

ปัญหากฎหมายการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ¹

ร้อยตำรวจเอกสุทธิพงษ์ มอญรัตน์²

สังคมเมืองในประเทศไทยนั้นได้มีการพัฒนาไปอย่างรวดเร็ว ในเมืองใหญ่นั้นล้วนแต่ประสบปัญหาจราจรทั้งสิ้น แต่เดิมนั้นปัญหาจราจรเป็นเพียงปัญหาระดับท้องถิ่น แต่ในสถานการณ์ปัจจุบันนั้นปัญหาจราจรนับว่าเป็นปัญหาที่มีความสำคัญระดับประเทศ ประเทศไทยได้ตราพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ขึ้นมาใช้บังคับ แต่อย่างไรก็ดีในปัจจุบันจากสถิติการขนส่งทางบก พบว่าจำนวนรถที่จดทะเบียนในกรุงเทพมหานครล่าสุด มีมากถึง 8.76 ล้านคัน จากจำนวนทั้งหมด 36.15 ล้านคัน และเมื่อย้อนดูสถิติแต่ละปีพบยอดตัวเลขรถยนต์เพิ่มขึ้น ส่งผลให้โอกาสที่发生交通事故ก็ย่อมมากขึ้นเช่นกัน นอกจากนี้การไม่มีวินัยจราจรรวมถึงการไม่เคารพกฎจราจร ทำให้เกิดจราจรมีแนวโน้มสูงขึ้นเรื่อย ๆ จำนวนมากจากสถิติการเกิดอุบัติเหตุที่นั่นอยู่ในระดับสูง ทำให้มีคดีจราจรเข้าสู่กระบวนการยุติธรรมเป็นจำนวนมาก จึงมีการพยายามจะแก้ไขปัญหาการจราจรที่ติดขัดมาตลอด เช่น การออกข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร ว่าด้วยการห้ามรถบางชนิดและล้อเลื่อนลากเข็น เดินบนสะพานข้ามทางร่วมทางแยก สะพานยกระดับ สะพานข้ามแม่น้ำ และในอุโมงค์ลอดทางร่วมทางแยก พ.ศ. 2559 เนื่อง ด้วยสะพานข้ามทางร่วมทางแยก สะพานยกระดับ สะพานข้ามแม่น้ำ และอุโมงค์ลอด ทางร่วมทางแยก สร้างขึ้นเพื่อใช้สำหรับแก้ปัญหาการจราจรบริเวณทางร่วมทางแยกและบนถนนที่มีการจราจรคับคั่ง โดยลักษณะทางกายภาพของสะพานข้ามและอุโมงค์ทางลอดต่าง ๆ ไม่ได้จัดช่องทางจราจรไว้สำหรับรถขนาดเล็กที่มีความเร็วต่ำ เช่น รถจักรยานยนต์ รถจักรยาน รถยนต์สามล้อ และล้อเลื่อนลากเข็น หากรถประเภทดังกล่าวเดินบนสะพานข้ามทางร่วมทางแยก สะพานยกระดับ สะพานข้ามแม่น้ำ และในอุโมงค์ลอดทางร่วมทางแยก ทำให้เกิดความไม่เป็นระเบียบเรียบร้อย ส่งผลกระทบต่อปัญหาจราจรและเป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ ทำให้ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน ได้รับความเดือดร้อน และในการดำเนินการกับผู้กระทำผิดกฎจราจรในปัจจุบันนั้น คือ เมื่อเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรพบว่าผู้ขับขี่ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร จะออกใบสั่งให้กับผู้ขับขี่ไปชำระค่าปรับ แต่อย่างไรก็ตาม แต่ในบางกรณีกลับพบว่า มีผู้ไม่มารายงานตัวเพื่อชำระค่าปรับเป็นจำนวนมาก

¹ บทความนี้เรียบเรียงจากการศึกษาอิสระ เรื่อง ปัญหากฎหมายการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522.

² ผู้เขียน นักศึกษาปริญญาโท คณะนิติศาสตร์ หลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต (ภาคพิเศษ) มหาวิทยาลัยรามคำแหง สาขาวิทยบริการเฉลิมพระเกียรติ บางนา.

จากข้อเท็จจริงและปัญหาดังกล่าว ทำให้สามารถมองเห็นในประเด็นปัญหากฎหมายได้อีกหลายประการ ได้แก่

1. ปัญหาการห้ามรถบางชนิด เดินบนสะพานข้ามทางร่วมทางแยก สะพานยกระดับ สะพานข้ามแม่น้ำ และในอุโมงค์ลอดทางร่วมทางแยก

