

การตั้งจุดตรวจกวดขันวินัยจราจรในยุคที่มีสื่อสังคมออนไลน์

พ.ต.ท.กฤษฎา สิงห์พลงาม

อาจารย์ (สบ 3) ภาควิชาจราจร กลุ่มงานอาจารย์

ศูนย์ฝึกอบรมตำรวจภูธรภาค 6

บทคัดย่อ

มาตรการเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบกนั้น ตำรวจจราจรมีวิธีการในการปฏิบัติหลายวิธี ทั้งการเคลื่อนที่ตรวจและการตรวจอยู่กับที่ โดยทั้งนี้ก็เพื่อให้ผู้ขับขี่ที่ใช้รถใช้ถนนปฏิบัติตามกฎหมายจราจรและเกิดผลลัพธ์สูงสุดคือความปลอดภัยบนท้องถนน ซึ่งมีวิธีการหนึ่งที่ตำรวจจราจรนำมาใช้แล้วเกิดผลลัพธ์ทั้งในด้านการป้องกันไม่ให้เกิดการกระทำความผิดกฎหมายจราจร และผลลัพธ์ในด้านการปราบปรามลงโทษผู้ที่ฝ่าฝืนการกระทำความผิด นั่นก็คือ“การตั้งจุดตรวจ” โดยตำรวจจราจรได้ยึดถือแนวทางวิธีปฏิบัติตามมาตรการการปฏิบัติเกี่ยวกับการตั้งด่านตรวจ จุดตรวจ และจุดสกัด ทั้งรูปแบบและวิธีการของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ในการตั้งจุดตรวจจราจรนอกจากมีเป้าหมายในภาพรวมในการบังคับใช้กฎหมายแล้ว ยังมุ่งประสงค์คือการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการขับรถของผู้ใช้รถใช้ถนนให้มีความปลอดภัยทั้งต่อตัวเองและผู้อื่นที่ใช้ทางด้วย

คำสำคัญ : จุดตรวจจราจร , สื่อสังคมออนไลน์ , นวัตกรรม , มาตรการ

1. บทนำ

การตั้งจุดตรวจไม่ได้สร้างปัญหาให้กับพลเมืองผู้เคารพกฎหมาย แต่ปัญหาที่เกิดขึ้นทุกวันนี้คือ พลเมืองที่ไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย มีปัญหาเกี่ยวกับการตั้งจุดตรวจมากกว่า นั่นคือสิ่งที่กำลังเกิดขึ้นในยุคสมัยที่มีการเปลี่ยนแปลงในสังคมไทยหรือที่เรียกว่า “ยุคสื่อสังคมออนไลน์” ซึ่งจะเห็นว่ามีข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการตั้งจุดตรวจของเจ้าหน้าที่ตำรวจที่ถูกส่งผ่านในสื่อสังคมออนไลน์อย่างรวดเร็ว ทุก ๆ วันเราจะได้เห็นวิดีโอคลิปการตั้งจุดตรวจบนท้องถนนของเจ้าหน้าที่ตำรวจในรูปแบบต่าง ๆ และภาพการโต้แย้งข้อกฎหมายหรือการโต้แย้งข้อเท็จจริงอื่น ๆ โดยเฉพาะการโต้แย้งการใช้ดุลพินิจในการบังคับใช้กฎหมายระหว่างเจ้าหน้าที่ตำรวจกับประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนบนสื่อสังคมออนไลน์ เพราะอะไรจึงทำให้เกิดภาพกรณีข้อโต้แย้งในเรื่องต่างๆ เกี่ยวกับการตั้งจุดตรวจบนถนนสาธารณะของเจ้าหน้าที่ตำรวจผู้ซึ่งกฎหมายให้อำนาจหน้าที่ในการป้องกันและปราบปรามการกระทำความผิดทางอาญา โดยเฉพาะการตั้งจุดตรวจของตำรวจจราจรในปัจจุบัน การโต้แย้งที่เกิดขึ้นอาจมีสาเหตุมาจากความไม่กระจ่างชัดในประเด็นข้อกฎหมายหรือในประเด็นอื่น ๆ ที่จะได้นำเสนอต่อไป ทั้งนี้ประเด็นที่มีการโต้แย้งที่เกิดขึ้น หากไม่ได้รับข้อมูลที่ถูกต้องในการอธิบาย อาจนำไปสู่ความขัดแย้งทางความคิดและนำไปสู่การปฏิเสธการปฏิบัติที่ถูกต้องตามกฎหมาย ทั้งโดยตั้งใจและไม่ได้ตั้งใจ

และถ้าหากยังไม่เกิดกระบวนการทำความเข้าใจระหว่างผู้ที่จะต้องปฏิบัติตามกฎหมายกับผู้รักษากฎหมาย ก็อาจทำให้เกิดกรณีข้อโต้แย้งในประเด็นต่าง ๆ ของการตั้งจุดตรวจของเจ้าหน้าที่ตำรวจต่อไป ซึ่งบทความนี้จะได้นำเสนอทุกแง่มุมเกี่ยวกับการตั้งจุดตรวจจราจร ซึ่งอาจเป็นประโยชน์ต่อผู้ที่เกี่ยวข้องต่อไป

2. หลักการและเหตุผล

การตั้งจุดตรวจ หรือ ภาษาอังกฤษ เรียกว่า “checkpoint” เป็นวิธีการอย่างหนึ่งของตำรวจ ในการตรวจจับและบังคับใช้กฎหมาย เพื่อการป้องกันและปราบปรามการกระทำความผิดทางอาญาที่อาจจะเกิดขึ้นบนท้องถนนที่ประชาชนใช้ในการสัญจรไปมา จึงเป็นเรื่องที่มีความสำคัญที่ผู้ใช้รถใช้ถนนจะต้องทำความเข้าใจและทราบถึงที่มาที่ไปของการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจที่มีความจำเป็นที่จะต้องใช้ถนนสาธารณะเป็นสถานที่ในการปฏิบัติหน้าที่ เพื่อการป้องกันและปราบปรามการกระทำความผิดทางอาญาและการรักษาความสงบเรียบร้อยของบ้านเมืองตามมาตรา 6 (3)(4) พระราชบัญญัติตำรวจแห่งชาติ พ.ศ.2547^[1] ได้บัญญัติไว้ ซึ่งถ้าผู้ใช้รถใช้ถนนเข้าใจและเห็นความสำคัญของการตั้งจุดตรวจ ก็จะไม่มีความกังวลใจที่จะตั้งจุดตรวจจราจรบนท้องถนนต่อไปหรือไม่ ในทางกลับกันถ้าผู้ใช้รถใช้ถนนไม่เข้าใจหรือไม่เห็นความสำคัญของการตั้งจุดตรวจจราจรก็อาจจะถูกตั้งคำถามตามกลับไปว่า ถ้าไม่มีจุดตรวจของตำรวจจราจรแล้ว ตำรวจจราจรจะรู้ได้อย่างไรว่าผู้ขับขี่ที่สัญจรไปมาบนถนนสาธารณะนั้น เป็นผู้ที่ได้รับอนุญาตให้เอารถมาใช้ในการทางได้จริงหรือไม่ นั่นก็คือการขอตรวจใบอนุญาตขับขี่หรือการตรวจสอบว่ารถคันนั้นมีความปลอดภัยและได้ผ่านการจดทะเบียนถูกต้องแล้วหรือไม่ นี่เป็นเพียงส่วนหนึ่งของความสำคัญของการตั้งจุดตรวจจราจรที่อยากจะยกให้เห็นเป็นตัวอย่างเป็นเบื้องต้น

