

บทที่ 3

สาเหตุการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่ในเขตกรุงเทพมหานคร

ปัญหาการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่เป็นพฤติกรรมที่มีสาเหตุแตกต่างกันในแต่ละสังคม ผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนกฎจราจร เช่นฝ่าฝืนสัญญาณไฟสีแดงในประเทศไทยกับผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนสัญญาณไฟสีแดงในประเทศสิงคโปร์อาจมีเหตุจูงใจในการกระทำความผิดต่างกัน เช่น คนไทยอาจฝ่าฝืนสัญญาณไฟในประเทศไทยเพราะความเคยชิน เนื่องจากการบังคับใช้กฎหมายไม่เข้มงวด ส่วนคนสิงคโปร์อาจฝ่าฝืนสัญญาณไฟในประเทศสิงคโปร์เพราะความจำเป็น เช่นกำลังขับรถมาด้วยความเร็วสูงหากหยุดรถกระทันหันอาจเกิดอุบัติเหตุ เป็นต้น นอกจากนี้ตัวอย่างที่ยกมากล่าวข้างต้นนี้อาจเกิดในกรณีที่ผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนสัญญาณไฟในประเทศไทยและผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนสัญญาณไฟในประเทศสิงคโปร์ก็อาจเป็นบุคคลเดียวกัน แต่เนื่องจากอยู่ในสภาพแวดล้อมของสังคมที่แตกต่างกัน พฤติกรรมการขับขี่ก็จะแตกต่างกัน ตัวอย่างที่เห็นชัดที่สุดคือในกรณีการทิ้งขยะ จะเห็นว่าคนไทยอยู่ในประเทศไทยจะมีนิสัยทิ้งขยะไม่เลือกที่ แต่คนไทยคนเดียวกันนี้เมื่อไปอยู่ที่ประเทศสิงคโปร์กลับเป็นคนที่ปฏิบัติตามกฎหมายอย่างเคร่งครัดไม่เคยทิ้งขยะในที่สาธารณะเลย ในทางกลับกันคนสิงคโปร์ที่เคร่งครัดต่อกฎหมาย เมื่อมาอยู่ในประเทศไทยก็กลับกลายเป็นคนมักง่ายทิ้งขยะไม่เป็นที่เป็นทางได้ ที่เป็นเช่นนี้แสดงให้เห็นว่าสภาพสังคมย่อมมีส่วนในการกำหนดพฤติกรรมการกระทำ ความผิดของบุคคลแต่ละคน รวมถึงพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่ด้วย ปัญหาผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนกฎจราจรในเขตกรุงเทพมหานครจะมีลักษณะเฉพาะตัวมีสาเหตุที่แตกต่างจากสังคมอื่นๆ เช่นผู้ขับขี่ที่อยู่ในสภาพแวดล้อมการจราจรที่มีปัญหาเช่นในกรุงเทพมหานครย่อมมีสภาวะจิตใจแตกต่างจากผู้ขับขี่ที่อยู่ในสภาพแวดล้อมที่การจราจรคล่องตัว อย่างไรก็ตามสาเหตุของปัญหาการฝ่าฝืนกฎจราจรในแต่ละสังคมนั้นย่อมจะมีความหลากหลายตามสภาวะของผู้ขับขี่แต่ละคน แต่การวิจัยนี้คงไม่อาจทำการวิเคราะห์สาเหตุของปัญหาการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่ได้ทั้งหมด จึงจำเป็นจะต้องคัดเลือกเฉพาะบางสาเหตุมาศึกษาวิเคราะห์โดยวิธีการคัดเลือกสาเหตุนั้น ผู้วิจัยจะได้กล่าวในหัวข้อต่อไป

3.1 การได้มาซึ่งสาเหตุของปัญหาในการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยได้อาศัยผลการสำรวจสาเหตุปัญหาการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่จากรายงานการวิจัยของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, สำนักบริการวิชาการ (2539) เป็นพื้นฐานในการดำเนินการศึกษา โดยผู้วิจัยจะได้นำผลจากรายงานการสำรวจสาเหตุของปัญหาการฝ่าฝืนกฎจราจรดังกล่าวมาวิเคราะห์เพื่อหาความสัมพันธ์กับองค์ประกอบทางด้านกฎหมาย จากนั้นจะได้ดำเนินการศึกษาวิเคราะห์องค์ประกอบทางด้านกฎหมายนั้นต่อไป

ผลสรุปจากรายงานผลการวิจัย ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, สำนักบริการวิชาการ (2539) ซึ่งได้ทำการสำรวจผลจากผู้ขับขี่ในเขตกรุงเทพมหานครที่สุ่มตัวอย่างมาประมาณ 500 คน โดยการใช้แบบสอบถาม ผลปรากฏว่าผู้ขับขี่จำนวนถึง 73.60 % ตอบว่าสาเหตุสำคัญที่เป็นเหตุให้ผู้ขับขี่ฝ่าฝืนกฎจราจร คือผู้ขับขี่ขาดความตระหนัก รองมาคือผู้ขับขี่ขาดความรู้ เป็นจำนวน 19.60 % และสาเหตุอื่นๆ อีก 6.80 % ปรากฏตามตารางที่ 7

ตารางที่ 7 สาเหตุสำคัญที่ผู้ขับขี่คิดว่าเป็นเหตุผลที่ผู้ขับขี่ส่วนมากทำผิดกฎจราจร

สาเหตุที่สำคัญ	จำนวน	ร้อยละ
ขาดความรู้	98	19.60
ขาดความตระหนัก	368	73.60
อื่นๆ	34	6.80
รวม	500	100.00

ที่มา : รายงานความก้าวหน้าครั้งที่ 2

โครงการกลยุทธ์ในการบังคับใช้กฎหมายให้เกิดผลในทางปฏิบัติ

สำนักบริการวิชาการ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

นอกจากนี้การวิจัยดังกล่าวยังได้สำรวจความเห็นที่ผู้ขับขี่คิดว่าเป็นเหตุผลสำคัญที่ทำให้ผู้ขับขี่ขาดความตระหนักต่อการปฏิบัติตามกฎหมายโดยผลการวิจัยปรากฏว่าเหตุผลสำคัญที่ผู้ขับขี่คิดว่าเป็นสาเหตุที่ทำให้ผู้ขับขี่ขาดความตระหนักคือ เห็นคนอื่นทำแล้วไม่ได้รับโทษจึงเลียนแบบคิดเป็นร้อยละ 52.17 รองลงมาคือคิดว่าตำรวจไม่เห็น หรือไม่สนใจจับกุมในความผิดที่ทำร้อยละ 25.27 อีกร้อยละ 17.13 เห็นว่าแม้ถูกจับกุมก็พอมีทางทุเลาโทษลงได้ และอีกร้อยละ 5.43 เห็นว่าโทษที่กำหนดไว้ตามกฎหมายมีอัตราโทษน้อยเกินไป ปรากฏตามตารางที่ 8

ตารางที่ 8 สาเหตุที่สำคัญของการขาดความตระหนักที่จะปฏิบัติตามกฎจราจร

สาเหตุของความตระหนัก	จำนวน	ร้อยละ
เห็นคนอื่นทำแล้วไม่ได้รับโทษจึงเลียนแบบ	192	52.17
ตำรวจไม่เห็น/ไม่สนใจจับกุม	93	25.27
ถูกจับก็พอมีทางทุเลาโทษได้	63	17.13
โทษที่กำหนดน้อยเกินไป	20	5.43
รวม	368	100.00

ที่มา : รายงานความก้าวหน้าครั้งที่ 2

โครงการ"กลยุทธ์ในการบังคับใช้กฎหมายจราจรให้เกิดผลในทางปฏิบัติ"

สำนักบริการวิชาการ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

จากผลการวิจัยตามตารางข้างต้น อาจสรุปสาเหตุสำคัญที่ผู้ขับขี่คิดว่าเป็นสาเหตุในการฝ่าฝืนกฎจราจรได้ 6 ประการ คือ

1. เห็นคนอื่นทำแล้วไม่ได้รับโทษจึงเลียนแบบ
2. ตำรวจไม่เห็น / ไม่สนใจจับกุม
3. ถูกจับก็พอมีทางทุเลาโทษได้
4. โทษที่กำหนดน้อยเกินไป
5. ขาดความรู้
6. อื่นๆ

สำหรับข้อสาเหตุอื่นๆ นั้น ผู้วิจัยได้คัดเลือกสาเหตุโดยคำนึงถึงเจตนารมณ์ของพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ที่ต้องการให้เกิดความสะดวกและปลอดภัยในการจราจร โดยพิจารณาจากสถิติอุบัติเหตุจราจรที่เกิดขึ้นในกรุงเทพมหานครพบว่ามากกว่าครึ่งของสถิติอุบัติเหตุมีแอลกอฮอล์เข้ามาเกี่ยวข้อง ปราบกวดังตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 9 สถิติอุบัติเหตุจราจรที่เกิดขึ้นในกรุงเทพมหานคร

สถิติอุบัติเหตุจราจรที่เกิดขึ้นในกรุงเทพมหานคร			
ปี	คดีเกิด	ตรวจพบแอลกอฮอล์	คิดเป็นร้อยละ
2535	4472	2381	53.24
2536	4604	2581	56.05
2537	4609	2810	59.91
2538	4696	2518	53.62

ที่มา : กรมตำรวจ สำนักงานแพทย์ สถาบันนิติเวช อังในขวัญตา เลิศวิจิตรกมล, 2539

ดังนั้นในการวิจัยนี้จึงมุ่งความสำคัญในส่วนสาเหตุอื่นๆ นี้ไปในประเด็นเรื่องผู้ขับขี่เสพสุรา หรือเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ เป็นสาเหตุในการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่ในกรุงเทพมหานคร อีกประการหนึ่ง โดยสรุปแล้วสาเหตุการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่ในเขตกรุงเทพมหานครที่จะทำการวิเคราะห์ในงานวิจัยนี้มี 6 ประการ คือ

1. เห็นคนอื่นทำแล้วไม่ได้รับโทษจึงเลียนแบบ
2. ตำรวจไม่เห็น / ไม่สนใจจับกุม
3. ถูกจับก็พอมีทางทุเลาโทษได้
4. โทษที่กำหนดคนน้อยเกินไป
5. ขาดความรู้
6. เสพสุรา หรือเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์

เนื่องจากในการปฏิบัติตามกฎหมายมีองค์ประกอบสำคัญ 4 ประการ คือ

1. ผู้บังคับใช้กฎหมาย
2. ผู้ถูกบังคับใช้กฎหมาย
3. กฎหมาย
4. สังคมและสิ่งแวดล้อม

โดยองค์ประกอบแต่ละส่วนมีหลักกฎหมายที่เกี่ยวข้องดังนี้

1. กฎหมาย

กุลพล พลวัน (2522) กล่าวว่า กฎหมายที่มีประสิทธิภาพประกอบด้วยองค์ประกอบ 3 ประการ คือ 1) มีการบัญญัติกฎหมายที่เหมาะสม

- 2) มีการปฏิบัติตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด
- 3) มีการลงโทษผู้ที่ละเมิดกฎหมายอย่างเฉียบขาดและรวดเร็ว

2. ผู้บังคับใช้กฎหมาย

ประยูร กาญจนกุล กล่าวว่า ความเกี่ยวพันที่ฝ่ายปกครองมีต่อเอกชนมีหลักสำคัญสองประการ คือ 1) หลักที่ว่าฝ่ายปกครองต้องเคารพ และปฏิบัติตามกฎหมาย

- 2) หลักการให้ความเสมอภาคแก่ผู้อยู่ใต้การปกครอง

3. ผู้ถูกบังคับใช้กฎหมาย

- 1) ความรู้กฎหมาย

ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 64 บัญญัติว่า “บุคคลจะแก้ตัวว่าไม่รู้กฎหมายเพื่อให้พ้นจากความรับผิดชอบในทางอาญาไม่ได้”

- 2) ความตระหนัก

นิพนธ์ คันธเสวี (2532 อ้างในจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย สำนักบริการวิชาการ, 2539) กล่าวว่า “สมการปัญหา = (สิ่งที่คาดหวัง - สิ่งที่เป็นอยู่จริง) * ความตระหนัก”

4. สังคมและสิ่งแวดล้อม

Roscoe Pound (อ้างในสถิติ ลิมพงศ์พันธุ์, 2520) กล่าวว่า “...การบรรลุจุดหมายปลายทางของกฎหมายจะต้องพิเคราะห์ถึงเกณฑ์ทางจิตวิทยา เศรษฐกิจ และสังคมที่แตกต่างกัน”

จากองค์ประกอบที่เกี่ยวข้องในทางกฎหมายทั้ง 4 ประการ เมื่อนำมาจัดความสัมพันธ์ระหว่างองค์ประกอบที่เกี่ยวข้องในการปฏิบัติตามกฎหมาย กับการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่สามารถแยกออกได้เป็น 2 กลุ่ม คือ

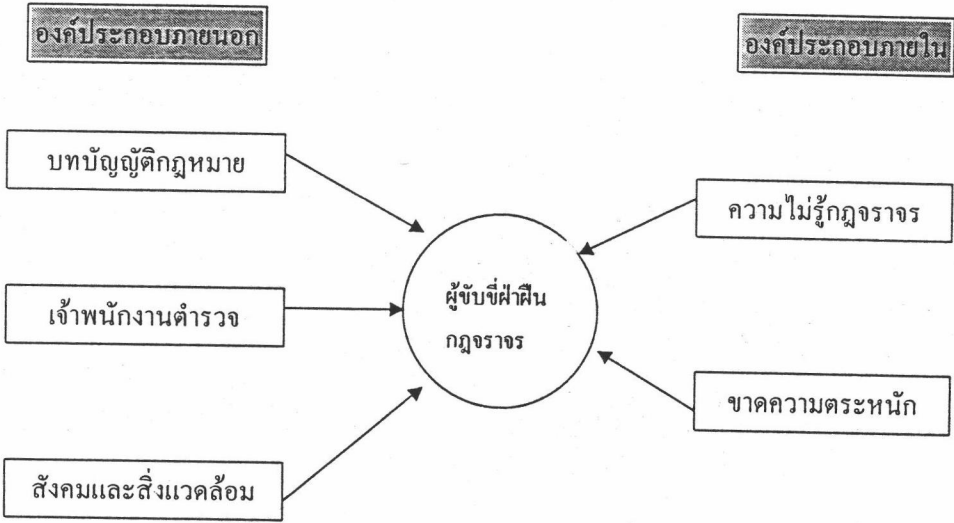
กลุ่มที่ 1 องค์ประกอบภายนอกได้แก่

1. องค์ประกอบด้านบทบัญญัติกฎหมายเกี่ยวกับการจราจร
2. องค์ประกอบด้านเจ้าพนักงานตำรวจ
3. องค์ประกอบด้านสังคมและสิ่งแวดล้อม

กลุ่มที่ 2 องค์ประกอบภายใน ได้แก่

- 1. องค์ประกอบเรื่องความไม่รู้กฎจราจรของผู้ขับขี่
- 2. องค์ประกอบเรื่องการขาดความตระหนักของผู้ขับขี่

รูปที่ 3 ความสัมพันธ์ระหว่างองค์ประกอบที่เกี่ยวข้องในการปฏิบัติตามกฎหมายกับการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่



เกี่ยวกับความสัมพันธ์ระหว่างองค์ประกอบแต่ละข้อจะส่งผลต่อพฤติกรรมกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่ได้ประการใดบ้างนั้นผู้วิจัยจะวิเคราะห์ในรายละเอียดต่อไป

3.2 องค์ประกอบในการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับสาเหตุการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่ในกรุงเทพมหานคร

3.2.1 องค์ประกอบภายนอก

3.2.1.1 องค์ประกอบด้านบทบัญญัติกฎหมายเกี่ยวกับการจราจร

Aristotle นักปราชญ์ชาวกรีก กล่าวว่า มนุษย์เป็นสัตว์สังคม (Social Animal) โดยเชื่อว่ามนุษย์โดยสภาพธรรมชาติจะมีการติดต่อสัมพันธ์กันมนุษย์จึงอยู่รวมกันเป็นสังคม และเมื่อบุคคลเข้ามาอยู่รวมกันเป็นจำนวนมาก ความขัดแย้งก็ย่อมจะเกิดขึ้นอย่างไม่อาจหลีกเลี่ยงได้ ด้วยมนุษย์แต่ละคนย่อมมีความปรารถนาในสิ่งต่างๆ ไม่เหมือนกัน รวมทั้งวิธีการที่จะทำ ให้บรรลุจุดมุ่งหมายของแต่ละคนก็จะแตกต่างกันออกไปด้วย ดังนั้น หากปล่อยให้ต่างฝ่ายต่างทำการตามอำเภอใจของตนแล้ว ความยุ่งเหยิงและความขัดแย้งต่างๆ ก็คงจะเกิดขึ้นในสังคมเป็นแน่ จึงจำเป็นที่จะต้องมีการควบคุมพฤติกรรมของสมาชิกในสังคมให้ดำเนินอยู่ในกรอบโดยการวางระเบียบกฎเกณฑ์ต่างๆ ในรูปของ “กฎหมาย” เพื่อเป็นกลไกอย่างหนึ่งของรัฐในการควบคุมสังคม โดยรัฐจะได้กำหนดบทลงโทษสำหรับผู้ฝ่าฝืน และบัญญัติกฎเกณฑ์ต่างๆ ขึ้นทั้งที่เป็นข้อส่งเสริมและข้อห้ามความประพฤติของสมาชิกในสังคม ในด้านการจราจรก็เช่นเดียวกัน ถือเป็นกิจกรรมหนึ่งที่จำเป็นจะต้องมีกฎหมายวางระเบียบกฎเกณฑ์ให้สมาชิกในสังคมได้ปฏิบัติตาม หากมีการฝ่าฝืนกฎจราจร ก็จะทำให้เกิดสภาพไร้ระเบียบของสังคม (Anomie) จากสถานการณ์ความรุนแรงของปัญหาการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่ในกรุงเทพมหานครที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน สามารถเป็นเครื่องแสดงให้เห็นถึงความไม่มีประสิทธิภาพของกฎหมายได้ประการหนึ่ง ดังนั้น ในการวิเคราะห์หาสาเหตุของปัญหาการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่ในกรุงเทพมหานคร สิ่งที่จะต้องพิจารณาประการแรก คือ กฎหมายที่ใช้เป็นเกณฑ์ของสังคมเหตุใดจึงถูกละเลย มูลเหตุที่อาจเป็นไปได้ประการหนึ่งคือกฎหมายนั้นมีข้อบกพร่องทำให้สมาชิกไม่เคารพในกติกาของสังคม ดังนั้นจึงควรศึกษาว่าในด้านของกฎหมายจราจรนั้นมีข้อบกพร่องอยู่อย่างใดบ้าง หรือไม่

โดยที่พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ได้ให้เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติไว้ดังนี้ “เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ เนื่องจากการคมนาคมและขนส่งทางบกได้เจริญก้าวหน้าขยายตัวไปทั่วประเทศและเชื่อมโยงไปยังประเทศใกล้เคียง และจำนวนยานพาหนะในท้องถนนและทางหลวงได้ทวีจำนวนขึ้นเป็นลำดับ ประกอบกับประเทศไทยได้เข้าเป็นภาคีในอนุสัญญาว่าด้วยการจราจรทางถนนและพิธีสารว่าด้วยเครื่องหมายและสัญญาณตามถนน สมควรปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก ซึ่งได้ใช้บังคับมากกว่าสี่

สิบปี ให้เหมาะสมกับสภาพการจราจรและจำนวนยานพาหนะที่เพิ่มขึ้น และเพื่อความปลอดภัยแก่ชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของประชาชน จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้ขึ้น” ดังนั้นจากเหตุผลในการประกาศใช้กฎหมายดังกล่าวจึงอาจสรุปได้ว่า กฎหมายฉบับนี้ได้ถูกบัญญัติขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์สำคัญเพื่อให้เกิดความสะดวกและปลอดภัยแก่ผู้ใช้ทางจราจร จัดเป็นกฎหมายเทคนิคที่มีได้บัญญัติขึ้นด้วยเหตุผลทางด้านศีลธรรม แต่บัญญัติขึ้นเพื่อประโยชน์ในการจัดระเบียบสังคมถือเป็นกฎหมายที่บัญญัติขึ้นเพื่อเป็นข้อห้ามของสังคม หรือที่เรียกว่าความผิดเพราะกฎหมายบัญญัติไว้ (Mala Prohibita) และในทางกฎหมายยังถือว่าการฝ่าฝืนกฎจราจรเป็นการกระทำความผิดที่มีลักษณะเป็นความผิดเล็กน้อย หรือความผิดลหุโทษ เมื่อทราบวัตถุประสงค์ของพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 แล้ว ต่อไปจะได้พิจารณาในเนื้อหาของกฎหมายว่าจะมีประสิทธิภาพในการควบคุมบังคับให้สังคมอยู่ในครรลองเดียวกันได้หรือไม่

เนื่องจากกฎหมายที่มีประสิทธิภาพนั้นจะต้องมีการบัญญัติกฎหมายที่เหมาะสม³ ซึ่งกฎหมายจราจรที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบัน อาจจำแนกการวิเคราะห์ปัญหาในเรื่องการบัญญัติกฎหมายที่เหมาะสมอันเกี่ยวข้องกับสาเหตุของปัญหาผู้ขับขี่ฝ่าฝืนกฎจราจรได้เป็น 2 ประการใหญ่ๆ คือ

- 1) ปัญหาความเหมาะสมของกฎหมายในเรื่องมาตรการโทษ
- 2) ปัญหาความชัดเจนสมบูรณ์ และความทันสมัยของกฎหมาย

3.2.1.1.1 ปัญหาความเหมาะสมของกฎหมายในเรื่องมาตรการโทษ

(ก) แนวความคิดและเหตุผลในการลงโทษผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนกฎจราจร

เนื่องจากโดยทั่วไป “กฎหมายนั้นจะมีผลสมบูรณ์ยิ่งขึ้นตามเจตนารมณ์ของการออกกฎหมาย จะต้องมีการวางข้อกำหนดโทษเอาแก่บุคคลซึ่งไม่ปฏิบัติตามกฎหมายหรือข้อบังคับนั้น หรือปฏิบัติเกินไปกว่าที่ตนจะต้องทำ ซึ่งข้อกำหนดโทษนี้จะก่อให้เกิด

³ กฎหมายที่มีประสิทธิภาพนั้นควรประกอบด้วยองค์ประกอบ 3 ประการ คือ

- “1. มีการบัญญัติกฎหมายที่เหมาะสม
2. มีการปฏิบัติตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด
3. มีการลงโทษผู้ละเมิดกฎหมายอย่างเฉียบขาดและรวดเร็ว”

(ทำอย่างไรกฎหมายจึงจะมีประสิทธิภาพ, กุลพล พลวัน, อัยการ 103 ป2 ฉ22 ค.ศ.2522, หน้า 103)

ความกลัวแก่บุคคลซึ่งฝ่าฝืนข้อกำหนดของกฎหมาย”(ซุมพร พลรักษ์, 2516) ในทำนองเดียวกัน กฎหมายจรรยาเองก็มีการกำหนดเรื่องโทษแก่ผู้ที่ฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามกฎหมายเช่นเดียวกับกฎหมายอื่นๆ เพียงแต่สถานภาพของผู้ฝ่าฝืนกฎหมายจรรยากรกับผู้ที่ฝ่าฝืนกฎหมายอื่นๆ เช่น กฎหมายอาญา จะมีความแตกต่างกันในมุมมองของทางกฎหมายกับมุมมองของทางสังคม โดยที่ในมุมมองทางกฎหมายจะมองว่าการกระทำที่เป็นการฝ่าฝืนกฎหมายซึ่งบัญญัติเพื่อคุ้มครองประโยชน์สาธารณะทุกประเภทเป็นการก่ออาชญากรรม ดังนั้นผู้ซบซึ้งที่ฝ่าฝืนกฎจรรยาในมุมมองของกฎหมายจึงมีลักษณะเป็นการก่ออาชญากรรม (Crime)⁴ แต่ในทางความรู้สึกของคนส่วนใหญ่ในสังคมกลับไม่เห็นว่าการฝ่าฝืนกฎจรรยาเป็นการก่ออาชญากรรม ทั้งนี้โดยมีการสำรวจความคิดเห็นของประชาชนในกรุงเทพมหานครต่อการกระทำที่ถือว่าการประกอบอาชญากรรม(วีระพงษ์ บุญโยภาส, 2533) ปรากฏผลดังนี้

ตารางที่ 10 ความคิดเห็นของประชาชนในกรุงเทพมหานครต่อการกระทำที่ถือว่าการประกอบอาชญากรรม

ประเภทของการกระทำ	เห็นว่าเป็นการประกอบอาชญากรรม	
	จำนวน	ร้อยละ
1. ชำคน	526	100.00
2. ช่มจีนกระทำชำเรา	526	100.00
3. ลักทรัพย์	526	100.00
4. จอครดฝ่าฝืนกฎจรรยา	42	7.98
5. ทำร้ายร่างกาย	505	96.00
6. ขายสินค้าเกินราคา	315	59.88
7. กักตุนสินค้า	249	47.33
8. ปลอมปนสินค้า	496	94.29

จากตารางที่ 10 “แสดงให้เห็นว่าประชาชนมีความคิดเห็นเกี่ยวกับการกระทำซึ่งเกิดจากเจตนาชั่วร้ายของผู้กระทำว่าเป็นการประกอบอาชญากรรม เช่น ความ

⁴ นิยามศัพท์คำว่า “อาชญากรรม” ในทางกฎหมาย (The legal definition of crime) หมายถึง “การกระทำ หรือ ละเว้นการกระทำใด ๆ ซึ่งกฎหมายมหาชนได้บัญญัติห้ามไว้ เพื่อคุ้มครองประโยชน์สาธารณะ และถ้าผู้ใดฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามจะถูกลงโทษ” ...ฯลฯ... ถ้าจะถือเอาความหมายของอาชญากรรมตามนี้เกี่ยวกับการกระทำ ความผิดต่อกฎหมายโดยเคร่งครัดแล้ว การกระทำความผิดต่อกฎหมายใด ๆ ย่อมถือว่าการประกอบอาชญากรรม ซึ่งผู้กระทำจะต้องตกเป็นอาชญากร โดยนัยนี้ผู้ฝ่าฝืนกฎจรรยา หรือลักลอบเล่นการพนันจึงต้องเป็นอาชญากรเช่นเดียวกับผู้ฆ่าคนตาย หรือกระทำความผิดฐานข่มขืน เป็นต้น” (รศ.วีระพงษ์ บุญโยภาส, 2533)

ผิดฐานฆ่าคน ,ข่มขืนกระทำชำเรา และลักทรัพย์ ผลที่ได้รับคือทุกคนที่ตอบแบบสอบถามเห็นว่า ความผิดทั้ง 3 ประเภท เป็นการประกอบอาชญากรรม แต่ความผิดซึ่งเกิดจากข้อห้ามของรัฐ ผู้ตอบ ส่วนใหญ่เห็นว่าไม่เป็นการประกอบอาชญากรรม คือความผิดต่อกฎจราจร มีผู้เห็นว่าเป็นการ ประกอบอาชญากรรมเพียง 7.98%”(วีระพงษ์ บุญโญภาส, 2533)

