



รายงาน

ของคณะกรรมการการเลือกตั้ง

พิจารณาร่างพระราชบัญญัติทางหลวง

(ฉบับที่...) พ.ศ.



จัดทำโดย
กลุ่มงานคณะกรรมการการเลือกตั้ง
พิจารณาร่างพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่ายประจำปี
สำนักกรรมการ ๑
สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

เจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบ

กลุ่มงานคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาร่างพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่ายประจำปี
สำนักกรรมการ ๑ สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

นายวันชัย วรรณสว่าง	ผู้อำนวยการกลุ่มงานคณะกรรมการวิสามัญ พิจารณาร่างพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่ายประจำปี
นายสุขประกิจ ชี้อัตตย์ไพบุลย์	นิติกร ๖
นางสาวรุ่งทิพย์ ยิ้มแย้ม	วิทยากร ๔
นางสาวปฎิมา สารพัฒน์	นักวิชาการ
นางสาวนัยนา ปรางค์ขำ	นักวิชาการ
นางสาวศิริมา อนุสรณ์เจริญสุข	เจ้าหน้าที่ธุรการ ๑
นายภาคิไนย ผิวทอง	เจ้าหน้าที่บันทึกข้อมูล ๑

โทร. ๐-๒๒๔๔-๒๑๒๔-๕

โทรสาร ๐-๒๒๔๔-๒๑๒๗

ด่วนที่สุด

ที่ ๕๖๓๖ / ๒๕๕๖

(สำเนา)

สภาผู้แทนราษฎร

ถนนอุทองใน กทม. ๑๐๓๐๐

๓๐ ตุลาคม ๒๕๕๖

เรื่อง ร่างพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ ..) พ.ศ.

กราบเรียน ประธานสภาผู้แทนราษฎร

สิ่งที่ส่งมาด้วย ร่างพระราชบัญญัติดังกล่าว พร้อมด้วยรายงานของคณะกรรมการการวิสามัญ
จำนวน ๑ ชุด

ตามที่ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎร ได้ลงมติรับหลักการแห่งร่างพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ) ร่างพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ ...) พ.ศ. (พลตำรวจโท วิโรจน์ เปาอินทร์ และนายธีรโชติ กองทอง เป็นผู้เสนอ) และร่างพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (นายวรรณรัตน์ ชาญนุกูล และนายเทวัญ ลิปตพัลลภ เป็นผู้เสนอ) และตั้งคณะกรรมการการวิสามัญขึ้นคณะหนึ่งเพื่อพิจารณา ประกอบด้วย

- | | |
|-----------------------------------|---------------------------------|
| ๑. นายกอร์ปศักดิ์ สภาวสุ | ๒. นายกิตติพงษ์ เทียมสุวรรณ |
| ๓. นายจตุพร เจริญเชื้อ | ๔. นายจตุติ ไกรฤกษ์ |
| ๕. นางสาวชรินทร์นุรัตน์ พุทธปวน | ๖. นายชัย ชิดชอบ |
| ๗. นายชัยพร บุญศิริ | ๘. นายชัยวุฒิ บรรณวัฒน์ |
| ๙. นายชูวิทย์ กุ้ย พิทักษ์พรพัลลภ | ๑๐. นายเชน เทือกสุบรรณ |
| ๑๑. นายดิศทัต โหตระกิตย์ | ๑๒. นายธีระ ดันสมพงษ์ |
| ๑๓. นางนงค์นาค เตชะไพบูลย์ | ๑๔. นายนัจมุดดีน อูมา |
| ๑๕. พันตำรวจโท บรรยนิ ดั้งภากรณ์ | ๑๖. นายปกิต พัฒนกุล |
| ๑๗. พันตำรวจเอก ปรีดี เจริญศิลป์ | ๑๘. นายพรศักดิ์ เจริญประเสริฐ |
| ๑๙. นายพ่ายพ์ บันแกตุ | ๒๐. นายพิเชษฐ พันธุ์วิชาติกุล |
| ๒๑. นายพีระพันธุ์ สาลีรัฐวิภาค | ๒๒. นางสาวเพชรี ศิริวัฒน์โก |
| ๒๓. นายภิมุข สิมะโรจน์ | ๒๔. นายมานะ มหาสุวีระชัย |
| ๒๕. นายยุทธศิลป์ ฐาปนกุล | ๒๖. ศาสตราจารย์ลิขิต ธีรเวคิน |
| ๒๗. นายวิจิตร พรพถุณีพันธ์ | ๒๘. นายวิทยา ภูมิเหล่าแจ้ง |
| ๒๙. นายสมศักดิ์ พันธุ์เกษม | ๓๐. นายสานิต ว่องสัชนพงษ์ |
| ๓๑. นายสุชาติ บรรดาศักดิ์ | ๓๒. นายสุรัชย์ เลี้ยงบุญเลิศชัย |
| ๓๓. นายอดิศักดิ์ ภู่วรวุฒิพานิช | ๓๔. นางสาวอรดี สุทธรศรี |
| ๓๕. นายอิทธิเดช แก้วหลวง | |

บัดนี้ คณะกรรมการวิสามัญได้พิจารณาร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวเสร็จแล้ว
จึงกราบเรียนมาเพื่อโปรดนำเสนอที่ประชุมสภาพิจารณาต่อไป

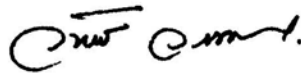
ขอแสดงความนับถืออย่างยิ่ง

(ลงชื่อ) ปกิต พัฒนกุล

(นายปกิต พัฒนกุล)

ประธานคณะกรรมการวิสามัญ
พิจารณาร่างพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ ..) พ.ศ.

ถูกต้องตามมติของคณะกรรมการวิสามัญ



(นายวันชัย วรรณสว่าง)

ผู้อำนวยการกลุ่มงานคณะกรรมการวิสามัญ
พิจารณาร่างพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่ายประจำปี
ผู้ช่วยเลขานุการคณะกรรมการวิสามัญ
ตามข้อบังคับการประชุมฯ ข้อ ๑๐๙

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

สำนักกรรมการวิสามัญ ๑

โทรศัพท์ ๐-๒๒๔๔-๒๑๒๔, ๐-๒๒๔๔-๒๑๒๕

โทรสาร ๐-๒๒๔๔-๑๖๒๑, ๐-๒๒๔๔-๑๖๒๘

วันชัย/ร่าง
ภาคิไนย /พิมพ์
รุ่งทิพย์,ปฎิมา /ทาน

รายงานของคณะกรรมการวิสามัญ

ตามที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๑ ปีที่ ๒ ครั้งที่ ๓๐ (สมัยสามัญนิติบัญญัติ) วันพุธที่ ๒๐ พฤศจิกายน ๒๕๔๕ ได้ลงมติรับหลักการร่างพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ) ร่างพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (พลตำรวจโท วิโรจน์ เปาอินทร์ และนายธีรโชต กองทอง เป็นผู้เสนอ) และร่างพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (นายวรรณรัตน์ ชาญนุกูล และนายเทวัญ ลิปตพัลลภ เป็นผู้เสนอ) และตั้งกรรมาธิการวิสามัญขึ้นคณะหนึ่ง เพื่อพิจารณา กำหนดการแปรญัตติภายใน ๗ วัน นั้น บัดนี้ได้พิจารณาร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวเสร็จแล้ว ปรากฏผลดังนี้

๑. ที่ประชุมคณะกรรมการวิสามัญ ได้มีมติเลือกตั้งบุคคลดำรงตำแหน่งต่าง ๆ ดังนี้

๑. นายปภิต พัฒนกุล	เป็นประธานคณะกรรมการ
๒. นายชัย ชิดชอบ	เป็นรองประธานคณะกรรมการ คนที่หนึ่ง
๓. นายจตุติ ไกรฤกษ์	เป็นรองประธานคณะกรรมการ คนที่สอง
๔. ศาสตราจารย์ลิขิต ธีรเวคิน	เป็นรองประธานคณะกรรมการ คนที่สาม
๕. นายสานิต ว่องสันพงษ์	เป็นรองประธานคณะกรรมการ คนที่สี่
๖. นายธีระ ต้นสมพงษ์	เป็นเลขานุการคณะกรรมการ
๗. นายชัยวุฒิ บรรณวัฒน์	เป็นผู้ช่วยเลขานุการคณะกรรมการ
๘. นายมานะ มหาสุวีระชัย	เป็นโฆษกคณะกรรมการ
๙. นาย نجمุดดิน อูมา	เป็นโฆษกคณะกรรมการ
๑๐. พันตำรวจโท บรรณิน ตั้งภากรณ์	เป็นโฆษกคณะกรรมการ

๒. คณะกรรมาธิการวิสามัญ ได้มีมติแต่งตั้งผู้ทรงคุณวุฒิเป็นที่ปรึกษาคณะกรรมการวิสามัญ ดังนี้

๑. นายอุทัย ธีรจิต	รองอธิบดีกรมทางหลวงชนบท
๒. นายอารักษ์ ภูตระกูล	รองอธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย
๓. พันตำรวจเอก สมศักดิ์ ปทุมรักษ์	รองผู้บังคับการกองวิชาการ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
๔. พันตำรวจเอก วิจิตร นันทวงศ์	ผู้กำกับการฝ่ายอำนวยการ กองตำรวจทางหลวง

๓. การแต่งตั้งผู้ช่วยเลขานุการคณะกรรมการวิสามัญ ตามข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๔๔ ข้อ ๑๐๙

คณะกรรมการวิสามัญ ได้มีมติแต่งตั้ง นายวันชัย วรรณสว่าง ผู้อำนวยการกลุ่มงานคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาร่างพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่ายประจำปี สำนักกรรมาธิการ ๑ เป็นผู้ช่วยเลขานุการในคณะกรรมการวิสามัญ ตามข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๔๔ ข้อ ๑๐๙

๔. ผู้ซึ่งคณะกรรมการสิทธิการวิสามัญเชิญมาชี้แจงคือ

กรมทางหลวง

- | | |
|--------------------------|------------------------------------|
| ๑. นายนิยม บั้นบำรุงกิจ | ผู้อำนวยการสำนักจัดกรรมสิทธิที่ดิน |
| ๒. นายอรุณ เตียวพานิช | ผู้อำนวยการสำนักทางหลวงที่ ๗ |
| ๓. นางศิริพร เทียนดำ | นิติกร ๗ กองนิติการ |
| ๔. นายเสน่ห์ สงบกิจ | เจ้าหน้าที่จัดหาที่ดิน ๔ |
| ๕. นายธีรพล สมุทรประภูติ | นิติกร ๗ ว. กองนิติการ |
| ๖. นายสิน สุนพงษ์ศรี | นิติกร ๔ กองนิติการ |

กรมทางหลวงชนบท

- | | |
|----------------------------|--|
| ๑. นายสุรชัย ธารสิทธิ์พงษ์ | อธิบดีกรมทางหลวงชนบท |
| ๒. นายคำรณ หล่อไกรเลิศ | ผู้อำนวยการสำนักสำรวจและออกแบบ |
| ๓. นายพงษ์เดช หวังสิทธิเดช | ผู้อำนวยการสำนักวิเคราะห์วิจัยและพัฒนา |
| ๔. นายศรศักดิ์ แสนสมบัติ | ผู้อำนวยการสำนักวางแผน |
| ๕. นายประวัตี คงสม | วิศวกรโยธา ๔ วช. |

กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

- | | |
|---------------------|-------------|
| ๑. นายสุรพล เล็กขาว | นิติกร ๘ ว. |
|---------------------|-------------|

สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

- | | |
|------------------------------|-------------------------------|
| ๑. พ.ต.ต. วิโรจน์ แปงเครื่อง | สารวัตร (ทำหน้าที่นิติกร) วช. |
|------------------------------|-------------------------------|

กองตำรวจทางหลวง

- | | |
|-----------------------------|--|
| ๑. พล.ต.ต. อังกูร อาทรไผท | ผู้บังคับการตำรวจทางหลวง |
| ๒. พ.ต.ท. ยุทธนา สุทธิรัตน์ | รองผู้กำกับการฝ่ายอำนวยการ กองตำรวจทางหลวง |
| ๓. พ.ต.ท. กฤษฏา ธารสิทธิ์ | สารวัตรงานคดี ฝ่ายอำนวยการ กองตำรวจทางหลวง |

กรมการขนส่งทางบก

- | | |
|--------------------------|------------------------|
| ๑. นายปิยะพันธ์ จัมปาสุด | อธิบดีกรมการขนส่งทางบก |
| ๒. นายกฤษณะ พึ่งปาน | นิติกร ๗ ว. |

กรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น

- | | |
|-----------------------------|---|
| ๑. นายอมร เลาหมนตรี | ผู้อำนวยการกองกฎหมายและระเบียบท้องถิ่น |
| ๒. นายสมเกียรติ พงศ์เป็นสุข | นิติกร ๖ ว. กองกฎหมายและระเบียบท้องถิ่น |

๕. ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้มีผู้เสนอคำแปรญัตติ ๓ คน คือ

- ๕.๑ นายสมบูรณ์ อุทัยเวียนกุล สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรจังหวัดตรัง
- ๕.๒ นายวัฒนา แซ่ไพเราะ สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรกรุงเทพมหานคร
- ๕.๓ นายวิทยา แก้วภราดัย สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรจังหวัดนครศรีธรรมราช

๖. ผลการพิจารณา

<u>ชื่อร่างพระราชบัญญัติ</u>	ไม่มีการแก้ไข
<u>คำปรารภ</u>	ไม่มีการแก้ไข
<u>มาตรา ๑</u>	ไม่มีการแก้ไข
<u>มาตรา ๒</u>	ไม่มีการแก้ไข
<u>มาตรา ๓</u> แก้ไขมาตรา ๔ มาตรา ๔	มีการแก้ไข มีการแก้ไข
<u>มาตรา ๔</u> แก้ไขมาตรา ๔ มาตรา ๔	ไม่มีการแก้ไข ไม่มีการแก้ไข
<u>มาตรา ๕</u> แก้ไขมาตรา ๔ มาตรา ๔	ไม่มีการแก้ไข ไม่มีการแก้ไข
<u>มาตรา ๖</u> แก้ไขมาตรา ๖ และมาตรา ๗ มาตรา ๖ มาตรา ๗	มีการแก้ไข มีการแก้ไข ไม่มีการแก้ไข
<u>มาตรา ๗</u> แก้ไขมาตรา ๙ มาตรา ๙	มีการแก้ไข มีการแก้ไข
<u>มาตรา ๗/๑</u> แก้ไขมาตรา ๑๐	คณะกรรมการธิการเพิ่มขึ้น
<u>มาตรา ๘</u> แก้ไขมาตรา ๑๑ มาตรา ๑๑	ไม่มีการแก้ไข ไม่มีการแก้ไข
<u>มาตรา ๙</u> แก้ไขมาตรา ๑๓ มาตรา ๑๓	มีการแก้ไข มีการแก้ไข
<u>มาตรา ๑๐</u> แก้ไขมาตรา ๑๕ มาตรา ๑๕	มีการแก้ไข มีการแก้ไข

(๕)

การอนุญาตตามวรรคหนึ่ง เมื่อมีความจำเป็นแก่งานทางหรือเมื่อปรากฏว่าผู้ได้รับอนุญาตได้กระทำผิดเงื่อนไขที่กำหนดในการอนุญาต ผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวงจะเพิกถอนเสียก็ได้

การระบายน้ำที่กระทำโดยไม่ได้วิธีขุดลอกหรือไม่ปฏิบัติตมวิธีอื่นใดที่กำหนดไว้ในมาตรา ๓๙/๑ วรรคหนึ่ง ผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวงมีอำนาจสั่งให้ผู้กระทำการดังกล่าวงดเว้นการระบายน้ำลงในเขตทางหลวงทันที หรือให้รื้อถอนหรือปิดกั้นทางระบายน้ำภายในเวลาอันสมควร ถ้าไม่ปฏิบัติตาม ผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวงมีอำนาจรื้อถอนหรือปิดกั้นทางระบายน้ำดังกล่าวได้ โดยผู้นั้นจะเรียกร้องค่าเสียหายไม่ได้และต้องเป็นผู้เสียค่าใช้จ่ายในการนั้น”

คณะกรรมการไม่เห็นด้วย

ผู้แปรญัตติขอสงวน

มาตรา ๑๖ แก้ไขมาตรา ๔๒

มีการแก้ไข

มาตรา ๔๒

มีการแก้ไข

นายวัฒนา แซ่โพธิ์ นายสมบูรณ์ อุทัยเวียนกุล

และนายวิทยา แก้วภราดัย ขอแปรญัตติแก้ความของมาตรา ๔๒

คณะกรรมการได้ชี้แจงแล้ว

ผู้แปรญัตติพอใจ

มาตรา ๑๗ เพิ่มมาตรา ๔๒/๑

มีการแก้ไข

มาตรา ๔๒/๑

มีการแก้ไข

มีผู้แปรญัตติขอสงวนคำแปรญัตติ

นายวัฒนา แซ่โพธิ์ ขอแปรญัตติแก้ความของมาตรา ๔๒/๑ เป็นดังนี้

“มาตรา ๔๒/๑ ผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวงมีอำนาจเคลื่อนย้ายยานพาหนะที่หยุดหรือจอดอยู่อันเป็นการฝ่าฝืนบทแห่งพระราชบัญญัตินี้ได้

ผู้ขับขี่หรือเจ้าของยานพาหนะต้องชำระค่าใช้จ่ายในการเคลื่อนย้ายยานพาหนะตลอดจนค่าดูแลรักษายานพาหนะระหว่างที่อยู่ในความครอบครองของผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวง ทั้งนี้ ตามอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง ซึ่งจึงต้องกำหนดอัตราค่าใช้จ่ายไม่น้อยกว่าคันละห้าร้อยพันบาทและค่าดูแลรักษาไม่น้อยกว่าวันละสองร้อยพันบาท แต่ไม่เกินสองหมื่นบาท

เงินที่ได้จากผู้ขับขี่หรือเจ้าของยานพาหนะตามวรรคสอง เป็นรายได้ที่ไม่ต้องนำส่งกระทรวงการคลัง และให้นำมาเป็นค่าใช้จ่ายในการปฏิบัติตามมาตรานี้ตามระเบียบที่อธิบดีกรมทางหลวงกำหนด

ในกรณีที่ผู้ขับขี่หรือเจ้าของยานพาหนะไม่ชำระค่าใช้จ่ายและค่าดูแลรักษาตามวรรคสอง ผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวงมีอำนาจยึดหน่วงยานพาหนะนั้นไว้ได้จนกว่าจะได้รับชำระค่าใช้จ่ายและค่าดูแลรักษาดังกล่าว โดยในระหว่างที่ยึดหน่วงนั้นให้คำนวณค่าดูแลรักษาเป็นรายวัน ถ้าพ้นกำหนดสามเดือนแล้วผู้ขับขี่หรือเจ้าของยานพาหนะไม่ชำระค่าใช้จ่ายและค่าดูแลรักษาดังกล่าว ให้ผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวงมีอำนาจนำยานพาหนะนั้นออกขายทอดตลาดได้ เงินที่ได้จากการขายทอดตลาดเมื่อได้หักค่าใช้จ่ายในการขายทอดตลาด ค่าใช้จ่ายและค่าดูแลรักษาที่ค้างชำระแล้ว เหลือเงินเท่าใดให้คืนแก่เจ้าของหรือผู้มีสิทธิที่แท้จริงต่อไป”

คณะกรรมการไม่เห็นด้วย

ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายสมบูรณ์ อุทัยเวียนกุล และนายวิทยา แก้วภราดัย ขอแปรญัตติตัดความของมาตรา ๑๗ ออกทั้งหมด

คณะกรรมการไม่เห็นด้วย

ผู้แปรญัตติขอสงวน

มาตรา ๑๘ เพิ่มมาตรา ๔๖/๑

ไม่มีการแก้ไข

มาตรา ๔๖/๑

ไม่มีการแก้ไข

มีกรรมาธิการขอสงวนความเห็นและผู้แปรญัตติขอสงวนคำแปรญัตตินายจตุติ ไกรฤกษ์ และนายมานะ มหาสุวีระชัย (กรรมาธิการ) ขอสงวนความเห็นโดยแก้ความของมาตรา ๑๘ เป็นดังนี้

“มาตรา ๔๖/๑ ห้ามมิให้ผู้ใดชุมนุมกัน~~ใน~~เขตถนนไหล่ทางหรือบนทางจราจรของทางหลวงในลักษณะที่เป็นการกีดขวางหรืออาจเป็นอันตรายแก่ยานพาหนะหรือคนเดินเท้า”
นายพีระพันธุ์ สาลีรัฐวิภาค (กรรมาธิการ) ขอสงวนความเห็นโดยแก้ความของมาตรา ๑๘ เป็นดังนี้

“มาตรา ๔๖/๑ ห้ามมิให้ผู้ใดชุมนุมกัน~~ใน~~เขตบนทางเท้า ไหล่ทางหรือบนทางจราจรของทางหลวงในลักษณะที่เป็นการกีดขวางหรืออาจเป็นอันตรายแก่ยานพาหนะหรือคนเดินเท้า”

นายสมบูรณ์ อุทัยเวียนกุล และนายวิทยา แก้วภราดัย ขอแปรญัตติ ตัดความของมาตรา ๑๘ ออกทั้งหมด

คณะกรรมการไม่เห็นด้วย

ผู้แปรญัตติขอสงวน

มาตรา ๑๙ แก้ไขมาตรา ๔๗ และมาตรา ๔๘

มีการแก้ไข

มาตรา ๔๗

มีการแก้ไข

มาตรา ๔๘

ไม่มีการแก้ไข

นายวัฒนา เช่งไพเราะ แปรญัตติแก้ความในมาตรา ๔๗

คณะกรรมการชี้แจงแล้ว

ผู้แปรญัตติพอใจ

มาตรา ๒๐ แก้ไขมาตรา ๕๓ มาตรา ๕๓	ไม่มีการแก้ไข ไม่มีการแก้ไข
มาตรา ๒๑ แก้ไขมาตรา ๕๔ มาตรา ๕๔	ไม่มีการแก้ไข ไม่มีการแก้ไข
นายวัฒนา เซ่งไพเราะ ขอแปรญัตติแก้ไขความในมาตรา ๕๔ คณะกรรมการชี้แจงแล้ว	ผู้แปรญัตติพอใจ
มาตรา ๒๒ แก้ไขมาตรา ๕๖ มาตรา ๕๖	มีการแก้ไข มีการแก้ไข
นายวัฒนา เซ่งไพเราะ ขอแปรญัตติตัดความของมาตรา ๕๖ ออกทั้งหมด คณะกรรมการชี้แจงแล้ว	ผู้แปรญัตติพอใจ
มาตรา ๒๓ แก้ไขมาตรา ๖๑ มาตรา ๖๑	มีการแก้ไข มีการแก้ไข
มาตรา ๒๔ แก้ไขมาตรา ๖๓ มาตรา ๖๓	มีการแก้ไข มีการแก้ไข
นายวัฒนา เซ่งไพเราะ ขอแปรญัตติตัดความของมาตรา ๖๓ ออกทั้งหมด คณะกรรมการชี้แจงแล้ว	ผู้แปรญัตติพอใจ
มาตรา ๒๕ แก้ไขส่วนที่ ๓ และมาตรา ๖๔ ส่วนที่ ๓ มาตรา ๖๔	ไม่มีการแก้ไข ไม่มีการแก้ไข ไม่มีการแก้ไข
มีผู้แปรญัตติขอสงวนคำแปรญัตติ นายวัฒนา เซ่งไพเราะ ขอแปรญัตติเพิ่มวรรคสามของมาตรา ๖๔ เป็นดังนี้ “ห้ามมิให้กำหนดแนวทางหลวง และการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์เพื่อสร้างหรือ ขยายทางหลวงอันน่าจะทำให้เกิดผลกระทบต่อวิถีชีวิตของประชาชนในท้องถิ่นนั้นๆ หรือทำให้สภาพแวดล้อมได้รับผลกระทบจากการเวนคืน” คณะกรรมการไม่เห็นด้วย	ผู้แปรญัตติขอสงวน

มาตรา ๒๖ เพิ่มมาตรา ๖๘/๑
มาตรา ๖๘/๑

ไม่มีการแก้ไข
ไม่มีการแก้ไข

มาตรา ๒๗ แก้ไขมาตรา ๖๙ มาตรา ๗๐

มีการแก้ไข

มาตรา ๗๑ มาตรา ๗๒ และมาตรา ๗๓

มาตรา ๖๙

มีการแก้ไข

มาตรา ๗๐

ไม่มีการแก้ไข

มาตรา ๗๑

มีการแก้ไข

มาตรา ๗๒

ไม่มีการแก้ไข

มาตรา ๗๓

ไม่มีการแก้ไข

มาตรา ๒๘ เพิ่มมาตรา ๗๓/๑ มาตรา ๗๓/๒

มีการแก้ไข

และมาตรา ๗๓/๓

มาตรา ๗๓/๑

มีการแก้ไข

มาตรา ๗๓/๒

ไม่มีการแก้ไข

มาตรา ๗๓/๓

ไม่มีการแก้ไข

มีผู้แปรญัตติขอสงวนคำแปรญัตติ

นายสมบุญ อุตัยเวียนกุล และนายวิทยา แก้วภราดัย ขอแปรญัตติแก้ไขความใน
มาตรา ๗๓/๑ เป็นดังนี้

มาตรา ๗๓/๑ ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา ๔๑ มาตรา ๔๔ มาตรา ๔๖ วรรคหนึ่ง
ขงตรา ๕๖/๑ มาตรา ๔๙ วรรคหนึ่ง มาตรา ๖๐ หรือมาตรา ๖๔ วรรคสอง หรือ
ไม่ปฏิบัติตามขงตรา ๕๒ หรือฝ่าฝืนประกาศของผู้อำนวยการทางหลวงตามมาตรา ๔๖
วรรคสอง หรือมาตรา ๕๔ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับไม่เกิน
ห้าพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ”

คณะกรรมการธิการไม่เห็นด้วย

ผู้แปรญัตติขอสงวน

มาตรา ๒๙

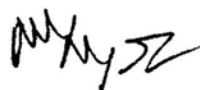
คณะกรรมการธิการเพิ่มขึ้น

๗. ข้อสังเกตของคณะกรรมการวิสามัญ

เพื่อให้การใช้ประโยชน์ทางหลวงเกิดประโยชน์สูงสุดแก่ผู้ใช้ทางหลวง ในการออกแบบการก่อสร้าง
การบำรุงรักษาทางหลวง และการติดตั้งป้ายสัญญาณต่างๆ ควรให้หน่วยงานที่รับผิดชอบพิจารณาดำเนินการ
ให้ถูกต้องตามหลักวิศวกรรมงานทาง โดยเฉพาะบริเวณที่เป็นทางแยก ทางโค้ง รอยต่อระหว่างคอสะพานกับ
ถนน และช่องทางกลับรถ เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ สำหรับจุดใดที่มักเกิดอุบัติเหตุเป็นประจำให้เร่งปรับ
ปรุงสภาพทางเครื่องหมายจราจร เครื่องหมายสัญญาณ เครื่องแสดงสัญญาณ และอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ให้มีความ
เหมาะสม และปลอดภัยแก่ผู้ใช้ทางหลวง โดยถือว่าเป็นมาตรการสำคัญที่จะช่วยลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุ
บนทางหลวงตามนโยบายของรัฐบาลด้วย

(๙)

๘. คณะกรรมการวิสามัญได้เสนอร่างพระราชบัญญัติตามที่ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมมาพร้อมกับ
รายงานนี้ด้วยแล้ว



(นายธีระ ตันสมพงษ์)

เลขานุการคณะกรรมการวิสามัญ

ร่าง
พระราชบัญญัติ
ทางหลวง (ฉบับที่ ..)
พ.ศ.

.....
.....
.....

