

AA
ที่ ๐๒๐๒/๗๐๕๖



กคค 5030/54

4 พ.ค 54

6.30น.

กคค 1/142

4 พ.ค 54

9.00น.

กระทรวงคมนาคม

ถนนราชดำเนินนอก กทม.๑๐๑๐๐

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี

รหัสเรื่อง : 333

รับที่ : ก3163/54

วันที่ : 27 เม.ย. 54 เวลา : 16:10

สวต.ท. 40

27 เม.ย. 54

16.25น.

๖๒ เมษายน ๒๕๕๔

เรื่อง รายงานผลการดำเนินงานของศูนย์ป้องกันการทุจริตและการละเมิดกฎหมายเกี่ยวกับทางหลวง (ศป.ทล.) และการดำเนินการตามคำสั่งนายกรัฐมนตรี

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/ทส๔๒๕ ลงวันที่ ๒๔ ธันวาคม ๒๕๕๓

- สิ่งที่ส่งมาด้วย
๑. สำเนามติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๓ มกราคม ๒๕๕๐ และวันที่ ๒๒ พฤษภาคม ๒๕๕๐
 ๒. สำเนาคำสั่งคณะกรรมการบริหารศูนย์ป้องกันการทุจริต และการละเมิดกฎหมายเกี่ยวกับทางหลวง ที่ บ.๑/๑๕๑/๒๕๕๐ ลงวันที่ ๑๔ กันยายน ๒๕๕๐
 ๓. สำเนาหนังสือกรมบัญชีกลาง ที่ คค ๐๔๐๖.๓/๐๐๖๕๘ ลงวันที่ ๑๓ มกราคม ๒๕๕๒
 ๔. สำเนาหนังสือสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม ที่ คค ๐๒๐๐/ชช(กฎ) ๖๑๑ ลงวันที่ ๑๐ สิงหาคม ๒๕๕๓
 ๕. สำเนาหนังสือสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม ที่ คค ๐๒๐๒/๗๐๕๖ ลงวันที่ ๗ เมษายน ๒๕๕๔

ตามหนังสือที่อ้างถึงให้กระทรวงคมนาคมร่วมพิจารณากับกระทรวงยุติธรรม เพื่อให้ได้ข้อยุติเกี่ยวกับแนวทางการดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๓ มกราคม ๒๕๕๐ และวันที่ ๒๒ พฤษภาคม ๒๕๕๐ ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

กระทรวงคมนาคม ขอเรียนว่า มติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๓ มกราคม ๒๕๕๐ เห็นชอบให้จัดตั้งศูนย์ป้องกันการทุจริตและการละเมิดกฎหมายเกี่ยวกับทางหลวง (ศป.ทล.) โดยอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม หรือรัฐมนตรีว่าการกระทรวงยุติธรรม รวมทั้งให้ดำเนินการโครงการนำร่องป้องกันการทุจริตและประพฤติมิชอบด้านคมนาคมขนส่งใน ๑๗ สายทางหลัก และถนนโครงข่ายในรัศมี ๒๐๐ กิโลเมตร รอบกรุงเทพมหานคร มีกำหนดระยะเวลาในการดำเนินโครงการ ๑๐ ปี และอยู่ภายใต้การบริหารโครงการของ ศป.ทล. ซึ่งคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๒ พฤษภาคม ๒๕๕๐ ยืนยันตามหนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/๗๔๓๑ เมื่อวันที่ ๒๓ พฤษภาคม ๒๕๕๐ ในการแต่งตั้งคณะกรรมการบริหารศูนย์ป้องกันการทุจริตและการละเมิดกฎหมายเกี่ยวกับทางหลวง (กบ.ทล.) ขึ้น ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ และตามความเห็นชอบของกระทรวงยุติธรรม (สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑.) และต่อมา กบ.ทล. ได้แต่งตั้งคณะทำงานปฏิบัติการบริหารศูนย์ป้องกันการทุจริตและการละเมิดกฎหมายเกี่ยวกับทางหลวง (คป.ทล.) ตามคำสั่ง ที่ บ.๑/๑๕๑/๒๕๕๐ ลงวันที่ ๑๔ กันยายน ๒๕๕๐ (สิ่งที่ส่งมาด้วย ๒.) กระทรวงคมนาคมจึงขอรายงานเกี่ยวกับการดำเนินงานของ ศป.ทล. เป็นลำดับ ดังนี้

๑. สารสำคัญและแนวทางดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๓ มกราคม ๒๕๕๐ โดยสรุปมีดังนี้

สารสำคัญของโครงการ

๑. เป็นโครงการนำร่องในการนำเทคโนโลยีมาใช้ตรวจสอบและตรวจจับผู้กระทำความผิดกฎหมายบนทางหลวง มีรายละเอียดชัดเจนด้านความเป็นจริง เป็นไปตามหลักนิติวิทยาศาสตร์ (Forensic Science) เป็นหลักฐานให้เจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบใช้ประกอบการพิจารณาตัดสินอย่างถูกต้อง รวดเร็ว ยุติธรรม เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายได้ผล และให้เป็นธรรมกับทุกฝ่าย ทั้งนี้ ข้อมูลการตรวจสอบต้องเป็นเวลาที่ เป็นจริง ณ เวลาที่เกิดการกระทำความผิด

๒. เอกชนที่มาร่วมโครงการเป็นผู้ลงทุนในการนำอุปกรณ์และระบบเทคโนโลยีมาใช้ รวมทั้งจัดกำลังคนเพื่อดูแล ควบคุมการใช้อุปกรณ์และระบบเทคโนโลยี โดยไม่ใช้งบประมาณของรัฐ

๓. รายรับของเอกชนในฐานะผู้ซื้อช่องนำจับ มาจากค่าสินบนนำจับตามกฎหมาย เช่น ตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.๒๕๓๕ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.๒๕๒๒ พระราชบัญญัติ รถยนต์ พ.ศ.๒๕๒๘ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.๒๕๒๒ รวมทั้งกฎหมายอื่น ๆ ที่ทางราชการกำหนด

๔. เป็นโครงการที่มุ่งเน้นจัดการบริหารเพื่อให้กฎหมายที่มีอยู่สามารถใช้บังคับ ลงโทษผู้กระทำความผิดหรือผู้ละเมิดอย่างจริงจังและต่อเนื่อง

๕. ระบบเทคโนโลยีที่นำมาใช้ ประกอบด้วย

๕.๑) ระบบการตรวจสอบน้ำหนักบรรทุกทุกตามที่กฎหมายกำหนด

๕.๒) ระบบการตรวจสอบความเร็วของยานพาหนะ

๕.๓) ระบบการตรวจสอบการใช้ทางที่ผิดกฎหมายทางหลวง เช่น การแซงรถที่ ห้ามแซง การรุกร้าพื้นที่ทางหลวง การเดินรถย้อนเส้นทาง ฯลฯ เป็นต้น

๕.๔) ระบบการตรวจสอบการละเมิดกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการใช้ทางหลวง การจราจร การขนส่งทางบก เช่น การใช้ไฟผิดประเภทกับยานพาหนะ การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร การปิดบังป้ายทะเบียน ท่อไอเสียออกข้าง การเปลี่ยนแปลงสภาพรถโดยไม่ได้รับอนุญาต ฯลฯ เป็นต้น

๖. เป็นโครงการที่จะนำระบบการ รับ-จ่าย ที่ง่ายสะดวกรวดเร็วตรวจสอบได้ มาให้บริการกับผู้มาเสียค่าปรับตามกฎหมาย

๗. วัตถุประสงค์หลักในการทำโครงการ ประกอบด้วย

๗.๑) สามารถนำตัวผู้กระทำความผิดหรือผู้ละเมิดกฎหมายเกี่ยวกับทางหลวง มารับ โทษตามกฎหมาย

๗.๒) ปิดโอกาสไม่ให้ผู้กระทำความผิดหรือผู้ละเมิดกฎหมายเกี่ยวกับทางหลวง ใช้วิธี ตัดสินบนเจ้าหน้าที่เพื่อให้ตนพ้นผิด

