

การนำมาตรการทางปกครองมาใช้ในการป้องกันและแก้ไขปัญหาการแข่งรถในทางถนน

The Administrative Measures Implementation for Preventing and Solving the Illegal Motorcycle Racing Problem

ขวัญชัย อัตโน

Kwanchai Atano

ศูนย์พิทักษ์เด็ก สตรี ครอบครัว ป้องกันปราบปรามการค้ามนุษย์ และภาคประมง ตำรวจภูธรภาค 4

Child Woman Protection and Anti-Human Trafficking Center, Provincial Police Region 4.

Corresponding author e-mail: kwan_tkd@hotmail.com; ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-2134-2187>

Received 22/05/2022

Revised 25/05/2022

Accepted 28/05/2022

บทคัดย่อ

การป้องกันและแก้ไขปัญหาการแข่งรถในทางถนน นอกจากการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจในการออกตรวจตราและการปรากฏกายตามพื้นที่เป้าหมายหรือสถานที่เสี่ยงเพื่อลดช่องโอกาสในการรวมกลุ่มมั่วสุมเพื่อกระทำความผิดของเด็กและเยาวชนแล้ว มาตรการทางปกครองก็เป็นอีกเครื่องมือที่สำคัญในการปฏิบัติราชการของเจ้าหน้าที่หรือหน่วยงานของรัฐในการบริการสาธารณะ แต่การใช้อำนาจดังกล่าวจะต้องกระทำภายใต้หลักความชอบด้วยกฎหมายของการกระทำทางปกครอง เพื่อเป็นการคุ้มครองสิทธิ และเสรีภาพของประชาชนภายใต้หลักนิติรัฐ ซึ่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 13) พ.ศ.2565 มีบทบัญญัติเกี่ยวกับการป้องกันการแข่งรถในทางถนนโดยไม่ได้รับอนุญาตและการควบคุมการใช้รถที่มีสภาพไม่ถูกต้อง เช่น การให้อำนาจเจ้าพนักงานจราจรสั่งห้ามการใช้รถและการสั่งระงับการใช้รถเป็นการชั่วคราว พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 13) พ.ศ.2565 จึงเป็นกฎหมายที่สามารถนำมาใช้ควบคู่กับมาตรการและกฎหมายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ในการป้องกันและแก้ไขปัญหาการแข่งรถในทางถนนได้อย่างมีประสิทธิภาพ

คำสำคัญ: มาตรการทางปกครอง; การบริการสาธารณะ; ปัญหาการแข่งรถในทางถนน

Abstract

To prevent and solve the problem of illegal motorcycle racing on the public road of children and youth, In addition to the duties of police officers in patrols and appearing in risky locations to reduce the chances of crimes, Administrative measures are also important tools in the performance of government officials or agencies for the public service provider. However, the exercise of such powers should be done under the legality of administrative acts to protect people's rights and freedoms under the rule of law. The Road Traffic Act (No. 13) 2022 contains provisions relating to preventing and solving the problem of illegal

[137]

Citation:

ขวัญชัย อัตโน. (2565). การนำมาตรการทางปกครองมาใช้ในการป้องกันและแก้ไขปัญหาการแข่งรถในทางถนน. วารสารสหวิทยาการวิจัยและวิชาการ, 2 (3), 137-156.

Atano, K. (2022). The Implementation on Administrative Measures to Prevent and Solve the Problem of Illegal Motorcycle Racing. Interdisciplinary

Academic and Research Journal, 2 (3), 137-156; DOI: <https://doi.org/10.14456/iarj.2022.29>

motorcycle racing, such as the authorizing traffic officer's order to prohibit and temporarily suspend the use of the vehicle. Therefore, The Road Traffic Act (No. 13) 2022 could be applied in conjunction with relevant measures and laws to effectively prevent and solve the problem of illegal motorcycle racing.

Keywords: Administrative Measures; Public Service; Illegal Motorcycle Racing

บทนำ

ปัญหาการแข่งขันรถในทางถนนเป็นปัญหาสำคัญที่ส่งผลกระทบต่อสังคมและชุมชนเป็นอย่างยิ่งในปัจจุบัน โดยเด็กแว้นซึ่งส่วนใหญ่ยังอยู่ในวัยเยาวชนและเป็นกำลังสำคัญของชาติ มักจะรวมกลุ่มมั่วสุมกันในเวลากลางคืนเพื่อแข่งรถในทาง หรือรวมกลุ่มมั่วสุมกระทำความผิดกรรมอื่นๆ อันเป็นการก่อความเดือดร้อนรำคาญ และเป็นภัยต่อความสงบเรียบร้อยของสังคม ซึ่งการรู้เท่าไม่ถึงการณ์จากการประลองความเร็วในการขับรถแข่งกันนั้น บางรายอาจเพียงแค่รถล้มได้รับบาดเจ็บเล็กน้อย แต่บางรายอาจประสบอุบัติเหตุบาดเจ็บสาหัสจนถึงขั้นเสียชีวิต นำมาซึ่งความโศกเศร้าเสียใจให้กับบิดา มารดา และครอบครัว และส่งผลกระทบต่อประเทศชาติ ซึ่งการแก้ปัญหาเด็กแว้นนั้นเป็นเรื่องที่ยากซับซ้อน เพราะเด็กแว้นไม่ได้หมายถึงเฉพาะวัยรุ่นที่ขับรถแข่งบนทางสาธารณะเท่านั้น แต่รวมถึงวัยรุ่นกลุ่มเสี่ยงที่อาจไปก่อปัญหาอาชญากรรมอื่นด้วย (กรุงเทพฯธุรกิจ, 2557) โดยรัฐบาลได้มีนโยบายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการระงับ ยับยั้ง หรือแก้ไขปัญหาดังกล่าวอย่างเร่งด่วน

สำนักงานตำรวจแห่งชาติเป็นอีกหน่วยงานของรัฐที่มีภารกิจในการป้องกันและแก้ไขปัญหาการแข่งขันรถในทางถนน โดยมีอำนาจหน้าที่ในการสืบสวน สอบสวนการกระทำความผิดตามพระราชบัญญัติต่าง ๆ ที่มีโทษทางอาญา ตลอดจนการแก้ไขปัญหาอาชญากรรมอื่น ๆ ที่เกิดขึ้นในสังคม ซึ่งสถิติการป้องกันและปราบปรามความผิดเกี่ยวกับการแข่งรถในทางถนนและความผิดอื่นที่เกี่ยวข้องของสำนักงานตำรวจแห่งชาติในช่วงระยะเวลา 2 ปี ที่ผ่านมา มีการดำเนินคดี จำนวนกว่า 1,200,000 ราย และยึดรถที่ใช้ในการกระทำความผิด จำนวนกว่า 320,000 คัน (สถานีโทรทัศน์สำนักงานตำรวจแห่งชาติ, 2564) แต่การปราบปรามจับกุมดำเนินคดีเด็กแว้นและการแข่งรถในทางถนนแต่ละครั้งนั้นไม่ใช่เรื่องที่ทำได้โดยง่าย จะต้องระดมกำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจและใช้ทรัพยากรจำนวนมาก รวมทั้งต้องเสี่ยงอันตรายจากการถูกเด็กแว้นขับรถจักรยานยนต์ชนในเวลาที่หลบหนีการจับกุม และแม้ว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจจะสามารถจับกุมเด็กแว้นมาดำเนินคดีจนกระทั่งศาลได้พิพากษาลงโทษ หรือคุมความประพฤติผู้กระทำความผิดได้ก็ตาม แต่ในปัจจุบันก็ยังไม่สามารถยับยั้งปัญหาดังกล่าวได้เพราะยังปรากฏปัญหาการแข่งขันรถในทางถนนหรือการรวมกลุ่มมั่วสุมของเยาวชนดังที่เห็นจากภาพข่าวหรือสื่อสังคมออนไลน์อยู่เสมอ และมีแนวโน้มที่เด็กและเยาวชนจะกระทำความผิดเพิ่มขึ้น (บรมวิษญ์ วังนัยกุล, 2561: 2)

จากแนวคิดทฤษฎีสามเหลี่ยมอาชญากรรม (Crime Triangle Theory) ซึ่งได้อธิบายถึงสาเหตุหรือองค์ประกอบของการเกิดอาชญากรรม ซึ่งประกอบด้วยด้านต่าง ๆ ของสามเหลี่ยม 3 ด้าน (วิสุตร ฉัตรชัยเดช, 2554 ; สุพิศาล ภักดินฤนาถ, 2555: 144) ได้แก่ 1) ผู้กระทำความผิด หรือ คนร้าย (Criminals) หมายถึง ผู้ที่ต้องการจะก่อเหตุหรือกระทำความผิด 2) เหยื่อ (Victim) หรือ เป้าหมาย (Target) หมายถึง บุคคล สถานที่ หรือ วัตถุสิ่งของ ที่ผู้กระทำความผิดหรือคนร้ายมุ่งหมายจะทำต่อ หรือเป็นเป้าหมายที่ต้องการ และ 3) โอกาส (Opportunity) หมายถึง ช่วงเวลาและสถานที่ที่เหมาะสม ที่ผู้กระทำความผิดหรือคนร้ายสามารถกระทำความผิดหรือก่ออาชญากรรม และเมื่อสถานการณ์ครบองค์ประกอบทั้ง 3 ด้านข้างต้น จะทำให้เกิดอาชญากรรมขึ้น ซึ่งแนวคิดในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอาชญากรรมจากทฤษฎีดังกล่าว คือ จะต้องพยายามทำให้องค์ประกอบของสามเหลี่ยมอาชญากรรมด้านใดด้านหนึ่งหายไป ก็จะทำให้ไม่เกิดอาชญากรรมขึ้น ซึ่งจากการวิเคราะห์องค์ประกอบที่สำคัญของปัญหาการแข่งรถในทางถนน ประกอบด้วย เด็กแว้น รถที่นำมาใช้ในการแข่งขัน และช่วงเวลาและสถานที่นัดหมายในการแข่งขัน และเมื่อนำหลักการจากทฤษฎีสามเหลี่ยมอาชญากรรมมาเป็นแนวทางในการป้องกันและแก้ไขปัญหาการแข่งรถในทางถนน จึงต้องพยายามขจัดองค์ประกอบที่สำคัญของปัญหาการแข่งรถในทางถนน ซึ่งได้แก่ เด็กแว้น รถที่นำมาใช้ในการแข่งขัน และช่วงเวลาและสถานที่นัดหมายในการแข่งขัน ทำให้องค์ประกอบด้านใดด้านหนึ่งหายไป ซึ่งเจ้าหน้าที่ตำรวจได้ดำเนินการป้องกันและแก้ไขปัญหาตามหลักการและมาตรการต่าง ๆ ทั้งการออกตรวจตราและการปรากฏกายตามพื้นที่เป้าหมายหรือสถานที่เสี่ยงเพื่อลดช่องโอกาสในการรวมกลุ่มมั่วสุมเพื่อกระทำความผิดของเด็กและเยาวชน ตลอดจนจับกุมเด็กแว้นและตรวจยึดรถเพื่อดำเนินคดี แต่การดำเนินงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจแต่เพียงฝ่ายเดียวนั้น บางครั้งอาจไม่ทั่วถึงและมีกำลังไม่เพียงพอต่อจำนวนประชากรและปริมาณพื้นที่รับผิดชอบจึงทำให้เกิดปัญหาในการปฏิบัติงาน และแม้ว่าจะมีมาตรการและกฎหมายต่าง ๆ เพื่อคุ้มครองและส่งเสริมสวัสดิภาพของเด็ก โดยกำหนดให้บิดา มารดา มีหน้าที่ต้องสอดส่องดูแลและคอยป้องกันมิให้เด็กกระทำความผิดกรรมเสี่ยงต่าง ๆ รวมทั้งได้กำหนดบทลงโทษตามกฎหมาย แต่ก็ไม่สามารถแก้ไขปัญหาดังกล่าวได้ อีกทั้งกลับมีแนวโน้มที่เด็กและเยาวชนจะกระทำความผิดเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ (บรมวิษญ์ วังนัยกุล, 2561: 2)