.....
.....

โดยที่เป็นการสมควรแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายว่าด้วยทางหลวง
พระราชบัญญัตินี้มีบทบัญญัติบางประการเกี่ยวกับการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคล
ซึ่งมาตรา ๒๙ ประกอบกับมาตรา ๓๑ มาตรา ๓๕ มาตรา ๔๔ มาตรา ๔๘ และมาตรา ๕๐
ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย บัญญัติให้กระทำได้โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย

.....
.....

มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ ..) พ.ศ.”

มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษา
เป็นต้นไป

มาตรา ๓ ให้ยกเลิกบทนิยามคำว่า “ทางหลวง” ในมาตรา ๔ แห่งพระราชบัญญัติ
ทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

““ทางหลวง” หมายความว่า ทางหรือถนนซึ่งจัดไว้เพื่อประโยชน์ในการจราจรสาธารณะ
ทางบก ไม่ว่าในระดับพื้นดิน ใต้หรือเหนือพื้นดิน หรือใต้หรือเหนืออสังหาริมทรัพย์อย่างอื่น นอกจาก
ทางรถไฟ และหาความรวมถึงที่ดิน พืช พันธุ์ไม้ทุกชนิด สะพาน ท่อหรือรางระบายน้ำ อุโมงค์
ร่องน้ำ กำแพงกั้นน้ำ เขื่อน รั้ว หลักสำรวจ หลักเขต หลักระยะ ป้ายจราจร เครื่องหมายจราจร
เครื่องหมายสัญญาณ เครื่องสัญญาณไฟฟ้า เครื่องแสดงสัญญาณ ที่จอดรถ ที่พักคนโดยสาร ที่พักริมทาง
เรือสำหรับขนส่งข้ามฟาก ท่าเรือสำหรับขึ้นหรือลงรถ และอาคารหรือสิ่งอื่นอันเป็นอุปกรณ์
งานทางบรรดาที่มีอยู่หรือที่ได้จัดไว้ในเขตทางหลวงเพื่อประโยชน์แก่งานทางหรือผู้ใช้ทางหลวงนั้นด้วย”

มาตรา ๔ ให้ยกเลิกบทนิยามคำว่า “ทางชานาน” ในมาตรา ๔ แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕

มาตรา ๕ ให้เพิ่มบทนิยามคำว่า “ยานพาหนะ” ระหว่างบทนิยามคำว่า “ไหล่ทาง” และคำว่า “ผู้อำนวยการทางหลวง” ในมาตรา ๕ แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕

“ยานพาหนะ” หมายความว่า รถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์^๑ รถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก รวมทั้งเครื่องจักร เครื่องกล และสิ่งอื่นใดที่เคลื่อนที่ไปได้บนทางหลวง ในลักษณะเดียวกัน”

มาตรา ๖ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๖ และมาตรา ๗ แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา ๖ ทางหลวงมี ๕ ประเภท คือ

- (๑) ทางหลวงพิเศษ
- (๒) ทางหลวงแผ่นดิน
- (๓) ทางหลวงชนบท
- (๔) ทางหลวงเทศบาลท้องถิ่น
- (๕) ทางหลวงสัมปทาน

มาตรา ๗ ทางหลวงพิเศษ คือ ทางหลวงที่จัดหรือทำไว้เพื่อให้การจราจรผ่านได้ตลอดรวดเร็วเป็นพิเศษ ตามที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดและได้ลงทะเบียนไว้เป็นทางหลวงพิเศษ โดยกรมทางหลวงเป็นผู้ดำเนินการก่อสร้าง ขยาย บูรณะ และบำรุงรักษา รวมทั้งควบคุมให้มีการเข้าออกได้เฉพาะโดยทางเสริมที่เป็นส่วนหนึ่งของทางหลวงพิเศษตามที่กรมทางหลวงจัดทำขึ้นไว้เท่านั้น”

มาตรา ๗ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๙ แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา ๙ ทางหลวงชนบท คือ ทางหลวงนอกเขตเทศบาลที่องค์กรบริหารส่วนจังหวัด องค์กรบริหารส่วนตำบล กรมโยธาธิการ หรือกรมการเฝ้าระวังพัฒนาที่กรมทางหลวงชนบทเป็นผู้ดำเนินการก่อสร้าง ขยาย บูรณะ และบำรุงรักษา และได้ลงทะเบียนไว้เป็นทางหลวงชนบท”

มาตรา ๗/๑ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๑๐ แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา ๑๐ ทางหลวงท้องถิ่น คือ ทางหลวงที่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเป็นผู้ดำเนินการก่อสร้าง ขยาย บูรณะ และบำรุงรักษา และได้ลงทะเบียนไว้เป็นทางหลวงท้องถิ่น”

ม.ว.ร. ๘ ให้ยกเลิกมาตรา ๑๑ แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕

มาตรา ๙ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๑๓ แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา ๑๓ ทางหลวงประเภทต่างๆ ให้ลงทะเบียนไว้ ดังต่อไปนี้

(๑) ทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทาน อธิบดีกรมทางหลวง เป็นผู้จัดให้ลงทะเบียนไว้ ณ กรมทางหลวง

(๒) ทางหลวงชนบท ผู้ว่าราชการจังหวัดอธิบดีกรมทางหลวงชนบท เป็นผู้จัดให้ลงทะเบียนไว้ ณ ศาลากลางจังหวัดกรมทางหลวงชนบท

(๓) ทางหลวงเทศบาล ท้องถิ่น นายกเทศมนตรีผู้ว่าราชการจังหวัด เป็นผู้จัดให้ลงทะเบียนไว้ ณ สำนักงานเทศบาล ศาลากลางจังหวัด

ให้รัฐมนตรีประกาศทะเบียนทางหลวงตาม (๑) ในราชกิจจานุเบกษา”

มาตรา ๑๐ ให้ยกเลิก (๕) ของความในมาตรา ๑๕ แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา ๑๕ ในกรณีที่รัฐมนตรียังไม่ได้แต่งตั้งผู้อำนวยการทางหลวงตามมาตรา ๑๔ ให้บุคคลดังต่อไปนี้เป็นผู้ดำเนินการทางหลวง

(๑) อธิบดีกรมทางหลวงเป็นผู้ดำเนินการทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทาน

(๒) อธิบดีกรมทางหลวงชนบทเป็นผู้ดำเนินการทางหลวงชนบท

(๓) นายกองค์การบริหารส่วนจังหวัด นายกเทศมนตรี ประธานกรรมการบริหารองค์การบริหารส่วนตำบล ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร นายกเมืองพัทยา หรือผู้บริหารสูงสุดขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นอื่นที่มีกฎหมายจัดตั้ง แล้วแต่กรณี เป็นผู้ดำเนินการทางหลวงท้องถิ่น”

มาตรา ๑๑ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๒๐ แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา ๒๐ ให้อธิบดีกรมโยธาธิการหรืออธิบดีกรมการแรวัดพัฒนาทางหลวงชนบท แล้วแต่กรณี เป็นเจ้าหน้าที่กำกับ ตรวจสอบ และควบคุมทางหลวงและงานทางที่เกี่ยวกับทางหลวงชนบท

ให้นายอำเภอซึ่งผู้ว่าราชการจังหวัดมอบหมาย นายกองค์การบริหารส่วนจังหวัดหรือประธานกรรมการบริหารองค์การบริหารส่วนตำบล แล้วแต่กรณี เป็นเจ้าหน้าที่ช่วยเหลืออธิบดี กรมโยธาธิการหรืออธิบดีกรมการแรวัดพัฒนาทางหลวงชนบท ในการดำเนินการตามพระราชกฤษฎีกา”

ในเวลาแสงสว่างไม่เพียงพอที่ผู้ใช้ยานพาหนะอื่นจะมองเห็นยานพาหนะที่หยุดหรือจอดอยู่ได้โดยชัดเจน ในระยะไม่น้อยกว่าหนึ่งร้อยห้าสิบเมตรต้องเปิดหรือจุดไฟให้มีแสงสว่างเพียงพอที่จะเห็นยานพาหนะนั้นได้
ให้ผู้ว่าการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้ว่าการทางหลวงมีอำนาจ
เคลื่อนย้ายยานพาหนะตามวรรคหนึ่งได้ โดยนำความในมาตรา ๔๒/๑ มาใช้บังคับโดยอนุโลม”

มาตรา ๑๗ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา ๔๒/๑ แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง
 พ.ศ. ๒๕๓๕

“มาตรา ๔๒/๑ ผู้ว่าการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้ว่าการทางหลวง มีอำนาจเคลื่อนย้ายยานพาหนะที่หยุดหรือจอดอยู่ชั้นในลักษณะที่อาจก่อให้เกิดอันตรายแก่ยานพาหนะอื่น หรือผู้ใช้ทาง หรือเชิงทราฟฟิกันบนทางแห่งพระราชบัญญัตินี้ได้

การเคลื่อนย้ายยานพาหนะตามวรรคหนึ่ง ผู้ว่าการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมาย
จากผู้ว่าการทางหลวงไม่ต้องรับผิดชอบสำหรับความเสียหายใดๆ ที่เกิดจากการปฏิบัติตามวรรคหนึ่ง
เว้นแต่ความเสียหายนั้นจะเกิดขึ้นจากการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง

ผู้ขับขี่หรือเจ้าของยานพาหนะต้องชำระค่าใช้จ่ายในการเคลื่อนย้ายยานพาหนะ ตลอดจนค่าดูแล รักษายานพาหนะระหว่างที่อยู่ในความครอบครองของผู้ว่าการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจาก ผู้ว่าการทางหลวง ทั้งนี้ ตามอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง ซึ่งตั้งอัตราหนึ่งสำหรับค่าใช้สอยช่างยนต์สำหรับ
คันสองล้อสองแถวและสำหรับคันสี่ล้อสองแถวสำหรับสองล้อสองแถว

เงินที่ได้จากผู้ขับขี่หรือเจ้าของยานพาหนะตามวรรคสองสาม เป็นรายได้ที่ไม่ต้องนำส่งกระทรวง การคลัง และให้นำมาเป็นค่าใช้จ่ายในการปฏิบัติตามมาตรานี้ตามระเบียบที่อธิบดีกรมทางหลวงกำหนด

ในกรณีที่ผู้ขับขี่หรือเจ้าของยานพาหนะไม่ชำระค่าใช้จ่ายและค่าดูแลรักษาตามวรรคสองสาม ผู้ว่าการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้ว่าการทางหลวงมีอำนาจยึดหน่วงยานพาหนะนั้น ไว้ได้จนกว่าจะได้รับชำระค่าใช้จ่ายและค่าดูแลรักษาดังกล่าว โดยในระหว่างที่ยึดหน่วงนั้นให้คำนวณค่าดูแล รักษาเป็นรายวัน ถ้าพ้นกำหนดสามเดือนแล้วผู้ขับขี่หรือเจ้าของยานพาหนะไม่ชำระค่าใช้จ่ายและค่าดูแลรักษา ดังกล่าว ให้ผู้ว่าการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้ว่าการทางหลวงมีอำนาจนำยานพาหนะ นั้นออกขายทอดตลาดได้ แต่ต้องมีหนังสือบอกกล่าวแก่เจ้าของหรือผู้ครอบครองยานพาหนะที่ปรากฏชื่อ
ทางทะเบียน หากไม่ปรากฏชื่อทางทะเบียน ให้ปิดประกาศไว้ ณ ที่ทำการของผู้ว่าการทางหลวงหรือ
ผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้ว่าการทางหลวง ทั้งนี้ ก่อนวันขายทอดตลาดไม่น้อยกว่าสามสิบวัน เงินที่ได้ จากการขายทอดตลาดเมื่อได้หักค่าใช้จ่ายในการขายทอดตลาด ค่าใช้จ่ายและค่าดูแลรักษา ที่ค้างชำระแล้ว เหลือเงินเท่าใดให้คืนแก่เจ้าของหรือผู้มีสิทธิที่แท้จริงต่อไป”

มาตรา ๑๘ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา ๔๖/๑ แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง
 พ.ศ. ๒๕๓๕

“มาตรา ๔๖/๑ ห้ามมิให้ผู้ใดชุมนุมกันในเขตทางหลวงในลักษณะที่เป็นการกีดขวาง หรืออาจเป็นอันตรายแก่ยานพาหนะหรือคนเดินเท้า”

มาตรา ๑๙ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๔๗ และมาตรา ๔๘ แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา ๔๗ ห้ามมิให้ผู้ใดสร้างอาคารหรือสิ่งอื่นใด เหนือ ขน หรือใต้ในเขตทางหลวง หรือรุกล้ำเข้าไปในเขตทางหลวง เว้นแต่ได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวง ในการอนุญาต ผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวงจะกำหนดเงื่อนไขอย่างใดก็ได้ รวมทั้งมีอำนาจกำหนดมาตรการในการจัดการเพื่อรักษาสีเขียว การป้องกันอุบัติเหตุ และการติดขัดของการจราจรด้วย

ผู้ได้รับอนุญาตตามวรรคหนึ่งต้องชำระค่าใช้จ่ายเขตทางหลวงตามอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง การอนุญาตตามวรรคหนึ่ง เมื่อมีความจำเป็นแก่งานทางหรือเมื่อปรากฏว่าผู้ได้รับอนุญาตได้กระทำผิดเงื่อนไขที่กำหนดในการอนุญาต ผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวงจะเพิกถอนเสียก็ได้

อาคารหรือสิ่งอื่นใดที่สร้างขึ้นโดยไม่ได้รับอนุญาตหรือไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดให้นำมาตรา ๓๗ วรรคสาม มาใช้บังคับโดยอนุโลม

มาตรา ๔๘ ผู้ใดที่มีความจำเป็นต้องปักเสา พาดสาย วางท่อ หรือกระทำการใด ๆ ในเขตทางหลวง จะต้องได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวงเสียก่อน

ในการอนุญาตตามวรรคหนึ่ง ผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวงจะกำหนดเงื่อนไขอย่างใดก็ได้ และผู้ได้รับอนุญาตต้องชำระค่าใช้จ่ายเขตทางหลวงตามอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง

ในกรณีที่การกระทำตามวรรคหนึ่งได้กระทำโดยไม่ได้รับอนุญาตหรือกระทำผิดเงื่อนไขให้นำมาตรา ๓๗ วรรคสาม มาใช้บังคับโดยอนุโลม”

มาตรา ๒๐ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๔๓ แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา ๔๓ ให้อธิบดีกรมทางหลวงมีอำนาจปิดทางหลวงหรือทางอื่นใดที่มีอยู่เดิมที่ทางหลวงพิเศษตัดผ่าน

ในกรณีที่มีการปิดทางหลวงหรือทางอื่นใดตามวรรคหนึ่ง ให้อธิบดีกรมทางหลวงจัดให้มีทางบริการขึ้นใช้แทน โดยอาจกำหนดหรือดัดแปลงแก้ไขจากทางหลวงหรือทางอื่นใดที่มีอยู่เดิม หรือจัดให้มีทางขึ้นใหม่เพื่อใช้เป็นทางบริการก็ได้ ไม่ว่าจะอยู่ในเขตทางหลวงพิเศษหรือไม่ก็ตาม

ทางบริการตามวรรคสองไม่ถือเป็นทางหลวงพิเศษ”

มาตรา ๒๑ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๔๕ แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา ๔๕ ห้ามมิให้ผู้ใดสร้างทาง ถนน หรือสิ่งอื่นใดในเขตทางหลวงพิเศษเพื่อเป็นทางเข้าออก เชื่อม หรือผ่านทางหลวงพิเศษ

ทาง ถนน หรือสิ่งอื่นใดที่สร้างขึ้นโดยฝ่าฝืนวรรคหนึ่ง ให้นำมาตรา ๓๗ วรรคสาม มาใช้ บังคับโดยอนุโลม”

มาตรา ๒๒ ให้ยกเลิกความในวรรคหนึ่งและวรรคสองของมาตรา ๕๖ แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา ๕๖ ห้ามมิให้ผู้ใดสร้างอาคารหรือสิ่งอื่นใด เหนือ ขน หรือได้ในเขตทางหลวง พิเศษหรือรุกล้ำเข้าไปในเขตทางหลวงพิเศษ

ผู้ใดที่มีความจำเป็นต้องขั้ตเสว พวดสวท รวทอ เพื่อติสทวอ์นเป็นสวทวทอ์นปภท สร้างหรือ กระทำกรใด ๆ ผ่านเข้าไปในเขตทางหลวงพิเศษ หรือทวทอ์นทวอ์นใด ๆ ในเขตทวทอ์นสวทพิเศษ จะต้องได้รับ อนุญาตเป็นหนังสือจากผู้อำนวยกรทวทอ์นหลวงพิเศษหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยกรทวทอ์นหลวงพิเศษ สวทอ์นนี้จะต้องเป็นติสทวอ์นที่มีวัตถุประสงค์เพื่อประโยชน์แห่งทวทอ์นสวทพิเศษกจิกรอ์นเป็น ประโยชน์สาธารณะ หรือและเป็นการตัดผ่านเขตทางหลวงพิเศษเท่านั้นที่จำเป็น รวมทั้งต้องไม่เป็นอันตราย หรือก่อให้เกิดความไม่สะดวกในการใช้ทวทอ์นหลวงพิเศษ

ในการอนุญาตตามวรรคสอง ผู้อำนวยกรทวทอ์นหลวงพิเศษหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจาก ผู้อำนวยกรทวทอ์นหลวงพิเศษจะกำหนดตำแหน่งและระดับที่จะสร้างหรือกระทำกรนั้น รวมทั้งกำหนด เงื่อนไขอย่างใดก็ได้ และให้นำมาตรา ๔๘ วรรคสอง มาใช้บังคับโดยอนุโลม

การอนุญาตตามวรรคสอง เมื่อมีความจำเป็นแก่ทวทอ์นทาง ผู้อำนวยกรทวทอ์นหลวงพิเศษหรือ ผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยกรทวทอ์นหลวงพิเศษจะเพิกถอนเสียก็ได้

ในกรณีที่ได้รับอนุญาตตามวรรคสองได้กระทำกรผิดเงื่อนไขที่กำหนดในการอนุญาต ให้การอนุญาตนั้นสิ้นสุดลง

อาคารหรือสิ่งอื่นใดที่สร้างขึ้นโดยฝ่าฝืนวรรคหนึ่ง หรือโดยไม่ได้รับอนุญาตตามวรรคสอง หรือผิดเงื่อนไขที่กำหนดในการอนุญาตตามวรรคสาม ให้นำมาตรา ๓๗ วรรคสาม มาใช้บังคับโดย อนุโลม”

มาตรา ๒๓ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๖๑ แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา ๖๑ เพื่อรักษาทางหลวง ผู้อำนวยกรทวทอ์นหลวงมีอำนาจประกาศในราชกิจจานุเบกษา ห้ามใช้ยานพาหนะบนทางหลวงโดยที่ยานพาหนะนั้นมีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุก หรือน้ำหนักลงเพลาเกินกว่า ที่กำหนด หรือโดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหาย

ประกาศของผู้อำนวยกรทวทอ์นหลวงตามวรรคหนึ่งต้องได้รับอนุมัติจากอธิบดีกรมทวทอ์นหลวง สำหรับทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทาน หรือได้รับอนุมัติจากอธิบดีกรมโยธาธิการ หรืออธิบดีกรมการจราจรหรืออธิบดีกรมการขนส่งทางหลวงชนบท แล้วแต่กรณี สำหรับทางหลวงชนบท หรือได้รับอนุมัติจาก ผู้ว่าราชการจังหวัดสำหรับทางหลวงเทศบาลท้องถิ่น

ในกรณีที่มีเหตุฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุเกิดขึ้นทำให้เกิดความเสียหายแก่ทางหลวงหรือไม่ปลอดภัยแก่การจราจรในทางหลวง ให้เจ้าพนักงานซึ่งผู้อำนวยการทางหลวงแต่งตั้งให้ควบคุมทางหลวงมีอำนาจประกาศห้ามใช้ยานพาหนะบนทางหลวงนั้นได้ภายในระยะเวลาที่กำหนด โดยให้ปิดประกาศนั้นไว้ในที่เปิดเผย ณ บริเวณที่มีเหตุฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุเกิดขึ้นนั้น”

มาตรา ๒๔ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๖๓ แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา ๖๓ ผู้อำนวยการทางหลวงโดยความเห็นชอบของรัฐมนตรีมีอำนาจอนุญาตเป็นหนังสือให้บุคคลใดเข้าบริหารจัดการทำเรือ เรือสำหรับขนส่งข้ามฟาก ที่พักริมทาง หรือสิ่งก่อสร้างอื่นในเขตทางหลวงที่ได้จัดสร้างขึ้นเพื่อประโยชน์แก่งานทาง ในการอนุญาต ผู้อำนวยการทางหลวงจะกำหนดอัตราค่าตอบแทน ระยะเวลา และเงื่อนไขอย่างใดก็ได้

ในกรณีที่บุคคลอื่นเป็นผู้ลงทุนจัดให้มีสิ่งต่าง ๆ ตามวรรคหนึ่ง ให้ผู้อำนวยการทางหลวงมีอำนาจกำหนดอัตราค่าตอบแทน ระยะเวลา และเงื่อนไขในการอนุญาตได้ตามความเหมาะสมโดยคำนึงถึงมูลค่าการลงทุน และผลตอบแทนที่ผู้รับอนุญาตจะได้รับด้วย และให้กรรมสิทธิ์ในสิ่งที่บุคคลดังกล่าวได้จัดให้มีตกเป็นของรัฐ”

มาตรา ๒๕ ให้ยกเลิกส่วนที่ ๓ การเวนคืนอสังหาริมทรัพย์เพื่อสร้างหรือขยายทางหลวง และมาตรา ๖๔ แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“ส่วนที่ ๓

การกำหนดแนวทางหลวงและการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์เพื่อสร้างหรือขยายทางหลวง

มาตรา ๖๔ เพื่อประโยชน์ในการสร้างหรือขยายทางหลวง ให้ผู้อำนวยการทางหลวง หรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวงและผู้ซึ่งปฏิบัติงานร่วมกับบุคคลดังกล่าวมีอำนาจเข้าไปสำรวจเบื้องต้นในที่ดินหรืออสังหาริมทรัพย์ซึ่งมิใช่ที่อยู่อาศัยของบุคคลใดเป็นการชั่วคราวได้เท่าที่จำเป็นเพื่อการนั้น ในระหว่างเวลาพระอาทิตย์ขึ้นถึงพระอาทิตย์ตก โดยผู้อำนวยการทางหลวงต้องแจ้งเป็นหนังสือให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองที่ดินหรืออสังหาริมทรัพย์ทราบล่วงหน้าไม่น้อยกว่าสิบห้าวัน ก่อนวันเริ่มกระทำการนั้น ถ้าไม่อาจติดต่อกับเจ้าของหรือผู้ครอบครองที่ดินหรืออสังหาริมทรัพย์ได้ ให้ประกาศให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองที่ดินหรืออสังหาริมทรัพย์นั้นทราบล่วงหน้าไม่น้อยกว่าสามสิบวัน การประกาศให้ทำเป็นหนังสือปิดไว้ ณ ที่ซึ่งที่ดินหรืออสังหาริมทรัพย์นั้นตั้งอยู่ และ ณ ที่ทำการเขตหรืออำเภอ และที่ทำการองค์รปกครองส่วนท้องถิ่นซึ่งที่ดินหรืออสังหาริมทรัพย์นั้นตั้งอยู่ ทั้งนี้ ให้แจ้งกำหนดวัน เวลา และการที่จะกระทำนั้นไว้ด้วย

ในกรณีที่มีการปฏิบัติตามมาตรานี้ก่อให้เกิดความเสียหายแก่เจ้าของหรือผู้ครอบครองที่ดินหรืออสังหาริมทรัพย์หรือผู้ทรงสิทธิอื่น ให้นำบทบัญญัติของกฎหมายว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ในส่วนที่เกี่ยวกับการกำหนดค่าทดแทนมาใช้บังคับโดยอนุโลม”

มาตรา ๒๖ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา ๖๘/๑ แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕

“มาตรา ๖๘/๑ เมื่อมีความจำเป็นที่จะต้องได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์เพื่อสร้างหรือขยายทางหลวง ถ้ามิได้ตกลงในเรื่องการโอนไว้เป็นอย่างอื่นให้ดำเนินการเวนคืนตามกฎหมายว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์

ในกรณีที่มีการโอนอสังหาริมทรัพย์ที่ได้มาโดยมิได้มีการเวนคืนตามกฎหมายว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ ให้ได้รับยกเว้นค่าธรรมเนียม ค่าอากรแสตมป์ รวมทั้งค่าใช้จ่ายใด ๆ เช่นเดียวกับกรณีที่ได้มาโดยการเวนคืนตามกฎหมายว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์”

มาตรา ๒๗ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๖๙ มาตรา ๗๐ มาตรา ๗๑ มาตรา ๗๒ และมาตรา ๗๓ แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา ๖๙ ผู้ใดไม่ปฏิบัติตามกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา ๕ หรือไม่ปฏิบัติตาม มาตรา ๕๒ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าพันบาท

มาตรา ๗๐ ผู้ใดไม่ปฏิบัติตามคำสั่งหรือหนังสือแจ้งของผู้อำนวยการทางหลวง หรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวง เจ้าพนักงานซึ่งผู้อำนวยการทางหลวงแต่งตั้งให้ควบคุมทางหลวง หรือเจ้าพนักงานทางหลวง แล้วแต่กรณี ตามมาตรา ๒๓ (๒) มาตรา ๓๗ วรรคสาม มาตรา ๓๘ วรรคสาม มาตรา ๓๙/๑ วรรคสาม มาตรา ๔๗ วรรคสี่ มาตรา ๔๘ วรรคสาม มาตรา ๕๐ วรรคหนึ่งหรือวรรคสอง มาตรา ๕๕ วรรคสอง มาตรา ๕๖ วรรคหก มาตรา ๕๗ วรรคหนึ่ง มาตรา ๕๙ วรรคสอง หรือมาตรา ๖๒ วรรคหนึ่ง ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับไม่เกินห้าพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา ๗๑ ผู้ใดขัดขวางการกระทำของผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวง หรือเจ้าพนักงานซึ่งผู้อำนวยการทางหลวงแต่งตั้งให้ควบคุมทางหลวง หรือเจ้าพนักงานทางหลวง แล้วแต่กรณี ตามมาตรา ๒๙ วรรคหนึ่ง มาตรา ๓๐ วรรคหนึ่ง มาตรา ๓๒ วรรคหนึ่งหรือวรรคสอง สี่ มาตรา ๓๗ วรรคสาม มาตรา ๓๘ วรรคสาม มาตรา ๓๙/๑ วรรคสาม มาตรา ๔๗ วรรคสี่ มาตรา ๔๘ วรรคสาม มาตรา ๕๐ วรรคหนึ่งหรือวรรคสอง มาตรา ๕๐ วรรคหนึ่ง มาตรา ๕๕ วรรคสอง มาตรา ๕๖ วรรคหก มาตรา ๕๗ วรรคหนึ่ง มาตรา ๕๙ วรรคสอง มาตรา ๖๒ วรรคสอง หรือมาตรา ๖๔ วรรคหนึ่ง ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา ๗๒ ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา ๓๗ วรรคหนึ่ง มาตรา ๓๘ วรรคหนึ่ง มาตรา ๓๙ มาตรา ๓๙/๑ วรรคหนึ่ง มาตรา ๔๓ มาตรา ๔๕ มาตรา ๔๗ วรรคหนึ่ง มาตรา ๔๘ วรรคหนึ่ง มาตรา ๕๕ วรรคหนึ่ง มาตรา ๕๖ วรรคหนึ่งหรือวรรคสอง หรือมาตรา ๖๕ วรรคสาม ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามปี หรือปรับไม่เกินหกหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา ๗๓ ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา ๕๐ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ”

มาตรา ๒๔ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา ๗๓/๑ มาตรา ๗๓/๒ และมาตรา ๗๓/๓ แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕

“มาตรา ๗๓/๑ ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา ๕๑ มาตรา ๕๔ มาตรา ๕๖ วรรคหนึ่ง มาตรา ๕๖/๑ มาตรา ๕๙ วรรคหนึ่ง มาตรา ๖๐ หรือมาตรา ๖๔ วรรคสอง หรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๕๖ หรือฝ่าฝืนประกาศของผู้อำนวยการทางหลวงตามมาตรา ๕๖ วรรคสอง หรือมาตรา ๕๔ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับไม่เกินห้าพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา ๗๓/๒ ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา ๕๙ วรรคหนึ่ง หรือฝ่าฝืนประกาศของผู้อำนวยการทางหลวงตามมาตรา ๖๑ วรรคหนึ่ง หรือประกาศของเจ้าพนักงานซึ่งผู้อำนวยการทางหลวงแต่งตั้ง ให้ความคุมทางหลวงตามมาตรา ๖๑ วรรคสาม ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา ๗๓/๓ บรรดาความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ซึ่งมีโทษปรับสถานเดียวให้ผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวงมีอำนาจเปรียบเทียบปรับได้ และเมื่อผู้ต้องหาได้ชำระค่าปรับตามจำนวนที่เปรียบเทียบภายในสามสิบวันแล้ว ให้ถือว่าคดีเลิกกันตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา”

มาตรา ๒๙ ทางหลวงเทศบาล และทางหลวงชนบทที่องค์การบริหารส่วนจังหวัด เป็นผู้ดำเนินการ ก่อสร้าง ขยาย บูรณะ และบำรุงรักษา ก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ให้ถือว่าเป็นทางหลวงท้องถิ่นตามพระราชบัญญัตินี้

.....

