

บทที่ 4

วิเคราะห์ปัญหาการบังคับใช้มาตรการทางปกครองแทนโทษอาญาศึกษากรณี พระราชบัญญัติกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้นายขนตรับนทางหลวง และสะพาน พ.ศ. 2497 และของต่างประเทศ

ผู้วิจัยได้ศึกษาแนวคิดทฤษฎีและกฎหมายต่างประเทศจึงได้ประเด็นในการที่จะวิเคราะห์
ดังกล่าวต่อไปนี้

4.1 ปัญหาการบังคับใช้มาตรการทางปกครองแทนโทษอาญาตามมาตรา 4 วรรคสอง (1) และ (2) ประกอบมาตรา 7 แห่งพระราชบัญญัติกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้นายขนตรับนทางหลวง และสะพาน พ.ศ. 2497

ประเด็นปัญหาการบังคับใช้มาตรการทางปกครองแทนโทษอาญาตามมาตรา 4 วรรคสอง
(1) และ (2) ประกอบมาตรา 7 แห่งพระราชบัญญัติกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้นายขนตรับนทาง
หลวงและสะพาน พ.ศ. 2497 มีหลักกฎหมายบัญญัติไว้ ดังนี้

มาตรา 4 ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม และรัฐมนตรีว่าการ
กระทรวงมหาดไทยหรือผู้ที่ได้รับมอบหมาย มีอำนาจแต่งตั้งพนักงานเจ้าหน้าที่เพื่อปฏิบัติการตาม
พระราชบัญญัตินี้ในส่วนที่เกี่ยวกับราชการของกระทรวงนั้น

ให้พนักงานเจ้าหน้าที่ที่ได้รับแต่งตั้งตามวรรคหนึ่ง เป็นเจ้าพนักงานตามประมวล
กฎหมายอาญาและให้มีอำนาจดังต่อไปนี้ คือ

- 1) เรียกเก็บค่าธรรมเนียมการใช้นายขนตรับนทางหลวงและสะพานตามอัตราที่
กำหนดในกฎกระทรวง
- 2) สั่งให้หยุดและตรวจสอบยานขนตรที่ผ่านหรือจะผ่านทางหลวงและสะพานเพื่อ
ประโยชน์ในการเรียกเก็บค่าธรรมเนียม
- 3) ออกคำสั่งให้บุคคลใด ๆ มาชี้แจงหรือแสดงหลักฐานเกี่ยวกับการหลีกเลี่ยงไม่
เสียค่าธรรมเนียมตามพระราชบัญญัตินี้

มาตรา 7 บุคคลใดใช้ยานยนต์รับบนทางหลวงหรือสะพานโดยเจตนาหลีกเลี่ยงไม่เสียค่าธรรมเนียมตามความในพระราชบัญญัตินี้ หรือฝ่าฝืนคำสั่งตามความในมาตรา 4 (2) มีความผิดต้องระวางโทษปรับเป็นจำนวนสิบเท่าของอัตราค่าธรรมเนียมที่กำหนดในกฎกระทรวง

เนื่องจากบทบัญญัติตามความในมาตรา 4 วรรคสอง (1) และ (2) นั้น ได้บัญญัติให้เจ้าหน้าที่มีอำนาจหน้าที่ไว้แก่กรณี 2 ประการดังนี้

1) ให้มีอำนาจในการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ยานยนต์รับบนทางหลวงและสะพานแก่บุคคลใดซึ่งใช้ยานยนต์รับบนทางหลวงหรือสะพานที่กำหนดให้เก็บค่าธรรมเนียม

2) ให้มีอำนาจสั่งให้หยุดและตรวจสอบยานยนต์ที่ผ่านหรือจะผ่านทางหลวงและสะพาน เพื่อประโยชน์ในการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมแก่บุคคลใดซึ่งใช้ยานยนต์รับบนทางหลวงหรือสะพานที่กำหนดให้เก็บค่าธรรมเนียม

ดังนั้น เมื่อปรากฏว่าบุคคลใดกระทำความผิดอย่างหนึ่งอย่างใดแก่กรณีดังกล่าว บุคคลดังกล่าวจึงมีความผิดตามกฎหมายและต้องได้รับโทษปรับตามที่กฎหมายกำหนดไว้ ซึ่งเป็นโทษอาญาในผลตามมาตรา 7 ซึ่งบัญญัติไว้ว่าบุคคลใดใช้ยานยนต์รับบนทางหลวงหรือสะพานโดยเจตนาหลีกเลี่ยงไม่เสียค่าธรรมเนียมตามความในพระราชบัญญัตินี้หรือฝ่าฝืนคำสั่งตามความในมาตรา 4 (2) มีความผิดต้องระวางโทษปรับเป็นจำนวนสิบเท่าของอัตราค่าธรรมเนียมที่กำหนด

