

บทที่ 2

มาตรการทางกฎหมายที่ใช้บังคับแก่ผู้ประกอบการขนส่ง และผู้ขับซีรถยนต์บรรทุกที่บรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา

2.1 พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535

เดิมมีกฎหมายที่เกี่ยวกับเรื่องนี้ คือ พระราชบัญญัติทางหลวง พุทธศักราช 2482 ใช้บังคับเกี่ยวกับการรักษาทางหลวง มาตรา 33 “เพื่อรักษาทางหลวง ผู้อำนวยการทางหลวงมีอำนาจที่จะประกาศห้ามไม่ให้ใช้ยานพาหนะชนิดใด ๆ ซึ่งจะทำให้พื้นทางเสียหายในทางหลวงได้ตามควรแก่กรณี โดยอนุมัติอธิบดีกรมโยธาเทศบาล”

ต่อมามีการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายดังกล่าว เมื่อวันที่ 11 กันยายน พ.ศ. 2497 คือ พระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2497 มาตรา 6 ให้ยกเลิกความในมาตรา 33 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พุทธศักราช 2482 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน “มาตรา 33 เพื่อรักษาทางหลวงผู้อำนวยการทางหลวง โดยอนุมัติอธิบดีกรมทางหลวงแผ่นดินมีอำนาจที่จะประกาศห้ามไม่ให้ใช้ยานพาหนะบนทางหลวง โดยที่ยานพาหนะนั้น ๆ มีน้ำหนักรวมทั้งน้ำหนักบรรทุกเกินกว่าที่ได้กำหนด หรือยานพาหนะชนิดใด ๆ อันอาจจะทำให้ทางหลวงเสียหายได้”

เมื่อวันที่ 28 พฤศจิกายน พุทธศักราช 2515 ได้มีประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 295 ข้อ 1 ให้ยกเลิก

(1) พระราชบัญญัติทางหลวง พุทธศักราช 2482

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

เกี่ยวกับการรักษาทางหลวง ได้บัญญัติไว้ในหมวด 3 ข้อ 56 “เพื่อรักษาทางหลวง ผู้อำนวยการทางหลวงมีอำนาจประกาศห้ามใช้ยานพาหนะบนทางหลวง โดยที่ยานพาหนะนั้นมีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุกหรือน้ำหนักลงเพลากินกว่าที่ได้กำหนดหรือโดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหาย

ประกาศของผู้อำนวยการทางหลวงตามวรรคหนึ่ง ต้องได้รับอนุมัติจากอธิบดีกรมทางหลวง สำหรับทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน ทางหลวงจังหวัดและทางหลวงสัมปทานหรือได้รับอนุมัติจากอธิบดีกรมโยธาธิการ สำหรับทางหลวงชนบทและทางหลวงสุขาภิบาล หรือผู้ว่าราชการจังหวัด สำหรับทางหลวงเทศบาล

ทั้งนี้ ให้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เว้นแต่ในกรณีที่มีเหตุฉุกเฉิน หรืออุบัติเหตุเกิดขึ้น ทำให้เกิดความเสียหายแก่ทางหลวง หรือไม่ปลอดภัยแก่การจราจรในทางหลวง ให้เจ้าพนักงานซึ่งผู้อำนวยการทางหลวงแต่งตั้งให้ควบคุมทางหลวง มีอำนาจประกาศห้ามใช้ยานพาหนะบนทางหลวงตามวรรคหนึ่งได้ ทั้งนี้ ให้ประกาศไว้ในที่เปิดเผย บริเวณดังกล่าวข้างต้น และชั่วระยะเวลาอันกำหนด”

ตามประกาศของคณะปฏิวัติฉบับที่ 295 ได้มีบทกำหนดโทษไว้ใน “ข้อ 83 ผู้ใดฝ่าฝืนข้อ 33 วรรคหนึ่ง ข้อ 34 วรรคหนึ่ง ข้อ 36 ข้อ 42 วรรคหนึ่ง ข้อ 44 วรรคหนึ่ง ข้อ 50 วรรคหนึ่งหรือวรรคสอง ข้อ 51 วรรคหนึ่ง ข้อ 55 ข้อ 59 วรรคสอง ข้อ 60 วรรคหนึ่ง หรือฝ่าฝืนประกาศของผู้อำนวยการทางหลวงตามข้อ 37 วรรคหนึ่ง หรือข้อ 56 ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับไม่เกินสองพันบาท หรือทั้งจำ ทั้งปรับ”

และในครั้งสุดท้าย เมื่อวันที่ 2 เมษายน พ.ศ. 2535 ได้มีการยกเลิกประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 295 ลงวันที่ 28 พฤศจิกายน พ.ศ. 2515 ซึ่งเป็นกฎหมายว่าด้วยทางหลวงที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบันได้ประกาศใช้มาเป็นเวลานานไม่เหมาะสมกับสภาพการณ์ในปัจจุบัน สมควรปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยทางหลวงให้สอดคล้องกับความเจริญและการพัฒนาประเทศในปัจจุบัน จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

มาตรา 3 ให้ยกเลิก

(1) ประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 295 ลงวันที่ 28 พฤศจิกายน พ.ศ. 2515 ในส่วนเกี่ยวกับเรื่องการรักษาทางหลวงได้บัญญัติไว้ใน “มาตรา 61 เพื่อรักษาทางหลวง ผู้อำนวยการทางหลวงมีอำนาจประกาศห้ามใช้ยานพาหนะบนทางหลวง โดยที่ยานพาหนะนั้นมีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุก หรือน้ำหนักลงเพลาเกินกว่าที่ได้กำหนด หรือโดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหาย

ประกาศของผู้อำนวยการทางหลวงตามวรรคหนึ่ง ต้องได้รับอนุมัติจากอธิบดีกรมทางหลวง สำหรับทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทาน หรือได้รับอนุมัติจากอธิบดีกรมโยธาธิการหรือเลขาธิการเร่งรัดพัฒนาชนบท แล้วแต่กรณี สำหรับทางหลวงชนบทและทางหลวงสุขาภิบาล หรือได้รับอนุมัติจากผู้ว่าราชการจังหวัด สำหรับทางหลวงเทศบาล

ทั้งนี้ ให้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เว้นแต่ในกรณีที่มีเหตุฉุกเฉิน หรืออุบัติเหตุเกิดขึ้นทำให้เกิดความเสียหายแก่ทางหลวงหรือไม่ปลอดภัยแก่การจราจรใน ทางหลวงให้เจ้าพนักงานซึ่งผู้อำนวยการทางหลวงแต่งตั้งให้ควบคุมทางหลวง มีอำนาจ ประกาศห้ามใช้ยานพาหนะบนทางหลวงตามวรรคหนึ่งได้ ทั้งนี้ ให้ประกาศไว้ในที่เปิดเผย ณ บริเวณดังกล่าวข้างต้น และชั่วระยะเวลาอันกำหนด”

และมีบทกำหนดโทษอยู่ในส่วนที่ 4 “มาตรา 73 ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 41 มาตรา 49 วรรคหนึ่ง มาตรา 60 หรือมาตรา 64 วรรคสอง หรือฝ่าฝืนประกาศของ ผู้อำนวยการทางหลวงตามมาตรา 61 ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับ ไม่เกินหกพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ตามกฎหมายดังกล่าวข้างต้นได้มีประกาศผู้อำนวยการทางหลวงชนบท เมื่อวันที่ 26 มีนาคม พ.ศ. 2536 เรื่องห้ามใช้ยานพาหนะ โดยที่ยานพาหนะนั้น มีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุก หรือน้ำหนักลงเพลาเกินกว่าที่ได้กำหนด เดินบนทางหลวง ชนบทในข้อ 4 ยานพาหนะที่มี 3 เพลา 6 ล้อ ชนิดเพลาที่ 2 และที่ 3 เป็นเหลาคู่ (Tandem Axle) ใช้ยางคู่ ต้องมีน้ำหนักลงเพลาไม่เกินเพลาละ 8,200 กิโลกรัม หรือ น้ำหนักยานพาหนะรวมน้ำหนักบรรทุกไม่เกิน 21,000 กิโลกรัม¹ ซึ่งใช้บังคับจนถึง ปัจจุบันนี้

แต่ตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 มาตรา 61 วรรคหนึ่ง บัญญัติ ว่า

“เพื่อรักษาทางหลวง ผู้อำนวยการทางหลวงมีอำนาจประกาศห้ามใช้ยาน พาหนะบนทางหลวง โดยที่ยานพาหนะนั้นมีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุก หรือน้ำหนักลงเพลา เกินกว่าที่ได้กำหนด หรือโดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหาย”

เห็นว่าตามพระราชบัญญัตินี้มุ่งลงโทษผู้ใช้ยานพาหนะบนทางหลวงที่ฝ่าฝืน ขั้บรถยนต์บรรทุกน้ำหนักเกินอัตราตามที่กฎหมายกำหนด คือ 21 ตัน ซึ่งเป็นไปตาม หลักความรับผิดชอบตามกฎหมายอาญาทั่วไปที่มุ่งลงโทษ แต่ผู้กระทำความผิดโดยตรง คือ คนขับรถบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา ซึ่งเป็นผู้ใช้ยานพาหนะบนทางหลวง

¹ ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 109 ตอนที่ 10 ลงวันที่ 3 กันยายน

ส่วนผู้กระทำความผิดที่แท้จริงสำหรับความผิดประเภทนี้ คือ เจ้าของรถยนต์ บรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา ซึ่งประกอบธุรกิจขนส่งโดยรถยนต์บรรทุก และได้รับผลประโยชน์ในเชิงธุรกิจจากการบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา เจ้าของรถยนต์บรรทุกอาจเป็นบุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคลก็ได้ เนื่องจากปัจจุบันความเจริญก้าวหน้าทางเศรษฐกิจมีมากขึ้น การประกอบธุรกิจต่าง ๆ ส่วนใหญ่ดำเนินในรูปแบบของนิติบุคคล ซึ่งอาจมีการกระทำบางอย่างที่เป็นการผิดกฎหมาย ปัญหาความรับผิดชอบทางอาญาของนิติบุคคลจึงเป็นปัญหาอาชญากรรมทางเศรษฐกิจ (Economic crime) ที่สำคัญในปัจจุบัน

2.1.1 ผู้กระทำความผิดร่วมตามพระราชบัญญัติทางหลวง พุทธศักราช 2535 คือ “เจ้าของรถ” แยกพิจารณาได้ 3 ประเภท

1. คนขับรถยนต์บรรทุก
2. เจ้าของกิจการผู้ประกอบการขนส่ง
3. ผู้มีชื่อเป็นเจ้าของรถยนต์บรรทุกในทางทะเบียน

1. คนขับรถยนต์บรรทุก

ตามพระราชบัญญัติทางหลวง พุทธศักราช 2535 ผู้ใดฝ่าฝืนใช้รถยนต์บรรทุกสิบล้อบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่กำหนด คือ 21 ตัน บนทางหลวง มีความผิดตามมาตรา 61 และมาตรา 73 ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 3 เดือน หรือปรับไม่เกินหกพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ จะเห็นว่า กฎหมายฉบับนี้มุ่งลงโทษผู้ใช้งานพาหนะบนทางหลวง คือ คนขับยานพาหนะเท่านั้น แต่ความผิดประเภทนี้มิใช่มีผู้กระทำความผิดลำพังเพียงคนเดียว ยังมีบุคคลที่ร่วมกระทำความผิดหรือเป็นตัวการอยู่ด้วย แต่กฎหมายดังกล่าวไม่สามารถนำผู้ร่วมกระทำความผิดที่แท้จริงมาลงโทษ เพื่อป้องกันการกระทำความผิดประเภทนี้ได้โดยมีประสิทธิภาพ ศาลลงโทษคนขับรถยนต์บรรทุกเท่านั้น แม้ว่าศาลจะลงโทษคนขับรถยนต์บรรทุก โดยกำหนดโทษจำคุกและรอการลงโทษไว้ คงลงแต่เฉพาะโทษปรับสถานเดียว ก็ไม่สามารถยับยั้งการกระทำความผิดประเภทนี้ได้ เนื่องจากโทษปรับเป็นโทษสถานเบาและเจ้าของรถจะเป็นผู้ชำระค่าปรับให้แก่คนขับรถยนต์บรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา เพราะว่าตามข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้นคนขับรถยนต์บรรทุกส่วนมากไม่ใช่เจ้าของรถยนต์บรรทุกที่แท้จริง และไม่ใช่ผู้ประกอบการขนส่งที่จะแสวงหาประโยชน์จากการใช้รถยนต์บรรทุกน้ำหนักเกินอัตราโดยตรง ส่วนใหญ่คนขับ

รถยนต์จะเป็นลูกจ้างหรือตัวแทนขั้รถยนต์บรรทุกเท่านั้น และมีฐานะยากจนหาเช้ากินค่ำ แม้ศาลจะรอกการลงโทษด้วยเหตุดังกล่าวก็ไม่ทำให้การกระทำความผิดประเภนี้ลดลงแต่อย่างใด

2. เจ้าของกิจการผู้ประกอบการขนส่ง

การที่กฎหมายมุ่งลงโทษคนขั้รถยนต์บรรทุกก็เป็นไปตามหลักการใช้กฎหมายอาญา โดยทั่วไปมุ่งประสงค้จะลงโทษผู้กระทำความผิดเท่านั้น แต่ความผิดเกี่ยวกับพระราชบัญญัติทางหลวง พุทธศักราช 2535 ลักษณะของการกระทำความผิดมิได้เกิดจากคนขั้รถยนต์บรรทุกน้ำหนักเกินอัตราโดยลำพัง คงมีผู้ร่วมกระทำความผิดเป็นตัวการอยู่ด้วย คือ “เจ้าของรถ” อาจเป็นเจ้าของกิจการผู้ประกอบการขนส่งก็ได้ ไม่ว่าจะเป็นผู้ครอบครองในฐานะใดก็ตาม อาทิเช่น เป็นเจ้าของรถที่แท้จริงหรือเป็นผู้เช่าผู้เช่าซื้อรถยนต์บรรทุกมาใช้ในกิจการขนส่ง และได้รับประโยชน์โดยตรงจากการบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา แต่พระราชบัญญัติทางหลวง พุทธศักราช 2535 มิได้บัญญัติลงโทษเจ้าของรถยนต์บรรทุกให้ต้องร่วมรับผิดชอบกับคนขั้รถบรรทุก เพราะกฎหมายดังกล่าวมีโทษทางอาญา การที่จะลงโทษบุคคลใดในทางอาญาต้องมีกฎหมายบัญญัติไว้ว่า การกระทำนั้นเป็นความผิดและกำหนดโทษไว้ และโทษที่จะลงแก่ผู้กระทำความผิดนั้นต้องเป็นโทษที่บัญญัติไว้ในกฎหมาย ทั้งนี้ เป็นไปตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 2

ดังนั้น เจ้าของรถแม้จะมีได้กระทำการใดที่กฎหมายบัญญัติเป็นความผิดและกำหนดโทษไว้ ก็ต้องรับผิดชอบตามกฎหมายโดยถือว่าเป็นความรับผิดชอบในการกระทำของผู้อื่นโดยเทียบเคียงกับกฎหมายอาญาฝรั่งเศสในเรื่องความรับผิดชอบทางอาญาในการกระทำของบุคคลอื่นที่จะกล่าวในหัวข้อต่อไป

3. ผู้มีชื่อเป็นเจ้าของรถยนต์บรรทุกในทางทะเบียน

จากการศึกษาจะเห็นว่า เจ้าของกิจการผู้ประกอบการขนส่งส่วนใหญ่จะไม่มีชื่อเป็นเจ้าของรถในทางทะเบียน เนื่องจากเจ้าของกิจการผู้ประกอบการขนส่งอาจไปเช่าหรือเช่าซื้อรถยนต์บรรทุกจากบุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคลมาใช้ในการประกอบกิจการขนส่ง แต่เมื่อพระราชบัญญัติทางหลวง พุทธศักราช 2535 มิได้บัญญัติให้ลงโทษเจ้าของรถซึ่งเป็นเจ้าของทรัพย์สินที่ใช้ในการกระทำความผิดโดยตรงและเป็นทรัพย์สินขนาดใหญ่มีราคาสูง เจ้าของรถจะต้องร่วมรับผิดชอบ “ถ้ารู้” หรือ “ควรจะรู้” ว่ารถยนต์บรรทุกที่ผู้ประกอบการขนส่งนำไปใช้ในกิจการ ไม่ว่าจะโดยวิธียืม เช่า หรือเช่าซื้อ

เจ้าของรถจะอ้างว่าไม่รู้เพื่อให้ตนพ้นจากความรับผิดในฐานะตัวการไม่ได้ ถือว่ามีส่วนร่วมในการกระทำความผิด ฉะนั้น รถยนต์บรรทุกน้ำหนักเกินอัตราเป็นทรัพย์สินที่ใช้ในการกระทำความผิด จึงให้รับผิดเป็นของแผ่นดิน ส่วนความรับผิดระหว่างผู้ประกอบการขนส่งกับผู้ซื้อเป็นเจ้าของรถที่แท้จริง ให้ไปฟ้องร้องกันเองในฐานะบุคคลสิทธิเป็นคดีต่างหาก จึงเห็นควรที่จะแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติทางหลวง พุทธศักราช 2535 ในเรื่องให้เจ้าของรถต้องร่วมรับผิดเป็นตัวการกับคนขับรถซึ่งเป็นตัวแทนหรือลูกจ้าง

ในการดำเนินความผิดเกี่ยวกับพระราชบัญญัติทางหลวง พุทธศักราช 2535 เท่าที่ผ่านมา ไม่ปรากฏว่าพนักงานอัยการได้ฟ้องเจ้าของรถให้ร่วมรับผิดกับคนขับรถยนต์บรรทุกน้ำหนักเกินอัตราในฐานะตัวการร่วม ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 83 ซึ่งน่าจะถือว่าเป็นผู้กระทำความผิดที่แท้จริงในลักษณะนี้ แม้ว่าทะเบียนรถไม่ใช่เอกสารแสดงกรรมสิทธิ์ของรถยนต์ แต่เป็นเพียงหลักฐานการควบคุมรถยนต์เท่านั้น (คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1283/2530) ก็ควรให้ผู้ซื้อเป็นเจ้าของรถในทางทะเบียนมาพิสูจน์สิทธิของตนในชั้นศาลอย่างเปิดเผย

ในหัวข้อถัดไปจะศึกษาถึงหลักและทฤษฎีทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับเรื่องนี้ของประเทศต่าง ๆ เปรียบเทียบกับกฎหมายประเทศไทย

2.1.2 ความรับผิดทางกฎหมายตามกฎหมายต่างประเทศ

ก. ประเทศสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมัน²

ประมวลกฎหมายอาญาเยอรมันได้บัญญัติว่า เมื่อบุคคลใดกระทำการตามที่กฎหมายบัญญัติเป็นความผิดและกำหนดโทษไว้ บุคคลนั้นก็ต้องรับผิดในผลจากการกระทำของตน หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งเป็นความรับผิดโดยตรงในการกระทำความผิด (Direct Liability)

บุคคลผู้มีความรับผิดประเภทนี้ ได้แก่ ผู้กระทำความผิดหรือตัวการซึ่งจะต้องรับผิดโดยตรงสำหรับการละเมิดหรือฝ่าฝืนบรรทัดฐานที่กำหนดไว้ แบ่งเป็น 2 ประเภท

² George P. Fletcher, Rethinking Criminal Law (Boston : Little Brown and Company, 1978), pp.637-640.

1. ผู้กระทำความผิดคนเดียว

กระทำความผิดโดยตัวผู้กระทำความผิดเอง แม้จะมีบุคคลอื่นเข้ามาเกี่ยวข้องโดยการใช้หรือช่วยเหลือในการกระทำความผิดก็ตาม ซึ่งประเทศทั้งหลายได้พยายามที่จะให้คำจำกัดความผู้กระทำความผิดประเภทนี้ เช่น Model Penal Code ของสหรัฐอเมริกา บัญญัติว่า ผู้กระทำมีความผิด ถ้าความผิดนั้นได้กระทำโดยตัวเอง

ประมวลกฎหมายเยอรมันเห็นว่า ผู้กระทำความผิดจะต้องกระทำความผิดอาญาด้วยตัวเอง ประมวลกฎหมายไซเวียตบัญญัติว่า ผู้กระทำความผิดจะต้องกระทำความผิดโดยตรง เช่นเดียวกับประมวลกฎหมายอาญาของประเทศไทยที่จะต้องลงโทษผู้กระทำความผิด

2. ผู้กระทำความผิดร่วม

ตามกฎหมายเยอรมันผู้กระทำความผิดร่วม หมายถึง บุคคล 2 คน หรือมากกว่านั้นได้กระทำความผิดร่วมตามแผนการณ์ที่วางไว้ เช่นเดียวกับประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 83 ซึ่งบัญญัติว่า “ในกรณีความผิดใดเกิดขึ้นโดยการกระทำของบุคคลตั้งแต่สองคนขึ้นไป ผู้ที่ได้ร่วมกระทำความผิดด้วยกันนั้นเป็นตัวการต้องระวางโทษตามที่กฎหมายกำหนดไว้สำหรับความผิดนั้น”

แต่บางกรณีแม้บุคคลนั้นจะมีได้กระทำการใดตามที่กฎหมายบัญญัติเป็นความผิดและกำหนดโทษไว้ ก็ต้องรับผิดตามกฎหมาย โดยถือว่าเป็นความรับผิดชอบในการกระทำของผู้อื่น เช่น การใช้ให้กระทำความผิด ถือว่าเป็นการร่วมกระทำความผิดอย่างหนึ่ง เพราะทั้งผู้ใช้และผู้ถูกใช้ต่างก็มีความประสงค์อันเดียวกันในการกระทำการที่กฎหมายบัญญัติเป็นความผิด บุคคลตั้งแต่ 2 คนขึ้นไปนี้ คนหนึ่งอาจจะเป็นนิติบุคคลอีกคนหนึ่งอาจเป็นบุคคลธรรมดาก็ได้ ผู้กระทำความผิดร่วมตามกฎหมายเรียกว่า “ตัวการ”³

กฎหมายอาญาฝรั่งเศส ผู้กระทำความผิด คือ ผู้ที่กระทำการที่กฎหมายบัญญัติว่าเป็นความผิดและจะต้องถูกลงโทษ ซึ่งอาจจะเป็นผู้กระทำการที่เป็นความผิดนั้นด้วยตนเอง ที่เรียกว่า ตัวการ (L' auteur)

³ เรื่องเดียวกัน, หน้า 637-640.

ตัวการก็คือ ผู้ที่กระทำการที่กฎหมายบัญญัติเป็นความผิดด้วยตนเอง จะกระทำโดยลำพังคนเดียวหรือร่วมกันหลายคน ถ้าแต่ละคนได้กระทำการที่เป็นความผิดนั้นก็เป็นตัวการทั้งสิ้น⁴

W. LaFare and A. Scott ได้ให้คำนิยามว่า “ตัวการ” (Principals) คือ ผู้กระทำผิดอาญา และอธิบายเพิ่มเติมว่าหมายถึงผู้ที่กระทำหรืองดเว้นกระทำด้วยสภาวะแห่งจิตใจ (mental State) ซึ่งก่อให้เกิดผลทางอาญา ผู้ที่ใช้คนกลางเป็นผู้กระทำความผิดโดยปกติไม่ถือว่าเป็นตัวผู้กระทำผิด เว้นแต่จะใช้ Innocent agent หรือผู้ที่ไม่ต้องรับผิดทางอาญาเป็นผู้กระทำผิด เช่น ใช้เด็กหรือผู้ที่จิตบกพร่องหรือผู้ที่ขาดเจตนากระทำผิดอาญา เพราะในกรณีเหล่านี้ถือว่าคนกลางที่ลงมือกระทำเป็นเพียงเครื่องมือเท่านั้น ตัวการที่แท้จริง คือ ผู้ที่เป็นต้นตอของการกระทำ⁵

GLanville Williams ได้อธิบาย “ผู้กระทำผิด” (Perpetrator) คือ ผู้ที่กระทำความผิดต่อข้อห้ามของกฎหมายอาญาด้วยครบองค์ประกอบของความผิดที่สำคัญ ผู้กระทำอาจกระทำด้วยตนเอง หรือผ่าน Innocent agent หรือบุคคลที่เป็นเครื่องมือและยังคงเป็นผู้กระทำผิดหากต้องเป็นผู้รับผิดชอบในการกระทำของบุคคลอื่น⁶

ข้อพิจารณาเกี่ยวกับความรับผิดชอบของผู้ร่วมกระทำความผิดในทางอาญา

ผู้กระทำความผิดจะต้องได้รับการตัดสินลงโทษก่อนหรือไม่ จึงจะสามารถดำเนินคดีอาญากับผู้ร่วมกระทำความผิดได้⁷ มีแนวคิดทางทฤษฎีเรียกว่า Theory of accessorial Liability หรือ Doctrine of Akssessoritat วางขอบเขตความรับผิดชอบของผู้ร่วมกระทำความผิดไว้ 2 แนวทาง คือ Broad Theory และ Narrow Theory ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้⁸

⁴ โกเมน ภัทรภิรมย์, คำอธิบายกฎหมายอาญาฝรั่งเศส, เอกสารประกอบการบรรยายชั้นปริญญาโท คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ (พ.ศ. 2524, หน้า 26.)

⁵ Wayne R. LaFave and Austin W. Scott Jr., Handbook on Criminal Law (St. Paul, Minn. : West Publishing Co., 1972), PP. 496 - 497.

⁶ GLanville Williams Textbook of criminal Law (London : Stevens & Sons Limited, 1978), p.323.

⁷ George P. Fletcher, Rethinking Criminal Law. p.641.

⁸ Ibid., p.642.

1) Broad Theory ทฤษฎีนี้มีหลักว่า มีการกระทำความผิดตามกฎหมายของตัวการก็เพียงพอแล้ว แม้ว่าการกระทำความผิดของผู้กระทำความผิดจะมีเหตุยกเว้นโทษอ้างเป็นข้อแก้ตัวได้ ผู้ร่วมกระทำผิดยังอาจต้องรับผิดในความผิดที่ร่วมกระทำ ความผิดนั้น เช่น ก. เป็นเด็กอายุไม่เกิน 14 ปี เข้าไปลักทรัพย์ในห้างสรรพสินค้าโดยมี ข. ร่วมลักทรัพย์โดยช่วยขนสินค้า เช่นนี้การกระทำของ ก. และ ข. เป็นความผิดแต่ทางทฤษฎี ก. ซึ่งมีอายุไม่เกิน 14 ปี มีเหตุยกเว้นโทษตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 74 ส่วน ข. ซึ่งเป็นผู้ร่วมกระทำผิดยังคงต้องรับผิดในฐานะตัวการ โดยไม่มีเหตุยกเว้นโทษหรือเหตุยกเว้น (Unexcused Participation) ในความผิดฐานลักทรัพย์

2) Narrow Theory ทฤษฎีนี้มีหลักว่า ผู้ร่วมกระทำผิดจะรับผิดต่อเมื่อผู้กระทำความผิดต้องรับผิดในการกระทำความผิดแล้วเท่านั้น การที่ผู้กระทำความผิดไม่อาจจะถูกลงโทษในการกระทำความผิดได้ ก็จะไม่มีความผิดฐานที่ถือว่าผู้ร่วมกระทำต้องรับผิดหรือไม่มีความผิดหลัก

เหตุผลในการลงโทษการร่วมกระทำผิด

เหตุผลสำหรับการลงโทษการร่วมกระทำผิดนั้นคืออะไร เป็นปัญหาหลักซึ่งเกี่ยวข้องกับทฤษฎีของการร่วมกระทำผิด ดังนี้⁹

1. ทฤษฎีความน่าตำหนิของการร่วมกระทำผิด (Culpability theory of complicity)

ในทฤษฎีนี้ ผู้ร่วมกระทำผิด (accessory) จะถูกลงโทษเพราะเป็นผู้ชักจูงให้ผู้กระทำ (principal) กระทำความผิด กล่าวคือ ผู้ร่วมกระทำผิดจะถูกลงโทษ เพราะเป็นผู้ก่อให้เกิดการกระทำความผิดอาญา ส่วนผู้กระทำจะถูกลงโทษเพราะเป็นผู้ก่อให้เกิดผลของการกระทำ พื้นฐานการลงโทษจะมีความแตกต่างกันระหว่าง

⁹ Atsushi Yamaguchi, "Basic Problems in Japanese Criminal Law", p.96. (Memeographed)

ผู้กระทำผิดและผู้ร่วมกระทำผิด ตามทฤษฎีนี้ผู้ร่วมกระทำผิดจะถูกลงโทษเมื่อการกระทำของผู้กระทำผิดครบองค์ประกอบของความผิด และเป็นการผิดกฎหมายทั้งที่เป็นสิ่งที่น่าตำหนิ

2. ทฤษฎีเงื่อนไขระหว่างการทำกระทำและผลของการร่วมกระทำผิด (Causation theory of Complicity)

ในทฤษฎีนี้ ผู้ร่วมกระทำผิด (accessory) จะถูกลงโทษเพราะเป็นผู้ก่อให้เกิดผลที่กำหนดไว้โดยผ่านผู้กระทำผิด ในความหมายนี้พื้นฐานการลงโทษผู้ร่วมกระทำผิดจะลงโทษเช่นเดียวกับผู้กระทำผิด กล่าวคือ ผู้กระทำผิดจะถูกลงโทษในการเป็นผู้ก่อเงื่อนไขให้เกิดผลโดยตรง ส่วนผู้ร่วมกระทำผิดนั้นถูกลงโทษเพราะเป็นผู้ก่อให้เกิดเงื่อนไขให้เกิดผลโดยทางอ้อม สิ่งที่สำคัญสำหรับการลงโทษที่ผู้กระทำผิดต้องกระทำเพื่อผลที่จะทำให้ผู้ร่วมกระทำผิดต้องถูกลงโทษ จะพิจารณาจากเรื่องความสัมพันธ์ทางความผิดต่อกฎหมาย (The Relative of Unlawfulness) เป็นสิ่งที่จะได้รับการยอมรับหรือไม่ ถ้าเป็นสิ่งที่ได้รับการยอมรับ การกระทำของผู้กระทำผิดต้องครบองค์ประกอบของความผิด แต่การกระทำนั้นไม่จำเป็นต้องถึงขั้นเป็นความผิดและความชั่ว และถ้าความสัมพันธ์ของความผิดต่อกฎหมายเป็นสิ่งที่ไม่ได้รับการยอมรับ การกระทำนั้นต้องครบองค์ประกอบของความผิดและถึงขั้นเป็นความผิด

ข. ประเทศฝรั่งเศส¹⁰

1. ความรับผิดชอบทางอาญาในการกระทำของตัวบุคคล

ความรับผิดชอบ หมายถึง หน้าที่ที่จะต้องรับผลแห่งการกระทำของตน ความรับผิดชอบในทางอาญาจึงหมายถึงหน้าที่ที่จะต้องรับผลแห่งการกระทำเป็นความผิดและจะต้องรับโทษตามที่กฎหมายบัญญัติไว้ กฎหมายของประเทศส่วนใหญ่มักจะมีบัญญัติว่า การกระทำที่จะต้องรับโทษนั้นจะต้องได้กระทำโดยรู้สำนึกและโดยความ

¹⁰ โกเมน ภัทรภิรมย์, คำอธิบายกฎหมายฝรั่งเศส เอกสารประกอบการบรรยายชั้นปริญญาโท คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ (พ.ศ. 2524), หน้า 33-35.

ประสงค์อันเป็นอิสระ (avec conscience et Volonte) เช่น ในกฎหมายของอาญาเยอรมัน มาตรา 51 อิตาลี มาตรา 42,85 และ 88 โปแลนด์ มาตรา 17 ปอร์ตุเกส มาตรา 26 เป็นต้น

ถ้าบุคคลกระทำโดยมิได้รู้สำนึกในสิ่งที่ตนกระทำ บุคคลนั้นก็ไม่มีควมรับผิดชอบ เช่น การกระทำในขณะที่วิกลจริต หรือบุคคลนั้นรู้สำนึกในการกระทำ แต่การกระทำมิได้เกิดจากความประสงค์อันเป็นอิสระ เช่น ถูกบังคับ บุคคลนั้นก็ไม่ต้องรับผิดชอบ เป็นต้น ความบกพร่องในความสำนึกและความประสงค์อันไม่เป็นอิสระนี้ จึงเป็นเหตุแห่งการไม่ต้องรับผิดชอบ (causes exclusives de la reaponsibilite)

2. ความรับผิดชอบทางอาญาในการกระทำของผู้อื่น

ในทางอาญาตามปกติแล้วบุคคลจะต้องรับผิดชอบก็แต่เฉพาะในการกระทำของตนเองเท่านั้น ซึ่งต่างกันกับทางแพ่งที่อาจต้องรับผิดชอบในการกระทำของผู้อื่นด้วย เช่น บิดามารดาต้องรับผิดชอบในการละเมิดของบุตรผู้เยาว์ เป็นต้น

ตามกฎหมายฝรั่งเศสโดยหลักทั่วไป ก็ถือว่าบุคคลจะต้องรับผิดชอบก็แต่เฉพาะในการกระทำของตนเอง ดังที่ศาลฎีกาฝรั่งเศสได้วินิจฉัยไว้ว่า บุคคลจะถูกลงโทษก็แต่เฉพาะการกระทำของผู้ตนเอง แต่ทั้งนี้ ก็มีข้อยกเว้นในบางกรณีที่บุคคลต้องรับผิดชอบในการกระทำของผู้อื่น

1. โดยบทบัญญัติของกฎหมาย แม้ว่าความรับผิดชอบในทางอาญา แต่เดิมปรากฏในทางประวัติศาสตร์ว่าเป็นความรับผิดชอบร่วมกันในหมู่คณะ และได้พัฒนามาจนเป็นความรับผิดชอบเฉพาะบุคคล ซึ่งแต่ละคนจะต้องรับผิดชอบในการกระทำของตนเองก็จริง แต่ก็ยังมีร่องรอยอยู่และมีแนวโน้มจะเพิ่มขึ้นอีกในปัจจุบัน เช่น

ก. ความรับผิดชอบของกลุ่มบุคคล ตามประมวลกฎหมายอาญาฝรั่งเศส มาตรา 313 ถ้าความผิดเกี่ยวกับชีวิตและร่างกายได้กระทำโดยการชุมนุมกันก่อการจลาจล โดยการปล้นผู้ที่เป็นหัวหน้าผู้ที่จัดให้มีการชุมนุม หรือก่อให้เกิดการชุมนุมนั้น ต้องระวางโทษเสมือนเป็นผู้กระทำความผิดนั้น ๆ และจะถูกลงโทษเช่นเดียวกับผู้ที่ได้กระทำความผิดนั้น ๆ ด้วยตนเอง และกฎหมายลงวันที่ 15 พฤศจิกายน 1948 ได้บัญญัติว่า เมื่อความผิดฐานเป็นอาชญากรรมสงครามได้กระทำโดยกลุ่มบุคคลในองค์การซึ่งศาลทหารแห่งบูเรมเบกวินิจฉัยว่าเป็นความผิด (เช่น หน่วยของพวกนาซี) บุคคลทุกคนที่อยู่ในกลุ่มหรือองค์การนั้นจะถูกถือว่าเป็นตัวการร่วมในการกระทำความผิด เว้นแต่บุคคลนั้นจะพิสูจน์ได้ว่า ได้ถูกบังคับให้เข้าอยู่ในองค์การนั้น และมีได้มีส่วนในการกระทำผิด (กฎหมายฉบับนี้ได้ยกเลิกไปแล้วเมื่อ 30 มกราคม 1953)

ข. ความรับผิดทางอาญาของผู้เป็นหัวหน้ากิจการ นายจ้างหรือเจ้าของกิจการอาจต้องรับผิดโดยตรงในความผิดที่ลูกจ้างได้กระทำ เช่น ในเรื่องคำกำไรเกินควรในเรื่องเกี่ยวกับกฎหมายแรงงาน 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 โดยผู้ขับรถยนต์ซึ่งมีฐานะเป็นลูกจ้าง เมื่อศาลได้วินิจฉัยถึงเหตุแวดล้อมแห่งการกระทำของบุคคลผู้กระทำผิดแล้ว ศาลจะพิพากษาให้การชำระค่าปรับทั้งหมด หรือแต่บางส่วนตกเป็นภาระของผู้เป็นนายจ้างก็ได้

2. ในกรณีบางเรื่องแม้จะไม่มีกฎหมายบัญญัติไว้โดยตรง แต่ศาลฝรั่งเศสก็วินิจฉัยให้บุคคลต้องรับผิดทางอาญาในการกระทำของผู้อื่นเหมือนกัน เช่น ลงโทษภเลศกรในความผิดเกี่ยวกับยาซึ่งกระทำโดยผู้ปรุงยา ลงโทษฐานทำให้น้ำเน่าเสียแก่ผู้อำนวยการโรงงานทำกระดาษ ซึ่งคนงานปล่อยน้ำเสียจากโรงงานลงในแม่น้ำ ลงโทษผู้อำนวยการบริษัทขนส่งซึ่งปล่อยให้ใช้รถบรรทุกซึ่งมียางรถชำรุด และสัญญาณไฟเบรกไม่ทำงาน

การรับผิดในการกระทำของบุคคลอื่นนี้ เกิดจากแนวความคิดที่ว่า ผู้ที่มีหน้าที่ต้องระมัดระวังควบคุมการกระทำของตัวเองที่กระทำความผิดแล้วไม่ระมัดระวังดูแลให้ดี ก็ย่อมเป็นความผิดที่ปล่อยปละละเลยไม่ปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวกับกิจการหรืออุตสาหกรรมของตน เมื่อดูเผิน ๆ ความผิดเช่นนี้จะมีแต่องค์ประกอบทางจิตใจอย่างเดียว แต่ที่จริงแล้วผู้ที่ต้องรับผิดในการกระทำของผู้อื่นนี้ ก็อาศัยองค์ประกอบทางการกระทำของลูกจ้างหรือตัวแทนของตนเช่นเดียวกับผู้ที่สนับสนุนอาศัยองค์ประกอบทางการกระทำของตัวเอง¹¹

กฎหมายของประเทศไทยได้มีการกำหนดความรับผิดทางอาญาในการกระทำของบุคคลอื่น เช่น

พระราชบัญญัติมาตราซัง ตวง วัด พ.ศ. 2468 มาตรา 33 บัญญัติว่า “ในคดีทั้งปวงที่ตัวแทนหรือลูกจ้างกระทำความผิดที่ระบุไว้ในมาตรา 29, 30, 31 และ 32 ท่านให้ถือว่านายจ้างเป็นตัวแทนในคดีความผิดนั้น แต่ความผิดเช่นนี้ต้องได้เกิดขึ้นเพราะเหตุตัวแทนหรือลูกจ้างได้กระทำการแทนหรือกระทำเพื่อประโยชน์ของนายจ้าง”

¹¹ เรื่องเดียวกัน, หน้า 35.

