

'กฎหมายจราจร'กับการมีส่วนร่วมของประชาชน

กรุงเทพธุรกิจ
กฎหมายกับการพัฒนา
● **ธรรมาภิบาล จิตตะเสโน**
คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์

สถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 นอกจากจะส่งผลกระทบต่อชีวิตความเป็นอยู่และสุขภาพของแต่ละบุคคลแล้วยังได้ทำให้เกิดความเปลี่ยนแปลงในทางสังคมอีกหลายประการ จากมาตรการของรัฐเกี่ยวกับการรักษาสุขภาพของแต่ละบุคคลไม่ให้อาศัยอยู่รวมกันหรือให้ต้องเป็นผู้ติดเชื้อหรือเป็นพาหะนำเชื้อ ที่สำคัญประการหนึ่งคือการให้อยู่บ้านหรือลดการเดินทางให้น้อยที่สุด ผลกระทบที่เห็นได้ชัดประการหนึ่งก็คือสภาพการจราจร กล่าวคือปริมาณการใช้รถใช้ถนนของประชาชนลดลงอย่างเห็นได้ชัด

แต่ในอีกด้านหนึ่งจากวิถีชีวิตและพฤติกรรมของคนที่เปลี่ยนแปลงไป พบว่าการใช้จักรยานยนต์ส่งอาหารในเขตเมืองเพิ่มจำนวนขึ้นอย่างชัดเจนซึ่งก็อาจส่งผลให้เกิดปัญหาใหม่ๆ เช่น ความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุที่เพิ่มขึ้น เป็นต้น

ในช่วงต้นเดือน มี.ค.2564 มีข่าวการประกาศใช้กฎกระทรวงคมนาคมกำหนดอัตราความเร็วของยานพาหนะบนทางหลวงแผ่นดิน หรือทางหลวงชนบทที่กำหนด พ.ศ.2564 ซึ่งประกาศในราชกิจจานุเบกษาเมื่อวันที่ 10 มี.ค.2564 นับเป็นข่าวที่ได้รับความสนใจและวิพากษ์วิจารณ์อย่างมากในขณะนั้น ก่อนที่การแพร่ระบาดระลอกที่ 3 ของโรคโควิด-19 จะดึงความสนใจของประชาชน ทำให้ข่าวการประกาศใช้กฎกระทรวงดังกล่าวถูกกลบหายไป

ประเด็นที่ได้รับความสนใจมากเป็นพิเศษก็คือ การที่กฎกระทรวงได้แบ่งรถเป็น 7 ประเภท โดย 6 ประเภทแรกมีการกำหนดอัตราความเร็วไว้แตกต่างกันเพื่อให้เหมาะสมกับลักษณะและการใช้งานของรถ สำหรับรถอื่นที่นอกจากรถ 6 ประเภทแรกสามารถใช้ความเร็วไม่เกิน 120

กิโลเมตรต่อชั่วโมง โดยหากรถดังกล่าวอยู่ในช่องเดินรถช่องขวาสุดก็ต้องใช้ความเร็วไม่ต่ำกว่า 100 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เว้นแต่ในกรณีที่ช่องเดินรถนั้นมีข้อจำกัดด้านการจราจรหรือทัศนวิสัย มีสิ่งกีดขวาง หรือมีเหตุขัดข้องอื่น

กระทรวงคมนาคมเห็นว่า การกำหนดความเร็วในช่องจราจรขวาสุดไว้ไม่ต่ำกว่า 100 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และสูงสุดไม่เกิน 120 กิโลเมตรต่อชั่วโมงนั้นก็เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุการชนกันในช่วงทางที่รถวิ่งด้วยความเร็ว ในขณะที่ประชาชนบางส่วนเห็นด้วยกับกฎกระทรวงนี้ เพราะจะทำให้การเดินทางเป็นไปด้วยความปลอดภัยและสะดวกรวดเร็ว แต่บางส่วนกลับเห็นว่าน่าจะเป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุที่เพิ่มขึ้นและร้ายแรงมากขึ้นหากมีผู้ฝ่าฝืนกฎจราจรและไม่คำนึงถึงความปลอดภัยในการใช้ทางเดินรถร่วมกัน

อย่างไรก็ตาม กฎกระทรวงดังกล่าวนั้นมีได้ใช้บังคับในทางหลวงทั่วไป แต่จะมีผลใช้บังคับเฉพาะในทางหลวงแผ่นดิน หรือทางหลวงชนบทที่มีลักษณะตามที่กฎกระทรวงกำหนดไว้คือ ต้องมีทางเดินรถซึ่งได้แบ่งช่องเดินรถในทางเดียวกันไว้ตั้งแต่สองช่องทางเดินรถขึ้นไป มีเกาะกลางถนนแบบกำแพง (Barrier Median) ที่มั่นคงแข็งแรงและไม่มีจุดกลับรถเสมอระดับถนน ซึ่งทางหลวงแผ่นดินหรือทางหลวงชนบทเส้นใดจะอยู่ภายใต้กฎกระทรวงนี้จะเป็นตามที่ผู้อำนวยการทางหลวงประกาศกำหนด