เมื่อพิจารณาพฤติการณ์ในลักษณะของการกระทำที่ถือเป็นความผิดแก่กรณีดังกล่าวแล้ว ไม่ชอบด้วยหลักของแนวคิดและทฤษฎีต่างในการต้องรับโทษอาญาแต่อย่างใด กล่าวคือ มีลักษณะที่เป็นเพียงการกระทำผิดจากการฝ่าฝืน ไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของรัฐเท่านั้น ซึ่งหากพิจารณาตามหลักเกณฑ์ต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นทางด้านวัตถุประสงค์ของการลงโทษก็ดี ไม่ว่าจะพิจารณาทางด้านเนื้อหาแห่งองค์ประกอบก็ดี ทั้งนี้ต้องอยู่ภายใต้หลักแห่งความจำเป็นซึ่งถือเป็นการกระทำผิดที่ร้ายแรงอย่างยิ่ง การกระทำผิดแบบทั่วไปควรแก่การนำมาตราการทางปกครองมาใช้แก่กรณี โดยจะนำมาใช้กับการกระทำความผิดที่เป็นการฝ่าฝืนกฎ ระเบียบ หรือข้อบังคับ ซึ่งมีลักษณะเป็นแบบแผน (norm) ที่มีผลใช้บังคับเป็นการทั่วไป หรือการฝ่าฝืนคำสั่งทางปกครอง และการกระทำความผิดนั้นไม่กระทบต่อความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมอันดีของประชาชน ความผิดที่กำหนดให้มีโทษทางปกครองส่วนใหญ่ จึงเป็นความผิดตามที่กฎหมายกำหนดในเชิงเทคนิค (mala prohibita) มิใช่การกระทำความผิดในตัวเอง (mala in se) ซึ่งมีความชั่วร้ายหรือผู้กระทำความผิดเป็นอาชญากร เช่นเดียวกับลักษณะของการกระทำความผิดที่กำหนดให้มีโทษอาญา อีกทั้งการกำหนดบทลงโทษอาญาเพื่ออาจก่อให้เกิดผลเสียหลายประการ คือ

หนึ่ง ทำลายความศักดิ์สิทธิ์ของกฎหมายอาญา กฎหมายอาญาที่มากและไม่อาจบังคับได้ทำให้คนไม่เคารพกฎหมาย

สอง คดีอาญาล้นระบบ คดีอาญาที่มากเกินไปทำให้เกิดปัญหากระบวนการยุติธรรมที่ล่าช้า ซึ่งหมายถึงการปฏิเสธความยุติธรรม

สาม นักโทษล้นเรือนจำ เมื่อวันที่ 1 พฤษภาคม พ.ศ. 2562 ประเทศไทยมีผู้ต้องขังทั้งสิ้น 386,902 คน ในขณะที่มีพื้นที่เรือนจำที่รองรับผู้ต้องขังได้เพียง 217,000 คน ทำให้เกิดสถานการณ์ผู้ต้องขังล้นเรือนจำกว่า 178.29% ซึ่งบรรดาผู้ต้องขังทั้งหมดนี้มากกว่า 70% เป็นผู้ต้องขังคดีอาชญากรรม

สี่ ล้นเปลืองงบประมาณของรัฐในการดำเนินคดีอาญา เพราะคดีอาญาเป็นบริการฟรีจากรัฐที่ไม่มีค่าธรรมเนียมศาลเหมือนคดีแพ่ง และเป็นการดำเนินคดีที่มีขั้นตอนการพิสูจน์ความจริงอย่างละเอียดที่ต้องใช้งบประมาณของรัฐตั้งแต่ขั้นสอบสวน ชั้นสั่งคดีโดยพนักงานอัยการ และการพิจารณาในชั้นศาล การดำเนินคดีอาญาเป็นสิ่งที่รัฐต้องลงทุนเพื่อรักษาความสงบเรียบร้อย แต่การดำเนินคดีอาญากับเรื่องที่ไม่จำเป็น ย่อมเป็นสิ่งที่สิ้นเปลืองงบประมาณ

ห้า ทำลายทรัพยากรมนุษย์ในระบบบันทึกประวัติอาชญากร ประวัติอาชญากร (criminal record) เป็นสิ่งจำเป็นเพื่อเตือนประชาชนจากอาชญากรที่เป็นภัยต่อสังคม แต่ผู้ฝ่าฝืนกฎหมายอาญาที่ไม่ร้ายแรงและไม่จำเป็นกลับต้องถูกบันทึกในประวัติอาชญากรด้วย ทั้งๆ ที่บุคคลเหล่านี้ไม่มีพฤติกรรมเป็นภัยสังคม ซึ่งทำลายโอกาสในการทำงานและทำลายความสามารถของประเทศในการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์

เมื่อพิจารณาประกอบกับแนวคิดทฤษฎีในประเทศฝรั่งเศสและเยอรมันมีหลักเกณฑ์เกี่ยวข้องแก่กรณีดังกล่าวพอสรุปได้ ดังนี้