พระราชบัญญัติการพิมพ์ พ.ศ. 2484 มาตรา 48 บัญญัติว่า “เมื่อมีความผิดนอกจากที่ระบุไว้ในพระราชบัญญัตินี้เกิดขึ้นด้วยการโฆษณาสิ่งพิมพ์ นอกจากหนังสือพิมพ์ ผู้ประพันธ์ซึ่งตั้งใจให้โฆษณาบทประพันธ์นั้น ต้องรับผิดชอบเป็นตัวการ ถ้าผู้ประพันธ์ไม่ต้องรับผิดชอบหรือไม่ได้ตัวผู้ประพันธ์ ก็ให้เอาโทษแก่ผู้พิมพ์เป็นตัวการ ในกรณีแห่งหนังสือพิมพ์ ผู้ประพันธ์และบรรณาธิการต้องรับผิดชอบเป็นตัวการ และถ้าไม่ได้ตัวผู้ประพันธ์ก็ให้เอาโทษแก่ผู้พิมพ์เป็นตัวการด้วย”

พระราชบัญญัติแร่ พ.ศ. 2510 มาตรา 10 บัญญัติว่า “ในกรณีที่มีความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ได้กระทำโดยตัวแทนหรือลูกจ้าง หรือกระทำเพื่อประโยชน์ของผู้ถืออาชญาบัตร ผู้ถือประทานบัตร หรือผู้รับใบอนุญาต ไม่ว่าจะตัวแทนหรือลูกจ้างนั้นจะได้เป็นตัวแทนโดยทำหนังสือมอบอำนาจและจดทะเบียนไว้ต่อพนักงานเจ้าหน้าที่หรือไม่ ให้ถือว่าผู้ถืออาชญาบัตร ผู้ถือประทานบัตร หรือผู้รับใบอนุญาต เป็นตัวการในการกระทำความผิดนั้น”

พระราชบัญญัติยา พ.ศ. 2510 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติยา (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2518 และพระราชบัญญัติยา (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2522 มาตรา 16 บัญญัติว่า “ใบอนุญาตที่ออกตามมาตรา 15 ให้คุ้มครองถึงลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้รับอนุญาตด้วย ให้ถือว่าการกระทำของลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้รับอนุญาตที่ได้รับการคุ้มครองตามวรรคหนึ่ง เป็นการกระทำของผู้รับอนุญาตด้วย เว้นแต่ผู้รับอนุญาตจะพิสูจน์ได้ว่าการกระทำดังกล่าวเป็นการสุจริตที่ตนจะล่วงรู้หรือควบคุมได้”

พระราชบัญญัติเครื่องสำอาง พ.ศ. 2517 มาตรา 16 บัญญัติว่า “ใบอนุญาตที่ออกตามมาตรา 13 ให้คุ้มครองถึงลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้รับอนุญาตด้วย ให้ถือว่าการกระทำของลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้รับอนุญาตที่ได้รับการคุ้มครองตามวรรคหนึ่ง เป็นการกระทำของผู้รับอนุญาตด้วย เว้นแต่ผู้รับอนุญาตจะพิสูจน์ได้ว่าการกระทำนั้นเป็นการสุจริตที่ตนจะล่วงรู้หรือควบคุมได้”

พระราชบัญญัติอาหาร พ.ศ. 2522 มาตรา 17 บัญญัติว่า “ใบอนุญาตที่ออกตามความในมาตรา 14 มาตรา 15 และมาตรา 16 (1) ให้คุ้มครองถึงลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้รับอนุญาตด้วย ให้ถือว่าการกระทำของลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้รับอนุญาตที่ได้รับการคุ้มครองตามวรรคหนึ่ง เป็นการกระทำของผู้รับอนุญาตด้วย เว้นแต่ผู้รับอนุญาตจะพิสูจน์ได้ว่าการกระทำดังกล่าวเป็นการสุจริตที่ตนจะล่วงรู้หรือควบคุมได้”

กฎหมายดังกล่าวข้างต้นที่กล่าวมาทั้งหมด ได้กำหนดความรับผิดของนายจ้าง หรือผู้ได้รับใบอนุญาต ในการกระทำของลูกจ้างหรือตัวแทนที่ได้กระทำในทางการที่จ้าง และเพื่อประโยชน์ของนายจ้างหรือผู้ได้รับอนุญาต โดยไม่ต้องมีการร่วมกันในการกระทำ ความผิด นายจ้างหรือผู้ได้รับใบอนุญาตก็ต้องรับผิดในฐานะเป็นต้นการ และถือว่าเป็น การกระทำความผิดของผู้รับอนุญาตเองโดยตรง เป็นความรับผิดเด็ดขาดในทางอาญา แต่บางกรณีก็มีข้อยกเว้นความรับผิดไว้ โดยผู้ได้รับอนุญาตจะต้องพิสูจน์ได้ว่า การกระทำ ความผิดนั้นเป็นเหตุสุดวิสัยที่ผู้ได้รับอนุญาตจะล่วงรู้หรือควบคุมได้ เพราะความรับผิดนี้ เป็นความรับผิดเด็ดขาด จึงไม่ต้องคำนึงถึงว่าผู้ได้รับอนุญาตจะมีเจตนาหรือไม่ กฎหมาย ของไทยมิได้มีการบัญญัติแยกความรับผิดของนายจ้างและความรับผิดของผู้ถือ ใบอนุญาตไว้อย่างเด็ดขาด แต่เป็นการบัญญัติที่รวม ๆ กันไป โดยไม่แยกความสัมพันธ์ ระหว่างนายจ้างกับลูกจ้างออกจากความสัมพันธ์ระหว่างผู้ถือใบอนุญาตกับผู้รับมอบ อำนาจ ส่วนใหญ่แล้วผู้รับมอบอำนาจมักจะเป็นลูกจ้างของผู้ถือใบอนุญาต

เมื่อผู้ประกอบการขนส่งสามารถร่วมรับผิดกับลูกจ้างในทางอาญาได้ใน กิจกรรมทางการที่จ้างในฐานะตัวแทน ซึ่งหลักกฎหมายดังกล่าวมานานอารยประเทศรวมทั้ง ประเทศไทยก็ยอมรับหลักการนี้ เมื่อมีการนำมาตรการทางปกครองมาใช้บังคับแก่ ผู้กระทำความผิดแล้ว ก็น่าจะใช้บังคับรวมไปถึงผู้ประกอบการขนส่ง ซึ่งต้องร่วมรับผิดกับ ลูกจ้างในฐานะตัวแทนด้วย เพราะบางครั้งผู้ประกอบการขนส่งส่วนใหญ่จะเป็นนิติบุคคล โทษทางอาญาบางอย่างไม่สามารถใช้บังคับกับนิติบุคคลได้อย่างมีประสิทธิภาพ เช่น โทษประหารชีวิต จำคุก และกักขัง ไม่สามารถลงโทษกับนิติบุคคลได้ คงลงโทษ นิติบุคคลได้เฉพาะปรับและริบทรัพย์สินเท่านั้น ลำพังแต่โทษปรับเมื่อเปรียบเทียบกับเชิง ธุรกิจ นิติบุคคลสามารถเสียค่าปรับได้ แม้จะฝ่าฝืนกฎหมายก็ยังได้รับประโยชน์ในทาง ธุรกิจมากกว่าการถูกลงโทษปรับตามกฎหมาย ส่วนโทษริบทรัพย์นั้น ตามพระราชบัญญัติ ทางหลวง พ.ศ. 2535 ก็ได้บัญญัติให้บริษัทรถยนต์บรรทุกของกลางไว้เป็นพิเศษต่างหาก ศาลจึงใช้หลักกฎหมายอาญาทั่วไปวินิจฉัยว่า รถยนต์บรรทุกของกลางเป็นทรัพย์ซึ่งใช้ในการ กระทำความผิด อันควรริบหรือไม่ควรริบซึ่งเป็นดุลพินิจของศาล ดังจะกล่าวในหัวข้อ เรื่องความรับผิดทางอาญาของนิติบุคคล พร้อมทั้งตัวอย่างคำพิพากษาศาลฎีกาพอสังเขป ในหัวข้อถัดไป



ค. ประเทศอังกฤษ¹²

ในประเทศอังกฤษแต่เดิมมีแนวความคิดว่านิติบุคคลนั้นไม่อาจกระทำความผิดทางอาญาได้เลย ทั้งนี้ เพราะในสมัยก่อนในการพิจารณาคดีอาญานิติบุคคลผู้ถูกกล่าวหาว่าได้กระทำความผิดจะต้องมีตัวมาปรากฏต่อศาล ในเมื่อนิติบุคคลเป็นเพียงบุคคลสมมติไม่มีตัวตนจึงไม่สามารถนำตัวมาพิจารณาคดีได้ แต่ปัจจุบันนี้ได้มีกฎหมาย (Criminal Justice Act 1925 มาตรา 33) ให้ดำเนินการพิจารณาโดยทางผู้แทนของนิติบุคคลได้แล้ว อุปสรรคอีกอย่างหนึ่งซึ่งปัจจุบันได้เปลี่ยนแปลงไปแล้ว คือ ในสมัยก่อนคดีอุกฉกรรจ์มีโทษประหารชีวิตเพียงอย่างเดียว ซึ่งโทษดังกล่าวโดยสภาพไม่อาจจะใช้แก่นิติบุคคลได้ จึงไม่มีเหตุผลอะไรที่จะดำเนินคดีในความผิดดังกล่าวกับนิติบุคคล ยิ่งกว่านี้ยังมีผู้โต้แย้งว่า นิติบุคคลนั้นก่อตั้งขึ้นได้โดยอาศัยอำนาจของกฎหมาย จึงย่อมจะกระทำการใด ๆ ได้เฉพาะที่กฎหมายให้อำนาจเท่านั้น การกระทำที่เป็นความผิดทางอาญาย่อมอยู่นอกเหนืออำนาจและไม่ผูกพันนิติบุคคล (*ultra vires*) แต่ทฤษฎีดังกล่าวในประเทศอังกฤษคงใช้เฉพาะในเรื่องนิติกรรมสัญญาเท่านั้น มิได้ใช้ในเรื่องของละเมิดหรือกฎหมายอาญาด้วย ปัญหาสุดท้ายที่ว่า นิติบุคคลไม่อาจกระทำหรือแสดงเจตนาได้ด้วยตนเองนั้น ทางออกที่ศาลประเทศอังกฤษใช้มีอยู่ 2 ทาง คือ

(1) โดยให้ถือว่านิติบุคคลมีความรับผิดชอบเช่นเดียวกับบุคคลธรรมดาในความผิดซึ่งกฎหมายกำหนดให้บุคคลธรรมดาต้องรับผิดชอบทางอาญาในการกระทำของลูกจ้าง หรือตัวแทนของนิติบุคคล เช่น นายจ้างต้องรับผิดชอบในความผิดฐานก่อความรำคาญแก่สาธารณชนของลูกจ้าง กรณีที่นายจ้างเป็นนิติบุคคล นิติบุคคลก็มีความผิดเช่นเดียวกัน (Vicarious liability)

(2) โดยถือว่าทุก ๆ นิติบุคคลนั้นจะต้องมีบุคคลหรือกลุ่มบุคคลเป็นผู้บริหารกิจการของนิติบุคคล และเมื่อบุคคลหรือกลุ่มบุคคลดังกล่าวกระทำการใดในทางธุรกิจของนิติบุคคลแล้ว ก็ถือได้ว่าเป็นการกระทำของนิติบุคคลนั่นเอง (Lifting the veil)

¹² สุนัย มโนมัยอุดม, “ความรับผิดทางอาญาของนิติบุคคล.” ดุลพາห เล่ม 4 ปีที่ 31 : กรกฎาคม-สิงหาคม 2527, หน้า 18.

กฎหมายอังกฤษปัจจุบันจึงยอมรับว่านิติบุคคลมีความรับผิดชอบทางอาญาได้เช่นเดียวกับบุคคลธรรมดา แต่ก็มีข้อจำกัดความรับผิดชอบของนิติบุคคลอยู่ 2 ประการ

1. ความผิดบางฐานโดยสภาพแล้วไม่อาจถือได้ว่าผู้แทนของนิติบุคคลได้กระทำไปในนามของนิติบุคคลนั้นได้ เช่น ความผิดฐานสมรสซ้อน ความผิดฐานข่มขืนกระทำชำเรา กระทำอนาจาร และเบิกความเท็จ

2. โทษทางอาญาที่จะลงแก่นิติบุคคลได้มีเฉพาะโทษปรับเท่านั้น ซึ่งปัจจุบันกฎหมายอังกฤษมีโทษปรับเกือบทุกฐานความผิด คงยกเว้นเฉพาะความผิดฐานฆ่าผู้อื่นโดยเจตนาเท่านั้น¹³

2.1.3 ความรับผิดอาญาของนิติบุคคลในประเทศไทย¹⁴

1. เมื่อมีกฎหมายบัญญัติโดยตรงให้นิติบุคคลใดต้องรับผิดชอบทางอาญานิติบุคคลนั้นก็ย่อมจะต้องรับผิดชอบตามที่กฎหมายนั้นบัญญัติไว้ เช่น ความผิดตามพระราชบัญญัติกำหนดความผิดเกี่ยวกับห้างหุ้นส่วนจำกัดจดทะเบียน ห้างหุ้นส่วนจำกัด บริษัทจำกัด สมาคม และมูลนิธิ พ.ศ. 2499

2. เมื่อมีกฎหมายบัญญัติให้นิติบุคคลใดต้องรับผิดชอบในการกระทำของผู้อื่น ซึ่งนิติบุคคลจะต้องรับผิดชอบ เช่น พระราชบัญญัติสมุดเอกสารและหนังสือพิมพ์ พ.ศ. 2470 ซึ่งใช้อยู่ในขณะนั้น ให้เจ้าของต้องรับผิดชอบในความผิดที่ได้กระทำลงด้วยการโฆษณาสมุด หรือเอกสาร หรือหนังสือพิมพ์ ฉะนั้น บริษัทจำกัดนิติบุคคลซึ่งเป็นเจ้าของหนังสือพิมพ์ จึงต้องรับผิดชอบในความผิดฐานหมิ่นประมาทอันเนื่องมาจากข้อความที่ดีพิมพ์ได้ (คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 265/2573) หรือตามพระราชบัญญัติการทำเหมืองแร่ พ.ศ. 2461 ซึ่งใช้อยู่ในขณะนั้น ผู้ถือประทานบัตรเหมืองแร่ยื่นบัญชีแร่ไม่ถูกต้องก็มีความผิด แม้ผู้ถือประทานบัตรนั้นจะเป็นบริษัทจำกัดซึ่งเป็นนิติบุคคล และแม้ผู้จัดการของบริษัทจะเป็นผู้ทำบัญชีก็ตาม (คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 185/2489)

¹³ เรื่องเดียวกัน, หน้า 18.

¹⁴ บัญญัติ สุชีวะ, “ความรับผิดทางอาญาของนิติบุคคล,” บทบัญญัติ เล่ม 33 ตอน 1 (2519) : 3.

3. หากไม่มีกฎหมายบัญญัติโดยตรงให้นิติบุคคลต้องรับผิดชอบ หรือต้องรับผิดชอบ ในการกระทำของผู้อื่นดังกล่าวข้างต้นแล้ว นิติบุคคลจะรับผิดชอบทางอาญาก็ต่อเมื่อความผิด ทางอาญานั้นได้กระทำไปในการดำเนินงานตามวัตถุประสงค์ของนิติบุคคลนั้น ๆ และ นิติบุคคลได้รับประโยชน์จากการกระทำนั้นแล้ว ทั้งนี้ จะเห็นได้จากคำพิพากษาฎีกาที่ 1669/2506 และ 584/2508 ซึ่งวินิจฉัยว่า บริษัทนิติบุคคลแม้ไม่สามารถกระทำการ ทุกอย่างได้เช่นบุคคลธรรมดาก็ตาม แต่ถ้การกระทำนั้นเป็นไปตามความประสงค์ซึ่งได้ จดทะเบียนไว้และได้รับประโยชน์อันเกิดจากการกระทำนั้นแล้ว ก็ย่อมมีเจตนาในการรับ ผิดทางอาญาได้¹⁵

ความรับผิดชอบทางอาญาของนิติบุคคล (Criminal Responsibility of Legal Persons)
มีข้อเสนอแนะทางวิชาการที่น่าสนใจดังนี้¹⁶

การฟ้องนิติบุคคลเป็นจำเลย แม้ศาลจะพิพากษาลงโทษปรับนิติบุคคลแล้ว ก็ตาม แต่ก็มีผู้เห็นว่า การลงโทษปรับเพียงอย่างเดียว นั้น ไม่มีผลในทางการลงโทษอย่าง แท้จริง เพราะวัตถุประสงค์ของการลงโทษโดยหลักแล้ว เพื่อเป็นการข่มขู่ ทดแทน ปรับปรุงแก้ไข หรือตัดมิให้มีโอกาสกระทำความผิดอีก กล่าวคือ ไม่สามารถกำจัด นิติบุคคลให้ออกไปจากสังคมได้เหมือนมีการลงโทษบุคคลธรรมดา โดยการกักขัง จำคุก หรือประหารชีวิต จึงควรมีมาตรการอย่างอื่นที่สามารถนำมาใช้กับนิติบุคคลในกรณีที่ กระทำความผิดได้ ซึ่งมาตรการดังกล่าวนี้ อาจเป็นการกำหนดให้มีโทษอย่างอื่น หรือ มีบทบัญญัติที่ให้ศาลมีอำนาจที่จะนำเอาบทบัญญัติทำนองเดียวกับวิธีการเพื่อ ความปลอดภัย เพื่อมาประยุกต์ใช้กับกรณีที่ถูกลงโทษเป็นนิติบุคคลด้วย เช่น นอกจาก ลงโทษปรับแล้ว ควรมีบทบัญญัติให้ศาลมีอำนาจออกคำสั่งห้ามนิติบุคคล เช่น ห้าม นิติบุคคลประกอบอาชีพเป็นเวลา.....ปี (หรือแล้วแต่ศาลจะเห็นสมควร) ซึ่งพอจะเทียบได้ กับการห้ามประกอบอาชีพบางอย่าง ตลอดจนมีการกำหนดวิธีการควบคุมดูแลนิติบุคคล ซึ่งน่าจะเป็นกรณีคล้ายกับการควบคุมความประพฤติของนิติบุคคล หรือมีบทบัญญัติที่ ให้ศาลมีอำนาจที่จะสั่งให้เลิกการเป็นนิติบุคคลหรือเลิกประกอบกิจการไปเลย เช่น ตาม

¹⁵ เรื่องเดียวกัน, หน้า 3.

¹⁶ ประสิทธิ์ โฉมวิไลกุล. “ความรับผิดชอบทางอาญาของนิติบุคคล.” วารสาร สามพราน ฉบับที่ 27 ปีที่ 9 (ตุลาคม 2528) : 33-34.

ประกาศของคณะปฏิวัติฉบับที่ 281 เรื่อง กำหนดหลักเกณฑ์การประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว ลงวันที่ 24 พฤศจิกายน 2515 ซึ่งมีบทบัญญัติเกี่ยวกับการพักใช้ใบอนุญาตหรือถอนใบอนุญาตการประกอบกิจการซึ่งเป็นอำนาจของฝ่ายบริหาร และมีบทบัญญัติเกี่ยวกับการสั่งให้เลิกการประกอบกิจการ ซึ่งเป็นอำนาจของศาลที่จะกระทำได้หรือตามพระราชบัญญัติน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2521 เป็นต้น หรือนอกจากนี้วิธีการต่าง ๆ ของต่างประเทศดังกล่าวในบทที่ 1 เช่น การประกาศโฆษณาความผิดของนิติบุคคล การออกคำสั่งในทางป้องกันหรือการภาคทัณฑ์นิติบุคคลก็นับว่าเป็นวิธีการที่เป็นประโยชน์ในการใช้เป็นบทบังคับนิติบุคคลเพิ่มขึ้น จากโทษซึ่งสามารถลงได้กับนิติบุคคลเพียงโทษปรับเท่านั้น ดังนั้น จึงเห็นว่า วิธีการ หรือมาตรการดังกล่าวนี้น่าจะได้นำมากำหนดไว้ในประมวลกฎหมายอาญา เพราะสามารถนำไปใช้กับกฎหมายอื่นได้ด้วย (ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 17) ดีกว่าที่จะกำหนดไว้ในกฎหมายอื่น ๆ เป็นการเฉพาะ เช่น ที่มีกำหนดไว้ในพระราชบัญญัติน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2521 หรือตามประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 281 ซึ่งให้อำนาจฝ่ายบริหาร หรือศาลที่จะออกคำสั่งเกี่ยวกับการพักใช้ใบอนุญาต หรือเพิกถอนนิติบุคคล อนึ่ง การที่จะนำวิธีการ หรือมาตรการ หรือบทบังคับอย่างอื่นมาใช้กับนิติบุคคลดังกล่าวแล้วนี้ แม้โดยสภาพในทางกฎหมายอาจเห็นได้ว่ามีลักษณะคล้ายกับวิธีการในทางแพ่ง แต่ก็เห็นว่าเหมาะสมกับสภาพของนิติบุคคล ฉะนั้นจึงควรมานำบัญญัติใช้ในประมวลกฎหมายอาญา กล่าวคือ บัญญัติในทำนองว่า “ในกรณีที่นิติบุคคลกระทำความผิด ศาลมีอำนาจใช้มาตรการต่อไปนี้ด้วย คือ.....” โดยอาจกำหนดไว้ในวรรค 2 ของมาตรา 18 ประมวลกฎหมายอาญาก็ได้¹⁷

จะเห็นว่าความรับผิดชอบทางอาญาของนิติบุคคลในการกระทำของผู้อื่นตามที่กล่าวมาแล้วข้างต้น จากหลักกฎหมายอาญา มาตรา 83 ในการกระทำความผิดมีตัวการผู้ใช้ แต่ความผิดเกี่ยวกับพระราชบัญญัติทางหลวง พุทธศักราช 2535 มิได้บัญญัติไว้ว่าเจ้าของผู้ประกอบการ หรือผู้มีชื่อเป็นเจ้าของรถในทางทะเบียนต้องร่วมรับผิดชอบกับคนขับรถยนต์บรรทุก

จากการศึกษาผู้เขียนเห็นว่า เจ้าของผู้ประกอบการขนส่งน่าจะเป็นตัวการในการกระทำความผิดที่แท้จริง ส่วนคนขับรถยนต์บรรทุกนั้นเป็นตัวการมีบทบาทรองในการกระทำความผิดจากเจ้าของผู้ประกอบการขนส่ง เพราะว่าคนขับรถยนต์บรรทุกได้กระทำในทางการที่จ้างเพื่อประโยชน์แก่เจ้าของผู้ประกอบการขนส่ง จึงต้องนำหลักความเป็นเจ้าของมาใช้ลงโทษผู้กระทำความผิดประเภทนี้ โดยให้แก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติทางหลวง พุทธศักราช 2535 ว่า “ในกรณีความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ ที่ได้

¹⁷ เรื่องเดียวกัน, หน้า 34.

กระทำโดยตัวแทน หรือลูกจ้าง ให้ถือว่าเจ้าของรถหรือผู้ประกอบการขนส่งเป็นตัวการในการกระทำผิดนั้น”

นอกจากนี้ ยังมีแนวความคิดเห็นต่อไปอีกว่า “ผู้ใช้นานพาหนะทางหลวง” ที่บรรทุกน้ำหนักเกินอัตราตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 มาตรา 63 คือ เจ้าของรถหรือผู้ประกอบการขนส่งที่ใช้รถยนต์บรรทุกในกิจการของตนเอง และเป็นผู้ได้รับประโยชน์จากการกระทำผิดบรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา ถือได้ว่าเป็นความผิดอันเกิดจากการกระทำด้วยตนเอง มิใช่ความผิดฐานเป็นผู้ใช้ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 84 ส่วนคนขับรถยนต์บรรทุกน้ำหนักเกินอัตราส่วนใหญ่เป็นลูกจ้างมีฐานะเป็นผู้กระทำ ความผิดรองลงมาจากผู้ประกอบการขนส่ง เพราะที่ได้กระทำความผิดไปก็สืบเนื่องมาจากต้องกระทำตามคำสั่งของนายจ้างหรือเจ้าของรถหรือผู้ประกอบการขนส่ง จึงน่าจะ ต้องบัญญัติกฎหมายให้ผู้ประกอบการขนส่งหรือเจ้าของรถเป็นความผิดเอกเทศต่างหาก โดยมีบทกำหนดโทษที่แตกต่างจากคนขับรถที่เป็นลูกจ้างโดยใช้หลักความรับผิดชอบเด็ดขาด (Strict Liability) มาใช้กับเจ้าของรถหรือผู้ประกอบการ เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าไม่ได้มีส่วนเกี่ยวข้องในการกระทำความผิด

ส่วนคนขับรถยนต์บรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่ได้กระทำตามคำสั่งของนายจ้างหรือเจ้าของรถผู้ประกอบการขนส่ง ต้องบัญญัติให้รับผิดชอบต่างหากซึ่งมีอัตราโทษที่เบา กว่าเจ้าของรถหรือผู้ประกอบการขนส่งและมีเหตุบรรเทาโทษให้ด้วย เพราะต้องกระทำตามคำสั่งและไม่มีทางเลือกเลย

สำหรับมาตรการทางการปกครองที่จะนำมาใช้เกี่ยวกับเรื่องนี้ จะขอล่าวรายละเอียดในบทที่ 3 ต่อไป

2.1.4 โทษริบทรัพย์ตามกฎหมายต่างประเทศเปรียบเทียบกับโทษริบทรัพย์ตามกฎหมายของประเทศไทย

ก. ประเทศสหรัฐอเมริกา¹⁸

ตามหลักเดิมในคอมมอนลอว์เห็นกันว่าตัวทรัพย์สินที่เกี่ยวกับการกระทำผิดนั้นเองเป็นทรัพย์สินที่ผิดและต้องริบให้แก่พระเจ้า ดังนั้น จึงเกิดความเข้าใจในสหรัฐอเมริกาว่าคดีฟ้องริบทรัพย์เป็นคดีเกี่ยวกับทรัพย์สิน (in rem) โดยมีได้นำ

¹⁸ ชัยวัฒน์ วงศ์วัฒนศักดิ์. “โทษริบทรัพย์.” วารสารกฎหมาย ปีที่ 12 ฉบับที่ 1 (กรกฎาคม 2531) : 84-103.

หลักกฎหมายอาญามาใช้ กฎหมายริบทรัพย์เป็นที่หวาดกลัวกันมากเพราะในอดีตมีการใช้โดยมิชอบ เช่น การริบทรัพย์สินทุกอย่างของผู้ทำผิดต่อรัฐ เป็นต้น เมื่อสหรัฐอเมริกาได้เอกราชก็ได้ออกกฎหมายในปี 1790 ห้ามการลงโทษริบราชบาตร แต่อีกไม่กี่เดือนต่อมาในปี 1790 นั้นเอง ก็มีการกำหนดการริบทรัพย์ไว้ในกฎหมายเกี่ยวกับการเดินเรือและศุลกากรสำหรับเรือและสินค้าที่ขนส่งโดยผิดกฎหมาย อย่างไรก็ตาม ด้วยการพัฒนาที่สืบสนในช่วงนี้คดีริบทรัพย์จึงมีการวางหลักให้เป็นคดีแพ่ง (in rem action) กฎหมายริบทรัพย์จึงเรียกกันว่าการริบทรัพย์ทางแพ่ง (civil forfeiture)

การริบทรัพย์ที่ถือว่าเป็นโทษอาญาเพิ่มมีในปี 1970 ดังปรากฏในกฎหมายว่าด้วยองค์กรเกี่ยวกับอั้งยี่และการประพฤติมิชอบ (Racketeer Influenced and Corrupt Organizations) (RICO) และกฎหมายยาเสพติดด้วยธุรกิจอาชญากรรมต่อเนื่อง (Continuing Criminal Enterprise) (CCE) ซึ่งรัฐสภาได้ริเริ่มนำมาใช้เพื่อแก้ปัญหาองค์กรอาชญากรรมโดยกำหนดโทษริบทรัพย์ผู้กระทำความผิดไว้รุนแรง และเป็นเงื่อนไขสืบเนื่องมาจากการลงโทษผู้กระทำความผิดนั้นโดยตรง ทั้งนี้ เพราะเห็นว่าอาชญากรรมที่กระทำลงโดยมุ่งหมายหาผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจเป็นสำคัญนั้น การนำโทษริบทรัพย์ที่รุนแรงมาใช้จะเป็นการยับยั้งการกระทำความผิดโดยตรง คำว่า การริบทรัพย์ทางอาญา (criminal forfeiture) จึงเริ่มมีการนำมาใช้เรียกโทษตามกฎหมายดังกล่าว แต่ civil forfeiture ตามกฎหมายต่าง ๆ ก็ยังคงมีอยู่ต่อมา ส่วนกฎหมายบางฉบับที่มีการนำ criminal forfeiture มาใช้ริบทรัพย์ของผู้กระทำความผิด คำว่า civil forfeiture ก็ยังมีอยู่โดยใช้ในการริบทรัพย์สินที่ผิดกฎหมายหรือทรัพย์สินของผู้อื่นที่เกี่ยวข้องกับการกระทำความผิด

จากความสืบสนในการเริ่มนำโทษริบทรัพย์มาใช้กับคดีอาญาซึ่งทำให้กระบวนการต่าง ๆ ตามวิธีพิจารณาไม่ครบถ้วน และเห็นกันว่าขอบเขตที่นำมาใช้ยังไม่เหมาะสม จึงมีการปรับปรุงอย่างใหญ่ในปี 1984 เรียกกันว่า Comprehensive Forfeiture Act of 1984 (CFA) โดยแก้ไขกฎหมายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องหลายฉบับ และขยายขอบเขตของการริบให้กว้างขวางขึ้น ในปัจจุบันกฎหมายริบทรัพย์ของสหรัฐอเมริกาจึงมีแยกเป็น 2 ประเภท และมีรายละเอียดค่อนข้างมาก

1.1 Civil forfeiture (การริบทรัพย์ทางแพ่ง)¹⁹

การริบทรัพย์ทางแพ่งแม้จะเป็นเรื่องเกี่ยวกับคดีอาญา แต่โดยที่ใช้วิธีพิจารณาความแพ่งมาโดยตลอดการฟ้องพยานหลักฐานจึงยึดถือการชั่งน้ำหนักพยานตามปกติ (preponderance of the evidence) ต่างกับคดีอาญาที่ต้องพิสูจน์จนปราศจากข้อสงสัย (beyond reasonable doubt) การริบทรัพย์ทางแพ่งจะกระจายไปฟ้องยังศาลที่ทรัพย์สินตั้งอยู่และฟ้องตัวทรัพย์สินเป็นจำเลยในคดีโดยตรง การได้ตัวผู้กระทำความผิดมาหรือไม่ ไม่เป็นอุปสรรคที่จะริบทรัพย์สินซึ่งอาจริบได้ตามกฎหมาย และโดยที่ถือกันว่าตัวทรัพย์สินนั้นเองเป็นสิ่งที่ผิดกฎหมาย ทรัพย์สินนั้นจึงมีมลทินมาตั้งแต่มีการกระทำความผิด การริบทรัพย์จึงมีผลให้ทรัพย์สินนั้นตกเป็นของรัฐมาตั้งแต่กระทำความผิด การโอนต่อ ๆ มาไม่มีผล ผู้รับโอนจะอ้างว่าตนได้รับมาโดยสุจริตไม่ได้ (Siosns V.U.S., 541 F.2d 1351 (9th Cir. 1976))

ก. กฎหมายศุลกากร (Tariff Act) เป็นกฎหมายสำคัญที่ใช้หลักการริบทรัพย์ทางแพ่งมาตั้งแต่เดิม ซึ่งทรัพย์สินที่ริบได้ตามกฎหมายดังกล่าว คือ สินค้าที่นำเข้าโดยผิดกฎหมาย (19 U.S.C. 1462) รวมทั้งบรรดาเรือ ยานพาหนะ สัตว์ เครื่องบิน และสิ่งต่าง ๆ ซึ่งได้ใช้ในการช่วยเหลืออำนวยความสะดวก เพื่อให้ได้ข่าวสารหรือเพื่อการอื่นใด การนำเข้า นำมา ขนถ่าย จอด เคลื่อนย้าย ซ่อมแซม เทียบท่า หรือการขนส่งให้ช่วงต่อ ๆ มาเกี่ยวกับสินค้าใด ๆ ที่กำลังนำเข้า ได้นำเข้า หรือพยายามจะนำเข้า อันไม่ชอบด้วยกฎหมาย (19 U.S.C. 1595 (a)) ทั้งนี้ไม่ว่าจะเป็นทรัพย์ของผู้ใด

ตามกฎหมายศุลกากร เมื่อตรวจพบทรัพย์สินที่อาจริบได้แล้วจะมีการยึดไว้ (19 U.S.C. 1605) แล้วทำการประเมินราคาตามราคาท้องถื่น (19 U.S.C. 1606) จากนั้นจะมีการแยกกระบวนการริบทรัพย์เป็น 2 ประเภท คือ

(1) **Administrative forfeiture proceeding** วิธีการนี้แต่เดิมใช้กับทรัพย์สินที่มีราคาไม่สูงนัก โดยจะมีการพิมพ์ประกาศแจ้งความการยึดและการจำหน่ายให้ทราบทั่วไปเป็นเวลา 3 สัปดาห์ติดต่อกันตามวิธีการที่รัฐมนตรีกระทรวงการคลังกำหนด พร้อมทั้งส่งแจ้งความไปยังบุคคลที่ทราบว่ามีส่วนได้เสียด้วย (19 U.S.C. 1607) ผู้มีเหตุจะได้คืนทรัพย์สินจะต้องยื่นคำขอต่ออัยการในระหว่างระยะเวลาที่มีการประกาศดังกล่าว โดยวางหลักประกันจำนวนหนึ่งตามที่กำหนดในกฎหมายและประกันว่าจะ

¹⁹ เรื่องเดียวกัน, หน้า 85.

รับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการดำเนินคดีในศาลหากผลในที่สุด ปรากฏว่าทรัพย์สินต้องถูกริบ (19 U.S.C. 1608) ในกรณีนี้หากอัยการพิจารณาแล้วเห็นว่าริบไม่ได้ก็ต้องเสนอความเห็นให้คืนไปยังผู้มีอำนาจสั่งคืน แต่หากเห็นว่าจำเป็นต้องริบก็ต้องนำคดีฟ้องต่อศาลให้พิพากษาริบต่อไป (19 U.S.C. 1604 and 1618) กระบวนการก็จะกลายเป็น judicial forfeiture ดังที่กล่าวใน (2) ต่อไป ในกรณีไม่มีผู้มาแสดงตัวขอคืน เจ้าพนักงานจะออกประกาศว่ามีการริบทรัพย์สินนั้นแล้ว และดำเนินการขายทอดตลาดหรือขายโดยวิธีอื่นต่อไป (19 U.S.C. 1609) ทรัพย์สินที่เป็นของต้องห้ามมิให้มีการขายตามกฎหมายหรือการขายจะไม่คุ้มค่าใช้จ่ายรัฐมนตรีกระทรวงการคลังจะสั่งทำลายหรือจัดการโดยวิธีอื่นก็ได้ (19 U.S.C. 1611)

ทรัพย์สินที่ใช้วิธีการนี้ แต่เดิมกำหนดมูลค่าไว้ต่ำ แต่ต่อมาเห็นว่าเป็นวิธีปกติที่ได้ผลโดยไม่ยุ่งยาก เพราะผู้เกี่ยวข้องกับกระทำความผิดจะไม่กล้ามาขอคืนทรัพย์สิน จึงมีการแก้ไข ในปี 1984 ให้ใช้กับ (1) ทรัพย์สินที่มีมูลค่าไม่เกิน 100,000 ดอลลาร์ (2) สินค้าที่ต้องห้ามนำเข้า และ (3) บรรดายานพาหนะต่าง ๆ ที่ใช้ในการทำผิดเกี่ยวกับยาเสพติด โดยกรณี (2) และ (3) นั้น ไม่ว่าจะมียุทธค่าเท่าใด

(2) **Judicial forfeiture proceeding** วิธีการนี้ใช้กับการริบทรัพย์สินที่ไม่อยู่ในบังคับของ administrative forfeiture ที่กล่าวข้างต้น (เช่นมูลค่าเกิน 100,000 ดอลลาร์) และในกรณีมีผู้โต้แย้งการจะริบทรัพย์สินของตนซึ่งจะมีการส่งเรื่องให้อัยการฟ้องคดีริบทรัพย์สินต่อศาลทุกกรณี (19 U.S.C. 1610) จากนั้นจึงขอดำเนินการขายหรือจัดการแก่ทรัพย์สินที่ยึดไว้ในวันต่อไปได้

ทรัพย์สินที่ยึดไว้วันนั้น หากเป็นของเสียหายหรือจะเสื่อมราคาหรือจะเสียค่าใช้จ่ายในการรักษาเกินควรก็อาจดำเนินการขายได้ทันที แต่ถ้าเป็นทรัพย์สินที่มีมูลค่าเกิน 100,000 ดอลลาร์ หรือทรัพย์สินที่อยู่ในบังคับของวิธีการ Judicial forfeiture จะต้องร้องขอต่อศาลเสียก่อน (19 U.S.C. 1612) อย่างไรก็ตาม ในระหว่างการยึดไว้นี้ ผู้ที่มีได้เกี่ยวข้องกับกระทำความผิดและมีส่วนได้ส่วนเสียเกี่ยวข้องกับทรัพย์สินที่ยึดไว้ อาจร้องขอให้ปล่อยทรัพย์สินนั้นได้ โดยจ่ายเงินตามราคาประเมินซึ่งเงินนั้นจะมีการถือไว้แทนทรัพย์สินที่ยึดเพื่อจัดการริบตามกฎหมายต่อไป (19 U.S.C. 1614)

ทรัพย์สินที่มีริบและดำเนินการขายแล้วนั้น บุคคลที่สามซึ่งสุจริตอาจร้องขอเงินที่ขายคืนได้แต่ต้องยื่นคำขอต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังภายใน 3 เดือนนับแต่มีการขาย แต่ผู้นั้นจะต้องพิสูจน์ได้ว่าตนไม่รู้ถึงการยึดทรัพย์สินนั้นมาก่อน และที่ไม่รู้เป็นเพราะสภาพแวดล้อมทำให้ตนไม่อาจจะรู้ได้ และเหตุที่ทรัพย์สินนั้นต้องถูกริบตามกฎหมายมิได้เกิดจากการประมาทอย่างร้ายแรงหรือเจตนาจะฉ้อฉลของตน (19 U.S.C. 1613)

ในคดีเกี่ยวกับการริบทรัพย์หรือการร้องขอคืนทรัพย์นั้น เมื่อรัฐนำสืบได้ว่าการกระทำผิดเกิดขึ้นจริงแล้ว ก็เป็นบทสันนิษฐานที่เพียงพอให้รับได้แล้วและเป็นหน้าที่ของผู้ร้องขอที่จะนำสืบแก้ไข (19 U.S.C. 1615)

ข. กฎหมายยาเสพติด (Controlled Substances Act) การริบทรัพย์ทางแพ่งของกฎหมายนี้ใช้กับทรัพย์สินดังต่อไปนี้ (21 U.S.C 881 (a))

(1) ยาเสพติดที่ผลิต ครอบครอง จำหน่าย แจกจ่าย หรือได้มาโดยผิดกฎหมาย

(2) วัตถุดิบและอุปกรณ์ทุกชนิดที่ใช้หรือมีไว้เพื่อใช้ในการผลิตและการขนส่งยาเสพติด

(3) ทรัพย์สินทุกชนิดที่ใช้หรือมีไว้เพื่อใช้เป็นภาชนะของยาเสพติดและอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้อง

(4) ยานพาหนะทุกชนิดที่ใช้หรือมีไว้เพื่อใช้ในการขนส่ง การขายการครอบครองและการซ่อนเร้นยาเสพติดหรืออุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องเว้นแต่ ก) ยานพาหนะของผู้ส่งสาธารณะ (Common carrier) ที่รับขนตามปกติ นอกจากผู้นั้นจะยินยอมหรือเกี่ยวข้องกับการกระทำความผิด หรือ ข) ยานพาหนะของผู้ที่ไม่มีส่วนในการกระทำความผิดและผู้กระทำความผิดได้การครอบครองยานพาหนะนั้นไปโดยไม่ชอบด้วยกฎหมาย

(5) เอกสารต่าง ๆ ที่ใช้หรือมีไว้เพื่อใช้ในการกระทำความผิด

(6) เงินตรา เอกสารสิทธิ หรือสิ่งมีค่าอื่นใดที่จัดไว้ให้หรือตั้งใจจะไว้ให้แก่บุคคลใด ๆ เพื่อแลกเปลี่ยนกับยาเสพติดโดยมิชอบด้วยกฎหมาย รวมทั้งเงินได้และดอกผลจากสิ่งดังกล่าว เว้นแต่ทรัพย์สินที่เจ้าของมิได้รู้เห็นหรือยินยอมให้การกระทำนั้นด้วย

(7) อสังหาริมทรัพย์ สิทธิ และผลประโยชน์ในที่ดิน อุปกรณ์และการทำประโยชน์ในที่ดินซึ่งได้ใช้หรือมีไว้เพื่อใช้ในการกระทำความผิดเกี่ยวกับยาเสพติดเว้นแต่เจ้าของจะมิได้รู้เห็นยินยอมในการกระทำนั้นด้วย

แต่เดิมมีการริบทรัพย์ตามกฎหมายนี้ใช้กับธุรกิจอาชญากรรมต่อเนื่อง (Continuing criminal enterprise) เท่านั้น ซึ่งจะต้องมีการกระทำเป็นลำดับอย่างน้อย 3 ครั้ง โดยบุคคลที่สมคบกันตั้งแต่ 5 คนขึ้นไป แต่ต่อมามีการแก้ไขให้ยกเลิกเงื่อนไขนี้และใช้กับการกระทำความผิดตามกฎหมายยาเสพติดเป็นการทั่วไป

การยึดทรัพย์สินที่อาจจับได้จะต้องมีการร้องขอต่อศาล เว้นแต่เป็นการยึดในการจับหรือค้น ในกรณีที่อธิบดีอัยการมีเหตุอันควรเชื่อว่าทรัพย์สินนั้นเข้าข่ายจับได้ตามกฎหมายจะยึดไว้ก่อนก็ได้ แต่ต้องร้องขอต่อศาลต่อไปโดยเร็ว (21 U.S.C. 881 (b)) การนำทรัพย์สินที่รับออกขายหรือการคืนทรัพย์สินที่มีการริบให้สำนักกฎหมายศาลฎีกามาใช้โดยอนุโลม (21 U.S.C 881 (d)) ทรัพย์สินที่ริบแล้วนั้นอาจใช้ในราชการก็ได้ หรือนำออกขายก็ได้หากไม่ใช่กรณีต้องห้ามกฎหมาย (21 U.S.C 881 (e)) เพื่อป้องกันการเข้าใจผิด กฎหมายฉบับนี้ระบุไว้โดยตรงว่าทรัพย์สินที่ต้องริบนั้นถือว่า กรรมสิทธิ์ตกเป็นของรัฐ ตั้งแต่มีการกระทำอันเป็นเหตุให้ต้องถูกริบเกิดขึ้น (21 U.S.C. 881 (h))

สำหรับการดำเนินคดีริบทรัพย์สินทางแพ่งซึ่งต้องฟ้องยังศาลต่าง ๆ นั้น กฎหมายกำหนดให้อัยการอาจขอให้ศาลรอกการพิจารณาคดีไว้ได้เมื่อมีการฟ้องคดีอาญาในกรณีที่เกี่ยวข้องแล้ว (21 U.S.C. 881 (i)) ทั้งนี้ เพื่อมิให้มีการพิพากษาในคดียึดทรัพย์สินทางแพ่งก่อนคดีอาญาเสร็จสิ้นเพราะอาจกลายเป็นการเปิดเผยเทคนิคในการดำเนินคดีของอัยการ และให้อำนาจฟ้องคดีแพ่งยังศาลที่พิจารณาคดีอาญาได้ด้วย (21 U.S.C. 881 (j)) เพื่อเปิดโอกาสให้มีการร่วมพิจารณาคดีไปด้วยกัน

ค. การริบทรัพย์สินของบุคคลที่สาม

แม้ว่าการริบทรัพย์สินทางแพ่งตามแนวที่ถือกันมาจะยึดหลักคดีแพ่งเป็นสำคัญ แต่เมื่อสภาพที่แท้จริงเกี่ยวข้องกับการกระทำความผิดอาญา การนำกฎหมายมาใช้บังคับจึงมีปัญหาทางทฤษฎีอาญาสอดแทรกอยู่ด้วย ซึ่งศาลสูงสหรัฐก็เคยวินิจฉัยในปี 1886 และ 1965 วางหลักว่า หลักรัฐธรรมนูญในทางอาญาเกี่ยวกับพยานหลักฐานที่ได้มาจากผู้กระทำผิดเอง (Compulsory self - incrimination) และหลักพยานหลักฐานที่ได้มาโดยการค้นและการยึดโดยมิชอบ (Unreasonable searches and seizures) ต้องนำมาใช้ในคดีริบทรัพย์สินทางแพ่งด้วย ส่วนในปัญหาของบุคคลที่สามซึ่งมิใช่ผู้กระทำผิดหรือเป็นผู้สนับสนุนหรือตัวการร่วมด้วยนั้น ในสหรัฐอเมริกาก็มีคดีในศาลวินิจฉัยกันหลายคดีว่าบุคคลดังกล่าวจะถูกริบทรัพย์สินอันเนื่องมาจากการทำผิดอาญาได้หรือไม่ ตั้งแต่เดิมมาศาลวางหลักไว้แน่ชัดว่า ความสุจริตของบุคคลที่สามไม่เป็นข้อต่อสู้มิให้มีการริบทรัพย์สินของตน ซึ่งก็มีผู้อ้างเรื่อง innocent person สู้คดีในศาลอยู่เสมอมา ในคดี U.s.v. U.S. Coin & Currencey, 401 U.S. 715 (1971) ศาลวินิจฉัยว่าการไม่รู้เห็นกับการกระทำความผิด (privity with the crime) เป็นข้ออ้างไม่ไหวจับได้ แต่มีวิจารณ์กันว่าคดีนี้ศาลตัดสินเช่นนั้น เพราะบทบัญญัติในกฎหมายศาลฎีกาในขณะนั้นว่าด้วยอำนาจคืนทรัพย์สินที่ริบของรัฐมนตรี กระทรวงการคลัง (19 U.S.C 1618) เริ่มกำหนดแนวทางการคืนทรัพย์สินไว้เช่นนั้นมากกว่า ซึ่งศาลสูงสหรัฐในคดีต่อมาจึงวางหลักแน่ชัดในคดี

Calero - Toledo v. Pearson Yacht Leasing Co., 416 U.S. 663 (1974) ว่าความสุจริตของเจ้าของไม่เป็นข้ออ้างมิให้รับมาแต่เดิม การริบเรือที่ขนยาเสพติดมีผลเป็นการป้องกันการทำความผิดครั้งต่อไป เป็นการลงโทษเพื่อให้เสียหายทางเศรษฐกิจเพื่อไม่ให้ได้รับประโยชน์จากการทำความผิด ซึ่งเมื่อมีกฎหมายเช่นนี้แล้วเจ้าของเรือจะต้องมีหน้าที่ระมัดระวังในการให้เช่าเรือของตนไปใช้ในการทำความผิด การริบทรัพย์สินของบุคคลที่สามจึงไม่ขัดรัฐธรรมนูญ จากแนวของศาลสูงสหรัฐในคดีนี้เท่ากับเห็นว่าหากบุคคลที่สามซึ่งสุจริตได้กระทำการต่าง ๆ อันควรมิให้เกิดการทำความผิดแล้วก็อาจเป็นข้ออ้างยกเว้นการริบทรัพย์สินได้ ซึ่งแนววินิจฉัยที่เห็นว่าบุคคลที่สามต้องมีเหตุรับผิดชอบ (culpable) ด้วยการประมาทหรือรู้เห็นการเอาไปใช้โดยไม่ชอบนั้น ศาลสูงของมลรัฐต่าง ๆ ก็เริ่มยึดถือแนวนั้นมาบ้างแล้ว กฎหมายสารบัญญัติในระยะหลังจึงได้ระบุเรื่องการสุจริตหรือการมิได้รู้เห็นเป็นใจหรือไม่มีส่วนในการกระทำความผิด (innocent person) เป็นเงื่อนไขในการริบทรัพย์สินของบุคคลที่สามไว้ชัดเจนขึ้น (โปรดดูข้อยกเว้นที่กล่าวในกฎหมายต่าง ๆ ข้างต้น) อย่างไรก็ตาม “การรู้เห็นเป็นใจในการกระทำความผิด” ตามกฎหมายของสหรัฐอเมริกาที่เป็นข้อยกเว้นการริบทรัพย์สินของบุคคลภายนอกนั้นมีขอบเขตที่กว้างขวาง มิได้จำกัดแต่การกระทำอันเข้าลักษณะของตัวการร่วมหรือผู้สนับสนุนเท่านั้น ดังเช่น

U.S. v. One 1973 Buick Riviera Auto, 560 F. 2d 897 (1977) บิดาทราบว่าบุตรของตนยุ่งเกี่ยวกับเรื่องกัญชา และอาจเป็นไปได้ว่าอาจใช้รถในบ้านไปชนกัญชา แต่มิได้วางเงื่อนไขในการใช้รถกับบุตรของตนเพื่อป้องกันมิให้เกิดการนำไปใช้ทำความผิด ดังนี้ ไม่อาจอ้างเรื่องความสุจริตของตนขึ้นเป็นข้อต่อสู้ได้

U.S.v. One 1976 Buick Skylark, 2-door Coupe, 453 F. Supp, 639 (1978) รถยนต์ในบ้านสมาชิกในครอบครัวอาจนำไปใช้เพื่อการใดก็ได้ เมื่อรู้ว่าสมาชิกในครอบครัวยุ่งเกี่ยวกับยาเสพติด การไม่ห้ามปรามหรือจำกัดการใช้รถยนต์ให้ชัดเจนจึงไม่เพียงพอที่จะอ้างความสุจริตของตนขึ้นได้

U.S.v. One 1979 Datsun 280 ZX, 720 F. 2d 543 (1983) เจ้าของจะขายรถจึงให้คนขับไปให้ผู้จะซื้อได้ดู แต่คนขับกลับเอาไปชนโคเคนซึ่งตนไม่อาจรู้ได้มาก่อน ดังนี้ ยกเรื่องสุจริตอ้างได้ ไม่อยู่ในข่ายถูกริบ

U.S.v. One Rockwell Intern., Commander 690c/840, 594 F.Supp. 133 (1984) เจ้าของเครื่องบินไม่ทราบว่าผู้เช่าจะใช้เครื่องบินของตนขนยาเสพติดแต่ในการเช่าเพื่อธุรกิจส่วนตัวในบริเวณที่มีการลักลอบขนยาเสพติดอยู่เสมอ ๆ นั้น การที่เจ้าของเครื่องบินมิได้ทำอย่างใดในการให้เช่าเพื่อป้องกันการใช้ได้โดยมิชอบด้วยกฎหมายเครื่องบินดังกล่าวอยู่ในข่ายต้องริบ

1.2 Criminal forfeiture (การริบทรัพย์สินทางอาญา)²⁰

การริบทรัพย์สินทางอาญาที่ถือว่าเป็นการลงโทษผู้กระทำความผิดโดยตรงมีเป็นครั้งแรกในกฎหมาย RICO และ CCE ซึ่งออกมาเมื่อปี 1970 โดยจะฟ้องตัวผู้กระทำความผิด (in personam) มิใช่ฟ้องตัวทรัพย์สินอย่างการริบทรัพย์สินทางแพ่ง แต่การใช้ยังมีปัญหาเพราะไม่เป็นที่เข้าใจตรงกันในรายละเอียด และจำกัดการใช้เฉพาะคดีที่กระทำโดยองค์กรอาชญากรรม ในปี 1984 จึงมีการแก้ไขกฎหมาย RICO และ CCE ใหม่ให้ใช้การริบทรัพย์สินทางอาญาแก่การกระทำความผิดร้ายแรงหลายประเภท (felony) เช่น การกระทำหรือการข่มขู่ที่ร้ายแรงเกี่ยวกับการฆ่า การลักพาตัว การพนัน การวางเพลิง การลักทรัพย์ การให้สินบน การลามกอนาจาร การค้ายาเสพติด การฉ้อโกงในการขายหลักทรัพย์ และความผิดเกี่ยวกับเงินตรา ฯลฯ เป็นต้น โดยไม่จำกัดเฉพาะการกระทำโดยองค์กรดังที่เป็นมา ซึ่งกฎหมายทั้งสองฉบับที่แก้ไขใหม่จะหลักการและรายละเอียดอย่างเดียวกัน

ก. ทรัพย์สินที่อาจถูกริบ (18 U.S.C. 1963 และ 21 U.S.C.853) ได้แก่

- (1) ทรัพย์สินของผู้กระทำความผิดที่เกิดขึ้นหรือได้มาจากรายวันในการกระทำความผิด ทั้งนี้เพราะเห็นว่าการพิสูจน์ “กำไร” ตามกฎหมายเดิมนั้นกระทำไต่ยาก
- (2) ทรัพย์สินของผู้กระทำความผิดที่ได้ใช้ หรือมีไว้เพื่อใช้ ในการกระทำหรืออำนวยความสะดวกแก่การกระทำความผิด
- (3) ในกรณีของธุรกิจยาเสพติด (มีการกระทำมากกว่า 3 กรณี ต่อเนื่องกันโดยบุคคลตั้งแต่ 5 คนขึ้นไป) หรือในกรณีของอั้งยี่ (การหารายได้จากการทำผิดร้ายแรงตั้งแต่ 2 ครั้งขึ้นไป) บรรดาผลประโยชน์ทรัพย์สินหรือสิทธิไม่ว่าในรูปใด ๆ ที่บุคคลนั้นมีอยู่หรือใช้ในธุรกิจอาชญากรรมต่อเนื่องหรือในอั้งยี่แห่งนั้นจะต้องถูกริบทั้งหมด

²⁰ เรื่องเดียวกัน, หน้า 89.

การริบทรัพย์สินทางอาญาเป็นความประสงค์ต้องการตัดประโยชน์ทางเศรษฐกิจที่ได้ไปโดยไม่ชอบ ซึ่งทางปฏิบัติบุคคลเหล่านี้อาจร่ำรวยมีทรัพย์สินหลายแห่ง เช่น มีสำนักงานนิวยอร์ก มีบ่อน้ำมันในเท็กซัส มีคอกม้าในแคลิฟอร์เนีย หรือมีเครื่องเพชรหรือหุ้นในธุรกิจอื่น ๆ อีกมากมาย ซึ่งทรัพย์สินสมบัติเหล่านี้ไม่อาจมีได้ แต่กระทำการงานจนไม่อาจรู้ว่าผู้เสียหายเป็นใคร ไม่อาจเอาคืนให้ได้ การให้ริบเป็นของแผ่นดินเท่ากับเป็นการให้ตกเป็นของส่วนรวม อย่างไรก็ตาม การริบทรัพย์สินทางอาญานี้มิใช่มุ่งริบทุกอย่าง เช่น กรณีริบราชบาตร แต่ริบเฉพาะส่วนที่ได้ไปโดยการกระทำความผิดเท่านั้น ดังนั้นกฎหมายใหม่จึงตั้งใจจะให้ทรัพย์สินที่ริบมีขอบเขตกว้างขวาง โดยระบุไว้ว่าสิ่งที่ถูกริบอาจเป็นอสัณหาริมทรัพย์ สัณหาริมทรัพย์ ทรัพย์สินมีรูปร่าง หรือทรัพย์สินไม่มีรูปร่าง สิทธิเอกสิทธิ์ และประโยชน์ทุกชนิดเพื่อให้กว้างที่สุด เพราะแต่เดิมเข้าใจว่าไม่รวมถึงโรงงาน บ้าน หรือที่ดินที่ใช้ในการผลิตหรือเพาะปลูกยาเสพติด

ทรัพย์สินที่จะริบทางอาญานี้ต้องเป็นทรัพย์สินของผู้กระทำความผิดเท่านั้น ซึ่งกฎหมายกำหนดให้ทรัพย์สินดังกล่าวตกเป็นของรัฐตั้งแต่ขณะมีการกระทำความผิด ผลย้อนหลังอันนี้เรียกกันว่า relation back doctrine ทำให้การโอนกันต่อ ๆ มาไม่มีผลในกฎหมาย ซึ่งเป็นการยึดหลักมาจากกรณีริบทรัพย์สินทางแพ่ง ทั้งนี้ เว้นแต่ผู้รับโอนจะเป็นผู้สุจริตที่รับโอนโดยมีค่าตอบแทน และขณะที่รับโอนไม่มีเหตุที่จะเชื่อว่าทรัพย์สินนั้นอยู่ในบังคับแห่งการริบทรัพย์สิน (18 U.S.C. 1963 (c) และ 21 U.S.C. 853 (c)) สำหรับกฎหมายยาเสพติดนั้นได้มีบทสันนิษฐานโดยเฉพาะว่าถ้าพิสูจน์ได้ว่าผู้ทำผิดได้ทรัพย์สินมาในขณะนั้นหรือภายในเวลาอันควรหลังจากนั้น และไม่ปรากฏว่ามีที่มาแห่งรายได้ทางอื่นอีก ก็ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าทรัพย์สินที่ได้มานั้นเป็นทรัพย์สินที่ริบได้ (21 U.S.C. 853 (d))

ข. การคุ้มครองทรัพย์สินที่อาจริบได้

ในการดำเนินคดีอาญากฎหมายได้กำหนดวิธีการออกคำสั่งห้าม (Restraint order) โดยศาลเพื่อเป็นหลักประกันว่าทรัพย์สินที่จะริบจะไม่ถูกยกย้ายไปเสีย ซึ่งมีด้วยกัน 3 กรณี (18 U.S.C. 1963 (e) และ 21 U.S.C. 853 (e)) คือ

1. คำสั่งชั่วคราว ก่อนฟ้องคดีหากเห็นว่าทรัพย์สินใดน่าเชื่อว่าเข้าข่ายริบได้และการมีหมายเรียกมาไต่สวนจะเสี่ยงต่อการยกย้าย อัยการอาจมีคำขอฝ่ายเดียวให้ศาลออกคำสั่งห้ามชั่วคราวได้ แต่คำสั่งนี้จะมียุทธศาสตร์ห้ามชั่วคราวเกิน 10 วันไม่ได้

2. คำสั่งห้ามพิเศษ ก่อนฟ้องคดีอัยการอาจขอให้ศาลออกคำสั่งห้ามไว้ก่อนได้เพื่อให้มีทรัพย์สินนั้นไว้ในกรณีที่จะมีการริบต่อไป แต่ศาลต้องมีหมายเรียกอีกฝ่ายหนึ่งมาไต่สวนพิจารณาว่ามีเหตุอันควรหรือไม่ คำสั่งห้ามกรณีนี้จะมีระยะเวลาไม่เกิน 90 วัน เว้นแต่ศาลจะต่อระยะเวลาให้หรือมีการฟ้องคดีอาญาต่อมา

3. คำสั่งห้ามปกติ เมื่อมีการฟ้องคดีอาญาแล้วหากอัยการมีคำขอศาลก็จะออกคำสั่งห้ามชั่วคราวให้ซึ่งจะมีผลจนกว่าคดีจะสิ้นสุด

ในการมีคำสั่งห้ามดังกล่าวศาลจะสั่งให้ดำเนินการใด หรือสั่งให้วางประกันก็ได้

ค. การรวมคดีอาญากับคดีขอคืนทรัพย์สิน

เมื่อมีการฟ้องคดีอาญาแล้ว กฎหมายห้ามมิให้ผู้ใดฟ้องคดีแพ่งเรียกทรัพย์สินคืนจนกว่าการพิจารณาคดีอาญาจะเสร็จสิ้น (18 U.S.C. 1963 (j) และ 21 U.S.C. 853 (k)) เพื่อให้ผลคดีไม่ล้กลั่นและมีให้การดำเนินคดีเสียหาย เว้นแต่จะร้องขอพ่วงเข้ามาภายหลังในศาลที่พิจารณาคดีอาญานั้นเองและศาลที่พิจารณาคดีอาญาจะทราบพื้นฐานของคดีได้ตั้งอยู่แล้ว เป็นการประหยัดกว่าให้แยกพิจารณากันไป การขอคืนทรัพย์สินที่รับจะมีการพิจารณาต่อไปหลังจากที่ดำเนินคดีอาญาเสร็จสิ้นแล้ว (18 U.S.C. 1963 (m) 21 U.S.C. 853 (n)) โดยมีวิธีการ ดังนี้

1. เมื่อศาลออกคำสั่งริบแล้ว รัฐจะต้องพิมพ์ประกาศแจ้งความเผยแพร่การมีคำสั่งริบและการจะจำหน่ายทรัพย์สิน พร้อมกับส่งแจ้งความไปยังผู้มีส่วนได้เสียที่ได้ทราบ

2. ผู้คัดค้านจะต้องร้องเข้ามาภายใน 30 วัน นับแต่วันที่เสร็จสิ้นการประกาศหรือวันที่ตนได้รับแจ้งความ ในคำร้องต่อศาลนั้นจะต้องอ้างอิงพยานหลักฐานมาด้วย

3. ศาลจะไต่สวนและพิจารณาให้เสร็จสิ้นภายใน 30 วัน ในการนี้ศาลจะรวมการพิจารณาคำขอต่าง ๆ เข้าด้วยกันได้ และให้พิจารณาสำนวนในคดีอาญาที่ได้วินิจฉัยไปแล้วด้วย

4. การพิจารณาจะยึดหลักฐานพยานที่มากกว่าเป็นสำคัญ (preponderance of the evidence) โดยศาลอาจสั่งให้คืนทรัพย์สินที่รับได้ในกรณีดังต่อไปนี้
(ก) ขณะเกิดการทำผิดทรัพย์สินนั้นเป็นของผู้ร้องขอ มิใช่ของผู้กระทำความผิด หรือ
(ข) ผู้ร้องขอเป็นผู้รับโอนโดยสุจริต มีค่าตอบแทน และขณะที่รับโอนไม่มีเหตุเชื่อว่าจะทรัพย์สินจะอยู่ในข่ายที่จะถูกริบ

5. ถ้าศาลยกคำร้องขอหรือไม่มีการยื่นขอคืนภายในกำหนดเวลา สิทธิในทรัพย์สินเป็นอันยุติการโต้แย้งอีกต่อไป

ทรัพย์สินที่รับไว้หนี้ไม่ตัดอำนาจของอธิบดีอัยการที่จะสั่งคืน ชดใช้ราคาหรือประนีประนอมยอมความ ทั้งนี้เพื่อป้องกันสิทธิของบุคคลที่สามที่สุจริตตามหลักการเยียวยาตามความเป็นธรรม (equitable relief)

ข. ประเทศสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมัน ²¹

ประมวลกฎหมายอาญา (1781) ของเยอรมันในเรื่องริบทรัพย์สินมีเพียงสั้น ๆ คือ ทรัพย์สินของผู้ทำผิดหรือผู้มีส่วนกระทำความผิดบรรดาที่ได้มาจากการกระทำความผิดหรือได้ใช้ หรือมีไว้เพื่อใช้ ในการกระทำความผิดอาจถูกริบได้ (มาตรา 40) และกรณีการทำลายหนังสือที่เป็นความผิดอาญา (มาตรา 41) ส่วนในกรณีไม่อาจได้ตัวบุคคลผู้ทำผิดมาฟ้องร้อง การฟ้องริบทรัพย์สินโดยตรงให้เป็นไปตามที่กฎหมายบัญญัติไว้ (มาตรา 42) ซึ่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา (1877) มาตรา 430 บัญญัติการฟ้องคดีริบทรัพย์สินหรือทำลายทรัพย์สินสามารถยื่นต่อศาลเป็นคดีต่างหากได้ โดยไม่ต้องมีการฟ้องบุคคลผู้ทำผิดด้วย อันเป็นวิธีพิจารณาเพื่อการฟ้องตัวทรัพย์สินโดยตรง ในกรณีบุคคลที่เกี่ยวข้องอาจถูกเรียกเข้ามาในคดีได้ (มาตรา 431) แต่หลังสงครามโลกครั้งที่ 2 เมื่อได้มีรัฐธรรมนูญในปี 1949 ซึ่งมีการพิจารณากันมากกว่าโทษริบทรัพย์สินตามกฎหมายพิเศษต่าง ๆ เช่น ให้ริบทรัพย์สินของบุคคลที่สามนั้นเป็นการขัดต่อรัฐธรรมนูญหรือไม่ ทำให้มีการศึกษาและวิจารณ์กันกว้างขวาง ในที่สุดก็มีการแก้ไขประมวลกฎหมายอาญาในปี 1968 และ 1975 ซึ่งมีการแก้ไขเรื่องริบทรัพย์สินอย่างมาก โดยพิจารณาถึงหลักของรัฐธรรมนูญด้วย

แต่เดิมมานักกฎหมายเยอรมันมักจะเห็นว่าการริบทรัพย์สินอาจแบ่งได้เป็น 2 ลักษณะ คือ (1) เป็นการลงโทษ (punitive) และ (2) เป็นการป้องกัน (preventive) โดยมีการเสนอแนวในการแบ่งแยกว่า หากการริบทรัพย์สินใดเป็นการริบทรัพย์สินของตัวการหรือผู้ร่วมกระทำผิดแล้วก็เป็นมาตรการลงโทษ แต่การริบทรัพย์สินในกรณีไม่ค้ำนี้้ง่าเป็นของผู้ใดเป็นมาตรการป้องกัน แต่ต่อมาก็ยอมรับว่ามีกฎหมายที่ให้ริบทรัพย์สินของบุคคลที่สาม

²¹ เรื่องเดียวกัน, หน้า 92.

อยู่เช่นกัน ในบางกรณีซึ่งมีลักษณะไปทางมุ่งลงโทษ จึงเกิดแนวทางแบ่งแยกใหม่ว่ามีการริบทรัพย์อีกประเภทหนึ่งซึ่งเป็นมาตรการเสมือนลงโทษ (punishment-like forfeiture) ระยะเวลาจึงมีผู้เสนอว่าการแบ่งแยกเป็น 2 แบบ แต่เดิมนั้นควรดูที่ความมุ่งหมายโดยถ้าเป็นการริบทรัพย์เพราะการกระทำอย่างใดอย่างหนึ่งในอดีตก็เป็นเรื่องมาตรการลงโทษหรือเสมือนลงโทษ ส่วนการริบทรัพย์โดยไม่คำนึงถึงการกระทำในอดีตของผู้กระทำคนหนึ่งคนใดแต่เป็นไปเพื่อป้องกันอันตรายต่อสังคมก็เป็นมาตรการป้องกัน

2.1 การริบทรัพย์ที่เป็นมาตรการลงโทษ

ในกฎหมายเยอรมันมีหลักที่ต้องพิจารณาประกอบ 3 ประการ

ก. หลักเรื่องความผิด (Schuldprinzip) เนื่องจากเกียรติภูมิของมนุษย์จะต้องมีตามรัฐธรรมนูญ ดังนั้น การนำบุคคลใดมาลงโทษต้องเป็นเรื่องที่ผู้นั้นมีความผิดอย่างใดอย่างหนึ่ง (guilt or blameworthiness) ในปี 1951 ศาลยุติธรรมสหพันธ์พิพากษาว่ากฎหมายที่มีผลเป็นการริบทรัพย์บุคคลที่สุจริตขัดต่อรัฐธรรมนูญ เว้นแต่จะมีการใช้ค่าทดแทนสำหรับทรัพย์สินที่ริบ การริบทรัพย์อันเป็นโทษอาญาต้องเป็นอันระงับ ถ้าเจ้าของทรัพย์สินถึงแก่ความตาย วิกลจริต หรือโดยเหตุอื่นใดที่จะมีการฟ้องให้ลงโทษอีกไม่ได้ (มาตรา 76 a ประมวลกฎหมายอาญา)

ข. หลักประกันสิทธิในทรัพย์สิน ในรัฐธรรมนูญเยอรมันไม่มีบทบัญญัติให้มีการริบทรัพย์โดยแจ้งชัด ทำให้สงสัยว่าจะเป็นการขัดกับหลักประกันสิทธิในทรัพย์สินตามรัฐธรรมนูญหรือไม่ เพราะเป็นการให้ตกเป็นของรัฐโดยไม่มีการจ่ายค่าทดแทน แต่ศาลยุติธรรมสหพันธ์เห็นว่าโทษริบทรัพย์อันเป็นผลมาจากการกระทำ ความผิดอาญาไม่ขัดต่อหลักดังกล่าว เพราะแม้แต่เสรีภาพของผู้ทำผิดยังอาจถูกจำกัดตัดทอนได้ สิทธิในทรัพย์สินซึ่งเป็นเรื่องสำคัญน้อยกว่าจึงย่อมสามารถจำกัดตัดทอนได้เช่นกันตามหลักสิ่งที่ใหญ่กว่าย่อมรวมสิ่งที่เล็กกว่า (the greater includes the lesser)

ค. หลักเรื่องสัดส่วนของโทษ กรณีเป็นเรื่องคู่กับหลักเรื่องความผิด โดยโทษที่จะลงจะต้องได้สัดส่วนกับความผิดที่กระทำไป ถ้ากฎหมายใดกำหนดโทษริบทรัพย์รุนแรงเกินสัดส่วน ศาลยุติธรรมสหพันธ์เห็นว่าเป็นการขัดต่อรัฐธรรมนูญ และตามมาตรา 74 b แห่งประมวลกฎหมายอาญากำหนดว่าในกรณีที่โทษริบทรัพย์อยู่ในดุลพินิจของศาล ศาลจะลงโทษริบทรัพย์รุนแรงเกินสัดส่วนของความผิดไม่ได้ ศาลเยอรมันเคยวินิจฉัยว่าการริบรถยนต์เพราะขับซึ่รถยนต์โดยไม่มีใบอนุญาตย่อมเป็นการไม่ชอบ หรือ

จะริบรณด์เพราะนำเข้าบุหรี่ยี่เพียง 600 มวน หรือเหล้าบรันดีเพียง 1 ขวด ย่อมกระทำไม่ได้ เพื่อมิให้โทษริบทรัพย์ในบางกรณีรุนแรงเกินควร มาตรา 74 ประมวลกฎหมายอาญาจึงกำหนดให้มีการริบไว้ชั่วระยะเวลาหนึ่งหรือริบเพียงบางส่วนก็ได้

2.2 การริบทรัพย์ที่เป็นมาตรการเสมือนลงโทษ Strafmäßig (ริบทรัพย์บุคคลที่สาม)

การริบทรัพย์ที่เสมือนลงโทษมักเกิดในกรณีที่บุคคลที่สามที่มีได้เป็น ตัวการ หรือผู้ร่วมกระทำความผิดหรือผู้สนับสนุน แต่มีความผิดในบางระดับทำให้การใช้ ทรัพย์สินของตนในการกระทำความผิด การริบเช่นนี้มีในกฎหมายต่าง ๆ หลายฉบับ ที่แล้วมาศาลและอาจารย์กฎหมายมักอธิบายพื้นฐานของเรื่องนี้โดยอ้างหลักหลายอย่าง เช่น บางคนเห็นว่าเรื่องมาตรการป้องกัน บางคนเห็นว่าเป็นเพราะเจ้าของบกพร่องในการ ป้องกันมิให้มีการนำทรัพย์สินไปใช้กระทำความผิด ในที่สุดในปี 1951 ศาลยุติธรรมสหพันธ์ เห็นว่าเป็นไปตามหลักเรื่องความผิดของเจ้าของทรัพย์ ซึ่งหลักเรื่องความผิดนั้นไม่จำกัดว่าจะนำมาใช้เฉพาะในกรณีที่ผู้ทำผิดเป็นตัวการหรือเป็นผู้สนับสนุนเท่านั้น

นักกฎหมายเยอรมันเห็นว่าการริบทรัพย์ในกรณีเสมือนลงโทษนี้ไม่ขัด รัฐธรรมนูญ เพราะการนำทรัพย์สินไปใช้โดยมิชอบทำให้ไม่อยู่ในความคุ้มครองของหลัก ประกันสิทธิในทรัพย์สิน ในการปรับปรุงปี 1968 ได้มีการแก้ไขในมาตรา 74 a ประมวล กฎหมายอาญา ให้มีการริบทรัพย์ของบุคคลที่สามได้ ถ้าบุคคลดังกล่าว

“1. โดยความประมาทอย่างมาก (leichtfertig) ได้ทำให้ทรัพย์หรือ สิทธินั้น ถูกนำไปใช้เป็นปัจจัยหรือเครื่องมือในการกระทำความผิดหรือการเตรียมจะ กระทำความผิด หรือ

2. ได้กระทำโดยมิชอบให้ตนได้ทรัพย์สินไปโดยรู้อยู่แล้วจากสภาพ การณ์ว่าทรัพย์สินนั้นอยู่ในข่ายต้องถูกริบ”

อย่างไรก็ตาม การริบทรัพย์ของบุคคลที่สามแม้จะมีอยู่ในประมวล กฎหมายอาญา แต่ยังเป็นที่ยังเป็นที่วิจารณ์กันอยู่ในเยอรมันว่ามีปัญหาอีกหลายประการในการจะ ถือว่าเป็นไปตามหลักเรื่องความผิด เช่น ก.) ไม่มีบทบัญญัติใดระบุว่าการไม่ระมัดระวัง ของเจ้าของทรัพย์สินเป็นความผิด การจะนำบททั่วไปในเรื่องริบทรัพย์มาอ่านประกอบกับ องค์ความผิดแต่ละฐานก็น่าจะไม่เพียงพอเพราะน่าจะเป็นการเคลือบคลุมเกินไป ข.) การ ริบทรัพย์ของบุคคลที่สามในกรณีนี้อาจไม่เป็นสัดส่วนระหว่างโทษกับความผิดเพราะ ทรัพย์สินที่ถูกริบอาจมีมูลค่าสูงกว่าโทษปรับที่ลงแก่ตัวผู้กระทำความผิดเองก็ได้ ค.) ลักษณะ

การลงโทษทรัพย์สินในกรณีบุคคลที่สามมีแนวโน้มไปทางสงสัยว่าน่าจะมีส่วนร่วมในการทำผิดมากกว่า แต่การลงโทษเพราะเหตุเพียงสงสัยน่าจะยังไม่เพียงพอและน่าจะไม่น่าจะไปตามหลักรัฐธรรมนูญ