มาตรการทางปกครอง เป็นเครื่องมือที่สำคัญในการปฏิบัติราชการทางปกครองของเจ้าหน้าที่หรือหน่วยงานของรัฐในการให้บริการสาธารณะ และกำหนดอำนาจให้แก่เจ้าหน้าที่ของรัฐในการปฏิบัติหน้าที่ราชการ ในฐานะที่รัฐเป็นฝ่ายปกครองมีฐานะเหนือราษฎร ซึ่งกฎหมายกำหนดให้อำนาจไว้เป็นการเฉพาะโดยไม่ต้องผ่านกระบวนการวิธีพิจารณาของศาล ซึ่งจะต้องกระทำภายใต้หลักความชอบด้วยกฎหมายของการกระทำทางปกครอง เพื่อเป็นการคุ้มครองสิทธิ และเสรีภาพของประชาชนภายใต้หลักนิติรัฐ ซึ่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 13) พ.ศ. 2565 ได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ 7 พฤษภาคม 2565 โดยให้มีผลใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดหนึ่งร้อยยี่สิบวันนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป กล่าวคือ จะมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 4 กันยายน พ.ศ.2565 เป็นต้นไป โดยให้ยกเลิกคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่

22/2558 เรื่อง มาตรการในการป้องกันและแก้ไขปัญหการแข่งรถยนต์และรถจักรยานยนต์ในทางและการควบคุมสถานบริการหรือ สถานประกอบการที่เปิดให้บริการในลักษณะที่คล้ายกับสถานบริการ ลงวันที่ 22 กรกฎาคม พ.ศ.2558 เฉพาะในส่วนที่แก้ไขหรือเพิ่มเติมกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก และมีบทบัญญัติที่แก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เพื่อให้สอดคล้องกับสภาพข้อเท็จจริงในการใช้รถใช้ถนนได้อย่างปลอดภัย ทั้งในเรื่องการป้องกันการแข่งรถในทางถนนโดยไม่ได้รับอนุญาตและการควบคุมการใช้รถที่มีสภาพไม่ถูกต้อง (ราชกิจจานุเบกษา. 2565).; ราชกิจจานุเบกษา. 2522).

บทความนี้ผู้เขียนมีวัตถุประสงค์เพื่อนำเสนอแนวทางการนำมาตรการทางปกครองจากกฎหมายที่เกี่ยวข้องมาใช้บังคับในส่วนองค์ประกอบที่เกี่ยวกับเด็ก และรถ ซึ่งจะเป็นการขจัดให้อัฒกัประกอบของสามเหลี่ยมอาชญากรรมด้านใดด้านหนึ่งหายไป อันจะเป็นการลดโอกาสของพฤติกรรมแข่งรถในทางถนนตามแนวคิดทฤษฎีสามเหลี่ยมอาชญากรรมได้อย่างมีประสิทธิภาพต่อไป

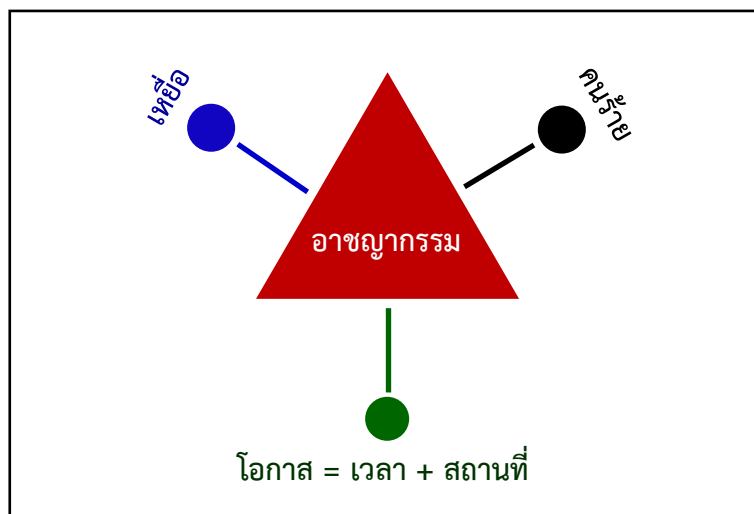
แนวคิดเกี่ยวกับการป้องกันอาชญากรรม

ทฤษฎีสามเหลี่ยมอาชญากรรม (Crime Triangle Theory) เป็นทฤษฎีที่สามารถนำมาอธิบายถึงสาเหตุหรือองค์ประกอบของการเกิดอาชญากรรมได้ชัดเจน เข้าใจง่าย สามารถนำมาประยุกต์ใช้ในการแก้ไขปัญหาอาชญากรรมในพื้นที่ ทั้งในด้านการป้องกันและการปราบปรามได้อย่างมีประสิทธิภาพ เป็นรูปธรรม สอดคล้องกับสภาพความเปลี่ยนแปลงของสังคมในยุคปัจจุบัน ซึ่งทฤษฎีสามเหลี่ยมอาชญากรรม ได้อธิบายถึงสาเหตุหรือองค์ประกอบของการเกิดอาชญากรรมด้านต่างๆ ของสามเหลี่ยม 3 ด้าน (วิสูตร ฉัตรชัยเดช, 2554 ; สุพิศาล ภักดีนฤนาถ, 2555: 144) ดังนี้

- 1) ผู้กระทำความผิด หรือ คนร้าย (Criminals) หมายถึง ผู้ที่ต้องการจะก่อเหตุหรือลงมือกระทำความผิด
- 2) เหยื่อ (Victim) หรือ เป้าหมาย (Target) หมายถึง บุคคล สถานที่ หรือวัตถุสิ่งของ ที่ผู้กระทำความผิดหรือคนร้ายมุ่งหมายจะทำต่อ หรือเป็นเป้าหมายที่ต้องการ
- 3) โอกาส (Opportunity) หมายถึง ช่วงเวลา (Time) และสถานที่ (Place) ที่เหมาะสม ที่ผู้กระทำความผิดหรือคนร้าย สามารถลงมือกระทำความผิด หรือก่ออาชญากรรม

เมื่อเหตุการณ์หรือสถานการณ์ครบองค์ประกอบทั้ง 3 ด้าน จะทำให้เกิดอาชญากรรมขึ้น ทฤษฎีสามเหลี่ยมอาชญากรรมจึงได้เสนอแนวคิดในการแก้ไขปัญหาอาชญากรรม หรือการป้องกันไม่ให้เกิดอาชญากรรม โดยต้องพยายามทำอย่างใดก็ตามที่จะให้อัฒกัประกอบของสามเหลี่ยมอาชญากรรมด้านใดด้านหนึ่งหายไป ก็จะทำให้อาชญากรรมไม่เกิดขึ้น (สุพิศาล ภักดีนฤนาถ, 2555: 145)

สรุปได้ว่า สาเหตุหรือองค์ประกอบของการเกิดอาชญากรรม ประกอบด้วย 1) ผู้กระทำความผิด หรือ คนร้าย 2) เหยื่อ หรือ เป้าหมาย และ 3) โอกาส ซึ่งสามารถอธิบายได้บนด้านต่าง ๆ ของสามเหลี่ยม ดังภาพที่ 1



แผนภาพที่ 1 ทฤษฎีสามเหลี่ยมอาชญากรรม (Crime Triangle Theory)

ที่มา : สังเคราะห์โดยผู้เขียน

แนวคิดเกี่ยวกับสาเหตุการกระทำผิดของเด็กและเยาวชน

เด็กและเยาวชนหรือวัยรุ่นเป็นวัยที่อยู่ระหว่างการเปลี่ยนแปลงจากวัยเด็กไปสู่วัยผู้ใหญ่ ทั้งสภาพอารมณ์ ร่างกาย โดยเฉพาะสภาพอารมณ์ที่มีความแปรปรวนสูง อ่อนไหวง่ายและรุนแรง ตลอดจนความสงสัยในกฎเกณฑ์และระเบียบแบบแผนทางสังคม มีความอยากรู้อยากเห็น หรืออยากลองดี (สุพัตรา สุภาพ, 2539: 17) วัยรุ่นจึงเป็นวัยที่มีความเสี่ยงต่อการเป็นผู้ก่อเหตุหรือการตกเป็นเหยื่อของอาชญากรรม การตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมของวัยรุ่น จำแนกได้เป็น 3 ลักษณะ (คทาร์ตัน เฮงตระกูล, 2555: 20) ได้แก่

1) เป็นเหยื่อโดยไม่มีส่วนเกี่ยวข้องกับอาชญากรรม (Unrelated Victims) หมายถึง กรณีที่วัยรุ่นได้ถูกอาชญากรล้วงละเมิด โดยที่ตนเองไม่ได้มีส่วนใด ๆ กับการประกอบอาชญากรรม เช่น ความผิดเกี่ยวกับทรัพย์สิน ความผิดเกี่ยวกับเพศ ซึ่งเป็นการรับผลร้ายจากอาชญากรรมที่อาชญากรตัดสินใจแต่ฝ่ายเดียว