การนำเรื่องการตั้งจุดตรวจของเจ้าหน้าที่ตำรวจโดยเฉพาะเรื่องการตั้งจุดตรวจของตำรวจจราจรมาเขียนเป็นบทความในครั้งนี้ เกิดจากความรักในอาชีพและความรักความห่วงใยที่มีต่อประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน รวมทั้งความรักความเห็นใจที่มีต่อตำรวจจราจรที่ทำหน้าที่ในการตั้งจุดตรวจจราจร ทั้งนี้ต้องการนำเสนอมุมมองความคิดเห็นที่จะออกมาในลักษณะการวิเคราะห์ วิพากษ์ วิจัย ที่มีต่อมาตรการการปฏิบัติเกี่ยวกับการตั้งด่านตรวจ จุดตรวจ และจุดสกัด ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติซึ่งถือว่าเป็นคัมภีร์ของตำรวจในการตั้งจุดตรวจในภาพรวมทั้งหมดในบริบทของคำว่า ยุคสื่อสังคมออนไลน์ โดยมีความมุ่งหมายที่จะศึกษาเสนอแนะรูปแบบ วิธีการ และเป้าหมาย ของการตั้งจุดตรวจจราจรที่มีมาในอดีตถึงปัจจุบันและแนวโน้มที่ควรเป็นไปในอนาคต โดยให้น้ำหนักและมุ่งประสงค์ไปที่การตั้งจุดตรวจจราจรในยุคปัจจุบันเป็นสำคัญ เพื่อนำเสนอแนะให้เห็นสิ่งที่ยังเป็นปัญหา ข้อขัดข้อง หรืออุปสรรคต่าง ๆ ที่ตำรวจจราจรและประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนยังคงมีและเผชิญอยู่ร่วมกัน ดังนั้นจึงมีความจำเป็นที่จะต้องเลือกเอาประเด็นที่เกี่ยวกับการตั้งจุดตรวจจราจรมานำเสนอ เพื่อเป็นประโยชน์ต่อส่วนรวมต่อไป

3. วัตถุประสงค์

3.1 เพื่อเสนอวิธีการในการปฏิบัติตามมาตราการการปฏิบัติเกี่ยวกับการตั้งด่านตรวจ จุดตรวจ และจุดสกัด ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

3.2 เพื่อเสนอแนวทางในการปรับปรุงรูปแบบ วิธีการ และเป้าหมายในการตั้งจุดตรวจของ ตำรวจจราจรในบริบทแวดล้อมของคำว่า “ยุคสื่อสังคมออนไลน์”

3.3 เพื่อการศึกษา พัฒนางองค์ความรู้ หรือสร้างความเข้าใจให้กับประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน เกี่ยวกับการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรในการตั้งจุดตรวจจราจร

4. ขอบเขตของเรื่อง

ความมุ่งหมายคือการศึกษาความหมาย รูปแบบ วิธีการ และเป้าหมายของการตั้งจุดตรวจ ของตำรวจจราจรในการปฏิบัติหน้าที่ เพื่อการป้องกันและปราบปรามการกระทำความผิดทางอาญา โดยเฉพาะอย่างยิ่งการบังคับใช้กฎหมายการกระทำความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 และ กฎหมายอื่นอันเกี่ยวกับรถและการใช้ทาง^[2] ตามอำนาจหน้าที่ของตำรวจจราจรที่รับผิดชอบ นอกจากนั้นยัง เสนอรูปแบบ วิธีการ และเป้าหมายในการตั้งจุดตรวจของตำรวจจราจรในบริบทของคำว่า “ยุคสื่อสังคม ออนไลน์” โดยผ่านการเรียบเรียงเนื้อหาสาระบทวิเคราะห์ วิพากษ์ วิจารณ์ บทสรุป เพื่อนำไปสู่การปฏิบัติที่ เกิดผลดีมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนนในทางที่ดีขึ้น ผู้ขับขี่ เคารพกฎหมายจราจร ส่งผลทำให้อุบัติเหตุบนท้องถนนลดน้อยลง

5. คำจำกัดความหรือนิยามต่าง ๆ

“จุดตรวจจราจร” หมายถึง สถานที่ที่เจ้าพนักงานจราจรออกปฏิบัติหน้าที่กวดขันวินัยจราจรเพื่อ จับกุมผู้กระทำความผิดในเขตทางเดินรถหรือทางหลวงในกรณีปกติเป็นการชั่วคราว โดยมีกำหนดระยะเวลา เท่าที่มีความจำเป็นในการปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าว แต่ต้องไม่เกิน 24 ชั่วโมง และเมื่อเสร็จสิ้นภารกิจแล้วจะต้อง ยุบเลิกจุดตรวจดังกล่าวทันที

“สื่อสังคมออนไลน์”^[3] (Social Media Online) หรือสื่อสังคม (Social Media) หมายถึง สื่อ อิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งเป็นสื่อกลางที่ให้บุคคลทั่วไป มีส่วนร่วมสร้างและแลกเปลี่ยนความคิดเห็นต่างๆ ผ่าน อินเทอร์เน็ตได้ สื่อเหล่านี้เป็นของบริษัท ต่างๆ ให้บริการผ่านเว็บไซต์ของตน เช่น เฟซบุ๊ก (Facebook) แอปพลิเคชันไลน์ (line) ทวิตเตอร์ (Twitter) ตี๊กต็อก (TikTok) ฯลฯ

“นวัตกรรม”^[4] หมายถึง การกระทำหรือสิ่งที่ทำขึ้นใหม่หรือแปลกจากเดิมซึ่งอาจจะเป็นความคิด วิธีการ หรืออุปกรณ์ เป็นต้น รวมถึงการทำงานของสิ่งต่าง ๆ ด้วยวิธีใหม่ ๆ และยังอาจหมายถึงการเปลี่ยนแปลงทางความคิด การผลิต กระบวนการ หรือองค์กร ไม่ว่าจะการเปลี่ยนนั้นจะเกิดขึ้นจากการปฏิวัติ การเปลี่ยนอย่างถอนรากถอนโคน หรือการพัฒนาต่อยอด ทั้งนี้ มักมีการแยกแยะความแตกต่างอย่างชัดเจน ระหว่างการประดิษฐ์คิดค้น ความคิดริเริ่ม และนวัตกรรม อันหมายถึงความคิดริเริ่มที่นำมาประยุกต์ใช้อย่างสัมฤทธิ์ผล (Mckeown, 2008) และในหลายสาขา เชื่อกันว่าการที่สิ่งใดสิ่งหนึ่งจะเป็นนวัตกรรมได้นั้น จะต้องมีความแปลกใหม่อย่างเห็นได้ชัด และไม่เป็นแค่เพียงการเปลี่ยนแปลงครั้งสำคัญ เป็นต้นว่า ในด้านศิลปะ เศรษฐศาสตร์ เศรษฐกิจ และนโยบายของรัฐ ในเชิงเศรษฐศาสตร์นั้น การเปลี่ยนแปลงนั้นจะต้องเพิ่มมูลค่า มูลค่าของลูกค้า หรือมูลค่าของผู้ผลิต เป้าหมายของนวัตกรรมคือการเปลี่ยนแปลงในเชิงบวก เพื่อให้สิ่งต่าง ๆ เกิดเปลี่ยนแปลงในทางที่ดีขึ้น นวัตกรรมก่อให้เกิดผลิตผลเพิ่มขึ้น และเป็นที่มาสำคัญของความมั่งคั่งทาง เศรษฐกิจ

