

ปัญหาทางกฎหมายในการควบคุมการกระทำความผิดเกี่ยวกับการใช้  
ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด  
ตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวง



นายธีระ ลิงพิมพ์

การศึกษาค้นคว้าอิสระนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา  
ตามหลักสูตรปริญญานิติศาสตรมหาบัณฑิต วิชาเอกกฎหมายอาญาและกระบวนการยุติธรรม  
สาขาวิชานิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช

พ.ศ. 2566

Legal Problems of Controlling Offenses for Using Vehicles Carrying a  
Weight Exceeding Legal Limit as Provided by Laws on Highways



Mr. THEERA SINGPIM

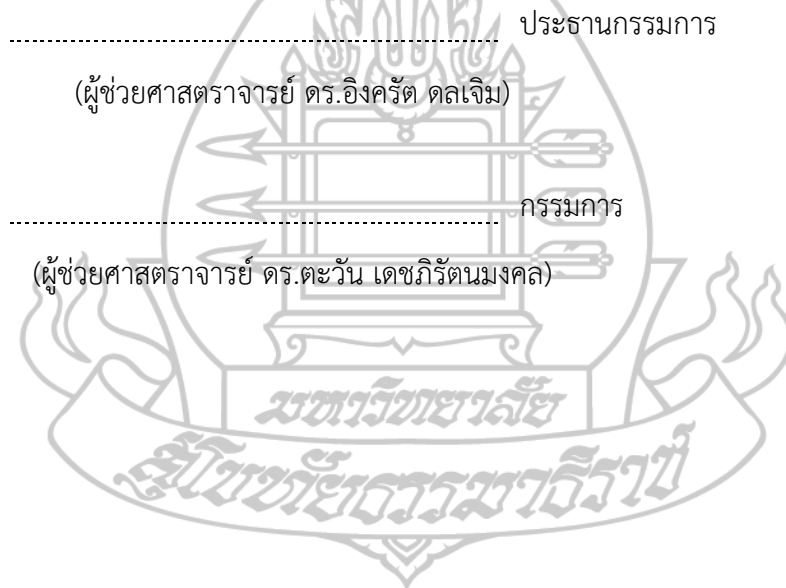
An Independent Study Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements for  
the Degree of Master of Laws in Criminal Law and Criminal Justice  
School of Law Sukhothai Thammathirat Open University

2023

หัวข้อการศึกษาค้นคว้าอิสระ	ปัญหาทางกฎหมายในการควบคุมการกระทำความผิดเกี่ยวกับการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวง
ชื่อและนามสกุล	นายธีระ สิงพิมพ์
แขนงวิชา / วิชาเอก	กลุ่มวิชากฎหมายอาญาและกระบวนการยุติธรรม
สาขาวิชา	นิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช
อาจารย์ที่ปรึกษา	ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.อิงครัต ดลเจิม

การศึกษาค้นคว้าอิสระนี้ได้รับความเห็นชอบให้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรระดับปริญญาโท เมื่อวันที่ 28 มิถุนายน พ.ศ. 2567

คณะกรรมการสอบการศึกษาค้นคว้าอิสระ



(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.พงษ์สิทธิ์ อรุณรัตน์กุล)

ประธานกรรมการประจำสาขานิติศาสตร์

ชื่อการศึกษาค้นคว้าอิสระ ปัญหาทางกฎหมายในการควบคุมการกระทำความผิดเกี่ยวกับการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวง ผู้ศึกษา นายธีระ สิงพิมพ์ รหัสนักศึกษา 2654001516 ปริญญา นิติศาสตรมหาบัณฑิต อาจารย์ที่ปรึกษา ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.อิงคริต ตลเจิม ปีการศึกษา 2566

### บทคัดย่อ

การศึกษาค้นคว้าอิสระนี้มีวัตถุประสงค์ เพื่อ (1) ศึกษาแนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับ กฎหมายในการควบคุมการกระทำความผิดเกี่ยวกับการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด (2) ศึกษามาตรการทางกฎหมายในการควบคุมการกระทำความผิดเกี่ยวกับการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดในกฎหมายของประเทศไทย ประเทศสหรัฐอเมริกาและสาธารณรัฐฝรั่งเศส (3) วิเคราะห์ปัญหาทางกฎหมายในการควบคุมการกระทำความผิดเกี่ยวกับการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด (4) เสนอแนะแนวทางแก้ไขปรับปรุงกฎหมายที่เหมาะสมในการแก้ไขปัญหาทางกฎหมายในการควบคุมการกระทำความผิดเกี่ยวกับการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด

การศึกษาค้นคว้าอิสระนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ โดยการวิจัยเอกสาร จากการศึกษาค้นคว้าจากหนังสือ บทความ เอกสารทางวิชาการ ข้อมูลทางอินเทอร์เน็ต ทั้งภาษาไทยและภาษาต่างประเทศ เพื่อนำมาวิเคราะห์ปัญหาทางกฎหมายในการควบคุมการกระทำความผิดเกี่ยวกับการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวง และเสนอแนะแนวทางในการแก้ไขปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวกับการควบคุมการกระทำความผิดเกี่ยวกับการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวง ให้มีประสิทธิภาพและเหมาะสม ต่อไป

ผลการศึกษาพบว่า (1) แนวคิดในการใช้ถนนหลวงเกิดจากการที่รัฐมุ่งประสงค์การควบคุมการใช้ยานพาหนะให้เป็นไปตามอัตราที่กฎหมายกำหนดและปรากฏทฤษฎีที่รัฐนำมาใช้บัญญัติกฎหมายที่มีโทษทางอาญาในประเด็นดังกล่าว คือ ทฤษฎีความรับผิดชอบทางอาญา และทฤษฎีการลงโทษทางอาญา (2) มาตรการทางกฎหมายของประเทศไทยปรากฏในพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2549 ส่วนมาตรการทางกฎหมายของประเทศสหรัฐอเมริกา ในส่วนของกฎหมายรัฐบาลกลาง ปรากฏในกฎหมายรัฐบัญญัติการแก้ไขปัญหาคารชนส่งภาคพื้นดิน และในมลรัฐฟลอริดาปรากฏในกฎหมายการบริหารกิจการแห่งรัฐมลฟลอริดา และมลรัฐแคลิฟอร์เนีย ปรากฏในกฎหมายเกี่ยวกับยานพาหนะของมลรัฐแคลิฟอร์เนีย และสาธารณรัฐฝรั่งเศสปรากฏในกฎหมาย ซึ่งเป็นมติคณะมนตรียุโรป ค.ศ.1996 และมติเพิ่มเติมรัฐสภายุโรปและคณะมนตรียุโรป ค.ศ.2015 (3) กฎหมายของประเทศสหรัฐอเมริกาและสาธารณรัฐฝรั่งเศส มีการกำหนดอัตราโทษฐานบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดสูงขึ้นตามลำดับน้ำหนักที่บรรทุกเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดและยังกำหนดอัตราเพดานค่าปรับอย่างสูงไว้ แตกต่างจากประเทศไทย ที่ไม่ได้ตรากฎหมายให้เป็นไปตามน้ำหนักที่บรรทุกได้และไม่มีกรบัญญัติให้นายจ้างหรือผู้ประกอบการขนส่งและหรือเจ้าของสินค้าต้องรับผิดชอบในการกระทำความผิดดังกล่าว (4) ควรมีการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2549 มาตรา 73/2 โดยให้มีอัตราโทษปรับที่เหมาะสมและให้นายจ้างหรือผู้ประกอบการขนส่งและหรือเจ้าของสินค้าเข้าร่วมรับผิดชอบกับผู้ขับรถบรรทุก รวมถึงมีการกำหนดเงินรางวัลค่าปรับให้แก่พนักงานผู้จับกุมและพนักงานสอบสวนเจ้าของคดีในอัตราที่เหมาะสม เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของกฎหมายต่อไป

**คำสำคัญ** การกระทำความผิดอาญา ยานพาหนะ ทางหลวง

Independent Study title: “Legal Problems of Controlling Offenses for Using Vehicles Carrying a Weight Exceeding Legal Limit as Provided by Laws on Highways ”

Author: “Mr. THEERA SINGPIM”; ID: “2654001516”;

Degree: Master of Laws

Independent Study Advisor: Inkarat Doljem; Academic year: 2023

### Abstract

This independent study aims to: (1) study concepts and theories concerning laws on controlling offenses for using vehicles carrying a weight exceeding a legal limit; (2) study legal measures in controlling offenses for using vehicles carrying weight exceeding the legal limit as provided by laws on highways in Thailand, the United States of America, and France; (3) analyze legal problems of controlling offenses for using vehicles carrying a weight exceeding the legal limit as provided by laws; and (4) render recommendations to modify laws as appropriate to solve legal problems of controlling offenses for using vehicles carrying a weight exceeding the legal limit as provided by laws.

This independent study is qualitative and documentative research, in which textbooks, articles, academic papers, and internet data, both in Thai and foreign languages, were studied to analyze legal problems of controlling offenses for using vehicles carrying a weight exceeding the legal limit as provided by laws on highways, and give recommendations to modify laws on controlling offenses for using vehicles carrying a weight exceeding the legal limit as provided by laws on highways so they are efficient and appropriate.

Study findings are as follows. (1) The concept of using highways is for the government to control vehicle use with the fares provided by laws, and theories used in providing laws with criminal punishments are criminal liability theory and criminal punishment theory. (2) Legal measures of Thailand are provided in the Highway Act B.E. 2535 (1992) and Highway Act (No. 2) B.E. 2549 (2006). In the US, the Ground Transportation Problem-Solving State legislation appears in Florida State’s affairs administration laws and in California State’s laws on vehicles. In France, the European Council Resolution A.D.1996 and Additional Resolution of European Parliament and European Council A.D.2015 are in place. (3) Laws of United States of America and France provide fine punishment vehicles for carrying a weight in excess of the limit. Fines increase as the excessive weight increases, which is different from Thailand. In addition, in Thailand, employers, transport companies and goods owners are not liable for such action according to the law. (4) Section 73/2 of the Highway Act (No. 2), B.E. 2549 (2006) needs amending. Appropriate fines and liabilities of employers, transport companies and goods owners should be added to the Section. Awards should be given to for arresting officers and inquiry officers at appropriate rates for further efficiency of laws.

**Keywords :** Criminal offense commission, vehicles, highway

## กิตติกรรมประกาศ

การศึกษาครั้งนี้สำเร็จลุล่วงได้ด้วยความกรุณาเป็นอย่างยิ่งจาก ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.อิงครัต ดลเจิม ประธานกรรมการสอบการศึกษาครั้งนี้และอาจารย์ที่ปรึกษาที่กรุณาให้คำแนะนำ และติดตามการทำการศึกษาค้นคว้าอิสระนี้ตั้งแต่เริ่มต้นจนกระทั่งสำเร็จเรียบร้อยสมบูรณ์ และผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ตะวัน เดชภีรัตน์มงคล กรรมการสอบการศึกษาครั้งนี้ที่กรุณาให้คำแนะนำในการแก้ไขปรับปรุงเนื้อหาให้สมบูรณ์มากยิ่งขึ้น ผู้ศึกษาขอขอบพระคุณ และรู้สึกซาบซึ้งในความกรุณาของท่านทั้งสองเป็นอย่างยิ่ง

ผู้ศึกษาขอขอบพระคุณคณาจารย์ สาขานิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช ที่ได้ประสิทธิ์ประสาทความรู้แก่ผู้ศึกษา และเจ้าหน้าที่ประจำสาขานิติศาสตร์ รวมถึงเจ้าหน้าที่สำนักบัณฑิตมหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราชที่อำนวยความสะดวกแก่ผู้ศึกษา นอกจากนี้ผู้ศึกษาขอขอบคุณนางสาววันทกาญจน์ จิตนาม นักศึกษาร่วมรุ่น การศึกษาปริญญาโท สาขากฎหมายอาญา และกระบวนการยุติธรรมทางอาญา มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช ที่เป็นทุกอย่างให้ผู้ศึกษามาตลอดช่วงเวลาที่ทำการศึกษาจนสำเร็จการศึกษาและขออวยพรให้ คุณวันทกาญจน์ จิตนาม ประสบความสำเร็จในสิ่งที่ปรารถนา

ผู้ศึกษาขอกราบขอบพระคุณ คุณพ่อ คุณแม่ ที่สนับสนุนเงินค่าเรียนและเป็นกำลังใจสำคัญ เป็นเบื้องหลังความสำเร็จในครั้งนี้

และสุดท้ายขอขอบคุณตนเองที่อดทนเรียนจนจบ



นายธีระ สิงพิมพ์

## สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
กิตติกรรมประกาศ.....	ฉ
สารบัญ.....	ช
<b>บทที่ 1</b> บทนำ.....	10
1. ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	10
2. วัตถุประสงค์ของการศึกษา.....	14
3. สมมติฐานการศึกษา.....	15
4. ขอบเขตการศึกษา.....	15
5. ระเบียบวิธีวิจัย.....	16
6. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	16
<b>บทที่ 2</b> ทฤษฎีเกี่ยวกับการควบคุมการกระทำผิดเกี่ยวกับการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวง.....	18
1. ทฤษฎีเกี่ยวกับการควบคุมการใช้นยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด.....	18
2. ทฤษฎีว่าด้วยผู้กระทำความผิดหลายคน.....	33
3. ทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับเงินรางวัลนำจับ.....	40
4. หลักพื้นฐานในระบบวิธีพิจารณาความอาญา.....	55

5. หลักการจ่ายเงินรางวัลนำจับของประเทศไทย.....	59
<b>บทที่ 3</b> มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับปัญหาทางกฎหมายในการควบคุมการกระทำความผิด เกี่ยวกับการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดตามกฎหมาย ว่าด้วยทางหลวง .....	64
1. มาตรการทางกฎหมายของประเทศไทย.....	65
1.1 มาตรการทางกฎหมายของประเทศไทยเกี่ยวข้องกับการควบคุม รถยนต์บรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดตามพระราชบัญญัติ ทางหลวง พ.ศ.2535.....	65
1.2 มาตรการทางกฎหมายของประเทศไทยเกี่ยวข้องกับการให้รางวัล นำจับแก่เจ้าหน้าที่ของรัฐตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535.....	76
2. มาตรการทางกฎหมายของต่างประเทศ .....	83
2.1 ประเทศสหรัฐอเมริกา.....	83
2.2 สาธารณรัฐฝรั่งเศส.....	97
<b>บทที่ 4</b> บทวิเคราะห์ปัญหาทางกฎหมายในการควบคุมการกระทำความผิด เกี่ยวกับการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดตาม กฎหมายว่าด้วยทางหลวง.....	110
1. บทวิเคราะห์เกี่ยวกับการกำหนดอัตราโทษทางกฎหมายเพื่อควบคุม การกระทำความผิดเกี่ยวกับการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินกว่า ที่กฎหมายกำหนด.....	110
1.1 บทวิเคราะห์การกำหนดพิกัดน้ำหนักบรรทุกที่กฎหมายกำหนด.....	112



1.2 บทวิเคราะห์การกำหนดบทลงโทษของการบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่ กฎหมายกำหนด.....	115
2. บทวิเคราะห์เกี่ยวกับความรับผิดในฐานะนายจ้าง ผู้ประกอบการหรือเจ้าของสินค้า ในการกระทำความผิดเกี่ยวกับการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินกว่ากฎหมาย กำหนด.....	119
3. บทวิเคราะห์เกี่ยวกับการกำหนดเกณฑ์การให้เงินรางวัลนำจับแก่เจ้าหน้าที่ ของรัฐเพื่อควบคุมการกระทำความผิดเกี่ยวกับการใช้ยานพาหนะ บรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด.....	124
<b>บทที่ 5 บทสรุปและข้อเสนอแนะ.....</b>	<b>129</b>
1. บทสรุป .....	129
2. ข้อเสนอแนะ.....	133
บรรณานุกรม.....	136
ประวัติผู้วิจัย.....	143



# บทที่ 1

## บทนำ

### 1.ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ประเทศไทยมีนโยบายพัฒนาเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่องและมีการสร้างโครงสร้างพื้นฐานไว้รองรับการพัฒนา ถนนจึงเป็นโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นในการรองรับการเติบโตของเศรษฐกิจ แต่จะพบว่าถนนต่างๆ นั้นชำรุดทรุดโทรมก่อนเวลาอันควร โดยมีสาเหตุสำคัญประการหนึ่งคือ การบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ซึ่งปัญหาการบรรทุกน้ำหนักเกินนั้น เป็นปัญหาที่สั่งสมมาอย่างยาวนานและไม่มีแนวโน้มจะลดลงแต่อย่างใด เนื่องจากไม่มีการกำหนดอัตราโทษทางกฎหมาย เพื่อควบคุมการกระทำความผิดเกี่ยวกับการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดที่เหมาะสม ไม่มีโทษหรือความรับผิดชอบแก่นายจ้างผู้ประกอบการขนส่งและหรือเจ้าของสินค้าในการกระทำความผิดเกี่ยวกับการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินกว่ากฎหมายกำหนด และไม่มีการกำหนดเกณฑ์การให้เงินรางวัลนำจับแก่เจ้าหน้าที่ของรัฐเพื่อควบคุมการกระทำความผิดเกี่ยวกับการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด จากข้อเท็จจริงดังกล่าวจึงแสดงให้เห็นว่ากฎหมายที่ใช้บังคับกับปัญหาดังกล่าวนั้นอาจมีปัญหาทำให้กฎหมายไม่มีประสิทธิภาพเพียงพอ

เมื่อผู้ศึกษา ศึกษาถึงอัตราโทษตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 และแก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2549 และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง อาทิเช่น ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 33 (1) จะเห็นได้ว่า อัตราโทษที่ไม่มีความเหมาะสมกับลักษณะการกระทำความผิด เมื่อคำนึงถึงประโยชน์ที่ผู้กระทำความผิดจะได้รับไม่ได้สัดส่วนกับการรับโทษตามกฎหมายดังจะเห็นได้จาก คำพิพากษาศาลอาญา พระโขนง คดีหมายเลขดำที่ 2760/2567 คดีหมายเลขแดงที่ 2743/2567 ที่พิพากษาว่า จำเลยมีความผิดตามฟ้อง รับสารภาพ ลดโทษกึ่งหนึ่ง คงจำคุก 1 เดือน ปรับ 5,000 บาท โทษจำคุกให้รอไว้ 1 ปี ส่วนรถบรรทุกของกลางไม่ริบ ในชั้นนี้ผู้ศึกษาพบว่า สภาพปัญหาดังกล่าวเกิดจากอัตราโทษตามกฎหมายไม่ได้สัดส่วนกับความเสียหายและผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจที่ผู้ละเมิดต่อกฎหมายจะได้รับซึ่งการลงโทษผู้กระทำความผิดฐานใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดวิ่งบนทางหลวง ตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 มาตรา 61 และแก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 2)

พ.ศ.2549 มาตรา 73/2 ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับและประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 33 (1) ในการริบทรัพย์สินนอกจากศาลจะมีอำนาจริบตามกฎหมายที่บัญญัติไว้โดยเฉพาะแล้วให้ศาลมีอำนาจสั่งให้ริบทรัพย์สินดังต่อไปนี้อีกด้วย คือ (1) ทรัพย์สินซึ่งบุคคลได้ใช้ หรือมีไว้เพื่อใช้ในการกระทำความผิด เป็นมาตรการหนึ่งที่น่ามาใช้เพื่อแก้ไขปัญหารถบรรทุกน้ำหนักเกินว่าที่กฎหมายกำหนดแต่ในทางบังคับใช้กฎหมายกลับพบว่าไม่มีประสิทธิภาพเพียงพอที่จะระงับยับยั้งปัญหาดังกล่าวได้ เนื่องจากมาตรา 73/2 พระราชบัญญัติทางหลวงแก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2549 กำหนดโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาทหรือทั้งจำทั้งปรับเท่านั้น ดังจะเห็นได้จากคำพิพากษาศาลอาญาพระโขนง คดีหมายเลขดำที่ 2760/2567 คดีหมายเลขแดงที่ 2743/2567 ซึ่งโทษปรับและโทษจำคุกนั้นนับเป็นโทษสถานเบา โดยเฉพาะโทษปรับซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจที่ผู้ละเมิดต่อกฎหมายจะได้รับ และสัดส่วนของความเสียหายของถนนที่ใช้เพื่อประโยชน์สาธารณะแล้วไม่ได้สัดส่วนกัน จึงทำให้ผู้กระทำความผิดไม่เกรงกลัวต่อกฎหมายเพราะเมื่อคดีขึ้นสู่ศาลแล้วในทางปฏิบัติที่ผ่านมา หากผู้ต้องหาหรือจำเลยให้การรับสารภาพ ศาลจะพิพากษาลดโทษกึ่งหนึ่ง ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 78<sup>1</sup> โดยไม่มีการลงโทษจำคุก และหลายคดีที่ศาลไม่มีคำสั่งให้ริบรถของกลางตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 33 (1) เนื่องจากพนักงานอัยการไม่มีคำขอให้ริบซึ่งการที่พนักงานอัยการจะมีคำขอให้ศาลริบรถบรรทุกดังกล่าวให้ตกเป็นของแผ่นดินตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 33 (1) ได้นั้น พนักงานสอบสวนต้องสอบสวนให้ได้ความว่าเจ้าของรถที่แท้จริงมีส่วนรู้เห็นเป็นใจในการกระทำความผิดด้วย ตามคำสั่งสำนักงานอัยการสูงสุด ได้มีหนังสือที่ อส. 003/ว18 ลงวันที่ 25 มกราคม 2542 และที่ อส 0003/ว213 ลงวันที่ 28 ตุลาคม 2542<sup>2</sup> กำหนดนโยบายแนวทางปฏิบัติในการดำเนินคดีประเภทนี้โดยมีนโยบายให้พนักงานอัยการขอศาลริบรถยนต์บรรทุกน้ำหนักเกินอัตราของกลางในคดีที่น่าเชื่อว่าเจ้าของรู้เห็นเป็นใจในการกระทำความผิด แต่ในทางปฏิบัติกลับพบว่า รถบรรทุกที่ใช้ในการกระทำความผิดเป็นทรัพย์สินของผู้อื่นซึ่งมิได้รู้เห็นเป็นใจด้วยในการกระทำความผิดดังกล่าว

<sup>1</sup> ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 78

“เมื่อปรากฏว่ามีเหตุบรรเทาโทษ ไม่ว่าจะได้มีการเพิ่มหรือการลดโทษตามบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายนี้หรือกฎหมายอื่นแล้วหรือไม่ ถ้าศาลเห็นสมควรจะลดโทษไม่เกินกึ่งหนึ่งของโทษที่จะลงแก่ผู้กระทำความผิดนั้นก็ได้

เหตุบรรเทาโทษนั้น ได้แก่ผู้กระทำความผิดเป็นผู้ใดขอขมาหรือขออภัยต่อผู้เสียหายหรือผู้เสียหายมีความดีใจแต่ก่อนรู้สึกความผิดและพยายามบรรเทาผลร้ายแห่งความผิดนั้น ลูกแก้โทษต่อเจ้าพนักงานหรือให้ความรู้แก่ศาลอันเป็นประโยชน์แก่การพิจารณา หรือเหตุอื่นที่ศาลเห็นว่ามີลักษณะทำนองเดียวกัน”

<sup>2</sup> สำนักงานอัยการสูงสุด. ”หนังสือเวียน 2542” จาก

อาจจะเป็นการใช้เทคนิคทางกฎหมายของผู้ประกอบการ จึงเป็นการยากที่จะแสวงหาพยานหลักฐานให้เพียงพอเพื่อใช้เป็นหลักฐานให้พนักงานอัยการมีคำขอให้ริบรถบรรทุกที่ใช้กระทำความผิดได้ เมื่อโทษที่ผู้กระทำความผิดได้รับเบาเกินไป เมื่อเปรียบเทียบกับผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจที่บุคคลนั้นจะได้รับ เช่น ค่าจ้างขนส่ง ค่าจ้างการขับรถบรรทุก และเวลาที่ใช้การขนส่ง ที่กระทำความผิดดังกล่าวมีอัตราค่าจ้างที่สูงกว่าอัตราโทษปรับขั้นสูง (ปรับไม่เกิน 10,000 บาท) มีสัดส่วนเกินกว่าร้อยละห้าสิบเปอร์เซ็นต์จึงทำให้ผู้กระทำความผิดเลือกที่จะกระทำความผิดและไม่เกรงกลัวต่อกฎหมายเพราะมีอัตราโทษปรับน้อย และความผิดฐานนี้ที่ใช้บังคับลงโทษได้แค่เพียงกับผู้ขับรถเท่านั้น ซึ่งในทางปฏิบัติซึ่งผู้ศึกษาเป็นเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานในด้านนี้ โดยตรงพบว่าคนขับรถบรรทุกเกือบทุกคนล้วนแต่เป็นเพียงพนักงาน ลูกจ้างของผู้ประกอบการขนส่งเท่านั้น แต่ผู้ที่ได้รับผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจที่แท้จริงกลับเป็นผู้ประกอบการขนส่งและหรือเจ้าของสินค้า ซึ่งหากมีการแก้ไขกฎหมายให้เจ้าหน้าที่ของรัฐผู้จับกุมและพนักงานสอบสวนเจ้าของคดีในความผิดตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 มาตรา 61 ได้รับรางวัลสินบนในจำนวนที่เหมาะสม ดังเช่นพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ก็อาจจะแก้ไขปัญหาทางกฎหมายเพื่อให้เจ้าหน้าที่รัฐบังคับใช้กฎหมายได้อย่างมีประสิทธิภาพ

จากปัญหาที่กล่าวมาข้างต้นผู้ศึกษาจึงกำหนดประเด็นเพื่อทำการศึกษาค้นคว้าหาแนวทางแก้ไขโดยมีสาระสำคัญ ดังนี้

### 1.1 การกำหนดอัตราโทษทางกฎหมายเพื่อควบคุมการกระทำความผิดเกี่ยวกับการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด

ตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 มาตรา 61<sup>3</sup> และ แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2549 มาตรา 73/2 มีการกำหนดอัตราโทษจำคุกไว้เพียงไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่

<sup>3</sup> พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535

มาตรา 61 “ เพื่อรักษาทางหลวง ผู้อำนวยการทางหลวงมีอำนาจประกาศห้ามใช้ยานพาหนะบนทางหลวง โดยที่ยานพาหนะนั้นมีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุกหรือน้ำหนักลงเพลากินกว่าที่ได้กำหนดหรือโดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหาย

ประกาศของผู้ผู้อำนวยการทางหลวงตามวรรคหนึ่ง ต้องได้รับอนุมัติจากอธิบดีกรมทางหลวงสำหรับทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทาน หรือได้รับอนุมัติจากอธิบดีกรมโยธาธิการหรือเลขาธิการเร่งรัดพัฒนาชนบท แล้วแต่กรณี สำหรับทางหลวงชนบทและทางหลวงสุขาภิบาล หรือได้รับอนุมัติจากผู้ราชการจังหวัดสำหรับทางหลวงเทศบาล

ทั้งนี้ ให้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เว้นแต่ในกรณีที่มีเหตุฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุเกิดขึ้น ทำให้เกิดความเสียหายแก่ทางหลวงหรือไม่ปลอดภัยแก่การจราจรในทางหลวง ให้เจ้าพนักงานซึ่งผู้อำนวยการทางหลวงแต่งตั้งให้ควบคุมทางหลวงมีอำนาจประกาศห้ามใช้ยานพาหนะบนทางหลวงตามวรรคหนึ่งได้ ทั้งนี้ให้ประกาศไว้ในที่เปิดเผย ณ บริเวณดังกล่าวข้างต้น และชั่วระยะเวลาอันกำหนด”

เกินหนึ่งหมื่นบาทหรือทั้งจำทั้งปรับ<sup>4</sup> เท่านั้น ซึ่งโทษปรับและโทษจำคุกตามความผิดฐานนี้นั้นนับเป็นโทษสถานเบาไม่ได้สัดส่วน โดยเฉพาะโทษปรับซึ่งเทียบกับสัดส่วนของความเสียหายของถนนที่ใช้เพื่อประโยชน์สาธารณะและผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจที่ผู้มีส่วนในการกระทำความผิดได้รับแล้วนั้น ไม่ได้สัดส่วนกันทำให้กฎหมายไม่มีประสิทธิภาพและผู้กระทำความผิดไม่เกรงกลัวต่อกฎหมายจากปัญหาดังกล่าวข้างต้น ซึ่งเป็นประเด็นที่ผู้ศึกษาจะศึกษาวิเคราะห์เพื่อหาแนวทางที่เหมาะสมในการแก้ไขปัญหาเกี่ยวกับการกำหนดอัตราโทษทางกฎหมายเพื่อควบคุมการกระทำความผิดเกี่ยวกับการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดต่อไป

### 1.2 ความรับผิดในฐานะนายจ้างผู้ประกอบการหรือเจ้าของสินค้าในการกระทำความผิดเกี่ยวกับการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินกว่ากฎหมายกำหนด

การกระทำความผิดตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 มาตรา 61 และแก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2549 มาตรา 73/2 นั้นใช้บังคับลงโทษได้แค่เพียงกับผู้ขับรถบรรทุกเท่านั้นซึ่งผู้ขับรถบรรทุกส่วนมากเป็นเพียงพนักงาน ลูกจ้าง ของผู้ประกอบการขนส่งเท่านั้น แต่ผู้ที่ได้รับผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจที่แท้จริงกลับเป็นผู้ประกอบการขนส่งและเจ้าของสินค้าซึ่งเป็นผู้อยู่เบื้องหลังให้ผู้ขับรถบรรทุกกระทำความผิดในฐานนี้ แต่การกระทำความผิดตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 และแก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2549 มิได้บัญญัติให้ผู้ประกอบการขนส่งและเจ้าของสินค้าที่เป็นผู้ได้รับผลประโยชน์ที่แท้จริงนั้นต้องมีส่วนรับผิดชอบตามพระราชบัญญัตินี้ ซึ่งทำให้การบังคับใช้กฎหมายตามพระราชบัญญัตินี้ไม่มีประสิทธิภาพ จากปัญหาดังกล่าวข้างต้น ซึ่งเป็นประเด็นที่ผู้ศึกษาจะศึกษาวิเคราะห์เพื่อหาแนวทางที่เหมาะสมในการแก้ไขปัญหาดังกล่าวข้างต้นสำหรับความรับผิดในฐานะนายจ้าง ผู้ประกอบการ หรือเจ้าของสินค้าในการกระทำความผิดเกี่ยวกับการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินกว่ากฎหมายกำหนดต่อไป

### 1.3 การกำหนดเกณฑ์การให้เงินรางวัลนำจับแก่เจ้าหน้าที่ของรัฐเพื่อควบคุมการกระทำความผิดเกี่ยวกับการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด

ในปัจจุบันยังมีประเด็นปัญหาที่เจ้าหน้าที่ของรัฐรับสินบนจากผู้กระทำความผิด สาเหตุหนึ่งที่เจ้าหน้าที่ของรัฐยอมรับสินบนเพราะว่าหากจับกุมดำเนินคดีตามกฎหมายเมื่อศาลลงโทษแล้วตนเองก็ไม่ได้รับส่วนแบ่งค่าปรับหรือได้รับก็ในอัตราที่น้อย และพนักงานสอบสวน

<sup>4</sup>พระราชบัญญัติทางหลวง ฉบับที่ 2 พ.ศ.2549

มาตรา 73/2 ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 56 วรรคหนึ่ง หรือฝ่าฝืนประกาศของผู้อำนวยการทางหลวงตามมาตรา 61 วรรคหนึ่ง หรือประกาศของเจ้าพนักงานซึ่งผู้อำนวยการทางหลวงแต่งตั้งให้ควบคุมทางหลวงตามมาตรา 61 วรรคสาม ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาทหรือทั้งจำทั้งปรับ

บางรายก็อาจสอบสวนโดยไม่สุจริตเพื่อให้ศาลไม่มีคำสั่งริบรณของกลางแลกกับสินบนของผู้กระทำความผิด ดังคำพิพากษาที่ 3486/2539<sup>5</sup> นี้ ซึ่งหากพิจารณาให้ดีแล้วจะพบว่าตัวกฎหมายในเรื่องดังกล่าวนี้เองที่อาจเป็นสาเหตุหนึ่งของปัญหา ซึ่งจากปัญหาดังกล่าวข้างต้น ซึ่งเป็นประเด็นที่ผู้ศึกษาจะศึกษาวิเคราะห์เพื่อหาแนวทางที่เหมาะสมในการแก้ไขปัญหาลักษณะเกี่ยวกับการกำหนดเกณฑ์การให้เงินรางวัลนำจับแก่เจ้าหน้าที่ของรัฐเพื่อควบคุมการกระทำความผิดเกี่ยวกับการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดต่อไป

จากปัญหาทั้งสามปัญหาดังกล่าวข้างต้นจึงเป็นประเด็นที่จะต้องศึกษาวิเคราะห์เพื่อหาแนวทางแก้ไขปรับปรุง กฎหมายที่เหมาะสมเกี่ยวกับการควบคุมการกระทำความผิดเกี่ยวกับการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดไว้ต่อไป

## 2. วัตถุประสงค์ของการศึกษา

2.1. เพื่อศึกษาแนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับ การควบคุมการกระทำความผิดเกี่ยวกับการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด

2.2 เพื่อศึกษาปัญหาทางกฎหมายในการควบคุมการกระทำความผิดเกี่ยวกับการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ตามกฎหมายของประเทศไทย ประเทศสหรัฐอเมริกา และสาธารณรัฐฝรั่งเศส

2.3 เพื่อวิเคราะห์ปัญหาทางกฎหมายในการควบคุมการกระทำความผิดเกี่ยวกับการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด

<sup>5</sup> คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 3486/2539

“แม้การบรรทุกน้ำหนักเกินกำหนดก่อให้เกิดความเสียหายแก่ทางหลวงแผ่นดินและรัฐต้องใช้งบประมาณจำนวนมากในการซ่อมแซม แต่เป็นที่รู้กันทั่วไปว่าเป็นเพราะเจ้าพนักงานของรัฐผู้มีหน้าที่ดูแลควบคุมให้ผู้ขับขี่รถยนต์บรรทุกปฏิบัติตามกฎหมาย ไม่ได้ปฏิบัติหน้าที่อย่างเคร่งครัด และยังมี การแสวงหาประโยชน์โดยมิชอบจากผู้ขับขี่รถยนต์บรรทุกด้วย ถ้าเจ้าพนักงานดังกล่าวปฏิบัติหน้าที่อย่างเคร่งครัด ดำเนินคดีกับผู้กระทำความผิดทุกรายโดยไม่เห็นแก่อาภินันท์โดยไม่มีละเว้น เชื่อว่าไม่น่าจะมีผู้ใดกล้ากระทำความผิด แม้ศาลจะรอกการลงโทษให้ เพราะต้องหาเงินมาเสียค่าปรับ ต้องเสียเวลาและขาดรายได้จากการประกอบอาชีพย่อมก่อให้เกิดความเดือดร้อนได้ การรอกการลงโทษจำคุกจึงไม่ใช่สาเหตุที่แท้จริงที่ทำให้มีการบรรทุกน้ำหนักเกินกำหนด ทั้งการที่ศาลลงโทษในสถานหนักและไม่รอกการลงโทษให้ไม่อาจจัดอิทธิพลของนายทุนและจัดการส่งส่วยน้อยลงได้ แต่อาจเป็นเหตุให้เจ้าพนักงานที่จะแสวงหาประโยชน์โดยมิชอบใช้คำพิพากษาของศาลเป็นเครื่องมือในการข่มขู่เรียกผลประโยชน์จากผู้กระทำความผิดได้ง่ายขึ้น เพราะเกรงกลัวที่จะถูกศาลลงโทษจำคุก การที่ศาลรอกการลงโทษให้จึงชอบแล้ว”



2.4 เพื่อเสนอแนะแนวทางแก้ไขปรับปรุงกฎหมายที่เหมาะสมในการแก้ไขปัญหาทางกฎหมายในการควบคุมการกระทำความผิดเกี่ยวกับการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด

### 3. สมมติฐานการศึกษา

ตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 มาตรา 61 และแก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2549 มาตรา 73/2 มีการกำหนดอัตราโทษจำคุกไว้เพียงไม่เกินหกเดือนหรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาทหรือทั้งจำทั้งปรับซึ่งนับเป็นโทษสถานเบา โดยเฉพาะโทษปรับซึ่งเทียบกับความเสียหายของถนนที่ใช้เพื่อประโยชน์สาธารณะและผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจที่ผู้กระทำความผิดได้รับแล้วนั้นไม่ได้สัดส่วนกัน รวมถึงพระราชบัญญัติดังกล่าวไม่มีการบัญญัติให้ลงโทษผู้ประกอบการขนส่งและหรือเจ้าของสินค้า ซึ่งอาจเป็นตัวการ ผู้ใช้หรือผู้สนับสนุนในความผิดดังกล่าวและเป็นผู้ได้รับผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจที่แท้จริง อีกทั้งไม่มีเงินรางวัลนำจับให้กับเจ้าหน้าที่ผู้จับกุมหรือพนักงานสอบสวนที่เหมาะสม จึงทำให้เกิดการเลือกรับสินบนจากผู้กระทำความผิด แทนที่จะดำเนินคดีตามกฎหมาย ซึ่งถือเป็นปัญหาที่เกิดจากกฎหมายไม่มีประสิทธิภาพ ส่งผลให้ผู้กระทำความผิดไม่เกรงกลัวต่อกฎหมาย หากมีการแก้ไขกฎหมายให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้นก็จะทำให้ผู้กระทำความผิดเข็ดหลาบและทำให้ประชาชนเกรงกลัวต่อโทษที่จะได้รับไม่กล้าที่จะกระทำความผิดรวมถึงเจ้าพนักงานปฏิบัติหน้าที่และอำนวยความสะดวกยุติธรรมให้แก่ประชาชนด้วยความสุจริตต่อไป

### 4. ขอบเขตการศึกษา

การศึกษาค้นคว้าอิสระฉบับนี้มุ่งเน้น ศึกษา ความหมาย แนวคิด ทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับมาตรการควบคุมการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดและการให้รางวัลนำจับแก่เจ้าหน้าที่ของรัฐผู้จับกุม ผู้ที่สอบสวนดำเนินคดี และมาตรการทางกฎหมาย รวมถึงปัญหาและอุปสรรคทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดทั้งในประเทศไทยและต่างประเทศ โดยเฉพาะประเทศสหรัฐอเมริกา และสาธารณรัฐฝรั่งเศส เพื่อนำมาวิเคราะห์เปรียบเทียบกับหลักกฎหมายและมาตรการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการควบคุมการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดและการให้รางวัลนำจับแก่เจ้าหน้าที่ของรัฐผู้จับกุม และผู้ที่สอบสวนดำเนินคดี ระหว่างกฎหมายไทยและกฎหมายต่างประเทศ

เช่น ประเทศสหรัฐอเมริกาและสาธารณรัฐฝรั่งเศส เพื่อเสนอแนะแนวทางแก้ไขปรับปรุงกฎหมายที่เหมาะสมเกี่ยวกับมาตรการควบคุมการใช้นานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด และการให้รางวัลนำจับแก่เจ้าหน้าที่ของรัฐผู้จับกุมและผู้ที่ยุติการดำเนินคดีของประเทศไทย ให้เหมาะสมเป็นรูปธรรม และสอดคล้องกับมิติของประเทศ

## 5. ระเบียบวิธีวิจัย

การศึกษาค้นคว้าอิสระฉบับนี้เป็นการศึกษาวิจัยเชิงคุณภาพโดยวิธีวิจัยทางเอกสาร (Documentary Research) โดยศึกษาค้นคว้าจากหนังสือ บทความ เอกสารทางวิชาการ ข้อมูลทางอินเทอร์เน็ต ทั้งภาษาไทยและภาษาต่างประเทศ รวมถึงเปรียบเทียบกับกฎหมายต่างประเทศ และนำมาวิเคราะห์ปัญหาการกำหนดโทษทางกฎหมายและการให้รางวัลนำจับแก่เจ้าหน้าที่ของรัฐเพื่อควบคุมการกระทำความผิดฐานใช้นานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 มาตรา 61 และแก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2549 มาตรา 73/2 เพื่อนำมาวิเคราะห์และได้แนวทางแก้ไขปรับปรุงกฎหมายที่เหมาะสมเกี่ยวกับมาตรการควบคุมรถยนต์บรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดและการให้รางวัลนำจับแก่เจ้าหน้าที่ของรัฐผู้จับกุมและผู้ที่ยุติการดำเนินคดีของประเทศไทย ที่เหมาะสมเป็นรูปธรรม และสอดคล้องกับมิติของประเทศ

## 6. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

6.1 ทราบถึงแนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการควบคุมการกระทำความผิดเกี่ยวกับการใช้นานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด

6.2 ทราบถึงปัญหาทางกฎหมายในการควบคุมการกระทำความผิดเกี่ยวกับการใช้นานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดตามกฎหมายของประเทศไทย ประเทศสหรัฐอเมริกา และสาธารณรัฐฝรั่งเศส

6.3 ทราบถึงปัญหาทางกฎหมายในการควบคุมการกระทำความผิดเกี่ยวกับการใช้นานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด



6.4 ทราบข้อเสนอแนะแนวทางแก้ไขปรับปรุงกฎหมายที่เหมาะสมในการแก้ไขปัญหาทางกฎหมายในการควบคุมการกระทำความผิดเกี่ยวกับการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด



**บทที่ 2**  
**แนวคิดและทฤษฎี**  
**เกี่ยวกับการควบคุมการกระทำความผิดเกี่ยวกับการ**  
**ใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด**  
**ตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวง**

ในบทนี้จะได้กล่าวถึง ทฤษฎีเกี่ยวกับการควบคุมการกระทำความผิดเกี่ยวกับการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวง ซึ่งมีความสำคัญต่อการวางพื้นฐานเพื่อให้เกิดความเข้าใจต่อปัญหาเกี่ยวกับการกำหนดโทษทางกฎหมายเพื่อควบคุมการกระทำความผิดฐานใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 และแก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2549 มาตรา 73/2 รวมถึงความรับผิดชอบในฐานะนายจ้างผู้ประกอบการหรือเจ้าของสินค้าในการกระทำความผิดฐานใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินกว่ากฎหมายกำหนดและการกำหนดให้เงินรางวัลนำจับแก่เจ้าหน้าที่ของรัฐเพื่อควบคุมการกระทำความผิดฐานใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดซึ่งมีรายละเอียดโดยลำดับ ดังต่อไปนี้

**1. ทฤษฎีเกี่ยวกับการควบคุมการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด**

การที่จะศึกษาปัญหาเกี่ยวกับการกำหนดอัตราโทษทางกฎหมายเพื่อควบคุมการกระทำความผิดเกี่ยวกับการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดนั้น มีความจำเป็นจะต้องศึกษาถึงความเป็นมา และทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมรถยนต์บรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา เพื่อให้ทราบถึงเจตนารมณ์ที่แท้จริงแห่งกฎหมาย ซึ่งจะนำไปสู่การวิเคราะห์และทำความเข้าใจถึงการบังคับใช้ในทางปฏิบัติซึ่งมีทฤษฎี ที่เกี่ยวข้องดังนี้

## 1.1 ทฤษฎีการเลือก (Choice Theory)

การกำหนดให้บุคคลผู้กระทำความผิดต้องรับโทษหนักขึ้นเนื่องจากการกระทำ ความผิดของตนมีแนวความคิดเบื้องหลังมาจากการที่กฎหมายต้องการให้บุคคลผู้กระทำความผิดนั้น จะต้องได้รับโทษตามความหนักเบาของกระทำความผิดของตน กล่าวคือ กฎหมายมุ่งหมายที่อำนวยความสะดวกให้แกบุคคลผู้ที่ได้รับความเสียหายจากการกระทำความผิดอาญาโดยที่ความหนักเบาของอัตราโทษกฎหมายจะกำหนดไว้ต้องพิจารณาจากความร้ายแรงแห่งอันตรายอันเกิดขึ้นจากการกระทำนั้น<sup>6</sup>

แนวคิดดังกล่าว ได้รับอิทธิพลมาจากสำนักความคิดทางอาชญาวิทยา คือ สำนักคลาสสิก (Classical School) ซึ่งสำนักความคิดอาชญาวิทยาแบบคลาสสิกนี้ ได้มุ่งหมายอธิบายสาเหตุของการกระทำความผิดของบุคคลเอาไว้ว่า โดยธรรมชาติแล้วมนุษย์นั้นเป็นผู้ที่มีความคิดสามารถหาเหตุผลของสิ่งต่างๆได้ด้วยตนเอง ไม่ต้องตกอยู่ภายใต้อำนาจของใครอีกต่อไป กล่าวคือ มนุษย์นั้นมีเจตจำนงอิสระ (Free Will)<sup>7</sup> ซึ่งแนวคิดดังกล่าวแตกต่างจากแนวความคิดแบบสำนักกฎหมายธรรมชาติ (Natural Law School) ซึ่งมีแนวความคิดว่าพระเจ้าเป็นผู้สร้างทุกสรรพสิ่ง รวมถึงควบคุม ความเป็นไปของสรรพสิ่งเหล่านั้นด้วยมนุษย์เองก็เป็นสิ่งหนึ่งที่ถูพระเจ้าสร้างขึ้น และควบคุมความเป็นไปของมนุษย์ในการพิจารณาคดีตุลาการศาลศาสนาจะใช้ระบบไต่สวนให้ผู้ถูกกล่าวหายอมรับสารภาพด้วยวิธีการทรมานต่างๆ และขาดความยุติธรรมพฤติการณ์ที่ตุลาการศาลศาสนากระทำลงไปนั้นไม่ว่าจะมีความโหดเหี้ยมเพียงใด ก็ถือเป็นการกระทำในนามของพระเจ้าเป็นผู้เป็นเจ้า<sup>8</sup> นอกจากนี้การดำเนินกระบวนการพิจารณาจะดำเนินไปในแบบลับ ผู้ถูกกล่าวหาจึงไม่มีโอกาสในการต่อสู้คดีเพื่อพิสูจน์ ความผิดของตัวเองหากแต่จนกระทั่งวันหนึ่งที่มีมนุษย์ได้สังเกตเห็นปรากฏการณ์ทางธรรมชาติต่าง ๆ มนุษย์จึงเริ่มคิดได้ว่าปรากฏการณ์ต่าง ๆ เหล่านี้ แม้แต่พระเจ้าเอง ก็ยังต้องเคารพด้วยเช่นกัน ประกอบกับความไม่เป็นธรรมและความไม่เสมอภาคทางสังคม และการดำเนินกระบวนการยุติธรรมที่ปราศจากความยุติธรรมเช่นนี้จึงเป็นที่มาของสำนักความคิดอาชญาวิทยาแบบคลาสสิก

<sup>6</sup> สหพรพรช จินานุรักษ์ มาตรการทางกฎหมายต่อรถยนต์บรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา”.ปริญญานิติศาสตร์มหาบัณฑิต,สาขานิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย,2541 หน้า 22.

<sup>7</sup> ฌ็องฌัก กอ็องต็อง,แนวการศึกษาชุกติวิชากฎหมายอาญาและอาชญาวิทยาชั้นสูง หน่วย 9-15,(พิมพ์ครั้งที่ 4),(เนนทปูรี: มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช,2565),9-13

<sup>8</sup> ประเทือง ธนียผล, อาชญาวิทยาและทัณฑวิทยา, พิมพ์ครั้งที่ 6 (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัย รามคำแหง, 2552), หน้า 48.

ดังที่ได้กล่าวไว้ข้างต้นว่า ในความคิดอาชญาวิทยาแบบคลาสสิก มนุษย์จะเป็นผู้คิดหาเหตุผล ของสิ่งต่างๆด้วยตนเองนั้น หมายความว่ารวมถึงการตัดสินใจเลือกพฤติกรรมของตนเอง และเลือกที่จะกระทำความผิดด้วย ตามทฤษฎีการเลือก (Choice Theory) กล่าวคือ การกระทำความผิด หรือการก่ออาชญากรรมเกิดขึ้นจากความสมัครใจหรือความตั้งใจของผู้กระทำที่จะกระทำความผิดขึ้น ด้วยเหตุที่ต้องการจะหาความสุขสำราญให้แก่ตนโดยไม่ประสงค์หรือหลีกเลี่ยงที่จะต้องพบกับความ เจ็บปวดตึงนั้นเป้าหมายหรือวัตถุประสงค์ในการลงโทษของทฤษฎีการเลือก (Choice Theory) แห่งสำนักความคิดอาชญาวิทยาแบบคลาสสิกนี้ จึงมุ่งหมายที่จะลงโทษแก่บุคคล เพื่อให้เกิดความเกรงกลัวและไม่กล้ากระทำความผิดต่อกฎหมายเช่นนี้แล้วลักษณะที่สำคัญของกฎหมายก็คือต้องมีความเคร่งครัดเข้มงวดเพื่อป้องกันการกระทำความผิดที่จะส่งผลเสียหายแก่สังคมต่อไป

## 1.2 ทฤษฎีการลงโทษ

ทฤษฎีการลงโทษมี 3 ทฤษฎีที่สำคัญ คือ ทฤษฎีการลงโทษเพื่อแก้แค้นทดแทน ทฤษฎีการลงโทษเพื่อข่มขู่ยับยั้ง ทฤษฎีการลงโทษเพื่อแก้ไขฟื้นฟู ซึ่งผู้ศึกษาเห็นว่ามทฤษฎีที่สำคัญในการนำมาใช้เป็นแนวคิดในการกำหนดอัตราโทษที่เหมาะสมในการควบคุมการบรรเทาโทษน้ำหนกเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดดังนี้

### 1.2.1 ทฤษฎีการลงโทษเพื่อแก้แค้นทดแทน (Retributive)

แนวคิดการลงโทษเพื่อการแก้แค้นทดแทนนี้สืบเนื่องมาจากการที่บุคคลมีเจตจำนงอิสระ (free Will) ในการหาเหตุผลคิด และตัดสินใจกระทำการสิ่งต่างๆ เมื่อบุคคลได้ตัดสินใจที่จะกระทำความผิดแล้วตนเองก็ต้องยอมรับผิดชอบต่อการกระทำของตนเองด้วย ดังนั้นเมื่อจะต้องรับโทษก็ต้องรับโทษอย่างสาสมกับการกระทำความผิดหรือความเสียหายที่ตนเองได้ก่อขึ้นเช่นนี้ แนวคิดการลงโทษเพื่อแก้แค้นทดแทนจึงไม่ยอมรับต่อเหตุผลโทษใดๆ เนื่องจากการลดโทษลงจะทำให้การลงโทษไม่ได้ตอบแทนซึ่งความผิดหรือความเสียหายที่ตนได้ก่อขึ้น เว้นแต่ในกรณีของผู้กระทำความผิดของผู้สูงอายุหรือบุคคลวิกลจริต ซึ่งมีความบกพร่องในเรื่องของการคิดหรือตัดสินใจ ในการกระทำการสิ่งต่างๆ ซึ่งรวมถึงการกระทำความผิดด้วยซึ่งทฤษฎีการลงโทษเพื่อแก้แค้นทดแทนได้รับอิทธิพลมาจากสำนักคลาสสิก (Classical School) ซึ่งเห็นว่า ผู้กระทำความผิดเป็นผู้ละเมิดศีลธรรมฝ่าฝืนกฎเกณฑ์ของสังคม จึงสมควรถูกลงโทษให้เพื่อตอบแทนความผิดที่เขาทำลงไป<sup>9</sup>

<sup>9</sup> ญรัฐวัฒน์ สุทธิโยธิน.แนวการศึกษาชุตวิชา 41716 กฎหมายอาญาและอาชญาวิทยาชั้นสูง.หน้า 5-12.

วัตถุประสงค์และเหตุผลของการลงโทษตามทฤษฎีการลงโทษเพื่อแก้แค้นทดแทน เพื่อเป็นการทดแทนการกระทำความผิดซึ่งผู้กระทำได้กระทำลงไป เพราะผู้กระทำผิดสมควรจะได้รับการลงโทษอันเนื่องมาจากการกระทำผิดของตน<sup>10</sup>

หลักการลงโทษตามทฤษฎีการลงโทษเพื่อแก้แค้นทดแทนมีลักษณะที่สำคัญ 3 ประการ<sup>11</sup>

1) Retaliatory Retribution คือ จำนวนของอัตราโทษจะต้องเหมาะสมได้สัดส่วนพอเหมาะกับการกระทำความผิด เพื่อให้ผู้กระทำนั้นเกิดความหลากหลายจากความเจ็บปวดเพราะถูกลงโทษจากการกระทำความผิด

2) Distributive Retribution คือ การลงโทษต้องเป็นการลักษณะของการลงโทษโดยตรงต่อตัวผู้กระทำความผิด และผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องเท่านั้น

3) Qualitative Retribution คือ การกำหนดโทษต้องมีความเหมาะสมกับความร้ายแรงของผลที่ผู้กระทำความผิดได้ก่อขึ้น

การแก้แค้นทดแทนนั้นสามารถแบ่งได้เป็น 2 ประเภท<sup>12</sup>

1) การแก้แค้น (Expiation) คือ การแก้แค้นโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อโต้ตอบการกระทำนั้น ๆ

2) การทดแทน (Revenge) คือ การทดแทนในส่วนที่ผู้กระทำความผิดได้ทำให้หายไปจากการที่ตนได้กระทำความผิดลงไป<sup>13</sup>

### 1.2.2 ทฤษฎีการลงโทษเพื่อข่มขู่ยับยั้งอาชญากรรม (Deterrence)

การข่มขู่ยับยั้ง เป็นแนวความคิดที่ต้องการจะป้องกันสังคม ให้ปลอดภัยจากการกระทำความผิด โดยการกำหนดอัตราโทษตามกฎหมายให้มีความรุนแรง แน่นนอน และต้องมีการบังคับใช้อย่างรวดเร็ว โดยมีวัตถุประสงค์ของการลงโทษเพื่อกาลในอนาคตไม่ให้คนอื่นเอาเยี่ยงอย่าง ซึ่งมักจะลงโทษในที่สาธารณะดังเช่นที่ในอดีตของบางประเทศมีการตัดมือผู้กระทำความผิดให้บุคคลทั่วไปได้เห็นเพื่อไม่ให้คนอื่นเอาเป็นเยี่ยงอย่าง<sup>14</sup>

<sup>10</sup> “เรื่องเดียวกัน”

<sup>11</sup> Nigel Walker, Crime and Punishment in Britain : An Analysis of the Penel System in Theory, 2 ed. (Edinburgh:Edinburgh University Press, 1971) p. 129.

<sup>12</sup> เอกสารประกอบคำบรรยาย วิชาอาชญาวิทยาชั้นสูง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ปีการศึกษา 2557, ศ.(พิเศษ) ดร.จิ รัตติ ะวานนท์

<sup>13</sup> ญรัฐวัณน์ สุทธิโยธิน.แนวการศึกษาชุดวิชา 41716 กฎหมายอาญาและอาชญาวิทยาชั้นสูง. หน้า 5-13.

<sup>14</sup> เกียรติขจร วัจนะสวัสดิ์,คำอธิบายกฎหมายอาญา ภาค 1, พิมพ์ครั้งที่ 10 (กรุงเทพมหานคร: พลสยาม พรินต์,2551),หน้า 846.

### 1) ที่มาของทฤษฎีการลงโทษเพื่อข่มขู่ยับยั้ง

ซีซาร์ เบ็คคาเรีย (Caesar Beccaria) นักอาชญาวิทยาชาวอิตาลีคนสำคัญ ที่ได้รับการยอมรับว่าเป็นต้นกำเนิดของสำนักอาชญาวิทยาคลาสสิก ได้เขียนหนังสือชื่อ “อาชญากรรมและการลงโทษ” (Crime and Punishment) ความยาว 99 หน้า พูดถึงเรื่องความทารุณแห่งโทษ ในปี ค.ศ. 1764 สำนักอาชญาวิทยาคลาสสิก พัฒนาขึ้นมาจากปรัชญาพื้นฐาน 3 ปรัชญา ได้แก่ ปรัชญาสัญญาประชาคม (Social contract Philosophy) ปรัชญาลัทธิอรรถประโยชน์นิยม (Utilitarian Philosophy) และปรัชญาฮีโดนิซึม (Hedonistic Philosophy)<sup>15</sup> เบ็คคาเรียให้ทัศนะว่า มนุษย์มีเจตจำนงอิสระ (Free Will) มีความเป็นอิสระ มีสิทธิที่จะเลือกกระทำการหรือไม่กระทำการใด ๆ นอกจากนี้มนุษย์ยังเป็นสัตว์โลกที่มีพร้อมด้วยเหตุผล (being rational) ดังนั้น เมื่อมนุษย์ตัดสินใจทำอะไรลงไปถือว่ามนุษย์สามารถชั่งน้ำหนักระหว่างการทำและผลที่ได้รับเมื่อมนุษย์ใช้เหตุผลดีแล้ว และตัดสินใจทำลงไปมนุษย์จึงย่อมต้องรับผิดชอบต่อการกระทำนั้น เบ็คคาเรียเห็นว่า การกระทำผิดจะต้องได้รับการลงโทษให้สมกับลักษณะความผิดที่ได้กระทำลงไปทฤษฎีการลงโทษเพื่อยับยั้ง ตั้งอยู่บนความเชื่อพื้นฐานว่าการกระทำผิดที่เกิดขึ้นในสังคม เมื่อเกิดขึ้นแล้วไม่สามารถที่จะย้อนเวลากลับไปไม่ให้เกิดการกระทำนั้นเกิดขึ้นอีกได้ ดังนั้น เมื่อเกิดการกระทำผิดเกิดขึ้น เราจึงควรหาทางที่จะป้องกันมิให้การกระทำผิดลักษณะนั้นเกิดขึ้นมาอีกมากกว่าที่จะแก้แค้นทดแทนผู้กระทำผิดแนวคิดนี้จึงมองว่าสังคมควรจะใช้วิธีการลงโทษเพื่อเป็นการป้องกันมิให้การกระทำผิดลักษณะนั้นเกิดขึ้นอีก โดยการใช้การลงโทษเป็นการขู่ให้บุคคลอื่นในสังคมกลัวเกรงโทษที่จะได้รับและไม่กล้ากระทำผิด ซึ่งจะถือว่าเป็นการปลูกฝังศีลธรรมให้แก่บุคคลในสังคมไปด้วยทฤษฎีการลงโทษเพื่อป้องกันมีความเชื่อตามแนวคิดของสำนักอาชญาวิทยาแนวปฏิฐานนิยม (Positivist) ซีซาร์ ลอมโบโรโซ (Caesar Lombroso) นายแพทย์ผู้ใช้วิธีการทางวิทยาศาสตร์ซึ่งเป็นแนวคิดแบบปฏิฐานนิยมมาใช้ในการศึกษาผู้กระทำผิด เพื่อที่จะหาทางป้องกันสังคม โดยเขามีความเชื่อว่าหากรู้ว่าผู้กระทำผิดมีลักษณะอย่างไร ก็สามารถที่จะหาทางป้องกันได้โดยใช้วิธีการต่าง ๆ ที่เหมาะสมเพื่อป้องกันมิให้บุคคลนั้นเป็นอันตรายต่อสังคม<sup>16</sup>

<sup>15</sup> ณัฐวัฒน์ สุทธิโยธิน.แนวการศึกษาชุดวิชา 41716 กฎหมายอาญาและอาชญาวิทยาชั้นสูง.หน้า 5-19.

<sup>16</sup> “เรื่องเดียวกัน”



## 2) วัตถุประสงค์ของการลงโทษ

การลงโทษควรมีไว้เพื่อเป็นการป้องกัน โดยการใช้แนวคิดเรื่องการข่มขู่ยับยั้ง (Deterrence) ดังนั้น วัตถุประสงค์ของการลงโทษตามทฤษฎีข่มขู่ยับยั้งจึงแบ่งออกเป็น 2 ประการ<sup>17</sup> คือ

(1) การลงโทษเพื่อข่มขู่ยับยั้งโดยเฉพาะหรือป้องกันโดยเฉพาะ (Specific Deterrence)<sup>18</sup> เป็นการลงโทษผู้กระทำความผิดรายบุคคลเพื่อยับยั้งมิให้เขากระทำความผิดซ้ำ อาจกล่าวอีกนัยหนึ่งได้ว่าเป็นการป้องกันโดยเฉพาะ (Specific Prevention)

(2) การลงโทษเพื่อข่มขู่ยับยั้งโดยทั่วไปหรือป้องกันโดยทั่วไป (General Deterrence)<sup>19</sup> เป็นการลงโทษผู้กระทำความผิดเพื่อเป็นตัวอย่างให้สังคมทั่วไปเห็นเพื่อที่จะได้เกรงกลัวโทษจากการกระทำความผิด และไม่คิดที่จะกระทำความผิดขึ้นอีกอาจกล่าวอีกนัยหนึ่งได้ว่าเป็นการป้องกันโดยทั่วไป (General Prevention)

## 3) เหตุผลในการการลงโทษ

การลงโทษทฤษฎีการลงโทษเพื่อข่มขู่ยับยั้ง มิได้คำนึงถึงประโยชน์แต่เฉพาะการลงโทษเพื่อยับยั้งตัวผู้กระทำความผิดเท่านั้น แต่ยังคำนึงถึงประโยชน์ของประชาชนและสังคมโดยรวมอีกด้วย การลงโทษตามทฤษฎีนี้ตั้งอยู่บนพื้นฐานของ “ทฤษฎีอรรถประโยชน์” (Utilitarian Theory) ตามแนวคิดของ จอห์น สจ๊วต มิลล์ (J.S. Mill) และ “ทฤษฎีเจตต์จำนงเสรี” (Free will) ทฤษฎีอรรถประโยชน์มีแนวคิดว่าการที่จะตัดสินว่าการกระทำอย่างใดอย่างหนึ่งนั้นเป็นการกระทำที่ถูกต้องชอบธรรมหรือไม่ จะต้องดูจากผลกระทบที่เกิดขึ้นต่อสังคมโดยรวมเป็นสำคัญ หากการกระทำนั้นก่อให้เกิดผลประโยชน์ต่อสังคมโดยรวม ก็จะถือว่าการกระทำนั้นเป็นสิ่งที่ถูกต้องชอบธรรม โดยมีหลักพิจารณาว่า “การกระทำนั้นก่อให้เกิดความสุขมากที่สุดต่อคนจำนวนมากที่สุด” หรือไม่ ถ้าใช่ก็จะถือว่าการกระทำนั้นถูกต้องชอบธรรมโดยทั่วไปแล้วตามทฤษฎีการลงโทษเพื่อป้องกันเห็นว่าการลงโทษเป็นสิ่งที่เลวร้าย แต่เป็นความจำเป็นที่จะต้องป้องกันสังคมจึงต้องมีการลงโทษ ดังนั้น หากจะมีการลงโทษก็ต้องเป็นไปเพื่อเหตุผลในการป้องกันสังคมเป็นหลัก มิใช่เพื่อแก้แค้นผู้กระทำความผิด<sup>20</sup>

<sup>17</sup> “เรื่องเดียวกัน”

<sup>18</sup> “เรื่องเดียวกัน”

<sup>19</sup> “เรื่องเดียวกัน”

<sup>20</sup> ณัฐวัฒน์ สุทธิโยธิน.แนวการศึกษาชุดวิชา 41716 กฎหมายอาญาและอาชญาวิทยาชั้นสูง.หน้า 5-20

#### 4) เหตุผลสนับสนุนทฤษฎีการลงโทษเพื่อยับยั้ง

ซีซาร์ เบ็คคาเรีย เสนอความคิดเกี่ยวกับการลงโทษเพื่อการยับยั้งไว้ในหนังสือชื่อ “On Crimes and Punishments” <sup>21</sup> ดังนี้

(1) การลงโทษมีความจำเป็น เนื่องจากมนุษย์ยังมีความเห็นแก่ตัว คนเราพร้อมที่จะฝ่าฝืนสัญญาประชาคม ถ้าหากสิ่งนั้นก่อให้เกิดประโยชน์ส่วนตัว สำหรับ เบ็คคาเรีย เห็นว่ามนุษย์ทุกคนสามารถมีพฤติกรรมอาชญากรได้เสมอ<sup>22</sup>

(2) เมื่อเป็นดังนั้น การลงโทษจึงไม่ควรปฏิเสธต่อความเห็นแก่ตัวของมนุษย์ หากแต่ควรส่งเสริม “แรงจูงใจ” ไม่ให้ประโยชน์ของมนุษย์ถูกทำลายโดยกฎหมาย<sup>23</sup>

(3) การลงโทษ ควรจะมีไว้เพื่อเป็นการป้องกัน โดยการใช้ความคิดเรื่องการข่มขู่ยับยั้ง (Deterrence) ซึ่งการข่มขู่ยับยั้งแบ่งออกเป็น 2 ประเภท <sup>24</sup> คือ

ก. การข่มขู่ยับยั้งโดยเฉพาะ (Specific Deterrence) เป็นการลงโทษผู้กระทำความผิดรายบุคคลเพื่อยับยั้งมิให้เขากระทำความผิดซ้ำ

ข. การข่มขู่ยับยั้งโดยทั่วไป (General Deterrence) เป็นการลงโทษผู้กระทำความผิดเพื่อเป็นตัวอย่างให้สังคมทั่วไปเห็น

(4) เงื่อนไขของการข่มขู่ยับยั้ง (Deterrence) การข่มขู่ยับยั้งขึ้นอยู่กับเงื่อนไขสองประการคือ<sup>25</sup>

ก. การลงโทษจะต้องได้สัดส่วนกับอาชญากรรม หมายถึง โทษที่จะลงแก่ผู้กระทำความผิดจะต้องมีความเหมาะสมกับความหนักเบาของการกระทำความผิด

ข. สาธารณชนจะต้องได้รับรู้เข้าใจอย่างแน่ชัดเกี่ยวกับการลงโทษนั้น หมายถึง การลงโทษต้องทำในที่เปิดเผย ไม่ปิดบัง ควรจะต้องให้สาธารณชนรับรู้ เพื่อเกรงกลัวต่อโทษ

สรุปได้ว่า วัตถุประสงค์ของการลงโทษ คือการป้องกันผู้กระทำความผิดมิให้กระทำความผิดอีกเป็นการลงโทษโดยมีความมุ่งหมายที่จะให้ผู้กระทำความผิดที่ได้รับโทษไปแล้วเกิดความหลาบจำ เกรงกลัวโทษที่จะได้รับจนไม่กล้ากระทำความผิด และขณะเดียวกันผลของ

<sup>21</sup> Cesare Beccaria, On Crimes and Punishments, with notes and introduction by David Young (Indianapolis, IN: Kackett, 1985). The selection here has been abridged from the original

<sup>22</sup> ญรัฎฐวัฒน์ สุทธิโยธิน.อ้างแล้ว หน้า 5-21

<sup>23</sup> “เรื่องเดียวกัน”

<sup>24</sup> “เรื่องเดียวกัน”

<sup>25</sup> “เรื่องเดียวกัน”



การลงโทษผู้กระทำความผิดคนหนึ่งจะมีผลเป็นการยับยั้งป้องปราม บุคคลอื่นมิให้กระทำความผิดอันนับได้ว่าเป็นการป้องกันกระทำความผิด

ยังมีเหตุผลสนับสนุนในการลงโทษเพื่อข่มขู่ยับยั้งอีกว่า ความเชื่อที่ว่า การลงโทษด้วยการข่มขู่ยับยั้งจะสามารถป้องกันสังคมได้มีเหตุผลสนับสนุน<sup>26</sup> ดังนี้

(ก) *ความกลัวโทษ* หากผลร้ายที่ได้รับจากการลงโทษมีความรุนแรงมากพอแล้วบุคคลจะไม่กล้ากระทำความผิด เนื่องจากเกรงกลัวโทษที่จะได้รับ เนื่องจากมนุษย์ทุกคนไม่ชอบความยากลำบาก ไม่ชอบความทุกข์ทรมาน จึงไม่ต้องการได้รับการลงโทษ จึงไม่กล้ากระทำความผิด

ฟอน ฟอยเออบาด (Von Feuerbach) นักกฎหมายชาวเยอรมันให้ทัศนะว่า กฎหมายอาญาต้องมีผลบังคับทางจิตใจเป็นการป้องกันไม่ให้คนทั่วไปกระทำความผิด กฎหมายจึงต้องกำหนดอัตราโทษสูง เพื่อให้แน่ใจว่า ในใจของผู้ที่จะกระทำความผิดต้องกังวลต่อความเสี่ยงต่อการถูกลงโทษ ซึ่งหนักกว่าความคิดที่จะได้ประโยชน์จากการกระทำความผิด

(ข) *พลังกดดันของสังคม* การกระทำความผิดและการถูกลงโทษ ทำให้บุคคลจำนวนมากในสังคมเห็นและเกิดการตำหนิติเตียน รวมไปถึงการต่อต้านด้วยวิธีการต่าง ๆ เช่น การไม่คบค้าสมาคม การกีดกันออกจากสังคม ตามธรรมชาติแล้วมนุษย์เป็นสัตว์สังคมที่ต้องการอยู่เป็นกลุ่มเป็นสังคม และต้องการได้รับการยอมรับจากบุคคลอื่นในสังคม หากเขาเล็งเห็นว่า ถ้าเขากระทำความผิดและได้รับการลงโทษ เขาจะถูกต่อต้านจากสังคมส่วนใหญ่ที่มีลักษณะเป็นมติมหาชนแล้ว ก็เป็นการยากที่เขาจะดำรงตนอยู่ในสังคมนั้นได้ ด้วยเหตุนี้เขาจึงไม่กล้ากระทำความผิด

(ค) *การสร้างนิสัย* เมื่อสังคมได้วางกฎเกณฑ์ไว้ว่า การกระทำใดเป็นสิ่งที่สังคมเห็นว่าเห็นว่าเป็นความผิดและผู้กระทำจะต้องได้รับการลงโทษ เมื่อใช้หลักเกณฑ์นี้ไปนาน ๆ บุคคลในสังคมก็จะเกิดความเคยชินและซึมซับเข้าไปจนกลายเป็นนิสัยการลงโทษบุคคลที่ได้ผลในทางป้องกันจึงต้องให้ผลในการสร้างนิสัยแก่คนผู้กระทำความผิดและคนทั่วไปด้วย

อาชชาฟเฟนบวร์ก (Aschaffenburg) กล่าวว่า  
“...ผลของการข่มขู่จากการลงโทษ ควรจะมีสองทางคือ ควรจะทำให้ประชาชนทั่วไปรู้สึกเป็นการป้องกันและเป็นการเตือนแต่ละบุคคลไม่ให้กระทำความผิด

<sup>26</sup> Johannes Andenaes, supra note 8. P 68. อังใน สหธน รัตนไพจิตร “ความประสงค์ของการลงโทษอาญา: ศึกษาเฉพาะประเทศไทยสมัยใช้กฎหมายลักษณะอาญาและประมวลกฎหมายอาญา” วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิตมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ 2527. หน้า 46-47.

ขึ้นอีก แต่ประโยชน์ยิ่งใหญ่ของการข่มขู่ว่าจะลงโทษนั้น อยู่ที่การอบรมเกี่ยวกับความรู้สึกนึกคิดในเรื่องชีวิตโดยทั่วไปของประชาชน การกำหนดว่าการกระทำเช่นนั้นเช่นนี้เป็นความผิด ซึ่งถ้าผู้ใดกระทำความผิดรัฐจะลงโทษ จะทำให้เกิดความรู้สึกแก่คนทั่วไปว่า การกระทำเช่นนั้นไม่เหมาะสม ไม่เป็นที่ยอมรับนับถือ เป็นที่เสียหายและขัดกับหน้าที่ของประชาชน ดังนั้น การป้องกันทั่วไป จึงดำเนินไปอย่างเจียบๆ ซ้ำ ๆ และลึกซึ้งทำให้ความรู้สึกว่าอะไรชอบอะไรควรแฉ่งแฉ้งขึ้น...”<sup>27</sup>

#### 5) หลักการของทฤษฎีการลงโทษเพื่อข่มขู่ยับยั้ง

ซีซาร์ เบ็คคาเรีย เห็นว่าการลงโทษเป็นสิ่งจำเป็น การลงโทษสามารถช่วยป้องกันสังคมได้โดยการลงโทษเพื่อการข่มขู่ยับยั้งผู้กระทำผิด เบ็คคาเรียได้รับการยกย่องว่าเป็นบิดาแห่ง “ทฤษฎีการลงโทษเพื่อข่มขู่ยับยั้ง” (Deterrence Theory)<sup>28</sup>

เบ็คคาเรีย ได้วางแนวคิดเกี่ยวกับการลงโทษเพื่อข่มขู่ยับยั้งไว้เป็นแนวคิดและหลักการพื้นฐานในการลงโทษ (Beccaria’s Concept of Deterrence) เบ็คคาเรียอธิบายถึง ทฤษฎีการลงโทษเพื่อข่มขู่ยับยั้ง ว่าการลงโทษที่สามารถข่มขู่ยับยั้งผู้กระทำผิดได้ควรจะต้องมีลักษณะสำคัญ 3 ประการ (Three Key Elements of Punishment)<sup>29</sup> ดังนี้ คือ

(1) การลงโทษต้องทำด้วยความรวดเร็ว<sup>30</sup> (Swiftness of punishment) เบ็คคาเรียให้เหตุผลสองประการว่าทำไมจึงต้องลงโทษด้วยความรวดเร็ว เหตุผลแรกผู้กระทำผิดบางรายกระบวนกรยุติธรรมใช้เวลาหลายปีกว่าที่จะนำตัวมาพิพากษาลงโทษบ่อยครั้งที่พบว่าเวลาที่ใช้ในการติดตามตัวยาวนานกว่าเวลาตามโทษที่จะกำหนดให้ลงโทษสำหรับความผิดนั้นเสียอีก แม้ว่าจะกำหนดโทษสูงสุดแล้วก็ตาม เบ็คคาเรียจึงกล่าวไว้ว่า “..การลงโทษด้วยความรวดเร็ว ว่องไวและความใกล้เคียงกับการประกอบอาชญากรรม จะเกิดประโยชน์มากกว่า..” เหตุผลประการที่สอง เบ็คคาเรีย เน้นว่าความรวดเร็วในการพิพากษาวางโทษผู้กระทำผิดมีความสัมพันธ์กับขนาดของการลงโทษเพื่อข่มขู่ยับยั้ง การพิพากษาวางโทษและการลงโทษด้วยความรวดเร็วมีความสำคัญอย่างยิ่ง

(2) ความแน่นอนในการลงโทษ<sup>31</sup> (Certainty of punishment) ประเด็นเรื่องความแน่นอนในการลงโทษ เบ็คคาเรียเห็นว่าเป็นคุณภาพที่สำคัญที่สุด

<sup>27</sup> อุทิศ แสนโกศิก กฎหมายอาญาภาค ! พระนคร: ศูนย์บริการเอกสารและวิชาการ กองวิชาการ กรมอัยการ 2525 น.24

<sup>28</sup> ฌูว์ว็องต์ สุธิโยธิน.แนวการศึกษาชุดวิชา 41716 กฎหมายอาญาและอาชญาวิทยาชั้นสูง.หน้า 5-23.

<sup>29</sup> Tibbetts, Stephen G. and Hemmens. Criminological Theory: A TextReader. Los Angeles: Sage Publishing 2010 pp. 58-60

<sup>30</sup> อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 25

<sup>31</sup>อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 25 .

ของการลงโทษ เบ็คคาเรีย กล่าวว่า “...แม้กระทั่งความชั่วร้ายที่น้อยที่สุด...แค่เมื่อผู้กระทำผิดได้รับโทษที่แน่นอนย่อมจะมีผลในการสร้างความเกรงขามในจิตใจคนได้ดียิ่ง..” และเขายังกล่าวอีกว่า “..ความแน่นอนในการลงโทษ หากมันสามารถช่วยบรรเทาได้การลงโทษนั้นมันจะถูกบันทึกในความทรงจำได้ยิ่งกว่าความกลัวในวิธีอื่นซึ่งยุ่งยากกว่า แต่เจือไว้ด้วยความหวังว่าจะได้รับการยกเว้นโทษ...”

(3.) ความเคร่งครัดหรือความรุนแรงในการลงโทษ<sup>32</sup>

(Severity of punishment) เบ็คคาเรีย เน้นว่าการลงโทษที่มีประสิทธิผล โทษที่เป็นไปได้นี้ จะต้องมากเกินกว่าประโยชน์ที่ผู้กระทำผิดจะได้รับจากการประกอบอาชญากรรม

การลงโทษเพื่อข่มขู่ยังมีให้เกิดการกระทำผิดอีกได้ อย่างมีประสิทธิภาพนั้นจะต้องปฏิบัติตามหลักสำคัญ 3 ประการ<sup>33</sup> คือ

ก. การลงโทษต้องได้สัดส่วนกับการกระทำผิด

(Proportionality)

กับ หรือ “พอดี” กับอาชญากรรม

ก) การลงโทษต้องมีความ “เท่าเทียม”

เกินกว่าอาชญากรรม

ข) การลงโทษต้องไม่ใช่วิธีการที่รุนแรง

รัฐไม่มีสิทธิอำนาจที่จะลงโทษผู้ใดเกินกว่าที่จำเป็น

(ก). ภายใต้สัญญาประชาคม

(ข) การลงโทษที่มีระดับมาก

เกินไปจะเป็นการสนับสนุนให้เกิดอาชญากรรมสำหรับผู้ก่ออาชญากรรมที่หนักกว่าและอาชญากรรมที่รุนแรง ควรจะลงโทษให้เท่ากับอาชญากรรมนั้น แต่การลงโทษที่ไม่เท่ากับอาชญากรรมจะกลายเป็นเหตุจูงใจให้ผู้กระทำผิดประกอบอาชญากรรมที่ร้ายแรงยิ่งขึ้น

ข. การรับรู้ของสาธารณชน (Public Knowledge)

เบ็คคาเรีย เห็นว่า การลงโทษจะไม่สามารถข่มขู่ผู้กระทำผิดได้ จนกว่าการลงโทษนั้นจะเป็นที่รับรู้โดยทั่วไปของสาธารณชน

<sup>32</sup> ฌ็องฌัก อูว์ซ็อง, สุธธิโยธิน.แนวทางการศึกษาชุดวิชา 41716 กฎหมายอาญาและอาชญาวิทยาชั้นสูง.หน้า 5-24.

<sup>33</sup> “เรื่องเดียวกัน”

ก) การลงโทษควรกระทำด้วยความรวดเร็ว จนสามารถทำให้สาธารณชนเข้าใจเชื่อมโยงความสัมพันธ์ระหว่างการลงโทษกับอาชญากรรมนั้น

ข) การลงโทษควรเหมาะสมทางสัญลักษณ์และเข้ากันได้กับอาชญากรรมเพื่อให้สาธารณชนเกิดการเปรียบเทียบระหว่างแรงจูงใจจากการประกอบอาชญากรรมกับการลงโทษที่จะได้รับ

ค) การลงโทษควรมีความแน่นอน

ค. กฎหมายกับการลงโทษ จะต้องเป็นเรื่องที่สาธารณะและต้องมองเห็นได้ อย่างเช่น การพิมพ์หนังสือทำให้สาธารณชนสามารถเข้าถึงกฎหมายอันจะทำให้ระลึกความทรงจำถึงสัญญาประชาคม สำหรับการลงโทษ โดยเฉพาะอาชญากรรมที่มีความร้ายแรงลงมาการลงโทษควรจะต้องเห็นได้ชัดเจนเพื่อข่มขู่การกระทำผิดอื่น สำหรับอาชญากรรมร้ายแรงการลงโทษเป็นสิ่งที่หลีกเลี่ยงไม่ได้และเป็นงานของสาธารณชนที่จะต้องช่วยกัน

#### 6) วิธีการลงโทษตามทฤษฎีการลงโทษเพื่อข่มขู่ยับยั้ง

ทฤษฎีนี้มีความเชื่อว่า การลงโทษสามารถป้องกันสังคมได้ โดยการข่มขู่ให้คนกลัวการลงโทษ และยับยั้งคนอื่นมิให้กระทำผิด ดังนั้น การลงโทษจึงต้องใช้วิธีการที่สอดคล้องเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์<sup>34</sup> ซึ่งมีหลักการ ดังนี้

ก. หลักปริมาณโทษ ถือว่าเป็นเครื่องมือในการข่มขู่ยับยั้งมิให้บุคคลกระทำผิดตามทฤษฎีการข่มขู่ยับยั้ง (Deterrence) มีแนวทาง คือ ปริมาณโทษต้องมากพอที่จะทำให้บรรลุผลในการป้องกันและต้องไม่มากเกินไปกว่าความจำเป็นในการบรรลุผลในการ

ข. หลักความแน่นอนและความรวดเร็วของการลงโทษ คือ เมื่อมีการกระทำผิดเกิดขึ้นต้องจับตัวผู้กระทำผิดมาลงโทษให้ได้และการลงโทษผู้กระทำผิดจะต้องกระทำด้วยความรวดเร็วทันต่อเหตุการณ์

ค. หลักการใช้การลงโทษเป็นเครื่องมือยับยั้งผู้อื่นให้กลัวโทษคือ การลงโทษต้องทำโดยเปิดเผยและใช้วิธีการที่รุนแรง

<sup>34</sup> ญรั้ววัฒน์ สุทธิโยธิน.แนวการศึกษาชุดวิชา 41716 กฎหมายอาญาและอาชญาวิทยาชั้นสูง.หน้า 5-25.

### 1.3 ความเป็นมาและความหมาย ที่เกี่ยวข้องกับปัญหาทางกฎหมายการควบคุมการใช้งานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด

ในสมัยโบราณถนนหรือทางเกิดจากการเดินเพื่อไปทำการล่าสัตว์หรือเพื่อการย้ายถิ่นฐานที่อยู่และต่อมาได้มีการเริ่มก่อสร้างถนนที่เป็นระบบมากขึ้น หนึ่งในถนนที่มีชื่อเสียงที่สุด คือ ถนน Via Appia หรือ Appin Way และมีการพัฒนาถนนเรื่อยมาโดยเริ่มทำการดัดแปลงให้ถนนระบายน้ำได้ดี และก่อให้เกิดผิวการจราจรที่เรียบยิ่งขึ้น<sup>35</sup>

สำหรับประเทศไทย การคมนาคมหรือการสัญจรไปมาของประชาชนในสมัยโบราณมักใช้เส้นทางสัญจรโดยทางน้ำเป็นหลัก การสัญจรในทางบกก็ได้อาศัยทางเกวียนทางสัตว์เป็นทางคมนาคมและในช่วงสงครามโลกครั้งที่ 2 (พ.ศ.2482) เป็นต้นมา ได้มีการดำเนินการก่อสร้างทางหลวงตามหลักวิศวกรรม โดยมีการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 2 ถนนมิตรภาพ (ตอนสระบุรี-ลำตะคอง) ทำให้การเดินทางและการขนส่งระหว่างเมืองหรือระหว่างจังหวัดมีความสะดวกรวดเร็วขึ้นเมื่อรถยนต์เริ่มเป็นที่นิยมกว้างขวางขึ้นในประเทศ จึงมีการพัฒนาดัดแปลงให้ผิวทางให้มีคุณภาพสูงขึ้น ทั้งในด้านการบรรทุกน้ำหนักและความคล่องตัวในการเคลื่อนที่ของรถยนต์ ด้วยเหตุนี้ทำให้อารมณ์และมาตรฐานของทางหลวงพัฒนาไปจากเดิมมากโดยมีการขยายขนาดทางให้กว้างขึ้นผิวจราจรเป็นคอนกรีตทางหลวงจึงกลายเป็นปัจจัยพื้นฐานที่มีความสำคัญต่อการพัฒนาประเทศอย่างยิ่งในปัจจุบัน<sup>36</sup>

ซึ่งในประเทศไทยได้แบ่งประเภทของทางหลวง ประเภทรถบรรทุก การออกแบบความเสียหายและการบำรุงรักษาทางหลวง ดังนี้

พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 ได้ให้นิยามคำว่า “ทางหลวง” หมายถึงทางหรือถนนซึ่งจัดไว้เพื่อประโยชน์ในการจราจรสาธารณะทางบก ไม่ว่าในระดับพื้นดิน ได้หรือเหนือพื้นดินหรือใต้หรือเหนือสิ่งหรือสิ่งอื่นนอกจากทางรถไฟ และหมายความรวมถึงที่ดินพืช พันธุ์ไม้ทุกชนิดสะพาน ท่อหรือรางระบายน้ำ อุโมงค์ ร่องน้ำ กำแพงกันดิน เขื่อน รั้ว หลักสำรวจหลักเขต หลักกระยะป้ายจราจร เครื่องหมายจราจร เครื่องหมายสัญญาณ เครื่องสัญญาณไฟฟ้า เครื่องแสดง สัญญาณที่จอดรถที่ปักคนโดยสาร ที่ปักริมทาง เรือ หรือพาหนะสำหรับขนส่งข้ามฟาก ท่าเรือสำหรับขึ้นหรือลงรถ และอาคารหรือสิ่งอื่นอันเป็นอุปกรณ์ทางบรรดาคามีอยู่หรือที่ได้จัดไว้ใน

<sup>35</sup> พิศมน์ วิมลไชยพร, ปัญหา อุปสรรคและแนวทางในการพัฒนาระบบขนส่งทางบกในประเทศ (กรุงเทพมหานคร: มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี, 2553). หน้า 19-20

<sup>36</sup> “เรื่องเดียวกัน”

เขตทางหลวงเพื่อประโยชน์แก่งานทางหรือผู้ใช้ทางหลวงนั้นด้วย<sup>37</sup> และได้แบ่งทางหลวงออกเป็น 5 ประเภท<sup>38</sup> ดังนี้

1). ทางหลวงพิเศษ (Special Highways) คือ ทางหลวงที่จัดหรือทำไว้ เพื่อให้การจราจรผ่านได้ตลอดรวดเร็วเป็นพิเศษ ตามที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมประกาศกำหนด และได้ลงทะเบียนไว้เป็นทางหลวงพิเศษโดยกรมทางหลวงเป็นผู้ดำเนินการก่อสร้าง ขยายบำรุงและบำรุงรักษา รวมทั้งควบคุมให้มีการเข้าออกได้เฉพาะ โดยทางเสริมที่เป็นส่วนหนึ่งของทางหลวงพิเศษตามที่กรมทางหลวงจัดทำขึ้นไว้เท่านั้น<sup>39</sup>

2) ทางหลวงแผ่นดิน (National Highways) คือ ทางหลวงสายหลักที่เป็นโครงข่ายเชื่อมระหว่างภาค จังหวัด อำเภอ ตลอดจนสถานที่ที่สำคัญ ที่กรมทางหลวงเป็นผู้ดำเนินการก่อสร้าง ขยายบำรุงและบำรุงรักษา และได้ลงทะเบียนไว้เป็นทางหลวงแผ่นดิน<sup>40</sup>

3). ทางหลวงชนบท (Rural Roads) คือ ทางหลวงที่กรมทางหลวงชนบทเป็นผู้ดำเนินการก่อสร้าง ขยาย บำรุงและบำรุงรักษา และได้ลงทะเบียนไว้เป็นทางหลวงชนบท<sup>41</sup>

4) ทางหลวงท้องถิ่น (Local Roads) คือ ทางหลวงที่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเป็นผู้ดำเนินการก่อสร้าง ขยาย บำรุงและบำรุงรักษา และได้ลงทะเบียนไว้เป็นทางหลวงท้องถิ่น<sup>42</sup>

5). ทางหลวงสัมปทาน (Concession Highways) คือ ทางหลวงที่รัฐบาลได้ให้สัมปทานตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวงที่ได้รับสัมปทาน และได้ลงทะเบียนไว้เป็นทางหลวงสัมปทาน<sup>43</sup>

กรมการขนส่งทางบกได้ให้นิยามของ “รถบรรทุก” ไว้ว่า คือ รถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของ เพื่อสินจ้างโดยไม่กำหนดเส้นทาง หรือเพื่อการค้าหรือธุรกิจของตนเองซึ่งมีน้ำหนักเกิน 1,600 กิโลกรัมขึ้นไป<sup>44</sup> และก่อนจะกล่าวถึงความหมายของคำว่า “น้ำหนักเกินอัตรา” ผู้ศึกษาขอให้ความหมายของคำว่า

<sup>37</sup> มาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 และที่แก้ไขเพิ่มเติม

<sup>38</sup> มาตรา 6 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 และที่แก้ไขเพิ่มเติม

<sup>39</sup> มาตรา 7 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 และที่แก้ไขเพิ่มเติม

<sup>40</sup> มาตรา 8 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 และที่แก้ไขเพิ่มเติม

<sup>41</sup> มาตรา 9 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 และที่แก้ไขเพิ่มเติม

<sup>42</sup> มาตรา 10 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 และที่แก้ไขเพิ่มเติม

<sup>43</sup> มาตรา 12 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 และที่แก้ไขเพิ่มเติม

<sup>44</sup> สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม, อุตสาหกรรมรถบรรทุกของประเทศไทย (กรุงเทพมหานคร: สถาบันยานยนต์, 2553).



“น้ำหนักลงเพลลา” (Axe Load) หมายถึง การกระจายน้ำหนักรวมของรถบรรทุกลงบนเพลลาขนาดต่าง ๆ สำหรับคำว่าน้ำหนักลงเพลลานั้นจะมีความสัมพันธ์โดยตรงกับคำว่าน้ำหนักเกินอัตรา

“น้ำหนักเกินอัตรา” นั้น ไม่มีความหมายที่ตรงตัว แต่จะมองในแง่ถ้อยคำนั้นแยกได้ออก ดังนี้

“น้ำหนัก” ตามพจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ.2554 หมายถึง “ความหนักของสิ่งต่าง ๆ”

“น้ำหนัก” (Weight) ในทางวิทยาศาสตร์และวิศวกรรมศาสตร์ หมายถึง แรงที่เกิดจากความเร่งโน้มถ่วงของโลกกระทำต่อวัตถุ

“เกิน” ตามพจนานุกรม ฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ.2554 หมายถึง มากกว่าหรือยิ่งกว่าที่กำหนด <sup>45</sup>

“อัตรา” ตามพจนานุกรม ฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ.2554 หมายถึง ระดับที่กำหนดไว้จำนวนที่จำกัดไว้ตามเกณฑ์

เมื่อนำความหมายทั้งหมดมารวมกันจึงอาจแปลได้ว่า “น้ำหนักเกินอัตรา” หมายถึง การกระจายน้ำหนักรวมของวัตถุที่บรรทุกรวมกันน้ำหนักของตัวรถเกินกว่าเกณฑ์ที่กำหนด

ในส่วนประกอบของประเภทของรถบรรทุกตามกฎหมายกระทรวงฉบับที่ 4 ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 ได้กำหนดลักษณะรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของแยกเป็น 9 ลักษณะ <sup>46</sup> ได้แก่

รถลักษณะที่ 1 รถกระบะบรรทุก เช่น รถกระบะส่งของ

รถลักษณะที่ 2 รถตู้บรรทุก เช่น รถตู้ขนส่งโดยสาร

รถลักษณะที่ 3 รถบรรทุกของเหลว เช่น รถขนส่งน้ำมัน

รถลักษณะที่ 4 รถบรรทุกวัสดุอันตราย เช่น รถบรรทุกสารเคมี

รถลักษณะที่ 5 รถบรรทุกเฉพาะกิจ เช่น รถผสมซีเมนต์ รถขยะมูลฝอย

รถลักษณะที่ 6 รถพ่วง เช่น รถสิบล้อพ่วง

<sup>45</sup> สถาบันส่งเสริมการสอนวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี, แรง มวลและน้ำหนัก, ค้นวันที่ 20 เมษายน 2567 จาก <http://www.scimath.org/socialnetwork/groups/viewbulletin/329>.

<sup>46</sup> กฎกระทรวงฉบับที่ 4 ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522

รถลักษณะที่ 7 รถกึ่งพ่วง เช่น รถบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์

รถลักษณะที่ 8 รถกึ่งพ่วงบรรทุกวัสดุยาว เช่น รถหัวลาก

รถลักษณะที่ 9 รถลากจูง เช่น รถสไลด์

ประเภทความเสียหายของทางหลวงจากการใช้งาน

ถนนที่เปิดใช้งานแล้วจำเป็นต้องมีการดูแลรักษาให้มีสภาพดีอยู่เสมอ ถ้ามีร่องรอยการชำรุดเสียหายหรือเป็นหลุมบ่อ ทั้งบริเวณผิวทางและไหล่ทางควรรีบดำเนินการซ่อมแซมให้อยู่ในสภาพดีดั้งเดิมเพื่อมิให้เกิดความเสียหายลุกลามต่อไปอีกความเสียหายของผิวทางอาจแยกเป็น 2 ประเภท<sup>47</sup> คือ

1. ความเสียหายในด้านการใช้งาน (Functional Failure) เช่น ผิวถนนเป็นคลื่นขรุขระทำให้การสัญจรผ่านไปมาไม่สะดวกต้องใช้ความเร็วต่ำ

2. ความเสียหายด้านโครงสร้าง (Structure Failure) เช่น ผิวถนนเป็นหลุมบ่อ พื้นทางดินคันทางทรุดสาเหตุการชำรุดของถนนมีหลายประการ เช่น เนื่องจากยานพาหนะมีน้ำหนักบรรทุกเกินกว่าถนนที่ออกแบบไว้จะรับน้ำหนักได้ดินคันทางอ่อนมากความเสียหายต่อผิวถนนลาดยาง

การซ่อมแซมและบำรุงรักษาถนนทางหลวงอาจแบ่งได้ 4 ประเภท<sup>48</sup> ดังนี้

ประเภทที่ 1 งานบำรุงรักษาปกติ หมายถึง งานบำรุงรักษาถนนที่ดำเนินการประจำตลอดเวลาเพื่อให้ถนนอยู่ในสภาพใช้งานได้ดีและไม่ให้เกิดความเสียหายลุกลามเพิ่มขึ้น

ประเภทที่ 2 งานบำรุงรักษาถนนตามกำหนดเวลา หมายถึง งานบำรุงรักษาถนนตามช่วงเวลาที่กำหนดเพื่อเป็นการต่ออายุให้ถนนอยู่ในสภาพที่ใช้งานได้ยาวนานขึ้น

ประเภทที่ 3 งานบำรุงพิเศษ หมายถึง งานบำรุงรักษาถนนโดยการเสริมแต่งป้องกันถนนที่ชำรุดเกินกว่างานซ่อมบำรุงปกติสามารถปฏิบัติได้ เพื่อให้ถนนยังคงสภาพเดิม ขนาดและความแข็งแรงทัดเทียมกับตอนก่อสร้าง แต่ไม่ได้หมายถึงงานที่จะทำให้ดีขึ้นหรือแข็งแรงกว่าเดิม

<sup>47</sup> กระทรวงมหาดไทย, กรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น, คู่มือมาตรฐานถนนทางเดินและทางเท้า (กรุงเทพมหานคร: กรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น กระทรวงมหาดไทย, ม.ป.ป.), หน้า 109-110.

<sup>48</sup> “เรื่องเดียวกัน”



ประเภทที่ 4 งานบำรุงฉุกเฉิน หมายถึง งานซ่อมบำรุงถนนที่ชำรุดเสียหายมากให้สามารถเปิดใช้งานในชั้นแรกได้รวมถึงงานซ่อมบำรุงให้ถนนมีสภาพเหมือนเดิมหรือเปิดใช้งานได้

จากที่กล่าวมาข้างต้นเกี่ยวกับปัญหาการทรุดโทรมของถนนทางหลวงสาเหตุหลัก ๆ เกิดจากการใช้ถนนในการสัญจรไปมาของรถยนต์รวมถึงรถบรรทุกที่บรรทุกน้ำหนักเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดซึ่งเป็นสาเหตุที่ทำให้ถนนทางหลวงเกิดความเสียหายมากกว่าเวลาอันควรทำให้สิ้นเปลืองงบประมาณของประเทศชาติในการดูแลซ่อมแซมถนนอย่างมหาศาล อันเกี่ยวเนื่องกับประเด็นปัญหาในการศึกษาค้นคว้าอิสระฉบับนี้เนื่องจากตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 มาตรา 61 และแก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2549 มาตรา 73/2 มีการกำหนดอัตราโทษจำคุกไว้เพียงไม่เกินหกเดือนหรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาทหรือทั้งจำทั้งปรับเท่านั้น ซึ่งโทษปรับและโทษจำคุกตามความผิดฐานนี้นั้น นับเป็นโทษสถานเบา โดยเฉพาะโทษปรับซึ่งเทียบกับสัดส่วนของความเสียหายของถนนที่ใช้เพื่อประโยชน์สาธารณะและผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจที่ผู้กระทำความผิดได้รับแล้วนั้น ไม่ได้สัดส่วนกันทำให้การบังคับใช้กฎหมายไม่มีประสิทธิภาพหากมีการกำหนดโทษให้เหมาะสมกับความเสียหายที่เกิดขึ้นก็จะทำให้การบังคับใช้มีประสิทธิภาพมากขึ้น

## 2. ทฤษฎีว่าด้วยผู้กระทำความผิดหลายคน

การที่จะศึกษาปัญหาเกี่ยวกับความรับผิดชอบในฐานะนายจ้าง ผู้ประกอบการหรือเจ้าของสินค้าในการกระทำความผิดเกี่ยวกับการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินกว่ากฎหมายกำหนดนั้น มีความจำเป็นจะต้องศึกษาถึงทฤษฎีว่าด้วยผู้กระทำความผิดหลายคนเพื่อให้ทราบถึงเจตนารมณ์ที่แท้จริงแห่งกฎหมาย ซึ่งจะนำไปสู่การวิเคราะห์ และทำความเข้าใจถึงการบังคับใช้ในทางปฏิบัติซึ่งมีทฤษฎีที่เกี่ยวข้องดังนี้

### 2.1 ทฤษฎีในการจำแนกประเภทของผู้กระทำความผิดหลายคน

#### 2.1.1 ทฤษฎีการร่วมกระทำความผิดในทางทฤษฎี (Objective Theory)

การจำแนกประเภทผู้กระทำความผิดโดยทฤษฎีนี้ถือเป็นทฤษฎีเริ่มแรกที่เก่าแก่ที่สุดเกิดขึ้นเพื่อนำมาใช้ประกอบการพิจารณาการจำแนกประเภทผู้กระทำความผิดออกเป็นหลายรูปแบบ<sup>49</sup> บุคคลผู้ที่ได้กระทำการตามที่กฎหมายบัญญัติไว้ในองค์ประกอบความผิดด้วย

<sup>49</sup> อชิรญาณ จันทรพูล, "ผู้กระทำความผิดโดยทางอ้อม(วิทยานิพนธ์ปริญญาโท) มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, กรุงเทพฯ. 2556. หน้า 21.

ตนเองไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน ส่วนผู้ที่ได้เข้าร่วมในการกระทำความผิด หมายถึง บุคคลที่เข้าไปมีส่วนเกี่ยวข้องทำให้การกระทำนั้นครบองค์ประกอบความผิด ซึ่งหมายถึงเฉพาะวิธีการตระเตรียมการกระทำความผิดหรือการสนับสนุนการกระทำความผิดเท่านั้น แนวคิดนี้แต่เดิมนักนิติศาสตร์ได้วางหลักเกณฑ์การแบ่งแยกจากการกระทำที่จะทำให้เป็นการครบองค์ประกอบที่กฎหมายบัญญัติ กล่าวคือ พิจารณาว่าการกระทำที่เป็นการครบองค์ประกอบที่กฎหมายบัญญัติสำหรับความผิดฐานใด ฐานหนึ่งว่ามีอยู่อย่างไร และพิจารณาจากการกระทำว่าการกระทำของบุคคลใดที่เป็นการกระทำที่ครบองค์ประกอบที่กฎหมายบัญญัติ โดยเห็นว่าผู้ที่กระทำครบองค์ประกอบที่กฎหมายบัญญัติขึ้นนั้น เป็นผู้กระทำความผิด และผู้อื่นที่ได้เข้าร่วมหรือมีส่วนร่วมในการกระทำนั้นเป็นผู้ร่วมกระทำความผิดไม่ว่าในรูปแบบลักษณะใด จะเห็นได้ว่าทฤษฎีดังกล่าวนี้ เป็นการพิจารณาจากการกระทำภายนอก หรือที่เห็นได้ในทางกายวิสัย<sup>50</sup> ต่อมาได้มีการพิจารณาเน้นระดับการเข้าไปมีส่วนร่วมอันเป็นผลต่อการกระทำความผิดว่าการกระทำอย่างไร มีความเป็นเหตุเป็นผลต่อการเกิดการกระทำความผิดมากหรือน้อยเพียงใด เช่น การที่ไม่สามารถชี้ได้ว่าผู้ที่ส่งปืนให้จำเลยยิงผู้อื่นกับผู้ที่เป็นคนเหนียวไกปืน อันมีระดับช่วยเหลือต่างกัน แต่หากพิจารณาตามระดับความเป็นผลให้เกิดการกระทำความผิดแล้ว ย่อมจำเป็นที่จะต้องมีทั้งสองกรณีประกอบกันเดิมทฤษฎีนี้ถือว่าเป็นที่นิยมและนักกฎหมายมีความเห็นไปในแนวทางเดียวกันโดยส่วนใหญ่จนกระทั่ง ค.ศ. 1930<sup>51</sup> นักกฎหมายมองว่ายังมีข้อบกพร่องบางประการที่ทำให้ไม่สามารถแบ่งแยกได้ว่าการที่เป็น ผู้เฝ้าดูต้นทางให้ผู้อื่นนั้นเป็นผู้สนับสนุนหรือเป็นผู้กระทำความผิดร่วม<sup>52</sup> และไม่สามารถอธิบายได้ถึงลักษณะของการเป็นผู้กระทำความผิดโดยอ้อม จึงทำให้ปัจจุบันทฤษฎีนี้ไม่เป็นที่ยอมรับของนักกฎหมายจำนวนมาก เนื่องจากเห็นว่าเป็นทฤษฎีที่ปรับใช้ได้ต้องมีข้อจำกัด

### 2.1.2. ทฤษฎีการร่วมกระทำความผิดในทางอัตวิสัย (Subjective Theory)

เนื่องจากทฤษฎีการร่วมกระทำความผิดในทางกายวิสัยนั้นยังคงมีข้อบกพร่อง เพราะไม่สามารถแบ่งแยกผู้ร่วมกระทำความผิดในรูปแบบผู้สนับสนุนออกจากผู้กระทำความผิดด้วยกันหรือผู้กระทำความผิดร่วมได้อย่างชัดเจน และไม่สามารถพิจารณาถึงลักษณะของการเป็นผู้กระทำความผิดโดยอ้อมได้ อีกทั้งปัญหาดังกล่าวยังไม่สามารถลงโทษผู้กระทำความผิดที่อยู่เบื้องหลังเป็นผู้วางแผนแต่มิได้เป็นผู้ลงมือกระทำเสียเอง หากแต่ให้ผู้อื่นดำเนินการให้สำเร็จ

<sup>50</sup> คณิต ฌ นคร, กฎหมายอาญา ภาคทั่วไป, หน้า 408-409.

<sup>51</sup> สุรสิทธิ์ แสงวิโรจน์พัฒน์, “ผู้กระทำความผิดและการร่วมกระทำความผิด (Taeterschaft Und Teilnahme) ตาม ประมวลกฎหมายอาญาเยอรมัน,” ดุลพาท 55, 3 (กันยายน – ธันวาคม 2551): 194.

<sup>52</sup> พนม พลพุทธรักษ์, “ผู้กระทำความผิด-ผู้ร่วมกระทำความผิด”, หน้า 60

สมบูรณ์ตามแผนที่ประสงค์เท่านั้น จึงทำให้มีการเสนอแนวคิดในการจำแนกผู้กระทำความผิดเพิ่มเติม โดยให้มีการพิจารณาถึงจิตใจหรือเจตจำนงของผู้กระทำความผิดว่าบุคคลใดบุคคลหนึ่งได้กระทำความผิดอย่างเป็นการกระทำของตนเองหรือเป็นการกระทำความผิดอย่างเป็นการกระทำของคนอื่นหรือไม่<sup>53</sup> ทฤษฎีนี้ถือเป็นทฤษฎีที่มีความเหมาะสมเพราะสามารถจำแนกผู้กระทำความผิดได้ชัดเจน และปรับใช้ ได้กว้างกว่าทฤษฎีการร่วมกระทำความผิดในทางอาชญากรรม โดยผู้ที่ได้กระทำความผิดอย่างเป็นการกระทำของตนเองจะถูกพิจารณาว่าเป็นผู้กระทำความผิด ส่วนผู้ที่กระทำความผิดอย่างการกระทำของผู้อื่นหรือผู้ที่กระทำโดยต้องการที่จะก่อให้เกิดหรือสนับสนุนการกระทำความผิดที่ได้กระทำลงโดยบุคคลอื่นคือผู้ร่วมกระทำความผิด จึงทำให้สามารถจำแนกประเภทผู้ร่วมกระทำความผิดประเภทผู้สนับสนุนได้ แต่อย่างไรก็ดีการพิจารณาตามหลักเกณฑ์ของทฤษฎีนี้ ยังคงมีข้อจำกัดในเรื่องการหยั่งรู้ถึงจิตใจของผู้กระทำจึงถือว่าเป็นทฤษฎีที่ไม่มีความสมบูรณ์ในตัวเองเท่าที่ควรในปัจจุบันทฤษฎี ดังกล่าวนี้นี้ศาลไม่สามารถนำมาปรับใช้ให้กับคดีอย่างสิ้นเชิงแล้ว เพราะขัดกับ มาตรา 25 (1) ของประมวลกฎหมายอาญาเยอรมัน<sup>54</sup> แต่ยังคงมีเป็นข้อยกเว้นในบางกรณีที่น่านำมาปรับใช้โดยลงโทษ ผู้กระทำความผิดที่กระทำไปโดยไม่ได้ทำเพื่อประโยชน์ของตนเองในฐานะผู้สนับสนุน เพราะหากจะ เป็นผู้กระทำความผิดได้นั้นต้องกระทำไปเพื่อประโยชน์ของตนเอง หลักการของทฤษฎีดังกล่าวนี้นี้มีตัวอย่างคดีที่เกิดขึ้นจากการลอบสังหารนักการเมือง ในค.ศ. 1962 คือ คดี BGHSt 18, 87 Staschynski-Fall<sup>55</sup>

### 2.1.3. ทฤษฎีนายเหนือการกระทำความผิด (Hegemony-Over-The-Act Theory)

การที่นักกฎหมายได้ศึกษาค้นคว้าอิสระและได้กำหนดทฤษฎีใดเพื่อนำมาพิจารณากับข้อเท็จจริงนั้น หากพบว่าทฤษฎีที่ใช้อยู่ไม่สามารถนำมาวินิจฉัยได้ทุกกรณีเนื่องจากมีข้อบกพร่องจึงมีความจำเป็นที่จะต้องแก้ไขปัญหาทฤษฎีโดยการศึกษาวินิจฉัย<sup>56</sup> ทั้งนี้ทฤษฎีนายเหนือ

<sup>53</sup> สุรสิทธิ์ แสงวีโรจนพัฒน์, "ผู้กระทำความผิดและการร่วมกระทำความผิด (Taeterschaft Und Teilnahme) ตาม ประมวลกฎหมายอาญาเยอรมัน," คุลพาท 195-196.

<sup>54</sup> GERMAN CRIMINAL CODE, Section 25 “

(1) Any person who commits the offence himself or through another shall be liable as a principal.”

ซึ่งสอดคล้องกับความเห็นของ Beulke ที่เห็นว่าทฤษฎีอัครวิสัยโดยแท้เป็นเพียงถ้อยคำที่ว่างเปล่าและเป็นการเปิด โอกาสให้ศาลเลือกที่จะตัดสินว่าเป็นกรณีของผู้ร่วมกระทำความผิดในกรณีที่ศาลเห็นว่าควรที่จะลดโทษให้แก่จำเลยแต่ไม่อาจที่จะ ทำได้โดยอาศัยช่องทางอื่น อ้างถึงใน สุรสิทธิ์ แสงวีโรจนพัฒน์, “ผู้กระทำความผิดและการร่วมกระทำความผิด (Taeterschaft und Teilnahme) ตามประมวลกฎหมายอาญาเยอรมัน,” คุลพาท 196.

<sup>55</sup> Nigel G. Foster and Satish Sule, German Legal System & Laws, 4th ed. (Oxford: Oxford University Press, 2010), pp. 330-331.

<sup>56</sup> คณิต ฒ นคร, กฎหมายอาญา ภาคทั่วไป, หน้า 410

การกระทำความผิดได้รับการยอมรับอย่างกว้างขวางจากนักกฎหมายและการตีความของศาลสูงสุดในสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี หลักเกณฑ์ของทฤษฎีนี้จะอยู่กึ่งกลางระหว่างทฤษฎีการร่วมกระทำความผิดในทางอาชญากรรมและทฤษฎีการร่วมกระทำความผิดในทางอาชญากรรมประกอบกัน โดยมองว่าการกระทำความผิดเป็นผลงานจากเจตจำนงในการกำกับกระทำ แต่ก็มีใช้เพียงลำพังเท่านั้นที่จะกำกับกระทำใดการกระทำหนึ่ง จะต้องมีการพิจารณาน้ำหนักในเนื้อหาของการที่บุคคลมีส่วนร่วมในการกระทำด้วย กล่าวคือ ผู้ที่มีความสามารถกำกับหรือมีอำนาจเหนือการกระทำความผิดควบคุมให้เกิดความผิดได้เป็นผู้กระทำความผิด ในกรณีที่การกระทำความผิดโดยตรงจะอยู่ในรูปแบบของอำนาจเหนือการกระทำ หรือในกรณีผู้กระทำความผิดโดยอ้อมจะอยู่ในรูปแบบของการมีอำนาจเหนือจิตใจของผู้กระทำ ส่วนผู้อื่นที่ไม่สามารถมีอำนาจเหนือจะเป็นผู้ร่วมกระทำความผิดเท่านั้น<sup>57</sup> ในปัจจุบัน ทฤษฎีนี้ได้รับการสนับสนุนทั้งทางตำราและนักกฎหมายจำนวนมาก โดยระบบกฎหมายอาญาของไทยเองก็ได้รับเอาทฤษฎีดังกล่าวมาปรับใช้ในการพิจารณาการจำแนกผู้กระทำความผิดด้วย<sup>58</sup>

## 2.2 ทฤษฎีในการลงโทษผู้กระทำความผิดหลายคน

จากประเด็นปัญหาพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 และแก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2549 ไม่มีการกำหนดความรับผิดในฐานะนายจ้างผู้ประกอบการหรือเจ้าของสินค้าในการกระทำความผิดเกี่ยวกับการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินกว่ากฎหมายกำหนด ดังนั้นเพื่อศึกษาปัญหาดังกล่าวและเสนอแนะแนวทางแก้ไขต่อไป ผู้ศึกษาจึงได้ทำการศึกษาถึงทฤษฎีในการลงโทษผู้กระทำความผิดหลายคนที่เกี่ยวข้องดังนี้

### 2.2.1 ทฤษฎีความนำตำหนิของการร่วมกระทำความผิด (Culpability Theory of Complicity)

ทฤษฎีความนำตำหนิของการร่วมกระทำความผิดนี้ในสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนีได้มีกล่าวถึง “ความนำตำหนิ” หรือ “ความชั่ว” ว่าเป็นเรื่องความรู้ผิดชอบที่ผู้กระทำสามารถกระทำในสิ่งที่ถูกต้องได้ แต่ก็ได้ตัดสินใจกระทำซึ่งการกระทำดังกล่าวหากได้ตัดสินใจกระทำสิ่งที่เป็นความผิดทำให้การกระทำนั้นควรได้รับการตำหนิจากสังคม<sup>59</sup> หลักการของทฤษฎีนี้ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการกระทำความผิดจะถูกลงโทษเพราะเป็นผู้ชักจูงให้ผู้ลงมือกระทำความผิด กล่าวคือ

<sup>57</sup> สุรสิทธิ์ แสงวิโรจน์พัฒน์, “ผู้กระทำความผิดและการร่วมกระทำความผิด (Taeterschaft Und Teilnahme) ตาม ประมวลกฎหมายอาญาเยอรมัน,” ตุลาคม 194-195

<sup>58</sup> สุรสิทธิ์ แสงวิโรจน์พัฒน์, การวิเคราะห์คำพิพากษาศาลฎีกาด้วยหลักกฎหมายอาญาเยอรมัน, พิมพ์ครั้งที่ 1 (กรุงเทพมหานคร: เจริญรัตน์, 2558), หน้า 59-60.

<sup>59</sup> คณิต ฌ นคร, กฎหมายอาญา ภาคทั่วไป, หน้า 291-292.

ผู้ที่เกี่ยวข้องในการกระทำความผิดจะถูกลงโทษเพราะเป็นผู้ก่อให้เกิดการกระทำความผิดทางอาญา ทำให้เกิดผลโดยตรงจากการกระทำนั้นตามความสัมพันธ์ของการกระทำและผลซึ่งพื้นฐานในการลงโทษนี้จึงมีความแตกต่างกันระหว่างผู้ที่มีได้ลงมือกระทำความผิดกับผู้ลงมือกระทำความผิดเองเนื่องจากผู้ลงมือกระทำความผิดจะถูกลงโทษตามทฤษฎีการลงโทษเพื่อแก้แค้นทดแทน หรือเพื่อวัตถุประสงค์อื่นใดการที่ผู้กระทำความผิดหลายคนถูกลงโทษตามแนวคิดของทฤษฎีนี้ได้ จะต้องเป็นการกระทำที่ผู้ลงมือกระทำความผิดได้กระทำไปครบองค์ประกอบของความผิด และเป็นความผิดต่อกฎหมายที่มีความน่าตำหนิ<sup>60</sup>

ตามที่ได้กล่าวมาแล้วว่าทฤษฎีนี้สอดคล้องกับผู้กระทำความผิดหลายคน กล่าวคือ การเป็นผู้ชักจูงให้กระทำความผิดได้ต้องเป็นกรณีที่ก่อให้เกิดเจตนาและการกระทำที่เป็นความผิดทางอาญา หรือผู้ใช้ให้ผู้อื่นกระทำความผิด แต่อย่างไรก็ดีการชักจูงนี้อาจมีความเชื่อมโยงถึงการเป็นผู้สนับสนุนได้ เพราะการสนับสนุนให้ผู้อื่นกระทำความผิดมิได้จำกัดเฉพาะการช่วยเหลือทางกายภาพเท่านั้น หากแต่มีการช่วยเหลือโดยการพูดเร้าใจให้ผู้ที่กำลังกระทำความผิดให้กระทำต่อไป<sup>61</sup> อันเป็นการสนับสนุนทางจิตใจหรือก่อให้เกิดความมั่นใจที่หนักแน่นขึ้นในการกระทำความผิดอาญาได้ และยังมีมีความสอดคล้องกับการเป็นผู้กระทำความผิดร่วมในการกระทำความผิดบางกรณี หากมีการพิจารณาจากลักษณะการกระทำของตนเพียงลำพังย่อมไม่เป็นความผิดต่อกฎหมายหรือเป็นสิ่งที่น่าตำหนิแต่ได้เข้าร่วมด้วยไม่ว่าวิธีการใด ๆ กับผู้ลงมือกระทำความผิด อันจะนำไปสู่การก่อให้เกิดผลของการกระทำของผู้ลงมือกระทำความผิดได้ เช่น การคอยดูต้นทาง<sup>62</sup> หรือคอยแจ้งสัญญาณอันตราย<sup>63</sup> ซึ่งมีลักษณะของการแบ่งหน้าที่กันทำตามลักษณะที่ปรากฏตามแนวทางในการพิจารณาพิพากษาของศาลประเทศต่าง ๆ ทำให้ไม่ว่าจะมีส่วนเกี่ยวข้องในการกระทำความผิดรูปแบบใด หรือจำนวนผู้กระทำเท่าใดย่อมสามารถลงโทษได้ทั้งสิ้น หากการกระทำดังกล่าวนี้มีความน่าตำหนิ จนนำไปสู่การกระทำความผิดได้

## 2.2.2 ทฤษฎีเงื่อนไขระหว่างการกระทำและผลของผู้ร่วมกระทำความผิด

### (Causation Theory of Complicity)

การมีส่วนร่วมในการกระทำความผิดของแต่ละคนมีเจตนาและบทบาทหน้าที่แตกต่างกัน หากพิจารณาจากหลักความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำและผลแล้ว ผู้ที่ก่อให้เกิด

<sup>60</sup> สมยศ จันทรสมบัติ, "ผู้ร่วมในความผิดที่มีใจตัวการ ผู้ใช้ หรือผู้สนับสนุน" (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต สาขา นิติศาสตร์ คณะ นิติศาสตร์, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2538), หน้า 35.

<sup>61</sup> คำพิพากษาฎีกาที่ 382/2512.

<sup>62</sup> คำพิพากษาฎีกาที่ 321/2521.

<sup>63</sup> คำพิพากษาฎีกาที่ 565/2502.



ผลบั่นปลายที่ร้ายแรงที่สุดท้าย คือ ผู้กระทำความผิด หาใช่ผู้ร่วมกระทำความผิดไม่<sup>64</sup> ในทฤษฎีนี้ ผู้ที่เกี่ยวข้องในการกระทำความผิดบางคนอาจต้องถูกลงโทษเพราะเป็นผู้ก่อให้เกิดผลที่กำหนดไว้ โดยผ่าน ผู้กระทำความผิดคนอื่น ๆ โดยทั่วไปการลงโทษผู้ร่วมกระทำความผิดแต่ละคนจะ มีการลงโทษ เช่นเดียวกับผู้ลงมือกระทำความผิด กล่าวคือ ผู้ที่ลงมือกระทำความผิดจะถูกลงโทษ ตามความสัมพันธ์ของการกระทำอันเป็นเงื่อนไขทำให้เกิดผลโดยตรง ส่วนผู้ที่เกี่ยวข้องในการกระทำ ความผิดคนอื่น ๆ จะถูกลงโทษเพราะมีส่วนทำให้ความสัมพันธ์ของการกระทำนั้นเกิดผลโดยทางอ้อม สิ่งที่สำคัญสำหรับ การลงโทษผู้ลงมือกระทำความผิดต้องกระทำเพื่อผลที่จะทำให้ผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง คนอื่นต้องถูกลงโทษด้วย โดยพิจารณาจากเรื่องความสัมพันธ์ทางความผิดต่อกฎหมาย (The Relative of Unlawfulness) ว่าเป็นสิ่งที่จะยอมรับได้หรือไม่ หากเป็นสิ่งที่ได้รับการยอมรับ แล้วการกระทำของผู้ลงมือกระทำ ความผิดต้องครบองค์ประกอบของความผิด แต่ไม่จำเป็นต้องถึงขั้นเป็น ความผิดและมีความชั่ว ถ้าความสัมพันธ์ของความผิดต่อกฎหมายเป็นสิ่งที่ไม่ได้รับการยอมรับ การกระทำนั้นต้องครบองค์ประกอบของความผิดและถึงขั้นที่จะเป็นความผิดได้

จากทฤษฎีดังกล่าวพิจารณาได้ดังนี้ ไม่ว่าจะการกระทำของผู้ลงมือกระทำ ความผิดหรือผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในการกระทำความผิดคนอื่น ๆ ต่างก็มีส่วนก่อให้เกิดผลอันเป็น ความผิดต่อกฎหมายทั้งสิ้นไม่ว่าโดยตรงหรือโดยอ้อม หรือแม้จะมีระดับของการเข้าไปมีส่วนร่วมที่ น้อยก็ตามหากเป็นกรณีที่มีการร่วมกระทำของบุคคลสองคนขึ้นไปอาจทำให้ผลร้ายเกิดได้มากกว่า การกระทำความผิดโดยบุคคลคนเดียวได้ ส่วนกรณีการช่วยเหลือหรือให้ความสะดวกผู้กระทำ ความผิด แม้ว่าจะมิได้มีผลโดยตรงหรือระดับการเข้าไปมีส่วนร่วมน้อย ก็ไม่อาจปฏิเสธได้ว่าการ ช่วยเหลือนั้นทำให้เกิดความผิดอันเป็นผลร้ายแรงได้อย่างสมบูรณ์มากขึ้น รวมถึงกรณีการก่อให้เกิด เจตนากระทำความผิด หากมิได้มีการใช้เกิดขึ้นฉับโดยอ้อมไม่อาจก่อให้เกิดการกระทำความผิด อาญาขึ้นได้ฉับนั้น ซึ่งส่งผลเกิดให้ออกาสในการกระทำผิดสูงขึ้นในระดับร้ายแรงยิ่งกว่าผู้ลงมือกระทำ ความผิดเอง ดังนั้นความแตกต่างของระดับการเข้าไปมีส่วนร่วมนี้ย่อมมีความสัมพันธ์ต่อการลงโทษ

### 2.2.3 ทฤษฎีหลักความได้สัดส่วนแห่งการลงโทษ (Proportionality of Punishment)

เหตุผลอีกประการหนึ่งของการลงโทษเพื่อบรรลุวัตถุประสงค์ประสงคในการลงโทษ อย่างเป็นธรรม คือ การลงโทษจะต้องได้สัดส่วนกับความร้ายแรงของการกระทำความผิด ซึ่งทฤษฎีนี้เป็นเงื่อนไขหนึ่งในการลงโทษตามหลักของการแก้แค้นทดแทนเพราะนอกจากการลงโทษ

<sup>64</sup> เอกกมล บำรุงพงศ์, "ความรับผิดชอบในทางอาญาของตัวการและผู้ใช้ : ศึกษาเฉพาะความผิดที่กฎหมายกำหนด คุณสมบัติเฉพาะตัว ผู้กระทำ," หน้า 11

เพื่อแก้ไขความเสียหายที่ผู้กระทำก่อให้เกิดขึ้นแล้วอันเป็นการทดแทนความเสียหายให้แก่ผู้เสียหาย และจะต้อง เป็นการลงโทษเพื่อก่อให้เกิดความเป็นธรรมซึ่งเป็นผลให้คุ้มครองประโยชน์สุขต่อส่วนรวม ทั้งนี้จะต้อง พิจารณาถึงการลงโทษที่ได้สัดส่วนกับความผิดอีกด้วย ทฤษฎีนี้เห็นว่าจำนวนโทษที่ผู้กระทำ ความผิด สมควรที่จะได้รับนั้นต้องเท่ากันกับความเสียหายที่ได้กระทำลงจากการกระทำ ความผิดนั้น ๆ แต่อย่างไรก็ดีอาจมีข้อยกเว้นหลักดังกล่าวได้ เช่น กรณีมีการลงโทษสูงกว่าความเสียหายที่ผู้กระทำก่อให้เกิดขึ้น อาจเกิดได้กรณีการลงโทษจำคุกตลอดชีวิตแก่ผู้กระทำ ความผิดที่เป็น อันตรายต่อสังคม ปัญหาว่าจะถือหลักการใดในการพิจารณาว่าโทษจำนวนเท่าใดจึงจะได้สัดส่วนกับ ความผิดที่ผู้กระทำได้ก่อให้เกิดขึ้น ซึ่งอาจพิจารณาได้จากหลากหลายปัจจัย กล่าวคือ พิจารณาถึง สภาพและความหนักเบาของความผิด ซึ่งประกอบด้วยความร้ายแรงของความเสียหายใน ทางการกระทำและผลต่อสังคมอันเกิดจากการกระทำ ความผิดนั้น<sup>65</sup> และหลักการดังกล่าวนี้ยัง สอดคล้องกับรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2560 มาตรา 26<sup>66</sup> ที่กำหนดให้ กฎหมายต้องบัญญัติโทษในทางอาญาเท่าที่จำเป็นเท่านั้น ทั้งนี้ต้องมีความรุนแรงน้อยที่สุดตามที่ สถานการณ์ปรากฏและได้สัดส่วนกับความผิด แม้ว่าหลักการดังกล่าวจะไม่มี การบัญญัติ ในประมวลกฎหมายอาญาไทยโดยชัดแจ้ง แต่อาจถือได้ตามหลักที่ได้กล่าวไว้ในรัฐธรรมนูญ แห่งราชอาณาจักรไทย<sup>67</sup>

จากทฤษฎีหลักความได้สัดส่วนของการลงโทษนี้ ถือเป็นทฤษฎี ที่สอดคล้องกับเหตุผลของการลงโทษเพื่อก่อให้เกิดความยุติธรรมต่อผู้กระทำ ความผิดหลายคนได้มาก ที่สุด กล่าวคือ เหตุผลหรือวัตถุประสงค์ในการลงโทษสมควรจะต้องได้สัดส่วนกับความผิดที่ผู้กระทำ แต่ละคน ได้ก่อให้เกิดขึ้นผู้กระทำ ความผิดหลายคนควรต้องรับผิดชอบต่อการกระทำที่ผิดกฎหมาย อันเป็นแนวคิดเพื่อแก้ไข้แทนทดแทนให้สาสมแก่การกระทำ แต่อย่างไรก็ดีการกระทำ ความผิด ของแต่ละคนนั้นมีระดับและบทบาทของการเข้าไปมีส่วนร่วมในการก่อให้เกิดผลในทางกฎหมายที่ แตกต่างกัน จึงทำให้การลงโทษผู้กระทำ ความผิดแต่ละคนจำต้องพิจารณาถึงปัจจัยดังกล่าวด้วย อย่างไรก็ดีการพิจารณาถึงระดับการเข้าไปมีส่วนร่วมของผู้กระทำผิดแต่ละคนที่สามารถนำมาเป็น

<sup>65</sup> ณรงค์ ไชหาญ, กฎหมายอาญา: ว่าด้วยโทษและวิธีการเพื่อความปลอดภัย(กรุงเทพมหานคร: วิญญูชน, 2543), หน้า 20-23.

