

ปัญหาการบังคับใช้กฎหมายในการตั้งจุดตรวจบนทางหลวง

ตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535

ศึกษากรณี การดำเนินการทางกฎหมายกับยานพาหนะบรรทุกเกินน้ำหนัก

Problem of Law Enforcement on Setting up Checkpoint On Highway under The Highway Act B.E. 2535 : Study on Legal Action against Overloaded Vehicles

สุธิมา ล้วนวิริยะกุล* สุรีย์ฉาย พลวัน* คมสัน สุขมาก*

Suthima Luanwiriyakul* Sureechay pollawan* Sureechay pollawan*

มหาวิทยาลัยศรีปทุม*

Sriprathum university*

บทคัดย่อ

พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 มีประเด็นปัญหาในการตั้งด่านจุดตรวจของเจ้าพนักงานตำรวจสามารถกระทำหรือไม่เนื่องจากมีประชาชนบางส่วนนั้นไม่เข้าใจในการปฏิบัติหน้าที่แต่การกระทำดังกล่าวนั้นเพื่อที่จะดำเนินการจับยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินที่ฝ่าฝืนกฎหมายหรือผู้กระทำความผิดต่างๆ รวมทั้งลงโทษการริบทรัพย์ของกลางซึ่งปัญหาประเด็นนี้คือการใช้ดุลพินิจในการริบทรัพย์ที่รถบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่กฎหมายได้กำหนดไว้ การที่จะสั่งริบหรือไม่ริบของกลางไม่มีรายละเอียดเกี่ยวกับการพิจารณาถึงการใช้อดุลพินิจ ส่งผลให้เกิดปัญหาการอำนวยความสะดวกที่ล่าช้าและอาจจะเกิดปัญหากรณีทุจริตคอร์รัปชันได้

จากการศึกษาพบว่าปัญหาการตั้งจุดตรวจ การจับยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินรวมทั้งการริบทรัพย์สินที่ใช้ในการกระทำความผิดดังกล่าวตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 จะเห็นได้ว่ายังไม่ได้มีการบัญญัติในส่วนของอัตราโทษที่เหมาะสมหรือได้สัดส่วนในการกระทำความผิด อีกทั้งโทษปรับยังไม่มีความรุนแรงพอที่ข่มขู่ยับยั้งผู้กระทำความผิด ผู้ศึกษาจึงทำการศึกษาเปรียบเทียบกฎหมายประเทศสหรัฐอเมริกา, เครือรัฐออสเตรเลีย, สหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี นั้นพบว่ามีความบัญญัติที่ชัดเจนสมควรนำมาใช้เป็นแนวทางการปรับปรุงกฎหมายของประเทศไทยได้

ข้อเสนอแนะของการวิจัยจึงเสนอให้การตั้งด่านจุดตรวจบนทางหลวงของเจ้าหน้าที่ตำรวจตามพระราชบัญญัติทางหลวงพ.ศ.2535 ควรที่จะเพิ่มเติมข้อความในวรรคท้ายของมาตรา 38 พระราชบัญญัติทางหลวงพ.ศ. 2535 โดยไม่ทำให้บังคับแก่เจ้าหน้าที่ตำรวจเพื่อเกิดความชัดเจนตามบทบัญญัติของกฎหมาย ส่วนประเด็นปัญหาการควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ ผู้วิจัยเสนอให้ปรับแก้ไขอัตราโทษเพราะยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดได้สร้างความเสียหายส่งผลให้ถนนเกิดการชำรุดเสียหายนำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุและประเด็นปัญหาในการบริพัตรของกลางควรที่จะบัญญัติเกี่ยวกับบริพัตรในคดียานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินไว้โดยเฉพาะในพระราชบัญญัติทางหลวงพ.ศ.2535 เพื่อมีประสิทธิภาพและเกิดประโยชน์ต่อทางราชการและประชาชนโดยส่วนรวมมากที่สุด

คำสำคัญ: ทางหลวง, ด่าน

Abstract

A problematic issue in the Highway Act B.E. 2535 is questionable whether setting up checkpoint by any police officials can be done or not. Some groups of people do not understand their actions even though they perform duties to enforce the law by arresting driver of the overloaded vehicle against the law and other offenders including confiscating property in dispute. In this regard, although the police officials had the discretion to impound the overloaded vehicle in case of unlawful excessive loading, none of the definite statutes on the exercise of such discretion was provided. As a result, actions to ensure justice had delayed and corruption probably had taken place.