ปัญหานี้เกิดขึ้นสืบเนื่องมาจาก มีการออกข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร ว่าด้วยการห้ามรถบางชนิดและล้อเลื่อนลากเข็น เดินบนสะพานข้ามทางร่วมทางแยก สะพานยกระดับ สะพานข้ามแม่น้ำ และในอุโมงค์ลอดทางร่วมทางแยก พ.ศ. 2559 ด้วยเหตุผลว่า ด้วยสะพานข้ามทางร่วมทางแยก สะพานยกระดับ สะพานข้ามแม่น้ำ และอุโมงค์ลอดทางร่วมทางแยก สร้างขึ้นเพื่อใช้สำหรับแก้ปัญหาการจราจรบริเวณทางร่วมทางแยกและบนถนนที่มีการจราจรคับคั่ง โดยลักษณะทางกายภาพของสะพานข้ามและอุโมงค์ทางลอดต่าง ๆ ไม่ได้จัดช่องทางจราจรไว้สำหรับรถขนาดเล็กที่มีความเร็วต่ำเช่น รถจักรยานยนต์ รถจักรยาน รถยนต์สามล้อ และล้อเลื่อนลากเข็น หากรถประเภทดังกล่าวเดินบนสะพานข้ามทางร่วมทางแยก สะพานยกระดับ สะพานข้ามแม่น้ำ และในอุโมงค์ลอดทางร่วมทางแยก ทำให้เกิดความไม่เป็นระเบียบเรียบร้อย ส่งผลกระทบต่อปัญหาจราจรและเป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ ทำให้ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน ได้รับความเดือดร้อน ประกอบกับได้มีการทดลองห้ามรถประเภทดังกล่าวมาเป็นระยะเวลาพอสมควร ซึ่งสามารถลดปัญหาการจราจรได้และประชาชนส่วนใหญ่พึงพอใจ ดังนั้น เพื่อเป็นการปลอดภัย และสะดวกในการจราจร จึงจำเป็นต้องออกประกาศข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร เพื่อให้เหมาะสมกับสภาพถนนและการจราจรในปัจจุบันดังกล่าว

จากข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร ว่าด้วยการห้ามรถบางชนิดและล้อเลื่อนลากเข็น เดินบนสะพานข้ามทางร่วมทางแยก สะพานยกระดับ สะพานข้ามแม่น้ำ และในอุโมงค์ลอดทางร่วมทางแยก พ.ศ. 2559 ดังกล่าว เห็นว่าขัดต่อสิทธิและเสรีภาพของประชาชน ซึ่งสิทธิ หมายถึงประโยชน์ที่กฎหมายรับรองและคุ้มครองให้และเป็นกรณีที่กฎหมายบัญญัติให้ประโยชน์แก่บุคคลไว้โดยเจาะจงและกฎหมายได้คุ้มครองประโยชน์นี้ หากนำหลักการและความคิดเกี่ยวกับสิทธิมาประมวลแล้วก็จะเห็นได้ว่าสิทธิมีลักษณะสำคัญ คือ สิทธินั้นจะเป็นประโยชน์ต่อเจ้าของสิทธิที่จะเลือกใช้สิทธิ สิทธิจะเป็นการรับรองให้เจ้าของสิทธิมีอำนาจสามารถใช้สิทธินั้นได้ หรืออาจจะไม่ใช้สิทธินั้นก็ได้ตามเจตจำนงของเจ้าของสิทธิ ซึ่งผู้ขับขี่ย่อมมีสิทธิเดินบนสะพานข้ามทางร่วมทางแยก สะพานยกระดับ สะพานข้ามแม่น้ำ และในอุโมงค์ลอดทางร่วมทางแยกได้เช่นกัน นอกจากนี้ประชาชนย่อมมีเสรีภาพในการเดินทางโดยการเดินบนสะพานข้ามทางร่วมทางแยก สะพานยกระดับ สะพานข้ามแม่น้ำ และในอุโมงค์ลอดทางร่วมทางแยกได้เสมอ การที่ข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร ว่าด้วยการห้ามรถบางชนิดและล้อเลื่อนลากเข็น เดินบนสะพานข้ามทางร่วมทางแยก สะพานยกระดับ สะพานข้ามแม่น้ำ และในอุโมงค์ลอดทางร่วมทางแยก พ.ศ. 2559 ห้ามเดินรถเอาไว้ในสถานที่เช่นว่านั้น ย่อมขัดต่อเสรีภาพของประชาชน

