Section 115.

- ความเสี่ยงสำหรับการฝ่าฝืนเล็กน้อย (Minor Risk Breach) เป็นการใช้ยานพาหนะโดยฝ่าฝืนบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนดไม่ถึง ร้อยละ 5 ของอัตราน้ำหนักที่กฎหมายกำหนดไว้ ซึ่งการฝ่าฝืนบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราดังกล่าวยังไม่ถึงขนาดที่จะก่อให้เกิดความเสียหายได้และสามารถประเมินได้ว่าจะไม่ส่งผลต่อความเสี่ยงดานความปลอดภัยหรือ โครงสร้างพื้นฐานของถนนรวมทั้งผลกระทบต่อสิ่งอำนวยของประชาชนซึ่งอัตราค่าเสียหาย สำหรับความเสี่ยงจากการฝ่าฝืนเล็กน้อยเป็นจำนวนเงินกำหนดไว้ไม่เกิน 3,000 ดอลลาร์ (ประมาณ 99,762 บาท)

- ความเสี่ยงสำหรับการฝ่าฝืนมาก (Substantial Risk) เป็นกรณีที่มีการบรรทุกน้ำหนักเกินตั้งแต่ ร้อยละ 5-20 ของอัตราน้ำหนักที่กฎหมายกำหนดไว้ถือเป็นประเภทความเสี่ยงจากการบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราในระดับมากพอที่จะก่อให้เกิดความเสียหายได้แต่ยังไม่ถึงขนาดมีส่วนเกี่ยวข้องอันพอประเมินได้ว่าจะส่งผลให้เกิดผลกระทบต่อความปลอดภัยของประชาชน โครงสร้างทางถนนหรือผลกระทบที่อาจจะเกิดกับสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะได้อย่างชัดเจน แต่หากการฝ่าฝืนอาจจะทำให้เกิดความเสี่ยงต่อความเสียหายในลักษณะดังกล่าวได้ย่อมถือเป็นความเสี่ยงระดับมากจึงต้องกำหนดอัตราค่าเสียหายเพิ่มขึ้นตามผลเสียหายที่อาจจะเกิดจากการบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราในระดับมากศาลจะใช้ดุลพินิจกำหนดค่าเสียหายกรณีการฝ่าฝืนที่เป็นความเสี่ยงมากเป็นเงินจำนวนไม่เกิน 5,000 ดอลลาร์ (ประมาณ 166,270 บาท)

- ความเสี่ยงสำหรับการฝ่าฝืนขั้นรุนแรง (Severe Risk) 106 เป็นกรณีที่มีการบรรทุกน้ำหนักเกินตั้งแต่ ร้อยละ 20 ขึ้นไปของน้ำหนักที่กฎหมายกำหนดไว้โดยความเสี่ยงระดับนี้เป็นความเสี่ยงขั้นสูงสุดตาม Heavy Vehicle National Law สำหรับการกระทำที่มีการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราถึงขนาดมีส่วนส่งผลกระทบต่อความเสี่ยงด้านความปลอดภัยหรือความเสี่ยงที่จะเกิดความเสียหายต่อโครงสร้างพื้นฐานทางถนนหรือผลกระทบต่อสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะโดยศาลจะกำหนดอัตราค่าเสียหายกรณีบรรทุกนำหนักเกินอัตราในระดับความเสี่ยงรุนแรงเป็นเงินจำนวนไม่เกิน 10,000 ดอลลาร์ (ประมาณ 332,540 บาท)

โดยสรุปแล้วเนื่องจากมาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราของเครือรัฐออสเตรเลียเป็นไปในแนวทางเดียวกันตามกฎเกณฑ์ที่ได้ตกลงร่วมกันดังนั้นการศึกษามาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการจำกัดอัตราการบรรทุกน้ำหนักของยานพาหนะและมาตรการทางกฎหมายกรณีฝ่าฝืนบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราของเครือรัฐออสเตรเลียจึงเลือกศึกษาอ้างอิงมาตรการกฎหมายเฉพาะมาตรการทางกฎหมายกรณีบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราของมลรัฐ Queensland เท่านั้น

ส่วนมาตรการตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 ก็ยังเป็นการป้องกันมิให้มีการกระทำความผิดเมื่อปรากฏว่าผู้กระทำผิดมีพฤติการณ์ไม่ปฏิบัติตามการดำเนินมาตรการ

กฎหมายทางเลือกอื่นซึ่งรัฐกำหนดไว้หรือมีพฤติการณ์กระทำความผิดซ้ำหรือฝ่าฝืนบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราในลักษณะร้ายแรงจนอาจเกิดความเสียหายต่อโครงสร้างทางหลวง แต่อย่างไรก็ตามมาตรการจัดเก็บค่าธรรมเนียมสำหรับการอนุญาตให้บรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดจะสามารถนำมาบังคับใช้ร่วมกับระบบเทคโนโลยีในการตรวจสอบน้ำหนักยานพาหนะขณะเคลื่อนที่ (WIM) เพื่อป้องกันมิให้บุคคลผู้กระทำความผิดหลีกเลี่ยงการตรวจสอบและได้มีส่วนรับผิดชอบทางการเงินสำหรับความเสี่ยงที่จะก่อให้เกิดความเสียหายแก่ทางหลวงด้วยเพื่อให้ปัญหาความเสียหายอันเกิดแก่ทางหลวงได้รับการเยียวยาจากผู้กระทำผิดอย่างเหมาะสมยิ่งขึ้น[31]

3.2.3 การริบทรัพย์ตามกฎหมายสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมันนี

ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 74 ของสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี ได้แก่ การริบวัตถุที่เกิดขึ้นหรือได้มาจากการกระทำความผิดโดยเจตนาหรือที่ได้ใช้หรือเพื่อใช้หรือตระเตรียมการกระทำความผิดดังกล่าวและตัวการผู้ใช้หรือผู้สนับสนุนเป็นเจ้าของหรือมีสิทธิในวัตถุนั้นหรือวัตถุนั้นมีสภาพหรือลักษณะที่เป็นอันตรายต่อสาธารณะหรือการมีอยู่ของวัตถุนั้นอาจเป็นอันตรายเนื่องจากอาจมีการนำไปใช้ในการกระทำความผิดได้อีกซึ่งในการริบกรณีนี้ศาลอาจมีอำนาจใช้ดุลพินิจว่าจะริบหรือไม่ก็ได้ เว้นแต่กฎหมายได้บัญญัติไว้เป็นอย่างอื่นซึ่งจากแนวทางการริบทรัพย์สินตามประมวลกฎหมายอาญาเยอรมันดังกล่าวลักษณะของการริบทรัพย์สินจึงแบ่งออกเป็น ดังนี้

1) การริบทรัพย์สินเพื่อมีลักษณะมาตรการการลงโทษ (Punitive Forfeiture) โดยมาตรการดังกล่าวมีการพิจารณาจากสามประการด้วยกันคือ

ประการแรก ต้องพิจารณาหลักเรื่องความรับผิด (The Guilt Principle) การริบทรัพย์ลักษณะนี้เมื่อเป็นโทษทางอาญาจึงย่อมระงับไปเมื่อเจ้าของทรัพย์ถึงแก่ ความตาย วิกลจริต หรือเหตุอื่นใดที่จะมีการฟ้องให้ลงโทษอีกไม่ได้ (มาตรา 76 a ประมวลกฎหมายอาญา)

ประการที่สอง จะต้องพิจารณาหลักการประกันสิทธิในทรัพย์สิน (The Property Guarantee) หลักประกันว่าสิทธิในทรัพย์สินของบุคคลย่อมศักดิ์สิทธิ์และไม่อาจละเมิดได้ เว้นแต่จะเป็นกรณีจำเป็นเพื่อประโยชน์สาธารณะและศาลยุติธรรมแห่งสาธารณรัฐเยอรมันได้ตัดสินแม้แต่เสรีภาพที่เป็นสิทธิที่สำคัญกว่าสิทธิในทรัพย์สินก็ยังอาจถูกรัฐกำหนดได้สิทธิในทรัพย์สินจึงอาจถูกรัฐจำกัดสิทธิในตัวทรัพย์ได้เช่นกัน หากมีความจำเป็นเพื่อสาธารณะ เป็นไปตามหลักการที่ว่า สิ่งที่ใหญ่กว่าย่อมรวมถึงสิ่งที่เล็กกว่า (the greater includes the lesser)

---

[31] ธมลวรรณ เศรษฐเมธีกุล. (2550). ***การบังคับใช้สนธิสัญญาว่าด้วยความช่วยเหลือซึ่งกันและกันในเรื่องทางอาญาของกลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียน: ศึกษากรณีริบทรัพย์สิน.*** วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. หน้า 8.

