

ปัญหามาตรการความปลอดภัยของคนเดินเท้าในการใช้ทางข้าม¹

จรินทร์ แนวคำดี²

ตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบันพบว่า การสัญจรทางบกของคนเดินเท้าย่อมมีการข้ามถนน หรือข้ามทาง ซึ่งเป็นเหตุปัจจัยประการหนึ่งของปัญหาจราจรและการเกิดอุบัติเหตุทางถนน โดยคนเดินเท้า ผู้ขับขี่จักรยาน เป็นกลุ่มเปราะบาง หรือเสี่ยงได้รับอันตรายอย่างมากในสภาพการจราจรที่คับคั่ง และใช้ความเร็วสูงจากรายงานความปลอดภัยทางถนนของโลก คนเดินเท้า (Pedestrian) เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนและคงมีผู้ที่ได้รับบาดเจ็บ ผู้ได้รับความเสียหายที่มาจากอุบัติเหตุการจราจรทางถนนมากมายทุกปี ซึ่งรวมถึงการข้ามถนนหรือการใช้ทางข้ามด้วย ทั้งที่ปรากฏและไม่ปรากฏในรายงานต่าง ๆ หลายปัจจัยที่ยังคงทำให้ผู้ใช้รถใช้ถนนตกอยู่ในภาวะเสี่ยงได้รับอันตราย และความเสียหายตลอดเวลา ความปลอดภัยทางถนนของคนเดินเท้าในการข้ามถนน ในเขตเมือง เขตชุมชน ในสภาวะที่มีการขับขีรถด้วยความเร็วสูงการจราจรคับคั่ง จึงเป็นข้อกังวลสำคัญ ประการหนึ่งในระดับโลกอันตรายจากผู้ขับขี่ พฤติกรรมของผู้ขับขี่ซึ่งพบเห็นกัน โดยทั่วไปคือ ไม่หยุดรถให้กับผู้เดินเท้าที่ข้ามถนนในทางข้าม ไม่ว่าจะเป็นทางม้าลายที่มีไฟสัญญาณสำหรับคนข้ามถนนด้วยหรือไม่ก็ตาม ผู้ขับขี่ มักใช้ความเร็วสูง เมื่อแซงรถคันหน้า เมื่อถึงทางแยก ทางร่วมเพื่อเร่งรีบขับขีรถให้ผ่านไปก่อนมีไฟสัญญาณ ให้หยุดรถ ตลอดจนอันตรายจากสภาพถนนที่ไม่มีทางเดินเท้า หรือมีทางเดินเท้าแต่แคบ ไม่มีทางข้าม มีแสงสว่างไม่เพียงพอ แม้มีทางม้าลายก็ไม่ได้ทำให้คนเดินเท้ามีความปลอดภัยมากขึ้น รวมถึงคนเดินเท้าถูกละเมิดสิทธิในการใช้ทางเท้าตลอดมา เช่น จากรถจักรยานยนต์จำนวนมากขึ้นมาขับขึ้นบนทางเท้า ผู้ค้าขายบนทางเท้าทำให้คนเดินเท้าต้องลงไปเดินในทาง เป็นต้น

อย่างไรก็ดีผู้ขับขี่ซึ่งเสี่ยงประสบอุบัติเหตุจราจรจากพฤติกรรมต่าง ๆ ที่เสี่ยงอันตรายของคนเดินเท้าที่ข้ามถนน ได้แก่ คนเดินเท้าเดินตัดหน้ารถกะทันหัน เห็นแก่ความสะดวกสบายไม่ข้ามถนนในทางข้าม ขาดสติในการเดินข้ามถนน อันเนื่องมาจากใช้โทรศัพท์มือถือและอุปกรณ์สื่อสารอื่น ๆ ยังรวมถึงคนเดินเท้าที่พิการ ผู้สูงอายุ มีสัมภาระมาก เป็นต้น ขณะที่ความนิยมของการใช้ทางข้ามที่เป็นทางม้าลายมากกว่าสะพานลอยและอุโมงค์ลอดถนนการยกระดับความปลอดภัยให้แก่ผู้ใช้รถใช้ถนนให้มากยิ่งขึ้นเป็นนโยบายของรัฐบาลปัจจุบัน โดยกำหนดให้มีการป้องกันและความปลอดภัยของคนเดินเท้าเป็นตัวชี้วัดถนนและการสัญจรอย่างปลอดภัย ผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย เมื่อพิจารณาจากพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งมีบทกำหนดโทษเกี่ยวกับการข้ามถนนสำหรับทั้งผู้ขับขี่และคนเดินเท้าที่ฝ่าฝืนกฎหมาย

¹บทความนี้เรียบเรียงจากการค้นคว้าอิสระ เรื่อง ปัญหามาตรการความปลอดภัยของคนเดินเท้าในการใช้ทางข้าม โดยมีอาจารย์ที่ปรึกษา คือ รองศาสตราจารย์ ดร. มัลลิกา พินิจจันทร์ และคณะกรรมการสอบ คือ รองศาสตราจารย์ ดร. ปภาศรี บัวสุวรรณ และ รองศาสตราจารย์กัทร กำประเสริฐ

²นักศึกษาระดับปริญญาโท หลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง สาขาวิทยบริการเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดขอนแก่น