2.3 การริบทรัพย์สินที่เป็นมาตรการป้องกัน

มาตรการป้องกันเป็นการคุ้มครองสังคมให้ปลอดภัยจากอันตราย แต่การนำมาใช้จะต้องเป็นเรื่องจำเป็นเหมาะสมและได้สัดส่วนกับการป้องกันอันตรายนั้นด้วยการริบเครื่องพิมพ์ดีดซึ่งเป็นทรัพย์สินของใช้ประจำวันเป็นเรื่องที่ไม่เป็นธรรม เรื่องใดที่ใช้มาตรการที่หย่อนลงมาก็อาจป้องกันได้แล้วก็ไม่ควรริบทรัพย์สิน มาตรา 74 b ประมวลกฎหมายอาญา จึงกำหนดให้ศาลอาจใช้ดุลพินิจได้ว่ากรณีที่ถูกกฎหมายกำหนดให้มีการริบนั้น ใช้ทรัพย์สินนั้นถ้าสามารถออกคำสั่งให้ไม่มีการหรือให้เคลื่อนย้ายทรัพย์สินไปหรือควบคุมทรัพย์สินนั้นในแง่หนึ่งแง่ใดก็เป็นการเพียงพอที่จะป้องกันอันตรายต่อสังคมแล้ว ศาลจะไม่ออกคำสั่งริบทรัพย์สินนั้นบางส่วนก็ได้ถ้าเป็นการป้องกันอันตรายได้เพียงพอแล้ว ตัวอย่างคดีที่เคยมี เช่น ยาที่ได้มาโดยผิดกฎหมายศาลอาจสั่งให้คืนแก่เภสัชกรไปแทนการสั่งริบ การขับรถโดยไม่มีใบอนุญาตนำรถไปควบคุมไว้จนกว่าจะได้รับใบอนุญาตจะเหมาะสมกว่าการสั่งริบ ในกรณีของบุคคลซึ่งไม่อาจอนุญาตให้ขับขีรถยนต์ได้เลยก็ควรบังคับให้ขายรถแทนการสั่งริบโดยให้ผู้นั้นได้เงินที่ขายได้คืนไป

อะไรเป็นทรัพย์สินอันตรายที่อาจริบได้นั้นกฎหมายเยอรมันแยกออกไว้เป็น 2 ประเภท (ก) กรณีอันตรายโดยทั่วไป เช่น ระเบิดสงคราม ยาพิษ และ (ข) กรณีอันตรายในบางภาวะการณ์ เช่น ปืนไรเฟิลที่อยู่ในมือของคนสติไม่ดี กรณีแรกมักเห็นกันว่าอาจริบได้ตามหลักมาตรการป้องกัน แต่มีผู้วิจารณ์บางคนเห็นว่าแยกเด็ดขาดเช่นนั้นไม่ได้ เช่น ระเบิดที่อยู่ในการครอบครองของโรงงานผู้ผลิต หรือแสดมป์ปลอมที่เก็บไว้เป็นตัวอย่างให้เห็นในห้องสมุด เหล่านี้มีได้เป็นอันตรายต่อสังคมโดยตรงซึ่งควรพิจารณาเป็นกรณีมากกว่า มาตรา 74 ประมวลกฎหมายอาญาปัจจุบันกำหนดแต่หลักการให้ริบได้โดยคำนึงถึงอันตรายที่จะมีต่อสาธารณะ หรือกรณีที่อาจมีการนำมาใช้กระทำผิดอีกเท่านั้น

2.4 ค่าทดแทน

ตามมาตรา 74 e ประมวลกฎหมายอาญา ทรัพย์สินที่ริบแล้วนั้น สิทธิของบุคคลที่สามยังคงมีอยู่ เว้นแต่เป็นกรณีที่ต้องริบตามมาตรการป้องกันเพื่อความปลอดภัยที่สิทธิในทรัพย์สินจะสิ้นสุดลง แต่บุคคลดังกล่าวหากเป็นผู้สุจริตก็ยังมีสิทธิได้รับค่าทดแทนตามมาตรา 74 i ประมวลกฎหมายอาญา ส่วนในกรณีที่บุคคลนั้นมีความผิด

ในแง่มาตรการเสมือนลงโทษผู้นั้นจะไม่มีสิทธิได้ค่าทดแทน (มาตรา 74 e ประมวลกฎหมายอาญา) สำหรับบุคคลที่สามซึ่งถูกริบทรัพย์สินไปโดยไม่ทราบถึงการริบนั้นมาก่อน อาจขอคืนได้ตามมาตรา 439 ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา โดยต้องขอคืนภายใน 1 เดือนนับแต่รู้ แต่ต้องไม่เกิน 2 ปี ตั้งแต่มีการริบทรัพย์สินนั้น

2.5 ปัญหาบางประการในทรัพย์สินที่ริบ

การริบทรัพย์สินแต่เดิมตัวทรัพย์สินจะต้องเป็นของผู้กระทำความผิดอยู่และศาลพิพากษาให้ริบ ดังนั้น ในกรณีทรัพย์สินมีกรรมสิทธิ์ร่วมหรือทรัพย์สินที่ได้มาเป็นสิทธิเพียงชั่วคราว เช่น การซื้อโดยมีเงื่อนไขมีปัญหาว่าจะริบได้หรือไม่ แต่การแก้ไขในปี 1968 ให้ริบ “สิทธิ” ได้ด้วย ดังนั้น จึงอาจริบสิทธินั้น แล้วรัฐเข้าใช้สิทธิแทนได้ เช่น ได้เป็นเจ้าของทรัพย์สินเมื่อชำระหนี้ที่ติดพันแทนผู้ถูกริบ สำหรับในแง่ความสัมพันธ์ระหว่างทรัพย์สินที่ริบกับบุคคลภายนอกนั้น แม้จะวางหลักว่าทรัพย์สินที่ริบจะต้องเป็นของผู้กระทำความผิดในขณะที่ศาลมีคำพิพากษา แต่มาตรา 74 a ก็มีหลักทำนอง relation back โดยขยายให้ทรัพย์สินที่โอนไปยังผู้อื่นได้ด้วย หากผู้นั้นได้ทรัพย์สินมาโดยรู้อยู่ตามสภาพการณ์ว่าทรัพย์สินนั้นอาจอยู่ในข่ายที่จะถูกริบ

“กำไร” ที่ได้จากการทำผิดก็เป็นทรัพย์สินที่ริบได้ (มาตรา 73-73 d) และบุคคลภายนอกก็อาจถูกริบทรัพย์สินไปเพราะเหตุเป็นกำไรที่ได้จากการทำผิดโดยเฉพาะ ในกรณีที่ผู้ทำผิดเป็นตัวแทนหรือกระทำการแทนตนหรือรับเอาทรัพย์สินนั้นมาโดยรู้อยู่ว่าเป็นสิ่งที่ได้มาจากการกระทำความผิด

2.6 กระบวนการพิจารณาคดีริบทรัพย์สิน

การริบทรัพย์สินโดยปกติจะมีความคู่กับการดำเนินคดีอาญาแก่ผู้ทำผิด การฟ้องตัวทรัพย์สินในกรณีหาตัวผู้ทำผิดเป็นข้อยกเว้นเท่านั้น ในการฟ้องคดีอาญานั้น บุคคลที่สามซึ่งมีส่วนได้เสียมีสิทธิร้องขอเข้ามาในคดีอาญาได้ (มาตรา 431-439 ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา) โดยมีสิทธิเช่นอย่างจำเลยในคดีนั้นแม้แต่กรณีที่บุคคลภายนอกไม่ร้องขอเข้ามา มาตรา 432 ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาก็บังคับให้ศาลเรียกมาไต่สวนด้วยหากทราบว่าเป็นผู้ที่เกี่ยวข้อง ส่วนในคดีที่แยกไปฟ้องการริบทรัพย์สินต่างหากนั้นหากเป็นการริบทรัพย์สินตามมาตราการลงโทษ แม้ว่าผู้ทำผิดหลบหนีไปหรือหาไม่พบก็ยังสามารถฟ้องได้ แต่ถ้การฟ้องนั้นเป็นไปไม่ได้โดยข้อกฎหมาย เช่น ผู้ทำผิดตายแล้วหรือมีเหตุไม่ต้องรับโทษ ดังนี้ จะแยกฟ้องคดีริบทรัพย์สินออกไปไม่ได้ ในการฟ้องคดีนี้โจทก์ยังคงต้องพิสูจน์องค์ประกอบความผิดทุกประการทำนองเดียวกับ

การฟ้องลงโทษในคดีอาญาปกติ แต่ในกรณีของการริบทรัพย์ตามมาตราป้องกัน การฟ้องคดีริบทรัพย์แยกไปอาจทำได้ไม่ว่าจะมีเหตุที่เป็นไปไม่ได้โดยข้อเท็จจริงหรือ ข้อกฎหมายก็ตาม กรณียังฟ้องได้เสมอ (มาตรา 76 a ประมวลกฎหมายอาญา) เพราะ การริบทรัพย์ที่เป็นอันตรายต่อสังคมจะไม่ถูกตัดไปโดยอายุความหรือการอภัยโทษ²²

ค. ประเทศไทย²³

โทษริบทรัพย์ตามกฎหมายไทยอาจแยกได้เป็น 3 ลักษณะ คือ

1. ทรัพย์สินที่การทำหรือมีไว้เป็นความผิดตามกฎหมาย ซึ่งตัว ทรัพย์สินนั้นเองเป็นสิ่งผิดกฎหมายที่ห้ามการทำให้ขึ้นหรือห้ามการมีไว้ไม่ว่าจะ เป็นบุคคลใด ๆ กรณีเป็นไปตามมาตรการป้องกันเพื่อมิให้ผู้ใดนำไปใช้กระทำผิดอีก เช่น เงินตราปลอม ปืนเถื่อน เฮโรอีน ฯลฯ มาตรา 32 ประมวลกฎหมายอาญา จึงปฏิบัติให้ริบ ทรัพย์สินประเภทนี้เสมอไม่ว่าจะเป็นของผู้กระทำความผิดหรือไม่ และจะมีผู้ถูกลงโทษ ตามคำพิพากษาหรือไม่ก็ตาม

2. ทรัพย์สินที่ได้ใช้หรือมีไว้เพื่อใช้ในการกระทำความผิด กรณีนี้ ตัวทรัพย์สินเองมิใช่สิ่งผิดกฎหมาย แต่การลงโทษริบทรัพย์เป็นไปเพื่อลงโทษผู้กระทำผิด เช่น ปืนที่ใช้ฆ่าคน และบางกรณีก็เป็นไปเพื่อตัดโอกาสมิให้นำไปใช้ทำผิดอีกประการหนึ่ง ด้วย เช่น กุญแจมือ ฯลฯ มาตรา 33(1) ประมวลกฎหมายอาญา เป็นตัวอย่างของโทษริบ ทรัพย์ลักษณะนี้

3. ทรัพย์สินที่ได้มาจากการกระทำความผิด กรณีนี้เป็นการมุ่ง ลงโทษผู้กระทำผิดโดยตรงมิให้ได้ประโยชน์ใด ๆ (fruit of crime) ไปจากการกระทำ ความผิดของตน เช่น เงินได้จากการค้ายาเสพติดหรือจากการรับจ้างขนของหนีภาษี ซึ่งมาตรา 33(2) ประมวลกฎหมายอาญาได้วางหลักทั่วไปในเรื่องนี้ไว้

²² เรื่องเดียวกัน, หน้า 96.

²³ เรื่องเดียวกัน, หน้า 96.

สำหรับโทษริบทรัพย์ตามกรณีที่ 2 และ 3 นั้น เนื่องจากอาจเป็นไปได้ว่า ทรัพย์สินที่เอามาใช้หรือมีไว้เพื่อใช้หรือได้มาจากการกระทำความผิด อาจเป็นทรัพย์สินของผู้อื่น มิใช่ของผู้กระทำความผิด มาตรา 33 วรรคสอง ประมวลกฎหมายอาญาจึงวางบทยกเว้นไว้ว่า ทรัพย์สินดังกล่าวจะไม่รับหากเป็นของผู้อื่น “ซึ่งมิได้รู้เห็นเป็นใจในการกระทำความผิด” นั้นด้วย

อนึ่ง โทษริบทรัพย์ตามมาตรา 34 ประมวลกฎหมายอาญานั้น แท้จริงเป็นเรื่องทรัพย์สินที่เรียกเอาหรือให้กันในการทุจริตต่อหน้าที่ราชการ หรือให้ในการจงใจให้บุคคลกระทำความผิด ทรัพย์สินเหล่านี้อาจเป็นทรัพย์ที่ได้ใช้ หรือได้มาจากการกระทำความผิดตามมาตรา 33 ประมวลกฎหมายอาญาได้อยู่แล้ว แต่ที่มาตรา 34 ประมวลกฎหมายอาญาบัญญัติเฉพาะขึ้นอีกก็เพื่อบังคับให้มีการริบเสียทั้งสิ้น ไม่ให้ศาลใช้ดุลพินิจอย่างกรณีมาตรา 33 เท่านั้น ข้อแตกต่างที่มีลักษณะเฉพาะคงมีแต่ความในดอนท้ายของมาตรา 34 (2) สำหรับทรัพย์สินที่ให้เป็น “รางวัล” ในการที่บุคคลได้ทำผิดเท่านั้นที่จะถือว่าเป็นเรื่องพิเศษ เพราะการให้ทรัพย์สินหลังจากกระทำความผิดแล้วนั้นไม่เป็นความผิดไม่เข้าข่ายประเภทที่เป็นการใช้ในการทำผิดหรือได้มาในการทำผิดได้ กรณีนี้จึงถือได้ว่าเป็นโทษริบทรัพย์พิเศษจากบทลงโทษต่าง ๆ ที่มีกฎหมายบัญญัติไว้แล้ว

นอกจากบทบัญญัติในประมวลกฎหมายอาญาแล้ว ยังมีบทลงโทษริบทรัพย์ตามกฎหมายเฉพาะอีกหลายฉบับ แต่ลักษณะอันเป็นเงื่อนไขของโทษริบทรัพย์ส่วนใหญ่จะเป็นแนวเดียวกัน 3 กรณีที่กล่าวข้างต้น

อย่างไรก็ตาม เมื่อเปรียบเทียบกับกฎหมายของสหรัฐอเมริกาและสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมันแล้ว จะเห็นว่า กฎหมายของประเทศทั้งสองมีหลักบางประการที่สอดคล้องกัน อันควรนำมาปรับปรุงกฎหมายริบทรัพย์ของไทยในรายละเอียดให้เหมาะสมยิ่งขึ้น

3.1 การกระทำที่อาจถูกลงโทษริบทรัพย์

แม้ว่าประมวลกฎหมายอาญาจะวางหลักการกระทำที่จะถูกลงโทษได้ไว้เป็น 3 ลักษณะ คือ ก.) ทำหรือมีไว้เป็นความผิด ข.) ได้ใช้หรือมีไว้เพื่อใช้ในการทำผิด และ ค.) ได้มาจากการกระทำความผิด แต่ในการใช้กฎหมายศาลมีแนวโน้มดีความโดยเคร่งครัดว่าต้องเป็นกรณีเกี่ยวกับการกระทำความผิดโดยตรงเท่านั้น ดังนั้น ยานพาหนะที่ใช้เดินทางไปปล้น (ฎ.231/2500) ตะเกียงที่ใช้ในการเล่นการพนัน (ฎ.720/2489) เสื้อรองเท้าในวงพนัน (ฎ.727/2489) อาวุธที่ใช้ฆ่าสุกรโดยไม่ได้รับใบอนุญาต (ฎ.59/2488) เหล่านี้ไม่ถือว่าเป็นทรัพย์สินที่ได้ใช้ในการกระทำความผิดและจะริบไม่ได้

ในทางตำราแม้จะยอมรับว่าทรัพย์สินที่ “มีไว้เพื่อใช้” ในการทำผิดจะมีความหมายกว้าง โดยหมายความถึงการมีไว้ทุกกรณีแม้จะยังไม่เป็นการกระทำชั้นเตรียมหรือชั้นพยายามที่กฎหมายบัญญัติเป็นความผิดก็อาจรับได้ แต่การนำมาใช้โดยกว้างขวางมีน้อย ในสหรัฐอเมริกาได้มีแนวทางในการบัญญัติกฎหมายในรายละเอียดมากขึ้น เช่น ระบุแจ้งชัดว่าเป็นทรัพย์สินที่มีไว้เพื่ออำนวยความสะดวก ช่วยเหลือ ปกปิด หรือซ่อนเร้น ฯลฯ ซึ่งจะครอบคลุมตั้งแต่การกระทำขึ้นก่อนขั้นลงมือกระทำความผิดไปจนถึงการกระทำภายหลังความผิดสำเร็จไปแล้ว

ดังนั้น ในกรณีต้องการผลรับทรัพย์สินที่กว้างขึ้น กฎหมายเฉพาะก็ต้องบัญญัติไว้โดยตรง ศาลจะยอมรับ เช่น การให้รับเงินที่พกพาไปในทางสาธารณะ (มาตรา 371 ประมวลกฎหมายอาญา) หรือการให้รับเงินที่นำออกมาใช้เล่นพนัน (พระราชบัญญัติการพนัน พ.ศ. 2478)

ตามมาตรา 74 ทวิ แห่งพระราชบัญญัติป่าไม้ พ.ศ. 2484 ได้บัญญัติให้รับทรัพย์สินที่ “ได้ใช้เป็นอุปกรณ์ให้ได้รับผลในการกระทำความผิด” ด้วย ซึ่งเป็นบทขยายทำให้รับทรัพย์สินประเภทสนับสนุน อำนวยความสะดวก หรือใช้เพื่อให้ได้มาซึ่งผลประโยชน์หลังจากการกระทำความผิดสำเร็จได้ เช่น ระเบิดที่ใช้ชกจากไม้ออกจากป่า (ฎ.1574/2505) รถยนต์ที่ใช้ขนไม้หวงห้ามไปยังโรงเลื่อย (ฎ.176/2506) เรือยนต์ลากจูง เรือฉลอมบรรทุกไม้หวงห้าม และเชือกลากจูง (ฎ.1906/2506) แต่เมื่อเทียบเคียงกับกฎหมายของสหรัฐอเมริกาแล้วก็ยังไม่กว้างขวางเท่า

อย่างไรก็ตาม มีข้อสังเกตว่ามีกฎหมายบางฉบับมุ่งเน้นโทษรับทรัพย์สินเป็นพิเศษ เช่น พระราชบัญญัติป่าไม้ พ.ศ. 2484 พระราชบัญญัติป่าสงวนแห่งชาติ พ.ศ. 2507 และพระราชบัญญัติแร่ พ.ศ. 2510 แต่กฎหมายเหล่านี้หาได้บัญญัติถึงทรัพย์สินที่ “มีไว้เพื่อใช้” ในการทำผิดแต่อย่างใด อาจต้องย้อนกลับมาใช้หลักปกติในประมวลกฎหมายอาญา ทำให้ไม่มีการใช้โทษรับทรัพย์สินให้กว้างขวางดังที่มุ่งหมายบัญญัติโทษรับทรัพย์สินเป็นพิเศษขึ้นไว้ สาธารณรัฐเยอรมันก็มีบทบัญญัติในกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาให้รัฐยื่นคำฟ้องให้รับทรัพย์สินที่จะต้องรับตามกฎหมายได้ โดยไม่ต้องมีตัวบุคคลมาเป็นจำเลยในคดี โดยเป็นการยื่นคำขอฝ่ายเดียวต่อศาลให้ไต่สวน กฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาของไทยจึงยังขาดบทบัญญัติในเรื่องนี้

3.2 ผลย้อนหลังในทรัพย์สินที่รับ

การรับทรัพย์สินเป็นโทษอย่างหนึ่งถ้าหากบังคับกันไม่ได้ก็มีวิธีบังคับอย่างอื่นแทน ซึ่งมาตรา 37 ประมวลกฎหมายหมายอาญา กำหนดให้ยึดทรัพย์สินอื่นของเจ้าของแทนทรัพย์สินที่พิพาทษาให้รับได้ โดยทั่วไปจึงอาจเข้าใจกันว่า การจะนำทรัพย์สินที่รับมาให้ตกเป็นของแผ่นดินหรือไม่เป็นปัญหาในชั้นบังคับคดี เช่น ลักลอบนำเครื่องขีดไฟเบนซินเข้ามาในประเทศ แต่ได้ขายของกลางไปหมดแล้ว เมื่อศาลพิพาทษาให้รับของกลางดังกล่าวและจำเลยนำส่งไม่ได้ ศาลก็อาจตีราคาของกลางแล้วบังคับให้ชำระราคาแทนได้ (ฎ. 736/2482) หรือลักลอบส่งข้าวออกโดยไม่ได้รับอนุญาต แม้ของได้ถูกพาพ้นเขตประเทศไปแล้ว ศาลก็พิพาทษาให้รับข้าวนั้นได้ หากนำส่งทรัพย์สินที่รับไม่ได้ก็บังคับให้ชำระราคาได้ (ฎ. 742/2491) แต่ปัญหาในเรื่องนี้จะซับซ้อนขึ้นเมื่อมีสิทธิของบุคคลที่สามมาเกี่ยวข้องโดยทรัพย์สินที่พิพาทษาให้รับก็ยังมีอยู่ คำพิพาทษาศาลฎีกาที่ 1257/2480 วินิจฉัยว่า ผู้ซื้อทรัพย์สินโดยสุจริตจากพ่อค้าที่เคยติดต่อกันมามีสิทธิตามมาตรา 1372 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ที่จะไม่ต้องคืน เว้นแต่เจ้าของจะออกเงินชดใช้ราคา ดังนั้น ผู้ซื้อในทอดที่สามซึ่งได้ของกลางที่ผู้อื่นลักลอบตัดจึงมีสิทธิตามมาตรา 1372 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ รัฐจะเรียกให้ผู้นั้นส่งไม้ของกลางที่ศาลพิพาทษาให้รับแล้วไม่ได้ แต่ในคำพิพาทษาศาลฎีกาที่ 169/2506 วินิจฉัยว่า ผู้ซื้อทรัพย์สินที่ลักลอบนำเข้ามาจะอ้างว่าตนรับซื้อไว้โดยสุจริตและจะไม่ให้รับทรัพย์สินของกลางนั้นไม่ได้ เพราะถ้ายอมให้โอนทรัพย์สินของกลางได้ก็จะเป็นช่องทางให้ผู้ทำผิดใช้วิธีโอนกรรมสิทธิ์ไปก่อนถูกฟ้อง กรณีของผู้ซื้อทรัพย์สินไปหลังจากการกระทำความผิดนี้ไม่เข้าข้อยกเว้นของมาตรา 33 ประมวลกฎหมายอาญา ที่ยกเว้นมิได้รับทรัพย์สินของผู้อื่นซึ่งมิได้รู้เห็นเป็นใจในการกระทำความผิด เพราะขณะทำผิดผู้นั้นยังไม่ได้เป็นเจ้าของทรัพย์สินที่จะอ้างข้อยกเว้นเช่นนั้นได้ แนวทางในคำพิพาทษาของศาลจึงยังไม่แจ่มชัด เพราะหากถือว่าทรัพย์สินจะต้องเป็นของผู้ทำผิดอยู่ในขณะที่มีคำพิพาทษาให้รับทรัพย์สินแล้ว ก็จะได้รับทรัพย์สินของบุคคลอื่นย้อนหลังลงไปไม่ได้เลย อย่างไรก็ตาม กฎหมายไทยก็มีได้บัญญัติว่าจะต้องถือหลักเช่นนั้นคงบัญญัติให้รับทรัพย์สินที่ได้ใช้ในการทำผิดไว้ลอย ๆ เท่านั้น ส่วนการจะได้คืนทรัพย์สินที่รับหรือไม่เป็นไปตามมาตรา 36 ประมวลกฎหมายอาญา คือ ถ้ามิได้รู้เห็นเป็นใจช่วยในการกระทำความผิดก็ขอคืนได้ ปัญหาว่า “รู้เห็นเป็นใจด้วย” จะตีความกันอย่างไรในกฎหมายต่างประเทศมีนโยบายอาญาดังที่อ้างในฎีกาฉบับหลัง แต่ผลกลับไปตรงกับกรณีวินิจฉัยตามฎีกาแรก โดยกฎหมายของสหรัฐอเมริกาถือว่าทรัพย์สินที่รับตกเป็นของแผ่นดินตั้งแต่ขณะทำผิด การโอนต่อไปทำไม่ได้ แต่ผู้รับโอนโดยสุจริตมีค่าตอบแทนไม่เสียสิทธิไป ส่วนกฎหมายของสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมันถือว่าทรัพย์สินที่รับตกเป็นของแผ่นดินตั้งแต่มีคำพิพาทษา แต่อาจรับทรัพย์สินจากบุคคลที่สามซึ่งรับโอนไปก่อนหน้านั้นได้

ถ้าเป็นการรับโอนไปโดยรู้ยู่ที่ว่าทรัพย์สินนั้นได้ใช้ในการกระทำความผิดอันจะอยู่ในข่าย อาจอุกฤษ แต่แนววินิจฉัยของไทยคงตรงกันแต่ในผล โดยเหตุผลทางทฤษฎีไม่แจ้งชัด หากใช้มาตรา 36 ประมวลกฎหมายอาญาตีความก็จะยุ่งเหยิง เพราะการซื้อมาหลังจาก การทำผิดย่อมมิได้รู้เห็นกับการทำผิดตั้งแต่ตอนต้นแน่ ๆ ผลดังกล่าวเป็นการต้องคืนไป ทั้งหมด แม้ว่าผู้ซื้อจะซื้อโดยรู้ว่าเป็นของที่เกี่ยวกับการกระทำความผิดก็ตาม การจะย้อน กลับไปใช้มาตรา 1372 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ อย่างฎีกาเก่าก็มีปัญหาว่า ได้มีบัญญัติไว้เฉพาะในประมวลกฎหมายอาญาอยู่แล้ว (บทบัญญัติทำนองมาตรา 36 ไม่มีอยู่ในกฎหมายลักษณะอาญา ร.ศ. 127) ดังนั้น ปัญหาเรื่องกรรมสิทธิ์ของทรัพย์สินที่รับ จึงสมควรทบทวนให้แน่ชัด และจะมองแต่ว่าเป็นปัญหาในชั้นบังคับคดีเท่านั้นไม่ได้ เพราะ หากปล่อยให้โอนกันไป ผู้ที่ถูกจับและถูกพิพากษาให้รับทรัพย์สินในที่สุดก็อาจไม่มีอะไรให้ รับเลย โดยมีช่องทางหาผลประโยชน์ก่อนหน้านั้นได้อยู่

3.3 การรับทรัพย์สินของบุคคลที่สาม

ในคำวินิจฉัยของคณะตุลาการรัฐธรรมนูญที่ ด.3/2494 ลงวันที่ 29 มกราคม 2494 วินิจฉัยว่า มาตรา 13 ทวิ (1) แห่งพระราชบัญญัติตรวจและห้ามกักกัน ข้าว พ.ศ. 2489 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติสำรวจและห้ามกักกันข้าว (ฉบับ ที่ 2) พ.ศ. 2489 ที่บัญญัติให้ “ริบข้าวรวมทั้งสิ่งของที่บรรจุและพาหนะ...โดยมิต้องคำนึงว่า จะเป็นของบุคคลใดและเจ้าของจะรู้เห็นในการกระทำความผิดด้วยหรือไม่” นั้น ใช้บังคับมิได้ และขัดต่อรัฐธรรมนูญ เพราะทรัพย์สินเป็นโทษอาญา เมื่อการให้เรือไปบรรทุกของต้อง ห้ามตามกฎหมายโดยเจ้าของมิได้รู้เห็นด้วยนั้น มิได้มีบทกฎหมายใดบัญญัติเป็นความผิด จึงจะมีการลงโทษบุคคลภายนอกผู้นั้นไม่ได้ แนววินิจฉัยดังกล่าวนี้ได้มีการยึดถือกันต่อ ๆ มาว่าการรับทรัพย์สินบุคคลที่สามกระทำไม่ได้ (เช่น ฎ.225/2506 กรณีพระราชบัญญัติ ควบคุมการส่งออกนอกและการนำเข้ามาในราชอาณาจักรซึ่งสิทธิบางอย่างฯ) ส่วนใน บางกรณีที่ถ้อยคำในกฎหมายไม่แจ้งชัดว่าให้รับโดยไม่คำนึงว่าเป็นของผู้ใด เช่น มาตรา 74 ทวิ แห่งพระราชบัญญัติป่าไม้ พ.ศ. 2484 ที่บัญญัติว่า “ให้ริบเสียทั้งสิ้นไม่ว่าจะ ผู้ถูกลงโทษตามคำพิพากษาหรือไม่” ศาลก็ตีความโดยจำกัดขอบเขตลงว่ากฎหมาย ดังกล่าวไม่มีข้อความอย่างไรเป็นพิเศษให้รับโดยไม่คำนึงว่าเป็นของบุคคลใดและเจ้าของ จะรู้เห็นในการกระทำความผิดด้วยหรือไม่ กฎหมายนั้นจึงใช้บังคับได้ไม่ขัดต่อรัฐธรรมนูญ และ เจ้าของผู้มิได้รู้เห็นในการกระทำความผิดอาจขอคืนรถยนต์ของกลางได้ (ฎ.947/2504)

การริบทรัพย์สินของบุคคลที่สามซึ่งมิได้รู้เห็นเป็นใจในการกระทำความผิดนี้ ในต่างประเทศมีการศึกษากันมาก แม้แต่กรณีกรรมสิทธิ์ร่วมก็เห็นว่าเป็นปัญหาเพราะเจ้าของร่วมคนอื่นมิได้รู้เห็นด้วย แต่ทรัพย์สินที่จะถูกริบเป็นของผู้หนึ่งร่วมกัน กรณีนี้แนวกฎหมายไทยได้ใช้การตีความแก้ปัญหานี้ไปได้ ในคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1303/2510 ช้างของกลางเป็นกรรมสิทธิ์ของเจ้าของสองคน คนละกึ่งหนึ่ง เจ้าของคนหนึ่งรู้เห็นเป็นใจให้มีการเอาช้างไปใช้ชักลากไม้ที่แปรรูปโดยมิได้รับอนุญาต ศาลวินิจฉัยให้ริบช้างของกลางกึ่งหนึ่งเฉพาะส่วนของคนซึ่งรู้เห็นเป็นใจได้

อย่างไรเรียกว่า “รู้เห็นเป็นใจด้วยในการกระทำความผิด” ตามมาตรา 33 วรรคสอง ประมวลกฎหมายอาญานั้น จากประสบการณ์นักกฎหมายโดยทั่ว ๆ ไปมักจะคิดไปทางที่จะต้องเป็นการกระทำถึงระดับเป็นตัวการร่วมหรือผู้สนับสนุนเท่านั้น ซึ่งมักมีปัญหาต้องอธิบายกันเสมอในการใช้กฎหมาย แต่ในทางดำรามีการอธิบายว่า แม้จะไม่ถึงกับมีการกระทำความผิดผู้สนับสนุนก็เข้าข่ายมิให้อ้างกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สิน ขัดขวางโทษริบทรัพย์สิน เพียงแต่ได้รู้ว่ามีผู้ใช้ทรัพย์สินของตนในการกระทำความผิดแล้ว ยินยอมหรือละเว้นไม่ขัดขวางสมัครใจปล่อยให้มีการใช้ทรัพย์สินของตนก็เพียงพอแล้ว ในคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 472-475/2500 พวกผู้ร้องอ้างว่าเรือเป็นของตนให้จำเลยไปเช่าประกอบอาชีพโดยมิได้รู้เห็นเป็นใจในการใช้ชนไม้ออกนอกราชอาณาจักร แต่ข้อเท็จจริงในการสืบพยานสืบสน โดยผู้ร้องบางคนเป็นบิดาของจำเลยบางคน และการอ้างว่าผู้ใดเป็นเจ้าของเรือก็ให้การแตกต่างกันหลายคน โดยผู้ร้องรับว่าตนรู้ว่าเอาเรือไปใช้ชนไม้แต่ทราบว่าจะชนไปเพียงที่เกาะยาวซึ่งอยู่ในเขตราชอาณาจักร ศาลฎีกาฟังว่าผู้ร้องได้รู้เห็นเป็นใจในการกระทำผิดด้วย ซึ่งพฤติการณ์ในการวินิจฉัยนี้ศาลมิได้ปรับบทผู้สนับสนุนแต่อย่างใด และคงจะฟังแต่การรู้เห็นเท่านั้น ดังนั้น น่าจะพอเป็นตัวอย่างหนึ่งที่วินิจฉัยคำว่า “รู้เห็นเป็นใจ” ตามแนวทางอย่างกว้างได้ กรณีเหล่านี้เมื่อเปรียบเทียบกับหลักการริบทรัพย์สินทางแพ่งของกฎหมายสหรัฐอเมริกาและการริบทรัพย์สินเสมือนการลงโทษ ตามกฎหมายสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมันแล้ว จะเห็นได้ว่า มีแนวทางการใช้กฎหมายตามแนวทางอย่างกว้างนี้ทั้งสิ้น การรู้เห็นให้ใช้ทรัพย์สินเพื่อการปกปิดซ่อนเร้นหลังการกระทำความผิดสำเร็จอันไม่เข้าลักษณะการกระทำฐานสนับสนุนก็เข้าด้วย หรือการประมาทเลินเล่อโดยไม่ควร จนเปิดโอกาสให้ผู้อื่นเอาทรัพย์สินของตนไปใช้กระทำความผิดก็เข้าข่ายริบได้เหมือนกัน เมื่อความเข้าใจโดยทั่วไปของนักกฎหมายยังไม่แจ่มชัดในปัญหานี้เรื่องนี้จึงควรมีการปรับปรุงให้ชัดเจนขึ้น ในระยะหลังมีกฎหมายบางฉบับเริ่มขยายความ “รู้เห็นเป็นใจ” ไว้ในกฎหมายโดยตรง เช่น มาตรา 154 แห่งพระราชบัญญัติแร่ พ.ศ. 2510 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชกำหนดแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติแร่ พ.ศ. 2510 (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2528 ได้กำหนดให้เจ้าของผู้ร้องขอคืนต้องเป็นฝ่ายพิสูจน์ต่อศาลให้เชื่อได้ว่า “ตนไม่มีโอกาสทราบหรือไม่มีเหตุอันควรสงสัยว่าจะมีการกระทำความผิด

ดังกล่าว อีกทั้งตนได้ใช้ความระมัดระวังตามสมควรแล้วที่จะป้องกันมิให้มีการกระทำ ความผิดเช่นนั้นเกิดขึ้น หรือ...ไม่มีโอกาสทราบหรือไม่มีเหตุอันควรสงสัยว่าจะมีการนำ ทรัพย์สินดังกล่าวไปใช้ในการกระทำความผิด...” ไม่เช่นนั้นให้ศาลสั่งริบทรัพย์สินนั้นได้

3.4 การจัดการกับของที่ริบ

ตามกฎหมายไทยทรัพย์สินที่ศาลพิพากษาให้ริบจะตกเป็นของแผ่นดิน แต่ศาลจะพิพากษาให้ทำให้ทรัพย์สินนั้นใช้ไม่ได้หรือให้ทำลายเสียก็ได้ (มาตรา 35 ประมวลกฎหมายอาญา) แต่แนวทางในกฎหมายสาธารณรัฐเยอรมันมีความละเอียดอ่อน ลงไปอีกมาก เปิดโอกาสให้ศาลพิจารณาตามความรุนแรงแห่งการกระทำความผิดได้ กว้างขึ้น เช่น อาจสั่งให้ห้ามการใช้ทรัพย์สินหรือเคลื่อนย้ายให้พ้นจากบริเวณเพื่อป้องกัน อันตรายต่อสังคม รวมทั้งให้มีการยึดไว้ชั่วคราวจนกว่าจะมีใบอนุญาตถูกต้อง เป็นต้น แต่ในกฎหมายไทยแม้จะมีวิธีการเพื่อความปลอดภัยบางประการอยู่ในประมวลกฎหมาย อาญา แต่ก็ยังแคบไปหากจะนำมาใช้ให้เกิดความเป็นธรรม

3.5 การพิจารณาคดีอาญาและคดีขอคืนของที่ริบ

ตามแนวปฏิบัติในทางนี้ การร้องขอคืนทรัพย์สินที่ถูกศาลพิพากษาให้ริบ อาจร้องขอต่อศาลที่มีคำพิพากษาในคดีอาญาที่ให้ริบทรัพย์สินนั่นเอง (ฎ.1257/2480 ฎ.740/2497 และ ฎ.1264/2522) แต่การขอคืนทรัพย์สินจะต้องร้องขอต่อศาลใดนี้ ไม่มีตัวบททางวิธีพิจารณาโดยแจ้งชัด อาจมีปัญหาว่า หากจะไปร้องขอต่อศาลอื่นที่ ทรัพย์สินซึ่งถูกริบถูกส่งไปเก็บรักษาอยู่จะกระทำได้อย่างไร เพราะในอีกแห่งหนึ่ง เป็นคดีเกี่ยวกับตัวทรัพย์สิน ดังนั้น หากมีโอกาสให้ไปร้องขอต่อศาลได้หลายแห่งต่างกรรม ต่างวาระกันได้ ความลักลั่นในการพิจารณาอาจเกิดขึ้นได้ เพราะศาลที่รู้ข้อเท็จจริงใน สำนวนคดีอาญาเดิมเป็นอย่างดีย่อมเหมาะสมที่จะเป็นผู้พิจารณามากที่สุด เมื่อตรวจสอบ ว่าเจ้าของทรัพย์สินได้รู้เห็นเป็นใจในการกระทำความผิดนั้นหรือไม่ ในสหรัฐอเมริกาที่มี ปัญหานี้จนมีบทบัญญัติให้รวมคดีมาพิจารณาในศาลเดียวกัน และห้ามศาลอื่นรับพิจารณา คดีขอคืนทรัพย์สินในระหว่างนั้น อันเป็นโอกาสให้ศาลมีข้อเท็จจริงในการพิจารณาการ กระทำความผิดในคดีอาญาให้กว้างขวางขึ้น ในมาตรา 154 แห่งพระราชบัญญัติแร่ พ.ศ. 2510 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชกำหนดแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติแร่ พ.ศ. 2510 (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2528 ก็มีหลักให้รวมคดีขอคืนทรัพย์สินไว้ในคดีที่ฟ้องให้ลงโทษคดี อาญาด้วย โดยกำหนดให้มีการประกาศโฆษณาและผู้ขอคืนจะต้องร้องขอต่อศาลชั้นต้น

ที่พิจารณาคดีอาญาก่อนที่ศาลชั้นต้นจะมีคำพิพากษาซึ่งคงมีผลในทางป้องกันเจ้าของทรัพย์สินที่รู้เห็นเป็นใจมิให้หลบเลี่ยงไปร้องขอเอาภายหลัง จากที่เชื่อมั่นว่าตนพ้นจากข่ายผู้จะถูกฟ้องคดีอาญาไปแล้ว²⁴

2.1.5 ตัวอย่างคำพิพากษาศาลฎีกาเกี่ยวกับความผิดตามพระราชบัญญัติทางหลวง พุทธศักราช 2535 แบ่งออกเป็น 6 แนวทางดังนี้

1. ศาลให้การลงโทษจำคุกจำเลย และคุมความประพฤติจำเลย
2. ศาลไม่รอกการลงโทษจำคุกจำเลย
3. ศาลริบรณนัตบรทุกของกลาง
4. ศาลไม่ริบรณนัตบรทุกของกลาง
5. ศาลไม่รอกการลงโทษจำคุกจำเลย และริบรณนัตบรทุกของกลาง
6. ศาลรอกการลงโทษจำคุกจำเลย แต่ริบรณนัตบรทุกของกลาง

1. คำพิพากษาศาลฎีกาเกี่ยวกับพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 เรื่อง รอกการลงโทษ

คำพิพากษาศาลฎีกา ที่ 170/2539

จำเลยขับรณนัตบรทุกเกินกว่าอัตราที่กำหนด 7,000 กิโลกรัม ไปบนทางหลวงแผ่นดิน ศาลฎีกาวินิจฉัยว่า พฤติการณ์การกระทำของจำเลยไม่ร้ายแรงนัก ประกอบกับจำเลยไม่เคยถูกลงโทษจำคุกมาก่อน เห็นควรให้โอกาสแก่จำเลยได้กลับตนเป็นพลเมืองดี จึงให้การลงโทษ

จากการศึกษาคำพิพากษาศาลฎีกาดังกล่าวด้วยความเคารพ โจทก์อุทธรณ์และฎีกาขอให้ศาลลงโทษจำเลยโดยไม่รอกการลงโทษ แต่ศาลก็ใช้ดุลพินิจให้การลงโทษจำเลยทั้ง 3 ศาล โดยให้เหตุผลไม่ค้อยขัดแย้งว่าพฤติการณ์อย่างไรถือว่าเป็นพฤติการณ์การทำความผิดที่ร้ายแรง ดังนั้น พอจะสรุปได้ว่าคดีนี้ ศาลใช้ดุลพินิจในการรอกการลงโทษ ตามรูปคดีเฉพาะเรื่อง

²⁴ เรื่องเดียวกัน, หน้า 103.