ประการที่สาม คือการพิจารณาจากหลักเรื่องสัดส่วนของโทษ (The Proportionality Principle) หลักการนี้พิจารณาโทษริบทรัพย์สินกับลักษณะการลงโทษที่ต้องได้สัดส่วนกับการกระทำความผิด เช่นการ นำสุราผิดกฎหมายเข้ามาเพียง 1 ขวด หรือบุหรี่เพียง 1 ซอง โดยไม่ผ่านการเสียภาษีย่อมไม่อาจริบทรัพย์อันเป็นรถยนต์ได้

2) การริบทรัพย์ที่เป็นมาตรการเสมือนการลงโทษ (Punishment - like Forfeiture) โดยมีหลักการการริบทรัพย์สินบุคคลที่สามได้หากว่าบุคคลดังกล่าวได้กระทำโดยความประมาทอย่างมากอันเป็นผลให้ทรัพย์สินหรือสิทธินั้นถูกนำไปใช้เป็นปัจจัยหรือเครื่องมือกระทำความผิดหรือบุคคลนั้นได้กระทำให้ทรัพย์ตกไปอยู่ในลักษณะแห่งการที่จะต้องถูกริบ

3) การริบทรัพย์เพื่อการป้องกัน (Preventive Forfeiture) โดยศาลอาจใช้ดุลพินิจได้ว่าหากกฎหมายได้มีการให้ริบก็สามารถออกคำสั่งให้ไม่มีการใช้หรือเคลื่อนย้ายทรัพย์สินหรือควบคุมทรัพย์สินนั้น[32] ซึ่งในการพิจารณาทรัพย์ที่จะริบได้อาจพิจารณาจากสภาพหรือลักษณะที่เป็นอันตรายต่อสาธารณะหรือการมีอยู่ของวัตถุนั้นอาจเป็นอันตรายเนื่องจากอาจมีการนำไปใช้ในการกระทำความผิดได้อีก[33]

3.2.4 การริบทรัพย์ตามกฎหมายของสหรัฐอเมริกา (United State)

ลักษณะการริบทรัพย์ตามกฎหมายของสหรัฐอเมริกาประการแรก เป็นกระบวนการริบทรัพย์ลักษณะทางแพ่ง (Civil Forfeiture)ซึ่งการริบจะไม่ยึดอิงกับคดีอาญาแต่มีลักษณะเช่นเดียวกับการร้องขอให้ยึดทรัพย์สินอาจดำเนินการโดยฝ่ายบริหารหรือศาลทั้งนี้อยู่ที่จำนวนราคาของทรัพย์สินการขอให้ยึดนี้มีมูลเหตุอันสมควรว่าทรัพย์สินนั้นอาจถูกใช้ในการกระทำความผิดจะได้มีการฟ้องคดีอาญาหรือไม่ก็ตามหรือจะมีการลงโทษหรือจำเลยเสียชีวิตแล้วหรือไม่ตามก็ไม่ทำให้กระบวนการดำเนินการยึดทรัพย์กรณีนี้ระงับไปอันเป็นลักษณะของการบังคับทางแพ่ง

ดังนี้แล้วการริบทรัพย์หากผู้กระทำได้ทำความผิดแล้วย่อมสามารถทำการริบได้ตามรูปแบบการริบแบบกระบวนการทางแพ่งหรือกระบวนการทางอาญาก็อาจทำการริบทรัพย์ในส่วนของกรณีการริบทรัพย์ที่ได้นำไปใช้ในการขนยาเสพติดหรือใช้ในการไปลักทรัพย์ได้ [34]

ลักษณะการริบทรัพย์ตามกฎหมายของสหรัฐอเมริกาประการที่สองคือ กระบวนการริบทรัพย์ทางอาญา (Criminal Forfeiture) เจ้าของทรัพย์จะต้องเป็นจำเลยถูกฟ้องในคดีอาญาและ

---

[32] สุรสิทธิ์ แสงวิโรจนพัฒน์. (2558). ***วิเคราะห์คำพิพากษาของศาลฎีกาด้วยหลักกฎหมายอาญาเยอรมัน.*** กรุงเทพฯ: ห้างหุ้นส่วนจำกัด เจริญรัฐการพิมพ์. หน้า 6.

[33] เรื่องเดียวกัน, หน้า 7.

[34] พรพิมล โศจิรัตน์. (2539). ***การริบทรัพย์ด้วยกระบวนการทางแพ่งตามหลักกฎหมายคอมมอนลอว์เปรียบเทียบกับกฎหมายไทย.*** วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. หน้า 24.