สิทธิและเสรีภาพถูกบัญญัติไว้ตามรัฐธรรมนูญ จึงมีภาระในการก่อความผูกพันต่อฝ่ายต่างๆ ที่อยู่ภายใต้บทบังคับของรัฐธรรมนูญเดียวกันต้องดำเนินการปกป้อง สิทธิและเสรีภาพของประชาชน ให้ปลอดจากการแทรกแซงของอำนาจมหาชน เพื่อคงความมั่นคงหรือสร้างหลักประกันให้แก่ปัจเจกชนในอันที่จะไม่ถูกบังคับหรือแทรกแซงจากรัฐหรือองค์กรผู้ใช้อำนาจรัฐทั้งปวง และสิทธิและเสรีภาพในฐานะที่ทำหน้าที่คุ้มครองปัจเจกชนมิให้ถูกเลือกปฏิบัติ โดยพื้นฐานของสิทธิและเสรีภาพแล้วนั้น ผู้ทรงสิทธิและเสรีภาพจะต้องไม่ถูกเลือกปฏิบัติหรือต้องได้รับความเสมอภาคโดยเท่าเทียมกันต่อการใช้อำนาจของฝ่ายมหาชน สิทธิและเสรีภาพการเดินทางเป็นสิทธิขั้นมูลฐาน หรือสิทธิที่มีมาแต่กำเนิดเป็นสิทธิที่สำคัญยิ่งซึ่งบุคคลมีมาตั้งแต่เกิด เช่น สิทธิเสรีภาพในความเป็นส่วนตัวที่จะเดินทางเช่นไรก็ได้ สิทธิที่จะได้รับการปฏิบัติจากรัฐอย่างเท่าเทียมกัน ได้แก่ บทบัญญัติที่รับรองว่า บุคคลย่อมเสมอกันในกฎหมายและได้รับความคุ้มครองตามกฎหมายเท่าเทียมกัน บทบัญญัติที่ห้ามมิให้มีการเลือกปฏิบัติโดยไม่เป็นธรรม ต่อบุคคลเพราะเหตุแห่งความแตกต่างในเรื่อง สถานะของบุคคล ดังนั้น การที่ ข้าราชการเจ้าพนักงานจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร ว่าด้วยการห้ามรถบางชนิดและล้อเลื่อนลากเข็น เดินบนสะพานข้ามทางร่วมทางแยก สะพานยกระดับ สะพานข้ามแม่น้ำ และในอุโมงค์ลอดทางร่วมทางแยก พ.ศ. 2559 ข้อ 5 ที่กำหนดให้พนักงานตำรวจไม่อยู่ในบังคับของข้อบังคับนี้ และการห้ามรถจักรยานยนต์เดินแต่ไม่ได้ห้ามรถยนต์เดินรถ จึงเท่ากับเป็นการเลือกปฏิบัติโดยไม่เป็นธรรมเพราะอาศัยสถานะของบุคคล จึงเป็นการขัดต่อทฤษฎีสิทธิและเสรีภาพ แม้จะอ้างเพื่อความปลอดภัยของประชาชนก็ไม่สามารถจะอ้างได้เนื่องจาก ข้อ 5 ของข้อบังคับดังกล่าว กำหนดว่า ข้อบังคับนี้มีให้ใช้บังคับแก่รถเจ้าพนักงานตำรวจขณะปฏิบัติหน้าที่ ซึ่งไม่มีอะไรชี้ได้ชัดว่า เจ้าพนักงานตำรวจขณะปฏิบัติหน้าที่ จะขับซึ่รถได้ปลอดภัยกว่าประชาชนแต่อย่างใด และเกิดผลกระทบต่อประชาชน สิ่งที่เกิดขึ้นทุกวันนี้คือ รถจักรยานยนต์โดนจับทุกวัน ไม่ให้ขึ้นสะพาน ไม่ให้ลงอุโมงค์ คนขับก็ต้องเลี้ยวซ้ายไปกลับรถ จากนั้นต้องตัดเลนเพื่อเข้ามาเลนซ้ายสุดอีก เพิ่มความเสี่ยงอันตรายในชีวิต และทรัพย์สินเข้าไปอีกถ้าเทียบกับการข้ามสะพานไปแค่ 15 วินาที จากข้อมูลพอประมาณได้ว่า จำนวนของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในพื้นที่กรุงเทพมหานครมีมากกว่าหนึ่งล้านคน เหตุใดรัฐไม่ช่วยบรรเทาความเดือดร้อนให้ประชาชนผู้ใช้รถจักรยานยนต์ทั้งหนึ่งล้านคน ทุกวันนี้ คนขับรถจักรยานยนต์ต้องโดนจับปรับเยอะ สำหรับบางคนที่มีเงินเดือนไม่มาก เช่น พนักงานขับรถส่งเอกสาร พนักงานส่งอาหาร โดนปรับครั้งหนึ่ง จำนวน 300-400 บาท ถือว่าเยอะมาก จึงไม่แปลกใจที่ทุกวันนี้จะเห็นคนขับรถจักรยานยนต์กลับรถตรงคอสะพานเพื่อหนีเจ้าพนักงานตำรวจ เพราะนั่นเท่ากับรายได้ทั้งวันของประชาชนผู้ขับซึ่รถจักรยานยนต์นั้น

ผู้เขียนเสนอให้มีการยกเลิกข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจรในเขตกรุงเทพมหานครว่าด้วยการห้ามรถบางชนิดและล้อเลื่อนลากเข็นเดินบนสะพานข้ามทางร่วมทางแยก สะพานยกระดับ สะพานข้ามแม่น้ำ และในอุโมงค์ลอดทางร่วมทางแยก พ.ศ.2559 เนื่องจากเห็นว่า มีวิธีการที่แก้ไขปัญหาลดอุบัติเหตุได้ คือ การควบคุมความเร็วของรถยนต์ รถยนต์และรถจักรยานยนต์ก็จะสามารถเดินรถ ร่วมกันได้ แต่ต้องกำหนด

เกณฑ์การใช้อย่างเคร่งครัดโดยไม่จำเป็นต้องมีปรับปรุงสะพานใหม่ วิธีการคือต้องกำหนดให้ใช้ความเร็วที่เหมาะสมในระดับเดียวกัน เช่น กำหนดความเร็วไว้ที่ 50 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ความเร็วดังกล่าวถือว่าปลอดภัยสำหรับ รถจักรยานยนต์หากเกิดอุบัติเหตุขึ้นอาจจะไม่ทำให้ถึงตาย นอกจากนี้ต้องให้รถจักรยานยนต์วิ่งตรงกลางร่วมกับรถยนต์เลย ไม่ต้องชิดขอบทางด้านซ้ายเหมือนก่อน เท่ากับว่ารถยนต์ก็ต้องเคารพรถจักรยานยนต์ เสมือนว่าเป็นรถยนต์อีกคันหนึ่งด้วย ถ้าทำแบบนี้รถทุกประเภทก็สามารถใช้สะพานข้ามแยกร่วมกันได้ ถึงอย่างนั้น อาจใช้ได้แค่สะพานข้ามแยกในบางพื้นที่เท่านั้น ต้องวิเคราะห์เป็นกรณีไป เช่น พื้นที่นั้นมีความเป็นไปได้ที่รถยนต์สามารถลดความเร็วลงเหลือ 50 กม.ต่อชั่วโมงได้หรือไม่ ยกตัวอย่างสะพานข้ามแยกมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ถนนวิภาวดีแบบนั้นยากที่จะไม่ลดความเร็วลงเหลือ 50 กม.ต่อชั่วโมงได้ การที่รถจักรยานยนต์ขับเข้าไปปะปนก็อาจมีปัญหา แล้วถ้าขึ้นบนสะพานแล้วตอนลงจะต้องเปลี่ยนช่องมาเลนซ้ายสุด ก็อาจเกิดอันตรายได้ถ้ารถยนต์ที่วิ่งมาด้านล่างมาด้วยความเร็วสูง สะพานที่มีความยาวเช่นนี้ต้องมีการปรับปรุงสะพานใหม่เพื่อให้มีช่องทางการจราจรจักรยานยนต์ด้วย ซึ่งก็สามารถทำได้ หากเปรียบเทียบการทำช่องทางการวิ่งของจักรยานยังมีการทำกันมากเกือบทั่วประเทศ เหตุใดจะทำช่องทางการจราจรให้รถจักรยานยนต์ด้วยไม่ได้ เชื่อว่า ผู้ขับขี่ทุกคนรักชีวิต ถ้าขึ้นไปแล้วมีการเสียชีวิตวันวัน คงไม่มनुคคลใดขับขึ้นสะพานไปแน่นอน ความปลอดภัยไม่ได้อยู่ที่ชนิดของรถ แต่อยู่ที่วินัยของคนขับ ถ้ารถทุกชนิดจำกัดความเร็วก็วิ่งด้วยกันได้ภาครัฐไม่แก้ไขปัญหาก็แค่กลับผลกระทบมาห้ามจักรยานยนต์แล้วปล่อยให้รถชนิดอื่นขับเร็วได้ ซึ่งขับเร็วเป็นสาเหตุอันดับ 1 การเสียชีวิตของประเทศไทย การห้ามทั้งหลายเป็นการแก้ปัญหาไม่ถูกจุดรถจักรยานยนต์ควรจะมีขึ้นสะพานและลงอุโมงค์ได้ทุกแยก เพราะสะพานและอุโมงค์ไม่ใช่ทางด่วน เชื่อว่าถ้ามีการจำกัดความเร็วที่ปลอดภัย จะสามารถเดินรถจักรยานยนต์ได้ปลอดภัย

ขณะที่เรื่องอุโมงค์ลอดก็ต้องจำกัดความเร็วแต่มีข้อจำกัดด้านการมองเห็น เพราะเวลาลงอุโมงค์สายตาจะเบลออกไปช่วงสั้นๆ รถจักรยานยนต์ก็เล็กมาก อีกอย่างถ้าในอุโมงค์ระบบระบายน้ำไม่ดี ก็มีความเสี่ยงทำให้รถจักรยานยนต์ลื่นล้ม โดยสรุปแล้วไม่มีข้อห้ามใดที่ไม่ให้รถจักรยานยนต์ใช้สะพานข้ามแยกและอุโมงค์ลอดร่วมกับรถยนต์ได้ ถ้าสามารถควบคุมความเร็วได้

2. ปัญหาการบังคับใช้ใบสั่ง

เมื่อได้ศึกษาพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 (และที่แก้ไขเพิ่มเติม) ทั้งฉบับแล้วจะพบปัญหาว่า การตรากฎหมายนี้มีปัญหาเกี่ยวกับสภาพบังคับของกฎหมาย กล่าวคือกฎหมายจราจรทางบกได้บังคับใช้แก่ ผู้ขับขี่ ข้อบังคับให้กระทำและข้อห้ามต่างๆ จึงใช้บังคับแก่ ผู้ขับขี่ มิได้ใช้บังคับแก่เจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถ บทลงโทษจึงต้องลงโทษแก่ผู้ขับขี่ มิใช่ลงโทษแก่เจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถ เจ้าพนักงานจราจรจึงออกไปสั่งแก่เจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถไม่ได้ แม้ว่า มาตรา 140/1 จะบัญญัติว่า ในกรณีเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ออกไปสั่งแต่ไม่พบตัวผู้ขับขี่ ให้สันนิษฐานว่าเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถเป็นผู้กระทำความผิดดังกล่าว เว้นแต่สามารถพิสูจน์ได้ว่าผู้อื่นเป็นผู้ขับขี่ ก็ตาม แต่ก็ขัดต่อหลักกฎหมายทั่วไปว่าโทษทางอาญา ซึ่งมีค่าบังคับระดับเดียวกับรัฐธรรมนูญ ที่ว่า ในคดีอาญา ผู้ต้องหาหรือ