1) ลักษณะของความผิดที่ควรบังคับใช้มาตรการทางปกครองแทนโทษอาญา

ประเทศฝรั่งเศสและประเทศเยอรมันเห็นตรงกันว่า ลักษณะของการกระทำที่ควรกำหนดให้เป็นความผิดที่มีโทษทางปกครองก็คือความผิดที่เกิดจากการฝ่าฝืนกฎ ระเบียบ หรือคำสั่งทางปกครองซึ่งไม่มีผลกระทบต่อคุณค่าระดับสูงของสังคมศีลธรรมอันดีของประชาชน หรือสิทธิเสรีภาพขั้นพื้นฐานของบุคคล แต่การที่จะกำหนดว่าการกระทำผิดใดเป็นการกระทบต่อสิ่งที่กฎหมายประสงค์จะคุ้มครองในระดับสูงหรือไม่ ถือเป็นเรื่องนิตินโยบายของประเทศต่าง ๆ ว่าเมื่อพิจารณาบริบททางสถานะเศรษฐกิจ สังคมและการเมืองในขณะนั้นแล้วจะถือว่าการกระทำผิดใดเป็นเรื่องที่มีความร้ายแรงมากหรือน้อยเพียงใด เพราะในช่วงเวลาหนึ่งการกระทำผิดบางอย่างอาจถือเป็นความผิดร้ายแรง แต่เมื่อสภาพการณ์ทางสังคมได้เปลี่ยนแปลงไปสังคมอาจยอมรับว่าการกระทำผิดเดียวกันนั้น ไม่ใช่ความผิดร้ายแรงอีกต่อไปก็ได้ ตัวอย่างในเรื่องนี้ เช่น การปรับปรุง

ประมวลกฎหมายอาญาของประเทศเยอรมันในการยกเลิกความผิดทูลุโทษในประมวลกฎหมายอาญาและนำความผิดดังกล่าวไปกำหนดเป็นความผิดทางปกครองในรัฐบัญญัติว่าด้วยการละเมิดต่อ กฎ ระเบียบ ค.ศ. 1987 แทน

2) รูปแบบของโทษทางปกครอง

ประเทศฝรั่งเศสและประเทศเยอรมันยอมรับกันว่าวัตถุประสงค์ของโทษทางปกครองก็คือการกำหนดมาตรการลงโทษสำหรับการกระทำในอดีตของบุคคลที่เป็นการฝ่าฝืนกฎเกณฑ์ทางกฎหมายหรือคำสั่งทางปกครอง แต่ในรายละเอียดของแนวคิดนี้มีข้อแตกต่างกันตรงที่ว่าประเทศเยอรมันมองว่าโทษทางปกครองมีเพียงวัตถุประสงค์เพื่อการลงโทษการกระทำในอดีตของบุคคลที่เป็นการฝ่าฝืนกฎหมายหรือคำสั่งทางปกครองแต่เพียงประการเดียว โทษทางปกครองในระบบกฎหมายเยอรมันจึงมีแต่เพียงโทษปรับทางการเงิน (Geldbusse) ระบบกฎหมายฝรั่งเศสยอมรับว่าโทษทางปกครองนอกจากจะมีวัตถุประสงค์ดังกล่าวแล้วยังอาจมีวัตถุประสงค์อื่นได้อีก เช่น วัตถุประสงค์ในการป้องกันการกระทำผิดของบุคคลหรือวัตถุประสงค์ในการรักษาความสงบเรียบร้อย เป็นต้น ด้วยเหตุนี้ ในระบบกฎหมายฝรั่งเศสจึงยอมรับที่จะให้โทษทางปกครองอยู่ในรูปของการออกคำสั่งทางปกครองในลักษณะอื่นได้ เช่น การจำกัดการประกอบธุรกิจ การพักการประกอบธุรกิจที่ได้รับอนุญาต และการเพิกถอนการอนุญาต

3) หลักกฎหมายที่นำมาใช้

ประเทศฝรั่งเศสและประเทศเยอรมันมีหลักกฎหมายที่นำมาใช้กับการพิจารณาและกำหนดโทษทางปกครองที่แตกต่างกัน โดยประเทศเยอรมันกำหนดให้โทษทางปกครองอยู่ในระบบกฎหมายในกระบวนการยุติธรรม เพื่อใช้เป็นมาตรการลงโทษการฝ่าฝืนกฎหมายที่ลดความร้ายแรงลงจากการกำหนดโทษทางอาญา แต่ด้วยเหตุที่โทษทางปกครองเป็นการลงโทษการกระทำผิดกฎหมายเช่นกัน กระบวนการพิจารณาโทษจึงนำหลักการบางส่วนมาจากกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาและมีการสร้างหลักกฎหมายขึ้นบางส่วนเพื่อใช้กับการพิจารณากำหนดโทษทางปกครอง โดยเฉพาะ สำหรับประเทศฝรั่งเศส การออกคำสั่งลงโทษทางปกครองอยู่ภายใต้หลักกฎหมายเกี่ยวกับการออกคำสั่งทางปกครองทั่วไป และมีการสร้างหลักกฎหมายที่นำมาใช้กับโทษทางปกครองซึ่งมีลักษณะเฉพาะขึ้นบางประการจากแนวคำวินิจฉัยของสภาที่ปรึกษาแห่งรัฐคำพิพากษาของศาลฎีกา ตลอดจนคำวินิจฉัยของตุลาการรัฐธรรมนูญโดยกำหนดให้นำหลักกฎหมายอาญาบางประการมาใช้กับการกำหนดโทษทางปกครอง เช่น หลักความชอบด้วยกฎหมายของโทษ หลักการไม่ใช้กฎหมายย้อนหลังในทางที่เป็นโทษหลักการตีความอย่างเคร่งครัด และหลักความได้สัดส่วนของโทษ