“มาตรการ”^[5] หมายถึง วิธีการที่ตั้งเป็นกฎ ข้อกำหนด ระเบียบ หรือกฎหมาย เป็นต้น เช่น ใช้ มาตรการเด็ดขาด วางมาตรการในการปราบโจรผู้ร้าย หรือ วิธีการที่จะปรับเข้าไปสู่ผลสำเร็จ เช่น วาง มาตรการในการดำเนินงาน เป็นต้น

การตั้งจุดตรวจกวดขันวินัยจราจรในยุคที่มีสื่อสังคมออนไลน์

สำนักงานตำรวจแห่งชาติเป็นหน่วยงานของรัฐที่มีฐานะเป็นนิติบุคคลที่ขึ้นตรงต่อ นายกรัฐมนตรี มีอำนาจหน้าที่ในการป้องกันและปราบปรามการกระทำความผิดทางอาญา รักษาความสงบ เรียบร้อย ความปลอดภัยของประชาชนและความมั่นคงของราชอาณาจักร โดยมีข้าราชการตำรวจเป็น บุคลากรของหน่วยงานที่เป็นฟันเฟืองในการขับเคลื่อนภารกิจให้สำเร็จ คำว่าป้องกันและปราบปรามการ กระทำความผิดทางอาญา ไม่ได้มีความหมายเฉพาะการกระทำความผิดตามประมวลกฎหมายอาญาเพียง เท่านั้น แต่หมายความรวมถึงการกระทำความผิดที่มีโทษทางอาญาตามกฎหมายอื่น ๆ อีกด้วย สำหรับโทษทาง อาญานั้น มีอยู่ด้วยกัน 5 สถาน คือ ประหารชีวิต จำคุก กักขัง ปรับ ริบทรัพย์สิน กฎหมายจราจรทางบกหรือ กฎหมายอื่นอันเกี่ยวกับรถและการใช้ทางก็เป็นกฎหมายประเภทหนึ่งที่มีโทษทางอาญา ในที่นี้ขอเรียกรวม ๆ ว่า “กฎหมายจราจร” โดยมีตำรวจจราจรเป็นผู้ขับเคลื่อนภารกิจในการบังคับใช้กฎหมายจราจร ซึ่งกฎหมาย เรียกว่า “เจ้าพนักงานจราจร” โดยมีหน้าที่จัดการและควบคุมการจราจร อำนวยความสะดวกด้านการจราจร และการบังคับใช้กฎหมายจราจร



ในการบังคับใช้กฎหมายจราจรนั้น ตำรวจจราจรมีวิธีการในการปฏิบัติหลายวิธีซึ่งสามารถแยกออกเป็น 2 ลักษณะ นั่นก็คือ การเคลื่อนที่ตรวจกับการตรวจอยู่กับที่ ทั้งนี้และทั้งนั้นก็เพื่อให้ผู้ใช้รถใช้ถนนปฏิบัติตามกฎหมายจราจรเพื่อผลลัพธ์ให้เกิดความปลอดภัยบนท้องถนน แต่มีวิธีการหนึ่งที่ตำรวจจราจรนำมาใช้แล้วเกิดผลลัพธ์ทั้งในด้านการป้องกันไม่ให้เกิดการกระทำความผิดกฎหมายจราจรเกิดขึ้นและผลลัพธ์ในด้านการปราบปรามลงโทษผู้ที่ฝ่าฝืนกระทำความผิดตามกฎหมายจราจร นั่นก็คือ “การตั้งจุดตรวจ” โดยนำรูปแบบ วิธีการมาจากมาตรการการปฏิบัติเกี่ยวกับการตั้งด่านตรวจ จุดตรวจ และจุดสกัด ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ซึ่งเป็นคำสั่งของผู้บังคับบัญชาที่สั่งให้ข้าราชการตำรวจต้องดำเนินการตามรูปแบบวิธีการที่กำหนดไว้ในมาตรการการปฏิบัติเกี่ยวกับการตั้งด่านตรวจ จุดตรวจ และจุดสกัด ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติสำหรับการปฏิบัติของตำรวจจราจรมักเลือกใช้รูปแบบวิธีการ “การตั้งจุดตรวจ” เพราะมีความเหมาะสมสอดคล้องกับบทนิยามของคำว่า จุดตรวจ ที่หมายถึง สถานที่ที่เจ้าพนักงานตำรวจออกปฏิบัติหน้าที่ตรวจค้นเพื่อจับกุมผู้กระทำความผิดในเขตทางเดินรถหรือทางหลวง ในกรณีปกติเป็นการชั่วคราว โดยมีกำหนดระยะเวลาเท่าที่มีความจำเป็นอย่างยิ่งในการปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าว แต่ต้องไม่เกิน 24 ชั่วโมง และเมื่อเสร็จสิ้นภารกิจแล้วจะต้องยุบเลิกจุดตรวจดังกล่าวทันที

ก่อนอื่นต้องขอยกเอาเนื้อหามาตรการการปฏิบัติเกี่ยวกับการตั้งด่านตรวจ จุดตรวจ และจุดสกัด ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ตามหนังสือสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ที่ 0007.34/5578 ลงวันที่ 13 ธันวาคม 2556 เรื่อง กำชับมาตรการการปฏิบัติเกี่ยวกับการตั้งด่านตรวจ จุดตรวจ และจุดสกัด^{๑๖} มาอธิบายเพื่อให้เข้าใจถึงความหมาย รูปแบบ และวิธีการตามมาตรการการตั้งจุดตรวจที่ถูกต้อง

มาตรการตั้งด่านตรวจ จุดตรวจ และจุดสกัด

ให้ถือปฏิบัติตามแนวทางใน หนังสือ ตร. ด่วนที่สุด ที่ 0625.23/3779 ลงวันที่ 13 มีนาคม 2540 เรื่อง มาตรการการปฏิบัติเกี่ยวกับการตั้งด่านตรวจ จุดตรวจ และจุดสกัด รวมทั้งที่แก้ไขเพิ่มเติม ตามข้อ 1. ถึงข้อ 4.4 และให้ยกเลิกการรายงานตามข้อ 4.5 โดยมีข้อความดังต่อไปนี้

1. ความหมายของ ด่านตรวจ จุดตรวจ และจุดสกัด

1.1 ด่านตรวจ หมายถึง สถานที่ทำการที่เจ้าพนักงานตำรวจออกปฏิบัติหน้าที่ในการตรวจค้น เพื่อจับกุมผู้กระทำความผิดในเขตทางเดินรถ (ความหมายตาม พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ.2522) หรือทางหลวง (ความหมายตาม พ.ร.บ.ทางหลวง พ.ศ.2535) โดยระบุสถานที่ไว้ชัดเจนเป็นการถาวร การตั้งด่านตรวจจะต้องได้รับอนุมัติจากคณะรัฐมนตรี หรือผู้มีอำนาจตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวงหรือกองอำนาจการรักษาความมั่นคงภายในราชอาณาจักร (กอ.รมน.) แล้วแต่กรณี