ข้อพิจารณาคือได้กระทำผิดหรือไม่ การริบได้จึงต้องอิงกับคำพิพากษาว่าจำเลยได้กระทำผิด ซึ่งดังตัวอย่างคำวินิจฉัยของศาลสูงของสหรัฐอเมริกาในคดี Pearson Yacht Leasing Co “v” Massa 363. F. Supp 1337, 1340 (D.P.R. 1973) ซึ่งศาลชั้นต้นได้มีคำสั่งไม่ให้ริบเรือที่มีการพบกัญชาเพียงเล็กน้อย แต่ศาลสูงของสหรัฐได้ วินิจฉัยสั่งริบเรือยอร์ชของผู้ให้เช่าเรือโดยให้เหตุผลวัตถุประสงค์ของการริบทรัพย์ การริบนี้เป็นการริบเพื่อเป็นหลักประกันในการลงโทษทางอาญา เพื่อให้เจ้าของทรัพย์ทรัพย์ที่ให้เช่านั้นได้ระมัดระวังในการให้ เช่าทรัพย์เพื่อป้องกันมิให้ทรัพย์ได้ถูกนำไปใช้ในการกระทำความผิดอีก และอีกทั้งการริบเรือยอร์ชดังกล่าวก็จะเป็นการมิให้ผู้กระทำผิดได้ประโยชน์จากการกระทำความผิดอีกทั้งเป็นการชดเชยให้กับรัฐในการปราบปรามอาชญากรรมที่รัฐต้องดำเนินการเสียค่าใช้จ่ายในการปราบปรามอาชญากรรมซึ่งกรณีนี้เป็น ลักษณะการริบที่เป็นการกรณีที่เป็นการกระทำเกี่ยวกับยาเสพติดซึ่งกัญชาที่พบก็มีเพียงเล็กน้อย ลักษณะเป็นการริบทรัพย์ที่ศาลสูงของสหรัฐอเมริกาค่อนข้างปรับใช้ในความหมายที่กว้าง มุ่งให้ผู้ใช้เช่าได้ใช้ความระมัดระวังอย่างมากในการนำทรัพย์สินออกให้ เช่า การริบทรัพย์ของสหรัฐอเมริกาจึงมีลักษณะที่ค่อนข้างเป็นไปในทางป้องกันมากและผลักภาระของเจ้าของทรัพย์ที่จะต้องระวังในการมิให้ทรัพย์ได้นำไปใช้ในการกระทำความผิด เพราะแม้เพียงการเกี่ยวข้องเพียงเล็กน้อยก็ไม่อาจดำเนินการได้ แนวทางการริบทรัพย์ตามคำพิพากษาของศาลฎีกาไทย ตามแนวคำพิพากษาของศาลฎีกาซึ่งในกรณีของการริบทรัพย์ที่ใช้ในการกระทำความผิดตาม มาตรา 33 (1) นั้นถือเป็นดุลพินิจของศาลในการที่จะสั่งริบทรัพย์นั้น ซึ่งกรณีดังกล่าวมานี้คำพิพากษาศาลฎีกาได้วางหลักว่า “ทรัพย์นั้นนอกจากจะต้องเป็นทรัพย์ที่ได้ใช้หรือมีไว้เพื่อใช้ในการกระทำความผิดแล้วยังต้องเป็นทรัพย์ที่เกี่ยวข้องโดยตรงในการกระทำความผิดนั้นด้วย ซึ่งต้องพิจารณาจากตัวทรัพย์นั้นว่าต้องถึงขนาดที่ว่าหากว่าไม่มีทรัพย์สินนั้นก็จะไม่สามารถกระทำความผิดได้ตลอดหรือทรัพย์นั้นเป็นส่วนหนึ่งในการกระทำผิดหรือมีลักษณะใช้ต่างอาวุธ หากไม่มีลักษณะดังกล่าวศาลจะสั่งไม่ริบ”[35] เช่น การใช้รถยนต์เพื่อใช้รอรับผู้ร่วมกระทำผิด หลังจากเมื่อผู้ร้ายอีกคนหนึ่งเข้าไปฆ่าผู้อื่นหรือรถยนต์ที่ใช้หลบหนีหลังการกระทำผิดไม่เป็นทรัพย์ที่ใช้ในการกระทำผิดไม่พึงริบได้ [36] การขับรถเพื่อหาเหยื่อในการชิงทรัพย์เมื่อพบผู้เสียหายก็จอดรถแล้วลงไปชิงทรัพย์แล้วหลบหนีไปหรือรถยนต์กระบะที่ใช้ในการบรรทุกคนต่างด้าวเข้าเมืองโดยผิดกฎหมาย [37] รถยนต์กระบะไม่ใช่เป็นทรัพย์ที่ใช้ในการกระทำความผิดโดยตรง กรณีเช่นนี้ไม่อาจริบได้กรณีที่ศาลฎีกาถือว่าเป็นทรัพย์ที่ได้ใช้ในการกระทำความผิด เช่น การที่ได้ใช้ทรัพย์อันเป็นรถกระบะขับประกบแล้วอาศัยช่วงแซงรถที่ผู้ตายขับยิงผู้ตายเสียชีวิต

---

[35] คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1124/2519.

[36] คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2615/2518.

[37] คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 442/2550.

รถกระบะเป็นทรัพย์ที่ใช้ในการกระทำความผิดโดยตรง[38] ใช้รถยนต์ชนท้ายของผู้เสียหายรถยนต์ที่ใช้ชนเป็นทรัพย์ที่ใช้ในการกระทำความผิดโดยตรง การขับรถประกบรถจักรยานยนต์ผู้เสียหายแล้วกระชากสร้อยคอผู้เสียหายขณะอยู่บนรถซึ่งจะเห็นได้ว่าแนวทางของศาลฎีกาจะพิจารณาว่าทรัพย์ที่ใช้ในการกระทำความผิดหรือไม่นั้นหากทรัพย์นั้นเป็นส่วนที่เกี่ยวข้องส่วนหนึ่งในการกระทำผิดโดยตรงซึ่งโดยตรงหมายถึงการใช้เทียบเท่าอาวุธเช่นการใช้ขับแซงเพื่อยิงผู้ตาย ขับรถชนผู้เสียหายเพื่อวิ่งราวทรัพย์ [39] ดังนี้จะถือเป็นการใช้ทรัพย์เพื่อกระทำผิดที่เป็นส่วนหนึ่งของการกระทำความผิดด้วยจึงเป็นการใช้ทรัพย์ที่ใช้ในการกระทำผิดโดยตรงซึ่งหากเพียงแต่ได้ใช้เกี่ยวข้องในการสนับสนุนก่อนหรือหลังกระทำผิดไม่เป็นการใช้กระทำผิดโดยตรง ซึ่งการตีความเช่นนี้ไม่ปรากฏในส่วนของการริบทรัพย์ของต่างประเทศซึ่งพิจารณาในลักษณะที่ยืดหยุ่นมากกว่า[40]

โดยสรุปแล้วลักษณะการริบทรัพย์สินตามกฎหมายสาธารณรัฐเยอรมันนีมีวัตถุประสงค์ที่เป็นการลงโทษเสมือนการลงโทษ และมาตรการป้องกันซึ่งการกำหนดการริบทรัพย์สินตามแนวคิดของประเทศต่าง ๆ และรวมถึงประเทศไทยต่างก็มีแนวคิดเกี่ยวกับการริบทรัพย์สินสอดคล้องต้องกันประการหนึ่งคือมี วัตถุประสงค์ของการลงโทษผู้กระทำผิด ลักษณะการริบทรัพย์อันเป็นมาตรการป้องกันกฎหมายไทยได้กำหนดไว้มีวัตถุประสงค์ เช่นเดียวกับการริบทรัพย์กฎหมายสาธารณรัฐเยอรมันนี โดยกำหนดไว้ในเป็นลายลักษณ์อักษร ส่วนตามระบบกฎหมายของสหรัฐอเมริกาเองมีลักษณะของการริบทรัพย์ที่เป็นมาตรการป้องกันด้วย เช่นในกรณีการริบทรัพย์ที่มุ่งพิจารณาที่ตัวทรัพย์ (in Rem Proceeding) ซึ่งมุ่งพิจารณาต่อตัวทรัพย์ แต่อย่างไรก็ตามทรัพย์นั้นก็จะต้องมีส่วนเกี่ยวข้องกับการกระทำผิดจึงมีลักษณะที่เป็นมาตรการป้องกันกว่าการมุ่งลงโทษเนื่องจากไม่พิจารณาความผิด หรือผู้กระทำผิดรับโทษหรือไม่ ส่วนการริบทรัพย์ตามกฎหมายของสหรัฐอเมริกาในส่วนของการริบทรัพย์ที่เป็นมาตรการทางแพ่ง (Civil Forfeiture) จะมีลักษณะมุ่งที่ตัวทรัพย์ เป็นมาตรการป้องกันเช่นเดียวกับประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 32 หรือมาตรา 33 (2) หรือมาตรา 34 อันเป็นมาตรการป้องกันยิ่งกว่าการลงโทษ ดังนี้แล้วแนวคิดการกำหนดการริบทรัพย์ของประเทศไทยต่างก็มีแนวคิดในส่วนของการริบทรัพย์เพื่อเป็นมาตรการป้องกันเช่นเดียวกันลักษณะการริบทรัพย์ที่เป็นการอิงกับความผิดทั้งการริบทรัพย์ของสาธารณรัฐเยอรมันนี ประเทศไทย และสหรัฐอเมริกา ต่างมีรูปแบบการริบทรัพย์โดยการผูกโยงอิงกับความผิดไว้เช่นเดียวกัน ซึ่งหมายถึงหากเป็นรูปแบบการริบทรัพย์ที่มุ่งที่ตัวบุคคลผู้นั้นต้องมีความผิดกระบวนการริบทรัพย์จึงตามมา

---

[38] คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2091/2530.

