

บทที่ 5

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

5.1 บทสรุป

ทางหลวงเป็นสาธารณูปโภคที่ถือว่าเป็นสิ่งจำเป็นขั้นพื้นฐานสำคัญตามบทบาทหน้าที่รัฐประการหนึ่งโดยเฉพาะทางหลวงพิเศษที่มีผู้ใช้ทางเพิ่มสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว ซึ่งบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัติกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้นายยนต์บนทางหลวงและสะพาน พ.ศ. 2497 ได้กำหนดให้บุคคลใดที่ใช้นายยนต์บนทางหลวงหรือสะพานจากถนนสายทางหรือสะพานที่กฎหมายกำหนดให้ต้องเสียค่าธรรมเนียมนั้นต้องเสียค่าธรรมเนียม

ในอดีตได้ใช้วิธีการจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางแบบระบบเปิด กล่าวคือ ระบบเปิด (Opened System) เป็นระบบที่มีด่านเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทาง ณ จุดทางเข้าสู่ระบบหรือจะตั้งบนทางหลักของทางหลวงพิเศษ (Barrier Type) เป็นช่วงๆ ซึ่งผู้ใช้ทางจะต้องจ่ายหรือชำระค่าธรรมเนียมผ่านทางทุกครั้งที่ผ่านมาด่านเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางในอัตราที่กำหนด ต่อมาได้ทดลองและนำระบบการจัดเก็บค่าธรรมเนียมแบบระบบปิด (Closed System) ซึ่งเป็นระบบที่ผู้ใช้ทางต้องรับบัตร (Smart Card) ของทางหลวงพิเศษ และต้องคืนบัตรที่บริเวณทางออกเพื่อจ่ายค่าธรรมเนียมผ่านทาง ตามระยะทางที่ใช้จริง ซึ่งการดำเนินการในระบบปิดจะต้องมีด่านเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทาง ทุกๆ จุดเข้า-ออก ของทุกทางแยกต่างระดับของทางหลวงพิเศษ อย่างไรก็ตามรูปแบบการจัดเก็บค่าธรรมเนียมทั้งสองระบบดังกล่าวก็ยังไม่สามารถรองรับได้ทันกับรถที่มีจำนวนมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด แออัดบริเวณหน้าด่านหรือสถานที่จัดเก็บค่าธรรมเนียม กองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง กรมทางหลวง จึงแก้ปัญหาดังกล่าวโดยได้เพิ่มจำนวนช่องจราจรและช่องจัดเก็บเงินค่าธรรมเนียมผ่านทาง แต่การเพิ่มจำนวนช่องจัดเก็บเงินค่าธรรมเนียมผ่านทางมีข้อจำกัดที่สำคัญด้านพื้นที่และการเวนคืนพื้นที่สำหรับการก่อสร้าง ทั้งการเพิ่มเจ้าหน้าที่บริหารจัดการการจราจรบริเวณหน้าด่านแล้วก็ตาม ก็ยังไม่เพียงพอกับการแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณหน้าด่านสถานที่จัดเก็บค่าธรรมเนียม ทำให้เกิดสภาพการจราจรหนาแน่นไม่พอรองรับกับจำนวนผู้ใช้ทางของประชาชน กองทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองในฐานะผู้มีอำนาจหน้าที่ในการดำเนินการดังกล่าวได้เล็งเห็นถึงความสำคัญของประชาชนผู้ใช้ทางหลวงพิเศษเป็นสำคัญ จึงพัฒนาค้นหาวิธีหรือรูปแบบระบบจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางพร้อมทั้งทำการศึกษาวิจัยและพบว่า

