

บทที่ 2

ประวัติความเป็นมา แนวความคิด และทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

การที่จะสามารถเข้าใจถึงปัญหาของการบังคับใช้กฎหมายจราจรนั้น ในเบื้องต้นควรที่จะต้องเริ่มทำการศึกษาในเรื่อง ประวัติศาสตร์เกี่ยวกับการจราจร แนวความคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับกฎหมายจราจร ทฤษฎีเกี่ยวกับการลงโทษผู้ฝ่าฝืนกฎหมายจราจร รวมไปถึงวัตถุประสงค์ของการลงโทษ และแนวทางการบังคับใช้กฎหมายจราจร ให้ชัดเจนเสียก่อน เพื่อที่จะได้เป็นพื้นฐานทางความคิด ในการวิเคราะห์ปัญหาการบังคับใช้กฎหมายจราจรที่มีอยู่ในปัจจุบัน ได้ชัดเจน ในบทที่ 2 นี้ผู้ศึกษาจึงได้มีทำการอธิบายเรื่องดังกล่าวข้างต้น โดยแบ่งเป็นหัวข้อๆดังต่อไปนี้

ประวัติศาสตร์เกี่ยวกับการจราจร

ผลจากความเจริญก้าวหน้าทางวัตถุ เริ่มต้นตั้งแต่ประมาณปี ค.ศ.1769 หรือปี พ.ศ.2312 แม่ทัพชาวฝรั่งเศสชื่อ นิโกลัส กูโน (Nicolas Gugno) ได้ประดิษฐ์เครื่องจักรไอน้ำซึ่งเป็นสิ่งประดิษฐ์ต้นแบบเครื่องจักรที่ทันสมัย ต่อมาในปี ค.ศ.1864 นักประดิษฐ์ได้คิดค้นรถยนต์โดยอาศัยถ่านหินเป็นเชื้อเพลิงแทนรถจักรไอน้ำ ต่อมาปี ค.ศ.1867 ได้พัฒนาออกมาเป็นรูปแบบเครื่องจักรขับเคลื่อนแบบสี่ล้อ และในปี ค.ศ.1885 ก็ได้ปรับปรุงเป็นเครื่องจักรแบบอาศัยน้ำมันเชื้อเพลิง (สิริชัย มาลีลีรังสี, 2541, หน้า 22 - 28)

ในปี ค.ศ.1893 Duryia ได้ประสบความสำเร็จในการใช้แก๊สโซลีนในการขับเคลื่อนรถ จนกระทั่งมีบริษัทรถยนต์ของเยอรมันเกิดขึ้น เช่น บริษัทเบนซ์ (Benz)

ในปี ค.ศ.1905 มีรถยนต์มากกว่า 78,000คัน วิ่งระหว่างนิวยอร์กถึงซานฟรานซิสโกโดยใช้เวลา 52 วัน ในปีค.ศ.1908 เฮนรี ฟอร์ด (Henry Ford) ได้ประดิษฐ์รถยนต์ฟอร์ดแบบ T จนกระทั่งปี ค.ศ.1927 ฟอร์ดได้ผลิตรถยนต์แบบนี้ถึง 15,007,003คัน การผลิตแบบรถยนต์และรถยนต์จึงปรากฏขึ้นมากมาย ผู้ขับขี่ก็เพิ่มมากขึ้น จำนวนอุบัติเหตุก็เพิ่มมากขึ้นเช่นกัน

ในปี ค.ศ.1924อัตราการตายที่เกิดจากการจราจรเพิ่มมากขึ้น จึงมีการตรากฎหมายจราจรขึ้น (Federal Road Aid Act) โดยประธานาธิบดี วูดโร วิลสัน (Woodrow Wilson) ในวันที่ 11 กรกฎาคม ค.ศ.1916 เพื่อใช้ในการควบคุมการสัญจรของคนอเมริกันในท้องถนน ต่อมาในปี ค.ศ. 1954 ประธานาธิบดี ดไวท์ ไอเซนฮาวร์ (Dwight D. Eisenhower) ได้ตรากฎหมายเพื่อรักษาความปลอดภัยบนทางหลวงขึ้น

ในปี ค.ศ.1900 มืองค์การบางองค์การที่เกิดความสับสนเกี่ยวกับการให้ความปลอดภัยโดยอาศัยวัตถุประสงค์ต่างๆเพื่อควบคุมการจราจรในเมืองคอนเนคติกัต (Connecticut) มีการออกกฎในการขับขี่และจดทะเบียนรถ (Registration) นอกจากนี้เมืองมินเนโซตา (Minnesota) ที่ก็ได้มีการออกกฎในการขับขี่และจดทะเบียนรถเช่นกัน และมีการปรับ 10 ดอลลาร์ กับผู้กระทำผิด

สำหรับในประเทศไทย รถรุ่นแรกที่เข้ามามีบทบาทก็คือ รถลาก ซึ่งเริ่มมีมาตั้งแต่สมัยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ผู้นำเข้ามาคือ พระยาโชฎีกเศรษฐี ข้าราชการกรมท่าชายซึ่งได้ต่างสำเนาไปค้าขายเมืองจีนบ่อยๆ ได้ไปเห็นเสนาบดี ขุนนาง และพวกผู้ดีนั่งรถลาก ให้คนลากอย่างสง่าผ่าเผย จึงติดต่อซื้อติดสำเนากลับมาใช้ในเมืองไทยหลายคัน เมื่อถึงกรุงเทพมหานคร ก็ได้นำรถลากขึ้นทูลเกล้าฯ ถวายรัชกาลที่ 4 รถลากจึงมีในเมืองไทยครั้งแรกเมื่อ พ.ศ.2414 ในสมัยเดียวกันนี้ มีชาวต่างประเทศเดินทางเข้ามาติดต่อค้าขายกับคนไทยมากขึ้น ชาวต่างประเทศก็เริ่มตัดถนนขึ้นตามแบบอย่างตะวันตก เพื่อใช้รถยนต์เดินทางติดต่อทำธุรกิจต่อกัน ถนนที่ สร้างขึ้นเป็นครั้งแรกบางแห่งโรยหิน ยานพาหนะที่ใช้กันในสมัยนั้นก็คือ รถม้าลาก และรถคนลาก หรือรถแจ็ก

ต่อมาก็เริ่มมีรถยนต์เข้ามาวิ่ง รถยนต์คันแรกของประเทศไทย สั่งมาโดยเจ้าพระยาสุรศักดิ์มนตรี การรับจ้างขนส่งอยู่ในลักษณะต่างคนต่าง ทำ หลังจากมี พระราชบัญญัติรถ ลาก พ.ศ.2444 พระราชบัญญัติรถลาก พ.ศ.2448, พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2448 เพื่อจัดระเบียบการจดทะเบียนเจ้าของรถ, จดทะเบียนคนขับรถ, กำหนดค่าทะเบียนใบอนุญาต, ตลอดจนข้อบังคับเกี่ยวกับความปลอดภัย เช่น การบรรทุกคนโดยสาร การตรวจสอบสภาพรถ รถรับจ้างได้ขยายตัวมากขึ้นเป็นลำดับ เมื่อรถยนต์เข้ามามีบทบาทในการขับขี่ และรับจ้างทำให้รถลากมีรายได้ตกต่ำลงไปเพราะคนนิยมรถยนต์มากกว่า ต่อมาก็มีจักรยานสามล้อ รถลากจึงบางตาไปมาก พอสิ้นสงครามโลกครั้งที่ 2 รถลากก็ค่อยๆ หายไปนับแต่บัดนั้น ต่อมาเมื่อ พ.ศ.2444 มีประกาศพระราชทานอำนาจพิเศษแก่บริษัทรางพระพุทธรบาททุน จำกัด โดยมีผู้ริเริ่ม 7 ท่าน เช่น พระเจ้าน้องยาเธอกรมหมื่นนราธิปประพันธ์พงษ์ พระยาอภิรักษ์ราชอุทยาน จมื่นเสมอใจ เป็นต้น เพื่อเปิดกิจการการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า ระหว่างสถานีท่าเรืออยุธยากับพระพุทธรบาทสระบุรี ต่อมาบริษัทรางไทยทุน จำกัด มีพระเจ้าน้องยาเธอกรมหมื่นสรรพศาสตร์สุภกิจเป็นผู้ริเริ่มการ เพื่อเปิดการเดินรถรางขึ้นในกรุงเทพมหานคร นอกจากนี้ยังมีรางของบริษัทยามอีเล็กทริกซิตี กัมปนี ลิมิเต็ด เดินทางระหว่างบางคอแหลม -สามยอด และรางของบริษัทแม่น้ำโมเตอร์โบต กัมปนี ลิมิเต็ด สร้างและเดินรถรางเพื่อรับคนโดยสารที่เมืองนครเขื่อนขันธ์ปากลัด รางเมื่อเริ่มต้นได้ใช้ม้าลากรถไปตามราง ต่อมาได้เปลี่ยนเป็นระบบไฟฟ้า

รถโดยสารประจำทางนั้น พระยาภักดีนรเศรษฐ (นายเลิด เศรษฐบุตร) เป็นผู้ดำเนินการ โดยตั้งรถยนต์ฟอร์ดหน้าหม้อทองเหลืองมาต่อเป็นตัวถัง แบบ 2 แถว บรรทุกคนโดยสารได้ราว 10 คน รถยนต์ฟอร์ดนี้เป็นรถมีสามล้อใช้ยางตัน เป็นรถโปรงลมพัดโกรกให้คนโดยสารขึ้นลง ตอนท้ายทาสีขาว มีกากบาทสีแดงล้อมรอบด้วยวงแดง ชาวบ้านเรียกว่า “อ้ายโกรก” หรือ “รถเมลล์”

รถเมลล์สายแรกของนายเลิด วิ่งจากประตูน้ำ - สระประทุม - ยศเส ต่อมาได้ขยายไปถึง บางลำพู อีกสายวิ่งระหว่างสี่พระยา - ประตูน้ำ ค่าโดยสารเก็บตามระยะทางใกล้ - ไกล ในราคา 3 - 5 สตางค์ กิจการเดินรถเมลล์ได้เจริญขึ้นเป็นลำดับ จนเป็นบริษัทนายเลิดที่รู้จักกัน

รถแท็กซี่ หรือรถแท็กซี่รับจ้าง พระยาเทพหัสดิน ณ อยุธยา ได้ให้ลูกหลานเอ รารถออกวิ่ง รับจ้างคนเป็นครั้งแรก เมื่อ พ.ศ.2467 สมัยนั้นเรียกว่า “รถไมล์” เพราะคิดราคาเป็น ไมล์ ตกไมล์ละ 15 สตางค์ ถ้าเช่าเป็นชั่วโมง คิดชั่วโมงละ 1 บาท ส่วนคำว่า “แท็กซี่” เพิ่งจะมาเรียกตามฝรั่งใน ภายหลัง