<sup>66</sup> รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2560 มาตรา 26

“การตรากฎหมายที่มีผลเป็นการจำกัดสิทธิหรือเสรีภาพของบุคคลต้องเป็นไป ตามเงื่อนไขที่บัญญัติไว้ในรัฐธรรมนูญ ใน กรณีที่รัฐธรรมนูญมิได้บัญญัติเงื่อนไขไว้กฎหมายดังกล่าว ต้องไม่ขัดต่อหลักนิติธรรม ไม่เพิ่มภาระหรือจำกัดสิทธิหรือเสรีภาพของ บุคคล เกินสมควรแก่เหตุ และจะกระทบต่อศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์ของบุคคลมิได้ รวมทั้งต้องระบุเหตุผลความจำเป็นในการจำกัด สิทธิ และ เสรีภาพไว้ด้วย”

<sup>67</sup> ปกป้อง ศรีสนิท, กฎหมายอาญาชั้นสูง, หน้า 135.

หลักเกณฑ์เทียบความร้ายแรงของการกระทำได้ คือ การมีส่วนเกี่ยวข้องในการกระทำความผิดในทางกายภาพ เพราะหากจะต้องพิจารณาในเรื่องของเจตนาหรือเจตจำนงของผู้กระทำแล้วอาจมีข้อจำกัดในการใช้ทฤษฎีนี้มาเพื่อลงโทษผู้กระทำความผิดได้ จึงต้องมีการพิจารณาประกอบกันหลากหลายปัจจัย เพื่อที่จะทำให้การปรับใช้ทฤษฎีนี้เหมาะสมและเกิดผลในทางปฏิบัติอย่างสมบูรณ์ที่สุด

#### 2.2.4 ทฤษฎีหลักการลงโทษให้เหมาะสมกับตัวผู้กระทำความผิด (Individualization of Punishment)

ทฤษฎีของการลงโทษให้เหมาะสมกับตัวผู้กระทำความผิดนี้ต้องมีการลงโทษผู้กระทำความผิดให้เหมาะสมกับตัวผู้กระทำความผิดพิจารณาจากข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้นว่ามนุษย์แต่ละคนมีความสามารถไม่เท่าเทียมกันในการรับผิดชอบหรือกระทำสิ่งต่าง ๆ อีกทั้งมีบุคคลหลายประเภทที่ควรได้รับการลดโทษหรือไม่ต้องรับโทษก็ได้ ซึ่งทฤษฎีนี้มุ่งเน้นที่ตัวผู้กระทำความผิดโดยตรงเพื่อปรับปรุงแก้ไขผู้กระทำความผิดให้กลับตนเป็นคนดีและสามารถกลับคืนสู่สังคม การที่มนุษย์จะกระทำความผิดได้นั้นอาจเกิดจากบุคลิก อุปนิสัยส่วนตัวหรือพฤติกรรมภายนอกที่กระตุ้นให้กระทำความผิด เช่น การคบค้าสมาคมกับบุคคลผู้กระทำความผิดจนติดนิสัย สิ่งแวดล้อมเหล่านี้ย่อม ส่งผลโดยตรงต่อการตัดสินใจกระทำผิดของผู้คบหาด้วย เป็นต้น เนื่องด้วยบุคลิกลักษณะของมนุษย์กับสิ่งแวดล้อมย่อมเป็นสิ่งที่มีความสัมพันธ์และเกี่ยวเนื่องกันอยู่ตลอดเวลาแต่อย่างไรก็ดี การตัดสินใจของผู้กระทำผิดแต่ละคนย่อมเป็นสิ่งที่สำคัญเช่นเดียวกัน<sup>68</sup>

### 3. ทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับเงินรางวัลนำจับ

การที่จะศึกษาปัญหาการกำหนดเกณฑ์การให้เงินรางวัลนำจับแก่เจ้าหน้าที่ของรัฐเพื่อควบคุมการกระทำความผิดฐานใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดนั้น มีความจำเป็นจะต้องศึกษาถึงทฤษฎีว่าด้วยผู้กระทำผิดหลายคนเพื่อให้ทราบถึงเจตนารมณ์ที่แท้จริงแห่งกฎหมายซึ่งจะนำไปสู่การวิเคราะห์ และทำความเข้าใจถึงการบังคับใช้ในทางปฏิบัติซึ่งมีแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องดังนี้

<sup>68</sup> อัจฉริยา ชูตินันท์, อาชญาวิทยาและทัณฑวิทยา, พิมพ์ครั้งที่ 3 (กรุงเทพมหานคร: วิทยุชน, 2561), หน้า 216- 217.



### 3.1 หลักแนวคิดนิติเศรษฐศาสตร์กับการป้องกันอาชญากรรม<sup>69</sup>

นิติเศรษฐศาสตร์เป็นวิชาที่ศึกษาประเด็นสำคัญทางกฎหมาย ทฤษฎีกฎหมาย การตีความกฎหมาย การออกแบบกฎหมาย การประเมินคุณค่าของกฎหมาย และผลกระทบของกฎหมาย ต่อพฤติกรรมของตัวละครที่เกี่ยวข้องและสังคม โดยใช้ระเบียบวิธีวิจัยทางเศรษฐศาสตร์เป็นเครื่องมือในการวิเคราะห์ โดยเฉพาะอย่างยิ่งแบบจำลองว่าด้วยการเลือกอย่างมีเหตุผล ซึ่งทัศนคติในเชิง เศรษฐศาสตร์นี้จะไม่ให้ความสำคัญกับปัจจัยอื่นๆ นอกเหนือจากแนวคิดทางเศรษฐศาสตร์ในการวิเคราะห์ เช่น การเมือง วัฒนธรรม จริยธรรม เป็นต้น

#### 3.1.1 แนวคิดพื้นฐานเกี่ยวกับนิติเศรษฐศาสตร์

จากที่กล่าวมาแล้วในข้างต้นว่าหลักนิติเศรษฐศาสตร์นั้นประกอบด้วยหลักคิดทางนิติศาสตร์และหลักคิดทางเศรษฐศาสตร์ และหลักคิดทางเศรษฐศาสตร์จะถูกนำมาใช้เป็นเครื่องมือในการวิเคราะห์แนวคิดทางนิติศาสตร์เป็นสำคัญ ดังนั้นพื้นฐานของนิติเศรษฐศาสตร์จึงควรพิจารณาแนวคิดพื้นฐานทางเศรษฐศาสตร์ด้วย ซึ่งหลักเกณฑ์แนวคิดทางเศรษฐศาสตร์ซึ่งจะนำมาใช้กับนิติเศรษฐศาสตร์ที่สำคัญให้ความสำคัญกับเรื่องต่างๆ ดังนี้

1) ความตระหนักในความจำกัดของทรัพยากรเศรษฐศาสตร์ตระหนักถึงทรัพยากรที่มีอยู่อย่างจำกัดเมื่อเทียบกับความต้องการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรนั้น จึงต้องเลือกใช้ทรัพยากรที่มีอยู่อย่างจำกัดให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด

2) การให้คุณค่ากับมิติทางด้านประสิทธิภาพเศรษฐศาสตร์ให้ความสำคัญกับประสิทธิภาพ หมายถึง การที่สังคมได้รับประโยชน์ สูงที่สุดจากการบริหารทรัพยากรที่มีอยู่อย่างจำกัด โดยผลลัพธ์ที่มีประสิทธิภาพสูงสุด ได้แก่ การใช้ต้นทุนต่ำสุด สมาชิกในสังคมพึงพอใจมากที่สุด หรือสังคมได้รับสวัสดิการสูงที่สุด เป็นต้น

3) มนุษย์มีเหตุผลทางเศรษฐศาสตร์และมีพฤติกรรมต่อสิ่งจูงใจ เศรษฐศาสตร์มีข้อสมมติพื้นฐานว่า มนุษย์เป็นสัตว์เศรษฐกิจ มีเหตุผลทางเศรษฐศาสตร์และตอบสนองต่อสิ่งจูงใจ คนที่มีเหตุผลทางเศรษฐศาสตร์จะตัดสินใจเลือก โดยเปรียบเทียบโครงสร้างผลประโยชน์และต้นทุนของทางเลือกต่าง ๆ และจะตัดสินใจใช้ทางเลือกที่ทำให้ตนได้รับประโยชน์สูงสุด (Cost-Benefit Analysis)

4) ต้นทุนทางเศรษฐศาสตร์มีขอบเขตกว้างขวางเนื่องจากทรัพยากรมีอยู่อย่างจำกัด การตัดสินใจเลือกทางเศรษฐกิจทุกครั้งย่อมทำให้เกิดต้นทุนเสมออย่างน้อยคือ

<sup>69</sup>ปกป้อง จันวิทย์. "ความรู้เบื้องต้นว่าด้วยนิติเศรษฐศาสตร์" [http://pokpong.org/wp-content/uploads/intro\\_clawandecon\\_presentation.pdf](http://pokpong.org/wp-content/uploads/intro_clawandecon_presentation.pdf), 2 พฤษภาคม 2567

ต้นทุนค่าเสียโอกาส (Opportunity Cost) เช่น ทรัพย์สินเงินทองที่ ใช้ในการดำเนินงาน รวมทั้งต้นทุนที่ไม่ได้เป็นตัวเงินอย่างชัดเจน เช่น เวลาที่อาจใช้ในการไปดำเนินงานอื่น ๆ แทน เป็นต้น นอกจากนี้ยังให้ความสำคัญกับต้นทุนอื่นๆ อีกด้วย เช่น ต้นทุนธุรกรรม (Transaction Cost) ซึ่งหมายถึง ต้นทุนที่ไม่ได้เกิดในกระบวนการผลิตสินค้าและบริการโดยตรง แต่เกี่ยวเนื่องกับการผลิตและแลกเปลี่ยนสินค้าและบริการ เช่น ค่าสืบหาข้อมูลข่าวสาร ค่าเจรจาต่อรอง ค่าขนส่งสินค้า ค่านายหน้า ซึ่งการแลกเปลี่ยนในอุดมคติต้องเกิดต้นทุนธุรกรรมต่ำที่สุด และกฎกติกาที่ดีต้องทำให้ต้นทุนธุรกรรมต่ำที่สุด หรือต้นทุนจม ซึ่งหมายถึง ต้นทุนที่จ่ายไปแล้วไม่สามารถเรียกคืนได้เป็นต้นทุนในอดีตซึ่งไม่ควรนำมาใช้เป็นปัจจัยกำหนดการตัดสินใจในอนาคต

5) มนุษย์มีความคิดแบบส่วนเพิ่ม เศรษฐศาสตร์เชื่อว่ามนุษย์มีรูปแบบการตัดสินใจแบบส่วนเพิ่ม โดยคำนึงถึงส่วนที่ เพิ่มขึ้นจากฐานเดิม มนุษย์จะตัดสินใจเลือกทำสิ่งใดสิ่งหนึ่ง เมื่อพบว่าตนได้รับผลประโยชน์ส่วนเพิ่ม จากสิ่งนั้นมากกว่าต้นทุนส่วนเพิ่ม

6) “ตลาด” หรือ “กลไกราคา” เป็นกติกากำกับเศรษฐกิจที่มีประสิทธิภาพ ในการจัดสรรทรัพยากรมากที่สุดฐานสำคัญของตลาดเสรีอยู่ที่ความเชื่อมั่นในการตัดสินใจเลือกอย่างเสรีของปัจเจกบุคคล การแสวงหาผลประโยชน์สูงสุดของแต่ละคนจะถูกถ่วงดุลซึ่งกันและกันจนได้ดุลยภาพ (Equilibrium) ที่ต่างฝ่ายต่างได้ประโยชน์ในการแลกเปลี่ยน ซึ่งรัฐไม่ควรเข้าไปแทรกแซงกลไกตลาดเพราะจะทำให้สวัสดิการทางเศรษฐกิจของสังคมลดลง<sup>70</sup>

### 3.1.2 นิติเศรษฐศาสตร์กับการตรากฎหมาย

หากพิจารณาตามแนวคิดนิติเศรษฐศาสตร์ การตรากฎหมายซึ่งเป็นเรื่องทางนิติศาสตร์จะใช้แนวคิดทางเศรษฐศาสตร์มุ่งหาคำตอบในประเด็นต่างๆ ดังต่อไปนี้

#### 1) เหตุผลเบื้องหลังของกฎหมาย

เพื่ออธิบายเหตุผลและความจำเป็นในการมีอยู่ของกฎหมาย และกระบวนการได้มาซึ่งกฎหมาย อย่างไรก็ตามมีข้อโต้แย้งว่าการใช้แนวคิดทางเศรษฐศาสตร์เพื่ออธิบายเหตุผลเบื้องหลังของกฎหมายในเชิงวิชาการอาจทำได้แค่ประเมินความคุ้มค่าและประสิทธิภาพเท่านั้น เพราะกฎหมายมีความเกี่ยวข้องกับมิติด้านอื่น ๆ ด้วย

2) ผลกระทบของกฎหมายต่อพฤติกรรมของตัวละครที่เกี่ยวข้องและสังคม เพื่ออธิบายและคาดการณ์ผลกระทบของกฎหมายต่อพฤติกรรมของคนในสังคม การร่างกฎหมายแต่ละฉบับแม้จะเกิดจากเจตนาที่ดี แต่เมื่อกฎหมายถูกนำมาบังคับใช้แล้วอาจก่อให้เกิดผลร้ายซึ่ง

<sup>70</sup> “เรื่องเดียว”

เป็นผลพวงที่ไม่ได้คาดหวังหรือตั้งใจ เช่น การเกิดแรงจูงใจในทางลบ (Moral Hazard)<sup>71</sup> ของผู้เกี่ยวข้องกับกฎหมายเรื่องนั้น ๆ

### 3) การออกแบบกฎหมายที่พึงปรารถนา

เพื่อบรรลุเป้าหมายที่ต้องการได้อย่างมีประสิทธิภาพโดยใช้หลักเกณฑ์ทางเศรษฐศาสตร์เป็นฐานในการพิจารณาร่างกฎหมาย โดยใช้ทรัพยากรของสังคมอย่างคุ้มค่าเพื่อทำให้เกิดความยุติธรรมตามที่พึงปรารถนาโดยมีต้นทุนทางสังคมต่ำหรือทำให้เกิดการบังคับใช้กฎหมายอย่างรวดเร็ว<sup>72</sup>

#### 3.1.3 นิติเศรษฐศาสตร์ว่าด้วยการป้องกันปราบปรามอาชญากรรม

การป้องกันอาชญากรรมที่อธิบายโดยใช้แนวคิดทางเศรษฐศาสตร์นั้นมีแนวคิดว่าจะดำเนินการอย่างไร เพื่อให้ผู้กระทำความผิดมารับโทษได้อย่างเหมาะสมโดยใช้แนวคิดทางเศรษฐศาสตร์มาอธิบายลักษณะแบบแผนและพฤติกรรมอาชญากรเพื่อให้รัฐสามารถกำหนดวิธีการดำเนินกระบวนการยุติธรรมทางอาญาที่เหมาะสมได้

พฤติกรรมของอาชญากรอยู่บนข้อสมมติว่า อาชญากรเป็นสัตว์เศรษฐกิจ มีเหตุผลทางเศรษฐศาสตร์ และตอบสนองต่อสิ่งจูงใจอาชญากรจะตัดสินใจก่ออาชญากรรมหากประเมินว่าผลประโยชน์ของการก่ออาชญากรรมสูงกว่าต้นทุนการก่ออาชญากรรมและประเภทของอาชญากรรมที่เลือกนั้นทำให้เกิดประโยชน์แก่อาชญากรสูงสุด

ผลประโยชน์ที่ได้รับจากการก่ออาชญากรรม เช่น ทรัพย์สินที่ได้จากการกระทำความผิดหรือความสุขที่ได้รับส่วนต้นทุนในการประกอบอาชญากรรม เช่น ค่าใช้จ่ายในการเตรียมการก่ออาชญากรรมบทลงโทษต้นทุนค่าเสียโอกาสของการเตรียมการและตราบาปติดตัว

ผลประโยชน์และต้นทุนของอาชญากรรมนั้นอยู่บนฐานของความไม่แน่นอน กล่าวคือ ผลประโยชน์ของอาชญากรขึ้นอยู่กับผลการดำเนินการนั้นว่าจะประสบความสำเร็จหรือไม่ ซึ่งไม่แน่นอนว่าจะสำเร็จเสมอไปส่วนต้นทุนของอาชญากรรมขึ้นอยู่กับประเมินความเสี่ยงที่จะถูกจับกุมและโดนลงโทษทางกฎหมายหากอาชญากรประเมินว่าผลประโยชน์คาดคะเนสูงกว่าต้นทุนคาดคะเนก็จะประกอบอาชญากรรม

<sup>71</sup> คำว่า Moral Hazard หรือที่ในภาษาไทยใช้คำว่าจริยธรรมวิบัติ นั้น เป็นคำที่มักถูกกล่าวถึงในทาง การเงิน เศรษฐศาสตร์ และการ ประกันภัย ซึ่งในที่นี้ผู้เขียนขออธิบายความหมายของคำว่า Moral Hazard ใน ภาพรวมว่า หมายถึง “การดำเนินการอย่างใดอย่างหนึ่ง โดยไม่สุจริตของบุคคลซึ่งอาจได้รับผลประโยชน์จากเรื่องใด เรื่องหนึ่ง และการดำเนินการเหล่านั้นเกิดขึ้นจากแรงจูงใจของผู้ที่ได้รับ ผลประโยชน์ ที่ต้องการทำให้เกิดภาวะหรือ เงื่อนไขที่ให้ได้ประโยชน์หรือรับผลประโยชน์มากขึ้น”

<sup>72</sup> ปกป้อง จันวิทย์, ความรู้เบื้องต้นว่าด้วยนิติเศรษฐศาสตร์ [ออนไลน์] ค้นเมื่อวันที่ 20 เมษายน 2567

กระบวนการยุติธรรมทางอาญาที่เหมาะสมจะต้องสามารถป้องปรามการก่ออาชญากรรมได้ โดยเพิ่มต้นทุนคาดคะเนของการก่ออาชญากรรม และลดประโยชน์คาดคะเนของการก่ออาชญากรรม รวมทั้งตั้งราคาของอาชญากรรมแต่ละประเภทให้แตกต่างกันตามระดับความรุนแรงเพื่อลดแรงจูงใจในการลงมือก่ออาชญากรรม

การดำเนินการเพิ่มต้นทุนคาดคะเนในการก่ออาชญากรรมมีหลายวิธี เช่น การเพิ่มบทลงโทษ การเพิ่มโอกาสหรือความน่าจะเป็นในการจับกุมผู้กระทำความผิดมาดำเนินคดีการเพิ่มต้นทุนในการเข้าถึงเครื่องมือในการประกอบอาชญากรรม และการเพิ่มต้นทุนค่าเสียโอกาสของอาชญากรในการก่ออาชญากรรม เป็นต้น<sup>73</sup>

ดังนั้นจากการวิเคราะห์ในเชิงนิติเศรษฐศาสตร์ เงินรางวัลนำจับถูกนำมาใช้เพื่อประโยชน์ต่อการดำเนินกระบวนการยุติธรรมทางอาญาเนื่องจากเป็นเงินที่รัฐให้แก่เจ้าหน้าที่ของรัฐเพื่อตอบแทนการดำเนินการที่เป็นประโยชน์ในการจับกุม อาชญากรรมมาลงโทษและจูงใจให้ประชาชน และเจ้าหน้าที่ดำเนินการในการป้องปรามอาชญากรรมมากขึ้น

อาจกล่าวได้ว่าเป็นการนำเงินของรัฐที่มีอยู่อย่างจำกัดนั้นมาจัดสรรเพื่อทำให้การป้องกันและปราบปรามอาชญากรรมเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งวัตถุประสงค์ในการตอบแทนการดำเนินการของผู้มีส่วนร่วมในการปราบปรามการกระทำความผิดหรือการจูงใจให้ดำเนินการปราบปรามอาชญากรรมของประชาชนและเจ้าหน้าที่ย่อมช่วยลดต้นทุนของรัฐในการปราบปรามอาชญากรรมที่รัฐต้องแบกรับทั้งต้นทุนในการปราบปรามการกระทำความผิดตามปกติโดยไม่มีเงินสินบนรางวัลทั้งต้นทุนที่เป็นเงินและต้นทุนที่ไม่สามารถตีราคาเป็นเงินได้ด้วย เช่น เงินงบประมาณ กำลังพล ระยะเวลา เป็นต้น

หากพิจารณาแนวคิดในเชิงการป้องปรามอาชญากรรมพบว่าเงินสินบนรางวัลสามารถช่วยเพิ่มโอกาสหรือความน่าจะเป็นให้รัฐสามารถจับกุมผู้กระทำความผิดมารับโทษได้ และเพิ่มต้นทุนคาดคะเนในการก่ออาชญากรรมเพราะการกำหนดให้มีเงินสินบนรางวัลจะช่วยให้เจ้าหน้าที่เองก็มีแรงจูงใจในการปฏิบัติหน้าที่เพื่อนำตัวผู้กระทำความผิดมาลงโทษ และส่งผลให้อาชญากรตัดสินใจลงมือกระทำความผิดลดลงนั่นเอง

เมื่อพิจารณาแนวคิดเกี่ยวกับเหตุผลในการตรากฎหมายพบว่าเงินสินบนรางวัลมีความจำเป็น เพราะสามารถส่งเสริมให้การปราบปรามอาชญากรรมที่เกิดขึ้นมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้นแต่อย่างไรก็ตามมีข้อสังเกตในเบื้องต้นว่าการจ่ายเงินสินบนรางวัลนั้นเป็นไปอย่างคุ้มค่า

<sup>73</sup> เรื่องเดียวกัน

หรือไม่เมื่อเทียบกับผลในการปราบปรามอาชญากรรมเพราะมีกฎหมายที่กำหนดให้จ่ายเงินสินบน รางวัลได้เป็นจำนวนมากทำให้อัตราการจ่ายเงินสินบนรางวัลมีความแตกต่างกันจะมากหรือน้อยขึ้นอยู่กับกฎหมายแต่ละฉบับและภาพรวมของการจ่ายเงินสินบนรางวัลเกี่ยวข้องกับเงินจำนวนมาก นอกจากนี้เมื่อการจ่ายเงินสินบนรางวัลเกี่ยวข้องกับผลประโยชน์ที่จ่ายแก่บุคคลบางกลุ่ม จึงอาจทำให้เกิดแรงจูงใจในทางลบหรือภาวะจริยธรรมวิบัติ (Moral Hazard) เพื่อการหาประโยชน์จาก ในการได้รับเงินสินบนรางวัลได้อีกด้วย เช่น เจ้าหน้าที่ของรัฐอาจปฏิบัติหน้าที่โดยหวังการได้เงิน รางวัลตอบแทน หรือทำให้เกิดการทุจริตคอร์รัปชันมากยิ่งขึ้น เป็นต้น และอาจส่งผลร้ายต่อ กระบวนการยุติธรรมทางอาญามากกว่าประโยชน์ในการเสริมประสิทธิภาพในการปราบปรามการ กระทำความผิด

### 3.2 ทฤษฎีการป้องกันยับยั้งอาชญากรรม

การป้องกันอาชญากรรม หมายถึง การคาดการณ์หรือประเมินล่วงหน้า เกี่ยวกับ ช่องทางหรือโอกาสของการกระทำความผิด หรือสภาพการณ์อาชญากรรมที่อาจเกิดขึ้น รวมทั้งความพยายามที่จะกระทำการใดๆ เพื่อเป็นการสกัดกั้นมิให้มีการกระทำความผิดเกิดขึ้น<sup>74</sup> โดยหน่วยงานของรัฐในฐานะที่เป็นผู้ใช้อำนาจเพื่อรักษาความสงบเรียบร้อยในการป้องกันยับยั้ง อาชญากรรมผ่านทางระบบงานยุติธรรม ซึ่งการจะดำเนินการให้ประสบความสำเร็จนั้นต้องอาศัย การมีส่วนร่วมของประชาชนด้วยรายงานขององค์การสหประชาชาติระบุว่า การป้องกันอาชญากรรม เป็นสิ่งที่จำเป็นประการแรกที่จะก่อให้เกิดความยุติธรรม (Prevention is the first imperative of “justice”)<sup>75</sup> และคณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคม (Economic and Social Council) ได้กำหนดหลักการพื้นฐานในการป้องกันอาชญากรรม (Guidelines for the Prevention of Crime) ไว้ในปณิธานของคณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมเกี่ยวกับแนวทางในการป้องกันอาชญากรรมไว้ ดังนี้

1. รัฐบาลเป็นผู้นำในการดำเนินการป้องกันอาชญากรรม โดยสามารถสร้าง และดูแลขอบข่ายการดำเนินงานขององค์กรของรัฐในการป้องกันอาชญากรรมอย่างมีประสิทธิภาพ

<sup>74</sup> สุดสงวน สุธีสร, อาชญาวิทยา (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์ธรรมศาสตร์, 2547), หน้า 95.

<sup>75</sup> United Nations document S/2004/616, “Strengthening the rule of law and transitional justice in the wake of conflict,” paragraph 4.



2. มีการพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจและสังคมและรายงานข้อสรุปซึ่งเป็นการผสมผสานระหว่างการป้องกันอาชญากรรมร่วมกับนโยบายทางเศรษฐกิจและสังคม รวมทั้งมุ่งพิจารณาถึงความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นต่อสังคม เด็กเยาวชน และครอบครัว

3. มีการประสานความร่วมมือระหว่างรัฐและองค์กรต่างๆ ในสังคม เพื่อทราบสาเหตุของอาชญากรรมและแจ้งทักษะและความรับผิดชอบพื้นฐานที่ต้องการแก่องค์กรต่างๆ เหล่านั้น

4. มีแหล่งทุนสนับสนุนที่ยั่งยืนและสามารถเข้าถึงได้ง่าย

5. มีแหล่งรวบรวมฐานข้อมูลเกี่ยวกับยุทธศาสตร์ นโยบาย โครงการ ทุกองค์กรสามารถเข้าถึงได้ ซึ่งนำไปใช้เพื่อป้องกันอาชญากรรม รวมทั้งมีการรวบรวมข้อมูลหรือพยานหลักฐานต่าง ๆ เกี่ยวกับปัญหาของอาชญากรรมอย่างเฉพาะเจาะจงสาเหตุของปัญหารวมทั้งแนวทางการปฏิบัติที่ได้รับการพิสูจน์แล้ว

6. คำนึงถึงหลักสิทธิมนุษยชน หลักนิติธรรม ความชอบด้วยกฎหมาย ในการดำเนินการป้องกันอาชญากรรม

7. อาศัยความร่วมมือกันในระดับประเทศ และระหว่างประเทศ ในการป้องกันปัญหาอาชญากรรม ทั้งรูปแบบอาชญากรรมภายในรัฐและอาชญากรรมระหว่างประเทศ

8. พิจารณาความแตกต่างระหว่างชายและหญิง ในการป้องกันอาชญากรรมอย่างเป็นธรรม

การดำเนินการในการป้องกันอาชญากรรมนั้นอาจอยู่ในรูปแบบต่างๆ เช่น การกำจัดเงื่อนไขทางสังคมที่เกี่ยวข้องเนื่องอย่างใกล้ชิดกับการประกอบอาชญากรรม การปรับปรุงความสามารถของระบบงานยุติธรรมในเรื่องการสืบเสาะข้อเท็จจริงเกี่ยวกับอาชญากรรมการจับกุมอาชญากร การพิพากษาโทษอาชญากร การแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำความผิด การส่งตัวผู้กระทำความผิดกลับคืนสู่สังคม และการแก้ไขปัญหาสถานการณ์ที่อาจนำไปสู่การเกิดอาชญากรรม เช่น สถานที่เสี่ยงต่อการเกิดอาชญากรรม เป็นต้น<sup>76</sup> การป้องกันอาชญากรรม อาจอยู่ในรูปแบบ ดังต่อไปนี้

### 3.2.1 การป้องกันอาชญากรรมของภาครัฐ

การป้องกันอาชญากรรมโดยภาครัฐเป็นการป้องกันอาชญากรรมโดยหน่วยงานในกระบวนการยุติธรรม คือ ตำรวจซึ่งมีบทบาทหน้าที่ในการป้องกันและปราบปราม

<sup>76</sup>อรรถพร ชูบำรุง และอุษิษา เลิศโตมรสกุล, อาชญากรรมและอาชญาวิทยา (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์จุฬาฯ, 2555), หน้า 252-259.



อาชญากรรมโดยตรงในการสืบสวนสอบสวนและจับกุมผู้กระทำความผิด ซึ่งเป็นการดำเนินการตามอำนาจหน้าที่ในการรักษาความสงบเรียบร้อย โดยตำรวจอาจใช้ดำเนินการเพื่อข่มขู่บุคคลที่เป็นอาชญากรให้ปรากฏตัวได้ซึ่งอาจอาศัยแหล่งข้อมูลจากประชาชนในการบอกถึงลักษณะของอาชญากรรม และวิธีการพิเศษที่อาชญากรใช้ในการประกอบอาชญากรรมอีกด้วย นอกจากนี้บทบาทของตำรวจในการรักษาความปลอดภัยส่วนบุคคลในการรักษาความปลอดภัยนั้น ตำรวจเป็นที่ยึดมั่นของประชาชนว่าเป็นผู้มีความรู้ความชำนาญเป็นพิเศษด้านเทคนิค การประเมินความเสี่ยงอาชญากรรม การวางแผนรูปแบบในการปฏิบัติการจัดการกับความเสี่ยงในการเกิดอาชญากรรมที่เพิ่มขึ้น รวมทั้งตำรวจยังต้องเป็นแหล่งข้อมูลที่สามารถชี้แนะและให้ความรู้แก่ชุมชนในการป้องกันอาชญากรรม หรือร่วมมือกันปฏิบัติหน้าที่ในการป้องกันอาชญากรรมในเขตของตนด้วย<sup>77</sup>

### 3.2.2 การป้องกันอาชญากรรมโดยชุมชน

การป้องกันอาชญากรรมโดยชุมชนเป็นการป้องกันอาชญากรรมโดยอาศัยความร่วมมือของประชาชนในชุมชนในการเฝ้าระวังสอดส่องการเกิดอาชญากรรมในสังคม เช่น การจัดเวรยามเฝ้าดูแลเพื่อนบ้าน หรือสังเกตความผิดปกติในบริเวณชุมชนแห่งนั้นและแจ้งเหตุแก่เจ้าหน้าที่ในกรณีที่มีความผิดปกติ เป็นต้น การดำเนินการเพื่อป้องกันอาชญากรรมโดยชุมชนนี้ไม่ได้ทั้งแบบเป็นทางการและไม่เป็นทางการ เช่น กลุ่มเพื่อนบ้าน กลุ่มศาสนา กลุ่มเยาวชน กลุ่มผู้หญิง กลุ่มผู้สูงอายุ กลุ่มแม่บ้าน เป็นต้น โดยดำเนินกิจกรรมเพื่อรักษาความปลอดภัยในบริเวณที่อยู่อาศัยโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อความสงบสุขและปลอดภัยจากการเกิดอาชญากรรมในบริเวณนั้นของสมาชิกในกลุ่มเดียวกัน<sup>78</sup>

### 3.2.3 การป้องกันอาชญากรรมโดยผสมผสานระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน

เป็นการร่วมมือระหว่างภาครัฐและภาคเอกชนประสานความร่วมมือกันเพื่อแก้ไขปัญหาอาชญากรรมที่เกิดขึ้น เช่น ตำรวจให้คำแนะนำในการป้องกันอาชญากรรมแก่ชาวบ้าน เพื่อให้ชาวบ้านร่วมมือกันจัดรูปแบบในการป้องกันอาชญากรรมในหมู่บ้านเอง เพราะชาวบ้านย่อมรู้จักลักษณะชุมชนที่ตัวเองอยู่ได้ดีที่สุด รู้ว่าจุดใดเป็นจุดเสี่ยงในการประกอบอาชญากรรม หรือจุดใดที่อาชญากรอาจหลบหนี ซึ่งย่อมส่งผลให้การป้องกันอาชญากรรมบรรลุผลสำเร็จได้มากขึ้นด้วย<sup>79</sup>

<sup>77</sup> สุดสงวน สุธีสร, อาชญาวิทยา, หน้า 110.

<sup>78</sup> เรื่องเดียวกัน, หน้า 117.

<sup>79</sup> เรื่องเดียวกัน, หน้า 118.

### 3.3 ทฤษฎีการควบคุมอาชญากรรม (Crime Control Model)

การควบคุมอาชญากรรม หมายถึง การกระทำกิจต่างๆ ที่เกี่ยวกับการเสาะหาข้อเท็จจริงของการเกิดอาชญากรรม การจับกุมผู้กระทำความผิด การฟ้องคดี การพิจารณาคดี การพิพากษาคดี หรือการตัดสินโทษตลอดทั้งการปฏิบัติต่อผู้กระทำผิดหรืออาชญากรหลังจากการพิพากษาของศาล โดยเป็นการกระทำของสังคมเมื่ออาชญากรรมได้เกิดขึ้นแล้ว เมื่อพิจารณาความหมายของการควบคุมอาชญากรรม พบว่าการควบคุมอาชญากรรมมีลักษณะสำคัญ คือ มุ่งเน้นเรื่องการดำเนินคดีกับผู้กระทำความผิด โดยการควบคุมอาชญากรรมจะเกิดขึ้นเมื่ออาชญากรรมได้เกิดขึ้นแล้ว การควบคุมอาชญากรรมผ่านกระบวนการยุติธรรมทางอาญาเกิดขึ้นได้หลายระดับตั้งแต่การสืบหาข้อเท็จจริงแห่งอาชญากรรม การติดตาม จับกุมอาชญากร การฟ้องคดีต่อศาล การพิจารณาคดีและการพิพากษาคดีของศาล ตลอดทั้งการปฏิบัติต่อผู้กระทำความผิดซึ่งหน่วยงานที่เข้ามามีบทบาทหลักในการควบคุมอาชญากรรม ได้แก่ ตำรวจ อัยการ ศาล และราชทัณฑ์ แต่ในทางปฏิบัตินั้น การควบคุมอาชญากรรมต้องอาศัยความร่วมมือจากประชาชนด้วย<sup>80</sup>

การควบคุมอาชญากรรมจะมุ่งเน้นไปที่การลงโทษเป็นสำคัญ โดยแนวคิดเกี่ยวกับการลงโทษอาจมีเป้าหมายหลายประการ เช่น การแก้แค้นทดแทนอาชญากรที่ก่อความเดือดร้อนให้แก่สังคม (Retribution) การป้องกันยับยั้งมิให้อาชญากรลงมือกระทำความผิดได้อีก (Deterrence) การขจัดความสามารถในการกระทำความผิด (Incapacitation) การแก้ไขปรับปรุงพฤติกรรมของผู้กระทำความผิด (Rehabilitation) การสร้างคามยุติธรรมตามความเสียหายที่เกิดขึ้น (Just Deserts) การสร้างความเป็นธรรมเชิงสมานฉันท์ให้แก่ทุกฝ่าย (Restorative Justice) เป็นต้น<sup>81</sup>

กระบวนการยุติธรรมทางอาญาตามทฤษฎีการควบคุมอาชญากรรมมีหลักพื้นฐานที่เน้นประสิทธิภาพของกระบวนการยุติธรรม ที่มุ่งควบคุม ระงับและปราบปรามอาชญากรรมเป็นหลักกระบวนการยุติธรรมต้องไปไปตามขั้นตอนต่างๆ อย่างสม่ำเสมอไม่หยุดชะงัก โดยมีการกลั่นกรองในขั้นตอนต่าง ๆ และขั้นตอนต่าง ๆ ต้องต่อเนื่องและเป็นการปฏิบัติงานประจำ ได้แก่ การสืบสวนการจับกุม การสอบสวนภายหลังการจับกุม การค้นหารวบรวมพยานหลักฐานเพื่อฟ้องคดีต่อศาลการพิจารณาพิพากษาคดี และการปล่อยตัวผู้กระทำผิด<sup>82</sup>

<sup>80</sup> วีระพงษ์ บุญโญภาส, กระบวนการยุติธรรมกับกฎหมายป้องกันและปราบปรามการฟอกเงิน. กรุงเทพมหานคร: นิติธรรม, 2547.

หน้า 9.

<sup>81</sup> วีระพงษ์ บุญโญภาส, กระบวนการยุติธรรมกับกฎหมายป้องกันและปราบปรามการฟอกเงิน. หน้า 10.

<sup>82</sup> “เรื่องเดียวกัน”

ทฤษฎีควบคุมอาชญากรรมยึดหลักว่ากระบวนการยุติธรรมที่มีประสิทธิภาพต้องเป็นกระบวนการที่สามารถจับกุม พิพากษาคัดสินคดี และควบคุมสัดส่วนจำนวน ผู้กระทำความผิดได้อย่างรวดเร็วและแน่นอน โดยให้ความสำคัญกับกระบวนการขึ้นแสวงหาพยานหลักฐานของเจ้าหน้าที่ตำรวจและพนักงานอัยการมากกว่าการค้นหาข้อเท็จจริงในชั้นศาลการดำเนินกระบวนการยุติธรรมทางอาญาในขั้นตอนต่าง ๆ ที่มีประสิทธิภาพต้องสามารถพิสูจน์ความผิดได้ด้วยความเร็ว เช่น การให้อำนาจตำรวจหรือพนักงานอัยการในการใช้ดุลพินิจกักขังผู้กระทำความผิดเพื่อนำตัวเข้าสู่กระบวนการยุติธรรมโดยเร็ว หรือการกำหนดข้อสันนิษฐานความผิดของศาล เป็นต้น ซึ่งจะทำให้ผู้ต้องหาได้รับการปล่อยตัวอย่างรวดเร็ว และทำให้เกิดการดำเนินคดีกับผู้ต้องหาที่มีพยานหลักฐานแน่นหนาหรือผู้ต้องหาที่รับสารภาพ นอกจากนี้ทฤษฎีการควบคุมอาชญากรรมไม่สนับสนุนให้ใช้หลักเกณฑ์ที่เคร่งครัดเกินไปจนทำให้กระบวนการยุติธรรมเกิดความล่าช้า ซึ่งสังคมควรส่งเสริมและสนับสนุนการดำเนินงานต่าง ๆ ที่ทำให้เกิดการปราบปรามอาชญากรรมในปริมาณมาก เพื่อลดจำนวนอาชญากรรมที่เกิดขึ้นและให้ความคุ้มครองแก่ประชาชนที่ อาจตกเป็นเหยื่อของอาชญากรรม<sup>83</sup>

### 3.4 ทฤษฎีเกี่ยวกับการควบคุมทางสังคม

ทฤษฎีเกี่ยวกับการควบคุมทางสังคมเป็นทฤษฎีในการป้องกันปราบปรามอาชญากรรมในยุคใหม่ซึ่งสนับสนุนการร่วมมือกันในการป้องกันและปราบปรามอาชญากรรมระหว่างการควบคุมสังคมอย่างเป็นทางการและการควบคุมสังคมอย่างไม่เป็นทางการ

รัฐสมัยใหม่แสวงหาการป้องกันอาชญากรรม โดยเน้นการปฏิบัติงานผ่านระบบงานยุติธรรมและการบังคับใช้กฎหมายที่เป็นการควบคุมทางสังคมอย่างเป็นทางการ (Formal Social Control) และละเลยการพึ่งสถาบันทางสังคมอื่น ๆ เช่น ครอบครัว ศาสนา สถาบันการศึกษาซึ่งทำหน้าที่ในการควบคุมสังคมอย่างไม่เป็นทางการ (Informal Social Control) การควบคุมทั้งสองรูปแบบต้องดำเนินการควบคู่กัน หากปราศจากการควบคุมทางสังคมที่ไม่เป็นทางการระบบงานยุติธรรมจะเต็มไปด้วยอาชญากรรมและไม่สามารถดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ทฤษฎีการควบคุมทางสังคมอย่างไม่เป็นทางการตั้งสมมติฐานว่าความอ่อนแอของสังคมและความล้มเหลวในการควบคุมทางสังคมของสถาบันครอบครัว ศาสนา โรงเรียน ชุมชน

<sup>83</sup> “เรื่องเดียวกัน

ประชาชนในชุมชนและอื่นๆ จึงสมควรมีมาตรการให้รางวัลหรือการลงโทษทางสังคมจากสมาชิกของชุมชน เพื่อส่งเสริมให้มีการปฏิบัติตามบรรทัดฐานของแต่ละสังคมนั้น

การป้องกันอาชญากรรมตามทฤษฎีการควบคุมสังคมอย่างไม่เป็นทางการให้ความสำคัญกับการป้องกันอาชญากรรมที่แตกต่างกัน คือ การป้องกันอาชญากรรมที่เน้นบุคคล เป้าหมาย และการป้องกันอาชญากรรมที่เน้นพื้นที่เป้าหมายแนวทางในการกำหนดยุทธศาสตร์การดำเนินกิจกรรมหรือโครงการเพื่อป้องกันอาชญากรรมต้องอาศัยความร่วมมือและต้องได้รับการพิจารณาโดยหน่วยงานที่ทำหน้าที่รักษาความสงบเรียบร้อยของรัฐและผู้แทนชุมชนสามารถตอบคำถามได้ว่าผู้รับผิดชอบในการดำเนินกิจกรรมหรือโครงการเป็นใคร วิธีการในการดำเนินงานคืออะไร และความคาดหวังที่ต้องการให้เกิดความเปลี่ยนแปลงเป็นอย่างไร

การสร้างความร่วมมือระหว่างรัฐกับประชาชนทำให้เจ้าหน้าที่ของรัฐสามารถเข้าถึงประชาชนได้มากขึ้น รวมทั้งทำให้ประชาชนมีความไว้วางใจเจ้าหน้าที่ของรัฐมากขึ้นด้วยทำให้การดำเนินการเป็นไปอย่างไม่มีเป็นทางการและไม่สร้างแรงกดดันแก่ประชาชนในการให้ความร่วมมือประชาชนจึงเข้ามามีส่วนร่วมในการป้องกันปราบปรามอาชญากรรมด้วยความสมัครใจมากยิ่งขึ้น เช่น การแจ้งเบาะแสเกี่ยวกับการกระทำความผิด เกิดองค์ความรู้และความเข้าใจในการป้องกันตนเองจากอาชญากรรม เป็นต้น การดำเนินกิจกรรมหรือโครงการที่ตั้งไว้จึงเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและทำให้สามารถป้องกันปราบปรามอาชญากรรมได้มากยิ่งขึ้น<sup>84</sup>

จากทฤษฎีในการป้องกันและยับยั้งอาชญากรรมจะเห็นได้ว่าเงินรางวัลนำจับนั้นมีความสอดคล้องกับทฤษฎีการควบคุมอาชญากรรมมากกว่าการป้องกันอาชญากรรม เพราะการจ่ายเงินสินบนรางวัลเป็นเงินที่จ่ายจากเงื่อนไขที่ว่าจะต้องมีการปราบปรามการกระทำความผิดสำเร็จ เช่น การจับกุม การเปรียบเทียบปรับ การยึดหรืออายัด ทรัพย์สิน เป็นต้น ซึ่งเท่ากับว่าเป็นการดำเนินการภายหลังจากเกิดการกระทำความผิดแล้ว นอกจากนี้เงินสินบนรางวัลนั้นมีความสอดคล้องกับทฤษฎีการควบคุมทางสังคมด้วย โดยเฉพาะอย่างยิ่งสำหรับการจ่ายเงินสินบนนำจับซึ่งจ่ายแก่ประชาชนผู้แจ้งเบาะแสเพราะส่งเสริมให้ประชาชนในชุมชน หรือสังคมเข้ามามีส่วนร่วมในการปราบปรามการกระทำความผิดมากยิ่งขึ้น ซึ่งการให้เงินแก่ประชาชนเพื่อ จูงใจให้มีการแจ้งข้อมูลหรือเบาะแสเกี่ยวกับการกระทำความผิดนั้น จะช่วยให้ประชาชนในสังคม ช่วยกันเป็นหูเป็นตาในการรักษาความสงบเรียบร้อยของสังคม นอกจากนี้ยังทำให้เจ้าหน้าที่สามารถดำเนินการปราบปรามอาชญากรรมได้อย่างรวดเร็วและสามารถปราบปรามการกระทำความผิดได้ อย่างมีประสิทธิภาพ

<sup>84</sup> พัชรียา โมกขมรรคกุล, "กฎหมายแจ้งเหตุในการกระทำความผิดอาญา," (วิทยานิพนธ์ปริญญา มหาบัณฑิต สาขาวิชานิติศาสตร์ คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2553), หน้า 63-34.

และทันท่วงที เพราะสามารถเข้าถึงหรือได้รับข้อมูลหรือเบาะแสในการกระทำความผิดที่สะดวก และรวดเร็วจากประชาชนในสังคมอีกด้วย

### 3.5 ทฤษฎีกระบวนการยุติธรรม (Due Process Model)

กระบวนการยุติธรรมทางอาญาตามทฤษฎีกระบวนการยุติธรรมมีหลักพื้นฐาน คือ กระบวนการยุติธรรมทางอาญาจะต้องมีความเป็นธรรมและการดำเนินการตามขั้นตอนต่างๆ ต้องถูกต้องตามที่กฎหมายกำหนดโดยมองว่าการดำเนินกระบวนการยุติธรรมทางอาญาในขั้นตอนต่างๆ ต้องไม่ทำให้เกิดความเสียหายหรือผลร้ายต่อประชาชน หากการดำเนินการดังกล่าวส่งผลกระทบต่อสิทธิเสรีภาพของประชาชนแม้ในขั้นตอนใดขั้นตอนหนึ่ง ย่อมส่งผลให้ขั้นตอนการดำเนินกระบวนการยุติธรรมทางอาญาเหล่านั้นเสียไปทั้งหมด ซึ่งทฤษฎีนี้มีหลักความคิดที่ตรงข้ามกับรูปแบบควบคุมอาชญากรรมอย่างสิ้นเชิง เพราะไม่สนับสนุนการแสวงหาพยานหลักฐานและข้อเท็จจริงอย่างไม่เป็นทางการในชั้นตำรวจ และอัยการ ซึ่งอาจก่อให้เกิดความผิดพลาดในการวินิจฉัยและส่งผลให้ประชาชน ผู้บริสุทธิ์ได้รับผลร้ายจากคำวินิจฉัยหรือคำพิพากษาของศาล โดยเฉพาะอย่างยิ่งพยานหลักฐานที่ได้มาจากการดำเนินการที่ไม่เป็นทางการนั้น อาจไม่ครอบคลุมหรือเป็นพยานหลักฐานที่ได้มาโดยไม่ชอบด้วยกฎหมาย

ทฤษฎีกระบวนการยุติธรรมจึงยึดการดำเนินการตามกฎหมายและให้ความสำคัญแก่สิทธิเสรีภาพของประชาชนเป็นสำคัญเพื่อให้เกิดความเป็นธรรมต่อบุคคลที่เข้าสู่กระบวนการยุติธรรม ทั้งผู้เสียหายและผู้กระทำความผิด การพิจารณาคดีที่มีประสิทธิภาพต้องมีการพิจารณาคดีหรือไต่สวนข้อกล่าวหาอย่างเปิดเผยและเป็นธรรมในศาล โดยกำหนดหลักเกณฑ์หรือกฎหมายที่เป็นลายลักษณ์อักษรเพื่อกำหนดแนวทางการดำเนินการของเจ้าหน้าที่ให้เป็นทางการมากขึ้น<sup>85</sup> แม้ว่ารูปแบบของกระบวนการยุติธรรมทางอาญาทั้งสองทฤษฎีจะมีหลักพื้นฐานที่ แตกต่างกันอย่างสิ้นเชิง กล่าวคือ การควบคุมอาชญากรรมเน้นความมีประสิทธิภาพรวดเร็ว และแน่นอนในขั้นต้น โดยเฉพาะชั้นตำรวจและอัยการแต่อาจก่อให้เกิดการใช้อำนาจในเชิงบริหารที่ไม่ชอบด้วยกฎหมายของรัฐบางประการได้ ส่วนกระบวนการยุติธรรมเน้นตัวบทกฎหมาย มุ่งเน้น ความเป็นธรรมและคุ้มครองสิทธิเสรีภาพของประชาชน<sup>86</sup> ซึ่งแม้ว่าจะจะเป็นระบบในอุดมคติก็ตามแต่การยึดกัวิธีที่เป็นทางการมากเกินไป อาจทำให้เกิดความล่าช้าในการดำเนินการได้ อย่างไรก็ตามในทางปฏิบัตินั้น ในแต่ละประเทศ

<sup>85</sup> เรื่องเดียวกัน”.

<sup>86</sup> เรื่องเดียวกัน, หน้า-11.



จะกำหนดแนวทางการดำเนินงานยุติธรรมโดยผสมผสานทฤษฎีทั้งสองแบบควบคู่กันไปเพื่อปรับใช้ตามความเหมาะสมและสอดคล้องกับแนวนโยบายทางอาญาของแต่ละประเทศนั้น

จากการศึกษา ผู้ศึกษาพบว่าเงินสินบนรางวัลนั้นมีความสอดคล้องกับทฤษฎีการควบคุมอาชญากรรม (Crime Control) มากกว่าทฤษฎีกระบวนการนิติธรรม (Due Process Model) เนื่องจากเงินสินบนรางวัลถูกใช้ในการปราบปรามอาชญากรรมโดยนำผู้กระทำความผิดมาเข้าสู่กระบวนการยุติธรรมเพื่อรับโทษ และทำให้รัฐสามารถดำเนินการจับกุมผู้กระทำความผิด หรือตรวจสอบการกระทำความผิดได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้นมีข้อสังเกตในเบื้องต้นว่าเมื่อแนวคิดในการจ่ายเงินสินบนรางวัล สอดคล้องกับทฤษฎีการควบคุมอาชญากรรม ดังนั้นการดำเนินการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการจ่ายเงินสินบนรางวัลจึงสนับสนุนการใช้ดุลพินิจของเจ้าหน้าที่เกี่ยวกับการดำเนินกระบวนการยุติธรรมทางอาญามากกว่าการคำนึงถึงการดำเนินการตามขั้นตอนที่กฎหมายกำหนดอย่างเคร่งครัดที่คุ้มครองสิทธิเสรีภาพของผู้มีส่วนร่วมในกระบวนการยุติธรรมทางอาญาทุกฝ่าย และอาจส่งผลทำให้กระบวนการยุติธรรมทางอาญาที่เกิดขึ้นไม่ชอบด้วยกฎหมายเพราะให้ความสำคัญกับการใช้อำนาจในเชิงบริหารที่มากเกินไปนั่นเอง

### 3.6 หลักนิติรัฐ (Rechtsstaatsprinzip)

คำว่า “นิติรัฐ” ในทางวิชาการ มีความหมาย คือ กฎหมายจะต้องไม่เปิดโอกาสให้ผู้ปกครองใช้อำนาจตามอำเภอใจภายใต้กฎหมายบุคคลทุกคนต้องเสมอภาคกัน และบุคคลจะต้องสามารถทราบก่อนล่วงหน้าว่ากฎหมายมุ่งประสงค์จะบังคับให้ตนทำอะไรหรือไม่ให้ตนทำอะไรผลร้ายอันเกิดจากการฝ่าฝืนกฎหมายคืออะไร ทั้งนี้เพื่อที่บุคคลจะได้ปฏิบัติตนให้ถูกต้องสอดคล้องกับกฎหมาย แนวความคิดพื้นฐานดังกล่าวนี้ย่อมจะก่อให้เกิดหลักต่าง ๆ ตามมาในทางกฎหมายมากมาย เช่น หลักไม่มีความผิดไม่มีโทษ โดยปราศจากกฎหมาย (nulla poena sine lege) หลักการห้ามลงโทษซ้ำซ้อน หลักการห้ามตรากฎหมายย้อนหลังกำหนดโทษแก่บุคคล เป็นต้น<sup>87</sup> ซึ่งองค์ประกอบของหลักนิติรัฐมีดังนี้<sup>88</sup>

#### 3.6.1 องค์ประกอบในทางรูปแบบของหลักนิติรัฐ ที่สำคัญได้แก่

1) หลักการแบ่งแยกอำนาจ<sup>89</sup> หลักการแบ่งแยกอำนาจเรียกรวมให้อำนาจของรัฐรวมศูนย์อยู่ที่องค์กรใดองค์กรหนึ่ง แต่ให้มีการแบ่งแยกการใช้อำนาจหรือกระจายการ

<sup>87</sup> K. Doehring, Allgemeine Staatslehre, Heidelberg : Mueller, 2004., p. 172.

<sup>88</sup> วรเจตน์ ภาคีรัตน์. หลักนิติรัฐและหลักนิติธรรม. บทความทางวิชาการ จุลนิต, ม.ค.ก.พ.(55), 49-67. หน้า 49

<sup>89</sup> ไพบุลย์ ชูวัฒน์กิจ. “ทฤษฎีและหลักพื้นฐานที่สำคัญของกฎหมายมหาชน.” จาก

[https://elcpg.ssu.ac.th/paiboon\\_ch/pluginfile.php/54/block\\_html/content/07.pdf](https://elcpg.ssu.ac.th/paiboon_ch/pluginfile.php/54/block_html/content/07.pdf), 12 เมษายน 2567.



ใช้อำนาจของรัฐให้องค์กรต่างองค์กรกันเป็นผู้ใช้ เพื่อให้เกิดการดุลและคานอำนาจกัน โดยทั่วไป รัฐธรรมนูญของนิติรัฐจะแบ่งแยกองค์กรที่ใช้อำนาจรัฐออกเป็นองค์กรที่ใช้อำนาจนิติบัญญัติ องค์กรที่ใช้อำนาจบริหารและองค์กรที่ใช้อำนาจตุลาการ เพื่อถ่วงดุล ผู้ที่มีอิทธิพลในหลักการแบ่งแยกอำนาจ คือ มอสเตสกีเออ

2) *หลักความชอบด้วยกฎหมายของการกระทำขององค์กรของรัฐ*<sup>90</sup> เรียกร้องให้การกระทำขององค์กรนิติบัญญัติต้องผูกพันอยู่กับรัฐธรรมนูญ กล่าวคือ ในการตรากฎหมายขึ้นใช้บังคับในรัฐนั้นองค์กรนิติบัญญัติจะตรากฎหมายล่วงกรอบที่รัฐธรรมนูญบัญญัติไว้ไม่ได้ หลักการดังกล่าวนี้ยังเรียกร้ององค์กรบริหาร (โดยเฉพาะอย่างยิ่งองค์กรฝ่ายปกครอง) และองค์กรตุลาการให้ต้องผูกพันต่อกฎหมาย ซึ่งหมายถึงต้องผูกพันต่อรัฐธรรมนูญและ บรรดา กฎหมายต่าง ๆ ที่ใช้บังคับอยู่จริงในบ้านเมืองโดยเฉพาะอย่างยิ่งกฎหมายที่องค์กรนิติบัญญัติได้ตราขึ้น กล่าวเฉพาะฝ่ายปกครองหลักการดังกล่าวนี้เรียกร้องให้ฝ่ายปกครองต้องกระทำการโดยไม่ขัดต่อกฎหมาย และในกรณีที่มีการกระทำทางปกครองมีผลก้าวกาลวงสิทธิเสรีภาพของราษฎรย่อมจะต้องมีกฎหมายให้อำนาจฝ่ายปกครองกระทำการเช่นนั้นได้หากไม่มีกฎหมายให้อำนาจแล้ว การกระทำทางปกครองนั้นย่อมไม่ชอบด้วยกฎหมาย

3) *หลักการประกันสิทธิในกระบวนการพิจารณาในชั้นเจ้าหน้าที่และศาล*<sup>91</sup> เรียกร้องให้รัฐต้องเปิดโอกาสให้ราษฎรได้ต่อสู้ป้องกันสิทธิของตนในกระบวนการพิจารณาต่าง ๆ ของรัฐได้อย่างเต็มที่ ด้วยเหตุนี้ระบบกฎหมายของรัฐจึงกำหนดให้องค์กรของรัฐต้องรับฟังบุคคลเปิดโอกาสที่เป็นธรรม (fair) ด้วย อนึ่งในกรณีที่ราษฎรได้รับความเสียหายจากการใช้อำนาจมหาชนขององค์กรของรัฐ รัฐจะต้องเปิดโอกาสให้ราษฎรสามารถฟ้ององค์กรของรัฐที่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ตนต่อศาลได้

สำหรับหลักการประกันสิทธิของปัจเจกบุคคลในการเข้าถึงกระบวนการยุติธรรม<sup>92</sup> นั้นเรียกร้องให้รัฐกำหนดกระบวนการวินิจฉัยชี้ขาดข้อพิพาทที่เกิดขึ้นระหว่างเอกชนกับเอกชนด้วยกันอย่างมีประสิทธิภาพ เอกชนที่พิพาทกันเองต้องมีหนทางในการนำข้อพิพาทนั้นไปสู่ศาล และกฎหมาย วิธีพิจารณาคดีในชั้นศาลจะต้องได้รับการออกแบบให้การพิจารณาคดีเป็นไปอย่างรอบด้านตลอดจนกำหนดผลผูกพันเด็ดขาดของคำพิพากษาไว้เพื่อให้เกิดความมั่นคงแน่นอนในระบบกฎหมาย

<sup>90</sup> วรเจตน์ ภาคีรัตน์. หลักนิติรัฐและหลักนิติธรรม. หน้า 54

<sup>91</sup> วรเจตน์ ภาคีรัตน์. หลักนิติรัฐและหลักนิติธรรม. หน้า 56

<sup>92</sup> “เรื่องเดียวกัน”

4) หลักความเป็นกฎหมายสูงสุดของรัฐธรรมนูญ<sup>93</sup> กฎหมายหรือการกระทำอันใดจะขัดหรือแย้งกับรัฐธรรมนูญไม่ได้ หากกฎหมายหรือการกระทำใดขัดหรือแย้งกับรัฐธรรมนูญถือว่าไม่มีผลบังคับใช้ได้

### 3.6.2 องค์ประกอบในทางเนื้อหาของนิติรัฐ

1) หลักการคุ้มครองความเชื่อถือหรือความไว้วางใจโดยสุจริตในบทบัญญัติของกฎหมาย<sup>94</sup> ระบบกฎหมายจะต้องคุ้มครองความเชื่อถือและไว้วางใจผู้ตกอยู่ภายใต้อำนาจรัฐยอมสามารถที่จะเชื่อมั่นในความคงอยู่สำหรับการตัดสินใจใดๆ ขององค์กรเจ้าหน้าที่ของรัฐ และความเชื่อถือดังกล่าวนั้นจะต้องได้รับการคุ้มครอง

2) หลักห้ามมิให้กฎหมายมีผลย้อนหลัง<sup>95</sup> การที่รัฐห้ามตรากฎหมายย้อนหลังไปเป็นผลร้ายแก่บุคคล หลักการดังกล่าวนี้เป็นหลักการที่บังคับใช้โดยไม่มีข้อยกเว้นในกรณีของกฎหมายอาญาสารบัญญัติ

3) หลักประกันในการคุ้มครองสิทธิเสรีภาพ<sup>96</sup> รัฐต้องกำหนดให้สิทธิขั้นพื้นฐานของบุคคลมีค่าบังคับทางกฎหมายในระดับรัฐธรรมนูญและถือว่าบทบัญญัติว่าด้วยสิทธิขั้นพื้นฐานเป็นกฎหมายโดยตรงทุกคนมีสิทธิเสรีภาพเท่าเทียมกัน และรัฐไม่สามารถแทรกแซงได้ ซึ่งสิทธิขั้นพื้นฐานมีลักษณะเป็นสิทธิหรืออำนาจที่ปัจเจกบุคคลสามารถยกขึ้นใช้ยื่นรัฐได้โดยทั่วไป สิทธิขั้นพื้นฐานมีลักษณะเป็นสิทธิของปัจเจกบุคคลที่จะป้องกันตนจากการล่วงละเมิดโดยรัฐ เช่น สิทธิในชีวิต สิทธิในร่างกาย สิทธิในทรัพย์สิน แต่ในบางกรณีโดยเฉพาะอย่างยิ่งในรัฐที่เป็นสังคมรัฐหรือรัฐสวัสดิการ (Sozialstaat) สิทธิขั้นพื้นฐานยังมีลักษณะเป็นสิทธิที่ปัจเจกบุคคลสามารถเรียกร้องให้รัฐกระทำการที่เป็นประโยชน์แก่ตนด้วย เช่น สิทธิที่จะได้รับการรักษาพยาบาล เป็นต้น สำหรับอีกมิติหนึ่ง สิทธิขั้นพื้นฐานย่อมมีฐานะเป็น “กฎหมาย” ที่มีผลผูกพันองค์กรผู้ใช้อำนาจรัฐทุกองค์กรโดยตรง

4) หลักความพอสมควรแก่เหตุ<sup>97</sup> หลักการนี้เรียกร้องให้การใช้อำนาจของรัฐจะต้องเป็นไปโดยพอสมควรประมาณเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ที่ชอบธรรม ในนิติรัฐ รัฐไม่อาจใช้มาตรการใด ๆ ก็ได้เพื่อที่จะบรรลุวัตถุประสงค์ที่ตนต้องการ การบรรลุวัตถุประสงค์ที่ชอบธรรมต้องใช้

<sup>93</sup> “อ้างแล้ว ชิงอรธที่ 89”

<sup>94</sup> “เรื่องเดียวกัน”

<sup>95</sup> “เรื่องเดียวกัน”

<sup>96</sup> “เรื่องเดียวกัน”

<sup>97</sup> “เรื่องเดียวกัน”

เครื่องมือหรือมาตรการทางกฎหมายที่ถูกต้องพอเหมาะพอประมาณด้วย ดังนั้นแม้ว่าระบบกฎหมายจะมอบเครื่องมือหรือมาตรการทางกฎหมายให้องค์กรของรัฐดำเนินการ แต่หากการใช้เครื่องมือหรือมาตรการนั้นไม่อาจบรรลุวัตถุประสงค์ได้หรือวัตถุประสงค์นั้นอาจบรรลุได้ เพียงแค่ใช้เครื่องมือหรือมาตรการทางกฎหมายที่รุนแรงน้อยกว่า หรือในที่สุดแม้ไม่มีเครื่องมือหรือมาตรการทางกฎหมายที่รุนแรงน้อยกว่า แต่การที่จะบรรลุวัตถุประสงค์นั้นปรากฏว่าทำให้ปัจเจกบุคคลได้รับผลร้ายอย่างรุนแรง ต้องเสียหายเกินกว่าที่จะคาดหมายจากบุคคลนั้นไม่ได้สัดส่วนกับประโยชน์ที่สาธารณะจะได้รับการใช้เครื่องมือหรือมาตรการทางกฎหมายนั้นก็ย่อมไม่อาจกระทำได้ในนิติรัฐ

5) *หลักความแน่นอนและชัดเจนของกฎหมาย*<sup>98</sup>กฎหมายนั้นต้องบัญญัติกำหนดไว้ให้ชัดเจนว่าประสงค์จะบังคับหรือห้ามมิให้บุคคลให้กระทำการใดในกรณีใด และเพื่อประโยชน์ใด หรือให้อำนาจฝ่ายบริหารออกคำสั่งหรือบังคับหรือห้ามบุคคลกระทำการใดในกรณีใดและเพื่อประโยชน์อะไร เพื่อให้ประชาชนสามารถวางตัวกับข้อเรียกร้องในกฎหมายได้ ความแน่นอนและชัดเจนของกฎหมายจึงเป็นหลักประกันให้กับความมั่นคงในนิติฐานะ เป็นเงื่อนไขที่จำเป็นและขาดไม่ได้ของกฎหมายแก่การที่บุคคลจะสามารถใช้สิทธิและเสรีภาพกระทำการต่างๆ เพื่อพัฒนาบุคลิกภาพแห่งตนทั้งในทางกายภาพและในทางจิตใจ บุคคลย่อมไม่กล้าตัดสินใจกระทำการใด ๆ ลงไปถ้าหากไม่สามารถคาดคะเนได้ล่วงหน้าว่าการกระทำนั้น ๆ ของตนจะมีผลทางกฎหมายอย่างไร และผลทางกฎหมายอันเกิดขึ้นจากการกระทำนั้น ๆ จะทำให้ตนได้ประโยชน์หรือเสียประโยชน์มากน้อยเพียงไร

#### 4 หลักพื้นฐานในระบบวิธีพิจารณาความอาญา

หลักการพื้นฐานที่สำคัญในกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญามีหลายหลักการ<sup>99</sup> คือ หลักการค้นหาความจริงแห่งคดี หลักการฟังความทุกฝ่าย หลักการพิจารณาคดีโดยเปิดเผย และหลักการพิจารณาคดีโดยรวดเร็ว ตามลำดับ ดังนี้

##### 4.1 หลักการค้นหาความจริง

ในการพิจารณาคดีนั้น ไม่ว่าจะเป็คดีประเภทใด ข้อเท็จจริงที่จะใช้ประกอบการพิจารณา เพื่อนำไปสู่การพิพากษาคดีหรือมีคำสั่งใด ๆ ได้นั้น จะต้องปรากฏว่าในคดีนั้น ๆ

<sup>98</sup> “เรื่องเดียวกัน”

<sup>99</sup> คีตงาม คงตระกูล. ระบบไต่สวนในกฎหมายวิธีพิจารณาคดีปกครองไทย. วิทยานพนธัฒมหาบัณฑิต. กรุงเทพฯ:คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. 2546,หน้า 12-13.