[39] คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 3355/2538.

[40] นิรวรรณ พรหมจรรย์. (2554). ***การริบทรัพย์สินที่ใช้หรือมีไว้เพื่อใช้ในการกระทำความผิด.*** วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. หน้า 35.

เช่นเดียวกับกฎหมายสาธารณรัฐเยอรมันนี การริบทรัพย์ลักษณะของการลงโทษซึ่งย่อมหมายถึงมีความผิดมีโทษริบทรัพย์ ส่วนสหรัฐอเมริกาส่วนของกระบวนการริบทรัพย์ทางอาญาก็จะริบทรัพย์ไว้ต่อเมื่อมีความผิดอันเป็นการอิงความผิดอยู่ จึงมีลักษณะที่เหมือนกันระหว่างกฎหมายไทยกับต่างประเทศลักษณะมาตรการเพื่อนำไปสู่การริบทรัพย์รูปแบบการริบทรัพย์ตามกฎหมายสาธารณรัฐเยอรมันนี การริบทรัพย์จะเกิดขึ้นได้ต่อเมื่อได้มีการฟ้องคดีอาญาเช่นเดียวกันกับประมวลกฎหมายอาญาของไทยที่จะต้องมี การฟ้องคดีอาญาและมีการขอให้ริบทรัพย์ แต่อย่างไรก็ตาม การริบทรัพย์ ซึ่งใช้กระบวนการทางแพ่งของสหรัฐอเมริกา มีระบบการริบที่แตกต่างไป คือแม้ไม่มีการฟ้องคดีอาญาไว้ก็มีอำนาจร้องไต่สวนให้มีการริบทรัพย์ได้ เนื่องจากเป็นมาตรการทางแพ่ง ลักษณะรูปแบบการริบทรัพย์ตามประมวลกฎหมายอาญาของไทยจึงอาจกล่าวได้ว่ามีลักษณะการกำหนดการริบทรัพย์ไว้ในลักษณะวัตถุประสงค์เหมือนกันกฎหมายต่างประเทศ คือเพื่อการลงโทษกับเพื่อการป้องกันแต่หลักเกณฑ์ในการปรับใช้เพื่อพิจารณาว่าทรัพย์ใดที่จะริบหรือไม่โดยเฉพาะที่เรียกว่าทรัพย์ที่ได้ใช้ในการกระทำความผิดโดยตรงตามความเห็นส่วนใหญ่ของนักกฎหมายและคำพิพากษาศาลฎีกาไทย ทำให้ดุลพินิจของศาลแคบลงและทำให้ในบางกรณีทรัพย์แม้จะมีความเกี่ยวข้องกับการกระทำความผิดแต่ หากมิใช่โดยตรงก็ไม่อาจริบได้ เช่น รถที่ใช้ขนคนต่างด้าวเข้าเมืองผิดกฎหมาย ไม่ใช่เป็นทรัพย์ที่ใช้ในการกระทำผิดตามแนวคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 442/2550 ซึ่งต่อมาในคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 6261/2551 ก็ได้วินิจฉัยต่างออกไปว่าการใช้รถยนต์กระบะบรรทุกพืชกระท่อมจำนวน 3 กระสอบ ถือว่ารถยนต์เป็นทรัพย์ที่ใช้ในการกระทำความผิด ทั้งนี้หากพิจารณาจากแนวทางการริบทรัพย์ของประเทศต่าง ๆ แล้วคำพิพากษาศาลฎีกาทั้งสองฉบับนี้จะมีลักษณะเดียวกันคือเป็นทรัพย์ที่เกี่ยวข้องในการกระทำผิด จึงเป็นอำนาจของศาลในการริบทรัพย์อีกทั้งส่วนของกระบวนการเพื่อการริบทรัพย์ในลักษณะของการริบทรัพย์ที่เป็นเช่นดังมาตรการทางแพ่งอย่างเช่นระบบการริบทรัพย์ของสหรัฐอเมริกาในระบบกฎหมายไทยเองก็จะมีการริบลักษณะที่เป็นกรณีของกฎหมายพิเศษต่าง ๆ เช่น กฎหมายฟอกเงินซึ่งเป็นมาตรการทางแพ่งยึดทรัพย์ซึ่งไม่ถือว่าเป็นโทษทางอาญา แต่อย่างไรก็ตาม การริบทรัพย์ตามกฎหมายพิเศษดังกล่าวหากจะนำมาปรับใช้แล้วคงจำกัดอยู่ในกรอบของความผิดที่เกี่ยวกับความผิดตามกฎหมายฟอกเงินจึงไม่อาจปรับใช้กรณีของการริบทรัพย์อันเป็นโทษตามที่กำหนดไว้อันเป็นการทั่วไปตามประมวลกฎหมายอาญาได้[41]

---

[41] ณรงค์ ใจหาญ. (2543). ***กฎหมายอาญาว่าด้วยโทษและวิธีการเพื่อความปลอดภัย.*** กรุงเทพฯ: วิญญชน. หน้า 3.

ตาราง 3.2 ตารางเปรียบเทียบการริบทรัพย์ตามประมวลกฎหมายอาญาของต่างประเทศ

สหรัฐอเมริกา	สหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี	ประเทศไทย
มุ่งที่จะลงโทษด้วยการริบทรัพย์	มุ่งริบวัตถุที่เกิดจากการกระทำความผิดหรือใช้ในการกระทำความผิด	มุ่งริบทรัพย์เกี่ยวกับการกระทำความผิดโดยตรง
ไม่มีการฟ้องร้องคดีอาญาก็มีอำนาจริบทรัพย์	ต้องมีการฟ้องมีการฟ้องร้องคดีอาญาถึงจะริบทรัพย์ได้	ต้องมีการฟ้องมีการฟ้องร้องคดีอาญาถึงจะริบทรัพย์ได้
ประสงค์ลงโทษผู้กระทำความผิด	ประสงค์ลงโทษผู้กระทำความผิด	ประสงค์ลงโทษผู้กระทำความผิด

3.3 กฎหมายไทยที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535

3.3.1 กฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องปัญหาการบังคับใช้พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535

การตั้งจุดตรวจของเจ้าหน้าที่ตำรวจเป็นมาตรการป้องกันปราบปรามอาชญากรรมย่อมกระทบต่อสิทธิและเสรีภาพของประชาชนที่ผ่านเส้นทางบริเวณที่ตั้งจุดตรวจดังกล่าว ซึ่งการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจมีหลักกฎหมายรองรับการใช้อำนาจตามกฎหมายหลายฉบับได้นำเสนอดังต่อไปนี้

1) พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535

(1) บทนิยาม ในพระราชบัญญัตินี้

“ทางหลวง” หมายความว่า ทางหรือถนนซึ่งจัดไว้เพื่อประโยชน์ในการจราจรสาธารณะทางบก ไม่ว่าในระดับพื้นดิน ใต้หรือเหนือพื้นดิน หรือใต้หรือเหนืออสังหาริมทรัพย์อย่างอื่น นอกจากทางรถไฟและให้หมายความรวมถึงที่ดิน พืช พันธุ์ไม้ทุกชนิด สะพาน ท่อหรือรางระบายน้ำ อุโมงค์ ร่องน้ำ กำแพงกันดิน เขื่อน รั้ว หลักสำรวจ หลักเขต หลักระยะ ป้ายจราจร เครื่องหมายจราจร เครื่องหมายสัญญาณ เครื่องสัญญาณไฟฟ้า ที่จอดรถ ที่พักคนโดยสาร เรือสำหรับขนส่งข้ามฟาก ท่าเรือสำหรับขึ้น หรือลงรถและอาคารหรือสิ่งอื่นอันเป็นอุปกรณ์งานทางบรรดาที่ได้จัดไว้ในเขตทางหลวง และเพื่อประโยชน์แก่งานทางหลวงนั้น