จำนวนรถยนต์ทั้งในเขตกรุงเทพมหานคร เมื่อ พ.ศ.2470 มีอยู่ไม่เกิน 1,000 คัน และมี ถนนอยู่ไม่กี่สายที่เดินรถได้สะดวก ถนนระหว่างจังหวัดในขณะนั้นยังไม่มี แม้ในจังหวัดธนบุรีที่ ติดกับกรุงเทพฯ ก็ยังไม่มีทางรถและไม่มีรถ แม้กระนั้น การคิดขวางทางและอุบัติเหตุในการจราจร ก็ มีอยู่เล็ยแล้วไม่น้อยกว่าในปัจจุบันเท่าใดนัก กฎหมายได้ให้อำนาจตำรวจในการปฏิบัติงานมีเพียง อำนาจตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2463 กับกฎกระทรวงที่ออกเนื่องจากพระราชบัญญัตินั้น ประกอบกับบางมาตราในกฎหมายลักษณะอาญา รศ .121 และเวลานั้นก็ไม่มีตำรวจจราจร โดยเฉพาะ ยังไม่มีพระราชบัญญัติจราจรสำหรับใช้บังคับคดีดังเช่นในปี ปัจจุบันนี้ แม้แต่คำว่า “จราจร” ก็ยังไม่เกิดขึ้นดังนั้นอำนาจหน้าที่ตามพระราชบัญญัติรถยนต์ฉบับดังกล่าว จึงตกเป็นของ นายทะเบียน และเจ้าหน้าที่กองทะเบียนสังกัดอยู่กับกองพิเศษตำรวจนครบาล มีสำนักงานอยู่ใน กรมตำรวจกระทรวงมหาดไทย

สำหรับการคิดขวางทางในเวลานั้น รถลากแ ละรถม้า บรรทุกหญาของแขกเลี้ยงวัว กับ ล้อเลื่อนลากเข็นด้วยแรงคน (รถสาลี) ก่อการคิดขวางการจราจรเป็นอย่างมาก เพราะผู้ลากรถม้าถ้า ไม่มีผู้ใดโดยสารก็มักจะลากรถเดินเอื่อยๆ ไปจากถนนตกจนถึงหลักเมืองบ้าง จากวังบูรพาไปถึง เชียงกงบ้าง และมากที่สุดก็ในถนนเจริญกรุงและถนนเข วราช ซึ่งก่อให้เกิดการคิดขวางการจราจร มากที่สุด

ต่อมา พ.ศ.2475 จำนวนรถชนิดต่างๆ ได้เพิ่มมากขึ้น ประกอบกับสะพานพระพุทธยอด ฟ้าก็ได้สร้างเสร็จเปิดใช้งานแล้ว ทางสำหรับการจราจรจึงเพิ่มมากขึ้นพร้อมกับจำนวนรถยนต์ ปี พ.ศ.2477 กรมตำรวจได้จัดตั้ง “กองจัดขวยยาน” เป็นหน่วยขึ้นตรงต่อกรมตำรวจออกตรวจตราและ ควบคุมการจราจรโดยเฉพาะในถนนเจริญกรุงและเขวราช มีความยุ่งยากในการจราจรมากที่สุด

เพราะเป็นถนนธุรกิจ และมีโรงมหรสพมากมายทั้งกลางวันและกลางคืน ยานพาหนะของตำรวจก็มีเพียงจักรยานสองล้อตระเวนไปตามจุดต่างๆที่กำหนดเท่านั้น

ปี พ.ศ.2477 เป็นปีที่เกิดคำว่า “จราจร” ขึ้นในประเทศไทย โดยกรมตำรวจได้เสนอร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก ต่อกระทรวงมหาดไทย เพื่อขอให้ออกเป็นกฎหมาย ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ พันตำรวจเอก ซี .บี.พอลเล็ท เป็นผู้ร่างขึ้นเป็นภาษาอังกฤษ โดยอาศัยหลักกฎหมายจราจรของประเทศอังกฤษ ษมาคิดแปลลง และได้ออกกฎหมายเมื่อ พ.ศ.2477 เป็นพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2477 จากนั้นคำว่า “จราจร” ก็แพร่กระจายไปถึงประชาชนโดยทั่วไป

ด้วยความเจริญของสังคมทำให้การใช้รถใช้ถนนมีความสำคัญและจำเป็นต่อชีวิตประจำวันของมนุษย์มากขึ้น ประกอบกับความเจริญทางเทคโนโลยี ทำให้มีการพัฒนารูปแบบและเครื่องยนต์กลไกของยานพาหนะที่นำมาใช้บนถนน กฎหมายเหล่านี้จึงได้มีการปรับปรุงแก้ไขให้มีความทันสมัย รองรับสภาพการใช้รถใช้ถนน ให้ดียิ่งขึ้นมาเป็นลำดับ การแก้ไขกฎหมายเกี่ยวกับการจราจรที่นับได้ว่าเป็นครั้งใหญ่ที่สุดเท่าที่เคยมีมา ก็คือ ในปี พ.ศ.2522 โดยได้มีการประกาศใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 ขึ้นใช้บังคับแทนกฎหมายที่เกี่ยวกับการจราจรที่ใช้บังคับแต่เดิม เพื่อให้สามารถควบคุม บังคับ ผู้ขับขี่ผู้ประกอบการ และตัวรถ ให้เกิดความปลอดภัยและสะดวกในการสัญจรยิ่งขึ้น การที่การจราจรและขนส่งได้มีการขยายตัวไปในส่วนภูมิภาค ทำให้มีการสัญจรบนทางหลวงเพิ่มมากขึ้นในปี พ.ศ.2535 จึงได้มีตราพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 ขึ้น เพื่อใช้แทนประกาศคณะปฏิวัติฉบับที่ 295 ลงวันที่ 28 พฤศจิกายน พ.ศ.2515 ซึ่งเป็นกฎหมายว่าด้วยทางหลวงที่ ใช้บังคับในขณะนั้น ให้สอดคล้องกับความเจริญและการพัฒนาของประเทศ กฎหมายจราจรเหล่านี้ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมให้มีความทันสมัย เหมาะสมกับสภาพของการสัญจรมาโดยตลอดจนถึงปัจจุบัน สรุปได้ดังนี้

1. พระราชบัญญัติจราจรทางบกพ.ศ.2522 แก้ไขเพิ่มเติม โดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2539, (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2535, (ฉบับที่ 5) พ.ศ.2538, (ฉบับที่ 6) พ.ศ.2542, (ฉบับที่ 7) พ.ศ.2550 เป็นกฎหมายหลักที่บัญญัติเกี่ยวกับการจราจร กฎหมายฉบับนี้ตราขึ้นเพื่อบังคับให้เจ้าของและผู้ขับขี่ปฏิบัติตาม โดยได้บัญญัติเกี่ยวกับลักษณะของรถที่ ใช้ในทาง การใช้ไฟ หรือเสียง สัญญาณของรถ การบรรทุก สัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจร การใช้ทางเดินรถ และได้กำหนดรายละเอียดในการขับรถ การขับแซงและผ่านขึ้นหน้า การออกรถ การเลี้ยวรถ และการกลับรถ ฯลฯ ทั้งนี้เพื่อให้ผู้ใช้รถถือปฏิบัติเป็นไปในลักษณะเดียวกันนอกจากนี้ยังได้กำหนดอำนาจหน้าที่ของเจ้าพนักงานจราจรและพนักงานเจ้าหน้าที่ในการควบคุมดูแล และการจัดการจราจร ทั้งนี้ กฎหมายได้กำหนดบทลงโทษต่อผู้ฝ่าฝืนบทบัญญัติกฎหมายไว้ด้วย

2. พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2524, (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2525 (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2527, (ฉบับที่ 5) พ.ศ.2528, (ฉบับที่ 6) พ.ศ.2528, (ฉบับที่ 7) พ.ศ.2530, (ฉบับที่ 8) พ.ศ.2530, (ฉบับที่ 9) พ.ศ.2537, (ฉบับที่ 10) พ.ศ.2542, (ฉบับที่ 11) พ.ศ.2544, (ฉบับที่ 12) พ.ศ.2546, (ฉบับที่ 13) พ.ศ.2547, (ฉบับที่ 14) พ.ศ.2550, (ฉบับที่ 15) พ.ศ. 2551 เป็นกฎหมายที่ตราขึ้นเพื่อบังคับรถยนต์ทุกประเภท โดยการกำหนดประเภทและลักษณะของรถยนต์ที่สามารถใช้วิ่งบนทางรวมทั้งการจดทะเบียน การใช้รถและการชำระภาษี ตลอดจนใบอนุญาตขับขี่ เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้ทางร่วมกัน

3. พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 เป็นกฎหมายที่ตราขึ้นเพื่อบังคับกิจการหรือการกระทำใดๆที่เกี่ยวข้องกับทางหลวง โดยกำหนดประเภทของทางหลวง การกำกับตรวจตราและควบคุมทางหลวงและงานทาง ตลอดจนการควบคุม การรักษา การขยายและสงวนเขตทางหลวง และทางหลวงพิเศษ ทั้งนี้เพื่อให้สภาพการใช้ทางหลวง เกิดความสะดวก ฯลฯ อีกทั้งได้กำหนดบทลงโทษสำหรับผู้ฝ่าฝืนบทบัญญัติกฎหมายไว้ด้วย

แนวคิดเกี่ยวกับกฎหมายจราจร

เมื่อบุคคลได้มารวมกลุ่มเป็นสังคมแล้ว การที่จะต้องอยู่ร่วมกันเป็นจำนวนมากความต้องการของแต่ละคนก็ต่างกัน ความประพฤติและภูมิหลังการศึกษา ฐานะทางเศรษฐกิจ ความเชื่อทางศาสนา การประกอบอาชีพของแต่ละคนก็แตกต่างกัน หากปล่อยให้แต่ละคนกระทำการตามความต้องการ ตามอำเภอใจแล้ว ก็คงจะเกิดความวุ่นวายยุ่งเหยิงขึ้นในสังคมอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ สังคมจึงจำเป็นต้องมีระเบียบ กฎเกณฑ์ ให้สมาชิกทุกคนได้ปฏิบัติอย่างเสมอภาค คือการออกกฎหมายเป็นกฎเกณฑ์ในการปฏิบัติตนเอง