ภาคผนวก

สรุปสาระสำคัญการพิจารณา
ร่างพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่..) พ.ศ.
ของคณะกรรมการวิสามัญ

โครงสร้างพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535

แบ่งออกเป็น 4 ส่วนดังนี้

ส่วนที่ 1 บททั่วไป แบ่งออกเป็น 2 หมวด

หมวด 1 ประเภทของทางหลวง (มาตรา 6 – มาตรา 18)

หมวด 2 การกำกับ ตรวจตราและควบคุมทางหลวงและงานทาง
(มาตรา 19 - มาตรา 36)

ส่วนที่ 2 การควบคุม การรักษา การขยายและสงวนเขตทางหลวงแบ่งออกเป็น 4 หมวด

หมวด 1 การควบคุมทางหลวง (มาตรา 37 – มาตรา 51)

หมวด 2 การควบคุมทางหลวงพิเศษ (มาตรา 52 – มาตรา 58)

หมวด 3 การรักษาทางหลวง (มาตรา 59 – มาตรา 63)

หมวด 4 การขยายและสงวนเขตทางหลวง (มาตรา 64 – มาตรา 67)

ส่วนที่ 3 การเวนคืนอสังหาริมทรัพย์เพื่อสร้างหรือขยายทางหลวง (มาตรา 68)

ส่วนที่ 4 บทกำหนดโทษ (มาตรา 69 – มาตรา 73)

บทเฉพาะกาล (มาตรา 74 – มาตรา 76)

ร่างพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ ..) พ.ศ.

ให้ยกเลิกส่วนที่ 3 การเวนคืนอสังหาริมทรัพย์เพื่อสร้างหรือขยายทางหลวง (มาตรา 68) และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน “ส่วนที่ 3 การกำหนดแนวทางหลวงและการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์เพื่อสร้างหรือขยายทางหลวง” (มาตรา 68 – มาตรา 68/1)

กำหนดเพิ่มเติมให้เข้าไปสำรวจเบื้องต้นในที่ดินหรืออสังหาริมทรัพย์ซึ่งไม่ใช่ที่อยู่อาศัยของบุคคลใดเพื่อประโยชน์ในการสร้างหรือขยายทางหลวง

สรุปสาระสำคัญของพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ...

ร่างพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ ..) พ.ศ.มีการแก้ไขในหลักการ 10 ข้อดังนี้

1. ปรับปรุงบทนิยามคำว่า “ทางหลวง” ให้มีความหมายรวมถึง “ที่พักริมทางและยกเลิกบทนิยามคำว่า “ทางขนาน” รวมทั้ง เพิ่มบทนิยามคำว่า “ยานพาหนะ”
2. ยกเลิกบทบัญญัติในส่วนที่เกี่ยวกับสุขาภิบาลทั้งหมด
3. กำหนดให้มีการเข้าออกทางหลวงพิเศษได้เฉพาะ โดยทางเสริมตามที่กรมทางหลวงจัดทำขึ้นไว้เท่านั้น และกำหนดให้จัดทำทางบริการเพื่อใช้แทนทางหลวงหรือทางอื่นใดที่ถูกปิดเนื่องจากทางหลวงพิเศษตัดผ่าน
4. ปรับปรุงหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการแก้ไขทางระบายน้ำที่ไหลผ่านทางหลวง และห้ามการระบายน้ำลงในเขตทางหลวง
5. กำหนดให้ผู้อำนวยการทางหลวงมีอำนาจกำหนดระยะเวลาในการจอดยานพาหนะที่เครื่องยนต์หรือเครื่องอุปกรณ์ขัดข้องหรือชำรุดได้ และให้อำนาจในการเคลื่อนย้ายยานพาหนะที่จอดโดยฝ่าฝืนกฎหมายว่าด้วยทางหลวง และกำหนดให้ผู้ขับขี่หรือเจ้าของยานพาหนะต้องเสียค่าใช้จ่าย ค่าดูแลรักษา ทั้งนี้เงินที่ได้จากผู้ขับขี่หรือ เจ้าของยานพาหนะไม่ต้องนำส่งกระทรวงการคลัง และให้นำมาใช้จ่ายในการนี้ได้ตามระเบียบที่อธิบดีกรมทางหลวงกำหนด
6. กำหนดห้ามชุมนุมกันในเขตทางหลวงในลักษณะที่เป็นการกีดขวางหรืออาจเป็นอันตรายแก่ยานพาหนะหรือคนเดินเท้า
7. ปรับปรุงหลักเกณฑ์การอนุญาตปลูกสร้างอาคารหรือสิ่งใดในเขตทางหลวง
8. กำหนดหลักเกณฑ์การเข้าไปสำรวจเบื้องต้นในที่ดินหรืออสังหาริมทรัพย์ซึ่งมิใช่ที่อยู่อาศัยของบุคคลใด และกำหนดให้การโอนอสังหาริมทรัพย์เพื่อสร้างหรือขยายทางหลวงได้รับการยกเว้นค่าธรรมเนียม ค่าอากรแสตมป์ รวมทั้งค่าใช้จ่ายใด ๆ ตามกฎหมายว่าด้วยการเวนคืน อสังหาริมทรัพย์ (แก้ไขเพิ่มเติมส่วนที่ 3 และมาตรา 68 และเพิ่มเติมมาตรา 68/1)
9. ปรับปรุงบทกำหนดโทษให้เหมาะสม
10. กำหนดให้ผู้อำนวยการทางหลวงมีอำนาจเปรียบเทียบปรับในกรณีความผิดที่มีโทษปรับสถานเดียว

สรุปสาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ...
ร่างพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ ..) พ.ศ. มีสาระสำคัญสรุปได้ดังนี้

1. ปรับปรุงบทนิยามคำว่า “ทางหลวง” ให้มีความหมายรวมถึง “ที่พักริมทาง” และ ยกเลิกบทนิยามคำว่า “ทางขนาน” รวมทั้งเพิ่มบทนิยามคำว่า “ยานพาหนะ” (แก้ไขเพิ่มเติมบทนิยามในมาตรา 4)

1.1 ปรับปรุงบทนิยามคำว่า “ทางหลวง” ให้มีความหมายรวมถึง ที่พักริมทาง

1.1.1 เดิมในมาตรา ๓ บทนิยาม คำว่า “ทางหลวง” ไม่ได้บัญญัติถึงที่พักริมทางไว้ชัดเจน จึงเพิ่มเติมให้รวมถึง ที่พักริมทางด้วย เดิมได้จัดให้มีที่พักริมทางไว้ในเขตทางหลวงเพื่อประโยชน์ในการจราจร ให้ผู้ใช้ทางหลวงได้รับความปลอดภัย สะดวกสบายในระหว่างการเดินทาง โดยที่สภาวการณ์ได้เปลี่ยนแปลงไปสมควรปรับปรุงมาตรฐานที่พักริมทางให้เป็นสากลเหมาะสมกับการพัฒนาประเทศและเป็นการบริการประชาชนให้ได้รับบริการสาธารณะที่ดีจากรัฐ ซึ่งถือเป็นภารกิจของหน่วยงานของรัฐที่มีหน้าที่ความรับผิดชอบเกี่ยวกับงานทาง จึงจำเป็นต้องแก้ไขเพื่อให้บทนิยามคำว่าทางหลวงมีความชัดเจนครอบคลุมถึงที่พักริมทางซึ่งมีองค์ประกอบต่างๆ เช่น บริเวณที่จัดให้เป็นที่พักระหว่างการเดินทางของผู้ใช้ทางที่มีความปลอดภัยและสะดวกสบาย บริการอาหารเครื่องดื่ม ห้องสุขา บริการด้านยานพาหนะ บริการรถลากจูง ซ่อมรถฉุกเฉินและกู้ภัย ส่วนบริการของตำรวจทางหลวงและตำรวจท่องเที่ยว บริการข้อมูลทางหลวงและข้อมูลการท่องเที่ยว เพื่อให้หน่วยงานที่รับผิดชอบในการสร้างบำรุงรักษาทางหลวงมีอำนาจหน้าที่ความรับผิดชอบโดยตรงในการจัดให้มี และควบคุมดูแลรักษาที่พักริมทาง

1.1.2 เพิ่มเติมกรอบวัตถุประสงค์ของทางหลวงให้ชัดเจนขึ้น คือ เดิมทางหลวงหมายความรวมถึงสิ่งอื่นๆ ที่ได้จัดไว้ในเขตทางหลวงนอกจากส่วนที่เป็นทางหรือถนน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อประโยชน์งานทางคือในกิจการการสำรวจ การก่อสร้าง การขยาย การบูรณะ การบำรุงรักษาทางหลวง การจราจร ถือว่าเป็นส่วนหนึ่งของทางหลวงและมีการ

ควบคุมตาม พ.ร.บ. นี้ ได้แก้ไขเพิ่มเติมขยายกรอบวัตถุประสงค์ให้รวมถึงสิ่งที่จัดไว้ในเขตทางหลวงเพื่อประโยชน์แก่ผู้ใช้ทางให้ถือว่าเป็นทางหลวงด้วย

1.1.3 ความหมายของ “ทางหลวง” ควรประกอบด้วยอะไรบ้างนอกจากพื้นที่ผิวการจราจร ต้องพิจารณาถึงเจตนารมณ์ของมาตรา 3 นิยามคำว่า “ทางหลวง” โดยหลักคือ ส่วนที่เป็น ทาง ถนน ที่เป็นผิวจราจร และให้หมายความรวมถึงสิ่งอื่นๆ ซึ่งอยู่ในเขตทางหลวงโดยมีข้อจำกัดว่า ต้องเป็นส่วนประกอบของทางหลวงและเป็นสิ่งที่จำเป็น หรือมีความสำคัญสำหรับใช้ประโยชน์ในงานทาง คือ ใช้ประโยชน์ในการสำรวจ ก่อสร้าง ขยายบูรณะ บำรุงรักษา จราจรและที่สำคัญควรจะรวมถึงผู้ใช้ทางด้วย เช่น ต้นไม้ในเขตทางหลวง มีประโยชน์ต่อผู้ใช้ทางให้ความร่มรื่นในการเดินทาง รักษาสิ่งแวดล้อม

- ทำเทียบเรือ แพขนานยานยนต์ เพื่อให้ความสะดวกในการจราจรแก่ประชาชนในการคมนาคมขนส่ง สำหรับกรณีที่ยังไม่สามารถก่อสร้างสะพานข้ามให้ทางหลวงเชื่อมต่อกันได้ มักจะเป็นกรณีปัญหาที่เกิดขึ้นในภูมิภาค ซึ่ง พ.ร.บ. ทางหลวง พ.ศ. 2535 เป็นกฎหมายที่ใช้บังคับกับทางหลวงในท้องถิ่นด้วย เช่น ทางหลวงชนบท ทางหลวงเทศบาล

เมื่อพิจารณาจากนิยามคำว่า “ทางหลวง” จะเห็นได้ว่ามีอยู่ 2 ส่วน คือ เป็นทั้งสิ่งที่มีอยู่แล้วในเขตทางหลวง เช่น ส่วนที่เป็นที่ดินในเขตทางหลวง พืช พันธุ์ไม้ และส่วนที่ได้จัดให้มีขึ้น เช่น ผิวจราจร ป้ายจราจร ที่พักริมทาง ดังนั้นจึงควรแก้ไขเพิ่มเติมคำนิยามแยกเป็นสองลักษณะให้ชัดเจน คือ เป็นบรรดาสิ่งที่มีอยู่หรือที่ได้จัดไว้ในเขตทางหลวง

การบริหารจัดการที่พักริมทางได้มีการแก้ไขมาตรา 63 ซึ่งเดิมได้บัญญัติให้รัฐมนตรีมีอำนาจอนุญาตให้ผู้อำนวยความสะดวกทางหลวงหรือบุคคลที่สมควรดำเนินการเก็บค่าใช้ท่าเรือ หรือ ค่าใช้เรือสำหรับขนส่งข้ามฟาก หรือค่าใช้สิ่งก่อสร้างในเขตทางหลวง ซึ่งได้จัดสร้างขึ้นเพื่ออำนวยความสะดวกแก่การจราจร โดยยังไม่ได้ครอบคลุมถึง “ที่พักริมทาง” ได้แก้ไขให้ครอบคลุมถึงกรณี “ที่พักริมทาง” ด้วย และแก้ไขให้การอนุญาตเป็นอำนาจของผู้อำนวยความสะดวกทางหลวงโดยความเห็นชอบของรัฐมนตรี เนื่องจากกิจการดังกล่าวเป็นเรื่องนโยบาย เกี่ยวข้องกับงบประมาณในการลงทุนซึ่งเป็นจำนวนไม่แน่นอน นอกจากนี้ได้กำหนดเพิ่มเติมให้อำนาจผู้อำนวยความสะดวกทางหลวงในการอนุญาตให้มีการลงทุนก่อสร้างสิ่งต่างๆดังกล่าวรวมทั้งการกำหนดเงื่อนไขค่าตอบแทนและให้กรรมสิทธิ์ในสิ่งก่อสร้างดังกล่าวตกเป็นของรัฐ

ตามร่างพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ ..) พ.ศ. มาตรา 3 ให้ยกเลิกบทนิยามคำว่า “ทางหลวง” ในมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“ทางหลวง” หมายความว่า ทางหรือถนนซึ่งจัดไว้เพื่อประโยชน์ในการจราจรสาธารณะทางบก ไม่ว่าในระดับพื้นดิน ใต้หรือเหนือพื้นดิน หรือใต้หรือเหนือสังหาริมทรัพย์อย่างอื่น นอกจากทางรถไฟ และหมายความรวมถึงที่ดิน พืช พันธุ์ไม้ทุกชนิด สะพาน ท่อหรือรางระบายน้ำ อุโมงค์ ร่องน้ำ กำแพงกันดิน เขื่อน รั้ว หลักสำรวจ หลักเขต หลักระยะ ป้ายจราจร เครื่องหมายจราจร เครื่องหมายสัญญาณ เครื่องสัญญาณไฟฟ้า เครื่องแสดงสัญญาณ ที่จอดรถ ที่พักคนโดยสาร ที่พักริมทาง เรือสำหรับขนส่งข้ามฟาก ท่าเรือสำหรับขึ้นหรือลงรถ และอาคารหรือสิ่งอื่นอันเป็นอุปกรณ์งานทางบรรดาที่มีอยู่หรือที่ได้จัดไว้ในเขตทางหลวงเพื่อประโยชน์แก่งานทางหรือผู้ใช้ทางหลวงนั้นด้วย”

1.2 ยกเลิกบทนิยามคำว่า “ทางขนาน”

เดิมคำว่าทางขนานมีบัญญัติไว้ในมาตรา 55 มาตราเดียวโดยมีหลักการเดิมว่า ห้ามทำทางเข้าออกทางหลวงพิเศษ เว้นแต่ในกรณีที่ทางหลวงพิเศษมีทางขนานผู้ใดจะสร้างทางในเขตทางหลวงพิเศษ เพื่อเข้าออกทางขนานไปสู่ทางหลวงพิเศษ ต้องได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษ โดยที่การแก้ไขในครั้งนี้ได้กำหนดให้การเข้าออกทางหลวงพิเศษดำเนินการได้เฉพาะโดยทางเสริมที่กรมทางหลวงจัดทำขึ้น ดังจะเห็นได้จากคำอธิบายลักษณะของทางหลวงพิเศษที่แก้ไขใหม่ซึ่งกำหนดไว้ในมาตรา 7 ว่า “ทางหลวงพิเศษ คือทางหลวงที่จัดหรือทำไว้เพื่อให้การจราจรผ่านได้โดยตลอดรวดเร็วเป็นพิเศษ ตามที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดและได้ลงทะเบียนไว้เป็น ทางหลวงพิเศษ โดยกรมทางหลวงเป็นผู้ดำเนินการก่อสร้าง ขยาย บูรณะ แลบำรุงรักษา รวมทั้งควบคุมให้มี การเข้าออกได้เฉพาะโดยทางเสริมที่เป็นส่วนหนึ่งของทางหลวงพิเศษตามที่กรมทางหลวงจัดทำขึ้นไว้เท่านั้น” และตามมาตรา 55 ที่แก้ไขใหม่กำหนดว่า

“ห้ามมิให้ผู้ใดสร้างทาง ถนน หรือสิ่งอื่นใดในเขตทางหลวงพิเศษเพื่อเป็นทางเข้าออก เชื่อม หรือผ่านทางหลวงพิเศษ

ทาง ถนน หรือสิ่งอื่นใดที่สร้างขึ้นโดยฝ่าฝืนวรรคหนึ่งให้นำมาตรา 37 วรรคสามมาใช้บังคับโดยอนุโลม”

การแก้ไขมาตรา 55 ดังกล่าวจึงไม่มีคำว่า ทางขนาน และไม่ปรากฏคำว่าทางขนานในพระราชบัญญัติทางหลวงมาตราอื่นใดอีกดังนั้นจึงไม่มีเหตุผลที่จะคงนิยามคำนี้ไว้

นอกจากนี้การใช้คำว่า “ทางขนาน” ตามมาตรา 55 วรรคสองพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 ซึ่งเป็นบทบัญญัติเกี่ยวกับการควบคุมทางหลวงพิเศษทำให้เข้าใจว่าต้องเป็นการสร้างทางในลักษณะขนานไปกับทางหลวงพิเศษ ซึ่งไม่ตรงกับข้อเท็จจริงที่การสร้างทางขึ้นใหม่หรือการปรับปรุงทางเดิมที่มีอยู่ ให้มีลักษณะเป็นทางบริการ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อแก้ไขปัญหาของประชาชนในการใช้ทางที่มีอยู่เดิมก่อนทางหลวงพิเศษตัดผ่าน หรือเพื่อเป็นการบริการประชาชนบริเวณสองข้างทางของทางหลวงพิเศษแล้วแต่กรณี อาจจะสร้างทางในลักษณะอื่นตามความเหมาะสม และความต้องการของแต่ละพื้นที่ซึ่งอาจจะไม่ขนานกับทางหลวงพิเศษก็ได้ จึงเห็นสมควรตัดคำว่าทางขนานออก เพื่อให้เกิดความชัดเจนถูกต้องกับสภาพความเป็นจริง

สำหรับทางขนานที่มีใช้อยู่ในปัจจุบันก็ยังคงมีอยู่เช่นเดิม แต่เมื่อกฎหมายฉบับนี้มีผลใช้บังคับแล้วสำหรับทางขนานเดิมที่อยู่ในเขตทางหลวงพิเศษ หรือสร้างขึ้นเพื่อให้บริการประชาชนสองข้างทางหลวงพิเศษ จะเปลี่ยนไปเรียกให้ถูกต้องตรงตามสภาพการใช้งาน คือ เรียกว่าเป็นทางบริการ ซึ่งประชาชนสองข้างทางสามารถขออนุญาตเชื่อมต่อกับทางบริการได้ เนื่องจากทางบริการแม้จะอยู่ในเขตทางหลวงพิเศษแต่ไม่ถือเป็นทางหลวงพิเศษ

ตามร่างพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ ..) พ.ศ. มาตรา 4 ให้ยกเลิกบทนิยามคำว่า “ทางขนาน” ในมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535

1.3 เพิ่มบทนิยามคำว่า “ยานพาหนะ”

กำหนดให้มีความหมายรวมถึง เครื่องจักร เครื่องกล และสิ่งอื่นใดที่เคลื่อนที่ไปได้บนทางหลวงในลักษณะเดียวกัน เช่น รถเกรด รถบด รถน้ำ เนื่องจากในทางปฏิบัติปรากฏข้อเท็จจริงว่านอกจากยานพาหนะตามความหมายทั่วไปแล้วได้มีการนำเครื่องจักร เครื่องกลเข้ามาใช้บนทางหลวงด้วย ตามบทบัญญัติเดิมไม่ได้กำหนดนิยามคำว่า

ยานพาหนะไว้ การตีความจึงอาศัยเทียบเคียงจากบทกฎหมายใกล้เคียง เช่น กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ กฎหมายว่าด้วยการจราจร แต่ไม่ชัดเจนและไม่ครอบคลุมถึงจึงจำเป็นต้องเพิ่มเติมบทบัญญัตินี้ไว้ คำว่ายานพาหนะมีที่ใช้หลายแห่ง เช่น ในมาตรา 5 มาตรา 22 มาตรา 23 มาตรา 42 มาตรา 60 มาตรา 61

ตามร่างพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ ..) พ.ศ.มาตรา 5 ให้เพิ่มบท
นิยามคำว่า “ยานพาหนะ” ระหว่างบทนิยามคำว่า “ไหล่ทาง” และคำว่า “ผู้อำนวยการทาง
หลวง” ในมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535

“ยานพาหนะ” หมายความว่า รถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ รถตามกฎหมาย
ว่าด้วยการขนส่งทางบก รวมทั้งเครื่องจักร เครื่องกล และสิ่งอื่นใดที่เคลื่อนที่ไปได้บนทาง
หลวงในลักษณะเดียวกัน”

**2. ยกเลิกบทบัญญัติในส่วนที่เกี่ยวกับสุขาภิบาลทั้งหมด (แก้ไขเพิ่มเติม
มาตรา 6 มาตรา 9 มาตรา 13 มาตรา 20 มาตรา 26 มาตรา 36 และมาตรา 61
และยกเลิก มาตรา 11 และ (4) ของมาตรา 15)**

ตัดบทบัญญัติเกี่ยวกับทางหลวงสุขาภิบาลออก เนื่องจากปัจจุบันได้มีการเปลี่ยนแปลงฐานะสุขาภิบาลเป็นเทศบาลตำบลแล้ว ตามข้อเท็จจริงจึงไม่มีทางหลวงสุขาภิบาล รวมทั้งได้มีการปฏิรูประบบราชการ ปรับอำนาจหน้าที่ส่วนราชการใหม่ โอนอำนาจหน้าที่ในส่วนที่เกี่ยวกับการปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ ข้อบังคับหรือคำสั่งของกรมการเร่งรัดพัฒนาชนบทและกรมโยธาธิการมาเป็นของกรมทางหลวงชนบท และให้ถือว่าบทบัญญัติของกฎหมาย กฎ ระเบียบ ข้อบังคับหรือคำสั่งอื่นใดที่อ้างถึงผู้ซึ่งดำรงตำแหน่งของส่วนราชการที่โอนมาอ้างถึงผู้ซึ่งดำรงตำแหน่งของส่วนราชการที่รับโอน ทั้งนี้ตาม พระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. 2545 พระราชกฤษฎีกาโอนกิจการบริหารและอำนาจหน้าที่ของส่วนราชการให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. 2545 พ.ศ. 2545 และพระราชกฤษฎีกาแก้ไขบทบัญญัติให้สอดคล้องกับการโอนอำนาจหน้าที่ของส่วนราชการให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. 2545 จึงแก้ไขให้สอดคล้องกับกฎหมายดังกล่าวและกฎหมายว่าด้วยการกระจายอำนาจสู่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นประกอบกันไปด้วย รายละเอียดมาตราที่มีการแก้ไขเพิ่มเติมและยกเลิกมีดังนี้

2.1 กำหนดประเภททางหลวง (มาตรา 6)

แก้ไขจากเดิม มี 6 ประเภท ทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน ทางหลวงชนบท ทางหลวงเทศบาล ทางหลวงสุขาภิบาล และทางหลวงสัมปทาน
ตัดทางหลวงสุขาภิบาลออก เหลือทางหลวง 5 ประเภท และแก้ไขชื่อทางหลวงเทศบาลเป็นทางหลวงท้องถิ่น เพื่อให้ครอบคลุมองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นทุกประเภท ทำให้ทางหลวงมี 5 ประเภท คือ ทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน ทางหลวงชนบท ทางหลวงท้องถิ่น ทางหลวงสัมปทาน

ตามร่าง พระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ ..) พ.ศ. มาตรา 6 ให้ยกเลิก
ความในมาตรา 6 และมาตรา 7 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 และให้ใช้ความ
ต่อไปนี้แทน

“มาตรา 6 ทางหลวงมี 5 ประเภท คือ

- (1) ทางหลวงพิเศษ
- (2) ทางหลวงแผ่นดิน
- (3) ทางหลวงชนบท
- (4) ทางหลวงเทศบาลท้องถิ่น
- (5) ทางหลวงสัมปทาน

มาตรา 7

2.2 กำหนดลักษณะของทางหลวงชนบท (มาตรา 9)

ตามบทบัญญัติเดิมทางหลวงชนบท คือทางหลวงนอกเขตเทศบาลและ
เขตสุขาภิบาล ที่องค์การบริหารส่วนจังหวัด กรมโยธาธิการ หรือสำนักงานเร่งรัดพัฒนา
ชนบทเป็นผู้ดำเนินการก่อสร้าง ขยาย บูรณะและบำรุงรักษา และได้ลงทะเบียนไว้เป็น
ทางหลวงชนบท แก้ไขให้กรมทางหลวงชนบทเป็นผู้ดำเนินการก่อสร้าง ขยาย บูรณะและ
บำรุงรักษา และลงทะเบียนทางหลวงชนบท ส่วนหน่วยงานอื่นที่เป็นองค์กรปกครอง
ส่วนท้องถิ่นได้แก้ไขกำหนดให้มีอำนาจหน้าที่เกี่ยวกับทางหลวงท้องถิ่น (ทางหลวงเทศบาล
เดิม)

ตามร่าง พระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ ..) พ.ศ. มาตรา 7 ให้ยกเลิก
ความในมาตรา 9 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

มาตรา 9 ทางหลวงชนบท คือ ทางหลวงที่กรมทางหลวงชนบทเป็นผู้ดำเนิน
การก่อสร้าง ขยาย บูรณะ และบำรุงรักษา และได้ลงทะเบียนไว้เป็นทางหลวงชนบท

2.3 กำหนดลักษณะของทางหลวงท้องถิ่น (มาตรา 10)