1.2 จุดตรวจ หมายถึง สถานที่ที่เจ้าพนักงานตำรวจออกปฏิบัติหน้าที่ตรวจค้นเพื่อจับกุมผู้กระทำความผิดในเขตการเดินรถหรือทางหลวงในกรณีปกติเป็นการชั่วคราว โดยมีกำหนดระยะเวลาเท่าที่มีความจำเป็นอย่างยิ่งในการปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าว แต่ต้องไม่เกิน 24 ชั่วโมง และเมื่อเสร็จสิ้นภารกิจแล้วจะต้องยุบเลิกจุดตรวจดังกล่าวทันที

1.3 จุดสกัด หมายถึง สถานที่ที่เจ้าพนักงานตำรวจออกปฏิบัติหน้าที่ตรวจค้น เพื่อจับกุมผู้กระทำความผิดในเขตทางเดินรถ หรือทางหลวง ในกรณีที่มีเหตุการณ์ฉุกเฉินหรือจำเป็นเร่งด่วนเกิดขึ้นเป็นการชั่วคราวและจะต้องยุบเลิกเมื่อเสร็จสิ้นภารกิจดังกล่าว

2. การจัดตั้งด่านตรวจ จุดตรวจ และจุดสกัด

2.1 ห้ามมิให้ตั้งด่านตรวจ จุดตรวจหรือจุดสกัด ในเขตทางเดินรถหรือทางหลวง เว้นแต่

2.1.1 ด่านตรวจ การจัดตั้งด่านตรวจจะกระทำได้ ต้องได้รับอนุมัติจาก ครม. หรือผู้มีอำนาจตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวง หรือ กอ.รมน. แล้วแต่กรณี

2.1.2 จุดตรวจ การตั้งจุดตรวจจะต้องได้รับอนุมัติจากผู้บังคับบัญชา ตั้งแต่ชั้นผู้บังคับการขึ้นไป โดยพิจารณาว่าเป็นกรณีที่มีเหตุผลความจำเป็นอย่างยิ่ง และต้องมีกำหนดระยะเวลาไม่เกิน 24 ชั่วโมง

2.1.3 จุดสกัด จะตั้งได้เฉพาะกรณีที่มีเหตุการณ์ฉุกเฉิน หรือจำเป็นเร่งด่วนเกิดขึ้น และจะต้องได้รับอนุมัติจากผู้บังคับบัญชาตั้งแต่ระดับหัวหน้าสถานีตำรวจ หรือผู้รักษาการแทนขึ้นไป โดยมี กำหนดระยะเวลาเท่าที่มีเหตุการณ์ฉุกเฉินหรือจำเป็นเร่งด่วนดังกล่าวยังคงมีอยู่เท่านั้น

2.2 ให้เลิกด่านตรวจ จุดตรวจ ที่ตั้งขึ้นไม่ตรงตามวัตถุประสงค์และความหมายตามข้อ 1 และ ข้อ 2.1 ทั้งหมด ตั้งแต่บัดนี้

3. การปฏิบัติ

3.1 การปฏิบัติหน้าที่ ณ ด่านตรวจ จุดตรวจหรือจุดสกัด จะต้องมียานตำรวจชั้นสัญญาบัตรระดับตั้งแต่รองสารวัตรขึ้นไปเป็นหัวหน้า และจะต้องแต่งเครื่องแบบในการปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าว

3.2 การปฏิบัติในการตรวจค้น จับกุม ต้องปฏิบัติตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา และประมวลระเบียบการตำรวจเกี่ยวกับคดี ว่าด้วยการนั้นโดยเคร่งครัด

3.3 ที่ด่านตรวจหรือจุดตรวจ ต้องมีแผงกั้นที่มีเครื่องหมายการจราจรว่า “หยุด” โดยให้ เป็นไปตามมาตรฐานที่ด่านตรวจหรือจุดตรวจ จะต้องมีการติดตั้งป้ายและเครื่องหมายการจราจร และใน เวลากลางวันจะต้องมีแสงไฟส่องสว่างให้มองเห็นได้อย่างชัดเจนในระยะไม่น้อยกว่า 150 เมตร ก่อนถึงจุด ตรวจ และให้มีแผ่นป้ายแสดงยศ ชื่อ นามสกุล และตำแหน่งของหัวหน้าเจ้าหน้าที่ตำรวจที่ประจำด่านตรวจ และจุดตรวจดังกล่าว นอกจากนั้นให้มีแผ่นป้ายแสดงข้อความว่า “หากพบเจ้าหน้าที่ทุจริต หรือประพฤติมิ ชอบให้แจ้งผู้บังคับการ โทร.....” (ให้ใส่หมายเลขโทรศัพท์ของผู้บังคับการไว้) ข้อความดังกล่าวข้างต้นให้ มองเห็นได้อย่างชัดเจนในระยะไม่น้อยกว่า 15 เมตร

3.4 ให้หัวหน้าสถานีตำรวจ เป็นผู้รับผิดชอบในการจัดเตรียมวัสดุอุปกรณ์ทุกชนิดที่ใช้ สำหรับการตั้งจุดตรวจไว้อย่างครบถ้วนและพร้อมใช้งานได้ตลอดเวลา

3.5 การตั้งจุดตรวจ หรือจุดสกัด ให้ทุกหน่วยประสานการปฏิบัติระหว่างหน่วยใกล้เคียง ให้ชัดเจน โดยเฉพาะอย่างยิ่งหน่วยที่มีเขตพื้นที่รับผิดชอบติดต่อกัน โดยให้ ผบก.น. ภ.จว. ทล. และ จร. เป็น ผู้รับผิดชอบในการกำหนดแผนการตั้งจุดตรวจในพื้นที่รับผิดชอบ และ รอง ผบช.น. ภ.1 – ภ.9 ตชด. และ ก. ที่รับผิดชอบงานจราจรเป็นผู้รับผิดชอบในการกำหนดแผนการตั้งจุดตรวจในภาพรวมของหน่วย เพื่อมิให้เกิด ความซ้ำซ้อน ทำให้เกิดปัญหาการจราจรและเกิดความเดือดร้อนแก่ประชาชน

4. การควบคุมและตรวจสอบการปฏิบัติ

4.1 เมื่อเจ้าหน้าที่ตำรวจเริ่มต้น หรือเลิกปฏิบัติหน้าที่ประจำจุดตรวจ หรือจุดสกัดให้ รายงานทางวิทยุ ให้ผู้บังคับบัญชาผู้ส่งอนุมัติให้ตั้งจุดตรวจ หรือจุดสกัดดังกล่าวทราบ และเมื่อเสร็จสิ้นการ

ปฏิบัติแล้วให้หัวหน้าเจ้าหน้าที่ตำรวจประจำจุดตรวจ หรือจุดสกัดดังกล่าว รายงานผลการปฏิบัติเป็นลายลักษณ์อักษรเสนอผู้บังคับบัญชาตามลำดับชั้นจนถึงผู้สั่งอนุมัติภายในวันถัดไปเป็นอย่างช้า

4.2 ให้ผู้บังคับบัญชาตั้งแต่ระดับสารวัตรขึ้นไป ผลัดเปลี่ยนหมุนเวียนกันออกตรวจสอบการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจประจำด่านตรวจ จุดตรวจ หรือจุดสกัด ที่มีอยู่ในเขตพื้นที่รับผิดชอบ