จอห์น ออสติน (John Austin, 1790 - 1859 รายงานฉบับสมบูรณ์โครงการ การศึกษากลยุทธ์ ในการบังคับใช้กฎหมายให้เกิดผลในทางปฏิบัติ) กล่าวว่า กฎหมายเป็นเพียงเครื่องส่งเสริมการปกครองของผู้มีอำนาจสูงสุดในแผ่นดิน และให้คำจำกัดความไว้ ว่า กฎหมาย หมายถึง คำสั่งของรัฐบาลปิตัย (Law as the Command of Sovereign) ที่กำหนดหน้าที่ให้เป็นแนวทางความประพฤติของมนุษย์ กฎหมายนั้นจะต้องเป็นกฎหมายบัญญัติ (Positive Law) หรือ กฎหมายลายลักษณ์อักษรที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบัน และปฏิเสธที่จะเอาจารีตประเพณี ศีลธรรม หรือความคิดในทางความยุติธรรมมาเป็นวัตถุประสงค์ในการศึกษากฎหมาย โดยถือว่าเป็นสิ่งที่เลื่อนลอยหาความแน่นอนไม่ได้

Roscoe Pound ได้กล่าวว่า “หน้าที่ของกฎหมายนั้นเปรียบเสมือนวิศวกรรมในทางสังคม (Social Engineering) การบรรลุจุดหมายปลายทางของกฎหมายจะต้องพิเคราะห์ถึงกฎเกณฑ์ทาง

จิตวิทยา เศรษฐกิจ และสังคมที่แตกต่างกัน ” กล่าวคือ สภาพของสังคมย่อมมีผลโดยตรงที่จะทำให้กฎหมายมีประสิทธิภาพหรือไม่มีประสิทธิภาพในการควบคุมสังคม (Social Control) ความล้มเหลวของกฎหมายเจรจาในการควบคุมให้ผู้ซบเซ่ปฏิบัติตามกฎจราจร ก็อาจจะมีผลมาจากปัญหาด้านสังคมและสิ่งแวดล้อมในปัจจุบันด้วย

กฎหมาย คือ กฎเกณฑ์แบบแผนที่ควบคุมความประพฤติของคนในสังคม ซึ่งเกิดมาจากเหตุผลอันถูกต้องที่มาจากมโนธรรมของสังคมอันสอดคล้องกับศาสนา ศีลธรรม จารีตประเพณี วัฒนธรรม จิตวิทยา แนวความคิดทางสังคม เศรษฐกิจ การเมือง ฯลฯ จนทำให้คนในสังคมยอมรับนับถือปฏิบัติตาม เนื่องจากกฎหมายไม่ใช่สิ่งที่คนสร้างขึ้นมาจากอำเภอใจแต่เป็นสิ่งที่เกิดขึ้นมาจากจิตใจของประชาชาติร่วมกัน (Volksgeist) ซึ่งเชื่อมโยงให้คนในชาติเดียวกันมีความคิด ความเชื่อ ความเห็นถูกคิดร่วมกัน ทั้งนี้เพราะกฎหมายถูกสร้างขึ้นมาจากประโยชน์สุขของคนในสังคม ดังนั้นจึงอาจกล่าวได้ว่ากฎหมายของกลุ่มชนใดกฎหมายก็เป็นส่วนหนึ่งของวัฒนธรรมของกลุ่มชนนั้น (ประสิทธิ์ โภวีโลกุล และคณะ, 2540, หน้า 3 - 4)

กฎหมายที่มีปัญหาในการบังคับใช้ ส่วนใหญ่จะเป็นกฎหมายที่เกี่ยวกับสังคม (Social Law) หรือที่ทางอาญาเรียกว่า ความผิดเพราะห้าม (Mala Prohibit) ซึ่งเป็นกฎหมายในทางเทคนิค เหตุที่กฎหมายประเภทนี้มีปัญหาในการบังคับใช้ เนื่องจากความรู้สึกของมนุษย์ไม่อาจเข้าถึงได้ว่ามันถูกหรือมันผิดตามหลักความยุติธรรมตามธรรมชาติของมนุษย์ ซึ่งต่างกับกฎหมายที่กฎหมายอาญาเรียกว่า ความผิดในตัวเอง (Mala In Se) กฎหมายพวกนี้ไม่เกิดปัญหาในการบังคับใช้ เพราะเป็นกฎหมายซึ่งเหตุผลในตัวมนุษย์สามารถเข้าถึง ทำให้เกิดการยอมรับนับถือและเคารพกฎหมาย

กฎหมายจราจร เป็นกฎหมายที่บัญญัติเพื่อความปลอดภัยในชีวิต ร่างกาย ทรัพย์สินของผู้ขับขี่ ผู้ใช้รถใช้ถนน ตลอดจนความประสงค์ที่จะให้เกิดความเป็นระเบียบเรียบร้อยของการใช้รถใช้ถนน เพื่อมิให้เกิดปัญหาการจราจรตามที่เป็นอย่างนี้ ความผิดตามกฎหมายจราจร จึงเป็นความผิดประเภทข้อห้าม (Mala Prohibit) อย่างหนึ่ง

กฎหมายจราจรเป็นกฎหมายที่ไม่ได้ถูกบัญญัติขึ้นโดยเหตุผลทางศีลธรรมแต่ได้ถูกบัญญัติขึ้นโดยเหตุผลทางเทคนิค จึงเรียกว่า กฎหมายเทคนิค (Technical Law) การกระทำผิดตามกฎหมายจราจร จึงเป็นการกระทำผิดตามที่กฎหมายบัญญัติว่าเป็นความผิดและกำหนดโทษไว้ หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งได้ว่า ความผิดตามกฎหมายจราจร เป็นความผิดที่จัดอยู่ในประเภทโดยธรรมชาติของการกระทำไม่ถือว่าเป็นความผิดทางอาญาโดยแท้ (Truecrime) และมีลักษณะเป็นความผิดเล็กน้อยๆมีลักษณะที่ไม่เป็นความผิดในตัวเองแต่มีลักษณะเป็นกฎระเบียบที่ต้องปฏิบัติตาม มิฉะนั้นจะต้องรับผิด ซึ่งเรียกความผิดประเภทนี้ว่า ความผิดต่อกฎระเบียบ (Regulatory Offence) ส่วนความผิดที่บัญญัติขึ้นมาเพื่อความปลอดภัยในการจราจร จะมีลักษณะของการกระทำที่อาจ

เกิดขึ้นในสังคมได้ เรียกความผิดประเภทนี้ว่า ความผิดที่เป็นการก่ออันตราย นอกจากนี้การกระทำ ความผิดตามกฎหมายจราจร ยังมีลักษณะของความผิดที่เป็นการกระทำโดยประมา ทอยู่ด้วย จะเห็น ได้ว่าความผิดตามกฎหมายจราจรแบ่งลักษณะของความผิดเป็น 3 ประเภท คือ (สารโจน์ คุมทรัพย์, 2539, หน้า 30)

1. ความผิดที่เป็นความผิดต่อกฎระเบียบ (Regulatory Offence)

ความผิดต่อกฎระเบียบ จัดเป็นส่วนหนึ่งของแบบแผนที่เป็นกฎระเบียบ (Regulatory Scheme) คือ รวมถึงพฤติกรรมซึ่งโดยปกติทั่วไปจะไม่ถูกพิจารณาว่าเป็นการผิดศีลธรรมและจะถูก ตำหนิเพียงเล็กน้อย (Little Stigma) เท่านั้น และเนื่องจากเป็นความผิดซึ่งโดยธรรมชาติไม่ใช่ ความผิดอาญา จึงมีโทษไม่รุนแรง โทษจำคุกจึงไม่มีความจำเป็น ดังนั้นบทลงโทษจึงเป็นเพียงการ ปรับเท่านั้น หรือโทษอย่างอื่นซึ่งอาจนำมาเทียบเคียงได้กับโทษปรับ และจากการที่มีผลเป็น ความผิดเล็กน้อย ทำให้วิธีการพิจารณาความผิดและการตัดสินลงโทษ แตกต่างไปจากที่เป็น ความผิดทางอาญา

เป้าหมายของการบัญญัติความผิดต่อกฎระเบียบ (Regulatory Legislation) คือ การปกป้อง สังคมในวงกว้างจากผลกระทบที่อาจก่อให้เกิดความเสียหายที่เกิดจากการฝ่าฝืนการกระทำที่ผิด กฎหมาย (Unlawful Activity) และรวมถึงการเปลี่ยนแปลงจากการใช้ความคุ้มครองและผลประโยชน์ ส่วนบุคคล และการลงโทษการกระทำที่มีลักษณะผิดศีลธรรมมาเกี่ยวข้องและมาตรการที่เป็น กฎระเบียบ (Regulatory Measure) โดยทั่วไปแล้ว จะควบคุมดูแลเพื่อป้องกันอันตรายที่จะเกิดใน อนาคต และเป็นอันตรายต่อคุณธรรมทางกฎหมาย โดยผ่านการบังคับใช้ให้มีความระมัดระวัง และ ความประพฤติตามข้อกำหนดขั้นต่ำ (Enforcement of Minimum Standard of Conduct and Care) ดังนั้น แนว ความคิดของความผิดต่อกฎระเบียบ มีรากฐานมาจากการระมัดระวังอย่างมีเหตุผล (Reasonable Care Standard) และเรื่องดังกล่าวไม่ได้แสดงเป็นนัยว่า สมควรจะได้รับการถูกตำหนิ ทางจิตใจในลักษณะเช่นเดียวกับความผิดทางอาญา

ด้วยเหตุผลดังกล่าว ความผิดต่อกฎระเบียบเหล่านี้ โดยปกติ ทั่วไปจะไม่ถูกพิจารณาว่า เป็นการทำผิดศีลธรรม ดังนั้น ผู้กระทำความผิดอาจจะเพียงถูกตำหนิจากสังคม และเป็นความผิดที่ มุ่งคุ้มครองประโยชน์ในด้านต่างๆ ในการจัดความเป็นระเบียบเรียบร้อยในสังคมเพื่อประโยชน์ ในทางปกครอง บริหาร ความผิดเหล่านี้มีความมุ่งหมายที่จะยกระดับ มาตรฐานของความปลอดภัย และระงับความรุนแรงที่อาจเกิดจากการอยู่ร่วมกัน เช่น ความผิดตามกฎหมายว่าด้วยการจราจร กฎหมายว่าด้วยการขนส่ง เป็นต้น

2. ลักษณะของความผิดที่เป็นการก่ออันตราย

วัตถุประสงค์หลักในการบัญญัติกฎหมายจราจรขึ้นมา มิใช่เพียงเพื่อความสะดวกในการจราจรเพียงอย่างเดียว แต่ยังเป็นการบัญญัติขึ้นมาเพื่อความปลอดภัยในการจราจรด้วย ฉะนั้นจึงมีการลงโทษการกระทำความผิดที่มีลักษณะเป็นการก่อให้เกิดอันตรายด้วย ความผิดที่มีลักษณะก่อให้เกิดอันตราย เป็นการกระทำที่ใกล้จะก่อให้เกิดผล เป็นอันตรายต่อคุณธรรมทางกฎหมาย ที่บุคคลอื่นได้รับความคุ้มครอง แม้ว่าผลเป็นเพียงความเสียหายที่จะยังไม่เกิดขึ้นสามารถลงโทษได้แล้ว ดังนั้น ความผิดที่เป็นการก่ออันตรายจึงมี “ความสมควรการลงโทษ” อยู่ในตัวเองเหมือนความผิดอาญาที่เป็นการทำอันตราย จึงได้มีการบัญญัติความผิดอาญาที่เป็นการก่ออันตรายขึ้น โดยพิจารณาจากความเป็นไปได้ของผลที่จะเกิดขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ได้มีการบัญญัติความผิดดังกล่าวไว้ในกฎหมายลำดับรอง ซึ่งนับวันจะมีเพิ่มมากขึ้น เช่นกฎหมายว่าด้วยการจราจร เป็นต้น ทั้งนี้ เพราะในความสัมพันธ์ของชีวิตปัจจุบัน โดยทั่วไปแล้วได้นำไปสู่ความจำเป็นจะต้องป้องกันความเสียหายที่เกิดขึ้น แม้ว่าจะเป็นผลให้ต้องจำกัด หรือละเลยต่อหลักนิติรัฐเสรีนิยม ไปบ้างก็ตาม

ความผิดอาญาที่เป็นการก่ออันตราย เกิดจากแนวความคิดที่ว่า การกระทำอย่างใดอย่างหนึ่งของผู้กระทำความผิด ที่เป็นอันตรายต่อคุณธรรมทางกฎหมายที่บุคคลอื่นได้รับความคุ้มครอง โดยที่การกระทำดังกล่าวไม่จำเป็นต้องปรากฏผลของอันตรายในองค์ประกอบความผิดเท่านั้น ไม่จำเป็นต้องวินิจฉัยว่ามีผลของอันตรายเกิดขึ้นจริงหรือไม่ เช่น การขับรถชนคนขณะเมาสุราเพียงเล็กน้อย ก็ถือว่าเป็นความผิด หรือการขับรถชนคนฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดง แม้ว่าการกระทำ นั้นยังไม่ก่อให้เกิดความเสียหายก็ตาม แต่จะเห็นว่าอาจเกิดอันตรายขึ้นจากการกระทำดังกล่าวต่อบุคคลทั่วไปได้ กล่าวอีกนัยหนึ่งก็คือ เป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของการจราจรและคุณธรรมทางกฎหมายของส่วนรวม ด้วยเหตุนี้เองความผิดอาญาที่เป็นการก่ออันตรายจึงไม่ได้ถูกบัญญัติ ขึ้นมาเพื่อลงโทษการกระทำที่เกิดความเสียหาย แต่ถูกบัญญัติขึ้นมาเพื่อให้เกิดความมั่นคงและความปลอดภัยในสังคม

3. ความผิดที่เป็นการกระทำโดยประมาท

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ถือว่าเป็นกฎหมายอาญาประเภทหนึ่งเพราะเป็นกฎหมายที่ว่าด้วยความผิดและกำหนดโทษไว้ ด้วยเหตุนี้ความรับผิดในทางอาญาของผู้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 จึงต้องพิจารณา “เจตนา” ตามมาตรา 59 วรรคแรก แห่งประมวลกฎหมายอาญาด้วย แสดงว่าผู้กระทำความผิดจะต้องรับผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 จะต้องมิเจตนาด้วย แต่มีบางฐานความผิด แม้ว่าผู้กระทำความผิดจะกระทำโดยประมาทก็ต้องรับผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ได้แก่ ความผิดฐานขับรถโดยประมาทตามมาตรา 43 (4) ที่บัญญัติว่า “ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถโดยประมาทหรือนำพาดเสีย อันอาจ

เกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน ” จะเห็นได้ว่าพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 43 (4) ใช้คำว่า “อันอาจเกิด” แสดงว่าผลของการกระทำยังไม่เกิดอันตราย ผู้กระทำความผิดก็ต้องรับโทษแล้ว แม้จะเป็นการกระทำโดยประมาท

แนวความคิดเกี่ยวกับใบอนุญาตขับขี่นั้น ใบอนุญาตขับขี่ใบแรกของโลกนั้นออกให้แก่ Karl Benz ซึ่งเป็นผู้ผลิตรถยนต์สมัยใหม่ (Modern Automobile) ในปี ค.ศ.1888 เนื่องจากประชาชนในเมือง Mannheim (เมืองหนึ่งในประเทศเยอรมันรื่องเรียนเกี่ยวกับเสียงและกลิ่นไอเสียของ Motorwagen (Motorcar ซึ่งเป็นต้นแบบของรถยนต์ในปัจจุบัน) ที่ Benz ผลิตขึ้น Benz จึงได้ขออนุญาตจากทางการของประเทศเยอรมันในสมัยนั้นเพื่อที่จะทำการวิ่งรถของเขาในทางสาธารณะได้ (Wikipedia, Online, 2010a)

จนกระทั่งเริ่มต้นศตวรรษที่ 20 เจ้าหน้าที่ทางการของยุโรปเริ่มมีการออกใบอนุญาตขับขี่ โดยจุดที่มีการบังคับใช้ข้อกำหนดเกี่ยวกับใบอนุญาตขับขี่คือ Prussia (อาณาจักรเยอรมันเดิม) ในวันที่ 29 กันยายน ค.ศ.1903

Dampfkesselüberwachungsverein ซึ่งเป็นสมาคมที่ควบคุมยานพาหนะที่เคลื่อนด้วยรถจักรไอน้ำ (Steam Boiler Supervision Association) ได้จัดให้มีการทดสอบความสามารถในการควบคุมเครื่องยนต์ของผู้ขับขี่ (Drivers' Mechanical Aptitude) จนกระทั่งในปี ค.ศ.1910 อาณาจักรเยอรมันจึงได้ประกาศบังคับใช้การจดทะเบียนใบอนุญาตขับขี่ขึ้นบังคับใช้ในระดับประเทศ และได้มีการจัดตั้งระบบให้การให้ความรู้แก่ผู้ขับขี่ และระบบทดสอบผู้ขับขี่ ซึ่งเปรียบเสมือนแม่แบบของกฎหมายใบอนุญาตขับขี่ของประเทศอื่น

ในประเทศอเมริกาเหนือ (North America) หลังจากเกิดเหตุการณ์ที่รถยนต์ได้ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ชีวิตของผู้คนเป็นจำนวนมาก ประชาชนจึงมีเสียงเรียกร้องอย่างมากที่จะให้ฝ่ายนิติบัญญัติเริ่มศึกษากฎหมายลายลักษณ์อักษร (Statute) ของประเทศฝรั่งเศสและประเทศเยอรมันในฐานะที่เป็นกฎหมายแม่แบบของกฎหมายใบอนุญาตขับขี่ (National Museum of American History, Online, 2009)

วันที่ 1 สิงหาคม ค.ศ.1910 กฎหมายเกี่ยวกับการขอจดทะเบียนใบอนุญาตขับขี่ฉบับแรกของอเมริกาได้มีผลบังคับใช้ เป็นฉบับแรกในรัฐนิวยอร์ก แต่อย่างไรก็ตามกฎหมายฉบับนี้นั้น บังคับใช้เฉพาะกับ ผู้ที่มีวิชาชีพขับรถเท่านั้น (Professional Chauffeurs) ต่อมาเดือนกรกฎาคม ค.ศ. 1913 รัฐนิวเจอร์ซีย์ เป็นรัฐแรกที่บังคับใช้ผู้ขับขี่ทุกคนต้องผ่านการทดสอบการขับขี่ตามที่กฎหมายกำหนดเสียก่อน จึงจะได้รับใบอนุญาตขับขี่

เมื่อพิจารณาจากเหตุผลทางประวัติศาสตร์ข้างต้นแล้วพบว่าใบอนุญาตขับขี่นั้นเป็นเครื่องมือที่รัฐใช้อำนาจทางมหาชนกำหนดให้ผู้ที่จะขับขี่รถยนต์จะต้องผ่านการทดสอบการขับขี่

และขอใบอนุญาตขับขี่เสียก่อน ทั้งนี้ก็เนื่องจากรัฐต้องการควบคุมการใช้ยานพาหนะในถนนสาธารณะ และต้องการควบคุมปริมาณการเกิดอุบัติเหตุในท้องถนน โดยหลักเกณฑ์ที่แต่ละรัฐนิยมนำมาเป็นหลักเกณฑ์ในการมอบใบอนุญาตขับขี่ให้แก่ประชาชนนั้น มักจะนิยมนำหลักเกณฑ์ด้านอายุ และการมีความรู้ความสามารถในการขับขี่ รวมถึงสภาพความพร้อมทางร่างกาย มาเป็นเกณฑ์ตัดสินหลัก เช่น รัฐออนแทรีโอ ประเทศแคนาดา ผู้ขอใบอนุญาตขับขี่จะต้องมีอายุไม่ต่ำกว่า 16 ปีบริบูรณ์ ในประเทศออสเตรเลีย เกณฑ์อายุของผู้ที่สามารถขอใบอนุญาตขับขี่ได้นั้น มีหลากหลายตั้งแต่อายุ 16 – 18 ปีบริบูรณ์ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับกฎหมายของแต่ละรัฐ เหตุผลที่นำอายุมาเป็นเกณฑ์สำคัญที่นำมาจำกัดการให้ใบอนุญาตขับขี่นั้น รัฐแต่ละรัฐย่อมเห็นว่าประชากรของตนนั้นมีวุฒิภาวะมากพอที่จะสามารถควบคุมยานพาหนะได้อย่างปลอดภัย และตัดสินใจแก้ไขสถานการณ์ฉุกเฉินที่อาจเกิดขึ้นได้แล้ว และมีอายุมากพอที่จะเรียนรู้ เข้าใจ และปฏิบัติตามกฎหมายจราจรได้อย่างถูกต้อง นอกจากหลักเกณฑ์ด้านอายุแล้ว หลักเกณฑ์อื่นที่นำมาพิจารณาในการออกใบอนุญาตขับขี่นั้นยังมี หลักเกณฑ์ด้านสภาพร่างกาย หากร่างกายพิการจนเป็นอุปสรรคต่อการขับขี่ รัฐย่อมไม่ออกใบอนุญาตขับขี่ให้แก่บุคคลนั้นได้ หรือ หากบุคคลนั้นเป็นบุคคลวิกลจริต ย่อมเห็นได้ชัดว่าหากออกใบอนุญาตขับขี่ให้แก่บุคคลวิกลจริต ย่อมก่อให้เกิดความวุ่นวาย อาจทำให้เกิดอุบัติเหตุแก่บุคคลอื่นได้ เพราะบุคคลวิกลจริตไม่อาจควบคุมอารมณ์ของตนเองได้ รัฐจึงไม่อาจออกใบอนุญาตขับขี่ให้แก่บุคคลวิกลจริตได้เช่นกัน

ใบอนุญาตขับขี่จึงเป็นหลักประกันความสามารถในการขับขี่รถ ซึ่งเป็นการคัดกรองผู้ขับขี่โดยกฎเกณฑ์ที่รัฐตั้งขึ้นว่า ได้มีการตรวจสอบความสามารถทั้งในด้านการขับขี่และความรู้เรื่องกฎหมายจราจรมาแล้วอย่างดี ด้วยเหตุผลดังกล่าวจึงเป็นที่มาของกฎหมายจราจรว่าผู้ที่ขับขี่รถจะต้องได้รับใบอนุญาตขับขี่ตามประเภทที่ขับขี่ เพื่อเป็นการคัดกรองป้องกันบุคคลที่มีอายุที่ยังไม่ถึงเกณฑ์ บุคคลไม่มีความพร้อมด้านร่างกายเช่นร่างกายพิการ บุคคลที่ไม่ได้ผ่านการทดสอบความรู้ด้านกฎหมายจราจร ไม่ให้สามารถขับยานพาหนะได้ เพราะหากปล่อยให้บุคคลเหล่านี้สามารถขับยานพาหนะได้แล้วย่อมจะก่อให้เกิดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุจำนวนมาก รัฐจึงต้องกันบุคคลเหล่านี้ไม่ให้สามารถขับยานพาหนะจนอาจก่อให้เกิดอันตรายแก่ผู้อื่นได้

กฎหมายจราจรของประเทศไทย ก็ได้สะท้อนถึงวัตถุประสงค์ของใบอนุญาตขับขี่ไว้ในหลายๆส่วน เช่น พระราชบัญญัติรถยนต์ มาตรา 42 ที่กำหนดให้ ผู้ขับรถต้องได้รับใบอนุญาตขับรถ และต้องมีใบอนุญาตขับ รถและสำเนาภาพถ่ายใบคู่มือจดทะเบียนรถ เพื่อแสดงต่อเจ้าพนักงานได้ทันที และมาตรา 46 ที่กำหนดให้ผู้ที่ขอใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนตัว ผู้ขับรถยนต์สามล้อส่วนบุคคล หรือรถจักรยานยนต์ชั่วคราวจะต้องมีคุณสมบัติตามที่กฎหมายกำหนด คือ มีอายุไม่ต่ำกว่า 18 ปีบริบูรณ์สำหรับรถยนต์ และมีอายุไม่ต่ำกว่า 15 ปีบริบูรณ์สำหรับรถจักรยานยนต์ นอกจากนี้ยัง

กำหนดให้ต้องมีความรู้และความสามารถในการขับรถ และรู้กฎหมายจราจรอีกด้วย รวมถึงจะต้องมีสภาพร่างกายที่พร้อมที่จะขับรถได้ เช่น ไม่เป็นผู้ร่างกายพิการ ไม่เป็นโรคประจำตัวที่อาจเป็นอันตรายต่อการขับรถ ไม่เป็นบุคคลวิกลจริต เป็นต้น

ทฤษฎีเกี่ยวกับการลงโทษผู้ฝ่าฝืนกฎหมายจราจร

เนื่องจากโดยทั่วไป “กฎหมายนั้นจะมีผลสมบูรณ์ยิ่งขึ้นตามเจตนารมณ์ของการออกกฎหมาย จะต้องมีการวางข้อกำหนดโทษเอาแก่บุคคลซึ่งไม่ปฏิบัติตามกฎหมายหรือข้อบังคับนั้น หรือปฏิบัติเกินไปกว่าที่ตนจะต้องทำ ซึ่งข้อกำหนดโทษนี้จะก่อให้เกิดความกลัวแก่บุคคลซึ่งฝ่าฝืนข้อกำหนดของกฎหมาย” ในทำนองเดียวกันกฎหมายจราจรเองก็มีการกำหนดเรื่องโทษแก่ผู้ที่ฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามกฎหมายเช่นเดียวกับกฎหมายอื่นๆ เพียงแต่สถานภาพของผู้ฝ่าฝืนกฎหมายจราจรกับผู้ฝ่าฝืนกฎหมายอื่น ๆ เช่น กฎหมายอาญา จะมีความแตกต่างกันในมุมมองของทางกฎหมายกับมุมมองของทางสังคม โดยที่ในมุมมองทางกฎหมายจะมองว่าการกระทำที่เป็นการฝ่าฝืนกฎหมายซึ่งบัญญัติเพื่อคุ้มครองประโยชน์สาธารณะทุกประเภทเป็นการก่ออาชญากรรม ดังนั้นผู้ขับขี่ฝ่าฝืนกฎจราจรในมุมมองของกฎหมายจึงมี ลักษณะเป็นการก่ออาชญากรรม (Crime ซึ่งหมายถึงการกระทำหรือละเว้นการกระทำใดๆซึ่งกฎหมายมหาชนได้บัญญัติห้ามไว้ เพื่อคุ้มครองประโยชน์สาธารณะผู้ใดฝ่าฝืนจะถูกลงโทษ) แต่ในทางความรู้สึกของคนส่วนใหญ่ในสังคมกลับไม่เห็นว่าการฝ่าฝืนกฎจราจรเป็นการก่ออาชญากรรม (ชุมพร พลรักษ์, 2516, หน้า 36 - 51)

โดยเหตุผลหนึ่งที่คนในสังคมไม่มองว่าผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนกฎจราจรเป็นอาชญากรดังเช่นมุมมองทางด้านกฎหมาย คงเป็นเพราะการที่จะให้ผู้ที่กระทำความผิดเล็กน้อยต้องตกเป็นอาชญากรอาจก่อให้เกิดความไม่ยุติธรรมในสังคมได้ อีกทั้งความเสียหายที่จะเกิด กับความรู้สึกของผู้กระทำความผิดที่ว่าตนต้องตกเป็นอาชญากรย่อมนำมาซึ่งรอยมลทิน (Stigma) แก่ตนเองอันก่อให้เกิดผลเสียอื่นๆตามมา ดังนั้นจึงอาจสรุปได้ว่าในมุมมองของสังคมเห็นว่าผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนกฎจราจรมิใช่เป็นผู้ก่ออาชญากรรม (Crime) เป็นแต่เพียงผู้กระทำความผิดที่ ละเมิดกฎเกณฑ์ของสังคม (Regulatory Offences) ซึ่งการตอบโต้ของสังคมต่อผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนกฎจราจรนี้ก็จะเพียงการตำหนิเล็กน้อยเท่านั้น

ในด้านแนวคิดและทฤษฎีในการลงโทษนั้น (สทชน รัตนไพจิตร , 2524, หน้า 74 - 82) อธิบายว่า สำนักความคิดในกฎหมายอาญาที่มีอิทธิพล ต่อทฤษฎีการลงโทษที่สำคัญ คือ สำนักคลาสสิก (Classical School) สำนักนี้มีรากฐานความเชื่อว่ามนุษย์มีเจตจำนงอิสระ (Free Will) ซึ่งแนวความคิดของ นักทฤษฎีเจตจำนงอิสระ (Free Will) มีความเห็นว่าในเมื่ออาชญากรมีความเป็น

อิสระที่จะเลือกที่จะปฏิบัติระหว่างความถูกต้อง และความผิดทางศีลธรรม ซึ่งเป็นการประทุษร้ายต่อความสงบเรียบร้อย และศีลธรรมอันดีของชุมชน จึงสมควรที่จะได้รับการประณามทางศีลธรรม และได้รับการลงโทษอย่างสาสมกับความผิด เพื่อก่อให้เกิดความกลัว และมิให้เป็นเยี่ยงอย่างแก่ผู้อื่น (The Concept of Moral Condemnation and Deterrence by Punishment)

จากความคิดที่ว่ามนุษย์มีเจตจำนงอิสระ (Free Will) นี้เอง ได้ก่อให้เกิดทฤษฎีการลงโทษขึ้นมา 2 ทฤษฎี คือ

1. ทฤษฎีทดแทนความผิด (Retributive Theory) ซึ่งเห็นว่าคนเรามีเจตจำนงอิสระ (Free Will) ที่จะเลือกกระทำความผิดต่าง ๆ ได้ ดังนั้นเมื่อผู้ใดเลือกกระทำความผิด เราจึงควรลงโทษเขาที่เลือกกระทำความผิดนั้น เพื่อชดเชยความยุติธรรมที่เสียไปให้กลับคืนมา

2. ทฤษฎีอรรถประโยชน์ (Utilitarian Theory) ซึ่งเห็นว่า เมื่อคนเรามีเจตจำนงอิสระ (Free Will) ที่จะเลือกกระทำความผิดต่าง ๆ ได้ ดังนั้น เราจึงควรลงโทษเขาเพื่อ ความมุ่งหมายในการป้องกันสังคม เพื่อข่มขู่ไม่ให้คนอื่นใช้เจตจำนงอิสระ (Free Will) ในการเลือกกระทำความผิดที่ขัดกับกฎหมาย

สำหรับการลงโทษผู้ขี้ขี้ที่ฝ่าฝืนพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ผู้ศึกษามีความเห็นว่าการลงโทษที่เหมาะสมในการนำมาปรับใช้น่าจะเป็นทฤษฎี อรรถประโยชน์มากกว่าทฤษฎี ทดแทนความผิด เนื่องจาก

1. พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มีวัตถุประสงค์เพื่อคุ้มครองและจัดระเบียบสังคม ดังนั้น การลงโทษผู้ที่ฝ่าฝืนจึงควรลงโทษเขาเพื่อความมุ่งหมายในการป้องกันสังคมเป็น ประการสำคัญมิใช่ลงโทษเพื่อทดแทนความผิดของเขา

2. โทษที่กำหนดในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ส่วนใหญ่มีวัตถุประสงค์ในการลงโทษเพื่อเป็นการข่มขู่ปราบปรามมิให้มีการกระทำความผิดขึ้น ซึ่งตรงกับการลงโทษตาม ทฤษฎีอรรถประโยชน์ที่ต้องการข่มขู่ไม่ให้คนอื่นใช้เจตจำนงอิสระ (Free Will) ในการเลือกกระทำ สิ่งต่าง ๆ ที่ขัดต่อกฎหมาย