2) เป็นเหยื่อที่มีส่วนยั่วยุหรือจูงใจให้เกิดอาชญากรรม (Provocative or Precipitative Victims) หมายถึง กรณีการทำตัวให้เป็นทีโกรธเคืองของผู้อื่น การอวดร่ำอวดรวยให้ผู้อื่นเกิดความอิจฉา เช่น การด่าทอ ก่นำไปสู่การทะเลาะวิวาทและทำร้ายร่างกาย

3) เป็นเหยื่อของตัวเอง (Self-Victimizing Victims) หมายถึง กรณีที่ตัววัยรุ่นเป็นทั้งผู้ประกอบอาชญากรรมและเป็นเหยื่ออาชญากรรมเอง เช่น การเสพยาเสพติด การเมาสุราในที่สาธารณะ เป็นต้น

นอกจากนี้ ผดุง อารยะวิญญู (2542: 13-15) ได้สรุปสาเหตุพฤติกรรมของเด็กที่มีปัญหาว่ามีสาเหตุเนื่องมาจากหลายประการ ซึ่งองค์ประกอบที่มีผลต่อพฤติกรรมของมนุษย์ ได้แก่

1) พันธุกรรม ซึ่งลักษณะบางอย่างของมนุษย์สามารถถ่ายทอดจากบรรพบุรุษมาสู่ลูกหลานได้ เช่น ระดับสติปัญญา และอารมณ์ เป็นต้น

2) สารเคมีในร่างกาย ซึ่งความไม่สมดุลของสารเคมีในร่างกายมีอิทธิพลต่อการพัฒนาบุคลิกภาพและพฤติกรรมบางอย่าง ทำให้เกิดความผิดปกติในด้านความคิด การรับรู้ และด้านอารมณ์ เป็นต้น

3) สภาพทางครอบครัว ซึ่งมีบทบาทสำคัญต่อพฤติกรรมของเด็กมาก โดยเด็กที่มาจากครอบครัวยากจน หย่าร้าง แยกกันอยู่ อาจจะขาดความอบอุ่น ครอบครัวที่มีการทะเลาะวิวาทระหว่างบิดามารดา พี่น้อง มีผลต่อความรู้สึก อารมณ์ และการแสดงออกของเด็ก

4) สภาพทางสังคมและสิ่งแวดล้อม ซึ่งเด็กที่เติบโตขึ้นมาในสภาพของการแก่งแย่งชิงดี การต่อสู้เพื่อเอาตัวรอด การใช้ความรุนแรง สภาพแวดล้อมของชุมชนแออัด ค่าของผิดกฎหมาย อาจชักจูงให้เด็กมีพฤติกรรมในทางที่ไม่ถูกไม่ควร

5) ความต้องการของบุคคล ซึ่งมนุษย์มีความต้องการขั้นต่ำ 4 ประการ คือ อาหาร ที่อยู่อาศัย เสื้อผ้า และยารักษาโรค หากมนุษย์ไม่ได้รับการตอบสนองความต้องการ อาจจะพยายามกระทำทุกวิถีทางเพื่อให้ได้มา แม้จะโดยการกระทำผิดก็ตาม เช่น การลักขโมย เป็นต้น

สรุปได้ว่า เด็กและเยาวชนหรือวัยรุ่นมีการเปลี่ยนแปลงทางด้านอารมณ์ ร่างกาย มีความอยากรู้ อยากเห็น หรืออยากลองดี จึงเป็นวัยที่มีความเสี่ยงต่อการเป็นผู้ก่อเหตุหรือการตกเป็นเหยื่อของอาชญากรรม ดังนี้ 1) เป็นเหยื่อโดยไม่มีส่วนเกี่ยวข้องกับอาชญากรรม 2) เป็นเหยื่อโดยมีส่วนเกี่ยวข้องหรือจูงใจให้เกิดอาชญากรรม และ 3) เป็นเหยื่อของตัวเอง

แนวคิดเกี่ยวกับมาตรการทางปกครองในการป้องกันและแก้ไขปัญหการแข่งขันรถในทางถนน

1. รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2560

กฎหมายรัฐธรรมนูญ คือ กฎเกณฑ์ทั้งหลายที่เกี่ยวกับองค์กรสูงสุดของรัฐ เกี่ยวกับการจัดองค์กร การปฏิบัติงาน และอำนาจขององค์กรสูงสุดของรัฐ เกี่ยวกับความสัมพันธ์ระหว่างองค์กรดังกล่าว และเกี่ยวกับความสัมพันธ์ระหว่างองค์กรเหล่านั้นกับองค์กรอื่นของรัฐและพลเมือง (Max Gounelle, 1989: 9) โดยศาสตราจารย์ ดร.บวรศักดิ์ อุวรรณโณ ได้อธิบายว่า กฎหมายรัฐธรรมนูญเป็นกฎหมายที่กำหนดการจัดองค์กร การดำเนินการ และอำนาจหน้าที่ขององค์กรผู้ใช้อำนาจอธิปไตย และกำหนดความสัมพันธ์ระหว่างองค์กรผู้ใช้อำนาจอธิปไตยด้วยกัน และความสัมพันธ์ระหว่างองค์กรผู้ใช้อำนาจอธิปไตยกับประชาชน (บวรศักดิ์ อุวรรณโณ, 2538: 20) ซึ่งศาสตราจารย์ ดร.หยุด แสงอุทัย ได้แบ่งกฎหมายรัฐธรรมนูญ เป็นสาขาของกฎหมายมหาชน ภายใน (หยุด แสงอุทัย, 2542: 185) โดยกฎหมายมหาชนภายในนั้น รัฐแต่เพียงผู้เดียวที่เป็นผู้รวมศูนย์อำนาจการบังคับตามกฎหมายเอาไว้ โดยมีองค์กรของรัฐ (ตำรวจ อัยการ และศาล) เป็นผู้บังคับให้เป็นไปตามกฎหมาย (บวรศักดิ์ อุวรรณโณ, 2538: 23-24) แต่การใช้อำนาจของเจ้าหน้าที่หรือหน่วยงานของรัฐจะต้อง

กระทำได้หลักความชอบด้วยกฎหมายและหลักนิติรัฐ ซึ่งการตรากฎหมายที่มีผลเป็นการจำกัดสิทธิ หรือเสรีภาพของบุคคล ตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2560 มีหลักเกณฑ์ ดังนี้ (ราชกิจจานุเบกษา. 2560).

มาตรา 26 การตรากฎหมายที่มีผลเป็นการจำกัดสิทธิ หรือเสรีภาพของบุคคลต้อง เป็นไปตามเงื่อนไขที่บัญญัติไว้ในรัฐธรรมนูญ ในกรณีที่รัฐธรรมนูญมิได้บัญญัติเงื่อนไขไว้ กฎหมายดังกล่าวต้องไม่ขัดต่อหลักนิติธรรม ไม่เพิ่มภาระหรือจำกัดสิทธิหรือเสรีภาพของบุคคลเกินสมควรแก่เหตุ และจะกระทบต่อศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์ของบุคคลมิได้ รวมทั้งต้องระบุเหตุผลความจำเป็นในการจำกัดสิทธิและเสรีภาพไว้ด้วย

กฎหมายตามวรรคหนึ่ง ต้องมีผลใช้บังคับเป็นการทั่วไป ไม่มุ่งหมายให้ใช้บังคับแก่กรณีใดกรณีหนึ่งหรือแก่บุคคลใดบุคคลหนึ่งเป็นการเจาะจง

มาตรา 28 บุคคลย่อมมีสิทธิและเสรีภาพในชีวิตและร่างกาย

การจับและการคุมขังบุคคลจะกระทำมิได้ เว้นแต่มีคำสั่งหรือหมายของศาลหรือมีเหตุอย่างอื่นตามที่กฎหมายบัญญัติ

การค้นตัวบุคคลหรือการกระทำใดอันกระทบกระเทือนต่อสิทธิหรือเสรีภาพในชีวิตหรือร่างกายจะกระทำมิได้ เว้นแต่มีเหตุตามที่กฎหมายบัญญัติ

การทรมาน ทารุณกรรม หรือการลงโทษด้วยวิธีการโหดร้ายหรือไร้มนุษยธรรมจะกระทำมิได้

มาตรา 29 บุคคลไม่ต้องรับโทษอาญา เว้นแต่ได้กระทำการอันกฎหมายที่ใช้อยู่ในเวลาที่กระทำนั้นบัญญัติเป็นความผิดและกำหนดโทษไว้ และโทษที่จะลงแก่บุคคลนั้นจะหนักกว่าโทษที่บัญญัติไว้ในกฎหมายที่ใช้อยู่ในเวลาที่กระทำความผิดมิได้

ในคดีอาญา ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าผู้ต้องหาหรือจำเลยไม่มีความผิด และก่อนมีคำพิพากษาอันถึงที่สุดแสดงว่าบุคคลใดได้กระทำความผิด จะปฏิบัติต่อบุคคลนั้นเสมือนเป็นผู้กระทำความผิดมิได้

การควบคุมหรือคุมขังผู้ต้องหาหรือจำเลยให้กระทำได้เพียงเท่าที่จำเป็น เพื่อป้องกันมิให้มีการหลบหนี

ในคดีอาญา จะบังคับให้บุคคลให้การเป็นปฏิปักษ์ต่อตนเองมิได้

คำขอประกันผู้ต้องหาหรือจำเลยในคดีอาญาต้องได้รับการพิจารณาและจะเรียกหลักประกันจนเกินควรแก่กรณีมิได้ การไม่ให้ประกันต้องเป็นไปตามที่กฎหมายบัญญัติ

มาตรา 38 บุคคลย่อมมีเสรีภาพในการเดินทางและการเลือกถิ่นที่อยู่

การจำกัดเสรีภาพตามวรรคหนึ่งจะกระทำมิได้ เว้นแต่โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายที่ตราขึ้นเพื่อความมั่นคงของรัฐ ความสงบเรียบร้อยหรือสวัสดิภาพของประชาชน หรือการผังเมือง หรือเพื่อรักษาสุขภาพของครอบครัว หรือเพื่อสวัสดิภาพของผู้เยาว์

สรุปได้ว่า การตรากฎหมายที่มีผลเป็นการจำกัดสิทธิ หรือเสรีภาพของบุคคล ต้องเป็นไปตามเงื่อนไขที่บัญญัติไว้ในรัฐธรรมนูญ ไม่ขัดต่อหลักนิติธรรม ไม่เพิ่มภาระ หรือจำกัดสิทธิหรือเสรีภาพของบุคคลเกินสมควรแก่