ทั้งนี้โดยเหตุผลหนึ่งที่คนในสังคมไม่มองว่าผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืน กฎจราจรเป็นอาชญากรดังเช่นมุมมองทางด้านกฎหมาย คงเป็นเพราะการที่จะให้ผู้ซึ่งกระทำความผิด เล็กน้อยต้องตกเป็นอาชญากร “อาจก่อให้เกิดความไม่ยุติธรรมในสังคมขึ้นได้” (วีระพงษ์ บุญ โยภาส, 2533) อีกทั้งความเสียหายที่จะเกิดกับ “ความรู้สึกของผู้กระทำความผิดที่ว่าตนต้องตกเป็น อาชญากรย่อมนำมาซึ่งรอยมลทิน (Stigma) แก่ตนเองอันจะก่อให้เกิดผลเสียอื่นๆ ติดตามภายหลัง” (อรัญ สุวรรณบุปผา) ดังนั้นจึงอาจสรุปได้ว่าในมุมมองของสังคมเห็นว่าผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนกฎจราจรมิ ใช่เป็นผู้ก่ออาชญากรรม (Crime) แต่เป็นผู้กระทำความผิดละเมิดกฎเกณฑ์ของสังคม (Regulatory offences) ซึ่งการตอบโต้ของสังคมต่อผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนกฎจราจรนี้ก็จะเป็นเพียงการดำเนินเล็กน้อยเท่านั้น อย่างไรก็ตามในประเด็นเรื่องผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนกฎจราจรจะเป็นผู้ก่ออาชญากรรมหรือไม่นั้น ในการ ศึกษาครั้งนี้คงจะไม่ทำการวิเคราะห์ในรายละเอียดเนื่องจากอยู่นอกขอบข่ายการศึกษา แต่ที่ยกขึ้นมา กล่าวในข้างต้นนี้ก็เพื่อต้องการจะชี้แจงให้ทราบว่า ไม่ว่าในมุมมองด้านอื่นๆ พฤติกรรมการฝ่าฝืน กฎจราจรจะถือเป็นการก่ออาชญากรรมหรือไม่ แต่ในมุมมองด้านกฎหมายเห็นว่าพฤติกรรมนี้เป็น การก่ออาชญากรรม ดังนั้นแนวคิดและทฤษฎีในทางอาญาวิทยาจึงสามารถนำมาใช้ในกรณีนี้ได้ ด้วย

สำหรับการลงโทษผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนกฎจราจรในด้านของ กฎหมายนั้น เนื่องจากโทษที่กำหนดแก่ผู้ที่ฝ่าฝืนกฎหมายจราจรส่วนใหญ่เป็นโทษทางอาญาซึ่ง “ในการบัญญัติกฎหมายอาญา นักนิติบัญญัติจะต้องมีจุดมุ่งหมายเสียก่อนว่าควรลงโทษผู้กระทำ ผิดเพื่ออะไร แล้วจึงบัญญัติโทษให้สอดคล้องกับจุดมุ่งหมายนั้น มิใช่ว่านักนิติบัญญัติจะบัญญัติ โทษได้ตามอำเภอใจ” (สทธรณ รัตน์ไพจิตร, 2524) เนื่องจากโทษตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 กว่า 95% เป็นการลงโทษปรับ ซึ่งวัตถุประสงค์ของโทษปรับนั้น หากพิจารณาตามวัตถุประสงค์การลงโทษแล้วจะเห็นว่า มีวัตถุประสงค์ในการลงโทษผู้กระทำความผิดเพื่อเป็นการข่มขู่ ปรามปรามผู้กระทำความผิด⁵ ทั้งนี้เนื่องจาก“ในยุคปัจจุบันทฤษฎีการลงโทษเพื่อเป็นการแก้แค้น

⁵ “การลงโทษทำให้เกิดผลได้ต่างกันหลายประการแล้วแต่วิธีการที่จะดำเนินการลงโทษนั้น จึงได้มีทฤษฎีต่างๆ เกิดขึ้นมาขัดแย้งกันว่าควรมีการลงโทษเพื่อให้เกิดผลอย่างไร หรืออีกนัยหนึ่ง คือการลงโทษควรมีวัตถุประสงค์ ใดๆ ทฤษฎีต่างๆ ดังกล่าวที่สำคัญมีดังนี้ คือ

ให้แก่สังคม (Retribution) ไม่เป็นที่ยอมรับกันแล้ว และทฤษฎีการลงโทษเพื่อแก้ไขผู้กระทำความผิดให้กลับตัวเป็นคนดี (Rehabilitation) นั้น โดยสภาพแล้วก็มีอาจนำมาใช้กับโทษปรับได้ จึงเหลือเพียงทฤษฎีป้องปราม (Deterrence) เท่านั้น ที่เป็นวัตถุประสงค์ของโทษปรับ กล่าวคือ เป็นการลงโทษเพื่อมิให้ผู้ถูกลงโทษนั้นเองกระทำความผิดนั้นขึ้นอีก และเพื่อให้ผู้อื่นเห็นตัวอย่าง และเกิดความยำเกรงไม่กระทำความผิดเช่นนั้นขึ้นในภายหน้า” (วีรพล ปานะบุตร, 2522) และก่อนที่ผู้วิจัยจะวิเคราะห์วิธีการและมาตรการลงโทษแก่ผู้ขบขี้ที่ฝ่าฝืนกฎจราจรที่มีในปัจจุบันว่ามีความเหมาะสมสามารถใช้เป็นเครื่องมือเพื่อบรรลุผลสำเร็จตามวัตถุประสงค์ของบทบัญญัติได้เพียงใดนั้น ในเบื้องต้นผู้วิจัยจะได้อธิบายถึงแนวคิด และทฤษฎีในการลงโทษให้บรรลุตามวัตถุประสงค์เสียก่อน เพื่อจะนำไปใช้เป็นหลักในการวิเคราะห์ต่อไป

ในด้านแนวคิดและทฤษฎีในการลงโทษนั้น “สำนักความคิดในกฎหมายอาญาที่มีอิทธิพลต่อทฤษฎีการลงโทษที่สำคัญ คือสำนักคลาสสิก (Classical School) สำนักนี้มีรากฐานความเชื่อว่ามนุษย์มีเจตจำนงคืออิสระ (Free will)” (สหรน รัตนไพจิตร, 2524) ซึ่งแนวความคิดของ “นักทฤษฎีเจตจำนงคืออิสระ (Free will) มีความเห็นว่าในเมื่ออาชญากรมีความเป็นอิสระที่จะเลือกปฏิบัติระหว่างความถูกต้อง และความผิดทางศีลธรรม ซึ่งเป็นการประทุษร้ายต่อความสงบเรียบร้อย และศีลธรรมอันดีของชุมชน จึงสมควรที่จะได้รับการประณามทางศีลธรรม และได้รับการลงโทษอย่างสาสมกับความผิด เพื่อก่อให้เกิดความหยาบช้า และมีให้เป็นเยี่ยงอย่างแก่ผู้อื่น (The Concept of Moral Condemnation and Deterrence by Punishment)” (วีระพงษ์ บุญโญภาส, 2533)

“จากความเชื่อที่ว่ามนุษย์มีเจตจำนงคืออิสระ (Free will) นี้เอง ได้ก่อให้เกิดทฤษฎีการลงโทษขึ้นมา 2 ทฤษฎี คือ

1. ทฤษฎีทดแทนความผิด (Retributive Theory) ซึ่งเห็นว่าคนเรามีเจตจำนงคืออิสระ (Free will) ที่จะเลือกกระทำความผิดต่าง ๆ ได้ ดังนั้นเมื่อผู้ใดเลือกกระทำความผิด เราจึงควรลงโทษเขาที่เลือกกระทำความผิดนั้น เพื่อชดเชยความยุติธรรมที่เสียไปให้กลับคืนมา

2. ทฤษฎีอรรถประโยชน์ (Utilitarian Theory) ซึ่งเห็นว่า เมื่อคนเรามีเจตจำนงคืออิสระ (Free will) ที่จะเลือกกระทำความผิดต่าง ๆ ได้ ดังนั้น เราจึงควรลงโทษเขาเพื่อความมุ่งหมายในการป้องกัน

-
1. ลงโทษเพื่อเป็นการทดแทน (Retribution)
 2. ลงโทษเพื่อเป็นการข่มขู่ (Deterrence)
 3. ลงโทษเพื่อเป็นการปรับปรุงแก้ไข (Reformation)
 4. ลงโทษเพื่อเป็นการตัดไม้ให้มีโอกาสกระทำความผิดอีก (Incapacitation)” (อุททิศ แสนโกศิก, 2513)

สังคม เพื่อไม่ให้คนอื่นใช้เจตจำนงคืออิสระ (Free will) ในการเลือกกระทำสิ่งต่างๆ ที่ขัดกับกฎหมาย” (สหรน รัตน์ไพจิตร, 2524)

สำหรับการลงโทษผู้ขบขี้ที่ฝ่าฝืนพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ผู้วิจัยมีความเห็นว่าทฤษฎีที่เหมาะสมในการนำมาปรับใช้น่าจะเป็นทฤษฎีอรรถประโยชน์มากกว่าทฤษฎีทดแทนความผิด เนื่องจาก

1. พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มีวัตถุประสงค์เพื่อคุ้มครองและจัดระเบียบสังคม ดังนั้น การลงโทษผู้ที่ฝ่าฝืนจึงควรลงโทษเขาเพื่อความมุ่งหมายในการป้องกันสังคมเป็นประการสำคัญมิใช่ลงโทษเพื่อทดแทนความผิดของเขา

2. โทษที่กำหนดในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ส่วนใหญ่มีวัตถุประสงค์ในการลงโทษเพื่อเป็นการข่มขู่ปราบปรามมิให้มีการกระทำความผิดเกิดขึ้น ซึ่งตรงกับการลงโทษตามทฤษฎีอรรถประโยชน์ที่ต้องการไม่ให้คนอื่นใช้เจตจำนงคืออิสระ (Free will) ในการเลือกกระทำสิ่งต่างๆ ที่ขัดกับกฎหมาย

ดังนั้นโดยสรุปแล้วในความเห็นของผู้วิจัยจึงเห็นว่า ทฤษฎีการลงโทษที่ควรจะนำมาปรับใช้กับการลงโทษผู้ขบขี้ที่ฝ่าฝืนพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ควรจะเป็นทฤษฎีอรรถประโยชน์ ซึ่งความคิดของทฤษฎีนี้มีอยู่ 5 ประการ คือ

“1. มนุษย์ขึ้นอยู่กับอิทธิพล 2 ประการ คือ ความเจ็บปวด (Pain) และความพอใจ (Pleasure) มนุษย์จะหลีกเลี่ยงความเจ็บปวดและแสวงหาสิ่งที่ตนพอใจ ..ฯลฯ..

2. สิ่งที่ดีสิ่งที่ถูกต้องสำหรับมนุษย์ ก็คือสิ่งที่นำความพอใจและนำความสุขมาให้มนุษย์ ความคิดในข้อนี้ Bentham เรียกว่า หลักแห่งประโยชน์ (Principle of Utility)..ฯลฯ..

3. หลักแห่งประโยชน์ในข้อ 2 ใช้ได้ทั้งปัจเจกชนและสังคม กล่าวคือถ้าการกระทำกระทบแต่เพียงบุคคลเดียวก็สามารถวัดความดีความเลวของการกระทำนั้น โดยการพิจารณาว่าเป็นการนำความสุขมาสู่บุคคลนั้นหรือไม่เป็นส่วนตัว แต่ถ้าผลของการกระทำทำความผิดกระทบถึงคนหลายฝ่ายหรือสังคมแล้ว ความดีที่สุดคือการกระทำที่ก่อให้เกิดความสุขมากที่สุดแก่คนจำนวนมากที่สุด (the greatest happiness of the greatest number)

4. ในการบัญญัติกฎหมายให้พิจารณาว่ากฎหมายนั้นทำให้ความสุขของสังคมเพิ่มขึ้นหรือไม่ ถ้าเพิ่มขึ้นก็ควรออกกฎหมายนั้น กฎหมายที่มีพื้นฐานบนหลักประโยชน์จะมีหน้าที่ห้ามการกระทำของปัจเจกชนที่มีผลประโยชน์ หรือความสุขซึ่งไม่สอดคล้องกับผลประโยชน์ของสังคม วิธีการก็คือทำให้ปัจเจกชนรู้สึกว่าการขัดกฎหมายก็จะถูกลงโทษ ซึ่งนำความเจ็บปวดมาสู่ตนเองเช่นนี้แล้วปัจเจกชนก็จะปฏิบัติเพื่อผลประโยชน์ส่วนตัวที่ไม่ขัดกับผลประโยชน์ของสังคม ผลประโยชน์ทั้งหมดและความสุขของสังคมก็จะเกิดขึ้น

5. ความชอบธรรมในการลงโทษอยู่ที่ผลดีที่การลงโทษก่อให้เกิดขึ้น การลงโทษจึงควรมีจุดมุ่งหมายเพื่อป้องกันสังคมให้พ้นจากผลร้ายของอาชญากรรม” (สหชน รัตน์ไพจิตร, 2524)

นั่นคือตามแนวคิดของทฤษฎีนี้ เมื่อเกิดการกระทำความผิดฝ่าฝืนกฎหมายขึ้น รัฐก็ต้องมีการลงโทษผู้กระทำความผิดนั้นด้วยมาตรการและปริมาณโทษที่เหมาะสม สามารถจะยับยั้งการกระทำความผิดนั้น เพื่อประโยชน์ในการคุ้มครองสังคม หากมีการละเลยไม่ลงโทษผู้กระทำความผิด หรือลงโทษไม่เหมาะสมย่อมจะเป็นผลร้ายต่อประสิทธิภาพของกฎหมาย เพราะหากผู้กระทำความผิดเห็นว่า การกระทำความผิดสามารถนำความสุขมาสู่ตนเองได้มากกว่าการปฏิบัติตามกฎหมายแล้ว ก็จะมีประชาชนกระทำความผิดเกิดขึ้นเป็นจำนวนมาก สำหรับในเรื่องของปริมาณโทษที่เหมาะสมนั้น ตามแนวคิดของทฤษฎีอรรถประโยชน์เห็นว่าปริมาณโทษ “ไม่ได้ขึ้นอยู่กับว่าจะกระทำความผิดมากน้อยเท่าใด แต่อยู่ที่ว่าปริมาณโทษจะต้องเพียงพอที่จะทำให้สามารถบรรลุผลในการป้องกันได้ ฯลฯ...อย่างไรก็ตามปริมาณโทษนั้นจะต้องไม่มากเกินไปกว่าที่จำเป็นในการบรรลุผลในการป้องกันด้วย ไม่ใช่เราจะกำหนดโทษให้สูงมากขึ้นเท่าใดก็ได้ตามความพอใจ โดยสรุปแล้ว ปริมาณโทษตามความคิดของทฤษฎีอรรถประโยชน์มีหลักอยู่ 2 ประการคือ

- 1) ปริมาณโทษต้องเพียงพอที่จะให้บรรลุผลในการป้องกันการกระทำความผิด
- 2) ปริมาณโทษต้องไม่มากเกินไปกว่าที่จำเป็นในการบรรลุผลในการป้องกัน” (สหชน รัตน์ไพจิตร, 2524)

เมื่อได้ทราบถึงแนวความคิดและทฤษฎีในการลงโทษตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 แล้ว ผู้วิจัยก็จะได้วิเคราะห์ในพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวว่า มาตรการต่างๆ ที่กำหนดไว้ รวมทั้งสภาพการดำเนินการในปัจจุบันจะสามารถบรรลุตามวัตถุประสงค์ของพระราชบัญญัตินี้ได้หรือไม่

(ข) มาตรการโทษตามบทบัญญัติกฎหมาย

(1) วิธีการและมาตรการลงโทษตามบทบัญญัติกฎหมาย

ปัจจุบันกฎหมายที่มีการบัญญัติในเรื่องหลักเกณฑ์ระเบียบปฏิบัติสำหรับผู้ขับขี่เกี่ยวกับการใช้ทางในประเทศไทย ได้แก่ พระราชบัญญัติจราจรทาง

บก พ.ศ.2522 ซึ่งประกอบด้วยบทบัญญัติ 19 ลักษณะ 163 มาตรา⁶ ซึ่ง“อาจจำแนกข้อบังคับตามกฎหมายนี้ได้เป็น 3 ประการ คือ

1. ข้อบังคับเกี่ยวกับตำแหน่งสถานที่ (Rules of Position) ได้แก่ การหยุดรถ การจอดรถ
2. ข้อบังคับเกี่ยวกับการจัดลำดับก่อนหลัง (Rules of Priority) ซึ่งได้แก่สัญญาณจราจร และเครื่องหมายจราจร
3. ข้อบังคับเกี่ยวกับความรับผิดชอบของผู้ขับขี่ (Rules of Responsibility) ซึ่งได้แก่การขับรถ การขับแข่งและผ่านขึ้นหน้า” (ศราวุธ พันัสขาว, 2524)

โดยทั่วไปแล้วประเภทของการกระทำความผิดของผู้ขับขี่เกี่ยวกับกฎหมายดังกล่าว “อาจแบ่งออกเป็น 2 ประเภทใหญ่ๆ คือ

ประเภทที่หนึ่ง เป็นความผิดเกี่ยวกับการจอดรถ (Parking violation) เช่นจอดรถในที่ห้ามจอด จอดรถเกินเวลาที่ชำระค่าจอด หรือจอดรถไม่ชอบด้วยกฎจราจรหรือฝ่าฝืนคำสั่งเจ้าพนักงานจราจร เป็นต้น

ประเภทที่สอง เป็นความผิดเกี่ยวกับการขับเคลื่อนรถ (Moving violations) เช่นขับรถด้วยความเร็วเกินอัตราที่กำหนด ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณ ขับรถโดยไม่มีใบขับขี่ หรือขับรถในขณะเมาสุรา เป็นต้น” (โสภณ รัตนากร, 2520)

สำหรับโทษและมาตรการลงโทษแก่ผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนกฎจราจรตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มีอยู่ 10 ประเภท คือ

1. จำคุก
2. ปรับ
3. พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ (ศาลสั่ง)
4. เพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ (ศาลสั่ง)
5. ยึดใบอนุญาตขับขี่ (ตำรวจสั่ง ม.161)
6. บันทึกรถการยึดและคะแนน (ตำรวจสั่ง ม.161)
7. อบรมผู้ขับขี่ที่ผิดซ้ำ 2 ครั้งใน 1 ปี (ตำรวจสั่ง ม.161)
8. ทดสอบผู้ขับขี่ที่ผิดซ้ำ 2 ครั้งใน 1 ปี (ตำรวจสั่ง ม.161)
9. สั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่กรณีเสียคะแนนมาก (ตำรวจสั่ง ม.161)
10. เรียกค่าเสียหาย (ศาลสั่ง ม.163)

⁶ จำนวนมาตรานับตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ส่วนที่แก้ไขเพิ่มเติมภายหลังอาจมีมาตราเพิ่มเติมขึ้นอีก

อย่างไรก็ตามมาตรการดังกล่าวมีการนำมาใช้ในทางปฏิบัติจริงเพียงไม่กี่มาตรการเท่านั้น โดยมาตรการที่มีการนำมาใช้อย่างจริงจัง ได้แก่ การปรับ และการจำคุก ส่วนมาตรการอื่นๆ นั้น บางมาตรการมีการนำมาใช้บ้างแต่ไม่ได้ใช้อย่างจริงจัง และบางมาตรการยังไม่มีนำมาใช้ในทางปฏิบัติเลย ทั้งนี้จากการศึกษาพบว่าสาเหตุสำคัญที่ไม่มีมาตรการบางอย่าง หรือไม่ใช้อย่างจริงจังมีสาเหตุเพราะ

1) หน่วยงานที่มีหน้าที่ยังไม่กำหนดวิธีการปฏิบัติ

มาตรการโทษบางอย่าง เช่น การบันทึกการยึดและคะแนน การอบรมผู้ขับขี่ การทดสอบผู้ขับขี่ การสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่กรณีเสียคะแนนมาก แม้จะมีระบุเป็นมาตรการลงโทษในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 161 แต่ตามพระราชบัญญัตินี้กำหนดว่าการใช้มาตรการเหล่านี้ จะต้องให้อธิบดีกรมตำรวจกำหนดวิธีการปฏิบัติในการนำมาตรการดังกล่าวมาใช้ ซึ่งในปัจจุบันอธิบดียังไม่ได้มีการออกกฎระเบียบในการกำหนดวิธีปฏิบัติแต่อย่างใด จึงทำให้ไม่อาจนำมาตรการดังกล่าวมาใช้ในทางปฏิบัติได้

2) เจ้าพนักงานจราจรยังไม่ได้ใช้มาตรการบางอย่างให้จริงจัง

มาตรการบางอย่างที่มีความพร้อมในการนำไปใช้ในทางปฏิบัติได้ เช่นการยึดใบอนุญาตขับขี่ตามมาตรา 161 สามารถดำเนินการได้ทันที และในทางปฏิบัติยังได้มีคำสั่งกองบัญชาการตำรวจนครบาลที่ 303/2539 เรื่องการกำหนดอัตราเปรียบเทียบปรับและยึดใบอนุญาตขับขี่ผู้กระทำความผิดกฎหมายเกี่ยวกับการจราจร กำหนดฐานความผิดที่จะต้องดำเนินการยึดใบอนุญาตขับขี่ด้วย ตัวอย่างเช่น การขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดงโดยเจตนาอย่างชัดเจน ปรับในอัตรา 1000 บาท และยึดใบอนุญาตขับขี่ 30 วัน หรือแซงรถในที่คับขัน ปรับในอัตรา 500 บาท และยึดใบอนุญาตขับขี่ 15 วัน เป็นต้น แต่จากการศึกษาพบว่าเจ้าพนักงานจราจรมีการใช้มาตรการดังกล่าวนี้ค่อนข้างน้อย เพราะในการดำเนินการยึดใบอนุญาตขับขี่นั้น ผู้ที่มีอำนาจในการยึดมิใช่ตำรวจจราจรผู้ทำการจับกุม แต่เป็นพนักงานสอบสวนที่เป็นร้อยเวรประจำสถานีตำรวจ โดยปกติแล้วร้อยเวรประจำสถานีตำรวจจะมีหน้าที่รับแจ้งความร้องทุกข์ทุกประเภทจากประชาชน ซึ่งการปฏิบัติงานในหน้าที่นี้ค่อนข้างจะเป็นภาระกิจที่หนักหน่วง เพราะถือเป็นส่วนหน้าในการติดต่อกับประชาชนโดยตรง ดังนั้นร้อยเวรประจำสถานีตำรวจส่วนใหญ่จึงพยายามตัดขั้นตอนที่ไม่จำเป็น และพยายามคลี่คลายคดี ดำเนินการขั้นตอนต่างๆ ให้เสร็จโดยเร็ว ในเรื่องการยึดใบอนุญาตขับขี่กรณีผู้กระทำความผิดเกี่ยวกับจราจรก็เช่นกัน พนักงานสอบสวนจะดำเนินการเปรียบเทียบปรับตามฐานความผิด โดยส่วนใหญ่ไม่ได้สั่งยึดใบอนุญาตขับขี่ เนื่องจากขั้นตอนในการสั่งยึดใบอนุญาตขับขี่

ชี้ พนักงานสอบสวนจะต้องทำรายงานเสนอต่อกองบังคับการตำรวจจราจร (บก.จร.) อีกขั้นตอนหนึ่ง อีกทั้งพนักงานสอบสวนเองก็ไม่ได้ให้ความสำคัญกับมาตรการดังกล่าว เพราะการจะนำมาตราการยึดใบอนุญาตขับขี่มาใช้ให้ได้ผล หน่วยงานที่ควบคุมใบอนุญาตขับขี่คือกรมการขนส่งทางบกจะต้องมีความพร้อมในการติดตามตรวจสอบใบอนุญาตขับขี่ด้วย แต่ในปัจจุบันกรมการขนส่งทางบกเองก็ยังขาดระบบการควบคุมดังกล่าว ประกอบกับเมื่อประชาชนได้แย่ง ขอร้อง หรือวิงวอน พนักงานสอบสวนก็จะตัดปัญหาโดยส่งให้เปรียบเทียบปรับเพียงอย่างเดียวเท่านั้น ทำให้ไม่ค่อยมีการนำมาตราการยึดใบอนุญาตขับขี่มาใช้

3) ศาลยังขาดระบบการติดตามคำพิพากษาในส่วน การพักใช้และเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

จากการศึกษาเกี่ยวกับเรื่องมาตรการลงโทษผู้ขับขี่ฝ่าฝืนกฎจราจรในส่วน of ศาลนั้น พบว่าศาลเองได้มีกระบวนการพักใช้และเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่มาใช้บ้าง แต่มาตรการเหล่านี้ยังขาดการบังคับคดีอย่างจริงจัง ทั้งนี้เนื่องจากศาลยังไม่มีระบบการติดตามผลคำพิพากษาในส่วนนี้ การพักใช้ เพิกถอนใบอนุญาตจะต้องให้ทางกรมการขนส่งทางบกดำเนินการ และปัจจุบันกรมการขนส่งทางบกเองก็ยังขาดระบบการติดตามตรวจสอบใบอนุญาตขับขี่ ดังนั้นคำพิพากษาในส่วนนี้จึงยังขาดการบังคับคดีอย่างจริงจัง

จากวิธีการ และมาตรการลงโทษผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนกฎจราจรดังกล่าวมาข้างต้น หากพิจารณาในด้านความสมบูรณ์ของบทบัญญัติกฎหมาย รวมทั้งความเหมาะสมต่อสภาวะการณ์ในปัจจุบันแล้ว ผู้เขียนมีความเห็นว่าเนื้อหาของบทบัญญัติตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ในด้านเกี่ยวกับมาตรการโทษนั้น ก่อนข้างจะมีความสมบูรณ์เพียงพอที่จะใช้จัดระเบียบของสังคมและกำหนดพฤติกรรมของสมาชิกได้ในระดับหนึ่ง แต่จุดบกพร่องสำคัญที่ทำให้กฎหมายไม่มีประสิทธิภาพน่าจะเป็นอยู่ที่การบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ของรัฐที่เกี่ยวข้อง ซึ่งในกรณีนี้ผู้ที่เกี่ยวข้องโดยตรงได้แก่ ตำรวจจราจร เหตุที่กล่าวเช่นนั้นผู้วิจัยมีเหตุผล คือ

1) หากพิจารณาจากมาตรการโทษตามที่กฎหมายบัญญัติไว้จะเห็นว่าก่อนข้างจะมีความหลากหลาย สามารถนำมาใช้แก้ไขปัญหาได้ตั้งแต่จุดแรก คือในเรื่องของการข่มขู่ปราบปรามก็มีโทษต่างๆ เช่น โทษจำคุก โทษปรับ ถัดมาหากมีกรณีสงสัยว่าผู้ขับขี่จะหย่อนความสามารถหรือไม่ ก็สามารถทดสอบได้ จนกระทั่งสุดท้ายหากเห็นว่าผู้ขับขี่มีข้อบกพร่องอย่างมากก็ยังสามารถส่งเข้าไปอบรมใหม่ นอกจากนี้ ยังมีมาตรการติดตามควบคุมความประพฤติผู้ขับขี่โดยการตัดคะแนนอีก เช่นนี้จะเห็นว่ามาตรการโทษตามกฎหมายก่อนข้างมีความรัดกุมพอจะใช้ควบคุมพฤติกรรมของผู้ขับขี่ได้ในระดับหนึ่ง เพียงแต่มาตรการดังกล่าวบางมาตรการยัง

ไม่มีการนำมาใช้เนื่องจากกฎหมายที่กำหนดมาตรการโทษต่างๆ ที่กล่าวมาถือเป็นกฎหมายแม่บทในการใช้มาตรการโทษบางอย่างที่กล่าวมา เช่นการตัดคะแนน การทดสอบ อบรม มีความจำเป็นจะต้องมีกฎหมายอนุบัญญัติ หรือที่เรียกกันว่า “กฎหมายลูก” มารองรับให้มีผลบังคับใช้อีกช่วงหนึ่งก่อน ทั้งนี้ตามแต่ที่กฎหมายแม่บทกำหนดไว้ว่าจะต้องใช้กฎหมายลูกบทชั้นใด ซึ่งหากมีการกำหนดวิธีการใช้มาตรการดังกล่าวให้เป็นรูปธรรมสามารถนำมาปฏิบัติได้แล้ว ผู้วิจัยคิดว่าคงจะสามารถทูลเกล้าปัญหาได้ดีกว่าในปัจจุบัน