๗.๓) ปิดโอกาสไม่ให้เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานเกี่ยวข้องด้านคมนาคมขนส่ง กระทำ การทุจริตและประพฤติมิชอบในหน้าที่

๘. ให้ความมั่นใจกับเอกชนที่เข้าร่วมโครงการ ว่าเป็นผู้มีสิทธินำอุปกรณ์และ เทคโนโลยีเข้าร่วมโครงการตลอดระยะเวลา ๑๐ ปี

๒. ผลการดำเนินงานของ ศป.ทล. ที่ผ่านมา จนถึงปัจจุบัน

๒.๑ ศป.ทล. ได้มีหนังสือ ที่ คค ๐๖๓๕/๒๗๘๕ ลงวันที่ ๑๐ เมษายน ๒๕๕๑ รายงานผลการดำเนินโครงการนำร่องป้องกันการทุจริตและประพฤติมิชอบด้านคมนาคมขนส่งใน ๑๗ สายทางหลวงและถนนโครงข่ายระยะ ๒๐๐ กิโลเมตร รอบกรุงเทพมหานคร มีกำหนดระยะเวลาดำเนินโครงการ ๑๐ ปี ครั้งที่ ๑ โดยเสนอให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม พิจารณาข้อเสนอของ ศป.ทล. ๕ ข้อ ซึ่งต่อมากระทรวงคมนาคม ได้ตรวจสอบข้อเสนอ ทั้ง ๕ ข้อแล้ว พร้อมเสนอความเห็นประกอบ ดังต่อไปนี้

๒.๑.๑ กรณีลงนามในร่างประกาศกระทรวงคมนาคมเรื่อง การตั้ง ศป.ทล. โดยมีสำนักงานอยู่ ณ อาคาร ๒๕ สำนักอำนวยการความปลอดภัย กรมทางหลวง ถนนศรีอยุธยา เขตราชเทวี กรุงเทพฯ ๑๐๔๐๐

กระทรวงคมนาคม มีความเห็นว่า การจัดตั้ง ศป.ทล. เพื่อให้ประสบความสำเร็จ จำเป็นต้องมีสถานที่ดำเนินการ แต่เนื่องจากพื้นที่ที่ทาง ศป.ทล. จะใช้เป็นสำนักงานอยู่ในความรับผิดชอบดูแลของกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม จึงประสาน ศป.ทล. เพื่อให้ดำเนินการขอความเห็นชอบจากอธิบดีกรมทางหลวง ก่อน และต่อมากรมทางหลวง ได้มีบันทึกข้อความ ที่ คค ๐๖๐๑/๔๗๘๕ ลงวันที่ ๑๓ มิถุนายน ๒๕๕๑ ยืนยันการให้ใช้สถานที่ข้างต้นจัดตั้ง ศป.ทล. เป็นการชั่วคราวแล้ว

๒.๑.๒ เนื่องจาก ศป.ทล. ไม่เป็นนิติบุคคลตามกฎหมาย จึงเสนอรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม อนุมัติให้กรมทางหลวง และกรมทางหลวงชนบท ลงนามแทน ศป.ทล. ในข้อตกลงที่เกี่ยวข้องกับโครงการนำร่องฯ กับเอกชน