เปลี่ยนชื่อทางหลวงเทศบาลเป็นทางหลวงท้องถิ่นเพื่อให้ครอบคลุมถึงองค์กร
ปกครองส่วนท้องถิ่นทุกประเภท สอดคล้องกับกฎหมายว่าด้วยการกระจายอำนาจสู่องค์กร
ปกครองส่วนท้องถิ่น และกำหนดให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเป็นหน่วยงานที่เป็นผู้
ดำเนินการก่อสร้าง ขยาย บูรณะและบำรุงรักษาทางหลวงท้องถิ่น

ตามร่างพระราชบัญญัติ ทางหลวง (ฉบับที่ ..) พ.ศ. มาตรา 7/1

ให้ยกเลิกความในมาตรา 10 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา 10 ทางหลวงท้องถิ่น คือ ทางหลวงที่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเป็นผู้ดำเนินการก่อสร้าง ขยาย บูรณะ และบำรุงรักษา และได้ลงทะเบียนไว้เป็นทางหลวงท้องถิ่น”

2.4 ยกเลิกบทบัญญัติกำหนดลักษณะของทางหลวงสุขาภิบาล (มาตรา 11)

มาตรา 11 กำหนดลักษณะของทางหลวงสุขาภิบาล

ให้ยกเลิกทั้งมาตราเนื่องจากไม่มีทางหลวงสุขาภิบาลแล้ว

ตามร่างพระราชบัญญัติ ทางหลวง (ฉบับที่ ..) พ.ศ. มาตรา 8 ให้ยกเลิกความในมาตรา 11 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535

2.5 การลงทะเบียนทางหลวง (มาตรา 13)

มาตรา 13 การลงทะเบียนทางหลวง

การลงทะเบียนทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงพิเศษแก้ไขให้อธิบดีกรมทางหลวงสามารถกระทำได้โดยไม่ต้องขออนุมัติรัฐมนตรี รวมทั้งยกเลิกการลงทะเบียนทางหลวงสุขาภิบาลเนื่องจากปัจจุบันไม่มีสุขาภิบาลแล้ว และเฉพาะทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน ทางหลวงสัมปทาน กำหนดเพิ่มเติมให้รัฐมนตรีประกาศทะเบียนทางหลวงดังกล่าวในราชกิจจานุเบกษาดังเพื่อให้ทราบทั่วกันเนื่องจากเป็นทางหลวงสายหลัก

สำหรับทางหลวงชนบทแก้ไขจากเดิมผู้ว่าราชการจังหวัดเป็นให้อธิบดีกรมทางหลวงชนบทเป็นผู้จัดให้ลงทะเบียนไว้ ณ กรมทางหลวงชนบท

สำหรับทางหลวงเทศบาลซึ่งได้เปลี่ยนชื่อเป็นทางหลวงท้องถิ่น แก้ไขจากเดิมนายกเทศมนตรีเป็นผู้ว่าราชการจังหวัดเป็นผู้จัดให้ลงทะเบียนไว้ ณ ศาลากลางจังหวัดเหตุผลที่ให้ผู้ว่าราชการจังหวัดเป็นผู้จัดให้ลงทะเบียนเนื่องจากในเขตจังหวัดหนึ่งๆมีองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นอยู่เป็นจำนวนมาก ดังนั้นเพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชนในการตรวจสอบจึงให้รวมทะเบียนไว้ที่จังหวัด

ตามร่าง พระราชบัญญัติ ทางหลวง (ฉบับที่ ..) พ.ศ.มาตรา 9 ให้ยกเลิก
ความในมาตรา 13 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา 13 ทางหลวงประเภทต่าง ๆ ให้ลงทะเบียนไว้ ดังต่อไปนี้

(1) ทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทาน
อธิบดีกรมทางหลวงเป็นผู้จัดให้ลงทะเบียนไว้ ณ กรมทางหลวง

(2) ทางหลวงชนบท อธิบดีกรมทางหลวงชนบทเป็นผู้จัดให้ลงทะเบียน
ไว้ ณ กรมทางหลวงชนบท

(3) ทางหลวงท้องถิ่น ผู้ว่าราชการจังหวัดเป็นผู้จัดให้ลงทะเบียนไว้
ณ ศาลากลางจังหวัด

ให้รัฐมนตรีประกาศทะเบียนทางหลวงตาม (1) ในราชกิจจานุเบกษา”

2.6 กำหนดผู้อำนวยการทางหลวง (มาตรา 15)

เนื่องจากปัจจุบันได้มีการเปลี่ยนแปลงฐานะสมาชิกสภาเป็นเทศบาลตำบล
และการปฏิรูประบบราชการมีการปรับปรับอำนาจหน้าที่ส่วนราชการใหม่จึงแก้ไขบทบัญญัติ
เกี่ยวกับผู้อำนวยการทางหลวงให้สอดคล้องกฎหมายเกี่ยวกับการปฏิรูประบบราชการและ
กฎหมายว่าด้วยการกระจายอำนาจสู่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นประกอบกันไปด้วย

ตามร่าง พระราชบัญญัติ ทางหลวง (ฉบับที่ ..) พ.ศ. มาตรา 10 ให้ยกเลิก
ความในมาตรา 15 แห่ง พระราชบัญญัติ ทางหลวง พ.ศ.2535 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา 15 ในกรณีที่รัฐมนตรียังไม่ได้แต่งตั้งผู้อำนวยการทางหลวงตาม
มาตรา 14 ให้บุคคลดังต่อไปนี้เป็นผู้ดำเนินการทางหลวง

(1) อธิบดีกรมทางหลวงเป็นผู้ดำเนินการทางหลวงพิเศษ ทางหลวง
แผ่นดิน และทางหลวงสัมปทาน

(2) อธิบดีกรมทางหลวงชนบทเป็นผู้ดำเนินการทางหลวงชนบท

(3) นายกองค้การบริหารส่วนจังหวัด นายเทศมนตรี ประธานกรรมการ
บริหารองค์การบริหารส่วนตำบล ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร นายกเมืองพัทยา หรือผู้
บริหารสูงสุดขององค์ปกครองส่วนท้องถิ่นที่มีกฎหมายจัดตั้งแล้วแต่กรณีเป็นผู้ดำเนินการทาง
หลวงท้องถิ่น”

2.7 กำหนดเจ้าหน้าที่กำกับ ตรวจตรา และควบคุมทางหลวงและงานทาง (มาตรา 20 และมาตรา 21)

พระราชบัญญัติ ทางหลวง พ.ศ. 2535 ได้กำหนดเจ้าหน้าที่กำกับ ตรวจตรา และ ควบคุมทางหลวงและงานทาง ไว้ในมาตรา 19 มาตรา 20 และมาตรา 21 ทางหลวงชนบทและทางหลวงสุขาภิบาลกำหนดไว้ในมาตรา 20 ทางหลวงเทศบาลกำหนดไว้ในมาตรา 21 การแก้ไขในครั้งนี้ได้ยกเลิกบทบัญญัติที่เกี่ยวกับการกำกับ ตรวจตรา และ ควบคุมทางหลวงและงานทางเฉพาะในส่วนที่เกี่ยวกับทางหลวงสุขาภิบาลตามที่กำหนดไว้ใน มาตรา 20 เนื่องจากปัจจุบันไม่มีสุขาภิบาล

และแก้ไขเจ้าหน้าที่ในการกำกับ ตรวจตรา และควบคุมทางหลวงและงานทางเฉพาะในส่วนที่เกี่ยวกับทางหลวงชนบทจากอธิบดีกรมโยธาธิการหรือเลขาธิการ กรมการเร่งรัดพัฒนาชนบทเป็นอธิบดีกรมทางหลวงชนบท

และได้แก้ไข เจ้าหน้าที่ในการกำกับ ตรวจตรา และควบคุมทางหลวง และงานทางเฉพาะในส่วนที่เกี่ยวกับทางหลวงท้องถิ่น(ทางหลวงเทศบาลเดิม) จาก นายกเทศมนตรี เป็น นายกองค้การบริหารส่วนจังหวัด นายกเทศมนตรี ประธานกรรมการ บริหารองค์การบริหารส่วนตำบล ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร นายกเมือง พัทธา หรือผู้บริหารสูงสุดขององค์ปกครองส่วนท้องถิ่นที่มีกฎหมายจัดตั้งแล้วแต่กรณี

ตามร่าง พระราชบัญญัติ ทางหลวง (ฉบับที่ ..) พ.ศ. มาตรา 11 ให้ยกเลิก ความในมาตรา 20 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา 20 ให้อธิบดีกรมทางหลวงชนบท เป็นเจ้าหน้าที่กำกับ ตรวจตราและ ควบคุมทางหลวงและงานทางที่เกี่ยวกับทางหลวงชนบท”

ตามร่าง พระราชบัญญัติ ทางหลวง (ฉบับที่ ..) พ.ศ. มาตรา 11/1 ให้ยกเลิก ความในมาตรา 21 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา 21 ให้นายกองค้การบริหารส่วนจังหวัด นายกเทศมนตรี ประธาน กรรมการบริหารองค์การบริหารส่วนตำบล ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร นายกเมืองพัทธา หรือผู้บริหารสูงสุดขององค์ปกครองส่วนท้องถิ่นที่มีกฎหมายจัดตั้งแล้วแต่กรณีเป็นเจ้าหน้าที่ กำกับ ตรวจตรา และควบคุมทางหลวงและงานทางที่เกี่ยวกับ ทางหลวงท้องถิ่น”

2.8 กำหนดมาตรฐานและลักษณะของทางหลวงและงานทาง (มาตรา 26)

เดิมพระราชบัญญัติ ทางหลวง พ.ศ. 2535 ได้ให้อำนาจอธิบดีกรมทางหลวง อธิบดีกรมโยธาธิการหรือเลขาธิการเร่งรัดพัฒนาชนบท ในการกำหนดมาตรฐานและลักษณะของทางหลวงและงานทาง รวมทั้งการกำหนดเขตทางหลวง ที่จอดรถ ระยะแนวต้นไม้และเสาพาดสาย การควบคุมในทางวิชาการ และการอบรมเจ้าหน้าที่ฝ่ายช่างเกี่ยวกับทางหลวงและงานทางไว้ในมาตรา 25 และมาตรา 26

ในส่วนที่เกี่ยวกับทางหลวงหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทานได้กำหนดไว้ในมาตรา 25 ให้เป็นอำนาจของอธิบดีกรมทางหลวงไม่มีการแก้ไข

ในส่วนที่เกี่ยวกับทางหลวงสุขาภิบาล ทางหลวงเทศบาลและทางหลวงชนบทเดิมกำหนดไว้ในมาตรา 26 ให้เป็นอำนาจของอธิบดีกรมโยธาธิการหรือเลขาธิการกรมการเร่งรัดพัฒนาชนบท ให้ตัดบทบัญญัติเฉพาะส่วนที่เกี่ยวกับทางหลวงสุขาภิบาลออกเนื่องจากปัจจุบันไม่มีทางหลวงสุขาภิบาล และแก้ไขจากทางหลวงเทศบาลเป็นทางหลวงท้องถิ่น และแก้ไขจากเดิมเป็นอำนาจของอธิบดีกรมโยธาธิการหรือเลขาธิการกรมการเร่งรัดพัฒนาชนบทแก้เป็นอำนาจของอธิบดีกรมทางหลวงชนบท

ตามร่าง พระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ ..) พ.ศ.มาตรา 12

ให้ยกเลิกความในมาตรา 26 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 และให้ใช้ความดังต่อไปนี้แทน

“มาตรา 26 ในส่วนที่เกี่ยวกับทางหลวงชนบทและทางหลวงท้องถิ่น ให้อธิบดีกรมทางหลวงชนบท มีอำนาจกำหนดมาตรฐานและลักษณะของทางหลวงและงานทาง รวมทั้งกำหนดเขตทางหลวง ที่จอดรถ ระยะแนวต้นไม้ และเสาพาดสาย ตลอดจนควบคุมในทางวิชาการและอบรมเจ้าหน้าที่ฝ่ายช่างเกี่ยวกับทางหลวงและงานทาง”

2.9 กำหนดให้วัตถุ เครื่องจักร เครื่องมือ และเครื่องอุปกรณ์สำหรับใช้งานเป็นทรัพย์สินที่ไม่อยู่ในความรับผิดชอบแห่งการบังคับคดี (มาตรา 36)

พระราชบัญญัติ ทางหลวง พ.ศ. 2535 ได้กำหนดไว้ในมาตรา 36 ให้วัตถุ เครื่องจักร เครื่องมือ และเครื่องอุปกรณ์สำหรับใช้งานทางซึ่งเป็นกรรมสิทธิ์ของทางราชการ องค์การบริหารส่วนจังหวัด เทศบาลหรือสุขาภิบาลเป็นทรัพย์สินที่ไม่อยู่ในความรับผิดชอบแห่งการบังคับคดี

เนื่องจากในขณะนี้ไม่มีสุขาภิบาลแล้วจึงเห็นสมควรให้ตัดบทบัญญัติในส่วนที่เกี่ยวกับสุขาภิบาลออกและแก้ไขเกี่ยวกับหน่วยงานองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นจาก อบจ. เทศบาล เป็น องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเพื่อให้ครอบคลุมถึงทรัพย์สินขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นทุกประเภทซึ่งเป็นหน่วยงานของรัฐที่มีอำนาจหน้าที่ในการก่อสร้าง ขยายบูรณะ และบำรุงรักษาทางหลวงท้องถิ่น

ตามร่างพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ ..) พ.ศ.มาตรา 14

ให้ยกเลิกความในมาตรา 36 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 และให้ใช้ความดังต่อไปนี้แทน

“มาตรา 36 วัตถุ เครื่องจักร เครื่องมือ และเครื่องอุปกรณ์สำหรับใช้งานทาง ซึ่งเป็นกรรมสิทธิ์ของทางราชการ หรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเป็นทรัพย์สินที่ไม่อยู่ในความรับผิดชอบแห่งการบังคับคดี ”

2.10 กำหนดให้ผู้อำนวยการทางหลวงมีอำนาจประกาศในราชกิจจานุเบกษาห้ามใช้ยานพาหนะบนทางหลวงโดยที่ยานพาหนะนั้นมีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุก หรือน้ำหนักลงเพลาเกินกว่าที่กำหนด หรือโดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหาย(มาตรา 61)

มาตรา 61 ให้อำนาจผู้อำนวยการทางหลวงโดยอนุมัติอธิบดีกรมทางหลวง อธิบดีกรมโยธาธิการหรือเลขาธิการเร่งรัดพัฒนาชนบท ผู้ว่าราชการจังหวัด แล้วแต่กรณี ประกาศในราชกิจจานุเบกษา ห้ามใช้ยานพาหนะบนทางหลวงโดยที่ยานพาหนะนั้นมีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุก หรือน้ำหนักลงเพลาเกินกว่าที่กำหนด หรือโดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหาย มีการแก้ไขดังนี้

2.10.1 เป็นการแก้ไขปรับปรุงข้อความในวรรคหนึ่งและวรรคสามให้เหมาะสมยิ่งขึ้นแต่หลักการยังคงเดิม

2.10.2 เนื่องจากในขณะนี้ไม่มีสุขาภิบาลแล้ว จึงตัดบทบัญญัติในส่วนที่เกี่ยวกับสุขาภิบาลออก และปรับปรุงบทกำหนดโทษให้สูงขึ้นจากเดิมกำหนดอัตราโทษสำหรับผู้ฝ่าฝืนประกาศของผู้อำนวยการทางหลวงตามมาตรา 61 จำคุกไม่เกินสามเดือนหรือปรับไม่เกินหกพันบาทหรือทั้งจำทั้งปรับ แก้ไขเป็น จำคุกไม่เกินหกเดือนหรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาทหรือทั้งจำทั้งปรับ

2.10.3 ตามร่างที่กรมทางหลวงเสนอเห็นว่า การปราบปรามผู้กระทำผิดตามมาตรานี้ถ้าจะให้สัมฤทธิ์ผลต้องมีมาตรการให้นายจ้าง เจ้าของผู้ประกอบการร่วมรับผิดชอบเป็นตัวการในการกระทำผิด แต่บทบัญญัติในลักษณะนี้ไม่สามารถกระทำได้อีกเนื่องจากขัดรัฐธรรมนูญ มาตรา 33 วรรคแรก ซึ่งบัญญัติว่า ในคดีอาญาต้องสันนิษฐานไว้ก่อนว่าผู้ต้องหาหรือจำเลยไม่มีความผิด

2.10.4 เนื่องจากมีการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการปฏิรูประบบราชการ จึงเห็นแก้ไขความในวรรคสองในส่วนที่กำหนดเป็นอำนาจอธิบดีกรมโยธาธิการหรืออธิบดีกรมการเร่งรัดพัฒนาชนบท เป็นอธิบดีกรมทางหลวงชนบทและแก้ไขจากเดิมประกาศผู้อำนวยการทางหลวงเทศบาลเป็นประกาศของผู้อำนวยการทางหลวงท้องถิ่น

กรณีตามข้อสังเกตของสำนักงานคณะกรรมการสิทธิมนุษยชนว่าการให้อำนาจผู้อำนวยการทางหลวง ในการประกาศกำหนดน้ำหนักบรรทุกทุกอาจเป็นโอกาสให้ใช้อำนาจไม่สุจริต อำนาจประโยชน์ให้ประกาศกำหนดไม่เหมาะสมมากเกินไป ทำให้ทางหลวงเสียหายคณะกรรมการเห็นว่าน้ำหนักบรรทุกที่เหมาะสมกับทางหลวงแต่ละประเภทไม่เท่ากัน เนื่องจากมีมาตรฐานแตกต่างกัน และเป็นการกำหนดในรายละเอียดซึ่งโดยหลักการร่างกฎหมายไม่ควรกำหนดรายละเอียดไว้ในพระราชบัญญัติควรให้อำนาจฝ่ายบริหารในการออกเป็นกฎกระทรวง ประกาศ ข้อบังคับ และการออกเป็นกฎกระทรวง ประกาศ การแก้ไขปรับปรุงให้เหมาะสมทำได้ทันเวลา ดังนั้นจึงไม่ควรกำหนดเป็นรายละเอียดไว้ใน พ.ร.บ. ควรให้ออกเป็นประกาศตามร่างเดิม

ตามร่างพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ ..) พ.ศ. มาตรา 23 ให้ยกเลิกความใน มาตรา 61 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 และให้ใช้ความดังต่อไปนี้แทน

“มาตรา 61 เพื่อรักษาทางหลวง ผู้อำนวยการทางหลวงมีอำนาจประกาศในราชกิจจานุเบกษาห้ามใช้ยานพาหนะบนทางหลวง โดยที่ยานพาหนะนั้นมีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุก หรือน้ำหนักลงเพลาเกินกว่าที่กำหนด หรือโดยที่ยานพาหนะนั้น อาจทำให้ทางหลวงเสียหาย

ประกาศของผู้อำนวยการทางหลวงตามวรรคหนึ่งต้องได้รับอนุมัติจากอธิบดีกรมทางหลวงสำหรับทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทาน หรือได้รับอนุมัติจากอธิบดีกรมทางหลวงชนบทสำหรับทางหลวงชนบท หรือได้รับอนุมัติจากผู้ว่าราชการจังหวัดสำหรับทางหลวงท้องถิ่น

ในกรณีที่มีเหตุฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุเกิดขึ้นทำให้เกิดความเสียหายแก่ทางหลวงหรือไม่ปลอดภัยแก่การจราจรในทางหลวง ให้เจ้าพนักงานซึ่งผู้อำนวยการทางหลวงแต่งตั้งให้ควบคุมทางหลวงมีอำนาจประกาศห้ามใช้ยานพาหนะบนทางหลวงนั้นได้ภายในระยะเวลาที่กำหนด โดยให้ปิดประกาศนั้นไว้ในที่เปิดเผย ณ บริเวณที่มีเหตุฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุเกิดขึ้นนั้น ”

3. กำหนดให้มีการเข้าออกทางหลวงพิเศษได้เฉพาะโดยทางเสริมตามที่กรมทางหลวงจัดทำขึ้นไว้เท่านั้น และกำหนดให้จัดทำทางบริการเพื่อใช้แทนทางหลวงหรือทางอื่นใดที่ถูกปิดเนื่องจากทางหลวงพิเศษตัดผ่าน (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา 7 มาตรา 53 และมาตรา 55)

มาตรา 7 กำหนดลักษณะทางหลวงพิเศษ

แก้ไขหลักการของทางหลวงพิเศษให้ชัดเจนขึ้น โดยกำหนดให้การเข้าออกทางหลวงพิเศษทำได้เฉพาะ โดยทางเสริมเท่านั้น เนื่องจากโดยลักษณะและวัตถุประสงค์ของทางหลวงพิเศษเป็นทางหลวงที่ทำหรือจัดไว้เพื่อให้การจราจรในทางหลวงพิเศษเป็นไปได้อย่างสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยเป็นพิเศษจึงจำเป็นต้องมีการควบคุมการเข้าออกสองข้างทาง โดยกำหนดให้เข้าออกได้เฉพาะโดยทางเสริม เท่านั้น

ทางเสริม เป็นส่วนหนึ่งของทางหลวงพิเศษที่กรมทางหลวงได้ออกแบบเป็นพิเศษและทำหรือจัดไว้เพื่อเชื่อมต่อระหว่างทางหลวงพิเศษกับทางหลวงอื่น เพื่อเสริมทางหลวงพิเศษในการรวม หรือกระจายการจราจร การกำหนดแบบและตำแหน่งของทางเสริม ต้องมีความเหมาะสมถูกต้องตามหลักวิศวกรรมงานทาง โดยต้องคำนึงถึงความปลอดภัยของประชาชนผู้ใช้ทางเป็นหลักเพื่อให้สามารถเข้าออกทางหลวงพิเศษได้อย่างปลอดภัยและในขณะเดียวกันการจราจรบนทางหลวงพิเศษก็ไม่จำเป็นต้องลดความเร็วขณะที่มียานพาหนะเข้าออกทางหลวงพิเศษโดยทางเสริม ตัวอย่างทางเสริม เช่น ส่วนที่เป็น Ramp

ตามร่าง พระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ ..) พ.ศ. มาตรา 6 ให้ยกเลิกความในมาตรา 6 และมาตรา 7 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา 6

มาตรา 7 ทางหลวงพิเศษ คือ ทางหลวงที่จัดหรือทำไว้เพื่อให้การจราจรผ่านได้ ตลอดรวดเร็วเป็นพิเศษ ตามที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดและได้ลงทะเบียนไว้เป็นทางหลวงพิเศษ โดยกรมทางหลวงเป็นผู้ดำเนินการก่อสร้าง ขยาย บูรณะ และบำรุงรักษา รวมทั้งควบคุมให้มีการเข้าออกได้เฉพาะ โดยทางเสริมที่เป็นส่วนหนึ่งของทางหลวงพิเศษตามที่กรมทางหลวงจัดทำขึ้นไว้เท่านั้น”

เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของทางหลวงพิเศษดังกล่าว จึงได้มีการแก้ไข
หลักการในมาตรา 53 และ มาตรา 55 ให้มีความชัดเจนขึ้นด้วย

มาตรา 53 กำหนดให้อธิบดีกรมทางหลวงมีอำนาจปิดทางหลวงหรือทางอื่นใด
ที่มีอยู่เดิมที่ทางหลวงพิเศษตัดผ่าน และให้มีอำนาจจัดให้มีทางบริการขึ้นใช้แทนโดยแก้ไข
จากทางที่มีอยู่เดิมหรือจัดให้มีขึ้นใหม่ และทางบริการไม่ถือเป็นทางหลวงพิเศษ

เหตุผลของมาตรา 53 เป็นกรณีการสร้างทางหลวงพิเศษตัดผ่านทางที่มีอยู่
เดิมประชาชนได้ใช้อยู่จะอย่างไร คือเดิมมีทางหลวงหรือทางอื่นใดที่ประชาชนในบริเวณ
นั้นได้ใช้ทางอยู่ก่อนแล้ว ต่อมารัฐโดยกรมทางหลวงจัดให้มีการก่อสร้างทางหลวงพิเศษขึ้น
ทางหลวงพิเศษที่สร้างขึ้นในภายหลังไปตัดผ่านทางหลวงหรือทางอื่นใดที่มีอยู่ก่อน ซึ่งโดย
หลักทางวิศวกรรมงานทาง ทางหลวงพิเศษเป็นทางหลวงที่มีลักษณะสำคัญ คือ ต้องมีการ
ควบคุมการเข้าออกในตำแหน่งที่เหมาะสมและโดยทางเข้าออกที่ได้ออกแบบมาเป็นพิเศษโดย
คำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ใช้ทาง การเข้าออกทางหลวงพิเศษและการจราจรบนทางหลวง
พิเศษ ต้องไม่รบกวนซึ่งกันและกันทั้งในเรื่องของความปลอดภัยและความเร็วที่ใช้ ดังนั้นจึง
จำเป็นต้องควบคุมทางเข้าออกทางหลวงพิเศษโดยปิดทางเดิมที่มีอยู่ แต่หลักการสำคัญ คือ
ผู้ใช้ทางอยู่เดิมต้องไม่เดือดร้อนเพราะฉะนั้นจึงต้องแก้ไข โดยให้อำนาจอธิบดีกรมทางหลวง
ในการจัดให้มีทางบริการขึ้นใช้แทนโดยแก้ไขตัดแปลงจากทางที่มีอยู่เดิมหรือจัดให้มีขึ้นใหม่

การแก้ไขมาตรา 53 หลักการยังคงเดิมเพียงแต่กำหนดเรียกชื่อทางที่จัดให้มี
เพื่อแก้ไขปัญหาในกรณีที่ทางหลวงพิเศษตัดผ่านทางเดิมให้ชัดเจนว่าเป็น ทางบริการ
ทางบริการไม่ใช่ประเภทหนึ่งของทางหลวง แต่เป็นลักษณะหน้าที่สภาพทางที่มุ่งแสดงถึง
วัตถุประสงค์ของการใช้งาน อาจอยู่ในหรือนอกเขตทางหลวงพิเศษก็ได้ และอาจเป็นทาง
หลวงประเภทใดหรือเป็นทางใดๆ ก็ได้ เช่น ทางหลวงชนบท ทางหลวงท้องถิ่น หรือ
ทางสาธารณะอื่นใด เพราะฉะนั้นโดยสภาพข้อเท็จจริงจึงไม่ถือว่าทางบริการเป็น
ทางหลวงพิเศษแม้จะอยู่ในเขตทางหลวงพิเศษก็ตาม ทั้งนี้เพื่อให้สามารถควบคุมบังคับได้
แบบทางหลวงอื่น ๆ เช่น ผู้อำนวยการทางหลวงมีอำนาจอนุญาตให้มีการสร้างทางเชื่อมต่อกับ
ทางบริการได้ ดังนั้นจึงได้กำหนดหลักการเพิ่มเติมในวรรคสามว่า ทางบริการตามวรรคสอง
ไม่ถือเป็นทางหลวงพิเศษ

ส่วนข้อกำหนดห้ามสร้างทางเชื่อมกับทางหลวงพิเศษที่เดิมได้กำหนดไว้ในตอนท้ายของมาตรา 53 วรรคแรกได้ตัดออกและไปกำหนดเพิ่มเติมไว้ในมาตรา 55 วรรคหนึ่งแทนเนื่องจากเห็นว่าเป็นข้อกำหนดในลักษณะเดียวกันคือห้ามสร้างสิ่งที่มีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นทางเข้าออกทางหลวงพิเศษควรรวมไว้ในมาตราเดียวกัน

ตามร่างพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ ..) พ.ศ.มาตรา 20 ให้ยกเลิกความใน มาตรา 53 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 และให้ใช้ความดังต่อไปนี้แทน

“มาตรา 53 ให้อธิบดีกรมทางหลวงมีอำนาจปิดทางหลวงหรือทางอื่นใดที่มีอยู่เดิมที่ทางหลวงพิเศษตัดผ่าน

