



ปัญหาการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ศึกษากรณีอำนาจ* ของเจ้าพนักงานจราจร

PROBLEMS ON ENFORCEMENT OF LAND TRAFFIC ACT B.E.2522 A CASE STUDY ON POWERS OF TRAFFIC POLICE

ศิวะนันท์ มาตรวงษ์

Siwanan Matrawong

คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยรังสิต

Faculty of Law, Rangsit University, Thailand

Corresponding author E-mail: siwanan.m64@rsu.ac.th

บทคัดย่อ

บทความวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อการศึกษาปัญหาการบังคับใช้ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 กรณี อำนาจของเจ้าพนักงานจราจร เนื่องจาก เจ้าพนักงานจราจร มีอำนาจหน้าที่ตามกฎหมายในการใช้เครื่องมือบังคับไม่ให้เคลื่อนย้ายรถ การออกประกาศ ข้อบังคับ หรือระเบียบต่าง ๆ เกี่ยวกับการจราจร และการใช้ดุลพินิจว่ากล่าวตักเตือนแทนการออกใบสั่ง

ผู้ศึกษาได้นำแนวคิด ทฤษฎี และหลักกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายจราจรและอำนาจของเจ้าพนักงานจราจรมาศึกษาวิเคราะห์ และศึกษาเปรียบเทียบกับกฎหมายของประเทศสหรัฐอเมริกา ประเทศเยอรมนี และประเทศญี่ปุ่น พบว่า กฎหมายจราจรของประเทศไทยให้อำนาจเจ้าพนักงานจราจรมากเกินไป ไม่มีการกำหนดหลักเกณฑ์ที่ชัดเจน ขาดหลักการควบคุมการใช้อำนาจดุลพินิจที่เพียงพอ และขาดการมีส่วนร่วมของประชาชน ส่งผลให้กฎหมายจราจรไม่มีประสิทธิภาพในการบังคับใช้ เนื่องจากผู้ใช้รถใช้ถนน ไม่เคารพกฎหมายจราจร หรือไม่เกรงกลัวต่อการกระทำความผิด โดยมีสาเหตุมาจากความไม่เหมาะสมของการบังคับใช้หรือบทลงโทษของผู้กระทำความผิด สร้างภาระเกินสมควรให้แก่ประชาชน และเกิดช่องโหว่ในการทุจริต

ดังนั้น ผู้ศึกษาจึงมีข้อเสนอดังนี้ 1) แก้ไขบทบัญญัติของกฎหมายโดยตัดบทบัญญัติที่ให้อำนาจ เจ้าพนักงานจราจรในการใช้เครื่องมือบังคับล้อรถ ให้คงเหลือเฉพาะอำนาจในการเคลื่อนย้ายรถ ที่หยุดหรือจอดอยู่ อันเป็นการฝ่าฝืนกฎหมายจราจร 2) แก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติของกฎหมาย โดยตัดอำนาจของเจ้าพนักงานจราจร ในการออกประกาศ ข้อบังคับ หรือระเบียบต่างๆ เกี่ยวกับการจราจร และเพิ่มเติมบทบัญญัติ ให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเป็นผู้มีอำนาจตราข้อบัญญัติเกี่ยวกับการจราจร 3) แก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติ มาตรา 140 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ให้เจ้าพนักงานจราจร ใช้ดุลพินิจ เลือกบทลงโทษว่ากล่าว

* Received 12 January 2024; Revised 11 February 2024; Accepted 13 February 2024



ดักเตือนแทนการออกใบสั่ง เฉพาะผู้ขับขี่ที่ไม่มีประวัติการกระทำความผิดตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายอันเกี่ยวกับรถหรือการใช้ทางมาก่อน สิ่งเหล่านี้ช่วยส่งเสริมสนับสนุนให้มีการปฏิบัติตามกฎหมาย ลดอุบัติเหตุ และเพิ่มความปลอดภัยทางถนน

คำสำคัญ: กฎหมายจราจร, อำนาจของเจ้าพนักงานจราจร, ดุลพินิจ, การบังคับใช้

Abstract

The article aimed to study the problems arising from the enforcement of the Land Traffic Act B.E.2522, with a focus on traffic officers' authority. It explores their roles in using the wheel lock device, issuing announcements and regulations related to traffic, as well as utilizing discretion to issue warnings instead of direct orders.

In this study, the researcher analyzed and compared concepts, theories, and principles relevant to traffic laws and traffic officers' authority used in foreign countries – namely the United States of America, Germany, and Japan – with those in Thailand. It was found that the traffic laws in Thailand granted excessive authority to officers. In addition, the law was found to possess deficiencies in terms of criteria, controlling systems, discretion, and public participation. These caused inefficiencies in law enforcement. Road users do not obey the traffic laws or are not afraid of committing offences due to inappropriate law enforcement or the punishments for offenders, placed an undue burden on the public, and paved the way for fraudulent activities.

Therefore, this study recommends 1) the amendment of the law by eliminating provisions that grant officers the authority to use the wheel lock device and maintaining the authority to relocate cars parked in prohibited areas; 2) the restriction of the officers' authority in issuing the announcements and regulations related to traffic and incorporating the provisions that empower local administrative organizations to enact traffic regulations; 3) the amendment of the provisions of Section 140 of the Land Traffic Act B.E. 2522 to grant traffic officers the discretion to issue warnings instead of traffic tickets to drivers with no prior history of violating traffic laws. These are broadly helpful to promote and support respect and compliance with the law in order to diminish accident and enhance road safety.

Keywords: Traffic Laws, Authority of Traffic Officers, Discretion, Enforcement



บทนำ

เจ้าพนักงานจราจร หรือที่เรียกกันว่า “ตำรวจจราจร” ได้รับอำนาจต่าง ๆ ตามกฎหมายไว้มากมาย ได้แก่ กฎหมายอาญา พระราชบัญญัติจราจรทางบก พระราชบัญญัติตำรวจแห่งชาติ รวมถึง กฎ ระเบียบ คำสั่ง ทั้งจากของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ และของกระทรวงมหาดไทย กฎหมายเหล่านี้ล้วนแล้วแต่กระทบกับชีวิตความเป็นอยู่ของผู้คน อันเกิดจากเจตนารมณ์สำหรับสร้างสังคมที่สงบเรียบร้อย ลดการสูญเสียต่อชีวิต และทรัพย์สิน แต่เมื่อมีการลงมือปฏิบัติบังคับใช้ พบว่ากฎหมายที่ให้อำนาจมากมายกับเจ้าพนักงานจราจร กลับไม่ได้ช่วยเสริมสร้างประสิทธิภาพของการบังคับใช้กฎหมายเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรและปัญหาอุบัติเหตุจราจรทางบกได้เท่าที่ควร เพราะตามข้อมูลผลการวิเคราะห์ การขับขี่และการเดินทาง INRIX 2022 Global Traffic Scorecard ซึ่งเป็นการวิเคราะห์ความแออัดของการจราจรและการเดินทางของรถถึงสถานที่จุดหมายปลายทาง ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร การจราจรติดขัดเป็นอันดับ 32 ของโลก เป็นที่ 2 ของทวีปเอเชีย ซึ่งผู้คนเสียเวลาไปกับรถติดปี พ.ศ.2565 ถึง 67 ชั่วโมง (ประชาชาติธุรกิจออนไลน์, 2566) เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ.2564 ถึง 34% โดยอันดับที่ 1 เป็นของเมืองอิสตันบูล ประเทศตุรกี ในขณะที่เขตกรุงโตเกียว เมืองหลวงของประเทศญี่ปุ่น ซึ่งมีประชากรอาศัยอยู่มากถึง 35.61 ล้านคน กลับไม่ติด 10 อันดับแรก (Positioning Magazine Online, 2565) และจากสถิติอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยในปี พ.ศ.2564 มีผู้บาดเจ็บ 883,334 ราย ผู้เสียชีวิต 13,621 ราย ส่วนในปี พ.ศ.2565 มีผู้บาดเจ็บมากถึง 926,848 ราย เพิ่มขึ้น 43,514 ราย ในขณะที่เสียชีวิตมากถึง 15,012 ราย เพิ่มขึ้น 1,391 ราย (ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุเพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน, 2566) หากนำตัวเลขการเสียชีวิตและผู้บาดเจ็บข้างต้น มาคำนวณความเสียหายต่อระบบเศรษฐกิจ ในปี พ.ศ.2565 ปัญหาอุบัติเหตุจราจรส่งผลต่อประเทศในการสูญเสียต่อระบบเศรษฐกิจมากกว่า 150,000 ล้านบาท (ณัชชา โอเจริญ, 2560) และเมื่อนำไปเปรียบเทียบกับต่างประเทศ พบว่าประเทศญี่ปุ่น มีสถิติผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน 2,610 ราย (Xinhua Thai News Service, 2566) และประเทศเยอรมนี มีสถิติผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน 3,160 ราย (World Life Expectancy, 2020) จึงเห็นว่าประเทศไทยมีสถิติผู้เสียชีวิตที่สูดมากเมื่อเทียบกับประเทศญี่ปุ่นและประเทศเยอรมนี

