

การบังคับใช้กฎหมายที่มีผลกระทบต่อผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์



นายนิติ วังปรีชา

การศึกษาค้นคว้าอิสระนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญานิติศาสตรมหาบัณฑิต
วิชาเอกกฎหมายอาญาและกระบวนการยุติธรรม สาขาวิชานิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช

พ.ศ. 2560

Law Enforcement Affecting Motorcycle Riders

Mr. Niti Wangpreecha

An Independent Study Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements for
the Degree of Master of Laws in Criminal Law and Criminal Justice

School of Law

Sukhothai Thammathirat Open University

2017

หัวข้อการศึกษาค้นคว้าอิสระ การบังคับใช้กฎหมายที่มีผลกระทบต่อผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์
ชื่อและนามสกุล นายนิติ วงปรีชา
วิชาเอก กฎหมายอาญาและกระบวนการยุติธรรม
สาขาวิชา นิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช
อาจารย์ที่ปรึกษา รองศาสตราจารย์สุจินตนา ชุมวิสูตร

การศึกษาค้นคว้าอิสระนี้ได้รับความเห็นชอบให้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา
ตามหลักสูตรระดับปริญญาโท เมื่อวันที่ 30 พฤศจิกายน 2560

คณะกรรมการสอบการศึกษาค้นคว้าอิสระ



ประธานกรรมการ

(รองศาสตราจารย์สุจินตนา ชุมวิสูตร)



กรรมการ

(รองศาสตราจารย์วิกรณ์ รักษ์ปวงชน)



(รองศาสตราจารย์ ดร.ภาณุมาศ ชัดเงางาม)

ประธานกรรมการประจำสาขาวิชานิติศาสตร์

ชื่อการศึกษา คั่นคว่ำอิสระ การบังคับใช้กฎหมายที่มีผลกระทบต่อผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์
ผู้ศึกษา นาย นิติ วังปรีชา รหัสนักศึกษา 2564002695 ปริญญา นิติศาสตรมหาบัณฑิต
อาจารย์ที่ปรึกษา รองศาสตราจารย์สุจินดา ชุมวิสูตร ปีการศึกษา 2560

บทคัดย่อ

การศึกษาคั่นคว่ำอิสระนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาความเป็นมาและของกฎหมายและการบังคับใช้กฎหมายที่มีผลกระทบต่อผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในประเทศไทย ศึกษา และวิเคราะห์ปัญหาของกฎหมายและการบังคับใช้กฎหมายที่มีผลกระทบต่อผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในประเทศไทย และเสนอแนวทางที่เหมาะสมในการปรับปรุงแก้ไขกฎหมายและการบังคับใช้กฎหมายที่มีผลกระทบต่อผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในประเทศไทย

การศึกษาคั่นคว่ำอิสระนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพด้วยการวิจัยทางเอกสารจากการเก็บรวบรวมข้อมูลจากตัวบทกฎหมาย หนังสือบทความ เอกสารทางวิชาการ งานวิจัย วิทยานิพนธ์ และข้อมูลจากเครือข่ายอินเทอร์เน็ตทั้งภาษาไทยและภาษาอังกฤษ

ผลการศึกษาพบว่า เนื่องจากกฎหมายที่มีผลกระทบต่อผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในประเทศไทยไม่ได้รับการแก้ไขปรับปรุงมาเป็นระยะเวลาอันยาวนาน แม้จะเคยมีการแก้ไขปรับปรุงในส่วนอื่น ๆ มาหลายครั้งแต่กฎหมายในส่วนที่เกี่ยวกับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ให้เหมาะสมกับสภาพการในปัจจุบันอย่างจริงจัง โดยกฎหมายที่บังคับใช้อย่างไม่เหมาะสมกับสภาพการในปัจจุบันนั้นก่อให้เกิดช่องว่างในการแสวงหาผลประโยชน์สำหรับเจ้าหน้าที่รัฐอันจะทำให้ประชาชนไม่ยอมรับต่อกระบวนการยุติธรรมและก่อให้เกิดความไม่สงบเรียบร้อยในสังคม

คำสำคัญ รถจักรยานยนต์ การบังคับใช้กฎหมาย

Independent Study title: Law Enforcement Affecting Motorcycle Riders
Author: Mr. Niti Wangpreecha; **ID:** 2564002695; **Degree:** Master of Laws;
Independent Study advisor: Suchintana Chumvisoot, Associate Professor;
Academic year: 2017

Abstract

The objectives of the research on Enforcement Affecting Motorcycle Riders are to study the importance of laws and its enforcement to motorists in Thailand, to study and analyze the problems of laws and its enforcement affecting motorcycle riders in Thailand and Proposing appropriate guidelines to improve the laws and its enforcement affecting motorcyclists in Thailand.

This independent study was a qualitative research, with documentary research collected from the law. Article Books Research papers, dissertations, and information from the Internet in both Thai and English.

The results indicated that the law that affects motorcycle riders in Thailand has not been amended for a long period of time. However, many other amendments have been made in the past, the law that apply to the current conditions is not suitable for the current situation. Consequently, provides channels for corruption by some state officers and the public will not accept the justice process and cause unrest in society.



Keywords: Motorcycle, Law enforcement

กิตติกรรมประกาศ

การศึกษาค้นคว้าอิสระฉบับนี้ สำเร็จลุล่วงได้ด้วยความกรุณาเป็นอย่างยิ่งจาก
รองศาสตราจารย์สุจินตนา ชุมวิสูตร มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราชที่ได้ให้ความกรุณาให้คำแนะนำ
และติดตามการค้นคว้าอิสระครั้งนี้ อย่างใกล้ชิดตลอดมา นับตั้งแต่เริ่มต้น จนกระทั่งสำเร็จเรียบร้อย
สมบูรณ์ผู้วิจัยรู้สึกซาบซึ้งในความกรุณาของท่านเป็นอย่างยิ่ง

นอกจากนี้ ผู้วิจัยขอขอบพระคุณคณาจารย์สาขาวิชานิติศาสตร์มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช
เพื่อนนักศึกษาและผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการค้นคว้าอิสระครั้งนี้ทุกท่านที่ได้กรุณาให้การสนับสนุน
ช่วยเหลือ และให้กำลังใจตลอดมา

นิติ วัชปรีชา

กันยายน 2560



สารบัญ

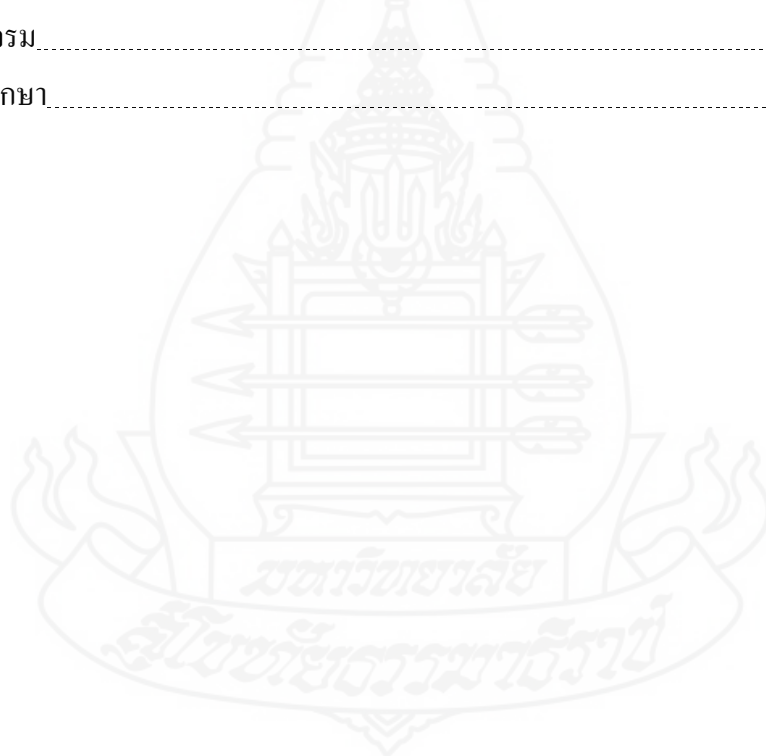
	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
กิตติกรรมประกาศ.....	ฉ
บทที่ 1 บทนำ.....	1
1. ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
2. วัตถุประสงค์ในการวิจัย.....	4
3. ขอบเขตการวิจัย.....	4
4. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการวิจัย.....	4
5. ระเบียบวิธีการวิจัย.....	5
บทที่ 2 ความเป็นมา แนวคิด ทฤษฎี หลักเกณฑ์ที่เกี่ยวกับกฎหมายที่มีผลกระทบกับ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์.....	6
1. ความเป็นมา แนวคิด ทฤษฎี และหลักเกณฑ์การใช้บังคับเกี่ยวกับกฎหมายที่มีผล กระทบกับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์.....	7
1.1 ความเป็นมาของกฎหมายจราจร.....	7
1.2 แนวคิดในการบัญญัติกฎหมายจราจร.....	14
13. ทฤษฎีการลงโทษที่เกี่ยวกับกฎหมายจราจรทางบก.....	17
14. หลักเกณฑ์การบังคับใช้กฎหมายจราจรทางบก.....	19
2. ความหมาย แนวคิด ทฤษฎี เกี่ยวกับการใช้ดุลพินิจในการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจร ต่อผู้กระทำผิดกฎหมายจราจร.....	20
2.1 ความหมายของการใช้ดุลพินิจในการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรต่อผู้กระทำผิด กฎหมายจราจรจราจร.....	20
2.2 แนวคิดในการใช้ดุลพินิจในการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรต่อผู้กระทำผิด กฎหมายจราจร.....	21
2.3 ทฤษฎีที่มีผลต่อการใช้ดุลพินิจในการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรต่อผู้ กระทำผิดกฎหมายจราจร.....	22
2.4 หลักเกณฑ์การใช้ดุลพินิจในการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรต่อผู้กระทำผิด กฎหมายจราจร.....	26

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
3. ความเป็นมา แนวคิด ทฤษฎี หลักเกณฑ์ เกี่ยวกับการจ่ายเงินสินบนรางวัล.....	28
3.1 ความเป็นมาเกี่ยวกับการจ่ายเงินสินบนรางวัล.....	28
3.2 แนวคิดเกี่ยวกับการจ่ายเงินสินบนรางวัล.....	29
3.3 ทฤษฎีเกี่ยวกับการจ่ายเงินสินบนรางวัล.....	30
3.4 หลักเกณฑ์เกี่ยวกับการจ่ายเงินสินบนรางวัล.....	32
4. ความเป็นมา แนวคิด ทฤษฎีเกี่ยวกับการคอร์ปชั่น.....	33
4.1 ความเป็นมาของการคอร์ปชั่น.....	33
4.2 แนวคิดเกี่ยวกับการคอร์ปชั่น.....	34
4.3 ทฤษฎีเกี่ยวกับการคอร์ปชั่น.....	34
4.4 ประเภท และระดับของการคอร์ปชั่น.....	36
บทที่ 3 กฎหมายเกี่ยวกับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในประเทศไทยและต่างประเทศ.....	39
1. กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์.....	39
1.1 กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในประเทศไทย.....	39
1.2 กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในต่างประเทศ.....	44
บทที่ 4 วิเคราะห์ปัญหาข้อกฎหมายที่มีผลกระทบต่อผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์.....	51
1. กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์.....	51
1.1 ปัญหาจากการถูกจำกัดสิทธิใช้ช่องทางการเดินรถของรถจักรยานยนต์.....	52
1.2 วิเคราะห์ปัญหาการถูกจำกัดสิทธิในการใช้ สะพาน และอุโมงค์ข้ามแยกของ รถจักรยานยนต์.....	53
2. วิเคราะห์ปัญหาการถูกจำกัดสิทธิในการใช้ สะพาน และอุโมงค์ข้ามแยกของ รถจักรยานยนต์.....	58
2.1 การใช้ดุลพินิจในการตีความกฎหมาย.....	59
2.2 ปัญหาการใช้ดุลพินิจในการเลือกปฏิบัติ.....	67
3. วิเคราะห์ปัญหาการถูกจำกัดสิทธิในการใช้ สะพาน และอุโมงค์ข้ามแยกของ รถจักรยานยนต์.....	70

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
บทที่ 5 สรุปผล และข้อเสนอแนะ.....	75
1. บทสรุป.....	75
1.1 ปัญหาในเรื่องสิทธิเสรีภาพในการใช้ทางของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์.....	76
1.2 ปัญหาเกี่ยวกับการใช้ดุลพินิจในการปฏิบัติหน้าที่ตามกฎหมายของตำรวจจราจร...77	77
1.3 ปัญหาเกี่ยวกับระบบการจ่ายเงินสินบนรางวัล.....	78
2. ข้อเสนอแนะ.....	79
2.1 กฎหมายเกี่ยวกับการใช้รถจักรยานยนต์.....	79
2.2 กฎหมายที่เกี่ยวกับอำนาจของเจ้าพนักงานจราจร.....	81
บรรณานุกรม.....	82
ประวัติผู้ศึกษา.....	87



บทที่ 1

บทนำ

1. ความเป็นมา และความสำคัญของปัญหา

ปัจจุบันนี้ ปัญหาความขัดแย้งเกี่ยวกับสิทธิเสรีภาพในการใช้ถนนของรถจักรยานยนต์ ที่กฎหมายบัญญัติไว้ รวมไปถึงการขาดความรู้และความเข้าใจในการใช้ถนนร่วมกันระหว่างผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และผู้ใช้รถประเภทอื่นๆ กลายเป็นปัญหาที่ทวีความรุนแรงขึ้นเรื่อย ๆ ในสังคม โดยกฎหมายที่ใช้บังคับกับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในปัจจุบันนั้น คือ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ซึ่งมีได้มีการแก้ไขปรับปรุงในส่วนของรถจักรยานยนต์มาเป็นเวลานาน ดังนั้นพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 จึงเป็นกฎหมายที่ล้าสมัยและไม่สอดคล้องกับเทคโนโลยียานยนต์และสภาพจราจร ในปัจจุบัน พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 นั้น ได้จำกัดสิทธิเสรีภาพในการใช้ถนนของรถจักรยานยนต์เป็นอย่างมาก เป็นเหตุให้ผู้ใช้รถประเภทอื่นไม่เข้าใจสภาพความเป็นจริงในการใช้ถนนร่วมกัน¹ รวมไปถึงความคลุมเครือไม่ชัดเจนของกฎหมายและอำนาจในการใช้ดุลพินิจปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าพนักงานจราจร อีกทั้งยังขาดหน่วยงานที่คอยควบคุมตรวจสอบ จึงทำให้ผู้ใช้รถประเภทอื่นเข้าใจไปว่ารถจักรยานยนต์เป็นตัวสร้างปัญหา ไม่เคารพกฎหมาย และกลายเป็น “พลเมืองชั้นสอง”² บนท้องถนน และเมื่อผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ออกมาเรียกร้องสิทธิของตน ก็ถูกมองว่ากลุ่มคนที่สร้างปัญหาให้สังคมไปในที่สุด

รถจักรยานยนต์ ถูกจัดอยู่ในประเภทหนึ่งของ รถ ตามความหมายของพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 แต่กลับถูกผู้ใช้รถประเภทอื่น มองว่า เกะกะกีดขวางการจราจร และเป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุมากมาย ทั้งนี้ เมื่อวิเคราะห์จากตัวบทกฎหมายและการวางรากฐานด้านการจราจร จะเห็นได้ว่า พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มุ่งเน้นไปที่การอำนวยความสะดวกและให้ความสำคัญกับรถยนต์ส่วนบุคคล เช่น การสร้างสะพานข้ามแยกเพื่อแก้ปัญหาคารจราจรที่ติดขัด ทั้งองศาความลาดชัน ความสูง การตีเส้น ที่ถูกสร้างมาให้ใช้ได้เฉพาะรถยนต์นั่งส่วนบุคคล

¹ ว่าด้วยเรื่องปัญหาของ 2 ล้อ!

<http://www.manager.co.th/Local/ViewNews.aspx?NewsID=9590000091632>

² ห้าม!!! มอไซค์ ขึ้นสะพานทางข้าม - ลอดอุโมงค์ ผิดที่โครงสร้างพื้นฐาน ค่า ตร. ไม่ได้

<http://www.manager.co.th/AstvWeekend/ViewNews.aspx?NewsID=9590000036429>

เป็นส่วนใหญ่ รวมไปถึงอุโมงค์ลอดผ่านแยก หรือแม้กระทั่งทางด่วนลอยฟ้า ทั้งที่บางประเทศ เช่น ประเทศมาเลเซีย ให้สิทธิรถจักรยานยนต์สามารถใช้ทางด่วนลอยฟ้าได้ โดยการจัดให้มีช่องทางสำหรับรถจักรยานยนต์โดยเฉพาะ แต่ประเทศไทยกลับมองข้ามการใช้และมีอยู่ของยานพาหนะชนิดนี้ ทั้งที่จำนวนผู้ใช้รถจักรยานยนต์มีจำนวนเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ โดยดูจากสถิติจำนวนรถจดทะเบียนสะสมของกรมขนส่งทางบกแสดงให้เห็นว่า ผู้จดทะเบียนรถจักรยานยนต์จนถึงเดือนธันวาคม พ.ศ.2557 มีจำนวนสูงกว่า 20 ล้านคัน จากรถทุกประเภทที่จดทะเบียนจำนวน 36 ล้านคัน³ จากสถิติดังกล่าว จะเห็นได้ว่าจำนวนผู้ใช้รถจักรยานยนต์มีจำนวนมากที่สุด จากจำนวนจดทะเบียนรวมรถทุกประเภท ดังนั้น ภาครัฐจึงไม่ควรละเลยและกลับมาให้ความสำคัญกับสิทธิของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

อีกส่วนหนึ่งที่สร้างปัญหา และความเดือดร้อนให้แก่ผู้ใช้รถใช้ถนนเป็นอย่างมาก คือ การปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าพนักงานจราจรที่การปฏิบัติหน้าที่มิใช่เพื่ออำนวยความสะดวก และดูแลความปลอดภัยของประชาชนตามเจตนารมณ์ของกฎหมายจราจร เป็นหลัก แต่กลับอาศัยโอกาสที่กฎหมายยังคงคลุมเครือและลำสมัย และเปิดช่องให้เจ้าพนักงานจราจร มีอำนาจใช้ดุลพินิจอย่างกว้างขวางในการบังคับใช้และตีความกฎหมาย ส่งผลให้ปัจจุบันการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าพนักงานจราจรนั้น มุ่งเน้นการจับกุมและปรับผู้กระทำความผิดพระราชบัญญัติ จราจรทางบก พ.ศ.2522 โดยจุดประสงค์เพื่อมุ่งหวังในผลประโยชน์ในส่วนแบ่งที่ได้จากค่าปรับ หรือที่เรียกว่าเงินสินบนรางวัล และกลายเป็นช่องทางแสวงหาประโยชน์ โดยพยายามตีความกฎหมายให้เป็นประโยชน์กับทางเจ้าพนักงาน⁴ ทั้งยังพยายามผลักดันทุกวิถีทางเพื่อเพิ่มช่องทางแสวงหาผลประโยชน์ให้ตนและพวกพ้อง⁵ เสมือนการประกอบธุรกิจโดยแสวงหาผลกำไรจากประชาชน โดยการนำระเบียบการจ่ายเงินสินบนรางวัลมาใช้ เพื่อเป็นแรงจูงใจให้เจ้าหน้าที่ของรัฐปฏิบัติหน้าที่โดยสุจริต ป้องกันการรับเงิน หรือเรียกรับเงินจากประชาชนโดนมิชอบด้วยกฎหมาย ซึ่งหากมิได้สังเกตให้ดี จะดูเหมือนกับการให้รางวัลแก่ตำรวจที่ขยันและปฏิบัติหน้าที่โดยสุจริต แต่หากวิเคราะห์ลึกลงไปถึงสภาพปัญหาที่มีผู้ใช้รถจักรยานยนต์รวมกลุ่มออกมาเรียกร้องความเป็นธรรม⁶ จะเห็นได้ว่าการจ่ายเงินสินบนรางวัลให้แก่เจ้าพนักงานจราจรและผู้ช่วยเหลือ นั้น เป็นช่องทางแสวงหาผลประโยชน์ของเจ้าพนักงานจราจรและผู้ช่วยเหลือ กล่าวคือ เจ้าพนักงานจราจรไม่ได้จับกุม

³ จำนวนรถจดทะเบียน (สะสม) ณ วันที่ 31 มกราคม 2560

<https://data.go.th/DatasetDetail.aspx?id=0affb243-e426-4b95-9eb3-ae578bfbcd34>

⁴ วิเคราะห์การจ่ายเงินสินบนและเงินรางวัล หน้า iv

⁵ ประเดิมจ่าย10,000บาท จร.จับติดสินบน <https://www.thairath.co.th/content/455555>

⁶ “อ้างแล้ว”

ผู้กระทำความผิดตามเจตนารมณ์ของกฎหมาย แต่กลับจับกุมเพื่อให้ได้ยอดค่าปรับตามเกณฑ์ที่ตั้งไว้⁷ โดยไม่คำนึงว่าการกระทำหรือข้อเท็จจริงนั้น จะเป็นความผิดจริงหรือหรือความผิดนั้น เป็นเพียงความผิดเล็กน้อยที่สามารถใช้ดุลพินิจว่ากล่าวตักเตือนได้หรือไม่ เพราะเป้าหมายที่แท้จริงของการจับ คือ รางวัลส่วนแบ่งจากการเปรียบเทียบปรับหลังการออกใบสั่งนั้น เมื่อการจับกุมไม่ได้ทำ เพื่อให้การใช้รถใช้ถนนอยู่ในกฎระเบียบและปลอดภัย แต่กลับกลายเป็นช่องทางแสวงหาผลประโยชน์เพื่อตนและพวกพ้องของเจ้าพนักงานจราจร สังเกตได้จากเวลาที่เจ้าพนักงานจราจร จะใช้ดุลพินิจในการวินิจฉัยความผิดของผู้ใช้รถใช้ถนนนั้น จะออกมาในลักษณะที่เป็นโทษแก่ผู้ใช้รถใช้ถนนเป็นส่วนใหญ่ ทั้งที่ความผิดในบางข้อหาเป็นความผิดเล็กน้อยที่กฎหมายให้อำนาจใช้ดุลพินิจว่ากล่าวตักเตือนได้ หรือแม้แต่การพ่นสนับ ไม่จับกุมก็ได้ หากคำนึงถึงเจตนารมณ์ของกฎหมายเป็นที่ตั้ง ตัวอย่าง เช่น กรณีมาตรฐานหมวกนิรภัย⁸ ตามมาตรา 122 วรรคแรก ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และคนโดยสารรถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกที่จัดทำขึ้น โดยเฉพาะ เพื่อป้องกันอันตรายในขณะขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์ และวรรคสาม ลักษณะและวิธีการใช้หมวกเพื่อป้องกันอันตรายตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง ซึ่งจากเหตุการณ์ในปัจจุบัน หากผู้ขับขี่เลือกที่จะสวมหมวกนิรภัยที่ผ่านมาตรฐานของประเทศที่มีมาตรฐานใกล้เคียง หรือสูงกว่ามาตรฐานอุตสาหกรรมของไทย โดยหากเจ้าพนักงานจราจรยึดตามเจตนารมณ์ของกฎหมาย ที่ต้องการให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สวมใส่อุปกรณ์ป้องกันศีรษะอย่างปลอดภัย⁹ เป็นหลัก ไม่ก็ควรที่จะนำกฎหมายที่ล้ำสมัยนั้น มาบังคับใช้อย่างเคร่งครัดจนเกินไป ซึ่งพระราชบัญญัติ จราจรทางบก พ.ศ. 2522 นั้น ไม่ได้รับการแก้ไขปรับปรุงมาเป็นระยะเวลาอันยาวนาน จนทำให้ประชาชนผู้ได้รับความเดือดร้อนรวมกลุ่มกันออกมาเรียกร้อง ในหลายช่องทาง¹⁰ แต่กลับไม่ได้รับการตอบสนองจากภาครัฐเท่าที่ควร จึงถึงเวลาอันสมควรที่จะมีการแก้ไขปรับปรุงพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และกฎหมายการจ่ายเงินสินบนรางวัลในส่วนที่มีผลกระทบต่อผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ให้เหมาะสมกับยุคสมัย และสภาพการจราจรที่เปลี่ยนไป รวมไปถึงความชัดเจนของกฎหมาย ในการให้อำนาจในการ

⁷ น.3 สั่งตำรวจจราจร บก.น.1-9 ทำยอดใบสั่งวันละ 100 ใบ

<http://www.manager.co.th/crime/viewnews.aspx?NewsID=9560000018778>

⁸ รายการ ต่างคนต่างคิด ประเด็น บังลมหมวกกันน็อค ถูก มอก. แต่ถูกจับ คืบเมื่อ ธันวาคม พ.ศ. 2559

⁹ หมายเหตุ ท้ายพระราชบัญญัติจราจรทางบก ฉบับที่ 7 พ.ศ. 2550

¹⁰ ช่องอัมรินทร์ ทวี,

<https://www.facebook.com/Jarajoon/timeline> คืบเมื่อ ธันวาคม พ.ศ.2559

<https://www.facebook.com/dantruat?fref=ts> คืบเมื่อ ธันวาคม พ.ศ.2559

<https://www.facebook.com/Trafficthaipolice?fref=ts> คืบเมื่อ ธันวาคม พ.ศ.2559

ปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าพนักงานจราจร รวมไปถึงมาตรการการควบคุมและตรวจสอบหน่วยงาน และเจ้าพนักงานของรัฐอีกด้วย

2. วัตถุประสงค์ของการวิจัย

- 2.1 เพื่อศึกษาแนวคิด ทฤษฎี ความเป็นมา และหลักการบังคับใช้กฎหมายที่มีผลกระทบกับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์
- 2.2 เพื่อศึกษากฎหมายและการบังคับใช้กฎหมายที่มีผลกระทบกับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ของประเทศไทย และต่างประเทศ
- 2.3 เพื่อวิเคราะห์ปัญหาและอุปสรรคที่เกิดจากกฎหมายและการบังคับใช้กฎหมายที่มีผลกระทบกับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์
- 2.4 เพื่อนำผลการวิเคราะห์มาเป็นแนวทางในการแก้ไขปรับปรุงกฎหมายที่มีผลกระทบกับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ให้เหมาะสมและชัดเจนยิ่งขึ้น

3. ขอบเขตการวิจัย

การค้นคว้าอิสระนี้ วิจัยเฉพาะกฎหมายเกี่ยวกับการแก้ไขปรับปรุงพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 และกฎหมายที่มีผลกระทบกับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในประเทศไทย, ประเทศไต้หวัน, ประเทศมาเลเซีย, ประเทศอินโดนีเซีย, ประเทศสหรัฐอเมริกา, ประเทศฝรั่งเศส และประเทศเยอรมนี

4. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการวิจัย

- 4.1 ทราบแนวคิดทฤษฎี ที่มา และหลักการของกฎหมายและการบังคับกฎหมายที่มีผลกระทบกับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์
- 4.2 ทราบหลักกฎหมายและการบังคับใช้กฎหมายที่มีผลกระทบกับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์
- 4.3 ทราบปัญหา และอุปสรรคของกฎหมาย และการบังคับกฎหมายที่มีผลกระทบกับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์
- 4.4 ทราบแนวทางการแก้ไขปรับปรุงกฎหมาย และการบังคับกฎหมายที่มีผลกระทบกับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

5. ระเบียบวิธีวิจัย

การค้นคว้าอิสระ เรื่อง การบังคับใช้กฎหมายที่มีผลกระทบต่อผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์นี้ เป็นการวิจัยทางนิติศาสตร์ (Legal Research) โดยการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) ด้วยวิธีการวิจัยเอกสาร (Documentary Research) จากตำรา บทความที่เกี่ยวกับพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522, คำพิพากษาของศาล และกฎหมายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ทั้งของไทย และของต่างประเทศ



บทที่ 2

ความเป็นมา แนวคิด ทฤษฎี หลักเกณฑ์ ที่เกี่ยวกับกฎหมาย ที่มีผลกระทบต่อผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

เนื่องด้วยสภาพการจราจรในเมืองที่ติดขัด ระบบขนส่งมวลชนที่ไม่สามารถอำนวยความสะดวกและควบคุมเวลาในการเดินทางได้ รถจักรยานยนต์จึงเป็นอีกทางเลือกหนึ่งของคนเมืองในยุคนี้ ประกอบกับที่ปัจจุบัน รถจักรยานยนต์ก็มีให้เลือกใช้หลายค่ายหลายขนาดที่สามารถตอบโจทย์ของผู้ขับขี่ได้หลากหลายมากขึ้น จากสถิติการขนส่ง กองแผนงาน กรมการขนส่งทางบก เมื่อปี พ.ศ.2557 ระบุว่า รถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ หรือรถทุกประเภทที่สามารถจดทะเบียนและวิ่งบนท้องถนน มีจำนวนทั้งหมด 36,196,629 คัน ในจำนวนนี้ เป็นรถจักรยานยนต์ 20,291,305 คัน¹¹ จะเห็นได้ว่าจำนวนผู้ใช้รถจักรยานยนต์มีมากเป็นอันดับหนึ่ง ดังนั้น ถึงเวลาแล้วที่เราควรจะให้มีความสำคัญกับยานพาหนะประเภทนี้ ประกอบกับปริมาณรถที่เพิ่มขึ้นเรื่อยๆ ประกอบกับถนนและพื้นที่ที่มีอยู่ค่อนข้างจำกัด ทำให้การใช้รถใช้ถนนกลายเป็นปัญหาอันดับต้นๆ ของประเทศ จึงจำเป็นต้องมีการออกกฎหมายที่ใช้บังคับผู้ใช้รถใช้ถนนให้อยู่ในระเบียบ จึงได้มีพระราชบัญญัติจราจรทางบกเกิดขึ้น และมีหน่วยงานและเจ้าหน้าที่ที่คอยดูแลอำนวยความสะดวกและความสงบเรียบร้อยในการใช้รถใช้ถนน ซึ่งได้แก่ ตำรวจจราจร นอกจากนี้ ยังมีกฎกระทรวง และระเบียบต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายจราจรอีกเป็นจำนวนมาก เพื่อจัดระเบียบและอำนวยความสะดวกให้กับประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน

¹¹ จำนวนรถจดทะเบียน (สะสม) ณ วันที่ 31 มกราคม 2560

<https://data.go.th/DatasetDetail.aspx?id=0affb243-e426-4b95-9eb3-ae578bfbcd34>

1. ความเป็นมา แนวคิด ทฤษฎี และหลักการ การใช้บังคับเกี่ยวกับกฎหมายที่มีผลกระทบกับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

เมื่อสังคมมนุษย์ความเจริญก้าวหน้า จากการเดินทางไปยังสถานที่ต่างๆด้วยการเดิน ก็กลายมาเป็นการใช้ล้อเลื่อน ล้อถีบ มาจนถึงสมัยที่เทคโนโลยีเข้ามามีบทบาทสำคัญในชีวิตประจำวันมากขึ้น มนุษย์จึงได้ประดิษฐ์คิดค้นยานพาหนะที่ใช้เครื่องยนต์ในการขับเคลื่อนออกมาใช้ อย่างแพร่หลายมากขึ้น ดังนั้น จึงมีความจำเป็นต้องตรากฎหมายขึ้น เพื่อกำหนดกฎ กติกา ในการขับขี่ยานพาหนะประเภทต่างๆ และรักษาความเป็นระเบียบเรียบร้อยของสังคม เป็นที่มาของกฎหมายที่ใช้บังคับกับยานพาหนะทางบก ก็คือ กฎหมายจราจรทางบก ซึ่งกฎหมายจราจรทางบก ฉบับปัจจุบัน คือ พระราชบัญญัติ จราจรทางบก พ.ศ.2522

1.1 ความเป็นมาของกฎหมายจราจร

อริสโตเติล (Aristotle) นักปรัชญากรีกโบราณ มองว่า “มนุษย์เป็นสัตว์การเมือง” หรือก็คือ สัตว์สังคม นั่นเอง โดยอธิบายไว้ว่า มนุษย์จะพัฒนาความเป็นมนุษย์ได้ ก็ต่อเมื่อมารวมตัวกันเป็นสังคม เป็นเมือง ซึ่งเป็นพื้นที่ที่เหมาะสมสำหรับการพัฒนาธรรมชาติที่แท้จริงของมนุษย์ หรือจะกล่าวอีกนัยหนึ่ง ก็คือ “มนุษย์จะพัฒนาไปสู่ความเป็นตัวตนที่แท้จริงได้ ก็โดยการเมือง หรือการกระทำการดำเนินชีวิตในเมือง”¹²

“การเมือง” ในความหมายของอริสโตเติล ยังหมายรวมครอบคลุมถึง การกระทำ และกิจกรรมต่างๆ ที่เกิดจากปฏิสัมพันธ์ระหว่างกันและกันของมนุษย์ที่มาอยู่รวมกันเป็นสังคม และรวมถึงในขั้นตอน และกระบวนการปฏิสัมพันธ์ของการพัฒนาจากครอบครัวมาสู่สังคมเมือง

เมื่อมนุษย์รวมตัวกันเป็นสังคมเมือง มนุษย์ก็ได้มีการค้นคว้าและพัฒนาเทคโนโลยีในด้านต่างๆ เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ชีวิต โดยเฉพาะด้านการเดินทาง มนุษย์ได้มีการพัฒนาพาหนะที่ใช้ในการเดินทางจากที่ต้องเดินเท้า หรือใช้สัตว์เป็นพาหนะ ก็ได้มีการคิดค้นยานพาหนะขึ้น มีการสร้างถนน จึงต้องมีการจัดระเบียบการใช้ยานพาหนะบนท้องถนนร่วมกัน จึงเป็นที่มาของ กฎหมายจราจร

เนื่องจากปริมาณรถที่เพิ่มขึ้นเรื่อยๆ ประกอบกับถนนและพื้นที่ที่มีอยู่ค่อนข้างจำกัด ทำให้การใช้รถใช้ถนนกลายเป็นปัญหาอันดับต้นๆของประเทศ จึงจำเป็นต้องมีการออกกฎหมายที่ใช้บังคับผู้ใช้รถใช้ถนนให้อยู่ในระเบียบ จึงได้มีพระราชบัญญัติจราจรทางบกเกิดขึ้น

¹² http://www.mcu.ac.th/site/articlecontent_desc.php?article_id=548&articlegroup_id=129

และมีหน่วยงานและเจ้าหน้าที่ที่คอยดูแลอำนวยความสะดวกและความสงบเรียบร้อยในการใช้รถใช้ถนน ซึ่งได้แก่ ตำรวจจราจร นอกจากนี้ ยังมีกฎกระทรวง และระเบียบต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายจราจรอีกเป็นจำนวนมาก เพื่อจัดระเบียบและอำนวยความสะดวกให้กับประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน

ความเป็นมาของกฎหมายจราจรในประเทศไทยนั้น นับแต่ประเทศไทยมีรถยนต์คันแรก โดย เจ้าพระยา สุรศักดิ์มนตรี สั่งเข้ามา และเริ่มมีการใช้งานมากขึ้น กฎหมายที่เกี่ยวกับการจราจรฉบับแรก ก็ถือกำเนิดขึ้น คือ พระราชบัญญัติรถลาก รีดน โกลินทร์ศก 120 ในสมัยพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ด้วยเหตุผลว่า กรุงเทพมหานครในทุกวันนี้ มีรถคนลากสำหรับรับจ้างคนโดยสารและรับบรรทุกของเดินในถนนหนทางมากขึ้น แต่รถที่ใช้้นั้นไม่แข็งแรง มั่นคงแข็งแรงและไม่สะอาดเรียบร้อย รวมไปถึงคนลากรถด้วย ย่อมเป็นที่รังเกียจและรำคาญแก่ผู้ที่ใช้รถหรือผู้ที่เดินทางในท้องถนนร่วมกัน อีกประการหนึ่ง คนที่ลากรถนั้น บางที รับคนโดยสารหรือรับบรรทุกสิ่งของที่มาก หรือที่หนักเกินกำลังรถที่พาไปได้ จนเป็นเหตุเกิดอันตรายแก่คนโดยสาร และคนเดินทางกับทั้งรถ และไม่เป็ระเบียบเรียบร้อยอีกด้วย สมควรจะต้องมีพระราชบัญญัติสำหรับบังคับ ตรวจสอบการใช้อรถลากเพื่อ ได้จัดระเบียบรถ และป้องกันอันตรายของผู้ใช้รถ และทั้งคนที่เดินทางให้เป็นคุณประโยชน์แก่มหาชน และเป็นการเรียบร้อยในท้องถนน

เนื่องจากกฎหมายจราจร เป็นกฎหมายความผิดเล็กน้อย ใน พ.ศ. 2434 หรือ ร.ศ. 110 ผู้ที่มีอำนาจเต็มทีในการจัดการกับผู้กระทำความผิดในความผิดเล็กน้อย คือ เจ้าพนักงานตำรวจที่เรียกว่า พลตระเวน โดยพลตระเวน จะมีหน้าที่ในการจับกุมตัวผู้กระทำความผิด มาอยู่ที่ทำการของพลตระเวน คือ ศาลกองตระเวน เพื่อทำการเปรียบเทียบใกล้เกลี้ย คัดสินคดีเล็กน้อยให้เสร็จสิ้นไปทั้งในทางแพ่ง และทางอาญา¹³

ต่อมาใน ปีพ.ศ. 2435 หรือ ร.ศ. 111 พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ได้ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตั้งศาลโปริสภาขึ้น เป็นศาลกองตระเวนสำหรับกรุงเทพมหานครขึ้นตรงกับกระทรวงยุติธรรม มีอำนาจในการพิจารณาพิพากษาคดีอาญาที่เป็นความผิดเล็กน้อย หรือความผิดลหุโทษ ซึ่งมีโทษเพ็งกำหนดไม่เกิน 50 ทีลงมา จำตารางตั้งแต่ 6 เดือนลงมา ปรับไหมเพียงเงิน 2 ชั่งลงมา และมีอำนาจพิจารณาคดีแพ่งที่มีทุนทรัพย์ ตั้งแต่ 2 ชั่งลงมา¹⁴

ต่อมา ในปี พ.ศ. 2438 หรือ ร.ศ. 114 จึงได้มีการจัดตั้งศาลโปริสภาขึ้นอีก 3 ศาล คือ ศาลโปริสภาที่ 1 มีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีในเขตพระนครใต้ ศาลโปริสภาที่ 2 มีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีในเขตพระนครเหนือ และศาลโปริสภาที่ 3 มีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีในเขตธนบุรี

¹³ ชำรง อติกันิชฐ, อ้างถึงใน อานนท์ วินุทธ์สวัสดิ์, 2539: 12

¹⁴ พระราชบัญญัติจัดตั้งศาล โปริสภาเป็นศาลกองตระเวนสำหรับกรุงเทพมหานคร, ลงวันที่ 31 มีนาคม ร.ศ. 111

โดยมีพลตระเวน ทำหน้าที่ เป็นโจทก์ฟ้องคดีในศาลโปริสภาทั้ง 3 ศาล ต่อมาก็มีแนวความคิดที่จะให้เจ้าพนักงานฝ่ายปกครองที่มีอำนาจในการไกล่เกลี่ย ระวังคดีเล็กน้อยที่เกิดขึ้นในท้องที่ของตน โดยไม่ต้องขึ้นศาล เนื่องจากในสมัยก่อนนั้น ศาลยังมีจำนวนน้อย ไม่อาจดูแลตัดสินคดีได้อย่างทั่วถึง จึงได้มีการให้อำนาจแก่ นายอำเภอ เป็นผู้ดำเนินการแทน ตามพระราชบัญญัติลักษณะปกครองท้องที่ พ.ศ. 2457 ได้บัญญัติไว้ในบทที่ 3 ว่าด้วยลักษณะปกครองอำเภอ ตามมาตรา 105 ว่า “ความผิดใด ๆ อันต้องประมวลกฎหมายอาญา หรือกฎหมายอื่นกำหนดเป็นลหุโทษก็ดี เมื่อกรรมการอำเภอได้สวนเห็นจำเลยมีพิรุณ ให้กรรมการอำเภอ มีอำนาจที่จะเปรียบเทียบให้ตกลงกันได้ ถ้าตกลงกันไม่ได้ก็ดี หรือกรรมการอำเภอเห็นว่า โทษของจำเลยเกินกว่าปรับสองร้อย หรือเป็นโทษทั้งปรับทั้งจำ หรือโทษจำอย่างเดียวก็ดี ก็ให้ส่งคดีเรื่องนั้นไปยังเมือง¹⁵”

ต่อมาในปี พ.ศ. 2477 ซึ่งเป็นปีเดียวกับที่มีการประกาศใช้พระราชบัญญัติจรรยาบรรณฉบับแรกเกิดขึ้น ก็ได้มีการประกาศใช้พระราชบัญญัติให้ใช้พระธรรมนูญศาลยุติธรรม พุทธศักราช 2477 ศาลโปริสภา จึงเปลี่ยนชื่อใหม่เป็น “ศาลแขวง “มีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีที่เป็นความผิดเล็กน้อย และมีการประกาศใช้ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา พุทธศักราช 2477 ต่อมาในปี พ.ศ. 2478 มีการเพิ่มเติมบทบัญญัติในการดำเนินคดีเล็กน้อยไว้ 2 กรณี คือ

- 1) การเลิกคดีเล็กน้อย โดยการเสียค่าปรับอย่างสูง ตามมาตรา 37 (1)¹⁶
- 2) การเลิกคดีอาญา โดยการเปรียบเทียบปรับของพนักงานเจ้าหน้าที่ ตามมาตรา 37 (2) ถึง (4) และมาตรา 38¹⁷

¹⁵ พระราชบัญญัติจัดตั้งศาลโปริสภาเป็นศาลกองตระเวนสำหรับกรุงเทพมหานคร ลงวันที่ 31 มีนาคม ร.ศ. 111

¹⁶ ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาแก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 16) พ.ศ. 2529) มาตรา 37 (1) บัญญัติว่า “ในคดีมีโทษปรับสถานเดียว เมื่อผู้กระทำความผิด ยินยอมเสียค่าปรับในอัตราอย่างสูงสำหรับความผิดนั้นแก่พนักงานเจ้าหน้าที่ก่อนที่ศาลพิจารณา

¹⁷ ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 37 (2) บัญญัติว่า “ในคดีความผิดที่เป็นลหุโทษหรือความผิดที่มีอัตราโทษไม่สูงกว่าความผิดลหุโทษ หรือคดีอื่นที่มีโทษปรับสถานเดียวอย่างสูงไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท หรือความผิดต่อกฎหมายอาญาอื่น ซึ่งมีโทษอย่างสูงไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท เมื่อผู้ต้องหาชำระค่าปรับตามที่พนักงานสอบสวนได้เปรียบเทียบแล้ว”