ควรใช้ระบบการจัดเก็บค่าธรรมเนียมอัตโนมัติแบบไม่มีไม้กั้น (M-Flow) ซึ่งระบบ (M-Flow) เป็นระบบเก็บค่าธรรมเนียมอัตโนมัติรูปแบบใหม่ทันสมัยมีประสิทธิภาพสูง รถสามารถผ่านได้สะดวกรวดเร็วโดยไม่ต้องหยุดหรือชะลอรถ ใช้ระบบเทคโนโลยีระบบปัญญาประดิษฐ์ในรูปแบบการอ่านป้ายทะเบียนรถอัตโนมัติ ร่วมกับระบบการตรวจจับรถอัตโนมัติเพื่อใช้ตรวจสอบหรือระบุตัวผู้ใช้ทาง เมื่อขับรถผ่านช่องทางระบบ M-Flow ระบบจะทำการตรวจสอบยานพาหนะและระบุตัวตนผู้ใช้ทางแล้วแจ้งประวัติการใช้บริการและยอดชำระค่าธรรมเนียมด้วยวิธีต่าง ๆ ตามที่ผู้ใช้ทางแจ้งความประสงค์ไว้ทางอิเล็กทรอนิกส์ โดยผู้ใช้ทางต้องดำเนินการชำระค่าธรรมเนียมผ่านทางให้แล้วเสร็จภายในระยะเวลาที่กำหนดผ่านช่องทางชำระเงินตามวิธีต่าง ๆ ดังกล่าว ด้วยวิธีหรือรูปแบบระบบจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางอัตโนมัติแบบไม่มีไม้กั้น (M-Flow) ซึ่งเป็นการเรียกเก็บเงินค่าธรรมเนียมภายหลังการใช้บริการ (post-Paid) นี้เองทำให้เกิดช่องว่างในการจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทาง เนื่องจากลักษณะช่องจราจรแบบระบบจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางอัตโนมัติแบบไม่มีไม้กั้น (M-Flow) จะไม่มีไม้กั้นหรือไม่มีเจ้าหน้าที่ประจำหน่วยจัดเก็บในช่องจราจรเพื่อหยุดรถของผู้ใช้ทางดังกล่าว ซึ่งมีความแตกต่างจากระบบจัดเก็บค่าธรรมเนียมแบบเดิมที่มีไม้กั้นรถของผู้ใช้ทางเพื่อให้หยุดชำระค่าธรรมเนียมผ่านทางก่อนจึงจะขับต่อไปได้ จึงเป็นเหตุให้ผู้ขับขี่ฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย โดยฝ่าฝืนขับเข้าไปในช่องจราจรสำหรับระบบจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางอัตโนมัติแบบไม่มีไม้กั้น (M-Flow) หรือกรณีผู้ใช้ทางเจตนาหลีกเลี่ยงไม่ชำระค่าธรรมเนียมผ่านทางจากการใช้ยานยนต์รับทางหลวงพิเศษ ซึ่งยากต่อการที่เจ้าหน้าที่จะเรียกเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางจากผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย โดยฝ่าฝืนขับเข้าไปในช่องจราจรสำหรับระบบจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางอัตโนมัติแบบไม่มีไม้กั้น (M-Flow) หรือกรณีผู้ใช้ทางเจตนาหลีกเลี่ยงไม่ชำระค่าธรรมเนียมผ่านทางจากการใช้ยานยนต์รับทางหลวงพิเศษได้ในภายหลัง

เมื่อปรากฏว่าประชาชนผู้ใช้ทางฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย โดยฝ่าฝืนขับเข้าไปในช่องจราจรสำหรับระบบจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางอัตโนมัติแบบไม่มีไม้กั้น (M-Flow) หรือกรณีผู้ใช้ทางเจตนาหลีกเลี่ยงไม่ชำระค่าธรรมเนียมผ่านทางจากการใช้ยานยนต์รับทางหลวงพิเศษ นั้น บทบัญญัติกฎหมายกำหนดโทษให้ชำระค่าธรรมเนียมพร้อมค่าปรับด้วยตามความในมาตรา 7 มาตรา 8 แล้วแต่กรณี ดังนี้ โทษปรับตามนัยบทบัญญัติมาตรา 7 และมาตรา 8 นั้น ถือเป็นโทษอาญา ซึ่งเป็นการบังคับใช้โทษไม่ถูกต้องตามเจตนารมณ์ของกฎหมาย อันส่งผลกระทบต่อสิทธิและเสรีภาพประชาชนอย่างร้ายแรงในการที่ต้องได้รับโทษอาญาทั้งที่การกระทำดังกล่าวมิได้มีลักษณะที่เป็นการกระทำที่ก่อให้เกิดความเสียหายอย่างร้ายแรงเพียงแต่เป็นการฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์เท่านั้น เมื่อพิจารณาพฤติการณ์ในลักษณะของการกระทำที่ถือเป็นความผิดแก่กรณี