4.3 ให้ถือว่าเป็นหน้าที่ของผู้บังคับบัญชา ตามข้อ 4.2 ที่จะต้องเอาใจใส่กวดขันดูแลการปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ตำรวจผู้ใต้บังคับบัญชาของตน มิให้ฉวยโอกาสขณะปฏิบัติหน้าที่ประจำด่านตรวจ จุดตรวจ หรือจุดสกัด เรียกหรือรับผลประโยชน์จากผู้ใช้รถใช้ถนนที่กระทำผิดกฎหมาย หรือไปดำเนินการจัดตั้งจุดตรวจ หรือจุดสกัดในเขตทางเดินรถหรือทางหลวง โดยมีได้มีคำสั่งจากผู้มีอำนาจ เพื่อแสวงหาผลประโยชน์โดยมิชอบ และหากตรวจพบว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจผู้ใดประพฤติมิชอบในลักษณะดังกล่าว ก็ให้รีบพิจารณาดำเนินการกับเจ้าหน้าที่ผู้นั้นไปตามอำนาจหน้าที่ ทั้งทางวินัยและทางอาญา แล้วรายงานให้ผู้บังคับบัญชาตามลำดับชั้นจนถึงสำนักงานตำรวจแห่งชาติทราบโดยมิชักช้า การรายงานดังกล่าวให้ระบุ ยุศ นาม ตำแหน่งของข้าราชการตำรวจผู้กระทำผิด พร้อมกับรายละเอียดเกี่ยวกับลักษณะและพฤติการณ์แห่งการกระทำ ความผิดให้ละเอียดชัดเจน

4.4 หากปรากฏว่าผู้บังคับบัญชาระดับตั้งแต่กองบังคับการหรือเทียบเท่าขึ้นไป หรือตำรวจหน่วยอื่น สืบสวนข้อเท็จจริงจนปรากฏชัดเจน หรือตรวจสอบพบว่ามีเจ้าหน้าที่ตำรวจ ที่ด่านตรวจ จุดตรวจ หรือจุดสกัดใด มีพฤติการณ์มิชอบดังกล่าว ตามข้อ 4.3 หรือจับกุมตัวได้ โดยลักษณะของพฤติการณ์เป็นการกระทำร่วมกันหลายคน และ/หรือเป็นระยะเวลาต่อเนื่องกันหลายวัน ให้ผู้บังคับบัญชาพิจารณาลงโทษทางวินัยแก่ผู้บังคับบัญชาของเจ้าหน้าที่ตำรวจซึ่งกระทำผิดดังกล่าว ฐานบกพร่องละเลยไม่เอาใจใส่ดูแลผู้ใต้บังคับบัญชาของตนอีกส่วนหนึ่งด้วย

จะเห็นว่ามาตรการการปฏิบัติเกี่ยวกับการตั้งด่านตรวจ จุดตรวจ และจุดสกัดของสำนักงานตำรวจแห่งชาตินี้ ถือว่าเป็นเสมือนคัมภีร์ของตำรวจทุกสายงานก็ว่าได้ ในการนำไปใช้ในการปฏิบัติเกี่ยวกับการตั้งจุดตรวจบนถนนสาธารณะตามลักษณะสายงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น ตำรวจสายตรวจ ตำรวจจราจร เป็นต้น ซึ่งถ้าหากเรามาวิเคราะห์มาตรการการปฏิบัติเกี่ยวกับการตั้งด่านตรวจ จุดตรวจ และจุดสกัดของสำนักงานตำรวจแห่งชาตินี้ ว่าคืออะไร มีที่มาอย่างไร เป็นกฎหมายหรือระเบียบของตำรวจหรือไม่ หากตำรวจไม่ปฏิบัติตาม จะมีสภาพบังคับอย่างไร คำตอบที่ได้ก็คือ มาตรการการปฏิบัติเกี่ยวกับการตั้งด่านตรวจ จุดตรวจ และจุดสกัดของสำนักงานตำรวจแห่งชาตินั้น เป็นมาตรการที่กำหนดขึ้นมาเพื่อให้ตำรวจปฏิบัติตามให้เป็นไปในทิศทางเดียวกันโดยมีหนังสือสั่งการของสำนักงานตำรวจแห่งชาติเมื่อครั้งยังเป็นกรมตำรวจ คือหนังสือ ตร. ด่วนที่สุด ที่ 0625.23/3779 ลงวันที่ 13 มีนาคม พ.ศ.2540 เรื่อง มาตรการการปฏิบัติเกี่ยวกับ

การตั้งด่านตรวจ จุดตรวจ และจุดสกัด และต่อมาได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมตามหนังสือสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ที่ 0007.34/5578 ลงวันที่ 13 ธันวาคม 2556 เรื่อง กำชับมาตรการปฏิบัติเกี่ยวกับการตั้งด่านตรวจ จุดตรวจ และจุดสกัด ออกมาให้ถือปฏิบัติ ซึ่งถ้าพิจารณาจากความหมายของคำว่า “มาตรการ” แล้ว หมายถึง “วิธีการที่ตั้งเป็นกฎ ข้อกำหนด ระเบียบ เป็นต้น เช่น ใช้มาตรการเด็ดขาด วางมาตรการในการปราบโจรผู้ร้าย หรือหมายถึง วิธีการที่จะปรับเข้าไปสู่ผลสำเร็จ เช่น วางมาตรการในการดำเนินงาน เป็นต้น” เพราะฉะนั้นจึงพอสรุปได้ว่ามาตรการการปฏิบัติเกี่ยวกับการตั้งด่านตรวจ จุดตรวจ และจุดสกัดของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เป็นวิธีการในการปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ตำรวจเพื่อนำไปสู่ผลสำเร็จ นั่นก็คือการป้องกันและปราบปรามการกระทำความผิดทางอาญาและการรักษาความสงบเรียบร้อยของบ้านเมือง รวมทั้งความปลอดภัยของประชาชน ตามมาตรา 6 (3)(4) พระราชบัญญัติตำรวจแห่งชาติ พ.ศ. 2547 ซึ่งได้บัญญัติภารกิจอำนาจหน้าที่ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติไว้ อีกทั้งมีประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาที่ได้บัญญัติอำนาจการสืบสวน จับกุม การตรวจค้นของเจ้าหน้าที่ตำรวจไว้⁷ ดังนั้นการตั้งจุดตรวจของตำรวจจราจร ถึงแม้จะไม่ได้มีบัญญัติไว้โดยชัดแจ้ง แต่ด้วยภารกิจอำนาจหน้าที่ดังกล่าวของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ซึ่งหมายความรวมถึงอำนาจของตำรวจจราจรซึ่งเป็นข้าราชการในสังกัดของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ มีอำนาจหน้าที่ในการป้องกันและปราบปรามการกระทำความผิดทางอาญา ซึ่งกฎหมายจราจรก็เป็นกฎหมายที่มีโทษทางอาญาอย่างหนึ่ง โดยมีพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ได้บัญญัติให้อำนาจเจ้าพนักงานจราจรในการเรียกให้รถหยุด การใช้สัญญาณมือ การขอตรวจใบอนุญาตขับขี่ การจัดการและควบคุมการจราจรบนทาง การออกใบสั่งเมื่อปรากฏการกระทำความผิดจราจรเกิดขึ้น ฉะนั้นแล้วจึงไม่มีเหตุผลอันใดที่จะทำให้เกิดความเคลือบแคลงสงสัยว่าตำรวจจราจร ไม่มีอำนาจในการตั้งจุดตรวจจราจรบนทางสาธารณะได้