เหตุ และต้องไม่กระทบต่อศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์ ซึ่งกฎหมายต้องมีผลใช้บังคับเป็นการทั่วไป ไม่มุ่งหมายให้ใช้บังคับแก่กรณีใดกรณีหนึ่งหรือแก่บุคคลใดบุคคลหนึ่งเป็นการเจาะจง นอกจากนี้ บุคคลย่อมมีเสรีภาพในการเดินทาง ซึ่งการจำกัดเสรีภาพจะกระทำมิได้ เว้นแต่โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายที่ตราขึ้นเพื่อความมั่นคงของรัฐ ความสงบเรียบร้อยหรือสวัสดิภาพของประชาชน หรือการผังเมือง หรือเพื่อรักษาสถานภาพของครอบครัว หรือเพื่อสวัสดิภาพของผู้เยาว์

2. พระราชบัญญัติวิธีปฏิบัติราชการทางปกครอง พ.ศ. 2539

กฎหมายปกครอง คือ กฎหมายที่กำหนดสถานะและความสัมพันธ์ระหว่างองค์กรของรัฐฝ่ายปกครองด้วยกัน และความสัมพันธ์ระหว่างองค์กรของรัฐฝ่ายปกครองกับประชาชน (บวรศักดิ์ อุวรรณโณ, 2538, น. 20-21) โดยกฎหมายปกครอง แบ่งออกเป็น กฎหมายปกครองทั่วไป กฎหมายปกครองเฉพาะด้าน และกฎหมายวิธีพิจารณาความปกครอง (Didirr Truchet, 2003: 101-103) ซึ่งพระราชบัญญัติวิธีปฏิบัติราชการทางปกครอง พ.ศ. 2539 (ราชกิจจานุเบกษา. 2539) ได้วางหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการใช้อำนาจทางปกครอง การจัดทำบริการสาธารณะ นิติกรรมทางปกครอง ตลอดจนการควบคุมนิติกรรมทางปกครอง ให้เป็นไปในแนวทางและมาตรฐานเดียวกัน โดยได้กำหนดหลักเกณฑ์และขั้นตอนต่าง ๆ ในการพิจารณาและดำเนินการทางปกครองให้เกิดความรวดเร็ว โปร่งใส สามารถตรวจสอบได้ ซึ่งการดำเนินการทางปกครองไม่ว่าจะเป็นการออกกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ หรือออกคำสั่งทางปกครอง รวมทั้งการปฏิบัติกรอย่างอื่นทางปกครอง ล้วนเป็นการกระทำของหน่วยงานและเจ้าหน้าที่ของรัฐที่มีผลกระทบต่อสิทธิ หน้าที่ ความเป็นอยู่ การประกอบอาชีพของประชาชน หน่วยงานหรือเจ้าหน้าที่ของรัฐที่ดำเนินการดังกล่าวจะต้องมีกฎหมายให้อำนาจไว้ และกฎหมายดังกล่าวจะต้องเป็นกฎหมายที่มีข้อกำหนดเกี่ยวกับหลักเกณฑ์ วิธีการ ขั้นตอน รวมทั้งระยะเวลาในการดำเนินการไว้ด้วย ทั้งนี้ เพื่อให้กระบวนการพิจารณาทางปกครอง หรือการดำเนินการทางปกครองของเจ้าหน้าที่ได้เป็นไปอย่างถูกต้องตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และข้อกำหนดดังกล่าว (สำนักงานคณะกรรมการข้าราชการพลเรือน, 2560 : 5-8) เพื่อให้การดำเนินการทางปกครองเป็นไปโดยถูกต้องตามกฎหมาย และมีประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมาย เพื่อรักษาประโยชน์สาธารณะ อำนวยความเป็นธรรมให้กับประชาชน และเพื่อป้องกันการทุจริตและประพฤติมิชอบในวงราชการ (สำนักงานคณะกรรมการข้าราชการพลเรือน, 2560 : 9)

การปฏิบัติหน้าที่ของข้าราชการและเจ้าหน้าที่ของรัฐทั้งในการบริหารราชการส่วนกลาง ส่วนภูมิภาค และส่วนท้องถิ่น ส่วนใหญ่จะเกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานในการปฏิบัติราชการทางปกครอง เพื่อให้บริการประชาชนตามหน้าที่และความผิดชอบที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของกระทรวง ทบวง กรม หรือหน่วยงานของรัฐที่ตนสังกัดอยู่ โดยพระราชบัญญัติวิธีปฏิบัติราชการทางปกครอง พ.ศ. 2539 มาตรา 5 บัญญัติว่า “วิธีปฏิบัติราชการทางปกครอง หมายความว่า การเตรียมการและการดำเนินการของเจ้าหน้าที่เพื่อจัดให้มีคำสั่ง

ทางปกครอง หรือกฎ และรวมถึงการดำเนินการใด ๆ ในทางปกครองตามพระราชบัญญัตินี้” ซึ่งคำสั่งทางปกครองและกฎ มีความหมายและสาระสำคัญ ดังนี้ (ราชกิจจานุเบกษา. 2539)

2.1 คำสั่งทางปกครอง

พระราชบัญญัติวิธีปฏิบัติราชการทางปกครอง พ.ศ. 2539 มาตรา 5 ให้คำนิยาม “คำสั่งทางปกครอง” ไว้ว่า (ราชกิจจานุเบกษา. 2539)

1) การใช้อำนาจตามกฎหมายของเจ้าหน้าที่ ที่มีผลเป็นการสร้างนิติสัมพันธ์ขึ้นระหว่างบุคคล ในอันที่จะก่อเปลี่ยนแปลง โอน สงวน ระงับ หรือมีผลกระทบต่อสถานภาพของสิทธิหรือหน้าที่ของบุคคล ไม่ว่าจะเป็นการถาวรหรือชั่วคราว เช่น การสั่งการ การอนุญาต การอนุมัติ การวินิจฉัยอุทธรณ์ การรับรอง และการรับจดทะเบียน แต่ไม่หมายความรวมถึงการออกกฎ

2) การอื่นที่กำหนดในกฎกระทรวง

2.2 กฎ

พระราชบัญญัติวิธีปฏิบัติราชการทางปกครอง พ.ศ. 2539 มาตรา 5 ให้คำนิยาม “กฎ” หมายความว่า พระราชกฤษฎีกา กฎกระทรวง ประกาศกระทรวง ข้อบัญญัติท้องถิ่น ระเบียบ ข้อบังคับ หรือบทบัญญัติอื่น ที่มีผลบังคับเป็นการทั่วไป โดยไม่มุ่งหมายให้ใช้บังคับแก่กรณีใดหรือบุคคลใดเป็นการเฉพาะ (ราชกิจจานุเบกษา. 2539)

ซึ่ง “กฎ” คือข้อกำหนดที่ตราขึ้นโดยองค์กรผู้ใช้อำนาจบริหารหรือองค์กรเจ้าหน้าที่ฝ่ายปกครอง ที่ได้รับมอบอำนาจจากองค์กรผู้ใช้อำนาจนิติบัญญัติหรือโดยกำหนดไว้ในรัฐธรรมนูญ หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งก็คือ กฎมีลักษณะเป็นกฎหมายลำดับรองหรืออนุบัญญัติที่ตราขึ้นโดยฝ่ายบริหารที่มีอำนาจหน้าที่ตามกฎหมายในการวางข้อกำหนด เพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการปฏิบัติราชการทางปกครองเพื่อจัดทำบริการสาธารณะ (สำนักงานคณะกรรมการข้าราชการพลเรือน, 2560: 32) เป็นข้อกำหนดที่หน่วยงานทางปกครองที่มีอำนาจหน้าที่เกี่ยวกับเรื่องนั้นได้ตราขึ้นหรือกำหนดขึ้น เพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการปฏิบัติราชการทางปกครองเกี่ยวกับการจัดทำบริการสาธารณะ หรือให้บริการประชาชน ซึ่งประชาชนทุกคนที่เข้าไปติดต่อกับส่วนราชการ หรือหน่วยงานของรัฐจะต้องรับทราบ ทำความเข้าใจ และยึดถือเป็นแนวทางปฏิบัติในการติดต่อสัมพันธ์กับหน่วยงานของรัฐ ในขณะที่เดียวกันหน่วยงานทางปกครองและเจ้าหน้าที่ของรัฐก็ใช้ข้อกำหนดที่วางไว้ในกฎแต่ละประเภทเป็นเครื่องมือหรือแนวทางประกอบการพิจารณาวินิจฉัยและตัดสินใจสั่งการ หรือดำเนินการซึ่งอาจจะออกมาในรูปแบบของคำสั่งทางปกครองหรือการดำเนินการอื่นใดในทางปกครอง เพื่อให้เป็นไปในรูปแบบและมาตรฐานเดียวกัน (สำนักงานคณะกรรมการข้าราชการพลเรือน, 2560: 35) ซึ่งวัตถุประสงค์หลักหรือเจตนารมณ์สำคัญของการออกกฎนั้น เพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการปฏิบัติราชการทางปกครอง หรือการ

จัดทำบริการสาธารณะ เพื่ออำนวยความสะดวกและความยุติธรรมแก่ประชาชนผู้มาติดต่อขอรับบริการจากทางราชการ ในขณะที่เดียวกันก็เป็นการกำหนดหลักเกณฑ์วิธีการสำหรับเจ้าหน้าที่ใช้ในการประกอบการพิจารณาดำเนินการ ฉะนั้น “กฎ” ที่จะตราออกมาใช้ไม่ว่าจะเป็นพระราชกฤษฎีกา กฎกระทรวง ประกาศกระทรวง ข้อบัญญัติท้องถิ่น ระเบียบ ข้อบังคับ หรือ บทบัญญัติที่มีผลบังคับเป็นการทั่วไป ควรมีความชัดเจน ไม่ซับซ้อน สามารถทำความเข้าใจ ใช้บังคับและปฏิบัติตามได้ง่าย ทั้งแก่ประชาชนทั่วไปและเจ้าหน้าที่ของรัฐ (สำนักงานคณะกรรมการข้าราชการพลเรือน, 2560: 38)