หลักการใช้ดุลพินิจในการลงโทษถือว่าเป็นอำนาจโดยชอบธรรม โดยชอบด้วยกฎหมายของผู้พิพากษา เป็นอำนาจที่สำคัญมากที่ผู้พิพากษาจะใช้ได้²⁵

คำพิพากษาฎีกาที่ 3093/2539

จำเลยชั้นบรรณคดีบรรทุกเกินกว่าอัตราที่กำหนด 24,350 กิโลกรัม ศาลฎีกาวินิจฉัยว่า แม้ความผิดที่จำเลยก่อขึ้นจะก่อให้เกิดความเสียหายแก่เศรษฐกิจของชาติตลอดจนชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน โดยส่วนรวมดังที่โจทก์ฎีกาก็ตาม แต่ความเสียหายดังกล่าวก็เชื่อว่าเกิดขึ้นโดยฉับพลันทันทีไม่ เมื่อไม่ปรากฏว่าจำเลยเคยกระทำความผิดใด ๆ มาก่อน ดังนี้ น่าที่จะให้โอกาสจำเลยได้กลับตัวประพฤติตนเป็นพลเมืองดีต่อไปอีกสักครั้ง ให้รอกการลงโทษจำเลย และให้คุมประพฤติจำเลยโดยให้ไปรายงานตัวต่อพนักงานคุมประพฤติทุก 3 เดือน จนกว่าจะครบกำหนดเวลารอกการลงโทษ ห้ามจำเลยบรรทุกน้ำหนักเกินต่อไป

คำพิพากษาฎีกาที่ 5253/2539

จำเลยชั้นบรรณคดีบรรทุกชนิดลากจูงและรถพ่วงเกินกว่ากฎหมายกำหนด 20,200 กิโลกรัม จำเลยให้การรับสารภาพ ศาลฎีกาวินิจฉัยเห็นสมควรให้โอกาสจำเลยได้กลับตนเป็นพลเมืองดีต่อไป แต่เพื่อให้จำเลยหลายจำและเป็นการป้องปรามมิให้จำเลยกระทำความผิดในลักษณะทำนองเดียวกันนี้อีก จึงเห็นสมควรลงโทษจำคุกและปรับ แต่โทษจำคุกให้รอกการลงโทษ และให้คุมความประพฤติจำเลยโดยให้จำเลยไปรายงานตัวต่อพนักงานคุมประพฤติ 3 เดือนต่อหนึ่งครั้งตลอดระยะเวลาที่รอกการลงโทษ กับให้จำเลยละเว้นการประพฤติอันใดที่อาจนำสู่การกระทำความผิดเช่นเดียวกันนี้อีก ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 56 วรรคหนึ่งและวรรคสอง

²⁵ ประมาณ ชันชื้อ, หลักการใช้ดุลพินิจในการลงโทษ, ระพี”36 สำนักกฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา, หน้า 8.

จากคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 3093/2539 และคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 5253/2539 ทั้งสองคดีศาลรอลงโทษจำคุกจำเลยเหมือนกับคดีอื่น ๆ เพียงแต่ได้กำหนดเงื่อนไขการคุมความประพฤติจำเลยเพิ่มเข้ามาในการป้องกันการกระทำความผิดดังกล่าวเท่านั้น แม้ว่าพฤติการณ์แห่งคดีจำเลยจะซับซ้อนกว่ากฎหมายกำหนดถึง 20,000 กว่ากิโลกรัม ซึ่งมากกว่าคดีตามคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 170/2539 ถึง 3 เท่า แต่ผลของการถูกลงโทษก็ไม่แตกต่างกันมากนัก

2. คำพิพากษาศาลฎีกาเกี่ยวกับพระราชบัญญัติทางหลวง พุทธศักราช 2535 เรื่องไม่รอลงโทษ

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1385/2530

จำเลยขอรอลงโทษ โดยอ้างว่าเป็นนิติศาสตร์บัณฑิตและกำลังศึกษาอยู่ในสำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา หากต้องรับโทษจำคุกจะเป็นการตัดอนาคตในการรับราชการโดยเฉพาะในสถาบันที่ทรงความยุติธรรมที่จำเลยใฝ่ฝันนั้น ปราบกฏพฤติการณ์ของจำเลยว่าได้ทำสัญญาประกันตนเองไว้ต่อศาลชั้นต้น แล้วหลีกเลี่ยงไม่มาฟังคำพิพากษาศาลอุทธรณ์ตามหมายเรียกจนกระทั่งศาลชั้นต้นต้องสั่งปรับตามสัญญาประกันและออกหมายจับ เมื่ออ่านคำพิพากษาศาลอุทธรณ์ลับหลังจำเลยและออกหมายจับมารับโทษตามคำพิพากษาไว้จนจำเลยอื่นรับโทษจำคุกและพ้นโทษไปแล้วก็ยังไม่ได้ตัวจำเลยมาศาล ทั้งจำเลยได้ใช้ให้บุคคลอื่นกระทำความผิดด้วย การรอลงโทษบรรทุกซึ่งมีน้ำหนักบรรทุกและน้ำหนักบรรทุกรวมกันเกินกว่าที่ทางการกำหนดถึง 6,100 กิโลกรัม มาเดินบนทางหลวงแผ่นดิน เป็นการทำความเสียหายแก่ทางหลวงแผ่นดินและมีผลเป็นการทำลายเศรษฐกิจของชาติจำเลยเป็นคนมีความรู้ แต่ก็มีได้คำนึงถึงความสูญเสียของส่วนรวมดังกล่าว จึงไม่มีเหตุที่จะรอลงโทษจำเลย

ตามคำพิพากษาศาลฎีกาดังกล่าวข้างต้น จำเลยกำลังศึกษาอยู่ในสำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา ข้อเท็จจริงฟังได้ว่า จำเลยได้ใช้บุคคลอื่นซับซ้อนน้ำหนักเกินอัตราบนถนนหลวง ศาลฎีกาจึงลงโทษจำเลยโดยไม่รอลงโทษ เพราะเห็นว่าจำเลยเป็นคนมีความรู้ ซึ่งคำพิพากษาศาลฎีกาดังกล่าวผู้เขียนเห็นด้วยเพราะเป็นการยอมรับหลักการเป็นเจ้าของรอลงโทษบรรทุกที่รู้หรือควรจะรู้ในการกระทำของลูกจ้างหรือตัวแทนซึ่งต้องรับผิดชอบต่อการตามประมวลกฎหมายอาญามาตรา 83,84 ดังที่ได้ศึกษาเรื่องหลักความรับผิดชอบทางอาญา และทฤษฎีต่าง ๆ มาแล้วข้างต้น

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 7300/2540

จำเลยขับรถยนต์บรรทุกหินมีน้ำหนักบรรทุกเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดเป็นจำนวนถึง 15,230 กิโลกรัม แล่นไปตามทางหลวงแผ่นดิน เป็นการกระทำที่ก่อให้เกิดความเสียหายต่อทางหลวงแผ่นดิน ซึ่งได้รับการออกแบบและก่อสร้างให้สามารถรองรับน้ำหนักได้ตามอัตราที่กฎหมาย กำหนดมากจนเกินกว่าที่จะเกิดขึ้นจากสภาพการใช้งานตามปกติ การกระทำของจำเลยมุ่งแต่ผลประโยชน์ส่วนตนหรือผลประโยชน์ของนายจ้างจำเลยเพียงอย่างเดียว โดยไม่คำนึงถึงความเสียหายที่จะเกิดขึ้นแก่ทรัพย์สินส่วนรวม และไม่นำพาต่อสวัสดิภาพในชีวิตและทรัพย์สินส่วนตัวบุคคลอื่น ๆ ที่ร่วมใช้เส้นทางสัญจรไปมา ซึ่งต้องเสี่ยงต่ออันตรายจากสภาพถนนที่ชำรุดทรุดโทรมง่ายต่อการเกิดอุบัติเหตุ หรืออันตรายที่จะเกิดจากสภาพรถยนต์ของจำเลยที่บรรทุกน้ำหนักเป็นจำนวนมากจนเกินกว่าที่ผู้ขับซึ่งจะควบคุมรถยนต์ได้อย่างปลอดภัย พฤติการณ์ในการทำความผิดของจำเลยนับว่าร้ายแรง ที่จำเลยอ้างว่าจำเลยจำต้องทำความผิดเพราะไม่อาจหลีกเลี่ยงหรือขัดคำสั่งของนายจ้าง มิฉะนั้น จำเลยอาจต้องถูกไล่ออกจากงานอันจะทำให้จำเลยต้องขาดรายได้ และหากจำเลยต้องจำคุกก็จะทำให้บุตร ภริยาและบิดามารดาซึ่งไม่อาจหาเลี้ยงตนเองและต้องอาศัยจำเลยเพียงผู้เดียวหารายได้มาจุนเจือ ต้องได้รับความเดือดร้อนอย่างมากนั้น เป็นเพียงเหตุผลส่วนตัวของจำเลย บุคคลทั่วไปในสถานะเช่นเดียวกับกันกับจำเลยก็มีภาระหน้าที่ไม่แตกต่างกันไปจากจำเลย จำเลยไม่อาจอ้างภาระความจำเป็นส่วนตัวเพื่อก่อภาระให้แก่สังคมโดยรวมได้ กรณีไม่มีเหตุที่จะรอกการลงโทษให้จำเลย

คำพิพากษาศาลฎีกา 7300/2540 ศาลฎีกาไม่รอลงโทษจำเลย แม้จำเลยอ้างว่าจำเลยต้องกระทำเพราะไม่อาจหลีกเลี่ยง หรือขัดคำสั่งของนายจ้าง มิฉะนั้น จำเลยอาจต้องถูกไล่ออกจากงาน ศาลฎีกาวินิจฉัยว่า เป็นเหตุผลส่วนตัวไม่อาจอ้างภาระความจำเป็นส่วนตัวเพื่อก่อภาระให้แก่สังคมโดยรวมได้

ผู้เขียนเห็นว่า ศาลฎีกาปัจจุบันเริ่มมองว่าความผิดประเภทนี้เริ่มรุนแรง และก่อให้เกิดความเสียหายแก่ถนนหลวงซึ่งเป็นทรัพย์สินของประชาชนโดยส่วนรวม อันเป็นการทำลายเศรษฐกิจของชาติ จึงไม่รอกการลงโทษจำเลย ผู้เขียนเห็นด้วยเป็นอย่างยิ่ง และเป็นการเดินทางตามแนวคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1327/2533 อันเป็นแนวทางที่ดี ก่อนที่จะมีการออกพระราชบัญญัติ พ.ศ. 2535 มาใช้บังคับ รายละเอียดอยู่ในหัวข้อที่ 5 เรื่องศาลไม่รอกการลงโทษและริบของกลาง

3. คำพิพากษาศาลฎีกาเกี่ยวกับพระราชบัญญัติทางหลวง พุทธศักราช 2535 เรื่อง ระเบียบรถบรรทุกของกลาง

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 4870/2533

รถยนต์บรรทุกของกลางบรรทุกดินมีน้ำหนักรถและน้ำหนักบรรทุกรวม 29,300 กิโลกรัม เกินกว่าอัตราที่กำหนดไว้ถึง 8,300 กิโลกรัม นับได้ว่ามีน้ำหนักเกินอัตราจำนวนมาก เป็นการทำความเสียหายแก่ทางหลวงจังหวัดอันเป็นทางสัญจรไปมาของประชาชน ทั้งมีผลเป็นการทำลายเศรษฐกิจของชาติ จึงเป็นทรัพย์สินที่ใช้ในการกระทำ ความผิดอันควรริบ

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 4006/2535

จำเลยขับรถบรรทุกซึ่งมีน้ำหนักบรรทุกเกินกว่าที่ทางราชการกำหนดถึง 9,300 กิโลกรัม มาเดินบนทางหลวงแผ่นดิน ให้ริบรถบรรทุกของกลาง

จากคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 4870/2533 และคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 4006/2535 วินิจฉัยว่ารถบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราเป็นทรัพย์สินที่ใช้ในการทำความผิด ศาลมีอำนาจริบได้ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 33 แม้ว่าพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 จะไม่ได้บัญญัติให้ริบรถบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราไว้ก็ตาม ซึ่งผู้เขียน ก็เห็นด้วย สำหรับเรื่องนี้ในทางดำราก็ได้อธิบายไว้โดยชัดแจ้ง

กรณีที่พระราชบัญญัติหรือกฎหมายอื่นไม่ได้บัญญัติ เรื่องริบทรัพย์สินไว้เลย ย่อมเป็นที่เห็นได้ง่ายว่าต้องใช้หลักทั่วไปในเรื่องริบทรัพย์สินตามประมวลกฎหมายอาญา ทั้งมาตรา 32 และ 33 (ฎีกาที่ 486/2526 2526 ฎ.207) เพราะกฎหมายนั้นไม่ได้บัญญัติไว้เป็นอย่างอื่น ตัวอย่างเช่น การริบอาวุธปืน ซึ่งตามพระราชบัญญัติอาวุธปืน ฯลฯ พ.ศ. 2490 ไม่มีบทบัญญัติในเรื่องริบทรัพย์สินไว้เลย ศาลก็ริบอาวุธปืนตามหลักทั่วไป หรือประกาศของคณะปฏิวัติที่ 295 ปัจจุบัน คือ พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 ไม่บัญญัติเรื่องริบทรัพย์สิน ศาลริบรถบรรทุกที่บรรทุกเกินอัตราปิดประกาศนั้นได้ตาม มาตรา 33 (ฎีกา 890/2524 2524 ฎ. 1511)²⁶

²⁶ จิตติ ดิงศภัทย์, คำอธิบายประมวลกฎหมายอาญา ภาค 1, หน้า 922

4. คำพิพากษาศาลฎีกาเกี่ยวกับพระราชบัญญัติทางหลวง พุทธศักราช 2535 เรื่อง ไม่ริบรณนัตบรททุกของกลาง

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 3798/2527

จำเลยใช้รณนัตบรททุกทรายเกินน้ำหนักที่กำหนดเดินบนทางหลวงแผ่นดิน ศาลชั้นต้นลงโทษปรับ ศาลอุทธรณ์พิพากษายืน โดยวินิจฉัยข้อกฎหมายว่ารณนัตบรททุกของกลางเป็นทรัพย์สินที่ใช้ในการกระทำผิดตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 33 แต่ใช้ดุลพินิจไม่ริบ

ตามคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 3798/2527 ศาลฎีกาวินิจฉัยว่าเป็นทรัพย์สินที่ใช้ในการกระทำความผิด แต่ใช้ดุลพินิจไม่ริบ

แต่ในทางวิชาการกรณีตามมาตรา 33 นี้ ศาลจะริบทรัพย์สินต่อเมื่อเป็นของผู้กระทำความผิด หรือเจ้าของรู้เห็นเป็นใจกับผู้กระทำความผิดด้วยเท่านั้น เมื่อเป็นทรัพย์สินที่เจ้าของใช้กระทำความผิดเองหรือโดยเจ้าของรู้เห็นเป็นใจด้วยจึงจะริบได้แล้ว เหตุผลที่ว่าจะต้องเป็นความผิดในตัวเองซึ่งไม่ว่าใครจะใช้ก็เป็นความผิดทั้งสิ้น จึงไม่เป็นเหตุผลที่จะอ้างได้โดยถูกต้อง ฉะนั้น กรณีตามมาตรา 33 นี้จึงควรริบได้ทั้งสิ้น ไม่ว่าความผิดนั้นจะเป็นความผิดในตัวเอง หรือเป็นความผิดเพราะมีเงื่อนไขอย่างอื่นประกอบด้วย ก็ได้ชื่อว่าเป็นการกระทำอันเป็นความผิดทั้งสิ้น เหตุผลที่ว่าผู้กระทำทำไปเพราะไม่ได้รับอนุญาต เพราะขาดคุณสมบัติหรือเพราะผิดเงื่อนไขอื่นใด เป็นข้อที่ควรคำนึงอยู่ด้วยจริงแต่ควรจะมีน้ำหนักเป็นเหตุผลแต่เพียงว่า ศาลควรใช้ดุลพินิจในการริบทรัพย์สินนั้นหรือไม่เท่านั้น ไม่ใช่ทำให้กลายเป็นทรัพย์สินที่อยู่นอกมาตรา 33 เลยริบไม่ได้เสียทีเดียว²⁷

สำหรับหลักการใช้ดุลพินิจในการลงโทษถือว่าเป็นอำนาจโดยชอบธรรม โดยชอบด้วยกฎหมายของผู้พิพากษา เป็นอำนาจที่สำคัญมากที่ผู้พิพากษาจะใช้ได้²⁸

ผู้เขียนเห็นว่า ควรจะบัญญัติไว้ในกฎหมายพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 ว่าให้ริบรณนัตบรททุกน้ำหนักเกินอัตรา ซึ่งเป็นทรัพย์สินที่ใช้ในการกระทำความผิดให้ริบเสียทั้งสิ้นและให้ตกเป็นของแผ่นดินเพื่อคำวินิจฉัยของศาลฎีกาจะได้เป็นแนวเดียวกัน

²⁷ เรื่องเดียวกัน, หน้า 932-933.

²⁸ ประมาณ ชันชื้อ, “หลักการใช้ดุลพินิจในการลงโทษ,” หน้า 8.

5. คำพิพากษาศาลฎีกาเกี่ยวกับพระราชบัญญัติทางหลวง พุทธศักราช 2535 เรื่องไม่รอกการลงโทษและริบของกลาง

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1327/2533

การที่จำเลยนำรถยนต์บรรทุกของกลางซึ่งมีน้ำหนักบรรทุกเกินกว่าที่ทางราชการกำหนดถึง 5,800 กิโลกรัม มาเดินบนทางหลวงแผ่นดิน นอกจากจะทำความเสียหายแก่ทางสัญจรไปมาของประชาชน ทำให้ต้องสิ้นเปลืองงบประมาณแผ่นดินในการบูรณะซ่อมแซม อันมีผลเป็นการทำลายเศรษฐกิจของชาติโดยส่วนรวมแล้ว ก็ยังก่อให้เกิดอันตรายร้ายแรงต่อผู้ขับขี่ยานพาหนะอื่นอีกด้วย ทั้งจำเลยกระทำความผิดเพื่อแสวงหาประโยชน์ส่วนตัวโดยไม่คำนึงถึงความสูญเสียที่จะเกิดตามมา จึงไม่มีเหตุที่จะรอกการลงโทษให้จำเลยและไม่มีเหตุที่จะไม่ริบรถยนต์บรรทุกของกลางที่จำเลยใช้กระทำความผิด²⁹

ตามคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1327/2533 กฎหมายที่ใช้บังคับขณะนั้น คือประกาศของคณะปฏิวัติฉบับที่ 295 ข้อ 56, 83 ได้วางแนวทางเกี่ยวกับเรื่องนี้และให้เหตุผลไว้ในคำวินิจฉัยของคำพิพากษาศาลฎีกาว่า “นอกจากจะทำความเสียหายแก่ทางสัญจรไปมาของประชาชน ทำให้ต้องสิ้นเปลืองงบประมาณแผ่นดินในการบูรณะซ่อมแซม อันมีผลเป็นการทำลายเศรษฐกิจของชาติโดยส่วนรวมแล้ว ก็ยังอาจก่อให้เกิดอันตรายร้ายแรงต่อผู้ขับขี่ยานพาหนะอื่นอีกด้วย ทั้งจำเลยกระทำความผิดเพื่อแสวงหาประโยชน์ส่วนตัวโดยไม่คำนึงถึงความสูญเสียที่จะเกิดตามมา” จะเห็นว่า เหตุผลดังกล่าวสอดคล้องกับสภาวะการณ์ในปัจจุบัน อันเป็นการวินิจฉัยปรับข้อเท็จจริงเข้ากับข้อกฎหมายได้อย่างมีวิสัยทัศน์ (Vistions) แม้ว่าจะระยะเวลาจะผ่านไปหลายปีแล้ว ซึ่งก็มีคำพิพากษาศาลฎีกาในปัจจุบันได้วินิจฉัยโดยให้เหตุผลทำนองเดียวกัน เช่น คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 7300/2540 อ้างแล้วในหัวข้อที่ 2

²⁹ องค์คณะตัดสินคำพิพากษาศาลฎีกา (สุประดิษฐ์ หุตะสิงห์, สุรัตน์ ศรีอนุพันธ์, สัญชัย สิงหลกะ)

จากผลของคำพิพากษาศาลฎีกาเรื่องนี้ ทำให้บรรดาคนขับรถยนต์บรรทุกเจ้าของรถยนต์บรรทุกต่างหวั่นเกรงกันมาก โดยเฉพาะการริบรถยนต์บรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา ซึ่งเป็นทรัพย์สินที่ใช้ในการกระทำความผิด อันก่อให้เกิดเป็นประเด็นทางการเมืองขึ้นเมื่อมีการดำเนินการบังคับให้กฎหมายของพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 อย่างเคร่งครัด โดยจับกุมรถยนต์บรรทุกน้ำหนักเกินอัตราบนทางหลวงในช่วงกลางปี พ.ศ. 2540 คนขับรถยนต์บรรทุกน้ำหนักเกินอัตรานำรถยนต์บรรทุกปิดกั้นทางหลวงสายเอเชีย อำเภอพยุหะคีรี จังหวัดนครสวรรค์³⁰ เพื่อต่อรองให้เจ้าพนักงานของรัฐผ่อนผันการจับกุมความผิดประเภทนี้ จนรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยสมัยนั้นต้องมีนโยบายผ่อนผันให้เจ้าพนักงานที่รับผิดชอบดูแลทางหลวงผ่อนผันการจับกุมคนขับรถยนต์บรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา³¹

ตามคำวินิจฉัยของคำพิพากษาศาลฎีกาดังกล่าว จึงเป็นมูลเหตุชักจูงใจให้ผู้เขียนต้องการศึกษาค้นคว้าหามาตรการทางกฎหมายต่าง ๆ เพื่อปรับปรุงเสนอแนะแนวทางเกี่ยวกับพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องในการป้องกันการกระทำความผิดประเภทนี้ให้ลดน้อยลงและหมดไปในที่สุด โดยนำตัวผู้กระทำความผิดที่แท้จริงมาลงโทษเพื่อมิให้เกิดความเสียหายแก่ชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนรวมทั้งทางหลวงซึ่งเป็นทางสัญจรของประชาชนโดยส่วนรวม ซึ่งถือว่าเป็นอาชญากรรมทางเศรษฐกิจ (Economic Crime) ที่สำคัญอีกประเภทหนึ่ง

6. ตัวอย่างคำพิพากษาศาลฎีกาเกี่ยวกับความผิดตามพระราชบัญญัติทางหลวง พุทธศักราช 2535 เรื่องรอกการลงโทษจำคุกจำเลยแต่ริบรถยนต์บรรทุกของกลาง

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 600/2539

รถยนต์บรรทุกของกลางเป็นทรัพย์สินที่จำเลยได้ใช้ในการกระทำความผิดตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 33(1) ตามพฤติการณ์แห่งคดีจำเลยใช้รถยนต์บรรทุกของกลางบรรทุกเกินน้ำหนักที่กฎหมายกำหนดถึง 8,540 กิโลกรัม เป็นการใช้ทรัพย์สินของกลางกระทำความผิดเพื่อประโยชน์ส่วนตัวโดยไม่คำนึงถึงความเสียหายที่จะเกิดขึ้นแก่ทางหลวงและต่อส่วนรวม ศาลฎีกาวินิจฉัยรอกการลงโทษกับทั้งคุ้มครองความประพฤติจำเลยและให้ริบรถยนต์บรรทุกของกลาง

³⁰ หนังสือพิมพ์มติชนรายวัน ฉบับวันที่ 20 กรกฎาคม 2540 หน้า 13.

³¹ หนังสือพิมพ์มติชนรายวัน ฉบับวันที่ 25 กรกฎาคม 2540 หน้า 20.

เห็นว่าคำพิพากษาศาลฎีกาจะวินิจฉัยเป็นทำนองเดียวกันว่า รถยนต์บรรทุกของกลางเป็นทรัพย์สินที่ใช้ในการกระทำความผิด แต่มีคำพิพากษาศาลฎีกาบางเรื่องเท่านั้นที่ศาลใช้ดุลพินิจไม่ริบ ซึ่งผู้เขียนได้เสนอแนะแนวทางการใช้ดุลพินิจของศาลไปในทางเดียวกันไว้แล้วในตอนท้ายของบทนี้ เรื่องบทกำหนดโทษตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535

2.1.6 วิเคราะห์บทกำหนดโทษตามพระราชบัญญัติทางหลวง

พ.ศ. 2535

ในส่วนบทกำหนดโทษตามพระราชบัญญัติทางหลวง พุทธศักราช 2535 ในมาตรา 73 “ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 41 มาตรา 49 วรรคหนึ่ง มาตรา 60 หรือมาตรา 64 วรรคสอง หรือฝ่าฝืนประกาศของผู้อำนวยการทางหลวงตามมาตรา 61 ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือนหรือปรับไม่เกินหกพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ”

แต่ตามคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 170/2539, ฎีกาที่ 3093/2539 และฎีกาที่ 5253/2539 จำเลยได้ขับรถยนต์บรรทุกซึ่งเกินกว่าอัตราที่กำหนด 7,000 กิโลกรัม, 24,350 กิโลกรัม และ 20,200 กิโลกรัม จำเลยให้การรับสารภาพทั้ง 3 คดี ศาลฎีกาตัดสินคดีแรกลงโทษจำคุก 1 เดือน และปรับ 2,000 บาท โดยรอกการลงโทษจำคุก ส่วน 2 คดีหลัง ศาลฎีกาตัดสินลงโทษจำคุก 1 เดือน 15 วัน และปรับ 3,000 บาท โดยรอกการลงโทษจำคุกและให้คุมความประพฤติจำเลยไว้ 1 ปี

จากการศึกษาเห็นว่า บทกำหนดโทษเกี่ยวกับพระราชบัญญัติทางหลวง พุทธศักราช 2535 ยังลงโทษไม่รุนแรงพอที่จะทำให้ผู้กระทำความผิดประเภทนี้หลบจำหรือป้องปรามการกระทำความผิดประเภทนี้ได้ เนื่องจากมีบทกำหนดโทษลงโทษจำคุกเพียง 3 เดือน และปรับ 6,000 บาท จึงเป็นสัดส่วนที่ไม่เหมาะสมสำหรับความผิดดังกล่าวเมื่อเปรียบเทียบกับสภาวะการณ์ในปัจจุบันนี้ เพราะการที่รถยนต์บรรทุกน้ำหนักเกินอัตราจำนวนน้ำหนักจะมากหรือน้อยเพียงใด ดุลพินิจการกำหนดโทษก็ไม่แตกต่างกัน เพราะกฎหมายกำหนดบทลงโทษไว้เพียงเท่านั้น และส่วนรถยนต์บรรทุกของกลางที่เป็นทรัพย์สินที่ใช้ในการกระทำความผิด โจทก์ทั้งสามคดีก็ไม่มีคำขอให้ริบแต่อย่างใด

ดังนั้น จากการศึกษาเกี่ยวกับเรื่องนี้ จึงเห็นควรแก้ไขเพิ่มเติมในส่วนบทกำหนดโทษ ให้ลงโทษหนักขึ้นกว่าเดิมเพื่อป้องปรามการกระทำผิดประเภทนี้ อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของการลงโทษบุคคลที่กระทำความผิด ดังจะกล่าวในหัวข้อถัดไป

ข้อพิจารณาทางวิชาการวัตถุประสงค์ของการลงโทษ พอสรุปได้ 4 ประการ³²

1. เพื่อแก้แค้นทดแทน (Retribution) ให้สาสมกับความผิด กล่าวคือ ผู้กระทำความผิดร้ายแรงเพียงใด ก็สมควรจะได้รับโทษตอบแทนการกระทำผิดของตน เป็นหลักที่มีมาแต่เดิม แทนที่การแก้แค้นด้วยตัวเองของผู้เสียหาย การลงโทษด้วยจุดประสงค์นี้จะเกิดผลก็ต่อเมื่อได้ตัวผู้กระทำความผิดที่แท้จริงมาลงโทษอย่างรวดเร็ว มิฉะนั้น ก็อาจมีการแก้แค้นกันเอง หรือลี้มเลือนกันไป และอาจไม่เหมาะสมกับผู้กระทำผิดที่กลับตนเป็นคนดีหรือไม่เป็นภัยอันตรายอีกต่อไปแล้ว

2. เพื่อป้องกันความผิด (Deterene) โดยใช้โทษขู่ผู้กระทำความผิดให้กลัว เพื่อจะได้ไม่กระทำผิดอีก เป็นการป้องกันเฉพาะตัว และเป็นการป้องกันทั่วไปโดยอาศัย การลงโทษเพื่อขู่บุคคลทั่ว ๆ ไปไม่ให้เอาเยี่ยงอย่าง ซึ่งการลงโทษเพื่อขู่ขู่นี้อาจมีผลเสียหายและต้องมีเงื่อนไขหลายอย่าง เช่น ความแตกต่างกันของความผิด การลงโทษ โดยประธานต่อหน้าสาธารณะ อาจทำให้ผู้ถูกลงโทษไม่อาจกลับตนเป็นคนดีได้ เพราะได้รับความอับอายจากการลงโทษมากเกินไป

3. เพื่อตัดผู้กระทำความผิดออกไปจากสังคม (Incapacitation) โดยถือว่าผู้กระทำความผิดมีพฤติกรรมที่เบี่ยงเบนไปจากบรรทัดฐานของสังคมอย่างร้ายแรง สมควรตัดออกไปจากสังคม อาจตัดชั่วคราว เช่น จำคุก กักขัง หรือตัดถาวร หรือประหารชีวิต

4. เพื่อดัดนิสัย (Reformation) เป็นการลงโทษโดยมองถึงอนาคตและหวังว่าผู้กระทำความผิดจะกลับใจเลิกกระทำความผิด ถ้าได้มีการปรับปรุงตัวเสียใหม่โดยอาศัยระยะเวลาที่ต้องรับโทษ จำคุก หรือกักขังอยู่ เพราะการกระทำความผิดของบุคคล อาจมีสาเหตุหลายประการ เช่น สิ่งแวดล้อมการศึกษา หรือโอกาสในการกระทำความผิด เป็นต้น เพราะฉะนั้น ถ้าสามารถให้การศึกษา อบรมทางศีลธรรม หรือฝึกหัดอาชีพให้เพื่อพ้นโทษแล้ว ผู้นั้นก็อาจกลับตนเป็นพลเมืองดี เป็นกำลังของประเทศชาติต่อไป แต่ก็มีข้อเสียในแง่ของผู้เสียหาย เพราะผู้เสียหายอาจเห็นว่าลงโทษยังไม่สาสมกับความผิดก็ได้ เช่น ก. ข่มขืนกระทำชำเรา น.ส. ข จนตั้งครรภ์หรือติดโรคร้ายแรง ก. ได้รับโทษเพียงเล็กน้อยก็พ้นโทษออกมาเพราะประพฤติดี แต่ น.ส. ข จะต้องทนทุกข์ทรมานกับสภาพของตนไปจนตลอดชีวิต โดยไม่มีใครเหลียวแล เป็นต้น

³² ทวีเกียรติ มีนะกนิษฐ, สรุปวิชากฎหมายอาญา สารະสำคัญ เล่ม 1 พิมพ์ครั้งที่ 1: ตุลาคม 2536 ; หน้า 95-96.

การลงโทษทางอาญาเพื่อให้เกิดประโยชน์แก่ทุกฝ่ายมากที่สุดคงต้อง กระทบควบคู่กันไป กฎหมายจึงต้องกำหนดโทษให้เหมาะสมกับลักษณะของความผิด ต้องลงโทษโดยดูสภาพจิตใจของผู้กระทำความผิดและความเสียหายที่เกิดขึ้นให้เหมาะสม ตามสัดส่วน แต่ต้องคำนึงอยู่เสมอว่า โทษทางอาญามีใช้ทางแก้ไขปัญหาพฤติกรรม ของคนเพียงทางเดียว ต้องอาศัยสภาพแวดล้อมของสังคม การศึกษาอบรมครอบครัว โรงเรียน และศาสนาด้วย นอกจากนี้ การลงโทษที่เหมาะสมยังต้องอาศัยกลไกส่วน ต่าง ๆ ของรัฐที่มีประสิทธิภาพด้วย³³

อนึ่ง นอกจากบทกำหนดโทษจำคุกและปรับแล้ว ควรจะบัญญัติ เพิ่มเติมไว้ในพระราชบัญญัติทางหลวง พุทธศักราช 2535 เกี่ยวกับทรัพย์สินที่ใช้ใน การกระทำความผิดว่าให้ริบของกลางตกเป็นของแผ่นดินหรือกองทุนทางหลวงอย่าง เด็ดขาด เพราะความผิดประเภทนี้จะต้องมีของกลางซึ่งเป็นรถยนต์บรรทุกที่ใช้ในการ กระทำความผิดและเป็นทรัพย์สินขนาดใหญ่ รวมทั้งมีบทบัญญัติให้เจ้าของหรือผู้ประกอบ การขนส่งต้องชำระราคาค่ารถของกลางแทนโทษริบทรัพย์สินในกรณีที่ไม่อาจริบรถยนต์ บรรทุกของกลางได้

2.1.7 การเทียบเคียงกฎหมายอื่นกับพระราชบัญญัติทางหลวง

พ.ศ. 2535

สำหรับความผิดเกี่ยวกับกฎหมายอื่นที่พอจะนำมาใช้เทียบเคียงเพื่อ เป็นแนวทางสำหรับป้อมปรามความผิดประเภทนี้อีกแนวทางหนึ่งก็คือ พระราชบัญญัติ สืบสวนและห้ามกักกันข้าว พุทธศักราช 2489 มาตรา 10, 13 พระราชบัญญัติสืบสวน และห้ามกักกันข้าว (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2489 มาตรา 6 (2) ประกาศคณะกรรมการสืบสวน ห้ามกักกันข้าว (ฉบับที่ 9) เรื่อง กำหนดเขตขนย้ายข้าว ลงวันที่ 24 กรกฎาคม 2489 ซึ่งใช้ในขณะนั้น

³³ เรื่องเดียวกัน, หน้า 96.