กระทรวงคมนาคม มีความเห็นว่า ตามที่คณะรัฐมนตรี ได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๓ มกราคม ๒๕๕๐ ให้จัดตั้งองค์กรเพื่อดูแลรับผิดชอบด้านการป้องกันและปราบปรามการทุจริตประพฤติมิชอบในระบบคมนาคมขนส่ง ใช้ชื่อว่า “ศป.ทล.” โดยอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม หรือรัฐมนตรีว่าการกระทรวงยุติธรรม และต่อมาคณะรัฐมนตรี ได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๒ พฤษภาคม ๒๕๕๐ เห็นชอบให้แต่งตั้งคณะกรรมการบริหารศูนย์ป้องกันการทุจริตและการละเมิดกฎหมายเกี่ยวกับทางหลวง (กบ.ทล.) ขึ้น โดยมีอำนาจหน้าที่ควบคุม ดูแล และรับผิดชอบ การดำเนินงานของ ศป.ทล. ตลอดทั้งการพิจารณาคำหนดคุณสมบัติและคัดเลือกภาคเอกชนลงทุนนำระบบและอุปกรณ์เทคโนโลยี รวมทั้งจัดหาบุคลากรในการดูแล นั้น การดำเนินงานของ ศป.ทล. โดย กบ.ทล. ดังกล่าว เป็นอิสระจากการกำกับ ตรวจสอบ และควบคุม จากกรมทางหลวง และกรมทางหลวงชนบท อยู่แล้ว แม้ว่า ศป.ทล. จะไม่เป็นนิติบุคคล แต่การดำเนินงานที่เกี่ยวข้องกับ ศป.ทล. ทั้งหมดก็ต้องได้รับการพิจารณาจาก กบ.ทล. ก่อน ดังนั้น กบ.ทล. จึงอาจอาศัยอำนาจหน้าที่ตามมติคณะรัฐมนตรี ลงวันที่ ๒๒ พฤษภาคม ๒๕๕๐ ลงนามแทน ศป.ทล. ได้ โดยไม่จำเป็นต้องเสนอให้กรมทางหลวง และกรมทางหลวงชนบท ร่วมกันลงนามแทน ในประเด็นนี้เห็นควรให้ ศป.ทล. พิจารณาใหม่อีกครั้งหนึ่ง

๒.๑.๓ ตามข้อบังคับกระทรวงการคลัง ว่าด้วยการหักเงินค่าปรับก่อนนำส่งคลัง พ.ศ.๒๕๔๖ และที่แก้ไขเพิ่มเติม ข้อ ๔ ที่กำหนดว่า “ผู้แจ้งความนำจับหมายความว่า บุคคลเดียวหรือหลายคน ซึ่งนำเบาะแสหรือคำเงื่อนไขแห่งการกระทำความผิดมาแจ้งแก่ทางราชการ จนทางราชการสามารถลงโทษผู้กระทำความผิดได้ แต่ต้องมีชื่อเจ้าหน้าที่ผู้จับหรือข้าราชการหรือเจ้าหน้าที่ผู้มีหน้าที่ดำเนินการตามกฎหมายในเรื่องนั้น” ซึ่งผู้แทน

กระทรวงการคลังเห็นว่าการใช้คำว่าเชิญชวนเอกชนเข้าร่วมโครงการ เป็นการแสดงว่าเอกชนเป็นผู้ร่วมงาน ถือว่าเป็นส่วนหนึ่งของราชการ ไม่ใช่ผู้ซื้อของนำจับ ดังนั้น เพื่อให้โครงการนำร่องนี้สามารถดำเนินการตามที่ได้รับอนุมัติจากคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๓ มกราคม ๒๕๕๐ จึงเห็นควรให้กรมทางหลวง และกรมทางหลวงชนบท ไปทำความเข้าใจกับกระทรวงการคลัง ให้ถือว่าเอกชนผู้ที่ได้รับคัดเลือกให้เข้าร่วมโครงการนำร่องฯ เป็นผู้ซื้อเบาะแสตามข้อบังคับของกระทรวงการคลัง ข้างต้นด้วย

กระทรวงคมนาคม มีความเห็นว่า เอกชนที่จะเข้าร่วมโครงการนำร่องฯ จะเป็นผู้ลงทุน ในการนำอุปกรณ์และระบบเทคโนโลยีมาใช้ รวมทั้งจัดกำลังคนเข้าดูแล ควบคุมการใช้อุปกรณ์ และระบบเทคโนโลยี โดยไม่ใช้งบประมาณภาครัฐ ซึ่งรายรับของเอกชนจะได้อาจจากการเป็นผู้ซื้อของนำจับ ดังนั้น หากเห็นว่า เอกชนเป็นผู้ร่วมงานที่ถือว่าเป็นส่วนหนึ่งของราชการ ไม่ใช่ผู้ซื้อของนำจับและไม่มีสิทธิได้รับค่าสินบนนำจับ ตามข้อบังคับของกระทรวงการคลังแล้วย่อมไม่มีเอกชนรายใดเข้ามาร่วมดำเนินการ ส่งผลให้โครงการนำร่องฯ ไม่ประสบความสำเร็จได้ ดังนั้น ข้อเสนอของ ศป.ทล. ที่ให้ กรมทางหลวง และกรมทางหลวงชนบท ทำความตกลงกับกระทรวงการคลัง โดยถือว่าเอกชนผู้ได้รับคัดเลือกให้เข้าร่วมโครงการนำร่องฯ เป็นผู้ซื้อเบาะแส ตามข้อบังคับของกระทรวงการคลัง จึงมีความเหมาะสมแล้ว