การปฏิบัติราชการทางปกครองไม่ว่าจะเป็นการออกกฎ ออกคำสั่งทางปกครอง หรือปฏิบัติการอื่นใดในทางปกครอง เป็นงานที่อาจมีผลกระทบต่อสิทธิ หน้าที่ และผลประโยชน์ทั้งของส่วนรวมและส่วนบุคคล ในบางเรื่องอาจมีผลกระทบต่อชีวิตหรือการประกอบอาชีพของประชาชนจำนวนมาก เจ้าหน้าที่จึงต้องใช้ความรอบคอบ ระมัดระวังในการศึกษา วิเคราะห์ จัดทำข้อเสนอ ไปจนถึงการตัดสินใจ วินิจฉัย สั่งการ และดำเนินการ หากไม่ใช้ความละเอียด รอบคอบ และระมัดระวังอย่างเพียงพอ ก็อาจส่งผลให้เกิดความผิดพลาดคลาดเคลื่อนหรือเกิดความเดือดร้อนเสียหาย กลายเป็นกรณีพิพาททางปกครอง ซึ่งหากความผิดพลาดคลาดเคลื่อนนั้น เกิดจากความจงใจหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของเจ้าหน้าที่ เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติก็อาจต้องรับผิดชอบในผลของการกระทำทั้งทางวินัยและทางแพ่ง ตามพระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539 อีกด้วย (สำนักงานคณะกรรมการข้าราชการพลเรือน, 2560: 60)

3. พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 13) พ.ศ. 2565

พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 13) พ.ศ. 2565 ได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ 7 พฤษภาคม 2565 โดยให้มีผลใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดหนึ่งร้อยยี่สิบวันนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป ซึ่งการตราพระราชบัญญัตินี้ เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายและการจัดระเบียบการจราจรทางบกเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ อันจะเป็นประโยชน์แก่ความปลอดภัยสาธารณะ ความสงบเรียบร้อยและสวัสดิภาพของประชาชน โดยให้ยกเลิกคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ 22/2558 เรื่อง มาตรการในการป้องกัน และแก้ไขปัญหการแข่งรถยนต์และรถจักรยานยนต์ในทางและการควบคุมสถานบริการหรือสถานประกอบการที่เปิดให้บริการในลักษณะที่คล้ายกับสถานบริการ ลงวันที่ 22 กรกฎาคม พ.ศ.2558 เฉพาะในส่วนที่แก้ไขหรือเพิ่มเติมกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก และมีบทบัญญัติที่แก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 โดยมีบทบัญญัติในเรื่องการป้องกันการแข่งรถในทางถนนโดยไม่ได้รับอนุญาตและการควบคุมการใช้รถที่มีสภาพไม่ถูกต้อง (ราชกิจจานุเบกษา. 2565) ; ราชกิจจานุเบกษา. 2522). มีสาระสำคัญดังนี้

มาตรา 134 “ห้ามมิให้ผู้ใดแข่งรถในทาง เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากหัวหน้า เจ้าพนักงานจราจร

ผู้ใดรวมกลุ่มหรือมั่วสุมกันในทางหรือสาธารณสถานใกล้ทางพร้อมด้วยรถตั้งแต่ห้าคันขึ้นไป โดยมีการนัดหมายเพื่อแข่งรถในทาง หรือรถที่ใช้ในการรวมกลุ่มหรือมั่วสุมกันมีการดัดแปลงหรือปรับแต่งรถให้มีสภาพไม่ถูกต้องตามมาตรา 6 วรรคหนึ่ง หรือมาตรา 10 ทวิ หรือมีพฤติการณ์อย่างหนึ่งอย่างใด อันแสดงให้เห็นว่าจะทำการแข่งรถในทาง ให้ถือว่าผู้นั้นพยายามแข่งรถในทาง เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าเป็นการกระทำเพื่อการอื่นหรือตนมิได้ร่วมหรือมีส่วนรู้เห็นว่าจะมีการแข่งรถในทางนั้น”

มาตรา 134/1 “ห้ามมิให้ผู้ใดจัด โฆษณา ประกาศ ชักชวน หรือดำเนินการด้วยวิธีการใด เพื่อให้มีการแข่งรถในทางโดยไม่ได้รับอนุญาตตามมาตรา 134”

มาตรา 131/2 “ผู้ใดรับดำเนินการดัดแปลงหรือปรับแต่งรถให้มีสภาพไม่ถูกต้องตามมาตรา 6 วรรคหนึ่ง หรือมาตรา 10 ทวิ ไม่ว่าจะมีส่วนจ้างหรือไม่ก็ตาม หากรถนั้นได้ถูกนำไปใช้ในทางเดินรถ ให้ถือว่าผู้นั้นฝ่าฝืนมาตรา 6 วรรคหนึ่ง หรือมาตรา 10 ทวิ แล้วแต่กรณี และหากรถนั้นได้ถูกนำไปใช้ในการแข่งรถในทางอันเป็นการฝ่าฝืนมาตรา 134 ให้ถือว่าผู้นั้นเป็นผู้สนับสนุนการแข่งรถในทาง เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าตนมิได้มีส่วนรู้เห็นหรือไม่มีเหตุอันควรรู้ว่าจะนำรถดังกล่าวไปใช้ในการแข่งรถในทาง”

มาตรา 143 “ถ้าปรากฏว่าผู้ขับขี่ผู้ใดนำรถที่มีสภาพไม่เป็นไปตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 6 วรรคหนึ่ง หรือมาตรา 10 ทวิ ไปใช้ในทาง ให้เจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจสั่งให้ผู้ขับขี่ผู้นั้นหยุดรถเพื่อทำการตรวจสอบ หากปรากฏว่ารถนั้นมีสภาพไม่ถูกต้อง ให้เจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจดำเนินการ ดังต่อไปนี้

(1) ในกรณีที่รถมีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรงและหากให้ใช้รถต่อไปอาจเกิดอันตรายได้โดยชัดแจ้ง ให้เจ้าพนักงานจราจรสั่งห้ามการใช้รถ ในการนี้ ผู้ขับขี่ต้องนำรถดังกล่าวให้พ้นทางเดินรถโดยเร็วที่สุด หากผู้ขับขี่ไม่ดำเนินการ ให้เจ้าพนักงานจราจรหรือผู้ที่ได้รับมอบหมายจากเจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจเคลื่อนย้ายรถนั้น โดยให้นำความในมาตรา 49 วรรคสอง วรรคสาม วรรคสี่ วรรคห้า และวรรคหก มาใช้บังคับโดยอนุโลม

(2) ในกรณีที่รถมีสภาพไม่ถึงกับไม่ปลอดภัยในการใช้ ให้เจ้าพนักงานจราจรสั่งระงับการใช้รถเป็นการชั่วคราว โดยให้เจ้าของรถ ผู้ครอบครองรถ หรือผู้ขับขี่นำรถดังกล่าวไปซ่อมแซมหรือปรับปรุง ให้ถูกต้องตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์หรือกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก แล้วแต่กรณี ทั้งนี้ ภายในระยะเวลาที่กำหนดแต่ต้องไม่น้อยกว่าสิบห้าวันและไม่เกินหกสิบวัน ตามสภาพความปลอดภัยของรถนั้น โดยในระหว่างระยะเวลาดังกล่าวให้ใช้รถได้ไปพลางก่อน

สภาพของรถที่ไม่มั่นคงแข็งแรงหรืออาจเกิดอันตราย ตาม (1) ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ และเงื่อนไขที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติและอธิบดีกรมการขนส่งทางบก ร่วมกันกำหนด

คำสั่งตาม (1) และ (2) ให้ถือว่าเป็นคำสั่งของนายทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ หรือกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก แล้วแต่กรณี และให้นำบทกำหนดโทษที่เกี่ยวข้องกับการฝ่าฝืนคำสั่งของนายทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์หรือกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกมาใช้บังคับกับผู้ฝ่าฝืนคำสั่งตาม (1) และ (2) ด้วย

ให้นำความในมาตรา 142/8 มาใช้บังคับกับการอุทธรณ์คำสั่งตาม (1) หรือ (2) โดยอนุโลม”

มาตรา 143/1 “ในการออกคำสั่งตามมาตรา 143

(1) คำสั่งห้ามการใช้รถตามมาตรา 143(1) ให้เจ้าพนักงานจราจรติดเครื่องหมายแสดงคำสั่งห้ามการใช้รถนั้นไว้ที่ตัวรถในลักษณะที่เห็นได้อย่างชัดเจน

(2) คำสั่งระงับการใช้รถเป็นการชั่วคราวตามมาตรา 143(2) ให้เจ้าพนักงานจราจร ติดเครื่องหมายแสดงคำสั่งระงับการใช้รถนั้นไว้ที่ตัวรถในลักษณะที่เห็นได้อย่างชัดเจน โดยเครื่องหมายแสดงคำสั่งดังกล่าวต้องแสดงระยะเวลาสิ้นสุดของการอนุญาตให้ใช้รถเป็นการชั่วคราวไว้ด้วย

แบบคำสั่งและตำแหน่งที่ติดเครื่องหมายแสดงคำสั่งตามมาตรา 143 (1) หรือ (2) ให้เป็นไปตามที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติประกาศกำหนด”

มาตรา 143/2 “เมื่อเจ้าพนักงานจราจรได้ออกคำสั่งห้ามการใช้รถตามมาตรา 143 (1) หรือคำสั่งระงับการใช้รถเป็นการชั่วคราว ตามมาตรา 143 (2) แล้ว ให้แจ้งไปยังนายทะเบียน ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์หรือกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก แล้วแต่กรณี โดยเร็ว พร้อมด้วยเหตุผล ข้อเท็จจริง และพยานหลักฐานที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้นายทะเบียนดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์หรือกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกต่อไป

เมื่อรถที่ถูกสั่งห้ามการใช้รถตามมาตรา 143 (1) หรือถูกสั่งระงับการใช้รถเป็นการชั่วคราวตามมาตรา 143 (2) ได้มีการซ่อมแซมหรือปรับปรุงแก้ไขและผ่านการตรวจสอบสภาพตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์หรือกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกแล้ว ให้นายทะเบียนมีคำสั่งอนุญาตให้ใช้รถนั้นต่อไปได้ และให้ปลดเครื่องหมายแสดงคำสั่งห้ามการใช้รถหรือคำสั่งระงับการใช้รถเป็นการชั่วคราวนั้น”