“เจ้าพนักงานทางหลวง” หมายความว่า ผู้ซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งให้เป็นเจ้าพนักงานทางหลวงเพื่อ ปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้

“รัฐมนตรี” หมายความว่า รัฐมนตรีผู้รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ (มาตรา 4)

(2) ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ในส่วนที่เกี่ยวกับราชการของกระทรวงนั้น และให้มีอำนาจแต่งตั้งเจ้าพนักงานทางหลวง กับออกกฎกระทรวงเพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้ในเรื่องดังต่อไปนี้

(2.1) กำหนดอัตราความเร็วของยานพาหนะ

(2.2) จัดทำ ปัก ติดตั้งป้ายจราจร เครื่องหมายจราจรเครื่องหมายสัญญาณหรือสัญญาณอย่างอื่น ขีด เส้น เขียนข้อความหรือเครื่องหมายอื่นใดสำหรับการจราจรบนทางหลวง (3) กำหนดกิจการอื่นเพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้กฎกระทรวงนั้นเมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว ให้ใช้บังคับได้ (มาตรา 5)

(3) ห้ามมิให้ผู้ใดติดตั้งแขวน วางหรือกองสิ่งใดในเขตทางหลวงในลักษณะที่เป็นการกีดขวางหรืออาจเป็นอันตรายแก่ยานพาหนะ หรือในลักษณะที่จะทำให้เกิดความเสียหายแก่ทางหลวงหรือความไม่สะดวกแก่งานทางเว้นแต่ได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวงในการอนุญาตผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการ ทางหลวงจะกำหนดเงื่อนไขอย่างใดก็ได้

การอนุญาตตามวรรคหนึ่งเมื่อมีความจำเป็นแก่งานทางหรือเมื่อปรากฏว่าผู้ได้รับอนุญาตได้กระทำการผิดเงื่อนไขที่กำหนดในการอนุญาต ผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวงจะเพิกถอนเสียก็ได้ในกรณีที่การกระทำตามวรรคหนึ่งได้กระทำโดยไม่ได้รับอนุญาตหรือไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดให้ผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวงมีอำนาจสั่งให้ผู้กระทำการดังกล่าวรื้อถอน ทำลายหรือขนย้ายสิ่งที่ติดตั้ง แขวน วางหรือกองอยู่ภายในกำหนดเวลาอันสมควร ถ้าไม่ปฏิบัติตามผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวง มีอำนาจรื้อถอน ทำลายหรือขนย้ายสิ่งที่ติดตั้ง แขวน วางหรือกองอยู่โดยผู้นั้นจะเรียกร้องค่าเสียหายไม่ได้และต้องเป็นผู้เสียค่าใช้จ่ายในการนั้น (มาตรา 38)

โดยสรุปแล้วพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 ได้มีการนิยามศัพท์และข้อห้ามไว้รวมทั้งอำนาจของผู้อำนวยการทางหลวง แต่มิได้บัญญัติอำนาจของตำรวจไว้ จึงเป็นปัญหาอย่างยิ่งว่าตำรวจมีอำนาจตามพระราชบัญญัติดังกล่าวหรือไม่ที่จะตั้งด่านบนเขตอำนาจทางหลวง

2) กฎหมายตำรวจและระเบียบคำสั่งที่เกี่ยวข้อง

พระราชบัญญัติตำรวจแห่งชาติ พ.ศ. 2547 แก้ไขเพิ่มเติมถึง (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2554

มาตรา 6 สำนักงานตำรวจแห่งชาติเป็นส่วนราชการมีฐานะเป็นนิติบุคคลอยู่ในบังคับบัญชาของนายกรัฐมนตรี และมีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

(1) รักษาความปลอดภัยสำหรับองค์พระมหากษัตริย์ พระราชินี พระรัชทายาท ผู้สำเร็จราชการแทนพระองค์ พระบรมวงศานุวงศ์ ผู้แทนพระองค์ และพระราชอาคันตุกะ

(2) ดูแลควบคุมและกำกับการปฏิบัติงานของข้าราชการตำรวจซึ่งปฏิบัติการตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา

(3) ป้องกันและปราบปรามการกระทำความผิดทางอาญา

(4) รักษาความสงบเรียบร้อย ความปลอดภัยของประชาชนและความมั่นคงของราชอาณาจักร

(5) ปฏิบัติการอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของข้าราชการตำรวจหรือสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

(6) ช่วยเหลือการพัฒนาประเทศตามที่นายกรัฐมนตรีมอบหมาย

(7) ปฏิบัติการอื่นใดเพื่อส่งเสริมและสนับสนุนให้การปฏิบัติการตามอำนาจหน้าที่ตาม (1) (2) (3) (4) หรือ (5) เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

ในกรณีที่มีกฎหมายกำหนดความผิดทางอาญาขึ้นสำหรับการกระทำใดเป็นการเฉพาะและตกอยู่ภายใต้อำนาจหน้าที่ของข้าราชการตำรวจหรือสำนักงานตำรวจแห่งชาติตาม (3) (4) หรือ (5) จะตราพระราชกฤษฎีกาโอนอำนาจหน้าที่ตาม (3) (4) หรือ (5) เฉพาะในส่วนที่เกี่ยวกับความผิดทางอาญาดังกล่าวทั้งหมดหรือบางส่วน ให้เป็นอำนาจหน้าที่ของหน่วยงานหรือพนักงานเจ้าหน้าที่อื่นใดก็ได้ ในกรณีเช่นนั้น ให้ข้าราชการตำรวจและสำนักงานตำรวจแห่งชาติพ้นจากอำนาจหน้าที่ดังกล่าวทั้งหมดหรือบางส่วน และให้ถือว่าพนักงานเจ้าหน้าที่ของหน่วยงานตามที่กำหนดในพระราชกฤษฎีกาดังกล่าวเป็นพนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจ พนักงานสอบสวน หรือพนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจชั้นผู้ใหญ่ ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาแล้วแต่กรณี

โดยสรุปแล้วตำรวจนั้นมีอำนาจหน้าที่ในการรักษาความสงบเรียบร้อยของประเทศ พระราชบัญญัติกำหนดหน้าที่ไว้อย่างชัดเจนและอำนาจในการปฏิบัติติงานจึงจะเห็นได้ว่าตำรวจนั้นสามารถที่จะกระทำการจับกุม หรือตั้งด่านบนทางหลวงได้โดยไม่ต้องขออนุญาตตามพระราชบัญญัติทางหลวง แต่จะต้องกระทำอยู่ภายใต้กรอบอำนาจหน้าที่ตามพระราชบัญญัติตำรวจแห่งชาติ พ.ศ. 2547 เท่านั้น

การปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ตำรวจเกี่ยวกับการตั้งด่านตรวจ จุดตรวจ และจุดสกัด เป็นไปด้วยความเรียบร้อยและมีมาตรฐานอย่างเป็นระบบ สามารถสร้างความเชื่อมั่นและภาพลักษณ์ที่ดีในการบังคับใช้กฎหมายให้เกิดขึ้นแก่ประชาชนโดยทั่วไปและผู้ใช้รถใช้ถนน จึงกำชับมาตรการปฏิบัติเกี่ยวกับการตั้ง ด่านตรวจ จุดตรวจ และจุดสกัด ดังนี้

(1) มาตรการตั้งด่านตรวจ จุดตรวจ และจุดสกัดให้ถือปฏิบัติตามแนวทางในหนังสือสำนักงานตำรวจแห่งชาติด่วนที่สุด ที่ 0625.23/3779 ลงวันที่ 13 มีนาคม 2540 เรื่อง มาตรการการปฏิบัติเกี่ยวกับการตั้งด่านตรวจ จุดตรวจ และจุดสกัด รวมทั้งที่แก้ไขเพิ่มเติม ตามข้อ 1 ถึงข้อ 44 และให้ยกเลิกการรายงานตามข้อ 45 ซึ่งในหนังสือลงนามโดย พลตำรวจเอกอดุลย์ แสงสิงแก้ว ผู้บัญชาการสำนักงานตำรวจแห่งชาติ (ในขณะนั้น)โดยมีข้อความดังต่อไปนี้

(2) ความหมายของคำว่า ด่านตรวจ จุดตรวจ และจุดสกัด ด่านตรวจ หมายถึง สถานที่ทำการที่เจ้าพนักงานตำรวจออกปฏิบัติหน้าที่ในการตรวจค้นเพื่อจับกุมผู้กระทำความผิดในเขตทางเดินรถหรือทางหลวง[42] โดยระบุสถานที่ไว้ชัดเจนเป็นการถาวร การตั้งด่านตรวจ จะต้องได้รับ

---

[42] พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535. มาตรา 4มาตรา 4 ในพระราชบัญญัตินี้

"ทางหลวง" หมายความว่า ทางหรือถนนซึ่งจัดไว้เพื่อประโยชน์ในการจราจรสาธารณะทางบก ไม่ว่าในระดับพื้นดิน ใต้หรือเหนือพื้นดิน หรือใต้หรือเหนืออสังหาริมทรัพย์อย่างอื่นนอกจากทางรถไฟ และให้หมายความรวมถึงที่ดิน พืช พันธุ์ไม้ทุกชนิด สะพาน ท่อหรือรางระบายน้ำ อุโมงค์ ร่องน้ำ กำแพงกันดิน เขื่อน รั้ว หลักสำรวจ หลักเขต หลักระยะ ป้ายจราจร เครื่องหมายจราจร เครื่องหมายสัญญาณ เครื่องสัญญาณไฟฟ้า เครื่องแสดงสัญญาณ ที่จอดรถ ที่พักคนโดยสาร เรือสำหรับขนส่งข้ามฟาก ท่าเรือสำหรับขึ้นหรือลงรถ และอาคารหรือสิ่งอื่นอันเป็นอุปกรณ์งานทางบรรดาที่ได้จัดไว้ในเขตทางหลวงและเพื่อประโยชน์แก่งานทางนั้นด้วย

"งานทาง" หมายความว่า กิจการใดที่ทำเพื่อหรือเนื่องในการสำรวจการก่อสร้าง การขยาย การบูรณะ หรือการบำรุงรักษาทางหลวง หรือการจราจรบนทางหลวง

"ทางจราจร"หมายความว่า ส่วนหนึ่งของทางหลวงที่ทำหรือจัดไว้เพื่อการจราจรของยานพาหนะ

"ทางเท้า" หมายความว่า ส่วนหนึ่งของทางหลวงที่ทำหรือจัดไว้สำหรับคนเดิน

"ทางขนาน" หมายความว่า ส่วนหนึ่งของทางหลวงที่ทำหรือจัดไว้ทั้งสองข้างหรือเฉพาะข้างใดข้างหนึ่งของทางหลวงเพื่อใช้เป็นทางจราจรหรือทางเท้า

"ไหล่ทาง" หมายความว่า ส่วนหนึ่งของทางหลวงที่อยู่ติดต่อกับทางจราจรทั้งสองข้าง

"ผู้อำนวยการทางหลวง" หมายความว่า บุคคลซึ่งมีอำนาจและหน้าที่หรือได้รับแต่งตั้งให้ควบคุมทางหลวงและงานทางเฉพาะประเภทใดประเภทหนึ่งหรือเฉพาะท้องถิ่นใดท้องถิ่นหนึ่ง หรือเฉพาะสายใดสายหนึ่งตามพระราชบัญญัตินี้

"เจ้าพนักงานทางหลวง" หมายความว่า ผู้ซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งให้เป็นเจ้าพนักงานทางหลวงเพื่อปฏิบัติการตามพระราช-บัญญัตินี้

"รัฐมนตรี" หมายความว่า รัฐมนตรีผู้รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้.

อนุมัติจากคณะรัฐมนตรี หรือผู้มีอำนาจตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวง หรือ กองอำนวยการรักษาความมั่นคงภายในราชอาณาจักรแล้วแต่กรณี

จุดตรวจ หมายถึง สถานที่ที่เจ้าพนักงานตำรวจออกปฏิบัติหน้าที่ตรวจค้นเพื่อจับกุมผู้กระทำความผิดในเขตทางเดินรถหรือทางหลวงในกรณีปกติเป็นการชั่วคราว โดยมีกำหนดระยะเวลา เท่าที่มีความจำเป็นอย่างยิ่งในการปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าว แต่ต้องไม่เกิน 24 ชั่วโมง และเมื่อเสร็จสิ้นภารกิจแล้ว จะต้องยุบเลิกจุดตรวจดังกล่าวทันที

จุดสกัด หมายถึง สถานที่ที่เจ้าพนักงานตำรวจออกปฏิบัติหน้าที่ตรวจค้นเพื่อจับกุมผู้กระทำความผิดในเขตทางเดินรถหรือทางหลวง ในกรณีที่มีเหตุการณ์ฉุกเฉินหรือจำเป็นเร่งด่วนเกิดขึ้น เป็นการชั่วคราวและจะต้องยุบเลิกเมื่อเสร็จสิ้นภารกิจดังกล่าว

(3) การจัดตั้งด่านตรวจ จุดตรวจ และจุดสกัด ห้ามมิให้ตั้งด่านตรวจ จุดตรวจหรือจุดสกัด ในเขตทางเดินรถหรือทางหลวง เว้นแต่ ด่านตรวจ การจัดตั้งด่านตรวจจะกระทำได้ต้องได้รับอนุมัติจากคณะรัฐมนตรี หรือ ผู้มีอำนาจตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวงหรือกองอำนวยการรักษาความมั่นคงภายในราชอาณาจักรแล้วแต่กรณีจุดตรวจ การตั้งจุดตรวจจะต้องได้รับอนุมัติจากผู้บังคับบัญชาตั้งแต่ชั้นผู้บังคับการขึ้นไป โดยพิจารณาว่าเป็นกรณีที่มีเหตุผลความจำเป็นอย่างยิ่งและต้องมีกำหนดระยะเวลาไม่เกิน 24 ชั่วโมง จุดสกัดจะตั้งได้เฉพาะกรณีที่มีเหตุการณ์ฉุกเฉิน หรือจำเป็นเร่งด่วนเกิดขึ้นและจะต้องได้รับอนุมัติจากผู้บังคับบัญชาตั้งแต่ระดับหัวหน้าสถานีตำรวจหรือผู้รักษาการแทนขึ้นไป โดยมีกำหนดระยะเวลา เท่าที่มีเหตุการณ์ฉุกเฉินหรือจำเป็นเร่งด่วนดังกล่าวยังคงมีอยู่เท่านั้น ส่วนให้เลิกด่านตรวจ จุดตรวจ ที่ตั้งขึ้นไม่ตรงตามวัตถุประสงค์และความหมาย

(4) การปฏิบัติหน้าที่ ณ ด่านตรวจ จุดตรวจ หรือจุดสกัด จะต้องมีนายตำรวจชั้นสัญญาบัตรระดับตั้งแต่รองสารวัตรขึ้นไปเป็นหัวหน้า และจะต้องแต่งเครื่องแบบในการปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าว ส่วนการปฏิบัติในการตรวจค้น จับกุม ต้องปฏิบัติตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาและประมวลระเบียบการตำรวจเกี่ยวกับคดีว่าด้วยการนั้นโดยเคร่งครัด ที่ด่านตรวจหรือจุดตรวจ ต้องมีแผงกั้นที่มีเครื่องหมายการจราจรว่า “หยุด” โดยให้เป็นไปตามมาตรฐานที่ด่านตรวจหรือจุดตรวจ จะต้องมีในการติดตั้งป้ายและเครื่องหมายจราจร และในเวลากลางคืนจะต้องให้มีแสงไฟส่องสว่างให้มองเห็นได้อย่างชัดเจนในระยะไม่น้อยกว่า 150 เมตร ก่อนถึงจุดตรวจและให้มีแผ่นป้ายแสดงยศ ชื่อ นามสกุล และตำแหน่งของหัวหน้าเจ้าหน้าที่ตำรวจที่ประจำด่านตรวจและจุดตรวจดังกล่าว นอกจากนั้นให้มีแผ่นป้ายแสดงข้อความว่า “หากพบเจ้าหน้าที่ทุจริต หรือประพฤติมิชอบให้แจ้งผู้บังคับการข้อความดังกล่าวข้างต้นให้มองเห็นได้อย่างชัดเจนในระยะไม่น้อยกว่า 15 เมตร”

กรณีการตั้งจุดตรวจ จุดสกัดโดยการสนธิกำลังเจ้าหน้าที่จากหน่วยงานอื่นหรือเจ้าหน้าที่อาสาสมัครร่วมปฏิบัติงานให้ผู้ควบคุมจุดตรวจ จุดสกัด ทำการชี้แจงผู้ร่วมปฏิบัติให้เข้าใจอำนาจหน้าที่รวมทั้งการแต่งกายของอาสาสมัครต่าง ๆ จะต้องมีสัญลักษณ์หรือเครื่องหมายบอกฝ่ายที่ไม่ทำให้ประชาชนเกิดความสับสน[43]

หลักเกณฑ์การตั้งด่านตรวจ

มาตรการการปฏิบัติเกี่ยวกับการตั้งด่านตรวจ จุดตรวจ และจุดสกัด บันทึกข้อความของตำรวจเพื่อให้ยึดถือเป็นหลักปฏิบัติดังนี้

(1) ความสำคัญของการตั้งจุดตรวจหรือจุดสกัด

(1.1) เพื่อค้นบุคคลหรือยานพาหนะที่ผ่านเข้าออกพื้นที่

(1.2) เพื่อเป็นการบังคับไม่ให้คนร้ายมีโอกาสหลบหนีออกมาจากพื้นที่ปิดล้อม

(1.3) เพื่อตรวจค้นอาวุธ เครื่องมือ เครื่องใช้ในการกระทำผิด

(1.4) เพื่อค้นหาสิ่งของผิดกฎหมายในยานพาหนะต้องสงสัย

(1.5) เพื่อเป็นการป้องกันและปราบปรามการกระทำผิด และตัดช่องโอกาสในการประกอบ อาชญากรรมของคนร้าย

(2) หลักพื้นฐานของการตั้งจุดตรวจหรือจุดสกัด

(2.1) ในกรณีที่มีเหตุร้ายจำเป็นหรือเหตุการณ์ฉุกเฉินเร่งด่วน

(2.2) ปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ คำสั่ง โดยเคร่งครัด

(2.3) ได้รับอนุมัติจากผู้บังคับบัญชา

(2.4) มีนายตำรวจชั้นสัญญาบัตรเป็นหัวหน้าควบคุม

(2.5) แต่งกายเครื่องแบบในการปฏิบัติหน้าที่

(2.6) มีแผงกั้นแสดงเครื่องหมายว่า “จุดตรวจ” และควรจัดให้มีสิ่งกีดขวางหรือสัญญาณอื่นใดให้สังเกตได้ง่ายในระยะไกล เช่น กรวยยางคาดแถบสีสะท้อนแสง เพื่อช่วยป้องกันอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้น

(2.7) ในเวลากลางคืนต้องให้มีแสงไฟส่องสว่างให้มองเห็นได้อย่างชัดเจนในระยะไม่น้อยกว่า 15 เมตร ก่อนถึงจุดตรวจ

---

[43] สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา. (2561). ***เสร็จที่ 362/2529 เรื่อง การตั้งจุดตรวจและจุดสกัดของเจ้าพนักงานตำรวจ เพื่อจับกุมผู้กระทำผิดบนทางหลวง.*** (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: http://www.app-thca.krisdika.go.th. [2561, 17 มีนาคม].

(2.8) กำหนด “เขตพื้นที่ปลอดภัย” ไว้สำหรับเป็นบริเวณตรวจคน เพื่อให้เกิดความปลอดภัยทั้ง แนวที่ตรวจค้นและเจ้าหน้าที่ตำรวจระหว่างทำการตรวจค้น

(2.9) ควรวางกำลังส่วนหนึ่งไว้บริเวณทางแยกหรือจุดกลับรถก่อนถึงจุดตรวจหรือจุดสกัด เพื่อไว้ ทำจุดสกัดกั้นหรือไล่ติดตามผู้ที่เลี้ยวหรือกลับรถหลบหนีการตรวจค้น

(2.10) พึงใช้ความระมัดระวังและตั้งอยู่ในความไม่ประมาททุกขณะทำการตรวจค้นด้วย

(2.11) พึงเป็นผู้มีมารยาทที่ดีงามและรักษากิริยาวาจาระหว่างการตรวจค้น เช่น ไม่ส่องไฟบริเวณ ใบหน้าประชาชนผู้ถูกตรวจค้นโดยตรง และรู้จักใช้คำพูดที่สุภาพ เช่น สวัสดีครับ ขอโทษครับ ขอบคุณครับ

(2.12) ใช้ความสังเกตและให้ความสนใจเป็นพิเศษแก่พาหนะที่มีลักษณะพิรุธ เช่นรถจักรยานยนต์ ไม่ติดแผ่นป้ายทะเบียน หรือ พับงอแผ่นป้ายทะเบียนเพื่อปิดบังอำพรางหมายเลข หรือพาหนะที่มีการ ดัดแปลงสภาพ

(2.13) ในการปฏิบัติการตั้งจุดตรวจหรือจุดสกัด ให้คำนึงถึงความปลอดภัยของเจ้าหน้าที่ตำรวจที่ ปฏิบัติงานและประชาชนและไม่ก่อให้เกิดปัญหาความเดือดร้อนแก่ประชาชนผู้ใช้ทางโดยไม่จำเป็น

(3) ยุทธวิธีตำรวจในการตั้งจุดตรวจ

(3.1) การตั้งจุดตรวจบนทางที่การจราจรไปในทิศทางเดียวกัน (One way)

- กำหนดเลือกบริเวณพื้นที่ที่จะทำการตั้งจุดตรวจโดยคำนึงถึงความปลอดภัยผู้ปฏิบัติงาน และประชาชนผู้ถูกตรวจคนเป็นสำคัญ เช่น ไม่ตั้งจุดตรวจหรือจุดสกัดบริเวณทางโค้งเชิงสะพานที่ลาดชัน บริเวณที่เป็นที่อับสายตา ฯลฯ

- ติดตั้งแผงป้ายสัญญาณที่มีเครื่องหมายแสดงคำว่า “หยุดตรวจ” ไว้บนผิวการจราจรใน ช่องทางด้านซ้ายให้ผู้ขับขี่สามารถมองเห็นได้ในระยะไกลโดยสะดวก และควรมีกรวยยางคาดแถบสี สะท้อนแสงวางเป็นแนวเฉียงออกไปด้านหน้าแผงสัญญาณเป็นระยะพอสมควร เพื่อเตือนและบังคับรถ ที่แล่นให้เบี่ยงออกไม่พุ่งตรงเข้าชนแผงป้ายสัญญาณ