รายงานอันดับความแออัดของการจราจร และจำนวนผู้บาดเจ็บกับที่ได้เสียชีวิต เกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย จึงสะท้อนปัญหาได้ดีว่า การให้อำนาจต่าง ๆ จากกฎหมายที่มากมายแก่เจ้าพนักงานจราจรไม่ใช่หนทางการเพิ่มประสิทธิภาพ สำหรับแก้ไขปัญหการจราจร และปัญหาการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน ในทางกลับกันอำนาจตามกฎหมายดังกล่าว โดยเฉพาะเนื้อหาในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้ก่อปัญหาสามประการ โดยประการแรก คือ ปัญหาในการใช้เครื่องมือบังคับไม่ให้เคลื่อนย้ายรถ หรือเรียก กันว่า การล็อคล้อ เนื่องจาก พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 59 ให้อำนาจเจ้าพนักงานจราจรใช้เครื่องมือบังคับไม่ให้เคลื่อนย้ายรถที่จอดในพื้นที่ห้ามจอด แต่ไม่ได้มีหลักเกณฑ์ ข้อบังคับ ที่ชัดเจน แน่นนอน ว่าเมื่อใด หรือกรณีใดบ้าง ที่ต้องใช้เครื่องมือล็อคล้อ โดยปล่อยให้เป็นดุลยพินิจของเจ้าหน้าที่เกิดภาระความยุ่งยากสำหรับประชาชนและเจ้าหน้าที่ผู้ใช้เครื่องมือล็อคล้อเอง ประการที่สอง คือ ปัญหาในการออกประกาศ ข้อบังคับ หรือระเบียบเกี่ยวกับการจราจร เนื่องจาก พระราชบัญญัติจราจร ทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 139 ให้อำนาจหัวหน้าเจ้าพนักงานจราจร สามารถออกประกาศ ข้อบังคับ หรือระเบียบต่าง ๆ



เกี่ยวกับการจรรยาในทางสายใดหรือเฉพาะทางตอนใดหากเห็นว่าจะทำให้เกิดความสะดวกและความปลอดภัยมากขึ้น ทำให้องค์กรตำรวจ เป็นองค์กรเดียวที่มีอำนาจนี้ แต่เนื่องจากเจ้าหน้าที่ตำรวจมีการสับเปลี่ยนโยกย้ายบ่อยครั้ง จึงขาดความเข้าใจต่อพื้นที่ ไม่ทราบบริบทการจรรยาในพื้นที่ จึงทำให้ประกาศข้อบังคับ หรือระเบียบที่ออกมาขาดประสิทธิภาพและประชาชนในพื้นที่ไม่ยอมรับและประการสุดท้าย คือ ปัญหาใช้ดุลพินิจว่ากล่าว ตักเตือนด้วยวาจา แทนการออกใบสั่งให้ผู้ขับขี่ เนื่องจาก พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 140 ให้อำนาจเลือกใช้ดุลพินิจตักเตือนด้วยวาจา ผู้ฝ่าฝืนหรือทำผิดกฎหมายจราจร ซึ่งเป็นเรื่องเล็กน้อย ไม่ร้ายแรง แทนการออกใบสั่งให้ผู้ขับขี่ไปดำเนินการจ่ายเงินเสียค่าปรับ จึงทำให้เกิดสภาพแวดล้อมของบทลงโทษที่แตกต่างกัน แม้ว่าจะกระทำผิดในลักษณะเดียวกัน ขาดความ เสมอภาค เท่าเทียม เกิดช่องโหว่สำหรับบริดไถเงิน หรือติดสินบนต่อเจ้าพนักงาน และการใช้ดุลพินิจเลือกวิธีการลงโทษแบบใดแบบหนึ่งก็ได้ นี้ ขาดหลักเกณฑ์สำหรับการควบคุมในการใช้ดุลพินิจอย่างเพียงพอ

ผู้วิจัยจึงสนใจในการศึกษาปัญหาการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 กรณีอำนาจของเจ้าพนักงานจราจร เพื่อให้สามารถนำเสนอข้อแนะนำ แนวทางการแก้ไขปัญหาในการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับเจ้าพนักงานจราจรของประเทศไทยได้ถูกต้อง เหมาะสม เพื่อจะเป็นหนทางที่ทำให้กฎหมายจราจร มีประสิทธิภาพ สามารถกำหนดบทบาทอำนาจ เจ้าพนักงานจราจรได้อย่างถูกต้อง เหมาะสม มีการควบคุมการใช้อำนาจอย่างเพียงพอ ลดช่องโหว่ในการทุจริต มีส่วนช่วยลดปัญหาการฝ่าฝืนกฎหมายจราจร และปัญหาการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก

วัตถุประสงค์การวิจัย (Objective)

1. เพื่อศึกษาประวัติความเป็นมา แนวคิด ทฤษฎี และหลักกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้กฎหมายจราจรทางบก กรณี อำนาจของเจ้าพนักงานจราจร
2. เพื่อศึกษาปัญหา การบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 กรณีอำนาจของเจ้าพนักงานจราจร
3. เพื่อศึกษาเปรียบเทียบบทกฎหมายของประเทศไทยและกฎหมายของต่างประเทศ ที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้กฎหมายจราจรทางบก กรณี อำนาจของเจ้าพนักงานจราจร
4. เพื่อวิเคราะห์ปัญหา การบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 กรณีอำนาจของเจ้าพนักงานจราจร
5. เพื่อเสนอแนะแนวทางการแก้ไขปัญหาดังกล่าวทางกฎหมาย ในการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 กรณี อำนาจของเจ้าพนักงานจราจร

ระเบียบวิธีการวิจัย

ศึกษาโดยใช้วิธีการวิจัยเชิงคุณภาพ ด้วยการศึกษาวิจัยเอกสาร (Documentary Research) ผู้ศึกษาได้ค้นคว้าข้อมูลจากตัวบทของกฎหมาย หนังสือ ตำรา งานเขียน วิจัย วารสาร บทความ เอกสารของราชการ

รายงานการประชุม ข้อมูลทางอินเทอร์เน็ต และเอกสารงานวิชาการต่าง ๆ ทั้งจากข้อมูลภายในของประเทศ ไทยและข้อมูลในประเทศอื่น ๆ

ผลการวิจัย (Results)

1. ปัญหาการใช้เครื่องมือบังคับไม่ให้เคลื่อนย้ายรถ

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 59 ระบุว่าเจ้าพนักงานจราจรของประเทศไทย สามารถเคลื่อนย้ายรถ หรือใช้เครื่องมือบังคับล้อ ห้ามเคลื่อนย้ายรถซึ่งหยุดและจอดอยู่บริเวณห้ามจอดที่เป็น การฝ่าฝืนกฎหมายได้ ตามระเบียบสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เรื่อง หลักเกณฑ์และวิธีการในการเคลื่อนย้ายรถ การใช้เครื่องมือบังคับ ไม่ให้เคลื่อนย้ายรถที่หยุดหรือจอดอยู่อันเป็นการฝ่าฝืนกฎหมายว่าด้วยจราจรทางบก พ.ศ. 2564 ซึ่งมีข้อกำหนดในการปฏิบัติไว้ว่า เมื่อเจ้าพนักงานจราจรพบรถที่หยุดหรือจอดอยู่ ในลักษณะฝ่า ฝืนกฎหมายจราจรทางบก และไม่พบผู้ขับขี่ในตอนนั้น เจ้าพนักงานจราจร สามารถใช้เครื่องมือบังคับล้อรถซึ่ง อยู่บริเวณดังกล่าวได้ หากพื้นที่ดังกล่าว หัวหน้าเจ้าพนักงานจราจรท้องที่พิจารณาออกประกาศ ระบุเป็นเขต พื้นที่ใช้เครื่องมือบังคับล้อรถแล้ว แต่ไม่มีการกำหนดหลักเกณฑ์ที่แน่นอน ว่าเมื่อใด หรือกรณีใดบ้าง ที่เจ้า พนักงานจราจร ต้องใช้เครื่องมือบังคับล้อรถได้บ้าง โดยให้เป็นดุลพินิจของเจ้าพนักงานจราจร เป็นเรื่องของ นโยบายส่วนตัวเพื่อบังคับใช้กฎหมายมากกว่าในเรื่องของกฎเกณฑ์ชัดเจนตายตัว มุ่งหวังเพียงเพื่อ จะให้เกิด ความหลาบจำ เกรงกลัวที่จะลงมือในลักษณะแบบเดิมอีกครั้ง

จากการศึกษา พบว่ากฎหมายของประเทศสหรัฐอเมริกา และประเทศเยอรมนี ไม่ได้ให้อำนาจเจ้า พนักงานจราจรของทั้งสองประเทศ สามารถใช้เครื่องมือบังคับล้อ ห้ามเคลื่อนย้ายรถซึ่งหยุดและจอดอยู่ บริเวณห้ามจอดที่เป็น การฝ่าฝืนกฎหมาย โดยหากพบรถยนต์หรือยานพาหนะ จอดอยู่ในพื้นที่ห้ามจอด สามารถทำเพียงออกใบสั่งเพื่อแจ้งผู้ทำผิดไปชำระค่าปรับเท่านั้น

2. ปัญหาการออกประกาศ ข้อบังคับหรือระเบียบต่างๆ เกี่ยวกับการจราจร

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 139 กำหนดอำนาจหัวหน้าเจ้าพนักงานจราจรใน การออกประกาศต่าง ๆ เพื่อใช้ในการจัดการจราจรของถนนเส้นสายต่าง ๆ ไม่ว่าตลอดช่วงถนนทั้งสายหรือแค่ เฉพาะช่วงใดช่วงหนึ่ง หากเห็นว่า ประกาศดังกล่าวเป็นการสร้างความปลอดภัย เพื่อคล่องตัวในการจราจรทำ ให้มีเพียงองค์กรตำรวจ ที่มีอำนาจในการออกประกาศต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมจราจร ไม่ได้มี กระบวนการเข้าร่วมของประชาชนในแต่ละพื้นที่ หรือให้องค์กรที่ยึดโยงกับประชาชนในพื้นที่เข้ามามีส่วนร่วม ทำให้ประกาศ ข้อบังคับหรือระเบียบต่าง ๆ ไม่มีประสิทธิภาพ และไม่มีการตอบรับยอมทำตามจากประชาชน ผู้ใช้รถยนต์ยานพาหนะในพื้นที่ และขัดแย้งกับแนวคิดกระจายอำนาจ (Decentralization) ซึ่งมีจุดประสงค์ให้ ผู้คนในแต่ละพื้นที่ได้มีส่วนร่วม ยึดประโยชน์ของผู้คนในแต่ละท้องถิ่นเป็นที่ตั้ง สนองตอบต่อประชาชน และ ถูกตรวจสอบได้โดยประชาชน (นันทวัฒน์ บรมานันท์, 2552)



จากการศึกษา พบว่า กฎหมายของประเทศสหรัฐอเมริกา และประเทศเยอรมนี เจ้าพนักงานจราจรของทั้งสองประเทศ ไม่มีอำนาจหรือมีหน้าที่กำหนดข้อบังคับหรือประกาศอย่างเป็นทางการสำหรับการจัดการจราจรด้วยตนเอง มีเพียงหน้าที่ ใช้กฎ ระเบียบ ซึ่งหน่วยงานอื่นกำหนดให้จนมีผลสัมฤทธิ์สูงสุดอย่างในประเทศสหรัฐอเมริกา อำนาจของหน่วยงานออกประกาศต่าง ๆ เป็นหน้าที่ส่วนท้องถิ่น อย่างเช่น เมือง หรือเทศบาล โดยผ่านกระบวนการตรากฎหมายจากสภาเมือง หรือสภาเทศบาลแล้วแต่กรณี ส่วนของประเทศญี่ปุ่น เจ้าพนักงานจราจรของประเทศญี่ปุ่น มีอำนาจออกประกาศต่าง ๆ อย่างจำกัด ไม่ได้มีอย่างกว้างขวางเหมือนกับเจ้าพนักงานจราจรของประเทศไทย

3. ปัญหาการว่ากล่าว ตักเตือน แทนการออกใบสั่ง

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 140 กำหนดให้เจ้าพนักงานจราจร สามารถใช้ดุลพินิจเลือกบทลงโทษว่ากล่าวตักเตือน แทนการออกใบสั่งได้ กรณีที่ปรากฏผู้ขับขี่รถฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร หรือกฎหมายอื่น ว่าด้วยยานพาหนะหรือถนนหนทาง โดยมีเงื่อนไขและหลักเกณฑ์การพิจารณาเพียงว่า เป็นความผิดที่กำหนดบทลงโทษเพียงโทษปรับ หรือมีโทษจำคุกพร้อมกับโทษปรับด้วย ซึ่งเป็นโทษจำคุกไม่เกิน 1 เดือนหรือไม่ หากใช้ก็สามารถใช้ดุลพินิจตักเตือนด้วยวาจา แทนวิธีให้ใบสั่งผู้ทำผิดเพื่อให้จ่ายค่าปรับได้ หากใช้ดุลพินิจเลือกว่ากล่าวตักเตือนผู้ขับขี่แทนการออกใบสั่ง ผู้ขับขี่ซึ่งกระทำผิดก็ไม่ต้องถูกออกใบสั่ง และไม่ต้องจ่ายค่าปรับอีก จึงทำให้ผู้ที่ถูกออกใบสั่ง มองว่าตนถูกเลือกปฏิบัติ ไม่ได้รับความเสมอภาค และเกิดช่องให้ผู้กระทำผิดติดสินบนเจ้าหน้าที่ หรือเกิดกรณีที่เจ้าหน้าที่เรียกรับเงิน

จากการศึกษาพบว่า กฎหมายของประเทศสหรัฐอเมริกา เกณฑ์พิจารณาเลือกดุลพินิจตักเตือนด้วยวาจาแทนการออกใบสั่งเจ้าพนักงานจราจรต้องพิจารณาความรุนแรงของความผิด ความเสี่ยงกับความปลอดภัยส่วนบุคคลหรือของความปลอดภัยสาธารณะ และประวัติการกระทำผิด ถ้าความผิดให้ผลรุนแรงต่ำและผู้ขับขี่กระทำความผิดเป็นครั้งแรก หรือไม่มีประวัติการกระทำความผิด เจ้าหน้าที่อาจใช้ดุลพินิจตักเตือนด้วยวาจาแทนการออกใบสั่งได้ (Lichtenberg, L., 2003) ส่วนของประเทศเยอรมนีการพิจารณาเลือกใช้ดุลพินิจว่ากล่าวตักเตือนแทนการออกใบสั่ง เจ้าพนักงานจราจรต้องพิจารณา ความรุนแรงของความผิด สถานการณ์ที่เกิดความเสี่ยงต่อความปลอดภัย และประวัติการขับขี่ (Driver's History) เมื่อผู้ขับขี่มีประวัติการขับขี่ที่ดี และไม่เคยกระทำความผิดอย่างรุนแรงมาก่อน อาจถูกพิจารณาให้ดุลพินิจในการตักเตือนแทนการออกใบสั่งได้ (Luko Germany is now part of Getsafe, 2023) และกฎหมายของประเทศญี่ปุ่น การพิจารณาเลือกใช้ดุลพินิจ ว่ากล่าวตักเตือนแทนการออกใบสั่ง นอกจากพิจารณาความร้ายแรงของการกระทำ เจ้าพนักงานจราจรต้องพิจารณาว่าการตักเตือนจะช่วยให้ผู้ขับขี่ปรับเปลี่ยนพฤติกรรมได้ด้วย (วัชรินทร์ เจริญหล่อ, 2566)

อภิปรายผล

1. ปัญหาการใช้เครื่องมือบังคับไม่ให้เคลื่อนย้ายรถ

เจ้าพนักงานจราจรของประเทศไทย มีอำนาจใช้เครื่องมือบังคับล้อ กับรถที่หยุดหรือจอดอยู่ในบริเวณพื้นที่ซึ่งไม่อนุญาตให้จอด ตามมาตรา 59 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งระบุไว้อยู่ในวรรคสอง ว่า “หัวหน้าเจ้าพนักงานจราจร หรือเจ้าพนักงานจราจรหรือผู้ที่ได้รับมอบหมายจากหัวหน้าเจ้าพนักงานจราจรหรือเจ้าพนักงานจราจรภายใต้การควบคุมดูแลของบุคคลดังกล่าว มีอำนาจเคลื่อนย้ายรถที่หยุดหรือจอดอยู่อันเป็นการฝ่าฝืนบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้ หรือใช้เครื่องมือบังคับไม่ให้เคลื่อนย้ายรถดังกล่าวได้ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ กำหนด” โดยที่หากต้องการใช้รถตามปกติ ต้องเสียค่าใช้จ่ายสำหรับปลดล็อกเครื่องมือให้เรียบร้อยแล้วจึงสามารถนำรถกลับใช้ได้ตามปกติ ในอัตราไม่น้อยกว่าคันละ 500 บาท ซึ่งเงินดังกล่าวเมื่อเจ้าหน้าที่รับการจ่ายมาแล้ว สามารถใช้เป็นค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ในการทำงานได้ ไม่ต้องนำส่งกระทรวงการคลัง ซึ่งมีเกณฑ์พิจารณาในการใช้เครื่องมือเพียงว่า เมื่อต้องการใช้เครื่องมือล้อคล้อในเขตพื้นที่ใด หัวหน้าเจ้าพนักงานจราจรท้องถิ่นนั้นต้องประกาศกำหนดเป็นพื้นที่ใช้เครื่องมือเสียก่อน จึงเป็นมาตรการเพิ่มเติมเพื่อป้องกันการหยุดหรือจอดรถ ที่ฝ่าฝืนกฎหมายจราจร ทั้งนี้การใช้เครื่องมือบังคับดังกล่าวและการประกาศกำหนดพื้นที่ใช้เครื่องมือดังกล่าว ไม่มีหลักเกณฑ์แน่นอน เป็นไปตามความพึงพอใจของเจ้าพนักงานจราจรในพื้นที่ ซึ่งพิจารณาจากสภาพของทาง เพื่อความสะดวกของสภาพการจราจร หรือเห็นว่าจะเป็นการปลอดภัยแก่ชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของพื้นที่นั้น ๆ พร้อมทั้งแสดงเครื่องหมายกำหนดทางดังกล่าว ติดตั้งไว้ให้ปรากฏในทางนั้นด้วย