ดังนี้ ผู้วิจัยจึงเห็นด้วยกับประการทั้งปวงตามหลักเกณฑ์ดังกล่าวมาแล้วนั้น

4.2 ปัญหาการบังคับใช้มาตรการทางปกครองแทนโทษอาญาตามมาตรา 4 วรรคสอง (3) ประกอบมาตรา 8 แห่งพระราชบัญญัติกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้นายขนตรับบนทางหลวงและสะพาน พ.ศ. 2497

ประเด็นปัญหาการบังคับใช้มาตรการทางปกครองแทนโทษอาญาตามมาตรา 4 วรรคสอง (3) ประกอบมาตรา 8 แห่งพระราชบัญญัติกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้นายขนตรับบนทางหลวงและสะพาน พ.ศ. 2497 มีหลักกฎหมายบัญญัติไว้ ดังนี้

มาตรา 4 ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยหรือผู้ที่ได้รับมอบหมาย มีอำนาจแต่งตั้งพนักงานเจ้าหน้าที่เพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้ในส่วนที่เกี่ยวกับราชการของกระทรวงนั้น

ให้พนักงานเจ้าหน้าที่ที่ได้รับแต่งตั้งตามวรรคหนึ่ง เป็นเจ้าพนักงานตามประมวลกฎหมายอาญาและให้มีอำนาจดังต่อไปนี้ คือ

- 1) เรียกเก็บค่าธรรมเนียมการใช้นายขนตรับบนทางหลวงและสะพานตามอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง
- 2) สั่งให้หยุดและตรวจสอบนายขนตรับบนที่ผ่านหรือจะผ่านทางหลวงและสะพานเพื่อประโยชน์ในการเรียกเก็บค่าธรรมเนียม
- 3) ออกคำสั่งให้บุคคลใด ๆ มาชี้แจงหรือแสดงหลักฐานเกี่ยวกับการหลีกเลี่ยงไม่เสียค่าธรรมเนียมตามพระราชบัญญัตินี้

มาตรา 8 ผู้ใดฝ่าฝืนคำสั่งตามความในมาตรา 4 (3) มีความผิดต้องระวางโทษปรับ ไม่เกินสองร้อยบาท

โดยบทบัญญัติตามความในมาตรา 4 (3) นั้น ได้บัญญัติให้เจ้าหน้าที่มีอำนาจออกคำสั่งให้บุคคลใด ๆ มาชี้แจงหรือแสดงหลักฐานเกี่ยวกับการหลีกเลี่ยงไม่เสียค่าธรรมเนียมตามพระราชบัญญัตินี้

ดังนั้น เมื่อปรากฏว่าบุคคลใดกระทำความผิดแก่กรณีดังกล่าว บุคคลดังกล่าวจึงมีความผิดตามกฎหมายและต้องได้รับโทษปรับตามที่กฎหมายกำหนดไว้ ซึ่งเป็นโทษอาญาในผลตามมาตรา 8 ซึ่งบัญญัติไว้ว่าผู้ใดฝ่าฝืนคำสั่งตามความในมาตรา 4 (3) มีความผิดต้องระวางโทษปรับ ไม่เกินสองร้อยบาท

เมื่อพิจารณาพฤติการณ์ในลักษณะของการกระทำที่ถือเป็นความผิดแก่กรณีดังกล่าวแล้ว ไม่ชอบด้วยหลักของแนวคิดและทฤษฎีต่างในการต้องรับโทษอาญาแต่อย่างใด กล่าวคือ มีลักษณะที่เป็นเพียงการกระทำความผิดจากการฝ่าฝืน ไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของรัฐเท่านั้น ซึ่งหากพิจารณา

ตามหลักเกณฑ์ต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นทางด้านวัตถุประสงค์ของการลงโทษก็ดี ไม่ว่าจะพิจารณาทางด้านเนื้อหาแห่งองค์ประกอบก็ดี ทั้งนี้ต้องอยู่ภายใต้หลักแห่งความจำเป็นซึ่งถือเป็นการกระทำผิดที่ร้ายแรงอย่างยิ่ง การกระทำผิดแบบทั่วไปควรแก่การนำมาตราการทางปกครองมาใช้แก่กรณี โดยจะนำมาใช้กับการกระทำผิดที่เป็นการฝ่าฝืนกฎระเบียบ หรือข้อบังคับ ซึ่งมีลักษณะเป็นแบบแผน (norm) ที่มีผลใช้บังคับเป็นการทั่วไป หรือการฝ่าฝืนคำสั่งทางปกครอง และการกระทำผิดนั้นไม่กระทบต่อความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมอันดีของประชาชน ความผิดที่กำหนดให้มีโทษทางปกครองส่วนใหญ่ จึงเป็นความผิดตามที่กฎหมายกำหนดในเชิงเทคนิค (mala prohibita) มิใช่การกระทำผิดในตัวเอง (mala in se) ซึ่งมีความชั่วร้ายหรือผู้กระทำความผิดเป็นอาชญากร เช่นเดียวกับลักษณะของการกระทำผิดที่กำหนดให้มีโทษอาญา อีกทั้งการกำหนดบทลงโทษอาญาเพื่ออาจก่อให้เกิดผลเสียหลายประการ คือ