มาตรา 160 เบญจ “ในกรณีที่มีการกระทำความผิดตามมาตรา 134

(1) หากผู้กระทำความผิดอายุต่ำกว่ายี่สิบปี เจ้าพนักงานผู้มีหน้าที่ฟ้องผู้ต้องหาอาจมีคำร้องขอต่อศาลเพื่อให้ศาลพิจารณาวางข้อกำหนดให้บิดา มารดา หรือผู้ปกครอง ระวางผู้นั้นไม่ให้กระทำความผิดฐานแข่งรถในทางซ้ำอีก หากศาลเห็นสมควร ให้มีอำนาจวางข้อกำหนดให้บิดา มารดา หรือผู้ปกครอง ระวางผู้นั้นไม่ให้กระทำความผิดฐานแข่งรถในทางซ้ำอีก ตลอดเวลาที่ศาลกำหนดซึ่งต้องไม่เกินสามปีและกำหนดจำนวนเงินตามที่เห็นสมควรซึ่งบิดา มารดา หรือผู้ปกครองจะต้องชำระต่อศาลไม่เกินครั้งละห้าหมื่นบาท ในเมื่อผู้นั้นกระทำความผิดฐานแข่งรถในทางซ้ำอีก

ถ้าผู้นั้นอาศัยอยู่กับบุคคลอื่นนอกจากบิดา มารดา หรือผู้ปกครอง และศาลเห็นว่าไม่สมควรจะเรียกบิดา มารดา หรือผู้ปกครอง มาวางข้อกำหนดตามวรรคหนึ่ง ศาลจะเรียกตัวบุคคลที่ผู้นั้นอาศัยอยู่มาสอบถามว่าจะยอมรับข้อกำหนดที่นางที่บัญญัติไว้สำหรับบิดา มารดา หรือผู้ปกครอง ดังกล่าว หรือไม่ก็ได้ ถ้าบุคคลที่ผู้นั้นอาศัยอยู่ยอมรับข้อกำหนดเช่นนั้น ก็ให้ศาลมีอำนาจวางข้อกำหนดดังกล่าว

ในกรณีที่ศาลวางข้อกำหนดตามวรรคหนึ่งหรือวรรคสอง ถ้าผู้นั้นกระทำความผิดฐานแข่งรถในทางซ้ำอีกภายในระยะเวลาในข้อกำหนดให้นำมาตรา 77 แห่งประมวลกฎหมายอาญามาใช้บังคับโดยอนุโลม

(2) หากผู้กระทำความผิดตั้งแต่สิบแปดปีขึ้นไป เจ้าพนักงานผู้มีหน้าที่ฟ้องผู้ต้องหาอาจมีคำร้องขอต่อศาลเพื่อให้ศาลพิจารณาสั่งผู้กระทำความผิดดังกล่าวให้ทำทัณฑ์บน หากศาลเห็นสมควรจะสั่งให้ทำทัณฑ์บน โดยกำหนดจำนวนเงินไม่เกินห้าหมื่นบาทว่าผู้นั้นจะไม่กระทำความผิดฐานแข่งรถในทางซ้ำอีกตลอดเวลาที่ศาลกำหนดซึ่งต้องไม่เกินสองปี และจะสั่งให้มีประกันด้วยหรือไม่ก็ได้ ทั้งนี้ ถ้าผู้ทำทัณฑ์บนกระทำความผิดทัณฑ์บนให้นำมาตรา 47 แห่งประมวลกฎหมายอาญามาใช้บังคับโดยอนุโลม”

สรุปได้ว่า พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 13) พ.ศ. 2565 มีบทบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 โดยในส่วนที่เกี่ยวกับการป้องกันการแข่งรถในทางถนนโดยไม่ได้รับอนุญาตและการควบคุมการใช้รถที่มีสภาพไม่ถูกต้องนั้น ได้ให้อำนาจเจ้าพนักงานจราจรสั่งห้ามการใช้รถที่มีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรงและหากให้ใช้รถต่อไปอาจเกิดอันตราย และสั่งระงับการใช้รถเป็นการชั่วคราว กรณีที่รถมีสภาพไม่ถึงกับไม่ปลอดภัยในการใช้ ซึ่งคำสั่งดังกล่าวให้ถือเป็นคำสั่งของนายทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์หรือกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก แล้วแต่กรณี

แนวทางการนำมาตรการทางปกครองมาใช้ในการป้องกันและแก้ไขปัญหาการแข่งรถในทางถนน

จากการวิเคราะห์มาตรการทางปกครองในการป้องกันและแก้ไขปัญหาการแข่งรถในทางถนนตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 13) พ.ศ. 2565 ที่ได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ 7 พฤษภาคม 2565 โดยให้มีผลใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดหนึ่งร้อยยี่สิบวันนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป กล่าวคือ จะมีผลใช้บังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 4 กันยายน พ.ศ.2565 เป็นต้นไป พบว่า เหตุผลในการตราพระราชบัญญัตินี้ เนื่องจากในปัจจุบันการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยสาเหตุส่วนหนึ่งมาจากการที่ผู้ขับขี่ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์เกี่ยวกับความปลอดภัยในการจราจรทางบก ประกอบกับพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้ใช้บังคับมาเป็นเวลานานแล้ว บทบัญญัติบางประการแห่งพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวไม่เหมาะสมกับสภาพการณ์ในปัจจุบัน สมควรปรับปรุงมาตรการกฎหมาย เพื่อให้สอดคล้องกับสภาพข้อเท็จจริงในการใช้รถใช้ถนนได้อย่างปลอดภัยและให้การป้องกันการกระทำความผิดมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น ทั้งในเรื่องการใช้ช่องเดินรถ ลักษณะความผิดในการขับรถ การตรวจสอบ หรือทดสอบผู้ขับขี่ หน้าที่การใช้เข็มขัดนิรภัย การป้องกันการแข่งรถในทางถนนโดยไม่ได้รับอนุญาต และการควบคุมการใช้รถที่มีสภาพไม่ถูกต้อง รวมทั้งปรับปรุงบทกำหนดโทษให้มีความเหมาะสม ซึ่งจะเป็นการลดการเกิดอุบัติเหตุทางถนนและส่งเสริมให้เกิดความสะดวและความปลอดภัยในการจราจรทางบก จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้ ซึ่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 13) พ.ศ. 2565 ได้ยกเลิกคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ 22/2558 เรื่อง มาตรการในการป้องกัน และแก้ไขปัญหาการแข่งรถในทางรถยนต์และ

รถจักรยานยนต์ในทางและการควบคุมสถานบริการหรือ สถานประกอบการที่เปิดให้บริการในลักษณะที่คล้ายกับสถานบริการ ลงวันที่ 22 กรกฎาคม พ.ศ.2558 เฉพาะในส่วนที่เกี่ยวกับการแก้ไขหรือเพิ่มเติมกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก และมีบทบัญญัติที่แก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 โดยมีบทบัญญัติในเรื่องการป้องกันการแข่งรถในทางถนนโดยไม่ได้รับอนุญาตและการควบคุมการใช้รถที่มีสภาพไม่ถูกต้อง (ราชกิจจานุเบกษา. 2565) มีหลักเกณฑ์ที่สำคัญ ดังนี้

1. มาตรการป้องกันการแข่งรถในทางถนน

1) กำหนดให้ผู้ที่รวมกลุ่มหรือมั่วสุมกันบนทางพร้อมด้วยรถตั้งแต่ห้าคันขึ้นไป โดยมีการนัดหมายเพื่อแข่งรถในทาง หรือรถที่ใช้ในการรวมกลุ่มหรือมั่วสุมกันมีการปรับแต่งรถให้มีสภาพไม่ถูกต้อง หรือมีพฤติการณ์อย่างหนึ่งอย่างใดอันแสดงให้เห็นว่าจะทำการแข่งรถในทาง ให้ถือว่าผู้นั้นพยายามแข่งรถในทาง เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่า เป็นการกระทำเพื่อการอื่นหรือตนมิได้ร่วม หรือมีส่วนรู้เห็นว่าจะมีการแข่งรถในทาง ตามมาตรา 134

2) กำหนดความผิดฐานเป็นผู้จัด โฆษณา ประกาศ ชักชวน หรือดำเนินการด้วยวิธีการใดเพื่อให้มีการแข่งรถในทางโดยไม่ได้รับอนุญาต ตามมาตรา 134/1 และกำหนดโทษสำหรับความผิดดังกล่าว ตามมาตรา 160 ทวิ

3) กำหนดให้ผู้รับดำเนินการปรับแต่งรถเพื่อนำไปสู่การแข่งรถในทาง ให้ถือว่าผู้นั้นเป็นผู้สนับสนุนการแข่งรถในทางถนน เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่า ตนมิได้มีส่วนรู้เห็นหรือไม่มีเหตุอันควรรู้ว่าจะนำรถดังกล่าวไปใช้ในการแข่งรถในทาง ตามมาตรา 134/2

4) กำหนดมาตรการป้องกันการกระทำความผิดฐานแข่งรถในทางเพื่อมิให้กระทำความผิดซ้ำอีก ตามมาตรา 160 เบญจ มีหลักเกณฑ์ดังนี้

4.1) กรณีผู้กระทำความผิดมีอายุไม่เกินยี่สิบปี ให้ศาลมีอำนาจวางข้อกำหนดให้บิดา มารดา หรือผู้ปกครองระวางผู้นั้นไม่ให้กระทำความผิดฐานแข่งรถในทางซ้ำอีก ตลอดเวลาที่ศาลกำหนดขึ้นต้องไม่เกินสามปี และกำหนดจำนวนเงินตามที่เห็นสมควรซึ่งบิดา มารดา หรือผู้ปกครองจะต้องชำระต่อศาลไม่เกินครั้งละห้าหมื่นบาทในเมื่อผู้นั้นกระทำความผิดฐานแข่งรถในทางซ้ำอีก และให้นำมาตรา 77 แห่งประมวลกฎหมายอาญามาใช้บังคับโดยอนุโลม

4.2) กรณีผู้กระทำความผิดมีอายุตั้งแต่สิบแปดปีขึ้นไป ให้ศาลมีอำนาจสั่งให้ผู้กระทำความผิดทำทัณฑ์บน โดยกำหนดจำนวนเงินไม่เกินห้าหมื่นบาทว่าผู้นั้นจะไม่กระทำความผิดฐานแข่งรถในทางซ้ำอีก ทั้งนี้ ถ้าผู้ทำทัณฑ์บนกระทำความผิดทัณฑ์บน ให้ให้นำมาตรา 47 แห่งประมวลกฎหมายอาญามาใช้บังคับโดยอนุโลม

2. มาตรการควบคุมการใช้รถที่มีสภาพไม่ถูกต้อง

1) ในกรณีที่รถมีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรงและหากให้ใช้รถต่อไปอาจเกิดอันตรายได้ให้เจ้าพนักงานจราจรสั่งห้ามการใช้รถนั้นและผู้ขับขี่ต้องนำรถดังกล่าวให้พ้นทางเดินรถโดยเร็วที่สุด

2) ในกรณีที่รถมีสภาพไม่ถึงกับไม่ปลอดภัยในการใช้ ให้เจ้าพนักงานจราจรสั่งระงับการใช้รถเป็นการชั่วคราว เพื่อให้เจ้าของรถ ผู้ครอบครองรถ หรือผู้ขับขี่นำรถดังกล่าว ไปซ่อมแซมหรือปรับปรุงให้ถูกต้องภายในระยะเวลาที่กำหนดโดยในระหว่างระยะเวลาดังกล่าว ให้ใช้รถได้ไปพลางก่อน

ซึ่งสภาพของรถที่ไม่มั่นคงแข็งแรงหรืออาจเกิดอันตราย ตาม 1) ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ และเงื่อนไขที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ และอธิบดีกรมการขนส่งทางบก ร่วมกันกำหนด (ราชกิจจานุเบกษา, พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 13) พ.ศ. 2565) และคำสั่งของเจ้าพนักงานจราจรในการสั่งห้ามการใช้รถ และการสั่งระงับการใช้รถเป็นการชั่วคราว ตามมาตรา 143 (1) และ (2) นั้น ให้ถือเป็นคำสั่งของนายทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์หรือกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก แล้วแต่กรณี แต่อย่างไรก็ตาม ผู้ได้รับคำสั่งมีสิทธิอุทธรณ์คำสั่งดังกล่าวได้ โดยมีสิทธิอุทธรณ์ภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่ได้รับแจ้งคำสั่ง ซึ่งในกรณีที่ผู้ซึ่งดำรงตำแหน่งผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติเป็นผู้ออกคำสั่ง ให้อุทธรณ์ต่อรัฐมนตรี ส่วนในกรณีที่ผู้ซึ่งดำรงตำแหน่งไม่ต่ำกว่าผู้บัญชาการหรือเทียบเท่าเป็นผู้ออกคำสั่ง ให้อุทธรณ์ต่อผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ และในกรณีที่ผู้ซึ่งดำรงตำแหน่งอื่นนอกจากกรณีดังกล่าวเป็นผู้ออกคำสั่ง ให้อุทธรณ์ต่อผู้บังคับบัญชาเหนือขึ้นไปชั้นหนึ่ง โดยให้ผู้มีอำนาจพิจารณาอุทธรณ์ พิจารณาอุทธรณ์ให้แล้วเสร็จภายในสามสิบวันนับแต่วันที่รับอุทธรณ์ คำวินิจฉัยของผู้มีอำนาจพิจารณาอุทธรณ์ให้เป็นที่สุด ซึ่งหลักเกณฑ์และวิธีการในการแจ้งสิทธิอุทธรณ์ การยื่นอุทธรณ์ และวิธีพิจารณาอุทธรณ์ ให้เป็นไปตามระเบียบที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนด โดยมาตรา 143 วรรคท้าย ให้นำบทบัญญัติมาตรา 142/8 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาใช้บังคับกับการอุทธรณ์คำสั่งดังกล่าวโดยอนุโลม (ราชกิจจานุเบกษา. 2565)

จากแนวคิดทฤษฎีสามเหลี่ยมอาชญากรรม (Crime Triangle Theory) ซึ่งได้อธิบายถึงสาเหตุหรือองค์ประกอบของการเกิดอาชญากรรม ประกอบด้วยด้านต่าง ๆ ของสามเหลี่ยม 3 ด้าน ได้แก่ 1) ผู้กระทำความผิด หรือ คนร้าย (Criminals) 2) เหยื่อ (Victim) หรือ เป้าหมาย (Target) ซึ่งกรณีเด็กแว้น บางกรณีอาจตกเป็นเหยื่อจากอาชญากรรม (Self-Victimizing Victims) และอาจเปลี่ยนไปเป็นผู้ประกอบอาชญากรรมด้วย และ 3) โอกาส (Opportunity) และเมื่อเหตุการณ์หรือสถานการณ์ครบองค์ประกอบทั้ง 3 ด้านดังกล่าว จะทำให้เกิดอาชญากรรมขึ้น ซึ่งแนวคิดในการแก้ไขปัญหาอาชญากรรมหรือการป้องกันไม่ให้เกิดอาชญากรรมจากทฤษฎีดังกล่าว คือ ต้องพยายามทำให้องค์ประกอบของสามเหลี่ยมอาชญากรรมด้านใดด้านหนึ่งหายไป ซึ่งจะทำให้ไม่เกิดอาชญากรรมขึ้น

จะเห็นได้ว่า องค์ประกอบที่สำคัญของปัญหาการแข่งรถในทางถนน ประกอบด้วย เด็กแว้น รถที่นำมาใช้ในการแข่งขัน และช่วงเวลาและสถานที่นัดหมายในการแข่งขัน และเมื่อนำหลักการจากทฤษฎีสามเหลี่ยมอาชญากรรมมาเป็นแนวทางในการป้องกันและแก้ไขปัญหาการแข่งรถในทางถนน จึงต้องพยายาม

ขจัดองค์ประกอบที่สำคัญของปัญหาการแข่งขันรถในทางถนน ซึ่งได้แก่ เด็กแว้น รถที่นำมาใช้ในการแข่งขัน และช่วงเวลาและสถานที่นัดหมายในการแข่งขัน ให้องค์ประกอบด้านใดด้านหนึ่งหายไป ซึ่งการป้องกันและแก้ไข ปัญหาการแข่งขันรถในทางถนน นั้น เจ้าหน้าที่ตำรวจได้ดำเนินการป้องกันและแก้ไขปัญหาดังกล่าวตามหลักการและ มาตรการต่าง ๆ ทั้งการออกตรวจตรา การปรากฏกายตามพื้นที่เป้าหมายหรือสถานที่เสี่ยงเพื่อลดช่องโอกาส ในการรวมกลุ่มมั่วสุมเพื่อกระทำความผิดของเด็กและเยาวชน ตลอดจนการจับกุมเด็กแว้นและการตรวจยึดรถเพื่อ ดำเนินคดี แต่สภาพปัญหาในการปฏิบัติหน้าที่นั้น พบว่า การดำเนินงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจแต่เพียงฝ่ายเดียว บางครั้งอาจไม่ทั่วถึงและมีกำลังไม่เพียงพอต่อจำนวนประชากรและปริมาณพื้นที่รับผิดชอบ เด็กและเยาวชนที่ เคยกระทำความผิดยังกลับมารวมกลุ่มมั่วสุมและนำรถที่เคยถูกตรวจยึดมาใช้ในการกระทำความผิดอีก ซึ่งมาตรการทาง ปกครองเป็นเครื่องมือที่สำคัญในการปฏิบัติราชการทางปกครองของเจ้าหน้าที่หรือหน่วยงานของรัฐในการ ให้บริการสาธารณะ และกำหนดอำนาจให้แก่เจ้าหน้าที่ของรัฐในการปฏิบัติหน้าที่ราชการในฐานะที่รัฐเป็นฝ่าย ปกครองมีฐานะเหนือราษฎร ซึ่งกฎหมายกำหนดให้อำนาจไว้เป็นการเฉพาะโดยไม่ต้องผ่านกระบวนการวิธี พิจารณาของศาล แต่การใช้อำนาจจะต้องกระทำภายใต้หลักความชอบด้วยกฎหมายของการกระทำทาง ปกครอง เพื่อเป็นการคุ้มครองสิทธิ และเสรีภาพของประชาชนภายใต้หลักนิติรัฐ ซึ่งพระราชบัญญัติจราจรทาง บก (ฉบับที่ 13) พ.ศ. 2565 มีบทบัญญัติเกี่ยวกับมาตรการการป้องกันการแข่งรถในทางถนน โดยกำหนดให้ผู้ ที่รวมกลุ่มหรือมั่วสุมกันทางพร้อมด้วยรถตั้งแต่ห้าคันขึ้นไป โดยมีการนัดหมายเพื่อแข่งรถในทาง หรือรถที่ ใช้ในการรวมกลุ่มหรือมั่วสุมกันมีการปรับแต่งรถให้มีสภาพไม่ถูกต้อง หรือมีพฤติกรรมอย่างหนึ่งอย่างใดอัน แสดงให้เห็นว่าจะทำการแข่งรถในทาง ให้ถือว่าผู้นั้นพยายามแข่งรถในทาง เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าเป็นการ กระทำเพื่อการอื่นหรือตนมิได้ร่วม หรือมีส่วนรู้เห็นว่าจะมีการแข่งรถในทาง และมีบทบัญญัติเกี่ยวกับ มาตรการควบคุมการใช้รถที่มีสภาพไม่ถูกต้อง โดยในกรณีที่รถมีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรงและหากให้ใช้รถต่อไป อาจเกิดอันตราย เจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจสั่งห้ามการใช้รถนั้น และในกรณีที่รถมีสภาพไม่ถึงกับไม่ปลอดภัย ในการใช้ เจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจสั่งระงับการใช้รถเป็นการชั่วคราว ซึ่งคำสั่งของเจ้าพนักงานจราจร ดังกล่าวให้ถือเป็นคำสั่งของนายทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์หรือกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก แล้วแต่กรณี ซึ่งสามารถนำมาตราการทางปกครองดังกล่าวมาใช้ในการป้องกันและแก้ไขปัญหาดังกล่าวใน ทางถนนควบคู่กับมาตรการและกฎหมายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องได้ ดังภาพที่ 2



แผนภาพที่ 2 แนวทางการนำมาตรการทางปกครองมาใช้ในการป้องกันและแก้ไขปัญหา

การแข่งรถในทางถนน

ที่มา : สังเคราะห์โดยผู้เขียน

บทสรุป

การป้องกันและแก้ไขปัญหาการแข่งรถในทางถนนนั้น นอกจากการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจในการออกตรวจตราและการปรากฏตามพื้นที่เป้าหมายหรือสถานที่เสี่ยงเพื่อลดช่องโอกาสในการรวมกลุ่มมั่วสุมเพื่อกระทำความผิดของเด็กและเยาวชนแล้ว มาตรการทางปกครองก็เป็นเครื่องมือที่สำคัญในการปฏิบัติราชการ

[153]

Citation:

ขวัญชัย อัดโธ. (2565). การนำมาตรการทางปกครองมาใช้ในการป้องกันและแก้ไขปัญหาการแข่งรถในทางถนน. วารสารสหวิทยาการวิจัยและวิชาการ, 2 (3), 137-156.