As for the problem of setting up checkpoint on highway, arresting driver of overloaded vehicle and confiscating vehicle used in committing the offense pursuant to the Highway Act B.E. 2535, the study found that existing contents of the law did not provide appropriate penalty or proportion of offending especially fine penalty being not so severe that deter or made the driver scared. The study including a comparative study on laws of United States of America, Commonwealth of Australia and the Federal Republic of Germany found these countries' laws were quite definite and suitable to be a blueprint for further revision of Thai law.

The study suggests, on the issue of setting up a checkpoint on the highway by the police officials, adding a statement of being neither applied to the police officials at the end of the last paragraph of Section 38 of the Highway Act B.E. 2535 to be definite provision. As to control of vehicle's loading and weigh, such law's penalty in case of overloaded vehicle should be revised to be more severe since it causes huge damage to highway and road and frequent road accident. Lastly, on the issue of confiscation of property in dispute, the Highway Act B.E. 253 should contain a specific and definite provision of confiscation of overloaded vehicle for the affectivity of law and protection of public interests.

Keywords: Highway, checkpoint

บทนำ

ความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีนั้นได้ส่งผลกระทบต่อทุกภาคส่วน มีสำคัญต่อการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ของรัฐในปัจจุบันอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ทั้งทางตรงและทางอ้อม ดังเช่น กรณีที่ปรากฏในสื่อสังคมออนไลน์ที่มีประชาชนได้เข้าไปทักท้วงการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจในการตั้งด่านตรวจจุดตรวจ หรือจุดสกัดบนทางหลวง เป็นการกระทำที่มิชอบด้วยกฎหมายเป็นการฝ่าฝืนต่อพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 หรือไม่จะเห็นได้ว่าการตั้งด่านจุดตรวจของเจ้าพนักงานตำรวจมีอำนาจหน้าที่ในการจับกุมผู้กระทำความผิดมาดำเนินคดีตามกฎหมายโดยอาศัยอำนาจหน้าที่ทางปกครองและยุติธรรมทางอาญาตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา ฉะนั้นการตั้งด่านจุดตรวจบนทางหลวงนั้นเพื่อที่จะดำเนินการจับกุมผู้กระทำความผิดนั้นชอบด้วยกฎหมายโดยเฉพาะกรณีที่ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินว่าที่กฎหมายกำหนดทำให้โครงสร้างของถนนเกิดความเสียหายประชาชนที่ใช้เส้นทางดังกล่าวอาจเกิดอุบัติเหตุบนทางถนนได้ง่ายซึ่งทำให้เกิดการสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สิน อีกทั้งในส่วนของอัตราโทษกรณีที่ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินยังมีอัตราโทษที่ยังไม่ได้สัดส่วนเมื่อเทียบกับผลเสียที่เกิดขึ้นเพื่อให้สอดคล้องตามหลักทฤษฎีทดแทนเป็นการข่มขู่และยับยั้งผู้กระทำความผิดอีกทั้ง เมื่อมีการจับยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินจะต้องมีเรื่องริบทรัพย์กลางที่ใช้ในการกระทำความผิดคือยานพาหนะที่ใช้ในการกระทำความผิดเป็นใช้ดุลพินิจของพนักงานอัยการในการสั่งริบหรือไม่นั้นยังไม่มีหลักเกณฑ์ที่แน่นอนหรือความเป็นธรรมที่มากพอแก่ผู้กระทำความผิดแต่ละรายย่อมรับโทษไม่เท่าเทียมกันบางรายริบทรัพย์ส่วนบางรายที่ได้กระทำผิดมากกว่า

แต่ไม่ได้โดนโทษริบทรัพย์ ดังนั้น ควรจะกำหนดให้โทษการริบทรัพย์ในกรณีดังกล่าวบัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติทางหลวง เพื่อที่จะได้เป็นบรรทัดฐานเดียวกันในการลงโทษและป้องกันไม่ให้เกิดการกระทำความผิดอีกหรือทำให้โอกาสที่จะกระทำความผิดหมดไป

วัตถุประสงค์

1. เพื่อศึกษามาตรการทางกฎหมายตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 และประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา
2. เพื่อศึกษาปัญหาข้อจำกัดในการบังคับใช้กฎหมายตั้งจุดตรวจบนทางหลวง กรณีการควบคุมยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินและการริบทรัพย์สินยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535
3. เพื่อศึกษาแนวทางการแก้ไขปัญหारेื่องการตั้งจุดตรวจบนทางหลวง ในกรณีการควบคุมน้ำหนักเกินและการริบทรัพย์ในกรณีที่บรรทุกน้ำหนักเกินในประเทศไทยอย่างเหมาะสม