มีข้อเท็จจริงเพียงพอแก่การวินิจฉัยซึ่งการที่ศาลจะได้ข้อเท็จจริงมาประกอบการวินิจฉัยนั้นอาจได้มา โดยวิธีการหลายวิธี เช่น ข้อเท็จจริงจากคำฟ้อง คำให้การ จากพยานประเภทต่าง ๆ หรือจากการที่ศาลแสวงหาข้อเท็จจริงเอง ซึ่งอำนาจของศาลในการแสวงหาข้อเท็จจริงจะมากหรือน้อยนั้น ขึ้นอยู่กับแต่ละประเภทคดี ซึ่งจะมีกฎหมายกำหนดให้อำนาจไว้ในคดีอาญานั้น กฎหมายวิธีพิจารณา ความอาญาไม่ว่าจะเป็นประเทศที่ใช้ระบบคอมมอนลอว์หรือประเทศที่ใช้ระบบซีวิลลอว์ ต่างก็ใช้วิธีการดำเนินคดีอาญาในระบบกล่าวหาทั้งสิ้น<sup>100</sup> อย่างไรก็ตาม จะมีความแตกต่างกันก็แต่เฉพาะ หลักการค้นหาความจริง คือ ในระบบคอมมอนลอว์ จะใช้วิธีการค้นคว้าความจริงแบบต่อสู้กัน (Adversary System) ส่วนในระบบซีวิลลอว์จะใช้วิธีการค้นหาความจริงแบบไม่ต่อสู้กัน (Non-Adversary System)

ในระบบคอมมอนลอว์ การพิจารณาคดีอาญาจะแบ่งออกเป็น 2 ขั้นตอน คือ ขั้นตอนทำคำวินิจฉัยและขั้นตอนทำคำพิพากษา ขั้นตอนทำคำวินิจฉัยจะทำโดยคณะลูกขุนซึ่งต้องนั่ง ฟังการเสนอพยานของคู่ความโดยตลอด แล้ววินิจฉัยว่าจำเลยมีความผิดหรือไม่ ส่วนขั้นตอนทำ คำพิพากษาจะกระทำโดยศาล ซึ่งศาลจะทำตัวเป็นกลางและวางเฉย มีหน้าที่ควบคุมการพิจารณาคดี ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์เกี่ยวกับพยานหลักฐานเพื่อป้องกันการเอาเปรียบในการต่อสู้คดี

ส่วนในระบบซีวิลลอว์ การค้นหาความจริง ไม่มีลักษณะเป็นการต่อสู้กันระหว่าง คู่ความสองฝ่ายหากแต่ศาลก็ดี อัยการก็ดี หรือแม้แต่นายความก็ดี ล้วนแต่มีส่วนร่วมในการค้นหา ความจริง ฉะนั้น การที่องค์กรต่าง ๆ ของรัฐมีหน้าที่ในการอำนวยความสะดวก รัฐจึงไม่อาจเป็น คู่ความกับผู้ถูกกล่าวหา ซึ่งเป็นประชาชนในรัฐได้ องค์กรต่าง ๆ มีหน้าที่ต้องค้นหาความจริงแท้ของ เรื่องโดยไม่ผูกมัดกับคำร้องของผู้ขอหรือผู้ใดทั้งสิ้น ศาลก็ต้องมีความกระตือรือร้น ในการค้นหา ความจริงด้วยตัวเอง การซักถามพยานและผู้เชี่ยวชาญ ไม่อาจถูกจำกัดในเรื่องกฎเกณฑ์เกี่ยวกับ พยานหลักฐาน กล่าวคือ ไม่มีเรื่องหน้าที่นำสืบ หรือระบบถามค้าน ซึ่งการค้นหาความจริงในลักษณะ นี้เรียกว่า “หลักการค้นหาความจริงในเนื้อหา”

#### 4.2 หลักการฟังความทุกฝ่าย

หลักการฟังความทุกฝ่าย ถือเป็นหลักความยุติธรรมตามธรรมชาติ (Natural Justice) ซึ่งแต่เดิมเป็นหลักในทางกฎหมายวิธีพิจารณาความของศาลและใช้บังคับในกรณีที่ไม่ มีกฎหมายบัญญัติไว้หรือบัญญัติไว้ไม่เพียงพอ ซึ่งหลักการดังกล่าวนี้ ถือเป็นปฏิบัติมาเป็นเวลานานแล้ว

<sup>100</sup> ปาริชาติ วิเชียรบุตร, วิธีพิจารณาของศาลรัฐธรรมนูญตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย. (วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต).คณะ นิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. 2543, หน้า 16.

และถือว่าเป็นมาตรการขั้นต่ำสุดในการคุ้มครองสิทธิของประชาชน หลักการนี้มีต้นกำเนิดจากมหาบัตร (Magna Carta) ของประเทศอังกฤษ<sup>101</sup> โดยยึดแนวความคิดที่ว่า “อะไรคือสิ่งที่ถูกที่ควรและอะไรคือสิ่งที่ไม่ถูกต้อง” โดยเห็นว่า ในสังคมมีหลักเกณฑ์ที่ถูกและผิดเป็นภาวะวิสัย (Objective) ที่ไม่เปลี่ยนแปลงไปตามกาลเวลาและสถานที่ และมนุษย์สามารถที่จะค้นพบกฎเกณฑ์ที่ถูกผิดนั้นได้ ด้วยเหตุผลที่ได้จากการฟังความสองฝ่ายนั่นเอง และจากบทบัญญัติดังกล่าวนี้ ทำให้การจะวินิจฉัยข้อพิพาทของศาล ต้องยึดถือหลักความยุติธรรมตามธรรมชาติอย่างเคร่งครัด<sup>102</sup> หลักการฟังความทุกฝ่าย มีรากฐานมาจากแนวคิดที่ว่า ผู้ทำหน้าที่วินิจฉัยชี้ขาด ย่อมถูกจำกัดในการรับรู้ข้อเท็จจริงและบุคคลที่จะรู้ข้อเท็จจริงได้ดีที่สุด ก็คือบุคคลที่ถูกกระทบสิทธิจากคำวินิจฉัยนั่นเอง ฉะนั้น การรับฟังข้อเท็จจริงต่าง ๆ จากบุคคลดังกล่าว ย่อมทำให้ผู้ที่ทำหน้าที่วินิจฉัยชี้ขาดสามารถตัดสินใจได้อย่างถูกต้องเหมาะสม<sup>103</sup>

หลักการนี้ในประเทศสหรัฐอเมริกา นำไปใช้ในรูปของหลัก Due Process of Law ซึ่งมีหลักสำคัญ 2 ประการ คือ การรับฟังการไต่สวน (Hearing) และหลักแจ้งให้ทราบก่อนล่วงหน้า (Notice)<sup>104</sup> ทั้งนี้ โดยสิทธิของผู้มีส่วนได้เสียหรือผู้ถูกกระทบสิทธิในการกระทำขององค์กรฝ่ายปกครองจะมีสิทธิเข้าร่วมในกระบวนการพิจารณา และจะได้รับสิทธิดังต่อไปนี้

- 1) สิทธิที่จะได้รับกรบอกกล่าวล่วงหน้า ซึ่งประเด็นและเรื่องที่ต้องคร้ครฝ่ายปกครองจะสั่งหรือวินิจฉัย
- 2) สิทธิที่จะเสนอพยานหลักฐานหรือข้อโต้แย้ง
- 3) สิทธิที่จะหักล้างพยานหลักฐานที่เป็นปฏิปักษ์ต่อประโยชน์ของตน
- 4) สิทธิที่จะมีทนายความเข้าดำเนินการแทน
- 5) สิทธิที่จะไม่ให้มีการวินิจฉัยโดยอาศัยพยานหลักฐานนอกสำนวนซึ่งมิได้ผ่านการพิจารณา
- 6) สิทธิที่จะให้มีการบันทึกหลักฐานอย่างสมบูรณ์<sup>105</sup>

<sup>101</sup> มาตรา 39 ของมหาบัตร (Magna Carta) ของประเทศอังกฤษ กำหนดไว้ว่า “No Freeman shall be taken and imprisoned of disseized or exiled or in any way destroyed, nor will we go upon him nor send upon him except by the lawful judgement of his peers and by the law of land.”

<sup>102</sup> H.W.R. Wade. Administrative law (6h ed.). Oxford: Clarendon Press. 1983, p. 424.

<sup>103</sup> สมศักดิ์ อินทร์พันธ์. วิธีพิจารณาความของคณะกรรมการวินิจฉัยชี้ขาดข้อพิพาททางปกครองในประเทศไทย (วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต). กรุงเทพฯ: คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. 2535, หน้า 37

<sup>104</sup> Patricia A. Hollander. Legal Handbook for Educators. Boulder, Colo: Westview Press. 1978, p. 22.

<sup>105</sup> วิชัย วิวิตเสวี โครงสร้างและการกระทำในทางปกครองตามแนวความคิดของระบบแองโกลอเมริกัน ดุลพาท. กรกฎาคม-สิงหาคม พ.ศ. 2533, หน้า 59



หลักการรับฟังความทุกฝ่ายที่ดีนั้น ต้องให้ความเป็นธรรมแก่คู่ความฝ่ายตรงข้ามในการโต้แย้งหรือหักล้างเอกสารในคดีนั้น ๆ ด้วย โดยลอร์ด เดนนิ่ง ได้กล่าวไว้ว่า “ถ้าสิทธิในการรับฟังความทุกฝ่ายเป็นสิทธิที่มีค่ากว่าสิ่งใด นั้นหมายความว่าต้องรวมเอาสิทธิของผู้ถูกกล่าวหาในการที่จะได้รับรู้เกี่ยวกับคดีที่เขาถูกฟ้องไว้ด้วย และต้องได้รับรู้ถึงพยานหลักฐานที่ถูกกล่าวอ้างและคำกล่าวหาที่กระทบต่อตัวเขา และเขาจะต้องได้รับโอกาสในการปฏิบัติอย่างเป็นธรรมในการโต้แย้งดังกล่าวด้วย<sup>106</sup>

#### 4.3 หลักการพิจารณาคดีโดยเปิดเผย

หลักการพิจารณาคดีโดยเปิดเผย หมายถึง การเปิดโอกาสให้บุคคลทั่วไปสามารถเข้าฟังการพิจารณาคดีของศาลได้ ด้วยเหตุนี้การดำเนินกระบวนการพิจารณาจะต้องทำลักษณะที่ให้ผู้มีส่วนร่วมในคดีสามารถให้การหรือแถลงข้อความต่างๆ ต่อศาลได้ด้วยวาจา หลักการดำเนินกระบวนการพิจารณาโดยเปิดเผย จึงสัมพันธ์ใกล้ชิดกับหลักการดำเนินกระบวนการพิจารณาด้วยวาจา (การออกนั่งพิจารณา) เพราะหากไม่มีการดำเนินกระบวนการพิจารณาด้วยวาจาแล้ว สาธารณชนก็ไม่สามารถเข้าฟังการพิจารณาคดีของศาลได้<sup>107</sup> นั้นหมายความว่า ในการพิจารณาคดีนั้น แม้บุคคลที่ไม่มีส่วนได้เสียก็เข้าฟังการพิจารณาพิพากษาของศาลได้ ซึ่งเป็นเรื่องสำคัญเรื่องหนึ่งในประเทศที่เป็นนิติรัฐยึดแนวความคิดเสรีนิยมโดยให้ความควบคุมการปฏิบัติหน้าที่ของฝ่ายตุลาการโดยประชาชนทั่วไป<sup>108</sup>

#### 4.4 หลักการพิจารณาคดีโดยรวดเร็ว

หลักการนี้ในคดีอาญา เป็นมาตรการป้องกันมิให้ผู้ถูกกล่าวหา ถูกควบคุมไว้เป็นระยะเวลานานเกินสมควร และเป็นสิทธิของผู้ถูกกล่าวหา ตั้งแต่เวลาที่ถูกฟ้องเป็นจำเลย จนถึงเวลาที่มีการพิจารณา โดยบทบัญญัตินี้ได้ถูกรับรองไว้ในรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยหลายฉบับทั้งศาลสูงสุดแห่งสหรัฐอเมริกาก็ได้วางหลักไว้ว่า “สิทธิที่จะได้รับการพิจารณาคดีโดยรวดเร็วนี้เป็นเครื่องป้องกันการคุมขังที่กดขี่และเกินสมควรก่อนการพิจารณาคดี และจะช่วยบรรเทาความวิตกกังวลและภาระของผู้ถูกกล่าวหาให้น้อยที่สุด รวมทั้งยังได้จำกัดความเป็นไปได้ในการที่จะเสี่ยงการพิจารณาให้เข้าออกไปซึ่งจะทำให้ความสามารถในการต่อสู้คดีของผู้ถูกกล่าวหาเสียไป”

อนึ่ง ขั้นตอนการดำเนินกระบวนการพิจารณาคดีแพ่งและคดีอาญานั้นมีหลักเกณฑ์ที่ร่วมกันคือขั้นตอนการดำเนินคดีที่มีรูปแบบเป็นทางการ มีการดำเนินคดีด้วยวาจาและโดยเปิดเผยต่อ

<sup>106</sup> HWR. Wade and C.F. Forsyth. Administrative law. (8<sup>TH</sup> ed ). Oxford: University Press. 2000. p. 506

<sup>107</sup> วรเจตน์ ภาคีรัตน์ วิธีพิจารณาของศาลรัฐธรรมนูญ: ศึกษากรณีของศาลรัฐธรรมนูญต่างประเทศกับศาลรัฐธรรมนูญไทย กรุงเทพฯ.: สำนักงานศาลรัฐธรรมนูญ, ธันวาคม 2545, หน้า 17

<sup>108</sup> คีตงาม คงตระกูล ระบบไต่สวนในกฎหมายวิธีพิจารณาคดีปกครองไทย. หน้า 18-19.



สาธารณชน ดังนั้น จึงกล่าวได้ว่าหลักการพื้นฐานทั่วไปที่ทุกระบบวิธีพิจารณาความ จักต้องมีคือ หลักการค้นหาความจริง หลักการฟังความทุกฝ่าย หลักการพิจารณาคดีโดยเปิดเผย หลักการพิจารณาคดีโดยรวดเร็ว ตามลำดับ ซึ่งหลักการต่าง ๆ ที่กล่าวมานี้ เป็นหลักการที่แม้ไม่มีบัญญัติไว้เป็นลายลักษณ์อักษรก็ตามแต่ก็ต้องถือว่าเป็นหลักกฎหมายทั่วไป ที่ศาลจะต้องนำมาใช้ในการดำเนินกระบวนการพิจารณาด้วย<sup>109</sup>

## 5. หลักการจ่ายเงินรางวัลนำจับของประเทศไทย

เมื่อพิจารณาความหมายของคำว่า “รางวัล” ตามที่พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถานกำหนดไว้พบว่ามีความหมายตามบริบทที่แตกต่างกัน ดังนี้

ความหมายทั่วไปหมายถึง “สิ่งของหรือเงินที่ได้มาเพราะความดีความชอบ ความสามารถ หรือเพราะชนะในการแข่งขัน”<sup>110</sup>

ความหมายในทางกฎหมาย หมายถึง “เงินตราที่จ่ายให้แก่พนักงานเจ้าหน้าที่ ซึ่งจับกุมผู้กระทำความผิด” และความหมายในทางกฎหมายอีกประการ หมายถึง “ค่าตอบแทนที่ให้แก่ผู้ซึ่งกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่งสำเร็จตามที่บ่งไว้”<sup>111</sup>

ส่วนคำว่า “นำจับ” หมายถึง การนำความมาแจ้งต่อเจ้าหน้าที่ให้ทำการจับกุมผู้กระทำความผิด<sup>112</sup>

ความหมายทั่วไปของ “เงินรางวัลนำจับ” จึงหมายถึง “เงินค่าตอบแทนที่ให้แก่เจ้าหน้าที่ผู้กระทำการจับกุมผู้กระทำความผิดสำเร็จ”<sup>113</sup>

ลักษณะของเงินรางวัลนำจับ หมายถึง “เงินที่จ่ายให้แก่เจ้าหน้าที่ของรัฐ ได้แก่ เจ้าพนักงานฝ่ายปกครอง ตำรวจ หรือพนักงานเจ้าหน้าที่อื่นๆ ซึ่งเป็นผู้บังคับใช้กฎหมายสำหรับการดำเนินการบังคับใช้กฎหมายเพื่อปราบปรามอาชญากรรมและนำตัวผู้กระทำความผิดมารับโทษ เช่น การจับกุมผู้กระทำความผิด การเปรียบเทียบปรับ การยึดหรืออายัดทรัพย์สิน เป็นต้น ซึ่งกฎหมายที่พนักงานเจ้าหน้าที่ดำเนินการปราบปรามอาชญากรรมเหล่านั้นต้องมีการกำหนดให้จ่ายเงินรางวัลนำจับแก่

<sup>109</sup> คีตงาม คงตระกูล. ระบบไตสวนในกฎหมายวิธีพิจารณาคดีปกครองไทย. หน้า 19-20

<sup>110</sup> พจนานุกรม ฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2554

<sup>111</sup> พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ.2554

<sup>112</sup> พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ.2554

<sup>113</sup> มานะ นิमितมงคล. “ข้อมูลสำคัญสำหรับการต่อต้านคอร์รัปชัน”, <http://www.anticorruption.in.th/2016/th/detail/>, 3 มิถุนายน 2567.

เจ้าหน้าที่ได้” การจ่ายเงินรางวัลนำจับนี้จึงให้ ความสำคัญกับการดำเนินการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่เป็นสำคัญ ไม่ว่าจะเป็นการในการนำตัวผู้กระทำความผิดมาลงโทษตามกฎหมาย เช่น การจับกุม การเปรียบเทียบปรับ หรือการดำเนินการปราบปรามอาชญากรรมในลักษณะอื่นๆ เช่น การยึดหรืออายัดทรัพย์สินนั่นเอง

วัตถุประสงค์ในการจ่ายเงินรางวัลนำจับ คือ เพื่อเป็นค่าตอบแทนแก่เจ้าหน้าที่ เพื่อจูงใจให้เจ้าหน้าที่ดำเนินการบังคับใช้กฎหมายเพื่อนำตัวผู้กระทำความผิดมาลงโทษ โดยใช้เงินรางวัลเป็นสิ่งล่อใจและเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายอาญาและเพื่อส่งเสริมให้การบังคับใช้กฎหมายเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และแก้ปัญหาคาจรุจริตในการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่โดยการเพิ่มค่าตอบแทนให้แก่เจ้าหน้าที่ เพื่อชดเชยการปฏิบัติงานบางประเภทที่อาจประสบความยากลำบากหรือเสี่ยงภัยในการปฏิบัติหน้าที่เป็นค่าตอบแทนเพื่อสร้างแรงจูงใจในการปฏิบัติหน้าที่และเป็นค่าตอบแทนพิเศษเพื่อป้องกันการทุจริตจากการรับสินบนจากผู้กระทำผิดด้วย ซึ่งส่งเสริมให้การบังคับใช้กฎหมายสำหรับเจ้าหน้าที่ มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น<sup>114</sup> ดังนั้น จึงสรุปวัตถุประสงค์ในการจ่ายเงินรางวัลนำจับแยกประเด็นได้ ดังนี้

1. เพื่อตอบแทนการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่
2. เพื่อจูงใจให้เจ้าหน้าที่บังคับใช้กฎหมายในการนำตัวผู้กระทำความผิดมาลงโทษ โดยใช้รางวัลที่มีลักษณะเป็นเงินมาเป็นสิ่งล่อใจ (Incentive)
3. เพื่อเป็นค่าชดเชยการปฏิบัติงานบางประเภทที่เจ้าหน้าที่ต้องได้รับความเสี่ยงภัย เช่น ความเสี่ยงที่จะเกิดการต่อสู้หรือขัดขวางจากผู้กระทำความผิดจนทำให้เกิดอันตรายต่อชีวิตและทรัพย์สินของเจ้าหน้าที่ หรือการปฏิบัติงานที่เจ้าหน้าที่ต้องใช้ความยากลำบากในการสืบเสาะแสวงหาหลักฐานเพื่อนำผู้กระทำความผิดมาลงโทษ
4. เพื่อเป็นค่าตอบแทนพิเศษเพื่อป้องกันการทุจริตที่เกิดจากการเสนอสินบนให้แก่เจ้าหน้าที่เพื่อหลีกเลี่ยงการลงโทษหรือจับกุมผู้กระทำความผิดและ
5. เพื่อช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมาย ทำให้สามารถนำผู้กระทำความผิดเข้าสู่กระบวนการยุติธรรมได้มากขึ้น

จากความหมาย ลักษณะ และวัตถุประสงค์ในการจ่ายเงินรางวัลนำจับที่ มีลักษณะเป็นการจ่ายเงินเพื่อตอบแทนการปราบปรามการกระทำความผิดทางอาญา ซึ่งเป็นเรื่องของการป้องกัน

<sup>114</sup> ประธาน วัฒนาวณิชย์ และ คณะ, รายงานวิจัย: วิเคราะห์การจ่ายเงินสินบนและเงินรางวัลแก่เจ้าหน้าที่ของรัฐในการปฏิบัติหน้าที่ (กรุงเทพมหานคร: สถาบันวิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2555), หน้า 48.

ยับยั้งอาชญากรรมที่เกี่ยวข้องกับรัฐและประชาชน และถือได้ว่าหนึ่งในมาตรการที่ เกี่ยวข้องกับ การดำเนินกระบวนการยุติธรรมทางอาญาที่ส่งผลต่อการนำตัวผู้กระทำความผิดมาลงโทษ และการปราบปรามการกระทำความผิดภายหลังจากความผิดเกิดขึ้นเพื่อรักษาความสงบเรียบร้อย ของสังคม เงินสินบนรางวัลจึงมีแนวคิดพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับแนวคิดทางอาญาในหลาย ๆ เรื่อง เช่น การป้องกันยับยั้งอาชญากรรม หลักนิติรัฐ หลักนิติธรรม และทฤษฎีเกี่ยวกับควบคุมทางสังคม เป็นต้น นอกจากนี้เงินรางวัลนำจับเป็นเรื่องของการจ่ายเงินแก่บุคคลผู้มีสิทธิเพื่อวัตถุประสงค์อย่างใด อย่างหนึ่งอันเป็นเรื่องของการจัดสรรทรัพยากรที่มีอยู่อย่างจำกัด กล่าวคือ เป็นการจัดสรรเงิน เจ้าหน้าที่จะเพื่อวัตถุประสงค์ในการรักษาความสงบเรียบร้อยให้และทำให้สามารถปราบปรามการ อาชญากรรมอย่างมีประสิทธิภาพมากที่สุด ดังนั้นจึงมีความจำเป็นที่จะต้องพิจารณาแนวคิดในทาง เศรษฐศาสตร์ประกอบกับแนวคิดทางนิติศาสตร์ด้วย ซึ่งแนวคิดดังกล่าว คือ แนวคิดนิติเศรษฐศาสตร์ ที่ได้กล่าวมาแล้ว

### 5.1 การจ่ายเงินรางวัลนำจับของประเทศไทย

การจ่ายเงินรางวัลตอบแทนสำหรับการดำเนินการปราบปรามอาชญากรรมของไทย ในอดีตอยู่ในลักษณะของการจ่ายเงินรางวัลให้แก่ประชาชน ซึ่งได้ให้ความช่วยเหลือในการจับกุม หรือนำตัวผู้กระทำความผิดมาลงโทษเท่านั้น ซึ่งเป็นหลักเกณฑ์เดียวกับการจ่ายเงินสินบนนำจับ ส่วนการจ่ายเงินรางวัลเพื่อตอบแทนให้แก่เจ้าหน้าที่นั้น ไม่พบหลักฐานทางกฎหมายที่แสดงให้เห็นว่า มีการจ่ายเงินในลักษณะดังกล่าว โดยมีผู้ให้ความเห็นไว้ว่าเจ้าหน้าที่ของรัฐในอดีต ซึ่งเป็นขุนนางย่อม มีโอกาสได้รับสิ่งตอบแทนหรือค่าตอบแทนจากพระมหากษัตริย์ เช่น ทรัพย์สินเงินทอง หรือยศบรรดาศักดิ์ตามฐานานุรูปของตนอยู่แล้ว รวมทั้งหากสร้างคุณความดีความชอบให้แก่ชาติ บ้านเมือง ก็จะได้รับการปูนบำเหน็จจากพระมหากษัตริย์โดยตรง จึงไม่มีปรากฏแนวคิดในการจ่ายเงิน รางวัลนำจับอย่างเช่นในปัจจุบัน จนกระทั่งมีการออกกฎหมายที่กำหนดให้จ่ายเงินสินบนนำจับ และเงินรางวัลนำจับอย่างชัดเจนตามพระราชบัญญัติให้บำเหน็จในการป้องกันและปราบปราม ผู้กระทำความผิด พุทธศักราช 2489 แนวคิดในการออกกฎหมายที่กำหนดให้เงินรางวัลนำจับแก่ เจ้าหน้าที่จึงเริ่มแพร่หลายขึ้นในประเทศไทย<sup>115</sup>

การศึกษาแนวคิดความเป็นมาในการจ่ายเงินสินบนนำจับและเงินรางวัลนำจับของ ประเทศไทยในกฎหมายต่างๆ จึงต้องศึกษาพัฒนาการของกฎหมายที่กำหนดหลักเกณฑ์การจ่ายเงิน รางวัลตอบแทนแก่ประชาชนในยุคสมัยต่างๆ โดยผู้เขียนขอใช้ข้อบังคับกระทรวงการคลังว่าด้วย

<sup>115</sup> ประเมษฐ เนติธรรมรักษ์, "ปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับการจัดสรรเงินรายได้บางประเภทเป็นค่าสินบน รางวัลตามกฎหมายว่าด้วยเงิน คองคลัง," (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารคดี สาขาวิชานิติศาสตร์ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2557), หน้า 15.

การหักเงินค่าปรับก่อนนำส่งคลัง พ.ศ.2546 ซึ่งเป็นกฎหมายที่กำหนดหลักเกณฑ์ทั่วไปในการจ่ายเงินสินบนนำจับและเงินรางวัลนำจับเป็นเส้นแบ่งยุคสมัยในการจ่ายเงินสินบนรางวัล

## 5.2 ประเภทของกฎหมายที่กำหนดให้เงินรางวัลนำจับของประเทศไทย

จากพัฒนาการของกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจ่ายเงินสินบนนำจับและเงินรางวัลนำจับของไทยตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบันสามารถแบ่งรูปแบบของการจ่ายเงินสินบนนำจับและเงินรางวัลนำจับของไทยได้ 2 รูปแบบ

**5.2.1 แบบกำหนดเป็นการเฉพาะเจาะจง** คือ การกำหนดหลักเกณฑ์การจ่ายเงินรางวัลนำจับเอาไว้เป็นการเฉพาะในกฎหมายเรื่องใดเรื่องหนึ่ง เพื่อใช้มาตรการเงินสินบนรางวัลในการเพิ่มประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายเฉพาะในเรื่องเหล่านั้น ซึ่งเป็นแนวคิดดั้งเดิมของวิธีการกำหนดให้จ่ายเงินสินบนรางวัล

กฎหมายที่กำหนดหลักเกณฑ์การจ่ายเงินสินบนนำจับและเงินรางวัลนำจับอย่างเฉพาะเจาะจงโดยส่วนใหญ่อยู่ในลักษณะของพระราชบัญญัติ มีทั้งพระราชบัญญัติที่กำหนดหลักเกณฑ์การจ่ายเงินสินบนนำจับและเงินรางวัลนำจับในกฎหมายฉบับเดียว รวมทั้งกฎหมายระดับพระราชบัญญัติที่กำหนดหลักเกณฑ์การจ่ายเงินสินบนนำจับและเงินรางวัลนำจับเอาไว้อย่างกว้าง ๆ และมีการออกกฎหมายลำดับรองเพื่อกำหนดหลักเกณฑ์ ขั้นตอน และวิธีการในการจ่ายเงินสินบนนำจับและเงินรางวัลนำจับในรายละเอียดอีกครั้ง ประเภทของกฎหมายและความผิดต่าง ๆ ที่กำหนดให้จ่ายเงินสินบนนำจับและเงินรางวัลนำจับอย่างเฉพาะเจาะจงจึงมีความชัดเจนเพราะสามารถทราบขอบเขตการจ่ายเงินสินบนรางวัลในกฎหมายต่าง ๆ ว่ากำหนดให้จ่ายเงินจากการบังคับใช้กฎหมายที่มีโทษทางอาญาในเรื่องใด

**5.2.2 แบบกำหนดเป็นการทั่วไป** คือ การกำหนดหลักเกณฑ์การจ่ายเงินรางวัลนำจับที่มีกฎหมายกลางกำหนดหลักเกณฑ์การจ่ายเงินสินบนรางวัลและกำหนดกลุ่มของกฎหมายที่ต้องดำเนินการตามหลักเกณฑ์ดังกล่าวนี้ เป็นแนวคิดในการจ่ายเงินสินบนนำจับและเงินรางวัลนำจับในรูปแบบใหม่ที่เกิดขึ้นในยุคภายหลังการเปลี่ยนแปลงการปกครอง

การจ่ายเงินสินบนนำจับและเงินรางวัลนำจับแบบทั่วไป หมายถึง การจ่ายเงินสินบนรางวัลที่ใช้หลักเกณฑ์เดียวกันหรือคล้ายคลึงกันสำหรับการปราบปรามการกระทำความผิดในกฎหมายหลายฉบับลักษณะของกฎหมายที่กำหนดหลักเกณฑ์การจ่ายเงินสินบนรางวัลแบบทั่วไปมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องหลายฉบับ สามารถจำแนกกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจ่ายเงินสินบนรางวัลแบบทั่วไปได้ 2 ลักษณะ คือ กฎหมายที่กำหนดแนวทางการจ่ายเงินสินบนรางวัล เช่น บทนิยาม ความหมาย ผู้มีสิทธิได้รับเงิน วิธีการคำนวณจ่ายเงิน อัตราและสัดส่วนในการจ่ายเงิน วิธีการ

และขั้นตอนในการจ่ายเงิน เป็นต้น และกฎหมายที่เกี่ยวข้องอีกกลุ่มหนึ่ง คือ กฎหมายที่เป็นเงื่อนไข สำหรับการดำเนินการจ่ายเงินสินบนนำจับและเงินรางวัลนำจับตามแนวทางการจ่ายเงินสินบนรางวัล ที่กำหนดเอาไว้ เช่น เงินสินบนรางวัลตามระเบียบกรมการขนส่งทางบกฯด้วย หลักเกณฑ์วิธีการ และเงื่อนไขการจ่ายเงินสินบนรางวัลและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน พ.ศ. 2555 กำหนดให้จ่ายเงินสินบนและเงินรางวัลจากค่าปรับที่ได้ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 เป็นต้น

จากที่ได้กล่าวมาทั้งหมดนี้เป็นการอธิบายถึงทฤษฎีและความเป็นมาของกฎหมายในการควบคุมการกระทำความผิดเกี่ยวกับการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวงและต่อไปจะเป็นการอธิบายกฎหมายและกฎหมายต่างประเทศ อันเกี่ยวกับการควบคุมการกระทำความผิดเกี่ยวกับการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวงในบทที่ 3 ต่อไป



### บทที่ 3

## มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับปัญหาทางกฎหมายในการควบคุมการ กระทำความผิดเกี่ยวกับการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่ กฎหมายกำหนดตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวง

จากบทที่ผ่านมาผู้ศึกษาได้ทำความเข้าใจเกี่ยวกับหลักการ ทฤษฎีต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับการ  
มาตรการทางกฎหมายและการให้รางวัลนำจับแก่เจ้าหน้าที่ของรัฐเพื่อควบคุมการกระทำความผิดฐาน  
ใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดซึ่งในปัจจุบันประเทศไทยได้มีกฎหมาย  
เกี่ยวกับการควบคุมยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดไว้แล้ว โดยได้ตราเป็น  
พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 และในพระราชบัญญัตินี้ได้ให้อำนาจแก่ผู้อำนวยการทางหลวง  
เป็นผู้ออกประกาศกำหนดห้ามใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุกหรือน้ำหนักลงเพลาเกินกว่า  
ที่ได้กำหนดหรือโดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหาย เดินบนทางหลวงในเขต  
ความรับผิดชอบ อีกทั้งยังมีกฎหมายอื่นๆ อีกหลายฉบับที่เข้ามาเกี่ยวข้องกับการควบคุมยานพาหนะ  
บรรทุกน้ำหนักเกินอัตราซึ่งผู้ศึกษาจะได้กล่าวถึงรายละเอียดในบทนี้ต่อไป และเพื่อให้สามารถ  
ทำความเข้าใจถึงปัญหาทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่  
กฎหมายกำหนดตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 ว่ามีปัญหาทางกฎหมายอยู่อย่างไร  
และปัญหาดังกล่าวมีผลกระทบต่อ การควบคุมรถยนต์บรรทุกน้ำหนักเกินอัตราอย่างไรบ้าง  
ความรับผิดชอบของนายจ้าง และผู้ประกอบการในฐานความผิดบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่กฎหมาย  
กำหนด รวมถึงจะกล่าวถึงรางวัลนำจับแก่เจ้าหน้าที่ของรัฐเพื่อควบคุมการกระทำความผิดฐานใช้  
ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดอีกด้วย

ในบทนี้จะกล่าวถึงมาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมการกระทำความผิด  
เกี่ยวกับการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวง  
ไม่ว่าจะเป็นการกำหนดอัตราโทษ และความรับผิดชอบของนายจ้างและผู้ประกอบการในฐานความผิด  
บรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด รวมถึงจะกล่าวถึงเกณฑ์การกำหนดเงินรางวัลนำจับแก่  
เจ้าหน้าที่ของรัฐเพื่อควบคุมการกระทำความผิดเกี่ยวกับการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่  
กฎหมายกำหนด โดยมีรายละเอียดตามลำดับดังนี้



## 1 มาตรการทางกฎหมายของประเทศไทย

การควบคุมยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดในประเทศไทยนั้น ปรากฏในกฎหมายหลายฉบับซึ่งแต่ละฉบับมีความมุ่งหมายที่จะป้องกันการบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา เช่นเดียวกัน เพียงแต่มีรูปแบบในการบังคับใช้แตกต่างกันไป ซึ่งในการศึกษาครั้งนี้ผู้ศึกษาจะกล่าวถึง เพียงการควบคุมยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 โดยมีสาระสำคัญดังต่อไปนี้

### 1.1 มาตรการทางกฎหมายของประเทศไทยเกี่ยวข้องกับการควบคุมยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535

#### 1.1.1 พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535

##### 1) ความเป็นมาของกฎหมาย

เดิมมีกฎหมายเกี่ยวกับเรื่องนี้ คือ พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2482 ใช้บังคับเกี่ยวกับการรักษาทางหลวง มาตรา 33 “เพื่อรักษาทางหลวง ผู้อำนวยการทางหลวงผู้มีอำนาจที่จะประกาศห้ามไม่ให้ใช้ยานพาหนะชนิดใด ๆ ซึ่งจะทำให้พื้นทางเสียหาย ในทางหลวงได้ตามควรแก่กรณีโดยอนุมัติอธิบดีกรมโยธาเทศบาล”

ต่อมามีการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายดังกล่าว เมื่อวันที่ 11 กันยายน พ.ศ.2497 คือ พระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2497 มาตรา 6 ให้ยกเลิกความในมาตรา 33 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2482 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา 33 เพื่อรักษาทางหลวง ผู้อำนวยการทางหลวง โดยอนุมัติอธิบดีกรมทางหลวงแผ่นดินมีอำนาจที่จะประกาศห้ามไม่ให้ใช้ยานพาหนะบนทางหลวง โดยที่ยานพาหนะนั้น มีน้ำหนักรวมทั้งน้ำหนักบรรทุกเกินกว่าที่ได้กำหนดหรือยานพาหนะชนิดใด ๆ อันอาจทำให้ทางหลวงเสียหายได้”

เมื่อวันที่ 28 พฤศจิกายน พ.ศ.2515 ได้มีประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 295 ข้อ 1 ให้

(1) พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2482

(2) พระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2497

เกี่ยวกับการรักษาทางหลวง ได้บัญญัติไว้ในหมวด 3 ข้อ 56 “เพื่อรักษาทางหลวง ผู้อำนวยการทางหลวงมีอำนาจประกาศห้ามใช้ยานพาหนะบนทางหลวง

โดยที่ยานพาหนะนั้น มีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุกหรือน้ำหนักลงเพลาเกินกว่าที่ได้กำหนดหรือโดยที่ ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ ทางหลวงเสียหาย”

ประกาศของผู้อำนวยการทางหลวงตามวรรคหนึ่งต้องได้รับอนุมัติ จากอธิบดีกรมทางหลวง สำหรับทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน ทางหลวงจังหวัดและทางหลวง สัมปทานหรือได้รับอนุมัติจากอธิบดีกรมโยธาธิการ สำหรับทางหลวงชนบทและทางหลวงสุขาภิบาล หรือผู้ว่าราชการ จังหวัด สำหรับทางหลวงเทศบาล

ทั้งนี้ ให้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เว้นแต่ในกรณีที่มีเหตุ ฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุเกิดขึ้นทำให้ความเสียหายเกิดแก่ทางหลวง หรือไม่ปลอดภัยแก่การจราจรใน ทางหลวงให้เจ้าพนักงานซึ่งผู้อำนวยการทางหลวง แต่งตั้งให้ควบคุมทางหลวงมีอำนาจประกาศห้ามใช้ ยานพาหนะบนทางหลวงตามวรรคหนึ่งได้ ทั้งนี้ให้ประกาศไว้ในที่เปิดเผย ณ บริเวณดังกล่าวข้างต้น และชั่วระยะเวลาอันกำหนด

ตามประกาศของคณะปฏิวัติฉบับที่ 295 ได้มีบทกำหนดโทษไว้ใน

“ข้อ 83 ผู้ใดฝ่าฝืนข้อ 33วรรคหนึ่ง ข้อ 34 วรรคหนึ่ง ข้อ 36 ข้อ 42 วรรคหนึ่ง ข้อ 44 วรรคหนึ่ง ข้อ 50 วรรคหนึ่งหรือวรรคสอง ข้อ 51 วรรค หนึ่ง ข้อ 55 ข้อ 59 วรรคสอง ข้อ 60 วรรคหนึ่ง หรือฝ่าฝืนประกาศของ ผู้อำนวยการทางหลวงตามข้อ 37 วรรคหนึ่ง หรือข้อ 56 ต้องระวางโทษ จำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับไม่เกินสองพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ”

เมื่อวันที่ 2 เมษายน พ.ศ.2535 มีการบังคับใช้พระราชบัญญัติ ทางหลวง พ.ศ.2535 ได้มีการยกเลิกประกาศของคณะปฏิวัติฉบับที่ 295 ลงวันที่ 28 พฤศจิกายน พ.ศ.2515 เนื่องจากเป็น กฎหมายว่าด้วยทางหลวงที่ใช้บังคับอยู่ปัจจุบันได้ประกาศใช้มาเป็น เวลานานไม่เหมาะสมกับสภาพการณ์ในขณะนั้น สมควรปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยทางหลวงให้ สอดคล้องกับความเจริญและการพัฒนาประเทศในปัจจุบัน จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

“มาตรา 3 ให้ยกเลิก

(1) ประกาศของคณะปฏิวัติฉบับที่ 295 ลงวันที่ 28 พฤศจิกายน 2515 ในส่วนเกี่ยวกับเรื่องการรักษาทางหลวงได้บัญญัติไว้ใน”

“มาตรา 61 เพื่อรักษาทางหลวง ผู้อำนวยการทางหลวงมีอำนาจ ประกาศห้ามใช้ยานพาหนะบนทางหลวง โดยที่ยานพาหนะนั้นมีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุก หรือน้ำหนัก ลงเพลาเกินกว่าที่ได้กำหนดหรือโดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหาย

ประกาศของผู้อำนวยการทางหลวงตามวรรคหนึ่ง ต้องได้รับอนุมัติจากอธิบดีกรมทางหลวง สำหรับทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และ ทางหลวงสัมปทาน หรือได้รับอนุมัติจากอธิบดีกรมโยธาธิการหรือ เลขาธิการเร่งรัดพัฒนาชนบทแล้วแต่กรณี สำหรับทางหลวงชนบทและทางหลวงสุขาภิบาล หรือได้รับอนุมัติจากผู้ว่าราชการจังหวัดสำหรับทางหลวงเทศบาล

ทั้งนี้ ให้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เว้นแต่ในกรณีที่มีเหตุฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุเกิดขึ้นทำให้เกิดความเสียหายแก่ทางหลวงหรือไม่ ปลอดภัยแก่การจราจรในทางหลวงให้เจ้าพนักงานซึ่งผู้อำนวยการทางหลวง แต่งตั้งให้ควบคุมทางหลวง มีอำนาจประกาศห้ามใช้ยานพาหนะบนทางหลวงตามวรรคหนึ่งได้ ทั้งนี้ ให้ประกาศไว้ในที่เปิดเผย ณ บริเวณดังกล่าวข้างต้น และชั่วระยะเวลาอันกำหนด”

นอกจากนี้ ยังมีบทกำหนดโทษอยู่ในส่วนที่ 4 มาตรา 73 ซึ่งบัญญัติว่า “ผู้ใดฝ่าฝืน มาตรา 41 มาตรา 49 วรรคหนึ่ง มาตรา 60 หรือมาตรา 64 วรรคสอง หรือฝ่าฝืนประกาศของผู้อำนวยการทางหลวงตามมาตรา 61 ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับไม่เกินหกพันบาทหรือทั้งจำทั้งปรับ”

ต่อมา เมื่อวันที่ 13 กันยายน 2549 ได้มีการประกาศใช้พระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2549 เพื่อแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 บางส่วนโดยเหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้คือเนื่องจากกฎหมายว่าด้วยทางหลวงได้ใช้บังคับมาเป็นเวลานานบทบัญญัติต่างๆ ที่ใช้ในการควบคุมดูแลรักษาทางหลวงยังไม่เหมาะสมและมาตรการสำหรับดำเนินการกับผู้ฝ่าฝืนยังไม่ได้ผลเท่าที่ควรและปรากฏว่าได้มีการใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนักบรรทุกเกินกว่า ที่กำหนดบนทางหลวง ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ทางหลวงและความปลอดภัยแก่ผู้ใช้ขี้นยานพาหนะบนทางหลวง นอกจากนั้น ยังปรากฏว่ามีการใช้ทางหลวงเพื่อการชุมนุมประท้วงยื่นข้อเรียกร้องจากทางราชการและโดยที่ได้มีการยกฐานะของสุขาภิบาลเป็นเทศบาลตามกฎหมายว่าด้วยการเปลี่ยนแปลงฐานะของสุขาภิบาลเป็นเทศบาลแล้วสมควรปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยทางหลวงเสียใหม่เพื่อให้เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาวการณ์ในปัจจุบันยกเลิกบทบัญญัติที่เกี่ยวกับสุขาภิบาลและกำหนดให้ผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวงมีอำนาจเปรียบเทียบปรับสำหรับความผิดที่มีโทษปรับสถานเดียวได้รวมทั้งปรับปรุงบทกำหนดโทษให้เหมาะสมยิ่งขึ้นจึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

ปัจจุบัน พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 และที่แก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ 2 พ.ศ. 2549 ดังกล่าวยังคงบังคับใช้อยู่โดยได้บัญญัติถึงมาตรการควบคุมรถยนต์บรรทุก น้ำหนักเกินอัตราไว้หลายประการ รวมถึงการกำหนดความผิด และโทษทางอาญาไว้เป็นการเฉพาะ เพื่อให้การบังคับใช้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและเป็นผลในการยับยั้งมิให้เกิดการกระทำความผิด เกี่ยวกับการบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราขึ้น

## 2) เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจบังคับใช้กฎหมาย

ตามมาตรา 61 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 และที่แก้ไขเพิ่มเติมตามฉบับที่ 2 พ.ศ. 2549 ได้กำหนดอำนาจให้แก่เจ้าหน้าที่เพื่อดำเนินการบังคับใช้กฎหมายโดยให้อธิบดีกรมทางหลวงเป็นเจ้าหน้าที่กำกับตรวจตราและควบคุมทางหลวงและงานทางที่เกี่ยวข้องกับทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทาน โดยให้อธิบดีกรมทางหลวงชนบท เป็นเจ้าหน้าที่กำกับตรวจตราและควบคุมทางหลวงและงานทางเกี่ยวกับทางหลวงชนบท<sup>116</sup> ให้นายกองค้การบริหารส่วนจังหวัด นายกเทศมนตรี นายกองค้การบริหารส่วนตำบล ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร นายกเมืองพัทยาหรือผู้บริหารสูงสุดขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นอื่น ที่มีกฎหมายจัดตั้งแล้วแต่กรณีเป็นเจ้าหน้าที่กำกับตรวจตราและควบคุมทางหลวง และงานทางเกี่ยวกับทางหลวงท้องถิ่น<sup>117</sup> และให้ผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจาก ผู้อำนวยการทางหลวงมีอำนาจและหน้าที่ดำเนินการเกี่ยวกับการควบคุม และตรวจตรายานพาหนะ ที่เดินบนทางหลวงและการจราจรบนทางหลวงให้เป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้ เว้นแต่กรณีที่มิได้ บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้ให้เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยการนั้น<sup>118</sup>

นอกจากนี้ยังให้ให้เจ้าพนักงานทางหลวงมีอำนาจและหน้าที่ ดังต่อไปนี้

<sup>116</sup> พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535

มาตรา 19 “ให้อธิบดีกรมทางหลวงเป็นเจ้าหน้าที่กำกับตรวจตราและควบคุมทางหลวงและงานทางที่เกี่ยวข้องกับทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทาน”

<sup>117</sup> พระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2549

มาตรา 21 “ให้นายกองค้การบริหารส่วนจังหวัด นายกเทศมนตรี นายกองค้การบริหารส่วนตำบล ผู้ว่าราชการ กรุงเทพมหานคร นายกเมืองพัทยาหรือผู้บริหารสูงสุดขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นอื่นที่มีกฎหมายจัดตั้งแล้วแต่กรณีเป็นเจ้าหน้าที่กำกับตรวจตราและควบคุมทางหลวงและงานทางเกี่ยวกับทางหลวงท้องถิ่น”

<sup>118</sup> พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535

มาตรา 22 “ให้ผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวงมีอำนาจและหน้าที่ดำเนินการเกี่ยวกับการควบคุมและตรวจตรายานพาหนะที่เดินบนทางหลวงและการจราจรบนทางหลวงให้เป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้ เว้นแต่กรณีที่มิได้บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้ให้เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยการนั้น”

(1) ตรวจสอบตราดูแลมิให้มีการฝ่าฝืนพระราชบัญญัตินี้

(2) เรียกยานพาหนะให้หยุดเพื่อทำการตรวจสอบในกรณีที่เชื่อว่า มีการกระทำอันเป็นความผิดตามพระราชบัญญัตินี้

(3) จับกุมผู้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ในขณะที่กระทำความผิดเพื่อส่งให้พนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจดำเนินคดีต่อไป

ในการปฏิบัติหน้าที่ตามวรรคหนึ่งให้เจ้าพนักงานทางหลวงแสดงบัตรประจำตัวต่อผู้ซึ่งเกี่ยวข้อง

บัตรประจำตัวเจ้าพนักงานทางหลวงให้เป็นไปตามแบบที่กำหนดในกฎกระทรวง <sup>119</sup>

ด้วยบทบัญญัติมาตราดังกล่าว ประกอบกับมาตรา 24 ซึ่งบัญญัติให้เจ้าพนักงานทางหลวงเป็นเจ้าพนักงานตามประมวลกฎหมายอาญา ทำให้เจ้าพนักงานทางหลวงมีอำนาจดำเนินการใด ๆ ภายในขอบเขตตามมาตรา 23 อันมีผลกระทบต่อสิทธิเสรีภาพของประชาชนได้

### 3) การดำเนินคดีความผิดและโทษของผู้กระทำความผิด

เนื่องจากพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 และที่แก้ไขเพิ่มเติม มีความมุ่งหมายเพื่อป้องกันและปราบปรามการกระทำความผิดที่เกี่ยวข้องกับทางหลวงประเภทต่าง ๆ ดังนั้น ผู้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าว จึงแบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ

#### (1) ผู้กระทำความผิด

พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 และที่แก้ไขเพิ่มเติมฉบับที่ 2 พ.ศ. 2549 ซึ่งบังคับใช้อยู่ในปัจจุบันมุ่งกระทำต่อผู้ขับรถยนต์บรรทุกโดยไม่คำนึงถึงผู้ที่เกี่ยวข้องอื่น เช่น เจ้าของรถ นายจ้าง ผู้ประกอบการขนส่ง หรือผู้ว่าจ้าง เป็นต้น ซึ่งการกระทำความผิดฐานฝ่าฝืน

<sup>119</sup> พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535

มาตรา 23 “ให้เจ้าพนักงานทางหลวงมีอำนาจและหน้าที่ ดังต่อไปนี้

(1) ตรวจสอบตราดูแลมิให้มีการฝ่าฝืนพระราชบัญญัตินี้

(2) เรียกยานพาหนะให้หยุดเพื่อทำการตรวจสอบในกรณีที่เชื่อว่า มีการกระทำอันเป็นความผิดตามพระราชบัญญัตินี้

(3) จับกุมผู้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ในขณะที่กระทำความผิดเพื่อส่งให้พนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจดำเนินคดีต่อไป

ในการปฏิบัติหน้าที่ตามวรรคหนึ่งให้เจ้าพนักงานทางหลวงแสดงบัตรประจำตัวต่อผู้ซึ่งเกี่ยวข้อง

บัตรประจำตัวเจ้าพนักงานทางหลวงให้เป็นไปตามแบบที่กำหนดในกฎกระทรวง”

ประกาศผู้อำนวยการทางหลวง ตามมาตรา 61 แห่งพระราชบัญญัติดังกล่าวนั้นจะต้องรับโทษตาม มาตรา 73/2<sup>120</sup> หากฝ่าฝืนมาตรา 59 วรรคหนึ่ง หรือฝ่าฝืนประกาศของผู้อำนวยการทางหลวง ตามมาตรา 61 วรรคหนึ่ง หรือประกาศของเจ้าพนักงานซึ่งผู้อำนวยการทางหลวงแต่งตั้งให้ควบคุม ทางหลวงตามมาตรา 61 วรรคสาม ต้องได้รับโทษจำคุกไม่เกินหกเดือนหรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

เมื่อพิจารณาบทบัญญัติดังกล่าวแล้ว จะเห็นได้ว่ากฎหมายมิได้ มุ่งหมายที่จะเอาผิดกับผู้เป็นนายจ้าง ผู้ประกอบการขนส่ง หรือผู้ครอบครองรถยนต์บรรทุกแต่อย่างใด กลับมุ่งบังคับต่อผู้ขับรถบรรทุกซึ่งมิใช่ผู้บงการให้เกิดการกระทำความผิดโดยตรงอีกทั้ง มาตรา 73/2 พระราชบัญญัติทางหลวง ฉบับที่ 2 พ.ศ. 2549 กำหนดโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาทหรือทั้งจำทั้งปรับเท่านั้น ซึ่งโทษปรับและโทษจำคุกนั้น นับเป็นโทษ สถานเบา โดยเฉพาะโทษปรับซึ่งเทียบกับสัดส่วนของความเสียหายของถนนที่ใช้เพื่อประโยชน์ สาธารณะแล้วและผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจที่ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในการกระทำความผิดจะได้รับ ไม่ได้สัดส่วนกันรวมถึงทำให้ผู้กระทำความผิดไม่เกรงกลัวต่อกฎหมายเพราะเมื่อคดีขึ้นสู่ศาลแล้ว หากผู้ต้องหาได้รับสารภาพ ศาลจะลงโทษเพียงปรับห้าพันบาทโดยไม่มีการลงโทษจำคุก อีกทั้งการ ที่พนักงานอัยการจะมีคำขอให้ศาลริบรถคันดังกล่าวให้ตกเป็นของแผ่นดินตามประมวลกฎหมาย อาญามาตรา 31 (1) นั้น พนักงานสอบสวนต้องสอบสวนให้ได้ ความว่าเจ้าของรถที่แท้จริงมีส่วนรู้เห็น เป็นใจในการกระทำความผิดซึ่งทำได้ยาก เมื่อโทษที่ผู้กระทำความผิดจะได้รับเบาเกินไป เมื่อเปรียบเทียบกับผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจที่เขาจะได้รับ เช่น ค่าขนส่ง ค่าจ้างคนขับรถบรรทุก และเวลาที่ใช้การขนส่ง จึงทำให้ผู้กระทำความผิดเลือกที่จะกระทำความผิดและไม่เกรงกลัวต่อกฎหมายเพราะ มีอัตราโทษน้อย ดังนั้นจึงทำให้การดำเนินคดีประเภทดังกล่าวไม่เกิดผลเท่าที่ควร

## (2) ผู้ประกอบการขนส่งหรือนายจ้าง

จากที่ได้กล่าวมาแล้ว เนื่องจากพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 และที่แก้ไขเพิ่มเติม ไม่มีบทบัญญัติใดกำหนดโทษต่อผู้ประกอบการขนส่งหรือนายจ้าง ของผู้กระทำความผิดหรือเจ้าของสินค้า ตามพระราชบัญญัติดังกล่าวไว้ อีกทั้งการจะดำเนินคดี

<sup>120</sup> พระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2549

มาตรา 73/2 “ผู้ใดฝ่าฝืน มาตรา 59 วรรคหนึ่ง หรือฝ่าฝืนประกาศของ ผู้อำนวยการทางหลวงตามมาตรา 61 วรรคหนึ่ง หรือประกาศของเจ้าพนักงานซึ่งผู้อำนวยการทางหลวงแต่งตั้งให้ควบคุมทางหลวงตามมาตรา 61 วรรคสาม ต้องระวางโทษจำคุก ไม่เกินหกเดือนหรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาทหรือทั้งจำทั้งปรับ”



กับผู้ประกอบการขนส่งหรือนายจ้างหรือเจ้าของสินค้าได้ในฐานะผู้ใช้ หรือตัวการร่วมในการกระทำ ความผิดนั้นเป็นเรื่องยากเพราะไม่มีกฎหมายบัญญัติโดยชัดแจ้งว่าให้ต้องร่วมรับผิดชอบจะเป็นความรับ ผิดเด็ดขาดทำให้ผู้ประกอบการขนส่งหรือนายจ้างหรือเจ้าของสินค้าไม่ถูกดำเนินคดีอาญาร่วมกับผู้ขับ รถยนต์บรรทุก เพราะในความเป็นจริงแล้วผู้ประกอบการขนส่งหรือนายจ้างหรือเจ้าของสินค้า อาจเป็นตัวการร่วมหรือผู้ใช้ผู้สนับสนุนในการกระทำความผิดดังกล่าวก็ได้

กฎหมายของประเทศไทยได้มีการกำหนดความรับผิดทางอาญา สำหรับนายจ้างหรือผู้ประกอบการไว้หลายฉบับ เช่น พระราชบัญญัติมาตราซัง ตวง วัด พ.ศ. 2468 มาตรา 33 บัญญัติว่า “ในคดีทั้งปวงที่ตัวแทนหรือลูกจ้างกระทำความผิดที่ระบุไว้ในมาตรา 29 มาตรา 30 มาตรา 31 และมาตรา 32 ท่านให้ถือว่านายจ้างเป็นตัวการในคดีความผิดนั้นแต่ว่า ความผิดเช่นว่านี้ต้องได้เกิดขึ้นเพราะเหตุตัวแทนหรือลูกจ้างได้กระทำการแทนหรือกระทำ เพื่อประโยชน์ของนายจ้าง”

พระราชบัญญัติการพิมพ์ พ.ศ. 2484 มาตรา 48 บัญญัติว่า “เมื่อมีความผิดนอกจากที่ระบุไว้ในพระราชบัญญัตินี้เกิดขึ้นด้วยการโฆษณาสิ่งพิมพ์ นอกจาก หนังสือพิมพ์ ผู้ประพันธ์ซึ่งตั้งใจให้โฆษณาบทประพันธ์นั้นต้องรับผิดชอบเป็นตัวการ ถ้าผู้ประพันธ์ไม่ต้อง รับผิดชอบหรือไม่ได้ตัวผู้ประพันธ์ก็ให้เอาโทษแก่ผู้พิมพ์เป็นตัวการ ในกรณีแห่งหนังสือพิมพ์ ผู้ประพันธ์ และบรรณาธิการต้องรับผิดชอบเป็นตัวการและถ้าไม่ได้ตัวผู้ประพันธ์ก็ให้เอาโทษแก่ผู้พิมพ์เป็น ตัวการ ด้วย”<sup>121</sup>

พระราชบัญญัติแร่ พ.ศ. 2510 มาตรา 10 บัญญัติว่า “ในกรณีที่มี ความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ได้กระทำโดยตัวแทนหรือลูกจ้าง หรือกระทำเพื่อประโยชน์ของผู้ถือ อาชญาบัตรผู้ถือประทานบัตรหรือผู้รับใบอนุญาตไม่ว่าตัวแทนหรือลูกจ้างนั้นจะได้เป็นตัวแทนโดยทำ หนังสือมอบอำนาจและจดทะเบียนไว้ต่อพนักงานเจ้าหน้าที่หรือไม่ ให้ถือว่าผู้ถืออาชญาบัตร ผู้ถือประทานบัตรหรือผู้รับใบอนุญาต เป็นตัวการในการกระทำความผิดนั้น”<sup>122</sup>

พระราชบัญญัติยา พ.ศ. 2510 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติยา (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2518 และพระราชบัญญัติยา (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2522 มาตรา 16 บัญญัติว่า “ใบอนุญาตที่ออกตามมาตรา 15 ให้คุ้มครองถึงลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้รับอนุญาตด้วยให้ถือว่าการ กระทำของลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้รับอนุญาตที่ได้รับการคุ้มครองตามวรรคหนึ่ง เป็นการกระทำของ

<sup>121</sup> พระราชบัญญัติการพิมพ์ พ.ศ. 2484 มาตรา 48

<sup>122</sup> พระราชบัญญัติแร่ พ.ศ. 2510 มาตรา 10

ผู้รับอนุญาตด้วยเว้นแต่ผู้รับอนุญาตจะพิสูจน์ได้ว่าการกระทำดังกล่าวเป็นการสุจริตที่ตนจะล่วงรู้หรือควบคุมได้”<sup>123</sup>

พระราชบัญญัติเครื่องสำอาง พ.ศ. 2517 มาตรา 16 บัญญัติว่า “ใบอนุญาตที่ออกตามมาตรา 13 ให้คุ้มครองถึงลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้รับอนุญาตด้วย ให้ถือว่าการกระทำของลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้รับอนุญาตที่ได้รับการคุ้มครองตามวรรคหนึ่ง เป็นการกระทำของผู้รับอนุญาตด้วย เว้นแต่ผู้รับอนุญาตจะพิสูจน์ได้ว่าการกระทำนั้นเป็นการสุจริตที่ตนจะล่วงรู้หรือควบคุมได้”<sup>124</sup>

พระราชบัญญัติอาหาร พ.ศ. 2522 มาตรา 17 บัญญัติว่า “ใบอนุญาตที่ออกตามความในมาตรา 14 มาตรา 15 และมาตรา 16 ( 1 ) ให้คุ้มครองถึงลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้รับอนุญาตด้วย ให้ถือว่าการกระทำของลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้รับอนุญาตที่ได้รับการคุ้มครองตามวรรคหนึ่งเป็นการกระทำของผู้รับอนุญาตด้วย เว้นแต่ผู้รับอนุญาตจะพิสูจน์ได้ว่าการกระทำดังกล่าวเป็นการสุจริตที่ตนจะล่วงรู้หรือควบคุมได้”<sup>125</sup>

กฎหมายดังกล่าวข้างต้นที่กล่าวมาทั้งหมด ได้กำหนดความรับผิดชอบของนายจ้างหรือผู้ได้รับใบอนุญาต ในการกระทำของลูกจ้างหรือตัวแทนที่ได้กระทำในทางการที่จ้าง และเพื่อประโยชน์ของนายจ้างหรือผู้ได้รับอนุญาต โดยไม่ต้องมีการร่วมกันในการกระทำความผิด นายจ้างหรือผู้ได้รับใบอนุญาตก็ต้องรับผิดชอบในฐานะเป็นตัวการ และถือว่าเป็นการกระทำความผิดของผู้รับอนุญาตเองโดยตรง เป็นความรับผิดชอบเด็ดขาดในทางอาญาแต่บางกรณีก็มีข้อยกเว้นความรับผิดชอบไว้ โดยผู้รับอนุญาตจะต้องพิสูจน์ได้ว่าการกระทำความผิดนั้นเป็นเหตุสุจริตที่ผู้ได้รับอนุญาตจะล่วงรู้หรือควบคุมได้เพราะความรับผิดชอบนี้เป็นความรับผิดชอบเด็ดขาด จึงไม่ต้องคำนึงถึงว่าผู้ได้รับอนุญาตจะมีเจตนาหรือไม่ กฎหมายของไทยมิได้มีการบัญญัติแยกความรับผิดชอบของนายจ้าง และความรับผิดชอบของผู้ถือใบอนุญาตไว้อย่างเด็ดขาด แต่เป็นการบัญญัติที่รวมๆ กันไป โดยไม่แยกความสัมพันธ์ระหว่างนายจ้างกับลูกจ้างออกจากความสัมพันธ์ระหว่างผู้ถือใบอนุญาตกับผู้รับมอบอำนาจ ส่วนใหญ่แล้วผู้รับมอบอำนาจมักจะเป็นลูกจ้างของผู้ถือใบอนุญาตเมื่อผู้ประกอบการขนส่งสามารถร่วมรับผิดชอบกับลูกจ้างในทางอาญาได้ในกิจการทางการที่จ้างในฐานะตัวแทน ซึ่งหลักกฎหมายดังกล่าวมานานาอารยประเทศ รวมทั้งประเทศไทยก็ยอมรับหลักการนี้

<sup>123</sup>พระราชบัญญัติยา พ.ศ. 2510 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติยา (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2518 และพระราชบัญญัติยา (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2522 มาตรา 16

<sup>124</sup> พระราชบัญญัติเครื่องสำอาง พ.ศ. 2517 มาตรา 16

<sup>125</sup> พระราชบัญญัติอาหาร พ.ศ. 2522 มาตรา 17

เมื่อมีการนำกฎหมายพระราชบัญญัติทางหลวงมาบังคับใช้แก่ผู้กระทำความผิดหรือผู้ครอบครองรถแล้ว ก็น่าจะใช้บังคับรวมไปถึงผู้ประกอบการขนส่ง ซึ่งต้องร่วมรับผิดชอบกับลูกจ้างในฐานะตัวแทนด้วย เพราะบางครั้งผู้ประกอบการขนส่งส่วนใหญ่จะเป็นนิติบุคคลโทษทางอาญาบางอย่างไม่สามารถใช้บังคับกับนิติบุคคลได้อย่างมีประสิทธิภาพ เช่น โทษประหารชีวิตจำคุก และกักขังไม่สามารถลงโทษกับนิติบุคคลได้ คงลงโทษนิติบุคคลได้เฉพาะปรับและริบทรัพย์สินเท่านั้น ลำพังแต่โทษปรับเมื่อเปรียบเทียบกับในเชิงเศรษฐกิจนิติบุคคลสามารถเสียค่าปรับได้แม้จะฝ่าฝืนกฎหมายก็ยังได้รับประโยชน์ในทางธุรกิจมากกว่าการถูกลงโทษปรับตามกฎหมาย ส่วนโทษริบทรัพย์นั้น ตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 ก็ได้บัญญัติให้บริษัทรถยนต์บรรทุกของกลางไว้เป็นพิเศษต่างหาก ศาลจึงใช้หลักกฎหมายอาญาทั่วไปวินิจฉัยว่า รถยนต์บรรทุกของกลางเป็นทรัพย์สินซึ่งใช้ในการกระทำความผิดอันควรริบหรือไม่ควรริบซึ่งเป็นดุลพินิจของศาล

#### 4) พิกัดน้ำหนักรถยนต์บรรทุกที่เดินบนทางหลวงประเทศไทย

ในส่วนการอธิบายในหัวข้อนี้จะเป็นการสรุปให้เข้าใจโดยง่ายเกี่ยวกับพิกัดน้ำหนักรถยนต์บรรทุกที่เดินบนทางหลวงประเทศไทย ที่เกิดปัญหาและพบบ่อยครั้งมากที่สุด ดังนี้

ตามประกาศผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษ ผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดินและผู้อำนวยการทางหลวงสัมปทานประกาศในราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ 28 ธันวาคม 2548 เรื่อง ห้ามใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุก หรือน้ำหนักลงเพลาเกินกว่าที่ได้กำหนดหรือโดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหาย เดินบนทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงสัมปทาน

ผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษ ผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดินและผู้อำนวยการทางหลวงสัมปทาน โดยอนุมัติอธิบดีกรมทางหลวง อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 61 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 ประกาศห้ามใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุกหรือน้ำหนักลงเพลาเกินกว่าที่ได้กำหนด หรือโดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหายเดินบนทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงสัมปทานตามข้อกำหนด<sup>126</sup> ดังต่อไปนี้

หมวด 2 ข้อกำหนดน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุก และน้ำหนักลงเพลาของยานพาหนะที่ใช้เดินทางหลวงพิเศษและทางหลวงแผ่นดินสายอื่น

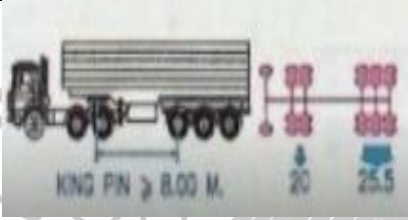
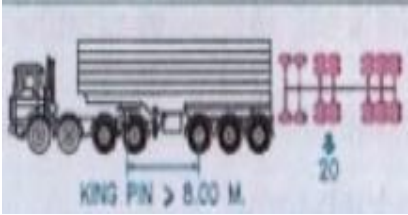
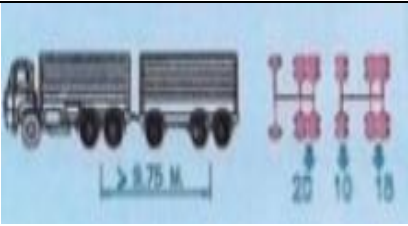
<sup>126</sup> “ข้อกำหนดน้ำหนักรถบรรทุกที่ใช้ทางหลวงพิเศษ” [https://dlt-inspection.info/dlt/cp/file\\_uploads/27-08-12-04-50-20.pdf](https://dlt-inspection.info/dlt/cp/file_uploads/27-08-12-04-50-20.pdf), 2 มีนาคม 2567.