2) ในการบังคับใช้กฎหมายของตำรวจจราจรในปัจจุบันบางส่วนยังขาดการปฏิบัติอย่างเคร่งครัดสม่ำเสมอ ทำให้ประชาชนไม่เกรงกลัว กล้าที่จะฝ่าฝืนกฎจราจรทั้งที่รู้ว่าผิด ในกรณีนี้ผู้วิจัยมีความเห็นว่าหากตำรวจจราจรเคร่งครัดในการบังคับใช้กฎหมายอย่างสม่ำเสมอ ปัญหาผู้ขับขี่ฝ่าฝืนกฎหมายคงจะลดน้อยลงไปอย่างมาก ทั้งนี้ดังจะเห็นได้จากคำกล่าวของ ฯพณฯ พ.ต.ท.ทักษิณ ชินวัตร ในฐานะรองนายกรัฐมนตรี ในงานสัมมนาทางวิชาการเรื่อง “กลยุทธ์เพื่อส่งเสริมการเคารพและปฏิบัติตามกฎจราจรและปลูกฝังวินัยการขับขี่” เมื่อวันที่ 13 มิถุนายน 2539 ณ ห้องราชเทวี 2 โรงแรมเอเชีย จัดโดยคณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยร่วมกับกรมตำรวจ ซึ่งมีนายตำรวจชั้นสัญญาบัตรมาประชุมสัมมนาร่วมกัน จำนวน 200 นายว่า “ปี 2538 ทั้งปีมีการจับกุม 2-3 แสน (จำนวนใบสั่ง) พอปี 2539 นี้ เดือนกุมภาพันธ์มีการให้รางวัลการจับกุมพิเศษ เพียงเดือนเดียวจับไปถึง 350,000 ฉบับ มาเดือนมีนาคมที่ยังคงให้มีการแข่งขันอยู่จำนวนจับลดลงครั้งหนึ่งเหลือเพียง 200,000 ฉบับที่เป็นอย่างนี้เพราะประชาชนเริ่มกลัว เพราะว่าตำรวจเอาจริง” จากคำกล่าวของ ฯพณฯ นี้เป็นข้อสนับสนุนได้อีกประการหนึ่งว่าบทบัญญัติกฎหมายยังมีประสิทธิภาพที่จะใช้บังคับได้ เพราะเมื่อใดที่มีการเอาจริงเอาจัง เคร่งครัดในการจับกุมผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนกฎจราจรแล้ว จำนวนผู้กระทำผิดก็ลดลงไปอย่างมาก เพราะประชาชนจะตระหนักเสมอว่าตำรวจจะปฏิบัติงานอย่างเคร่งครัดก็จะเกิดความเกรงกลัวไม่กล้ากระทำความผิดและเมื่อปฏิบัติไปเป็นเวลานานก็จะติดเป็นนิสัย เป็นการสร้างระเบียบวินัยในการขับขี่ไปโดยปริยาย

3) ในการลงโทษผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนกฎจราจร เจ้าพนักงานจราจรยังไม่ได้นำมาตราการลงโทษทั้งหมดที่มีอยู่ซึ่งถือเป็นเครื่องมือที่กฎหมายกำหนดมาใช้อย่างครบถ้วน ทำให้การบังคับใช้กฎหมายยังไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร เพราะไม่อาจกระทำได้ครบวงจรในการดำเนินการ ทั้งนี้โดยมีสาเหตุดังได้กล่าวแล้วในข้างต้น

4) องค์การของรัฐยังขาดการวางระบบในการนำเครื่องมือ เครื่องใช้ ที่เป็นเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้ในการติดตามตรวจสอบคุณภาพของผู้ขับขี่ ซึ่งอุปกรณ์ดังกล่าวนี้ยังมีความจำเป็นในการที่จะทำให้การบังคับใช้กฎหมายเกิดประสิทธิผลด้วย เช่น

หากจะนำระบบการตัดคะแนนมาใช้ ทางกรมการขนส่งทางบกก็ควรจะมีความพร้อมในด้านเครื่องมือ เช่นมีการติดตั้งวางระบบคอมพิวเตอร์ ตรวจสอบและดำเนินการใดๆ กับใบอนุญาตขับขี่ของผู้ขับขี่ทุกคน เป็นต้น

ดังนั้นหากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถนำมาตราการโทษตามบทบัญญัติกฎหมายมาบังคับใช้ให้ครบถ้วนสมบูรณ์แล้ว ผู้วิจัยเห็นว่าจะสามารถทำให้กฎหมายมีประสิทธิภาพมากขึ้นกว่าในปัจจุบัน อย่างไรก็ตามในด้านเกี่ยวกับโทษนั้นนอกจากจะต้องมีมาตรการและวิธีการลงโทษที่เหมาะสมแล้วในเรื่องของอัตราโทษก็มีความสำคัญจะต้องมีปริมาณโทษที่เพียงพอในการบรรลุผลในการป้องกันการกระทำความผิดตามทฤษฎีอรรถประโยชน์ด้วย

(2) อัตราโทษตามบทบัญญัติกฎหมาย

เนื่องจากอัตราโทษตามที่กำหนดในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ส่วนใหญ่จะเป็นโทษปรับที่กำหนดอัตราโทษขั้นสูงไว้โดยไม่มีอัตราโทษขั้นต่ำกำกับด้วย เช่นปรับไม่เกินสองร้อยบาท หรือปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท โดยกฎหมายประสงค์จะเปิดโอกาสให้เจ้าพนักงานตำรวจเป็นผู้มีอำนาจใช้ดุลยพินิจในการเปรียบเทียบปรับให้เหมาะสมกับความผิด แต่ในการบัญญัติกฎหมายในลักษณะนี้ แม้ว่าจะมีข้อดีในการปรับใช้ให้เหมาะสมกับกรณีความผิด แต่ก็อาจมีผลร้าย หากเจ้าพนักงานตำรวจผู้มีหน้าที่ในการใช้ดุลยพินิจเปรียบเทียบปรับไม่ยึดถือปฏิบัติหน้าที่อย่างเคร่งครัดตรงไปตรงมา ย่อมอาจก่อให้เกิดความลำเอียง และการเลือกปฏิบัติในการบังคับใช้กฎหมายได้ เช่น เจ้าพนักงานตำรวจอาจใช้ดุลยพินิจเปรียบเทียบปรับในอัตราที่ต่ำกว่าโทษที่ผู้นั้นควรได้รับเพื่อเป็นการช่วยเหลือสมักรพรรคพวก หรือคนรู้จักของตน ซึ่งการปฏิบัติดังกล่าวนี้จะส่งผลให้เกิดปัญหาผู้ขับขี่ฝ่าฝืนกฎจราจรได้ เพราะเมื่อผู้กระทำความผิดไม่ได้รับโทษที่พอเหมาะพอควรที่จะมีผลเป็นการยับยั้งการกระทำผิดได้แล้ว ผู้ขับขี่คนนั้นก็จะได้ใจไม่เกิดความเข็ดหลาบ กล้าที่จะกระทำความผิดขึ้นอีก และเมื่อปฏิบัติไปเป็นเวลานานย่อมกลายเป็นความเคยชินในที่สุด

อย่างไรก็ดี แม้ว่าทางกรมตำรวจโดยกองบัญชาการตำรวจนครบาลจะได้พยายามป้องกันมิให้เจ้าพนักงานตำรวจใช้ดุลยพินิจตามอำเภอใจ โดยการวางแนวทางในการใช้ดุลยพินิจในการลงโทษ หรือที่เรียกว่า “ยึดถือ” ตามคำสั่งกองบัญชาการตำรวจนครบาลที่ 303/2539 ลงวันที่ 15 ตุลาคม 2539⁷ เรื่องกำหนดอัตราเปรียบเทียบปรับ และยึดใบ

⁷ ดูเพิ่มเติมในภาคผนวก ก.

อนุญาตขับขี่ผู้กระทำความผิดกฎหมายเกี่ยวกับการจราจร ซึ่งคำสั่งดังกล่าวจะกำหนดอัตราค่าปรับในลักษณะตายตัว ตัวอย่างเช่น ข้อหาขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดง มีโทษปรับในอัตรา 200 บาท หากเป็นการฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดงโดยเจตนาอย่างแรงชัด มีโทษปรับในอัตรา 1000 บาทและยึดใบอนุญาตขับขี่ 30 วัน (อัตราโทษที่กำหนดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 152 ประกอบมาตรา 21 วรรคหนึ่ง กำหนดให้ผู้ฝ่าฝืนสัญญาณจราจรต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท) หรือข้อหาจอร์รถในที่มิเครื่องหมายห้ามจอด มีโทษปรับในอัตรา 200 บาท หากจอร์รถในที่มิเครื่องหมายขาวแดง มีโทษปรับในอัตรา 500 บาท และหากจอร์รถซ้อนคัน จะปรับในอัตรา 500 บาท และยึดใบอนุญาตขับขี่ 7 วัน (อัตราโทษที่กำหนดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 148 ประกอบมาตรา 57 กำหนดให้ผู้ฝ่าฝืนกฎจราจรจอร์รถในที่ห้ามต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าร้อยบาท) เป็นต้น แต่จากการศึกษาพบว่าในปัจจุบันทางเจ้าพนักงานตำรวจเองก็ยังมีได้มีการนำคำสั่งดังกล่าวมาใช้ในทางปฏิบัติเท่าที่ควร ทำให้เจ้าพนักงานตำรวจยังคงมีโอกาสเลือกปฏิบัติต่อบุคคลบางกลุ่มบางพวกโดยยึดถืออัตราโทษตามกฎหมายทำให้สามารถลงโทษปรับในอัตราที่ต่ำได้ (โดยปกติจะอยู่ในอัตราประมาณ 100 บาท) ในกรณีนี้ผู้เขียนเห็นว่าเหตุผลสำคัญที่ทำให้เจ้าพนักงานจราจรสามารถละเลยต่อ “ยึดถือ” ดังกล่าว มีเหตุผลอยู่ 2 ประการคือ

1) “ยึดถือ” เป็นเพียงคำสั่งของผู้บังคับบัญชาไม่มีสภาพเป็นกฎหมาย ดังนั้นการละเลยต่อคำสั่งดังกล่าวแต่ไปยึดถือปฏิบัติตามกฎหมายจึงยังถือไม่ได้ว่ากระทำความผิดกฎหมาย หรือปฏิบัติหน้าที่ในทางมิชอบ

2) เท่าที่ผ่านมาในอดีตยังไม่เคยปรากฏว่าเจ้าพนักงานตำรวจที่ละเลยต่อคำสั่งดังกล่าวจะต้องรับผลร้าย หรือถูกลงโทษแต่ประการใด ดังนั้น ทางเจ้าพนักงานตำรวจส่วนใหญ่จึงเคร่งครัดปฏิบัติตาม “ยึดถือ” เฉพาะช่วงที่มีคำสั่งกวดขันเป็นพิเศษเท่านั้น ส่วนในกรณีปกติการใช้ดุลยพินิจส่วนใหญ่แทบจะไม่ได้คำนึงถึง “ยึดถือ” เลย

อนึ่ง มีข้อสังเกตว่าการออกคำสั่งกองบัญชาการตำรวจนครบาลที่ 303 / 2539 โดยผู้บัญชาการตำรวจนครบาลนี้ เป็นการดำเนินการในฐานะผู้บังคับบัญชาซึ่งไม่มีกฎหมายรองรับอำนาจในส่วนนี้ จึงทำให้เจ้าพนักงานตำรวจที่เลียงไม่ใช้คำสั่งดังกล่าวในการปรับและยึดใบอนุญาตขับขี่ไม่ถือว่ากระทำความผิดกฎหมาย แต่หากเปลี่ยนให้อธิบดีกรมตำรวจเป็นผู้ออกคำสั่งแทน โดยอาศัยอำนาจตามมาตรา 140 วรรคหก⁸ ผลจะทำให้เจ้าพนักงานตำรวจไม่อาจเลียงไม่ปฏิบัติตามคำสั่งได้อีกต่อไป เพราะถือว่าคำสั่งดังกล่าวมีผลบังคับใช้เป็นกฎหมายด้วย ดังนั้นในการแก้ไขในเรื่องอัตราโทษที่เกิดจากปัญหาในการใช้ดุลยพินิจที่ไม่เหมาะสมของเจ้าพนักงาน

⁸ มาตรา 140 วรรคหก “การกำหนดจำนวนค่าปรับตามที่เปรียบเทียบ ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่อธิบดีกำหนด”

ตำรวจจึงสามารถแก้ไขได้โดยการให้อธิบดีกรมตำรวจเป็นผู้กำหนดอัตราค่าปรับ ตามมาตรา 140 เพื่อเป็นแนวทางในการใช้ดุลยพินิจในการเปรียบเทียบปรับของเจ้าพนักงานตำรวจ

3.2.1.1.2 ความชัดเจนสมบูรณ์และความทันสมัยของกฎหมาย

(ก) ความชัดเจนสมบูรณ์ของกฎหมาย

- ความชัดเจนสมบูรณ์ของกฎหมายเกี่ยวกับกฎจราจร

ความสมบูรณ์ชัดเจนของกฎหมายเป็นส่วนที่มีความเกี่ยวข้องโดยตรงต่อการฝ่าฝืน หรือปฏิบัติตามกฎหมายของผู้ขับขี่ เพราะหากกฎหมายบัญญัติไว้ อย่างคลุมเครือ ไม่ชัดเจน ผู้ขับขี่ย่อมจะปฏิบัติให้ถูกต้องตามกฎหมายได้ไม่ถนัดนัก สำหรับพระราชบัญญัติจราจร พ.ศ.2522 ผู้วิจัยมีความเห็นว่าบทบัญญัติดังกล่าว ยังมีบางส่วนที่ขาดความสมบูรณ์ชัดเจน ซึ่งมีทั้งส่วนที่ขาดความสมบูรณ์ชัดเจนของเนื้อหา และส่วนที่ขาดความสมบูรณ์ชัดเจนของถ้อยคำ ตัวอย่างเช่น

- มาตรา 67 บัญญัติว่า “ผู้ขับขี่ต้องขับรถด้วยอัตราความเร็วตามที่กำหนดในกฎกระทรวง หรือตามเครื่องหมายจราจรที่ได้ติดตั้งไว้ในทาง

เครื่องหมายจราจรที่ติดตั้งไว้ตามวรรคหนึ่ง จะกำหนดอัตราความเร็วขั้นสูงหรือขั้นต่ำก็ได้ แต่ต้องไม่เกินอัตราความเร็วที่กำหนดในกฎกระทรวง”

จากมาตราดังกล่าวนี้อาจเกิดปัญหาโต้แย้งขึ้นมาได้ว่า ในกรณีที่มีการทำเครื่องหมายจราจรติดตั้งไว้ในทาง โดยเป็นการกำหนดอัตราความเร็วขั้นต่ำ เช่นนี้ แล้วผู้ขับขี่จะทราบได้อย่างไรว่าอัตราความเร็วขั้นสูงที่กำหนดไว้คือเท่าใด ดังนั้นผู้ขับขี่จึงอาจทำผิดกฎจราจรไปโดยไม่เจตนาได้

อนึ่งมีข้อสังเกตด้วยว่าความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 แม้จะมีโทษในทางอาญา โดยเฉพาะในหลายๆ มาตรามีอัตราโทษซึ่งในทางกฎหมายอาญาถือเป็นความผิดลหุโทษ แต่ในพระราชบัญญัตินี้มิได้มีการบัญญัติแจ้งชัดให้ผู้กระทำความผิดแม้ไม่มีเจตนาที่ต้องรับโทษ ดังนั้นผู้กระทำความผิดโดยขาดเจตนาจึงอาจยกข้อต่อสู้ในเรื่องขาดเจตนา เพื่อให้คนพ้นความรับผิดชอบไปได้

- มาตรา 84 บัญญัติว่า “เว้นแต่บทบัญญัติในลักษณะนี้จะได้รับบัญญัติไว้เป็นอย่างอื่น ให้ผู้ขับขี่รถจักรยานปฏิบัติตามมาตรา 21 มาตรา 22 มาตรา 23 มาตรา 24 มาตรา 25 มาตรา 26 มาตรา 32 มาตรา 33 มาตรา 34 มาตรา 36 มาตรา 37 มาตรา 39 มาตรา 40 มาตรา 41 มาตรา 42 มาตรา 45 มาตรา 46 มาตรา 47 มาตรา 48 มาตรา 49 มาตรา 50 มาตรา 51 มาตรา 52 มาตรา 53 มาตรา 54 มาตรา 55 มาตรา 56 มาตรา 57 มาตรา 59 มาตรา 60 มาตรา 61 มาตรา 62 มาตรา 63 มาตรา 64 มาตรา 69 มาตรา 70 มาตรา 71 มาตรา 72 มาตรา 73 มาตรา 74 มาตรา 76(2) มาตรา 78 มาตรา 125 มาตรา 127 มาตรา 133 ด้วยโดยอนุโลม”

จากมาตรานี้อาจทำให้เกิดข้อสงสัยขึ้นมาว่าเหตุใดจึงต้องมีการบัญญัติให้นำบทบัญญัติต่างๆ มาบังคับใช้กับรถจักรยานโดยอนุโลม แต่สำหรับรถอื่นๆ เช่น รถบรรทุกคนโดยสารในลักษณะที่ 11 หรือรถแท็กซี่ในลักษณะที่ 12 จึงไม่มีการบัญญัติให้นำบทบัญญัติมาตราอื่นมาบังคับใช้โดยอนุโลมด้วย เช่นนี้จะหมายความว่ารถในลักษณะอื่นๆ ที่ไม่มีการบัญญัติเช่นเดียวกับรถจักรยานจะไม่ต้องนำบทบัญญัติในลักษณะอื่นมาใช้ด้วยหรือไม่ หรือผู้ร่างกฎหมายอาจจะมีเจตนาจะให้ตีความคำว่า “รถ” ที่บัญญัติอยู่ในมาตราอื่นๆ ตามคำนิยามในมาตรา 4 (15)⁹ ได้หมายรวมถึง รถบรรทุกคนโดยสาร และรถแท็กซี่อยู่แล้ว จึงไม่บัญญัติให้นำมาตราอื่นๆ มาใช้โดยอนุโลม เช่นนี้ก็ไม่น่าจะถูกต้องอีก เพราะถ้าจะตีความคำว่า “รถ” รวมถึงรถบรรทุกคนโดยสาร และรถแท็กซี่ด้วยแล้ว รถจักรยานก็มีความหมายรวมอยู่ในนิยามนี้ด้วยเช่นกัน แล้วเหตุใดกฎหมายจึงยังต้องบัญญัติมาตรา 84 นี้ขึ้นอีกทำให้เกิดความสับสนในการใช้กฎหมาย

- มาตรา 99 บัญญัติว่า “ในขณะขับรถ ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถแท็กซี่.....

(8) รับคนโดยสารภายในบริเวณที่เจ้าพนักงานได้กำหนดเครื่อง

หมายจราจรห้ามรับคนโดยสาร”

สำหรับปัญหาในมาตรานี้เป็นประเด็นที่สืบเนื่องมาจากปัญหาที่กล่าวมาในมาตรา 84 ว่าในกรณีลักษณะที่ 12 เรื่องรถแท็กซี่ เมื่อไม่ได้มีการบัญญัติให้อนุโลมใช้มาตราอื่นๆ ก็หมายความว่ารถแท็กซี่จะต้องปฏิบัติตามกฎจราจรภายใต้ลักษณะที่ 12 เท่านั้นใช่หรือไม่ และถ้าเป็นเช่นนั้นแล้วจากมาตรา 99 (8) นี้ก็จะหมายความว่า รถแท็กซี่สามารถจอดรับผู้โดยสารได้ทุกที่ โดยไม่ต้องปฏิบัติตามกฎหมายในหมวด 4 เรื่องการหยุดและจอดรถ แต่จะถูกห้ามเฉพาะบริเวณที่มีเครื่องหมายจราจรห้ามรับคนโดยสารเท่านั้น ในกรณีดังกล่าวนี้จึงยังมีความสับสนในการตีความกฎหมายอยู่พอสมควร

⁹ มาตรา 4 (15) บัญญัติว่า “รถ” หมายความว่า ยานพาหนะทางบกทุกชนิด เว้นแต่รถไฟ และรถราง”

- มาตรา 51 บัญญัติว่า “ การเลี้ยวรถ ให้ปฏิบัติดังนี้ ”

(1) ถ้าจะเลี้ยวซ้าย

- (ก) ในกรณีที่ไม่ได้แบ่งช่องเดินรถไว้ ให้ผู้ขับขี่ขับรถชิดทางเดินรถด้านซ้าย
- (ข) ในกรณีที่มีการแบ่งช่องเดินรถไว้ และมีเครื่องหมายจราจรแสดงให้เลี้ยวซ้ายได้ ให้ผู้ขับขี่ขับรถในช่องเดินรถสำหรับที่จะเลี้ยวซ้าย ทั้งนี้ก่อนถึงทางเลี้ยวไม่น้อยกว่าสามสิบเมตร
- (ค) ในกรณีที่มีช่องเดินรถประจำทางอยู่ทางเดินรถด้านซ้ายสุด ให้ผู้ขับขี่ขับรถชิดช่องเดินรถประจำทางก่อนถึงทางเลี้ยวไม่น้อยกว่าสามสิบเมตร และจะเลี้ยวรถผ่านเข้าไปในช่องเดินรถประจำทางได้เฉพาะในบริเวณที่มีเครื่องหมายจราจรให้เลี้ยวรถผ่านได้เท่านั้น

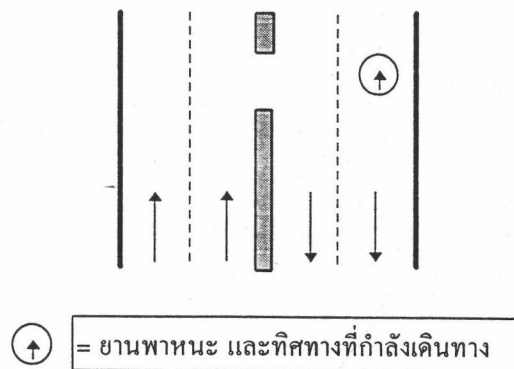
(2) ถ้าจะเลี้ยวขวา

- (ก) สำหรับทางเดินรถที่ไม่ได้แบ่งช่องเดินรถไว้ ให้ผู้ขับขี่ขับรถชิดทางด้านขวาของแนวกึ่งกลางของทางเดินรถก่อนถึงทางเลี้ยวไม่น้อยกว่าสามสิบเมตร
- (ข) สำหรับทางเดินรถที่ได้แบ่งช่องเดินรถในทิศทางเดียวกันไว้ตั้งแต่สองช่องขึ้นไป ให้ผู้ขับขี่ขับรถชิดทางด้านขวาสุดของทางเดินรถหรือในช่องที่มีเครื่องหมายจราจรแสดงให้เลี้ยวขวาได้ ทั้งนี้ ก่อนถึงทางเลี้ยวไม่น้อยกว่าสามสิบเมตร
- (ค) ในกรณีที่มีช่องเดินรถประจำทางอยู่ทางเดินรถด้านขวาสุด ให้ผู้ขับขี่ขับรถชิดช่องเดินรถประจำทางก่อนถึงทางเลี้ยวไม่น้อยกว่าสามสิบเมตร และจะเลี้ยวรถผ่านเข้าไปในช่องเดินรถประจำทางได้เฉพาะในบริเวณที่มีเครื่องหมายจราจร ให้เลี้ยวรถผ่านได้เท่านั้น
- (ง) สำหรับทางเดินรถที่มีเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่แสดงสัญญาณจราจรด้วยมือและแขน ให้ผู้ขับขี่ขับรถเลี้ยวขวากลับไปมาได้โดยไม่ต้องอ้อมเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่
- (จ) เมื่อรถอยู่ในทางร่วมทางแยก ผู้ขับขี่ต้องให้รถที่สวนมาในทางเดินรถทางเดียวกันผ่านทางร่วมทางแยกไปก่อน เมื่อเห็นว่าปลอดภัยแล้วจึงให้เลี้ยวขวาไปได้

(3) ถ้าจะเลี้ยวอ้อมวงเวียนหรือเกาะที่สร้างไว้ ให้ผู้ขับขี่ขับรถอ้อมไปทางซ้ายของวงเวียนหรือเกาะนั้น

ในกรณีตาม (1) และ (2) ผู้ขับขี่ต้องให้ความระมัดระวังและต้องหยุดให้ทางแก่ผู้ที่กำลังข้ามทางและรถที่กำลังผ่านทางร่วมทางแยกจากทางด้านอื่นก่อน เว้นแต่ในกรณีที่มีรถเลีย่วซ้ายและเลีย่วขวาพร้อมกันให้รถเลีย่วซ้ายให้ทางแก่รถเลีย่วขวาก่อน”

จากมาตรา 51 (2) (ข) ที่บัญญัติว่า “ขับรถชิดทางด้านขวาสุดของทางเดินรถ” เมื่อพิจารณาประกอบกับคำนิยามในมาตรา 4 (3) ที่บัญญัติว่า “ทางเดินรถ” หมายความว่าพื้นที่ที่ทำไว้สำหรับการเดินรถไม่ว่าในระดับพื้นดิน ใต้ หรือเหนือพื้นดิน” ทำให้เข้าใจไปว่าผู้ขับขี่จะต้องขับรถชิดทางด้านขวาสุดของทางเดินรถเสมอแม้ว่าทางเดินรถนั้นจะเป็นทางเดินรถที่กำหนดให้มีการเดินรถสวนทางกันได้ก็ตาม ดังนี้



จะเห็นว่าการตีความตามถ้อยคำในบทบัญญัติที่น่าจะไม่ถูกต้องเพราะการขับรถเช่นนั้นย่อมก่อให้เกิดความไม่ปลอดภัย และเกิดความสับสนในการจราจรได้ ดังนั้นผู้เขียนจึงคิดว่าถ้อยคำที่ถูกต้องควรจะเปลี่ยนจาก “ขับรถชิดทางด้านขวาสุดของทางเดินรถ” มาเป็น “ขับรถชิดทางด้านขวาของช่องเดินรถในทิศทางเดียวกันด้านขวาสุด” น่าจะชัดเจนและถูกต้องกว่าดังนี้ เป็นต้น

ตัวอย่างที่ยกมาข้างต้นนี้เป็นเพียงส่วนหนึ่งที่ผู้วิจัยได้พบหลังจากได้ศึกษาในรายละเอียดของพระราชบัญญัติจราจร พ.ศ.2522 และความไม่สมบูรณ์ชัดเจนของบทบัญญัติดังกล่าวนี้ก็เป็นสาเหตุอีกประการหนึ่งที่ทำให้ผู้ขับขี่เกิดความสับสนไม่เข้าใจและสุดท้ายก็ไม่อาจปฏิบัติตามกฎหมายได้ อย่างไรก็ตามก็ตีจากข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์ผู้พิพากษาประจำศาลแขวง (พันซ์เลิศ บุญเลี้ยง, สัมภาษณ์, 22 มค. 2540) ซึ่งเป็นศาลที่มีเขตอำนาจรับผิดชอบในเรื่องคดีจราจร¹⁰ พบว่าประเด็นข้อสงสัยและไม่เข้าใจดังกล่าวยังไม่เคยมีผู้ใดหยิบยก

¹⁰ ดูพระธรรมนูญศาลยุติธรรม มาตรา 15 ประกอบมาตรา 22 (5)

ขึ้นมาเพื่อโต้แย้ง ส่วนใหญ่แล้วคดีพิพาทเรื่องจรรยาบรรณจะเป็นความผิดในฐานที่ใช้กันซ้ำๆ อยู่เป็นประจำ เช่น มาตรา 43¹¹ มาตรา 134¹² เป็นต้น สำหรับสาเหตุที่ไม่มีการหยิบยกประเด็นข้อที่กฎหมายขาดความสมบูรณ์ชัดเจนขึ้นมาโต้แย้งเป็นคดีความนั้น ผู้วิจัยมีความเห็นว่าน่าจะมีสาเหตุเพราะ

1) คดีจรรยาบรรณเป็นคดีที่มีบทบัญญัติลงโทษปรับเป็นส่วนใหญ่ และโดยมากค่าปรับก็อยู่ในอัตราที่ไม่สูงมาก ดังนั้นจำเลยในคดีจรรยาบรรณจึงมักจะยอมรับสารภาพและชำระค่าปรับเพื่อให้เสร็จคดีไปโดยเร็ว

2) ประชาชนไม่ค่อยมีความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจรรยาบรรณ ไม่เคยอ่านตัวบทพระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ.2522 ถ้าจะอ่านก็จะเป็นเพียงคู่มือที่มีการพิมพ์จำหน่ายซึ่งจะมีแต่เรื่องเครื่องหมาย ป้าย และสัญลักษณ์จรรยาบรรณเท่านั้น ทำให้ผู้ขับขี่ไม่มีข้อมูลในการโต้แย้ง เพราะรู้กฎหมายเพียงด้านเดียว

3) ตำรวจจราจรผู้บังคับใช้กฎหมายบางส่วนยังขาดความแม่นยำในตัวบทกฎหมาย โดยเฉพาะตำรวจชั้นประทวนซึ่งเป็นกำลังสำคัญในการปฏิบัติภาคสนาม เป็นเจ้าหน้าที่ที่ดำเนินการจับกุมและตั้งข้อกล่าวหา ในกรณีนี้จากการวิจัยโดยการสอบถามจากเจ้าพนักงานตำรวจพบว่าทางตำรวจก็จะปรับใช้ข้อหาเพียงไม่กี่มาตรา และในบางข้อหาทางตำรวจเองก็แทบจะไม่มีการยกขึ้นมาปรับใช้เลย เช่นมาตรา 43 (1)

