

### บทที่ 3

## การบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการจราจร

### การบังคับใช้กฎหมายจราจร (Traffic Enforcement)

การบังคับใช้กฎหมายจราจรนั้นเป็นตัวจักรสำคัญวิธีหนึ่งในการแก้ไขปัญหาการจราจร หมายถึงการบังคับด้วยกฎหมายให้ผู้ใช้รถใช้ถนนปฏิบัติตามกฎหมายจราจร เพื่อให้เกิดความเรียบร้อยในสังคมโดยมีจุดประสงค์เพื่อที่จะเป็นการข่มขู่มากกว่าจะเป็นการแก้แค้นผู้กระทำผิด<sup>1</sup> กฎหมายจราจรที่ออกมาใช้บังคับนี้เพื่อความสะดวกและปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนน ซึ่งเป็นธรรมดาในสังคมที่จะต้องมีผู้ฝ่าฝืนกฎหมาย ทำให้เกิดผลเสียหายต่อสังคม จะร้ายแรงหรือหนักเบาประการใดย่อมแล้วแต่กรณีที่กระทำ เมื่อมีผู้ฝ่าฝืนที่จะทำให้สังคมเดือดร้อน ก็จะต้องมีบทกำหนดโทษ เพื่อปกป้องสมาชิกในสังคมให้อยู่ในครรลองเดียวกันมากที่สุด<sup>2</sup>

เนื่องจากสภาพการจราจรและการพัฒนาทางเทคโนโลยีของยานยนต์มีการเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา ดังนั้น รัฐจึงจำเป็นต้องมีการปรับปรุง แก้ไข ตลอดจนบัญญัติกฎหมายขึ้นเพื่อบังคับใช้การจราจรเป็นไปตามวัตถุประสงค์ เช่น มีการแก้ไขกฎหมาย กำหนดมาตรการเพื่อการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม อาทิ การบังคับเรื่องเสียงและควัน มาตรการเพื่อความปลอดภัย เช่น การบังคับให้สวมหมวกกันน็อค เข็มขัดนิรภัย ฯลฯ รวมทั้งมีการแก้ไขบทลงโทษ และวิธีดำเนินการต่อผู้กระทำผิดให้เกิดความเหมาะสม<sup>3</sup>

---

<sup>1</sup> อติศักดิ์ น้อยประเสริฐ, “ทัศนคติของเจ้าหน้าที่ในกระบวนการยุติธรรม และอาจารย์คณะนิติศาสตร์ ต่อการจัดตั้งศาลจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร,” (วิทยานิพนธ์ปริญญาสังคมศาสตรมหาบัณฑิต สาขาอาชญาวิทยาและงานยุติธรรม มหาวิทยาลัยมหิดล, 2531), หน้า 2.

<sup>2</sup> ศราวุฒิ พันธ์ขาว, “อาชญากรรมพื้นฐาน : การฝ่าฝืนกฎหมายจราจร,” (วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาอาชญาวิทยาและงานยุติธรรม มหาวิทยาลัยมหิดล, 2524), หน้า 1.

<sup>3</sup> มณฑลทัฬหี บุณนาค, “ทัศนะของผู้ขับรถยนต์และบุคลากรในกระบวนการยุติธรรมต่อการกำหนดกฎหมายวิธีพิจารณาความสำหรับคดีจราจรขึ้นเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายและช่วยแก้ไขปัญหารถจราจรในกรุงเทพมหานคร,” (วิทยานิพนธ์ปริญญาสังคมสงเคราะห์ศาสตรมหาบัณฑิต คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2538), หน้า 164.

การบังคับใช้กฎหมายให้มีประสิทธิภาพในการควบคุมบังคับให้สมาชิกในสังคมเคารพกฎหมายมีองค์ประกอบสำคัญ 3 ประการคือ

1. มีการบัญญัติกฎหมายที่เหมาะสม
2. มีการปฏิบัติตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด
3. มีการลงโทษผู้ฝ่าฝืนกฎหมายอย่างเฉียบขาด และรวดเร็ว<sup>4</sup>

ดังนั้น การบังคับใช้กฎหมายให้มีประสิทธิภาพจะต้องประกอบด้วยกฎหมายที่เหมาะสมและกระบวนการยุติธรรมที่มีประสิทธิภาพภายใต้หลักนิติธรรม (The Rule of Law) ดังนี้

#### กฎหมายที่เหมาะสม

1. มีข้อความชัดเจนแน่นอน และต้องไม่ฝ่าฝืนธรรมชาติ หรือหักหาญต่อความรู้สึกของคนที่ถูกบังคับมากเกินไป

2. กฎหมายต้องไม่ทำให้ผู้ถูกบังคับให้ปฏิบัติตามต้องเสียประโยชน์มากเกินไป เพราะถ้าเขียนกฎหมายให้เสียประโยชน์มากเกินไปแล้วจะทำให้ผู้ถูกบังคับให้หลีกเลี่ยงเป็นผลให้ประสิทธิภาพของการบังคับใช้กฎหมายนั้นเสียไป เช่น การที่กฎหมายเข้าไปละเมิดสิทธิเสรีภาพมากเกินไปโดยกำหนดบทลงโทษที่สูงเกินไป คนจะหลีกเลี่ยงกระบวนการยุติธรรมเมื่อกระทำผิดหรือหากน้อยเกินไปจะไม่สามารถทำให้ผู้กระทำผิดยับยั้งการกระทำผิดหรือสำนึกในผลที่กระทำ

3. ต้องคำนึงถึงความเป็นไปได้ในทางปฏิบัติ และกระบวนการในการปฏิบัติ ต้องมีการกำหนดให้ชัดเจน เช่น การให้ใบสั่ง การปฏิบัติเมื่อได้รับใบสั่ง การชำระค่าปรับทางไปรษณีย์ ฯลฯ

4. ต้องคำนึงถึงสภาพสังคม และคนในสังคมขณะนั้น ที่จะเอื้ออำนวยให้มีการเคารพและปฏิบัติตามกฎหมายอย่างจริงจัง มิฉะนั้นจะเกิดปัญหาการต่อต้านกฎหมายได้ ดังเห็นได้จากกฎหมายบางฉบับไม่สามารถบังคับได้ตามเจตนารมณ์ เช่น กฎหมายปราบการค้าประเวณี และกฎหมายบางฉบับประสบปัญหาทางเทคนิค ทำให้ไม่อาจใช้บังคับได้ เช่น กฎหมายฟิล์มกรองแสงรถยนต์<sup>5</sup> เป็นต้น จึงเป็นเรื่องที่รัฐจะต้องประชาสัมพันธ์สร้างความเข้าใจถึงความจำเป็นและความสำคัญในการบัญญัติกฎหมายมาใช้อย่างมีเหตุผล

<sup>4</sup> กุลพล พลวัน, “ทำอย่างไรกฎหมายจึงจะมีประสิทธิภาพ,” วารสารอัยการ 2 (ตุลาคม 2522) : 110.

<sup>5</sup> ระเบียบกรมตำรวจ ว่าด้วยการใช้วัสดุกรองแสงกับรถที่นำมาใช้ในทางเดินรถ ฉบับที่ 3 พ.ศ. 2538.

### กระบวนการยุติธรรมต้องมีประสิทธิภาพ

ได้แก่การที่องค์กรในการบังคับใช้กฎหมายต้องมีความสามารถในการที่จะดำเนินการตามที่กฎหมายกำหนดได้จริง

จึงเป็นหน้าที่ของรัฐที่จะดำเนินการแก้ไข ปรับปรุงหรือบัญญัติกฎหมายตามนโยบายทางอาญาให้เหมาะสม ตลอดจนพัฒนาประสิทธิภาพของกระบวนการยุติธรรมให้สอดคล้องต่อการเปลี่ยนแปลงของสภาพการจราจร การขนส่ง และการพัฒนาด้านยานยนต์ ทั้งนี้เพื่อให้สามารถควบคุมพฤติกรรมของผู้ขับขี่ ตามหลัก Law to Control Behaviour ได้ดีขึ้นอีกด้วย<sup>6</sup>

ดังนั้นในการบังคับใช้กฎหมายจราจรให้มีประสิทธิภาพนั้นจะต้องพิจารณาถึงเรื่องของบทบัญญัติของกฎหมาย อำนาจของเจ้าพนักงานในการปฏิบัติตามกฎหมาย มาตรการโทษและความร่วมมือของหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้กฎหมายจราจร ดังนี้

#### 1. กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจราจร

กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจราจรนั้น เหตุผลในการบัญญัติกฎหมายขึ้นมา ก็เพื่อความสะดวกและความปลอดภัยในการจราจร ปัจจุบันมีกฎหมายหลักที่สำคัญในการจราจรอยู่ 4 ฉบับ คือ

- พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522
- พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522
- พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522
- พระราชบัญญัติล้อเลื่อน พ.ศ. 2478

---

<sup>6</sup>มณฑลทัฬหี บุนนาค, ทัศนะของผู้ขับรถยนต์และบุคลากรในกระบวนการยุติธรรมต่อการกำหนดกฎหมายวิธีพิจารณาความสำหรับคดีจราจรขึ้นเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายและช่วยแก้ไขปัญหารถจราจรในกรุงเทพมหานคร, หน้า 165-166.

## 1.1 ลักษณะของความผิดตามกฎหมายจราจร

กฎหมายจราจรนั้น เป็นกฎหมายที่ไม่ได้ถูกบัญญัติขึ้นตามเหตุผลทางด้านศีลธรรม แต่ได้ถูกบัญญัติขึ้นโดยเหตุผลทางเทคนิค จึงเรียกว่ากฎหมายเทคนิค (Technical law) การกระทำผิดตามกฎหมายจราจรจึงเป็นการกระทำผิดตามที่กฎหมายบัญญัติว่าเป็นความผิดและกำหนดโทษไว้<sup>๖๖</sup> หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งได้ว่าความผิดตามกฎหมายจราจร เป็นความผิดที่ถูกจัดอยู่ในประเภทที่โดยธรรมชาติของการกระทำไม่ถือว่าเป็นความผิดอาญาโดยแท้ (true crime) และมีลักษณะเป็นความผิดเล็กน้อยเกินกว่าที่จะเป็นความผิดอาญา เหตุผลในการบัญญัติกฎหมายว่าด้วยการจราจรขึ้นมาก็เพื่อให้เกิดความสะดวกและปลอดภัยในการจราจร ดังนั้นความผิดตามกฎหมายจราจรที่บัญญัติขึ้นมาเพื่อความสะดวกในการจราจรจึงมีลักษณะความผิดของการกระทำที่ไม่เป็นความผิดในตัวเองแต่มีลักษณะเป็นกฎระเบียบที่ต้องปฏิบัติตาม มิฉะนั้นจะต้องรับผิดซึ่งเรียกลักษณะของความผิดนี้ว่า ความผิดต่อกฎระเบียบ (regulatory offence) ส่วนความผิดที่บัญญัติขึ้นมาเพื่อความปลอดภัยในการจราจรจะมีลักษณะของการกระทำที่อาจจะเกิดขึ้นต่อสังคมได้ซึ่งเราเรียกลักษณะของความผิดนี้ว่าความผิดที่เป็นการก่ออันตราย นอกจากนี้การ

---

กฎหมายเทคนิค (Technical law) เป็นกฎหมายที่เกิดจากการบัญญัติขึ้นเพื่อปัญหาเฉพาะเจาะจงในบางเรื่อง เป็นกฎหมายที่บัญญัติขึ้นด้วยเหตุผลทางเทคนิค (Technical reason) คือ มิได้เกิดจากศีลธรรม ธรรมเนียมประเพณีโดยตรง แต่เป็นเหตุผลทางเทคนิคสำหรับเรื่องนั้น ๆ ตัวอย่างที่เห็นได้ชัดเจนนกเช่น กฎหมายจราจรที่กำหนดให้ขับรถทางซ้ายของถนน เป็นต้น (ดู แสง บุญเฉลิมวิภาส, “ทฤษฎีกฎหมายสามชั้น มองในแง่กฎหมายอาญา,” ใน รวมบทความในโอกาสครบรอบ 60 ปี ดร.ปรีดี เภษมทรัพย์ (กรุงเทพมหานคร : พี.เค. ฟรินดิงเฮาส์, 2531), หน้า 143-144)

<sup>๖๖</sup> โดยทั่วไปการกระทำที่ถือว่าเป็นการกระทำผิดในทางอาญาจะมี 2 ลักษณะ คือ

(1) การกระทำหรือพฤติกรรมที่มีลักษณะเป็นความผิดในตัวเองและนำดำเนินโดยพิจารณาจากการกระทำนั้น (Mala in se or criminal culpability) โดยการกระทำนั้นเป็นการ กระทำที่ผิดโดยลักษณะธรรมชาติของตัวมันเองอย่างแท้จริง และในขณะเดียวกันก็เป็นการกระทำที่ขัดความรู้สึกทางศีลธรรมอีกด้วย เช่น ความผิดฐานฆ่าคนตาย ความผิดฐานลักทรัพย์ เป็นต้น

(2) การกระทำหรือพฤติกรรมใด ๆ ที่กฎหมายประสงค์จะให้มีความผิด และต้องรับโทษ (Mala Prohibita) จะเป็นการกำหนดจากการกระทำหรือพฤติกรรมใด ๆ ก็ได้ โดยไม่จำเป็นต้องมีลักษณะผิดในตัวของมันเองและปราศจากซึ่งหลักเกณฑ์ที่จะพิจารณาถึงสิ่งที่เป็นความผิดในแง่ของศีลธรรม แต่ทั้งนี้ต้องเป็นพฤติกรรมที่เป็นไปในลักษณะที่จะก่อให้เกิดความเสียหายต่อความสงบและความมั่นคงของสังคมได้ กฎหมายจึงต้องบัญญัติห้ามการกระทำได้กล่าวไว้เสียก่อน แม้ว่าในสายตาของคนทั่วไปจะมองเห็นว่าไม่เป็นความผิดก็ตาม โปรดดู George Fletcher, Rethinking Criminal Law (Boston : Little Brown and C, 1978), p. 394. อ้างถึงใน จิระวุฒิ เดชะพันธุ์, “ความรับผิดทางอาญาที่ไม่ต้องการเจตนา.” (วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2525), หน้า 6-7.

กระทำความผิดตามกฎหมายจรรยาบรรณมีลักษณะของความผิดที่เป็นการกระทำโดยประมาทอยู่ด้วย ซึ่งในส่วนนี้ผู้เขียนจะศึกษาถึงลักษณะความผิดดังกล่าวว่ามีลักษณะอย่างไร โดยแบ่งออกเป็นความผิดที่เป็น ความผิดต่อกฎระเบียบ (regulatory offences) ความผิดที่เป็นการก่ออันตราย และความผิดที่เป็นการกระทำโดยประมาท

### 1.1.1. ความผิดที่เป็นการผิดต่อกฎระเบียบ (regulatory offences)

ความผิดต่อกฎระเบียบ (regulatory offences) ถูกจัดว่าเป็นส่วนหนึ่งของแบบแผนที่เป็นกฎระเบียบ (regulatory scheme) คือ รวมถึงพฤติกรรมซึ่งโดยปกติทั่วไปจะไม่ถูกพิจารณาว่าเป็นการผิดศีลธรรมและถูกตำหนิเพียงเล็กน้อย (little stigma) เท่านั้น และเนื่องจากเป็นความผิดซึ่งโดยธรรมชาติไม่ใช่ความผิดอาญา จึงมีลักษณะโทษที่ไม่รุนแรง โทษจำคุกจึงไม่มีความจำเป็น ดังนั้นบทลงโทษจึงเป็นเพียงการลงโทษปรับเพียงเล็กน้อย หรือโทษอย่างอื่นซึ่งโดยธรรมชาติอาจนำมาเทียบเคียงได้กับโทษปรับและจากการที่มีผลเป็นความผิดเล็กน้อย ทำให้วิธีพิจารณาความผิดและการตัดสินลงโทษแตกต่างจากความผิดที่เป็นการผิดอาญาโดยแท้ (crimes)

เป้าหมายของการบัญญัติความผิดต่อกฎระเบียบ (regulatory legislation) คือ การปกป้องสังคมในวงกว้างจากผลกระทบที่อาจก่อให้เกิดความเสียหายที่เกิดจากการฝ่าฝืนการ กระทำที่ผิดกฎหมาย (unlawful activity) และรวมถึงการเปลี่ยนแปลงจากการที่ให้ความคุ้มครองผลประโยชน์ส่วนบุคคล และการลงโทษการกระทำที่มีลักษณะผิดศีลธรรมมาเป็นการปกป้องคุ้มครองผลประโยชน์ของสาธารณชนและลงโทษการกระทำที่ไม่จำเป็นต้องมีลักษณะผิดศีลธรรมมาเกี่ยวข้อง และมาตรการที่เป็นกฎระเบียบ (regulatory measure) โดยทั่วไปแล้วจะควบคุมดูแลเพื่อป้องกันอันตรายที่จะเกิดในอนาคตและเป็นอันตรายต่อคุณธรรมทางกฎหมาย โดยผ่านการบังคับใช้ให้มีความระมัดระวังและความประพฤติตามข้อกำหนดขั้นต่ำ (enforcement of minimum standard of conduct and care) ดังนั้น แนวความคิดของความผิดต่อกฎระเบียบ (regulatory offences)<sup>7</sup> มีรากฐานมาจากการระมัดระวังอย่างมีเหตุผล (reasonable care standard) และเรื่องดังกล่าวไม่ได้แสดงเป็นนัยว่าสมควรจะได้รับการถูกตำหนิทางจิตใจในลักษณะเช่นเดียวกับความผิดทางอาญา

<sup>7</sup> The Commission elaborated on these distinctions in *Studies on Strict Liability*, 1974, pp.20-22. quoted in John Swaigen, *Regulatory Offences in Canada*. p.7.

ด้วยเหตุผลที่ได้กล่าวมาข้างต้น ความผิดต่อกฎระเบียบ (regulatory offences) เหล่านี้ โดยปกติทั่วไปจะไม่ถูกพิจารณาว่าเป็นการทำผิดศีลธรรม ดังนั้นผู้กระทำจะถูกดำเนินเพียงเล็กน้อยเท่านั้น<sup>8</sup> และเป็นความผิดที่มุ่งคุ้มครองประโยชน์ในด้านต่าง ๆ ในการจัดความเป็นระเบียบเรียบร้อยในสังคมเพื่อประโยชน์ในทางปกครอง บริหาร ความผิดเหล่านี้มีความมุ่งหมายที่จะยกระดับมาตรฐานของความปลอดภัยและระดับความรุนแรงที่อาจเกิดจากการอยู่ร่วมกัน เช่น ความผิดตามกฎหมายว่าด้วยการจราจร กฎหมายว่าด้วยการขนส่ง เป็นต้น และเนื่องจากเป็นความผิดซึ่งโดยธรรมชาติไม่ใช่ความผิดอาญาจึงมีลักษณะการลงโทษที่ไม่รุนแรง ดังนั้นบทลงโทษจึงเป็นเพียงการลงโทษปรับเพียงเล็กน้อย หรือโทษอย่างอื่นซึ่งโดยธรรมชาติอาจนำมาเทียบเคียงได้กับโทษปรับ โดยไม่จำเป็นต้องบังคับด้วยโทษจำคุกและจากการที่มีผลเป็นความผิดเล็กน้อยทำให้วิธีพิจารณาความผิดและการตัดสินลงโทษจึงมีลักษณะที่รวดเร็ว ประหยัดค่าใช้จ่ายและให้ความสะดวกต่อผู้กระทำความผิดเล็กน้อยตามสมควรโดยลดขั้นตอนตามกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาทั่วไปลงซึ่งแตกต่างจากความผิดที่เป็นความผิดอาญาโดยแท้ (crimes) เพราะหากพิจารณาทางด้านตัวผู้กระทำความผิดนั้น โดยนัยของสังคมก็ไม่ได้ถือว่าอยู่ในฐานะที่เป็นอาชญากร แต่เป็นเพียงผู้ที่ฝ่าฝืนและละเมิดข้อตกลงในการจัดระเบียบของสังคมเท่านั้น จึงไม่สมควรที่จะต้องเข้าไปอยู่ในกระบวนการในทางอาญาที่อาจทำให้ฐานะทางสังคมของตนลดต่ำลงเพราะมลทินหรือตราบาป

ดังนั้น จะเห็นได้ว่าความผิดที่เป็นความผิดต่อกฎระเบียบ (regulatory offences) มีลักษณะของการกระทำที่กฎหมายประสงค์จะให้เป็นการผิดและกำหนดโทษไว้ โดยไม่จำเป็นต้องมีลักษณะผิดในตัวของมันเองและปราศจากซึ่งหลักเกณฑ์ที่จะพิจารณาถึงสิ่งที่เป็นความผิดในแง่ศีลธรรมและเมื่อพิจารณาถึงความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ที่ได้มีการบัญญัติขึ้นมาเพื่อความเป็นระเบียบและทำให้เกิดความสะดวกในการจราจร จะเห็นได้ว่ามีลักษณะของความผิดที่เป็นความผิดต่อกฎระเบียบ เช่น

1) การ “ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่มีได้เปิดแผ่นป้ายเลขทะเบียน แผ่นป้าย เครื่องหมายเลขทะเบียนหรือป้ายประจำรถ... “ เป็นการบัญญัติขึ้นเพื่อความสะดวกในการตรวจสอบ รถยนต์ (มาตรา 7)

2) “เมื่อหยุดรถ ผู้ขับขี่ต้องให้ไฟสัญญาณสีแดงที่ท้ายรถ” เป็นการบัญญัติขึ้นเพื่อความเป็นระเบียบในการใช้สัญญาณไฟในการจราจร (มาตรา 38 (1))

<sup>8</sup> พรรณรายรัตน์ ศรีไชยรัตน์, “ความเหมาะสมในการบัญญัติความผิดลหุโทษไว้ในประมวลกฎหมายอาญา.” (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารนิติ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2536), หน้า 44-46.