เมื่อพิจารณาในแง่ทฤษฎีกฎหมายกฎหมายจราจรไม่ใช่กฎหมายที่มีรากฐานจากเหตุผลทางศีลธรรม แต่เป็นกฎหมายที่บัญญัติขึ้นโดยใช้เหตุผลทางเทคนิคเพื่อจัดการจราจรให้ประชาชนมีความปลอดภัยและความสะดวกสบายร่วมกัน จึงเป็น

กฎหมายที่สามารถแก้ไขเปลี่ยนแปลงตามสภาวะปัจจัยต่างๆ ที่เกี่ยวข้องได้เสมอ

โดยมีวงจรที่เป็นหลักการและแนวทางในการพัฒนากฎหมายเพื่อให้เหมาะสมและสอดคล้องกับปัจจัยต่างๆ บนพื้นฐานของการมีส่วนร่วมของประชาชนโดยสังเขป คือ



1. ก่อนออกกฎหมายหรือแก้ไขเพิ่มเติม ต้องมีกระบวนการร่วมกันในการคิดวิเคราะห์สภาพสังคม ปัจจัยแวดล้อมโดยใช้ความรู้และข้อมูลที่ถูกต้องครบถ้วน มีเหตุผล และมีกระบวนการที่ประชาชนสามารถแสดงความคิดเห็นและแลกเปลี่ยนทัศนคติต่อกันได้

2. เมื่อกฎหมายออกบังคับใช้ ต้องถือเป็นกฎเกณฑ์ร่วมกันของสังคมอย่างเป็นทางการ ประชาชนทุกคนต้องร่วมกันปฏิบัติตามกฎเกณฑ์นั้น รวมถึงต้องร่วมกันรับผลที่เกิดขึ้นจากการบังคับใช้กฎหมายนั้นด้วย ทั้งที่เป็นผลโดยตรงและผลกระทบแวดล้อมอื่นๆ จากการใช้กฎหมาย

3. เมื่อระยะเวลาหนึ่งผ่านไปหรือเกิดการเปลี่ยนแปลงทางสังคม หน่วยงานที่บังคับใช้กฎหมายและประชาชนต้องประเมินผลการใช้กฎหมายนั้นว่าเป็นไปตามความคาดหมายหรือวัตถุประสงค์ของกฎหมายหรือไม่ หากส่วนใดไม่บรรลุวัตถุประสงค์หรือไม่เป็นไปตามความคาดหมายก็

หมุนเวียนกลับไปสู่ข้อ 1 คือจะต้องร่วมกัน
คิด วิเคราะห์ วิจารณ์ แล้วดำเนินการแก้ไข
เพิ่มเติมกฎหมายกันไป

จากหลักการดังกล่าว รัฐธรรมนูญแห่ง
ราชอาณาจักรไทย (พ.ศ.2560) จึงได้กำหนด
หลักเกณฑ์ในการตรากฎหมายไว้โดยกำหนด
ว่าก่อนการตรากฎหมายทุกฉบับจะต้องมี
การรับฟังความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้อง มี
การวิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นอย่าง
ครบถ้วน รอบด้าน และเปิดให้ประชาชนได้
ทราบ เพื่อให้ผู้มีอำนาจตรากฎหมายได้นำ
มาใช้พิจารณาประกอบการตรากฎหมาย

อีกทั้งเมื่อกฎหมายมีผลใช้บังคับแล้วจะ
ต้องมีกระบวนการประเมินผลสัมฤทธิ์
ของกฎหมายตามรอบระยะเวลาที่กำหนด
อีกด้วย เพื่อตรวจสอบความประสิทธิผล
และความเหมาะสมของกฎหมายนั้นอย่าง
สม่ำเสมอ

ในส่วนของกฎจราจรที่อยู่ในรูปของ
“อนุบัญญัติ” เช่นกฎกระทรวงดังกล่าว
ข้างต้น อาจไม่ต้องผ่านกระบวนการที่เข้ม
ขันดังที่รัฐธรรมนูญกำหนดไว้ อย่างไรก็ดี
กฎจากรก็ควรถูกตรวจสอบความเหมาะสม
อยู่เสมอตามสภาพการณ์และปัจจัย
แวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไป โดยมีปัจจัย
สำคัญ 3 ประการคือ

1.สภาวะทางกายภาพของเส้นทางและ
ป้ายจราจรต่างๆ 2.การบังคับใช้กฎจราจรโดย
เคร่งครัดและสม่ำเสมอ และ 3.ประชาชน
ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติตามกฎจราจรอย่าง
เคร่งครัดเพื่อให้การใช้เส้นทางเป็นไปโดย
ปลอดภัยและลดอุบัติเหตุในทางเดินรถ
ตลอดการเดินทาง

ดังนั้น หากผู้ใช้รถใช้ถนนไม่สนใจ
ไม่เคร่งครัดต่อกฎจราจร การแก้ไข
เปลี่ยนแปลงกฎจราจรก็จะไม่สามารถบรรลุ
วัตถุประสงค์ได้ เพราะถ้าเราคาดหวังให้
“การเดินทางที่สะดวกและปลอดภัยเป็นชีวิต
วิถีใหม่ในเส้นทางเดินรถ” การมีส่วนร่วม
ในการรักษากฎจราจรของผู้ใช้รถใช้ถนนคือ
ปัจจัยสำคัญ และหากกฎจราจรนี้ไม่สามารถ
ทำให้บรรลุวัตถุประสงค์ได้เราก็มาร่วมกัน
แก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายกันไป