

บทที่ 4

วิเคราะห์ปัญหาการบังคับใช้พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535

ปัญหาข้อกฎหมายที่จะต้องพิจารณาว่าการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจในการตั้งจุดตรวจบนทางหลวงเพื่อตรวจค้น จับกุม หรือป้องกันปราบปรามผู้กระทำความผิดกฎหมายอันเป็นการใช้อำนาจหน้าที่ตามบทบัญญัติของกฎหมายที่ให้อำนาจไว้เป็นการเฉพาะแล้วจะต้องอยู่ภายใต้บังคับของบทบัญญัติในมาตรา 38 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 โดยเจ้าหน้าที่ตำรวจจะต้องได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากผู้อำนวยการทางหลวงก่อนหรือไม่

4.1 วิเคราะห์ปัญหาเกี่ยวกับการตั้งจุดตรวจบนทางหลวงของเจ้าหน้าที่ตำรวจตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535

ตามหลักแล้วข้าราชการตำรวจที่ปฏิบัติหน้าที่ตั้งจุดตรวจบนทางหลวงเป็นผู้มีอำนาจและหน้าที่ในการนั้นตามพระราชบัญญัติตำรวจแห่งชาติ พ.ศ. 2547 มาตรา 6 นั้นได้บัญญัติว่า “สำนักงานตำรวจแห่งชาติเป็นส่วนราชการมีฐานะเป็นนิติบุคคลอยู่ในบังคับบัญชาของนายกรัฐมนตรีและมีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

- (1) รักษาความปลอดภัยสำหรับองค์พระมหากษัตริย์พระราชินีพระรัชทายาทผู้สำเร็จราชการแทนพระองค์พระบรมวงศานุวงศ์ผู้แทนพระองค์และพระราชอาคันตุกะ
- (2) ดูแลควบคุมและกำกับการปฏิบัติงานของข้าราชการตำรวจซึ่งปฏิบัติการตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา
- (3) ป้องกันและปราบปรามการกระทำความผิดทางอาญา
- (4) รักษาความสงบเรียบร้อย ความปลอดภัยของประชาชนและความมั่นคงของราชอาณาจักร
- (5) ปฏิบัติการอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของข้าราชการตำรวจหรือสำนักงานตำรวจแห่งชาติ
- (6) ช่วยเหลือการพัฒนาประเทศตามที่นายกรัฐมนตรีมอบหมาย

(7) ปฏิบัติการอื่นใดเพื่อส่งเสริมและสนับสนุนให้การปฏิบัติการตามอำนาจหน้าที่ตาม (1) (2) (3) (4) หรือ (5) เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ¹

การตั้งจุดตรวจนั้นเป็นไปเพื่อวัตถุประสงค์ในการตรวจค้นจับกุมผู้กระทำความผิดกฎหมาย เพื่อป้องกันปราบปรามอาชญากรรม เพื่อรักษาความสงบเรียบร้อย ความปลอดภัยของประชาชน และความมั่นคงของราชอาณาจักร ตามพระราชบัญญัติตำรวจแห่งชาติ พ.ศ. 2547 มาตรา 6 (3) (4) และ (5) ย่อมถือได้ว่าเป็นการปฏิบัติตามอำนาจและหน้าที่ในทางปกครองและยุติธรรมทางอาญา ตามบทบัญญัติของกฎหมาย ไม่ได้เป็นการกระทำที่ปราศจากอำนาจและหน้าที่แต่อย่างใด

การตั้งจุดตรวจบนทางหลวงของเจ้าหน้าที่ตำรวจซึ่งเป็นการใช้อำนาจทางปกครองและยุติธรรมทางอาญาตามมาตรา 38 แห่ง พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 วรรคแรกได้บัญญัติไว้ว่า “ห้ามมิให้ผู้ใดติดตั้ง แขนววางหรือกองสิ่งใดในเขตทางหลวงในลักษณะที่เป็นการกีดขวางหรืออาจเป็นอันตรายแก่ยานพาหนะ หรือในลักษณะที่จะทำให้เกิดความเสียหายแก่ทางหลวงหรือความไม่สะดวกแก่งานทางเว้นแต่ได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวงในการอนุญาต ผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวงจะกำหนดเงื่อนไขอย่างใดก็ได้”²

¹ พระราชบัญญัติตำรวจแห่งชาติ พ.ศ. 2547. มาตรา 6 นั้นได้บัญญัติว่า “สำนักงานตำรวจแห่งชาติเป็นส่วนราชการ มีฐานะเป็นนิติบุคคลอยู่ในบังคับบัญชาของนายกรัฐมนตรีและมีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

(1) รักษาความปลอดภัยสำหรับองค์พระมหากษัตริย์พระราชินีพระราชธิดา ผู้สำเร็จราชการแทนพระองค์พระบรมวงศานุวงศ์ผู้แทนพระองค์และพระราชอาคันตุกะ

(2) ดูแลควบคุมและกำกับการปฏิบัติงานของข้าราชการตำรวจซึ่งปฏิบัติการตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา

(3) ป้องกันและปราบปรามการกระทำความผิดทางอาญา

(4) รักษาความสงบเรียบร้อย ความปลอดภัยของประชาชนและความมั่นคงของราชอาณาจักร

(5) ปฏิบัติการอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของข้าราชการตำรวจหรือสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

(6) ช่วยเหลือการพัฒนาประเทศตามที่นายกรัฐมนตรีมอบหมาย

(7) ปฏิบัติการอื่นใดเพื่อส่งเสริมและสนับสนุนให้การปฏิบัติการตามอำนาจหน้าที่ ตาม (1) (2) (3) (4) หรือ (5) เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ .

² พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535. มาตรา 38 แห่ง วรรคแรกได้บัญญัติไว้ว่า “ห้ามมิให้ผู้ใดติดตั้ง แขนววางหรือกองสิ่งใดในเขตทางหลวงในลักษณะที่เป็นการกีดขวางหรืออาจเป็นอันตรายแก่ยานพาหนะ หรือในลักษณะที่จะทำให้เกิดความเสียหายแก่ทางหลวงหรือความไม่สะดวกแก่งานทางเว้นแต่ได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวงในการอนุญาต ผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวงจะกำหนดเงื่อนไขอย่างใดก็ได้”.

จากบทบัญญัติดังกล่าว พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 เป็นพระราชบัญญัติที่มีโทษทางอาญาเป็นกฎหมายอาญาพิเศษเฉพาะ ดังนั้นการตีความจึงต้องตีความตามตัวอักษรและตามเจตนารมณ์ของกฎหมายประกอบกันและจะต้องใช้กฎหมายดังกล่าวด้วยความระมัดระวังซึ่งมาตรา 38 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 นั้น ได้ปรับปรุงแก้ไขจากข้อความเดิมของประกาศคณะปฏิวัติฉบับที่ 295 ลงวันที่ 28 พฤศจิกายน 2515 ข้อ 34 และเมื่อพิจารณาจากเจตนารมณ์ของประกาศคณะปฏิวัติฉบับดังกล่าวแล้วเห็นว่าได้บัญญัติขึ้นเพื่อประสงค์จะไม่ให้มีการกระทำที่เกิดอันตรายต่อทางหลวงประการหนึ่งและเพื่อมิให้เกิดความไม่สะดวกและไม่ปลอดภัยแก่การจราจรอีกประการหนึ่ง

ดังนั้นคำว่า “ผู้ใด” ตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 มาตรา 38 ที่บัญญัติไว้นั้นย่อมหมายถึง บุคคลทั่ว ๆ ไปรวมถึงเจ้าหน้าที่ตำรวจด้วยก็ตามแต่เมื่อปรากฏว่าการตั้งจุดตรวจบนทางหลวงของเจ้าหน้าที่ตำรวจเป็นการปฏิบัติหน้าที่ในฐานะเจ้าหน้าที่ของรัฐตามอำนาจหน้าที่ที่พระราชบัญญัติตำรวจแห่งชาติ พ.ศ. 2547 ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาและระเบียบสำนักงานตำรวจแห่งชาติว่าด้วยการกำหนดอำนาจหน้าที่ของส่วนราชการสำนักงานตำรวจแห่งชาติ และคำสั่งสำนักงานตำรวจที่เกี่ยวข้องได้บัญญัติให้ต้องปฏิบัติไว้เป็นการเฉพาะแล้วเมื่อเทียบลำดับศักดิ์ของกฎหมายแล้วปรากฏว่าประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาและพระราชบัญญัติตำรวจแห่งชาติ พ.ศ. 2547 อยู่ในลำดับศักดิ์เดียวกันกับพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 ฉะนั้นจึงไม่อาจนำบทบัญญัติในมาตรา 38 มาบังคับใช้ได้ อำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของเจ้าหน้าที่ตำรวจตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาและพระราชบัญญัติตำรวจแห่งชาติได้ เพราะมีฉะนั้นแล้วจะเป็นเหตุทำให้การปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจตามบทบัญญัติของประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา และพระราชบัญญัติตำรวจแห่งชาติ พ.ศ. 2547 ดังกล่าวไม่อาจกระทำได้ ดังนั้น จึงตีความได้ว่าคำว่า “ผู้ใด” นั้นหมายถึงประชาชนทั่วไปไม่อาจตีความรวมถึงเจ้าหน้าที่ตำรวจผู้ปฏิบัติการตามอำนาจหน้าที่ที่มีกฎหมายบัญญัติไว้เป็นการเฉพาะ องค์กรปฏิบัติการตามอำนาจหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจในการตั้งจุดตรวจบนทางหลวงซึ่งเป็นการใช้อำนาจทางปกครองและยุติธรรมทางอาญานั้นจะต้องคำนึงถึงหลักความได้สัดส่วนซึ่งเป็นหลักการสำคัญในการใช้กฎหมายมหาชนประกอบด้วยโดยการตั้งจุดตรวจบนทางหลวงนั้นจะต้องกระทำเพื่อให้บรรลุผลวัตถุประสงค์ในการป้องกันปราบปรามอาชญากรรมและการแสวงหาข้อเท็จจริงและหลักฐานซึ่งได้ปฏิบัติไปตามอำนาจหน้าที่เพื่อรักษาความสงบเรียบร้อยของประชาชนและจะต้องกระทำด้วยความเหมาะสมและตามสมควรไม่เป็นการสร้างภาระให้แก่ประชาชนจนเกินควร เพื่อให้การจำกัดสิทธิเสรีภาพมีผลกระทบต่อประโยชน์ส่วนตัวของเอกชนแต่ละคนเป็นไปเพียงเท่าที่จำเป็นต่อการรักษาไว้ซึ่งประโยชน์มหาชนหากเจ้าหน้าที่ตำรวจได้ปฏิบัติตามหลักการ

ดังกล่าวแล้วย่อมถือได้ว่าเป็นการดำเนินการตามเจตนารมณ์ของประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาและพระราชบัญญัติตำรวจแห่งชาติ พ.ศ. 2547 การดำเนินการเช่นนั้นย่อมชอบด้วยกฎหมาย แต่ในทางกลับกันหากเจ้าหน้าที่ตำรวจตั้งจุดตรวจบนทางหลวงโดยไม่ได้คำนึงถึงหลักความได้สัดส่วนในการใช้กฎหมายมหาชนดังกล่าวแล้วการตั้งจุดตรวจบนทางหลวงนั้นจะเป็นการทำลายเจตนารมณ์ของพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 ให้เสียไป

ด้วยเหตุผลดังกล่าวข้างต้น พิจารณาแล้วเห็นว่าในการตั้งจุดตรวจบนทางหลวงของเจ้าหน้าที่ตำรวจแม้จะมีการติดตั้งแฉนวนวางหรือกองสิ่งใดในเขตทางหลวงในลักษณะที่อาจเป็นการกีดขวางหรือก่อให้เกิดความไม่สะดวกบนทางหลวงอยู่บ้าง แต่การปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจในกรณีดังกล่าวไม่จำเป็นต้องได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายก่อนและการตั้งจุดตรวจบนทางหลวงของเจ้าหน้าที่ตำรวจซึ่งเป็นการใช้อำนาจทางปกครองและยุติธรรมทางอาญานั้นไม่ได้ขัดต่อพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 มาตรา 38 แต่อย่างใดเนื่องจากถือได้ว่าเป็นการปฏิบัติหน้าที่โดยชอบด้วยกฎหมายแล้ว

จากสภาพปัญหาดังกล่าวการตีความหมายของคำว่า “ผู้ใด” เป็นถ้อยคำที่มีความหมายกว้างจึงเกิดปัญหาในการบังคับใช้กฎหมาย โดยตามหลักการตีความกรณีถ้อยคำที่ในดับทกฎหมายเกิดความคลุมเครือและมีข้อสงสัยว่าจะใช้กฎหมายดังกล่าวบังคับแก่กรณีใดบ้าง แตกต่างจากความประสงค์ของผู้บัญญัติกฎหมายด้วยเหตุนี้จึงต้องมีการตีความ เพื่อเป็นเกิดความชัดเจนในบทบัญญัติมากขึ้น มีความหมายที่ถูกต้องและเหมาะสมนำมาปรับใช้กับข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้น โดยคำนึงถึงทั้งตัวบทกฎหมายและเจตนารมณ์ของกฎหมายประกอบกัน

ฉะนั้นผู้วิจัยเห็นว่าควรมีการปรับปรุงแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 มาตรา 38 โดยเพิ่มเติมข้อความวรรคท้ายในบทบัญญัติ มิให้ใช้บังคับกรณีเป็นการกระทำของเจ้าหน้าที่ของรัฐตามอำนาจหน้าที่ที่มีกฎหมายอื่นได้บัญญัติไว้เป็นการเฉพาะ

4.2 วิเคราะห์ปัญหามาตรการกฎหมายเกี่ยวกับความเสียหายอันเกิดจากยานพาหนะบรรทุกเกินน้ำหนัก

ปัญหาการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราบนทางหลวงซึ่งเป็นปัญหาที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ ได้คิดหาทางออกและวิธีการป้องกันเพื่อลดปัญหาดังกล่าวแต่ก็ยังไม่เป็นผลสำเร็จ ยังปรากฏความเสียหายแก่ทางหลวงเพิ่มมากขึ้น พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 เป็นบทบัญญัติเกี่ยวกับการควบคุมการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราบนทางหลวงของไทยในปัจจุบันได้กำหนดมาตรการ ลงโทษทางอาญาเพิ่มขึ้นแต่ก็ยังไม่สามารถทำให้ปัญหาการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราบนทางหลวงลดลงได้และไม่สอดคล้องกับสภาพความ

เสียหายของทางหลวงอันเป็นทรัพย์สินของรัฐเนื่องจากการกระทำดังกล่าวเป็นการก่อให้เกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สินของรัฐแล้วซึ่งมาตรการลงโทษทางอาญาเป็นการลงโทษมิได้มีวัตถุประสงค์แก้ไขเยียวยาความเสียหายที่เกิดแก่ทางหลวง

1) ปัญหามาตรการลงโทษทางอาญากรณีฝ่าฝืนใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนักบรรทุกเกินอัตราบนทางหลวงตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 และที่แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2549 มาตรา 61 วรรคหนึ่ง บัญญัติว่า “เพื่อรักษาทางหลวง ผู้อำนวยการทางหลวงมีอำนาจประกาศในราชกิจจานุเบกษา ห้ามใช้ยานพาหนะบนทางหลวง โดยที่ยานพาหนะนั้นมีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุก หรือน้ำหนักลงเพลากินกว่าที่กำหนด หรือโดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหาย”เป็นบทบัญญัติที่ให้อำนาจฝ่ายบริหารออกกฎหมายลำดับรองเกี่ยวกับการควบคุมน้ำหนักบรรทุกของยานพาหนะบนทางหลวง กรณีที่มีการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าอัตราบนทางหลวงเป็นการฝ่าฝืนประกาศผู้อำนวยการทางหลวงจะต้องถูกบังคับโทษทางอาญา ตามมาตรา 73/2 บัญญัติไว้ว่า “ผู้ใดฝ่าฝืนประกาศของผู้อำนวยการทางหลวงตามมาตรา 61 วรรคหนึ่งหรือประกาศของเจ้าพนักงานซึ่งผู้อำนวยการทางหลวงแต่งตั้งให้ควบคุมทางหลวงตามมาตรา 61 วรรคสามต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือนหรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาทหรือทั้งจำทั้งปรับ”

อย่างไรก็ตามมาตรการลงโทษทางอาญาสำหรับการฝ่าฝืนใช้ยานพาหนะโดยมีน้ำหนักบรรทุกเกินอัตราบนทางหลวงทั้งที่เป็นมาตรการที่กฎหมายกำหนดไว้ตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 และมาตรการลงโทษที่ปรากฏตามคำพิพากษาของศาลมีประเด็นปัญหาที่ต้องพิจารณาว่ามาตรการลงโทษทางอาญาจะสามารถแก้ไขปัญหาค่าความเสียหายอันเกิดแก่ทางหลวงจากยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราได้อย่างไร โดยสามารถวิเคราะห์ปัญหาตามหลักกฎหมายที่เกี่ยวข้องแนวคำพิพากษาศาลฎีกา ดังต่อไปนี้

(1) มาตรการลงโทษจำคุกบุคคลผู้ควบคุมยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินกรณีมีการฝ่าฝืนใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราบนทางหลวงอันความผิดตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 และที่แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติทางหลวง(ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2549 มีการกำหนดบทลงโทษไว้ในบทบัญญัติมาตรา 73/2 วางหลักว่า “ผู้ใดฝ่าฝืนประกาศของ ผู้อำนวยการทางหลวงตามมาตรา 61 วรรคหนึ่ง ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือนหรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาทหรือทั้งจำทั้งปรับ”อันเป็นพระราชบัญญัติที่มีบทลงโทษทางอาญาสำหรับการกระทำความผิดตามกฎหมายดังกล่าวโดยมาตรการลงโทษจำคุกเป็นบทลงโทษร้ายแรงที่สุดในการบังคับเอาโทษ

แก่ตัวบุคคลผู้กระทำความผิดทางร่างกายและเสรีภาพด้วยการนำตัวบุคคลนั้น ไปคุมขังไว้ในเรือนจำมีกำหนดระยะเวลาไม่เกินหกเดือน³

(2) มาตรการลงโทษจำคุกสามารถแบ่งออกเป็น 2 ลักษณะได้แก่การจำคุกไม่มีกำหนดเวลา มักจะนำมาใช้กรณีเป็นการกระทำความผิดที่มีลักษณะร้ายแรงและกระทบต่อความสงบเรียบร้อยของ สังคมส่วนใหญ่การจำคุกแบบมีกำหนดเวลาสำหรับการกระทำความผิดในทุกกรณีโดยระยะเวลาจำคุกอาจแตกต่างกันตามลักษณะการกระทำความผิดซึ่งระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือนตามมาตรา 73/2 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 มีลักษณะเป็นการจำคุกมีกำหนดระยะสั้นและเพื่อให้บุคคลผู้กระทำการอันฝ่าฝืนได้รับผลร้ายไม่กระทำความผิดในลักษณะเดียวกันอีก⁴

แม้มาตรการลงโทษจำคุกจะเป็นบทลงโทษที่รุนแรงสามารถยับยั้งการฝ่าฝืนกฎหมายด้วยการตัดโอกาสและป้องกันไม่ให้ผู้กระทำความผิดซ้ำได้อีก แต่ก็ยังเป็นมาตรการที่รัฐต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายดูแลผู้กระทำความผิดที่ถูกลงโทษจำคุกอยู่ในเรือนจำ ประกอบกับการกระทำที่มีการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่มีลักษณะของการกระทำที่เป็นความผิดจากกฎหมายห้ามทำให้มาตรการลงโทษจำคุกสำหรับคดีความผิดจากการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราศาลมีการใช้ดุลพินิจให้รอกการลงโทษจำคุกโดยพิเคราะห์พฤติการณ์แวดล้อมตามข้อเท็จจริงของแต่ละคดีที่แตกต่างกันไม่ว่าจะเป็นปริมาณน้ำหนักบรรทุกเกินพฤติการณ์เกี่ยวกับตัวผู้กระทำความผิด