3) “ผู้ขับซักรถแท็กซี่ต้องแต่งกาย และมีเครื่องหมายยับติด หรือ ปักไว้ที่เครื่องแต่งกาย” เป็นการบัญญัติขึ้นมาเพื่อความเป็นระเบียบของผู้ที่ขับรถยนต์ที่รับจ้าง บรรทุกคนโดยสาร (มาตรา 101 วรรคแรก)

4) “ภายในระยะไม่เกินหนึ่งร้อยเมตรนับจากทางข้าม ห้ามมิให้ คนเดินเท้าข้ามนอกทางข้าม” เป็นการบัญญัติขึ้นมาเพื่อความเป็นระเบียบในการใช้ทางจราจร ของคนเดินเท้า (มาตรา 104) เป็นต้น

ลักษณะความผิดดังกล่าวจะเห็นได้ว่าไม่มีลักษณะของการกระทำ ที่เป็นการก่อให้เกิดความเสียหายหรืออันตรายต่อความปลอดภัยในการจราจรแต่อย่างใดเป็น เพียงกฎระเบียบที่กฎหมายบัญญัติเป็นความผิดไว้ก็เพื่อความเป็นระเบียบเรียบร้อยในการจราจร ของผู้ใช้รถใช้ถนน จึงมีลักษณะเป็นความผิดที่ไม่ร้ายแรง

### 1.1.2. ลักษณะของของความผิดที่เป็นการก่ออันตราย

จากที่ได้กล่าวมาแล้วว่า วัตถุประสงค์ในการบัญญัติกฎหมายจราจร ขึ้นมามีไว้เพียงเพื่อความสะดวกในการจราจรเพียงอย่างเดียว แต่ยังเป็นการบัญญัติขึ้นมาเพื่อ ความปลอดภัยในการจราจรอีกด้วย ฉะนั้น จึงมีการลงโทษการกระทำความผิดที่มีลักษณะที่เป็น การก่ออันตรายอีกด้วย ความผิดที่เป็นการก่ออันตรายนั้นเป็นการกระทำที่ใกล้จะก่อให้เกิดผลที่ เป็นการทำอันตรายต่อคุณธรรมทางกฎหมายที่บุคคลอื่นได้รับความคุ้มครอง<sup>9</sup> แม้ว่าผลที่เป็น ความเสียหายจะยังไม่เกิดขึ้นก็สามารถลงโทษได้แล้ว ดังนั้น ความผิดที่เป็นการก่ออันตรายจึงมี “ความสมควรลงโทษ” อยู่ในตัวเองเหมือนความผิดอาญาที่เป็นการทำอันตราย จึงได้มีการ บัญญัติความผิดอาญาที่เป็นการก่ออันตรายขึ้น โดยพิจารณาจากความเป็นไปได้ของผลที่จะเกิด ขึ้นโดยเฉพาะอย่างยิ่งได้มีการบัญญัติความผิดดังกล่าวไว้ในกฎหมายลำดับรอง ซึ่งนับวันมีแต่จะ เพิ่มขึ้น เช่น กฎหมายว่าด้วยการจราจร เป็นต้น ทั้งนี้เพราะว่าในความสัมพันธ์ของชีวิตในปัจจุบัน โดยทั่วไปแล้วได้นำไปสู่ความจำเป็นที่จะต้องป้องกันความเสียหายที่จะเกิดขึ้น แม้ว่าจะเป็นผลให้ ต้องจำกัดหรือละเลยต่อหลักนิติรัฐเสรีนิยมไปบ้างก็ตาม

ความผิดอาญาที่เป็นการก่ออันตรายเกิดจากแนวความคิดที่ว่าการกระทำ ใดๆอย่างหนึ่งของผู้กระทำความผิดที่เป็นอันตรายโดยทั่วไปต่อคุณธรรมทางกฎหมายที่บุคคล อื่นได้รับการคุ้มครองโดยที่การกระทำดังกล่าวของผู้กระทำความผิดไม่จำเป็นต้องปรากฏผลของ

<sup>9</sup> คณิศ ณ นคร, กฎหมายอาญาภาคความผิด (กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัย ธรรมศาสตร์, 2534), หน้า 14.

อันตรายในองค์ประกอบของความผิดแต่อย่างใด<sup>10</sup> ดังนั้น การวินิจฉัยความรับผิดในทางอาญา ในกรณีดังกล่าวจึงพิจารณาจากการกระทำที่ครบองค์ประกอบของความผิดเท่านั้น ไม่จำเป็นต้องวินิจฉัยว่ามีผลของอันตรายเกิดขึ้นจริงหรือไม่ เช่น การขับรถยนต์ในขณะที่เมาสุราเพียงเล็กน้อยก็ ถือว่าเป็นความผิดตามมาตรา 43 (2) แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 หรือ การขับรถยนต์ฝ่าฝืนไฟสีแดงก็ถือว่าเป็นความผิดฐานขับรถฝ่าฝืนไฟสัญญาณสีแดงตามมาตรา 22 (2) แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แม้ว่าการกระทำนั้นจะไม่เกิดอุบัติเหตุหรือความเสียหายก็ตาม แต่จะเห็นได้ว่าอาจเกิดอันตรายขึ้นจากการกระทำดังกล่าวต่อบุคคลทั่วไปได้ กล่าวอีกนัยหนึ่งก็คือเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของการจราจรและคุณธรรมทางกฎหมายของส่วนรวม ด้วยเหตุนี้เองความผิดอาญาที่เป็นการก่ออันตรายจึงไม่ได้ถูกบัญญัติขึ้นมาเพื่อลงโทษการกระทำที่เกิดผลของความเสียหาย แต่ถูกบัญญัติขึ้นมาเพื่อก่อให้เกิดความ มั่นคง และปลอดภัย ในสังคม

ผลของความผิดที่เป็นการก่ออันตรายนั้น เพียงแต่อยู่ในฐานะความเป็นไปได้ก็ ต้องรับผิดแล้ว โดยไม่จำเป็นต้องวินิจฉัยถึงปัญหาความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำและผลของความผิดอาญาเหมือนความผิดอาญาที่เป็นการทำอันตรายที่จำต้องมีความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำและผลของการกระทำอย่างแท้จริง เช่น นาย ก. ได้ขับรถยนต์ไปทางเดินรถที่มีรถไฟผ่าน เมื่อปรากฏว่ามีเสียงสัญญาณของรถไฟ หรือรถไฟกำลังแล่นผ่านเข้ามาใกล้อันอาจเกิดอันตรายได้ นาย ก. ไม่ลดความเร็วลง และไม่หยุดรถให้ห่างจากทางรถไฟไม่น้อยกว่า 5 เมตรตามมาตรา 62 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แม้ว่าจะไม่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นก็ตาม เพราะการกระทำผิดดังกล่าวถือเป็นการกระทำความผิดที่เป็นการก่ออันตรายเนื่องจากผลของการกระทำดังกล่าวย่อมก่อให้เกิดอันตรายแก่ชีวิตและร่างกายของผู้อื่นได้ ถ้าเกิดผลของอันตรายจากการชนกันเกิดขึ้นในขณะที่รถไฟกำลังแล่นผ่านมา ด้วยเหตุนี้ในกรณีความผิดอาญาที่เป็นการก่ออันตรายจึงวินิจฉัยเพียงแต่ว่ามีผลของอันตรายน่าจะเกิดขึ้นจริงหรืออยู่ในฐานะความเป็นไปได้หรือไม่เท่านั้น ความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ที่มีลักษณะเป็นการก่ออันตราย เช่น

1) การห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่มีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรงหรืออาจเกิดอันตราย มาใช้ในทางเดินรถ เป็นการบัญญัติขึ้นมาเพื่อป้องกันอันตรายที่เกิดจากการใช้รถที่มีสภาพไม่ปลอดภัย (มาตรา 6)

<sup>10</sup> สุรสิทธิ์ แสงวิโรจน์พัฒน์, “ผลของการกระทำในทางอาญา : ศึกษาเฉพาะกรณีผลที่เป็น การก่ออันตราย,” (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารคดี คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2536), หน้า 9-30.

\*การกระทำความผิดดังกล่าวมีลักษณะของการกระทำโดยประมาทรวมอยู่ด้วย ผู้กระทำอาจ ต้องรับผิดตามประมวลกฎหมายอาญาด้วยหากการกระทำนั้นกฎหมายอาญาบัญญัติว่าเป็นความผิด



2) “ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถบรรทุกทุกคน สัตว์ สิ่งของต้องจัดให้มีสิ่งป้องกันมิให้คน สัตว์ หรือสิ่งของที่บรรทุกตกหล่น ร่วงไหล . . . หรือก่อให้เกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน” เป็นการบัญญัติขึ้นมาเพื่อป้องกันอันตรายจากการหล่นลงจากรถและอุบัติเหตุจากสิ่งของที่ตกหล่นลงบนทางเดินรถ (มาตรา 20)

3) “สัญญาณจราจรไฟสีแดงหรือเครื่องหมายจราจรสีแดงที่มีคำว่า“หยุด” ให้ผู้ขับขี่หยุดรถหลังเส้นให้รถหยุด” เป็นการบัญญัติขึ้นมาเพื่อป้องกันอันตรายจากการขับรถในทางเดินรถ (มาตรา 22 (2))

4) การ “ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถโดยประมาทหรือน่าหวาดเสียว อันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคล หรือทรัพย์สิน” เป็นการบัญญัติขึ้นมาเพื่อป้องกันอันตรายจากการขับรถโดยประมาทแม้ว่าจะยังไม่เกิดผลเสียหายจากการกระทำโดยประมาทก็ตาม (มาตรา 43 (4))

5) การ “ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถแข่งเพื่อขึ้นหน้ารถอื่นในกรณีต่อไปนี้ ...

(3) เมื่อมีหมอก ฝนหรือควัน จนทำให้ไม่อาจเห็นทางข้างหน้าได้ในระยะหกสิบเมตร

(4) เมื่อเข้าที่คับขันหรือเขตปลอดภัย เป็นการบัญญัติขึ้นมาเพื่อป้องกันอันตรายจากการขับแข่งในที่ที่อันอาจก่อให้เกิดอันตรายได้ (มาตรา 46)

6) “ในเวลาที่ไม่แสงสว่างไม่พอเพียงที่ผู้ขับขี่จะมองเห็นรถที่จอดในทางเดินรถได้โดยแจ้งชัดในระยะไม่น้อยกว่าหนึ่งร้อยห้าสิบเมตร ผู้ขับขี่ซึ่งจอดรถในทางเดินรถหรือไหล่ทางต้องเปิดไฟหรือใช้แสงสว่าง...” เป็นการบัญญัติขึ้นมาเพื่อป้องกันอันตรายอันอาจจากการไม่เปิดไฟในที่ที่ไม่มีแสงสว่าง (มาตรา 61)

7) การ “ห้ามมิให้ผู้ใดแข่งรถในทาง...” เป็นการบัญญัติขึ้นมาเพื่อป้องกันอันตรายจากการแข่งรถในทางเดินรถ (มาตรา 134) เป็นต้น

ซึ่งความผิดเหล่านี้เป็นการบัญญัติขึ้นมาเพื่อคุ้มครองป้องกันอันตรายแก่บุคคลอื่นในการใช้ทางจราจรซึ่งคุณธรรมที่กฎหมายมุ่งคุ้มครองคือความปลอดภัยในการจราจร

### 1.1.3. ความผิดที่เป็นการกระทำโดยประมาท

กฎหมายอาญา คือ กฎหมายที่บัญญัติว่าการกระทำหรือไม่กระทำการอย่างใดเป็นความผิดและกำหนดโทษที่จะลงแก่ผู้กระทำความผิด<sup>11</sup> ดังนั้น พระราชบัญญัติ

<sup>11</sup> เกียรติขจร วัจนะสวัสดิ์, คำอธิบายกฎหมายอาญา ภาค 1 (กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2531), หน้า 4.

จรรยาทางบก พ.ศ.2522 จึงถือว่าเป็นกฎหมายอาญาประเภทหนึ่งเพราะเป็นกฎหมายที่ว่าด้วยความผิดและกำหนดโทษไว้ ด้วยเหตุนี้ ความรับผิดในทางอาญาของผู้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัติจรรยาทางบก พ.ศ.2522 จึงต้องพิจารณาตามมาตรา 59 วรรคแรกแห่งประมวลกฎหมายอาญาที่บัญญัติว่า “บุคคลจะต้องรับผิดในทางอาญาก็ต่อเมื่อได้กระทำโดยเจตนา เว้นแต่จะได้กระทำโดยประมาท ในกรณีที่กฎหมายบัญญัติให้ต้องรับผิดเมื่อได้กระทำโดยประมาท หรือเว้นแต่ในกรณีที่กฎหมายบัญญัติไว้โดยแจ้งชัดให้ต้องรับผิดแม้ได้กระทำโดยไม่มีเจตนา” จากบทบัญญัติดังกล่าวจะเห็นได้ว่า การกระทำความผิดซึ่งทำให้ผู้กระทำต้องมีความรับผิดในทางอาญาโดยหลักทั่วไปต้องเป็นการกระทำโดยเจตนา เว้นแต่กฎหมายบัญญัติให้ต้องรับผิดแม้จะได้กระทำโดยประมาทหรือกฎหมายบัญญัติไว้อย่างแจ้งชัดให้รับผิดกรณีที่ได้กระทำโดยไม่มีเจตนา หากพิจารณาถึงการกระทำความผิดตามพระราชบัญญัติจรรยาทางบก พ.ศ.2522 จะเห็นได้ว่าผู้กระทำจะต้องรับผิดก็ต่อเมื่อได้กระทำโดยเจตนา แต่มีบางฐานความผิดที่แม้ว่าผู้กระทำจะได้กระทำโดยประมาท ก็ต้องรับผิดตามพระราชบัญญัติจรรยาทางบก พ.ศ.2522 ได้แก่ ความผิดฐานข่มขืนโดยประมาทตามมาตรา 43 (4) ที่บัญญัติว่า “ห้ามมิให้ผู้ข่มขืนโดยประมาทหรือนำหวาดเสียว อันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน” การกระทำโดยประมาทโดยทั่วไปบุคคลจะต้องรับผิดในทางอาญาจากการกระทำโดยประมาทของตนก็ต่อเมื่อมีผลของการกระทำโดยประมาทเกิดขึ้นแล้ว แต่พระราชบัญญัติจรรยาทางบก พ.ศ.2522 นั้นแม้ผลยังไม่เกิดก็ต้องรับผิดแล้ว ทั้งนี้เนื่องจากเมื่อพิจารณาฐานความผิดมาตรา 43(4) ที่บัญญัติว่า “ห้ามมิให้ผู้ข่มขืนโดยประมาท.... อันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน” จะเห็นว่ากฎหมายบัญญัติให้ต้องรับผิดแม้ว่าผลของการกระทำโดยประมาทจะยังไม่เกิดขึ้นก็ตาม เพียงแต่ผลของการกระทำโดยประมาทนั้น “อาจเกิด” อันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินเท่านั้น ผู้ข่มขืนก็ต้องรับผิดตามพระราชบัญญัติจรรยาทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 43 (4) แล้ว

แม้ว่าหลักทั่วไปของความรับผิดทางอาญาตามพระราชบัญญัติจรรยาทางบก พ.ศ.2522 ต้องเป็นการกระทำโดยเจตนาก็ตาม หากพิจารณาถึงการกระทำความผิดดังกล่าวจะเห็นได้ว่าการกระทำโดยปราศจากความระมัดระวังหรือการกระทำโดยประมาทแฝงอยู่ด้วย ทั้งนี้เพราะบางกรณีผลของการกระทำอันเดียวนั้นจะเหมือนกัน แต่อาจเป็นผลจากการกระทำโดยเจตนา และประมาทพร้อม ๆ กันก็ได้ เช่น การข่มขืนโดยความเร็วสูงเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดผู้ข่มขืนย่อมเล็งเห็นได้ว่าอาจก่อให้เกิดอันตรายได้แม้ว่าผู้ข่มขืนนั้นไม่มีเจตนาต้องการที่จะให้ผลนั้น

---

ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 59 วรรคสี่ บัญญัติว่า “การกระทำโดยประมาท ได้แก่ การกระทำผิดมิใช่โดยเจตนาแต่กระทำโดยปราศจากความระมัดระวัง ซึ่งบุคคลในภาวะเช่นนั้นจักต้องมีตามวิสัยและพฤติการณ์และผู้กระทำอาจใช้ความระมัดระวังเช่นนั้นได้แต่หาได้ทำให้เพียงพอไม่”

เกิดขึ้นก็ตามหรือการขับซึ่รถในขณะที่เมาสุรา จริงอยู่ที่ในขณะที่เมาผู้ขับซึ่ไม่รู้ว่าจะเกิดอะไรลงไป ซึ่งอาจถือว่ามีกการกระทำแต่ก่อนที่จะเมาสุรานั้นผู้ขับซึ่รู้ตัวแล้วว่าอาจก่อให้เกิดอันตรายขึ้นจากการขับซึ่รถในขณะที่เมาสุราได้แต่ยังฝืนดื่มสุรา กรณีเหล่านี้ถือว่ามีผู้ขับซึ่ได้กระทำประมาทมาตั้งแต่ต้น เรียกว่าเป็นการประมาทโดยจงใจ (recklessness) ดังนั้นหากการขับซึ่รถนั้นไปชนคนตาย ผู้ขับซึ่นอกจากจะต้องรับผิดชอบตามมาตรา 67 หรือ มาตรา 43 (2) แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ยังต้องมีความผิดฐานฆ่าคนตายโดยประมาทตามประมวลกฎหมายอาญามาตรา 291 อีกด้วย อย่างไรก็ตามการใช้รถตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มิใช่ว่าการขับซึ่รถจะต้องเป็นการกระทำโดยประมาทไปทุกกรณี แม้ว่าการกระทำดังกล่าวอาจก่อให้เกิดอันตรายได้ก็ตามกล่าวคือ กฎหมายให้ทุกคนเสี่ยงภัยได้ภายในขอบเขตที่กฎหมายกำหนด เช่น นาย ก. ขับซึ่รถด้วยความเร็วตามที่กฎหมายกำหนดและไม่ประมาท นาย ข. ได้วิ่งตัดหน้ารถอย่างกระชั้นชิดเป็นเหตุให้ นาย ข. ถึงแก่ความตาย กรณีเช่นนี้จะถือว่านาย ก. กระทำโดยประมาทไม่ได้ที่กล่าวเช่นนี้ก็เพราะว่าแม้การใช้รถใช้ถนนนั้นอาจก่อให้เกิดอันตรายแก่ประชาชนได้แต่ที่กฎหมายอนุญาตให้กระทำได้อีกก็เนื่องจากกฎหมายถือว่าการใช้รถใช้ถนนดังกล่าวเป็น “การกระทำที่สังคมยอมรับ”<sup>12</sup> จะต้องอยู่ในขอบของกฎเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนดนั้นก็คือ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 โดยผ่านการบังคับใช้ให้มีความระมัดระวัง หากผู้กระทำผิดฝ่าฝืนกฎหมายดังกล่าวย่อมต้องรับผิดชอบและหากการกระทำโดยปราศจากความระมัดระวังของตนเป็นการกระทำโดยประมาท ต้องตามบทบัญญัติในประมวลกฎหมายอาญาผู้กระทำก็ต้องรับผิดชอบประมวลกฎหมายอาญานั้นด้วย

ดังนั้น จากการศึกษาถึงลักษณะความผิดตามกฎหมายจราจร สามารถที่แยกลักษณะความผิดออกได้เป็น 2 ลักษณะ คือ

---

ตามกฎหมายของประเทศคอมมอนลอว์ได้แยกการกระทำโดยประมาทออกเป็น 2 ประเภท คือ ประมาทธรรมดา (negligence) และประมาทโดยจงใจ (recklessness) ประมาทโดยจงใจ หมายความว่า ผู้กระทำไม่ได้แต่เพียงขาดความระมัดระวังเท่านั้น แต่ได้กระทำโดยรู้สำนึกอยู่แล้วว่าเป็นการเสี่ยงที่จะเกิดภัยก็ยังขึ้นทำลง โดยคิดว่าคงสามารถหลีกเลี่ยงไม่ให้เกิดภัยขึ้นได้ ดังนั้น จะเห็นได้ว่าข้อแตกต่างระหว่างการประมาทโดยจงใจกับเจตนาเล็งเห็นผล คือ ถ้าเป็นการเล็งเห็นได้ว่าจะเกิดผลแน่แท้ก็เป็นเจตนาเล็งเห็นผล แต่ถ้าคาดหมายว่าผลอาจเกิดขึ้นได้โดยไม่แน่ว่าจะเกิดและคิดว่าคงสามารถหลีกเลี่ยงผลนั้นได้ก็เป็นประมาทโดยจงใจ โปรดดูเกียรติขจร วัจนะสวัสดิ์, คำอธิบายกฎหมายอาญา ภาค 1, หน้า 157-165.

<sup>12</sup> คณิต ณ นคร, “การเสี่ยงที่อนุญาต,” วารสารอัยการ 4 (พฤษภาคม 2524) : 62. ได้อธิบาย “การกระทำที่สังคมยอมรับ” คือ การกระทำใด ๆ ที่อยู่ในขอบเขตของระเบียบของการอยู่ร่วมกันที่ยอมรับนับถือกันทั่วไป ที่มีประวัติความเป็นมาจนกลายเป็นระเบียบของการอยู่ร่วมกัน

1. ความผิดที่มีลักษณะไม่ร้ายแรง เป็นความผิดที่ตามมาถูกระเบียบที่ออกมาเพื่อความสะอาดหรือความเป็นระเบียบในการจราจร

2. ความผิดที่มีลักษณะร้ายแรง ความผิดประเภทนี้จะเป็นความผิดที่บัญญัติขึ้นมาเพื่อป้องกันอันตรายจากการกระทำที่มีลักษณะเป็นการก่ออันตรายต่อคุณธรรมทางกฎหมายคือ ความปลอดภัยในการจราจร

จากลักษณะความผิดตามกฎหมายจราจร ที่เป็นการบัญญัติขึ้นมาเพื่อความ เป็นระเบียบและเป็นการป้องกันอันตรายจากการกระทำที่อาจก่อให้เกิดอันตรายในการจราจรนั้นมีความมุ่งหมายที่จะยกระดับมาตรฐานของความปลอดภัยและคุ้มครองประโยชน์ในด้านต่าง ๆ ในการจัดความเป็นระเบียบเรียบร้อยในรัฐเพื่อประโยชน์ในทางบริหารปกครอง

## 2. อำนาจและหน้าที่ของเจ้าพนักงานตามกฎหมายจราจร

โดยเหตุที่การบังคับใช้กฎหมายจราจรนั้นเป็นอำนาจของเจ้าพนักงานจราจร ซึ่งมีอำนาจและหน้าที่ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 เป็นส่วนใหญ่ ดังนั้นจึงควรเข้าใจถึงความหมายของผู้ที่เกี่ยวข้องเสียก่อน

ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 4 (37) ได้ให้ความหมายของคำว่า “เจ้าพนักงานจราจร” หมายความว่า ข้าราชการตำรวจชั้นสัญญาบัตร ซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งให้เป็นเจ้าพนักงานจราจร<sup>13</sup> และได้ให้ความหมายของคำว่า “พนักงานเจ้าหน้าที่” หมายความว่า ตำรวจซึ่งปฏิบัติหน้าที่ควบคุมการจราจร

ในการบังคับใช้กฎหมายจราจรนั้น นอกจากเจ้าพนักงานจราจร และพนักงานเจ้าหน้าที่ ซึ่งกฎหมายได้ให้ความหมายไว้แล้วยังมีหน่วยงานราชการในส่วนอื่นที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้กฎหมาย ซึ่งจะได้กล่าวในรายละเอียดต่อไป

### 2.1. อำนาจและหน้าที่ของเจ้าพนักงานจราจรและพนักงานเจ้าหน้าที่

ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ได้ให้อำนาจแก่เจ้าพนักงานจราจรและพนักงานเจ้าหน้าที่ไว้เพื่อการบังคับใช้กฎหมายจราจรให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ดังนี้

<sup>13</sup> คำสั่งกระทรวงมหาดไทย ที่ 188/2538 เรื่อง แต่งตั้งเจ้าพนักงานจราจรตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

### 2.1.1 อำนาจหน้าที่ในการวางข้อกำหนดข้อห้ามในการใช้ทาง

เจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจกำหนดให้บริเวณ หรือพื้นที่ใดที่ เจ้าของได้เปิดให้ประชาชนใช้ในการจราจรเป็นทางได้ เพื่อความปลอดภัยหรือความสะดวกในการจราจร<sup>14</sup> นอกจากนั้นในกรณีที่มีเหตุฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุเกิดขึ้น ทำให้ไม่ปลอดภัยหรือไม่สะดวกในการจราจรในบริเวณใด เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจดำเนินการได้ตามที่ เห็นสมควรและจำเป็นเกี่ยวกับการจราจรในบริเวณนั้นเพื่อให้เกิดความปลอดภัยหรือความสะดวกในการจราจร ดังต่อไปนี้

- (1) ห้ามรถทุกชนิดหรือบางชนิด หรือคนเดินเท้าเดินในทางสายใดหรือเฉพาะทางตอนใด
- (2) ห้ามหยุดหรือจอดรถในทางสายใดหรือเฉพาะทางตอนใด
- (3) ห้ามเลี้ยวรถ กลับรถ หรือถอยหลังรถในทางสายใดหรือเฉพาะทางตอนใด
- (4) กำหนดทางสายใด หรือเฉพาะทางตอนใดให้รถเดินได้ทางเดียวทั้งนี้ชั่วคราวระยะเวลาเท่าที่จำเป็น<sup>15</sup>

หากในทางสายใดหรือเฉพาะทางตอนใดที่เจ้าพนักงานจราจรเห็นว่า ถ้าได้ออกประกาศ ข้อบังคับหรือระเบียบเกี่ยวกับการจราจรแล้วจะเป็นการปลอดภัยและสะดวกในการจราจร ให้เจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจออกประกาศ ข้อบังคับหรือระเบียบ ดังต่อไปนี้

- (1) ห้ามรถทุกชนิดหรือบางชนิดเดิน
  - (2) ห้ามหยุดหรือจอด
  - (3) ห้ามเลี้ยวรถ กลับรถหรือถอยหลังรถ
  - (4) กำหนดให้รถเดินได้ทางเดียว
  - (5) กำหนดระยะเวลาจอดรถในทางแคบหรือที่คับขัน
  - (6) กำหนดอัตราความเร็วของรถในทาง ภายในอัตราที่กำหนด
- ในกฎกระทรวง
- (7) กำหนดช่องหรือแนวทางเดินรถขึ้นและลง
  - (8) กำหนดทางเดินรถทางเอกและทางเดินรถทางโท
  - (9) กำหนดการจอดรถหรือที่จอดพักรถ
  - (10) ควบคุมหรือห้ามเลี้ยวรถในทางร่วมทางแยก

<sup>14</sup> พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 135

<sup>15</sup> พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 138

(11) ชีดเส้น หรือทำเครื่องหมายจรรยาบรรณผิวทาง หรือติดตั้ง  
สัญญาณจราจร หรือเครื่องหมายจราจร เป็นต้น<sup>16</sup>

อำนาจของเจ้าพนักงานจราจรบางอย่างที่กำหนดไว้ตามพระราชบัญญัติจราจร  
ทางบก พ.ศ.2522 นี้ได้มีการแบ่งอำนาจให้แก่หน่วยราชการอื่น เช่น การขีดเส้นหรือทำเครื่องหมาย  
จราจรบนผิวทาง หรือติดตั้งสัญญาณจราจร หรือเครื่องหมายจราจรนั้นเป็นอำนาจหน้าที่  
ของกรุงเทพมหานคร ซึ่งก่อให้เกิดปัญหาในการประสานงานระหว่างหน่วยงาน และมีผลกระทบ  
ต่อการบังคับใช้กฎหมายขึ้น ดังจะได้กล่าวในบทต่อไปในส่วนที่เกี่ยวกับปัญหาของหน่วยงานที่  
เกี่ยวข้อง

ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 5 กำหนดให้รัฐมนตรีว่า  
การกระทรวงมหาดไทย เป็นผู้มียอำนาจในการแต่งตั้งเจ้าพนักงานจราจร และในกรณีนี้ได้มีคำสั่ง  
กระทรวงมหาดไทย ที่ 188/2538 ลงวันที่ 28 เมษายน 2538 แต่งตั้งให้ผู้ดำรงตำแหน่งดังต่อไปนี้  
เป็นเจ้าพนักงานจราจร<sup>17</sup>

1. อธิบดีกรมตำรวจ เป็นเจ้าพนักงานจราจรที่ราชอาณาจักร
2. ผู้บัญชาการตำรวจนครบาล ผู้บังคับการตำรวจจราจร เป็นเจ้าพนักงาน  
จราจรในเขตกรุงเทพมหานคร
3. ผู้กำกับการ 1 ผู้กำกับการ 2 ผู้กำกับการ 5 กองบังคับการตำรวจจราจร  
เป็นเจ้าพนักงานจราจรในเขตอำนาจการรับผิดชอบในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร
4. ผู้กำกับการหัวหน้าสถานีตำรวจนครบาล รองผู้กำกับการหัวหน้าสถานี  
ตำรวจนครบาล รองผู้กำกับการ งาน 1 (ศูนย์ควบคุมจราจรทางด่วน 1) รองผู้กำกับการ 2 (ศูนย์  
ควบคุมจราจรทางด่วน 2) รองผู้กำกับการ งาน 3 (ศูนย์ควบคุมจราจรทางด่วน) และรองผู้กำกับ  
การ งาน 4 (ศูนย์ควบคุมจราจรทางด่วนวิภาวดีรังสิตและทางพิเศษ) กองกำกับการ 2 กองบังคับ  
การตำรวจจราจร รองผู้กำกับการแผนก 2 กองกำกับการ 1 กองตำรวจน้ำ รองผู้กำกับการแผนก 1  
กองกำกับการ 1 และสารวัตรแผนก 1 กองกำกับการ 2 กองตำรวจรถไฟ ผู้กำกับการหัวหน้าสถานี  
ตำรวจภูธร รองผู้กำกับการหัวหน้าสถานีตำรวจภูธร สารวัตรหัวหน้าสถานีตำรวจภูธร หรือหัวหน้า  
สถานีตำรวจภูธรทุกแห่งที่เป็นข้าราชการตำรวจชั้นสัญญาบัตรแล้วแต่กรณี เป็นเจ้าพนักงาน  
จราจรเฉพาะตามความในมาตรา 114 มาตรา 133 มาตรา 142 และมาตรา 144 แห่งพระราช  
บัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ในเขตอำนาจการรับผิดชอบและเขตพื้นที่การปกครองของสถานี  
ตำรวจนั้น ๆ

<sup>16</sup>พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 139

<sup>17</sup>ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 112 ตอนที่ 37 ง (9 พฤษภาคม 2539)

5. ผู้กำกับกับการอำนวยความสะดวก สารวัตรงานที่ 3 กองกำกับการอำนวยความสะดวก กองบังคับการตำรวจจราจร เป็นเจ้าพนักงานจราจรเฉพาะตามความในมาตรา 19 มาตรา 114 และ มาตรา 133 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 สารวัตรในกองกำกับการ 1 สารวัตรใน กองกำกับการ 2 สารวัตรงานที่ 2 และสารวัตรงานที่ 3 กองกำกับการ 5 กองบังคับการตำรวจ จราจร เป็นเจ้าพนักงานจราจรเฉพาะตามความในมาตรา 142 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร

ดังนั้น คำสั่งกระทรวงมหาดไทย ที่ 188/2539 ได้แต่งตั้งเจ้าพนักงานจราจร ตั้งแต่อธิบดีกรมตำรวจลงไปจนถึงระดับผู้กำกับการสถานีตำรวจ เป็นเจ้าพนักงานจราจรตามเขต อำนาจการรับผิดชอบและเขตพื้นที่ อาทิเช่น อธิบดีกรมตำรวจเป็นเจ้าพนักงานจราจรทั่วประเทศ อาณาจักร ผู้บัญชาการตำรวจนครบาล และผู้บังคับการตำรวจจราจรเป็นเจ้าพนักงานจราจรใน เขตกรุงเทพมหานคร และผู้กำกับสถานีตำรวจนครบาลเป็นเจ้าพนักงานจราจรเฉพาะตามความ ในมาตรา 114 มาตรา 133 มาตรา 142 และมาตรา 144 ในเขตพื้นที่การปกครองของสถานีตำรวจ นั้น ๆ โดยเฉพาะการจำกัดอำนาจในส่วนของผู้กำกับการสถานีตำรวจ ซึ่งให้มีอำนาจเฉพาะใน บางมาตราที่มีใช้เรื่องเกี่ยวกับระบบการจัดการจราจรโดยตรง แต่เป็นเพียงเฉพาะในเรื่องของการ กีดขวางการจราจร (มาตรา 114) การควบคุมรถขนวนแห่ (มาตรา 133) การสั่งให้มีการทดสอบผู้ ขับขี่ซึ่งหย่อนความสามารถหรือเมาสุรา (มาตรา 142) และการตรวจรับรองรถที่มีสภาพไม่ถูกต้อง และได้แก้ไขแล้ว เพื่อนำออกไปใช้ในทางได้ (มาตรา 144)

### 2.1.2 อำนาจในการว่ากล่าวตักเตือนและออกไปสั่ง

เมื่อเจ้าพนักงานจราจร หรือพนักงานเจ้าหน้าที่พบว่าผู้ขับขี่ผู้ใด ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 หรือกฎหมาย อันเกี่ยวกับรถนั้น ๆ เจ้าพนักงานหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจในการสั่งให้ผู้ขับขี่หยุดรถและ ดำเนินการได้ 2 ประการ คือ

(1) ว่ากล่าวตักเตือนผู้ขับขี่ อำนาจในการว่ากล่าวตักเตือนนี้ เป็นทั้งของเจ้าพนักงานจราจร อันหมายถึงข้าราชการตำรวจชั้นสัญญาบัตรขึ้นไป และพนักงาน เจ้าหน้าที่ซึ่งหมายถึงตำรวจซึ่งปฏิบัติหน้าที่ควบคุมการจราจรซึ่งเป็นที่ตั้งตั้งแต่ตำรวจชั้นพลตำรวจ ขึ้นไป

(2) ออกไปสั่งให้ผู้ขับขี่ชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบก็ได้ ใน กรณีที่ไม่พบตัวผู้ขับขี่ก็ให้ติดหรือผูกใบสั่งไว้ที่รถที่ผู้ขับขี่เห็นได้ง่าย<sup>18</sup>

<sup>18</sup> พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 140

ในกรณีที่เจ้าพนักงานจรรยาเป็นผู้พบการกระทำผิดดังกล่าว ก็อาจออกใบสั่งและกำหนดค่าปรับตามเปรียบเทียบเลยก็ได้ เพราะเจ้าพนักงานจรรยาเป็นนายตำรวจชั้นสัญญาบัตรตามมาตรา 4 (37) ซึ่งทำการเปรียบเทียบได้ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 37 อยู่แล้ว แต่ถ้าพนักงานเจ้าหน้าที่ คือตำรวจจราจรชั้นพลตำรวจหรือชั้นประทวนเป็นผู้พบเห็นการกระทำผิดดังกล่าว ก็ไม่มีอำนาจเปรียบเทียบได้แต่ออกใบสั่งให้ผู้ขับขี่ไปพบพนักงานสอบสวนเพื่อว่ากล่าวตักเตือนหรือเปรียบเทียบต่อไป<sup>19</sup>

ตามปกติเจ้าพนักงานจรรยาหรือพนักงานเจ้าหน้าที่เมื่อพบผู้ขับขี่ที่กระทำผิด ก็จะขออุทธรณ์ใบอนุญาตขับขี่จากผู้ขับขี่ก่อน และมีอำนาจเรียกเก็บใบอนุญาตขับขี่ของผู้ขับขี่ได้เป็นการชั่วคราวได้ โดยออกใบรับแทนใบอนุญาตขับขี่ได้เป็นการชั่วคราวไม่เกิน 7 วันให้ผู้ขับขี่ถือไว้แทนเพื่อใช้ในการขับรถต่อไป ในกรณีที่เจ้าพนักงานจรรยาหรือพนักงานเจ้าหน้าที่เรียกเก็บใบอนุญาตขับขี่จะต้องรับนำใบอนุญาตขับขี่ที่เรียกเก็บไปมอบให้พนักงานสอบสวนผู้ที่มีอำนาจสอบสวนตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา ภายใน 8 ชั่วโมงนับแต่เวลาที่ออกใบสั่ง และเมื่อผู้กระทำความผิดได้ชำระค่าปรับตามที่ได้เปรียบเทียบปรับแล้ว เจ้าพนักงานต้องคืนใบอนุญาตขับขี่แก่ผู้นั้นทันที<sup>20</sup>

เพื่อให้การออกใบสั่งของเจ้าพนักงานจรรยาหรือพนักงานเจ้าหน้าที่เป็นไปอย่างมีระบบและเพื่อเป็นสถิติในการบันทึกว่ามีการกระทำความผิดใดที่เกิดขึ้น จึงได้มีระเบียบกรมตำรวจว่าด้วยการใช้เครื่องพิวเดอร์จัดระบบใบสั่งผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจร ฉบับที่ 2 พ.ศ.2532 ข้อ 312 (1) ของบทที่ 3 ลักษณะ 9 แห่งประมวลระเบียบการตำรวจเกี่ยวกับคดี ข้อ 5 ให้ งานที่ 1 กองกำกับการ 3 กองบังคับการตำรวจจราจร ทำบัญชีคุมการจ่ายใบสั่งไปแต่ละครั้งว่า ใบสั่งเล่มที่เท่าใด จ่ายให้หน่วยงานใด และให้กำหนดเลขรหัสประจำตัวผู้ใช้ใบสั่งในสังกัดนครบาลไว้ เมื่อมีการแก้ไขเพิ่มเติมหรือเปลี่ยนแปลงในหน่วยที่ใช้ใบสั่งให้แจ้งกองบังคับการตำรวจจราจรทุกครั้ง ซึ่งกำหนดขั้นตอนการปฏิบัติของแต่ละสถานี ดังนี้

- (1) สว.จร.แต่ละ สน.ต้องแจ้งรายชื่อผู้ใช้ใบสั่งให้ งานที่ 1 กก.3 บก.จร.กำหนดรหัสประจำตัว
- (2) ทำบัญชีเบิกใบสั่งเพื่อจ่ายให้ตำรวจในสังกัด
- (3) ใบสั่งได้มีการแก้ไขใหม่เพื่อให้เหมาะสมกับคอมพิวเตอร์ ชุดหนึ่งมี 4 ฉบับ แผ่นที่ 1 สีขาวให้ผู้ที่ได้รับใบสั่ง แผ่นที่ 2 สีเหลืองส่งให้งานที่ 1 กก.3 บก.จร. แผ่น

<sup>19</sup>นัยนา เกิดวิชัย, คำอธิบายเรียงมาตราพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 (กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์พิทักษ์อักษร), หน้า 186.

<sup>20</sup>พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 140 วรรคสามและวรรคสี่



ที่ 3 สีชมพูสำหรับมอบให้พนักงานสอบสวนพร้อมใบอนุญาตขับขี่ และแผ่นที่ 4 สีฟ้าสำหรับเก็บเป็นคู่มืออยู่ในเล่ม ซึ่งผู้จับกุมเก็บไว้เป็นหลักฐาน ชุดหนึ่งเขียนครั้งเดียวติดทั้ง 4 แผ่น เล่มหนึ่งมีใบสั่ง 25 ชุด มีหมายเลขเรียงกัน

(4) ตำรวจผู้ออกใบสั่งจะเรียกเก็บใบอนุญาตขับขี่ไว้เป็นการชั่วคราวก็ได้ แต่ต้องออกใบรับแทนใบอนุญาตขับขี่ให้แก่ผู้ขับขี่ไว้ และเจ้าหน้าที่ต้องรับนำใบสั่งพร้อมใบอนุญาตขับขี่ส่งมอบพนักงานสอบสวนภายใน 8 ชั่วโมง

(5) ให้ สว.จ.รวบรวมสำเนาใบสั่ง (สีเหลือง) ส่ง งานที่ 1 กก.3 บก.จ. ทุกวัน ทุกชุดอย่าให้ข้ามหมายเลข แม้ที่ชำรุดหรือไม่ได้ใช้ก็ให้รวบรวมส่งด้วย โดยขีดคร่อมและหมายเหตุว่าไม่ได้ใช้เพราะเหตุใด และให้เรียงเล่มที่ เลขที่จากน้อยไปหามาก

(6) เมื่อผู้ได้รับใบสั่งมารายงานตัวชำระค่าปรับแล้ว ให้พนักงานสอบสวนที่ปฏิบัติหน้าที่ร้อยเวร แต่ละผลัดทำบัญชีผู้มารายงานตัว ตามแบบที่กำหนดส่ง งานที่ 1 กก.3 บก.จ. ทุกวันเมื่อออกเวรแล้ว

### 2.1.3 อำนาจในการรื้อถอนหรือเคลื่อนย้ายสิ่งกีดขวางการจราจร

เจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจที่จะรื้อถอน หรือเคลื่อนย้ายสิ่งหนึ่งสิ่งใดที่มี ผู้วางตั้งยื่นหรือแขวน หรือกระทำด้วยประการใด ๆ ในลักษณะที่เป็นการกีดขวางการจราจรโดย มิได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากเจ้าพนักงานจราจรตามมาตรา 114 วรรคสอง

เจ้าพนักงานจราจรจะใช้อำนาจตามมาตรานี้ได้ต่อเมื่อพบว่ามิผู้วาง ตั้ง ยื่น หรือแขวนสิ่งหนึ่งสิ่งใดหรือกระทำด้วยประการใด ๆ ในลักษณะที่เป็นการกีดขวางการจราจรโดยมิได้รับอนุญาตเช่นร้านซ่อมรถยนต์เอารถที่นำมาซ่อมจอดไว้ริมถนนทำให้รถอื่นแล่นผ่านไปมาไม่สะดวก เจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจสั่งให้ผู้ฝ่าฝืนนั้นทำการรื้อถอนหรือเคลื่อนย้ายรถยนต์ หรือรถจักรยานยนต์ออกไปนอกทางเดินรถก่อน โดยกำหนดเวลาให้กระทำการภายในเวลาอันสมควรถ้าผู้ฝ่าฝืนยังไม่ยอมรื้อถอนหรือเคลื่อนย้ายตามคำสั่งมาตรา 114 ให้อำนาจแก่เจ้าพนักงานจราจรที่จะทำการรื้อถอนหรือเคลื่อนย้ายเสียเองได้

ดังนั้น การจอดรถในที่มิควรจอดหมายจราจรห้ามจอด เช่น ริมถนนที่มีสีเหลืองแดง ถือเป็นกรกระทำด้วยประการใด ๆ ในลักษณะที่เป็นการกีดขวางการจราจรจะ

สั่งให้เคลื่อนย้ายรถคันนั้นออกไปเสียก่อน ถ้าเจ้าของหรือผู้ขับขี่ไม่ยอมเคลื่อนย้ายไปเอง เจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจใช้รถยกมาลาก หรือยกคันนั้นออกไปให้พ้นทางเดินรถได้<sup>21</sup>

## 2.2. อำนาจและหน้าที่ของพนักงานสอบสวน

เมื่อเจ้าพนักงานจราจร หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ออกใบสั่งให้แก่ผู้กระทำความผิดกฎจราจรแล้ว ผู้ที่ได้รับใบสั่งจะต้องมารายงานตัวชำระค่าปรับ ณ สถานที่ที่ระบุไว้ในใบสั่ง ซึ่งพนักงานสอบสวนมีอำนาจดังต่อไปนี้

### 2.2.1 อำนาจในการว่ากล่าวตักเตือน

ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 145 ได้ให้อำนาจแก่พนักงานสอบสวนในการว่ากล่าวตักเตือนผู้ขับขี่ที่กระทำความผิดกฎจราจรได้ ดังนั้น การว่ากล่าวตักเตือนตามกฎหมายจราจรมีสองขั้นตอน โดยแต่ละขั้นตอนมิได้เกี่ยวข้องกัน คือ ถ้าเจ้าพนักงานจราจรที่พบการกระทำความผิดไม่ว่ากล่าวตักเตือน แต่ออกใบสั่งให้ไปยังสถานีตำรวจหรือที่ทำการของเจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวนผู้รับเสนอใบสั่งนั้น ยังมีอำนาจว่ากล่าวตักเตือนผู้ขับขี่ที่ถูกใบสั่งได้ เมื่อเห็นสมควร<sup>22</sup>

### 2.2.2 อำนาจในการเปรียบเทียบปรับ

อำนาจในการเปรียบเทียบปรับของเจ้าพนักงานตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 เป็นการใช้อำนาจหน้าที่กึ่งตุลาการ (Quasi Judicial Function) และด้วยเหตุที่พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ได้ให้อำนาจแก่พนักงานสอบสวนในการเปรียบเทียบปรับได้และกระบวนการพิจารณาคดีจราจรที่ล่าช้าของศาล ทำให้คดีเกี่ยวกับจรรยาฤติในชั้นเจ้าพนักงานโดยการเปรียบเทียบปรับเป็นส่วนใหญ่ โดยอำนาจในการเปรียบเทียบปรับดังกล่าวของเจ้าพนักงานใช้บังคับได้ต่อเมื่อผู้ที่ถูกกล่าวหาว่าได้กระทำความผิดตามกฎหมายจราจรได้ยินยอมด้วยในการเปรียบเทียบปรับ<sup>23</sup>

<sup>21</sup> สมพร พรหมหิตาธร, คู่มือใช้รถใช้ถนน ฉบับคดีจราจร พร้อมร่างพระราชบัญญัติจัดตั้งและวิธีพิจารณาคดีจราจร และร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับใหม่) พิมพ์ครั้งที่ 3. (กรุงเทพมหานคร : มปท., 2539), หน้า 234.

<sup>22</sup> เรื่องเดียวกัน, หน้า 31.

<sup>23</sup> อาทรร เพชรรักษ์, เทคนิคการสอบสวนและเปรียบเทียบคดีอาญา (กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์อักษรสาสน์, 2526), หน้า 164.

แต่อย่างไรก็ดีความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มีทั้งความผิดที่เจ้าพนักงานมีอำนาจในการเปรียบเทียบปรับได้ และไม่มีอำนาจในการเปรียบเทียบปรับได้ ดังนี้

### 2.2.2.1 ความผิดที่พนักงานสอบสวนมีอำนาจทำการเปรียบเทียบปรับได้

เมื่อมีการกระทำความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 และพนักงานจราจรได้ออกใบสั่งแล้ว ผู้กระทำความผิดจะต้องมารายงานตัวที่สถานีตำรวจเพื่อให้พนักงานสอบสวนทำการสอบสวนและเปรียบเทียบปรับ พนักงานสอบสวนมีอำนาจทำการเปรียบเทียบปรับต่อผู้กระทำความผิดจราจรได้ทุกฐานความผิด ยกเว้นความผิดจราจรร้ายแรงบางความผิดซึ่งตามมาตรา 145 วรรคแรก บัญญัติว่า “บรรดาความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ นอกจากความผิดที่กำหนดไว้ในมาตรา 157 ทวิ มาตรา 159 มาตรา 160 และมาตรา 160 ทวิ ให้พนักงานสอบสวนผู้มีอำนาจทำการสอบสวนตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มีอำนาจเปรียบเทียบหรือว่ากล่าวตักเตือนได้” สำหรับความผิดที่สามารถเปรียบเทียบได้ เช่น

1. ความผิดตามมาตรา 11 ฐานไม่เปิดโคมไฟหน้ารถในที่ที่แสงสว่างไม่เพียงพอ
2. ความผิดตามมาตรา 15 ฐานบรรทุกของยื่นยาวเกินตัวรถไม่ติดสัญญาณธงสีแดงหรือไฟสีแดง
3. ความผิดตามมาตรา 22 (2) ฐานฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดง
4. ความผิดตามมาตรา 43 (3) ฐานขับซิ่งโดยประมาท หรือนำवादเสียวงล้ออาจก่อให้เกิดอันตรายต่อบุคคลและทรัพย์สิน
5. ความผิดตามมาตรา 43 (7) ฐานขับซิ่งรถบนทางเท้า โดยไม่มีเหตุอันสมควร
6. ความผิดตามมาตรา 46 (4) ฐานแข่งในที่คับขัน
7. ความผิดตามมาตรา 53 (1) ฐานกลับรถในทางเดินรถที่มีเครื่องหมายห้ามกลับรถ
8. ความผิดตามมาตรา 57 (5) ฐานจอดรถในที่ที่มีเครื่องหมายห้ามจอด

9. ความผิดตามมาตรา 67 ฐานขับขีรถด้วยอัตรา  
ความเร็วเกินกว่าที่อัตรากำหนดไว้ในกฎหมาย เป็นต้น

ซึ่งความผิดข้างต้นดังกล่าวนี้ ตามพระราชบัญญัติ  
จราจรทางบก พ.ศ.2522 ได้ให้อำนาจแก่พนักงานสอบสวนเป็นผู้ที่มีอำนาจในการเปรียบเทียบ  
ปรับ โดยผู้กระทำความผิดต้องไปชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบ ณ สถานที่ที่ระบุไว้ในใบสั่ง ซึ่ง  
โดยปกติจะเป็นสถานีตำรวจที่เจ้าพนักงานออกใบสั่ง หรือสถานที่ที่อธิบดีกำหนดไว้ และเมื่อได้  
ชำระค่าปรับแล้วก็ให้ถือว่าคดีอาญาเป็นอันระงับตามมาตรา ๖๖ แห่งประมวลกฎหมายวิธี  
พิจารณาความอาญา นอกจากนี้ผู้กระทำความผิดอาจสามารถชำระค่าปรับทางไปรษณีย์ลง  
ทะเบียนได้ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 และกฎหมายถือว่าคดีอาญาเป็นอัน  
ระงับ แต่ในปัจจุบันยังไม่มีกรออกกฎกระทรวงมารับในการใช้บังคับตามกฎหมายดังกล่าวแต่  
อย่างไร<sup>24</sup>

2.2.2.2 ความผิดที่พนักงานสอบสวนไม่มีอำนาจทำการเปรียบเทียบปรับ

ความผิดที่พนักงานสอบสวนไม่มีอำนาจในการเปรียบเทียบปรับตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 แบ่งออกได้เป็น 2 กรณี

กรณีแรก ความผิดจราจรร้ายแรงบางความผิดตามมาตรา ๖๖ แห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา ได้แก่

1. ความผิดตามมาตรา 43 (1) ฐานขับขีรถในขณะที่  
หย่อนความสามารถ

2. ความผิดตามมาตรา 43 (2) ฐานขับขีรถในขณะที่  
สุราหรือของเมาอย่างอื่น

3. ความผิดตามมาตรา 43 (5) ฐานขับขีรถในลักษณะ  
ผิดปกติวิสัยของการขับรถตามธรรมดา หรือไม่อาจแลเห็นทางด้านหน้าหรือด้านหลัง ด้านใดด้าน  
หนึ่งหรือทั้งสองด้านได้พอแก่ความปลอดภัย

4. ความผิดตามมาตรา 43 (8) ฐานขับขีรถไม่คำนึงถึง  
ความปลอดภัยหรือความเดือดร้อนของผู้อื่น

<sup>24</sup> อานนท์ วัลย์สวัสดิ์, “การใช้ดุลพินิจของเจ้าพนักงานในการปรับตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522,” (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบัณฑิต บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2539), หน้า 44-46.

5. ความผิดตามมาตรา 43 ทวิ วรรคแรก ฐานขับชီးรถ  
โดยเสพยาเสพติด
6. ความผิดตามมาตรา 78 ฐานไม่หยุดให้ความ  
ช่วยเหลือตามสมควรในกรณีผู้ขับชီးก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินของผู้อื่น
7. ความผิดตามมาตรา 134 ฐานแข่งรถในทางเดินรถ
8. ความผิดตามมาตรา 159 ฐานขัดคำสั่งเจ้าพนักงาน  
ตามมาตรา 59 ในการเคลื่อนย้ายรถ เป็นต้น

ความผิดเหล่านี้เป็นความผิดที่กฎหมายไม่ให้อำนาจแก่  
พนักงานสอบสวนในการเปรียบเทียบปรับได้

**กรณีที่สอง** ความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทาง  
บก พ.ศ.2522 ที่พนักงานสอบสวนสามารถเปรียบเทียบปรับได้ แต่ผู้กระทำความผิดไม่ยอมให้  
เปรียบเทียบปรับ หรือเมื่อยินยอมแล้วไม่มาชำระเงินค่าปรับภายในกำหนด หรือปฏิเสธข้อกล่าว  
หาหรือขอให้ศาลเป็นผู้ลงโทษปรับ

ความผิดทั้งสองกรณีพนักงานสอบสวนผู้รับผิดชอบต้อง  
ทำการสอบสวนและดำเนินการตามที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา หรือ  
หากอยู่ในอำนาจศาลแขวงก็ให้ดำเนินการตามพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลแขวงและวิธีพิจารณา  
ความอาญาในศาลแขวงแล้วแต่กรณี ซึ่งการดำเนินการเกี่ยวกับความผิดตามพระราชบัญญัติ  
จราจรทางบก พ.ศ.2522 ซึ่งส่วนใหญ่จะอยู่ในอำนาจการพิจารณาพิพากษาของศาลแขวง ซึ่งได้  
กำหนดวิธีการดำเนินการต่อผู้กระทำความผิดที่สามารถฟ้องด้วยวาจาและมีการพิจารณา  
พิพากษาโดยการบันทึกย่อ อันเป็นการลดรูปแบบที่เป็นทางการลง ทำให้เกิดความรวดเร็วกว่าวิธี  
พิจารณาความอาญาโดยทั่วไปอยู่แล้ว<sup>25</sup>

### 2.2.3 อำนาจในการส่งหมายเรียก

ในกรณีที่ผู้ขับชီးหรือเจ้าของรถได้รับใบสั่งแล้วไม่ทำการชำระ  
ค่าปรับตามเวลาที่กำหนด พนักงานสอบสวนมีอำนาจออกหมายเรียกผู้ขับชီး หรือเจ้าของรถให้ไป  
รายงานตัวต่อพนักงานสอบสวนตามสถานที่ วันและเวลาที่ระบุในหมายเรียกนั้น แล้วพนักงาน  
สอบสวนจะเปรียบเทียบปรับตามกฎหมาย ถ้าส่งหมายเรียกไม่ได้ พนักงานสอบสวนจะแจ้งเป็น  
หนังสือไปยังนายทะเบียนรถยนต์หรือนายทะเบียนขนส่งทางบกให้แจ้งการต่อทะเบียนไว้จนกว่า

<sup>25</sup> เรื่องเดียวกัน, หน้า 46-47.

ผู้ได้รับใบสั่งจะมาพบพนักงานสอบสวนและยอมชำระค่าปรับเรียบร้อยแล้ว พนักงานสอบสวนจึงจะแจ้งไปยังนายทะเบียนให้ทราบ<sup>25</sup>

กรณีเช่นนี้ถ้าเป็นเหตุให้การต่อทะเบียนรถยนต์ล่าช้ากว่ากำหนด เจ้าของรถจะต้องเสียเงินเพิ่มอีก 20 % ของจำนวนเงินค่าภาษีที่ค้างชำระตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 มาตรา 32 จะอ้างเหตุที่พนักงานสอบสวนสั่งงดการต่อทะเบียนไว้ นั้นมายกเว้นการเสียเงินเพิ่มไม่ได้<sup>27</sup>

### 2.3 เงินรางวัลในการจับกุมผู้กระทำความผิด

การแบ่งเงินรางวัลในคดีจับกุมผู้กระทำความผิดตามกฎหมายจราจรแก่เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร แบ่งได้เป็น 2 ประเภท คือ

1. ตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการจ่ายเงินรางวัลในคดีจับกุมผู้กระทำความผิดตามกฎหมายจราจรทางบก รถยนต์ และรถจักรยานยนต์ พ.ศ. 2537

2. ตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการจ่ายเงินรางวัลในคดีผู้กระทำความผิดตามกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งทางบกและการเดินเรือ พ.ศ. 2535

ซึ่งจะเห็นได้ว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร จะได้เงินรางวัลจราจรในการจับกุมผู้กระทำความผิดตามกฎหมายจราจร แบ่งออกเป็น 2 ประเภท

2.1 พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 และประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 16 ลงวันที่ 9 ธันวาคม 2514 ในส่วนที่เกี่ยวกับรถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ ที่มีวันดำหรือระดับเสียงอันเป็นอันตรายต่อสุขภาพอนามัย หรือก่อความเดือดร้อนรำคาญแก่ประชาชนมาใช้ในทางที่เป็นอันฝ่าฝืนกฎหมายตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการจ่ายเงินรางวัลในคดีจับกุมผู้กระทำความผิดตามกฎหมายจราจรทางบก รถยนต์ และรถจักรยานยนต์ พ.ศ. 2537

2.2 พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ตามระเบียบกระทรวงการคลัง ว่าด้วยการจ่ายเงินรางวัลในคดีผู้กระทำความผิดเกี่ยวกับการขนส่งทางบกและการเดินเรือ พ.ศ. 2535

<sup>26</sup>พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 141 ทวิ

<sup>27</sup>นัยนา เกิดวิชัย, คำอธิบายเรียงมาตรา พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522. หน้า 191.

2.3.1. ระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการจ่ายเงินรางวัลในคดีจับกุมผู้กระทำความผิดตามกฎหมายจราจรทางบก รถยนต์ และรถจักรยานยนต์ พ.ศ. 2537

การจ่ายเงินรางวัลตามระเบียบนี้ จะจ่ายให้ในกรณีที่มีการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมายตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายต่อไปนี้

- 1) พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522
- 2) พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522
- 3) ประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 16 ลงวันที่ 9 ธันวาคม พ.ศ.

2514

บทบัญญัติอันเป็นที่มาของเงินรางวัลจราจร คือ ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 146 บัญญัติว่า

“เงินค่าปรับตามพระราชบัญญัตินี้ที่ได้รับในกรุงเทพมหานคร หรือในจังหวัดใด หรือในท้องถิ่นที่กระทรวงมหาดไทยประกาศกำหนด ให้แบ่งให้แก่กรุงเทพมหานคร หรือเทศบาลในจังหวัดนั้น เพื่อใช้ในการดำเนินการเกี่ยวกับการจราจร ในอัตราร้อยละ 50 ของจำนวนเงินค่าปรับ หรือให้ตกเป็นของท้องถิ่นที่กระทรวงมหาดไทยประกาศกำหนด”

ประกอบกับตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ไม่ได้กำหนดเรื่องเงินค่าปรับอย่างชัดเจน ซึ่งการแบ่งเงินรางวัลในคดีจับกุมผู้กระทำความผิดตามกฎหมายจราจรทางบก กฎหมายรถยนต์ รถจักรยานยนต์นั้นออกโดยอาศัยอำนาจตามความในมาตรา 4 วรรค 2 แห่งพระราชบัญญัติเงินคงคลัง พ.ศ. 2491 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติเงินคงคลัง (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2495 โดยการแบ่งเงินรางวัลจราจรให้กับเจ้าพนักงานตำรวจนั้นเป็นไปตามหลักเกณฑ์ตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการจ่ายเงินรางวัลในคดีจับกุมผู้กระทำความผิดตามกฎหมายจราจรทางบก รถยนต์และรถจักรยานยนต์ พ.ศ. 2537 โดยมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2537 โดยมีเงื่อนไขต่างๆ ในการแบ่งเงินรางวัลจราจร โดยกำหนดในระเบียบนี้ตั้งแต่ข้อ 1 ถึงข้อ 21 และประเด็นสำคัญของระเบียบดังกล่าวอยู่ที่ข้อ 12 เรื่องการจ่ายเงินรางวัลให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ คือ

- 1) ในเขตกรุงเทพมหานคร ให้จ่ายเงินรางวัลแก่ตำรวจ ผู้ซึ่งปฏิบัติหน้าที่ควบคุมการจราจรในอัตราร้อยละ 95 ของเงินค่าปรับหลังจากที่ได้แบ่งจ่ายให้หน่วยงานตามมาตรา 146 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แล้ว โดยแบ่งจ่ายให้เท่ากันทุกคนไม่เกินเดือนละ 5,000 บาท

2) ในจังหวัดอื่นๆ นอกเขตกรุงเทพมหานคร ให้จ่ายเงินรางวัลแก่เจ้าหน้าที่ผู้จับร้อยละ 70 ของเงินรางวัลจรรยาจรภายหลังจากที่ได้แบ่งให้แก่หน่วยงานตามมาตรา 146 แห่งพระราชบัญญัติจรรยาจรทางบก พ.ศ. 2522

ประกอบกับตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วย การจ่ายเงินรางวัลในคดีจับกุมผู้กระทำความผิดกฎหมายจรรยาจรทางบก รถยนต์ และรถจักรยานยนต์ พ.ศ. 2537

โดยในเขตกรุงเทพมหานครได้เปลี่ยนแปลงจากการจ่ายเงินรางวัลจรรยาจรจากคิดเป็นร้อยละค่าปรับเฉพาะผู้ทำการจับกุม มาเป็นการจ่ายแก่เจ้าพนักงานจรรยาจรที่ปฏิบัติหน้าที่ควบคุมการจรรยาจรเท่ากันทุกคนในอัตราคนละไม่เกิน 5,000 บาทต่อเดือน

ส่วนเจ้าพนักงานจรรยาจรในจังหวัดอื่นนอกเขตกรุงเทพมหานคร ให้จ่ายเงินรางวัลจรรยาจรโดยคิดจากร้อยละจากค่าปรับ แก่ผู้ทำการจับกุมเหมือนเดิม

ข้อ 7 เงินค่าปรับที่กรมตำรวจได้รับในกรณีที่มีการฝ่าฝืน หรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมายตามระเบียบนี้ เมื่อได้แบ่งให้แก่กรุงเทพมหานครร้อยละ 50 แล้วให้หักไว้จ่ายเป็นเงินรางวัลได้ตามเกณฑ์ และวิธีการที่กำหนดไว้ในระเบียบนี้ เมื่อสิ้นปีงบประมาณหากมีเงินเหลือจ่ายให้นำส่งคลังเป็นรายได้แผ่นดิน

ข้อ 8 เงินค่าปรับที่ส่วนราชการในสังกัดกรมตำรวจหักไว้จ่ายเป็นเงินรางวัลตามข้อ 7 ในกรุงเทพมหานครให้นำส่งกรมตำรวจสำหรับจังหวัดอื่นนอกเขตกรุงเทพมหานครให้นำส่งส่วนราชการเจ้าสังกัดในจังหวัดนั้น เพื่อแบ่งจ่ายให้แก่เจ้าหน้าที่ผู้จับต่อไป

ข้อ 9 ในกรณีที่ กรมตำรวจได้รับเงินอุดหนุนจากกรุงเทพมหานคร เพื่อจ่ายเป็นเงินรางวัลแก่ตำรวจผู้ซึ่งปฏิบัติหน้าที่ควบคุมจรรยาจร ให้กรมตำรวจนำฝากคลังโดยแยกเป็นบัญชีหนึ่ง เรียกว่า “บัญชีเงินอุดหนุนเพื่อจ่ายเป็นเงินรางวัลเจ้าหน้าที่ตำรวจจรรยาจร” เพื่อสมทบจ่ายเงินรางวัลเจ้าหน้าที่ ในกรณีที่เจ้าหน้าที่ได้รับเงินรางวัลตอบแทนต่ำกว่าอัตราเดือนละ 5,000 บาทต่อคน

เมื่อสิ้นปีงบประมาณ หากมีเงินอุดหนุนเหลือจ่าย ให้เก็บไว้สมทบจ่ายเงินรางวัลปีถัดไป

ข้อ 14 กรณีกรมตำรวจจ่ายเงินรางวัลให้แก่ตำรวจซึ่งปฏิบัติหน้าที่ควบคุมการจรรยาจรต่ำกว่า 5,000 บาทต่อเดือนให้กรมตำรวจเบิกเงินจาก “บัญชีเงินอุดหนุนเพื่อจ่ายเป็นเงินรางวัลเจ้าหน้าที่ตำรวจจรรยาจร” จ่ายเป็นเงินรางวัลสมทบเฉพาะส่วนที่ขาดได้ ซึ่งเมื่อรวมกันแล้วต้องไม่เกินเดือนละ 5,000 บาทต่อคน

จากระเบียบฉบับดังกล่าว จะเห็นได้ว่ากระทรวงการคลังมิได้มีการกำหนดงบประมาณไว้ล่วงหน้าเพื่อจ่ายเป็นเงินเพิ่มแก่เจ้าหน้าที่ตำรวจจรรยาจร แต่ให้จ่ายจาก



ค่าปรับซึ่งได้จากการปรับผู้กระทำผิดกฎหมายตามที่กำหนดไว้ในระเบียบนี้ หลังจากหักแบ่งแก่ กรุงเทพมหานคร ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 146 แล้วหากเงินค่าปรับไม่พอจ่ายก็ให้กรมตำรวจขอรับเงินอุดหนุนจากกรุงเทพมหานครสมทบจ่ายให้ครบคนละ 5,000 บาทต่อเดือน

นอกจากนี้ ตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการจ่ายเงินรางวัลในคดีจับกุมผู้กระทำผิดตามกฎหมายจราจรทางบก รถยนต์และรถจักรยานยนต์ พ.ศ. 2539 ได้กำหนดไว้ในข้อ 10 ดังนี้

1) ในเขตกรุงเทพมหานคร ให้จ่ายเฉพาะเป็นเงินรางวัลแก่ตำรวจซึ่งปฏิบัติหน้าที่ควบคุมการจราจร

2) ในจังหวัดอื่นนอกเขตกรุงเทพมหานคร ให้จ่ายเงินรางวัลแก่เจ้าหน้าที่ผู้จับ

สำหรับการจ่ายเงินรางวัลให้แก่ตำรวจ ซึ่งปฏิบัติที่ควบคุมการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครนั้น ตามระเบียบกรมตำรวจว่าด้วยหลักเกณฑ์ แบบหรือวิธีปฏิบัติในการขอรับเงินรางวัลในคดีจับกุมผู้กระทำผิดตามกฎหมายจราจรทางบก รถยนต์และรถจักรยานยนต์ พ.ศ. 2537 ขยายความคำว่า “เจ้าหน้าที่เขตกรุงเทพมหานคร” ตำรวจผู้ซึ่งปฏิบัติหน้าที่ควบคุมการจราจร “การจับกุม” ไว้ดังนี้คือ

“เจ้าหน้าที่ในเขตกรุงเทพมหานคร” หมายความว่า ตำรวจผู้ที่มียศไม่เกินพันตำรวจโท (ยกเว้นผู้ที่ทำหน้าที่หัวหน้าหน่วยงาน) และได้รับคำสั่งจากผู้บังคับบัญชาที่เป็นหัวหน้าหน่วยงานระดับ ตั้งแต่สถานีตำรวจหรือแผนกหรือเทียบเท่าขึ้นไป ให้ปฏิบัติหน้าที่ควบคุมการจราจร

“ตำรวจผู้ซึ่งปฏิบัติหน้าที่ควบคุมการจราจร” หมายความว่า

(1) ตำรวจจราจรตามเลขที่ตำแหน่งในสายงานจราจร ระดับตั้งแต่รองผู้กำกับการ (งานจราจร) ลงไป สำหรับสถานีตำรวจนครบาลที่มีผู้กำกับเป็นหัวหน้าสถานี

(2) ตำรวจจราจรตามเลขที่ตำแหน่งสายงานจราจร ระดับตั้งแต่สารวัตรจราจรลงไปสำหรับสถานีนครบาลที่มีรองผู้กำกับเป็นหัวหน้าสถานี

(3) ตำรวจจราจรตามเลขที่ตำแหน่งสายงานจราจรของกองกำกับการ 1 กองกำกับการ 2 และกองกำกับการ 5 (เฉพาะงานที่ 1 งานที่ 2 และงานที่ 3) และฝ่าย

ปฏิบัติการพิเศษการจราจร (เฉพาะงานที่ 2 งานที่ 3 และงานที่ 4) กองบังคับการตำรวจจราจร ระดับตั้งแต่รองผู้กำกับการลงไป<sup>28</sup>

(4) ตำรวจจราจรตามเลขที่ตำแหน่งในสายงานจราจรของแผนก 2 กองกำกับ 1 กองบังคับการตำรวจจราจร และแผนก 1 กองกำกับ 1 กองบังคับการตำรวจรถไฟ ระดับตั้งแต่สารวัตรจราจรลงไป

(5) ผู้ช่วยพนักงานสอบสวนที่ทำหน้าที่เปรียบเทียบคดีจราจร (เสมือนเปรียบเทียบคดีจราจร)

(6) เจ้าหน้าที่ศูนย์ควบคุมจราจรที่ทำหน้าที่ควบคุมและจัดการจราจรระดับสารวัตรลงไป

“การจับกุม” ให้หมายรวมถึง การเรียกหรือสั่งให้ผู้กระทำผิดไปรายงานตัวด้วย

ส่วนเจ้าหน้าที่ตาม (2) ในจังหวัดอื่นนอกเขตกรุงเทพมหานครนั้น อาจหมายถึงเจ้าหน้าที่ตำรวจอื่นที่มีได้ทำหน้าที่ในการควบคุมจราจรด้วย ซึ่งอาจทำหน้าที่ตำรวจสืบสวนสอบสวนหรือสายงานอื่นด้วย

แต่เดิมตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยเรื่องการจ่ายเงินรางวัลจราจร พ.ศ.2531 เป็นการจ่ายเฉพาะเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในกรุงเทพมหานครและบริเวณที่ทำการจับกุมผู้กระทำความผิดตามกฎหมายจราจรเท่านั้น ไม่ได้รวมไปถึงเจ้าหน้าที่ตำรวจผู้ควบคุมสัญญาณไฟ หรือเจ้าหน้าที่ตำรวจอื่นใดที่ได้ปฏิบัติหน้าที่เฝ้าอำนวยความสะดวกของการจราจร แต่ตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการจ่ายเงินรางวัลในคดีจับกุมผู้กระทำความผิดตามกฎหมายจราจรทางบก รถยนต์และรถจักรยานยนต์ พ.ศ. 2537 ได้เปลี่ยนโดยได้มีการจ่ายเงินรางวัลแก่เจ้าพนักงานตำรวจทุกนายอย่างเท่ากันโดยไม่เกินคนละ 5,000 บาทต่อเดือน ส่วนเจ้าพนักงานจราจรในจังหวัดอื่นให้จ่ายจากสัดส่วนเป็นเปอร์เซ็นต์จากรางวัลจราจรเหมือนเดิม

### 2.3.2 ระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการจ่ายเงินรางวัลในคดีจับกุมผู้กระทำความผิดตามกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่ง และการเดินเรือ พ.ศ. 2535

การจ่ายเงินรางวัลตามระเบียบกระทรวงการคลัง พ.ศ. 2535 นี้ได้แบ่งเงินรางวัลออกเป็น 2 ประการคือ

<sup>28</sup> ระเบียบกรมตำรวจว่าด้วยการจ่ายเงินรางวัลในคดีจับกุมผู้กระทำความผิดตามกฎหมายเกี่ยวกับการจราจรทางบก รถยนต์และรถจักรยานยนต์ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540 ลงวันที่ 25 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2540.

2.3.2.1 เงินรางวัลผู้แจ้งความนำจับ คือ เงินรางวัลที่จ่ายให้ผู้แจ้งความนำจับในคดีของผู้แจ้งความนำจับรางวัลนี้จะจ่ายได้ต่อเมื่อได้กระทำการนั้นแล้ว ตามเงื่อนไขต่อไปนี้

(1) การจับกุมเป็นผลสำเร็จเนื่องจากการแจ้งความนำจับ และ

(2) ผู้มีอำนาจเปรียบเทียบปรับ หรือพนักงานสอบสวนได้ทำการเปรียบเทียบปรับผู้ต้องหา หรือศาลได้พิพากษาลงโทษจำเลยโดยคดีนั้นถึงที่สุดแล้ว

2.3.2.2 เงินรางวัลเจ้าหน้าที่ผู้จับ คือ เงินรางวัลที่จ่ายให้แก่เจ้าหน้าที่ผู้ทำการจับกุมจนได้ตัวผู้กระทำความผิดลงโทษเป็นผลสำเร็จ

จะเห็นได้ว่า เงินรางวัลนี้จ่ายให้กับผู้แจ้งความจับและหรือเจ้าหน้าที่ผู้จับ โดยให้จ่ายเงินรางวัลในอัตราร้อยละของเงินค่าปรับที่มีอำนาจเปรียบเทียบหรือพนักงานสอบสวนเปรียบเทียบปรับผู้ต้องหา หรือศาลพิพากษาปรับจำเลย แล้วแต่กรณี

1) เงินรางวัลผู้แจ้งความนำจับ ร้อยละ 35 ของเงินค่าปรับ

2) เงินรางวัลเจ้าหน้าที่ผู้จับ ร้อยละ 35 ของเงินค่าปรับ

3) เงินรางวัลเจ้าหน้าที่ผู้จับในกรณีไม่มีผู้แจ้งความนำจับ

ร้อยละ 50 ของเงินค่าปรับ

จากระเบียบกระทรวงการคลังฯ พ.ศ. 2535 นี้จะเห็นได้ว่า เงินรางวัลนั้นจ่ายให้แก่เจ้าหน้าที่ผู้จับเป็นอัตราร้อยละของเงินค่าปรับ ซึ่งจะแตกต่างจากระเบียบกระทรวงการคลังฯ พ.ศ. 2537

เนื่องจากการจ่ายเงินรางวัลนั้นจ่ายให้แก่ผู้แจ้งความนำจับ และเจ้าหน้าที่ผู้จับตามระเบียบกระทรวงการคลัง พ.ศ. 2535 นี้จึงได้ให้ความหมายของคำว่า

“เจ้าหน้าที่” “ผู้แจ้งความนำจับ” “เงินรางวัล” และ “การจับกุม” เพื่อให้ได้ความชัดเจนไว้ดังนี้

“เจ้าหน้าที่” หมายความว่า ถึง เจ้าหน้าที่หรือเจ้าพนักงานของกรมการขนส่งทางบกหรือกรมเจ้าท่าแล้วแต่กรณี รวมตลอดถึงเจ้าพนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจซึ่งมีอำนาจจับกุมผู้กระทำความผิดตามกฎหมาย

“ผู้แจ้งความนำจับ” หมายความว่า บุคคลเดียว หรือหลายคนซึ่งจะเป็นข้าราชการหรือไม่ก็ตาม แต่เป็นผู้ที่นำเบาะแส หรือคำเตือนแห่งการกระทำความผิดมาบอกเล่า หรือแจ้งความนำจับไว้แก่เจ้าหน้าที่

“เงินรางวัล” หมายความว่า เงินที่ทางราชการจ่ายให้แก่ผู้แจ้งความนำจับและเจ้าหน้าที่ผู้จับ เพื่อเป็นการตอบแทนความดี ความชอบที่ได้แจ้งความนำจับ หรือจับกระทั่งได้ตัวผู้กระทำความผิดมาลงโทษตามบทบัญญัติตามกฎหมายเป็นผลสำเร็จตามเงื่อนไข ซึ่งได้ระบุไว้ตามระเบียบนี้

“การจับกุม” ให้ความหมายรวมถึง การเรียก หรือการสั่งให้ผู้กระทำความผิดไปรายงานตัวด้วย

สำหรับเงินรางวัลนำจับกรณีตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 นั้นมีการแบ่งส่วนของเงินรางวัลไปยังผู้นำจับหรือผู้แจ้งจับอีกด้วย นอกจากนี้เจ้าหน้าที่ผู้จับกุมผู้กระทำความผิดตามกฎหมายฉบับดังกล่าว และเจ้าหน้าที่ผู้จับกุมเองนั้นก็มิได้หมายถึงตำรวจเพียงอย่างเดียว ยังรวมไปถึงเจ้าพนักงานฝ่ายปกครอง หรือเจ้าพนักงานอื่น ๆ ตามกฎหมายกำหนดด้วย ซึ่งเป็นกฎหมายที่ให้อำนาจอย่างกว้าง ๆ สำหรับเจ้าหน้าที่ของรัฐในการจับกุมตามกฎหมายฉบับดังกล่าว รวมไปถึงผู้นำจับผู้กระทำความผิดตามกฎหมายฉบับนี้ ก็มีสิทธิที่จะได้รับเงินรางวัลนำจับเท่าเทียมกับผู้จับกุม ซึ่งตามกรณีนี้กฎหมายถือว่าเป็นนโยบายการส่งเสริมให้ประชาชนได้สอดส่องดูแลบ้านเมือง หรือช่วยเป็นหูเป็นตาให้เจ้าหน้าที่ตำรวจอีกทางหนึ่งด้วย

ในเรื่องเงินรางวัลนำจับนั้น ประชาชนผู้แจ้งจับหรือผู้ให้เบาะแสแก่เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจจับกุมตามกฎหมายนั้นก็มิได้รับเงินรางวัลนำจับเท่ากับเจ้าหน้าที่ผู้จับกุมโดยตรงคือร้อยละ 35 ของเงินค่าปรับ ซึ่งถือได้ว่าเป็นแนวทางสร้างขวัญและกำลังใจแก่พลเมืองของชาติอีกทางหนึ่งด้วย

ดังนั้นกฎหมายฉบับดังกล่าว จึงมีลักษณะเปิดกว้างกว่าพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ตามที่กล่าวมาแล้วข้างต้น อันเป็นผลดีต่อทั้งเจ้าหน้าที่ตำรวจและประชาชนในแนวทางร่วมมือกันป้องกันปราบปรามผู้กระทำความผิดด้วย

### 3. มาตรการโทษตามกฎหมายจราจร

กฎหมายจราจรนั้นบัญญัติขึ้นมาเพื่อประสงค์ในความสะดวกและความปลอดภัยในการจราจร เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ จึงได้กำหนดมาตรการโทษไว้ สามารถแยกพิจารณา ดังนี้

3.1 มาตรการโทษที่เป็นโทษทางอาญา

3.2 มาตรการโทษที่ไม่ใช่โทษทางอาญา

### 3.1 มาตรการโทษที่เป็นโทษทางอาญา

การที่รัฐได้บัญญัติกฎหมายขึ้นก็เพื่อที่จะใช้กฎหมายเป็นเครื่องมือในการรักษาความสงบเรียบร้อยและการลงโทษเป็นเครื่องส่งเสริมประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมาย ซึ่งตามกฎหมายจราจรได้บัญญัติขึ้นมาเพื่อความสะดวกและความปลอดภัยในการจราจร ซึ่งมาตรการโทษที่เป็นโทษทางอาญา ดังนี้

3.1.1 โทษปรับ กฎหมายจราจรนั้นได้กำหนดโทษเป็นโทษปรับเป็นส่วนใหญ่ เนื่องจากกฎหมายถือว่าความผิดฐานฝ่าฝืนกฎจราจรนั้นเป็นความผิดเล็กน้อย และโอกาสที่ผู้ใช้รถใช้ถนนจะหลวมตัวเข้าไปกระทำผิดกฎหมายนั้นมีมาก จึงได้กำหนดโทษปรับไว้เป็นส่วนใหญ่ โดยได้บัญญัติอัตราค่าปรับไว้เป็นช่วงกว้าง ๆ โดยได้ให้พนักงานสอบสวนใช้ดุลพินิจในการเปรียบเทียบปรับอย่างมาก ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้กำหนดความผิดและอัตราโทษเกี่ยวกับอัตราโทษปรับไว้ เช่น

#### 3.1.1.1. ความผิดที่มีโทษปรับไม่เกิน 500 บาท

ความผิดที่มีโทษปรับไม่เกินห้าร้อยบาท มีดังนี้ (ตามมาตรา 148, 149, 150)

- 1) นำรถที่มีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรง หรืออาจเกิดอันตรายหรืออาจทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยแก่ผู้ใช้หรือคนโดยสารหรือประชาชน ออกมาใช้ในทางเดินรถ (มาตรา 6)
- 2) นำรถที่ผู้ขับขี่ไม่อาจแลเห็นทางพอแก่ความปลอดภัยมาใช้ในทางเดินรถ (มาตรา 8)
- 3) มีเครื่องหมายจราจรให้เดินรถทางเดียว กลับเดินย้อนทางจราจร (มาตรา 41)
- 4) เดินรถสวนกัน ไม่ขับขี่ชิดซ้ายของทางเดินรถ (มาตรา 42)
- 5) แซงขึ้นหน้ารถอื่น โดยไม่ให้เสียงสัญญาณก่อน (มาตรา 44)
- 6) เลี้ยวรถผิดกฎจราจร (มาตรา 51)
- 7) หยุดรถหรือจอดรถ โดยไม่ให้สัญญาณด้วยมือและแขน หรือด้วยไฟสัญญาณ (มาตรา 54)

## 3.1.1.2. ความผิดที่มีโทษปรับไม่เกิน 1,000 บาท

ความผิดที่มีโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท (มาตรา 152, 153, 154, 155, 156)

- 1) นำรถที่มีได้ติดแผ่นป้ายเลขทะเบียน แผ่นป้ายเครื่องหมายเลขทะเบียน หรือป้ายประจำรถมาใช้ในทางเดินรถ (มาตรา 7)
- 2) ขับขี่รถในทางเดินรถโดยใช้ไฟสัญญาณแสงวิบวาบ เสียงสัญญาณไซเรน เสียงสัญญาณที่เป็นเสียงนกหวีด เสียงที่แตกพร่า เสียงหลายเสียง เสียงดังเกินควรหรือเสียงสัญญาณอย่างอื่นที่อธิบดีกรมตำรวจกำหนดห้าม โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา (มาตรา 13 วรรคแรก)
- 3) ขับรถไม่ปฏิบัติให้ถูกต้องตามสัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจรที่ติดตั้งไว้หรือทำให้ปรากฏในทางหรือที่พนักงานเจ้าหน้าที่แสดงให้ทราบ (มาตรา 21 ว. 1)
- 4) ขับรถไม่ปฏิบัติตามสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายที่ปรากฏข้างหน้า โดย
  - (1) ไม่หยุดรถหลังเส้นให้หยุด เมื่อมีสัญญาณจราจรไฟสีเหลืองอำพัน
  - (2) ไม่หยุดหลังเส้นให้รถหยุด เมื่อมีสัญญาณจราจรไฟสีแดง หรือเครื่องหมายจราจรสีแดง ที่มีคำว่า “หยุด”
  - (3) ไม่ไปเมื่อมีสัญญาณจราจรไฟสีเขียว หรือเครื่องหมายจราจรไฟสีเขียว ที่มีคำว่า “ไป”
  - (4) ไม่เลี้ยวหรือขับรถตรงไปตามทิศทาง มีลูกศรชี้เป็นลูกศรสีเขียวแสดงพร้อมกับสัญญาณจราจรไฟสีแดง
  - (5) ไม่หยุดหลังเส้นให้รถหยุด เมื่อมีสัญญาณจราจรไฟกะพริบสีแดงที่ติดตั้งอยู่ที่ทางร่วมทางแยกใดเปิดอยู่ แต่เมื่อเห็นว่าปลอดภัยและไม่เป็นการกีดขวางการจราจรก็ให้ขับรถต่อไปได้
  - (6) ไม่ลดความเร็วของรถลงและผ่านทางเดินรถนั้นไปด้วยความระมัดระวังเมื่อมีสัญญาณจราจรไฟกะพริบสีเหลืองอำพันติดตั้งอยู่ ณ ที่ใด (มาตรา 22)
- 5) ในทางเดินรถที่มีสัญญาณจราจรไฟสีเขียว หรือไฟสีแดงติดตั้งไว้เหนือช่องทางเดินรถมากกว่าสองช่องขึ้นไป ผู้ขับขี่ ขับขี่รถในช่องทางเดินรถนั้นเมื่อมีสัญญาณจราจรไฟสีแดงที่ทำเป็นรูปกากบาทเฉียงอยู่เหนือช่องทางเดินรถนั้น (มาตรา 23 (1))

6) ไม่ปฏิบัติตามสัญญาจนจรรยาที่พนักงานเจ้าหน้าที่ผู้ควบคุมการจราจรให้เป็นไปอย่างอื่นนอกจากในข้อ 4.6, 4.7 (มาตรา 26)

7) ทำให้เสียหาย ทำลาย ซ่อนเร้น เปลี่ยนแปลง เคลื่อนย้าย ซีดเขียน หรือทำให้ไร้ประโยชน์ซึ่งสัญญาจนจรรยาหรือเครื่องหมายจราจรที่พนักงานเจ้าหน้าที่หรือเจ้าพนักงานจราจรติดตั้งไว้หรือทำให้ปรากฏในทาง (มาตรา 29)

8) ผู้ใด

(1) ฝ่าฝืนคำสั่งเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่เกี่ยวกับการห้ามรถหรือคนเดินเท้าเดินบนทางสายใด ห้ามหยุดหรือจอดรถในทางสายใด ห้ามเลี้ยวรถ กลับรถหรือถอยหลังรถในทางสายใดหรือทางตอนใด หรือเกี่ยวกับกำหนดให้ทางสายใดหรือเฉพาะตอนใดที่ให้เดินรถได้ทางเดียว (มาตรา 154, 138)