ได้แก่ ผู้ที่ไม่ข้ามถนนในทางข้ามฝ่าฝืนกฎหมายเมื่อมีทางข้ามอยู่ในระยะ 100 เมตร โทษปรับไม่เกิน 200 บาท กรณีที่ไม่ปฏิบัติตามสัญญาณมือ แขน และนกหวีดของเจ้าหน้าที่ตำรวจที่ควบคุมจราจรบริเวณที่ข้ามถนนโทษปรับไม่เกิน 500 บาท ส่วนกรณีผู้ขับขี่รถที่ไม่หยุดรถให้คนข้าม มีโทษปรับไม่เกิน 1,000 บาท กฎหมายชี้ให้เห็นในภาพรวมได้ว่า มีปัญหาและอุปสรรคด้านบทบัญญัติกฎหมาย ได้แก่ วินัยและจิตสำนึก ร่วมกันต่อหลักการขับรถ ต้องระวังคนข้ามถนน ต้องระวังรถมีน้อยเกินไป บทกำหนดโทษเบาเกินไปสำหรับการไม่ข้ามถนนในทางข้าม ไม่มีกำหนดเพิ่มโทษสำหรับการกระทำผิดซ้ำ ไม่มีการนำมาตรการบันทึกการกระทำผิดจราจรของผู้ขับขี่มาใช้ด้านการบังคับใช้กฎหมาย พบว่า ความไม่เข้มงวดและต่อเนื่องข้อจำกัดของพนักงานเจ้าหน้าที่ผู้ใช้รถใช้ถนนขาดวินัยและจิตสำนึกปัจจัยสภาพแวดล้อม รวมถึงในฐานความผิดที่เกี่ยวข้อง เช่น ต่อผู้ขับขี่ที่ขับรถด้วยความเร็วสูงและในลักษณะที่เป็นอันตรายต่อคนเดินเท้าที่ฝ่าฝืน ทั้งที่เป็นรายบุคคลและเป็นกลุ่ม ซึ่งมักจะถูกว่ากล่าวตักเตือนมากกว่าการถูกปรับและดำเนินคดี เป็นต้น เมื่อพิจารณาข้อเท็จจริงที่ว่าจำนวนรถยนต์มีทางหรือถนนเพิ่มมากขึ้นเรื่อย ๆ ผู้ใช้รถใช้ถนนด้วยกันย่อมเสี่ยงอันตรายมากขึ้น ไม่ว่าจะเป็นผู้ขับขี่ คนเดินเท้า (โดยไม่ว่าจะข้ามหรือไม่ข้ามทาง) โดยเฉพาะบุคคลที่เปราะบาง และมีความยากลำบากในการข้ามทาง เช่น คนพิการ เด็กผู้สูงอายุ สตรีมีครรภ์ ผู้ป่วย เป็นต้น รวมทั้งข้อเท็จจริงที่ว่าคนเดินเท้าและผู้ขับขี่เป็นคน ๆ เดียวกัน เมื่อผู้ขับขี่ เดินทางด้วยเท้าและไม่ได้ใช้รถยนต์ จึงย่อมตกอยู่ในภาวะเสี่ยงเช่นกัน ในแง่ความปลอดภัยทางถนนพิจารณาได้ 2 ลักษณะ ดังนี้ 1. คนเดินเท้าเสี่ยงได้รับอันตรายจากผู้ขับขี่ 2. ผู้ขับขี่ซึ่งเสี่ยงประสบอุบัติเหตุจราจรจากพฤติกรรมต่าง ๆ ที่เสี่ยงอันตรายของคนเดินเท้าที่ข้ามถนน

ปัญหาการเกิดอุบัติเหตุอยู่บ่อยครั้งที่เกิดจากผู้ขับขี่ไม่ใช้ความระมัดระวังในทางข้าม โดยไม่ได้ชะลอรถ ลดความเร็วลงแล้วให้คนเดินเท้าได้ใช้ทางข้ามไปก่อนนั้น ความผิดที่เกิดจากคนเดินเท้าใช้ทางข้ามนอกทางข้าม ทำให้ผู้ขับขี่ไม่ได้ใช้ความระมัดระวัง ก็ทำให้เกิดอุบัติเหตุอยู่บ่อยครั้ง และไม่ว่าจะเป็นบทลงโทษผู้ที่ได้กระทำความผิดซ้ำ อุบัติที่เกิดขึ้นส่วนใหญ่ในประเทศไทย คือ ขาดวินัยในการปฏิบัติตามกฎจราจร โดยไม่คำนึงถึงผลที่จะตามมา อย่างเช่น ถ้าขับรถชนคนเดินเท้าที่ใช้ทางข้ามหรือใช้ทางข้ามด้วยความระมัดระวังแล้ว แต่ผู้ขับขี่ไม่ได้ลดความเร็วลง หยุดชะลอให้คนเดินเท้าใช้ทางข้ามไปก่อน จนทำให้คนข้ามถนนถูกรถชนได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิตได้ ก็ไม่ทำให้คนส่วนใหญ่ในประเทศไทยให้ความสำคัญกับผลเสียที่จะเกิดขึ้น แต่จากการศึกษาพบว่ายังมีปัญหาเกี่ยวกับการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ดังกล่าวที่ยังไม่เป็นไปตามเจตนารมณ์ตามกฎหมาย ดังนี้

1. ปัญหาเกี่ยวกับกรณีผู้ขับฝ่าฝืนข้อกำหนดเรื่องความเร็วในทางข้าม ตามมาตรา 70

ตามกฎหมายพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 70 ได้กำหนดให้ผู้ขับขี่เมื่อขับรถใกล้ทางร่วมทางแยก ทางข้าม เส้นให้หยุดรถ หรือวงเวียน ต้องลดความเร็วของรถ ซึ่งสภาพปัญหาในปัจจุบันนี้ ผู้ขับขี่ยังขาดระเบียบวินัยในการปฏิบัติตามกฎจราจร ฝ่าฝืนการใช้ความเร็วเมื่ออยู่บนท้องถนน