โดยหากผู้ขับขี่ ชัดขวางเจ้าพนักงานจราจรมิให้ใช้เครื่องมือบังคับล้อรถ ต้องได้รับโทษจำคุกไม่เกิน 3 เดือนหรือโทษปรับไม่เกิน 5,000.- บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และหากมีการทำให้เครื่องมือบังคับ เสียหาย หรือมีการทำลายเครื่องมือโดยไม่ได้รับอนุญาต ต้องได้รับโทษจำคุกไม่เกิน 3 เดือน หรือโทษปรับไม่เกิน 5,000.-บาท หรือทั้งจำทั้งปรับอีกด้วย ทั้งนี้ผู้ที่ขับขี่ซึ่งจอดหรือหยุดรถในที่ห้ามจอดถือว่าได้ทำผิดในมาตรา 57 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 อยู่แล้ว โดยกำหนดโทษปรับไว้ไม่เกินสองพันบาท

จะเห็นได้ว่า พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 และระเบียบสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เรื่องหลักเกณฑ์และวิธีการในการเคลื่อนย้ายรถ การใช้เครื่องมือบังคับ ไม่ให้เคลื่อนย้ายรถที่หยุดหรือจอดอยู่อันเป็นการฝ่าฝืนกฎหมายว่าด้วยจราจรทางบก พ.ศ. 2564 เพียงแต่ให้อำนาจในการเครื่องมือบังคับล้อแก่เจ้าหน้าที่ แต่ไม่มีข้อกำหนดในการปฏิบัติที่แน่นอนเป็นมาตรฐาน ปล่อยให้เป็นดุลพินิจของเจ้าหน้าที่หากพบการจอดรถในที่ห้ามจอด จะเลือกใช้วิธีแค่ตักเตือนด้วยวาจา หรือออกไปสั่งให้ผู้ทำผิดหรือเจ้าของรถชำระค่าปรับก็ได้ และเมื่อออกไปสั่งแล้ว อาจใช้เครื่องมือบังคับล้อรถก็ได้ หรือจะเลือกใช้มาตรการเคลื่อนย้ายรถยกหรือลากรถไปเก็บไว้ที่จอดรถกลางเลยก็ได้ จึงเป็นการให้อำนาจดุลพินิจที่กว้างมากเกินไปไม่มีหลักเกณฑ์เงื่อนไขที่ชัดเจนแน่นอนในการใช้อำนาจ ขึ้นอยู่กับความเข้มงวดของเจ้าหน้าที่ หรือตามพื้นที่ และเมื่อเจ้าพนักงานจราจรออกไปสั่งพร้อมกับใช้เครื่องมือบังคับล้อรถ ผู้ทำผิดหรือเจ้าของรถดังกล่าว ต้องเสียค่าใช้จ่ายสำหรับปลดล็อกเครื่องมือบังคับอีก เมื่อจ่ายแล้วเจ้าหน้าที่จึงจะปลดเครื่องมือดังกล่าวให้ จึงเป็นการสร้างขั้นตอนที่ยุ่งยาก และเกิดความซ้ำซ้อนในการลงโทษแก่ผู้กระทำความผิด เป็นมาตรการลงโทษที่รุนแรงเกินความจำเป็น เนื่องจากการทำผิดฐานจอดรถในที่ห้ามจอด เป็นเพียงการทำผิดเล็กน้อย มีผลรุนแรงไม่มาก หรือเป็นอันตรายกับร่างกาย ชีวิตและทรัพย์สินของคนในสังคม การลงโทษด้วยการใช้เครื่องมือบังคับล้อรถ จึงเป็น



การลงโทษที่ไม่ได้สัดส่วนต่อการกระทำผิด และขัดกับแนวคิดการลงโทษผู้ฝ่าฝืนกฎหมายจราจร ซึ่งเน้นการลงโทษเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรม ไม่ใช่เน้นการลงโทษเพื่อแก้แค้นให้หวาดกลัว ตามทฤษฎีอรรถประโยชน์ (ณรงค์ ใจหาญ, 2543)

จากที่ได้ทำการศึกษาเปรียบเทียบกับกฎหมายของประเทศสหรัฐอเมริกา กับกฎหมายของประเทศเยอรมนี พบว่า เจ้าพนักงานจราจรของประเทศสหรัฐอเมริกา กับเจ้าพนักงานจราจรของประเทศเยอรมนี ไม่มีอำนาจในการใช้เครื่องมือบังคับล้อรถ หรือการล็อคล้อ โดยเจ้าหน้าที่จราจรในสหรัฐอเมริกาไม่มีอำนาจโดยตรง ในการใช้เครื่องมือบังคับล้อรถ รวมถึงการเคลื่อนย้ายรถ การกระทำเหล่านี้จะต้องใช้กระบวนการทางกฎหมาย ซึ่งเกี่ยวข้องกับหน่วยงานอื่น ๆ เช่น ศาลหรือ Department of Motor Vehicles: DMV ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับสถานการณ์เฉพาะและกฎหมายของแต่ละรัฐ เช่น รัฐเซาท์แคโรไลนา มาตรา 56-5-2520 แห่งประมวลกฎหมาย เซาท์แคโรไลนา South Carolina Code of Laws, Uniform Act Regulating Traffic on Highways 1962 เจ้าพนักงานจราจรไม่มีอำนาจในการใช้เครื่องมือบังคับล้อรถ และการเคลื่อนย้ายรถไปเก็บไว้ เพื่อเป็นการลงโทษสำหรับการฝ่าฝืนกฎจราจรด้วยตนเอง ยกเว้นในบางเขตอำนาจหรือเมืองที่กฎหมายอนุญาต เมื่อผู้ขับขี่ทำความผิดบางประการ เช่น ขาดจ่ายค่าปรับจากการขาดชำระค่าปรับในครั้งก่อนหน้านี้ อาจจะถูกใช้เครื่องมือบังคับล้อรถ หรือหากรถถูกจอดไว้ในที่ไม่เหมาะสมหรือละเมิดกฎหมายจราจร เช่น จอดรถข้างถนนหรือบนที่ห้ามจอด อาจถูกเคลื่อนย้ายรถออกจากที่จอดโดยเจ้าหน้าที่ ซึ่งการเคลื่อนย้ายรถส่วนใหญ่มักดำเนินการโดยบริษัทรถลากภายใต้สัญญากับรัฐบาลท้องถิ่นหรือหน่วยงานที่กฎหมายอนุญาตเท่านั้น (James J. Fazzalaro, Principal Analyst, 2005) ส่วนเจ้าพนักงานจราจรในประเทศเยอรมนีไม่มีอำนาจโดยตรง เกี่ยวกับเรื่องการใช้เครื่องมือบังคับล้อรถ การเคลื่อนย้ายรถไปสถานที่เก็บ การดำเนินการเหล่านี้ต้องประสานงานร่วมกันกับหน่วยงานที่ได้รับอนุญาตอื่นๆ เพราะการใช้เครื่องมือบังคับล้อรถ และการเคลื่อนย้ายรถไปสถานที่จอดรถกลาง อำนาจดังกล่าวอยู่ภายใต้หน่วยงานหรือบริษัทเอกชนที่ได้รับอนุญาตจากเจ้าหน้าที่ส่วนท้องถิ่นหรือองค์กรภาครัฐ (Government of Northwest Territories, 2016)