มาตรา 37 (3) บัญญัติ “ว่าไม่คดีความผิดที่เป็นลหุโทษ หรือความผิดที่มีอัตราโทษไม่สูงกว่าความผิดลหุโทษหรือคดีอื่น ที่มีโทษปรับสถานเดียวอย่างสูง ไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท ซึ่งเกิดขึ้นในกรุงเทพมหานคร เมื่อต้องชำระค่าปรับตามที่นายตำรวจประจำท้องที่ ตั้งแต่ตำแหน่งสารวัตรขึ้นไป หรือนายตำรวจชั้นสัญญาบัตรผู้การมนตำแหน่งนั้น ๆ ได้เปรียบเทียบแล้ว”

ต่อมาในปี พ.ศ.2474 คำว่า "จราจร"(Traffic) เริ่มใช้ครั้งแรกในประเทศไทย โดยกรมตำรวจได้เสนอร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก ต่อกระทรวงมหาดไทย เพื่อขอให้ ออกเป็นกฎหมายใช้บังคับประชาชน โดยที่ขณะนั้นรถจำพวกต่าง ๆ ได้เริ่มเพิ่มมากขึ้น เช่น รถแท็กซี่ขนาดเล็ก และยังมีการสร้างสะพานพุทธยอดฟ้า เชื่อมระหว่างจังหวัดพระนคร-ธนบุรี ทำให้พื้นที่เพื่อการจราจรกว้างขวางขึ้น มีผู้ นิยมใช้รถมากกว่าเดิม พ.ศ.อ.ซี. บี. ฟอลเล็ต เป็นผู้ร่าง พ.ร.บ.จราจรทางบกขึ้น โดยอาศัยหลักกฎหมายจราจรของประเทศอังกฤษ มาดัดแปลงให้เข้ากับ สภาพของประเทศไทย และได้ผ่านการพิจารณาจากสภาผู้แทนราษฎรให้ใช้เป็นกฎหมายได้ เมื่อ พ.ศ.2477 ต่อมาในปี พ.ศ. 2522 ได้มีการออกพระราชบัญญัติจราจรทางบกฉบับปัจจุบันขึ้นมา โดยเหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติ ฉบับนี้ คือ โดยที่ในปัจจุบันการโดยสารรถจักรยานยนต์ เป็นที่นิยมกันอย่างแพร่หลาย และจำนวนอุบัติเหตุอันเนื่องจากรถจักรยานยนต์ได้เพิ่มมากขึ้น ประกอบกับการเกิดอุบัติเหตุทางถนน อันเนื่องมาจากการขับรถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น หรือเสพยาเสพติดให้โทษ หรือวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท ได้เพิ่มสูงขึ้นด้วย สมควร กำหนดให้คน โดยสารรถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะ เพื่อป้องกันอันตราย และกำหนดให้ความผิดของผู้ขับขี่ที่ได้ขับรถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น เป็นความผิด ที่ไม่อาจกล่าวตักเตือนหรือทำการเปรียบเทียบได้ รวมทั้งปรับปรุงบทกำหนดโทษสำหรับความผิด ฐานขับรถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น หรือเสพยาเสพติดให้โทษหรือวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิต และประสาทตลอดจนปรับปรุงประเภทของรถที่ใช้บรรทุกคน สัตว์ หรือสิ่งของ ให้ครอบคลุม ถึงการบรรทุกของรถทุกประเภทด้วย จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้ นับแต่นั้นเป็นต้นมา ประเทศ

มาตรา 37 (4) บัญญัติว่า “ในคดีซึ่งเปรียบเทียบปรับได้ตามกฎหมายอื่น เมื่อ ผู้ต้องหาได้ชำระค่าปรับ ตามคำเปรียบเทียบของพนักงานเจ้าหน้าที่แล้ว”

มาตรา 38 บัญญัติ “ความผิดตามมาตรา (2) (3) และ (4) แห่งมาตราก่อนถ้าเจ้าพนักงานดังกล่าว ในมาตรานั้น เห็นว่าผู้ต้องหาไม่ควรรับโทษจำคุก ให้อำนาจเปรียบเทียบ ดังนี้

(1) ให้กำหนดค่าปรับซึ่งผู้ต้องหาพึงจะชำระ ถ้าผู้ต้องหาและผู้เสียหายยินยอมนั้น เมื่อ

ผู้ต้องหาได้ชำระเงินค่าปรับตามจำนวนที่เจ้าหน้าที่กำหนดให้ภายในเวลาอันควร แต่ต้องไม่เกิน สิบห้าวันแล้ว คดีนั้นเป็นอันเสร็จเด็ดขาด ถ้าผู้ต้องหาไม่ยินยอมตามที่เปรียบเทียบ หรือเมื่อยินยอมแล้วไม่ชำระ ค่าปรับ ภายในเวลาที่กำหนดในวรรคก่อน ให้ดำเนินคดีต่อไป

(2) ในคดีที่มีค่าทดแทน ถ้าผู้เสียหายและผู้ต้องหายินยอมให้เปรียบเทียบ ให้เจ้าหน้าที่จำนวนตามที่ เห็นควรหรือตามที่คู่ความตกลงมาตราบังที่กล่าวมาแล้วนั้น เป็นกระบวนการที่จะระงับคดีอาญาที่มีลักษณะเป็น ความผิดเล็กน้อยโดยความสมัครใจของผู้กระทำผิดเสียก่อนที่คดีจะเข้าสู่ศาล และได้ยกเลิกอำนาจการเปรียบเทียบปรับ ของนายอำเภอ และตำรวจรูป ไปเป็นอำนาจของพนักงานสอบสวนในการที่จะเปรียบเทียบในคดีความผิดเล็กน้อยแทน

ไทยก็ใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาจวบจนปัจจุบัน โดยมีการปรับปรุงแก้ไขในบางส่วน ดังนี้

พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2522 เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ เนื่องจากได้มีการประกาศใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 บางมาตรา มีลักษณะไม่เหมาะสมและบกพร่องขัดต่อการปฏิบัติในบางท้องที่ จึงเห็นสมควรที่จะตราพระราชบัญญัติ เพื่อแก้ไขเพิ่มเติมฉบับนี้ขึ้น

พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2529 เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ เนื่องจากพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งใช้บังคับอยู่ในปัจจุบัน มีบทบัญญัติ ห้ามรถบรรทุกและรถบรรทุกคน โดยสารแล่นในช่องทางเดินรถด้านขวามือ ข้อห้ามนี้ รวมถึงรถบรรทุกเล็กที่มีน้ำหนักไม่เกินหนึ่งพันหกร้อยกิโลกรัมด้วย แต่รถดังกล่าวมิใช่รถที่มีความเร็วช้าหรือใช้ความเร็วต่ำ จึงไม่จำเป็นต้องบังคับให้ขับรถในช่องทางเดินรถด้านซ้ายสุด การบังคับเช่นนี้ ทำให้ผู้ใช้รถดังกล่าวไม่ได้รับความเป็นธรรม สมควรให้รถบรรทุกเล็กที่มีน้ำหนักไม่เกินหนึ่งพันหกร้อยกิโลกรัม สามารถใช้ทางเดินรถขวามือได้ จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้ขึ้น

พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2534 เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ โดยที่พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้ใช้บังคับมาเป็นเวลานานแล้ว บทบัญญัติบางประการแห่งพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าว ไม่เหมาะสมกับสภาพการณ์ในปัจจุบัน สมควรแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบกพ.ศ. 2522 ให้เหมาะสมและมีประสิทธิภาพมากขึ้น เพื่อให้เกิดความสะดวกและความปลอดภัยในการจราจร จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 5) พ.ศ. 2538 มาตรา 4 ในกรณีของรถยนต์ที่ได้จดทะเบียนไว้แล้ว ก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ให้ผู้ขับขี่รถยนต์และคนโดยสารรถยนต์นั้น ได้รับยกเว้นไม่ต้องปฏิบัติตามมาตรา 123 วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัตินี้ เป็นเวลาสองปี นับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ มาตรา 5 ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้

เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ โดยที่ในปัจจุบัน อุบัติเหตุจากการจราจรทางบก มีผลต่อการพัฒนาประเทศโดยตรง และมีแนวโน้มที่จะเพิ่มจำนวนสูงขึ้นเป็นอันมาก สมควรกำหนดมาตรการเพื่อสร้างความปลอดภัย และลดความรุนแรงของอันตรายที่อาจเกิดขึ้นแก่ผู้ขับขี่รถยนต์และคนโดยสารรถยนต์ โดยกำหนดให้ผู้ขับขี่รถยนต์ต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งในขณะที่ขับรถ และต้องจัดให้คนโดยสารรถยนต์ ซึ่งนั่งที่ที่นั่งตอนหน้าแถวเดียวกับที่นั่งผู้ขับขี่รถยนต์รัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่ง ในขณะที่โดยสารรถยนต์ และคนโดยสาร

รถยนต์ดังกล่าว ต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งในขณะที่โดยสารรถยนต์ด้วย จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 6) พ.ศ. 2542 เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ โดยที่ในปัจจุบันอุบัติเหตุร้ายแรงที่เกิดขึ้นบนท้องถนนอันเป็นเหตุให้เกิดอันตรายแก่ชีวิตและทรัพย์สินของบุคคลต่างๆ นั้น มีสาเหตุส่วนหนึ่ง เนื่องจากผู้ขับขี่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น หรือเสพวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท กลุ่มแอมเฟตามีน ในขณะที่ขับรถ แม้จะได้มีการจับกุมปราบปรามและป้องกันมิให้ผู้ขับขี่เสพหรือเมาสิ่งต่างๆ ดังกล่าวในขณะที่ขับรถแล้วก็ตาม แต่ก็ปรากฏว่ายังมีผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนอยู่อีก สมควรกำหนดให้ผู้ตรวจการตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกและผู้ตรวจการตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ มีอำนาจ ดำเนินการเกี่ยวกับการทดสอบหรือการตรวจสอบของมีนเมาหรือสารเสพติดดังกล่าว ในผู้ขับขี่ได้เช่นเดียวกับเจ้าพนักงานจราจร และพนักงานเจ้าหน้าที่ตามกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก เพื่อเป็นการแบ่งเบาภาระของเจ้าพนักงานดังกล่าว และปรับปรุงอำนาจหน้าที่ของเจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน พนักงานเจ้าหน้าที่ และผู้ตรวจการให้สามารถดำเนินการทดสอบหรือตรวจสอบ ตลอดจนจับกุมปราบปรามผู้ขับขี่ ซึ่งเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น หรือเสพวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท กลุ่มแอมเฟตามีนในขณะที่ขับรถ ให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และทำให้เกิดความปลอดภัยในท้องถนนมากยิ่งขึ้น จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 7) พ.ศ. 2550 มาตรา 3 ให้แก้ไขคำว่า “รถยนต์” “รถจักรยานยนต์” และ “เครื่องยนต์” ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และที่แก้ไขเพิ่มเติม เป็นคำว่า “รถยนต์” “รถจักรยานยนต์” และ “เครื่องยนต์” ทุกแห่ง เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ โดยที่ในปัจจุบันการโดยสารรถจักรยานยนต์เป็นที่นิยมกันอย่างแพร่หลาย และจำนวนอุบัติเหตุอันเนื่องจากรถจักรยานยนต์ได้เพิ่มมากขึ้น ประกอบกับการเกิดอุบัติเหตุทางถนน อันเนื่องมาจากการขับรถในขณะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น หรือเสพยาเสพติดให้โทษ หรือวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท ได้เพิ่มสูงขึ้นด้วย สมควรกำหนดให้คนโดยสารรถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกที่จัดทำขึ้น โดยเฉพาะเพื่อป้องกันอันตราย และกำหนดให้ความผิดของผู้ขับขี่ที่ได้ขับรถในขณะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น เป็นความผิดที่ไม่อาจกล่าวตักเตือนหรือทำการเปรียบเทียบได้ รวมทั้ง ปรับปรุงบทกำหนดโทษสำหรับความผิดฐานขับรถในขณะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น หรือเสพยาเสพติดให้โทษหรือวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท ตลอดจนปรับปรุงประเภทของรถที่ใช้บรรทุกคน สัตว์ หรือสิ่งของ ให้ครอบคลุมถึงการบรรทุกของรถทุกประเภทด้วย จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 8) พ.ศ. 2551 มาตรา 2 พระราชบัญญัตินี้ ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดเก้าสิบวัน นับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษา เป็นต้น เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ โดยที่ปัจจุบัน ผู้ขับขี่ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ในขณะที่ขับรถ เป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน และก่อให้เกิดอันตรายแก่ชีวิต ร่างกายและทรัพย์สินของบุคคล สมควรแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เพื่อกำหนดห้ามผู้ขับขี่ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ในขณะที่ขับรถ เว้นแต่ในกรณีการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่โดยใช้อุปกรณ์เสริมสำหรับการสนทนา โดยผู้ขับขี่ไม่ต้องถือหรือจับโทรศัพท์เคลื่อนที่นั้น จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 9) พ.ศ. 2554 เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ เมื่อเจ้าพนักงานจราจร หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ พบการกระทำความผิดของผู้ขับขี่ไม่ว่าด้วยตนเองหรือด้วยเครื่องอุปกรณ์ใด ๆ แล้วแต่ไม่อาจออกไปสั่งให้ผู้ขับขี่ได้ในขณะนั้น เพราะไม่สามารถเรียกให้ผู้ขับขี่หยุดรถได้ ซึ่งส่งผลให้การบังคับใช้กฎหมายไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร สมควรแก้ไขเพิ่มเติมมาตรา 140 วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติม โดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535 เพื่อให้เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ ที่พบการกระทำความผิดดังกล่าว สามารถส่งใบสั่งไปยังภูมิลำเนาของเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถ โดยทางไปรษณีย์ลงทะเบียนตอบรับได้ จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 10) พ.ศ. 2557 เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ โดยที่เป็นการสมควรกำหนดมาตรการในด้านความปลอดภัย เพื่อช่วยในการให้สัญญาณจราจร และสมควรกำหนดข้อสันนิษฐานว่าผู้ขับขี่ขับรถในขณะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น ในกรณีที่ไม่ยอมให้ทดสอบ โดยไม่มีเหตุอันควร อันจะเป็นมาตรการในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดจากผู้ขับขี่ขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

เนื่องด้วยสภาพการจราจรในเมืองที่ติดขัด ระบบขนส่งมวลชนที่ไม่สามารถอำนวยความสะดวกและควบคุมเวลาในการเดินทางได้ รถจักรยานยนต์ จึงเป็นอีกทางเลือกหนึ่งของคนเมืองในยุคนี้ ประกอบกับที่ปัจจุบันรถจักรยานยนต์ ก็มีให้เลือกใช้หลายค่ายหลายขนาดที่สามารถตอบโจทย์ของผู้ขับขี่ได้หลากหลายมากขึ้น จากสถิติการขนส่ง กองแผนงาน กรมการขนส่งทางบก เมื่อปี พ.ศ.2557 ระบุว่า รถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์หรือรถทุกประเภทที่สามารถจดทะเบียน และวิ่งบนท้องถนน มีจำนวนทั้งหมด 36,196,629 คัน ในจำนวนนี้ เป็นรถจักรยานยนต์ 20,291,305 คัน¹⁸

¹⁸ จำนวนรถจดทะเบียน (สะสม) ณ วันที่ 31 มกราคม 2560

จะเห็นได้ว่าจำนวนผู้ใช้รถจักรยานยนต์มีมากเป็นอันดับหนึ่ง ดังนั้น ถึงเวลาแล้วที่เราควรจะทำให้ความสำคัญกับยานพาหนะประเภทนี้

จากข้อมูลข้างต้นจะเห็นได้ว่า พระราชบัญญัติจราจรทางบกได้มีการแก้ไขปรับปรุงเรื่อยมา ซึ่งล่าสุดเป็นฉบับที่ 10 แต่กลับไม่พบว่าได้ที่แก้ไขมาตราที่เกี่ยวข้องกับรถจักรยานยนต์อย่างจริงจัง จนถึงปัจจุบัน นับเป็นเวลานานมาก ทั้งที่เทคโนโลยียานยนต์ได้ก้าวไกลไปมาก แต่กฎหมายเกี่ยวกับรถจักรยานยนต์กลับไม่เคยแก้ไข ปรับปรุง ให้เหมาะสม

ในสมัยก่อนรถจักรยานยนต์เป็นรถที่มีความเร็วต่ำ เนื่องด้วยกำลังเครื่องยนต์ และลักษณะการขับขี่ที่ต้องอาศัยการทรงตัว ดังนั้น กฎหมายจึงจัดให้รถจักรยานยนต์ต้องวิ่งในช่องทางเดินรถทางซ้ายสุด เพื่อความปลอดภัยของตัวผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เอง และเพื่อจะได้ไม่กีดขวางการจราจร แต่ด้วยสภาพสังคม เทคโนโลยียานยนต์ และลักษณะนิสัยการใช้รถใช้ถนนในปัจจุบัน ได้เปลี่ยนจากในอดีตไปมาก ถนนที่มีไม่เพียงพอกับจำนวนรถและผู้ใช้รถ ทำให้การจราจรติดขัดไม่สามารถควบคุมเวลาในการเดินทางได้ รถจักรยานยนต์จึงเข้ามามีบทบาทสำคัญในการเดินทางของคนยุคนี้ เนื่องจากรถจักรยานยนต์ เป็นรถสองล้อที่มีความคล่องตัวสูง สามารถฝ่าอุปสรรคของสภาพการจราจรที่ติดขัดได้ดีกว่ารถประเภทอื่นๆ แต่ในข้อดีนั้น ก็แฝงไปด้วยอันตรายเนื่องด้วยต่างคนต่างจะเอาแต่ความรวดเร็วในการเดินทาง จนลืมคำนึงถึงความปลอดภัยไม่ว่าจะเป็นรถยนต์จักรยานยนต์ทั้งส่วนบุคคลและรับจ้างสาธารณะ และยิ่งในช่องทางเดินรถทางซ้ายสุด ก็ยังอันตรายแก่รถจักรยานยนต์ ไม่ว่าจะเป็นการเปลี่ยนช่องทางเดินรถกะทันหัน การแซงระยะกระชั้นชิด การใช้ความเร็วเกินสมควรแก่สภาพการจราจรในขณะนั้น แม้กระทั่งรถโดยสารทั้งประจำทางและไม่ประจำทาง ก็ต่างแย่งกันทำรอบแย่งกันรับผู้โดยสารและเปลี่ยนช่องทางเดินรถอย่างกะทันหัน การจอดแช่ป้าย เพื่อรอผู้โดยสารเป็นเวลานานเกินสมควร รถที่เร่งความเร็วเพื่อจะผ่านแยกสัญญาณไฟ เนื่องจากติดไฟแดงนาน รถที่พุ่งออกมาจากซอย โดยที่ไม่ระวังรถจากทางตรง ฯลฯ ล้วนแต่เป็นอันตรายต่อผู้ใช้รถใช้ถนนทั้งสิ้น

ปัจจุบัน รถจักรยานยนต์มีให้เลือกใช้หลายขนาด ตั้งแต่ขนาดเล็กประมาณ 110 ซีซี ไปจนถึงขนาดใหญ่เป็น 1000 ซีซี การขับขี่ของรถจักรยานยนต์แต่ละขนาด ก็แตกต่างกันทั้งเรื่องความเร็ว ความคล่องตัว ความยากในการควบคุมรถ ระยะการทำความเร็ว ระยะการเบรกที่ต่างกัน แต่กฎหมายจราจรในปัจจุบัน ยังคงเหมารวมอยู่ในความหมายของรถจักรยานยนต์ทั้งหมด

1.2 แนวคิดในการบัญญัติกฎหมายจราจร

ในสมัยก่อน การคมนาคมส่วนใหญ่ใช้เกวียนและรถลาก ปัญหาจึงไม่เกิด จนมาถึงยุคของรถที่ขับเคลื่อนด้วยกำลังจักรกล ในปัจจุบัน รถส่วนบุคคล แทบจะเรียกได้ว่าเป็นปัจจัยสำคัญ

ต่อการดำรงชีวิต ปัญหาการจราจรจึงได้ทวีความรุนแรงขึ้นเรื่อยๆ จึงจำเป็นต้องสร้างกฎเกณฑ์การใช้รถใช้ถนนร่วมกัน เพื่อรองรับความเจริญก้าวหน้าของสังคมให้ทัน

1.2.1 ลักษณะของกฎหมายจราจร

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ตราขึ้น เพื่อจัดระเบียบการใช้ถนนร่วมกันของประชาชนให้เกิดความสงบเรียบร้อย และลดความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นกับชีวิต หรือทรัพย์สินของผู้ใช้รถใช้ถนน กฎหมายจราจรนั้น ไม่ใช่บัญญัติขึ้นด้วยเหตุผลทางด้านศีลธรรม แต่เป็นกฎหมายเทคนิค คือ ความเป็นผิดที่มีได้เกิดจากเจตนาชั่วร้าย แต่เป็นการกระทำที่กฎหมายกำหนดให้เป็นความผิด mala prohibita เช่น การห้ามเลี้ยว ห้ามจอด หรือห้ามรถบางประเภทใช้ทางนั้นๆ การกระทำผิดตามกฎหมายจราจร จึงเป็นเพียงการไม่ปฏิบัติตามกฎ กติกา การใช้รถใช้ถนนร่วมกัน ซึ่งเรียกลักษณะความผิดดังกล่าวว่า ความผิดต่อกฎระเบียบ (Regulatory Offence) เท่านั้น หาได้เป็นการก่ออาชญากรรม หาได้ทำให้ผู้ฝ่าฝืนกลายเป็นอาชญากรไม่ แต่ความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ยังรวมไปถึงลักษณะของความผิดที่เป็นการกระทำโดยประมาทด้วย

1.2.2 ลักษณะความผิดตามกฎหมายจราจร

กฎหมายจราจร เป็นกฎหมายที่ไม่ได้เกิดจากเจตนาชั่วร้าย (Mens Rea) แต่เกิดจากการตั้งกฎกติกาในการใช้รถใช้ถนนร่วมกัน จึงมีลักษณะห้ามกระทำในสิ่งที่กฎหมายในขณะนั้นบัญญัติไว้ว่าเป็นความผิด (mala prohibita) และแม้จะมีโทษทางอาญา แต่ความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกนั้น มิใช่ความผิดอาญาโดยแท้ (crime) ความผิดลักษณะนี้ เป็นความผิดต่อกฎระเบียบ (Regulatory Offences)¹⁹ ความผิดต่อกฎระเบียบเหล่านี้ โดยปกติทั่วไป จะไม่ถูกพิจารณาว่าเป็นการกระทำความผิดศีลธรรมความผิดในลักษณะต่อมาของกฎหมายจราจร คือ ความผิดที่ก่อให้เกิดความเสียหายและเกิดอันตราย และสุดท้าย เป็นลักษณะความผิดที่กระทำด้วยความประมาท²⁰

1) ลักษณะความผิดที่เป็นความผิดต่อกฎระเบียบ (Regulatory Offences)

ความผิดที่เป็นความผิดต่อกฎระเบียบนั้น เนื่องจากการกระทำความผิดที่ไม่ได้เกิดจากเจตนาชั่วร้าย (Mens Rea) ดังนั้น ความผิดในลักษณะนี้ จะไม่ถูกพิจารณาว่าเป็นการกระทำความผิดศีลธรรม ดังนั้น ผู้กระทำความผิดจะถูกลงโทษเพียงเล็กน้อยเท่านั้น เนื่องจากบทบัญญัติของกฎหมายดังกล่าว มุ่งเน้นที่จะรักษาความเป็นระเบียบเรียบร้อยในสังคม

¹⁹ จิตติมา เทพอารักษ์กุล, *มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการลงโทษผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจร*, วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2542, หน้า 14-28

²⁰ ณรงค์ อภิรักษ์โนทัย, *ปัญหาการบังคับใช้กฎหมายจราจร และวิธีพิจารณาผิดจราจร*, 2551, หน้า 24-25

เพื่อประโยชน์ในการจรรยาบรรณเท่านั้น ดังนั้น โทษที่จะลงจึงเป็นโทษที่ไม่รุนแรง เช่น การว่ากล่าว ตักเตือน หรือโทษปรับเท่านั้น

2) *ลักษณะความผิดที่ก่อเป็นการก่ออันตราย (A Crime Causing Danger or A Crime of Danger)*

กฎหมายจรรยาบรรณผู้พิพากษา โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อความเป็นระเบียบ และความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ดังนั้น ความผิดที่เป็นการก่ออันตรายนั้น ไม่จำเป็นว่าจะต้องมีผลเกิดขึ้นก่อนถึงจะต้องรับโทษ เพียงแต่การกระทำนั้น อาจก่อให้เกิดอันตรายต่อคุณธรรมทางกฎหมาย ที่บุคคลอื่นได้รับความคุ้มครอง ก็สามารถลงโทษผู้กระทำได้แล้ว เหตุผลในการบัญญัติความผิดที่เป็นการก่ออันตรายนั้น มาจากข้อจำกัดของแนวคิดในเรื่องความรับผิดชอบ โดยบุคคลจะต้องรับผิดชอบในทางอาญา ก็ต่อเมื่อความเสียหายเกิดขึ้น มีความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำและผล โดยไม่คำนึงถึงความชั่วร้าย (Guilt) ในกรณีความผิดจรรยาบรรณนั้น เพียงแค่การกระทำโดยประมาทก็อาจก่อให้เกิดผลได้แล้ว เช่น การขับรถด้วยความเร็วสูงในเขตเมืองหรือพื้นที่ชุมชน ซึ่งแม้ผลจะยังไม่เกิด ก็แม้จะยังไม่เฉี่ยวชนผู้ใด แต่การกระทำเช่นนั้น สามารถก่อให้เกิดอันตรายแก่ผู้อื่นได้โดยง่าย จึงจำเป็นต้องมีการบัญญัติกฎหมาย เพื่อเป็นการปรามมิให้กระทำการนั้น

1.2.3 วัตถุประสงค์ในการบัญญัติพระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ. 2522

วัตถุประสงค์ในการบัญญัติพระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ. 2522 ขึ้นมา มิใช่เพียงเพื่อความสะดวกในการจรรยาบรรณอย่างเดียว แต่ยังเป็นการบัญญัติขึ้นมา เพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนอีกด้วย ดังนั้น การลงโทษผู้กระทำความผิดตามกฎหมายจรรยาบรรณนี้ จึงต้องมีการลงโทษการกระทำความผิดที่มีลักษณะที่จะเป็นการก่อให้เกิดอันตรายแก่ผู้อื่นด้วยความผิดที่เป็นการก่อให้เกิดอันตรายนั้น ไม่จำเป็นว่าจะต้องมีผลของการกระทำเกิดขึ้น เพราะเพียงแต่อาจก่อให้เกิดอันตราย ก็เป็นความผิดตามความหมายของพระราชบัญญัติจรรยาบรรณแล้ว เช่น มาตรา 126 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ใช้เกียร์ว่าง หรือเหยียบคลัทช์ในขณะที่ขับรถลงตามทางลาดหรือไหล่เขา เป็นต้น

ลักษณะความผิดที่เป็นการกระทำด้วยความประมาท ในทางอาญานั้น การที่ผู้กระทำความผิดที่จะต้องรับโทษต้องมีการกระทำ และผลของการกระทำที่ครบองค์ประกอบความผิด ซึ่งแม้จะมีได้มีเจตนาแต่หากกระทำโดยประมาทขาดความระมัดระวังตามวิสัย และพฤติการณ์ หากมีผลเกิดขึ้นและกฎหมายบัญญัติให้เป็นความผิด ผู้นั้นก็จะต้องรับโทษ ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 59 ที่บัญญัติว่า “บุคคลจะต้องรับผิดชอบในทางอาญา ก็ต่อเมื่อได้กระทำโดยเจตนา เว้นแต่จะไม่ได้กระทำโดยประมาท ในกรณีที่กฎหมายบัญญัติให้ต้องรับผิดชอบ เมื่อได้กระทำโดยประมาท หรือเว้นแต่ในกรณีที่กฎหมายบัญญัติไว้โดยแจ้งชัด ให้ต้องรับผิดชอบแม้ได้กระทำ โดยไม่มีเจตนา

หมายความว่า ต้องมีผลของการกระทำเกิดขึ้นมาก่อน จึงจะต้องรับผิดชอบแม้ว่าจะขาดเจตนาแต่กระทำด้วยความประมาท เช่น ประมวลกฎหมายหมายอาญา มาตรา 291 ผู้ใดกระทำด้วยความประมาท และการกระทำนั้น เป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ต้องระวางโทษ แต่สำหรับความผิด ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกนั้น แม้จะ ไม่มีผลคือความตาย หรือ การบาดเจ็บของผู้ใด แต่หากการกระทำนั้น เป็นการกระทำที่ประมาทและกฎหมายจราจรทางบกบัญญัติว่า การกระทำนั้นเป็นความผิด ก็ต้องรับผิดชอบตามกฎหมายนี้ เช่นกัน

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มีการกำหนดโทษไว้ทั้งสถานเบา และสถานหนัก ขึ้นอยู่กับความร้ายแรงของความผิด ซึ่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก สามารถที่จะแยกลักษณะความผิดได้เป็น 2 ลักษณะ ดังนี้

1) ความผิดที่มีลักษณะไม่ร้ายแรง ความผิดประเภทนี้ จะมีลักษณะที่เป็นกฎระเบียบที่ออกมาเพื่อความสะดวก หรือความมีระเบียบในการจราจร ความผิดในลักษณะนี้พระราชบัญญัติจราจรทางบก จะเปิด โอกาสให้เจ้าพนักงานใช้ดุลพินิจว่ากล่าวตักเตือน หรือเปรียบเทียบปรับตามที่เห็นสมควร

2) ความผิดที่มีลักษณะร้ายแรงความผิดประเภทนี้ จะเป็นความผิดที่บัญญัติขึ้นมา เพื่อป้องกันอันตรายจากการกระทำที่มีลักษณะเป็นการละเมิดความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ความผิดในลักษณะนี้ จะมีโทษสถานหนัก เช่น โทษปรับสถานหนัก และจำคุก เป็นต้น

1.3 ทฤษฎีการลงโทษที่เกี่ยวกับกฎหมายจราจรทางบก

เมื่อมีการกระทำผิดขึ้นในสังคม สังคมจะต้องหาวิธีการอย่างใดอย่างหนึ่งในการจัดการกับคนที่ทำผิด ละเมิดกฎเกณฑ์ของสังคม เพราะหากสังคมไม่จัดการกับคนที่ทำผิดก็เท่ากับว่าสังคมยอมรับการกระทำผิดดังกล่าว การที่สังคมจะจัดการกับคนที่ทำผิดอย่างไรนั้น ขึ้นอยู่กับความเชื่อของสังคมในแต่ละยุค แต่ละสมัย เกี่ยวกับสาเหตุของการกระทำผิดและเหตุผลที่จะต้องจัดการ หรือปฏิบัติกับคนที่ทำผิด ซึ่งจะเปลี่ยนไปตามยุคตามสมัย ตามสถานการณ์ของแต่ละยุค โดยสังคมแต่ละยุคแต่ละสมัย จะมีจุดเน้นในวัตถุประสงค์และวิธีการที่จะปฏิบัติต่อคนที่ทำผิด หรือการลงโทษผู้กระทำผิดที่แตกต่างกันไป²¹

1.3.1 ทฤษฎีการลงโทษเพื่อแก้แค้นทดแทน (Retributive Theory)

ทฤษฎีการลงโทษเพื่อแก้แค้นทดแทน ได้รับอิทธิพลมาจากความเชื่อของสำนักอาชญาวิทยาสำนักคลาสสิก (Classical School) ซึ่งเห็นว่า ผู้ที่กระทำผิด เป็นผู้ละเมิดศีลธรรม ฝ่าฝืนกฎเกณฑ์ของสังคม จึงสมควรถูกลงโทษเพื่อตอบแทนความผิดที่เขากระทำลงไป²²

²¹ นัทธี จิตสว่าง, วัตถุประสงค์ในการลงโทษ, <https://www.gotoknow.org/posts/454719>

²² รองศาสตราจารย์ฉัตรรัตน์ สุทธิโยธิน, ทฤษฎีการลงโทษ, หน้า 12

หมายความว่า เมื่อมีการกระทำผิดกฎหมายเกิดขึ้น ผู้กระทำผิดก็จะต้องถูกลงโทษ ด้วยเหตุเพราะเขาสมควรจะได้รับการลงโทษ เนื่องจากการกระทำผิดกฎหมาย ไม่ใช่เพื่อความยุติธรรม เหตุผล เพราะอาชญากรรมกับการลงโทษนั้น ต้องเกิดควบคู่กัน

การลงโทษเพื่อเป็นการแก้แค้นทดแทน เป็นวัตถุประสงค์ในการลงโทษที่เก่าแก่ มีมาแต่สมัยที่มนุษย์ยังเป็นสังคมดั้งเดิม โดยมีความเชื่อกันว่าผู้ที่ทำผิดเป็นผู้ที่มีความชั่วร้าย จึงจำเป็นที่จะต้องลงโทษให้สาสมกับความชั่ว การลงโทษเพื่อแก้แค้นทดแทน ก็เป็นวัตถุประสงค์ที่สอดคล้องกับความรู้สึกของผู้เสียหายและประชาชนโดยทั่วไปที่ต้องการจะเห็นคนที่ทำร้ายผู้อื่นได้รับผลร้ายตอบแทนเช่นกัน จึงจะเกิดความยุติธรรม

เนื่องจากความผิดตามกฎหมายจราจร ส่วนใหญ่เป็นความผิดที่มีได้เกิดจากเจตนาชั่วร้าย หากเป็นแต่เพียงการทำผิดข้อกำหนดในการใช้รถใช้ถนนร่วมกันเท่านั้น ทฤษฎีการลงโทษเพื่อแก้แค้นทดแทน จึงไม่ค่อยได้มีบทบาทสำคัญมากนักในกฎหมายจราจรนี้ และทฤษฎีการลงโทษเพื่อแก้แค้นทดแทน ก็ไม่เป็นที่นิยมในปัจจุบันแล้ว

1.3.2 ทฤษฎีการลงโทษเพื่อยับยั้ง (Deterrence Theory)

ทฤษฎีการลงโทษเพื่อยับยั้ง มีแนวคิดว่าการลงโทษนั้นสามารถข่มขู่และยับยั้งตัวผู้กระทำผิดที่ได้รับโทษและบุคคลอื่นที่เห็นตัวอย่าง ทำให้เกิดความเกรงกลัวโทษ จนไม่กล้ากระทำผิดขึ้นอีก²³ ทฤษฎีการลงโทษเพื่อยับยั้งนั้น ตั้งอยู่บนความเชื่อพื้นฐานว่าการกระทำผิดที่เกิดขึ้นในสังคม เมื่อเกิดขึ้นแล้วไม่สามารถที่จะย้อนเวลากลับไป ไม่ให้การกระทำผิดนั้นเกิดขึ้นอีกได้ตามแนวความคิดของสำนักอาชญาวิทยาตั้งเดิม เน้นการลงโทษเพื่อป้องกันอาชญากรรมหรือข่มขวัญยับยั้งไม่ให้เกิดการกระทำความผิดขึ้นอีกในอนาคต การลงโทษเพื่อข่มขู่หรือยับยั้ง มีพื้นฐานจากความเชื่อที่ว่า การที่คนคิดจะกระทำความผิดหรือไม่นั้น จะต้องคำนึงถึงผลดีผลเสียจากการที่ลงมือกระทำผิด เมื่อพิจารณาแล้ว เห็นว่าการกระทำผิดจะเกิดผลดีมากกว่า ก็จะตัดสินใจกระทำผิด ถ้าเห็นว่าเกิดผลเสียมากกว่าก็จะไม่กระทำผิด การลงโทษตามทฤษฎีการลงโทษเพื่อข่มขู่ยับยั้ง มิได้คำนึงถึงประโยชน์แต่เฉพาะการลงโทษเพื่อยับยั้งตัวผู้กระทำผิดเท่านั้น แต่ยังคำนึงถึงประโยชน์ของประชาชนและสังคมโดยรวมอีกด้วย ซึ่งทฤษฎีนี้ จะถูกนำมาใช้ในการกำหนดโทษของกฎหมายจราจรมากกว่าทฤษฎีการแก้แค้นทดแทน ในความผิดที่ค่อนข้างร้ายแรงและมีผลกระทบต่อส่วนรวมส่วน การลงโทษที่นิยมนำมาใช้กับกฎหมายจราจร คือ การลงโทษโดยทำให้สูญเสียทางการเงิน เช่น การปรับ และการริบทรัพย์สิน เช่น ความผิดที่ห้าม มิให้ผู้ขับขี่ขับรถในขณะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น เป็นต้น

²³ ฉัตรวิวัฒน์ สุทธิโยธิน, *ทฤษฎีการลงโทษ*, หน้า 3

1.4 หลักเกณฑ์การบังคับใช้กฎหมายจราจรทางบก

เนื่องด้วยกฎหมายจราจร เป็นกฎหมายทางด้านเทคนิค ในสมัยก่อน พระราชบัญญัติจราจรทางบก จึงมีเพียงความผิด ซึ่งเป็นเพียงความผิดเล็กน้อย กฎหมาย จึงให้อำนาจแก่เจ้าพนักงาน มีอำนาจในการใช้ดุลพินิจว่ากล่าวตักเตือนเปรียบเทียบปรับ

การเปรียบเทียบคดีอาญานั้น ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 39 (3) บัญญัติว่า สิทธิการนำคดีอาญามาฟ้อง ย่อมระงับ เมื่อคดีเลิกกันตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 37 คือ การ “เปรียบเทียบ” ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 37 และ มาตรา 38 อันเป็นการทำให้คดีเล็กๆ น้อยๆ ที่มีทางเลิกกันได้ ในชั้นสอบสวนสิ้นสุดลง ในเบื้องต้น มิต้องนำขึ้นสู่ศาลโดยไม่จำเป็น คดีอาญาจึงเลิกกันได้มี 2 วิธี

1) ผู้กระทำความผิดยอมเสียค่าปรับในอัตราอย่างสูงในคดีอาญาที่มีโทษปรับสถานเดียว และชำระค่าปรับในอัตราอย่างสูงก่อนศาลพิจารณา หรือก่อนศาลเริ่มต้นสืบพยานตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 37(1)

2) ผู้ต้องหาชำระค่าปรับที่มีการเปรียบเทียบตาม ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 37(2), (3) และ (4)

1.4.1 หลักเกณฑ์และเงื่อนไขในการเปรียบเทียบปรับ

1) ความผิดที่เปรียบเทียบปรับได้ ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 37

(1) คดีที่มีโทษปรับสถานเดียวอย่างสูงไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท

(2) ความผิดที่เป็นลหุโทษ คือ ความผิดซึ่งต้องระวางโทษจำคุก ไม่เกินหนึ่งเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ ประมวลกฎหมายอาญามาตรา 102

(3) ความผิดต่อกฎหมายเกี่ยวกับภาษีอากร ซึ่งมีโทษปรับอย่างสูง ไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท ทั้งนี้ แม้ว่าจะมีโทษจำคุกด้วยก็ตาม หากสามารถลงโทษปรับสถานเดียวได้ และเป็นโทษปรับอย่างสูงไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท ก็สามารถเปรียบเทียบได้

(4) คดีซึ่งเปรียบเทียบได้ตามกฎหมายอื่น

1.4.2 ผู้มีอำนาจเปรียบเทียบ

1) พนักงานสอบสวน ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 37 (2) และตาม พ.ร.บ.การเปรียบเทียบคดีอาญา พ.ศ. 2481 มาตรา 4 แก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ 3 พ.ศ. 2529 และต้องเป็นพนักงานสอบสวนผู้มีอำนาจ ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญามาตรา 18,

2) ในเขตกรุงเทพมหานคร นอกจากให้อำนาจพนักงานสอบสวนทำการเปรียบเทียบแล้ว ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 37(3) ยังให้อำนาจนายตำรวจประจำท้องที่ ตำแหน่งสารวัตรขึ้นไปหรือนายตำรวจชั้นสัญญาบัตร ผู้ทำการในตำแหน่งนั้นๆ มีอำนาจเปรียบเทียบได้ด้วย แต่มีข้อสังเกตว่า หากเป็นความผิดต่อกฎหมายอาญา นายตำรวจตำแหน่งสารวัตร ซึ่งมีได้เป็นพนักงานสอบสวน ไม่มีอำนาจเปรียบเทียบ

3) พนักงานเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจตามกฎหมายอื่น ซึ่งได้ระบุไว้ชัดเจนให้พนักงานเจ้าหน้าที่เปรียบเทียบได้

2. ความหมาย แนวคิด ทฤษฎี เกี่ยวกับการใช้ดุลพินิจในการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจร ต่อผู้กระทำผิดกฎหมายจราจร

การบัญญัติกฎหมายเพื่อให้กฎหมายนั้น สามารถบังคับใช้ได้ยาวนานโดยไม่ต้องบัญญัติใหม่ตามข้อเท็จจริงที่มีความหลากหลายและเปลี่ยนแปลงไปตามยุคสมัย คือ การบัญญัติไว้ให้ผู้บังคับใช้กฎหมาย มีอำนาจใช้ดุลพินิจในการบังคับใช้กฎหมาย

2.1 ความหมายของการใช้ดุลพินิจในการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรต่อผู้กระทำผิดกฎหมายจราจร

พจนานุกรมแปล ไทย-ไทย ราชบัณฑิตยสถาน ให้ความหมายของคำว่า ดุลพินิจ (คุณละ-พินิจ) น. การวินิจฉัยที่เห็นสมควร ดุลยพินิจ ก็ใช้

S.A.de Smith และ J.M. Evans อธิบายว่า ดุลพินิจ หมายถึง อำนาจที่จะเลือกกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่ง ในกรณีที่มีทางเลือกหลายทาง ถ้ามีทางเลือกที่ชอบด้วยกฎหมายเพียงทางเดียวย่อมไม่ใช่การใช้ดุลพินิจ แต่เป็นการปฏิบัติตามหน้าที่²⁴

นักกฎหมายสหรัฐอเมริกา โดย Kenneth C.Davis กล่าวว่า เจ้าพนักงานของรัฐมีดุลพินิจได้ในกรณีที่กฎหมายให้อำนาจเลือกโดยอิสระ ระหว่างทางเลือกกระทำหลายทาง หรือทางที่จะไม่กระทำ²⁵

²⁴ Judicial Review of Administrative Action (p. 278), by S.A. de Smith and J.M. Evan, 1980, London: Stevens ons, Copyright 1980 by Stevens ons.

²⁵ Administrative Law Text, 3rd ed.. (p. 91), by Kenneth C.Davis, 1972, N.P.: West Publishing. Copyright 1972 by West Publishing Co.Ltd.

ดุลยพินิจ หมายถึง การวินิจฉัย ตามที่เห็นสมควร มีลักษณะเป็นคำนาม ตรงกับ คำศัพท์ในภาษาอังกฤษว่า Discretion มีรากศัพท์มาจากภาษาละตินว่า “Discretio” ซึ่งมีความหมาย ในทางกฎหมายว่า เป็นอำนาจ หรือสิทธิพิเศษ (Privilege)²⁶

ดุลยพินิจตามความหมายของกฎหมายปกครอง หมายถึงความถึง อำนาจตัดสินใจ อย่างอิสระที่จะเลือกกระทำการ หรือไม่กระทำการอย่างใดอย่างหนึ่งตามที่กฎหมายกำหนด²⁷

เหตุที่กฎหมายจะต้องกำหนดให้ฝ่ายปกครองมีอำนาจใช้ดุลยพินิจ เนื่องจาก เป็นข้อจำกัดของฝ่ายนิติบัญญัติที่ไม่อาจจะตรากฎหมาย ให้มีเนื้อหาสาระครอบคลุมข้อเท็จจริง ที่เกิดขึ้นได้ในทุกเรื่องทุกกรณี จึงต้องบัญญัติให้ฝ่ายปกครองมีอำนาจใช้ดุลยพินิจในการปรับใช้ กฎหมายให้สอดคล้องกับข้อเท็จจริงและเจตนารมณ์ของกฎหมาย²⁸

จากข้อมูลข้างต้น สรุปได้ว่า ดุลยพินิจ หมายถึง อำนาจที่เจ้าพนักงานสามารถใช้ ตัดสินใจเลือกกระทำ หรือไม่กระทำการอย่างใด ๆ ภายใต้กฎหมาย ซึ่งหากกฎหมายเปิดโอกาสให้ เจ้าพนักงานใช้ดุลยพินิจอย่างกว้างขวางเกินไป ก็จะทำให้เกิดช่องทางและ โอกาสในการใช้ดุลยพินิจนั้น โดยมีขอบด้วยกฎหมายได้ แต่หากกฎหมายไม่ให้อำนาจเจ้าพนักงานใช้ดุลยพินิจเลย หรือให้อำนาจ ในการใช้ดุลยพินิจแคบหรือน้อยเกินไป ก็อาจมีความยากลำบากในการปฏิบัติหน้าที่ หากเกิด ข้อเท็จจริงบางอย่างที่ต่างออกไปจากบทบัญญัติของกฎหมาย

2.2 แนวคิดในการใช้ดุลยพินิจในการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรต่อผู้กระทำความผิด กฎหมายจราจร

เนื่องจากความผิดในคดีจราจรนั้น โดยส่วนใหญ่จะเป็นความผิดเล็กน้อย กฎหมาย จึงให้อำนาจแก่เจ้าพนักงานตำรวจ มีอำนาจในการใช้ดุลยพินิจในการปฏิบัติหน้าที่ได้ ซึ่งเป็น การแบ่งเบาภาระของศาล มิให้คดีเล็กน้อยต้องรกรงศาล ซึ่งวิธีการเลือกใช้ดุลยพินิจของตำรวจ จราจร ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก จะมีตั้งแต่การว่ากล่าวตักเตือน การเปรียบเทียบปรับ ไปจนถึง จับกุมดำเนินคดี รวมไปถึงการที่ตำรวจจราจรสามารถใช้ดุลยพินิจตีความกฎหมายได้ในกรณีที่มี ข้อเท็จจริงเกิดขึ้น และกฎหมายไม่ได้บัญญัติไว้โดยตรงหรือบัญญัติไว้เป็นการเฉพาะ เจาะจง เช่น กรณีความผิดเกี่ยวกับความปลอดภัย กรณีใด เป็นการปลอดภัย หรือไม่ปลอดภัยจะเป็นอำนาจ ของตำรวจจราจรในการใช้ดุลยพินิจวินิจฉัย

²⁶ เสรี พฤษภักดิ์มาส, บัญญัติที่กำหนดการใช้ดุลยพินิจของตำรวจจราจรต่อผู้กระทำความผิดกฎหมาย เกี่ยวกับจราจร กองบังคับการตำรวจนครบาล 7, หน้า 14

²⁷ หลักการใช้ดุลยพินิจ กองนิติการ กลุ่มงานที่ปรึกษากฎหมาย นิติกรรมและสัญญา, หน้า 1

²⁸ อำพน เจริญชินินทร์, *ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับการฟ้องและการดำเนินคดีในศาลปกครอง*, (พิมพ์ครั้งที่ 3), สำนักพิมพ์นิติธรรม: กรุงเทพมหานคร, 2545, หน้า 57-58

2.3 ทฤษฎีที่มีผลต่อการใช้ดุลพินิจในการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรต่อผู้กระทำผิดกฎหมายจราจร

2.3.1 ทฤษฎีจิตวิเคราะห์ (Psychoanalysis Theory)

ซิกมันด์ ฟรอยด์ (Sigmund Freud) จิตแพทย์ชาวเวียนนา ฟรอยด์ เชื่อว่า โครงสร้างบุคลิกภาพหรือพฤติกรรมของผู้ใหญ่ที่แตกต่างกัน ก็เนื่องจากประสบการณ์ของแต่ละคน เมื่อเวลาอยู่ในวัยเด็ก และขึ้นอยู่กับว่าเด็กแต่ละคนแก้ปัญหาของความขัดแย้งของแต่ละวัยอย่างไร ทฤษฎีของฟรอยด์มีอิทธิพลทางการ รักษาคนไข้โรคจิต วิธีการนี้ เรียกว่า จิตวิเคราะห์ (Psychoanalysis) ซึ่งฟรอยด์ได้แบ่งจิตของมนุษย์ออกเป็น 3 ระดับ

1) คือ จิตสำนึก (Conscious) เป็นส่วนของจิตใจที่คนเรารู้สึกนึกคิดอยู่ในแต่ละขณะ

2) จิตก่อนสำนึก (Pre-conscious) เป็นส่วนของจิตที่โดยปกติแล้วเราไม่ได้ตระหนักถึง แต่หากใช้ความตั้งใจก็จะขึ้นมาสู่ระดับของจิตสำนึกได้ เป็นส่วนของประสบการณ์ที่สะสมไว้ แต่มีลักษณะเลื่อนกลาง เมื่อถูกสภาวะหรือสิ่งกระตุ้นที่เหมาะสม หรือเมื่อบุคคลต้องการนำกลับมาใช้ใหม่ก็สามารถระลึกได้ และสามารถนำกลับมาใช้ในระดับจิตสำนึกได้ ประกอบด้วย ความคิด และความทรงจำทั้งหมดที่พร้อมที่จะกลายเป็นจิตสำนึก

3) จิตไร้สำนึก (Unconscious) หรือจิตใต้สำนึก (The subconscious) เป็นส่วนของจิตใจที่อยู่ส่วนลึกและไม่ขึ้นมาถึงระดับจิตสำนึกในสภาพตามปกติ แต่อาจแสดงออกมาทาง ความฝัน หรือการแสดงอาการต่างๆ ที่แตกต่างไปจากความคิดเดิม มีบทบาทสำคัญในการแสดงพฤติกรรมของมนุษย์ โดยเฉพาะพฤติกรรมบางอย่างที่บุคคลแสดงออกไปโดยไม่รู้ตัว ที่เกิดมาจากพลังของจิตไร้สำนึก ซึ่งทำหน้าที่กระตุ้น จิตไร้สำนึกประกอบด้วย ความต้องการ แรงขับหรือ ความปรารถนาทางเพศตามธรรมชาติ

เนื่องจากระดับจิตสำนึก เป็นระดับที่ผู้แสดงพฤติกรรมทราบ และรู้ตัว ส่วนเนื้อหาของระดับ จิตก่อนสำนึก เป็นสิ่งที่จะดึงขึ้นมา อยู่ในระดับจิตสำนึกได้ง่าย ถ้าหากมีความจำเป็นหรือต้องการ ระดับจิตไร้สำนึกเป็นระดับที่อยู่ในส่วนลึกภายในจิตใจ จะดึงขึ้นมาถึงระดับจิตสำนึกได้ยาก แต่สิ่งที่อยู่ในระดับไร้สำนึก ก็มีอิทธิพลต่อพฤติกรรม ฟรอยด์ เป็นคนแรกที่ได้ให้ความคิดเกี่ยวกับแรงผลักดันไร้สำนึก (Unconscious drive) หรือแรงจูงใจไร้สำนึก (Unconscious motivation) ว่าเป็นสาเหตุสำคัญของพฤติกรรม และมีอิทธิพลต่อบุคลิกภาพของมนุษย์²⁹

²⁹ ทฤษฎีจิตวิเคราะห์ของฟรอยด์ (Freud, 1856-1939)

สรุปทฤษฎีจิตวิเคราะห์ ทฤษฎีจิตวิเคราะห์จะเชื่อมโยงกับพฤติกรรมของเจ้าพนักงานจราจรที่แสดงออกมาในขณะที่ใช้ดุลพินิจปฏิบัติหน้าที่ ทำให้เราสามารถเข้าใจพฤติกรรมที่แสดงออกในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าพนักงานจราจรได้มากยิ่งขึ้น

2.3.2 ทฤษฎีบุคลิกภาพ *Id Ego* และ *Superego*

1) *Id* เป็นส่วนหนึ่งของบุคลิกภาพที่ติดตัวเรามาตั้งแต่เกิด แต่เป็นส่วนที่เป็นจิตไร้สำนึก มีหลักการที่จะสนองความต้องการของตนเองเท่านั้น เอาแต่ได้อย่างเดียว และจุดเป้าหมายก็คือ หลักความพึงพอใจ (Pleasure principle) *Id* จะผลักดันให้ *Ego* ประกอบให้ส่งผลต่างๆ ตามที่ *Id* ต้องการ *Id* เป็นระดับจิตไร้สำนึก และทำงานตามหลักการแห่งความสุข (Principle of Pleasure) คือ มีความปรารถนาที่เกิดขึ้นในทันทีทันใด เพื่อให้เกิดความพึงพอใจทั้งหมด *Id* แสวงหาแนวทางเพื่อให้นมนุษย์ได้รับความสุข หลีกเลี่ยงความเจ็บปวดและความเครียด และทำให้เกิดความยินดี ตามที่ร่างกายของแต่ละบุคคลที่มีความต้องการในทันที ทันใด *Id* ประกอบด้วย ความต้องการทางชีววิทยา และสัญชาตญาณ *Id* ไม่มีความสามารถที่จะคิดหรือศึกษา ไม่นับว่าเป็นตรรกวิทยา และไม่สามารถชี้ว่าถูกหรือผิด ดังนั้น *Id* ทำงานในแนวทางที่ไม่มีเหตุผล และไม่มีศีลธรรม

2) *Ego* เป็นส่วนของบุคลิกภาพที่พัฒนามาจากการที่ทารกได้ติดต่อ หรือ มีปฏิสัมพันธ์กับ โลกภายนอก บุคคลที่มีบุคลิกภาพปกติ คือ บุคคลที่ *Ego* สามารถที่ปรับตัวให้เกิดสมดุลระหว่างความต้องการของ *Id* โลกภายนอก และ *Superego* หลักการที่ *Ego* ใช้ คือ หลักแห่งความเป็นจริง (Reality Principle) ซึ่งเป็นส่วนที่มีความสำคัญของบุคลิกภาพ ทำหน้าที่ตัดสินใจให้สัญชาตญาณเกิดความรู้สึกพอใจเมื่อใด และอย่างไร ไม่เหมือนกับ *Id* คือ *Ego* มีขีดความสามารถใช้สำหรับพิจารณาตัดสินใจและอาศัยหลักการและควมมีเหตุผล และสามารถระลึกรู้ถึงประสบการณ์ที่ผ่านมาแล้ว เป็นส่วนช่วยชี้นำพฤติกรรมให้ได้รับความสุขสูงสุด และขจัดความเจ็บปวดให้มันน้อยที่สุด โดยรู้จักเลือกแนวทางที่เหมาะสมที่สุด เพื่อทำให้เกิดความพอใจต่อความต้องการของ *Id* เพื่อให้บรรลุเป้าหมายในระยะยาว ตัวอย่างเช่น *Ego* อาจจะไม่ยอมให้คนงานคนหนึ่งแสดงความก้าวร้าวต่อนายจ้างโดยตรง (ซึ่ง *Id* มีความรักและชอบที่จะกระทำเช่นนั้น) เพราะว่าเป็นที่ทราบดีแล้วว่าการกระทำเช่นนี้ จะทำให้นายจ้างกระทำการนอกเหนืออำนาจ และจะมีการแทรกแซงต่อการพิจารณาแต่งตั้งเลื่อนตำแหน่งในอนาคตได้

3) *Superego* เป็นส่วนของบุคลิกภาพที่เกิดขึ้น ในระยะที่ 3 ของพัฒนาการที่ชื่อว่า Phallic Stage เป็นส่วนของบุคลิกภาพที่ตั้งมาตรการของพฤติกรรมให้แต่ละบุคคลเป็นระดับจิตที่อยู่ในจิตสำนึกเป็นบางส่วน มีหน้าที่ ควบคุมการแสวงหาความสุขของ *Id* จากแรงกระตุ้น *Super ego* ยอมให้ *Id* แสวงหาความสุขภายใต้เงื่อนไขที่แน่นอน *Super ego* เป็นเรื่องเกี่ยวกับศีลธรรม มโนธรรม สามารถจะบอกได้ว่า การกระทำใด ถูก หรือผิด และจะยอมให้แรงกระตุ้น

ของ Id ได้รับการตอบสนองเป็นความสุข ก็เฉพาะการกระทำที่ถูกต้องทางด้านศีลธรรม มโนธรรม ไม่เหมือนกับ Ego ที่ยินยอมให้ Id กระทำได้ เมื่อเป็นสิ่งที่ปลอดภัย หรือมีความเป็นไปได้ Super ego เป็นสิ่งที่เกิดจากการมีประสบการณ์ โดยได้รับการถ่ายทอด ฝึกรอบรม มาจากพ่อแม่ จากการสอนทางด้านศีลธรรมของสถานศึกษา (Norms) ของสังคมที่เป็นมาตรฐาน สำหรับยึดถือและปฏิบัติของบุคคลในสังคม³⁰ Superego แบ่งเป็น 2 อย่าง คือ Conscious ซึ่งคอยบอกให้หลีกเลี่ยงพฤติกรรมที่ไม่พึงปรารถนา และอีกอันหนึ่ง คือ Ego ideal ซึ่งสนับสนุนให้มีความประพฤติดี ส่วน Conscious มักจะเกิดจากการขู่ว่าจะทำโทษ ส่วน Ego ideal มักจะเกิดจากการให้แรงเสริมบวก หรือการยอมรับ

ฟรอยด์ กล่าวว่า พัฒนาการทางบุคลิกภาพเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา ในแต่ละช่วงวัย โดยเฉพาะขั้นวัยทารก วัยเด็ก และวัยรุ่น ระบบทั้งสาม จะทำงานประสานกันดีขึ้น เนื่องจากเด็กมีปฏิสัมพันธ์กับสิ่งแวดล้อมหรือโลกภายนอกมากขึ้น ยิ่งโตขึ้น Ego ก็จะยิ่งแข็งแกร่งขึ้น และสามารถที่จะควบคุม Id ได้มากขึ้น

ฟรอยด์ เชื่อว่า ความคับข้องใจ เป็นพื้นฐานสำหรับพัฒนาการทางบุคลิกภาพ แต่ต้องมีจำนวนพอเหมาะที่จะช่วยพัฒนา Ego แต่ถ้ามีความคับข้องใจมากเกินไป ก็อาจก่อให้เกิดปัญหา ทำให้เกิดกลไกในการป้องกันตัว (Defense Mechanism) ซึ่งเป็นวิธีการปรับตัวในระดับจิตไร้สำนึก³¹

สรุป ทฤษฎีบุคลิกภาพนั้น มีความใกล้เคียงกับทฤษฎีจิตวิเคราะห์ ซึ่งจะกล่าวถึงสิ่งและปัจจัยที่จะส่งผลให้บุคคลคนหนึ่ง มีบุคลิกภาพไปในทางใด แบบใด โดยแยกออกเป็น 3 ช่วง คือ Id เป็นส่วนหนึ่งของบุคลิกภาพที่ติดตัวเรามาตั้งแต่เกิด ส่วน Ego นั้น มีหน้าที่ ตัดสินให้สัญชาตญาณเกิดความรู้สึกพอใจเมื่อใด และอย่างไร Ego มีขีดความสามารถใช้สำหรับพิจารณาตัดสินใจและอาศัยหลักการและควมมีเหตุผล และสามารถระลึกนึกถึงประสบการณ์ที่ผ่านมาแล้ว เป็นส่วนช่วยชี้นำพฤติกรรมให้ได้รับความสุขสูงสุด Super ego เป็นสิ่งที่เกิดจากการมีประสบการณ์ โดยได้รับการถ่ายทอด ฝึกรอบรมมาจากพ่อแม่ จากการสอนทางด้านศีลธรรมของสถานศึกษา และจากสังคม

ทฤษฎีนี้ จะทำให้เราเข้าใจพฤติกรรมของเจ้าพนักงานจราจรที่แสดงออกมาในขณะที่ใช้ดุลพินิจปฏิบัติหน้าที่ ทำให้เราสามารถเข้าใจพฤติกรรมในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าพนักงาน ได้ลึกซึ้งมากขึ้นกว่าทฤษฎีจิตวิเคราะห์

³⁰ ทฤษฎีบุคลิกภาพ, (Theories of Personalities),

<http://www.baanjomyut.com/library/personality/02.html>

³¹ ทฤษฎีจิตวิเคราะห์ของฟรอยด์, [http://www.kroobannok.com/article-99-ทฤษฎีจิตวิเคราะห์ของฟรอยด์ -.html](http://www.kroobannok.com/article-99-ทฤษฎีจิตวิเคราะห์ของฟรอยด์-.html)

2.3.3 ทฤษฎีแรงจูงใจของแอลเดอร์เฟอร์ (ERG theory) ทฤษฎี ERG ของแอลเดอร์เฟอร์

(ERG Theory)

เคลย์ตัน แอลเดอร์เฟอร์ (Claton Elderfer) มหาวิทยาลัยเยล ได้ปรับปรุงลำดับความต้องการตามแนวคิดของมาสโลว์ใหม่ เคลย์ตัน ได้เสนอทฤษฎีว่าด้วยความต้องการของมนุษย์ เรียกว่า ทฤษฎี อี. อาร์ จี (ERG Theory) ซึ่งจะคล้ายคลึงกับแนวคิดของ อัมบราซัม มาสโลว์ แต่ เคลย์ตัน แอลเดอร์เฟอร์ ได้แบ่งความต้องการของมนุษย์ออกเป็น 3 ประเภท คือ

1) ความต้องการเพื่อดำรงชีพ (Existence needs: E)

เป็นความต้องการที่จำเป็นต่อการใช้ชีวิต ซึ่งได้แก่ ความต้องการคล้ายปัจจัย 4 ในพุทธศาสนา เช่น อาหาร น้ำ ที่อยู่อาศัย เสื้อผ้า ยาการรักษาโรค สภาพแวดล้อมในการทำงานที่ดี ค่าตอบแทนและผลประโยชน์ต่างๆ เป็นต้น

2) ความต้องการด้านความสัมพันธ์ทางสังคม (Relatedness needs: R)

เป็นความต้องการที่จะมีความสัมพันธ์กับผู้อื่นในสังคม เช่น เพื่อนฝูง ผู้บังคับบัญชา ผู้ใต้บังคับบัญชา การได้รับการยอมรับจากผู้อื่น ความต้องการเป็นผู้นำ เป็นหัวหน้า เป็นผู้ตาม เป็นต้น

3) ความต้องการความเจริญก้าวหน้า (Growth needs: G)

เป็นความต้องการที่จะให้ตนเองมีการพัฒนา มีความเจริญก้าวหน้า ต้องการเป็นผู้มีความคิดริเริ่ม และใช้ศักยภาพของตนเองที่มีอยู่ให้เกิดประโยชน์สูงสุด ซึ่งเป็นความต้องการขั้นสูงสุด

ทฤษฎี ERG นี้ จะมีข้อสมมติฐาน ซึ่งเป็นกลไกที่สำคัญ 3 ประการ คือ

1) ความต้องการที่ได้รับการตอบสนอง หมายความว่า หากความต้องการระดับใด ได้รับการตอบสนองน้อยความต้องการประเภทนั้น จะมีอยู่สูง ตัวอย่างเช่น หากพนักงานได้รับการตอบสนองด้านเงินเดือนน้อยไป ความต้องการด้านเงินเดือนก็จะมีอยู่สูง เป็นต้น

2) ขนาดของความต้องการ หากความต้องการประเภทที่อยู่ต่ำกว่า เช่น ความต้องการเพื่อดำรงชีพ ได้รับการตอบสนองมากพอแล้ว ก็จะทำให้ความต้องการอีกประเภทที่อยู่สูงกว่า เช่น ความต้องการในด้านความเจริญก้าวหน้าในหน้าที่การงาน ก็จะมีมากขึ้น

3) ความต้องการที่ไม่ได้รับการตอบสนอง หากความต้องการประเภทที่อยู่สูงมาก อุปสรรคติดขัดได้รับการตอบสนองน้อย ก็จะทำให้ความต้องการประเภทที่อยู่ต่ำลงไป มีความสำคัญมากขึ้น เช่น หากหัวหน้ากลุ่มงานไม่มีโอกาสได้ไปเรียนรู้ไปทำงานใหม่ที่ท้าทาย หรือ รับตำแหน่งใหม่ (ความเจริญก้าวหน้า) เมื่อเป็นเช่นนั้น หัวหน้ากลุ่มงานคนนี้ ก็จะหันมาสนใจและ

ต้องการที่จะได้รับความสัมพันธ์ทางสังคมเพิ่มขึ้น เช่น ความอบอุ่นระหว่างกับเพื่อนร่วมงานและลูกน้อง³²

สรุป ทฤษฎีก่อนหน้านี้ ทั้งทฤษฎีจิตวิเคราะห์ และทฤษฎีบุคลิกภาพ ทำให้เราเข้าใจพฤติกรรมของเจ้าพนักงานจราจรที่แสดงออกมา ในขณะที่ใช้ดุลพินิจปฏิบัติหน้าที่และทฤษฎีความต้องการนี้ จะทำให้เราเข้าใจถึงความต้องการที่แท้จริงที่อยู่เบื้องหลัง การเลือกใช้ดุลพินิจในการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าพนักงานจราจร

2.4 หลักเกณฑ์การใช้ดุลพินิจในการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรต่อผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจร

การใช้ดุลพินิจของฝ่ายปกครองในการปฏิบัติหน้าที่ จะต้องอยู่ภายใต้หลักกฎหมายทั่วไป กล่าวคือ การใช้ดุลพินิจนั้นต้องผูกพันตาม “หลักความเสมอภาค” หรือ “หลักความได้สัดส่วน” หรือที่เรียกว่า “หลักความสมควรแก่เหตุ” ซึ่ง “หลักความได้สัดส่วน” (Principle of Proportionality) เป็นหลักการพื้นฐานของความสัมพันธ์ระหว่างผู้ใช้อำนาจกับผู้อยู่ใต้อำนาจ³³

เนื่องจากกฎหมายไม่อาจวางระเบียบหรือกฎเกณฑ์ตายตัวได้ หากแต่มอบอำนาจในการใช้ดุลพินิจให้แก่ผู้ใช้กฎหมาย ในอันที่จะเลือกปฏิบัติอย่างใดอย่างหนึ่ง ภายในขอบเขตที่กฎหมายขีดไว้ให้ ทั้งนี้ เพื่อความยืดหยุ่นและยุติธรรม

ดังนั้น การที่กฎหมายให้อำนาจแก่เจ้าพนักงานในการปฏิบัติหน้าที่ ก็เพื่อความยืดหยุ่นในการบังคับใช้กฎหมายโดย โดยสามารถคำนึงถึงความสมเหตุสมผล ความเสมอภาค และได้สัดส่วนกับการกระทำความผิดในการใช้ดุลพินิจเลือกที่จะบังคับใช้กฎหมาย

2.4.1 การตัดสินใจในการใช้ดุลพินิจในการปฏิบัติหน้าที่

เมื่อเจ้าพนักงานฝ่ายปกครองวินิจฉัยข้อเท็จจริง และปรับบทกฎหมายเสร็จแล้ว ต้องมาคิดว่า กฎหมายกำหนดขอบเขตการใช้อำนาจกระทำการของเจ้าพนักงานฝ่ายปกครองไว้อย่างไร กฎหมายอาจกำหนดให้ฝ่ายปกครองกระทำการได้เพียงประการเดียว หรือกฎหมายอาจกำหนดให้ ฝ่ายปกครองเลือกกระทำการได้หลายประการ เพื่อให้เหมาะสมกับข้อเท็จจริงเฉพาะเรื่อง ซึ่งอาจอยู่ในรูปกระทำการ หรืองดเว้นไม่กระทำการก็ได้ หรืออาจกำหนดทางเลือกไว้มากกว่าสองทางเลือก หรือเลือกกระทำภายในขอบเขตที่กำหนด เพื่อให้เจ้าพนักงานฝ่ายปกครองมีดุลพินิจในการตัดสินใจตามที่ตนเห็นสมควร มีหลักเกณฑ์การตัดสินใจ ดังนี้

³²สถาบันเทคโนโลยีราชมงคล สาขาวิชาสถิติประยุกต์ ทฤษฎี ERG ของแอลเดอร์เฟอร์ (ERG Theory)

http://www.stat.rmutt.ac.th/index.php?option=com_content&view=article&id=89:erg-

&catid=37:researchchart&Itemid=86&catid=37:researchchart&Itemid=86

³³ กองนิติการกลุ่มงานที่ปรึกษากฎหมาย นิติกรรมและสัญญา

1) ตัดสินใจว่าจะใช้อำนาจหรือไม่

ฝ่ายนิติบัญญัติ จะบัญญัติให้อำนาจฝ่ายปกครอง โดยใช้ถ้อยคำว่า “มีอำนาจ” “มีสิทธิ” “อาจ...ก็ได้” “สามารถ” หรือ “ควรจะ”³⁴ เช่น ตาม พร.บ. จราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 140 เมื่อเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ พบด้วยตนเอง หรือโดยการใช้เครื่องอุปกรณ์ใดๆ ว่าผู้ขับขี่ผู้ใดฝ่าฝืน หรือไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้ หรือกฎหมายอื่น อันเกี่ยวกับรถนั้นๆ จะว่ากล่าว ตักเตือนผู้ขับขี่ หรือออกใบสั่งให้ผู้ขับขี่ชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบ ก็ได้ เป็นต้น

2) คุณพินิจเลือกกระทำการ

ฝ่ายนิติบัญญัติ อาจบัญญัติกฎหมายให้อำนาจเจ้าพนักงานฝ่ายปกครอง ใช้คุณพินิจว่าจะเลือกการกระทำการใดประการหนึ่งในหลายประการ เพื่อความเหมาะสมแก่ข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้น หรือภายในขอบเขตที่กฎหมายกำหนด แบ่งได้ 2 ลักษณะ คือ

(1) คุณพินิจเลือกกระทำการอย่างหนึ่งในหลายๆ ประการ ที่กฎหมายกำหนด เพื่อให้เกิดความเหมาะสมแก่ข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้นอย่างเฉพาะเจาะจง เช่น พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 138 ในกรณีที่มีเหตุฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุเกิดขึ้น ทำให้ไม่ปลอดภัย หรือไม่สะดวกในการจราจรในอาณาบริเวณใด เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจดำเนินการได้ตามที่เห็นสมควรและจำเป็นเกี่ยวกับการจราจรในอาณาบริเวณนั้น เพื่อให้เกิดความปลอดภัย หรือความสะดวกในการจราจร ดังต่อไปนี้

ก. ห้ามรถทุกชนิด หรือบางชนิดหรือคนเดินเท้าเดินในทางสายใด หรือเฉพาะทางตอนใด

ข. ห้ามหยุด หรือจอดรถในทางสายใด หรือเฉพาะทางตอนใด

ค. ห้ามเลี้ยวรถ กลับรถ หรือถอยหลังรถ ในทางสายใดหรือเฉพาะทางตอนใด

ง. กำหนดทางสายใด หรือเฉพาะทางตอนใดให้รถเดินได้ทางเดียว ทั้งนี้ ชั่วระยะเวลาเท่าที่จำเป็น เป็นต้น

(2) คุณพินิจเลือกกระทำได้อเอง ภายในขอบเขตที่กฎหมายกำหนด ฝ่ายนิติบัญญัติ ไม่ได้กำหนดเจาะจงลักษณะของการกระทำให้แก่ฝ่ายปกครองแต่กำหนดให้ฝ่ายปกครองเลือกลักษณะของการกระทำเองตามความจำเป็น เช่น การว่ากล่าวตักเตือนตาม พร.บ. จราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 140 เมื่อเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่พบด้วยตนเองหรือโดยการใช้เครื่องอุปกรณ์ใดๆ ว่าผู้ขับขี่ผู้ใดฝ่าฝืน หรือไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้ หรือ

³⁴ เฉลิมศักดิ์ วงศ์ศิริวัฒน์, *คุณพินิจในการออกคำสั่งทางปกครอง*, หน้า 8

กฎหมายอื่นอันเกี่ยวกับบรรณนั้นๆ จะว่ากล่าว ตักเตือนผู้ขับขี หรือออกใบสั่งให้ผู้ขับขีชำระค่าปรับ ตามที่เปรียบเทียบก็ได้ จะเห็นได้ว่ากฎหมายไม่ได้กำหนดวิธีในการว่ากล่าวตักเตือนไว้ กรณีนี้ เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ ก็สามารถใช้ดุลพินิจในการเลือกวิธีการตักเตือนได้ เช่น การว่ากล่าวตักเตือนด้วยวาจา, โดยลายลักษณ์อักษร หรือโดยประการอื่นตามแต่ความเหมาะสม เป็นต้น

จะเห็นได้ว่า กฎหมายมักจะเปิดช่องให้ผู้ปฏิบัติหน้าที่มีอำนาจในการบังคับ ใช้กฎหมายโดยมีดุลพินิจในการเลือก การตัดสินใจในการใช้ที่ยืดหยุ่น เนื่องจากกฎหมายถูกตราขึ้น เพื่อบังคับใช้กับคนส่วนมาก ดังนั้น ในหลายเรื่องจึงไม่สามารถบัญญัติลึกลงไปในรายละเอียด ได้มากด้วยเหตุที่อาจทำให้กฎหมายนั้น มีรายละเอียดแคบเกินไป และไม่เหมาะสมกับข้อเท็จจริง ที่เปลี่ยนแปลงตามยุคสมัย จึงต้องบัญญัติไว้ให้ค่อนข้างยืดหยุ่นและให้อำนาจการตัดสินใจเป็นของ ผู้ปฏิบัติหน้าที่

3. ความเป็นมา แนวคิด ทฤษฎี หลักเกณฑ์ เกี่ยวกับการจ่ายเงินสินบนรางวัล

การจ่ายเงินสินบนรางวัล ถูกนำมาใช้เพื่อเป็นแรงจูงใจในการปฏิบัติหน้าที่โดยสุจริต ป้องกันการรับเงิน หรือเรียกรับเงินจากประชาชน โคนมิชอบด้วยกฎหมาย เพื่อป้องกันการที่ผู้กระทำความผิดยื่นข้อเสนอหรือผลประโยชน์ต่อตำรวจจราจร โดยตรง เพื่อแลกกับการที่ให้ตำรวจจราจร ไม่บังคับใช้กฎหมายกับตน หรือบังคับใช้แต่เพียงบางส่วน

3.1 ความเป็นมาเกี่ยวกับการจ่ายเงินสินบนรางวัล

กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการใช้รถใช้ถนนมีอยู่ด้วยกันหลายฉบับ เช่น พระราชบัญญัติ การจราจรทางบก, พระราชบัญญัติรถยนต์, พระราชบัญญัติขนส่ง, กฎกระทรวงต่าง ๆ ที่ออก ตามพระราชบัญญัตินั้น และอาจเกี่ยวข้องกับกฎหมายอาญา ซึ่งมีโทษจำคุกด้วยหากมีกรณีที่มีการเกี่ยว 涉กัน และมีผู้บาดเจ็บเกิดขึ้น จึงต้องมีตำรวจจราจรที่คอยดูแลความสงบเรียบร้อยบนท้องถนน โดยตำรวจจราจร จะมีหน้าที่อำนวยความสะดวกบนท้องถนน กฎหมายยังให้อำนาจในการจับกุม ผู้ที่ฝ่าฝืนกฎหมาย หรือกฏระเบียบบนถนน ตำรวจจราจร จึงเป็นด่านแรกที่ต้องมีปฏิสัมพันธ์กับ ผู้กระทำความผิด และเมื่อความผิดส่วนใหญ่ในกฎหมายจราจรทางบก เป็นความผิดเล็กน้อยไม่ได้ ร้ายแรงที่เพียงตักเตือน หรือชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบ ก็เป็นอันสิ้นสุดคดีความ ส่งผลให้เกิด การเจรจาระหว่างผู้กระทำผิดกับตำรวจจราจร จึงเป็นช่องทางให้ผู้กระทำความผิดยื่นข้อเสนอ หรือ ผลประโยชน์ต่อตำรวจจราจร โดยตรง เพื่อแลกกับการที่ให้ตำรวจจราจรไม่บังคับใช้กฎหมายกับตน

หรือบังคับใช้แต่เพียงบางส่วน และการกระทำดังกล่าว ก็ได้แพร่หลายขึ้นเรื่อยๆ จนเป็นที่รู้กันเองระหว่างตำรวจจราจรกับผู้กระทำความผิด

จึงมีการนำระเบียบการจ่ายเงินสินบนรางวัลขึ้นมา ในใช้สมัยของพันตำรวจโท ทักษิณ ชินวัตร ดำรงตำแหน่งนายกรัฐมนตรี เพื่อเป็นแรงจูงใจในการปฏิบัติหน้าที่โดยสุจริต ป้องกันการรับเงิน หรือเรียกรับเงินจากประชาชน โคนมิชอบด้วยกฎหมาย หากดูเพียงผิวเผิน เหมือนกับจะเป็นการให้รางวัลแก่ตำรวจที่ขยันและปฏิบัติหน้าที่โดยสุจริต และส่วนในเรื่องเงินค่าปรับจราจร หลักเกณฑ์ในการนำเงินส่งเป็นรายได้แผ่นดินและการจัดสรรเงินที่เหลือเป็นรางวัลสำหรับเจ้าหน้าที่จราจรผู้จับกุมเป็นไปตามประมวลระเบียบการตำรวจไม่เกี่ยวกับคดี และระเบียบกระทรวงการคลังต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง³⁵

3.2 แนวคิดเกี่ยวกับการจ่ายเงินสินบนรางวัล

เงินสินบนและ เงินรางวัล หมายถึง ค่าตอบแทนหรือค่าธรรมเนียมที่จ่ายให้ผู้ที่ทำงานที่ได้รับมอบหมายสำเร็จ³⁶

ในกฎหมายจราจร การจ่ายเงินสินบนและเงินรางวัล ก็เพื่อป้องกันมิให้ตำรวจจราจรเรียกรับเงินหรือประโยชน์จากประชาชน เพื่อแลกเปลี่ยนกับการละเว้นการปฏิบัติหน้าที่ หรือที่เรียกว่าการรับส่วย โดยการที่รัฐเป็นผู้จ่ายให้เองแทนที่การไปริบไถจากประชาชน ซึ่งจะทำให้ภาพลักษณ์ของตำรวจจราจรเสื่อมเสียในสายตาของประชาชน โดยนักวิชาการได้ให้แนวคิดเกี่ยวกับองค์ประกอบของปัจจัยในการทำงานที่มีผลต่อตัวแปรทางจิตวิทยา ได้แก่ แรงจูงใจในการทำงาน ขวัญกำลังใจ เป็นต้น³⁷

นักสังคมวิทยา และนักมานุษยวิทยา ส่วนใหญ่อธิบายว่า การทุจริตเกิดขึ้น โดยมีการผสมผสาน ดังนี้ ประการแรกเจ้าหน้าที่รัฐนั้น ต้องมีอำนาจในการออกกฎระเบียบหรือบังคับใช้กฎหมายโดยใช้ดุลพินิจ ประการที่สองอำนาจดุลพินิจนั้น ต้องนำมาซึ่งผลตอบแทน ประการที่สามระบบแรงจูงใจที่มีอยู่ในทางการเมือง การบริหารและการบังคับใช้กฎหมายต้องทำให้เจ้าหน้าที่รัฐมีแรงจูงใจที่จะแสวงหาค่าตอบแทน หรือสร้างสิ่งที่จะทำให้ตนได้ค่าตอบแทนจากการมีอำนาจในการใช้ดุลพินิจของตน

³⁵ พันตำรวจโท ชิตพล กาญจนกิจ ค่าปรับจราจร: รายได้ของรัฐ ถูกนำส่งเข้าคลังอย่างไร หรือเป็นรางวัลของใคร สรรพากรศาสตร์

³⁶ Black's Law Dictionary

³⁷ วิเคราะห์การจ่ายเงินสินบนรางวัลแก่เจ้าหน้าที่ของรัฐในการปฏิบัติหน้าที่, หน้า 13

3.3 ทฤษฎีเกี่ยวกับการจ่ายเงินสินบนรางวัล

3.3.1 ทฤษฎีเสริมแรงของสกินเนอร์ (Skinner's Reinforcement Theory)

สกินเนอร์ (Skinner) กล่าวว่า การเสริมแรง จะเป็นสิ่งสำคัญที่จะทำให้บุคคล แสดงพฤติกรรมซ้ำ และพฤติกรรมของบุคคลส่วนใหญ่ จะเป็นพฤติกรรมการเรียนรู้แบบปฏิบัติ (Operant Learning) และการตอบสนองต่อสิ่งเร้าใดๆ ของบุคคล สิ่งเร้า นั้น จะต้องมียิ่งเสริมแรง อยู่ในตัว หากสิ่งเสริมแรงลดลงเมื่อใด การตอบสนองก็จะลดลงเมื่อนั้น³⁸

แรงจูงใจ และเทคนิคที่เป็นพื้นฐานในการปรับปรุงพฤติกรรม หรือเปลี่ยน พฤติกรรมของมนุษย์เขา เชื่อว่า พฤติกรรมของมนุษย์ถูกเปลี่ยนไป เนื่องจากแรงจูงใจและเทคนิคนั้น สามารถทำให้มนุษย์เกิดพฤติกรรมซ้ำ หรือเปลี่ยนพฤติกรรมอื่น เช่น

1) การเสริมแรงทางบวก (Positive reinforcement) หมายถึง การให้รางวัล ตอบแทนตามผลการปฏิบัติงาน เพื่อให้ปฏิบัติงานได้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น ซึ่งเป็นการสร้างให้เกิด พฤติกรรมมากขึ้น ด้วยการให้รางวัลพิเศษ

2) การเสริมแรงด้านลบ (Negative reinforcement) หมายถึง สิ่งเร้าที่ไม่พอใจ หรือไม่พึงปรารถนานำมาใช้ เพื่อลดพฤติกรรมที่ไม่พึงปรารถนาให้น้อยลง เช่น การลงโทษ เมื่อกระทำความผิด เป็นต้น

สรุป ทฤษฎีการเสริมแรง ไม่ว่าจะเป็นการเสริมแรงด้านบวก ด้วยการให้ รางวัลตอบแทนพิเศษ หรือการเสริมแรงด้านลบ เช่นการมีบทลงโทษเมื่อกระทำความผิด ล้วนเป็น คาบสองคมทั้งสิ้น หากจะนำทฤษฎีนี้มาใช้กับหน่วยงานใด จะต้องพึงใช้ด้วยความรอบคอบ ระมัดระวัง การเสริมแรง ก็ยังคงควรเป็นการสร้างแรงจูงใจพิเศษ นอกเหนือจากการปฏิบัติหน้าที่ปกติ มิเช่นนั้น อาจกลายเป็นว่าบุคลากรในหน่วยงานหรือองค์กรจะไม่ยอมทำงาน จนกว่าจะได้รับรางวัล หากไม่ได้รับก็จะไม่ยอมทำงาน หรือทำงานไม่เต็มประสิทธิภาพ และควรจัดสัดส่วนการเสริมแรง ระหว่างด้านบวก และด้านลบให้เหมาะสม

3.3.2 ทฤษฎีแรงจูงใจของเฟรดเดอริก เฮอร์ชเบอร์ก (Herzberg's dual factor theory)

เฮอร์ชเบอร์ก (Frederick Herzberg) นักจิตวิทยาได้คิดค้นทฤษฎีแรงจูงใจ ในการทำงาน ซึ่งเป็นที่ยอมรับกันอย่างกว้างขวางในวงการบริหาร มีชื่อเรียกแตกต่างกันออกไป คือ Motivation-maintenance หรือ Dual factor theory หรือ The motivation hygiene theory

เฮอร์ชเบอร์ก เชื่อว่า คน หรือผู้ปฏิบัติงานจะปฏิบัติงานได้ผลดี มีประสิทธิภาพ ได้นั้น ขึ้นกับความพอใจของผู้ปฏิบัติงาน เนื่องจากความพึงพอใจในงาน จะช่วยเพิ่มความใส่ใจในงาน และเพิ่มความกระตือรือร้นในการทำงานให้มากขึ้น ย่อมทำให้ประสิทธิภาพในการทำงานสูงขึ้น

³⁸การเสริมแรง <https://th.wikipedia.org/wiki/การเสริมแรง>

ในทางกลับกัน หากเกิดความไม่พอใจในงานแล้ว ย่อมก่อให้เกิดผลเสียทำให้คนไม่สนใจ ไม่กระตือรือร้น ประสิทธิภาพในการทำงานก็ลดลง ผู้บริหารก็ต้องรู้วิธีที่จะทำให้ผู้ปฏิบัติงานเกิดความพึงพอใจ เพื่อให้ประสิทธิภาพในการทำงานสูงขึ้น เฮิร์ชเบอร์ก กล่าวว่า มีปัจจัยอยู่ 2 ประการ ที่เป็นแรงจูงใจทำให้คนอยากทำงาน คือ ปัจจัยจูงใจหรือปัจจัยกระตุ้น (Motivator factors) และปัจจัยค้ำจุนหรือ ปัจจัยสุข-อนามัย (Hygiene factors)

1) *ปัจจัยจูงใจ หรือปัจจัยกระตุ้น (Motivator factors)* เป็นปัจจัยที่จะนำไปสู่ความพึงพอใจในการทำงาน ที่เกี่ยวข้องกับเนื้อหาของงาน และทำให้ผู้ปฏิบัติมีความพอใจในการทำงาน ใ้ความพยายาม และความสามารถในการทำงานมากขึ้น เช่น ความสำเร็จ การได้รับการยกย่อง ได้รับผิชอบในงานที่ทำทาย เหมาะกับระดับความสามารถมากขึ้น มีโอกาสก้าวหน้าและพัฒนาตนเองต่อไปมากขึ้น เป็นต้น

เฮิร์ชเบอร์ก ได้ลดความต้องการจาก 5 ระดับ ของมาสโลว์เหลือเพียง 2 ระดับ คือ ปัจจัยอนามัย จะเทียบได้กับการสนองต่อความต้องการระดับต่ำ ส่วนปัจจัยจูงใจจะเทียบได้กับการสนองต่อความต้องการระดับสูง³⁹