ในกรณีที่มีการปิดทางหลวงหรือทางอื่นใดตามวรรคหนึ่ง ให้อธิบดีกรมทางหลวงจัดให้มีทางบริการขึ้นใช้แทน โดยอาจกำหนดหรือดัดแปลงแก้ไขจากทางหลวงหรือทางอื่นใดที่มีอยู่เดิม หรือจัดให้มีทางขึ้นใหม่เพื่อใช้เป็นทางบริการก็ได้ ไม่ว่าจะอยู่ในเขตทางหลวงพิเศษหรือไม่ก็ตาม

ทางบริการตามวรรคสอง ไม่ถือเป็นทางหลวงพิเศษ”

มาตรา 55 กำหนดห้ามมิให้สร้างทาง ถนนหรือสิ่งอื่นใดในเขตทางหลวงพิเศษ เพื่อเป็นทางเข้าออก เชื่อม หรือผ่านทางหลวงพิเศษ

การแก้ไขมาตรา 55 ในวรรคหนึ่งได้เพิ่มข้อกำหนดห้ามเชื่อมต่อทางหลวงพิเศษซึ่งเดิมบัญญัติไว้ในมาตรา 53 ด้วย และตัดบทบัญญัติในมาตรา 55 วรรคสองเกี่ยวกับการขออนุญาตสร้างทางเชื่อมต่อกับทางหลวงพิเศษ โดยเชื่อมจากทางขนานทั้งนี้เพื่อให้สอดคล้องกับหลักการที่กำหนดให้ควบคุมการเข้าออกทางหลวงพิเศษให้เข้าออกได้เฉพาะโดยทางเสริมที่กรมทางหลวงจัดทำขึ้นในตำแหน่งและแบบที่มีความเหมาะสมทางวิศวกรรมงานทางเท่านั้น เหตุผลเนื่องจากหากให้มีเชื่อมต่อทางหลวงพิเศษได้โดยไม่จำกัดเฉพาะจุดที่เหมาะสมทางวิศวกรรมงานทางแล้ว นอกจากจะทำให้วัตถุประสงค์ของทางหลวงพิเศษไร้ผล โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเรื่องของความปลอดภัยเพราะการเปิดจุดให้รถจาก Minor Road (ทางขนานเดิมหรือทางบริการตามร่างที่แก้ไข) เข้ามารบกวนการจราจรใน Main Road เป็นระยะๆ ทำให้เกิดปัญหาไม่สามารถคงสภาพการใช้งานตามวัตถุประสงค์และลักษณะของทางหลวงพิเศษที่ใช้ความเร็วสูงโดยปลอดภัยไว้ได้ ในปัจจุบันทางหลวงพิเศษสายใหม่ เช่น

Motorway ได้ให้ความสำคัญ และแก้ปัญหาหนี้โดยได้บริการประชาชนสองข้างทางให้ได้รับความสะดวกตามสมควรแก่เหตุที่ควรจะมี ก็อย่างน้อยต้องได้รับความสะดวกเท่าเดิม ก่อนมีทางหลวงพิเศษตัดผ่าน เช่น ได้มีการจัดทำทางในลักษณะของทางบริการโดยไปแก้ไขทางเดิมที่มีอยู่แล้วให้ดีขึ้น หรือโดยการจัดให้มีทางขึ้นใหม่ ประชาชนบริเวณสองข้างทางหลวงพิเศษสามารถจราจรไปมาหาสู่ได้ตามเดิม

ปัญหาการขอเชื่อมทางจากที่ดินสองข้างทางเพื่อเข้าออก เจ้าของผู้ครอบครองที่ดินสองข้างทางสามารถขอเชื่อมทางกับทางบริการที่ได้จัดให้มีไว้เพื่อเป็นทางเข้าออกได้นอกจากนี้ประชาชนสองข้างทางที่ประสงค์จะใช้ทางหลวงพิเศษก็สามารถเข้ามาใช้ทางหลวงพิเศษได้โดยทางเสริมที่กรมทางหลวงจัดทำไว้

สำหรับทางขนานที่มีใช้อยู่ในปัจจุบันก็ยังคงมีอยู่เช่นเดิมแต่เมื่อกฎหมายฉบับนี้มีผลใช้บังคับแล้วจะเปลี่ยนไปเรียกให้ถูกต้องตรงตามสภาพการใช้งาน คือเรียกว่าเป็นทางบริการ ประชาชนสองข้างทางก็ยังคงสามารถขออนุญาตเชื่อมต่อกับทางบริการได้ เนื่องจากทางบริการแม้จะอยู่ในเขตทางหลวงพิเศษแต่ไม่ถือเป็นทางหลวงพิเศษ

ตามร่างพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ ..) พ.ศ.มาตรา 21 ให้ยกเลิกความในมาตรา 55 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 และให้ใช้ความดังต่อไปนี้แทน

“ มาตรา 55 ห้ามมิให้ผู้ใดสร้างทาง ถนน หรือสิ่งอื่นใดในเขตทางหลวงพิเศษเพื่อเป็นทางเข้า ออก เชื่อม หรือผ่านทางหลวงพิเศษ

ทาง ถนน หรือสิ่งอื่นใดที่สร้างขึ้นโดยฝ่าฝืนวรรคหนึ่ง ให้นำมาตรา 37 วรรคสามมาใช้บังคับโดยอนุโลม ”

4. ปรับปรุงหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการแก้ไขทางระบายน้ำที่ไหลผ่านทางหลวง และห้ามการระบายน้ำลงในเขตทางหลวง (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา 32 และเพิ่มเติมมาตรา 39/1)

มาตรา 32 หลักการเดิมกำหนดไว้เฉพาะกรณีทำหรือแก้ทางระบายน้ำที่ไหลผ่านทางหลวง แก้ไขใหม่ขยายขอบเขตเพิ่มเติมรวมกรณีทำหรือแก้ทางระบายน้ำออกจากทางหลวงด้วย และเดิมมีข้อจำกัดให้ทำได้ภายในระยะ 200 เมตร จากเขตทางหลวง ได้แก้ไขเปลี่ยนแปลงข้อจำกัดโดยมุ่งที่วัตถุประสงค์ของการดำเนินการ ต้องเพื่อให้น้ำไหลไปสู่แหล่งน้ำสาธารณะที่ใกล้เคียงตามความจำเป็นโดยไม่จำกัดระยะทาง กำหนดหลักเกณฑ์วิธีดำเนินการของผู้อำนวยการทางหลวงและเจ้าหน้าที่เพื่อคุ้มครองสิทธิของประชาชน นอกจากนี้ได้เพิ่มเติมข้อยกเว้นในกรณีจำเป็นเพื่อป้องกันภัยพิบัติฉุกเฉินให้ดำเนินการได้ทันทีแล้ว ให้แจ้งเจ้าของหรือผู้ครอบครองที่ดินหรือทรัพย์สินนั้นทราบโดยเร็ว

การแก้ไขเพิ่มเติมมาตรา 32 ให้ผู้อำนวยการทางหลวงมีอำนาจทำหรือแก้ทางระบายน้ำที่ไหลผ่านทางหลวง หรือทำหรือแก้ทางระบายน้ำออกจากทางหลวงเพื่อไปสู่แหล่งน้ำสาธารณะที่ใกล้เคียงตามความจำเป็นได้โดยไม่จำกัดระยะจากเขตทางหลวง มีวัตถุประสงค์เพื่อป้องกันน้ำท่วมในบริเวณทางหลวง เนื่องจากปรากฏข้อเท็จจริงว่าภายหลังการสร้างทางหลวงแล้ว สภาพที่ดินได้เปลี่ยนแปลงไปมีการถมที่ดินให้สูงขึ้น ก่อสร้างอาคารบ้านเรือน ทำให้ทิศทางน้ำไหล น้ำไม่สามารถระบายออกจากทางหลวงได้ ในบางกรณีแหล่งน้ำสาธารณะที่จะระบายน้ำลงมีระยะห่างจากทางหลวงมากเกินไปกว่า 200 เมตร เพื่อให้สามารถแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นได้จึงจำเป็นต้องให้อำนาจในการทำหรือแก้ไข ทางระบายน้ำให้ออกจากทางหลวงได้ตามความจำเป็นโดยไม่จำกัดระยะทาง และกำหนดเพิ่มเติมในกรณีเกิดภัยพิบัติสาธารณะฉุกเฉิน ให้ดำเนินการได้ทันทีแล้วแจ้งให้เจ้าของที่ดินทราบในภายหลัง

ส่วนการชดเชยค่าเสียหายที่เกิดขึ้นในกรณีนี้ได้มีบัญญัติไว้ในมาตรา 33 โดยให้นำบทบัญญัติเกี่ยวกับการกำหนดค่าทดแทนมาใช้บังคับโดยอนุโลม

กรณีตามมาตรา 33 นี้ถือว่าเป็นกรณีจำเป็นที่รัฐต้องแก้ไขปัญหาค่าเสียหายที่เกิดขึ้นกับทางหลวงซึ่งเป็นสาธารณะสมบัติของแผ่นดิน อันเป็นความเสียหายที่เกิดขึ้นกับประชาชนส่วนรวม แต่ในขณะเดียวกันต้องมีมาตรการการเพื่อคุ้มครองสิทธิและบรรเทาความเสียหายรวมทั้งให้เกิดผลกระทบต่อประชาชนในเขตพื้นที่นั้นน้อยที่สุดด้วย จึงสมควรกำหนดมาตรการเพื่อคุ้มครองประชาชนเพิ่มเติมดังนี้

1. ให้ปิดประกาศแนวเขตที่จะทำหรือแก้ทางระบายน้ำพร้อมแผนผังให้ทราบล่วงหน้าก่อน ไม่น้อยกว่า 90 วัน
2. จัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นของเจ้าของหรือผู้ครอบครองที่ดิน หรือ ทรัพย์สินในแนวเขตที่จะดำเนินการเพื่อให้ประชาชนที่เป็นเจ้าของผู้ครอบครองที่ดินมีส่วนร่วมกับการตัดสินใจดำเนินการ
3. ขยายเวลาในการแจ้งเป็นหนังสือให้เจ้าของผู้ครอบครองทรัพย์สินทราบล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 60 วัน
4. ให้เจ้าของผู้ครอบครองทรัพย์สินมีสิทธิอุทธรณ์ต่อรัฐมนตรีได้ภายใน 30 วัน นับแต่วันแจ้งเพื่อให้รัฐมนตรีเป็นผู้วินิจฉัยชี้ขาดเป็นที่สุดว่ามีความจำเป็นหรือไม่
5. ให้เจ้าหน้าที่แสดงบัตรประจำตัวในการปฏิบัติตามมาตรานี้

ตามร่างพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ ..) พ.ศ.มาตรา 13 ให้ยกเลิกความในมาตรา 32 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 และให้ใช้ความดังต่อไปนี้แทน

“มาตรา 32 เพื่อประโยชน์แก่งานทาง ให้ผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวง มีอำนาจทำหรือแก้ทางระบายน้ำที่ไหลผ่านทางหลวง หรือทำหรือแก้ทางระบายน้ำออกจากทางหลวงเพื่อไปสู่แหล่งน้ำสาธารณะที่ใกล้เคียงตามความจำเป็นได้

ให้ผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวง ประกาศแนวเขตที่จะทำหรือแก้ทางระบายน้ำ พร้อมทั้งแผนผังแสดงแนวเขตดังกล่าว และปิดประกาศไว้ในบริเวณที่จะกระทำการนั้นไม่น้อยกว่าเก้าสิบวัน เพื่อจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นจากผู้มีส่วนได้เสียและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ประกอบการพิจารณาจัดทำหรือแก้ทางระบายน้ำของผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวง

เมื่อได้รับฟังความคิดเห็นตามวรรคสองแล้ว ให้ผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวงกำหนดแนวเขตที่จะทำหรือแก้ทางระบายน้ำ และมีหนังสือแจ้งให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองที่ดินหรือทรัพย์สินทราบล่วงหน้าไม่น้อยกว่าหกสิบวันก่อนเข้าดำเนินการ และเจ้าของหรือผู้ครอบครองที่ดินหรือทรัพย์สินมีสิทธิอุทธรณ์ต่อรัฐมนตรีได้ภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ได้รับหนังสือแจ้ง

ในกรณีจำเป็นต้องป้องกันภัยพิบัติสาธารณะอันมีมาเป็นการฉุกเฉินและเพื่อประโยชน์แก่งานทาง ผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวงมีอำนาจดำเนินการตามวรรคหนึ่งได้ทันที แต่ต้องแจ้งเป็นหนังสือให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองที่ดินหรือทรัพย์สินนั้นทราบโดยเร็ว

ในการปฏิบัติหน้าที่ตามวรรคหนึ่งและวรรคสี่ ผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวงต้องแสดงบัตรประจำตัวต่อผู้ซึ่งเกี่ยวข้อง”

เพิ่มความเป็น มาตรา 39/1 ให้ผู้อำนวยการทางหลวงมีอำนาจควบคุมดูแลเกี่ยวกับการระบายน้ำลงในเขตทางหลวง

เพิ่มหลักการขึ้นใหม่เพื่อห้ามมิให้ระบายน้ำลงในเขตทางหลวง ในลักษณะที่อาจจะก่อให้เกิดความเสียหายแก่ทางหลวง เว้นแต่ได้รับอนุญาตจากผู้อำนวยการทางหลวง โดยที่ปรากฏว่าในเขตชุมชนสองข้างทางมักมีการระบายน้ำจากอาคารบ้านเรือนลงในทางหลวงอยู่เป็นประจำ เนื่องจากโดยสภาพเขตทางหลวงมักจะเป็นแอ่งเป็นร่องน้ำ การระบายน้ำลงสู่ทางหลวง มีทั้งลักษณะทำเป็นท่อ ทำทางน้ำ สูบน้ำมาใส่ และการระบายน้ำลงสู่ทางหลวงก็เป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้เกิดปัญหาน้ำท่วมทางหลวงเสมอ แต่ไม่มีบทบัญญัติใดในกฎหมายว่าด้วยทางหลวงกำหนดอำนาจในการควบคุมไว้ จึงเห็นสมควรกำหนดเพิ่มเติมห้ามระบายน้ำลงในเขตทางหลวงอันอาจจะก่อความเสียหายแก่ทางหลวง เว้นแต่ได้รับอนุญาตจากผู้อำนวยการทางหลวงเพื่อให้ผู้อำนวยการทางหลวงสามารถกำหนดเป็นเงื่อนไขเพื่อควบคุมไม่ให้เกิดความเสียหายแก่ทางหลวงและสภาพแวดล้อม เช่น ในกรณีมีการวางท่อน้ำทิ้งไว้ในเขตทางหลวงการระบายน้ำเสียลงท่อน้ำดังกล่าวก็อาจกำหนดเงื่อนไขให้ต้องมีการบำบัดน้ำเสียก่อนซึ่งจะช่วยลดปัญหาสิ่งแวดล้อมลงด้วย

ตามร่างพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ ..) พ.ศ.มาตรา 15 ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็น มาตรา 39/1 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535

“มาตรา 39/1 ห้ามมิให้ผู้ใดระบายน้ำลงในเขตทางหลวงอันอาจจะก่อให้เกิดความเสียหายแก่ทางหลวง เว้นแต่ได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวง ในการอนุญาตผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวงจะกำหนดเงื่อนไขอย่างใดก็ได้

การอนุญาตตามวรรคหนึ่ง เมื่อมีความจำเป็นแก่งานทาง หรือเมื่อปรากฏว่า ผู้ได้รับอนุญาตได้กระทำผิดเงื่อนไขที่กำหนดในการอนุญาต ผู้อำนวยการทางหลวงหรือ ผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวงจะเพิกถอนเสียก็ได้

การระบายน้ำที่กระทำโดยไม่ได้รับอนุญาตหรือไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไข ที่กำหนด ผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวง มีอำนาจสั่งให้ผู้กระทำการดังกล่าวงดเว้นการระบายน้ำลงในเขตทางหลวงทันที หรือให้ รื้อถอนหรือปิดกั้นทางระบายน้ำภายในเวลาอันสมควร ถ้าไม่ปฏิบัติตาม ผู้อำนวยการทาง หลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวงมีอำนาจรื้อถอนหรือปิดกั้นทาง ระบายน้ำดังกล่าวได้ โดยผู้นั้นจะเรียกร้องค่าเสียหายไม่ได้และต้องเป็นผู้เสียค่าใช้จ่าย ในการนั้น”

5. กำหนดให้ผู้อำนวยความสะดวกเคลื่อนย้ายยานพาหนะที่หยุดหรือจอดอยู่นั้นเป็นการฝ่าฝืนกฎหมายให้พ้นทางจราจร (แก้ไขเพิ่มเติมวรรคหนึ่งของมาตรา 42 และ เพิ่มเติมมาตรา 42/1)

มาตรา 42 หลักการเดิมคือให้เจ้าของผู้ครอบครองยานพาหนะที่เครื่องยนต์หรือเครื่องอุปกรณ์ขับเคลื่อนชำรุด ให้นำยานพาหนะนั้นเข้าจอดไหล่ทางหรือซิดซ้ายสุดภายในเวลาไม่เกินยี่สิบสี่ชั่วโมง กรณีมีแสงสว่างไม่เพียงพอต้องเปิดหรือจุดไฟให้มีแสงสว่างเพียงพอที่จะเห็นโดยชัดแจ้งในระยะไม่น้อยกว่าหนึ่งร้อยห้าสิบเมตร

เหตุผลในการแก้ไข

1. หลักการตามมาตรานี้มีความจำเป็นเพื่อให้เจ้าของผู้ครอบครองยานพาหนะมีความรับผิดชอบระมัดระวังไม่นำยานพาหนะที่มีสภาพไม่พร้อมใช้งานมาใช้บนทางหลวงซึ่งจะเป็นปัญหาต่อผู้ใช้ทางอื่นและเป็นสาเหตุทำให้เกิดอุบัติเหตุ ดังนั้น เพื่อให้ได้กฎหมายที่เป็นธรรมสอดคล้องกับสภาพปัญหาข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้นจึงมีความเห็นว่าตามกฎหมายเดิมและร่างที่รัฐบาลเสนอ การกำหนดให้เคลื่อนย้ายยานพาหนะให้พ้นทางจราจรหรือไหล่ทางภายในเวลาไม่เกิน 24 ชั่วโมงในทุกกรณีจะนั้นจะมีความผิดตามมาตรานี้ ซึ่งรวมถึงกรณีที่ผู้ขับขี่ไม่ได้ตั้งใจฝ่าฝืนหากแต่ไม่อยู่ในวิสัยหรือพฤติการณ์ที่ไม่สามารถกระทำได้ เช่น เป็นผู้หญิงหรือเป็นคนชราเดินทางตามลำพังรถเกิดไปเสียกลางทาง หรือในกรณีรถเทอร์ลเลอร์ขนาดใหญ่เกิดความเสียหายจากบรรทุกของเต็มคันเพลลาหักในเส้นทางที่ไม่ค่อยมีการสัญจรห่างไกลชุมชน ก็จะต้องมีความผิดจึงเป็นกฎหมายที่ไม่เหมาะสมขาดความเป็นธรรมควรกำหนดให้เป็นความผิดเฉพาะผู้ที่ตั้งใจฝ่าฝืนเท่านั้น

2. ไม่ควรมีกรอบระยะเวลาที่กำหนดแน่นอน 24 ชั่วโมงเนื่องจากไม่เหมาะสมสำหรับสภาพข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้นในแต่ละพื้นที่ซึ่งมีความแตกต่างกันจึงควรกำหนดในลักษณะเดียวกับมาตรา 56 วรรคแรก แห่ง พ.ร.บ จราจรทางบก ซึ่งกำหนดว่า “ในกรณีที่เครื่องยนต์หรือเครื่องอุปกรณ์ของรถขับเคลื่อนต้องจอดครัดในทางเดินรถ ผู้ขับขี่ต้องนำรถให้พ้นทางเดินรถโดยเร็วที่สุด”

3. อัตราโทษที่กำหนดสูงเกินไปเดิมกำหนดโทษไว้ในมาตรา 73/1 จำคุก ไม่เกินสามเดือนหรือปรับไม่เกินห้าพันบาทหรือทั้งจำทั้งปรับ ไม่สมควรมีอัตราโทษ จำคุกควรกำหนดเป็นโทษปรับสถานเดียว เนื่องจากโดยลักษณะของการกระทำแล้วไม่ใช่ว่ามีความผิดร้ายแรง

4. ควรให้มีการแก้ไขปัญหาโดยให้เจ้าหน้าที่ของรัฐที่มีหน้าที่รับผิดชอบดูแลบนทางหลวงเข้ามาดำเนินการเพื่อให้เกิดความปลอดภัยต่อประชาชนส่วนรวมได้โดยให้สามารถเคลื่อนย้ายยานพาหนะตามมาตรานี้ได้

คณะกรรมการวิสามัญฯ เห็นว่ายานพาหนะที่เครื่องยนต์ หรืออุปกรณ์เกิดขัดข้องตามมาตรา 42 คือกรณีที่เกิดยานพาหนะมีสภาพปกติใช้งานได้ แต่เมื่อนำมาใช้บนทางหลวงแล้วเกิดขัดข้องไม่สามารถเคลื่อนที่ต่อไปได้ซึ่งเป็นกรณีแตกต่างจากยานพาหนะที่หยุดหรือจอดอยู่ตามมาตรา 42/1 ดังนั้น การให้อำนาจเจ้าหน้าที่รัฐในการเคลื่อนย้ายจึงกำหนดเพิ่มเติมเป็นวรรคสามให้นำความในมาตรา 42/1 มาใช้บังคับโดยอนุโลม

ทั้งนี้เป็นสิทธิของผู้ใช้ยานพาหนะที่จะเลือกใช้บริการ การเคลื่อนย้ายของเอกชนหรือจะใช้บริการของรัฐก็ได้

อนึ่ง กรณีเคลื่อนย้ายยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุตามระเบียบของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ไม่ต้องเสียค่าใช้จ่าย

5. เพิ่มเติมข้อกำหนดให้ผู้ใช้นยานพาหนะที่เครื่องยนต์ หรืออุปกรณ์เกิดขัดข้องต้องแสดงเครื่องหมายหรือสัญญาณใดๆ ให้ผู้ใช้นยานพาหนะอื่นมองเห็นในระยะไม่น้อยกว่าหนึ่งร้อยห้าสิบเมตร

ตามร่างพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ ..) พ.ศ.มาตรา 16 ให้ยกเลิกความในมาตรา 42 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 และให้ใช้ความดังต่อไปนี้แทน

“มาตรา 42 ในกรณียานพาหนะใด ๆ เครื่องยนต์หรือเครื่องอุปกรณ์เกิดขัดข้องหรือชำรุดบนทางจราจรจนไม่สามารถเคลื่อนที่ต่อไปได้ ผู้ใช้นยานพาหนะซึ่งอยู่ในวิสัยและพฤติการณ์ที่สามารถเคลื่อนที่ยานพาหนะนั้นได้ ต้องนำยานพาหนะนั้นเข้าจอดบนไหล่ทางหรือถ้าไม่มีไหล่ทางให้จอดชิดซ้ายสุดในลักษณะที่ไม่กีดขวางการจราจร และจะต้องนำยานพาหนะนั้นออกไปให้พ้นทางจราจรหรือไหล่ทางโดยเร็วที่สุด

ในกรณีความวรรคหนึ่ง ถ้าจำเป็นต้องหยุดหรือจอดยานพาหนะอยู่บนทางจราจรหรือไหล่ทาง ผู้ใช้ยานพาหนะต้องแสดงเครื่องหมายหรือสัญญาณใดๆ ให้เพียงพอที่ผู้ใช้ยานพาหนะอื่นจะมองเห็นยานพาหนะที่หยุดหรือจอดอยู่ ในระยะไม่น้อยกว่าหนึ่งร้อยห้าสิบเมตร และหากเกิดขึ้นในเวลาที่ไม่เพียงพอที่ผู้ใช้ยานพาหนะอื่นจะมองเห็นยานพาหนะที่หยุดหรือจอดอยู่ได้โดยชัดเจนในระยะไม่น้อยกว่าหนึ่งร้อยห้าสิบเมตรต้องเปิดหรือจุดไฟให้มีแสงสว่างเพียงพอที่จะเห็นยานพาหนะนั้นได้

ให้ผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวงมีอำนาจเคลื่อนย้ายยานพาหนะตามวรรคหนึ่งได้ โดยนำความในมาตรา 42/1 มาใช้บังคับโดยอนุโลม”

เพิ่มความในมาตรา 42/1 กำหนดให้ผู้อำนวยการทางหลวงมีอำนาจในการเคลื่อนย้ายยานพาหนะที่หยุดหรือจอดอยู่ ในลักษณะที่อาจก่อให้เกิดอันตรายแก่ยานพาหนะอื่นหรือผู้ใช้ทาง หรือเป็นการฝ่าฝืนพระราชบัญญัติทางหลวง และกำหนดให้ผู้ขับขี่ หรือเจ้าของยานพาหนะต้องชำระค่าใช้จ่ายในการเคลื่อนย้ายและค่าดูแลรักษายานพาหนะตามอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง เงินที่ได้จากผู้ขับขี่หรือเจ้าของยานพาหนะนี้ให้เป็นรายได้ที่ไม่ต้องนำส่งกระทรวงการคลัง และให้นำมาเป็นค่าใช้จ่ายในการปฏิบัติตามบทบัญญัตินี้ได้ตามระเบียบที่อธิบดีกรมทางหลวงกำหนด ในกรณีที่ผู้ขับขี่หรือเจ้าของยานพาหนะไม่ชำระค่าใช้จ่ายและค่าดูแลรักษา ให้ผู้อำนวยการทางหลวงมีอำนาจยึดหน่วงยานพาหนะไว้ถ้าพ้นกำหนดสามเดือนแล้วยังไม่ชำระให้นำยานพาหนะนั้นออกขายทอดตลาดได้ โดยเงินที่ได้จากการขายทอดตลาดเมื่อหักเงินค่าใช้จ่ายในการขายทอดตลาด ค่าใช้จ่ายและค่าดูแลรักษาที่ค้างชำระแล้ว ให้คืนเจ้าของหรือผู้มีสิทธิ

การกำหนดเพิ่มเติมมาตรา 42/1 เนื่องจากตามสภาพข้อเท็จจริงมีการนำรถเครื่องมือ เครื่องจักร ฯลฯ ชำรุด หรือบางกรณี มีสภาพปกติ หรือเป็นซากรถ มาจอดทิ้งไว้ในทางจราจร ไหล่ทาง เป็นเวลานานไม่เคลื่อนย้ายทำให้ไม่ปลอดภัยและไม่สะดวกในการจราจรบนทางหลวง รวมทั้งอาจก่อให้เกิดอันตรายได้โดยเฉพาะในเวลากลางคืนปรากฏว่ามีอุบัติเหตุเกิดขึ้นจากสาเหตุนี้บ่อยครั้งมาก จึงจำเป็นต้องเพิ่มเติมอำนาจของผู้อำนวยการทางหลวงในการเคลื่อนย้ายยานพาหนะที่หยุดหรือจอดอยู่อันเป็นการฝ่าฝืนพระราชบัญญัติทางหลวง เช่น จอดโดยฝ่าฝืนประกาศหรือเครื่องหมายห้ามจอดตามมาตรา 41 หรืออาจจะหยุดหรือจอดอยู่โดยไม่ได้อาศัยมาตราใดใน พ.ร.บ. ทางหลวงแต่มีลักษณะที่อาจก่อให้เกิดอันตรายแก่ยาน

พาหนะอื่นหรือผู้ใช้ทาง ผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายมีอำนาจเคลื่อนย้าย
ได้โดยอาศัยมาตรา 42/1

การเคลื่อนย้ายยานพาหนะในทางปฏิบัติก็จะได้ประสานให้ตำรวจในท้องที่ที่
รับผิดชอบและตำรวจทางหลวงให้ทราบด้วย เพื่อให้เจ้าของยานพาหนะสามารถติดตามคืนได้