2. ปัญหาการออกประกาศ ข้อบังคับหรือระเบียบต่างๆ เกี่ยวกับการจราจร

หัวหน้าเจ้าพนักงานจราจรของประเทศไทย มีอำนาจในการออกประกาศ ข้อบังคับหรือระเบียบต่างๆ เกี่ยวกับการจราจร ช่วยทำให้มีความสะดวก เสริมสร้างความปลอดภัยสำหรับการจราจรในถนน หรือทางสายใด โดยให้มีผลบังคับทั้งสายหรือแค่เฉพาะช่วงใดช่วงหนึ่งก็ได้ ที่อยู่ในเขตอำนาจหรือพื้นที่รับผิดชอบ ซึ่งจะมีผลบังคับกับประชาชนก็ต่อเมื่อประกาศในราชกิจจานุเบกษาเท่านั้น ตามมาตรา 139 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 และเมื่อฝ่าฝืนหรือละเมิดประกาศ หากไม่มีการวางโทษไว้ ต้องได้รับโทษปรับไม่เกิน 4,000 บาท ทำให้องค์กรเดียวที่สามารถใช้อำนาจนี้ได้ คือ องค์กรตำรวจ ซึ่งไม่ได้มีความใกล้ชิดกับพื้นที่ มีการแต่งตั้งโอนย้ายอยู่ตลอดเวลา ทำให้ไม่เข้าใจในบริบทแต่ละพื้นที่ ขาดการมีส่วนร่วมจากภาคประชาชนในท้องถิ่น ส่งผลให้ประกาศต่างๆ ที่ออกมาไม่มีประสิทธิภาพ แก้ไขปัญหาในพื้นที่ไม่สำเร็จ ประชาชนในพื้นที่และผู้ใช้รถยนต์พาหนะถนนหนทางจึงไม่เคารพกฎหมายเมื่อมีประกาศใช้บังคับ

จากที่ได้ทำการศึกษาเปรียบเทียบกับกฎหมายของต่างประเทศ พบว่า ในรัฐแคลิฟอร์เนีย ประเทศสหรัฐอเมริกา ตามมาตรา 21100 แห่งกฎหมายแคลิฟอร์เนีย California Vehicle Code Sections 2005 เจ้าพนักงานจราจรแห่งรัฐแคลิฟอร์เนีย ไม่มีอำนาจการออกประกาศ ระเบียบกฎเกณฑ์ต่างๆในการจราจรด้วยตนเอง หน้าที่ดังกล่าวเป็นของหน่วยงานระดับสูง ได้แก่ รัฐบาลของรัฐ หน่วยงานท้องถิ่น และกรมการขนส่ง ซึ่งถูกตราขึ้นโดย สภานิติบัญญัติของรัฐ สภาเมือง แต่ละรัฐหรือสหภาพ ครอบคลุมแง่มุมต่าง ๆ ของการขับขี และการใช้ยานพาหนะชนิดต่าง ๆ เจ้าหน้าที่จราจร มีหน้าที่สำหรับการจัดการจราจรผ่านการควบคุมโดยตรง และการสื่อสาร โดยใช้สัญญาณมือ อุปกรณ์ควบคุมการจราจร เช่น ป้ายต่าง ๆ และเครื่องขยายเสียง เป็นต้น (Justia us Law, 2005) ส่วนในประเทศเยอรมนี เจ้าพนักงานจราจรของประเทศเยอรมนี ไม่มีอำนาจออก ระเบียบ ข้อบังคับ หรือประกาศต่าง ๆ เพื่อจัดการจราจร อำนาจในการกำหนดข้อบังคับหรือประกาศที่ เกี่ยวข้องกับจราจรและการใช้ถนนนี้อยู่ภายใต้หน่วยงานและองค์กรของภาครัฐที่รับผิดชอบด้านนี้โดยเฉพาะ เช่น กรมการขนส่งและสาธารณะ กรมการขนส่งของแผ่นดินเยอรมัน (Bundesanstalt für Straßenwesen - BASt) และเครือข่ายถนนแห่งชาติของเยอรมนี (Bundesfernstraßen - Autobahn) เป็นต้น (Federal Highway Research Institute, 2023) ส่วนของประเทศญี่ปุ่น แม้กฎหมายจราจรของประเทศญี่ปุ่น ให้ อำนาจเจ้าพนักงานจราจร สามารถออกประกาศ หรือระเบียบ ที่เกี่ยวข้องกับการจราจร แต่ระบุข้อจำกัดอย่าง ชัดเจนว่าสามารถออกประกาศ ข้อบังคับต่าง ๆ เฉพาะควบคุมการเดินทางสัญจรที่ทางแยก การเบี่ยง การจราจร ระเบียบการจอดรถ การจำกัดความเร็วและเขตโรงเรียน การจัดการจราจรในงาน ในระหว่าง งานหรือเทศกาล และการจัดการจราจรในพื้นที่อุบัติเหตุเท่านั้น แตกต่างกับกฎหมายจราจรของประเทศไทย ซึ่งกำหนดระบุหัวหน้าเจ้าพนักงานจราจร สามารถใช้ดุลพินิจออกประกาศ ข้อบังคับ หรือระเบียบอย่างไม่มี ข้อจำกัดและการควบคุม (MCIPAC Installation Safety Office, 2014)

3. ปัญหาการว่ากล่าว ตักเตือน แทนการออกใบสั่ง

เจ้าพนักงานจราจรของประเทศไทย มีอำนาจใช้ดุลพินิจเลือกบทลงโทษว่ากล่าวตักเตือน แทนการ ออกใบสั่งให้ผู้ขับขี่ยวดยานพาหนะซึ่งละเมิดไม่ยินยอมปฏิบัติตามกฎหมายจราจรทางบก ตามมาตรา 140 แห่ง พระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งจะทำให้ผู้ขับขีแค่ถูกเตือนด้วยวาจาไม่ต้องจ่ายค่าปรับให้กับ พนักงานสอบสวน โดยมีหลักเกณฑ์การพิจารณา คือ ความผิดที่ฝ่าฝืนหรือไม่ยินยอมปฏิบัติตามมีบทลงโทษ เพียงโทษปรับ หรือมีโทษจำคุกและมีปรับด้วย แต่โทษจำคุกไม่เกิน 1 เดือน เช่น การไม่สวมหมวกกันน็อค เมื่อ ขับขี่รถมอเตอร์ไซด์ จอดรถในบริเวณห้ามจอด เป็นต้น ซึ่งความผิดเหล่านี้ กฎหมายมองว่าเป็นความผิด เล็กน้อย แต่การให้ดุลพินิจเลือกตักเตือนด้วยวาจาแทนการออกใบสั่ง ไม่เป็นไปตามหลักการใช้อำนาจของ เจ้าหน้าที่รัฐ เพราะไม่มีวิธีควบคุมการใช้ดุลพินิจอย่างเพียงพอ เพราะมีหลักเกณฑ์ควบคุมการใช้ดุลพินิจ ดังกล่าวเพียงอย่างเดียว คือ เรื่องความร้ายแรงของโทษ ไม่มีการพิจารณาถึงประวัติการขับขี พฤติกรรมของผู้ ขับขี จึงอาจทำให้คนในสังคมบางส่วน มีความรู้สึกที่เจ้าพนักงานจราจรมีการใช้กฎหมายไม่เสมอภาคไม่เป็น มาตรฐานเดียวกันในโทษที่ลงกับผู้ทำผิด เพราะแม้จะกระทำผิดในลักษณะเดียวกันแต่บางกรณีเจ้าพนักงาน จราจรอาจเลือกวิธีว่ากล่าวตักเตือนแทนการออกใบสั่ง แต่บางกรณีเลือกใช้วิธีออกใบสั่งให้ชำระค่าปรับ ผู้ที่ถูก ออกใบสั่งย่อมเข้าใจว่าตัวเองต้องรับการลงโทษซึ่งหนักกว่าและไม่เป็นธรรม และยังเป็นช่องโหว่ให้เกิดการติด



สินบน หรือเรียกรับผลประโยชน์ที่ไม่ชอบด้วยกฎหมาย เพราะคนทำผิดย่อมไม่ต้องการถูกออกใบสั่ง ซึ่งทำให้ยุ่งยากและเสียเวลา

จากที่ได้ทำการศึกษาเปรียบเทียบกับกฎหมายของต่างประเทศ อันได้แก่ ประเทศสหรัฐอเมริกา ประเทศเยอรมนี และประเทศญี่ปุ่น พบว่าเจ้าพนักงานจราจรทั้งสามประเทศสามารถใช้ดุลพินิจ ในการว่ากล่าวตักเตือนด้วยวาจาแทนการออกใบสั่ง แต่มีการกำหนดหลักเกณฑ์ควบคุมการใช้อำนาจดุลพินิจว่ากล่าวตักเตือนด้วยวาจาแทนการออกใบสั่งไว้ไม่เหมือนกับกฎหมายจราจรของประเทศไทย คือ เจ้าหน้าที่จราจรของประเทศสหรัฐอเมริกา จะใช้วิธีตักเตือนด้วยวาจาแทนการออกใบสั่ง เมื่อพิจารณาว่าความรุนแรงในความผิดที่ทำหากมีความรุนแรงต่ำและไม่เสี่ยงกับความปลอดภัยส่วนบุคคลหรือความปลอดภัยของสาธารณชน และพิจารณาประวัติการกระทำความผิด ถ้าผู้ขับขี่กระทำความผิดเป็นครั้งแรก หรือไม่มีประวัติการกระทำความผิด จึงมีดุลพินิจตัดสินใจเลือกที่จะให้คำเตือนด้วยวาจาแทนการออกใบสั่ง ส่วนเจ้าพนักงานจราจรของประเทศเยอรมนี จะใช้ดุลพินิจว่ากล่าวตักเตือนแทนการออกใบสั่ง เมื่อพิจารณาว่าเป็นข้อผิดพลาดขนาดเล็ก (Minor Offenses) เช่น ความเร็วเกินกว่าควบคุม หรือจอดรถในบริเวณพื้นที่ห้ามจอดชั่วคราว เป็นต้น ผู้ขับขี่มีประวัติการขับขี่ที่ดีและไม่เคยกระทำความผิดอย่างรุนแรงมาก่อน หากผู้ขับขี่มีพฤติกรรมประมาทหรือมีความอันตรายเป็นพิเศษจึงจะออกใบสั่งเต็มรูปแบบ (Mahana, J., 2022) และส่วนเจ้าพนักงานจราจรของประเทศญี่ปุ่นนอกจากพิจารณาเป็นความผิดไม่รุนแรง เจ้าหน้าที่ต้องพิจารณาด้วยในการให้คำเตือนนั้นจะสามารถเปลี่ยนพฤติกรรมผู้ขับขี่ในระยะยาวได้

องค์ความรู้ใหม่

จากการศึกษาวิจัยพบว่าในต่างประเทศให้ความสำคัญกับการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้ขับขี่ การกำหนดหลักเกณฑ์ เงื่อนไขที่ชัดเจนเป็นมาตรฐานเดียวกัน และให้เจ้าพนักงานจราจรมุ่งเน้นไปที่การบังคับใช้กฎหมายจราจรให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุดเพียงด้านเดียว ซึ่งเป็นสิ่งที่ควรนำมาเป็นแนวทางในการปรับใช้กับกฎหมายจราจรทางบกของประเทศไทย คือ

1. การยกเลิกอำนาจการใช้เครื่องมือบังคับไม่ให้เคลื่อนย้ายรถ หรือการล็อคล้อ และใช้วิธีออกใบสั่งให้ชำระค่าปรับยกเว้นบริเวณซึ่งอาจเกิดอันตรายหรือสร้างปัญหาจราจร เจ้าพนักงานจราจรจึงสามารถยึดและเคลื่อนย้ายรถที่กระทำผิดไปเก็บไว้ที่สถานจอดรถกลาง ตามรูปแบบกฎหมายของประเทศสหรัฐอเมริกา ซึ่งหากเจ้าพนักงานจราจรพบรถยนต์หรือยานพาหนะ จอดอยู่ในพื้นที่ห้ามจอด จะใช้วิธีออกใบสั่งเพื่อแจ้งผู้ทำผิดไปชำระค่าปรับ ยกเว้นบริเวณซึ่งอาจเกิดอันตรายหรือสร้างปัญหาจราจร เจ้าหน้าที่ของท้องถิ่น หรือบุคคลผู้ได้รับอนุญาตภายใต้การดูแล ควบคุมของท้องถิ่น จะเลือกมาตรการเคลื่อนย้ายรถหรือยานพาหนะดังกล่าวไปเก็บไว้ในสถานที่จอดรถกลาง ไม่มีการใช้เครื่องมือบังคับล็อครถ

2. การกำหนดให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น อันได้แก่ องค์การบริหารส่วนตำบล เทศบาล เมืองพัทยา และกรุงเทพมหานคร เป็นต้น เป็นผู้มีอำนาจออกประกาศ ระเบียบข้อบังคับต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมจราจร แทนองค์กรตำรวจ เพื่อให้มีกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชนแต่ละพื้นที่ ตามรูปแบบของกฎหมายประเทศสหรัฐอเมริกา เจ้าพนักงานจราจร ไม่มีอำนาจหรือมีหน้าที่กำหนดข้อบังคับหรือประกาศ

สำหรับการจัดการจราจรด้วยตนเอง มีเพียงอำนาจ หน้าที่ ใช้กฎ ระเบียบ ซึ่งหน่วยงานอื่นกำหนดให้มีผลสัมฤทธิ์สูงสุด อำนาจของหน่วยงานออกประกาศต่าง ๆ เป็นหน้าที่ส่วนท้องถิ่น อย่างเช่น เมือง หรือ เทศบาล โดยผ่านกระบวนการตรากฎหมายจากสภาเมือง หรือสภาเทศบาลแล้วแต่กรณี

3. การพิจารณาเลือกใช้ดุลพินิจว่ากล่าวตักเตือนด้วยวาจาแทนการออกใบสั่ง ต้องนำประวัติการกระทำผิดของผู้ขับขี่และความรุนแรงของความผิดมาพิจารณาด้วย ตามรูปแบบของกฎหมายประเทศสหรัฐอเมริกา ซึ่งมีเกณฑ์พิจารณาเลือกใช้ดุลพินิจตักเตือนด้วยวาจาแทนการออกใบสั่ง เจ้าพนักงานจราจรต้องพิจารณาความรุนแรงของความผิด ความเสี่ยงกับความปลอดภัยส่วนบุคคลหรือของความปลอดภัยสาธารณะ และประวัติการกระทำผิด ถ้าความผิดให้ผลรุนแรงต่ำและผู้ขับขี่กระทำความผิดเป็นครั้งแรกหรือไม่ประวัติการกระทำความผิด เจ้าหน้าที่อาจเลือกใช้ดุลพินิจตักเตือนด้วยวาจาแทนการออกใบสั่งได้

สรุป/ข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาสามารถสรุปได้ว่าพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ถือเป็นกฎหมายหลักบัญญัติ อำนาจ หน้าที่ ของเจ้าพนักงานจราจร พร้อมด้วย กฎกระทรวง ระเบียบสำนักงานตำรวจแห่งชาติ และคำสั่ง ต่าง ๆ ซึ่งถือเป็นกฎหมายลำดับรอง ในการกำหนดรายละเอียด ขั้นตอน ในการปฏิบัติหน้าที่เพื่อให้เข้มงวดกวดขันกฎหมายและคอยควบคุมพฤติกรรม การขับขี่และการใช้ทางของบุคคลในสังคมเพื่อสร้างความสงบสุขเรียบร้อย และมีการบังคับใช้อย่างเสมอภาค เท่าเทียม ตามหลักนิติรัฐ และหลักนิติธรรม แต่กลับพบว่ากฎหมายดังกล่าวเหล่านั้นได้ให้อำนาจกับเจ้าพนักงานจราจรมากเกินไปจนเกิดความจำเป็น จึงส่งผลกระทบต่อประชาชนในการดำเนินชีวิตและใช้รถใช้ถนนหนทาง สร้างภาระและก่อปัญหา 3 ประการ ได้แก่ ประการแรก ปัญหาการใช้เครื่องมือบังคับไม่ให้เคลื่อนย้ายรถ หรือการล็อคล้อ ประการที่สอง ปัญหาการออกประกาศ ข้อบังคับ หรือระเบียบต่างๆ เกี่ยวกับการจราจร และประการสุดท้ายปัญหาการใช้ดุลพินิจว่ากล่าวตักเตือนแทนการออกใบสั่ง จึงมีข้อเสนอแนะดังนี้

1. ปัญหาการใช้เครื่องมือบังคับไม่ให้เคลื่อนย้ายรถ

ผู้ศึกษาเสนอว่าควรยกเลิกอำนาจเจ้าพนักงานจราจรในการใช้เครื่องมือบังคับไม่ให้เคลื่อนย้ายรถออกจากกฎหมายจราจร เพราะผู้ขับขี่ซึ่งจอดหรือหยุดรถในที่ห้ามจอดถือว่าได้กระทำความผิดตามมาตรา 57 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งมีโทษปรับไม่เกินสองพันบาทอยู่แล้ว และเป็นวิธีการลงโทษที่แตกต่างกับกฎหมายของประเทศสหรัฐอเมริกา และประเทศเยอรมนี

โดยแก้ไข ปรับปรุง บทบัญญัติ มาตรา 59 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ตัดบทบัญญัติที่ให้อำนาจเจ้าพนักงานจราจรในการใช้เครื่องมือบังคับล้อรถออกคงเหลือเฉพาะอำนาจในการเคลื่อนย้ายรถ เป็น “มาตรา 59 หัวหน้าเจ้าพนักงานจราจร หรือเจ้าพนักงานจราจร มีอำนาจสั่งให้ผู้ขับขี่เคลื่อนย้ายรถที่หยุดหรือจอดอยู่จนเป็นการฝ่าฝืนบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้ได้

หัวหน้าเจ้าพนักงานจราจร หรือเจ้าพนักงานจราจร หรือผู้ที่ได้รับมอบหมายจากหัวหน้าเจ้าพนักงานจราจรหรือเจ้าพนักงานจราจรภายใต้การควบคุมดูแลของบุคคลดังกล่าว มีอำนาจเคลื่อนย้ายรถที่หยุดหรือ



จอดอยู่อันเป็นการปิดถนนหรือกั้นทางเพื่อให้เกิดสภาพที่ไม่ปลอดภัยหรือก่อให้เกิดความไม่สะดวกในการขับขี่ได้ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ กำหนด

การเคลื่อนย้ายรถ ตามวรรคสอง หัวหน้าเจ้าพนักงานจราจร หรือเจ้าพนักงานจราจร หรือผู้ที่ได้รับมอบหมายจากหัวหน้าเจ้าพนักงานจราจรหรือเจ้าพนักงานจราจร ไม่ต้องรับผิดชอบสำหรับความเสียหายใดๆที่เกิดขึ้นจากการปฏิบัติตามมาตรานี้ เว้นแต่ความเสียหายนั้นจะเกิดขึ้นจากการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ

เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ต้องชำระค่าใช้จ่ายในการที่รถถูกเคลื่อนย้าย ตลอดจนค่าดูแลรักษาระหว่างที่อยู่ในความครอบครองของหัวหน้าเจ้าพนักงานจราจรหรือเจ้าพนักงานจราจร หรือผู้ที่ได้รับมอบหมายจากหัวหน้าเจ้าพนักงานจราจร หรือเจ้าพนักงานจราจร ทั้งนี้ ตามอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง

เงินที่ได้จากเจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ซึ่งชำระตามวรรคสี่ เป็นรายได้ที่ไม่ต้องนำส่งกระทรวงการคลัง และให้นำมาเป็นค่าใช้จ่ายในการปฏิบัติการตามมาตรานี้ตามระเบียบที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนด

ในกรณีที่เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ไม่ชำระค่าใช้จ่ายและค่าดูแลรักษาตามวรรคสี่ หัวหน้าเจ้าพนักงานจราจรหรือเจ้าพนักงานจราจร มีอำนาจยึดหน่วงรถนั้นไว้ได้จนกว่าจะได้รับชำระ ค่าใช้จ่ายและค่าดูแลรักษาดังกล่าว โดยในระหว่างที่ยึดหน่วงนั้นให้คำนวณค่าดูแลรักษาเป็นรายวัน ถ้าพ้นกำหนดสามเดือนแล้ว เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ยังไม่ชำระค่าใช้จ่ายและค่าดูแลรักษาดังกล่าว ให้หัวหน้าเจ้าพนักงานจราจร หรือเจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจนำรถนั้นออกขายทอดตลาดได้ เงินที่ได้จากการขายทอดตลาด เมื่อได้หักค่าใช้จ่ายในการขายทอดตลาด ค่าใช้จ่ายและค่าดูแลรักษาที่ค้างชำระแล้ว เหลือเงินเท่าใดให้คืนแก่เจ้าของหรือผู้มีสิทธิที่แท้จริงต่อไป”

ผู้ศึกษาเสนอให้มีการปรับปรุงบทบัญญัติในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 159 โดยตัดบทบัญญัติเกี่ยวกับการใช้เครื่องมือบังคับไม่ให้เคลื่อนย้ายรถเป็น “ผู้ขับขี่ผู้ใด ไม่ปฏิบัติตามคำสั่งหัวหน้าเจ้าพนักงานจราจรหรือเจ้าพนักงานจราจรซึ่งสั่งตามมาตรา 59 วรรคหนึ่ง หรือขัดขวางหัวหน้าเจ้าพนักงานจราจรหรือเจ้าพนักงานจราจรมิให้เคลื่อนย้ายรถ ตามมาตรา 59 วรรคสอง ต้องระวางโทษจำคุก ไม่เกินสามเดือนหรือปรับไม่เกินห้าพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ”

และผู้ศึกษาเสนอให้ปรับปรุงกฎหมายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องโดยตัดบทบัญญัติเกี่ยวกับการใช้เครื่องมือบังคับไม่ให้เคลื่อนย้ายรถออกไป ให้คงเหลือเพียงบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับการเคลื่อนย้ายรถ ซึ่งหยุดหรือจอดอยู่อันเป็นการฝ่าฝืนพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 อันได้แก่ กฎกระทรวงมหาดไทยฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2534) ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และระเบียบสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เรื่องหลักเกณฑ์และวิธีการในการเคลื่อนย้ายรถ การใช้เครื่องมือบังคับ ไม่ให้เคลื่อนย้ายรถที่หยุดหรือจอดอยู่อันเป็นการฝ่าฝืนกฎหมายว่าด้วยจราจรทางบก พ.ศ. 2564

2. ปัญหาการออกประกาศ ข้อบังคับ หรือระเบียบต่างๆ เกี่ยวกับการจราจร

ผู้ศึกษาเสนอให้ ยกเลิกอำนาจหัวหน้าเจ้าพนักงานจราจรในการกำหนดรายละเอียด ประกาศ ข้อบังคับ หรือระเบียบสำหรับการจราจร ออกจากกฎหมายจราจร และให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นซึ่งมีการบริหารจัดการโดยประชาชนในพื้นที่สามารถเข้ามามีส่วนร่วมในการกำหนดระเบียบ ข้อบังคับ สำหรับ



การจราจรในพื้นที่ของตนเองได้ เพื่อให้กฎหมายออกมาบังคับใช้ เกิดประสิทธิภาพ สามารถใช้ได้จริง ได้รับความมั่นใจจากผู้ไร้รถใช้ถนนในพื้นที่

โดยแก้ไข มาตรา 139 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 เป็น “เพื่อความปลอดภัยและความสะดวกในการจราจร ในทางสายใดหรือเฉพาะทางตอนใด ให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น มีอำนาจตราข้อบัญญัติท้องถิ่น ดังต่อไปนี้

- (1) ห้ามรถทุกชนิดหรือบางชนิดเดิน
- (2) ห้ามหยุดหรือจอด
- (3) ห้ามเลี้ยวรถ กลับรถ หรือถอยหลังรถ
- (4) กำหนดให้รถเดินได้ทางเดียว
- (5) กำหนดระยะเวลาจอดรถในทางแคบหรือที่คับขัน
- (6) กำหนดอัตราความเร็วของรถในทางภายในอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง
- (7) กำหนดช่องหรือแนวทางเดินรถขึ้นและลง
- (8) กำหนดทางเดินรถทางเอกและทางเดินรถทางโท
- (9) กำหนดการจอดรถหรือที่จอดพักรถ
- (10) กำหนดระเบียบการใช้ทางหรือช่องเดินรถสำหรับรถบางประเภท
- (11) กำหนดระเบียบเกี่ยวกับการใช้รถโรงเรียน
- (12) กำหนดระเบียบเกี่ยวกับการบรรทุกทุกคนโดยสารสำหรับรถจักรยาน
- (13) ควบคุมขบวนแห่หรือการชุมนุมสาธารณะ
- (14) ควบคุมหรือห้ามเลี้ยวรถในทางร่วมทางแยก
- (15) ชิดเส้นหรือทำเครื่องหมายจราจรบนผิวทาง หรือติดตั้งสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมาย
- (16) กำหนดระยะทางตอนใดให้ขับรถล้ำเข้าไปในเส้นกึ่งกลางของทางที่หัวหน้า เจ้าพนักงานจราจรกำหนดไว้ได้

- (17) กำหนดระเบียบเกี่ยวกับการจอดรถที่ชำรุด หักพัง ตลอดจนรถที่ซ่อมแซมในทาง
- (18) กำหนดระเบียบการข้ามทางของคนเดินเท้าบนทางที่ไม่มีทางข้าม
- (19) กำหนดการใช้โคม่ไฟ
- (20) กำหนดการใช้เสียงสัญญาณ
- (21) กำหนดระเบียบการอนุญาตและการใช้รถที่มีล้อหรือส่วนที่สัมผัสกับผิวทางไม่ใช่ยาง”

ผู้ศึกษาเสนอให้ แก้ไข มาตรา 154 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ยกเลิก (2) ซึ่งเป็นการลงโทษผู้ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามประกาศ ข้อบังคับ หรือระเบียบที่หัวหน้าเจ้าพนักงานจราจรกำหนดตามมาตรา 139 เนื่องจากเมื่อมีการออกข้อบัญญัติท้องถิ่นเกี่ยวกับการจราจรตามมาตรา 139 ข้อบัญญัติท้องถิ่นดังกล่าวย่อมมีการกำหนดบทลงโทษไว้เป็นการเฉพาะแล้ว เป็น “มาตรา 154 ผู้ใดกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้