๒.๑.๔ ตำรวจทางหลวง เป็นส่วนหนึ่งที่จะทำให้โครงการนำร่องฯ ประสบความสำเร็จ แต่ขอบเขตการทำงานของตำรวจทางหลวงยังไม่ครอบคลุมถนนในโครงการนำร่องฯ ที่อยู่ในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงชนบท จึงเห็นควรปรับปรุงประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง แต่งตั้งเจ้าพนักงานทางหลวงสำหรับทางพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทาน ลงวันที่ ๑ มีนาคม ๒๕๔๙ โดยให้ตำรวจทางหลวงมีขอบเขตการทำงานครอบคลุมถนนโครงการนำร่องฯ ที่อยู่ในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงชนบท ด้วย

กระทรวงคมนาคม มีความเห็นว่า ถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงชนบท ได้แก่ ทางหลวงชนบทหมายเลข ๓๐๒๑ กรุงเทพฯ - ปทุมธานี และทางหลวงชนบทหมายเลข ๑๐๒๑ นนทบุรี เป็นส่วนหนึ่งของถนนในโครงการนำร่องฯ ใน ๑๗ สายทางหลัก และถนนโครงข่ายรัศมี ๒๐๐ กิโลเมตร รอบกรุงเทพฯ ซึ่งประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง แต่งตั้งเจ้าพนักงานทางหลวงสำหรับทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทาน ลงวันที่ ๑ มีนาคม ๒๕๔๙ ไม่ได้กำหนดให้ตำรวจทางหลวง มีขอบเขตการทำงานครอบคลุมถึงทางหลวงชนบทด้วย จึงเห็นว่าการปรับปรุงประกาศกระทรวงคมนาคม ฉบับดังกล่าวมีความจำเป็น เพื่อให้โครงการนำร่องฯ ประสบความสำเร็จ แต่อย่างไรก็ตาม กรณีนี้ กระทรวงคมนาคมมีอำนาจเฉพาะในส่วนของการมอบพื้นที่หรือถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงชนบท ให้ตำรวจทางหลวงเข้ามารับผิดชอบดำเนินการเท่านั้น ส่วนอำนาจในการกำหนดพื้นที่ความรับผิดชอบคดีจราจรตามทางหลวงต่าง ๆ ให้หน่วยงานใดรับผิดชอบเป็นของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ กรณีจึงเห็นควรให้ ศป.ทล. นำกรณีนี้กลับไปพิจารณาดำเนินการ โดยประสานกับสำนักงานตำรวจแห่งชาติ และกรมทางหลวงชนบทหารือแนวทางร่วมกันก่อนเสนอมาเพื่อพิจารณาใหม่อีกครั้งหนึ่ง

๒.๑.๕ ขอให้ทุกหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม ให้ความร่วมมือในโครงการนำร่องฯ ที่ดำเนินการโดย ศป.ทล.

กระทรวงคมนาคม เห็นว่า เพื่อให้การดำเนินงานของ ศป.ทล. สำเร็จลุล่วง มีประสิทธิภาพ รองปลัดกระทรวงคมนาคม หัวหน้ากลุ่มภารกิจการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านทางหลวง (นายสุรัชย์ ธารสิทธิ์พงษ์) ได้สั่งการท่ายับันทึกข้อความ ที่ คค ๐๒๐๒/กจ ๑๓๕๙ ลงวันที่ ๒๐ มิถุนายน ๒๕๕๑ ดังนี้

- ให้นำหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม ให้ความร่วมมือในโครงการ นำร่องฯ ที่ดำเนินการโดย ศป.ทล.