หลังจากที่ทราบแล้วว่า การตั้งจุดตรวจจราจรคืออะไรและมีที่มาอย่างไร ประเด็นต่อมาคือการตั้งจุดตรวจของตำรวจจราจรนั้น ถ้าหากไม่ดำเนินการปฏิบัติให้ถูกต้องตามแนวทางของมาตรการการปฏิบัติเกี่ยวกับการตั้งด่านตรวจ จุดตรวจ และจุดสกัดแล้วจะมีผลอย่างไร ถ้ามองในแง่ของกฎหมายแล้ว ไม่มีสภาพบังคับใด ๆ เนื่องจากมาตรการการปฏิบัติเกี่ยวกับการตั้งด่านตรวจ จุดตรวจ และจุดสกัด ไม่ใช่กฎหมายหรือสิ่งที่กฎหมายบัญญัติไว้ แต่เป็นวิธีการหนึ่งเพื่อนำไปสู่ผลสำเร็จของภารกิจหน้าที่ จึงไม่มีผลในทางกฎหมายแต่อย่างใด แต่อาจจะมีส่วนในระบบการบังคับบัญชาภายในของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ นั่นก็คือ มาตรา 78 พระราชบัญญัติตำรวจแห่งชาติ พ.ศ. 2547 “ตำรวจต้องปฏิบัติตามคำสั่งของผู้บังคับบัญชาซึ่งสั่งในหน้าที่ราชการโดยชอบด้วยกฎหมายและระเบียบของทางราชการ โดยไม่ขัดขืนหรือหลีกเลี่ยง” กล่าวโดยสรุปเลยก็คือ ถ้าหากตำรวจไม่ปฏิบัติตามมาตรการการปฏิบัติเกี่ยวกับการตั้งด่านตรวจ จุดตรวจ และจุดสกัด ก็จะเข้าลักษณะการไม่รักษาวินัยนั่นเอง

ประเด็นต่อไปเป็นกระแสการวิพากษ์วิจารณ์ ที่เกิดขึ้นในยุคปัจจุบันบนสื่อสังคมออนไลน์ เกี่ยวกับการตั้งจุดตรวจของตำรวจจราจรบนทางหลวง ว่าจะต้องขออนุญาตผู้อำนวยการทางหลวงตามมาตรา

38 พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 ก่อนหรือไม่^[8] เพื่อให้เกิดความชัดเจนในประเด็นนี้ จึงขอยกบทบัญญัติของมาตรา 38 พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 มาพิจารณา มาตรา 38 บัญญัติว่า “ห้ามมิให้ผู้ใดติดตั้งแขวน วางหรือกองสิ่งใดในเขตทางหลวงในลักษณะที่เป็นการกีดขวางหรืออาจเป็นอันตรายแก่ยานพาหนะ หรือในลักษณะที่ทำให้เกิดความเสียหายแก่ทางหลวงหรือความไม่สะดวกแก่งานทาง เว้นแต่ได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวง...” ผู้เขียนพิจารณาเห็นว่าในการตั้งจุดตรวจจราจรนั้นตำรวจจราจรหลีกเลี่ยงไม่ได้ที่จะต้องดำเนินการตามรูปแบบวิธีการ ของมาตรการการปฏิบัติเกี่ยวกับการตั้งด่านตรวจ จุดตรวจ และจุดสกัด จึงต้องมีการวางป้ายหยุดตรวจ แผงกัน กรวยยาง และอุปกรณ์ความปลอดภัยอื่น ๆ บนทางหลวง กรณีดังกล่าวนี้ได้มีความเห็นของคณะกรรมการกฤษฎีกา เรื่องเสรีที่ 278/2555 โดยส่วนหนึ่งของความคิดเห็นได้กล่าวถึงการตั้งจุดตรวจของตำรวจบนทางหลวงว่า “กรณีสำนักงานตำรวจแห่งชาติมีอำนาจในการป้องกันและปราบปรามการกระทำความผิดทางอาญาตามนัยแห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาและพระราชบัญญัติตำรวจแห่งชาติ พ.ศ. 2547 ซึ่งในการปฏิบัติหน้าที่อาจมีความจำเป็นต้องตั้งด่านบนทางหลวง สำนักงานตำรวจแห่งชาติย่อมสามารถตั้งด่านบนทางหลวงได้โดยไม่ต้องขออนุญาตผู้อำนวยการทางหลวง ตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535...” จะเห็นได้ว่าคณะกรรมการกฤษฎีกาฯ ได้ให้ความเห็นว่าตำรวจสามารถตั้งจุดตรวจบนทางหลวงได้ โดยไม่ต้องขออนุญาตผู้อำนวยการทางหลวงก่อน โดยการเน้นย้ำไปที่ภารกิจหน้าที่ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติว่าคืออะไร ประกอบกับมีประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญากำหนดอำนาจการสืบสวน จับกุม ตรวจค้นของตำรวจไว้ แต่อย่างไรก็ตาม ถึงแม้ความเห็นของคณะกรรมการกฤษฎีกาซึ่งเป็นหน่วยงานที่ทำหน้าที่ให้คำปรึกษากฎหมายให้แก่หน่วยงานราชการในการปฏิบัติหน้าที่ จะไม่ใช่คำพิพากษาของศาลก็ตาม แต่ในเมื่อไม่เคยมีคำพิพากษาในประเด็นกรณีดังกล่าวปรากฏในสารบบเพราะไม่เคยมีการฟ้องร้องตำรวจในการปฏิบัติตามกรณีดังกล่าว ดังนั้นเพื่อให้เกิดความกระจ่างชัดในการดำเนินการให้เป็นไปตามเจตนารมณ์ของกฎหมายและสังคมส่วนรวม สำนักงานตำรวจแห่งชาติก็ได้ดำเนินการทำหนังสือหรือไปยังสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาเพื่อขอคำปรึกษาในกรณีข้อสงสัยเกี่ยวกับประเด็นข้อกฎหมายดังกล่าว และก็ได้คำตอบมาตามตัวอย่างข้างต้น

ตามที่ได้นำเสนอไปนั้น ในความคิดเห็นของผู้เขียนคิดว่าพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 มาตรา 38 มีเจตนารมณ์หรือความมุ่งหมายที่จะวางหลักในการควบคุมความปลอดภัยบนพื้นทางหลวง จึงได้บัญญัติห้ามผู้ใดก็ตามที่ไม่มีกฎหมายให้การคุ้มครองนำสิ่งใดไปวางกีดขวางบนทางหลวงซึ่งอาจทำให้เกิดอันตรายต่อยานพาหนะของผู้สัญจรไปมาบนทางหลวงได้ ถ้ามองกลับกัน หากกฎหมายไม่ได้วางหลักในการควบคุมเรื่องนี้ไว้ เราอาจจะได้เห็นการกางเต็นท์วางของจัดงานพิธีต่าง ๆ บนทางหลวง หรือภาพการนำผลผลิตการเกษตรมาตากแดดบนทางหลวงเกิดขึ้นมากมายกว่าปัจจุบันก็เป็นได้