จำเลยต้องสันนิษฐานไว้ก่อนว่าเป็นผู้บริสุทธิ์ presumption of innocence หลักกฎหมายนี้มีค่าบังคับ เช่นเดียวกับรัฐธรรมนูญที่คงมีบทบังคับให้อยู่ตลอดเวลา และรัฐธรรมนูญฉบับใหม่ก็ต้องมีบทบัญญัติมาตรานี้แน่นอน) บทบัญญัติมาตรา 140/1 ย่อมขัดต่อรัฐธรรมนูญ ตามแนวคำวินิจฉัยศาลรัฐธรรมนูญที่ 12/2555 อีกทั้งในข้อเท็จจริงบางกรณีเจ้าของหรือผู้ครอบครองก็ไม่อาจจะเป็นผู้ขับขี่ได้ เช่น นิติบุคคลได้แก่บริษัทจำกัด เป็นเจ้าของหรือผู้ครอบครองรถ ย่อมเป็นผู้ขับขี่ไม่ได้ เพราะผู้ขับขี่รถได้จะต้องเป็นบุคคลธรรมดาเท่านั้น ฉะนั้น มาตรา 140 ที่บัญญัติว่า “เมื่อเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่พบโดยการใช้เครื่องอุปกรณ์ใดๆว่า ผู้ขับขี่ใดให้ส่งใบสั่งพร้อมพยานหลักฐานไปยังภูมิลำเนาเจ้าของรถหรือผู้ครอบครอง” นั้น เมื่อพิสูจน์ไม่ได้ว่าความผิดที่ผู้ขับขี่กระทำลงไปนั้นเป็นการกระทำของเจ้าของรถหรือผู้ครอบครอง ก็จะลงโทษเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองไม่ได้ เพราะไม่ใช่ผู้กระทำความผิด ดังนั้น มาตรา 140 ที่แก้ไขเพิ่มเติมให้แจ้งใบสั่งไปยังเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองนั้น ไม่มีสภาพบังคับแก่เจ้าของหรือผู้ครอบครองแต่อย่างใดจึงเป็นไร้ประโยชน์ที่จะออกใบสั่งการกระทำความผิดตามกฎหมายจราจรทางบกตามภาพกล้องวงจรปิดแล้วส่งไปให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองรถ โดยทั้งไม่ได้พิสูจน์ว่าบุคคลใดเป็นผู้ขับขี่

อีกทั้งในข้อเท็จจริงบางกรณีเจ้าของหรือผู้ครอบครองรถก็ไม่อาจจะเป็นผู้ขับขี่ได้ เช่น นิติบุคคลได้แก่บริษัทจำกัดเป็นเจ้าของหรือผู้ครอบครองรถ ย่อมเป็นผู้ขับขี่ไม่ได้ เพราะผู้ขับขี่รถได้จะต้องเป็นบุคคลธรรมดาเท่านั้น ฉะนั้น มาตรา 140 ที่บัญญัติว่า “เมื่อเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่พบโดยการใช้เครื่องอุปกรณ์ใดๆว่า ผู้ขับขี่ใดให้ส่งใบสั่งพร้อมพยานหลักฐานไปยังภูมิลำเนาเจ้าของรถหรือผู้ครอบครอง” นั้น เมื่อพิสูจน์ไม่ได้ว่าความผิดที่ผู้ขับขี่กระทำลงไปนั้นเป็นการกระทำของเจ้าของรถหรือผู้ครอบครอง ก็จะลงโทษเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองไม่ได้ เพราะไม่ใช่ผู้กระทำความผิด ดังนั้น มาตรา 140 ที่แก้ไขเพิ่มเติมให้แจ้งใบสั่งไปยังเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองนั้น ไม่มีสภาพบังคับแก่เจ้าของหรือผู้ครอบครองแต่อย่างใดจึงเป็นไร้ประโยชน์ที่จะออกใบสั่งการกระทำความผิดตามกฎหมายจราจรทางบกตามภาพกล้องวงจรปิดแล้วส่งไปให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองรถ โดยทั้งไม่ได้พิสูจน์ว่าบุคคลใดเป็นผู้ขับขี่

อีกประการหนึ่งนั้น กล้องจับความเร็ว แล้วแจ้งให้มาผู้ฝ่าฝืนกฎหมายมาเสียค่าปรับ ไม่สามารถนำมาพิสูจน์หาคนขับได้ ทฤษฎีกฎหมายไม่สามารถนำมาบังคับใช้ได้ เพราะกล้องจับความเร็วจะเห็นแต่ทะเบียนรถ ไม่ได้เห็นหน้าคนขับ ไม่รู้เจ้าของรถเป็นคนขับหรือไม่ กล้องจับความเร็วในปัจจุบันไม่ทันสมัย ไม่สามารถเห็นหน้าคนขับ พิสูจน์ไม่ได้ว่าบุคคลใดเป็นผู้ขับขี่กฎหมายบังคับตัวบุคคล ไม่ใช่บังคับกับตัวรถ ทฤษฎีความรับผิดชอบตามกฎหมายไม่สามารถบังคับถึงตัวรถได้

การที่มาตรา 140/1 ให้สันนิษฐานว่าเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถนั้นเป็นผู้กระทำความผิดตามที่ระบุในใบสั่ง เว้นแต่ เจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถจะได้แจ้งต่อพนักงานสอบสวนภายในสามสิบวัน นับแต่วันที่ได้รับใบสั่งว่าผู้อื่นเป็นผู้ขับขี่ และผู้นั้นยอมรับว่าตนเป็นผู้ขับขี่หรือในกรณีที่ไม่มีผู้ใดยอมรับว่าเป็นผู้ขับขี่ เจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถซึ่งไม่ใช่นิติบุคคลจะต้องแสดงหลักฐานให้พนักงานสอบสวนเชื่อได้ว่าตนเองมิได้เป็นผู้ขับขี่นั้น ผู้เขียนเห็นว่า กรณีที่เป็นบุคคลอื่นเป็นผู้ขับไม่ใช่เจ้าของรถ ผู้กระทำความผิด