2) *ปัจจัยค้ำจุน หรือปัจจัยสุขอนามัย (Hygiene factors)* เป็นปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับสภาพแวดล้อมในการทำงาน ได้แก่ สภาพแวดล้อมของการทำงาน และวิธีการปกครองของหัวหน้างาน ถ้าหากไม่เหมาะสมหรือบกพร่องไป จะทำให้บุคคลรู้สึกไม่พอใจในงาน ซึ่งถ้ามีพร้อมสมบูรณ์ ก็ไม่สามารถสร้างความพอใจในงานได้ แต่ยังคงปฏิบัติงานอยู่ เพราะเป็นปัจจัยที่ป้องกันความไม่พอใจในงานเท่านั้น ไม่ใช่ปัจจัยที่จะส่งเสริมให้คนทำงานโดยมีประสิทธิภาพได้

ปัจจัยดังกล่าว เป็นปัจจัยที่มีส่วนสร้างความพอใจแก่บุคคลที่ทำงาน หรือการป้องกันมิให้เกิดความไม่พึงพอใจในงาน มีส่วนทำให้การทำงานมีความสุขมากขึ้น ถือเป็นเพียงมาตรการหนึ่งในการสนองความต้องการของคน และไม่ใช่สิ่งที่จะก่อให้เกิดแรงจูงใจให้บุคคลทำงาน ถ้าหากว่าสภาพแวดล้อมที่ได้จัดไว้ดีเพียงพอแล้ว ก็เป็นการสนองความต้องการของคนในการทำงานเท่านั้น⁴⁰

³⁹สถาบันเทคโนโลยีราชมงคล สาขาวิชาสถิติประยุกต์ ทฤษฎีสองปัจจัยของเฮิร์ชเบอร์ก , (Two-Factor Theory)

http://www.stat.rmutt.ac.th/index.php?option=com_content&view=article&id=90:two-factor-theory&catid=37:researchchart&Itemid=86

⁴⁰“อ้างแล้ว”

ทฤษฎีทั้ง 3 ข้างต้นนั้น มีความเชื่อมโยงและใกล้ชิดกัน จึงพอที่จะสรุปได้ดังนี้
ความต้องการของคนนั้น เป็นสิ่งสำคัญในการที่จะจูงใจบุคคลใดบุคคลหนึ่ง
ให้กระทำการ หรือไม่กระทำการอย่างใดอย่างหนึ่ง หรือหลายอย่าง ซึ่งทางภาครัฐอาจถึงเห็นว่
การจูงใจให้เจ้าพนักงานจรรยาปฏิบัติหน้าที่ให้เต็มประสิทธิภาพนั้น เพียงแค่เงินเดือนตามตำแหน่ง
คงไม่เพียงพอแก่ความต้องการของเจ้าพนักงานจรรยา จึงได้นำระบบเงินสินบนรางวัลเข้ามาใช้
เพื่อจูงใจให้การปฏิบัติหน้าที่อย่างเต็มประสิทธิภาพ แต่ที่ต้องระมัดระวังเป็นอย่างมาก คือ แรงจูงใจ
บางอย่าง อาจทำให้เกิดผลกระทบในทางลบได้ เช่น การคำนึงถึงแต่รางวัลที่เป็นแรงจูงใจที่ตนจะได้รับ
จนมิได้คำนึงถึงเจตนารมณ์ที่แท้จริงของกฎหมายที่มอบอำนาจให้ตนปฏิบัติหน้าที่ โดยเฉพาะ
กฎหมายที่เปิดโอกาสให้เจ้าพนักงานเลือกใช้ดุลพินิจได้เอง เป็นต้น

3.4 หลักเกณฑ์เกี่ยวกับการจ่ายเงินสินบนรางวัล

การจ่ายเงินสินบนรางวัลนั้น ตามกฎหมายจำแนกได้เป็น 7 กลุ่ม เช่น กฎหมาย
ที่เกี่ยวกับความเรียบร้อยและความสงบของรัฐ กฎหมายเกี่ยวกับเงินและภาษีอากร กฎหมายเกี่ยวกับการ
คมนาคมและการสื่อสาร การพาณิชย์และอุตสาหกรรม เป็นต้น โดยกฎหมายดังกล่าวไม่ได้ระบุ
วัตถุประสงค์ที่ชัดเจนในการจ่ายเงินรางวัล⁴¹

เมื่อมีการระทำความผิดเกิดขึ้น เจ้าพนักงานตำรวจผู้พบเห็นการกระทำความผิด
ก็จะเข้าทำการจับกุม ซึ่งหากเป็นความผิดเล็กน้อยที่สามารถเปรียบเทียบปรับได้ เจ้าพนักงานก็จะทำ
การออกใบสั่งให้ผู้กระทำความผิดไปชำระค่าปรับที่เปรียบเทียบ ตามสถานที่และเวลาที่กำหนด
ในใบสั่งนั้น เมื่อชำระค่าปรับเสร็จเรียบร้อยคดีก็เป็นอันเลิกกัน จากนั้นในส่วนของค่าปรับเงินที่ได้
จากการเปรียบเทียบ จะถูกแบ่งออกเป็นส่วนๆ ดังนี้ ชั้นแรก เงินค่าปรับจะถูกแบ่งออกเป็น 2 ส่วน
ส่วนแรก ในอัตราร้อยละ 50 หักให้กับเทศบาล หรือกรุงเทพมหานคร ที่เหลืออีกร้อยละ 50 จะถูก
แบ่งออกเป็น ร้อยละ 47.5 เป็นเงินรางวัลจรรยา ส่วนที่เหลือร้อยละ 2.5 แบ่งเป็นร้อยละ 1 จะถูกส่ง
เป็นรายได้แผ่นดิน และอีกร้อยละ 99 แบ่งให้กองทุนสืบสวนสอบสวนคดีอาญา ในส่วนของผู้ที่มีสิทธิ
ได้รับเงินรางวัล คือ เจ้าพนักงานตำรวจที่มีตำแหน่ง และหน้าที่ควบคุมการจรรยาโดยตรง หรือ
เจ้าพนักงานตำรวจในตำแหน่งอื่น แต่ได้รับคำสั่งให้ไปปฏิบัติหน้าที่ควบคุมการจรรยาตามที่บัญญัติไว้
ในมาตรา 146 แห่งพระราชบัญญัติ จรรยา ทางบก พ.ศ.2522

⁴¹ ประธาน วัฒนวานิชย์, วิเคราะห์การจ่ายเงินสินบนรางวัลแก่เจ้าหน้าที่ของรัฐในการปฏิบัติหน้าที่, หน้า iii

4. ความเป็นมา แนวคิด ทฤษฎีเกี่ยวกับการคอร์รัปชัน

การคอร์รัปชัน คือ กระทำทุจริตโดยอาศัยข้อบกพร่องของระเบียบ กฎหมาย เข้าแสวงหาประโยชน์มิชอบ หรือกระทำเพื่อประโยชน์ส่วนตน พวกพ้องโดยใช้อำนาจและอิทธิพลที่มีอยู่ในหน้าที่ หรืออาศัยฐานะตำแหน่งพิเศษที่ตนมีอยู่ ทำให้การกระทำทุจริตนั้น ยากที่จะถูกตรวจสอบ

4.1 ความเป็นมาของการคอร์รัปชัน

คอร์รัปชัน (Corruption) มีรากศัพท์ มาจากภาษาละตินว่า Corruptio ความหมายของคำนี้ขึ้นอยู่กับวัตถุประสงค์การใช้หลักการ หรือมุมมองในทางศีลธรรมทางการเมือง หรือทางเศรษฐศาสตร์ (Magavilla, 2012)⁴²

คอร์รัปชัน ความหมายในภาษาไทย หมายถึง การฉ้อราษฎร์บังหลวง หรืออย่างน้อยก็มีความหมายใกล้เคียงกัน แต่การฉ้อราษฎร์บังหลวง จะมีความหมายออกไปในลักษณะการกระทำที่มิชอบด้วยกฎหมาย หากแต่ปัจจุบัน การมีการคอร์รัปชันอีกรูปแบบหนึ่ง ซึ่งเป็นการแสวงหาประโยชน์โดยใช้ช่องว่างทางกฎหมาย หรือแม้กระทั่งใช้กฎหมายเป็นเครื่องมือ ถ้าตีความตามตัวบทกฎหมาย การกระทำนั้นจะเป็นการกระทำที่ชอบตามกฎหมาย แต่วิธีการที่ได้มานั้น ผิดธรรมเนียมคลองธรรม

คอร์รัปชัน คือ การทุจริตโดยใช้หรืออาศัยตำแหน่งหน้าที่ อำนาจ และอิทธิพลที่ตนมีอยู่เพื่อประโยชน์แก่ตนเองหรือผู้อื่น รวมถึงการเลือกที่รักมักที่ชัง การเห็นแก่ญาติพี่น้อง กินสินบน ฉ้อราษฎร์บังหลวง

คำว่า “ทุจริต” มีกฎหมายหลายฉบับที่กำหนดนิยามความหมายไว้ เช่น คำว่า ทุจริต ในความหมายของพจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2525 ให้ความหมายว่า การประพฤติชั่ว คดโกง ไม่ซื่อตรง

ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 1(1) “โดยทุจริต” หมายความว่า เพื่อแสวงหาประโยชน์ที่มิควรได้โดยชอบด้วยกฎหมาย สำหรับตนเองหรือผู้อื่น

พระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามการทุจริต แห่งชาติ พ.ศ. 2542 มาตรา 4 “ทุจริตต่อหน้าที่” หมายความว่า ปฏิบัติ หรือละเว้นการปฏิบัติอย่างใดในตำแหน่งหรือหน้าที่ หรือปฏิบัติหรือละเว้นการปฏิบัติอย่างใดในพฤติกรรมที่อาจทำให้ผู้อื่นเชื่อว่ามิได้มีตำแหน่งหรือหน้าที่ ทั้งที่ตนมิได้มีตำแหน่งหรือหน้าที่นั้น หรือใช้อำนาจในตำแหน่งหรือหน้าที่ ทั้งนี้ เพื่อแสวงหาประโยชน์ที่มิควรได้โดยชอบ สำหรับตนเอง หรือผู้อื่น

⁴² สำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ การทุจริตคอร์รัปชัน (Anti-corruption)

ในส่วนของการปฏิบัติหน้าที่ราชการโดยทุจริต กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติระเบียบข้าราชการพลเรือน พ.ศ. 2551 มาตรา 85(2) บัญญัติว่า การปฏิบัติหรือละเว้นการปฏิบัติหน้าที่ราชการโดยทุจริต เป็นการกระทำความผิดวินัยอย่างร้ายแรง มีโทษปลดออก หรือไล่ออก

โดยสรุป คอรัปชั่น หมายถึง การที่บุคคลที่กระทำการ โดยมีชอบ หรือกระทำเพื่อประโยชน์ส่วนตนหรือพวกพ้อง โดยใช้อำนาจและอิทธิพลโดยอาศัยโอกาสที่ตนมีหน้าที่ หรือมีตำแหน่งพิเศษ รวมไปถึงการอาศัยข้อบกพร่องของระเบียบ กฎหมายเข้าแสวงหาประโยชน์ ไม่ว่าจะชอบหรือมิชอบด้วยกฎหมายก็ตาม

4.2 แนวคิดเกี่ยวกับการคอรัปชั่น

การคอรัปชั่นนั้น มีแนวคิดมาจากกระทำทุจริต โดยอาศัยข้อบกพร่องของระเบียบกฎหมายเข้าแสวงหาประโยชน์มิชอบ หรือกระทำเพื่อประโยชน์ส่วนตน พวกพ้อง โดยใช้อำนาจและอิทธิพลที่มีอยู่ในหน้าที่ หรืออาศัยฐานะตำแหน่งพิเศษที่ตนมีอยู่ ทำให้การกระทำทุจริตนั้นยากที่จะถูกตรวจสอบ⁴³ โดยการให้กลุ่มบุคคล ซึ่งมีบทบาทในทางวิชาการในหน่วยงานราชการของรัฐ หรือนักวิชาการที่มีความรู้เชี่ยวชาญในสาขาวิชาที่เกี่ยวข้อง มาทำการสร้างเงื่อนไข ที่ให้การกระทำนั้นมีความชอบธรรม (Legitimacy) เพื่อจะได้ใช้เงื่อนไขนั้น เป็นข้ออ้างในการดำเนินงานที่ทุจริต โดยมักจะอ้างถึงผลประโยชน์สาธารณะที่จะได้รับจากการดำเนินงานตามนโยบาย หรือบังคับใช้กฎหมายที่ได้ถูกสร้างขึ้น

4.3 ทฤษฎีเกี่ยวกับการคอรัปชั่น

การตรวจสอบทุจริตหรือป้องกันการทุจริตนั้น มีการปฏิบัติหรือแนวทาง ตั้งแต่สมัยอียิปต์โบราณ โดยมีการก่อสร้างพีระมิด เพื่อป้องกันการเข้าถึงทรัพย์สินของกษัตริย์ การทุจริตเหมือนเป็นสิ่งที่อยู่ในความคิดของคนไทยมาแต่ช้านาน โดยเฉพาะนักการเมืองหรือข้าราชการ มักจะทำทุจริต หรือมีแรงจูงใจที่จะทำให้เกิดการทำทุจริตขึ้น⁴⁴

4.3.1 ทฤษฎีสามเหลี่ยมทุจริต (Fraud Triangle)

โดยในปี 1970 นักจิตวิทยาชื่อ Donald Crassey ได้คิดค้นทฤษฎีสามเหลี่ยมทุจริต (Fraud Triangle) โดยในการกระทำทุจริตนั้น เกิดจากองค์ประกอบทั้งสิ้น 3 ประการ โดยทั้ง 3 ประการ จะต้องเกิดขึ้นพร้อมกันทั้งหมด จึงจะเกิดการทุจริตขึ้น

⁴³ สุพรรณณี ไชยอำพร, ศิรินทิพย์ อรุณเรื่อ, “รูปแบบและกระบวนการคอรัปชั่นในการก่อสร้างโครงการขนาดใหญ่ของรัฐ Characteristics and Procedure of Existing Corruption Override on the Government Large Projects“, *วารสารพัฒนาสังคม*, หน้า 188

⁴⁴ อัฐวุฒิ ปภังกร, รัฐทุจริต ป้องกันการทุจริตสิ่งที่ทุกคนควรรู้ THAI CORPORATE GOVERNANCE ทุกเรื่องเกี่ยวกับ บรรษัทภิบาล ความเสี่ยง ทุจริตและการตอบแทนสังคม

1) *แรงกดดัน (Pressure)* เป็นสิ่งที่ทุกคนคงบอกว่าเป็นเรื่องปกติในการทำทุจริต เพราะการทำทุจริตนั้นไม่ได้ยึดแนวทางเพียงตัวเงิน แต่อาจจะมาจากความอยาก ความโลภ รวมถึงความทุกข์ที่อาจทำให้เกิดแรงกดดันจนจะทำการทุจริต

2) *การหาเหตุผลเข้าข้างตัวเอง (Rationalization)* บางคนอาจใช้เป็นข้ออ้างในการที่จะทำการทุจริต โดยปกติไม่มีใครที่อยากเกิดมาแล้วเป็นคนคดโกงหรือต้องแย่งชิงสิ่งของของคนอื่น แต่เพื่อปกป้องความรู้สึกผิดของตัวเองในการกระทำทุจริตจึงพยายามบอกกับตัวเองว่า สิ่งเหล่านั้นจำเป็นหรือรับได้ในสังคม

3) *โอกาส (Opportunity)* คือ สิ่งที่ทุกคนควรคำนึงถึงเพราะการที่องค์กรหรือหน่วยงาน เปิดโอกาสในการทำทุจริตซึ่งอาจเกิดขึ้น โดยไม่ได้ตั้งใจและหากองค์กร หรือหน่วยงานนั้น มีการควบคุมภายในหรือการตรวจสอบภายในที่อ่อนแอหรือเป็นจุดอ่อน ก็จะทำให้เกิดช่องทางการทุจริตได้โดยง่าย เนื่องจาก แรงกดดันและการหาเหตุผลเข้าข้างตัวเองเป็นการเกิดจากตัวบุคคล ซึ่งควบคุมได้ยาก

การที่จะเกิดการทุจริตเกิดขึ้นนั้น ตามหลักทฤษฎีแล้ว จะต้องครบทั้งสามองค์ประกอบที่กล่าวขึ้นมาแต่โดยปกติแล้ว การทุจริตจะเกิดขึ้นหรือไม่นั้น สามองค์ประกอบดังกล่าว ไม่ใช่เครื่องประกันความสำเร็จของทุจริตได้เสียทีเดียว

สรุป ทฤษฎีสามเหลี่ยมทุจริตนั้น อธิบายถึงสาเหตุที่ก่อให้เกิดการทุจริต โดยประกอบด้วย แรงกดดัน การหาเหตุผลเพื่อเข้าข้างตัวเอง และ โอกาส ทำให้เราเข้าใจถึงเบื้องหลังของการกระทำหรือไม่กระทำการใดๆ ของเจ้าพนักงานจราจร เช่น การตั้งด่านลอย หรือการตั้งด่านในที่ที่ยากแก่การสังเกต, การดักรับในที่หรือหลังวัดอุบางอย่าง เพื่อดักรับและปรับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยอ้างว่าต้องปฏิบัติตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด เป็นต้น รวมถึงเหตุใดกฎหมายที่บังคับใช้มากกว่า 35 ปีแล้ว ถึงยังไม่มีมาตรการแก้ไขปรับปรุงอย่างจริงจัง

4.3.2 ทฤษฎีสมการทุจริต หรือ *Fraud Formula*

ทฤษฎีสมการทุจริต หรือ *Fraud Formula* มีหลักการว่า การจะทำทุจริตของผู้กระทำผิด จะประสบความสำเร็จลุล่วงนั้น ต้องประกอบด้วย 4 ปัจจัย ดังนี้

1) *เป้าหมาย (Target)* หมายถึง จุดมุ่งหมาย หรือสิ่งที่ต้องการ หรืออยากได้ ผู้กระทำทุจริตนั้น จะไม่กระทำโดยไร้จุดหมายโดยจุดหมายนั้น อาจเป็นทรัพย์สินหรือประโยชน์บางอย่าง ซึ่งเป้าหมายของผู้กระทำทุจริตนั้น อาจเป็นเป้าหมายที่ใหญ่หรือเล็กก็ได้ ไม่มีข้อกำหนด

2) *แรงจูงใจ (Motive)* หมายถึง เหตุผล หรือแรงกระทำที่กระตุ้นให้ผู้ทำการทุจริตอยากจะทำทุจริต หรือมีแรงที่จะทำสิ่งนั้น เพื่อให้ได้มายังเป้าหมายที่ผู้กระทำทุจริตตั้งเอาไว้

โดยแรงจูงใจจะมากหรือน้อยเพียงใด ขึ้นอยู่กับตัวบุคคล ซึ่งหากผู้กระทำมีแรงจูงใจที่สูงมากเท่าใด การกระทำการทุจริต มักจะดูรุนแรงและน่ากลัวตามไปด้วย

3) *โอกาส (Opportunity)* หมายถึง โอกาสในการกระทำการทุจริต หรือ การเข้าถึงทรัพย์สินที่เป็นเป้าหมายนั้น โดยโอกาสนั้น มีทั้งสิ่งที่จับต้องได้และไม่ได้ และการหาโอกาสเหล่านี้ ก็ยากที่จะระบุโดยรวม แต่สามารถเจาะจงเป็นกรณีๆ เช่น เจ้าพนักงานของรัฐกระทำทุจริต โดยอาศัยโอกาสที่ตนมีหน้าที่นั้น เป็นต้น

4) *การเข้าถึง (Access)* หมายถึง การที่ผู้ทำทุจริตเข้าถึงทรัพย์สิน หรือสิ่งที่เป็นเป้าหมายการเข้าถึง คือ การเข้าถึงทางกายภาพ ซึ่งอาจจะเหมือนกุญแจประตูนิรภัย ที่สามารถเข้าไปหาทรัพย์สินได้ หรือแม้แต่อุปกรณ์อื่นๆ ที่ช่วยให้เข้าถึงทรัพย์สินที่ต้องการได้ เช่น รหัสบัตรเครดิตเงินสด เป็นต้น

เงินสด เป็นสิ่งง่ายที่สุดในการทำทุจริต เนื่องจาก เงินสด ไม่มีชื่อเจ้าของอยู่ บนธนบัตร จึงทำให้เงินสดนั้น ยากแก่การตรวจสอบและง่ายแก่การทุจริต เพราะเงินสดอยู่ในกระเป๋าใครๆ คนนั้น ก็สามารถแสดงความเป็นเจ้าของๆ ตนได้ โดยเป็นเรื่องของ Form over Substance รวมถึงประเด็นที่ทำให้ทุจริตประสบความสำเร็จได้ไม่ยาก คือ การร่วมมือหรือฮั้ว นั่นเอง ซึ่งประเด็นการฮั้วนี้ จะยิ่งทำให้การตรวจสอบเป็นไปได้ยากและละเอียดอ่อนมากยิ่งขึ้น⁴⁵

สรุป ทฤษฎีสมการทุจริตข้างต้นนั้น จะเห็นได้ว่าการกระทำทุจริตให้สำเร็จได้นั้น ต้องประกอบด้วย 4 องค์ประกอบ คือ เป้าหมาย แรงจูงใจ โอกาส และการเข้าถึง ซึ่งหากมองย้อนกลับมาที่ปัญหาที่เกิดขึ้น จะเห็นได้ว่า ทั้งการตั้งเป้าเงินรางวัลนำจับ ส่วนแบ่ง จากค่าปรับ การที่กฎหมายมอบอำนาจให้เจ้าพนักงานจราจรใช้ดุลพินิจในการจับและปรับ โดยขาดการตรวจสอบที่รัดกุม ล้วนมีความเชื่อมโยง และเอื้อให้เกิดการทุจริตได้ง่าย

4.4 ประเภท และระดับของการคอร์รัปชัน

หลักเกณฑ์ของการคอร์รัปชัน สามารถแบ่งได้เป็น 3 ระดับ ตามความซับซ้อนของการกระทำ ระดับแรก เป็นการที่เจ้าหน้าที่ของรัฐใช้อำนาจในตำแหน่งหน้าที่ของตนเพื่อการแสวงหาผลประโยชน์ตน เพื่อตน และพวกพ้อง จากนักธุรกิจและประชาชนโดยตรง เช่น การรับสินบน เพื่ออำนวยความสะดวกในการได้รับบริการจากเจ้าหน้าที่ของรัฐ หรือการจ่ายค่าตอบแทน เพื่อให้ได้รับการคุ้มครองจากเจ้าหน้าที่ของรัฐ หรือเพื่อให้เกิดความสะดวกราบรื่นในการดำเนินธุรกิจ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในธุรกิจที่อาจมีการกระทำที่ผิดกฎหมาย เป็นต้น

⁴⁵ อัฐวุฒิ ปภังกร รัฐทุจริต ป้องกันการทุจริตสิ่งที่ทุกคนควรรู้ THAI CORPORATE GOVERNANCE ทุกเรื่องเกี่ยวกับ บรรษัทภิบาล ความเสี่ยง ทุจริต และการตอบแทนสังคม

ต่อมา เป็นระดับที่การคอร์รัปชัน ได้ถูกพัฒนาจนมีกระบวนการที่สลับซับซ้อนมากยิ่งขึ้น เป็นการคอร์รัปชันที่เกิดขึ้นจากความร่วมมือกันระหว่างนักการเมือง ข้าราชการและนักธุรกิจ ในการใช้กฎหมาย หรือช่องว่างของกฎหมาย ในการแสวงหาผลประโยชน์จากโครงการของรัฐต่างๆ หรือเป็นการร่วมมือกันคอร์รัปชันของกลุ่มบุคคลดังกล่าว เพื่อให้ได้มาซึ่งสิทธิผูกขาดสัมปทานของรัฐ ในการนำไปใช้แสวงหาผลประโยชน์ เป็นต้น

ระดับสุดท้าย เป็นการคอร์รัปชันที่กลุ่มบุคคลต่างๆ พยายามที่จะทำให้วิธีการคอร์รัปชัน ให้มีความซับซ้อนยิ่งขึ้น ซึ่งจะทำให้การตรวจสอบการคอร์รัปชันนั้นยากมากขึ้น โดยการนำเอา กลุ่มบุคคลอีกกลุ่มหนึ่ง ซึ่งมีบทบาทอย่างสำคัญ คือ “กลุ่มข้าราชการที่มีบทบาทหน้าที่ในทางวิชาการ ในหน่วยงานราชการของรัฐ” (Technocrat) หรือนักวิชาการที่มีความรู้เชี่ยวชาญในสาขาวิชาที่เกี่ยวข้อง กับเรื่องที่จะทำการคอร์รัปชัน เข้ามามีส่วนร่วมในการดำเนินงานด้วย โดยกลุ่มบุคคลกลุ่มใหม่นี้ จะทำหน้าที่สำคัญในการสร้างเงื่อนไข ที่จะทำการกระทำนั้น มีความชอบธรรม (Legitimacy) โดยนำเอาเงื่อนไขต่างๆ เหล่านั้น ไปใช้เพื่อเป็นข้ออ้างในการสร้างเครื่องมือและขั้นตอนต่างๆ ในการดำเนินงาน ด้วยการอ้างถึงผลประโยชน์สาธารณะที่จะได้รับจากการดำเนินงานตามนโยบาย หรือบังคับใช้กฎหมายที่ได้ถูกสร้างขึ้นมานั้น ภายหลังจากที่เครื่องมือ และขั้นตอนต่างๆ เหล่านี้ ได้ถูกนำออกมาใช้ดำเนินการหรือใช้บังคับ แล้วในที่สุด ในปัจจุบันการคอร์รัปชันในลักษณะนี้ เรียกกันว่า เป็น “การคอร์รัปชันเชิงนโยบาย” (Policy Corruption) หรือก็คือ “กระบวนการสร้างความชอบธรรม” ที่เป็นสาเหตุสำคัญให้การคอร์รัปชันที่เกิดในภายหลัง มีกระบวนการดำเนินงาน ที่สลับซับซ้อน และมีรูปแบบการดำเนินการที่มีความหลากหลายอย่างมาก ทั้งนี้ เพราะ กระบวนการคอร์รัปชันจะถูกนำมาผูกติดกับ “เงื่อนไขที่สร้างความชอบธรรม” ให้กับนโยบายและกฎหมายนั้นๆ จะสามารถเอื้อให้เกิดประโยชน์ต่อการนำไปใช้เป็นเครื่องมือในการดำเนินการคอร์รัปชันของกลุ่มบุคคลต่างๆ ทำให้การคอร์รัปชันในลักษณะนี้ ยากที่จะถูกตรวจสอบ เนื่องจากยากแก่การพิสูจน์ ให้ได้ว่า การดำเนินงานดังกล่าว มีเจตนา หรือพฤติกรรมที่ส่อไปในทางทุจริต หรือแสดงข้อสังเกต ให้เห็นว่าได้เกิดการคอร์รัปชัน ทั้งที่การดำเนินงานดังกล่าว อาจจะมีพฤติกรรมอันชวนให้น่าสงสัย ว่าเป็นการคอร์รัปชัน แต่กระบวนการตรวจสอบนำตัวผู้กระทำผิดมาลงโทษนั้น แทบจะไม่สามารถ สืบสาวไปถึงกลุ่มบุคคลที่เป็นตัวการใหญ่หรือเป็นผู้สร้างนโยบาย หรือกฎหมายที่ก่อให้เกิด ช่องทางหรือโอกาสให้เกิดการคอร์รัปชันขึ้นได้เลย⁴⁶

⁴⁶ จารุวรรณ สุขุมลพงษ์, วิทยากรชำนาญการพิเศษ กลุ่มงานกฎหมาย 2, สำนักกฎหมายสำนักงาน เลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร แนวโน้มของคอร์รัปชันในประเทศไทย (The Trend of Corruption in Thailand), หน้า 2-2

สรุปการคอร์ปชั่นนั้น คือ การกระทำที่มีขอบด้วยธรรมเนียมคลองธรรม หรือ ศีลธรรมอันดี เพื่อให้ได้มาซึ่งประโยชน์หรือสิ่งตอบแทนโดยการกระทำนั้น อาจชอบหรือไม่ชอบ ด้วยกฎหมายก็ได้ ซึ่งจะถูกลงโทษและตรวจสอบได้ยากกว่าการทุจริต แม้ว่าการคอร์ปชั่นนั้น จะมาจาก พื้นฐานเดียวกับการทุจริต หากแต่การคอร์ปชั่นนั้น จะอาศัยกระบวนการและขั้นตอนที่ซับซ้อนขึ้น เพื่อให้ยากแก่การตรวจพบ รวมไปถึงเป็นการยากแก่การหาพยานหลักฐานเพื่อเอาผิด ซ้ำร้าย ในการคอร์ปชั่นในหลาย ๆ กรณี อาจดูไม่ออกเสียด้วยซ้ำว่า มีการคอร์ปชั่นเกิดขึ้น



บทที่ 3

กฎหมายเกี่ยวกับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในประเทศไทย และต่างประเทศ

ประเทศไทยยังมีกฎหมายที่บัญญัติโดยตรง หรือเกี่ยวข้องกับจักรยานยนต์ไม่มากนัก แสดงถึงการให้ความสำคัญกับรถจักรยานยนต์ที่ยังคงมีไม่มาก ซึ่งในบางกรณี การมีกฎหมายที่บัญญัติขึ้นมาบังคับใช้กับรถจักรยานยนต์ที่ขาดการแก้ไข ปรับปรุงให้เหมาะสมกับยุคสมัย ก็ได้ก่อให้เกิดปัญหาในการบังคับใช้ และความเข้าใจของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

1. กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

กฎหมายที่มีผลกระทบต่อผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์นั้น ประกอบไปด้วย กฎหมายจากหลายส่วนที่มีความซับซ้อนของปัญหาค่อนข้างมาก การจะแก้ปัญหานั้น ไม่อาจแก้ไขได้โดยการแก้ไขปรับปรุงกฎหมายเพียงฉบับเดียว หรือเพียงมาตราเดียว ดังนั้น การแก้ปัญหาก็เกี่ยวกับกฎหมายที่กระทบต่อผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ อาจต้องใช้อำนาจแก้ไขกฎหมายในหลายส่วน หลายฉบับ ทั้งส่วนที่เกี่ยวข้องกับสิทธิเสรีภาพในการใช้ถนนของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ และในส่วนอื่นๆ

1.1 กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในประเทศไทย

1.1.1 กฎหมายเกี่ยวกับช่องทางเดินรถจักรยานยนต์ในประเทศไทย

1) พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522

ในการใช้ทางเดินรถที่ได้จัดแบ่งช่องเดินรถในทิศทางเดียวกันไว้ ตั้งแต่สองช่องขึ้นไป หรือที่ได้จัดช่องเดินรถประจำทางไว้ในช่องเดินรถซ้ายสุด ผู้ขับขี่ต้องขับรถในช่องซ้ายสุดหรือใกล้กับช่องเดินรถประจำทาง เว้นแต่ในกรณีต่อไปนี้ ให้เดินทางขวาของทางเดินรถได้

- (1) ในช่องเดินรถนั้น มีสิ่งกีดขวางหรือถูกปิดการจราจร
- (2) ทางเดินรถนั้น เจ้าพนักงานจราจรกำหนดให้เป็นทางเดินรถทางเดียว
- (3) จะต้องเข้าช่องทางให้ถูกต้อง เมื่อเข้าบริเวณใกล้ทางร่วมทางแยก
- (4) เมื่อจะแซงขึ้นหน้ารถคันอื่น

(5) เมื่อผู้ขับขี่ขับรถด้วยความเร็วสูงกว่ารถในช่องเดินรถด้านซ้าย ตามความในมาตรา 34

ซึ่งใน มาตรา 35 กำหนดให้รถที่มีความเร็วช้าหรือรถที่มีความเร็วต่ำกว่า ความเร็วของรถคันอื่นที่ขับในทิศทางเดียวกัน ผู้ขับขี่ต้องขับรถให้ใกล้ขอบทางเดินรถ ด้านซ้าย เท่าที่จะกระทำได้

ผู้ขับขี่รถบรรทุก รถบรรทุกทุกคนโดยสาร รถจักรยานยนต์ในทางเดินรถ ซึ่งได้แบ่งช่องเดินรถในทิศทางเดียวกันไว้ ตั้งแต่สองช่องขึ้นไป หรือได้จัดช่อง ทางเดินรถประจำทาง ด้านซ้ายไว้โดยเฉพาะ ต้องขับรถในช่องเดินรถด้าน ซ้ายสุดหรือใกล้เคียงกับช่องเดินรถประจำทาง แล้วแต่กรณี

จากกฎหมายข้างต้น จะเห็นได้ว่ารถจักรยานยนต์ถูกจัดอยู่ในประเภท รถที่มีความเร็วต่ำ กีดขวางทางเดินของรถประเภทอื่นๆ กฎหมายจึง ได้บังคับให้รถจักรยานยนต์ วิ่งในช่องทางเดินรถด้านซ้ายสุด อีกเหตุผลหนึ่ง คือ รถจักรยานยนต์เป็นรถที่ต้องอาศัยการทรงตัว ในการขับขี่ และไม่มีโครงรถหรือห้องคนขับที่ช่วยป้องกันการปะทะ หากเกิดอุบัติเหตุ หากไปอยู่ ในช่องเดินรถทางด้านขวาที่รถคันอื่นใช้ความเร็วที่สูง อาจก่อให้เกิดอันตรายแก่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

มาตรา 35 นี้ ได้เคยถูกแก้ไขเนื่องจากพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งใช้บังคับอยู่ในปัจจุบัน(ฉบับก่อนหน้า) มีบทบัญญัติห้ามรถบรรทุกและรถบรรทุกคน โดยสารแล่นในช่องทางเดินรถด้านขวามือ ข้อห้ามนี้ รวมถึงรถบรรทุกเล็กที่มีน้ำหนักไม่เกิน หนึ่งพันกิโลกรัมด้วย แต่รถดังกล่าว มิใช่รถที่มีความเร็วช้าหรือใช้ความเร็วต่ำ จึงไม่จำเป็นต้องบังคับให้ขับรถในช่องทางเดินรถด้านซ้ายสุด การบังคับเช่นนี้ ทำให้ผู้ใช้รถดังกล่าวไม่ได้รับความ เป็นธรรม สมควรให้รถบรรทุกเล็กที่มีน้ำหนักไม่เกินหนึ่งพันกิโลกรัม สามารถ ใช้ทางเดินรถขวามือได้ จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้ ขึ้นแต่สำหรับรถจักรยานยนต์ นับตั้งแต่มีการประกาศใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก ตั้งแต่ พ.ศ. 2522 จนถึงปัจจุบันยังไม่ได้รับ การแก้ไขปรับปรุง ทั้งที่ปัจจุบันรถจักรยานยนต์ก็ไม่ใช่รถที่มีความเร็วต่ำอีกต่อไปแล้วก็ตาม

2) ข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร (ชั่วคราว) ว่าด้วยการห้ามรถบางชนิดและล้อเลื่อนลากเข็น เดินบนสะพานข้ามทางร่วมทางแยก และในอุโมงค์ลอดทางร่วมทางแยก พ.ศ. 2559

ข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร (ชั่วคราว) ว่าด้วยการห้ามรถบางชนิดและล้อเลื่อนลากเข็น เดินบนสะพานข้ามทางร่วมทางแยก และในอุโมงค์ลอดทางร่วมทางแยก พ.ศ. 2559 ด้วยเหตุผลว่า สะพานข้ามทางร่วมทางแยกและอุโมงค์ลอดทางร่วมทางแยก สร้างขึ้นเพื่อใช้สำหรับแก้ปัญหาการจราจรบริเวณทางร่วมทางแยก แต่ในปัจจุบันมีปริมาณรถมากขึ้น

และไม่ได้จัดช่องทางจราจรไว้สำหรับรถที่มีความเร็วต่ำ เช่น รถจักรยานยนต์ รถจักรยาน รถยนต์สามล้อ และล้อเลื่อนลากเข็นทำให้เกิดความไม่เป็นระเบียบเรียบร้อยส่งผลกระทบต่อปัญหาจราจรและเป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจราจร ส่งผลกระทบต่อประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน ทำให้ได้รับความเดือดร้อน ซึ่งอุบัติเหตุจราจรนั้น สามารถเกิดได้จากหลายปัจจัยและเกิดได้กับรถทุกชนิด หากขับขี่โดยปราศจากความระมัดระวัง เพราะฉะนั้น เมื่อรถจักรยานยนต์มีช่องทางที่มีความเร็วต่ำอีกต่อไปแล้ว และการขึ้นสะพานและลงอุโมงค์ก็ถูกจำกัดความเร็วไว้ รถจักรยานยนต์จึงไม่ควรถูกจำกัดสิทธิในการใช้สะพานและอุโมงค์

1.1.2 กฎหมายเกี่ยวกับอุปกรณ์ป้องกันของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในประเทศไทย

1) หมวกนิรภัย และไวเซอร์

กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับหมวกนิรภัยและไวเซอร์ ที่บัญญัติในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ที่ให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ และคนโดยสารรถจักรยานยนต์ ต้องสวมหมวกที่จัดทำขึ้น โดยเฉพาะ เพื่อป้องกันอันตรายในขณะขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์

การห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ตามมาตรา 122 วรรคหนึ่งขับขี่รถจักรยานยนต์ในขณะที่คนโดยสารรถจักรยานยนต์มิได้สวมหมวกที่จัดทำขึ้น โดยเฉพาะ เพื่อป้องกันอันตราย ซึ่งลักษณะและวิธีการใช้หมวกกันน็อก เพื่อป้องกันอันตรายตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง (มาตรา122 วรรค 2) โดยบทกำหนดโทษจะอยู่ในมาตรา148 ผู้ฝ่าฝืน หรือไม่ปฏิบัติตาม ม.122 ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 500 บาท

ลักษณะและคุณสมบัติจึงหมวกนิรภัยตามกฎหมายกฎกระทรวง ฉบับที่ 14 (พ.ศ. 2535) ออกตามความใน พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งกำหนดให้

“หมวกนิรภัย” หมายความว่า หมวกที่จัดทำขึ้น โดยเฉพาะ เพื่อป้องกันอันตรายในขณะขับขี่ และโดยสารรถจักรยานยนต์

“หมวกนิรภัยแบบปิดเต็มหน้า” หมายความว่า หมวกนิรภัยที่เปลือกหมวกเป็นรูปทรงปิดด้านข้าง ด้านหลัง ขากรรไกร และคาง ในกรณีที่มีบังลมต้องทำจากวัสดุโปร่งใสและไม่มีสี

“หมวกนิรภัยแบบเต็มใบ” หมายความว่า หมวกนิรภัยที่เปลือกหมวกเป็นรูปทรงกลมปิดด้านข้างและด้านหลัง ด้านหน้าเปิดเหนือคิ้วลงมา ตลอดจนถึงปลายคาง ในกรณีที่มีบังลม ต้องทำจากวัสดุโปร่งใสและไม่มีสี

“หมวกนิรภัยแบบครึ่งใบ” หมายความว่า หมวกนิรภัยที่เปลือกหมวกเป็นรูปครึ่งวงกลม ปิดด้านข้างและด้านหลังเสมอระดับหู ในกรณีที่มีบังลม บังลมต้องทำจากวัสดุโปร่งใส และไม่มีสี

2) *หมวกนิรภัยให้ใช้ได้ทั้งสามแบบ* คือ หมวกนิรภัยแบบปิดเต็มหน้า หมวกนิรภัยแบบเต็มใบ และหมวกนิรภัยแบบครึ่งใบ

ในกรณีที่ได้มีการกำหนดมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมแล้ว หมวกนิรภัย จะต้องเป็นไปตามมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม

3) *ในขณะที่ขับขี่ หรือโดยสารรถจักรยานยนต์* ผู้ขับขี่และคนโดยสาร ต้องสวมหมวกนิรภัย โดยจะต้องรัดคางด้วยสายรัดคางหรือเข็มขัดรัดคางให้แน่นพอที่จะป้องกันมิให้หมวกนิรภัยหลุดจากศีรษะได้ หากเกิดอุบัติเหตุ⁴⁷

การกำหนดมาตรฐานของหมวกนิรภัยจะมีพระราชกฤษฎีกา กำหนดให้ ผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมหมวกนิรภัยสำหรับผู้ใช้งานพาหนะ ต้องเป็นไปตามมาตรฐาน พ.ศ.2539⁴⁸

สรุปกฎหมายบังคับให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ทุกคน รวมไปถึงผู้โดยสาร หรือคนซ้อนท้ายต้องสวมหมวกนิรภัยที่จัดทำขึ้นเพื่อป้องกันศีรษะ โดยเฉพาะ และผ่านการรับรองมาตรฐานอุตสาหกรรม หมวกนิรภัยที่กฎหมายอนุญาตให้ใช้ได้มี 3 แบบ คือ หมวกนิรภัยแบบปิดเต็มหน้า หมวกนิรภัยแบบเต็มใบ และหมวกนิรภัยแบบครึ่งใบ

1.1.3 กฎหมายเกี่ยวกับการใช้ดุลพินิจในงานจราจรของตำรวจจราจรในประเทศไทย

กฎหมายจราจร ถูกตราขึ้นด้วยเจตนารมณ์เพื่อความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน และรักษาความสงบเรียบร้อยบนท้องถนน หน่วยงานที่คอยควบคุมดูแล การใช้รถใช้ถนน คือ กองบังคับการตำรวจจราจร มีหน้าที่ จัดการจราจร รับผิดชอบความสะดวกและความปลอดภัยของประชาชนผู้ใช้ถนน และรักษาความปลอดภัย โดยมีพระราชบัญญัติจราจรทางบก เป็นกฎหมายที่ให้อำนาจแก่ตำรวจจราจรในการปฏิบัติหน้าที่ตามเจตนารมณ์ของกฎหมาย และเจตนารมณ์ของกองบังคับการตำรวจจราจร

บุคคลผู้มีอำนาจตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ได้แก่

เจ้าพนักงานจราจร หมายถึง ข้าราชการตำรวจชั้นสัญญาบัตร ซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งให้เป็นเจ้าพนักงานจราจร ตามมาตรา 4(37), พนักงานเจ้าหน้าที่ หมายถึง ข้าราชการชั้นปฏิบัติหน้าที่ควบคุมการจราจร ซึ่งก็คือ พนักงานเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติหน้าที่บนท้องถนน เช่น การอำนวยความสะดวก การควบคุมการจราจร รวมไปถึงการจับกุมผู้กระทำความผิดบนท้องถนน ไม่ว่าจะเป็นความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกหรือความผิดอื่นๆ ตามประมวลกฎหมายอาญาดำเนินการตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา ตามมาตรา 4(38), อาสาจราจร หมายถึง ผู้ซึ่งผ่านการอบรม

⁴⁷ กฎกระทรวงฉบับที่ 14 (พ.ศ. 2535) ออกตามความใน พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ. 2522

⁴⁸ พรบ.มาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม(ฉบับที่ 5) พ.ศ.2535

ตามหลักสูตรอาชีวการและได้รับแต่งตั้งจากอธิบดีให้ช่วยเหลือการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานเจ้าหน้าที่ ตามมาตรา 4(39)

1.1.4 การใช้ดุลพินิจทางปกครองในงานจราจรในประเทศไทย

ด้วย พรบ.จราจรทางบกนั้น เป็นกฎหมายที่เป็นความผิดเกี่ยวกับกฎระเบียบและข้อตกลงในการใช้ถนนร่วมกันเสียเป็นส่วนใหญ่ ดังนั้น ในบางฐานความผิดที่เป็นความผิดเล็กน้อย กฎหมายจึงได้ให้อำนาจแก่เจ้าพนักงานจราจรในการใช้ดุลพินิจว่ากล่าวตักเตือนได้ หรือจะออกใบสั่งให้ไปชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบก็ได้ เจ้าพนักงานจราจรตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก หรือผู้ได้รับมอบอำนาจให้ทำการแทน สามารถใช้ดุลพินิจในการออกคำสั่งทางปกครองได้ เช่น อำนาจที่ให้เจ้าพนักงานจราจร และพนักงานเจ้าหน้าที่ในการใช้ดุลพินิจว่ากล่าวตักเตือน หรือออกใบสั่งให้ไปชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบในความผิดที่เป็นความผิดต่อกฎระเบียบเล็กน้อย ตามมาตรา 140 ที่บัญญัติว่า เมื่อเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ พบว่าผู้ขับขี่ผู้ใด ผ่าฝืน หรือไม่ปฏิบัติตามบทแห่งพระราชบัญญัตินี้ หรือกฎหมายอื่น เกี่ยวกับรถนั้น ๆ จะว่ากล่าวตักเตือนผู้ขับขี่หรือออกใบสั่งให้ผู้ขับขี่ชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบก็ได้ ความผิดเล็กน้อยดังกล่าว เช่น ความผิดตามมาตรา 35 ที่บัญญัติว่าผู้ขับขี่รถบรรทุก รถบรรทุกคนโดยสาร รถจักรยานยนต์ ในทางเดินรถ ซึ่งได้แบ่งช่องเดินรถในทิศทางเดียวกันไว้ ตั้งแต่สองช่องขึ้นไป หรือได้จัดช่องทางเดินรถประจำทางด้านซ้ายไว้โดยเฉพาะ ต้องขับรถในช่องเดินรถด้าน ซ้ายสุดหรือใกล้เคียงกับช่องเดินรถประจำทางแล้วแต่กรณี เป็นต้น แต่มาตรา 140 ก็มีได้ให้อำนาจแก่เจ้าพนักงานจราจรและพนักงานเจ้าหน้าที่ในการว่ากล่าวตักเตือน หรือเปรียบเทียบปรับได้ในทุกกรณี เช่น ความผิดตาม พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 157 ทวิ มาตรา 159 มาตรา 160 และ มาตรา 160 ทวิ ห้ามมิให้ว่ากล่าวตักเตือน หรือทำการเปรียบเทียบปรับ ในการยึดใบอนุญาตขับขี่ ตามมาตรา 161 ดุลพินิจในการออกคำสั่งด้านคดีการสั่งให้ผู้กระทำความผิดชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบ

1.1.5 กฎหมายเกี่ยวกับเงินสินบนรางวัลในประเทศไทย

เงินสินบนรางวัล เป็นเรื่องที่มีบัญญัติไว้ในกฎหมายเพื่อจ่ายค่าตอบแทนพิเศษให้แก่เจ้าพนักงานของรัฐ ซึ่งถูกนำไปใช้ในหลายหน่วยงาน ในที่นี้ จะพูดถึงเฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับ พรบ.จราจรทางบก

ในด้านจราจรทางบก กฎหมายเรื่องการจ่ายเงินสินบนรางวัล ถูกนำมาใช้เพื่อแก้ปัญหาการทุจริตที่เกิดขึ้นจากการบังคับใช้กฎหมาย เนื่องจากการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าพนักงานจราจรนั้น มีความเสี่ยงที่เจ้าพนักงานจะได้รับการเสนอประโยชน์อย่างใด ๆ ให้เพื่อแลกกับการไม่บังคับใช้กฎหมาย หรือบังคับใช้เพียงแค่บางส่วน

กฎหมายเรื่องการจ่ายเงินคืนบนรางวัลในงานจราจรทางบก เป็นกลุ่มกฎหมายที่บัญญัติเรื่องการจ่ายเงินรางวัลไว้เป็นการเฉพาะ ซึ่งถูกบัญญัติไว้ใน พรบ.จราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 146 ซึ่งบัญญัติไว้ว่า เงินค่าปรับตามพระราชบัญญัตินี้ ที่ได้รับในกรุงเทพมหานคร หรือในจังหวัดใด หรือในท้องถิ่นที่กระทรวงมหาดไทยประกาศกำหนด ให้แบ่ง ให้แก่กรุงเทพมหานคร หรือเทศบาลในจังหวัดนั้น เพื่อใช้ในการดำเนินการ เกี่ยวกับการจราจร ในอัตราร้อยละห้าสิบของจำนวนเงินค่าปรับ หรือให้ตกเป็นของท้องถิ่นที่กระทรวงมหาดไทยประกาศกำหนดทั้งหมด

ขั้นตอนการจ่ายเงินรางวัล ตาม พรบ.จราจรทางบก พ.ศ. 2522 การจ่ายเงินรางวัลตามพระราชบัญญัตินี้ มีขั้นตอน คือ เมื่อมีการกระทำความผิดตามกฎหมายจราจรทางบก เกิดขึ้นและการจับกุมและเปรียบเทียบปรับผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจรทางบก ในเขตเทศบาลหรือกรุงเทพมหานคร เงินที่ได้จากการเปรียบเทียบจะถูกแบ่งออกเป็นส่วนๆ ดังนี้ ขั้นแรกเงินค่าปรับจะถูกแบ่งออกเป็น 2 ส่วน ส่วนแรกในอัตราร้อยละ 50 หักให้กับเทศบาลหรือกรุงเทพมหานครที่เหลืออีกร้อยละ 50 จะถูกแบ่งออกเป็น ร้อยละ 47.5 เป็นเงินรางวัลจราจร ส่วนที่เหลือร้อยละ 2.5 แบ่งเป็นร้อยละ 1 จะถูกส่งเป็นรายได้แผ่นดิน และอีกร้อยละ 99 แบ่งให้กองทุนสืบสวนสอบสวนคดีอาญา ในส่วนของผู้ที่มิสิทธิได้รับเงินรางวัล คือ เจ้าพนักงานตำรวจที่มีตำแหน่งและหน้าที่ควบคุมการจราจรโดยตรง หรือเจ้าพนักงานตำรวจในตำแหน่งอื่น แต่ได้รับคำสั่งให้ไปปฏิบัติหน้าที่ควบคุมการจราจร

1.2 กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในต่างประเทศ

เนื่องจากในประเทศไทย มีกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์น้อย และไม่ครอบคลุมเพียงพอต่อการใช้งานของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ซึ่งในประเทศอื่นๆ ก็มีการใช้งานรถจักรยานยนต์ และกฎหมายที่ใช้อยู่กับกับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เช่นกัน

1.2.1 กฎหมายเกี่ยวกับช่องทางเดินรถจักรยานยนต์ในต่างประเทศ

1) กฎหมายเกี่ยวกับช่องทางเดินรถจักรยานยนต์ในประเทศไต้หวัน

ไต้หวัน เป็นประเทศมีชื่อเสียงในการจัดระเบียบการจราจรได้ดีประเทศหนึ่งในละแวกใกล้เคียงกับประเทศไทย ไต้หวันให้ความสำคัญกับเสรีภาพและความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนร่วมกันของรถประเภทต่างๆ รวมไปถึงรถจักรยานยนต์ด้วย จึงมีการสร้างเลนสำหรับขับขี่รถจักรยานยนต์ขึ้นมาโดยเฉพาะ รวมไปถึงการมีกฎหมายจราจรในส่วนของรถจักรยานยนต์โดยเฉพาะ ด้วยเช่นกัน⁴⁹

⁴⁹ Motorcycle Driving Lane, <http://www.thb.gov.tw/userfiles/file/foldout-e.pdf>

2) กฎหมายเกี่ยวกับช่องทางเดินรถจักรยานยนต์ในประเทศมาเลเซีย

ประเทศมาเลเซีย เป็นประเทศที่มีชายแดนติดทางใต้ของประเทศไทย มีคนหลายเชื้อชาติ หลายศาสนาอยู่ร่วมกัน ซึ่งหลังจากเปิดประชาคมอาเซียน การคมนาคม การเดินทางข้ามไปประเทศมาเลเซีย หรือจากประเทศมาเลเซียข้ามมาประเทศไทยน่าจะสะดวก และได้รับความนิยมนมากขึ้น

มาเลเซีย เป็นอีกประเทศหนึ่งที่สำคัญกับการมีรถจักรยานยนต์ บนท้องถนน และสิทธิเสรีภาพในการขับขี่ จะเห็นได้ว่ามาเลเซียจะมีช่องทางพิเศษเพิ่มเติมสำหรับ ขับขี่รถจักรยานยนต์โดยเฉพาะ⁵⁰ เลนพิเศษเหล่านี้ จะพบในซาห์อาลัม ทางควันบัตเตอร์เว็ด Kulim ทางควันทางหลวงแห่งชาติ Guthrie ทางควันปุตราจายา-ไซเบอร์จายา, ท่าเรือ Tanjung Pelepas ทางหลวง สุดด่านมะห์มุด สะพานทางหลวงสุดด่านอิสมาอิล สะพาน และถนนสายหลักทั้งหมดในปุตราจายา

เลนรถจักรยานยนต์ในประเทศมาเลเซียให้มีสถานที่พักพิงพิเศษ เพื่ออำนวยความสะดวกสำหรับการขับขี่รถจักรยานยนต์ในกรณีที่มีฝนตกหนัก ที่พักอาศัย รถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่จะอยู่ด้านล่างสะพานซึ่งเป็นทางพิเศษ บนถนนของรัฐบาลกลางมาเลเซีย เลนรถจักรยานยนต์จะอยู่ที่ด้านซ้ายสุดของถนน และถูกแยกออกจากถนนหลักโดยสายเส้นสีขาวดำ เพื่อช่วยให้การขับขี่รถจักรยานยนต์ที่จะแซงรถจักรยานยนต์ช้าลง และเพื่อออกจากถนนด้วยการ เปลี่ยนขวา

จะเห็นได้ว่า ไม่เพียงแต่ถนนปกติเท่านั้น ประเทศมาเลเซียยังสร้าง ช่องทางพิเศษให้กับรถจักรยานยนต์ด้วย ซึ่งจะแยกจากช่องทางเดินรถประเภทอื่นๆ และมีการสร้าง สิ่งอำนวยความสะดวกให้กับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ เช่น สถานที่พักรถ ในกรณีฝนตกหนัก เป็นต้น

3) กฎหมายเกี่ยวกับช่องทางเดินรถจักรยานยนต์ในประเทศอินโดนีเซีย

โดยทั่วไปการขับขี่รถจักรยานยนต์ในประเทศอินโดนีเซียยังไม่ได้ รับ อนุญาตให้ใช้ถนนโทลเวย์ พวกเขาจะใช้ถนน trunk roads แทน แต่บางถนน โทลเวย์ เช่น ผู้ที่อยู่ใน

Unless the is a No Motorcycle sign or marked line installed on the lane, motorcycle may drive on the following lanes.

Motorcycle

1. At roads where there is no slow lane, motorcycle may drive at the farthest outer 2 lanes.
2. At roads where there is slow lane, motorcycle may drive at the farthest outer fast lane and slow lane.
3. In one way road, motorcycle may drive at slow lane and the fast lane adjacent to the slow lane.
4. At one way road where there is no slow lane, motorcycle may drive at the farthest left and farthest right lanes

⁵⁰ Motorcycle_lane, https://en.wikipedia.org/wiki/Motorcycle_lane

กรุงจาการ์ตามี Collector lane หรือ Local-express lanes เป็นเลนสำหรับรถจักรยานยนต์ ปัจจุบันสะพาน Suramadu เท่านั้น ที่มีช่องทางสำหรับรถจักรยานยนต์และมีช่องเก็บค่าธรรมเนียมพิเศษสำหรับรถจักรยานยนต์ อีกที่หนึ่ง คือ บาห์ลี โดยถนนในบาห์ลี รัฐบาลยังคงไว้ในข้อตกลงกับผู้ประกอบการถนนและผู้รับเหมาในการสร้างถนนหนทาง สำหรับรถจักรยานยนต์ที่จะปฏิบัติตามกฎหมายใหม่เกี่ยวกับรถจักรยานยนต์ในการใช้ถนนโทลเวย์ทั่วประเทศ กฎ การลงนามในปี 2009 และการอภิปราย ยังคงต่อเนื่องถึงรายละเอียด จะรวมถึง การออกแบบ และการปรับเปลี่ยนของโทลเวย์ สำหรับรถจักรยานยนต์ในประเทศอินโดนีเซีย⁵¹

1.2.2 กฎหมายเกี่ยวกับหมวกนิรภัยในต่างประเทศ

หมวกนิรภัย นับเป็นอุปกรณ์ป้องกันสำคัญสำหรับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ซึ่งในประเทศต่างๆ ก็มีกฎหมาย หรือข้อกำหนดเกี่ยวกับมาตรฐานของหมวกนิรภัย และการใช้งานที่แตกต่างกัน

1) กฎหมายเกี่ยวกับหมวกนิรภัยในประเทศอังกฤษ

ในประเทศสหราชอาณาจักร หรืออังกฤษนั้น มีกฎหมายควบคุมการใช้หมวกนิรภัย รวมไปถึงอุปกรณ์ป้องกันแสงแดด และแว่นตาที่สวมใส่สำหรับขับขี่รถจักรยานยนต์ ซึ่งต้องให้ได้ตามมาตรฐานตามที่กฎหมายกำหนด มาตรฐาน ความปลอดภัย หมวกนิรภัย ทั้งหมดที่อนุญาตให้สวมใส่บนถนนในสหราชอาณาจักร จะต้องผ่านการรับรองมาตรฐานอย่างใดอย่างหนึ่งต่อไปนี้ มาตรฐานอังกฤษ BS 6658: ปี 1985 และดำเนินการ BSI KitemarkUNECE ระเบียบ 22.05 เขตเศรษฐกิจยุโรป เป็นอย่างน้อย และมีความปลอดภัยในระดับเดียวกันกับBS 6658: 1985 หรือเทียบเท่ากับ BSI Kitemark รวมไปถึง ไวเซอร์ และแว่นตาก็ด้วย⁵²

⁵¹ https://en.wikipedia.org/wiki/Motorcycle_lane#cite_note-2

⁵² Motorcycle helmet law <https://www.gov.uk/motorcycle-helmet-law>
Safety helmet standards

All helmets worn on UK roads must meet one of the following: British Standard BS 6658:1985 and carry the BSI KitemarkUNECE Regulation 22.05 a European Economic Area member standard offering at least the same safety and protection as BS 6658:1985, and carry a mark equivalent to the BSI Kitemark

SHARP - the helmet safety scheme

The Safety Helmet Assessment and Rating Programme (SHARP) shows you approved helmets and how much protection they offer.

Visors and goggles

2) กฎหมายเกี่ยวกับหมวกนิรภัยในประเทศสิงคโปร์

ในประเทศสิงคโปร์ ก็มีการกำหนดมาตรฐานของหมวกนิรภัยไว้รวมไปถึงอุปกรณ์กรองแสงแดด หรือไวเซอร์ ที่สามารถใช้ได้ โดยหมวกนิรภัยที่อนุญาตให้ใช้ ต้องผ่านการรับรองมาตรฐานตามที่กฎหมายกำหนด ส่วนไวเซอรื้นั้น กฎหมายจะระบุเป็นความทึบของไวเซอร์ ว่าความทึบขนาดไหน สามารถใช้ได้เวลาใดบ้าง โดยวัดความทึบแสงเป็นร้อยละ มาตรฐานหมวกนิรภัยที่ป้องกัน สำหรับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในประเทศสิงคโปร์ มาตรฐาน Standard Number: SS 9: 1992 ซึ่งกฎหมายในประเทศสิงคโปร์ ห้ามร้านค้าปลีก ทำการจำหน่ายหมวกนิรภัยสำหรับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่สอดคล้องกับมาตรฐานสิงคโปร์: SS9 ซึ่งหมวกนิรภัยสำหรับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่นำเข้า และจำหน่ายในสิงคโปร์ จะต้องผ่านการทดสอบเพื่อให้แน่ใจว่าหมวกนิรภัยนั้น ผ่านมาตรฐานความปลอดภัย โดยสังเกตที่หมวกนิรภัย ซึ่งหากหมวกนิรภัยนั้นได้ผ่านการทดสอบแล้ว จะมีป้ายความปลอดภัย 'PSB ทดสอบ' ได้รับการอนุมัติติดอยู่⁵³

3) กฎหมายเกี่ยวกับหมวกนิรภัยในประเทศไต้หวัน

ในปี 1994กฎหมายนำร่องเพื่อทำการทดสอบที่กำหนดให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สวมหมวกนิรภัย แสดงให้เห็นว่า การเพิ่มขึ้นของการใช้หมวกกันน็อกจาก 21 % เป็น 79% และทำให้การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ลดลง 56%

ปี 1997 กฎหมายนั้นถูกส่งผ่านโดยสภานิติบัญญัติ ไต้หวัน ประกาศใช้กฎหมายนี้ และบังคับใช้ อย่างเข้มงวด รวมไปถึงการกำหนดโทษปรับ หากฝ่าฝืน⁵⁴ ดังนั้น ประเทศไต้หวัน จึงมี

If you ride with a visor or goggles they must either: meet a British Standard and display a BSI Kitemark meet a European standard offering at least the same safety and protection as the British Standard and carry a mark equivalent to the BSI Kitemark (UNECE Regulation 22.05)

⁵³ Singapore motorcycle helmet safety standard

<http://www.helmetboys.com/pages/singapore-motorcycle-helmet-safety-standard-psb-test.html>

Name of Standard: Protective helmets for motor cyclists

Standard Number: SS 9: 1992

Singapore law forbids retailers from selling a motorcycle helmet that is not compliant with the Singapore Standard: SS9, which tests a motorcycle helmet's construction and performance.

All motorcycle helmets imported and sold in Singapore must undergo batch testing to ensure that they meet safety standards.

The 'PSB TEST' safety label of approval are then affixed to the consignment of motorcycle helmets.

⁵⁴ Implementation of a Motorcycle Helmet Law in Taiwan and Traffic Deaths Over 18 Years

กฎหมายบังคับให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ต้องสวมใส่หมวกนิรภัย เพื่อความปลอดภัยของผู้ขับขี่ นับแต่นั้นเป็นต้นมา

1.2.3 การใช้ดุลพินิจในงานจราจรของตำรวจจราจรในต่างประเทศ

ปัญหาการจราจร นับเป็นปัญหาที่แทบทุกประเทศจะต้องพบ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเมืองใหญ่หรือในเมืองที่เป็นศูนย์กลาง อย่างเช่น เมืองหลวง เช่นเดียวกับประเทศไทย จึงเป็นการดีที่จะศึกษากฎหมายเกี่ยวกับการจราจรและผู้บังคับใช้กฎหมายจราจรของประเทศต่างๆ ว่ามีการให้อำนาจแก่เจ้าพนักงานที่ปฏิบัติหน้าที่อย่างไร มากน้อยเพียงใด มีการตรวจสอบควบคุมการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่อย่างไร

1) การใช้ดุลพินิจในงานจราจรของตำรวจจราจรในประเทศสหรัฐอเมริกา

เนื่องจาก ประเทศสหรัฐอเมริกา แบ่งการปกครองออกเป็นหลายมลรัฐ ซึ่งในแต่ละมลรัฐก็จะมีกฎหมายเฉพาะของแต่ละมลรัฐ โดยในส่วนของกฎหมายจราจรของประเทศสหรัฐอเมริกานั้น เนื่องจากการคมนาคมที่เชื่อมต่อกัน ประชาชนในแต่ละรัฐจะมีการเดินทางข้ามไปมาระหว่างกัน กฎหมายจราจรจึงมีการวางหลักไว้ในแนวทางเดียวกัน เรียกว่า แนวทางกฎหมายจราจรแห่งชาติ The National Committee on Uniform Traffic Law and Ordinance ซึ่งจัดทำโดยหน่วยงานเอกชน ที่เรียกว่า คณะกรรมการจัดวางแนวทางกฎหมายจราจรแห่งชาติ ซึ่งเป็นหน่วยงานเอกชนที่ไม่แสวงหากำไร

ในประเทศสหรัฐอเมริกา เมื่อมีการฝ่าฝืนหรือกระทำความผิดกฎหมายจราจรเกิดขึ้น เจ้าพนักงานจราจรจะใช้วิธีแจ้งข้อกล่าวหาและออกใบสั่งให้ผู้กระทำความผิดไปชำระค่าปรับที่ศาล ฉบับหนึ่งออกให้แก่ผู้กระทำความผิด และฉบับหนึ่งเจ้าพนักงานจราจร จะนำไปส่งให้แก่ศาลจราจรที่มีเขตอำนาจ รายละเอียดในใบสั่ง จะระบุรายละเอียดเกี่ยวกับ ชื่อ ที่อยู่ การกระทำที่เป็นความผิด มาตรการที่กระทำความผิด รวมไปถึงวัน เวลา สถานที่ที่กระทำความผิด อัตราค่าปรับตามฐานความผิดนั้น และวัน เวลาที่กำหนดให้ผู้กระทำความผิดไปศาล หลังจากที่เจ้าพนักงานจราจรได้ออกใบสั่งให้แก่ผู้กระทำความผิดแล้ว เป็นอันจบหน้าที่ เจ้าพนักงานจราจรจะเปรียบเทียบปรับเอง หรือเพิกถอนใบสั่งเองไม่ได้ ขั้นตอนหลังจากนี้ศาลจะเป็นผู้พิจารณาสั่งเกี่ยวกับคดี เมื่อศาลมีคำสั่งอย่างใดอย่างหนึ่งแล้ว ศาลจะส่งข้อมูลให้กับศูนย์คอมพิวเตอร์เพื่อบันทึกข้อมูลการกระทำความผิดไว้

Wen-Ta Chiu, MD, PhD; Shu-Fen Chu, Msc; Cheng-Kuei Chang, MD, PhD; Tai-Ngar Lui, MD, PhD; Yung-Hsiao Chiang, MD, PhD

[+] Author Affiliations

JAMA, 2011; 306(3): 267-268.

doi:10.1001/jama.2011.989.http://jama.jamanetwork.com/article.aspx?articleid=1104114

ศาลที่มีอำนาจพิจารณาคดีจราจร คือ ศาลประจำมลรัฐ และในบางเมือง จะมีศาลจราจรโดยเฉพาะ ซึ่งเป็นศาลพิเศษที่มีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีเกี่ยวกับจราจรโดยเฉพาะ เช่น เมืองลอสแอนเจลิส เป็นต้น

2) การใช้ดุลพินิจในงานจราจรของตำรวจจราจรในประเทศฝรั่งเศส

ประเทศฝรั่งเศส เป็นประเทศที่ใช้ระบบกฎหมายแบบ ซิวิลลอว์ Civil law เช่นเดียวกับประเทศไทย ในเรื่องกฎหมายจราจรของประเทศฝรั่งเศส คือ Code de la route โดยความผิดเกี่ยวกับจราจรมัน มีตั้งแต่โทษสถานเบาไปจนถึงโทษสถานหนัก ส่วนที่จะนำมาศึกษา คือ โทษสถานเบา หรือความผิดละหุโทษ ซึ่งความผิดละหุโทษตามกฎหมายนี้ จะระงับได้โดยการชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบวิธีการชำระค่าปรับจราจรของฝรั่งเศส จะมี 2 วิธี คือ ชำระแก่เจ้าพนักงานผู้พบการกระทำความผิดทันที⁵⁵ เมื่อเจ้าพนักงานจราจร พบการกระทำความผิด ก็จะจดบันทึกการกระทำความผิดและแจ้งต่อผู้กระทำผิดให้รับทราบความผิดและจำนวนค่าปรับ ซึ่งผู้กระทำผิดจะชำระต่อเจ้าพนักงานจราจรผู้จับกุม โดยตรงก็ได้ เมื่อชำระแล้ว เจ้าพนักงานจราจรก็จะออกไปรับให้ พร้อมทั้งให้ผู้กระทำความผิดลงชื่อในบันทึกการกระทำความผิด และเจ้าพนักงานจะส่งบันทึกนั้นให้แก่พนักงานอัยการเพื่อตรวจสอบความถูกต้องอีกครั้ง เมื่อพนักงานอัยการตรวจสอบแล้ว และเห็นว่ากระบวนการถูกต้อง ความผิดอาญานั้น ก็จะระงับสิ้นไป

3) การใช้ดุลพินิจในงานจราจรของตำรวจจราจรในประเทศเยอรมัน

ในประเทศเยอรมัน ความผิดเกี่ยวกับกฎหมายจราจรในความผิดที่ไม่ใช่ความผิดอาญาร้ายแรง จะใช้วิธีการเปรียบเทียบปรับโดยหน่วยงานทางปกครองหรือพนักงานทางปกครองสามารถใช้ดุลพินิจลงโทษผู้กระทำความผิด โดยเจ้าพนักงานฝ่ายปกครองจะออกคำสั่งกำหนดจำนวนค่าปรับทางปกครอง penance money ให้ผู้กระทำความผิดชำระ หากผู้กระทำความผิดไม่ได้แย้งคำสั่งให้ชำระค่าปรับนั้น เป็นที่สุด แต่หากผู้กระทำความผิดไม่เห็นด้วยกับคำสั่งนั้น ให้ผู้กระทำความผิดโต้แย้งโดยยื่นฟ้องต่อศาลแขวง ภายใน 1 สัปดาห์ และหน่วยงานทางปกครองก็จะทำสำนวนคดีส่งพนักงานอัยการเพื่อดำเนินการต่อไป ในขณะที่เดียวกันหากเจ้าพนักงานปกครอง เห็นว่าผู้กระทำความผิดกระทำความผิดจริง แต่ความผิดนั้นไม่ร้ายแรง เจ้าพนักงานปกครองก็มีอำนาจในการใช้ดุลพินิจว่ากล่าวตักเตือนแทนการลงโทษปรับก็ได้ เงินค่าปรับดังกล่าว มีวัตถุประสงค์เพื่อตักเตือน จึงอาจเรียกได้ว่าเงินค่าตักเตือน ซึ่งเงินค่าตักเตือนนี้ จะมีจำนวนน้อยมากเมื่อเทียบกับเงินค่าปรับทางปกครองในการฝ่าฝืนกฎหมายอย่างเดียวกัน

⁵⁵ ธีรยุทธ, ปัญหาในการเปรียบเทียบคดี: ศึกษาเปรียบเทียบระหว่างประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญากับกฎหมายอื่น, หน้า 66

1.2.4 กฎหมายเกี่ยวกับเงินสินบนรางวัลในต่างประเทศ

ในต่างประเทศ ก็มีการใช้ระบบการให้เงินรางวัลแก่เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติหน้าที่ โดยประเทศไทย นำระบบการจ่ายเงินสินบนรางวัลมาใช้ โดยนำรูปแบบมาจากต่างประเทศเช่นกัน แต่จะแตกต่างกันในรายละเอียด เช่น มาตรการการตรวจสอบ จรรยาบรรณ เป็นต้น

1) กฎหมายเกี่ยวกับเงินสินบนรางวัลในประเทศสหรัฐอเมริกา

ประเทศสหรัฐอเมริกา ก็เป็นประเทศหนึ่งที่มีการจ่ายเงินรางวัลให้แก่เจ้าหน้าที่เป็นพิเศษ นอกเหนือจากเงินประจำตำแหน่งเช่นเดียวกับประเทศไทย เพียงแต่ระบบการจ่ายเงินรางวัลของประเทศสหรัฐอเมริกา จะมีหลักเกณฑ์ที่ชัดเจน มีจำนวนแน่นอนและเป็นไปตามกฎหมาย สามารถตรวจสอบได้ และเจ้าหน้าที่ของรัฐ จะมีกฎหมายที่เรียกว่า พระราชบัญญัติจริยธรรมในรัฐบาลสหรัฐอเมริกา (The Ethics in Government Act of 1978)⁵⁶ ซึ่งมีสำนักงานจริยธรรมของรัฐบาลสหรัฐอเมริกา (The Office of Government Ethics, OGE)⁵⁷ เป็นผู้ควบคุมดูแลเจ้าหน้าที่ของรัฐให้อยู่ภายใต้กฎหมาย

⁵⁶ https://www.law.cornell.edu/uscode/html/uscode05a/usc_sup_05_5_10_sq3.html

⁵⁷ <https://www.oge.gov/>

บทที่ 4

วิเคราะห์ปัญหาข้อกฎหมาย ที่มีผลกระทบต่อผู้ขับขีรถจักรยานยนต์

ปัจจุบัน ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ได้รับผลกระทบจากบทบัญญัติของกฎหมาย ทั้งในเรื่องการถูกจำกัดสิทธิเสรีภาพในการใช้ถนน การใช้ดุลพินิจในการบังคับใช้กฎหมายกับผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ของเจ้าพนักงาน และการใช้ระบบการจ่ายเงินสินบนรางวัลในงานจราจร ซึ่งปัญหาทั้งหมดล้วนมีความเชื่อมโยงกัน และก่อให้เกิดปัญหาอย่างมาก ทั้งกับผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ อีกทั้งทำให้ผู้ใช้รถประเภทอื่น มองรถจักรยานยนต์ว่าเป็นปัญหาสังคมไปในที่สุด

1. ปัญหาเกี่ยวกับสิทธิเสรีภาพในการใช้ถนนของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์

ประเทศไทย มีรัฐธรรมนูญเป็นกฎหมายสูงสุด ซึ่งรัฐธรรมนูญก็ได้ให้ประชาชนมีสิทธิเสรีภาพได้ภายใต้กฎหมาย หมายความว่า การใช้สิทธิใดๆ สามารถทำได้ตราบเท่าที่ไม่ขัดต่อกฎหมายหรือขัดต่อความสงบเรียบร้อย และศีลธรรมอันดีของประชาชน

ในกรณีที่องค์กรนิติบัญญัติ จะตรากฎหมายจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคลได้ ตามที่รัฐธรรมนูญให้อำนาจ องค์กรนิติบัญญัติต้องดำเนินการตรากฎหมายให้สอดคล้องกับเงื่อนไขต่างๆ ตามรัฐธรรมนูญ ดังนั้น การจะตรากฎหมายขึ้นมานั้น จึงต้องใช้หลักความเหมาะสมและพอสมควรแก่เหตุตามสภาพของสังคมในปัจจุบัน ซึ่งหลักความพอสมควรแก่เหตุเป็นหลักที่มีขึ้น เพื่อจำกัดการไม่ให้รัฐใช้อำนาจตามอำเภอใจ แม้ว่าฝ่ายนิติบัญญัติโดยสภาพ ไม่ใช่องค์กรที่ใช้อำนาจปกครองที่ล่วงล้ำสิทธิและเสรีภาพของประชาชนโดยตรง แต่ก็อาจใช้อำนาจตราและออกกฎหมาย ซึ่งมีผลกระทบต่อสิทธิและเสรีภาพของประชาชนได้⁵⁸ ซึ่งกฎหมายบางอย่าง อาจมีความเหมาะสมกับสภาพสังคมในช่วงเวลาหนึ่ง แต่เมื่อเวลาผ่านไปสภาพสังคมเปลี่ยนไป กฎหมายที่เคยเหมาะสมในเวลานั้น อาจไม่เหมาะสมเสียแล้วกับสภาพสังคมในปัจจุบัน

⁵⁸ วรเจตน์ ภาคีรัตน์, “เงื่อนไขการตรากฎหมายจำกัดสิทธิและเสรีภาพของประชาชน: “มาตร” ใน การควบคุมตรวจสอบความชอบด้วยรัฐธรรมนูญของกฎหมาย, หน้า 3

1.1 ปัญหาจากการถูกจำกัดสิทธิใช้ช่องทางการเดินรถของรถจักรยานยนต์

เนื่องจากปัญหาการจราจรที่ติดขัด ไม่ว่าจะด้วยเหตุผลที่ว่าปริมาณรถยนต์ส่วนบุคคลเพิ่มมากขึ้น หรือถนนหนทางมีไม่พอจะรองรับการเดินทางของผู้ใช้ถนน โดยเฉพาะในช่วงโมงเร่งด่วน ทำให้ผู้ใช้รถใช้ถนนบางส่วน หันมาเปลี่ยนวิธีการเดินทาง โดยเลือกใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะ ไม่ว่าจะเป็นรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลก็ดี หรือรถจักรยานยนต์โดยสารก็ดี ทำให้รถจักรยานยนต์เป็นตัวเลือกที่กำลังได้รับความนิยมจากผู้ใช้นั้น เนื่องจากรถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะที่เดินด้วยกำลังจักรกลขนาดเล็ก สามารถเคลื่อนที่ได้อย่างคล่องตัว แม้ในยามที่การจราจรติดขัด จนรถประเภทอื่นๆ ไม่สามารถเคลื่อนตัวได้

ปัจจุบัน กฎหมายที่ใช้บังคับการเดินรถจักรยานยนต์ คือ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ในมาตรา 35 ที่บังคับให้รถจักรยานยนต์ต้องวิ่งในช่องเดินรถทางซ้ายสุด เพื่อความปลอดภัย โดยให้เหตุผลว่า รถจักรยานยนต์ เป็นรถที่มีความเร็วต่ำ หากออกมาวิ่งในช่องเดินรถทางขวา จะทำให้เกิดขบวนการจราจร รวมไปถึงการถูกจำกัดสิทธิใช้สะพานข้ามแม่น้ำ สะพานข้ามแยก อุโมงค์ข้ามแยก ซึ่งทำให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ต้องเสียเวลาในการอ้อมไปใช้เส้นทางอื่น ด้วยเหตุผลเดียวกัน คือ กีดขวางทางจราจรและไม่ปลอดภัย ซึ่งกฎหมายดังกล่าว ทำให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ต้องถูกจำกัดสิทธิเสรีภาพในการใช้ถนน

พระราชบัญญัติจราจรทางบก ถูกบัญญัติขึ้น ในปี พ.ศ.2522 รถจักรยานยนต์ในสมัยนั้น เป็นยานพาหนะที่เคลื่อนที่ได้ช้า มีความเร็วไม่สูง และต้องอาศัยการทรงตัวในการขับขี่ ซึ่งหากให้รถจักรยานยนต์ออกมาวิ่งในช่องทางเดินรถอื่น จะทำให้การจราจรติดขัด และอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย กฎหมายจึงได้บัญญัติให้รถจักรยานยนต์วิ่งในช่องทางเดินรถซ้ายสุด ซึ่งเป็นช่องทางเดินรถสำหรับรถที่มีความเร็วต่ำ

ในปัจจุบัน รถจักรยานยนต์ถูกพัฒนาจนมีความเร็วสูงขึ้น มีสมรรถนะในการขับขี่ดีขึ้น และถูกเลือกใช้งานบนท้องถนนมากขึ้น โดยเฉพาะพื้นที่ในเขตกรุงเทพมหานคร เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาการจราจรที่แออัด อีกทั้งยังสามารถย่นระยะเวลาเดินทางได้มากกว่าการใช้ยานพาหนะชนิดอื่นหลายเท่า จึงก่อให้เกิดปัญหา เนื่องจากกฎหมายที่บังคับใช้กับรถจักรยานยนต์ยังคงเป็นฉบับเดิมตั้งแต่ พ.ศ.2522 ที่ไม่ได้ถูกปรับปรุงแก้ไข มาเป็นระยะเวลาอันยาวนานแล้ว

1.1.1 อุปสรรคในการใช้ทางของรถจักรยานยนต์ ภายใต้มาตรา 35

1) อันตรายจากการให้รถจักรยานยนต์วิ่งในช่องทางเดินรถด้านซ้าย

ในสมัยที่การจราจรยังไม่คับคั่งและวุ่นวาย รถสามารถเคลื่อนที่ได้ อย่างคล่องตัว ทำให้รถจักรยานยนต์ที่มีความเร็วต่ำนั้น หากไปวิ่งในช่องทางเดินรถทางขวาจะไปกีดขวางรถอื่นที่มีความเร็วสูงกว่า รวมไปถึงอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้น โดยที่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

จะได้รับบาดเจ็บหนักกว่าผู้ขับขี่รถประเภทอื่น หรือถึงขั้นเสียชีวิต เป็นสาเหตุให้ต้องมีการบัญญัติ มาตรา 35 แห่ง พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ขึ้นมา

ในปัจจุบัน โลกมีการพัฒนาขึ้นเรื่อยๆ รวมไปถึงเทคโนโลยียานยนต์ที่สามารถ ทำให้รถจักรยานยนต์ สามารถทำความเร็วได้สูงขึ้น เพียงพอที่จะไม่กีดขวางการจราจรในสภาพปกติ ไปจนถึงการเกิดขึ้นของรถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่ เกิน 250 ซีซี ขึ้นไป ที่มีความสามารถในการทำ ความเร็วได้สูงมาก ดังนั้น เมื่อรถจักรยานยนต์สามารถทำความเร็วได้มากขึ้น การที่ยังให้มาวิ่ง ในช่องทางเดินรถด้านซ้ายสุด จึงอาจเป็นการก่อให้เกิดอันตรายแก่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ได้มาก เช่น อันตรายจากการพุ่งออกมาของรถในซอย การปาดเข้าออกของรถรับจ้างประเภทต่าง ๆ ที่วิ่งอยู่ ในช่องทางเดินรถด้านขวา เพื่อความรวดเร็ว แต่พอเห็นผู้โดยสาร โบกเรียก ก็รีบเปลี่ยนช่องทางเดินรถ อย่างกะทันหัน โดยไม่ได้สนใจรอบข้าง หรือการเลี้ยวเข้าซอยของรถประเภทอื่นที่บางทีไม่ได้อยู่ใน ช่องทางเดินรถด้านซ้าย และอาจไม่ได้เปิดไฟเลี้ยวเพื่อขอทาง แต่กลับเลี้ยวตัดเข้าซอย เป็นต้น

2) กฎหมายนี้ไม่สามารถบังคับใช้ได้จริงในสภาพการจราจรปัจจุบัน

ด้วยผลของมาตรา 35 แห่ง พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ทำให้วิธีการใช้ถนนของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ต้องขับขี่ในช่องทางเดินรถด้านซ้ายสุด และต่อแถว เรียงหนึ่งคันต่อหนึ่งเลน เหมือนเช่นรถยนต์และรถประเภทอื่นๆ ซึ่งไม่สามารถทำได้จริงในสภาพ การจราจรปัจจุบัน และอาจก่อให้เกิดปัญหาจราจรได้มากกว่าที่เป็นอยู่ ซึ่งเป็นปัญหาอย่างมาก ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

ประเทศไทยได้หัน เป็นประเทศหนึ่งให้ความสำคัญกับการมีอยู่และสิทธิ เสรีภาพในการใช้ถนนของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยคำนึงถึงความแตกต่างในลักษณะทางกายภาพ และความแตกต่างในรูปแบบการใช้งานของรถจักรยานยนต์ จึงได้มีการสร้างเลนสำหรับรถจักรยานยนต์ ขึ้น โดยเฉพาะ เพื่ออำนวยความสะดวกและให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ให้สามารถใช้ถนนร่วมกับผู้ขับขี่ รถประเภทอื่นๆ ได้ อีกทั้งยังมีกฎหมายเฉพาะที่กำหนดการใช้งานในส่วนของเลนสำหรับรถจักรยานยนต์ ไว้ด้วย

1.2 วิเคราะห์ปัญหาการถูกจำกัดสิทธิในการใช้ สะพาน และอุโมงค์ข้ามแยกของ รถจักรยานยนต์

สะพานและอุโมงค์ข้ามแยก ถูกสร้างขึ้นเพื่อระบายการจราจรที่สะสมตามแยก จากรถที่ต้องรอสัญญาณไฟ เพื่อให้รถที่ไม่ต้องการเลี้ยวเพื่อเปลี่ยนเส้นทาง สามารถใช้ทางดังกล่าว ข้ามหรือลอดผ่านแยกไปได้ โดยไม่ต้องหยุดรอสัญญาณไฟ

จากข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร (ชั่วคราว) ว่าด้วยการห้าม รถบางชนิดและล้อเลื่อนลากเข็น เดินบนสะพานข้ามทางร่วมทางแยก และในอุโมงค์ลอดทางร่วม

ทางแยก พ.ศ. 2559 ที่จำกัดสิทธิของจักรยานยนต์ในการใช้สะพานข้ามแยกและอุโมงค์ลอดผ่านแยก ด้วยเหตุผลว่า สะพานข้ามทางร่วมทางแยกและอุโมงค์ลอดทางร่วมทางแยก สร้างขึ้นเพื่อใช้สำหรับแก้ปัญหาการจราจรบริเวณทางร่วมทางแยก แต่ในปัจจุบัน มีปริมาณรถมากขึ้นและไม่ได้จัดช่องทางจราจรไว้สำหรับรถที่มีความเร็วต่ำ เช่น รถจักรยานยนต์ รถจักรยาน รถยนต์สามล้อ และล้อเลื่อนลากเข็นทำให้เกิดความไม่เป็นระเบียบเรียบร้อย ส่งผลกระทบต่อปัญหาจราจร และเป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจราจรส่งผลกระทบต่อประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน ทำให้ได้รับความเดือดร้อน

ก่อนที่จะประกาศใช้ข้อบังคับดังกล่าว สะพานข้ามแยกบางแห่งก็ห้ามรถจักรยานยนต์ขึ้นอยู่แล้ว บางแห่ง อนุโลมให้ขึ้นได้บางช่วงเวลาที่ยาจรติดขัดหรือในช่วงเวลาเร่งด่วน จึงมีการสอบถามจากผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ถึงสาเหตุของการสั่งห้ามใช้สะพานและอุโมงค์ไปยังเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง และส่วนใหญ่ จะตอบในลักษณะคล้ายคลึงกันสั้นๆ ว่าเพื่อความปลอดภัย จนเฟสบุ๊คเพจ ศูนย์ควบคุมและสั่งการจราจร บก.02⁵⁹ ได้ตอบปัญหานี้ไว้ว่า กรุงเทพมหานครผู้สร้างทางไม่ได้ทำทางไว้ให้รถจักรยานยนต์วิ่ง⁶⁰ ซึ่งสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ได้ออกมาชี้แจงว่าข้อบังคับที่มีการประกาศใช้นั้น ก็เพื่อประโยชน์ต่อตัวผู้ขับขี่เอง เป็นภารกิจสำคัญตามนโยบายของผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ โดยเน้นย้ำว่าตำรวจจราจร มีหน้าที่ 2 ส่วน คือ 1. บังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด 2. ให้บริการประชาชนสัญจรโดยสะดวก โดยได้ให้ความเห็นว่า “การที่จะเอารถจักรยานยนต์ขึ้นไปบนสะพาน เวลาเกิดเหตุเฉี่ยวชน ผู้ขับขี่จะเสียเปรียบ เพราะเราทำผิดกฎหมายตั้งแต่ต้น อยากให้ยึดถือกฎหมายเป็นหลัก มันความปลอดภัยของผู้ขับขี่เอง ไม่มีใครได้ประโยชน์ ผู้ขับขี่เองได้ประโยชน์ ช่วงนี้ใกล้เทศกาลสงกรานต์ จึงต้องกวาดขันมากขึ้น เพื่อให้อุบัติเหตุบนท้องถนนลดน้อยลง พี่น้องประชาชนจะได้เดินทางไปเที่ยวอย่างมีความสุข”⁶¹ จากการตอบคำถามของศูนย์ควบคุมและสั่งการจราจร บก.02 และพล.ต.ต.ปิยะพันธ์ ปิงเมือง รองโฆษกสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ก็มีการตั้งคำถามจากผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ว่าเหตุใด ถึงไม่ออกแบบหรือปรับปรุงสะพานหรืออุโมงค์ให้รถจักรยานยนต์สามารถใช้ทางดังกล่าวได้ด้วย

ผู้เชี่ยวชาญด้านการออกแบบถนน มีความเห็นว่า การปรับปรุงถนนหนทางที่มีอยู่ในปัจจุบัน เพื่อรองรับเลนสำหรับรถจักรยานยนต์นั้นสามารถทำได้ แค่เพียงลดขนาดช่องทางวิ่งของรถยนต์ลง โดยรถจักรยานยนต์ต้องการพื้นที่ขณะเคลื่อนที่ประมาณ 1.5 - 1.75 เมตร ในประเทศไทย

⁵⁹ Facebook ศูนย์ควบคุมและสั่งการจราจร - บก 02

⁶⁰ toptana28 สิงหาคม 2557 เวลา 00:51:05 น เพจ บก.02 บอกว่า กรุงเทพ ไม่ได้ทำทางไว้ให้สำหรับมอเตอร์ไซค์วิ่ง ... <http://m.pantip.com/topic/32507637>

⁶¹ ผู้จัดการสุดสัปดาห์ ห้าม!!! มอไซค์ ขึ้นสะพานทางข้าม - ลอดอุโมงค์ ผิดที่โครงสร้างพื้นฐาน ค่า ตร. ไม่ได้? โดยผู้จัดการรายวัน 9 เมษายน 2559 06:42 น.