Atano, K. (2022). The Implementation on Administrative Measures to Prevent and Solve the Problem of Illegal Motorcycle Racing. Interdisciplinary Academic and Research Journal, 2 (3), 137-156; DOI: <https://doi.org/10.14456/iarj.2022.29>

ของเจ้าหน้าที่หรือหน่วยงานของรัฐในการให้บริการสาธารณะ ที่กำหนดอำนาจให้แก่เจ้าหน้าที่ของรัฐในการปฏิบัติหน้าที่ราชการในฐานะที่รัฐเป็นฝ่ายปกครองมีฐานะเหนือราษฎร ซึ่งกฎหมายกำหนดให้อำนาจไว้เป็นการเฉพาะโดยไม่ต้องผ่านกระบวนการวิธีพิจารณาของศาล แต่การใช้อำนาจดังกล่าวจะต้องกระทำภายใต้หลักความชอบด้วยกฎหมายของการกระทำทางปกครอง เพื่อเป็นการคุ้มครองสิทธิ และเสรีภาพของประชาชน ภายใต้หลักนิติรัฐ ซึ่งองค์ประกอบที่สำคัญของปัญหาการแข่งรถในทางถนน ประกอบด้วย เด็กแว้น รถที่นำมาใช้ในการแข่งขัน และช่วงเวลาและสถานที่นัดหมายในการแข่งขัน ซึ่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 13) พ.ศ. 2565 มีบทบัญญัติเกี่ยวกับการป้องกันการแข่งรถในทางโดยไม่ได้รับอนุญาตและการควบคุมการใช้รถที่มีสภาพไม่ถูกต้อง ซึ่งมีมาตรการป้องกันการแข่งรถในทางถนนที่สำคัญ โดยกำหนดให้ผู้ที่มีรถกลุ่มหรือมั่วสุมกันบนทางพร้อมด้วยรถตั้งแต่ห้าคันขึ้นไป โดยมีการนัดหมายเพื่อแข่งรถในทาง หรือรถที่ใช้ในการรวมกลุ่มหรือมั่วสุมกันมีการปรับแต่งรถให้มีสภาพไม่ถูกต้อง หรือมีพฤติกรรมอย่างหนึ่งอย่างใดอันแสดงให้เห็นว่าจะทำการแข่งรถในทาง ให้ถือว่าผู้นั้นพยายามแข่งรถในทาง เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่า เป็นการกระทำเพื่อการอื่นหรือตนมิได้ร่วม หรือมีส่วนรู้เห็นว่าจะมีการแข่งรถในทาง และกำหนดมาตรการป้องกันการกระทำความผิดฐานแข่งรถในทางเพื่อมิให้กระทำความผิดซ้ำอีก โดยกรณีผู้กระทำความผิดมีอายุไม่เกินยี่สิบปี ให้ศาลมีอำนาจวางข้อกำหนดให้บิดา มารดา หรือผู้ปกครองระวางผู้นั้นไม่ให้กระทำความผิดฐานแข่งรถในทางซ้ำอีก ตลอดเวลาที่ศาลกำหนดขึ้นต้องไม่เกินสามปีและกำหนดจำนวนเงินตามที่เห็นสมควรซึ่งบิดา มารดา หรือผู้ปกครองจะต้องชำระต่อศาลในเมื่อผู้นั้นกระทำความผิดฐานแข่งรถในทางซ้ำอีก และกรณีผู้กระทำความผิดมีอายุตั้งแต่สิบแปดปีขึ้นไป ให้ศาลมีอำนาจสั่งให้ผู้กระทำความผิดทำทัณฑ์บน โดยกำหนดจำนวนเงินไม่เกินห้าหมื่นบาทว่าผู้นั้นจะไม่กระทำความผิดฐานแข่งรถในทางซ้ำอีก ในส่วนมาตรการควบคุมการใช้รถที่มีสภาพไม่ถูกต้อง มีบทบัญญัติให้อำนาจเจ้าพนักงานจราจรสั่งห้ามการใช้รถนั้นและในกรณีที่รถมีสภาพไม่ถึงกับไม่ปลอดภัยในการใช้ให้อำนาจเจ้าพนักงานจราจรสั่งระงับการใช้รถเป็นการชั่วคราวได้ โดยคำสั่งของเจ้าพนักงานจราจรดังกล่าวให้ถือเป็นคำสั่งของนายทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์หรือกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก

พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 13) พ.ศ. 2565 จึงเป็นกฎหมายที่มีบทบัญญัติถึงมาตรการป้องกันการแข่งรถในทางถนน และมาตรการควบคุมการใช้รถที่มีสภาพไม่ถูกต้อง ซึ่งสามารถนำมาใช้เป็นแนวทางในการป้องกันและแก้ไขปัญหาการแข่งรถในทางถนนควบคู่กับมาตรการและกฎหมายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยสามารถนำมาใช้บังคับในส่วนองค์ประกอบที่เกี่ยวกับเด็ก และรถ ซึ่งจะเป็นการจัดให้องค์ประกอบของสามเหลี่ยมอาชญากรรมด้านใดด้านหนึ่งหายไป อันจะเป็นการลดโอกาสของพฤติกรรมกรรมการแข่งรถในทางถนน ตามแนวคิดทฤษฎีสามเหลี่ยมอาชญากรรมได้อย่างมีประสิทธิภาพ แต่พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 13) พ.ศ. 2565 ซึ่งได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ 7 พฤษภาคม 2565 โดยให้มีผลใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดหนึ่งร้อยยี่สิบวันนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป กล่าวคือ จะมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 4 กันยายน พ.ศ.2565 เป็นต้นไป จึงเห็นควรสร้างความตระหนักถึงผลกระทบที่เกิดขึ้น

จากปัญหาการแข่งขันในทางถนนและสร้างการรับรู้ให้กับเด็ก เยาวชน ครอบครัวและชุมชน ได้ทราบถึงหลักการและเจตนารมณ์ของพระราชบัญญัติดังกล่าว เพื่อการมีส่วนร่วมในการป้องกันและแก้ไขปัญหาร่วมกัน และควรเร่งดำเนินการออกหลักเกณฑ์และเงื่อนไขเกี่ยวกับสภาพของรถที่ไม่มั่นคงแข็งแรงหรืออาจเกิดอันตราย ตามบทบัญญัติมาตรา 143 วรรคสอง ที่ได้แก้ไขเพิ่มเติม ซึ่งเป็นหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติและอธิบดีกรมการขนส่งทางบกร่วมกันกำหนด เพื่อประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนได้รับทราบและทำความเข้าใจ และเพื่อให้เกิดความชัดเจนในการปฏิบัติราชการของเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติและหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้อง อันจะส่งผลให้การป้องกันและแก้ไขปัญหาการแข่งขันในทางถนนเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพต่อไป

เอกสารอ้างอิง

- กรุงเทพมหานคร. (2557). *เผยสถิติจับเด็กแว้นรอบ 3 ปี มากสุด 2 แสนคดี*. [Online]
<https://www.bangkokbiznews.com/news/detail/599538> [20 พฤษภาคม 2565]
- ศุภรัตน์ เสงี่ยมกุล. (2555). *วัยรุ่น : ยุวอาชญากรและเหยื่ออาชญากรรม*. วารสารกระบวนการยุติธรรม, 5 (2), 18-20.
- บรมวิทย์ วังนัยกุล. (2561). *ปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับมาตรการในการป้องกันและแก้ไขปัญหาการแข่งขันในทางถนน*. [Online] <http://law.master.kbu.ac.th/StudentTheses/2561/13.pdf> [20 พฤษภาคม 2565]
- บรรศักดิ์ อูวรรณโณ. (2538). *กฎหมายมหาชน เล่มที่ 1 : วิวัฒนาการทางปรัชญาและลักษณะของกฎหมายมหาชนยุคต่างๆ*. พิมพ์ครั้งที่ 3, กรุงเทพฯ: นิติธรรม.
- ผดุง อารยะวิญญู. (2542). *เด็กที่มีปัญหาทางพฤติกรรม*. กรุงเทพฯ: แว่นแก้ว.
- ราชกิจจานุเบกษา. (2560). รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ.2560. ราชกิจจานุเบกษา. 134, 40 ก (6 เมษายน 2560).
- ราชกิจจานุเบกษา. (2522). พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522. ราชกิจจานุเบกษา. 96, 8 ฉบับพิเศษ (29 มกราคม 2522).
- ราชกิจจานุเบกษา. (2539) พระราชบัญญัติวิธีปฏิบัติราชการทางปกครอง พ.ศ. 2539. ราชกิจจานุเบกษา. 113, 60 ก (14 พฤศจิกายน 2539).
- ราชกิจจานุเบกษา. (2565). พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 13) พ.ศ. 2565. ราชกิจจานุเบกษา. 139, 28 ก (7 พฤษภาคม 2565).
- วิสูตร ฉัตรชัยเดช. (2554). *การป้องกันอาชญากรรมเชิงรุกโดยทฤษฎีสามเหลี่ยมอาชญากรรม*. [Online]
http://surasingpay4763.blogspot.com/2014/12/blog-post_0.html [24 มีนาคม 2559]

สถานีโทรทัศน์สำนักงานตำรวจแห่งชาติ. (2564). ดร. เตือน สายซิ่งสายแว้น โทษหนัก เลี้ยงลูกยี้ดรถ ส่วน
ผู้ปกครอง เจ้าของรถ ร้านแต่งรถ อาจโดนคดีด้วย. [Online]

<https://www.policetv.tv/archives/20874> [20 พฤษภาคม 2565]

สำนักงานคณะกรรมการข้าราชการพลเรือน. (2560). กฎหมายเกี่ยวกับวิธีปฏิบัติราชการทางปกครอง.

[Online] <https://www.ocsc.go.th/sites/default/files/document/ocsc-2017-eb03.pdf> [18
ตุลาคม 2563]

สุพัตรา สุภาพ. (2539). ปัญหาสังคม. พิมพ์ครั้งที่ 13. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์ไทยวัฒนาพานิชย์ จำกัด.

สุพิศาล ภักดินฤณ. (2555). 4 Dimensions การบริหารงานสืบสวน : กองบังคับการปราบปราม. นนทบุรี:
กรีนแอปเปิ้ล กราฟฟิคปริ้นติ้ง.

หยุด แสงอุทัย (2542). ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับกฎหมายทั่วไป. พิมพ์ครั้งที่ 14 กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์
มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

Didirr Truchet. (2003). *Le Droit Public*. ("Que sois-je?", 1^{re} edi., 2003).

Max Gounelle. (1989). *Introduction au droit public*. 2nd edition, Paris; Montchrestien.