ดังกล่าวแล้ว ไม่ชอบด้วยหลักของแนวคิดและทฤษฎีต่างในการต้องรับโทษอาญาแต่อย่างใด กล่าวคือ มีลักษณะที่เป็นเพียงการกระทำผิดจากการฝ่าฝืน ไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของรัฐเท่านั้น ซึ่งหากพิจารณาตามหลักเกณฑ์ต่างๆ ไม่ว่าจะเป็แนวทางด้านวัตถุประสงค์ของการลงโทษก็ดี ไม่ว่าจะพิจารณาทางด้านเนื้อหาแห่งองค์ประกอบก็ดี ทั้งนี้ต้องอยู่ภายใต้หลักแห่งความจำเป็นซึ่งถือเป็นการกระทำผิดที่ร้ายแรงอย่างยิ่ง การกระทำผิดแบบทั่วไปควรแก่การนำมาตรการทางปกครองมาใช้แก่กรณี โดยจะนำมาใช้กับการกระทำความผิดที่เป็นการฝ่าฝืนกฎ ระเบียบ หรือข้อบังคับ ซึ่งมีลักษณะเป็นแบบแผน (norm) ที่มีผลใช้บังคับเป็นการทั่วไป หรือการฝ่าฝืนคำสั่งทางปกครอง และการกระทำความผิดนั้นไม่กระทบต่อความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมอันดีของประชาชน ความผิดที่กำหนดให้มีโทษทางปกครองส่วนใหญ่ จึงเป็นความผิดตามที่กฎหมายกำหนดในเชิงเทคนิค (mala prohibita) มิใช่การกระทำความผิดในตัวเอง (mala in se) ซึ่งมีความชั่วร้ายหรือผู้กระทำความผิดเป็นอาชญากรเช่นเดียวกับลักษณะของการกระทำความผิดที่กำหนดให้มีโทษอาญา รวมถึงเป็นการสร้างภาระให้แก่กระบวนการพิจารณาของศาลอย่างไม่จำเป็น ซึ่งรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยพุทธศักราช 2560 มาตรา 77 ได้สร้างแนวทางในการออกกฎหมาย พัฒนากฎหมาย และปรับปรุงแก้ไขกฎหมายเป็นครั้งแรกในระบบกฎหมายไทย มีสาระสำคัญคือ

- 1) ให้มีกฎหมายเท่าที่จำเป็น
- 2) ให้ยกเลิกหรือแก้ไขกฎหมายที่ไม่จำเป็น
- 3) ให้ประชาชนเข้าถึงกฎหมายได้อย่างสะดวก
- 4) ก่อนออกกฎหมายให้รับฟังความเห็นผู้เกี่ยวข้อง วิเคราะห์ผลกระทบของกฎหมาย
- 5) เมื่อใช้กฎหมายไประยะหนึ่งให้มีการทบทวนว่ากฎหมายนั้นๆ ยังมีความจำเป็นจะต้องใช้อยู่หรือควรปรับปรุงแก้ไขอย่างไรให้สอดคล้องกับสถานการณ์
- 6) ให้มีกฎหมายอาญาเฉพาะความผิดร้ายแรง

ที่ผ่านมามาประเทศไทยมีกฎหมายอาญาที่ไม่จำเป็นหลายฉบับ สาเหตุประการหนึ่งคือ เนื่องจากนักกฎหมายไทยในยุคก่อนไม่ค่อยถนัดกฎหมายมหาชน เวลาต้องการออกกฎหมายเพื่อให้ประชาชนปฏิบัติตามก็ไม่วู้จักสภาพบังคับทางปกครอง รู้จักแต่โทษอาญา เช่น จำคุก ปรับ นอกจากนี้ โทษทางอาญาเป็นสภาพบังคับที่มีประสิทธิผล (effective) มักจะทำให้คนเกรงกลัวสภาพดังกล่าวทำให้ประเทศไทยเกิดสภาพกฎหมายอาญาเพื่อ (over-criminalization) ความผิดอาญาไม่ได้ปรากฏอยู่ในประมวลกฎหมายอาญาเพียงอย่างเดียว แต่ยังคงจัดกระจายอยู่ตามพระราชบัญญัติที่มีโทษทางอาญาอีกหลายร้อยฉบับ สถานการณ์ดังกล่าวส่งผลเสียหลายประการ 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 ลื่นเปลื้องงบประมาณของรัฐในการดำเนินคดีอาญา เพราะคดีอาญาเป็นบริการฟรีจากรัฐที่ไม่มีค่าธรรมเนียมศาลเหมือนคดีแพ่ง และเป็นการดำเนินคดีที่มีขั้นตอนการพิสูจน์ความจริงอย่างละเอียดที่ต้องใช้งบประมาณของรัฐตั้งแต่ขั้นสอบสวน ชั้นสั่งคดีโดยพนักงานอัยการ และการพิจารณาในชั้นศาล การดำเนินคดีอาญาเป็นสิ่งที่รัฐต้องลงทุนเพื่อรักษาความสงบเรียบร้อย แต่การดำเนินคดีอาญากับเรื่องที่ไม่จำเป็น ย่อมเป็นสิ่งที่สิ้นเปลืองงบประมาณ

ห้า ทำลายทรัพยากรมนุษย์ในระบบบันทึกประวัติอาชญากร ประวัติอาชญากร (criminal record) เป็นสิ่งจำเป็นเพื่อเตือนประชาชนจากอาชญากรที่เป็นภัยต่อสังคม แต่ผู้ฝ่าฝืนกฎหมายอาญาที่ไม่ร้ายแรงและไม่จำเป็นต้องถูกบันทึกในประวัติอาชญากรด้วย ทั้งๆ ที่บุคคลเหล่านี้ไม่มีพฤติกรรมเป็นภัยสังคม ซึ่งทำลายโอกาสในการทำงานและทำลายความสามารถของประเทศในการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ รวมถึงพระราชบัญญัติกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้ยานยนต์รับทางหลวงและสะพาน พ.ศ. 2497 มีบทบัญญัติของกฎหมายกำหนดคบทลงโทษไม่ถูกต้องตามเจตนารมณ์ของกฎหมาย

ดังนั้น ผู้วิจัยเห็นว่าควรนำการบังคับใช้มาตรการทางปกครองแทนโทษอาญาแก่กรณีผู้ใช้ทางที่ละเลยฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย โดยฝ่าฝืนข้อบัญญัติเข้าไปในช่องจราจรสำหรับระบบจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางอัตโนมัติแบบไม่มีไม้กั้น (M-Flow) หรือกรณีผู้ใช้ทางเจตนาหลีกเลี่ยงไม่ชำระค่าธรรมเนียมผ่านทางจากการใช้ยานยนต์รับทางหลวงพิเศษตามพระราชบัญญัติกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้ยานยนต์รับทางหลวงและสะพาน พ.ศ. 2497 นี้

5.2 ข้อเสนอแนะ

5.2.1 เนื่องจากกฎหมายมีบทกำหนดโทษในกรณีที่บุคคลใดซึ่งใช้ยานยนต์บนทางหลวงหรือสะพานโดยเจตนาหลีกเลี่ยงไม่เสียค่าธรรมเนียมหรือฝ่าฝืนคำสั่งของเจ้าหน้าที่โดยสั่งให้หยุดและตรวจสอบยานยนต์ที่ผ่านหรือจะผ่านทางหลวงและสะพานเพื่อประโยชน์ในการเรียกเก็บค่าธรรมเนียม นั้น มีความผิดต้องระวางโทษปรับเป็นจำนวนสิบเท่าของอัตราค่าธรรมเนียมที่กฎหมาย ซึ่งถือเป็นโทษอาญาไว้ในบทบัญญัติมาตรา ดังนี้

มาตรา 4 ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยหรือผู้ที่ได้รับมอบหมาย มีอำนาจแต่งตั้งพนักงานเจ้าหน้าที่เพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้ในส่วนที่เกี่ยวกับราชการของกระทรวงนั้น

ให้พนักงานเจ้าหน้าที่ที่ได้รับแต่งตั้งตามวรรคหนึ่ง เป็นเจ้าพนักงานตามประมวลกฎหมายอาญาและให้มีอำนาจดังต่อไปนี้ คือ

- 1) เรียกเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ยานยนต์บนทางหลวงและสะพานตามอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง
- 2) สั่งให้หยุดและตรวจสอบยานยนต์ที่ผ่านหรือจะผ่านทางหลวงและสะพานเพื่อประโยชน์ในการเรียกเก็บค่าธรรมเนียม
- 3) ออกคำสั่งให้บุคคลใด ๆ มาชี้แจงหรือแสดงหลักฐานเกี่ยวกับการหลีกเลี่ยงไม่เสียค่าธรรมเนียมตามพระราชบัญญัตินี้

มาตรา 7 บุคคลใดใช้ยานยนต์บนทางหลวงหรือสะพานโดยเจตนาหลีกเลี่ยงไม่เสียค่าธรรมเนียมตามความในพระราชบัญญัตินี้ หรือฝ่าฝืนคำสั่งตามความในมาตรา 4 (2) มีความผิดต้องระวางโทษปรับเป็นจำนวนสิบเท่าของอัตราค่าธรรมเนียมที่กำหนดในกฎกระทรวง

โดยควรแก้ไขบทบัญญัติใหม่ในมาตรา 7 ว่า

มาตรา 7 บุคคลใดใช้ยานยนต์บนทางหลวงหรือสะพานโดยเจตนาหลีกเลี่ยงไม่เสียค่าธรรมเนียมตามความในพระราชบัญญัตินี้ หรือฝ่าฝืนคำสั่งตามความในมาตรา 4 (2) ต้องระวางโทษปรับทางปกครอง

ทั้งนี้ ผู้วิจัยได้แนวคิดและทฤษฎีโดยเห็นว่าพฤติกรรมในลักษณะของการกระทำที่ถือเป็นความผิดแก่กรณีดังกล่าวแล้ว ไม่ชอบด้วยหลักของแนวคิดและทฤษฎีต่างในการต้องรับโทษอาญาแต่อย่างใด กล่าวคือ มีลักษณะที่เป็นเพียงการกระทำผิดจากการฝ่าฝืน ไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของรัฐเท่านั้น ซึ่งหากพิจารณาตามหลักเกณฑ์ต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นทางด้านวัตถุประสงค์ของการลงโทษก็ดี ไม่ว่าจะเป็นพิจารณาทางด้านเนื้อหาแห่งองค์ประกอบก็ดี ทั้งนี้ต้องอยู่ภายใต้หลักแห่งความจำเป็น

ซึ่งถือเป็นการกระทำผิดที่ร้ายแรงอย่างยิ่ง การกระทำผิดแบบทั่วไปควรแก่การนำมาตรการทางปกครองมาใช้แก่กรณี โดยจะนำมาใช้กับการกระทำผิดคิดที่เป็นการฝ่าฝืนกฎ ระเบียบ หรือข้อบังคับ ซึ่งมีลักษณะเป็นแบบแผน (norm) ที่มีผลใช้บังคับเป็นการทั่วไป หรือการฝ่าฝืนคำสั่งทางปกครอง และการกระทำผิดคิดนั้นไม่กระทบต่อความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมอันดีของประชาชน ความผิดที่กำหนดให้มีโทษทางปกครองส่วนใหญ่ จึงเป็นความผิดตามที่กฎหมายกำหนดในเชิงเทคนิค (mala prohibita) มิใช่การกระทำผิดคิดในตัวเอง (mala in se) ซึ่งมีความชั่วร้ายหรือผู้กระทำความผิดเป็นอาชญากรเช่นเดียวกับลักษณะของการกระทำผิดที่กำหนดให้มีโทษอาญาแต่อย่างใด

5.2.2 เนื่องจากกฎหมายมีบทกำหนดโทษตามความในมาตรา 4 (3) นั้น ได้บัญญัติให้เจ้าหน้าที่มีอำนาจออกคำสั่งให้บุคคลใด ๆ มาชี้แจงหรือแสดงหลักฐานเกี่ยวกับการหลีกเลี่ยงไม่เสียค่าธรรมเนียมตามพระราชบัญญัตินี้ ดังนั้น เมื่อปรากฏว่าบุคคลใดกระทำความผิดแก่กรณีดังกล่าว บุคคลนั้น จึงมีความผิดตามกฎหมายและต้องได้รับโทษปรับตามที่กฎหมายกำหนดไว้ ซึ่งเป็นโทษอาญาในผลตามมาตรา 8 ซึ่งบัญญัติไว้ว่าผู้ใดฝ่าฝืนคำสั่งตามความในมาตรา 4 (3) มีความผิดต้องระวางโทษปรับ ไม่เกินสองร้อยบาท ในกรณีที่บุคคลใดซึ่งใช้ยานยนต์บนทางหลวงหรือสะพานโดยเจตนาหลีกเลี่ยงไม่เสียค่าธรรมเนียมหรือฝ่าฝืนคำสั่งของเจ้าหน้าที่ โดยสั่งให้หยุดและตรวจสอบยานยนต์ที่ผ่านหรือจะผ่านทางหลวงและสะพานเพื่อประโยชน์ในการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมนั้น มีความผิดต้องระวางโทษปรับเป็นจำนวนสิบเท่าของอัตราค่าธรรมเนียมที่กฎหมาย ซึ่งถือเป็นโทษอาญาไว้ในบทบัญญัติมาตรา ดังนี้

มาตรา 4 ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยหรือผู้ที่ได้รับมอบหมาย มีอำนาจแต่งตั้งพนักงานเจ้าหน้าที่เพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้ในส่วนที่เกี่ยวกับราชการของกระทรวงนั้น

ให้พนักงานเจ้าหน้าที่ที่ได้รับแต่งตั้งตามวรรคหนึ่ง เป็นเจ้าพนักงานตามประมวลกฎหมายอาญาและให้มีอำนาจดังต่อไปนี้ คือ

- 1) เรียกเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ยานยนต์บนทางหลวงและสะพานตามอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง
- 2) สั่งให้หยุดและตรวจสอบยานยนต์ที่ผ่านหรือจะผ่านทางหลวงและสะพานเพื่อประโยชน์ในการเรียกเก็บค่าธรรมเนียม
- 3) ออกคำสั่งให้บุคคลใด ๆ มาชี้แจงหรือแสดงหลักฐานเกี่ยวกับการหลีกเลี่ยงไม่เสียค่าธรรมเนียมตามพระราชบัญญัตินี้

มาตรา 8 ผู้ใดฝ่าฝืนคำสั่งตามความในมาตรา 4 (3) มีความผิดต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองร้อยบาท

โดยควรแก้ไขบทบัญญัติใหม่ในมาตรา 8 ว่า

มาตรา 8 ผู้ใดฝ่าฝืนคำสั่งตามความในมาตรา 4 (3) ต้องชำระค่าปรับบังคับการรวมแล้วไม่เกิน 200 บาท

ทั้งนี้ ผู้วิจัยได้แนวคิดและทฤษฎีโดยเห็นว่าพฤติกรรมในลักษณะของการกระทำที่ถือเป็นความผิดแก่กรณีดังกล่าวแล้ว ไม่ชอบด้วยหลักของแนวคิดและทฤษฎีต่างในการต้องรับโทษอาญาแต่อย่างใด กล่าวคือ มีลักษณะที่เป็นเพียงการกระทำผิดจากการฝ่าฝืน ไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของรัฐเท่านั้น ซึ่งหากพิจารณาตามหลักเกณฑ์ต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นทางด้านวัตถุประสงค์ของการลงโทษก็ดี ไม่ว่าจะพิจารณาทางด้านเนื้อหาแห่งองค์ประกอบก็ดี ทั้งนี้ต้องอยู่ภายใต้หลักแห่งความจำเป็นซึ่งถือเป็นการกระทำผิดที่ร้ายแรงอย่างยิ่ง การกระทำผิดแบบทั่วไปควรแก่การนำมาตรการทางปกครองมาใช้แก่กรณี โดยจะนำมาใช้กับการกระทำความผิดที่เป็นการฝ่าฝืนกฎ ระเบียบ หรือข้อบังคับซึ่งมีลักษณะเป็นแบบแผน (norm) ที่มีผลใช้บังคับเป็นการทั่วไป หรือการฝ่าฝืนคำสั่งทางปกครองและการกระทำความผิดนั้นไม่กระทบต่อความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมอันดีของประชาชน ความผิดที่กำหนดให้มีโทษทางปกครองส่วนใหญ่ จึงเป็นความผิดตามที่กฎหมายกำหนดในเชิงเทคนิค (mala prohibita) มิใช่การกระทำความผิดในตัวเอง (mala in se) ซึ่งมีความชั่วร้ายหรือผู้กระทำความผิดเป็นอาชญากรเช่นเดียวกับลักษณะของการกระทำความผิดที่กำหนดให้มีโทษอาญาแต่อย่างใด