

ปัญหาทางกฎหมายในพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535: ศึกษาความผิดฐานใช้ยานพาหนะ บรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดบนทางหลวง¹

ประดับเพชร โกษะ²

ความก้าวหน้าของสังคม นำมาซึ่งการเปลี่ยนแปลงหลากหลายมิติต่อโลก และปฏิเสธไม่ได้เลยว่าการคมนาคมก็เป็นหนึ่งในความก้าวหน้าลำดับต้น ๆ ของโลก ซึ่งเข้ามาทำให้โลกเปลี่ยนแปลงไปในทิศทางที่ดียิ่งขึ้น โดยมีเครื่องมือสำคัญที่เรียกว่า “การขนส่ง” เข้ามาทำหน้าที่เสมือนเป็นเครื่องมือเชื่อมโยงทุกสรรพสิ่งบนโลกให้เข้าถึงกันนับตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน ด้วยเหตุเพราะการขนส่งเป็นเบื้องหลังของชีวิตมนุษย์ ด้วยการแอบแฝงอยู่ในทุกอย่างก้าวและทุกกิจกรรมของมนุษย์ ไม่ว่าจะเป็นการติดต่อสื่อสาร การเดินทาง การค้าขาย ภาคธุรกิจต่าง ๆ ตลอดจนการอุปโภคบริโภค การขนส่งจึงมีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการดำรงชีวิตของมนุษย์จนมีการขนานนามว่า “การขนส่งเป็นส่วนหนึ่งในชีวิตประจำวันของบุคคล”

ทางหลวงเป็นส่วนประกอบหลักของระบบการคมนาคมทางบก มีความสำคัญอย่างยิ่งในการรองรับการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจ สังคม อุตสาหกรรมของประเทศ ภาครัฐจึงให้ความสำคัญกับทางหลวงเป็นอย่างมาก โดยในปัจจุบันประเทศไทยมีทางหลวงครอบคลุมทั่วทุกพื้นที่ของประเทศด้วยระยะทาง 702,989.176 กิโลเมตร³ ส่งผลให้ทางหลวงมักเป็นตัวเลือกลำดับแรกของประชาชนสำหรับการเดินทางในประเทศเสมอ แต่ในขณะเดียวกันเมื่อสังคมก้าวหน้า อาชญากรรมซึ่งเป็นปรากฏการณ์หนึ่งอันเป็นผลผลิตมาจากสังคมก็จะข้อมตามมาด้วย ทั้งนี้ หากจะพูดถึงอาชญากรรมในการขนส่ง นอกจากความผิดต่อร่างกาย ทรัพย์สิน หรือชีวิตดังปรากฏในรูปแบบอาชญากรรมพื้นฐานแล้วนั้น ในบทความนี้จะกล่าวถึงอาชญากรรมที่เกิดขึ้นบนทางหลวง โดยการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดบนทางหลวง ซึ่งอาจจะไม่เป็นที่รู้จักกันอย่างกว้างขวาง หรือไม่เป็นที่สนใจมากเสียเท่าใดนัก แต่อาชญากรรมประเภทนี้นับเป็นอาชญากรรมที่อยู่เคียงคู่กับทางหลวงเสมอมา และยังมีอาจจะจัดให้ลดลงได้เลย ยิ่งไปกว่านั้นยังสามารถสร้างมูลค่าความเสียหายให้แก่ประเทศชาติเป็นหลักหลายล้านบาทได้อีกประการหนึ่งด้วย

¹บทความนี้เรียบเรียงจากการค้นคว้าอิสระ เรื่อง ปัญหาทางกฎหมายในพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535: ศึกษาความผิดฐานใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดบนทางหลวง โดยมีอาจารย์ที่ปรึกษา คือ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ธีรนิติ เทพสุเมธานนท์ และคณะกรรมการสอบ คือ รองศาสตราจารย์เรืองยศ แสนภักดี และรองศาสตราจารย์จรัส เล็งวิทยา

²นักศึกษابริญญาโท หลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต (ส่วนกลาง) คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง

³สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, “รายงานโครงสร้างพื้นฐานคมนาคม ประจำปี 2564,” กันยายน 2565.

จากการศึกษามาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับความผิดฐานดังกล่าว โดยบัญญัติไว้ในมาตรา 61 วรรคหนึ่ง และมาตรา 73/2 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2549 ทั้งนี้เรียกว่า “ความผิดฐานใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด” และเมื่อเปรียบเทียบกับสถิติการจับกุมผู้กระทำความผิดทำให้พบว่า กฎหมายที่มีผลบังคับใช้อยู่ในปัจจุบันขาดประสิทธิภาพในการบังคับใช้ มีอาชญากรรมผู้กระทำความผิดได้ เนื่องจากในระยะเวลาเพียง 10 เดือน กรมทางหลวงเคยสถิติจับกุมรถบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดมากถึง 3,026 คัน⁴ หรือมีค่าเฉลี่ย 200 - 300 คันต่อเดือน ซึ่งตัวเลขดังกล่าวนับว่าเป็นจำนวนที่มาก และสอดคล้องเป็นเหตุเป็นผลกับมูลค่างบประมาณของรัฐ ซึ่งมาจากภาษีของประชาชนส่วนรวมสำหรับใช้ไปกับการซ่อมแซมบำรุงถนนกว่าสองหมื่นล้านบาท จึงเห็นได้ว่ากฎหมายในเรื่องนี้มีปัญหาที่จะต้องเร่งแก้ไข เพื่อประโยชน์มูลค่ามหาศาลของประชาชน สังคม และประเทศชาติในหลากหลายด้านจากปัญหาดังกล่าวซึ่งเป็นต้นเหตุ โดยมีประเด็นปัญหาทางกฎหมาย 3 ประการ ได้แก่ ปัญหาการกำหนดโทษปรับสำหรับผู้ใช้นยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด, ปัญหาการกำหนดความรับผิดชอบของบุคคลในความผิดฐานใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดบนทางหลวง และปัญหาการปรับรถบรรทุก กรณีใช้เป็นยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดบนทางหลวง โดยสรุปเป็นสาระสำคัญได้ดังจะกล่าวต่อไปนี้

ปัญหาที่หนึ่ง ปัญหาการกำหนดโทษปรับสำหรับผู้ใช้นยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดบนทางหลวง โดยกฎหมายบัญญัติว่า “เพื่อรักษาทางหลวง ผู้อำนวยการทางหลวงมีอำนาจประกาศในราชกิจจานุเบกษาห้ามใช้นยานพาหนะบนทางหลวงโดยที่ยานพาหนะนั้นมีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุกหรือน้ำหนักลงเพลาเกินกว่าที่กำหนด หรือโดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหาย” และมาตรา 73/2 ที่กำหนดบทลงโทษสำหรับผู้ฝ่าฝืนดังกล่าวว่า “ผู้ใดฝ่าฝืนประกาศของผู้อำนวยการทางหลวงตามมาตรา 61 วรรคหนึ่ง ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ”

ประเด็นที่ต้องพิจารณาตามบทบัญญัติดังกล่าวคือ บทกำหนดโทษปรับสำหรับความผิดดังกล่าว โดยกฎหมายให้ลงแก่ผู้กระทำความผิดฐานใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดได้ไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท ซึ่งเป็นการกำหนดโทษปรับในรูปแบบอัตราที่ตายตัว เป็นการให้ดุลพินิจศาลในการกำหนดโทษที่จะใช้ลงแก่ผู้กระทำความผิดรายคนไป จากการศึกษพบว่าสัดส่วนระหว่างอัตราโทษปรับในความผิดดังกล่าวมีมูลค่าที่น้อยเมื่อเปรียบเทียบกับความเสียหาย ซึ่งแม้ว่าความเสียหายจากการกระทำ

⁴กรมทางหลวง, กรมทางหลวงเคยสถิติจับกุมรถบรรทุกน้ำหนักเกินกว่า 3,000 คัน วอนผู้ประกอบการขนส่งบรรทุกน้ำหนักตามที่กฎหมายกำหนด [Online], Available URL: <https://web.facebook.com/departementofhighway>, 2022 (สิงหาคม, 9).

⁵สำนักงานประมาณของรัฐสภา สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร, “แนวทางการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของประเทศ,” กันยายน 2562.

ความผิดฐานดังกล่าว จะมีได้เกิดผลในทันทีก็ตาม แต่ความเสียหายย่อมเกิดทุกครั้งที่มีการใช้งานทางหลวงอย่างสม่ำเสมอ ทั้งนี้หากเปรียบเทียบสัดส่วนของมูลค่าความเสียหายในการซ่อมแซมบำรุงทางหลวงของภาครัฐ ซึ่งเป็นจำนวนมากกว่าสองหมื่นล้านบาทต่อสัดส่วนของโทสปริบอันจะถูกลงโทษได้ ซึ่งเป็นจำนวนไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท จะได้อัตราส่วนเป็นตัวเลขดังนี้ 20,000,000,000: 10,000 บาท หรือ 20,000: 0.01 ล้านบาท เห็นได้ว่าสัดส่วนของขนาดบทลงโทษนั้นแตกต่างกับมูลค่าความเสียหายอย่างสิ้นเชิง การลงโทษในปัจจุบันเสมือนเป็นการผลักภาระให้ภาครัฐต้องรับผิดชอบแต่เพียงลำพัง ซึ่งก็กล่าวได้ว่าประชาชนส่วนรวมต้องเข้าร่วมรับผิดชอบในผลแห่งการกระทำของบุคคลส่วนน้อยผู้เห็นแก่ประโยชน์ส่วนตน โดยการทิ้งภาระที่สร้างไว้เป็นจำนวนมหาศาลผลักให้สังคมส่วนรวมต้องร่วมรับผิดชอบ ย่อมนำมาซึ่งความสูญเสียในการนำงบประมาณส่วนนี้ไปใช้บริหารประเทศในส่วนที่ควรได้รับและขาดประโยชน์จากการดังกล่าวอีกจำนวนมหาศาล

นอกจากนี้ยังพบว่ากฎหมายในปัจจุบันไม่มีหลักเกณฑ์ที่ชัดเจนบัญญัติไว้เป็นลายลักษณ์อักษรในเรื่องการกำหนดโทษของผู้กระทำความผิด เนื่องด้วยจากการศึกษาพบว่า ศาลใช้ดุลพินิจในการกำหนดโทษที่แตกต่างกัน แม้ว่าจะเป็นการบรรเทาโทษหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดในส่วนต่างที่เท่ากัน หรือมากกว่าแต่กลับลงโทษปรับที่เท่ากัน หรือต่างกันอย่างไรไม่มีหลักเกณฑ์ที่ชัดเจนแน่นอน ซึ่งผู้กระทำความผิดมีโอกาสประเมินได้เลยว่าตนจะได้รับโทษเพียงใดแน่ชัด ทำให้เกิดความไม่เสมอภาคในการลงโทษแก่ผู้กระทำผิด จึงมีประเด็นที่ควรทำการศึกษาว่า ควรแก้ไขเพิ่มเติมในส่วนของการกำหนดโทษปรับในรูปแบบอัตราก้าวหน้าหรือไม่

ปัญหาที่สอง คือ ปัญหาการกำหนดความรับผิดชอบของบุคคลในความผิดฐานใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดบนทางหลวง ด้วยในกฎหมายว่าด้วยทางหลวงบัญญัติว่า “ผู้ใดฝ่าฝืนใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด” สะท้อนให้เห็นว่า กฎหมายมุ่งเอาผิดแก่ผู้ขับยานพาหนะ มิได้มีการขยายขอบเขตความรับผิดชอบไปยังผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในการกระทำความผิด โดยการรู้เห็นเป็นใจแห่งการกระทำความผิดนั้นด้วย ซึ่งอาจจะเป็นรูปแบบการแบ่งประโยชน์ซึ่งกันและกัน หรือดำเนินการให้มีการบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด หรืออาจอยู่ในลักษณะการไม่เอาใจใส่ ละเลยต่อกำกับดูแลจนก่อให้เกิดการบรรทุกน้ำหนักเกินกีด และด้วยว่าการกระทำความผิดฐานนี้มีแนวโน้มสูงที่ความผิดที่เกิดขึ้นจะมีได้กระทำโดยลำพังแต่เพียงผู้เดียว ทั้งนี้ไม่ว่าจะเป็นความสัมพันธ์ในรูปแบบนายจ้างลูกจ้าง ผู้ประกอบการขนส่ง ผู้ว่าจ้างขนส่งสินค้า หรือในลักษณะเป็นเจ้าของรถบรรทุกก็ตาม และจากรูปแบบความสัมพันธ์ต่าง ๆ ที่กล่าวมาข้างต้นนั้นย่อมอาจเข้าลักษณะเป็นการกระทำความผิดตั้งแต่ 2 คนขึ้นไป อันมีผลให้ต้องรับผิดชอบในผลแห่งการกระทำความผิดนั้นร่วมกันตามกฎหมายอาญาได้ อย่างไรก็ตาม เมื่อในกฎหมายว่าด้วยทางหลวงมิได้มีการบัญญัติความรับผิดชอบสำหรับบุคคลดังกล่าวไว้เป็นการเฉพาะ จึงมีสามารถนำตัวบุคคลเหล่านั้นมารับผิดได้ และแม้ว่าจะมีบทบัญญัติตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 17 ประกอบกับมาตรา 84 ให้นำมาใช้บังคับเพื่อขยายขอบเขตความรับผิดชอบโดยอนุโลมสำหรับความผิดนี้ก็ตาม แต่ในทางปฏิบัตินั้นก็มิสามารถจะนำเอาบุคคลเหล่านั้นมาร่วมรับผิดชอบด้วยได้ เนื่องจากความผิดฐานใช้ยานพาหนะที่บรรทุก

น้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดบนทางหลวงมีอัตราโทษต่ำ กล่าวคือ ระวังโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน ทำให้ระยะเวลาควบคุมตัวผู้ต้องหาสั้น ซึ่งเป็นไปตามมาตรา 87 แห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา ความว่า “ห้ามมิให้ควบคุมผู้ถูกจับไว้เกินกว่าจำเป็นตามพฤติการณ์แห่งคดี ในกรณีความผิดอาญาที่ได้กระทำลงมีอัตราโทษจำคุกอย่างสูงไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่เกินห้าร้อยบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ ศาลมีอำนาจสั่งขังได้ครั้งเดียว มีกำหนดไม่เกินเจ็ดวัน” จึงส่งผลต่อการดำเนินคดีทำให้ไม่สามารถสอบสวนหรือซักทอเอาผิดแก่บุคคลดังกล่าวเหล่านั้นได้ ด้วยเหตุแห่งข้อจำกัดในทางปฏิบัติด้านระยะเวลาในการสอบสวนและควบคุมตัวผู้ต้องหา ซึ่งแม้จะไม่ได้เป็นต้นเหตุโดยตรง แต่ก็ไม่สามารถปฏิเสธได้ว่าเป็นส่วนหนึ่งในการทำให้เกิดการกระทำความผิดซ้ำ หรือเกิดการกระทำความผิดฐานนี้ขึ้นอีกเรื่อย ๆ เพียงแค่เปลี่ยนคนขับรถบรรทุก หรืออาจกล่าวได้ว่าบุคคลผู้เป็นต้นเหตุแห่งการกระทำความผิดแท้จริงมิได้ถูกบัญญัติให้ต้องรับผิดชอบ จึงเห็นควรศึกษาว่า ควรมีบทบัญญัติเพิ่มเติมในพระราชบัญญัติทางหลวงให้ผู้ใช้ จ้าง วาน ตลอดจนผู้ประกอบการ ได้รับโทษเสมือนตัวการไว้เป็นการเฉพาะหรือไม่

และปัญหาประการสุดท้าย คือ ปัญหาการรับรถบรรทุก กรณีใช้เป็นยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด โดยรถบรรทุกคันก่อเหตุถือเป็นวัตถุแห่งความผิดอันมีอาจแยกจากความผิดได้ ซึ่งกล่าวได้ว่า หากไม่มีรถบรรทุก ความผิดก็มิอาจบังเกิดขึ้นได้ จากการศึกษาพบว่า กฎหมายว่าด้วยทางหลวงมิได้มีการบัญญัติให้มีการรับทรัพย์สินไว้เป็นการเฉพาะในพระราชบัญญัติแต่อย่างใด แต่อย่างไรก็ตามเมื่อรถบรรทุกเป็นทรัพย์สินที่ใช้ในการกระทำความผิด ศาลจึงมีอำนาจใช้ดุลพินิจในการรับรถบรรทุกได้ตามประมวลกฎหมายอาญามาตรา 17 ประกอบกับมาตรา 33 (1) ถึงกระนั้นก็ดี แม้จะมีบทบัญญัติมาตรา 33 (1) ให้อำนาจศาลใช้ดุลพินิจสั่งรับได้เมื่อเห็นสมควร แต่ทั้งนี้จะต้องผ่านการใช้ดุลพินิจของพนักงานอัยการด้วยเช่นเดียวกัน เนื่องจากการรับทรัพย์สินตามมาตรา 33 (1) มีหลักเกณฑ์ประการสำคัญคือ ต้องมีคำขอท้ายฟ้องให้รับทรัพย์สินด้วย ดังนั้นเห็นได้ว่า หากพนักงานอัยการไม่มีคำขอให้รับรถบรรทุก ศาลก็มิอาจใช้อำนาจรับรถบรรทุกคันก่อเหตุได้ และในทางเดียวกันหากพนักงานอัยการเห็นสมควรรับรถบรรทุก โดยมิคำขอท้ายฟ้องให้รับรถบรรทุกคันก่อเหตุ แต่ศาลอาจใช้ดุลพินิจสั่งคืนรถบรรทุกก็ย่อมได้ โดยไม่มีข้อยกเว้นแต่ประการใด และไม่ว่ารถบรรทุกคันนั้นจะมีการบรรทุกน้ำหนักมากเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดจำนวนมากเท่าใดก็ตาม เนื่องจากการให้อำนาจศาลใช้ดุลพินิจตามเห็นสมควร มิใช่บังคับคับเค็ดขาดอย่างเช่น มาตรา 32 จึงพบว่าในทางปฏิบัติรถบรรทุกที่ถูกจับจริงมีจำนวนที่น้อยคั่นมากเมื่อเทียบกับสถิติการจับกุม โดยมีการคืนรถบรรทุกในทุกชั้นกระบวนการดำเนินคดี ไม่ว่าจะเป็นชั้นเจ้าพนักงานทางหลวง เจ้าพนักงานตำรวจ พนักงานอัยการ ตลอดจนชั้นศาล ด้วยเหตุแห่งการอ้างว่าตนเป็นเจ้าของที่แท้จริงและมิได้รู้เห็นเป็นใจด้วยกับผู้กระทำความผิด อันเป็นข้อยกเว้นตามมาตรา 33 วรรคท้าย ทำให้รถบรรทุกซึ่งเป็นวัตถุแห่งความผิดกลับคืนสู่เจ้าของที่แท้จริงอีกครั้ง และอาจนำมาซึ่งการนำกลับมาใช้เพื่อการกระทำความผิดครั้งใหม่อีกเรื่อย ๆ ทั้งนี้เป็นผลมาจากกฎหมายมิได้มีบทบัญญัติไว้เป็นการเฉพาะ จึงเป็นเหตุแห่งการแสวงหาช่องว่างของกฎหมายเพื่อใช้ในการกระทำความผิด ไม่ว่าจะเป็นผู้กระทำความผิดที่ดี และรวมถึงผู้บังคับใช้กฎหมาย

โดยการอาศัยช่องว่างกฎหมายหาโอกาสทุจริตประทุมิชอบอีกประการหนึ่งด้วย ดังนั้นจึงเห็นสมควรศึกษาเพิ่มเติมว่าควรบัญญัติให้มีการบริบอบรรทุกที่ใช้กระทำความผิดในฐานะใช้ยานพาหนะที่บรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดบนทางหลวงในทุกกรณีหรือไม่

ด้วยเหตุที่กล่าวมาข้างต้น ผู้ศึกษาจึงได้ทำการศึกษาค้นคว้าจนพบแนวทางแก้ไขปัญหาดังกล่าวในกฎหมายในความผิดฐานใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดบนทางหลวง ตามมาตรา 61 วรรคหนึ่ง และมาตรา 73/2 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2549 โดยมีข้อเสนอแนะดังจะกล่าวต่อไปนี้

1. ปัญหาการกำหนดโทษปรับ สำหรับผู้ใช้นยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดบนทางหลวง

1.1 ผู้ศึกษาเห็นควรให้มีการแก้ไข โดยการเพิ่มอัตราโทษปรับให้สูงขึ้นสำหรับความผิดฐานนี้ ซึ่งโทษปรับจะสูงขึ้นตามความเสี่ยงอันจะก่อให้เกิดความเสียหาย ทั้งนี้ความเสี่ยงดังกล่าวแบ่งออกเป็น 3 ชั้น พิจารณาจากความผิด ตามน้ำหนักบรรทุกที่เกินกว่ากฎหมายกำหนด ได้แก่ ความเสี่ยงกรณีฝ่าฝืนเล็กน้อย, ความเสี่ยงกรณีฝ่าฝืนมาก และความเสี่ยงกรณีฝ่าฝืนขั้นรุนแรง ผู้ศึกษาจึงเสนอให้ยกเลิกความในมาตรา 73/2 ในส่วนความผิดฐานใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดบนทางหลวง และบัญญัติมาตรา 73/4 เพิ่มเข้ามาเพื่อใช้สำหรับความผิดฐานนี้เป็นการเฉพาะ โดยสรุปเป็นดังนี้

1.1.1 ยกเลิกมาตรา 73/2 เดิม โดยใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา 73/2 ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 59 วรรคหนึ่ง หรือประกาศของเจ้าพนักงานซึ่งผู้อำนวยการทางหลวงแต่งตั้งให้ควบคุมทางหลวงตามมาตรา 61 วรรคสาม ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ”

1.1.2 ให้บัญญัติความต่อไปนี้เป็นมาตรา 73/4 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535

“มาตรา 73/4 ผู้ใดฝ่าฝืนประกาศของผู้อำนวยการทางหลวงตามมาตรา 61 วรรคหนึ่ง ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือระวางโทษปรับดังนี้

- (1) สำหรับความเสี่ยง กรณีฝ่าฝืนเล็กน้อย ปรับไม่เกิน 5,500 บาท
- (2) สำหรับความเสี่ยง กรณีฝ่าฝืนขั้นสูง ปรับไม่เกิน 8,800 บาท
- (3) สำหรับความเสี่ยง กรณีฝ่าฝืนขั้นรุนแรง ปรับไม่เกิน 17,600 บาท”

2. ปัญหาการกำหนดความรับผิดชอบบุคคลในความผิดฐานใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดบนทางหลวง ตามมาตรา 61 วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535

2.1 ผู้ศึกษาขอเสนอให้แก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 จากเดิมที่มีได้มีบทบัญญัติขยายความรับผิดชอบไปยังผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในความผิดฐานนี้ทั้งหมดให้ได้รับการลงโทษ โดยให้เพิ่มบทบัญญัติดังกล่าว เป็นความในมาตรา 73/5 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535

“มาตรา 73/5 ผู้สนับสนุน และผู้ได้รับผลประโยชน์จากความผิดตามพระราชบัญญัติฉบับนี้ ต้องระวางโทษเช่นเดียวกับตัวการ”

3. ปัญหาการรับรถบรรทุก กรณีใช้เป็นยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด บนทางหลวง

3.1 ผู้ศึกษาขอเสนอให้มีการบัญญัติเพิ่มเติมมาตรการรับรถบรรทุกไว้เป็นการเฉพาะในพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 ซึ่งเดิมมิได้มีการบัญญัติความดังกล่าวไว้ โดยผู้ศึกษาเสนอให้มีการรับเฉพาะในกรณีบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดสำหรับความเสี่ยงในกรณีฝ่าฝืนขั้นรุนแรงเท่านั้น เพื่อให้ได้สัดส่วนเหมาะสมกับการกระทำความผิด มูลค่าความเสียหาย และเพื่อวัตถุประสงค์แห่งการลงโทษที่แท้จริงในการข่มขู่ยับยั้งผู้กระทำความผิด ฉะนั้นผู้ศึกษาจึงขอเสนอให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา 73/4 วรรคท้าย แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง ความว่า “สำหรับความเสี่ยง กรณีฝ่าฝืนขั้นรุนแรง ให้ศาลริบทรัพย์ที่ใช้การกระทำความผิดเสียทั้งสิ้น”

เอกสารอ้างอิง

กรมทางหลวง. กรมทางหลวงเผยสถิติจับกุมรถบรรทุกน้ำหนักเกินกว่า 3,000 คัน วอนผู้ประกอบการขนส่งบรรทุกน้ำหนักตามที่กฎหมายกำหนด [Online]. Available URL: <https://web.facebook.com/departmentofhighway>, 2022 (สิงหาคม, 9).

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร. “รายงานโครงสร้างพื้นฐานคมนาคม ประจำปี 2564.” กันยายน 2565.

สำนักงานประมาณของรัฐบาล สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร. “แนวทางการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของประเทศ.” กันยายน 2562.