ลำดับ	ลักษณะยานพาหนะ (Vehicle type)	น้ำหนักบรรทุก (ตัน) Gross Weight (ton)
1.		น้ำหนักยานพาหนะ รวมน้ำหนักบรรทุก ไม่เกิน 9.5 ตัน
2.		น้ำหนักยานพาหนะ รวมน้ำหนักบรรทุก ไม่เกิน 15 ตัน
3.		น้ำหนักยานพาหนะ รวมน้ำหนักบรรทุก ไม่เกิน 25 ตัน
4.		น้ำหนักยานพาหนะ รวมน้ำหนักบรรทุก ไม่เกิน 30 ตัน
5.		น้ำหนักยานพาหนะ รวมน้ำหนักบรรทุก ไม่เกิน 35 ตัน
6.		น้ำหนักยานพาหนะ รวมน้ำหนักบรรทุก ไม่เกิน 45 ตัน
7.		น้ำหนักยานพาหนะ รวมน้ำหนักบรรทุก ไม่เกิน 47 ตัน

ประกาศผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษ ผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดิน และผู้อำนวยการทางหลวงสัมปทาน เล่ม 126 ตอนพิเศษ 92 ง ราชกิจจานเบกษา 30 มิถุนายน 2552 เรื่อง ห้ามใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุก หรือน้ำหนักลงเพลาเกินกว่าที่ได้กำหนด หรือโดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหายเดินบนทางหลวงพิเศษ

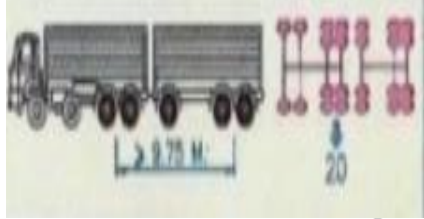

ทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงสัมปทาน (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2552 อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 61 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติทางหลวง ประกาศห้ามใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุก หรือน้ำหนักลงเพลาเกินกว่าที่ได้กำหนด หรือโดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหาย เดินบนทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวง (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2549 ผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษ ผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดินและ ผู้อำนวยการทางหลวงสัมปทาน โดยอนุมัติอธิบดีกรมทางหลวง เห็นควรให้แก้ไขเพิ่มเติมประกาศ ผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษ ผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดินและผู้อำนวยการทางหลวงสัมปทาน

เรื่อง ห้ามใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุก หรือน้ำหนัก ลงเพลาเกินกว่าที่ได้กำหนด หรือโดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหาย เดินบนทางหลวง พิเศษ ทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงสัมปทาน ประกาศราชกิจจานุเบกษา ในเล่ม 122 ตอนพิเศษ 150 ง ราชกิจจานุเบกษา 28 ธันวาคม 2548 ประกาศ ณ วันที่ 26 มิถุนายน พ.ศ.2552 <sup>127</sup> ดังนี้

ลำดับ	ลักษณะยานพาหนะ (Vehicle type)	น้ำหนักบรรทุก (ตัน) Gross Weight (ton)
1.	 ยานพาหนะรถกึ่งพ่วง 6 เพลา 22 ล้อ	น้ำหนัก ยานพาหนะรวม น้ำหนักบรรทุก ไม่เกิน 50.5 ตัน
2.	 ยานพาหนะที่รถกึ่ง พ่วง 7 เพลา 24 ล้อ	น้ำหนัก ยานพาหนะรวม น้ำหนักบรรทุก ไม่เกิน 50.5 ตัน
3.	 ยานพาหนะรถกึ่งพ่วง 6 เพลา 22 ล้อ	น้ำหนัก ยานพาหนะรวม น้ำหนักบรรทุก ไม่เกิน 50.5 ตัน

<sup>127</sup> “เรื่องเดียวกัน”



4.		ยานพาหนะรถกึ่งพ่วง 7 เพลา 24 ล้อ	น้ำหนัก ยานพาหนะรวม น้ำหนักบรรทุก ไม่เกิน 50.5 ตัน
5.		ยานพาหนะรถกึ่งพ่วง 6 เพลา 20 ล้อ	น้ำหนัก ยานพาหนะรวม น้ำหนักบรรทุก ไม่เกิน 50.5 ตัน

## 1.2 มาตรการทางกฎหมายของประเทศไทยเกี่ยวข้องการให้รางวัลนำจับแก่เจ้าหน้าที่ของรัฐตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535

ซึ่งจากที่ผู้ศึกษาได้ทำการศึกษารณีการให้รางวัลนำจับแก่ผู้จับกุม (เจ้าพนักงานทางหลวง) ตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 นั้น ทำให้ทราบทราบว่าเจ้าพนักงานทางหลวงผู้จับกุม มีสิทธิได้รับเงินรางวัลนำจับ ร้อยละ 75 ของค่าปรับทั้งหมดในฐานความผิดตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 นั้น ตามข้อบังคับกระทรวงการคลังว่าด้วยการหักเงินค่าปรับก่อนนำส่งคลัง พ.ศ. 2546 และบัญชีท้ายชื่อกฎหมายที่อนุญาตให้หักค่าปรับจากการกระทำผิดได้เป็นสินบนรางวัลและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานแนบท้ายประกาศกระทรวงการคลัง ลงวันที่ 11 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2547 ซึ่งมีความผิดตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 ด้วย ซึ่งเป็นเงินรางวัลนำจับแก่เจ้าหน้าที่ที่ได้รับน้อยกว่าความผิดตามพระราชบัญญัติอื่น เช่น พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ซึ่งเจ้าหน้าที่ที่จับกุมผู้กระทำความผิดมีสิทธิได้รับเงินรางวัลมากถึงสูงสุดถึงร้อยละเก้าสิบห้าของเงินค่าปรับ

และการกระทำความผิดตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 นี้ พนักงานสอบสวนในความผิดฐานนี้ ไม่มีสิทธิได้รับค่าตอบแทนการสอบสวนคดีอาญา เนื่องจากความผิดตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 มาตรา 61 และมาตรา 73/2 นั้น ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท ซึ่งเป็นความผิดซึ่งกฎหมายกำหนดอัตราโทษอย่างสูงไว้ให้จำคุกไม่เกินสามปีหรือปรับไม่เกินหกหมื่นบาทหรือทั้งจำทั้งปรับ พระราชบัญญัติให้ใช้



พระธรรมนูญศาลยุติธรรม พ.ศ. ๒๕๔๓ ตามมาตรา 24<sup>128</sup> มาตรา 25 (5)<sup>129</sup> และมาตรา 26<sup>130</sup> เป็นอำนาจพิจารณาพิพากษาโดย ผู้พิพากษาหนึ่งคนและเป็นความผิดที่อยู่ใต้อำนาจศาลแขวง ซึ่งตามพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลแขวงและวิธีพิจารณาความอาญาในศาลแขวง พ.ศ. 2499 มาตรา 19 และมาตรา 20<sup>131</sup> เป็นความผิดที่ฟ้องด้วยวาจาซึ่งตามระเบียบกระทรวงการคลังการจ่ายเงิน ค่าตอบแทนการสอบสวนคดีอาญา พ.ศ.2534 ข้อที่ 7.1 ห้ามมิให้ค่าตอบแทนแก่พนักงานสอบสวน

<sup>128</sup>พระราชบัญญัติให้ใช้พระธรรมนูญศาลยุติธรรม พ.ศ. 2543

มาตรา 24 ให้ผู้พิพากษาคณะหนึ่งมีอำนาจดังต่อไปนี้

- (1) ออกหมายเรียกหมายอาญาหรือหมายสั่งให้ส่งคนมาจากหรือไปยังจังหวัดอื่น
- (2) ออกคำสั่งใดๆซึ่งมีใช้เป็นไปในทางวินิจฉัยชี้ขาดข้อพิพาทแห่งคดี

<sup>129</sup> พระราชบัญญัติให้ใช้พระธรรมนูญศาลยุติธรรม พ.ศ. 2543

มาตรา 25 ในศาลชั้นต้นผู้พิพากษาคณะเดียวเป็นองค์คณะมีอำนาจเกี่ยวแก่คดีซึ่งอยู่ในอำนาจของศาลนั้นดังต่อไปนี้

- (1) ไต่สวนและวินิจฉัยชี้ขาดคำร้องหรือคำขอที่ยื่นต่อศาลในคดีทั้งปวง
- (2) ไต่สวนและมีคำสั่งเกี่ยวกับวิธีการเพื่อความปลอดภัย
- (3) ไต่สวนมูลฟ้องและมีคำสั่งในคดีอาญา
- (4) พิจารณาพิพากษาคดีแพ่งซึ่งราคาทรัพย์สินที่พิพาทหรือจำนวนเงินที่ฟ้องไม่เกินสามแสนบาทราคาทรัพย์สินที่พิพาทหรือจำนวนเงินดังกล่าวอาจขยายได้โดยการตราเป็นพระราชกฤษฎีกา

(5) พิจารณาพิพากษาคดีอาญาซึ่งกฎหมายกำหนดอัตราโทษอย่างสูงไว้ให้จำคุกไม่เกินสามปีหรือปรับไม่เกินหกหมื่นบาทหรือทั้งจำทั้งปรับแต่จะลงโทษจำคุกเกินหกเดือนหรือปรับเกินหมื่นบาทหรือทั้งจำทั้งปรับซึ่งโทษจำคุกหรือปรับอย่างใดอย่างหนึ่งหรือทั้งสองอย่างเกินอัตราที่กำหนดแล้วมิได้ผู้พิพากษาประจำศาลไม่มีอำนาจตาม (3) (4) หรือ (5)

<sup>130</sup> พระราชบัญญัติให้ใช้พระธรรมนูญศาลยุติธรรม พ.ศ. 2543

มาตรา 26 ภายใต้บังคับมาตรา 25 ในการพิจารณาพิพากษาคดีของศาลชั้นต้นนอกจากศาลแขวงและศาลยุติธรรมอื่นซึ่งพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลนั้นกำหนดไว้เป็นอย่างอื่นต้องมีผู้พิพากษาอย่างน้อยสองคนและต้องไม่เป็นผู้พิพากษาประจำศาลเกินหนึ่งคนจึงเป็นองค์คณะที่มีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีแพ่งหรือคดีอาญาทั้งปวง

<sup>131</sup> พระราชบัญญัติจัดตั้งศาลแขวงและวิธีพิจารณาความอาญาในศาลแขวงพ.ศ. 2499

มาตรา 19 ในคดีอาญาที่อยู่ในอำนาจศาลแขวง ที่จะพิจารณาพิพากษาได้ ผู้เสียหายหรือพนักงานอัยการ จะฟ้องด้วยวาจาหรือเป็นหนังสือก็ได้ แต่ถ้าจำเลยร้องขอหรือศาลเห็นสมควร จะสั่งให้ฟ้องเป็นหนังสือก็ได้

การฟ้องด้วยวาจานั้น ให้โจทก์แจ้งต่อศาลถึงชื่อโจทก์ ชื่อ ที่อยู่ และสัญชาติของจำเลย ฐานความผิด การกระทำที่อ้างว่าจำเลยได้กระทำความผิด ข้อเท็จจริง และรายละเอียดเกี่ยวกับเวลา สถานที่ และอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องพอสมควรเท่าที่จะให้จำเลยเข้าใจข้อหาได้ดี และมาตราในกฎหมายซึ่งบัญญัติว่า การกระทำเช่นนั้นเป็นความผิด

จำเลยจะให้การด้วยวาจาหรือเป็นหนังสือก็ได้

ในกรณีที่ฟ้องหรือให้การด้วยวาจา ให้ศาลบันทึกใจความไว้เป็นหลักฐาน และให้ความลงชื่อไว้

คำเบิกความของพยาน ให้ศาลบันทึกสาระสำคัญโดยย่อ และให้พยานลงชื่อไว้

มาตรา 20 ในคดีอาญาที่อยู่ในอำนาจศาลแขวงที่จะพิจารณาพิพากษาได้ ถ้าผู้ต้องหาให้การรับสารภาพตลอดข้อหาต่อพนักงานสอบสวน ให้พนักงานสอบสวนนำผู้ต้องหามายังพนักงานอัยการหรือสั่งให้ผู้ต้องหาไปพบพนักงานอัยการในกรณีที่ผู้ต้องหาได้ถูกควบคุมตัวเพื่อฟ้องศาลโดยมีต้องทำการสอบสวน และให้ฟ้องด้วยวาจา ให้ศาลถามผู้ต้องหาว่าจะให้การประการใด และถ้าผู้ต้องหายังให้การรับสารภาพ ให้ศาลบันทึกคำฟ้อง คำรับสารภาพ และคำพิพากษาในบันทึกฉบับเดียวกัน แล้วให้โจทก์จำเลยลงชื่อไว้ในบันทึกนั้น ถ้าผู้ต้องหาให้การปฏิเสธให้ศาลสั่งให้พนักงานอัยการรับตัวผู้ต้องหาคืนเพื่อดำเนินการต่อไป

ในการสอบสวนคดีอาญา<sup>132</sup> เป็นเหตุให้พนักงานสอบสวนในความผิดตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 มิได้รับเงินค่าตอบแทนในการสอบสวนคดีอาญา

ซึ่งในปัจจุบันยังมีประเด็นปัญหาจากกฎหมายอันเป็นสาเหตุที่เจ้าหน้าที่ของรัฐรับสินบนจากผู้กระทำความผิดสาเหตุหนึ่งที่เจ้าหน้าที่ของรัฐยอมรับสินบนอาจจะเพราะว่าหากเลือกจับกุมดำเนินคดีตามกฎหมายเมื่อศาลลงโทษแล้วตนเองก็ไม่ได้รับส่วนแบ่งค่าปรับหรือได้รับก็ในอัตราที่น้อย ซึ่งหากมีการแก้ไขให้เจ้าหน้าที่ของรัฐ ผู้จับกุมและพนักงานสอบสวนเจ้าของคดีในความผิดตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 มาตรา 61 ได้รับรางวัลสินบนในจำนวนที่เหมาะสม ดังเช่น พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ และเน้นลงโทษทางเศรษฐกิจกับผู้ได้รับผลประโยชน์ที่แท้จริงในสัดส่วนที่เหมาะสม ก็จะทำให้เจ้าหน้าที่ของรัฐบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจังมีการจับกุมดำเนินคดีและสอบสวนตามข้อเท็จจริงแทนการรับสินบนจากผู้กระทำผิด ในฐานะความผิดใช้ยานพาหนะบรรทุกเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดนั้น มีรางวัลนำจับให้แก่เจ้าหน้าที่ของรัฐไม่ว่าจะเป็นเจ้าหน้าที่ผู้จับกุมและพนักงานสอบสวนที่เหมาะสมก็จะสามารถลดการรับสินบนจากผู้กระทำความผิดได้

ดังนั้นผู้ศึกษาจึงจะศึกษาถึงหลักเกณฑ์ในการจ่ายเงินรางวัลนำจับแก่เจ้าหน้าที่ รวมถึงการได้รับส่วนแบ่งจากเงินค่าปรับของพนักงานสอบสวนเพื่อเป็นแนวทางในการแก้ไขกฎหมาย และลดการทุจริตของเจ้าหน้าที่ของรัฐ โดยหลักเกณฑ์หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจ่ายเงินสินบนและเงินรางวัลตามกฎหมายไทยจะได้อธิบายโดยละเอียด มีดังต่อไปนี้

### **1.2.1 หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจ่ายเงินสินบนและเงินรางวัล ตามข้อบังคับกระทรวงการคลังว่าด้วยการหักเงินค่าปรับก่อนนำส่งคลัง พ.ศ. 2546**

ซึ่งจากการศึกษาพบว่า หลักเกณฑ์ในการจ่ายเงินสินบนและเงินรางวัล ได้มีปรากฏอยู่ในบทบัญญัติของกฎหมายในหลายฉบับ โดยแบ่งได้ออกเป็น 2 ประเภท คือ การจ่ายเงินรางวัลตามข้อบังคับกระทรวงการคลังว่าด้วยการหักเงินค่าปรับก่อนนำส่งคลัง พ.ศ. 2546 การจ่ายเงินสินบนและเงินรางวัลตามกฎหมายเฉพาะด้าน โดยในวิจัยฉบับนี้จะศึกษาถึงเรื่องเกี่ยวกับ

<sup>132</sup> ตามระเบียบกระทรวงการคลังการจ่ายเงินค่าตอบแทนการสอบสวนคดีอาญา พ.ศ.2534

ข้อที่ 7 "การสอบสวนคดีอาญาดังต่อไปนี้ ห้ามให้จ่ายค่าตอบแทน

- 7.1 คดีฟ้องตั้งวาจา
- 7.2 คดีที่พนักงานสอบสวนมีอำนาจเปรียบเทียบปรับ
- 7.3 ลติความผิดอันยอมความได้ เมื่อได้ถอนคำร้องทุกข์โดยถูกต้องตามกฎหมาย
- 7.4 คดีความผิดลหุโทษ
- 7.5 คดีความผิดที่มีโทษปรับสถานเดียว

การจ่ายเงินสินบนและเงินรางวัลตามข้อบังคับกระทรวงการคลังว่าด้วยการหักเงินค่าปรับก่อนนำส่งคลัง พ.ศ. 2546 เป็นตอนแรก ดังนี้

1) ความเป็นมาของข้อบังคับกระทรวงการคลังว่าด้วยการหักเงินค่าปรับก่อนนำส่งคลัง พ.ศ. 2546

การหักเงินค่าปรับก่อนนำส่งคลังตามข้อบังคับกระทรวงการคลังว่าด้วยการหักเงินค่าปรับก่อนนำส่งคลัง พ.ศ. 2546 เกิดขึ้นจากนโยบายในสมัยรัฐบาลชุดที่มี พ.ต.ท.ทักษิณ ชินวัตร เป็นนายกรัฐมนตรี ที่ต้องการเพิ่มค่าตอบแทนให้กับเจ้าหน้าที่ตำรวจเพื่อสร้างขวัญกำลังใจในการทำงานและเป็นค่าตอบแทนการปฏิบัติงานที่ยากลำบากและเสี่ยงอันตราย กระทรวงการคลังจึงเสนอให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังอาศัยอำนาจตามมาตรา 4 วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติเงินคงคลัง พ.ศ. 2491 ที่กำหนดให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังมีอำนาจกำหนดข้อบังคับอนุญาตให้หัวหน้าส่วนราชการใด ๆ มีอำนาจหักรายจ่ายจากเงินที่จะต้องส่งเข้าบัญชีเงินคงคลังบัญชีที่ 1 หรือส่งคลังจังหวัดหรือคลังอำเภอได้ ในกรณีรายจ่ายที่จำเป็นต้องจ่ายตามระเบียบที่ได้รับความตกลงจากกระทรวงการคลังเพื่อเป็นค่าสินบนรางวัลและค่าใช้จ่ายในการจัดให้ได้มาซึ่งเงินอันพึงต้องชำระให้แก่รัฐบาล<sup>133</sup> ซึ่งต่อมารัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังได้ออกข้อบังคับกระทรวงการคลังว่าด้วยการหักเงินค่าปรับ ก่อนนำส่งคลัง พ.ศ. 2546 และที่แก้ไขเพิ่มเติม<sup>134</sup> และได้ประกาศใช้บังคับมาจนถึงปัจจุบัน

2) การจ่ายเงินสินบนและเงินรางวัลตามข้อบังคับกระทรวงการคลังว่าด้วยการหักเงินค่าปรับก่อนนำส่งคลัง พ.ศ. 2546

(1) ผู้มีสิทธิรับเงินสินบนและเงินรางวัล

ก. ผู้มีสิทธิรับเงินสินบน

ข้อบังคับฯ ข้อ 4 ได้กำหนดนิยามคำว่า “เงินสินบน” หมายความว่า เงินที่จ่ายให้แก่ผู้แจ้งความนำจับตามข้อบังคับนี้ และกำหนดบทนิยามคำว่า “ผู้แจ้งความนำจับ” หมายความว่า บุคคลเดียวหรือหลายคน ซึ่งนำเบาะแสหรือเค้าเงื่อนแห่งการกระทำความผิดมาแจ้งแก่ทางราชการ จนทางราชการสามารถลงโทษผู้กระทำความผิดได้ แต่ต้องมีใช้เจ้าหน้าที่ผู้จับหรือข้าราชการหรือเจ้าหน้าที่ผู้มีหน้าที่ดำเนินการตามกฎหมายในเรื่องนั้น

<sup>133</sup> ประธาน วัฒนวานิชย์ และคณะ, รายงานการวิจัย เรื่อง วิเคราะห์การจ่ายเงินสินบนและเงินรางวัลแก่เจ้าหน้าที่ของรัฐ ในการปฏิบัติหน้าที่, สถาบันวิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2555, หน้า 56.

<sup>134</sup> ราชกิจจานุเบกษา ตอนพิเศษ 10 ง เล่มที่ ๑๒๔ ลงวันที่ ๒๕ มกราคม ๒๕๔๗.

ดังนั้น ผู้มีสิทธิรับเงินสินบนตามข้อบังคับฯ จึงหมายถึง ประชาชนหรือบุคคลทั่วไปที่มีชื่อเจ้าหน้าที่ผู้จับหรือข้าราชการหรือเจ้าหน้าที่ผู้มีหน้าที่ดำเนินการ ตามกฎหมายในเรื่องนั้น ซึ่งนำเบาะแสหรือเค้าเงื่อนแห่งการกระทำความผิดมาแจ้งแก่ทางราชการ จนทางราชการสามารถลงโทษผู้กระทำความผิดได้

ข. ผู้มีสิทธิรับเงินรางวัล

ข้อบังคับฯ ข้อ 4 ได้กำหนดนิยามคำว่า “เงินรางวัล” หมายความว่า เงินที่จ่ายให้แก่เจ้าหน้าที่ผู้จับตามข้อบังคับนี้ และกำหนดนิยามคำว่า “เจ้าหน้าที่ผู้จับ” หมายความว่า พนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณา ความอาญา ซึ่งทำหน้าที่จับกุมผู้กระทำความผิดหรือข้าราชการหรือเจ้าหน้าที่ผู้มีหน้าที่ดำเนินการ ตามกฎหมายในเรื่องนั้นและมีส่วนร่วมในการจับกุมผู้กระทำความผิด สำหรับกรณีที่มีการจับกุม ผู้กระทำความผิด และให้หมายความรวมถึงเจ้าหน้าที่ที่ดำเนินงานตามอำนาจหน้าที่อันได้มาซึ่งเงิน หรือค่าปรับนั้นสำหรับกรณีที่ไม่มีการจับกุมผู้กระทำความผิดด้วย

ดังนั้น ผู้มีสิทธิรับเงินรางวัลตามข้อบังคับฯ จึงหมายถึง เจ้าหน้าที่ผู้มีหน้าที่ดำเนินการตามกฎหมายในเรื่องนั้นและมีส่วนร่วมในการจับกุม ผู้กระทำความผิด สำหรับกรณีที่มีการจับกุมผู้กระทำความผิด และให้หมายความรวมถึงเจ้าหน้าที่ ที่ดำเนินงานตามอำนาจหน้าที่อันได้มาซึ่งเงินหรือค่าปรับนั้นสำหรับกรณีที่ไม่มีการจับกุมผู้กระทำความ ผิดด้วย

(2) อัตราการหักเงินค่าปรับก่อนนำส่งคลัง

ข้อบังคับฯ ข้อ 7 และข้อ 8 ได้กำหนดให้หัวหน้า ส่วนราชการหรือผู้ที่ได้รับมอบหมายหักเงินค่าปรับก่อนนำส่งคลังเป็นรายได้แผ่นดินไว้จ่ายเป็นเงิน สินบนรางวัลและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน ตามอัตราที่กระทรวงการคลังประกาศตาม ความเหมาะสมกับสภาพของความตราบค้ำและความยากลำบากในการปฏิบัติงาน แต่ต้องไม่เกิน อัตราดังต่อไปนี้

ก. กรณีที่มีการจับกุมผู้กระทำความผิด ให้หักได้ใน

อัตราไม่เกินร้อยละ 90 ของเงินค่าปรับที่ได้รับ

ข. กรณีที่ไม่มีการจับกุมผู้กระทำความผิด ให้หักได้ใน

อัตราไม่เกินร้อยละ ๗๕ ของเงินค่าปรับที่ได้รับ

ในกรณีที่มีกฎหมายใดบัญญัติให้จ่ายเงิน  
สินบนจากเงินค่าปรับ แต่มิได้บัญญัติให้จ่ายเงินรางวัล ให้หักเงินค่าปรับหลังหักจ่ายเงินสินบนตาม  
กฎหมายนั้น ไว้จ่ายเป็นเงินรางวัลและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานได้สำหรับเงินค่าปรับที่ได้รับชำระ  
ตามคำพิพากษาของศาลให้เลขาธิการสำนักงานศาลยุติธรรมหรือผู้ได้รับมอบหมายเป็นผู้มีอำนาจสั่ง  
หักเงินตามอัตราที่ได้รับอนุญาต และนำส่งเงินที่หักนั้นให้แก่ส่วนราชการเจ้าของรายได้เงินค่าปรับ

ทั้งนี้ เงินค่าปรับที่เหลือจากการหัก  
ให้นำส่งคลังเป็นรายได้แผ่นดินปัจจุบันกระทรวงการคลังได้อาศัยอำนาจตามความในข้อ 4 และข้อ 7  
แห่งข้อบังคับกระทรวงการคลังว่าด้วยการหักเงินค่าปรับก่อนนำส่งคลัง พ.ศ. 2546 และที่แก้ไข  
เพิ่มเติม ในการออกประกาศ เรื่อง การกำหนดประเภท และอัตราการหักค่าปรับก่อนนำส่งคลัง  
จำนวน 4 ฉบับ<sup>135</sup> เพื่อกำหนดให้หัวหน้าส่วนราชการหรือผู้ได้รับมอบหมายหักเงินค่าปรับตามที่ได้รับ  
จากการกระทำความผิดกฎหมายที่กำหนดไว้ในบัญชีแนบท้ายประกาศ จำนวน 132 ฉบับ  
โดยในกรณีทั่วไปได้กำหนดอัตราการหักค่าปรับเป็นร้อยละ ดังนี้

ก). กรณีที่มีการจับกุมผู้กระทำความผิดให้หัก  
ได้ในอัตราไม่เกินร้อยละ 80 ของเงินค่าปรับที่ได้รับ

ข). กรณีที่ไม่มีการจับกุมผู้กระทำความผิดให้  
หักได้ในอัตราไม่เกินร้อยละ 60 ของเงินค่าปรับที่ได้รับ

โดยกรณีที่มีการแก้ไขอัตราค่าปรับใน  
กฎหมายที่กำหนดในบัญชีแนบท้ายฉบับใด ให้หักเงินค่าปรับตามกฎหมายฉบับนั้นไว้ชั่วคราวและ  
ให้ส่วนราชการซึ่งเป็นผู้รักษาการกฎหมายขอทำความตกลงกับกระทรวงการคลังเพื่อกำหนด  
หลักเกณฑ์และอัตราการหักค่าปรับใหม่ต่อไป

### (3) อัตราการจ่ายเงินสินบนและเงินรางวัล

ข้อบังคับฯ ข้อ 9 ได้กำหนดให้เงินที่หักไว้หรือ  
ได้รับจากเลขาธิการสำนักงานศาลยุติธรรมให้นำไปใช้จ่าย ดังนี้

ก. จำนวน 3 ใน 4 ส่วน ให้นำไปจ่ายเป็นเงิน  
สินบน 1 ส่วน และเงินรางวัล 2 ส่วน แต่ในกรณีที่ไม่ต้องจ่ายเงินสินบน ให้รวมจ่ายเป็นเงินรางวัลทั้ง  
3 ส่วน

<sup>135</sup> ราชกิจจานุเบกษา ตอนพิเศษ 10 ง เล่มที่ 124 ลงวันที่ 24 มกราคม 2550, (ฉบับที่ 2) (ฉบับที่ 3) และ (ฉบับที่ 4)  
ราชกิจจานุเบกษา ตอนพิเศษ 10 ง เล่มที่ 124 ลงวันที่ 29 มกราคม 2550. จุลินิติ พ.ย.-ธ.ค. 57

ข. จำนวนเงินที่เหลืออีก 1 ส่วน ให้นำไปจ่ายเป็น  
ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน โดยส่วนราชการจะจัดตั้งเป็นกองทุนก็ได้

(4) หลักเกณฑ์และวิธีการจ่ายเงินสินบนและเงินรางวัล

ข้อบังคับฯ ข้อ 10 ได้กำหนดให้การจ่ายเงิน  
สินบนรางวัลและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานให้ถือปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนด  
ในระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการจ่ายเงินสินบนรางวัลและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน พ.ศ.  
2546<sup>136</sup> ซึ่งระเบียบดังกล่าวมีสาระสำคัญ ดังนี้

(1) ระเบียบฯ ข้อ 4 ได้กำหนดให้การจ่ายเงิน  
สินบนรางวัลให้แก่ผู้แจ้งความนำจับหรือเจ้าหน้าที่ของส่วนราชการ ซึ่งเป็นผู้ปฏิบัติงานตามอำนาจ  
หน้าที่อันได้มาซึ่งเงินค่าปรับ ให้เป็นอำนาจของส่วนราชการที่จะพิจารณาจ่ายเงินสินบนรางวัลตามแต่  
จะเห็นสมควร โดยการพิจารณาของผู้มีอำนาจถือเป็นเด็ดขาด ผู้ใดจะนำไปฟ้องร้องเป็นคดีมิได้

(2) ระเบียบฯ ข้อ 5 ได้กำหนดให้การจ่ายเงิน  
สินบนรางวัล ให้นำไปใช้จ่ายตามหลักเกณฑ์วิธีการ และอัตราส่วนที่ราชการกำหนด ภายใต้เงื่อนไข  
ดังต่อไปนี้

ก. เงินสินบน ให้จ่ายแก่ผู้แจ้งความ  
นำจับภายใน 5 วันทำการ นับแต่วันที่ได้รับเงินค่าปรับ โดยในกรณีที่มีผู้มีสิทธิได้รับเงินสินบน  
หลายคนให้เฉลี่ยจ่ายเท่ากันทุกคน

ข. เงินรางวัล ให้จ่ายในวันทำการ  
สุดท้ายของเดือน

ทั้งนี้ เมื่อส่วนราชการได้จ่ายเงินสินบน  
รางวัลแก่ผู้มีสิทธิแล้ว ตามระเบียบฯ ข้อ 6 ได้กำหนดให้ส่วนราชการต้องรายงานผลการใช้จ่ายเงิน  
สินบนรางวัลให้กระทรวงการคลังทราบทุกวันทำการสุดท้ายของเดือนมีนาคมและเดือนกันยายนด้วย

อนึ่ง มีข้อพิจารณาเพิ่มเติมว่าการที่  
ระเบียบฯ ข้อ 5 ได้กำหนดการจ่ายเงินสินบนรางวัล ให้นำไปใช้จ่ายตามหลักเกณฑ์ วิธีการ  
และอัตราส่วนที่ราชการกำหนดนั้น ทำให้ส่วนราชการซึ่งมีหน้าที่ในการหักเงินค่าปรับตามที่ได้รับจาก  
การกระทำความผิดกฎหมายอาญาอาศัยอำนาจตามระเบียบฯ ข้อ 5 ในการดำเนินการออกระเบียบ

<sup>136</sup> ราชกิจจานุเบกษา ตอนพิเศษ 10 ง เล่มที่ 124 ลงวันที่ 29 มกราคม 2550.



ปฏิบัติเกี่ยวกับการจ่ายเงินสินบนรางวัลเพื่อใช้กับส่วนราชการของตนเป็นการเฉพาะ โดยอาจกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และอัตราส่วนการจ่ายเงินสินบนรางวัลอันแตกต่างไปจากที่กำหนดไว้ในระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการจ่ายเงินสินบนรางวัลและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน พ.ศ. 2546 ได้แต่อย่างไรก็ตาม การกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และอัตราส่วนการจ่ายเงินสินบนรางวัลในระเบียบปฏิบัติของส่วนราชการดังกล่าว ย่อมจะต้องอยู่ภายใต้เงื่อนไขของระเบียบฯ ข้อ 5 ดังกล่าวมาแล้วข้างต้นด้วย

(5) การเก็บรักษาเงินและการนำเงินส่งคลัง

ข้อบังคับฯ ข้อ 11 ได้กำหนดให้เงินในส่วนที่จะต้องนำไปจ่ายเป็นเงินสินบนรางวัล ให้นำไปฝากไว้ที่กรมบัญชีกลาง หรือสำนักงานคลังจังหวัด หรือสำนักงานคลังจังหวัด ณ อำเภอ แล้วแต่กรณีโดยเปิดบัญชีแยกต่างหากจากบัญชีเงินฝากอื่นชื่อบัญชีเงินฝากสินบนรางวัลของ (ชื่อส่วนราชการ) สำหรับเงินในส่วนที่เป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน ให้นำไปฝากไว้ที่กรมบัญชีกลางชื่อ “บัญชีเงินฝากค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของ (ชื่อส่วนราชการ)” แต่หากมีการจัดตั้งเป็นกองทุนให้ใช้ชื่อ “บัญชีเงินฝากกองทุนค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของ (ชื่อส่วนราชการ)” แต่ในกรณีที่มีความจำเป็นต้องนำเงินฝากธนาคารหรือเก็บรักษาไว้เป็นเงินสด ณ ที่ทำการให้ขออนุมัติกระทรวงการคลัง

## 2 มาตรการทางกฎหมายของต่างประเทศ

ในหัวข้อนี้ผู้ศึกษาจะกล่าวถึงมาตรการทางกฎหมายการควบคุมการกระทำความผิดเกี่ยวกับการบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดของต่างประเทศ ได้แก่ สหรัฐอเมริกา และสหภาพยุโรป ดังนี้

### 2.1 ประเทศสหรัฐอเมริกา

#### 2.1.1 การจำกัดน้ำหนักบรรทุก

กฎหมายของรัฐบาลกลางสหรัฐในการควบคุมน้ำหนักบรรทุกฉบับล่าสุด นั่นคือ รัฐบัญญัติการแก้ไขปัญหาการขนส่งภาคพื้นดิน (Fixing America's Surface Transportation Act : FAST ACT) ซึ่งได้มีเนื้อหาเกี่ยวข้องกับกำหนดขนาดและน้ำหนักบรรทุกของรถบรรทุกขนาดใหญ่ นอกจากนี้ในรัฐบัญญัติฉบับนี้ยังรวมถึงการอนุโลมน้ำหนักบรรทุกแก่ยานพาหนะเฉพาะสำหรับภาคธุรกิจ การเกษตรต่าง ๆ โดยสหพันธ์ทางหลวงอเมริกามีหน้าที่ในการกำหนดพิกัดน้ำหนัก

และควบคุมให้แบบแผนการปฏิบัติของรัฐบาลท้องถิ่นในแต่ละมลรัฐนั้นเป็นไปตามข้อกำหนดรัฐบัญญัติฉบับนี้ ก่อนวันที่ 1 มกราคม ของทุกปี มาตรา 127 ของหัวข้อ 23 ได้กำหนดพิกัดน้ำหนักบรรทุกสำหรับทางหลวงแผ่นดินระหว่างรัฐ ไว้ดังนี้

1. น้ำหนักบรรทุกลงเพลาดเดี่ยว (Single Axle) กำหนดไว้ที่ไม่เกิน 20,000 ปอนด์ (ประมาณ 9 ตัน) ต่อเพลาด
2. น้ำหนักลงเพลากลุ่ม (Tandem Axle) กำหนดไว้ที่ไม่เกิน 34,000 ปอนด์ (ประมาณ 15.4 ตัน)
3. น้ำหนักรวมทั้งหมดไม่เกิน 80,000 ปอนด์ (ประมาณ 30.8 ตัน)

ทั้งนี้พิกัดน้ำหนักเหล่านี้ ถือว่ารวมค่าความคลาดเคลื่อนที่ยอมรับได้ทั้งหมดแล้ว ยกเว้นแต่ยานพาหนะที่ได้รับการอนุญาตเป็นกรณีพิเศษตามกฎหมายของแต่ละมลรัฐตามหัวข้อ (23 U.S.C 127(a))

กฎหมายระดับมลรัฐ มีหน้าที่ในการออกตัวบทกฎหมายประกอบในการควบคุมน้ำหนักโดยตัวบทกฎหมายนั้นจะมีพิกัดน้ำหนักบรรทุกของตัวเอง พิกัดน้ำหนักบรรทุกนี้อาจแตกต่างจากประกาศของรัฐบาลกลางได้ ยกตัวอย่างเช่น

1) พิกัดน้ำหนักบรรทุกของมลรัฐฟลอริดา กฎหมายของมลรัฐฟลอริดาได้มีการกำหนดพิกัดน้ำหนักไว้ในหัวข้อ s316-500 ถึง s316-565<sup>137</sup> ของกฎหมายประจำรัฐ โดยสาระได้มีการกำหนดพิกัดน้ำหนักบรรทุกไว้ดังนี้

(1) น้ำหนักบรรทุกลงเพลาดเดี่ยว (Single Axle) กำหนดไว้ที่ ไม่เกิน 20,000 ปอนด์ (ประมาณ 9 ตัน) ต่อเพลาด โดยอนุญาตให้เพื่อค่าคลาดเคลื่อนได้ไม่เกินร้อยละ 10

(2) น้ำหนักลงเพลากลุ่ม (Tandem Axle) กำหนดไว้ที่ ไม่เกิน 40,000 ปอนด์ (ประมาณ 18 ตัน) โดยอนุญาตให้เพื่อค่าคลาดเคลื่อนได้ไม่เกินร้อยละ 10

(3) น้ำหนักรวมทั้งหมดไม่เกิน 80,000 ปอนด์ (ประมาณ 30.8 ตัน) นอกจากนี้กฎหมายของมลรัฐฟลอริดายังได้อนุญาตให้มีข้อยกเว้นกรณีพิเศษ ได้แก่

ผลผลิตทางการเกษตร ในกรณีที่เกิดสถานการณ์ฉุกเฉิน อันมีผลให้เส้นทางการขนส่งผลผลิตทางการเกษตรที่เน่าเสียได้ โดยทั่วไปไม่อาจกระทำได้กระทรวงคมนาคมของรัฐสามารถกำหนดเส้นทางพิเศษซึ่งอนุญาตให้มีการบรรทุกเกินพิกัดได้มาตรการส่งเสริม

<sup>137</sup> Florida Statutes, Title XXIII § Section 316 (2016)

อุปกรณ์ลดมลภาวะในกรณีที่รถบรรทุกมีการติดตั้งอุปกรณ์ลดไอเสียขณะหยุดนิ่ง น้ำหนักของอุปกรณ์เหล่านี้ จะถูกหักออกจากน้ำหนักรวมของยานพาหนะ แต่ทั้งนี้ทั้งนั้นไม่เกิน 400 ปอนด์ (ประมาณ 181.4 กิโลกรัม)

รถลากรถยก จะได้รับการอนุญาตในการละเว้นไม่ต้องเสียค่าปรับเป็นกรณีพิเศษ แต่ทั้งนี้ทั้งนั้นต้องแจ้งพร้อมระบุเส้นทางต่อเจ้าหน้าที่ของกระทรวงคมนาคมของรัฐหากน้ำหนักที่ลากพ่วงเกินพิกัดที่ตามกฎหมายกำหนด

จะเห็นได้ว่าพิกัดน้ำหนักบรรทุกของมลรัฐฟลอริดา มีความแตกต่างกับพิกัด ที่กำหนดโดยรัฐบาลกลางของสหรัฐ อีกตัวอย่างหนึ่งได้แก่พิกัดน้ำหนักบรรทุกของรัฐแคลิฟอร์เนีย

2) พิกัดน้ำหนักบรรทุกของมลรัฐแคลิฟอร์เนีย ข้อกำหนดด้านน้ำหนักยานพาหนะของมลรัฐแคลิฟอร์เนียถูกบรรจุไว้ในกฎหมายข้อกำหนดด้านยานพาหนะ 35001 (Cal. Vehicle Code §35001 etseq)<sup>138</sup> โดยมีรายละเอียดด้านพิกัดน้ำหนักดังนี้

(1) น้ำหนักบรรทุกลงเพลาดเดี่ยว (Single Axle) กำหนดไว้ที่ไม่เกิน 20,000 ปอนด์ (ประมาณ 9 ตัน) ต่อเพลาน้ำหนัก

(2) น้ำหนักลงเพลากลุ่ม (Tandem Axle) กำหนดไว้ที่ไม่เกิน 34,000 ปอนด์ (ประมาณ 15.4 ตัน)

(3) น้ำหนักรวมทั้งหมดไม่เกิน 80,000 ปอนด์ (ประมาณ 30.8 ตัน)

มลรัฐแคลิฟอร์เนียมีข้อยกเว้นให้กับรถขนท่อนซุงและรถขนฝ้ายกล่าวคือ สำหรับรถขนท่อนซุงอนุญาตให้น้ำหนักบรรทุกลงเพลากลุ่มเกินกว่าพิกัด กล่าวคือ อนุญาตเพลากลุ่มมีน้ำหนักลงเพลาคู่ได้ 35,500 ปอนด์ (ประมาณ 16.1 ตัน) สูงกว่าพิกัดทั่วไป 1,500 ปอนด์ (Cal. Vehicle Code §35552) รถขนฝ้ายได้รับการอนุโลมเป็นพิเศษในช่วงระหว่างเดือนกันยายนถึงเดือนมีนาคมของทุกปีในเขตที่กำหนดโดยน้ำหนักลงเพลากลุ่มในกรณีอนุโลมให้ที่ 34,000 ปอนด์ (ประมาณ 15.4 ตัน) (Cal. Vehicle Code §35555) นอกจากนี้ยังมีการอนุโลมให้กับยานพาหนะกรณีพิเศษต่างๆ เช่น รถกวาดหิมะ (Cal. Vehicle Code §35001) รถฉุกเฉิน (Cal. Vehicle Code §35002). รถดับเพลิง (Fire Trucks are also Exempt from Weight Limits (Cal. Public Works Division §21-2-7-1411.7)) และยานพาหนะสำหรับก่อสร้าง (Cal. Vehicle

<sup>138</sup> Caltrans, California Department of Transportation, Retrieved April 21, 2024 from <http://www.dot.ca.gov/>.

Code §35551.5(b)). นอกจากนี้ มลรัฐแคลิฟอร์เนียยังได้มีใบอนุญาตบรรทุกน้ำหนักเกินพิกัดตาม (Cal. Vehicle Code §35780, §35788, and §36782) ซึ่งใบอนุญาตนี้อนุญาตให้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเพิ่มได้อีกร้อยละ 25 ในระยะทางไม่เกิน 75 ไมล์ (ประมาณ 120 กิโลเมตร) อย่างไรก็ตามใบอนุญาตนี้ไม่สามารถใช้ได้กับถนนที่ได้รับเงินสนับสนุนจากรัฐบาลกลาง

จะเห็นได้ว่าพิกัดน้ำหนักบรรทุกของรัฐบาลกลางและของแต่ละมลรัฐนั้นมีความแตกต่างกัน ซึ่งรัฐบาลกลางนั้นไม่มีเจ้าหน้าที่ผู้ควบคุมน้ำหนักบรรทุกเป็นของตัวเองกลไกการบังคับใช้ของรัฐบาลกลางนั้นจะเป็นลักษณะในการควบคุมเงินสนับสนุน กล่าวคือหากมลรัฐใดไม่สามารถแสดงหลักฐานการรับรองการควบคุมน้ำหนักให้ได้ตามกฎหมายของรัฐบาลกลางเงินสนับสนุนในการก่อสร้างดูแลถนนของรัฐบาลกลางที่ให้แก่รัฐครั้งหนึ่งนั้น ๆ จะถูกชะลอไว้จนกว่าจะได้รับการแก้ไข นอกจากนี้ทางทฤษฎี รัฐบาลกลางยังมีอำนาจตามรัฐธรรมนูญสหรัฐอเมริกา(Supremacy Clause) ในรัฐธรรมนูญสหรัฐอเมริกา หมวด 6 วรรค 2 (Article VI, Clause 2) กล่าวคือ ในกรณีที่กฎหมายใดมีความขัดแย้งระหว่างกฎหมายรัฐบาลกลาง (Federal Law) และกฎหมายของมลรัฐ (State Law) หากคดีไปถึงศาลรัฐบาลกลางแล้วจะต้องยึดถือกฎหมายรัฐบาลกลางเป็นหลักทั้งนี้ตามรัฐบัญญัติฉบับนี้ได้สั่งการให้รัฐบาลของแต่ละมลรัฐตั้งคณะกรรมการเพื่อปรับปรุงข้อกำหนดด้านการบรรทุกน้ำหนักของแต่ละมลรัฐต่อไป

### 2.1.2 การบังคับใช้กฎหมาย

ดังที่กล่าวไปแล้วว่ารัฐบาลกลางสหรัฐไม่มีการดำเนินการควบคุมน้ำหนักด้วยตัวเองอาศัยการควบคุมทางอ้อมด้วยการควบคุมระบบเงินสนับสนุนทางด้านทางหลวงต่อรัฐบาลของมลรัฐ เป็นหลักซึ่งการควบคุมนี้จะมีผลต่อถนนซึ่งจัดว่าเป็นถนนที่ได้รับการสนับสนุนทางการเงินจากรัฐบาลกลางเท่านั้นในส่วนหนึ่งของรัฐบาลของมลรัฐนั้นการควบคุมน้ำหนักเป็นไปกฎหมายการบริหารกิจการของแต่ละรัฐนั้นๆ ยกตัวอย่างเช่น

#### 1) มลรัฐฟลอริดา

การควบคุมน้ำหนักของมลรัฐฟลอริดานั้นถูกระบุไว้ในกฎหมายแห่งรัฐฟลอริดา ปี 2023 ข้อที่ 316.545 โดยกำหนดให้รถบรรทุกผลผลิตทางการเกษตรและรถบรรทุกที่มีน้ำหนักบรรทุกเกิน 10,000 ปอนด์ (ประมาณ 4.5 ตัน) ทั้งหมดต้องเข้าด่านซึ่งโดยไม่มีข้อยกเว้น นอกจากนี้กฎหมายฉบับนี้ยังให้อำนาจแก่ตำรวจทางหลวงและเจ้าหน้าที่ควบคุมน้ำหนักของรถบรรทุกถูกบัญญัติไว้ในกระทรวงคมนาคมแห่งมลรัฐฟลอริดา<sup>139</sup> ดังนี้

<sup>139</sup> กฎหมายแห่งรัฐฟลอริดา ปี 2023 ข้อที่ 316.545 (The 2023 Florida Statutes Section 316.545)

(1) ตำรวจทางหลวงและเจ้าหน้าที่ควบคุมน้ำหนักมีอำนาจในการหยุดรถบรรทุกต้องสงสัยว่าบรรทุกน้ำหนักเกินจนกว่าจะมีการตรวจสอบน้ำหนักว่าเป็นไปตามกฎหมาย ทั้งนี้หากผู้ขับขี่รถบรรทุกทำการขัดขืนโทษที่ได้รับจะเปลี่ยนแปลงจากโทษ (Misdemeanor) เป็นโทษร้ายแรง (Felony) ทั้งนี้ การตรวจสอบน้ำหนักบรรทุกสามารถทำได้ทั้งจากด่านชั่งถาวรและเครื่องชั่งน้ำหนักชนิดเคลื่อนย้ายได้

(2) หากตำรวจทางหลวงและเจ้าหน้าที่ควบคุมพบว่ายานพาหนะมีน้ำหนักบรรทุกเกินพิกัดสามารถมอบโทษปรับรวมถึงสั่งให้รถบรรทุกดำเนินการถ่ายน้ำหนักบรรทุกได้หากน้ำหนักที่เกินมีค่ามากกว่า 6,000 ปอนด์ (ประมาณ 2.7 ตัน)

ทั้งนี้เจ้าหน้าที่ของมลรัฐฟลอริดามีการออกตั้งด่านชั่งน้ำหนักนอกสถานที่เป็นครั้งคราวแต่ที่แตกต่างจากประเทศไทยคือจะมีการประชาสัมพันธ์ล่วงหน้าผ่านทางสื่อต่าง ๆ เสมอ

## 2) มลรัฐแคลิฟอร์เนีย

การควบคุมน้ำหนักของมลรัฐแคลิฟอร์เนียดำเนินการโดยเจ้าหน้าที่ตำรวจทางหลวง (California Highway Patrol) เท่านั้น<sup>140</sup> กล่าวคือเมื่อถึงด่านชั่งน้ำหนักซึ่งมีการเปิดใช้งานอยู่รถบรรทุกทุกคันต้องเข้าด่านชั่งพร้อมส่งมอบยานพาหนะให้เจ้าหน้าที่ และหากบุคคลใดก็ตามที่ถูกตัดสินว่ามีความผิดฐานฝ่าฝืนข้อกำหนดการจำกัดน้ำหนักรวมของยานพาหนะตามประมวลกฎหมายนี้ (California Vehicle Code) จะต้องถูกลงโทษด้วยค่าปรับเท่ากับจำนวนเงินที่ระบุในตารางตาม มาตรา 42030.1<sup>141</sup>

โดยสรุปการควบคุมน้ำหนักของสหรัฐอเมริกามีความแตกต่างกันตามแต่ละมลรัฐ เนื่องจากกฎหมายที่มอบอำนาจและความรับผิดชอบนั้นเป็นไปตามกฎหมายของแต่ละมลรัฐเอง ทั้งนี้ส่วนที่มีร่วมกันของทุกมลรัฐคือการดูแลด่านชั่งถาวรและการควบคุมน้ำหนัก

<sup>140</sup> California Vehicle Code Section 2813

“Every driver of a commercial vehicle shall stop and submit the vehicle to an inspection of the vehicle’s size, weight, equipment, loading, and smoke emissions, as well as the driver’s license, medical qualifications, and hours-of-service compliance of a driver of the vehicle at any location where members of the California Highway Patrol are conducting tests and inspections of commercial vehicles and when signs are displayed requiring the stop. Every driver who fails or refuses to stop and submit the vehicle to an inspection when signs are displayed requiring that stop is guilty of a misdemeanor.”

<sup>141</sup> California Vehicle Code Section 42030.1

โดยหลักเป็นอำนาจหน้าที่ของตำรวจทางหลวง ส่วนการแต่งตั้งเจ้าหน้าที่ควบคุมน้ำหนัก และการตั้งด่านชั่งชั่วคราวเป็นส่วนเสริมที่มีขึ้นตามกฎหมายของบางมลรัฐเท่านั้น

พิกัดน้ำหนักบรรทุกของทุกรัฐเป็นน้ำหนักบรรทุกเดียวกันทั้งรัฐ ซึ่งเป็นไปตามที่กฎหมายของแต่ละมลรัฐกำหนด ซ้อยกเว้นคือในบางรัฐ เช่น รัฐแคลิฟอร์เนีย มีการออกใบอนุญาตบรรทุกน้ำหนักเกินพิกัดแต่ใบอนุญาตนี้ไม่อนุญาตให้การบรรทุกน้ำหนักเกินเกิดขึ้นบนถนนที่ได้รับการสนับสนุนจากรัฐบาลกลาง (Federal Aid Highway) เนื่องจากความเสี่ยงในข้อขัดแย้งกับกฎหมายของรัฐบาลกลาง

### 2.1.3 บทกำหนดโทษของการบรรทุกน้ำหนักเกินที่กฎหมายกำหนด

โดยทั่วไปแล้วโทษเรื่องการบรรทุกน้ำหนักเกินพิกัดเป็นคดีอาญาประเภท ลหุโทษ ซึ่งโทษมีเพียงค่าปรับเท่านั้น อย่างไรก็ตามโทษในแต่ละรัฐมีความแตกต่างกันออกไป ยกตัวอย่างเช่น มลรัฐฟลอริดา

1) มลรัฐฟลอริดา ระบุบทลงโทษเนื่องจากคดีบรรทุกน้ำหนักเกินพิกัดไว้ ตามหัวข้อ (3)(a) กฎหมายการบริหารกิจการแห่งรัฐฟลอริดา ข้อที่ 316.545<sup>142</sup> ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

(1) หากน้ำหนักบรรทุกเกินกว่าพิกัดที่กฎหมายกำหนด (ไม่ว่าจะเป็นน้ำหนักบรรทุกลงเพลาเดียว เพลากลุ่ม และ น้ำหนักบรรทุกรวม) ไม่เกิน 200 ปอนด์ (ประมาณ 90.7 กิโลกรัม) อัตราค่าปรับ 10 ดอลลาร์สหรัฐ

(2) ในส่วนที่เกิน 200 ปอนด์อัตราค่าปรับคือ 5 เซนต์ ต่อปอนด์

(3) หากน้ำหนักรวมของยานพาหนะไม่เกินไปกว่าพิกัดที่กฎหมาย ระบุและน้ำหนักที่เกินของเพลาเดียวและเพลากลุ่มไม่เกิน 600 ปอนด์ เพดานค่าปรับสูงสุดคือ 10 ดอลลาร์สหรัฐ สังเกตได้ว่าการลงโทษของมลรัฐฟลอริดาเป็นโทษปรับที่เล็งผลโดยตรงต่อเจ้าของรถบรรทุกเท่านั้น

2) มลรัฐแคลิฟอร์เนีย ระบุโทษของการฝ่าฝืนพิกัดน้ำหนักของมลรัฐ แคลิฟอร์เนียถูกบรรจุไว้ในข้อกำหนดเกี่ยวกับยานพาหนะของมลรัฐแคลิฟอร์เนีย หัวข้อ 42030-42032 (California Vehicle Code Section 42030-42032) โดยมีรายละเอียดดังนี้

<sup>142</sup> กฎหมายแห่งรัฐฟลอริดา ปี 2023 ข้อที่ 316.545 (3)(a) (The 2023 Florida Statutes Section 316.545 (3)(a))



หัวข้อ 42030<sup>143</sup> กล่าวถึงอัตราค่าปรับของน้ำหนักบรรทุกกลางเพลลาที่เกิน  
พิกัด โดยมีอัตราค่าปรับดังนี้

น้ำหนักกลางเพลลาที่เกินค่าปรับ

0-1,000 ปอนด์	20 ดอลลาร์สหรัฐ
1,001-1,500 ปอนด์	30 ดอลลาร์สหรัฐ
1,501-2,000 ปอนด์	40 ดอลลาร์สหรัฐ
2,001-2,500 ปอนด์	55 ดอลลาร์สหรัฐ
2,501-3,000 ปอนด์	85 ดอลลาร์สหรัฐ
3,001-3,500 ปอนด์	105 ดอลลาร์สหรัฐ
3,501-4,000 ปอนด์	125 ดอลลาร์สหรัฐ
4,001-4,500 ปอนด์	145 ดอลลาร์สหรัฐ

ค่าปรับ ดังนี้

4,501-5,000 ปอนด์	175 ดอลลาร์สหรัฐ
5,001-6,000 ปอนด์	4 เซนต์ต่อปอนด์
6,001-7,000 ปอนด์	6 เซนต์ต่อปอนด์
7,001-8,000 ปอนด์	8 เซนต์ต่อปอนด์
8,001-10,000 ปอนด์	15 เซนต์ต่อปอนด์
10,001 and over	20 เซนต์ต่อปอนด์

หัวข้อ 42030.1 กล่าวถึงอัตราค่าปรับของน้ำหนักบรรทุกรวมที่เกินพิกัด  
โดยมีอัตราน้ำหนักกลางเพลลาที่เกินค่าปรับ<sup>144</sup> ดังนี้

1,001-1,500 ปอนด์	250 ดอลลาร์สหรัฐ
1,501-2,000 ปอนด์	300 ดอลลาร์สหรัฐ
2,001-2,500 ปอนด์	350 ดอลลาร์สหรัฐ
2,501-3,000 ปอนด์	400 ดอลลาร์สหรัฐ
3,001-3,500 ปอนด์	450 ดอลลาร์สหรัฐ

<sup>143</sup> California Vehicle Code Section 42030

<sup>144</sup> California Vehicle Code Section 40230.1

3,501-4,000	ปอนด์ 500	ดอลลาร์สหรัฐ
4,001-4,500	ปอนด์ 550	ดอลลาร์สหรัฐ
4,501-5,000	ปอนด์ 600	ดอลลาร์สหรัฐ
5,001-6,000	ปอนด์ 700	ดอลลาร์สหรัฐ
6,001-7,000	ปอนด์ 800	ดอลลาร์สหรัฐ
7,001-8,000	ปอนด์ 900	ดอลลาร์สหรัฐ
8,001-10,000	ปอนด์ 1,000	ดอลลาร์สหรัฐ
10,001 and over	2,000	ดอลลาร์สหรัฐ

นอกจากนี้เจ้าหน้าที่ตำรวจทางหลวงของแคลิฟอร์เนียยังสามารถฟ้องโทษทางแพ่งแก่ผู้ต้องหาในกรณีที่ต้องมีค่าใช้จ่ายในการจัดการกับขยะหรือสินค้าที่ผู้ต้องหาละทิ้งในกรณีที่มีน้ำหนักบรรทุกเกินพิกัดอีกด้วย

โดยสรุป การลงโทษในคดีน้ำหนักบรรทุกเกินพิกัดของสหรัฐอเมริกาจะเป็นไปในแนวทางของการออกใบสั่ง (Citation) และค่าปรับ (Penalty Fee) เป็นหลักโดยหากผู้ต้องหาไม่ดำเนินการชำระค่าปรับในเวลาที่กำหนดจะไม่สามารถต่อใบอนุญาตของยานพาหนะได้จนกว่าจะชำระค่าปรับทั้งหมดตามกฎหมายของสหรัฐอเมริกาแล้ว เจ้าหน้าที่มีอาจริบทรัพย์สินอันคือรถบรรทุกของผู้ต้องหาได้โดยตรง การริบทรัพย์สินของผู้ต้องหาจะเกิดขึ้นได้ในกรณีที่ผู้ต้องหาไม่ดำเนินการต่อใบอนุญาตของยานพาหนะพร้อมทั้งปฏิเสธที่จะจ่ายค่าปรับเท่านั้นตามที่ระบุไว้ในหัวข้อ 316.5 ของกฎหมายแห่งรัฐฟลอริดา ปี 2023 บทลงโทษของคดีน้ำหนักบรรทุกเกินพิกัดจัดเป็นการลงโทษที่มุ่งแก่ผู้ครอบครองยานพาหนะเป็นหลักลักษณะดังกล่าวคือเป็นการลงโทษในรูปแบบของใบสั่งค่าปรับอย่างเดียวในขณะที่กลไกการลงโทษแก่ผู้ขับขึ้นทางตัวบทกฎหมายไม่ได้ระบุไว้

#### 2.1.4 หลักเกณฑ์การจ่ายเงินรางวัลตามกฎหมายในประเศสหรัฐอเมริกา

สำหรับประเด็นของหลักเกณฑ์การจ่ายเงินรางวัลในต่างประเทศนั้น ผู้ศึกษาได้ทำการศึกษา กฎหมายที่กำหนดหลักเกณฑ์ในการจ่ายเงินรางวัลในประเทศต่างๆ ได้แก่ สหรัฐอเมริกา

##### 1) การจ่ายเงินรางวัลของสหรัฐอเมริกา

หลักเกณฑ์การจ่ายเงินรางวัลของสหรัฐอเมริกานั้นมีการบัญญัติไว้เป็นลายลักษณ์ อักษรอย่างชัดเจน ปรากฏอยู่ในประมวลกฎหมายสหรัฐอเมริกา (United States

Code (U.S.C.)) ซึ่งมีลักษณะเป็นการรวบรวมกฎหมายกลางของสหรัฐอเมริกา (Federal Law) ที่ชัดเจนเข้าด้วยกัน แต่ไม่รวมถึงกฎหมายที่เป็นกฎเกณฑ์ในหน่วยงานของรัฐ คำวินิจฉัยชี้ขาดของศาลส่วนกลาง สนธิสัญญาและกฎหมายของมลรัฐ โดยสามารถแบ่งหมวดหมู่ของประมวลกฎหมายสหรัฐอเมริกาได้ 53 ลักษณะ (Title)<sup>145</sup>

หลักเกณฑ์เกี่ยวกับการจ่ายเงินรางวัลสำหรับการป้องกันและปราบปรามอาชญากรรมในประมวลกฎหมายสหรัฐอเมริกานั้น ปรากฏอยู่ในหมวดหมู่ต่างๆ เช่น ลักษณะ 10 การใช้กำลังโดยอาวุธ<sup>146</sup> ลักษณะ 12 ธนาการและการธนาคาร<sup>147</sup> ลักษณะ 14 การรักษาการณ์ชายฝั่ง<sup>148</sup> ลักษณะที่ 16 การอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม<sup>149</sup> ลักษณะที่ 18 อาชญากรรมและการดำเนินกระบวนการพิจารณาคดีอาญา<sup>150</sup> ลักษณะที่ 22 การติดต่อและความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ<sup>151</sup> ลักษณะที่ 31 การเงิน<sup>152</sup> ลักษณะ 50 สงครามและการป้องกันประเทศ<sup>153</sup> ฯลฯ กล่าวได้ว่า กลุ่มของความผิดที่กำหนดให้จ่ายเงินรางวัลของสหรัฐอเมริกา มีมากมายสามารถแบ่งกลุ่มใหญ่ๆ ได้ คือ กลุ่มของความผิดที่เกี่ยวข้องกับความสงบเรียบร้อย ความผิดเกี่ยวกับความมั่นคงภายในและระหว่างรัฐ ความผิดเกี่ยวกับการเงินการธนาคาร ความผิดเกี่ยวกับทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

โดยทั่วไปการจ่ายเงินรางวัลในกฎหมายต่างๆ จะกำหนดให้เงินรางวัลผู้แจ้งข้อมูล หรือเบาะที่เกี่ยวกับการกระทำความผิดเป็นผู้มีสิทธิได้รับเงินรางวัล แต่ลักษณะพิเศษของบทบัญญัติ เกี่ยวกับหลักเกณฑ์ของการจ่ายเงินรางวัลของสหรัฐอเมริกาจะกำหนดรายละเอียดของเงื่อนไขการดำเนินการที่ก่อให้เกิดสิทธิรับเงินรางวัลอย่างชัดเจนและกว้างขวาง ไม่จำกัดเฉพาะการให้ข้อมูล หรือแจ้งเบาะแสจนนำไปสู่การจับกุมและลงโทษผู้กระทำความผิดเท่านั้น เช่น การให้ข้อมูลจนนำไปสู่การจับกุมผู้กระทำความผิด การให้ข้อมูลจนนำไปสู่การจับกุมหรือลงโทษผู้กระทำความผิดการให้ข้อมูลจนนำไปสู่การตรวจพบบุคคล หรือทรัพย์ การให้ข้อมูลที่นำไปสู่การระบุ

<sup>145</sup> U.S. Government Publishing Office, United States Code [Online], Accessed: 26 April 2024. Available from: <https://www.govinfo.gov>.