ดังนั้นในความเห็นของผู้ศึกษาจึงเห็นว่า ทฤษฎีการลงโทษที่ควรจะนำมาปรับใช้กับการ ลงโทษผู้ขี้ขี้ที่ฝ่าฝืนพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ.2522 ควรจะเป็นทฤษฎีอรรถประโยชน์ ซึ่งความคิดของทฤษฎีนี้มีอยู่ 5 ประการ คือ

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

2. สิ่งที่ดีที่ถูกต้องสำหรับมนุษย์ ก็คือ สิ่งที่น่าความพอใจและนำความสุขมาให้มนุษย์ ความคิดในข้อนี้ Bentham เรียกว่า หลักแห่งประโยชน์ (Principle of Utility)

3. หลักแห่งประโยชน์ในข้อ 2 ใช้ได้ทั้งปัจเจกชนและสังคม กล่าวคือ ถ้าการกระทำกระทบแต่เพียงบุคคลเดียวก็สามารถวัดความดีความเลวของการกระทำนั้น โดยการพิจารณาว่าเป็นการนำความสุขมาสู่บุคคลนั้นหรือไม่เป็นส่วนตัว แต่ถ้าผลของการกระทำทำความผิดกระทบถึงคนหลายฝ่ายหรือสังคมแล้ว ความดีที่สุดคือการกระทำที่ก่อให้เกิดความสุขมากที่สุดแก่คนจำนวนมากที่สุด (The Greatest Happiness of the Greatest Number)

4. ในการบัญญัติกฎหมายให้พิจารณาว่ากฎหมายนั้นทำให้ความสุขของสังคมเพิ่มขึ้นหรือไม่ ถ้าเพิ่มขึ้นก็ควรออกกฎหมายนั้น กฎหมายที่มีพื้นฐานบนหลักประโยชน์จะมีหน้าที่ห้ามการกระทำของปัจเจกชนที่มีผลประโยชน์หรือความสุขซึ่งไม่สอดคล้องกับผลประโยชน์ของสังคม วิธีการก็คือ ทำให้ปัจเจกชนรู้สึกว่าการกระทำที่ผิดกฎหมายก็จะถูกลงโทษ ซึ่งนำความเจ็บปวดมาสู่ตนเอง เช่นนี้แล้ว ปัจเจกชนก็จะปฏิบัติเพื่อผลประโยชน์ส่วน ตัวที่ไม่ขัดกับผลประโยชน์ของสังคม ผลประโยชน์ทั้งหมดและความสุขของสังคมก็จะเกิดขึ้น

5. ความชอบธรรมในการลงโทษอยู่ที่ผลดีที่การลงโทษนั้นจะก่อให้เกิดผลดีอย่างไรขึ้นบ้าง หากการลงโทษก่อให้เกิดผลในการป้องกันสังคมให้พ้นจากผลร้ายของอาชญากรรม การลงโทษนั้นก็มีความชอบธรรมที่รัฐจะสามารถลงโทษประชาชนของตนเองได้

วัตถุประสงค์ของการลงโทษ

วัตถุประสงค์ของการลงโทษที่สำคัญ (ผจงจิตต์ อธิคมนันตะ, 2526, หน้า 127) ดังนี้

1. เพื่อการแก้แค้น

วัตถุประสงค์ของการลงโทษ เพื่อการแก้แค้นผู้กระทำความผิด เพื่อจะยับยั้งไม่ให้อาชญากรรมเกิดขึ้น โดยทั่วไปการลงโทษ ในสมัยโบราณจะมีลักษณะการแก้แค้น ซึ่งถือเป็นการตอบแทนต่อผู้กระทำความผิด วิธีการนี้ ไม่มีข้อกำหนดหรือกฎเกณฑ์แน่นอน ขึ้นอยู่กับความพอใจเมื่อมีการกระทำความผิดเกิดขึ้น ผู้ที่ตกเป็นเหยื่อหรือญาติพี่น้องของเหยื่อจะใช้วิธีการตอบแทนโดยการแก้แค้น ซึ่งปรากฏว่าการลงโทษ นั้นค่อนข้างรุนแรงและเกินขอบเขต มีความทารุณโหดร้ายปราศจากมนุษยธรรม ต่อมาจึงได้มีการกำหนดโทษตอบแทนผู้กระทำความผิด โดยขึ้นอยู่กับ ความหนักเบาของการกระทำความผิด ซึ่งเป็นกฎที่ใช้ในสมัยโบราณ อันได้แก่ “ตาต่อตา ฟันต่อฟัน”

2. เพื่อการยับยั้ง

การลงโทษผู้กระทำความผิด โดยทั่วไปมีวัตถุประสงค์เพื่อการระงับยับยั้ง มิให้เกิดการกระทำผิดเช่นนั้นอีก เพื่อให้ผู้กระทำความผิดเกิดความเข็ดหลาบ และเป็นตัวอย่างเพื่อมิให้ผู้อื่นกระทำความผิด เช่น การลงโทษประหารชีวิต การจำคุก

3. เพื่อตัดผู้กระทำความผิดออกจากสังคม

วัตถุประสงค์ของการลงโทษโดยวิธีการประหารชีวิต จำคุก กักขัง ถือเป็นการตัดบุคคลเหล่านี้ออกจากสังคม ที่เห็นได้ชัดเจนได้แก่โทษประหารชีวิต และโดยทางอ้อมในการจำคุก กักขัง อาจกล่าวได้ว่าเป็นการตัดบุคคลผู้กระทำความผิดออกไปเพราะคนทุกๆ ไปจะไม่สมาคมด้วยในที่สุด โดยถือว่าผู้กระทำความผิดเป็นภัยต่อสังคม และเพื่อการป้องกันสังคมให้ปลอดภัยจากอาชญากรรม จึงจำเป็นต้องกำหนดโทษเหล่านี้ไว้

4. เพื่อการฟื้นฟูแก้ไข

มนุษย์นั้นเห็นคุณค่าแห่งการอยู่ร่วมกันอย่างปกติสุข ประกอบด้วยศีลธรรมจรรยาดีงาม และการมีมนุษยธรรม การลงโทษในแนวใหม่จึงมุ่งไปสู่การแก้ไขอบรมนิสัยของผู้ที่ถูกลงโทษ เพื่อให้กลับเป็นคนดี มิใช่ใช้วิธีการลงโทษผู้กระทำความผิดเพื่อการแก้แค้นเหมือนสมัยก่อน ซึ่งปัจจุบันเห็นได้ว่าการลงโทษเพื่อแก้แค้นไม่ก่อให้เกิดประโยชน์แก่สังคม ในทางตรงกันข้าม กลับกลายเป็นโทษอาจจะทำให้ผู้กระทำความผิดมีความประพฤติไปในทางที่ไม่ดียิ่งขึ้น

สำหรับผู้กระทำความผิดตามที่กฎหมายจราจรกำหนดนั้น ในกฎหมายจราจรมักจะกำหนดโทษไว้เป็นโทษปรับ หรือจำคุก หรือทั้งจำทั้งปรับ สำหรับโทษปรับนั้น เป็นกรณีที่เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรพบการกระทำความผิด และจับกุมผู้กระทำความผิดไว้ และได้ มีการออกไปสั่งเจ้าพนักงานจราจรให้แก่ผู้กระทำความผิดหรือผู้ที่ถูกจับกุม ผู้กระทำความผิดหรือผู้ที่ถูกจับกุม จะต้องชำระค่าปรับตามที่กฎหมายกำหนด

ข้อดีของโทษปรับคือ โทษปรับนั้นผู้กระทำความผิดจะต้องชำระเงินค่าปรับให้แก่รัฐซึ่งเป็นผลประโยชน์แก่รัฐอย่างหนึ่ง ซึ่งเป็นโทษที่ใช้กันมาก นอกจากประโยชน์ในด้านนี้แล้ว ยังมีประโยชน์อย่างอื่นอีก คือ ถ้าไม่ปรับและใช้วิธีการจำคุกแก่ผู้กระทำความผิดแล้ว รัฐก็จะต้องมีภาระเลี้ยงดูผู้กระทำความผิดตลอดเวลาที่ถูกจำคุก ในระหว่างถูกจำคุกนั้นก็จะต้องขาดรายได้จากอาชีพปกติ และเมื่อออกจากเรือนจำแล้วก็ยากที่จะดำเนินอาชีพเดิมต่อไปได้ ทำให้ครอบครัวได้รับความลำบากมากขึ้น และถ้าใช้โทษจำคุกบ่อยเกินไป เรือนจำต่างๆ ก็จะแออัด จิตใจและความประพฤติของนักโทษก็จะทำให้กลับเป็นคนดีได้ยากยิ่งขึ้น ประการสำคัญที่สุดคือ การโทษจำคุกเป็นโทษที่กระทบกระเทือนจิตใจของผู้กระทำความผิดเป็นอย่างมาก และยิ่งถ้าได้ไปมีการติดต่อสมาคมหรือรับอิทธิพลอันเลวร้ายจากคนที่ต้องโทษจำคุกอยู่ในเรือนจำด้วยกัน ก็อาจจะทำให้คนที่เพิ่งเคยผิดพลาดครั้งแรก กลายเป็นคนที่มีจิตใจชั่วร้าย และกระทำผิดต่อไปได้ นอกจากนี้ การต้องโทษจำคุก ทำให้สังคมรังเกียจเมื่อพ้นโทษออกมาแล้ว ใครๆ ก็จะมองไปในแง่ที่ว่า เป็นคนที่เคยติดคุกมาก่อน ไม่อาจจะทำงานร่วมกับใครได้ เป็นต้น

ข้อเสียของโทษปรับ คือ การปรับไม่ได้ช่วยให้ผู้กระทำความผิดดีขึ้นแต่ประการใด เพราะเขาไม่ได้รับการแก้ไขในด้านความประพฤติ หรือจิตใจแต่อย่างใดเลย เมื่อเสียค่าปรับแล้วก็ เป็นอันเสร็จสิ้นไปและ อาจจะไปกระทำความผิดขึ้นใหม่ได้ นอกจากนี้โทษปรับยังสร้างผลที่ เหลือมล้าในระหว่างผู้กระทำความผิดอีกด้วย กล่าวคือ ในกรณีที่ผู้กระทำความผิดเป็นคนมีฐานะ การที่กฎหมายกำหนดให้ปรับเป็นเงินไม่เกิน 500 หรือไม่เกิน 1,000 บาทซึ่งเป็นความผิดลหุโทษ นั้น ผู้ที่มีฐานะพอที่จะจ่ายค่าปรับได้ก็จะไม่รู้สึกอะไรเลย แต่สำหรับคนยากจนที่ไม่มีเงินจ่าย ค่าปรับก็กลับจะต้องถูกดำเนินการอย่างอื่นแทน เป็นต้น

การบังคับใช้กฎหมายจราจร

1. ความหมายการบังคับใช้กฎหมายจราจร

การบังคับใช้กฎหมายจราจร หมายถึง การบังคับให้ผู้ใช้รถใช้ถนนได้ปฏิบัติตามกฎหมาย ข้อบังคับ เกี่ยวกับการจราจร การขนส่งทางบก เพื่อความเป็นระเบียบเรียบร้อยของสังคม และเพื่อ เป็นการสร้างวินัยในการขับขี่แก่ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน ทั้งนี้เพราะวินัยจราจร มีความสำคัญและมีบทบาทอย่างยิ่งในการควบคุมกำกับให้บุคคลปฏิบัติตามเงื่อนไขเพราะหากสมาชิกในสังคมทุกคน มีระเบียบวินัยและถือปฏิบัติอย่างเคร่งครัดแล้ว ก็ย่อมจะทำให้สังคมสงบสุข มีความเจริญก้าวหน้า อันเป็นสิ่งสำคัญยิ่งในการพัฒนาสังคม ในทางตรงกันข้ามหากสมาชิกในสังคมต่างประพฤติปฏิบัติ ตามอำเภอใจ โดยไม่คำนึงถึงกฎเกณฑ์ของสังคม คำนึงถึงผลประโยชน์ ความสะดวกสบายของฝ่าย ตน โดยไม่คำนึงถึงกฎเกณฑ์ของสังคมแล้ว บ้านเมืองที่ไร้ระเบียบวินัย (Lawless State) กฎหมายไร้ ความศักดิ์สิทธิ์ (Weak and Inefficiency of Law) ย่อมจะก่อให้เกิดผลเสียหายต่อประเทศชาติ ปัญหา การจราจรในกรุงเทพมหานครส่วนหนึ่งเกิด จากความไม่มีระเบียบวินัยความเห็นแก่ตัวของผู้ขับขี่ ขาดวินัย ซึ่งไม่เคารพและไม่ถือปฏิบัติตามกฎหมายจราจร (จำสืบทำรวจ ชยุติพล รัชกาลาเกม , 2544, หน้า 74 – 75)

เพราะฉะนั้น นโยบายหรือมาตรการ “การสร้างวินัยจราจร ” จึงเป็นเรื่องจำเป็น เช่น เน้น ในการกวดขันจับกุมผู้ใช้รถใช้ถนน ให้เป็นผู้ที่ต้องรักษากฎระเบียบและวินัยอย่างเคร่งครัด ผู้ใดฝ่าฝืนก็ควรจะมีมาตรการที่ลงโทษเฉียบขาดยิ่งขึ้น

การบังคับใช้กฎหมายจราจร เป็นตัวจักรสำคัญวิธีหนึ่งในการแก้ไขปัญหารถจราจร หมายถึง การบังคับด้วยกฎหมายให้ผู้ใช้รถใช้ถนนปฏิบัติตามกฎหมายจราจร เพื่อ ให้เกิดความเรียบร้อยใน สังคม โดยมีจุดประสงค์เพื่อที่จะเป็นการข่มขู่ มากกว่าจะเป็นการแก้แค้นผู้กระทำความผิด กฎหมาย จราจรที่ออกมาใช้บังคับนี้ เพื่อความสะดวกและปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนนซึ่งเป็นธรรมดาใน สังคมที่จะต้องมีการมีผู้ฝ่าฝืนกฎหมาย ทำให้เกิดผลเสียหายต่อสังคมจะรู้ ายแรงหรือหนักเบาประการใด

ยอมแล้วแต่กรณีที่กระทำ เมื่อมีผู้ฝ่าฝืนที่จะทำให้สังคมเดือดร้อน ก็จะต้องมีบทกำหนดโทษ เพื่อปกป้องสมาชิกในสังคมให้อยู่ในครรลองเดียวกันให้มากที่สุด (สาโรจน์ คุ้มทรัพย์, 2539, หน้า 27)

การบังคับใช้กฎหมายไม่มีประสิทธิภาพ แสดงถึงจุดบอด ของกระบวนการนิติบัญญัติที่ออกกฎหมายมาแล้วไร้ผลบังคับ และทำให้ฝ่ายบริหารซึ่งมีหน้าที่โดยตรงในการบังคับใช้กฎหมายไร้สมรรถภาพ ทั้งนี้เพราะกฎหมายไม่เป็นกฎหมาย กล่าวคือ ไม่สามารถควบคุมความประพฤติของคนในสังคมได้อย่างมีประสิทธิภาพ เนื่องจากคนในสังคมไม่นับถือกฎหมาย (Respect for Law) นั้น มีความหมายอยู่ในตัวว่า เรามีความพอใจเห็นดีเห็นชอบด้วยกับกฎหมาย และเมื่อมีความยินดีพอใจเห็นดีเห็นชอบด้วย ความนับถือก็จะเกิดตามมาเอง ปัญหาจึงอยู่ที่ว่าทำอย่างไร กฎหมายจึงจะมีประสิทธิภาพ มีความศักดิ์สิทธิ์พอที่คนในสังคมจะพอใจ และยอมรับ ซึ่งหมายถึงความนับถือกฎหมายนั่นเอง อันจะมีผลสืบเนื่องไปถือการบังคับใช้กฎหมายต่อไป

2. แนวทางการบังคับใช้กฎหมายจราจร

แนวทางการบังคับใช้กฎหมาย ซึ่งเน้นที่การลงโทษ เป็นแนวทางที่มาจากความเชื่อของสำนักความคิดทางอาชญาวิทยา สำนักคลาสสิก (Classical School) ที่เชื่อว่า คนทำผิดเพราะไม่เกรงกลัวต่อกฎหมาย หรือการลงโทษ เนื่องจากการบังคับใช้กฎหมายไม่มีประสิทธิภาพหรือมีโทษไม่เหมาะสมกับการกระทำความผิดทำให้โทษและกฎหมายไม่มีผลในการข่มขู่หรือยับยั้งตามวัตถุประสงค์ของการลงโทษ จึงทำให้ผู้กระทำความผิดกล้าพอที่จะเสี่ยงต่อการกระทำ ความผิดเพราะมนุษย์มีเจตจำนงอิสระ คือมีเหตุผลพอที่จะไตร่ตรอง ถึงผลดีผลเสียจากการกระทำความผิดของตน หากทำแล้วคุ้มค่าก็จะเลือกกระทำ หากไม่คุ้มค่าก็จะไม่เลือกกระทำ ดังนั้นหากการบังคับใช้กฎหมายไม่มีประสิทธิภาพ ก็เท่ากับทำให้โอกาสที่จะทำให้ได้รับประโยชน์จากการกระทำความผิดมีมากกว่าโอกาสที่จะถูกจับกุมลงโทษ มนุษย์ก็จะเลือกกระทำความผิดโดยไม่เกรงกลัวต่อกฎหมาย ดังนั้นการป้องกันการกระทำความผิดตามแนวนี้ จึงต้องทำให้การบังคับใช้กฎหมายมีประสิทธิภาพ เพื่อให้มีผลในการข่มขู่ ยับยั้ง ใ้คนที่คิดจะทำผิดเกิดความเกรงกลัวไม่กล้าเสี่ยงกระทำผิด

วิธีในการที่จะทำให้การบังคับใช้กฎหมายมีประสิทธิภาพ ก็โดยผ่านการดำเนินการตามกระบวนการยุติธรรม ซึ่งหมายความว่าหน่วยงานในกระบวนการยุติธรรม คือ ตำรวจ อัยการ ศาล และราชทัณฑ์ จะต้องประสานกันในการที่จะทำให้การบังคับใช้กฎหมายมีความแน่นอน รวดเร็ว เสมอภาค และมีโทษที่เหมาะสม ซึ่งจะทำให้กฎหมายมีผลในการข่มขู่ยับยั้งให้คนเกิดความเกรงกลัวไม่กล้ากระทำผิด ความแน่นอน รวดเร็ว เสมอภาค และการมีโทษที่เหมาะสม สำหรับการบังคับใช้กฎหมายแยกออกพิจารณา ดังนี้ (นันทิ จิตสว่าง, 2539, หน้า 61 - 65)

2.1 การบังคับใช้กฎหมายต้องมีความแน่นอน

การทำให้การบังคับใช้กฎหมายมีความแน่นอน หมายความว่า จะต้องทำให้ผู้กระทำความผิด มีโอกาสที่จะถูกจับกุมและถูกลงโทษ เมื่อมีการกระทำความผิด หากเมื่อมีการกระทำความผิดเกิดขึ้นมาแล้ว ผู้กระทำความผิดสามารถหลีกเลี่ยงการถูกจับกุม และการถูกลงโทษไปได้แล้ว ผู้กระทำความผิดก็จะไม่เกิดความเกรงกลัว เพราะคิดว่ามีโอกาสที่จะหลุดรอดจากการถูกจับกุมไปได้ และคุ้มค่าที่จะเสี่ยงต่อการกระทำความผิด เนื่องจากมีโอกาที่จะได้รับประโยชน์จากการกระทำความผิด แต่ผลเสียไม่มี หรือมีโอกาที่จะได้รับผลเสียน้อยมาก

2.2 การบังคับใช้กฎหมายต้องมีความรวดเร็ว

การที่จะทำให้การบังคับใช้กฎหมายมีประสิทธิภาพ นอกจากจะต้องทำให้การบังคับใช้กฎหมายมีความแน่นอนแล้ว ยังจะต้องทำให้การบังคับใช้กฎหมายมีความรวดเร็วด้วย ที่ว่าการบังคับใช้กฎหมายมีความรวดเร็ว หมายความว่า จะต้องมีการจับกุมลงโทษผู้กระทำความผิดได้อย่างรวดเร็ว ภายหลังจากการกระทำความผิด โดยเมื่อมีการกระทำความผิดเกิดขึ้นแล้ว จะต้องมีการจับกุมลงโทษผู้กระทำความผิดให้ได้อย่างรวดเร็ว เพื่อให้เห็นผลที่เกิดความเกรงกลัวไม่กล้ากระทำความผิด หากมีการกระทำความผิดเกิดขึ้น แต่ไม่สามารถจับกุมได้อีกในเวลาที่ล่วงเลยมา 3 - 4 ปี ผลในการข่มขู่ยับยั้งจะลดลง เพราะคนโดยทั่วไปจะมองไม่เห็นตัวอย่างหรือผลร้ายที่ได้รับจากการกระทำความผิด เช่น มีคดีฆาตกรรมอย่างโหดเหี้ยม เป็นข่าวตามหน้าหนังสือพิมพ์ แต่ไม่สามารถจับกุมผู้กระทำความผิดมาลงโทษได้อย่างรวดเร็ว หรือจับกุมผู้กระทำความผิด ได้แต่ในระยะเวลาผ่านไปแล้ว 2 - 3 ปี ประชาชนก็จะลืมเหตุการณ์ดังกล่าว หรือกรณีที่มีการจับกุมได้อย่างรวดเร็ว แต่การพิจารณาคดีเป็นไปอย่างเชื่องช้าใช้เวลา 2 - 3 ปี ผู้กระทำความผิดถึงจะถูกลงโทษเช่นนี้จะทำให้ผลในการข่มขู่ยับยั้ง ของการบังคับใช้กฎหมายลดลง