ประเด็นสุดท้ายเป็นเรื่องที่จำเป็นจะต้องกล่าวถึงก็คือ เป้าหมายที่แท้จริงของการตั้งจุดตรวจจราจร จะต้องตั้งอยู่บนพื้นฐานของเจตนารมณ์ของกฎหมายจราจร นั่นก็คือ “เพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนน” การจะทำให้ผู้ใช้รถใช้ถนนเกิดความปลอดภัยในการสัญจรไปมาบนท้องถนนได้ ย่อมต้องเกิดจากหลายปัจจัยก็จริง แต่สิ่งที่จะต้องกวัดขั้นมากที่สุด ก็คือวินัยการจราจรของผู้ขับขี่ ตำรวจจราจรจึงจำเป็นต้องบังคับใช้กฎหมายอย่างสม่ำเสมอ เสมอภาค ไม่เลือกปฏิบัติเพื่อให้ผู้ขับขี่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร และปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนกฎหมายจราจร อันอาจทำให้เกิดความไม่ปลอดภัยทั้งต่อตัวเองและผู้อื่นที่ใช้ทางด้วย ในการตั้งจุดตรวจจราจร นอกจากต้องอาศัยมาตรการ รูปแบบ วิธีปฏิบัติที่ถูกต้องแล้ว ยังต้องมีเป้าหมายในการปฏิบัติ ดังต่อไปนี้

1) การตรวจจับต้องมีวัตถุประสงค์เพื่อยับยั้งอุบัติเหตุ (Accident) ลดความเสี่ยง (Risk) ลดความสูญเสีย (Loss) ของประชาชน ดังนั้น จึงมิใช่การทำงานเพื่อให้ได้ปริมาณ (Quantity) หรือผลการจับกุม แต่จะต้องเป็นการตรวจจับที่มีคุณภาพ (Quality) นั่นก็คือ เพื่อความปลอดภัยของประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน^[9]

2) เป็นการตรวจจับเพื่อการบังคับใช้กฎหมายให้เกิดประสิทธิภาพ โดยผู้ปฏิบัติต้องมีความรู้ (Knowledge) ความเข้าใจข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้องหรือเข้าใจในความมุ่งหมายที่แท้จริงของกฎหมาย ได้รับการฝึกอบรมอย่างมืออาชีพ (Professionalism) สามารถใช้เครื่องมือเทคโนโลยี ในการตรวจจับได้อย่างเชี่ยวชาญและมียุทธวิธี (Tactics) ในการดำเนินการที่เหมาะสมในแต่ละสถานการณ์ที่อาจเกิดขึ้น สามารถสร้างนวัตกรรมใหม่ ๆ แล้วนำมาใช้ให้เกิดประโยชน์กับการตั้งจุดตรวจจราจรได้ในอนาคต

3) การตั้งจุดตรวจจราจรเป็นยุทธวิธีหนึ่งของการบังคับใช้กฎหมาย (Law enforcement) ที่มีหลักการและวิธีการที่ชัดเจน มิใช่การลองผิดลองถูก (Trial and Error) หรือปฏิบัติตามที่เคยสืบต่อกันมา

บทสรุป

ดังนั้น โดยหลักการสำคัญในการตั้งจุดตรวจจราจรควรมุ่งเน้นความปลอดภัยมากกว่าปริมาณการจับ แต่ในสถานการณ์จริง บางครั้งเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรมักให้ความสำคัญกับปริมาณการจับกุมมากกว่า เป้าหมายดังกล่าวข้างต้น พิจารณาจากการเก็บข้อมูลอุบัติเหตุ ข้อมูลการกระทำความผิด ที่ไม่มีการวิเคราะห์ข้อมูลอย่างต่อเนื่องภายหลังจากการตั้งจุดตรวจในแต่ละครั้งว่าสามารถลดการสูญเสียหรือป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้อย่างแท้จริงหรือไม่อย่างไร เพื่อนำไปวางแผนในการตั้งจุดตรวจจราจรในครั้งต่อไป และมีผลทำให้ขาดการจัดลำดับความสำคัญในการบังคับใช้กฎหมายให้เกิดผลในภาพรวม นั่นก็คือการเน้นไม่ถูกจุดหรือภาษาชาวบ้านเรียกว่า “เกาไม่ถูกที่คัน” นอกจากนั้นตำรวจจราจรมักเลือกจับกุมข้อหาจราจรที่ไม่มีความยุ่งยาก ซับซ้อน หรือที่จะต้องใช้เวลาในการบังคับใช้กฎหมาย ในการปฏิบัติจึงเน้นการบังคับใช้

กฎหมายในส่วนของตัวรถหรือตัวผู้ขับขี่เป็นหลัก ยกตัวอย่างเช่น สภาพของรถ ควันดำ การตัดแปลงสภาพรถ การแต่งกายไม่สุภาพสวมรองเท้าฟองน้ำของผู้ขับรถสาธารณะ ฯลฯ ตามกฎหมายรถยนต์และกฎหมายขนส่งทางบก เราจึงไม่ค่อยเห็น การบังคับใช้กฎหมายจราจรทางบก ซึ่งสำนักงานตำรวจแห่งชาติเป็นเจ้าภาพหลักของกฎหมายฉบับนี้โดยตรง โดยเฉพาะการบังคับใช้กฎหมายจราจรทางบก ลักษณะ 3 การใช้ทางเดินรถ ตั้งแต่มาตรา 31 จนถึงมาตรา 64^[10] ซึ่งเป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน เช่น ข้อหาแข่งในเขตห้ามแข่ง การเลี้ยวรถ การขับรถตามรถคันอื่น การกลับรถ ฯลฯ ทั้งนี้และทั้งนั้นไม่ได้หมายความว่า การดำเนินการบังคับใช้กฎหมายดังกล่าวไม่ถูกต้อง เพียงแต่ขาดการจัดลำดับความสำคัญเพื่อผลของเป้าหมายในภาพรวม นั่นก็คือ การลดอุบัติเหตุ และสร้างความปลอดภัยบนท้องถนนตามเจตนารมณ์ที่แท้จริงของกฎหมายจราจรนั่นเอง

บทสรุปที่ผู้เขียนอยากจะชี้ให้เห็นและฝากไว้เป็นประเด็นคำถามเพิ่มเติมซึ่งอาจจะนำไปสู่การวางมาตรการในการดำเนินการหาวิธี รวมทั้งข้อเสนอแนะในการตรวจจับและบังคับใช้กฎหมายจราจรรูปแบบใหม่ ซึ่งเกี่ยวกับบริบทแวดล้อมที่กำลังเกิดขึ้นในสังคมปัจจุบันที่มีผลกระทบต่อประสิทธิภาพในการตั้งจุดตรวจของตำรวจ ดังต่อไปนี้

1) ในอนาคตจะมีมาตรการเสริมสร้างความเข้าใจอย่างไรกับกลุ่มบางกลุ่มที่ตั้งขึ้นมาในสื่อสังคมออนไลน์^[12] เช่น กลุ่ม Facebook ที่ชื่อว่า “มีด่านตรงไหนบอกด้วย” หรือ แอปพลิเคชัน ที่ชื่อว่า “มีด่านบอกด้วย” เป็นต้น