<sup>146</sup> United States Code, Title 10-Armed Forces § 127b

<sup>147</sup> United States Code, Title 12-Bank and Banking § 1831k

<sup>148</sup> United States Code, Title 14-Coast Guard § 643 - § 644

<sup>149</sup> United States Code, Title 16 Conservation

<sup>150</sup> United States Code, Title 18 Crimes and Criminal Procedure Chapter 204

<sup>151</sup> United States Code, Title 22 Foreign Relations and Intercourse § 2708

<sup>152</sup> United States Code, Title 31 Money and Finance § 3730 (d)

<sup>153</sup> United States Code, Title 50 War and National Defense Chapter 4C

ตัวตนผู้กระทำผิดหรือระบุแหล่งที่อยู่ของผู้กระทำความผิด การให้ข้อมูลจนนำไปสู่การยึดทรัพย์ การให้ข้อมูลจนนำไปสู่ การได้รับค่าปรับค่าเสียหายหรือบทลงโทษทางแพ่ง เป็นต้น หากการดำเนินการที่ผู้แจ้งเบาะแสเป็นไปตามเงื่อนไขที่กฎหมายกำหนดเอาไว้ก็มีสิทธิได้รับเงินรางวัล ส่วนกรณีของเจ้าหน้าที่ กฎหมายมักบัญญัติห้าม มิให้เจ้าหน้าที่เป็นผู้มีสิทธิได้รับเงินรางวัล หากเจ้าหน้าที่นั้นได้รับข้อมูลหรือทำให้เกิดดำเนินการตามเงื่อนไขที่กฎหมายกำหนดระหว่างการปฏิบัติหน้าที่

อย่างไรก็ตาม เจ้าหน้าที่มีสิทธิได้รับค่าตอบแทนจากการปฏิบัติหน้าที่ภายใต้เงื่อนไขที่กฎหมายกำหนด ซึ่งหลักเกณฑ์นั้นบัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายสหรัฐอเมริกา ลักษณะที่ 5 เรื่อง หน่วยงานของรัฐและเจ้าหน้าที่<sup>154</sup> ซึ่งกำหนดกฎเกณฑ์การแบ่งกลุ่มของเจ้าหน้าที่จ่ายเงินเดือนขั้นพื้นฐานให้แก่เจ้าหน้าที่กลุ่มต่างๆ และกำหนดหลักเกณฑ์การจ่ายเงินตอบแทนอื่นๆ ให้แก่เจ้าหน้าที่ แต่เงินค่าตอบแทนเหล่านี้ก็ไม่ได้มีลักษณะเช่นเดียวกับเงินรางวัลของผู้แจ้งเบาะแส เพื่อการรักษาความสงบเรียบร้อย เพราะไม่ได้มีเงื่อนไขในการจ่ายเงินจากการจับกุมผู้กระทำความผิด มาลงโทษหรือสำหรับการปฏิบัติหน้าที่เพื่อการรักษาความสงบเรียบร้อย

ส่วนการจ่ายเงินรางวัลแก่ผู้แจ้งเบาะแสตามหลักเกณฑ์ที่กำหนด ในประมวลกฎหมายสหรัฐอเมริกาแต่ละลักษณะก็มีความแตกต่างกันไป เช่น เนื้อหาเกี่ยวกับเงื่อนไขในการจ่ายเงินรางวัล การกำหนดอัตราการจ่ายเงินรางวัล ซึ่งมีทั้งแบบกำหนดอัตราการจ่ายเป็นร้อยละหรือกำหนดให้เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจบังคับใช้กฎหมายแต่ละเรื่องใช้ดุลพินิจในการกำหนดเงินรางวัลแต่้อตราการจ่ายเงินรางวัลทั้งสองรูปแบบจะกำหนดให้จำนวนเงินขั้นสูงที่จะจ่ายไว้ และกำหนดหลักเกณฑ์ในการจ่ายเงินรางวัลที่มีมูลค่าสูงที่ต้องได้รับการรับรองหรืออนุมัติจากเจ้าหน้าที่ฝ่ายบริหารระดับสูงด้วย เช่น ประธานาธิบดีหรือรัฐมนตรีว่าการกระทรวงซึ่งรับผิดชอบการจ่ายเงินรางวัลเรื่องนั้น ๆ หลักเกณฑ์การจ่ายเงินรางวัลในบางเรื่องที่เป็นเรื่องที่ร้ายแรง และผู้กระทำความผิดอาจก่อให้เกิดอันตรายแก่ผู้แจ้งเบาะแสได้กำหนดมาตรการในการปกปิดข้อมูลของผู้แจ้งเบาะแสและครอบครัว รวมทั้งอาจกำหนดให้ผู้แจ้งเบาะแสเข้าร่วมโครงการคุ้มครองพยานได้ด้วย เช่น การก่อการร้าย องค์กรอาชญากรรม ผู้ค้ายาเสพติด เป็นต้น นอกจากนี้หลักเกณฑ์สำคัญที่กฎหมายส่วนใหญ่กำหนดไว้คือ บทบัญญัติที่ตัดสิทธิในการได้รับเงินรางวัลของเจ้าหน้าที่ในระหว่างที่ตนปฏิบัติหน้าที่ในฐานะที่เป็นเจ้าหน้าที่อีกด้วย

<sup>154</sup> United States Code, Title 5 Government Organization and Employee

ขอยกตัวอย่างหลักเกณฑ์การจ่ายเงินรางวัลตามประมวลกฎหมายสหรัฐอเมริกา ที่น่าสนใจ 3 เรื่อง ได้แก่ การจ่ายเงินรางวัลสำหรับการให้ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการก่อการร้ายและการจารกรรมข้อมูลในลักษณะที่ 18 บทที่ 204 การจ่ายเงินรางวัลในโครงการเงินรางวัลของกระทรวงการต่างประเทศ (Department of State) ในลักษณะที่ 22, บทที่ 38, และการจ่ายเงินรางวัลสำหรับการฟ้องร้องคดีเกี่ยวกับการฉ้อโกงรัฐบาลกลางสหรัฐอเมริกา (False Claim Act) ในลักษณะ 31 § 3729- § 3733

(1) การจ่ายเงินรางวัลสำหรับการให้ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการก่อการร้ายและการจารกรรมข้อมูล

การจ่ายเงินรางวัลในประมวลกฎหมายสหรัฐอเมริกา ลักษณะที่ 18 อาชญากรรมและกระบวนการยุติธรรมทางอาญา บทที่ 204 กำหนดให้จ่ายเงินรางวัลแก่ผู้ให้ข้อมูลเกี่ยวกับการกระทำที่เป็นการก่อการร้ายหรือการจารกรรมข้อมูลที่สหรัฐอเมริกาเป็นผู้เสียหายหากการแจ้งข้อมูลนั้นทำให้เกิดการดำเนินการตามเงื่อนไขที่กฎหมายกำหนด เช่น ทำให้เกิดการจำคุกหรือลงโทษผู้กระทำความผิดทำให้เกิดการป้องกันขัดขวางหรือแก้ไขการก่อการร้ายหรือการจารกรรมข้อมูล เป็นต้น

หลักเกณฑ์การจ่ายเงินรางวัลตามกฎหมายเกี่ยวข้องกับการก่อการร้ายและการจารกรรมข้อมูล เป็นการจ่ายเงินให้แก่ประชาชนซึ่งเป็นผู้แจ้งเบาะแสหรือให้ข้อมูลที่เป็นประโยชน์และทำให้เกิดการดำเนินการนำตัวผู้กระทำความผิดเกี่ยวกับการก่อการร้ายหรือการจารกรรมข้อมูลมาลงโทษ ส่วนเจ้าหน้าที่ของรัฐหรือลูกจ้างของรัฐที่ให้ข้อมูลซึ่งได้มาระหว่างที่ตนปฏิบัติหน้าที่ตาม ตำแหน่งหน้าที่ที่ย่อมไม่มีสิทธิรับเงินรางวัล

ที่มาของเงินรางวัลมาจากเงินงบประมาณของรัฐ ซึ่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวง ยุติธรรมเป็นผู้มีอำนาจพิจารณาจ่ายเงินรางวัล โดยพิจารณาว่าข้อมูลดังกล่าวเป็นไปตามเงื่อนไขที่ทำให้เกิดสิทธิในการรับเงินรางวัลหรือไม่และกำหนดจำนวนเงินรางวัลอย่างสูงที่จะจ่ายแก่ผู้มีสิทธิในอัตราไม่เกิน 500,000 ดอลลาร์สหรัฐ การจ่ายเงินรางวัลในจำนวนที่สูงเกินกว่า 100,000 ดอลลาร์ สหรัฐต้องได้รับการอนุมัติหรือเห็นชอบจากประธานาธิบดีหรือรัฐมนตรีว่าการกระทรวงยุติธรรมการพิจารณาเงินรางวัลของประธานาธิบดีหรือรัฐมนตรีว่าการกระทรวงยุติธรรมถือเป็นเด็ดขาดและเป็นขั้นสุดท้าย

นอกจากนี้ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงยุติธรรมสามารถกำหนดมาตรการในการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลของผู้มีสิทธิได้รับเงินรางวัลและครอบครัวของบุคคล

เหล่านั้นได้และในกรณีที่จำเป็นรัฐมนตรีว่าการกระทรวงยุติธรรมสามารถใช้ดุลพินิจในการกำหนดให้ผู้มีสิทธิได้รับเงินรางวัลและครอบครัวเข้าสู่โครงการคุ้มครองพยานได้<sup>155</sup>

(2.) การจ่ายเงินรางวัลในโครงการเงินรางวัลของกระทรวงการต่างประเทศ

การจ่ายเงินรางวัลในโครงการเงินรางวัลของกระทรวงต่างประเทศ (Department of State) อยู่ในลักษณะที่ 22 การติดต่อและความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ S 2708 กำหนดให้จ่ายเงินรางวัลแก่ผู้ให้ข้อมูลเกี่ยวกับการกระทำความผิดที่ร้ายแรงและเกี่ยวข้องกับความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ โดยรางวัลที่จ่ายนี้อาจอยู่ในรูปแบบของเงินหรือทรัพย์สินอื่น ๆ ก็ได้ เช่น รถยนต์ เป็นต้น

หลักเกณฑ์การจ่ายเงินรางวัลตามโครงการเงินรางวัลของกระทรวงต่างประเทศเป็นการจ่ายเงินให้แก่ประชาชนซึ่งเป็นผู้แจ้งเบาะแสหรือให้ข้อมูลที่เป็นประโยชน์เกี่ยวกับการกระทำความผิดซึ่งเกี่ยวข้องกับความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ ได้แก่ การก่อการร้ายระหว่างประเทศ การค้ายาเสพติดระหว่างประเทศ การละเมิดกฎหมายมนุษยธรรมระหว่างประเทศอย่างร้ายแรงและองค์การอาชญากรรมข้ามชาติและอาชญากรรมอื่น ๆ ในลักษณะเดียวกันที่เกี่ยวข้องและทำให้เกิดการดำเนินการตามเงื่อนไขที่กฎหมายกำหนดต่าง ๆ เช่น ทำให้เกิดการจำคุกหรือลงโทษผู้กระทำความผิดทำให้เกิดการป้องกันขัดขวางหรือแก้ไขการกระทำความผิด การระบุดัวหรือระบุดำแหน่งที่อยู่ของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในองค์การอาชญากรรมข้ามชาติ การขัดขวางการสนับสนุนทางการเงินขององค์การอาชญากรรมข้ามชาติ เป็นต้น อย่างไรก็ตามเจ้าหน้าที่ของรัฐหรือลูกจ้างของรัฐที่ให้ข้อมูลซึ่งได้มาระหว่างที่ตนปฏิบัติหน้าที่ตามตำแหน่งหน้าที่ย่อมไม่มีสิทธิรับเงินรางวัล

ที่มาของเงินรางวัลมาจากเงินงบประมาณของรัฐและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศ (The Secretary of State) เป็นผู้มีอำนาจในการพิจารณาจ่ายเงินรางวัลภายใต้การให้คำปรึกษาของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและกำหนดให้จ่ายเงินรางวัลในจำนวนอย่างสูงไม่เกิน 25,000,000 ดอลลาร์สหรัฐ เว้นแต่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศเห็นว่าเป็นกรณีที่จำเป็นเพื่อต่อต้านการก่อการร้ายหรือป้องกันการก่อการร้ายกรณีนี้สามารถกำหนดเงินรางวัลสำหรับการจับกุมหรือการให้ข้อมูลซึ่งนำไปสู่การจับกุมผู้นำในองค์กร

<sup>155</sup> นรรัตน์ มุขแจ้ง. “การกำหนดหลักเกณฑ์การจ่ายเงินสินบนจำจับและเงินรางวัลนำจับตามกฎหมายไทย”(ปริญญามหาบัณฑิต), จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, กรุงเทพมหานคร.2561. หน้า 275-276



การก่อการร้ายข้ามชาติเพิ่มขึ้น 2 เท่าของจำนวนเงินรางวัลที่กำหนดข้างต้น คือ 50,000,000 ดอลลาร์สหรัฐได้

การจ่ายเงินรางวัลตามโครงการนี้ในทุกกรณีต้องได้รับการรับรองและอนุมัติจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศ นอกจากนี้การจ่ายเงินรางวัลที่อยู่ในอำนาจทางอาญาของ รัฐบาลกลางต้องได้รับความเห็นพ้องจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงยุติธรรม และการจ่ายเงินรางวัลที่ จำนวนเงินรางวัลสูงเกินกว่า 100,000 ดอลลาร์สหรัฐ จะต้องได้รับการอนุมัติจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศด้วย รวมทั้งกำหนดให้มีการดำเนินการตรวจสอบเพื่อป้องกันการจ่ายเงินรางวัลซ้ำซ้อนอีกด้วย นอกจากนี้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศสามารถกำหนดมาตรการในการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลของผู้มีสิทธิได้รับเงินรางวัลและครอบครัวของบุคคลเหล่านั้นและในกรณีที่สามารถใช้การคุ้มครองพยานกับผู้แจ้งเบาะแสได้ด้วย<sup>156</sup>

(3) การจ่ายเงินรางวัลสำหรับการฟ้องร้องคดีเกี่ยวกับการฉ้อโกง รัฐบาลกลางสหรัฐอเมริกา (False Claim Act)

กฎหมายเกี่ยวกับการฟ้องร้องคดีการฉ้อโกงรัฐบาลกลางสหรัฐอเมริกา False Claims Act (FCA) เป็นกฎหมายของรัฐบาลกลางสหรัฐอเมริกาที่มุ่งลงโทษ บุคคลองค์กรหรือบริษัทที่กระทำการใด เช่น การพยายามปกปิด หลีกเลี่ยง ลดการจ่ายชำระเงิน การโอนเงินหรือทรัพย์สินที่มีบุคคลเหล่านั้นจะต้องชำระให้แก่รัฐบาลกลางไม่ว่าจะด้วยตั้งใจหรือด้วยความประมาทเลินเล่ออันเป็นความผิดฐานฉ้อโกงรัฐบาลกลาง ผู้ที่ถูกตัดสินว่าฝ่าฝืนกฎหมายนี้จะต้องจ่ายชำระเงินค่าปรับคดีทางแพ่งที่อาจจะสูงถึง 10,000 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อการแจ้งเท็จหนึ่งครั้ง และจ่ายค่าเสียหายให้รัฐบาลกลางสามเท่าของความเสียหายจริงที่รัฐบาลกลางสหรัฐฯ ได้รับ และอาจมีโทษอื่นๆ เพิ่มเติมรวมถึงโทษจำคุกด้วย<sup>157</sup> โดยหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการฟ้องร้องคดีความผิดฐานฉ้อโกงรัฐบาลกลางสหรัฐอเมริกาได้รับการบัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายสหรัฐอเมริกา ลักษณะที่ 31 เรื่องการเงิน

การจ่ายเงินรางวัลสำหรับการฟ้องร้องคดีเกี่ยวกับการฉ้อโกงรัฐบาลกลาง สหรัฐอเมริกา มีวัตถุประสงค์เพื่อตอบแทนบุคคลที่ช่วยรักษาผลประโยชน์ให้กับรัฐด้านการเงินและทรัพย์สินและจูงใจให้เกิดการให้ข้อมูลเกี่ยวกับการกระทำความผิดเกี่ยวกับ

<sup>156</sup> นรรัตน์ มุขแจ้ง. “การกำหนดหลักเกณฑ์การจ่ายเงินสินบนจำจับและเงินรางวัลนำจับตามกฎหมายไทย” หน้า 277-280.

<sup>157</sup> สำนักงานส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ นครลอสแอนเจลิส, การนำกฎหมาย False Claims Act

มาใช้อย่างแพร่หลายในการทำธุรกิจการค้าระหว่างประเทศ [ออนไลน์], เข้าถึงเมื่อ 26 เม.ย. 2567. แหล่งที่มา

<https://www.thaitradeusa.com/home/?p=18133>

ทรัพย์สินของรัฐซึ่งลักษณะการกระทำความผิดเป็นเรื่องของการปกปิดทำให้เกิดความเข้าใจผิด และหลอกลวงให้รัฐเก็บทรัพย์สินได้น้อยลงซึ่งผู้กระทำความผิดมีวิธีการกระทำความผิดที่ซับซ้อน และยากต่อการตรวจพบโดยวิธีการปกติ

ลักษณะของเงินรางวัลจึงเป็นการให้เงินค่าตอบแทนแก่บุคคลที่เริ่มต้นนำคดีแจ้งต่อรัฐบาลและทำให้เกิดการดำเนินคดีและลงโทษผู้กระทำความผิด ในความผิดฐานฉ้อโกงรัฐบาล ไม่ว่าจะการดำเนินคดีนั้นจะเกิดขึ้นโดยรัฐหรือผู้ร้องนำคดีมาฟ้องเองเพราะหน่วยงานที่รับแจ้งไม่ดำเนินการตามการร้องเรียนของผู้ร้อง ซึ่งบุคคลที่มีสิทธิได้รับเงินรางวัล จากการฟ้องร้องการกระทำความผิดฐานฉ้อโกงรัฐบาลอาจเป็นบุคคลทั่วไปหรือเจ้าหน้าที่ของรัฐก็ได้

หลักเกณฑ์การพิจารณาจ่ายเงินรางวัลสำหรับผู้ฟ้องร้องคดีฉ้อโกงรัฐบาล ศาลมีอำนาจในการกำหนดให้จ่ายเงินตอบแทนแก่ผู้นำคดีมาร้องต่อรัฐ โดยมีหลักเกณฑ์การพิจารณาจาก ข้อมูลที่มีการแจ้งต่อศาล ซึ่งคุณภาพและลักษณะของข้อมูลนั้นจะส่งผลต่อจำนวนเงินรางวัลที่มีสิทธิ ได้รับอัตราเงินรางวัลที่จ่ายสามารถแบ่งได้เป็น 2 กรณี คือ กรณีที่รัฐดำเนินคดีแทนผู้แจ้งข้อมูล กำหนดให้จ่ายเงินค่าตอบแทนในอัตราร้อยละ 15 แต่ไม่เกินอัตราร้อยละ 25 แต่ถ้าศาลพิจารณาแล้ว เห็นว่าข้อมูลที่ใช้ในการพิจารณาคดีนั้นเป็นข้อมูลที่ศาลทราบอยู่แล้ว หรือสามารถเข้าถึงข้อมูลได้ไม่ยาก ศาลอาจกำหนดให้จ่ายเงินค่าตอบแทนแก่ผู้แจ้งข้อมูลในอัตรา ไม่เกินร้อยละ 10 ส่วนอีกกรณีคือกรณีที่รัฐไม่ได้ดำเนินการฟ้องคดี และผู้ร้องต้องดำเนินคดีเอง กำหนดให้จ่ายเงินค่าตอบแทนในอัตราร้อยละ 25 ถึง ร้อยละ 30 จากจำนวนเงินที่ศาลตัดสินให้จำเลย รับผิดชอบ<sup>158</sup>

มีข้อสังเกตว่าการกำหนดให้เจ้าหน้าที่ผู้แจ้งความดำเนินคดีในความผิดเกี่ยวกับ การฉ้อโกงรัฐบาลกลางมีสิทธิรับเงินรางวัลตอบแทนด้วยนั้นไม่เหมาะสม เหตุผลคือการดำเนินการตรวจสอบทรัพย์สินประชาชนเป็นอำนาจหน้าที่ตามปกติของเจ้าหน้าที่ซึ่งเจ้าหน้าที่กลุ่มที่มีหน้าที่ ดังกล่าวนี้นักตรวจพบการกระทำความผิดและเป็นผู้เริ่มต้นคดี ซึ่งเป็นการใช้อำนาจหน้าที่ตามปกติ เพื่อหาผลประโยชน์เข้าตัวเจ้าหน้าที่เองและเป็นการจ่ายเงินสองทางซึ่งมีลักษณะซ้ำซ้อน (Double Payment) คือ เงินค่าตอบแทนตามปกติในฐานะเป็นเจ้าหน้าที่ และเงินรางวัลตอบแทนในฐานะเป็นผู้เริ่มต้นคดีความผิดฐานฉ้อโกงรัฐบาลกลาง นอกจากนี้

<sup>158</sup> นรรัตน์ มุขแจ้ง. “การกำหนดหลักเกณฑ์การจ่ายเงินสินบนจำจับและเงินรางวัลนำจับตามกฎหมายไทย” หน้า 280-282.

สหรัฐอเมริกา มีกฎหมายที่กำหนดให้เงินตอบแทนเป็นสินน้ำใจแก่เจ้าหน้าที่เปิดเผยการฉ้อโกง หรือการกระทำโดยมิชอบซึ่งทำให้รัฐเสียประโยชน์อยู่แล้ว<sup>159</sup>

ข้อโต้แย้งดังกล่าวแสดงให้เห็นว่าการกำหนดให้เจ้าหน้าที่ มีสิทธิรับเงินรางวัลจากการฟ้องร้องคดีฉ้อโกงรัฐบาลกลางของสหรัฐอเมริกาอาจส่งผลกระทบต่อจริยธรรม คุณธรรม และประสิทธิภาพในการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ เพราะหากเจ้าหน้าที่ปฏิบัติหน้าที่ โดยหวังเงินรางวัลจากการฟ้องร้องคดีมากกว่าค่าตอบแทนตามการปฏิบัติหน้าที่ตามปกติจะทำให้ เจ้าหน้าที่ตั้งใจดำเนินคดีฉ้อโกงรัฐบาลกลางมากกว่าการปฏิบัติหน้าที่ตามปกติ ซึ่งบุคคลที่ได้ประโยชน์ จากการดำเนินคดีนั้นมีเฉพาะเจ้าหน้าที่ผู้ยื่นแต่เพียงผู้เดียวเท่านั้น และแนะนำว่าไม่ควรให้เงินรางวัล ตอบแทนแก่เจ้าหน้าที่ซึ่งเป็นผู้ฟ้องร้องคดีเกี่ยวกับการฉ้อโกงรัฐแต่อย่างใด<sup>160</sup>

## 2.2 สาธารณรัฐฝรั่งเศส

สาธารณรัฐฝรั่งเศส ถือว่าเป็นประเทศหนึ่งที่อยู่ในสหภาพยุโรปในการนี้สาธารณรัฐ ฝรั่งเศสจึงต้องใช้กฎหมายต่าง ๆ ของสหภาพยุโรป รวมถึงกฎหมายที่เกี่ยวกับการควบคุมการบรรทุก น้ำหนักเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดเช่นกัน ซึ่งในการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกเกินพิกัดที่ กำหนดได้สร้างปัญหามากมายบนเครือข่ายถนนในยุโรปโดยถนนที่ได้ผลกระทบอย่างรุนแรง คือ ถนนสายหลักของยุโรป (Trans European Corridors) มากกว่าบนถนนอื่น ๆ ในเครือข่าย ยานพาหนะที่บรรทุกเกินพิกัดที่พบในยุโรปส่งผลกระทบต่อความปลอดภัย ดังนั้นจึงมีการเขียน กฎหมายและระบบการบังคับใช้ขึ้นมาเพื่อสร้างความปลอดภัยบนท้องถนนและประหยัดงบประมาณ ในการซ่อมบำรุงรักษาถนน

กลุ่มประเทศสหภาพยุโรปมีกฎหมายการจำกัดน้ำหนักของรถบรรทุกซึ่งกำหนดไว้ในกฎหมายซึ่งเป็นมติคณะมนตรียุโรป ค.ศ.1996 และมติเพิ่มเติมรัฐสภายุโรปและคณะมนตรียุโรป ค.ศ.2015 ที่มีชื่อว่า “Council Directive 96/53/EC of 25 July 1996, amended by Directive (EU) 2015/719 of the European Parliament and of the Council of 29 April 2015”

<sup>159</sup> United States Code, Title 5 Government Organization and Employee § 4512-S 4513

<sup>160</sup> Patrick W. Hanifin, "Qui Tam Suits by Federal Government Employees Based on Government Information," Public Contract Law Journal 20, 4 (1990-1991): 608-617.

### 2.2.1 การจำกัดน้ำหนักบรรทุก

#### มาตรา 1 (Article 1)<sup>161</sup>

##### 1. คำสั่งนี้ใช้สำหรับ

1) ยานพาหนะที่มีเครื่องยนต์ประเภท M2 และ M3 รวมถึงรถพ่วงประเภท 0 และยานพาหนะที่มีเครื่องยนต์ประเภท N2 และ N3 รวมถึงรถพ่วงประเภท 03 และ 04 ที่ถูกนิยามในภาคผนวก II ของคำสั่ง 70/46/EC

2) น้ำหนักและลักษณะเฉพาะของยานพาหนะที่กำหนดใน (a) และที่ระบุใน ภาคผนวก I (2) ของคำสั่งนี้

2. ค่าของน้ำหนักที่ระบุในภาคผนวก I ใช้สำหรับเป็นมาตรฐานการขนส่งซึ่งคำนึงถึงสภาวะการณบัณฑิตไม่ใช้มาตรฐานสำหรับการผลิตซึ่งจะนิยามในคำสั่งฉบับถัดไป

#### มาตรา 2 (Article 2)<sup>162</sup>

##### เพื่อวัตถุประสงค์ของคำสั่งนี้

1. ยานพาหนะที่มีเครื่องยนต์ (Motor Vehicles) หมายถึง ยานพาหนะใดๆ ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานซึ่งสามารถแล่นได้เองบนถนน

2. รถพ่วง (Trailer) หมายถึง ยานพาหนะใดๆ ที่ต่อพ่วงกับยานพาหนะที่มีเครื่องยนต์และใช้สำหรับการขนส่งสินค้าทั้งนี้ไม่รวมรถกึ่งพ่วง (Semi-Trailer)

3. รถกึ่งพ่วง (Semi-Trailer) หมายถึง ยานพาหนะที่ต่อพ่วงกับยานพาหนะที่มีเครื่องยนต์และใช้สำหรับการขนส่งสินค้าโดยมีบางส่วนของยานพาหนะนั้นวางอยู่บนยานพาหนะที่มีเครื่องยนต์ทำให้น้ำหนักบางส่วนของยานพาหนะส่งผ่านไปยังยานพาหนะที่มีเครื่องยนต์

4. การประกอบยานพาหนะ (Vehicle Combination) หมายถึง

1. ขบวน ของยานพาหนะบนถนน ซึ่งประกอบด้วยยานพาหนะที่มีเครื่องยนต์ต่อพ่วงด้วยรถพ่วง หรือ

2. ยานพาหนะที่ประกอบรวมกัน (Articulated Vehicle) ซึ่งประกอบด้วยยานพาหนะที่มีเครื่องยนต์ต่อพ่วงด้วยรถกึ่งพ่วงยานพาหนะควบคุมสภาวะ

<sup>161</sup> Council Directive 96/53/EC of 25 July 1996, amended by Directive (EU) 2015/719 of the European Parliament and of the Council of 29 April 2015 Article 1

<sup>162</sup> Council Directive 96/53/EC of 25 July 1996, amended by Directive (EU) 2015/719 of the European Parliament and of the Council of 29 April 2015 Article 2

(Conditioned Vehicle) หมายถึง ยานพาหนะใดๆ ที่มีโครงสร้างส่วนบนยึดแน่นหรือเคลื่อนที่ก็ได้ซึ่ง ถูกออกแบบพิเศษมาให้ใช้สำหรับการขนส่งสินค้า โดยมีการควบคุมอุณหภูมิและผนังด้านข้างมีการบุ ด้านฉนวนที่มีความหนาอย่างน้อย 45 มิลลิเมตร

รถโดยสาร (Bus) หมายถึง ยานพาหนะที่มีจำนวนที่นั่งรวมคนขับ มากกว่า 9 ที่นั่ง ใช้สำหรับการโดยสารและบรรทุกสัมภาระอาจมีชั้นเดียวหรือสองชั้นและอาจมีส่วน พ่วงสำหรับการบรรทุกสัมภาระด้วยก็ได้

รถโดยสารแบบแยกส่วนได้ (Articulated Bus) หมายถึง รถ โดยสารที่ประกอบด้วยส่วนคองที่สองส่วนเชื่อมต่อกันซึ่งผู้โดยสารสามารถเดินข้ามไปมาได้การเชื่อมต่อ หรือแยกส่วนให้กระทำเฉพาะในอุ้งเท่านั้นขนาดสูงสุดที่อนุญาตให้ใช้ (Maximum Authorized Dimensions) หมายถึงขนาดที่มากที่สุดสำหรับการใช้งานยานพาหนะ

น้ำหนักสูงสุดที่อนุญาตให้ใช้ (Maximum Authorized Weight) หมายถึง น้ำหนักที่มากที่สุดสำหรับการใช้งานยานพาหนะที่มีการบรรทุกในการจราจรระหว่างประเทศ

น้ำหนักงเพลลาที่อนุญาตให้ใช้ (Maximum Authorized Axle Weight) หมายถึง น้ำหนักบรรทุกที่มากที่สุดที่ลงเพลลาหรือกลุ่มของเพลลาในการจราจรระหว่าง ประเทศ

น้ำหนักเดี่ยว (Individual Load) หมายถึง น้ำหนักของรถเข็นบน ถนนที่ไม่สามารถแบ่งแยกออกเป็นสองส่วนหรือมากกว่าโดยไม่มีความเสี่ยงที่จะก่อให้เกิดกับความ เสี่ยงภัยกับถนนและมีขนาดหรือมวลที่ไม่เป็นไปตามที่กำหนดสำหรับยานพาหนะที่มีเครื่องยนต์ รถพ่วง ขบวนของยานพาหนะหรือยานพาหนะที่ประกอบรวมกันตามคำสั่งฉบับนี้

ตัน (Tonnes) หมายถึง น้ำหนักของมวลมีค่าเท่ากับ 9.8 กิโลนิวตัน (kN)

เชื้อเพลิงทางเลือก (Alternative Fuel) หมายถึง เชื้อเพลิงหรือ แหล่งพลังงานที่มีส่วนผสมบางส่วนเพื่อทดแทนแหล่งน้ำมันจากฟอสซิล ซึ่งมีวัตถุประสงค์สำหรับการ ขนส่งและมีศักยภาพในการลดปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์และเพิ่มคุณภาพ สิ่งแวดล้อมในภาค ขนส่งประกอบด้วย

1. ไฟฟ้าใช้สำหรับยานพาหนะที่ใช้ไฟฟ้าทุกประเภท
2. ไฮโดรเจน

3. ก๊าซธรรมชาติ รวมถึงไปโอมิเทนในสภาวะก๊าซ (Compressed Natural Gas: CNG) และสภาวะของเหลว (Liquefied Natural Gas: LNG)

4. ก๊าซปิโตรเลียมเหลว (Liquefied Petroleum Gas: LPG)

5. พลังงานเชิงกล จากแหล่งพลังงานหรือแหล่งสะสมที่ติดตั้งบนยานพาหนะ รวมถึงความร้อนจากขยะ

ยานพาหนะที่ใช้เชื้อเพลิงทางเลือก (Alternatively Fueled Vehicle) หมายถึง ยานพาหนะที่มีเครื่องยนต์ที่ใช้พลังงานทั้งหมดหรือบางส่วนจากเชื้อเพลิงทางเลือก และได้รับอนุญาตตามคำสั่ง 2007/46/EC

การปฏิบัติการขนส่งหลายรูปแบบ (Intermodal Transport Operation) หมายถึง

1. การปฏิบัติการขนส่งรวม (Combined Transport Operation) ตามคำจำกัดความในบทที่ 1 ของคำสั่ง 92/106/EEC ซึ่งเกี่ยวข้องกับการขนส่งหนึ่งหรือหลายบรรจุภัณฑ์ (Containers) หรือส่วนที่เปลี่ยนบรรจุภัณฑ์ได้ที่มีความยาวสูงสุด 45 ฟุต หรือ

2. การปฏิบัติการขนส่งซึ่งเกี่ยวข้องกับการขนส่งหนึ่งหรือหลายบรรจุภัณฑ์หรือมีการเปลี่ยนบรรจุภัณฑ์ที่มีความยาวสูงสุด 45 ฟุตใช้สำหรับการขนส่งของเหลวในระยะทางจากจุดเริ่มต้นถึงจุดสิ้นสุดไม่เกิน 150 กิโลเมตรในขอบเขตของสหภาพ ทั้งนี้ระยะทาง 150 กิโลเมตร ดังกล่าวอาจเกินได้เพื่อไปถึงสถานีการขนส่งที่เหมาะสมที่ใกล้ที่สุดสำหรับให้บริการดังนี้

1) ยานพาหนะตามข้อ 2.2.2 (a) หรือ (b) หรือ

2) ยานพาหนะตามข้อ 2.2.2 (c) หรือ (c)

ในกรณีที่ระยะทางได้รับอนุญาตในประเทศสมาชิก

สำหรับการปฏิบัติการขนส่งหลายรูปแบบ สถานีขนส่งที่เหมาะสมที่ใกล้ที่สุดที่ให้บริการซึ่งตั้งอยู่ในประเทศสมาชิกนอกเหนือจากประเทศสมาชิกที่บรรทุกสินค้าหรือยกลง

ผู้ขนส่งสินค้า (Shipper) หมายถึง บุคคลหรือนิติบุคคลตามกฎหมายที่ถูกระบุในใบขนส่งสินค้าหรือเอกสารมีลักษณะใกล้เคียงกันให้เป็นผู้ขนส่งสินค้า และหรือผู้ซึ่งมีหน้าที่ตามสัญญาขนส่งรวมถึงบริษัทขนส่งด้วย



ขนาดสูงสุดที่อนุญาตให้ใช้ให้วัดตามที่กำหนดไว้ของคำสั่ง  
70/156/EEC โดยไม่มีส่วนเผื่อทางบวก

น้ำหนักและขนาดสูงสุดของยานพาหนะประเภทต่าง ๆ

1. ขนาดสูงสุดที่อนุญาตให้ใช้สำหรับยานพาหนะ

1) ความยาวสูงสุด

(1) ยานพาหนะที่มีเครื่องยนต์ 12.00

เมตร

(2) รถพ่วง 12.00 เมตร

(3) ยานพาหนะที่ประกอบรวมกัน 16.50

เมตร

(4) ขบวนของยานพาหนะ 18.75 เมตร

(5) รถโดยสารที่แยกส่วนได้ 18.00

เมตร

2) ความกว้างสูงสุด

(1) ยานพาหนะทุกประเภทยกเว้นที่อ้าง

ถึงตาม (2) 2.55 เมตร

(2) โครงสร้างส่วนบนของยานพาหนะที่

ควบคุมสภาวะ 2.60 เมตร

(3) ความสูงสูงสุด 4.00 เมตร

(4) โครงสร้างส่วนบนที่เคลื่อนย้ายได้

และอุปกรณ์ห้องเย็นตามมาตรฐานเช่น บรรจุก๊าซ ให้รวมถึงขนาดที่ระบุในข้อ 1, 2, 3, 6, 7, 8  
และ 4.4

(5) ยานพาหนะที่มีเครื่องยนต์หรือ

ยานพาหนะที่ประกอบรวมกันใด ๆ ที่เคลื่อนไหวได้ต้องมีรัศมีภายนอกของการกวาด 12.50 เมตร  
และรัศมีภายใน 5.30 เมตร

(6) ระยะสูงสุดระหว่างเพลาล้อที่ 5

ของสลักพ่วง (King Pin) กับส่วนหลังของรถกึ่งพ่วง 12.00 เมตร

(7) ระยะสูงสุดวัดขนานกับแนวยาวของ ขบวนของยานพาหนะจากจุดที่อยู่นอกสุดของพื้นที่รับน้ำหนักด้านหลังห้องโดยสารจนถึงจุดที่อยู่ หลังสุดของรถพ่วงที่ประกอบรวมกันไปด้วยระยะระหว่างส่วนหลังของรถลากและส่วนหน้าของรถ พ่วง 15.65 เมตร

(8) ระยะสูงสุดวัดขนานกับแนวยาวของ ขบวนของยานพาหนะจากจุดที่อยู่นอกสุดของพื้นที่รับน้ำหนักด้านหลังห้องโดยสารจนถึงจุดที่อยู่ หลังสุดของรถพ่วงที่ประกอบรวม 16.40 เมตร

## 2. น้ำหนักสูงสุดที่อนุญาตให้ใช้

รวมยานพาหนะ

1) ยานพาหนะที่เป็นส่วนหนึ่งของการประกอบ

(1) รถพ่วง 2 เพลา 18 ตัน

(2) รถพ่วง 3 เพลา 24 ตัน

2) การประกอบรวมยานพาหนะ

(1) ขบวนของยานพาหนะที่มี 5 หรือ 6 เพลา

(1.1) รถลาก 2 เพลา กับรถพ่วง 3 เพลา

40 ตัน

(1.2) รถลาก 3 เพลา กับรถพ่วง 2 หรือ

3 เพลา 40 ตัน

(2) ยานพาหนะที่ประกอบรวมได้ที่มี

5 หรือ 6 เพลา

(2.1) รถลาก 2 เพลา กับรถกึ่งพ่วง

3 เพลา 40 ตัน

(2.2) รถลาก 3 เพลา กับรถกึ่งพ่วง

2 หรือ 3 เพลา 40 ตัน

(2.3) รถลาก 2 เพลา กับรถกึ่งพ่วง

3 เพลา ในปฏิบัติการขนส่งหลายรูปแบบที่มีบรรจุกฎณ์ 1 หรือหลายบรรจุกฎณ์หรือส่วนที่เปลี่ยน บรรจุกฎณ์ได้ที่มีความยาวสูงสุด 45 ฟุต 42 ตัน

(2.4) รถลาก 3 เพลา กับรถกึ่งพ่วง 3 เพลา ในปฏิบัติการขนส่งหลายรูปแบบที่มีบรรจุภัณฑ์ 1 หรือหลายบรรจุภัณฑ์ หรือส่วนที่เปลี่ยนบรรจุภัณฑ์ได้ที่มีความยาวสูงสุด 45 ฟุต 44 ตันรถพ่วง 2 เพลา 36 ตัน

(3) ขบวนของยานพาหนะที่มี 4 เพลา ประกอบด้วยรถลาก 2 เพลาและ

(4) ยานพาหนะที่ประกอบรวมกันที่มี 4 เพลา ประกอบด้วยรถลาก 2 เพลา และรถกึ่งพ่วง 2 เพลา ถ้าระยะระหว่างเพลาของรถกึ่งพ่วง

(4.1) เท่ากับหรือมากกว่า 1.3 เมตร แต่ไม่เกิน 1.8 เมตร 36 ตัน

(4.2) เกินกว่า 1.8 เมตร 36 ตัน + ส่วนเพื่อ 2 ตัน ถ้าน้ำหนักสูงสุดที่ อนุญาตของรถลาก ไม่เกิน 18 ตัน และรถกึ่งพ่วง ไม่เกิน 20 ตัน และเพลาขับเคลื่อน 2 ล้ออย่าง ช่วงล่างเป็นแบบถุงลมหรือช่วงล่างตามที่กำหนดให้เทียบเท่า

3) ยานพาหนะที่มีเครื่องยนต์

(1) ยานพาหนะ 2 เพลาที่นอกเหนือจากรถโดยสาร 18 ตันยานพาหนะที่ใช้เชื้อเพลิงทางเลือก 2 เพลา ที่นอกเหนือจากรถโดยสาร 18 ตัน + ไม่เกิน 1 ตัน สำหรับน้ำหนักที่เพิ่มเติมจากเทคโนโลยีเชื้อเพลิงทางเลือกรถโดยสาร 2 เพลา 19.5 ตัน

(2) ยานพาหนะ 3 เพลา 25 ตัน หรือ 26 ตัน ถ้าเพลาขับเคลื่อน 2 ล้อช่วงล่างเป็นแบบถุงลมหรือช่วงล่างตามที่กำหนดให้เทียบเท่าหรือแต่ละเพลาขับเคลื่อน และมีน้ำหนักลงเพลาสูงสุด ไม่เกิน 9.5 ตัน

(3) ยานพาหนะที่ใช้เชื้อเพลิงทางเลือก 3 เพลา 25 ตันหรือ 26 ตันถ้าเพลาขับเคลื่อน 2 ล้ออย่าง ช่วงล่างเป็นแบบถุงลมหรือช่วงล่างตามที่กำหนดให้เทียบเท่าหรือแต่ละเพลาขับเคลื่อนและมีน้ำหนักลงเพลาสูงสุด ไม่เกิน 9.5 ตัน + ไม่เกิน 1 ตัน สำหรับน้ำหนักที่เพิ่มเติมจากเทคโนโลยีเชื้อเพลิงทางเลือก

(4) ยานพาหนะ 4 เพลา กับ 2 เพลา คัดท้าย 32 ตัน หรือ 26 ตันถ้าเพลาขับเคลื่อน 2 ล้ออย่าง ช่วงล่างเป็นแบบถุงลมหรือช่วงล่างตามที่กำหนดให้เทียบเท่าหรือแต่ละเพลาขับเคลื่อนและมีน้ำหนักลงเพลาสูงสุดไม่เกิน 9.5 ตัน

4) รถโดยสารที่แยกส่วนได้ 3 เพลา 28 ตัน  
รถโดยสารที่แยกส่วนได้ที่ใช้ เชื้อเพลิงทางเลือก 3 เพลา 28 ตัน + ไม่เกิน 1 ตัน สำหรับน้ำหนักที่  
เพิ่มเติมจากเทคโนโลยีเชื้อเพลิง ทางเลือกข้อ 1 (2) 11.5 ตัน

3. น้ำหนักสูงสุดที่อนุญาตให้ใช้สำหรับ  
ยานพาหนะ

10 ตัน

1) เพลาเดี่ยว เพลาซึ่งไม่ใช่เพลาขับเคลื่อน

2) เพลาคู่ของรถพ่วงและรถกึ่งพ่วง ผลรวมของ  
น้ำหนักบรรทุกต่อเพลาซึ่งมีระยะระหว่างเพลา ดังนี้

(1) ไม่เกิน 1.0 เมตร 11 ตัน  
(2) ตั้งแต่ 1.0 เมตร แต่ไม่เกิน 1.3 เมตร

16 ตัน

(3) ตั้งแต่ 1.3 เมตร แต่ไม่เกิน 1.8 เมตร

18 ตัน

(4) ตั้งแต่ 1.8 เมตร เป็นต้นไป 20 ตัน

3) รถพ่วงและรถกึ่งพ่วง 3 เพลา ผลรวมของ  
น้ำหนักบรรทุกต่อเพลาซึ่งมีระยะระหว่างเพลา ดังนี้

(1) ไม่เกิน 1.3 เมตร 21 ตัน  
(2) ตั้งแต่ 1.3 เมตร จนถึง 1.4 เมตร

24 ตัน

4) เพลาขับเคลื่อน

(1) เพลาขับเคลื่อนของยานพาหนะที่อ้างถึงใน  
ข้อ 2 1) (1) และ ข้อ 2 1) (2)

(2) เพลาขับเคลื่อนของยานพาหนะที่อ้างถึงใน  
ข้อ 2 1) (3), ข้อ 2 1) (4), ข้อ 3) และ ข้อ 4) 11.5 ตัน

5) เพลาคู่ของยานพาหนะที่มีเครื่องยนต์ผลรวม  
ของน้ำหนักบรรทุกต่อเพลาซึ่งมีระยะระหว่างเพลา ดังนี้

(1) ไม่เกิน 1.0 เมตร 11.5 ตัน

(2) ตั้งแต่ 1.0 เมตร แต่ไม่เกิน 1.3 เมตร

16 ตัน ถ้าเพลาคับเคลื่อน 2 ล้อ ยาง ช่วงล่างเป็นแบบถุงลมหรือ ช่วงล่างตามที่กำหนดให้เทียบเท่าใน ภาคนวท 2 หรือแต่ละเพลาคับเคลื่อน และมีน้ำหนักกลางเพลาส่งสุด ไม่เกิน 9.5 ตัน

#### 4. ลักษณะที่เกี่ยวข้องของยานพาหนะ

1) ยานพาหนะทั้งหมดน้ำหนักของเพลาคับเคลื่อนหรือกลุ่มของเพลาคับเคลื่อนต้องไม่น้อยกว่าร้อยละ 25 ของน้ำหนักบรรทุกของยานพาหนะ ซึ่งใช้ในการจราจรระหว่างประเทศ

2) ขบวนการของรถบนถนนระยะระหว่างเพลาลังของยานพาหนะที่มีเครื่องยนต์กับเพลาน้ำหน้าของรถพ่วงต้องไม่น้อยกว่า 3.0 เมตร

3) น้ำหนักสูงสุดที่อนุญาตให้ใช้ขึ้นอยู่กับระยะระหว่างล้อ (Wheelbase) น้ำหนักสูงสุดที่อนุญาตให้ใช้ต้องมีหน่วยเป็นตันของยานพาหนะที่มีเครื่องยนต์ 4 เพลาคับ ต้องไม่เกิน 5 เท่า ของระยะที่มีหน่วยเป็นเมตร ระหว่างเพลาคับที่อยู่หน้าสุด และเพลาคับที่อยู่หลังสุดของยานพาหนะนั้น

4) รถกึ่งพ่วง ระยะที่วัดตามแนวราบตั้งแต่แกนของเพลาล้อที่ 5 ของสลักพ่วง (King Pin) กับส่วนหน้าของรถกึ่งพ่วงต้องไม่เกิน 2.04 เมตร จากการศึกษาพิกัดน้ำหนักบรรทุกทุกในทวีปยุโรป ผู้ศึกษาได้พบว่าจากงานการประชุม International Transport Forum (2011) แต่ละประเทศในทวีปยุโรปมีการกำหนดพิกัดน้ำหนักบรรทุกทุกใกล้เคียงกัน

#### 2.2.2 การบังคับใช้กฎหมาย

สหภาพยุโรปได้ตระหนักอย่างชัดเจนถึงบทบาทของการบังคับใช้กฎหมายจราจร โดยได้มีการบังคับใช้มาตรการที่เกี่ยวข้องและแนะนำให้ประเทศสมาชิกปรับปรุงการบังคับใช้กฎหมายจราจร เพื่อนำไปใช้ในระดับชาติ โดยกฎหมายจราจรจะบังคับใช้เรื่อง น้ำหนักบรรทุก ความเร็ว การติ่มเครื่องติ่มแอลกอฮอล์และการออกกฎหมายเข้มขันนิรภัย สำนักงานคณะกรรมการกำกับคำแนะนำเกี่ยวกับการบังคับใช้ในสนามความปลอดภัยทางถนนของปี 2004 เรียกร้องให้ประเทศสมาชิกร่วมมาใช้สำหรับการบังคับใช้กฎหมายในการจำกัดน้ำหนักบรรทุกในกลุ่มประเทศ

สหภาพยุโรป<sup>163</sup> นั้น รับผิดชอบโดยรัฐบาลของแต่ละประเทศในกลุ่มสหภาพยุโรปผ่านรูปแบบการบังคับใช้ดังนี้

1. เจ้าหน้าที่ตำรวจ
2. เครื่องตรวจจับอัตโนมัติ
3. การบังคับใช้เทคโนโลยีในรถยนต์ (In-Car Enforcement technologies)

ในขั้นตอนการบังคับใช้กฎหมาย รถที่มีน้ำหนักบรรทุกเกินจะถูกตรวจจับโดยเจ้าหน้าที่หน่วยงานด้านการบังคับใช้กฎหมายและประสานกับเจ้าหน้าที่ตำรวจเพื่อส่งฟ้องศาลในขั้นตอนต่อไป

### 2.2.3 บทกำหนดโทษของการบรรทุกน้ำหนักเกินที่กฎหมายกำหนด

ในการกำหนดโทษของการฝ่าฝืนกฎหมายการจำกัดน้ำหนักบรรทุกนั้น ในกลุ่มประเทศสหภาพยุโรปได้กำหนดโทษไว้ในกฎหมายโดยผู้ที่ฝ่าฝืนบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กำหนด ในกรณีที่เจ้าของรถจะถูกตัดสิทธิลงโทษของการกระทำผิดดังกล่าวมีบทลงโทษต่อไปจะจ่ายให้กับผู้มีอำนาจในท้องถิ่น (สำหรับรถที่มีน้ำหนักรับภาระเกิน 17 ตัน) มีความรับผิดชอบสำหรับการบำรุงรักษาถนนที่กระทำผิดกฎหมาย<sup>164</sup> บทสรุปของการลงโทษที่จ่ายมีดังนี้

ในกรณีที่น้ำหนักเกินอยู่ระหว่าง 1,000 กิโลกรัมและ 2,000 กิโลกรัม  
ปรับ € 500 (500 ยูโร)

ในกรณีที่น้ำหนักเกินอยู่ระหว่าง 2,000 กิโลกรัมและ 3,000 กิโลกรัม  
ปรับ € 1000 ( 1000 ยูโร)

ในกรณีที่น้ำหนักเกินอยู่ระหว่าง 3,000 กิโลกรัมและ 4,000 กิโลกรัม  
ปรับ € 1500 (1500 ยูโร)

ในกรณีที่น้ำหนักเกินอยู่ระหว่าง 4,000 กิโลกรัมและ 5,000 กิโลกรัม  
ปรับ € 3000 ( 3000 ยูโร)

ในกรณีที่น้ำหนักเกินมากกว่า 5,000 กิโลกรัม ปรับ € 5000 ( 5000 ยูโร)

<sup>163</sup> Council Directive 96/53/EC of 25 July 1996, amended by Directive (EU) 2015/719 of the European Parliament and of the Council of 29 April 2015

<sup>164</sup> Directive 96/53/EC, Road Traffic (Construction & Use of Vehicles) Regulations



## 2.2.4 หลักเกณฑ์ลงโทษทางอาญาแก่ผู้กระทำความผิดของนายจ้าง ผู้ประกอบการของสาธารณรัฐฝรั่งเศส<sup>165</sup> มีดังนี้

### 1) ความรับผิดทางอาญาในการกระทำของตัวบุคคล

ความรับผิดชอบ หมายถึง หน้าที่ที่จะต้องรับผลแห่งการกระทำของตนความรับผิดในทางอาญาจึงหมายถึงหน้าที่ที่จะต้องรับผลแห่งการกระทำเป็นความผิดและจะต้องรับโทษตามที่กฎหมายบัญญัติไว้กฎหมายของประเทศส่วนใหญ่มักจะบัญญัติว่า การกระทำที่จะต้องรับโทษนั้นจะต้องได้กระทำโดยรู้สำนึกและด้วยความประสงค์อันเป็นอิสระ (avec conscience et Vclonte) เช่น ในกฎหมายอาญาของเยอรมันนี้ มาตรา 51 เป็นต้น

ถ้าบุคคลกระทำโดยมิได้รู้สำนึกในสิ่งที่ตนกระทำ บุคคลนั้นก็ไม่มี ความรับผิด เช่น การกระทำในขณะที่วิกลจริตหรือบุคคลนั้นรู้สำนึกในการกระทำแต่การกระทำมิได้เกิดจากความประสงค์อันเป็นอิสระ เช่น ถูกบังคับ บุคคลนั้นก็ไม่ต้องรับผิดอันเป็นความบกพร่องในความสำนึกและความประสงค์อันไม่เป็นอิสระนี้จึงเป็นเหตุแห่งการไม่ต้องรับผิด (causes exclusives de la reponsibilite)<sup>166</sup>

### 2) ความรับผิดทางอาญาในการกระทำของผู้อื่น

ในทางอาญาตามปกติแล้วบุคคลจะต้องรับผิดก็แต่เฉพาะในการกระทำของตนเองเท่านั้น ซึ่งต่างกันทางแพ่งที่อาจต้องรับผิดในการกระทำของผู้อื่นด้วย เช่น บิดามารดาต้องรับผิดในการละเมิดของบุตรผู้เยาว์ เป็นต้น

ตามกฎหมายฝรั่งเศสโดยหลักทั่วไป ก็ถือว่าบุคคลจะต้องรับผิดก็แต่เฉพาะในการกระทำของตนเอง ดังที่ศาลฎีกาสาธารณรัฐฝรั่งเศสได้วินิจฉัยไว้ว่า บุคคลจะถูกลงโทษก็แต่เฉพาะการกระทำของตนเอง แต่ทั้งนี้ก็มีข้อยกเว้นในบางกรณีที่บุคคลต้องรับผิดในการกระทำของผู้อื่น

(1) โดยบทบัญญัติของกฎหมาย แม้ว่าความรับผิดในทางอาญาแต่เดิมปรากฏในทางประวัติศาสตร์ว่าเป็นความรับผิดร่วมกันในหมู่คณะและได้พัฒนามาจนเป็นความรับผิดเฉพาะบุคคล ซึ่งแต่ละคนจะต้องรับผิดในการกระทำของตนเองก็จริง แต่ก็ยังมีร่องรอยอยู่และมีแนวโน้มจะเพิ่มขึ้นอีกในปัจจุบัน<sup>167</sup> เช่น

<sup>165</sup> โกลเมน ภัทรภิมย์. คำอธิบายกฎหมายฝรั่งเศส เอกสารประกอบการบรรยายชั้นปริญญาโท คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ (พ.ศ. 2524), หน้า 33-35.

<sup>166</sup> “ความรับผิดทางอาญา”. [https://archive.lib.cmu.ac.th/full/T/2537/poli1037mp\\_ch2.pdf](https://archive.lib.cmu.ac.th/full/T/2537/poli1037mp_ch2.pdf), 2 พฤษภาคม 2567

<sup>167</sup> โกลเมน ภัทรภิมย์. “คำอธิบายกฎหมายฝรั่งเศส”, หน้า 36-37.