4) ประชาชนส่วนใหญ่จะเข้าใจว่าตำรวจจราจรในฐานะผู้บังคับใช้กฎหมายจรรยาบรรณจะต้องมีความรู้ในกฎหมายจรรยาบรรณเป็นอย่างดี ดังนั้นผู้ขับขี่จึงไม่คิดว่าอาจจะเกิดความผิดพลาดในการจับกุม กล่าวคือในบางกรณีหากมีการโต้แย้งกันจริงๆ แล้ว ตัวบทกฎหมายก็ยังคงมีความไม่ชัดเจนซึ่งเป็นการเปิดโอกาสให้มีทางหลุดพ้นความผิดได้

¹¹ มาตรา 43 บัญญัติว่า “ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถ

- (1) ในขณะที่หย่อนความสามารถในอันที่จะขับ
- (2) ในขณะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น
- (3) ในลักษณะกีดขวางการจราจร
- (4) โดยประมาทหรือน่าหวาดเสียว อันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคล หรือทรัพย์สิน
- (5) ในลักษณะที่ผิดปกติวิสัยของการขับรถตามธรรมดา หรือไม่อาจแลเห็นทางด้านหน้าหรือด้านหลัง ด้านใดด้านหนึ่งหรือทั้งสองด้านได้พอแก่ความปลอดภัย
- (6) คร่อมหรือทับเส้นหรือแนวแบ่งช่องเดินรถ เว้นแต่เมื่อเปลี่ยนช่องเดินรถ เลี้ยวรถ หรือกลับรถ
- (7) บนทางเท้าโดยไม่มีเหตุอันสมควร เว้นแต่รถลากเข็นสำหรับทารก คนป่วยหรือคนพิการ
- (8) โดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยหรือความเดือดร้อนของผู้อื่น

¹² มาตรา 134 บัญญัติว่า “ห้ามมิให้ผู้ใดแข่งรถในทาง เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากเจ้าพนักงานจราจร ห้ามมิให้ผู้ใดจัก สนับสนุน หรือส่งเสริมให้มีการแข่งรถในทาง เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากเจ้าพนักงานจราจร

ดังนั้นผู้วิจัยจึงเห็นว่าในเรื่องความไม่ชัดเจน สมบูรณ์ของกฎหมายนี้ ทั้งในส่วนของความบกพร่อง ความไม่ชัดเจนของถ้อยคำ และในส่วนที่กฎหมายยังบัญญัติไว้ไม่ครอบคลุมซึ่งถือเป็นช่องว่างของกฎหมาย อันอาจก่อให้เกิดปัญหาในการบังคับใช้ ควรจะได้มีการปรับปรุงแก้ไขกฎหมายเพื่อป้องกันการโต้แย้งที่อาจเกิดขึ้น และเพื่อให้ผู้ขับขี่มีความเข้าใจในกฎจราจรอย่างถูกต้องด้วย

- ความชัดเจนสมบูรณ์ของกฎหมายเกี่ยวกับการตรวจแอลกอฮอล์ในผู้ขับขี่

ปัจจุบันมีบทบัญญัติกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการตรวจแอลกอฮอล์ในผู้ขับขี่อยู่ 2 ฉบับคือ

- 1) พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522
- 2) พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522

1) พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

(1) การบัญญัติความผิด

- มาตรา 43 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถ

- (1) ในขณะที่อ่อนความสามารถในอันที่จะขับ
- (2) ในขณะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น
- (3) ในลักษณะกีดขวางการจราจร
- (4) โดยประมาทหรือน่าหวาดเสียว อันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคล หรือทรัพย์สิน
- (5) ในลักษณะที่ผิดปกตวิสัยของการขับรถตามธรรมดา หรือไม่อาจแลเห็นทางด้านหน้าหรือด้านหลัง ด้านใดด้านหนึ่งหรือทั้งสองด้าน ได้พอแก่ความปลอดภัย
- (6) คร่อมหรือทับเส้นหรือแนวแบ่งช่องเดินรถ เว้นแต่เมื่อเปลี่ยนช่องเดินรถเลี้ยวรถหรือกลับรถ
- (7) บนทางเท้าโดยไม่มีเหตุอันสมควร เว้นแต่รถลากเข็นสำหรับทารก คนป่วยหรือคนพิการ
- (8) โดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยหรือความเดือดร้อนของผู้อื่น

(2) การตรวจสอบ / ทดสอบความผิด

- มาตรา 142 เจ้าพนักงานจราจรหรือ พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจสั่งให้ผู้ขับขี่หยุดรถในเมื่อ
 - (1) รถนั้นมีสภาพไม่ถูกต้องตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 6
 - (2) เห็นว่าผู้ขับขี่หรือบุคคลใดในรถนั้น ได้ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทแห่งพระราชบัญญัตินี้หรือกฎหมายอันเกี่ยวกับรถนั้น ๆ

ในกรณีที่เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานสอบสวนหรือพนักงานเจ้าหน้าที่เห็นว่าผู้ขับขี่ฝ่าฝืน มาตรา 43 (1) หรือ (2) ให้เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานสอบสวนหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจสั่งให้มีการทดสอบผู้ขับขี่ดังกล่าวว่าหย่อนความสามารถในอันที่จะขับหรือเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่นหรือไม่

การทดสอบตามวรรคสอง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

- กฎกระทรวงที่ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 คือ กฎกระทรวงฉบับที่ 16 (พ.ศ.2537)¹³

2) พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522

(1) การบัญญัติความผิด

- มาตรา 102 ในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่ผู้ได้รับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถต้อง
 - (3) ไม่เสพสุราหรือเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น

- มาตรา 102 ทวิ ในกรณีมีเหตุอันควรเชื่อว่าผู้ได้รับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถผู้ใด ในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่นั้นมีสารอยู่ในร่างกายอันเกิดจากการเสพสุราหรือของมีเมาอย่างอื่น หรือยาเสพติดให้โทษ หรือวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิต และประสาท ให้ผู้ตรวจการหรือพนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจมีอำนาจตรวจหรือทดสอบหรือสั่งให้รับการตรวจหรือทดสอบว่าผู้นั้นมีสารนั้น ๆ อยู่ในร่างกายหรือไม่

¹³ ดูเพิ่มเติมที่ภาคผนวก ข.

เจ้าพนักงานผู้มีอำนาจ วิธีการตรวจหรือ ทดสอบตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ และวิธีการที่อธิบดีกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

- ประกาศกรมการขนส่งทางบกที่ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ได้แก่

1. ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการตรวจหรือทดสอบสารอันเกิดจากการเสพสุราหรือวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิต และประสาท และกำหนดเจ้าพนักงานผู้มีอำนาจตรวจหรือทดสอบหรือสั่งให้ผู้ได้รับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถในขณะปฏิบัติหน้าที่รับการตรวจหรือทดสอบว่ามีสารนั้นอยู่ในร่างกายหรือไม่ ลงวันที่ 17 สิงหาคม 2535¹⁴

2. ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการตรวจหรือทดสอบสารอันเกิดจากการเสพสุราหรือวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทและกำหนดเจ้าพนักงานผู้มีอำนาจตรวจหรือทดสอบหรือสั่งให้ผู้ได้รับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถในขณะปฏิบัติหน้าที่รับการตรวจหรือทดสอบว่ามีสารนั้นอยู่ในร่างกายหรือไม่ (ฉบับที่ ๒) ลงวันที่ 31 สิงหาคม 2536¹⁵

เมื่อพิจารณาจากบทบัญญัติกฎหมายที่เกี่ยวข้องดังกล่าวข้างต้นแล้ว ผู้วิจัยพบว่า บทบัญญัติตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 กับพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 ยังมีการบัญญัติที่แตกต่างกันในเรื่องต่าง ๆ ดังนี้

1. เรื่องวิธีการตรวจ หรือทดสอบ

วิธีการตรวจหรือทดสอบตาม พระราชบัญญัติจราจรทางบกกำหนดไว้ 3 วิธีคือ 1) การตรวจวัดลมหายใจ 2) ตรวจปัสสาวะ 3) ตรวจเลือด แต่วิธีการตรวจหรือทดสอบตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกกำหนดไว้วิธีเดียวคือการตรวจวัดลมหายใจเท่านั้น

¹⁴ คู่มือเดิมที่ภาคผนวก ค.

¹⁵ คู่มือเดิมที่ภาคผนวก ง.

2. การโต้แย้งผลการตรวจ

ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกฯ มิได้กำหนดวิธีปฏิบัติในกรณีเกิดการโต้แย้งผลการตรวจ แต่ในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกฯ กำหนดว่าในกรณีมีการโต้แย้งผลการตรวจให้ส่งไปตรวจพิสูจน์ที่ “สถานตรวจพิสูจน์ของส่วนราชการ” ที่ใกล้ที่สุด

อย่างไรก็ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกฯ เองก็ได้มีการกำหนดสถานที่ในกรณีต้องทดสอบด้วยวิธีตรวจวัดจากเลือด โดยให้ส่งต่อไปยัง “โรงพยาบาล” ที่ใกล้ที่สุด โดยมีได้จำกัดว่าจะเป็นโรงพยาบาลของรัฐหรือเอกชน

3. เกณฑ์การวัดค่าแอลกอฮอล์ทางลมหายใจ

ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกฯ กำหนดให้ใช้ค่าสัมประสิทธิ์ในการแปลงค่าเท่ากับ 2000 ส่วนพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกฯ กำหนดให้ใช้ค่าที่อ่าน “แอลกอฮอล์ในเลือดเป็นมิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์”

4. การปฏิบัติหน้าที่

ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกฯ กำหนดว่า “ให้ออกปฏิบัติการร่วมกับผู้ที่มีความรู้ความชำนาญจากสำนักงานสาธารณสุขจังหวัด หรือสถานตรวจพิสูจน์ของทางราชการ” ส่วนตาม พระราชบัญญัติจราจรทางบกฯ มิได้มีบทบัญญัติในเรื่องนี้

5. อำนาจในการตรวจ

ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกฯ มาตรา.142 วรรคสอง บัญญัติว่า “ในกรณีที่เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานสอบสวนหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ เห็นว่าผู้ขับขี่ฝ่าฝืนมาตรา 43 (1) หรือ (2).... มีอำนาจสั่งให้มีการทดสอบผู้ขับขี่....”

แต่ตาม พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก ม.102 ทวิ บัญญัติว่า “ในกรณีมีเหตุอันควรเชื่อว่า...จะมีสารอยู่ในร่างกายอันเกิดจากการเสพสุรา...ให้ผู้ตรวจสารหรือพนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจมีอำนาจตรวจ หรือทดสอบ....”

อย่างไรก็ดีแม้ว่าบทบัญญัติกฎหมายยังมีได้มีการบัญญัติให้ปฏิบัติในแนวทางเดียวกัน แต่จากการศึกษาพบว่า ในความเป็นจริงปัญหาในการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการตรวจแอลกอฮอล์ในผู้ขับขี่ในปัจจุบันมิได้เกิดจากข้อขัดแย้งของบทบัญญัติดังกล่าว แต่เป็นข้อขัดข้องในด้านเทคนิคการตรวจวัด ทั้งนี้ผู้ศึกษาเห็นว่าเหตุผลสำคัญที่ความแตกต่างของสาระในบทบัญญัติทั้ง 2 ฉบับไม่ก่อให้เกิดปัญหาในทางปฏิบัติเนื่องจาก

- 1) ขอบเขตอำนาจของพระราชบัญญัติจราจรทางบกฯ นั้นสามารถครอบคลุมถึงผู้ขับขี่รถตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกฯ ได้ ดังนั้นในการตรวจสอบจึงไม่มีข้อโต้แย้งในเรื่องอำนาจในการตรวจ อีกทั้งในทางปฏิบัติของการตรวจส่วนมากก็จะอิงตามอำนาจของพระราชบัญญัติจราจรทางบกฯ เป็นส่วนใหญ่
- 2) ฝ่ายผู้ถูกตรวจเองก็ไม่มีความรู้เกี่ยวกับรายละเอียดในพระราชบัญญัติ ดังนั้นจึงไม่มีการโต้แย้งเกิดขึ้น

สำหรับข้อขัดข้องในด้านการตรวจวัดที่เป็นปัญหาในปัจจุบันเป็นปัญหาจากผู้บังคับใช้กฎหมายยังขาดความมั่นใจในความถูกต้องของเครื่องมือที่ใช้ตรวจวัดแอลกอฮอล์จากลมหายใจ โดยวิธีการเป่าลมหายใจ (Breath analyzer test) เนื่องจาก “ประเทศไทยเพิ่งจะมีประกาศกำหนดสัมประสิทธิ์ในการแปลงค่าความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ในเลือดต่อลมหายใจเป็น 2000:1 เมื่อประมาณเดือนพฤศจิกายน 2537 ซึ่งทำให้ผู้นำเข้าเครื่องวัดที่นำเข้าก่อนหน้านี้นี้ ไม่ทราบสัมประสิทธิ์อัตราส่วนที่แน่นอน เครื่องส่วนมากจะตั้งไว้จากโรงงานเป็น 2100:1 หรือ 2300:1 คูได้จากหนังสือคู่มือการใช้เครื่องหรือใบรับรองการสอบเทียบมาตรฐาน (Calibrate certificate) ที่มีมาพร้อมกับเครื่อง ซึ่งจะทำให้ค่าที่วัดได้สูงกว่าปกติ 5% และ 13% ตามลำดับ ...ในปัจจุบันกรมตำรวจมีเครื่องตรวจวัดแบบเคลื่อนที่จำนวน 115 เครื่องเป็นชนิด Fuel cell แต่ยังไม่นำมาใช้” (สุรชาติ ณ หนองคาย, ประสิทธิ์ โหมวิไลกุล และมนตรี ยิ้มแย้ม) เนื่องจากเกรงปัญหาในเรื่องมาตรฐานของเครื่องดังกล่าว ดังนั้นวิธีการที่ทางกรมตำรวจนำมาใช้แก้ปัญหาเกี่ยวกับการดำเนินการตรวจวัดแอลกอฮอล์ คือ

1. “ส่งเครื่องให้คณะกรรมการอาหารและยารับรองตาม พระราชบัญญัติเครื่องมือแพทย์ พ.ศ. 2531” (สุรชาติ ณ หนองคาย, ประสิทธิ์ โหมวิไลกุล และมนตรี ยิ้มแย้ม) ก่อนจะนำมาใช้ในการตรวจวัด

2. นำวิธีการตรวจหาแอลกอฮอล์โดยการตรวจวัดจากเลือด ซึ่งอาศัยอำนาจตาม พระราชบัญญัติจราจรทางบก มาใช้แทนการตรวจวัดจากลมหายใจโดยการตีความกฎกระทรวง ฉบับที่ 16 (พ.ศ. 2537) ข้อ 1 วรรคสอง ที่ว่า “การตรวจวัดตาม (2) หรือ (3) ใช้ใช้กรณีที่ไม่สามารถทดสอบตาม (1) ได้เท่านั้น” ให้หมายรวมไปถึงกรณีไม่อาจทดสอบตาม (1) เพราะเครื่องมือไม่พร้อมด้วย ดังนั้นใน

ปัจจุบันเมื่อจะดำเนินการตรวจวัด/ทดสอบก็จะให้แพทย์เป็นผู้ดำเนินการเจาะเลือดของผู้ขับขี่เพื่อวัดค่าแอลกอฮอล์ในเลือดโดยตรง

อย่างไรก็ดี ทางผู้ศึกษามีความเห็นว่าเป็นวิธีการที่น่ามาใช้ในการแก้ไขปัญหานี้ในทางปฏิบัติดังกล่าวนี้ยังมีความไม่เหมาะสมบางประการคือ

1. ในการส่งเรื่องให้คณะกรรมการอาหารและยารับรองเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์จากลมหายใจตามพระราชบัญญัติเครื่องมือแพทย์ฯ นั้น เนื่องจาก “หลักการและเหตุผลของพระราชบัญญัติเครื่องมือแพทย์ พ.ศ.2531 มิได้มีเจตนารมณ์ที่จะรับรองความเป็นมาตรฐานอย่างที่ใช้ในกรณีนี้แต่ต้องการคุ้มครองผู้บริโภคเป็นสำคัญ การอาศัยพระราชบัญญัติเครื่องมือแพทย์ พ.ศ.2531 เพื่อการนี้จึงไม่น่าสอดคล้องกับเจตนารมณ์ของกฎหมายและในทางเทคนิคนั้นอายุงานของเครื่องตรวจวัดแบบ Fuel cell โดยทั่วไปจะหมดอายุการใช้งานภายใน 5 ปี ความคุ้มค่าในการใช้กับการอ้างว่ายังไม่ได้รับรองมาตรฐานอาจจะไม่สอดคล้องกัน” (สุรชาติ ณ หนองคาย, ประสิทธิ์ ไชวโกล และมนตรี ยิ้มแย้ม)

2. การเลี่ยงไปใช้วิธีการตรวจ/ทดสอบปริมาณแอลกอฮอล์ โดยตรวจจากเลือดโดยอ้างว่าความไม่พร้อมของอุปกรณ์เป็นการเข้าข่าย “ไม่สามารถทดสอบ” โดยการตรวจจากลมหายใจตามกฎหมายแล้ว น่าจะเป็นการตีความผิดไปจากเจตนารมณ์เดิมของบทบัญญัติ เพราะเมื่อเปรียบเทียบพระราชบัญญัติจราจรทางบกฯ และพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกฯ ทั้งสองพระราชบัญญัติต่างต้องการให้มีการตรวจวัดแอลกอฮอล์ทางลมหายใจเป็นหลัก ดังนั้นกรณีพระราชบัญญัติจราจรทางบกฯ กำหนดทางเลือกอื่น คือให้สามารถตรวจวัดจากปัสสาวะ และเลือดได้นั้น น่าจะเป็นการบัญญัติเป็นทางเลือกในกรณีที่มีความจำเป็นจริง ๆ เช่น ในกรณีผู้ขับขี่หมดสติไม่สามารถตรวจสอบโดยการเป่าลมหายใจได้ แต่ไม่ใช่เหตุเพราะความบกพร่องของหน่วยงานผู้บังคับใช้กฎหมายไม่มีความพร้อม

3. ในการตรวจวัดแอลกอฮอล์ โดยการเจาะเลือดนั้นจำเป็นที่ผู้ขับขี่จะต้องให้ความยินยอมด้วย เนื่องจาก “ตามหลักกฎหมายทั่วไปถือว่าบุคคลทุกคนมีความสามารถตามกฎหมายมีสิทธิอย่างสมบูรณ์ต่อร่างกายของตนในกรณีจะตัดสินใจว่าจะยอมให้ใครทำอะไรกับร่างกายของตนเองได้” (วิฑูรย์ อึ้งประพันธ์, 2530) อีกทั้งปริมาณเลือดที่เจาะเพื่อนำไปตรวจพิสูจน์แอลกอฮอล์นั้น โดยปกติจะต้องใช้ประมาณ “5 ซีซี” (วรนิติ คงมีผล, 2529) ซึ่งปริมาณดังกล่าวนี้คงถือไม่ได้ว่าเป็นเพียงการรบกวนร่างกายเล็กน้อยที่จะบังคับให้ผู้ขับขี่ต้องยินยอมให้มีการตรวจโดยปริยาย นอกจากนี้จากการศึกษายังพบว่าในทางปฏิบัติเองหากผู้ขับขี่มีการโต้แย้ง แพทย์ก็มักจะไม่ทำการตรวจให้เนื่อง

จากเกรงว่าจะก่อให้เกิดปัญหาทางกฎหมายในภายหลังและอาจทำให้ถูกฟ้องร้องทั้งคดีแพ่ง และหรือคดีอาญา และทางวินัยทางวิชาชีพด้วย ดังนั้นการหาทางออกโดยการเลี้ยงมาใช้วิธีการตรวจหาแอลกอฮอล์โดยการเจาะเลือดแทนการตรวจจากลมหายใจ จึงยังเป็นวิธีการที่ไม่เหมาะสมและยังใช้ไม่ได้ผลในปัจจุบัน

จากปัญหาต่าง ๆ ดังกล่าวมาทั้งหมดนี้ จึงทำให้การบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการตรวจวัดแอลกอฮอล์ในเลือดยังไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร ซึ่งทางผู้ศึกษาได้เสนอแนะแนวทางแก้ไขปัญหาดังต่อไปนี้

(ข) ความทันสมัยของกฎหมาย

เนื่องจากพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ที่ใช้กันอยู่ในปัจจุบันเป็นฉบับซึ่งใช้กันมาตั้งแต่ปี พ.ศ.2522 แม้จะมีการแก้ไขบ้างก็เป็นการแก้ไขเพิ่มเติมในบางมาตราเท่านั้น¹⁶ ซึ่งผู้วิจัยมีความเห็นว่าสมควรมีการแก้ไขปรับปรุงให้เหมาะสมกับสภาพการจราจรของกรุงเทพมหานครในปัจจุบัน เนื่องจากแม้จะคงบัญญัติดังกล่าวไว้ก็คงจะบังคับให้เป็นไปตามกฎหมายไม่ได้ เช่น มาตรา 51 วรรคท้าย กำหนดให้ผู้ขับขี่ที่ต้องการเลี้ยวรถจะต้องใช้ความระมัดระวัง และหยุดให้ทางแก่รถที่กำลังผ่านทางร่วมทางแยกจากทางด้านอื่นก่อน ซึ่งในสภาพการจราจรของกรุงเทพมหานครในปัจจุบันคงไม่อาจเอื้ออำนวยให้ผู้ขับขี่ปฏิบัติตามบทบัญญัติในมาตรานี้ได้ เพราะหากปฏิบัติตามบทบัญญัติดังกล่าวผู้ที่ต้องการเลี้ยวรถอาจไม่มีโอกาสเลี้ยวได้เลย เป็นต้น

3.2.1.2 องค์ประกอบด้านตำรวจจราจร

ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 กำหนดอำนาจหน้าที่หลักของตำรวจจราจรอยู่ 2 ประการ คือ

1. อำนาจหน้าที่ในการบังคับใช้กฎหมายจราจร
2. อำนาจหน้าที่ในการจัดการจราจร

โดยที่อำนาจหน้าที่ทั้งสองประการ ล้วนมีความสำคัญและมีผลกระทบโดยตรงต่อปัญหาการละเมิดกฎจราจรของผู้ขับขี่ เพราะในด้านอำนาจหน้าที่ในการบังคับใช้กฎหมาย หากตำรวจจราจรไม่สามารถบังคับใช้กฎหมายให้เป็นผล ก็แสดงให้เห็นว่าฝ่ายบริหารเองไม่สามารถจะดำเนินการให้

¹⁶ ดูเพิ่มเติมที่ภาคผนวก จ.

เป็นไปตามเจตนารมณ์ของกฎหมาย และจะทำให้เป็นจุดอ่อนของการบังคับใช้กฎหมายตลอดจนทำให้ประชาชน หรือผู้ขับขี่ไม่เกรงกลัวและไม่เคารพและปฏิบัติตามกฎหมาย ผลกระทบที่เกิดจากกรณีเช่นนี้ คือ หากตำรวจจราจรไม่สามารถจัดการจราจรให้ได้ผลดีก็อาจทำให้เกิดปัญหาการจราจร ซึ่งเป็นสภาพแวดล้อมประการหนึ่งที่ทำให้ประชาชนไม่ปฏิบัติตามระเบียบและหาโอกาสไปใช้วิธีการของตนเอง ซึ่งก็คือการละเมิดหรือฝ่าฝืนกฎหมาย โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อการละเมิดนั้นตำรวจไม่ดำเนินการจับกุมลงโทษ พฤติกรรมดังกล่าวก็จะยิ่งมีมากขึ้น ดังนั้นในการวิเคราะห์ปัจจัยด้านตำรวจจราจร ผู้วิจัยคงจะได้วิเคราะห์ไปตามอำนาจหน้าที่หลักของตำรวจจราจรทั้งสองประการ ทั้งนี้เพื่อให้ทราบว่าตำรวจจราจรของไทย โดยเฉพาะในเขตกรุงเทพมหานครนั้น ได้ปฏิบัติหน้าที่ได้สมบูรณ์ครบถ้วนแล้วหรือไม่ เพียงใด หรือมีปัญหา อุปสรรคอะไรบ้าง

3.2.1.2.1 อำนาจหน้าที่ในการบังคับใช้กฎหมายจราจร

โดยที่การบังคับใช้กฎหมายจราจรต่อผู้ขับขี่นั้นเป็นความเกี่ยวพันระหว่างตำรวจจราจรกับผู้ขับขี่ ซึ่งเป็นความเกี่ยวพันในฐานะผู้ปกครอง และผู้อยู่ใต้ปกครองซึ่งไม่มีสิทธิเสมอภาคกัน กล่าวคือ ตำรวจจราจรมีอำนาจบังคับผู้ขับขี่โดยอาศัยอำนาจตามกฎหมาย ดังนั้น เพื่อเป็นหลักประกันสิทธิเสรีภาพของประชาชน ความเกี่ยวพันดังกล่าวจึงจำเป็นต้องอยู่ภายใต้หลักการปกครอง 2 ประการ คือ

- “ก. หลักที่ว่าฝ่ายปกครองต้องเคารพ และปฏิบัติตามกฎหมาย
- ข. หลักการให้ความเสมอภาคแก่ผู้อยู่ใต้การปกครอง” (ประยูร กาญจนกุล, 2533)

ก. หลักที่ว่าฝ่ายปกครองต้องเคารพและปฏิบัติตามกฎหมาย

หลักนี้เป็นไปตามระบบนิติรัฐ คือ ตำรวจจราจรในฐานะตัวแทนของรัฐในการบังคับใช้กฎหมายจราจร จะต้องปฏิบัติหน้าที่ตามบทบัญญัติกฎหมายจะวินิจฉัยและดำเนินการนอกเหนือไปจากที่กฎหมายให้อำนาจไว้ไม่ได้ ซึ่งหลักนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อป้องกันมิให้ฝ่ายบริหารใช้อำนาจสิทธิขาดได้ตามลำพัง อย่่างไรก็ดี การที่ตำรวจจราจรจะเคารพ และปฏิบัติตามกฎหมายตามหลักที่ว่านี้ได้ต้องมีประสิทธิภาพนั้น ตำรวจจราจรจำเป็นจะต้องอยู่ภายใต้เงื่อนไข 2 ประการ คือ

- 1) ตำรวจจราจรจะต้องมีความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร
- 2) ตำรวจจราจรจะต้องมีการปฏิบัติหน้าที่ตามกฎหมาย หรือบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด

ทั้งนี้เพราะแน่นอนว่าการที่บุคคลที่เคารพและปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ประการหนึ่งประการใดได้ ผู้นั้นจะต้องรู้ถึงรายละเอียดของกฎเกณฑ์นั้นๆเสียก่อน และเมื่อรู้แล้วการปฏิบัติตามก็จะต้องทำอย่างเคร่งครัด แข็งขัน เพื่อให้กฎหมายนั้นมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้ภายใต้ข้อสันนิษฐานว่ากฎหมายที่ใช้บังคับมีความเหมาะสมดีแล้ว สำหรับปัญหาในส่วนของตำรวจจราจรที่เกี่ยวข้องกับปัญหาการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่ในเขตกรุงเทพมหานครภายใต้เงื่อนไขที่กล่าวมา อาจวิเคราะห์ได้ดังนี้

1) ปัญหาเรื่องความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรของตำรวจจราจร

ในเรื่องความรู้กฎหมายจราจรนั้น ตำรวจจราจรจะต้องรู้ตั้งแต่เจตนารมณ์แห่งกฎหมายว่าบัญญัติขึ้นเพื่อวัตถุประสงค์อะไร เพราะในกฎหมายมีหลายๆมาตราที่ให้อำนาจแก่ตำรวจจราจรในการใช้ดุลยพินิจ ดังนั้นการรู้เจตนารมณ์ของกฎหมายก็จะเป็นการตีกรอบการใช้ดุลยพินิจให้ดำเนินไปในแนวทางที่ถูกต้องเหมาะสม เช่นการที่ตำรวจจราจรไม่คอยเข้มงวดจับกุมผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนกฎจราจรในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน โดยเห็นว่าในช่วงเวลาดังกล่าวต้องการเพียงให้การจราจรลื่นไหลสะดวกมากที่สุด ผลที่ตามมาคือจำนวนผู้กระทำความผิดฝ่าฝืนกฎจราจรก็จะมีมากที่สุดในช่วงเวลาดังกล่าวเช่นกัน ในกรณีนี้หากตำรวจจราจรได้คำนึงถึงเจตนารมณ์ของกฎหมายจราจร ว่าบทบัญญัตินี้มีขึ้นเพื่อจัดระเบียบของสังคมและจัดระเบียบการจราจร ก็จะได้เห็นว่าหากปล่อยให้มีการฝ่าฝืนกฎจราจรกันมากก็จะส่งผลให้สังคมเสียระเบียบ การจราจรก็ยุ่งเหยิง ก็จะส่งผลให้เกิดปัญหาการจราจรติดตามมา ดังนั้นการที่ตำรวจจราจรคิดว่าการบังคับจับกุมผู้กระทำความผิดจะยังเป็นการเพิ่มปัญหาแก่การจราจรยิ่งขึ้นนั้น จึงเป็นความคิดที่ไม่ถูกต้อง เพราะหากการปล่อยให้มีการฝ่าฝืนกฎจราจรโดยไม่มีการจับกุมนั้น จะทำให้การจราจรลื่นไหลได้คล่องตัวกว่าที่จะมีการบังคับจับกุมผู้กระทำความผิดตามกฎหมายแล้ว ก็ไม่เห็นความจำเป็นที่จะต้องมีการจับกุมจราจรอีกต่อไป เพราะการเคร่งครัดตามกฎหมายจะรังให้เกิดแต่ปัญหาการจราจรติดขัดเท่านั้น ความจริงแล้วผู้เขียนมีความเห็นว่าการเข้มงวดจับกุมผู้ฝ่าฝืนกฎจราจรอาจมีผลให้เกิดการสะดุดของการจราจรบ้าง แต่จะเป็นในช่วงแรกๆ เท่านั้น เมื่อผู้ขับขี่เห็นว่ามีมาตรการจับกุมจริงจัง ทุกคนก็จะเริ่มเข้ามาอยู่ภายในกรอบระเบียบแห่งกฎหมาย การเบียด การแซง การขับรุดตัดหน้ารถคันอื่นก็จะน้อยลง เมื่อรถทุกคันเข้าแถวทำตามกฎจราจร ความเป็นระเบียบในการจราจรก็จะเกิดขึ้น ผลตามมาก็คือความคล่องตัวของการจราจรนั่นเอง

นอกจากนี้ผู้วิจัยยังมีความเห็นว่านอกจากตำรวจจราจรจะต้องรู้และตระหนักถึงเจตนารมณ์กฎหมายจราจรแล้ว ตำรวจจราจรยังจำเป็นจะต้องมีความรู้ในรายละเอียดของเนื้อหาตัวบททุกถ้อยกระทงความในฐานะที่ตำรวจจราจรเป็นผู้บังคับใช้กฎหมาย

เป็นผู้ควบคุมกฎไม่ให้มีใครมาละเมิดอีกด้วย สำหรับความรู้ในส่วนนี้ของตำรวจจรรยาจากการศึกษาพบว่าตำรวจจรรยาบางส่วนยังขาดความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายจรรยา ทั้งนี้จึงจะเห็นได้จากข้อมูลการรายงานผลการสำรวจแบบสอบถามเรื่องความรู้ของตำรวจจรรยา โดยให้ตำรวจจรรยาประเมินระดับความรู้ของตนเอง ดังปรากฏตามตารางที่ 11 และ 12

ตารางที่ 11 พระราชบัญญัติเกี่ยวกับการจรรยาที่ตำรวจประเมินว่าตนเองมีความรู้มากที่สุด

กฎหมายที่มีความรู้	จำนวน	ร้อยละ
พระราชบัญญัติขนส่งทางบก พ.ศ.2522	47	15.67
พระราชบัญญัติจรรยาทางบก พ.ศ.2522	235	78.33
พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522	18	6
พระราชบัญญัติรักษาความสะอาด พ.ศ.2535	-	-
รวม	300	100

ที่มา : รายงานความก้าวหน้าครั้งที่ 2

โครงการ "การศึกษากลยุทธ์ในการบังคับใช้กฎหมายให้เกิดผลในทางปฏิบัติ"

สำนักบริการวิชาการ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 12 ตำรวจประเมินความรู้ตนเองต่อพระราชบัญญัติจรรยาทางบก พ.ศ.2522

การประเมิน	จำนวน	ร้อยละ
น้อย	8	2.67
ปานกลาง	164	54.67
มาก	128	42.66
รวม	300	100.00

ที่มา : รายงานความก้าวหน้าครั้งที่ 2

โครงการ "การศึกษากลยุทธ์ในการบังคับใช้กฎหมายให้เกิดผลในทางปฏิบัติ"

สำนักบริการวิชาการ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

จากข้อมูลข้างต้น “เจ้าหน้าที่ตำรวจที่ประเมินว่าตนเองมีความรู้ในพระราชบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับการจรรยา 4 พระราชบัญญัติ คือ พระราชบัญญัติรถยนต์

พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 และพระราชบัญญัติรักษาความสะอาด พ.ศ.2535 โดยพระราชบัญญัติที่เจ้าหน้าที่ตำรวจประเมินว่ามีความรู้มากที่สุด คือ พระราชบัญญัติจรรยาบรรณ ร้อยละ 78.33 พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก ร้อยละ 15.67 และพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 เพียงร้อยละ 6.00 ในขณะที่พระราชบัญญัติรักษาความสะอาด พ.ศ.2522 เป็นพระราชบัญญัติที่ตำรวจคิดว่าตนเองมีความรู้“น้อยมาก” (จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, สำนักบริการวิชาการ, 2539) นั้นแสดงให้เห็นว่ายังมีตำรวจบางส่วนที่จำเป็นต้องได้รับการส่งเสริมในเรื่องความรู้กฎหมายจราจร ซึ่งในเรื่องความรู้ในรายละเอียดของเนื้อหาตัวบทนั้น นอกจากตำรวจจะต้องรู้ว่าอย่างไรทำได้ อย่างไม่ได้ อย่างไม่เป็นข้อยกเว้น และอย่างไรเป็นผิดกฎหมายแล้ว ตำรวจจราจรยังต้องรู้ว่ากฎหมายนั้นๆ ให้เครื่องมือในการบังคับใช้กฎหมาย คือกฎหมายกำหนดมาตรการและวิธีการลงโทษแก่ผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนกฎจราจรอย่างไรบ้าง ทั้งนี้เพื่อตำรวจจะได้พิจารณาเลือกมาตรการและวิธีการลงโทษให้ถูกต้องเหมาะสมกับกรณีความผิดนั้นๆ ด้วย

2) ปัญหาเรื่องการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด

ในเรื่องการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัดของตำรวจจราจรนี้ อาจแยกพิจารณาได้เป็น 3 ประเด็น คือ

- (ก) ความเข้มงวดในการบังคับใช้กฎหมาย
- (ข) ความสม่ำเสมอในการบังคับใช้กฎหมาย
- (ค) การลงโทษอย่างเฉียบขาดและรวดเร็ว

(ก) ความเข้มงวดในการบังคับใช้กฎหมาย

ความเข้มงวดในการบังคับใช้กฎหมาย หมายถึง ความเข้มงวดในการจับกุมลงโทษผู้ฝ่าฝืนกฎจราจร ซึ่งในเรื่องความเข้มงวดในการบังคับใช้กฎหมายนี้มีผลโดยตรงต่อปริมาณผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนกฎจราจร สำหรับกรณีตำรวจจราจรในเขตกรุงเทพมหานครนั้น จากการศึกษาพบว่าในการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรบางส่วนยังมีได้กระทำอย่างเข้มงวด ดังจะเห็นได้จากตัวอย่างที่กล่าวมาแล้วข้างต้นในเรื่องความเข้มงวดการจับกุมในช่วงเวลาเร่งด่วน เนื่องจากในช่วงเวลาเร่งด่วนตำรวจจราจรบางกลุ่มมักจะไม่นับจับกุมผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนกฎจราจร ทำให้มีผู้ฝ่าฝืนกฎจราจรในช่วงเวลานั้นเป็นจำนวนมาก ทั้งนี้โดยการยืนยันจาก พ.ต.ท. ดร.ทักษิณ ชินวัตร (2539) ในฐานะ ฯพณฯ รองนายกรัฐมนตรี ดูแลในเรื่องงานจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร ได้กล่าวในการเปิดสัมมนา และบรรยายนำในการสัมมนาทางวิชาการ เรื่อง “กล

ยุทธเพื่อส่งเสริมการเคารพและปฏิบัติตามกฎหมายจราจร และปลูกฝังวินัยการขับขี่รถยนต์” ว่า “การจับกุมของตำรวจมีในชั่วโมงไม่เร่งด่วน ในวันเสาร์ อาทิตย์ หรือมีตอนกลางคืน ผลการจับกุมทั้งหลายอยู่ช่วงนั้น แล้วคนที่ฝ่าฝืนมากที่สุดจะฝ่าฝืนในชั่วโมงเร่งด่วน พอฝ่าฝืนในชั่วโมงเร่งด่วนแต่ไม่ถูกจับกุมก็เกิดการเคยชิน” ดังนั้นเพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายมีประสิทธิภาพ ตำรวจจราจรก็ต้องปรับปรุงในเรื่องการบังคับใช้กฎหมายให้มีความเข้มงวดมากขึ้น เพื่อลดปัญหาการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่

(ข) ความสม่ำเสมอในการบังคับใช้กฎหมาย

นอกจากในเรื่องความเข้มงวดแล้ว ความสม่ำเสมอในการบังคับใช้กฎหมายก็มีความสำคัญต่อการบังคับใช้กฎหมายให้มีประสิทธิภาพไม่ยิ่งหย่อนกว่ากัน เนื่องจากการบังคับใช้กฎหมายอย่างสม่ำเสมอ (เข้มงวดอย่างสม่ำเสมอ) จะทำให้ประชาชนให้ความเคารพต่อกฎหมาย ให้ความสำคัญและตระหนักถึงโทษที่จะได้รับหากทำการฝ่าฝืน และเมื่อประชาชนปฏิบัติต่อเนื่องเป็นเวลานานก็จะเป็นการปลูกฝังลักษณะนิสัยให้เคยชินกับการปฏิบัติตามกฎหมายนั้นตลอดเวลา ในด้านกฎหมายจราจรก็เช่นกัน หากมีการเข้มงวดกวดขันในการบังคับใช้กฎหมายอย่างสม่ำเสมอ ผู้ขับขี่ทั้งหลายคงจะไม่กล้าฝ่าฝืนกฎจราจร และเมื่อปฏิบัติเป็นเวลานานก็จะกลายเป็นพฤติกรรมการขับขี่ที่ดีต่อไป สำหรับความสม่ำเสมอในการบังคับใช้กฎหมายของตำรวจจราจรในปัจจุบันนั้น จากการศึกษาพบว่ายังไม่อยู่ในสถานะที่น่าพึงพอใจเท่าใดนัก ดังจะเห็นได้จากการระดมกำลังตรวจจับจะมีการปฏิบัติหน้าที่อย่างเข้มงวดกวดขันเป็นครั้งคราวเหมือนไฟไหม้ฟาง ขึ้นอยู่กับคำสั่งของผู้บังคับบัญชา หรือนโยบายระดับสูงจะสั่งการให้ดำเนินการในช่วงใด เมื่อผ่านพ้นไประยะหนึ่งการเข้มงวดในการบังคับใช้กฎหมายก็จะเบาบางลง การกระทำเช่นนี้นอกจากจะไม่ก่อให้เกิดผลดีต่อการบังคับใช้กฎหมายแล้ว ยังเป็นการทำให้ประชาชนผู้อยู่ใต้กฎหมายขาดความนับถือกฎหมาย ไม่ซื่อสัตย์ต่อการปฏิบัติตามกฎหมายคอยหาโอกาสช่องทางที่จะเลี่ยงกฎหมาย ทั้งนี้ เพราะประชาชนเคยชินกับการฝ่าฝืนกฎหมายจนกลายเป็นนิสัยเสียแล้ว การเร่งกวดขันจับกุมแบบชั่วคราวจึงทำกันเหมือนผักชีโรยหน้าทั้งฝ่ายผู้บังคับใช้กฎหมาย และผู้อยู่ใต้บังคับของกฎหมาย

(ค) การลงโทษอย่างเฉียบขาดและรวดเร็ว

การลงโทษอย่างเฉียบขาดและรวดเร็วเป็นส่วนที่สำคัญอีกประการหนึ่งในการบังคับใช้กฎหมายให้มีประสิทธิภาพ ซึ่งหากจะว่ากันไปแล้วการลงโทษอย่างเฉียบขาดและรวดเร็วนี้อาจมีความสำคัญต่อประสิทธิภาพของกฎหมายเสียยิ่งกว่าการลง

โทษอย่างรุนแรงอีก เพราะการลงโทษที่เฉียบขาด และรวดเร็วจะส่งผลโดยตรงต่อจิตใจแก่ผู้กระทำความผิด และผู้ที่คิดจะกระทำความผิดเกิดความเข็ดขยาด ส่วนการลงโทษที่รุนแรงนั้น แม้โทษที่ลงจะมีความรุนแรง แต่หากขั้นตอนการลงโทษใช้เวลานาน ความรู้สึกนับถือของประชาชนที่มีต่อกระบวนการรักษาความศักดิ์สิทธิ์ของกฎหมายก็จะลดน้อยถอยลงไปด้วย

สำหรับในเรื่องการบังคับใช้กฎหมายของตำรวจจราจรนั้น จากการศึกษาพบว่าในปัจจุบันยังมีตำรวจจราจรบางส่วน โดยเฉพาะตำรวจจราจรชั้นผู้น้อย (ชั้นประทวน) ยังขาดความเฉียบขาดในการปฏิบัติหน้าที่ ดังจะเห็นได้จากในกรณีหากผู้ขับขี่ที่กระทำความผิดเป็นผู้รู้จักมักคุ้นกับตนเองหรือผู้บังคับบัญชา หรือเป็นผู้มีอำนาจมีอิทธิพลก็มักจะได้รับสิทธิพิเศษในการเสียค่าปรับในอัตราขั้นต่ำ (ปกติจะอยู่ในอัตรา 100 บาท) ทั้งนี้ไม่ว่าการเปรียบเทียบปรับขั้นต้นนั้นจะเป็นการผ่อนปรนให้ด้วยความเกรงใจหรือเห็นแก่พวกพ้อง หรือจะเป็นการผ่อนปรนให้เพราะได้รับการร้องขอวิงวอนก็ตาม การลงโทษโดยการเปรียบเทียบปรับในอัตราที่ต่ำมากนี้จะส่งผลกระทบต่อผู้ที่กระทำความผิดไม่รู้สึกรู้สีกเข็ดหลาบ หรือกล่าวได้ว่าปริมาณของโทษไม่อาจทำให้บรรลุผลในการป้องกันมิให้มีการกระทำความผิดเกิดขึ้น เป็นปัจจัยสำคัญของสาเหตุการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่ได้

ข. หลักการให้ความเสมอภาคแก่ผู้อยู่ใต้การปกครอง

หลักการให้ความเสมอภาคนั้นเป็นหลักปฏิบัติที่มีความสำคัญอย่างยิ่งในการปกครอง มีนักกฎหมายอาวุโสท่านหนึ่งได้เปรียบเทียบให้เห็นความสำคัญของการให้ความเสมอภาคไว้ว่า “เสรีภาพเปรียบเหมือนกับอาหารที่เราใช้บริโภคเพื่อบำรุงเลี้ยงร่างกายให้ดำรงอยู่ได้ ความเสมอภาคก็เหมือนกับอากาศที่คนเราหายใจเข้าไปซึ่งมีความจำเป็นแก่ชีวิตเท่ากับอาหาร คนเราย่อมเจ็บช้ำน้ำใจมากถ้าไม่ได้รับความเสมอภาค ถึงจะไม่มีเสรีภาพ แต่ถ้าทุกคนไม่มีเหมือนกันย่อมจะทนได้ มนุษย์ต้องการแม้แต่ความเสมอภาคในความทุกข์ยาก กล่าวคือลำบากก็ลำบากด้วยกัน สบายก็สบายด้วยกัน แต่ถ้าไม่ได้รับความเสมอภาคยอมทนไม่ได้ ดังนั้นหลักการให้ความเสมอภาคจึงเป็นหลักที่สำคัญอย่างยิ่งในการปกครอง” (ประยูร กาญจนกุล, 2533) ในการทำงานของตำรวจจราจรก็เช่นกัน จะต้องปฏิบัติต่อผู้ขับขี่โดยเสมอหน้ากัน ไม่มีมการเลือกปฏิบัติเพราะมิฉะนั้นแล้ว “กฎหมายที่ใช้บังคับนั้นไม่ว่าจะบัญญัติไว้อย่างถูกต้องและยุติธรรมเพียงใดก็ตาม หากเจ้าหน้าที่ของรัฐผู้บังคับใช้กฎหมายลำเอียงทุจริต หรือมีอคติเสียแล้วความเป็นธรรมใน

สังคมก็จะเกิดขึ้นได้ยาก” (ปรีชา แจ่มจิราธิกร, 2522) นอกจากนี้การปฏิบัติต่อผู้อยู่ใต้การปกครอง โดยเสมอภาคนั้นยังเป็นหลักสำคัญในเรื่องหลักแห่งกฎหมาย (Rules of Law)¹⁷ อีกด้วย

สำหรับการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรในปัจจุบัน หลายคนคงจะเคยได้ยิน ได้ฟังมาบ้างในเรื่องที่ตำรวจจราจร ไม่ได้วางตนอยู่บนหลักการให้ความเสมอภาคแก่ผู้อยู่ใต้การปกครองซึ่งในที่นี้ก็คือผู้ขับขี่ เช่นมีการกล่าวกันว่า “เดี๋ยวนี้เขาถึงบอกว่า Know Who ดีกว่า Know How รู้จักใครเป็นใครดีกว่ารู้จักทำอะไรเป็นทำอะไร เดี่ยวนี้ตำรวจเป็นอย่างนั้น ถ้า 5g 5555 อย่าไปแตะต้อง หรือ 7d 7777 อย่าไปจับ เพราะว่ารถพวกนี้ไปจับไม่ได้ นายตำรวจชั้นผู้ใหญ่ทั้งนั้น นายทหารชั้นผู้ใหญ่ทั้งนั้นที่ไชรด์ตองต่างๆ และรถยี่ห้อนี้ เลื่อนนอกแขวนอย่าไปจับนะ” (ระเด่น ทศนา, สัมมนา, 2539) ตามตัวอย่างที่ยกมานี้คงจะเป็นการเลือกปฏิบัติตามค่านิยมในสังคมไทย คือเป็นระบบสังคมเส้นสาย เนื่องจากในสังคมไทยค่อนข้างจะให้ความเคารพยำเกรงต่อผู้มีอำนาจทั้งหลาย ทั้งในส่วนของข้าราชการชั้นสูงไม่ว่าจะเป็น ทหาร ตำรวจ หรือพลเรือน และในส่วนของผู้มีอิทธิพลต่างๆ รวมทั้งบุตร ภรรยาของบุคคลเหล่านี้ อีกทั้งในบางส่วนของกลุ่มบุคคลเหล่านี้ยังนิยมจะแสดงอำนาจต่อตำรวจจราจรเมื่อตนเองกระทำความผิด หากตำรวจจราจรดำเนินการจับกุมลงโทษตามกฎหมายบางครั้งตำรวจผู้นั้นอาจได้รับผลร้ายต้องถูกส่งย้ายในเวลาเพียงไม่กี่วัน ถึงขนาดเป็นที่รู้กันทั่วไปว่าในการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจ “โดยเฉพาะตำรวจชั้นผู้น้อยเวลาไปจับรถที่โดนตะคอกก็ต้องปล่อยไป เพราะไม่รู้ใหญ่แค่ไหน เดี่ยวโดนย้าย นี่ก็ความเป็นจริงของสังคม” (ทักษิณ ชินวัตร, สัมมนา, 2539) ทำให้ตำรวจจราจรบางส่วนเกิดความท้อแท้ และหมดกำลังใจในการปฏิบัติหน้าที่ตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด เฉียบขาด เช่นต้องแก้งทำเป็นไม่รู้ไม่เห็นเมื่อมีการกระทำความผิด หรือหากจับกุมแล้วแต่มาทราบถึงฐานะบุคคลเหล่านี้ก็จะปล่อยไปเป็นต้น ในกรณีเช่นนี้ตำรวจจราจรสมควรจะได้รับความเห็นอกเห็นใจเป็นอย่างยิ่ง แต่ยังมีทางเลือกปฏิบัติโดยเหตุอย่างอื่น คือมีการเรียกรับสินน้ำใจ ในส่วนของปัญหาดังกล่าวนี้คงจะเกิดขึ้นกับตำรวจจราจรเพียงบางส่วน แต่ผลที่ออกมาเป็นตัวอย่างไม่ดีเพียงเรื่องเดียว เมื่อเกิดขึ้นพูดกันต่อๆ ไป ความไม่เป็นธรรมที่เกิดขึ้นแก่คนๆ เดียว ก็จะกลายเป็นความไม่เป็นธรรมสำหรับหลายๆ คนไปได้ โดยเฉพาะในยุคปัจจุบันซึ่งเป็นยุคปัจจุบันซึ่งเป็นยุคแห่งข่าวสาร การติดต่อสื่อสารยังทำได้สะดวกแล้ว การถ่ายทอดเรื่องต่างๆ จึงทำได้รวดเร็วยิ่งขึ้น ตัวอย่างที่จะยกมานี้เป็นส่วนหนึ่งของบท

¹⁷ นักกฎหมายท่านหนึ่งคือ “ไดซี่” (Albert Verm Dicy) ได้สร้างหลักการที่เรียกชื่อว่า “หลักแห่งกฎหมาย” (Rules of Law) ซึ่งมีหลักย่อยๆ ว่า

ก. ฝ่ายบริหารไม่มีอำนาจตามอำเภอใจ

ข. บุคคลทุกคนอยู่ภายใต้กฎหมายเดียวกันและศาลเดียวกัน

ค. หลักทั่วไปของกฎหมายรัฐธรรมนูญเป็นผลของกฎหมายสามัญของแผ่นดินอันเป็นผลของคำ

พิพากษาศาลซึ่งชี้ขาดในคดีต่างๆ (กุลพล พลวัน, 2522)

ความของคอลัมน์นิสต์ท่านหนึ่งซึ่งเขียนให้เห็นถึงปัญหาการทำงานของตำรวจที่ปฏิบัติหน้าที่โดยมีอคติลำเอียง และเป็นการทุจริตด้วยดังนี้ “เรื่องตำรวจจรรยาภกับผู้กระทำความผิดเกิดขึ้นซ้ำซากหลายครั้งจนหากใครทำไปสร้างหนังสือเป็นเรื่องน้ำเน่าไปแล้ว แต่ความสัมพันธ์ระหว่างตำรวจจรรยาภกับผู้กระทำความผิดก็ยังคงดำเนินต่อไป เจ้าพนักงานก็พร้อมจะแบมือขอเงิน ส่วนคนผิดก็พร้อมจะให้” (คอลัมน์ ผู้ปณ.113 บางชื่อ, หนังสือพิมพ์มติชนรายวัน, วันที่ 28 พย. 2539) ปัญหาดังกล่าวนี้ยังได้รับการยืนยันจากสถิติของแผนกรับเรื่องราวร้องทุกข์ กองบัญชาการตำรวจนครบาล (บช.น.) ด้วยว่า “ได้รับการร้องเรียนของประชาชนเกี่ยวกับพฤติกรรมของเจ้าหน้าที่ตำรวจมีสถิติสูงกว่าการร้องเรียนประเภทอื่นๆ ในปี 2537 มีจำนวน 710 เรื่อง ปี 2538 มีจำนวน 1069 เรื่อง และปี 2539 แค่ 4 เดือนมีจำนวน 252 เรื่อง และในจำนวนดังกล่าวเกือบครึ่งร้องเรียนเกี่ยวกับพฤติกรรมของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรโรงพัก...นอกจากนี้ ยังมีการตั้งด่านซุ่มจับตามจุดต่างๆ โดยไม่มีนายตำรวจสัญญาบัตรควบคุม ซึ่งการตรวจและจับกุมบางครั้งกระทำนอกเหนือหน้าที่ที่กำหนด เช่น ดึงกุญแจรถออกแล้วเดินหนีไปที่ลับตาคนเพื่อตกลงราคาค่าปรับโดยการใส่ศาลเตี้ย” (ข่าวจากหนังสือพิมพ์ มติชนรายวัน, 2539) อย่างไรก็ดี ปัญหาการเรียกรับสินน้ำใจนี้ฝ่ายผู้บังคับบัญชาระดับสูงของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องก็ได้พยายามดำเนินการแก้ไขมาโดยตลอด ทั้งในส่วนของกองบัญชาการตำรวจนครบาล¹⁸ และกองบังคับการตำรวจจราจร¹⁹ ดังจะเห็นจากข่าวที่ปรากฏตามหน้าหนังสือพิมพ์ในแต่ละวัน แต่ถึงแม้จะมีความพยายามแก้ไขปัญหาทั้งจากกองบัญชาการตำรวจนครบาล และกองบังคับการตำรวจจราจร ปัญหาดังกล่าวก็เหมือนจะยังไม่อาจยุติลงได้โดยง่าย ทั้งนี้จะเห็นได้จากสถิติทั้งจากส่วนของผู้ขับขี่ และในส่วนของตำรวจจราจรซึ่งจำนวนมากที่ยอมรับว่ามีการเรียกรับสินน้ำใจกันอยู่จริง ดังนี้

ตารางที่ 13 จำนวนผู้ขับขี่ที่ทราบและไม่ทราบเรื่องสินน้ำใจ

ประเภทผู้ขับขี่ที่ทราบ/ไม่ทราบเรื่องสินน้ำใจ	จำนวน	ร้อยละ
ไม่ตอบ/อื่นๆ	15	3.00
ไม่ทราบ	19	3.80
ทราบ	466	93.20
รวม	500	100.00

ที่มา : รายงานความก้าวหน้าครั้งที่ 2

โครงการ "การศึกษากลยุทธ์ในการบังคับใช้กฎหมายให้เกิดผลในทางปฏิบัติ"

สำนักบริการวิชาการ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

¹⁸ ดูเพิ่มเติมในภาคผนวก ฉ.

¹⁹ ดูเพิ่มเติมในภาคผนวก ช.

นอกจากนี้ “ในจำนวนผู้ที่ทราบว่ามีการให้สินน้ำใจนี้เคยให้ด้วยตนเองถึงร้อยละ 33.90 หรือกล่าวได้ว่าผู้ขับขี่รถในกรุงเทพฯ ร้อยคนจะเคยให้สินน้ำใจแก่ตำรวจถึง 33 คน และอีกร้อยละ 46.14 เคยเห็นว่ามีการให้สินน้ำใจตำรวจ และร้อยละ 19.96 เคยได้ยินจากคำบอกเล่าว่ามีการให้สินน้ำใจแก่ตำรวจ” (จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, สำนักบริการวิชาการ, 2539)

ตารางที่ 14 ประเภทผู้ขับขี่ที่ตำรวจเห็นว่านิยมเสนอสินน้ำใจแก่ตำรวจเมื่อกระทำความผิด

ประเภทผู้ขับขี่	จำนวน	ร้อยละ
รถยนต์ส่วนบุคคล	69	23.00
รถโดยสารประจำทาง	3	1.00
รถบรรทุกสินค้าและรถรับจ้าง	63	21.00
รถแท็กซี่ รถจักรยานยนต์และปิคอัพ	165	55.00
รวม	300	100.00

ที่มา : รายงานความก้าวหน้าครั้งที่ 2

โครงการ "การศึกษากลยุทธ์ในการบังคับใช้กฎหมายให้เกิดผลในทางปฏิบัติ"

สำนักบริการวิชาการ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ดังนั้นเพื่อให้เกิดความเป็นระเบียบเรียบร้อยแก่สังคม จึงสมควรต้องเร่งแก้ไขปัญหานี้ โดยต้องคำนึงอยู่เสมอว่า “ความสงบสุขของสังคมจะเกิดขึ้นได้ก็แต่โดยกฎหมายนั้นได้ถูกบัญญัติ และบังคับใช้อย่างเป็นธรรมสอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงของสังคม กฎหมายนั้นได้บัญญัติขึ้นเพื่อเอื้ออำนวยประโยชน์สุขให้แก่ชนส่วนใหญ่ในสังคม มิใช่กฎหมายที่กดขี่ และให้ประโยชน์แก่คนส่วนน้อย” (อรุณนิตติ พิษชากร, โสภส พินิจศักดิ์ และรุ่งฤดี แก้วมณีโชติ, 2525) หากผู้บังคับใช้กฎหมายไม่ใช้กฎหมายในลักษณะปกครองแล้ว มนุษย์ก็จะเลิกใช้เหตุผลหวนกลับมาทำอะไรตามอำเภอใจใช้กฎหมายอยู่เหนือกฎหมาย สภาพความวุ่นวายไร้ระเบียบของสังคมก็จะเกิดขึ้น

3.2.1.2.2 อำนาจหน้าที่ในการจัดการจราจร

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522

- มาตรา 21 ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติให้ถูกต้องตามสัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจรที่ได้ติดตั้งไว้หรือที่พนักงานเจ้าหน้าที่แสดงให้ทราบ..ฯลฯ..