เมื่อผ่านทางร่วม ทางแยกทางข้าม ควรแก้ไขเพิ่มเติมในการกำหนดบทลงโทษให้ชัดเจนไว้ในมาตรา 70 ว่า ถ้าไม่ปฏิบัติตาม จะมีโทษจำคุกไม่เกิน 3 เดือน หรือปรับไม่เกิน 15,000 บาท ดังเช่นประเทศญี่ปุ่น จะทำให้ประชาชนเกรงกลัวต่อกฎหมาย จะเห็นได้ว่า ประชาชนไม่กล้ากระทำความผิดโดยทุจริต ชะลอ ลดความเร็ว เมื่อถึงทางข้ามที่เป็นทางม้าลาย ประเทศญี่ปุ่นมีสัญลักษณ์ชัดเจน โดยมีป้ายเตือนตลอดเมื่อถึงทางแยกทางข้าม เมื่อพบกำหนดโทษหนักขึ้น จะทำให้ประชาชนเกรงกลัวต่อกฎหมาย ทำให้ลดปัญหาในการเกิดอุบัติเหตุได้เป็นจำนวนมาก จึงเห็นได้ว่า อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบ่อยครั้งในประเทศไทยนั้น ผู้ขับขี่ไม่ได้ใช้ความระมัดระวัง ทำให้เกิดความสูญเสียเป็นจำนวนมาก ซึ่งผู้ขับขี่ไม่ได้ตระหนักถึงความปลอดภัยทั้งตนเองและผู้ใช้ทางข้าม แม้จะปรากฏป้ายแจ้งเตือนลดความเร็วในการขับขี่ ทางข้ามมีไฟแจ้งเตือน และมีสัญลักษณ์สีขาวสลักสีดำที่ถูกวาดบนถนน เพื่อบ่งบอกว่าตรงนี้เป็นจุดทางคนเดินข้ามถนนอย่างปลอดภัย คนเดินถนนต้องได้รับความคุ้มครองตามมาตรา 32 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก ไม่ว่าจะอยู่ส่วนใดของทางและต้องให้สัญญาณเตือนคนเดินเท้ารู้ตัวเมื่อจำเป็น คนเดินเท้าที่ใช้ทางข้ามในทางม้าลาย เมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้นไม่ว่าจะได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิต ก็ไม่มีส่วนประมาท

จากการศึกษาปัญหากฎหมาย ผู้ศึกษาพบว่า ผู้ขับขี่ไม่ได้ใช้ความระมัดระวังในการลดความเร็วเมื่อถึงทางข้าม แม้จะมีสัญญาณไฟแจ้งเตือน สัญลักษณ์บนท้องถนน หรือป้ายแจ้งเตือนให้ลดความเร็วก่อนจะถึงทางข้าม ทำให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ปัญหาที่เกิดขึ้นผู้ที่ใช้รถใช้ถนนไม่ได้เกรงกลัวต่อกฎหมายในโทษปรับตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มีโทษปรับ 1,000 บาท ซึ่งเป็นโทษเดียวที่จะได้รับ แต่ถ้าหากเกิดอุบัติเหตุรถชนคนเดินข้ามถนนในทางม้าลายได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิต ก็มีโทษทางอาญา โดยถูกจำคุกไม่เกิน 3 ปี หรือปรับไม่เกิน 200,000 บาท ซึ่งจะเห็นได้ว่า โทษปรับมีเพียงเล็กน้อยทำให้ผู้ขับขี่ไม่ให้ความสำคัญกับกฎหมายจราจร และไม่ให้ความสำคัญกับคนเดินเท้าในการข้ามถนนในการใช้ทางข้ามทางม้าลาย ในประเทศไทยนั้นควรปลูกฝังให้สังคมเกรงกลัวต่อกฎหมาย และตระหนักถึงความสำคัญ รณรงค์ให้ทั้งผู้ขับขี่ และคนข้าม ใช้ความระมัดระวังในการใช้ถนนร่วมกัน เพื่อให้ทางข้ามทางม้าลาย คือ ความปลอดภัยของชีวิต ร่างกาย ทรัพย์สินเป็นสำคัญ ประเทศไทยยังขาดจิตสำนึกในการปฏิบัติต่อผู้ใช้ทางข้ามเป็นอย่างมาก จะเห็นได้ว่า ต่างประเทศได้ให้ความสำคัญกับคนเดินเท้าเป็นอย่างมาก เช่น ประเทศญี่ปุ่น พระราชบัญญัติจราจรทางบก มาตรา 38 (1) ระบุว่า เมื่อเข้าใกล้ทางม้าลายหรือทางข้ามสำหรับจักรยาน ยานพาหนะหรือรถราง ต้องขับด้วยความเร็วที่สามารถหยุดได้ทันที หรืออยู่ตรงหน้าเส้นหยุดใด ๆ ที่ระบุโดยป้ายถนนหรือเครื่องหมาย และต้องไม่ทำให้คนหรือจักรยานข้ามถนนไม่ได้ และในมาตรา 119 (1) บุคคลใดกระทำความผิดตามมาตรา 38 ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 3 เดือนหรือปรับไม่เกิน 50,000 เยน (ราว 14,000 บาท) และประเทศสิงคโปร์ ซึ่งกำหนดว่า หากผู้ขับรถไม่ให้ทางคนข้ามข้ามถนนก่อน จะโดนปรับ 200-250 ดอลลาร์สิงคโปร์ (4,900-6,100) และหากเป็นการกระทำความผิดในเขตควบคุม เช่น โรงเรียน โทษจะเพิ่มขึ้นเป็น 300-350 ดอลลาร์สิงคโปร์ (7,300-8,500 บาท) และมีการตัดคะแนนใบขับขี่เพราะหากไม่หยุดรถให้คนเดินข้ามถนน จะถูกตัดคะแนนมากถึง 6 คะแนน หากไม่หยุดรถให้คนเดินข้ามถนนบนทางม้าลายแค่ปีละ 1-2 ครั้ง ก็มีสิทธิโดยยึดใบขับขี่แล้ว

ดังนั้น เมื่อนำกฎหมายจราจรทางบกมาใช้ก็ได้พบปัญหาว่าเมื่อถึงทางข้ามทาง ข้ามทางม้าลาย โดยไม่ชะลอให้คนข้ามถนนไปก่อนนั้นหรือไม่ใช้ความระมัดระวัง เนื่องจากบทลงโทษผู้ที่ใดกระทำผิดนั้นมีโทษสถานเบาปรับ 1,000 บาท ทำให้ประชาชนไม่เกรงกลัวต่อกฎหมาย และทำให้เกิดอุบัติเหตุทางม้าลายอยู่บ่อยครั้ง เนื่องจากยังขาดความชัดเจน ควรเพิ่มเติมข้อความในมาตรา 70 หากผู้ใดฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตาม หุตุครดให้คนข้ามทางม้าลาย จะมีโทษจำคุกไม่เกิน 3 เดือน หรือถูกปรับไม่เกิน 15,000 บาท ดังเช่น ประเทศญี่ปุ่น ถ้าขับรถชนคนข้ามทางม้าลายได้รับบาดเจ็บ ก็บัญญัติเพิ่มเติมไว้ว่าจะถูกจำคุกไม่เกิน 7 ปี หรือปรับไม่เกิน 300,000 บาท และถ้าขับรถชนคนข้ามทางม้าลายเสียชีวิต กำหนดบทลงโทษจะถูกจำคุกไม่เกิน 7 ปี หรือปรับไม่เกิน 300,000 บาท

กฎหมายเดิมมาตรา 70 บัญญัติว่า ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถเข้าใกล้ทางร่วมทางแยก ทางข้าม เส้นให้รถหยุด หรือวงเวียน ต้องลดความเร็วของรถ

ข้อเสนอแนะให้แก้ไขใหม่เป็นมาตรา 28 “ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถเข้าใกล้ทางร่วม ทางแยก ทางข้าม เส้นให้รถหยุด หรือวงเวียน ต้องลดความเร็วของรถ ถ้าผู้ขับขี่ไม่ได้ใช้ความระมัดระวังในการ ลดความเร็วเมื่อถึงทางข้าม แม้จะมีสัญญาณไฟแจ้งเตือน สัญญาณลักษณะบนท้องถนนหรือป้ายแจ้งเตือนให้ลดความเร็วก่อนจะถึงทางข้าม มีโทษปรับ 14,000 บาท ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 3 เดือน

2. ปัญหาเกี่ยวกับกรณีคนเดินเท้าฝ่าฝืนการข้ามทางนอกทางข้าม ตามมาตรา 104 พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

มาตร 104 ภายในระยะไม่เกินหนึ่งร้อยเมตรนับจากทางข้ามห้ามมิให้คนเดินเท้าข้ามทางนอกทางข้าม หมายถึง ผู้ที่ต้องการข้ามถนน หากมีทางม้าลายหรือสะพานลอยในระยะ 100 เมตร ให้ข้ามตรงทางม้าลายหรือสะพานลอยเท่านั้น หากข้ามบริเวณอื่นจะโดนปรับ มีการเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง เนื่องจากผู้ใช้ทางข้ามนอกทางข้ามโดยประมาท ทำให้ได้รับอันตราย เพราะผู้ขับขี่อาจจะไม่สามารถมองเห็นได้หรือไม่ได้ใช้ความระมัดระวังในการขับรถบริเวณนั้นไม่มีป้ายให้หยุดหรือสัญญาณเตือน และทางม้าลาย

ผู้ศึกษาได้วิเคราะห์การที่คนเดินเท้าข้ามทางนอกทางข้ามและอยู่ในระหว่าง ทางข้ามกับเครื่องหมายจราจรแสดงเขตทางข้าม หรือที่ข้ามทางนอกทางข้าม ในส่วนของบทบัญญัติของพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 104 บัญญัติ “ภายในระยะไม่เกิน 100 เมตร ห้ามมิให้คนเดินเท้าข้ามนอกทางข้าม” ซึ่งมักปรากฏว่า มีคนเดินเท้าข้ามทางนอกทางข้ามอยู่เสมอ แม้จะมีต้องข้ามที่เป็นทางม้าลาย สะพานลอย ทางข้ามลอดทางเดินยกระดับ รวมถึงแม้มีป้ายเตือนทั้งสำหรับคนเดินเท้าชาวไทยและชาวต่างชาติ

จากการศึกษา มีความคิดเห็นว่าคนทั่วไปสามารถเข้าใจได้ว่ากำหนดโทษ กรณีฝ่าฝืน ไม่ปฏิบัติตามกรณีที่คนเดินเท้าข้ามนอกทางข้ามนั้น เพียงแค่เปรียบเทียบ ปรับไม่เกิน 200 บาท เมื่อถูกจับกุม ผู้ศึกษาเห็นว่าเพื่อบทกำหนดโทษที่เบาเกินไปและไม่ชัดเจนในการบังคับ จึงไม่ได้ทำให้คนเดินเท้าเกรงกลัวต่อกฎหมายและไม่ได้ตระหนักถึงความปลอดภัยของตนเอง แมื่อนำรู้หลักซึ่งลวดสลึง ปลูกรันต้นไม การ

ติดตั้งแสงสว่าง สัญญาณไฟและอุปกรณ์กดสัญญาณไฟหยุดรถสำหรับคนข้าม เพิ่มไฟสัญญาณ คนเดินข้าม ดีไซน์ ซีกแซกก่อนและหลังทางข้าม ทางม้าลายสามมิติ กับติดกล้องวงจรปิด เป็นต้น แล้วก็ตาม

สาเหตุของปัญหาการบังคับใช้กฎหมายในลำดับต้น ๆ คือ ตัวบทกฎหมายซึ่งล้าสมัย ไม่ทันต่อสถานการณ์การใช้รถใช้ถนน บังคับใช้ไม่ทั่วถึง ไม่เป็นธรรม ไม่มีประสิทธิภาพ ให้ผู้กระทำผิดไม่เกรงกลัวกฎหมาย โดยหลักการทางกฎหมายแล้ว กฎหมายจราจรเป็นกฎหมายทางเทคนิคมิได้ถูกบัญญัติขึ้นด้วยเหตุผลทางศีลธรรม จึงเป็นการกระทำผิดเพราะกฎหมายบัญญัติว่า เป็นความผิดและกำหนดโทษเอาไว้เท่านั้น กฎหมายจราจรจึงต้องอาศัยมาตรการในการลงโทษมาช่วยทำให้มาตรการในการบังคับใช้กฎหมาย มีประสิทธิภาพมากขึ้น ซึ่งการลงโทษนั้น ต้องอยู่ภายใต้หลักการเรื่องโทษที่เหมาะสมตัว การที่ในปัจจุบัน สภานิติบัญญัติแห่งชาติได้ออกกฎหมายมากมายที่เพิ่มบทกำหนดโทษผู้กระทำผิด โดยเฉพาะเพิ่มจำนวนเงินค่าปรับในความผิดมากมายในประมวลกฎหมายอาญา รวมทั้งความผิดลหุโทษด้วย ด้วยเหตุผลของความเปลี่ยนแปลงทางสถานะทางเศรษฐกิจค่าครองชีพ จำนวนเงินค่าปรับที่แก้ไขมานานมากแล้ว โดยไม่ก่อให้เกิดความเกรงกลัวต่อกฎหมาย ความศักดิ์สิทธิ์ของกฎหมายหรือแม้แต่มีการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2527 และฉบับแก้ไขในปี พ.ศ. 2550 ปี พ.ศ. 2551 และปี พ.ศ. 2560 แต่ที่ไม่ปรากฏว่า มีการเพิ่มโทษปรับไม่เกิน 200 บาท ในมาตรา 104 จึงเห็นควรให้ระบุเพิ่มเติมในมาตราให้ชัดเจนว่า ถ้าผู้ใดฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตาม มีโทษปรับ 1,000 บาทขึ้นไป หรือมากกว่านั้น

ดังนั้น ผู้ศึกษาเห็นว่าตามมาตรา 104 ควรกำหนดบทลงโทษสำหรับผู้ฝ่าฝืนการข้ามถนนนอกทางข้าม ไม่เพียงแต่ในระยะนอกทางข้าม 100 เมตร ควรกำหนดเพิ่มเติมไปว่า ทางข้ามอื่น ๆ ที่เป็นทางเนินทางโค้ง ถนนที่มีขนาดกว้างมากกว่า 4 เลนส์ขึ้นไป ห้ามคนข้ามข้ามถนนบริเวณดังกล่าว ถ้าฝ่าฝืนมีอัตราโทษปรับ 1,000 บาทขึ้นไป ทั้งนี้ ก็เพื่อให้ผู้ที่ต้องการข้ามถนนก็มีความปลอดภัยมากขึ้น เกรงกลัวต่อกฎหมายมากขึ้น และทำให้ผู้ขับขี่ก็ปลอดภัยมากขึ้น เนื่องจากถ้าคนข้ามถนนปฏิบัติตามกฎหมายจราจร คำนี้ถึงความปลอดภัย เนื่องจากสถานะทางถนนอาจมีสิ่งกีดขวาง หรือบดบังการมองเห็นของผู้ขับขี่อาจจะไม่ได้ใช้ความระมัดระวังอย่างเพียงพอ ทำให้เกิดอุบัติเหตุอยู่บ่อยครั้ง ปัญหาส่วนใหญ่ประชาชนอาศัยช่องว่างทางกฎหมาย ไม่ปฏิบัติตาม อ้างว่ากฎหมายไม่มีความชัดเจน เจ้าหน้าที่ก็ไม่สามารถจับกุมผู้กระทำความผิดได้อย่างทั่วถึง เราควรเพิ่มเติมข้อกฎหมายให้ชัดเจน เพิ่มอัตราโทษไว้ในมาตราเดียวกัน และเจ้าหน้าที่กวดขันจับกุมอย่างจริงจัง และเคร่งครัดก็จะทำให้ช่วยสามารถลดอุบัติเหตุทางถนนได้มากขึ้นอีกด้วย

กฎหมายเดิมตามมาตรา 104 บัญญัติว่า มาตรา 104 ภายในระยะไม่เกินหนึ่งร้อยเมตรนับจากทางข้าม ห้ามมิให้คนเดินเท้าข้ามทางนอกทางข้าม