- ให้ กรมทางหลวง และกรมทางหลวงชนบท พิจารณาดำเนินการตามข้อ ๒.๑.๓

- ให้ ศป.ทล. รับข้อพิจารณา ตามข้อ ๒.๑.๔ ไปพิจารณาดำเนินการ ก่อนนำเสนอกระทรวงคมนาคม พิจารณาอีกครั้ง

๒.๒ ผลการดำเนินการ ตามข้อ ๒.๑.๓ ข้างต้น ที่ให้ กรมทางหลวง และกรมทางหลวงชนบท ทำความตกลงกับกระทรวงการคลัง ในกรณีที่เสนอให้เอกชนผู้ได้รับคัดเลือกให้เข้าร่วมโครงการนำร่องฯ เป็นผู้ชี้เบาะแสตามข้อบังคับกระทรวงการคลัง ว่าด้วยการหักเงินค่าปรับก่อนนำส่งคลัง พ.ศ.๒๕๔๖ และ ที่แก้ไขเพิ่มเติม เพื่อจะได้มีสิทธิรับค่าสินบนนำจับ

เรื่องนี้กรมทางหลวงชนบท ได้มีหนังสือ ที่ คค ๐๗๒๘/๐๑๗๖๕ ลงวันที่ ๒๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๒ แจ้งว่า ได้ทำหนังสือ ที่ คค ๐๗๒๘/๐๙๗๑๖ ลงวันที่ ๑๓ พฤศจิกายน ๒๕๕๑ ขอทำความตกลงกับ กระทรวงการคลัง โดยขอให้ถือว่าเอกชนที่ได้รับคัดเลือกให้เข้าร่วมโครงการนำร่องฯ เป็นผู้แจ้งความนำจับ ที่มีสิทธิได้รับเงินสินบนตามนัยข้อ ๔ แห่งข้อบังคับกระทรวงคมนาคม ว่าด้วยการหักเงินค่าปรับก่อนนำส่งคลัง พ.ศ.๒๕๔๖ แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ ๒) พ.ศ.๒๕๔๗ ซึ่งกรมบัญชีกลางได้มีหนังสือ ที่ คค ๐๔๐๖.๓/๐๐๖๕๘ ลงวันที่ ๑๓ มกราคม ๒๕๕๒ แจ้งว่า การที่กระทรวงการคลัง ได้กำหนดข้อบังคับว่าด้วยการหักเงินค่าปรับ ก่อนนำส่งคลัง พ.ศ.๒๕๔๖ และที่แก้ไขเพิ่มเติม อนุญาตให้ส่วนราชการหักเงินค่าปรับไว้จ่ายเป็นเงินสินบนให้แก่ ผู้แจ้งความนำจับ ซึ่งเป็นบุคคลที่นำเบาะแสหรือเค้าเงื่อนแห่งการกระทำความผิดมาแจ้งแก่ทางราชการ จนทาง ราชการสามารถลงโทษผู้กระทำความผิดได้นั้น มีเจตนาเพื่อจูงใจให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการ ปรามปรามผู้กระทำความผิดตามกฎหมาย แต่เนื่องจากการให้เอกชนเข้าร่วมโครงการนำร่องฯ โดยเป็นผู้ลงทุนในการ จัดหาอุปกรณ์ ระบบเทคโนโลยีและกำลังคนเข้ามาดำเนินโครงการเป็นโครงการเข้าร่วมดำเนินงานในกิจการของรัฐ เอกชนที่ได้รับคัดเลือกให้เข้าร่วมโครงการจึงไม่เข้าข่ายเป็นผู้แจ้งความนำจับที่มีสิทธิได้รับเงินสินบนจากเงินค่าปรับ ตามข้อบังคับกระทรวงการคลังข้างต้น และไม่สามารถขอทำความตกลงกับกระทรวงการคลัง เพื่อกำหนดให้ เอกชนดังกล่าวเป็นผู้แจ้งความนำจับได้ (สิ่งที่ส่งมาด้วย ๓)