“มาตรา 13 ทวิ (2) บัญญัติว่า ผู้ใดฝ่าฝืนบทบัญญัติ มาตรา 10 มีความผิดดังต่อไปนี้

(1) ชลย

(2) ถ้าเป็นการขนย้ายข้าวออกนอกเขต ซึ่งคณะกรรมการประกาศกำหนด ในกรณีอื่นมีความผิดต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท หรือจำคุกไม่เกินสิบปี หรือทั้งปรับทั้งจำ กับให้ริบข้าวรวมทั้งสิ่งบรรจุ และพาหนะใด ๆ ที่ใช้ในการบรรทุกนั้นเสีย”

จากการศึกษาบทบัญญัติในกฎหมายดังกล่าว ศาลได้รับของกลางในความผิดประเภทนี้ทุกเรื่องโดยไม่ต้องใช้ดุลพินิจเพราะเป็นทรัพย์สินที่ใช้กระทำความผิดโดยตรง เพราะมีกฎหมายบัญญัติว่าให้ริบ

ตัวอย่างคำพิพากษากฎีกาที่ 841/2591

เมื่อข้อเท็จจริงฟังได้ว่า จำเลยทั้งสองสมคบกันกระทำความผิดฐานขนย้ายข้าวออกนอกเขต โดยใช้รถยนต์ของจำเลยที่ 1 เป็นพาหนะโดยไม่ได้รับอนุญาตตามกฎหมายดังกล่าว ก็ต้องริบรถยนต์ของจำเลยที่ 1 เสีย เพราะรถยนต์ที่ใช้ในการบรรทุกข้าวเป็นของจำเลยที่ 1 กฎหมายบทนี้มีบัญญัติว่า ให้อยู่ในดุลพินิจของศาลว่าจะริบหรือไม่ เพราะไม่มีคำวาก็ได้อยู่หลังคำวารีบ

สำหรับความผิดตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 บางคดีพนักงานอัยการฟ้องขอให้ลงโทษเฉพาะคนขับรถยนต์บรรทุกเท่านั้น ส่วนของกลาง คือ รถยนต์บรรทุกน้ำหนักเกินอัตราซึ่งเป็นทรัพย์สินที่ใช้ในการกระทำความผิด พนักงานอัยการได้วินิจฉัยคืนทรัพย์สินดังกล่าวให้แก่เจ้าของไปก่อนที่จะฟ้องต่อศาล จึงเห็นว่าหากให้พนักงานอัยการใช้ดุลพินิจที่ไม่ขอริบได้ อาจจะมีผิดพลาดได้ ควรให้เป็นอำนาจของศาลที่จะใช้ดุลพินิจริบหรือไม่ หากริบไม่ได้ ศาลก็จะไม่ริบ จะได้มีการพิจารณาอย่างเปิดเผย มิฉะนั้นการดำเนินคดีเกี่ยวกับพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 ก็จะเป็นการดำเนินคดีตามนโยบายของผู้บริหารระดับสูง ซึ่งนายคดี ณ นคร อัยการสูงสุด ได้มีหนังสือของสำนักงานอัยการสูงสุด ที่ อส 0001/6490 ลงวันที่ 23 พฤษภาคม 2538 แจ้งว่า

สถิติปริมาณคดีเกี่ยวกับความผิดฐานใช้ยานพาหนะมีน้ำหนักบรรทุกหรือน้ำหนัก
 ลงเพลาเกินกว่าที่ได้กำหนดเดินบนทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวง
 สัมปทานในภาคตะวันออกเฉียงใต้เป็นเขตพัฒนาเศรษฐกิจของรัฐมีจำนวนมาก เป็นเหตุให้
 ทางหลวงได้รับความเสียหาย และรัฐต้องสูญเสียเงินงบประมาณในการซ่อมทางหลวง
 เพื่อเป็นการปราบปรามการกระทำนั้นอย่างจริงจัง ให้อธิบดีอัยการเขต 2 เป็นผู้ควบคุม
 การปฏิบัติการดำเนินคดีให้เป็นไปโดยเคร่งครัด แล้วรายงานผลการดำเนินคดีดังกล่าวที่
 เกิดขึ้นภายในเขตท้องที่สำนักงานอัยการเขต 2 ทั้งหมด ให้อัยการสูงสุดทราบโดยตรง
 เป็นรายเดือนทุกเดือน³⁴

อธิบดีอัยการเขต 2 ได้ออกหนังสือวางนโยบายโดยใช้มาตรการในการขอให้
 พนักงานอัยการผู้มีอำนาจดำเนินคดีได้พิจารณาให้ละเอียดรอบคอบ เห็นว่ามาตรการใน
 การขอให้ศาลสั่งริบรณันต์บรรทุกของกลางซึ่งเป็นทรัพย์สินที่ใช้ในการกระทำความผิดตาม
 ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 33 เป็นมาตรการหนึ่งในการปราบปรามการกระทำผิด³⁵

จากการศึกษาข้อเท็จจริงความผิดตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535
 ตามตัวอย่างคำพิพากษาศาลฎีกาที่กล่าวอ้างมาทั้งหมด ไม่ปรากฏว่าโจทก์ (พนักงาน
 อัยการ) ได้ฟ้องเจ้าของรถยนต์บรรทุกน้ำหนักเกินอัตราหรือบริษัทผู้ประกอบการขนส่ง
 ซึ่งเป็นเจ้าของรถให้ร่วมรับผิดชอบกับคนขับด้วยแต่อย่างใด คงมีเพียงตัวอย่างเดียวในคำ
 พิพากษาศาลฎีกาที่ 1385/2530 ที่ข้อเท็จจริงฟังได้ว่า จำเลยได้ใช้ให้บุคคลอื่นกระทำ
 ความผิดด้วยการนำรถยนต์บรรทุกซึ่งมีน้ำหนักเกินอัตรามาเดินบนทางหลวงแผ่นดิน
 ศาลจึงลงโทษจำเลย

และจากตัวอย่างคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1385/2530 ทำให้มองประเด็น
 มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับเรื่องนี้ได้ว่า ทำไมจึงไม่มีการแก้ไขหรือเพิ่มเติมพระราช
 บัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 ให้เจ้าของรถซึ่งเป็นผู้ได้รับประโยชน์และเป็นผู้กระทำความ
 ผิดที่แท้จริงจากการกระทำความผิดประเภทนี้ ให้ต้องร่วมรับผิดชอบกับคนขับด้วยในฐานะ
 เป็นตัวการ ก็จะเป็นการป้องปรามการกระทำความผิดประเภทนี้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

³⁴ มติชนสุดสัปดาห์ ฉบับที่ 1 เมษายน 2540 ปีที่ 17 ฉบับที่ 867

หน้า 18.

³⁵ เรื่องเดียวกัน, หน้า 18.

ผู้เขียนจึงเห็นสมควรเสนอแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 เกี่ยวกับเรื่องริบรถยนต์บรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่ใช้ในการกระทำความผิดในกฎหมายดังกล่าวให้ชัดเจน ให้ศาลริบทรัพย์ที่ใช้ในการกระทำความผิดตามบทบัญญัติของกฎหมาย มิให้ศาลใช้ดุลพินิจแตกต่างกันในความผิดลักษณะเดียวกัน นอกจากนี้ ยังเป็นการบังคับพนักงานอัยการโดยบทบัญญัติของกฎหมายต้องร้องขอต่อศาลให้ริบรถยนต์บรรทุกเกินอัตราอันเป็นทรัพย์ที่ใช้ในการกระทำความผิดที่ยึดมาได้นั้นต่อศาล เมื่อได้ฟ้องคดีขอให้ลงโทษผู้กระทำความผิด หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งว่า เป็นการตัดสิทธิการใช้ดุลพินิจของศาลที่จะไม่ริบของกลาง และตัดสิทธิการใช้ดุลพินิจของพนักงานอัยการในการคืนของกลางแก่เจ้าของก่อนฟ้องคดีซึ่งอาศัยบทบัญญัติของกฎหมายเป็นเครื่องมือเมื่อศาลสั่งริบของกลางแล้ว ก็ให้ตกเป็นของแผ่นดินหรือกองทุนทางหลวง (ซึ่งจะขอกล่าวรายละเอียดในบทที่ 3 เรื่องกองทุนทางหลวง)

ส่วนการร้องขอคืนรถยนต์บรรทุกของกลางนั้น จะขอกล่าวรายละเอียดในบทที่ 3 เรื่องมาตรการทางกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญากับมาตรการทางศาล

2.2 พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พุทธศักราช 2522

ก. หลักทั่วไป

ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ได้ บัญญัติเกี่ยวกับการขนส่งทางบกด้วยรถออกเป็น 2 ประเภท ตามมาตรา 4 ดังนี้

(1) “การขนส่งประจำทาง” หมายความว่า การขนส่งเพื่อสินจ้างตามเส้นทางที่คณะกรรมการกำหนด เช่น รถยนต์โดยสารประจำทาง

(2) “การขนส่งไม่ประจำทาง” หมายความว่า การขนส่งเพื่อสินจ้างโดยไม่จำกัดเส้นทาง เช่น รถยนต์รับจ้างบรรทุกสินค้า

ซึ่งการขนส่งทั้ง 2 ประเภทข้างต้น กฎหมายให้นายทะเบียนโดยได้รับ อนุมัติของคณะกรรมการ (“คณะกรรมการ” หมายความว่า คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง หรือคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกประจำจังหวัด แล้วแต่กรณี) มีอำนาจออกใบอนุญาตประกอบการขนส่ง กำหนดเงื่อนไขไว้ในใบอนุญาตเกี่ยวกับเกณฑ์น้ำหนักบรรทุก วิธีการบรรทุก และอื่น ๆ ดังที่บัญญัติไว้ในมาตรา 31³⁶ และ

³⁶ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 31 ในการออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทาง ให้นายทะเบียนโดยอนุมัติของคณะกรรมการ กำหนดเงื่อนไขในใบอนุญาตเกี่ยวกับ

- (1) จำนวนรถที่ต้องใช้ในการประกอบการขนส่งตามเส้นทางที่ใช้ในการประกอบการขนส่ง
- (2) สิทธิในรถที่ใช้ประกอบการขนส่งของผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง
- (3) ลักษณะ ชนิด ขนาดและสีของรถและเครื่องหมายของผู้ประกอบการขนส่งที่ต้องให้ปรากฏประจำรถทุกคัน
- (4) จำนวนที่นั่ง เกณฑ์น้ำหนักบรรทุก วิธีการบรรทุก
- (5) จำนวนผู้ประจำรถ
- (6) เส้นทางที่ใช้ในการประกอบการขนส่ง
- (7) อัตราค่าขนส่งและค่าบริการอย่างอื่นในการขนส่ง
- (8) สถานที่หยุดและจอดเพื่อขนถ่ายคน สัตว์ หรือสิ่งของ
- (9) ที่ที่รถจะต้องหยุดในระหว่างเส้นทาง
- (10) มาตรฐานบริการในการประกอบการขนส่ง
- (11) เวลาและจำนวนเที่ยวของการเดินรถ
- (12) เวลาทำงานประจำวันในการประกอบการขนส่ง
- (13) สถานที่เก็บ ซ่อม และบำรุงรักษา
- (14) การประกอบกิจการอื่นนอกจากการประกอบการขนส่งประจำทาง
- (15) เงื่อนไขอื่นที่กำหนดในกฎกระทรวง

ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทาง ต้องจัดให้มีประกาศเงื่อนไข ตาม (6)(7)(8)(9) และ (11) ณ ที่ซึ่งอธิบดีกำหนด

มาตรา 32³⁷

สำหรับพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ไม่ได้บัญญัติในกรณีที่ผู้ประกอบการขนส่งใช้รถยนต์บรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา ว่าให้นายทะเบียนมีอำนาจดำเนินการเกี่ยวกับผู้กระทำความผิดประเภทนี้ อย่างไรก็ตาม คงมีบทกำหนดโทษสำหรับผู้ฝ่าฝืนมาตรา 31, มาตรา 32 ไว้ในบทกำหนดโทษ มาตรา 131 ระวังโทษปรับไม่เกินห้าหมื่นบาท³⁸

³⁷ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 32 ในการออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทาง ให้นายทะเบียนโดยอนุมัติของคณะกรรมการกำหนดเงื่อนไขไว้ในใบอนุญาตเกี่ยวกับ

- (1) จำนวนรถที่ต้องใช้ในการประกอบการขนส่ง
- (2) ลักษณะ ชนิด และขนาดของรถและเครื่องหมายของผู้ประกอบการขนส่งที่ต้องให้ปรากฏประจำรถทุกคัน

- (3) จำนวนที่นั่ง เกณฑ์น้ำหนักบรรทุกและวิธีการบรรทุก
- (4) จำนวนผู้ประจำรถ
- (5) ห้องที่ทำการขนส่ง
- (6) มาตรฐานบริการในการประกอบการขนส่ง
- (7) อัตราค่าขนส่งและค่าบริการอย่างอื่นในการขนส่ง
- (8) สถานที่หยุดและจอดเพื่อขนถ่ายคน สัตว์ หรือสิ่งของ
- (9) สถานที่เก็บ ช่อม และบำรุงรักษา
- (10) เงื่อนไขอื่นที่กำหนดในกฎกระทรวง

ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทาง ต้องจัดให้มีการประกาศเงื่อนไขตาม (7) และ (8) ณ ที่ซึ่งอธิบดีกำหนด

ค่าใช้จ่ายเบื้องต้นซึ่งจะต้องจ่ายให้แก่ผู้เสียหาย ให้จ่ายตามความร้ายแรงของความเสียหาย ทั้งนี้ ตามอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง

เพื่อประโยชน์แห่งพระราชบัญญัตินี้ ค่าใช้จ่ายเบื้องต้น หมายถึง ค่าใช้จ่ายที่ต้องใช้ในการรักษาพยาบาล รวมทั้งค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ระหว่างการรักษาพยาบาล และหรือค่าปลงศพ”

³⁸ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 131 “ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ผู้ใดไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดตามมาตรา 31 (2)(3)(4)(5)(6)(7)(8)(9)(10)(11)(12)(13)(14) หรือ (15) หรือในอนุมาตราหนึ่งอนุมาตราใดตามมาตรา 32 มาตรา 33 หรือมาตรา 34 หรือไม่ปฏิบัติตามกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา 35 หรือมาตรา 36 ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าหมื่นบาท”

หากรถผู้ประกอบการขนส่งก่อให้เกิดความเสียหายแก่ร่างกายหรือชีวิตของบุคคลอื่น ก็มีกฎหมายบัญญัติคุ้มครองไว้ในมาตรา 56³⁹

หากผู้เสียหายไม่ได้รับการชดเชยตามมาตราดังกล่าวข้างต้น พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ให้อำนาจนายทะเบียนกลางเพิกถอนใบอนุญาตประกอบการขนส่งได้ ซึ่งบัญญัติไว้ในมาตรา 64⁴⁰ เท่านั้น

ข. การปฏิบัติการขอใบอนุญาตประกอบการขนส่งโดยรถยนต์บรรทุกตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 พอจำแนกได้ ดังนี้

การประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุก ปัจจุบันมีอยู่ 2 ประเภท คือ การประกอบการขนส่งไม่ประจำทาง และการประกอบการขนส่งส่วนบุคคล⁴¹

1. การประกอบการขนส่งไม่ประจำทาง

³⁹ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 56 “เมื่อรถของผู้ที่ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ได้ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ร่างกายหรือชีวิตของบุคคลใดนอกจากความรับผิดชอบที่กำหนดไว้ในมาตรา 59 ผู้ที่ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งซึ่งเป็นเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหาย จะต้องชดเชยค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้เสียหายหรือทายาท ในกรณีที่ผู้เสียหายถึงแก่ความตาย”

⁴⁰ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 64 “ในกรณีที่ผู้เสียหายไม่ได้รับชดเชยค่าเสียหายเบื้องต้น หรือได้รับชดเชยไม่ครบตามจำนวนที่พนักงานสอบสวนหรือคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางสั่ง ไม่ว่าเพราะเหตุหลักทรัพย์ที่วางประกันไว้ไม่พอจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นหรือเพราะเหตุอื่นใด เมื่อผู้เสียหายได้ร้องเรียนต่อนายทะเบียนกลาง ให้นายทะเบียนกลางสั่งให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งชำระให้เสร็จสิ้นภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่ได้รับคำสั่ง ถ้าผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของนายทะเบียนกลางดังกล่าว ให้นายทะเบียนกลางเพิกถอนใบอนุญาตประกอบการขนส่งและให้นำมาตรา 47 และมาตรา 48 มาใช้บังคับโดยอนุโลม”

⁴¹ ฝ่ายใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทาง กองควบคุมกิจการขนส่ง, ทำเนียบผู้ประกอบการขนส่งไม่ประจำทาง พ.ศ. 2536, หน้า 23-37.

1. วัตถุประสงค์

เพื่อให้การจัดระเบียบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของเป็นระเบียบเรียบร้อย ประหยัด ปลอดภัย มีการใช้รถอย่างมีประสิทธิภาพคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ ป้องกันมิให้มีการนำรถไปใช้ทำการประกอบการขนส่ง โดยฝ่าฝืนกฎหมาย เป็นประโยชน์ต่อผู้ใช้บริการ ผู้ให้บริการและราชการ รวมทั้งทางเศรษฐกิจของประเทศ โดยส่วนรวม

2. ความหมายของการขนส่งไม่ประจำทาง

การขนส่งไม่ประจำทาง หมายความว่า การขนส่งเพื่อสินค้าโดยไม่จำกัดเส้นทาง ซึ่งมีอยู่ 2 ชนิด ได้แก่ การขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร และการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของ

3. หลักเกณฑ์ทั่วไปเกี่ยวกับการขออนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของ

3.1 ผู้ขอต้องมีคุณสมบัติถูกต้องครบถ้วนตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 24 แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ดังนี้

(1) ผู้ขอต้องมีสัญชาติไทย

(2) ในกรณีที่ผู้ขอเป็นห้างหุ้นส่วนจำกัด ห้างหุ้นส่วนจำกัดนั้น ต้องจดทะเบียนตามกฎหมายไทย มีสำนักใหญ่ตั้งอยู่ในประเทศไทย ผู้เป็นหุ้นส่วนจำกัดไม่จำกัดความรับผิดทั้งหมดต้องมีสัญชาติไทย และทุนของห้างหุ้นส่วนจำกัดนั้นไม่น้อยกว่าร้อยละห้าสิบเอ็ดต้องเป็นของผู้เป็นหุ้นส่วนซึ่งเป็นบุคคลธรรมดาและมีสัญชาติไทย

(3) ในกรณีที่ผู้ขอเป็นห้างหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียน ห้างหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียนดังกล่าวต้องจดทะเบียนตามกฎหมายไทย มีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ในประเทศไทย และผู้เป็นหุ้นส่วนทั้งหมดต้องมีสัญชาติไทย

(4) ในกรณีที่ผู้ขอเป็นบริษัทจำกัด บริษัทจำกัดต้องจดทะเบียนตามกฎหมายไทย มีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ในประเทศไทย กรรมการของบริษัทจำนวนไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งต้องมีสัญชาติไทยและทุนของบริษัทจำกัดนั้น ไม่น้อยกว่าร้อยละห้าสิบเอ็ดต้องเป็นของผู้ถือหุ้นซึ่งเป็นบุคคลธรรมดาและมีสัญชาติไทย หรือต้องเป็นของห้างหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียน ห้างหุ้นส่วนจำกัด หรือบริษัทจำกัด หรือต้องเป็นของกระทรวง ทบวง กรม กรุงเทพมหานคร องค์การบริหารส่วนจังหวัด เทศบาล สุขาภิบาลเมืองพัทยา

รัฐวิสาหกิจตามกฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณ หรือองค์การของรัฐตามกฎหมายว่าด้วยการจัดตั้งองค์การของรัฐบาลหรือตามกฎหมายว่าด้วยการนั้น ๆ และบริษัทจำกัดนั้น ต้องไม่มีข้อบังคับอนุญาตให้มีการออกหุ้นชนิดออกให้แก่ผู้ถือ

(5) ในกรณีที่ผู้ขอเป็นบริษัทมหาชน จำกัด บริษัทมหาชนจำกัดดังกล่าว ต้องจดทะเบียนตามกฎหมายไทย มีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ในประเทศไทย กรรมการบริษัท จำนวนไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งต้องมีสัญชาติไทย และทุนของบริษัทมหาชนจำกัดนั้นไม่น้อยกว่าร้อยละห้าสิบของจำนวนหุ้นที่จำหน่ายได้ทั้งหมด ต้องเป็นของผู้ถือหุ้นซึ่งเป็นบุคคลธรรมดา และมีสัญชาติไทย

(6) ในกรณีที่ผู้ขออนุญาตเป็นบริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชนจำกัด และบริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชนจำกัด มีผู้ถือหุ้นเป็นห้างหุ้นส่วนจำกัด ห้างหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียน บริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชนจำกัด ผู้ถือหุ้นที่เป็นห้างหุ้นส่วนจำกัด ห้างหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียน บริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชนจำกัดนั้น ต้องมีคุณสมบัติตามที่กำหนดไว้ใน (2)(3)(4) และ (5) แล้วแต่กรณีด้วย

3.2 ในการขออนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของ ผู้ขอต้องยื่นเอกสาร ดังนี้

(1) คำขออนุญาตประกอบการขนส่ง (ตามเอกสารแนบที่ 1) พร้อมด้วยหลักฐานประกอบคำขอตามที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง ฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2524) ข้อ 1

(2) ผู้ขอควรชี้แจงรายละเอียดเพิ่มเติมเป็นหนังสือประกอบการขออนุญาตด้วยว่าผู้ขอประสงค์ขออนุญาตใช้รถบรรทุกสัตว์หรือสิ่งของตามที่ขออนุญาต เพื่อนำไปใช้งานลักษณะอย่างไร มีปริมาณงานขนส่งมากน้อยเพียงใดในแต่ละเดือน และแสดงหลักฐานเกี่ยวกับประมาณงานขนส่งประกอบการขออนุญาตด้วย

ก. กรณียังมีได้มีการดำเนินการเกี่ยวกับการประกอบการขนส่ง ควรแสดงโครงการหรือแผนงานให้เห็นถึงลักษณะ ขนาดของกิจการ ระยะเวลาที่เริ่มวิธีการดำเนินการ ปริมาณงานขนส่งที่จะมี ซึ่งจำเป็นต้องใช้รถตามที่ขออนุญาต พร้อมทั้งหลักฐานที่เกี่ยวข้อง เช่น สัญญาว่าจ้างขนส่ง รายละเอียดสินค้าที่จะขนส่งและรายละเอียดของผู้ว่าจ้าง เป็นต้น

ข. กรณีที่ทำการประกอบการขนส่งอยู่แล้ว ได้แก่ หลักฐานแสดงปริมาณงานการใช้รถทำการประกอบการขนส่งที่ผ่านมาในปัจจุบันและที่จะมีต่อไป เช่น รายละเอียดการใช้รถทำการประกอบการขนส่งในแต่ละครั้งของรถทุกคันในแต่ละเดือนที่ผ่านมา สัญญาว่าจ้างขนส่ง หลักฐานการรับเงินค่าจ้างขนส่งจากผู้ว่าจ้างต่าง ๆ และหลักฐานการยื่นเสียภาษีเงินได้ เป็นต้น รวมทั้งหลักฐานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการประกอบการขนส่งที่ผ่านมา ได้แก่ หลักฐานการนำรถจากที่ใดมาใช้ทำการขนส่งในช่วงการประกอบการขนส่งที่ผ่านมา เป็นต้น

(3) ในการขออนุญาตประกอบการขนส่ง ผู้ขอไม่จำเป็นต้องมีตัวรถอยู่แล้วในขณะที่ยื่นขออนุญาต ผู้ขอควรขออนุญาตเสียก่อน และเมื่อได้รับอนุญาตจากนายทะเบียนให้เป็นผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งแล้ว จึงค่อยดำเนินการจัดการรถมาใช้ตามที่ได้รับอนุญาตต่อไป

ก. ถ้าไม่มีตัวรถขณะยื่นขอ ผู้ขอต้องระบุรายละเอียดเกี่ยวกับจำนวนรถ และลักษณะรถแต่ละคันที่จะขอใช้ทำการขนส่งให้ชัดเจนตามที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง ฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2524) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ข้อ 11

ข. ถ้ามีตัวรถอยู่แล้วโดยระบุรายละเอียดและลักษณะของรถแต่ละคันตามที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง ฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2524) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ข้อ 11 ไว้ในคำขอ ผู้ขอต้องแสดงหลักฐานการมีกรรมสิทธิ์หรือสิทธิครอบครองในรถคันที่นำมายื่นขอแต่ละคัน พร้อมทั้งหลักฐานทะเบียนรถด้วยสำหรับรถคันที่เคยจดทะเบียนมาแล้ว

(4) ผู้ขอควรขอในลักษณะของนิติบุคคล โดยทุนจดทะเบียนไม่ควรน้อยกว่า 500,000 บาท (ห้าแสนบาทถ้วน) และนิติบุคคลนั้นต้องมีวัตถุประสงค์ที่จะทำการประกอบการขนส่งด้วย

(5) หนังสือรับรองจดทะเบียนเป็นนิติบุคคล ต้องเป็นหนังสือรับรองที่นายทะเบียนหุ้นส่วนบริษัทออกให้มาแล้วไม่เกิน 90 วัน นับถึงวันที่ยื่นคำขอ

(6) รูปถ่ายสำนักงานประกอบการขนส่ง ต้องให้เห็นป้ายชื่อสำนักงานปรากฏอยู่ด้วย

(7) เกี่ยวกับสถานที่เก็บ ซ่อม และบำรุงรักษารถ

ก. ผู้ขอต้องมีสถานที่แห่งเดียวหรือหลายแห่งรวมกันสำหรับเก็บ ซ่อม และบำรุงรักษารถได้จริง และควรเพียงพอกับจำนวนรถที่ผู้ขอได้ขออนุญาตใช้ได้ทุกคัน โดยคิดพื้นที่ 70 ตารางเมตรต่อรถ 1 คัน

ข. สถานที่เก็บ ซ่อม และบำรุงรักษารถต้องไม่ใช่บริเวณของสถานที่ในทางศาสนา หรือสถานศึกษา หรือไม่ตั้งอยู่ในบริเวณที่จะก่อให้เกิดอันตรายหรือความไม่สงบต่อสถานที่ใกล้เคียงและต้องมีถนนหรือทางให้รถสามารถเข้าออกได้โดยสะดวก

ค. หลักฐานแสดงการมีสิทธิใช้สถานที่เก็บ ซ่อม และบำรุงรักษารถ ให้ใช้ภาพถ่ายโฉนดที่ดินและหรือทะเบียนบ้าน ซึ่งเป็นที่ตั้งของสถานที่ หรือในกรณีที่สถานที่เป็นที่ตั้งสำนักงานของนิติบุคคล ให้ใช้หนังสือรับรองการจดทะเบียนของนิติบุคคลดังกล่าว และในกรณีที่สถานที่เก็บ ซ่อม และบำรุงรักษา ไม่ใช่ของผู้ขอ แต่เป็นของบุคคลอื่นให้สิทธิในการใช้สถานที่หลักฐานการให้สิทธิใช้สถานที่ให้จัดทำเป็นนิติกรรมสองฝ่ายระหว่างผู้มีสิทธิให้ใช้สถานที่กับผู้ขออนุญาต ซึ่งต้องลงลายมือชื่อทั้งสองฝ่ายและต้องแสดงหลักฐานภาพถ่ายบัตรประจำตัวประชาชนและทะเบียนบ้านของผู้มีสิทธิให้ใช้สถานที่ หรือหนังสือรับรองการจดทะเบียนเป็นนิติบุคคลในกรณีที่ผู้มีสิทธิให้ใช้สถานที่เป็นนิติบุคคลประกอบด้วย

ง. รูปถ่ายสถานที่เก็บ ซ่อม และบำรุงรักษารถ ต้องแสดงให้เห็นบริเวณพื้นที่ที่จะใช้เป็นสถานที่เก็บ ซ่อม และบำรุงรักษารถอย่างชัดเจน และควรให้เห็นคนละด้านแตกต่างกันในแต่ละรูปถ่าย

3.3 เครื่องหมายที่ต้องให้ปรากฏประจำรถทุกคัน เป็นเครื่องหมายที่ผู้ประกอบการขนส่งจะต้องจัดให้มีปรากฏไว้ที่ด้านข้างตัวรถด้านนอกทั้งสองข้างให้สามารถเห็นได้ชัดเจน ดังนี้

ก. เครื่องหมายของผู้ประกอบการขนส่ง (ถ้ามี) จะต้องไม่ขัดต่อความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมอันดีของประชาชน

ข. ต้องให้มีชื่อของผู้ประกอบการขนส่ง เป็นตัวอักษรภาษาไทยรวมอยู่ด้วย

ค. ในกรณีที่ผู้ประกอบการขนส่งประสงค์จะใช้ชื่อของผู้ประกอบการขนส่งเป็นตัวอักษรภาษาอื่นรวมกับชื่อซึ่งเป็นภาษาไทยด้วยตามข้อ ข. ชื่อของผู้ประกอบการขนส่งซึ่งเป็นตัวอักษรภาษาไทย ต้องมีขนาดไม่เล็กกว่าภาษาอื่น และต้องอยู่ด้านบนเหนือข้อความภาษาอื่น

3.4 ท้องที่ทำการขนส่งหมายความว่า การใช้รถทำการขนส่งจะใช้รถท้องที่ในเขตจังหวัดใด ภาคใด หรือทั่วราชอาณาจักร ซึ่งผู้ขอควรขออนุญาตทำการประกอบการขนส่งภายในเขตท้องที่ตามที่อยู่มีความจำเป็นต้องใช้รถเพื่อทำการประกอบการขนส่งจริงตามลักษณะการประกอบการขนส่งของผู้ขอ

3.5 การยื่นคำขออนุญาตประกอบการขนส่ง ต้องยื่นคำขอตามสถานที่ที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง ฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2524) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ข้อ 3 ดังนี้

ก. กรณีที่ผู้ขออนุญาตเป็นนิติบุคคล เช่น ห้างหุ้นส่วนจำกัด บริษัทจำกัด เป็นต้น ให้ยื่นคำขอที่กองควบคุมกิจการขนส่ง กรมการขนส่งทางบก หรือสำนักงานขนส่งจังหวัด ซึ่งผู้ขอมีสำนักงานแห่งใหญ่ตั้งอยู่ในเขต แล้วแต่กรณี

ข. กรณีที่ผู้ขออนุญาตเป็นบุคคลธรรมดาให้ยื่นคำขอที่กองควบคุมกิจการขนส่ง กรมการขนส่งทางบก หรือสำนักงานขนส่งจังหวัด ซึ่งผู้ขอมีภูมิลำเนาอยู่ในเขตแล้วแต่กรณี

4. ขั้นตอนการดำเนินการของทางราชการ

4.1 เมื่อผู้ขอได้ยื่นคำขอแล้ว เจ้าหน้าที่จะลงรับคำขอและตรวจสอบความถูกต้องของคำขอและหลักฐานประกอบคำขอ

4.2 เมื่อคำขอและหลักฐานถูกต้องแล้ว เจ้าหน้าที่จะตรวจสอบรวบรวมข้อมูลต่าง ๆ เมื่อพิจารณาดำเนินการเสนอนายทะเบียนต่อไป

4.3 เมื่อนายทะเบียนพิจารณาเห็นสมควรให้บุคคลใดเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งต่อไป ก็จะพิจารณากำหนดเงื่อนไขต่าง ๆ เพื่อให้ผู้ประกอบการขนส่งถือปฏิบัติตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 32 แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 เสนอขออนุมัติเงื่อนไขดังกล่าวจากคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกต่อไป เช่น เงื่อนไขเกี่ยวกับลักษณะรถ จำนวนรถ สถานที่เก็บ ช่อม และบำรุงรักษา รถ เครื่องหมายประจำรถ และท้องที่ทำการขนส่ง เป็นต้น ซึ่งในปัจจุบันคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง ได้อาศัยอำนาจตามมาตรา 21 แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 แต่งตั้งคณะกรรมการขึ้น เพื่อพิจารณากำหนดและปรับปรุงเงื่อนไขในใบอนุญาตดังกล่าวแทน โดยมีหลักเกณฑ์ ดังนี้

4.3.1 เงื่อนไขเกี่ยวกับจำนวนรถที่ต้องใช้ในการประกอบการขนส่ง

(1) ให้พิจารณาจากขนาดของกิจการ

(2) พิจารณาจากปริมาณงานที่ดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน หาก

จะมีงานเพิ่มขึ้นในอนาคต ให้นำหลักฐานมาแสดง เช่น ปริมาณสินค้า ระยะทางการขนส่ง ตลอดจนชั่วโมงการทำงาน เป็นต้น

4.3.2 เงื่อนไขเกี่ยวกับลักษณะ ชนิด และขนาดของรถที่ต้องใช้ในการประกอบกรขนส่ง ต้องสอดคล้องกับประเภทของสินค้าที่รับจ้างทำการขนส่ง

4.3.3 เงื่อนไขเกี่ยวกับเครื่องหมายของผู้ประกอบการขนส่งที่ต้องให้ปรากฏประจำรถทุกคัน

(1) ต้องมีชื่อผู้ประกอบการขนส่งเป็นตัวอักษรภาษาไทย (หากจะมีตัวอักษรภาษาอังกฤษควบคู่ด้วยก็ได้) มีขนาดความสูงไม่น้อยกว่า 10 เซนติเมตร ไว้ที่ด้านนอกตัวรถทั้งสองข้าง

(2) เครื่องหมายของผู้ประกอบการขนส่ง (ถ้ามี) จะต้องไม่ขัดต่อความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมอันดีของประชาชน หากมีตัวอักษรภาษาอังกฤษอื่นกำกับเครื่องหมายของผู้ประกอบการขนส่ง จะต้องมีตัวอักษรภาษาไทยที่มีขนาดไม่เล็กกว่าตัวอักษรภาษานั้นด้วย

4.3.4 เงื่อนไขเกี่ยวกับท้องที่ทำการขนส่งให้พิจารณาจากความจำเป็นของธุรกิจที่ผู้ขอรับใบอนุญาตประกอบการขนส่งประสงค์จะดำเนินการหรือดำเนินการอยู่แล้ว

4.3.5 เงื่อนไขเกี่ยวกับสถานที่เก็บ ช่อม และบำรุงรักษารถ ผู้ประกอบการขนส่งต้องมีสถานที่ซึ่งเหมาะสมสำหรับไว้เป็นสถานที่เก็บช่อมและบำรุงรักษารถ ซึ่งจะเป็นแห่งเดียวกันกับสำนักงานหรือคนละแห่งก็ได้ และสถานที่เก็บ ช่อม และบำรุงรักษารถนั้น จะเป็นสถานที่แห่งเดียวกันหรือหลายแห่งรวมกันได้ แต่ต้องสามารถใช้เป็นสถานที่เก็บ ช่อม และบำรุงรักษารถได้โดยมีขนาดพื้นที่เฉลี่ย 70 ตารางเมตรต่อคัน

กรณีผู้ประกอบการขนส่งที่รับจ้างขนส่งระหว่างจังหวัดในลักษณะประจำ มีสถานที่เก็บ ช่อม และบำรุงรักษารถน้อยกว่าที่กำหนดไว้ในวรรคต้น ร้อยละ 30 ก็ได้

นอกจากนี้ สถานที่ที่จะใช้เป็นสถานที่เก็บ ช่อม และบำรุงรักษารถควรจะคำนึงความปลอดภัย ความเหมาะสม และสอดคล้องกับกฎหมายหรือระเบียบของหน่วยราชการอื่น ๆ ด้วย

4.3.6 เงื่อนไขเวลาเกี่ยวกับการนำรถเข้าดำเนินการทางทะเบียน ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งต้องนำรถเข้าดำเนินการทางทะเบียนภายในกำหนด 60 วัน สำหรับกรณีที่มีรถอยู่แล้ว และภายในกำหนด 180 วัน สำหรับกรณีที่ขอใช้รถในหลักการหรือมีตัวรถอยู่แล้วแต่เป็นรถใหม่ หากไม่สามารถนำรถคันใดเข้าดำเนินการทางทะเบียนภายในกำหนด ให้ลดเงื่อนไขจำนวนรถลงเหลือเท่ากับจำนวนรถที่ได้ยื่นขอ นำเข้ารับการดำเนินการทางทะเบียนภายในกำหนด

5. การดำเนินการหลังจากได้รับอนุญาต

เมื่อผู้ขอได้รับอนุมัติให้เป็นผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งแล้ว ผู้ขอจะต้องดำเนินการต่อไป ดังนี้

5.1 ชำระเงินค่าธรรมเนียมใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทาง จำนวน 1,500 บาท (หนึ่งพันห้าร้อยบาท) ตามที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2523) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 (2) (เอกสารแนบ 3)

5.2 นายทะเบียนจะออกใบอนุญาตให้ผู้ขอรับใบอนุญาตเป็นหลักฐาน โดยใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทางใช้ได้มีกำหนด 5 ปี นับแต่วันออกใบอนุญาตตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 28 แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522

5.3 เมื่อรับใบอนุญาตไปแล้ว ผู้ขอจะต้องวางหลักทรัพย์ต่อนายทะเบียน เพื่อประกันความเสียหายอันเกิดแก่ชีวิตหรือร่างกายของบุคคลภายนอกภายในกำหนด 15 วัน นับแต่วันที่ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ซึ่งในขณะนี้ต้องวางเป็นเงินสดจำนวนสามหมื่นบาทถ้วน สำหรับรถคันแรก และคันละห้าร้อยบาท สำหรับรถคันต่อ ๆ ไป แต่รวมแล้วไม่เกินสามแสนบาทตามที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง ฉบับที่ 21 (พ.ศ. 2526) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 โดยยื่นคำขอวางหลักทรัพย์ตามแบบ (เอกสารแนบที่ 4)

5.4 การขอบรรจรถตามเงื่อนไขที่ได้รับอนุญาต ผู้ขอต้องนำหลักฐานรายละเอียดตัวรถตามเงื่อนไขที่ได้รับอนุญาตมายื่นคำขอบรรจรถ (เอกสารแนบที่ 5) ต่อ นายทะเบียนก่อนที่จะนำรถเข้ารับการจดทะเบียนและชำระภาษีต่อไป ซึ่งหลักฐานที่ใช้ในการขอบรรจรถ ได้แก่

ก. หลักฐานแสดงการมีกรรมสิทธิ์ หรือสิทธิครอบครองรถ เช่น สัญญาซื้อขาย หรือสัญญาเช่าซื้อ เป็นต้น หรือกรณีที่เป็นรถสร้างประกอบขึ้น ได้แก่ ใบเสร็จรับเงินค่าคัสซี ใบเสร็จรับเงินค่าเครื่องยนต์ ใบแจ้งจำหน่ายเครื่องยนต์ ใบเสร็จค่าสร้างประกอบรถ และหลักฐานการได้รับความเห็นชอบคัสซีรถให้ใช้เป็นรถบรรทุกสัตว์หรือสิ่งของได้จากกรมการขนส่งทางบก

ข. หลักฐานทะเบียนรถ ในกรณีเป็นรถซึ่งเคยจดทะเบียนมาแล้ว

5.5 เมื่อได้รับอนุญาตจากนายทะเบียนให้บรรจรถตามเงื่อนไขได้แล้ว ผู้ขอจะต้องนำรถเข้ารับการดำเนินการทางทะเบียนภายในกำหนดเวลาตามข้อ 4.3.6 แล้วแต่กรณี นับแต่วันที่ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง หากไม่นำรถคันใดเข้ารับการดำเนินการเพื่อจดทะเบียนภายในกำหนดเวลาดังกล่าว จะต้องถูกเงื่อนไขจำนวนรถลงเหลือเท่ากับจำนวนรถที่ยื่นขอเข้ารับการดำเนินการทางทะเบียนภายในกำหนด

