

กฎหมายใหม่ของการจราจร

ตั้งแต่วันที่ 5 กันยายน พ.ศ. 2565 เป็นต้นมา ประเทศไทยเริ่มมีการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบกฉบับใหม่ (ฉบับที่ 13) ซึ่งประกาศในราชกิจจานุเบกษามาตั้งแต่วันที่ 7 พฤษภาคม พ.ศ. 2565 พ.ร.บ. ฉบับนี้น่าจะเป็นเครื่องมือสำคัญชิ้นหนึ่งในการช่วยลดอุบัติเหตุทางถนน ซึ่งแน่นอน ย่อมลดความสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สินจากการใช้ยานยนต์บนถนนของคนไทย

เท่าที่ผ่านมา ภาวการณ์การลดอันตรายจากอุบัติเหตุจราจรต่างก็มีความหนักใจและเห็นพ้องกันว่า แม้สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนจะมีหลากหลาย ทั้งสภาพรถ สภาพถนน ทักษะนิสัยแวดล้อม แต่สิ่งสำคัญที่สุดคือพฤติกรรมผู้ใช้รถใช้ถนนของประชาชน และมองว่า จุดอ่อนที่สำคัญคือความอ่อนแอของการบังคับใช้กฎหมาย ซึ่งส่วนหนึ่งเป็นเพราะอัตราโทษไม่รุนแรงเพียงพอที่จะทำให้เกิดความเกรงกลัวและปรับเปลี่ยนพฤติกรรม ดังนั้น การมี พ.ร.บ. จราจรทางบกฉบับใหม่จึงน่าจะตอบโจทย์นี้ได้เป็นอย่างดี

สิ่งที่เห็นชัดเจนในกฎหมายฉบับนี้ก็คือ

1. มีการแก้ไขกฎหมายเกี่ยวกับความปลอดภัยให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล ในประเด็นที่มุ่งนิรภัยสำหรับเด็ก การโดยสารรถกระบะ และรถสองแถว
2. การแก้ไขเพิ่มประสิทธิภาพการปฏิบัติงานเพื่อบังคับใช้กฎหมาย เช่น การตรวจแอลกอฮอล์ในกรณีเกิดอุบัติเหตุ และผู้เกี่ยวข้องอยู่ในภาวะที่ไม่อาจให้ความยินยอมได้ หรือการสั่งห้ามใช้รถที่มีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรง
3. เพิ่มเติมความผิดและอัตราโทษปรับเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน เช่น การขับรถโดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัย การเพิ่มโทษผู้กระทำความผิดซ้ำซ้ำแล้วซ้ำ เป็นต้น

รายละเอียดที่มีการเปลี่ยนแปลงในกฎหมายฉบับนี้ มีมากมาย เป็นเรื่องที่ภาคีแผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจรควรรับรู้และจะได้ชี้แนะประชาชนให้เกรงกลัวกฎหมายและมีวินัยการจราจรที่ดีขึ้น อุบัติเหตุบนถนนก็จะลดน้อยลง โดยการเน้นย้ำให้ละเว้นพฤติกรรมที่อาจทำให้ต้องมีความผิด อาจต้องเสียค่าปรับแพงๆ หรือมีการเพิ่มโทษเมื่อฝ่าฝืน เช่น กรณีโทษเกี่ยวกับการทำผิดซ้ำซ้ำแล้วซ้ำในขณะเมาสุรา และกระทำความผิดภายใน 2 ปี ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 2 ปี และปรับตั้งแต่ 5 หมื่นบาทถึง 1 แสนบาท และกำหนดให้ศาลลงโทษจำคุกและปรับด้วยเสมอ (แสดงว่าต้องติดคุกแน่นอน) รวมทั้งเพิ่มโทษสำหรับผู้เมาแล้วซ้ำเป็นผู้ขับขีรถสาธารณะ หรือผู้ไม่มีใบอนุญาตขับขี่