(2) ฝ่าฝืนคำสั่งเจ้าพนักงานจราจร หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ที่ให้ผู้ขับขี่หยุดรถในเมื่อรถนั้นมีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรง หรืออาจเกิดอันตรายหรือขับรถขณะเมาสุราฯ (มาตรา 154, 142)

(3) ฝ่าฝืนคำสั่ง ข้อบังคับ หรือระเบียบของเจ้าพนักงานจราจร ซึ่งสั่งหรือประกาศเกี่ยวกับการห้ามรถเดิน หยุดหรือจอดหรือกำหนดทางเดินรถ หรือควบคุมการจอดรถหรือการใช้ทางเดินรถ ฯลฯ (มาตรา 154, 139)

(4) ฝ่าฝืนคำสั่งของเจ้าพนักงานจราจร พนักงานเจ้าหน้าที่หรือผู้ตรวจการเกี่ยวกับรถที่มีสภาพไม่ถูกต้องตามมาตรา 10 ทวิ (มาตรา 154, 143 ทวิ)

9) ผู้ขับขี่ที่ได้รับใบสั่ง ไม่ไปรายงานตัว ณ สถานที่ที่ระบุไว้ในใบสั่งนั้นภายในเจ็ดวันนับแต่เวลาที่เจ้าพนักงานจราจร หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ออกใบสั่งได้ล่วงพ้นไปแล้วแปดชั่วโมงโดยไม่มีเหตุสมควร (มาตรา 141, 155) เป็นต้น

นอกจากโทษปรับข้างต้นแล้ว พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ยังได้กำหนดโทษจำคุกไว้อีก ดังนี้

3.1.1.3. ความผิดที่มีโทษจำคุกไม่เกิน 1 เดือนหรือปรับไม่เกิน 2,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ความผิดที่มีโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือน หรือปรับไม่เกินสองพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ (มาตรา 158, 159, 160) มีดังนี้

1) ผู้ขับขี่รถที่ใช้บรรทุกวัตถุระเบิด หรือวัตถุอันตรายอื่นใด ไม่จัดให้มีป้ายแสดงถึงวัตถุที่บรรทุกและเครื่องดับเพลิง และไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขในการป้องกันอันตรายตามที่กำหนดในกฎกระทรวง (มาตรา 17)

2) ทำ ติดตั้ง หรือทำให้ปรากฏซึ่งสัญญาณจราจร หรือเครื่องหมายจราจรในทางที่อธิบดีกรมตำรวจกำหนดโดยมิใช่พนักงานเจ้าหน้าที่หรือเจ้าพนักงานจราจร (มาตรา 28) เป็นต้น

3.1.1.4. ความผิดที่มีโทษจำคุกไม่เกิน 3 เดือนหรือปรับไม่เกิน 5,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ความผิดที่มีโทษจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับไม่เกินห้าพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ มีกรณีเดียว คือ

1) ผู้ขับขี่ไม่ปฏิบัติตามคำสั่งเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ซึ่งสั่งตามมาตรา 59 วรรคแรก (มาตรา 159 วรรคแรก)

2) ผู้ขับขี่ขัดขวางเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ มิให้เคลื่อนย้ายรถหรือมิให้ใช้เครื่องมือบังคับรถมิให้เคลื่อนย้ายตามมาตรา 59 วรรคสอง (มาตรา 159 วรรคแรก)

3) ผู้ใดทำให้เสียหาย ทำลาย ทำให้เสื่อมค่าหรือทำให้ไร้ประโยชน์ซึ่ง เครื่องมือบังคับรถมิให้เคลื่อนย้าย หรือเคลื่อนย้ายรถที่เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ได้ใช้เครื่องมือบังคับมิให้เคลื่อนย้ายตาม มาตรา 59 วรรคสอง โดยมิได้รับอนุญาตจาก เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานสอบสวน (มาตรา 159 วรรคสอง)

3.1.1.5. โทษจำคุกไม่เกิน 3 เดือน หรือปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

1) ผู้ใดขับรถหรือขี่หรือควบคุมสัตว์ในทาง ซึ่งก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินของผู้อื่น ฯลฯ ไม่หยุดรถหรือสัตว์และให้ความช่วยเหลือตามสมควร ฯลฯ (มาตรา 78, 160 ทวิ ว.1)

2) ผู้ใด

(1) ขับรถในขณะที่หย่อนความสามารถในอันที่จะขับ

(2) ขับรถในขณะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น



(3) ชับรถในลักษณะที่ผิดปกติวิสัยของการขับรถตามธรรมดา หรือไม่อาจแลเห็นทางด้านหน้าหรือด้านหลัง ด้านใดด้านหนึ่ง หรือทั้งสองด้านได้พอแก่ความปลอดภัย

(4) ชับรถโดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัย หรือความเดือดร้อนของผู้อื่น (มาตรา 43 (1) (2) (5) (8), 160 วรรคสาม)

3) ผู้ใดแข่งรถในทาง โดยมีได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากเจ้าพนักงานจราจร หรือจัดหรือสนับสนุนหรือส่งเสริมให้มีการแข่งรถในทาง โดยมีได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจาก เจ้าพนักงานจราจร (มาตรา 134, 160 ทวิ)

3.1.1.6. โทษจำคุกไม่เกิน 6 เดือน หรือปรับตั้งแต่ห้าพันบาทถึงสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

1) กรณีขับรถชนแล้วหนีตาม มาตรา 78 ถ้าเป็นเหตุให้บุคคลอื่นได้รับอันตรายสาหัสหรือตาย (มาตรา 78, 160 วรรคสอง)

2) ฝ่าฝืนข้อห้ามมิให้ผู้ขับขี่เสพหรือรับเข้าร่างกายไม่ว่าด้วยวิธีใด ๆ ซึ่งวัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท กลุ่มแอมเฟตามีน หรือวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทอย่างอื่นที่อธิบดีกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา (มาตรา 43 ทวิ, 157 ทวิ วรรคแรก)

3.1.1.7. โทษจำคุกไม่เกิน 3 ปี หรือปรับตั้งแต่สองหมื่นบาทถึงสี่หมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มีกรณีเดียว คือฝ่าฝืนข้อห้ามมิให้ผู้ขับขี่เสพหรือรับเข้าร่างกายซึ่งแอมเฟตามีน ฯลฯ และเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส (มาตรา 43 ทวิ, 157 ทวิ วรรคสอง)

3.1.1.8. โทษจำคุกไม่เกิน 10 ปี หรือปรับตั้งแต่สี่หมื่นบาทถึงแปดหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มีกรณีเดียวคือ ฝ่าฝืนข้อห้ามมิให้ผู้ขับขี่เสพหรือรับเข้าร่างกายซึ่งแอมเฟตามีน ฯลฯ และเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย (มาตรา 43 ทวิ, 157 ทวิ วรรคสอง)

### 3.2 มาตรการโทษที่ไม่ใช่โทษทางอาญา

เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายของเจ้าพนักงานจราจรเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ จึงมีความจำเป็นที่จะต้องกำหนดมาตรการเสริมเพื่อให้ผู้กระทำผิดตระหนักถึงโทษที่จะได้รับจากการกระทำผิดกฎจราจรมากยิ่งขึ้น ดังนั้นจึงได้กำหนดมาตรการในการเสริมการรื้อถอนสิทธิของผู้กระทำผิดกฎจราจร ดังนี้

#### 3.2.1. การรื้อถอนสิทธิของผู้กระทำผิดกฎจราจร

ได้แก่ อำนาจสั่งยึด สิ่งพักใช้หรือสิ่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ รถจักรยานยนต์ ใบอนุญาตขับรถรับจ้าง ใบอนุญาตขับขี่ล้อเลื่อน และใบอนุญาตผู้ประจำเครื่อง อุปกรณ์การขนส่งอันเป็นโทษที่บัญญัติไว้ในมาตรา 161 และ 162 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 32 รวมทั้งอำนาจยึดรถคันที่ผู้กระทำผิดหลบหนีตามมาตรา 78 ด้วย

##### 3.2.1.1. อำนาจสั่งยึดใบอนุญาตขับขี่

เป็นอำนาจของผู้บัญชาการตำรวจนครบาล ผู้บัญชาการตำรวจภูธร ผู้บังคับการพนักงานเจ้าหน้าที่ ผู้บังคับการตำรวจทางหลวง หรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากบุคคลดังกล่าว ตามมาตรา 161 ซึ่งจะใช้อำนาจสั่งยึดใบอนุญาตดังกล่าวได้ก็ต่อเมื่อผู้ขับขี่รถยนต์ รถจักรยานยนต์ รถรับจ้างหรือผู้ประจำเครื่องอุปกรณ์การขนส่งได้กระทำผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ในฐานะใดฐานหนึ่งตามที่กล่าวมาแล้ว แต่การยึดใบอนุญาตขับขี่ ดังกล่าวให้ยึดได้มีกำหนดครั้งละไม่เกินหกสิบวัน คือ จะสั่งให้ยึดไว้สิบห้าวันหนึ่งเดือน หรือหนึ่งเดือนครึ่งก็ได้ แต่ไม่เกินหกสิบวันหรือสองเดือน

กำหนดยึดใบอนุญาตขับขี่นี้ต้องนับตั้งแต่วันยึดคือวันที่พนักงานเจ้าหน้าที่ยึดใบขับขี่ในวันนั้นเอง หากผู้ขับขี่รถใดถูกสั่งยึดใบอนุญาตขับขี่ดังกล่าวแล้ว ผู้ขับขี่นั้น ๆ ยังอาจมีสิทธิอุทธรณ์ต่ออธิบดีกรมตำรวจได้ภายในกำหนดสิบห้าวัน นับแต่วันถูกยึดใบอนุญาตขับขี่ คือ ใบขับขี่ที่ถูกพนักงานเจ้าหน้าที่ยึดวันใด และถูกสั่งยึดไว้มีกำหนดเวลาเท่าใดก็ต้องอุทธรณ์ภายในกำหนดสิบห้าวันนับแต่วันถูกยึด ไม่ใช่นับแต่วันที่ผู้ขับขี่รู้ว่าถูกสั่งยึดใบอนุญาตขับขี่

ดังนั้นถ้าพนักงานเจ้าหน้าที่ยึดใบขับขี่ของผู้ขับขี่ผู้ใดไว้ และสืบเสนอ เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานสอบสวนเพื่อดำเนินการสั่งยึด จนล่วงเลย

กำหนดเวลาหกสิบวันนับแต่วันยึด ถือว่าผู้บัญชาการตำรวจนครบาล ผู้บัญชาการตำรวจภูธร ผู้บังคับการพนักงาน เจ้าหน้าที่ ผู้บังคับการตำรวจทางหลวง หรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากบุคคลดังกล่าว หมดอำนาจสั่งยึดใบอนุญาตขับขี่สำหรับการกระทำครั้งนั้นไปในตัว แต่ตามปกติเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่จะเรียกเก็บใบอนุญาตขับขี่ไว้เป็นชั่วคราวโดยออกไปรับแทนใบอนุญาตขับขี่ให้ผู้ขับขี่ไว้ แล้วต้องรับมาใบอนุญาตขับขี่ที่เรียกเก็บไว้ดังกล่าวไปส่งมอบแก่พนักงานสอบสวนหรือเจ้าพนักงานจราจรภายในแปดชั่วโมงตามมาตรา 140 วรรคสองอยู่แล้ว กรณีดังกล่าวข้างต้นจึง มีอาจเกิดขึ้นได้ แต่ถ้าได้เกิดขึ้นก็ต้องปรับเป็นความบกพร่องของพนักงานเจ้าหน้าที่ผู้เรียกเก็บ ใบขับขี่ของเขาไว้

เมื่อมีการอุทธรณ์การยึดใบอนุญาตขับขี่ มาตรา 161 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 กำหนดให้อธิบดีกรมตำรวจวินิจฉัยอุทธรณ์ และมีคำสั่งยึดหรือไม่ยึดใบอนุญาตขับขี่นั้นภายในกำหนดสามสิบวัน นับแต่วันได้รับอุทธรณ์ ถ้าอธิบดีกรมตำรวจสั่งยืนยันคำสั่งให้ยึดหรือสั่งกลับเป็นไม่ให้ยึดให้ถือว่าคำสั่งของอธิบดีกรมตำรวจนั้นเป็นที่สุด

กรณีนี้อาจมีได้ว่าผู้บัญชาการตำรวจนครบาล ฯลฯ สั่งให้ยึดใบอนุญาต ขี่ไว้มีกำหนดสิบห้าวัน ผู้ถูกยึดใบขับขี่ยื่นอุทธรณ์ต่ออธิบดีกรมตำรวจ และอธิบดีกรมตำรวจวินิจฉัยและมีคำสั่งเมื่อเลยกำหนดสิบห้าวันที่ใบอนุญาตถูกยึดตามคำสั่งของผู้บัญชาการตำรวจนครบาล ฯลฯ ดังนั้นต้องถือว่าไม่ต้องรอคำวินิจฉัยของอธิบดีกรมตำรวจ พอครบกำหนดสิบห้าวันที่ใบอนุญาตขับขี่ถูกยึดตามคำสั่งผู้บัญชาการตำรวจนครบาล ฯลฯ แล้ว ก็ต้องคืนใบอนุญาตขับขี่ให้เขาไป แต่ผลแห่งการยื่นอุทธรณ์คำสั่งยึดใบอนุญาตขับขี่ก็อาจมีได้ เช่น อธิบดีกรมตำรวจวินิจฉัยและมีคำสั่งไม่ยึดใบอนุญาตขับขี่ เป็นการกลับคำสั่งของผู้บัญชาการตำรวจนครบาล ฯลฯ ดังนั้นย่อมมีผลว่าผู้ขับขี่ผู้นั้นไม่เคยถูกสั่งยึดใบอนุญาตขับขี่เลย

การที่ผู้ขับขี่ถูกสั่งยึดใบอนุญาตขับขี่หลาย ๆ ครั้งนั้น ยังมีผลในการใช้ดุลพินิจของศาลในการที่จะสั่งให้พักใช้หรือให้เพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นอีกด้วย กล่าวคือถ้าโจทก์ฟ้องว่าผู้ขับขี่กระทำความผิด ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และขอให้ศาลสั่งให้เพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นเสีย เพราะได้กระทำความผิดกฎหมายจราจรจนถูกผู้บังคับการตำรวจสั่งยึดใบอนุญาตตั้งหลายครั้งมาแล้ว ศาลอาจเห็นควร ให้สั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นเสียเลยก็ได้ เพราะการให้ขับขี่รถอีกต่อไปอาจก่อให้เกิดภัยอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินของผู้อื่น

อำนาจของผู้บัญชาการตำรวจนครบาลนอกจากมีอำนาจสั่งยึดใบอนุญาตขับขี่ที่มีกำหนดครั้งละไม่เกินหกสิบวันแล้ว ยังมีอำนาจบันทึกการยึดและคะแนนไว้ด้านหลังใบอนุญาตขับขี่ที่ถูกยึด และดำเนินการอบรมทดสอบผู้ขับขี่ที่กระทำผิดซ้ำตั้งแต่สองครั้ง

ภายในหนึ่งปี รวมทั้งสั่งพักใบอนุญาตขับขี่ที่เสียคะแนนมากของผู้ขับขี่นั้นมีการกำหนดครั้งละไม่เกินเก้าสิบวัน<sup>30</sup>

ส่วนวิธีการดำเนินการบันทึกคะแนน อบรม ทดสอบ ผู้ขับขี่ที่กระทำผิด และการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ ให้เป็นไปตามที่อธิบดีกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา<sup>31</sup>

ดังนั้น จะเห็นได้ว่าผู้ขับขี่ที่กระทำผิดกฎจราจรซ้ำตั้งแต่สองครั้งภายในหนึ่งปี อาจถูกผู้บัญชาการตำรวจนครบาล ฯลฯ สั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ได้อ่านานนี้ เหมือนกับของศาลตามมาตรา 162 จะต่างกันก็ตรงที่อำนาจของศาลไม่มีกำหนดเวลาสั่งพักใช้ใบอนุญาต และเหตุผลที่สั่งพักของผู้บัญชาการ ฯลฯ มีเพียงผู้ขับขี่เสียคะแนนที่ลงไว้ด้านหลังใบขับขี่มาก ส่วนของศาลเป็นเหตุผลกว้างกว่า คือ “ถ้าความปรากฏแก่ศาลว่าหากให้ผู้ขับขี่นั้นขับรถต่อไป อาจก่อให้เกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินของผู้อื่น” คือ ให้ดุลพินิจของศาลไว้กว้างมาก

การวินิจฉัยอุทธรณ์ของอธิบดีกรมตำรวจให้เวลาสามสิบวันนับแต่วันที่รับคำอุทธรณ์ ถ้าไม่ได้วินิจฉัยชี้ขาดภายในเวลาดังกล่าว ให้ถือว่าอธิบดีวินิจฉัยไม่ให้ยึดใบอนุญาตขับขี่หรือไม่พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ตามอุทธรณ์ของผู้ขับขี่<sup>32</sup> คือ บัญญัติให้เป็นคุณแก่ผู้ขับขี่

ผลของคำวินิจฉัยของอธิบดีกรมตำรวจให้เป็นที่สุด<sup>33</sup> หมายความว่าหากอธิบดีกรมตำรวจมิได้วินิจฉัยชี้ขาดอุทธรณ์ภายในสามสิบวันนับแต่วันรับคำอุทธรณ์ ก็ให้ถือว่าอธิบดีกรมตำรวจวินิจฉัยไม่ให้ยึดหรือพักใช้ใบอนุญาตขับขี่

### 3.2.1.2. อาจสั่งพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

เป็นอำนาจของศาลตามมาตรา 162 ซึ่งมีได้ซ้ำซ้อนกับอำนาจของผู้บัญชาการตำรวจนครบาล ฯลฯ ดังกล่าวข้างต้นแต่อย่างไร แม้ผู้ขับขี่ที่กระทำผิดกฎหมายจราจร ได้ถูกผู้บัญชาการตำรวจสั่งยึดใบอนุญาตขับขี่ไว้แล้ว ต่อมาถูกฟ้องศาลในความผิดนั้น ศาลก็ยังมีอำนาจสั่งพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นอีกได้ กรณีอาจมีได้เช่นผู้ขับขี่รถยนต์ ได้ละเมิดกฎจราจรหลายครั้งหลายหนจนพนักงานเจ้าหน้าที่ต้องเรียกเก็บใบอนุญาตขับขี่

<sup>30</sup> พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 161 วรรคสอง.

<sup>31</sup> พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 161 วรรคสามมาตรา

<sup>32</sup> พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 161 วรรคห้า.

<sup>33</sup> พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 161 วรรคหก.