- (1) ฝ่าฝืนคำสั่งเจ้าพนักงานจราจรตามมาตรา 138 วรรคหนึ่ง



- (2) ผ่าฝืนคำสั่งให้หยุดรถของเจ้าพนักงานจราจรตามมาตรา 142 วรรคหนึ่ง หรือมาตรา 143 วรรคหนึ่ง
(3) ผ่าฝืนคำสั่งเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานสอบสวนตามมาตรา 142 วรรคสอง

ถ้าไม่เป็นความผิดที่กำหนดโทษไว้แล้วในพระราชบัญญัตินี้ ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษปรับไม่เกินสี่พันบาท”

3. ปัญหาการใช้ดุลพินิจเลือกบทลงโทษว่ากล่าวตักเตือน แทนการออกใบสั่ง

ผู้ศึกษาเสนอว่า ควรมีการปรับปรุงพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 140 บัญญัติหลักเกณฑ์ควบคุมขอบเขตการใช้ดุลพินิจ โดยเพิ่มเติมเงื่อนไขการพิจารณานำประวัติการขับขี่และความรุนแรงของความผิดมากำหนดไว้ด้วยตามแนวทางของประเทศสหรัฐอเมริกา

โดยแก้ไขบทบัญญัติ มาตรา 140 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เป็น “ เมื่อปรากฏแก่เจ้าพนักงานจราจร ไม่ว่าพบด้วยตนเอง หรือโดยการใช้เครื่องอุปกรณ์ หรือโดยวิธีการอื่นใดว่าผู้ขับขี่ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้หรือตามกฎหมายอื่นอันเกี่ยวกับรถหรือการใช้ทาง ที่เป็นความผิดที่มีโทษปรับสถานเดียว หรือมีโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือนและมีโทษปรับ ให้เจ้าพนักงานจราจรออกใบสั่งให้ผู้ขับขี่ผู้นั้นชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบ เว้นแต่ ผู้ขับขี่ผู้นั้นไม่มีประวัติการกระทำความผิดตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้ หรือตามกฎหมายอื่นอันเกี่ยวกับรถหรือการใช้ทางมาก่อน เจ้าพนักงานจราจรจะว่ากล่าวตักเตือนแทนการออกใบสั่งให้ผู้ขับขี่ผู้นั้นชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบก็ได้

ในกรณีเจ้าพนักงานจราจรที่ออกใบสั่งไม่พบตัวผู้ขับขี่ ให้ติด ผูก หรือแสดงใบสั่ง ไว้ที่รถที่ผู้ขับขี่สามารถเห็นได้ง่าย หากไม่สามารถติด ผูก หรือแสดงใบสั่งไว้ที่รถได้ไม่ว่าด้วยเหตุใด ให้ส่งใบสั่งพร้อมด้วยพยานหลักฐานโดยทางไปรษณีย์ลงทะเบียนตอบรับไปยังภูมิลำเนาของเจ้าของรถ หรือผู้ครอบครองรถเพื่อให้ชำระค่าปรับภายในระยะเวลาที่กำหนดในใบสั่งนั้น ทั้งนี้ตามระเบียบที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนด

ให้นำความในวรรคสองมาใช้บังคับกับกรณีที่เจ้าพนักงานจราจรพบการกระทำความผิดตามพระราชบัญญัตินี้หรือตามกฎหมายอื่นอันเกี่ยวกับรถหรือการใช้ทาง แต่ไม่อาจทราบตัวผู้ขับขี่ด้วยโดยอนุโลม

เกณฑ์การกำหนดจำนวนค่าปรับตามที่เปรียบเทียบและแบบของใบสั่งตามวรรคหนึ่งให้เป็นไปตามที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติประกาศกำหนด”

เอกสารอ้างอิง

- ณรงค์ ใจหาญ. (2543). กฎหมายอาญาว่าด้วยโทษและวิธีการเพื่อความปลอดภัย. กรุงเทพมหานคร: วิญญูชน.
ณัชชา โอเจริญ. (11 สิงหาคม 2560). อุบัติเหตุทางถนน...ความเสียหายร้ายแรงต่อเศรษฐกิจไทย. เข้าถึงได้จาก สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (ทีดีอาร์ไอ):
https://tdri.or.th/2017/08/econ_traffic_accidents/
นันทวัฒน์ บรมานันท์. (2552). การปกครองส่วนท้องถิ่น (พิมพ์ครั้งที่ 5). กรุงเทพมหานคร: วิญญูชน.
ประชาชาติธุรกิจออนไลน์. (30 มกราคม 2566). ผลการวิเคราะห์เผย กรุงเทพฯ เมืองรถติดอันดับ 2 ในเอเชีย ปี 2565. เข้าถึงได้จาก <https://www.prachachat.net/general/news-1190075>



- วัชรินทร์ เจริญหล่อ. (2566). ปัญหาทางกฎหมายในการซื้อขายสินค้าบนทางสาธารณะ ในเขตเทศบาลนคร เชียงใหม่. วารสารมหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา, 10(3), 31-47. เข้าถึงได้จาก <https://so03.tci-thaijo.org/index.php/JMND/article/download/268307/177855/1047341>
- ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุเพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน. (2566). สถิติข้อมูลอุบัติเหตุบนท้องถนน ประเทศไทยพ.ศ. 2564 และ พ.ศ.2565. เข้าถึงได้จาก Thai RSC: <https://www.thairsc.com/>
- Federal Highway Research Institute. (2023). BASt - Bundesanstalt für Straßenwesen (Federal Highway Research Institute). Retrieved from <https://www.bast.de/Druid/EN/partner/partner-ordner/bast.html>
- Government of Northwest Territories. (2016, August). Driver' s Manual. Retrieved from <https://www.idmv.dot.gov.nt.ca/media/3b72b1b2-1ba9-4077-abd0-60d15a4ffe1d/Hld2ow/Documents/ Basic%20manual.pdf>
- James J. Fazzalano, Principal Analyst. (2005, September 23). Confiscation Of Driver's License by Police Officer. Retrieved from Connecticut General Assembly: <https://www.cga.ct.gov/2005/rpt/2005-R-0686.htm>
- Justia us Law. (2005). 2005 California Vehicle Code Sections 21100-21117 Article 3. Local Regulation . Retrieved from <https://law.justia.com/codes/california/2005/veh/21100-21117.html>
- Lichtenberg, L. (2003). Police Discretion and Tetion and Traffic Enforaffic Enforcement: A Go cement: A Government of Men. Journals at EngagedScholarship, 50(3), 425-453. Retrieved from <https://engagedscholarship.csuohio.edu/cgi/viewcontent.cgi?referer=&httpsredir=1&article=1349&context=clevstlrev>
- Luko Germany is now part of Getsafe. (2023). German Traffic Violations and Fines – 2023 Guide. Retrieved from Getsafe: <https://de.luko.eu/en/advice/guide/german-traffic-violations-and-fines-guide/#parking-violations>
- Mahana, J. (2022). 21st Theater Sustainment Command. Retrieved from <https://www.21tsc.army.mil/Portals/21/Fall%202022%20Legal%20Letter.pdf>
- MCIPAC Installation Safety Office. (2014, October). Japanese Traffic Regulations for SOFA Licensed Drivers. Retrieved from [https://www.mcbbutler.marines.mil/Portals/189/Docs/Vehicle%20Info/Driving%20on%20Okinawa/MCIPAC%20Safety%20Drivers%20Handbook%20\(Final\).pdf](https://www.mcbbutler.marines.mil/Portals/189/Docs/Vehicle%20Info/Driving%20on%20Okinawa/MCIPAC%20Safety%20Drivers%20Handbook%20(Final).pdf)



Positioning Magazine Online. (10 สิงหาคม 2565). ประชากร “ญี่ปุ่น” ลดลงติดต่อกันเป็นปีที่ 13 คนใน “โตเกียว” ลดลงครั้งแรกตั้งแต่เก็บสถิติ. เข้าถึงได้จาก Positioning:

<https://positioningmag.com/1395836>

World Life Expectancy. (2020). ประเทศเยอรมัน: อุบัติเหตุจราจรทางบก . เข้าถึงได้จาก

WORLDHEALTHRANKINGS LIVE LONGER LIVE BETTER:

<https://www.worldlifeexpectancy.com/th/germany-road-traffic-accidents>

Xinhua Thai News Service. (5 มกราคม 2566). ญี่ปุ่นเผย “ยอดเสียชีวิตบนท้องถนน” ต่ำสุดเป็นประวัติการณ์ในปี 2022. เข้าถึงได้จาก XinhuaThaiService:

https://www.xinhuathai.com/inter/330495_20230105