ก. ความรับผิดชอบของกลุ่มบุคคลตามประมวลกฎหมายอาญา สาธารณรัฐฝรั่งเศส มาตรา 313 ถ้าความผิดเกี่ยวกับชีวิตและร่างกายได้กระทำโดยการชุมนุมกัน ก่อการจลาจลโดยการปล้นผู้ที่เป็นหัวหน้าผู้จัดให้มีการชุมนุมหรือก่อให้เกิดการชุมนุมนั้น ต้องระวางโทษเสมือนเป็นผู้กระทำความผิดนั้น และจะถูกลงโทษเช่นเดียวกับผู้ที่ได้กระทำความผิดนั้น ๆ ด้วยตนเอง และกฎหมาย ลงวันที่ 15 พฤศจิกายน 1948 ได้บัญญัติว่า เมื่อความผิดฐานเป็น อาชญากรสงครามได้กระทำโดยกลุ่มบุคคลในองค์การซึ่งศาลทหารแห่งบูเรมเบกวินิจฉัยว่าเป็น ความผิด (เช่น หน่วยของพวกนาซี) บุคคลทุกคนที่อยู่ในกลุ่มหรือองค์การนั้นจะถูกถือว่าเป็นตัวการ ร่วมในการกระทำความผิดเว้นแต่บุคคลนั้นจะพิสูจน์ได้ว่าได้ถูกบังคับให้เข้าอยู่ในองค์การนั้น และมิได้มีส่วนในการกระทำความผิด (กฎหมายฉบับนี้ได้ยกเลิกไปแล้วเมื่อ 30 มกราคม 1953)

ข. ความรับผิดทางอาญาของผู้เป็นหัวหน้ากิจการ นายจ้างหรือเจ้าของกิจการอาจต้องรับผิดโดยตรงในความผิดที่ลูกจ้างได้กระทำ เช่น ในเรื่องการค้ากำไร เกินควรในเรื่องเกี่ยวกับกฎหมายแรงงาน บรรณธิการ ผู้พิมพ์ ผู้โฆษณา ต้องรับผิดในการกระทำ ของผู้เขียน ผู้พิมพ์ ผู้ขาย หรือผู้ปิดประกาศ (L.28 Jerillet 1881 eur la presse. arl.42 ) ในกรณีกระทำความผิดแต่เพียงทางอ้อม เช่น ตามกฎหมายจราจร มาตรา 21 วรรค 2 บัญญัติว่า ในกรณีกระทำความผิดเกี่ยวกับการจราจร โดยผู้ขับรถยนต์ซึ่งมีฐานะเป็นลูกจ้างเมื่อศาลได้วินิจฉัย ถึงเหตุแวดล้อมแห่งการกระทำของบุคคลผู้กระทำความผิดแล้ว ศาลจะพิพากษาให้การชำระค่าปรับทั้งหมด หรือแต่บางส่วนตกเป็นภาระของผู้เป็นนายจ้างก็ได้

(2) ในกรณีบางเรื่องแม้จะไม่มีกฎหมายบัญญัติไว้โดยตรง แต่ศาลสาธารณรัฐฝรั่งเศสก็วินิจฉัยให้บุคคลต้องรับผิดทางอาญาในการกระทำของผู้อื่นเหมือนกัน เช่น ลงโทษเภสัชกรในความผิดเกี่ยวกับยาซึ่งกระทำโดยผู้ปรุงยา ลงโทษฐานทำให้น้ำเน่าเสียแก่ ผู้อำนวยการโรงงานทำกระดาษ ซึ่งคนงานปล่อยน้ำเสียจากโรงงานลงในแม่น้ำ ลงโทษผู้อำนวยการ บริษัทขนส่งซึ่งปล่อยให้ใช้รถบรรทุกซึ่งมียางรถชำรุดและสัญญาณไฟเบรกไม่ทำงาน

การรับผิดในการกระทำของบุคคลอื่นนี้ เกิดจากแนวความคิดที่ว่า ผู้ที่มีหน้าที่ต้องระมัดระวังควบคุมการกระทำของตัวการที่กระทำความผิดแล้วไม่ระมัดระวังดูแลให้ดี ก็ย่อมเป็นความผิดที่ปล่อยปละละเลยไม่ปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวกับกิจการ หรืออุตสาหกรรมของตน หากมิได้วิเคราะห์โดยละเอียดความผิดเช่นนี้จะมีแต่องค์ประกอบทางจิตใจ

อย่างเดียวแต่ที่จริงแล้วผู้ที่ต้องรับผิดชอบในการกระทำของผู้อื่นนี้ ก็อาศัยองค์ประกอบทางการกระทำของลูกจ้างหรือตัวแทนของตนเช่นเดียวกับผู้ที่สนับสนุนอาศัยองค์ประกอบทางการกระทำของตัวการ<sup>168</sup>

ในบทต่อไปผู้ศึกษาจะนำ แนวคิดและทฤษฎี ในบทที่ 2 และกฎหมายต่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายในการควบคุมการกระทำความผิดเกี่ยวกับการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวงในบทที่ 3 นี้ไปวิเคราะห์เปรียบเทียบเพื่อหาแนวทางแก้ไขและเสนอแนะปัญหาเรื่องการกำหนดโทษการกำหนดความรับผิดของนายจ้างหรือผู้ประกอบการถึงการกำหนดเงินรางวัลสินบนจำจับแก่เจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานในการดำเนินคดีแก่ผู้กระทำความผิดเกี่ยวกับการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดในบทต่อไป



<sup>168</sup> โกลเมน ภัทรภริมย์. “คำอธิบายกฎหมายฝรั่งเศส”, หน้า 35.

## บทที่ 4

### บทวิเคราะห์ปัญหาทางกฎหมายในการควบคุมการกระทำความผิด เกี่ยวกับการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด

ในบทนี้จะเป็นการนำเอาการศึกษาค้นคว้า แนวคิด ทฤษฎี หลักกฎหมาย คำพิพากษา รวมถึงมาตรการทางกฎหมายของประเทศไทยและของต่างประเทศเกี่ยวกับกฎหมายในการควบคุมการกระทำความผิดเกี่ยวกับการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด จากบทที่ 2 และบทที่ 3 มาเปรียบเทียบกับมีข้อดี ข้อเสีย อย่างไร และสามารถนำมาปรับใช้กับประเทศไทยได้หรือไม่อย่างไรโดยการวิเคราะห์เปรียบเทียบจะมี 3 ประเด็น คือ การกำหนดอัตราโทษทางกฎหมาย เพื่อควบคุมการกระทำความผิดเกี่ยวกับการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ความรับผิดชอบในฐานะนายจ้าง ผู้ประกอบการในการกระทำความผิดเกี่ยวกับการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินกว่ากฎหมายกำหนดและการกำหนดเกณฑ์การให้เงินรางวัลนำจับแก่เจ้าหน้าที่ของรัฐเพื่อควบคุมการกระทำความผิดเกี่ยวกับการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด โดยมีรายละเอียดดังนี้

#### 1 บทวิเคราะห์เกี่ยวกับการกำหนดอัตราโทษทางกฎหมายเพื่อควบคุมการกระทำความผิดเกี่ยวกับการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด

ประเทศไทยมีนโยบายพัฒนาเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่องและมีการสร้างโครงสร้างพื้นฐานไว้รองรับการพัฒนาถนนเป็นโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นในการรองรับการเติบโตของเศรษฐกิจแต่เมื่อเราขับรถไปตามท้องถนนต่างๆในประเทศไทย จะพบว่าถนนต่างๆ นั้นชำรุดทรุดโทรมก่อนเวลาอันควรโดยมีสาเหตุสำคัญอย่างหนึ่งที่ทำให้ถนนชำรุดทรุดโทรม คือ มีรถบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดวิ่งบนถนน ซึ่งปัญหาบรรทุกน้ำหนักเกินนั้นเกิดขึ้นมายาวนานแล้วและไม่มีแนวโน้มจะลดลงแต่อย่างใด แสดงให้เห็นว่ากฎหมายที่ใช้บังคับกับปัญหาดังกล่าวนั้นไม่มีประสิทธิภาพ

สภาพปัญหาดังกล่าวเกิดจากโทษตามกฎหมายไม่ได้สัดส่วน ตามหลักทฤษฎีความได้สัดส่วนแห่งการลงโทษเพราะความเสียหายกับผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจที่ผู้ละเมิดต่อกฎหมายจะได้รับ

ไม่สอดคล้องกัน กล่าวคือ โทษที่ผู้กระทำผิดจะได้รับน้อยกว่าผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจที่ผู้กระทำผิดได้รับ ซึ่งเมื่อพิจารณาตามทฤษฎีการลงโทษเพื่อข่มขู่ยับยั้งแล้วหากมีการลงโทษผู้กระทำความผิดได้ในสัดส่วนที่เหมาะสมก็จะทำให้บุคคลอื่นเกรงกลัวโทษและไม่กล้าทำผิดกฎหมาย และนอกจากนี้กฎหมายยังไม่สามารถเอาผิดผู้ประกอบการขนส่งซึ่งเป็นนายจ้างของผู้กระทำความผิดและหรือเจ้าของสินค้าที่นับว่าเป็นผู้กระทำความผิดด้วยและเป็นผู้ที่ได้รับผลประโยชน์จากการกระทำผิดที่แท้จริงซึ่งไม่สอดคล้องกับหลักทฤษฎีผู้กระทำความผิดหลายคนซึ่งการลงโทษผู้กระทำผิดฐานใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 และแก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2549 ซึ่ง มาตรา 73/2 ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือนหรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาทหรือทั้งจำทั้งปรับ และประมวลกฎหมายอาญามาตรา 33 (1) ในการริบทรัพย์สินนอกจากศาลจะมีอำนาจริบตามกฎหมายที่บัญญัติไว้โดยเฉพาะแล้วให้ศาลมีอำนาจสั่งให้ริบทรัพย์สินดังต่อไปนี้อีกด้วย คือ (1) ทรัพย์สินซึ่งบุคคลได้ใช้ หรือมีไว้เพื่อใช้ในการกระทำความผิด เป็นมาตรการหนึ่งที่น่ามาใช้เพื่อแก้ไขปัญหารถบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดแต่ในทางบังคับใช้กฎหมายกลับพบว่าไม่มีประสิทธิภาพเพียงพอที่จะระงับยับยั้งปัญหาดังกล่าวได้เลย โทษตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 และแก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2549 กำหนดโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาทหรือทั้งจำทั้งปรับเท่านั้นซึ่งโทษปรับและโทษจำคุกนั้น นับเป็นโทษสถานเบาไม่ได้สัดส่วนกับผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจที่ผู้ละเมิดต่อกฎหมายจะได้รับและไม่ได้สัดส่วนกับความเสียหายของถนนที่ใช้เพื่อประโยชน์สาธารณะ จึงทำให้ผู้กระทำผิดไม่เกรงกลัวต่อกฎหมาย อีกทั้งเมื่อคดีขึ้นสู่ศาลแล้วหากจำเลยรับสารภาพศาลจะลงโทษเพียงปรับห้าพันบาทโดยไม่มีโทษจำคุก

จากการศึกษากฎหมายต่างประเทศในการจำกัดน้ำหนักบรรทุกและบทกำหนดโทษที่จะบังคับใช้แก่ผู้กระทำผิดบรรทุกน้ำหนักรถยนต์บรรทุกเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดนั้น มีความแตกต่างจากประเทศไทยมาก ได้แก่ ประเทศสหรัฐอเมริกา มลรัฐฟลอริดา และมลรัฐแคลิฟอร์เนีย และสาธารณรัฐฝรั่งเศส ก่อนที่ผู้ศึกษาจะไปวิเคราะห์ถึงปัญหาอัตราโทษของรถบรรทุกที่บรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดนั้น ผู้ศึกษาจะขอวิเคราะห์เปรียบเทียบกัต้น้ำหนักบรรทุกที่กฎหมายกำหนดของแต่ละประเทศเสียก่อน เพื่อนำไปสู่การวิเคราะห์ถึงปัญหาการกำหนดโทษของผู้กระทำผิดดังกล่าวซึ่งมีความเชื่อมโยงกัน มีรายละเอียดดังนี้

### 1.1 บทวิเคราะห์การกำหนดพิกัดน้ำหนักบรรทุกที่กฎหมายกำหนด

ในการวิเคราะห์ในส่วนนี้ ผู้ศึกษาจะวิเคราะห์เปรียบเทียบการกำหนดพิกัดน้ำหนักบรรทุกที่กฎหมายกำหนด โดยสรุปใจความสำคัญของกฎหมายในการควบคุมการกระทำผิดเกี่ยวกับการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ในส่วนการกำหนดพิกัดน้ำหนักบรรทุกแต่ละประเภท เพื่อนำไปสู่การวิเคราะห์ถึงปัญหาการกำหนดโทษของของผู้กระทำผิดดังกล่าว ซึ่งมีความเชื่อมโยงกัน

ในประเทศสหรัฐอเมริกา จะมีกฎหมายของรัฐบาลกลางสหรัฐในการควบคุมน้ำหนักบรรทุก ฉบับล่าสุดนั้น คือ รัฐบัญญัติการแก้ไขปัญหาการขนส่งภาคพื้นดิน<sup>169</sup> ได้มีการกำหนดขนาดและน้ำหนักบรรทุกของรถบรรทุกขนาดใหญ่นอกจากนี้ในรัฐบัญญัติฉบับนี้ยังรวมถึงการอนุโลมน้ำหนักบรรทุกแก่ยานพาหนะเฉพาะสำหรับภาคธุรกิจ การเกษตรต่าง ๆ ตามมาตรา 127 (Section 127) ของหัวข้อ 23 (Title 23)<sup>170</sup>

ในส่วนกฎหมายระดับมลรัฐ มีหน้าที่ในการออกตัวบทกฎหมายประกอบในการควบคุมน้ำหนักโดยตัวบทกฎหมายนั้นจะมีพิกัดน้ำหนักบรรทุกของตัวเอง พิกัดน้ำหนักบรรทุกนี้อาจแตกต่างจากประกาศของรัฐบาลกลางได้ ยกตัวอย่างเช่น

มลรัฐฟลอริดา ได้มีการกำหนดพิกัดน้ำหนักบรรทุกแต่ละประเภทของรถบรรทุกไว้ในหัวข้อ s316-500 ถึง s316-565 ของกฎหมายประจำรัฐโดยสาระได้มีการกำหนดพิกัดน้ำหนักบรรทุกไว้อย่างชัดเจน เช่นกัน<sup>171</sup>

<sup>169</sup> Fixing America's Surface Transportation Act: FAST ACT.

<sup>170</sup> Fixing America's Surface Transportation Act: FAST ACT

หัวข้อ 23

มาตรา 27 “พิกัดน้ำหนักบรรทุกสำหรับทางหลวงแผ่นดินระหว่างรัฐ (Interstate) ไว้ดังนี้

1. น้ำหนักบรรทุกลงเพลเดี่ยว (Single Axle) กำหนดไว้ที่ไม่เกิน 20,000 ปอนด์ (ประมาณ 9 ตัน) ต่อเพล
2. น้ำหนักลงเพลกลุ่ม (Tandem Axle) กำหนดไว้ที่ไม่เกิน 34,000 ปอนด์ (ประมาณ 15.4 ตัน)
3. น้ำหนักรวมทั้งหมดไม่เกิน 80,000 ปอนด์ (ประมาณ 30.8 ตัน)

ทั้งนี้พิกัดน้ำหนักเหล่านี้ ถือว่ารวมค่าความคลาดเคลื่อนที่ยอมได้ทั้งหมดแล้ว ยกเว้นแต่ยานพาหนะที่ได้รับการ

อนุญาตเป็นพิเศษตามกฎหมายของแต่ละมลรัฐตามหัวข้อ (23 U.S.C 127(a))”

<sup>171</sup> กฎหมายประจำมลรัฐฟลอริดา (Florida Statutes, Title XXIII § Section 316 (2016)

กำหนดพิกัดน้ำหนักบรรทุก มีดังนี้

(1) น้ำหนักบรรทุกลงเพลเดี่ยว (Single Axle) กำหนดไว้ที่ไม่เกิน 20,000 ปอนด์ (ประมาณ 9 ตัน) ต่อเพล โดยอนุญาตให้เผื่อค่าคลาดเคลื่อนได้ไม่เกินร้อยละ 10

(2) น้ำหนักลงเพลกลุ่ม (Tandem Axle) กำหนดไว้ที่ไม่เกิน 40,000 ปอนด์ (ประมาณ 18 ตัน) โดยอนุญาตให้เผื่อค่าคลาดเคลื่อนได้ไม่เกินร้อยละ 10



มลรัฐแคลิฟอร์เนีย ได้มีการกำหนดพิกัดน้ำหนักรถบรรทุก แต่ละประเภทของรถบรรทุกไว้ชัดเจน โดยถูกบัญญัติไว้ในกฎหมายข้อกำหนดด้านยานพาหนะ 35001 (Cal. Vehicle Code §§35001 etseq)<sup>172</sup>

สาธารณรัฐฝรั่งเศส ซึ่งใช้กฎหมายของกลุ่มประเทศสหภาพยุโรปมี ซึ่งมีกฎหมายการจำกัดน้ำหนักของรถบรรทุกแต่ละประเภทของรถบรรทุกไว้ชัดเจน ซึ่งกำหนดไว้ในกฎหมายซึ่งเป็นมติคณะมนตรียุโรป ค.ศ.1996 และมติเพิ่มเติมรัฐสภายุโรปและคณะมนตรียุโรป ค.ศ.2015 ไว้ใน มาตรา 1 (Article 1) และมาตรา 2 (Article 2)<sup>173</sup> ไว้ ซึ่งมีข้อสังเกต นอกจากการจำกัดพิกัดน้ำหนักของรถบรรทุกแล้วกฎหมายควบคุมน้ำหนักรถบรรทุกของสหภาพยุโรป ยังกำหนดขนาดสูงสุดสำหรับยานพาหนะแต่ละประเภทไว้ชัดเจนอีกด้วย

ประเทศไทย ก็ได้มีการกำหนดพิกัดน้ำหนักรถบรรทุกแต่ละประเภทของรถบรรทุกไว้ชัดเจนเช่นกัน ซึ่งระบุไว้ในมาตรา 61 ซึ่งเป็นประกาศของผู้อำนวยการทางหลวงทั้งหมด 8 ฉบับ<sup>174</sup>

(3) น้ำหนักรวมทั้งหมดไม่เกิน 80,000 ปอนด์ (ประมาณ 30.8 ตัน) นอกจากนี้กฎหมายของมลรัฐฟลอริดายังได้อนุญาตให้มีข้อยกเว้นกรณีพิเศษ ได้แก่

ผลผลิตทางการเกษตร ในกรณีที่เกิดสถานการณ์ฉุกเฉินอันมีผลให้เส้นทางการขนส่งผลผลิตทางการเกษตรที่เน่าเสียได้ โดยทั่วไปไม่อาจกระทำได้กระทรวงคมนาคมของรัฐสามารถกำหนดเส้นทางพิเศษซึ่งอนุญาตให้มีการบรรทุกเกินพิกัดได้มาตรการส่งเสริมอุปกรณ์ลดมลภาวะในกรณีที่รถบรรทุกมีการติดตั้งอุปกรณ์ลดไอเสียขณะหยุดนิ่ง น้ำหนักของอุปกรณ์เหล่านี้จะถูกหักออกจากน้ำหนักของยานพาหนะ แต่ทั้งนี้ทั้งนั้นไม่เกิน 400 ปอนด์ (ประมาณ 181.4 กิโลกรัม)

รถลากรถยก จะได้รับการอนุญาตในการละเว้นไม่ต้องเสียค่าปรับเป็นกรณีพิเศษ แต่ทั้งนี้ทั้งนั้นต้องแจ้งพร้อมระบุเส้นทางต่อเจ้าหน้าที่ของกระทรวงคมนาคมของรัฐหากน้ำหนักที่ลากพ่วงเกินพิกัดที่ตามกฎหมายกำหนด

<sup>172</sup> กฎหมายข้อกำหนดด้านยานพาหนะ (Caltrans, California Department of Transportation)

35001 (Cal. Vehicle Code §§35001 etseq)

“กำหนดพิกัดน้ำหนักรถบรรทุก มีดังนี้”

- (1) น้ำหนักบรรทุกลงเพลลาเดี่ยว (Single Axle) กำหนดไว้ที่ ไม่เกิน 20,000 ปอนด์ (ประมาณ 9 ตัน) ต่อเพลลา
- (2) น้ำหนักลงเพลลาซ้อน (Tandem Axle) กำหนดไว้ที่ไม่เกิน 34,000 ปอนด์ (ประมาณ 15.4 ตัน)
- (3) น้ำหนักรวมทั้งหมดไม่เกิน 80,000 ปอนด์ (ประมาณ 30.8 ตัน)”

<sup>173</sup> Council Directive 96/53/EC of 25 July 1996, amended by Directive (EU) 2015/719 of the European Parliament and of the Council of 29 April 2015

<sup>174</sup> ประกาศผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษ ผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดิน และผู้อำนวยการทางหลวงสัมปทาน เรื่อง การห้ามใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุก หรือน้ำหนักลงเพลลาเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด หรือโดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหาย เดินบนทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงสัมปทาน (ฉบับที่ 1) พ.ศ.2548

ประกาศผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษ ผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดิน และผู้อำนวยการทางหลวงสัมปทาน เรื่อง การห้ามใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุก หรือน้ำหนักลงเพลลาเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด หรือโดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหาย เดินบนทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงสัมปทาน (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2552

ซึ่งมีประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว ตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 ประกอบ มาตรา 73/2 ตามพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2549

จากการศึกษาพบว่า ในประเทศสหรัฐ ไม่ว่าจะเป็นกฎหมายของรัฐบาลกลาง หรือของมลรัฐฟลอริดา มลรัฐแคลิฟอร์เนีย สาธารณรัฐฝรั่งเศส และประเทศไทย มีการกำหนด การ จำกัดน้ำหนักรถบรรทุกแต่ละประเภทของรถบรรทุกไว้ชัดเจน แต่อาจจะแตกต่างในส่วนเรื่อง น้ำหนักที่ระบุไว้แตกต่างกันบ้าง

แต่มีข้อสังเกตว่าพิกัดน้ำหนักบรรทุกของประเทศสหรัฐของรัฐบาลกลางและของแต่ละ มลรัฐนั้น ไม่ว่าจะเป็นมลรัฐฟลอริดาหรือมลรัฐแคลิฟอร์เนีย มีความแตกต่างกัน ซึ่งรัฐบาลกลางนั้น ไม่มีเจ้าหน้าที่ผู้ควบคุมน้ำหนักบรรทุกเป็นของตนเองกลไกการบังคับใช้ของรัฐบาลกลางนั้นจะเป็น ลักษณะในการควบคุมเงินสนับสนุน กล่าวคือ หากมลรัฐใดไม่สามารถแสดงหลักฐานการรับรอง การควบคุมน้ำหนักให้ได้ตามกฎหมายของรัฐบาลกลาง เงินสนับสนุนในการก่อสร้างดูแลถนนของ รัฐบาลกลางที่ให้แก่มลรัฐครั้งหนึ่งนั้นๆ จะถูกชะลอไว้จนกว่าจะได้รับการแก้ไข นอกจากนี้รัฐบาลกลาง

---

ประกาศผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษ ผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดิน และผู้อำนวยการทางหลวงสัมปทาน เรื่อง การห้ามใช้ ยานพาหนะที่มีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุก หรือน้ำหนักลงเพลาเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด หรือโดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวง เสียหาย เดินบนทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงสัมปทาน (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2552

ประกาศผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษ (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2547 เรื่อง การห้ามใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุก หรือน้ำหนักลงเพลาเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด หรือโดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหาย เดินบนทางหลวงพิเศษ

ประกาศผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษ ผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดิน และผู้อำนวยการทางหลวงสัมปทาน เรื่อง การห้ามใช้ ยานพาหนะที่มีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุก หรือน้ำหนักลงเพลาเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด หรือโดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวง เสียหาย เดินบนทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงสัมปทาน (ฉบับที่ 5) พ.ศ.2555

ประกาศผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษ ผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดิน และผู้อำนวยการทางหลวงสัมปทาน เรื่อง การห้ามใช้ ยานพาหนะที่มีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุก หรือน้ำหนักลงเพลาเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด หรือโดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวง เสียหาย เดินบนทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงสัมปทาน (ฉบับที่ 6) พ.ศ.2556

ประกาศผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษ ผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดิน และผู้อำนวยการทางหลวงสัมปทาน เรื่อง การห้ามใช้ ยานพาหนะที่มีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุก หรือน้ำหนักลงเพลาเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด หรือโดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวง เสียหาย เดินบนทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงสัมปทาน (ฉบับที่ 7) พ.ศ.2556

ประกาศผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษ ผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดิน และผู้อำนวยการทางหลวงสัมปทาน เรื่อง การห้ามใช้ ยานพาหนะที่มีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุก หรือน้ำหนักลงเพลาเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด หรือโดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวง เสียหาย เดินบนทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงสัมปทาน (ฉบับที่ 8) พ.ศ.2558

ยังมีอำนาจตามรัฐธรรมนูญสหรัฐอเมริกา (Supremacy Clause) ในรัฐธรรมนูญสหรัฐอเมริกา มาตรา 6 วรรค 2 (Article VI, Clause 2 กล่าวคือ ในกรณีที่กฎหมายใดมีความขัดแย้งระหว่าง กฎหมายรัฐบาลกลาง (Federal Law) และกฎหมายของมลรัฐ (State Law) หากคดีไปถึงศาลรัฐบาล กลางแล้วจะต้องยึดถือกฎหมายรัฐบาลกลางเป็นหลัก ทั้งนี้ ตามรัฐบัญญัติฉบับนี้ได้สั่งการให้รัฐบาล ของแต่ละมลรัฐตั้งคณะกรรมการเพื่อปรับปรุงข้อกำหนดด้านการบรรทุกน้ำหนักของแต่ละมลรัฐต่อไป ส่วนในสาธารณรัฐฝรั่งเศสนอกจากการจำกัดพิกัดน้ำหนักของรถบรรทุกแล้ว กฎหมายควบคุม น้ำหนักรถบรรทุกของสาธารณรัฐฝรั่งเศสยังกำหนดขนาดสูงสุดสำหรับยานพาหนะแต่ละประเภทไว้ ชัดเจนอีกด้วย

## 1.2 บทวิเคราะห์การกำหนดบทลงโทษของการบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมาย

จากการที่ผู้ศึกษาวิเคราะห์เปรียบเทียบ หัวข้อที่ 1.1 การกำหนดพิกัดน้ำหนัก บรรทุกแต่ละประเภท เพื่อนำไปสู่การวิเคราะห์ถึงปัญหาการกำหนดอัตราโทษของของผู้กระทำผิด ดังกล่าวซึ่งมีความเชื่อมโยงกันนั้น ในหัวข้อนี้จะเป็นการวิเคราะห์การกำหนดบทลงโทษ ของการบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดของประเทศไทยและต่างประเทศ อันได้แก่ ประเทศสหรัฐอเมริกา มลรัฐฟลอริดา มลรัฐแคลิฟอร์เนีย และสาธารณรัฐฝรั่งเศส ซึ่งเป็นประเด็น ปัญหาของวิจัยฉบับนี้ เพื่อให้ได้แนวทางที่เหมาะสมมาปรับใช้กับกฎหมายในการควบคุมการกระทำ ความผิดเกี่ยวกับการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดตามกฎหมายว่าด้วย ทางหลวงในประเทศไทยต่อไป

จากที่กล่าวมาข้างต้นว่าในประเทศไทย ผู้ขนส่งได้มีการกระทำผิดฐานใช้ยานพาหนะ บรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 และแก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ 2 พ.ศ. 2549 มากขึ้น ส่วนหนึ่งเกิดจาก อัตราโทษที่เบาเกินไปซึ่งตามมาตรา 73/2 ต้องระวาง โทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ เท่านั้น แม้จะบรรทุก น้ำหนักเกินมาก็ก็โลภรั้มก็ตาม ถ้าเกินกำหนดที่ประกาศของผู้อำนวยการทางหลวงประกาศ ก็จะมี โทษปรับไม่เกินตามพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2549 มาตรา 73/2 เท่านั้น ซึ่งถือเป็น ระวังโทษที่เบาและไม่ได้สัดส่วนกับความเสียหายและผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจที่ผู้ละเมิดต่อ กฎหมายจะได้รับ และถึงแม้จะมีประมวลกฎหมายอาญามาตรา 33 (1) ในการริบทรัพย์สินนอกจาก ศาลจะมีอำนาจริบตามกฎหมายที่บัญญัติไว้โดยเฉพาะแล้วให้ศาลมีอำนาจสั่งให้ริบทรัพย์สินดังต่อไปนี้ อีกด้วย คือ (1) ทรัพย์สินซึ่งบุคคลได้ใช้ หรือมีไว้เพื่อใช้ในการกระทำความผิด เป็นมาตรการหนึ่ง ที่นำมาใช้เพื่อแก้ไขปัญหารถบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดก็ตาม แต่บางครั้งในทางปฏิบัติ

ผู้ศึกษาซึ่งเป็นผู้ปฏิบัติงานในการบังคับใช้กฎหมายในเรื่องนี้โดยตรงพบว่า ศาลอาจใช้ดุลพินิจที่จะไม่ริบรณต์บรรทุกของกลางซึ่งเป็นทรัพย์สินที่ใช้ในการกระทำความผิดก็ได้ ตามคำพิพากษา ศาลอาญา พระโขนง คดีหมายเลขดำที่ 2760/2567 คดีหมายเลขแดงที่ 2743/2567 อันเป็นผลให้การดำเนินคดีต่อผู้กระทำความผิดฐานดังกล่าวไม่มีผลสัมฤทธิ์ในทางปฏิบัติเท่าที่ควร โดยเฉพาะโทษปรับซึ่งปรับไม่เกิน 10,000 บาท ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจที่ผู้ละเมิดต่อกฎหมายจะได้รับ และสัดส่วนของความเสียหายของถนนที่ใช้เพื่อประโยชน์สาธารณะแล้วไม่ได้สัดส่วนกัน จึงทำให้ผู้กระทำผิดไม่เกรงกลัวต่อกฎหมายเพราะเมื่อคดีขึ้นสู่ศาลแล้วหากจำเลยรับสารภาพ ศาลจะลดโทษลงกึ่งหนึ่งตามประมวลกฎหมายอาญามาตรา 78 โดยไม่มีการลงโทษจำคุกเท่านั้น ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับกฎหมายต่างประเทศแล้ว จะเห็นได้ว่าบทลงโทษของการบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดของประเทศไทยมีความแตกต่างกับกฎหมายต่างประเทศหลายประการดังนี้

ในประเทศสหรัฐอเมริกา โทษสำหรับผู้กระทำความผิดลักษณะดังกล่าว แตกต่างกันไปตามกฎหมายภายในของมลรัฐต่าง ๆ ทั้งนี้ เนื่องจากมลรัฐต่าง ๆ นั้นมีความเป็นอิสระในการออกกฎหมายระดับหนึ่งเท่าที่ไม่ขัดหรือแย้งกับกฎหมายของรัฐบาลกลาง โดยจากการศึกษาค้นคว้าอิสระนี้ได้กล่าวถึงกฎหมายของมลรัฐฟลอริดา และมลรัฐแคลิฟอร์เนีย ซึ่งจากการศึกษาผู้ศึกษาพบว่า บทลงโทษของการบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าอัตราที่กฎหมายของมลรัฐต่าง ๆ ในสหรัฐอเมริกา นั้นโดยทั่วไปแล้วโทษเรื่องการบรรทุกน้ำหนักเกินพิกัดเป็นคดีอาญาประเภทโทษ ซึ่งโทษมีเพียง “โทษปรับ” เท่านั้น

ในมลรัฐฟลอริดาจะมีการระบุบทลงโทษเนื่องจากคดีบรรทุกน้ำหนักเกินพิกัดไว้ตามกฎหมายแห่งรัฐฟลอริดา ปี 2023 หัวข้อ (3)(a) ข้อที่ 316.545<sup>175</sup> ซึ่งบทลงโทษนั้นได้มีการกำหนดอัตราค่าปรับตามผู้กระทำความผิดที่บรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดสูงขึ้นตามลำดับที่บรรทุกเกิน กล่าวคือ หากน้ำหนักบรรทุกเกินกว่าพิกัดที่กฎหมายกำหนดแต่บรรทุกน้ำหนักไม่เกิน 200 ปอนด์ อัตราค่าปรับ คือ 10 ดอลลาร์สหรัฐ และในส่วนที่เกิน 200 ปอนด์ อัตราค่าปรับคือ 5 เซนต์ต่อปอนด์ และยังมีการกำหนดเพดานค่าปรับสูงสุดไว้อีกด้วย

<sup>175</sup> กฎหมายแห่งรัฐฟลอริดา ปี 2023 (The 2023 Florida Statutes )

หัวข้อ (3)(a)

ข้อที่ 316.545 “1) หากน้ำหนักบรรทุกเกินกว่าพิกัดที่กฎหมายกำหนด (ไม่ว่าจะเป็นน้ำหนักบรรทุกลงเพลาดียวเพลากลุ่ม น้ำหนักบรรทุกรวม) ไม่เกิน 200 ปอนด์ (ประมาณ 90.7 กิโลกรัม) อัตราค่าปรับ 10 ดอลลาร์สหรัฐ

2) ในส่วนที่เกิน 200 ปอนด์อัตราค่าปรับคือ 5 เซนต์ต่อปอนด์

3) หากน้ำหนักรวมของยานพาหนะไม่เกินไปกว่าพิกัดที่กฎหมายระบุ และน้ำหนักที่เกินของเพลาดียวและเพลากลุ่มไม่เกิน 600 ปอนด์ เพดานค่าปรับสูงสุดคือ 10 ดอลลาร์ สหรัฐ

ส่วนในมลรัฐแคลิฟอร์เนีย ได้มีการระบุโทษของการฝ่าฝืนพิกัดน้ำหนักของมลรัฐแคลิฟอร์เนีย ไว้ในข้อกำหนดเกี่ยวกับยานพาหนะของมลรัฐแคลิฟอร์เนีย หัวข้อ 42030-42032<sup>176</sup> จะมีการแยกอัตราค่าปรับของน้ำหนักบรรทุกลงเวลาที่เกินพิกัดและอัตราค่าปรับของน้ำหนักบรรทุกรวมที่เกินพิกัดโดยมีอัตราน้ำหนักลงเวลาที่เกินค่าปรับ ซึ่งแต่ละอัตราค่าปรับนั้น ได้มีการกำหนดอัตราค่าปรับตามผู้กระทำผิดที่บรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดสูงขึ้นตามลำดับที่บรรทุกเกิน เช่นกันกับของมลรัฐฟลอริดา

ในสาธารณรัฐฝรั่งเศสนั้น ในการกำหนดโทษของการฝ่าฝืนกฎหมายการจำกัดน้ำหนักบรรทุกนั้น ในกลุ่มประเทศสหภาพยุโรปได้กำหนดโทษไว้ในกฎหมายโดยผู้ที่ฝ่าฝืนบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กำหนด ในกรณีที่เจ้าของรถจะถูกตัดสิทธิลงโทษของการกระทำผิดดังกล่าวมีบทลงโทษต่อไปจะจ่ายให้กับผู้มีอำนาจในท้องถิ่น (สำหรับรถที่มีน้ำหนักบรรทุกเกิน 17 ตัน) มีความรับผิดชอบสำหรับการบำรุงรักษาถนนที่กระทำผิดกฎหมาย รวมถึงมีการกำหนดอัตราค่าปรับบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดสูงขึ้นตามลำดับที่บรรทุกเกินและยังกำหนดเพดานอัตราค่าปรับไว้อีกด้วย

ดังนั้นจะเห็นได้ว่า ในประเทศสหรัฐอเมริกา มลรัฐฟลอริดาและมลรัฐแคลิฟอร์เนีย โทษทางกฎหมายในการควบคุมรถยนต์บรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดของมลรัฐต่าง ๆ ในสหรัฐอเมริกาจะมีเพียง “โทษปรับ” เท่านั้น ซึ่งแตกต่างกันไปในแต่ละมลรัฐ นอกจากนี้ สาธารณรัฐฝรั่งเศสนั้น ก็มีบทกำหนดโทษในกรณีที่มีการฝ่าฝืนกฎหมายการจำกัดน้ำหนักบรรทุกไว้ในรูปแบบของกฎระเบียบเกี่ยวกับการจราจร ค.ศ. 2003 (Directive 96/53/EC, Road Traffic Construction & Use of Vehicles) Regulations 2003) แต่กฎหมายต่างประเทศที่กล่าวมานี้ มีการกำหนดอัตราโทษปรับบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดสูงขึ้นตามลำดับที่บรรทุกเกินและยังกำหนดเพดานอัตราค่าปรับไว้อีกด้วย ซึ่งต่างจากกฎหมายการควบคุมรถยนต์บรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดในประเทศไทย ตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 มาตรา 61 และแก้ไขเพิ่มเติม(ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2549 มาตรา 73/2 ที่มีอัตราโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน ปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาทหรือทั้งจำทั้งปรับ” ซึ่งเป็นอัตราโทษเดียวแม้จะบรรทุกน้ำหนักเกินกว่ากฎหมายกำหนดก็กิโลกรัมก็ตาม และเป็นดุลยพินิจศาลในการกำหนดบทลงโทษไม่เกินตาม มาตรา 73/2 เท่านั้นแต่ในประเทศไทยอาจจะมีโทษปรับบรรทุกที่บรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดได้ หากรถบรรทุกดังกล่าว เป็นทรัพย์สินซึ่งบุคคลได้ใช้หรือมีไว้เพื่อใช้ในการกระทำความผิด

<sup>176</sup> California Vehicle Code Section 42030-42032



ตามประมวลกฎหมายอาญามาตรา 33 (1) ซึ่งในกฎหมายต่างประเทศ เช่น สหรัฐพลอริดา ไม่มีบทบัญญัติแห่งกฎหมายใดให้อำนาจเจ้าหน้าที่ในการริบทรัพย์สินนั้นได้โดยตรง หากแต่จำเป็นต้องมีการกระทำอันเข้าองค์ประกอบความผิดตามกฎหมายอื่นซึ่งทำให้เจ้าหน้าที่มีอำนาจริบทรัพย์สินได้ เช่น กรณีที่ผู้ต้องหาว่ากระทำความผิดบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราจงใจไม่ต่อใบอนุญาตและปฏิเสธไม่ชำระค่าปรับ<sup>177</sup> เป็นต้น อย่างไรก็ตามประเด็นหนึ่งซึ่งสหรัฐอเมริกามีความคล้ายคลึงกับประเทศไทย คือ การลงโทษสำหรับความผิดในลักษณะดังกล่าวนี้ มุ่งกระทำต่อผู้ครอบครองรถยนต์บรรทุกเป็นหลักเช่นกัน

จากการศึกษาเปรียบเทียบกฎหมายควบคุมการกระทำความผิดเกี่ยวกับการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ระหว่างประเทศไทยและต่างประเทศ ผู้ศึกษาพบว่า โทษสำหรับผู้ฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามประกาศผู้อำนวยการทางหลวง เรื่อง ห้ามใช้ยานพาหนะบนทางหลวงโดยที่ยานพาหนะนั้นมีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุกหรือน้ำหนักเปล่าเกินกว่าที่กำหนดหรือโดยยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหาย ที่มีอัตราโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน ปรับไม่เกินหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ<sup>178</sup> แม้จะมีการบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดเท่าใดก็ตามมีระวางโทษที่น้อยเกินไป ไม่เหมาะสมและไม่ได้สัดส่วนกับความเสียหายที่เกิดขึ้นกับทางหลวงของประเทศไทยซึ่งเป็นบริการสาธารณะที่รัฐจัดทำให้ประชาชนได้ใช้ร่วมกัน ไม่ว่าจะเป็ทางหลวงประเภทใดก็ตาม แม้จะมีการริบทรัพย์อันเป็นของกลาง ซึ่งได้แก่ รถยนต์บรรทุกซึ่งใช้กระทำความผิดต้องใช้ประมวลกฎหมายอาญามาบังคับใช้แก่กรณี อันส่งผลให้ผู้กระทำผิดไม่เกรงกลัวต่อโทษที่จะได้รับและเลือกที่จะกระทำความผิดเนื่องจากโทษที่ผู้กระทำความผิดจะได้รับเบาเกินไป เมื่อเปรียบเทียบกับผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจที่ผู้กระทำผิดจะได้รับ เช่น ค่าจ้างขนส่ง ค่าจ้างขับรถบรรทุกและเวลาที่ใช้ในการขนส่ง

สำหรับปัญหาการกำหนดอัตราโทษเพื่อควบคุมการกระทำความผิดเกี่ยวกับยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ผู้ศึกษาเห็นว่า ประเทศไทยมีอัตราโทษตามกฎหมายสำหรับผู้ฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามประกาศผู้อำนวยการทางหลวง เรื่อง ห้ามใช้ยานพาหนะบนทางหลวงโดยที่ยานพาหนะนั้น มีน้ำหนักบรรทุกหรือน้ำหนักเปล่าเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดหรือโดยยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหาย เพียงลงโทษจำคุกไม่เกินหกเดือนปรับไม่เกินหนึ่ง

<sup>177</sup> รัฐบัญญัติบริหารราชการแห่งรัฐพลอริดา มาตรา 316.5

<sup>178</sup> พระราชบัญญัติทางหลวง ฉบับที่ 2 พ.ศ. 2549 มาตรา 73/2



หมิ่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ<sup>179</sup> ซึ่งไม่ได้สัดส่วนกับการกระทำความผิดและผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจที่ผู้กระทำความผิดจะได้รับ ดังนั้นหากประเทศไทยกำหนดอัตราปรับโดยมีการกำหนดโทษปรับให้สูงขึ้นตามอัตราที่บรรทุกน้ำหนักเกิน (อัตราก้าวหน้า) อย่างเช่นกฎหมายต่างประเทศ เพื่อให้ได้สัดส่วนกับการกระทำความผิดที่ส่งผลให้เกิดความเสียหายต่อทางหลวง และหากมีโทษปรับที่มีอัตราที่สูงมากขึ้นตามจำนวนน้ำหนักที่บรรทุกเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด จะส่งผลให้ผู้กระทำความผิดเกรงกลัวต่อโทษที่จะได้รับและทำให้ผู้ขนส่งรายอื่นเกรงกลัวไม่กล้ากระทำความผิดตามอันเป็นการตัดโอกาสของบุคคลในการกระทำความผิด อีกทั้งผู้กระทำความผิดจะต้องรับโทษที่มีอัตราค่าปรับที่สูงเนื่องจากผู้กระทำความผิดเลือกที่จะละเมิดต่อกฎหมายซึ่งสอดคล้องกับหลักทฤษฎีทางเลือก (Choice Theory) และตามหลักทฤษฎีการลงโทษเพื่อข่มขู่ยับยั้งอาชญากรรม (Deterrence) นี้ และยังถือว่าเป็นอัตราโทษปรับที่สูงและเหมาะสมกับการกระทำความผิดและก่อความเสียหายต่อทางหลวง รวมถึงเป็นการลงโทษเชิงเศรษฐกิจและโทษปรับดังกล่าวเมื่อส่งเข้ากระทรวงการคลังก็จะเป็นงบประมาณแผ่นดินในการนำไปทำนุบำรุง ซ่อมแซม ถนนทางหลวงที่เสียหายชำรุดต่อไป

## 2. บทวิเคราะห์เกี่ยวกับความรับผิดชอบในฐานะนายจ้าง ผู้ประกอบการหรือเจ้าของสินค้า ในการกระทำความผิดเกี่ยวกับการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินกว่ากฎหมายกำหนด

ตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 มาตรา 61 และแก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2549 มาตรา 73/2 นั้น การลงโทษสำหรับความผิดในลักษณะดังกล่าวนี้มุ่งลงโทษต่อผู้ขับขี่รถบรรทุกเป็นหลักเท่านั้น ซึ่งปัญหาคือ ผู้ขับขี่รถบรรทุกส่วนมากเป็นเพียง พนักงาน ลูกจ้างของผู้ประกอบการขนส่งเท่านั้น แต่ผู้ที่ได้รับผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจจากการกระทำความผิดในการบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดที่แท้จริงกลับเป็นผู้ประกอบการขนส่งและหรือเจ้าของสินค้า ซึ่งอาจจะเป็นตัวการ ผู้ใช้ ผู้สนับสนุน ตามหลักทฤษฎีผู้กระทำความผิดหลายคน แต่การกระทำความผิดตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 และแก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2549 มิได้บัญญัติให้ผู้ประกอบการขนส่งและหรือเจ้าของสินค้า ซึ่งอาจจะเป็นตัวการ ผู้ใช้ ผู้สนับสนุนนั้นต้องรับผิดชอบตามพระราชบัญญัตินี้ ซึ่งทำให้การใช้กฎหมายตามพระราชบัญญัตินี้ไม่มีประสิทธิภาพ

<sup>179</sup> “เรื่องเดียวกัน”

เพราะมิได้ลงโทษผู้กระทำความผิดหรือผู้ได้รับผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจที่แท้จริง ตามทฤษฎีผู้กระทำความผิดหลายคน ถึงแม้จะมีกฎหมายให้อำนาจศาลริบรณบรรทุกที่ใช้ในการกระทำความผิดได้ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 33 (1) ก็ตามแต่จะต้องใช้ประมวลกฎหมายอาญามาบังคับใช้แก่กรณีโดยพนักงานอัยการต้องมีคำขอให้ศาลริบรณบรรทุกด้วยและศาลจะมีคำพิพากษาให้ริบรณบรรทุกหรือไม่ ก็เป็นดุลพินิจของศาลหรือบางครั้ง นายจ้าง ผู้ประกอบการหรือเจ้าของสินค้า จะใช้เทคนิคทางกฎหมายให้ตนไม่ต้องถูกริบรณบรรทุกดังกล่าวก็ได้ ซึ่งทำให้เกิดปัญหาอยู่ในปัจจุบัน จึงทำให้ผู้กระทำความผิดที่แท้จริงไม่เกรงกลัวต่อกฎหมายและกระทำความผิดต่อไป สร้างความเสียหายให้แก่ประเทศชาติ

จากการศึกษา ผู้ศึกษาพบว่าในกฎหมายต่างประเทศ อันได้แก่ สาธารณรัฐฝรั่งเศส มีหลักกฎหมายทั่วไปของความรับผิดทางอาญาในการกระทำของตัวบุคคล คือ การกระทำที่บุคคลจะต้องได้รับโทษนั้นจะต้องกระทำโดยรู้สำนึกและโดยความประสงค์อันเป็นอิสระ ถ้าบุคคลกระทำโดยไม่ได้รู้สำนึกบุคคลนั้นไม่ต้องรับผิดทางอาญา และเฉพาะการกระทำของตนเองเท่านั้น ซึ่งต่างจากกฎหมายแห่งที่อาจจะต้องรับผิดในการกระทำของผู้อื่นด้วย แต่กฎหมายสาธารณรัฐฝรั่งเศสก็มีข้อยกเว้นในบางกรณีที่บุคคลต้องรับผิดในการกระทำของผู้อื่น ซึ่งมีการระบุความรับผิดทางอาญาของผู้เป็นหัวหน้ากิจการ นายจ้างหรือเจ้าของกิจการอาจต้องรับผิดโดยตรงในความผิดที่ลูกจ้างได้กระทำ เช่น ในเรื่องค่ากำไรเกินควรในเรื่องเกี่ยวกับกฎหมายแรงงาน บรรณาธิการ ผู้พิมพ์ ผู้โฆษณา ต้องรับผิดในการกระทำของผู้เขียน ผู้พิมพ์ ผู้ขาย หรือผู้ปิดประกาศ (L.28 Jerillet 1881 eur la presse. art.42 ) ในกรณีกระทำความผิดแต่เพียงทางอ้อม เช่น ตามกฎหมายจราจร มาตรา 21 วรรค 2 บัญญัติว่า “ในกรณีกระทำความผิดเกี่ยวกับการจราจร โดยผู้ขับรถยนต์ซึ่งมีฐานะเป็นลูกจ้างเมื่อศาลได้วินิจฉัยถึงเหตุแวดล้อมแห่งการกระทำของบุคคลผู้กระทำความผิดแล้ว ศาลจะพิพากษาให้การชำระค่าปรับทั้งหมดหรือแต่บางส่วนตกเป็นภาระของผู้เป็นนายจ้างก็ได้” หรือในกรณีบางเรื่องแม้จะไม่มีกฎหมายบัญญัติไว้โดยตรง แต่ศาลฝรั่งเศสก็วินิจฉัยให้บุคคลต้องรับผิดทางอาญาในการกระทำของผู้อื่นเหมือนกัน เช่น ลงโทษเภสัชกรในความผิดเกี่ยวกับยา ซึ่งกระทำโดยผู้ปรุงยา ลงโทษฐานทำให้น้ำเน่าเสียแก่ผู้อำนวยการโรงงานทำกระดาษ ซึ่งคนงานปล่อยน้ำเสียจากโรงงานลงในแม่น้ำ ลงโทษผู้อำนวยการบริษัทขนส่งซึ่งปล่อยให้ใช้รถบรรทุกซึ่งมียางรถชำรุด และสัญญาณไฟเบรกไม่ทำงาน เป็นต้น

การรับผิดในการกระทำของบุคคลอื่นนี้ เกิดจากแนวความคิดที่ว่าผู้ที่มิหน้าที่ต้องระมัดระวังควบคุมการกระทำของตัวการที่กระทำความผิดแล้วไม่ระมัดระวังดูแลให้ดี ก็ย่อมเป็นความผิดที่ปล่อย

ปลະลະเลยไม่ปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวกับกิจการหรืออุตสาหกรรม ของตนเมื่อ หากมิได้วิเคราะห์โดยละเอียดความผิดเช่นนี้จะมีแต่องค์ประกอบทางจิตใจอย่างเดียวแต่ที่จริงแล้วผู้ที่ต้องรับผิดชอบในการกระทำของผู้อื่นนี้ ก็อาศัยองค์ประกอบทางการกระทำของลูกจ้างหรือตัวแทนของตน เช่นเดียวกับผู้ที่สนับสนุนอาศัยองค์ประกอบทางการกระทำของตัวการ

จากที่กล่าวมาข้างต้นประเทศไทย ตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 มาตรา 61 และแก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2549 มาตรา 73/2 นั้น จะไม่มีกฎหมายลงโทษนายจ้าง ผู้ประกอบการขนส่งและหรือเจ้าของสินค้า ด้วยก็ตาม แต่ในพระราชบัญญัติอื่นในประเทศไทย ก็มีการกำหนดให้ นายจ้าง ผู้ประกอบการ ร่วมรับผิดชอบ หรือเป็นตัวการ ผู้ใช้ ผู้สนับสนุนได้ ซึ่งถือว่าเป็นการเอาหลักการกำหนดความรับผิดทางอาญาในการกระทำของบุคคลคนอื่นมาใช้ในการลงโทษนายจ้าง ผู้ประกอบการ ยกตัวอย่างเช่น

-พระราชบัญญัติการพิมพ์ พ.ศ. 2484 มาตรา 48

-พระราชบัญญัติแร่ พ.ศ. 2510 มาตรา 10

-พระราชบัญญัติยา พ.ศ. 2510 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติยา (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2518 และพระราชบัญญัติยา (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2522 มาตรา 16

-พระราชบัญญัติเครื่องสำอาง พ.ศ. 2517 มาตรา 16

-พระราชบัญญัติอาหาร พ.ศ. 2522 มาตรา 17

กฎหมายดังกล่าวข้างต้นที่กล่าวมาทั้งหมด ได้กำหนดความรับผิดของนายจ้าง หรือผู้ได้รับใบอนุญาต ในการกระทำของลูกจ้างหรือตัวแทนที่ได้กระทำในทางการที่จ้างและเพื่อประโยชน์ของนายจ้างหรือผู้ได้รับอนุญาต โดยไม่ต้องมีการร่วมกันในการกระทำความผิด นายจ้างหรือผู้ได้รับใบอนุญาตก็ต้องรับผิดชอบในฐานะเป็นตัวการ และถือว่าเป็นการกระทำความผิดของผู้รับอนุญาตเองโดยตรง เป็นความรับผิดเด็ดขาดในทางอาญาแต่บางกรณีก็มีข้อยกเว้นความรับผิดไว้ โดยผู้ได้รับอนุญาตจะต้องพิสูจน์ได้ว่า การกระทำความผิดนั้นเป็นเหตุสุดวิสัยที่ผู้ได้รับอนุญาตจะล่วงรู้หรือควบคุมได้ เพราะความรับผิดนี้เป็นความรับผิดเด็ดขาด จึงไม่ต้องคำนึงถึงว่าผู้ได้รับอนุญาตจะมีเจตนาหรือไม่ กฎหมายของไทยมิได้มีการบัญญัติแยกความรับผิดของนายจ้างและความรับผิดของผู้ถือใบอนุญาตไว้อย่างเด็ดขาดแต่เป็นการบัญญัติที่รวม ๆ กันไป โดยไม่แยกความสัมพันธ์ระหว่างนายจ้างกับลูกจ้างออกจากความสัมพันธ์ระหว่างผู้ถือใบอนุญาตกับผู้รับมอบอำนาจ ส่วนใหญ่แล้วผู้รับมอบอำนาจมักจะเป็นลูกจ้างของผู้ถือใบอนุญาตเมื่อผู้ประกอบการขนส่งสามารถร่วมรับผิดกับลูกจ้าง

ในทางอาญาได้ในกิจการทางการที่จ้างในฐานะตัวแทน ซึ่งหลักกฎหมายดังกล่าวมานาอารยประเทศรวมทั้งประเทศไทยก็ยอมรับหลักการนี้

จากการศึกษา ผู้ศึกษาพบว่าแม้ในประเทศไทยและสาธารณรัฐฝรั่งเศสจะมีได้มีกฎหมายบัญญัติ ให้นายจ้าง ผู้ประกอบการขนส่งและหรือเจ้าของสินค้า จะต้องร่วมรับผิดชอบกับผู้ขับรถบรรทุกในฐานะความผิดบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่ กฎหมายกำหนดก็ตาม แต่ทั้งสองประเทศได้รับเอาหลักการความรับผิดชอบทางอาญาในการกระทำของผู้อื่นมาใช้บัญญัติกฎหมายหลายฉบับตามที่ผู้ศึกษาได้ยกตัวอย่างไป ซึ่งตามความเป็นจริงแล้วในประเทศไทยมีหลักความรับผิดชอบทั่วไปของกรณี ตัวการ<sup>180</sup> ผู้ใช้<sup>181</sup> ผู้สนับสนุน<sup>182</sup> ตามประมวลกฎหมายอาญาหากความปรากฏว่าผู้เป็นนายจ้างหรือผู้ประกอบการ มีส่วนรู้เห็นเป็นใจในการกระทำความผิดฐานบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด เจ้าหน้าที่ตำรวจหรือพนักงานอัยการสามารถดำเนินคดีกับผู้เป็นนายจ้างหรือผู้ประกอบการในฐานะเป็นตัวการ ผู้ใช้ ผู้สนับสนุนในฐานะความผิดดังกล่าวได้ แต่การจะดำเนินคดีกับผู้เป็นนายจ้างหรือผู้ประกอบการขนส่งและหรือเจ้าของสินค้านั้น จะต้องมีการพยานหลักฐานเพียงพออันควรเชื่อว่า นายจ้างหรือผู้ประกอบการขนส่งและหรือเจ้าของสินค้า มีส่วนรู้เห็น หรือเป็นตัวการ ผู้ใช้ ผู้สนับสนุน ในฐานะความผิดนั้น ดังนั้นหน้าที่ของเจ้าพนักงานตำรวจในการรวบรวมพยานหลักฐานรวมถึงพนักงานอัยการและศาลจึงต้องใช้หลักการค้นหาความจริงว่า นายจ้างหรือผู้ประกอบการขนส่งและหรือเจ้าของสินค้ากระทำผิดจริงหรือไม่ อันเป็นหลักทั่วไปในการดำเนินกระบวนการพิจารณาคดีแต่ยังมีปัญหาอีกว่าการจะกล่าวอ้างว่าผู้ใดกระทำความผิดในทางอาญา ผู้นั้นต้องมีเจตนากระทำความผิดรวมถึงการเป็นตัวการ ผู้ใช้ ผู้สนับสนุน จะต้องเป็นการกระทำโดยเจตนาตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 59 วรรคหนึ่งและวรรคสองเท่านั้น<sup>183</sup> แต่ในทางปฏิบัติในขณะที่จับกุมผู้กระทำความผิดฐานบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดผู้ถูกจับจะเป็นผู้ขับรถบรรทุกในขณะนั้น จึงทำให้เป็นการยากที่เจ้าหน้าที่จะหาพยานหลักฐานว่านายจ้างหรือผู้ประกอบการขนส่งและหรือเจ้าของ

<sup>180</sup> ประมวลกฎหมายอาญามาตรา 83

<sup>181</sup> ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 84

<sup>182</sup> ประมวลกฎหมายอาญามาตรา 86

<sup>183</sup> ประมวลกฎหมายอาญามาตรา 59

“บุคคลจะต้องรับผิดชอบในทางอาญาก็ต่อเมื่อได้กระทำโดยเจตนา เว้นแต่จะได้กระทำโดยประมาท ในกรณีที่กฎหมายบัญญัติให้ต้องรับผิดชอบเมื่อได้กระทำโดยประมาท หรือเว้นแต่ในกรณีที่กฎหมายบัญญัติไว้โดยแจ่มชัดให้ต้องรับผิดชอบแม้ได้กระทำโดยไม่มีเจตนา

กระทำโดยเจตนา ได้แก่กระทำโดยผู้สำนึกในการที่กระทำและในขณะที่เดียวกันผู้กระทำประสงค์ต่อผล หรือยอมเล็งเห็นผลของการกระทำนั้น...”