ดังนั้น เพื่อที่จะทำให้วัตถุประสงค์ของการบังคับใช้กฎหมาย อันเป็นการข่มขู่ยับยั้งได้อย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น กระบวนการยุติธรรมของไทยในระยะหลัง จึงต้องตอบสนองต่อการเร่งการดำเนินการเกี่ยวกับคดีสำคัญๆ ที่สะท้อนขวัญประชาชน และที่ประชาชนให้ความสนใจ โดยการที่เมื่อตำรวจสามารถจับกุมผู้กระทำความผิดได้อย่างรวดเร็วภายในเวลาไม่กี่วัน จากนั้นก็รีบทำสำนวนส่งอัยการเพื่อฟ้องต่อศาล ศาลก็เร่งพิจารณาตัดสินด้วยความรวดเร็ว โดยใช้เวลาเพียง 15 วัน นับแต่จับกุมผู้กระทำความผิดได้เป็นต้น ย่อมจะทำให้ประชาชนเห็นผลที่ผู้กระทำความผิดได้รับจากการกระทำความผิด และทำให้การบังคับใช้กฎหมายมีประสิทธิภาพเพิ่มมากขึ้น

2.3 การบังคับใช้กฎหมายต้องยึดหลักเสมอภาค

การบังคับใช้กฎหมายต้องยึดหลักเสมอภาค กล่าวคือ จะต้องบังคับใช้กฎหมาย โดยไม่มีการเลือกปฏิบัติ แต่จะต้องปฏิบัติด้วยความเท่าเทียมกัน โดยไม่คำนึง ถึงความแตกต่างใน

เรื่อง ฐานะ อำนาจ ตำแหน่ง ศาสนา เชื้อชาติ สีผิว และอื่นๆ มิฉะนั้นการบังคับใช้กฎหมายจะไม่มีผลในการข่มขู่ ยับยั้ง หรือทำให้ผลในการข่มขู่ ยับยั้งลดลง

การที่การบังคับใช้กฎหมายไม่เท่าเทียมกัน จะมีผลทำให้ผลในการข่มขู่ ยับยั้งลดลงนั้น เนื่องมาจากผู้ที่คิดว่าตนมีอภิสิทธิ์ หรือจะเป็นผู้ที่ได้รับการยกเว้นในการถูกจับกุมลงโทษจะไม่เกรงกลัวต่อการกระทำความผิด เพราะคิดว่า เมื่อทำความผิดแล้วจะสามารถหลุดรอดหรือได้รับการละเว้นในการบังคับใช้กฎหมายได้ นอกจากนี้การบังคับใช้กฎหมายไม่เท่าเทียมกันยังเป็นการเปิดช่องทางให้มีข้อยกเว้น หรือข้อแก้ตัวในการหลบหนีจากการดำเนินคดีลงโทษได้ ซึ่งจะมีผลตามมาก็คือ ทำให้คนไม่เกรงกลัวการบังคับใช้กฎหมาย แบคคาเรีย (Beccaria) ได้กล่าวไว้ว่า “บุคคลทุกคนมีสิทธิเท่าเทียมกันภายใต้กฎหมายดังนั้น ไม่ว่าผู้ใดกระทำความผิดในลักษณะเดียวกัน จะต้องได้รับโทษเช่นเดียวกัน” หรือกล่าวอีกนัยหนึ่ง การบังคับใช้กฎหมายและการลงโทษ จะต้องกระทำอย่างเสมอภาค และเท่าเทียมกัน โดยคำนึงถึง “การกระทำความผิด” มิใช่ “ผู้กระทำความผิด”

2.4 การบังคับใช้กฎหมายจะต้องมีบทลงโทษที่เหมาะสม

ปัจจัยที่สำคัญประการหนึ่งที่จะทำให้การบังคับใช้กฎหมายมีผลในการข่มขู่หรือยับยั้งหรือไม่นั้น อยู่ที่บทโทษ ถ้าบทลงโทษไม่รุนแรงหรือบทลงโทษที่เบา ก็จะทำให้ผู้กระทำความผิด และคนทั่วไปไม่เกิดความเกรงกลัว เพราะผลประโยชน์ที่ได้รับจากการกระทำความผิด จะมีมากกว่าผลร้ายที่ได้รับจากการถูกลงโทษ ถือได้ว่าเป็นสิ่งที่คุ้มค่าต่อการเสี่ยง ซึ่งเรื่องนี้ แบคคาเรีย ได้กล่าวเน้นเอาไว้ว่า “การลงโทษจะต้องให้เป็นอัตราส่วนกับการกระทำความผิด ” กล่าวคือ โทษที่จะลงนั้น จะต้องมากพอที่จะทำให้ผู้กระทำความผิดเกิดความรู้สึกสูญเสียเกินกว่าประโยชน์จากการกระทำความผิด ดังนั้น การที่จะทำให้การบังคับใช้กฎหมายมีผลทำให้เกิดความเกรงกลัวจะต้องมีบทลงโทษที่เหมาะสมกับความผิด

คำว่า “เหมาะสม” หมายความว่า โทษที่จะลงจะต้องไม่เบาจนเกินไป และไม่หนักจนเกินไป เพราะหากการบังคับใช้กฎหมายมีบทลงโทษที่หนักเกินความเหมาะสม จะก่อให้เกิดผลเสีย 3 ประการ คือ (จอร์จัน ประยูตรัตนพันธ์, 2539, หน้า 53 - 54)

2.4.1 ทำให้ผู้เสียหายหรือเหยื่อได้รับผลร้ายจากการกระทำความผิดรุนแรงมากขึ้น ทั้งนี้เพราะผู้กระทำความผิดจะพยายามปกปิดการกระทำความผิดของตน มิให้มีผู้ล่วงรู้หรือมีพยานรู้เห็น เช่น ในกรณีที่มีโทษประหารชีวิตสำหรับคดีข่มขืน ผู้กระทำความผิดก็จะไม่ข่มขืนแต่ประการเดียว แต่จะฆ่าเหยื่อเพื่อปกปิดความผิดของตนเองด้วย เพราะถึงอย่างไรการกระทำผิดแต่เพียงการข่มขืน ก็จะต้องถูกลงโทษประหารชีวิตอยู่แล้ว การฆ่าเหยื่ออาจทำให้หลุดรอดได้ เป็นต้น

2.4.2 ทำให้ผู้กระทำความผิด มีโอกาสหลุดรอดจากการดำเนินคดีตามกระบวนการยุติธรรมได้มากขึ้น เพราะยังมีโทษรุนแรงมากขึ้นเท่าไร ก็ยังต้องการพยานหลักฐานที่มั่นคงในการ

ที่จะลงโทษจำเลยมากขึ้นเท่านั้น หากพยานหลักฐานไม่เพียงพอ ก็จะทำให้จำเลยมีโอกาสหลุดรอดจากการถูกพิพากษาลงโทษได้ เพราะศาลจะถือคติ “ปล่อยคนผิดสิบคน ดีกว่าเอาคนบริสุทธิ์มาลงโทษเพียงคนเดียว ” ดังนั้น ถ้าไม่มีพยานหลักฐานที่แน่นหนาจริงๆ ก็จะเปิดโอกาสให้ผู้กระทำความผิดหลุดรอดไปได้ และยิ่งโทษหนักเท่าใดก็ยิ่งต้องการพยานหลักฐานมากขึ้น และยังมีโอกาสหลุดรอดมากขึ้น

2.4.3 จะทำให้เกิดการกลั่นแกล้งโดยการโยนความผิดให้ผู้อื่น เพื่อให้ผู้อื่นรับโทษหนักแทนการลงมือกระทำความผิดเอง เช่น ในบางประเทศ การพกอาวุธปืนมีโทษหนักถึงประหารชีวิต ดังนั้น หากต้องการเอาชีวิตผู้อื่น ก็เพียงกลั่นแกล้งให้มีการนำอาวุธปืนติดตัวไปเท่านั้น

ดังนั้น การมีบทลงโทษที่หนักเกินไป ก็จะเกิดผลเสียซึ่งเป็นผลกระทบทำให้การบังคับใช้กฎหมายคือประสิทธิภาพลง ในขณะที่เดียวกัน การมีบทลงโทษที่เบาเกินไปก็จะทำให้การบังคับใช้กฎหมายไม่มีผลในการข่มขู่และยับยั้ง ดังนั้นการบังคับใช้กฎหมายจะมีผลในการข่มขู่ยับยั้งและมีประสิทธิภาพนั้น จะต้องมีบทลงโทษที่เหมาะสม ในขณะที่เดียวกันการบังคับใช้กฎหมายต้องมีความรวดเร็ว แน่นอน และเสมอภาค ประกอบด้วย การมีโทษรุนแรงแต่เพียงอย่างเดียวไม่อาจมีผลในการข่มขู่ยับยั้ง หากไม่สามารถจับกุมและนำตัวผู้กระทำความผิดมาลงโทษได้ แต่การที่จะทำให้มีการบังคับใช้กฎหมายมีประสิทธิภาพ กระบวนการยุติธรรมจะต้องมีบทบาทอย่างมาก ในการทำให้การบังคับใช้กฎหมายมีความแน่นอน รวดเร็ว เสมอภาค และเหมาะสม

ประเภทของใบอนุญาตขับขี่

ประเภทของใบอนุญาตขับขี่ ตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 มาตรา 43 แบ่งประเภทของใบอนุญาตขับขี่ไว้เป็น 10 ชนิด คือ

1. ใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคล รถยนต์สามล้อส่วนบุคคล หรือรถจักรยานยนต์ชั่วคราว
2. ใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคล
3. ใบอนุญาตขับขี่รถยนต์สามล้อส่วนบุคคล
4. ใบอนุญาตขับขี่รถยนต์สาธารณะ
5. ใบอนุญาตขับขี่รถยนต์สามล้อสาธารณะ
6. ใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์
7. ใบอนุญาตขับขี่รถคณน
8. ใบอนุญาตขับขี่รถแทรกเตอร์
9. ใบอนุญาตขับขี่รถชนิดอื่นนอกจาก 1 - 8
10. ใบอนุญาตขับขี่รถระหว่างประเทศสำหรับรถยนต์ส่วนบุคคลหรือรถจักรยานยนต์