ในกรณีที่รถที่บรรจุเป็นรถซึ่งเคยบรรจุกอยู่ในประกอบการขนส่งของผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งรายอื่น หากเป็นรถที่ได้รับอนุญาตจากนายทะเบียนให้ถอนออกจากใบอนุญาตประกอบการขนส่งเดิม แล้วต้องนำหลักฐานการได้รับอนุญาตให้ถอนรถคันดังกล่าวออกจากใบอนุญาตประกอบการขนส่งเดิมแล้วมาแสดงด้วย หรือหากรถที่บรรจุเป็นรถที่ยังไม่ได้ถอนออกจากใบอนุญาตประกอบการขนส่งเดิม ผู้ขอก็ต้องดำเนินการติดต่อให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งเดิมขออนุญาตถอนรถคันดังกล่าวออกจากประกอบการขนส่งเดิมของตนเสียก่อน และเมื่อได้รับอนุญาตให้ถอนรถออกแล้วให้นำหลักฐานการได้รับอนุญาตให้ถอนรถดังกล่าวมาแสดงด้วยก่อนนำรถคันที่บรรจุเข้าดำเนินการเพื่อจดทะเบียนประกอบการขนส่งในนามของผู้ขอต่อไป

5.6 รถที่จดทะเบียนชำระภาษีโดยถูกต้องแล้ว ในนามของผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งเองเท่านั้น จึงจะเป็นรถที่นำไปใช้ทำการประกอบการขนส่งได้โดยถูกต้องตามที่ได้รับอนุญาตต่อไป

5.7 การถอนรถ เมื่อผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งได้รับอนุญาตให้ใช้รถคันใดในการประกอบการขนส่งของตนแล้ว ต่อมาไม่ประสงค์จะใช้รถคันดังกล่าวในการประกอบการขนส่งของตนอีกต่อไป ผู้ประกอบการขนส่งต้องแจ้งความประสงค์ต่อนายทะเบียนขอถอนรถคันดังกล่าวออกโดยยื่นคำขอ (เอกสารแนบที่ 5) พร้อมทั้งแนบหลักฐานทะเบียนรถคันที่ขอถอนด้วย ซึ่งนายทะเบียนจะพิจารณาอนุญาตให้ถอนรถโดยให้ผู้ประกอบการขนส่งดำเนินการแจ้งเลิกใช้รถคันที่ขอถอนตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 79 แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 เว้นแต่จะปรากฏว่ารถคันที่ขอถอนนั้นเป็นรถที่ได้รับอนุญาตให้ใช้ทำการประกอบการขนส่งของผู้ประกอบการขนส่งรายอื่นโดยถูกต้องแล้ว ดังนั้น ในการขอถอนรถผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งจึงอาจเลือกกระทำได้ ดังนี้

ก. การขอถอนรถโดยการแจ้งเลิกใช้ตามมาตรา 79 แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 และเมื่อจะนำรถไปจดทะเบียนใช้ประกอบการขนส่งใหม่ที่ใด ก็ขออนุญาตใช้แผ่นป้ายทะเบียนรถที่มีไว้สำหรับเพื่อขายหรือซ่อม (ป้ายแดง) วิ่งไปตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 81 แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522

ข. ก่อนที่จะมาดำเนินการขอถอนรถออก ควรดำเนินการล่วงหน้าเกี่ยวกับการขออนุญาตใช้รถทำการประกอบการขนส่งใหม่ต่อนายทะเบียนสำหรับรถคันที่ประสงค์จะขอถอน เพื่อขออนุญาตใช้รถคันที่จะขอถอนออกดังกล่าวให้เป็นการเรียบร้อยเสียก่อนที่จะมาดำเนินการถอนรถออกจากประกอบการขนส่งเดิม และเมื่อได้รับอนุญาตแล้ว ก็นำหลักฐานการได้รับอนุญาตดังกล่าวมาประกอบการถอนรถออกจากประกอบการขนส่งเดิมต่อไป ซึ่งก็จะสามารถดำเนินการถอนรถออกและย้ายรถต่อไปได้ (ถ้ามี) เพื่อนำไปจดทะเบียนใช้ทำการประกอบการขนส่งใหม่ต่อไปตามที่ได้รับอนุญาตให้ใช้ทำการประกอบการขนส่งใหม่แล้ว โดยไม่ต้องขออนุญาตใช้แผ่นป้ายทะเบียนรถสำหรับเพื่อขายหรือเพื่อซ่อม (ป้ายแดง) แต่อย่างใด

ในการถอนรถ นายทะเบียนจะอนุญาตให้ถอนรถโดยคงเงื่อนไขไว้มีกำหนด 180 วัน นับแต่วันที่อนุญาตให้ถอนรถ ดังนั้น หากผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งประสงค์จะนำรถลักษณะเดียวกันเข้าเปลี่ยนแทนรถเดิมที่ถอนออกไป ก็ต้องดำเนินการขอบรรจุ และนำรถเข้ารับการดำเนินการทางทะเบียนภายในกำหนดเวลาดังกล่าว มิฉะนั้น หากพ้นกำหนดแล้ว นายทะเบียนจะดำเนินการลดเงื่อนไขจำนวนรถลงต่อไป

5.8 การเปลี่ยนรถ เมื่อผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประสงค์จะใช้รถคันใดในการประกอบการขนส่งของตน โดยจะขอใช้รถคันใหม่แทนก็อาจแจ้งเหตุผลแสดงความประสงค์ขอเปลี่ยนรถได้ตามเงื่อนไขเดิม โดยขอถอนรถเดิมออกและขอนำรถคันใหม่ลักษณะเดียวกันกับรถเดิมเข้าบรรจุแทน ซึ่งหากรถคันที่ขอถอนยังมีได้รับอนุญาตให้ใช้ทำการประกอบขนส่งของผู้ประกอบการขนส่งรายอื่นโดยถูกต้อง ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งก็ต้องดำเนินการแจ้งเลิกใช้รถคันที่ขอถอนตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 79 แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 เช่นเดียวกันกับกรณีการถอนรถตามข้อ 5.7 ก่อนที่จะนำรถคันใหม่ที่ได้รับอนุญาตให้บรรจุเปลี่ยนแทนเข้ารับการดำเนินการเพื่อจดทะเบียนต่อไป ซึ่งผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งต้องนำรถคันที่ได้อนุญาตให้บรรจุเปลี่ยนแทนเข้าดำเนินการเพื่อจดทะเบียนภายในกำหนด 180 วัน นับแต่วันที่นายทะเบียนอนุมัติให้เปลี่ยนรถ

ในการเปลี่ยนรถ ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งจะต้องยื่นคำขอ (เอกสารแนบที่ 5) แสดงเหตุผลที่ขอเปลี่ยนรถโดยแนบหลักฐานทะเบียนรถคันที่ขอลง และหลักฐานแสดงการมีกรรมสิทธิ์หรือสิทธิครอบครองรถคันที่ขอบรรจุเปลี่ยนแทน หรือหลักฐานอื่น ๆ และดำเนินการเช่นเดียวกันกับการขอบรรจุรถตามข้อ 5.4

5.9 การเพิ่มรถ ในกรณีที่ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งมีปริมาณงานขนส่งเพิ่มขึ้นและประสงค์จะขอใช้รถเพิ่มขึ้น เพื่อให้มีรถเพียงพอเหมาะสมกับปริมาณงานขนส่งที่เพิ่มขึ้น ก็ให้ยื่นคำขอ (เอกสารแนบที่ 5) ขอเพิ่มรถต่อนายทะเบียน พร้อมทั้งแสดงหลักฐานดังต่อไปนี้ คือ

ก. ภาพถ่ายทะเบียนรถเดิมทุกคัน

ข. หลักฐานแสดงการมีกรรมสิทธิ์หรือสิทธิครอบครองในรถที่ขอเพิ่ม ในกรณีที่มิได้ครอบครองแล้ว ซึ่งระบุรายละเอียดรถและลักษณะของรถแต่ละคันไว้ในคำขอแล้ว พร้อมทั้งหลักฐานทะเบียนรถคันที่ขอเพิ่มในกรณีที่เป็นรถเคยจดทะเบียนมาแล้ว แต่อย่างไรก็ตาม ควรขออนุญาตเพิ่มรถเสียก่อน และเมื่อได้รับอนุญาตแล้ว จึงไปดำเนินการจัดหารถมาจดทะเบียนต่อไป เช่นเดียวกับกับกรณีขออนุญาตใหม่

ค. ในกรณีที่สถานที่เก็บ ซ่อม และบำรุงรักษารถเดิมไม่เพียงพอกับจำนวนรถที่ขอเพิ่ม ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งจะต้องจัดหาสถานที่เก็บ ซ่อม และบำรุงรักษารถเพิ่มเติมให้เพียงพอด้วย

ง. หลักฐานแสดงปริมาณงานขนส่งที่มีอยู่เดิม และหลักฐานแสดงปริมาณงานขนส่งที่เพิ่มขึ้นหรือที่จะเพิ่มขึ้น ซึ่งเป็นเหตุให้ต้องขออนุญาตใช้รถเพิ่มขึ้น เช่น สัญญารับจ้างขนส่ง รายการใช้รถในแต่ละครั้งของรถทุกคันในแต่ละเดือนที่ผ่านมา บดูล หลักฐานการเสียภาษีเงินได้ หลักฐานการรับเงินค่าจ้างขนส่งจากผู้ว่าจ้างต่าง ๆ เป็นต้น ตลอดจนหลักฐานอื่น ๆ ที่สามารถแสดงให้เห็นได้ว่ามีความจำเป็นต้องใช้รถเพิ่มขึ้นตามที่ขออนุญาต เป็นต้นว่า หลักฐานการว่าจ้างใช้รถจากผู้ประกอบการขนส่งรายอื่นมาใช้ในกิจการขนส่งของตน เนื่องจากรถของตนที่ได้รับอนุญาตไว้ไม่พอใช้ ฯลฯ

จ. เมื่อได้รับอนุญาตให้เพิ่มรถแล้ว ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งต้องนำใบอนุญาตประกอบการขนส่งไปติดต่อเพื่อให้นายทะเบียนแก้ไขเปลี่ยนแปลงเงื่อนไขในใบอนุญาตต่อไป และวางหลักทรัพย์เพิ่มในกรณีที่หลักทรัพย์เดิมวางไว้ไม่เพียงพอ

ฉ. ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งต้องนำรถตามเงื่อนไขที่ได้รับอนุมัติให้เพิ่มรถเข้าบรรจุและนำเข้าดำเนินการเพื่อจดทะเบียนภายในกำหนดเวลาตามที่กำหนดไว้ในข้อ 4.3.6 แล้วแต่กรณีเช่นเดียวกัน นับแต่วันที่ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งทราบผลการได้รับอนุมัติให้เพิ่มรถ

6. การปรับปรุงเงื่อนไขเกี่ยวกับลักษณะรถ

หมายความว่า การเปลี่ยนแปลงเงื่อนไขลักษณะรถตามเงื่อนไขที่ได้รับอนุญาตไว้เดิม คันหนึ่งหรือหลายคันจากรถลักษณะหนึ่งเป็นรถอีกลักษณะหนึ่ง ซึ่งอาจเป็นการเปลี่ยนแปลงลักษณะรถเดิมในบัญชี ขส.บ. 11 หรือลักษณะรถตามเงื่อนไขที่วางอยู่ก็ได้ โดยยื่นคำขออื่น ๆ (เอกสารแนบที่ 6) ระบุรายละเอียดให้ชัดเจนว่าจะเปลี่ยนแปลงเงื่อนไขลักษณะรถจากลักษณะใดเป็นลักษณะใด จำนวนกี่คัน พร้อมทั้งแสดงเหตุผลและความจำเป็นต้องใช้รถลักษณะที่ต้องการปรับปรุง และแนบหลักฐานที่เกี่ยวข้องเพื่อประกอบการพิจารณาด้วย เช่น หลักฐานแสดงว่าการขนส่งสินค้ามีการเปลี่ยนแปลงไปจากเดิม เป็นต้น และหากเป็นการเปลี่ยนแปลงลักษณะรถเดิมในการประกอบการขนส่งของตน ให้แนบหลักฐานทะเบียนรถคันที่ขอเปลี่ยนลักษณะรถประกอบด้วย

เมื่อได้รับอนุญาตแล้ว ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งต้องนำใบอนุญาตประกอบการขนส่งไปให้นายทะเบียน เพื่อแก้ไขเงื่อนไขในใบอนุญาตประกอบการขนส่งเช่นเดียวกันกับการเพิ่มรถด้วย

7. การขอรับใบแทนใบอนุญาต

ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ซึ่งใบอนุญาตสูญหายหรือชำรุด ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งต้องยื่นคำขอรับใบแทนใบอนุญาตต่อนายทะเบียนภายในกำหนด 15 วัน นับแต่วันที่ได้ทราบถึงการสูญหายหรือชำรุดดังกล่าว ตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 43 แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 โดยให้ยื่นคำขอ (เอกสารแนบที่ 6) พร้อมด้วยหลักฐานการรับแจ้งความของสถานีตำรวจหรือใบอนุญาตที่ชำรุดแล้ว แต่กรณีที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง ฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2524) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ข้อ 8

การยื่นขอรับใบแทนใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งหรือสิ่งของสำหรับผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ซึ่งมีสำนักงานแห่งใหญ่หรือภูมิลำเนาอยู่ในกรุงเทพมหานคร ให้ยื่นเรื่องหรือคำขอที่กองควบคุมกิจการขนส่งกรมการขนส่งทางบก และสำหรับผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งซึ่งมีสำนักงานแห่งใหญ่ หรือภูมิลำเนาอยู่ในเขตจังหวัดใด ให้ยื่นที่สำนักงานขนส่งจังหวัดนั้น ซึ่งออกใบอนุญาตให้

เมื่อนายทะเบียนอนุมัติออกใบแทนใบอนุญาตให้แล้ว ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งจะต้องชำระเงินค่าธรรมเนียมใบแทนใบอนุญาตจำนวน 100 บาท ตามที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2523) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 (11) (ข) (เอกสารแนบที่ 3)

8. การขอต่ออายุใบอนุญาตประกอบการขนส่ง

เนื่องจากใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของ มีอายุ 5 ปี ดังนั้น ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งซึ่งประสงค์จะขอต่ออายุใบอนุญาตจะต้องยื่นคำขอต่ออายุใบอนุญาต (เอกสารแนบที่ 7) ก่อนที่ใบอนุญาตจะสิ้นอายุตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 28 แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 พร้อมด้วยหลักฐานประกอบคำขอตามที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง ฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2524) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ข้อ 5 (เอกสารแนบที่ 2) และภาพถ่ายทะเบียนรถเดิมทุกคันด้วย

ในการยื่นขอต่ออายุใบอนุญาตประกอบการขนส่งนั้น แม้กฎหมายจะกำหนดให้มีสิทธิยื่นคำขอได้ก่อนใบอนุญาตสิ้นอายุก็ตาม แต่เพื่อความสะดวกในการดำเนินการของทางราชการ และเพื่อประโยชน์ของผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งเองที่จะได้มีเวลาแก้ไขดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวกับข้อบกพร่องของหลักฐานต่าง ๆ ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งจึงควรยื่นคำขอก่อนใบอนุญาตจะสิ้นอายุประมาณ 60 วัน

เมื่อนายทะเบียนอนุมัติต่ออายุใบอนุญาตให้แล้ว ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งจะต้องชำระเงินค่าธรรมเนียมใบอนุญาตเป็นเงิน 1,500 บาท (หนึ่งพันห้าร้อยบาทถ้วน) ตามที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2523) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 (16) (เอกสารแนบที่ 3)

9. การเลิกประกอบการขนส่งและขอถอนหลักทรัพย์

เมื่อผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของประสงค์จะเลิกประกอบการขนส่งตามใบอนุญาตที่ได้รับ และประสงค์ขอถอนหลักทรัพย์ที่วางไว้ตามข้อ 5.3 คิน ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งควรแจ้งเป็นหนังสือหรือยื่นคำขอ (เอกสารแนบที่ 6) ให้นายทะเบียนทราบล่วงหน้าก่อนเลิกประกอบการขนส่ง พร้อมกับยื่นคำขอถอนหลักทรัพย์ตามแบบคำขอ (เอกสารแนบที่ 8) ซึ่งการเลิกประกอบการขนส่งนี้ ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งต้องแนบใบอนุญาตประกอบการขนส่ง และแจ้งรายละเอียดด้วยว่ารถที่ได้รับอนุญาตให้ใช้ในการประกอบการ

ขนส่งของตนแต่ละคัน จะมีการนำไปใช้ทำอะไรต่อไป ได้รับอนุญาตให้ใช้ในการประกอบการขนส่งของผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งรายอื่นแล้วจำนวนกี่คัน พร้อมทั้งนำหลักฐานการได้รับอนุญาตดังกล่าวมาแสดงด้วย (ถ้ามี) เป็นต้น และสำหรับรถคันที่ไม่ได้รับอนุญาตให้ใช้ในการประกอบการขนส่งของผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งรายอื่น ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งต้องดำเนินการแจ้งเลิกใช้ตามมาตรา 79 แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522

การแจ้งเลิกประกอบการขนส่ง สำหรับผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ซึ่งมีสำนักงานแห่งใหญ่หรือภูมิลำเนาอยู่ในเขตกรุงเทพมหานคร ให้ยื่นที่กองควบคุมกิจการขนส่ง กรมการขนส่งทางบก และสำหรับผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ซึ่งมีสำนักงานแห่งใหญ่หรือภูมิลำเนาอยู่ในเขตจังหวัดใด ให้ยื่นที่สำนักงานขนส่งจังหวัดนั้น ซึ่งออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งให้

2. การประกอบการขนส่งส่วนบุคคลด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของ

1. วัตถุประสงค์

เพื่อให้การจัดระเบียบการขนส่งส่วนบุคคลด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของเป็นระเบียบเรียบร้อย ประหยัด ปลอดภัย มีการใช้รถอย่างมีประสิทธิภาพ และคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ

2. ความหมายของการขนส่งส่วนบุคคล

การขนส่งส่วนบุคคล หมายความว่า การขนส่งเพื่อการค้าหรือธุรกิจของตนเอง ด้วยรถที่มีน้ำหนักเกินกว่าหนึ่งพันกิโลกรัม ซึ่งมีอยู่ 2 ชนิด ได้แก่ การขนส่งส่วนบุคคลด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร และการขนส่งส่วนบุคคลด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของ

3. หลักเกณฑ์ทั่วไปเกี่ยวกับการขออนุญาตประกอบการขนส่งส่วนบุคคลด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของ

3.1 ผู้ขอต้องเป็นผู้ที่ประกอบธุรกิจหรือการค้าและมีความจำเป็นต้องใช้รถบรรทุกสัตว์หรือสิ่งของเพื่อประโยชน์ในการดำเนินธุรกิจหรือการค้าของตนเอง โดยมีได้ใช้รถนั้นเป็นเครื่องมือรับจ้างหารายได้ การใช้รถเป็นเครื่องมือรับจ้างหารายได้เข้าลักษณะเป็นการประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของ คือ เป็นการใช้รถทำการขนส่งเพื่อสินจ้าง ซึ่งเป็นข้อแตกต่างของการประกอบการขนส่งประเภทส่วนบุคคล และการประกอบการขนส่งประเภทไม่ประจำทาง

3.2 รถที่ใช้ในการประกอบการขนส่งส่วนบุคคลต้องเป็นรถที่ผู้ประกอบการขนส่งมีสิทธิในการใช้รถด้วยตนเองเท่านั้น เช่น เป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์หรือเป็นผู้เช่าซื้อเป็นต้น จะมิรถร่วมไม่ได้

3.3 ในการขออนุญาตประกอบการขนส่งส่วนบุคคลด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของ ผู้ขอต้องยื่นเอกสาร ดังนี้

(1) คำขออนุญาตประกอบการขนส่ง (เอกสารแนบที่ 9) พร้อมด้วยหลักฐานประกอบคำขอตามที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง ฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2524) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522

(2) ในการขออนุญาตประกอบการขนส่ง ผู้ขอไม่จำเป็นต้องมีตัวรถอยู่แล้ว ในขณะที่ขออนุญาตผู้ขอควรขออนุญาตเสียก่อน และเมื่อได้รับอนุญาตจากนายทะเบียนให้เป็นผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งแล้ว จึงค่อยดำเนินการจัดหารถมาใช้ตามที่ได้รับอนุญาตต่อไป

ก. ถ้าไม่มีตัวรถในขณะที่ยื่นขอ ผู้ขอต้องระบุรายละเอียดเกี่ยวกับจำนวนรถและลักษณะรถแต่ละคันที่จะขอใช้ทำการขนส่งให้ชัดเจนตามที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง ฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2524) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ข้อ 11

ข. ถ้ามีตัวรถอยู่แล้ว โดยระบุรายละเอียดและลักษณะของรถแต่ละคันตามที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง ฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2524) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ข้อ 11 ไว้ในคำขอ ผู้ขอต้องแสดงหลักฐานการมีกรรมสิทธิ์หรือสิทธิครอบครองในรถคันที่นำมายื่นขอแต่ละคัน พร้อมทั้งหลักฐานทะเบียนรถด้วยสำหรับรถคันที่เคยจดทะเบียนมาแล้ว

(3) ในกรณีที่ผู้ขออนุญาตเป็นนิติบุคคล ซึ่งต้องใช้หนังสือรับรองการจดทะเบียนเป็นนิติบุคคลเป็นหลักฐานประกอบคำขอด้วย หนังสือรับรองการจดทะเบียนเป็นนิติบุคคลนั้นต้องเป็นหนังสือรับรองที่นายทะเบียนหุ้นส่วนบริษัทออกให้มาแล้วไม่เกิน 90 วัน นับถึงวันที่ยื่นคำขอ

(4) เกี่ยวกับสถานที่เก็บ ซ่อม และบำรุงรักษารถ

ก. ผู้ขอต้องมีสถานที่แห่งเดียวหรือหลายแห่งรวมกัน สำหรับเก็บ ซ่อม และบำรุงรักษารถได้จริง และเพียงพอกับจำนวนรถที่ผู้ขอได้ขออนุญาตไว้ทุกคัน โดยคิดพื้นที่ 50 ตารางเมตรต่อรถ 1 คัน

ข. สถานที่เก็บ ซ่อม และบำรุงรักษารถ ต้องไม่ใช่บริเวณของสถานที่ในทางศาสนาหรือสถานศึกษา หรือไม่ตั้งอยู่ในบริเวณที่จะก่อให้เกิดอันตรายหรือความไม่สงบต่อสถานที่ใกล้เคียง และต้องมีถนนหรือทางให้รถสามารถเข้าออกได้โดยสะดวก

ค. หลักฐานแสดงการมีสิทธิใช้สถานที่เก็บ ซ่อม และบำรุงรักษารถ ให้ใช้ภาพถ่ายโฉนดที่ดินและหรือทะเบียนบ้านซึ่งเป็นที่ตั้งของสถานที่ หรือในกรณีที่สถานที่เป็นที่ตั้งสำนักงานนิติบุคคลให้ใช้หนังสือรับรองการจดทะเบียนของนิติบุคคลดังกล่าว และในกรณีที่สถานที่เก็บ ซ่อม และบำรุงรักษารถไม่ใช่ของผู้ขอเอง แต่เป็นของบุคคลอื่นให้สิทธิในการใช้สถานที่ หลักฐานให้สิทธิใช้สถานที่ให้จัดทำเป็นนิติกรรมสองฝ่าย และต้องแสดงหลักฐานภาพถ่ายบัตรประจำตัวประชาชน และทะเบียนบ้านของผู้มีสิทธิให้ใช้สถานที่ หรือหนังสือรับรองการจดทะเบียนเป็นนิติบุคคลในกรณีที่ผู้มีสิทธิให้ใช้สถานที่เป็นนิติบุคคลประกอบด้วย

ง. ควรถ่ายรูปสถานที่เก็บ ซ่อม และบำรุงรักษารถ แสดงเป็นหลักฐานด้วยขนาด 7.60 x 12.70 เซนติเมตร จำนวน 2 รูป

(5) ในกรณีที่ผู้ประกอบการขนส่งประสงค์จัดให้มีเครื่องหมายประจำรถไว้สำหรับให้ปรากฏประจำรถทุกคัน เครื่องหมายนั้นผู้ประกอบการขนส่งจะต้องจัดให้มีปรากฏไว้ที่ด้านข้างตัวถังรถด้านนอกทั้งสองข้างให้สามารถเห็นได้ชัดเจน ดังนี้

ก. เครื่องหมายของผู้ประกอบการขนส่ง (ถ้ามี) จะต้องไม่ขัดต่อความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมอันดีของประชาชน

ข. ต้องให้มีชื่อของผู้ประกอบการขนส่งเป็นตัวอักษรภาษาไทยรวมอยู่ด้วย

ค. ในกรณีที่ผู้ประกอบการขนส่งประสงค์จะใช้ชื่อของผู้ประกอบการขนส่งเป็นตัวอักษรภาษาอื่นรวมกับชื่อซึ่งเป็นภาษาไทยด้วยตามข้อ ข. ชื่อของผู้ประกอบการขนส่งซึ่งเป็นตัวอักษรภาษาไทยต้องมีขนาดไม่เล็กกว่าภาษาอื่น และต้องอยู่ด้านบนเหนือข้อความภาษาอื่น

(6) การยื่นคำขออนุญาตประกอบการขนส่งต้องยื่นคำขอตามสถานที่ที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง ฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2524) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ข้อ 3 (เอกสารแนบที่ 2) ดังนี้

ก. กรณีที่ผู้ขออนุญาตเป็นนิติบุคคล เช่น ห้างหุ้นส่วนจำกัด บริษัทจำกัด เป็นต้น ให้ยื่นคำขอที่สำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานคร สำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครสาขา สำนักงานขนส่งจังหวัด หรือสำนักงานขนส่งจังหวัดสาขา ซึ่งผู้ขอสำนักงานแห่งใหญ่ตั้งอยู่ในเขตแล้วแต่กรณี

ข. กรณีที่ผู้ขออนุญาตเป็นบุคคลธรรมดา ให้ยื่นคำขอที่สำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานคร สำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครสาขา สำนักงานขนส่งจังหวัด หรือสำนักงานขนส่งจังหวัดสาขา ซึ่งผู้ขอมีภูมิลำเนาอยู่ในเขตแล้วแต่กรณี

3.4 ขั้นตอนการดำเนินการของทางราชการ

ก. เมื่อผู้ขอได้ยื่นคำขอแล้ว เจ้าหน้าที่จะลงรับคำขอและตรวจสอบความถูกต้องของคำขอ และหลักฐานประกอบคำขอ

ข. เมื่อคำขอและหลักฐานถูกต้องแล้ว เจ้าหน้าที่จะตรวจสอบรวบรวมข้อมูลต่าง ๆ เพื่อพิจารณาดำเนินการเสนอนายทะเบียนต่อไป ซึ่งในการตรวจสอบรวบรวมข้อมูลของเจ้าหน้าที่นั้น หากปรากฏว่าผู้ขอไม่มีใบอนุญาตหรือใบอนุญาตขาดอายุหรือใบอนุญาตหมดอายุแล้ว เจ้าหน้าที่จะดำเนินการค้าเพื่อประกอบการพิจารณา ผู้ขอต้องแสดงหลักฐานจนเป็นที่เชื่อถือได้ว่าผู้ขออนุญาตได้ประกอบธุรกิจหรือการค้าตามที่อ้าง เช่น หลักฐานการเสียภาษีเงินได้ของผู้ขอที่ผ่านมา เนื่องจากการประกอบธุรกิจหรือการค้านั้น เป็นต้น และผู้ขอมีความจำเป็นต้องใช้รถเพื่อทำการประกอบการขนส่งส่วนบุคคลด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของจริงตามที่ขออนุญาต ถ้าไม่ปรากฏหลักฐานเป็นที่แน่ชัด เจ้าหน้าที่อาจจะออกไปตรวจสอบข้อเท็จจริงเกี่ยวกับการประกอบธุรกิจหรือการค้าของผู้ขออนุญาตและรายละเอียดความจำเป็นต้องใช้รถเพื่อให้ได้ข้อเท็จจริงเป็นที่แน่ชัดสำหรับการประกอบการพิจารณาดำเนินการต่อไป

ค. เมื่อนายทะเบียนพิจารณาเห็นสมควรให้บุคคลใดเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งต่อไป ก็จะพิจารณากำหนดเงื่อนไขต่าง ๆ เพื่อให้ผู้ประกอบการขนส่งถือปฏิบัติต่อไปตามหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกได้วางแนวทางไว้ตามมาตรา 34 แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ดังนี้

- (1) จำนวนรถที่ต้องใช้ในการประกอบการขนส่ง ให้พิจารณาจาก ลักษณะขนาด ความจำเป็นและปริมาณการส่งของกิจการค้าหรือธุรกิจ
- (2) ลักษณะ ชนิด และขนาดของรถ และเครื่องหมายของผู้ประกอบการขนส่งให้เป็นไปตามลักษณะ ปริมาณการขนส่งของกิจการค้า หรือธุรกิจนั้น และ เครื่องหมายตามผู้ประกอบการขนส่งระบุ (ถ้ามี)
- (3) สถานที่เก็บ ซ่อม และบำรุงรักษารถ ให้มีขนาดของพื้นที่เฉลี่ย 50 ตารางเมตรต่อคัน
- (4) จำนวนผู้ประจำรถ (ผู้ขับรถ) ให้ใช้ขับรถ 1 คน ต่อระยะทาง ไม่เกิน 400 กิโลเมตร

4. การดำเนินการหลังจากได้รับอนุญาต

เมื่อผู้ขอได้รับอนุญาตให้เป็นผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งแล้ว ผู้ขอจะต้องดำเนินการต่อไป ดังนี้

4.1 ชำระเงินค่าธรรมเนียมใบอนุญาตประกอบการขนส่งส่วนบุคคลจำนวน 500 บาท (ห้าร้อยบาทถ้วน) กำหนดไว้ในกฎกระทรวง ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2523) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 (เอกสารแนบที่ 3)

4.2 นายทะเบียนจะออกใบอนุญาตให้ผู้ขอรับใบอนุญาตเป็นหลักฐาน โดยใบอนุญาตประกอบการขนส่งส่วนบุคคลใช้ได้มีกำหนด 5 ปี นับแต่วันออกใบอนุญาตตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 28 แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522

4.3 ผู้ประกอบการขนส่งต้องนำรถตามเงื่อนไขที่ได้รับอนุญาตเข้ารับบรรจุ และจดทะเบียนชำระภาษีในนามของผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งเองภายในระยะเวลาที่กำหนดไว้ (ถ้ามี) และเมื่อดำเนินการจดทะเบียนชำระภาษีเรียบร้อยแล้ว จึงจะเป็นรถที่นำไปใช้ทำการประกอบการขนส่งได้โดยถูกต้องตามที่ได้รับอนุญาตต่อไป

ในกรณีรถที่บรรจุเป็นรถที่เคยบรรจุอยู่ในประกอบการขนส่งของผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งรายอื่น หากเป็นรถที่ได้รับอนุญาตจากนายทะเบียนให้ถอนออกจากใบอนุญาตประกอบการขนส่งเดิมแล้ว ต้องนำหลักฐานการได้รับอนุญาตให้ถอนคันดังกล่าวออกจากใบอนุญาตประกอบการขนส่งเดิมแล้วมาแสดงด้วย หรือหากรถที่บรรจุเป็นรถที่ยังไม่ได้ถอนออกจากใบอนุญาตประกอบการขนส่งเดิม ผู้ขอก็ต้องดำเนินการติดต่อให้ผู้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งเดิมขออนุญาตถอนรถคันดังกล่าวออกจาก

ประกอบการขนส่งเดิมของตนเสียก่อน และเมื่อได้รับอนุญาตให้ถอนรถออกแล้ว ให้นำหลักฐานการได้รับอนุญาตให้ถอนรถดังกล่าวมาแสดงด้วยก่อนนำรถคันที่บรรจุเข้าดำเนินการเพื่อจดทะเบียนประกอบการขนส่งในนามของผู้ขอต่อไป

4.4 การถอนรถ เมื่อผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งได้รับอนุญาตให้ใช้รถคันใดในการประกอบการขนส่งของตนแล้ว ต่อมาไม่ประสงค์จะใช้รถคันดังกล่าวในการประกอบการขนส่งของตนอีกต่อไป ผู้ประกอบการขนส่งต้องแจ้งความประสงค์ต่อนายทะเบียนขอถอนรถคันดังกล่าวออก โดยยื่นคำขอ (เอกสารแนบที่ 10) พร้อมทั้งแบบหลักฐานทะเบียนรถคันที่ขอถอนด้วย ซึ่งนายทะเบียนจะพิจารณาอนุญาตให้ถอนรถ โดยให้ผู้ประกอบการขนส่งดำเนินการแจ้งเลิกใช้รถคันที่ขอถอนตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 79 แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 เว้นแต่จะปรากฏว่า รถคันที่ขอถอนนั้นเป็นรถที่ได้รับอนุญาตให้ใช้ทำการประกอบการขนส่งของผู้ประกอบการขนส่งรายอื่น โดยถูกต้องแล้ว ดังนั้น ในการขอถอนรถผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งจึงอาจเลือกกระทำได้ ดังนี้

ก. การขอถอนรถโดยการแจ้งเลิกใช้รถตามมาตรา 79 แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 และเมื่อจะนำรถไปจดทะเบียนใช้ประกอบการขนส่งใหม่ที่ใด ก็ขออนุญาตใช้แผ่นป้ายทะเบียนรถที่มีไว้สำหรับเพื่อขายหรือเพื่อซ่อม (ป้ายแดง) วิ่งไป ตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 81 แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522

ข. ก่อนที่จะมาดำเนินการขอถอนรถออก ควรดำเนินการล่วงหน้าเกี่ยวกับการขออนุญาตใช้รถทำการประกอบการขนส่งใหม่ต่อนายทะเบียนสำหรับรถคันที่ประสงค์จะขอถอน เพื่อขออนุญาตใช้รถคันที่จะขอถอนออกดังกล่าวให้เป็นการเรียบร้อยเสียก่อนที่จะมาดำเนินการถอนรถออกจากประกอบการขนส่งเดิม และเมื่อได้รับอนุญาตแล้ว ก็นำหลักฐานการได้รับอนุญาตดังกล่าวมาประกอบการถอนรถออกจากประกอบการขนส่งเดิมต่อไป ซึ่งก็จะสามารถดำเนินการถอนรถออกและย้ายรถต่อไปได้ (ถ้ามี) เพื่อนำไปจดทะเบียนใช้ทำการประกอบการขนส่งใหม่ต่อไปตามที่ได้รับอนุญาตให้ใช้ทำการประกอบการขนส่งใหม่แล้ว โดยไม่ต้องขออนุญาตใช้แผ่นป้ายทะเบียนรถสำหรับเพื่อขายหรือเพื่อซ่อม (ป้ายแดง) แต่อย่างใด

4.5 การเปลี่ยนรถ เมื่อผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประสงค์จะใช้รถคันใดในการประกอบการขนส่งของตน โดยจะขอเปลี่ยนใช้รถคันใหม่แทน ก็อาจแจ้งเหตุผลแสดงความประสงค์ขอเปลี่ยนรถได้ตามเงื่อนไขเดิม โดยขอถอนรถเดิมออกและขอนำรถคันใหม่ลักษณะเดียวกันกับรถเดิมเข้าบรรจุกแทน ซึ่งหากรถคันที่ขอถอนยังมีได้

รับอนุญาตให้ใช้ทำการประกอบการขนส่งในนามของผู้ประกอบการขนส่งรายอื่น โดยถูกต้อง ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งก็ต้องดำเนินการแจ้งเลิกใช้รถคันที่ขอถอนตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 79 แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 เช่นเดียวกับกับการถอนรถตามข้อ 4.4 ก่อนที่จะนำรถคันใหม่ที่ได้รับอนุญาตให้บรรจุเปลี่ยนแทนเข้ารับการดำเนินการเพื่อจดทะเบียนต่อไปภายในระยะเวลาที่กำหนดไว้ (ถ้ามี)

ในการเปลี่ยนรถ ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งจะต้องยื่นคำขอ (เอกสารแนบที่ 10) แสดงเหตุผลที่ขอเปลี่ยนรถโดยแนบหลักฐานทะเบียนรถคันที่ขอถอนและหลักฐานรถคันที่ขอเปลี่ยนด้วย

4.6 การเพิ่มรถ ในกรณีที่ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งมีปริมาณงานขนส่งเพิ่มขึ้น และประสงค์จะขอใช้รถเพิ่มขึ้น ก็ให้ยื่นคำขอ (เอกสารแนบที่ 10) แจ้งเหตุผลในการขอเพิ่มรถต่อนายทะเบียน พร้อมทั้งแสดงหลักฐานดังต่อไปนี้ คือ

ก. ภาพถ่ายทะเบียนรถเดิมทุกคัน

ข. หลักฐานแสดงการมีกรรมสิทธิ์หรือสิทธิครอบครองในรถที่ขอเพิ่มในกรณีที่มีตัวรถอยู่แล้ว ซึ่งระบุรายละเอียดรถและลักษณะของรถแต่ละคันไว้ในคำขอแล้ว พร้อมทั้งหลักฐานทะเบียนรถคันที่ขอเพิ่มในกรณีที่เป็นรถเคยจดทะเบียนมาแล้ว แต่อย่างไรก็ตาม ควรขออนุญาตเพิ่มรถเสียก่อน และเมื่อได้รับอนุญาตแล้วจึงไปจัดหารถมาจดทะเบียนต่อไป เช่นเดียวกับกับการขออนุญาตใหม่

ค. ในกรณีที่สถานเก็บ ซ่อม และบำรุงรักษารถเดิมไม่เพียงพอกับจำนวนรถที่ขอเพิ่ม ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งจะต้องจัดหาสถานที่เก็บ ซ่อม และบำรุงรักษารถเพิ่มเติมให้เพียงพอด้วย

ง. หลักฐานแสดงปริมาณงานขนส่งที่มีอยู่เดิม และหลักฐานแสดงปริมาณงานขนส่งที่เพิ่มขึ้นหรือที่จะเพิ่มขึ้น ซึ่งเป็นเหตุให้ต้องขออนุญาตใช้รถเพิ่มขึ้น เช่น รายการใช้รถในแต่ละครั้งของรถทุกคันในแต่ละเดือนที่ผ่านมา หลักฐานการเสียภาษีเงินได้ ตลอดจนหลักฐานอื่น ๆ ที่สามารถแสดงให้เห็นได้ว่ามีความจำเป็นต้องใช้รถเพิ่มขึ้นตามที่ขออนุญาต เป็นต้นว่า หลักฐานการว่าจ้างใช้รถจากผู้ประกอบการขนส่งรายอื่นมาใช้ในกิจการขนส่งของตนเนื่องจากรถของตนที่ได้รับอนุญาตไว้ไม่พอใจ ฯลฯ