วิสัย บุคคลใดจะยอมรับว่าตนเองกระทำความผิด แบบนี้เจ้าของรถต้องรับผิดชอบเช่นนั้นหรือในเมื่อพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มีโทษทางอาญา ความรับผิดชอบทางอาญาจะต้องตีความโดยเคร่งครัด โจทก์มีหน้าที่ต้องพิสูจน์ให้ได้ว่าจำเลยกระทำความผิดจริงโดยปราศจากข้อสงสัยจึงจะลงโทษได้ จะนำข้อสันนิษฐานว่ากระทำความผิดตามหลักกฎหมายแพ่ง จะให้จำเลยนำสืบเพื่อหักล้างข้อสันนิษฐานของกฎหมาย หากพิสูจน์ไม่ได้ว่าตนเองมิได้เป็นผู้ขับขี่มาได้รับผิดได้เช่นไร

ผู้เขียนเสนอให้ยกเลิกพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 140/1 ในส่วนที่ให้สันนิษฐานว่าเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถนั้นเป็นผู้กระทำความผิดตามที่ระบุในใบสั่ง

3. การขาดบทบัญญัติเพิ่มโทษกรณีการชำระค่าปรับตามใบสั่งล่าช้าและการขาดบทบัญญัติลงโทษกรณีกระทำความผิดจราจรซ้ำอีก

ปัญหาการขาดบทบัญญัติเพิ่มโทษกรณีการชำระค่าปรับตามใบสั่งล่าช้าและการขาดบทบัญญัติลงโทษกรณีกระทำความผิดจราจรซ้ำอีก แบ่งการศึกษาออกเป็น 2 ปัญหาด้วยกัน ได้แก่

3.1 ปัญหาการขาดบทบัญญัติเพิ่มโทษกรณีการชำระค่าปรับตามใบสั่งล่าช้า

ปัญหานี้สืบเนื่องมาจากพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ไม่มีมาตรการเพิ่มโทษกรณีการชำระค่าปรับตามใบสั่งล่าช้า การที่พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ไม่มีบทบัญญัติใดบัญญัติว่าหากมีการชำระค่าปรับช้ากว่าที่ใบสั่งกำหนดหรือไม่ชำระค่าปรับตามใบสั่งจะมีการเพิ่มโทษหรือเบี้ยปรับเงินเพิ่มทำให้ผู้กระทำความผิดไม่เกรงกลัวการกระทำความผิด ขัดต่อแนวคิดการบังคับใช้กฎหมายจราจรอันเป็นแนวคิดของการบัญญัติพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ที่เชื่อว่าผู้กระทำความผิดเพราะไม่เกรงกลัวต่อกฎหมาย หรือการลงโทษ เนื่องจากการบังคับใช้กฎหมายไม่มีประสิทธิภาพหรือมีโทษไม่เหมาะสมกับการกระทำความผิดทำให้โทษและกฎหมายไม่มีผลในการข่มขู่หรือยับยั้งตามวัตถุประสงค์ของการลงโทษ จึงทำให้ผู้กระทำความผิดกล้าพอที่จะเสี่ยงต่อการกระทำความผิด

อีกทั้งการที่พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ไม่มีบทบัญญัติใดบัญญัติว่าหากมีการชำระค่าปรับช้ากว่าที่ใบสั่งกำหนดหรือไม่ชำระค่าปรับตามใบสั่งจะมีการเพิ่มโทษหรือเบี้ยปรับเงินเพิ่ม ทำให้ผู้กระทำความผิดไม่เกรงกลัวการกระทำความผิด ขัดต่อ ทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการลงโทษผู้กระทำความผิด กฎหมายจราจรคือการลงโทษเพื่อเป็นการข่มขู่หรือยับยั้ง (Deterrence) ซึ่งทฤษฎีนี้เห็นว่า การลงโทษที่จะมีผลต่อการข่มขู่ นั่น ผู้ลงโทษต้องกำหนดโทษให้สูงจนทำให้ผู้กระทำความผิดเกรงกลัว เพราะบุคคลกระทำการโดยคำนึงถึงว่าผลดีและผลเสียที่ตามมา หากการกระทำความผิดได้ผลดีมากกว่าโทษที่ได้รับ ผู้นั้นจะกระทำความผิดแต่ถ้าโทษที่ได้รับมากกว่าผลที่ได้จากการกระทำความผิด ผู้กระทำก็จะไม่กระทำความผิด การข่มขู่นี้มีสองลักษณะ คือ การข่มขู่โดยเฉพาะ หมายถึง การลงโทษเป็นการข่มขู่ผู้ถูกลงโทษเอง มิให้กระทำความผิดอีก ส่วนการลงโทษผู้กระทำความผิดมีผลเป็นการข่มขู่โดยทั่วไป คือ การทำให้ประชาชนเห็นการลงโทษกลัวไม่กล้าจะกระทำความผิดนั้นด้วย

3.2 ปัญหาการขาดบทบัญญัติลงโทษกรณีกระทำความผิดจรรยาบรรณซ้ำอีก

ปัญหานี้ คือกรณีที่มีการกระทำความผิดตามพระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ.2522 และเจ้าพนักงานตำรวจได้ออกใบสั่งให้ชำระค่าปรับแล้ว แต่นักแสดงดังกล่าวได้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ.2522 ซ้ำเดิมหรือฐานใหม่ขึ้นมาอีก ไม่มีมาตรการลงโทษปรับเพิ่มกรณีผู้กระทำความผิดที่ได้กระทำความผิดซ้ำในความผิดตามพระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ.2522 ขึ้นอีก เมื่อวิเคราะห์แล้วเห็นว่า ความผิดตามพระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ.2522 ถือว่าเป็นการจับฉ่ายแพนหาในท้องถิ่นนั้นย่อมส่งผลกระทบต่อบุคคลอื่น เท่ากับการจับฉ่ายโดยไม่มีวินัยจะทำให้เกิดอันตรายแก่ประชาชนหรือสังคมที่ใช้ถนนร่วมกัน ซึ่งสิทธิและเสรีภาพที่รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2560 ให้การรับรองและคุ้มครองแก่ปัจเจกบุคคลไว้โดยชัดแจ้งหรือโดยปริยาย โดยมีสิทธิและเสรีภาพส่วนบุคคล ได้แก่ สิทธิในความมั่นคงปลอดภัยในชีวิตและร่างกาย ความผิดตามพระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ.2522 นั้นบุคคลหนึ่งอาจกระทำความผิดได้หลายครั้งในหนึ่งปี จึงเท่ากับสังคมต้องเสี่ยงภัยหลายครั้งในช่วงระยะเวลา 1 ปี หรืออาจจะเรียกได้ว่าต้องเสี่ยงภัยอยู่ตลอดเวลา เมื่อปรับเทียบกับความผิดตามประมวลกฎหมายอาญาแล้วจะเห็นว่าประมวลกฎหมายอาญามีกรณีการเพิ่มโทษด้วย โดยมีบัญญัติไว้ในมาตรา 56 ถึงมาตรา 58 แต่เมื่อพิจารณาตามพระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ.2522 ซึ่งถือว่าเป็นกฎหมายที่มีโทษทางอาญา ดังนั้น การที่จะนำประมวลกฎหมายอาญามากรณีการเพิ่มโทษปรับในการกระทำความผิดซ้ำมาใช้บังคับโดยเทียบเคียง จึงเห็นว่าน่าจะเหมาะสมอีกทั้งสอดคล้องกับ การลงโทษเพื่อเป็นการข่มขู่หรือยับยั้ง (Deterrence) ซึ่งมีแนวคิดว่าการลงโทษที่จะมีผลต่อการข่มขู่ นั้น ผู้ลงโทษต้องกำหนดโทษให้สูงจนทำให้ผู้กระทำความผิดเกรงกลัว เพราะบุคคลกระทำการโดยคำนึงถึงว่าผลดีและผลเสียที่ตามมา หากการกระทำความผิดได้ผลดีมากกว่าโทษที่ได้รับ ผู้นั้นจะกระทำความผิดแต่ถ้าโทษที่ได้รับมากกว่าผลที่ได้จากการกระทำความผิด ผู้กระทำก็จะไม่กระทำความผิด การเพิ่มเติมโทษหากมีการกระทำความผิดซ้ำก็เป็นแนวทางที่จะยับยั้งการกระทำความผิดตามพระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ.2522 ได้เช่นกัน อันจะส่งผลดีทำให้ประชาชนมีความปลอดภัยจากการใช้ถนน

แนวทางการแก้ไขปัญหาการขาดบทบัญญัติเพิ่มโทษกรณีการชำระค่าปรับตามใบสั่งล่าช้าขึ้น ผู้เขียนเห็นว่า ควรจะมีมาตรการให้ชำระเงินเพิ่มกรณีชำระค่าปรับช้าหรือไม่ชำระค่าปรับตามใบสั่งคล้ายกับประมวลรัษฎากร มาตรา 27 เนื่องจากประมวลรัษฎากร เป็นกฎหมายลักษณะกฎหมายมหาชนเหมือนกับพระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ.2522 ดังนั้น จึงเสนอให้มีการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ.2522 เกี่ยวกับการชำระเงินเพิ่มกรณีชำระค่าปรับตามใบสั่งช้าหรือไม่ชำระค่าปรับตามใบสั่ง

ส่วนแนวทางการแก้ไขปัญหาการขาดบทบัญญัติลงโทษกรณีกระทำความผิดจรรยาบรรณซ้ำอีก ผู้เขียนเห็นว่า เมื่อเปรียบเทียบกับประมวลกฎหมายอาญาแล้ว มีบทบัญญัติ เรื่องการเพิ่มโทษเอาไว้ และให้ศาลเป็นองค์กรที่มีอำนาจเพิ่มโทษ จึงควรที่จะนำประมวลกฎหมายอาญา เรื่อง การเพิ่มโทษมาใช้บังคับกับความผิดตามพระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ.2522 แต่อย่างไรก็ดีการเปรียบเทียบปรับตาม

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 นั้นอยู่ในชั้นการออกใบสั่งในความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 เป็นชั้นของพนักงานตำรวจในการเปรียบเทียบปรับ ดังนั้น จึงควรบัญญัติกฎหมายให้อำนาจพนักงานตำรวจหรือพนักงานสอบสวนสามารถเพิ่มโทษปรับผู้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ได้ทันทีโดยไม่ต้องให้ศาลเป็นผู้พิพากษาเพิ่มโทษปรับเพราะอยู่คนละขั้นตอนหรือกระบวนการ

อ้างอิง

เอกสารภาษาไทย

หนังสือ

เกียรติขจร วัจนะสวัสดิ์.คำอธิบายกฎหมายอาญา ภาค 1.กรุงเทพมหานคร :สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2531.

