

บทที่ 4

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาของบทบัญญัติกฎหมายต่าง ๆ เกี่ยวกับมาตรการทางกฎหมายต่อรถยนต์บรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา จะเห็นได้ว่า พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 มุ่งปราบปรามจับกุมคนขับรถบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา ยิ่งกว่าที่จะป้องปรามการกระทำความผิดลักษณะนี้ เพราะบุคคลที่กระทำความผิดกรณีนี้ที่แท้จริง คือ เจ้าของรถยนต์บรรทุก หรือผู้ประกอบการขนส่งโดยรถยนต์บรรทุก ซึ่งมีรถยนต์บรรทุกไว้ในความครอบครอง ไม่ว่าจะในฐานะผู้เช่า ผู้เช่าซื้อ ผู้ยืม แล้วแต่กรณี ซึ่งอาจเป็นบุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคลก็ได้มีบทบาทในการกระทำความผิดที่สำคัญ ส่วนคนขับรถบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรานั้นจะมีบทบาทในการกระทำความผิดรองจากเจ้าของรถ เนื่องจากคนขับรถส่วนใหญ่จะเป็นลูกจ้างของผู้ประกอบการขนส่ง ได้กระทำหน้าที่เพียงขับรถเพื่อประโยชน์ของเจ้าของรถหรือเจ้าของกิจการขนส่งซึ่งเป็นนายจ้างเท่านั้น ดังนั้น ผู้เขียนจึงขอเสนอแนะมาตรการทางกฎหมายเพื่อป้องปรามการกระทำความผิดไว้ดังนี้

1. ควรแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 และพระราชบัญญัติขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 เกี่ยวกับการเพิ่มเติมคำนิยามศัพท์คำว่า “เจ้าของรถ” หมายความว่า ผู้ซึ่งมีกรรมสิทธิ์ในรถ หรือผู้ที่มีสิทธิครอบครองรถไม่ว่าในฐานะใด ๆ เพื่อครอบคลุมบรรดาเจ้าของรถที่จิตใจหลีกเลี่ยงมาตรการการบังคับใช้กฎหมาย

2. ควรเพิ่มเติมบทบัญญัติในพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 ในส่วนคดีอาญา ว่า “ในกรณีความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ ที่ได้กระทำโดยตัวแทนหรือลูกจ้างให้ถือว่าเจ้าของรถหรือผู้ประกอบการขนส่งเป็นตัวการในการกระทำความผิดนั้น” เพื่อประโยชน์ในการป้องปรามการกระทำความผิดอย่างมีประสิทธิภาพ เพราะรถยนต์บรรทุกน้ำหนักเกินอัตราทำให้ทางหลวงชำรุดเสียหาย ทำให้รัฐต้องสิ้นเปลืองงบประมาณแผ่นดินในการซ่อมแซมทางหลวง อันมีผลเป็นการทำลายเศรษฐกิจของชาติโดยส่วนรวมแล้ว ก็ยังก่อให้เกิดอันตรายต่อผู้ขับขี่ยานพาหนะอื่น ทั้งเป็นการกระทำเพื่อแสวงหาประโยชน์ส่วนตัวในเชิงธุรกิจของเจ้าของรถหรือผู้ประกอบการขนส่งโดยรถยนต์บรรทุกน้ำหนักเกินอัตราอันเป็นสาเหตุของการกระทำความผิดประเภทนี้ จึงต้องนำหลักเรื่องความรับผิดเด็ดขาด (Strict Liability) มาใช้แก่เจ้าของรถหรือผู้ประกอบการขนส่ง

3. ความผิดของเจ้าของรถหรือผู้ประกอบการขนส่ง ควรบัญญัติเป็นกฎหมายฐานความผิดแยกออกต่างหากเป็นเอกเทศจากคนขับรถที่เป็นลูกจ้าง ส่วนคนขับรถที่เป็นลูกจ้างก็บัญญัติฐานความผิดแยกออกมาซึ่งกำหนดอัตราโทษเบากว่าเจ้าของรถหรือผู้ประกอบการขนส่ง รวมทั้งมีเหตุบรรเทาโทษให้ลูกจ้างด้วย ถ้าข้อเท็จจริงปรากฏว่า ลูกจ้างได้กระทำความผิดไปตามคำสั่งของนายจ้าง

4. ควรเพิ่มเติมโทษจำคุกและปรับเกี่ยวกับรถยนต์บรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา ตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 ซึ่งมีอยู่เดิม ตามมาตรา 73 คือ ระวังโทษจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับไม่เกินหกพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับให้หนักขึ้น เพื่อให้เหมาะสมกับสภาพของความผิดในปัจจุบัน นอกจากนี้ เห็นควรเพิ่มเติมโทษริบทรัพย์สิน คือ รถยนต์บรรทุกน้ำหนักเกินอัตราไว้ในพระราชบัญญัติดังกล่าวด้วย เพราะเป็นทรัพย์สินที่ใช้ในการกระทำความผิดเกี่ยวกับเรื่องนี้โดยตรง เพราะมีกฎหมายห้าม (Mala Prohibita) เมื่อศาลมีคำพิพากษาถึงที่สุดให้ริบ ก็ให้ทรัพย์สินที่ใช้ในการกระทำความผิดตกเป็นของแผ่นดิน หรือกองทุนทางหลวง หรือในกรณีที่ไม่อาจริบรถยนต์บรรทุกของกลางได้ ก็ต้องบัญญัติให้เจ้าของรถหรือผู้ประกอบการต้องชำระราคารถของกลางแทนโทษริบทรัพย์สินได้