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยในครั้งนี้ทำการศึกษาเกี่ยวกับพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 พร้อมกับกฎหมายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยการรวบรวมข้อมูลและวิเคราะห์บทบัญญัติของกฎหมายต่างๆ ศึกษาหาความรู้จากวิจัยเชิงเอกสาร (Documentary research) ทางวิชาการ ตลอดจนวิทยานิพนธ์ที่เกี่ยวข้อง เอกสารทางด้านวิชาการ วารสาร บทความ คำพิพากษาศาลฎีกา ด้วยบทกฎหมายของประเทศไทยรวมทั้งกฎหมายต่างประเทศ ตลอดจนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ (electronic data) จากเว็บไซต์ต่างๆ เพื่อประกอบการศึกษา

สรุปผลการศึกษา

1. ประเด็นปัญหาเกี่ยวกับการตั้งจุดตรวจบนทางหลวงของเจ้าหน้าที่ตำรวจ

การตั้งจุดตรวจของเจ้าพนักงานตำรวจเพื่อการตรวจค้นจับผู้กระทำความผิดกฎหมายเพื่อป้องกันปราบปรามอาชญากรรมรักษาความสงบเรียบร้อยความปลอดภัยของประชาชนและความมั่นคงของราชอาณาจักร ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาและพระราชบัญญัติตำรวจแห่งชาติ พ.ศ. 2547 ย่อมถือได้ว่าเป็นการปฏิบัติตามอำนาจและหน้าที่ในทางปกครองและยุติธรรมทางอาญาตามบทบัญญัติของกฎหมายไม่ได้เป็นการกระทำที่ปราศจากอำนาจและหน้าที่แต่อย่างใด

การตั้งจุดตรวจบนทางหลวงของเจ้าหน้าที่ตำรวจซึ่งเป็นการใช้อำนาจทางปกครองและยุติธรรมทางอาญานั้นไม่ขัดต่อพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 ดังนั้นจึงตีความได้ว่าคำว่า “ผู้ใด” ตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 มาตรา 38 นั้นหมายถึงประชาชนทั่วไปไม่อาจตีความรวมถึงเจ้าหน้าที่ตำรวจผู้ปฏิบัติตามอำนาจหน้าที่ตามกฎหมายบัญญัติไว้เป็นการเฉพาะอย่างไว้ก็ตามการปฏิบัติหน้าที่ตามอำนาจหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจในการตั้งจุดตรวจบนทางหลวงนั้นจะต้องคำนึงถึงหลักความได้สัดส่วนซึ่งเป็นหลักการสำคัญในการใช้กฎหมายมหาชนประกอบด้วย โดยการตั้งจุดตรวจบนทางหลวงนั้นจะต้องกระทำเพื่อให้บรรลุผลวัตถุประสงค์ในการป้องกันปราบปรามอาชญากรรมและการแสวงหาข้อเท็จจริงและหลักฐานซึ่งได้ปฏิบัติไปตามอำนาจหน้าที่เพื่อรักษาความสงบเรียบร้อยของประชาชนจะต้องกระทำด้วยความเหมาะสมและตามสมควรไม่เป็นการสร้างภาระให้แก่ประชาชนจนเกินควรหากเจ้าหน้าที่ตำรวจได้ปฏิบัติตามหลักการดังกล่าวแล้วย่อมถือได้ว่าเป็นการดำเนินการตามเจตนารมณ์ของประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาและพระราชบัญญัติตำรวจแห่งชาติ พ.ศ. 2547

2. การลงโทษกรณียานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 และที่แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2549 มาตรา 73/2 ได้กำหนดตรวจหาโทษปรับทางอาญาและแพ่ง คือ จำคุก 6 เดือน หรือปรับไม่เกิน 10,000 หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรการลงโทษสำหรับยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดบนทางหลวงเมื่อเปรียบเทียบการบังคับใช้กฎหมายของประเทศสหรัฐอเมริกาซึ่งได้กำหนดเกณฑ์อัตราค่าปรับโดยพิจารณาจากอัตราน้ำหนักที่มีการบรรทุกเกินกว่าเกณฑ์ที่กำหนดว่า มีจำนวนเท่าใดประกอบกับลักษณะการกระทำความผิดของบุคคลว่ามีความร้ายแรงมากน้อยเพียง รวมถึงวิธีการกำหนดอัตราค่าปรับไปจนถึงการจัดสรรเงินค่าปรับกรณีที่มีการฝ่าฝืนใช้ยานพาหนะที่บรรทุกน้ำหนักเกินอัตราเข้ากองทุนทางหลวงไว้อย่างชัดเจนในขณะเดียวกันบทบัญญัติกฎหมายตามมาตรา 73/2 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 และที่แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2549 สำหรับการฝ่าฝืนเป็นเงินอัตราไม่เกิน 10,000 บาท เป็นเงินจำนวนไม่สูงมากหากพิจารณาเปรียบเทียบมูลค่าความเสียหายที่รัฐต้องรับผิดชอบบำรุงรักษาทางหลวงที่เสียหายนั้น อีกทั้งค่าปรับตามมาตรา 73/2 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 และที่แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2549 มีลักษณะเป็นการกำหนดค่าปรับตามเพดานขั้นสูง ทำให้ศาลที่พิจารณาคดีสามารถใช้ดุลพินิจกำหนดค่าปรับต่ำกว่าที่กฎหมายกำหนดได้ แต่ห้ามมิให้เกินกว่าที่กฎหมายกำหนดและยังไม่สอดคล้องกับมูลค่าความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ทางหลวง เนื่องจากการกำหนดอัตราค่าปรับอย่างสูงไว้ในจำนวนคงที่ในรูปแบบค่าปรับตายตัว (fixed rate fine) โดยไม่ได้คำนึงถึงสถานการณ์หรือข้อเท็จจริงที่เปลี่ยนแปลงไป เช่น อัตราค่าเงิน หรือ สภาพปัญหาการกระทำความผิดทำให้เกิดความลักลั่นกันของกฎหมายเป็นเหตุให้ความผิดบางฐานมีอัตราโทษปรับน้อยกว่าผลความร้ายแรงของการกระทำความผิดที่เกิดขึ้น

3. ประเด็นปัญหาการริบทรัพย์ ตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535

การริบทรัพย์เป็นโทษอย่างหนึ่งตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 32 เป็นทรัพย์สินที่ทำหรือมีไว้เป็นความผิดในตัวเอง แม้ทรัพย์สินนั้นจะไม่ใช้ของจำเลยก็ตาม ศาลเป็นผู้มีอำนาจใช้ดุลพินิจจะริบหรือไม่ริบก็ได้ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 33 (1) ทรัพย์สินซึ่งบุคคลได้ใช้การกระทำความผิดและพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 มาตรา 61, 73

การใช้ดุลพินิจในการริบทรัพย์เป็นการลงโทษผู้กระทำความผิดจะต้องอยู่ในหลักนิติธรรมและมนุษยธรรมเพื่อประโยชน์สุขของประชาชน แต่ต้องคำนึงถึงวัตถุประสงค์ของการลงโทษเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการกระทำความผิดขึ้นอีกและเพื่อหาทางแก้ไขตัวผู้กระทำความผิด การลงโทษผู้กระทำความผิดจะต้องคำนึงถึงผลของการกระทำความผิดโดยจะต้องมีสัดส่วนอย่างเหมาะสมระหว่างโทษกับการกระทำอันเป็นความผิด โทษจะต้องพิจารณาถึงผลของการกระทำความผิด เช่น ผลกระทบกระเทือนต่อผู้เสียหาย สังคม ศาสนา หรือรัฐมากเพียงใด

ปัญหาในการริบทรัพย์ของกลางคือการใช้ดุลพินิจในการริบของกลางพนักงานอัยการกรณีที่รถบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่กฎหมายได้กำหนดไว้การที่จะสั่งริบหรือไม่ริบของกลางนั้นเป็นดุลพินิจไม่มีรายละเอียดเกี่ยวกับการพิจารณาถึงการใช้ดุลพินิจดังกล่าว เช่น ระยะเวลาการสั่งคดี เป็นต้น ส่งผลให้เกิดปัญหาการอำนวยความสะดวกที่ล่าช้าและอาจจะเกิดปัญหากรณีทุจริตคอร์รัปชันได้

ดังนั้นการใช้ดุลพินิจของการริบทรัพย์กรณีที่ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินนั้นยังไม่มีหลักเกณฑ์ที่แน่นอนหรือความเป็นธรรมที่มากพอแก่ผู้กระทำความผิดแต่ละรายย่อมรับโทษไม่เท่าเทียมกันบางรายริบทรัพย์ส่วนบางรายที่ได้กระทำความผิดมากกว่าแต่ไม่ได้โดนโทษริบทรัพย์ ดังนั้นควรจะกำหนดให้โทษการ

ริบทรัพย์ในกรณีดังกล่าวบัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติทางหลวงเพิ่มเติมมาตรา 73/4 เพื่อที่จะได้เป็นบรรทัดฐานเดียวกันในการลงโทษและสอดคล้องตามหลักทฤษฎีทดแทนเป็นการข่มขู่และยับยั้งผู้กระทำความผิดอีกทั้งป้องกันไม่ให้เกิดการกระทำความผิดอีกหรือทำให้โอกาสที่จะกระทำความผิดหมดไป

อภิปรายผลการศึกษา

จากการศึกษากฎหมายของสหรัฐอเมริกาเป็นการพัฒนาการคมนาคมขนส่งทางหลวงของประเทศโดยระบบการเชื่อมโยงกันระหว่างมลรัฐจึงทำให้ระบบทางหลวงของสหรัฐอเมริกาถือเป็นปัจจัยสำคัญในการเสริมสร้างประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าของผู้ประกอบการให้สามารถประสานความร่วมมือทางการค้าระหว่างกันสะดวกมากขึ้น ซึ่งรูปแบบการปกครองโดยรัฐบาลกลางกระจายอำนาจปกครองให้มลรัฐทำให้ระบบทางหลวงของประเทศสหรัฐอเมริกาแบ่งแยกตามหน้าที่ความรับผิดชอบ ได้แก่ ระบบทางหลวงระหว่างรัฐ (Interstate System) และระบบทางหลวงมลรัฐ (The International Highway System) โดยการสร้างระบบทางหลวงนอกจากวัตถุประสงค์เพื่อให้บริการประชาชนและส่งเสริมให้มีการเชื่อมต่อการค้าและการขนส่งระหว่างผู้ประกอบการด้วยกันแต่ปรากฏว่าผู้ประกอบการที่ไม่สุจริตมักอาศัยช่องทางแสวงหาประโยชน์ในเชิงธุรกิจ ลดต้นทุนการขนส่งด้วยวิธีการบรรทุกสินค้าจำนวนมากต่อหนึ่งเที่ยวการขนส่งเป็นผลให้ทางหลวงต้องรองรับน้ำหนักยานพาหนะมากเกินไปที่กำหนดของทางหลวงจนกระทั่งเกิดความเสียหายขึ้นสหรัฐอเมริกาจึงมีมาตรการออกใบอนุญาตและจัดเก็บค่าธรรมเนียมสำหรับยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดอันเกิดความเสียหายแก่ทางหลวง ทำให้รัฐต้องเพิ่มค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาซ่อมแซม

สหรัฐอเมริกาที่มีแนวคิดเกี่ยวกับการเรียกเก็บเงินจากบุคคลที่ฝ่าฝืนบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราเพื่อนำมาใช้บำรุงรักษาทางหลวงในลักษณะเงิน ค่าธรรมเนียม สำหรับการออกไปอนุญาตให้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราซึ่งเป็นการบริหารจัดการให้สอดคล้องกันระหว่างค่าใช้จ่ายสำหรับใช้ลงทุนก่อสร้างทางหลวงกับเงินค่าธรรมเนียมที่จัดเก็บจากบุคคลที่สร้างปัจจัยอันเป็นเหตุแห่งความเสียหายสำหรับการใช้ระบบทางหลวงสาธารณะมากกว่าผู้ที่ใช้ทางหลวงสัญจรตามปกติ