ข้อเสนอแนะให้แก้ไขใหม่เป็น มาตรา 104 “ภายในระยะไม่เกินหนึ่งร้อยเมตรนับจากทางข้าม ห้ามมิให้คนเดินเท้าข้ามทางนอกทางข้าม ถ้าผู้ใดฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตาม จะมีโทษปรับตั้งแต่ 1,000 บาทขึ้นไป หรือระวางโทษจำคุก 1 เดือน ถ้าเจ้าหน้าที่ตำรวจหรือพนักงานทางปกครองพบเห็นการกระทำความผิดสามารถจับกุมได้ทันที”

3. ปัญหาเกี่ยวกับบทกำหนดโทษสำหรับการกระทำผิดซ้ำทั้งผู้ขับขี่และคนเดินเท้าข้ามทาง ตาม มาตรา 161

กรณีของผู้ขับขี่ ในกรณีที่ผู้ขับขี่ที่ได้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2535 อาจถูกพนักงานเจ้าหน้าที่ตามกฎหมายสั่งยึดใบอนุญาต ขับขี่ และดำเนินการอบรมทดสอบผู้ขับขี่ที่กระทำผิดซ้ำตั้งแต่ 2 ครั้งภายในปี รวมทั้ง สั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ที่เสียคะแนนมากของผู้ขับขี่นั้นมีการกำหนดครั้งละไม่เกิน 90 วัน มาตรา 161 การกระทำผิดซ้ำ ๆ ตามเกณฑ์ที่กำหนดนำไปสู่การอบรม ทดสอบผู้ขับขี่ และกรณีที่กระทำผิดซ้ำบ่อยครั้งและถูกตัดคะแนน นำไปสู่มาตรการลงโทษโดยให้พักใช้ใบอนุญาตขับรถในช่วงระยะเวลาหนึ่ง ซึ่งเป็นมาตรการสถานเบา ในทางปฏิบัติของการบังคับใช้กฎหมายจราจรทางบกจะเน้นหนักไปในทางการเปรียบเทียบปรับในแต่ละคราวเท่านั้น

โดยทั่วไปเจ้าพนักงานจราจรจะไม่มีข้อมูลการกระทำความผิดครั้งก่อน ๆ จึงไม่สามารถการตรวจสอบความผิดซ้ำ ไม่สามารถทำสำนวนส่งฟ้องศาลเกี่ยวกับการกระทำผิดซ้ำได้และในมาตรา 161 ได้กำหนดให้เจ้าพนักงานจราจรสามารถบันทึกการ จัดและคะแนนผู้ขับขี่ที่กระทำความผิดซึ่งหน้าแต่ยังไม่มีแนวทางที่ชัดเจน ข้อสังเกตว่าแม้ผู้ขับขี่ได้ถูกสั่งยึดใบอนุญาตขับขี่ไว้แล้ว ต่อมาถูกฟ้องศาลในความผิดนั้น ศาลยังคงมีอำนาจสั่งพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่โดยพิจารณาจากพฤติการณ์อันตรายที่เห็น ได้ชัด อย่างเช่น ขับขี่รถโดยใช้ยาเสพติดให้โทษหรือวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท กระทำผิดซ้ำ ๆ พฤติกรรมรุนแรง หากปล่อยให้ผู้ขับขี่นั้นขับรถต่อไปอาจก่อให้เกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินของผู้อื่น การมีอำนาจสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ของบุคคลนั้น กรณีพักใช้นั้นศาลอาจให้พักใช้ใบอนุญาตขับขี่มีกำหนดเวลาเท่าใดตามเกณฑ์ของกฎหมายและความเหมาะสม ซึ่งเป็นการบังคับใช้กฎหมายตามกระบวนการยุติธรรมต่อผู้กระทำผิด

สำหรับในกฎหมายของต่างประเทศที่ใช้ระบบใบอนุญาตขับรถแบบลำดับขั้น ในกรณีที่ปรากฏว่า ผู้ได้รับใบอนุญาตขับรถรายใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมายนำไปสู่การพักใช้ใบอนุญาตขับรถเมื่อกระทำซ้ำ ระยะเวลาการถูกพักใช้ได้หลายครั้ง และระยะเวลาการพักใช้ก็จะนานขึ้น เช่น ครั้งที่ 1 ถูกพักใช้ 12 สัปดาห์ ครั้งที่ 3 ถูกพักใช้ 1 ปี เป็นต้น กำหนดให้ผู้ขับขี่หน้าใหม่ ที่ฝ่าฝืนเริ่มต้น นับระยะเรียนรู้ฝึกหัดขับใหม่ โดยปลอดจากประวัติการชนและการฝ่าฝืนในช่วงระยะเวลานี้ เพื่อกระตุ้น ให้ขับอย่างปลอดภัย นอกจากนี้ยังมีกฎหมายบางประเทศกำหนดว่า เมื่อกระทำผิดซ้ำ ในข้อหาข้างต้น กับในปีนับตั้งแต่มีคำพิพากษาถึงที่สุดว่าผิดและต้องรับโทษต้องถูกพักใช้ใบอนุญาตขับรถเป็นระยะเวลาไม่เกิน 2 ปี และในกฎหมายจราจรของประเทศญี่ปุ่น เป็นกฎหมายที่บัญญัติไว้อย่างเข้มงวด สามารถยกตัวอย่างได้ต่อไปนี้ในกรณี ไม่หยุดรถตามป้ายสัญญาณ มีโทษหักคะแนน 2 แต้ม เสียค่าปรับ 5,000-9,000 เยน ตามขนาดของรถ ตั้งแต่จักรยานไปจนถึงรถบรรทุก หากคะแนนที่ถูกหักสะสมย้อนหลัง 3 ปีรวมกัน ตั้งแต่ 6 คะแนนขึ้นไป จะถูกยึดใบขับขี่เป็นเวลา 30-180 วัน เว้นแต่หากเป็นการสะสมจากกระทำความผิดอันไม่รุนแรง (1-3 แต้ม) อาจได้รับผ่อนผันให้เข้ารับการอบรมผู้ปฏิบัติผิดกฎจราจรแทนการยึดใบขับขี่ และอีกกรณีหนึ่งในกฎหมายจราจรของประเทศญี่ปุ่นนั้นได้ให้ความสำคัญกับคนเดินเท้าเป็นพิเศษ