ไว้ และเสนอให้ผู้บัญชาการตำรวจสั่งยึดใบอนุญาต ซึ่งผู้บัญชาการตำรวจก็ได้สั่งให้ยึดใบอนุญาตไว้มีกำหนดหกสิบวันเมื่อมีการสอบสวนดำเนินคดีเพื่อฟ้องศาล โดยมีได้มีการเปรียบเทียบปรับเพราะได้กระทำผิดกฎจราจรมาหลายครั้งหลายหน พนักงานเจ้าหน้าที่ว่ากล่าวตักเตือนก็มีเชื้อพียงอัยการจึงได้ขอให้ศาลสั่งพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นไปในพียงด้วย ดังนี้ศาลอาจเห็นสมควรเพื่อความปลอดภัยแก่บุคคลและทรัพย์สินของผู้อื่นใช้อำนาจสั่งพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นเสียก็ได้

การสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ คือ สั่งไม่ให้ผู้หนึ่งใช้ใบอนุญาตขับขี่ที่มีกำหนดระยะเวลาหนึ่ง ซึ่งอยู่ในดุลพินิจของศาลว่าจะให้พักใช้มีกำหนดนานเท่าใดก็ได้ เช่น ผู้กระทำผิดกฎจราจรเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ศาลอาจให้พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ที่มีกำหนดห้าปีก็ได้ แต่ถ้าทำผิดกฎจราจรเป็นเหตุให้ทรัพย์สินของผู้อื่นเสียหายเล็ก ๆ น้อย ๆ แต่ทำผิดบ่อย ๆ ศาลอาจสั่งให้พักใช้มีกำหนดหนึ่งปีหรือครึ่งปีเพื่อให้เช็ดหลาบ ก็ได้ เป็นต้น

การสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ เป็นการสั่งไม่ให้ใช้ใบอนุญาตขับขี่นั้นได้อีกเลย คือถือว่าใบอนุญาตขับขี่นั้นถูกยกเลิกเพิกถอนโดยคำสั่งศาลนับแต่วันที่ศาลมีคำสั่ง ถือว่านับแต่วันที่ศาลมีคำสั่งนั้น ผู้ขับขี่ผู้หนึ่งไม่ได้รับอนุญาตให้ขับขี่รถประเภทนั้นอีกต่อไป เช่น ศาลสั่งให้เพิกถอนใบอนุญาตขับรถยนต์ ผู้หนึ่งอาจไปขอรับใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์หรือรถจักรยานสองล้ออีกได้ แต่ขอรับใบอนุญาตขับรถยนต์อีกไม่ได้ เพราะนายทะเบียนยานพาหนะคงไม่อนุญาต

ศาลจะใช้อำนาจสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ ก็ต่อเมื่อปรากฏว่าผู้ขับขี่นั้นได้กระทำผิดต่อกฎจราจรเป็นอาชญา หรือกระทำผิดอื่นที่เกี่ยวข้องกับการจราจรอันเป็นความผิดร้ายแรง กระทบต่อความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชนเช่น ผู้ขับขี่เป็นโรคพิษสุราเรื้อรังขับรถยนต์ไปชนคนเดินข้ามถนนตาย ดังนี้ ศาลอาจสั่งให้เพิกถอนใบอนุญาตขับขี่เสียเลยก็ได้ เป็นต้น

3.2.1.3 อำนาจยึดรถคันที่ผู้ขับขี่หลบหนี ได้แก่ กรณีที่ผู้ขับรถในทางก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินของผู้อื่นแล้วหลบหนี กฎหมายให้เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานสอบสวนมีอำนาจยึดรถคันที่ผู้ขับขี่หลบหนีไว้ได้จนกว่าคดีถึงที่สุดหรือได้ตัวผู้ขับขี่ ถ้า เจ้าของหรือผู้ครอบครองรถคันนั้น ไม่แสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ภายในหกเดือน นับแต่วันเกิดเหตุ ให้รถนั้นตกเป็นของรัฐเลย อำนาจการยึดรถของพนักงานเจ้าหน้าที่มี 2 กรณีคือผู้ขับขี่หลบหนีหรือไม่หลบหนี แต่เมื่อเจ้าพนักงานไปถึงที่เกิดเหตุไม่ยอมแสดงตนว่าเป็นผู้ขับขี่และอำนาจนี้ไม่จำเป็นต้องติดตามไปยึดรถในทันทีที่เกิดเหตุ ถ้าผู้ขับขี่หลบหนีหรือไม่ยอมแสดงตัวใน

ที่เกิดเหตุพนักงานเจ้าหน้าที่จะติดตามไปยึดในภายหลังก็ได้ (คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2913 ถึง 2915/2528)

พนักงานสอบสวนมีอำนาจยึดรถได้โดยไม่ต้องตรวจสอบก่อนว่ารถคันนั้นเป็นของใคร เป็นของผู้ขับขี่ที่หลบหนีหรือไม่แสดงตนว่าเป็นผู้ขับขี่ หรือเป็นของผู้อื่น และมีอำนาจยึดไว้ได้จนกว่าคดีจะถึงที่สุดหรือได้ตัวผู้ขับขี่มาดำเนินคดี ถ้าเจ้าของหรือผู้ครอบครองรถ ซึ่งมีได้ขับไปเกิดเหตุจะต้องไปแสดงตัวต่อพนักงานสอบสวนเพื่อขอรถคืนเสียภายในหกเดือนดังกล่าว ในการนี้กรมตำรวจได้วางระเบียบไว้ว่าให้พนักงานสอบสวนคืนรถให้ก็ต่อเมื่อ

(1) ได้จัดการเกี่ยวกับการตรวจพิสูจน์ของกลางในทางคดีเสร็จแล้ว

(2) มีหลักฐานแสดงว่าผู้ร้องขอรับรถคืนเป็นเจ้าของที่แท้จริงหรือเป็นผู้ครอบครองรถโดยชอบด้วยกฎหมาย

(3) เจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถได้ดำเนินการดังต่อไปนี้

1. เจ้าของหรือผู้ครอบครองมิได้ปกปิดช่วยเหลือผู้ขับรถให้พ้นจากการจับกุม แต่ได้กระทำการใด ๆ อันแสดงว่าได้พยายามช่วยเหลือเพื่อให้เจ้าพนักงานจับกุมคนขับที่หลบหนี เช่น ได้นำเอกสารหลักฐานอันสำคัญที่น่าเชื่อถือเป็นผู้ขับรถคันเกิดเหตุแล้วหลบหนีไปจริง และ

2. เจ้าของหรือผู้ครอบครองรถได้ช่วยเหลือและได้บรรเทาผลร้าย เช่น ช่วยเหลือค่ารักษาพยาบาล ค่าทำศพ ค่าเสียหาย จนผู้เสียหายพอใจ แต่ในกรณีที่ผู้เสียหาย เรียกร้องค่าเสียหายเกินสมควรจนเห็นได้ชัด ถ้าเจ้าของหรือผู้ครอบครองยินยอมชดใช้ค่าเสียหายให้พอสมควรแล้ว แม้ผู้เสียหายยังไม่พอใจหรือยังไม่ยอมรับก็อาจคืนรถให้ไปได้

ความในข้อ (3) นี้ไม่ใช้บังคับในกรณีที่การสอบสวนปรากฏชัดว่ารถคันนั้นถูกโจรกรรมไปและผู้ขับขี่ได้ขับขีไปก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินของผู้อื่น

(4) ผู้มีอำนาจสั่งคืน เมื่อเจ้าของหรือผู้ครอบครองรถที่ถูกยึดได้ร้องขอรับรถคืน ให้ดำเนินการดังนี้

1. ให้พนักงานสอบสวนที่สอบสวนคดีนั้นเสนอข้อเท็จจริง และสำนวนการสอบสวนพร้อมด้วยความเห็นต่อผู้บังคับบัญชาพิจารณา และให้ผู้กำกับการเป็นผู้มีอำนาจพิจารณาสั่งคืนหรือไม่คืนรถที่ยึดไว้ เว้นแต่กรณีที่ผู้กำกับเห็นว่ามีความเกี่ยวกับการคืนรถ ให้เสนอผู้บังคับบัญชาชั้นเหนือเป็นผู้พิจารณา

2. ในกรณีที่เรื่องขึ้นสู่การพิจารณาของผู้บังคับบัญชาชั้นเหนือผู้กำกับการ เช่น มีผู้ร้องเรียนต่อกรมตำรวจ ผู้บัญชาการ ผู้บังคับการ ให้ผู้บังคับบัญชาดังกล่าวเป็นผู้พิจารณาสั่งคืนหรือไม่คืนรถที่ยึดไว้แทนผู้กำกับการ

3.2.1.4 การเคลื่อนย้ายรถหรือการใช้เครื่องมือบังคับให้รถที่หยุดหรือจอดอยู่ไม่ให้เคลื่อนย้าย

ผู้ขับขี่ผู้ใดไม่ปฏิบัติตามคำสั่งเจ้าพนักงานจราจร หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ ซึ่งสั่งให้เคลื่อนย้ายรถที่หยุดหรือจอดอยู่อันเป็นการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรนี้ เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจเคลื่อนย้ายรถที่หยุดหรือจอดอยู่ หรือใช้เครื่องมือบังคับไม่ให้เคลื่อนย้ายรถดังกล่าวได้<sup>34</sup> การเคลื่อนย้ายรถหรือใช้เครื่องมือบังคับให้รถหยุดนี้เป็นมาตรการที่ทำให้ผู้ขับขี่เกิดความเกรงกลัวในการใช้มาตรการดังกล่าว เพราะผู้ขับขี่เสียเวลาและจะต้องเสีย ค่าปรับ 2 ข้อหา คือ

(1) เจ้าของรถ หรือผู้ขับขี่ต้องชำระค่าใช้จ่ายในกรณีที่เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ได้เคลื่อนย้ายรถหรือได้ใช้เครื่องมือบังคับรถของตนไม่ให้เคลื่อนย้ายในอัตราดังนี้

ข้อ 1 เจ้าของรถ หรือผู้ขับขี่ต้องชำระค่าใช้จ่ายในกรณีที่เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ได้เคลื่อนย้ายรถของตนในอัตรา ดังต่อไปนี้

- (1) รถบรรทุกตั้งแต่ 10 ล้อขึ้นไปคันละ 1,000 บาท
- (2) รถบรรทุก 4 ล้อและ 6 ล้อ คันละ 700 บาท
- (3) รถอื่นนอกจากที่ระบุไว้ใน (1) และ (2) คันละ

500 บาท

ข้อ 2 เจ้าของรถ หรือผู้ขับขี่ต้องชำระค่าใช้จ่ายในกรณีที่เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ได้ใช้เครื่องมือบังคับรถของตนไม่ให้เคลื่อนย้ายในอัตราคันละ 500 บาท แต่ถ้าเจ้าของหรือผู้ขับขี่ได้ชำระค่าใช้จ่ายในการเคลื่อนย้ายตามข้อ 1 แล้วให้ได้รับยกเว้นไม่ต้องชำระค่าใช้จ่ายในกรณีที่รถถูกใช้เครื่องมือไม่ให้เคลื่อนย้ายตามความในข้อนี้<sup>35</sup> ซึ่งอัตราค่าปรับนี้เป็นอัตราที่กำหนดไว้เป็นการแน่นอน

<sup>34</sup> พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 59 วรรคหนึ่งและวรรคสอง.

<sup>35</sup> กฎกระทรวง ฉบับที่ 13 (พ.ศ.2534) ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 5 และมาตรา 59 วรรคสี่.

(2) ผู้ขับซึ่งจะต้องเสียค่าปรับตามการกระทำผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก เช่น จอดรถในเขตที่มีเครื่องหมายห้าม จอดรถซ้อนคัน เป็นต้น ซึ่งอัตราค่าปรับตามข้อหานี้ การเปรียบเทียบปรับขึ้นอยู่กับดุลพินิจของพนักงานสอบสวน

#### 4. หน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้กฎหมาย

หน่วยงานที่มีหน้าที่เกี่ยวกับการจราจรมีลักษณะซ้ำซ้อนไม่เป็นเอกภาพ ก่อให้เกิดปัญหาในการบังคับใช้กฎหมายและการประสานงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องขึ้นได้ ในปัจจุบันมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการแก้ไขปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานครรวม 17 หน่วยงานในสังกัด 4 กระทรวง ประกอบด้วย 12 ส่วนราชการและ 5 รัฐวิสาหกิจ รวม 17 หน่วยงาน ดังนี้

##### 4.1. กระทรวงมหาดไทย ประกอบด้วย 5 หน่วยงาน

- 1) กรมการปกครอง
- 2) กรมตำรวจ
- 3) กรมโยธาธิการ
- 4) กรมการผังเมือง
- 5) การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

##### 4.2. กระทรวงคมนาคม ประกอบด้วย 6 หน่วยงาน

- 1) กรมการขนส่งทางบก
- 2) กรมเจ้าท่า
- 3) กรมทางหลวง
- 4) การรถไฟแห่งประเทศไทย
- 5) บริษัท ขนส่ง จำกัด
- 6) องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

##### 4.3. สำนักนายกรัฐมนตรี ประกอบด้วย 4 หน่วยงาน

- 1) สำนักคณะกรรมการข้าราชการพลเรือน
- 2) สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก
- 3) สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
- 4) องค์การรถไฟฟ้ามหานคร

##### 4.4. กระทรวงศึกษาธิการ

##### 4.5. กรุงเทพมหานคร



จะเห็นได้ว่ามีหน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบที่เกี่ยวกับงานด้านจรรยาอยู่เป็นจำนวนมากทั้งที่เป็นองค์กรที่รับผิดชอบโดยตรง เช่น กระทรวงคมนาคม กรมตำรวจ และ กรุงเทพมหานคร หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการจรรยาดังกล่าวข้างต้นนั้น สามารถแบ่งได้เป็น 3 ประเภท ตามหน้าที่หลักของแต่ละหน่วยงาน ดังนี้

1. หน่วยงานที่ทำหน้าที่กำหนดนโยบายและวางแผนเกี่ยวกับการจรรยา (Promotor and Plan) ได้แก่ คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) โดยรวมถึงสำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (สจร.) มีอำนาจหน้าที่ตามพระราชบัญญัติคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก พ.ศ. 2521

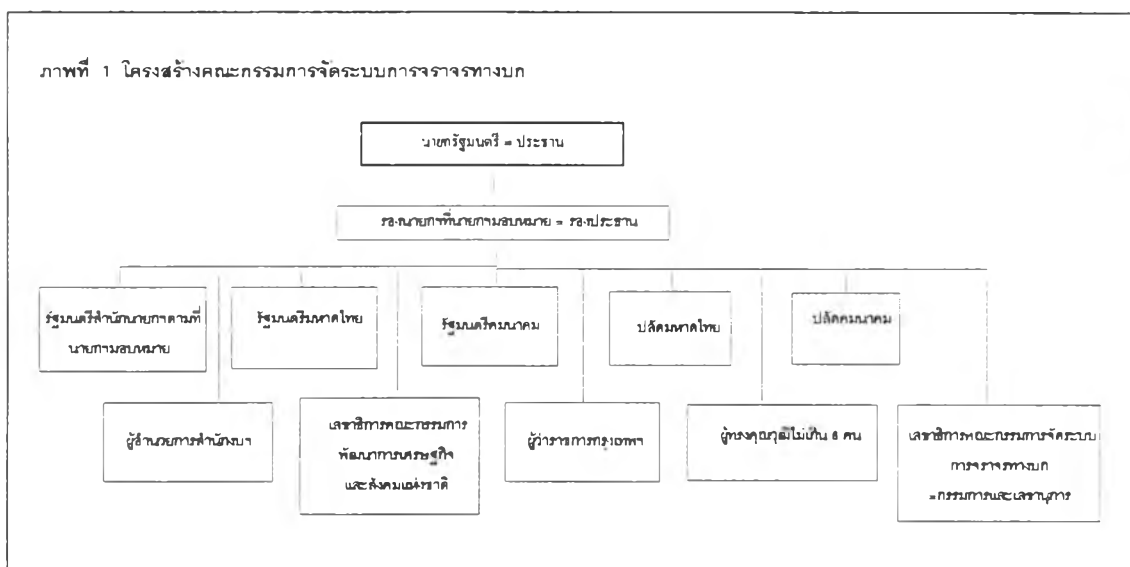
2. หน่วยงานที่ทำหน้าที่บังคับใช้และควบคุมให้มีการปฏิบัติตามหลักเกณฑ์นโยบายเกี่ยวกับการจรรยา (Regulator) ได้แก่ ตำรวจจราจร ทั้งส่วนตำรวจจราจรกลาง (บก.จร.) และตำรวจจราจรท้องที่ (สน. ต่าง ๆ)

3. หน่วยงานที่มีหน้าที่ปฏิบัติการในด้านการจรรยา (Operator) ได้แก่

1) กรุงเทพมหานครมีอำนาจหน้าที่ตามพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2528 ซึ่งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการจรรยา ได้แก่ สำนักงานการจราจรและการขนส่ง, สำนักโยธากรุงเทพมหานคร

2) กรมการขนส่งทางบก มีอำนาจหน้าที่ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522

### 1. คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.)<sup>36</sup>



<sup>36</sup> สำนักบริการวิชาการ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, รายงานฉบับสมบูรณ์ โครงการ "การศึกษากฎหมายเกี่ยวกับการจราจรที่ควรปรับปรุง" หน้า 2-44 - 2-50.

คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) จัดตั้งตามพระราชบัญญัติ  
คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก พ.ศ. 2521 บัญญัติให้

1) คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) มีนายกรัฐมนตรีเป็น  
ประธานกรรมการ และเลขาธิการคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกเป็นกรรมการและ  
เลขานุการ

2) จัดตั้งสำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (สจร.) ในสำนัก  
นายกรัฐมนตรี มีเลขาธิการคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกเป็นหัวหน้าส่วนราชการรับ  
ผิดชอบในการปฏิบัติราชการของ สจร. ขึ้นตรงต่อนายกรัฐมนตรี

3) อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก มีอำนาจหน้าที่  
ที่ดังนี้

(1) เสนอนโยบายและแผนหลักต่อคณะรัฐมนตรี

(2) พิจารณาให้ความเห็นชอบแผนงาน โครงการ วงเงินลงทุน รวมทั้ง  
พิจารณากำหนดโครงการที่ใช้เงินกู้ความช่วยเหลือจากต่างประเทศ และการเข้าร่วมลงทุนของ  
ภาคเอกชน ของหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่เกี่ยวกับการจราจร เพื่อดำเนินการให้เป็นไปตามแผน  
หลัก

(3) กำหนดมาตรฐานเกี่ยวกับการจัดระบบการจราจรทางบกเสนอต่อรัฐ  
มนตรี

(4) กำหนดมาตรการเกี่ยวกับการแก้ปัญหาการจราจรทางบก ตลอดจน  
กำกับดูแล เรงรัด การปฏิบัติงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และประสานการปฏิบัติให้เป็นไปตาม  
มาตรการ นโยบาย และแผนหลักที่กำหนด

(5) พิจารณาเรื่องอื่นใดที่เกี่ยวกับการจัดระบบการจราจรทางบกตามที่  
คณะรัฐมนตรีหรือนายกรัฐมนตรีมอบหมาย

(6) ปฏิบัติการในเรื่องที่เกี่ยวกับการจัดระบบการจราจรทางบก ตามที่  
คณะรัฐมนตรีมอบหมาย

(7) เสนอแนะให้มีการปรับปรุงแก้ไขกฎหมายเกี่ยวกับจราจรทางบก หรือ  
กฎหมายอื่นที่มีผลกระทบต่อการจัดระบบการจราจรทางบกให้เหมาะสมกับสถานการณ์

(8) ปฏิบัติการอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของคณะ  
กรรมการ

## 2. สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (สจร.)

สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก เปรียบเสมือนเป็นหน่วยปฏิบัติงานให้แก่คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) มีอำนาจหน้าที่ตามพระราชบัญญัติคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก พ.ศ. 2521 ดังนี้

- 1) ศึกษาสำรวจวิเคราะห์สภาพการจราจรทางบก เพื่อวางแผนหลักเสนอแนะนโยบายและกำหนดมาตรฐานที่เกี่ยวกับการจัดจราจรตลอดจนมาตรการในการแก้ไขปัญหาจราจรให้คณะกรรมการพิจารณา
- 2) วิเคราะห์และกลั่นกรองความเหมาะสมด้านเทคนิค เศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม และการผังเมืองของแผนงานและโครงการเสนอต่อคณะกรรมการ
- 3) รวบรวมข้อมูลด้านการจราจรเพื่อเผยแพร่ หรือจำหน่ายแก่หน่วยราชการ และภาคเอกชน
- 4) พิจารณาเสนอความเห็นต่อคณะกรรมการให้มีการปรับปรุงแก้ไขกฎหมายเกี่ยวกับการจราจรทางบก หรือกฎหมายอื่นที่มีผลกระทบต่อการจัดระบบการจราจรทางบกให้เหมาะสมกับสถานการณ์
- 5) พิจารณาจัดทำโครงการศึกษา ฝึกอบรมและเผยแพร่ความรู้ที่เกี่ยวกับการจัดระบบการจราจรทางบก
- 6) ปฏิบัติการและประสานงานอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของสำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกหรือตามที่คณะกรรมการมอบหมาย

จะเห็นว่า สจร. นั้นมีบทบาทเป็นผู้วางแผนและนโยบายในการจัดระบบการจราจรและประสานงานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการจราจรเพื่อดำเนินการให้เป็นไปตามแผนงานที่วางไว้ แต่เนื่องจากภาระหน้าที่ของ สจร. เป็นเพียงผู้กำหนดแผนและนโยบายให้ฝ่ายต่าง ๆ ปฏิบัติโดยหน่วยงานที่ปฏิบัติตนเองไม่ได้อยู่ภายใต้การบังคับบัญชาโดยตรงของ สจร. ดังนั้นหากจะพิจารณากันในแง่ของศักยภาพในเชิงปฏิบัติของทาง สจร. แล้วก็ยังเรียกว่ายังไม่ได้ผลเท่าที่ควรทั้งนี้เนื่องจาก สจร. ยังขาดปัจจัยสนับสนุนทางศักยภาพของ สจร. ที่สำคัญหลายประการ

### 3. กรมตำรวจ

ในปัจจุบันมีหน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการจราจรในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานครของกรมตำรวจ ตามพระราชกฤษฎีกาแบ่งส่วนราชการกรมตำรวจ กระทรวงมหาดไทย พ.ศ. 2539 กำหนดให้

1) กองบัญชาการตำรวจนครบาล (บช.น.) มีอำนาจหน้าที่จัดการจราจรในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานครและบนทางพิเศษ

2) กองบังคับการตำรวจจราจร (บก.จร.) มีอำนาจหน้าที่

(1) เสนอความเห็นเพื่อประกอบการพิจารณาในการวางแผนการจัดการจราจรรวมทั้งการประสานงาน สนับสนุน ควบคุมและกำกับ ดูแล ตลอดจนติดตาม และประเมินผลการดำเนินการเกี่ยวกับงานอำนวยความสะดวก และงานรักษาความปลอดภัยในด้านการจราจรทางบกภายในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานครและบนทางพิเศษ และดำเนินการเกี่ยวกับงานสถิติข้อมูลด้านการจราจร

(2) ปฏิบัติงานตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา กฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบกและกฎหมายอื่นที่เกี่ยวกับการจราจรทางบก ที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของกรม

(3) ปฏิบัติงานเกี่ยวกับการสอบสวนและเปรียบเทียบปรับในคดีอาญาตามกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องกับการจราจรทางบกที่เกิดขึ้นในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร หรือบนทางพิเศษ

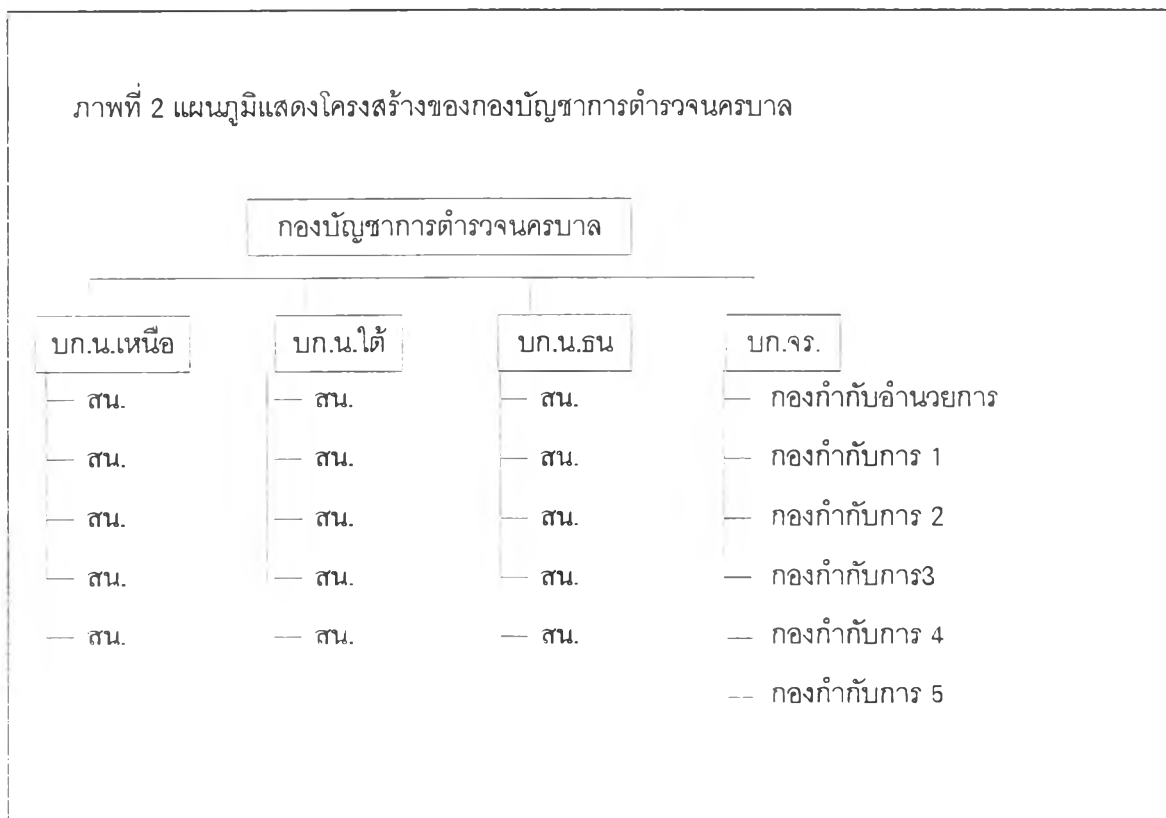
(4) ดำเนินการเกี่ยวกับการตรวจพิสูจน์อุบัติเหตุ และความมีนเมาของผู้ขับรถ ตลอดจนการตรวจพิจารณาพิสูจน์ก๊าซ ผุ่น คาร์บอน ละออง เคมี่และเสียงของรถ

(5) ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

ดังนั้นสถานภาพของกองบังคับการตำรวจจราจร (บก.จร.) ในปัจจุบันมีบทบาทหน้าที่เป็นเพียงผู้สนับสนุนในด้านการจราจร

3) กองบัญชาการตำรวจนครบาลพระนครเหนือ (บก.น.เหนือ) กองบัญชาการตำรวจนครบาลพระนครใต้ (บก.น.ใต้) และกองบังคับการตำรวจนครบาลธนบุรี (บก.น.ธน) มีอำนาจหน้าที่ควบคุมและอำนวยความสะดวกด้านการจราจรในเขตอำนาจการรับผิดชอบ

ดังนั้นโครงสร้างของกองบัญชาการตำรวจนครบาลในด้านการจราจรนั้น ประกอบด้วย 4 บก. คือ 1. บก.น. เหนือ 2. บก.น.ใต้ 3. บก.น.ธน 4. บก.จร. โดยแต่ละหน่วยงาน มีโครงสร้างต่าง ๆ ดังนี้



โดยที่กองบังคับการตำรวจนครบาลพระนครเหนือ (บก.น.เหนือ) กองบังคับการตำรวจนครบาลพระนครใต้ (บก.น.ใต้) และกองบังคับการตำรวจนครบาลธนบุรี (บก.น.ธน) มีหน้าที่รับผิดชอบในเขตพื้นที่ต่างกัน โดยมีสถานีตำรวจนครบาลประจำท้องที่เป็นผู้รับผิดชอบในท้องที่

สถานีตำรวจนครบาลต่าง ๆ จะมีสารวัตรจราจร รองสารวัตรจราจร และเจ้าหน้าที่จราจรทำหน้าที่รับผิดชอบงานจราจร ซึ่งคำสั่งกรมตำรวจที่ 507/2528 ได้กำหนดหน้าที่ข้าราชการตำรวจที่มีหน้าที่รับผิดชอบงานด้านจราจร ดังต่อไปนี้

### 1) สารวัตรจราจร

#### 1.1 ทำหน้าที่หัวหน้าผู้รับผิดชอบ "งานด้านจราจร"

##### 1.1.1. ปฏิบัติงานที่เป็นหน้าที่ความรับผิดชอบของ "งานจราจร"

ตามความเหมาะสม

- 1.1.2. วางแผนการปฏิบัติงาน
- 1.1.3. พิจารณาจัด และมอบหมายให้เจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานตามความเหมาะสม
- 1.1.4. พิจารณาวินิจฉัยสั่งการในงานที่เป็นปัญหา
- 1.1.5. ควบคุม ตรวจสอบการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ เป็นต้น
- 1.2 จัดทำแผนที่จรรยาของพื้นที่รับผิดชอบและของพื้นที่ที่มีการจรรยาต่อ  
 เรื่องกันไว้ประจำสถานี
- 1.2.1. ปรับปรุงแก้ไขให้ถูกต้องตรงกับความจริงอยู่เสมอ
- 1.2.2. บรรจุข้อมูล รายละเอียดที่จำเป็น ซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อการวางแผนการจัดและการควบคุมการจราจร รวมตลอดทั้งเพื่อประโยชน์ต่อ “งาน” อื่น ๆ ของสถานี  
 ในส่วนที่เกี่ยวข้อง
- 1.2.3. ใช้แผนที่ให้เป็นประโยชน์ในการวางแผน การจัด และการควบคุมการจราจร และควบคุมการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่จราจร
- 1.3 ศึกษาเก็บรวบรวมสถิติข้อมูลเกี่ยวกับการจราจร และนำวิทยาการต่าง ๆ มาใช้ในงานจราจร
- 1.4 วางแผนการจัด และควบคุมการจราจรโดยนำสถิติข้อมูล และผลการวิเคราะห์ที่ศึกษาและเก็บรวบรวมได้มาใช้ในการวางแผน การจัดและการควบคุมการจราจรโดย
- 1.4.1. การวางแผนจะต้องประสานกับหน่วยงานที่มีหน้าที่เกี่ยวข้องกับการจราจร เช่น กรุงเทพมหานคร สำนักผังเมือง สำนักนโยบายและแผนมหาดไทย เป็นต้น
- 1.5 การจัดและควบคุมการจราจร
- 1.5.1. จัดเจ้าหน้าที่จราจรให้ทำหน้าที่จัด และควบคุมการจราจรตามแผนการจราจรที่กำหนดไว้
- 1.5.2. จัดรองสารวัตรจราจร ให้ทำหน้าที่รับผิดชอบในการจัดและควบคุมการจราจร ควบคุม ตรวจสอบ ให้คำปรึกษา แนะนำ ปรับปรุง แก้ไข ติดตามประเมินผลติดต่อประสานงาน และแก้ไขปัญหาคัดข้องในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่จราจร เป็นต้น
- 1.6 การให้ข่าวสารข้อมูลเกี่ยวกับการจราจรแก่ประชาชน และการให้ประชาชนมีส่วนร่วมในงานจราจร
- 1.6.1. เผยแพร่ข่าวสาร ข้อมูลเกี่ยวกับการจราจรที่ประชาชนควรทราบด้วยวิธีการต่าง ๆ ตามความเหมาะสม
- 1.6.2. จัดให้มีอาสาสมัครเพื่อทำหน้าที่จราจร

### 1.7. การให้ความรู้และการศึกษาอบรมแก่ข้าราชการตำรวจ

1.7.1. จัดให้มีและเก็บรวบรวมกฎหมาย ระเบียบ คำสั่ง ข้อบังคับ และเอกสารที่เป็นประโยชน์ต่องานจราจร

1.7.2. ดำเนินการให้รองสารวัตรจราจร และเจ้าหน้าที่จราจรทุกคนรู้ สภาพพื้นที่ แผนการจราจร สภาพปัญหาการจราจร กฎหมาย ระเบียบ คำสั่ง ข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง

1.7.3. ฝึกอบรมให้รองสารวัตรจราจรและเจ้าหน้าที่จราจรที่มีความรู้ ความสามารถความประพฤติ ระเบียบวินัย เหมาะสมกับการปฏิบัติหน้าที่ โดยการจัดฝึกอบรมเองหรือขอรับการสนับสนุนจากบุคคลหรือหน่วยงานอื่น

1.8 สอดส่อง ตรวจสอบ แนะนำให้ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน ปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ คำสั่ง ข้อบังคับเกี่ยวกับการจราจร

1.8.1. มอบหมายให้รองสารวัตรจราจร และเจ้าหน้าที่จราจรที่มีหน้าที่ จัดและควบคุมการจราจรปฏิบัติหน้าที่นี้ไปพร้อมกันด้วย เป็นต้น

1.9 ว่ากล่าวตักเตือนก่อนออกไปสั่งเจ้าพนักงานจราจร หรือออกไปสั่งเจ้าพนักงานจราจร หรือจับกุมผู้ละเมิดกฎหมาย ระเบียบ คำสั่ง ข้อบังคับเกี่ยวกับการจราจร เป็นต้น

## 2) รองสารวัตรจราจร

2.1 การจัดและควบคุมการจราจร

2.2 ศึกษา เก็บรวบรวมสถิติข้อมูลเกี่ยวกับการจราจร และนำวิทยาการต่าง ๆ มาใช้ในงานจราจร

2.3 การให้ความรู้และการศึกษาอบรมแก่ข้าราชการตำรวจ

2.3.1. อบรม ชี้แจงให้เจ้าหน้าที่จราจรทุกคนรู้สภาพพื้นที่ แผนการจราจร สภาพปัญหาการจราจร กฎหมาย ระเบียบ คำสั่ง ข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง และอื่น ๆ ที่จำเป็นต่อการปฏิบัติงานทุกครั้งก่อนออกไปปฏิบัติหน้าที่

2.3.2. ฝึกอบรมให้เจ้าหน้าที่จราจรที่มีความรู้ความสามารถ ความประพฤติ ระเบียบวินัยเหมาะสมกับการปฏิบัติหน้าที่ตามแนวนโยบายของสารวัตรจราจร

2.4 สอดส่อง ตรวจสอบ แนะนำให้ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน ปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ คำสั่ง ข้อบังคับเกี่ยวกับการจราจร

2.4.1. ควบคุม ตรวจสอบ ให้คำปรึกษาแนะนำ ปรับปรุง แก้ไข ติดตาม ประเมินผล ติดต่อประสานงานและแก้ไขปัญหาข้อขัดข้องในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่

จรรยาในการปฏิบัติงานนี้ โดยต้องให้มีการกระทำอย่างสม่ำเสมอและต่อเนื่อง เพื่อเป็นการเสริมสร้างวินัยในการใช้รถใช้ถนน

#### 2.4.2. ปฏิบัติงานนี้ด้วยตนเองอีกส่วนหนึ่ง

2.5 ว่ากล่าวตักเตือนก่อนออกใบสั่งเจ้าพนักงานจราจร หรือออกใบสั่งเจ้าพนักงานจราจรหรือจับกุมผู้ละเมิดกฎหมาย ระเบียบ คำสั่ง ข้อบังคับเกี่ยวกับการจราจร เป็นต้น

### 3) เจ้าหน้าที่จราจร

3.1 ศึกษา เก็บรวบรวมสถิติข้อมูลเกี่ยวกับการจราจร และนำวิทยาการต่าง ๆ มาใช้ในงานจราจร

3.2 การจัด และควบคุมการจราจรโดยจัด และควบคุมการจราจรตามที่รองสารวัตรจราจร หรือสารวัตรจราจรมอบหมายสั่งการ

3.3 สอดส่อง ตรวจตรา แนะนำให้ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ คำสั่ง ข้อบังคับเกี่ยวกับการจราจร

3.4 ว่ากล่าวตักเตือนก่อนออกใบสั่งเจ้าพนักงานจราจร หรือออกใบสั่งเจ้าพนักงานจราจร หรือจับกุมผู้ละเมิดกฎหมาย ระเบียบ คำสั่ง ข้อบังคับเกี่ยวกับการจราจร เป็นต้น

กรมตำรวจมีหน้าที่และความรับผิดชอบดังนี้

- 1) ควบคุมและกำกับดูแลการบังคับการตามกฎหมายเกี่ยวกับการจราจร
- 2) ควบคุมและกำกับดูแลการดำเนินการจัดหา ติดตั้งและบำรุงรักษาอุปกรณ์

ควบคุมการจราจรของกรมตำรวจ

3) จัดการ อำนาจการและควบคุมการจราจรทั่วไป และในท้องศูนย์ควบคุมการจราจรร่วม

4) งานในอำนาจหน้าที่ตามกฎหมายเกี่ยวกับการจราจร ซึ่งกำหนดไว้ให้เป็นอำนาจหน้าที่ของเจ้าพนักงานจราจร เจ้าพนักงานและพนักงานเจ้าหน้าที่ และงานในอำนาจหน้าที่ตามพระราชกฤษฎีกาแบ่งส่วนราชการ กรมตำรวจ กระทรวงมหาดไทย

จากการกำหนดหน้าที่ดังกล่าว จะเห็นได้ว่าเฉพาะในเขตกรุงเทพมหานคร มีหน่วยงานที่รับผิดชอบงานการจราจร ตั้งแต่ระดับกองบังคับการขึ้นไป ถึงกองบัญชาการตำรวจนครบาล รวม 5 หน่วยงานและยังไม่รวมถึงระดับสถานีตำรวจนครบาลต่าง ๆ อีกเป็นจำนวนมาก



ซึ่งเป็นหน่วยงานหลักโดยตรงในการบังคับใช้กฎหมายในเขตพื้นที่การรับผิดชอบนั้น ๆ ซึ่งก่อให้เกิดปัญหาในการประสานงานระหว่างหน่วยงานของกรมตำรวจเองดังกล่าวถึงปัญหานี้ในบทต่อไป

#### 4. กรุงเทพมหานคร

กรุงเทพมหานครมีอำนาจหน้าที่ตามพระราชบัญญัติ ระเบียบบริหารราชการกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2528 เนื่องจาก กรุงเทพมหานครมีหน้าที่เกี่ยวข้องกับการจราจร เพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ จึงได้กำหนดให้กรุงเทพมหานครมีหน้าที่และความรับผิดชอบดังนี้

- 4.1 การจัดให้มีและบำรุงรักษาทางบกและทางน้ำ
- 4.2 การจัดหา ติดตั้ง ทำเครื่องหมาย และบำรุงรักษาป้าย สัญญาณจราจร เครื่องหมายจราจร และอุปกรณ์จราจร
- 4.3 การออกแบบรายละเอียดและก่อสร้างทางด้านการวิศวกรรมจราจรและการขนส่ง
- 4) การจัดเก็บค่าธรรมเนียมค่าผ่านทาง
- 5) งานด้านวิศวกรรมในห้องศูนย์ควบคุมการจราจรร่วม
- 6) งานในอำนาจหน้าที่ตามกฎหมายว่าด้วยระเบียบบริหารราชการกรุงเทพมหานครและกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง

#### 5. กรมการขนส่งทางบก

กรมการขนส่งทางบกมีอำนาจและหน้าที่ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 โดยพระกฤษฎีกาแบ่งส่วนราชการกรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2528 ได้กำหนดให้กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม มีอำนาจหน้าที่ ดังต่อไปนี้

- 5.1 ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ กฎหมายว่าด้วยล้อเลื่อน และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง
- 5.2 ดำเนินการแก้ไข ป้องกันและส่งเสริมสวัสดิภาพการขนส่งทางบก

5.3 ร่วมมือและประสานงานกับองค์กร และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศและต่างประเทศในด้านการขนส่งทางบกและในส่วนที่เกี่ยวข้องกับอนุสัญญาและความตกลงระหว่างประเทศ

กรมการขนส่งทางบก ได้แบ่งส่วนราชการที่มีหน้าที่เกี่ยวข้องกับกรมตำรวจในการประสานงานในการต่อทะเบียน โดยมีสำนักทะเบียนและภาษีรถ มีอำนาจหน้าที่ ดังนี้

- 1) ศึกษาและวิเคราะห์เพื่อเสนอแนะนโยบายเกี่ยวกับระบบและมาตรการด้านงานทะเบียนและภาษีรถ
- 2) ดำเนินการด้านทะเบียน การจัดเก็บภาษี การออกใบอนุญาตขับรถ และใบอนุญาตผู้ประจำรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และกฎหมายว่าด้วยล้อเลื่อน
- 3) ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

ดังนั้น สำนักทะเบียนและภาษีรถจึงเป็นหน่วยงานที่สนับสนุนการบังคับใช้กฎหมายของกรมตำรวจในการบังคับใช้กฎหมายให้มีประสิทธิภาพ เพราะในการที่ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถที่ได้รับใบสั่งนั้น หากพนักงานสอบสวนไม่สามารถส่งหมายเรียกให้แก่ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถได้ ก็จะแจ้งเป็นหนังสือไปยังนายทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์และตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ซึ่งได้แก่สำนักทะเบียนและภาษีรถ เพื่อให้นายทะเบียนแจ้งให้ผู้มาติดต่อขอชำระภาษีประจำปี สำหรับรถยนต์ไปรายงานตัวที่พนักงานสอบสวนตามหมายเรียกนายทะเบียนจะงดการต่อทะเบียนไว้จนกว่าผู้ได้รับใบสั่งจะมาพบพนักงานสอบสวน และยอมชำระค่าปรับเรียบร้อยแล้ว พนักงานสอบสวนจึงจะแจ้งไปยังนายทะเบียนให้ทราบ<sup>37</sup>

นอกจากนั้นตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ยังได้ให้อำนาจแก่นายทะเบียนในการเรียกใบอนุญาตขับขี่มายึดได้ แต่ห้ามมิให้ยึดเกินหนึ่งปี หากผู้ที่ได้รับใบอนุญาตขับขี่แล้ว ปรากฏว่า

- (1) ต้องคำพิพากษาถึงที่สุดว่าได้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัติรถยนต์หรือกฎกระทรวงที่ออกตามพระราชบัญญัติรถยนต์นี้
- (2) ไม่ปฏิบัติตามคำสั่งอันชอบด้วยกฎหมายของเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ตามกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก
- (3) ต้องคำพิพากษาถึงที่สุดว่าได้กระทำความผิดฐานขับรถหรือกระทำการใด ๆ อันน่าจะเป็นภัยต่อประชาชน หรือ

<sup>37</sup> พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 141 ทวิ (2)

(4) มีผู้กล่าวโทษว่าทำลายความสงบสุขของประชาชนในถนน หรือทางหลวง โดยหมู่เชื้อ ภูหมื่น รังแก หรือรบกวนคนขับรถด้วยกันหรือผู้โดยสาร<sup>38</sup>

นอกจากนั้นผู้รับใบอนุญาตขับขี่ที่เป็นผู้ต้องหาในคดีอาญาประเภทที่ระบุไว้ใน มาตรา 49 (8) คือ เคยเป็นผู้ได้รับโทษจำคุกโดยคำพิพากษาถึงที่สุดให้จำคุกในความผิดตาม พระราชบัญญัติรถยนต์ หรือความผิดเกี่ยวกับความสงบสุขของประชาชน ความผิดเกี่ยวกับการ ก่อให้เกิดภัยอันตรายต่อประชาชน ความผิดเกี่ยวกับเงินตรา ความผิดเกี่ยวกับเพศ ความผิดต่อ ชีวิต ความผิดต่อร่างกาย ความผิดต่อเสรีภาพ ความผิดฐานลักทรัพย์และวิ่งราวทรัพย์ ความผิด ฐานกรรโชก ริดเอาทรัพย์ ชิงทรัพย์และปล้นทรัพย์ ความผิดฐานยักยอก ความผิดฐานรับของ โจร และความผิดฐานทำให้เสียทรัพย์ตามประมวลกฎหมายอาญา หรือโดยคำสั่งที่ชอบด้วย กฎหมายให้จำคุก เว้นแต่เป็นโทษสำหรับความผิดที่ได้กระทำโดยประมาทหรือความผิดลหุโทษ หรือพ้นโทษมาแล้วไม่น้อยกว่าสามปี นายทะเบียนหรือเจ้าพนักงานซึ่งอธิบดีกรมการขนส่ง ทางบกแต่งตั้งมีอำนาจยึดใบอนุญาตขับขี่ตั้งแต่วันยื่นฟ้องต่อศาลจนถึงเวลาที่มีคำพิพากษาถึง ที่สุดและในระหว่างเวลาดังกล่าวห้ามมิให้นายทะเบียนต่อใบอนุญาตขับขี่ ในการยึดใบอนุญาต ขับขี่นายทะเบียนจะต้องบันทึกการยึดไว้ในใบอนุญาตขับขี่ด้วย<sup>39</sup>

<sup>38</sup> พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 54 วรรคหนึ่งและวรรคสอง

<sup>39</sup> พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 54 วรรคสองและวรรคสาม