2) การยับยั้ง สกัดกั้นวิธีการกระทำความผิดที่ดำเนินการเป็นทีม มีการแบ่งหน้าที่กันอย่างชัดเจน มีการดำเนินการอย่างเป็นกระบวนการ อันมีผลทำให้การตั้งจุดตรวจขาดประสิทธิภาพ ควรพิจารณาวิธีการในการดำเนินการ เช่น การมีรถนำขบวนของผู้กระทำความผิดขนยาเสพติด หรือที่เรียกว่า รถสำรวจ เซอร์เวย์ด่าน เป็นต้น

3) กรณีการใช้กล้องตรวจจับความเร็ว นั้น ปัจจุบันมีอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ชนิดหนึ่ง ที่วางจำหน่ายในสื่อสังคมออนไลน์ ที่สามารถแจ้งเตือนให้ผู้ขับขี่ลดความเร็วเมื่อเข้าใกล้รัศมีกล้องตรวจจับความเร็วของตำรวจ

4) ข้อเสนอแนะในการบังคับใช้กฎหมายจราจรให้เกิดประสิทธิภาพมากขึ้น ควรเพิ่มวิธีการออกตรวจจับการกระทำความผิดจราจรแบบปกปิดยานพาหนะ โดยใช้รถยนต์ที่ไม่ใช่รถตำรวจ เพื่อให้เกิดสถานะที่ผู้กระทำความผิดจราจรอาจถูกตรวจจับได้ตลอดเวลา ถึงแม้จะไม่ปรากฏตำรวจจราจร

จากการเปลี่ยนแปลงไปของสังคมเข้าสู่ยุคสื่อสังคมออนไลน์ ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงเศรษฐกิจแบบเดิมไปสู่เศรษฐกิจที่ขับเคลื่อนด้วยนวัตกรรมนั้น สามารถนำมาเทียบเคียงกับการดำเนินการตั้งจุดตรวจจราจรเพื่อบังคับใช้กฎหมายแบบเดิม ๆ ไปสู่การขับเคลื่อนด้วยนวัตกรรมใหม่ โดยการนำเทคโนโลยี

มาใช้ควบคู่กับกฎหมายเพื่อให้การปฏิบัติหรือสนับสนุนภารกิจหน้าที่เกิดประสิทธิภาพและประสิทธิผล ในอนาคตอันใกล้เราจึงหวังที่จะได้เห็น ระบบบริหารจัดการใบสั่งจราจร (Police Ticket Management) หรือ PTM ที่ทำงานเต็มรูปแบบ ซึ่งจะมี Option พิเศษ พ่วงมาพร้อมกับ ระบบการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ นี่คือนวัตกรรมที่กำลังจะเกิดขึ้นและจะทำให้การบังคับใช้กฎหมายจราจรเปลี่ยนแปลงจาก ยุคอนาล็อก (Analog) เข้าสู่ยุค ดิจิทัล (Digital) ตามวิวัฒนาการของสังคมเพื่อให้สอดคล้องกับภารกิจในยุคสื่อสังคมออนไลน์

กิตติกรรมประกาศ

ผู้เขียนขอขอบคุณอาจารย์ผู้เชี่ยวชาญต่าง ๆ ที่ให้คำแนะนำ วิพากษ์บทความนี้เพื่อนำไปสู่การแก้ไข ปรับปรุง และพัฒนาต่อไป นอกจากนี้ผู้เขียนขอขอบคุณและขออนุญาตนำบางส่วนของบทความ ตำราทางวิชาการต่าง ๆ ของอาจารย์ผู้ทรงคุณวุฒิ ที่เกี่ยวข้องเพื่อนำมาใช้ในการหีบยกอ้างอิงตามที่ได้มีการกล่าวถึงในบทความนี้ และขอขอบคุณกองบัญชาการศึศึกษา สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กองบัญชาการตำรวจภูธรภาค 6 ศูนย์ฝึกอบรมตำรวจภูธรภาค 6 ที่ให้การสนับสนุนส่งเสริมในการทำหน้าที่อาจารย์ผู้สอน และการนำเสนอบทความทางวิชาการในครั้งนี้

เอกสารอ้างอิง

- [1] ฝ่ายวิชาการ สำนักพิมพ์เดอะบุคส์(รวบรวม). 2554. **พ.ร.บ.ตำรวจแห่งชาติ พ.ศ.2547**. กรุงเทพฯ : เดอะบุคส์,บจก.สนพ.
- [2] พ.ต.ท.พชร ฐาปนดุลและพ.ต.อ.หญิง จินดา กลับกลาย(รวบรวม). 2562. **พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 (รวมฉบับแก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ.2562)**.พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์ตำรวจ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ.หน้าที่ 157
- [3] ธนะวัฒน์ วรรณประภา”.สื่อสังคมออนไลน์กับการศึกษา”.วารสารศึกษาศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหาสารคาม.(มกราคม 2559).หน้าที่ 8
- [4] พจนานุกรม ฉบับราชบัณฑิตยสถาน.**นวัตกรรม**. [ออนไลน์] สืบค้นทางอินเทอร์เน็ต เมื่อวันที่ 12 กันยายน 2562 จาก <http://www.royin.go.th/dictionary/>
- [5] พจนานุกรม ฉบับราชบัณฑิตยสถาน.**มาตรการ**. [ออนไลน์] สืบค้นทางอินเทอร์เน็ต เมื่อวันที่ 12 กันยายน 2562 จาก <http://www.royin.go.th/dictionary/>
- [6] หนังสือสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ที่ 0007.34/5578 ลงวันที่ 13 ธันวาคม 2556 เรื่อง **กำชับมาตรการปฏิบัติเกี่ยวกับการตั้งด่านตรวจ จุดตรวจ และจุดสกัด**
- [7] รศ.พ.ต.อ.กู่เกียรติ เจริญบุญ. 2551. **ปัญหาและข้อบกพร่องของตำรวจ เล่ม 1**. พิมพ์ครั้งที่ 2. พิมพ์ที่ : บริษัท 21 เซ็นจูรี่ จำกัด. หน้าที่ 72
- [8] พ.ต.อ.เกียรติศักดิ์ มิตรปราสาท. 2561.**ปัญหาการบังคับใช้กฎหมายของตำรวจจราจร ฉบับพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522**. กรุงเทพฯ : บริษัท ธรรมดาเพรส จำกัด. หน้า153
- [9] กองบัญชาการศึกษา สำนักงานตำรวจแห่งชาติ.2561. **ตำราเรียน หลักสูตรนักเรียนนายสิบตำรวจ วิชาการจราจร**. ฉบับปรับปรุง พ.ศ.2561.กรุงเทพฯ. หน้าที่ 143
- [10] ฝ่ายวิชาการสูตรไพศาล(รวบรวม). 2561. **พระราชบัญญัติจราจรทางบกและพระราชบัญญัติรถยนต์ จัปประเด็น**. กรุงเทพฯ : สูตรไพศาล. หน้าที่ 15
- [11] พ.ต.ท.ดร.ไวพจน์ กุลาชัย, พ.ต.อ.หญิง จินดา กลับกลาย. 2560. **การบังคับใช้กฎหมาย”เมาแล้วขับ**. พิมพ์ครั้งที่ 2.กรุงเทพฯ : บริษัท มิตรภาพการพิมพ์และสตีวดีโอ จำกัด.หน้าที่ 244