หากอยากได้เลนสำหรับรถจักรยานยนต์ หลายพื้นที่สามารถปรับปรุงได้ เพียงแค่บีบช่องทางรถยนต์ลง โดยทั่วไปมีขนาด 3.25 - 3.5 เมตร บีบลงเหลือ 3 เมตร และนำ 50 ซม.ที่เหลือแต่ละเลนมาแบ่งเป็นเลนสำหรับรถจักรยานยนต์ ขนาด 1 เมตรได้⁶²

เคยมีคำพิพากษาเกี่ยวกับคดีรถจักรยานยนต์ห้ามใช้สะพาน โดยศาลปกครองกลาง เมื่อวันที่ 15 ส.ค. 2551 แจ้งว่า ศาลได้อ่านคำพิพากษา คดีที่นายช. ฟ้องกองบัญชาการตำรวจนครบาล โดยผู้บัญชาการตำรวจนครบาล ในฐานะเจ้าพนักงานจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร ว่ากระทำการโดยไม่ชอบด้วยกฎหมาย โดยห้ามรถจักรยานยนต์ขึ้นสะพานลอยข้ามทางแยก บนถนนสายต่างๆ และสะพานลอยข้ามแม่น้ำรวม 27 แห่ง เป็นคำสั่งที่ไม่ชอบด้วยกฎหมาย เป็นการเลือกปฏิบัติที่ไม่เป็นธรรม และสร้างภาระแก่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์เป็นพาหนะในการเดินทางฯ และสะพานบางแห่งมิได้ห้ามรถจักรยานยนต์ขึ้นใช้ทาง ทำให้เกิดความสับสนในการปฏิบัติตาม จึงขอให้ศาลมีคำสั่งเพิกถอนคำสั่งห้ามดังกล่าว ที่กรุงเทพมหานคร

คดีนี้ ศาลมีคำพิพากษา สรุปว่า พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ. 2522 ให้อำนาจเจ้าพนักงานจราจร มีอำนาจออกประกาศข้อบังคับหรือระเบียบ ห้ามรถทุกชนิดหรือบางชนิดเดิน...หรือทำเครื่องหมายบนผิวทาง หรือติดตั้งสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจร กำหนดให้ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติตามรวมทั้งกำหนดโทษผู้ฝ่าฝืน ดังนั้น ผู้ใดที่ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตาม จึงเป็นความผิด ทั้งนี้ ในส่วนสะพานลอยข้ามทางแยกทั้ง 27 แห่งนั้น มีลักษณะทางกายภาพร่วมกัน คือ 1. สร้างขึ้นในช่องทางเดินรถทางด้านขวามือ ซึ่งเป็นช่องเดินรถที่ให้ผู้ขับขี่ด้วยความเร็วสูงกว่าช่องเดินรถด้านซ้าย 2. เป็นสะพานมิได้กำหนดช่องทางเดินรถจักรยานยนต์ ไว้เป็นการเฉพาะ เพียงแต่มีไหล่ทางด้านซ้ายกว้างระหว่าง 0.40-0.90 เมตร หรือบางแห่งน้อยกว่า 3. เป็นสะพานที่มีความลาดชัน ตั้งแต่ 2.86-3.46 องศา ดังนั้น ในขณะที่ขับขี่ขึ้นสะพาน เครื่องยนต์ของรถจึงใช้กำลังจุกมากกว่าปกติ และขณะที่ลงจากสะพาน จะมีความเร็วเพิ่มขึ้น ต้องใช้แรงในการหยุดรถเพิ่มขึ้น เพื่อมิให้เกิดอันตราย นอกจากนี้ ตาม พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 35 วรรค 2 กำหนดให้รถจักรยานยนต์ในทางเดินรถที่แบ่งช่องเดินรถไว้ ตั้งแต่ 2 ช่องขึ้นไป ต้องใช้รถในช่องด้านซ้ายสุด⁶³

ผู้ศึกษา เห็นว่าปัจจุบัน รถจักรยานยนต์มิได้เป็นรถที่มีความเร็วต่ำอีกต่อไป รถจักรยานยนต์ในยุคหลัง มีเครื่องยนต์ขนาด 100 ซีซี ขึ้นไป ทำให้สามารถใช้ความเร็วได้ในระดับที่ไม่ทำให้เกิดขวงการจราจรเหมือนเช่นเคย ดังนั้น เรื่องความเร็วของรถจักรยานยนต์ จึงไม่ใช่ปัญหา

⁶²วรรณโชค ไชย, "ห้ามมอเตอร์ไซค์ขึ้นสะพาน-ลงอุโมงค์" ... ถึงเวลาออกแบบถนนที่ใช้ร่วมกัน ได้ 3 เมษายน 2559 424995 <http://www.posttoday.com/analysis/report/424995>

⁶³ คำพิพากษาเกี่ยวกับคดีรถจักรยานยนต์ห้ามใช้สะพาน

<http://www.thairath.co.th/news.php?s...content=100782>

ในการถูกจำกัดสิทธิในการใช้ทาง รวมถึงสะพานและอุโมงค์ข้ามแยก ร่วมกับรถประเภทอื่นๆ เนื่องจากเครื่องยนต์ของจักรยานยนต์ในปัจจุบัน มีขนาดเครื่องยนต์ไม่ต่ำกว่า 100ซีซี ซึ่งกำลังเพียงพอ ที่จะขึ้นทางชัน ตั้งแต่ 2.86-3.46 องศา ได้โดยไม่ลำบาก และยังมีระบบเบรกที่ดีเพียงพอ จะใช้ลดความเร็วเมื่อถึงทางลาดลงจากสะพาน จึงมีความปลอดภัยเพียงพอที่จะใช้สะพานข้ามแยก หรืออุโมงค์ลอดผ่านแยก ร่วมกับรถประเภทอื่นได้ หากมีมาตรการจัดการที่เหมาะสม เพื่อเอื้อให้รถจักรยานยนต์สามารถใช้ทางร่วมกับรถประเภทอื่นได้

ด้านของความปลอดภัย เนื่องจากรถจักรยานยนต์เป็นรถที่ต้องอาศัยการทรงตัวในการขับขี่ และไม่มีระบบนิรภัย เช่น ห้องคนขับ ถุงลมนิรภัย รวมถึงเข็มขัดนิรภัยเหมือนเช่นรถยนต์ จึงมีความเสี่ยงต่อชีวิตและร่างกายในเวลากการเกิดอุบัติเหตุมากกว่ารถประเภทอื่นๆ ซึ่งในแทบทุกประเทศทั่วโลก ก็มีการใช้รถจักรยานยนต์เช่นเดียวกับประเทศไทย และในหลายประเทศ ก็ให้ความสำคัญกับการใช้และมืออยู่ของรถจักรยานยนต์ รวมไปถึงคำนึงถึงสิทธิเสรีภาพในการใช้ถนนร่วมกันกับรถประเภทอื่นๆ เช่น ในประเทศไต้หวัน ที่จัดทำช่องทางเดินรถสำหรับรถจักรยานยนต์ไว้โดยเฉพาะ รวมไปถึง ประเทศมาเลเซีย ที่ให้ความสำคัญกับการใช้และมืออยู่ของรถจักรยานยนต์ถึงขนาดไม่เพียงแต่สร้างช่องทางเดินรถสำหรับจักรยานยนต์เท่านั้น แต่ยังรวมถึงทางด่วนและอุโมงค์สำหรับรถจักรยานยนต์อีกด้วย ในกรณีนี้ ได้มีอาจารย์ประจำคณะวิศวกรรมศาสตร์ ภาควิชาวิศวกรรมโยธา มหาวิทยาลัยนเรศวร ได้ให้ความเห็นไว้ว่า สะพานข้ามแยกหรืออุโมงค์ลอดสามารถออกแบบให้รถจักรยานยนต์และรถยนต์ใช้งานร่วมกันได้ แต่ต้องกำหนดเกณฑ์การใช้อย่างเคร่งครัดข้อสำคัญ คือ เรื่องการกำหนดความเร็วของรถที่จะใช้สะพาน หรืออุโมงค์ เช่น กำหนดความเร็วไว้ที่ 50 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ความเร็วดังกล่าว ถือว่าปลอดภัยสำหรับรถจักรยานยนต์ หากเกิดอุบัติเหตุขึ้นนอกจากนี้ ต้องให้รถจักรยานยนต์วิ่งตรงกลางร่วมกับรถยนต์เลย ไม่ต้องชิดขอบทางด้านซ้ายเหมือนก่อน เท่ากับว่ารถยนต์ก็ต้องเคารพรถจักรยานยนต์เสมือนว่าเป็นรถยนต์อีกคันหนึ่งด้วย ถ้าทำแบบนี้ รถทุกประเภทก็สามารถใช้สะพานข้ามแยกร่วมกันได้⁶⁴

ในประเทศมาเลเซีย จะมีช่องสำหรับขับขีรถจักรยานยนต์โดยเฉพาะ ในบางส่วนของทางด่วนและทางหลวงในประเทศมาเลเซีย มีการกำหนดช่องทางเพิ่มเติม สำหรับรถจักรยานยนต์ถนนเหล่านี้ ประมาณครึ่งหนึ่งของความกว้างของช่องทางปกติ เสนพิเศษเหล่านี้ จะพบในซาห์อาลัม ทางด่วนบัตเตอร์วิท Kulim ทางด่วนทางหลวงแห่งชาติ Guthrie เดินทางด่วนปุตراجายา-ไซเบอร์จายา, ท่าเรือ Tanjung Pelepas ทางหลวงสุดด่านมะห์มุด สะพานทางหลวงสุดด่านอิสมาอิล สะพานและถนนสายหลักทั้งหมด ในปุตراجายา

⁶⁴วรรณ โขก "ไซสอะอาด "ห้ามมอเตอร์ไซค์ขึ้นสะพาน-ลงอุโมงค์" ... ถึงเวลาออกแบบถนนที่ใช้ร่วมกันได้

เลนสำหรับรถจักรยานยนต์ในประเทศมาเลเซีย ยังให้สถานที่ที่พักรถพิเศษอำนวยความสะดวกสำหรับการขับขี่รถจักรยานยนต์ ในกรณีมีฝนตกหนัก ที่พักรถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่จะอยู่ด้านล่างสะพานเก็บเงิน

จะเห็นได้ว่าไม่เพียงแต่ถนนปกติเท่านั้น ประเทศมาเลเซียยังสร้างช่องทางพิเศษให้กับรถจักรยานยนต์ด้วย ซึ่งจะแยกจากช่องทางเดินรถประเภทอื่นๆ และมีการสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกให้กับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ เช่น สถานที่พักรถ ในกรณีฝนตกหนัก เป็นต้น

ในประเทศอินโดนีเซีย ที่บางถนนโทลเวย์ เช่น ผู้ที่อยู่ในกรุงจาการ์ตามิ Collector lane หรือ Local-express lanes เป็นเลนสำหรับรถจักรยานยนต์ ปัจจุบัน สะพาน Suramadu เท่านั้น ที่มีช่องทางสำหรับรถจักรยานยนต์ และมีช่องเก็บค่าธรรมเนียมพิเศษ สำหรับรถจักรยานยนต์อีกด้วย

สรุปจากข้อมูลข้างต้น จะเห็นได้ว่า กฎหมายทั้งในส่วนพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 35 และ ข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร (ชั่วคราว) ว่าด้วยการห้ามรถบางชนิดและล้อเลื่อนลากเข็น เดินบนสะพานข้ามทางร่วมทางแยก และในอุโมงค์ลอดทางร่วมทางแยก พ.ศ. 2559 นั้น เป็นการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์จนเกินสมควรต่อสภาพสังคมและการจราจรในปัจจุบัน โดยความไม่เหมาะสมของมาตรา 35 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 เกิดจากการที่ผู้มีได้มีการปรับปรุงแก้ไขมาเป็นระยะเวลาานาน ทำให้ไม่เหมาะสมกับสภาพในปัจจุบัน จึงควรที่จะถูกปรับปรุงแก้ไข และในส่วนข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร (ชั่วคราว) ว่าด้วยการห้ามรถบางชนิดและล้อเลื่อนลากเข็น เดินบนสะพานข้ามทางร่วมทางแยก และในอุโมงค์ลอดทางร่วมทางแยก พ.ศ. 2559 เกิดขึ้น จากเหตุผลเดียวกับมาตรา 35 ซึ่งจัดรถจักรยานยนต์อยู่ในพวกยานพาหนะที่มีความเร็วต่ำกีดขวางการจราจร และอีกเหตุผลหนึ่ง คือ เพื่อความปลอดภัย ซึ่งเหตุผลด้านความปลอดภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เองนั้น อาจดูมีน้ำหนัก แต่หากวิเคราะห์ถึงสภาพการจราจรในปัจจุบัน อาจการจำกัดสิทธิของรถจักรยานยนต์ในกรณีสะพานและอุโมงค์ อาจเป็นการแก้ปัญหาที่ง่ายที่สุด แต่ต้องคำนึงถึงจำนวนผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่จดทะเบียนในกรุงเทพมหานคร ซึ่งมีจำนวนมากเป็นอันดับหนึ่ง ในบรรดารถทั้งหมด ดังนั้น การออกข้อบังคับดังกล่าว จึงไม่เหมาะสมกับสภาพในปัจจุบันเท่าไรนัก ซึ่งการแก้ปัญหานี้ในประเทศต่างๆ ที่กล่าวมาข้างต้น ก็มีวิธีการหลากหลายในการแก้ปัญหาเดียวกันกับประเทศไทย ซึ่งน่าจะศึกษา และนำมาปรับใช้กับประเทศไทยได้

ประเทศมาเลเซีย และประเทศอื่นๆ ที่มีการบริหารจัดการการจราจร โดยสามารถให้รถจักรยานยนต์สามารถใช้นถนนหนทางในการสัญจรร่วมกับรถประเภทอื่นๆ ได้ นั้น มีมานานพอสมควรแล้ว หากประเทศไทยจะนำมาศึกษาและปรับใช้ก็คงไม่ใช่เรื่องยาก ซึ่งเป็นที่น่าสังเกตว่า เพราะเหตุใด จึงยังไม่มีการศึกษา และปรับปรุงแก้ไข หากนับเวลาจากวันที่กฎหมายฉบับนี้ บังคับใช้

จนถึงปัจจุบันก็เป็นระยะเวลาอันแล้ว และในส่วนอื่นๆ ของกฎหมายฉบับนี้ ก็ถูกแก้ไขไปถึง 10 ครั้งแล้ว ทั้งที่ประชาชนผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ก็ออกมาเรียกร้องด้วยวิธีต่างๆ เพื่อให้มีการแก้ไขปรับปรุง แต่ภาครัฐก็ยังเพิกเฉย

2. ปัญหาข้อกฎหมายเกี่ยวกับการใช้ดุลพินิจของเจ้าพนักงานจราจรในการปฏิบัติหน้าที่ที่มีผลกระทบต่อผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

ปัญหาต่อมาของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และเป็นปัญหาใหญ่เช่นเดียวกับการถูกจำกัดสิทธิและเสรีภาพในการใช้ถนน นั่นก็คือ การใช้ดุลพินิจในการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจร นั่นเอง และปัญหานี้ ก็มีความเชื่อมโยงกับปัญหาในการออกกฎหมายเพื่อจำกัดสิทธิและเสรีภาพของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

จะเห็นได้ว่า พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 140 เปิดช่องให้เจ้าพนักงานสามารถใช้ดุลพินิจในการตัดเตือน หรือเปรียบเทียบปรับ ผู้กระทำผิดในความผิดเล็กน้อยได้ด้วยเหตุผลที่กฎหมายจราจร เป็นเพียงกฎหมายที่ควบคุมความสงบเรียบร้อยและความเป็นระเบียบบนท้องถนน เป็นหลักความผิดส่วนใหญ่ จึงเป็นเพียงความผิดเล็กน้อยเท่านั้น จะมีก็แต่เพียงบางฐานความผิดเท่านั้น ที่อาจก่อให้เกิดความเสียหายหรือนำไปสู่การเกิดคดีอาญา เช่น การเมาแล้วขับ เป็นต้น นอกนั้น จะเป็นความผิดต่อกฎระเบียบหรือข้อบังคับในการใช้ถนนร่วมกันเท่านั้น

จากการพัฒนาทางด้านเทคโนโลยียานยนต์ รวมไปถึงเทคโนโลยีด้านคมนาคมที่เกิดขึ้นอย่างรวดเร็ว ทำให้สภาพปัญหาจราจรที่เกิดขึ้น มีความหลากหลายและเปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็วเช่นกัน กฎหมายจึงได้ตราขึ้น ให้มีความยืดหยุ่น และให้อำนาจตำรวจจราจรในการใช้ดุลพินิจวิเคราะห์ถึงความหนักเบาของความผิด และให้ทางเลือกในการบังคับใช้กฎหมายให้เหมาะสมกับความหนักเบาของความผิดนั้น

ปัญหาที่เกิดขึ้น คือ การใช้ดุลพินิจในการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าพนักงาน ซึ่งเมื่อพบการกระทำความผิด แม้จะเป็นความผิดเล็กน้อยที่ไม่ก่อให้เกิดอันตรายแก่ทั้งผู้ขับขี่เอง และผู้อื่น เจ้าพนักงานจราจรบางส่วน ไม่คิดที่จะใช้ดุลพินิจในการตัดเตือน โดยมุ่งเน้นแต่การเปรียบเทียบปรับ ชำ้ยังใช้ช่องโหว่ของกฎหมายที่เปิดโอกาสให้เจ้าพนักงานจราจร มีอำนาจใช้ดุลพินิจ มาใช้ในทางที่เป็นโทษแก่ประชาชน ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ หรือก็คือ ตีความให้เป็นความคิดให้ได้นั่นเอง เช่น ความผิดตามมาตรา 6 วรรคแรก ห้ามมิให้ผู้ใด นำรถที่มีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรงหรืออาจเกิดอันตรายหรืออาจทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยแก่ ผู้ใช้ คนโดยสาร หรือประชาชนมาใช้ในทางเดินรถ เป็นต้น ซึ่งความหมายของสภาพไม่มั่นคงแข็งแรง หรืออาจเกิดอันตราย หรืออาจทำให้เสื่อมเสียสุขภาพ

อนามัยแก่ ผู้ใช้ คนโดยสาร หรือประชาชน นั้น กว้างมาก ดังนั้น ผู้ที่ตีความจึงต้องตีความด้วยความระมัดระวังอย่างยิ่ง โดยยึดเจตนารมณ์ที่แท้จริงของกฎหมายเป็นสำคัญ ผู้ศึกษาจะแบ่งการใช้ดุลพินิจในการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าพนักงานจราจรที่ก่อให้เกิดปัญหาและส่งผลกระทบต่อผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ออกเป็น 2 ส่วน คือ การใช้ดุลพินิจในการตีความกฎหมาย และการใช้ดุลพินิจในการเลือกปฏิบัติ

2.1 การใช้ดุลพินิจในการตีความกฎหมาย

2.1.1 ปัญหาเกี่ยวกับการใช้ดุลพินิจตีความกฎหมายในส่วนของ การตัดแปลงสภาพรถ

ในปัจจุบัน เนื่องจากการจราจรที่ติดขัดเป็นอย่างมาก ทำให้ประชาชนหันมาเลือกใช้วิธีเดินทางโดยรถจักรยานยนต์มากขึ้น ไม่ว่าทั้งรถจักรยานยนต์โดยสารสาธารณะ หรือรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล ส่งผลให้อีกธุรกิจหนึ่งได้เติบโตและขยายตัวมากขึ้น นั่นก็คือ ธุรกิจซ่อม และตกแต่งรถจักรยานยนต์ ทั้งเพื่อเพิ่มสมรรถนะของรถ หรือตกแต่งเพื่อความสวยงาม หรือเพื่อให้เหมาะสมกับลักษณะการใช้งานของผู้ขับขี่

1) ข้อหาดัดแปลงสภาพรถ

การดัดแปลงสภาพรถ⁶⁵ หรือการเปลี่ยนแปลงส่วนหนึ่งส่วนใดของรถ ให้ผิดไปจากที่จดทะเบียน คือ การที่ผู้ขับขี่มีการต่อ เสริม เติม แต่ง หรือ เปลี่ยน ไม่ว่าจะเป็น เครื่องยนต์กลไก โครงสร้าง รวมไปถึงอุปกรณ์และส่วนควบของรถ เป็นอีกหนึ่งข้อหาที่เจ้าพนักงานชอบใช้ในการจับกุมผู้ใช้รถจักรยานยนต์ จะเห็นได้จากคำถามที่ทางผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ได้สอบถามเจ้าพนักงาน ผ่านทางเว็บไซต์ตำรวจจราจร www.trafficpolice.go.th⁶⁶ นั้น จะเห็นได้ว่าทางผู้ขับขี่ได้สอบถามข้อสงสัยเพื่อความกระจ่าง แต่ทางเจ้าพนักงานกลับไม่ตอบคำถามโดยตรง เพื่อให้กระจ่างชัด หากแต่บ่ายเบี่ยงโดยนำตัวบทกฎหมายมาวางไว้ให้อ่านเฉย ๆ โดยมีได้วินิจฉัยแต่อย่างใด ทั้งที่ผู้สอบถามถามเจาะจงเรื่องแตรไฟฟ้า เนื่องจากสัญญาณแตรมีความสำคัญกับชีวิต

⁶⁵ พ.ร.บ.รถยนต์ หมวด 1 มาตรา 14 รถใดที่จดทะเบียนแล้ว ห้ามมิให้ผู้ใดเปลี่ยนแปลงตัวรถหรือส่วนใดส่วนหนึ่งของรถให้ผิดไปจากรายการที่จดทะเบียนไว้ และใช้รถนั้น เว้นแต่เจ้าของรถนำรถไปให้นายทะเบียนตรวจสภาพก่อน ในกรณีที่นายทะเบียนเห็นว่ารถที่เปลี่ยนแปลงตามวรรคหนึ่ง อาจก่อให้เกิดอันตรายในเวลาใช้ ให้ตั้งเจ้าของรถแก้ไขและนำรถไปให้ตรวจสภาพก่อนใช้ การตรวจสภาพดังกล่าว นายทะเบียนจะสั่งให้เจ้าของรถนำรถไปให้ตรวจสภาพ ณ สถานตรวจสภาพที่ได้รับอนุญาตตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกก็ได้ และให้นำมาตรา 12 วรรคสอง วรรคสาม และวรรคสี่ มาใช้บังคับโดยอนุโลม แต่ถ้านายทะเบียนเห็นว่ารถนั้นปลอดภัยในเวลาใช้ ให้แก้ไขเพิ่มเติมรายการในทะเบียน และใบคู่มือจดทะเบียนนั้นด้วย

⁶⁶ http://www.trafficpolice.go.th/qa_answer.php?id=40077

และความปลอดภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นอย่างมาก โดยเฉพาะรถจักรยานยนต์ขนาดเล็ก ที่ต้องมีสัญญาณเสียงไว้เตือน เพื่อบอกตำแหน่ง เพราะรถอื่นอาจไม่เห็นหรือไม่ทันระวัง ซึ่งในด้วยบทกฎหมายนั้น ก็บัญญัติไว้ค่อนข้างกว้าง ทำให้เกิดความสงสัยในข้อเท็จจริงเป็นอย่างมาก แต่หากเจ้าพนักงานสามารถให้คำตอบ อย่างเช่น ในกรณีนี้ หากเป็นแคร์ไฟฟ้า แม้แคร์จะไม่ถูกจอดอยู่ในรายการที่จดทะเบียน เนื่องจาก... แต่หากผู้ขับขี่ ติดตั้งแคร์ไฟฟ้าที่มีเสียงดังเกิน...เดซิเบล ก็อาจเป็นการก่อให้เกิดอันตรายแก่หู หรือประสาทสัมผัส....ของผู้อื่น จึงผิดกฎหมาย...มาตรา... ผู้ถามก็จะได้รับคำตอบที่ตรงและชัดเจนยิ่งขึ้น เป็นต้น

ในกรณีที่เจ้าพนักงานไม่ได้มีความรู้ในรายละเอียดของความคิดเห็นนั้นมากพอ แต่กลับบังคับใช้กฎหมายนั้นอย่างเข้มงวด เพื่อจะเอาผิดผู้ขับขี่ให้ได้ เช่น ในกรณีไฟหน้าของรถจักรยานยนต์ยี่ห้อหนึ่งที่ถูกจับโดยเจ้าหน้าที่ตำรวจ แจ้งว่าผิดกฎหมาย จนผู้ผลิตต้องออกมาชี้แจงรายละเอียดว่าชิ้นส่วนทุกชิ้น ผ่านการตรวจสอบจากสำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม หรือ สมอ. ขณะที่สเปครถ ก็ผ่านการตรวจสอบจากกรมการขนส่งทางบกทุกอย่าง ดังนั้น จึงเป็นไปได้ที่จะผิดกฎหมาย⁶⁷ ซึ่งหากผู้ขับขี่ไม่ได้มีการบันทึกเหตุการณ์การจับกุมครั้งนี้ไว้ ก็คงต้องถูกปรับทั้ๆ ที่ไม่มีความผิด และรวมถึงผู้ขับขี่รายอื่นๆ อีกเช่นกัน

ในกรณีของพักเท้าคนขับ ที่เจ้าพนักงานตำรวจในรายการ ต่างคนต่างคิด⁶⁸ เดินไปซื้ออย่างมั่นใจว่าพักเท้าคนขับของรถจักรยานยนต์ ตัวอย่างในรายการผิดกฎหมายแน่นอน แต่กลับกลายเป็นว่าพักเท้าของรถจักรยานยนต์คันดังกล่าว เป็นพักเท้าเดิมที่ผลิตมาจากโรงงาน ที่ผ่านมาตรฐานการผลิตมาแล้ว ซึ่งโดยตัวพักเท้า นั้น ไม่มียางหุ้มมาอยู่แล้วตั้งแต่โรงงาน เนื่องจากทางผู้ผลิตได้สร้างพื้นผิวที่สามารถยึดเกาะกับรองเท้าของผู้ขับขี่ลงไปในตัวที่พักเท้าอยู่แล้ว จึงไม่จำเป็นต้องมียางหุ้ม ซึ่งตัวยางหุ้มนั้น ก็มีไว้เพื่อลดความแข็งแรงกระด้างของโลหะที่เป็นวัสดุที่ใช้ทำที่พักเท้าคนขับ นั่นเอง พอพิธีกรผู้ดำเนินรายการ สอบถามต่อไปถึงท่อไอเสียของรถจักรยานยนต์คันเดิม ทางรายการได้ตั้งใจเตรียมรถจักรยานยนต์ที่ใส่ท่อไอเสียผิดกฎหมายมา เจ้าหน้าที่ตำรวจ กลับเกิดความลังเลไม่แน่ใจจนมองว่าไม่ผิดเพราะเข้าใจว่ารถจักรยานยนต์ดังกล่าว เป็นรถมาตรฐานมาจากโรงงาน เนื่องจากตนได้ตัดสินใจผิดพลาดไปในเรื่องพักเท้า เป็นต้น

⁶⁷ ฮอนด้าแจ้งไฟหน้ารถ จยย.บี๊กไบค์ 28-05-59 ชัดทันข่าว ThairathTV

<https://www.youtube.com/watch?v=RDSPmltCLzc>

⁶⁸ รายการ ต่างคนต่างคิดประเด็น บี๊กไบค์ เขาหาว่ากวนเมือง ? ออกอากาศ วันศุกร์ที่ 29 พฤษภาคม 2558

พ.ร.บ.รถยนต์ หมวด 1 มาตรา 14 บัญญัติว่า รถใดที่จดทะเบียนแล้ว ห้ามมิให้ผู้ใด เปลี่ยนแปลงตัวรถหรือส่วนใดส่วนหนึ่งของรถให้ผิดไปจากรายการที่จดทะเบียนไว้ และใช้รถนั้น เว้นแต่เจ้าของรถนำรถไปให้นายทะเบียนตรวจสอบสภาพก่อน

บทบัญญัติแห่งกฎหมาย ใช้คำว่า ให้ผิดไปจากรายการที่จดทะเบียน ซึ่งรายละเอียดในการจดทะเบียนนั้น จะเห็นได้ว่าสิ่งที่จดทะเบียนจะเป็นชิ้นส่วนและข้อมูลหลักของรถคันนั้นๆ ส่วนรายละเอียดชิ้นปลีกย่อย ไม่ได้มีอยู่ในรายการจดทะเบียน หากเป็นเช่นนี้ ชิ้นส่วนที่นอกเหนือไปจากชิ้นส่วนหลักที่จดทะเบียน หากมีการเปลี่ยนแปลงให้ต่างไปจากชิ้นส่วนเดิมที่ติดตั้งมาจากโรงงาน จะเป็นความผิดในมาตรานี้ หรือไม่

2) ข้อหาส่วนควบ หรือเครื่องอุปกรณ์ไม่ครบถ้วน

ปัญหาต่อมา คือ การที่ส่วนควบหรือเครื่องอุปกรณ์ สำหรับรถไม่ครบถ้วน ถูกต้องตามที่กำหนดในกฎกระทรวงหรือเพิ่มเติม ซึ่งอาจก่อให้เกิดอันตรายแก่ร่างกาย หรือจิตใจของผู้อื่น ตามมาตรา 12⁶⁹

ประเด็นปัญหา คือ ความเข้าใจที่แน่ชัดในตัวบทกฎหมายที่ทางเจ้าพนักงานและผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์จะต้องมีความรู้ความเข้าใจที่ตรงกัน ว่าอะไร คือ ส่วนควบ อะไร คือ อุปกรณ์ รวมไปถึงทางบริษัทผู้ผลิตรถจักรยานยนต์อีกด้วย

ในอดีตรสนอข่าวสาร และสื่อต่างๆ ยังไม่แพร่หลาย และไม่ได้เปิดเผยเรื่องดังกล่าวมากนัก แต่ปัจจุบัน ข่าวสารต่างๆ ถูกนำเสนอ และแพร่กระจายอย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะสื่อทางเคเบิลทีวีและโซเชียลเน็ตเวิร์ค ทำให้มีการนำเรื่องเหล่านี้ ขึ้นมาเป็นประเด็นสอบถามไปยังเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องเพื่อความกระจ่างและเข้าใจตรงกันของผู้บังคับใช้กฎหมายและผู้ถูกบังคับใช้กฎหมาย ทั้งที่ตำรวจจราจร มีหน้าที่โดยเฉพาะในการควบคุมดูแลการจราจร จึงจำเป็นอย่างมากที่ต้องมีความรู้ความเข้าใจในตัวบทกฎหมาย และเจตนารมณ์ของกฎหมายที่ตนบังคับใช้ มีความรู้ความชำนาญเฉพาะทางเกี่ยวกับรถ แม้จะไม่ทั้งหมดก็ตาม หากมีกรณีเป็นที่สงสัยและความผิมนั้นไม่ร้ายแรง เจ้าพนักงานตำรวจ ก็ควรนำข้อเท็จจริงนั้นมาประชุมและหาข้อสรุปเพื่อจะได้ชี้แจงแก่ประชาชนว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจได้ประสานไปยัง สมอ. และบริษัทผู้ผลิตแล้ว เห็นว่าเรื่องนั้น เป็นความผิดจริง หากพบเห็นจะต้องมีการจับกุม พร้อมชี้แจงเหตุผลที่ชัดเจน เพื่อให้ประชาชนเข้าใจตรงกัน

⁶⁹ มาตรา 12 รถใดที่จดทะเบียนแล้ว หากปรากฏในภายหลังว่ารถนั้น มีส่วนควบหรือเครื่องอุปกรณ์ สำหรับรถไม่ครบถ้วนถูกต้อง ตามที่กำหนดในกฎกระทรวงหรือเพิ่มสิ่งใดสิ่งหนึ่งเข้าไป ซึ่งอาจก่อให้เกิดอันตรายแก่ร่างกายหรือจิตใจของผู้อื่น ห้ามมิให้ผู้ใดใช้รถนั้น จนกว่าจะจัดให้มีครบถ้วนถูกต้อง หรือเอาออกแล้ว

ตัวอย่าง กรณีรถจักรยานยนต์ถูกจับแถวเขตบางขุนเทียน และถูกเจ้าหน้าที่ตำรวจเรียกตักเตือน เรื่องสี่สัญญาณไฟหน้ารถ หากไม่มีการบันทึกวีดีโอไว้ อาจไม่เพียงแต่ถูกตักเตือน โดยตำรวจพยายามชี้แจงว่า สัญญาณไฟหน้ารถ ตามกฎหมายจะอนุญาตให้ใช้ได้เฉพาะสี่เหลี่ยมอำพันเท่านั้น แต่รถจักรยานยนต์คันดังกล่าว หลอดไฟหน้ามีสี่เหลี่ยม ซึ่งผิดกฎหมายที่กำหนดไว้ ซึ่งทางเจ้าของรถยืนยันหนักแน่นว่ารถเพิ่งออกจากศูนย์ และยังไม่ได้ทำการปรับแต่งใด ๆ ทั้งสิ้น สุดท้าย ตำรวจบอกเจ้าของรถจักรยานยนต์ ให้ไปแจ้งทางศูนย์จำหน่ายรถด้วยว่า รถผิดกฎหมาย ถูกตำรวจจับ

หลังจาก กรรมการบริหาร บริษัท เอ.พี.ฮอนด้า ผู้ผลิตและจำหน่ายรถจักรยานยนต์บิ๊กไบค์ รุ่น CB 500X คันที่อยู่ในคลิป ได้ให้ความเห็น โดยระบุว่า รถจักรยานยนต์รุ่นนี้ หากมองเข้าไปในโคมไฟเขียว จะมีสี่เหลี่ยมอยู่เล็กน้อย แต่เมื่อเปิดไฟ ลำแสงที่ออกมาจะเป็นสีขาวตามที่กฎหมายกำหนดทุกอย่าง นอกจากนี้ ในสายพานการผลิตทุกชิ้นส่วน ผ่านการตรวจสอบจากสำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม หรือ สมอ. ขณะที่สเปครถ ก็ผ่านการตรวจสอบจากกรรมการขนส่งทางบกทุกอย่าง ดังนั้น จึงเป็นไปได้ที่จะผิดกฎหมาย⁷⁰

2.1.2 การใช้ดุลพินิจตีความในส่วนของหมวกนิรภัย และไวเซอร์

หมวกนิรภัย นับว่าเป็นอุปกรณ์สำคัญอย่างหนึ่งที่ช่วยปกป้องศีรษะของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เวลาเกิดอุบัติเหตุ หรืออาจช่วยผ่อนหนักให้เป็นเบาได้ในระดับหนึ่ง ซึ่งกฎหมายก็ได้บัญญัติไว้ให้ผู้ขับขี่ และผู้โดยสาร หรือผู้ซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ ตามมาตรา 122 ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และคนโดยสารรถจักรยานยนต์ ต้องสวมหมวกที่จัดทำขึ้น โดยเฉพาะ เพื่อป้องกันอันตรายในขณะขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์⁷¹

⁷⁰ ฮอนด้าแจงไฟหน้ารถ จยย.บิ๊กไบค์ 28-05-59 ชัดทันข่าว ThairathTV

<https://www.youtube.com/watch?v=RDSPmltCLzc>

⁷¹ มาตรา 122 ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และคนโดยสารรถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกที่จัดทำขึ้น โดยเฉพาะเพื่อป้องกันอันตราย ในขณะขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์

ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ตามวรรคหนึ่ง ขับขี่รถจักรยานยนต์ในขณะที่คนโดยสารรถจักรยานยนต์มิได้สวมหมวกที่จัดทำขึ้น โดยเฉพาะเพื่อป้องกันอันตราย

ลักษณะและวิธีการใช้หมวกเพื่อป้องกันอันตรายตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

ความในวรรคหนึ่ง มิให้ใช้บังคับแก่ กิจกษ สามเณร นักพรต นักบวช หรือผู้นับถือลัทธิศาสนาอื่นที่ใช้ผ้า หรือสิ่งอื่น โปกศีรษะตามประเพณีนิยมนั้น หรือบุคคลใดที่กำหนดในกฎกระทรวง

1) ปัญหาการตีความกฎหมายเกี่ยวกับหมวดนิรภัยที่กฎหมายอนุญาตให้ใช้

เนื่องจากปัจจุบัน มีหมวดนิรภัยในท้องตลาดให้เลือกซื้อมากมายหลายแบบ ประเด็นปัญหาแรก จึงอยู่ที่หมวดนิรภัยแบบใดบ้างที่กฎหมายอนุญาตให้ใช้ได้ กฎหมายได้จัดแบ่งประเภทของหมวดนิรภัยไว้ ดังนี้

มาตรา 122 วรรค 2 ลักษณะและวิธีการใช้หมวก เพื่อป้องกันอันตราย ตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวงความในวรรคหนึ่ง มิให้ใช้บังคับแก่ภิกษุ สามเณร นักพรต นักบวช หรือผู้นับถือลัทธิศาสนาอื่นที่ใช้ผ้าหรือสิ่งอื่น โภกศีระตามประเพณี นิยม นั้น หรือบุคคลใดที่กำหนดในกฎกระทรวง ฉบับที่ 14 (พ.ศ. 2535) ออกตามความใน พ.ร.บ. จราจร ทางบก พ.ศ. 2522 โดยที่เป็นการสมควรกำหนดให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และคน โดยสารรถจักรยานยนต์ สวมหมวกในขณะขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์ และโดยที่มาตรา 122 วรรคสาม แห่ง พ.ร.บ. จราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้บัญญัติให้ลักษณะและวิธีการใช้หมวกเพื่อป้องกันอันตรายเป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง กฎกระทรวงดังกล่าวคือกฎกระทรวง ฉบับที่ 14 (พ.ศ. 2535) ออกตามความใน พ.ร.บ. จราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งมีข้อกำหนดเกี่ยวกับหมวดนิรภัยไว้ ซึ่งจาก กฎกระทรวง จะเห็นได้ว่ากฎหมายอนุญาตให้ใช้หมวกนิรภัยได้ 3 แบบ คือ 1. หมวกนิรภัยแบบปิด เต็มหน้า 2. หมวกนิรภัยแบบเต็มใบ 3. หมวกนิรภัยแบบครึ่งใบ ซึ่งหมวกนิรภัยทั้ง 3 แบบ ข้างต้นนั้น ถูกออกแบบมาให้ยึดหยุ่นแก่การใช้งานตามลักษณะการใช้งานของผู้ขับขี่ และมีข้อดีข้อเสียต่างกัน

(1) หมวกนิรภัยแบบครึ่งใบ หากใช้รถที่ซีซีไม่สูงและใช้ความเร็วไม่สูง ขับขี่อยู่ในซอยหรือถนนหมู่บ้าน อาจเลือกใช้หมวกนิรภัยแบบครึ่งใบ เนื่องจากการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถลักษณะนี้ จะมีความรุนแรงไม่มาก ข้อดีของหมวกนิรภัยแบบครึ่งใบ คือ มีขนาดเล็ก สวมใส่ง่าย โปร่ง ไม่อึดอัด ส่วนข้อเสีย คือ ไม่มีด้านข้างปิดเพื่อปกป้องหูและใบหน้าด้านข้าง และ ด้านล่างที่ปิดเพื่อปกป้องคาง

(2) หมวกนิรภัยแบบเต็มใบ เหมาะกับผู้ขับขี่ที่ขับขี่บนถนนใหญ่ ซึ่งมีเหตุ บังคับที่จะก่อให้เกิดอันตรายได้มาก และรุนแรงกว่า หมวกนิรภัยแบบเต็มใบ จะช่วยป้องกันศีรษะ และใบหน้าของผู้ขับขี่ได้มากกว่าหมวกนิรภัยแบบครึ่งใบ ข้อดีของหมวกนิรภัยแบบเต็มใบ คือ ความสามารถในการปกป้องศีรษะของผู้ขับขี่ รวมไปถึงใบหน้าด้านข้างหากเกิดอุบัติเหตุในลักษณะ ที่ด้านข้างของใบหน้าต้องรับการกระแทก หรือไหล ส่วนข้อเสีย เนื่องจากหมวกนิรภัยแบบเต็มใบ มีการป้องกันหูและใบหน้าด้านข้าง แม้จะมีช่องสำหรับให้เสียงสามารถลอดผ่านได้ แต่การได้ยิน ก็ยังไม่เต็ม 100% และอึดอัดมากกว่าหมวกนิรภัยแบบครึ่งใบ

(3) หมวกนิรภัยแบบปิดเต็มหน้า หมวกนิรภัยแบบนี้ เหมาะกับผู้ใช้ขี่ที่ต้องการปกป้องศีรษะในระดับสูง เช่น ขี่ขีบนถนนใหญ่ หรือเส้นทางที่ต้องใช้ความเร็วสูง เนื่องจากหมวกนิรภัยแบบปิดเต็มหน้า สามารถป้องกันผู้ใช้ขี่ตั้งแต่ศีรษะ หู ใบหน้าด้านข้าง และมีส่วนที่ปิดเพื่อป้องกันคาง ข้อดีของหมวกนิรภัยแบบปิดเต็มหน้า คือ สามารถป้องกันผู้ใช้ขี่ในอุบัติเหตุที่มีความรุนแรงค่อนข้างสูงได้ดีที่สุดในบรรดาหมวกนิรภัยทั้ง 3 แบบ เนื่องจากในการขี่ที่ต้องใช้ความเร็วสูง เวลาเกิดอุบัติเหตุย่อมมีความรุนแรงสูงตามไปด้วย เช่น อาจมีการกระเด็นออกจากตัวถังรถ ไถลไปกับพื้นถนน หรือแม้แต่กระแทกกับสิ่งกีดขวาง ฯลฯ เป็นต้น ส่วนข้อเสียของหมวกนิรภัยแบบนี้ คือ ความไม่สะดวกสบายในการสวมใส่ ผู้ขี่จะอึดอัดกว่าหมวกแบบอื่นๆ และมีราคาสูง

2) ปัญหาการตีความกฎหมายเกี่ยวกับมาตรฐานการผลิตหมวกนิรภัย สำหรับผู้ใช้รถจักรยานยนต์

หลังจากทำความรู้จักกับหมวกนิรภัยทั้ง 3 แบบ ที่กฎหมายอนุญาตให้ใช้แล้ว เรื่องต่อไป คือ มาตรฐานการผลิต หมวกนิรภัยสำหรับให้ผู้ใช้รถจักรยานยนต์สวมใส่นั้น ตามกฎกระทรวง ฉบับที่ 14 (พ.ศ. 2535) ออกตามความใน พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ. 2522 ข้อ 2 หมวกนิรภัยให้ใช้ได้ทั้งสามแบบ คือ หมวกนิรภัยแบบปิดเต็มหน้า หมวกนิรภัยแบบเต็มใบ และหมวกนิรภัยแบบครึ่งใบ

ในกรณีที่ได้มีการกำหนดมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมแล้ว หมวกนิรภัยแบบใดไว้ตามกฎหมายว่าด้วยมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมแล้ว หมวกนิรภัยจะต้องเป็นไปตามมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม ซึ่งหมายความว่า หมวกนิรภัยที่ผู้ใช้ขีนำมาสวมใส่นั้น ต้องเป็นหมวกนิรภัยที่ผ่านมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมแล้ว ซึ่งกฎหมายมีเจตนารมณ์ที่จะให้ผู้ใช้รถจักรยานยนต์เลือกใช้หมวกที่ได้คุณภาพ เพื่อความปลอดภัยในชีวิตและร่างกายของตัวผู้ใช้ขี่เป็นสำคัญ

ปัญหาที่เกิดขึ้น ก็คือ หมวกนิรภัยที่ไม่ได้ถูกรับรองหรือผ่านมาตรฐาน อุตสาหกรรม หรือ ม.อ.ก. ของไทย แต่ผ่านการรับรองมาตรฐานอุตสาหกรรมของต่างประเทศ เช่น

ACU gold or silver badge (Auto-Cycle Union, UK)

BSI 6658 (British Standards Institute, UK)

DOT FMVSS 218 (USA)[26]

ECE Regulation 22 (Europe)[27]

JIS T 8133:2000 (Japanese Industrial Standards, Japan)

MS 1:2011(Previously MS 1: 1996. Revised standard based on ECE 22

but with added penetration test. Department of Standards Malaysia, Malaysia)

SHARP (UK)

Snell M2005 & M2010 (USA)

SNI (Standar Nasional Indonesia)

TCVN 5756: 2001 (test and certify by QUATEST 3) (Vietnam)⁷² เป็นต้น

มาตรฐานหมวกนิรภัยของประเทศต่างๆข้างต้น ล้วนได้รับการรับรองมาตรฐานด้านความปลอดภัยของประเทศนั้นๆ มาแล้วทั้งสิ้น โดยมาตรฐานด้านความปลอดภัยดังกล่าว ก็ได้มีการทดสอบด้วยวิธีการต่างๆ ใกล้เคียงกับการทดสอบตามมาตรฐานอุตสาหกรรมของไทย จึงมีความปลอดภัยในการใช้ที่มีมาตรฐานในระดับใกล้เคียงกับของประเทศไทย โดยเฉพาะอย่างยิ่งบางมาตรฐานการผลิตนั้น มีคุณภาพสูงกว่ามาตรฐานอุตสาหกรรมของประเทศไทย

ดังนั้น หากผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เลือกใช้หมวกนิรภัยโดยเจตนาที่จะป้องกันศีรษะจากอุบัติเหตุ โดยหมวกนิรภัยนั้น ได้รับการรับรองมาตรฐานอย่างใดอย่างหนึ่งที่ใกล้เคียงหรือสูงกว่ากับการรับรองมาตรฐานอุตสาหกรรมของประเทศไทย หากเจ้าพนักงานจราจรบังคับใช้กฎหมาย โดยยึดเจตนารมณ์ของกฎหมายจราจรที่บัญญัติเกี่ยวกับหมวกนิรภัยไว้ เพื่อความปลอดภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ก็สมควรที่จะให้ใช้หมวกนิรภัยนั้น ได้โดยไม่ต้องเปรียบเทียบปรับ เพราะแม้กระทั่งหมวกนิรภัยบางประเภทที่กฎหมายอนุญาตให้ใช้นั้นยังคงไม่ปลอดภัยกับศีรษะของผู้ขับขี่เท่ากับใบที่เป็นความผิเคลือบด้วยซ้ำ อย่างเช่น หมวกนิรภัยแบบครึ่งใบ และไม่มีบังลม เป็นต้น

3) ปัญหาการใช้ดุลพินิจตีความกฎหมายในส่วนของอุปกรณ์ป้องกันดวงตาของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่กฎหมายอนุญาตให้ใช้

บังลม หรือ ไวเซอร์⁷³ บังลม เป็นส่วนประกอบส่วนหนึ่งของหมวกนิรภัยที่ติดตั้งไว้ด้านหน้าของหมวก เพื่อป้องกันลมและฝุ่นไม่ให้เข้าตาของผู้ขับขี่ ช่วยให้ประสิทธิภาพ

⁷² Motorcycle helmet https://en.wikipedia.org/wiki/Motorcycle_helmet

⁷³ พันตำรวจโท สรรเสริญ กรือารี ตำแหน่งกลุ่มงานสอบสวน กองบังคับการตำรวจจราจร เปิดเผยถึงข้อกำหนดเกี่ยวกับหมวกนิรภัย ของผู้ขับขี่ และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ที่ถูกต้องนั้น ตามกฎหมาย และกฎกระทรวง กำหนดให้สวมใส่หมวกนิรภัยได้ 3 แบบ คือ หมวกนิรภัยแบบปิดเต็มหน้า หมวกนิรภัยแบบเต็มใบ และหมวกนิรภัยแบบครึ่งใบ

จากลักษณะของหมวกนิรภัยของผู้ที่นำมาโพสต์นั้น พบว่าที่บังลมด้านในเป็นพลาสติกสีปรอท ซึ่งถือว่าผิดกฎหมายอยู่แล้ว แม้ว่าจะมีลักษณะแค่ครึ่งเดียวคล้ายแว่นตากันแดด แต่เนื่องจากเป็นวัสดุที่มากับตัวหมวกนิรภัย ในข้อกำหนดระบุชัดเจน ว่าที่บังลมของหมวกนิรภัยต้องเป็นวัสดุโปร่งใสเท่านั้น แต่ถ้าผู้ขับขี่สวมแว่นตากันแดดสีปรอทอยู่ภายใน ถือว่าไม่มีความผิด เพราะแว่นตานี้ไม่ใช่ส่วนประกอบที่มากับหมวกนิรภัยตั้งแต่แรกเริ่ม โดยไทยรัฐออนไลน์ 21 พ.ค. 2558 06:25 <http://www.thairath.co.th/clip/18540>

ในการมองเห็นในขณะขับที่สูงขึ้น ปัจจุบันบังลมในหมวกนิรภัยได้มีการพัฒนาขึ้น โดยการนำเทคโนโลยีในการกรองแสงมาใช้เพื่อป้องกันผู้ขับขี่จากอันตรายของรังสี อัลตราไวโอเลต UV ที่ทำร้ายดวงตา และบั่นทอนประสิทธิภาพในการมองเห็นของผู้ขับขี่ และอาจทำให้เกิดกระจกตาอักเสบ มีแสงตา น้ำตาไหล แพ้แสง ตาแดง ส่วนระยะยาวจะเกิดต้อลม ต้อกระจก และจอตาอาจเสื่อมได้ ในระยะหลังจึงได้มีการนำบังลมที่มีคุณสมบัติกรองแสงและรังสี UV มาใช้กับหมวกนิรภัย แต่บังลมที่มีการกรองแสงนั้น หากใช้ในเวลากลางคืน หรือในเวลาที่ไม่แสงหมดไป ประสิทธิภาพในการมองเห็นก็จะลดลงไปด้วย

ตามมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม หมวกนิรภัยสำหรับผู้ใช้งานพาหนะ มอก. 369-2539⁷⁴ ข้อที่ 5.3.7 ระบุว่า ในกรณีที่มีบังลม บริเวณมองผ่านต้องทำด้วยวัสดุโปร่งใสและไม่มีสีด้วยเหตุผลด้านความปลอดภัยในการขับขี่ เนื่องจากมีความชัดเจนในการมองเห็น ความหมาย คือ มีไว้ป้องกันลมปะทะกับดวงตาเวลาขับขี่เพียงอย่างเดียว ซึ่งในการใช้งานจริงนั้น ผู้ขับขี่ผู้ยังต้องเผชิญกับอุปสรรคในการมองเห็นอีกอย่าง คือ แสงอาทิตย์ ไม่ว่าจะเป็นแสงอาทิตย์ที่ส่องเข้าหาดวงตาโดยตรง ในยามที่ดวงอาทิตย์ทำมุมอยู่ใกล้เส้นขอบฟ้า รวมไปถึงการสะท้อนของแสงอาทิตย์ที่กระทบกับวัตถุต่างๆ เช่น รถ กระจกรถ พื้นถนน ตึกกราบ้านช่อง และสะท้อนเข้าดวงตาผู้ขับขี่ ทำให้ทัศนวิสัยในการมองของผู้ขับขี่เห็นลดลง ทางผู้ผลิต จึงติดตั้งบังลมที่มีคุณสมบัติกรองแสงมาใช้ ซึ่งทำให้บังลมมีสี และไม่ใส

หลังจากนั้น ผู้ขับขี่ได้ใช้หมวกนิรภัยที่ติดตั้งบังลมที่มีคุณสมบัติกรองแสงอาทิตย์ จนกระทั่งเจ้าพนักงานตำรวจ มองว่า บังลมที่มีคุณสมบัติกรองแสงอาทิตย์ดังกล่าว ซึ่งมีสีทึบ รวมไปถึงบางสีที่มีคุณสมบัติสะท้อนแสง เช่น สีปรอท เป็นต้น มักถูกใช้เป็นอุปกรณ์อำพรางใบหน้าเพื่อก่อเหตุอาชญากรรม ซึ่งเป็นอุปสรรคในการระบุรูปพรรณของคนร้าย เพื่อใช้ในการจับกุม จึงได้มีการเข้มงวดกวดขันเกี่ยวกับการใช้หมวกนิรภัยที่ผิดกฎหมาย ตามมาตรา 122 ประกอบกฎกระทรวงดังกล่าว คือ กฎกระทรวง ฉบับที่ 14 (พ.ศ. 2535) ข้อที่ 2 วรรค 2 ออกตามความใน พ.ร.บ. จราจรทางบก พ.ศ. 2522 และ มอก. 369-2539 ข้อที่ 5.3.7 ซึ่งมีใจความโดยสรุปว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ และคนโดยสารรถจักรยานยนต์ ต้องสวมหมวกที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะ เพื่อป้องกันอันตรายในขณะขับขี่ และโดยสารรถจักรยานยนต์ ในกรณีที่ได้มีการกำหนดมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมสำหรับหมวกนิรภัยแบบใดไว้ ตามกฎหมายว่าด้วยมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมแล้ว หมวกนิรภัยที่จะใช้ต้องเป็นไปตามมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม ซึ่งหากหมวกนิรภัยนั้น มีบังลม บังลมดังกล่าวต้องใส และไม่มีสี ตามที่เจ้าหน้าที่ตำรวจ กล่าวอ้าง

⁷⁴ มอก.369/2539 <http://www2.rid.go.th/research/vijais/moa/fulltext/TIS369-2539.pdf>

2.2 ปัญหาการใช้ดุลพินิจในการเลือกปฏิบัติ

กฎหมายจราจรทางบก ได้ให้อำนาจแก่ เจ้าพนักงานจราจรในการเลือกใช้ดุลพินิจในการปฏิบัติหน้าที่ในความผิดเล็กน้อยไว้ในมาตรา 140 ที่บัญญัติว่า เมื่อเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ พบว่า ผู้ขับขี่ ผู้ใดฝ่าฝืน หรือไม่ปฏิบัติตามบทแห่งพระราชบัญญัตินี้ หรือกฎหมายอันเกี่ยวกับรถนั้น ๆ จะว่ากล่าวตักเตือนผู้ขับขี่ หรือออกใบสั่งให้ผู้ขับขี่ชำระค่าปรับ ตามที่เปรียบเทียบก็ได้ ซึ่งหมายความว่าหากเจ้าพนักงานจราจรพบการกระทำที่เป็นความผิด แต่ความผิดนั้นเป็นเพียงความผิดเล็กน้อย เจ้าพนักงานจราจรก็สามารถเลือกที่จะตักเตือน หรือเปรียบเทียบปรับผู้กระทำผิดก็ได้

การเรียกให้หยุด แล้วจึงมองหาสิ่งที่ผิดกฎหมายหรือที่ตำรวจ เรียกว่า การสุ่มตรวจ จะทำโดยการเรียกให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์หยุด แต่ไม่ยอมแจ้งข้อกล่าวหาแต่แรก แต่กลับขอดูใบอนุญาตขับขี่ หนังสือคู่มือจดทะเบียนรถ เติมนวนรอบรถ ไล่ไปเรื่อยๆ จนถึงจุดเล็กน้อยที่จะเปรียบเทียบปรับได้ เนื่องจากในสภาพความเป็นจริง การจับกุมนั้น ไม่ได้เกิดขึ้นจากปฏิบัติหน้าที่โดยยึดตามเจตนารมณ์ของกฎหมาย ในการดูแลอำนวยความสะดวก ความสงบเรียบร้อย และความปลอดภัยของผู้ใช้ถนน หากแต่จับกุมเพื่อหวังในส่วนแบ่งในยอดเงินที่ได้จากการเปรียบเทียบปรับ ดังนั้น จึงเรียกจับก่อนแล้วค่อยหาความผิดใส่ให้ภายหลัง เช่น การจับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เนื่องจากที่פקเท้าคนขับไม่มียางหุ้ม โดยให้เหตุผลว่า การไม่มียางหุ้มที่פקเท้าคนขับนั้น อาจจะลื่นและก่อให้เกิดอันตรายได้⁷⁵

ตัวอย่างข้างต้น เป็นตัวอย่างที่ดีในการชี้ให้เห็นถึงข้อผิดพลาดของกฎหมายที่เปิดช่องให้เจ้าพนักงาน สามารถใช้ดุลพินิจได้อย่างกว้างขวาง ประกอบกับตัวบทกฎหมายที่สามารถตีความได้กว้าง แม้ว่าการที่กฎหมายบัญญัติไว้ให้ตีความได้อย่างกว้างขวาง เพื่อยืดหยุ่นในการบังคับใช้และเพื่อประโยชน์แห่งความยุติธรรม จะเป็นเรื่องที่ดีก็ตาม แต่หากอยู่ในมือผู้บังคับใช้ที่ไม่มีความยุติธรรมก็อาจกลายเป็นดาบสองคมได้เช่นเดียวกัน

ที่กล่าวมา เป็นเรื่องกฎหมายเปิดช่องให้สามารถใช้ดุลพินิจและการตีความกฎหมายได้อย่างกว้างขวาง แม้จะมีข้อดี เนื่องจากไม่ต้องตรากฎหมายใหม่ขึ้นมาบ่อยๆ เนื่องจากกฎหมายเปิดช่องให้ผู้บังคับใช้สามารถตีความให้เข้ากับข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้นในปัจจุบันได้อย่างเป็นธรรมชาติ กลับมีเจ้าหน้าที่บางส่วน กลับใช้อำนาจนั้นไปในทางที่ไม่ชอบ ซึ่งอาจไม่ใช่การใช้ดุลพินิจที่ไม่ชอบตามตัวบทกฎหมายหาก แต่ไม่ชอบตามเจตนารมณ์ที่แท้จริงของกฎหมาย ในกรณีปัญหาในการใช้ดุลพินิจในการบังคับใช้กฎหมายนั้น อาจารย์คณะตำรวจศาสตร์ โรงเรียนนายร้อยตำรวจ ได้ให้ความเห็นว่า ในปัจจุบันตำรวจนั้น มีจำนวนมากทำให้การดูแลควบคุมเป็นไปได้ยากและไม่ทั่วถึง

⁷⁵ รายการ ต่างคนต่างคิดประเด็น จับบี๊กไบค์ เขาหาว่ากวนเมือง ? ออกอากาศ วันศุกร์ที่ 29 พฤษภาคม 2558

อีกทั้งยังขาดแคลนงบประมาณในการจัดอบรมบุคลากรตำรวจอีกด้วย ทำให้มาตรฐานของบุคลากร ตำรวจแต่ละคน แตกต่างกันไป ตามแต่ปัจจัยแวดล้อมต่างๆ เช่น ความเครียดจากการทำงาน ปัญหาด้านการเงิน ด้านครอบครัว ทำให้การใช้ดุลพินิจของเจ้าพนักงานตำรวจแต่ละคนแตกต่างกันออกไป⁷⁶

เมื่อผู้บังคับใช้กฎหมาย ไม่มีความรู้ ความเข้าใจ ในสิ่งที่ตนจะต้องบังคับใช้มากพอ จึงทำให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ต้องเสียหาย เตื่อรื้อน จากการกระทำนั้น ทั้งที่ความผิดเล็กน้อย เหล่านี้ สามารถใช้ดุลพินิจว่ากล่าวตักเตือนได้ หรือแม้กระทั่งบางเรื่องก็ไม่เป็นความผิดเลย แต่กลับตั้งหน้าตั้งตาจับปรับสถานเดียว จึงเป็นข้อสังเกตว่าการเลือกใช้อดุลพินิจในการปฏิบัติหน้าที่ของ เจ้าพนักงานจราจรนั้น กระทำด้วยความเป็นธรรม หรือไม่

เนื่องจากคดีเกี่ยวกับความผิดเล็กน้อยเช่นนี้ โดยปกติผู้ขับขี่ ซึ่งได้รับความเสียหาย จากการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าพนักงาน จะทำได้เพียงการสอบถามข้อสงสัยกับทางเจ้าพนักงาน หรือยื่นอุทธรณ์ต่อเจ้าพนักงานจราจรเท่านั้น เนื่องจากการฟ้องร้องคดีต่อศาล จะเป็นการเสียทั้งเวลา ทั้งทุนทรัพย์ ไม่คุ้มกับค่าปรับที่ชำระไป จึงยังไม่มีความคิดจะไปสู่ศาลที่จะนำมาซึ่งบรรทัดฐานในการวินิจฉัย ความผิด ส่งผลให้เจ้าพนักงานนำความไม่ชัดเจนตรงจุดนี้ มาแสวงหาผลประโยชน์จากผู้ขับขี่รถ ไม่ว่าจะเป็นรถจักรยานยนต์ รวมถึงรถประเภทอื่นด้วย เมื่อสอบถามทางเจ้าพนักงานทางเจ้าพนักงาน จะใช้วิธีตอบคำถามประชาชน แบบคลุมเครือ ไม่ชัดเจน จึงไม่มีบรรทัดฐานเป็นแนวทางในการเลือกใช้อดุลพินิจ

ผู้ศึกษา เห็นว่าเมื่อทางหน่วยงานตำรวจเอง ไม่สามารถทำให้ตำรวจจราจรมีความรู้ ความเข้าใจในทั้งกฎหมายและรายละเอียดเกี่ยวกับการกระทำความผิด ในส่วนที่ตนมีหน้าที่ รับผิดชอบ หรือแม้กระทั่งการ ไม่สามารถให้ตำรวจจราจรยึดมั่นความถูกต้องและให้เกียรติในวิชาชีพ ของตนได้ จึงควรปรับแก้กฎหมายให้มีสาระสำคัญในรายละเอียดของความผิดให้ชัดเจนยิ่งขึ้น ประกอบกับการปรับปรุงแก้ไขกฎหมาย เพื่อลดอำนาจในการใช้อดุลพินิจของเจ้าพนักงานให้แคบลง พร้อมทั้ง เพิ่มหน่วยงานอิสระที่ตรวจสอบการทำงานและการใช้อดุลพินิจของเจ้าพนักงานจราจร ที่ปฏิบัติหน้าที่ ซึ่งในต่างประเทศ เช่น ในประเทศสหรัฐอเมริกา เมื่อตำรวจจราจรพบการกระทำ ความผิดขึ้น ก็จะทำกรแจ้งข้อหาและออกใบสั่ง เพื่อให้ผู้ขับขี่ไปชำระค่าปรับที่ศาล ตามวันที่ กำหนดในใบสั่ง เจ้าพนักงานจราจรจะเปรียบเทียบปรับเอง หรือเพิกถอนใบสั่งเองไม่ได้ ขั้นตอน หลังจากนี้ ศาลจะเป็นผู้พิจารณาสั่งเกี่ยวกับคดี เมื่อศาลมีคำสั่งอย่างใดอย่างหนึ่งแล้ว ศาลจะส่งข้อมูล ให้กับศูนย์คอมพิวเตอร์ เพื่อบันทึกข้อมูลการกระทำผิดไว้ เป็นการแยกขั้นตอนเพื่อให้ศาล เป็นผู้ควบคุมตรวจสอบการใช้อดุลพินิจของเจ้าพนักงานตำรวจอีกชั้นหนึ่ง ซึ่งการควบคุมตรวจสอบ การใช้อดุลพินิจของเจ้าพนักงานจราจรในประเทศไทย หากผู้ขับขี่มีข้อสงสัยหรือไม่เห็นด้วยกับ

⁷⁶ “อ้างแล้ว”

การออกใบสั่ง ผู้ขับขี่สามารถร้องเรียนได้ ซึ่งการร้องเรียนนั้น คือ การร้องเรียนต่อตำรวจด้วยกัน อีกนั่นเอง หรืออีกทางหนึ่ง คือ ใช้สิทธิทางศาล ซึ่งไม่มีประสิทธิภาพในทั้ง 2 กรณี เนื่องจากการร้องเรียนนั้น ก็คือ การร้องเรียนต่อตำรวจจราจรด้วยกัน ซึ่งหากการเปรียบเทียบปรับนั้น มิได้เป็นการใช้ดุลพินิจตามเจตนารมณ์ที่แท้จริงของกฎหมาย แต่ทำไปเพื่อมุ่งหวังทำยอดค่าปรับจากใบสั่ง ก็ส่วนการใช้สิทธิทางศาลนั้น แทบจะไม่เกิดขึ้นเลย เนื่องจากการขึ้นศาลแต่ละครั้งผู้ขับขี่ต้องเสียทั้งเงินและเวลา อีกทั้งศาลที่พิจารณาก็มิใช่ศาลที่พิจารณาคดีจราจรโดยเฉพาะ ซึ่งจะไม่มี ความชำนาญ หรือเข้าใจสภาพปัญหา หรือข้อเท็จจริงอย่างละเอียด เหมือนเช่น ศาลจราจร

เนื่องจาก ประเทศไทยยังไม่มีระบบการตรวจสอบควบคุมการใช้ดุลพินิจของเจ้าหน้าที่ฝ่ายปกครองที่ดีเพียงพอ ดังนั้น เมื่อมีการได้รับผลประโยชน์ที่อยู่เบื้องหลังการใช้ดุลพินิจนั้น จากการที่กฎหมายเปิดโอกาส (Opportunity)⁷⁷ ที่ให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายปกครอง สามารถใช้ดุลพินิจได้ โดยไม่มีการตรวจสอบที่รัดกุม ก็อาจกลายเป็นช่องทางไปสู่เป้าหมาย (Target) ในการแสวงหาผลประโยชน์ได้

ในประเทศฝรั่งเศส เมื่อเจ้าพนักงานจราจรพบการกระทำผิดคิด ก็จะจับบันทึกการกระทำผิด และแจ้งต่อผู้กระทำผิดให้รับทราบความผิดและจำนวนค่าปรับ ซึ่งผู้กระทำผิดจะชำระต่อเจ้าพนักงานจราจรผู้จับกุมโดยตรงก็ได้ เมื่อชำระแล้ว เจ้าพนักงานจราจรก็จะออกใบรับให้ พร้อมทั้งให้ผู้กระทำผิด ลงชื่อในบันทึกการกระทำผิด และเจ้าพนักงานจะส่งบันทึกนั้นให้แก่พนักงานอัยการเพื่อตรวจสอบความถูกต้องอีกครั้ง เมื่อพนักงานอัยการตรวจสอบแล้ว และเห็นว่ากระบวนการถูกต้อง ความผิดอาญานั้น ก็จะระงับสิ้นไป จะเห็นได้ว่าประเทศฝรั่งเศสให้อำนาจพนักงานอัยการ มีหน้าที่ ควบคุมตรวจสอบการปฏิบัติหน้าที่และการใช้ดุลพินิจของเจ้าพนักงานจราจรอีกชั้นหนึ่ง เพื่อไม่ให้อำนาจทุกอย่างเบ็ดเสร็จในชั้นตำรวจชั้นเดียว เป็นการตัดโอกาสในการทุจริตของตำรวจไปในตัว หรือในประเทศเยอรมัน ที่มีมาตรการควบคุมการใช้ดุลพินิจของเจ้าหน้าที่ทางปกครองที่ไม่เพียงเพื่อให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายปกครองปฏิบัติหน้าที่ตามกฎหมาย แต่ยังควบคุมไม่ให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายปกครองใช้ดุลพินิจที่บิดเบือนไปจากเจตนารมณ์ที่แท้จริงของกฎหมาย ในการปฏิบัติหน้าที่ โดยศาลปกครอง

จะเห็นได้ว่าในประเทศอื่นๆ จะไม่ให้อำนาจเบ็ดเสร็จเด็ดขาดทั้งหมดอยู่ที่หน่วยงานตำรวจอย่างเดียว เพราะอาจทำให้เกิดช่องทางการทุจริตได้โดยง่าย จึงต้องมีหน่วยงานอื่น มาคอยตรวจสอบการทำงานของตำรวจอีกชั้นหนึ่ง เพื่อไม่เปิดโอกาสให้ตำรวจมีช่องทางในการทุจริต

⁷⁷ อัฐวุฒิ ปภังกร, รัฐทุจริต ป้องกันการทุจริตสิ่งทีทุกคนควรรู้, นิตยสารเศรษฐกิจและธุรกิจรายเดือน,

3. ปัญหาเกี่ยวกับกฎหมายการจ่ายเงินสินบนรางวัล ในส่วนที่มีผลกระทบกับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

จากสาเหตุทั้งหมด นับตั้งแต่ตัวบทกฎหมายจราจรทางบกในส่วนที่จำกัดสิทธิและเสรีภาพในการใช้ถนนของรถจักรยานยนต์ถูกลดหย่อนให้ล่าสมัย และไม่ยอมแก้ไข จนไม่เหมาะสมกับสภาพความเป็นจริงในปัจจุบัน ทั้งในเรื่องสิทธิการใช้สะพานและอุโมงค์ของรถจักรยานยนต์ที่ถูกจำกัดไว้ แม้ว่าเทคโนโลยียานยนต์จะก้าวมาไกล จนรถจักรยานยนต์ไม่ใช่รถที่มีความเร็วต่ำอีกต่อไป แต่ยังคงแต่จะจำกัดสิทธิการใช้ถนนของรถจักรยานยนต์ให้น้อยลงไปเรื่อยๆ การตีความกฎหมายให้เป็นโทษแก่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยไม่คำนึงถึงเจตนารมณ์ที่แท้จริงของกฎหมายการใช้ดุลพินิจในการปรับสถานเดียว แม้ในความผิดเล็กน้อยที่ไม่แม้แต่จะก่อให้เกิดอันตรายต่อตัวผู้ขับขี่เอง หรือผู้อื่นที่สามารถกล่าวตักเตือนได้นั้น ทั้งหมดมาจากเรื่องผลประโยชน์ในรูปของเงิน ในที่นี้ คือ เงินที่ได้จากการหักเงินที่ได้จากการเปรียบเทียบปรับไว้เป็นรางวัลตอบแทน ให้แก่เจ้าพนักงาน ซึ่งเรียกว่าเงิน สินบนรางวัล ตามทฤษฎีสามเหลี่ยมทุจริต (Fraud Triangle) ของ Donald Crassey นั่นเอง

กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับเงินสินบนรางวัล ในส่วนของพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 นั้น อยู่ในลักษณะของการจ่ายเงินรางวัลเพื่อแก้ไขปัญหาการกระทำทุจริตที่เกิดขึ้นจากการบังคับใช้กฎหมาย ซึ่งรูปแบบการทุจริตในสมัยก่อนหน้าที่จะมีการจ่ายเงินสินบนรางวัลให้แก่พนักงานเจ้าหน้าที่ จะกระทำในรูปแบบของการใช้อำนาจในการบังคับใช้กฎหมายมาต่อรองผลประโยชน์กับประชาชน เช่น ในความผิดฐาน ไม่ขับขี่จักรยานยนต์ในช่องทางเดินรถด้านซ้ายสุด ตามมาตรา 34 ซึ่งมีโทษปรับ บาท ซึ่งเจ้าพนักงานก็จะยื่นข้อเสนอให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ชำระค่าปรับให้แก่ตนโดยตรง ในราคาที่ถูกกว่าการออกไปสั่ง เพื่อจะได้ไม่ต้องออกไปสั่ง ให้ไปชำระค่าปรับที่สถานีตำรวจท้องที่นั้นๆ ทั้งนี้ เพื่อหลีกเลี่ยงการที่เจ้าพนักงานจราจรต้องส่งเงินเข้าระบบหรือที่หนักกว่านั้น คือ การแก่งจับ โดยที่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่มีความผิด ซึ่งการกระทำนี้เป็นการกระทำที่มีขอบด้วยกฎหมาย เป็นความผิดตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 148 แต่เนื่องจากสมัยก่อน กลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่ เป็นผู้มียารายได้ไม่มากและไม่มีความรู้ทางด้านกฎหมายมากพอที่จะรู้และรักษาสิทธิของตน ทำให้เกรงกลัวการข่มขู่ของเจ้าพนักงานจราจร จึงต้องยอมจ่ายตามที่เจ้าพนักงานเรียกร้อย

หลังจากนั้น เพื่อเป็นการแก้ปัญหา จึงได้มีการนำกฎหมายเกี่ยวกับการจ่ายเงินสินบนรางวัลมาใช้ เพื่อแก้ไขปัญหาการทุจริต เรียกรับสินบนของเจ้าพนักงาน ผู้บังคับใช้กฎหมาย แต่จะเห็นได้ว่า แม้จะมีการแก้ปัญหาคอร์รัปชันของเจ้าหน้าที่ที่เรียกรับเงินจากประชาชน โดยอาศัย

อำนาจในการบังคับใช้กฎหมาย โดยการนำกฎหมายเกี่ยวกับการจ่ายเงินสินบนรางวัลมาใช้ โดยแบ่งรายได้ที่ได้จากการเปรียบเทียบปรับมาเป็นรางวัลให้แก่เจ้าพนักงาน เป็นการสร้างแรงจูงใจให้กับผู้ปฏิบัติงาน โดยใช้เงินรางวัลเข้ามาเป็นปัจจัยกระตุ้น (Motivators factor) แต่จากข้อเท็จจริงในปัจจุบัน กลับกลายเป็นว่ากฎหมายเกี่ยวกับการจ่ายเงินสินบนรางวัล กลายเป็นอีกช่องทางหนึ่งในการแสวงหาผลประโยชน์ของเจ้าพนักงานจราจร โดยสามารถได้เงินจากทั้ง 2 ทาง คือ ทั้งจากรางวัลที่หักจากเงินที่เปรียบเทียบปรับก่อนนำส่งคลัง และเงินที่ได้จากการริดไถนอกระบบ โดยไม่ต้องออกไปสั่งแบบเดิม โดยการจ่ายเงินตามนัยของมาตรา 146 นี้ จะแบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือ ส่วนที่หนึ่งแบ่งให้กับกรุงเทพมหานคร หรือเทศบาล ในอัตราร้อยละ 50 หรือกึ่งหนึ่งของเงินค่าปรับทั้งหมด ส่วนที่ 2 อีก ร้อยละ 50 ที่เหลือจะถูกแบ่งออกเป็นร้อยละ 47.5 เป็นส่วนแบ่งเงินรางวัลจราจร ส่วนร้อยละ 2.5 ที่เหลือแบ่งออกเป็นร้อยละ 1 เป็นรายได้แผ่นดิน และสุดท้ายอีกร้อยละ 99 ตกเป็นของกองทุนสืบสวนสอบสวนคดีอาญา จะเห็นได้ว่าจากเงินค่าปรับนั้น เงินรางวัลจราจรมีสัดส่วนถึงเกือบร้อยละ 50 ของเงินค่าปรับทั้งหมด ซึ่งเป็นจำนวนไม่น้อยเลย

จึงเป็นที่น่าสงสัยว่ากฎหมายฉบับนี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อป้องกันการทุจริตของเจ้าพนักงานจราจร หรือนำมาใช้เพื่อให้การทุจริตนั้น กลายเป็นการกระทำที่ชอบด้วยกฎหมาย หรือที่เรียกว่า การคอร์รัปชัน อีกทั้ง ปัญหาการเรียกรับสินบนนอกระบบของเจ้าพนักงานจราจร ก็ไม่ได้มีที่ท่าว่าจะหมดไป ชำร่ายเมื่อเกิดปัญหาในเรื่องนี้ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ จึงใช้วิธีแก้ปัญหามาโดยการตั้งเงินรางวัลแก่เจ้าพนักงานที่จับผู้กระทำความผิดฐานให้สินบนเจ้าพนักงาน เพราะเชื่อว่าสาเหตุที่เกิดการทุจริตมาจากการที่ประชาชนเป็นใช้เงินเป็นเหตุจูงใจให้เจ้าพนักงานรับสินบน ทั้งที่ประมวลกฎหมายอาญาก็ได้บัญญัติความผิด เกี่ยวกับการให้สินบนแก่เจ้าพนักงานเอาไว้แล้ว ซึ่งผู้ให้สินบนแก่เจ้าพนักงานก็มีความผิดเจ้าพนักงานมีสิทธิจับกุมมาลงโทษอยู่แล้ว ซึ่งสื่อเจตนาในการพยายามแสวงหาผลประโยชน์เพื่อตนและพวกพ้อง โดยอาศัยการที่ตนมีอำนาจหน้าที่ ล่าสุดก็มีการออกข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร (ชั่วคราว) ว่าด้วยการห้ามรถบางชนิดและล้อเลื่อนลากเข็นเดินบนสะพานข้ามทางร่วมทางแยก และในอุโมงค์ลอดทางร่วมทางแยก พ.ศ. 2559 ขึ้นมา เพื่อจำกัดสิทธิในการใช้สะพานและอุโมงค์ของรถจักรยานยนต์อีก ซึ่งหลายสะพานและอุโมงค์ที่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ต้องใช้นั้น ไม่ได้ก่อให้เกิดอันตรายมากไปกว่าสะพานและอุโมงค์บางแห่งที่อนุญาตให้จักรยานยนต์ใช้ได้ โดยที่รู้อยู่ว่าข้อบังคับนี้ ไม่เหมาะสมและยากที่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์จะปฏิบัติได้จริงในสภาพการจราจรในปัจจุบัน หลังจากข้อบังคับฉบับนี้ออกมาบังคับใช้ การตั้งด่านเพื่อจับกุมผู้ฝ่าฝืนข้อบังคับก็ตามมา จนทำให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ได้รับความเดือดร้อน

จากเหตุการณ์ครั้งนี้ จึงทำให้ผู้ใช้รถจักรยานยนต์รวมตัวกันยื่นหนังสือสอบถามและคัดค้านข้อบังคับฉบับนี้ ซึ่งทางเจ้าพนักงานจราจร จึงให้เหตุผลว่าข้อบังคับฉบับนี้ เป็นแค่การทดลองชั่วคราว หากผลออกมาไม่ดี ก็จะทำการยกเลิกข้อบังคับ และจนถึงบัดนี้ แม้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์จะท้วงติงหนังสือคัดค้าน รวมตัวกันประท้วง ต่างๆ นานา แล้ว ข้อบังคับฉบับนี้ ก็ยังถูกใช้บังคับอยู่ ทั้งที่รู้ว่าเป็นการบีบบังคับและจำกัดสิทธิของรถจักรยานยนต์เกินสมควร และก่อให้เกิดความเดือดร้อนเป็นอย่างมาก

การบังคับใช้กฎหมายที่เป็นการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ จนเกินความเหมาะสม แทนที่จะหาทางออกร่วมกันเพื่อให้รถจักรยานยนต์สามารถใช้ทางร่วมกับรถประเภทอื่นได้ โดยในประเทศอื่น ๆ ข้างต้น ก็มีตัวอย่างให้ศึกษา ตามที่ได้นำเสนอไว้ในส่วนก่อนหน้านี้นั้น จนเป็นที่น่าสังเกตว่า ข้อบังคับฉบับนี้ เป็นการเพิ่มช่องทางแสวงหาประโยชน์จากรางวัลที่ได้จากเงินค่าปรับ เพื่อเพิ่มยอดจับกุมของตำรวจจราจรอีกทางหรือไม่ ซึ่งปัจจุบันเจ้าหน้าที่บางส่วน จับกุมผู้ขับขี่โดยเฉพาะผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ให้ได้ตามยอดใบสั่งที่ผู้บังคับบัญชากำหนด เพื่อเงินรางวัลจากค่าปรับ⁷⁸ หากใช้การจับกุมการกระทำผิดที่แท้จริงตามเจตนารมณ์ของกฎหมาย หรือแม้กระทั่งปฏิบัติหน้าที่เพื่อคุณแล และอำนวยความสะดวกในการจราจร รูปแบบการตั้งด่านก็ใช้ลักษณะการตั้งที่อาศัยช่องที่กฎหมายห้ามมาแสวงหาผลประโยชน์ เช่น การตั้งด่าน โดยเรียกหรือ ตั้งในขณะที่มีรถใหญ่จอดอยู่บริเวณช่องทางเดินรถซ้ายสุด พอผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์จะแซงขวาขึ้นมา โดยใช้สิทธิ ตามมาตรา 34 ก็ถูกเจ้าพนักงาน โบกเรียกด้วยข้อหาไม่วิ่งในช่องทางเดินรถด้านซ้าย ตามมาตรา 35 หรือแม้กระทั่งการตั้งด่านที่ผิดกฎหมาย เช่น การดักรับตั้งด่านลอย ตั้งด่านตรงหลังโค้ง ตั้งด่านตรงคอสะพาน เป็นต้น

จากการวิเคราะห์ นับตั้งแต่ในช่วงต้นของงานวิจัยจนถึงจุดนี้ ข้อเท็จจริงและพฤติกรรมในการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจร ซึ่งให้เห็นถึงแนวโน้มในการคอร์รัปชัน และการคอร์รัปชันในระดับที่ซับซ้อนขึ้นกว่าเดิม และตรวจสอบได้ยาก เริ่มตั้งแต่เรื่องสิทธิเสรีภาพในการใช้ทางของรถจักรยานยนต์ ในพระราชบัญญัติ จราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 35 รวมไปถึงข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร (ชั่วคราว) ว่าด้วยการห้ามรถบางชนิดและล้อเลื่อนลากเข็น เดินบนสะพานข้ามทางร่วมทางแยก และในอุโมงค์ลอดทางร่วมทางแยก พ.ศ. 2559 เจ้าหน้าที่ในหน่วยงานราชการของรัฐ ที่มีหน้าที่เสนอปรับปรุงแก้ไขกฎหมาย ฝ่ายที่มีหน้าที่แก้ไขปรับปรุงกฎหมาย ไม่เพียงแต่เพิกเฉยและละเลย ซ้ำยังมีการออกข้อบังคับขึ้นมาจำกัดสิทธิเพิ่มเติมเกี่ยวกับการใช้สะพานและอุโมงค์อีก เพราะเนื่องจากความล้มเหลวของกฎหมายนี้ ยังคงเป็นช่องทาง

⁷⁸ น.3 ตั้งตำรวจจราจร บก.น.1-9 ทำยอดใบสั่งวันละ 100 ใบ

ในการแสวงหาผลประโยชน์ของตำรวจจราจร เพราะไม่สามารถปฏิบัติได้จริงในสภาพการจราจรปัจจุบัน โดยการใช้เรื่องความปลอดภัย มาเป็น“เงื่อนไขที่สร้างความชอบธรรม” ให้กับกฎหมายที่ล่าสมัยนั้น จะสามารถเอื้อให้เกิดประโยชน์ต่อการนำไปใช้เป็นเครื่องมือในการดำเนินการคอร์ปชั่นของตำรวจจราจรได้ ซึ่งการคอร์ปชั่นในลักษณะนี้ หากดูโดยไม่ละเอียดหรือไม่เคยประสบโดยตรง อาจดูไม่ออกและไม่รู้เสียด้วยซ้ำว่านี่ คือ การคอร์ปชั่น เนื่องจากหากถูกโต้แย้งหรือคัดค้านจากผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ที่ได้รับผลกระทบ ทางตำรวจก็จะอ้างเรื่องความปลอดภัยมาใช้เป็น“เงื่อนไขที่สร้างความชอบธรรม”ทั้งที่การจัดการด้านความปลอดภัยนั้น ต่างประเทศก็มีให้ศึกษา

ในประเทศสหรัฐอเมริกา ก็มีระบบการจ่ายเงินรางวัลให้แก่เจ้าหน้าที่เป็นพิเศษ นอกเหนือจากเงินประจำตำแหน่งเช่นเดียวกับประเทศไทย ซึ่งระบบการจ่ายเงินรางวัลของสหรัฐอเมริกาจะมีหลักเกณฑ์ที่ชัดเจน มีจำนวนแน่นอนและเป็นไปตามกฎหมาย สามารถตรวจสอบได้ และเจ้าหน้าที่ของรัฐจะมีกฎหมาย ที่เรียกว่า พระราชบัญญัติจริยธรรมในรัฐบาลสหรัฐอเมริกา (The Ethics in Government Act of 1978) ซึ่งมีสำนักงานจริยธรรมของรัฐบาลสหรัฐอเมริกา (The Office of Government Ethics, OGE) เป็นผู้ควบคุมดูแลเจ้าหน้าที่ของรัฐให้อยู่ภายใต้กฎหมาย

ในประเทศไทยแม้จะมี ประมวลจริยธรรมและจรรยาบรรณของตำรวจ ที่เป็นแนวทางให้ตำรวจพึงปฏิบัติ ไม่ว่าจะเป็นการยึดถือประโยชน์ของประเทศชาติเหนือกว่าประโยชน์ส่วนตัว และไม่มีผลประโยชน์ทับซ้อน การยื่นหยัดทำในสิ่งที่ถูกต้อง เป็นธรรม และถูกกฎหมาย การให้บริการแก่ประชาชนด้วยความรวดเร็ว มีอัธยาศัย และไม่เลือกปฏิบัติ การให้ข้อมูลข่าวสารแก่ประชาชนอย่างครบถ้วน ถูกต้อง และไม่บิดเบือนข้อเท็จจริง⁷⁹ การกรณณาปราณีต่อประชาชน การไม่มกมากในลาภผล⁸⁰ เป็นต้น แต่ก็ดูเหมือนว่าจะใช้ไม่ได้ผลกับตำรวจบางกลุ่ม โดยเฉพาะในงานจราจร อีก

⁷⁹ ข้อ 5 ข้าราชการตำรวจต้องปฏิบัติตามค่านิยมหลักของมาตรฐานจริยธรรมสำหรับเจ้าหน้าที่ของรัฐ ตามที่ผู้ตรวจการแผ่นดินกำหนด ดังนี้

- (1) การยึดมั่นในคุณธรรมและจริยธรรม
- (2) การมีจิตสำนึกที่ดี ซื่อสัตย์ สุจริต และรับผิดชอบ
- (3) การยึดถือประโยชน์ของประเทศชาติเหนือกว่าประโยชน์ส่วนตัว และไม่มีผลประโยชน์ทับซ้อน
- (4) การยื่นหยัดทำในสิ่งที่ถูกต้อง เป็นธรรม และถูกกฎหมาย
- (5) การให้บริการแก่ประชาชนด้วยความรวดเร็ว มีอัธยาศัย และไม่เลือกปฏิบัติ
- (6) การให้ข้อมูลข่าวสารแก่ประชาชนอย่างครบถ้วน ถูกต้อง และไม่บิดเบือนข้อเท็จจริง

⁸⁰ ข้อ 6 ข้าราชการตำรวจต้องยึดถืออุดมคติของตำรวจ ๕ ประการ เป็นแนวทางชี้นำ

- การประพฤติตนและปฏิบัติหน้าที่เพื่อบรรลุถึงปณิธานของการเป็นผู้พิทักษ์สันติราษฎร์ ดังนี้
- (2) กรณณาปราณีต่อประชาชน
- (5) ไม่มกมากในลาภผล

ทั้งยังขาดระบบการตรวจสอบที่รัดกุมและโปร่งใส การจ่ายเงินรางวัลของไทยนั้น จะจ่ายจากรายได้ที่จัดสรรมาจากส่วนแบ่งจากค่าปรับที่เปรียบเทียบปรับจากผู้กระทำผิด และยังมีสัดส่วนที่เป็นเงินรางวัลถึงเกือบครึ่งหนึ่งของเงินค่าปรับทั้งหมด ส่วนในสหรัฐนั้น เงินรางวัลจะทำการจ่ายมาจากงบประมาณแผ่นดิน ดังนั้น ประเทศไทย จึงเกิดธรรมเนียมปฏิบัติ ที่เรียกว่า การทำยอด เพื่อให้ได้ตามเป้าหมายจากยอดค่าปรับที่ตั้งไว้ ซึ่งเข้าข่ายการคอร์รัปชัน นั่นเอง



บทที่ 5

บทสรุป และข้อเสนอแนะ

1. บทสรุป

ปัจจุบันที่จำนวนผู้ใช้รถบนท้องถนนเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง แต่ถนนหรือทางสัญจรไม่ได้เพิ่มขึ้นตามไปด้วย ส่งผลให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด การเดินทางใช้เวลานาน จึงมีประชาชนบางส่วนเลือกใช้บริการรถยนต์ในการเดินทาง โดยเฉพาะผู้ที่อาศัยอยู่ในกรุงเทพมหานคร หรือเขตเมืองที่มีการจราจรแออัด ไม่ว่าจะในรูปแบบของการใช้รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล หรือใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง เพื่อให้ไปถึงที่หมายของตนได้ในอย่างรวดเร็ว

จากการศึกษา พบว่าปัญหาที่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ได้รับผลกระทบจาก พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 คือ การถูกจำกัดสิทธิและเสรีภาพในการใช้ทางจนเกินสมควร และไม่สอดคล้องกับสภาพการจราจร ไปจนถึงกฎหมายเกี่ยวกับอุปกรณ์ป้องกัน ศีรษะและดวงตา เช่น หมวกนิรภัยและบังลม ที่ยังไม่เหมาะสมกับการใช้งานจริง ประกอบกับกฎหมายดังกล่าว ยังให้อำนาจแก่เจ้าพนักงานจราจรในการใช้ดุลพินิจที่กว้างขวางจนเกินไป อีกทั้งกฎหมายการจ่ายเงินสินบนรางวัลที่เอื้อประโยชน์ให้ เจ้าหน้าที่บางส่วนใช้ความไม่สอดคล้องนี้ ไปใช้เป็นช่องทางแสวงหาผลประโยชน์ เป็นเหตุให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่ เกิดความสงสัยและไม่เชื่อมั่นในการใช้ดุลพินิจในการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าพนักงานจราจร

ผู้ศึกษา ได้ทำการศึกษาถึงปัญหาข้อกฎหมายที่มีผลกระทบกับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในประเทศไทย โดยศึกษาจากทั้งกฎหมายของประเทศไทยและของต่างประเทศที่ใช้แก้ปัญหาในเรื่องนี้ พบว่าในต่างประเทศ บางประเทศมีกฎหมายเกี่ยวกับการใช้ทางของรถจักรยานยนต์ โดยเฉพาะ ซึ่งมีความละเอียดและเหมาะสมกับสภาพการใช้งานของรถจักรยานยนต์ในปัจจุบัน ไม่ว่าจะเป็นประเทศใด่วัน ที่มีการแบ่งช่องทางและวิธีการเดินรถของรถจักรยานยนต์ หรือในประเทศมาเลเซียที่ให้อิสระในการใช้ทางของรถจักรยานยนต์ค่อนข้างมาก อีกทั้งยังสร้างช่องทางพิเศษ และจุดอำนวยความสะดวกไว้ให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์อีกด้วย

ในส่วนของปัญหาการใช้ดุลพินิจในการตีความกฎหมาย และการใช้ดุลพินิจในการปฏิบัติหน้าที่ที่ไม่มีมาตรฐานของเจ้าพนักงานจราจรในประเทศไทยนั้น จากการศึกษาค้นคว้าในประเทศอื่นๆ เช่น ประเทศสหรัฐอเมริกา หรือฝรั่งเศส จะไม่ให้อำนาจเบ็ดเสร็จเด็ดขาดทั้งหมดอยู่ที่หน่วยงาน

ตำรวจอย่างเดียว เพราะอาจทำให้เกิดช่องทางการทุจริตได้โดยง่าย จึงต้องมีหน่วยงานอื่นมาคอยตรวจสอบการทำงานของตำรวจอีกชั้นหนึ่ง เพื่อไม่เปิดโอกาสให้ตำรวจมีช่องทางการทุจริต

อย่างไรก็ตาม จากการศึกษาและวิเคราะห์ พบว่าสาเหตุที่ทำให้เกิดปัญหาข้างต้นมาจากการมุ่งหวังประโยชน์จากการหักเงินที่ได้จากการเปรียบเทียบปรับไว้เป็นรางวัลตอบแทนให้แก่เจ้าพนักงาน ซึ่งเรียกว่า เงินสินบนรางวัล ที่ทำให้การใช้ดุลพินิจในปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่บางส่วนเอนเอียงออกจากเจตนารมณ์ที่แท้จริงของกฎหมาย ซึ่งในประเทศสหรัฐอเมริกาที่มีรูปแบบการให้รางวัลแก่เจ้าพนักงานเช่นเดียวกับประเทศไทย แตกต่างกันตรงระบบการตรวจสอบที่เข้มงวดรัดกุมกว่าในประเทศไทย

1.1 ปัญหาในเรื่องสิทธิเสรีภาพในการใช้ทางของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

ปัญหาในเรื่องสิทธิเสรีภาพในการใช้ทางของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์นั้น เนื่องจากในระยะหลัง รถจักรยานยนต์ได้กลายเป็นพาหนะที่คนกรุงเทพฯ ใช้มากที่สุด จากรายการจดทะเบียนของกรมการขนส่งทางบก รถจักรยานยนต์ จึงกลายเป็นพาหนะที่คนส่วนใหญ่ในสังคมการใช้ถนนไปโดยปริยาย ซึ่งอาจขัดกับการคาดการณ์ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ที่เน้นสร้างถนนหนทางมาเพื่อรองรับการใช้รถยนต์เสียเป็นส่วนใหญ่ ไม่ได้สร้างถนนมาเพื่อรองรับการขยายตัวของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ทำให้รถจักรยานยนต์ไม่สามารถขับขี่บนท้องถนนร่วมกับรถประเภทอื่นๆ ได้ อีกทั้งยังกลายเป็นพลเมืองชั้น 2 ส่งผลให้กฎหมายหรือกฎเกณฑ์ต่างๆ ในการใช้รถใช้ถนนในส่วนที่เกี่ยวข้องกับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ไม่ได้ได้รับการแก้ไข ปรับปรุง

ในต่างประเทศ ไม่ว่าจะเป็น ไต้หวัน อินโดนีเซีย หรือแม้กระทั่งประเทศเพื่อนบ้านที่มีพรมแดนติดกับประเทศไทย อย่างประเทศมาเลเซีย ล้วนให้ความสำคัญกับการมีอยู่ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ทั้งสิ้น ประเทศไต้หวันถึงขนาดสร้างเลนสำหรับรถจักรยานยนต์ พร้อมกฎหมายเกี่ยวกับเลนสำหรับรถจักรยานยนต์ไว้โดยเฉพาะ รวมไปถึงประเทศมาเลเซียที่ให้สิทธิแก่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สามารถใช้ทางร่วมกับรถประเภทอื่นๆ ได้ โดยมีได้บัญญัติกฎหมายจำกัดสิทธิไว้ ทั้งยังมีการสร้างช่องทางด่วนและอุโมงค์ สำหรับรถจักรยานยนต์โดยเฉพาะ พร้อมสิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็นเช่นที่พักรถ ที่หลบฝนแก่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

จะเห็นได้ว่าสมรรถนะของรถจักรยานยนต์ในปัจจุบัน สามารถทำความเร็วได้ในระดับที่ไม่เกาะกีดขวางการจราจรเหมือนเช่นเดิมอีกแล้ว แม้ว่าถนนหนทางส่วนใหญ่จะถูกออกแบบมาเพื่อให้รถยนต์ใช้เสียเป็นส่วนใหญ่ แต่ยังคงมีพื้นที่เพียงพอจะแบ่งให้รถจักรยานยนต์วิ่งได้ ดังนั้น การบังคับให้รถจักรยานยนต์วิ่งได้เฉพาะช่องทางเดินรถด้านซ้ายสุด การห้ามรถจักรยานยนต์ใช้สะพานข้ามแยกและอุโมงค์ลอดผ่านแยก จึงเป็นการจำกัดสิทธิเสรีภาพในการใช้ทางของ

รถจักรยานยนต์จนเกินสมควร ซึ่งขัดกับรัฐธรรมนูญ จากวันที่พระราชบัญญัติจราจรทางบก ประกาศใช้เมื่อปี พ.ศ. 2522 จนถึงวันนี้ เป็นเวลานานแล้ว ที่พระราชบัญญัติฉบับนี้ ไม่เคยแก้ไขบทบัญญัติในมาตรา 35 ที่เป็นการจำกัดสิทธิเสรีภาพในการใช้ถนนของรถจักรยานยนต์ บัดนี้ ถึงเวลาอันสมควรแล้วที่จะยกเลิกความในวรรคท้ายของมาตรา 35 ที่บังคับให้จักรยานยนต์ต้องวิ่งในทางเดินรถด้านซ้ายสุด แต่เพียงอย่างเดียว รวมถึงยกเลิกข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร (ชั่วคราว) ว่าด้วยการห้ามรถบางชนิดและล้อเลื่อนลากเข็น เดินบนสะพานข้ามทางร่วมทางแยก และในอุโมงค์ลอดทางร่วมทางแยก พ.ศ. 2559 และอนุญาตให้รถจักรยานยนต์ สามารถใช้สะพานข้ามแยกและอุโมงค์ลอดผ่านแยกได้ โดยเฉพาะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลที่การจราจรนับวันจะยิ่งติดขัดมากขึ้น โดยร่วมมือกับทางกรุงเทพมหานคร กรมทางหลวง และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการหาวิธีทำให้รถจักรยานยนต์สามารถใช้ทางดังกล่าว ร่วมกับรถประเภทอื่นได้โดยปลอดภัย

1.2 ปัญหาเกี่ยวกับการใช้ดุลพินิจในการปฏิบัติหน้าที่ตามกฎหมายของตำรวจจราจร

การบัญญัติกฎหมายไว้ในลักษณะกว้างๆ ก็เพื่อให้ผู้บังคับใช้นำไปบังคับใช้ได้ อย่างยืดหยุ่นและเหมาะสมกับข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้นตามยุคสมัย โดยไม่ต้องตรากฎหมายใหม่ขึ้นมาบ่อยๆ แต่ในการเปิดโอกาสให้เจ้าพนักงานใช้ดุลพินิจได้อย่างกว้างขวางนั้น ก็ก่อปัญหาในการตีความกฎหมายของเจ้าพนักงานจราจร ส่วนแรกเกิดจากการขาดความรู้ความเข้าใจในข้อเท็จจริงอย่างเพียงพอ เนื่องจากขาดการอบรมบุคลากรให้มีความรู้ความเข้าใจในข้อกฎหมายและข้อเท็จจริงให้ทันยุคสมัยและเทคโนโลยียานยนต์ใหม่ๆ อย่างสม่ำเสมอ จนเป็นเหตุให้เกิดความผิดพลาดในการบังคับใช้กฎหมาย เมื่อต้องเผชิญกับข้อเท็จจริงใหม่ๆ ที่เกิดขึ้น

แต่ประเด็นข้างต้น จะมีใช้ปัญหาแต่อย่างไร หากเจ้าพนักงานตีความกฎหมายโดยถือเอาเจตนารมณ์ที่แท้จริงของกฎหมายเป็นที่ตั้ง และบังคับใช้กฎหมายโดยใช้หลักนิติศาสตร์ควบคู่ไปกับหลักรัฐศาสตร์ เพราะปัญหาในการตีความกฎหมายของเจ้าพนักงานจราจรในปัจจุบันที่ประชาชนได้รับความเดือดร้อน มาจากการตีความกฎหมายโดยเห็นแก่ประโยชน์ของตนและพวกพ้องเป็นที่ตั้ง ซึ่งก็คือ การจับโดยมุ่งหวังในเงินส่วนแบ่งจากค่าปรับที่ตนจะได้ หรือต้องให้ได้ตามยอดที่ผู้บังคับบัญชาสั่งลงมา นั่นเอง

เมื่อเห็นแก่ผลประโยชน์ของตนและพวกพ้องเป็นที่ตั้ง การใช้อำนาจดุลพินิจในการตีความกฎหมาย จึงถูกบิดเบือนไปจากเจตนารมณ์ที่แท้จริงของกฎหมาย กฎหมายที่ให้อำนาจแก่เจ้าพนักงานในการใช้ดุลพินิจ จึงกลับกลายเป็นเครื่องมือแสวงหาผลประโยชน์ ความผิดเล็กน้อยในหลายๆ ความผิด ที่แม้จะไม่ก่อให้เกิดอันตรายแก่ผู้ใด หรือแค่เพียงใช้ดุลพินิจว่ากล่าวตักเตือนก็เพียงพอ ก็ยังถูกตีความให้เป็นความผิดและเปรียบเทียบปรับ ส่งให้การปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าพนักงาน

จรรยา แทนที่จะเป็นการดูแลรักษาความสงบเรียบร้อย และอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ใช้รถใช้ถนน กลับกลายเป็นสร้างความเดือดร้อนให้แก่ประชาชน และนั่นอาจเป็นสาเหตุหลักของการที่กฎหมายเกี่ยวกับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่ได้ถูกแก้ไขอย่างมีนัยสำคัญดังกล่าวข้างต้นนั้น

1.3 ปัญหาเกี่ยวกับระบบการจ่ายเงินสินบนรางวัล

เนื่องจากกฎหมายจรรยาทางบกเป็นกฎหมายเทคนิค ซึ่งความผิดที่บัญญัติไว้นั้น ส่วนใหญ่จะเป็นความผิดเล็กน้อยที่มีได้เกิดจากเจตนาชั่วร้ายของผู้กระทำ หากแต่เป็นการฝ่าฝืน ข้อตกลงในการใช้รถใช้ถนนร่วมกัน ดังนั้น พระราชบัญญัติจรรยาทางบก จึงเปิดโอกาสให้เจ้าพนักงาน จรรยา มีอำนาจดุลพินิจในการปฏิบัติหน้าที่ค่อนข้างยืดหยุ่น ในบางฐานความผิดที่ไม่ร้ายแรง เช่น ให้เจ้าพนักงานมีอำนาจใช้ดุลพินิจในการว่ากล่าวตักเตือน การออกใบสั่งให้เปรียบเทียบเทียบปรับ เป็นต้น โดยหน้าที่หลักของเจ้าพนักงานจรรยายังคงเป็นการดูแลความสงบเรียบร้อยและอำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน แต่ปรากฏว่าเจ้าพนักงานจรรยาบางส่วนกลับใช้อำนาจนั้น เลือกที่จะละเว้นการปฏิบัติหน้าที่ หรือเลือกที่จะบังคับใช้กฎหมายเพียงบางส่วน เพื่อแลกกับการที่ ผู้กระทำผิดยอมให้สินบน แก่เจ้าพนักงานจรรยา ส่งผลให้เกิดการรีดไถมากขึ้น โดยส่วนใหญ่ เชื่อจะเป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ เนื่องด้วยปัจจัยหลายอย่างที่ทำให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ตกเป็น เป้าหมายในการรีดไถของเจ้าพนักงานจรรยา หลังจากนั้น จึงมีการออกกฎหมายเกี่ยวกับเงินสินบน รางวัลออกมาเพื่อแก้ปัญหาการเรียกรับเงินนอกระบบของเจ้าพนักงานจรรยา แต่ด้วยความไม่รัดกุม ในการตรวจสอบควบคุม ทำให้กฎหมายเกี่ยวกับเงินสินบนรางวัลนี้ กลายเป็นกฎหมายที่เอื้อ ผลประโยชน์ให้กับตำรวจจรรยาที่ปฏิบัติหน้าที่ โดยการจับผู้ใช้รถใช้ถนนและจะมีส่วนแบ่งจาก ค่าปรับ หลังจากผู้ขับขี่มาขอรับการเปรียบเทียบปรับและชำระค่าปรับ โดยหักส่วนแบ่งที่เป็น เงินสินบนรางวัล ซึ่งกลายเป็นว่ากฎหมายนี้ เป็นช่องทางสู่ผลประโยชน์จำนวนมหาศาล ทั้งยัง ยากแก่การตรวจสอบความถูกต้อง ทั้งความถูกต้องในการใช้ดุลพินิจของเจ้าพนักงาน และความถูกต้อง ในการจ่ายเงินสินบนรางวัลอีกด้วย ในปัจจุบันกฎหมายเกี่ยวกับเงินสินบนรางวัล จึงกลายเป็นช่องทาง ในการทุจริตคอร์รัปชันของหน่วยงานราชการที่ใช้กฎหมายเกี่ยวกับเงินสินบนรางวัล

2. ข้อเสนอแนะ

จากการที่ประเทศไทยยังไม่มี การแก้ไขปรับปรุง พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ในส่วนที่มีผลกระทบต่อผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ให้ทันสมัยและเหมาะสมกับสภาพการใช้งานจริง ในปัจจุบัน จึงทำให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ได้รับความเดือดร้อน โดยแบ่งออกเป็น 3 ส่วนใหญ่ ๆ คือ กฎหมายเกี่ยวกับการใช้รถจักรยานยนต์ กฎหมายที่เกี่ยวกับอำนาจของเจ้าพนักงานจราจร กฎหมายเกี่ยวกับเงินสินบนรางวัล

ดังนั้น ผู้ศึกษาจึงมีความเห็น ว่าเพื่อจัดการกับปัญหาข้อกฎหมายที่มีผลกระทบต่อผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในประเทศไทย จึงสมควรดำเนินการ ดังต่อไปนี้

2.1 กฎหมายเกี่ยวกับการใช้รถจักรยานยนต์

2.1.1 ปัญหาเกี่ยวกับกฎหมายที่จำกัดสิทธิเสรีภาพในการใช้ถนนของรถจักรยานยนต์

ปัญหาเกี่ยวกับกฎหมายที่จำกัดสิทธิเสรีภาพในการใช้ถนนของรถจักรยานยนต์เป็นปัญหาที่ค้างคามานาน แม้ว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์จะร่วมกันเรียกร้องตามช่องทางต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นการยื่นหนังสือโดยตรงต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง การเรียกร้องทางสื่อสาธารณะ รวมไปถึงการชุมนุมเรียกร้อง ก็กลับไม่ได้รับการเหลียวแลจากผู้ที่มีอำนาจในบ้านเมือง

จากการศึกษาวิจัยเพื่อรวบรวมข้อมูล เห็นว่า ควรมีการศึกษาและปรับปรุงแก้ไข พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 โดยเฉพาะอย่างยิ่งในส่วนที่เกี่ยวข้องกับรถจักรยานยนต์ ในมาตรา 35 วรรค2 ที่บัญญัติไว้เพื่อจำกัดสิทธิและเสรีภาพในการใช้ถนนของรถจักรยานยนต์ จนเกินสมควรและไม่เหมาะสมกับสภาพความเป็นจริงในปัจจุบัน โดยศึกษามาตรการการบริหารจัดการด้านจราจรจากประเทศมาเลเซีย ที่สามารถบริหารจัดการจราจรให้รถจักรยานยนต์สามารถใช้ถนนร่วมกันกับรถประเภทอื่น ๆ ได้อย่างเหมาะสม จึงเห็นควรยกเลิกหรือแก้ไขในส่วนของพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ดังนี้

กฎหมายเดิมในมาตรา 35 วรรค 2⁸¹ จาก “ผู้ขับขี่รถบรรทุก รถบรรทุกคนโดยสาร รถจักรยานยนต์ในทางเดินรถ ซึ่งได้แบ่งช่องเดินรถในทิศทางเดียวกันไว้ ตั้งแต่สองช่องขึ้นไปหรือได้จัดช่องเดินรถประจำทางด้านซ้ายไว้โดยเฉพาะ ต้องขับรถในช่องเดินรถด้านซ้ายสุดหรือใกล้เคียงกับช่องเดินรถประจำทางแล้วแต่กรณี” เหลือเพียง “ผู้ขับขี่รถบรรทุก รถบรรทุกคนโดยสารในทางเดินรถ ซึ่งได้แบ่งช่องเดินรถในทิศทางเดียวกันไว้ ตั้งแต่สองช่องขึ้นไปหรือได้จัดช่องเดินรถประจำทางด้านซ้ายไว้โดยเฉพาะ ต้องขับรถในช่องเดินรถด้านซ้ายสุดหรือใกล้เคียงกับช่องเดินรถประจำทางแล้วแต่กรณี” ซึ่งจะหมายความว่า หากรถจักรยานยนต์จะออกมาใช้ช่องทางเดินรถด้านขวา ต้องใช้ความเร็วให้สัมพันธ์กับผู้อื่นที่กำลังใช้ช่องทางเดินรถนั้น ส่วนรถที่มีความเร็วต่ำหรือต้องใช้ความเร็วต่ำก็ให้วิ่งในช่องทางเดินรถด้านซ้ายสุด เช่นเดิม หากรถจักรยานยนต์นั้น ไม่ได้ใช้หรือมีความเร็วต่ำก็สามารถออกมาวิ่งในช่องทางเดินรถอื่นได้ การแก้ไขปรับปรุงในส่วนนี้นอกจากจะเป็นการคืนเสรีภาพในการใช้ถนนให้แก่รถจักรยานยนต์แล้ว ยังทำให้รถจักรยานยนต์อาจกลายเป็นตัวเลือกในการเดินทางแทนรถยนต์ส่วนบุคคล ที่นับวันจะไม่มีพื้นที่ผิวการจราจรเหลือให้วิ่งอยู่แล้วอีกด้วย

2.1.2 ปัญหาในการจำกัดสิทธิในการใช้สะพานและอุโมงค์ของรถจักรยานยนต์

เจตนารมณ์ในการสร้างสะพานข้ามแยกและอุโมงค์ลอดผ่านแยก ก็เพื่อระบายการจราจรของรถในส่วนที่ต้องการตรงผ่านแยก โดยไม่ได้ต้องการเปลี่ยนเส้นทางจะได้อีก ไม่ต้องไปติดสะสมตรงแยกเพื่อรอสัญญาณไฟ รถจักรยานยนต์ควรจะมีสิทธิใช้ได้เช่นเดียวกัน โดยไม่นำข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร (ชั่วคราว) ว่าด้วยการห้ามรถบางชนิดและล้อเลื่อนลากเข็น เดินบนสะพานข้ามทางร่วมทางแยก และในอุโมงค์ลอดทางร่วมทางแยก พ.ศ. 2559 มาใช้กับรถจักรยานยนต์ และอนุญาตให้รถจักรยานยนต์สามารถใช้สะพานข้ามแยกและอุโมงค์ลอดผ่านแยกได้โดยเฉพาะ ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลที่มีสภาพการจราจรที่แออัด นอกจากการแก้ไขกฎหมายแล้ว ยังควรจัดให้มีความปลอดภัยมากเพียงพอสำหรับรถจักรยานยนต์และรถประเภทอื่นได้ใช้สะพานและอุโมงค์ร่วมกัน ปัญหาและความเสี่ยงต่างๆในการใช้รถจักรยานยนต์

⁸¹ มาตรา 35 รถที่มีความเร็วช้าหรือรถที่มีความเร็วต่ำกว่าความเร็วของรถคันอื่นที่ขับในทิศทางเดียวกัน ผู้ขับขี่ต้องขับรถให้ใกล้เคียงช่องทางเดินรถด้านซ้ายเท่าที่จะกระทำได้

ผู้ขับขี่รถบรรทุก รถบรรทุกคนโดยสาร รถจักรยานยนต์ในทางเดินรถ ซึ่งได้แบ่งช่องเดินรถในทิศทางเดียวกันไว้ ตั้งแต่สองช่องขึ้นไป หรือได้จัดช่องเดินรถประจำทางด้านซ้ายไว้โดยเฉพาะ ต้องขับรถในช่องเดินรถด้านซ้ายสุด หรือใกล้เคียงกับช่องเดินรถประจำทาง แล้วแต่กรณี

ความในวรรคสองมิให้ใช้บังคับแก่รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคลที่มีน้ำหนักไม่เกินหนึ่งพันหกร้อยกิโลกรัม และรถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกินเจ็ดคน ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์

กับสะพานข้ามแยก เช่น ความสูง ซึ่งก่อให้เกิดความลาดชันของสะพานข้ามแยก การต้องปะทะกับแรงลม เมื่อต้องขึ้นสะพานที่มีความสูงมากๆ เช่น สะพานภูมิพลฯ ที่ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา เป็นต้น ให้นำหน่วยงานที่เกี่ยวข้องหาวิธีลดแรงลมบนสะพานลง ซึ่งด้วยความรู้ความสามารถของคนไทย น่าจะเพียงพอที่จะทำได้ ปัญหาอุโมงค์ที่มีความลาดชัน แสงสว่างในอุโมงค์ การควบคุมความเร็วของรถ จัดระบบการเดินรถเสียใหม่ให้รถจักรยานยนต์ สามารถใช้ทางร่วมกันกับรถประเภทอื่นๆ ได้

2.2 กฎหมายที่เกี่ยวกับอำนาจของเจ้าพนักงานจราจร

2.2.1 อำนาจในการใช้ดุลพินิจในการตีความกฎหมาย

ปัญหาด้านการตีความกฎหมายของตำรวจจราจร ส่วนหนึ่งเกิดจากการขาดความรู้ความเข้าใจในตัวบทกฎหมายและเจตนารมณ์ของกฎหมาย แต่สาเหตุหลักนั้น มาจากความต้องการในการทำยอดการจับกุมให้ได้ตามเป้า เพื่อเงินรางวัลจากค่าปรับที่ทำได้ ดังนั้นการแก้ไขปรับปรุงกฎหมายในส่วนนี้ อาจไม่ได้ช่วยในการแก้ไขปัญหานี้ ได้อย่างตรงจุดนัก เนื่องจากการตีความกฎหมายโดยบิดเบือนของตำรวจจราจรนั้น เป็นเพียงปลายเหตุของปัญหาเท่านั้น ต้นเหตุของปัญหาอยู่ที่ตัวเงินสินบนรางวัล ซึ่งคนจะได้รับจากค่าปรับนั่นเอง

2.2.2 อำนาจในการใช้ดุลพินิจในการปรับ หรือว่ากล่าวตักเตือน

ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 140 ได้ให้อำนาจแก่เจ้าพนักงานจราจรในการเลือกใช้ดุลพินิจในการออกไปสั่งให้ชำระค่าปรับ หรือว่ากล่าวตักเตือนแก่ผู้กระทำความผิดได้ในความผิดเล็กน้อย ถึงแม้การใช้ดุลพินิจที่บิดเบือนไปจากเจตนารมณ์ของกฎหมายของเจ้าพนักงานจราจรจะทำไป เพื่อเงินสินบนรางวัลจากค่าปรับ สมควรที่จะไปแก้ไขปรับปรุงกฎหมายในส่วน

ผู้ศึกษา เห็นว่ากฎหมายดังกล่าวตราออกมาได้อย่างรอบคอบแล้ว หากแต่ปัญหานี้ หากแก้ที่ปลายเหตุโดยการไล่แก้ไขกฎหมายในมาตราต่างๆ คงต้องใช้เวลาและ อาจต้องแก้ไขมาก เพราะสาเหตุที่แท้จริงที่จูงใจให้เจ้าพนักงานตำรวจใช้ดุลพินิจที่บิดเบือน ไม่ได้มาจากการที่กฎหมายบัญญัติไว้ยืดหยุ่น เปิดโอกาสให้เจ้าพนักงานตีความกฎหมายได้ หากแต่เกิดจากแรงจูงใจจากเงินรางวัลที่ส่งผลให้ตำรวจจราจรใช้กฎหมายเป็นช่องทางแสวงหาผลประโยชน์

2.3 กฎหมายเกี่ยวกับสินบนรางวัล

ปัญหาเกี่ยวกับเงินสินบนรางวัล นับได้ว่าสำคัญที่สุด เนื่องจากปัญหานี้เป็นต้นตอของการคอร์รัปชันและทุกๆ ปัญหา ปรากฏในงานวิจัยชิ้นนี้ ตัวบทกฎหมายและอำนาจที่กฎหมายให้ไว้แก่เจ้าพนักงานจราจรเพื่อปฏิบัติหน้าที่ ถูกใช้เป็นเครื่องมือในการคอร์รัปชัน นับตั้งแต่การบังคับใช้กฎหมายที่บิดเบือน การตีความกฎหมายที่บิดเบือน การใช้ดุลพินิจที่บิดเบือน ทุกปัญหาล้วนทำเพื่อหวังในเงินสินบนรางวัลทั้งสิ้น ทุกอย่างถูกบิดเบือนไปจากเจตนารมณ์ของกฎหมายจราจรทางบก

ทั้งยังยากแก่การคัดค้านโต้แย้งของประชาชน เนื่องจากประชาชนจะถูกปิดปากด้วยประโยชน์ที่ตำรวจจราจร ชอบใช้อ้างเพื่อให้ตนมีความชอบธรรมในการคอร์รัปชันนั้น ก็คือ “เพื่อความปลอดภัย” นั้นเอง ทำให้การคอร์รัปชันนั้นซับซ้อนและยากแก่การตรวจสอบขึ้น กฎหมายดังกล่าว ถูกบัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 146 ที่กำหนดให้เงินค่าปรับตามพระราชบัญญัตินี้ที่ได้รับในกรุงเทพมหานครหรือในจังหวัดใด หรือในท้องถิ่นที่กระทรวงมหาดไทยประกาศกำหนด ให้แบ่งให้แก่กรุงเทพมหานครหรือเทศบาลในจังหวัดนั้น เพื่อใช้ในการดำเนินการเกี่ยวกับการจราจร ในอัตราร้อยละห้าสิบของจำนวนเงินค่าปรับ หรือให้ตกเป็นของท้องถิ่นที่กระทรวงมหาดไทย ประกาศกำหนดทั้งหมดโดยการจ่ายเงินตามนัยของมาตรา 146 นี้จะแบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือ ส่วนที่หนึ่งแบ่งให้กับกรุงเทพมหานคร หรือเทศบาล ในอัตราร้อยละ 50 หรือกึ่งหนึ่งของเงินค่าปรับทั้งหมด ส่วนที่ 2 อีก ร้อยละ 50 ที่เหลือจะถูกแบ่งออกเป็น ร้อยละ 47.5 เป็นส่วนแบ่งเงินรางวัลจราจร ส่วนร้อยละ 2.5 ที่เหลือ แบ่งออกเป็นร้อยละ 1 เป็นรายได้แผ่นดิน และสุดท้ายอีกร้อยละ 99 ตกเป็นของกองทุนสืบสวนสอบสวน

การให้เงินรางวัล แม้จะเป็นการสร้างแรงจูงใจในการทำงานให้แก่ตำรวจจราจร แต่เมื่อมีการนำวิธีการนี้ไปแสวงหาผลประโยชน์ในทางที่มีขอบ จึงเห็นควรให้ยกเลิกการจ่ายเงินรางวัลเสีย ให้เงินค่าปรับนั้น เข้าเทศบาลเต็มจำนวน เนื่องจากตำรวจจราจรเองก็มีฐานเงินเดือนประจำตำแหน่งอยู่แล้ว การขาดเงินรางวัลในส่วนนี้ จึงไม่ควรส่งผลให้ประสิทธิภาพในการปฏิบัติหน้าที่ลดลง โดยแก้ไขมาตรา 146 เป็น “ให้เงินค่าปรับตามพระราชบัญญัตินี้ที่ได้รับในกรุงเทพมหานครหรือในจังหวัดใด หรือในท้องถิ่นที่กระทรวงมหาดไทยประกาศ กำหนดให้แบ่งให้แก่ กรุงเทพมหานครหรือเทศบาลในจังหวัดนั้น เพื่อใช้ในการดำเนินการเกี่ยวกับการจราจรทั้งหมด”

บรรณานุกรม



บรรณานุกรม

- ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาแก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 16) พ.ศ. 2529
- ณัฐวัฒน์ สุทธิโยธิน. (2554). “ทฤษฎีการลงโทษ” ใน *เอกสารประกอบการสอนชุดกฎหมายและอาชญาวิทยาชั้นสูง หน่วยที่ 6*. นนทบุรี: มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช.
- พฤกษ์ก ล้ามาศ. บังคับที่กำหนดการใช้ดุลพินิจของตำรวจจราจรต่อผู้กระทำความผิดกฎหมายเกี่ยวกับการจราจร กองบังคับการตำรวจนครบาล 7
- อำพน เจริญชีวินทร์. (2545). *ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับการฟ้องและการดำเนินคดีในศาลปกครอง* (พิมพ์ครั้งที่ 3). กรุงเทพมหานคร: นิติธรรม.
- ธีรยุทธ โลหะเลิศกิจ. (2553). *ปัญหาในการเปรียบเทียบคดี: ศึกษาเปรียบเทียบระหว่างประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญากับกฎหมายอื่น*. วิทยานิพนธ์ปริญญานิติศาสตรมหาบัณฑิต ไม่ได้ตีพิมพ์. มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, กรุงเทพฯ.
- พระราชบัญญัติ มาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม(ฉบับที่ 5) พ.ศ.2535 โดยมีพระราชกฤษฎีกากำหนดให้ผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมหมวกนิรภัยสำหรับผู้ใช้งานพาหนะต้องเป็นไปตามมาตรฐาน พ.ศ.2539
- จิตติมา เทพอาร์กกุล. (2542). *มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการลงโทษผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจร*. (วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต ไม่ได้ตีพิมพ์). มหาวิทยาลัยรามคำแหง, กรุงเทพฯ.
- ณรงค์ อภิรักษ์โนทัย. (2556). *ปัญหาการบังคับใช้กฎหมายจราจร และวิธีพิจารณาคดีจราจร*. (วิทยานิพนธ์ ปริญญานิติศาสตรมหาบัณฑิต ไม่ได้ตีพิมพ์). มหาลัทธิธุรกิจบัณฑิตย์, กรุงเทพฯ.
- ประธาน วัฒนวานิชย์. (2555). *วิเคราะห์การจ่ายเงินสินบนรางวัลแก่เจ้าหน้าที่ของรัฐในการปฏิบัติหน้าที่*. ฝ่ายวิจัย สำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ, กรุงเทพฯ.
- นันทิ จิตสว่าง. (2556). *วัตถุประสงค์ในการลงโทษ*. จาก <https://www.gotoknow.org/posts/454719>
- ทฤษฎีจิตวิเคราะห์ของฟรอยด์ (Freud, 1856-1939). จาก http://www.novabizz.com/NovaAce/Personality/Theory_Freud.htm

ทฤษฎีบุคลิกภาพ (Theories of Personalities). จาก

<http://www.baanjomyut.com/library/personality/02.html>

ทฤษฎีจิตวิเคราะห์ของ فروยด์. จาก <http://www.kroobannok.com/article-99-ทฤษฎีจิตวิเคราะห์ของ فروยด์-.html>

สถาบันเทคโนโลยีราชมงคล สาขาวิชาสถิติประยุกต์ ทฤษฎี ERG ของแอลเดอร์เฟอร์ (ERG

Theory)http://www.stat.rmutt.ac.th/index.php?option=com_content&view=article&id=89:erg-&catid=37:researchaart&Itemid=86

สถาบันเทคโนโลยีราชมงคล สาขาวิชาสถิติประยุกต์ ทฤษฎีสองปัจจัยของเฮิร์ชเบิร์ก

(Two-Factor Theory)

http://www.stat.rmutt.ac.th/index.php?option=com_content&view=article&id=90:two-factor-theory&catid=37:researchaart&Itemid=86

คุณครูจากเมืองพนัส ทฤษฎีแรงจูงใจของเฟรดเดอริก เฮอริชเบอร์ก

<https://www.gotoknow.org/posts/208291>

กองนิตการกลุ่มงานที่ปรึกษากฎหมาย นิตกรรมและสัญญา legal.tu.ac.th/

AffiliationsJAMA. 2011;306(3):267-268.doi:10.1001/jama.2011.989.

<http://jama.jamanetwork.com/article.aspx?articleid=1104114>

เฟซบุ๊กเพจศูนย์ควบคุมและสั่งการจราจร - บก02

28 สิงหาคม 2557 เวลา 00:51:05 น. เพจ บก.02 บอกว่า กรุงเทพฯ ไม่ได้ทำทางไว้ให้สำหรับมอเตอร์ไซค์วิ่ง ... <http://m.pantip.com/topic/32507637>

วรรณโชค ไชยสะอาด "ห้ามมอเตอร์ไซค์ขึ้นสะพาน-ลงอุโมงค์" ... ถึงเวลาออกแบบถนนที่ใช้ร่วมกันได้ 03 เมษายน 2559 เวลา 20:58 น.

424995<http://www.posttoday.com/analysis/report/424995>

ตอบข้อสงสัยจราจร http://www.trafficpolice.go.th/qa_answer.php?id=40077

สอนเค้าแรงไฟหน้ารถ จยย.บิ๊กไบค์ | 28-05-59 | ชัดทันข่าว | ThairathTV

<https://www.youtube.com/watch?v=RDSPmltCLzc>

รายการ ต่างคนต่างคิดประเด็น จั๊บบิ๊กไบค์ เขาหาว่ากวนเมือง ? ออกอากาศ วันศุกร์ที่ 29

พฤษภาคม 2558 เวลา 23.00น. - 24.00น. ดำเนินรายการโดย คุณพุทท อภิวัชรณ AMARIN

TVHD

Motorcycle helmet https://en.wikipedia.org/wiki/Motorcycle_helmet

มอก.369/2539 <http://www2.rid.go.th/research/vijais/moa/fulltext/TIS369-2539.pdf>

รายการ ต่างคนต่างคิด ประเด็น บังลมหมวกกันน็อค ถูก มอก. แต่ถูกจับ ? ออกอากาศ

วันพุธที่ 27 พฤษภาคม 2558 เวลา 23.00น. - 24.00น.

ดำเนินรายการ โดย คุณพุทธร อภิวรรณ AMARIN TVHD ผู้ร่วมรายการ 1. พ.ต.อ.เอกรักษ์

ลี้มสังกาศ รองผู้บังคับการตำรวจจราจร 2. โคม เพื่อกขจี

ผู้ก่อตั้งเพจขอเถาะครับ 3. สายชล วิเชียรพงษ์ สมาชิกเพจขอเถาะครับ

<https://www.youtube.com/watch?v=Iq-HPvxJ1vE>

มาตรฐานหมวกนิรภัยใหม่ <http://www.thaiauto.or.th/2012/th/news/news->

[detail.asp?news_id=1732](http://www.thaiauto.or.th/2012/th/news/news-detail.asp?news_id=1732)

งานนำเสนอ power point ของสถาบันยานยนต์

http://www.thaiauto.or.th/2012/backoffice/file_upload/news/18825571029391.pdf

เฉลิมศักดิ์ วงศ์ศิริวัฒน์. *คุณพิณิจในการออกคำสั่งทางปกครอง สถาบันดำรงราชานุภาพ*

สำนักงานปลัดกระทรวงมหาดไทย

ระเบียบสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ว่าด้วยประมวลระเบียบการตำรวจไม่เกี่ยวกับคดีลักษณะที่

๓๘ (เดิม) เงินสินบนและเงินรางวัล (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๕๗ บทที่ ๒๖ หลักเกณฑ์

แบบ หรือวิธีปฏิบัติในการจ่ายเงินรางวัลเจ้าหน้าที่ตำรวจผู้ซึ่งปฏิบัติหน้าที่ควบคุม

จราจร

วรเจตน์ ภาคีรัตน์ เงื่อนไขการตรากฎหมายจำกัดสิทธิและเสรีภาพของประชาชน : “มาตรฐาน” ใน

การควบคุมตรวจสอบความชอบด้วยรัฐธรรมนูญของกฎหมาย หน้า 3

ผู้จัดการสุดสัปดาห์ ห้าม!!! มอ'ไซค์ ขึ้นสะพานทางข้าม – ลอดอุโมงค์ ผิดที่ โครงสร้างพื้นฐาน

ดำ ตร. ไม่ได้? โดย ผู้จัดการรายวัน 9 เมษายน 2559 06:42 น.

สมการทุจริตหรือ Fraud Formula บทที่ 2

ประวัติผู้ศึกษา

ชื่อสกุล	นายนิติ วงษ์ปรีชา
วัน เดือน ปีเกิด	21 กันยายน 2530
สถานที่เกิด	อำเภอเมือง จังหวัดนนทบุรี
ประวัติการศึกษา	นบ. มหาวิทยาลัยศรีปทุม
ประวัติการทำงาน	-