หนึ่ง ทำลายความศักดิ์สิทธิ์ของกฎหมายอาญา กฎหมายอาญาที่มากและไม่อาจบังคับได้ทำให้คนไม่เคารพกฎหมาย

สอง คดีอาญาล้นระบบ คดีอาญาที่มากเกินไปทำให้เกิดปัญหากระบวนการยุติธรรมที่ล่าช้า ซึ่งหมายถึงการปฏิเสธความยุติธรรม

สาม นักโทษล้นเรือนจำ เมื่อวันที่ 1 พฤษภาคม พ.ศ. 2562 ประเทศไทยมีผู้ต้องขังทั้งสิ้น 386,902 คน ในขณะที่มีพื้นที่เรือนจำที่รองรับผู้ต้องขังได้เพียง 217,000 คน ทำให้เกิดสถานการณ์ผู้ต้องขังล้นเรือนจำกว่า 178.29% ซึ่งบรรดาผู้ต้องขังทั้งหมดนี้มากกว่า 70% เป็นผู้ต้องขังคดีอาชญากรรม

สี่ ล้นเปลืองงบประมาณของรัฐในการดำเนินคดีอาญา เพราะคดีอาญาเป็นบริการฟรีจากรัฐที่ไม่มีค่าธรรมเนียมศาลเหมือนดังคดีแพ่ง และเป็นการดำเนินคดีที่มีขั้นตอนการพิสูจน์ความจริงอย่างละเอียดที่ต้องใช้งบประมาณของรัฐตั้งแต่ชั้นสอบสวน ชั้นสั่งคดีโดยพนักงานอัยการ และการพิจารณาในชั้นศาล การดำเนินคดีอาญาเป็นสิ่งที่รัฐต้องลงทุนเพื่อรักษาความสงบเรียบร้อย แต่การดำเนินคดีอาญากับเรื่องที่ไม่จำเป็น ย่อมเป็นสิ่งที่สิ้นเปลืองงบประมาณ

ห้า ทำลายทรัพยากรมนุษย์ในระบบบันทึกประวัติอาชญากร ประวัติอาชญากร (criminal record) เป็นสิ่งจำเป็นเพื่อเตือนประชาชนจากอาชญากรที่เป็นภัยต่อสังคม แต่ผู้ฝ่าฝืนกฎหมายอาญาที่ไม่ร้ายแรงและไม่จำเป็นกลับต้องถูกบันทึกในประวัติอาชญากรด้วย ทั้งๆ ที่บุคคลเหล่านี้ไม่มีพฤติกรรมเป็นภัยสังคม ซึ่งทำลายโอกาสในการทำงานและทำลายความสามารถของประเทศในการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์

เมื่อพิจารณาประกอบกับแนวคิดทฤษฎีในประเทศฝรั่งเศสและเยอรมันมีรูปแบบการบังคับใช้มาตรการทางปกครองแก่กรณี ดังนี้

1) รูปแบบการบังคับใช้มาตรการทางปกครองกรณีประชาชนผู้ใช้ทางละเลยฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามกฎหมายหรือหลักเสียงการไม่ชำระค่าธรรมเนียมการใช้ทางหลวงพิเศษประเทศฝรั่งเศส