คณิต ณ นคร.กฎหมายอาญาภาคความผิด.กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2534.

บรรเจิด สิงคะเนติ.หลักพื้นฐานของสิทธิเสรีภาพและศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์ตามรัฐธรรมนูญ.กรุงเทพมหานคร:วิญญูชน,2547.

วรพจน์ วิสสุตพิชญ์.สิทธิและเสรีภาพตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2540.กรุงเทพฯ: วิญญูชน,2543.

วีระ โลจายะ.เอกสารการสอนชุดวิชากฎหมายมหาชน เล่ม 3.กรุงเทพมหานคร(ม.ป.ป.).ศราวุฒิ พันธสวาท .การจราจร:ปัญหาและการแก้ไข.กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์วัฒนาชัยการพิมพ์,2522.

สมยศ เชื้อไทย.คำอธิบายกฎหมายแพ่ง : หลักทั่วไป.กรุงเทพมหานคร: วิญญูชน,2548.

หยุด แสงอุทัย.กฎหมายอาญา ภาค1.กรุงเทพมหานคร :มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์,2544.

วิทยานิพนธ์

เชษฐภัทร พรหมชนะ. “การนำมาตรการอื่นมาใช้บังคับนอกเหนือจากการกักขังแทน ค่ำ ป ร ั บ ” .

วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต. สาขาวิชานิติศาสตร์

คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์,2546.

นิสารัตน์ ท้าวโสม.“ปัญหาเกี่ยวกับสิทธิและเสรีภาพของคนต่างด้าวตามรัฐธรรมนูญแห่ง ราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2560”.วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต,มหาวิทยาลัย ธุรกิจบัณฑิต,2555.

พรรณรายรัตน์ ศรีไชยรัตน์.“ความเหมาะสมในการบัญญัติความผิดหลุโทษไว้ในประมวลกฎหมายอาญา”.วิทยานิพนธ์ปริญญานิติศาสตรมหาบัณฑิต,จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย , 2536.

พิชยนต์ นิพาสพงษ์.“โทษปรับโดยกำหนดตามวันและรายได้ (Day Fine)”.วิทยานิพนธ์ปริญญา
มหาบัณฑิต, สาขาวิชานิติศาสตร์ คณะนิติศาสตร์, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์,2524.

พิรุฬห์ โตสกุลวรรณ.“การลงโทษปรับทางอาญา”.วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต, สาขานิติศาสตร์
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย,2523.

พิณทรา ทวีปัญญาศ.“ศึกษากรณีตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก”. วิทยานิพนธ์ สาขา นิติศาสตร์, คณะ
นิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย,2555.

วิทวัส อรรถนชัย“ปัญหาเกี่ยวกับสิทธิเสรีภาพของสื่อมวลชนตามที่บัญญัติไว้ใน รัฐธรรมนูญแห่ง
ราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2550”.วิทยานิพนธ์ปริญญา มหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต,2556.

ศรัณยา กลิ่นสุคนธ์. “ปัญหาเกี่ยวกับสิทธิในความเสมอภาค: ศึกษาเฉพาะกรณีสิทธิในความเสมอภาค
ของผู้พ้นโทษในการศึกษาและทำงาน”.วิทยานิพนธ์ปริญญา มหาบัณฑิต, มหาวิท ยาลั ย
ธุรกิจบัณฑิต,2554.

สมยศ วัฒนภิรมย์.“การรอกการลงโทษและการออกการกำหนดโทษปรับ”.วิทยานิพนธ์ปริญญา
มหาบัณฑิต สาขาวิชานิติศาสตร์ คณะนิติศาสตร์, จุฬาลงกรณ์ มหาวิทยาลัย,2536.

สุรสิทธิ์ แสงวิโรจน์พัฒน์.“ผลของการกระทำในทางอาญา : ศึกษาเฉพาะกรณีผลที่เป็นการก่อ
อันตราย”.วิทยานิพนธ์ปริญญานิติศาสตร์มหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์,
2536.

สุววรรณ ทองเนื้อแข็ง“การบังคับโทษปรับ”.วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต ,สาขาวิชา นิติศาสตร์ คณะ
นิติศาสตร์, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย,2539.

กฎหมาย

รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2560

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522.

ประมวลกฎหมายอาญา

ข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร ว่าด้วยการห้ามรถบางชนิด

และล้อเลื่อนลากเข็นเดินบนสะพานข้ามทางร่วมทางแยก สะพานยกระดับ

สะพานข้ามแม่น้ำ และในอุโมงค์ลอดทางร่วมทางแยก พ.ศ. 2559 .