- มาตรา 26 ในทางเดินรถที่มีสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจรตามมาตรา 22 หรือ สัญญาณจราจรตามมาตรา 23 ถ้าพนักงานเจ้าหน้าที่ผู้ควบคุมการจราจรในทางเดินรถนั้น เห็นสมควรเพื่อความปลอดภัยหรือความสะดวกในการจราจร จะให้สัญญาณจราจรเป็นอย่างอื่นก็ได้ ในกรณีเช่นนี้ ให้ผู้ขับขี่ปฏิบัติตามการเดินรถตามสัญญาณที่พนักงานเจ้าหน้าที่กำหนดให้

จากข้อความในบทบัญญัติข้างต้นแสดงให้เห็นถึงอำนาจหน้าที่ในการจัดการจราจรที่กฎหมายมอบให้เป็นอำนาจหน้าที่ของตำรวจจราจร ซึ่งในการจัดการจราจรดังกล่าวตำรวจจราจรเองควรจะได้มีความรู้ หรือได้ผ่านการอบรมในการจัดการจราจรมาด้วย เพื่อความเข้าใจและปฏิบัติได้อย่างถูกต้อง เพราะในการใช้อำนาจจัดการจราจรนี้หากตำรวจจราจรดำเนินการไปโดยขาดความรู้ย่อมจะส่งผลกระทบต่อทำให้ผู้ขับขี่ฝ่าฝืนกฎจราจรได้ เช่นบริเวณสี่แยกบางบอน บริเวณนี้ไม่มีป้าย “เลี้ยวซ้ายผ่านตลอด” แต่ผู้ขับขี่ที่ใช้เส้นทางนี้ประจำจะทราบว่าเป็นหน้าที่จะอนุญาตให้รถที่เลี้ยวซ้ายสามารถเลี้ยวผ่านได้ตลอดโดยไม่ต้องหยุดรอสัญญาณไฟ แต่การปฏิบัติดังกล่าวในกรณีที่ไม่มีพนักงานเจ้าหน้าที่ขึ้นควบคุมอยู่จะต้องถือว่าเป็นการฝ่าฝืนกฎหมาย เพราะการอนุญาตให้เลี้ยวซ้ายไปมาได้โดยไม่ต้องหยุดรอสัญญาณไฟ และไม่มีเครื่องหมายเป็นการอนุญาตปรากฏอยู่แล้วจะทำได้ในกรณีที่เป็นการจัดการจราจรของพนักงานเจ้าหน้าที่เท่านั้น ดังนั้นหากมีการเลี้ยวซ้ายโดยไม่รอสัญญาณไฟในกรณีที่ไม่มีพนักงานเจ้าหน้าที่อยู่จึงต้องถือว่าเป็นการฝ่าฝืนกฎหมาย เป็นต้น

ในเรื่องของอำนาจในการจัดการจราจรให้แตกต่างจากที่กฎหมายจราจรกำหนดไว้ผู้วิจัยมีความเห็นว่าในกรณีดังกล่าวนี้เจ้าพนักงานตำรวจจราจรตำรวจควรจะใช้อำนาจในการจัดการจราจรให้แตกต่างไปจากบทบัญญัติกฎหมายอย่างจำกัด และระมัดระวังมากที่สุด ในกรณีที่เห็นว่าเครื่องหมายหรือสัญญาณจราจรที่กำหนดนั้นมีความไม่เหมาะสม หรือจำเป็นต้องใช้อำนาจจัดการจราจรเป็นบางเวลา เช่นช่วงเวลาเร่งด่วนของทุกวัน เช่นนี้แล้วพนักงานเจ้าหน้าที่ก็ควรดำเนินการปรับปรุงแก้ไขเครื่องหมาย หรือสัญญาณจราจรนั้นให้เหมาะสมเพื่อผู้ขับขี่ทุกคนจะได้ปฏิบัติตามกฎหมายได้ถูกต้องภายใต้ความเข้าใจในบทบัญญัติกฎหมาย มิใช่ปฏิบัติกันตามประสบการณ์การใช้เส้นทาง ส่วนการจัดการจราจรอย่างไรจึงจะเหมาะสมและมีประสิทธิภาพมากที่สุด ทางพนักงานเจ้าหน้าที่ก็จะต้องได้รับการอบรมให้มีความรู้ความเข้าใจ เพื่อสามารถจัดการจราจรได้อย่างถูกต้อง

อย่างไรก็ดี จากการศึกษาสภาพความเป็นจริงในปัจจุบันพบว่าตำรวจที่มาปฏิบัติหน้าที่ในงานจราจรนั้นจะเป็นการโอนย้ายมาจากหน่วยงานต่างๆ เช่นหน่วยสืบสวน หรือหน่วยปราบปราม โดยมีได้พิจารณาในด้านความรู้ความสามารถทางด้านจราจร

ประกอบ ซึ่งบางส่วนอาจจะไม่เคยผ่านการอบรม หรือเรียนรู้ในงานด้านจราจรอย่างจริงจังมาก่อนเลย การทำงานก็ปฏิบัติกันไปตามคำบอกกล่าวของตำรวจจราจรรุ่นพี่ หรือโดยการสั่งสมประสบการณ์ส่วนตัวในกรณีที่มีโอกาสทำงานด้านนี้มานานเท่านั้น ดังจะเห็นได้จากสถิติดังต่อไปนี้

ตารางที่ 15 ระยะเวลาในการฝึกอบรมด้านการจราจรของตำรวจที่ถูกสัมภาษณ์

ระยะเวลาการฝึกอบรมด้านการจราจร	จำนวน	ร้อยละ
ไม่เคยฝึกอบรมเลย	106	35.33
น้อยกว่า 1 เดือน	158	52.67
มากกว่า 1 เดือน แต่ไม่น้อยกว่า 1 ปี	36	12.00
รวม	300	100.00

ที่มา : รายงานความก้าวหน้าครั้งที่ 2

โครงการ "การศึกษากลยุทธ์ในการบังคับใช้กฎหมายให้เกิดผลในทางปฏิบัติ"

สำนักบริการวิชาการ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

จากสถิติดังกล่าวจะเห็นได้ว่าตำรวจที่ปฏิบัติงานด้านจราจรใช้ระยะเวลาการฝึกอบรมในงานด้านจราจรค่อนข้างน้อย ทั้งที่ “งานจราจรนั้นจำเป็นต้องใช้ทักษะหรือความชำนาญด้านการคิด ด้านมนุษยสัมพันธ์ และด้านเทคนิค” (ชงชัย สันติวงษ์, 2529 อ้างถึงในจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, สำนักบริการวิชาการ, 2539) โดยปกติแล้วตำรวจจราจรประจำสถานีตำรวจแต่ละท้องที่ ซึ่งถือเป็นบุคลากรหลักที่สำคัญในการจัดการจราจร จะได้รับการอบรมงานด้านจราจรจากทางกองบัญชาการตำรวจนครบาล โดยการอบรมนี้จะจัดขึ้นเป็นครั้งคราวเท่านั้นมิได้ทำกันเป็นกิจลักษณะ ทั้งนี้แล้วแต่ความพร้อมในเรื่องของงบประมาณ และบุคลากร ทำให้ตำรวจจราจรส่วนใหญ่ยังขาดความรู้ในการจราจรที่สำคัญ และจำเป็นในการนำมาใช้ปฏิบัติหน้าที่ ดังนั้นในด้านของการฝึกอบรมนี้จึงควรที่จะมีการแก้ไขปรับปรุงเพื่อให้ตำรวจจราจรมีการเรียนรู้เกี่ยวกับวิธีการจัดการจราจรที่ถูกต้องด้วย

อย่างไรก็ดีในการจัดการจราจรของตำรวจควรจะได้มีการนำเอาเครื่องมือ หรือระบบที่จะมาช่วยในงานจัดการจราจรของตำรวจเกิดประสิทธิภาพมากที่สุดด้วย เช่น ควรที่จะมีระบบควบคุมสัญญาณไฟจราจรอัตโนมัติที่สามารถปรับเปลี่ยนระยะเวลาการปล่อยรถได้เหมาะสมกับสภาพการจราจรในขณะนั้น โดยเชื่อมติดต่อกับเครื่องนับรถ เพื่อที่จะได้กระจายกำลังของตำรวจจราจรซึ่งมีอยู่อย่างจำกัดนั้นไปปฏิบัติงานด้านอื่นๆ เป็นต้น หนึ่งในเรื่องการฝึกอบรม

เรื่องการจรรยาให้แก่ตำรวจจรรยา นั้น ก็ควรที่จะได้เรียนรู้เกี่ยวกับอุปกรณ์เครื่องมือที่จะนำมาใช้ในการจัดการจรรยา เพื่อที่ตำรวจจรรยาจะได้ใช้ได้อย่างถูกต้องเหมาะสมด้วย

3.2.1.3 องค์ประกอบด้านสังคมและสิ่งแวดล้อม

Roscoe Pound ได้กล่าวว่า “หน้าที่ของนักกฎหมายนั้นเปรียบเหมือนวิศวกรรมในทางสังคม (Social Engineering) ... การบรรลุจุดหมายปลายทางของกฎหมายจะต้องพิจารณาถึงกฎเกณฑ์ทางจิตวิทยา เศรษฐกิจ และสังคมที่แตกต่างกัน” (สถิติ ลิมพงศ์พันธุ์, 2520) กล่าวคือสภาพของสังคมย่อมมีผลโดยตรงที่จะทำให้กฎหมายมีประสิทธิภาพ หรือไม่มีประสิทธิภาพในการควบคุมสังคม (Social control) ดังนั้นผู้วิจัยจึงมีความเห็นว่าความล้มเหลวของกฎหมายจรรยาในการควบคุมให้ผู้ขับขี่ปฏิบัติตามกฎจรรยา ก็อาจจะมีผลมาจากปัญหาด้านสังคมและสิ่งแวดล้อมในปัจจุบันด้วย

เนื่องจากลักษณะของสังคมไทยค่อนข้างจะมีลักษณะพิเศษ คือเป็นสังคมที่มีโครงสร้างแบบหลวมๆ (Loosely - structured social system) ซึ่ง John F. Embree ได้ให้ความหมายไว้ว่า “หมายถึง วัฒนธรรมที่เลือกปฏิบัติแตกต่างกันเป็นสิ่งที่ปฏิบัติได้ หรือถูกต้อง (A culture in which considerable variable of individual) คือบุคคลสามารถเลือกปฏิบัติในสิ่งที่ตนพอใจ ไม่บีบบังคับว่าต้องปฏิบัติเป็นแบบเดียวกัน” (John F. Embree อ้างถึงในสุพัตรา สุภาพ, 2528) ต่างคนต่างมีอิสระในการเลือกปฏิบัติไม่มีกฎเกณฑ์ตายตัว ซึ่งผลจาก “การที่เรายืดหยุ่นไม่มีกฎเกณฑ์ตายตัวอาจทำให้สังคมขาดระเบียบวินัย คือบุคคลจะทำตามความพอใจมากกว่าสังคมกลายเป็นเห็นแก่ตัวเป็นใหญ่” (สุพัตรา สุภาพ, 2528) ในบางครั้งหากมีความจำเป็นจะต้องเลือกระหว่างการปฏิบัติตามกฎหมายซึ่งจะอำนวยประโยชน์แก่ส่วนรวมกับการฝ่าฝืนกฎหมายที่จะอำนวยประโยชน์เฉพาะแก่ตนเองนั้น บุคคลจะเลือกที่จะฝ่าฝืนกฎหมายโดยที่ไม่ได้คำนึงถึงผลร้ายที่จะเกิดแก่สังคม ดังนั้นในเรื่องของการฝ่าฝืนกฎจรรยา ผู้วิจัยเห็นว่าหากคนในสังคมเปรียบเทียบแล้วเห็นว่าการฝ่าฝืนกฎจรรยาจะนำประโยชน์มาสู่ตนเองมากกว่าการปฏิบัติตามกฎหมาย สังคมก็มักจะเลือกที่จะฝ่าฝืนกฎจรรยา นอกจากนี้ ปัญหาในเรื่องค่านิยมของสังคมก็อาจเป็นอีกสาเหตุหนึ่งที่ทำให้เกิดปัญหาการฝ่าฝืนกฎจรรยาของผู้ขับขี่ เนื่องจาก “ค่านิยมเป็นตัวกำหนดพฤติกรรมของคนในสังคม” (ฉวีวรรณ วรรณประเสริฐ) ดังนั้นหากคนในสังคมมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎระเบียบนั้นแสดงว่าอาจเกิดจากปัญหาในเรื่องค่านิยมที่ผิดๆ ได้ สำหรับค่านิยมของสังคมไทยที่ผู้วิจัยเห็นว่า เป็นสาเหตุทำให้เกิดปัญหาการฝ่าฝืนกฎจรรยาของผู้ขับขี่ มีดังนี้

“1) ความเห็นแก่เงิน

2) การใช้อำนาจในทางที่ผิด

- 3) รักพวกพ้องในทางที่ผิด
- 4) ขาดระเบียบวินัย
- 5) ตัวใครตัวมัน
- 6) ชอบความสบาย
- 7) ลืมง่าย”²⁰

ค่านิยมที่กล่าวมาทั้ง 7 ประการนี้มีผลต่อปัญหาการฝ่าฝืนกฎจรรยาบรรณของผู้วิชาชีพโดยตรงตัวอย่างเช่น ในกรณีผู้วิชาชีพที่กระทำความผิดฝ่าฝืนกฎจรรยาบรรณนิยมนำให้สินน้ำใจแก่ตำรวจจรรยาบรรณ ส่วนหนึ่งมีสาเหตุจากค่านิยมความเห็นแก่เงินเพราะผู้วิชาชีพเชื่อว่าเงินสามารถแก้ไขปัญหา ซื้อความผิดได้ และทางเจ้าหน้าที่ตำรวจเองก็คงจะไม่ปฏิเสธในการรับสินน้ำใจดังกล่าวด้วย เพราะถือเป็นประโยชน์ร่วมกันระหว่างผู้วิชาชีพและตำรวจจรรยาบรรณ หรือในกรณีที่ผู้วิชาชีพที่กระทำความผิดเป็นผู้ที่มีอำนาจมีอิทธิพล บางคนจะใช้อำนาจในทางที่ผิดๆ โดยการขอใช้อิทธิพลในการไม่ต้องรับโทษ หรือขอรับโทษในอัตราที่ต่ำกว่าบุคคลทั่วไป หรือในกรณีที่หลากหลาย ครั้ง ผู้วิชาชีพฝ่าฝืนกฎจรรยาบรรณเพราะต้องการความสบาย เช่น จอดรถผิดที่เพราะที่ที่จอดนั้นทำให้ตนไปทำธุระได้สะดวกสบาย ไม่เสียเวลา หรือในกรณีกลับรถในที่ห้าม เพราะหากจะทำตามกฎจรรยาบรรณแล้ว อาจต้องขับรถไปอีกไกล ดังนี้ เป็นต้น

²⁰ ค่านิยมที่ยกมาทั้ง 7 ประการนี้ เป็นส่วนหนึ่งของค่านิยมของคนไทยที่ควรแก้ไข โดยผู้วิจัยนำมาแต่เฉพาะที่เกี่ยวข้องกับปัญหาการฝ่าฝืนกฎจรรยาบรรณของผู้วิชาชีพเท่านั้น ส่วนค่านิยมที่ควรแก้ไขทั้งหมดมีดังนี้

- | | |
|--------------------------------|--------------------------------------|
| 1) ความเห็นแก่เงิน | 14) เชื่อถือโชคกลาง ชอบการเสี่ยงโชค |
| 2) การใช้อำนาจในทางที่ผิด | 15) ชอบความฟุ่มเฟือย |
| 3) การรักพวกพ้องในทางที่ผิด | 16) ชอบผิดผ่อน เลื่อนเวลา |
| 4) ไม่กล้าเสี่ยง - ขาดความอดทน | 17) ไม่ชอบขัดใจใคร |
| 5) ขาดความกระตือรือร้น | 18) ไม่ตรงต่อเวลา |
| 6) ขาดระเบียบวินัย | 19) สอครู้สอคเห็น |
| 7) ตัวใครตัวมัน | 20) ชอบโฆษณา |
| 8) นิยมบุคคลมากกว่าอุดมการณ์ | 21) ชอบของแจกหรือของแถม |
| 9) นิยมวัตถุสิ่งของ | 22) ลืมง่าย |
| 10) นิยมของใช้จากต่างประเทศ | 23) กินพำเพ็ญ |
| 11) รักความสนุกสนาน | 24) พุดมากกว่าทำ |
| 12) ชอบความสบาย | 25) เห็นใครดีกว่าไม่ได้ (อิจจาริชยา) |
| 13) ชอบงานพิธี | |

ที่กล่าวมาทั้งหมดนี้แสดงให้เห็นแล้วว่า ค่านิยมของสังคมมีอิทธิพลต่อปัญหาการฝ่าฝืนกฎจราจรอย่างมาก ดังนั้นการจะแก้ไขปัญหาการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่ได้ส่วนหนึ่งจะต้องแก้ไขเปลี่ยนแปลงในเรื่องค่านิยมผิดๆ ดังกล่าวด้วย อย่างไรก็ตามก็ตราบเท่าที่สาเหตุในเรื่องค่านิยมที่ผิดๆ ของสังคมแล้ว สิ่งแวดล้อมก็มีส่วนก่อให้เกิดปัญหาการจราจรของผู้ขับขี่ได้เช่นกัน เพราะการขับขี่ภายใต้สภาวะแวดล้อมที่ดีก็จะลดความกดดันแก่ผู้ขับขี่ ทำให้ขับรถด้วยความใจเย็นไม่หงุดหงิดพร้อมที่จะแสดงความมีน้ำใจต่อเพื่อนที่ร่วมใช้ทางคนอื่น แต่กรณีสภาพการจราจรที่มีความวิกฤตอย่างรุนแรงเช่นในกรุงเทพมหานคร ผู้ขับขี่ส่วนใหญ่ก็จะมีอารมณ์เกรี้ยวกราดกับการขับขี่หงุดหงิดกับบรรยากาศที่ร้อนอบอ้าว รวมทั้งกังวลใจกับภารกิจที่จะต้องเร่งไปถึงให้ทันเวลา ดังนั้นการฝ่าฝืนกฎจราจรจึงเป็นทางเลือกอย่างหนึ่งที่ผู้ขับขี่ใช้ผ่อนคลายสถานการณ์ให้ตนเองพ้นไปจากสภาวะวิกฤตในขณะนั้น โดยลืมนึกไปว่าการกระทำของตนจะยิ่งเป็นการเพิ่มพูนปัญหาการจราจรมากยิ่งขึ้น เมื่อคนหนึ่งทำได้และไม่ถูกจับกุม คนอื่นๆ ก็จะทำตามกลายเป็นสภาพสังคมไร้ระเบียบในการจราจรในที่สุด

3.2.2 องค์ประกอบภายใน

3.2.2.1 ความไม่รู้กฎหมายของผู้ขับขี่

มาตรา 64 (ประมวลกฎหมายอาญา) บัญญัติว่า “บุคคลจะแก้ตัวว่าไม่รู้กฎหมายเพื่อให้พ้นจากความรับผิดในทางอาญาไม่ได้...”

บทบัญญัติดังกล่าวมีที่มาจากสุภาษิตกฎหมายละตินที่กำหนดว่า “ความไม่รู้ข้อเท็จจริงนั้นยอมแก้ตัวได้ แต่ความไม่รู้กฎหมายนั้นนำมาแก้ตัวไม่ได้เลย” (Ignorantia Facti Excusat , Ignosantia Juris Non Excusat) โดยมีการให้เหตุผลสนับสนุนหลายประการ โดย “เราสามารถแบ่งแยกเหตุผลทางปรัชญาของแนวความคิดที่ว่า การปล่อยให้อ้างความไม่รู้กฎหมาย เป็นข้อแก้ตัวแล้วจะเป็นภัยต่อการบังคับใช้กฎหมายอาญา ออกได้เป็นสองประการด้วยกันคือ

ก) สร้างความยุ่งยาก รุนแรง สับสน ให้แก่กระบวนการยุติธรรมทางอาญา ด้วยเหตุผลว่าบุคคลทั้งหลายรังแต่จะอ้างความไม่รู้กฎหมายเป็นข้อแก้ตัวแทบทุกราย ซึ่งจะสร้างความโกลาหลไม่เป็นที่สิ้นสุด และ

ข) บุคคลย่อมหลีกเลี่ยงที่จะศึกษาถึงกฎหมาย เพราะเหตุว่าถ้ารู้กฎหมายเสียแล้วจะมาแก้ตัวว่า “ไม่รู้ไม่ได้” (อภิรัตน์ เพ็ชรศิริ และพรทิพย์ เพ็ชรศิริ, 2523)

อย่างไรก็ดี นักนิติศาสตร์ไทยก็ยอมรับความจริงประการหนึ่งว่า ยังมีผู้ที่ไม่รู้กฎหมายด้วยความสุจริต แม้กระทั่งนักกฎหมายบางคนก็ยังไม่รู้ว่ามีความหมายในบ้านเมืองที่ฉบับ มีรายละเอียดและสาระสำคัญอย่างไร โดยเฉพาะกฎหมายที่เป็นกฎหมายในทางเทคนิคต่างๆ นี่คือปัญหาในความเป็นจริงและเป็นปัญหาที่ยังไม่อาจแก้ไขได้ ดังนั้นจึงได้มีการคิดค้นวิธีการต่างๆ เพื่อปรับใช้หลักกฎหมายดังกล่าวให้เหมาะสมกับสภาพความเป็นจริง ท่านศาสตราจารย์ หยุต แสงอุทัย ได้ให้ความเห็นไว้ประการหนึ่งว่า กฎหมายที่ควรระงับผ่อนผันให้อ้างเอาความไม่รู้เพื่อเป็นประโยชน์ในการไม่ต้องรับผิดชอบได้ควรเป็นความผิดประเภทกฎหมายห้าม (Mala Prohibita) โดยท่าน “ได้ยกเอาแนวทฤษฎีการแบ่งแยกกฎหมายตามลักษณะของความผิดที่ต้องการความสำนึกของผู้กระทำความผิด” (อภิรัตน์ เพ็ชรศิริ และพรทิพย์ เพ็ชรศิริ, 2523) มาเป็นเกณฑ์ในการแบ่งแยกสำหรับพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 นั้น ก็ถือเป็นความผิดประเภทกฎหมายห้าม (Mala Prohibita) อย่างหนึ่ง แต่ในการที่ผู้ขับขี่ฝ่าฝืนบทบัญญัติดังกล่าว ผู้วิจัยมีความเห็นว่าไม่อาจจะยกเอาความไม่รู้กฎหมายเป็นข้ออ้างเพื่อให้พ้นผิด เพราะกฎหมายจราจรค่อนข้างจะมีความแพร่หลาย การที่จะอ้างว่าไม่รู้ว่ามีความหมายฉบับนี้อยู่จึงเป็นข้ออ้างที่ฟังไม่ขึ้น อีกทั้งผู้ขับขี่ที่มีสิทธิขับขี่รถในท้องถนนได้ ผู้นั้นจะต้องผ่านการสอบเพื่อขอใบอนุญาตขับขี่ ดังนั้น จึงสันนิษฐานได้ว่าผู้ขับขี่ทุกคนเป็นผู้มีความรู้กฎจราจรเป็นอย่างดี

อย่างไรก็ดี จากการศึกษาเกี่ยวกับระดับความรู้กฎจราจรของผู้ขับขี่พบว่า ผู้ขับขี่ส่วนใหญ่ประเมินตนเองว่ามีความรู้ในระดับต่ำ ต้องเพิ่มเติมความรู้เป็นจำนวนเกิดครั้ง หรือคิดเป็นร้อยละถึง 60.60 % มีเพียง 39.40 % ที่ประเมินว่ามีความรู้พอจะอยู่ในระดับที่นำไปปรับปรุงใช้ในชีวิตประจำวันได้ ทั้งนี้โดยเป็นผลการรายงานการศึกษาของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, สำนักบริการวิชาการ (2539)

ตารางที่ 16 ผู้ขับขี่ประเมินความรู้ตนเองต่อพระราชบัญญัติทั้ง 4 ฉบับ คือพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 พระราชบัญญัติรักษาความสะอาด พ.ศ.2535

ระดับการประเมิน	จำนวน	ร้อยละ
ใช้เป็นฐานได้(5 คะแนนขึ้นไป)	197	39.40
ต้องเพิ่มความรู้	303	60.60
รวม	500	100.00

ที่มา : รายงานความก้าวหน้าครั้งที่ 2

โครงการการศึกษาผลกระทบในการบังคับใช้กฎหมายให้เกิดผลในทางปฏิบัติ

สำนักบริการวิชาการ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

จากข้อมูลระดับความรู้ของผู้ขับขี่ข้างต้น ทำให้เราจำเป็นต้องทบทวนถึงแหล่งข้อมูล และวิธีการแสวงหาความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรของผู้ขับขี่ รวมทั้งวิธีการกั้นกรองคุณภาพผู้ขับขี่ในกรุงเทพมหานครในปัจจุบัน ซึ่งอาจแยกศึกษาได้เป็น 2 ช่วง คือ

- 1) ช่วงก่อนการขอใบอนุญาตขับขี่
- 2) ช่วงหลังการได้รับใบอนุญาตขับขี่

3.2.2.1.1 ช่วงก่อนการขอใบอนุญาตขับขี่

จากการศึกษาพบว่าปัจจุบันวิธีการแสวงหาความรู้กฎจราจรของผู้ขับขี่อาจทำได้เพียงหนทางเดียว คือจะต้องอ่านศึกษาค้นคว้าทำความเข้าใจกฎระเบียบต่างๆ ด้วยตนเอง ซึ่งส่วนใหญ่แล้วกฎระเบียบเกี่ยวกับการจราจรนั้น จะเป็นการเขียนโดยการใช้อักษรอันสลับซับซ้อนในภาษากฎหมาย หากที่ผู้ขับขี่ซึ่งโดยมากเป็นประชาชนทั่วไปจะทำความเข้าใจได้ง่าย ดังนั้นวิธีการที่นิยมใช้กันในหมู่ผู้ขับขี่ที่ประสงค์จะเรียนรู้กฎจราจรก็จะใช้วิธีการซื้อคู่มือเกี่ยวกับกฎจราจรมาศึกษาตนเอง แทนที่จะอ่านจากตัวกฎหมายโดยตรง โดยเข้าใจว่าคู่มือนั้นมีเนื้อหาสาระสมบูรณ์เพียงพอในการศึกษา แต่ความจริงแล้วคู่มือดังกล่าวนี้คงจะสามารถเป็นที่พึ่งพาให้ความช่วยเหลือในการอำนวยความสะดวกกฎจราจรได้เพียงบางส่วนเท่านั้น เพราะโดยมากจะเป็นการเขียนอธิบายในเรื่องของป้าย เครื่องหมาย และสัญญาณจราจรเท่านั้น ส่วนหลักปฏิบัติอื่นๆ ที่จำเป็น เช่นในเรื่องของการหยุดรถ จอดรถ จะต้องปฏิบัติอย่างไร ไม่ได้มีการบอกเอาไว้ จริงอยู่แม้ว่าทางราชการเองก็ได้พยายามช่วยเหลือให้ผู้ขับขี่สามารถปฏิบัติตามกฎจราจรโดยการทาสี ตีเส้น หรือทำป้าย เครื่องหมาย สัญญาณจราจรให้ปรากฏในทาง เพื่อผู้ขับขี่จะได้ปฏิบัติตามกฎหมายได้อย่างถูกต้อง แต่การช่วยเหลือดังกล่าวคงทำได้เพียงบางส่วนบางพื้นที่ รวมทั้งในบางกรณีป้าย เครื่องหมาย และสัญญาณอาจมีการลบเลือนไป ทำให้ไม่อาจเป็นเครื่องชี้นำผู้ขับขี่ได้ แต่การปฏิบัติตามกฎจราจรของผู้ขับขี่จำเป็นต้องปฏิบัติในทุกที่ ทุกแห่ง ทุกเวลาในขณะขับขี่ ทั้งนี้เพราะกฎจราจร คือกฎแห่งความปลอดภัย กฎหมายจราจรบัญญัติขึ้นโดยมีเจตนารมณ์เพื่อให้เกิดความสะดวกและปลอดภัยในการจราจร ดังนั้นผู้ขับขี่จึงต้องมีความรู้กฎจราจรเป็นอย่างดี จะอาศัยเพียงเครื่องหมายชี้นำของทางราชการไม่ได้

ในเรื่องของแหล่งความรู้ในการศึกษากฎจราจรของผู้ขับขี่นี้ บางท่านอาจโต้แย้งว่าปัจจุบันมีโรงเรียนสอนขับรถของเอกชนเปิดอยู่มากมายสามารถเป็นแหล่งที่จะถ่ายทอดความรู้ให้แก่ผู้ขับขี่ได้ ในกรณีนี้ผู้วิจัยใคร่ขอชี้แจงว่า โรงเรียนที่มีการเปิดสอนขับรถที่มีอยู่ทั่วไปในกรุงเทพมหานครนั้น ส่วนใหญ่เป็นโรงเรียนที่เน้นการสอนให้ผู้เรียนสามารถขับรถได้เท่านั้น มิได้สอนให้ผู้เรียนสามารถขับรถเป็น ทั้งนี้เพราะในการสอนของทางโรงเรียนสอนขับรถโดย

มากจะเน้นในการสอนทางปฏิบัติ คือสอนให้ควบคุม จับเคลื่อน ใช้อุปกรณ์ต่างๆ ในยานพาหนะเท่านั้น ส่วนการสอนในเชิงทฤษฎี กล่าวคือการสอนเกี่ยวกับกฎระเบียบจราจร คงจะสอนกันเพียงในสนาม ในขณะที่ขับขี่หากพบป้ายเครื่องหมาย หรือสัญญาณจราจรก็จะบอกกันตรงนั้น ถ้าป้ายเครื่องหมาย หรือสัญญาณประเภทใดไม่ปรากฏอยู่ในทางที่ผ่านก็แทบจะไม่มี การพูดหรืออธิบายให้ผู้เรียนได้รู้และเข้าใจเลย และคงไม่ต้องกล่าวถึงในเรื่องการรายละเอียดกฎจราจรอื่นๆ เช่นการจอด การหยุด และในเรื่องของความเร็ว รวมทั้งวินัยและมารยาทในการขับรถ ที่ไม่สามารถทำให้ปรากฏเป็นป้าย เครื่องหมาย หรือสัญญาณจราจร ที่ยิ่งจะไม่มี การพูดถึงเลย วิธีการที่โรงเรียนสอนขับรถทั่วไปใช้ในการสอนเรื่องกฎจราจรให้แก่ผู้ขับขี่ คือการแจก (บางแห่งจะขายในราคาประมาณ 25-30 บาท) เอกสารหรือหนังสือเกี่ยวกับกฎจราจรให้ผู้เรียนไปอ่านด้วยตัวเอง โดยเอกสารดังกล่าวส่วนใหญ่ก็จะเป็นลักษณะเกี่ยวกับที่ผู้ขับขี่สามารถซื้ออ่านได้ทั่วไป คือนั้นเฉพาะในเรื่องป้าย เครื่องหมาย และสัญญาณจราจรเท่านั้น ดังนั้นหากโรงเรียนสอนขับรถยังคงมีสถานภาพเช่นในปัจจุบัน คงจะไม่อาจหวังพึ่งให้โรงเรียนเหล่านี้เป็นแหล่งที่ผู้ขับขี่สามารถแสวงหาความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรได้ นอกจากปัญหาในเรื่องการเรียน การสอนในโรงเรียนตามที่กล่าวมาแล้ว โรงเรียนสอนขับรถยังมีข้อจำกัดอื่นๆ ในการอบรมผู้ขับขี่เกี่ยวกับการจราจรอีกด้วย

1) ข้อจำกัดในเรื่องสถานที่

ปัจจุบันกระทรวงศึกษาธิการกำหนดให้โรงเรียนสอนขับรถที่จะยื่นขอจัดตั้งจะต้องมีอาคารสถานที่ ดังนี้

“จะเป็นอาคารเดี่ยวเอกเทศ หรืออาคารพาณิชย์ก็ได้ ลักษณะมั่นคงแข็งแรง ห้องเรียนมีขนาดกว้างไม่น้อยกว่า 3.50 เมตร เนื้อที่ห้องเรียนแต่ละห้องไม่ต่ำกว่า 20 ตารางเมตร และเป็นเอกเทศไม่ปะปนกับกิจการอื่น” (สำนักงานคณะกรรมการการศึกษาเอกชน, กองส่งเสริมการศึกษานอกระบบ)

จะเห็นได้ว่าข้อกำหนดในเรื่องสถานที่ดังกล่าวอาจจะเหมาะสมกับโรงเรียนฝึกอาชีพอื่นๆ เช่นโรงเรียนสอนตัดผม โรงเรียนสอนวาดรูป ฯลฯ แต่ไม่อาจใช้กับโรงเรียนสอนขับรถ เนื่องจากโรงเรียนสอนขับรถนั้น หากจะดำเนินการให้สมบูรณ์ครบถ้วน การเรียนการสอนก็ต้องมีทั้งทางด้านทฤษฎี คือการสอนกฎจราจร การสอนเกี่ยวกับเครื่องยนต์ และการดูแลรักษารถในเบื้องต้น เป็นต้น ซึ่งการเรียนการสอนในภาคทฤษฎีนี้ คงจะไม่ค่อยมีอุปสรรคในด้านอาคารสถานที่เท่าใด แต่โดยที่โรงเรียนสอนขับรถ นอกจากจะสอนทางด้านทฤษฎีแล้ว การสอนทางด้านปฏิบัติก็เป็นสิ่งที่จำเป็น ซึ่งการเรียนการสอนนี้ก็ควรที่จะมีสนามฝึกหัดให้นักเรียนโดยเฉพาะ แต่เนื่องจากปัจจุบันที่ดินในเขตกรุงเทพมหานครมีราคาสูง และการใช้สถานที่

ให้เป็นที่พักหัดขับรถก็จะต้องมีพื้นที่มากพอสมควร ดังนั้น โรงเรียนสอนขับรถในปัจจุบันจึงใช้วิธีการสอนภาคปฏิบัติแก่นักเรียนโดยนำไปฝึกหัดขับในถนนจริง ซึ่งการปฏิบัติเช่นนี้ นอกจากจะก่อให้เกิดความลำคาญใจ เป็นการกีดขวางผู้ใช้รถใช้ถนนอื่นๆ แล้ว ยังอาจก่อให้เกิดอันตรายทั้งแก่ผู้ขับขี่อื่น และผู้สัญจรทั่วไปได้ด้วย

2) ด้านบุคลากร

ปัจจุบันผู้ที่ จะทำการฝึกสอนในโรงเรียนสอนขับรถได้จะต้องได้รับใบอนุญาตให้เป็นครูจากกระทรวงศึกษาธิการเสียก่อน²¹ โดยการออกใบอนุญาตทางกระทรวงจะพิจารณาคุณสมบัติ ความสามารถในการสอนที่สำคัญ 2 ประการ คือ

- ก. ผู้นั้นจะต้องสอบผ่าน และได้รับใบประกาศนียบัตรจากโรงเรียนสอนขับรถ
- ข. จะต้อง มีประสบการณ์การขับรถไม่น้อยกว่า 1 ปี

จากคุณสมบัติดังกล่าวจะเห็นว่ารองรับรองได้แต่เพียงความรู้ ความชำนาญในการขับขี่เท่านั้น แต่ไม่อาจรับรองได้ถึงความรู้ในด้านกฎจราจรของครูฝึก และเมื่อครูที่สอนเองไม่รู้กฎจราจรแล้ว ผู้เรียนก็ คงจะไม่อาจคาดหวังความรู้ด้านกฎจราจรนี้จากครู และหากไม่มีการเปลี่ยนแปลงแก้ไขแล้ววงจรร การเรียนการสอนก็คงเป็นเช่นนี้อยู่เรื่อยไป ความฝันที่จะได้ผู้ขับขี่ที่มีคุณภาพคงเป็นจริงได้ยาก

3) ข้อจำกัดในเรื่องการกำหนดมาตรฐาน และการควบคุม ตรวจสอบ

โรงเรียนสอนขับรถในปัจจุบันจะต้องจดทะเบียนอยู่ใน ความควบคุมดูแลของกระทรวงศึกษาธิการ โดยถือเป็นการศึกษานอกระบบตามพระราชบัญญัติโรงเรียนเอกชน พ.ศ.2525²²

จากการสอบถามเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องในเรื่องขั้นตอนในการจัดตั้งโรงเรียนข้างต้น โดยทั่วไปแล้วเจ้าหน้าที่คงพิจารณาในด้านสถานที่และอุปกรณ์เป็น สำคัญ²³ ส่วนในด้านหลักสูตรการสอนต่างๆ มิได้มีการตรวจสอบอย่างเข้มงวดเท่าใดนัก นอกจาก

²¹ คู่มืออย่างคำขอรับใบอนุญาตให้เป็นครู ในภาคผนวก ข.

²² พรบ.โรงเรียนเอกชน พ.ศ.2525 มาตรา 15 “โรงเรียนมี 3 ลักษณะดังต่อไปนี้ ...

(2) โรงเรียนที่จัดการศึกษาตามหลักสูตรของกระทรวงศึกษาธิการ หรือหลักสูตรที่ได้รับอนุมัติจาก กระทรวงศึกษาธิการ และจัดเป็นรูปแบบการศึกษานอกระบบโรงเรียน...”

²³ คู่มือเพิ่มเติมในภาคผนวก ฉ.

นี้ภายหลังจากที่โรงเรียนได้จัดตั้งและเปิดดำเนินการไปแล้ว ในการปฏิบัติการควบคุมตรวจสอบของกระทรวงศึกษาธิการคงทำได้เพียงให้โรงเรียนส่งแบบแสดงกิจการของโรงเรียน (แบบสข.22) เพื่อรายงานกิจการความเคลื่อนไหวของโรงเรียนเท่านั้น และจากการศึกษาพบว่าทางกระทรวงเองก็ไม่ค่อยได้รับความร่วมมือในการส่งแบบ สข.22 ให้แก่ทางกระทรวงด้วย

ดังนั้นจึงอาจกล่าวโดยสรุปได้ว่า จากปัญหาและข้อจำกัดต่างๆ ในการเรียนรู้กฎจราจรของผู้ขับขี่ เป็นอุปสรรคสำคัญประการหนึ่งในการที่จะให้ผู้ขับขี่ปฏิบัติตนได้ถูกต้องตามกฎหมายจราจร แต่ถึงแม้ว่าจะมีผู้ขับขี่จำนวนมากที่ยังมีปัญหในเรื่องสถานที่เรียนรู้กฎจราจร ด้วยติดขัดกับปัญหาและข้อจำกัดที่ไม่อาจหลีกเลี่ยงได้ดังกล่าวข้างต้น แต่รัฐก็จำเป็นต้องกลั่นกรองคุณภาพผู้ขับขี่ ให้สิทธิในการขับขี่อย่างถูกต้องตามกฎหมายแก่ผู้ขับขี่ที่มีคุณสมบัติเหมาะสมเท่านั้น กล่าวคือ ต้องเป็นผู้ขับขี่ที่มีความรู้ความสามารถทั้งในการขับขี่ บังคับ ควบคุมยานพาหนะ และมีความรู้ในเรื่องของกฎจราจร ทั้งนี้กฎหมายได้สร้างระบบการ กลั่นกรอง โดยกำหนดขั้นตอนและวิธีการในการทดสอบผู้ที่ขอใบอนุญาตขับขี่ โดยคาดหวังว่าผู้ที่สามารถสอบผ่านและได้รับใบอนุญาตขับรถ คือผู้ที่มีความรู้ดีในเรื่องกฎจราจร²⁴

สำหรับขั้นตอนในการขอรับใบอนุญาตขับขี่ในปัจจุบันนั้น จากการศึกษพบว่าตามกฎหมายกำหนดให้ “ผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถหรือผู้ขอต่ออายุใบอนุญาตขับรถต้องผ่านการทดสอบความรู้ความสามารถในการขับรถ และความรู้ในข้อบังคับการเดินรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก ตามระเบียบที่กรมการขนส่งทางบก กำหนด” (กฎกระทรวง ฉบับที่ 1 (พ.ศ.2531) ออกตามความในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 ข้อ 10) โดยผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถจะต้องผ่านการทดสอบจากกรมการขนส่งทางบก ดังนี้

ก) เข้าทดสอบสมรรถภาพทางกาย หรือทดสอบวัดผล ได้แก่

- การตรวจสอบสายตาบอดสี
- การทดสอบปฏิกิริยา
- การทดสอบประสาทมือ
- การทดสอบสายตาทางลึกและกว้าง

ข) ทดสอบกฎจราจร

²⁴ พรบ.รถยนต์ พ.ศ.2522

มาตรา 46 ผู้ขอใบอนุญาตขับรถตามมาตรา 43(1) ต้องมีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามดังต่อไปนี้...

- (2) มีความรู้ความสามารถในการขับรถ
- (3) มีความรู้ในข้อบังคับการเดินรถตามพระราชบัญญัตินี้ และตามกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก...

ค) ทดสอบขับรถ

ในการทดสอบกฎจราจร ทางกรมการขนส่งทางบกจะใช้วิธีให้ผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถอ่านกฎจราจร ซึ่งทางกรมฯ จัดเตรียมไว้แล้วจึงให้ตอบคำถาม ซึ่งจะมีข้อสอบที่ใช้ในการทดสอบอยู่ประมาณ 4-5 ชุด มีความยากง่ายแตกต่างกัน โดยส่วนใหญ่จะเป็นคำถาม “เกี่ยวกับเครื่องหมายบังคับการจราจรกับเครื่องหมายเตือนให้ระวังอันตราย และข้อสอบอื่นๆ รวม 20 ข้อๆละ 4 คำตอบ มี ก. ข. ค. ง. ใน 4 คำตอบนี้มีอยู่คำตอบเดียวที่ถูกต้อง ใน 20 ข้อ ให้ผิดได้ไม่เกิน 5 ข้อ ถ้าผิดเกิน 5 ข้อถือว่าสอบตก” (ห้างหุ้นส่วนจำกัดเกษมบรรณกิจ, กองวิชาการ, ผู้รวบรวม) ส่วนเกณฑ์การทดสอบขับรถนั้น ทางกรมการขนส่งทางบกกำหนด “วุฒิและความสามารถในการขับรถยนต์ หรือจักรยานยนต์ หากเป็นดังที่จะกล่าวต่อไปนี้ จะถือว่าสอบตก

1. การขับรถเดินหน้า และถอยหลังไม่ชำนาญพอ
2. การจอดรถเทียบทางเท้าไม่ชำนาญพอ
3. ไม่ใช่สัญญาณไฟ หรือสัญญาณมือและแขนในขณะที่ขับรถ
4. การผ่านเครื่องหมายบังคับการจราจร และสัญญาณไฟจราจรไม่ถูกต้อง
5. การขับรถขึ้นที่สูงลงที่ราบ และขึ้นสะพาน - ทางร่วมทางแยกไม่ชำนาญพอ
6. เกิดอุบัติเหตุในขณะที่ทำการสอบขับขี่” (ห้างหุ้นส่วนจำกัดเกษมบรรณกิจ, กองวิชาการ, ผู้รวบรวม)

จากวิธีการทดสอบเพื่อรับใบอนุญาตขับขี่ในปัจจุบันที่ดำเนินการตามวิธีการดังกล่าวข้างต้นนั้น จะเห็นได้ว่าในด้านการทดสอบภาคปฏิบัติคงจะไม่ค่อยมีปัญหา เพราะความสามารถของแต่ละบุคคลจะปรากฏให้เห็นกันได้แจ้งชัดในขณะที่ทดสอบ แต่การทดสอบด้านกฎจราจรนั้น ผู้วิจัยเห็นว่าวิธีการนี้ยังไม่อาจใช้เพื่อกลั่นกรองให้ได้ผู้ขับขี่ที่มีความรู้กฎจราจรที่ดีได้ เพราะลำพังเพียงการอ่านและจำในช่วงเวลาสั้นๆ ก็จะเป็นการอ่านเพื่อใช้ประโยชน์ในการสอบเท่านั้นมิใช่อ่านเพื่อความเข้าใจ และซาบซึ้งต่อตัวบทกฎหมาย และโดยรวมแล้วผู้ขับขี่เองก็สามารถสอบผ่านไปโดยไม่ยากเย็นนัก ซึ่งหากเปรียบเทียบกับวิธีการสอบใบอนุญาตขับขี่ในประเทศสหรัฐอเมริกา ในประเทศสหรัฐอเมริกานั้น ผู้ที่จะสามารถมีใบอนุญาตได้จะต้องผ่านการทดสอบ 2 ภาค คือภาคทฤษฎี โดยข้อสอบจะเป็นการถามเกี่ยวกับเรื่องกฎจราจรที่พบเห็นทั่วไปในการขับขี่ส่วนหนึ่ง และอีกส่วนหนึ่งจะถามในเรื่องวินัย และความปลอดภัยในการขับขี่ เช่นถามในเรื่องระดับแอลกอฮอล์ ถามเรื่องการให้สัญญาณด้วยมือ (Hand Signal) ซึ่งส่วนนี้ค่อนข้างยากมาก และข้อสอบจะออกมาเป็นแบบปรนัยที่มีคำตอบใกล้เคียงกันคือถูกทุกข้อ แล้วให้เลือกข้อที่ถูกต้องที่สุด โดยปกติแล้วการสอบผ่านข้อเขียนนั้นจะสอบกันประมาณ 2-3 ครั้ง จึงจะสามารถสอบผ่านได้ จากนั้นจึงมาสอบภาคปฏิบัติโดยให้ผู้สอบมาทดลองขับจริงในกรณีที่สอบตกในส่วนภาคปฏิบัติ

ผู้นั้นสามารถมาสอบใหม่เฉพาะในส่วนภาคปฏิบัติได้ แต่หากสอบตกติดต่อกันเกิน 3 ครั้ง ผู้นั้นจะต้องเริ่มสอบใหม่ตั้งแต่ในภาคทฤษฎี จากการเปรียบเทียบจะเห็นว่าขั้นตอนและวิธีการกลั่นกรองคุณภาพของผู้ขับขี่ก่อนข้างจะมีความเข้มงวดกว่าของไทย ทั้งนี้ยังมีพักต้องกล่าวถึงปัญหาที่ผู้ขับขี่ได้ใบอนุญาตมาโดยมิชอบด้วยกฎหมาย ซึ่งก็เป็นอีกปัญหาหนึ่งที่สมควรได้รับการแก้ไขโดยเร่งด่วนด้วย

อนึ่งนอกจากระบบการกลั่นกรองคุณภาพผู้ขับขี่โดยการทดสอบในขั้นตอนการขอใบอนุญาตขับขี่แล้ว ระบบการติดตามตรวจสอบคุณภาพผู้ขับขี่ก็เป็นสิ่งสำคัญ และจำเป็นอย่างยิ่ง เพื่อเป็นการทบทวนติดตามให้ได้ผู้ขับขี่ที่มีคุณภาพเท่านั้นจึงจะมีสิทธิในการขับขี่ได้ตามกฎหมาย

3.2.2.1.2 ช่วงหลังการได้รับใบอนุญาตขับขี่

ภายหลังจากที่สามารถสอบผ่านการทดสอบของกรมการขนส่งทางบกได้ทั้ง 3 ขั้นตอนแล้ว ทางกรมฯ ก็จะดำเนินการออกใบอนุญาตขับรถให้ผู้ผ่านการทดสอบซึ่งประเภทของใบอนุญาตขับรถตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 มาตรา 43 กำหนดให้มี 10 ชนิด คือ

- (1) ใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคล รถยนต์สามล้อส่วนบุคคล หรือรถจักรยานยนต์ชั่วคราว
- (2) ใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคล
- (3) ใบอนุญาตขับรถยนต์สามล้อส่วนบุคคล
- (4) ใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะ
- (5) ใบอนุญาตขับรถยนต์สามล้อสาธารณะ
- (6) ใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์
- (7) ใบอนุญาตขับรถบดถนน
- (8) ใบอนุญาตขับรถแทรกเตอร์
- (9) ใบอนุญาตขับรถชนิดอื่นนอกจาก (1) ถึง (8)
- (10) ใบอนุญาตขับรถระหว่างประเทศสำหรับรถยนต์ส่วนบุคคล หรือรถจักรยานยนต์

โดยที่ใบอนุญาตขับรถ 3 ชนิด คือ ใบอนุญาตขับขี่ประเภท (2) (3) (6) เมื่อเสียค่าธรรมเนียมในอัตราตลอดชีพแล้ว ใบอนุญาตขับรถทั้ง 3 ชนิดนี้นั้นมีอายุตลอดชีพของผู้ได้รับใบอนุญาต ส่วนใบอนุญาตขับรถชนิดอื่นได้แก่ ใบอนุญาตขับขี่ประเภท (1) (4) (5)

(7) (8) ไม่สามารถขอใบอนุญาตที่มีอายุตลอดชีพของผู้ได้รับใบอนุญาตได้ จะต้องมีการต่ออายุใบอนุญาตอีกคราวละหนึ่งปี หรือสามปีแล้วแต่ชนิดของใบอนุญาต (พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 44)

การออกใบอนุญาตขับรถมีอายุตลอดชีพของผู้ได้รับใบอนุญาตนั้น ตามพระราชบัญญัติรถยนต์ มาตรา 46 กำหนดให้ผู้ขอใบอนุญาตขับรถจะต้องมีลักษณะดังนี้

- 1) ได้รับใบอนุญาตขับรถมาแล้วไม่น้อยกว่าหนึ่งปี
- 2) ต้องมีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามดังต่อไปนี้
 - (1) มีอายุไม่ต่ำกว่าสิบแปดปีบริบูรณ์
 - (2) มีความรู้ความสามารถในการขับรถ
 - (3) มีความรู้ในข้อบังคับการเดินรถตามพระราชบัญญัตินี้ และตามกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก
 - (4) ไม่เป็นผู้มีร่างกายพิการจนเป็นที่เห็นได้ว่าไม่สามารถขับรถได้
 - (5) ไม่มีโรคประจำตัวที่ผู้ประกอบวิชาชีพเวชกรรมเห็นว่าอาจเป็นอันตรายขณะขับรถ
 - (6) ไม่เป็นบุคคลวิกลจริตหรือจิตฟั่นเฟือน
 - (7) ไม่มีใบอนุญาตขับรถชนิดเดียวกันอยู่แล้ว
 - (8) ไม่เป็นผู้อยู่ในระหว่างถูกยึดหรือเพิกถอนใบอนุญาตขับรถ
- 3) ไม่เคยต้องคำพิพากษาถึงที่สุดให้ลงโทษหรือถูกเจ้าพนักงานเปรียบเทียบปรับตั้งแต่สองครั้งขึ้นไปสำหรับความผิดเกี่ยวกับการขับรถอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้ เว้นแต่จะพ้นโทษครั้งสุดท้ายไม่น้อยกว่าหกเดือนแล้ว
 - (1) ผ่าฝืนสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจร
 - (2) ในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น
 - (3) ในลักษณะกีดขวางการจราจร
 - (4) ใช้ความเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด
 - (5) โดยประมาทหรือน่าหวาดเสียวอันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน
 - (6) โดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยหรือความเดือดร้อนของผู้อื่น

โดยผู้ที่ประสงค์จะขอรับใบอนุญาตขับรถซึ่งมีอายุตลอดชีพทั้ง 3 ชนิด สามารถยื่นคำขอได้ที่กรมการขนส่งทางบก และจากการศึกษาพบว่าในปี พ.ศ.2538 ตามสถิติของกรมการขนส่งทางบกกรุงเทพมหานคร มีจำนวนใบอนุญาตตลอดชีพสูงถึง 1,202,966 ฉบับ โดยจำแนกเป็น

- ใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลตลอดชีพ จำนวน 839,704 ฉบับ

- ใบอนุญาตขับรถยนต์สามล้อส่วนบุคคลตลอดชีพ จำนวน 302 ฉบับ

- ใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ตลอดชีพ จำนวน 380,960 ฉบับ

ดังมีรายละเอียดตามตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 17 จำนวนใบอนุญาตขับรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ ในเขตกรุงเทพมหานคร
จำแนกตามประเภทใบอนุญาต ปี 2538

ประเภทใบอนุญาตตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์	จำนวน
1. ใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลชั่วคราว	92,289
2. ใบอนุญาตขับรถยนต์สามล้อส่วนบุคคลชั่วคราว	294
3. ใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ชั่วคราว	41,649
4. ใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลหนึ่งปี	151,105
5. ใบอนุญาตขับรถยนต์สามล้อส่วนบุคคลหนึ่งปี	837
6. ใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์หนึ่งปี	92,326
7. ใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลตลอดชีพ*	839,704
8. ใบอนุญาตขับรถยนต์สามล้อส่วนบุคคลตลอดชีพ*	302
9. ใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ตลอดชีพ*	380,960
10. ใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะ	51,296
11. ใบอนุญาตขับรถยนต์สามล้อสาธารณะ	2,754
12. ใบอนุญาตขับรถระหว่างประเทศ	19,041
13. ใบอนุญาตขับรถบดถนน	3
14. ใบอนุญาตขับรถแทรกเตอร์	26
15. ใบอนุญาตขับรถใช้งานเกษตรกรรมหรือรถชนิดอื่น	1
รวม	1,672,587

ที่มา : คัดแปลงจากตารางจากฝ่ายสถิติการขนส่ง กองวิชาการและวางแผน กรมการขนส่งทางบก

อย่างไรก็ดี ในจำนวนใบอนุญาตขับรถตลอดชีพที่มีอยู่ทั้งหมดนี้ จะมีทั้งผู้ที่หย่อนความสามารถในทางสุขภาพร่างกาย เช่น มีปัญหาสายตาเนื่องจากอายุมาก และผู้ที่หย่อนความสามารถในด้านความรู้ความชำนาญในการขับขี่เนื่องจากขาดการฝึกฝนมาเป็นเวลานาน และผู้ที่หย่อนความสามารถโดยเหตุอื่นๆ อีกมากมาย รวมทั้งในเรื่องความรู้กฎจราจรซึ่งกล่าวได้ว่า ภายหลังจากได้รับใบอนุญาตขับขี่แล้วแทบจะไม่มีผู้ขับขี่คนใดให้ความสำคัญในการแสวงหาความรู้ในเรื่องนี้อีกเลย ทั้งนี้สาเหตุประการหนึ่งคงเป็นเพราะในปัจจุบันยังไม่มีระบบควบคุมตรวจสอบใบอนุญาตขับขี่ตลอดชีพ รวมทั้งไม่มีการกระตุ้นให้ผู้ขับขี่ให้ความสำคัญในเรื่องเหล่านี้ กรมการ

ขนส่งทางบกเองก็ไม่สามารถตรวจสอบได้ว่าผู้ขอใบอนุญาตขับรถเคยต้องคำพิพากษาถึงที่สุดให้ลงโทษหรือถูกเจ้าพนักงานเปรียบเทียบปรับตั้งแต่สองครั้งขึ้นไปตามพระราชบัญญัติรถยนต์ มาตรา 46 ข้อ 3) ที่กล่าวข้างต้นหรือไม่ ทำให้ผู้มีใบอนุญาตขับรถประเภทตลอดชีพนี้ถูกตัดขาดจากระบบการควบคุมตรวจสอบความรู้ความสามารถของทางราชการ โดยสิ้นเชิง