ทางหลวงพิเศษในประเทศฝรั่งเศสมีวิธีการจัดเก็บค่าธรรมเนียมคล้ายกับในประเทศไทยที่มีการจัดเก็บค่าธรรมเนียมหลายวิธีและรวมถึงวิธีการจัดเก็บแบบไม่มีไม้กั้น หากขับรถไปบนทางด่วนหรือทางหลวงพิเศษจะพบคำว่า "Péage" กำกับอยู่ เป็นป้ายบอกทางให้ประชาชนทราบว่าได้กำลังเดินทางเข้าสู่บนทางหลวงพิเศษ เส้นทางสายหลักส่วนใหญ่ในฝรั่งเศสมีค่าผ่านทาง ดังนั้น ต้องเสียค่าผ่านทางโดยกรับตัวเมื่อเข้าสู่ทางหลวงพิเศษ ซึ่งระบบของฝรั่งเศสเป็นระบบปิด ดังนั้นจึงเข้าสู่ด่านเก็บเงินได้ทันที เมื่อขึ้นมอเตอร์เวย์ กดปุ่มในตู้จัดเก็บและรับตัวเพื่อนำติดตัวไปด้วย อย่าทำตัวหายเพราะจะแสดงให้เห็นว่าคุณขับรถบนทางด่วนมาไกลแค่ไหนแล้ว หากผู้ใช้ทางทำหายคุณอาจต้องจ่ายค่าธรรมเนียมสูงสุด โดยเข้าสู่ช่องทางที่มีเครื่องหมายลูกศรสีเขียวหรือสัญลักษณ์บัตรเครดิตเพื่อชำระเงินด้วยบัตรเครดิต คุณจะเข้าสู่ด่านเก็บเงินเมื่อทางด่วนหมดหรือเมื่อคุณออกจากมอเตอร์เวย์ที่เก็บค่าผ่านทาง ในขณะที่คุณเข้าใกล้ให้ระบบเลนที่รับบัตรเครดิต โดยปกติสัญลักษณ์เหล่านี้จะมีสัญลักษณ์อิเล็กทรอนิกส์กำกับไว้ที่ด้านบน สัญลักษณ์หนึ่งดูเหมือนบัตรเครดิตหลายใบซ้อนกัน อีกวิธีหนึ่งคือสังเกตช่องทางที่มีลูกศรสีเขียวซึ่งแสดงว่ายอมรับการชำระเงินทุกรูปแบบ หลักเสียงช่องทางที่มีเพียงตัว "t" และตัวเลขอยู่ข้างๆเนื่องจากเป็นช่องสำหรับระบบชำระเงินอัตโนมัติ ช่องทางบัตรเครดิตรับ CB, Visa, Eurocard Mastercard, Confinoga, DKV, EuroShell, Essocard, Total GR และ Eurotraffic หากคุณต้องการชำระด้วยเงินสดให้สังเกตลูกศรสีเขียว ช่องทางที่รับชำระเงินทุกรูปแบบซึ่งมีเครื่องหมายลูกศรสีเขียวขนาดใหญ่ ซึ่งลง หลักเสียงเลนที่มีสัญลักษณ์บัตรเครดิตหรือสัญลักษณ์ "T" เพราะไม่รับเงินสด หากคุณมีบัตรเครดิตต่างประเทศ คุณอาจต้องการชำระด้วยเงินสดตลอดเวลา บางครั้งเครื่องมีปัญหาเกี่ยวกับการ์ดจากประเทศอื่นยุโรปเป็นสกุลเงินที่ใช้ส่วนใหญ่ แต่บางพื้นที่ยอมรับฟรังก์สวิส ปอนด์อังกฤษและดอลลาร์สหรัฐรวมทั้งเช็ค แล้วใส่ตัวลงในเครื่องเพื่อกำหนดจำนวนเงินที่ต้องจ่าย ใช้ตัวที่ได้รับจากด่านเก็บเงินเมื่อเข้าสู่มอเตอร์เวย์ ใส่เข้าไปในเครื่องตามคำแนะนำและรอให้จำนวนเงินปรากฏขึ้น นั่นคือจำนวนเงินที่คุณต้องจ่ายจำนวนเงินจะรับในสกุลเงินยูโร ทั้งนี้ ประเทศฝรั่งเศสใช้หลักเกณฑ์ในการคิดค่าธรรมเนียมผ่านทางโดยพิจารณาจากประเภทของยานพาหนะเรื่องของจำนวนเพลลา ความสูง และน้ำหนักของรถคันดังกล่าวประกอบกับระยะทาง เฉลี่ยอยู่ที่ 7 -16 เซนต์ต่อกิโลเมตร เมื่อชำระเงินตามจำนวนที่ปรากฏและออกจากมอเตอร์เวย์ หากคุณอยู่ในช่องทางบัตรเครดิตให้ใส่บัตรเครดิตของคุณด้วยชิปก่อนเพื่อชำระค่าผ่านทาง หากคุณอยู่ในช่องทางเงินสดให้

จ่ายเงินให้ผู้ดูแลหรือใส่เงินสดของคุณเข้าไปในเครื่อง รอคารดำเนินการของคุณให้เรียบร้อยก่อนออกจากเลน และหากคุณมีปัญหาคุณสามารถปุ่มเพื่อโทรหาเจ้าหน้าที่ดูแล

ในส่วนของโทษปรับนั้นฝรั่งเศสเองได้กำหนดบทลงโทษสำหรับผู้ที่ใช้ทางตามพฤติกรรมการขับขี่ไว้หลายประการ เช่น การจำกัดความเร็วในการขับขี่สำหรับรถยนต์ไม่เกิน 80 ไมล์ต่อชั่วโมง (130กม./ชม.) ในสภาพอากาศที่แห้ง หรือ การจำกัดความเร็วในการขับขี่สำหรับรถยนต์ไม่เกิน 68 ไมล์ต่อชั่วโมง (110กม./ชม.) เมื่อถนนเปียก หรือตามข้อบังคับตามมาตรา R 419-1 แห่งประมวลกฎหมายทางหลวงมีบทบัญญัติกำหนดให้ผู้ที่ใช้ทางสัญจรประจำต้องเสียค่าผ่านทาง หากไม่มีใบอนุญาตพิเศษ ให้จ่ายเงินค่าผ่านทางที่ได้รับอนุญาตซึ่งสอดคล้องกับการเดินทางของตนและประเภทของยานพาหนะที่ใช้เท่านั้น หากผู้ใดไม่จ่ายค่าผ่านทางตามมาตรานี้ให้ชำระค่าปรับในชั้นที่ 4 หรือเมื่อผู้ขับขี่รถยนต์มาถึงด่านเก็บค่าผ่านทาง เขาจะต้องจ่ายเงินจำนวนหนึ่ง ซึ่งจำนวนนี้จะแตกต่างกันไปตามจำนวนกิโลเมตรบนทางหลวงพิเศษ ซึ่งสามารถชำระได้ด้วยเหรียญหรือบัตรธนาคาร และการไม่ชำระค่าผ่านทางถือเป็นการละเมิดกฎจราจรและต้องได้รับโทษปรับชั้นที่ 4 (ค่าปรับไม่เกิน 750 ยูโร) โดยค่าปรับกรณีไม่ชำระค่าผ่านทางมีดังนี้