จ. เมื่อได้รับอนุญาตให้เพิ่มรถแล้ว ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งต้องนำใบอนุญาตประกอบการขนส่งไปติดต่อ เพื่อให้นายทะเบียนแก้ไขเปลี่ยนแปลงเงื่อนไขใบอนุญาตก่อนที่จะนำรถเข้าดำเนินการบรรจุ และจดทะเบียนชำระภาษีตามเงื่อนไขที่ได้รับอนุญาตให้เพิ่มรถต่อไป

4.7 การปรับปรุงเงื่อนไขเกี่ยวกับลักษณะรถ หมายความว่า การเปลี่ยนแปลงเงื่อนไขลักษณะรถตามเงื่อนไขที่ได้รับอนุญาตไว้เดิมคันหนึ่งหรือหลายคัน จากรถลักษณะหนึ่งเป็นรถอีกลักษณะหนึ่ง ซึ่งอาจเป็นการเปลี่ยนแปลงลักษณะรถเดิมในบัญชี ขส.บ. 11 หรือลักษณะรถตามเงื่อนไขที่ว่างอยู่ก็ได้ โดยยื่นคำขออื่น ๆ (เอกสารแนบที่ 10) ระบุรายละเอียดให้ชัดเจนว่าจะเปลี่ยนแปลงเงื่อนไขลักษณะรถจากลักษณะใด เป็นลักษณะใด จำนวนกี่คัน พร้อมทั้งแสดงเหตุผลและความจำเป็นต้องใช้รถลักษณะที่ต้องการปรับปรุง และแนบหลักฐานที่เกี่ยวข้องประกอบการพิจารณาด้วย เช่น หลักฐานการเปลี่ยนแปลงเกี่ยวกับสินค้าที่จะต้องขนส่ง เป็นต้น และหากเป็นการเปลี่ยนแปลงลักษณะรถเดิมในการประกอบการขนส่งของตนให้แนบหลักฐานทะเบียนรถคันที่ขอเปลี่ยนลักษณะรถประกอบด้วย

เมื่อได้รับอนุญาตแล้ว ต้องนำใบอนุญาตประกอบการขนส่งไปให้นายทะเบียน เพื่อแก้ไขเงื่อนไขในใบอนุญาตเช่นเดียวกันกับการเพิ่มรถด้วย

5. การขอรับใบแทนใบอนุญาต

ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งซึ่งใบอนุญาตสูญหายหรือชำรุด ต้องยื่นคำขอรับใบแทนใบอนุญาตต่อนายทะเบียนภายในกำหนด 15 วัน นับแต่วันที่ได้ทราบถึงการสูญหายหรือชำรุดดังกล่าวตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 43 แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 โดยให้ยื่นคำขอ (เอกสารแนบที่ 6) พร้อมด้วยหลักฐานการรับแจ้งความของสถานีตำรวจหรือใบอนุญาตที่ชำรุด แล้วแต่กรณี ตามที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง ฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2524) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ข้อ 8

การยื่นคำขอรับใบแทนใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ให้ยื่นเรื่องหรือคำขอที่สำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานคร สำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครสาขา สำนักงานขนส่งจังหวัด หรือสำนักงานขนส่งจังหวัดสาขา ซึ่งออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งให้แล้วแต่กรณี

เมื่อนายทะเบียนอนุมัติออกใบแทนใบอนุญาตให้แล้ว ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งจะต้องชำระเงินค่าธรรมเนียมใบแทนใบอนุญาตจำนวน 100 บาท (หนึ่งร้อยบาทถ้วน) ตามที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2523) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 (11)(ข) (เอกสารแนบที่ 3)

6. การขอต่ออายุใบอนุญาตประกอบการขนส่ง

เนื่องจากใบอนุญาตประกอบการขนส่งส่วนบุคคลมีอายุ 5 ปี ดังนั้น ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งซึ่งประสงค์จะขอต่ออายุใบอนุญาตจึงต้องยื่นคำขอต่ออายุใบอนุญาต (เอกสารแนบที่ 7) ก่อนที่ใบอนุญาตจะสิ้นอายุตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 28 แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 พร้อมด้วยหลักฐานใบอนุญาตประกอบการขนส่ง และภาพถ่ายทะเบียนรถเดิมทุกคันด้วย

ในการยื่นขอต่ออายุใบอนุญาตประกอบการขนส่งนั้น แม้กฎหมายจะกำหนดให้มีสิทธิยื่นคำขอได้ก่อนใบอนุญาตสิ้นอายุก็ตาม แต่เพื่อความสะดวกในการดำเนินการของทางราชการ และเพื่อประโยชน์ของผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งเองที่จะป้องกันปัญหาสัมต่ออายุใบอนุญาต เป็นเหตุให้ใบอนุญาตสิ้นอายุ จึงควรยื่นคำขอก่อนที่ใบอนุญาตจะสิ้นอายุประมาณ 60 วัน

เมื่อนายทะเบียนอนุมัติต่ออายุใบอนุญาตให้แล้ว ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งจะต้องชำระเงินค่าธรรมเนียมใบอนุญาตเป็นเงิน 500 บาท (ห้าร้อยบาทถ้วน) ตามที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2523) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 (16) (เอกสารแนบที่ 3)

7. การเลิกประกอบการขนส่ง

เมื่อผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งประสงค์จะเลิกประกอบการขนส่งตามใบอนุญาตที่ได้รับ ควรยื่นคำขอ (เอกสารแนบที่ 6) หรือแจ้งเป็นหนังสือให้นายทะเบียนทราบก่อนเลิกประกอบการขนส่ง ซึ่งการเลิกประกอบการขนส่งนี้ ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งต้องแนบใบอนุญาตประกอบการขนส่งมาด้วยพร้อมกับแจ้งรายละเอียดด้วยว่ารถที่ได้รับอนุญาตให้ใช้ในการประกอบการขนส่งของตนแต่ละคันจะมีการนำไปใช้ทำอะไรต่อไป ได้รับอนุญาตให้ใช้ในการประกอบการขนส่งของผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งรายอื่นแล้ว จำนวนกี่คัน พร้อมทั้งนำหลักฐานการได้รับอนุญาตดังกล่าวมาแสดงด้วย เป็นต้น และสำหรับรถคันที่ยังไม่ได้รับอนุญาตให้ใช้ในการประกอบการขนส่งของผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งรายอื่น ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งต้องดำเนินการแจ้งเลิกใช้รถตามมาตรา 79 แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522

การแจ้งเลิกประกอบการขนส่ง ให้ยื่นเรื่องหรือคำขอที่สำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานคร-มหานคร สำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครสาขา สำนักงานขนส่งจังหวัด หรือสำนักงานขนส่งจังหวัดสาขา ซึ่งออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งให้ แล้วแต่กรณี⁴²

จากหลักเกณฑ์ที่กล่าวมาแล้วทั้งหมดเกี่ยวกับการขอใบอนุญาตประกอบการขนส่งโดยรถยนต์บรรทุกนั้น เมื่อเจ้าหน้าที่ได้รับคำขอและผู้ยื่นคำขอได้แนบหลักฐานตามที่กำหนด เจ้าหน้าที่จะตรวจสอบความถูกต้องของคำขอและหลักฐานประกอบคำขอ เมื่อผู้ขอมีคุณสมบัติและหลักฐานถูกต้องครบถ้วนตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 นายทะเบียนก็จะออกใบอนุญาตการขนส่งให้ทุกรายที่ขอมา

จากการศึกษา ในทางปฏิบัติไม่พบว่าผู้ประกอบการขนส่งโดยรถยนต์บรรทุก รายใดถูกพักใช้ หรือเพิกถอนใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ส่วนมาตรการที่จะเสนอแนะเกี่ยวกับเรื่องใบอนุญาตผู้ประกอบการขนส่ง สำหรับกรณีผู้ประกอบการขนส่งใช้รถยนต์บรรทุกน้ำหนักเกินอัตราจะไปกล่าวรายละเอียดในบทที่ 3 เรื่องมาตรการทางการปกครอง

2.3 พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พุทธศักราช 2535

เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ เนื่องจากปรากฏว่า อุบัติเหตุอันเกิดจากรถได้ทวีจำนวนขึ้นในแต่ละปี เป็นเหตุให้มีผู้ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิตเป็นจำนวนมาก โดยผู้ประสบภัยดังกล่าวไม่ได้รับการชดเชยค่าเสียหายหรือได้รับชดเชยค่าเสียหายไม่คุ้มกับความเสียหายที่ได้รับจริง และหากผู้ประสบภัยจะใช้สิทธิทางแพ่งเรียกร้องค่าเสียหายก็ต้องใช้เวลาดำเนินคดียาวนาน ดังนั้น เพื่อให้ผู้ประสบภัยได้รับการชดเชยค่าเสียหายและได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นที่แน่นอนและทันท่วงที สมควรกำหนดให้มีกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

กฎหมายฉบับนี้บังคับให้เจ้าของรถทุกชนิดทำประกันภัยกับบริษัทประกันภัย เพื่อบุคคลที่สามที่ได้รับความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินอันเกิดจากอุบัติเหตุจากรถตามที่บัญญัติไว้ใน “หมวด 1 การประกันความเสียหาย มาตรา 7 และมาตรา 9”

มาตรา 7 ภายใต้งบบังคับมาตรา 8 เจ้าของรถซึ่งใช้รถหรือมีรถไว้เพื่อใช้ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยโดยประกันภัยกับบริษัท

⁴² เรื่องเดียวกัน, หน้า 37.

จำนวนเงินเอาประกันภัย ให้กำหนดตามชนิด ประเภท และขนาดของรถ แต่ต้องไม่น้อยกว่าจำนวนเงินที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง

มาตรา 9 รถที่จดทะเบียนในต่างประเทศและนำเข้ามาใช้ในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราวโดยเจ้าของรถไม่มีภูมิลำเนาหรือถิ่นที่อยู่ในราชอาณาจักร เจ้าของรถต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัย ทั้งนี้ ตามจำนวนเงิน หลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

หากเจ้าของรถไม่ปฏิบัติตามกฎหมายก็มีบทกำหนดโทษไว้ใน มาตรา 37 บัญญัติว่า “เจ้าของรถผู้ใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา 7 หรือมาตรา 9 ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่หนึ่งหมื่นบาทถึงห้าหมื่นบาท”

เมื่อเกิดความเสียหายจากรถที่ทำประกันภัยตามกฎหมายฉบับนี้ขึ้นแล้ว กฎหมายดังกล่าวข้างต้นได้ให้ความคุ้มครองผู้เสียหายดังที่บัญญัติไว้ใน “มาตรา 20 เมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นแก่ผู้ประสบภัยจากรถที่บริษัทได้รับประกันภัยไว้ ให้บริษัทจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัยเมื่อได้รับคำร้องขอจากผู้ประสบภัย

ความเสียหายที่จะให้ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น จำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้น การร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้น และการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์วิธีการและอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง”

และมีกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยสำหรับจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัยในกรณีบริษัทประกันภัยปฏิเสธความรับผิดชอบหรือไม่มีผู้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น ให้สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยสังกัดกรมการประกันภัยกระทรวงพาณิชย์เป็นผู้ดำเนินการ

สำหรับผู้เป็นเจ้าของรถฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามกฎหมายดังกล่าว มีบทกำหนดโทษไว้ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พุทธศักราช 2535 “มาตรา 44 บริษัทใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา 20 หรือเจ้าของรถหรือบริษัทใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา 26 ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่หนึ่งหมื่นบาทถึงห้าหมื่นบาท”

ส่วนเรื่องรถยนต์บรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา บริษัทประกันภัยจะยกขึ้นอ้างเพื่อบอกปิดความรับผิดไม่ได้ หากเจ้าของรถยนต์บรรทุกคันใดบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราอยู่เป็นประจำ บริษัทผู้รับประกันภัยอาจจะเรียกเบี้ยประกันภัยในการเสี่ยงภัยสูงมากกว่าปกติ หรือบริษัทประกันภัยต่าง ๆ ก็อาจจะไม่ยอมรับทำประกันภัยกับเจ้าของรถยนต์บรรทุกนั้น ๆ ได้

สำหรับกฎหมายฉบับนี้ผู้เขียนเห็นว่ามุ่งคุ้มครองผู้เสียหายที่ปลายเหตุ ซึ่งเกิดความเสียหายจากอุบัติเหตุอันเกิดจากรถ มิได้มุ่งแก้ไขที่ต้นเหตุเกี่ยวกับรถยนต์บรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา แต่การออกกฎหมายฉบับนี้ ผู้เขียนเห็นด้วยเป็นอย่างยิ่งในการบัญญัติเกี่ยวกับคำนิยามในมาตรา 4 ในเรื่องความเป็นเจ้าของรถ ทำให้มีการบังคับใช้กฎหมาย

ได้ชัดเจนและครอบคลุมดีมาก ตามความมุ่งหมายของการใช้บังคับของกฎหมายฉบับนี้ น่าจะนำหลักการดังกล่าวไปใช้บังคับในการวินิจฉัยความรับผิดชอบในทางอาญาของผู้เป็นเจ้าของรถตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 ด้วย

ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 4 ได้บัญญัติเกี่ยวกับคำนิยามศัพท์คำว่า “เจ้าของ” หมายความว่า ผู้ซึ่งมีกรรมสิทธิ์ในรถหรือผู้มีสิทธิครอบครองตามสัญญาเช่าซื้อ และหมายความรวมถึงผู้นำรถที่จดทะเบียนในต่างประเทศเข้ามาใช้ในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราวด้วย

จากการศึกษาบทบัญญัติดังกล่าวจะเห็นว่ากฎหมายดังกล่าวได้บัญญัติคำว่า เจ้าของรถไว้พอแบ่งได้ 3 ประเภท คือ ⁴³

1) ผู้ซึ่งมีกรรมสิทธิ์ในรถ หมายถึง ผู้มีกรรมสิทธิ์เป็นเจ้าของรถจริง จะมีชื่อทางทะเบียนคู่มือจดทะเบียนรถหรือไม่สำคัญ เพราะเจ้าของรถอาจโอนขายต่อบุคคลอื่นโดยยังไม่จดทะเบียนโอนก็ได้ เช่น นายดำขายรถของตนให้นายขาว โดยทำเป็นหนังสือมอบอำนาจทำใบโอนลอยไว้ให้ แต่นายขาวยังมีได้ไปจดทะเบียนโอน การขายรถเช่นนี้เป็นการขายอสังหาริมทรัพย์ไม่ต้องจดทะเบียนกรรมสิทธิ์ในรถ ย่อมโอนไปยังผู้ซื้อทันที ไม่ว่าผู้ซื้อจะชำระราคาครบแล้วหรือยัง หรือเป็นการซื้อขายแบบผ่อนส่งก็ตาม เลขหมายและทะเบียนรถนั้นมีใช้หลักฐานแห่งกรรมสิทธิ์ ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 458 แต่อย่างใด แต่เป็นเรื่องเกี่ยวกับการควบคุมการใช้ยานพาหนะเท่านั้น (คำพิพากษาฎีกาที่ 304-305/2494)

แต่ในกรณีที่ผู้ขายกับผู้ซื้อตกลงวางเงื่อนไขกันว่า ถ้าผู้ซื้อชำระราคาครบแล้วจึงจะให้กรรมสิทธิ์โอน หรือให้ถือการโอนชื่อในทะเบียนเป็นเงื่อนไขการโอนกรรมสิทธิ์ ดังนี้ เป็นสัญญาซื้อขายที่มีเงื่อนไขตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 459 กรรมสิทธิ์ยังไม่โอนไปจนกว่าผู้ซื้อจะชำระราคาครบ และผู้ขายจดทะเบียนโอนกรรมสิทธิ์แล้ว (คำพิพากษาฎีกาที่ 1562/2522, 716,-717/2513)

การเป็นเจ้าของรถอาจมีกรรมสิทธิ์เพียงผู้เดียวหรือร่วมกันก็ได้ เช่น ร่วมกันออกเงินซื้อรถมาใช้ หรือผู้ตายเป็นเจ้าของรถแต่เดิมมีทายาท 2 คน เมื่อตายกรรมสิทธิ์ในรถย่อมเป็นของทายาททั้งสองคน

⁴³ ประพันธ์ ทรัพย์แสง, คำอธิบายพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535, หน้า 78-80.

ผู้มีกรรมสิทธิ์ในรถไม่จำเป็นต้องครอบครองและใช้รถนั่นเอง ก็ต้องจัดมีการประกันภัยตามกฎหมายนี้

2) ผู้มีสิทธิครอบครองรถตามสัญญาเช่าซื้อ ปกติสัญญาเช่าซื้อรถนั้น กรรมสิทธิ์ในรถยังเป็นของเจ้าของผู้ให้เช่าซื้อ ผู้เช่าซื้อต้องชำระค่าเช่าซื้อเป็นงวด ๆ ให้ครบเสียก่อน กรรมสิทธิ์จึงจะตกไปเป็นของผู้เช่าซื้อ แม้จะยังไม่ได้จดทะเบียนโอนกันก็ตาม เพราะทะเบียนรถมิใช่เอกสารแสดงกรรมสิทธิ์ของรถยนต์ แต่เป็นเพียงหลักฐานที่กำหนดขึ้นเพื่อความสะดวกแก่การควบคุมรถยนต์เท่านั้น (คำพิพากษาฎีกาที่ 1283/2530)

แต่ถ้าผู้เช่าซื้อผ่อนชำระค่างวดไม่ครบและผู้เช่าซื้อผิดนัด ผู้ให้เช่าซื้ออาจบอกเลิกสัญญาและกลับเข้าครอบครองรถที่เช่าซื้อได้ ผู้ที่ครอบครองรถที่เช่าซื้อนี้ แม้จะไม่ใช่ผู้มีกรรมสิทธิ์ แต่กฎหมายนี้ก็อนุโลมว่าเป็นเจ้าของรถที่จะต้องจัดให้มีประกันภัยและต้องรับผิดชอบตามกฎหมายด้วย

สำหรับผู้ครอบครองรถในฐานะอย่างอื่น เช่น ในฐานะผู้เช่าหรือยืม รับฝาก หรือตัวแทน ลูกจ้าง แม้จะเช่าหรือยืมใช้ รับฝาก หรือครอบครองเป็นเวลานานก็ไม่ถือว่าเป็นเจ้าของรถตามกฎหมายนี้

การครอบครองรถในฐานะเป็นผู้เช่าซื้อบางครั้งก็ยาก เพราะใกล้เคียงกับการซื้อขายผ่อนส่งมาก การซื้อขายผ่อนส่งกรรมสิทธิ์ในรถโอนไปแล้ว ผู้ซื้อมีหน้าที่ผ่อนชำระราคาเป็นงวด ๆ เท่านั้น แม้จะมีข้อสัญญาว่าถ้าค้างชำระ 3 งวด ยอมให้ผู้ขายยึดรถคืนก็ตาม กรณีเช่นนี้ไม่ใช่สัญญาเช่าซื้อ เพราะไม่มีข้อความตอนใดว่าเป็นเรื่องเจ้าของเอาทรัพย์สินออกให้เช่า และให้คำมั่นว่าจะขายทรัพย์สินนั้น (คำพิพากษาที่ 1941/2522, 949/2519)

3) ผู้นำรถที่จดทะเบียนในต่างประเทศเข้ามาใช้ในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราว ข้อนี้กฎหมายระบุให้ผู้นำรถต่างประเทศเข้ามาเป็นเจ้าของรถ แม้รถนั้นจะมีชื่อของตนเองก็ตาม ผู้นำรถเข้ามาจากต่างประเทศจึงต้องจัดให้รถนั้นมีประกันภัยตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 9

การที่กฎหมายนิยามคำว่า “เจ้าของรถ” เพราะเพื่อต้องการจัดให้รถมีประกันภัยตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 7 และ 9 ไม่ว่าจะเป็นคนธรรมดาหรือนิติบุคคล⁴⁴

⁴⁴ เรื่องเดียวกัน, หน้า 80.



ผู้เขียนมีข้อเสนอแนะเกี่ยวกับคำนิยามศัพท์ตามมาตรา 4 ของพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 คำว่า “เจ้าของ” ควรนำไปบัญญัติเพิ่มเติม หรือแก้ไขกฎหมายเกี่ยวกับพระราชบัญญัติทางหลวง พุทธศักราช 2535 ให้สอดคล้องไปในแนวเดียวกัน เพราะพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ได้ให้ความหมายของคำว่าเจ้าของรถไว้ชัดเจนพอสมควร แต่ควรบัญญัติเพิ่มเติมให้รวมถึงเจ้าของรถในฐานะผู้เช่าซื้อ ผู้เช่า ผู้ยืมรถยนต์บรรทุกของบุคคลภายนอกด้วย เพื่อใช้ในการประกอบธุรกิจขนส่ง จึงจะครอบคลุมถึงผู้ประกอบการขนส่งทั้งหมดไม่ว่าจะอยู่ในฐานะใดก็ตาม

2.4 พระราชบัญญัติรถยนต์ พุทธศักราช 2522

ตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ไม่ได้บัญญัติเรื่องรถยนต์บรรทุกสิบล้อหรือรถยนต์บรรทุกสินค้าที่บรรทุกน้ำหนักเกินอัตราตามที่กฎหมายกำหนด กรณีเจ้าของรถดังกล่าวฝ่าฝืน นายทะเบียนจะใช้อำนาจเพิกถอนใบอนุญาตหรือมีคำสั่งไม่ต่อใบอนุญาตแก่ผู้ขับขี่ หรือไม่อนุญาตให้เจ้าของรถหรือผู้ประกอบการขนส่งต่อทะเบียนรถอีกจนกว่าจะปฏิบัติให้ถูกต้องตามกฎหมายก็ได้ โดยอาศัยข้อมูลประวัติการกระทำความผิดจากเจ้าหน้าที่ตำรวจทางหลวงที่เก็บรวบรวมไว้มาใช้ประกอบการดุลพินิจที่จะอนุญาตให้ต่อทะเบียนรถในแต่ละปี แต่ได้ให้ความหมายของคำว่า “เจ้าของรถ” ไว้อย่างกว้าง ๆ เป็นที่น่าสนใจในมาตรา 4 “เจ้าของรถ” หมายความรวมถึงผู้มีรถไว้ในครอบครองด้วย

ผู้เขียนเห็นว่าควรนำคำจำกัดความเรื่อง “เจ้าของรถ” ตามกฎหมายฉบับนี้ไปใช้ในพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 เพราะเป็นความหมายที่ครอบคลุมและตรงกับข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน เนื่องจากคนขับรถส่วนมากจะไม่มีชื่อทางทะเบียนรถหรือเป็นเจ้าของรถ ประการสำคัญทะเบียนรถก็ไม่ใช่ออกสารแสดงกรรมสิทธิ์ในรถยนต์ คงเป็นเพียงหลักฐานที่กำหนดขึ้นเพื่อสะดวกแก่การควบคุมรถเท่านั้น (คำพิพากษาฎีกาที่ 1283/2530) ดังนั้น เพื่อเป็นหลักในการวินิจฉัยความรับผิดทางอาญาหรือมาตรการทางกฎหมายอื่น ๆ ของตัวแทน นายจ้างลูกจ้างเกี่ยวกับความรับผิดรถยนต์บรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา ซึ่งได้กล่าวรายละเอียดไว้แล้วในบทนี้ เรื่องความรับผิดทางอาญาในการกระทำของผู้อื่น

ตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 14 วรรคแรก บัญญัติว่า รถใดที่จดทะเบียนแล้ว ห้ามมิให้ผู้ใดเปลี่ยนแปลงตัวรถหรือส่วนใดส่วนหนึ่งของรถให้ผิดไปจากรายการที่จดทะเบียนไว้และใช้รถนั้น เว้นแต่เจ้าของรถนำไปให้นายทะเบียนตรวจสอบสภาพก่อน” สำหรับความผิดรถยนต์บรรทุกน้ำหนักเกินอัตราส่วนใหญ่จะมีการต่อเติม

กะบะบรรทุกเพื่อให้บริการทุกสินค้าได้มากขึ้น จนอาจจะก่อให้เกิดอันตรายแก่ชีวิตและทรัพย์สินของผู้ใช้ยานพาหนะอื่นบนทางหลวง เช่น รถยนต์บรรทุกอ้อย นายทะเบียนก็มีอำนาจเพิกถอนการจดทะเบียนรถนั้นได้ ตามมาตรา 12 บัญญัติไว้ ดังนี้

“มาตรา 12 รถใดที่จดทะเบียนแล้ว หากปรากฏในภายหลังว่ารถนั้นมี ส่วนควบหรือเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถไม่ครบถ้วนถูกต้องตามที่กำหนดในกฎกระทรวง หรือเพิ่มสิ่งใดสิ่งหนึ่งเข้าไปซึ่งอาจก่อให้เกิดอันตรายแก่ร่างกายหรือจิตใจของผู้อื่น ห้ามมิให้ผู้ใดใช้รถนั้นจนกว่าจะจัดให้มีครบถ้วนถูกต้องหรือเอาออกแล้ว

ในกรณีที่นายทะเบียนเห็นว่า เจ้าของรถไม่อาจจัดให้มีครบถ้วนถูกต้องหรือเอาออกได้ ให้นายทะเบียนสั่งเพิกถอนการจดทะเบียนรถนั้น

เจ้าของรถมีสิทธิอุทธรณ์เป็นหนังสือต่ออธิบดีได้ภายในสิบห้าวันนับแต่วันทราบคำสั่งของนายทะเบียน คำวินิจฉัยของอธิบดีให้เป็นที่สุด”

ทั้งคำสั่งดังกล่าวยังเป็นคำสั่งทางปกครองที่ผู้ได้รับความเสียหายสามารถจะฟ้องร้องขอให้ศาลเพิกถอนคำสั่งนั้นได้ หากเห็นว่าคำสั่งนั้นไม่ชอบด้วยกฎหมายตามพระราชบัญญัติวิธีปฏิบัติราชการทางปกครอง พ.ศ. 2539 (มาตรา 49-มาตรา 53)⁴⁵ จากการศึกษาข้อเท็จจริงในทางปฏิบัติไม่ปรากฏว่านายทะเบียนได้ใช้อำนาจตามกฎหมายฉบับนี้แต่ประการใด

2.5 พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

เจตนารมณ์ในการประกาศใช้พระราชบัญญัตินี้ คือ เนื่องจากการคมนาคมและการขนส่งทางบกได้เจริญก้าวหน้าขยายตัวไปทั่วประเทศและเชื่อมโยงไปยังประเทศใกล้เคียง และจำนวนยานพาหนะในท้องถนนและทางหลวงได้ทวีจำนวนขึ้นเป็นลำดับ ประกอบกับประเทศไทยได้เข้าเป็นภาคีในอนุสัญญาว่าด้วยการจราจรทางถนนและพิธีสารว่าด้วยเครื่องหมายและสัญญาณตามถนน สมควรปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก ซึ่งได้ใช้บังคับมากว่าสี่สิบปี ให้เหมาะสมกับสภาพการจราจรและจำนวนยานพาหนะที่เพิ่มขึ้น และเพื่อความปลอดภัยแก่ชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของประชาชน จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้ขึ้น

⁴⁵ ดูเพิ่มเติมในภาคผนวก

พระราชบัญญัติฉบับนี้ได้ให้ความหมายคำว่า “เจ้าของรถ” ไว้ในมาตรา 4 (30) “เจ้าของรถ” หมายความว่ารวมถึงผู้มีรถไว้ในครอบครองด้วย ซึ่งเหมือนกับพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 4 อันเป็นความหมายกว้าง ๆ ดังที่อธิบายไว้ในหัวข้อ 2.4

ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พุทธศักราช 2522 ให้อำนาจเจ้าพนักงานจราจรตั้งที่บัญญัติไว้ในมาตรา 140 ว่า เมื่อเจ้าพนักงานหรือพนักงานเจ้าหน้าที่พบว่าผู้ขับขี่ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทแห่งพระราชบัญญัตินี้ หรือกฎหมายอันเกี่ยวกับรถนั้น ๆ จะว่ากล่าวตักเตือนผู้ขับขี่หรือออกใบสั่งให้ผู้ขับขี่ชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบก็ได้ ในกรณีที่ไม่พบตัวผู้ขับขี่ ก็ให้ติดหรือผูกใบสั่งไว้ที่รถที่ผู้ขับขี่เห็นได้ง่าย

สำหรับความผิดที่กำหนดไว้ในมาตรา 157 ทวิ มาตรา 159 มาตรา 160 และมาตรา 160 ทวิ ห้ามมิให้ว่ากล่าวตักเตือนหรือทำการเปรียบเทียบ”

มาตรา 157 ทวิ ผู้ขับขี่ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 43 ทวิ วรรคหนึ่ง ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับตั้งแต่ห้าพันบาทถึงสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ที่มีกำหนดไม่น้อยกว่าหกเดือน หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ถ้าการกระทำความผิดตามมาตรา 43 ทวิ วรรคหนึ่ง ⁴⁶ เป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามปี หรือปรับตั้งแต่สองหมื่นบาทถึงสี่หมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และให้ศาลสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ และถ้าการกระทำนั้นเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสิบปี หรือปรับตั้งแต่สี่หมื่นบาทถึงแปดหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และให้ศาลสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

⁴⁶ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. 2538 มาตรา 43 ทวิ ห้ามมิให้ผู้ขับขี่เสพหรือรับเข้าร่างกายไม่ว่าด้วยวิธีใด ๆ ซึ่งวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทกลุ่มแอมเฟตามีน หรือวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทอย่างอื่นที่อธิบดีกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

มาตรา 160 ทวิ ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 134⁴⁷ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหนึ่งเดือน หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

มาตรา 161 ในกรณีที่ผู้ขับขี่ผู้ใดได้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ ให้ผู้บัญชาการตำรวจนครบาล ผู้บัญชาการตำรวจภูธร ผู้บังคับการตำรวจจราจร ผู้บังคับการตำรวจทางหลวง หรือผู้ซึ่งได้รับมอบอำนาจจากผู้ดำรงตำแหน่งดังกล่าวมีอำนาจสั่งยึดใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดครั้งละไม่เกินหกสิบวัน

ผู้สั่งยึดใบอนุญาตขับขี่ตามวรรคหนึ่งอาจบันทึกการยึดและคะแนนไว้ด้านหลังใบอนุญาตขับขี่ที่ถูกต้อง และดำเนินการอบรมทดสอบผู้ขับขี่ที่กระทำผิดซ้ำตั้งแต่สองครั้งภายในหนึ่งปี รวมทั้งสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ที่เสียคะแนนมากของผู้ขับขี่นั้นกำหนดครั้งละไม่เกินเก้าสิบวัน

การดำเนินการบันทึกคะแนน อบรม ทดสอบผู้ขับขี่ที่กระทำผิดและพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ ให้เป็นไปตามที่อธิบดีกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเสกษา

ผู้ขับขี่ซึ่งถูกสั่งยึดใบอนุญาตขับขี่ตามวรรคหนึ่ง หรือถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ตามวรรคสอง มีสิทธิอุทธรณ์คำสั่งต่ออธิบดีภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่ถูกลงยึดหรือสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่

ให้อธิบดีวินิจฉัยอุทธรณ์ตามวรรคสี่ภายในสามสิบวันนับแต่วันที่รับคำอุทธรณ์ ถ้าไม่ได้วินิจฉัยชี้ขาดภายในเวลาดังกล่าว ให้ถือว่าอธิบดีวินิจฉัยไม่ได้ยึดใบอนุญาตขับขี่หรือไม่พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ตามคำอุทธรณ์ของผู้ขับขี่

คำวินิจฉัยของอธิบดีให้เป็นที่สุด

มาตรา 162 ในคดีที่ผู้ขับขี่ต้องคำพิพากษาถึงที่สุดว่า ได้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ หรือกฎหมายอันเกี่ยวกับรถนั้น ๆ นอกจากจะได้รับโทษตามบทบัญญัติดังกล่าวแล้ว ถ้าความปรากฏแก่ศาลว่า หากให้ผู้ขับขี่นั้นขับรถต่อไปอาจก่อให้เกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินของผู้อื่น ศาลมีอำนาจสั่งพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ของผู้ผู้นั้นได้

⁴⁷ มาตรา 134 ห้ามมิให้ผู้ใดแข่งรถในทาง เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากเจ้าพนักงานจราจร

ห้ามมิให้ผู้ใดจัด สนับสนุนหรือส่งเสริมให้มีการแข่งรถในทาง เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากเจ้าพนักงานจราจร

สำหรับพระราชบัญญัตินี้กฎหมายให้อำนาจเจ้าพนักงานของรัฐในการว่ากล่าว ตักเตือนหรือเปรียบเทียบปรับได้ ในกรณีคนขับรถไม่ปฏิบัติตามพระราชบัญญัตินี้ หรือ กฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องกับรถนั้น ๆ สำหรับกฎหมายอื่น ตามมาตรา 162 ก็น่าจะหมายความ รวมถึงพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 ด้วย และความผิดตามพระราชบัญญัติ จราจรทางบก พ.ศ. 2522 ส่วนมากจะเป็นคดีเล็กน้อยที่อยู่ในอำนาจของศาลแขวง และ บางคดีเจ้าพนักงานมีอำนาจเปรียบเทียบปรับได้โดยไม่ต้องนำคดีขึ้นสู่การพิจารณาของ ศาล ทำให้ผู้กระทำความผิดลักษณะนี้ไม่เกรงกลัวต่อกฎหมาย

แม้ว่าพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 จะมีการแก้ไขเพิ่มเติม หลายครั้ง ในปี พ.ศ. 2535 และ พ.ศ. 2538 เกี่ยวกับคนขับรถเสพเมทแอมเฟตามีน (ยาบ้า) ตามมาตรา 43 ทวิ โดยเพิ่มเติมบทลงโทษในมาตรา 157 ทวิ หรือกรณีการ แข่งรถในทาง ตามมาตรา 134 โดยให้เจ้าพนักงานของรัฐมีอำนาจสั่งยึดใบอนุญาตขับขี่ มีกำหนดครั้งละไม่เกิน 60 วัน ตามมาตรา 161 และให้ศาลมีอำนาจสั่งพักใช้ใบอนุญาต ขับขี่หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่สำหรับผู้ฝ่าฝืนเสพเมทแอมเฟตามีนหรือแข่งรถในทาง ตามมาตรา 157 ทวิ, 160 ทวิ แล้วแต่กรณี

นอกจากนี้ ผู้ขับขี่ต้องคำพิพากษาถึงที่สุดว่ากระทำผิดตามพระราชบัญญัตินี้ หรือกฎหมายอื่นเกี่ยวกับรถนั้น ๆ ถ้าความปรากฏแก่ศาลว่าหากให้ผู้นั้นขับรถต่อไปอาจ ก่อให้เกิดอันตรายต่อบุคคลหรือทรัพย์สินของผู้อื่น ศาลก็มีอำนาจสั่งพักใช้หรือเพิกถอน ใบอนุญาตนั้นได้ตามมาตรา 162

ในทางปฏิบัติ ปรากฏข้อเท็จจริงที่ศาลสั่งพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ ของบุคคลที่กระทำความผิด ก็เนื่องจากโจทก์ (พนักงานอัยการ) ได้กล่าวมาในฟ้อง และมีคำขอท้ายฟ้องเข้ามาด้วย เช่น จำเลยแข่งรถจักรยานยนต์ในทางโดยไม่ได้รับ อนุญาต รถจักรยานยนต์ของกลางเป็นทรัพย์สินที่ใช้ในการกระทำความผิด จึงให้บริดรถ จักรยานยนต์ของกลางและพักใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ของจำเลยมีกำหนด 6 เดือน (คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 478/2538)

จากการศึกษาพระราชบัญญัติจราจร พ.ศ. 2522 ในมาตรา 160 ทวิ ที่บัญญัติให้ศาลมีอำนาจสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้กระทำความผิดมีกำหนดไม่น้อย กว่าหนึ่งเดือน หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ และในมาตรา 161 วรรคแรก ให้อำนาจ เจ้าหน้าที่ตำรวจผู้รับผิดชอบตามพระราชบัญญัตินี้ หรือผู้ที่ได้รับมอบอำนาจมีอำนาจ สั่งยึดใบอนุญาตขับขี่ของผู้กระทำความผิดมีกำหนดครั้งละไม่เกินหกสิบวัน หรือสั่งพักใช้ ใบอนุญาตขับขี่ของผู้กระทำความผิด ตามมาตรา 161 วรรคสอง นั้น

ผู้เขียนเห็นว่าพระราชบัญญัติฉบับนี้มุ่งลงโทษผู้กระทำความผิด คือ คนขับรถตามหลักกฎหมายอาญาทั่วไป แม้จะมีการนำมาตรการทางการปกครองมาใช้ เช่น การยึดใบอนุญาตขับขี่พักใช้ ใบอนุญาตขับขี่ หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ ก็หาได้มีการป้องปรามการกระทำความผิดให้ลดน้อยลงแต่ประการใด โดยเฉพาะเกี่ยวกับคนขับรถยนต์บรรทุกน้ำหนักเกินอัตรา เพราะคนขับรถยนต์บรรทุกส่วนใหญ่จะเป็นลูกจ้างของผู้ประกอบการขนส่งหรือเจ้าของรถยนต์บรรทุก ดังนั้น เมื่อเจ้าหน้าที่ของรัฐยึด พักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ของคนขับรถ ผู้ประกอบการขนส่งหรือเจ้าของรถก็สามารถรับลูกจ้างคนใหม่ขับรถยนต์บรรทุกแทนลูกจ้างผู้กระทำความผิดต่อไปได้ ดังเช่นข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน เพราะกฎหมายไม่ได้บัญญัติเอาโทษกับผู้ประกอบการหรือเจ้าของรถผู้ที่ได้รับประโยชน์จากการกระทำความผิดในฐานะเป็นตัวการร่วมแต่ประการใด