เรื่องที่น่าสนใจในกฎหมายใหม่คือการเพิ่มเพดานอัตราโทษของความผิดที่พบบ่อย ได้แก่

- กลุ่มความผิดที่เดิมมีโทษปรับขั้นสูงไม่เกิน 200 บาท (เช่น ความผิดในกลุ่มผู้ขับรถจักรยาน คนเดินเท้าที่ไม่ข้ามทางม้าลาย) เพิ่มเพดานเป็น 500 บาท
- กลุ่มความผิดที่เดิมมีโทษปรับขั้นสูงไม่เกิน 500 บาท (เช่น ไม่สวมหมวกนิรภัย ไม่รัดเข็มขัดนิรภัย จอดรถในที่ห้ามจอด) เพิ่มเพดานเป็น 2,000 บาท
- กลุ่มความผิดที่เดิมมีโทษปรับขั้นสูงไม่เกิน 1,000 บาท (เช่น ฝ่าฝืนเครื่องหมายจราจร ฝ่าฝืนสัญญาณจราจร ขับรถเร็วเกินกำหนด) เพิ่มเพดานเป็น 4,000 บาท

น่าสังเกตว่า โทษของการใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถโดยที่มือยังถือหรือจับโทรศัพท์โทษปรับสูงสุดคือ 4,000 บาท

ผู้สนใจควรที่จะไปศึกษา พ.ร.บ. ฉบับนี้ดู แต่ต้องบอกไว้ก่อนว่า อ่านยากมาก เพราะการระบุว่าเป็น “ฉบับที่ 13” แสดงต้องใช้ประกอบกับฉบับดั้งเดิม คือ พ.ร.บ. จราจรทางบก พ.ศ. 2522 ร่วมกับประกาศฉบับอื่นๆ ที่ออกมาก่อนหน้านี้ เป็นลักษณะของการเอาข้อความไปแทนกฎหมายฉบับเดิม เข้าใจว่า แม้แต่เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรก็อาจมีปัญหาในการศึกษา กฎหมายฉบับนี้ จนกว่าจะเกิดความเคยชินกับสถานการณ์ความผิดที่เกิดขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การดำเนินการต่อความผิดที่พบบ่อยๆ ในชีวิตประจำวัน

นอกจากการออกกฎหมายใหม่แล้ว ยังมีการเริ่มใช้ระบบตัดคะแนนเพื่อควบคุมความประพฤติในการขับรถ (เริ่มใช้วันที่ 9 มกราคม พ.ศ. 2566) โดยเป็นมาตรการตัดแต้มใบขับขี่เพิ่มเติมจากการออกใบสั่ง กำหนดให้ผู้มีใบอนุญาตขับขี่ทุกคนมีคะแนนความประพฤติ 12 คะแนน และหากกระทำความผิดตาม พ.ร.บ. จราจรทางบก ตาม 20 ฐานความผิด 4 ระดับ (1 ถึง 4 คะแนน) หากถูกตัดคะแนนจนเหลือ 0 ก็จะถูกสั่งพักใบอนุญาต 90 วัน

มาตรการใหม่ๆ เหล่านี้ อาจไม่ก่อประโยชน์ใดๆ เลยถ้าการบังคับใช้กฎหมายขาดความเคร่งครัด แนวทางหนึ่งที่ภาคีป้องกันอุบัติเหตุจราจรจะช่วยได้คือการจัดการกับ “จับผิด” ผู้กระทำความผิด หรือภาษาทางวิชาการว่า “social sanction” คือทำหน้าที่เป็นหูเป็นตาให้กับตำรวจ (ซึ่งมีกำลังไม่เพียงพอ) และแจ้งข้อมูลแก่ทางการฯ หรืออาจแชร์ผ่านสื่อออนไลน์เพื่อตักเตือน ในขณะเดียวกัน ก็อาจ “จับผิดตำรวจ” ที่ละเว้นการปฏิบัติหน้าที่ ปล่อยปละละเลย ไม่บังคับใช้กฎหมายจนเป็นเหตุให้เกิดความเสียหายต่อชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนจากอุบัติเหตุการจราจร

นพ.วิวัฒน์ โรจนพิทยากร
บรรณาธิการ