ชำระค่าปรับภายในระยะเวลา 15 วัน	ต้องเสียค่าปรับ 10 ยูโร
ชำระค่าปรับภายในระยะเวลา 15 วัน ถึง 2 เดือน	ต้องเสียค่าปรับ 90 ยูโร
ชำระหลังจากได้รับแจ้งเกินกว่า 2 เดือน	ต้องเสียค่าปรับ 375 ยูโร

หรือการใช้โทรศัพท์มือถือระหว่างการขับขี่ ได้กลายเป็นสิ่งผิดกฎหมายในหลายประเทศ รวมไปถึงประเทศฝรั่งเศส ที่ได้เพิ่มมาตรการลงโทษผู้ฝ่าฝืน โดยปรับเป็นเงินสูงสุด 135 ยูโร (ราว 5,000 บาท) พร้อมหักคะแนนใบขับขี่ ทั้งยังมีการระงับห้ามไม่ให้ใช้โทรศัพท์มือถือ แม้แต่ในตอนจอดข้างทาง หรือระหว่างติดไฟแดงด้วย Le Figaro ได้รายงานว่ามาตรการดังกล่าว จะไม่ถูกใช้ลงโทษคนขับที่ใช้โทรศัพท์มือถือระหว่างขับขี่เท่านั้น แต่ยังรวมไปถึงคนขับที่ใช้โทรศัพท์มือถือระหว่างรถติดไฟแดงหรือจอดรออยู่ข้างทางด้วย เนื่องจากพฤติกรรมดังกล่าว อาจทำให้เกิดจราจรติดขัดหรือเกิดอุบัติเหตุได้มาตรการนี้ไม่ได้มีแต่โทษปรับเท่านั้น แต่ยังมีการหักคะแนนความประพฤติการขับขี่ 3 คะแนน อีกด้วย แต่อาจมีข้อยกเว้นให้คนขับสามารถใช้โทรศัพท์มือถือภายในรถยนต์ได้โดยที่ไม่ถูกลงโทษ ทั้งนี้ กฎหมายเกี่ยวกับเรื่องการจราจรที่ดี การไม่ปฏิบัติตามระเบียบหรือคำสั่งที่ดีส่วนใหญ่แล้วจะกำหนดโทษเป็นโทษปรับ

อย่างไรก็ตาม แม้ความผิดบางประการจะเป็นความผิดลหุโทษ แต่หากพิจารณาตามรัฐธรรมนูญของฝรั่งเศสแล้ว มีข้อสังเกตว่าความผิดลหุโทษเป็นเรื่องอยู่ในอำนาจของฝ่ายบริหารที่กำหนดลักษณะโทษมีเพียงโทษปรับเท่านั้น และส่วนประชาชนก็ยินยอมชำระค่าปรับทำให้การปฏิบัติการกระทำความผิดลหุโทษไม่ได้สร้างภาระให้กับกระบวนการยุติธรรมแต่อย่างใด

2) รูปแบบการบังคับใช้มาตรการทางปกครองกรณีประชาชนผู้ใช้ทางทะเล ผ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามกฎหมายหรือหลักเลี่ยงการไม่ชำระค่าธรรมเนียมการใช้ทางหลวงพิเศษประเทศเยอรมัน

สำหรับทางหลวงพิเศษในประเทศเยอรมันหรือเอาโทบานเป็นทางด่วนระหว่างเมือง ซึ่งเป็นทางคู่และมีทางยกระดับข้ามทางแยก ศัพท์คำนี้ใช้เรียกทางด่วนในเยอรมนี รวมถึงออสเตรีย และสวิตเซอร์แลนด์ แต่เมื่อก่อนโดยทั่วไปมักหมายถึงทางหลวงพิเศษในเยอรมนี เอาโทบานในเยอรมนีเมื่อก่อนใช้งานฟรี แต่ปัจจุบันได้มีการจัดเก็บค่าผ่านทาง ส่วนออสเตรียและสวิตเซอร์แลนด์เก็บค่าธรรมเนียมการใช้ทางในอัตราเหมาจ่าย รองรับพาหนะทุกประเภทที่ใช้งานได้ ในเยอรมนีกำหนดให้พาหนะที่ใช้งานเอาโทบานได้จะต้องเป็นพาหนะที่ขับเคลื่อนด้วยเครื่องยนต์และทำความเร็วไม่ต่ำกว่า 60 กม/ชั่วโมง อย่างไรก็ตาม บางรัฐในเยอรมนีเช่นรัฐเบรเมนเริ่มออกกฎจำกัดความเร็วเพื่อควบคุมระดับเสียงและลดมลภาวะ โดยคิดค่าผ่านทางหรือค่าธรรมเนียมจากขนาดของเครื่องยนต์และค่าปริมาณไอเสียที่ปล่อยจากการรถยนต์คันดังกล่าว ทั้งนี้ตามประเภทรถนั้นๆ