5. การริบรถยนต์บรรทุกน้ำหนักเกินอัตราซึ่งเป็นทรัพย์สินที่ใช้ในการกระทำความผิดนั้น ควรบัญญัติเพิ่มเติมไว้เป็นพิเศษในพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 ว่า “ผู้เป็นเจ้าของรถถ้ารู้ หรือควรจะรู้ ในการกระทำความผิดเกี่ยวกับรถยนต์บรรทุกเกินอัตรา ถือว่ามีส่วนรู้เห็นเป็นใจด้วยในการกระทำความผิด ไม่มีสิทธิร้องขอคืนของกลาง”

6. สำหรับการจับกุมผู้กระทำความผิดในเรื่องรถยนต์บรรทุกน้ำหนักเกินอัตรานั้น ควรแก้ไขเพิ่มเติมเรื่องอำนาจหน้าที่การจับกุมผู้กระทำความผิด โดยให้ “ผู้ตรวจการ” ตามมาตรา 4 (10) แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มีอำนาจหน้าที่เช่นเดียวกับ “เจ้าพนักงานทางหลวง” ตามมาตรา 4 และมาตรา 23, 24 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 เพื่อเป็นการตรวจสอบและถ่วงดุลอำนาจตำรวจทางหลวง ก็จะเป็นอีกแนวทางหนึ่งที่จะป้องปรามผู้กระทำความผิดประเภทนี้ให้ยำเกรงต่อกฎหมาย

7. นอกจากเจ้าของรถหรือผู้ประกอบการขนส่งจะมีความรับผิดชอบทางอาญาแล้ว ก็ควรจะเพิ่มเติมมาตรการทางปกครองในพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 และพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ด้วย เพราะเจ้าของรถอาจเป็นบุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคลก็ได้ ดังนั้น การลงโทษทางอาญาตามหลักทฤษฎีก็เพื่อเป็นการทดแทน ปรับปรุงแก้ไข หรือตัดโอกาสไม่ให้ผู้กระทำความผิด กลับมากระทำความผิดอีก สำหรับกรณีความผิดตามพระราชบัญญัติทั้ง 2 ฉบับข้างต้น เห็นควรนำมาตรการทางการปกครองมาป้องปรามการกระทำความผิดประเภทนี้ด้วย อาทิเช่น การพักใช้ใบอนุญาตหรือเพิกถอนใบอนุญาตประกอบการขนส่ง โดยศาลจะได้ใช้วิธีการลงโทษให้เหมาะสมกับบุคคล เพื่อลงโทษผู้กระทำความผิดได้อย่างมีประสิทธิภาพและเป็นประโยชน์ต่อสังคมโดยรวม

8. รัฐควรมีมาตรการทางกฎหมายภายหลังที่เจ้าพนักงานของรัฐมีคำสั่งทางปกครองให้พักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตประกอบการขนส่ง โดยให้กรมการขนส่งทางบกเข้ามาดำเนินการควบคุมดูแลกิจการขนส่งที่ค้างอยู่แทนเจ้าของรถหรือผู้ประกอบการขนส่งในระยะแรกระหว่างที่ถูกพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาต ซึ่งลูกจ้างหรือคนขับรถต้องปฏิบัติตามคำสั่งของกรมการขนส่งทางบก เพื่อมิให้ธุรกิจการขนส่งสินค้าที่ดำเนินกิจการค้างอยู่ต้องหยุดชะงักได้รับความเสียหาย

9. ควรนำมาตรการเรื่องค่าปรับในทางปกครองที่มีจำนวนสูงกว่าค่าปรับในคดีอาญาตามพระราชบัญญัติวิธีปฏิบัติราชการทางปกครอง พ.ศ. 2539 (มาตรา 58) มาใช้บังคับเกี่ยวกับความผิดประเภทนี้ โดยอาศัยหลักความรับผิดเด็ดขาด (Strict Liability) นำมาใช้ว่าผู้ประกอบการขนส่งหรือเจ้าของรถเป็นผู้ก่อให้เกิดความเสียหายขึ้นและจำเป็นต้องรับผิดชอบ เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าไม่มีส่วนเกี่ยวข้องในการกระทำความผิด ทั้งนี้ เป็นการสร้างหลักเกณฑ์คุ้มครองประชาชนในสังคม ซึ่งต้องเสี่ยงภัยอยู่กับความเสียหายอันเกิดจากการใช้รถยนต์บรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา โดยนำหลักผู้ก่อมลพิษเป็นผู้จ่าย (Polluter pays principle) มาใช้กับความผิดประเภทนี้ เพื่อนำค่าปรับดังกล่าวเข้ากองทุนทางหลวงและนำไปใช้ในการซ่อมแซมถนนทางหลวง

10. รัฐควรจัดตั้ง “กองทุนทางหลวง” ขึ้น เพื่อนำค่าปรับทางปกครองหรือของกลางที่ศาลสั่งริบไปเข้ากองทุนทางหลวง โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อนำเงินดังกล่าวไปใช้ในการซ่อมแซมถนนทางหลวงที่ชำรุดเสียหาย