โดยรัฐบาลกลางจะกำหนดให้อำนาจมลรัฐ ออกใบอนุญาตพิเศษได้ตามกฎระเบียบ CFR ข้อ 658.17 (h) ซึ่งให้อำนาจมลรัฐบริหารจัดการดูแลการบรรทุกน้ำหนักยานพาหนะเชิงพาณิชย์บนทางหลวงในเซตรับผิดชอบของมลรัฐโดยผู้ประกอบการที่ประสงค์จะใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าเกณฑ์อัตราที่กฎหมายกำหนดอาจยื่นขอใบอนุญาตต่อหน่วยงานที่รับผิดชอบทางหลวงของแต่ละมลรัฐและจ่ายเงินเป็นค่าธรรมเนียมสำหรับการออกไปอนุญาตดังกล่าวได้ โดยไม่ต้องคำนึงถึงอัตราน้ำหนักตามเพลาขั้นต่ำและสูตร Bridge Formula B หรือน้ำหนักบรรทุกรวมสูงสุด ทั้งนี้ใบอนุญาตให้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดจะมีอายุ เวลาตามแต่ นโยบายของมลรัฐว่าจะเป็นการพิจารณาอนุญาตเฉพาะรายสำหรับการขนส่งแต่ละครั้งหรือพิจารณาออกไปอนุญาตให้บรรทุกน้ำหนักเกินอัตราตามช่วงระยะเวลาที่กำหนดในใบอนุญาตโดยไม่ขึ้นอยู่กับเรื่องการขนส่ง เช่น ระยะเวลา 3 เดือน หรือ 6 เดือน นอกจากมาตรการออกไปอนุญาตแล้วยังมีการดำเนินคดีทางแพ่งมากกว่าการดำเนินคดีอาญาโดยมีการกำหนดอัตราค่าเสียหายเป็นจำนวนเงินตามน้ำหนักที่บรรทุกเกินอัตรา อย่างเช่น มลรัฐ Arizona มีการกำหนดอัตราค่าเสียหายทางแพ่งเป็นเงินจำนวนสูงขึ้นตามเกณฑ์อัตราน้ำหนักบรรทุกของยานพาหนะที่เพิ่มขึ้น

เมื่อเทียบกับประเทศไทยมาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับความเสียหายอันเกิดกับทางหลวงจากการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรานั้นได้สร้างความเสียหายแก่ทางหลวงเป็นอย่างมากโดยพระราชบัญญัติทางหลวงพ.ศ. 2535 เป็นการลงโทษ ทางอาญามีวัตถุประสงค์เพื่อปราบปรามบุคคลผู้กระทำความผิดให้เกิดความเกรงกลัวไม่กระทำ ความผิดซ้ำอีก ถึงจะมีมาตรการมุ่งเน้นการลงโทษทางอาญาก็ยังไม่สามารถลดปัญหาดังกล่าวได้อย่างมีประสิทธิภาพจึงควรที่จะมีการเพิ่มมาตรการในการควบคุมยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินเพื่อที่จะให้สอดคล้องรูปแบบในการระทำความผิดที่เกิดขึ้นในปัจจุบันได้อย่างมีประสิทธิภาพ

เรื่องการริบทรัพย์ ตามกฎหมายของสหรัฐอเมริกามีเป็นกระบวนการริบทรัพย์ลักษณะทางแพ่ง (Civil Forfeiture) จะไม่ยึดอิงกับคดีอาญาแต่มีลักษณะเช่นเดียวกับการร้องขอให้ยึดทรัพย์สินอาจดำเนินการโดยฝ่ายบริหารหรือศาลทั้งขึ้นอยู่กับจำนวนราคาของทรัพย์สินการขอให้ยึดมีมูลเหตุอันสมควรว่าทรัพย์สินนั้นอาจถูกใช้ในการกระทำความผิด จะมีการฟ้องคดีอาญาหรือไม่ก็ตามหรือจะมีการลงโทษหรือจำเลยเสียชีวิตแล้วก็ไม่ทำให้กระบวนการดำเนินการยึดทรัพย์สินระงับไป ดังนี้ แล้วการริบทรัพย์หากผู้กระทำได้ทำความผิดแล้วย่อมสามารถทำการริบได้ตามรูปแบบการริบแบบกระบวนการทางแพ่งหรือกระบวนการทางอาญาก็สามารถทำการริบทรัพย์ในส่วนของการริบทรัพย์ที่ได้นำไปใช้ในการขนยาเสพติดหรือใช้ในการไปลักทรัพย์

การริบทรัพย์ ตามกฎหมายสหพันธ์สหรัฐอเมริกาเยอร์มันนีประมวลกฎหมายอาญามาตรา 74 ของเยอร์มันนีได้แก่การริบวัตถุที่เกิดขึ้นหรือได้มาจากการกระทำความผิดโดยเจตนาหรือที่ได้ใช้หรือเพื่อใช้หรือเตรียมการกระทำความผิดดังกล่าวและตัวการใช้หรือผู้สนับสนุนเป็นเจ้าของหรือมีสิทธิในวัตถุนั้นหรือวัตถุนั้นมีสภาพหรือลักษณะที่เป็นอันตรายต่อ