เนื่องจากประเทศเยอรมันในอดีตเป็นประเทศมีการจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางเฉพาะรถบรรทุกเท่านั้น และเริ่มมีการจัดเก็บค่าธรรมเนียมสำหรับรถยนต์ทุกประเภทโดยเฉพาะรถยนต์เมื่อไม่นานมานี้ จึงทำให้การจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางยังอาศัยหลักเกณฑ์คล้ายกันกับประเทศใกล้เคียง เช่น ออสเตรีย สวิตเซอร์แลนด์ ซึ่งประเทศเยอรมันได้มีการแบ่งประเภทความผิดไว้ชัดเจนระหว่างความผิดทางอาญาและโทษทางปกครอง(การกระทำทางปกครอง) โดยมีการกำหนดโทษโดยอาศัยหลักเกณฑ์ในลักษณะการกระทำที่เป็นการฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามคำสั่งข้อบังคับ หรือระเบียบ และไม่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้หนึ่งผู้ใดโดยตรง ให้เป็นความผิดทางปกครองโดยให้ชำระค่าปรับ ซึ่งรับโทษทางปกครองหรือมาตรการทางปกครอง สังกัดได้จากบทบัญญัติกฎหมาย เช่นบทบัญญัติว่าด้วยทางหลวงตามพระราชบัญญัติการจราจรบนถนน(STVE) กำหนดคณณณ์สำหรับการขับขี่ปบนถนนทางหลวงพิเศษตามมาตรา 18 ห้ามเลี้ยว จุด หรือกลับรถบนทางหลวงพิเศษ กรณีเข้าด่านจัดเก็บค่าธรรมเนียมหากไม่มีตัวหรือตัวหาย จะต้องได้รับโทษปรับสูงสุด หรือในกรณีกำหนดให้ชำระค่าปรับหากปรากฏว่าผู้ขับขี่ผิดช่องการให้บริการ หรือหากผู้ใดไม่จัดซื้อหรือติดไม่สตักแก้อ ไม่ถูกวิธีจะต้องถูกปรับ หรือกฎหมายจราจรต่างๆที่กำหนดโทษเป็นโทษปรับ เช่น อัตราโทษขับรถเร็วเกินกำหนด: ขับเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนดในเขตเมืองมีอัตราโทษปรับขึ้นอยู่กับความเร็วกว่ากฎหมายกำหนด ปรับตั้งแต่ 10 - 600 ยูโร (380 - 23,000 บาท) หากขับเร็วเกินที่กฎหมายกำหนด 41 กม./ชม. ขึ้นไป ถูกตัดแต้ม 2 คะแนน และถูกพักขับรถ 1-3 เดือน หรือขับเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนดนอกเขตเมือง มีอัตราโทษปรับ

ขึ้นอยู่กับความเร็วที่เกินจากกฎหมายกำหนดเช่นกัน ปรับตั้งแต่ 15 - 680 ยูโร (575 - 26,000 บาท) หากขับเร็วเกินที่กฎหมายกำหนด 31 กม./ชม. ขึ้นไป ถูกตัดแต้ม 2 คะแนน และถูกพักขับรถ 1-3 เดือน

ดังนี้ ผู้วิจัยเห็นด้วยกับการบังคับใช้มาตรการทางปกครองแทนโทษอาญาแก่กรณีดังกล่าวแห่งพระราชบัญญัติกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้ยานยนต์บนทางหลวงและสะพาน พ.ศ. 2497 ในต่างประเทศ ซึ่งพบว่าในประเทศส่วนใหญ่กำหนดโทษทางปกครองสำหรับผู้ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมายแก่กรณีประชาชนผู้ใช้ทางละเลยฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามกฎหมายหรือหลีกเลี่ยงการไม่ชำระค่าธรรมเนียมการใช้ทางหลวงพิเศษ ซึ่งบังคับใช้มาตรการทางปกครองให้เป็นการชำระค่าปรับรวมถึงมาตรการอื่นแล้วแต่กรณี ทั้งนี้สอดคล้องกับเจตนารมณ์โทษทางปกครองที่ไม่ได้ต้องการจะให้ผู้กระทำความผิดได้รับโทษเช่นเดียวกับผู้กระทำความผิดในทางอาญาแต่อย่างใด โดยก่อให้เกิดผลดีหลายประการ ดังนี้ ประการแรก เป็นการใช้กฎหมายได้ถูกต้องตามเจตนารมณ์ของกฎหมายเพื่อเป็นการป้องกันสิทธิและเสรีภาพของประชาชนโดยแท้ ประการที่สองเป็นการช่วยสงวนทรัพยากรในกระบวนการยุติธรรมทางอาญา ประการที่สามเป็นการบังคับใช้กฎหมายที่ก่อให้เกิดความสมดุลและมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น