โดยมีกฎหมายที่เอาผิดผู้ขับขี่ที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ เช่น ขัดขวางการข้ามถนน ของคนเดินเท้า ขัดขวางการสัญจรของเด็กเล็ก ขัดขวางการข้ามถนนของคนเดินเท้า ไม่รักษาระยะห่างจากคนเดินเท้าในระยะที่ปลอดภัย ไม่ชะลอรถบนถนนคนเดิน จะมีโทษหักคะแนน 2 แต้ม และปรับ 5,000-9,000 บาท ยกเว้น ความผิดฐานขัดขวางการข้ามถนน จะมีโทษปรับหนัก คือ 6.00-12.00 น. ในกรณีของคนเดินเท้า ที่ได้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เช่น ข้ามทางโดยไม่ใช้ทางข้าม โดยข้าม ทางใกล้กับ ขณะเช่นนี้แล้วแล้ว โดยไม่ถูกจับกุมหรือถูกจับ ก็เพียงแค่ตักเตือน หรือปรับไม่เกิน 200 บาท ซึ่งเป็น มาตรการสถานเบา ผลที่ตามมา คือ ไม่ได้ทำให้เกิดความเกรงกลัวกฎหมาย ขาดวินัย และไม่มีจิตสำนึก รับผิดชอบต่อผู้อื่นและส่วนรวม

นอกจากนี้ ไม่มีกฎหมายบัญญัติให้คนเดินเท้ากระทำความผิดซ้ำ ดังกล่าวต้องถูก พนักงานเจ้าหน้าที่ ตามกฎหมายยึดใบอะไรทั้งนั้น แม้แต่ประจำตัวประชาชน ก็กระทำไม่ได้ ไม่มีบทลงโทษให้เข้ารับการอบรม วินัยจราจรหรือบำเพ็ญประโยชน์ต่อ ดังนั้น ผู้ศึกษาเห็นว่า ควรมีการเพิ่มโทษในมาตรา 161 เมื่อผู้ขับขี่กระทำความผิดซ้ำให้ผู้บัญชาการตำรวจนครบาล ผู้บัญชาการตำรวจภูธร ผู้บังคับการตำรวจจราจร ผู้บังคับการตำรวจทางหลวง ผู้บังคับการตำรวจนครบาล หรือผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัดมีอำนาจยึดใบอนุญาตขับขี่ผู้นั้นมีกำหนดครั้งละไม่เกิน 60 วันนั้น มาตรา 161 ในกรณีที่ผู้ขับขี่ผู้ใดได้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ให้ผู้บัญชาการตำรวจนครบาล ผู้บัญชาการตำรวจภูธร ผู้บัญชาการตำรวจจราจรผู้บังคับการตำรวจทางหลวง หรือผู้ซึ่งได้รับมอบอำนาจจากผู้ดำรงตำแหน่งดังกล่าวมีอำนาจสั่งยึดใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดครั้งละไม่เกินหกสิบวัน

ผู้สั่งยึดใบอนุญาตขับขี่ตามวรรคหนึ่งอาจบันทึกการยึดและคะแนนไว้ด้านหลังใบอนุญาตขับขี่ ที่ถูกยึดและดำเนินการอบรม ทดสอบผู้ขับขี่ที่กระทำความผิดซ้ำตั้งแต่สองครั้งภายในหนึ่งปี รวมทั้งสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ที่เสียคะแนนมากของผู้ขับขี่นั้นมีกำหนดครั้งละไม่เกินเก้าสิบวัน การดำเนินการบันทึกคะแนน อบรม ทดสอบผู้ขับขี่ที่กระทำความผิดและการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ให้เป็นไปตามที่อธิบดีกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

ผู้ขับขี่ซึ่งถูกสั่งยึดใบอนุญาตขับขี่ตามวรรคหนึ่ง หรือถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ตามวรรคสอง มีสิทธิอุทธรณ์คำสั่งต่ออธิบดีภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่ถูกลงคำสั่งหรือสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ให้อธิบดีวินิจฉัยอุทธรณ์ตามวรรคสี่ภายในสามสิบวันนับแต่วันที่รับคำสั่งอุทธรณ์ถ้าไม่ได้วินิจฉัยชี้ขาดภายในเวลาดังกล่าวให้ถือว่าอธิบดีวินิจฉัยไม่ให้ยึดใบอนุญาตขับขี่หรือไม่พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ตามคำอุทธรณ์ของ ผู้ขับขี่คำวินิจฉัยของอธิบดี ให้เป็นที่สิ้นสุด

ให้ผู้มีอำนาจจัดให้มีการทำบันทึกการกระทำความผิด การยึด หรือตัดคะแนนไว้ ใบอนุญาตที่ ถูกยึด และดำเนินการอบรม ทดสอบผู้ขับขี่ที่กระทำความผิดซ้ำตั้งแต่สองครั้งขึ้นไป ภายในหนึ่งปี รวมทั้งสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ที่เสียคะแนนมากของผู้ขับขี่นั้น มีกำหนดครั้งละไม่เกินเก้าสิบวัน การดำเนินการบันทึกคะแนน อบรม ทดสอบผู้ขับขี่ที่กระทำความผิด และการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ให้เป็นไปตามผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนด

กฎหมายเดิม มาตรา 161 ในกรณีที่ผู้ขับจีผู้ใดได้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ให้ผู้บัญชาการตำรวจนครบาล ผู้บัญชาการตำรวจภูธร ผู้บัญชาการตำรวจราชผู้บังคับการตำรวจทางหลวง หรือผู้ซึ่งได้รับมอบอำนาจจากผู้ดำรงตำแหน่งดังกล่าวมีอำนาจสั่งยึดใบอนุญาตขับจีของผู้นั้นมีกำหนดครั้งละไม่เกินหกสิบวัน

ผู้สั่งยึดใบอนุญาตขับจีตามวรรคหนึ่งอาจบันทึกการยึดและคะแนนไว้ด้านหลังใบอนุญาตขับจี ที่ถูกยึดและดำเนินการอบรม ทดสอบผู้ขับจีที่กระทำความผิดซ้ำตั้งแต่สองครั้งภายในหนึ่งปี รวมทั้งสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับจีที่เสียคะแนนมากของผู้ขับจินั้นมีกำหนดครั้งละไม่เกินเก้าสิบวัน การดำเนินการบันทึกคะแนน อบรม ทดสอบผู้ขับจีที่กระทำความผิดและการพักใช้ใบอนุญาตขับจีให้เป็นไปตามที่อธิบดีกำหนด โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

ผู้ขับจีซึ่งถูกสั่งยึดใบอนุญาตขับจีตามวรรคหนึ่ง หรือถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับจีตามวรรคสอง มีสิทธิอุทธรณ์คำสั่งต่ออธิบดีภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่ถูกลงสั่งยึดหรือสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับจีให้อธิบดีวินิจฉัยอุทธรณ์ตามวรรคสี่ภายในสามสิบวันนับแต่วันที่รับคำอุทธรณ์ถ้าไม่ได้วินิจฉัยชี้ขาดภายในเวลาดังกล่าวให้ถือว่าอธิบดีวินิจฉัยไม่ให้ยึดใบอนุญาตขับจีหรือไม่พักใช้ใบอนุญาตขับจีตามคำอุทธรณ์ของ ผู้ขับจี คำวินิจฉัยของอธิบดี ให้เป็นที่สุด”

ขอเสนอแนะให้แก้ไขใหม่ มาตรา 161 ในกรณีที่ผู้ขับจีผู้ใดได้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ให้ผู้บัญชาการตำรวจนครบาล ผู้บัญชาการตำรวจภูธร ผู้บัญชาการตำรวจราชผู้บังคับการตำรวจทางหลวง หรือผู้ซึ่งได้รับมอบอำนาจจากผู้ดำรงตำแหน่งดังกล่าวมีอำนาจสั่งยึดใบอนุญาตขับจีของผู้นั้นมีกำหนด ครั้งละไม่เกิน 90 วัน

ผู้สั่งยึดใบอนุญาตขับจีตามวรรคหนึ่งอาจบันทึกการยึดและคะแนนไว้ด้านหลังใบอนุญาตขับจี ที่ถูกยึดและดำเนินการอบรม ทดสอบผู้ขับจีที่กระทำความผิดซ้ำตั้งแต่สองครั้งภายในหนึ่งปี รวมทั้งสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับจีที่เสียคะแนนมากของผู้ขับจินั้นมีกำหนดครั้งละไม่เกินหนึ่งร้อยยี่สิบวัน การดำเนินการบันทึกคะแนน อบรม ทดสอบผู้ขับจีที่กระทำความผิดและการพักใช้ใบอนุญาตขับจีให้เป็นไปตามที่อธิบดีกำหนดโดยประกาศ ในราชกิจจานุเบกษา

ผู้ขับจีซึ่งถูกสั่งยึดใบอนุญาตขับจีตามวรรคหนึ่ง หรือถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับจีตามวรรคสอง มีสิทธิอุทธรณ์คำสั่งต่ออธิบดีภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่ถูกลงสั่งยึดหรือสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับจีให้อธิบดีวินิจฉัยอุทธรณ์ตามวรรคสี่ภายในสามสิบวันนับแต่วันที่รับคำอุทธรณ์ถ้าไม่ได้วินิจฉัยชี้ขาดภายในเวลาดังกล่าวให้ถือว่าอธิบดีวินิจฉัยไม่ให้ยึดใบอนุญาตขับจีหรือไม่พักใช้ใบอนุญาตขับจีตามคำอุทธรณ์ของ ผู้ขับจี คำวินิจฉัยของอธิบดี ให้เป็นที่สุด

เอกสารอ้างอิง

กรมทางหลวง สำนักงานอำนวยความปลอดภัย. คู่มือการเฝ้าระวังและแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุบน ทางหลวงเรื่องวิศวกรรมจราจร. กรุงเทพมหานคร: กรมทางหลวง, 2549.

กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย. แผนที่นำทางเชิงกลยุทธ์ทศวรรษแห่งความ ปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554-2563. กรุงเทพมหานคร: กรมป้องกันและบรรเทา สาธารณภัย และฝ่ายเลขานุการศูนย์ อำนวยการความปลอดภัยทางถนน, 2554.

ทวีเกียรติ มีกะกนิษฐ. คำอธิบายกฎหมายอาญา ภาคทั่วไป, พิมพ์ครั้งที่ 9. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์ วิญญูชน, 2551.

สุรเมศวร์ พิริยะวัฒน์. “วิศวกรรมขนส่ง.” ใน เอกสารประกอบการสอนวิชา 533371. ชลบุรี: ภาควิชา วิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา, 2551.