๓. อุปสรรคการดำเนินงานของ ศป.ทล. และการดำเนินการตามคำสั่งนายกรัฐมนตรี

นับตั้งแต่ที่คณะรัฐมนตรี มีมติเมื่อวันที่ ๒๓ มกราคม ๒๕๕๐ ให้จัดตั้ง ศป.ทล. จนถึงปัจจุบัน นี้ การดำเนินงานของ ศป.ทล. ยังไม่มีความคืบหน้า คงมีเพียงการจัดตั้ง ศป.ทล. โดยให้มีสำนักงานอยู่ ณ อาคาร ๒๕ สำนักอำนวยการความปลอดภัย กรมทางหลวง เป็นการชั่วคราวเท่านั้น และที่ผ่านมาคณะกรรมการบริหาร ศป.ทล. ได้มีการประชุมกันเพียง ๕ ครั้ง ซึ่งในแต่ละครั้งมีความเห็นแตกต่างกันยังไม่มีข้อสรุปหรือแนวทางการ แก้ไขปัญหาแต่อย่างใด ประกอบกับระยะเวลาการดำเนินงานโดยมีคณะทำงานบริหาร ศป.ทล. เป็นฝ่าย ปฏิบัติงานได้มีกำหนดระยะเวลาในการดำเนินโครงการนำร่องฯ เป็นเวลา ๑๐ ปี ซึ่งปัจจุบันระยะเวลาได้ผ่าน

มาแล้ว ...

มาแล้วประมาณ ๒ ปีกว่า ยังไม่ปรากฏความคืบหน้าของงาน ดังนั้น หากปล่อยระยะเวลาให้ล่วงเลยไปมากกว่านี้ จะไม่สามารถปฏิบัติงานให้เสร็จสิ้นภายในกำหนด ๑๐ ปี ได้ อีกทั้ง ศป.ทล. เป็นโครงการที่ให้เอกชนเป็นผู้ลงทุน นำอุปกรณ์และระบบเทคโนโลยีมาใช้ โดยไม่ใช้งบประมาณของรัฐ ซึ่งจะให้เอกชนที่ได้รับเลือกให้เข้าร่วมโครงการนำร่องฯ เป็นผู้แจ้งความนำจับที่มีสิทธิได้รับเงินสินบนด้วยนั้น เรื่องนี้ไม่สามารถทำความเข้าใจความตกลงกับ กระทรวงการคลัง ให้เอกชนมีสิทธิได้รับเงินสินบนดังกล่าวได้ เพื่อพิจารณาถึงกรณีปัญหาดังกล่าว รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม และปลัดกระทรวงคมนาคม ได้ตั้งคณะทำงานทางกฎหมายเพื่อศึกษารูปแบบการดำเนินโครงการตามแนวทางที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติ เมื่อวันที่ ๒๓ มกราคม ๒๕๕๐ ว่าสามารถดำเนินการในลักษณะใดได้อีก หรือจำเป็นต้องยุติการดำเนินโครงการดังกล่าว (สิ่งที่ส่งมาด้วย ๔) ทั้งนี้ เพื่อดำเนินการให้เป็นไปตามแนวทางของหนังสือที่อ้างถึง กระทรวงคมนาคมได้ทำหนังสือเชิญผู้แทนจากกระทรวงยุติธรรมเข้าร่วมเป็นคณะทำงานทางกฎหมายข้างต้น (สิ่งที่ส่งมาด้วย ๕.) โดยหากผลการพิจารณาของคณะทำงานทางกฎหมายที่ได้แต่งตั้งขึ้นเป็นประการใดจะรายงานให้ทราบอีกครั้ง

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ

ขอแสดงความนับถือ



(นายโสมณ ชารัมย์)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานปลัดกระทรวง

กองการเจ้าหน้าที่

โทร. ๐ ๒๒๘๓ ๓๐๕๕

โทรสาร ๐ ๒๒๘๐ ๖๑๑๕