สินค้าเป็นตัวการ ผู้ใช้ ผู้สนับสนุน ในฐานะความผิดบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดกับผู้  
 ขั้บรรทุก

ดังนั้นเมื่อมีการนำโทษ ตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 และแก้ไขเพิ่มเติม  
 (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2549 มาใช้บังคับแก่ผู้กระทำความผิดแล้ว ก็น่าจะใช้บังคับไปถึง นายจ้างหรือ  
 ผู้ประกอบการขนส่งและหรือเจ้าของสินค้า ซึ่งต้องร่วมรับผิดชอบกับลูกจ้างในฐานะตัวแทนด้วย  
 เพราะบางครั้งนายจ้างหรือผู้ประกอบการขนส่งและหรือเจ้าของสินค้า ส่วนใหญ่อาจจะเป็นนิติบุคคล  
 โทษทางอาญาบางอย่างไม่สามารถใช้บังคับกับนิติบุคคลได้อย่างมีประสิทธิภาพ เช่น โทษประหารชีวิต  
 จำคุกและกักขัง ไม่สามารถลงโทษกับนิติบุคคลได้ คงลงโทษนิติบุคคลได้เฉพาะปรับและริบทรัพย์สิน  
 เท่านั้น ลำพังแต่โทษปรับเมื่อเปรียบเทียบกับในเชิงเศรษฐกิจนิติบุคคลสามารถเสียค่าปรับได้  
 แม้จะฝ่าฝืนกฎหมายก็ยังได้รับประโยชน์ในทางธุรกิจมากกว่าการถูกลงโทษปรับตามกฎหมาย  
 ส่วนโทษริบทรัพย์นั้นตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 ก็ได้บัญญัติให้ริบรถยนต์บรรทุก  
 ของกลางไว้เป็นพิเศษต่างหาก ศาลจึงใช้หลักกฎหมายอาญาทั่วไป วินิจฉัยว่ารถยนต์บรรทุกของกลาง  
 เป็นทรัพย์ซึ่งใช้ในการกระทำความผิดอันควรริบหรือไม่ควรริบซึ่งเป็นดุลพินิจของศาล  
 ซึ่งไม่มีความแน่นอนและพนักงานอัยการจะต้องมีคำขอให้ริบรถด้วยศาลจึงจะสั่งริบได้

สำหรับปัญหาความรับผิดชอบของนายจ้างผู้ประกอบการและหรือเจ้าของสินค้าในการกระทำ  
 ความผิดฐานใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินกว่ากฎหมายกำหนด ผู้ศึกษาเห็นว่าประเทศไทยไม่ได้มี  
 การกำหนดโทษไว้สำหรับความรับผิดชอบของนายจ้าง ผู้ประกอบการและหรือเจ้าของสินค้า  
 ในการกระทำความผิดฐานใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินกว่ากฎหมาย กฎหมายดังกล่าว  
 มุ่งประสงค์ที่จะลงโทษเฉพาะ “ผู้ขั้บรรทุก” เพียงเท่านั้น ซึ่งตามหลักแล้ว หากพิจารณา  
 ตามหลักทฤษฎีการจำแนกของผู้กระทำความผิดหลายคน ซึ่งสอดคล้องกับทฤษฎีนายเหนือ  
 การกระทำความผิด (Hegemony-Over-The-ActTheory) ซึ่งนายจ้าง ผู้ประกอบการและ  
 หรือเจ้าของสินค้ามีความสามารถกำกับหรือมีอำนาจเหนือการกระทำความผิดควบคุมให้ผู้ขั้  
 บรรทุกกระทำความผิดฐานบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด และหากพิจารณา  
 ตามหลักทฤษฎีการลงโทษผู้กระทำความผิดหลายคน ยังสอดคล้องกับทฤษฎีความนำตำหนิ  
 ของการร่วมกระทำความผิด (Culpability Theory of Complicity) ที่นายจ้าง ผู้ประกอบการ  
 หรือเจ้าของสินค้าเป็นผู้ที่เกี่ยวข้องในการกระทำความผิดเพราะเป็นผู้ก่อให้เกิดการกระทำความผิด  
 ทางอาญาทำให้เกิดผลโดยตรงจากการกระทำนั้นตามความสัมพันธ์ของการกระทำ และผลตามทฤษฎี  
 เงื่อนไชระหว่างการกระทำและผลของผู้ร่วมกระทำความผิด (Causation Theory of Complicity)



ดังนั้น ผู้ศึกษาจึงเห็นควรว่าจะต้องมีการแก้ไขเพิ่มเติม พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 และ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2549 โดยอาศัยทฤษฎีการร่วมกันกระทำความผิดในทางอ้อมวิสัย และแนวคิดหลักการความรับผิดชอบทางอาญาในการกระทำของผู้อื่น ให้นายจ้าง ผู้ประกอบการขนส่ง และหรือเจ้าของสินค้า มาร่วมรับผิดชอบทางอาญากับผู้ขับรถบรรทุกด้วยโดยให้รับผิดชอบในส่วนค่าปรับ ตามคำพิพากษาของศาล หากการกระทำของลูกจ้างหรือตัวแทนที่ได้กระทำในทางการที่จ้าง และเพื่อประโยชน์ของนายจ้าง หรือผู้ประกอบการขนส่งและหรือเจ้าของสินค้า โดยไม่ต้อง มีการร่วมกันในการกระทำความผิดนายจ้างหรือผู้ประกอบการขนส่งและหรือเจ้าของสินค้าจะต้องรับผิดชอบในฐานะเป็นตัวการ และถือว่าเป็นการกระทำความผิดของนายจ้างหรือผู้ประกอบการขนส่ง และหรือเจ้าของสินค้าเองโดยตรงเป็นความรับผิดชอบเด็ดขาดในทางอาญา แต่อาจมีข้อยกเว้นความรับผิดไว้ หากนายจ้างหรือผู้ประกอบการขนส่งและหรือเจ้าของสินค้าพิสูจน์ได้ว่าการกระทำความผิดนั้น เป็นเหตุสุดวิสัยที่นายจ้างหรือผู้ประกอบการขนส่งและหรือเจ้าของสินค้าจะล่วงรู้หรือควบคุมได้ เพราะหากกฎหมายได้บัญญัติให้นายจ้างหรือผู้ประกอบการขนส่งและหรือเจ้าของสินค้า เข้ามาร่วมรับผิดชอบก็จะทำให้การบังคับใช้กฎหมายมีประสิทธิภาพเนื่องจากการลงโทษทางอาญาแก่ผู้กระทำความผิดที่แท้จริงอีกด้วย อีกทั้งหากมีโทษปรับทางอาญาในฐานความผิดดังกล่าวในจำนวนเงินที่สูง ซึ่งสัมพันธ์กับบทวิเคราะห์หัวข้อที่ 1 ในเรื่องการเพิ่มโทษปรับในฐานความผิดใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดให้สูงขึ้น ซึ่งภาระดังกล่าวจะตกแก่นายจ้างหรือผู้ประกอบการขนส่งและหรือเจ้าของสินค้า ซึ่งเป็นผู้ที่สมควรต้องเป็นผู้ชำระค่าปรับมากกว่าที่จะให้ผู้ขับขี่ซึ่งเป็นเพียงลูกจ้างชำระค่าปรับ รวมถึงรัฐจะได้รับเงินค่าปรับมากขึ้น ซึ่งส่งผลต่องบประมาณแผ่นดินที่จะนำมาซ่อมแซมปรับปรุงถนนทางหลวงที่เสียหายอีกด้วย

### **3. บทวิเคราะห์เกี่ยวกับการกำหนดเกณฑ์การให้เงินรางวัลนำจับแก่เจ้าหน้าที่ของรัฐ เพื่อควบคุมการกระทำความผิดเกี่ยวกับการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด**

จากที่ผู้ศึกษาได้ทำการศึกษารณีการให้รางวัลนำจับแก่ผู้จับกุม (เจ้าพนักงานทางหลวง) ตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 นั้น ทำให้ทราบว่าเจ้าพนักงานทางหลวงผู้จับกุมมีสิทธิได้รับเงินรางวัลนำจับ ร้อยละ 75 ของค่าปรับทั้งหมดในฐานความผิดตามพระราชบัญญัติทางหลวง



พ.ศ.2535<sup>184</sup> นั้น ซึ่งมีความผิดตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 ด้วย<sup>185</sup> เป็นเงินรางวัลนำจับ แก่เจ้าหน้าที่ที่ได้รับน้อยกว่าความผิดตามพระราชบัญญัติอื่น เช่น พระราชบัญญัติคุ้มครอง ผู้ประสบภัยจากรถยนต์ซึ่งเจ้าหน้าที่ที่จับกุมผู้กระทำความผิดมีสิทธิได้รับเงินรางวัลมากถึงสูงสุดถึง ร้อยละเก้าสิบห้าของเงินค่าปรับ และการกระทำความผิดตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 นี้ พนักงานสอบสวน ในความผิดฐานนี้ ไม่มีสิทธิได้รับค่าตอบแทนการสอบสวนคดีอาญา เนื่องจาก ความผิดตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 มาตรา 61 และมาตรา 73/2 นั้น ต้องระวางโทษ จำคุกไม่เกิน หกเดือนหรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท ซึ่งเป็นความผิดซึ่งกฎหมายกำหนดอัตราโทษ อย่างสูงไว้ให้จำคุกไม่เกินสามปีหรือปรับไม่เกินหกหมื่นบาทหรือทั้งจำทั้งปรับ พระราชบัญญัติให้ใช้ พระธรรมนูญศาลยุติธรรม พ.ศ. 2543 ตามมาตรา 24<sup>186</sup> มาตรา 25 (5)<sup>187</sup> และมาตรา 26<sup>188</sup> เป็นอำนาจพิจารณาพิพากษาโดยผู้พิพากษาหนึ่งคนและเป็นความผิดที่อยู่ในอำนาจศาลแขวง ตามพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลแขวงและวิธีพิจารณาความอาญาในศาลแขวงพ.ศ. 2499 มาตรา 19 และมาตรา 20<sup>189</sup> เป็นความผิดที่ฟ้องด้วยวาจา ตามระเบียบกระทรวงการคลังการจ่ายเงิน ค่าตอบแทนการสอบสวนคดีอาญา พ.ศ.2534 ข้อที่ 7.1 ห้ามมิให้ค่าตอบแทนแก่พนักงานสอบสวน ในการสอบสวนคดีอาญา<sup>190</sup> เป็นเหตุให้พนักงานสอบสวนในความผิดตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 มิได้รับเงินค่าตอบแทนในการสอบสวนคดีอาญา

ซึ่งในปัจจุบันยังมีประเด็นปัญหาที่เจ้าหน้าที่ของรัฐรับสินบนจากผู้กระทำความผิดฐานบรรทุก น้ำหนักเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด อันเป็นสาเหตุหนึ่งที่เจ้าหน้าที่ของรัฐยอมรับสินบนเพราะว่าหาก เลือกรับสินบนดำเนินคดีตามกฎหมาย เมื่อศาลลงโทษแล้ว ตนเองก็มิได้รับส่วนแบ่งค่าปรับหรือได้รับก็ ในอัตราที่น้อย และพนักงานสอบสวนบางรายอาจสอบสวนโดยไม่สุจริตหรือใช้เทคนิคหรือช่องว่าง ทางกฎหมายเพื่อให้พนักงานอัยการไม่มีคำขอให้ริบรถบรรทุกและทำให้ศาลสั่งริบรถของกลางไม่ได้ เพื่อแลกกับสินบนของผู้กระทำความผิด ดังคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 3486/2539<sup>191</sup>

<sup>184</sup> ข้อบังคับกระทรวงการคลังว่าด้วยการหักเงินค่าปรับก่อนนำส่งคลัง พ.ศ. 2546

<sup>185</sup> บัญชีท้ายชื่อกฎหมายที่อนุญาตให้หักค่าปรับจากการกระทำผิดได้เป็นสินบนรางวัลและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานแนบท้าย ประกาศกระทรวงการคลัง ลงวันที่ 11 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2547

<sup>186</sup> พระราชบัญญัติให้ใช้พระธรรมนูญศาลยุติธรรม พ.ศ. ๒๕๔๓ มาตรา 24

<sup>187</sup> พระราชบัญญัติให้ใช้พระธรรมนูญศาลยุติธรรม พ.ศ. ๒๕๔๓ มาตรา 25

<sup>188</sup> พระราชบัญญัติให้ใช้พระธรรมนูญศาลยุติธรรม พ.ศ. ๒๕๔๓ มาตรา 26

<sup>189</sup> พระราชบัญญัติจัดตั้งศาลแขวงและวิธีพิจารณาความอาญาในศาลแขวงพ.ศ. 2499 มาตรา 19 และมาตรา 20

<sup>190</sup> ตามระเบียบกระทรวงการคลังการจ่ายเงินค่าตอบแทนการสอบสวนคดีอาญา พ.ศ.2534 ข้อที่ 7

<sup>191</sup> อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 5

ผู้ศึกษาจึงได้ทำการศึกษา แนวคิดทฤษฎี รวมถึงกฎหมายไทย และกฎหมายต่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับเงินรางวัลนำจับ จากบทที่ 2 และบทที่ 3 เพื่อนำมาวิเคราะห์เพื่อหาแนวทางแก้ไขปัญหาดังกล่าวนี้

จากการศึกษา ผู้ศึกษาพบว่าในประเทศสหรัฐอเมริกา วัตถุประสงค์ในการให้เงินรางวัลนำจับแก่เจ้าหน้าที่ เพื่อเป็นค่าตอบแทนแก่เจ้าหน้าที่ จูงใจให้เจ้าหน้าที่ดำเนินการบังคับใช้กฎหมายเพื่อนำตัวผู้กระทำความผิดมาลงโทษ โดยใช้เงินรางวัลเป็นสิ่งล่อใจ และเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายอาญา และเพื่อส่งเสริมให้การบังคับใช้กฎหมายเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และแก้ปัญหาการทุจริตในการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่โดยการเพิ่มค่าตอบแทนให้แก่เจ้าหน้าที่ เพื่อชดเชยการปฏิบัติงานบางประเภทที่อาจประสบความยากลำบากหรือเสี่ยงภัยในการปฏิบัติหน้าที่ เป็นค่าตอบแทนเพื่อสร้างแรงจูงใจในการปฏิบัติหน้าที่และเป็นค่าตอบแทนพิเศษเพื่อป้องกันการทุจริตจากการรับสินบนจากผู้กระทำผิดด้วย ซึ่งส่งเสริมให้การบังคับใช้กฎหมายสำหรับเจ้าหน้าที่ที่มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น<sup>192</sup> ดังเช่นประเทศไทย และหลาย ๆ ประเทศทั่วโลก

ซึ่งในกฎหมายของประเทศสหรัฐอเมริกา ก็ได้มีการบัญญัติให้เจ้าหน้าที่ที่มีสิทธิได้รับเงินค่าตอบแทนจากการปฏิบัติหน้าที่ภายใต้เงื่อนไขที่กำหนด ซึ่งหลักเกณฑ์ ตามประมวลกฎหมายสหรัฐอเมริกา ลักษณะที่ 5 เรื่องหน่วยงานของรัฐและเจ้าหน้าที่<sup>193</sup> ซึ่งกำหนดกฎเกณฑ์การแบ่งกลุ่มของเจ้าหน้าที่ จ่ายเงินเดือนขึ้นพื้นฐานให้แก่เจ้าหน้าที่กลุ่มต่าง ๆ และกำหนดหลักเกณฑ์การจ่ายเงินตอบแทนอื่นๆ ให้แก่เจ้าหน้าที่ และยังมีบทบัญญัติที่ตัดสิทธิในการได้รับเงินรางวัลของเจ้าหน้าที่ในระหว่างที่ตนปฏิบัติหน้าที่ในฐานะที่เป็นเจ้าหน้าที่อีกด้วย เช่น การจ่ายเงินรางวัลสำหรับการให้ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการก่อการร้ายและการจารกรรมข้อมูล<sup>194</sup>

แต่มีการจ่ายเงินรางวัลสำหรับการฟ้องร้องคดีเกี่ยวกับการฉ้อโกงรัฐบาลกลางสหรัฐอเมริกา (False Claim Act) ลักษณะของเงินรางวัล เป็นการให้เงินค่าตอบแทนแก่บุคคลที่เริ่มต้นนำคดีแจ้งต่อรัฐบาลและทำให้เกิดการดำเนินคดีและลงโทษผู้กระทำความผิดในความผิดฐานฉ้อโกงรัฐบาลไม่ว่าการดำเนินคดีนั้นจะเกิดขึ้นโดยรัฐหรือผู้ร้องนำคดีมาฟ้องเองเพราะหน่วยงานที่รับแจ้งไม่ดำเนินการตามการร้องเรียนของผู้ร้อง ซึ่งบุคคลที่มีสิทธิได้รับเงินรางวัลจากการฟ้องร้องการกระทำความผิดฐานฉ้อโกงรัฐบาลอาจเป็นบุคคลทั่วไปหรือเจ้าหน้าที่ของรัฐก็ได้ หลักเกณฑ์การพิจารณาจ่ายเงินรางวัล

<sup>192</sup> ประธาน วัฒนวาณิชย์ และ คณะ, รายงานวิจัย: วิเคราะห์การจ่ายเงินสินบนและเงินรางวัลแก่เจ้าหน้าที่ของรัฐในการปฏิบัติหน้าที่, หน้า 48.

<sup>193</sup> United States Code, Title 5 Government Organization and Employee

<sup>194</sup> นรรัตน์ มุขแจ้ง. “การกำหนดหลักเกณฑ์การจ่ายเงินสินบนจำจับและเงินรางวัลนำจับตามกฎหมายไทย” หน้า 275-279.

สำหรับผู้ฟ้องร้องคดีฉ้อโกงรัฐบาล ศาลมีอำนาจในการกำหนดให้จ่ายเงินตอบแทนแก่ผู้นำคดีมาร้องต่อรัฐโดยมีหลักเกณฑ์การพิจารณาจากข้อมูลที่มีการแจ้งต่อศาล ซึ่งคุณภาพและลักษณะของข้อมูลนั้นจะส่งผลต่อจำนวนเงินรางวัลที่มีสิทธิได้รับอัตราเงินรางวัลที่จ่ายสามารถแบ่งได้เป็น 2 กรณี คือ กรณีที่รัฐดำเนินคดีแทนผู้แจ้งข้อมูลกำหนดให้จ่ายเงินค่าตอบแทนในอัตราร้อยละ 15 แต่ไม่เกินอัตราร้อยละ 25 แต่ถ้าศาลพิจารณาแล้วเห็นว่าข้อมูลที่ใช้ในการพิจารณาคดีนั้นเป็นข้อมูลที่ศาลทราบอยู่แล้วหรือสามารถเข้าถึงข้อมูลได้ไม่ยาก ศาลอาจกำหนดให้จ่ายเงินค่าตอบแทนแก่ผู้แจ้งข้อมูลในอัตราไม่เกินร้อยละ 10 ส่วนอีกกรณี คือ กรณีที่รัฐไม่ได้ดำเนินการฟ้องคดีและผู้ร้องต้องดำเนินคดีเอง กำหนดให้จ่ายเงินค่าตอบแทนในอัตราร้อยละ 25 ถึง ร้อยละ 30 จากจำนวนเงินที่ศาลตัดสินให้จำเลยรับผิดชอบ<sup>195</sup>

กรณีนี้ผู้ศึกษาเห็นว่า แตกต่างกับประเทศไทยเนื่องจาก แม้พนักงานสอบสวน ตามกฎหมายไทยจะเป็นพนักงานสอบสวนผู้พบการกระทำความผิดและเป็นผู้กล่าวหาในคดีอาญาแต่กฎหมายไทยมิได้กำหนดให้เงินรางวัลนำจับรวมถึงพนักงานสอบสวน ในฐานความผิดบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 และแก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2549 อีกทั้งความผิดตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 มาตรา 61 และแก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2549 มาตรา 73/2 นั้น ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท ซึ่งกฎหมายกำหนดอัตราโทษอย่างสูงไว้ให้จำคุกไม่เกินสามปีหรือปรับไม่เกินหกหมื่นบาทหรือทั้งจำทั้งปรับ เป็นอำนาจพิจารณาพิพากษาโดยผู้พิพากษาหนึ่งคนและเป็นความผิดที่อยู่ในอำนาจศาลแขวง ซึ่งเป็นความผิดที่ฟ้องด้วยวาจา ห้ามมิให้ค่าตอบแทนแก่พนักงานสอบสวนในการสอบสวนคดีอาญาเป็นเหตุให้พนักงานสอบสวนในความผิดตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 มิได้รับเงินค่าตอบแทนในการสอบสวนคดีอาญา

สำหรับในประเด็นปัญหาการกำหนดเกณฑ์การให้เงินรางวัลนำจับแก่เจ้าหน้าที่ของรัฐเพื่อควบคุมการกระทำความผิดฐานใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ผู้ศึกษามีความเห็นว่ประเทศไทยควรจะนำการจ่ายเงินรางวัลสำหรับการฟ้องร้องคดีเกี่ยวกับการฉ้อโกงรัฐบาลกลางสหรัฐอเมริกา (False Claim Act) มาใช้เป็นแนวทางในการให้เงินรางวัลนำจับแก่พนักงานสอบสวนผู้ทำการสอบสวนคดีเพื่อลดการทุจริตต่อตำแหน่งหน้าที่ รวมถึงใช้เป็นแรงจูงใจให้เจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานด้วยความสุจริตและเป็นเงื่อนไขในการจ่ายเงินสินบนจำจับหากการปฏิบัติงานสำเร็จ เช่น

<sup>195</sup> นรรัตน์ มุขแจ้ง. “การกำหนดหลักเกณฑ์การจ่ายเงินสินบนจำจับและเงินรางวัลนำจับตามกฎหมายไทย” หน้า 280-282.

การจับกุม การเปรียบเทียบปรับ การยึด หรืออายัด ทรัพย์สิน เป็นต้น ซึ่งสอดคล้องกับหลักทฤษฎีการควบคุมอาชญากรรม (Crime Control Model) ที่จะต้องมีการกระทำความผิดเกิดขึ้นและมีการปราบปรามการกระทำความผิดสำเร็จแล้ว รวมถึงยังสอดคล้องกับหลักนิติธรรม หลักนิติรัฐ และหลักนิติเศรษฐศาสตร์ ซึ่งมีแนวคิดว่าการให้เงินรางวัลนำจับแก่เจ้าหน้าที่ก็เพื่อใช้เป็นประโยชน์ต่อการดำเนินกระบวนการยุติธรรมทางอาญา เนื่องจากเป็นเงินที่รัฐให้แก่เจ้าหน้าที่ของรัฐเพื่อตอบแทนการดำเนินการที่เป็นประโยชน์ในการจับกุม อาชญากรรมมาลงโทษ และจูงใจให้ประชาชนและเจ้าหน้าที่ดำเนินการในการป้องกันและปราบปรามอาชญากรรมมากขึ้น และเป็นการนำเงินของรัฐที่มีอยู่อย่างจำกัดนั้นมาจัดสรรเพื่อทำให้การป้องกันและปราบปรามอาชญากรรมเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อการตอบแทนการดำเนินการของเจ้าหน้าที่ในการปราบปรามการกระทำความผิดหรือการจูงใจให้ดำเนินการปราบปรามอาชญากรรม ย่อมช่วยลดต้นทุนของรัฐในการปราบปรามอาชญากรรมที่รัฐต้องแบกรับทั้งต้นทุนในการปราบปรามการกระทำความผิดตามปกติโดยไม่มีเงินสินบนรางวัลทั้งต้นทุนที่เป็นเงินและต้นทุนที่ไม่สามารถตีราคาเป็นเงินได้ด้วย เช่น เงินงบประมาณกำลังพล ระยะเวลา

ดังนั้นผู้ศึกษาจึงมีความเห็นว่า หากมีการแก้ไขให้เจ้าหน้าที่ของรัฐผู้จับกุมและพนักงานสอบสวนเจ้าของคดีในความผิดตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 มาตรา 61 ได้รับรางวัลสินบนในจำนวนที่เหมาะสม ตามหลักนิติรัฐและเน้นลงโทษทางเศรษฐกิจกับผู้ได้รับผลประโยชน์ที่แท้จริงในสัดส่วนที่เหมาะสมจะกฎหมายมีประสิทธิภาพมากขึ้น ทำให้เจ้าหน้าที่ของรัฐมีแรงจูงใจในการบังคับใช้กฎหมายได้ และมีการจับกุมดำเนินคดีและสอบสวนตามข้อเท็จจริงเพื่อนำตัวผู้กระทำความผิดมาลงโทษแทนการรับสินบนจากผู้กระทำผิด ในฐานความผิดใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดนั้นควรมีการกำหนดเงินรางวัลนำจับให้แก่เจ้าหน้าที่ของรัฐไม่ว่าจะเป็นเจ้าหน้าที่ผู้จับกุมและพนักงานสอบสวนที่เหมาะสมก็จะสามารถลดการรับสินบนจากผู้กระทำความผิดได้

## บทที่ 5

### บทสรุปและข้อเสนอแนะ

#### 1 บทสรุป

จากสมมติฐานการวิจัยฉบับนี้ว่า “ตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 มาตรา 61 และแก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2549 มาตรา 73/2 มีการกำหนดอัตราโทษจำคุกไว้เพียงไม่เกินหกเดือนหรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาทหรือทั้งจำทั้งปรับ ซึ่งนับเป็นโทษสถานเบาไม่ได้สัดส่วนตามหลักทฤษฎีความได้สัดส่วนแห่งการลงโทษ โดยเฉพาะโทษปรับซึ่งเทียบกับความเสียหายของถนนที่ใช้เพื่อประโยชน์สาธารณะและผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจที่ผู้กระทำความผิดได้รับแล้วนั้นไม่ได้สัดส่วนกัน รวมถึงพระราชบัญญัติดังกล่าวไม่ได้บัญญัติให้ลงโทษนายจ้าง ผู้ประกอบการขนส่งและหรือเจ้าของสินค้า ที่เป็นผู้ได้รับผลประโยชน์ที่แท้จริงจากการกระทำความผิด ซึ่งอาจจะเป็นตัวการ ผู้ใช้ผู้สนับสนุน ซึ่งไม่สอดคล้องตามหลักทฤษฎีผู้กระทำความผิดหลายคน อีกทั้งไม่มีเงินรางวัลนำจับให้กับเจ้าหน้าที่ผู้จับกุมหรือพนักงานสอบสวนที่เหมาะสม จึงทำให้กฎหมายไม่มีประสิทธิภาพเกิดการเลือกรับสินบนจากผู้กระทำความผิดแทนที่จะดำเนินคดีตามกฎหมาย ซึ่งกฎหมายเองปัญหาหนึ่งที่ทำให้การบังคับใช้กฎหมายไม่มีประสิทธิภาพส่งผลให้ผู้กระทำความผิดไม่เกรงกลัวต่อกฎหมาย ดังนั้นควรปรับแก้ไขกฎหมายดังกล่าวให้มีอัตราโทษที่มีความเหมาะสมเป็นรูปธรรม และสอดคล้องกับมิติของประเทศต่อไป เมื่อศึกษาค้นคว้าเสร็จสิ้นแล้ว พบว่าสมมติฐาน ที่ตั้งไว้ถูกต้องและในบทนี้ผู้ศึกษาจะสรุปสาระสำคัญของกฎหมายในการควบคุมการกระทำความผิดเกี่ยวกับการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวงรวมถึงกฎหมายที่เกี่ยวข้องของกฎหมายต่างประเทศเพื่อนำมาใช้เป็นข้อเสนอแนะ และแนวทางในการแก้ไขปรับปรุงกฎหมายในการควบคุมการกระทำความผิดเกี่ยวกับการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวงต่อไป

ประเทศไทยมีนโยบายพัฒนาเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่องและจำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องสร้างโครงสร้างพื้นฐานไว้รองรับการพัฒนา ถนนจึงเป็นโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นในการรองรับการเติบโตของเศรษฐกิจ ในปัจจุบันรัฐบาลได้ลงทุนสร้างถนนที่มีความสะดวกสบายไว้เพื่อความสะดวกในการ



ขนส่งคมนาคม แต่เราจะพบได้ว่าถนนต่างๆในประเทศนั้นชำรุดเสียหายก่อนเวลาอันควร โดยสาเหตุหนึ่งที่ทำให้เป็นเช่นนั้น คือ รถบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดวิ่งบนทางหลวง สภาพปัญหาดังกล่าวเกิดจากการโทษตามกฎหมายไม่ได้สัดส่วนกับความเสียหายและผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจที่ผู้ละเมิดต่อกฎหมายจะได้รับ เนื่องจากโทษสำหรับผู้กระทำผิดฐานขับรถบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 มาตรา 61 และแก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2549 และมาตรา 73/2 ระบุว่าโทษเพียงจำคุกไม่เกินหกเดือนหรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับนับเป็นโทษสถานเบา โดยเฉพาะโทษปรับซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจที่ผู้ละเมิดต่อกฎหมายจะได้รับและสัดส่วนของความเสียหายของถนนที่ใช้เพื่อประโยชน์สาธารณะแล้วไม่ได้สัดส่วนกัน และถึงแม้ศาลจะมีอำนาจปรับรถบรรทุกซึ่งผู้กระทำผิดได้ใช้หรือมีไว้เพื่อใช้ในการกระทำความผิดอันเป็นมาตรการหนึ่งที่น่ามาใช้เพื่อแก้ไขปัญหารถบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ก็ยังนับว่าเป็นโทษสถานเบาไม่ได้สัดส่วนกัน จึงทำให้ผู้กระทำผิดไม่เกรงกลัวต่อกฎหมาย และในทางบังคับใช้กฎหมายกลับพบว่าไม่มีประสิทธิภาพเพียงพอที่จะระงับยับยั้งปัญหาดังกล่าวได้เลยและความผิดฐานนี้ก็ใช้บังคับลงโทษได้แค่เพียงกับผู้ขับรถเท่านั้น ซึ่งผู้ขับรถส่วนมากเป็นเพียงพนักงาน ลูกจ้างของนายจ้างและผู้ประกอบการขนส่งเท่านั้น แต่ผู้ที่ได้รับผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจที่แท้จริงกลับเป็นผู้ประกอบการขนส่งและเจ้าของสินค้า ซึ่งอาจเป็นตัวการ ผู้ใช้ ผู้สนับสนุน อีกทั้งในความผิดตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 มาตรา 61 นี้ ไม่มีเงินรางวัลนำจับให้กับเจ้าหน้าที่ผู้จับกุมหรือพนักงานสอบสวนที่เหมาะสม จึงทำให้เกิดการเลือกรับสินบนจากผู้กระทำ ความผิดแทนที่จะดำเนินคดีตามกฎหมายซึ่งถือเป็นปัญหาที่เกิดจากการบังคับใช้กฎหมายไม่มีประสิทธิภาพส่งผลให้ผู้กระทำความผิดไม่เกรงกลัวต่อกฎหมาย

สำหรับประเด็นปัญหากฎหมายเกี่ยวกับการกำหนดโทษทางกฎหมายเพื่อควบคุมการกระทำความผิดเกี่ยวกับการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ซึ่งจากการศึกษาพบว่ากฎหมายในการควบคุมการกระทำความผิดเกี่ยวกับการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวงของต่างประเทศ ได้แก่ ประเทศสหรัฐอเมริกา มลรัฐแคลิฟอร์เนีย มลรัฐฟลอริดาและสาธารณรัฐฝรั่งเศส พบว่ากฎหมายต่างประเทศได้มีการกำหนดการจำกัดน้ำหนักของรถบรรทุกแต่ละประเภทของรถบรรทุกไว้ชัดเจน แต่อาจจะแตกต่างกันในส่วนเรื่องน้ำหนักที่ระบุไว้แตกต่างกันบ้างส่วนในสาธารณรัฐฝรั่งเศสยังมีการกำหนดขนาดสูงสุดสำหรับยานพาหนะแต่ละประเภทไว้ชัดเจนอีกด้วย ส่วนโทษสำหรับผู้กระทำผิดฐานใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดในประเทศสหรัฐอเมริกานั้นโทษเรื่อง



การบรรทุกน้ำหนักเกินพิกัดเป็นคดีอาญาประเภทลู่โทษ ซึ่งโทษมีเพียง “โทษปรับ” เท่านั้น และในกฎหมายต่างประเทศที่กล่าวมานี้ มีการกำหนดอัตราโทษปรับบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดสูงขึ้นตามลำดับที่บรรทุกเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดและยังกำหนดเพดานอัตราค่าปรับไว้อีกด้วยซึ่งต่างจากประเทศไทย “ที่มีอัตราโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน ปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ”<sup>196</sup> ซึ่งเป็นอัตราโทษเดียวแม้จะบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดเท่าใด และเป็นดุลยพินิจศาลในการกำหนดบทลงโทษไม่เกินตาม มาตรา 73/2 เท่านั้น ดังนั้น ประเทศไทยควรมีการกำหนดอัตราโทษสำหรับพระราชบัญญัติทางหลวง ฉบับที่ 2 พ.ศ.2549 มาตรา 73/2 ใหม่ โดยมีการกำหนดโทษปรับให้สูงขึ้นตามอัตราที่บรรทุกน้ำหนักเกิน โดยเน้นการลงโทษทางเศรษฐกิจ อย่างเช่นกฎหมายต่างประเทศ เพื่อให้ได้สัดส่วนกับการกระทำความผิดที่ส่งผลให้เกิดความเสียหายต่อทางหลวง และหากมีโทษปรับที่มีอัตราที่สูงมากขึ้นตามจำนวนที่บรรทุกน้ำหนักเกิน ก็จะทำให้ผู้กระทำความผิดเกรงกลัวต่อโทษที่จะได้รับและส่งผลให้ผู้ประกอบการขนส่งรายอื่นไม่กล้ากระทำความผิดตาม อันเป็นการตัดโอกาสของบุคคลในการกระทำความผิด ตามหลักทฤษฎีการลงโทษเพื่อข่มขู่ยับยั้งอาชญากรรม (Deterrence) และถือว่าอัตราโทษปรับที่สูงและเหมาะสมเป็นการลงโทษเชิงเศรษฐกิจและโทษปรับดังกล่าวเมื่อส่งเข้ากระทรวงการคลังก็จะเป็นงบประมาณแผ่นดินในการนำไปทำนุบำรุงซ่อมแซม ถนนทางหลวงที่ชำรุดเสียหายจากการกระทำผิดต่อไป

ส่วนในประเด็นปัญหาว่าไม่มีโทษสำหรับความรับผิดในฐานะนายจ้าง ผู้ประกอบการขนส่งและหรือเจ้าของสินค้า ในการกระทำความผิดเกี่ยวกับการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินกว่ากฎหมายกำหนด จะเห็นได้ว่าในกฎหมายของสาธารณรัฐฝรั่งเศส รวมถึงประเทศไทยแม้จะมีได้มีการบัญญัติให้นายจ้าง ผู้ประกอบการขนส่งและหรือเจ้าของสินค้า จะต้องร่วมรับผิดกับผู้ขับรถบรรทุก ในฐานะความผิดบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดก็ตามแต่ทั้งสองประเทศ ก็ได้รับเอาหลักการความรับผิดทางอาญาในการกระทำของผู้อื่นมาใช้บัญญัติกฎหมายหลายฉบับ โดยกำหนดให้นายจ้างหรือผู้ประกอบการขนส่งและหรือเจ้าของสินค้าจะต้องรับผิดในฐานะเป็นตัวการ และถือว่าเป็นการกระทำความผิดของผู้เป็นนายจ้างหรือผู้ประกอบการขนส่งและหรือเจ้าของสินค้า โดยตรงอันเป็นความรับผิดเด็ดขาดในทางอาญา เว้นแต่การกระทำความผิดนั้นเป็นเหตุสุดวิสัยที่ผู้เป็นนายจ้างหรือผู้ประกอบการขนส่งและหรือเจ้าของสินค้าจะล่วงรู้หรือควบคุมได้ ดังนั้นเมื่อมีการนำโทษตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535และแก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 2)พ.ศ. 2549 มาใช้บังคับแก่ผู้กระทำความผิดแล้ว ควรจะใช้บังคับรวมไปถึง นายจ้างหรือผู้ประกอบการขนส่งและหรือเจ้าของ

<sup>196</sup> พระราชบัญญัติทางหลวง ฉบับที่ 2 พ.ศ.2549

สินค้าด้วย ซึ่งต้องร่วมรับผิดชอบกับลูกจ้างในฐานะตัวแทนด้วยเช่นกัน เพราะหากกฎหมายได้บัญญัติให้นายจ้างหรือผู้ประกอบการขนส่งและหรือเจ้าของสินค้าเข้ามาร่วมรับผิดชอบก็จะทำให้ การบังคับใช้กฎหมายได้อย่างมีประสิทธิภาพเนื่องจากการลงโทษทางอาญาแก่ผู้กระทำความผิดที่แท้จริง อีกทั้งหากมีโทษปรับทางอาญาในฐานะความผิดดังกล่าวในจำนวนเงินที่สูง ภาะระดังกล่าวก็อาจจะตกแก่นายจ้างหรือผู้ประกอบการขนส่งและหรือเจ้าของสินค้า ซึ่งเป็นผู้ที่สมควรได้รับโทษและอีกทั้งยังมี ความสามารถในการชำระค่าปรับได้มากกว่าลูกจ้างซึ่งจะเป็นผลดีในการลดการจำคุกแทนค่าปรับ รวมถึงรัฐจะได้รับการชำระค่าปรับเร็วขึ้น ซึ่งส่งผลต่องบประมาณแผ่นดินในอนาคตเพื่อที่จะนำมาซ่อมแซมปรับปรุง ถนนทางหลวงที่เสียหายจากการกระทำความผิดในอนาคตต่อไป

ประเด็นปัญหาสุดท้ายกฎหมายในการควบคุมการกระทำความผิดเกี่ยวกับการใช้ยานพาหนะ บรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวงไม่ได้กำหนดเกณฑ์การให้เงินรางวัลนำจับที่เหมาะสมแก่เจ้าหน้าที่ของรัฐเพื่อควบคุมการกระทำความผิดฐานใช้ยานพาหนะบรรทุก เนื่องจากความผิดตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 มาตรา 61 และมาตรา 73/2 นั้น ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท เป็นอำนาจพิจารณาพิพากษาโดยผู้พิพากษาหนึ่งคนพระราชบัญญัติให้ใช้พระธรรมนูญศาลยุติธรรม พ.ศ. 2543 ตามมาตรา 24<sup>197</sup> มาตรา 25 (5)<sup>198</sup> และมาตรา 26<sup>199</sup> และเป็นความผิดที่อยู่ในอำนาจศาลแขวง ตามพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลแขวงและวิธีพิจารณาความอาญาในศาลแขวงพ.ศ. 2499 มาตรา 19 และมาตรา 20<sup>200</sup> เป็นความผิดที่ฟ้องด้วยวาจา ห้ามมิให้ค่าตอบแทนแก่พนักงานสอบสวนในการสอบสวนคดีอาญา<sup>201</sup> เป็นเหตุให้พนักงานสอบสวนในความผิดตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 มิได้รับเงินค่าตอบแทนในการสอบสวนคดีอาญา ซึ่งอาจเป็นปัญหาให้เจ้าหน้าที่ตำรวจทุจริตต่อตำแหน่งหน้าที่ จากการศึกษาของกฎหมายต่างประเทศพบว่า มีการจ่ายเงินรางวัลสำหรับการฟ้องร้องคดีเกี่ยวกับการฉ้อโกงรัฐบาลกลางสหรัฐอเมริกา (False Claim Act) ลักษณะของเงินรางวัล เป็นการให้เงินค่าตอบแทนแก่บุคคลที่เริ่มต้นนำคดีแจ้งต่อรัฐบาลและทำให้เกิดการดำเนินคดีและลงโทษผู้กระทำความผิดในความผิดฐานฉ้อโกงรัฐบาลไม่ว่าการดำเนินคดีนั้นจะเกิดขึ้นโดยรัฐหรือผู้ร้องนำคดีมาฟ้อง

<sup>197</sup> พระราชบัญญัติให้ใช้พระธรรมนูญศาลยุติธรรม พ.ศ. 2543 มาตรา 24

<sup>198</sup> พระราชบัญญัติให้ใช้พระธรรมนูญศาลยุติธรรม พ.ศ. 2543 มาตรา 25

<sup>199</sup> พระราชบัญญัติให้ใช้พระธรรมนูญศาลยุติธรรม พ.ศ. 2543 มาตรา 26

<sup>200</sup> พระราชบัญญัติจัดตั้งศาลแขวงและวิธีพิจารณาความอาญาในศาลแขวงพ.ศ. 2499 มาตรา 19 และมาตรา 20

<sup>201</sup> ตามระเบียบกระทรวงการคลังการจ่ายเงินค่าตอบแทนการสอบสวนคดีอาญา พ.ศ.2534 ข้อที่ 7

เองเพราะหน่วยงานที่รับแจ้งไม่ดำเนินการตามการร้องเรียนของผู้ร้องซึ่งบุคคลที่มีสิทธิได้รับเงินรางวัลจากการฟ้องร้องการกระทำความผิดฐานฉ้อโกงรัฐบาลอาจเป็นบุคคลทั่วไปหรือเจ้าหน้าที่ของรัฐก็ได้ ซึ่งแตกต่างกับประเทศไทยเนื่องจาก แม้พนักงานสอบสวน ตามกฎหมายไทยจะเป็นพนักงานสอบสวน ผู้พบการกระทำความผิดและเป็นผู้กล่าวหาในคดีอาญา แต่กฎหมายไทยมิได้กำหนดให้เงินรางวัลนำจับแก่พนักงานสอบสวน ในฐานะความผิดบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 และแก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2549 ดังนั้นประเทศไทยควรจะนำ การจ่ายเงินรางวัลสำหรับการฟ้องร้องคดีเกี่ยวกับการฉ้อโกงรัฐบาลกลางสหรัฐอเมริกา (False Claim Act) มาใช้เป็นแนวทางในการกำหนดให้เงินรางวัลนำจับแก่พนักงานสอบสวนผู้ทำการสอบสวนคดี เพื่อลดการทุจริตต่อตำแหน่งหน้าที่ รวมถึงกำหนดเงินรางวัลนำจับให้เจ้าหน้าที่ของรัฐ ผู้จับกุมและพนักงานสอบสวนเจ้าของคดีในความผิดตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 มาตรา 61 ให้ได้รับรางวัลสินบนในจำนวนที่เหมาะสม และเน้นการลงโทษทางเศรษฐกิจกับผู้ได้รับผลประโยชน์ที่แท้จริงในสัดส่วนที่เหมาะสม โดยการนำหลักนิติธรรม นิติรัฐ รวมถึงหลักนิติ เศรษฐศาสตร์ว่าด้วยการป้องกันอาชญากรรม มาเป็นแนวคิดในการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายดังกล่าว ก็จะทำให้เจ้าหน้าที่ของรัฐมีแรงจูงใจ ในดำเนินการบังคับใช้กฎหมายอาญาได้อย่างมีประสิทธิภาพ และมีการจับกุมดำเนินคดีและสอบสวนตามข้อเท็จจริงเพื่อนำตัวผู้กระทำความผิดมาลงโทษแทนการรับสินบนจากผู้กระทำผิด ในฐานะความผิดใช้ยานพาหนะบรรทุกเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดได้

## 2 ข้อเสนอแนะ

จากประเด็นปัญหาว่าของกฎหมายในการควบคุมการกระทำความผิดเกี่ยวกับการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 และแก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2549 ยังมีข้อบกพร่องของกฎหมายที่ยังไม่สามารถ ใช้บังคับกฎหมายดังกล่าวให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุดได้ เนื่องจากยังมีปัญหาในเรื่องโทษตาม มาตรา 73/2 ซึ่งมีอัตราโทษที่เบาไม่ได้สัดส่วนกับการกระทำความผิดที่ทำให้เกิดความเสียหายแก่ทางหลวง รวมถึงไม่มีบทลงโทษสำหรับ นายจ้างผู้ประกอบการขนส่งและหรือเจ้าของสินค้า ของผู้กระทำความผิดในฐานะความผิดบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด อีกทั้งในเรื่องเงินรางวัลนำจับสำหรับเจ้าหน้าที่ผู้นำจับและพนักงานสอบสวนเจ้าของคดีไม่ได้รับเงินรางวัลนำจับที่เหมาะสมเมื่อนำปัญหาดังกล่าวไปวิเคราะห์และเปรียบเทียบกับกฎหมายของต่างประเทศ จึงทำให้ได้แนวทางการแก้ไข และข้อเสนอแนะเพิ่มเติมเพื่อนำมาปรับใช้กับกฎหมายในการควบคุมการกระทำความผิดเกี่ยวกับการ

ใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวงของประเทศ  
ไทย ดังนี้

## 2.1 ข้อเสนอแนะสำหรับการกำหนดอัตราโทษทางกฎหมายเพื่อควบคุมการกระทำ ความผิดเกี่ยวกับการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด

ผู้ศึกษาเห็นสมควรแก้ไขพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2549  
มาตรา 73/2 โดยอาศัยกลไกตามพระราชบัญญัติหลักเกณฑ์การจัดทำร่างกฎหมายและการ  
ประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมาย พ.ศ 2562 โดยแก้ไขตามข้อความดังต่อไปนี้

“ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 59 วรรคหนึ่ง หรือฝ่าฝืนประกาศของผู้ อำนวยการ  
ทางหลวง ตามมาตรา 61 วรรคหนึ่ง หรือประกาศของเจ้าพนักงานซึ่งผู้อำนวยการทางหลวงแต่งตั้งให้  
ควบคุม ทางหลวงตามมาตรา 61 วรรคสาม ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับตาม  
น้ำหนักบรรทุกที่เกินอัตราตามพิกัดบรรทุกน้ำหนักบรรทุกตามประกาศของผู้อำนวยการทาง  
หลวงส่วนที่บรรทุกเกินนั้นปรับกิโลกรัมละ 1,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ”

## 2.2 ข้อเสนอแนะสำหรับการกำหนดความรับผิดในฐานะนายจ้าง ผู้ประกอบการขนส่ง และหรือเจ้าของสินค้า ในการกระทำความผิดเกี่ยวกับการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินกว่า กฎหมายกำหนด

ผู้ศึกษาเห็นสมควรแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2549  
มาตรา 73/2 วรรคสองและวรรคสาม โดยอาศัยกลไกตามพระราชบัญญัติหลักเกณฑ์การจัดทำร่าง  
กฎหมายและการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมาย พ.ศ 2562 โดยแก้ไขตามข้อความดังต่อไปนี้

วรรคสอง “ในการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งหากเป็นการกระทำ  
ความผิดของลูกจ้างในทางการที่จ้างให้ถือว่าเป็นการกระทำของนายจ้างหรือผู้ประกอบการ และหาก  
สิ่งของที่บรรทุกนั้นเป็นของบุคคลอื่น ให้ถือว่าเจ้าของสิ่งของนั้นเป็นตัวการในการกระทำความผิดนั้น  
ด้วย เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่ากระทำความผิดนั้นเป็นเหตุสุดวิสัยที่ผู้เป็นนายจ้างหรือผู้ประกอบการ  
และหรือเจ้าของสินค้าจะล่วงรู้หรือควบคุมได้”

วรรคสาม “ในการทำคำพิพากษาหรือคำสั่งตามวรรคหนึ่งและวรรคสอง  
ศาลจะต้องให้เหตุผลในการตัดสินทั้งในปัญหาข้อเท็จจริงและข้อกฎหมายโดยชัดแจ้ง”

## 2.3 ข้อเสนอแนะสำหรับการกำหนดเกณฑ์การให้เงินรางวัลนำจับแก่เจ้าหน้าที่ของรัฐเพื่อ ควบคุมการกระทำความผิดเกี่ยวกับการใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด วิ่งบนทางหลวง

ผู้ศึกษาเห็นสมควรแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2549 มาตรา 73/2 วรรคสี่ โดยอาศัยกลไกตามพระราชบัญญัติหลักเกณฑ์การจัดทำร่างกฎหมายและการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมาย พ.ศ. 2562 โดยแก้ไขตามข้อความดังต่อไปนี้

“ให้ศาลนำเงินค่าปรับในคดีนั้นจ่ายเป็นรางวัลนำจับให้แก่เจ้าพนักงานที่จับกุมและพนักงานสอบสวนเจ้าของคดีเมื่อคดีถึงที่สุดทันที ทั้งนี้ ตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการจ่ายเงินสินบนรางวัลและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน พ.ศ.2546”

และแก้ไขระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการจ่ายเงินสินบนรางวัลและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน พ.ศ.2546 เพิ่มเติมว่า ค่าปรับในฐานความผิดใช้ยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดวิ่งบนทางหลวง ตาม พ.ร.บ.ทางหลวง พ.ศ.2535 ให้จ่ายให้แก่เจ้าพนักงานผู้จับกุมและพนักงานสอบสวนคนละครึ่งของจำนวนค่าปรับร้อยละ 95



## บรรณานุกรม

### หนังสือ

- กระทรวงมหาดไทย กรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น.(บก.).(ม.ป.ป) คู่มือมาตรฐานถนนทางเดินและ  
ทางเท้า (พิมพ์ครั้งที่ 1).กรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น กระทรวงมหาดไทย (ม.ป.ป).
- เกียรติขจร วัจนะสวัสดิ์.(2551).คำอธิบายกฎหมายอาญา ภาค 1 (พิมพ์ครั้งที่ 10)  
พลสยามพริ้นติ้ง.
- คณิต ณ นคร.(2560). กฎหมายอาญา ภาคทั่วไป (พิมพ์ครั้งที่ 6). วิญญูชน.
- ณัฐรัฐวัฒน์ สุทธิโยธิน.(2553).แนวการศึกษาชุดวิชา 41716 กฎหมายอาญาและอาชญาวิทยาชั้นสูง  
(พิมพ์ครั้งที่ 3) มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช.
- ณรงค์ ใจหาญ.(2543). กฎหมายอาญา: ว่าด้วยโทษและวิธีการเพื่อความปลอดภัย(พิมพ์ครั้งที่ 1).  
วิญญูชน.
- ทวีเกียรติ มีนะกนิษฐ.(2560).กฎหมายอาญาภาคทั่วไป (พิมพ์ครั้งที่ 19). วิญญูชน.
- ธีสุทธิ์ พันธุ์ฤทธิ์.(2555). กฎหมายอาญา : ภาคทั่วไป (พิมพ์ครั้งที่ 1). นิติธรรม.
- ประเทือง ธนิยผล.(2552). อาชญาวิทยาและทัณฑวิทยา (พิมพ์ครั้งที่ 6) .มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- เจดน์ ภาคีรัตน์. (2545). วิธีพิจารณาของศาลรัฐธรรมนูญ: ศึกษากรณีของศาลรัฐธรรมนูญต่างประเทศ  
กับศาลรัฐธรรมนูญไทย (พิมพ์ครั้งที่ 1).สำนักงานศาลรัฐธรรมนูญ.
- วีระพงษ์ บุญโยภาส.(2547).กระบวนการยุติธรรมกับกฎหมายป้องกันและปราบปรามการฟอกเงิน  
(พิมพ์ครั้งที่ 1).นิติธรรม.
- สุดสงวน สุธีสร.(2547).อาชญาวิทยา (พิมพ์ครั้งที่ 2).ธรรมศาสตร์.
- สุรสิทธิ์ แสงวิโรจน์พัฒน์. (2558).การวิเคราะห์คำพิพากษาศาลฎีกาด้วยหลักกฎหมายอาญาเยอรมัน  
(พิมพ์ครั้งที่ 1).เจริญรัตน์.
- แสวง บุญเฉลิมวิภาส.(2551). หลักกฎหมายอาญา(พิมพ์ครั้งที่ 5). วิญญูชน.
- สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม.(2553). อุตสาหกรรมรถบรรทุกของประเทศไทย (พิมพ์ครั้งที่ 1).  
สถาบันยานยนต์.
- หยุด แสงอุทัย.(2554).กฎหมายอาญา ภาค 1 (พิมพ์ครั้งที่ 21).มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- อัจฉริยา ชูตินันท์.(2561). อาชญาวิทยาและทัณฑวิทยา(พิมพ์ครั้งที่ 3).วิญญูชน.
- อัมณพ ชูบำรุง,อุนิษา เลิศโตมรสกุล.(2555). อาชญากรรมและอาชญาวิทยา.  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.



อุทิศ แสนโกศิก.(2525).กฎหมายอาญาภาคพระนคร.ศูนย์บริการเอกสารและวิชาการ กองวิชาการ  
กรมอัยการ.

### วารสารและบทความ

วิชัย วิวิตเสวี. (2533). โครงสร้างและการกระทำในทางปกครองตามแนวความคิดของระบบแองเกล  
อเมริกัน ดุลพาห,37,58.

วรเจตน์ ภาคีรัตน์.(2555).หลักนิติรัฐและหลักนิติธรรม.บทความทางวิชาการ.จุลนิต.9 (มกราคม -  
กุมภาพันธ์ 2555),49-54.

สุรสิทธิ์ แสงวิโรจน์พัฒน์.(2551). ผู้กระทำความผิดและการร่วมกระทำความผิด (Taeterschaft Und  
Teilnahme) ตามประมวลกฎหมายอาญาเยอรมัน. ดุลพาห, 55(3),192-195.

### วิทยานิพนธ์/การศึกษาค้นคว้าอิสระ

คิตงาม คงตระกูล. (2546). ระบบไต่สวนในกฎหมายวิธีพิจารณาคดีปกครองไทย [วิทยานิพนธ์  
ปริญญา มหาบัณฑิต,มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์]. Thammasat University Digital  
Collection.[https://digital.library.tu.ac.th/tu\\_dc/frontend/Info/item/dc:115515#](https://digital.library.tu.ac.th/tu_dc/frontend/Info/item/dc:115515#)

นรรัตน์ मुखแจ้ง.(2561).การกำหนดหลักเกณฑ์การจ่ายเงินสินบนจำจับและเงินรางวัลนำจับตาม  
กฎหมายไทย.[วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย].Chula Digital  
Collection. <https://digital.car.chula.ac.th/chulaetd/3001/>

ปาริชาติ วิเชียรบุตร. (2543). วิธีพิจารณาของศาลรัฐธรรมนูญตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย.  
[วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย].  
<https://www.car.chula.ac.th/display7.php?bib=1587033>

ประธาน วัฒนวานิชย์ และ คณะรายงานวิจัย.(2555).วิเคราะห์การจ่ายเงินสินบนและเงินรางวัลแก่  
เจ้าหน้าที่ของรัฐในการปฏิบัติหน้าที่.[สถาบันวิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัย  
ธรรมศาสตร์]. Digital Research Information Center.  
<https://dric.nrct.go.th/Search/SearchDetail/273526>

ปรเมษฐ เนติธรรมรักษ์. (2557).ปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับการจัดสรรเงินรายได้บางประเภทเป็นค่า  
สินบนรางวัลตามกฎหมายว่าด้วยเงินคงคลัง. [วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต],  
มหาวิทยาลัยรามคำแหง.

พิพัฒน์ วิมลไชยพร.(2553).ปัญหาอุปสรรคและแนวทางในการพัฒนาระบบขนส่งทางบกในประเทศ.  
[การศึกษาค้นคว้าอิสระปริญญาโทมหาบัณฑิตไม่ได้ตีพิมพ์],มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอม  
เกล้าธนบุรี. <https://cuir.car.chula.ac.th/handle/123456789/19458>

พัชรียา โมกขมรรคกุล.(2553).กฎหมายแจ้งเหตุในการกระทำความผิดอาญา. [วิทยานิพนธ์ปริญญา  
มหาบัณฑิต,จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย].

<https://cuir.car.chula.ac.th/handle/123456789/19458>

พนม พลพุทธรักษ์.(2531).ผู้กระทำผิด-ผู้ร่วมกระทำผิด. [วิทยานิพนธ์ ปริญญา มหาบัณฑิตไม่ได้  
ตีพิมพ์]. มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์].

สมยศ จันทรสมบัติ.(2538). ผู้ร่วมในความผิดที่มีใจตัวการ ผู้ใช้ หรือผู้สนับสนุน. [วิทยานิพนธ์ปริญญา  
มหาบัณฑิตไม่ได้ตีพิมพ์].จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

สมศักดิ์ อินทร์พันธ์.(2535). วิถีพิจารณาความของคณะกรรมการวินิจฉัยชี้ขาดข้อพิพาททางปกครองใน  
ประเทศไทยผู้สนับสนุน. [วิทยานิพนธ์ปริญญา มหาบัณฑิตไม่ได้ตีพิมพ์].จุฬาลงกรณ์  
มหาวิทยาลัย.

สหพรรัช จินานุรักษ์.(2541) มาตรการทางกฎหมายต่อรถยนต์บรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา. ผู้สนับสนุน.  
[วิทยานิพนธ์ปริญญา มหาบัณฑิตไม่ได้ตีพิมพ์].จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

สหธน รัตนไพจิตร.(2527).ความประสงค์ของการลงโทษอาญา: ศึกษาเฉพาะประเทศไทยสมัยใช้  
กฎหมายลักษณะอาญาและประมวลกฎหมายอาญา [วิทยานิพนธ์นิติศาสตร์มหาบัณฑิต ]  
มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

เอกกมล บำรุงพงศ์.(2552).ความรับผิดชอบในทางอาญาของตัวการและผู้ใช้ :ศึกษาเฉพาะความผิดที่  
กฎหมายกำหนด คุณสมบัติ เฉพาะตัวผู้กระทำ.[วิทยานิพนธ์ปริญญา มหาบัณฑิต,  
มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์]. [https://index.library.tu.ac.th/cgi-bin/koha/opac-  
detail.pl?biblionumber=167440](https://index.library.tu.ac.th/cgi-bin/koha/opac-detail.pl?biblionumber=167440)

อชิรญาณ จันทรพูล.(2556).ผู้กระทำความผิดโดยทางอ้อม.[วิทยานิพนธ์ปริญญา มหาบัณฑิต].  
มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

อรุณ เตียวพาณิชย์.(2545).รถบรรทุกน้ำหนักเกินหนึ่งในปัญหาที่ต้องเร่งจัดระเบียบ,[การศึกษา  
ค้นคว้าอิสระปริญญา มหาบัณฑิต,สถาบันพระปกเกล้า]. [https://kpi-lib.com/elib/cgi-  
bin/opacexe.exe?op=mmvw&db=Main&skin=s&mmid=5437&bid=3841](https://kpi-lib.com/elib/cgi-bin/opacexe.exe?op=mmvw&db=Main&skin=s&mmid=5437&bid=3841)

## เว็บเพจ

กรมทางหลวง.(2567,1 มกราคม).ข้อกำหนดน้ำหนักรถบรรทุกที่ใช้ทางหลวงพิเศษ.

<https://doh.go.th/content/page/page/8012>

สถาบันส่งเสริมการสอนวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี.(2562,21 มกราคม).แรงมวลและน้ำหนัก.

<https://www.scimath.org/ebook-science/item/9738-mass-and-weight>

ปกป้อง จันวิทย์.(2557,6 กันยายน).ความรู้เบื้องต้นว่าด้วยนิติเศรษฐศาสตร์.

<http://pokpong.org/academic-work/intro-to-law-and-econ/>

ไพบูลย์ ชูวัฒน์กิจ.(2556,31 ตุลาคม).ทฤษฎีและหลักพื้นฐานที่สำคัญของกฎหมายมหาชน.

[https://elcpg.ssrุ.ac.th/paiboon\\_ch/pluginfile.php/54/block\\_html/content/07.pdf](https://elcpg.ssrु.ac.th/paiboon_ch/pluginfile.php/54/block_html/content/07.pdf)

pdf

มานะ นิมิตมงคล.(2562,3 กรกฎาคม) ข้อมูลสำคัญสำหรับการต่อต้านคอร์รัปชัน.

<http://www.anticorruption.in.th/2016/th/detail/1492/4/>

มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา.ความรับผิดทางอาญา

[https://elcpg.ssrุ.ac.th/paiboon\\_ch/pluginfile.php/44/block\\_html/content](https://elcpg.ssrุ.ac.th/paiboon_ch/pluginfile.php/44/block_html/content)

สำนักงานอัยการสูงสุด.หนังสือเวียน 2542.

<https://drive.google.com/file/d/1VrzZK5GhIXVD1Jn5RWbON7es4h5tZphg/view>

ส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศนครลอสแอนเจลิส.(2559,9 ธันวาคม).สำนักงานการนำกฎหมาย

False Claims Act มาใช้อย่างแพร่หลายในการทำธุรกิจการค้าระหว่างประเทศ.

<https://www.thaitradeusa.com/home/?p=18133>

### เอกสารอื่น ๆ

โกเมน ภัทรภิรมย์.(2524). คำอธิบายกฎหมายฝรั่งเศส. เอกสารประกอบการบรรยายชั้นปริญญาโท

คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.33-35.

จิรนิติ หะวานนท์ .(2557).เอกสารประกอบการบรรยายวิชาอาชญา.วิทยาชั้นสูง .จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

### กฎหมาย/ระเบียบ ที่เกี่ยวข้อง

ข้อบังคับกระทรวงการคลังว่าด้วยการหักเงินค่ารับก่อนนำส่งคลัง พ.ศ. 2546

รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2560

พระราชบัญญัติการพิมพ์ พ.ศ. 2484

พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535

พระราชบัญญัติแร่ พ.ศ. 2510

พระราชบัญญัติยา พ.ศ. 2510 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติยา (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2518 และ

พระราชบัญญัติยา (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2522

พระราชบัญญัติเครื่องสำอาง พ.ศ. 2517 มาตรา 16

พระราชบัญญัติอาหาร พ.ศ. 2522 มาตรา 17

พระราชบัญญัติให้ใช้พระธรรมนูญศาลยุติธรรม พ.ศ. ๒๕๔๓

พระราชบัญญัติจัดตั้งศาลแขวงและวิธีพิจารณาความอาญาในศาลแขวงพ.ศ. 2499



กำหนด หรือโดยที่ยานพาหนะนั้นนี้อาจทำให้ทางหลวงเสียหาย เดินบนทางหลวงพิเศษ ทางหลวง  
แผ่นดินและทาง หลวงสัมปทาน (ฉบับที่ 8) พ.ศ.2558

ประมวลกฎหมายอาญามาตรา 83

ระเบียบกระทรวงการคลังการจ่ายเงินค่าตอบแทนการสอบสวนคดีอาญา พ.ศ.2534

### **Books**

American Association of State Highway and Transportation Officials (AASHTO). (1989). Guide for Design of Pavement Structures. Washington, DC. American Association of State Highway and Transportation Officials.

Bohlander, M. (2009). Principles of German : Criminal Law. Portland: OR. Hart Publishing.

Hornle, M. D. D. a. T. (2014). Criminal Law : A Comparative Approach. 1 ed. U.S.A: Oxford University Press.

Jr., W. R. L. a. A. W. S. (1972). Handbook on Criminal Law St. Paul. West Publishing Co.

Peters, L. (2018). Acting Together in Crime. The Hague. The Netherlands Eleven International Publishing.

KL Koh, CMV Clarkson and NA Morgan. (1989). Criminal Law in Singapore and Malaysia : Text and Materials. Singapore: Malayan Law Journal Pet.Ltd.

P.Fletcher. G.(1975). Rethinking Criminal Law. 2 ed. Boston. Brown and company Limited.

Sule, N. G. F. a. S.(2010). German Legal System & Laws. 4th ed. Oxford: Oxford University Press.

Trans. T.J. Saunders.(1975). Plato, The Law. Penguin Classics.

Nigel Walker.(1971). Crime and Punishment in Britain : An Analysis of the Penal System in Theory, 2 ed. Edinburgh: Edinburgh University Press.

Wade, H.W.R. and Forsyth , C.F. (2000). Administrative law (8th ed.). Oxford: University Press.

### **Journal Articles**

Hanifin, P. W. Qui Tam .(1990-1991). Suits by Federal Government Employees Based on Government Information. Public Contract Law Journal. 20(4), 608-617.

Jovasevic, D. (2017). The Complicity in the Criminal Law of Republic of Serbia. Journal of Eastern-European Criminal Law 2, 187-188.

Packer, H. L. (1964). Models of the Criminal. University of Pennsylvania Law Review 1(113), 9-68.

### **Web Pages**

Caltrans. California Department of Transportation. <http://www.dot.ca.gov/>

Azuga.(2020, March 26). Digest of Motor Laws: Weight Station.

[http:// drivinglaws.aaa.com/tag/weigh-stations/](http://drivinglaws.aaa.com/tag/weigh-stations/)

J.P. Isla Logistica, S. L. Permissible Maximum Weights of Trucks in Europe (In Tonnes).

[http://www.jpisla.es/resources/Download +JPisla+20130106+Pesos+maximos+de+los+camiones+ comparativa+paises.pdf](http://www.jpisla.es/resources/Download+JPisla+20130106+Pesos+maximos+de+los+camiones+comparativa+paises.pdf)

Lindley, Jeffrey A. (2018, August 9). Fixing America's Surface Transportation Act (FAST Act) Truck Size and Weight Provisions Memorandum.

[https://ops.fhwa.dot.gov/Freight/pol\\_plng\\_finance/policy/fastact/tswprovisions/index.htm](https://ops.fhwa.dot.gov/Freight/pol_plng_finance/policy/fastact/tswprovisions/index.htm)

Max planck society. (2021, November 17). Foundations of Criminal Law – Parties to Crime

<https://www.amazon.ca/National-Criminal-Comparative-Legal-Context/dp/3428185021>

Shin Matsuzawa. (2015, April). Accomplice Criminal Liability to Masterminds.

[https://www.researchgate.net/publication/278026511\\_Accomplice\\_criminal\\_liability\\_to\\_masterminds](https://www.researchgate.net/publication/278026511_Accomplice_criminal_liability_to_masterminds)

U.S. Government Publishing Office. United States Code .

[https://uscode.house.gov/about\\_code.html#:~:text=The%20United%20States%20Code%20is,285b](https://uscode.house.gov/about_code.html#:~:text=The%20United%20States%20Code%20is,285b)

## Law

California Vehicle Code

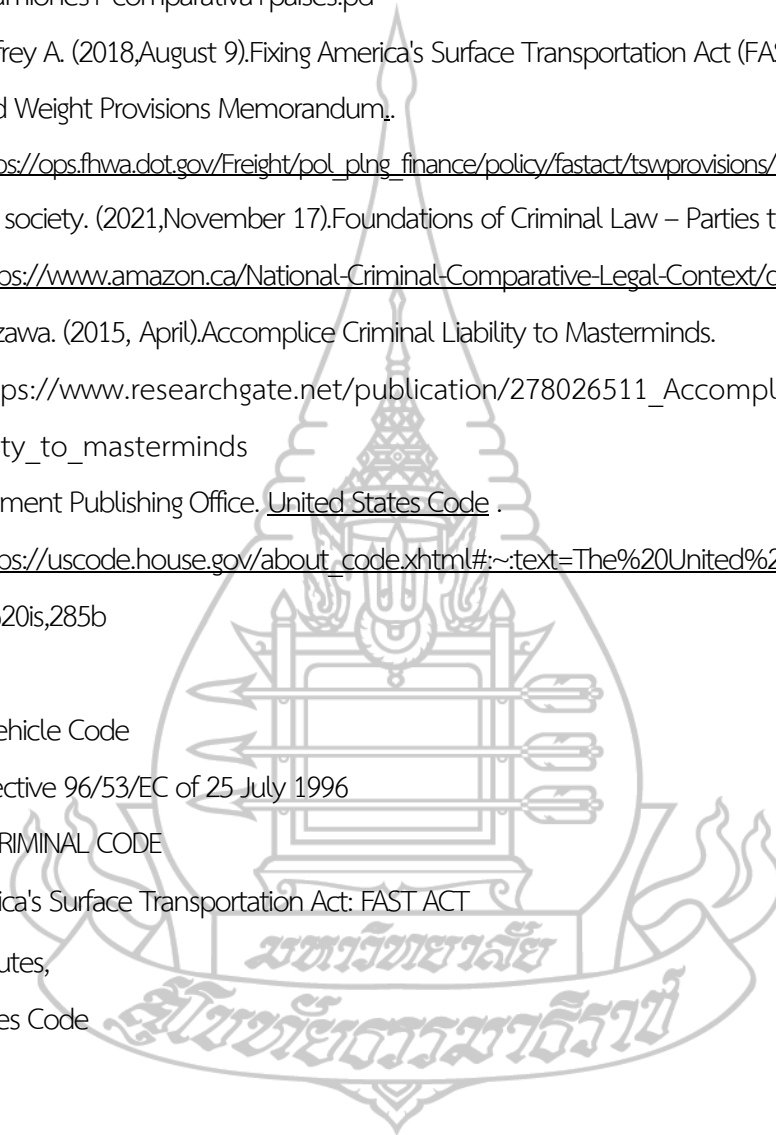
Council Directive 96/53/EC of 25 July 1996

GERMAN CRIMINAL CODE

Fixing America's Surface Transportation Act: FAST ACT

Florida Statutes,

United States Code





## ประวัติผู้ศึกษา

ชื่อสกุล	นายธีระ สิงพิมพ์
วัน เดือน ปี เกิด	30 มีนาคม 2532
สถานที่เกิด	จังหวัดหนองคาย
ที่อยู่ปัจจุบัน	แขวงรามอินทรา เขตคันนายาว กรุงเทพมหานคร
ประวัติการศึกษา	บริหารธุรกิจบัณฑิต สาขาการจัดการโลจิสติกส์ (เกียรตินิยมอันดับสอง) มหาวิทยาลัยรังสิต รัฐศาสตรบัณฑิต สาขาวิชาการเมืองการปกครอง มหาวิทยาลัยรามคำแหง นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช เนติบัณฑิต สมัยที่ 72 สำนักศึกษาอบรมกฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา
ประวัติการทำงาน	รับราชการตำรวจ ตำแหน่ง พนักงานสอบสวน สถานีตำรวจทางหลวง2 กองกำกับการ 8 กองบังคับการตำรวจทางหลวง