จะเห็นได้ปัญหาความไม่เหมาะสมในการนำโทษจำคุกตาม พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 จึงไม่ได้มีการนำมาตราการลงโทษจำคุกมาใช้บังคับอย่างจริงจังและได้นำมาตรการทางอาญาด้านอื่น ๆ มาใช้บังคับกับการกระทำความผิดดังกล่าวแทน เช่น การกักขัง แทนจำคุก การปรับทางอาญาการคุมประพฤติและการให้ทำงานบริการสังคมในระหว่างเวลาที่กำหนดให้รอกการลงโทษจำคุกผู้กระทำความผิดเพื่อเป็นการวางมาตรการลงโทษและควบคุมดูแล ผู้กระทำความผิดไปในคราวเดียวกัน ดังตัวอย่างเช่น คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 10766/2551 จำเลยใช้ยานพาหนะบนทางหลวงมีน้ำหนักเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดไว้ถึง 18,500 กิโลกรัมแต่คำรับสารภาพของจำเลยเป็น

³ พระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2549. มาตรา 73/2 “ ผู้ใดฝ่าฝืนประกาศของ ผู้อำนวยการทางหลวงตามมาตรา 61 วรรคหนึ่ง ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือนหรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาทหรือทั้งจำทั้งปรับ” อันเป็นพระราชบัญญัติที่มีบทลงโทษทางอาญาสำหรับการกระทำความผิดตามกฎหมายดังกล่าวโดยมาตรการลงโทษจำคุกเป็นบทลงโทษร้ายแรงที่สุดในการบังคับเอาโทษแก่ตัวบุคคลผู้กระทำความผิดทางร่างกายและเสรีภาพด้วยการนำตัวบุคคลนั้นไปคุมขังไว้ในเรือนจำมีกำหนดระยะเวลาไม่เกินหกเดือน.

⁴ วิรากร หอมเย็น. (2559). *มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับความเสียหายอันเกิดจากยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา*. วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. หน้า 112-113.

ประโยชน์แก่การพิจารณา ลงโทษจำคุก 1 เดือน เมื่อไม่ปรากฏว่าได้รับโทษจำคุกมาก่อนให้เปลี่ยนโทษจำคุกเป็นโทษกักขังแทนและคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 8913/2553 จำเลย ใช้รถยนต์บรรทุกเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดไว้ถึง 22,410 กิโลกรัม แต่ศาลใช้ดุลพินิจให้เปลี่ยนโทษจำคุกเป็นกักขังแทน

ข้อสังเกตเกี่ยวกับมาตรการคุมประพฤติและมาตรการให้ทำงานบริการสังคมที่ปัจจุบันศาล มักจะนำมาใช้ก็ยัง ไม่สอดคล้องกับสภาพความเสียหายอันเกิดแก่ทางหลวงเนื่องจากมีลักษณะเป็นมาตรการแก้ไขฟื้นฟูตัวบุคคลผู้กระทำความผิดให้เกิดจิตสำนึกให้เหมาะสมกับบริบทข้อเท็จจริงไม่ได้มีวัตถุประสงค์เพื่อการเยียวยาความเสียหายในด้านการเงินที่รัฐใช้บำรุงรักษาทางหลวง ถึงแม้ว่ามาตรการคุมประพฤติหรือการให้ทำงานบริการสังคมจะไม่สามารถเข้ามาเยียวยาความเสียหายอันเกิดจากการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราได้โดยตรง

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 7300/2540 รถยนต์บรรทุกน้ำหนักเกินกว่ากฎหมายกำหนดจำนวน 15,230 กิโลกรัมเป็นการกระทำที่ก่อให้เกิดความเสียหายต่อทางหลวงแผ่นดินโดยไม่คำนึงถึงความเสียหายที่จะเกิดขึ้นแก่ทรัพย์สินส่วนรวมและไม่นำพาต่อชีวิตและทรัพย์สินของบุคคลผู้ใช้เส้นทางสัญจร พฤติการณ์ในการกระทำความผิดนับว่าร้ายแรงลงโทษจำคุกโดยไม่รอกการลงโทษ

คำพิพากษาในคดีดังกล่าวอยู่ในช่วงที่มีการกระทำฝ่าฝืนใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราเป็นจำนวนมากโดยอ้างอิงเหตุผลความร้ายแรงและผลกระทบต่อความปลอดภัยแก่ส่วนรวมเป็นหลักในการพิจารณาเพื่อเป็นการปราบปรามจำเลยให้เกิดความเกรงกลัวกฎหมาย ประกอบกับผู้กระทำความผิดมีพฤติการณ์อื่นอันแสดงอย่างชัดเจนว่าไม่ได้สำนึกในการกระทำของตน เช่นการเป็นผู้มีความรู้กฎหมายอย่างดีหรือการกระทำความผิดซ้ำมาเป็นข้อพิจารณาพิพากษาให้ลงโทษจำคุกผู้กระทำความผิดโดยไม่รอลงอาญา หากพิจารณามาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับโทษจำคุกปรากฏว่ามีกรนำมาใช้บังคับสำหรับการกระทำที่ฝ่าฝืนใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราบนทางหลวงในประเทศ สหรัฐอเมริกาที่มีปัญหาการใช้ยานพาหนะบรรทุกเกินอัตราจำนวนมากและเป็นการลงโทษโดยพิจารณาพฤติการณ์เกี่ยวกับจำคุกในกรณีที่มีพฤติการณ์กระทำความผิดซ้ำเท่านั้น โดยมาตรการทางกฎหมายในต่างประเทศมักจะปรากฏมาตรการลงโทษจำคุกสำหรับการกระทำที่ใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราบนทางหลวงแล้ว เนื่องจากเป็นมาตรการที่ทำให้รัฐต้องรับค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นและไม่สอดคล้องกับปัญหาความเสียหายอันเกิดแก่ทางหลวง⁵

⁵ วิรากร หอมเย็น. อ่างแล้วเชิงอรรถที่ 5. หน้า 114-115.

การนำมาตรการลงโทษจำคุกมาใช้บังคับยังมีปัญหาความไม่สอดคล้องกับการกระทำ ความผิดของบุคคลที่เกี่ยวข้องกับยานพาหนะที่มีน้ำหนักบรรทุกเกินอัตราทางหลวงตาม มาตรา 73/2 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2549 กำหนดให้บุคคลใด ก็ตามที่ฝ่าฝืนประกาศผู้อำนวยการทางหลวงเกี่ยวกับการห้ามใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกิน อัตราบนทางหลวงอาจต้องรับโทษจำคุกสำหรับการกระทำผิดนั้นย่อมหมายความว่าถึง เฉพาะบุคคลผู้กระทำความผิดโดยตรงคือบุคคลผู้ควบคุมยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราบน ทางหลวง ผู้ควบคุมยานพาหนะซึ่งต้องมีความรับผิดชอบสำหรับการกระทำที่ใช้ยานพาหนะฝ่าฝืน บรรทุกน้ำหนักเกินอัตราโทษจำคุกตามพระราชบัญญัติทางหลวง ปรากฏข้อเท็จจริงตามคำพิพากษา ศาลฎีกาที่จำเลยมักจะกล่าวอ้างว่าตนอยู่ในฐานะลูกจ้างและไม่ใช่บุคคลผู้ที่ได้รับผลประโยชน์จาก การบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา จำเลยในฐานะผู้ควบคุมยานพาหนะจำต้องกระทำตามคำสั่ง ผู้ประกอบการนายจ้างซึ่งเป็นบุคคลที่ได้รับผลประโยชน์โดยตรง

เมื่อปรากฏว่าการดำเนินคดีความผิดกรณีใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราตาม พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 ผู้ประกอบการนายจ้างจะเป็นนิติบุคคลจึงไม่อาจนำโทษจำคุก อันเป็นโทษจำกัดเสรีภาพมาใช้บังคับกับนิติบุคคลได้ดังนั้นข้อเท็จจริงที่จำเลยผู้ควบคุมยานพาหนะ ยกขึ้นอ้างจำต้องกระทำตามคำสั่งผู้ประกอบการนายจ้าง ศาลเห็นว่าเป็นเพียงเหตุผลและความ จำเป็นส่วนตัวของจำเลยเท่านั้น จึงไม่อาจอ้างภาระความจำเป็นส่วนตัวเพื่อก่อภาระให้แก่สังคม โดยรวมได้ แต่อย่างไรก็ดีการนำบุคคลผู้ควบคุมยานพาหนะที่เป็นลูกจ้างที่ประกอบอาชีพสุจริตไป จำคุก ในเรือนจำเฉกเช่นอาชญากรร้ายแรงจึงเป็นการผลักดันบุคคลผู้ที่ประกอบอาชีพสุจริตให้ ออกไปจากสังคมทำให้บุคคลต้องโทษเสียโอกาสทางเศรษฐกิจ สถานะทางสังคม สภาพจิตใจและ เป็นการตัดโอกาสในการหาเลี้ยงชีพจนกระทั่งอาจเป็นเหตุให้เกิดอาชญากรรมอื่นตามมาได้ ในขณะที่เดียวกันผู้ประกอบการซึ่งได้รับผลประโยชน์จากการบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราอาจหาลูกจ้าง คนใหม่มาเพื่อเป็นเครื่องมือในการกระทำอันเป็นการฝ่าฝืนใช้ยานพาหนะที่บรรทุกน้ำหนัก เกินอัตรา และอาจก่อเกิดความเสียหายต่อทางหลวงนั้นได้อีก การลงโทษจำคุกผู้ควบคุม ยานพาหนะจึงไม่สอดคล้องกับ ผลประโยชน์ของบุคคลจากการใช้ยานพาหนะบรรทุก น้ำหนักเกินอัตราบนทางหลวง หากพิจารณาห้วงวัตถุประสงค์ของการลงโทษจำคุกเป็นการลงโทษ เพื่อปราบปรามมิให้มีการกระทำความผิดยังไม่สอดคล้องกับปัญหาความเสียหายอันเกิดแก่ทาง หลวงเนื่องจากการลงโทษจำคุกมีกำหนดไม่เกินหกเดือนเป็นโทษระยะสั้นยังเป็นการเพิ่มภาระด้าน ค่าใช้จ่ายให้กับรัฐต้องสูญเสียงบประมาณในการดูแลผู้ต้องรับโทษระหว่างที่ถูกคุมขังนอกจาก ภาระการเยียวยาความเสียหาย

โดยสรุปแล้วผู้วิจัยเห็นว่าการลงโทษทางอาญายังไม่สอดคล้องกับปัญหาที่เกิดขึ้นคือ ยังไม่สามารถที่แก้ไขปัญหาได้อย่างตรงจุดเมื่อเทียบกับสหรัฐอเมริกาที่มุ่งเน้นดำเนินคดีทางแพ่ง มากกว่าเพราะมองว่าการลงโทษด้วยตัวเงินนั้นจะเป็นการข่มขู่ผู้ประกอบการหรือจะแก้ไขส่วนของ อัตราค่าปรับให้สูงขึ้นตามจำนวนน้ำหนักที่ได้บรรทุกเกินเช่นเดียวกับมลรัฐ Arizona และเพื่อให้ สอดคล้องกับทฤษฎีผู้ก่อมลพิษเป็นผู้จ่ายและหลักความได้สัดส่วน เพื่อให้สัดส่วนการกระทำ ความผิดและการลงโทษเกิดความสมดุลกันมากขึ้น

2) การลงโทษปรับทางอาญาจากกรณียานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินตาม พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 และที่แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2549 มาตรา 73/2 ได้ กำหนดระวางโทษปรับทางอาญา กรณีการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราบนทางหลวง เป็นการฝ่าฝืนประกาศผู้อำนวยการทางหลวงตามมาตรา 61

มาตรการลงโทษปรับทางอาญาสำหรับการกระทำที่มีการใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนัก บรรทุกเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดบนทางหลวงเมื่อเปรียบเทียบการบังคับใช้โทษปรับ ทางอาญาในสหรัฐอเมริกามาตรการกฎหมายจะกำหนดเกณฑ์อัตราค่าปรับโดยพิจารณาจากอัตรา น้ำหนักที่มีการบรรทุกเกินกว่าเกณฑ์ที่กำหนดว่ามีจำนวนเท่าใดประกอบกับลักษณะการกระทำ ความผิดของบุคคลว่ามีความร้ายแรงมากน้อยเพียง และจะมีการกำหนดหลักเกณฑ์ รวมถึงวิธีการ กำหนดอัตรา ค่าปรับ ไปจนถึงการจัดสรรเงินค่าปรับกรณีที่มีการฝ่าฝืนใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนัก บรรทุกน้ำหนักเกินอัตราเข้ากองทุนทางหลวงไว้อย่างชัดเจนในกฎหมายของมลรัฐ

มาตรการลงโทษปรับทางอาญาตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 มีประเด็น ปัญหาการบริหารจัดการค่าปรับทางอาญาสำหรับการทำความผิดกรณีใช้ยานพาหนะบรรทุก น้ำหนักเกินเพื่อนำมาใช้เยียวยาความเสียหายอันเกิดแก่ทางหลวง กล่าวคือ

(1) การกำหนดอัตราค่าปรับตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 ความเสียหายอันเกิดแก่ทางหลวงจากยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราทำให้รัฐต้องใช้จ่ายเงิน งบประมาณจากภาษีส่วนรวมมาใช้แก้ไขความเสียหายที่เกิดขึ้นจำนวนมากโดยประมาณเฉลี่ยจาก เอกสารงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2555-2558 ซึ่งรัฐบาลจัดสรรเงินงบประมาณ ให้แก่หน่วยงานที่รับผิดชอบทางหลวงเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายบำรุงรักษาทางหลวงคิดเป็นเงินมูลค่ากว่า สองหมื่นล้านบาท

ในขณะเดียวกันบทบัญญัติกฎหมายตามมาตรา 73/2 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 และที่แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2549 ซึ่งควบคุมการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนัก เกินอัตราอันเป็นปัจจัยที่ทำให้ทางหลวงต้องเสียหายกลับมีการกำหนดค่าปรับสำหรับการฝ่าฝืน เป็นเงินอัตราไม่เกิน 10,000 บาทเป็นเงินจำนวนไม่สูงมากหากพิจารณาเปรียบเทียบมูลค่าความ

เสียหายที่รัฐต้องรับผิดชอบบำรุงรักษาทางหลวงที่เสียหายนั้นค่าปรับตามมาตรา 73/2 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 และที่แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2549 มีลักษณะเป็นการกำหนดค่าปรับตามเพดานขั้นสูง ทำให้ศาลที่พิจารณาคดีสามารถใช้ดุลพินิจกำหนดค่าปรับต่ำกว่าที่กฎหมายกำหนดได้ แต่ห้ามมิให้เกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ดังนั้น การมีเพดานอัตราโทษปรับอย่างสูงย่อมทำให้ผู้ประกอบการซึ่งมักจะมีฐานะทางเศรษฐกิจที่ดี และจะได้รับประโยชน์จากการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราไม่ได้เกิดความเกรงกลัวจะต้องถูกบังคับตามมาตรการลงโทษปรับเนื่องจากผู้ประกอบการสามารถชำระค่าปรับในอัตราดังกล่าวได้ โดยไม่เดือดร้อนและยังสามารถประเมินความเสี่ยงจากจำนวนค่าปรับที่ต้องชำระจากการฝ่าฝืน กฎหมายกับความคุ้มค่าด้านผลประโยชน์จากการฝ่าฝืนกฎหมายในการตัดสินใจกระทำความผิดแม้ว่าเป็นกรณีที่มีการกระทำ ความผิดใช้ยานพาหนะบรรทุกโดยมีน้ำหนักบรรทุกเกินในอัตราใกล้เคียงกันและการกระทำความผิดเกิดขึ้นในเขตพื้นที่เดียวกันก็ตาม แต่ช่วงเวลาที่ถูกลงโทษแตกต่างกันก็อาจมีผลให้การใช้ดุลพินิจกำหนดจำนวนเงินค่าปรับที่ผู้กระทำความผิดต้องรับผิดชอบมีจำนวนแตกต่างกัน⁶

การกำหนดโทษปรับทางอาญามีลักษณะเป็นโทษบังคับเอาเกี่ยวกับทรัพย์สินของผู้กระทำผิดแม้เป็นแนวทางการลงโทษทางทรัพย์สินของบุคคลสำหรับการกระทำความผิดที่ทำให้ทางหลวงต้องเสียหายแต่ก็ยังมีปัญหาเกี่ยวกับเกณฑ์อัตราค่าปรับตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 ยังไม่สอดคล้องกับมูลค่าความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ทางหลวง เนื่องจากการกำหนดอัตราค่าปรับอย่างสูงไว้ในจำนวนคงที่ในรูปแบบค่าปรับตายตัว (fixed rate fine) โดยไม่ได้คำนึงถึงสถานการณ์หรือข้อเท็จจริงที่เปลี่ยนแปลงไป เช่น อัตราค่าเงิน หรือ สภาพปัญหาการกระทำความผิดทำให้เกิดความลักลั่นกันของกฎหมายเป็นเหตุให้ความผิดบางฐานมีอัตราโทษปรับน้อยกว่าผลความร้ายแรงของการกระทำความผิดแนวทางการกำหนดอัตราค่าปรับในพระราชบัญญัติที่มีโทษทางอาญาบางกรณี เกี่ยวกับนำมาตรการลงโทษปรับทางอาญามาใช้เพื่อแก้ไขต่อไป

โดยสรุปแล้วจากประเด็นปัญหาดังกล่าวมาตรการลงโทษนั้นจะต้องสอดคล้องกับหลักการได้สัดส่วนในการกระทำความผิดและหลักผู้ก่อมลพิษเป็นผู้จ่าย จะเห็นได้ว่าหลักการได้สัดส่วนนั้น เมื่อเทียบการอัตราโทษกับการกระทำความผิดในแต่ละครั้งยังไม่ได้สัดส่วนมากพอที่จะเป็นการยับยั้งไม่ให้เกิดการกระทำความผิด หรืออัตราโทษนั้นน้อยเกินไปเมื่อเทียบผลสำเร็จของผู้กระทำนั้นได้รับ และหลักการผู้ก่อมลพิษเป็นผู้จ่ายนั้น เป็นอีกหลักการหนึ่งที่จะสามารถนำมาปรับใช้ในเรื่องอัตราโทษได้ เป็นสิ่งที่เกิดจากการไม่ได้คำนึงถึงโครงสร้าง ปัจจัยภายนอกหรือสิ่งแวดล้อม ซึ่งจะทำให้เกิดผลเสียและผู้เสียหายโดยตรงคือรัฐบาลในการดูแลปัญหาที่เกิดขึ้น

⁶ วิจารณ์ หอมเย็น. อ่างแล้วเชิงอรรถที่ 5. หน้า 119-121.

ทั้งสองหลักการนี้สามารถที่นำมาปรับใช้ในเรื่องของอัตราโทษเพื่อให้สอดคล้องกับภาพปัญหาและความเสียหายที่เกิดขึ้น

4.3 วิเคราะห์ปัญหาในการริบทรัพย์สินตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535

เมื่อมีการกระทำความผิดฐานขับรถบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าอัตราที่กฎหมายได้กำหนด เจ้าพนักงานจับกุมผู้กระทำความผิดพร้อมยึดรถบรรทุกที่ใช้กระทำความผิดไว้เป็นของกลางจากนั้น เจ้าพนักงานส่งมอบของกลางและตัวผู้ต้องหาต่อพนักงานสอบสวนดำเนินคดีทำการสรุปสำนวนความเห็นว่าจะส่งฟ้องหรือไม่ หากฟ้องก็ต้องมีความเห็นว่าจะริบของกลางหรือไม่ พนักงานอัยการจะเป็นผู้ดำเนินคดีต่อ และก็จะต้องทำการสรุปสำนวนว่าจะส่งฟ้องหรือไม่เช่นกัน ศาลเป็นผู้มีอำนาจใช้ดุลพินิจจะริบหรือไม่ริบก็ได้ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 33 (1) ทรัพย์สินซึ่งบุคคลได้ใช้การกระทำความผิด และพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 มาตรา 61 และ มาตรา 73

พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 มาตรา 61 บัญญัติว่า “เพื่อรักษาทางหลวง ผู้อำนวยการทางหลวงมีอำนาจประกาศห้ามใช้ยานพาหนะบนทางหลวงโดยที่ ยานพาหนะนั้นมีน้ำหนักบรรทุกหรือน้ำหนักลงเพลากินกว่าที่ได้กำหนด หรือโดยที่ ยานพาหนะนั้น อาจทำให้ทางหลวงเสียหาย ฯลฯ” การฝ่าฝืนมีโทษตามมาตรา 73 คือ จำคุกไม่เกิน 3 เดือน หรือปรับไม่เกิน หกพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ ปัจจุบันผู้อำนวยการ ทางหลวงแผ่นดินออกประกาศฉบับลงวันที่ 22 ธันวาคม 2548 กำหนดให้รถสิบล้อมีน้ำหนักยานพาหนะรวมน้ำหนักบรรทุกไม่เกิน 25 ตัน เติมนบนทางหลวงพิเศษและทางหลวง แม้กฎหมายจะกำหนดให้มีการเพิ่มน้ำหนักบรรทุกจาก 21 ตัน เป็น 25 ตัน ก็ยังมีการฝ่าฝืนบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรากันตลอด “การบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา ทำให้เกิดความเสียหายกับทางหลวงที่ประเทศ ทำให้ถนนเป็นหลุม บ่อ เกิดอันตรายแก่ผู้ใช้รถใช้ถนนทั่วไป สำนักงานอัยการสูงสุด ได้มีหนังสือที่ อส 0003/ว 18 ลงวันที่ 25 มกราคม 2542 และที่ อส 0003/ว 213 ลงวันที่ 28 ตุลาคม 2542 กำหนดนโยบายและแนวทางปฏิบัติในการดำเนินคดีประเภทนี้ โดยมีนโยบายให้พนักงานอัยการขอศาลริบรถยนต์บรรทุกน้ำหนักเกินอัตราของกลางในคดีที่น่าเชื่อว่าเจ้าของรู้เห็นเป็นใจในการกระทำความผิดการสั่งไม่ริบรถยนต์ของกลางต้องให้หัวหน้าพนักงานอัยการเป็นผู้พิจารณามีคำสั่ง และเมื่อมีคำพิพากษาเสร็จเด็ดขาดแล้วให้ส่งสำนวนไปให้อธิบดีอัยการฝ่ายหรืออธิบดีอัยการเขต ตรวจสอบการส่งคดี ว่าพนักงานอัยการใช้ดุลพินิจสั่งไม่ขอริบรถยนต์ของกลางถูกต้องหรือไม่เหตุผลที่พนักงานอัยการใช้ดุลพินิจสั่งไม่ขอริบรถยนต์ของกลางมีดังนี้

1) ในสำนวนการสอบสวนมีสัญญาเช่ามาแสดงว่า ผู้ต้องหาเช่ารถยนต์บรรทุกจากผู้อื่น และผู้อื่นไม่รู้เห็นเป็นใจในการกระทำความผิด พนักงานอัยการจึงใช้ดุลพินิจสั่งไม่ขอริบรถยนต์ของ

กลาง กรณีนี้ แม้จะรู้ถือว่าสัญญาเช่าที่กระทำเป็นนิติกรรมอำพราง แต่พนักงานอัยการไม่วินิจฉัยว่าเป็นนิติกรรมอำพราง เช่น คว้าสัญญาเช่าทำก่อนผู้ให้เช่าครอบครองซึ่งเป็นพิรุณ หรืออ้างว่าเช่าแต่ไม่ได้สอบผู้ให้เช่าเป็น พยานก็จะขอให้ศาลสั่งริบรยนต์ของกลาง

2) ในสำนวนการสอบสวนมีสัญญาขายมาแสดงว่าผู้ต้องหาขายรถยนต์บรรทุกของกลางให้ผู้อื่นไปแล้วแต่ยังไม่ได้มีการโอนทะเบียน กรณีนี้เป็นกรณีที่หลักฐานทางทะเบียนรถยนต์ของกลางเป็นชื่อของผู้ต้องหาแต่มีหนังสือสัญญาขายที่แสดงว่าผู้ต้องหาขายรถยนต์ให้ผู้มีชื่อไปก่อนเกิดเหตุชำระราคาครบถ้วนแล้ว เพียงแต่ไม่ได้มีการโอนทาง ทะเบียนเท่านั้น

3) ในสำนวนการสอบสวนปรากฏข้อเท็จจริงว่านายจ้างใช้ให้ผู้ต้องหาซึ่งเป็นลูกจ้างไปส่งของโดยลูกจ้างบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราเองนายจ้างไม่ได้สั่งให้บรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา

4) ในสำนวนการสอบสวนปรากฏข้อเท็จจริงว่าผู้ต้องหาใช้รถยนต์ของผู้อื่นมาใช้ โดยเจ้าของไม่รู้ว่าจะนำมาใช้บรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา ที่ผ่านมาพนักงานอัยการจะบรรยายฟ้องว่า จำเลยใช้รถยนต์บรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดในการกระทำความผิดแล้วขอริบรยนต์บรรทุกของกลางมาด้วยแต่หากอัยการไม่ขอริบรยนต์บรรทุกอัยการจะไม่บรรยายในคำฟ้อง⁷

การใช้ดุลพินิจของศาลต่อการริบรยนต์การลงโทษผู้กระทำความผิดจะต้องอยู่ในหลักนิติธรรมและมนุษยธรรมเพื่อประโยชน์สุขของประชาชน แต่ต้องคำนึงถึงวัตถุประสงค์ของการลงโทษ เพื่อป้องกันไม่ให้มีการกระทำความผิดขึ้นอีกและเพื่อหาทางแก้ไขตัวผู้กระทำความผิด การลงโทษผู้กระทำความผิดจะต้องคำนึงถึงผลของการกระทำความผิดโดย จะต้องมีส่วนอย่างเหมาะสมระหว่างโทษกับการกระทำอันเป็นความผิดโทษจะต้อง พิจารณาถึงผลของการกระทำ ความผิด เช่น ผลกระทบกระเทือนต่อผู้เสียหาย สังคม ศาสนา หรือรัฐเพียงใด การลงโทษผู้กระทำความผิดจะต้องคำนึงถึงสถานะของสังคมและเศรษฐกิจ ส่วนรวมของรัฐ ตลอดจนนโยบายของรัฐ และวัตถุประสงค์ของกฎหมายรวมถึงผลกระทบของรัฐอื่นอันอาจมีผลต่อรัฐ

การลงโทษผู้กระทำความผิดจะต้องพิจารณาถึงลักษณะของผู้กระทำความผิด เช่น เพศ อายุ ความรู้สำนึกต่อความผิดความรู้ผิดชอบชั่วดี มูลเหตุจูงใจในการกระทำความผิดเหตุผลสภาพแวดล้อม และสังคมตลอดทั้งหน้าที่การงาน และครอบครัวของผู้กระทำความผิด เพื่อพิจารณาว่าผู้กระทำความผิดเป็นผู้สามารถแก้ไขปรับปรุงตัวเป็นคนดีได้หรือไม่โดยพิจารณาจากรายงานการสืบเสาะและดุลพินิจของพนักงานคุมประพฤติ เพื่อกำหนดวิธีการลงโทษต่อผู้กระทำ ความผิดที่เหมาะสมเป็นการเฉพาะราย

⁷ สุชาติ ธนะสิน วิริยะกุล. (2555). *ริบรยนต์ตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535*. รายงานวิชาการหลักสูตร ผู้พิพากษาผู้บริหารในศาลชั้นต้น. หน้า 14-16.

หลักเกณฑ์การริบทรัพย์กรณีรถบรรทุกน้ำหนักเกิน

- 1) พิจารณาจากปริมาณน้ำหนักที่เกินกว่าที่กฎหมายกำหนดมากหรือน้อย
- 2) พิจารณาการกระทำก่อให้เกิดความเสียหายต่อสภาพทางหลวงแผ่นดินร้ายแรงหรือไม่ สังเกตจากระยะทางใกล้ หรือ ไกล
- 3) จงใจที่จะขับรถยนต์บรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดหรือไม่ พิจารณาจากการจ่ายส่วยทางหลวง เช่น รถยนต์ของกลางมีสติ๊กเกอร์ เป็นต้น
- 4) พิจารณาการกระทำของจำเลยทำให้ผู้ร่วมใช้เส้นทางสัญจรไปมาต้องเสี่ยงต่ออันตรายที่เกิดจากสภาพของยานพาหนะที่บรรทุกน้ำหนักเป็นจำนวนมากเกินกว่าที่ผู้ขับจะควบคุมให้แล่นไปได้อย่างปลอดภัย⁸

ในกรณีที่ยานพาหนะบุคคลอื่นเป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์หรือจะเรียกอีกอย่างว่าผู้ให้เช่าซื้อโดยผู้ให้เช่าซื้อประสงค์ที่จะได้รับเงินค่าเช่าซื้อหรือค่างวดจากผู้ซื้อ และเมื่อผู้ให้เช่าซื้อได้ทำการครอบครองทรัพย์สินที่เช่าซื้อแล้ว ผู้ให้เช่าไม่สามารถทราบได้เลยว่าผู้เช่าซื้อจะใช้สอยทรัพย์ดังกล่าวใช้ในการกระทำความผิดหรือไม่ การที่ศาลสั่งให้ริบทรัพย์ที่เช่าซื้อตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 33 และ 34 เนื่องจากศาลถือเอาพฤติการณ์ของผู้ให้เช่าซื้อเป็นสำคัญว่ามีลักษณะรู้เห็นเป็นใจในการกระทำความผิดของผู้กระทำความผิดหรือผู้เช่าซื้อ ซึ่งเป็นพฤติการณ์ที่เกิดขึ้นจากการพิจารณาองค์ประกอบหลาย ๆ อย่างด้วยกัน

ในพฤติการณ์การกำหนดข้อสัญญาในลักษณะที่เป็นเบี้ยปรับนั้นตามประมวลกฎหมายอาญา “มาตรา 31 บัญญัติไว้ว่า ในกรณีที่ศาลจะพิพากษาให้ปรับผู้กระทำความผิดหลายคนในความผิดอันเดียวกัน ในกรณีเดียวกัน ให้ศาลลงโทษปรับเรียงตามรายตัวบุคคล” เป็นพฤติการณ์ตามปกติ เนื่องจากเช่าซื้อเป็นสัญญาประเภทหนึ่ง ดังนั้นจึงต้องมีการกำหนดข้อสัญญาในลักษณะเป็นเบี้ยปรับไว้ อีกประการหนึ่งการกำหนดเบี้ยปรับเป็นการตกลงกันในขณะหลังจากผู้เช่าซื้อครอบครองใช้สอยและนำทรัพย์ไปกระทำความผิด

ประเด็นที่ว่ากรณีที่ยานพาหนะนั้นถูกริบทรัพย์เนื่องจากผู้เช่าได้กระทำความผิดนั้น ผู้ให้เช่าจะสามารถขอคืนของกลางนั้นจะต้องนำพยานหลักฐานเข้าสืบให้ศาลเห็นว่าเหตุใดจึงยังไม่ยึดทรัพย์ที่ให้เช่าซื้อคืน ดังนั้นเมื่อไม่มีพฤติการณ์อื่นใดที่แสดงให้เห็นว่ารู้เห็นเป็นใจในการกระทำความผิดและผู้ให้เช่าซื้อไม่ได้ร้องขอคืนของกลางเพื่อประโยชน์ของผู้เช่าซื้อนั้น ศาลย่อมสั่งคืน (แนวคำพิพากษาศาลฎีกา 179/2535) หรือกรณีที่มีพฤติการณ์ก่อนหรือขณะกระทำความผิดหรือเพื่อประโยชน์ของผู้เช่าซื้อ ศาลอาจจะคงยกคำร้องขอคืนของกลางได้อย่างได้เช่นเดียวกัน

⁸ เรื่องเดียวกัน, หน้า 16.

จากประเด็นปัญหาดังกล่าวซึ่งจะสอดคล้องกับแนวคิดการลงโทษทางอาญาคือ ทฤษฎีการลงโทษเพื่อป้องกันหรือข่มขู่ การที่คนจะกระทำความผิดนั้นจะต้องคิดถึงเหตุและผลหรือข้อดีข้อเสีย ถ้าเกิดผลดีมากกว่าเสียก็เป็นช่องทางที่จะกระทำความผิดได้ เนื่องจากทฤษฎีดังกล่าวมีแนวคิดเพื่อการยับยั้งผู้กระทำความผิด โดยการข่มขู่ในเรื่องการลงโทษหรือการริบทรัพย์สินในประเด็นดังกล่าว เพื่อให้เกิดความเกรงกลัวไม่กล้าที่จะกระทำความผิดหรือกระทำความผิดซ้ำ

โดยสรุปแล้ว การใช้ดุลพินิจของการริบทรัพย์กรณีที่ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินนั้นยังไม่มีหลักเกณฑ์ที่แน่นอนหรือความเป็นธรรมที่มากพอแก่ผู้กระทำความผิดแต่ละรายยอมรับโทษไม่เท่าเทียมกันบางรายริบทรัพย์ส่วนบางรายที่ได้กระทำผิดมากกว่าแต่ไม่ได้โดนโทษริบทรัพย์ ดังนั้นควรจะกำหนดให้โทษการริบทรัพย์ในกรณีดังกล่าวบัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติทางหลวงเพิ่มเติมมาตรา 73/4 เพื่อที่จะได้เป็นบรรทัดฐานเดียวกันในการลงโทษและสอดคล้องตามหลักทฤษฎีทดแทนเป็นการข่มขู่และยับยั้งผู้กระทำความผิดอีกทั้งป้องกันไม่ให้เกิดการกระทำความผิดอีกหรือทำให้โอกาสที่จะกระทำความผิดหมดไป