นอกจากนี้ได้กำหนดให้เจ้าของหรือผู้มีสิทธิในยานพาหนะนั้นเป็นผู้เสียค่าใช้จ่าย
จ่าย ในการเคลื่อนย้ายยานพาหนะ และค่าดูแลรักษาตามระเบียบที่อธิบดีกรมทางหลวง
กำหนดและให้เงินดังกล่าวเป็นรายได้ที่ไม่ต้องนำส่งกระทรวงการคลังโดยให้นำมาใช้จ่ายใน
การปฏิบัติตามมาตรา 42/1 ในกรณีที่ผู้จับขังหรือเจ้าของยานพาหนะไม่ชำระค่าใช้จ่าย และค่าดูแล
รักษาให้ผู้อำนวยการทางหลวงมีอำนาจยึดหน่วงยานพาหนะไว้ ถ้าพ้นกำหนดสามเดือน
แล้วยังไม่ชำระให้นำออกขายทอดตลาดได้ โดยเงินที่ได้จากการขายทอดตลาด เมื่อหักเงินค่า
ใช้จ่ายในการขายทอดตลาด ค่าใช้จ่ายและค่าดูแลรักษาที่ค้างชำระแล้วให้คืนเจ้าของหรือผู้มี
สิทธิ

เหตุที่ไม่กำหนดให้ผู้อำนวยการทางหลวงแต่ละประเภทมีอำนาจออกระเบียบ
เนื่องจาก อาจจะมีนโยบายต่างกัน ประกอบกับทางหลวงมีหลายประเภทเชื่อมต่อกันอาจทำ
ให้ระเบียบการใช้จ่ายเงินไม่สอดคล้องกัน และการที่ไม่นำเงินที่ได้ส่งกระทรวงการคลัง
เนื่องจากในการเคลื่อนย้ายและดูแลรักษา หน่วยราชการที่เกี่ยวข้องขาดแคลนเครื่องมือ วัสดุ
อุปกรณ์ บุคลากร สถานที่ เพื่อให้กฎหมายมีสภาพบังคับใช้จึงจำเป็นต้องให้นำเงินที่ได้มาใช้
จ่ายในการนี้ เช่น จ้างรถลากของเอกชนในบางกรณี ในกรณีที่เกรงว่าอาจมีปัญหาในเรื่องการ
ใช้เงิน มีระบบการควบคุมตรวจสอบการใช้เงินโดย สดง.เป็นปกติ

หลักการในมาตรานี้สอดคล้องและเป็นหลักการเดียวกับมาตรา 59 และมาตรา
146 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ในมาตรา 146 บัญญัติให้นำเงินค่าปรับ
แบ่งให้กรุงเทพมหานครหรือเทศบาลในจังหวัดเพื่อใช้ในการดำเนินการเกี่ยวกับการจราจรใน
อัตราร้อยละห้าสิบของจำนวนเงินค่าปรับ

ตามร่างพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ ..) พ.ศ. มาตรา 17 ให้เพิ่ม
ความต่อไปนี้เป็นมาตรา 42/1 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535

“มาตรา 42/1 ผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการ
ทางหลวงมีอำนาจเคลื่อนย้ายยานพาหนะที่หยุดหรือจอดอยู่ในลักษณะที่อาจก่อให้เกิดอันตราย
แก่ยานพาหนะอื่นหรือผู้ใช้ทาง หรือฝ่าฝืนบทแห่งพระราชบัญญัตินี้ได้

การเคลื่อนย้ายยานพาหนะตามวรรคหนึ่ง ผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวงไม่ต้องรับผิดชอบสำหรับความเสียหายใดๆ ที่เกิดจากการปฏิบัติตามมาตรานี้ เว้นแต่ความเสียหายนั้นจะเกิดขึ้นจากการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง

ผู้ขับขี่หรือเจ้าของยานพาหนะต้องชำระค่าใช้จ่ายในการเคลื่อนย้ายยานพาหนะตลอดจนค่าดูแลรักษายานพาหนะระหว่างที่อยู่ในความครอบครองของผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวง ทั้งนี้ ตามอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง

เงินที่ได้จากผู้ขับขี่หรือเจ้าของยานพาหนะตามวรรคสาม เป็นรายได้ที่ไม่ต้องนำส่งกระทรวงการคลัง และให้นำมาเป็นค่าใช้จ่ายในการปฏิบัติตามมาตรานี้ตามระเบียบที่อธิบดีกรมทางหลวงกำหนด

ในกรณีที่ผู้ขับขี่หรือเจ้าของยานพาหนะไม่ชำระค่าใช้จ่ายและค่าดูแลรักษาตามวรรคสาม ผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวงมีอำนาจยึดหน่วงยานพาหนะนั้นไว้ได้จนกว่าจะได้รับชำระค่าใช้จ่ายและค่าดูแลรักษาดังกล่าว โดยในระหว่างที่ยึดหน่วงนั้นให้คำนวณค่าดูแลรักษาเป็นรายวัน ถ้าพ้นกำหนดสามเดือนแล้วผู้ขับขี่หรือเจ้าของยานพาหนะไม่ชำระค่าใช้จ่ายและค่าดูแลรักษาดังกล่าว ให้ผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวงมีอำนาจนำยานพาหนะนั้นออกขายทอดตลาดได้ ก่อนวันขายทอดตลาดไม่น้อยกว่าสามสิบวัน ให้มีหนังสือบอกกล่าวเจ้าของหรือผู้ครอบครองยานพาหนะที่ปรากฏชื่อทางทะเบียนโดยวิธีไปรษณีย์ลงทะเบียนตอบรับ กรณีไม่ปรากฏชื่อทางทะเบียนให้ปิดประกาศไว้ ณ ที่ทำการของผู้อำนวยการทางหลวง หรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวง เงินที่ได้จากการขายทอดตลาดเมื่อได้หักค่าใช้จ่ายในการขายทอดตลาด ค่าใช้จ่ายและค่าดูแลรักษาที่ค้างชำระแล้ว เหลือเงินเท่าใดให้คืนแก่เจ้าของหรือผู้มีสิทธิที่แท้จริงต่อไป”

6. กำหนดห้ามชุมนุมกันในเขตทางหลวง (มาตรา 46/1)

มาตรา 46/1 เป็นการเพิ่มเติมห้ามมิให้ชุมนุมกันในเขตทางหลวงในลักษณะที่เป็นการกีดขวางหรืออาจเป็นอันตรายแก่ยานพาหนะหรือคนเดินเท้า

เป็นการกำหนดหลักการเพิ่มขึ้นใหม่ตามความเห็นกระทรวงมหาดไทย ห้ามมิให้มีการชุมนุมกันในเขตทางหลวงในลักษณะที่เป็นการกีดขวางหรืออาจเป็นอันตรายแก่ยานพาหนะหรือคนเดินเท้า เนื่องจากปรากฏข้อเท็จจริงว่ามีการชุมนุม ประทับในเขตทางหลวงเป็นประจำ บางกรณีมีความรุนแรงถึงขั้นปิดถนน ทำให้ประชาชนได้รับความเดือดร้อน เกิดความเสียหายต่อเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศ จึงจำเป็นต้องมีการควบคุมการชุมนุมประท้วงใช้สิทธิแสดงความคิดเห็นได้ภายในขอบเขตของระบอบประชาธิปไตย โดยต้องไม่เป็นการละเมิดสิทธิหรือทำให้เกิดความเสียหายแก่ผู้อื่นหรือสังคม จึงกำหนดขอบเขตของการชุมนุมห้ามชุมนุมในเขตทางหลวงในลักษณะกีดขวางหรืออาจเป็นอันตรายแก่ยานพาหนะหรือคนเดินเท้า

คณะอนุกรรมการประสานงานด้านกฎหมายและกระบวนการยุติธรรมในหน่วยงานคณะกรรมการสิทธิมนุษยชนได้ศึกษาวิเคราะห์บทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่...) พ.ศ.แล้วเห็นว่าสาระสำคัญในบทบัญญัติบางมาตราอาจนำไปสู่การละเมิดเสรีภาพของประชาชนที่กำหนดไว้ในรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2540 และได้เสนอแนะมาเพื่อคณะกรรมการได้พิจารณาในประเด็นเกี่ยวกับการชุมนุมในมาตรา 46/1 ดังนี้

มาตรา 44 บุคคลย่อมมีเสรีภาพในการชุมนุมโดยสงบและปราศจากอาวุธ

การจำกัดเสรีภาพตามวรรคหนึ่งจะกระทำมิได้ เว้นแต่โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายเฉพาะในกรณีการชุมนุมสาธารณะ และเพื่อคุ้มครองความสะดวกของประชาชนที่จะใช้ที่สาธารณะ หรือเพื่อรักษาความสงบเรียบร้อยในระหว่างประเทศอยู่ในภาวะสงคราม หรือในระหว่างเวลาที่มีประกาศสถานการณ์ฉุกเฉินหรือประกาศใช้กฎอัยการศึก

ประการต่อมาในปัจจุบันมีกฎหมายหลายฉบับ เช่น ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 372 บัญญัติว่า “.....การกระทำโดยประการอื่นใดให้เสียความสงบเรียบร้อยในสาธารณะ หรือสาธารณสถานต้องระวางโทษ.....” และพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 108 บัญญัติว่า “ห้ามมิให้ผู้ใดเดินแถว เดินเป็นขบวน หรือเดิน

ขบวนใดๆ ในลักษณะที่เป็นการกีดขวางการจราจรเว้นแต่ (1) เป็นแถวทหารหรือตำรวจที่มีผู้ควบคุมตามระเบียบแบบแผน (2) แถวหรือขบวนแห่หรือขบวนใดๆ ที่เจ้าพนักงานจราจรได้อนุญาตและปฏิบัติตามเงื่อนไขที่เจ้าพนักงานจราจรกำหนด และมาตรา 114 บัญญัติว่า “ห้ามมิให้ผู้ใดวาง ตั้ง ยืน หรือแขวงสิ่งใดสิ่งหนึ่งหรือกระทำด้วยประการใดๆ ในลักษณะที่เป็นการกีดขวางการจราจร เว้นแต่ได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากเจ้าพนักงานจราจรแต่เจ้าพนักงานจราจรอนุญาตได้ต่อเมื่อมีเหตุอันจำเป็นและเป็นการชั่วคราว”

จากบทบัญญัติตามประมวลกฎหมายอาญา และพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ดังกล่าว เจ้าพนักงานผู้ที่มีหน้าที่สามารถนำบทบัญญัติของกฎหมายมาบังคับใช้ หากปรากฏว่าผู้กระทำการชุมนุมในเขตทางหลวงในลักษณะที่เป็นการกีดขวาง หรืออาจเป็นอันตรายแก่พาหนะหรือคนเดินเท้า จึงไม่มีความจำเป็นอันใดที่ต้องบัญญัติมาตรา 46/1 ไว้ในร่าง พรบ. ทางหลวง (ฉบับที่...) พ.ศ. ซึ่งเป็นการบัญญัติกฎหมายที่อาจนำไปสู่การละเมิดสิทธิของประชาชนเพิ่มเติมอีก

มาตรานี้เป็นบทบัญญัติที่มีความเห็นได้แย้งกันมากในการพิจารณาทุกขั้นตอนรวมทั้งในการประชุมสภาผู้แทนราษฎรวาระแรกเพื่อพิจารณารับหลักการ เนื่องจากมีผลกระทบต่อสิทธิเสรีภาพของประชาชนตามที่ได้มีการบัญญัติรับรองไว้ในรัฐธรรมนูญ

คณะกรรมการวิสามัญฯ ได้พิจารณาและมีการอภิปรายเกี่ยวกับมาตรานี้อย่างกว้างขวาง และได้พิจารณากรณีการชุมนุมเรียกร้องในลักษณะต่างๆ ของประชาชนที่ได้รับความเดือดร้อน หรือประชาชนที่ต้องการให้รัฐบาลรับทราบปัญหาต่างๆ การชุมนุมตามปกติไม่ควรมีการใช้ทางหลวงในส่วนที่เป็นผิวทางจราจรเป็นที่ชุมนุมเป็นการสร้างความเดือดร้อนให้แก่ผู้อื่นที่จำเป็นต้องเดินทางในเส้นทางนั้นซึ่งเป็นการละเมิดสิทธิของผู้อื่น

คณะกรรมการเห็นว่า ประชาชนที่ประกอบอาชีพทางด้านการเกษตร และมีปัญหาความเดือดร้อนเนื่องจากราคาพืชผลเกษตรตกต่ำ หรือประชาชนที่ต้องการให้รัฐบาลรับทราบปัญหากรณีที่เรียกร้องต่อรัฐบาลแล้วยังไม่ได้รับคำตอบจากรัฐบาล จึงชุมนุมเรียกร้องในเขตทางหลวง ซึ่งเป็นการกีดขวางการจราจร โดยในอดีตผ่านมาในทางปฏิบัติการแก้ปัญหาการเรียกร้องชุมนุมในเขตทางหลวงนั้น รัฐบาลจะมีการผ่อนผันอ้อมล่อช่วยในการแก้ปัญหาข้อเรียกร้องนั้นๆ และเมื่อประชาชนได้คำตอบที่ต้องการจากรัฐแล้วก็จะสลายการชุมนุมและไม่กีดขวางการจราจร แต่บันทึกหลักการและเหตุผลประกอบร่างพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่...) พ.ศ. ที่คณะรัฐมนตรีได้ส่งให้สภาผู้แทนราษฎรพิจารณาให้ระบุในข้อ (6) กำหนด

ห้ามการชุมนุมกันในเขตทางหลวง (เพิ่มเติมมาตรา 46/1) ดังนั้นเพื่อให้การพิจารณาเป็นไป ด้วยความรอบคอบที่ประชุมจึงขอทราบความเห็นจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในฐานะผู้ปฏิบัติ เพื่อประกอบการพิจารณาของคณะกรรมการมีความเห็นดังนี้

กรมทางหลวงชนบท กระทรวงคมนาคม

ในฐานะหน่วยงานที่เป็นผู้ดำเนินการก่อสร้าง ขยาย บูรณะและบำรุงรักษา กำกับ ควบคุม ตรวจสอบดูแลทางหลวงชนบท ซึ่งส่วนใหญ่ทางหลวงชนบทได้ผ่านเข้าไปในหมู่บ้าน การชุมนุม การประชุม หรือขบวนแห่ต่างๆ เช่น งานตามประเพณี งานบวช งานรื่นเริง การที่จะห้ามมิให้ชาวบ้านใช้ถนนคงจะ เป็นไปได้ยากการใช้จึงต้องดูถึง วัตถุประสงค์ของการใช้ว่ามีวัตถุประสงค์เพื่อทำให้เกิดการติดขัดจราจร หรือไม่ และอีกประเด็นหนึ่งคือทางหลวงชนบทไม่มีเขตทางที่ชัดเจน เนื่องจากบางพื้นที่เป็นการขอ บริจาคพื้นที่ ดังนั้นถ้าจะกีดกันห้ามใช้คงจะเป็นการ ไม่ยุติธรรมสำหรับประชาชนและการจัดงานหรือ ขบวนแห่ก็มีตามปกติ สำหรับทางหลวงชนบทคิดว่าจะเป็นไปในลักษณะอ้อมล้วย เพราะยานพาหนะที่ สัญจรมีน้อยและวัตถุประสงค์ของการชุมนุมไม่ได้มีวัตถุประสงค์เพื่อปิดถนน

กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย

เนื่องจากกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยเป็นหน่วยงานที่ทำหน้าที่ปฏิบัติ เพื่อป้องกันไม่ให้ภัยเกิดและสนับสนุนหน่วยงานต่างๆ เช่น กรมทางหลวง และสำนักงาน ตำรวจแห่งชาติที่เป็นหน่วยงานหลักในการปฏิบัติหน้าที่ ประเด็นการเดินขบวน หรือการเดินทาง เป็นกลุ่ม โดยปกติถือว่าเป็นอันตรายและอาจก่อให้เกิดความสูญเสียแก่ชีวิตและทรัพย์สิน กรณีทางหลวงชนบทนั้น เส้นทางบางเส้นทางได้พัฒนาเป็นเส้นทางลำเลียงพืชผลทางการ เกษตร ซึ่งถือว่าเป็นเส้นทางเศรษฐกิจ ดังนั้นหากมีกรณีการปิดกั้นถนนหรือการเดินขบวน และเป็นการกีดขวางการจราจร ทำให้พืชผลทางการเกษตรได้รับความเสียหาย และเป็นการ สูญเสียทางด้านเศรษฐกิจ กรณีคณะกรรมการสิทธิมนุษยชนได้เสนอแนะว่า การจำกัดมาตรา นี้เป็นการปิดกั้นสิทธิของประชาชนนั้น ต้องพิจารณาด้วยว่าทางหลวงนั้นรัฐจัดให้มีไว้เพื่อ ประโยชน์ในการสัญจร ไม่ได้มีเพื่อการชุมนุมหรือการประท้วง และไม่เป็นการปิดกั้นสิทธิ เพราะในการชุมนุมหรือการประท้วงที่มีเจตนาที่ดีก็สามารถทำได้ตาม พรบ. จราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 108

สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

ตำรวจทางหลวง กองบัญชาการตำรวจสอบสวนกลาง

สืบเนื่องจากการประชุม ครั้งที่ 5 วันพุธที่ 8 มกราคม 2546 ผู้บังคับการ ตำรวจทางหลวงได้ฝากข้อเสนอแนะว่าปัญหาที่เกิดขึ้นในการชุมนุมเรียกหรือเกิดจากการนำยาน

พาหนะที่ใช้ในการเดินทางมาจอดกีดขวางการจราจร จึงขอให้มีการดำเนินการยึดยานพาหนะได้

ผู้แทนหน่วยงานตำรวจทางหลวง สนับสนุนหลักการของมาตรานี้และให้ข้อเท็จจริงเพิ่มเติมว่า การชุมนุมของกลุ่มบุคคลจากอดีตเท่าที่ผ่านมาไม่ค่อยมีปัญหาเพราะสามารถเจรจาตกลงกันได้ แต่ที่มีปัญหาคือการจอดรถทิ้งไว้และคนขับไม่อยู่จึงไม่มีผู้รับผิดชอบ และจากเหตุนี้ก็มีกฎหมายอนุญาตให้เคลื่อนย้ายรถที่จอดทิ้งไว้วันนั้นได้แต่ก็เป็นไปด้วยความไม่สะดวก จึงอยากให้เพิ่มบทลงโทษ เพราะตามพระราชบัญญัติจราจร พ.ศ. 2522 มาตรา 57 การจอดรถกีดขวางการจราจรมีโทษปรับไม่เกิน 500 บาท

ผู้แทนฝ่ายกฎหมาย สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

จากที่ตำรวจทางหลวงได้ให้ข้อเสนอแนะแก่คณะกรรมการในฐานะหน่วยปฏิบัติ สำนักงานตำรวจแห่งชาติเห็นด้วย และเห็นว่าโทษของความผิดจอดรถกีดขวางการจราจร ตามมาตรา 114 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 จะนำมาใช้เปรียบเทียบกับโทษกรณีการจอดรถกีดขวางการจราจรในการชุมนุมประท้วงมิได้ สนับสนุนหลักการของมาตรานี้เพราะรัฐธรรมนูญ ให้สิทธิเสรีภาพในการชุมนุมแต่ต้องไม่ละเมิดสิทธิของบุคคลอื่นด้วย

ความเห็นของคณะกรรมการฯเกี่ยวกับข้อเสนอแนะของคณะกรรมการสิทธิมนุษยชน ว่ามาตรา 46/1 ขัดกับบทบัญญัติรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2540 มาตรา 44 คณะกรรมการฯได้พิจารณาบทบัญญัติรัฐธรรมนูญฯ มาตราที่เกี่ยวข้องกับการชุมนุม ดังนี้ คือ มาตรา 44, 36, 30, 67, 7, 27, 29 ที่ประชุมแสดงความคิดเห็น เป็น 2 ฝ่าย

ฝ่ายที่ 1 ได้แสดงความคิดเห็นให้แก้ไขข้อความในมาตรา 46/1 เพื่อให้เกิดความชัดเจนยิ่งขึ้น และเพื่อให้มีความสอดคล้องกับรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2540 มาตรา 44 และไม่เป็นการซ้ำซ้อนกับพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เนื่องจากวัตถุประสงค์ของพระราชบัญญัติ ทั้ง 2 ฉบับนั้นแตกต่างกัน โดยพระราชบัญญัติทางหลวง จะเป็นการบัญญัติที่เกี่ยวกับการสร้างทางและการกำกับดูแลควบคุมการใช้ประโยชน์ในพื้นที่เขตทางหลวง ส่วนพระราชบัญญัติจราจรทางบกจะเป็นบทบัญญัติที่เกี่ยวกับการใช้พื้นที่บนผิวการจราจร และพื้นที่ด้านข้างสำหรับทางเดินเท้า เพื่อการจัดระบบจราจรและเพื่อความปลอดภัยแก่ผู้ใช้เส้นทาง โดยหากแก้ไขข้อความให้ชัดเจนยิ่งขึ้นแล้วจะทำให้การปฏิบัติงานของผู้ปฏิบัติ คือ ตำรวจทางหลวงและตำรวจจราจรสะดวกยิ่งขึ้น นอกจากนี้ ผู้แทนจากกรมทางหลวงได้

เสนอให้แก้ไขข้อความมาตรา 18 วรรคสอง เพื่อให้สอดคล้องกับบทบัญญัติในพระราชบัญญัติ
จราชร เป็นดังนี้

“มาตรา 46/1 ห้ามมิให้ผู้ใดชุมนุมกันในเขตทางหลวงในลักษณะที่เป็นการกีดขวางปิดกั้น
หรืออาจเป็นอันตรายแก่ยานพาหนะหรือคนเดินเท้า”

ฝ่ายที่ 2 ได้แสดงความคิดเห็นโดยให้คงไว้ตามร่างเดิม เนื่องจากพระราช
บัญญัติจราชรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 108 และมาตรา 114 ได้มีบทบัญญัติเกี่ยวกับกรณีดัง
กล่าวแล้ว จึงไม่จำเป็นต้องแก้ไขมาตรา 18 วรรคสองแต่ประการใด

และในส่วนที่เกี่ยวกับรัฐธรรมนูญมาตราที่เกี่ยวข้องกับการชุมนุม คือ มาตรา
44, 36, 30, 67, 7, 27, 29 คณะกรรมาธิการเห็นว่า

มาตรา 44 คณะกรรมาธิการมีความเห็นว่าร่างมาตรา 46/1 ไม่ขัดมาตรา 44
เห็นได้จบทตามตรา 44 วรรคสอง ที่บัญญัติไว้ว่า “ การจำกัดเสรีภาพตามวรรคหนึ่งจะ
กระทำมิได้ เว้นแต่โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายเฉพาะในกรณีการชุมนุม
สาธารณะ และเพื่อคุ้มครองความสะดวกของประชาชนที่จะใช้ที่สาธารณะ.....” จากบท
บัญญัติดังกล่าวจะเห็นได้ว่าการชุมนุมโดยสงบทำได้ แต่จะไปกีดขวางความสะดวกผู้อื่นใน
การใช้ทางสาธารณะนั้น ไม่ได้เพราะเป็นการใช้เสรีภาพไปขัดขวางสิทธิอันชอบธรรมบุคคล
อื่นที่รัฐธรรมนูญให้ความคุ้มครองเช่นกัน

มาตรา 36 บัญญัติไว้ว่า “ บุคคลย่อมมีเสรีภาพในการเดินทางและมีเสรีภาพ
ในการเลือกถิ่นที่อยู่ในราชอาณาจักร” จากบทบัญญัตินี้จะเห็นได้ว่า จะขัดขวางการเดินทาง
จะกระทำมิได้ ดังนั้น กรณีผู้ชุมนุมประท้วงจะปิดกั้นกีดขวางการจราจรจะกระทำมิได้ และ
ในขณะเดียวกันการเดินทางขบวนหรือการประท้วงในเขตทางหลวงถ้าผู้ประท้วงเดินขบวนเป็น
แถวเรียงเดียว เจ้าหน้าที่ตำรวจก็ไม่มีสิทธิที่จะไปขัดขวางเพราะเป็นไปตามพระราชบัญญัติ
จราชรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 108

มาตรา 30 บัญญัติไว้ว่า “ บุคคลย่อมเสมอกันในกฎหมายและได้รับความคุ้ม
ครองตามกฎหมายเท่าเทียมกัน” และในมาตรา 30 วรรคสี่ บัญญัติไว้ว่า “มาตรการที่รัฐ
กำหนดขึ้นเพื่อขจัดอุปสรรคหรือส่งเสริมให้บุคคลสามารถใช้สิทธิและเสรีภาพได้เช่นเดียวกับ
บุคคลอื่น ย่อมไม่ถือเป็นการเลือกปฏิบัติโดยไม่เป็นธรรมตามวรรคสาม”

จากบทบัญญัติดังกล่าวจะเห็นได้ว่าผู้ใช้รถมีสิทธิในการใช้เส้นทาง และมาตรการที่รัฐกำหนดขึ้นเพื่อขจัดอุปสรรคหรือส่งเสริมให้บุคคลสามารถใช้สิทธิและเสรีภาพได้เช่นเดียวกับบุคคลอื่นไม่ถือเป็นการเลือกปฏิบัติโดยไม่เป็นธรรม

มาตรา 67 บัญญัติไว้ว่า “ บุคคลมีหน้าที่ปฏิบัติตามกฎหมาย ” จากบทบัญญัติดังกล่าวจะเห็นได้ว่า ผู้ใช้รถมีสิทธิใช้รถบนเส้นทางจราจร ในขณะที่เดียวกันผู้ชุมนุมก็มีสิทธิในการชุมนุมแต่ต้องไม่ไปขัดขวางผู้อื่นที่จะใช้เส้นทาง

มาตรา 7 บัญญัติไว้ว่า “ ในเมื่อไม่มีบทบัญญัติแห่งรัฐธรรมนูญนี้บังคับแก่กรณีใด ให้วินิจฉัยกรณีนั้นไปตามประเพณีการปกครองในระบอบประชาธิปไตยอันมีพระมหากษัตริย์ทรงเป็นประมุข ” จากบทบัญญัตินี้ดังกล่าวจะเห็นได้ว่ากรณีงานประเพณีหรือขบวนแห่ต่างๆ รัฐธรรมนูญฯ มิได้กำหนดไว้อย่างชัดเจน แต่งานประเพณีหรือขบวนแห่ต่างๆ นั้น ถือเป็นประเพณี และในการใช้ทางหลวงแห่ขบวนต่างๆ นั้น ถ้าเป็นไปในลักษณะ ที่มีได้กีดขวางการจราจร ก็รถยนต์สามารถเคลื่อนที่ลื่นไหลไปได้ก็สามารถกระทำได้ตามบทบัญญัติในมาตรานี้โดยอนุโลม แต่กรณีการใช้เครื่องกีดขวางมาขวางเส้นทางจราจรจะกระทำไม่ได้ เพราะการใช้สิทธิในการชุมนุมนั้นไปละเมิดสิทธิของบุคคลผู้ใช้เส้นทางจราจรในเขตทางหลวง

มาตรา 27 บัญญัติไว้ว่า “ สิทธิและเสรีภาพที่รัฐธรรมนูญนี้รับรองไว้ชัดแจ้งโดยปริยายหรือโดยคำวินิจฉัยของศาลรัฐธรรมนูญ ย่อมได้รับความคุ้มครองและผูกพันรัฐสภา คณะรัฐมนตรี ศาล และองค์การอื่นของรัฐโดยตรงในการตรากฎหมาย การใช้บังคับกฎหมาย และการตีความกฎหมายทั้งปวง ” จากบทบัญญัตินี้ดังกล่าวจะเห็นได้ว่า สิทธิและเสรีภาพของบุคคลนั้นรัฐธรรมนูญฯ รับรองไว้อย่างชัดเจน

มาตรา 29 บัญญัติไว้ว่า “ การจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคลที่รัฐธรรมนูญรับรองไว้จะกระทำมิได้เว้นแต่โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายเฉพาะเพื่อการรัฐธรรมนูญนี้กำหนดไว้และเท่าที่จำเป็นเท่านั้น และจะกระทบกระเทือนสาระสำคัญของสิทธิและเสรีภาพนั้นมิได้ ” จากบทบัญญัตินี้ดังกล่าวจะเห็นได้ว่าการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคลตามที่รัฐธรรมนูญรับรองกรณีผู้ชุมนุมอาจกระทบกระเทือนสาระสำคัญในการใช้ทางหลวงเพื่อสัญจรเช่นกัน

มติของคณะกรรมการ เห็นควรให้คงไว้ตามร่างเดิม

ตามร่างพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ ..) พ.ศ. มาตรา 18 ให้เพิ่ม
ความต่อไปนี้เป็นมาตรา 46/1 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535

“มาตรา 46/1 ห้ามมิให้ผู้ใดชุมนุมกันในเขตทางหลวงในลักษณะที่เป็นการกีด
ขวางหรืออาจเป็นอันตรายแก่ยานพาหนะหรือคนเดินเท้า”

7. ปรับปรุงหลักเกณฑ์การอนุญาตปลูกสร้างอาคารหรือสิ่งใดในเขตทางหลวง (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา 47 มาตรา 48 วรรคหนึ่งและวรรคสองของมาตรา 56 และ มาตรา 63)

การใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงจำเป็นต้องพิจารณาถึงวัตถุประสงค์ของการเวนคืนที่ดินเพื่อนำมาสร้างทางหลวงเพื่อให้ประชาชนใช้ประโยชน์ร่วมกันในการคมนาคมขนส่ง ไม่ได้เวนคืนที่ดินมาเพื่อประโยชน์ในลักษณะอื่นๆ ดังนั้นจึงต้องให้อำนาจผู้อำนวยการทางหลวงในการควบคุมดูแลกิจกรรมที่ขออนุญาตดำเนินการในทางหลวงไม่เปิดกว้างทุกกรณีต้องมีข้อจำกัดไม่ให้เกิดผลกระทบต่องานทางและความสะดวกปลอดภัยของผู้ใช้ทางเป็นหลัก และในขณะเดียวกันก็ต้องพิจารณาในมิติความคุ้มค่าในเชิงเศรษฐกิจประกอบด้วย

มาตรา 47

มาตรา 47 กำหนดหลักเกณฑ์ห้ามปลูกสร้างสิ่งใดในเขตทางหลวง โดยที่สภากรรมการบ้านเมืองได้เปลี่ยนแปลงไป ปรากฏว่ามีการขออนุญาตเข้ามาดำเนินการในเขตทางหลวงในลักษณะต่างๆ ซึ่งบทบัญญัติเดิมไม่ชัดเจนมีปัญหาว่าจะครอบคลุมถึงหรือไม่จึงเกิดปัญหาในการกำกับควบคุม การอนุญาตเกี่ยวกับกิจการนั้น จึงจำเป็นต้องแก้ไขปรับปรุงให้ชัดเจนดังนี้

1. มาตรา 47 เดิมกำหนดเกี่ยวกับลักษณะของการกระทำไว้ว่า ห้ามปลูกสร้างสิ่งใดในเขตทางหลวง แต่โดยที่สภากรรมการบ้านเมืองได้เปลี่ยนแปลงไป ปรากฏว่ามีการเข้ามาดำเนินการในเขตทางหลวงในลักษณะต่างๆ ซึ่งบทบัญญัติเดิมไม่ครอบคลุมถึงจึงจำเป็นต้องแก้ไขปรับปรุงให้ชัดเจน เป็นกำหนดให้ห้ามสร้างอาคารหรือสิ่งอื่นใดในเขตทางหลวงหรือรุกล้ำเข้าไปในเขตทางหลวง เว้นแต่ได้รับอนุญาตจากผู้อำนวยการทางหลวง ทั้งนี้เพื่อให้ผู้อำนวยการทางหลวงสามารถควบคุมกิจกรรมต่างๆ ที่เกิดขึ้นบนทางหลวงทั้งในปัจจุบันและคาดว่าจะเกิดขึ้นในอนาคต โดยใช้คำว่า สร้าง ซึ่งมีความหมายกว้างกว่าคำว่า ปลูกสร้าง ความหมายของคำว่าสร้างจะครอบคลุมในกรณีที่เป็น การปลูกสร้าง ก่อสร้าง และสร้าง

2. มาตรา 47 เดิมกำหนดเกี่ยวกับพื้นที่ที่มีการควบคุมตามมาตรา 46 ว่าเป็นห้ามปลูกสร้างสิ่งใดในเขตทางหลวง แก้ไขขยายขอบเขตให้ชัดเจนตามหลักแผนกรรมสิทธิ์ เป็นห้ามสร้างอาคารหรือสิ่งอื่นใดในเขตทางหลวงหรือรुक้าเข้าไปในเขตทางหลวง คือ ครอบคลุมทั้งกรณีที่ดินที่สร้างเหนือ บน หรือใต้เขตทางหลวง และกรณีที่เป็นการกระทำ นอกเขตทางแต่มีบางส่วนรुक้าเข้ามาในเขตทาง การสร้างสิ่งใดๆได้ดิน เหนือพื้นดินในเขต ทางหลวง เช่น การคั่นท่อลอดใต้ทางหลวง การสร้างอุโมงค์ใต้ทางหลวง การสร้างสะพาน เชื่อมระหว่างตีกที่ตั้งอยู่ฝั่งตรงข้ามผ่านทางหลวง การติดตั้งป้ายโฆษณาขนาดใหญ่นอกเขต ทางหลวงโดยมีบางส่วนยื่นล้ำเข้ามาในเขตทางหลวง

3. มาตรา 47 เดิมกำหนดให้อำนาจผู้อำนวยความสะดวกทางหลวงในเรื่องการกำหนด อัตรา และวางระเบียบเกี่ยวกับการเก็บค่าเช่า เนื่องจากการจัดเก็บดังกล่าวมีลักษณะเป็น เงินค่าธรรมเนียมที่ผู้ใช้ประโยชน์ในเขตทางหลวงซึ่งเป็นสาธารณสมบัติของแผ่นดิน ฟังมี หน้าที่ชำระให้รัฐเพื่อตอบแทนในการได้รับประโยชน์ในทรัพย์สินที่เป็นสาธารณสมบัติเป็น พิเศษ บทบัญญัติเดิมกำหนดเป็นค่าเช่าอาจจะทำให้ไม่ชัดเจน ดังนั้นเพื่อให้เกิดความชัดเจน และมีความแตกต่างจากสัญญาเช่าตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ จึงสมควรแก้ไขเป็น ค่าใช้เขตทางหลวง และแก้ไขจากเดิมที่ให้อำนาจผู้อำนวยความสะดวกทางหลวงกำหนดอัตราและ วางระเบียบในการจัดเก็บค่าเช่า แก้ไขเพื่อให้ผู้ได้รับอนุญาตต้องชำระค่าใช้เขตทางหลวงตาม อัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง ทั้งนี้เพื่อไม่ให้มีปัญหาในเรื่องการใช้ดุลพินิจ

มาตรา 48

มาตรา 48 กำหนดหลักเกณฑ์กรณีผู้ดำเนินกิจการสาธารณูปโภคขออนุญาต ดำเนินกิจกรรมเกี่ยวกับสาธารณูปโภคในเขตทางหลวง

1. มาตรา 48 เดิมกำหนดให้เฉพาะผู้ดำเนินกิจการสาธารณูปโภคเท่านั้นที่มี สิทธิขออนุญาต ปักเสาพาดสายวางท่อในเขตทางหลวง คือ หมายความว่าผู้มีอำนาจตาม กฎหมายในการดำเนินกิจการสาธารณูปโภคเมื่อมีความจำเป็นต้องปักเสา พาดสาย หรือกระทำ การใด ๆ ในเขตทางหลวง ให้ทำความตกลงกับผู้อำนวยความสะดวกทางหลวงก่อน และเมื่อได้รับ อนุญาตแล้วจึงจะปักเสา พาดสาย หรือกระทำการใดๆในเขตทางหลวงได้

โดยที่แนวโน้มการพัฒนาประเทศโดยเฉพาะในเรื่องสาธารณูปโภคจะไม่จำกัดเฉพาะโดยหน่วยงานของรัฐ จึงสมควรแก้ไขปรับปรุงมาตรา 48 ให้สอดคล้องกับข้อเท็จจริงในปัจจุบัน ประกอบกับผู้ที่มีความจำเป็นต้อง ปักเสา พาดสาย วางท่อ หรือกระทำการใดๆ ในเขตทางหลวงไม่จำกัดเฉพาะในกรณีที่เป็นกิจการสาธารณูปโภคอย่างเดียว มีกิจกรรมอื่นๆ เช่น ผู้ประกอบการเคเบิลโทรทัศน์ขอวางสายเคเบิล พาดสายไปตามเสาไฟฟ้าที่ติดตั้งในเขตทางหลวงในแนวนานหรือพาดข้ามทางหลวง จึงแก้ไขให้ไม่จำกัดเฉพาะผู้ดำเนินกิจการสาธารณูปโภคเท่านั้นที่จะขออนุญาตตามมาตรานี้ได้

2. มาตรา 48 เดิมให้อำนาจผู้อำนวยความสะดวกทางหลวงในเรื่องการกำหนดอัตราและวางระเบียบเกี่ยวกับการเก็บค่าเช่า เนื่องจากการจัดเก็บดังกล่าวมีลักษณะเป็นเงินค่าธรรมเนียมที่ผู้ใช้ประโยชน์ในเขตทางหลวงซึ่งเป็นสาธารณสมบัติของแผ่นดินพึงมีหน้าที่ชำระให้รัฐเพื่อตอบแทนในการได้รับประโยชน์ในทรัพย์สินที่เป็นสาธารณสมบัติของแผ่นดินเป็นพิเศษ บทบัญญัติเดิมกำหนดเป็นค่าเช่าอาจจะทำให้ไม่ชัดเจน ดังนั้นเพื่อให้เกิดความชัดเจนและมีความแตกต่างจากสัญญาเช่าตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ จึงแก้ไขเป็น ค่าใช้เขตทางหลวง และแก้ไขจากเดิมที่กำหนดให้เป็นอำนาจผู้อำนวยความสะดวกทางหลวงในการกำหนดอัตราและวางระเบียบในการจัดเก็บ ค่าเช่าแก้ไขเป็น ให้ผู้ได้รับอนุญาตต้องชำระค่าใช้เขตทางหลวงตามอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง เพื่อไม่ให้มีปัญหาในเรื่องการใช้ดุลพินิจ

ตามร่างพระราชบัญญัติทางหลวง ฉบับที่ .. พ.ศ. มาตรา 19 ให้ยกเลิกความในมาตรา 47 และมาตรา 48 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา 47 ห้ามมิให้ผู้ใดสร้างอาคารหรือสิ่งอื่นใด ในเขตทางหลวงหรือรุกล้ำเข้าไปในเขตทางหลวง เว้นแต่ได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวง ในการอนุญาตผู้อำนวยความสะดวกทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวงจะกำหนดเงื่อนไขอย่างใดก็ได้ รวมทั้งมีอำนาจกำหนดมาตรการในการจัดการเพื่อรักษาสิ่งแวดล้อมการป้องกันอุบัติเหตุ และการตัดขาดของการจราจรด้วย

ผู้ได้รับอนุญาตตามวรรคหนึ่งต้องชำระค่าใช้เขตทางหลวงตามอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง

การอนุญาตตามวรรคหนึ่ง เมื่อมีความจำเป็นแก่งานทางหรือเมื่อปรากฏว่า ผู้ได้รับอนุญาตได้กระทำผิดเงื่อนไขที่กำหนดในการอนุญาต ผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวงจะเพิกถอนเสียก็ได้

อาคารหรือสิ่งอื่นใดที่สร้างขึ้นโดยไม่ได้รับอนุญาตหรือไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนด ให้นำมาตรา 37 วรรคสาม มาใช้บังคับโดยอนุโลม

มาตรา 48 ผู้ใดที่มีความจำเป็นต้องปักเสา พาดสาย วางท่อ หรือกระทำการใด ๆ ในเขตทางหลวง จะต้องได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวงเสียก่อน”

มาตรา 56

มาตรา 56 กำหนดหลักเกณฑ์ห้ามปลูกสร้างสิ่งใดในเขตทางหลวงพิเศษ การใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงพิเศษ นอกจากต้องพิจารณาถึงวัตถุประสงค์ของการเวนคืนที่ดิน เพื่อนำมาสร้างทางหลวงเพื่อให้ประชาชนใช้ประโยชน์ร่วมกันในการคมนาคมขนส่ง ไม่ได้เวนคืนที่ดินมาเพื่อประโยชน์ในลักษณะอื่นๆ ต้องพิจารณาวัตถุประสงค์และลักษณะของทางหลวงพิเศษซึ่งมีความแตกต่างจากทางหลวงประเภทอื่นประกอบด้วย

วัตถุประสงค์ของทางหลวงพิเศษ เป็นทางหลวงที่ออกแบบเป็นพิเศษเพื่อให้สามารถรองรับการจราจรจากจุดหนึ่งไปยังอีกจุดหนึ่งได้โดยสะดวกรวดเร็ว ปลอดภัย มีการควบคุมการเข้าออกสองข้างทางให้เข้าออกได้เฉพาะโดยทางเสริมที่กรมทางหลวงจัดทำขึ้น โดยคำนึงถึงหลักวิศวกรรมงานทาง ไม่มีวัตถุประสงค์ในการพัฒนาพื้นที่สองข้างทางซึ่งเป็นหน้าที่ของทางหลวงประเภทอื่น เช่น ทางหลวงแผ่นดิน ดังนั้นจึงจำเป็นต้องควบคุมไม่ให้มีกิจกรรมที่จะมากระทบต่อการจราจรบนทางหลวงพิเศษ หรือให้มีน้อยที่สุดการควบคุมการอนุญาตให้ดำเนินการต่างๆ ต้องไม่เป็นการขัดกับวัตถุประสงค์ดังกล่าว

ประเด็นการแก้ไขมาตรา 56 มีดังนี้

1. มาตรา 56 เดิมกำหนดข้อห้ามเกี่ยวกับลักษณะการกระทำไว้ว่า ห้ามปลูกสร้างอาคารหรือสิ่งอื่นใดในเขตทางหลวงพิเศษ แต่โดยที่สภาวการณ์บ้านเมืองได้เปลี่ยนแปลงไป ปรากฏว่ามีการเข้ามาดำเนินการในเขตทางหลวงในลักษณะต่าง ๆ ซึ่งบทยัญญัติเดิมไม่ครอบคลุมถึงจึงจำเป็นต้องแก้ไขปรับปรุงให้ชัดเจน เป็นกำหนดให้ห้ามสร้างอาคารหรือสิ่งอื่นใดในเขตทางหลวงพิเศษ หรือรุกล้ำเข้าไปในเขตทางหลวงพิเศษ ทั้งนี้เพื่อให้ผู้

อำนาจการทางหลวงสามารถควบคุมกิจกรรมต่างๆ ที่เกิดขึ้นบนทางหลวงทั้งในปัจจุบันและ คาดว่าจะเกิดขึ้นในอนาคต โดยใช้คำว่า สร้าง ซึ่งมีความหมายกว้างกว่าคำว่า ปลุกสร้าง ความหมายของคำว่าสร้างจะครอบคลุมในกรณีที่เป็น การปลุกสร้าง ก่อสร้าง และสร้าง

2. มาตรา 56 เดิมกำหนดเกี่ยวกับพื้นที่ไว้ว่า ห้ามปลุกสร้างอาคารหรือสิ่งใด ในเขตทางหลวงพิเศษ แก้ไขขยายขอบเขตให้ชัดเจนตามหลักแผนกรรมสิทธิ์ เป็นห้ามสร้าง อาคารหรือสิ่งอื่นใดในเขตทางหลวงพิเศษหรือรุกล้ำเข้าไปในเขตทางหลวงพิเศษ คือ ครอบคลุมทั้งกรณีที่สร้างเหนือ บน หรือใต้เขตทางหลวงพิเศษ และกรณีที่เป็นกรกระทำนอกเขต ทางแต่มีบางส่วนรุกล้ำเข้ามาในเขตทาง การสร้างสิ่งใดๆ ได้ดิน เหนือพื้นดินในเขตทางหลวง เช่น การค้นท่อลอดใต้ทางหลวง การสร้างอุโมงค์ใต้ทางหลวง การสร้างสะพานเชื่อมระหว่าง ดูกที่ตั้งอยู่ฝั่งตรงข้ามผ่านทางหลวง การติดตั้งป้ายโฆษณาขนาดใหญ่นอกเขตทางหลวงโดย มีบางส่วนยื่นล้ำเข้ามาในเขตทางหลวง

3. มาตรา 56 วรรคสองเดิมกำหนดให้ผู้อำนาจการทางหลวงพิเศษมีอำนาจ อนุญาตให้เฉพาะผู้ดำเนินการสาธารณูปโภคที่มีความจำเป็นต้องดำเนินการเกี่ยวกับ สาธารณูปโภคในเขตทางหลวงพิเศษเท่านั้นคือ หมายความเฉพาะผู้มีอำนาจตามกฎหมายใน การดำเนินการสาธารณูปโภคเมื่อมีความจำเป็นต้องปักเสา พาดสาย หรือกระทำการใด ๆ ใน เขตทางหลวง ต้องได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากผู้อำนาจการทางหลวงก่อน และเมื่อได้รับ อนุญาตแล้วจึงจะปักเสา พาดสาย หรือกระทำการใดๆ ในเขตทางหลวงพิเศษได้

โดยที่แนวโน้มการพัฒนาประเทศโดยเฉพาะในเรื่องการจัดทำสาธารณูปโภค จะไม่จำกัดเฉพาะโดยหน่วยงานของรัฐ จึงสมควรแก้ไขปรับปรุงมาตรา 56 ให้สอดคล้องกับ ข้อเท็จจริงในปัจจุบัน โดยไม่จำกัดเฉพาะผู้ดำเนินการสาธารณูปโภคเท่านั้นที่จะขออนุญาต ตามมาตรานี้ได้ แต่ให้สิทธิเอกชนที่มีความจำเป็นต้อง ปักเสา พาดสาย วางท่อ หรือกระทำ การใดๆ ในเขตทางหลวงพิเศษเมื่อได้รับอนุญาตจากผู้อำนาจการทางหลวงพิเศษแล้วสามารถ เข้าดำเนินการได้เช่นกัน

4. โดยที่ทางหลวงพิเศษเป็นทางหลวงมีลักษณะเฉพาะแตกต่างจากทางหลวง ประเภทอื่น วัตถุประสงค์ของทางหลวงพิเศษ เป็นทางหลวงที่ออกแบบเป็นพิเศษเพื่อให้ สามารถรองรับการจราจรจากจุดหนึ่งไปยังอีกจุดหนึ่งได้โดยสะดวกรวดเร็ว ปลอดภัย มีการ ควบคุมการเข้าออกสองข้างทางให้เข้าออกได้เฉพาะโดยทางเสริมที่กรมทางหลวงจัดทำขึ้น โดยคำนึงถึงหลักวิศวกรรมงานทาง จึงจำเป็นต้องควบคุมกิจกรรมต่างๆที่จะอนุญาตให้กระทำ

ในเขตทางหลวงพิเศษให้มีข้อจำกัดรัศมีมากขึ้นเพื่อให้ทางหลวงพิเศษมีสภาพที่เหมาะสมและบรรลุมิติวัตถุประสงค์ของทางหลวงพิเศษ ดังนี้

4.1 ต้องเป็นกรณีที่มีความจำเป็นต้องสร้างหรือกระทำการใดๆ ในลักษณะที่ผ่านเข้าไปในเขตทางหลวงพิเศษ

ซึ่งแตกต่างจากเดิมที่มีการดำเนินกิจการสาธารณูปโภคตามแนวนอนของทางหลวง ทำให้เกิดปัญหาอย่างยิ่งต่อสภาพการจราจรบนทางหลวง และเกิดความเสียหายต่อทางหลวงทั้งในระหว่างการก่อสร้างระบบสาธารณูปโภคและการบำรุงรักษาซึ่งจำเป็นต้องจ่อครดวางสิ่งของอุปกรณ์ เครื่องมือ เครื่องจักรต่างๆ ในเขตทางหลวงพิเศษ ทำให้การจราจรบนทางหลวงพิเศษติดขัด และอาจเป็นสาเหตุก่อให้เกิดอันตรายแก่ผู้ใช้ทางขัดกับวัตถุประสงค์ของทางหลวงพิเศษ การแก้ไขปัญหานี้สำหรับผู้ดำเนินกิจการสาธารณูปโภคสามารถขออนุญาตดำเนินกิจการดังกล่าวในทางบริการหรือทางหลวงอื่นซึ่งอยู่ใกล้ทางหลวงพิเศษแทน ซึ่งตามผลการศึกษาของ JICA ประเทศไทยควรมีทางหลวงพิเศษทั่วประเทศระยะทางประมาณ 4000 กม. ในระบบมีการเก็บค่าผ่านทาง และมีลักษณะของทางหลวงพิเศษเกือบขนานทางหลวงเดิม นอกจากนี้การเวนคืนที่ดินเพื่อมาสร้างทางหลวงในปัจจุบันได้ลดเขตทางลงสูงสุดจำกัดเพียง 8 ช่องจราจรเต็มเขตทาง คือ 70 เมตร เป็นค่าทางวิชาการแล้วไม่ได้เผื่อไว้สำหรับกิจกรรมอื่น แต่อาจจะสร้างตามความจำเป็นแค่ 4 ช่องจราจรก่อน จึงอาจเห็นว่าเขตทางเหลือแต่ในอนาคตเมื่อขยาย ช่องจราจรแล้วก็จะเต็มเขตทาง หากให้สาธารณูปโภคไปวางก็จะกีดขวางการจราจร และจะก่อให้เกิดอันตรายได้ เช่น ปัญหารถชนเสาไฟฟ้าข้างทางเนื่องจากตั้งอยู่ใกล้ทางจราจรมากเกินไป

4.2 ต้องเป็นกิจการอันเป็นประโยชน์สาธารณะและเป็นการผ่านเขตทางหลวงพิเศษเท่าที่จำเป็น

การแก้ไขครั้งนี้มีแนวคิดให้ขยายขอบเขตกิจการที่สามารถอนุญาตให้ดำเนินการผ่านเข้าไปในเขตทางหลวงพิเศษได้มากขึ้นเพื่อประหยัดค่าใช้จ่ายในการเวนคืน เป็นการใช้ประโยชน์ในเขตทางหลวงอย่างคุ้มค่าในเชิงเศรษฐกิจ โดยมีขอบเขตจำกัดการดำเนินการต้องเป็นประโยชน์สาธารณะจากเดิมที่จำกัดเฉพาะผู้ดำเนินกิจการสาธารณูปโภคและตัดผ่านได้เท่าที่จำเป็น

4.3 ต้องไม่เป็นอันตรายหรือก่อให้เกิดความไม่สะดวกในการใช้ทางหลวงพิเศษ กล่าวคือ ในระหว่างการก่อสร้างจะต้อง ไม่เป็นการขัดขวางการสัญจรและเมื่อก่อสร้างเสร็จแล้วต้องไม่เป็นปัญหาหรืออุปสรรคแก่การจราจรบนทางหลวงพิเศษ โดยให้เป็นอำนาจของผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษที่จะกำหนดมาตรการเงื่อนไขต่างๆ ในการอนุญาต

4.4 ต้องได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวง

5. มาตรา 56 ได้กำหนดเกี่ยวกับการเก็บค่าตอบแทนจากผู้ได้รับอนุญาตไว้ในวรรคสามโดยให้นำมาตรา 48 วรรคสองมาใช้บังคับโดยอนุโลม ซึ่งมาตรา 48 เดิมให้อำนาจผู้อำนวยการทางหลวงในเรื่องการกำหนดอัตรา และวางระเบียบเกี่ยวกับการเก็บค่าเช่า เนื่องจากการจัดเก็บดังกล่าวมีลักษณะเป็นเงินค่าธรรมเนียมที่ผู้ใช้ประโยชน์ในเขตทางหลวงซึ่งเป็นสาธารณสมบัติของแผ่นดินพึงมีหน้าที่ชำระให้รัฐเพื่อตอบแทนในการได้รับประโยชน์ในทรัพย์สินที่เป็นสาธารณสมบัติของแผ่นดินเป็นพิเศษบัญญัติเดิมกำหนดเป็นค่าเช่าอาจจะทำให้ไม่ชัดเจน ดังนั้นเพื่อให้เกิดความชัดเจนและมีความแตกต่างจากสัญญาเช่าตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ จึงแก้ไขเป็น ค่าใช้เขตทางหลวง และแก้ไขจากเดิมที่กำหนดให้เป็นอำนาจผู้อำนวยการทางหลวงในการกำหนดอัตราและวางระเบียบในการจัดเก็บค่าเช่าแก้ไขเป็น ให้ผู้ได้รับอนุญาตต้องชำระค่าใช้เขตทางหลวงตามอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง เพื่อไม่ให้มีปัญหาในเรื่องการใช้ดุลพินิจ

ตามร่างพ.ร.บ ทางหลวง ฉบับที่ .. พ.ศ. มาตรา ๒๒ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๕๖ แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา ๕๖ ห้ามมิให้ผู้ใดสร้างอาคารหรือสิ่งอื่นใด ในเขตทางหลวงพิเศษ หรือรุกล้ำเข้าไปในเขตทางหลวงพิเศษ

ผู้ใดที่มีความจำเป็นต้องสร้างหรือกระทำการใดๆ ผ่านเข้าไปในเขตทางหลวงพิเศษ จะต้องได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษ ทั้งนี้จะต้องเป็นกิจการอันเป็นประโยชน์สาธารณะและเป็นการผ่านเขตทางหลวงพิเศษเท่าที่จำเป็น รวมทั้งต้องไม่เป็นอันตรายหรือก่อให้เกิดความไม่สะดวกในการใช้ทางหลวงพิเศษ

ในการอนุญาตตามวรรคสอง ผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษจะกำหนดตำแหน่งและระดับที่จะกระทำการนั้น รวมทั้งการกำหนดเงื่อนไขอย่างใดก็ได้ และให้นำมาตรา ๔๘ วรรคสอง มาใช้บังคับโดยอนุโลม

การอนุญาตตามวรรคสอง เมื่อมีความจำเป็นแก่งานทาง ผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษจะเพิกถอนเสียก็ได้

ในกรณีที่ผู้ได้รับอนุญาตตามวรรคสองได้กระทำการผิดเงื่อนไขที่กำหนดในการอนุญาต ให้การอนุญาตนั้นสิ้นสุดลง

อาคารหรือสิ่งอื่นใดที่สร้างขึ้นโดยฝ่าฝืนวรรคหนึ่ง หรือโดยไม่ได้รับอนุญาตตามวรรคสอง หรือผิดเงื่อนไขที่กำหนดในการอนุญาตตามวรรคสามให้นำมาตรา ๓๗ วรรคสามมาใช้บังคับโดยอนุโลม”

มาตรา 63

มาตรา 63 กำหนดหลักเกณฑ์การอนุญาตให้ผู้อำนวยการทางหลวงหรือบุคคลที่สมควรเก็บค่าใช้ทำเรือ ค่าใช้เรือสำหรับขนส่งข้ามฟาก ค่าใช้สิ่งก่อสร้างในทางหลวงซึ่งได้สร้างขึ้นเพื่อความสะดวกแก่การจราจร

มาตรา 63 เดิมกำหนดให้เป็นอำนาจของรัฐมนตรีในการอนุญาตเป็นหนังสือ ครั้งละไม่เกินหนึ่งปีให้ผู้อำนวยการทางหลวงหรือบุคคลที่สมควรเก็บค่าใช้ทำเรือ ค่าใช้เรือสำหรับขนส่งข้ามฟาก ค่าใช้สิ่งก่อสร้างในทางหลวง ซึ่งได้สร้างขึ้นเพื่อความสะดวกแก่การจราจร ทั้งนี้ตามเงื่อนไขที่รัฐมนตรีกำหนด

1. ตามร่างที่กรมทางหลวงเสนอขอแก้ไขเปลี่ยนแปลงผู้มีอำนาจจากเดิม รัฐมนตรีแก้ไขเป็นผู้อำนวยการทางหลวง เพื่อให้เกิดความคล่องตัวในการดำเนินการ ประกอบกับอำนาจหน้าที่ดังกล่าวไม่ใช่การกำกับดูแลในด้านนโยบาย ที่มีความจำเป็นจะต้องให้รัฐมนตรีเป็นผู้ตัดสินใจ ดังนั้นจึงแก้ไขให้ผู้อำนวยการทางหลวงเป็นผู้มีอำนาจอนุญาตให้บุคคลใดเข้าบริหารจัดการสิ่งก่อสร้างในเขตทางหลวง ที่ได้จัดสร้างเพื่อประโยชน์แก่งานทาง อีกทั้งเพิ่มเติมบทบัญญัติให้ครอบคลุมที่พักริมทางซึ่งจัดไว้เพื่อประโยชน์งานทาง หรือผู้ใช้ทาง เหตุผลที่กำหนดให้เป็นอำนาจของผู้อำนวยการทางหลวงในการอนุญาตให้บริหารจัดการทำเรือ เรือสำหรับขนส่งข้ามฟาก เนื่องจากถือว่าสิ่งเหล่านั้นยังคงมีความจำเป็น เพื่อให้มีการคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงต่อเนื่องระหว่างเส้นทางสองฝั่ง อำนวยความสะดวกให้

กับประชาชน ในกรณีที่ยังไม่สามารถจัดสรรงบประมาณมาก่อสร้างสะพานได้ ซึ่งเป็นข้อเท็จจริงที่มักเกิดขึ้นกับทางหลวงในท้องถิ่นต่างๆ

ในชั้นการพิจารณาของกรรมาธิการวิสามัญเห็นว่ากรณีตามมาตรา 63 กิจการดังกล่าวมีลักษณะเป็นเรื่องของนโยบายและเกี่ยวข้องกับงบประมาณในการลงทุน ซึ่งเป็นจำนวนไม่แน่นอน อาจเป็นโครงการเล็ก หรือโครงการใหญ่ที่ใช้วงเงินงบประมาณสูงก็ได้ จึงเห็นสมควรให้รัฐมนตรีเจ้าสังกัดให้ความเห็นชอบจึงแก้ไขให้อำนาจในการอนุญาตเป็นผู้อำนวยความสะดวกทางหลวงโดยความเห็นชอบของรัฐมนตรี

2. แก้ไขระยะเวลาในการอนุญาตจากเดิมครั้งละไม่เกินหนึ่งปีเป็นไม่จำกัดระยะเวลาเนื่องจากระยะเวลาที่เหมาะสมในแต่ละกรณีมีความแตกต่างกันและเป็นปัญหาอุปสรรคในทางปฏิบัติขาดความคล่องตัว

3. นอกจากนี้ได้กำหนดเพิ่มเติมให้อำนาจผู้อำนวยความสะดวกทางหลวงโดยความเห็นชอบของรัฐมนตรีในการอนุญาตให้บุคคลอื่นเป็นผู้ลงทุนจัดให้มีท่าเรือ เรือสำหรับขนส่งข้ามฟาก ที่พักริมทาง สิ่งก่อสร้างอื่นในเขตทางหลวงที่ได้จัดสร้างขึ้นเพื่อประโยชน์แก่ งานทาง และให้อำนาจผู้อำนวยความสะดวกทางหลวงกำหนดอัตราค่าตอบแทน ระยะเวลาและเงื่อนไขในการอนุญาตโดยคำนึงถึงมูลค่าการลงทุนและผลตอบแทนที่ผู้รับอนุญาตจะได้รับ และให้กรรมสิทธิ์ในสิ่งที่บุคคลดังกล่าวจัดให้มีตกเป็นของรัฐด้วย

ตามร่างพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ ..) พ.ศ. มาตรา 24 ให้ยกเลิกความในมาตรา 63 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา 63 ผู้อำนวยความสะดวกทางหลวงโดยความเห็นชอบของรัฐมนตรีมีอำนาจอนุญาตเป็นหนังสือให้บุคคลใดเข้าบริหารจัดการท่าเรือ เรือสำหรับขนส่งข้ามฟาก ที่พักริมทาง หรือสิ่งก่อสร้างอื่นในเขตทางหลวงที่ได้จัดสร้างขึ้นเพื่อประโยชน์แก่งานทาง ในการอนุญาตผู้อำนวยความสะดวกทางหลวงจะกำหนดอัตราค่าตอบแทน ระยะเวลาและเงื่อนไขอย่างใดก็ได้

ในกรณีที่บุคคลอื่นเป็นผู้ลงทุนจัดให้มีสิ่งต่าง ๆ ตามวรรคหนึ่งให้ผู้อำนวยความสะดวกทางหลวงมีอำนาจกำหนดอัตราค่าตอบแทน ระยะเวลา และเงื่อนไขในการอนุญาตได้ตามความเหมาะสมโดยคำนึงถึงมูลค่าการลงทุน และผลตอบแทนที่ผู้รับอนุญาตจะได้รับด้วย และให้กรรมสิทธิ์ในสิ่งที่บุคคลดังกล่าวได้จัดให้มีตกเป็นของรัฐ”

8. กำหนดหลักเกณฑ์การเข้าไปสำรวจเบื้องต้นในที่ดินหรืออสังหาริมทรัพย์ ซึ่งมีไซท์ที่อยู่อาศัยของบุคคลใด และกำหนดให้การโอนอสังหาริมทรัพย์เพื่อสร้างหรือขยายทางหลวงได้รับการยกเว้นค่าธรรมเนียม ค่าอากรแสตมป์ รวมทั้งค่าใช้จ่ายใด ๆ ตามกฎหมายว่าด้วยการเวนคืน อสังหาริมทรัพย์ (แก้ไขเพิ่มเติมส่วนที่ 3 และมาตรา 68 และเพิ่มเติมมาตรา 68/1)

การแก้ไขในครั้งนี้ได้จัดรูปแบบในส่วนที่ 3 เสียใหม่โดยแก้ไขเพิ่มเติมส่วนที่ 3 จาก “ส่วนที่ 3 การเวนคืนอสังหาริมทรัพย์เพื่อสร้างหรือขยายทางหลวง” เป็น “ส่วนที่ 3 การกำหนดแนวทางหลวงและการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์เพื่อสร้างหรือขยายทางหลวง”

เนื่องจากการเพิ่มเติม หลักการใหม่กำหนดให้ผู้อำนวยการทางหลวงมีอำนาจเข้าไปสำรวจเบื้องต้นในที่ดินหรืออสังหาริมทรัพย์ที่มีไซท์ที่อยู่อาศัยของบุคคลใดก่อนดำเนินการออก พ.ร.ฎ.เวนคืนตามกฎหมายว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ จึงกำหนดหลักการนี้ไว้ในมาตรา 68 ส่วนความในมาตรา 68 เดิมซึ่งเป็นกรณีเกี่ยวกับการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์เพื่อสร้างหรือขยายทางหลวง ให้กำหนดไว้ในมาตรา 68/1

มาตรา 68

กำหนดเพิ่มเติมให้ผู้อำนวยการทางหลวงมีอำนาจเข้าไปสำรวจเบื้องต้นในที่ดินหรืออสังหาริมทรัพย์ที่มีไซท์ที่อยู่อาศัยของบุคคลใดก่อนดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ เนื่องจากการสำรวจเบื้องต้นเพื่อวางแนวทางเป็นสิ่งจำเป็นในการสร้างหรือขยายทางหลวง กล่าวคือ ขั้นตอนปฏิบัติงานก่อนมีการกำหนดแนวแน่นอนเพียงพอที่จะขออนุญาต พ.ร.ฎ.เวนคืนได้ เบื้องต้นจะมีข้อมูลเพียงการกำหนดว่าจะสร้างจากจุดไหนไปยังจุดไหนแล้วกำหนดแนวจากแผนที่ 7 - 8 แนวจากนั้นส่งเจ้าหน้าที่ออกไปสำรวจเบื้องต้นในพื้นที่ซึ่งจะมีการปรับเปลี่ยนแนวได้ตลอดเวลา ในขั้นนี้ยังไม่มีแนวแน่นอนต้องทำการสำรวจหลาย ๆ แนว เพื่อหาแนวที่เหมาะสมที่สุด โดยแต่ละแนวอาจเบี่ยงเบนได้เป็นกิโลเมตร การออกไปสำรวจเบื้องต้นในลักษณะนี้ไม่มีกฎหมายรองรับ แต่เป็นสิ่งจำเป็นในการปฏิบัติงาน เมื่อได้แนวที่เหมาะสมที่สุดแล้วจึงจะมาดำเนินการขออนุญาต พ.ร.ฎ. ในการกำหนดเพิ่มเติมให้ผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายและผู้ซึ่งปฏิบัติงานร่วมมีอำนาจ

เข้าไปสำรวจเบื้องต้นในที่ดินหรืออสังหาริมทรัพย์ซึ่งมิใช่ที่อยู่อาศัยของบุคคลใดได้มีข้อจำกัดดังต่อไปนี้

1. ต้องเป็นการชั่วคราวเท่าที่จำเป็น
2. ในระหว่างเวลาพระอาทิตย์ขึ้นและพระอาทิตย์ตก
3. ต้องแจ้งเป็นหนังสือให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองที่ดินหรืออสังหาริมทรัพย์ทราบล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 15 วันก่อนเริ่มทำการ
4. ถ้าติดค่อไม่ได้ให้ประกาศเป็นหนังสือให้ทราบล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 30 วันแจ้งกำหนดวัน เวลา และการที่จะกระทำ
5. ให้ปิดประกาศดังกล่าว ณ ที่ซึ่งที่ดินหรืออสังหาริมทรัพย์นั้นตั้งอยู่ และที่ทำการเขตหรืออำเภอ และที่ทำการองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นซึ่งที่ดินหรืออสังหาริมทรัพย์นั้นตั้งอยู่
6. ในกรณีที่เกิดความเสียหายแก่เจ้าของหรือผู้ครอบครองที่ดินหรืออสังหาริมทรัพย์ หรือผู้ทรงสิทธิอื่น ให้นำกฎหมายว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์เกี่ยวกับการกำหนดค่าทดแทนมาใช้บังคับโดยอนุโลม

ในกฎหมายหลายฉบับก็ได้บัญญัติอำนาจในส่วนนี้ไว้ เช่น พระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2543 (มาตรา 32) พระราชบัญญัติทางหลวงสัมปทาน พ.ศ. 2542 (มาตรา 13)

พระราชบัญญัติทางหลวงสัมปทาน พ.ศ. 2542 มาตรา 13 “เพื่อประโยชน์ในการสร้างหรือบำรุงรักษาทางหลวงสัมปทานให้พนักงานเจ้าหน้าที่หรือพนักงานผู้รับสัมปทานซึ่งผู้รับสัมปทานแต่งตั้งด้วยความเห็นชอบของอธิบดี มีอำนาจเข้าไปใช้สอยหรือครอบครองอสังหาริมทรัพย์ซึ่งมิใช่ที่อยู่อาศัยของบุคคลใดเป็นการชั่วคราวได้ภายใต้เงื่อนไขดังต่อไปนี้

(1) การใช้สอยหรือครอบครองนั้นให้กระทำได้เท่าที่จำเป็นสำหรับการสำรวจเพื่อสร้างทางหลวงสัมปทาน หรือเท่าที่จำเป็นสำหรับการป้องกันอันตรายหรือความเสียหายที่จะเกิดแก่ทางหลวงสัมปทาน

(2) ผู้รับสัมปทานได้แจ้งเป็นหนังสือให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองอสังหาริมทรัพย์ทราบล่วงหน้าไม่น้อยกว่าสิบห้าวันก่อนวันเริ่มกระทำการนั้น ถ้าไม่อาจติดค่อกับเจ้าของหรือผู้ครอบครองอสังหาริมทรัพย์ได้ให้ประกาศให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองอสังหาริมทรัพย์นั้นทราบล่วงหน้าไม่น้อยกว่าสามสิบวัน การประกาศให้ทำเป็นหนังสือปิด

ไว้ ณ ที่ซึ่งอสังหาริมทรัพย์นั้นตั้งอยู่ และ ณ ที่ทำการเขตหรืออำเภอที่ทำการกำนัน และที่ทำการผู้ใหญ่บ้านซึ่งอสังหาริมทรัพย์นั้นตั้งอยู่ ทั้งนี้ ให้แจ้งกำหนดวัน เวลา และการที่จะกระทำนั้นไว้ด้วย

ในกรณีที่การปฏิบัติตามมาตรานี้ก่อให้เกิดความเสียหายแก่เจ้าของหรือผู้ครอบครองอสังหาริมทรัพย์หรือผู้ทรงสิทธิอื่น บุคคลนั้นย่อมเรียกค่าทดแทนจากผู้รับสัมปทานได้ และถ้าไม่สามารถตกลงกันในจำนวนค่าทดแทน ให้มอบข้อพิพาทให้อนุญาโตตุลาการวินิจฉัย”

ตามร่างพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 มาตรา 25 ให้ยกเลิกส่วนที่ 3 การเวนคืนอสังหาริมทรัพย์เพื่อสร้างหรือขยายทางหลวง และมาตรา 68 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“ส่วนที่ 3

การกำหนดแนวทางหลวงและการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์เพื่อสร้างหรือขยายทางหลวง

มาตรา 68 เพื่อประโยชน์ในการสร้างหรือขยายทางหลวง ให้ผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวงและผู้ซึ่งปฏิบัติงานร่วมกับบุคคลดังกล่าวมีอำนาจเข้าไปสำรวจเบื้องต้นในที่ดินหรืออสังหาริมทรัพย์ซึ่งมีใช้ที่อยู่อาศัยของบุคคลใดเป็นการชั่วคราวได้เท่าที่จำเป็นเพื่อการนั้น ในระหว่างเวลาพระอาทิตย์ขึ้นถึงพระอาทิตย์ตก โดยผู้อำนวยการทางหลวงต้องแจ้งเป็นหนังสือให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองที่ดินหรืออสังหาริมทรัพย์ทราบล่วงหน้าไม่น้อยกว่าสิบห้าวันก่อนวันเริ่มกระทำการนั้น ถ้าไม่อาจติดต่อกับเจ้าของหรือผู้ครอบครองที่ดินหรืออสังหาริมทรัพย์ได้ ให้ประกาศให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองที่ดินหรืออสังหาริมทรัพย์นั้นทราบล่วงหน้าไม่น้อยกว่าสามสิบวัน การประกาศให้ทำเป็นหนังสือปิดไว้ ณ ที่ซึ่งที่ดินหรืออสังหาริมทรัพย์นั้นตั้งอยู่ และ ณ ที่ทำการเขตหรืออำเภอ และที่ทำการองค์การปกครองส่วนท้องถิ่นซึ่งที่ดินหรืออสังหาริมทรัพย์นั้นตั้งอยู่ ทั้งนี้ ให้แจ้งกำหนดวัน เวลา และการที่จะกระทำนั้นไว้ด้วย

ในกรณีที่การปฏิบัติตามมาตรานี้ก่อให้เกิดความเสียหายแก่เจ้าของหรือผู้ครอบครองที่ดินหรืออสังหาริมทรัพย์หรือผู้ทรงสิทธิอื่น ให้นำบทบัญญัติของกฎหมายว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ในส่วนที่เกี่ยวกับการกำหนดค่าทดแทนมาใช้บังคับโดยอนุโลม”

มาตรา 68/1

มาตรา 68/1 คือมาตรา 68 เดิมและแก้ไขเพิ่มเติมในวรรคสอง ซึ่งเดิมกำหนดให้การโอนอสังหาริมทรัพย์เพื่อสร้างหรือขยายทางหลวงที่ได้มาโดยมิได้มีการเวนคืนตามกฎหมายว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ ให้ได้รับยกเว้นเฉพาะค่าธรรมเนียม แก้ไขเพิ่มเติมให้ได้รับยกเว้นค่าธรรมเนียม ค่าอากรแสตมป์ รวมทั้งค่าใช้จ่ายใดๆเช่นเดียวกับกรณีที่ได้มาโดยการเวนคืนตามกฎหมายว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์

เหตุผลที่ต้องปรับปรุงแก้ไขเนื่องจากตามมาตรา 68 วรรคสองเดิมได้บัญญัติกรณีที่เป็นการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์เพื่อสร้างหรือขยายทางหลวงโดยไม่ได้ดำเนินการตามกฎหมายเวนคืนคือ กรณีซื้อขายโดยวิธีปรองดองซึ่งเป็นการตกลงทำสัญญาซื้อขายกันตามปกติ และกรณีเจ้าของอุทิศให้เป็นทางหลวง กฎหมายเดิมได้รับยกเว้นเฉพาะ ค่าธรรมเนียม ซึ่งเป็นสิทธิที่ไม่เท่าเทียมกันกับเจ้าของที่ดินที่ถูกเวนคืนตามกฎหมาย เวนคืนทั้งๆที่เป็นผู้ที่ให้ความร่วมมือและเสียสละ เพื่อความเป็นธรรมจึงแก้ไขปรับปรุงให้ได้รับยกเว้น ค่าอากรแสตมป์ ในการจดทะเบียนสิทธิและนิติกรรมตามหลักเกณฑ์ของกรรมที่ดิน และ ค่าใช้จ่ายใดๆเช่นเดียวกับกรณีที่ได้มาโดยการเวนคืนตามกฎหมายเวนคืน เช่น ค่ารังวัดที่ดิน เฉพาะในส่วนของกรรมทางหลวงปัจจุบันเบี่ยงจากงบประมาณของกรรมทางหลวง บางกรณีเจ้าของที่ดินก็จะจ่ายเอง (มักจะปรากฏข้อเท็จจริงในกรณีที่เป็นทางหลวงที่กรรมทางหลวงได้รับโอนมาจากหน่วยงานอื่นซึ่งโดยส่วนมากจะเป็นทางหลวงที่เจ้าของที่ดินอุทิศให้และ ไม่มีการรังวัดจดทะเบียนแบ่งหักเป็นทางหลวง เมื่อกรรมทางหลวงได้รับมอบมาแล้วเจ้าของ

การแก้ไขให้ได้รับความเป็นธรรมในกรณีภาษีเงินได้ไม่สามารถแก้ไขใน พ.ร.บ.ทางหลวง
ต้องดำเนินการแก้ไขประมวลรัษฎากร)

ตามร่างพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 มาตรา 26 ให้เพิ่มความต่อไป
นี้เป็นมาตรา 68/1 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535

“มาตรา 68/1 เมื่อมีความจำเป็นที่จะต้องได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์เพื่อสร้างหรือ
ขยายทางหลวง ถ้ามิได้ตกลงในเรื่องการโอนไว้เป็นอย่างอื่นให้ดำเนินการเวนคืนตามกฎหมาย
ว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์

ในกรณีที่มีการโอนอสังหาริมทรัพย์ที่ได้มาโดยมิได้มีการเวนคืนตามกฎหมาย
ว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ ให้ได้รับยกเว้นค่าธรรมเนียม ค่าอากรแสตมป์ รวมทั้ง
ค่าใช้จ่ายใด ๆ เช่นเดียวกับกรณีที่ได้มาโดยการเวนคืนตามกฎหมายว่าด้วยการเวนคืน
อสังหาริมทรัพย์”

9. ปรับปรุงบทกำหนดโทษให้เหมาะสม (แก้ไขเพิ่มเติม มาตรา 69 มาตรา 70 มาตรา 71 มาตรา 72 และมาตรา 73 และเพิ่มเติมมาตรา 73/1 และมาตรา 73/2)

กำหนดโทษเดิมมี 5 ระดับดังนี้

1. ปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท
(มาตรา 69)
2. จำคุกไม่เกินหนึ่งเดือน หรือปรับไม่เกินสองพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ
(มาตรา 72)
3. จำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับไม่เกินหกพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ
(มาตรา 73)
4. จำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ
- (มาตรา 70)
5. จำคุกไม่เกินสามปี หรือปรับไม่เกินหกหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ
(มาตรา 71)

กำหนดโทษที่แก้ไขปรับปรุงแล้วมี 4 ระดับดังนี้

1. ปรับไม่เกินห้าพันบาท
(มาตรา 69)
2. จำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับไม่เกินห้าพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ
(มาตรา 70 มาตรา 73/1)
3. จำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ
(มาตรา 71 มาตรา 73 มาตรา 73/2)
4. จำคุกไม่เกินสามปี หรือปรับไม่เกินหกหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ
(มาตรา 72)

และได้มีการกำหนดเพิ่มเติมให้การกระทำความผิดต่อไปนี้เป็นความผิดตามพระราชบัญญัติทางหลวงและกำหนดโทษไว้ (มาตรา 70 มาตรา 71)

1. ไม่ปฏิบัติตามคำสั่งหรือหนังสือแจ้งของผู้อำนวยการทางหลวง หรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวง เจ้าพนักงานซึ่งผู้อำนวยการทางหลวงแต่งตั้งให้ควบคุมทางหลวง หรือเจ้าพนักงานทางหลวง แล้วแต่กรณี (มาตรา 70)

2. ขัดขวางการกระทำของผู้อำนวยการทางหลวง หรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจาก
ผู้อำนวยการทางหลวง หรือเจ้าพนักงานซึ่งผู้อำนวยการทางหลวงแต่งตั้งให้ควบคุมทางหลวง
หรือ เจ้าพนักงานทางหลวง แล้วแต่กรณี(มาตรา 71)

การกระทำได้กล่าวแม้เป็นความผิดที่มีโทษตามประมวลกฎหมายอาญาแต่
จำเป็นต้องกำหนดเพิ่มเติมให้ถือว่าเป็นการกระทำผิดและมีโทษตามพระราชบัญญัติทางหลวง
ด้วยเพื่อให้กฎหมายทางหลวงซึ่งเป็นกฎหมายเฉพาะมีความชัดเจน มีสภาพบังคับได้ตาม
วัตถุประสงค์

ตามร่างพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 มาตรา 27 ให้ยกเลิกความในมาตรา
69 มาตรา 70 มาตรา 71 มาตรา 72 และมาตรา 73 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535
และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา 69 ผู้ใดไม่ปฏิบัติตามกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา 5 หรือไม่ปฏิบัติตาม
มาตรา 42 ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าพันบาท

มาตรา 70 ผู้ใดไม่ปฏิบัติตามคำสั่งหรือหนังสือแจ้งของผู้อำนวยการทางหลวง
หรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวง เจ้าพนักงานซึ่งผู้อำนวยการทางหลวง
แต่งตั้งให้ควบคุมทางหลวง หรือเจ้าพนักงานทางหลวง แล้วแต่กรณี ตามมาตรา 23 (2)
มาตรา 37 วรรคสาม มาตรา 38 วรรคสาม มาตรา 39/1 วรรคสาม มาตรา 47 วรรคสี่
มาตรา 48 วรรคสาม มาตรา 50 วรรคหนึ่งหรือวรรคสอง มาตรา 55 วรรคสอง มาตรา 56
วรรคหก มาตรา 57 วรรคหนึ่ง มาตรา 59 วรรคสอง หรือมาตรา 62 วรรคหนึ่ง ต้อง
ระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับไม่เกินห้าพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา 71 ผู้ใดขัดขวางการกระทำของผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบ
หมายจากผู้อำนวยการทางหลวง หรือเจ้าพนักงานซึ่งผู้อำนวยการทางหลวงแต่งตั้งให้ควบคุม
ทางหลวง หรือเจ้าพนักงานทางหลวง แล้วแต่กรณี ตามมาตรา 29 วรรคหนึ่ง มาตรา 30
วรรคหนึ่ง มาตรา 32 วรรคหนึ่งหรือวรรคสี่ มาตรา 37 วรรคสาม มาตรา 38 วรรคสาม
มาตรา 39/1 วรรคสาม มาตรา 47 วรรคสี่ มาตรา 48 วรรคสาม มาตรา 50 วรรคหนึ่ง
หรือวรรคสอง มาตรา 51 วรรคหนึ่ง มาตรา 55 วรรคสอง มาตรา 56 วรรคหก มาตรา 57
วรรคหนึ่ง มาตรา 59 วรรคสอง มาตรา 62 วรรคสอง หรือมาตรา 68 วรรคหนึ่ง
ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา 72 ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 37 วรรคหนึ่ง มาตรา 38 วรรคหนึ่ง มาตรา 39 มาตรา 39/1 วรรคหนึ่ง มาตรา 43 มาตรา 45 มาตรา 47 วรรคหนึ่ง มาตรา 48 วรรคหนึ่ง มาตรา 55 วรรคหนึ่ง มาตรา 56 วรรคหนึ่งหรือวรรคสอง หรือมาตรา 65 วรรคสาม ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามปี หรือปรับไม่เกินหกหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา 73 ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 40 ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ”

ตามร่างพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 มาตรา 28 ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็น มาตรา 73/1 มาตรา 73/2 และมาตรา 73/3 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535

“มาตรา 73/1 ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 41 มาตรา 44 มาตรา 46 วรรคหนึ่ง มาตรา 46/1 มาตรา 49 วรรคหนึ่ง มาตรา 60 หรือมาตรา 64 วรรคสอง หรือฝ่าฝืนประกาศของผู้อำนวยการทางหลวงตามมาตรา 46 วรรคสอง หรือมาตรา 54 ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับไม่เกินห้าพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

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

มาตรา 73/3 บรรดาความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ซึ่งมีโทษปรับสถานเดียว ให้ผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวงมีอำนาจเปรียบเทียบปรับได้ และเมื่อผู้ต้องหาได้ชำระค่าปรับตามจำนวนที่เปรียบเทียบภายในสามสิบวันแล้ว ให้ถือว่าคดีเลิกกันตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา”

10. กำหนดให้ผู้อำนวยการทางหลวงมีอำนาจเปรียบเทียบปรับในกรณีความผิดที่มีโทษปรับสถานเดียว (เพิ่มเติมมาตรา 73/3)

เนื่องจากตามกฎหมายเดิมไม่มีบทบัญญัติที่ให้อำนาจผู้อำนวยการทางหลวงในการเปรียบเทียบคดีในความผิดที่มีโทษปรับสถานเดียว ดังนั้นเพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายมีผลเป็นรูปธรรม ทั้งยังเป็นการอำนวยความสะดวกขั้นตอนไม่ต้องเสียเวลาดำเนินคดีทางศาลจึงสมควรกำหนดเพิ่มเติมให้อำนาจผู้อำนวยการทางหลวงในการเปรียบเทียบปรับคดีในความผิดที่มีโทษปรับสถานเดียว

ตามร่างพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 มาตรา 28 ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา 73/1 มาตรา 73/2 และมาตรา 73/3 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535

.....

“มาตรา 73/3 บรรดาความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ซึ่งมีโทษปรับสถานเดียว ให้ผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวงมีอำนาจเปรียบเทียบปรับได้ และเมื่อผู้ต้องหาได้ชำระค่าปรับตามจำนวนที่เปรียบเทียบภายในสามสิบวันแล้ว ให้ถือว่าคดีเลิกกันตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา”



พิมพ์ที่ : สำนักการพิมพ์
 สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร