

มาตรการทางกฎหมายในการป้องกันและปราบปรามการรวมกลุ่มแข่งขัน
รถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะ



บทคัดย่อและแฟ้มข้อมูลฉบับเต็มของวิทยานิพนธ์ตั้งแต่ปีการศึกษา 2554 ที่ให้บริการในคลังปัญญาจุฬาฯ (CUIR)
เป็นแฟ้มข้อมูลของนิสิตเจ้าของวิทยานิพนธ์ ที่ส่งผ่านทางบัณฑิตวิทยาลัย

The abstract and full text of theses from the academic year 2011 in Chulalongkorn University Intellectual Repository (CUIR)
are the thesis authors' files submitted through the University Graduate School.

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาวิชานิติศาสตร์
คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
ปีการศึกษา 2557
ลิขสิทธิ์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

LEGAL MEASURES FOR PREVENTION AND SUPPRESSION
ILLEGAL MOTORCYCLE STREET RACING

Miss Boonsita Thumphanichwong



A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements
for the Degree of Master of Laws Program in Laws
Faculty of Law
Chulalongkorn University
Academic Year 2014
Copyright of Chulalongkorn University

หัวข้อวิทยานิพนธ์	มาตรการทางกฎหมายในการป้องกันและปราบปรามการ
	รวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะ
โดย	นางสาวบุญสิตา ธรรมพานิชวงศ์
สาขาวิชา	นิติศาสตร์
อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก	ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ปารีณา ศรีวนิชย์

คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้หัวข้อวิทยานิพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่ง
ของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาโทบริหารธุรกิจ

.....คณบดีคณะนิติศาสตร์
(ศาสตราจารย์ ดร.นันทวัฒน์ บรมานันท์)

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์

.....ประธานกรรมการ
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ชัชพล ไชยพร)

.....อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ปารีณา ศรีวนิชย์)

.....กรรมการภายนอกมหาวิทยาลัย
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ปนัดดา ชำนาญสุข)

.....กรรมการภายนอกมหาวิทยาลัย
(พลตำรวจตรี อภิสิทธิ์ เมืองเกษม)

บุญสิตา ธรรมพานิชวงศ์ : มาตรการทางกฎหมายในการป้องกันและปราบปรามการรวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะ (LEGAL MEASURES FOR PREVENTION AND SUPPRESSION ILLEGAL MOTORCYCLE STREET RACING) อ.ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก: ผศ. ดร.ปาริณา ศรีวินิชย์, 160 หน้า.

การรวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะเป็นปัญหาเกิดขึ้นจากการที่เหล่าวัยรุ่นนักบิดทั้งเด็ก และผู้ใหญ่ได้นำเอารถจักรยานยนต์ไปดัดแปลงตกแต่งเพื่อนำออกแข่งกับผู้อื่นบนทางสาธารณะโดยมิได้รับอนุญาตจากเจ้าพนักงานจราจร การกระทำเช่นนี้ได้เป็นจุดเริ่มต้นที่ก่อให้เกิดปัญหาสังคมตามมาอีกมากมาย ซึ่งกฎหมายที่ได้นำมาบังคับใช้ในปัจจุบันยังไม่สามารถบรรลุวัตถุประสงค์ในการป้องกันและปราบปรามได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยเฉพาะบทกฎหมายหลัก คือ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ที่พบว่า ไม่สามารถปรับใช้กับความผิดฐานแข่งรถในทางโดยมิได้รับอนุญาตตามมาตรา 134 ได้ เนื่องจาก หลักเกณฑ์ที่ศาลได้กำหนดขึ้นเพื่อพิจารณาว่ากรณีใดที่ถือว่าเป็นการแข่งขันไม่สอดคล้องกับลักษณะการกระทำความผิด และจะนำมาปรับใช้ได้ต่อเมื่อมีการแข่งขันเกิดขึ้นแล้วเท่านั้น หากเป็นเพียงแค่การรวมกลุ่มเพื่อแข่งขัน ยังไม่สามารถปรับใช้ได้ ทำให้เกิดปัญหาการไม่สามารถจับกุมได้อย่างทันทั่วถึง และยากต่อการรวบรวมพยานหลักฐานของเจ้าพนักงานตำรวจ จึงต้องเล็งไปนำเอาความผิดบทอื่นมาปรับใช้แทน อีกทั้งบทกำหนดโทษยังอยู่ในระดับที่ต่ำเกินสมควร และในกรณีที่มีการกระทำความผิดซ้ำก็ไม่สามารถนำเอาบทเพิ่มโทษกรณีกระทำความผิดซ้ำในประมวลกฎหมายอาญามาปรับใช้ได้ รวมถึง มีการใช้วิธีการสำหรับเด็ก มากกว่ามาตรการลงโทษทางอาญากับบุคคลที่มีอายุกว่า 15 ปี แต่ไม่ถึง 18 ปี ทั้งๆที่เป็นกรณีของการกระทำความผิดซ้ำๆ

ด้วยเหตุดังที่กล่าวมาข้างต้น จึงเสนอแนะให้ควรมีการกำหนดลักษณะของการแข่งขันให้มีความชัดเจนครอบคลุมมากยิ่งขึ้น กำหนดให้การรวมกลุ่มเพื่อแข่งขันเป็นความผิดเพิ่มเติม แก้ไขเพิ่มเติมอัตราโทษค่าปรับในฐานความผิดดังกล่าวให้สูงขึ้น บัญญัติบทเพิ่มโทษกรณีกระทำความผิดซ้ำ โดยเฉพาะ และบัญญัติให้ศาลนำเอาการกระทำความผิดซ้ำของเด็กและเยาวชนมาใช้พิจารณาในการกำหนดมาตรการลงโทษทางอาญา อันจะทำให้สามารถบรรลุวัตถุประสงค์ในการป้องกันและปราบปรามการรวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะได้อย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

สาขาวิชา นิติศาสตร์

ปีการศึกษา 2557

ลายมือชื่อนิติ

ลายมือชื่อ อ.ที่ปรึกษาหลัก

5685990234 : MAJOR LAWS

KEYWORDS: ILLEGAL MOTORCYCLE STREET RACING / LEGAL MEASURES FOR PREVENTION AND SUPPRESSION ILLEGAL MOTORCYCLE STREET RACING

BOONSITA THUMPHANICHWONG: LEGAL MEASURES FOR PREVENTION AND SUPPRESSION ILLEGAL MOTORCYCLE STREET RACING. ADVISOR: ASST. PROF. DR.PAREENA SRIVANIT, 160 pp.

Illegal motorcycle street racing occurs when a large number of unauthorized racers--under-aged and adults--race in roadway without a written permission from the traffic officers using their modified motorcycles. This misconduct incurs strings of social problems, yet the current enforcing legal measures have not achieved an optimal prevention and suppression outcomes. Particularly, the main measure-Land Traffic Act B.E. 2522 Section 134 -was found to be invalid as the defining criteria of ‘racing’ are irrelevant to current behavior. Hence, it is not enforceable on the gathering of potential illegal motorcycle street racers, even though it is certain to have led to an actual ‘racing’. The loophole also impedes a prompt arrest and poses difficulty in collation of witnesses and evidences. Moreover, the penalty provision is at the level lower than appropriate. Lastly, other main measures—Penal Code Section 92 and 75, respectively—prohibits the taking of additional charges on repeating offence(s), and relies on legal measures for youth, which involves mild punishment even in repeating offence(s) case.

This paper aimed to tackle the loopholes by firstly proposing a more thorough definition of ‘racing’ in the main legal measures. Secondly, there shall be an establishment of a parallel section, which can be enforceable in the event of gathering of illegal motorcycle street racers. Thirdly, there shall be an increase in fine for this ‘racing’ related misconduct. Moreover, a separate Section under 134 shall be set to define incremental punishment in the case of repeating offence(s). Lastly, this paper proposed to consider enforcing criminal sanction on illegal youth racers in the case of repeating offence(s). The above-proposed recommendations would enhance effectiveness in prevention and suppression of the illegal motorcycle street racing.

Field of Study: Laws

Student's Signature

Academic Year: 2014

Advisor's Signature

กิตติกรรมประกาศ

การทำสิ่งใดสิ่งหนึ่งให้สำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดีแล้วแต่มีผู้ที่อยู่เบื้องหลังทั้งสิ้น เช่นเดียวกับวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ที่จะสำเร็จเสียไม่ได้ หากไม่มีเหล่าคณาจารย์ และผู้ทรงคุณวุฒิที่อยู่เบื้องหลังตั้งแต่ก้าวแรกจนก้าวสุดท้าย ซึ่งก้าวแรกของวิทยานิพนธ์ฉบับนี้เกิดขึ้นจากการได้รับมอบหมายให้หาปัญหาสังคมเพื่อใช้สอวัตผลในรายวิชานโยบายทางอาญาเมื่อปี 2556 เหตุการณ์ดังกล่าวได้เป็นแรงบันดาลใจในการศึกษาค้นคว้าวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ ผู้เขียนต้องกราบขอบพระคุณ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.คณพล จันทน์หอม ผู้ซึ่งเป็นอาจารย์ประจำรายวิชาเป็นอย่างสูงที่ได้เป็นส่วนหนึ่งในการจุดประกายความคิดในการทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้

ก้าวต่อมาอันเป็นก้าวที่สำคัญอย่างยิ่ง ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณคณะกรรมการทุกท่าน ทั้งผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ชัชพล ไชยพร ที่กรุณารับเป็นประธานกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ และได้ให้ข้อเสนอแนะแนวทางการแก้ไขที่เป็นประโยชน์ต่อผู้เขียนอย่างยิ่ง ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ปนัดดา ชำนาญสุข ที่ได้กรุณาสละเวลารับเป็นกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ และได้ให้คำแนะนำตลอดจนช่วยชี้แนะช่องทางในการลงพื้นที่เพื่อหาข้อมูลอันเป็นประโยชน์อย่างยิ่งสำหรับวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ พลตำรวจตรีอภิสิทธิ์ เมืองเกษม ที่กรุณารับเป็นกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ และได้ชี้แนะให้เห็นถึงข้อบกพร่องที่สำคัญอันทำให้วิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น และท่านสุดท้ายผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ปาริณา ศรีวนิชย์ ที่ได้กรุณาสละเวลาอันมีค่ารับมาเป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ ทั้งยังเป็นคุณครูผู้ให้คำปรึกษาแนะแนวทางในการเขียน ให้ความรู้ในการค้นคว้าหาข้อมูล และเป็นรุ่นพี่ที่คอยให้กำลังใจ ชี้แนะให้เห็นถึงข้อบกพร่อง คอยประคับประคองให้ก้าวเดินอย่างมั่นคง ตลอดจนให้ความช่วยเหลือในทุกเรื่อง

อีกทั้ง ขอกราบขอบพระคุณ คุณบวร และคุณวิไลวรรณ ธรรมพานิชวงศ์ ผู้ซึ่งเป็นบิดามารดา ที่ได้เลี้ยงดู ให้โอกาสในการศึกษา ให้กำลังใจ และคอยสนับสนุนในทุกๆเรื่อง รวมถึงจำอากาศตรีบุญยกร ธรรมพานิชวงศ์ ผู้ซึ่งเป็นน้องชายที่คอยให้กำลังใจ และอยู่เคียงข้างเสมอมา

นอกจากนี้ ขอขอบพระคุณเจ้าพนักงานตำรวจแห่งสำนักงานตำรวจแห่งชาติ กองบัญชาการตำรวจนครบาล กองบังคับการตำรวจจราจร กองกำกับการศูนย์รวมข่าว สถานีตำรวจนครบาลบางขุนเทียน และโคกคราม ผู้พิพากษาศาลเยาวชนฯ เจ้าหน้าที่สถานพินิจฯ จังหวัดสมุทรปราการ รวมถึงกลุ่มตัวอย่างทุกท่านที่อนุเคราะห์ให้ข้อมูลอันเป็นประโยชน์อย่างยิ่งต่อวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ สุดท้ายขอขอบคุณ พี่ๆ เพื่อนๆ และบุคคลอีกหลายท่านที่อยู่เบื้องหลังการศึกษาที่ให้ความช่วยเหลือ และกำลังใจอันไม่อาจกล่าวนามได้หมดในที่นี้ ขอขอบพระคุณ

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
กิตติกรรมประกาศ.....	ฉ
สารบัญ.....	ช
สารบัญตาราง.....	ญ
สารบัญภาพ.....	ฎ
บทที่ 1 บทนำ.....	1
1.1ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย.....	6
1.3 สมมติฐานของการวิจัย.....	6
1.4 ขอบเขตของการวิจัย.....	6
1.5 วิธีดำเนินการศึกษา.....	7
1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	7
บทที่ 2 การรวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะ และกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการ ป้องกันและปราบปรามการรวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะ.....	8
2.1 ความหมายของการรวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะ.....	8
2.2 ลักษณะและพฤติกรรมของผู้กระทำความผิด.....	9
2.2.1 ลักษณะของผู้กระทำความผิด.....	10
2.2.2 พฤติกรรมของผู้กระทำความผิด.....	11
2.3 ลักษณะของการกระทำความผิด.....	15
2.3.1 ลักษณะการมีส่วนร่วมในการรวมกลุ่มแข่งขัน.....	15
2.3.2 กระบวนการรวมกลุ่มแข่งขัน.....	17
2.4 มุลเหตุจูงใจในการรวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะ.....	20

2.4.1 จุดเริ่มต้นของการรวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะ.....	21
2.4.2 วัตถุประสงค์ของการรวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะ	22
2.4.3 สาเหตุของการกระทำความผิด	24
2.5 ผลกระทบจากการรวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะ.....	30
2.5.1 ผลกระทบจากปัญหาการรวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะ	30
2.5.2 ตัวอย่างการนำเสนอข่าวของสื่อ.....	33
2.6 กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันและปราบปรามการรวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะ.....	35
2.6.1 พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522.....	35
2.6.2 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522.....	40
2.6.3 ประมวลกฎหมายอาญา.....	44
2.6.4 พระราชบัญญัติมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม พ.ศ.2511	49
2.6.5 พระราชบัญญัติการพนัน พ.ศ.2478	49
2.6.6 พระราชบัญญัติคุ้มครองเด็ก พ.ศ.2546	51
2.6.7 พระราชบัญญัติศาลเยาวชนและครอบครัวและวิธีพิจารณาคดีเยาวชนและครอบครัว พ.ศ. 2553	52
บทที่ 3 บทวิเคราะห์กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการแก้ไขปัญหาการแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะ	62
3.1 การกำหนดความผิด	62
3.2 การกำหนดอัตราโทษและการลงโทษ	65
3.3 การดำเนินคดีกับเด็กและเยาวชน.....	72
3.4 การบังคับใช้กฎหมาย.....	79
บทที่ 4 กฎหมายในการป้องกันและปราบปรามการรวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะในต่างประเทศ	83

4.1 ประเทศสหรัฐอเมริกา	83
4.1.1 สารสำคัญของกฎหมาย	84
4.1.2 ฐานความผิด.....	85
4.1.3 การกำหนดอัตราโทษและการลงโทษ.....	91
4.2 ประเทศมาเลเซีย.....	94
4.2.1 สารสำคัญของกฎหมาย	94
4.2.2 ฐานความผิด.....	94
4.2.3 การกำหนดอัตราโทษและการลงโทษ.....	96
4.2.4 การดำเนินคดีกับเด็ก	98
4.3 ประเทศออสเตรเลีย	105
4.3.1 สารสำคัญของกฎหมาย	106
4.3.2 ฐานความผิด.....	107
4.3.3 การกำหนดอัตราโทษและการลงโทษ.....	112
4.3.4 การดำเนินคดีกับเด็ก	114
บทที่ 5 บทวิเคราะห์แนวทางการแก้ไขมาตรการทางกฎหมายไทยในการป้องกันและปราบปราม การรวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะ	123
5.1 การกำหนดความผิด.....	123
5.2 การกำหนดอัตราโทษ และการลงโทษ.....	138
5.3 การดำเนินคดีอาญากับเด็กและเยาวชน	147
บทที่ 6 บทสรุปและข้อเสนอแนะ	150
รายการอ้างอิง	159
ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์	160

สารบัญตาราง

ตารางที่ 1	สรุปกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการรวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะ	54
ตารางที่ 2	เปรียบเทียบลักษณะของการแข่งขันที่กำหนดเอาไว้เป็นความผิดของประเทศ สหรัฐอเมริกา และประเทศไทย	126
ตารางที่ 3	จำแนกพฤติกรรมการซบเซ่รถที่อาจเกิดการแข่งขันทับกฎหมายที่บังคับใช้ในปัจจุบัน	129
ตารางที่ 4	เปรียบเทียบบทเพิ่มโทษกรณีกระทำความผิดซ้ำเป็นการเฉพาะในแต่ละประเทศ	145



สารบัญภาพ

รูปภาพที่ 1 กระบวนการแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะ.....	20
--	----



บทที่ 1

บทนำ

1.1ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

การรวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะเป็นปัญหาที่รบกวนความสงบสุขของสังคมไทยมาเป็นระยะเวลาอันยาวนาน ซึ่งพฤติกรรมเช่นนี้เกิดขึ้นจากการรวมตัวกันของเหล่านักบิดรุ่นเยาว์ ตั้งแต่อายุ 11 ปี จนถึงรุ่นใหญ่อายุ 28 ปี ที่ต่างหลงใหลชื่นชอบในความเร็ว และแสดงออกด้วยการกระทำที่ผิดกฎหมาย ทั้งการดัดแปลงตกแต่งสภาพรถจักรยานยนต์ที่ไม่ได้มาตรฐาน รวมถึงการนำเอารถดังกล่าวมาทำการแข่งขันกันบนทางสาธารณะ โดยจะมีการนัดออกมารวมกลุ่มกันบริเวณถนน หรือ ณ สถานที่ใดที่หนึ่งก่อนที่จะไปทำการแข่งขัน

พฤติกรรมเช่นนี้ได้กลายเป็นจุดเริ่มต้นของปัญหาสังคมอันตึงเครียดของประเทศไทย ทั้งที่อยู่ในระดับที่มีความร้ายแรงน้อย นั่นก็คือ การทำให้ประชาชนที่อาศัยอยู่เดือดร้อนรำคาญ เพราะเสียงท่อไอเสียที่ดังรบกวนในยามวิกาล จนถึงขั้นมีความร้ายแรงมาก นั่นคือ ปัญหาสังคมอันตึงเครียดของประเทศที่ปัจจุบันก็ยังไม่สามารถแก้ไขได้อย่างมีประสิทธิภาพ ได้แก่ ปัญหาการพนัน อันเนื่องมาจากการแข่งขันที่มีการวางเดิมพันกัน ไม่ว่าจะเป็นการเดิมพันรถจักรยานยนต์ที่ใช้แข่งนั่นเอง ทรัพย์สินเงินทอง หรือแม้แต่ผู้หญิง หรือสก็อตที่ฝ่ายผู้ชนะหมายปอง ปัญหายาเสพติดที่ส่วนใหญ่จะมีการแฝงตัวเข้ามาขายเพื่อนำเงินที่ได้ไปแต่งรถทำการแข่งขัน เนื่องด้วยเงินที่ได้จากการขายยาเสพติดสามารถทำรายได้ให้จำนวนมาก ประกอบกับการรวมตัวเพื่อแข่งขันในแต่ละครั้งจะมีกลุ่มวัยรุ่นมารวมตัวกันจำนวนมาก จึงถือได้ว่าสถานที่จัดการแข่งขันในครั้งหนึ่งเป็นแหล่งที่จะทำรายได้ให้กับผู้กระทำความผิดอย่างมหาศาล ปัญหาต่อมาคือ ปัญหาการเพิ่มจำนวนขึ้นของอุบัติเหตุทางถนน เมื่อพิจารณาจากสถิติจำนวนคดีอุบัติเหตุจราจรทางบก ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติย้อนหลัง 3 ปี ตั้งแต่ปี 2555 ถึง 2557 พบว่า รถจักรยานยนต์เป็นประเภทยานพาหนะที่มีสถิติเกิดอุบัติเหตุมากถึง 60,854 คดี¹ ซึ่งถือว่าเป็นยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด และการแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะก็เป็นหนึ่งในสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุด้วย ส่วนกรณีสุดท้าย คือ ปัญหาการก่ออาชญากรรม ไม่ว่าจะเป็ความผิดที่เกิดจากการทำร้ายร่างกาย ความผิดเกี่ยวกับเพศ ความผิดต่อชีวิต และโดยเฉพาะความผิดต่อทรัพย์สิน กล่าวคือ การลักทรัพย์รถจักรยานยนต์นั่นเอง

¹ ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศกลาง, "รายงานจำนวนคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2555 ถึง 31 ธันวาคม 2557," สำนักงานตำรวจแห่งชาติ (กรุงเทพมหานคร: ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศกลาง, 3 กุมภาพันธ์ 2558). (เอกสารไม่ตีพิมพ์เผยแพร่)

จากการรวบรวมข้อมูลสถิติการรับแจ้งเหตุของประชาชนถึงปัญหาการรวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะผ่านช่องทางการรับแจ้งเหตุของ กองกำกับการศูนย์รวมข่าว (191) เฉพาะในกรุงเทพมหานคร ปี 2557² พบว่า มีประชาชนแจ้งเหตุเข้ามามากถึง 2,927 เหตุ และถนนที่ได้รับแจ้งมากที่สุดของปี คือ บริเวณถนนราชพฤกษ์ ซึ่งมีสถิติการรับแจ้งเพียงถนนเดียวสูงถึง 62 เหตุ ส่วนในปี 2558³ เพียงแค่ 2 เดือนแรก ได้รับแจ้งเหตุจากประชาชนสูงถึง 1,298 เหตุ และถนนที่ได้รับแจ้งสูงสุดในช่วงเวลาดังกล่าว คือ บริเวณถนนกาญจนาภิเษก (ฝั่งตะวันตก) ซึ่งมีสถิติการรับแจ้งเหตุสูงถึง 41 เหตุ จากข้อมูลสถิติการรับแจ้งเหตุถึงกระทำความผิดดังกล่าว ได้สะท้อนให้เห็นถึงประสิทธิภาพของการแก้ไขปัญหาการรวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะในปัจจุบัน โดยเฉพาะในภาคของกฎหมาย ว่า ผู้กระทำความผิดมิได้มีความเกรงกลัวต่อบทกฎหมายแต่อย่างใด ยังคงออกมากระทำความผิดกันเป็นจำนวนมาก ดังนั้น กฎหมายที่บังคับใช้อยู่ในปัจจุบันยังคงไม่มีประสิทธิภาพเพียงพอที่จะแก้ไขปัญหาได้ ด้วยเหตุผลที่ว่า สถิติที่ได้ยกมาข้างต้นนี้เป็นเพียงแค่ข้อมูลใน 1 จังหวัดเท่านั้น หากมีการรวบรวมทั่วประเทศ สถิติจะสูงขึ้นหลายเท่าตัว

จากที่ผู้วิจัยได้ศึกษาค้นคว้ากฎหมายไทยที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันและปราบปรามการรวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะทั้งหมด สามารถแบ่งการบังคับใช้กฎหมายกับกลุ่มผู้กระทำความผิดได้ 3 กลุ่ม ดังต่อไปนี้

กลุ่มที่ 1 ผู้แข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะ จะมีการนำเอาพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 ประมวลกฎหมายอาญา และพระราชบัญญัติการพนัน พ.ศ.2478 มาบังคับใช้ แต่ในกรณีที่ผู้กระทำความผิดเป็นเด็กหรือเยาวชนจะมีการนำเอาพระราชบัญญัติคุ้มครองเด็ก พ.ศ.2546 พระราชบัญญัติศาลเยาวชนและครอบครัวและวิธีพิจารณาคดีเยาวชนและครอบครัว พ.ศ.2553 ส่วนผู้จัด ผู้ส่งเสริม หรือผู้สนับสนุนให้มีการแข่งขันขึ้นพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 จะเข้ามาบังคับใช้

กลุ่มที่ 2 ร้านที่จัดจำหน่ายอะไหล่ หรืออุปกรณ์ของรถจักรยานยนต์ที่มีได้มาตรฐาน จะมีการนำเอาพระราชบัญญัติมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม พ.ศ.2511มาบังคับใช้ แต่ถ้าร้านเป็นผู้จัดให้มีขึ้น

² กองกำกับการศูนย์รวมข่าว(191), "รายงานสถิติการเกิดเหตุประเภท 915 การแข่งรถจักรยานยนต์ (ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2557 ถึง วันที่ 31 ธันวาคม 2557)," สำนักงานตำรวจแห่งชาติ (กรุงเทพมหานคร: กองกำกับการศูนย์รวมข่าว(191), 19 กุมภาพันธ์ 2558). (เอกสารไม่ตีพิมพ์เผยแพร่)

³ กองกำกับการศูนย์รวมข่าว(191), "รายงานสถิติการเกิดเหตุประเภท 915 การแข่งรถจักรยานยนต์ (ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2558 ถึง วันที่ 18 กุมภาพันธ์ 2558)," สำนักงานตำรวจแห่งชาติ (กรุงเทพมหานคร: กองกำกับการศูนย์รวมข่าว(191), 19 กุมภาพันธ์ 2558). (เอกสารไม่ตีพิมพ์เผยแพร่)

ซึ่งการแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะเอง จะมีการนำเอาพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาบังคับใช้ด้วยเพราะถือว่าเป็นผู้จัด

กลุ่มที่ 3 บิตามารดา หรือผู้ปกครอง จะมีการนำเอาพระราชบัญญัติคุ้มครองเด็ก พ.ศ. 2546 มาบังคับใช้ หากมีส่วนเกี่ยวข้องที่ทำให้เด็กไปรวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะ ซึ่งถือได้ว่าเป็นการทำให้เด็กตนประพฤติน่าสมควร หรือน่าจะเสี่ยงต่อการกระทำความผิด

จะเห็นได้ว่าแม้จะมีการนำเอามาตรการทางกฎหมายหลายฉบับที่เกี่ยวข้องมาบังคับใช้กับผู้กระทำความผิดทั้ง 3 กลุ่ม แต่ปัญหาการรวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะยังคงเกิดขึ้นเป็นจำนวนมากในทุกๆปีดังที่ได้ยกตัวอย่างจากสถิติการรับแจ้งเหตุข้างต้น ซึ่งเมื่อได้พิจารณาพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ฐานความผิดแข่งรถในทางโดยมิได้รับอนุญาต ตามมาตรา 134 และมาตรา 160 ทวิ ยังคงมีปัญหา ไม่สามารถบังคับใช้ได้จริง โดยสามารถแบ่งออกเป็น 4 ประการ ดังต่อไปนี้

ประการที่ 1 พระราชบัญญัตินี้มิได้กำหนดลักษณะของการแข่งขันเอาไว้อย่างชัดเจน เมื่อได้พิจารณาบทนิยาม ก็พบว่ามิแต่การบัญญัติเพียงคำนิยามของคำว่า “ทาง” เท่านั้น ทำให้ไม่ทราบถึงขอบเขตของคำว่า “แข่งขัน” และอาจทำให้ผู้กระทำความผิดอาจใช้เป็นช่องว่างอ้างว่าตนมิได้ทำการแข่งขันได้

ประการที่ 2 ผู้กระทำความผิดจะรับโทษต่อเมื่อมีการแข่งขันเกิดขึ้นแล้วเท่านั้น หากเป็นเพียงแค่ขั้นตอนของการรวมกลุ่ม แม้จะมีจุดประสงค์เพื่อแข่งขัน กฎหมายยังไม่สามารถเข้าไปกำหนดความผิดได้ ทำให้ในปัจจุบันมาตรา 134 ไม่สามารถบังคับใช้ได้จริง ต้องไปหยิบยืมเอาฐานความผิดเรื่อง ขับรถโดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยตามมาตรา 43(8) มาบังคับใช้แทน ทั้งๆที่ลักษณะของการกระทำ คือการแข่งขัน และ แม้ว่าในขั้นตอนของการรวมกลุ่มเพื่อแข่งขันรถในทางนี้จะสามารถนำเอามาตรการเรียกประกันทัณฑ์บนมาปรับใช้ได้ แต่ในทางปฏิบัติมีการใช้น้อยมาก ทำให้ฐานความผิดที่นำมาบังคับใช้กับการรวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะยังคงไม่สามารถนำมาบังคับใช้ได้จริง

ประการที่ 3 เมื่อได้พิจารณาจากสถิติการรับแจ้งเหตุดังกล่าวที่ยังคงอยู่ในอัตราที่สูงมาก ประกอบกับจำนวนเงินที่ได้นำไปลงทุนเพื่อแต่งรถนั้นอยู่ในอัตราที่สูง จึงได้เกิดประเด็นปัญหาว่า บทกำหนดโทษ ตามมาตรา 160 ทวิ ของฐานความผิดแข่งรถในทางโดยมิได้รับอนุญาตที่ได้กำหนดโทษปรับตั้งแต่ 2,000 บาท ถึง 10,000 บาท นั้นมีความเหมาะสมกับสภาพสังคมในปัจจุบันหรือไม่

ประการที่ 4 บทบัญญัติเพิ่มโทษหากมีการกระทำความผิดซ้ำตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 92 ไม่สามารถนำมาบังคับใช้ได้ทุกกรณี เนื่องจากศาลมักจะพิพากษาลงโทษปรับในคดีก่อน ทำให้ไม่เข้าเงื่อนไขที่กฎหมายได้กำหนดเอาไว้ และถึงแม้จะพิพากษาลงโทษจำคุก แต่ก็เปลี่ยนโทษจำคุกเป็นกักขังแทน จึงไม่สามารถเพิ่มโทษหากมีการกระทำความผิดซ้ำได้อีก ดังนั้น ปัญหาในส่วนของกฎหมายที่กำหนดฐานความผิดและบทกำหนดโทษสำหรับการแข่งรถในทางยังคงเป็นปัญหาอยู่จนถึงปัจจุบันนี้

นอกจากนี้ เมื่อได้พิจารณาประเด็นเกี่ยวกับการดำเนินคดีของเยาวชนที่กระทำความผิดอาญา พบว่าผู้กระทำความผิดที่เป็นเด็ก และเยาวชนมิได้เกรงกลัวต่อมาตรการลงโทษใดๆ ยังคงกลับมากระทำความผิดอีก เนื่องจากประมวลกฎหมายอาญามาตรา 75 ได้บัญญัติให้ศาลใช้ดุลพินิจในการพิจารณาเลือกลงโทษทางอาญา หรือ เลือกใช้วิธีการตามที่มาตรา 74 กับผู้กระทำความผิดอายุ กว่า 15 ปี แต่ต่ำกว่า 18 ปี แต่ส่วนใหญ่ในทางปฏิบัติศาลก็ยังคงเลือกใช้วิธีการสำหรับเด็ก มิได้มีการลงโทษทางอาญาอย่างจริงจัง และแม้ว่าจะกระทำความผิดซ้ำๆ ศาลส่วนใหญ่ยังคงยึดหลักการที่ว่า “เด็กอย่างไรก็คือเด็ก” อีกทั้ง กฎหมายได้บัญญัติให้ศาลต้องพิจารณาถึงความรู้ผิดชอบและสิ่งอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องด้วยทั้งปวงเพื่อใช้เป็นตัวชี้วัดว่าควรที่จะเลือกใช้มาตรการใด ตามที่มาตรา 75 ได้บัญญัติไว้ แต่โดยหลักแล้วศาลจะให้ความสำคัญในเรื่องของอายุมาเป็นอันดับหนึ่ง มิได้มีการพิจารณาถึงการกระทำความผิดซ้ำแต่อย่างใด ดังนั้นจึงกลายเป็นประเด็นปัญหาในกรณีที่เยาวชนที่มีอายุอยู่ในกลุ่มนี้ ยังคงกลับมาทำการแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะซ้ำๆ โดยมีได้เกรงกลัวต่อบทลงโทษใดๆ

เมื่อได้พิจารณากฎหมายในประเด็นปัญหาเรื่องการกำหนดความผิด และบทกำหนดโทษ เกี่ยวกับการแข่งขันรถบนทางสาธารณะของประเทศสหรัฐอเมริกา รัฐฟลอริดา พบว่าได้มีการกำหนดลักษณะของ “การแข่งขัน” เอาไว้อย่างชัดเจนในรูปแบบของบทนิยาม⁴ และในประเทศออสเตรเลีย รัฐนิวเซาท์เวลส์ ก็ได้มีการกำหนดให้การรวมกลุ่มเพื่อจะทำการแข่งเป็นความผิดแล้ว⁵ ส่วนอัตราโทษปรับขั้นต่ำของประเทศสหรัฐอเมริกา ออสเตรเลีย และมาเลเซียก็อยู่ในอัตราที่สูงกว่าของประเทศไทย และได้มีการบัญญัติบทเพิ่มโทษกรณีกระทำความผิดซ้ำโดยเฉพาะเอาไว้ในฐานความผิดนั้นๆ ด้วย⁶ นอกจากนี้ ทั้งสามประเทศต่างเป็นที่ขึ้นชื่อในเรื่องของการแข่งรถ ไม่ว่าจะเป็นการแข่งขันด้วยรถยนต์

⁴ ปรากฏอยู่ใน The 2010 Florida statute มาตรา 316.191 (1) (c)

⁵ ปรากฏอยู่ใน Road Transport Act 2013 No.18 มาตรา 116 (4)

⁶ ประเทศสหรัฐอเมริกา รัฐฟลอริดา ปรากฏอยู่ใน The 2010 Florida statute มาตรา 316.191(b) และ (c) ประเทศออสเตรเลีย รัฐนิวเซาท์เวลส์ ปรากฏอยู่ใน Road Transport Act 2013 No.18 มาตรา 115(1) และ ประเทศมาเลเซีย ปรากฏอยู่ใน มาตรา 81(3)(b)

หรือรถจักรยานยนต์ก็ตาม⁷ อีกทั้งกฎหมายของทั้งสามประเทศยังมีรูปแบบของการบัญญัติฐานความผิดการแข่งขันรถในทางเอาไว้แตกต่างกัน กล่าวคือประเทศมาเลเซีย และประเทศออสเตรเลียได้มีการบัญญัติเอาไว้ในกฎหมายจราจรของรัฐ เช่นเดียวกับประเทศไทย ส่วนในประเทศสหรัฐอเมริกาได้มีการออกบทบัญญัติเฉพาะสำหรับการแข่งขันรถบนทางสาธารณะเอาไว้เลย โดยได้มีการกำหนดทั้งคำนิยามของ ฐานความผิด โทษ และวิธีการบังคับใช้เอาไว้ใน The 2010 Florida statute

ในส่วนประเด็นของปัญหาเรื่องการดำเนินคดีของเยาวชนที่กระทำความผิดอาญา เมื่อได้ศึกษากฎหมายของประเทศมาเลเซีย พบว่า เด็กที่มีอายุตั้งแต่ 12 ปีแต่ต่ำกว่า 18 ปี นั้นต้องรับผิดชอบทางอาญาเช่นเดียวกับผู้ใหญ่อย่างสมบูรณ์แล้ว แต่ในเรื่องของโทษอาจมีความแตกต่าง โดยจะไม่ได้รับเท่ากับผู้ใหญ่⁸ โดยตัวชี้วัดที่ศาลจะนำมาพิจารณาเพื่อกำหนดบทลงโทษจะมีได้พิจารณาเพียงแค่อายุของเด็กเท่านั้น แต่จะพิจารณาถึงความร้ายแรงของการกระทำความผิดที่หมายรวมถึงการกระทำความผิดซ้ำด้วย และศาลมักจะกำหนดมาตรการลงโทษทางอาญาสำหรับเด็กที่กระทำความผิดซ้ำๆ ส่วนในประเทศออสเตรเลีย รัฐนิวเซาท์เวลส์ ผู้กระทำความผิดที่เป็นเด็กอายุตั้งแต่ 14 ปีแต่ต่ำกว่า 18 ปี ก็มีความรับผิดชอบทางอาญาเหมือนกับผู้ใหญ่แล้วเช่นเดียวกัน แต่หากมีอายุตั้งแต่ 16 ปี บริบูรณ์ขึ้นไป ศาลเด็กจะไม่มีอำนาจพิจารณา เพราะคดีดังกล่าวเป็นคดีจราจร คดีจะอยู่ในอำนาจของศาล Local court แต่ไม่ว่าคดีจะอยู่ภายใต้อำนาจของศาลใดก็จำต้องอยู่ภายใต้ The Children (Criminal Proceedings) Act 1987 ซึ่งกฎหมายฉบับนี้ได้บัญญัติหลักเกณฑ์ที่จำต้องนำเอามาพิจารณาประกอบกันก่อนที่จะกำหนดบทลงโทษอย่างชัดเจน โดยการกระทำความผิดครั้งก่อนๆก็เป็นหนึ่งในตัวชี้วัดที่ถูกบัญญัติให้นำมาพิจารณาประกอบกับอายุของผู้กระทำความผิด และหากเป็นเด็กที่กระทำความผิดมาแล้วซ้ำๆ ศาลมักจะเลือกใช้มาตรการลงโทษทางอาญาโดยตรงเช่นเดียวกัน ซึ่งกรณีนี้เองที่ถือว่าเป็นจุดเด่นของการดำเนินคดีของเด็กและเยาวชนที่มีความแตกต่างจากของไทย

ดังนั้นผู้วิจัยจึงเห็นว่า การกำหนดแนวทางของประเทศไทย เพื่อที่จะแก้ไขปัญหาดังกล่าว 3 กรณีจึงควรที่จะศึกษากฎหมายจากทั้ง 3 ประเทศ คือ ประเทศมาเลเซีย ประเทศออสเตรเลีย และประเทศสหรัฐอเมริกา และศึกษาจากหลักกฎหมายที่ใกล้เคียงกับการรวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะของประเทศไทย เพื่อเป็นการเปรียบเทียบให้เห็นถึงรูปแบบที่หลากหลาย แล้วนำมาเป็นแนวทางในการแก้ไขปรับปรุงกฎหมายของประเทศไทยให้มีความเหมาะสม สามารถบังคับใช้ได้

⁷ Evo street racers, "General Media Illegal Street Racing " [Online] Accessed: 16 January 2015. Available from: <http://evostreetracers.org/legislation.html>

⁸ Shoreh Mousavi, "The Minimum Age of Criminal Responsibility in Asean: Legal and Human Rights Perspectives," [Online] Accessed: 13 March 2015. Available from: file:///C:/Users/XPS/Downloads/Harmonizing_Shohreh-libre.pdf

จริงและมีประสิทธิภาพในการป้องกันและปราบปรามการรวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะต่อไป

1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาลักษณะและสภาพปัญหาของการรวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะ
2. เพื่อศึกษากฎหมายและมาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการป้องกันและปราบปรามการรวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะ
3. เพื่อวิเคราะห์ปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นจากการนำเอามาตรการทางกฎหมายสารบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับการรวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะมาบังคับใช้
4. เพื่อศึกษาเปรียบเทียบระหว่างกฎหมายไทยกับกฎหมายต่างประเทศ
5. เพื่อศึกษาแนวทางในการกำหนดมาตรการทางกฎหมายที่มีประสิทธิภาพและเหมาะสม ในการที่จะนำผลการวิจัยไปพัฒนามาตรการทางกฎหมายของประเทศไทย

1.3 สมมติฐานของการวิจัย

การแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติความผิดเกี่ยวกับการรวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะให้ครอบคลุมและชัดเจนยิ่งขึ้น โดยการกำหนดลักษณะของการแข่งขันให้ชัดเจน การกำหนดฐานความผิดเพิ่มเติมเรื่องการรวมกลุ่มเพื่อแข่งขันโดยนำเอาหลักการสมคบมาปรับใช้ การแก้ไขเพิ่มเติมอัตราโทษปรับของการกระทำความผิดดังกล่าว รวมถึงการบัญญัติบทเพิ่มโทษกรณีกระทำความผิดซ้ำไว้โดยเฉพาะ และบัญญัติให้ศาลนำเอาการกระทำความผิดซ้ำของเด็กและเยาวชนมาใช้ในการกำหนดมาตรการลงโทษด้วย จึงจะทำให้การป้องกันและปราบปรามการรวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

1.4 ขอบเขตของการวิจัย

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ มุ่งศึกษาเกี่ยวกับกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการรวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะ เพื่อศึกษาปัญหา อุปสรรคในบทบัญญัติดังกล่าว แล้วนำเสนอแนวทางการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพในการป้องกันและปราบปรามการรวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะ โดยศึกษากฎหมายหลักที่บังคับใช้อยู่ในปัจจุบัน ได้แก่ พระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ.2522 และประมวลกฎหมายอาญา รวมทั้งศึกษากฎหมายของต่างประเทศที่เกี่ยวข้อง 3 ประเทศ ดังนี้

1. กฎหมายของรัฐฟลอริดา ประเทศสหรัฐอเมริกา The 2010 Florida Statutes มาตรา 316.191

2. กฎหมายของประเทศมาเลเซีย Road Transport Act 1987 มาตรา 81 , Penal Code (Act 574) และ The Child act 2001 (Act 611)
3. กฎหมายของรัฐนิวเซาท์เวลส์ ประเทศออสเตรเลีย Road Transport Act 2013 No.18 มาตรา 115 และมาตรา 116 และ The Children (Criminal Proceedings) Act 1987

1.5 วิธีดำเนินการศึกษา

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ใช้วิธีดำเนินการศึกษา ดังนี้

1. วิธีวิจัยทางเอกสาร (Documentary Research) โดยการค้นคว้าศึกษา และวิเคราะห์จากคำพิพากษาฎีกา หนังสือ สิ่งพิมพ์ ตำรา บทความ เอกสาร วารสารทางวิชาการที่เกี่ยวข้องทั้งของประเทศไทยและต่างประเทศ จำนวน 3 ประเทศ ได้แก่ ประเทศสหรัฐอเมริกา ประเทศมาเลเซีย และประเทศออสเตรเลีย
2. วิธีวิจัยภาคสนาม (Field Research) โดยการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก (In-depth Interview) จากผู้ให้ข้อมูลคนสำคัญ (Key Informant) ทั้งหมด 4 กลุ่ม ได้แก่ เจ้าพนักงานตำรวจผู้กระทำหรือเคยกระทำความผิด ผู้พิพากษา และผู้เชี่ยวชาญที่มีส่วนเกี่ยวข้อง
3. การศึกษาข้อเท็จจริงในพื้นที่จริง (Factual Research) โดยการสำรวจพื้นที่ๆเกี่ยวข้องกับกรรวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะ

1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ทำให้เข้าใจลักษณะและสภาพปัญหาของการรวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะ
2. ทำให้เข้าใจกฎหมายและมาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการป้องกันและปราบปรามการรวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะ
3. ทำให้ตระหนักถึงปัญหาข้อขัดข้องของมาตรการทางกฎหมายอันเกี่ยวกับการรวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะ
4. ทำให้ทราบมาตรการทางกฎหมายของต่างประเทศว่ามี การป้องกันและปราบปรามการรวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะอย่างไร
5. ทำให้นำเอาแนวทางในการกำหนดมาตรการทางกฎหมายการป้องกันและปราบปรามการรวมกลุ่มแข่งขันรถบนทางสาธารณะมาเสนอแนะเพื่อแก้ไขและปรับปรุงกฎหมายให้มีประสิทธิภาพอันเป็นประโยชน์ต่อสำนักงานตำรวจแห่งชาติ กองบังคับการตำรวจจราจร กระทรวงคมนาคมและกระทรวงยุติธรรม

บทที่ 2

การรวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะ และกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันและ ปราบปรามการรวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะ

การรวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะถือได้ว่าเป็นปัญหาสำคัญที่จำเป็นต้องมีการแก้ไขเป็นอันดับต้นๆของคดีที่เกิดจากการฝ่าฝืนกฎหมายจราจร และเป็นปัญหาสังคมที่สั่งสมมาเป็นระยะเวลานาน ไม่สามารถที่จะแก้ไขได้อย่างมีประสิทธิภาพ ดังนั้นในขั้นแรกจึงต้องมีการทำความเข้าใจในภาพรวมก่อนว่าการแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะมีลักษณะเป็นอย่างไร โดยจะเริ่มตั้งแต่ความหมาย ลักษณะของผู้กระทำความผิด ลักษณะของการกระทำ รวมถึงมูลเหตุจูงใจให้เกิดการกระทำดังกล่าวว่ามีประการใดบ้าง และส่งผลกระทบต่อสังคมไทยอย่างไร ซึ่งจะนำมาสู่กฎหมายของประเทศไทยที่บังคับใช้เพื่อการป้องกันและปราบปรามการรวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะว่ามีบทบัญญัติใดบ้าง เพื่อในบทต่อไปจะได้ทำการวิเคราะห์ถึงปัญหาในการใช้ทางกฎหมายไทยที่เกี่ยวข้องทั้งหมด แล้วศึกษาแนวทางจากต่างประเทศ โดยการเปรียบเทียบและเลือกหลักเกณฑ์ที่เหมาะสมมาปรับใช้เพื่อพัฒนาและแก้ไขจุดบกพร่องในกฎหมายของประเทศไทยต่อไป

2.1 ความหมายของการรวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะ

หากกล่าวถึงคำนิยามโดยเฉพาะเจาะจงของการรวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะนั้น ยังมีปรากฏคำนิยามอย่างแจ่มชัดตายตัว แต่ในงานวิจัยแต่ละเรื่องได้สื่อออกมาในทางเดียวกัน แม้ว่าจะเลือกใช้คำที่แตกต่างกัน ดังนี้

“การแข่งขันรถชิง”¹ หมายถึง การแข่งขันด้วยการขับขี่รถยนต์ หรือรถจักรยานยนต์ที่มีการดัดแปลงสภาพรถโดยใช้ความเร็วสูงในทางสาธารณะซึ่งผิดกฎหมาย

¹ กองวิจัยสำนักงานยุทธศาสตร์ตำรวจแห่งชาติ, มาตรการป้องกันปราบปรามของเจ้าหน้าที่ตำรวจและมาตรการทางสังคมต่อการแก้ไขปัญหาการแข่งขันรถชิงในทางสาธารณะของแก๊งเด็กและเยาวชน (กรุงเทพมหานคร: สำนักงานตำรวจแห่งชาติ, 2557), หน้า

“การแข่งขันรถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะ”² หมายถึง การขับขี่รถจักรยานยนต์ทั้งแบบ ขับขี่คนเดียวและหรือมีผู้ซ้อนท้าย และเพื่อการแข่งขันเป็นกลุ่มรถจักรยานยนต์ความเร็วสูงโดยละเมิด ต่อกฎจราจร และมุ่งหวังผลประโยชน์ตามข้อตกลงของกันและกัน

“การลักลอบแข่งรถ”³ หมายถึง การใช้ยานพาหนะในการแข่งขันทั้งรถยนต์ รถกระบะและ รถจักรยานยนต์บนถนนหลวง ในขณะที่มียานพาหนะอื่น ๆ ร่วมใช้เส้นทางด้วย ไม่หมายความว่ารวมถึง การแข่งรถที่มีผู้จัดขึ้นในสนามแข่งขันเฉพาะ

จากคำนิยามทั้งหมด จะเห็นได้ว่ารถจักรยานยนต์ เป็นหนึ่งในประเภทของยานพาหนะที่ได้ นำเอามาใช้ในการแข่งขัน ดังนั้นจึงสามารถให้คำนิยาม โดยเฉพาะเจาะจงสำหรับ “การแข่งขัน รถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะ” ว่าหมายถึง การแข่งขันด้วยการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ได้รับการ ตัดแปลงตกแต่งด้วยความเร็วสูงเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดเอาไว้ บนทางสาธารณะ โดยมีได้รับ อนุญาตจากเจ้าพนักงานจราจรตามกฎหมาย

เมื่อนำเอาคำนิยามของการแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะมาพิจารณารวมกับคำว่า “รวมกลุ่ม” จึงแสดงให้เห็นว่า การแข่งขันในครั้งหนึ่งๆจะต้องมีการรวมกลุ่มของวัยรุ่นนักบิดตั้งแต่ 2 คนขึ้นไป และการแข่งขันที่ว่าจะต้องกระทำบนถนนหรือทางสาธารณะ ที่ประชาชนสามารถสัญจร ไปมาได้เท่านั้น หากเป็นถนนส่วนบุคคล หรือในสนามที่สามารถจัดการแข่งขันได้จะไม่หมายความว่ารวมถึง

2.2 ลักษณะและพฤติกรรมของผู้กระทำความผิด

ในส่วนนี้จะเป็นการกล่าวถึงลักษณะของวัยรุ่นที่ชื่นชอบการแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทาง สาธารณะว่าเป็นอย่างไร และมีพฤติกรรมในการรวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์อย่างไร ดัง รายละเอียดที่จะได้กล่าวต่อไปนี้

² ไกรยง ปาลวีร์ภักดิ์, "ความคิดเห็นของเจ้าหน้าที่ตำรวจต่อการแข่งขันรถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะกรุงเทพมหานคร" (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนคร, 2551), หน้า 6.

³ วีชรพงษ์ ฉายวัฒน์, "อุปสรรคในการปราบปรามการลักลอบแข่งรถบนถนนหลวงของเจ้าหน้าที่ตำรวจในเขตนครบาล" (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ สาขาวิชาอาชีวศึกษาและงานยุติธรรม คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหิดล, 2542), หน้า 68.

2.2.1 ลักษณะของผู้กระทำความผิด

“เด็กแว้น”และเด็กสก๊อย เป็นชื่อที่ผู้คนในสังคมใช้เรียกวัยรุ่นทั้งชายและหญิงที่มีพฤติกรรมชื่นชอบการแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะ โดยราชบัณฑิตยสถานได้ให้คำนิยามของ “เด็กแว้น”⁴ เอาไว้ว่า วัยรุ่นผู้ชายที่ชอบเร่งเครื่องมอเตอร์ไซค์ให้มีเสียงดังแว้นๆ ส่วน “เด็กสก๊อย”⁵ หมายความว่า วัยรุ่นผู้หญิงที่ชอบท้ายมอเตอร์ไซค์ของเด็กแว้นในลักษณะกอดรัด มัكنุงกางเกงยีนส์ ขาสั้นมากๆ ทั้ง 2 คำมีที่มาจากการ์ตูนที่ถูกสร้างขึ้นมาในโอกาสครบรอบ 7 ปีของสตูดิโอเขียนการ์ตูนที่ชื่อว่า “มอนสเตอร์คลับ” ซึ่งคำว่าเด็กแว้น สันนิษฐานว่าแปลงมาจากคำว่า “แซป” หรือ “แซปคุง” ซึ่งในอดีตใช้เรียกวัยรุ่นที่มีพฤติกรรมชอบทำให้ตนเองเป็นจุดสนใจ ทำตัวให้โดดเด่น โดยใช้วิธีการที่ผิดกฎหมาย ซึ่งรวมถึงการแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะด้วย ส่วน “เด็กสก๊อย” สันนิษฐานว่าแปลงมาจากคำว่า “สก๊อยจิ้ง” ซึ่งทั้งสองเป็นชื่อตัวการ์ตูนที่ถูกตั้งขึ้นมานั่นเอง⁶

วัยรุ่นนักบิดที่มาทำการแข่งขันต่างต้องมีสังกัดกลุ่มของตัวเอง หรือในภาษาเฉพาะจะเรียกว่า “ซุ่ม”⁷ โดยมากในซุ่มจะมีสมาชิกตั้งแต่รุ่นเยาว์ คืออายุ 11 ปี จนถึงรุ่นผู้ใหญ่อายุ 28 ปี โดยในการแข่งขันแต่ละครั้งจะต้องเลือกนักบิดฝีมือดีที่มีความชำนาญในการขับขี่ลงทำการแข่งขัน และมักจะไม่ส่งนักบิดรุ่นเยาว์ลงไปเป็นตัวจริง เพราะยังไม่มีประสบการณ์เพียงพอ แต่จะให้ไปอยู่ในฐานะผู้ชมหรือผู้ซุ่ม เพื่อเก็บเกี่ยวประสบการณ์และเทคนิคในการขับขี่ให้เชี่ยวชาญเสียก่อน ซึ่งผู้ที่ได้ลงเป็นตัวแทนทำการแข่งขันจะเรียกว่า “ตัวซี้” คำๆนี้เป็นศัพท์ที่วัยรุ่นนักบิดตั้งขึ้นเพื่อเรียกผู้แข่งขันโดยเฉพาะ เปรียบเสมือนกับ การเรียกผู้ที่ลงทำการแข่งขันกีฬาว่า “นักกีฬา” นั่นเอง

⁴ ราชบัณฑิตยสถาน, พจนานุกรมคำใหม่ฉบับราชบัณฑิตยสถาน, พิมพ์ครั้งที่ 2 (กรุงเทพมหานคร: ธนาพรส, 2553), หน้า 70.

⁵ เรื่องเดียวกัน, หน้า 70.

⁶ ASTVผู้จัดการรายวัน, “เด็กแนวยุคผลัดใบ..แว้น..สก๊อย..อีโม..แอ็บแบ๋ว!!!” [ออนไลน์] เข้าถึงเมื่อ 17 สิงหาคม 2557. แหล่งที่มา: <http://www.manager.co.th/Daily/ViewNews.aspx?NewsID=9500000096422>

⁷ ซุ่ม หมายถึง สถานที่รวบรวมวัยรุ่นสังกัดกลุ่มเดียวกันเอาไว้ด้วยกัน โดยแต่ละซุ่มจะมีชื่อเฉพาะเป็นของตนเอง เช่น ซุ่มפורมาลีน ซุ่มบ้านสร้าง เป็นต้น

2.2.2 พฤติกรรมของผู้กระทำความผิด

พฤติกรรมของผู้กระทำความผิดมีความเกี่ยวข้องเชื่อมโยงกับกฎหมาย เพราะ พฤติกรรม คือ การกระทำในแต่ละวันของเหล่าวัยรุ่นนักบิด และกฎหมายนี้เองที่เป็นบทบัญญัติว่าการกระทำใดที่ถือได้ว่าเป็นความผิด เมื่อเราได้ทราบถึงพฤติกรรม ก็จะทำให้ทราบได้ว่ากฎหมายได้กำหนดให้การกระทำดังกล่าวนั้นเป็นความผิดหรือไม่ ซึ่งพฤติกรรมของเหล่าวัยรุ่นนักบิดสามารถแยกออกได้เป็น 2 ประเภท ประเภทแรกเป็นพฤติกรรมทั่วไปในชีวิตประจำวัน ส่วนประเภทที่ 2 คือ พฤติกรรมของการรวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะโดยตรง ดังนี้

(1) พฤติกรรมทั่วไปในชีวิตประจำวันที่เกี่ยวข้องกับการแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะ

เนื่องจากผู้กระทำความผิดส่วนใหญ่มักจะได้ไม่ได้เรียนหนังสือ กิจกรรมในแต่ละวันจึงเปลี่ยนแปลงไปตามช่วงเวลา เช่น ช่วงเวลากลางวัน มักจะไปรวมตัวกันที่ร้านเกมส์หรือร้านซ่อมรถ เพื่อทำการดัดแปลงตกแต่งรถจักรยานยนต์⁸ ส่วนช่วงเย็นๆจะมีการชักชวนไปขับรถจักรยานยนต์รอบเมือง โดยเฉพาะบริเวณโรงเรียน หรือตามมหาวิทยาลัยต่างๆ เพื่อไปดูผู้หญิง ที่เรียกว่าการออกไป “โรด”⁹ ส่วนในช่วงเวลากลางคืน สมาชิกจะมารวมตัวกันเยอะมากขึ้น และทำกิจกรรมร่วมกัน ส่วนใหญ่จะเป็นกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการกระทำที่ผิดกฎหมาย เช่น เสพยา เที่ยวสถานบันเทิง การพนัน และการรวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะ เป็นต้น

สำหรับพฤติกรรมทั่วไปในชีวิตประจำวันที่เกี่ยวข้องกับการแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะมากที่สุด นั่นก็คือการดัดแปลงตกแต่งรถจักรยานยนต์ในลักษณะที่ผิดกฎหมาย เพราะ รถจักรยานยนต์นั้นเปรียบเสมือนกับหน้าตา และปัจจัยที่ส่งเสริมให้ภาพลักษณ์ของผู้ขับขี่ดูดีขึ้น อีกทั้งสามารถทำเงิน ทำประโยชน์ให้กับผู้ขับขี่ในกรณีที่ชนะเดิมพันการแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะด้วย ดังนั้น เพียงแค่การลงทุนดัดแปลงตกแต่งเพียงไม่กี่ครั้ง ก็จะทำให้ผู้ขับขี่ได้รับประโยชน์มากมาย วัยรุ่นจึงนิยมนำเอารถจักรยานยนต์ของตนไปดัดแปลงตกแต่งเครื่องใหม่หมด

⁸ ปนัดดา ชำนาญสุข, เรื่อง รัก รุนแรง โลกชายขอบของนักบิด (กรุงเทพมหานคร: เพนไท พับลิชชิ่ง, 2552), หน้า 65.

⁹ เรื่องเดียวกัน, หน้า 67

โดยส่วนใหญ่การดัดแปลงตกแต่งรถจักรยานยนต์ มักจะเปลี่ยนแปลงไปตามยุคสมัยเปรียบเสมือนกับแฟชั่นเสื้อผ้า¹⁰ ซึ่งลักษณะการแต่งรถในปัจจุบันจะเห็นได้จากข้อมูลการสัมภาษณ์ผู้ที่ยังเข้าร่วมการแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะในปัจจุบัน โดยยกตัวอย่างจำนวน 2 คน¹¹ ดังนี้

นายเป (นามสมมติ) ผู้ที่เคยเป็นช่างซ่อมรถมาก่อน ได้กล่าวว่า “จะมีเอาอะไหล่ไปซุบเงา ทำเครื่องให้แรง ซึ่งปกติความเร็วจะอยู่ที่ 110 ถ้าทำดี ๆ จะอยู่ประมาณ 200-300 ความเร็วประมาณรถกระบะเลย แล้วมีเอาไปทำเครื่องแต่งสวย เปลี่ยนกรอบ ซ้อกรอบใหม่มาแต่ง ซ้ออะไหล่มาทำเอง ซ้อมมาแล้วรื้อประกอบใส่เอง เวลาแข่งก็จะมีการถอดโครงออกเพื่อใช้แข่ง และรถที่แต่งเอาออกมาขี่เล่นไม่ได้ ใช้แข่งได้อย่างเดียวเท่านั้น เพราะมันจะพัง”

เด็กชายพี (นามสมมติ) ได้กล่าวว่า “การแต่งก็จะมีเปลี่ยนเครื่อง เปลี่ยนโซ้ค แต่งล้อ ซ้อมมาแล้วทำเอง ทำกับเพื่อน เครื่องเอาไปให้ร้านทำ”

นอกจากการดัดแปลงตกแต่งดังกล่าวก็ยังมีกรปาดเบาะ จากเบาะเดิมที่นิ่มและหนาให้บางลง มีการเปลี่ยนแฮนด์จากกางตรง เป็นแฮนด์งุ้มลง ปรับโซ้คใหม่ ผ่าท่อให้เสียงดัง เปลี่ยนเฟรมโดยการทำลวดลายใหม่ หรือดัดแปลงเครื่องยนต์ เป็นต้น ซึ่งร้านแต่งรถในชุมชนมักจะนำเอาอะไหล่ เครื่องยนต์ และอุปกรณ์ที่มีได้มาตรฐานอุตสาหกรรมมาใช้ เพราะสิ่งที่ผิดกฎหมายเหล่านี้จะฉีกกรอบมาตรฐานของรถจักรยานยนต์ทั่วไป ไม่ว่าจะเป็นการทำให้ไฟรถให้มีสีอื่นนอกจากที่กฎหมายกำหนด การผ่าท่อให้มีเสียงดัง ซึ่งจะส่งผลในเรื่องของการเร่งเครื่องยนต์ รวมถึงการปรับรูปโฉมรถในลักษณะที่ผิดกฎหมายด้วย และพฤติกรรมเช่นนี้เองที่มีความเกี่ยวข้องกับกฎหมายที่จะนำมาปรับใช้เพื่อปราบปรามการนำเอารถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะออกมาขับขี่บนท้องถนน

(2) พฤติกรรมการขี่รถจักรยานยนต์เพื่อแข่งขันบนทางสาธารณะ จะแบ่งออกเป็น 2 รูปแบบ รูปแบบที่หนึ่ง คือการ การขี่รถเล่นทั่วไป และรูปแบบที่สอง คือการแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะโดยตรง ดังนี้

¹⁰ เรื่องเดียวกัน, หน้า 48

¹¹ สัมภาษณ์ เป และพี (นามสมมติ), ผู้ต้องหาคดีลักทรัพย์, 3 มีนาคม 2558

1) การขี่รถเล่นทั่วไป หรือขี่รถชมเมือง สามารถเรียกอีกอย่างหนึ่งว่า “โรด” เป็นศัพท์เฉพาะที่วัยรุ่นนักบิดจะใช้เมื่อออกไปขี่รถทั่วๆไป มิใช่เพื่อการแข่ง แต่ในขณะเดียวกัน การออกไปโรด มักจะออกไปกันเป็นกลุ่ม หากในขณะนั้นเกิดช่วงที่ถนนโล่ง เมื่อสบโอกาส อาจจะมีพฤติกรรมของการแข่งรถเกิดขึ้นทันทีก็ได้ ไม่จำเป็นต้องมีการวางแผนกันมาก่อน ดังนั้น แม้จะเป็นการออกไปโรดแต่เมื่อมีโอกาสในช่วงเวลาที่เหมาะสม การโรดจึงสามารถเปลี่ยนไปเป็นการแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะได้ทันทีโดยที่มิต้องมีการวางแผนในการจัด ซึ่งถือเป็นรูปแบบหนึ่งของการแข่งโดยที่มิได้วางแผนล่วงหน้านั่นเอง

พฤติกรรมของการออกไปโรดจะมีพฤติกรรมทั้งที่ไม่รุนแรงและรุนแรง สำหรับพฤติกรรมที่ไม่รุนแรง เช่น การขี่ไปดูผู้หญิง ซึ่งจะไม่ขี่ด้วยความเร็ว แต่เคลื่อนไปอย่างช้าๆ ในลักษณะของการกีดขวางจราจรมากกว่าที่จะเข้าข่ายเป็นพฤติกรรมเสี่ยง¹² หรือเป็นการขับขี่ด้วยลีลาโลดโผนเช่นการสับโดด การขี่รถแรง เป็นต้น ซึ่งพฤติกรรมเช่นนี้ก็มีความเชื่อมโยงกับการกระทำที่กฎหมายได้กำหนดเอาไว้เป็นความผิดเช่นเดียวกัน ส่วนพฤติกรรมที่ใช้ความรุนแรง เช่น ระหว่างขี่รถอาจมีการเข้าแหงกันด้วยการบิดเครื่องเร่งหนีกันแล้วมีการไล่ตามกัน ขี่แบบซิกแซก ปาดซ้ายขวา มีการเบิ้ลเครื่อง การฉี่เยว การขี่รถไปแล้วตะโกนแสวไป การทำลายสิ่งของสาธารณะ การทำลายทรัพย์สินของผู้อื่นด้วยความคึกคะนอง ระหว่างขี่ซึ่งอาจมีการปาขวดเหล้าเบียร์ใส่พื้นถนน หรือปาใส่ป้อมตำรวจ หรือใส่คู่อริ มีการลากมิดตาบยาวให้เกิดประกายไฟในขณะที่ขี่โดยผู้ซ้อนเป็นคนลาก มีการพกปืนทั้งปืนที่เป็นของจริงและของปลอม เพื่อใช้ยิงใส่เสาไฟฟ้าข้างทางขณะขี่ ยิงกลุ่มมอริเป้าหมาย หรือยิงขึ้นฟ้า และระหว่างที่ขี่รถไปเป็นกลุ่มจะมีการตะโกนชื่อซุ่มของตน เพื่อเป็นการแสดงอำนาจ เป็นต้น พฤติกรรมเช่นนี้ก็มีความเชื่อมโยงกับกฎหมายหลายบทบัญญัติมิใช่เพียงแต่กฎหมายจราจร แต่จำเป็นต้องพิจารณาเป็นรายกรณีไป

แม้ว่าพฤติกรรมนี้จะจุดเริ่มต้นหนึ่งของการแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะได้ แต่ก็มีเชื่อว่าผู้ที่ขี่รถจักรยานยนต์ออกไปกันเป็นกลุ่มจะทำการแข่งขันกันเสมอไป บางกรณีอาจเป็นการขับเพื่อไปท่องเที่ยว เช่น กลุ่มผู้ที่ชื่นชอบการขี่บิ๊กไบค์ (Big bike) ไปท่องเที่ยว

¹² ปนัดดา ชำนาญสุข, เร่ง รัก รุนแรง โลกชายขอบของนักบิด หน้า 80.

ต่างจังหวัดกัน เป็นต้น ดังนั้น การออกไปโรดเป็นกลุ่มจึงไม่สามารถสรุปได้อย่างแน่นอนว่าจะต้องมีการแข่งขันรถบนทางสาธารณะทุกกรณี ซึ่งต้องมีการพิจารณาตามพฤติกรรมในแต่ละครั้งไป

2) การรวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะโดยตรง สำหรับพฤติกรรมประเภทนี้จะเห็นได้ว่าการแข่งขันทุกครั้ง ผู้ที่เป็น “ตัวซี” จะต้องมีเทคนิคต่างๆในการขับขี่ ไม่ว่าจะเป็นเทคนิคในการออกตัว การบิด เทคนิคตอนล้ม เทคนิคเมื่อถึงเส้นชัย เทคนิคการหนีตำรวจ ซึ่งเทคนิคที่เพิ่มเติมนี้จะไม่เหมือนกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ทั่วไป

สำหรับเทคนิคที่ผู้ขี่ต้องให้ความสำคัญมาก คือ เทคนิคการขี่ในช่วงการแข่งขันกับฝ่ายตรงข้าม กล่าวคือ เวลาจับแฮนด์รถมอเตอร์ไซด์จะต้องงอข้อศอกเล็กน้อย ไม่นั่งหลังตรงแต่ให้นั่งตัวไปข้างหน้า และทำตัวให้สบายๆเพื่อมิให้ตัวล้ม ยกเท้าทั้งสองข้างขึ้นและพับเข้าเล็กน้อยแนบเท้ากับด้านข้างตัวรถทั้ง 2 ข้างแทนการวางเท้าคู่ชิดกันด้านหน้า ห้ามสวมหมวกกันน็อคและที่สำคัญเวลาขี่ให้ใช้เทคนิคลมดูด เพราะเชื่อว่าการขี่รถจีไปด้านหลังคู่แข่งหรือรถที่อยู่บนท้องถนน จะทำให้รถของตนจะไม่ได้ลม เป็นการลดแรงเสียดทาน เมื่อจีเข้าไปได้ใกล้มากที่สุด แล้วให้หักรถขึ้นแข่งคันหน้าทันที เชื่อว่าจะมีแรงลมช่วยส่งให้รถขึ้นเบียดคู่แข่งได้ และลีลาการขี่รถที่พลิ้ว เร็วและแรง โดยไม่ลดความเร็วแม้จะเจอสิ่งกีดขวาง นี่คือนวัตกรรมของเทคนิคที่ใช้เวลาทำการแข่งขัน ซึ่งจะแตกต่างจากการขับขี่ทั่วไป เป็นพฤติกรรมอย่างหนึ่งที่ผู้เข้าแข่งขันจะมีการเรียนรู้ ผ่านการเลียนแบบ ดังปรากฏจากบทสัมภาษณ์ของผู้ที่ยังคงเข้าร่วมการแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะ ได้กล่าวว่า

“เทคนิคพวกนี้ไม่ต้องฝึก แคไปดูเวลาที่แข่งว่าต้องจับยังไงก็พอ แล้วก็มาลองทำตามดู ก็จะได้เอง แต่ข้อจะต้องแข็ง ต้องคุมให้อยู่ เพราะเครื่องมันแรง”¹³

จากพฤติกรรม รวมถึงเทคนิคในการขับขี่จะเห็นได้ว่า ผู้เข้าแข่งขันทุกคนต่างทำวิถีทาง เพื่อที่จะให้ตนแข่งหน้าคู่แข่งไปอย่างรวดเร็วที่สุด และการกระทำเช่นนั้นสามารถสรุปออกมาได้เป็น 4 กรณีที่พิจารณาได้ว่าเป็นลักษณะของการแข่งขัน คือ 1) มีการเร่งความเร็วเพื่อทิ้งระยะห่างจากยานพาหนะที่ทำการแข่งขันด้วยอีกคันโดยใช้เทคนิคต่างๆ 2) มีการกันมิให้ยานพาหนะ

¹³ สัมภาษณ์ พี (นามสมมติ), ผู้ต้องหาคดีลักทรัพย์, 3 มีนาคม 2558

อีกคันที่แข่งขันด้วยกันนำไป 3) มีการขับขีในลักษณะที่มีความต้องการจะไปถึงยังจุดหมายที่กำหนดก่อนยานพาหนะคันอื่น และ 4) การทดสอบความเร็วของเครื่องยนต์ หรือทำการทดสอบศักยภาพของผู้ขับขีด้วยการขับขีในระยะทางไกล ซึ่งมีความเชื่อมโยงไปถึงประเด็นต่อไปในเรื่องลักษณะของการกระทำที่จะถือว่าการแข่งขัน

2.3 ลักษณะของการกระทำความผิด

การแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะเป็นการกระทำหลักที่จะทำให้วัยรุ่นนักบิดมีความผิด และต้องรับโทษตามกฎหมายได้ ซึ่งในประเด็นนี้จะกล่าวถึงบริบทที่เกี่ยวข้องกับการแข่งขันทั้งหมด ไม่ว่าจะเป็น ลักษณะการมีส่วนร่วมในการรวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะว่ามีสถานะใดบ้างที่เกี่ยวข้อง และกระบวนการแข่งขันมีขั้นตอนอย่างไรบ้าง ดังปรากฏรายละเอียดต่อไปนี้

2.3.1 ลักษณะการมีส่วนร่วมในการรวมกลุ่มแข่งขัน

การรวมกลุ่มเพื่อแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะในครั้งหนึ่งๆ มิได้มีแต่เพียงผู้ที่มาลงทำการแข่งขันเท่านั้น แต่ยังมีบุคคลที่เกี่ยวข้อง ทั้งหมด 6 สถานะด้วยกัน¹⁴ ซึ่งในแต่ละสถานะนี้มีความเชื่อมโยงกับบทกฎหมายที่กำหนดความรับผิดทางอาญาเอาไว้ด้วย ดังต่อไปนี้

(1) สถานะ “ผู้ขับขีรถ” สถานะนี้ถือได้ว่าเป็นจุดเด่นของงาน เป็นส่วนหลักของการแข่งขันเลยก็ว่าได้ หากขาดสถานะแรกไป การรวมกลุ่มเพื่อแข่งขันรถจักรยานยนต์จะไม่สามารถมีขึ้นได้ ซึ่งกฎหมายที่นำมาบังคับใช้กับผู้ที่อยู่ในสถานะนี้ คือ ผู้ที่แข่งขันรถในทาง ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 134 ดังจะได้กล่าวในรายละเอียดในส่วนกฎหมาย

(2) สถานะ “ผู้ซ้อนท้าย” โดยหลักแล้ว ในขณะที่ตัวขีได้ลงทำการแข่งขันมักจะไม่มีผู้ซ้อน แต่ก็ขึ้นอยู่กับกฎกติกาในขณะนั้นด้วยว่าเป็นเช่นไร ส่วนในยามปกติที่ยังมิได้มีการแข่ง มักจะต้องมีผู้ซ้อนด้วยเสมอ การที่ผู้ซ้อนได้อยู่ร่วมด้วยในสถานที่ที่มีการแข่งขันด้วย แม้จะมีได้ซ้อนท้ายใน

¹⁴ กองวิจัยสำนักงานยุทธศาสตร์ตำรวจแห่งชาติ, มาตรการป้องกันปราบปรามของเจ้าหน้าที่ตำรวจและมาตรการทางสังคมต่อการแก้ไขปัญหาการแข่งขันในทางสาธารณะของแก๊งค์เด็กและเยาวชน, หน้า 60.

ขณะที่ลงทำการแข่งขัน ก็อาจรับผิดชอบในฐานะของผู้สนับสนุนการแข่งขันในทางตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกพ.ศ.2522 มาตรา 134 ได้

(3) สถานะ “ผู้ดูหรือผู้ชม” สถานะนี้เป็นอีกหนึ่งองค์ประกอบที่สำคัญของการแข่งขัน เพราะเป็นการสร้างสีสันให้มีความครึกครื้น ประกอบกับผู้ที่มาเชียร์มักจะมาให้กำลังใจพวกพ้องในซุ้มของตน โดยทุกคนจะนำรถจักรยานยนต์คู่กายมาจอดเรียงกัน และเว้นพื้นที่ตรงกลางเอาไว้สำหรับทำการแข่งขัน ซึ่งผู้ที่อยู่ในสถานะนี้มีความรับผิดชอบในฐานะของผู้สนับสนุนการแข่งขันในทางตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกพ.ศ.2522 มาตรา 134 ด้วยเช่นกัน

(4) สถานะ “ผู้ดูต้นทาง” ผู้ที่ปฏิบัติหน้าที่ในสถานะนี้ จะต้องทำหน้าที่คอยเช็คข่าวคอยลาดตระเวนดูว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจจะมาเมื่อไร เมื่อเห็นแล้วก็จะรีบแจ้งข่าว เพื่อให้ออกจากพื้นที่ซึ่งลักษณะพฤติกรรมเช่นนี้ถือได้ว่ามีความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 134 ในฐานะผู้สนับสนุน หรือผู้ส่งเสริมให้มีการแข่งขันในทางโดยมิได้รับอนุญาต ดังปรากฏจากถ้อยคำการให้สัมภาษณ์ของ เด็กชายกาญญ (นามสมมติ) ผู้ที่ยังคงเข้าร่วมการแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะ กล่าวว่า “จะมีตำรวจลาดตรวจได้ เพื่อนที่ทราบข้อมูลก็จะรีบขับรถมาบอกเลยว่า ตำรวจอยู่ตรงไหน และรู้แผนการตำรวจล่วงหน้าด้วย”¹⁵ ดังนั้น เพื่อนที่ทราบข้อมูลแล้วมาบอกก็เป็นผู้ที่มีความผิดในฐานะผู้สนับสนุน หรือผู้ส่งเสริมให้มีการแข่งขันในทางโดยมิได้รับอนุญาตด้วยเช่นเดียวกัน

(5) สถานะ “ผู้ร่วมจัดการแข่งขัน” จุดเริ่มต้นหลักของการจัดการแข่งขัน มักจะเกิดขึ้น 2 วิธี 1.เริ่มต้นจากสมาชิกในกลุ่มหรือต่างกลุ่มเป็นผู้จัด หรือ 2.เริ่มต้นจากร้านที่ดัดแปลงตกแต่งรถจักรยานยนต์ในชุมชนเป็นผู้จัดเพื่อประลองเรื่องฝีมือในการดัดแปลงตกแต่งรถกับร้านอื่นๆ และในบางครั้ง การจัดการแข่งขันจะเป็นการร่วมมือกันระหว่างซุ้ม และร้านแต่งรถในชุมชน ซึ่งถือได้ว่ามีความผิดในฐานะผู้จัดให้มีขึ้นซึ่งการแข่งขันในทางโดยมิได้รับอนุญาต ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกพ.ศ.2522 มาตรา 134 ด้วย

¹⁵ สัมภาษณ์ กาญญ (นามสมมติ), ผู้ต้องหาคดีลักทรัพย์, 3 มีนาคม 2558

(6) สถานะผู้ตัดแปลงรถ หรือแต่งรถ สถานะนี้เป็นอีกองค์ประกอบหนึ่งของการแข่งขันที่สำคัญมาก เพราะการที่จะนำรถมาลงทำการแข่งขันได้นั้น จะต้องผ่านกระบวนการตัดแปลง ตกแต่งโดยร้านที่ประกอบธุรกิจดังกล่าวเสียก่อน ดังนั้น ร้านที่รับตัดแปลงตกแต่งรถจักรยานยนต์ นอกจากจะรับผิดชอบในฐานะผู้จัดให้มีขึ้นซึ่งการแข่งขันตามสถานะที่ (5) ยังคงต้องรับผิดชอบในฐานะผู้สนับสนุน หรือส่งเสริมให้มีการแข่งขันรถในทางด้วยเช่นกัน หากสามารถพิสูจน์เจตนาได้ว่างานที่ตนได้รับมอบหมายให้ทำการตัดแปลงตกแต่งรถนั้นก็เพื่อนำไปใช้แข่งขันบนทางสาธารณะ

2.3.2 กระบวนการรวมกลุ่มแข่งขัน

ในประเด็นนี้จะเป็นการกล่าวถึงขั้นตอนของการรวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะทั้งหมด เพื่อให้เห็นถึงภาพรวมของการรวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะว่า เป็นอย่างไร ซึ่งจะอธิบายโดยเรียงลำดับดังนี้

ขั้นตอนที่ 1 จุดเริ่มต้นของการจัดแข่งขัน จะเกิดจากผู้จัดให้มีการแข่ง 3 กลุ่มดังต่อไปนี้ กลุ่มที่ 1 สมาชิกในซุ่มจะจัดกันเอง โดยมีการเชิญชวนเพื่อนแบบบอกปากต่อปาก หรือในยุคปัจจุบันที่เทคโนโลยีพัฒนาก้าวหน้า ก็จะมีการโพสต์ข้อความเชิญชวนเพื่อนที่อยู่ใน Facebook เดียวกัน หรือในโปรแกรม Line โดยในข้อความนั้นจะระบุวันเวลา และสถานที่นัดแข่งเอาไว้ ดังปรากฏจากข้อมูลการให้สัมภาษณ์ของผู้ที่ยังคงเข้าร่วมการแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะจำนวน 5 คน¹⁶ กล่าวตรงกันว่า “จะนัดกันทางเฟส หรือไลน์ และมีบอกปากต่อปาก เพื่อนชักชวนกันไป” ต่อมากลุ่มที่ 2 คือ มีการทำกันขึ้นระหว่างซุ่มที่ทำและถูกทำ ส่วนกลุ่มสุดท้าย คือ การจัดแข่งโดยร้านแต่งรถในชุมชน สำหรับกลุ่มสุดท้ายนี้เป็นผู้มีอิทธิพลในการจัดแข่งขันในแต่ละครั้งมาก เพราะนอกจากจะเป็นแหล่งรับตัดแปลงตกแต่งรถจักรยานยนต์ที่ผิดกฎหมายแล้ว ยังเป็นผู้จัดการแข่งขันด้วย โดยการนำเอาเงินรางวัลมาล่อใจให้เหล่าวัยรุ่นนักบิดลงประลองฝีมือ หรือ ทำการแข่งขันระหว่างร้านซ่อมรถกันเอง เพื่อวัดฝีมือกันว่าร้านไหนแต่งฝีมือดีที่สุด

ขั้นตอนที่ 2 การคัดเลือกยี่ห้อรถ หรือตัวซึ่ ซึ่งจะเป็นการคัดเลือกเพื่อส่งตัวซึ่ออกมาทำการแข่งของในแต่ละซุ่ม หรืออาจจะมีการระบุตัวเลยว่าต้องการแข่งกับใคร ส่วนในกรณีนี้ร้านแต่งรถเป็นผู้

¹⁶ สัมภาษณ์ พลุค เป ที โค้ก และกาญ (นามสมมติ), ผู้ต้องหาคดีลักทรัพย์, 3 มีนาคม 2558

จัดอาจจะเป็นการแข่งขันโดยระบุชื่อของรถ เพื่อวัดกับร้านอื่นในยี่ห้อเดียวกัน ว่ารถแต่งยี่ห้อไหนของร้านใดที่ฝีมือดีกว่ากัน แต่ในปัจจุบัน การคัดเลือกอาจอยู่ในรูปแบบที่ไม่ได้เป็นไปแบบกึ่งจะลักษณะด้วย กล่าวคือ ในแต่ละรอบ ผู้ที่ต้องการจะลงแข่งสามารถนำรถออกมาจอดที่จุดเริ่มต้นได้ทันที จะแข่งก็รอบก็ได้ ดังข้อมูลจากการสัมภาษณ์ นายเป (นามสมมติ) ได้กล่าวว่า “การแข่งขันจะไม่มีจุดปล่อยรวมถึงเส้นชัย แต่กะระยะกันเอาเอง แข่งทีละ 2 คันขึ้นไป ไม่มีเส้นชัยตายตัว เป็นระยะกำหนดเอง เช่น ระยะทาง 200 เมตร เวลาแข่งก็แข่งได้ตลอด ถ้าจะแข่งก็ให้เอารถเข้าไปเอง”¹⁷

ขั้นตอนที่ 3 เป็นการรวมตัวกัน ณ วัน เวลา และ สถานที่ๆได้มีการนัดหมายเอาไว้ ซึ่งช่องทางการนัดหมายก็จะมีหลายทาง เช่น การบอกปากต่อปาก บอกผ่านร้านรับตัดแปลงตกแต่งรถในชุมชน การติดต่อโดยใช้เทคโนโลยีเป็นเครื่องมือ ไม่ว่าจะโดยโทรศัพท์มือถือ โปรแกรมLine และโดยเฉพาะ Facebook ที่จะมีการโพสต์ข้อความในกลุ่มของตน โดยระบุวัน เวลา สถานที่ๆนัดพบ สำหรับวันที่จะนัดกันมักจะเป็นวันหยุดประจำสัปดาห์ วันหยุดนักขัตฤกษ์ หรือแม้กระทั่งวันธรรมดา ในช่วงเวลา กลางคืนตั้งแต่ 00.00-03.00น.¹⁸ จะออกมารวมตัวกันจำนวน 50 ถึง 100 คันโดยประมาณ¹⁹ และสถานที่ๆประชาชนแจ้งเหตุเข้ามาที่กองกำกับการศูนย์รวมข่าว (191) ว่ามีกลุ่มวัยรุ่นรวมตัวกันแข่งขันรถจักรยานยนต์มากที่สุดในปี 2557 คือ ถนนราชพฤกษ์ ส่วนในปี 2558 เดือนมกราคม ถึงเดือนกุมภาพันธ์ คือ ถนนกาญจนาภิเษก (ฝั่งตะวันตก) นอกจากนี้อาจมีการรวมกลุ่มกันบริเวณอื่นก่อน เช่น บริเวณสถานีบริการเติมน้ำมัน หรือสถานที่ๆประจำอื่นๆโดยเฉพาะ ดังข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์ เด็กชายพี (นามสมมติ) โดยให้สัมภาษณ์ว่า “อาจมีการรวมกลุ่มกันในบริเวณปั้มน้ำมันหน้าบางเกลือ หรือบริเวณท่าสะพานในจังหวัดสมุทรปราการก่อนประมาณ 10 กว่าคัน แล้วขับไปพร้อมกัน”²⁰

ขั้นตอนที่ 4 คือการตกลงวางเดิมพัน หรือตกลงข้อแลกเปลี่ยนกันว่าหากผู้ใดแข่งชนะจะได้สิ่งใดตอบแทน ซึ่งเดิมพันนั้นเป็นมูลเหตุจูงใจที่สำคัญประการต้นๆที่เหล่าวัยรุ่นนักบิดตัดสินใจออกมา

¹⁷ สัมภาษณ์ เป (นามสมมติ), ผู้ต้องหาคดีลักทรัพย์, 3 มีนาคม 2558

¹⁸ กองกำกับการศูนย์รวมข่าว(191), "รายงานสถิติการเกิดเหตุประเภท 915 การแข่งรถจักรยานยนต์ (ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2557 ถึง วันที่ 31 ธันวาคม 2557)." (เอกสารไม่ตีพิมพ์เผยแพร่)

¹⁹ สัมภาษณ์ เป พี และโศก (นามสมมติ), ผู้ต้องหาคดีลักทรัพย์, 3 มีนาคม 2558

²⁰ สัมภาษณ์ พี (นามสมมติ), ผู้ต้องหาคดีลักทรัพย์, 3 มีนาคม 2558

รวมกลุ่มแข่งขันกัน โดยเดิมพันนั้นจะมีทั้ง เงินหลายพันบาท แต่ในกรณีที่เป็นจัดแข่งโดยร้าน อาจมีจำนวนสูงถึงหนึ่งหมื่นบาทขึ้นไป หรือเป็นการพนันเอายาเสพติด หรือผู้หญิงของอีกฝ่าย(สก็อย)ก็ได้ เป็นต้น

อย่างไรก็ตาม ขั้นตอนนี้ไม่จำเป็นจะต้องเกิดขึ้นทุกครั้งที่มีการแข่งขัน เพราะ ในปัจจุบันอาจเป็นเพียงการแข่งขันเพื่อทดสอบความเร็วของเครื่องยนต์ที่ดัดแปลงตกแต่งมา โดยมีได้มีการพนันเข้ามาเกี่ยวข้องก็เป็นได้ ดังข้อมูลจากการสัมภาษณ์ เด็กชายโค้ก เด็กชายกาญ ได้กล่าวว่า “การแข่งขันไม่ค่อยมีกันตั้ง แค่อัดแข่งกันเล่นๆ แค่อัดแข่งว่าเครื่องใครแรงกว่ากัน”²¹

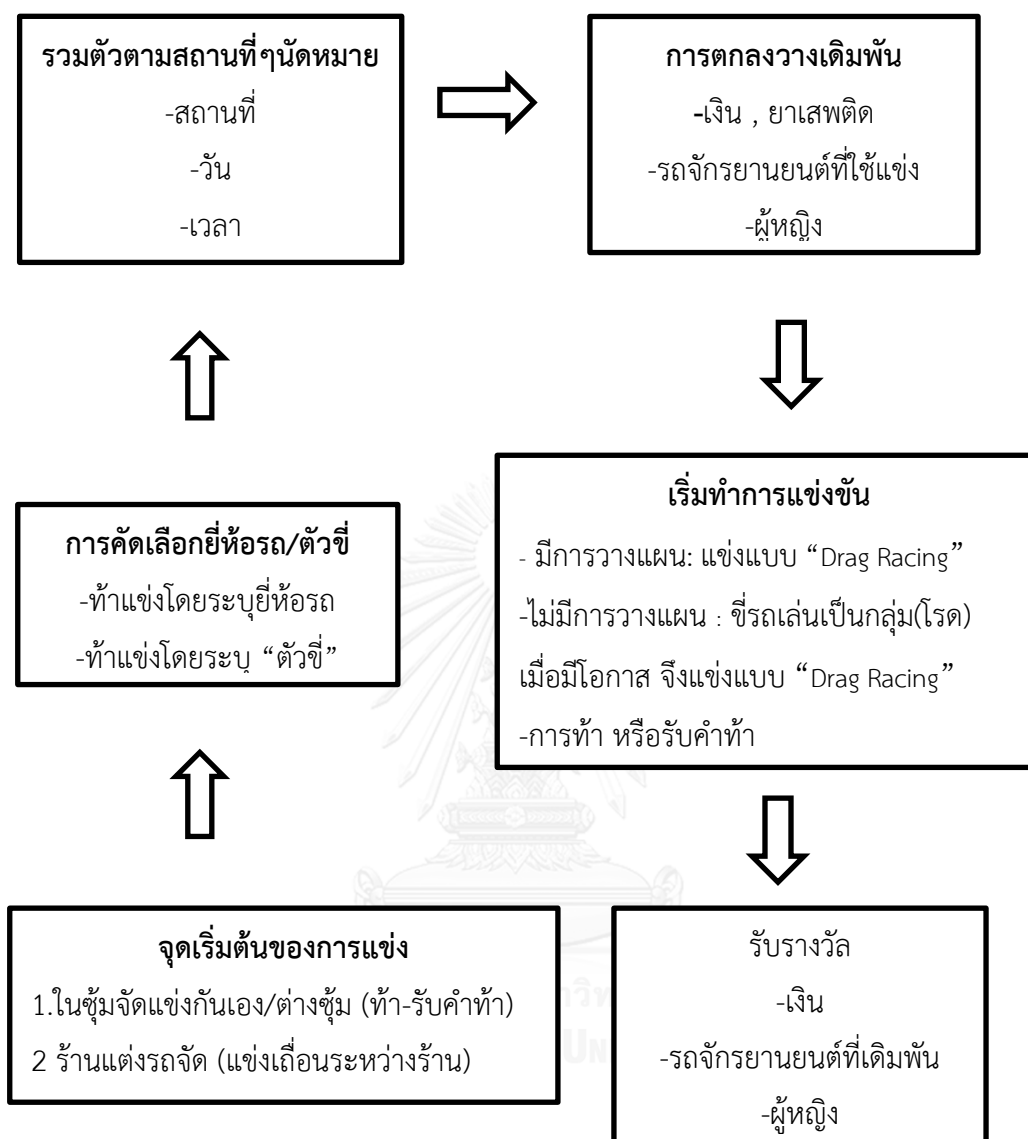
ขั้นตอนที่ 5 คือ การเริ่มทำการแข่งขัน โดยการแข่งครั้งนี้จะใช้วิธีแบบ Drag Racing²² หรือการแข่งขันแบบทางตรง ซึ่งหมายถึง การแข่งขันระหว่างรถ หรือรถจักรยานยนต์ตั้งแต่ 2 คันขึ้นไป โดยเร่งความเร็วตั้งแต่จุดออกตัวไปจนถึงเส้นชัยที่ได้กำหนดระยะทาง และเวลาเอาไว้ และในกรณีที่หว่าบว่าการรวมกลุ่มเช่นนั้นกำลังที่จะทำการแข่งขัน ก็จะมีการเว้นเลนตรงกลางเอาไว้เพื่อใช้แข่ง และผู้ที่มาร่วมชม ร่วมแข่งก็จะอยู่ขอบข้างทั้งสองฝั่งของถนน เมื่อเริ่มแข่ง ผู้ที่ประสงค์จะลงแข่งก็จะขี่รถออกมายังบริเวณจุดเริ่มต้น ซึ่งการจุดเริ่มต้นที่ว่าจะกะระยะกันเอาเองโดยไม่มีจุดเริ่มต้นที่ชัดเจนแน่นอน รวมถึงจุดสิ้นสุดด้วยเช่นเดียวกัน เพียงแค่จอดตามๆกัน ออกตัวตามกัน และหยุดตามๆกันเท่านั้น ดังข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์ เด็กชายพี (นามสมมติ) โดยได้กล่าวว่า “แข่งกันสามสี่คันออกตัวพร้อมกันไป ไม่มีคนปล่อย จะรู้กันเอง ก็ขี่ไปเรื่อยๆ ถ้าคันไหนหยุดก็จะหยุดกันหมด”²³

ขั้นตอนที่ 6 คือ การรับรางวัล เมื่อฝ่ายใดได้รับชัยชนะก็จะมารับรางวัลที่ได้เดิมพันกันเอาไว้ ดังปรากฏเป็นแผนภาพต่อไปนี้

²¹ สัมภาษณ์ โค้ก และกาญ (นามสมมติ), ผู้ต้องหาคดีลักทรัพย์, 3 มีนาคม 2558

²² Evo Street Racers Studies and Research Department, "Illegal Street Racing Dictionary-Glossary, Words, Phrase, Terms, Lexicon," [Online] Updated: 9 May 2010. Available from: http://evostretracers.org/street_racing_terminology.html

²³ สัมภาษณ์ พี (นามสมมติ), ผู้ต้องหาคดีลักทรัพย์, 3 มีนาคม 2558



รูปภาพที่ 1 กระบวนการแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะ

2.4 มุมเหตุจูงใจในการรวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะ

ในหัวข้อนี้เป็นการกล่าวถึงสิ่งที่เป็นมูลเหตุจูงใจที่ทำให้เหล่าวัยรุ่นต่างผันตัวมาเป็นวัยรุ่นนักบิด หรือเด็กแว้น โดยจะแบ่งออกเป็น 3 ส่วน คือ จุดเริ่มต้นของการเข้าร่วมการแข่งขันนั้นเกิดขึ้นได้อย่างไร มีวัตถุประสงค์เพื่ออะไร และการกระทำดังกล่าวเกิดจากสาเหตุใด ซึ่งในส่วนแรกจะเป็นการกล่าวถึงช่องทางของการติดต่อหรือนัดเพื่อจัดแข่งเท่านั้นว่าเกิดจากทางใด ส่วนที่สองจะกล่าวถึงสิ่งที่เป็นเหตุจูงใจให้เข้าร่วมการแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะ ในส่วนสุดท้ายจะเป็นการกล่าวถึงสาเหตุที่อยู่เบื้องหลังของการกระทำความผิด ดังต่อไปนี้

2.4.1 จุดเริ่มต้นของการรวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะ

การอธิบายให้เห็นถึงจุดเริ่มต้นของการรวมกลุ่มเพื่อแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะ จะมีความเกี่ยวข้องกับการนำเอากฎหมายทั้งในเรื่องของการเป็นผู้จัด ผู้สนับสนุน ผู้ส่งเสริมให้มีการแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะที่กฎหมายได้กำหนดให้เป็นความผิด และกำหนดโทษเอาไว้ ขึ้นมาบังคับใช้

การที่เหล่าวัยรุ่นนักบิดได้ไปรวมกลุ่มกัน ณ สถานที่และเวลาเดียวกันเพื่อทำการประลองแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะได้นั้น เกิดขึ้นจากการรับรู้ข่าวสารในหลายช่องทาง ดังนี้

ช่องทางที่ 1 เพื่อนชักชวน

เพื่อนถือได้ว่าเป็นจุดเริ่มต้นของการเข้าร่วมการแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะ เพราะ ส่วนใหญ่เหล่าวัยรุ่นนักบิดมักจะไม่ได้เรียนหนังสือ จึงใช้เวลาว่างอยู่กับเพื่อนเสียส่วนใหญ่ ด้วยความเป็นกลุ่มเป็นแก๊ง เมื่อสมาชิกส่วนใหญ่ของกลุ่มทำกิจกรรมอะไร ส่วนน้อยก็ต้องทำตามเพราะคำว่า “กลุ่ม” ซึ่งการเริ่มต้นในลักษณะเช่นนี้สามารถจัดการแข่งขันในลักษณะที่มีการวางแผนเอาไว้แล้วก็ได้ หรือในกรณีที่เพื่อนชักชวนกันออกไปขับชมเมืองทั่วไป แต่เกิดความคึกคะนอง อาจมีการชักชวนกันแข่งขันประลองความเร็วกันโดยมิได้วางแผนกันก็ได้เช่นกัน

ช่องทางที่ 2 การนัดแนะเพื่อแข่งรถจักรยานยนต์ของซุ้ม

การนัดแนะในที่นี้จะเกิดขึ้นได้ 2 วิธี หากเป็นในกรณีปกติคือ มีความต้องการนัดรวมตัวกันเพื่อแข่งขันกัน จึงได้ไปชักชวนสมาชิกในกลุ่มหรือต่างกลุ่ม โดยการบอกต่อกัน หรือติดต่อกันผ่านทางร้านแต่งรถจักรยานยนต์ในชุมชน ให้เป็นกระบอกเสียงในการกระจายข่าว เพราะถือเป็นการประชาสัมพันธ์ลูกค้าใหม่ไปด้วยในตัว ซึ่งถือได้ว่าเป็นการแข่งขันที่เกิดจากการวางแผนเตรียมการขึ้นมาก่อน แต่ในกรณีพิเศษ คือ เกิดจากการท้าแข่งกันขึ้นระหว่างซุ้มที่เป็นคู่อริกัน ซึ่งซุ้มที่มาท้าอาจจะระบุดัวผู้แข่ง หรือไม่ระบุดัวก็ได้ หากมีการระบุดัว แล้วฝ่ายที่ถูกท้าไม่ยอมลงแข่งก็จะโดนดูถูกศักดิ์ศรีได้ว่าเป็นคนที่ไม่กล้า ดังนั้น ทุกครั้งที่มีการท้า ฝ่ายที่ถูกท้าจึงไม่ยอมที่จะเป็นผู้แพ้ตั้งแต่ยังไม่ประลองฝีมือ

ช่องทางที่ 3 ร้านแต่งรถจักรยานยนต์ในชุมชนเป็นผู้จัด

การจัดแข่งระหว่างร้านแต่งรถจะเรียกว่า “การจัดแข่งเถื่อน”²⁴ สาเหตุที่ร้านแต่งรถจักรยานยนต์ในชุมชนเป็นหนึ่งในจุดเริ่มต้นของการจัดแข่ง เนื่องด้วยทางร้านมีวัตถุประสงค์ที่แอบแฝงคือ “ความมีชื่อเสียงของร้าน” “รายได้จากความมีชื่อเสียง” รวมถึงเป็น “การประกาศศักดา” ให้เห็นถึงฝีมือในการแต่งรถระหว่างร้านแต่ละร้าน ซึ่งเป็นผลต่อเนื่องตามมาหากมี “ตัวซี้” ที่เก่ง สามารถนำรถที่ได้รับการตกแต่งจากร้านนั้นไปแข่ง แล้วได้ชัยชนะกลับมา ถ้วยรางวัลที่ได้ก็จะวางเรียงรายเอาไว้เพื่อเป็นตัวการันตีถึงฝีมือของร้านในการแต่งรถรวมถึงได้รับการกล่าวขานในหมู่นักซี้ ลูกค้ำก็จะมีจำนวนเพิ่มขึ้น ซึ่งสิ่งที่ร้านจะใช้โน้มน้าว หรือเชิญชวนให้ผู้ใดมาเป็นตัวซี้ นั่นก็คือ เงินรางวัลที่สูงถึงหลักหมื่น รวมถึงผลตอบแทนที่มีให้ตัวเงิน นั่นก็คือ อำนาจ ชื่อเสียงและผู้หญิงที่จะได้รับมาทันทีที่ได้ชัยชนะ และการแข่งในลักษณะนี้จะต้องเป็นการแข่งที่วางแผนกันมาแล้ว

2.4.2 วัตถุประสงค์ของการรวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะ

การทราบถึงวัตถุประสงค์ที่วัยรุ่นนักบิดออกมารวมตัวกันแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะ นอกจากจะทำให้ทราบถึงสิ่งที่จูงใจให้กระทำความผิดแล้ว ยังทำให้ทราบถึงกิจกรรมอื่นๆที่ผิดกฎหมาย ซึ่งแอบแฝงอยู่ในการแข่งรถครั้งหนึ่งๆด้วย และส่งผลโดยตรงต่อการนำเอากฎหมายมาบังคับใช้กับการกระทำผิดที่แอบแฝงซ่อนเร้นนั้น

เมื่อพิจารณาจากงานวิจัยของสำนักงานตำรวจแห่งชาติเรื่อง มาตรการป้องกันปราบปรามของเจ้าหน้าที่ตำรวจและมาตรการทางสังคมต่อการแก้ไขปัญหาการแข่งขันรถซึ่งในทางสาธารณะของแก๊งเด็กและเยาวชน ได้เรียงลำดับวัตถุประสงค์ของการแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะเอาไว้ทั้งหมด 6 ประการ²⁵ แต่เพื่อความเข้าใจอย่างง่าย จึงแบ่งออกเป็น 3 วัตถุประสงค์หลักๆ โดยเรียงลำดับดังนี้

²⁴ ปนัดดา ชำนาญสุข, เร่ง รัก รุนแรง โลกชายขอบของนักบิด หน้า 56.

²⁵ กองวิจัยสำนักงานยุทธศาสตร์ตำรวจแห่งชาติ, มาตรการป้องกันปราบปรามของเจ้าหน้าที่ตำรวจและมาตรการทางสังคมต่อการแก้ไขปัญหาการแข่งขันรถซึ่งในทางสาธารณะของแก๊งเด็กและเยาวชน, หน้า 63.

วัตถุประสงค์ลำดับที่ 1 คือ การแข่งรถเพื่อประลองความเร็ว เมื่อการแข่งเพื่อประลองความเร็วคือวัตถุประสงค์หลักเช่นนี้ ทำให้สามารถอนุมานได้ว่าสถิติการกระทำคามผิดจะอยู่ในอัตราที่สูงในทุกๆปี เพราะแม้จะไม่มีกรณีพิพาทใดๆ แต่ขอเพียงแค่ได้ออกมาประลองความเร็วก็เพียงพอแล้ว ซึ่งงานวิจัยนี้สอดคล้องกับบทให้สัมภาษณ์ของผู้ที่ยังคงแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะในปัจจุบัน เพราะ การแข่งขันใหญ่จะเป็นการประลองความเร็วของเครื่องยนต์ เป็นการทดสอบกันเท่านั้นว่าเครื่องใครแรงกว่ากัน

วัตถุประสงค์ลำดับที่ 2 คือ การแข่งรถเพื่อศักดิ์ศรี วัตถุประสงค์นี้มีความสอดคล้องกับหลักการแข่งขันทั่วไป กล่าวคือ ไม่ว่าจะการแข่งขันจะเกิดขึ้นจากการทำกัน การจัดการตนเอง หรือการจัดการโดยร้านซึ่งเป็นบุคคลภายนอก ทุกการแข่งขันย่อมไม่มีใครอยากเป็นผู้แพ้มัน เพราะการแพ้นั้นทำให้ผู้ถูกลงทำการแข่งขันรู้สึกเสียหน้า เสียศักดิ์ศรี ดังนั้น การลงแข่งเพื่อศักดิ์ศรีจึงกลายเป็นวัตถุประสงค์ที่สำคัญอีกลำดับหนึ่ง

วัตถุประสงค์ที่ 3 การแข่งเพื่อเติมพินต่างๆ ไม่ว่าจะเป็น เงิน รถจักรยานยนต์ ผู้หญิง และยาเสพติด สิ่งเหล่านี้ คือ ความผิดที่แอบแฝงอยู่ในการกระทำคามผิดหลัก นั่นก็คือการแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะนั่นเอง ซึ่งการเติมพินได้เป็นจุดที่ดึงดูดให้เหล่าวัยรุ่นนักบิดออกมากระทำคามผิดกันมากขึ้น เพราะการแข่งครั้งหนึ่ง หากได้เป็นผู้ชนะแล้ว ทุกสิ่งทุกอย่างที่ต้องการจากวัตถุประสงค์ทั้งหมดนี้จะบริบูรณ์ครบถ้วน และคุ้มค่าในทันที ทั้งในเรื่องการได้ประลองความเร็ว การไม่เสียศักดิ์ศรีเพราะได้รับชัยชนะ และท้ายที่สุด การได้สิ่งที่เติมพินทั้งหมดนั่นเอง

นอกจากนี้วัตถุประสงค์ของการแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะมิได้มีจำกัดเพียงแค่ว่าสิ่งที่จะได้ตอบแทนแบบเป็นรูปธรรม คือ เงิน ผู้หญิง ยาเสพติด หรือรถจักรยานยนต์ แต่เบื้องลึกแล้ววัตถุประสงค์ที่มาควบคู่กันคือ การแข่งรถเพื่อ “ความมีอำนาจ ชื่อเสียง และการให้ผู้คนยอมรับ” เพราะสิ่งที่เป็นรูปธรรม มักจะมีความเป็นนามธรรมแอบแฝงอยู่ ดังเช่นการแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะนั่นเอง

การที่เราทราบถึงวัตถุประสงค์ ซึ่งเป็นมูลเหตุจูงใจที่ทำให้เหล่าวัยรุ่นนักบิดได้ตัดสินใจที่จะกระทำคามผิด จะทำให้ทราบว่าความต้องการที่แท้จริงที่มาทำการแข่งขันคืออะไร ซึ่งจะเห็นได้ว่าสิ่ง

ที่ต้องการมักจะได้อีกโดยมีการพนันมาเกี่ยวข้อง ดังนั้น การทราบถึงวัตถุประสงค์จึงสามารถโยงไปถึง การกระทำที่มีขึ้นในการแข่งขันครั้งหนึ่งๆได้ รวมถึงสามารถเชื่อมโยงไปถึงกฎหมายที่นำมาปรับใช้กับการกระทำผิดนั้นด้วย อีกทั้งยังมีการเชื่อมโยงไปถึงตัวชี้วัดที่ศาลใช้เป็นหลักในการพิจารณาว่ากรณีใดบ้างที่ถือว่าเป็นการแข่งขัน และวัตถุประสงค์ในเรื่องการพนันนี้เองที่กลายเป็นหนึ่งในตัวชี้วัดว่าการกระทำนั้นๆเข้าลักษณะของการแข่งขันหรือไม่ ทั้งๆที่ไม่จำเป็นว่าการแข่งขันทุกครั้งต้องมีการพนัน เพราะบางครั้งก็เป็นเพียงต้องการทดสอบศักยภาพของเครื่องยนต์เท่านั้น ซึ่งประเด็นนี้เองที่นำมาสู่ ปัญหาของการที่กฎหมายไม่สามารถบังคับใช้ได้จริง ดังที่จะกล่าวในบทต่อไป

ในประเด็นถัดไปจะเป็นการกล่าวถึงสาเหตุของการแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะว่าเกิดขึ้นมาจากปัจจัยใดบ้าง เพื่อที่จะได้มีการแก้ปัญหาอย่างตรงจุด รวมถึงมีความเกี่ยวข้องกับการ นำเอากฎหมายมาบังคับใช้เป็นเครื่องมือในการป้องกันและปราบปรามได้อย่างมีประสิทธิภาพด้วย

2.4.3 สาเหตุของการกระทำผิด

ทุกวันนี้สังคมได้ตีตราว่าวัยรุ่นนักบิด หรือ “เด็กแว้น” เป็นตัวปัญหาของสังคม เป็นต้นเหตุที่ทำให้เกิดปัญหาอื่นๆตามมาอีกมากมาย โดยมีได้พิจารณาย้อนกลับไปว่า เหตุใดวัยรุ่นนักบิดจึงได้กระทำการเช่นนั้น มีปัจจัยบ้างใดที่เกี่ยวข้อง ซึ่งในประเด็นที่จะกล่าวต่อไปนี้ คือ ต้นเหตุที่แท้จริงที่ทำให้วัยรุ่นนักบิดต้องเลือกเส้นทางที่สร้างปัญหาให้กับสังคม และทำให้ถูกสังคมตีตราว่าเป็นตัว “ต้นเหตุ” ทั้งที่จริงแล้วเป็นเพียงแค่ “ปลายเหตุ”²⁶ เท่านั้น โดยสาเหตุที่จะได้กล่าวต่อไปนี้จะมีความเชื่อมโยงกับกฎหมายที่นำมาบังคับใช้กับการรวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะนั่นเอง

(1) ลักษณะนิสัยของผู้กระทำความผิดที่มีความเชื่อมโยงกับกลุ่มคนในสังคม

ปัญหาการรวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะจะเกิดจากลักษณะนิสัย ส่วนตัวของผู้กระทำความผิดเป็นอันดับแรก²⁷ ไม่ว่าผู้กระทำความผิดเป็นเด็กหรือเยาวชน หรือไม่ใช่ เด็กและเยาวชน (กรณีที่อยู่ตั้งแต่ 18 ปีขึ้นไป) ซึ่งได้นำเอาผลการศึกษาวิเคราะห์พฤติกรรมของผู้กระทำความผิดมาอ้างอิง จากงานวิจัย ของกองวิจัย สำนักงานยุทธศาสตร์ตำรวจแห่งชาติ ในเรื่อง

²⁶ ปนัดดา ชำนาญสุข, เรื่อง รัก รุนแรง โลกชายขอบของนักบิด หน้า 148.

²⁷ กองวิจัยสำนักงานยุทธศาสตร์ตำรวจแห่งชาติ, มาตรการป้องกันปราบปรามของเจ้าหน้าที่ตำรวจและ มาตรการทางสังคมต่อการแก้ไขปัญหาการแข่งขันรถซึ่งในทางสาธารณะของแก๊งค์เด็กและเยาวชน, หน้า 56.

เหตุใดผู้กระทำความผิดจึงเข้าร่วมการแข่งขันรถบนทางสาธารณะ(ในด้านลักษณะนิสัยส่วนตัว) ผลปรากฏว่า อันดับที่ 1 เหตุผลคือ “ชอบทำอะไรตามเพื่อนโดยไม่คำนึงถึงผลอะไร”

เพื่อนเป็นผู้ที่มีอิทธิพลอย่างสูงในเรื่องพฤติกรรมหรือความคิด ในช่วงของวัยรุ่นจะมีการคบเพื่อนอย่างจริงจัง และต้องการได้รับความยอมรับจากเพื่อนเป็นอย่างมาก หากวัยรุ่นสามารถค้นหาตัวเองเจอและมีเอกลักษณ์เป็นของตัวเอง ก็จะสามารถเติบโตเป็นผู้ใหญ่ที่มีคุณภาพได้ แต่ถ้าหากไม่รู้จักตนเอง หรือมีความสับสนในตัวเอง ทางที่เลือกเดินสามารถเอนเอียงไปตามอิทธิพลของบุคคลที่ตนมีปฏิสัมพันธ์ด้วย นั่นก็คือเพื่อน ดังสะท้อน ทฤษฎีที่เกี่ยวข้องทั้งหมด 2 ทฤษฎี นั่นก็คือ ทฤษฎีจิตสังคม (Psychosocial Theory) ของอีริกสัน (Erikson) และทฤษฎีการคบหาสมาคมที่แตกต่าง (Differential Association)

1) ทฤษฎีจิตสังคม (Psychosocial Theory)²⁸ เจ้าของทฤษฎีนี้คือ อีริกสัน (Erikson)

ทฤษฎีนี้อีริกสันได้ติดตามแนวคิดทฤษฎีของซิกมันด์ ฟรอยด์ แต่เน้นความสำคัญทางด้านสังคม วัฒนธรรม และจิตใจ สารสำคัญของทฤษฎีนี้อยู่ที่ว่า บุคลิกภาพ(Ego) ของบุคคลสามารถเปลี่ยนแปลงได้ตั้งแต่เกิดจนตาย โดยเฉพาะในช่วงวัยรุ่น ซึ่งเป็นอีกหนึ่งช่วงวิกฤตที่จะทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงไปทั้งในทางที่ถูกและผิดได้ เมื่อก้าวเข้าสู่ในช่วงวัยรุ่น การมีปฏิสัมพันธ์กับบุคคลอื่นโดยเฉพาะเพื่อน ได้ทำให้เกิดความขัดแย้งทางสังคม และจิตใจ เป็นช่วงที่จะทำให้บุคคลนั้นกลายเป็นผู้ที่มีบุคลิกภาพที่พึงปรารถนา (Strong Ego) หรือบุคลิกภาพที่มีปัญหา (Weak Ego) โดยช่วงวิกฤตของสังคมในส่วนที่เกี่ยวข้องกับวัยรุ่นนี้จะอยู่ในขั้นที่ 5 ในพัฒนาการจากทั้งหมด 8 ขั้น ซึ่งจะเป็นช่วงที่วัยรุ่นอายุ 12-17 ปี เป็นช่วงการรู้จักตนเองและความสับสนของการไม่รู้จักตนเอง (Ego Identity & Role Confusion) กล่าวคือ เพื่อนและบุคคลรอบข้างในสังคมมีอิทธิพลต่อวัยรุ่นมาก เป็นช่วงที่คบเพื่อนอย่างจริงจังและต้องการได้รับการยอมรับจากเพื่อน เมื่อช่วงนี้เป็นช่วงของการค้นหาตัวเอง หากสามารถค้นหาเจอ จะสามารถเติบโตเป็นผู้ใหญ่ที่ดีในอนาคตได้ แต่ถ้าหาก

²⁸ จตุพร ลิ้มมันจริง, "วิธีการสอนวิชาแนะแนว" [ออนไลน์] เข้าถึงเมื่อ 23 พฤศจิกายน 2557. แหล่งที่มา:

ไม่สามารถค้นหาเจอ เกิดความสับสน สิ่งที่จะทำได้ คือ การเลียนแบบผู้อื่น และเป็นเส้นทางที่นำไปสู่การประพฤติปฏิบัติที่ไม่ถูกต้อง นั่นก็คือการรวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะนั่นเอง

2) ทฤษฎีการคบหาสมาคมที่แตกต่าง (Differential Association)²⁹ เจ้าของทฤษฎี คือ ซูเทอร์แลนด์ (Edwin H. Sutherland)

สาระสำคัญของทฤษฎีนี้คือ พฤติกรรมของอาชญากรสามารถเรียนรู้กันได้โดยการติดต่อกันอย่างใกล้ชิดภายในกลุ่มมิใช่การถ่ายทอดทางพันธุกรรม การเรียนรู้ในที่นี้อาจจะอยู่ในรูปแบบของการสอนภายในกลุ่ม พบเห็นด้วยตนเอง การรับรู้จากคำบอกกล่าวต่อกันมา การเลียนแบบในวิธีการต่างๆ รวมถึงการถูกชักชวนหรือถูกล่อลวงก็อาจจะเรียนรู้พฤติกรรมการเป็นอาชญากรได้ โดยโดยมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมนั้นๆ และจะต้องมีความสม่ำเสมอในการติดต่อหรือความสัมพันธ์ซึ่งกันและกันด้วยจึงจะมีพฤติกรรมที่ส่อออกมาว่าเป็นอาชญากร หากเป็นเพียงแค่การติดต่อกันเพียงผิวเผิน ชั่วครั้งชั่วคราว ยังไม่ใช่ปัจจัยสำคัญที่ทำให้เกิดพฤติกรรมของอาชญากร ดังนั้น การคบหาสมาคมที่แตกต่างจึงหมายถึง การติดต่อสัมพันธ์กับกลุ่มบุคคลที่มีพฤติกรรมที่เกาะไม่ถูกต้องเป็นระยะเวลาที่สม่ำเสมอต่อเนื่อง กระบวนการเรียนรู้พฤติกรรมนี้จึงจะเกิดขึ้น หากเกิดขึ้นตลอดในช่วงเวลาที่อยู่ในช่วงพัฒนาการทั้งทางร่างกายและจิตใจและเป็นไปอย่างสม่ำเสมอ ความประพฤติที่ไม่ถูกต้องจะกลายเป็นพฤติกรรมของอาชญากรในอนาคต เมื่อเปรียบเทียบกับปัญหาการรวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะ การเลือกคบเพื่อน การเรียนรู้พฤติกรรมของกลุ่มอย่างสม่ำเสมอ จึงกลายเป็นหนึ่งในสาเหตุที่ก่อให้เกิดปัญหาการแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะขึ้น ซึ่งกฎหมายที่เข้ามาเกี่ยวข้องในการป้องปราม ก็คือ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ที่ได้กำหนดให้การแข่งรถในทางโดยมิได้รับอนุญาตเป็นความผิดอาญานั้นเอง

ผลการศึกษาอันดับที่ 2 จากการวิจัยว่าปัจจัยใดที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมแข่งรถซึ่งในด้านลักษณะส่วนตัวของเด็กและเยาวชน นั่นก็คือ สาเหตุที่ว่า “ชอบทำอะไรที่มีการเดิมพัน” เพราะรู้สึกว่าเป็นเรื่องที่ท้าทาย ยังได้รับชัยชนะ ยิ่งทำให้ตนเองรู้สึกมีชื่อเสียง มีอำนาจ และได้เงินรถจักรยานยนต์ หรือผู้หญิงที่เดิมพันเอาไว้กลับไป ดังนั้น การเดิมพันจึงเปรียบเสมือนสิ่งจูงใจที่ทำให้

²⁹ อัจฉริยา ชูตือนันท์, อาชญาวิทยาและทัณฑวิทยา, พิมพ์ครั้งที่ 2 (กรุงเทพมหานคร: วิญญูชน, 2557), หน้า 93.

ต้องการลองเสี่ยง เพราะผลลัพธ์ที่ได้กลับมานั้นมีแต่คำว่า “คุ้มค่า” หากมันประสบผลสำเร็จ นี่คือความคิดในมุมมองของพวกเขา ดังนั้น เมื่อลักษณะนิสัยส่วนตัวเช่นนี้มีในตัววัยรุ่นนักบิด กฎหมายที่ได้นำมาบังคับใช้เพื่อป้องกันปราบปรามก็คือ พระราชบัญญัติการพนัน พ.ศ.2478 มาตรา 5 และมาตรา 6

(2) ลักษณะครอบครัว

ครอบครัว เป็นหน่วยย่อยพื้นฐานที่สุดในโครงสร้างของสังคม เป็นปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อพฤติกรรมของวัยรุ่นมากที่สุดอีกปัจจัยหนึ่ง หากบิดา มารดาไม่ให้ความอบอุ่น ความรักแก่บุตรของตน ไม่ดูแลเอาใจใส่ เด็กที่เติบโตขึ้นมาจากรอบครัวเช่นนี้จะกลายเป็นเด็กที่ก้าวร้าว ไม่มีความมั่นคงทางอารมณ์ และจะไปแสวงหาทางที่จะชดเชยโดยการประพฤติที่ไม่ถูกต้องสมควรจะและผลักดันให้เกิดการก่ออาชญากรรมมากขึ้น ซึ่งเป็นปัจจัยส่งผลกระทบต่อพฤติกรรมของเด็กโดยตรง เมื่อพิจารณาจากผลการศึกษาในเรื่องปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการแข่งขันในด้านลักษณะครอบครัวของงานวิจัยของกองวิจัยสำนักงานยุทธศาสตร์แห่งชาติ ก็พบว่า สาเหตุอันดับที่ 1 ก็คือ “การที่ผู้ปกครองหรือผู้อุปการะมีปัญหาทะเลาะเบาะแว้ง”³⁰ นั่นเอง

เมื่อสาเหตุของปัญหาการแข่งขันชิง ส่วนหนึ่งมาจากผู้ปกครอง ที่ไม่ให้ความรัก การดูแลเอาใจใส่ ทำให้ครอบครัวแตกแยก ทะเลาะเบาะแว้งกันเป็นประจำ เป็นแบบอย่างที่ไม่ดีให้กับวัยรุ่น ถือได้ว่าผู้ปกครองเป็นส่วนหนึ่งที่ทำให้วัยรุ่นได้กลายเป็นวัยรุ่นนักบิดที่ก่อความเดือดร้อนให้กับสังคมมีการประพฤติที่ไม่ถูกต้องสมควร ดังนั้น หากผู้ปกครองมีส่วนเกี่ยวข้องกับการผลักดันให้เด็กประพฤติเสี่ยงต่อการกระทำความผิด ผู้ปกครองจึงต้องมีส่วนรับผิดชอบในการกระทำดังกล่าวด้วย จึงเป็นเหตุผลที่มีการลงโทษผู้ปกครองตามพระราชบัญญัติคุ้มครองเด็ก พ.ศ.2546 มาตรา 26 นั่นเอง

(3) สภาพแวดล้อมและโอกาส

คำว่าสภาพแวดล้อมในที่นี้ หมายถึงสภาพแวดล้อมในด้านต่างๆที่เอื้ออำนวยให้เกิดปัญหา รวมถึงช่องทางที่ทำให้เกิดโอกาสในการรวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะ โดย

³⁰ กองวิจัยสำนักงานยุทธศาสตร์ตำรวจแห่งชาติ, มาตรการป้องกันปราบปรามของเจ้าหน้าที่ตำรวจและมาตรการทางสังคมต่อการแก้ไขปัญหาการแข่งขันชิงในทางสาธารณะของแก๊งค์เด็กและเยาวชน, หน้า 59.

จะมีการแบ่งออกเป็น 2 สาเหตุที่ถือว่าเป็นสาเหตุในด้านนี้ นั่นก็คือ ร้านที่รับตัดแปลงตกแต่งรถจักรยานยนต์ในชุมชน และ กฎหมาย ดังนี้

1) ร้านตัดแปลงตกแต่งรถในชุมชน

ร้านตัดแปลงตกแต่งรถจักรยานยนต์ในชุมชนไม่ได้มีหน้าที่เพียงแค่ การซ่อมตัดแปลง ตกแต่งเท่านั้น แต่เป็นจุดศูนย์รวมของสมาชิกวัยรุ่นนักบิดทั้งหน้าเก่าและใหม่ เป็นแหล่งซื้อขายอะไหล่มือสองทั้งที่ถูกและผิดกฎหมาย เป็นที่ให้ข้อมูลเกี่ยวกับรถแรง ตัวซีพีมือดี ที่สำคัญคือเป็นหนึ่งในผู้จัดการแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะด้วย ซึ่งการแข่งขันดังกล่าวจะเรียกว่า “การแข่งขันเถื่อน” การแข่งขันในรูปแบบนี้เป็นการจัดขึ้นเพื่อจุดประสงค์ที่ทางร้านต้องการคือ คำว่า “ธุรกิจ” ซึ่งเป็น 1 ในกลยุทธ์ทางการตลาดที่ทำให้มีลูกค้ามากขึ้น โดยไม่ต้องไปประชาสัมพันธ์ เพียงแค่ให้ตัวซีพีที่นำเอารถจักรยานยนต์ของร้านไปขับแล้วได้ชัยชนะกลับมา ร้านก็จะมีชื่อขึ้นมาทันที

จากผลการศึกษาในงานวิจัยของกองวิจัย สำนักยุทธศาสตร์ตำรวจในเรื่องปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการแข่งขันของเด็กและเยาวชนด้านสภาพแวดล้อมและโอกาส พบว่า “การที่ชุมชนมีร้านจำหน่ายอุปกรณ์หรือตัดแปลงรถ”³¹ เป็นสาเหตุในปัจจัยด้านสภาพแวดล้อมอันดับที่ 2 รองจากเรื่อง สื่อที่นำเสนอข่าวการแข่งขันทำให้อยากเลียนแบบ เนื่องจากร้านดังกล่าวอยู่ในชุมชน และเป็นแหล่งรวมตัวของวัยรุ่นที่ชื่นชอบการตัดแปลงตกแต่งรถอยู่แล้ว เมื่อร้านอยู่ใกล้มือเข้าถึงง่ายกระจายอยู่ในชุมชน ประกอบกับร้านสามารถตัดแปลงตกแต่งรถได้ตั้งใจที่วัยรุ่นต้องการมีแหล่งขายอะไหล่ที่ผิดกฎหมาย จึงทำให้ร้านตัดแปลงตกแต่งรถกลายเป็นอีก 1 ในปัจจัยด้านสภาพแวดล้อมที่ทำให้เกิดปัญหาการรวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะขึ้น จึงได้มีการนำกฎหมายมาบังคับใช้กับผู้ผลิต ผู้นำเข้า ผู้โฆษณาจำหน่ายหรือมีไว้เพื่อจำหน่ายผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมที่ผิดกฎหมาย ตามพระราชบัญญัติมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม พ.ศ.2511

2) กฎหมาย

กฎหมายก็เป็นอีกสาเหตุหนึ่งที่มีความสำคัญ ทำให้ปัญหาการรวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะยังคงเกิดขึ้น เพราะแม้จะมีกฎหมายหลายฉบับออกมา

³¹ เรื่องเดียวกัน, หน้า 60.

กำหนดความรับผิดชอบทางอาญากับบุคคลทุกฝ่ายที่มีส่วนเกี่ยวข้อง แต่เฉพาะในส่วนฐานความผิดหลัก เรื่องการแข่งรถในทางโดยมิได้รับอนุญาต ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 และอัตราโทษก็ ยังคงมีปัญหา ไม่สามารถป้องกันและปราบปรามได้อย่างมีประสิทธิภาพ ดังจะเห็นได้จากข้อมูลสถิติ การรับแจ้งเหตุจากประชาชนในข้อหาแข่งรถในทางที่ยังคงมีสถิติจำนวนมาก ทั้งในปี 2557 และปี 2558 แสดงให้เห็นว่า ผู้กระทำความผิดมิได้เกรงกลัวต่อบทบัญญัติกฎหมายแต่อย่างใด อีกทั้งยังคงเกิด ปัญหากรณีของเด็กและเยาวชนได้กระทำการแข่งรถในทางโดยมิได้รับอนุญาตมากขึ้น และยังคงกลับมา กระทำความผิดซ้ำด้วยเหตุผลที่ว่าเด็กไม่เกรงกลัวต่อวิธีการสำหรับเด็กที่ศาลนำมาบังคับใช้ ซึ่ง ประเด็นนี้ เป็นประเด็นหลักของภารกิจสำหรับวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ที่จำต้องหาข้อบกพร่องและแนว ทางแก้ไขที่เหมาะสมนั่นเอง

จากกรณีที่ได้กล่าวไปทั้งหมดสามารถสรุปได้ว่า ปัญหาการรวมกลุ่มแข่งขัน รถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะเป็นเพียงปัญหา “ปลายเหตุ” ที่เกิดจากปัจจัยต่างๆที่ได้กล่าวมา ทั้งหมด มิใช่ตัวต้นเหตุตามที่ผู้อื่นเข้าใจแต่อย่างใด เมื่อเป็นเช่นนั้น ระบบวัฒนธรรมรอง จึงเกิดขึ้น ดัง สะท้อนทฤษฎีในเรื่องของ “วัฒนธรรมรอง” (Sub-Culture Theory) เจ้าของทฤษฎีคือ อัลเบิร์ต โคเฮน (Albert Cohen)

ประเด็นสำคัญของทฤษฎีนี้คือ การมุ่งอธิบายว่า “วัฒนธรรมย่อยเป็นวัฒนธรรมที่อยู่ใน วัฒนธรรม”³² กล่าวคือ “วัฒนธรรมย่อย”(subculture) นั้นหมายถึง แบบแผนการดำเนินชีวิตที่ให้ความ สำคัญกับคุณค่าที่แตกต่างหรือเบี่ยงเบนไปจากแบบแผนการดำเนินชีวิตของคนส่วนใหญ่ในสังคม ซึ่งเป็นสิ่งที่แตกต่างจากวัฒนธรรมหรือ ค่านิยมหลักของคนในสังคม และผู้กระทำความผิดมักจะยึดว่า วัฒนธรรมย่อยของตนนั้นถูกต้อง แม้ว่าในความเป็นจริงลักษณะของวัฒนธรรมดังกล่าวจะผิดกฎหมาย มุ่งร้าย และขัดแย้งกับวัฒนธรรมของคนในสังคม

อัลเบิร์ต โคเฮนได้กล่าวว่า สาเหตุที่เด็กอเมริกันเข้าร่วมในกลุ่มแก๊งก๊อควนเมือง มิใช่ เพราะต้องการร่ำรวยมั่งคั่ง แต่เป็นเพราะ ความต้องการได้รับการยอมรับ ต้องการมีสถานภาพใน

³² Martin O Brien and Majid Yar, *Criminology: The Key Concepts* (London: Routledge, 2008), p. 163.

สังคมของคนชั้นกลาง³³ ซึ่งเป็นผลมาจากการที่พวกเขาไม่สามารถที่จะปฏิบัติ ปรับตัวให้เข้ากับ ค่านิยมของคนชั้นกลางได้ตามวัฒนธรรมหลักของสังคม ดังนั้น จึงได้เลือกที่จะมารวมตัวกันสร้าง คุณค่าใหม่ที่เบี่ยงเบนไปจากคุณค่าของวัฒนธรรมหลักและมีลักษณะต่อต้านสังคม เช่นเดียวกับการสร้างวัฒนธรรมย่อยของกลุ่มที่รวมตัวกันเพื่อแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะนั่นเอง

2.5 ผลกระทบจากการรวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะ

ในปัจจุบันปัญหาการรวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะยังคงเกิดขึ้นในประเทศไทย และเกิดขึ้นมาเป็นระยะเวลาอันยาวนาน ส่งผลกระทบอย่างมากมายหลายประการต่อสังคมไทย ดังปรากฏจากข่าวสารทางสื่อต่างๆ ดังนั้น ในหัวข้อนี้จะเป็นการนำเสนอให้เห็นถึงผลกระทบของ ปัญหาอย่างเป็นรูปธรรมผ่าน 2 ช่องทาง คือ ผลกระทบจากการกระทำความผิด และ ตัวอย่างการ นำเสนอข่าวของสื่อ

2.5.1 ผลกระทบจากปัญหาการรวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะ

ในประเด็นนี้จะนำเสนอให้เห็นถึงผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการที่วัยรุ่นนักบิดออกมารวมกลุ่มกันแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะ โดยจะแบ่งออกเป็นผลกระทบที่มีความรุนแรงน้อย และ ผลกระทบที่มีความรุนแรงมาก ที่เป็นปัญหาสังคมอันดับต้นๆของประเทศ ดังรายละเอียดต่อไปนี้

(1) ผลกระทบที่มีความรุนแรงน้อย คือ การสร้างความเดือดร้อนรำคาญให้แก่ผู้คน ในชุมชน กล่าวคือ การแข่งขันรถจักรยานยนต์ครั้งหนึ่งๆ เปรียบเสมือนกับการนำเอารถจักรยานยนต์ ที่ตัดแปลงเครื่องยนต์ ผ่าท่อให้เสียงดัง จำนวนไม่ต่ำกว่า 20 คันมาสตาร์ท เร่งเครื่อง พร้อมๆกัน เพียงแค่เสียงของท่อไอเสียจากรถคันเดียวที่ได้ตัดแปลงมากก็ทำให้เกิดความรู้สึกรำคาญได้แล้ว

³³ สกลุสุข หอพิบูลสุข และ ณีจรีรา หอพิบูลสุข, "เด็กแว้นกับเด็กสก๊อย," บทบัญญัติ 68(มิถุนายน 2555):

(2) ผลกระทบที่มีความรุนแรงมาก แบ่งออกเป็น 4 ประการ คือ ปัญหาการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์เพิ่มสูงขึ้น ปัญหาการพนัน ปัญหายาเสพติด และปัญหาการก่ออาชญากรรม³⁴

1) ปัญหาการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์เพิ่มสูงขึ้น

จากสถิติจำนวนคดีอุบัติเหตุจราจรทางบก ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ย้อนหลัง 3 ปี ตั้งแต่ปี 2555 ถึง 2557 พบว่า รถจักรยานยนต์เป็นประเภทของยานพาหนะที่มีสถิติเกิดอุบัติเหตุมากถึง 60,854 คดี³⁵ ซึ่งถือว่าครองอันดับหนึ่งของสถิติการเกิดอุบัติเหตุ และการแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะก็เป็นหนึ่งในสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุอันดับต้นๆด้วยเช่นกัน เพราะการแข่งขันย่อมหมายถึงการใช้ความเร็วสูงเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด เท่ากับยิ่งเพิ่มโอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุได้ ดังนั้น ปัญหาที่ส่งผลกระทบอย่างเห็นได้ชัดมากที่สุดก็คือ การเพิ่มจำนวนขึ้นของสถิติอุบัติเหตุทางถนนนั่นเอง

2) ปัญหาการพนัน

ในการแข่งขันรถจักรยานยนต์ที่ถูกกฎหมาย จะเป็นการแข่งขันในสนามจัดเป็นรายการในแต่ละปี ผู้ที่ได้รับชัยชนะจะต้องได้รับรางวัลตอบแทน ไม่ว่าจะเป็นถ้วยรางวัล เงินรางวัล ซึ่งเป็นสิ่งที่สมควรได้โดยชอบธรรม ในทางตรงกันข้าม การแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะเป็นการกระทำผิดกฎหมายก็มีรางวัลสำหรับผู้ชนะเช่นกัน แต่มีที่ต่างกัน นั่นก็คือ รางวัลนี้มาจากการเติมพันทัน หรือว่ามีการพนันเข้ามาเกี่ยวข้องนั่นเอง การเติมพันทันที่ว่านี้ จะมีการนำเอาเงินสด รถจักรยานยนต์ที่ใช้แข่ง ผู้หญิง และยาเสพติดมาวาง หากฝ่ายใดชนะ จะได้รางวัลนั้นไป ซึ่งสอดคล้องกับผลการวิเคราะห์ของกองวิจัย สำนักงานยุทธศาสตร์ตำรวจที่ได้กล่าวไปแล้วข้างต้นว่า สาเหตุที่เข้าร่วมเป็นส่วนหนึ่งของการแข่งขันรถซึ่งก็เพราะ “ชอบทำอะไรที่มีเติมพันทัน” ดังนั้น หาก

³⁴ พัชรินทร์ ศิริวิสุทธิรัตน์, "วันบอย-สก็อตส์" [ออนไลน์] เข้าถึงเมื่อ 13 ตุลาคม 2557. แหล่งที่มา: <http://www.klb.dmh.go.th/modules.php?m=article&gr=&op=detail&researchId=979>

³⁵ ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศกลาง, "รายงานจำนวนคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2555 ถึง 31 ธันวาคม 2557." (เอกสารไม่ตีพิมพ์เผยแพร่)

ปัญหาของการรวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะมีจำนวนสูงขึ้น ปัญหาการพนันก็จะมีมากขึ้นไปด้วย

3) ปัญหาเสพติด

การรวมตัวกันของวัยรุ่นนักบิดจำนวนมากในการแข่งขันครั้งหนึ่งๆ ย่อมเปรียบเสมือนชุมทรัพย์ของนักค้ายา เพราะสามารถเชิญชวน หรือขายยา ให้กับลูกค้าทั้งหน้าเก่าและใหม่ได้ ซึ่งโดยสภาพของแต่ละซุ้ม กิจกรรมที่กระทำกันมักจะไม่พ้นเรื่องของการกระทำที่ผิดกฎหมาย เช่น การเล่นการพนัน ดื่มเหล้า และการเสพยา ส่วนใหญ่ผู้ที่ป็นหัวหน้าซุ้มอาจจะมาติดต่อซื้อขายจากตัวแทน ในภาษาเฉพาะที่รู้จักกันในวงในจะเรียกชื่อว่า “เกสซักร” ไปให้แก่ลูกน้องของตน ดังนั้น เพียงแค่ระดับของการรวมกลุ่มในซุ้ม กิจกรรมที่กระทำกันส่วนใหญ่ก็คือเสพยาแล้ว ยิ่งแต่ละซุ้มไปรวมตัวกันในเวลาที่จัดการแข่งขัน จึงยิ่งเป็นช่องทางทำมาหากินของ “เกสซักร” ได้อย่างดี ดังนั้น การมั่วสุมกันแข่งรถจึงถือเป็น “ต้นตอ” หนึ่งที่ทำให้วัยรุ่นนักบิดติดยาเสพติดกันมากขึ้น

4) ปัญหาอาชญากรรม

นอกจากการรวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะได้ก่อให้เกิดปัญหาต่างๆ ที่ได้กล่าวมาข้างต้นแล้ว ปัญหาต่อเนื่องที่สำคัญอีกประการหนึ่งอันก่อให้เกิดผลกระทบที่มีความรุนแรงต่อสังคม นั่นก็คือ ปัญหาอาชญากรรม ไม่ว่าจะเป็นในเรื่องการกระทำความผิดในเรื่องเพศ การทำร้ายร่างกายผู้อื่นให้ได้รับบาดเจ็บ หรือจนถึงขั้นเสียชีวิต เช่น การทำร้ายกันระหว่างคู่อริ ซึ่งได้มีข่าวนำเสนอเหตุการณ์ดังกล่าวอยู่บ่อยครั้ง และการกระทำความผิดเกี่ยวกับทรัพย์สิน โดยส่วนมากจะเป็นการลักทรัพย์จักรยานยนต์ไปทำการดัดแปลงตกแต่งเพื่อใช้แข่งขัน

ด้วยเหตุนี้ จึงสามารถกล่าวได้ว่า ปัญหาการรวมกลุ่มการแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะเป็นชนวนที่ก่อให้เกิดผลกระทบที่เป็นปัญหาสังคมอย่างมากมาย ซึ่งปัญหาดังกล่าวในปัจจุบันยังคงไม่สามารถแก้ไขได้อย่างมีประสิทธิภาพอีกด้วย และเพื่อให้เกิดความขัดแย้ง อย่างเป็นรูปธรรมมากขึ้น ในประเด็นถัดไปจึงเป็นการยกตัวอย่างข่าวที่เกิดขึ้นจากปัญหาการรวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะ

2.5.2 ตัวอย่างการนำเสนอข่าวของสื่อ

การนำเสนอตัวอย่างข่าวในแง่มุมที่เป็นผลต่อเนื่องมาจากปัญหาการรวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะก็เพื่อให้เห็นว่าปัญหานี้ นอกจากจะได้ก่อให้เกิดปัญหาในตัวเองอยู่แล้ว ยังเป็นบ่อเกิดของปัญหาสังคมอื่น ๆ อีกมากมาย ดังตัวอย่างข่าวต่อไปนี้

ตัวอย่างที่ 1 “เด็กแว้นเจอดี โดนรถแกงขับไล่ชนล้ม เจ็บระนาว”³⁶ กรณีนี้เป็นตัวอย่างของผลกระทบที่เกิดขึ้นจากปัญหาการรวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะประเภทผลกระทบที่มีความรุนแรงน้อย ทำให้ประชาชนได้รับความเดือดร้อนรำคาญ กล่าวคือ เหตุการณ์นี้เกิดขึ้นที่อำเภอทับปดบุรี เป็นการรวมกลุ่มกันของเด็กแว้นกว่า 100 คัน บริเวณถนนสาธารณะ และได้ทำการเร่งเครื่องยนต์เสียงดังสนั่นออกจากไฟแดง จนทำให้ผู้ที่ขับรถอยู่ในบริเวณดังกล่าวเกิดโทษระงจรถไล่ชนเด็กแว้นจนเกิดอุบัติเหตุขึ้น

ตัวอย่างที่ 2 “เมืองย่าโมปิดถนนจับเด็กแว้น”³⁷ กรณีนี้เป็นตัวอย่างของปัญหาที่ทำให้เห็นว่าปัญหานี้ยังคงเกิดขึ้นในสังคมไทย และเป็นตัวอย่างของผลกระทบที่เกิดขึ้นจริง กล่าวคือ เหตุการณ์นี้เกิดขึ้นที่จังหวัดนครราชสีมา เจ้าหน้าที่ตำรวจได้สกัดจับเด็กแว้นได้กว่า 100 คนที่กำลังจะปิดถนนเพื่อทำการแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะ และได้สร้างความเดือดร้อนให้กับผู้สัญจรไปมา

ตัวอย่างที่ 3 “หนีเด็กแว้น พลัดตกหลังคาถูกเหล็กเสียบ”³⁸ กรณีนี้เป็นตัวอย่างของผลกระทบที่มีความร้ายแรงมากของการแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะ กล่าวคือ ดังที่ได้กล่าวไปแล้วข้างต้นว่า ในการจัดการแข่งขันครั้งหนึ่งๆ อาจเกิดขึ้นได้จากการทำกันของซุ่มที่เป็นอริกัน และการเป็นอริกันนี้เองที่ทำให้เกิดปัญหาสังคมตามมา นั่นก็คือ การก่ออาชญากรรมโดยการทำร้าย

³⁶ ไทยรัฐออนไลน์, “เด็กแว้นเจอดี โดนรถแกงขับไล่ชนล้ม เจ็บระนาว” [ออนไลน์] เข้าถึงเมื่อ 17 พฤศจิกายน 2557. แหล่งที่มา: <http://www.thairath.co.th/content/463835>

³⁷ เดลินิวส์, “เมืองย่าโมปิดถนนจับเด็กแว้น” [ออนไลน์] เข้าถึงเมื่อ 9 พฤศจิกายน 2557. แหล่งที่มา: <http://www.dailynews.co.th/Content/regional/279666>

³⁸ เดลินิวส์, “หนีเด็กแว้น พลัดตกหลังคาถูกเหล็กเสียบ” [ออนไลน์] เข้าถึงเมื่อ 21 พฤศจิกายน 2557. แหล่งที่มา: <http://www.dailynews.co.th/Content/regional/282376>

ร่างกาย ซึ่งเนื้อหานี้ก็เป็นตัวอย่างที่น่าเสนอให้เห็นมุมมองเชิงปัญหาสังคมที่เกิดขึ้นจริง โดยเหตุการณ์นี้เกิดขึ้นจากการที่มีชายผู้หนึ่งซึ่งเป็นคนจังหวัดจันทบุรีได้หนีกลุ่มเด็กแว้นคู่อริ โดยปีนขึ้นหลังคาบ้านและพลาด พลัดตกลงมาถูกเหล็กเสียบขาทะเล

ตัวอย่างที่ 4 “ตะครุบเด็กแว้นค้ายาบ้า”³⁹ กรณีนี้เป็นตัวอย่างของปัญหาที่เกิดขึ้นจากการแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะอีกประการหนึ่งที่ถือว่าเป็นปัญหาสังคมอันดับต้นๆ ของประเทศ นั่นก็คือ ปัญหายาเสพติด ซึ่งเป็นเหตุการณ์ที่เจ้าหน้าที่ตำรวจได้เข้าจับกุมผู้กระทำความผิดที่เป็นตัวแทนผู้ค้ายาเสพติดรายสำคัญของแก๊งที่มีชื่อว่า “แก๊งเอ็ม ปากน้ำ” ซึ่งกลุ่มเป้าหมายที่จะเข้าทำการขายยาให้ก็คือ กลุ่มเด็กแว้น โดยสาเหตุที่กระทำการดังกล่าว คือจะเงินที่ได้นำไปแต่งรถจักรยานยนต์ และซื้อยาบ้ามาเสพ และได้มีการสารภาพว่าทำการขายให้กับกลุ่มเด็กแว้นมานานกว่าปี

ตัวอย่างที่ 5 “รวบแก๊งโจ้ ชุ่มชอยตัน แวนปล้นทรัพย์เมืองกรุงเก่า”⁴⁰ กรณีสุดท้ายนี้เป็นการนำเสนอตัวอย่างของข่าวเพื่อให้เห็นถึงปัญหาการก่ออาชญากรรมเกี่ยวกับทรัพย์สินที่มีความเกี่ยวข้องกับชุมนุมนักชื้อในการแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะด้วย ซึ่งเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นเป็นกรณีที่เจ้าหน้าที่ตำรวจอยุธยาได้แถลงข่าวจับกุมแก๊ง “ชุ่มชอยตัน ชมรมพระอภัยมณี” ที่ได้ก่อเหตุใช้รถจักรยานยนต์ควมมีออกตระเวนจี้ชิงทรัพย์ผู้หญิง เด็ก และเยาวชน

จากตัวอย่างข่าวทั้งหมดที่ได้นำเสนอไปข้างต้นนี้แสดงให้เห็นว่า นอกจากการที่เหล่าวัยรุ่นแต่ละชุมนุมได้รวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะ ซึ่งเป็นการกระทำความผิดหลักแล้ว ยังได้กระทำความผิดอื่น ๆ ที่ก่อให้เกิดผลกระทบที่ร้ายแรงและไม่ร้ายแรงด้วย เช่น ปัญหาสังคมในเรื่องการค้ายาเสพติดในกลุ่ม การปล้นทรัพย์ การทำร้ายร่างกายกับกลุ่มที่เป็นคู่อริกัน หรือ การทำให้ประชาชนในสังคมเกิดความเดือดร้อนรำคาญจากการที่วัยรุ่นนักบิดได้มารวมกลุ่มกันแข่งขัน

³⁹ เดลินิวส์, "ตะครุบเด็กแว้นค้ายาบ้า" [ออนไลน์] เข้าถึงเมื่อ 14 ตุลาคม 2557. แหล่งที่มา:

<http://www.dailynews.co.th/Content/crime/273658>

⁴⁰ ไทยรัฐออนไลน์, "รวบแก๊งโจ้ ชุ่มชอยตัน แวนปล้นทรัพย์เมืองกรุงเก่า" [ออนไลน์] เข้าถึงเมื่อ 20 ตุลาคม 2557.

แหล่งที่มา: <http://www.thairath.co.th/content/458020>

รถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะ ดังนั้น การรวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะจึงเป็น ปัญหาสังคมอันดับต้นๆที่จำต้องเร่งแก้ไขนั่นเอง

เมื่อได้กล่าวถึงข้อเท็จจริงในเชิงสังคมไปแล้ว ส่วนถัดไปจึงจะนำเข้าสู่ประเด็นเชิงกฎหมาย ทั้งหมดว่า มีกฎหมายใดบ้างที่สามารถนำมาปรับใช้กับผู้ที่มีพฤติกรรมรวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะ รวมถึงพฤติกรรมอื่น ๆ ที่เกิดขึ้น และมีความเกี่ยวข้องโดยตรงกับการกระทำดังกล่าว

2.6 กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันและปราบปรามการรวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะ

การแก้ไขปัญหการรวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะ กฎหมาย ถือว่าเป็น เครื่องมือสำคัญที่นำมาใช้ในการป้องกันและปราบปรามมิให้เกิดการกระทำความผิดดังกล่าวขึ้น และจากการที่ได้อธิบายให้เห็นภาพรวมของสภาพปัญหาในเชิงสังคมแล้ว สามารถให้คำตอบได้เลยว่า กฎหมายเพียงแค่ว่าแต่เพียงอย่างเดียวไม่สามารถที่จะแก้ปัญหาได้อย่างมีประสิทธิภาพ เพราะปัจจัยที่ทำให้เกิดปัญหานั้นมีที่มาอย่างหลากหลาย ประกอบกับในการแข่งขันครั้งหนึ่งๆก็มักจะมีการกระทำความผิดอื่น แอบแฝงอยู่ด้วย ดังนั้น กฎหมายที่จะนำมาบังคับใช้เพื่อป้องกันปราบปรามการรวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะจึงมีอยู่ทั้งหมด 7 บทบัญญัติ คือ พระราชบัญญัติจราจรทางบกพ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 ประมวลกฎหมายอาญา พระราชบัญญัติการพนัน พ.ศ.2478 พระราชบัญญัติมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม พ.ศ.2511 พระราชบัญญัติคุ้มครองเด็ก พ.ศ.2546 และพระราชบัญญัติศาลเยาวชนและครอบครัวและวิธีพิจารณาคดีเยาวชนและครอบครัว พ.ศ.2553 ดังมีรายละเอียดต่อไปนี้

2.6.1 พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 เป็นกฎหมายจราจรหลักที่ได้กำหนดความผิดการแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะ ซึ่งเป็นฐานความผิดหลักเอาไว้ รวมถึง มีการกำหนดฐานความผิดอื่นที่เกี่ยวข้องเอาไว้ด้วย ทั้งหมด 8 ฐานความผิด ดังนี้

(1) ความผิดฐานแข่งรถในทางโดยไม่ได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากเจ้าพนักงานจราจร และบทกำหนดโทษ ตามมาตรา 134⁴¹ ประกอบมาตรา 160 ทวิ

มาตรานี้เป็นฐานความผิดหลักของการนำมาบังคับใช้กับผู้กระทำความผิดที่มารวมกลุ่มกันแข่งขั้รถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะ โดยมีได้รับอนุญาตจากเจ้าพนักงานจราจร ทั้งผู้ทำการแข่งขันเอง ผู้จัด ผู้สนับสนุน หรือผู้ที่ส่งเสริม ต่างต้องรับโทษ ตามมาตรา 160 ทวิ คือ ระวังโทษปรับตั้งแต่ 2,000 ถึง 10,000 บาท หรือ โทษจำคุกไม่เกิน 3 เดือน หรือทั้งจำทั้งปรับ และพักใช้ใบอนุญาตไม่น้อยกว่า 1 เดือน หรือเพิกถอนใบอนุญาตซ้ำในกรณีที่กระทำความผิดฐานนี้ด้วย

(2) ความผิดฐานนำรถที่มีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรง หรืออาจเกิดอันตราย หรืออาจทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยแก่ผู้ใช้หรือคนโดยสาร หรือประชาชน ออกมาใช้ในทางเดินรถ ตามมาตรา 6 วรรคหนึ่งและความผิดฐานไม่จัดให้รถที่ใช้ในทางเดินรถมีเครื่องยนต์ เครื่องอุปกรณ์ หรือส่วนควบที่ครบถ้วนและใช้การได้ดี ตามมาตรา 6 วรรคสอง⁴²

มาตรา 6 เป็นความผิดบทลงโทษสำหรับการป้องกันการปราบปรามการรวมกลุ่มแข่งขั้รถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะ ซึ่งการที่จะนำเอามาปรับใช้ต้องพิจารณาตามพฤติการณ์นั้นๆ ด้วย กล่าวคือ โดยหลักมาตรา 6 วรรคสอง สามารถนำมาปรับใช้กับปัญหาการรวมกลุ่มแข่งขั้รถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะได้มากกว่าวรรคหนึ่ง เพราะ รถจักรยานยนต์ที่ได้นำมาขับขี้ มักจะมีอุปกรณ์ หรือส่วนควบที่ไม่ครบถ้วน เช่น นำกระจกมองหลังออกเพื่อเวลาแข่งจะได้ไม่ต้านลม ทำให้รถวิ่งได้เร็วขึ้น ซึ่งกฎหมายบังคับว่าต้องมี ดังนั้นผู้ที่ฝ่าฝืนมาตรานี้ต้องระวังโทษปรับไม่เกิน 500 บาท ตามมาตรา 148

⁴¹ มาตรา 134 บัญญัติว่า ห้ามมิให้ผู้ใดแข่งรถในทาง เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากเจ้าพนักงานจราจร ห้ามมิให้ผู้ใดจัด สนับสนุน หรือส่งเสริมให้มีการแข่งรถในทาง เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากเจ้าพนักงานจราจร

⁴² มาตรา 6 วรรคหนึ่ง บัญญัติว่า ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่มีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรง หรืออาจเกิด อันตราย หรืออาจทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยแก่ผู้ใช้ คนโดยสาร หรือ ประชาชนมาใช้ในทางเดินรถ
รถที่ใช้ในทางเดินรถ ผู้ขับขี้ต้องจัดให้มีเครื่องยนต์ เครื่องอุปกรณ์และ หรือส่วนควบที่ครบถ้วนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ กฎหมายว่าด้วยการขนส่งกฎหมายว่าด้วยล้อเลื่อน กฎหมายว่าด้วยรถลาก หรือกฎหมายว่าด้วย รถจ้างและใช้การได้ดี

(3) ความผิดฐานนำรถที่มีได้ติดป้ายเลขทะเบียน แผ่นป้ายเครื่องหมายเลขทะเบียน หรือป้ายประจำรถมาใช้ในทางเดินรถ ตามมาตรา 7⁴³

มาตรานี้ก็เป็นความผิดบทรองอีกบทหนึ่งที่สามารถนำมาปรับใช้ได้เป็นอย่างมากกับผู้กระทำความผิดที่รวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะ กล่าวคือ โดยส่วนใหญ่แล้วรถจักรยานยนต์ของวัยรุ่นที่นำออกมาแข่งขันเกือบทุกคันมักจะไม่มีการติดแผ่นป้ายทะเบียนไว้ที่ส่วนท้ายของรถ ทำให้มาตรานี้สามารถนำมาปรับใช้ได้แทบทุกกรณี ซึ่งบทกำหนดโทษสำหรับผู้ฝ่าฝืนต้องรับโทษปรับ ไม่เกิน 1,000 บาท ตามมาตรา 152

(4) ความผิดฐานนำรถที่เกิดเสียงอื้ออึง หรือมีสิ่งลากถูไปบนทางเดินรถมาใช้ในทางเดินรถมาตรา 9⁴⁴

ความผิดฐานนี้สามารถนำมาปรับใช้ได้กับการรวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะในความสัมพันธ์ความผิดบทรองเช่นเดียวกัน ซึ่งโดยมากแล้ว พฤติกรรมของของวัยรุ่นนักบิดมักจะมีการนำเอารถของตนไปดัดแปลงตกแต่งเสียใหม่ โดยเฉพาะการผ่าท่อทำให้ท่อมีเสียงดัง อันเป็นเอกลักษณ์ของเหล่าวัยรุ่นนักบิด หรือ เด็กแว้น ซึ่งเสียงที่มาจากท่อนี้ หากทำให้เกิดเสียงอื้ออึงเกินกว่าปกติธรรมดา จะต้องรับโทษปรับ ไม่เกิน 500 บาท ตามมาตรา 148

(5) ความผิดฐานนำรถที่เครื่องยนต์ก่อให้เกิดก๊าซ ฝุ่น คว้น ละอองเคมี หรือเสียงเกินเกณฑ์ที่อธิบดีกรมตำรวจกำหนดมาใช้ในทางเดินรถ ตามมาตรา 10 ทวิ⁴⁵

ปัญหาที่เกิดขึ้นมากที่สุดอีกประการหนึ่งของการรวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะ นั่นก็คือ เสียงที่เกินเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนด⁴⁶ กล่าวคือ ในการแข่งขันครั้งหนึ่งๆ

⁴³ มาตรา 7 บัญญัติว่า “ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่มีได้ติดแผ่นป้ายเลขทะเบียน แผ่นป้ายเครื่องหมายเลขทะเบียน หรือป้ายประจำรถ ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ กฎหมายว่าด้วยการขนส่งกฎหมายว่าด้วยล้อเลื่อน กฎหมายว่าด้วยรถลาก หรือกฎหมายว่าด้วยรถจ้ำง มาใช้ในทางเดินรถ”

⁴⁴ มาตรา 9 บัญญัติว่า “ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่เกิดเสียงอื้ออึงหรือมีสิ่งลากถูไปบนทางเดินรถมาใช้ ในทางเดินรถ”

⁴⁵ มาตรา 10 ทวิ บัญญัติไว้ว่า “ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่เครื่องยนต์ก่อให้เกิดก๊าซ ฝุ่น คว้น ละอองเคมี หรือเสียงเกินเกณฑ์ที่อธิบดีกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา มาใช้ในทางเดินรถ”

เป็นการรวมตัวกันของรถจักรยานยนต์ที่มากกว่า 10 คัน ซึ่งแต่ละคันล้วนแล้วแต่ผ่านการตัดแปลง ตกแต่งมาแล้วทั้งสิ้น โดยเฉพาะการทำให้เสียงที่ออกมาจากท่อรถของตนมีเสียงที่ตั้งมากกว่ารถธรรมดา ดังนั้น กฎหมายมาตรานี้จึงสามารถนำมาปรับใช้ได้อีกเช่นกัน แต่จำเป็นต้องมีการพิจารณาเกณฑ์ที่กฎหมายได้กำหนดเอาไว้ด้วยว่าระดับเสียงเท่าใดที่จะถือว่าเป็นเกินเกณฑ์ และในกรณีนี้ผู้ที่ฝ่าฝืนจะต้องได้รับโทษปรับ ไม่เกิน 1,000 บาท ตามมาตรา 152

(6) ความผิดฐานขับซิ่งรถในลักษณะกีดขวางการจราจร ขับซิ่งรถโดยประมาทหรือนำ hazard เสียวจนอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลอื่นหรือทรัพย์สิน และ ความผิดฐานขับซิ่งโดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยหรือความเดือดร้อนของผู้อื่น ตามมาตรา 43 (3) (4) (8) ตามลำดับ⁴⁷

โดยพฤติการณ์ของการรวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะมักจะรวมตัวกันเป็นกลุ่มไม่ต่ำกว่า 10 คนบนถนน และจะมีการขับมาเป็นกลุ่มตามๆกันมาเป็นแนวยาวเต็มถนน ทำให้รถคันอื่นไม่สามารถแซงได้ ซึ่งเข้าลักษณะของการกีดขวางการจราจรตามมาตรา 43(3) และเข้าลักษณะการขับซิ่งด้วยความประมาท hazard เสียวจนอาจเกิดอันตรายต่อผู้อื่นอยู่แล้ว เพราะพฤติการณ์ของการขับซิ่งรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะ มักจะขับด้วยความเร็วสูง และแม้ว่าผลของการกระทำนั้นจะยังไม่เกิด เพียงแค่อาจเกิดอันตรายต่อผู้อื่นก็ถือว่ามีความผิดในกรณีนี้แล้ว และกรณีสุดท้าย คือ การขับซิ่งโดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยของผู้อื่นนั้น เป็นบทบัญญัติที่ห้ามผู้ที่ฝ่าฝืนเอาไว้กลางๆ เพื่อให้ผู้ขับขี่มีพฤติกรรมดังกล่าว ดังนั้น ทุกฐานความผิดสามารถนำไปปรับใช้กับการรวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะได้ทั้งหมดในฐานะบทกฎหมายลำดับรอง และผู้ที่ฝ่าฝืนบทบัญญัติมาตรานี้ จะแบ่งบทกำหนดโทษออกเป็น 2 กรณี คือ ในกรณีที่กระทำความผิดตามมาตรา 43 (3) หรือ (4) จะต้องรับโทษปรับตั้งแต่ 400 ถึง 1,000 บาท ตามมาตรา 157 ส่วนในกรณีที่

⁴⁶ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมได้ออกประกาศกำหนดระดับเสียงของรถจักรยานยนต์เอาไว้เมื่อวันที่ 7 กรกฎาคม พ.ศ. 2546 ใน ข้อ 2 ว่า “ระดับเสียงของรถจักรยานยนต์ที่ใช้ในทางขณะที่เดินเครื่องอยู่กับที่โดยไม่รวมเสียงแตรสัญญาณต้องไม่เกิน 95 เดซิเบล เอ เมื่อตรวจวัดระดับเสียงในระยะห่างจากรถจักรยานยนต์ไม่เกิน 0.5 เมตร”

⁴⁷ มาตรา 43 บัญญัติว่า “ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถ

(3) ในลักษณะกีดขวางการจราจร

(4) โดยประมาทหรือนำ hazard เสียว อันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน

(8) โดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยหรือความเดือดร้อนของผู้อื่น”

กระทำความผิดตามมาตรา 43 (8) มีระวางโทษที่หนักกว่า (3) และ (4) มาก คือ โทษจำคุกไม่เกิน 3 เดือน หรือปรับตั้งแต่ 2,000 บาทถึง 10,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ ตามมาตรา 160 วรรค 2

(7) ความผิดฐานขับรถด้วยความเร็วเกินกว่าที่กำหนดในกฎกระทรวงหรือตามเครื่องหมายจราจรที่ได้ติดตั้งไว้ในทาง ตามมาตรา 67⁴⁸

ความผิดฐานนี้สามารถนำมาปรับใช้ได้กับการแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะได้ทุกกรณีในฐานะความผิดบทรอง เพราะการแข่งขันเป็นกิจกรรมที่ต้องทำการประลองความเร็ว ซึ่งบทบัญญัตินี้จะเอาผิดกับผู้ขับขี่ด้วยความเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด และกฎหมายที่บัญญัติเกี่ยวกับอัตราความเร็ว คือกฎกระทรวงฉบับที่ 10 ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบกพ.ศ.2522 และกฎกระทรวงฉบับที่ 2 ซึ่งออกตามความในพระราชบัญญัติทางหลวงพ.ศ.2535 กล่าวคือรถจักรยานยนต์จะต้องขับขี่ด้วยความเร็วไม่เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง หากอยู่ในกรุงเทพมหานคร หรือพัทยา แต่ถ้าหากอยู่บริเวณทางหลวงชนบท หรือนอกเขตกรุงเทพมหานคร พัทยา ขับได้ไม่เกิน 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ดังนั้น หากมีผู้ใดฝ่าฝืน จะต้องปรับไม่เกิน 1,000 บาท ตามมาตรา 152

(8) ความผิดฐานขับขี่รถจักรยานยนต์ และคนโดยสารรถจักรยานยนต์ไม่สวมหมวกกันน็อกที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะเพื่อป้องกันอันตรายในขณะขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์ ตามมาตรา 122⁴⁹

บทบัญญัติในมาตรานี้มีความเกี่ยวข้องกับการแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะอย่างแน่นอน กล่าวคือ วิทยุรณรงค์จะไม่สวมหมวกกันน็อกเวลาออกไปทำการแข่ง เพราะเวลาแข่งจะต้องมีการทำให้ตัวเบาที่สุด หากกล้าที่จะมาแข่ง คือ ต้องไม่ใส่ ซึ่งเป็นพฤติกรรมอันเป็นเอกลักษณ์ของเหล่าวิทยุรณรงค์ ประกอบกับ เพื่อนในกลุ่มจะไม่ใส่กัน หากใส่จะเกิดความแปลกแยก

⁴⁸ มาตรา 67 บัญญัติว่า “ผู้ขับขี่ต้องขับรถด้วยอัตราความเร็วตามที่กำหนดในกฎกระทรวง หรือตามเครื่องหมายจราจรที่ได้ติดตั้งไว้ในทาง

เครื่องหมายจราจรที่ติดตั้งไว้ตามวรรคหนึ่ง จะกำหนดอัตราความเร็วขึ้นสูงหรือขึ้นต่ำก็ได้ แต่ต้องไม่เกินอัตราความเร็วที่กำหนดในกฎกระทรวง”

⁴⁹ มาตรา 122 บัญญัติว่า “ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และคนโดยสารรถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะเพื่อป้องกันอันตรายในขณะขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์”

ดังนั้น บทบัญญัตินี้จึงมีความเกี่ยวข้องกับการแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะเป็นอย่างมาก หากมีผู้ใดฝ่าฝืนจะต้องรับโทษ ปรับ ไม่เกิน 500 บาทตามมาตรา 148

2.6.2 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522

พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 มีความเกี่ยวข้องเกี่ยวกับปัญหาของการรวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะ ในส่วนของการดัดแปลงตกแต่งรถของวัยรุ่น เพราะโดยมากมักจะเป็นการดัดแปลงตกแต่งโดยผิดกฎหมาย ประกอบกับพระราชบัญญัติฉบับนี้ได้มีการกำหนดเรื่องลักษณะของรถ โดยเฉพาะเรื่องอุปกรณ์ เครื่องยนต์ของรถและอื่นๆ ที่ได้กำหนดมาตรฐานผลิตภัณฑ์เอาไว้ว่ารถจะต้องมีส่วนประกอบอย่างไรด้วย เมื่อวัยรุ่นนักบิดได้นำไปดัดแปลงตกแต่งให้แตกต่างจากที่กฎหมายกำหนด พระราชบัญญัตินี้จึงได้เข้ามามีส่วนเกี่ยวข้องในการป้องกันและปราบปรามด้วย

ฐานความผิดตามพระราชบัญญัติฉบับนี้ที่มีความเกี่ยวข้องกับการป้องกันและปราบปรามการรวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะ มีทั้งหมด 7 ฐานความผิด ดังนี้

(1) ความผิดฐานใช้รถที่ยังมิได้จดทะเบียน ถูกเพิกถอนการจดทะเบียน ยังมีได้เสียภาษีประจำปี ได้แจ้งการไม่ใช้รถ หรือ ใช้รถที่ทะเบียนระงับ ตามมาตรา 6⁵⁰

สำหรับฐานความผิดนี้สามารถนำมาปรับใช้กับปัญหาการรวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะได้ในฐานะความผิดบทรอง ซึ่งจำเป็นต้องมีการพิจารณาเป็นรายกรณีไปว่า รถจักรยานยนต์ที่วัยรุ่นนักบิดนำมาใช้แข่งขันนั้นเข้ากรณีของการใช้รถที่ยังมิได้จดทะเบียนหรือไม่ หรือถูกเพิกถอนการจดทะเบียนไปแล้ว หรือเป็นกรณีที่ยังมิได้เสียภาษี หรือได้แจ้งการไม่ใช้รถ หรือใช้รถที่ได้จดทะเบียนระงับไปแล้ว ซึ่งถ้าหากมีการกระทำเข้ากรณีดังกล่าวข้อใดข้อหนึ่ง ถือว่ามีความผิด ต้องได้รับโทษปรับไม่เกิน 10,000 บาท กรณีที่กระทำความผิดตามมาตรา 6(1) ทั้งนี้ตามมาตรา 59

⁵⁰ มาตรา 6 บัญญัติว่า ห้ามมิให้ผู้ใดใช้รถดังต่อไปนี้

- (1) รถที่ยังมิได้จดทะเบียน
- (2) รถที่ถูกเพิกถอนการจดทะเบียน
- (3) รถที่ยังมิได้เสียภาษีประจำปี
- (4) รถที่แจ้งการไม่ใช้รถ
- (5) รถที่ทะเบียนระงับ

และต้องรับโทษปรับไม่เกิน 2,000 บาท ในกรณีที่กระทำความผิดตามมาตรา 6 (2) (3) (4) หรือ (5) ทั้งนี้ ตามมาตรา 60

(2) ความผิดฐานไม่มี หรือ ไม่แสดงแผ่นป้าย และเครื่องหมายให้ครบถ้วนถูกต้อง สำหรับรถที่ได้จดทะเบียนแล้ว ตามมาตรา 11⁵¹

ความผิดฐานนี้จะเข้ามาเกี่ยวข้องเป็นหนึ่งในความผิดบทรองอีกบทหนึ่งของการนำมาใช้เป็นเครื่องมือในการป้องกันและปราบปรามการรวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะ ก็ต่อเมื่อวัยรุ่นนักบิดได้นำเอารถที่ได้จดทะเบียนแล้วมาขับขี่ หรือแข่งขันบนทางสาธารณะ โดยมิได้ติดแผ่นป้ายทะเบียน หรือแสดงเครื่องหมายให้ครบถ้วน ซึ่งกรณีนี้จะคล้ายกับบทบัญญัติมาตรา 7 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แต่รถที่จะเข้าข่ายมาตรานี้คือ รถที่ได้จดทะเบียนแล้วเท่านั้น ดังนั้น หากเหล่าวัยรุ่นนักบิดฝ่าฝืน จะต้องรับโทษปรับไม่เกิน 2,000 บาท ตามมาตรา 60

(3) ความผิดฐานรถมีส่วนควบหรืออุปกรณ์ไม่ครบถ้วน หรือเพิ่มสิ่งใดสิ่งหนึ่งเข้าไป อันอาจก่อให้เกิดอันตรายแก่ร่างกายหรือจิตใจของผู้อื่น ตามมาตรา 12 วรรคหนึ่ง⁵²

ความผิดฐานนี้สามารถนำมาปรับใช้กับผู้แข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะในฐานะบทความผิดรองได้แทบทุกกรณี เพราะโดยมาก วัยรุ่นมักจะนำเอาอุปกรณ์ที่ถือว่าเป็นส่วนควบของรถออก ทำให้กลายเป็นรถคันนี้มีส่วนควบที่ไม่ครบถ้วนตามที่กฎหมายได้กำหนด เช่น มีการนำเอากระจกข้างของรถออก หรือมีการเพิ่มสิ่งใดสิ่งหนึ่งเข้าไป อันเข้าลักษณะของการกระทำ ความผิดฐานนี้ ดังนั้น หากการกระทำดังกล่าว อาจก่อให้เกิดอันตรายแก่ร่างกายหรือจิตใจของผู้อื่น โดยมีการทำให้ส่วนควบไม่ครบถ้วน หรือเพิ่มเติมเข้าไปให้แตกต่างจากมาตรฐานที่ได้กำหนดเอาไว้ใน

⁵¹ มาตรา 11 บัญญัติว่า “รถที่จดทะเบียนแล้ว ต้องมี และแสดงแผ่นป้าย และเครื่องหมายครบถ้วนถูกต้องตามที่กำหนดในกฎกระทรวง”

⁵² มาตรา 12 วรรคหนึ่ง บัญญัติว่า “รถใดที่จดทะเบียนแล้ว หากปรากฏในภายหลังว่ารถนั้นมีส่วนควบหรืออุปกรณ์ สำหรับรถไม่ครบถ้วนถูกต้องตามที่กำหนดในกฎกระทรวง หรือเพิ่มสิ่งใดสิ่งหนึ่งเข้าไปซึ่งอาจก่อให้เกิดอันตรายแก่ร่างกายหรือจิตใจของผู้อื่น ห้ามมิให้ผู้ใดใช้รถนั้นจนกว่าจะจัดให้มีครบถ้วนถูกต้องหรือ เอาออกแล้ว”

กฎกระทรวงเรื่อง “กำหนดส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถ พ.ศ.2551” นั้นถือได้ว่ามีความผิด ต้องรับโทษปรับไม่เกิน 2,000 บาท ตามมาตรา 60

(4) ความผิดฐานเปลี่ยนแปลงสีของตัวรถที่ได้จดทะเบียน และมีได้แจ้งต่อนายทะเบียนภายใน7วันนับแต่มีการเปลี่ยนแปลง ตามมาตรา 13 วรรคหนึ่ง⁵³

ความผิดในฐานนี้ก็เป็นอย่างหนึ่งความผิดบทรองที่สามารถนำมาปรับใช้กับผู้กระทำ ความผิดที่แข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะได้ แต่การที่จะนำมาใช้จำเป็นต้องพิจารณาเป็นรายกรณีไปว่า รถจักรยานยนต์ที่วัยรุ่นนักบิดนำมาซัดซึ้นนั้นได้มีการฝ่าฝืนบทบัญญัติมาตรานี้หรือไม่ กล่าวคือ ได้มีการเปลี่ยนแปลงสีของตัวรถ โดยตกแต่งให้แตกต่างไปจากที่ได้จดทะเบียน และมีได้มีการดำเนินการตามขั้นตอนที่กฎหมายได้กำหนดเอาไว้ เพื่อเปิดช่องเอาไว้สำหรับผู้ที่จะประสงค์จะเปลี่ยนแปลงสีของตัวรถให้แตกต่างออกไป ซึ่งส่วนใหญ่แล้วเหล่าวัยรุ่นนักบิดมิได้ดำเนินการตามขั้นตอนอย่างแน่นอน ดังนั้นมาตรานี้จึงเข้ามามีส่วนเกี่ยวข้องทำให้ผู้ที่ฝ่าฝืนต้องรับโทษปรับไม่เกิน 2,000 บาท ตามมาตรา 60

(5) ความผิดฐานเปลี่ยนแปลงตัวรถหรือส่วนใดส่วนหนึ่งให้ผิดจากรายการที่จดทะเบียน ตามมาตรา 14 วรรคหนึ่ง⁵⁴

สำหรับฐานความผิดนี้ก็เป็นอย่างหนึ่งที่เกี่ยวข้องกับการดัดแปลงตกแต่งรถ ซึ่งสามารถนำไปปรับใช้กับผู้กระทำ ความผิดในบริบทที่เกี่ยวกับการรวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะได้ในฐานะความผิดบทรอง กล่าวคือ กระบวนการดัดแปลงตกแต่งรถจักรยานยนต์ของวัยรุ่นนักบิดนี้มักจะมีการเปลี่ยนแปลงตัวรถ หรือส่วนใดส่วนหนึ่งของรถ ซึ่งถือว่าเป็นการดัดแปลงตกแต่ง ด้วยอยู่แล้ว หากวัยรุ่นนักบิดได้ไปดำเนินการดังกล่าว โดยที่มิได้ผ่านการตรวจสอบสภาพรถจากนายทะเบียนเสียก่อน ซึ่งเป็นบทบัญญัติที่กำหนดเปิดช่องให้สามารถมีการเปลี่ยนแปลงได้โดยถูกกฎหมาย จะถือว่ามีความผิด ต้องรับโทษปรับไม่เกิน 2,000 บาท ตามมาตรา 60

⁵³ มาตรา13 วรรคหนึ่ง บัญญัติว่า “รถใดที่จดทะเบียนแล้ว หากมีการเปลี่ยนแปลงสีของรถให้ผิดไปจากที่จดทะเบียนไว้ เจ้าของรถต้องแจ้งนายทะเบียนภายในเจ็ดวันนับแต่วันเปลี่ยนแปลง”

⁵⁴ มาตรา14 วรรคหนึ่ง บัญญัติว่า “รถใดที่จดทะเบียนแล้ว ห้ามมิให้ผู้ใดเปลี่ยนแปลงตัวรถหรือส่วนใดส่วนหนึ่งของรถ ให้ผิดไปจากรายการที่จดทะเบียนไว้และใช้รถนั้น เว้นแต่เจ้าของรถนำรถไปให้นายทะเบียน ตรวจสอบสภาพก่อน”

(6) ความผิดฐานไม่ได้รับอนุญาตให้ขับรถหรือไม่มีใบอนุญาตขับรถและสำเนาภาพถ่ายใบคู่มือจดทะเบียนรถ มาตรา 42 วรรคหนึ่ง⁵⁵

ฐานความผิดนี้สามารถนำมาปรับใช้ได้มากที่สุดอีกบทหนึ่ง เนื่องจาก เหล่าวัยรุ่นที่ออกมาแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะมักจะไม่มีใบอนุญาตให้ขับรถเสียเป็นส่วนใหญ่ ดังนั้นการกระทำนี้จึงสามารถนำเอาความผิดฐานนี้ได้บัญญัติให้ผู้ที่จะนำรถออกมาขับขี่ หรือผู้ที่มีรถอยู่ในความครอบครอง จะต้องได้รับอนุญาตให้ขับรถ และมีใบอนุญาตขับขี่รวมถึงสำเนาภาพถ่ายคู่มือจดทะเบียนรถด้วย หากมีการฝ่าฝืน ไม่ปฏิบัติตามจะต้องรับโทษตามมาตรา 64 และ มาตรา 66 กล่าวคือ ถ้าเป็นการฝ่าฝืนกรณีที่ขับรถโดยไม่ได้รับอนุญาตต้องรับโทษจำคุกไม่เกิน 1 เดือน หรือปรับไม่เกิน 2,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ ตามมาตรา 64 แต่ถ้าเป็นการฝ่าฝืนกรณีที่ได้รับอนุญาตให้ขับรถแล้ว แต่ไม่แสดงใบอนุญาต และสำเนาภาพถ่ายใบคู่มือจดทะเบียน ต้องรับโทษปรับไม่เกิน 1,000 บาท ตามมาตรา 66

(7) ความผิดฐานยินยอมให้ผู้ซึ่งไม่มีใบอนุญาตหรือมีใบอนุญาตแต่ไม่สามารถใช้แทนกันได้เข้าขับรถของตนหรือที่ตนเป็นคนขับ ตามมาตรา 56⁵⁶

ความผิดฐานนี้สามารถนำมาปรับใช้ได้กับการแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะ ในกรณีที่วัยรุ่นนักบิดไปหยิบยืมรถจักรยานยนต์ของผู้อื่นมาใช้โดยที่ตนยังไม่มีใบอนุญาตในการขับรถ หรือมีแต่เป็นใบอนุญาตขับรถประเภทอื่นที่ไม่สามารถใช้แทนกันได้ เพื่อที่จะไปแข่งขันหรือไปออกโรด ซึ่งผู้ที่จะมีความผิดตามมาตรานี้คือ “เจ้าของรถ” จะต้องได้รับโทษปรับ 2,000 บาท ตามมาตรา 60 หากมีการฝ่าฝืน

⁵⁵ มาตรา 42 วรรคหนึ่ง บัญญัติว่า “ผู้ขับรถต้องได้รับใบอนุญาตขับรถและต้องมีใบอนุญาตขับรถและสำเนาภาพถ่ายใบคู่มือจดทะเบียนรถในขณะขับหรือควบคุมผู้ฝึกหัดขับรถเพื่อแสดงต่อเจ้าพนักงานได้ทันที เว้นแต่ผู้ถือ ฝึกหัดขับรถยนต์ ตาม มาตรา 57”

⁵⁶ มาตรา 56 บัญญัติว่า “ภายใต้บังคับ มาตรา 43 และ มาตรา 57 ห้ามมิให้เจ้าของรถหรือคนขับรถยินยอม ให้ผู้ซึ่งไม่มีใบอนุญาตขับรถ หรือมีใบอนุญาตขับรถประเภทอื่นที่ใช้แทนกันไม่ได้ เข้าขับรถของตน หรือรถที่ตนเป็นคนขับ”

2.6.3 ประมวลกฎหมายอาญา

ประมวลกฎหมายอาญานั้นมีความเกี่ยวข้องกับปัญหาการรวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะใน 2 ส่วน กล่าวคือ ส่วนที่ 1 ด้วยฐานความผิดหลัก เรื่องการแข่งขันรถในทางโดยมิได้รับอนุญาต ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ก็เป็นหนึ่งในกฎหมายที่เป็นความผิดอาญา เมื่อประมวลกฎหมายอาญาเป็นการวางหลักทั่วไปของการกระทำความผิดอาญา ส่วนที่นำมาใช้จึงมีทั้งภาคทั่วไป และลหุโทษ และส่วนที่ 2 คือ ประมวลกฎหมายอาญามีความเกี่ยวข้องในเรื่องความรับผิดทางอาญาของเด็กและเยาวชน เมื่อผู้ที่มาทำการแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะมักจะเป็นเด็กและเยาวชน บทบัญญัติเรื่องกำหนดความรับผิดอาญาโดยแบ่งแยกตามเกณฑ์อายุ ซึ่งอยู่ในภาคทั่วไป จึงต้องนำมาปรับใช้ด้วยโดยตรง

ในภาคทั่วไป ส่วนที่เกี่ยวข้องกับการรวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะ มีทั้งหมด 4 ส่วน คือ การริบทรัพย์สิน ซึ่งก็คือการริบรถจักรยานยนต์ การเพิ่มโทษกรณีกระทำความผิดอีก การใช้วิธีการเพื่อความปลอดภัยโดยการเรียกประกันทัณฑ์บน การกำหนดความรับผิดทางอาญาโดยแบ่งตามเกณฑ์อายุ (เด็กกระทำความผิด)

(1) การริบทรัพย์สิน ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 33(1)⁵⁷

ในกรณีกระทำความผิดอาญา การริบทรัพย์สินเป็นโทษในคดีอาญาประเภทหนึ่งที่จะนำมาใช้กับผู้กระทำความผิดที่ได้ใช้ทรัพย์สิน หรือมีเอาไว้เพื่อใช้ในการกระทำความผิด ซึ่งประมวลกฎหมายอาญามาตรา 33(1) ได้เปิดโอกาสให้ศาลใช้ดุลพินิจในการพิจารณาว่าจะนำเอามาตรการนี้มาบังคับใช้หรือไม่ เมื่อรถจักรยานยนต์เป็นทรัพย์สินที่เหล่าวัยรุ่นนักบิดนำมาใช้ในการแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะ มาตรการริบทรัพย์สินจึงต้องเข้ามามีส่วนเกี่ยวข้องโดยตรง เพราะรถจักรยานยนต์ คือทรัพย์สินที่ผู้กระทำความผิดได้ใช้ในการแข่งรถในทาง ซึ่งเป็นการกระทำความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกพ.ศ.2522 มาตรา 134 เมื่อเป็นเช่นนี้ รถจักรยานยนต์ จึงถือได้ว่า

⁵⁷ มาตรา 33 บัญญัติว่า “ในการริบทรัพย์สิน นอกจากศาลจะมีอำนาจริบตามกฎหมายที่บัญญัติไว้โดยเฉพาะแล้ว ให้ศาลมีอำนาจสั่งให้ริบทรัพย์สินดังต่อไปนี้ด้วย คือ

- (1) ทรัพย์สินซึ่งบุคคลได้ใช้หรือมีไว้เพื่อใช้ในการกระทำความผิด หรือ
 - (2) ทรัพย์สินซึ่งบุคคลได้มาโดยได้กระทำความผิด
- เว้นแต่ทรัพย์สินเหล่านี้เป็นทรัพย์สินของผู้อื่นซึ่งมิได้รู้เห็นเป็นใจช่วยในการกระทำความผิด

เป็นทรัพย์สินที่ผู้กระทำความผิดได้ใช้ในการกระทำความผิดด้วย ตามมาตรา 33 (1) ซึ่งศาลมีอำนาจสั่งริบทรัพย์สินดังกล่าวได้ ดังปรากฏในคำพิพากษาฎีกาที่ 478/2538 และ 4390/2539 ที่ต่างมีสาระสำคัญว่า รถจักรยานยนต์เป็นของกลางอันเป็นทรัพย์สินที่ใช้ในการกระทำความผิด ศาลย่อมมีอำนาจพิพากษาให้ริบรถจักรยานยนต์ของกลางได้ตาม ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 33(1) จำเลยจะฎีกาว่ารถจักรยานยนต์ของกลาง มิใช่ทรัพย์สินที่ใช้ในการกระทำความผิดอีกไม่ได้

(2) การเพิ่มโทษกรณีกระทำความผิดอีก ตามมาตรา 92⁵⁸

การเพิ่มโทษกรณีกระทำความผิดอีกจะเข้ามามีส่วนเกี่ยวข้องกับกฎหมายที่นำมาใช้ในการป้องกันและปราบปรามการแข่งขันทักษะรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะได้ต่อเมื่อวัยรุ่นนักบิดได้กลับมากระทำความผิดซ้ำอีกเป็นครั้งที่สอง หรือครั้งที่สามเป็นต้นไป ซึ่งโดยส่วนมากเหล่าวัยรุ่นที่ได้รับโทษ และพ้นโทษจากการกระทำความผิดนั้นแล้วมักจะกลับมากระทำความผิดซ้ำ ดังนั้น การที่ศาลจะนำเอามาตรานี้มาใช้ในการเพิ่มโทษกรณีกระทำความผิดซ้ำได้ จำต้องมีการพิจารณาถึงเงื่อนไขอื่นตาม ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 92 ที่ว่า การจะเพิ่มโทษกรณีกระทำความผิดอีกได้นั้นต้องมีหลักเกณฑ์ 3 ประการ คือ 1) ต้องคำพิพากษาถึงที่สุดให้ลงโทษจำคุก 2) มีการกระทำความผิดใดๆก็ได้เกิดขึ้นอีกในระหว่างยังต้องรับโทษอยู่ หรือภายในเวลา 5 ปี นับแต่วันพ้นโทษ และ 3) ศาลจะพิพากษาลงโทษครั้งหลังถึงจำคุก

(3) เรียกประกันทัณฑ์บน ตามประมวลกฎหมายอาญามาตรา 46⁵⁹

⁵⁸ มาตรา 92 บัญญัติว่า “ผู้ใดต้องคำพิพากษาถึงที่สุดให้ลงโทษจำคุก ถ้าและ ได้กระทำความผิดใด ๆ อีกในระหว่างที่ยังจะต้องรับโทษอยู่ก็ดี ภายในเวลา ห้าปีนับแต่วันพ้นโทษก็ดี หากศาลจะพิพากษา ลงโทษครั้งหลังถึงจำคุก ก็ให้เพิ่ม โทษที่จะลงแก่ผู้นั้นหนึ่งในสามของโทษที่ศาลกำหนดสำหรับความผิดครั้งหลัง”

⁵⁹ มาตรา 46 บัญญัติว่า “ถ้าความปรากฏแก่ศาลตามข้อเสนอของพนักงานอัยการว่าผู้ใดจะก่อเหตุร้าย ให้เกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินของผู้อื่น หรือจะกระทำการใดให้เกิดความเสียหาย แก่สิ่งแวดล้อมหรือทรัพยากรธรรมชาติตามกฎหมายเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมและทรัพยากรธรรมชาติ ในการพิจารณาตีความผิดใด ไม่ว่าศาลจะลงโทษผู้ถูกฟ้องหรือไม่ก็ตาม เมื่อมีเหตุอันควรเชื่อว่า ผู้ถูกฟ้องน่าจะก่อเหตุร้ายให้เกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินของผู้อื่น หรือจะกระทำความผิดให้เกิดความเสียหายแก่สิ่งแวดล้อมหรือทรัพยากรธรรมชาติ ตามกฎหมายเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมและทรัพยากรธรรมชาติ ให้ศาลมีอำนาจที่จะสั่งผู้นั้นให้ทำทัณฑ์บนโดยกำหนดจำนวนเงินไม่เกินกว่าห้าหมื่นบาท ว่าผู้นั้นจะไม่ก่อเหตุร้ายหรือจะไม่กระทำความผิดดังกล่าว แล้วตลอดเวลาที่ศาลกำหนดแต่ไม่เกินสองปี และจะสั่งให้มีประกันด้วยหรือไม่ก็ได้

ถ้าผู้นั้นไม่ยอมทำทัณฑ์บนหรือหาประกันไม่ได้ ให้ศาลมีอำนาจสั่งกักขังผู้นั้นจนกว่า จะทำทัณฑ์บนหรือหา

การเรียกประกันทัณฑ์บน ซึ่งเป็นหนึ่งในวิธีการเพื่อความปลอดภัยนี้สามารถนำมาปรับใช้กับการแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะได้ แม้จะยังมีได้ทำการแข่งขัน แต่อยู่ในขั้นตอนของการรวมกลุ่ม หรือมีการตระเตรียมการเพื่อทำการแข่งขันรถในทาง โดยเจ้าพนักงานตำรวจ และพนักงานอัยการสามารถดำเนินการตามมาตรานี้ได้ทันที เพราะการเรียกประกันทัณฑ์บนตามมาตรา 46 นี้ได้เปิดช่องให้บังคับใช้ได้ตั้งแต่ในชั้นที่ยังมิได้กระทำความผิด⁶⁰ โดยศาลจะกำหนดจำนวนเงินไม่เกิน 50,000 บาท เป็นประกันมิให้ผู้้นก่อนเหตุร้ายให้เกิดภัยอันตรายแก่บุคคล หรือทรัพย์สินของผู้อื่นตลอดเวลาที่ศาลกำหนด⁶¹

(4) การกำหนดความรับผิดทางอาญาโดยแบ่งตามเกณฑ์อายุ (เด็กกระทำความผิด)

กรณีของเด็ก และเยาวชน กระทำความผิด การกำหนดความรับผิดทางอาญานั้นมีความแตกต่างจากผู้ใหญ่ ซึ่งประมวลกฎหมายอาญาได้บัญญัติเอาไว้ในมาตรา 72 ถึง มาตรา 75 และสามารถแบ่งออกเป็น 4 กลุ่ม ดังนี้

1) เด็กอายุไม่เกิน 10 ปี

ในกรณีที่เด็กอายุต่ำกว่า 10 ปี ได้กระทำการแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะ มาตรา 73 ได้บัญญัติเอาไว้ว่า เด็กกลุ่มนี้ไม่ต้องรับโทษ แม้ว่าการกระทำเช่นนั้นจะเป็นความผิดตามที่กฎหมายกำหนดเอาไว้ก็ตาม ไม่สามารถพิสูจน์เป็นอย่างอื่นได้ ต้องมอบตัวให้พนักงานคุ้มครองสวัสดิภาพเด็ก เพื่อดำเนินการคุ้มครองสวัสดิภาพตามกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองเด็กต่อไป⁶²

2) เด็กอายุกว่า 10 ปี แต่ไม่เกิน 15 ปี

ประกันได้ แต่ไม่ให้อภัยเกินกว่าหกเดือน หรือจะสั่งห้ามผู้นั้นเข้าไป เขตกำหนดตาม มาตรา 45 ก็ได้

การกระทำของผู้ซึ่งมีอายุต่ำกว่าสิบแปดปีมิให้อยู่ในบังคับแห่งบทบัญญัติตามมาตรานี้”

⁶⁰ เกียรติขจร วัจนะสวัสดิ์, กฎหมายอาญาภาค1, พิมพ์ครั้งที่ 10 (กรุงเทพมหานคร: พลสยาม พรินต์ 2551), หน้า 949.

⁶¹ คณิต ณ นคร, กฎหมายอาญาภาคทั่วไป (กรุงเทพมหานคร: วิญญูชน, 2551), หน้า 407.

⁶² หยุต แสงอุทัย, กฎหมายอาญาภาค1 พิมพ์ครั้งที่ 21 (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2554), หน้า 161.

ถ้าเป็นในกรณีที่ผู้กระทำความผิดฐานแข่งรถในทางโดยมิชอบด้วยกฎหมาย อายุกว่า 10 ปี แต่ยังไม่เกิน 15 ปี กฎหมายได้บัญญัติห้ามมิให้ศาลลงโทษทางอาญาแก่เด็กโดยเด็ดขาด แต่บัญญัติให้ศาลจำต้องทำการเลือกวิธีการสำหรับเด็กตามที่มาตรานี้ได้บัญญัติเอาไว้ เพื่อปรับปรุงเด็กให้กลับตนเป็นคนดี⁶³ ซึ่งวิธีการมีอยู่ 5 วิธี คือ การตัดเดือนและปล่อยตัวกลับ การวางข้อกำหนดให้บิดามารดา ผู้ปกครอง หรือบุคคลอื่นที่เด็กอาศัยอยู่ด้วยระวางมิให้เด็กกระทำความผิด หรือการวางเงื่อนไขคุมประพฤติ การมอบตัวเด็กให้แก่องค์กร หรือบุคคลที่ดูแลเด็กได้ และการส่งตัวไปยังโรงเรียน หรือสถานฝึกและอบรม ตามมาตรา 74(1) ถึง (5)

3) บุคคลอายุกว่า 15 ปี แต่ต่ำกว่า 18 ปี

เหล่าวัยรุ่นที่รวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะมักจะมีอายุอยู่ในกลุ่มนี้มากที่สุด ซึ่งกฎหมายได้บัญญัติเอาไว้ 2 ทางเลือก ให้ศาลพิจารณาว่าสมควรที่จะใช้วิธีการสำหรับเด็ก ตามมาตรา 74 หรือจะลงโทษทางอาญา และในกรณีจะลงโทษทางอาญา กฎหมายบัญญัติเอาไว้อย่างเด็ดขาดไม่ให้ดุลพินิจแก่ศาล⁶⁴ ว่าต้องลดมาตราส่วนโทษที่กำหนดไว้สำหรับความผิดนั้นกึ่งหนึ่งด้วย ตามมาตรา 75 ซึ่งหลักเกณฑ์ที่ศาลจะนำมาใช้พิจารณาว่าควรจะตัดสินเช่นใด คือ ความรู้สึกผิดชอบ และสิ่งอื่นทั้งปวงที่เกี่ยวข้องด้วย

ต่อมาในส่วนของภาคหุโทษจะมีฐานความผิดที่เกี่ยวข้องกับปัญหาการรวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะทั้งหมด 3 ฐานความผิด คือ มาตรา 370 372 และ มาตรา 378 ดังนี้

(1) ความผิดฐานส่งเสียง หรือทำให้เกิดเสียง หรือกระทำความอื้ออึงโดยไม่มีเหตุอันสมควรตามมาตรา 370⁶⁵

ความผิดฐานนี้เป็นความผิดที่มีผลกระทบต่อการใช้ชีวิตโดยปกติสุขของประชาชน การรวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะก็เป็นหนึ่งในการกระทำที่ก่อให้เกิดการรบกวน อีกทั้ง การรวมกลุ่มแข่งขันในครั้งหนึ่ง จะมีรถจักรยานยนต์จำนวนมากมาทำการแข่งขันกัน เสียงร่ง

⁶³ เรื่องเดียวกัน, หน้า 61

⁶⁴ จิตติ ดิงศภัทย์, กฎหมายอาญาภาค 1 พิมพ์ครั้งที่ 11 (นนทบุรี: เพชรรุ้ง, 2555), หน้า 1019.

⁶⁵ มาตรา 370 บัญญัติว่า “ผู้ใดส่งเสียง ทำให้เกิดเสียงหรือกระทำความอื้ออึง โดยไม่มีเหตุอันสมควร จนทำให้ประชาชนตกใจหรือเดือดร้อน ต้องระวางโทษ ปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท”

เครื่องยนต์ ประกอบกับเสียงท่อไอเสียที่ดังของรถถือได้ว่า เป็นการทำให้เกิดเสียงโดยไม่มีเหตุอันสมควร และได้ทำให้ประชาชนเดือดร้อนรำคาญ ดังนั้นความผิดฐานนี้จึงสามารถนำมาปรับใช้เพื่อเป็นหนึ่งในมาตรการป้องกันและปราบปรามการรวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะได้

(2) ความผิดฐานทะเลาะกันอย่างอื้ออึง หรือกระทำโดยประการอื่นใดให้เสียความสงบเรียบร้อยในทางสาธารณะ หรือสาธารณสถาน ตามมาตรา 372⁶⁶

ความผิดฐานนี้สามารถนำมาใช้ลงโทษผู้ที่กระทำความผิดที่มารวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะได้อีกบทหนึ่ง โดยส่วนมากมักจะเข้าในกรณีที่ไม่ได้เป็นการทะเลาะที่ทำให้เกิดเสียงอื้ออึง แต่เป็นการกระทำอื่นๆที่ทำให้เกิดความไม่สงบเรียบร้อยขึ้นในทางสาธารณะ หรือสาธารณสถาน เช่น การรวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนถนน ซึ่งเป็นทางสาธารณะ อันเป็นการทำให้เสียความเรียบร้อย (public order)⁶⁷ ดังนั้น ฐานความผิดนี้จึงสามารถนำมาปรับใช้กับการรวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะได้แทบทุกกรณี

(3) ความผิดฐานเสพสุรา หรือของมีเมาอย่างอื่นจนเป็นเหตุให้ เมา ประพฤติ รุนวาย หรือครองสติไม่ได้ขณะอยู่บนถนนสาธารณะ หรือสาธารณสถาน ตามมาตรา 378⁶⁸

ความผิดลหุโทษฐานนี้ก็ใช่อีกหนึ่งฐานความผิดที่สามารถนำมาปรับใช้ในการลงโทษกับผู้มารวมตัวกันแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะได้ เนื่องจากกิจกรรมที่มักจะกระทำกันโดยปกติของเหล่าวัยรุ่นนักบิด คือ ร่วมกันดื่มสุรา หรือของมีเมา ดังนั้น โอกาสที่จะเกิดการกระทำผิดฐานนี้จึงมีสูง ประกอบกับ สถานที่ที่ใช้สำหรับแข่ง ก็คือถนนสาธารณะ มาตรานี้สามารถนำมาปรับใช้ได้ในฐานะฐานความผิดบทรองอีกบทหนึ่ง

⁶⁶ มาตรา 372 บัญญัติว่า “ผู้ใดทะเลาะกันอย่างอื้ออึงในทางสาธารณะ หรือสาธารณสถาน หรือกระทำโดยประการอื่นใดให้เสียความสงบเรียบร้อยในทางสาธารณะหรือสาธารณสถาน ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าพันบาท”

⁶⁷ ทวีเกียรติ มีนะกนิษฐ, คำอธิบายกฎหมายอาญาภาคความผิดและลหุโทษ, พิมพ์ครั้งที่ 11 (กรุงเทพมหานคร: วิญญูชน, 2557), หน้า 400.

⁶⁸ มาตรา 378 บัญญัติว่า ผู้ใดเสพสุราหรือของเมาอย่างอื่น จนเป็นเหตุให้ตน เมา ประพฤติ รุนวายหรือครองสติไม่ได้ขณะอยู่บนถนนสาธารณะ หรือ สาธารณสถาน ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าพันบาท”

2.6.4 พระราชบัญญัติมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม พ.ศ.2511

พระราชบัญญัตินี้ได้มีความเกี่ยวข้องข้องกับปัญหาการรวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะในส่วนของ การควบคุมมาตรฐานผลิตภัณฑ์ของผู้ประกอบการ หรือร้านค้าที่จำหน่ายอะไหล่ อุปกรณ์ หรือเครื่องยนต์ของรถจักรยานยนต์ที่ไม่ได้มาตรฐาน ซึ่งมีฐานความผิดที่เกี่ยวข้องกับการนำมาปรับใช้ในการป้องกันและปราบปรามปัญหาการรวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะอย่างมากที่สุดคือ มาตรา 36 ซึ่งมาตรานี้เป็นบทบัญญัติที่ห้ามผู้ประกอบการ หรือร้านค้าที่รับตัดแปลงตกแต่ง หรือจำหน่ายอะไหล่รถทั้งที่ได้จดทะเบียน หรือมิได้จดทะเบียนโดยตรง มิให้ทำการโฆษณา จำหน่าย หรือมิไว้เพื่อจำหน่าย ผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมที่ไม่ได้มาตรฐาน หากมีการฝ่าฝืนผู้นั้นต้องได้รับโทษตามที่กฎหมายกำหนด คือ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 1 เดือน หรือปรับตั้งแต่ 5,000-10,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ ตามมาตรา 55

2.6.5 พระราชบัญญัติการพนัน พ.ศ.2478

สำหรับพระราชบัญญัตินี้ได้มีความเกี่ยวข้องข้องกับปัญหาการรวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะตรงที่ กิจกรรมที่แอบแฝงมากับการแข่งขันนั้นก็คือ การพนัน หรือการเดิมพัน ดังที่ได้กล่าวมาแล้วในข้างต้นว่าวัตถุประสงค์หนึ่งของการที่เด็ก วัยรุ่น มารวมตัวแข่งขันรถจักรยานยนต์กันก็เพราะชื่นชอบการเดิมพัน ดังนั้นกฎหมายฉบับนี้จึงเป็นหนึ่งในบทบัญญัติที่นำมาใช้ในการป้องกันและปราบปรามการรวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะ

ในส่วนของฐานความผิดที่เกี่ยวข้องข้องกับการป้องกันและปราบปรามการรวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะตามพระราชบัญญัติการพนัน มีทั้งหมด 3 มาตรา ดังนี้

(1) ความผิดฐานเล่นการพนันที่กฎหมายได้ระบุห้ามไว้ หรือเป็นกรณีการเล่นอื่นใดที่เข้าลักษณะการพนัน ตามที่บัญญัติไว้มาตรา 4 วรรค 2 และ 3 และมาตรา 4 ทวิ

การแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะมิได้ถูกระบุเอาไว้เป็นหนึ่งในกิจกรรมที่เป็นการเล่นโดยตรงตามบัญชี ก.ที่ห้ามมิให้เล่นเด็ดขาด และบัญชี ข.ที่ห้ามมิให้เล่นยกเว้นเจ้าหน้าที่ได้อนุญาตให้มีการเล่นได้ หรือมีกฎกระทรวงออกเพิ่มเติม แต่ด้วยลักษณะการกระทำดังกล่าวสามารถปรับเข้ากรณีการเล่นอื่นใด ตามมาตรา 4 ทวิได้ กล่าวคือ การเล่นอื่นๆ ตามม.4 ทวิ จะเป็นการเล่น

แบบใดๆก็ได้ที่ต้องเข้าลักษณะของการพนัน กล่าวคือ การเล่นใดๆก็ตาม ไม่ว่าจะเป็นการแข่งว่ายนํ้า แข่งวิ่ง หรือแม้แต่การแข่งขันความเร็วด้วยรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะ หากมีวิธีการเล่นที่เข้า ลักษณะก่อให้เกิดทางได้ทางเสีย ก็เป็นการเล่นที่กฎหมายห้ามทั้งสิ้น

(2) บทกำหนดความผิดสำหรับผู้ที่จัดให้มีการเล่น หรือผู้เข้าเล่นการพนันตามมาตรา 5⁶⁹

ความผิดตามมาตรา 5 สามารถนำมาใช้บังคับกับผู้จัด หรือผู้เข้าเล่นการแข่งขัน รถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะในลักษณะที่มีพนันด้วยได้ โดยได้มีการกำหนดบทสันนิษฐานสำหรับผู้จัด ว่าแม้การพนันจะเป็นการเอาเงินหรือทรัพย์สินอย่างอื่นให้แก่กัน แต่ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่า จุดประสงค์ที่มีการจัดขึ้นก็เพื่อตักตวงเอาผลประโยชน์ให้แก่ตัวผู้จัดนั่นเอง ส่วนบทสันนิษฐานของผู้เข้าเล่น คือ ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าต้องการเอาเงินหรือทรัพย์สินอย่างอื่นจากการเล่นการพนันด้วย ดังนั้น มาตรา 5 สามารถนำมาใช้บังคับเอาผิดกับผู้จัดให้มีการพนันแข่งรถขึ้นมา ซึ่งอาจจะเป็นหัวหน้า ชุม ร้านค้า หรือการทํากันข้ามชุม เป็นต้น รวมถึงสามารถนำเอาบทสันนิษฐานนี้มาปรับใช้ให้เป็น ประโยชน์เพื่อกำหนดความผิดกับผู้เข้าเล่น ซึ่งก็คือ เหล่าวัยรุ่นนักบิดที่ลงเดิมพันเอาไว้ ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษโทษตาม มาตรา 12 (2) คือระวางโทษจำคุกไม่เกิน 2 ปี หรือปรับไม่เกิน 2,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

3) บทสันนิษฐานสำหรับผู้ที่อยู่ในวงเล่น ให้ถือว่าเป็นผู้เข้าเล่นด้วย มาตรา 6⁷⁰

มาตรานี้มีเป็นบทสันนิษฐานที่สามารถนำมาบังคับใช้กับการรวมกลุ่มแข่งขัน รถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะได้ในกรณีที่มีการเล่นการพนันในครั้งนั้นด้วย ซึ่งบทสันนิษฐานนี้ บัญญัติขึ้นเพื่อรองรับกรณีเมื่อเกิดความยากในการพิสูจน์ว่าผู้ใดคือผู้เล่นตามมาตรา 5 จึงสันนิษฐาน

⁶⁹ มาตรา 5 บัญญัติว่า “ผู้ใดจัดให้มีการเล่น ซึ่งตามปกติยอมพนันเอาเงินหรือทรัพย์สินอย่างอื่นให้แก่กัน ให้ สันนิษฐานไว้ก่อนว่าผู้นั้นจัดให้มีขึ้นเพื่อนำมาซึ่งผลประโยชน์แห่งตน และผู้ใดเข้าเล่นอยู่ด้วยก็ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าผู้นั้นพนันเอาเงิน หรือทรัพย์สินอย่างอื่น”

⁷⁰ มาตรา 6 ผู้ใดอยู่ในวงการเล่นอันขัดต่อบทแห่งพระราชบัญญัตินี้ หรือขัดต่อข้อความในกฎกระทรวง หรือ โใบอนุญาตซึ่งออกตามพระราชบัญญัตินี้ ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าผู้นั้นเล่นด้วย เว้นแต่ผู้ซึ่งเพียงแต่ดูการเล่นในงานรื่นเริงสาธารณะ หรือ ในงานนักขัตฤกษ์ หรือในที่สาธารณะสถาน

ว่าผู้ที่อยู่ในวงเล่น⁷¹ ก็คือ ผู้ที่เล่นทั้งหมด แต่ก็มีข้อยกเว้นที่ไม่ต้องอาจนำเอาบทสันนิษฐานมาปรับใช้ได้สำหรับผู้ที่คุณเล่นใน 3 สถานะที่ คือ งานรื่นเริงสาธารณะ งานนักชดถุกซ์ และงานในที่สาธารณะสถาน ดังนั้น ผู้ที่อยู่ในบริเวณของการแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะที่แอบแฝงด้วยการเล่นการพนัน เช่น ผู้เชียร์ จึงต้องนำเอามาตรานี้มาเป็นบทสันนิษฐานของการเป็นผู้เล่นด้วย โทนมี่ระวางโทษตามมาตรา 12 (2) คือระวางโทษจำคุกไม่เกิน 2 ปี หรือปรับไม่เกิน 2,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

2.6.6 พระราชบัญญัติคุ้มครองเด็ก พ.ศ.2546

พระราชบัญญัติฉบับนี้มีความเกี่ยวข้องกับการรวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะในส่วนของ การคุ้มครองการปฏิบัติต่อเด็ก โดยจะลงโทษเอาแก่ผู้ปกครอง บิดามารดา ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการกระทำความผิดของเด็ก หรือทำให้เด็กมีพฤติกรรมเสี่ยงต่อการกระทำความผิด โดยใช้วิธีการบังคับ ชูเกียรติ ชักจูง ส่งเสริม หรือ ยินยอม ซึ่งในส่วนที่เกี่ยวข้องกับปัญหาการรวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะก็คือ การที่บิดามารดา หรือผู้ปกครอง ได้มีการส่งเสริม หรือยินยอมให้เด็กประพฤติตนไม่สมควร หรือมีพฤติกรรมเสี่ยงต่อการกระทำความผิด ซึ่งคำว่าประพฤติตนไม่สมควรก็ต้องพิจารณารายกรณีไป โดยหลักก็ต้องถือว่าความประพฤติใดที่เด็กไม่ควรประพฤติ ย่อมถือว่าเป็นการประพฤติตนไม่สมควร ส่วนกรณีที่เด็กลงมาจะมีพฤติกรรมเสี่ยงต่อการกระทำความผิด ได้มีกฎกระทรวงกำหนดเด็กที่เสี่ยงต่อการกระทำความผิดพ.ศ. 2549⁷² อาศัยอำนาจ

⁷¹ วงเล่นการพนัน หมายถึง พื้นที่ที่ผู้เล่นพนันห้อมล้อมอยู่ ในวงเล่นมีเครื่องมือเล่นการพนัน สิ้นพนันพร้อมสำหรับการเล่นพนัน แต่ในบางกรณีวงเล่นอาจไม่อยู่ในที่ห้อมล้อมของผู้เล่นก็ได้ เช่น การแข่งม้า ไม่มีวงเล่นเป็นรูปเป็นร่าง แต่การกระทำและความสัมพันธ์ระหว่างผู้จัดให้มีการเล่นกับผู้เล่นนั่นเองคือ วงเล่น

⁷² กฎกระทรวงฉบับนี้ได้มีการแบ่งประเภทของพฤติกรรมที่เสี่ยงต่อการกระทำความผิดออกเป็น 4 ประเภท ดังนี้

- (1) เด็กที่ประพฤติตนไม่สมควร ดังเช่น ในข้อ 1(2) เด็กที่มีวามสุ่มในลักษณะที่ก่อความเดือดร้อนรำคาญแก่ผู้อื่น
- (2) เด็กที่ประกอบอาชีพที่น่าจะชักนำไปในทางกระทำความผิดกฎหมายหรือขัดต่อศีลธรรมอันดี
- (3) เด็กที่คบหาสมาคมกับบุคคลที่น่าจะชักนำไปในทางกระทำความผิดกฎหมายหรือขัดต่อศีลธรรมอันดี ได้แก่เด็กที่คบหาสมาคมกับบุคคลหรือกลุ่มคนที่มีร่วมกันมั่วสุ่ม เพื่อก่อความเดือดร้อนรำคาญแก่ผู้อื่น หรือกระทำการอันขัดต่อกฎหมายหรือศีลธรรมอันดีตามข้อ 3 (1)
- (4) เด็กที่อยู่ในสภาพแวดล้อมหรือสถานที่อันอาจชักนำไปในทางเสียหาย

ตามความในมาตรา 4 และมาตรา 6 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองเด็กพ.ศ.2546 และโทษที่บิดามารดา หรือผู้ปกครองจะได้รับคือจำคุกไม่เกิน 3 เดือน หรือปรับไม่เกิน 30,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับตามมาตรา 78

2.6.7 พระราชบัญญัติศาลเยาวชนและครอบครัวและวิธีพิจารณาคดีเยาวชนและครอบครัว พ.ศ. 2553

พระราชบัญญัตินี้เป็นบทบัญญัติสุดท้ายที่มีความเกี่ยวข้องกับการแก้ไขปัญหาการรวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะในส่วนของวิธีการดำเนินคดีสำหรับเด็กและเยาวชน โดยเฉพาะ กล่าวคือ เมื่อเจ้าหน้าที่ตำรวจเข้าจับกุมและควบคุมผู้กระทำความผิด จะต้องมีการแยกแบ่งกลุ่มผู้กระทำความผิดออกเป็น 2 กลุ่ม คือ ผู้ที่เป็นเด็กและเยาวชน กับผู้ที่มีไม่ใช่เด็กและเยาวชน โดยผู้ต้องหาที่เป็นเด็กและเยาวชน⁷³ ก็จะต้องดำเนินการภายใต้หลักเกณฑ์ที่พระราชบัญญัตินี้ กฎหมายจะวางหลักเกณฑ์เอาไว้หลายเรื่อง ไม่ว่าจะเป็นอำนาจในการจับ ที่ได้แยกหลักเกณฑ์ในการจับกุมสำหรับเด็กและเยาวชนเอาไว้ว่า หากเป็นการจับกุมเด็ก โดยหลัก กฎหมายจะห้ามมิให้จับกุมเว้นแต่ว่าจะเข้าหลักเกณฑ์ คือ เป็นการกระทำความผิดซึ่งหน้า หรือมีหมายจับ ส่วนถ้าเป็นเยาวชน ให้ปฏิบัติเช่นเดียวกับการจับผู้ใหญ่โดยนำเอา ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาปรับใช้ ทั้งนี้ตามมาตรา 66 วิธีการจับและควบคุมตัวที่จะต้องกระทำโดยละมุนละม่อม ห้ามมิให้ใช้วิธีการควบคุมเกินกว่าจำเป็น และห้ามมิให้ใช้เครื่องพันธนาการ กับเด็กด้วย ตามมาตรา 69 วรรคสาม ทั้งจะต้องมีการแจ้งว่าผู้นั้นจะต้องถูกจับ แจ้งข้อกล่าวหา และ แจ้งสิทธิตามกฎหมาย ตามมาตรา 69 วรรคแรก เมื่อเสร็จขั้นตอนก็ต้องรีบนำตัวเด็กหรือเยาวชน ส่งไปยังที่ทำการพนักงานสอบสวนแห่งท้องที่ที่ถูกจับทันที เพื่อให้พนักงานสอบสวนของท้องที่ส่งตัวผู้ถูกจับไปยังที่ทำการของพนักงานสอบสวนผู้รับผิดชอบอีกทอดหนึ่ง ตามมาตรา 69 วรรคแรก ในขั้นต่อมาจะเป็นการสอบถามเบื้องต้นที่ได้มีการกำหนดหลักเกณฑ์ทั้งในเรื่องของสถานที่สอบถาม หรือถ้อยคำที่ใช้ เรื่องที่ต้องถาม ต้องมีการแจ้งข้อกล่าวหา และแจ้งผู้อำนวยการสถานพินิจเพื่อให้ดำเนินการสืบเสาะและพินิจตามมาตรา 36 (1) ทั้งนี้ตามมาตรา 70

⁷³ เด็ก คือ บุคคลที่มีอายุไม่เกิน 15 ปีบริบูรณ์

เยาวชน คือ บุคคลที่มีอายุมากกว่า 15 ปี แต่ไม่เกิน 18 ปี

ขั้นตอนต่อมา คือ การตรวจสอบการจับกุม โดยพนักงานสอบสวนจะต้องนำตัวเด็ก หรือ เยาวชนไปที่ศาลเพื่อตรวจสอบการจับกุมทันที ภายใน 24 ชั่วโมงนับแต่เวลาที่เด็กหรือเยาวชนไปถึงที่ ทำการของพนักงานสอบสวน ตามมาตรา 72 วรรคแรก⁷⁴

สำหรับขั้นตอนของการสอบสวนภายหลังจากตรวจสอบการจับกุมแล้วก็ได้มีการกำหนด หลักเกณฑ์เอาไว้เช่นกัน ไม่ว่าจะเป็นเรื่องสถานที่ๆจะต้องเหมาะสม ไม่ปะปนกับผู้อื่น การจัดทำ มีที่ปรึกษากฎหมาย รวมถึงกระบวนการในการสอบสวนจะต้องดำเนินการโดยสทวิชาชีพ ตาม ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญามาตรา 133 ทวิ นำมาใช้โดยอนุโลมตามมาตรา 6 ของ พระราชบัญญัติฉบับนี้



⁷⁴ มาตรา 72 วรรคแรก บัญญัติว่า ในกรณีที่พนักงานสอบสวนได้รับตัวเด็กหรือเยาวชนซึ่งถูกจับ ให้พนักงานสอบสวนนำตัว เด็กหรือเยาวชนไปศาลเพื่อตรวจสอบการจับกุมทันที ทั้งนี้ ภายในเวลาสี่สิบสี่ชั่วโมงนับแต่เวลาที่เด็กหรือเยาวชนไปถึงที่ ทำการของ พนักงานสอบสวนผู้รับผิดชอบ แต่มีให้นับเวลาเดินทางตามปกติที่นำตัวเด็กหรือเยาวชนผู้ถูกจับจากที่ทำการของพนักงานสอบสวนมา ศาลภายในกำหนดเวลาสี่สิบสี่ชั่วโมงนั้นด้วย

ตารางที่ 1 สรุปกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการรวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะ

พรบ.จราจรทางบก พ.ศ. 2522 (8มาตรา)	พรบ.รถยนต์ พ.ศ. 2522 (7มาตรา)	ประมวลกฎหมายอาญา (7มาตรา)	พรบ.มาตรฐานผลิตภัณฑ์ พ.ศ. 2511 (1มาตรา)	พรบ.การพนัน พ.ศ. 2478 (3มาตรา)	พรบ.คุ้มครองเด็ก พ.ศ. 2546 (1มาตรา)	พรบ.ศาลเยาวชน พ.ศ. 2553 (3ขั้นตอน 6มาตรา)
1.มาตรา 134 ประกอบ มาตรา160 ทวิ -ความผิดฐานแข่งรถในทางโดยมิได้รับอนุญาต	1. มาตรา6(1) ประกอบ มาตรา59 ความผิดฐานใช้รถที่ยังมิได้จดทะเบียน ถูกเพิกถอนการจดทะเบียน ยังมิได้เสียภาษี ประจําปี ได้แจ้งการไม่ใช้รถ หรือ ใช้รถที่ทะเบียนรงงับ	1. มาตรา 33(1) ตรี ทรัพย์สินที่ได้ใช้ในการกระทำ ความผิด	มาตรา 36 ประกอบ มาตรา55 ห้ามผู้ประกอบการค้าหรือร้านค้าที่จัดทะเบียน หรือมีได้จดทะเบียน โดยตรงทำการโฆษณา จำหน่าย หรือมีไว้เพื่อจำหน่ายซึ่งผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมที่มีได้มาตรฐาน	1.มาตรา4 ทวิ ประกอบ มาตรา12 ความผิดฐานเล่นการพนันที่กฎหมายได้ระบุนำไม่วิธีอื่น การเล่นในโต๊ะที่เข้าลักษณะการพนัน	มาตรา26(3) ประกอบ มาตรา 78 -ห้ามมิให้บิดา มารดา หรือ ผู้ปกครองบังคับดูแล คุ้มครอง ชักจูง ส่งเสริม หรือ ยินยอมให้เด็ก ประพฤติตนไม่สมควร หรือมีพฤติกรรมการจะเล่นอื่นใดที่เข้าลักษณะการพนัน กระทำความผิด	1.ขั้นตอนการจับ -มาตรา 66 ห้ามจับเด็ก ยกเว้นซึ่งหน้าหรือ มีหมายแต่เยาวชนให้ทำตามวิอาญา -มาตรา 69 วรรค 3 จับโดยละมุนละม่อม ไม่มีเครื่องพันธนาการ ไม่ควบคุมเกินความจำเป็น -ม. 69 วรรคหนึ่ง แจ้งสิทธิ ข้อกล่าวหา แจ้งว่าจะถูกจับ และ ส่งตัวไปยังพนักงานสอบสวน ท้องที่ที่ถูกจับทันที เพื่อให้ส่งต่อไปยังที่ทำการพนักงานสอบสวนผู้รับผิดชอบ -มาตรา70 สอบถามเบื้องต้น

พรบ.จราจรทางบก พ.ศ. 2522 (8มาตรา)	พรบ.รถยนต์ พ.ศ. 2522 (7มาตรา)	ประมวล กฎหมาย อาญา (7มาตรา)	พรบ.มาตรฐาน ผลิตภัณฑ์ฯพ.ศ. 2511 (1มาตรา)	พรบ.การ พนัน พ.ศ. 2478 (3มาตรา)	พรบ. คุ้มครอง เด็ก พ.ศ. 2546 (1มาตรา)	พรบ.ศาลเยาวชน ฯ พ.ศ. 2553 (3ชั้นตอน 6 มาตรา)
2. มาตรา 6 วรรคหนึ่ง และวรรคสอง ประกอบ มาตรา 148 -ความผิดฐานนำรถที่มี สภาพไม่มั่นคงแข็งแรง หรือ อาจเกิดอันตราย ออกมาใช้ ในทางเดินรถ และ ความผิด ฐานไม่จัดให้รถที่ใช้ในทางมี เครื่องหมายต์ เครื่องอุปกรณ์ หรือส่วนควบที่ครบถ้วน และใช้การได้	2.มาตรา 11 ประกอบมาตรา 60 ความผิดฐานไม่มี หรือ ไม่แสดง แผ่นป้าย และ เครื่องหมายให้ ครบถ้วนถูกต้อง สำหรับรถที่ได้ จดทะเบียนแล้ว	2. มาตรา 92 การเพิ่มโทษ กรณีกระทำ ความผิดอีก	-	2. มาตรา 5 ประกอบ มาตรา 12(2) บทกำหนด ความผิด สำหรับผู้ที่จัด ให้มีการเล่น หรือผู้เข้าเล่น การพนัน	-	2.ชั้นตรวจสอบ การจับ -มาตรา72 วรรค หนึ่ง นำตัวเด็กหรือ เยาวชนไปยังศาล ภายใน24ชั่วโมง ตั้งแต่ไปถึงที่ ทำการของพนักงาน สอบสวน-

พรบ. จราจรทางบก พ.ศ. 2522 (8มาตรา)	พรบ. รถยนต์ พ.ศ. 2522 (7มาตรา)	ประมวลกฎหมายอาญา (7มาตรา)	พรบ. มาตราฐานผลิตภัณฑ์ พ.ศ. 2511 (1มาตรา)	พรบ. การพนัน พ.ศ. 2478 (3มาตรา)	พรบ.คุ้มครองเด็ก พ.ศ. 2546 (1มาตรา)	พรบ. ศาลเยาวชนฯ พ.ศ. 2553 (3ขั้นตอน 6มาตรา)
3. มาตรา 7 ประกอบ มาตรา 152 -ความผิดฐานนำรถที่ไม่มีติดป้ายเลขทะเบียน แผ่นป้ายเครื่องหมายเลขทะเบียน หรือป้ายประจํารถมาใช้ในทางเดินรถ	3.มาตรา 12 วรรคหนึ่ง ประกอบ มาตรา 60 ความผิดฐานรรมมีส่วนควบหรืออุปกรณ์ไม่ครบถ้วน หรือเพิ่มสิ่งใดสิ่งหนึ่งเข้าไปอันอาจก่อให้เกิดอันตรายแก่ร่างกายหรือจิตใจของผู้อื่น	3.มาตรา 46 เรียกประกันภัยบน	-	3.มาตรา 6 ประกอบ มาตรา 12(2) บทสันนิษฐานสำหรับผู้ที่อยู่ในวงเล่น ให้ถือว่าเป็นผู้เข้าเล่นด้วย	-	3.ขั้นตอนการสอบสวน มาตรา 6 ประกอบ ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 133 ทวิ -สถานที่ที่ใช้สอบสวนแยก -กระบวนการสอบสวน ดำเนินการโดยสหวิชาชีพ -มีที่ปรึกษากฎหมาย

พรบ.จรรยาบรรณทาง บก พ.ศ. 2522 (8มาตรา)	พรบ.รณยชนต์พ.ศ. 2522 (7มาตรา)	ประมวล กฎหมาย อาญา (7มาตรา)	พรบ.มาตรฐาน ผลิตภัณฑ์ฯพ.ศ. 2511 (1มาตรา)	พรบ.การพนัน พ.ศ. 2478 (3มาตรา)	พรบ.คุ้มครอง เด็ก พ.ศ. 2546 (1มาตรา)	พรบ.ศาลเยาวชนฯ พ.ศ. 2553 (3ขั้นตอน 6มาตรา)
4. มาตรา9 ประกอบ มาตรา 148 -ความผิดฐานนารณ ที่เกิดเสียอื้ออิ่ง หรือมีสิ่งลากดูไป บนทางเดินรถมาใช้ ใน ทางเดินรถ	4.มาตรา13 วรรค หนึ่ง ประกอบ มาตรา60 -ความผิดฐาน เปลี่ยนแปลงสีของ ตัวรถที่ได้จด ทะเบียน และมีได้ แจ้งต่อนายทะเบียน ภายใน7วันนับแต่ได้ เปลี่ยนแปลง	4.มาตรา 72 ถึง มาตรา 75 -การกำหนด ความรับผิดชอบ ทางอาญาของ เด็ก โดยแบ่ง ตามเกณฑ์อายุ	-	-	-	-

พรบ.จรรยาบรรณทางบก พ.ศ. 2522 (8มาตรา)	พรบ.รณยณัติ พ.ศ. 2522 (7มาตรา)	ประมวล กฎหมายอาญา (7มาตรา)	พรบ.มาตรฐาน ผลิตภัณฑ์ฯพ.ศ. 2511 (1มาตรา)	พรบ.การ พนัน พ.ศ. 2478 (3มาตรา)	พรบ.คุ้มครอง เด็ก พ.ศ. 2546 (1มาตรา)	พรบ.ศาลเยาวชนฯ พ.ศ. 2553 (3ขั้นตอน 6 มาตรา)
5. มาตรา 10 ทวิ ประกอบ มาตรา 152 -ความผิดฐานนำรถ ที่เครื่องยนต์ ก่อให้เกิดก๊าซ ผุน ควัน ละอองเคมี หรือเสียงเกินเกณฑ์ ที่อธิบดีกรมตำรวจ กำหนดมาใช้ใน ทางเดินรถ	5.มาตรา 14 วรรคหนึ่ง ประกอบ มาตรา 60 -ความผิดฐาน เปลี่ยนแปลง ตัวรถหรือส่วน ใดส่วนหนึ่งให้ ผิดจากรายการ ที่จดทะเบียน	5.มาตรา 370 -ความผิดฐานส่ง เสียง หรือทำให้ เกิดเสียง หรือ กระทำความอื้อ อึ้งโดยไม่มีเหตุอัน สมควร	-	-	-	-

พรบ.จราจรทางบก พ.ศ. 2522 (8มาตรา)	พรบ.รถยนต์พ.ศ. 2522 (7มาตรา)	ประมวล กฎหมาย อาญา (7มาตรา)	พรบ. มาตรฐาน ผลิตภัณฑ์ฯ พ.ศ. 2511 (1มาตรา)	พรบ.การ พนัน พ.ศ. 2478 (3มาตรา)	พรบ.คุ้มครอง เด็ก พ.ศ. 2546 (1มาตรา)	พรบ.ศาล เยาวชนฯ พ.ศ. 2553 (3ขั้นตอน 6มาตรา)
6.มาตรา43(3)(4) ประกอบ มาตรา157 และ มาตรา 43(8) ประกอบ มาตรา 160 วรรคสอง -ความผิดฐานขับซึรถในลักษณะกีด ขวาง ประมาทหรืออันตรายต่อผู้อื่นหรือ อาจเกิดอันตรายแก่บุคคลอื่นหรือ ทรัพย์สิน และ ความผิดฐานขับซึรถ โดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยหรือ ความเดือดร้อนของผู้อื่น	6. มาตรา42 วรรคหนึ่ง ประกอบมาตรา 66 -ความผิดฐาน ไม่ได้รับอนุญาต ให้ขับรถหรือไม่มี ใบอนุญาตขับรถ และสำเนา ภาพถ่ายใบคู่มือ จดทะเบียนรถ	6.มาตรา 372 -ความผิดฐาน ส่งเสียง หรือ ทำให้เกิด เสียง หรือ กระทำความ อื้ออึงโดยไม่มี เหตุอัน สมควรตาม	-	-	-	-

พรบ. จราจร ทางบก พ.ศ. 2522 (8มาตรา)	พรบ. รถยนต์ พ.ศ. 2522 (7มาตรา)	ประมวล กฎหมายอาญา (7มาตรา)	พรบ. มาตราฐาน ผลิตภัณฑ์ฯ พ.ศ. 2511 (1มาตรา)	พรบ. การพนัน พ.ศ. 2478 (3มาตรา)	พรบ. คุ้มครองเด็ก พ.ศ. 2546 (1มาตรา)	พรบ. ศาลเยาวชนฯ พ.ศ. 2553 (3ขั้นตอน 6มาตรา)
7. มาตรา 67 ประกอบ มาตรา 152 -ความผิดฐาน ขับรถด้วย ความเร็วเกิน กว่าที่กำหนดใน กฎกระทรวง หรือตาม เครื่องหมาย จราจรที่ได้ ติดตั้งไว้บนทาง	7.มาตรา56 ประกอบมาตรา 60 -ความผิดฐาน ยินยอมให้ผู้ซึ่งไม่ มีใบอนุญาตหรือ มีใบอนุญาตแต่ไม่ สามารถชี้แทน กันได้เข้าขับรถ ของตนหรือที่ตน เป็นคนขับ	7. มาตรา 378 -ความผิดฐาน เสพยา หรือ ของมีเมมาอย่าง อื่นจนเป็นเหตุให้ เมา ประพฤติ วุ่นวาย หรือ ครองสติไม่ได้ ขณะอยู่บนถนน สาธารณะ หรือ สาธารณสถาน	-	-	-	-

พรบ.จราจรทางบก พ.ศ. 2522 (8มาตรา)	พรบ. รถยนต์พ.ศ. 2522 (7มาตรา)	ประมวล กฎหมาย อาญา (7มาตรา)	พรบ.มาตรฐาน ผลิตภัณฑ์ฯ พ.ศ. 2511 (1มาตรา)	พรบ.การ พนัน พ.ศ. 2478 (3มาตรา)	พรบ. คุ้มครองเด็ก พ.ศ. 2546 (1มาตรา)	พรบ.ศาลเยาวชน ฯ พ.ศ. 2553 (3ชั้นตอน 6 มาตรา)
8. มาตรา 122 ประกอบ มาตรา 148 -ความผิดฐานซ้ำซี รถจักรยานยนต์ และคนโดยสาร รถจักรยานยนต์ไม่สวมหมวก นิรภัยที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะเพื่อ ป้องกันอันตรายในขณะขับขี่และ โดยสารรถจักรยานยนต์ตาม มาตรา122	-	-	-	-	-	-

บทที่ 3

บทวิเคราะห์กฎหมายที่เกี่ยวกับการแก้ไขปัญหาการแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะ

จากที่ได้ทราบถึงกฎหมายที่เกี่ยวข้องในการนำมาปรับใช้กับการรวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะ เห็นได้ว่า แม้จะเป็นเพียงแค่ปัญหาเดียว แต่กฎหมายที่นำมาใช้กับผู้กระทำความผิดนั้นมีมากถึง 7 ฉบับ จึงเกิดคำถามต่อมาว่าเหตุใดปัญหานี้ยังคงเกิดขึ้น เป็นเพราะผู้กระทำความผิดมิได้เกรงกลัวต่อโทษที่ตนจะได้รับเลยหรือไม่ หรือเป็นเพราะบทบัญญัติในปัจจุบันยังไม่ครอบคลุมเพียงพอ หรือเป็นกรณีที่บทบัญญัติเพียงพอแล้ว แต่เป็นปัญหาที่การบังคับใช้กฎหมายในทางปฏิบัติหรือไม่ที่ทำให้ “กฎหมาย” ไม่สามารถเป็นเครื่องมือในการป้องกันและปราบปรามการรวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะได้ ดังนั้น ส่วนนี้จึงเป็นการวิเคราะห์ในขอบเขตของกฎหมายไทยที่นำมาปรับใช้กับการรวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะทั้งหมดว่ามีปัญหาในเรื่องใดบ้าง โดยจะแบ่งการวิเคราะห์ออกเป็น 4 รูปแบบ คือ การกำหนดความผิด การกำหนดอัตราโทษ และการลงโทษ การดำเนินคดีกับเด็กและเยาวชน และการบังคับใช้กฎหมาย

3.1 การกำหนดความผิด

ในประเด็นแรกนี้จะเป็นการชี้ให้เห็นถึงปัญหาของการกำหนดฐานความผิดที่เกี่ยวกับการแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะว่า บทบัญญัติใดที่มีปัญหาในเรื่องการไม่มีบทกำหนดฐานความผิด หรือ มีแล้วแต่ยังไม่มีครอบคลุมเพียงพอ เมื่อวิเคราะห์แล้ว เห็นว่า ความผิดฐานแข่งรถในทางโดยมิได้รับอนุญาต ซึ่งเป็นความผิดบทหลักตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เป็นฐานความผิดที่มีปัญหาในประเด็นนี้ และเป็นปัญหาในส่วนของการมีบทกำหนดความผิดแล้วแต่ยังไม่ครอบคลุมเพียงพอที่จะบรรลุวัตถุประสงค์ในการป้องกันและปราบปรามการกระทำความผิดดังกล่าวได้

ความผิดฐานแข่งรถในทาง โดยมิได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากเจ้าพนักงานจราจรตามมาตรา 134 นี้เป็นฐานความผิดบทหลักที่นำมาปรับใช้กับผู้ที่เกี่ยวข้องกับการรวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะไม่ว่าจะเป็นผู้แข่งขัน ผู้จัด ผู้ส่งเสริม หรือผู้สนับสนุน ให้มีการแข่งขัน ซึ่งมาตรา 134 ได้ห้ามมิให้รถทุกประเภทไม่ว่าจะเป็น รถยนต์ส่วนบุคคล รถจักรยาน รถอีแต่น รถจักรยานยนต์ หรือรถอื่นใดที่อยู่ในความหมายของพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ทำการแข่งรถกันใน

ทางสาธารณะ¹ ส่วนใหญ่การแข่งขันในปัจจุบัน รถจักรยานยนต์จะเป็นประเภทยานพาหนะที่ก่อให้เกิดความผิดฐานนี้มากที่สุด

ผู้ที่จะมีความผิดตามข้อหานี้ได้ จำต้องพิจารณาองค์ประกอบที่กฎหมายได้บัญญัติเอาไว้ว่าเป็นความผิด เมื่อนำเอาคำว่า “การกระทำ” ตามมาตรา 59 วรรคท้าย แห่งประมวลกฎหมายอาญา มาพิจารณาร่วมด้วย สามารถอธิบายได้ว่า มาตรา 134 นี้ มีทั้งการกระทำ และงดเว้นกระทำ กล่าวคือ การแข่งรถในทางนั้นเป็นการกระทำ ส่วนการไม่ได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากเจ้าพนักงานจราจร คือ การงดเว้นการกระทำ² ดังนั้น ผู้ที่จะกระทำความผิดฐานนี้ครบองค์ประกอบ คือ จะต้องมีการแข่งรถในทางสาธารณะ และได้ขออนุญาตจากเจ้าพนักงานจราจรตามขั้นตอน หากมิได้มีการแข่งรถ เป็นเพียงการรวมกลุ่ม ถือว่าความผิดยังไม่สำเร็จ แม้ว่าโดยเจตนาแท้จริงแล้ว ผู้กระทำความผิดมารวมกลุ่มกันก็เพื่อจุดประสงค์ในการแข่งขันรถในทางสาธารณะ กฎหมายก็ยังมิได้บัญญัติให้เป็นความผิด หรือได้มีการขออนุญาตตามขั้นตอนที่กฎหมายได้เปิดช่องเอาไว้แล้ว ก็ถือว่าไม่มีความผิด

เมื่อฐานความผิดแข่งรถในทางโดยมิได้รับอนุญาตนี้จะนำมาปรับใช้เพื่อลงโทษผู้ที่ฝ่าฝืนได้ก็ต่อเมื่อ มีการแข่งขันรถในทางแล้วเท่านั้น และการแข่งนั้นจะต้องมิได้รับอนุญาตจากเจ้าพนักงานจราจรด้วย กฎหมายยังไม่สามารถเข้าไปกำหนดความผิดของการกระทำที่เป็นเพียงขั้นตอนของการรวมกลุ่ม ณ สถานที่ วันเวลา ที่ได้นัดหมายกันเอาไว้ได้ เท่ากับว่ากฎหมายในข้อหานี้จะเข้าไปมีอำนาจเป็นเครื่องมือ ก็ต่อเมื่อการกระทำนั้นได้สำเร็จแล้ว นั่นก็คือ มีการแข่งในทางรถ เกิดขึ้นแล้วเท่านั้น จึงส่งผลให้มาตรา 134 นี้ไม่สามารถบังคับใช้ได้จริง เพราะ เจ้าพนักงานไม่สามารถดำเนินการจับกุมได้อย่างทันท่วงที

อย่างไรก็ตาม แม้กรณีที่มีการรวมกลุ่มแข่งขัน หรือตระเตรียมการแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะจะต้องด้วยหลักเกณฑ์ในการเรียกประกันทัณฑ์ตามมาตรา 49 แห่งประมวลกฎหมายอาญา เนื่องด้วยเป็นบทบัญญัติที่เปิดช่องให้ศาลสามารถกำหนดวิธีการเพื่อความปลอดภัยในกรณีที่มีการกระทำยังไม่สำเร็จเป็นความผิดที่กฎหมายได้บัญญัติเอาไว้ได้ แต่ในเมื่อทางปฏิบัติศาลไม่นำเอา

¹ ทาง หมายความว่า ทางเดินรถ ช่องเดินรถ ช่องเดินรถประจำทาง ไหลทาง ทางเท้า ทางข้าม ทางร่วมทางแยก ทางลาด ทางโค้ง สะพาน และสถานที่ประชาชนใช้ในกิจการจราจร และให้หมายความรวมถึงทางส่วนบุคคลที่เจ้าของยินยอมให้ประชาชนใช้ในการจราจรหรือที่เจ้าพนักงานจราจรได้ประกาศให้เป็นทางตามพระราชบัญญัตินี้ด้วย แต่ไม่รวมไปถึงทางรถไฟ

² รชฎ เจริญจำ, "รถที่ขี่แล่นแข่งกันได้," วารสารอัยการ 19(พฤษภาคม 2539): 114.

วิธีการเพื่อความปลอดภัยนี้มาบังคับใช้จริง ประกอบกับ ศาลจะใช้วิธีการเลี้ยงไปนำเอาบทบัญญัติ เรื่อง ช่องโง่ร ตามมาตรา 210 มาปรับใช้แทน³ ก็ยังคงไม่สามารถนำมาปรับใช้กับการกระทำความผิด กรณีรวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะได้ ด้วยเหตุผลที่ว่า บทบัญญัติเรื่องช่องโง่ร จะต้องเป็นการสมคบกันตั้งแต่ 5 คนขึ้นไป เพื่อกระทำความผิดเฉพาะที่อยู่ในขอบเขตของประมวลกฎหมายอาญาเท่านั้น เมื่อความผิดฐานแข่งรถในทางโดยมิได้รับอนุญาตจากเจ้าพนักงานจราจร เป็น ฐานความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งเป็นกฎหมายเฉพาะอื่น บทบัญญัติเรื่อง ช่องโง่รจึงไม่สามารถนำมาปรับใช้ได้ ทำให้ไม่มีบทบัญญัติใดที่จะนำมาปรับใช้กับการกระทำที่อยู่ใน ขั้นตอนของการรวมกลุ่มเพื่อจะทำการแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะได้ ดังนั้น ความผิด ฐานแข่งรถในทางโดยมิได้รับอนุญาตจึงยังคงเกิดปัญหาที่เจ้าพนักงานตำรวจไม่สามารถดำเนินการ จับกุมได้อย่างทันท่วงที ต้องรอให้มีการแข่งขันเกิดขึ้นก่อนเท่านั้น จึงจะเข้าไปดำเนินการตาม กฎหมายได้ ทำให้มาตรา 134 ไม่สามารถบังคับใช้ได้จริงในปัจจุบัน

อีกทั้ง แม้จะสามารถจับกุมได้ทัน แต่ก็ไม่สามารถรวบรวมพยานหลักฐานได้อย่างเพียงพอที่จะ บรรยายฟ้องได้อย่างรัดกุมว่า ผู้นั้นได้ทำการแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะ เพราะ การที่จะ พิจารณาชี้ขาดว่าการกระทำความผิดดังกล่าวเป็น “การแข่งขัน” ศาลจะพิจารณาตามหลักเกณฑ์อันเป็น ตัวชี้วัดที่ได้กำหนดขึ้นมา ดังมีทั้งหมด 3 ประการ⁴ 1) ผู้กระทำความผิดได้ทำการแข่งขันกับผู้ใด 2) จุดเริ่มต้น และจุดสิ้นสุดของการแข่งขันอยู่บริเวณใด และ 3) มีการพนันกันหรือไม่ ซึ่งประเด็น ทั้งสามนี้ เจ้าพนักงานตำรวจต้องรวบรวมพยานหลักฐานมาอย่างชัดเจน ครบถ้วน และเพียงพอ เมื่อได้ พิจารณาจากรูปแบบของการนำเอายานพาหนะทุกประเภทมาแข่งขันกันในปัจจุบัน รวมถึง กระบวนการแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะที่ปรากฏในบทที่ 2 ด้วย จะเห็นได้ว่า การ แข่งขันในบางคราวไม่จำเป็นว่าจะต้องทำการแข่งขันกับผู้อื่นในรอบเดียวกัน อาจเป็นการทดสอบ ความเร็วรอบละคัน โดยนำเอาสถิติเวลามาเปรียบเทียบก็เป็นได้ เช่น การขี่รถบิ๊กไบค์ (Big bike) รถกระบะ หรือรถยนต์ ทีละคันในถนนที่มีเส้นตรงยาว แล้วจับสถิติเวลามาเปรียบเทียบกัน ดังนั้น รูปแบบการแข่งขันที่เกิดขึ้นจริงในปัจจุบันจึงมีความหลากหลายมากกว่าหลักเกณฑ์อันเป็นตัวชี้วัดที่ ศาลกำหนดขึ้นเพื่อพิจารณา ส่วนในตัวชี้วัดที่ 2) ประเด็นเรื่องจุดเริ่มต้น และจุดสิ้นสุด ก็ไม่ปรากฏ

³ เกียรติขจร วัจนะสวัสดิ์, กฎหมายอาญาภาค1, หน้า 949.

⁴ สัมภาษณ์ สุรวุฒิ กุมภีพงษ์, พนักงานสอบสวนผู้ทรงคุณวุฒิ สถานีตำรวจนครบาลบางขุนเทียน, 11 กุมภาพันธ์ 2558

อย่างชัดเจน ไม่มีผู้ปล่อยสัญญาณเริ่มต้น และสิ้นสุดด้วย เป็นเพียงการเริ่มต้น และหยุดตามๆกันโดย คำนวณระยะทางเอาโดยประมาณของผู้แข่งขัน อีกทั้ง การพนันก็มีได้เกิดขึ้นทุกครั้งที่มีการแข่งขัน เพราะ ในบางคราวเป็นเพียงแค่การทดสอบความเร็ว ความแรงของเครื่องยนต์เท่านั้น ด้วยเหตุนี้ จึงทำให้การกำหนดหลักเกณฑ์อันเป็นตัวชี้วัดเพื่อพิจารณาว่ากรณีใดเข้าลักษณะของการแข่งขันของ ประเทศไทยในปัจจุบัน ยังไม่สอดคล้องกับลักษณะการแข่งขันที่เกิดขึ้นจริง และเมื่อเจ้าพนักงานไม่สามารถรวบรวมพยานหลักฐานได้ตามหลักเกณฑ์ที่ศาลได้กำหนดเอาไว้ โอกาสที่ศาลจะยกฟ้อง จึงมีสูง ทำให้เจ้าพนักงานตำรวจได้เลี้ยงที่จะบังคับใช้มาตรานี้ แต่ไปนำเอามาตรา 43(8) ฐานความผิด ขับขี่รถโดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยมาใช้แทน ทำให้ในท้ายที่สุด มาตรานี้ไม่สามารถบังคับใช้ได้จริง ดังที่ไม่ปรากฏสถิติการจับกุมการกระทำความผิดในข้อหาดังกล่าวแต่อย่างใด ทั้งๆที่พฤติกรรมของการกระทำความผิด คือ การแข่งขัน มีแต่เพียงข้อหาการขับขี่โดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยเท่านั้น

ดังนั้น การที่กฎหมายไม่ได้บัญญัติเอาไว้อย่างชัดเจนว่าลักษณะการกระทำใดที่ถือว่าเป็นการแข่งขัน ทำให้ศาลต้องกำหนดหลักเกณฑ์ขึ้นเองเพื่อพิจารณา และหลักเกณฑ์นี้เองกลับกลายเป็นการจำกัดกรอบการพิจารณาว่าการกระทำใดเข้าลักษณะของการแข่งขัน จึงได้ทำให้เกิดปัญหาเกี่ยวกับการกำหนดความผิด และส่งผลต่อเนื่องไปยังเรื่องของการไม่สามารถบังคับใช้ได้จริงของมาตรานี้อีกประการหนึ่ง

3.2 การกำหนดอัตราโทษและการลงโทษ

ปัญหาในส่วนนี้จำต้องแบ่งการวิเคราะห์ออกเป็น 2 ส่วน คือ อัตราโทษมีความเหมาะสมกับสภาพสังคมในปัจจุบันหรือไม่ และ ในกรณีที่มีการกระทำความผิดซ้ำ สามารถเพิ่มโทษในความผิดครั้งหลังได้หรือไม่ ดังนี้

(1) อัตราโทษของฐานความผิดแข่งรถในทาง โดยมีได้รับอนุญาตมีความเหมาะสมกับสภาพสังคมไทยในปัจจุบันหรือไม่

บทบัญญัติมาตรา 160 ทวิ เป็นบทกำหนดโทษสำหรับผู้ฝ่าฝืนมาตรา 134 เรื่อง การแข่งรถในทาง จะต้องระวางโทษปรับ 2,000 ถึง 10,000 บาท หรือ ต้องได้รับโทษจำคุก ไม่เกิน 3 เดือน หรือทั้งจำทั้งปรับ เป็นบทบัญญัติที่เปิดช่องให้ศาลสามารถใช้ดุลพินิจในการกำหนดโทษได้

ซึ่งเมื่อพิจารณาจากบทกำหนดโทษนี้ เห็นว่ามีอัตราโทษปรับขั้นต่ำอยู่ในระดับที่ต่ำกว่าความเหมาะสม โดยผู้วิจัยพิจารณาจากบทหลักเหตุผลทั้งหมด 4 ประการด้วยกัน คือ

ประการที่ 1 บทกำหนดโทษตามมาตรา 160 ทวิ เดิมได้มีการบัญญัติรวมเอาไว้กับ มาตรา 153 แต่ในปี 2535 ได้มีการแยกออกมาเป็นบทกำหนดโทษโดยเฉพาะ และแม้ว่าจะมีการแก้ไขเพิ่มเติมโทษในปี 2535 จากมีเพียงโทษปรับไม่เกิน 1,000 บาทอย่างเดียวแล้ว แต่บทกำหนดโทษนี้ก็บังคับใช้มาเป็นเวลากว่า 23 ปี จึงสมควรที่จะมีการแก้ไขเพิ่มอัตราโทษขั้นต่ำ

ประการที่ 2 ในความเป็นจริงศาลมักจะกำหนดเป็นโทษปรับในกรณีกระทำความผิด ครั้งแรกไม่ว่าจะเป็นความผิดฐานแข่งรถในทางโดยมิได้รับอนุญาต หรือซัดซีโดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยก็ตาม และอัตราโทษปรับที่ศาลใช้ในการลงโทษผู้กระทำความผิดโดยมากจะอยู่ในระวาง ตั้งแต่ 2,000 ถึง 3,000 บาท ซึ่งเป็นอัตราที่ต่ำมาก หากเทียบกับจำนวนเงินที่นำไปลงทุนดัดแปลง ตกแต่งรถจักรยานยนต์

ประการที่ 3 ในการแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะ วิทยุรุ่นที่จะนำเอารถมาแข่งได้จำเป็นต้องผ่านกระบวนการดัดแปลงตกแต่งรถจักรยานยนต์ให้มีศักยภาพเพียงพอในการแข่งได้ก่อน ซึ่งการแต่งรถในแต่ละครั้งมักจะใช้จำนวนเงินกว่า 5,000 บาทขึ้นไป และหากมีการแต่งอย่างจริงจังเพื่อนำไปแข่งขัน ราคาจะอยู่ประมาณ 10,000 บาทขึ้นไป ดังข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์ ผู้ที่ยังคงแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะในปัจจุบันได้ จำนวน 3 คน⁵ ดังนี้

นายเป (นามสมมติ) กล่าวว่า “ราคารถปัจจุบัน หมิ้น 4 เอามาแข่งไม่ได้ ต้องแต่งก่อน ราคาที่แต่งอยู่ประมาณหลักหมื่น และในบางคราวเกือบสามหมื่น มันจะแพงตรงซุบอะไหล่ให้เงา ถ้าซึนเล็ก ๆ ตกพันกว่าบาทแล้ว”

เด็กชายกาญ (นามสมมติ) กล่าวว่า “ราคาสำหรับมอเตอร์ไซค์ที่ดี ๆ เลย ก็ราคา 17,000 ขึ้นไป แล้วเอาไปถ่างแต่งสวยและแรงก็หมดไปหลายหมื่น”

⁵ สัมภาษณ์ เป กาญ และโค้ก, ผู้ต้องหาคดีลักทรัพย์, 3 มีนาคม 2558

เด็กชายไค้ก (นามสมมติ) กล่าวว่า “ทำเครื่อง ราคาหมื่นกว่าบาท จ่ายทีเดียว บางทีก็ทำเอง บางทีก็ให้ที่ร้านทำ ถ้าซื้ออะไหล่ในเฟสของดี ราคาไม่ต่ำกว่า 2,000 แน่นนอน”

หากนำไปเปรียบเทียบกับบรรจวงค่าปรับที่เริ่มต้นเพียง 2,000 บาท และมีระวางสูงสุด คือ 10,000 บาท จึงถือว่ายังอยู่ในระดับที่ต่ำกว่าเงินที่เหล่าวัยรุ่นนักบิดนำไปลงทุนแต่งรถนั่นเอง

ประการที่ 4 จากผลวิจัยเชิงสำรวจของศูนย์วิจัยความสุขชุมชน มหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ เรื่อง “เงินค่าปรับฐานความผิดกฎหมายจราจรในสายตาประชาชน” พบว่า ความเห็นของประชาชนต่อประเภทความผิดที่ควรเพิ่มโทษผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจรบนถนนมากที่สุดอันดับที่ 1 คือ 86.9% ให้เพิ่มค่าปรับฐานแข่งรถในทางโดยมิได้รับอนุญาต ซึ่งแสดงให้เห็นว่า ประชาชนมีความเห็นพ้องต้องกันในส่วนของอัตราค่าปรับว่ามีอัตราที่ต่ำเกินไป ไม่เหมาะสมกับสภาพสังคมที่เปลี่ยนแปลงไป รวมถึงไม่สามารถทำให้ผู้กระทำความผิดเกรงกลัวต่อโทษที่ตนจะได้รับ⁶

ประการที่ 5 สถิติรายงานการเกิดเหตุในข้อหาแข่งรถจักรยานยนต์ในทางจากประชาชนมายังกองกำกับการศูนย์รวมข่าว (191) ยังคงมีจำนวนที่สูงมาก ดังจะเห็นได้จากสถิติในปี 2557 มีประชาชนแจ้งเข้ามารวมทั้งสิ้น 2,927 เหตุ เฉพาะในกรุงเทพมหานครเพียงจังหวัดเดียว ส่วนในปี 2558 เพียง 2 เดือนแรก พบว่ามีจำนวนสูงถึง 1,298 เหตุ แสดงให้เห็นว่า ผู้กระทำความผิดมิได้เกรงกลัวต่อกฎหมาย และอัตราโทษที่ตนจะได้รับแต่ประการใด ยังคงออกมากระทำความผิดกันจำนวนมาก

จากเหตุผลทั้ง 5 ประการที่ได้กล่าวมาข้างต้น สามารถสรุปได้ว่า การกำหนดอัตราโทษปรับของความผิดฐานแข่งรถในทางโดยมิได้รับอนุญาตได้เกิดปัญหาค่าปรับของการแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะอยู่ในระดับที่ต่ำไม่เหมาะสมกับสภาพสังคมในปัจจุบัน ทำให้ผู้กระทำความผิดไม่เกรงกลัวต่อโทษที่ตนจะได้รับ และทำให้ผู้กระทำความผิดยังคงตัดสินใจที่จะกระทำความผิดซ้ำๆ ส่งผลให้กฎหมายไม่สามารถใช้เป็นเครื่องมือในการป้องปรามยับยั้ง

⁶ ไทยรัฐออนไลน์, "โพลชี้ 86.9%หนุนเพิ่มค่าปรับแข่งรถที่สาธารณะ-กวาดขันขับประมาท" [ออนไลน์].

การกระทำความผิดตามวัตถุประสงค์ของการลงโทษได้ ดังนั้น กฎหมายจึงต้องได้รับการแก้ไขปรับปรุง

สำหรับกรณีโทษจำคุก ผู้วิจัยเห็นว่าโทษจำคุกไม่เกิน 3 เดือนนั้นมีความเหมาะสมอยู่แล้ว และไม่เห็นประโยชน์ของการเพิ่มโทษจำคุกให้สูงขึ้น ด้วยเหตุผลที่ว่า แม้จะมีการกำหนดโทษจำคุกให้สูงกว่านี้ก็มีได้ทำให้ผู้กระทำความผิดซ้ำหลาย และใช้เป็นเหตุผลหลักในการตัดสินใจเลิกกระทำความผิด รวมถึงการจำคุกก็เป็นเพียงแค่การพักมิให้เหล่าวัยรุ่นนักบิดกระทำความผิดชั่วคราวเท่านั้น อีกทั้ง การเพิ่มโทษจำคุกยิ่งทำให้เกิดผลกระทบอื่นๆตามมาอีกมากมาย จากที่ในปัจจุบันยังคงไม่สามารถแก้ไขได้คือ ปัญหานักโทษล้นเรือนจำ และเรือนจำไม่เพียงพอ ดังนั้น การเลือกที่จะเพิ่มอัตราโทษปรับ จึงเป็นทางแก้ปัญหาค่าได้ดียิ่งกว่า เพราะเป็นการลงโทษที่ตัวเงิน มิได้ก่อให้เกิดผลกระทบใดๆเมื่อเปรียบเทียบกับ การเพิ่มโทษจำคุก และยังเป็น การตัดทอนอำนาจการใช้จ่ายเงินในมือของผู้กระทำความผิดมิให้นำเงินไปดัดแปลงตกแต่งรถ ซึ่งถือว่าเป็นกระบวนการในชั้นก่อนแข่งที่จำต้องกระทำ

(2) ในกรณีที่มีการกระทำความผิดซ้ำฐานความผิดแข่งรถในทางโดยมิได้รับอนุญาตจากเจ้าพนักงานจราจร สามารถเพิ่มโทษในความผิดครั้งหลังหรือไม่

การเพิ่มโทษกรณีกระทำความผิดอีก หรือกระทำความผิดซ้ำจะเข้ามามีส่วนเกี่ยวข้องกับกฎหมายที่นำมาใช้ในการป้องกันและปราบปรามการแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะได้ต่อเมื่อวัยรุ่นนักบิดได้กลับมากระทำความผิดซ้ำอีกเป็นครั้งที่สอง หรือครั้งที่สามเป็นต้นไป ซึ่งโดยส่วนมากเหล่าวัยรุ่นที่ได้รับโทษ และพ้นโทษจากการกระทำความผิดนั้นแล้วมักจะกลับมากระทำความผิดซ้ำ

อย่างไรก็ตาม การที่ศาลจะนำเอามาตรานี้มาใช้ในการเพิ่มโทษกรณีกระทำความผิดซ้ำได้ จำต้องมีการพิจารณาถึงเงื่อนไขทางกฎหมายอีกด้วย ดังที่มาตรา 92 ได้บัญญัติว่า “ผู้ใดต้องคำพิพากษาถึงที่สุดให้ลงโทษจำคุก ถ้าและ ได้กระทำความผิดใด ๆ อีกในระหว่างที่ยังจะต้องรับโทษอยู่ก็ดี ภายในเวลา ห้าปีนับแต่วันพ้นโทษก็ดี หากศาลจะพิพากษา ลงโทษครั้งหลังถึงจำคุก ก็ให้เพิ่มโทษที่จะลงแก่ผู้นั้นหนึ่งในสามของโทษที่ศาลกำหนดสำหรับความผิดครั้งหลัง” ซึ่งหลักเกณฑ์ในการ

เพิ่มโทษที่จะลงหนึ่งในสามกรณีมีการกลับมาก่อทำความผิดอีก หรือกระทำความผิดซ้ำ ตามมาตรา 92 มีหลักเกณฑ์ที่ต้องพิจารณาทั้งหมด 3 ประการ คือ (1) ต้องคำพิพากษาถึงที่สุดในคดีแรกให้ลงโทษจำคุก (2) มีการกระทำความผิดใดๆก็ได้เกิดขึ้นอีกในระหว่างยังต้องรับโทษอยู่ หรือภายในเวลา 5 ปี นับแต่วันพ้นโทษ และ (3) ศาลจะพิพากษาลงโทษครั้งหลังถึงจำคุก

ในหลักเกณฑ์ข้อแรก คือ ต้องมีคำพิพากษาถึงที่สุดในคดีแรกหรือคดีก่อนให้ลงโทษจำคุก แสดงให้เห็นว่าการที่จะเพิ่มโทษได้ คดีก่อนศาลจะต้องมีคำพิพากษาถึงที่สุดแล้ว ซึ่งกฎหมายได้บัญญัติเอาไว้ว่าการที่คำพิพากษาของศาลจะถึงที่สุดได้ จะต้องไม่มีการอุทธรณ์หรือฎีกาต่อไป หรือได้ยื่นแล้วแต่ภายหลังได้สละสิทธิ หรือคำพิพากษานั้นเป็นคำพิพากษาฎีกาแล้ว⁷ และคำพิพากษาที่ถึงที่สุดนี้จะต้องมีการพิพากษาให้ลงโทษจำคุกด้วย โดยจะต้องเป็นการถูกจำคุกจริงๆ มิใช่เป็นกรณีของการรอกำหนดโทษ หรือรอกำหนดโทษ หรือการเปลี่ยนโทษจำคุกเป็นกักขัง ดังนั้นวันครบกำหนดรอกำหนดโทษ จึงมิใช่ “วันพ้นโทษ” ตามมาตรา 92 แม้จะมีการกระทำความผิดภายในเวลา 5 ปีก็ไม่สามารถเพิ่มโทษได้⁸ ดังนั้น หากศาลในคดีแรกได้พิพากษาลงโทษปรับเท่านั้นไม่ได้จำคุก คดีหลังก็ไม่สามารถเพิ่มโทษได้ ไม่ว่าจะเป็นการเพิ่มโทษจำคุกหรือเพิ่มโทษปรับในคดีหลัง และถ้ามีการพิพากษาเปลี่ยนจากโทษจำคุกเป็นกักขัง ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 23 ก็ไม่ต้องด้วยหลักเกณฑ์ในการเพิ่มโทษตามมาตรา 92 ด้วยเช่นกัน เพราะมิใช่การจำคุกจริงๆ

ในหลักเกณฑ์ที่ 2 คือ มีการกระทำความผิดใดๆก็ได้เกิดขึ้นอีกในระหว่างที่ยังต้องรับโทษอยู่ หรือภายในเวลา 5 ปี นับแต่วันพ้นโทษ กรณีนี้เป็นกรอบระยะเวลาที่จะสามารถเพิ่มโทษได้ ซึ่งคำว่า “ในระหว่างที่ต้องรับโทษ” อาจเกิดขึ้นได้ 3 กรณีคือ 1) เกิดขึ้นระหว่างอยู่ในช่วงการ พุเลการบังคับให้จำคุก ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 246 2) เกิดขึ้นระหว่างที่ยังหลบหนีการลงโทษอยู่ก่อนล่วงเลยการให้ลงโทษตาม ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 98 3) มีการกระทำความผิดในระหว่างรับโทษจำคุกอยู่ในเรือนจำ และอีกกรณีคือ มีการกระทำความผิดอีกภายในระยะเวลา 5 ปี นับแต่พ้นโทษ ดังนั้นหากมีการกระทำความผิดเกิดขึ้นในช่วงเวลาที่ได้กล่าวมานี้ก็ต้อง

⁷ คณิต ฒ นคร, กฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา (กรุงเทพมหานคร: วิญญูชน 2555), หน้า 566-567.

⁸ คำพิพากษาฎีกาที่ 2104/2511

ด้วยหลักเกณฑ์ที่สามารถเพิ่มโทษในคดีหลังได้ อย่างไรก็ตามจำต้องพิจารณาหลักเกณฑ์อื่นประกอบด้วย

หลักเกณฑ์สุดท้าย คือ ศาลจะต้องพิพากษาลงโทษครั้งหลังถึงจำคุก แสดงให้เห็นว่าการที่ศาลจะเพิ่มโทษกรณีกระทำความผิดอีกในคดีหลังได้จะต้องเป็นกรณีที่ทั้งในคดีแรก และคดีหลังจะต้องพิพากษาลงโทษจำคุก หรือทั้งจำทั้งปรับเท่านั้น หากเพียงแค่ลงโทษปรับอย่างเดียว ไม่ว่าจะในคดีก่อน หรือคดีหลัง ก็ไม่สามารถเพิ่มโทษได้ ตามหลักเกณฑ์มาตรา 92 นี้

กล่าวโดยสรุป คดีแรกศาลจะต้องมีคำพิพากษาถึงที่สุดให้ลงโทษจำคุก หรือทั้งจำทั้งปรับ และในคดีหลัง ศาลจะต้องพิพากษาลงโทษจำคุกหรือทั้งจำทั้งปรับด้วย และการกระทำความผิดซ้ำจะต้องกระทำภายในกรอบระยะเวลาที่กฎหมายได้กำหนดเอาไว้ จึงจะต้องด้วยหลักเกณฑ์การเพิ่มโทษกรณีกระทำความผิดอีก หรือกระทำความผิดซ้ำตามมาตรา 92 นี้ได้ ในกรณีที่ต้องด้วยหลักเกณฑ์ตามมาตรา 92 สามารถที่จะเพิ่มโทษได้แล้ว หากคดีก่อนศาลได้พิพากษาลงโทษทั้งจำคุกและปรับ ในคดีหลังศาลก็ต้องเพิ่มทั้งโทษจำคุกและปรับด้วย นอกจากนี้ความผิดในคดีหลังที่ได้กระทำไม่จำเป็นที่จะต้องเป็นความผิดเดียวกับความผิดครั้งแรก ดังนั้น แม้ความผิดครั้งแรกคือความผิดที่อยู่ในประมวลกฎหมายอาญา แต่ความผิดในครั้งหลังคือ ความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกพ.ศ. 2522 ก็สามารถเพิ่มโทษในความผิดครั้งหลังหนึ่งนสามได้

การที่กฎหมายได้กำหนดหลักเกณฑ์ในการเพิ่มโทษกรณีกระทำความผิดอีก เพราะว่า หลักเกณฑ์นี้ได้สะท้อนหนึ่งในภารกิจของกฎหมายอาญาสมัยใหม่ นั่นก็คือ “การป้องกันพิเศษ”⁹ (Special Prevention) ที่เป็นการต่อสู้กับการกระทำความผิดอีก ซึ่งมีความเกี่ยวข้องกับการรวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะเป็นอย่างมาก เพราะ เหล่าวัยรุ่นนักบิดมักจะออกกระทำความผิดซ้ำๆ และแม้จะเคยรับโทษไปแล้ว ก็ไม่ทำให้เกิดความเข็ดหลาบ เพราะศาลมักจะลงโทษปรับมากกว่าการจำคุก ดังปรากฏเป็นปัญหาในประเด็นในเรื่องอัตราโทษที่ได้กล่าวไปข้างต้น ดังนั้น เมื่อผู้กระทำความผิดมีลักษณะการกระทำความผิดซ้ำๆ การเพิ่มโทษให้สูงขึ้นกว่าอัตราที่

⁹ คณิต ฒ นคร, กฎหมายอาญาภาคทั่วไป หน้า 436.

กฎหมายกำหนด จึงเป็นมาตรการที่จะสามารถทำให้ผู้กระทำความผิดรู้สำนึกว่าการกระทำความผิดซ้ำจะต้องถูกเพิ่มโทษ¹⁰ โดยให้ศาลมีอำนาจใช้ดุลพินิจลงโทษผู้กระทำให้เหมาะสมกับตัวผู้กระทำความผิด

เมื่อฐานความผิดในฐานแข่งรถในทางโดยมิได้รับอนุญาตเปิดช่องให้ศาลสามารถเลือกใช้โทษปรับ หรือโทษจำคุก หรือทั้งปรับทั้งจำคุกได้ แต่ส่วนใหญ่ในทางปฏิบัติศาลจะเลือกใช้โทษปรับกับผู้กระทำความผิดแข่งรถในทางมากกว่าโทษจำคุก ซึ่งทำให้เกิดปัญหาต่อมาว่า หากมีการกระทำความผิดซ้ำ ศาลจะสามารถเพิ่มโทษในการกระทำความผิดแข่งรถในทางครั้งหลังได้หรือไม่ เมื่อพิจารณากับหลักเกณฑ์มาตรา 92 เรื่องการกระทำความผิดอีก พบว่า ไม่สามารถเพิ่มโทษได้ เพราะอาศัยคดีก่อน ซึ่งก็คือคดีแรกนั้น ศาลมิได้กำหนดโทษจำคุก แต่ศาลมักจะใช้ดุลพินิจในการลงโทษปรับ ทำให้ไม่เข้าเงื่อนไขของการเพิ่มโทษที่ได้กำหนดเอาไว้ และถึงแม้จะพิพากษาลงโทษจำคุก แต่สุดท้ายก็เปลี่ยนโทษจำคุกเป็นโทษกักขัง ตามมาตรา 23 ได้ เพราะ คดีแข่งรถในทางโดยมิได้รับอนุญาตเป็นคดีที่มีโทษจำคุกไม่เกิน 3 เดือน หากศาลจะพิพากษาจำคุกก็จำต้องพิพากษาไม่เกิน 3 เดือนอย่างแน่นอน และถ้าไม่ปรากฏว่าผู้นั้นได้รับโทษจำคุกมาก่อน หรือปรากฏว่าได้รับโทษจำคุกมาก่อน แต่เป็นโทษสำหรับความผิดที่ได้กระทำโดยประมาท หรือความผิดลหุโทษ ก็ต้องด้วยหลักเกณฑ์ที่กฎหมายได้เปิดช่องให้สามารถเปลี่ยนโทษจำคุกเป็นกักขังได้ไม่เกินสามเดือน

ดังนั้น การที่บทบัญญัติการเพิ่มโทษกรณีกระทำความผิดอีกตามมาตรา 92 ไม่สามารถนำมาปรับใช้กับความผิดฐานแข่งรถในทางโดยมิได้รับอนุญาตได้ จึงกลายเป็นปัญหาหนึ่งของการที่กฎหมายไม่สามารถป้องกัน และปราบปรามปัญหาดังกล่าวในประเด็นเรื่องของการลงโทษได้อย่างมีประสิทธิภาพ

จากการวิเคราะห์ในส่วนของอัตราโทษ และการลงโทษ สามารถสรุปได้ว่าปัญหาที่เกี่ยวข้องกับความผิดฐานแข่งรถในทางโดยมิได้รับอนุญาตนั้นมีอยู่ 2 ส่วน คือ 1. อัตราค่าปรับอยู่ในระดับที่ต่ำเกินไป ไม่ทำให้ผู้กระทำความผิดเกรงกลัว และ 2. บทบัญญัติเพิ่มโทษกรณีกระทำความผิดอีก หรือกระทำความผิดซ้ำ ตามประมวลกฎหมายอาญามาตรา 92 ไม่สามารถนำมาปรับใช้เพื่อเพิ่มโทษได้ เพราะไม่เข้าหลักเกณฑ์ที่กฎหมายได้กำหนดไว้

¹⁰ เรื่องเดียวกัน, หน้า 437

3.3 การดำเนินคดีกับเด็กและเยาวชน

ในขั้นตอนของการดำเนินคดีกับผู้กระทำความผิดที่มารวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะ โดยเฉพาะกับผู้กระทำความผิดที่ยังคงเป็นเด็กและเยาวชน ได้เกิดประเด็นคำถามที่ว่า ในกรณีที่เด็ก หรือเยาวชนได้กลับมากระทำความผิด ซึ่งก็คือ การกลับมาแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะซ้ำๆ ความรับผิดทางอาญาของผู้กระทำความผิดนี้มีความเหมาะสมหรือไม่ ซึ่งในประเด็นนี้ ผู้วิจัยทำการแยกวิเคราะห์ออกเป็น 2 ส่วน คือ ส่วนที่ 1 การดำเนินคดี และส่วนที่ 2 มาตรการลงโทษกับผู้กระทำความผิดที่เป็นเด็กและเยาวชน

1) การดำเนินคดี

การดำเนินคดีกับเด็กหรือเยาวชนที่อยู่ในฐานะผู้กระทำความผิดจำเป็นต้องมีการพิจารณาถึงหลักเกณฑ์การกำหนดความสามารถในการรับผิดชอบทางอาญาด้วย ซึ่งประมวลกฎหมายอาญาได้แบ่งแยกเกณฑ์อายุเอาไว้เป็น 4 กลุ่ม ดังนี้

1.1) เด็กอายุไม่เกิน 10 ปี

ในกรณีที่เด็กอายุต่ำกว่า 10 ปี ได้กระทำการแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะ มาตรา 73 ได้บัญญัติเอาไว้ว่า เด็กกลุ่มนี้ไม่ต้องรับโทษ แม้ว่าการกระทำเช่นนั้นจะเป็นความผิดตามที่กฎหมายกำหนดเอาไว้ก็ตาม แต่กฎหมายได้สันนิษฐานเอาไว้ว่าเด็กกลุ่มนี้ยังไม่สามารถรู้ผิดชอบ และไม่สามารถรับรู้ได้ถึงลักษณะและผลของการกระทำที่ตามมา แม้ในความเป็นจริงเด็กจะมีความรู้สึกผิดชอบมากเพียงใด กฎหมายก็บัญญัติให้ข้อสันนิษฐานนี้เด็ดขาด ไม่สามารถพิสูจน์เป็นอย่างอื่นได้ ดังนั้น จึงไม่สามารถใช้วิธีการสำหรับเด็ก หรือ การลงโทษทางอาญาได้ ต้องมอบตัวให้พนักงานคุ้มครองสวัสดิภาพเด็ก เพื่อดำเนินคดีคุ้มครองสวัสดิภาพตามกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองเด็กต่อไป¹¹ ซึ่งการบัญญัติให้เด็กกลุ่มนี้ไม่มีความรับผิดทางอาญา ผู้วิจัยเห็นด้วยอย่างยิ่ง เพราะ ถึงแม้เด็กจะกระทำความผิด แต่วุฒิภาวะทั้งทางร่างกาย สติปัญญา จิตใจ ยังไม่พัฒนาเต็มที่เพียงพอที่จะทราบว่าการกระทำเช่นนั้นส่งผลประการใดบ้าง และยังไม่สามารถแยกแยะได้ว่าการกระทำใดถูก หรือ

¹¹ หยุด แสงอุทัย, กฎหมายอาญาภาค1 หน้า 161.

ผิด ดังนั้น หากเด็กอายุไม่เกิน 10 ปี มารวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะ ศาลไม่สามารถลงโทษทางอาญาใดๆกับเด็กได้โดยเด็ดขาด

1.2) เด็กอายุกว่า 10 ปี แต่ไม่เกิน 15 ปี

ถ้าเป็นในกรณีที่ผู้กระทำความผิดฐานแข่งรถในทางโดยมิชอบด้วยกฎหมายอายุกว่า 10 ปี แต่ยังไม่เกิน 15 ปี กฎหมายได้บัญญัติห้ามมิให้ศาลลงโทษทางอาญาแก่เด็กโดยเด็ดขาด แต่ถ้าจะให้ปล่อยตัวไปเสียทีเดียวอย่างเด็กอายุไม่เกิน 10 ปี โดยไม่ใช้วิธีการปฏิบัติต่อเด็กเลยก็ไม่ได้¹² ดังนั้น มาตรการนี้จึงบัญญัติให้ศาลจำต้องทำการเลือกวิธีการสำหรับเด็กตามที่มาตรการนี้ได้บัญญัติเอาไว้ เพื่อปรับปรุงเด็กให้กลับตนเป็นคนดี¹³ ซึ่งการที่จะเลือกวิธีการใดๆ ต้องพิจารณาจากทั้ง อายุ ความรู้สึกผิดชอบ การกระทำความผิด และ สาเหตุแห่งการกระทำความผิด เมื่อ สาเหตุอันใดหนึ่งของการรวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะ มักเกิดจากเพื่อนชักชวน ดังนั้น วิธีการที่ศาลเลือกอาจเป็นวิธีการตักเตือน แล้วปล่อยกลับในกรณีที่เป็นการกระทำความผิดครั้งแรก และไม่ปรากฏว่ามีพฤติกรรมที่เสี่ยงต่อการกระทำความผิดอีกตามมาตรา 74(1) หรืออาจจะเลือกใช้วิธีการวางเงื่อนไขคุมประพฤติแก่เด็ก โดยบังคับมิให้เด็กคบเพื่อนชั่วนั้น ตามมาตรา 74(3) ก็ได้¹⁴ หรือในกรณีที่พิจารณาแล้วพบว่า สาเหตุมิได้เกิดจากเพื่อนชักชวน แต่เกิดจากบิดามารดาอบรมสั่งสอนไม่ดี หรือสนับสนุนให้ไปกระทำความผิดเสียเอง ศาลอาจเลือกใช้วิธีการส่งตัวเด็กไปอยู่กับบุคคล หรือองค์กรที่ยินยอมรับเด็กไว้ตาม มาตรา 74(4) หรือจะส่งไปโรงเรียน หรือสถานฝึกอบรมตาม 74(5)ก็ได้เช่นกัน ซึ่งจุดประสงค์ที่ของวิธีการต่างๆเหล่านี้ คือการมุ่งหมายให้เด็กกลับตัวเป็นคนดี โดยการใช้วิธีการสำหรับเด็กแทนการลงโทษ เพื่อตัดสาเหตุที่ทำให้เด็กกระทำความผิด และไม่让孩子กลับมากระทำความผิดซ้ำ¹⁵

การที่กฎหมายได้บัญญัติเอาไว้ไม่ให้ศาลลงโทษทางอาญาแก่เด็กกลุ่มนี้แต่ให้เลือกใช้วิธีการสำหรับเด็กแทน โดยมีจุดประสงค์เพื่อปรับปรุงแก้ไขให้เด็กกลับตัวเป็นคนดีนั้น ผู้วิจัยเห็นด้วยอย่างยิ่งกับการกำหนดมาตรการเช่นนี้ เพราะ แม้ว่าเด็กที่อยู่ในวัยนี้จะมีพัฒนาการเจริญเติบโต

¹² จิตติ ดิงศภัทย์, กฎหมายอาญาภาค1 หน้า 1005.

¹³ หยุต แสงอุทัย, กฎหมายอาญาภาค1 หน้า 161.

¹⁴ เรื่องเดียวกัน, หน้า164.

¹⁵ เรื่องเดียวกัน, หน้า164.

มากกว่าในกลุ่มแรก แต่ก็ยังอยู่ในระดับที่ไม่สามารถแยกแยะได้ว่าสิ่งใดถูกหรือผิด หรือไม่ทราบถึงผลที่เกิดขึ้นจากการตัดสินใจกระทำคามผิดอย่างแท้จริง ทำให้สามารถเลือกทางเดินผิดได้ และในขณะเดียวกัน ยังคงสามารถกลับตัวกลับใจเป็นคนดีได้ง่าย ซึ่งการลงโทษทางอาญาไม่ได้เป็นมาตรการที่มีวัตถุประสงค์ในการแก้ไขฟื้นฟู และปรับปรุงเด็กให้กลับตัวเป็นคนดีได้มากเท่าการใช้วิธีการสำหรับเด็ก และถึงแม้เด็กในกลุ่มนี้จะกลับมากระทำคามผิดซ้ำ การกำหนดวิธีการสำหรับเด็กก็ยังคงเป็นผลดีมากกว่าการลงโทษทางอาญา ซึ่งศาลอาจต้องมีการใช้มาตรการที่รุนแรงขึ้นจากการครั้งแรก และในมาตรานี้เอง วิธีการที่รุนแรงที่สุด ก็คือ การส่งตัวเด็กไปยังโรงเรียน หรือสถานฝึกอบรมนั่นเอง

ดังนั้น การที่กฎหมายบัญญัติไว้เช่นนี้ ถือได้ว่ามีความเหมาะสมแล้ว แต่การที่จะทำ ให้เด็กกลับตัวเป็นคนดี และรู้สำนึกในการกระทำคามผิดของตนได้ก็อยู่ที่ดุลพินิจของศาล เช่นเดียวกันที่จำต้องนำเอาตัวชี้วัดหลายประการมาพิจารณาประกอบกันเพื่อที่จะได้กำหนดวิธีการที่เหมาะสมกับเด็ก ทั้งเด็กที่เพิ่งกระทำคามผิดครั้งแรก และเด็กที่เคยกระทำคามผิดมาแล้ว แต่ยังคงกลับมากระทำคามผิดซ้ำ ซึ่งตัวชี้วัดที่สำคัญประการหนึ่ง คือ การค้นหาสาเหตุที่แท้จริงของการกระทำคามผิด หากศาลสามารถค้นหาได้อย่างถูกต้องแท้จริง การกำหนดวิธีการก็จะมีประสิทธิภาพ ในการแก้ไขปรับปรุงเด็กให้กลับตัวเป็นคนดี และไม่กลับมากระทำคามผิดซ้ำได้ และถึงแม้จะได้กลับมากระทำคามผิดซ้ำก็จะทำไม่กลับมากระทำคามผิดอีกได้

1.3) บุคคลอายุกว่า 15 ปี แต่ต่ำกว่า 18 ปี

บุคคลที่มีช่วงอายุอยู่ในระหว่างนี้เป็นผู้ที่มีการกระทำคามผิดมากกว่ากลุ่มที่มีอายุกว่า 10 ปี แต่ไม่เกิน 15 ปี ซึ่งเมื่อพิจารณาจากรายงานสถิติคดีประจำปีของกรมพินิจและคุ้มครองเด็กและเยาวชนย้อนหลัง 2 ปี¹⁶ โดยในปี 2556 พบว่าจำนวนคดีผู้กระทำคามผิดที่อยู่ในกลุ่มนี้มีมากถึง 26,091 คดี จากทั้งหมด 36,763 คดี ส่วนในปี 2555 มี 28,168 คดีจาก 34,276 คดี ซึ่งเหล่าวัยรุ่นที่รวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะมักจะมีช่วงอายุอยู่ในระหว่างนี้มากที่สุดด้วย

¹⁶ ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ กรมพินิจและคุ้มครองเด็กและเยาวชน, "รายงานสถิติคดีประจำปี 2556" [ออนไลน์] เข้าถึงเมื่อ 1 มีนาคม 2558. แหล่งที่มา: <http://www.2.djop.moj.go.th/images/djopimage/stat2556.pdf>

เช่นกัน ดังข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์ เด็กชายไค้ก (นามสมมติ) ผู้ที่ยังคงเข้าร่วมการรวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะในปัจจุบัน ได้กล่าวว่า

“ช่วงอายุที่แย่งเยอะสุด คือ 15-16 พวกเขาไม่ค่อยได้เรียนหนังสือกัน”¹⁷

ในการดำเนินคดีกับผู้กระทำความผิดกลุ่มนี้ กฎหมายได้บัญญัติหลักเกณฑ์การกำหนดความรับผิดทางอาญา เอาไว้ 2 ทางเลือก คือ ให้ศาลพิจารณาว่าสมควรที่จะใช้วิธีการสำหรับเด็ก ตามมาตรา 74 หรือจะลงโทษทางอาญา และในกรณีจะลงโทษทางอาญา กฎหมายบัญญัติเอาไว้อย่างเด็ดขาดไม่ให้ดุลพินิจแก่ศาล¹⁸ ว่าต้องลดมาตราส่วนโทษที่กำหนดไว้สำหรับความผิดนั้นกึ่งหนึ่งด้วย ตามมาตรา 75 ซึ่งสาเหตุที่กฎหมายได้บัญญัติให้ศาลสามารถใช้ดุลพินิจในการลงโทษทางอาญาได้ แสดงให้เห็นว่า ผู้กระทำความผิดที่อยู่ในกลุ่มนี้ มีการเจริญเติบโตทั้งทางร่างกาย จิตใจ มีวุฒิภาวะเพียงพอแล้วที่จะสามารถพิจารณาได้ว่าการกระทำนี้เป็นความผิด รวมถึงสามารถเข้าใจได้ถึงลักษณะของการกระทำที่เป็นความผิด และรับรู้ได้ถึงผลของการกระทำของตนที่เป็นความผิดนี้ ดังนั้น จึงเป็นวัยที่มีความสามารถเพียงพอที่จะมีความรับผิดทางอาญาได้

อย่างไรก็ตาม การที่ศาลจะพิจารณาว่าควรที่จะต้องลงโทษทางอาญาหรือไม่ ศาลจำต้องคำนึงถึงหลักการพื้นฐานด้วยว่า เด็กมีความเจริญเติบโตไม่เท่าผู้ใหญ่ ดังนั้น ถ้าจะทำให้เด็กกลับตัวเป็นคนดีเลือกที่จะไม่ลงโทษได้ก็ไม่ควรลงโทษ¹⁹ แต่ในขณะเดียวกัน ถ้าศาลตั้งหน้าที่จะช่วยเหลือเด็กไม่ให้ต้องรับโทษเพียงอย่างเดียวก็จะกลายเป็นความคิดที่ผิด และเป็นการแก้ปัญหาที่ไม่ตรงจุด เด็กจะไม่สำนึก อีกทั้งการกระทำเช่นนี้กลับกลายเป็นจุดเริ่มต้นของการกระทำความผิดซ้ำเสียเอง เพราะผู้กระทำความผิดไม่เกรงกลัวต่อโทษที่ตนจะได้รับแต่อย่างใด ซึ่งศาลจะต้องคำนึงถึงความยุติธรรมด้วย กล่าวคือ ถ้าควรจะลงโทษก็ควรต้องลงโทษ²⁰ เช่น กรณีที่เด็กกระทำความผิดซ้ำหลายครั้ง ถ้าจะนำเอาวิธีการตามมาตรา 74 มาใช้ก็ไม่น่าจะทำให้เด็กกลับตัวเป็นคนดีได้ ประกอบกับความยุติธรรมได้เรียกร้องให้ลงโทษ ศาลก็พึงต้องลงโทษแก่เด็กนั้น²¹

¹⁷ สัมภาษณ์ ไค้ก (นามสมมติ), ผู้ต้องหาคดีลักทรัพย์, 3 มีนาคม 2558

¹⁸ จิตติ ดิงศภทิพย์, กฎหมายอาญาภาค1 หน้า 1019.

¹⁹ หยุต แสงอุทัย, กฎหมายอาญาภาค1 หน้า 169.

²⁰ เรื่องเดียวกัน, หน้า170.

²¹ เรื่องเดียวกัน, หน้า170.

การที่ศาลจะพิจารณาตัดสินว่าควรจะใช้มาตรการใดระหว่าง วิธีการสำหรับเด็กตามมาตรา 74 หรือการลงโทษทางอาญากฎหมาย มาตรา 75 นี้ก็ได้มีการบัญญัติหลักเกณฑ์ หรือตัวชี้วัดที่ศาลจะต้องนำมาใช้พิจารณา คือ ความรู้สึกผิดชอบ และสิ่งอื่นที่เกี่ยวข้อด้วย เช่น อายุ ประวัติ ความประพฤติ สติปัญญา การศึกษาอบรม ภาวะแห่งจิต นิสัย อาชีพ และสิ่งแวดล้อม สภาพของความผิด และสาเหตุของการกระทำความผิด เป็นต้น²² ซึ่งตัวชี้วัดต่างๆ เหล่านี้เปรียบเทียบตางซึ่งจะทำให้ศาลใช้ดุลพินิจในการตัดสินว่าควรจะใช้มาตรการใด แต่เมื่อได้พิจารณาจากหลักเกณฑ์ดังกล่าว พบว่าศาลจะเน้นความสำคัญของตัวชี้วัดเฉพาะเรื่อง อายุ เป็นหลักกว่าสิ่งอื่น กล่าวคือ ถ้าเป็นผู้ที่อยู่ในช่วงอายุกลุ่มนี้ ศาลจะเลือกใช้วิธีการสำหรับเด็กเสียเป็นส่วนมาก โดยมีได้พิจารณาว่าการกระทำความผิดที่ผู้ันได้กระทำลงนั้นมีความร้ายแรงมากเพียงใด หรือเป็นกระทำความผิดซ้ำอีกหรือไม่ ซึ่งตัวชี้วัดทั้ง 2 กรณีที่กล่าวไปนี้มีได้มีน้ำหนักสำคัญมากไปกว่าเกณฑ์ในเรื่องอายุ กับหลักการพื้นฐานที่ว่า “เด็กอย่างไรก็คือเด็ก” ไม่ควรที่จะลงโทษเด็กถ้าสามารถเลือกได้ ประกอบกับข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์รองอธิบดีผู้พิพากษาศาลเยาวชน และครอบครัวกลาง ท่านได้ให้ข้อมูลว่า

“ส่วนใหญ่มาตรการที่ใช้กับผู้กระทำความผิดที่เป็นเด็กจะเน้นที่การแก้ไขมากกว่าการลงโทษ เช่น ให้ไปฝึกระเบียบวินัย สอนและตักเตือนให้ตระหนักถึงผลกระทบของการแข่งรถ ความประมาทในการขับขี่ โดยการให้ไปหาข้อมูล เรื่องอุบัติเหตุทางรถยนต์ และให้เขียนบทความมานำเสนอ เพื่อจะให้เด็กที่กระทำความผิดได้ทราบว่าการออกไปแข่งรถเพื่อสนองความต้องการของตัวเองนั้น ได้ทำให้ผู้อื่นได้รับความเดือดร้อนด้วยเช่นเดียวกัน อีกทั้งยังทำให้บิดามารดาเดือดร้อนด้วยหากเกิดอุบัติเหตุขึ้นกับผู้ัน ซึ่ง เป็นวิธีการที่ทำให้เด็กเห็นภาพเอง”

นอกจากนี้ ท่านยังได้แสดงความคิดเห็นในเรื่องมาตรการที่นำมาใช้กับการกระทำความผิดซ้ำของเด็กด้วยว่า

²² เรื่องเดียวกัน, หน้า169.

“ในมุมมองของผม คดีแข่งรถ ผมจะไม่ลงโทษ เพราะผมเห็นว่ามันเป็นวัยของเขา แต่ถ้าเราหามาตรการในการป้องกันไม่ให้เขากลับไปกระทำความผิดซ้ำได้ย่อมเป็นสิ่งที่ดีกว่าการลงโทษ”²³

ดังนั้น แม้ว่าเด็กจะกระทำความผิดซ้ำ ศาลก็ยังคงเลือกใช้วิธีการสำหรับเด็ก ตามมาตรา 74 จึงกลายเป็นว่า การที่ประมวลกฎหมายอาญามาตรา 75 ได้บัญญัติให้ทางเลือกกับศาล ในการเลือกใช้มาตรการสำหรับผู้กระทำความผิดที่อยู่ในกลุ่มนี้ ระหว่าง การลงโทษทางอาญา กับ วิธีการสำหรับเด็ก เพื่อที่จะให้ศาลสามารถกำหนดมาตรการให้เหมาะสมกับผู้กระทำความผิดเป็นบุคคลได้ และจะสามารถทำให้เด็กไม่กลับมากระทำความผิดอีก กลับกลายเป็นไม่สามารถบรรลุเจตนารมณ์ดังกล่าว เพราะในเมื่อการกระทำความผิดครั้งก่อน ศาลได้เลือกใช้วิธีการสำหรับเด็กแล้ว ต่อมาเด็กยังคงกลับมากระทำความผิดซ้ำ แสดงให้เห็นว่า วิธีการที่ศาลได้มีคำสั่งไปไม่สามารถแก้ไขเด็กให้กลับตัวเป็นคนดีได้อย่างแท้จริง และแม้ว่าเด็กจะกลับมากระทำความผิดอีกซ้ำๆ ศาลก็ยังคงยึดหลักการแก้ไข มิใช่การลงโทษเพื่อให้เข็ดหลาบเช่นเดิม ทำให้เด็กไม่เกิดความสำนึกถึงความผิดที่ตนได้กระทำ และไม่เกรงกลัวต่อโทษที่ตนได้รับแต่อย่างใด ยังคงคิดว่าจะกระทำความผิดอีกก็ครั้ง ก็จะไม่ได้รับโทษทางอาญาอย่างแน่นอน ทำให้ปัญหาได้วกกลับมาที่ว่า แม้มาตรา 75 จะได้บัญญัติให้ทางเลือกไว้ แต่ในท้ายที่สุดทางเลือคนั้นก็ไม่มีประโยชน์แต่อย่างใด

2) มาตรการลงโทษกับผู้กระทำความผิดที่เป็นเด็กและเยาวชน

จากที่ได้วิเคราะห์ในส่วนของการดำเนินคดีทางอาญากับเด็กและเยาวชน โดยเฉพาะกรณีที่มีอายุกว่า 15 ปี แต่ไม่เกิน 18 ปี ตามมาตรา 75 พบว่าเกิดปัญหาในส่วนนี้มากที่สุด ซึ่งคำพิพากษาหรือคำสั่งของศาลที่บังคับใช้กับผู้กระทำความผิดในกลุ่มนี้จะมีทั้งการเลือกใช้วิธีการสำหรับเด็ก ตามมาตรา 74 และการลงโทษทางอาญา ตามที่มาตรา 75 ได้บัญญัติให้ทางเลือกไว้ โดยสามารถแบ่งออกมาได้ ทั้งหมด 6 มาตรการ²⁴ คือ (1) ว่ากล่าวตักเตือน (2) คุมประพฤติ (3) ปรับ (4) ควบคุมตัวเพื่อฝึกและอบรม (5) ใช้วิธีการอื่นแทน เช่น การให้การศึกษา (6) จำคุก

²³ สัมภาษณ์ ประวิทย์ อิทธิชัยวัฒนา, รองอธิบดีผู้พิพากษาศาลเยาวชนและครอบครัวกลาง, 6 มีนาคม 2558

²⁴ ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ กรมพินิจและคุ้มครองเด็กและเยาวชน, "รายงานสถิติคดีประจำปี 2556" [ออนไลน์].

เมื่อพิจารณาจากการรายงานสถิติคดีประจำปีย้อนหลังใน ปี 2555²⁵ และ 2556²⁶ พบว่า มาตรการที่ศาลใช้เยอะที่สุด คือ การคุมประพฤติ โดยในปี 2555 มีการทำคำสั่งมากถึง 16,795 คดี จากทั้งหมด 28,133 คดี และ ในปี 2556 มี 19,770 คดี จากทั้งหมด 30,907 คดี ส่วนมาตรการที่ใช้น้อยที่สุด คือ มาตรการลงโทษทางอาญา โดยจะแบ่งเป็นการปรับ และการจำคุก ซึ่งสถิติการปรับในปี 2555 มีเพียง 1,181 คดี จากทั้งหมด และในปี 2556 มีเพียงแค่ 902 คดี จากทั้งหมด ส่วนสถิติการจำคุกจะอยู่ในอันดับที่ใช้น้อยที่สุด ซึ่งสถิติในปี 2555 มีเพียงแค่ 134 คดี ส่วนในปี 2556 มี 112 คดี

จากข้อมูลด้านสถิติจะเห็นได้อย่างชัดเจนว่ามาตรการลงโทษทางอาญาได้ถูกนำมาใช้น้อยมาก แม้ว่าข้อมูลอ้างอิงทางด้านสถิติคดีข้างต้นได้ระบุว่า ผู้ที่กระทำความผิดส่วนมากจะอยู่ในช่วงอายุกว่า 15 ปี แต่ไม่ถึง 18 ปี ตามมาตรา 75 ที่กฎหมายบัญญัติให้ทางเลือกกับศาลในการพิจารณาเลือกใช้ มาตรการ ระหว่าง วิธีการสำหรับเด็กตามมาตรา 74 หรือ การลงโทษทางอาญา และเมื่อนำไปพิจารณาประกอบกับพฤติกรรมรวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะที่มักจะเป็น ผู้กระทำความผิดที่มีอายุอยู่ในกลุ่มนี้ และมักจะกลับมาก่อทำความผิดซ้ำอยู่เรื่อยๆ การที่ศาลใช้ดุลพินิจเลือกที่จะใช้วิธีการสำหรับเด็กในกรณีที่ได้กระทำความผิดมาหลายครั้งแล้วอาจไม่สามารถแก้ไขเด็กให้กลับตัวเป็นคนดีได้ เพราะ เด็กกลุ่มนี้ถือได้ว่าเป็น “เด็กเหลือขอ” ที่ทำผิดแล้วผิดอีก โดยในหมู่เหล่าวัยรุ่นนักบิดจะทราบกันดีว่า ทำผิดไปแม้จะโดนจับ มาตรการที่ศาลนำมาใช้ก็เป็นเพียงแค่การคุมประพฤติ การตัดเตือน หรืออย่างหนักที่สุด คือ การส่งไปสถานพินิจ ซึ่งมุมมองของเด็กกลุ่มนี้มองว่า อย่่างไรก็เป็นมาตรการที่ไม่รุนแรงแรง ใช้เวลาเพียงไม่นานก็สามารถออกมากระทำความผิดได้อีก และถึงแม้จะกระทำความผิด โดนดำเนินคดีครั้งต่อไป ศาลก็ยังเลือกใช้วิธีการสำหรับเด็กแทน การลงโทษทางอาญาอยู่ดีนั่นเอง ดังที่ศาสตราจารย์ ดร.หยุด แสงอุทัยได้กล่าวถึงความรับผิดชอบทางอาญาของกลุ่มเด็กที่กระทำความผิดซ้ำๆ เอาไว้ว่า “กรณีที่เด็กกระทำความผิดซ้ำหลายครั้ง ถ้าจะนำเอาวิธีการตามมาตรา 74 มาใช้ก็ไม่น่าจะทำให้เด็กกลับตัวเป็นคนดีได้ ประกอบกับความยุติธรรมได้เรียกร้องให้ลงโทษ ศาลก็พึงต้องลงโทษแก่เด็กนั้น”

²⁵ เรื่องเดียวกัน

²⁶ เรื่องเดียวกัน

ประเด็นของมาตรการที่ศาลได้เลือกเอามาใช้กับเด็กที่มารวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะซ้ำๆ จึงกลายเป็นปัญหาสำคัญของการบังคับใช้กฎหมายกรณีการดำเนินคดีกับเด็กที่กระทำความผิดที่กลายเป็นการก่อให้เกิดการกระทำความผิดซ้ำเสียเอง เพราะบทลงโทษ หรือวิธีการสำหรับเด็กนำมาใช้ไม่เหมาะสมกับประเภทเด็กกระทำความผิดซ้ำๆ ดังนั้น ประเด็นนี้จึงเป็นข้อบกพร่องประการหนึ่งที่สำคัญเช่นเดียวกัน

3.4 การบังคับใช้กฎหมาย

การวิเคราะห์ในส่วนการบังคับใช้กฎหมายเป็นการสะท้อนให้เห็นว่า ปัญหาที่เกิดขึ้นของกฎหมายในแต่ละฉบับมิได้เกิดจากตัวเนื้อหาของสาระของตัวกฎหมาย แต่เป็นปัญหาของการบังคับใช้ในความเป็นจริง ซึ่งในบางกรณีสามารถย้อนกลับไปสะท้อนให้เห็นถึงปัญหาของตัวบทกฎหมายเช่นกัน โดยกฎหมายที่ผู้วิจัยเห็นปัญหาในส่วนนี้ มีทั้งหมด 5 พระราชบัญญัติ คือ (1) พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 (2) พระราชบัญญัติการพนัน พ.ศ. 2478 (3) พระราชบัญญัติคุ้มครองเด็ก พ.ศ. 2546 (4) พระราชบัญญัติศาลเยาวชนและครอบครัวและวิธีพิจารณาคดีเยาวชนและครอบครัว พ.ศ. 2553 ดังนี้

(1) พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

การที่มาตรา 134 ได้บัญญัติเปิดช่องว่างให้การแข่งรถในทางสามารถกระทำได้โดยชอบด้วยกฎหมายก็ต่อเมื่อมีการขออนุญาตจากเจ้าพนักงานจราจร และได้มีการออกหนังสือให้สามารถแข่งรถในทางได้ แต่บทบัญญัตินี้มีได้กำหนดบทบัญญัติเพิ่มเติมรายละเอียดของการออกหลักเกณฑ์เอาไว้ว่า เจ้าพนักงานจะใช้เกณฑ์ใดในการตัดสิน และมีกระบวนการขั้นตอนอย่างไร หรือมิได้กำหนดบทบัญญัติลำดับรองที่กำหนดหลักเกณฑ์ดังกล่าวเอาไว้ ซึ่งในมาตรา 134 ได้ระบุเพียงคำว่า ห้ามมิให้แข่งรถในทางโดยมิได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากเจ้าพนักงานจราจรเท่านั้น ด้วยเหตุนี้จึงทำให้เกิดปัญหาว่า ข้อกฎหมายในส่วนนี้สามารถบังคับใช้ได้จริงหรือไม่ หากมีผู้ใดไปขออนุญาตจากเจ้าพนักงานจราจร หลักเกณฑ์ใดที่จะนำมาใช้เป็นตัวชี้วัดว่าการจัดแข่งครั้งนี้ ควรให้มีขึ้นหรือไม่ ดังนั้น บทบัญญัติในส่วนนี้จึงมีปัญหาในด้านการบังคับใช้จริงในทางปฏิบัตินั่นเอง

(2) พระราชบัญญัติการพนัน พ.ศ. 2522

โดยปกติด้วยพฤติการณ์ของการรวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะ มักจะต้องมีเรื่องการพนันเข้ามาเกี่ยวข้องได้อย่างแน่นอน แต่สิ่งที่จะเชื่อมโยงไปยังการบังคับใช้พระราชบัญญัตินี้คือ พยานหลักฐานที่จะนำมาดำเนินคดี หรือในกรณีที่เป็นกรเข้าจับกุมเด็กและเยาวชน เจ้าพนักงานตำรวจจะมีอำนาจจับได้ก็ต่อเมื่อเป็นการกระทำความผิดซึ่งหน้า หรือมีหมายจับ ซึ่งโดยมากจะไม่สามารถจับได้เพราะผู้กระทำความผิดจะไหวตัวทันและหลบหนีด้วยความรวดเร็ว จึงไม่หลงเหลือพยานหลักฐานใดๆเอาผิดตามพระราชบัญญัตินี้ อีกทั้งบทบัญญัติความผิดฐานหลักก็ไม่สามารถบังคับใช้ได้จริง ดังที่ได้กล่าวถึงปัญหาในข้างต้น ดังนั้น แม้ว่าพระราชบัญญัติการพนันฉบับนี้จะมีความเกี่ยวข้องกับปัญหาการรวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะ แต่ในทางปฏิบัติเมื่อไม่สามารถดำเนินการจับกุมในความผิดฐานหลักได้ ความผิดการพนัน ซึ่งเป็นความผิดที่แอบแฝงมากับการแข่งขันเช่นนั้น ก็ไม่สามารถบังคับใช้ได้จริงเช่นเดียวกัน

(3) พระราชบัญญัติมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม พ.ศ. 2511

คำว่า “มาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม” มีความสำคัญกับผู้ประกอบกิจการทั้งจำหน่ายและโฆษณาเป็นอย่างมาก เพราะถ้าหากตนทราบว่าผลิตภัณฑ์นั้นเป็นผลิตภัณฑ์ที่มีได้มาตรฐานและมิได้ปฏิบัติตามขั้นตอนที่กฎหมายกำหนดเอาไว้ ผู้จัดจำหน่าย ผู้โฆษณา มีความผิดตามพระราชบัญญัติฉบับนี้ทันที ซึ่งร้านค้าที่จำหน่ายอะไหล่ เครื่องยนต์รถจักรยานยนต์ที่ผิดกฎหมายจึงมีส่วนเกี่ยวข้องโดยตรง และการที่จะทราบได้ว่าผลิตภัณฑ์ที่นำมาไว้เพื่อจำหน่ายนี้เป็นผลิตภัณฑ์ที่มีได้มาตรฐาน ผู้ประกอบการจำเป็นต้องศึกษาลงลึกถึงประกาศกระทรวงอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง ซึ่งในประกาศนี้ก็ได้กำหนดบทบัญญัติลำดับรองลงไปอีก ซึ่งก็คือ มาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม “มอก.” และในสาระสำคัญของมอก.ที่เกี่ยวข้องกับรถจักรยานยนต์ ก็ยังอ้างอิงโยงไปถึง หลักเกณฑ์สากลของต่างประเทศด้วย คือ Economic Commission for Europe (ECE) Regulation No... ยกตัวอย่างเช่น ความผิดตามมาตรา 36 ของร้านค้าที่จำหน่ายอะไหล่ อุปกรณ์ของรถจักรยานยนต์ จำต้องพิจารณาถึงมาตรา 20 ด้วย กล่าวคือ มาตรฐานนี้เป็นหลักเกณฑ์สำหรับผู้ “ทำ” ผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมตามที่พระราชกฤษฎีกากำหนด โดยผู้จำหน่ายจะต้องไม่ทราบว่าผลิตภัณฑ์ที่ตนจำหน่ายอยู่นี้ได้ปฏิบัติไม่ถูกต้องตามขั้นตอน หรือทำขึ้นซึ่งผลิตภัณฑ์ที่มีได้มาตรฐานตามที่กฎหมายกำหนด และการที่จะ

ทราบได้ว่าผลิตภัณฑ์ที่ร้านจำหน่ายอยู่นั้นผิดกฎหมายตามมาตรา 20 หรือไม่ได้นั้น จำต้องไปพิจารณาถึงประกาศกระทรวงฉบับที่เกี่ยวข้อง คือ ประกาศกระทรวงอุตสาหกรรม ฉบับที่ 3890 (พ.ศ. 2551) โดยประกาศกระทรวงฉบับนี้ยังได้อ้างถึงหลักเกณฑ์มาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม มอก. เลขที่ 2354-2550 ด้วย ซึ่งมอก.ฉบับนี้ มิได้ระบุรายละเอียดเอาไว้อย่างครบถ้วนในฉบับเดียว แต่ได้มีการนำเอา Economic Commission for Europe (ECE) Regulation No.60 มาบังคับใช้ด้วย ดังจะเห็นได้ว่า ผู้ที่จะจำหน่ายผลิตภัณฑ์ดังกล่าวจำเป็นต้องศึกษาลงลึกหลายขั้นตอนกว่าจะพบหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องโดยตรง และแม้จะพบแล้ว ก็ยังมีการอ้างถึงหลักเกณฑ์ต่างประเทศที่ได้รับเข้ามาด้วย ทำให้การที่รัฐได้ออกประกาศ รวมถึงหลักเกณฑ์ลำดับรองในหลายทอดนี้กลายเป็นปัญหาในการบังคับใช้กฎหมายอย่างแท้จริงสำหรับพระราชบัญญัติมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมฉบับนี้

(4) พระราชบัญญัติศาลเยาวชนและครอบครัวและวิธีพิจารณาคดีเยาวชนและครอบครัว พ.ศ. 2553

บทบัญญัติในส่วนนี้พบปัญหาในการบังคับใช้มากที่สุด เพราะการจับกุมดำเนินคดีกับเด็กหรือเยาวชนนั้นมีหลักเกณฑ์ที่ยุ่งยาก ทั้งในขั้นตอนการจับกุม การตรวจสอบการจับกุม การสอบสวน โดยในขั้นตอนของการจับกุม ความผิดในเรื่องการแข่งรถในทาง ไม่พบปัญหาเรื่องอำนาจในการจับเพราะเป็นการกระทำความผิดซึ่งหน้า แต่ความผิดที่มีปัญหา คือ ความผิดที่แอบแฝงมากับการแข่งขัน เช่น การพนัน ยาเสพติด หรือลักทรัพย์ นั้นไม่สามารถดำเนินคดีได้ เพราะด้วยพยานหลักฐานที่ไม่เพียงพอ และมีได้เป็นการกระทำความผิดซึ่งหน้าที่จะทำให้เกิดอำนาจในการจับได้ เมื่อเป็นเช่นนี้ จะส่งผลให้เกิดตัวเลขผิด ในคดีที่เกี่ยวกับเด็กและเยาวชนจำนวนมาก เพราะไม่สามารถคำนวณสถิติการกระทำความผิดที่เกิดขึ้นจริงได้เลย ทั้งที่ทราบอยู่ว่ามีการกระทำความผิดเกิดขึ้นจริง

ในส่วนขั้นตอนของการตรวจสอบการจับกุม ที่กฎหมายได้วางหลักเกณฑ์ให้พนักงานสอบสวนนำตัวผู้กระทำความผิดไปยังศาลภายใน 24 ชั่วโมงนับแต่ผู้กระทำความผิดมาถึงยังที่ทำการสอบสวน ถือได้ว่าเป็นส่วนที่ทำให้เกิดปัญหาการบังคับใช้กฎหมาย กล่าวคือ ในช่วงระยะเวลาที่จำกัด เช่นนั้น พนักงานสอบสวนผู้รับผิดชอบต้องมีการรวบรวมข้อมูลในเบื้องต้นเพื่อส่งศาล ทำให้การรวบรวมในระยะเวลาที่จำกัดเช่นนั้นเกิดความผิดพลาดและไม่สมบูรณ์ ประกอบกับจำนวนของผู้กระทำความผิดแข่งรถในทางนั้นมีจำนวนมาก อีกทั้ง ข้อจำกัดเรื่องระยะเวลาทำให้เจ้าหน้าที่

ตำรวจต้องประสบกับปัญหาการจับกุมเด็กและเยาวชนไม่ถูกต้องทำให้ศาลต้องสั่งปล่อยตัวเพราะเป็นการจับกุมที่มีข้อบกพร่อง

สำหรับขั้นของการสอบสวน ก็มีปัญหาเช่นเดียวกัน กล่าวคือ การสอบสวนเด็กหรือเยาวชน จำต้องมีกลุ่มสหวิชาชีพเข้ามาเกี่ยวข้องด้วย ซึ่งในทางปฏิบัติ เป็นการยากที่ติดต่อและนัดให้มาพร้อมกันทั้ง 4 ฝ่าย ซึ่งส่งผลให้การดำเนินคดีล่าช้าออกไป ทำให้เกิดวิธีการหลีกเลี่ยงกฎหมาย คือ พนักงานสอบสวนจะทำการสอบสวนด้วยตนเองก่อน แล้วจะให้กลุ่มสหวิชาชีพเป็นผู้อ่านสำนวน รวมถึงลงชื่อรับทราบเท่านั้น ทำให้วัตถุประสงค์ของกฎหมายในการคุ้มครองเด็กและเยาวชนไม่สามารถบรรลุผลได้จริงในทางปฏิบัติ



บทที่ 4

กฎหมายในการป้องกันและปราบปรามการรวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะในต่างประเทศ

จากที่ได้มีการวิเคราะห์ในส่วนกฎหมายของประเทศไทยพบว่ามีปัญหาในเรื่องฐานความผิดที่ไม่ครอบคลุมเพียงพอ การไม่มีบทนิยามของคำว่า “แข่งขัน” ปัญหาเรื่องอัตราโทษและการกำหนดโทษที่มีอัตราค่าปรับขั้นต่ำที่น้อยเกินไป ไม่ทำให้ผู้กระทำความผิดเกรงกลัว รวมถึงการไม่สามารถเพิ่มโทษผู้กระทำความผิดได้ อีกทั้งมีประเด็นปัญหาในเรื่องการดำเนินคดีกับเด็กและเยาวชนที่กระทำความผิดซ้ำในช่วงอายุกว่า 15 ปี แต่ไม่ถึง 18 ปี ดังนั้นในบทนี้จึงเป็นการศึกษากฎหมายของต่างประเทศทั้งหมดเพื่อนำมาพิจารณาเป็นแนวทางในการปรับปรุงแก้ไขกฎหมายประเทศไทย โดยในบทนี้จะกล่าวถึง กฎหมายที่นำมาใช้ในการป้องกันปราบปรามการรวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะ ของ 3 ประเทศ คือ ประเทศสหรัฐอเมริกา รัฐฟลอริดา ประเทศมาเลเซีย และประเทศออสเตรเลีย รัฐนิวเซาท์เวลส์ รวมถึงกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินคดีกับผู้กระทำความผิดที่เป็นเด็ก ของ 2 ประเทศ คือ ประเทศมาเลเซีย และประเทศออสเตรเลีย รัฐนิวเซาท์เวลส์ด้วย

ประเทศทั้งสามมีรูปแบบของกฎหมายที่นำมาปรับใช้กับปัญหาการรวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะที่แตกต่างกัน กล่าวคือ ประเทศสหรัฐอเมริกา รัฐฟลอริดา ได้มีการบัญญัติออกมาเป็นกฎหมายเฉพาะสำหรับเรื่องการแข่งขันในทางเพียงเรื่องเดียว ส่วนประเทศมาเลเซีย และประเทศออสเตรเลีย รัฐนิวเซาท์เวลส์ จะมีฐานความผิดของการแข่งรถบัญญัติเอาไว้เป็นหนึ่งในฐานความผิดของกฎหมายจราจรของรัฐนั้นๆ โดยเฉพาะ ซึ่งมีลักษณะเช่นเดียวกับประเทศไทยที่ฐานความผิดการแข่งขันในทางเป็นหนึ่งในฐานความผิดที่พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้กำหนดให้เป็นความผิด โดยจะกล่าวถึงรายละเอียดเป็นรายประเทศ ดังนี้

4.1 ประเทศสหรัฐอเมริกา

การแข่งขันทางตรง หรือ Drag Racing เป็นหนึ่งในประเภทของการแข่งรถที่มีขอบด้วยกฎหมาย (Illegal street racing) ซึ่งสถานที่แรกที่มีการแข่งขัน คือ บริเวณทะเลทราย Mojave ในรัฐ

แคลิฟอร์เนีย ช่วงต้นของ ค.ศ.1930¹ ในปัจจุบันการแข่งขันในลักษณะเช่นนี้มักจะแข่งขันกันบนถนนหลวง ที่ประชาชนสัญจรไปมารวมกัน และมีการเชิญชวนให้ผู้อื่นมาร่วมเข้าชมเพื่อสร้างสีสันให้กับการแข่งขันนั้นๆ

อีกทั้งรูปแบบการรวมกลุ่มแข่งรถจักรยานยนต์ในปัจจุบันมีรูปแบบพัฒนาไปเป็น องค์กรอาชญากรรม กลายเป็นแก๊งรถจักรยานยนต์ที่รวมกลุ่มกันโดยมิชอบด้วยกฎหมาย (Outlaw Motorcycle Clubs)² มีสมาชิกจำนวนมาก ทั้งในประเทศสหรัฐอเมริกาเอง และขยายเครือข่ายไปยังต่างประเทศ เช่น กลุ่มที่มีชื่อว่า Hell's Angel ที่เป็นกลุ่มเก่าแก่ ซึ่งปรับเปลี่ยนรูปแบบมาตั้งแต่ภายหลังการเกิดสงครามโลกครั้งที่ 2³ หรือกลุ่ม Mongols ที่ก่อตั้งในปี 1970 บริเวณตะวันออกเฉียงใต้ของจอร์เจีย⁴ เป็นต้น ซึ่งการกระทำเช่นนี้เป็นเหตุให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยในชีวิตของผู้คนในสังคม ดังนั้นในแต่ละประเทศจึงมีการออกกฎหมายมากำหนดความผิด และลงโทษผู้ที่มีพฤติกรรมอันฝ่าฝืนกฎหมายเช่นนั้น

รัฐฟลอริดา ก็เป็นอีกรัฐหนึ่งที่ได้ออกบทบัญญัติเฉพาะมากำหนดความผิดกับการแข่งขันยานพาหนะบนทางสาธารณะ เพราะเป็นรัฐที่มีการกระทำความผิดฐานนี้เกิดขึ้นมากเป็นอันดับต้นๆ ของประเทศสหรัฐอเมริกา โดยความผิดเกี่ยวกับการนำเอายานพาหนะมาแข่งขันบนทาง หรือถนนนี้ปรากฏอยู่ในมาตรา 316.191 ใน The 2010 Florida Statutes ดังจะกล่าวถึงในรายละเอียดดังต่อไปนี้

4.1.1 สาระสำคัญของกฎหมาย

ความผิดฐานแข่งรถ ได้ถูกบัญญัติเอาไว้ในฐานความผิดเรื่องการแข่งรถบนทางหลวง แห่ง The 2010 Florida Statutes บทที่ 13 เรื่อง ยานพาหนะ (Motor Vehicles) หมวดที่ 316 เรื่อง รูปแบบการควบคุมกฎจราจร (State Uniform Traffic Control) ซึ่งฐานความผิดนี้ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมในปี 2010 โดยสาเหตุของการออกร่างพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมความผิดฐานนี้ คือ ในปี 2007 นาย Luis Rivera Ortega ได้ถูกรถยนต์ที่ชนจนเสียชีวิตในขณะที่ขับรถจักรยานอยู่ ซึ่งพยาน

¹ The Professional Staff of the Criminal and Civil Justice Appropriations Committee, "Bill Analysis and Fiscal Impact Statement on Luis Rivera Ortega Steet Racing Act," ed. The Florida Senate (Florida 2010).

² Howard Abadinsky, *Organized Crime* (United States of America: Wadsworth Cengage Learning, 2012).

³ Ibid., Page 233

⁴ Ibid., Page 240

ผู้เห็นเหตุการณ์ได้ให้การว่า รถยนต์ที่เป็นต้นเหตุนี้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการแข่งขันบนทางสาธารณะด้วย ดังนั้น เหตุการณ์ดังกล่าวจึงเป็นที่มาและความสำคัญที่ผลักดันให้เกิดการแก้ไขกฎหมายฐานความผิดนี้ขึ้น โดยใช้ชื่อร่างพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมว่า “Luis Rivera Ortega Street Racing Act.”⁵

ตามฐานความผิดแข่งรถในทางหลวง มาตรา 316.191 สามารถแบ่งออกได้เป็น 4 ส่วน ได้แก่ 1) บทนิยาม 2) ฐานความผิด 3) การกำหนดอัตราโทษและการลงโทษและ 4) กระบวนการบังคับใช้กฎหมาย ต่อมาในปี 2010 ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติม ซึ่งส่วนที่มีผลกระทบ คือ ส่วนที่ 3 บทกำหนดโทษ โดยจุดที่ได้มีการเปลี่ยนแปลงในสาระสำคัญนั้นก็คือ การเพิ่มอัตราโทษค่าปรับ และระยะเวลาในการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่สำหรับผู้ที่ทำให้เกิดความผิด รวมถึงมีการบัญญัติบทเพิ่มโทษโดยเฉพาะสำหรับกรณีที่มีการทำความผิดครั้งที่ 3 เป็นต้นไป โดยได้มีการกำหนดสถานะของผู้ทำความผิด กำหนดค่าปรับ และระยะเวลาในการเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ รวมถึงช่วงของเวลาที่จะสามารถนำใบอนุญาตนี้มาบังคับใช้ด้วย

อย่างไรก็ตามสาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการนำมาใช้เป็นแนวทางในการศึกษาจะแบ่งออกเป็น ส่วนฐานความผิด และบทกำหนดโทษ

4.1.2 ฐานความผิด

ในส่วนของการกำหนดฐานความผิด ตามมาตรา 316.191 สามารถแบ่งออกได้ 2 ส่วน คือ บทนิยามความหมาย ซึ่งล้วนแต่บัญญัติคำที่มีความสำคัญในการวินิจฉัยฐานความผิดทั้งสิ้น กับในส่วนของการกำหนดการกระทำใดๆที่ถือว่าเป็นความผิด ดังนี้

(1) ส่วนบทนิยาม

บทนิยามของความผิดฐานแข่งรถในทางหลวงนี้ The 2010 Florida Statutes มาตรา 316.191 ได้บัญญัติเอาไว้ทั้งหมด 3 คำ คือ “Drag Race” “Race” และ “Spectator” โดย

⁵ The Professional Staff of the Criminal and Civil Justice Appropriations Committee, "Bill Analysis and Fiscal Impact Statement on Luis Rivera Ortega Steet Racing Act."

คำว่า Drag Race ปรากฏอยู่ใน ข้อ (1)(b)⁶ มีคำนิยามว่า "การแข่งขันแบบทางตรง" (Drag race) หมายถึง การเคลื่อนที่ของยานพาหนะตั้งแต่ 2 คันขึ้นไปที่จัดเรียงแถวแบบหน้ากระดานในจุดเริ่มต้น โดยมีการเร่งความเร็วเพื่อแข่งขันกันว่ายานพาหนะของผู้ใดจะทิ้งระยะห่างได้มากกว่ากัน หรือการเคลื่อนที่ของยานพาหนะตั้งแต่ 1 คันขึ้นไปบนเส้นทางปกติจากจุดเริ่มต้นเดียวกัน โดยมีจุดประสงค์เพื่อเทียบความเร็ว หรือศักยภาพของยานพาหนะเพียงคันเดียว หรือหลายคัน ซึ่งถูกจำกัดไว้ด้วยระยะทางที่แน่นอน และระยะเวลาที่จำกัด

การแข่งขันแบบทางตรงถือว่าเป็นรูปแบบหนึ่งของการแข่งขัน (Race) ซึ่งบทบัญญัติความผิดฐานนี้ของรัฐฟลอริดาจะกำหนดความหมายเอาไว้อย่างชัดเจนว่า การแข่งขันแบบทางตรงมีวิธีการอย่างไร ซึ่งเมื่อพิจารณาจากคำนิยามจะเห็นได้ว่า Drag Race สามารถแข่งได้ทั้งในกรณีที่แข่งทีละคัน โดยขับตามระยะทางที่กำหนด และมีการจับสถิติเวลาเพื่อมาเทียบกันว่ายานพาหนะของผู้ใดทำได้เร็วกว่ากัน หรือเป็นกรณีที่ ยานพาหนะตั้งแต่ 2 คันขึ้นไป จอดเรียงกันบริเวณจุดเริ่มต้นเมื่อได้ยินเสียงสัญญาณ จึงเร่งเครื่อง เพื่อแข่งยานพาหนะที่เป็นคู่แข่งของตนให้เร็วที่สุด โดยการแข่งขันในลักษณะเช่นนี้มักจะแข่งบนทางตรงที่จุดออกตัวอยู่ที่หนึ่ง และเส้นชัยอยู่อีกที่หนึ่ง ซึ่งไม่เหมือนกับการแข่งแบบ Circuit ที่ทั้งจุดออกตัวและเส้นชัย คือจุดเดียวกัน

ส่วนคำว่า Race ได้ปรากฏอยู่ในข้อ (1)(c)⁷ มีคำนิยามว่า "การแข่งขัน" (Race) หมายถึง การใช้ยานพาหนะตั้งแต่หนึ่งคันขึ้นไปในการแข่งขัน ไม่ว่าจะเกิดขึ้นจากการท้าทายและตอบรับคำท้านั้นเพื่อแสดงศักยภาพของตัวยานพาหนะหรือตัวผู้ขับ หรือมีการเตรียมการจัดแข่งขันล่วงหน้าแล้ว หรือเป็นการตกลงกันในขณะนั้น โดยผู้แข่งขันจะต้องมีการเร่งความเร็วเพื่อทิ้งระยะห่างจากยานพาหนะอีกคัน หรือกันมิให้ยานพาหนะคันอื่นนำหน้า หรือเป็นกรณีที่ต้องการไปถึงยังจุดหมายที่กำหนดก่อนยานพาหนะคันอื่น หรือทำการทดสอบเครื่องยนต์และศักยภาพของตัวผู้ขับ

⁶ (1)(b) "Drag race" means the operation of two or more motor vehicles from a point side by side at accelerating speeds in a competitive attempt to outdistance each other, or the operation of one or more motor vehicles over a common selected course, from the same point to the same point, for the purpose of comparing the relative speeds or power of acceleration of such motor vehicle or motor vehicles within a certain distance or time limit.

⁷ (1)(c) "Race" means the use of one or more motor vehicles in competition, arising from a challenge to demonstrate superiority of a motor vehicle or driver and the acceptance or competitive response to that challenge, either through a prior arrangement or in immediate response, in which the competitor

ด้วยการขับขี้นในระยทางที่ไกล โดยการแข่งชันเช่นว่านี้อาจมีขึ้นโดยวางแผนล่วงหน้าเอาไว้แล้ว หรือเกิดขึ้นโดยการตอบรับคำท้า หรือพฤติการณ์อื่นที่ถือว่าเป็นการทำทหายโดยมิได้วางแผนล่วงหน้าก็ได้

สำหรับคำนิยามสุดท้ายที่ปรากฏในบทบัญญัติมาตรานี้ ก็คือ “Spectator” โดยบทนิยามปรากฏอยู่ใน ข้อ (1)(d)⁸ มีคำนิยามว่า “ผู้ชม” (Spectator) หมายถึง ผู้ใดก็ตามที่อยู่ ณ จุดที่มีการแข่งรถ และชมการแข่ง โดยการกระทำเช่นว่านั้นเกิดขึ้นจากการตัดสินใจที่จะเข้าชม หรือเข้าร่วมในการแข่งชันนั้น การที่จะพิจารณาว่าผู้้นั้นเป็นผู้ชมหรือไม่ ให้พิจารณาจากความสัมพันธ์ระหว่างผู้แข่งและผู้ชมรายคน หลักฐานการเล่นพนันในการแข่งชัน และตัวชี้วัดอื่นที่แสดงให้เห็นว่ารู้ถึงการเข้าร่วม หรือมีส่วนร่วม

จากบทนิยามที่ได้กล่าวมาทั้งหมดได้สะท้อนให้เห็นว่า รูปแบบการบัญญัติกฎหมายความผิดฐานแข่งรถในทางหลวงของรัฐฟลอริดามีการลงในรายละเอียดที่ลึก และการกำหนดบทนิยามความหมายของคำว่าการแข่งขันแบบทางตรง (Drag Race) การแข่งชัน (Race) และผู้ชม (Spectator) ทำให้สามารถระบุขอบเขตได้ว่ากรณีใดบ้างที่ต้องด้วยบทนิยาม ซึ่งถือได้ว่าเป็นข้อดี เพราะทำให้เกิดขอบเขตในการนำเอากฎหมายมาปรับใช้ ไม่เกิดความคลุมเครือที่จะต้องมีการตีความอีกชั้นหนึ่งว่า หากมีการกระทำเช่นนี้จะถือว่าการแข่งชันหรือไม่ หรือถือว่าเป็นผู้ชมหรือไม่ ซึ่งข้อดีส่วนนี้จะส่งผลถึงการบังคับใช้กฎหมายที่มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้นด้วย ยกตัวอย่างเช่น การกำหนดคำนิยามของคำว่า “ผู้ชม” (Spectator) ได้มีการวางหลักเกณฑ์การพิจารณาว่าผู้ที่จะต้องรับผิดชอบในสถานะนี้จะต้องมีตัวชี้วัดใดในการพิจารณา ซึ่งก็คือ การพิจารณาถึงความสัมพันธ์ระหว่างผู้ที่แข่ง กับผู้ที่ถูกกล่าวหาว่าเป็นผู้ชมการแข่งชันในครั้งนั้นด้วยนั่นเอง ทำให้ไม่เกิดปัญหาของการจับกุมผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการแข่งชันใดๆเลย รวมถึงการกำหนดคำนิยามของคำว่า “การแข่งขัน” (Race) จะระบุไว้อย่างละเอียดว่ากรณีใดบ้างที่ถือว่าการแข่งชัน และพฤติกรรมใดที่ถือว่าการแข่ง ซึ่งการกำหนดคำนิยามที่มีขอบเขตชัดเจนเช่นนี้จะไม่เกิดการใช้เป็นช่องทางในการหลีกเลี่ยงได้ว่า ไม่ได้

⁸ (1)(d) “Spectator” means any person who is knowingly present at and views a drag race, when such presence is the result of an affirmative choice to attend or participate in the race. For purposes of determining whether or not an individual is a spectator, finders of fact shall consider the relationship between the racer and the individual, evidence of gambling or betting on the outcome of the race, and any other factor that would tend to show knowing attendance or participation.

แข่งขัน หรือไม่มีความสัมพันธ์กับผู้ที่จะแข่งขันที่จะทำให้ตนต้องรับผิดชอบในฐานะผู้ชม โดยคำนิยามของ คำว่า “การแข่งขัน” (Race) นี้เอง ที่จะนำมาศึกษาเป็นแนวทางเพื่อปรับปรุงแก้ไขกฎหมายไทยต่อไป

(2) ฐานความผิด

บทบัญญัติในส่วนฐานความผิดแข่งรถบนทางหลวงนี้ได้มีการกำหนดการกระทำที่ต้องห้าม หรือมิให้เข้าไปเกี่ยวข้องกับการแข่งขันไม่ว่าจะทำหน้าที่ใดๆก็ตาม หากมีการฝ่าฝืน ถือว่าผู้นั้นกระทำความผิดฐานแข่งขันบนทางหลวง และต้องรับโทษ โดยในส่วนนี้ผู้วิจัยจะแยกสถานะของผู้กระทำความผิดออกเป็น 2 ประเภท คือ ผู้ที่กระทำความผิดเล็กน้อยในชั้นที่หนึ่ง (misdemeanor of the first degree) และ ผู้ที่ไม่ถือว่าเป็นอยู่ในสถานะของผู้กระทำความผิด แต่มีเงื่อนไขอื่นที่ศาลกำหนดให้ต้องปฏิบัติตาม (noncriminal traffic infraction) ซึ่งการแบ่งแยกสถานะของผู้กระทำความผิดในลักษณะนี้มีความเชื่อมโยงกับการอธิบายการกระทำที่ถือว่าเป็นความผิด ทำให้ง่ายต่อการทำความเข้าใจยิ่งขึ้น โดยมีรายละเอียดดังนี้

(1) ผู้ที่กระทำความผิดเล็กน้อยในชั้นที่หนึ่ง (misdemeanor of the first degree)

ระบบกฎหมายอาญาสารบัญญัติ (Substantive Criminal Law) ในประเทศสหรัฐอเมริกาได้มีการจำแนกประเภทของความผิดอาญาออกเป็น 2 ประเภท โดยใช้อัตราโทษเป็นตัวชี้วัด ดังนี้ ประเภทที่ 1 ความผิดอาญาที่ร้ายแรง (felony) เป็นความผิดอาญาที่มีโทษประหารชีวิตหรือจำคุกเกินกว่า 1 ปีขึ้นไป และประเภทที่ 2 ความผิดอาญาเล็กน้อย (misdemeanor) เป็นความผิดที่มีอัตราโทษจำคุกตั้งแต่ 1 ปีลงมา หรือมีอัตราโทษเบากว่าโทษจำคุก ซึ่งความผิดประเภทนี้จะรวมเอาความผิดลหุโทษ (petty offence) ไว้ด้วย ดังนั้น misdemeanor จึงมิได้หมายถึงความผิดลหุโทษ แต่ความผิดลหุโทษเป็นส่วนหนึ่งของความผิดอาญาเล็กน้อย หรือ misdemeanor นั่นเอง⁹

ความผิดเล็กน้อย (misdemeanor) ตามกฎหมายของรัฐฟลอริดา ได้มีการแบ่งลำดับชั้นความผิดออกเป็น 2 กลุ่ม คือ กลุ่ม 1 First degree misdemeanor ผู้ฝ่าฝืนความผิดในประเภทนี้ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 1 ปี และปรับ ไม่เกิน \$1,000 เช่น คดีแข่งรถในทางหลวง

⁹ ธีรยุทธ โลหะเลิศกิจ, "ปัญหาในการเปรียบเทียบคดี : ศึกษาเปรียบเทียบระหว่างประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญากับกฎหมายอื่น" (สารนิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชากฎหมายอาญา คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2553), หน้า 49.

ขับรถโดยประมาท เมาแล้วขับ เป็นต้น ส่วนในกลุ่มที่ 2 Second degree misdemeanor ผู้ที่ฝ่าฝืนความผิดในประเภทที่สองนี้จะต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 60 วัน และ ปรับไม่เกิน \$600 เช่น การลักทรัพย์เล็กน้อยในร้านค้า เป็นโน้สเถณี เป็นต้น

ฐานความผิดแข่งขันบนทางหลวงตามมาตรา 316.191 นี้กฎหมายได้กำหนดบทบัญญัติห้ามมิให้ผู้ใดฝ่าฝืนเอาไว้ หากมีการฝ่าฝืนจะถือว่าเป็นการกระทำความผิด First degree misdemeanor ซึ่งการกระทำที่จะถือว่าเป็นผิดฐานนี้ได้ บัญญัติเอาไว้ในข้อ (2)(a) ถึง (d)¹⁰

1) ห้ามมิให้ผู้ใดขับขี่ยานพาหนะทุกประเภท ซึ่งรวมถึงรถจักรยานยนต์ เพื่อการแข่งขัน การทดสอบความเร็ว การแข่งแบบทางตรง การแข่งขันโดยเร่งความเร็ว การทดสอบสมรรถนะของยานพาหนะ หรือการกระทำอื่นใดในลักษณะของการแสดงเกี่ยวกับความเร็ว การเร่งความเร็ว หรือ การกระทำที่มีวัตถุประสงค์ในการบันทึกสถิติความเร็วบนทางหลวง ถนนหลวง หรือ บริเวณที่ซึ่งเป็นสถานจอดรถ ตามข้อ (2)(a)

2) ห้ามมิให้ผู้ใดเข้าร่วม ประสานงาน ให้ความสะดวก หรือเป็นผู้เก็บเงินในบริเวณของการแข่งขัน การทดสอบ หรือการแสดงถึงความเร็วทุกประเภท ตามข้อ (2)(b)

3) ห้ามมิให้ผู้ใดเป็นผู้โดยสาร โดยรู้ตัวว่ามีการแข่งขัน การทดสอบความเร็ว หรือการแสดงเกี่ยวกับความเร็วตามข้อ (2)(c)

¹⁰(2) A person may not:

(a) Drive any motor vehicle, including any motorcycle, in any race, speed competition or contest, drag race or acceleration contest, test of physical endurance, or exhibition of speed or acceleration or for the purpose of making a speed record on any highway, roadway, or parking lot;

(b) In any manner participate in, coordinate, facilitate, or collect moneys at any location for any such race, competition, contest, test, or exhibition;

(c) Knowingly ride as a passenger in any such race, competition, contest, test, or exhibition; or

(d) Purposefully cause the movement of traffic to slow or stop for any such race, competition, contest, test, or exhibition.

4) ห้ามมิให้ผู้ใด ทำให้การจราจรติดขัด หรือหยุดชะงัก เพื่อจัดการแข่งขัน การทดสอบความเร็ว หรือการแสดงเกี่ยวกับความเร็วข้อ ตามข้อ (2)(d)

หากมีผู้ใดกระทำการฝ่าฝืนบทบัญญัติ (2)(a) ถึง (d) ข้อใดข้อหนึ่ง ถือว่าผู้นั้นได้กระทำความผิดฐานแข่งรถบนทางหลวง โดยกฎหมายกำหนดให้ผู้นั้นเป็นผู้กระทำความผิดเล็กน้อยในชั้นแรก (First degree misdemeanor)

2) ผู้ที่ไม่ถือว่าอยู่ในสถานะของผู้กระทำความผิด แต่มีเงื่อนไขอื่นที่ศาลกำหนดให้ต้องปฏิบัติตาม (noncriminal traffic infraction)

สำหรับผู้กระทำความผิดที่จะถือว่าอยู่ในฐานะของ noncriminal traffic infraction¹¹ กฎหมายได้บัญญัติว่าจะต้องกระทำการฝ่าฝืนข้อ 4(a)¹² ซึ่งบัญญัติว่า ห้ามมิให้ผู้ใดเป็นผู้ชม (Spectator) ในการแข่งขันทางตรงใดๆ ที่มีขอบด้วยกฎหมายตามข้อ (2) หากมีการฝ่าฝืนให้ถือว่าผู้นั้นกระทำความผิดฐานแข่งรถบนทางหลวง และเป็น noncriminal traffic infraction ด้วย ตามข้อ 4(b)¹³

คำว่า Infraction หมายถึง การกระทำใดอันเป็นการฝ่าฝืนแต่ไม่ถือว่าเป็นการกระทำความผิด ซึ่งต้องทำงานบริการสังคม ตามที่กฎหมายกำหนดใน Chapter 318 แต่ไม่สามารถลงโทษจำคุกได้ รวมถึงผู้กระทำความผิดไม่มีสิทธิในการไต่สวนโดยคณะลูกขุน และไม่มีสิทธิพบทนายด้วย

จากที่ได้กล่าวมาทั้งหมด เห็นได้ว่า บทบัญญัติของรัฐฟลอริดาในฐานความผิดแข่งรถบนทางหลวงได้กำหนดห้ามการกระทำในหลายรูปแบบ ไม่ว่าจะเป็น การเป็นผู้แข่งขันเองเป็นผู้เข้าร่วม ผู้ประสานงาน ผู้ที่คอยเก็บเงิน(ค่าเข้าชม หรือสินพนัน) ผู้โดยสาร หรือผู้ซ่อนท้ายในกรณีที่แข่งรถจักรยานยนต์ ผู้ที่ทำให้การจราจรหยุดชะงักด้วย รวมถึงผู้เข้าชมการแข่งขัน ซึ่งถือได้ว่าเป็นการระบุงการกระทำที่ต้องห้ามเอาไว้อย่างชัดเจน ละเอียด รวมถึงมีการกำหนดหลักเกณฑ์ในการพิจารณา

¹¹ "Infraction" means a noncriminal violation that may require community service hours under s. 316.027(4), but is not punishable by incarceration and for which there is no right to a trial by jury or a right to court-appointed counsel

¹² (4)(a) A person may not be a spectator at any drag race prohibited under subsection (2)

¹³ (4)(b) A person who violates paragraph (a) commits a noncriminal traffic infraction, punishable as a moving violation as provided in chapter 318.

ว่าผู้ใดเป็น “ผู้ชม” ด้วย ทำให้เกิดความเป็นรูปธรรมในการบังคับใช้กฎหมาย และไม่เกิดความคลุมเครือในการตีความ ในขณะที่เดียวกัน เมื่อพิจารณาฐานความผิดแข่งรถในทางของประเทศไทย ก็ได้มีบัญญัติเอาผิดกับทั้ง ผู้จัด ผู้สนับสนุน ผู้ส่งเสริมด้วย ซึ่งเป็นการบัญญัติไว้อย่างกว้างเพื่อประโยชน์ในการตีความ

อย่างไรก็ตาม การลงโทษจะนำไปปรับใช้ได้ต่อเมื่อมีการแข่งขันเกิดขึ้นแล้วเท่านั้น ถ้าเป็นแต่เพียงการรวมกลุ่มยังมีได้แข่งก็ยังไม่ถือว่าเป็นความผิด แม้ว่าจะมีจุดประสงค์ในการแข่งแล้วก็ตาม ทำให้ผู้กระทำความผิดนำมาใช้เป็นช่องทางในการหลบเลี่ยงกฎหมายไม่ต้องรับผิด รวมถึงทำให้มาตรการนี้เปรียบเสมือนการคอยให้ปัญหาเกิดขึ้นก่อนถึงจะเข้าไปลงโทษผู้กระทำความผิดได้ ดังนั้น ประเด็นนี้จึงเป็นอีกข้อเสียหนึ่งที่กฎหมายของรัฐฟลอริดา ประเทศสหรัฐอเมริกายังไม่นำมาบัญญัติทำให้เกิดช่องว่างที่ไม่สามารถแก้ไขปัญหาได้ครบวงจร ซึ่งประเด็นนี้จะนำไปสู่แนวทางการศึกษาอีกประการหนึ่งของกฎหมายประเทศไทยที่ควรที่จะเพิ่มเติมให้มีขึ้น

4.1.3 การกำหนดอัตราโทษและการลงโทษ

มาตรา 316.191 ฐานความผิดเรื่องการแข่งรถบนทางหลวง ได้บัญญัติบทกำหนดโทษเอาไว้ในรูปแบบพิเศษ กล่าวคือ นอกจากจะมีโทษสำหรับการกระทำความผิดครั้งแรก ตามข้อ (3)(a) แล้ว ก็ยังมีบทเพิ่มโทษกรณีกระทำความผิดซ้ำในครั้งที่ 2 และครั้งที่ 3 เป็นต้นไปโดยเฉพาะสำหรับฐานความผิดนี้ด้วย ซึ่งบทลงโทษสำหรับการกระทำความผิดครั้งที่สองจะบัญญัติเอาไว้ใน ข้อ (3)(b) ส่วนโทษสำหรับการกระทำความผิดซ้ำเป็นครั้งที่สามเป็นต้นไปจะบัญญัติเอาไว้ในข้อ (3)(c) ดังนี้

(3)(a)¹⁴ ผู้ใดฝ่าฝืนบทบัญญัตินี้ ถือว่าผู้นั้นกระทำความผิดเล็กน้อยชั้น First degree ทั้งนี้ตามมาตรา 775.082 หรือ 775.083 ต้องระวางโทษปรับไม่น้อยกว่า \$500 แต่ไม่เกินกว่า \$1,000 และอาจถูกเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่เป็นระยะเวลา 1 ปี

¹⁴ (3)(a) Any person who violates subsection (2) commits a misdemeanor of the first degree, punishable as provided in s. 775.082 or s. 775.083. Any person who violates subsection (2) shall pay a fine of not less than \$500 and not more than \$1,000, and the department shall revoke the driver license of a person so convicted for 1 year. A hearing may be requested pursuant to s. 322.271.

(3)(b)¹⁵ ผู้ใดกระทำการฝ่าฝืนอนุมาตรา (2) ซ้ำอีกเป็นครั้งที่สอง ภายใน 5 ปี นับตั้งแต่วันที่ถัดจากวันที่ถูกพิพากษาในคดีก่อนว่ากระทำความผิดเล็กน้อย ต้องระวางโทษปรับไม่น้อยกว่า \$1,000 แต่ไม่เกินกว่า \$3000 และอาจถูกเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่เป็นระยะเวลา 2 ปี

(3)(c)¹⁶ ผู้ใดกระทำการฝ่าฝืนอนุมาตรา (2) ซ้ำอีกเป็นครั้งที่สาม หรือในครั้งต่อไป ภายใน 5 ปี นับตั้งแต่วันที่ถัดจากวันที่ถูกพิพากษาในคดีก่อนว่ากระทำความผิดเล็กน้อย ต้องระวางโทษปรับไม่น้อยกว่า \$2,000 แต่ไม่เกินกว่า \$5,000 และอาจถูกเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่เป็นระยะเวลา 4 ปี

จะเห็นได้ว่ารัฐฟลอริดาให้ความสำคัญกับความผิดฐานนี้มาก เพราะเป็นฐานความผิดที่กระทบต่อความปลอดภัยของผู้คนที่สัญจรบนถนน ซึ่งหากมีการกระทำความผิดนี้ซ้ำจะต้องมีบทลงโทษที่รุนแรงขึ้น เพื่อให้ผู้ผิดเกิดความเข็ดหลาบในการกระทำความผิดฐานนี้ ดังนั้น การที่รัฐกำหนดมาตรการเพิ่มโทษกรณีกระทำความผิดซ้ำเอาไว้เป็นพิเศษจึงสะท้อนให้เห็นว่าการแข่งรถในทางหลวงเป็นปัญหาสังคมที่ให้ความสำคัญเป็นอย่างมาก

ส่วนในเรื่องโทษที่กฎหมายนี้ได้เลือกใช้สำหรับผู้ที่กระทำความผิดฐานแข่งรถในทางหลวงจะเป็นเป็นโทษปรับที่มีจำนวนสูงทั้งหมด ตั้งแต่การกระทำความผิดครั้งแรก คือ ระวัง \$500-\$1000 ครั้งที่สองเพิ่มเป็น \$1000-\$3000 และครั้งที่สามเป็นต้นไป คือ \$2000-\$5000 ไม่มีการกำหนดโทษจำคุกใดๆทั้งสิ้น ซึ่งจะเห็นได้ว่าบทบัญญัตินี้ได้เห็นข้อดีของการลงโทษปรับ มากกว่าโทษจำคุกที่จะนำมาใช้เป็นมาตรการในการแก้ไขปัญหาคือ โทษปรับเป็นรูปแบบหนึ่งของการลงโทษที่เป็นตัวเงิน ไม่ทำให้รัฐสิ้นเปลืองงบประมาณในการจัดการมากเท่าโทษจำคุก อีกทั้งการนำรถออกมาแข่งได้นั้น แสดงว่ารถจะต้องผ่านกระบวนการตัดแปลงตกแต่งมาแล้วอย่างแน่นอน เงินจึงเป็นปัจจัย

¹⁵ (3)(b) Any person who commits a second violation of subsection (2) within 5 years after the date of a prior violation that resulted in a conviction for a violation of subsection (2) commits a misdemeanor of the first degree, punishable as provided in s. 775.082 or s. 775.083, and shall pay a fine of not less than \$1,000 and not more than \$3,000. The department shall also revoke the driver license of that person for 2 years. A hearing may be requested pursuant to s. 322.271

¹⁶ (3)(c) Any person who commits a third or subsequent violation of subsection (2) within 5 years after the date of a prior violation that resulted in a conviction for a violation of subsection (2) commits a misdemeanor of the first degree, punishable as provided in s. 775.082 or s. 775.083, and shall pay a fine of not less than \$2,000 and not more than \$5,000. The department shall also revoke the driver license of that person for 4 years. A hearing may be requested pursuant to s. 322.271.

สำคัญที่เป็นตัวแปรในการลดต้นทุนการกระทำความผิดของผู้นั้น ด้วยเหตุนี้ การลงโทษปรับเพิ่มในอัตราที่สูง และเพิ่มมากขึ้นจะช่วยให้ผู้กระทำความผิดเกิดความเข็ดหลาบ ไม่มีเงินเพียงพอที่จะนำเอาไปกระทำความผิดอีก ซึ่งส่งผลให้วัตถุประสงค์ของการลงโทษเพื่อยับยั้งมีประสิทธิภาพมากขึ้น และประเทศสหรัฐอเมริกาได้สังเกตเห็นในข้อดีนี้ด้วยเช่นกัน

ในขณะเดียวกัน เมื่อเปรียบเทียบกับกฎหมายไทย จะมีทั้งโทษปรับและโทษจำคุก และไม่ได้มีการกำหนดบทเพิ่มโทษเอาไว้กรณีกระทำความผิดซ้ำโดยเฉพาะในความผิดฐานนี้ ซึ่งอยู่ในกฎหมายจราจร แต่จะต้องไปนำเอาหลักทั่วไปตามประมวลกฎหมายอาญามาปรับใช้ คือ มาตรา 92 “การกระทำความผิดอีก” ซึ่งแท้ที่จริงแล้วมาตรา 92 นำมาใช้เพิ่มโทษในการกระทำความผิดครั้งหลังได้น้อยครั้งมาก เพราะ ไม่เข้าหลักเกณฑ์ที่มาตรา 92 ได้ตั้งเงื่อนไขเอาไว้ ดังที่ได้กล่าวไปแล้วในบทวิเคราะห์กฎหมายไทย ทำให้เป็นที่มาของปัญหาในการที่จะต้องศึกษาแนวทางของกฎหมายต่างประเทศเพื่อมาแก้ไขเพิ่มเติม

เมื่อผู้ใดก็ตามต้องด้วยบทบัญญัติความผิดฐานนี้แล้ว กระบวนการภายหลังจากเจ้าพนักงานได้พิจารณาแล้วว่าผู้นั้นกระทำความผิดจริงจะเข้ามาที่ส่วนเกี่ยวข้องทันที ตามข้อ 5 และ ข้อ 6 โดยในข้อ 5 ซึ่งบัญญัติให้เจ้าพนักงานเข้าทำการจับกุมแล้วส่งตัวไปยังที่ควบคุมทันที และศาลจะมีคำสั่งให้ยึดรถของกลางนั้นเอาไว้ ซึ่งมาตรการนี้ถือได้ว่า เป็นเงื่อนไขเพิ่มเติมหนึ่ง นอกจากการจำคุก หรือการถูกคุมประพฤติ และภายใน 7 วันทำการนับจากวันที่ถัดจากศาลมีคำสั่ง เจ้าหน้าที่ศาลจะทำการส่งหนังสือแจ้งทวงถามไปให้กับผู้เป็นเจ้าของรถ และหากเจ้าของรถนี้มิใช่จำเลย ก็เกิดสิทธิในการอ้างความเป็นเจ้าของได้ ส่วนในข้อ 6 จะเป็นการกล่าวถึง กรณีที่ศาลสามารถสั่งยึดหรือริบทรัพย์ได้ หากมีการกระทำความผิดข้อใดข้อหนึ่งซ้ำในข้อ 2 ตามฐานความผิดนี้ภายใน 5 ปี

อย่างไรก็ตาม บทบัญญัติความผิดฐานนี้ไม่นำมาบังคับใช้ในกรณีที่มีการอนุญาตเป็นลายลักษณ์อักษรให้แข่งขันได้ หรือแข่งขันในสถานที่ๆเป็นทางสำหรับแข่ง ทางระยะสั้น หรือบริเวณอื่นๆ ที่ออกแบบมา

4.2 ประเทศมาเลเซีย

ประเทศมาเลเซียเป็นอีกประเทศหนึ่งที่มีปัญหาการรวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะเกิดขึ้นจำนวนมากเช่นเดียวกับประเทศไทย ในภาษามาเลเซียได้มีคำศัพท์เฉพาะที่ใช้เรียกผู้กระทำความผิดดังกล่าว โดยผู้ชาย จะเรียกว่า “Mat Rempit” ส่วนผู้หญิง จะเรียกว่า “Minah Rempit”¹⁷ ซึ่งโดยภาพรวมเชิงสังคมแล้วมีกลุ่มวัยรุ่นมีพฤติกรรมในลักษณะคล้าย “เด็กแว้น” ในประเทศไทยเป็นอย่างมาก แต่ในพฤติกรรมของการแข่งรถจะมีได้มีการแข่งขันในเรื่องความเร็วเพื่อเอาสินพนันเพียงอย่างเดียว แต่จะมีการขับขี่แบบผาดโผนอันตราย ที่เรียกว่า “Superman” ซึ่งกฎหมายที่ได้นำมาปรับใช้กับผู้กระทำความผิด คือ ROAD TRANSPORT ACT 1987 โดยจะกำหนดฐานความผิดอยู่ในมาตรา 81 ในอนุมาตรา (1) ถึง (4)

4.2.1 สารสำคัญของกฎหมาย

ในส่วนเนื้อหาของบทบัญญัติ มาตรา 81(1) ถึง (4) สามารถแบ่งออกได้เป็น 3 ส่วน คือ การกระทำที่ถือว่าเป็นความผิด บทกำหนดอัตราโทษและบทเพิ่มโทษโดยเฉพาะ และการดำเนินคดีภายหลังจากการจับกุม ส่วนบทนิยาม กฎหมายของประเทศมาเลเซียไม่ได้มีบัญญัติคำว่า “การแข่งขัน” หรือแม้แต่คำว่า “ผู้ชม” เอาไว้โดยเฉพาะเจาะจงเช่นในกฎหมายของประเทศอเมริกา รัฐฟลอริดา จึงไม่ได้นำเอาบทนิยามมาอธิบายในส่วนนี้

4.2.2 ฐานความผิด

กฎเกณฑ์สำหรับการแข่งขัน และทดสอบความเร็วบนทางสาธารณะตามมาตรา 81(1) (2) และ(3)¹⁸ ได้บัญญัติการกระทำที่ต้องห้ามเอาไว้ทั้งหมด 3 ประเภท ดังนี้

¹⁷ Abu Sadat Nurullah, Pute Rahimah Makol-Abdul, and Saodah Abd. Rahman, "Gender and Motivations for Street Racing in Malaysia," *Journal of Sociological Research* 3, 1 (2012).

¹⁸ Section 81. Restriction on competitions and speed trials.

(1) No competition or trial of speed involving the use of vehicles shall take place on a road without the previous written authority of the Minister in relation to a Federal road, or the appropriate authority in relation to a road other than a Federal road, within the area of such authority.

(1) การห้ามมิให้นำยานพาหนะมาแข่งบนทาง หรือทดสอบสมรรถนะความเร็วโดยมิได้รับอนุญาตจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการกำกับดูแลการใช้รถใช้ถนน ตามมาตรา 81(1)

(2) ห้ามมิให้ผู้ใด ส่งเสริม ประชาสัมพันธ์ หรือสนับสนุน ไม่ว่าจะเป็นส่วนของการบริหารจัดการ หรือควบคุมดูแลแข่งขันและการทดสอบความเร็วใดๆ ที่มิได้รับอนุญาตจากผู้มีอำนาจ ตามมาตรา 81(2)

(3) ห้ามมิให้ผู้ใดก็ตามมีส่วนร่วมใดๆ ในการแข่ง หรือเป็นผู้ขับขี่ยานพาหนะที่ใช้ในการแข่งขัน หรือการทดสอบความเร็วโดยมิได้รับอนุญาต ตามมาตรา 81(3)

จะเห็นได้ว่าฐานความผิดนี้มีการระบุอย่างชัดเจนว่าหน้าที่ใดที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะจะต้องรับผิดชอบในฐานนี้บ้าง อีกทั้งยังมีการกำหนดเอาไว้ว่าอย่างครอบคลุมในการกระทำที่มีความเกี่ยวข้องกับการนำยานพาหนะมาทำการแข่งขันบนทางสาธารณะ ซึ่งการระบุเช่นนี้จะช่วยป้องกันมิให้ผู้กระทำความผิดนำมาอ้างอ้างเพื่อเป็นช่องทางในการหลีกเลี่ยงกฎหมายได้ ด้วยอาศัยเหตุผลที่ว่าตนไม่ได้ทำการแข่งขัน หรือไม่ได้มีส่วนเกี่ยวข้องใดๆกับการแข่ง เช่น กรณีของผู้ที่มาเชียร์ แต่เดิมกฎหมายของประเทศมาเลเซียมิได้เอาผิดแต่อย่างใด เพราะจะเน้น

(2) Any person who promotes, advertises or assists in the management or supervision of any competition or trial of speed which has not been so approved, shall be guilty of an offence and shall on conviction be liable to a fine not exceeding two thousand ringgit or to imprisonment for a term not exceeding six months or to both.

(3) Any person who takes part in, or any driver or person in charge of any vehicle used in any competition or trial of speed which has not been so approved, shall be guilty of an offence, and shall-

(a) in the case of a first conviction, be liable to a fine not exceeding two thousand ringgit or to imprisonment for a term not exceeding six months or to both and if the court thinks fit to order, shall be disqualified from holding or obtaining a driving license for a period of time not exceeding one year;

(b) in the case of a second or subsequent conviction, be liable to a fine not exceeding five thousand ringgit or to imprisonment for a term not exceeding one year or to both, and if the court thinks fit to order, shall be disqualified from holding or obtaining a driving license for a period of time not exceeding three years.

แก้ปัญหาและลงโทษผู้ที่แข่งขันมากกว่า แต่ในปัจจุบัน มาตรฐานนี้ได้ระบุเอาไว้อย่างละเอียดว่า แม้จะเป็นผู้ที่เข้าร่วมในกรณีใดๆอันเกี่ยวข้องกับการขี้นยานพาหนะเพื่อแข่งขัน จะต้องถูกลงโทษเช่นเดียวกับผู้แข่งขันเอง ซึ่งประเทศไทยก็ได้บัญญัติเอาไว้เช่นเดียวกัน แต่ไม่ได้ระบุลงลึกถึงตำแหน่งหน้าที่ที่รับผิดชอบ จะบัญญัติเอาไว้ในลักษณะกว้างๆ ให้ศาลได้ดีความว่าเข้ากรณีใด

อย่างไรก็ตาม ความผิดฐานนี้จะนำมาใช้ได้ต่อเมื่อมีการแข่งขันเกิดขึ้นแล้วเท่านั้น หากเป็นเพียงแค่การรวมกลุ่มเพื่อจะทำ การแข่งขัน เช่น นำเอารถจักรยานยนต์มาจอดรวมกัน ณ ที่นัดหมาย ยังมีได้ทำการแข่ง กฎหมายจะยังไม่เข้าไปกำหนดให้เป็นความผิด เช่นเดียวกับกฎหมายของรัฐฟลอริดา ประเทศสหรัฐอเมริกา

4.2.3 การกำหนดอัตราโทษและการลงโทษ

มาตรา 81 ได้มีบทกำหนดโทษสำหรับผู้กระทำความผิดประเภทที่ 2 และ 3 ดังนี้

(1) หากเป็นผู้กระทำความผิดในฐานความผิดที่ 2 ตามมาตรา 81(2) ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 6 เดือน หรือ ปรับไม่เกิน 2,000 ริงกิต หรือทั้งจำทั้งปรับ

(2) หากเป็นผู้กระทำความผิดในฐานความผิดที่ 3 ตามมาตรา 81(3) คือผู้แข่ง และผู้ที่มีส่วนร่วมใดๆในการแข่ง จะระวางโทษจำคุกไม่เกิน 6 เดือน หรือปรับไม่เกิน 2,000 ริงกิต หรือทั้งจำทั้งปรับ และศาลอาจตัดสิทธิการถือครองใบอนุญาตขับขี่เป็นระยะเวลาไม่เกิน 1 ปี ในการกระทำความผิดครั้งแรก ตามมาตรา 81(2)(a) แต่ถ้ามีการกระทำความผิดครั้งที่สองเป็นต้นไปอีก จะต้องระวางโทษหนักขึ้นกว่าเดิม คือ โทษจำคุกไม่เกิน 1 ปี หรือปรับไม่เกิน 5,000 ริงกิต หรือทั้งจำทั้งปรับ และศาลอาจตัดสิทธิการถือครองใบอนุญาตขับขี่เป็นระยะเวลาไม่เกิน 3 ปี

จากกรณีดังกล่าวทั้งหมดเกี่ยวกับบทกำหนดโทษ สามารถสรุปได้ว่า หากเป็นผู้กระทำความผิดในฐานความผิดที่ 2 ซึ่งก็คือ ผู้ส่งเสริม ประชาสัมพันธ์ หรือสนับสนุนเกี่ยวกับการแข่งขัน จะไม่มีบทกำหนดโทษสำหรับกรณีการกระทำความผิดซ้ำ แต่ถ้าเป็นผู้กระทำความผิดในฐานความผิดที่ 3 คือ ผู้ที่มีส่วนร่วม และผู้แข่งขัน กฎหมายประเทศมาเลเซียจะกำหนดโทษเพิ่มขึ้นเอาไว้โดยเฉพาะสำหรับความผิดการแข่งขันในทาง หากมีการกระทำความผิดซ้ำ

การที่กฎหมายได้บัญญัติเพิ่มโทษเอาไว้สำหรับผู้ลงแข่งเอง หรือผู้ที่มีส่วนร่วมกับการนำเอายานพาหนะมาแข่งในทางที่ได้กระทำความผิดซ้ำอีกในครั้งที่สอง และครั้งต่อไป ถือได้ว่าเป็นมาตรการหนึ่งที่ทำให้ผู้กระทำความผิดเข็ดหลาบและไม่กลับมากระทำความผิดอีก และการที่มาตรานี้ได้นำเอาโทษจำคุกมากำหนดเป็นหนึ่งในมาตรการลงโทษร่วมกับโทษปรับ ได้สะท้อนทฤษฎีวัตถุประสงค์ของการลงโทษเพื่อยับยั้งมิให้กระทำความผิดนั่นเอง กล่าวคือ การมีบทลงโทษที่รุนแรงแต่เหมาะสมกับสภาพสังคมและปัญหาที่เกิดขึ้น จะทำให้ผู้ที่ลงมือกระทำการใดๆ ที่เป็นความผิดต้องพิจารณาก่อนว่าหากได้กระทำลงไปแล้วสิ่งที่จะได้กลับมามันไม่คุ้มกับสิ่งที่เสียไปนั่นเอง และทำให้สถิติการกระทำความผิดมีแนวโน้มลดลง

อย่างไรก็ตาม แม้กฎหมายจะได้ใช้มาตรการลงโทษอย่างเต็มรูปแบบ คือ ทั้งอัตราโทษที่สูง และการเพิ่มโทษกรณีกระทำความผิดซ้ำ แต่ในส่วนของโทษปรับยังคงมีรายละเอียดประการหนึ่งที่ผู้วิจัยเห็นว่าเป็นจุดที่อาจทำให้เกิดปัญหาได้ คือ การที่บทบัญญัตินี้ได้กำหนดระวางแต่เพียงอัตราขั้นสูง ไม่มีการกำหนดอัตราขั้นต่ำ อันเป็นการเว้นช่วงของการลงโทษเอาไว้กว้างเช่นนี้ อาจเป็นการเปิดโอกาสให้ศาลใช้ดุลพินิจมากเกินความจำเป็น อีกทั้ง ศาลอาจกำหนดโทษในระดับที่ต่ำ ซึ่งไม่เหมาะสมกับความเสียหายที่ผู้กระทำความผิดกระทำขึ้นได้

นอกจากมาตรานี้จะได้บัญญัติในส่วนของฐานความผิด และบทกำหนดโทษแล้ว ยังได้บัญญัติการบังคับใช้กฎหมายของมาตรานี้ด้วย กล่าวคือ มาตรา 81(4)¹⁹ ได้วางหลักเอาไว้ว่าหากเจ้าหน้าที่ตำรวจพบเห็นผู้ที่แข่งขัน หรือผู้ที่มีส่วนร่วมในการแข่งขันบนทางสาธารณะ อันเป็นการกระทำที่เป็นความผิดที่ 3 ตามมาตรา 81(3) เจ้าหน้าที่สามารถเข้าจับกุมได้ทันทีแม้จะไม่มีหมายจับ นอกจากนี้เจ้าหน้าที่ยังมีอำนาจในการยึดยานพาหนะที่ใช้ในการแข่งขันหรือทดสอบความเร็วโดยไม่ได้รับอนุญาตได้ โดยดำเนินการภายใต้บทบัญญัติมาตรา 82 แห่งพระราชบัญญัตินี้ด้วย

¹⁹ Section 81(4) Any police officer may arrest without warrant any person committing an offence under subsection (3) and may seize and detain for the purposes of proceedings under this Act, any vehicle used in any competition or trial of speed which has not been so approved

4.2.4 การดำเนินคดีกับเด็ก

ปัญหาการแข่งขั้รถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะในประเทศมาเลเซียถือได้ว่าเป็นปรากฏการณ์สำคัญที่สร้างปัญหา และความเดือดร้อนให้สังคมอย่างมากมาย และส่วนใหญ่ผู้กระทำความผิด มักจะเป็นเหล่าวัยรุ่นนั้กบิตทั้งชายและหญิง ที่มีอายุไม่เกิน 18 ปีทั้งสิ้น ซึ่งการดำเนินคดีในแต่ละขั้นตอนก็จำต้องอยู่ภายใต้กระบวนการวิธีพิจารณาสำหรับเด็ก ในประเทศมาเลเซียไม่ว่าจะกระทำความผิดฐานใดก็จะถูกแยกออกจากกระบวนการวิธีพิจารณาสำหรับผู้ใหญ่ทั้งสิ้น เพราะ เด็กจะได้รับการปกป้องคุ้มครองสิทธิเป็นพิเศษมากกว่าผู้ใหญ่ ซึ่งจุดเริ่มต้นของการยกระดับของประเทศมาเลเซียเกิดขึ้นเมื่อได้มีการให้สัตยาบันในอนุสัญญาว่าด้วยสิทธิเด็ก (Convention on the Rights of the Child) เมื่อวันที่ 17 กุมภาพันธ์ ค.ศ. 1995 เพื่อที่จะยกระดับการปกป้องคุ้มครองสิทธิของเด็กให้อยู่ในระดับมาตรฐานสากล ซึ่งการเป็นหนึ่งในประเทศภาคีนี้ ได้ทำให้ประเทศมาเลเซียมีพันธะผูกพันที่จะต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ในการปกป้องคุ้มครองสิทธิเด็กทุกกระบวนการ และกฎหมายที่ออกมาจะต้องมีมาตรฐานที่เทียบเท่าหรือมากกว่าอนุสัญญาที่ได้ลงนามด้วย ซึ่งกฎหมายที่ได้ออกมาโดยอนุวัติตามอนุสัญญาดังกล่าว คือ The Child act 2001 (Act 611) มีผลบังคับใช้เมื่อเดือนสิงหาคม ปี 2002²⁰

(1) สาระสำคัญ

การจะดำเนินคดีกับผู้กระทำความผิดที่เป็นเด็ก ในฐานะความผิดแข่งขั้รถจักรยานยนต์ตามกฎหมายจราจรในประเทศมาเลเซีย ต้องอยู่ภายใต้การบังคับใช้ The Child act 2001 (Act 611) ซึ่งเป็นกฎหมายหลักของประเทศมาเลเซียที่ได้กำหนด โครงสร้าง กระบวนการพิจารณาความ รวมถึงมาตรการในการคุ้มครองเป็นพิเศษสำหรับเด็กที่กระทำความผิดอาญา โดยเฉพาะ ซึ่งจะมีความแตกต่างจากการดำเนินคดีในแบบผู้ใหญ่ ไม่ว่าจะเป็นในเรื่องของเจตนาที่มุ่งเน้นไปที่การแก้ไขฟื้นฟูให้เด็กกลับมาเป็นคนดี มากกว่าการลงโทษด้วยวิธีที่รุนแรง²¹ หรือ กระบวนการ ขั้นตอนต่างๆ ทั้งในชั้นจับกุม สอบสวน การพิจารณาคดี หรือกระบวนการภายหลังการ

²⁰ The Ministry of Women Family and Community Development and UNICEF Malaysia, "The Malaysian Juvenile Justice System," [Online] Accessed: 15 March 2015. Available from: http://www.unicef.org/malaysia/The_Msian_Juvenile_Justice_System_Nov_13_R2.pdf.

²¹ibid.

พิจารณาคดี ที่ได้กำหนดวิธีการสำหรับเด็กเอาไว้เป็นพิเศษ เพื่อใช้แทนมาตรการลงโทษทางอาญา เช่น การตักเตือนและปล่อยตัวไป (Admonish and discharge the child)²² ซึ่งเป็นวิธีการที่เบาที่สุด จนถึงขั้นที่จำกัดสิทธิเสรีภาพของเด็ก โดยการส่งไปยังสถานพินิจ (Approved School)²³ หรือ Henry Gurney School²⁴ เป็นต้น

การที่จะพิจารณาว่าผู้ใดจำต้องรับผิดชอบทางอาญา นอกจากผู้นั้นมีเจตนาที่จะกระทำการใดๆ ที่กฎหมายได้บัญญัติว่าเป็นความผิดแล้ว สิ่งสำคัญที่จำต้องพิจารณาควบคู่กันไป นั่นก็คือความสามารถที่จะเข้าใจ และรับรู้ได้ถึงผลของการกระทำที่ตามมา สามารถแยกแยะได้ว่าสิ่งใดถูกหรือผิด และทราบว่าการกระทำของตนนั้นเป็นความผิด ซึ่งระดับของความเข้าใจนี้มีความเกี่ยวข้องกับอายุของบุคคล²⁵ ยิ่งเป็นเด็กที่อายุน้อย ระดับความเข้าใจในสิ่งที่ตนกระทำยังอยู่ในระดับที่ต่ำ ดังนั้นบุคคลกลุ่มนี้จึงจำเป็นที่จะต้องได้รับการปกป้องคุ้มครองเป็นพิเศษในกรณีที่ถูกดำเนินคดีอาญา ภายใต้กฎหมาย The Child act 2001 (Act 611) นั่นเอง

The Child act 2001 (Act 611) ได้มีการให้คำนิยามความหมายของคำว่า “เด็ก” เอาไว้ใน มาตรา 2 ส่วนของบทนิยาม ดังนี้

“เด็ก” คือ (a) ผู้ที่มีอายุต่ำกว่า 18 ปี และ

(b) ได้มีส่วนเกี่ยวข้องกับกระบวนการพิจารณาความอาญา ซึ่งต้องเป็นผู้ที่อยู่ในเกณฑ์อายุที่ Penal Code (Act 574) มาตรา 82 ได้กำหนดให้ต้องมีความรับผิดชอบทางอาญา

จากคำนิยามดังกล่าวจะเห็นได้ว่า เด็กที่จะได้รับความคุ้มครองภายใต้ The Child act 2001 (Act 611) นี้ มิใช่จะพิจารณาเพียงแค่ว่า เป็นผู้ที่มีอายุต่ำกว่า 18 ปีเท่านั้น แต่ยังต้องพิจารณาถึงกฎหมายอีกฉบับที่มีความสำคัญเช่นเดียวกัน นั่นก็คือ Penal Code (Act 574) หรือ

²² Child Act 2001 , s.91(1)(a)

²³ Child Act 2001 , s.91(1)(f)

²⁴ Child Act 2001 , s.91(1)(f)

²⁵ Nasimah Hussin, "Juvenile Delinquency in Malaysia : Legal Framework and Prospects for Reforms," *Ulu Law Journal* 15, 2 (2007): 202..

กฎหมายอาญา ซึ่งกฎหมายฉบับนี้ได้กำหนดเกณฑ์อายุของผู้ที่สามารถมีความรับผิดชอบทางอาญาเอาไว้ โดยจะกล่าวถึงในประเด็นต่อไปนี้

(2) การจำแนกอายุของบุคคลที่ต้องรับผิดชอบทางอาญาตามกฎหมายในปัจจุบัน

อนุสัญญาว่าด้วยสิทธิเด็ก (Convention on the Rights of the Child) มิได้กำหนดเกณฑ์อายุขั้นต่ำของเด็กที่จะต้องมีความรับผิดชอบทางอาญาเอาไว้อย่างชัดเจน (The minimum age of criminal responsibility) ด้วยเหตุผลที่ว่า การกำหนดอายุขั้นต่ำต้องพิจารณาตัวชี้วัดในหลายกรณีไม่ว่าจะเป็น พัฒนาการทางด้านอารมณ์ จิตใจ หรือช่วงของการเจริญเติบโตทั้งทางร่างกาย และจิตใจของเด็ก ซึ่งเป็นการเปิดโอกาสให้แต่ละประเทศภาคีนำไปปรับใช้อย่างเหมาะสมได้ยิ่งขึ้น²⁶

กฎหมายปัจจุบันของประเทศไทยที่ได้กำหนดถึงหลักเกณฑ์ความรับผิดชอบทางอาญาของเด็ก ก็คือ The Penal Code (Act 574) ในมาตรา 82 และ 83 ซึ่งทั้งสองมาตราได้บัญญัติเกี่ยวกับหลักเกณฑ์ความสามารถในการกระทำความผิดอาญาโดยจำแนกตามอายุ สามารถแบ่งออกเป็นกลุ่ม 3 กลุ่ม ดังนี้

1) ความรับผิดชอบทางอาญาของเด็กอายุต่ำกว่า 10 ปี

Penal Code (Act 574) มาตรา 82 ของประเทศไทยได้บัญญัติเอาไว้อย่างชัดเจนว่า เด็กที่มีอายุต่ำกว่า 10 ปี ไม่ถือว่าเป็นผู้กระทำความผิด ดังนั้น จึงไม่มีความรับผิดชอบทางอาญาใดๆ แม้ว่าการกระทำนั้นจะร้ายแรงแค่ไหน แต่เมื่ออายุของผู้นั้นยังไม่เกิน 10 ปี กระบวนการยุติธรรมทางอาญาไม่สามารถเข้าไปเกี่ยวข้องได้ ด้วยเหตุนี้ จึงสามารถสรุปได้ว่า เด็กที่มีอายุอยู่ในกลุ่มนี้ ได้รับการปกป้องคุ้มครองอย่างเต็มรูปแบบ และเป็นข้อสันนิษฐานเด็ดขาด (irrebuttable presumption) ที่ไม่สามารถโต้แย้งเพื่อพิสูจน์ว่าเด็กมีเจตนาที่จะกระทำความผิดได้ ซึ่งตั้งอยู่บนหลักการที่มีชื่อว่า “doli incapax” กล่าวคือ เด็กกลุ่มนี้ยังไม่มีความสามารถที่จะเข้าใจว่าการกระทำของตนเป็นความผิด และไม่สามารถรับรู้ได้ถึงผลของการกระทำที่ตามมาได้มากพอ รวมถึงพัฒนาการทั้งทางด้าน

²⁶The Ministry of Women Family and Community Development and UNICEF Malaysia, "The Malaysian Juvenile Justice System."

ร่างกาย และจิตใจ ยังไม่อยู่ในวัยเจริญเติบโตเต็มที่ที่จะสามารถแยกแยะได้ว่าการกระทำนั้นถูก หรือ ผิด²⁷ ซึ่งส่งผลต่อไปในเรื่องของการพิจารณาเรื่องเจตนา (Mens rea) ด้วย

2) ความรับผิดชอบทางอาญาของเด็กอายุตั้งแต่ 10 ปี แต่ต่ำกว่า 12 ปี

Penal Code (Act 574) มาตรา 83 ของประเทศมาเลเซีย ได้บัญญัติเอาไว้ว่า เด็กอายุตั้งแต่ 10 ปี แต่ไม่ถึง 12 ปี ถ้าจะไม่มี ความรับผิดชอบทางอาญาจะต้องเป็นผู้ที่ยังไม่เจริญเติบโตเต็มที่ทั้งทางร่างกาย และจิตใจ ที่จะสามารถเข้าใจได้ถึง การกระทำ และผลของการกระทำที่จะตามมาในขณะที่กระทำความผิดนั้นๆ ซึ่งการบัญญัติในลักษณะนี้ยังคงตั้งอยู่บนข้อสันนิษฐานที่ได้รับอิทธิพลมาจากประเทศอังกฤษ นั่นก็คือหลัก “doli incapax” ที่ว่า เด็กกลุ่มนี้ยังคงไม่มีการเจริญเติบโตเพียงพอที่จะสามารถเข้าใจ และแยกแยะว่าการกระทำของตนนั้นถูกหรือผิดได้ อย่างไรก็ตาม ข้อสันนิษฐานนี้สามารถที่จะโต้แย้งได้โดยการให้อัยการพิสูจน์ว่า เด็กเข้าใจ และแยกแยะได้แล้วว่าการกระทำของตนนั้นผิด รวมถึงรับรู้ถึงผลกระทบที่ตามมาแล้วในขณะที่ตนกระทำความผิดนั้น และในส่วนของศาลก็จะพิจารณาถึงการกระทำของเด็ก รวมถึงอาการที่แสดงออก ทั้งก่อนและหลังกระทำความผิดด้วย เพื่อใช้เป็นหลักฐานพิจารณาประกอบการตัดสินว่าพยานหลักฐานที่น่าสืบนี้มีน้ำหนักเพียงพอหรือไม่²⁸ ซึ่งจุดนี้เองที่เป็นความแตกต่างของเด็กในกลุ่มแรก กับกลุ่มที่ 2 ที่ว่า เด็กที่อยู่ในช่วงอายุในกลุ่มที่ 1 จะได้รับข้อสันนิษฐานที่เด็ดขาด และไม่สามารถพิสูจน์หักล้างเป็นอย่างอื่น เพื่อให้เด็กต้องรับผิดชอบทางอาญาได้ แต่เด็กที่อยู่ในช่วงอายุของกลุ่มที่ 2 นี้ แม้จะตั้งอยู่บนข้อสันนิษฐานดังกล่าว แต่ก็ยังสามารถพิสูจน์หักล้างข้อสันนิษฐานดังกล่าวได้ แต่ในกรณีที่มีข้อสงสัยก็จะตีความในทางที่เป็นคุณกับเด็กที่กระทำความผิดนั่นเอง²⁹

3) ความรับผิดชอบทางอาญาของเด็กที่อายุตั้งแต่ 12 ปี แต่ต่ำกว่า 18 ปี

เด็กที่มีอายุอยู่ในกลุ่มนี้จะไม่ได้รับประโยชน์จากข้อสันนิษฐานใดๆ ดังเช่น เด็กใน 2 กลุ่มแรก ดังนั้น เมื่อได้มีการกระทำความผิดครบองค์ประกอบทั้ง 3 ประการที่ได้กล่าวไปข้างต้นใน

²⁷ Nasimah Hussin, "Juvenile Delinquency in Malaysia : Legal Framework and Prospects for Reforms," *Llum Law journal*: 202.

²⁸ *ibid.*, 205.

²⁹ *ibid.*

เรื่องโครงสร้างความรับผิดชอบทางอาญา จึงต้องรับผิดชอบในผลของการกระทำนั้นๆด้วย อย่างไรก็ตาม ในเรื่องของการดำเนินกระบวนการยุติธรรมทางอาญา โดยเฉพาะเรื่องการกำหนดบทลงโทษก็ยังคง ต้องอยู่ภายใต้กฎหมายที่ปกป้องคุ้มครองสิทธิเด็ก นั่นก็คือ The Child act 2001 (Act 611) เพราะ ผู้ที่มีอายุยังไม่ถึง 18 ปียังคงถือว่าเป็นเด็ก ตามคำนิยามของพระราชบัญญัติฉบับนี้ ทำให้ยังคงต้อง ดำเนินคดีตามกระบวนการพิจารณาสำหรับเด็กนั่นเอง

ส่วนใหญ่ผู้ที่กระทำความผิดฐานแข่งขัน และทดสอบความเร็วบนทางสาธารณะ ตามมาตรา 81 มักจะเป็นเด็ก เช่นเดียวกับประเทศไทย

(3) การดำเนินกระบวนการพิจารณาสำหรับเด็ก

ในส่วนของกระบวนการพิจารณาสำหรับเด็ก จะต้องพิจารณาในเบื้องต้นก่อน ว่าผู้กระทำความผิดเป็นเด็กตามคำนิยามของ The Child act 2001 (Act 611) หรือไม่ ซึ่งจำเป็นต้อง พิจารณารวมไปถึง Penal Code (Act 574) มาตรา 82 และ 83 ควบคู่ไปด้วยในเรื่องของการกำหนด ความสามารถของผู้ที่ต้องรับผิดชอบทางอาญาโดยแบ่งแยกตามเกณฑ์อายุ เมื่อไม่ต้องด้วยข้อจำกัดใน ประเด็นนี้ สิ่งสำคัญที่ยังคงต้องพิจารณาในประเด็นถัดมานั้นก็คือ กรณีนี้ต้องด้วยข้อยกเว้นของ The Child act 2001 (Act 611) ที่จะให้ศาลคดีเด็ก (Court for Children) ไม่มีอำนาจในการพิจารณา พิพากษาคดีนี้หรือไม่ ซึ่งเส้นทางของกระบวนการยุติธรรมของเด็กก็จะถูกแบ่งออกเป็น 2 เส้น 2 รูปแบบ ดังต่อไปนี้

3.1) กระบวนการสำหรับกรณีที่ต้องด้วยข้อยกเว้นของ The Child act 2001 (Act 611)

ศาลคดีเด็กจะไม่มีอำนาจในการพิจารณาพิพากษาแม้เด็กจะอายุต่ำกว่า 18 ปี หาก เข้าข้อยกเว้นข้อหนึ่งข้อใดใน 4 ข้อดังต่อไปนี้³⁰

1) เด็กมีอายุ 18 ปีบริบูรณ์ในระหว่างกระบวนการพิจารณาพิพากษาสำหรับเด็ก กำลังดำเนินไป ซึ่งกรณีนี้มาตรการที่นำมาปรับใช้จะอยู่ภายใต้ดุลพินิจของศาลว่าจะนำเอาวิธีการ

³⁰ The Ministry of Women Family and Community Development and UNICEF Malaysia, "The Malaysian Juvenile Justice System."

สำหรับเด็กมาปรับใช้ หรือจะนำเอามาตรการลงโทษทางอาญาสำหรับผู้ใหญ่มาปรับใช้ รายละเอียดปรากฏตามมาตรา 83(2)

2) เด็กที่ถูกหมายจับอย่างเป็นทางการภายหลังจากอายุครบ 18 ปีบริบูรณ์แล้ว ซึ่งกรณีนี้ เด็กได้กระทำความผิดในขณะที่ตนยังอายุไม่ถึง 18 ปี แต่ในขณะที่ถูกหมายจับอย่างเป็นทางการ ปรากฏว่าเด็กอายุ 18 ปีบริบูรณ์ หรือมากกว่านั้นแล้ว โดยกรณีนี้ก็ขึ้นอยู่กับดุลพินิจของศาล เช่นเดียวกันว่าจะเลือกใช้การกำหนดบทลงโทษแบบพิเศษสำหรับเด็ก หรือจะนำเอามาตรการลงโทษทางอาญาสำหรับผู้ใหญ่มาปรับใช้ รายละเอียดปรากฏตามมาตรา 83(3)

3) กรณีที่เด็กถูกจับในคดีเดียวกับผู้ใหญ่ กล่าวคือ ในกรณีที่เด็กได้กระทำความผิดร่วมกับผู้ที่ยังไม่ถึง 18 ปีขึ้นไป การพิจารณาพิพากษาจะกระทำโดยศาลผู้ใหญ่ตามกระบวนการธรรมดา อย่างไรก็ตาม ศาลก็ยังคงต้องใช้อำนาจโดยเคารพบทบัญญัติ The Child act 2001 (Act 611) ด้วยเช่นเดียวกัน และจะต้องมีการรายงานการคุมประพฤติของเด็กก่อนที่จะมีการพิจารณาบทกำหนดโทษด้วย รายละเอียดปรากฏตามมาตรา 83(4)

4) เด็กถูกจับในฐานะความผิดอาญาที่มีความร้ายแรงซึ่งมีโทษสูงสุด คือประหารชีวิต เช่น ฆ่าผู้อื่น ก่อการร้าย ค้ายาเสพติด เป็นต้น ในกรณีนี้ศาลคดีเด็กจะไม่มีอำนาจในการพิจารณาพิพากษาเช่นเดียวกัน แต่ในส่วนของกระบวนการขั้นตอน ตั้งแต่การจับกุม การคุมตัว การพิจารณาคดี รวมถึงการพิจารณาบทกำหนดโทษยังคงต้องอยู่ภายใต้ The Child act 2001 (Act 611) เช่นเดียวกับผู้กระทำความผิดที่เป็นเด็กคนอื่นๆเช่นเดียวกัน

จากที่ได้ทราบถึงข้อยกเว้นของการบังคับใช้ The Child act 2001 (Act 611) จะเห็นได้ว่า นอกจากจะต้องพิจารณาเรื่องอายุของผู้กระทำความผิดแล้ว ความร้ายแรงของฐานความผิดก็เป็นส่วนหนึ่งที่ศาลได้นำเอามาพิจารณาด้วย มิได้ดูแค่เพียงอายุของผู้กระทำความผิดเท่านั้น ดังปรากฏในข้อยกเว้นข้อที่ 4 หรือจะเป็นในกรณีของการพิจารณาบทกำหนดโทษสำหรับเด็กที่กระทำความผิด ศาลผู้ใหญ่ก็ยังคงพิจารณาถึงความร้ายแรงของความผิดด้วย ซึ่งจะได้กล่าวรายละเอียดในประเด็นส่วนต่อไป

3.2) กระบวนการสำหรับกรณีที่ไม่เข้าช้อยกเว้นตามที่ The Child act 2001 (Act 611)

เมื่อได้พิจารณามาตั้งแต่แรก ทั้งในเรื่องเกณฑ์อายุที่กฎหมายได้กำหนดให้ต้องรับผิดชอบ อายุที่ต่ำกว่า 18 ปี ดังที่พระราชบัญญัติฉบับนี้ได้ให้คำนิยามความหมายเอาไว้ รวมถึงกรณีที่ไม่เข้าช้อยกเว้นที่ได้บัญญัติเอาไว้ การดำเนินกระบวนการวิธีพิจารณาความสำหรับเด็กก็ยังคงดำเนินต่อไปอย่างเต็มรูปแบบภายใต้ศาลคดีเด็ก ดังที่ได้กล่าวไปข้างต้นว่า โดยหลักแล้วผู้กระทำความผิดที่เป็นเด็กทุกคนจะต้องอยู่ภายใต้การปกป้องคุ้มครองสิทธิเป็นพิเศษยิ่งกว่าผู้ใหญ่ ซึ่งความพิเศษนี้จะปรากฏอย่างเป็นรูปธรรมภายใต้กระบวนการพิจารณาความสำหรับเด็ก ไม่ว่าจะเป็นในขั้นตอนการจับ การสอบสวน การพิจารณาคดี การกำหนดโทษ และ กระบวนการภายหลังจากการพิจารณาคดีด้วย³¹ ซึ่งประเด็นที่มีความเกี่ยวข้องกับวิทยานิพนธ์เรื่องนี้นั้นก็คือ การกำหนดบทลงโทษสำหรับเด็กนั่นเอง ดังนั้นในส่วนนี้ผู้วิจัยจึงขอหยิบยกประเด็นนี้ขึ้นเป็นสำคัญ

สำหรับหลักเกณฑ์ที่ศาลจะนำมาใช้เป็นตัวชี้วัดเพื่อพิจารณาบทลงโทษ หรือ มาตรการพิเศษอื่นๆสำหรับเด็กเป็นพิเศษ ศาลจะพิจารณาถึงกรณีต่างๆ ดังต่อไปนี้

- 1) การคุ้มครองผลประโยชน์สาธารณะให้มีความสมดุลกับการคุ้มครองผลประโยชน์เด็ก
- 2) พฤติการณ์ และความร้ายแรงของการกระทำความผิด ซึ่งความร้ายแรงที่ว่านี้นอกจากจะหมายถึงความร้ายแรงของฐานความผิดที่ได้กระทำลงแล้ว ยังหมายความรวมถึงเด็กที่ได้กระทำความผิดซ้ำด้วย³²
- 3) ประวัติการกระทำความผิด (ถ้ามี)
- 4) ประวัติของเด็ก รวมถึงสภาพความเป็นอยู่โดยทั่วไป ทั้งครอบครัว การศึกษา และอื่นๆที่เกี่ยวข้อง

³¹ ibid.

³² ibid.

5) วุฒิภาวะของเด็กแต่ละคน ซึ่งมีความแตกต่างกัน

จากตัวชี้วัดที่ได้กล่าวไปทั้งหมด ศาลคดีเด็กจะต้องนำมาพิจารณาประกอบกันว่า มาตรการ หรือบทลงโทษใดเหมาะสมที่จะสามารถบรรลุวัตถุประสงค์ในการลงโทษได้อย่างดีและเหมาะสมที่สุด ซึ่งประเด็นสำคัญที่จะชี้ให้เห็นนั่นก็คือ ศาลจะไม่ได้พิจารณาแค่อายุเพียงอย่างเดียว แต่ศาลจะพิจารณาถึงพฤติการณ์ความร้ายแรงของการกระทำความผิดด้วย ซึ่งความร้ายแรงที่ว่านี้จะหมายรวมถึงเด็กที่ได้กระทำความผิดซ้ำๆ ซึ่งส่วนใหญ่แล้วเด็กส่วนใหญ่ที่ถูกพิพากษาให้ลงโทษจำคุก มักจะกระทำความผิดที่ร้ายแรง หรือ กระทำความผิดซ้ำแล้วซ้ำอีกนั่นเอง³³

ตัวชี้วัดต่างๆเหล่านี้มิใช่จะใช้แค่ในศาลคดีเด็กเท่านั้น แต่ศาลผู้ใหญ่ (Adult court) ก็จำเป็นต้องนำไปใช้พิจารณาเช่นเดียวกัน ในกรณีที่เด็กไม่ได้อยู่ในเขตอำนาจการพิจารณาพิพากษาของศาลคดีเด็ก ดังนั้น สามารถสรุปได้ว่า ความรับผิดชอบทางอาญาสำหรับเด็กที่อยู่ในช่วงอายุตั้งแต่ 12 ปีขึ้นไป แต่ต่ำกว่า 18 ปีมีความรับผิดชอบทางอาญาเต็มรูปแบบเช่นเดียวกับผู้ใหญ่ แต่ในเรื่องบทกำหนดโทษก็ยังคงอยู่ภายใต้ The Child act 2001 (Act 611) ซึ่งในข้อนี้ทำให้โทษที่เด็กได้รับยังคงอยู่ในระดับที่ต่ำกว่าผู้ใหญ่อยู่นั่นเอง³⁴ ดังนั้น ผู้กระทำความผิดที่อายุยังไม่ถึง 18 ปี ถ้าได้กระทำความผิดซ้ำในการแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะ ศาลก็สามารถพิพากษาจำคุกได้ แต่ก็โทษที่ได้รับจะไม่เท่าผู้ใหญ่

4.3 ประเทศออสเตรเลีย

ในประเทศออสเตรเลีย นอกจากจะพบการนำเอารถยนต์มาทำการแข่งขันบนทางสาธารณะแล้วนั้น การแข่งขันด้วยรถจักรยานยนต์ก็เกิดขึ้นจำนวนมากเช่นเดียวกัน ส่วนมากต้นเหตุมักจะมีมาจากแก๊ง หรือกลุ่มรถจักรยานยนต์ที่รวมกลุ่มกันโดยมีชอด้วยกฎหมาย(Outlaw Motorcycle Club) ในลักษณะขององค์กรอาชญากรรม(Organization Crime) โดยมีเครือข่ายหลักมาจาก ประเทศ

³³ ibid.

³⁴ Gregor Urbas, "The Age of Criminal Responsibility," [Online] Accessed: 16 March 2015.

สหรัฐอเมริกา ได้แก่ กลุ่ม Hells Angel หรือ Bandidos และกลุ่มอื่นๆ ซึ่งประเทศออสเตรเลียได้ยกระดับมาตรการทางกฎหมายให้มีความรุนแรงมากขึ้น³⁵

รัฐนิวเซาท์เวลส์เป็นหนึ่งในหลายรัฐของประเทศออสเตรเลียที่เกิดปัญหาการแข่งขันบนทางสาธารณะมาก และมีศัพท์เฉพาะที่ใช้เรียกผู้ที่มีพฤติกรรมดังกล่าวว่า “Hoons” คำเรียกนี้มีได้ปรากฏเป็นคำนิยามที่ชัดเจน แต่มักจะใช้เรียกแทนผู้ที่ขับรถโดยประมาทหวาดเสียว หรืออันตราย ซึ่งในประเทศนี้อัตราการนำเอารถยนต์ที่ได้รับการดัดแปลงตกแต่งแล้วมาแข่งขันบนทางสาธารณะจะสูงกว่าการแข่งขันด้วยรถจักรยานยนต์ แต่ก็มีใช้ว่าจะมีเกิดขึ้นเลย ซึ่งกฎหมายที่รัฐนิวเซาท์เวลส์ประเทศออสเตรเลียนำมาใช้ป้องกันและปราบปรามการแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะ คือ Road Transport Act 2013 No 18 ดังปรากฏอยู่ใน มาตรา 115 มาตรา 116

4.3.1 สาระสำคัญของกฎหมาย

Road Transport Act 2013 No 18 เป็นกฎหมายจรรยาหลักของรัฐนิวเซาท์เวลส์ ประเทศออสเตรเลียที่ได้วางกฎเกณฑ์ในการใช้รถใช้ถนนร่วมกันของประชาชน ซึ่งส่วนที่มีความเกี่ยวข้องกับการรวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะได้ปรากฏอยู่ใน 2 ฐานความผิดตามมาตรา 115 และ 116 โดยมาตรา 115 คือ ฐานความผิดเรื่อง การแข่ง การพยายามขับด้วยความเร็วในอัตราที่สูงกว่ากฎหมายกำหนด หรือการทดสอบความเร็วแบบอื่นๆ ส่วนในมาตรา 116 คือ ฐานความผิดเรื่อง การกระทำที่เกี่ยวข้องกับการใช้ถนน และการแข่งขันประลองความเร็วทางตรง (drag racing) และการเข้าร่วมกิจกรรมอื่นใด มาตรา 116 ซึ่งจะเห็นได้ว่า กฎหมายในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการแข่งรถในประเทศออสเตรเลีย มีความแตกต่างจากประเทศอื่นที่ได้กำหนดฐานความผิดเอาไว้ในมาตราเดียว แต่กฎหมายของประเทศนี้ได้มีการแยกฐานความผิดออกเป็น 2 ส่วน ซึ่งในส่วนการอธิบายฐานความผิดของกฎหมายนี้จะทำให้ทราบได้ว่า เหตุใดจึงต้องมีการแยก และแยกเพื่อวัตถุประสงค์ใด

สำหรับในส่วนเนื้อหาของบทบัญญัติทั้ง 2 มาตรา สามารถแบ่งออกได้เป็น 2 ส่วน คือ ส่วนของฐานความผิด และ ส่วนของการกำหนดอัตราโทษและการลงโทษ

³⁵ Digital Media, "ออสเตรเลียออกกฎหมายปราบปรามแก๊งมอเตอร์ไซค์" [ออนไลน์] เข้าถึงเมื่อ 16 ตุลาคม 2556. แหล่งที่มา: <http://www.mcot.net/site/content?id=525e2e12150ba0481a0002a2#>

4.3.2 ฐานความผิด

ในมาตรา 115³⁶ ฐานความผิดเรื่อง การแข่ง ความพยายามในการขับขี่ด้วยความเร็วในอัตราที่สูงกว่ากฎหมายกำหนด หรือการทดสอบความเร็วแบบอื่นๆ ได้บัญญัติการกระทำที่ถือว่าเป็นความผิดตามมาตราเอาไว้ 2 ประเภท ดังนี้

(1) ห้ามมิให้ผู้ใดเป็นผู้จัด ผู้สนับสนุน หรือผู้ใดก็ตามเข้าร่วมในการกระทำตามมาตรา 115(1) (a) ถึง (d) ได้แก่ (a) การแข่งขันระหว่างยานพาหนะบนถนน (b) การพยายามขับขี่ยานพาหนะด้วยความเร็วที่เกินอัตรากฎหมายกำหนด (c) การทดสอบความเร็วของยานพาหนะบนถนน หรือ (d) การแข่งขันประลองความเร็วที่จัดขึ้นเพื่อทดสอบทักษะของผู้ขับขี่ยานพาหนะ หรือความน่าเชื่อถือ หรือสมรรถนะของเครื่องยนต์ของยานพาหนะบนถนน ซึ่งการกระทำทั้งหมดที่ได้กล่าวมานี้ ห้ามมิให้ผู้ใดจัดให้มีขึ้น สนับสนุน หรือเข้าร่วมในการกระทำดังกล่าว หากผู้ใดฝ่าฝืนจะต้องได้รับโทษ

อย่างไรก็ตาม มาตรานี้ได้เปิดช่องเอาไว้ให้กับการแข่งขัน หรือการทดสอบความเร็วที่ถูกกฎหมาย โดยผู้ที่มีความประสงค์จะจัดให้มีขึ้นซึ่งกิจกรรมใดๆตามข้อ (a) ถึง (d) จำต้องได้รับอนุญาตเป็นลายลักษณ์อักษรจากอธิบดีกรมตำรวจในการจัดการแข่งขันหรือการทดสอบความเร็ว

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

³⁶Section 115 Races, attempts on speed records and other speed trials

(1) A person must not organise, promote or take part in:

(a) any race between vehicles on a road, or

(b) any attempt to break any vehicle speed record on a road, or

(c) any trial of the speed of a vehicle on a road, or

(d) any competitive trial designed to test the skill of any vehicle driver or the reliability or mechanical condition of any vehicle on a road,

unless the written approval of the Commissioner of Police to the holding or making of the race, attempt or trial has been obtained.

Maximum penalty: 30 penalty units (in the case of a first offence) or 30 penalty units or imprisonment for 9 months or both (in the case of a second or subsequent offence).

และมาตรา 115 (2)³⁷ ก็ได้มีการกำหนดหลักเกณฑ์ให้กับเจ้าพนักงานผู้มีอำนาจในการใช้พิจารณาว่าควรอนุญาต หรือปฏิเสธ โดยใช้ตัวชี้วัด ก็คือ การออกคำสั่งใดๆ จำต้องคำนึงถึงความปลอดภัยและความสะดวกของสาธารณะเป็นสำคัญ

(2) ผู้ใดที่ เป็นผู้เข้าร่วม เป็นผู้จัด หรือผู้สนับสนุนการแข่งขันใดๆ หรือการทดสอบความเร็วใดๆ ตามมาตรา 115 (1) จำต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดเอาไว้ในการอนุมัติคำร้องขอตามอนุมาตรา (2) หากไม่ปฏิบัติตามจะต้องได้รับโทษ ตามมาตรา 115 (3)³⁸

อย่างไรก็ตาม มาตรา 115 นี้จะไม่มีผลบังคับใช้สำหรับการทดสอบยานพาหนะที่ขับเคลื่อนด้วยความเร็วต่ำ ทั้งนี้ตามอนุมาตรา(6)

ส่วนในมาตรา 116 ฐานความผิดเรื่องการกระทำที่เกี่ยวข้องกับการใช้ถนน และการแข่งขันประลองความเร็วทางตรง (drag racing) และการทำกิจกรรมอื่นใด ได้มีการบัญญัติการกระทำที่ถือว่าเป็นความผิดเอาไว้ ดังนี้

(1) ห้ามมิให้ผู้ใดขับขี่ยานพาหนะบนทางด้วยวิธีการอันอาจส่งผลกระทบต่อการทำงานของยานพาหนะนั้นสูญเสียแรงขับเคลื่อนโดยใช้ล้อรถเพียงล้อเดียวหรือมากกว่านั้นในการทรงตัว หรือในกรณีรถจักรยานยนต์จะทรงตัวโดยใช้เพียงล้อเดียว ซึ่งการกระทำประเภทนี้อาจเรียกได้ว่าเป็นการขับขี่แบบผาดโผนก็ได้ ทั้งนี้ตามมาตรา 116 (1)³⁹

³⁷ Section 115(2) The Commissioner of Police may:

(a) grant or refuse approval to the holding or making of a race, attempt or trial referred to in subsection (1), and

(b) impose any condition (whether of general or limited application) on the approval that the Commissioner considers necessary in the interests of public safety and convenience.

³⁸ Section 115(3) A person taking part in (or the organiser or promoter) of any race, attempt or trial referred to in subsection (1) must comply with any condition imposed on an approval granted under subsection (2) in respect of the race, attempt or trial.

Maximum penalty: 20 penalty units.

³⁹ Section 116(1) A person must not operate a motor vehicle on a road in such a manner as to cause the vehicle to undergo sustained loss of traction by one or more of the driving wheels (or, in the case of

(2) มาตรา 116(2) ได้มีการบัญญัติการกระทำที่ถูกลงโทษให้เป็นความผิดอาญาทั้งหมด 6 กรณี ตามมาตรา 116(2) (b) (c) (d) (e) (f) และ(g)⁴⁰ ดังนี้

กรณีที่ 1 (b) ห้ามมิให้ผู้ใดกระทำ หรือละเว้นการกระทำการใดๆ ก็ตามอันเป็นการเพิ่มหรือทำให้การสูญเสียการทรงตัวยาวนานขึ้น ตามอนุมาตรา (1)

กรณีที่ 2 (c) กระทำการขับขี่ยานพาหนะในลักษณะฝ่าฝืนอนุมาตรา (1) ซ้ำอีก หรือ

กรณีที่ 3 (d) กระทำการขับขี่ยานพาหนะในลักษณะฝ่าฝืนมาตรา 116 (1) ในช่วงเวลา หรือบนถนน หรือในสถานที่ ซึ่งรู้หรือควรรู้ว่าจะเป็นการเสี่ยงต่อการรบกวนความผาสุกของสังคม หรือการใช้ชีวิตอย่างสงบของผู้อื่นในสังคม หรือเป็นการทำให้สถานที่นั้นไม่ปลอดภัยต่อผู้คนในสังคม หรือ

a motor cycle, the driving wheel) of the vehicle.

Maximum penalty: 10 penalty units.

⁴⁰ Section 116(2) A person must not: ...

(b) do, or omit to do, any other thing that prolongs, sustains, intensifies or increases loss of traction as referred to in subsection (1), or

(c) repeatedly operate a motor vehicle contrary to subsection (1), or

(d) operate a motor vehicle contrary to subsection (1) at a time, or on a road in a place, knowing that there is an appreciable risk that operation of the vehicle in that manner at that time and place is likely to interfere with the amenity of the locality or the peaceful enjoyment of any person in the locality or make the place unsafe for any person in the locality, or

(e) willingly participate in any group activity involving the operation of one or more vehicles contrary to subsection (1), or

(f) organise, promote or urge any person to participate in, or view, any group activity involving the operation of one or more vehicles contrary to subsection (1), or

(g) photograph or film a motor vehicle being operated contrary to subsection (1) for the purpose of organising or promoting the participation of persons in any such group activity.

Maximum penalty: 30 penalty units (in the case of a first offence) or 30 penalty units or imprisonment for 9 months or both (in the case of a second or subsequent offence).

กรณี 4 (e) สมัครใจเข้าร่วมในกิจกรรมใดๆของกลุ่ม ซึ่งรวมถึงการขับขี่ยานพาหนะในลักษณะที่ฝ่าฝืนต่อมาตรา 116 (1) หรือ

กรณี 5 (f) มีการจัด สนับสนุน ชักชวนให้ผู้อื่นเข้าร่วมหรือร่วมชมกิจกรรมของกลุ่ม ซึ่งรวมถึงการขับขี่ยานพาหนะในลักษณะที่ฝ่าฝืนต่อมาตรา 116 (1) หรือ

กรณี 6 (g) บันทึกภาพนิ่งหรือภาพเคลื่อนไหวของการขับขี่ยานพาหนะในลักษณะที่ฝ่าฝืนต่อมาตรา 116 (1) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อจัดหรือประชาสัมพันธ์ให้ผู้อื่นเข้าร่วมกิจกรรมของกลุ่ม

(3) ห้ามมิให้ผู้ใดมีส่วนร่วมในการดำเนินการใดๆบนถนนที่กฎหมายได้กำหนดไว้โดยมีเจตนารมณ์เช่นเดียวกับมาตรานี้ หรือมีการเข้าร่วมกลุ่มสำหรับกิจกรรมในการขับขี่ยานพาหนะโดยมีจุดประสงค์เพื่อประลองความเร็วหรือมีส่วนร่วมกับกิจกรรมอื่นใดโดยเฉพาะ หรือที่ได้มีการบัญญัติเอาไว้ในกฎหมาย ตามมาตรา 116 (4)⁴¹ ซึ่งการกระทำประเภทนี้เพียงแค่มารวมกลุ่มโดยมีจุดประสงค์เพื่อจะแข่งขันความเร็วกัน หรือกระทำการกิจกรรมอื่นใดก็มีความผิดแล้ว

อย่างไรก็ตาม มาตรานี้มิให้ใช้บังคับกับการขับขี่ยานพาหนะเพื่อการแข่งขัน การขับขี่ด้วยความเร็วเกินอัตรา หรือการทดสอบความเร็ว ที่ได้รับอนุญาตจากอธิบดีกรมตำรวจตามมาตรา 115 ทั้งนี้รายละเอียดปรากฏตามมาตรา 116(5)⁴²

จากที่ได้อธิบายในส่วนฐานความผิดจะเห็นถึงความพิเศษ และความแตกต่างของกฎหมาย ระหว่างประเทศออสเตรเลีย กับกฎหมายประเทศมาเลเซีย และสหรัฐอเมริกา ตรงที่

⁴¹ Section 116(4) A person must not, on a road, engage in conduct prescribed by statutory rules made for the purposes of this section, being conduct associated with the operation of a motor vehicle for speed competitions or other activities specified or described in the statutory rules.

Maximum penalty: 5 penalty units.

⁴² Section 116(5) Nothing in this section applies to the operation of a motor vehicle for the purposes of a race, attempt or trial undertaken in accordance with an approval given under section 115 by the Commissioner of Police.

กฎหมายฉบับนี้ของประเทศออสเตรเลียได้มีการกำหนดฐานความผิดที่มีความครอบคลุมกับการแก้ไข ปัญหาการแข่งขันรถบนทางสาธารณะมากกว่า กล่าวคือ กฎหมายจะเข้าไปกำหนดให้การกระทำนั้นๆ เป็นความผิดตั้งแต่ในขั้นรวมกลุ่มเพื่อจะทำการแข่งขัน แม้จะยังมีได้ทำการแข่งขันจริงก็มีความผิด และอีกชั้นหนึ่ง คือ ความผิดสำเร็จ ซึ่งจะต้องมีการแข่งขันเกิดขึ้นแล้ว นอกจากนี้ ในส่วนของความผิด สำเร็จกฎหมายของประเทศออสเตรเลียก็ยังกำหนดความผิดในการกระทำอันเกี่ยวเนื่องกับการแข่งขัน ด้วย นั่นก็คือ การขับชีฟาดโผนในลักษณะที่เป็นอันตราย หรือทำให้สูญเสียแรงขับเคลื่อนในการทรงตัว

นอกจากนี้ ทั้ง 2 มาตรา ก็ได้มีการระบุผู้ที่จะต้องรับผิดชอบเอาไว้อย่างชัดเจน ละเอียด และครอบคลุม ไม่ว่าจะเป็นผู้จัด ผู้ที่เข้าร่วม หรือผู้สนับสนุน หรือในกรณีของมาตรา 116(1) ที่ได้ กำหนดให้ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องต้องรับผิดชอบด้วยเช่นเดียวกัน ทั้งผู้จัด ผู้สนับสนุน ผู้เข้าร่วม รวมถึง ผู้ที่บันทึกภาพ และวิดีโอด้วย ซึ่งแสดงให้เห็นว่า กฎหมายของประเทศออสเตรเลียมองเห็นภาพรวม ของปัญหา ไม่ได้มุ่งแก้ปัญหาเพียงแค่การเอาผิดกับผู้แข่งขันเท่านั้น

บทบัญญัติความผิดมาตรา 115 นั้นมีความคล้ายคลึงกับประเทศไทยที่ได้เปิดช่องให้ มีการแข่งขันอย่างถูกกฎหมายได้บนถนนสาธารณะตามมาตรา 134 พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แต่จะต้องได้รับอนุญาตจากเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจด้วย ซึ่งประเทศออสเตรเลียจะระบุเอาไว้ ในรูปแบบการบัญญัติกฎหมายที่มีความสมบูรณ์ในตัวเอง กล่าวคือ มาตรา 115 มิได้กำหนดเอาไว้แต่ เพียงแค่ช่องทางของการแข่งรถที่ถูกกฎหมาย แล้วไปออกกฎหมายเกณฑ์ลำดับรองแยกอีกเท่านั้น แต่ได้ กำหนดหลักเกณฑ์วิธีการสำหรับเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจในการพิจารณาคำขอเอาไว้ด้วยตามมาตรา 115 (2) โดยเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจที่จะพิจารณาการออกคำสั่งตามมาตรา 115 จะอนุญาต หรือปฏิเสธคำขอนั้นก็ได้ ทั้งนี้จำเป็นต้องพิจารณาถึงความปลอดภัยและความสะดวกของสาธารณะเป็นสำคัญด้วย ซึ่งทั้งการ บัญญัติหลักเกณฑ์เอาไว้ในกฎหมายเช่นนี้ทำให้เจ้าหน้าที่มีตัวชี้วัดในการพิจารณา และไม่ทำให้เกิด การใช้ดุลพินิจอย่างไม่มีหลักเกณฑ์ที่เป็นรูปธรรม ในขณะที่บทบัญญัติมาตรา 134 มิได้กำหนดเอาไว้ ดังนั้น จะเห็นได้ว่ารูปแบบการบัญญัติกฎหมายของประเทศออสเตรเลียมีความสมบูรณ์ในตัวเองและ เป็นหมวดหมู่ ทำให้เกิดความสะดวกต่อผู้ที่ขออนุญาต ซึ่งเป็นผลดีทั้งต่อตัวผู้ใช้กฎหมาย และ เจ้าหน้าที่ผู้บังคับใช้กฎหมายด้วย

4.3.3 การกำหนดอัตราโทษและการลงโทษ

การคำนวณโทษปรับของประเทศออสเตรเลียมีความแตกต่างจากประเทศอื่นตรงที่หน่วยของอัตราค่าปรับที่กฎหมายบัญญัติจะมีได้กำหนดเป็นค่าตามสกุลเงิน แต่จะใช้เป็น “หน่วยโทษ” (penalty units) ซึ่งอัตราของแต่ละหน่วยโทษจะมีความแตกต่างกันไปแล้วแต่ว่ารัฐนั้นๆจะกำหนดอย่างไร สำหรับรัฐนิวเซาท์เวลส์ 1 หน่วยโทษจะเท่ากับ \$110 ดังนั้นการคำนวณโทษปรับจึงต้องนำเอาอัตรานี้คูณด้วยหน่วยโทษที่กฎหมายกำหนด

สำหรับการกระทำความผิด ตามมาตรา 115 มีบทกำหนดโทษ ดังนี้

(1) หากกระทำความผิดตามมาตรา 115(1) ครั้งแรก อัตราโทษสูงสุด คือ ปรับ 30 หน่วยโทษ และในกรณีที่การกระทำความผิดครั้งที่สองเป็นต้นไปอัตราโทษจะเพิ่มสูงขึ้นเป็น ปรับ 30 หน่วยโทษ หรือ จำคุก 9 เดือน หรือทั้งจำทั้งปรับ

(2) หากกระทำความผิดตามมาตรา 115(3) มีอัตราโทษสูงสุดคือปรับ 20 หน่วยโทษ

สำหรับการกระทำความผิด ตามมาตรา 116 มีบทกำหนดโทษ ดังนี้

(1) หากกระทำความผิดตามมาตรา 116(1) มีกำหนดอัตราโทษสูงสุดเอาไว้ คือ 10 หน่วยโทษ

(2) ผู้ที่กระทำการฝ่าฝืนมาตรา 116 ข้อ(b) (c) (d) (e) (f) และ(g) ในมาตรา 116(2) ได้กำหนดเอาไว้ว่า หากกระทำความผิดครั้งแรก อัตราโทษสูงสุด คือ ปรับ 30 หน่วยโทษ และในกรณีที่การกระทำความผิดครั้งที่สองเป็นต้นไปอัตราโทษจะเพิ่มสูงขึ้นเป็น ปรับ 30 หน่วยโทษ หรือจำคุก 9 เดือน หรือทั้งจำทั้งปรับ

(3) ซึ่งเป็นข้อสุดท้าย ผู้ที่กระทำการฝ่าฝืนมาตรา 116 (4) ที่เพียงแต่มีการรวมกลุ่มกฎหมายก็ได้กำหนดอัตราโทษอย่างสูงเอาไว้ คือ 5 หน่วยโทษ

นอกจากนี้ ผู้ที่ถูกลงโทษทางอาญาแล้ว หากศาลได้พิพากษาว่าผู้นั้นมีความผิดตามอนุมาตรา(2) (a), (b), (c) หรือ (d) ยังต้องถูกตัดสิทธิจากการเป็นผู้ถือครองใบอนุญาตขับขี่โดยคำสั่งศาลเป็นเวลา12เดือนด้วย ในกรณีที่มีคำสั่งอื่นใดเป็นการเฉพาะ ตามมาตรา 116(7)⁴³

โดยสรุป กฎหมายที่ประเทศออสเตรเลีย รัฐนิวเซาท์เวลส์ได้นำมาบังคับใช้เพื่อแก้ปัญหาการนำเอายานพาหนะมาใช้เพื่อแข่งขันนั้นสามารถแบ่งออก 2 ชั้นกล่าวคือ ชั้นที่ 1 ในมาตรา 115 เป็นการกำหนดความผิดเมื่อมีการแข่งขันเกิดขึ้นแล้ว ผู้ที่อยู่ในสถานะที่เกี่ยวข้องทั้งหมดกับการแข่งขันไม่ว่าจะเป็นผู้แข่งเอง ผู้จัด ผู้สนับสนุน หรือผู้ที่มีส่วนร่วมใดๆ ก็ต้องรับผิดตามมาตรานี้ และมาตรา 116 ก็เช่นกัน ได้มีการกำหนดความผิดเมื่อมีการขับขี่ยานพาหนะในลักษณะผิดวิน ซึ่งน่าจะเป็นอันตราย ทั้งผู้ที่แข่งขัน และผู้ที่อยู่ในสถานะที่เกี่ยวข้องซึ่งกฎหมายบัญญัติห้ามเอาไว้ แต่ผู้นั้นได้กระทำการฝ่าฝืน เช่น ในกรณีที่เป็นผู้จัด ผู้สนับสนุน หรือแม้แต่เป็นผู้ถ่ายภาพ หรือวิดีโอก็ตาม ถือว่ามีความผิดหมด ต้องรับโทษ ซึ่งทั้ง 2 ฐานความผิดนี้ ได้กำหนดบทลงโทษเอาไว้ทั้งการกระทำความผิดครั้งแรก และการกระทำความผิดอีกเป็นครั้งที่สอง รวมถึงครั้งต่อไปด้วย

การที่บทบัญญัตินี้มีมาตรการเพิ่มเติมโทษกรณีกระทำความผิดซ้ำ หากมีผู้กระทำการฝ่าฝืนมาตรา115 (1) ซึ่งเป็นมาตราหลักของการแข่ง และมาตรา116 (2) ที่เป็นพฤติกรรมหนึ่งอันอาจเกิดขึ้นได้ในการแข่ง ได้ทำให้บทบัญญัตินี้สามารถนำมาใช้เป็นเครื่องมือในการแก้ไขปัญหาการกระทำความผิดซ้ำได้อย่างมีประสิทธิภาพ อันเป็นการบรรลุซึ่งวัตถุประสงค์ในการลงโทษเพื่อยับยั้งและป้องปรามมิให้เกิดการกระทำความผิดอีกนั่นเอง

ส่วนในอีกชั้นหนึ่ง มาตรา 116(4) ได้กำหนดให้เป็นความผิดและมีการกำหนดบทลงโทษเอาไว้ด้วยแล้ว แม้ว่าจะยังมิได้มีการกระทำความผิดสำเร็จ แต่มีพฤติกรรมใดๆที่แสดงให้เห็นว่ามีจุดประสงค์เพื่อกระทำการอันขัดต่อบทบัญญัติในมาตรา 116นี้ หรือเป็นเพียงขั้นตอนของการรวมกลุ่มเพื่อจะทำการแข่งขันความเร็วกัน หรือดำเนินกิจกรรมอื่นใดภายใต้กฎหมายฉบับนี้ที่บัญญัติเอาไว้ว่าเป็นความผิด ดังนั้น กฎหมายของรัฐนิวเซาท์เวลส์ที่นำมาบังคับใช้เพื่อแก้ปัญหาการแข่งขัน

⁴³ Section116(7) A person who is convicted by a court of an offence against subsection (2) (a), (b), (c) or (d) in relation to a motor vehicle is disqualified from holding a driver licence by the conviction and without any specific order of the court for 12 months.

รถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะ จึงสามารถนำมาใช้เป็นเครื่องมือในการกำหนดความผิดตั้งแต่ในชั้นรวมกลุ่มเพื่อแข่งขันเป็นต้นไป อีกทั้งยังสามารถนำมาเป็นแนวทางในการศึกษาของกฎหมายไทยด้วย

4.3.4 การดำเนินคดีกับเด็ก

ในช่วงตอนต้นปี 1800 การดำเนินกระบวนการพิจารณาสำหรับเด็กในรัฐ นิวเซาท์เวลส์ประเทศออสเตรเลียยังมีได้แยกต่างหากจากผู้ใหญ่ มีความรับผิดชอบทางอาญา และมีบทลงโทษเช่นเดียวกับผู้ใหญ่ โดยไม่ได้รับการปกป้องคุ้มครองสิทธิเป็นพิเศษแต่อย่างใด ต่อมาในปี 1905 รัฐนิวเซาท์เวลส์ได้มีการจัดตั้งศาลคดีเด็ก (Children's court) ขึ้นเป็นครั้งแรกแยกต่างหากจากศาลผู้ใหญ่ และภายหลังจากที่องค์การสหประชาชาติ (UN) ได้มีการออก UN Standard Minimum Rules for Administration of Juvenile Justice (Beijing Rules) อย่างเป็นทางการ ทางรัฐบาลจึงได้มีการออกกฎหมายเพื่อคุ้มครองเด็กครั้งใหญ่ถึง 3 ฉบับ ด้วยกัน คือ The Children's Court Act 1987 The Children (Criminal Proceedings) Act 1987 The Children (Community Service Orders) Act 1987 และ The Children (Detention Centres) Act 1987 ซึ่งการปรับปรุงระบบกระบวนการยุติธรรมสำหรับเด็กครั้งใหญ่นี้ได้เกิดก่อนที่จะได้มีการลงนามในอนุสัญญาว่าด้วยสิทธิเด็ก (Convention on the Rights of the Child) ในปี 1990⁴⁴ สำหรับกฎหมายหลักที่เกี่ยวข้องกับประเด็นความรับผิดชอบทางอาญาสำหรับเด็กของประเทศออสเตรเลีย รัฐนิวเซาท์เวลส์ นั่นก็คือ The Children (Criminal Proceedings) Act 1987

(1) สารระสำคัญ

The Children (Criminal Proceedings) Act 1987 เป็นกฎหมายที่ออกมาโดยมีเจตนารมณ์กำหนดความสัมพันธ์ระหว่างการบังคับใช้กฎหมาย และการแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำความผิดที่เป็นเด็ก โดยกฎหมายฉบับนี้ได้กำหนดสาระสำคัญเอาไว้ในหลายส่วน ไม่ว่าจะเป็น การกำหนดความรับผิดชอบทางอาญาของเด็กโดยแบ่งเกณฑ์ตามอายุ หรือเขตอำนาจของศาลคดีเด็ก กระบวนการ

⁴⁴ Legal Information Access Centre (LIAC), "Young People and Crime," [Online] Accessed: 13 March 2015. Available from: http://www.legalanswers.sl.nsw.gov.au/hot_topics/pdf/youngpeople_timeline.pdf

ดำเนินคดี การพิจารณาต่างๆ ซึ่งรวมถึงบทกำหนดโทษที่จะนำมาบังคับใช้กับผู้กระทำความผิดที่เป็นเด็กด้วย⁴⁵

การที่บุคคลใดจะต้องมีความรับผิดชอบทางอาญาจำต้องพิจารณา 2 องค์ประกอบ กล่าวคือ มีการกระทำที่กฎหมายได้บัญญัติเอาไว้ว่าเป็นความผิด ซึ่งการกระทำนี้หมายความว่ามีความรวมถึงการงดเว้นการที่จำต้องกระทำด้วย และการกระทำนั้นจะต้องทำไปโดยที่มีเจตนาชั่วร้าย ไม่ว่าจะเป็กรณิของ เจตนา (intention) หรือ ประมาทโดยรู้ตัว (Recklessly) ดังนั้น เมื่อองค์ประกอบ 2 สิ่งนี้เกิดขึ้น ผู้นั้นจำต้องมีความรับผิดชอบทางอาญานั้นเอง

อย่างไรก็ตาม มิใช่ว่าบุคคลทุกคนที่ได้มีการกระทำครบตามองค์ประกอบความผิดอาญาแล้วต้องรับผิดชอบ หลักเกณฑ์ของกฎหมายยังได้มีการจำกัดกลุ่มคนบางกลุ่มที่ยังไม่มีความสามารถมากพอที่จะกระทำความผิดได้ นั่นก็คือ “เด็ก” นั่นเอง ดังนั้นในประเด็นต่อไปจะเป็นการถึงหลักเกณฑ์ความสามารถในการกระทำความผิดอาญาโดยจำแนกตามอายุ

(2) การจำแนกอายุของบุคคลที่ต้องรับผิดชอบทางอาญาตามกฎหมายในปัจจุบัน

อนุสัญญาว่าด้วยสิทธิเด็กมิได้กำหนดอายุขั้นต่ำที่ต้องรับผิดชอบทางอาญาเอาไว้อย่างชัดเจน เนื่องจากต้องการให้แต่ละประเทศภาคีบัญญัติอายุขั้นต่ำที่สามารถมีความรับผิดชอบทางอาญาให้เหมาะสมกับแต่ละประเทศ ซึ่งกฎหมายของประเทศออสเตรเลียรัฐนิวเซาท์เวลส์ ได้จำแนกอายุผู้ที่ต้องรับผิดชอบทางอาญาเอาไว้ 3 กลุ่ม ดังปรากฏอยู่ใน The Children (Criminal Proceedings) Act 1987

1) ความรับผิดชอบทางอาญาของเด็กอายุต่ำกว่า 10 ปี

The Children (Criminal Proceedings) Act 1987 มาตรา 5 ได้บัญญัติเอาไว้ อย่างชัดเจนว่าผู้ที่มีอายุต่ำกว่า 10 ไม่ถือว่าเป็นผู้กระทำความผิด เพราะ แม้ว่าโดยลักษณะการกระทำแล้วจะครบองค์ประกอบภายนอกของการกระทำความผิด แต่เด็กยังไม่สามารถเข้าใจได้มากพอถึงผลที่เกิดขึ้นจากการกระทำ จึงถือว่าเด็กที่อายุต่ำกว่า 10 ปี ยังมีอายุน้อยเกินกว่าที่จะมีเจตนาชั่วร้าย (Mens rea) โดยหลักการที่มาสืบสนุนเหตุผลดังกล่าวก็คือ “Doli incapex” และการ

⁴⁵ Department of Attorney General and Justice, "Review of the Young Offenders Act 1997 and the Children (Criminal Proceedings) Act 1987," ed. Attorney General and Justice (New South Wales 2010).

บัญญัติในลักษณะเช่นนี้ เด็กจะได้รับความคุ้มครองอย่างแท้จริงไม่มีผู้ใดที่จะพิสูจน์ให้เห็นเป็นอย่างอื่น ซึ่งการกำหนดอายุขั้นต่ำของเด็กที่จะต้องรับผิดชอบทางอาญาเช่นนี้มีลักษณะที่สอดคล้องกับรัฐอื่นในประเทศออสเตรเลียเช่นเดียวกัน⁴⁶

2) ความรับผิดชอบทางอาญาของเด็กอายุตั้งแต่ 10 ปี แต่ต่ำกว่า 14 ปี

รัฐนิวเซาท์เวลส์ได้มีการนำเอาหลักทั่วไปของระบบกฎหมายคอมมอนลอว์มาปรับใช้เป็นข้อสันนิษฐานของเด็กกลุ่มนี้ นั่นก็คือ “Doli incapex” กล่าวคือ เด็กที่อายุตั้งแต่ 10 ปี แต่ไม่ถึง 14 ปีนี้ ถือว่ามีความรับผิดชอบทางอาญาแล้ว แต่เป็นความรับผิดชอบที่ตั้งอยู่บนข้อสันนิษฐานเริ่มแรกของกฎ “Doli incapex” ที่เด็กไม่มีเจตนาชั่วร้ายที่จะกระทำความผิด จึงไม่มีความรับผิดชอบทางอาญา เช่นเดียวกับกลุ่มแรก แต่กลุ่มนี้มีความแตกต่างตรงที่สามารถพิสูจน์หักล้างข้อสันนิษฐานเป็นอย่างอื่นได้ ถ้าหากพนักงานอัยการสามารถพิสูจน์ได้ว่าเด็กสามารถเข้าใจ และรับรู้ได้ว่าตนกระทำความผิดที่มีความร้ายแรง (serious wrong) มิใช่เป็นเพียงแค่การกระทำความผิดตามประสาชุกชนของเด็ก เด็กจึงมีความรับผิดชอบทางอาญาได้⁴⁷ ดังนั้น แม้ว่าความรับผิดชอบทางอาญาของเด็กจะมีหลักทั่วไปของคอมมอนลอว์คุ้มครองอยู่ แต่ถ้าพนักงานอัยการสามารถพิสูจน์หักล้างได้ เด็กจึงต้องรับผิดชอบทางอาญา ซึ่งไม่เหมือนกับเด็กกลุ่มที่หนึ่งที่ได้รับการปกป้องคุ้มครองอย่างเต็มรูปแบบ ไม่สามารถพิสูจน์หักล้างเป็นอย่างอื่นได้

3) ความรับผิดชอบทางอาญาของเด็กที่อายุตั้งแต่ 14 ปี แต่ต่ำกว่า 18 ปี

เด็กที่มีอายุอยู่ในกลุ่มนี้มีความรับผิดชอบทางอาญาอย่างสมบูรณ์ ไม่มีข้อสันนิษฐานใดๆ ที่มาจำกัดความรับผิดชอบทางอาญาได้เช่นเดียวกับเด็กอีก 2 กลุ่มที่ได้กล่าวมาข้างต้นแล้ว เพราะว่าเด็กกลุ่มนี้ถือว่ามีความวุฒิภาวะเพียงพอที่จะกระทำความผิดอาญาและต้องรับผิดชอบเช่นเดียวกับผู้ใหญ่หากมีการ

⁴⁶ Pearson, "Chapter 5 Young Offenders," [Online] Accessed: 13 March 2015. Available from: http://pearson.com.au/media/530307/legal_studies_3ed_hsc.pdf

⁴⁷ Department of Attorney General and Justice, "Review of the Young Offenders Act 1997 and the Children (Criminal Proceedings) Act 1987."

กระทำครบองค์ประกอบ คือ มีการกระทำความผิดอาญา(Actus reus) และมีเจตนาร้าย (Mens rea)⁴⁸

แม้ว่าผู้กระทำความผิดซึ่งเป็นเด็กกลุ่มนี้จะไม่มียุติฐานที่เป็นประโยชน์แก่ตน ทำให้ต้องรับผิดเช่นเดียวกับผู้ใหญ่ แต่ The Children (Criminal Proceedings) Act 1987 ยังคงให้ความคุ้มครองว่าผู้กระทำความผิดที่เป็นเด็กกลุ่มนี้ยังคงต้องดำเนินกระบวนการพิจารณาที่แตกต่างจากผู้ใหญ่อยู่ เพราะ กฎหมายฉบับนี้ได้มีการให้คำนิยามของคำว่า “เด็ก”(Child) เอาไว้ว่าหมายถึงผู้ที่อายุต่ำกว่า 18 ปี⁴⁹

จากที่ได้จำแนกอายุที่ต้องรับผิดทางอาญาของผู้กระทำความผิดที่เป็นเด็กทั้งสามกลุ่ม สามารถสรุปได้ว่า เด็กที่มีอายุ 10 ปีบริบูรณ์ถือว่าเป็นอายุเริ่มต้นที่สามารถมีความรับผิดชอบทางอาญาได้ แต่ความรับผิดชอบดังกล่าวก็มีข้อจำกัดเช่นกัน กล่าวคือในกรณีที่อายุไม่ถึง 14 ปี ยังคงได้รับประโยชน์จากข้อสันนิษฐาน ไม่ถือว่าเป็นผู้กระทำความผิด ซึ่งพนักงานอัยการต้องพิสูจน์หักล้างข้อสันนิษฐานให้ได้ แต่ถ้าอายุ 14 บริบูรณ์เป็นต้นไปแต่ยังไม่เกิน 18ปี ต้องรับผิดทางอาญาอย่างเต็มรูปแบบ เช่นเดียวกับผู้กระทำความผิดที่เป็นผู้ใหญ่ อย่างไรก็ตาม ในเรื่องกระบวนการยุติธรรมทางอาญายังคงได้รับการปกป้องคุ้มครองสิทธิภายใต้ The Children (Criminal Proceedings) Act 1987 เพราะยังถือว่าเป็น “เด็ก” อยู่นั่นเอง

(3) การดำเนินกระบวนการพิจารณาสำหรับเด็ก

เมื่อได้ทราบแล้วว่าผู้กระทำความผิดที่เป็นเด็กจำต้องได้รับการปกป้องคุ้มครองสิทธิเป็นพิเศษ โดยมีการดำเนินกระบวนการพิจารณาความสำหรับเด็กโดยเฉพาะแยกต่างหากจากผู้ใหญ่ ภายใต้The Children (Criminal Proceedings) Act 1987 ต่อมาจำต้องพิจารณาอีกขั้นตอนหนึ่งว่า คดีที่เด็กเป็นผู้กระทำความผิดนี้ อยู่ในขอบเขตอำนาจของศาลคดีเด็กหรือไม่ โดยพิจารณาจากข้อยกเว้นที่ได้บัญญัติเอาไว้ในกฎหมายฉบับนี้ หากต้องด้วยข้อยกเว้น ศาลคดีเด็กก็จะมีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีดังกล่าว แต่ถ้าไม่ต้องด้วยข้อยกเว้น การดำเนินกระบวนการพิจารณาความสำหรับเด็กภายใต้อำนาจศาลก็จะดำเนินการต่อไป ซึ่งสาเหตุที่ผู้วิจัยได้หยิบยกประเด็นนี้มาด้วย เพราะว่าจะ

⁴⁸ Pearson, "Chapter 5 Young Offenders."

⁴⁹ Children (Criminal Proceedings) Act 1987, s.3

นำเสนอให้เห็นถึงหลักเกณฑ์ในการพิจารณาของศาลว่านอกจากการคำนึงถึงอายุของเด็กแล้ว ศาลยังต้องคำนึงถึงเงื่อนไขอื่นหรือไม่ โดยเฉพาะความร้ายแรงของความผิดที่ได้กระทำลง ดังนั้น ในประเด็นของการดำเนินกระบวนการพิจารณาความสำหรับเด็ก ผู้วิจัยจะขอแบ่งเส้นทางออกเป็น 2 เส้นทาง 2 รูปแบบเพื่อง่ายต่อการทำความเข้าใจ

1) กระบวนการสำหรับกรณีที่ต้องด้วยช้อยกเว้นของ The Children (Criminal Proceedings) Act 1987

โดยหลักแล้ว เด็กที่ เป็นผู้กระทำความผิดที่มีอายุไม่เกิน 18 ปี จำต้องอยู่ภายใต้การดำเนินกระบวนการยุติธรรมสำหรับเด็ก และดำเนินคดีโดยศาลคดีเด็ก แต่ถ้ามีกรณีที่ต้องด้วยช้อยกเว้นตามที่ The Children (Criminal Proceedings) Act 1987 ได้บัญญัติเอาไว้ จะส่งผลให้ศาลคดีเด็กไม่มีอำนาจในการพิจารณา คดีนี้จึงต้องออกไปสู่ศาล Local Court ซึ่งเป็นกระบวนการยุติธรรมสำหรับผู้ใหญ่ อย่างไรก็ตาม บทกำหนดโทษ หรือวิธีการปฏิบัติสำหรับเด็กที่กำหนดเอาไว้เป็นพิเศษภายใต้ The Children (Criminal Proceedings) Act 1987 ศาล Local Court ยังคงต้องคำนึงถึง

สำหรับช้อยกเว้นอำนาจของศาลคดีเด็ก The Children (Criminal Proceedings) Act 1987 ที่จะทำให้ศาลคดีเด็กไม่มีอำนาจในการพิจารณาพิพากษา มีดังนี้

ช้อยกเว้นที่ 1 ผู้กระทำความผิดซึ่งเป็นเด็กได้กระทำความผิดอาญาอุกฉกรรจ์ (Serious Children's Indictable Offences) ตามมาตรา 28 เช่น การความผิดเกี่ยวกับชีวิต ความผิดที่มีโทษจำคุกตลอดชีวิต หรือ 25 ปี ความผิดเกี่ยวกับเพศ ความผิดเกี่ยวกับการผลิตอาวุธ การค้าอาวุธที่มีระวางโทษจำคุก 20 ปี ภายใต้ the Firearms Act 1996 หรือ ความผิดอาญาอุกฉกรรจ์ฐานอื่นๆที่เป็นความผิดร้ายแรงตามเจตนารมณ์ของพระราชบัญญัตินี้⁵⁰

ช้อยกเว้นที่ 2 อายุของจำเลย (Age of Defendants)

⁵⁰ Children (Criminal Proceedings) Act 1987, s.3

โดยหลัก อำนาจของศาลคดีเด็กจะครอบคลุมผู้กระทำความผิดที่เป็นเด็กอายุต่ำกว่า 18 ปี และ ผู้กระทำความผิดอายุไม่ถึง 21 ปีในขณะที่ถูกยื่นฟ้องต่อศาล ดังนั้นผู้ที่มีอายุตั้งแต่ 18 ปี ขึ้นไป หรือไม่ได้อายุต่ำกว่า 21 ปี ในขณะที่ถูกยื่นฟ้องพร้อมผู้กระทำความผิดต่อศาล ก็จะมีได้ดำเนิน กระบวนการพิจารณาแบบเด็ก และไม่อยู่ในอำนาจของศาลคดีเด็กที่จะพิจารณาพิพากษา ตามมาตรา 28(c) และ (d)⁵¹

ในกรณีที่คดีหนึ่งมีทั้งผู้กระทำความผิดที่อยู่ในอำนาจศาล และ ไม่ได้อยู่ในอำนาจ ศาล มาตรา 29 บัญญัติให้ศาลมีอำนาจในการไต่สวนและพิพากษาคดีร่วมกันได้ โดยต้องเข้าเงื่อนไข ข้อใดข้อหนึ่ง คือ (1) ผู้ที่มีได้อยู่ในอำนาจศาลอายุห่างกับผู้กระทำความผิดที่เป็นเด็กไม่เกิน 3 ปี หรือ (2) เป็นกรณีอื่นที่ศาลเห็นว่าหากนำมาพิจารณาคดีร่วมกันแล้วเป็นประโยชน์มากกว่า ซึ่งขึ้นอยู่กับดุลพินิจของศาล ถ้าหากไม่เข้าเงื่อนไขข้อใดข้อหนึ่งนี้ ศาลคดีเด็กไม่สามารถพิจารณาร่วมกันได้ ต้องแยกพิจารณาเฉพาะผู้กระทำความผิดที่อยู่ในอำนาจศาลเท่านั้น⁵²

ข้อยกเว้นที่ 3 ผู้กระทำความผิดจราจร (Traffic Offences)

มาตรา 28(2) ได้บัญญัติว่า ศาลคดีเด็กไม่มีอำนาจในการไต่สวนและพิจารณา พิพากษาผู้กระทำความผิดจราจร ซึ่ง The Children (Criminal Proceedings) Act 1987 ได้ให้ คำนิยามของ “ผู้กระทำความผิดจราจร (Traffic Offences)” เอาไว้ในมาตรา 3 ว่าหมายถึง ผู้ที่ กระทำความผิดภายใต้กฎหมายดังต่อไปนี้ (a) The road transport legislation, (b) The Roads Act 1993, (c) The Motor Accidents Compensation Act 1999, or (d) The Motor Vehicles (Third Party Insurance) Act 1942, or (e) The Recreation Vehicles Act 1983 ดังนั้น หากเป็นผู้ที่กระทำความผิดฐานแข่ง พยายามขับขีด้วยความเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด หรือ ทดสอบความเร็วในรูปแบบอื่นๆ ตามกฎหมาย Road transport Act 2013 No.18 มาตรา 115 หรือความผิดฐานจึ่งถือว่าต้องด้วยข้อยกเว้นในกรณีที่เป็นผู้กระทำความผิดจราจร ตามมาตรา 3 (a) ประกอบ มาตรา 28(2)

⁵¹Department of Attorney General and Justice, "Review of the Young Offenders Act 1997 and the Children (Criminal Proceedings) Act 1987."

⁵² ibid..

อย่างไรก็ตาม การกำหนดหลักดังกล่าวก็มีข้อยกเว้นเช่นเดียวกัน ถ้าเข้ากรณีใดกรณีหนึ่ง ดังต่อไปนี้ถือว่าศาลคดีเด็กมีอำนาจในการพิจารณาพิพากษา (1) ผู้กระทำความผิดจรรยาบรรณกระทำ ความผิดในสถานการณ์เดียวกับผู้กระทำความผิดภายใต้บังคับของศาลคดีเด็ก หรือ (2) เด็กยังอายุไม่ถึงเกณฑ์ที่มีคุณสมบัติเพียงพอในการทำใบขับขี่ (อายุต่ำกว่า 16 ปี)

ดังนั้นสามารถสรุปได้ว่า ในกรณีที่เป็นผู้กระทำความผิดจรรยาบรรณ โดยเฉพาะความผิดฐานแข่ง พยายามขับขี่ด้วยความเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด หรือทดสอบความเร็วในรูปแบบอื่นๆ ตามมาตรา 115 หรือ ฐานการกระทำที่เกี่ยวข้องกับการใช้ถนน และการแข่งขันประลองความเร็วทางตรง และการเข้าร่วมกิจกรรมอื่นใด ตามมาตรา 116 โดยหลักแล้วไม่ถือว่าเป็นผู้กระทำความผิดที่อยู่ในอำนาจของศาลคดีเด็กที่จะพิจารณาได้ เพราะมีอายุถึงเกณฑ์ที่สามารถทำใบขับขี่ ต้องถูกดำเนินคดีที่ศาล Local Court แต่ในส่วนของกรณีโทษศาลยังคงต้องอยู่ภายใต้ The Children (Criminal Proceedings) Act 1987 เพราะผู้กระทำความผิดยังเป็นเด็กที่อายุไม่ถึง 18 ปี แต่ในกรณีที่ ไม่เข้าข้อยกเว้นข้อใดข้อหนึ่งที่ได้กล่าวมาข้างต้น ศาลคดีเด็กยังคงมีอำนาจพิจารณาพิพากษาอยู่นั่นเอง⁵³

จากข้อยกเว้นที่ได้กล่าวมาทั้งหมด จะเห็นได้ว่า การดำเนินกระบวนการวิธีพิจารณาความสำหรับเด็กมิได้วินิจฉัยความรับผิดชอบทางอาญาของเด็กโดยคำนึงถึงเกณฑ์เรื่องอายุเพียงอย่างเดียว แต่ยังคงพิจารณาถึงความร้ายแรงของฐานความผิดที่ได้กระทำลงด้วย ยิ่งมีความร้ายแรงมาก ศาลเด็กก็จะไม่มีอำนาจในการพิจารณาพิพากษาใดๆ เด็กจำต้องดำเนินการตามแบบของผู้ใหญ่ทำให้ไม่ได้รับความคุ้มครองเป็นพิเศษ อย่างเต็มรูปแบบเช่นเดียวกับเด็กคนอื่นที่มีได้กระทำความผิดอาญา อุกฉกรรจ์ อย่างไรก็ตาม มิใช่ว่าเด็กจะมิได้รับความคุ้มครองเลย The Children (Criminal Proceedings) Act 1987 ยังคงเข้ามามีความเกี่ยวข้องอยู่โดยเฉพาะในเรื่องของบทกำหนดโทษ หรือวิธีการสำหรับเด็กประเภทต่างๆ

⁵³ibid.

2) กระบวนการสำหรับกรณีที่ไม่เข้าข้อยกเว้นตาม The Children (Criminal Proceedings) Act 1987

สำหรับกรณีที่ไม่เข้าข้อยกเว้นใดๆที่ได้กล่าวในหัวข้อที่ก่อน การดำเนินกระบวนการวิธีพิจารณาความสำหรับเด็กยังคงดำเนินไปอย่างเต็มรูปแบบตามปกติภายใต้อำนาจศาลคดีเด็ก ซึ่งกระบวนการของเด็กนี้จะมีพิเศษแตกต่างจากผู้ใหญ่ ไม่ว่าจะเป็นในขั้นตอนการจับกุม การสอบสวน การพิจารณาคดี และโดยเฉพาะการกำหนดบทลงโทษ ซึ่งในส่วนนี้มีความเกี่ยวข้องกับวิทยานิพนธ์เรื่องนี้ ดังนั้น ผู้วิจัยจึงขอกล่าวถึงหลักเกณฑ์การกำหนดบทลงโทษเป็นสำคัญ

The Children (Criminal Proceedings) Act 1987 ได้มีการบัญญัติกรอบหลักการพื้นฐานของกฎหมายฉบับนี้เอาไว้ ซึ่งเป็นหลักเกณฑ์กลางที่ต้องคำนึงถึงอยู่เสมอ โดยในส่วนของ การกำหนดโทษ ได้บัญญัติเอาไว้ในมาตรา 6 ข้อ (e) ว่า บทลงโทษที่ลงแก่ผู้กระทำความผิดที่เป็นเด็ก จะต้องไม่สูงเกินกว่าที่ผู้ใหญ่จะได้รับในฐานะความผิดเดียวกัน⁵⁴ และหลักเกณฑ์ที่ศาลจะนำมาใช้ตัดสินว่าผู้กระทำความผิดที่เป็นเด็กควรที่จะได้รับโทษเช่นเดียวกับผู้ใหญ่ หรือ โทษสำหรับเด็ก ศาลจำเป็นต้องพิจารณาถึงตัวชี้วัด⁵⁵ ต่างๆดังนี้

1. ความร้ายแรงของการกระทำความผิดอาญา (อุกฉกรรจ์)
2. ลักษณะของการกระทำความผิดอาญา (อุกฉกรรจ์)
3. อายุ และวุฒิภาวะของผู้กระทำความผิดทั้งในขณะที่กระทำความผิด และขณะพิจารณาพิพากษา
4. ความร้ายแรง ลักษณะ และ การกระทำความผิดครั้งก่อนๆ
5. พยานหลักฐาน หรือข้อมูลอื่นๆที่ศาลเห็นว่ามีเกี่ยวข้อง
6. ประวัติของผู้กระทำความผิดที่เกี่ยวข้อง เช่น ภูมิหลังครอบครัว การทำงาน ระดับการศึกษา กลุ่มเพื่อน พฤติกรรมในการเข้าสังคม ความผิดปกติของร่างกาย (ถ้ามี)

⁵⁴ ibid.

⁵⁵ ibid.

ประวัติความประพฤติ ข้อเท็จจริงใดๆที่ศาลเห็นว่ามีความเกี่ยวข้องกับคดี หรือ ข้อเท็จจริงใดๆที่พนักงานอัยการเห็นสมควรนำเอาเข้ามาประกอบ⁵⁶ ตามมาตรา 25

เมื่อได้ทราบถึงตัวชี้วัดที่ศาลจะนำมาพิจารณาเพื่อกำหนดบทลงโทษ รวมถึงเลือกวิธีการสำหรับเด็กให้เหมาะสมแล้วนั้น ประเด็นต่อไปจึงเป็นการกล่าวถึง บทลงโทษต่างๆที่ศาลคดีเด็กมีอำนาจพิจารณาพิพากษาลงโทษ รวมถึง กรณีที่ผู้กระทำความผิดซึ่งเป็นเด็กได้ถูกพิจารณาพิพากษาว่ามีความผิดโดย ศาลแขวง (District court) หรือ ศาลฎีกา (Supreme) เพราะคดีต้องด้วยข้อยกเว้นของอำนาจศาลคดีเด็ก และได้ทำการส่งตัวเด็กกลับมาเพื่อให้ศาลเด็กพิจารณาบทกำหนดโทษตามมาตรา 33⁵⁷ ซึ่งศาลมีอำนาจทำคำสั่งได้หลายวิธี เช่น การตัดกักต้อน ตาม The Young Offenders Act 1997 การยกฟ้องข้อหา (โดยมีการตัดกักต้อนหรือไม่ก็ได้) การทำทัณฑ์บน การลงโทษปรับได้ไม่เกิน\$1100 (โดยพิจารณาพฤติการณ์แวดล้อม และความสามารถในการชำระ) การคุมประพฤติ สั่งให้ไปทำงานบริการสังคม หรือ ส่งตัวไปยังสถานพินิจโดยกำหนดช่วงระยะเวลาเอาไว้ ซึ่งวิธีการนี้ถือว่ารุนแรงที่สุดในบรรดาวิธีการทั้งหมด เป็นต้น

จากที่ได้กล่าวมาในประเด็นเรื่องการกำหนดโทษของศาล ไม่ว่าจะเป็นศาลคดีเด็กหรือศาลอื่นก็ตาม การลงโทษมิได้ดูเพียงแค่หลักเกณฑ์ในเรื่องอายุเท่านั้น แต่ยังพิจารณาถึงปัจจัยหลายๆด้าน โดยเฉพาะ ความร้ายแรงของการกระทำความผิด และประวัติการกระทำความผิดครั้งก่อนด้วยก่อนที่จะมีการพิจารณาลงโทษสำหรับผู้กระทำความผิดนั้นๆ

⁵⁶ibid.

⁵⁷ibid.

บทที่ 5

บทวิเคราะห์แนวทางการแก้ไขมาตรการทางกฎหมายไทยในการป้องกันและปราบปรามการ รวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะ

จากที่ได้ทราบถึงมาตรการทางกฎหมายในการป้องกันและปราบปรามการรวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะของต่างประเทศว่าเป็นอย่างไรแล้วไป ในบทนี้จะเป็นการนำเสนอแนวทางการแก้ไขปัญหามาตรการทางกฎหมายในการป้องกันและปราบปรามการรวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะของประเทศไทย โดยศึกษาแนวทางจากกฎหมายต่างประเทศ แล้วนำมาพิจารณาประกอบด้วย และเพื่อความชัดเจนในการกำหนดแนวทางให้สอดคล้องกับปัญหา จึงจะนำเสนอในประเด็นที่สำคัญทั้งหมด 3 ประการ คือ การกำหนดความผิด การกำหนดอัตราโทษและการลงโทษ รวมถึงการดำเนินคดีอาญากับเด็กและเยาวชนที่ได้กระทำการรวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะ

5.1 การกำหนดความผิด

ความผิดฐานแข่งรถในทางโดยมิได้รับอนุญาตของประเทศไทยยังไม่สามารถบังคับใช้ได้จริงกับปัญหาการรวมกลุ่มแข่งรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะในปัจจุบัน ต้องมีการเล็งขบวนไปนำเอาบทบัญญัติความผิดฐานขับรถโดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยมาบังคับใช้แทน ด้วยสาเหตุของปัญหาทั้งหมด 2 ประการดังที่ได้กล่าวไปในบทที่ 3 คือ (1) ความไม่ชัดเจนของลักษณะการแข่งขันที่จะถือว่าเป็นความผิด และ (2) เจ้าพนักงานตำรวจไม่สามารถดำเนินการจับกุมได้อย่างทันที่เนื่องด้วยกฎหมายให้อำนาจต่อเมื่อมีการแข่งขันเกิดขึ้นแล้วเท่านั้น ดังนั้น หากมีการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายใน 2 ประการดังต่อไปนี้ จะทำให้ความผิดฐานดังกล่าวสามารถบังคับใช้ได้ และมีประสิทธิภาพมากขึ้น นั่นก็คือ การกำหนดลักษณะของการแข่งขันที่เป็นความผิด และกำหนดให้การรวมกลุ่มเพื่อแข่งขันเป็นความผิดเพิ่มเติม ดังรายละเอียดต่อไปนี้

(1) การกำหนดลักษณะของการแข่งขันที่เป็นความผิด

การกำหนดลักษณะของการแข่งขันที่เป็นความผิดนี้เป็นแนวทางสำหรับการแก้ไขปัญหาคำไม่ชัดเจนของลักษณะการแข่งขัน ซึ่งความไม่ชัดเจนในที่นี้ เกิดขึ้นจากการที่พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ไม่ได้กำหนดความหมายเอาไว้ ทำให้เกิดหลักเกณฑ์อันเป็นดุลพินิจของศาล

ที่จะนำมาพิจารณาว่าการกระทำใดบ้างที่ถือว่าเป็นการแข่งขัน และหลักเกณฑ์นี้เองได้กลายเป็นกรอบที่จำกัดความของคำว่า “การแข่งขัน” เอาไว้โดยปริยาย ทำให้เจ้าพนักงานตำรวจเกิดความยากลำบากในการแสวงหาพยานหลักฐานตามหลักเกณฑ์ทั้งหมด 3 ประการ คือ ผู้กระทำความผิดทำการแข่งขันกับใคร จุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดของการแข่งขันอยู่ที่ใด และ มีการเติมพนักกันหรือไม่ แสดงให้เห็นว่าการแข่งขันตามความหมายโดยนัยของประเทศไทยจะต้องมีลักษณะการกระทำที่เกิดขึ้นจากการนำเอายานพาหนะตั้งแต่ 2 คันขึ้นไปมาทำการประลองความเร็วกัน ทั้งนี้จะต้องปรากฏจุดเริ่มต้น และจุดสิ้นสุดที่ชัดเจน อีกทั้งในการแข่งขันต้องมีการพนักเข้ามาเกี่ยวข้องด้วย ทำให้ลักษณะการแข่งขันในปัจจุบันไม่สามารถปรับใช้กับหลักเกณฑ์ดังกล่าวได้ กล่าวคือ ด้วยลักษณะของการแข่งขันในปัจจุบันไม่จำเป็นว่าทุกกรณีจะต้องเป็นการแข่งขันของยานพาหนะตั้งแต่ 2 คันขึ้นไปทำการประลองความเร็วกันในรอบเดียวก็ได้ ในบางคราวอาจเป็นการทดสอบความเร็วของยานพาหนะแต่ละคัน โดยกำหนดให้แข่งขันกันคนละรอบ โดยเอาสถิติเวลามาเทียบกันก็เป็นได้ อีกทั้งการแข่งขันในแต่ละครั้งแม้จะมีการระบุสถานที่ว่าทำการแข่งขันบริเวณใด แต่การจะระบุจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดที่ชัดเจนนั้นเป็นไปได้ยาก เพราะ ด้วยลักษณะการออกตัวและการเข้าเส้นชัย มักจะเป็นการออกตัวตามๆกัน และหยุดรถตามๆกัน ไม่ปรากฏเส้นที่เริ่มต้น และเส้นสิ้นสุดที่แน่นอน จากข้อมูลการให้สัมภาษณ์ของผู้กระทำความผิดก็ได้อธิบายว่า เส้นชัยนั้นไม่มี จะหยุดก็ต่อเมื่อคั่นหน้าหยุด หรืออาจมีการกำหนดระยะทางเอาไว้โดยประมาณ 200 เมตร นอกจากนี้ การแข่งขันในปัจจุบันก็ได้ปรากฏว่ามีการพนักเข้ามาเกี่ยวข้องทุกกรณี เพราะ บางคราวอาจเป็นเพียงแค่การทดสอบความเร็วเท่านั้น ดังนั้น ผลจากความไม่ชัดเจนของลักษณะการแข่งขัน จึงทำให้มาตรา 134 ความผิดฐานแข่งรถในทางโดยไม่ได้รับอนุญาตไม่สามารถบังคับใช้ได้จริง จึงควรมีการกำหนดลักษณะของการแข่งขันให้ครอบคลุมทุกการกระทำ ดังนี้

1) จำนวนยานพาหนะไม่ควรจำกัดว่าต้องมีตั้งแต่ 2 คันขึ้นไป ดังหลักเกณฑ์ในการวินิจฉัยของศาลประการที่ 1 ที่เจ้าพนักงานตำรวจต้องทราบว่าผู้กระทำความผิดได้แข่งขันกับผู้ใด แต่ควรที่จะกำหนดให้การแข่งขันสามารถเริ่มต้นได้แม้จะมียานพาหนะเพียงแค่ 1 คัน อย่างไรก็ตาม จำต้องพิจารณาองค์ประกอบอื่นด้วย

2) ควรที่จะมุ่งพิจารณาถึงการกระทำ ที่ถือว่าเป็นการแข่งขันมากกว่าการมุ่งที่จะระบุจุดเริ่มต้น หรือจุดสิ้นสุดของการแข่ง เพราะ ตัวของการกระทำนั้นเองจะเป็นตัวบ่งบอกว่ากรณีดังกล่าวเป็นการแข่งขันหรือไม่ กล่าวคือ ในกรณีที่มียานพาหนะตั้งแต่ 2 คันขึ้นไปมาทำการแข่งขัน ด้วยพฤติกรรมของการขับซึ่มักจะต้องมีการเร่งความเร็วเพื่อทิ้งระยะห่างจากยานพาหนะที่ทำการแข่งขันด้วยอย่างแน่นอน หรืออาจมีการกั้นมิให้ยานพาหนะอื่นนำหน้าไป หรืออาจเป็นการขับซึ่มในลักษณะที่มีความต้องการที่จะมุ่งไปยังจุดหมายปลายทางก่อนยานพาหนะคันอื่นก็ได้ แต่ในกรณีที่เป็นยานพาหนะเพียง 1 คัน ก็สามารถเข้าลักษณะของการแข่งขันได้ ถ้าโดยลักษณะพฤติกรรมของการขับซึ่มเป็นการทดสอบความเร็ว

3) ไม่ควรยึดติดว่าการแข่งขันทุกครั้ง ต้องมีการพนันเข้ามาเกี่ยวข้อง

4) ควรที่จะเพิ่มเติมในเรื่องจุดเริ่มต้นของการแข่งขัน ดังปรากฏอยู่ในบทที่ 2 ด้วย ไม่ว่าจะมีการวางแผนการจัด หรือไม่มีการวางแผนก็ตาม และให้หมายความรวมถึงการแข่งขันที่เกิดจากการทำ และรับคำท้ากันด้วย เพื่อป้องกันการกล่าวอ้างว่า “ไม่ใช่การแข่งขัน เพราะการแข่งขันก็ต้องมีการวางแผนกันมาล่วงหน้า แต่กรณีตัวอย่างนี้ไม่ได้วางแผน เป็นเพียงแค่การทำ และรับคำท้าเกิดขึ้น” อาจทำให้ประเด็นดังกล่าวกลายเป็นช่องทางในการบิดพลิ้วไม่ให้อ้างอิงได้

เมื่อได้พิจารณากฎหมายจากต่างประเทศทั้ง 3 ประเทศที่ได้เลือกมาทำการศึกษา พบว่ามีเพียงประเทศเดียวที่ได้มีการกำหนดลักษณะของการแข่งขันที่ถือว่าเป็นความผิดเอาไว้อย่างชัดเจน นั่นก็คือ ประเทศสหรัฐอเมริกา รัฐฟลอริดา ที่มีความสอดคล้องกับการนำเสนอแนวทางการแก้ไขของประเทศไทย โดยได้กำหนดลักษณะของการกระทำที่ถือว่าเป็นการแข่งขันเอาไว้ในบทนิยาม ของมาตรา 316.191 แห่ง The 2010 Florida Statutes ว่า ลักษณะการกระทำที่ถือว่าเป็นการแข่งขัน ไม่จำเป็นที่จะเกิดขึ้นจากการจำกัดว่ามียานพาหนะตั้งแต่ 2 คันขึ้นไปเท่านั้น เพียงแค่ 1 คันก็สามารถเข้าลักษณะของการแข่งขันได้เช่นกัน และยังได้มีการกำหนดพฤติกรรมของการขับซึ่มเอาไว้ อย่างชัดเจนด้วยว่า กรณีใดที่จะถือว่าเป็นการแข่งขัน ไม่ว่าจะเป็นการเร่งความเร็วเพื่อทิ้งระยะห่างจากยานพาหนะอีกคันหนึ่งทำการแข่งขัน การกั้นมิให้อีกคันนำหน้าตนไป การขับซึ่มโดยมีความต้องการที่จะไปถึงยังจุดหมายก่อนผู้อื่น และการขับซึ่มในลักษณะเพียงเพื่อทดสอบความเร็วของเครื่องยนต์ หรือผู้ขับซึ่ม โดยมิได้แข่งขันกับผู้อื่นก็ได้ ซึ่งจะเห็นได้ว่าข้อดีของการระบุลักษณะดังกล่าว

อย่างอย่างชัดแจ้งทำให้สามารถอธิบายได้ว่า การกระทำใดที่ถือว่าเป็นการแข่งขัน นอกจากนี้หลักเกณฑ์ที่ประเทศไทยได้เพิ่มเติมเข้ามาในการพิจารณาว่าเป็นการแข่งขันหรือไม่ คือ การพนันก็มิได้ถูกกำหนดให้เป็นอีกหนึ่งเกณฑ์ในการพิจารณาตามกฎหมายของประเทศไทย เพราะ การพนันเป็นเพียงองค์ประกอบเสริมที่ติดมากับการแข่งขัน ซึ่งอาจเกิดขึ้นหรือไม่ก็ได้ และในหลักเกณฑ์สุดท้ายที่จะเข้าลักษณะของการแข่งขันตามกฎหมายประเทศไทย คือ มีการกำหนดที่มาที่ไป หรือจุดเริ่มต้นของการแข่งขัน เพื่อป้องกันการกล่าวอ้างถึงความเป็นแบบแผนในการจัดให้มีขึ้นซึ่งการแข่งขันด้วย ว่าการแข่งขันจะเกิดขึ้นได้ต่อเมื่อต้องมีการวางแผนกันมา ซึ่งในความเป็นจริง การแข่งขัน อาจเกิดขึ้นจากการตกลงกันในขณะนั้นก็ได้ หรือเกิดจากการทำ และรับคำทำก็ได้ ด้วยเหตุนี้ แนวทางการแก้ไขเพิ่มเติมมาตรการทางกฎหมายของประเทศไทย จึงสอดคล้องกับกำหนดลักษณะของการแข่งขันตามกฎหมายของประเทศไทยเอง

ตารางที่ 2 เปรียบเทียบลักษณะของการแข่งขันที่กำหนดเอาไว้เป็นความผิดของประเทศสหรัฐอเมริกา และประเทศไทย

ประเด็น/กฎหมาย	กฎหมายของประเทศสหรัฐอเมริกา รัฐฟลอริดา	กฎหมายของประเทศไทย
บทนิยามคำว่า “การแข่งขัน”	มีนิยามความหมายชัดเจน (ปรากฏอยู่ในมาตรา 316.191 แห่ง The 2010 Florida Statutes)	ไม่มีนิยามความหมายชัดเจน (มีเพียงความหมายโดยนัย พิจารณา จากหลักเกณฑ์ดุลพินิจของศาล)
จำนวน ยานพาหนะ	ตั้งแต่ 1 คันขึ้นไป	ตั้งแต่ 2 คันขึ้นไป
จุดเริ่มต้นของ “การแข่งขัน” (Race)	(1) ไม่ได้วางแผนล่วงหน้า (2) วางแผนล่วงหน้า (3) การทำ และรับคำทำ	(1) ไม่ได้วางแผนล่วงหน้า (2) วางแผนล่วงหน้า (3) การทำ และรับคำทำ
พฤติกรรมที่ถือว่าเป็น “การแข่งขัน” (Race)	(1) มีการเร่งความเร็วเพื่อทิ้งระยะห่าง จากยานพาหนะที่ทำการแข่งขันด้วย อีกคัน (2) มีการกั้นมิให้ยานพาหนะอีกคันที่ แข่งขันด้วยกันนำหน้าไป (3) มีการขับขี้นในลักษณะที่มีความ	พฤติกรรมเช่นเดียวกัน (1)-(4) แต่มี เพิ่มเติมหลักเกณฑ์ (5) ต้องมีหลักฐานการพนัน

	<p>ต้องการจะไปถึงยังจุดหมายที่กำหนด ก่อนยานพาหนะคันอื่น</p> <p>(4) การทดสอบความเร็วของ เครื่องยนต์ หรือทำการทดสอบ ศักยภาพของผู้ขับขี่ด้วยการขับขี่ใน ระยะทางไกล</p>	
--	---	--

อย่างไรก็ตาม การนำเสนอให้มีการกำหนดลักษณะของการแข่งขันสำหรับประเทศไทยให้ชัดเจนยิ่งขึ้น ก็มีได้เป็นการตีกรอบให้แคบมากไปกว่าเดิม เพราะ แนวทางการพิจารณาของศาลว่ากรณีใดที่เป็นการแข่งขันก็มีลักษณะที่แคบกว่าการกระทำที่เกิดขึ้นในปัจจุบันอยู่แล้ว แม้ว่ากฎหมายจะเปิดช่องให้ศาลใช้ดุลพินิจในการพิจารณาได้อย่างกว้างขวางว่ากรณีใดที่ถือว่าการแข่งขัน ดังนั้น หากมีการปลดระวางหลักเกณฑ์ที่มีการตีกรอบดังกล่าวออก โดยการกำหนดลักษณะของการกระทำที่ถือว่าการแข่งขันเอาไว้ให้ชัดเจนครอบคลุม ก็จะทำให้เกิดความเป็นรูปธรรมมากขึ้นว่ากรณีใดบ้างที่ถือว่าการแข่งขัน และมีความยืดหยุ่น ครอบคลุมทุกพฤติกรรมการขับขี่ที่ถือเป็นการแข่งขันในปัจจุบัน

ทั้งนี้ เมื่อได้มีการกำหนดให้การกระทำใดต้องด้วยลักษณะของการแข่งขันที่เป็นความผิดแล้วนั้น ก็เห็นควรที่จะมีการบัญญัติให้เกิดความชัดเจนโดยมีการบัญญัติออกมาในรูปแบบของบทนิยามด้วย เพื่อเป็นประโยชน์ต่อเจ้าพนักงานตำรวจในการรวบรวมพยานหลักฐานในการดำเนินคดีได้ง่ายและครบถ้วนมากขึ้น และให้ประชาชนได้ทราบว่า การแข่งขันมิได้มีเพียงการนำเอายานพาหนะตั้งแต่ 2 คันขึ้นไปมาประลองความเร็วกันอย่างเดียวแล้วเท่านั้น แต่ยังมีกรณีอื่นนอกจากที่เป็นการแข่งขันโดยทั่วไปรวมอยู่ด้วย นั่นก็คือ การทดสอบความเร็วของยานพาหนะเพียงคันเดียวนั่นเอง

(2) การกำหนดให้การรวมกลุ่มเพื่อแข่งขันเป็นความผิดเพิ่มเติม

จากปัญหาที่เจ้าพนักงานตำรวจไม่สามารถดำเนินการจับกุมผู้กระทำความผิดได้อย่างทันทั่วทั้งที่ เนื่องด้วยกฎหมายบัญญัติให้อำนาจเข้าไปดำเนินการจับกุมต่อเมื่อมีการแข่งขันเกิดขึ้นแล้วเท่านั้น ซึ่งแสดงให้เห็นว่า เจ้าพนักงานตำรวจจะสามารถดำเนินการกับผู้กระทำความผิดโดยใช้ข้อหานี้ได้ต่อเมื่อรอให้เกิด “การแข่งขัน” ขึ้นก่อน หากเป็นเพียงแค่ “การรวมกลุ่มเพื่อแข่งขัน” กฎหมายยัง

ไม่เปิดช่องให้เจ้าพนักงานตำรวจมีอำนาจดำเนินการได้ ทำให้ความผิดฐานแข่งรถในทางโดยมิได้รับอนุญาตไม่สามารถบังคับใช้กับผู้ที่ทำให้เกิดความผิดดังกล่าวได้จริง ต้องเล็งไปปรับใช้บทบัญญัติความผิดฐานซบซีโดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัย ตามมาตรา 43(8) แทน ดังนั้น แนวทางการแก้ไขเพิ่มเติมให้ความผิดฐานแข่งรถในทางโดยมิได้รับอนุญาตสามารถบังคับใช้ได้ จึงควรที่จะมีการกำหนดให้ตั้งแต่มี “การรวมกลุ่มเพื่อแข่งขัน” เป็นความผิดเพิ่มเติม เพราะ ด้วยพฤติกรรมของเหล่าวัยรุ่นนักบิดในช่วงก่อนที่จะมีการแข่งขัน มักจะต้องมีการรวมกลุ่มกันก่อนอย่างแน่นอน ไม่ว่าจะเป็นบริเวณสถานีบริการน้ำมัน บริเวณถนนที่จะแข่ง หรือบริเวณอื่นใด หากสามารถกำหนดให้เป็นความผิดอาญาได้จะเป็นการตัดไฟเสียแต่ต้นลม ไม่ให้การนำยานพาหนะมาแข่งขันกันบนทางสาธารณะเกิดขึ้นได้อีก และยังสามารถทำให้เจ้าพนักงานสามารถบังคับใช้ข้อหาเกี่ยวกับการกระทำความผิดดังกล่าวได้จริงอีกด้วย

สำหรับรูปแบบการแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะที่จะถูกกำหนดให้อยู่ในขอบเขตของการกำหนดให้การรวมกลุ่มเพื่อแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะเป็นความผิด ดังที่ได้กล่าวไปในบทที่ 2 ในหัวข้อที่ 2.2.2 เรื่องพฤติกรรมของผู้กระทำความผิด คือ พฤติกรรมการรวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะโดยตรง เพราะ แม้ว่าการออกไปซิ่งเล่นทั่วไป (โรด) จะสามารถเปลี่ยนแปลงไปเป็นการแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะได้ แต่พฤติกรรมดังกล่าวก็มีความแตกต่างกับการออกไปเพื่อแข่งขันตรงที่ การซิ่งเล่นทั่วไป (โรด) จุดประสงค์หลัก คือการออกไปซบซีท่องเที่ยว มิใช่เพื่อการแข่งโดยตรง และในขณะเดียวกัน การซบซีประเภทนี้ก็มีใช้ว่า จะต้องมีการแข่งขันบนทางสาธารณะเสมอไป ดังนั้น การออกไปซิ่งเล่นทั่วไป (โรด) จึงสามารถแยกออกไปได้เป็น 2 ทาง คือ ทั้งพฤติกรรมที่อาจเป็นการแข่ง และไม่ใช่อการแข่งขัน ไม่สามารถพิจารณารวมเอาว่า การซบซีประเภทนี้ทั้งหมดจะต้องมีการแข่งขันเกิดขึ้นอย่างแน่นอนได้ เพราะ ยังมีผู้ซบซีกลุ่มอื่นๆที่ต้องการเพียงแค่การซบรถเล่นตามถนน หรือ ซบรถเป็นกลุ่มไปท่องเที่ยวต่างจังหวัดกัน เช่น กลุ่มผู้ที่ชื่นชอบการซบบิ๊กไบค์ (Big bike) ได้รวมกลุ่มกันซบไปท่องเที่ยวต่างจังหวัด เป็นต้น หากมีการบัญญัติให้เหมารวมทั้งหมดว่า ผู้ที่ซบรถเป็นกลุ่มต่างๆไป คือ ผู้ที่จะไปทำการแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะ จะทำให้เกิดกฎหมายอาญาเพื่อ (Overcriminalization) ผู้กระทำความผิดจะมีจำนวนมาก ประกอบกับ พฤติกรรมการออกไปโรดยังเป็นการกระทำที่ไม่แน่นอนว่าจะเกิดการกระทำความผิดฐานแข่งรถในทางโดยมิได้รับอนุญาตหรือไม่ ซึ่งจะส่งผลในเรื่องของการ

จำกัดสิทธิเสรีภาพในการเดินทางเกินควร และไม่ยุติธรรมต่อผู้ที่ชื่นชอบการขับซิ่งรถจักรยานยนต์โดยมีวัตถุประสงค์อื่น ๆ ที่มีใจเพื่อการแข่ง

แม้ว่าจะมีการแข่งขันเกิดขึ้นจริงจากการออกไปรวมกลุ่มขับซิ่งรถเล่นทั่วไป (โรด) มิใช่ว่าจะไม่มีฐานความผิดใดๆที่สามารถมาบังคับใช้ได้เลย แต่จำเป็นต้องพิจารณาตามพฤติการณ์ไปแล้วแต่กรณี ขณะนั้นว่าได้ขับซิ่งในลักษณะที่ผิดกฎหมายหรือไม่ เช่น การขับซิ่งโดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัย การขับซิ่งโดยประมาทหวาดเสียว หรือแม้แต่ การแข่งรถในทางโดยมิได้รับอนุญาต เป็นต้น ดังปรากฏในตารางจำแนกพฤติกรรมการขับซิ่งรถที่อาจเกิดการแข่งชันกับกฎหมายที่บังคับใช้ในปัจจุบันต่อไปนี้

ตารางที่ 3 จำแนกพฤติกรรมการขับซิ่งรถที่อาจเกิดการแข่งชันกับกฎหมายที่บังคับใช้ในปัจจุบัน

การกระทำ	กฎหมายปัจจุบัน(เฉพาะพระราชบัญญัติจราจรพ.ศ.2522)
1. การรวมกลุ่มเพื่อขับซิ่งรถเล่นทั่วไป(โรด) (ไม่แข่ง 100%)	การกระทำขั้นนี้กฎหมายยังไม่ได้บัญญัติเอาไว้ว่าเป็นความผิด
2. การขับซิ่งรถเล่นทั่วไป (โรด) (ไม่แข่ง100%) เช่น ขับบิ๊กไบค์ รถยนต์ หรือรถจักรยานยนต์ เป็นกลุ่มไปเที่ยวต่างจังหวัด	- <u>แต่</u> อาจต้องด้วยความผิดบทลงโทษฐานอื่น ตามพรบ.จราจร เช่น -ขับซิ่งโดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัย (มาตรา 43(8)) -ขับซิ่งโดยประมาทหวาดเสียว (มาตรา 43(4)) -ขับซิ่งในลักษณะกีดขวางการจราจร (มาตรา 43(3)) -การไม่สวมหมวกกันน็อค (มาตรา 122) -ขับเร็วเกินอัตราที่กำหนด (มาตรา 67) -นำรถเสียงเกินเกณฑ์มาใช้ (มาตรา 10ทวิ) -ไม่ติดแผ่นป้ายทะเบียน (มาตรา 7) -รถมีอุปกรณ์ หรือส่วนควบไม่ครบ (มาตรา 6วรรค 2) เป็นต้น
4. การขับซิ่งรถเล่นทั่วไป (โรด) และ อาจมีการแข่งขัน (แข่ง50%)	<u>พิจารณาตามพฤติการณ์</u> 1. ขับซิ่งรถเล่นทั่วไป มิได้แข่ง (ฐานความผิดเช่นเดียวกับช่องการกระทำที่ 2 กรณีไม่แข่ง 100%) 2. ขับซิ่งรถเล่นทั่วไป และ มีโอกาสจึงแข่งทันที -แข่งรถในทางโดยมิได้รับอนุญาต (ม.134) -ขับซิ่งโดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัย (ม.43(8))

	<u>*ขึ้นอยู่กับเจ้าหน้าที่ตำรวจว่าพยานหลักฐานที่ได้มาสามารถส่งฟ้องในข้อหาใดได้*</u>
5. การรวมกลุ่มเพื่อแข่งขัน (แข่ง100%)	การกระทำขั้นนี้กฎหมายยังไม่ได้บัญญัติเอาไว้ว่าเป็นความผิด
6. การแข่งขัน (แข่ง100%)	-แข่งรถในทางโดยมิได้รับอนุญาต (ม.134)

จากตาราง จะเห็นได้ว่า การขับซิ่งเล่นทั่วไป (โรด) เป็นการกระทำที่ยังไม่มีความแน่นอนในตัวเองว่าจะเกิดการแข่งขันขึ้นหรือไม่ และแม้ว่าจะเกิดขึ้นจริง ก็สามารถนำเอาความผิดฐานแข่งรถในทางโดยมิได้รับอนุญาตมาปรับใช้ได้ ดังนั้น ขอบเขตของการรวมกลุ่มจึงหมายความถึง การกระทำที่ 5 โดยเฉพาะ ซึ่งก็คือ การรวมกลุ่มเพื่อแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะโดยตรงนั่นเอง

ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดความเหมาะสม และสอดคล้องกับรูปแบบการบัญญัติในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 การนำเสนอแนวทางการแก้ไขโดยการกำหนดให้การรวมกลุ่มเพื่อแข่งขันเป็นความผิดเพิ่มเติม มีความเห็นว่า

1) ควรที่จะบัญญัติแยกออกมาเป็นอีกหนึ่งฐานความผิด เพราะ ด้วยลักษณะการกระทำที่เป็นการรวมกลุ่มกันเพื่อจะทำการแข่งขัน สอดคล้องกับหลักการสมคบ (conspiracy) เพื่อกระทำความผิด กล่าวคือ มีองค์ประกอบทั้งในส่วนของการกระทำ Actus reus (criminal act) ที่ได้มีผู้กระทำความผิดสมคบโดยตกลงกันอย่างจริงจังตั้งแต่ 2 คนขึ้นไปว่า จะออกมารวมกลุ่มกันเพื่อกระทำการแข่งขันประลองความเร็ว ณ วันเวลา และสถานที่ๆ นัดหมาย ไม่ว่าจะติดต่อสื่อสารกันด้วยช่องทางใด และยังมีเจตนาในการตกลงร่วมกัน(The intent to agree or conspire) กระทำความผิดอย่างจริงจังด้วย มิใช่เพียงพูดคุยกันเล่นๆ ด้วยเหตุผลที่ว่า การออกมาในแต่ละครั้งย่อมต้องมีการนัดล่วงหน้า รวมถึงระบุวันเวลาสถานที่เอาไว้อย่างชัดเจน ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงการตกลงร่วมกันที่จะกระทำความผิดอย่างจริงจังนั่นเอง นอกจากนี้ ยังมีเจตนาที่จะทำให้สำเร็จตามวัตถุประสงค์ของการสมคบ¹ (The intent to commit the offense which is the object of the conspiracy)

¹ธัญนิตย์ ต้นไพศาล, "ปัญหาการนำหลักการสมคบกันกระทำความผิดมาใช้ในการป้องกันและปราบปรามการกระทำความผิดเกี่ยวกับการค้ำมนุษย์" (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทนิติศาสตร สาขาวิชานิติศาสตร์ คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2551), หน้า 91.

อันเป็นเจตนาพิเศษของการสมคบกันกระทำความผิดด้วย เพราะ พฤติกรรมการรวมกลุ่มดังกล่าว คือ การรวมกลุ่มกัน “เพื่อที่จะทำการแข่งขันรถในทางโดยมิได้รับอนุญาต” ซึ่งหลักการสมคบดังกล่าว กฎหมายได้บัญญัติให้เป็นความผิดสำเร็จทันที แม้ว่าจะยังมีได้ลงมือทำการแข่งขันตามที่ตกลงนัดหมายกันเอาไว้ โดยให้เจ้าพนักงานเข้าแทรกแซงการกระทำขั้นต้นที่มีแนวโน้มว่าจะกระทำความผิดต่อไปในอนาคต เพื่อเป็นการตัดไฟเสียแต่ต้นลม มิให้เกิดการกระทำความผิดสำเร็จขึ้น² และแม้ในภายหลังจะได้กระทำความผิดนั้นลง ความผิดฐานสมคบจะไม่ถูกเคลื่อนกลืนไป แต่แยกออกเป็นอีกหนึ่งความผิด

2) ควรที่จะใช้ถ้อยคำในการบัญญัติห้ามมิให้มีการรวมกลุ่มเฉพาะ กรณี “เพื่อแข่งขันรถในทางโดยมิได้รับอนุญาต” เท่านั้น ไม่จำเป็นที่จะต้องบัญญัติให้ขอบเขตความรับผิดกว้างเช่นในกฎหมายของประเทศออสเตรเลีย เพราะวัตถุประสงค์ที่อยู่ในขอบเขตของวิทยานิพนธ์นี้มีความต้องการที่จะทำให้มาตรา 134 ซึ่งเป็นฐานความผิดโดยตรงของการแข่งรถสามารถบังคับใช้ได้จริง หากมีการนำเสนอให้รวมไปถึงการรวมกลุ่มเพื่อกระทำการกิจกรรมอื่นใดนอกจากการแข่งขัน เช่น การรวมกลุ่มเพื่อขับซี้ผาดโผน จำต้องมีการพิจารณา หรือทำการวิจัยให้รอบด้านด้วยเช่นกัน อีกทั้งกฎหมายไทยยังมีความผิดฐานขับซี้โดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัย ตามมาตรา 43(8) ที่สามารถปรับใช้ได้อย่างคล่องตัวในปัจจุบันอยู่แล้ว ทั้งยังเป็นความผิดฐานที่ถูกยึดไปปรับใช้กับความผิดฐานแข่งรถในทางด้วย ดังนั้น การบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมให้การรวมกลุ่มถูกกำหนดเป็นความผิดอาญาตามความผิดแข่งรถในทาง โดยมิได้รับอนุญาตจึงควรจำกัดกรอบเพียงแค่ว่า “การห้ามมิให้เข้าร่วมกลุ่มเพื่อแข่งขันรถในทางโดยมิได้รับอนุญาต”

3) ควรกำหนดอัตราโทษใหม่สำหรับความผิดฐานดังกล่าวแยกออกมาจากความผิดฐานแข่งรถในทางโดยมิได้รับอนุญาต เพราะ ความผิดฐานรวมกลุ่มเพื่อแข่งขันมิได้ถูกเคลื่อนกลืนไป และอัตราโทษที่ผู้กระทำความผิดจะได้รับ ทั้งโทษปรับ และจำคุกต้องอยู่ในอัตราที่ต่ำกว่าในความผิดฐานแข่งรถในทางโดยมิได้รับอนุญาต เพราะการรวมกลุ่มเพื่อแข่งขันยังคงอยู่ในขั้นตอนก่อนที่จะได้ลง

² รณกรณ์ บุญมี, "ความผิดที่เป็นการเริ่มต้น ; ศึกษาแนวความคิดของกฎหมายในระบบคอมมอนลอว์"

เมื่อกระทำการแข่งขัน เมื่อการแข่งขันยังมีได้เกิดขึ้น อัตราโทษที่ผู้กระทำความผิดต้องได้รับจึงไม่ควรมีอัตรามากกว่าฐานความผิดที่ได้มีการแข่งขันแล้ว ตามมาตรา 134

ส่วนการกำหนดตัวเลขอัตราโทษที่แน่นอน ว่าอัตราโทษปรับควรมีจำนวนเท่าไร หรือการลงโทษจำคุกควรกำหนดระยะเวลาเอาไว้ยาวนานเพียงใด จำต้องมีการพิจารณาข้อเท็จจริงอื่นทางสังคมประกอบด้วย ซึ่งทฤษฎีสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดอัตราโทษมิได้มีเพียงทฤษฎีทางนิติศาสตร์ที่นำมาสนับสนุนเท่านั้น แต่ยังมีการนำเอาศาสตร์อื่นมาประยุกต์เข้าด้วยกัน นั่นก็คือหลักนิติเศรษฐศาสตร์(Law and Economics) ที่จำต้องนำมาพิจารณาร่วมด้วย ว่าควรกำหนดอัตราโทษสำหรับฐานความผิดดังกล่าวเท่าไรให้เพียงพอต่อการบรรลุวัตถุประสงค์การลงโทษเพื่อเป็นการยับยั้งป้องปรามการกระทำความผิด (Deterrence)

เมื่อได้พิจารณากฎหมายต่างประเทศทั้ง 3 ประเทศพบว่ามีเพียงแค่กฎหมายประเทศออสเตรเลีย รัฐนิวเซาท์เวลส์เท่านั้นที่บัญญัติให้การกระทำในชั้นตอนเพียงแค่การรวมกลุ่มเพื่อแข่งขันเป็นความผิดเพิ่มเติมด้วย แต่การเลือกใช้ถ้อยคำทางกฎหมายที่ได้บัญญัติเอาไว้ในมาตรา 116(d) แห่ง Road Transport Act 2013 No. 18 ได้กำหนดขอบเขตความรับผิดเอาไว้กว้างกว่าการกำหนดให้เฉพาะการรวมกลุ่มเพื่อแข่งเป็นความผิด เพราะ มาตรานี้กำหนดห้ามมิให้เข้าร่วมกลุ่มกับกิจกรรมใดๆก็ตามที่กฎหมายได้บัญญัติเอาไว้ให้เป็นความผิด หรือที่ได้กระทำขึ้นบนถนนทุกกรณี ซึ่งรวมถึงการรวมกลุ่มเพื่อจัดกิจกรรมแข่งขัณรถเพื่อประลองความเร็วด้วย การที่กฎหมายของของประเทศนี้ได้กำหนดให้การกระทำในลักษณะดังกล่าวเป็นความผิดเพิ่มเติม แสดงให้เห็นว่าประเทศออสเตรเลียได้เล็งเห็นถึงข้อดีของการบัญญัติความผิดฐานดังกล่าวให้ครอบคลุมทุกการกระทำ อันเป็นการตัดไฟเสียแต่ต้นลม ป้องกันมิให้มีการแข่งขันเกิดขึ้นได้รอบด้าน และในขณะเดียวกันก็ยังเป็นการปราบปรามการกระทำ ความผิดดังกล่าวไปในตัวด้วย ส่วนในเรื่องการกำหนดอัตราโทษสำหรับความผิดฐานดังกล่าว จะอยู่ในอัตราที่น้อยกว่าโทษสำหรับฐานความผิดหลัก เพราะความผิดยังมีได้ถูกระงับลง โทษจึงเบากว่าความผิดที่ได้กระทำลงแล้ว โดยกำหนดอัตราโทษเอาไว้ 5 หน่วยโทษ หรือประมาณ 550 ดอลลาร์ออสเตรเลีย (หน่วยโทษละ 110\$) ในขณะที่ความผิดบทหลักในเรื่องการแข่งรถ จะอยู่ที่ 30 หน่วยโทษ หรือประมาณ 3,300 ดอลลาร์ออสเตรเลีย ดังนั้น แนวทางการแก้ไขโดยการกำหนดให้การรวมกลุ่มเพื่อแข่งขันเป็นความผิดอาญาเพิ่มเติมจึงสอดคล้องกับกฎหมายของประเทศออสเตรเลีย

นอกจากนี้ การกำหนดให้การรวมกลุ่มเพื่อแข่งขันเป็นความผิดเพิ่มเติมก็ไม่ปรากฏบทบัญญัติใดที่จะสามารถนำมาปรับใช้ได้ ไม่ว่าจะเป็นการเรียกประกันทัณฑ์บนตามมาตรา 46 และความผิดฐานช่องโจร ตามมาตรา 215 ด้วยสาเหตุที่ว่า ในทางปฏิบัติ ศาลแทบจะไม่นำเอาการเรียกประกันทัณฑ์บน ซึ่งเป็นหนึ่งในวิธีการเพื่อความปลอดภัยมาบังคับใช้จริงเลย แต่จะเลียงไปใช้บทบัญญัติเรื่อง ช่องโจรแทน แม้ว่ากฎหมายจะเปิดช่องให้ศาลสามารถกำหนดวิธีการเพื่อความปลอดภัยกับบุคคลที่ยังกระทำความผิดไม่สำเร็จ แต่ “น่าจะ” ก่อภัยอันตรายแก่บุคคล หรือทรัพย์สินของบุคคลอื่นได้ก็ตาม ซึ่งสามารถเปรียบได้กับขั้นตอนของการรวมกลุ่มเพื่อที่จะทำการแข่งขัน แต่ยังไม่ได้ทำการแข่งขันสำเร็จนั่นเอง ส่วนความผิดฐานช่องโจร ตามมาตรา 215 เมื่อพิจารณาแล้วก็พบว่าไม่สามารถนำมาปรับใช้กับกรณีของการรวมกลุ่มเพื่อแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะได้ เช่นเดียวกัน เพราะ ฐานความผิดเรื่องแข่งรถ มิใช่ความผิดที่ได้กำหนดเอาไว้ในประมวลกฎหมายอาญา แต่ได้ถูกกำหนดเอาไว้ในกฎหมายเฉพาะ ซึ่งก็คือ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 134 จึงไม่ต้องด้วยองค์ประกอบของความผิดฐานช่องโจรที่จำเป็นต้องเป็นการสมคบกันตั้งแต่ 5 คนขึ้นไปเพื่อกระทำความผิดตามประมวลกฎหมายอาญามาตรา 2 ของประมวลกฎหมายอาญานี้ ดังนั้น แม้ว่าเหล่าวัยรุ่นนักบิดจะรวมกลุ่ม หรือสมคบกันตั้งแต่ 5 คนขึ้นไป โดยมีจุดประสงค์เพื่อทำการแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะ ซึ่งเป็นความผิด ก็ไม่มีบทบัญญัติใดในกฎหมายไทยปัจจุบันที่สามารถนำมาปรับใช้ได้ นี่จึงเป็นอีกหนึ่งสาเหตุของการที่ผู้วิจัยนำเสนอแนวทางการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายดังกล่าว

การกำหนดให้การรวมกลุ่มเพื่อแข่งขันเป็นความผิดอาญาเพิ่มเติม มีความเหมาะสมกับสภาพสังคมไทยแล้ว ด้วยเหตุผลที่ว่า พฤติกรรมของเหล่าวัยรุ่นนักบิดที่ชื่นชอบการนัดทำการแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะ มักจะต้องมีการรวมตัวกันก่อนแข่งอย่างแน่นอน ไม่ว่าจะเป็นการรวมตัวบริเวณสถานีบริการเติมน้ำมัน ถนนที่นัดทำการแข่ง หรือสถานที่อื่นๆที่มักจะนัดกันเป็นประจำ เพราะ ยังมีผู้เข้าร่วมการแข่งขันเยอะไม่ว่าในสถานะใดก็ตาม ยิ่งเป็นการเพิ่มอรรถรสของการแข่งขันมากยิ่งขึ้น ดังเห็นได้จาก ข่าว หรือสื่อออนไลน์ที่มักจะมีเหล่าวัยรุ่นนักบิดมารวมการแข่งขันเป็นจำนวนมาก ในบางคราวอาจร่วมร้อยคันก็เป็นได้ ดังนั้น การบัญญัติการกระทำความผิดดังกล่าวให้เป็นความผิดอาญาเพิ่มเติม จึงไม่ได้ขัดต่อสภาพสังคมไทยที่เกิดขึ้น และสามารถนำไปบังคับใช้ได้จริง

การนำเสนอแนวทางแก้ไขปัญหาโดยการกำหนดให้การรวมกลุ่มเพื่อแข่งขันเป็นความผิดอาญาเพิ่มเติมก็มีความสอดคล้องกับแนวคิดทฤษฎีการป้องกันการกระทำที่อาจเป็นภัยอันตรายต่อผู้อื่น³ เพราะ การนำเอายานพาหนะมาใช้แข่งขันบนทางสาธารณะ อันเป็นที่ใช้สัญจรร่วมกันของคนในสังคม เป็นการกระทำที่อาจเป็นภัยอันตรายต่อผู้อื่นได้ ซึ่งหลักการในเรื่อง “ภัยอันตราย” นี้เองที่ถือได้ว่าเป็นตัวชี้วัดหนึ่งที่คอยคัดกรองในเบื้องต้นว่าการกระทำใดสมควร หรือไม่สมควรที่จะต้องกำหนดเป็นความผิดอาญา⁴ เมื่อการกระทำดังกล่าวเป็นภัยอันตรายที่อาจทำให้เกิดอุบัติเหตุต่อผู้อื่นจนถึงขั้นสูญเสียทั้งชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินได้ กฎหมายจึงต้องออกมากำหนดให้การกระทำดังกล่าวเป็นความผิดอาญา (mala prohibita) และเมื่อความผิดฐานดังกล่าวไม่สามารถบังคับใช้ได้จริงในปัจจุบัน ภัยอันตรายจากการกระทำความผิดดังกล่าวยังคงเกิดขึ้นโดยไม่มีบทบาทยุติใดมาปกป้องคุ้มครอง จึงต้องมีการนำเสนอแนวทางการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายโดยกำหนดให้ตั้งแต่มีการรวมกลุ่มเพื่อแข่งขันเป็นความผิดเพิ่มเติมเพื่อแก้ไขจุดบกพร่องดังกล่าว

อีกทั้ง ยังสอดคล้องกับทฤษฎีปฏิสัมพันธ์ (Inter-actionism) เพราะ สังคมได้ให้ความหมายของการนำเอายานพาหนะมาทำการแข่งขันบนทางสาธารณะว่าเป็น พฤติกรรมเบี่ยงเบนทางสังคม (social deviance) ที่จำเป็นต้องมีปฏิสัมพันธ์ต่อกันในเชิงลบ (social reaction) โดยการออกกฎหมายมากำหนดบทลงโทษทางอาญาเพื่อให้พฤติกรรมดังกล่าวลดลง⁵ ซึ่งถือได้ว่า ปฏิสัมพันธ์ต่อกันของสังคมนั้นเป็นส่วนหนึ่งของกระบวนการในการกำหนดความผิดทางอาญานั้นเอง⁶ และยิ่งในปี 2534 ที่ได้มีการขยายขอบเขตความรับผิดชอบดังกล่าวให้กว้างขึ้น โดยกำหนดให้ผู้จัด ส่งเสริม หรือ สนับสนุนต้องรับผิดชอบเช่นเดียวกันด้วย จึงแสดงให้เห็นว่า สังคมมองว่าการกระทำดังกล่าวเป็น พฤติกรรมเบี่ยงเบนทางสังคมที่ต้องกำหนดให้เป็นการกระทำความผิดอาญาเพิ่มเติม และเมื่อในปัจจุบันพฤติกรรมดังกล่าวยังคงทวีความรุนแรงมากขึ้น ผู้กระทำความผิดยังคงไม่เกรงกลัวต่อ

³ เจ้าของแนวคิดนี้คือ ศาสตราจารย์ เอช แอล ฮาร์ท (H.L.A. Hart) แห่งมหาวิทยาลัยออกซ์ฟอร์ด ได้รับแนวคิดมาจากจอห์น สจิวต์ มิลล์ (John Stuart Mill) ที่ได้เขียนเอาไว้ในหนังสือเรื่อง “On Liberty” โดยได้นำมาอ้างในหนังสือของตนชื่อ “Law, Liberty and Morality” มีใจความว่า กฎหมายอาญาที่ได้กำหนดเอาไว้ว่าการกระทำใดควรเป็นความผิดทางอาญา จำต้องออกมาเพื่อ “ป้องกันการกระทำที่อาจเป็นภัยอันตรายต่อผู้อื่น” (harm to others) มีใช้อย่างออกมาเพื่อให้กายและใจของบุคคลนั้นดีขึ้น

⁴ Jonathan Herring, *Criminal Law : The Basics* (London: Routledge, 2010), p. 5.

⁵ George B. Vold, *Theoretical Criminology* (New York: Oxford University Press, 2002), p. 219..

⁶ ibid.

กฎหมาย เพราะปัญหาการไม่สามารถบังคับใช้ได้จริงของความผิดฐานนี้ สังคมจึงจำเป็นต้องมีปฏิริยาตอบโต้กลับในเชิงลบโดยการกำหนดให้การรวมกลุ่มเพื่อแข่งขันเป็นความผิดเพิ่มเติมนั่นเอง

นอกจากนี้ การนำเสนอแนวทางการแก้ไขดังกล่าวยังสอดคล้องต้องด้วยหลักเกณฑ์ 6 ประการของ เฮอร์เบิร์ต แอล แพ็กเกอร์ (Herbert L. Packer) เพราะ การกำหนดให้การรวมกลุ่มเพื่อแข่งขันเป็นความผิดเพิ่มเติมผ่านหลักเกณฑ์ทั้ง 6 ข้อ⁷ ในการที่จะกำหนดให้การกระทำใดเป็นความผิดอาญาทุกประการ กล่าวคือ การรวมกลุ่มเพื่อแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะเป็นการกระทำที่ประชาชนส่วนใหญ่เห็นว่ากระทบต่อสังคม และไม่สามารถให้อภัยได้ ดังจะเห็นได้จากสถิติการรับแจ้งเหตุจากประชาชนมายังหมายเลขโทรศัพท์ 191 ยังคงมีจำนวนมาก ทั้งยังไม่ได้ขัดต่อวัตถุประสงค์ของการลงโทษแต่ประการใด ในทางกลับกันยังสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ในการลงโทษเพื่อเป็นการยับยั้งป้องปรามการกระทำความผิด (Deterrence) ด้วย และหากมีการบัญญัติให้เป็นความผิด ก็มิได้ทำให้การกระทำที่สังคมเห็นว่าถูกต้องได้ถูกลดลงไป เพราะ แนวทางการแก้ไขดังกล่าวจะกำหนดให้เฉพาะการรวมกลุ่มเพื่อแข่งขันเท่านั้นที่เป็นความผิด ไม่ได้หมายรวมถึงการรวมกลุ่มเพื่อจุดประสงค์อื่นใด ดังเช่นกรณีของการรวมกลุ่มเพื่อขับขี่รถชมเมืองต่างๆไป ซึ่งแนวทางการบัญญัตินี้ก็ให้นำมาบังคับใช้กับบุคคลทุกคนอย่างเสมอภาค และเท่าเทียมกัน มิได้กำหนดข้อจำกัด หรือหลักเกณฑ์ใดๆเพิ่มเติมเพื่อให้เกิดความไม่เป็นธรรมแต่อย่างใด อีกทั้งไม่ทำให้เกิดปัญหาตามมาในด้านการใช้กระบวนการยุติธรรมทางอาญาทั้งในเชิงคุณภาพและปริมาณที่เกินขีดความสามารถอย่างแน่นอน เพราะ ตัวชี้วัดที่จะนำมาพิจารณาว่าการรวมกลุ่มในลักษณะดังกล่าวเป็นการรวมกลุ่มเพื่อแข่งขันหรือไม่ ก็ปรากฏอย่างเด่นชัด และปัญหาดังกล่าวได้เกิดขึ้นในปัจจุบันแล้ว การนำเสนอเช่นนี้ก็มีจุดประสงค์ที่ต้องการแก้ไขปัญหาโดยการให้เจ้าพนักงานตำรวจมีอำนาจจับกุมในข้อหาแข่งรถได้ทันทีหากพบว่าเหล่าวัยรุ่นได้รวมตัวกันโดยมีจุดประสงค์เพื่อทำการแข่งขัน ไม่ว่าจะอยู่บริเวณใด และแม้จะยังมิได้ทำการแข่งขันก็ตาม ทำให้เจ้าพนักงานตำรวจดำเนินคดีในข้อหาดังกล่าวได้ง่าย และมีประสิทธิภาพมากขึ้น เรียกได้ว่าเป็นการจับในขณะที่ยังผู้กระทำความผิดอยู่นิ่ง ไม่ใช่เป็นการวิ่งไล่จับดังที่กฎหมายในปัจจุบันให้อำนาจเอาไว้ และสุดท้าย การบัญญัติให้การรวมกลุ่มเพื่อแข่งขันเป็นความผิดอาญา คือ มาตรการสุดท้ายที่เหมาะสมจะนำมาใช้กับการกระทำความผิดดังกล่าวแล้ว เพราะไม่มีมาตรการอื่นใดที่สามารถใช้กับกรณีที่เกิดขึ้นได้อีก

⁷เกียรติขจร วัจนะสวัสดิ์, *กฎหมายอาญามาตรา 1*, หน้า 16.

การนำเสนอแนวทางดังกล่าวก็ยังสามารถบังคับใช้ได้จริง โดยพิจารณาจากข้อมูลตัวชี้วัดที่ได้จากการศึกษาค้นคว้า ลงพื้นที่เพื่อสัมภาษณ์เจ้าพนักงานตำรวจ รวมถึงผู้ที่กระทำการแข่งขันในปัจจุบัน ซึ่งตัวชี้วัดที่จะได้กล่าวต่อไปนี้จะเป็แนวทางในการนำมาใช้พิจารณาว่าการรวมกลุ่มดังกล่าวเป็นการรวมกลุ่ม “เพื่อแข่งขัน”หรือไม่ โดยมีทั้งหมด 9 ประการ ดังต่อไปนี้

(1) หลักฐานการนัดติดต่อ ไม่ว่าจะเป็ช่องทางการใช้เทคโนโลยีสื่อสารเข้ามาช่วย ทั้งการโพสสถานะทางเฟสบุค (Facebook) การส่งข้อความทางไลน์ (Line) หรือการส่งข้อความทางโทรศัพท์มือถือ เป็นต้น ซึ่งหลักฐานดังกล่าวนี้สามารถยืนยันได้อย่างชัดเจน และเป็นลายลักษณ์อักษร ได้ว่าการรวมกลุ่มในครั้งนี้มีจุดประสงค์เพื่อทำการแข่งขันหรือไม่ เพราะ การแข่งขันในแต่ละครั้ง จะต้องมี การส่งต่อจุดนัดพบ ทั้งสถานที่ วันที่ เวลา ที่จะมารวมตัวกันนั่นเอง

(2) การแจ้งเหตุจากประชาชนที่ได้แจ้งเหตุในทุกช่องทางมายังเจ้าพนักงานตำรวจว่า มีการรวมกลุ่มของเหล่าวัยรุ่นนักบิดจำนวนมากในบริเวณใดก็เป็นอีกหนึ่งตัวชี้วัดที่สามารถนำมาพิจารณาร่วมได้ว่าการรวมกลุ่มดังกล่าวมีจุดประสงค์เพื่อกระทำการแข่งขัน หรือมีจุดประสงค์เป็นอย่างอื่น

(3) วัน เวลา และสถานที่ ก็เป็นอีกตัวชี้วัดหนึ่งที่สามารถระบุเจตนาได้ว่า การออกมารวมกลุ่มเพื่อแข่งขัน เพราะ พฤติกรรมของการรวมกลุ่มเพื่อแข่ง มักจะออกมารวมตัวกันโดยได้ มีการตกลงกันอย่างชัดเจนแล้ว ประกอบกับ วัน เวลา และสถานที่ๆมักจะออกมา เจ้าพนักงานตำรวจย่อมต้องมีเบาะแสอยู่ในมืออย่างแน่นอน เนื่องด้วย การแข่งขันส่วนใหญ่มักจะเกิดในช่วงวันหยุด ประจำสัปดาห์ ได้แก่ วันศุกร์ เสาร์ อาทิตย์ หรือวันหยุดราชการ เช่น วันแม่ ช่วงวันสงกรานต์ เป็นต้น และมักจะแข่งกันในเวลากลางคืน ส่วนสถานที่ หากมีการรวมกลุ่มกันเป็นจำนวนมากบริเวณถนนสาธารณะที่เป็นเส้นตรงยาว และโดยสภาพถนนสามารถทำการแข่งขันประลองความเร็วได้ ก็สามารถสันนิษฐานได้อย่างแน่นอนว่าจะต้องรวมกลุ่มเพื่อทำการแข่งขัน แต่ในกรณีที่มีการรวมกลุ่มกันบริเวณอื่นก่อน จำต้องพิจารณาตัวชี้วัดอื่นๆประกอบด้วยว่าเป็นการรวมกลุ่มเพื่อแข่งขันจริงหรือไม่

(4) ลักษณะรถจักรยานยนต์ที่จะต้องมีการตัดแปลงสภาพรถ และตกแต่งมาแล้วเป็นอย่างดี พร้อมสำหรับใช้ในการแข่ง ก็เป็นอีกหนึ่งตัวชี้วัดที่สามารถบ่งบอกได้ทันทีว่า หากมีเหล่าวัยรุ่น

นักบิณฑิที่ขับรถจักรยานยนต์ในลักษณะดังกล่าวมารวมกลุ่มกัน โดยพิจารณาจากตัวชี้วัดอื่นๆ ประกอบด้วย ก็เป็นข้อสันนิษฐานที่หนักแน่นพอว่าเป็นการรวมกลุ่มเพื่อแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะนั่นเอง

(5) จำนวนคนที่มารวมกลุ่ม ก็ถือว่าเป็นหนึ่งในตัวชี้วัดของการวินิจฉัยว่าเหล่าวัยรุ่น นักบิณฑิต่างมารวมกลุ่มกันก็โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อทำการแข่งขัน เพราะ จำนวนของผู้มาแข่งขัน หรือผู้ที่อยู่ในสถานะที่เกี่ยวข้องอื่นๆ มีผลเป็นอย่างมากต่อแนวโน้มที่จะทำการแข่งขัน กล่าวคือ ยิ่งมีการรวมตัวได้เยอะ ตั้งแต่หลักสิบ จนถึงหลักร้อยก็ยิ่งแข่งขันสนุก มีทั้งผู้แข่ง ผู้เชียร์ ประกอบกับ การนัดหมายนัดให้คนในจำนวนมากเช่นนั้น แสดงให้เห็นว่าคงมิใช่การออกมารวมตัวกันเล่นๆ แต่จำต้องมีกิจกรรมที่ทำร่วมกัน นั่นก็คือ การมีจุดประสงค์ในการแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะ

(6) การเตรียมการ ก็ถือเป็นหนึ่งในตัวชี้วัด เพราะ ในช่วงก่อนที่จะมีการแข่งขัน หากบริเวณนั้นยังคงมีรถสัญจรผ่านเป็นจำนวนมาก เหล่าวัยรุ่นนักบิณฑิอาจมีการเตรียมการโดยปิดถนน หรือกระทำการใดๆ อันเป็นการกีดขวางการจราจร ซึ่งเป็นพฤติกรรมที่สามารถสันนิษฐานได้ เช่นเดียวกันว่าเป็นการรวมกลุ่มเพื่อกำหนดจะแข่งขัน หรือในกรณีที่รวมกลุ่มกันที่สถานบริการเติมน้ำมัน โดยเตรียมเครื่องยนต์ให้พร้อม มีการเช็คเครื่องยนต์เป็นกลุ่ม ก็อาจสันนิษฐานได้เช่นเดียวกัน แต่จำต้องพิจารณาร่วมกับตัวชี้วัดประการอื่นๆ ด้วย เพื่อให้มีน้ำหนักมากเพียงพอ

(7) พฤติกรรมการขับขี่ของเหล่าวัยรุ่นนักบิณฑิที่มักจะเป็นเอกลักษณ์ของกลุ่ม “แว่น” นั่นก็คือ การไม่สวมใส่หมวกกันนิรภัยทุกคนเวลาทำการแข่งขัน ดังจะเห็นได้จากคลิปที่อยู่ในโลกโซเชียลที่จะไม่พบเห็นวัยรุ่นนักบิณฑิคนใดที่สวมใส่หมวกกันน็อคในยามที่ออกมาแข่งเลย และจากการที่ผู้วิจัยได้ไปสัมภาษณ์เจ้าพนักงานตำรวจ ร้อยตำรวจเอก มงคล ทองเนื้อห้า รองสารวัตรป้องกันปราบปราม สถานีตำรวจนครบาลโคกคราม ในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่ตั้งด่านสกัดจับ ท่านก็ยังได้กล่าวยืนยันอีกว่า “พฤติกรรมอันเป็นเอกลักษณ์ของเด็กแว่นเลยก็คือ จะไม่สวมใส่หมวกกันน็อค”⁸ ดังนั้น พฤติกรรมก็สามารถเป็นอีกตัวชี้วัดหนึ่งในการพิจารณาเจตนาพิเศษของการรวมกลุ่ม

⁸ สัมภาษณ์ มงคล ทองเนื้อห้า, รองสารวัตรป้องกันและปราบปรามสถานีตำรวจนครบาลโคกคราม, 19

(8) ประวัติการกระทำความผิดครั้งก่อน เป็นอีกหนึ่งตัวชี้วัดที่นำมาพิจารณาด้วยได้ ว่า การที่ผู้นั้นมารวมกลุ่มกันโดยมีจุดประสงค์เพื่ออะไร หากเป็นผู้ที่เคยกระทำความผิดมาก่อน เมื่อมาพบในครั้งหลัง สามารถใช้เป็นข้อสันนิษฐานได้ว่าเป็นการรวมกลุ่มเพื่อแข่ง โดยพิจารณาประกอบกับตัวชี้วัดอื่นๆด้วย ซึ่งตัวชี้วัดในประเด็นนี้ก็อยู่ในกรอบความสามารถของเจ้าพนักงานตำรวจที่มีข้อมูลผู้ต้องหาอยู่ในมือนั่นเอง

(9) ข้อมูลการสืบสวนของเจ้าพนักงานตำรวจว่าส่วนใหญ่บริเวณใดในมารับผิดชอบของท้องที่ๆมักจะมีการรวมกลุ่มกันเพื่อเตรียมตัวแข่งขัน รวมถึงบริเวณถนนเส้นใดที่มักจะถูกเลือกใช้เป็นเส้นทางประลองความเร็ว ซึ่งข้อมูลนี้ก็เป็นอีกหนึ่งตัวชี้วัดหนึ่งที่สามารถนำมาพิจารณาร่วมด้วยได้ เพราะ เป็นข้อมูลที่เจ้าพนักงานตำรวจสามารถทราบได้จากการออกลาดตระเวน หรือจากการได้รับแจ้งเหตุจากประชาชน ดังนั้น หากมีการได้รับแจ้งบ่อยครั้งว่า บริเวณดังกล่าวมักจะมีการรวมตัวกันของวัยรุ่นนักบิดเพื่อเตรียมตัวไปแข่ง ก็ถือได้ว่าเป็นหนึ่งในตัวชี้วัดที่สันนิษฐานได้อีกเช่นกัน

5.2 การกำหนดอัตราโทษ และการลงโทษ

อัตราโทษ และการลงโทษของความผิดฐานแข่งรถในทางก็เป็นหนึ่งในปัจจัยที่ทำให้ผู้กระทำความผิดไม่เกรงกลัว ยังคงกลับมากระทำความผิดอีก แม้ว่าในปัจจุบันความผิดฐานแข่งรถในทางจะไม่สามารถบังคับใช้ได้จริง ต้องเลี่ยงไปใช้บทบัญญัติความผิดฐานซัดซีโดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัย แต่เมื่อพิจารณาในตัวบทกำหนดโทษของฐานความผิดแข่งรถที่มีอัตราโทษเท่ากับกับความผิดฐานซัดซีโดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยแล้ว พบปัญหา 2 ประการด้วยกัน คือ (1) อัตราโทษค่าปรับขั้นต่ำอยู่ในระดับที่ต่ำเกินไป ไม่เหมาะสมกับสภาพสังคมไทย และ (2) บทบัญญัติเพิ่มโทษกรณีกระทำความผิดอีก ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 92 ไม่สามารถนำมาปรับใช้ได้ ดังนั้น หากมีการเพิ่มอัตราโทษปรับให้สูงขึ้น และบัญญัติบทเพิ่มโทษกรณีกระทำความผิดซ้ำเอาไว้เป็นการเฉพาะ จึงจะสามารถแก้ไขปัญหาการรวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะได้

(1) การเพิ่มอัตราโทษปรับให้สูงขึ้น

แนวทางในการไขปัญหาของความผิดฐานแข่งรถในทาง โดยการเพิ่มอัตราโทษปรับให้สูงขึ้นนี้มีจุดประสงค์ที่ต้องการป้องกัน และปราบปรามการแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะให้ลดลง

โดยการลดอำนาจเงินที่มีอยู่ในมือของผู้กระทำความผิดไม่ให้นำไปใช้ตกแต่งดัดแปลงรถได้ เพราะ อัตราค่าปรับของฐานความผิดดังกล่าวอยู่ในระดับที่ต่ำเกินสมควร ไม่เหมาะสมกับสภาพสังคมไทย ด้วยสาเหตุ 5 ประการที่ได้กล่าวไปในบทที่ 3 ไม่ว่าจะเป็นบทกำหนดโทษตามมาตรา 160 ทวิของความผิดดังกล่าวได้บัญญัติมาเป็นระยะเวลาอันยาวนานแล้ว ศาลเลือกใช้วิธีการลงโทษปรับมากกว่าการจำคุก และอัตราโทษลงโทษมักจะอยู่ในระวางที่ต่ำไม่ได้ทำให้ผู้กระทำความผิดเข็ดหลาบ ประกอบกับ เงินที่นำไปใช้ลงทุนดัดแปลงตกแต่งรถเพื่อนำไปแข่งก็มีราคาสูงถึงหลักหมื่นเป็นอย่างน้อย ในขณะที่โทษปรับขั้นต่ำเริ่มต้นที่ 2,000 บาท และโทษปรับสูงสุดคือ ไม่เกิน 10,000 บาท ซึ่งเป็นงบขั้นต่ำที่ผู้กระทำความผิดต้องใช้เพื่อลงทุนแต่งรถ อีกทั้ง มีผลวิจัยเชิงสำรวจจากประชาชนที่มีความเห็นว่าควรเพิ่มอัตราโทษปรับให้สูงขึ้นด้วย และประการสุดท้าย บทกำหนดโทษไม่มีผลในการตัดสินใจที่จะไม่ออกมาแข่งรถแต่อย่างใด เพราะ สถิติการรับแจ้งเหตุคดีแข่งรถในทางจากประชาชน (191) ยังคงสูงมากในทุกๆปี แสดงให้เห็นว่า ผู้กระทำความผิดไม่ได้เกรงกลัวต่อบทกำหนดโทษของการออกมาแข่งรถแต่อย่างใด ด้วยเหตุนี้ หากมีการเพิ่มอัตราโทษปรับขั้นต่ำให้สูงขึ้น จึงเป็นแนวคิดที่เหมาะสมเพื่อที่จะป้องกันและปราบปรามการรวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะได้ แต่การที่จะกำหนดจำนวนค่าปรับเป็นตัวเลขที่แน่นอน จำต้องมีการพิจารณาถึงสภาพสังคม เศรษฐกิจ รวมถึงปัจจัยอื่นๆที่เกี่ยวข้องด้วย

เมื่อได้พิจารณากฎหมายของประเทศสหรัฐอเมริกา รัฐฟลอริดา ประเทศมาเลเซีย และประเทศออสเตรเลีย รัฐนิวเซาท์เวลส์ พบว่า อัตราโทษค่าปรับอยู่ในอัตราที่สูงกว่าประเทศไทยทั้งสิ้น กล่าวคือ ประเทศสหรัฐอเมริกา อัตราโทษปรับขั้นต่ำเริ่มต้นตั้งแต่ 500 ดอลลาร์สหรัฐ แปลงเป็นเงินไทยคือ ประมาณ 16,000 บาทขึ้นไป ส่วนประเทศมาเลเซียไม่ได้กำหนดโทษปรับขั้นต่ำ แต่มีโทษปรับสูงสุดไม่เกิน 2,000 ริงกิตแปลงเป็นเงินไทย คือ ปรับได้ไม่เกิน 18,000 บาท ส่วนประเทศออสเตรเลีย ก็ได้กำหนดอัตราโทษปรับขั้นต่ำไว้เช่นกัน แต่ได้กำหนดอัตราโทษปรับขั้นสูง คือ ไม่เกิน 3,300 ดอลลาร์ออสเตรเลีย แปลงเป็นเงินไทย ได้ประมาณ 83,000 บาท นอกจากประเด็นเรื่องอัตราโทษปรับที่ต่างประเทศได้กำหนดเอาไว้สูงกว่าประเทศไทยแล้ว ยังมีประเด็นในเรื่องสภาพปัญหาของการนำเอายานพาหนะมาแข่งขันกันบนทางสาธารณะในแต่ละประเทศก็มีปรากฏเช่นเดียวกันกับประเทศไทย แม้ว่าสัดส่วนของประเภทยานพาหนะที่นำมาใช้แข่งของประเทศสหรัฐอเมริกา และออสเตรเลีย จะมีการนำเอารถยนต์มาแข่งขันมากกว่ารถจักรยานยนต์ แต่ก็เชื่อว่าจะไม่ปรากฏเลยดังที่ได้กล่าวไปใน

บทที่ 4 ว่ามีกลุ่มของ Outlaw Motorcycle club ออกมารวมกลุ่มกันบนถนนสาธารณะกระทำการอันผิดกฎหมายต่างๆ ส่วนในประเทศมาเลเซียมีสภาพสังคมที่คล้ายกลับประเทศไทย มีการนำเอารถจักรยานยนต์มาแข่งขันบนทางสาธารณะเป็นจำนวนมากเช่นเดียวกัน ดังนั้น เมื่อพิจารณาที่สภาพปัญหาในแต่ละประเทศก็พบว่ามีความใกล้เคียงกัน ประกอบกับความผิดฐานแข่งรถในทางของแต่ละประเทศก็บัญญัติขอบเขตให้รวมถึงยานพาหนะทุกประเภทมิใช่เพียงแค่เฉพาะรถจักรยานยนต์ และเมื่อในปัจจุบัน อัตราโทษค่าปรับขั้นต่ำของความผิดฐานดังกล่าวมีความไม่เหมาะสมกับสภาพสังคมและเศรษฐกิจของประเทศไทย จึงควรที่จะมีการเพิ่มอัตราโทษให้สูงขึ้นนั่นเอง

การนำเสนอให้มีการแก้ไขเพิ่มเติมอัตราโทษให้สูงขึ้นมิได้กล่าวอ้างขึ้นมาเพียงลำพัง แต่ยังสอดคล้องกับแนวคิด และทฤษฎีทางนิติศาสตร์ในเรื่อง วัตถุประสงค์การลงโทษเพื่อเป็นการยับยั้งป้องปรามการกระทำความผิด (Deterrence) อันเป็น 1 ใน 4 ของวัตถุประสงค์การลงโทษ⁹ เพราะอัตราโทษในปัจจุบันยังไม่สามารถบรรลุวัตถุประสงค์ในการยับยั้งป้องปรามไม่ให้เกิดการกระทำความผิดได้ และแม้ว่าจะได้รับโทษปรับตามมาตรา 43(8) ความผิดฐานขับขี่โดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยที่มีโทษเท่ากับความผิดฐานแข่งรถ แต่ก็ยังมีผู้ออกมากระทำความผิดจำนวนมากขึ้น แสดงให้เห็นว่าเหล่าวัยรุ่นนักบิดยังคงตัดสินใจลงมือกระทำความผิดด้วยเห็นถึงผลประโยชน์ (benefits) ของการแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะ มากกว่าสิ่งที่จะต้องเสียไป (cost) หากถูกจับกุมดำเนินคดีและต้องรับโทษ ดังนั้น สังคมจำต้องตอบโต้การกระทำดังกล่าว โดยการเพิ่มต้นทุนของการกระทำความผิดให้มากขึ้น นั่นก็คือ การกำหนดบทลงโทษปรับให้สูงขึ้น อันเป็นการลดประโยชน์ที่จะได้จากการกระทำความผิดลง¹⁰ โดยมีจุดประสงค์เพื่อให้เหล่าวัยรุ่นนักบิดตัดสินใจลงมือกระทำความผิดน้อยลง และเมื่อมีบทกำหนดโทษสำหรับผู้ฝ่าฝืนกฎหมายแล้ว หากต่อไปต้องการที่จะกระทำความผิดอีกก็จะต้องมีการพิจารณาถึงโทษที่ตนจะได้รับมาเปรียบเทียบกับผลประโยชน์ที่ตนจะได้จากการกระทำความผิดเสมอ¹¹ ด้วยเหตุนี้ หากมีการแก้ไขเพิ่มเติมโทษปรับให้สูงขึ้นจึงจะทำให้ผู้ที่คิดจะลงมือกระทำความผิดเกิดความกลัว เป็นการข่มขู่เพื่อไม่ให้ประชาชนเอาเยี่ยงอย่าง ทำให้มีการชั่งน้ำหนักระหว่างประโยชน์ที่จะ

⁹ วัตถุประสงค์ของการลงโทษมีทั้งหมด 4 ประการ คือ การแก้แค้นตอบโต้ (Retribution) การป้องปรามมิให้เกิดการกระทำความผิด (Deterrence) การฟื้นฟูแก้ไขผู้กระทำความผิด (Rehabilitation) และแยกผู้กระทำความผิดออกจากสังคม (Incapacitation) เพื่อมิให้มากระทำความผิดซ้ำ

¹⁰ George B. Vold, *Theoretical Criminology*, p. 9.

¹¹ *ibid.*, 20-21.

ได้ และสิ่งที่จะต้องเสียไปก่อนที่จะกระทำความผิดอีก และเป็นการลดอาชญากรรม เนื่องจากผู้กระทำความผิดไม่กล้ากลับมากระทำความผิดซ้ำ

อีกทั้ง การนำเสนอแนวทางเพื่อแก้ไขดังกล่าวยังสอดคล้องต้องกันกับแนวคิดการคำนวณอัตราโทษตามหลักนิติเศรษฐศาสตร์ (Law and Economics) ด้วย เพราะ นิติเศรษฐศาสตร์ ได้มองว่ากฎหมายนั้นเปรียบเสมือนเครื่องมือในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของคนสังคมให้เป็นไปอย่างที่ดี สังคมปรารถนา และยังสามารถใช้เป็นการป้องกัน ปรามปราม ยับยั้งการกระทำความผิดนั้นได้ด้วย โดยผ่านบทลงโทษที่กฎหมายได้กำหนดไว้ ทั้งในรูปแบบที่ไม่เป็นตัวเงิน เช่น จำคุก กักขัง ประหารชีวิต เป็นต้น และในรูปแบบที่เป็นตัวเงิน คือ การปรับ¹² ซึ่งการออกแบบระบบลงโทษทางอาญาที่เหมาะสมในบริบทของทฤษฎีนี้คือ การเพิ่มต้นทุนการเข้าถึงเครื่องมือในการประกอบอาชญากรรม โดยการออกกฎหมายมากำหนดความผิดและโทษ เพื่อป้องกันและปรามปรามมิให้เกิดอาชญากรรม¹³ เมื่อในปัจจุบันทั้งบทกำหนดโทษของความผิดฐานแข่งรถในทาง และซัปปี้โดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยไม่สามารถยับยั้งป้องปรามการรวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะได้ การนำเสนอให้มีการเพิ่มอัตราโทษปรับให้สูงขึ้นจึงสอดคล้องกับแนวคิดดังกล่าว อันเป็นการเพิ่มต้นทุนในการเข้าถึงการกระทำความผิดดังกล่าวนั่นเอง

แนวทางการแก้ไขดังกล่าวยังสอดคล้องกับหลักการกำหนดโทษปรับให้เหมาะสม ตามหลักนิติเศรษฐศาสตร์ด้วย กล่าวคือ ในปัจจุบันปัญหาของระบบกระบวนการยุติธรรมที่ไม่สามารถป้องกันหรือปรามปรามการเกิดอาชญากรรมได้ ส่วนหนึ่งเป็นเพราะปัญหาอัตราค่าปรับที่ต่ำเกินกว่าระดับที่เหมาะสม (optimal level) กับสภาพสังคมที่เปลี่ยนแปลงไป¹⁴ ซึ่งจำต้องแก้ไขอัตราโทษปรับให้เหมาะสม โดยจะต้องกำหนดเพิ่มจำนวนค่าปรับให้สูงสุดจนเท่ากับทรัพย์สินทั้งหมดของผู้กระทำความผิด¹⁵ เนื่องด้วยความน่าจะเป็นในการถูกจับกุมนั้นอยู่ในอัตราที่ค่อนข้างต่ำ ประกอบกับ การกำหนดค่าปรับให้เพิ่มขึ้นก็มีได้ทำให้ต้นทุนทางสังคมเพิ่มขึ้น อีกทั้งยังเป็นการลงโทษที่ส่งผลกระทบ

¹² ปกป้อง จันวิทย์ และคนอื่นๆ, การวิเคราะห์กฎหมายด้วยหลักเศรษฐศาสตร์: แนวคิดและวรรณกรรมปริทัศน์ (กรุงเทพมหานคร: สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย, กุมภาพันธ์ 2554), หน้า 1.

¹³ เรื่องเดียวกัน, หน้า 21.

¹⁴ สมเกียรติ ตั้งกิจวานิชย์ และคนอื่นๆ, นิติศาสตร์ของระบบยุติธรรมทางอาญาของไทย (กรุงเทพมหานคร: สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย, กุมภาพันธ์ 2554), หน้า 23.

¹⁵ เรื่องเดียวกัน, หน้า 20

ทางด้านการเงินของผู้กระทำความผิดโดยตรง ทำให้เงินที่จะต้องนำไปตัดแปลงตกแต่งรถจักรยานยนต์ เพื่อแข่งมีจำนวนน้อยลง และสามารถป้องกันการกระทำความผิดซ้ำได้¹⁶ เมื่อกฎหมายในปัจจุบันมีการกำหนดอัตราค่าปรับอยู่ในระดับที่ต่ำ การเพิ่มค่าปรับให้สูงขึ้นจนถึงระดับที่สอดคล้องกับความเสียหายที่ผู้กระทำความผิดได้ก่อขึ้นนี้ จึงเป็นทางเลือกที่เหมาะสมในการแก้ไขปัญหาได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น นอกจากการลงทุนเพื่อเพิ่มศักยภาพในการจับกุมผู้กระทำความผิดมาลงโทษ ซึ่งเป็นวิธีการแก้ไขอีกทางหนึ่ง¹⁷

นอกจากนี้ ยังปรากฏงานวิจัยของโครงการวิเคราะห์กฎหมายและกระบวนการยุติธรรมทางอาญาด้วยเศรษฐศาสตร์ที่ได้ข้อสรุปออกมาว่า พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เป็นหนึ่งในกฎหมายอีกหลายฉบับที่มีอัตราค่าปรับไม่เหมาะสมกับสภาพสังคมที่เปลี่ยนแปลงไป และมีอัตราค่าปรับอยู่ในระดับที่ต่ำเกินสมควร ไม่สามารถทำให้การลงโทษสามารถบรรลุวัตถุประสงค์ได้¹⁸ ซึ่งค่าปรับตามฐานความผิดแข่งรถในทางก็เป็นหนึ่งในความผิดที่ปรากฏในพระราชบัญญัติฉบับนี้ได้มีการบัญญัติมาเป็นระยะเวลาอันยาวนาน ตั้งแต่ปี 2522 แม้จะมีการแก้ไขเพิ่มเติมอัตราโทษเป็นระยะ แต่ก็ยังเป็นเพียงแค่บางฐานความผิดเท่านั้น ซึ่งบทกำหนดโทษของความผิดฐานแข่งรถในทางได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมล่าสุดเมื่อปี 2535 เป็นระยะเวลากว่า 23 ปีแล้ว ดังนั้น ค่าปรับในความผิดฐานนี้จึงไม่เหมาะสมกับสภาพสังคมที่เปลี่ยนแปลงไป จึงต้องมีการแก้ไขโดยการเพิ่มอัตราโทษปรับให้สูงขึ้นนั่นเอง

(2) บัญญัติบทเพิ่มโทษกรณีกระทำความผิดซ้ำเป็นการเฉพาะ

การบัญญัติบทเพิ่มโทษกรณีกระทำความผิดซ้ำเป็นการเฉพาะได้นำเสนอขึ้นมาเพื่อเป็นแนวทางในการแก้ไขปัญหาคriminalที่ไม่สามารถนำเอาหลักการเพิ่มโทษกรณีกระทำความผิด ตามมาตรา 92 ประมวลกฎหมายอาญามาปรับใช้กับผู้กระทำความผิดแข่งรถในทางโดยมิได้รับอนุญาตซ้ำอีกด้วยเหตุผลดังที่ได้กล่าวไปในบทวิเคราะห์กฎหมายไทย (บทที่3)ว่า ส่วนใหญ่ในคดีแรกศาลมักจะลงโทษปรับมากกว่าจำคุก และถึงแม้จะพิพากษาจำคุก แต่ก็มักจะเปลี่ยนโทษจำคุกเป็นกักขัง ทำให้ในคดีหลังที่ผู้ผิดนั้นได้กลับมาก่อทำความผิดซ้ำบทบัญญัติมาตรา 92 นี้ไม่สามารถเพิ่มโทษได้ และความผิด

¹⁶ พเยาว์ ศรีแสงทอง, การลงโทษและการแก้ไขผู้กระทำความผิด (กรุงเทพมหานคร: จันทรนิทวงศ์การพิมพ์, 2554), หน้า 110.

¹⁷ ปกป้อง จันวิทย์ และคนอื่นๆ, การวิเคราะห์กฎหมายด้วยหลักเศรษฐศาสตร์:แนวคิดและวรรณกรรมปริทัศน์, หน้า 21.

¹⁸ สมเกียรติ ตั้งกิจวานิชย์ และคนอื่นๆ, นิติศาสตร์ของระบบยุติธรรมทางอาญาของไทย, หน้า 24.

ฐานแข่งรถในทางโดยมิชอบ ก็เป็นอีกหนึ่งความผิดในกฎหมายจราจรทางบกของประเทศไทยที่มีความร้ายแรง เพราะ เป็นการกระทำที่เกิดขึ้นบนทางสาธารณะที่ผู้คนในสังคมใช้สัญจร อาจทำให้เกิดอุบัติเหตุที่ทำให้ผู้อื่นได้รับบาดเจ็บ จนถึงขั้นเสียชีวิตได้ แต่เมื่อพิจารณาโทษทางอาญาก็ยังคงอยู่ในระดับที่ต่ำเกินไป รวมถึงหลักเกณฑ์การเพิ่มโทษในประมวลกฎหมายอาญาก็พบว่าไม่สามารถนำมาปรับใช้ได้ จึงทำให้ผู้กระทำความผิดไม่เข็ดหลาบ และไม่เกรงกลัวต่อโทษที่ตนได้รับไปในคดีก่อน ยังคงกลับมากระทำความผิดซ้ำอยู่เรื่อยๆ อีกทั้ง สาเหตุที่มีได้เสนอให้มีการบัญญัติให้สามารถปรับใช้กับฐานความผิดอื่นที่อยู่ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ด้วย ก็เพราะความผิดฐานอื่นในกฎหมายจราจรสามารถเปรียบเทียบปรับได้ไม่ต้องดำเนินการถึงชั้นศาล อยู่ในอำนาจของเจ้าพนักงานตำรวจ แต่ความผิดฐานแข่งรถในทางเป็นความผิดส่วนน้อยที่เจ้าพนักงานไม่สามารถเปรียบเทียบปรับได้ ต้องดำเนินการถึงชั้นศาล ประกอบกับการที่จะนำเสนอให้มีบทบัญญัติเพิ่มโทษกรณีกระทำความผิดซ้ำสำหรับความผิดส่วนน้อยที่ไม่สามารถเปรียบเทียบปรับได้จำเป็นต้องพิจารณาต่อไปเป็นรายฐานความผิด ดังนั้น การบัญญัติบทเพิ่มโทษกรณีกระทำความผิดซ้ำโดยเฉพาะ จึงเป็นแนวทางที่เหมาะสมในการป้องปรามการรวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น

สำหรับแนวทางการบัญญัติบทเพิ่มโทษกรณีกระทำความผิดซ้ำเป็นการเฉพาะในความผิดฐานแข่งรถในทาง ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ควรที่จะมีการบัญญัติในลักษณะดังต่อไปนี้

1) ควรเลือกการเพิ่มโทษกรณีกระทำความผิดซ้ำในรูปแบบ “ความผิดเฉพาะอย่าง (La recidive speciale)” เพราะ เป็นรูปแบบที่กฎหมายจะกำหนดว่าความผิดในครั้งก่อน และความผิดในครั้งหลังต้องเป็นความผิดฐานเดียวกัน หรือใกล้เคียงกัน ซึ่งสอดคล้องกับการบัญญัติให้บังคับใช้เฉพาะความผิดฐานแข่งรถในทาง และจะต้องมีการกำหนดกรอบระยะเวลาในการเพิ่มโทษด้วย จึงต้องนำเอารูปแบบการเพิ่มโทษกรณีกระทำความผิดซ้ำ “แบบมีกำหนดเวลาเป็นสำคัญ” (La recidive temporaive) มาใช้

2) ควรกำหนดให้ทั้งโทษปรับ และโทษจำคุกที่ศาลได้พิพากษาถึงที่สุดให้ลงโทษในคดีก่อนสามารถถูกเพิ่มโทษในคดีหลังได้ ไม่ควรจำกัดในลักษณะเช่นเดียวกับประมวลกฎหมายอาญามาตรา 92 ที่กำหนดให้เฉพาะเพียงโทษจำคุกสามารถเพิ่มโทษในคดีหลังได้ เพราะ หากบัญญัติใน

ลักษณะเดิมก็ยังคงก่อให้เกิดปัญหาในลักษณะเดิม ไม่เกิดความเปลี่ยนแปลง และคดีแข่งรถโดยมาก ศาลจะลงโทษปรับหากกระทำความผิดครั้งแรก

3) ควรกำหนดระยะเวลาที่จะสามารถเพิ่มโทษได้ คือ มีการกระทำความผิดในฐานะ ความผิดเดิมอีก ระหว่างที่ยังต้องรับโทษ หรือภายในระยะเวลา 5 ปี นับตั้งแต่วันพ้นโทษ สาเหตุที่ควร บัญญัติเช่นเดียวกับประมวลกฎหมายอาญา เพราะ เป็นหลักเกณฑ์ที่ไม่ปล่อยให้ช่องว่างที่จะไม่ สามารถนำเอาบทบัญญัติเพิ่มโทษกรณีกระทำความผิดซ้ำโดยเฉพาะมาบังคับใช้กับผู้กระทำความผิดได้ และ กรอบระยะเวลา 5 ปีสามารถครอบคลุมช่วงอายุของผู้กระทำความผิดได้กว้าง ทำให้โอกาสที่จะ กลับมากระทำความผิดมีน้อยลง เพราะ เกณฑ์อายุของเหล่าวัยรุ่นนักบิดในปัจจุบันขยายกว้างมากขึ้น โดยอายุน้อยสุดจะอยู่ประมาณ 10 ปี ส่วนอายุมากที่สุดอยู่ประมาณไม่เกิน 28 ปี

เมื่อได้พิจารณากฎหมายจากประเทศสหรัฐอเมริกา รัฐฟลอริดา ประเทศมาเลเซีย และ ประเทศออสเตรเลีย รัฐนิวเซาท์เวลส์ พบว่า ทุกประเทศต่างมีบทบัญญัติเพิ่มโทษกรณีกระทำความผิด ซ้ำโดยเฉพาะเอาไว้สำหรับความผิดฐานแข่งรถในทาง แต่เงื่อนไขทางกฎหมายในการบังคับใช้มีความ แตกต่างกันในรายละเอียด กล่าวคือ ประเทศสหรัฐอเมริกาจะกำหนดเงื่อนไขเอาไว้เฉพาะเรื่องเวลาที่ จะต้องกระทำซ้ำภายในเวลา 5 ปี ทั้งครั้งที่ 2 และ 3 โดยนับตั้งแต่วันถัดจากวันที่ถูกศาลพิพากษาใน คดีก่อนว่ากระทำความผิด และเรื่องบทกำหนดโทษที่สูงขึ้นตามลำดับ โดยอัตราจะสูงขึ้นตามจำนวน ครั้งที่กระทำความผิด โดยจะแบ่งเป็นทำซ้ำครั้งที่ 2 กับครั้งที่ 3 และครั้งต่อไป และจะบัญญัติเอาไว้ ในฐานะความผิดแข่งรถเป็นการเฉพาะ ส่วนประเทศมาเลเซียจะกำหนดเอาไว้ในฐานะความผิดแข่งรถ เป็นการเฉพาะเช่นเดียวกับประเทศสหรัฐอเมริกา แต่ไม่ได้กำหนดว่าจะต้องกระทำความผิดซ้ำภายใน เวลาเท่าไร เพียงแค่ศาลพิพากษาว่ามีความผิดเป็นผู้ขับขี่ หรือมีส่วนร่วมในการแข่งขันเป็นครั้งที่ 2 และครั้งต่อไป โทษที่ได้รับจะมีกำหนดสูงขึ้น ไม่ว่าจะเป็นโทษปรับ หรือโทษจำคุก และไม่มีเงื่อนไข จำกัดด้วยว่าถ้าจะเพิ่มโทษครั้งหลังได้ คดีก่อนศาลจะต้องลงโทษประเภทใด ส่วนในประเทศ ออสเตรเลีย ได้กำหนดหลักเกณฑ์เอาเฉพาะเอาไว้ ในการพิจารณาว่ากรณีใดที่ถือว่าเป็นการกระทำ ความผิดครั้งที่ 2 หรือครั้งต่อไป (second and subsequent offence) แต่มีความแตกต่างกับ ประเทศอื่นตรงที่มีการบัญญัติในรูปแบบหลักทั่วไปของกฎหมายจราจร ไม่จำเป็นว่าจะต้องบังคับใช้ กับความผิดเกี่ยวกับการแข่งรถเท่านั้น โดยได้กำหนดระยะเวลาว่าต้องเป็นการกระทำความผิดเดิม

ตามกฎหมายนี้ภายใน 5 ปี และในเรื่องอัตราโทษก็จะมีจำนวนสูงขึ้น และมีเพิ่มโทษจำคุกเข้ามาจากเดิมที่มีแค่โทษปรับ โดยจะบัญญัติเอาไว้ในความผิดฐานแข่งรถ ดังนั้น การนำเสนอแนวทางในการบัญญัติบทเพิ่มโทษเป็นการเฉพาะสำหรับความผิดฐานฐานแข่งรถในทางจึงสอดคล้องกับบทบัญญัติเพิ่มโทษกรณีกระทำความผิดซ้ำของทั้ง 3 ประเทศ

ตารางที่ 4 เปรียบเทียบบทเพิ่มโทษกรณีกระทำความผิดซ้ำเป็นการเฉพาะในแต่ละประเทศ

ประเทศ/ หัวข้อ	ประเทศสหรัฐอเมริกา รัฐฟลอริดา	ประเทศมาเลเซีย	ประเทศออสเตรเลีย รัฐ นิวเซาท์เวลส์	ประเทศ ไทย
รูปแบบการ บัญญัติ	ในฐานความผิดแข่งรถ โดยเฉพาะ	ในฐานความผิดแข่ง รถโดยเฉพาะ	ในRoad Transport act 2013 (ใช้กับทุกฐาน ความผิดในกฎหมาย)	-
กรอบเวลา	5 ปี	ไม่กำหนดเวลา แต่ นับเป็นจำนวนครั้ง	5 ปี	-
อัตราโทษ	โทษปรับสูงขึ้น	โทษปรับ และจำคุก สูงขึ้น	โทษปรับเท่าเดิม แต่มี เพิ่มโทษจำคุกเข้ามา	-
ลักษณะการ กระทำ ความผิดใน คดีแรก	คดีแรกต้องคำ พิพากษาถึงที่สุดให้ ลงโทษในความผิดฐาน แข่งรถ *ไม่จำเป็นต้องเป็น โทษจำคุกเท่านั้น	คดีแรกต้องคำ พิพากษาถึงที่สุดให้ ลงโทษในความผิด ฐานแข่งรถ *ไม่จำเป็นต้องเป็นโทษ จำคุกเท่านั้น	คดีแรกต้องคำพิพากษา ถึงที่สุดให้ลงโทษใน ความผิดฐานแข่งรถ *ไม่จำเป็นต้องเป็นโทษจำคุก เท่านั้น	-

แนวทางการแก้ไขดังกล่าวมีความสอดคล้องต้องกันกับแนวคิดทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการเพิ่มโทษกรณีกระทำความผิดซ้ำ เพราะ การเพิ่มโทษกรณีกระทำความผิดซ้ำเป็นบทบัญญัติที่สะท้อนภารกิจของกฎหมายอาญาในสมัยใหม่ ในการป้องกันปราบปรามการกระทำความผิดซ้ำ หรือการกระทำ

ความผิดอีก¹⁹ ซึ่งผู้ที่ยังคงกลับมากระทำความผิด เป็นผู้ที่มีแนวโน้มในการกระทำความผิดเดิมซ้ำๆ และเป็นผู้กระทำความผิดที่มีแรงขับ²⁰ กฎหมายจึงต้องใช้มาตรการเพิ่มโทษในการแก้ปัญหา ซึ่งเหล่าวัยรุ่นนักบิดก็เป็นผู้กระทำความผิดที่มีลักษณะดังกล่าวเช่นกัน แม้ว่าจะถูกจับดำเนินคดี เคยได้รับโทษแล้วก็ยังคงกลับมากระทำความผิดซ้ำ ก็ยังกลับมากระทำความผิดซ้ำอยู่เรื่อยๆ แต่เมื่อโทษที่ได้ผู้กระทำความผิดได้รับในครั้งหลังก็ไม่สามารถเพิ่มโทษ เพราะไม่เข้าหลักเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนด ดังนั้น เพื่อเป็นการต่อสู้กับการกระทำความผิดซ้ำของเหล่าวัยรุ่นนักบิดที่ออกมารวมกลุ่มกันแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะ การบัญญัติบทเพิ่มโทษกรณีกระทำความผิดซ้ำเป็นการเฉพาะของความผิดฐานแข่งรถ จึงจะเป็นเป็นแนวทางในการบรรลุหลักการสำคัญของทฤษฎีดังกล่าวได้นั่นเอง

เมื่อพิจารณากฎหมายเฉพาะอื่นที่มีโทษทางอาญาของประเทศไทยก็พบว่า มีการบัญญัติบทเพิ่มโทษกรณีกระทำความผิดซ้ำเอาไว้โดยเฉพาะเช่นเดียวกัน ได้แก่ พระราชบัญญัติยาเสพติด พ.ศ. 2522 มาตรา 97 พระราชบัญญัติเครื่องหมายการค้า พ.ศ. 2534 มาตรา 113 พระราชบัญญัติลิขสิทธิ์ มาตรา 73 พระราชกำหนดการกักขังเงินที่เป็นการฉ้อโกงประชาชน พ.ศ. 2527 มาตรา 15 ทวิ และพระราชบัญญัติการพนัน พ.ศ. 2478 มาตรา 14 ทวิ จึงแสดงให้เห็นว่า แนวทางการนำเสนอให้มีการบัญญัติบทเพิ่มโทษกรณีกระทำความผิดซ้ำโดยเฉพาะในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งมีสถานะเป็นกฎหมายเฉพาะเช่นเดียวกัน สามารถกระทำได้ เพราะมีความสอดคล้องกับการที่กฎหมายเฉพาะอื่นมีการบัญญัติหลักเกณฑ์ดังกล่าวเอาไว้ด้วยเช่นกัน อีกทั้ง หลักเกณฑ์ที่ได้นำเสนอออกมาเป็นแนวทางการแก้ไขกฎหมายทั้ง 4 ประการก็มีได้กล่าวอ้างขึ้นมาโดยลำพัง แต่พิจารณาจากหลักเกณฑ์ในกฎหมายเฉพาะข้างต้นร่วมด้วย โดยนำเอาจุดเด่นที่มีความแตกต่างจากหลักเกณฑ์ทั่วไปในประมวลกฎหมายอาญามาปรับใช้ นั่นก็คือ การไม่จำกัดว่าคดีก่อนศาลได้พิพากษาถึงที่สุดให้ลงโทษทางอาญาด้วยวิธีใด แม้ว่าศาลจะพิพากษาถึงที่สุดให้ปรับ หรือลงโทษจำคุก คดีหลังก็ยังสามารถเพิ่มโทษได้ ดังปรากฏในพระราชบัญญัติการพนันฯ พระราชบัญญัติเครื่องหมายการค้าฯ พระราชบัญญัติลิขสิทธิ์ฯ และพระราชกำหนดการกักขังเงินที่เป็นการฉ้อโกงประชาชน ซึ่งจุดเด่นประการนี้เองที่

¹⁹ คณิต ณ นคร, *กฎหมายอาญาภาคทั่วไป* หน้า 490.

²⁰ เรื่องเดียวกัน, หน้า 491

สามารถนำมาอุดช่องว่างของหลักเกณฑ์อันเป็นต้นเหตุที่ทำให้ไม่สามารถนำเอาบทบัญญัติเพิ่มโทษกรณีกระทำความผิดอีกในประมวลกฎหมายอาญามาปรับใช้ได้

5.3 การดำเนินคดีอาญากับเด็กและเยาวชน

กระบวนการดำเนินคดีอาญากับเด็กและเยาวชนก็เป็นอีกต้นเหตุหนึ่งที่ทำให้เด็กและเยาวชนยังคงกลับมารวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะซ้ำๆอยู่เรื่อยๆ โดยเฉพาะผู้ที่มีอายุกว่า 15 ปี แต่ยังไม่ถึง 18 ปี ซึ่งสาเหตุของปัญหาเกิดจากการที่ศาลมักจะเลือกใช้วิธีการสำหรับเด็กมากกว่าการลงโทษทางอาญา ถึงแม้ว่าผู้กระทำความผิดจะถูกดำเนินคดีมาแล้วซ้ำๆก็ตาม ทำให้ผู้กระทำความผิดไม่เข็ดหลาบ จะโดนดำเนินคดีก็ครั้งก็ยังคงใช้วิธีการสำหรับเด็กอยู่ จากจุดประสงค์ที่มีความต้องการจะแก้ไขฟื้นฟูให้เด็กกลับตัวเป็นคนดี กลับกลายเป็นส่วนหนึ่งของการทำให้เด็กได้ใจ ยังคงกลับมาระทำความผิดซ้ำ เพราะเกิดจากปัญหาของมาตรการตอบโต้ผู้กระทำความผิดที่เป็นเด็กและเยาวชนไม่มีความเหมาะสมนั่นเอง ดังนั้น หากมีการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายโดยการบัญญัติให้ศาลนำเอาการกระทำความผิดซ้ำของเด็กและเยาวชนมาใช้เป็นตัวชี้วัดในการพิจารณาพิพากษาลงโทษทางอาญาอย่างชัดเจน ในมาตรา 75 จึงจะทำให้สามารถป้องกันและปราบปรามการรวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น

เมื่อพิจารณากฎหมายของประเทศมาเลเซีย และประเทศออสเตรเลีย รัฐนิวเซาท์เวลส์ พบว่า ทั้งศาลเด็ก และศาลผู้ใหญ่จะนำเอาตัวชี้วัดเรื่องการกระทำความผิดซ้ำ และความร้ายแรงของความผิดมาเป็นหนึ่งในหลักเกณฑ์ที่พิจารณาเลือกว่าความผิดครั้งนี้ควรที่ใช้โทษทางอาญา หรือมาตรการพิเศษอื่นๆสำหรับเด็ก มิได้ดูจากอายุผู้กระทำความผิดเป็นหลักเพียงอย่างเดียวเช่นในประเทศไทย และโดยมากถ้าเป็นผู้ที่กระทำความผิดร้ายแรง หรือกระทำความผิดซ้ำ ศาลจะเลือกใช้มาตรการลงโทษทางอาญามากกว่ามาตรการพิเศษอื่นๆ ดังนั้น แม้ความผิดฐานแข่งรถในทางสาธารณะของประเทศมาเลเซียจะเป็นความผิดที่กฎหมายได้บัญญัติขึ้น (mala in se) แต่ถ้าผู้กระทำความผิดอายุตั้งแต่ 12 ปีแต่ต่ำกว่า 18 ปี ได้กระทำการแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะซ้ำๆศาลจะสามารถพิพากษาจำคุกได้ตามกฎหมายของประเทศมาเลเซีย ส่วนในประเทศออสเตรเลีย รัฐนิวเซาท์เวลส์ ก็พบว่า ผู้กระทำความผิดในคดีจราจรที่เป็นเด็กและเยาวชนอายุตั้งแต่ 16 ปีขึ้นไป แต่ยังไม่เกิน 18ปี จะไม่อยู่ในอำนาจศาลเด็ก แต่ศาล Local court จะมีอำนาจเหนือคดีดังกล่าว ซึ่งไม่ว่าศาลใดจะทำการพิจารณา

กฎหมาย The Children (Criminal Proceedings) Act 1987 ยังคงเข้าไปคุ้มครอง โดยได้มีการบัญญัติกรอบหลักการพื้นฐานที่จะใช้เป็นตัวชี้วัดว่าศาลควรจะเลือกใช้มาตรการลงโทษทางอาญา หรือวิธีการสำหรับเด็กเอาไว้อย่างชัดเจน และหนึ่งในนั้นคือ “ความร้ายแรง ลักษณะ และการกระทำความผิดครั้งก่อน” ดังนั้น ถ้าเป็นกรณีที่ผู้กระทำความผิดซึ่งเป็นเด็กและเยาวชนได้ทำการแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะซ้ำๆ ศาลจะนำเอาตัวชี้วัดดังกล่าวมาพิจารณานอกจากเรื่องอายุ และจะเลือกใช้มาตรการลงโทษทางอาญามากกว่าการใช้วิธีการสำหรับเด็ก ด้วยเหตุนี้ แนวทางการแก้ไขดังกล่าวจึงสอดคล้องกับหลักเกณฑ์ของกฎหมายทั้ง 2 ประเทศนั่นเอง

การนำเสนอแนวทางแก้ไขดังกล่าวยังสอดคล้องกับแนวความเห็นของท่านศาสตราจารย์.ดร. หยุด แสงอุทัยด้วย เพราะ แม้ว่าศาลจะต้องคำนึงถึงหลักการสำคัญในการพิจารณาบทลงโทษว่า เด็กมีความเจริญเติบโตไม่เท่าผู้ใหญ่ ถ้าจะทำให้เด็กกลับตัวเป็นคนดี เลือกที่จะไม่ลงโทษได้ก็ไม่ควรลงโทษ แต่ในขณะเดียวกันถ้าศาลตั้งหน้าจะช่วยเหลือให้เด็กไม่ต้องรับโทษเพียงอย่างเดียวก็จะเป็นความผิดเช่นเดียวกัน และยิ่งไปกว่านั้นจะกลายเป็นการแก้ไขปัญหาไม่ตรงจุด เยาวชนที่กระทำความผิดไม่สำนึก ดังนั้น “ถ้าความยุติธรรมเรียกร้องให้ลงโทษ ศาลก็พึงต้องลงโทษแก่เด็กนั้น” โดยเฉพาะในกรณีของเด็กที่กระทำความผิดซ้ำหลายครั้ง เพราะถือได้ว่า เด็ก (ที่มีอายุกว่า 15 ปีแต่ไม่ถึง 18 ปีบริบูรณ์) สามารถแยกแยะได้แล้วว่าการกระทำนั้นเป็นความผิดหรือไม่ และถึงแม้จะนำเอาวิธีการสำหรับเด็กตามมาตรา 74 มาใช้ก็ไม่สามารถทำให้เด็กกลับตัวเป็นคนดีได้ ประกอบกับ ความผิดฐานแข่งรถในทาง แม้จะเป็นกฎหมายที่กฎหมายได้บัญญัติให้เป็นความผิด (mala prohibita) มิใช่การกระทำที่เป็นความผิดในตนเอง (mala in se) แต่ก็ถือได้ว่าเป็นความผิดที่มีความร้ายแรงเช่นเดียวกัน เพราะเป็นความผิดที่กระทำขึ้นบนทางสาธารณะ ซึ่งเป็นสถานที่ๆประชาชนทุกคนใช้สัญจร ดังนั้น แนวทางแก้ไขดังกล่าวจึงสอดคล้องกับแนวความเห็นของท่านศาสตราจารย์.ดร. หยุด แสงอุทัยนั่นเอง

นอกจากนี้ แนวทางการนำเสนอดังกล่าวยังสอดคล้องกับทฤษฎีพัฒนาการทางจริยธรรมของโคลเบอร์ก²¹ ด้วยเช่นเดียวกัน เพราะ ทฤษฎีนี้ได้กล่าวเอาไว้ว่าเด็กที่มีอายุกว่า 15 ปี แต่ยังไม่ถึง 18 ปี เป็นเด็กที่อยู่ในกลุ่มที่รู้ถึงบทบาทหน้าที่ของตนในฐานะที่เป็นส่วนหนึ่งของสังคมแล้ว และถือได้ว่าตนนั้นมีหน้าที่ตามกฎหมายต่างๆที่สังคมได้กำหนดขึ้น(Law and orders) ซึ่งแสดงให้เห็นว่ามีพัฒนาทาง

²¹ สุรางค์ โค้วตระกูล, *จิตวิทยาการศึกษา* (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2548), หน้า 69-70.

จริยธรรมสูงแล้ว การกระทำใดๆก็ล้วนแล้วแต่เกิดจากการตัดสินใจโดยไตร่ตรองแล้วทั้งสิ้น อีกทั้ง การรับรู้ได้ว่าตนมีหน้าที่ตามกฎหมายที่สังคมกำหนดขึ้น จึงถือได้ว่าเป็นผู้มีความรู้สึกผิดชอบชั่วดี สามารถแยกแยะการกระทำที่ดี หรือไม่ได้ดีแล้ว เมื่อได้รู้ว่าการแข่งขันนั้นผิดกฎหมาย โดยพิจารณาได้จากพฤติการณ์ที่ขั้บรณห์นี้ตำรวจ หากไม่รู้ว่ามีผิด เหตุใดจึงต้องหนี รวมถึงการปิดถนนกีดขวางการจราจร ก็ทำให้ผู้คนในสังคมเดือดร้อน ดังนั้น ทฤษฎีนี้จึงสามารถนำมาสนับสนุนแนวทางการแก้ไขดังกล่าวได้เช่นเดียวกัน



บทที่ 6 บทสรุปและข้อเสนอแนะ

การแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะเป็นพฤติกรรมของเหล่าวัยรุ่นนักบิดตั้งแต่อายุ 11 ปี จนถึงอายุ 28 ปีที่ชื่นชอบความเร็ว ได้นำเอารถจักรยานยนต์ที่ดัดแปลงตกแต่งอย่างผิดกฎหมายออกมารวมกลุ่มแข่งขันกันด้วยความคึกคะนอง บนท้องถนน ที่ซึ่งเป็นทางสาธารณะสำหรับผู้คนในสังคมใช้สัญจรร่วมกัน การกระทำดังกล่าวได้สร้างปัญหาภัยกับสังคมไทยมาเป็นระยะเวลาอันยาวนาน อีกทั้งยังเป็นจุดเริ่มต้นของปัญหาสังคมอื่นๆตามมาอีกมากมาย ไม่ว่าจะเป็นการสร้างความปลอดภัยให้กับผู้คนในสังคมจากเสียงเครื่องยนต์ และท่อไอเสียที่ดัดแปลงตกแต่งมาอย่างผิดกฎหมาย ซึ่งเป็นปัญหาที่มีความรุนแรงน้อย จนไปถึงปัญหาสังคมระดับประเทศที่มีความรุนแรงมาก ได้แก่ ปัญหายาเสพติด ปัญหาการพนันจากการแข่งรถ ปัญหาการเพิ่มจำนวนขึ้นของอุบัติเหตุบนท้องถนน รวมไปถึง ปัญหาอาชญากรรม ที่มีทั้งเรื่องการทำผิดเกี่ยวกับเพศ ชีวิตร่างกาย และโดยเฉพาะอย่างยิ่ง การกระทำความผิดเกี่ยวกับทรัพย์สิน ที่เหล่าวัยรุ่นนักบิดทั้งรุ่นเล็ก รุ่นใหญ่มักจะตระเวนกันออกไปลักทรัพย์จักรยานยนต์ของผู้อื่น นำมาดัดแปลงตกแต่งสภาพรถใหม่ เพื่อเอาไปใช้แข่งขัน

การรวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะกลายเป็นปัญหาสำคัญระดับประเทศที่เจ้าพนักงานตำรวจได้นำเอากฎหมายที่เกี่ยวข้องทั้งหมดมาใช้เป็นเครื่องมือในการป้องกันและปราบปรามการกระทำดังกล่าวให้มีจำนวนลดลง แต่ก็ยังไม่สามารถดำเนินการบรรลุวัตถุประสงค์ได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ ซึ่งกฎหมายหลักที่เกี่ยวข้องโดยตรงอย่างแท้จริงกับการรวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะ นั่นก็คือ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ที่ได้กำหนดให้การแข่งรถในทางโดยมิได้รับอนุญาตเป็นความผิด ตามมาตรา 134 และมีการกำหนดอัตราโทษสำหรับผู้กระทำการฝ่าฝืนเอาไว้ ในมาตรา 160 ทวิ อีกทั้งยังมีประมวลกฎหมายอาญาที่เป็นกฎหมายทั่วไป นำมาบังคับใช้กับฐานความผิดดังกล่าวด้วย เพราะถือเป็นหนึ่งในการกระทำที่ถูกกำหนดให้เป็นความผิดอาญา

เมื่อได้พิจารณาเห็นว่าเหตุใด การรวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะยังคงมีสถิติการรับแจ้งเหตุจากประชาชนจำนวนมาก ทั้งๆที่มีกฎหมายออกมาบังคับใช้กับการกระทำความผิดดังกล่าวอยู่แล้ว ก็พบว่า ตัวบทกฎหมายหลักที่นำมาบังคับใช้กับการรวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์

บนทางสาธารณะโดยตรงทั้ง 2 ฉบับมีข้อบกพร่องอยู่มากมายหลายประการ ซึ่งได้กลายเป็นหนึ่งในสาเหตุที่ทำให้ยังคงเกิดการกระทำความผิดอย่างมากมายในปัจจุบัน โดยในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ความผิดฐานแข่งรถในทางโดยมิได้รับอนุญาต ตามมาตรา 134 มีปัญหาในเรื่องการไม่สามารถบังคับใช้ได้จริง ต้องไปนำเอาบทบัญญัติอื่นมาปรับใช้แทน ส่วนในประมวลกฎหมายอาญา พบปัญหาในเรื่องบทบัญญัติเพิ่มโทษกรณีกระทำความผิดอีก หรือกระทำความผิดซ้ำไม่สามารถนำมาปรับใช้กับความผิดฐานนี้ได้ และเรื่องหลักเกณฑ์ในการดำเนินคดีอาญากับเด็กและเยาวชนที่ศาลมักจะเลือกใช้วิธีการสำหรับเด็กมากกว่ามาตรการลงโทษทางอาญา โดยพิจารณาเพียงแค่อายุ แม้จะได้เคยมีการกระทำความผิดซ้ำๆมาแล้วก็ตาม ทำให้ผลสุดท้ายที่ต้องการจะให้เด็กกลับตัวเป็นคนดี กลับกลายเป็นการกลับมากระทำความผิดอีกของเด็ก เพราะไม่เกรงกลัว ดังสามารถจำแนกออกเป็น 3 กลุ่มปัญหาหลักดังต่อไปนี้

1) ปัญหาการกำหนดความผิด เป็นปัญหาที่เกิดขึ้นในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ที่ได้กำหนดความผิดบทหลักฐานแข่งรถในทางโดยมิได้รับอนุญาตเอาไว้ ซึ่งได้เกิดปัญหาการไม่สามารถบังคับใช้ได้จริง ด้วยสาเหตุสำคัญ 2 ประการ คือ กฎหมายดังกล่าวมิได้กำหนดลักษณะของการแข่งขันเอาไว้อย่างชัดเจน และการไม่สามารถจับกุมผู้กระทำความผิดได้อย่างทันที่ซึ่งทำได้โดยสาเหตุประการแรก ได้ทำให้ศาลต้องวางหลักเกณฑ์อันเป็นตัวชี้วัดขึ้นมาเพื่อใช้พิจารณาภายในว่ากรณีใดบ้างที่ถือว่าเป็นการแข่งขัน ซึ่งการกำหนดตัวชี้วัดดังกล่าวนี้เองที่กลายเป็นจุดเริ่มต้นของปัญหาการไม่สามารถบังคับใช้ได้จริง เพราะเกิดความยากลำบากในการรวบรวมพยานหลักฐานของเจ้าพนักงานตำรวจ เนื่องจากต้องสืบให้ได้ว่าผู้กระทำความผิดได้แข่งขันกับใคร จุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดของการแข่งขันอยู่บริเวณใด รวมถึงมีการพนันกันหรือไม่ หากไม่สามารถแสวงหามาให้ได้อย่างครบถ้วน โอกาสที่ศาลจะพิพากษายกฟ้องนั้นมีสูง เจ้าพนักงานตำรวจจึงไม่ต้องการเสี่ยง ประกอบกับในปัจจุบันลักษณะของการแข่งขันมีรูปแบบที่หลากหลายกว่ากรอบการพิจารณาที่ศาลได้วางขึ้นมา ทำให้ไม่มีความครอบคลุมกับลักษณะการแข่งขันที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน ด้วยเหตุนี้ เจ้าพนักงานตำรวจจึงต้องเสี่ยงไปนำเอาข้อหาการขับขีโดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยมาบังคับใช้แทน ซึ่งส่งผลให้สถิติการจับกุมและดำเนินคดีในข้อหาแข่งรถในทางโดยมิได้รับอนุญาตไม่ปรากฏในสารบบแต่อย่างใด

ส่วนสาเหตุของปัญหาประการที่สอง เกิดขึ้นจากการที่ความผิดฐานแข่งรถในทางโดยมิได้รับอนุญาตตามมาตรา 134 บัญญัติเอาไว้ว่า ผู้ใดก็ตามจะมีความผิดฐานนี้จำเป็นต้องมีการนำเอายานพาหนะมาทำการ “แข่งขัน” บนทางสาธารณะแล้วเท่านั้น หากเป็นเพียงแค่การ “รวมกลุ่มเพื่อแข่งขัน” ยังมิได้กระทำการแข่งขัน กฎหมายยังไม่กำหนดให้การกระทำดังกล่าวเป็นความผิด แสดงให้เห็นว่าเจ้าพนักงานตำรวจจำเป็นต้องรอให้มีการแข่งขันเกิดขึ้นก่อน จึงจะมีอำนาจในการจับกุมผู้กระทำความผิดมาดำเนินคดีในข้อหานี้ได้ แม้จะทราบว่าเหล่าวัยรุ่นนักบิดกำลังรวมตัวกันเพื่อจะแข่งขั้รถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะก็ตาม ด้วยเหตุนี้ จึงทำให้เจ้าพนักงานตำรวจไม่สามารถจับกุมได้อย่างทันท่วงที ความผิดฐานแข่งรถในทางโดยมิได้รับอนุญาต ตามมาตรา 134 จึงไม่สามารถบังคับใช้ได้จริงในปัจจุบัน

2) ปัญหาการกำหนดอัตราโทษ และการลงโทษ ก็เป็นอีกหนึ่งต้นเหตุของการไม่สามารถป้องกัน และปราบปรามการรวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยปัญหานี้ก็เกิดขึ้นจากสาเหตุสำคัญ 2 ประการอีกเช่นกัน นั่นก็คือ อัตราโทษค่าปรับขั้นต่ำอยู่ในระดับที่ต่ำเกินไป ไม่เหมาะสมกับสภาพสังคมไทย และ บทบัญญัติเพิ่มโทษกรณีกระทำความผิดซ้ำ หรือกระทำความผิดอีก ตามประมวลกฎหมายอาญาไม่สามารถนำมาปรับใช้ได้ทุกกรณี ซึ่งเหตุผลที่ทำให้ได้ข้อสรุปสำหรับสาเหตุแรก พิจารณาจากการที่อัตราโทษของความผิดฐานนี้ได้บัญญัติมาเป็นระยะเวลาานกว่า 23 ปีแล้ว และศาลมักจะเลือกใช้โทษปรับมากกว่าจำคุก โดยกำหนดระวางโทษอยู่ในระดับที่ต่ำเกินสมควร รวมถึง เงินที่จะนำไปลงทุนตัดแปลงตกแต่งรถจักรยานยนต์เพื่อนำไปแข่งขันยังมีจำนวนมากกว่าอัตราโทษปรับขั้นสูงที่กฎหมายได้กำหนดให้เป็นความผิดเอาไว้ และ ยังปรากฏผลการวิจัยเชิงสำรวจความเห็นของประชาชนในเรื่อง “เงินค่าปรับฐานความผิดกฎหมายจราจรในสายตาประชาชน” ปี 2556 ได้สรุปผลออกมาว่า อัตราโทษปรับในข้อหาแข่งรถในทางโดยมิได้รับอนุญาตอยู่ในระดับที่ต่ำเกินสมควร อีกทั้ง สถิติการรับแจ้งเหตุจากประชาชนในข้อหาแข่งรถในทางก็มีจำนวนสูงทุกๆปี ซึ่งเหตุผลทั้งหมดนี้ได้ทำให้เกิดข้อสรุปที่ว่า ปัญหาของอัตราโทษปรับที่ไม่มีความเหมาะสมกับสภาพสังคมไทยได้กลายเป็นหนึ่งในต้นเหตุของการรวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะในปัจจุบัน ดังสะท้อนได้จากสถิติการรับแจ้งเหตุจากประชาชนนั่นเอง

ส่วนสาเหตุประการที่สอง เกิดขึ้นจากการที่ประมวลกฎหมายอาญาได้กำหนดหลักเกณฑ์ของการเพิ่มโทษกรณีกระทำความผิดอีก หรือกระทำความผิดซ้ำเอาไว้ว่า คดีหลังจะเพิ่มโทษได้ต่อเมื่อกดีก่อนศาลได้พิพากษาถึงที่สุดให้จำคุกเท่านั้น แต่เมื่อในความเป็นจริง ศาลมักจะไม่ได้ลงโทษจำคุก แต่ลงโทษปรับ ทำให้บทบัญญัติดังกล่าวไม่สามารถนำมาเพิ่มโทษในความผิดแข่งรถในทางโดยมิได้รับอนุญาตได้ แม้ว่าผู้กระทำความผิดจะได้กระทำความผิดอีก หรือกระทำความผิดซ้ำก็ครั้งก็ตาม จึงทำให้การลงโทษยังคงเปรียบเสมือนกับการกระทำความผิดครั้งแรก ดังนั้น จากปัญหาในเรื่องของอัตราโทษ และการลงโทษ จึงเป็นหนึ่งในข้อบกพร่องที่ทำให้มาตรการทางกฎหมายไม่มีประสิทธิภาพเพียงพอในการป้องกันและปราบปรามการรวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะ

3) ปัญหาการดำเนินคดีอาญากับเด็กและเยาวชน โดยปัญหาดังกล่าวเกิดขึ้นจากการที่ศาลมักจะเลือกนำเอาวิธีการสำหรับเด็กตามมาตรา 74 มาใช้มากกว่ามาตรการลงโทษทางอาญาที่ประมวลกฎหมายอาญามาตรา 75 ได้เปิดช่องให้ศาลสามารถใช้ดุลพินิจในการกำหนดมาตรการที่เหมาะสมสำหรับเด็กที่อายุกว่า 15 ปี แต่ไม่ถึง 18 ปีได้ แต่ศาลจะให้น้ำหนักกับอายุของเด็กมากกว่าตัวชี้วัดประการอื่น โดยเฉพาะ ความร้ายแรงของการกระทำความผิด ซึ่งรวมถึงการกระทำความผิดซ้ำ ทำให้จุดประสงค์ของมาตรา 75 ที่ต้องการจะแก้ไขฟื้นฟูให้เด็กกลับตัวเป็นคนดีด้วยการนำมาตรการที่เหมาะสมมาใช้ กลับกลายเป็นรู้สึกได้ใจ ไม่เช็ดหลาบ เพราะเห็นว่าจะถูกดำเนินคดีอีกครั้งศาลก็จะไม่ลงโทษโดยใช้มาตรการทางอาญาอยู่ดี ซึ่งกรณีนี้กลับกลายเป็นอีกต้นเหตุหนึ่งของการกระทำความผิดซ้ำเสียเอง

จากที่ได้กล่าวถึงประเด็นปัญหาที่เกิดขึ้นเกี่ยวกับมาตรการทางกฎหมายในการป้องกันและปราบปรามการรวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะของประเทศไทยทั้งหมด จะเห็นได้ว่า กฎหมายแทบจะไม่สามารถนำมาบังคับใช้ได้จริงกับการกระทำดังกล่าวเลย และแม้ว่าข่าวสารประจำวันจะได้รายงานว่ามีกรกระทำความผิดเกิดขึ้นอยู่บ่อยครั้ง แต่ในความเป็นจริงกลับกลายเป็นตรงกันข้ามกันอย่างสิ้นเชิง เพราะไม่ปรากฏสถิติการจับกุมดำเนินคดีในข้อหาแข่งรถในทางโดยมิได้รับอนุญาตแต่อย่างใด ดังนั้น จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องมีการแก้ไขปรับปรุงกฎหมายไทยให้สามารถกลับมาบังคับใช้ได้จริง และมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น เพื่อที่จะได้บรรลุวัตถุประสงค์ในการ

ป้องกันและปราบปรามการรวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะ และทำให้การกระทำ ความผิดดังกล่าวมีจำนวนลดลง

เมื่อได้พิจารณากฎหมายต่างประเทศ ทั้งประเทศสหรัฐอเมริกา รัฐฟลอริดา ประเทศมาเลเซีย และประเทศออสเตรเลีย รัฐนิวเซาท์เวลส์ พบว่า ความผิดฐานแข่งรถในทางได้มีการกำหนดหลักเกณฑ์ ที่เพิ่มเติม และแตกต่างจากประเทศไทย จึงมีความเห็นว่า ควรที่จะนำมาปรับใช้เพื่อเป็นแนวทาง สนับสนุนให้มีการแก้ไขปรับปรุงกฎหมายไทย โดยในปัญหาเรื่องการกำหนดความผิดที่กฎหมายไทยไม่ สามารถบังคับใช้ได้จริง ทั้งในสาเหตุของความขัดแย้งในเรื่องลักษณะของการแข่งขัน และการไม่สามารถ ดำเนินการจับกุมได้อย่างทันที่ที่จะนำเอากฎหมายของประเทศสหรัฐอเมริกา รัฐฟลอริดา และประเทศออสเตรเลีย รัฐนิวเซาท์เวลส์มาพิจารณาตามลำดับ ส่วนในปัญหาของการกำหนดอัตรา โทษ และการลงโทษ ทั้งในสาเหตุของอัตราโทษปรับที่ต่ำเกินสมควร ไม่มีความเหมาะสมกับสังคมไทย และบทบัญญัติเพิ่มโทษกรณีกระทำความผิดอีก ในประมวลกฎหมายอาญาไม่สามารถนำมาปรับใช้กับ ความผิดฐานนี้ได้ จะนำเอากฎหมายของทั้ง 3 ประเทศมาพิจารณา และในปัญหาสุดท้ายเรื่อง หลักเกณฑ์การดำเนินคดีอาญากับเด็กและเยาวชนที่ศาลจะเลือกใช้วิธีการสำหรับเด็กมากกว่า มาตรการลงโทษทางอาญา โดยพิจารณาที่อายุเป็นสำคัญแม้ว่าเด็กได้เคยกระทำความผิดมาแล้วซ้ำๆ จะนำเอากฎหมายของประเทศมาเลเซีย และประเทศออสเตรเลีย รัฐนิวเซาท์เวลส์มาพิจารณา

ดังนั้น เพื่อให้มาตรการทางกฎหมายไทยในการป้องกันและปราบปรามการรวมกลุ่มแข่งขัน รถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะสัมฤทธิ์ผล และสามารถบังคับใช้ได้จริงอย่างมีประสิทธิภาพ ควรที่จะ มีการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมาย ดังต่อไปนี้

(1) ควรมีการกำหนดลักษณะของการแข่งขันให้ชัดเจนในรูปแบบของบทนิยาม เพื่อ แก้ไขปัญหาการกำหนดความผิด ในข้อบกพร่องเรื่องความไม่ชัดเจนของลักษณะที่ถือว่าเป็นการ แข่งขัน ซึ่งผลของการแก้ไขดังกล่าวจะสามารถแก้ไขปัญหาความไม่ครอบคลุมของหลักเกณฑ์ที่ศาล กำหนดขึ้นได้ และ ทำให้เจ้าพนักงานตำรวจสามารถรวบรวมพยานหลักฐานได้อย่างครบถ้วน อีกทั้ง ยังสามารถทำให้ความผิดฐานแข่งรถในทางโดยมิได้รับอนุญาตบังคับใช้ได้จริง โดยการเสนอแนะ แนวทางนี้มีความสอดคล้องกับแนวทางการบัญญัติกฎหมายของประเทศสหรัฐอเมริกา รัฐฟลอริดา ดัง ปรากฏรายละเอียดดังต่อไปนี้

1.1) ควรที่จะกำหนดให้การแข่งขันสามารถเริ่มต้นได้แม้จะมียานพาหนะเพียงแค่ 1 คัน ไม่ควรจำกัดว่าต้องมีตั้งแต่ 2 คันขึ้นไป เพราะเพียงแคคันเดียวก็สามารถเข้าลักษณะของการแข่งขันได้

1.2) ควรที่จะมุ่งพิจารณาถึงการกระทำ ที่ถือว่าเป็นการแข่งขันมากกว่าการมุ่งที่จะระบุจุดเริ่มต้น หรือจุดสิ้นสุดของการแข่ง เพราะตัวของการกระทำนั้นเองจะเป็นตัวบ่งบอกว่าการณดังกล่าวเป็นการแข่งขันหรือไม่

1.3) ไม่ควรยึดติดว่าการแข่งขันทุกครั้ง ต้องมีการพนันเข้ามาเกี่ยวข้อง เพราะมิใช่ว่าทุกการแข่งขันจะต้องมีการพนัน บางคราวเป็นเพียงแค่การทดสอบความเร็ว หรือเครื่องยนต์เท่านั้น

1.4) ควรเพิ่มเติมในเรื่องจุดเริ่มต้นของการแข่งขัน ดังปรากฏอยู่ในบทที่ 2 ด้วย ทั้งที่มีการวางแผน ไม่ได้วางแผน และการทำ รับคำทำซึ่งกันและกัน เพื่อป้องกันการกล่าวอ้างว่า การแข่งขันสามารถเกิดขึ้นได้เฉพาะกรณีที่ได้วางแผนกันมาเท่านั้น

ดังนั้น จึงเสนอว่า บทนิยามของคำว่า “การแข่งขัน” ควรที่จะมีความหมายว่า “การแข่งขัน” หมายถึง การใช้ยานพาหนะตั้งแต่ 1 คันขึ้นไปทำการแข่งขัน โดยผู้แข่งขันจะต้องมีการเร่งความเร็วเพื่อทิ้งระยะห่างจากยานพาหนะที่ทำการแข่งขันด้วยอีกคัน มีการกันมิให้ยานพาหนะอีกคันที่แข่งขันด้วยกันนำหน้าไป มีการขับขี่ในลักษณะที่มีความต้องการจะไปถึงยังจุดหมายที่กำหนดก่อนยานพาหนะคันอื่น หรือการทดสอบความเร็วของเครื่องยนต์ หรือศักยภาพของผู้ขับขี่ด้วยการขับในระยะทางไกล โดยการแข่งเช่นนี้อาจมีขึ้นโดยวางแผนล่วงหน้า หรือมิได้วางแผนล่วงหน้าก็ได้ และให้หมายความรวมถึงการเกิดขึ้นโดยการตอบรับคำทำ หรือพฤติการณ์อื่นที่ถือว่าเป็นการทำหายด้วย

2) ควรกำหนดให้การรวมกลุ่มเพื่อแข่งขันเป็นความผิดเพิ่มเติม เพื่อแก้ไขปัญหาการกำหนดความผิด ในข้อบกพร่องเรื่องการทำหน้าที่เจ้าพนักงานตำรวจไม่สามารถจับกุมได้อย่างทันที่ซึ่งผลของการแก้ไขจะเป็นการให้อำนาจเจ้าพนักงานตำรวจมีอำนาจในการจับกุมตั้งแต่ยังมีได้มีการแข่งขันเกิดขึ้น ทำให้สามารถเข้าจับกุมดำเนินคดีได้อย่างทันที่ และทำให้ความผิดฐานแข่งรถในทางโดยมิได้รับอนุญาตสามารถบังคับใช้ได้จริง ไม่จำเป็นต้องเลี่ยงไปปรับใช้กับความผิดฐานอื่นเช่นใน

ปัจจุบัน ซึ่งแนวทางการนำเสนอนี้สอดคล้องกับกฎหมายของประเทศออสเตรเลีย รัฐนิวเซาท์เวลส์ ทฤษฎีการป้องกันการกระทำที่อาจเป็นภัยอันตรายต่อผู้อื่น ทฤษฎีปฏิกริยานิยม หลักเกณฑ์ 6 ประการของ เฮอร์เบิร์ต แอล แพ็กเกอร์ (Herbert L. Packer) และหลักการสมคบ (conspiracy) ดังปรากฏรายละเอียดต่อไปนี้

2.1) ควรที่จะบัญญัติแยกออกมาเป็นอีกหนึ่งฐานความผิด เพราะ ความผิดมิได้เคลื่อนกลิ้งไป หากมีการแข่งขันเกิดขึ้นแล้ว

2.2) ควรเลือกใช้ถ้อยคำในการบัญญัติห้ามมิให้มีการรวมกลุ่มเฉพาะ กรณี “เพื่อแข่งขันรณในทางโดยมิได้รับอนุญาต” เท่านั้น เพราะวัตถุประสงค์ คือ ต้องการที่จะทำให้ความผิดแข่งขันในทางโดยมิได้รับอนุญาตสามารถบังคับใช้ได้จริง หากมีการนำเสนอให้รวมไปถึงกรณีอื่นใด จำต้องมีศึกษาค้นคว้าให้รอบด้านด้วยเช่นกัน อีกทั้ง ความผิดฐานอื่นที่สามารถมีการรวมกลุ่มกันได้ยังสามารถปรับใช้ได้คล่องตัว แม้จะได้ลงมือกระทำความผิดแล้ว เช่นในความผิดฐานขบขันโดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัย ตามมาตรา 43(8)

2.3) ควรกำหนดอัตราโทษใหม่สำหรับความผิดฐานดังกล่าวแยกออกมาจากความผิดฐานแข่งขันในทางโดยมิได้รับอนุญาต เพราะ ความผิดมิได้ถูกเคลื่อนกลิ้งไป และอัตราโทษที่กำหนด ทั้งโทษปรับ และจำคุกต้องอยู่ในอัตราที่ต่ำกว่าความผิดฐานแข่งขันในทางโดยมิได้รับอนุญาต เพราะเป็นการกระทำที่อยู่ในขั้นตอนก่อนที่จะได้กระทำการแข่งขัน อัตราโทษที่ผู้กระทำความผิดต้องได้รับจึงไม่ควรม้อัตรามากกว่าฐานความผิดที่ได้มีการแข่งขัน แต่สำหรับตัวเลขที่แน่นอนของอัตราโทษ จำต้องมีการพิจารณาข้อเท็จจริงอื่นทางสังคมประกอบด้วยต่อไป

3) ควรเพิ่มอัตราโทษปรับให้สูงขึ้น เพื่อแก้ไขปัญหาอัตราโทษ และการลงโทษในข้อบกพร่องเรื่อง อัตราปรับที่ไม่มีความเหมาะสมกับสภาพสังคมไทยในปัจจุบัน ซึ่งผลของการแก้ไขจะสามารถยับยั้งป้องปราม (Deterrence) มิให้มีการกระทำความผิดในฐานดังกล่าวเกิดขึ้นอย่างมีประสิทธิภาพ ทำให้มีการกระทำความผิดลดลง อันเป็นการบรรลุวัตถุประสงค์ของการลงโทษนั่นเอง แต่สำหรับตัวเลขที่แน่นอนของอัตราโทษ จำต้องมีการพิจารณาข้อเท็จจริงอื่นทางสังคมประกอบด้วยต่อไป ซึ่งการนำเสนอแนวทางนี้มีความสอดคล้องกับกฎหมายของทั้งประเทศสหรัฐอเมริกา

รัฐพลอริดา ประเทศมาเลเซีย และประเทศออสเตรเลีย รัฐนิวเซาท์เวลส์ รวมถึงทฤษฎีวัตถุประสงค์ การลงโทษเพื่อเป็นการยับยั้งป้องปรามการกระทำความผิด (Deterrence) และแนวคิดการคำนวณ อัตราโทษตามหลักนิติเศรษฐศาสตร์ (Law and Economics)

4) ควรบัญญัติบทเพิ่มโทษกรณีกระทำความผิดซ้ำเอาไว้เป็นการเฉพาะสำหรับฐาน ความผิดแข่งรถในทางโดยมิได้รับอนุญาต เพื่อแก้ไขปัญหาอัตราโทษ และการลงโทษ ในข้อบกพร่อง เรื่อง การไม่สามารถนำเอาบทเพิ่มโทษกรณีกระทำความผิดอีกตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 92 อันเป็นหลักเกณฑ์ทั่วไปมาปรับใช้ได้ ซึ่งผลของการแก้ไขจะทำให้สามารถเพิ่มโทษผู้กระทำ ความผิดที่ยังคงออกมาแข่งขั้รถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะซ้ำๆ และยังสามารถยับยั้งป้องปราม (Deterrence) มิให้เกิดการกระทำความผิดซ้ำได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยสอดคล้องกับกฎหมาย ของทประเทศสหรัฐอเมริกา รัฐพลอริดา ประเทศมาเลเซีย และประเทศออสเตรเลีย รัฐนิวเซาท์เวลส์ รวมถึงยังมีความสอดคล้องต้องกันกับแนวคิดการเพิ่มโทษกรณีกระทำความผิดซ้ำอีกด้วย ดังปรากฏ รายละเอียดต่อไปนี้

4.1) ควรเลือกการเพิ่มโทษกรณีกระทำความผิดซ้ำในรูปแบบ “ความผิด เฉพาะอย่าง (La recidive speciale)” เพราะ เป็นรูปแบบที่กฎหมายจะกำหนดว่าความผิดในครั้ง ก่อน และความผิดในครั้งหลังต้องเป็นความผิดฐานเดียวกัน หรือใกล้เคียงกัน ซึ่งสอดคล้องกับการ บัญญัติให้บังคับใช้เฉพาะความผิดฐานแข่งรถในทาง และรูปแบบการเพิ่มโทษกรณีกระทำความผิดซ้ำ “แบบมีกำหนดเวลาเป็นสำคัญ” (La recidive temporaive) มาใช้ เพราะ จะต้องมีการกำหนด กรอบระยะเวลาในการเพิ่มโทษ

4.2) ควรกำหนดให้ทั้งโทษปรับ และโทษจำคุกที่ศาลได้พิพากษาถึงที่สุดให้ ลงโทษในคดีก่อนสามารถถูกเพิ่มโทษในคดีหลังได้ ไม่ควรจำกัดในลักษณะเช่นเดียวกับประมวล กฎหมายอาญามาตรา 92 ที่กำหนดให้เฉพาะเพียงโทษจำคุกสามารถเพิ่มโทษในคดีหลังได้ เพราะ หากไม่นำเอาเงื่อนไขดังกล่าวออกก็ก่อให้เกิดปัญหาในลักษณะเดิมที่ไม่สามารถนำมาปรับใช้ได้

4.3) ควรกำหนดระยะเวลาที่จะสามารถเพิ่มโทษได้ คือ มีกระทำความผิด ในฐานความผิดเดิมอีก ระหว่างที่ยังจะต้องรับโทษ หรือภายในระยะเวลา 5 ปี นับตั้งแต่วันพ้นโทษ

เพราะ เป็นหลักเกณฑ์ที่ไม่ปล่อยให้เกิดช่องว่างที่ผู้กระทำความผิดจะสามารถกลับไปกระทำความผิดได้อีก โดยไม่ต้องด้วยหลักเกณฑ์การเพิ่มโทษ และ กรอบระยะเวลา 5 ปีสามารถครอบคลุมช่วงอายุของผู้กระทำความผิดได้กว้าง ทำให้โอกาสที่จะกลับมากระทำความผิดมีน้อยลง

5) ควรนำเอาตัวชี้วัดเรื่องการกระทำความผิดซ้ำของเด็กและเยาวชนมาบัญญัติใน มาตรา 75 เพิ่มเติม เพื่อแก้ไขปัญหาคดีอาญากับเด็กและเยาวชน ในข้อบกพร่องเรื่องที่ศาลมักจะเลือกใช้วิธีการสำหรับเด็กมากกว่าการลงโทษทางอาญา โดยไม่นำเอาการกระทำความผิดซ้ำของเด็กและเยาวชนมาพิจารณาประกอบกับอายุของผู้กระทำความผิด แม้จะปรากฏว่าผู้นั้นได้เคยกระทำความผิดมาแล้วหลายครั้งก็ยังคงไม่เลือกใช้มาตรการลงโทษทางอาญา ซึ่งผลของการแก้ไขจะทำให้ศาลต้องนำเอาตัวชี้วัดดังกล่าวมาพิจารณาร่วมกับอายุของผู้กระทำความผิดด้วย เพื่อเลือกใช้มาตรการลงโทษทางอาญากับเด็กและเยาวชนที่มักจะกระทำความผิดซ้ำๆ อีกทั้ง การเลือกใช้การลงโทษทางอาญากับเด็กที่มีพฤติกรรมดังกล่าว ก็จะสามารถการปราบปรามให้เด็กมีความเข็ดหลาบ ภายหลังจากที่ไม่สามารถนำเอาวิธีการสำหรับเด็กตามมาตรา 74 มาใช้ได้แล้ว และในขณะเดียวกัน เป็นการป้องกันมิให้กลับมากระทำความผิดซ้ำอีกครั้งด้วย โดยแนวทางการนำเสนอในประเด็นนี้มีความสอดคล้องกับกฎหมายของประเทศสเปน ประเทศออสเตรเลีย แนวความคิดเห็นของทนายศาสตราจารย์ หยุต แสงอุทัย และทฤษฎีพัฒนาการทางจริยธรรมของโคลเบอร์ก

จากที่ได้กล่าวถึงแนวทางในการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายไทยในความผิดฐานแข่งรถในทางโดยมิได้รับอนุญาตมาทั้งหมด เป็นเพียงการวางกรอบเอาไว้ในสาระสำคัญที่จำเป็นจะต้องเสนอแนะเพื่อแก้ไขเท่านั้น แต่ในส่วนของรายละเอียดของถ้อยคำที่จะเลือกใช้ รูปแบบที่จะบัญญัติ รวมถึงการกำหนดตัวเลขที่แน่นอนของอัตราโทษจำต้องมีการพิจารณาถึงข้อเท็จจริงประการอื่นที่เกี่ยวข้องประกอบด้วย หากสามารถดำเนินการแก้ไขปรับปรุงกฎหมายได้ดังที่นำเสนอแนวทางมาทั้งหมดนี้ กฎหมายจะสามารถใช้เป็นเครื่องมือสำคัญในการป้องกันและปราบปรามการรวมกลุ่มแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะได้มีประสิทธิภาพอย่างแน่แท้

รายการอ้างอิง

- Abadinsky, H. Organized Crime. United States of America: Wadsworth Cengage Learning, 2012.
- ASTVผู้จัดการรายวัน. เด็กแนวยุคผลัดใบ..แว่น..สก็อย..อีโม..แอ๊บแบ๊ว!!![ออนไลน์]. แหล่งที่มา: <http://www.manager.co.th/Daily/ViewNews.aspx?NewsID=9500000096422> [เข้าถึงเมื่อ 17 สิงหาคม 2557]
- Brien, M. O., and Yar, M. Criminology: The Key Concepts. London: Routledge, 2008.
- Department of Attorney General and Justice. "Review of the Young Offenders Act 1997 and the Children (Criminal Proceedings) Act 1987." edited by Attorney General and Justice. New South Wales, 2010.
- Digital Media. ออสเตรเลียออกกฎหมายปราบปรามแก๊งมอเตอร์ไซด์ [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: <http://www.mcot.net/site/content?id=525e2e12150ba0481a0002a2#> [เข้าถึงเมื่อ 16 ตุลาคม 2556]
- Evo street racers. General Media Illegal Street Racing [Online]. Available from: <http://evostreetracers.org/legislation.html> [16 January 2015].
- Evo Street Racers Studies and Research Department. Illegal Street Racing Dictionary- Glossary, Words, Phrase, Terms, Lexicon [Online]. Available from: http://evostreetracers.org/street_racing_terminology.html 9 May 2010]
- George B. Vold. Theoretical Criminology. New York: Oxford University Press, 2002.
- Gregor Urbas. The Age of Criminal Responsibility [Online]. Available from: http://www.aic.gov.au/media_library/publications/tandi_pdf/tandi181.pdf. [16 March 2015].
- Jonathan Herring. Criminal Law : The Basics London: Routledge, 2010.
- Legal Information Access Centre (LIAC). Young People and Crime [Online]. Available from: http://www.legalanswers.sl.nsw.gov.au/hot_topics/pdf/youngpeople_timeline.pdf [13 March 2015].
- Mousavi, S. The Minimum Age of Criminal Responsibility in Asean: Legal and Human Rights Perspectives [Online]. Available from:

file:///C:/Users/XPS/Downloads/Harmonizing_Shohreh-libre.pdf [13 March 2015.

Nasimah Hussin. Juvenile Delinquency in Malaysia : Legal Framework and Prospects for Reforms. Llum Law journal 15, 2 (2007): 202.

Nurullah, A. S., Makol-Abdul, P. R., and Rahman, S. A. Gender and Motivations for Street Racing in Malaysia. Journal of Sociological Research 3, 1 (2012): 68.

Pearson. Chapter 5 Young Offenders [Online]. Available from: http://pearson.com.au/media/530307/legal_studies_3ed_hsc.pdf [13 March 2015.

The Ministry of Women Family and Community Development, and UNICEF Malaysia. The Malaysian Juvenile Justice System [Online]. 2015. Available from: http://www.unicef.org/malaysia/The_Msian_Juvenile_Justice_System_Nov_13_R2.pdf. [15 March 2015.

The Professional Staff of the Criminal and Civil Justice Appropriations Committee. "Bill Analysis and Fiscal Impact Statement on Luis Rivera Ortega Steet Racing Act." edited by The Florida Senate. Florida, 2010.

กองกำกับการศูนย์รวมข่าว(191). "รายงานสถิติการเกิดเหตุประเภท 915 การแข่งรถจักรยานยนต์ (ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2557 ถึง วันที่ 31 ธันวาคม 2557)." กรุงเทพมหานคร: กองกำกับการศูนย์รวมข่าว(191), 19 กุมภาพันธ์ 2558.

———. "รายงานสถิติการเกิดเหตุประเภท 915 การแข่งรถจักรยานยนต์ (ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2558 ถึง วันที่ 18 กุมภาพันธ์ 2558)." กรุงเทพมหานคร: กองกำกับการศูนย์รวมข่าว(191), 19 กุมภาพันธ์ 2558.

กองวิจัยสำนักงานยุทธศาสตร์ตำรวจแห่งชาติ. มาตรการป้องกันปราบปรามของเจ้าหน้าที่ตำรวจและมาตรการทางสังคมต่อการแก้ไขปัญหการแข่งรถชิงในทางสาธารณะของแก๊งเด็กและเยาวชน. กรุงเทพมหานคร: สำนักงานตำรวจแห่งชาติ, 2557.

เกียรติขจร วัจนะสวัสดิ์. กฎหมายอาญาภาค1. พิมพ์ครั้งที่ 10. กรุงเทพมหานคร: พลสยาม พรินต์ติ้ง 2551.

ไกรยง ปาลวีร์ภัทร. ความคิดเห็นของเจ้าหน้าที่ตำรวจต่อการแข่งขันรถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะ กรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนคร. 2551.

- คณิต ฌ นคร. กฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา กรุงเทพมหานคร: วิญญูชน 2555.
- . กฎหมายอาญาภาคทั่วไป กรุงเทพมหานคร: วิญญูชน, 2551.
- จตุรพร ลีมันจริง. วิธีการสอนวิชาแนะแนว [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: <http://e-book.ram.edu/e-book/p/PC422/chapter3.pdf> [เข้าถึงเมื่อ 23 พฤศจิกายน 2557]
- จิตติ ติงศักดิ์. กฎหมายอาญาภาค 1 พิมพ์ครั้งที่ 11. นนทบุรี: เพชรรุ่ง, 2555.
- เดลินิวส์. ตะครุบเด็กแว้นค้ายาบ้า [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: <http://www.dailynews.co.th/Content/crime/273658> [เข้าถึงเมื่อ 14 ตุลาคม 2557]
- . เมืองย่าโมปิดถนนจับเด็กแว้น [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: <http://www.dailynews.co.th/Content/regional/279666> [เข้าถึงเมื่อ 9 พฤศจิกายน 2557]
- . หนีเด็กแว้น พลัดตกหลังคาถูกเหล็กเสียบ [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: <http://www.dailynews.co.th/Content/regional/282376> [เข้าถึงเมื่อ 21 พฤศจิกายน 2557]
- ทวีเกียรติ มีนะกนิษฐ. คำอธิบายกฎหมายอาญาภาคความผิดและโทษ. พิมพ์ครั้งที่ 11. กรุงเทพมหานคร: วิญญูชน, 2557.
- ไทยรัฐออนไลน์. เด็กแว้นเจอดี โดนรถเก๋งขับไล่ชนล้ม เจ็บระนาว [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: <http://www.thairath.co.th/content/463835> [เข้าถึงเมื่อ 17 พฤศจิกายน 2557]
- . โพลชี้ 86.9%หนุนเพิ่มค่าปรับแข่งรถที่สาธารณะ-กวดขันขับประมาท [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: <http://www.thairath.co.th/content/337766>
- . รวบแก๊งโจ๋ ซุ่มขอยึดแว้นปล้นทรัพย์เมืองกรุงเก่า [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: <http://www.thairath.co.th/content/458020> [เข้าถึงเมื่อ 20 ตุลาคม 2557]
- ธัญนิศย์ ต้นไพศาล. ปัญหาการนำหลักการสมคบกันกระทำความผิดมาใช้ในการป้องกันและปราบปรามการกระทำความผิดเกี่ยวกับการค้ำมนุษย์. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต สาขาวิชานิติศาสตร์ คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. 2551.
- ธีรยุทธ โลหะเลิศกิจ. ปัญหาในการเปรียบเทียบคดี : ศึกษาเปรียบเทียบระหว่างประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญากับกฎหมายอื่น. สารนิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชากฎหมายอาญา คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. 2553.
- ปกป้อง จันวิทย์ และคนอื่นๆ. การวิเคราะห์กฎหมายด้วยหลักเศรษฐศาสตร์: แนวคิดและวรรณกรรมปริทัศน์. กรุงเทพมหานคร: สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย, กุมภาพันธ์ 2554.

- ปนัดดา ชำนาญสุข. เร่รัก รุนแรง โลกชายขอบของนักบิด กรุงเทพมหานคร: เปนไท่ พับลิชชิ่ง, 2552.
- เพียววี ศรีแสงทอง. การลงโทษและการแก้ไขผู้กระทำความผิด. กรุงเทพมหานคร: จันทรสินทวงศ์ การพิมพ์, 2554.
- พัชรินทร์ ศิริวิสุทธิรัตน์. แว่นบอย-สก็อยเกิร์ล [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: <http://www.klb.dmh.go.th/modules.php?m=article&gr=&op=detail&researchId=979> [เข้าถึงเมื่อ 13 ตุลาคม 2557]
- รชฎ เจริญฉ่ำ. ระเบิดที่ใช้เล่นแข่งกันได้. วารสารอัยการ 19(พฤษภาคม 2539): 114.
- รณกรณ์ บุญมี. ความผิดที่เป็นการเริ่มต้น ; ศึกษาแนวความคิดของกฎหมายในระบบคอมมอนลอว์. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารคดี คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. 2551.
- ราชบัณฑิตยสถาน. พจนานุกรมคำใหม่ฉบับราชบัณฑิตยสถาน. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพมหานคร: ธนาเพรส, 2553.
- วัชรพงษ์ ฉายวัฒน์. อุปสรรคในการปราบปรามการลักลอบแข่งรถบนถนนหลวงของเจ้าหน้าที่ตำรวจในเขตนครบาล. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารคดี สาขาวิชาอาชญวิทยาและงานยุติธรรม คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหิดล. 2542.
- ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ กรมพินิจและคุ้มครองเด็กและเยาวชน. รายงานสถิติคดีประจำปี 2556 [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: <http://www2.djop.moj.go.th/images/djopimage/stat2556.pdf> [เข้าถึงเมื่อ 1 มีนาคม 2558]
- ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศกลาง. "รายงานจำนวนคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2555 ถึง 31 ธันวาคม 2557." กรุงเทพมหานคร: ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศกลาง, 3 กุมภาพันธ์ 2558.
- สกุลยุช หอพิบูลสุข และ ณีฐิรา หอพิบูลสุข. เด็กแว่นกับเด็กสก็อย. บทบัญญัติ 68(มิถุนายน 2555): 105.
- สมเกียรติ ตั้งกิจวานิชย์ และคนอื่นๆ. นิติศาสตร์ของระบบยุติธรรมทางอาญาของไทย. กรุงเทพมหานคร: สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย, กุมภาพันธ์ 2554.
- สุรางค์ ไคว์ตระกูล. จิตวิทยาการศึกษา กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2548.
- หยุด แสงอุทัย. กฎหมายอาญาภาค 1 พิมพ์ครั้งที่ 21. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2554.

อัจฉรียา ชูตือนันท์. อาชญาวิทยาและทัณฑวิทยา. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพมหานคร: วิญญูชน,
2557.



ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์

นางสาว บุญสิตา ธรรมพานิชวงศ์ เกิดเมื่อ วันศุกร์ที่ 1 กุมภาพันธ์ พุทธศักราช 2534 ที่ จังหวัดกรุงเทพมหานคร สำเร็จการศึกษาชั้นประถมศึกษาจากโรงเรียนพระมารดานิจจานุเคราะห์ ชั้นมัธยมศึกษาจากโรงเรียนสตรีวิทยา และปริญญาตรีนิติศาสตรบัณฑิต เกียรตินิยมอันดับสอง จากคณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ในปีการศึกษา 2556 นอกจากนี้ยังสอบผ่าน หลักสูตรวิชาว่าความของสำนักฝึกอบรมวิชาว่าความ สภานายความแห่งประเทศไทย รุ่นที่ 40 ในปีเดียวกัน ปัจจุบันกำลังศึกษาอยู่ในชั้นปริญญาโทมหาบัณฑิต หลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