แม้ว่าในปัจจุบันพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 (มาตรา 161) จะให้อำนาจแก่ตำรวจจราจรในการยึดใบอนุญาตขับขี่ หากผู้ขับขี่ฝ่าฝืนกฎจราจร แต่มาตรการดังกล่าวก็ยังไม่ได้นำมาใช้จริงจังก (ทั้งนี้โดยมีปัญหาดังได้กล่าวไว้แล้วในส่วนปัญหาด้านตำรวจจราจร) และแม้แต่ตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 มาตรา 54 เองก็ได้กำหนดให้นายทะเบียนมีอำนาจเรียกใบอนุญาตขับรถมายึดไว้ได้ (แต่ห้ามมิให้ยึดเกินหนึ่งปี) รวมทั้งยังกำหนดให้การยึดใบอนุญาตขับรถผู้ยึดจะต้องบันทึกการยึดไว้ในใบอนุญาตขับรถด้วย หากผู้ได้รับใบอนุญาตขับรถแล้วปรากฏว่า

- 1) ต้องคำพิพากษาถึงที่สุดว่าได้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ หรือกฎกระทรวงที่ออกตามพระราชบัญญัตินี้
- 2) ไม่ปฏิบัติตามคำสั่งอันชอบด้วยกฎหมายของเจ้าพนักงานจราจร หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ตามกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก
- 3) ต้องคำพิพากษาถึงที่สุดว่าได้กระทำความผิดฐานขับรถ หรือกระทำการใดๆ อันน่าจะเป็นภัยต่อประชาชน หรือ
- 4) มีผู้กล่าวโทษว่าทำลายความสงบสุขของประชาชนในถนน หรือทางหลวง โดยขู่เข็ญ คุกคาม รังแก หรือรบกวนคนขับรถด้วยกันหรือผู้โดยสาร

แต่มาตรการดังกล่าวนี้ก็ยังมีได้มีการนำมาใช้เช่นกัน ทั้งนี้เนื่องจากระบบข้อมูลของนายทะเบียนกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องนั้นยังไม่สามารถติดต่อกันได้ และยังไม่เป็นระบบ จึงทำให้มาตรการในการยึดใบอนุญาตขับรถไม่สามารถใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพอย่างไรก็ดี ในอนาคตหากมีการทำระบบข้อมูลให้เป็นระบบที่เชื่อมโยงถึงกันก็อาจจะทำให้สามารถแก้ไขปัญหาดังกล่าวได้ และส่งผลให้ผู้ขับขี่ที่ไม่มีวินัยหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมายลดจำนวนลงจากท้องถนน

กล่าวโดยสรุปสภาพการเรียนรู้กฎจราจรของผู้ขับขี่ในปัจจุบันยังขาดการสนับสนุนให้ผู้ขับขี่มีความรู้กฎจราจรอย่างแท้จริงตามที่ควรจะเป็น รวมทั้งยังขาดระบบการติดตามตรวจสอบคุณภาพด้วย สภาพของผู้ขับขี่ในปัจจุบันจึงกลายเป็นว่าบางคนก็มีความรู้กฎจราจรดี เพราะได้ไปค้นคว้าศึกษาอย่างจริงจัง บางคนก็รู้อ่าง แต่บางคนก็แทบจะไม่มีรู้อะไรเลย นอก

จากป้ายหรือสัญญาณจราจรที่เห็นกันอยู่เป็นประจำ เช่น สัญญาณไฟจราจร ป้ายห้ามจอด เป็นต้น จากสภาพดังกล่าวนี้ย่อมจะเป็นอุปสรรคโดยตรงในการจะให้ผู้ขับขี่ปฏิบัติตามกฎจราจรได้อย่างถูกต้อง

3.2.2.2 การขาดความตระหนัก

การกระทำความผิดฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่ นอกจากจะเกิดจากความไม่รู้กฎจราจรของผู้ขับขี่แล้ว ยังมีผู้ขับขี่อีกกลุ่มหนึ่งที่กระทำความผิดโดยจงใจ หรือเจตนาที่จะฝ่าฝืนกฎจราจรต่างๆ ที่รู้ว่าการกระทำนั้นเป็นการฝ่าฝืนกฎหมาย กล่าวคือผู้ขับขี่กลุ่มนี้จะไม่เห็นความสำคัญของกฎหมายจราจร ไม่เห็นกฎจราจรอยู่ในสายตา ไม่เกรงกลัวโทษหรือผลร้ายที่จะได้รับจากการฝ่าฝืนกฎจราจรนั้น พฤติกรรมของคนกลุ่มนี้มีความน่าสนใจเป็นอย่างยิ่งว่า เพราะเหตุใดบุคคลเหล่านี้จึงละเลยต่อการปฏิบัติตามกฎจราจร ทั้งๆที่เมื่อพิจารณาถึงเจตนารมณ์ของกฎหมายแล้วการปฏิบัติตามกฎหมายน่าจะอำนวยความสะดวกซึ่งเป็นประโยชน์แก่เขาเหล่านั้นมากกว่า

จากการศึกษาเกี่ยวกับปัญหานี้พบว่าสาเหตุสำคัญประการหนึ่งคงจะเป็นเพราะผู้ขับขี่ขาดความตระหนักในผลของการกระทำ กล่าวคือไม่ตระหนักถึงประโยชน์ที่จะได้รับจากการปฏิบัติตามกฎจราจร และไม่ตระหนักถึงผลร้ายที่อาจเกิดขึ้นหากฝ่าฝืนกฎจราจร ในกรณีนี้ผู้วิจัยมีความเห็นว่าพฤติกรรมดังกล่าวของผู้ขับขี่น่าจะเกิดจากแรงผลักดันสำคัญ 2 ประการ คือ

3.2.2.2.1 ผู้ขับขี่เห็นว่าการฝ่าฝืนกฎจราจรจะนำประโยชน์มาให้แก่ตนมากกว่าการปฏิบัติตามกฎหมาย

ดังกล่าวมาแล้วในตอนต้นว่า ทฤษฎีการลงโทษที่เหมาะสมจะนำมาปรับใช้กับการลงโทษผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนกฎจราจรนั้น ควรจะเป็นทฤษฎีอรรถประโยชน์ (Utilitarian Theory) ซึ่งทฤษฎีนี้มีแนวความคิดว่ามนุษย์จะปฏิบัติในสิ่งที่น่าความพอใจมาสู่ตนเอง และหลีกเลี่ยงความเจ็บปวด ดังนั้นในกรณีการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่ เมื่อผู้ขับขี่เลือกที่จะกระทำการฝ่าฝืนกฎจราจร นั้นย่อมแสดงว่าการฝ่าฝืนกฎจราจรจะนำประโยชน์มาสู่ผู้ขับขี่มากกว่าการปฏิบัติตามกฎหมาย ผู้วิจัยมีความเห็นว่าข้อสันนิษฐานนี้มีความน่าเชื่อถืออยู่ไม่น้อย ดังจะเห็นได้จากผลดีที่ผู้ขับขี่จะได้รับเช่นผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนกฎจราจรจะสามารถขับขี่ไปได้เร็วกว่าผู้ที่ปฏิบัติตามกฎจราจร หรือกรณีผู้ขับขี่จอดรถตามอำเภอใจในที่ห้ามจอดก็จะทำให้ตนเองได้รับความสะดวกสบายมากขึ้น ทั้งนี้หมายความว่าหากการกระทำดังกล่าวจะไม่ถูกลงโทษตามกฎหมาย หรือหากมีการลงโทษโทษนั้นก็

ไม่ได้นำผลร้ายมาสู่ผู้ซบซิมมากกว่าประโยชน์ที่จะได้รับ เมื่อเปรียบเทียบประโยชน์และผลร้ายจากการฝ่าฝืนกฎจราจรแล้วผู้ซบซิมจึงเลือกที่จะฝ่าฝืนกฎจราจร

ในสภาพความเป็นจริงปัจจุบัน เราต้องยอมรับกันว่าการลงโทษผู้ซบซิมที่ฝ่าฝืนกฎจราจรยังมีความหย่อนยานในการบังคับใช้กฎหมายให้มีผลอย่างจริงจัง ผู้ซบซิมที่ฝ่าฝืนกฎจราจรหลายคนได้รับประโยชน์จากการฝ่าฝืนกฎจราจรโดยไม่ถูกลงโทษ หรือถูกลงโทษในอัตราโทษขั้นต่ำ ทั้งนี้โดยมีเหตุจากความบกพร่องหลายๆ ประการ ไม่ว่าจะเป็นด้านของตำรวจจราจรที่ขาดการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัดสม่ำเสมอ หรือในด้านของผู้ซบซิมที่นิยมใช้อภิสิทธิ์เมื่อมีการกระทำความผิดเกิดขึ้น แต่ไม่ว่าความหย่อนยานในการบังคับใช้กฎหมายจะเกิดจากความบกพร่องในด้านใดก็ตาม ผลร้ายที่ได้รับนอกจากจะทำให้ไม่สามารถยับยั้งพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ซบซิมแล้ว ยังส่งผลให้ผู้ซบซิมและประชาชนทั่วไป “เกิดความรู้สึกว่าเกณฑ์ของสังคมเป็นสิ่งซึ่งไม่ศักดิ์สิทธิ์ ไม่มีอำนาจบังคับ สามารถที่จะละเมิดเสียเมื่อใดก็ได้” (ชุมพร พลรักษ์, 2516) และเมื่อเห็นว่าการฝ่าฝืนจะนำมาซึ่งประโยชน์ ผู้ซบซิมคนอื่นๆ ก็จะกระทำตามแบบอย่าง ซึ่งสภาพดังกล่าวนี้จะเป็นผลร้ายทำให้มีปัญหาการฝ่าฝืนกฎจราจรเพิ่มมากขึ้นด้วย

3.2.2.2.2 ผู้ซบซิมขาดระเบียบวินัยและความรับผิดชอบต่อสังคม

ในการจัดระเบียบของสังคมนั้นจำเป็นต้องอาศัยเครื่องมือสนับสนุนที่สำคัญ 2 ประการ คือ 1.กฎหมาย 2.ระเบียบวินัยของสมาชิกในสังคม โดยกฎหมายทำหน้าที่เป็นเกณฑ์ของสังคม เปรียบเสมือนเป็นข้อตกลงของสมาชิกในสังคมที่ทุกคนต้องปฏิบัติตาม ส่วนระเบียบวินัยก็จะ “เป็นพื้นฐานของมนุษย์ในการปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ที่กลุ่มได้กำหนดไว้” (จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, คณะรัฐศาสตร์, ภาควิชาสังคมวิทยาและมานุษยวิทยา, 2538) โดยสมาชิกทุกคนต่างฝ่ายต่างต้องยึดถือในการปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ที่กำหนดขึ้น ทั้งนี้เพราะความจำเป็น “ในการอยู่เป็นสังคม เมื่อมาอยู่ร่วมกันแล้ว...ย่อมต้องมีการกระทำต่อกันที่ต่างฝ่ายเข้าใจความหมายความต้องการได้ตรงกัน และสามารถคาดหวังทำนายได้ว่าถ้าฝ่ายหนึ่งกระทำสิ่งหนึ่งเป็นการเสนอ อีกฝ่ายหนึ่งจะกระทำสิ่งใดเป็นการสนองตอบให้..การรู้เข้าใจ และคาดหมายการกระทำของกันและกันได้ นี้ ทำให้เกิดมีระเบียบในการกระทำไม่สับสนวุ่นวาย และผู้ที่จะมีการกระทำเสนอสนองร่วมกันให้เป็นประโยชน์ได้ก็ต้องไม่เปลี่ยนแปลงความหมายที่เข้าใจร่วมกันนี้โดยพลการตามอำเภอใจแต่ละคน” (จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, คณะรัฐศาสตร์, ภาควิชาสังคมวิทยาการมานุษยวิทยา และโครงการศึกษาทั่วไป, 2531) กล่าวคือผู้นั้นจะต้องมีระเบียบวินัยในการรักษาและปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ที่กำหนดกันขึ้น

ในเรื่องการจัดระเบียบการจราจรก็มีความจำเป็นจะต้องอาศัยเครื่องมือทั้งกฎหมาย กฏหมายจราจร และระเบียบวินัยของผู้ขับขี่เช่นเดียวกับการจัดระเบียบด้านอื่นๆ ของสังคม และเกี่ยวกับปัญหาการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่ที่เกิดจากพฤติกรรมเลียนแบบการกระทำความผิดนี้ ผู้วิจัยมีความเห็นว่ามูลเหตุที่สำคัญอีกประการหนึ่ง คือการขาดระเบียบวินัยและความรับผิดชอบต่อสังคมของผู้ขับขี่ ที่กล่าวเช่นนี้เพราะการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่ในบางครั้งอาจจะไม่ได้คำนึงถึงในเรื่องประโยชน์หรือโทษที่จะได้รับจากผลของการฝ่าฝืนกฎจราจร แต่เป็นการกระทำไปด้วยความเคยชิน โดยเฉพาะในภาวะเช่นในสังคมปัจจุบัน “ที่ทุกคนต้องแข่งขันกันเอาตัวรอดเพื่อเลื่อนชั้นเลื่อนฐานะ เพื่อความมั่งคั่ง” (สุพัตรา สุภาพ, 2538) ผู้ขับขี่มีความเร่งร้อนในการเดินทาง ต้องการรีบไปให้ถึงจุดหมายปลายทางอย่างรวดเร็ว ทำทุกวิถีทางแม้กระทั่งจะเป็นการฝ่าฝืนกฎจราจรเพื่อให้ตนได้มีโอกาสไปก่อนคนอื่น ยังมีปัญหาการจราจรติดขัดด้วยแล้ว การขาดระเบียบวินัยในการจราจรก็ยังมีให้เห็นมากขึ้นไปด้วย “เช่น การขับรถ บางคนแซงซ้าย แซงขวา บางคนก็เลี้ยวในทางที่เขาไม่ให้เลี้ยว บางคนก็ฝ่าไฟแดง บางคนก็จอดในที่ที่เขาไม่ให้จอด” (สุพัตรา สุภาพ) เป็นต้น การกระทำเหล่านี้เป็นการแสดงให้เห็นว่าผู้นั้นเป็นผู้ที่ขาดระเบียบวินัย นอกจากนี้การขับขี่อย่างไร้ระเบียบวินัยการจราจรยังถือเป็นการกระทำที่ขาดความรับผิดชอบต่อสังคมเป็นอย่างยิ่ง เพราะผู้ขับขี่ดังกล่าวจะคำนึงแต่ความสำคัญของตนเองเท่านั้น ส่วน “ใครจะเป็นอย่างไรก็ช่างขอให้เราดีก็แล้วกัน” (สุพัตรา สุภาพ) ดังนั้นการที่ผู้ขับขี่ไม่ตระหนักในการปฏิบัติตามกฎหมายโดยขาดสำนึกในการรับผิดชอบต่อสังคม จึงเป็นองค์ประกอบอย่างหนึ่งในการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่

3.3 สรุปความสัมพันธ์ของสาเหตุและปัจจัยของปัญหาการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่ในกรุงเทพมหานคร

สาเหตุการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่ในกรุงเทพมหานครแต่ละประการมีความสัมพันธ์กับปัจจัยต่างๆ ดังนี้

สาเหตุการฝ่าฝืนกฎจราจร	ข้อบกพร่องขององค์ประกอบในการปฏิบัติตามกฎหมาย			
	กฎหมาย	ผู้บังคับใช้กฎหมาย	ผู้ถูกบังคับใช้กฎหมาย	สังคมและสิ่งแวดล้อม
เห็นคนอื่นทำแ ล้วไม่ได้รับโทษ จึงเลียนแบบ	-	✓	✓	✓
ตำรวจไม่เห็น / ไม่สนใจจับกุม	✓	✓	✓	✓
ถูกจับก็มีทางทุเลาโทษได้	✓	✓	✓	✓
โทษน้อย	✓	✓	-	-
ขาดความรู้	✓	✓	✓	✓
เสฟสุรา หรือเครื่องดื่มมีแอลกอฮอล์	✓	✓	✓	✓

3.3.1 เห็นคนอื่นทำแล้วไม่ได้รับโทษจึงเลียนแบบ

(1) องค์ประกอบด้านบทบัญญัติกฎหมาย

กฎหมายบัญญัติในเรื่องมาตรการและวิธีการลงโทษไว้ค่อนข้างสมบูรณ์เพียงพอ ปัญหาจึงไม่ได้เกิดจากข้อบกพร่องของบทบัญญัติกฎหมาย

(2) องค์ประกอบด้านผู้บังคับใช้กฎหมาย

- ผู้บังคับใช้กฎหมายให้ความสำคัญกับการจัดการจรรยาบรรณมากกว่าการบังคับใช้กฎหมาย
- การบังคับใช้กฎหมายไม่เคร่งครัด ไม่สม่ำเสมอ ไม่ยุติธรรม ไม่จริงจัง รวมทั้งปฏิบัติหน้าที่ในทางมิชอบโดยเข้าใจว่าสิ่งที่ปฏิบัติไม่ผิด

(3) องค์ประกอบด้านผู้ขึ้นชื่อ

- ขาดความตระหนัก เห็นว่าการฝ่าฝืนกฎจรรยาบรรณจะนำประโยชน์มาให้มากกว่าการปฏิบัติตามกฎหมาย
- ขาดระเบียบวินัยและความรับผิดชอบต่อสังคม ไม่สนใจว่าการกระทำของตนจะทำให้สังคมต้องรับความเดือดร้อนหรือไม่

(4) องค์ประกอบด้านสังคมและสิ่งแวดล้อม

- สังคมยึดถือค่านิยมในทางผิดๆ
- ปัญหาการจรรยาบรรณทำให้ตำรวจจรรยาบรรณไม่เคร่งครัดต่อการบังคับใช้กฎหมาย

3.3.2 ตำรวจไม่เห็น หรือไม่สนใจจับกุม

(1) องค์ประกอบด้านบทบัญญัติกฎหมาย

- กฎหมายขาดความชัดเจนสมบูรณ์และความทันสมัย ทำให้บางฐานความผิดไม่สามารถบังคับใช้ได้ ตำรวจจึงต้องทำเป็นไม่เห็น หรือไม่สนใจจับกุม

(2) องค์ประกอบด้านผู้บังคับใช้กฎหมาย

- ในชั่วโมงเร่งด่วนผู้บังคับใช้กฎหมายให้ความสำคัญกับการจัดการจรรยาบรรณมากกว่าการบังคับใช้กฎหมาย

- ไม่เคร่งครัดต่อการบังคับใช้กฎหมาย ไม่สม่ำเสมอ ไม่ยุติธรรม ไม่จริงจัง เมื่อเห็นผู้กระทำผิดก็ไม่สนใจจับกุม หรือแก้งให้เป็นไม่เห็น รวมทั้งมีการปฏิบัติหน้าที่ในทางมิชอบโดยเข้าใจว่าสิ่งที่ปฏิบัติไม่ผิด

(3) องค์ประกอบด้านผู้จับกุม

- ขาดความตระหนัก เห็นว่าการฝ่าฝืนกฎจราจรจะนำประโยชน์มาให้มากกว่า การปฏิบัติตามกฎหมาย เมื่อกระทำแล้วไม่ถูกลงโทษจึงมีการฝ่าฝืนกันมาก
- ขาดระเบียบวินัยและความรับผิดชอบต่อสังคม ไม่สนใจว่าการกระทำของตน จะทำให้สังคมต้องรับความเดือดร้อนหรือไม่

(4) องค์ประกอบด้านสังคมและสิ่งแวดล้อม

- ปัญหาการจราจรทำให้ตำรวจจราจรไม่เคร่งครัดต่อการบังคับใช้กฎหมาย

3.3.3 ถูกจับก็มีทางทุเลาโทษได้

(1) องค์ประกอบด้านบทบัญญัติกฎหมาย

- อัตราโทษตามกฎหมายเปิดโอกาสให้มีการใช้ดุลยพินิจมากเกินไป ทำให้ผู้บังคับใช้กฎหมายสามารถใช้ดุลยพินิจที่ไม่เหมาะสมได้

(2) องค์ประกอบด้านผู้บังคับใช้กฎหมาย

- ขาดการเคารพและปฏิบัติตามกฎหมาย กล่าวคือขาดความรู้และความแม่นยำ ในบทบัญญัติกฎหมาย เมื่อมีกรณีโต้แย้งก็มักจะปล่อยผู้กระทำความผิดไป
- ขาดความเคร่งครัดในการปฏิบัติตามกฎหมาย ใช้ดุลยพินิจตามอำเภอใจไม่ยึดถือแนวทางการปฏิบัติให้สม่ำเสมอ
- ไม่บังคับใช้กฎหมายแก่ผู้จับกุมอย่างเสมอภาค บางครั้งเห็นแก่พวกพ้องหรือใช้อำนาจไปในทางที่มิชอบ

(3) องค์ประกอบด้านผู้จับกุม

- ขาดความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร บางครั้งทำผิดไปเพราะความไม่รู้จึงขอความเห็นใจ เมื่อเจ้าหน้าที่ยอมอละ่วยให้ก็ทำให้เกิดความเคยชินที่จะขอทุเลาโทษทุกครั้ง

- ขาดความตระหนัก เห็นว่าการฝ่าฝืนกฎจราจรจะนำประโยชน์มาให้มากกว่า การปฏิบัติตามกฎหมาย แม้ถูกจับกุมก็ยังขอทุเลาโทษได้
- ขาดระเบียบวินัยและความรับผิดชอบต่อสังคม ไม่สนใจว่าการกระทำของตน จะทำให้สังคมต้องรับความเดือดร้อนหรือไม่

(4) องค์ประกอบด้านสังคมและสิ่งแวดล้อม

- สังคมมีค่านิยมผิดๆ เช่น เห็นแก่พวกพ้อง หรือเห็นแก่เงินเป็นต้น
- ปัญหาการจราจรทำให้ตำรวจจราจรไม่เคร่งครัดต่อการบังคับใช้กฎหมาย บางครั้งทำได้เพียงตักเตือนแล้วปล่อยตัวไป เพื่อไม่ให้กีดขวางจราจร

3.3.4 โทษน้อย

(1) องค์ประกอบด้านบทบัญญัติกฎหมาย

- กฎหมายเปิดโอกาสให้ผู้บังคับใช้กฎหมายมีอำนาจใช้ดุลยพินิจในการ กำหนดอัตราโทษมากเกินไปทำให้ผู้บังคับใช้กฎหมายบางคนกำหนดอัตรา โทษต่ำเกินไปไม่อาจบรรลุผลตามเจตนารมณ์การลงโทษได้

(2) องค์ประกอบด้านผู้บังคับใช้กฎหมาย

- ขาดความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรที่ดีพอ บางครั้งใช้ดุลยพินิจในการลงโทษ ไม่เหมาะสมกับการกระทำความผิดทำให้ผู้กระทำความผิดไม่เจ็ดหลาบ
- ไม่ลงโทษผู้กระทำความผิดอย่างเฉียบขาดและรวดเร็ว ทำให้ผู้กระทำความผิดไม่ รู้สึกเกรงกลัวต่อการถูกลงโทษ

(3) องค์ประกอบด้านผู้ขับขี่

(ไม่เกี่ยวข้องกับเรื่องข้อบกพร่องของอัตราโทษน้อย)

(4) องค์ประกอบด้านสังคมและสิ่งแวดล้อม

(ไม่เกี่ยวข้องกับเรื่องข้อบกพร่องของอัตราโทษน้อย)

3.3.5 ขาดความรู้

(1) องค์ประกอบด้านบทบัญญัติกฎหมาย

- กฎหมายในส่วนที่เกี่ยวข้องค่อนข้างมีความสมบูรณ์ดีแล้ว ความบกพร่องที่เกิดขึ้นเป็นส่วนที่เป็นหลักเกณฑ์ในทางปฏิบัติเกี่ยวกับการออกใบอนุญาตขับขี่

(2) องค์ประกอบด้านผู้บังคับใช้กฎหมาย

- ขาดการนำมาตรการกฎหมายมาบังคับใช้ให้ได้ผลในทางปฏิบัติ โดยเฉพาะในเรื่องการยึดและบันทึกคะแนน ซึ่งเหตุที่ไม่นำมาตรการต่างๆ มาใช้มีทั้งกรณีผู้บังคับใช้กฎหมายขาดความรู้และในกรณีที่ไม่เคร่งครัดต่อการบังคับใช้กฎหมาย
- หน่วยงานที่ออกใบอนุญาตขับขี่ซึ่งทำหน้าที่เสมือนเป็นผู้กลั่นกรองคุณภาพผู้ขับขี่ คือกรมการขนส่งทางบก ยังกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการในการสอบใบอนุญาตขับขี่ไม่เหมาะสม ผู้มีใบอนุญาตขับขี่บางคนยังไม่มีคุณสมบัติเพียงพอในการขับขี่
- หน่วยงานที่เกี่ยวข้องยังขาดการจัดเก็บข้อมูลที่เป็นระบบทำให้การบังคับใช้กฎหมายไม่มีประสิทธิภาพ และบางครั้งไม่สามารถบังคับใช้กฎหมายได้เลย เช่นการบันทึกคะแนน และการทดสอบ

(3) องค์ประกอบด้านผู้ขับขี่

- มีความรู้กฎจราจรไม่เพียงพอ
- ขาดระเบียบวินัยและความรับผิดชอบต่อสังคม ขาดสำนึกที่ดีว่าเมื่อตนนำรถออกมาขับขี่ก็ควรจะต้องรู้กฎระเบียบในการใช้รถ เพื่อไม่ก่อความเดือดร้อนแก่สังคม

(4) องค์ประกอบด้านสังคมและสิ่งแวดล้อม

- สังคมมีค่านิยมผิดๆ เคารพยกย่องคนมีเงินทำให้มีคนบางกลุ่มพยายามแสดงความร่ำรวยโดยการขับขี่รถ ทั้งที่ตนเองยังไม่มีคุณสมบัติที่ดีพอจะขับขี่ได้ เช่นนักเรียนที่อายุยังไม่ถึงเกณฑ์ที่จะสอบใบอนุญาตขับขี่ แต่มีรถขับมาโรงเรียน เป็นต้น

3.3.6 เสพสุราหรือเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์

(1) องค์ประกอบด้านบทบัญญัติกฎหมาย

- กฎหมายที่เกี่ยวข้องกำหนดวิธีปฏิบัติแตกต่างกันและในบางประเด็นไม่เหมาะสมก่อให้เกิดปัญหาต่อการบังคับใช้กฎหมาย

(2) องค์ประกอบด้านผู้บังคับใช้กฎหมาย

- ขาดความรู้กฎหมายทำให้ขาดความมั่นใจว่าในการดำเนินการของตนเป็นการปฏิบัติที่ชอบด้วยกฎหมายหรือไม่ รวมทั้งยังมีการปฏิบัติผิดไปจากเจตนารมณ์กฎหมายโดยการตีความที่ผิดเพี้ยนจากเจตนารมณ์ของกฎหมาย
- ไม่เคร่งครัดในการบังคับใช้กฎหมายโดยอ้างความไม่พร้อมของเครื่องมือ

(3) องค์ประกอบด้านผู้ขับขี่

- ขาดความรับผิดชอบต่อสังคม ขาดสำนึกที่ดีว่าเมื่อขณะขับขี่รถไม่ควรเสพสุราหรือเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์เพื่อไม่ก่อความเดือดร้อนแก่สังคม

(4) องค์ประกอบด้านสังคมและสิ่งแวดล้อม

สังคมไทยมีค่านิยมในการดื่มสุรา หรือเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ บางครั้งแม้ในเวลาที่ต้องขับขี่ก็ยังมีกรดื่มโดยไม่ตระหนักถึงผลร้ายที่อาจเกิดขึ้น

จากสาเหตุของปัญหาการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่ที่กล่าวมาทั้งหมดนี้ คงจะทำให้เห็นแล้วว่า การแก้ไขปัญหาดังกล่าวนี้คงจะต้องใช้มาตรการและวิธีการแก้ไขประกอบกันในทุกๆ ด้าน ในด้านมาตรการกฎหมายเองก็มีส่วนเข้ามาช่วยสนับสนุนการแก้ไข หรือเป็นเครื่องมือที่จะทำให้การแก้ไขบรรลุวัตถุประสงค์ได้รวดเร็วยิ่งขึ้น ส่วนจะใช้มาตรการใดอย่างไหน ผู้วิจัยจะได้กล่าวในบทต่อไป