สาธารณชนหรือการมีอยู่ของวัตถุนั้นอาจเป็นอันตรายเนื่องจากอาจมีการนำไปใช้ในการกระทำความผิดได้อีก ซึ่งในการริบกรรมนี้ศาลอาจมีอำนาจใช้ดุลพินิจว่าจะริบหรือไม่ก็ได้ เว้นแต่กฎหมายได้บัญญัติไว้เป็นอย่างอื่น ซึ่งลักษณะของการริบทรัพย์สินสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนีแบ่งออกเป็น ดังนี้

(1) การริบทรัพย์สินเพื่อมีลักษณะมาตรการลงโทษ (Punitive Forfeiture) โดยมาตรการดังกล่าวมีการพิจารณาหลักเรื่องความรับผิดชอบ หลักการประกันสิทธิในทรัพย์สินและหลักเรื่องสัดส่วน

(2) การริบทรัพย์สินที่เป็นมาตรการเสมือนการลงโทษโดยมีหลักการการริบทรัพย์สินบุคคลที่สามได้ หากว่าบุคคลดังกล่าวได้กระทำโดยความประมาทอย่างมากอันเป็นผลให้ทรัพย์สินหรือสิทธินั้นถูกนำไปใช้เป็นปัจจัยหรือเครื่องมือกระทำความผิดหรือบุคคลนั้นได้กระทำให้ทรัพย์สินตกไปอยู่ในลักษณะแห่งการที่จะต้องถูกริบ

(3) การริบทรัพย์สินเพื่อการป้องกัน พิจารณาทรัพย์สินมีลักษณะที่เป็นอันตรายต่อสาธารณชนหรือการมีอยู่ของวัตถุนั้นอาจเป็นอันตรายเมื่อมีการนำไปใช้ในการกระทำความผิด

ส่วนประเทศไทยลักษณะรูปแบบการริบทรัพย์สินตามประมวลกฎหมายอาญามีลักษณะวัตถุประสงค์ คือเพื่อการลงโทษกับเพื่อเป็นการป้องกัน แต่หลักเกณฑ์ในการปรับใช้เพื่อพิจารณาว่าทรัพย์สินที่จะริบหรือไม่โดยเฉพาะที่เรียกว่าทรัพย์สินที่ได้ใช้ในการกระทำความผิดโดยตรงตามความเห็นส่วนใหญ่ของนักกฎหมายและคำพิพากษาทำให้การดุลพินิจแคบลงและในบางกรณีทรัพย์สินแม้จะมีความเกี่ยวข้องกับการกระทำความผิดแต่หากมิใช่โดยตรงก็ไม่อาจริบได้

โดยสรุปแล้วการริบทรัพย์สินตามกฎหมายเยอรมันจะเกิดขึ้นได้ต่อเมื่อได้มีการฟ้องคดีอาญา เช่นเดียวกันกับประมวลกฎหมายอาญาของไทยที่จะต้องมีการฟ้องคดีอาญาและมีการขอให้ริบทรัพย์สินและรวมถึงการริบทรัพย์สินที่มุ่งเฉพาะตัวทรัพย์สิน แต่อย่างไรก็ตามการริบทรัพย์สินซึ่งใช้กระบวนการทางแพ่งของสหรัฐอเมริกา มีระบบการริบที่แตกต่างไป คือแม้ไม่มีการฟ้องคดีอาญาไว้ก็มีความจ้องไต่สวนให้มีการริบทรัพย์สินได้

ตารางเปรียบเทียบกฎหมายเกี่ยวกับการริบทรัพย์สินของประเทศไทยและต่างประเทศ

สหรัฐอเมริกา	สหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี	ประเทศไทย
มุ่งที่จะลงโทษด้วยการริบทรัพย์สิน	มุ่งริบวัตถุที่เกิดจากการกระทำความผิดหรือใช้ในการกระทำความผิด	มุ่งริบทรัพย์สินเกี่ยวกับการกระทำความผิดโดยตรง
ไม่มีการฟ้องร้องคดีอาญาก็มีอำนาจริบทรัพย์สิน	ต้องมีการฟ้องมีการฟ้องร้องคดีอาญาถึงจะริบทรัพย์สินได้	ต้องมีการฟ้องมีการฟ้องร้องคดีอาญาถึงจะริบทรัพย์สินได้
ประสงค์ลงโทษผู้กระทำความผิด	ประสงค์ลงโทษผู้กระทำความผิด	ประสงค์ลงโทษผู้กระทำความผิด

ข้อเสนอแนะ

1. การตั้งจุดตรวจบนทางหลวงของเจ้าหน้าที่ตำรวจขัดต่อพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 ตามมาตรา 38 เนื่องจากคำว่า “ผู้ใด” ที่บัญญัติไว้ในมาตราดังกล่าวไม่ได้บัญญัติหมายความว่ารวมถึงเจ้าหน้าที่ตำรวจ

ควรที่จะเพิ่มเติมข้อความในวรรคท้ายโดยไม่ให้ใช้บังคับแก่เจ้าหน้าที่ตำรวจเพื่อเกิดความชัดเจนตามบทบัญญัติของกฎหมายและการบังคับใช้กฎหมายเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

2. การควบคุมน้ำหนักยานพาหนะตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 แก้ไขเพิ่มเติม 2549 มาตรา 73/2 ได้กำหนดอัตราโทษจำคุกไม่เกิน 6 เดือน ปรับไม่เกิน 10,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับจะเห็นได้ว่าอัตราโทษดังกล่าวนี้น้อยเกินไปยังไม่ได้สัดส่วนในการกระทำความผิด เมื่อเทียบกับประเทศสหรัฐอเมริกามุ่งเน้นการดำเนินคดีทางแพ่งมากกว่าการดำเนินคดีอาญา

ควรจะปรับแก้ไขโดยนำหลักเกณฑ์ของประเทศสหรัฐอเมริกามาใช้โดยการกำหนดบัญชีอัตราโทษวาระประเภทไหน บรรทุกน้ำหนักเกินจำนวนเท่าไร จึงจะรับโทษที่ต่างกันไปตามขนาดน้ำหนักที่บรรทุกเกินกว่ากฎหมายที่กำหนดเพื่อให้สอดคล้องกับการกระทำความผิด

3. ปัญหาเกี่ยวกับการใช้ดุลพินิจในการริบของกลางพนักงานอัยการกรณีที่ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่กฎหมายได้กำหนดไว้ การที่จะสั่งริบหรือไม่นั้นเป็นดุลพินิจโดยไม่มีรายละเอียดหลักเกณฑ์ที่ชัดเจนเกี่ยวกับการใช้ดุลพินิจดังกล่าว

ควรที่จะบัญญัติเกี่ยวกับการใช้ดุลพินิจริบทรัพย์สินในคดียานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินไว้โดยเฉพาะในพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 ให้มีประสิทธิภาพและเกิดประโยชน์ต่อทางราชการและประชาชนโดยส่วนรวมมากที่สุด

บรรณานุกรม

- นิรารณ พรหมจรรย์. (2554). **การริบทรัพย์สินที่ใช้หรือมีไว้เพื่อใช้ในการกระทำความผิด**. วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต. มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. กรุงเทพมหานคร: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- พรพิมล โคจิรัตน์. (2539). **การริบทรัพย์ด้วยกระบวนการทางแพ่งตามหลักกฎหมายคอมมอนลอว์เปรียบเทียบกับกฎหมายไทย**. วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- วิรากร หอมเย็น. (2559). **มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับความเสียหายอันเกิดจากยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา**. วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต ปริญญานิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชานิติศาสตร์ คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- สมชาย พฤษชัยกุล. (2557). **การริบทรัพย์สินซึ่งได้ใช้ในการกระทำความผิดศึกษากรณีการใช้ยานพาหนะ**. การอบรมหลักสูตร “ผู้พิพากษาผู้บริหารในศาลชั้นต้น” รุ่นที่ 13 สถาบันพัฒนาข้าราชการฝ่ายตุลาการศาลยุติธรรม สำนักงานศาลยุติธรรม.
- สุชาติ ณะสินวิริยะกุล. (2555). **ริบทรัพย์ตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535**. การอบรมหลักสูตร “ผู้พิพากษาผู้บริหารในศาลชั้นต้น” รุ่นที่ 10 สถาบันพัฒนาข้าราชการฝ่ายตุลาการศาลยุติธรรม สำนักงานศาลยุติธรรม.
- สุรสิทธิ์ แสงวิโรจน์พัฒน์. (2558). **วิเคราะห์คำพิพากษาของศาลฎีกาด้วยหลักกฎหมายอาญาเยอรมัน**. กรุงเทพมหานคร: ห้างหุ้นส่วนจำกัดเจริญรัฐการพิมพ์
- สนั่น ยามาเจริญ. **โทษริบทรัพย์ตามประมวลกฎหมายอาญา Punishment Forfeiture of property in Criminal Code**. การประชุมมหาดไทยวิชาการระดับชาติและนานาชาติ. ครั้งที่ 8 22 มิถุนายน 2560 . มหาวิทยาลัยหาดใหญ่ . หน้า 314-321