- หลังแผงป้ายสัญญาณเครื่องหมาย “หยุดตรวจ” ห่างออกไปเล็กน้อยให้นำรถยนต์สายตรวจจอดทำมุม 45 องศากับแนวขอบถนนหันหน้าไปตามทิศทางกระแสจราจร เพื่อให้เป็นกำบัง สำหรับบริเวณ “เขตพื้นที่ปลอดภัย” และเปิดสัญญาณไฟวับวาบไว้เพื่อเพิ่มจุดสังเกตตรวจส่วนบริเวณ “เขตพื้นที่ปลอดภัย” ด้านนอก ควรวางกรวยยางเป็นแนวเพื่อกำหนดบริเวณพื้นที่ตรวจค้นไว้เป็นการป้องกันอุบัติเหตุ หากรถที่หักเลี้ยวเข้ามาในบริเวณ “เขตพื้นที่ปลอดภัย” อย่างกระทันหัน

- ท้ายจุดตรวจมีรถยนต์สายตรวจ 1 คัน และรถจักรยานยนต์ 1 คัน พร้อมพลขับและคู่ตรวจจอดอยู่ในลักษณะเตรียมพร้อมกรณีต้องไล่ติดตามรถที่หลบหนี

- สำหรับรถจักรยานยนต์ของเจ้าหน้าที่ตำรวจที่มาร่วมตรวจค้น อาจให้จอดชิดขอบทาง ด้านซ้ายเพื่อปองกัน “เขตพื้นที่ปลอดภัย” โดยหันหน้าไปตามทิศทางการจราจรและพร้อมจะให้การสนับสนุนการไล่ติดตามรถที่หลบหนี

- การวางกำลังตำรวจ

(1) ชั้นประทวน ให้เป็นกำลังเรียกรถและทำหน้าที่ตรวจค้นในบริเวณ “เขตพื้นที่ปลอดภัย” การตรวจค้นควรทำเป็นคู่ เข้าค้นทีละด้านของพาหนะ โดยแบ่งหน้าที่กันชัดเจนว่าใครเป็นผู้ตรวจคนและใครเป็นผู้คุ้มกัน

(2) นายตำรวจชั้นสัญญาบัตร ทำหน้าที่เป็นหัวหน้าชุดตรวจควบคุมและรับผิดชอบการตรวจค้นของผู้ใต้บังคับบัญชาอยู่ในบริเวณ “เขตพื้นที่ปลอดภัย” หากมีกำลังน้อยให้ลดกำลังผู้ปฏิบัติลงได้ แต่ยังคงให้ถือปฏิบัติตามยุทธวิธีดังกล่าวข้างตนโดยอนุโลม

(3.2) การตั้งจุดตรวจบนทางที่มีการจราจรไปในทิศทางเดียวกัน (Two Ways)

- การวางกำลัง และมาตรการรักษาความปลอดภัยให้ใช้ในทำนองเดียวกันกับการตั้งจุดตรวจบนทางที่มีการจราจรไปในทิศทางเดียวกัน (One Way) โดยอนุโลม

- การเรียกตรวจค้นพาหนะ ควรเลือกตรวจค้นพาหนะที่มาจากทิศทางใดทิศทางหนึ่งเพียง ด้านเดียว ไม่ควรเรียกตรวจค้นพร้อม ๆ กันทั้ง 2 ทิศทาง เพราะจะทำให้เกิดจุดอ่อนในการระวังรักษาความปลอดภัยแก่ผู้ตองสงสัยที่ถูกตรวจค้นและเจ้าหน้าที่เข้าทำการตรวจค้น รวมทั้งยังก่อให้เกิดปัญหาการจราจรอีกด้วย

ข้อควรระวัง

(1) ไม่ควรตั้งจุดตรวจหรือจุดสกัด ในบริเวณทางโค้ง เชิงสะพาน ที่ลาดชัน และบริเวณที่เป็นมุมอับสายตา เพื่อป้องกันอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นจากการมองไม่เห็นของผู้ขับขี่ หรือการหยุดรถไม่ทันในระยะกระชั้นชิด

(2) ในเวลากลางคืน ต้องมีแสงสว่างอย่างพอเพียง ให้ผู้ขับขี่เห็นได้ ในระยะไกล อุปกรณ์แสงสว่างตลอดทั้งไฟ ต้องหมั่นตรวจสอบและปรับปรุงให้ทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพอยู่เสมอ

(3) ในการเรียกรถให้หยุด ไม่ว่ากรณีใด ๆ อย่าเอาตัวหรือส่วนของร่างกาย เช่น แขน ขา เข่าไปขวางหรือสกัดกั้นให้รถหยุด เพราะอาจถูกชนจากรถที่หยุดไม่ทัน ระหว่างการตรวจค้นใน “เขตพื้นที่ปลอดภัย” อย่ายืนขวางหน้ารถที่กำลังตรวจค้น เพราะอาจจะถูกรถชนได้ กรณีผู้ต้องสงสัยพยายาม ขับรถหลบหนีการตรวจค้น

(4) ในกรณีที่ผู้ขับขี่พยายามขับขี่รถฝ่าจุดตรวจเพื่อหลีกเลี่ยงการตรวจค้น เจ้าหน้าที่ตำรวจประจำจุดตรวจไม่ควรสร้างสิ่งกีดขวางขึ้นอย่างกะทันหัน เช่น ขับรถเข้าขวางหรือเข็นแผงป้ายสัญญาณขวางทางเพื่อพยายามหยุดรถ เพราะอาจจะทำให้ผู้ขับขี่หยุดรถไม่ทันแล้วหักหลบสิ่งกีดขวางจน เกิดอุบัติเหตุเฉี่ยวชนประชาชนหรือเจ้าหน้าที่ตำรวจที่ปฏิบัติหน้าที่บริเวณจุดตรวจได้

(5) ในกรณีที่สงสัยว่าคนร้ายอาจมีอาวุธอยู่ในรถเจ้าหน้าที่ตำรวจทั้งชุดตรวจค้นและชุดคุ้มกันควรหาที่กำบังในขณะที่รถเข้ามาในบริเวณจุดสกัดและอาจใช้เครื่อง ขยายเสียงจากรถยนต์สาย ตรวจบังคับรถเพื่อตรวจค้น[44]

ดังนั้นการปฏิบัติหน้าที่ในการตั้งด่านตรวจ จุดตรวจ และจุดสกัดของเจ้าหน้าที่ตำรวจนั้นจะต้องมีรูปแบบหรือหลักการวางไว้ ทั้งนี้ เพื่อให้การปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าวเป็นไปตามหลักยุทธวิธีมีความปลอดภัยต่อประชาชนและเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน

โดยสรุปแล้วสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ได้มีหนังสือสั่งการกำชับและเน้นย้ำการปฏิบัติเกี่ยวกับการตั้งด่านตรวจ จุดตรวจ และจุดสกัด มาตรการปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร มาตรการป้องกันและปราบปรามเจ้าหน้าที่ตำรวจ เรียกหรือรับผลประโยชน์จากผู้ใช้รถใช้ถนนตลอดจนการตรวจจับของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรและเจ้าหน้าที่ ตำรวจทางหลวงมาอย่างต่อเนื่อง

---

[44] สำนักงานตำรวจแห่งชาติ. (2540, 13 มีนาคม). ***มาตรการการปฏิบัติเกี่ยวกับการตั้งด่านตรวจ จุดตรวจ และจุดสกัด.*** หนังสือกรมตำรวจ ที่ 0625.23/3779.