



# ผมเพื่อนโชค



ภาพจากคลิปวิดีโอ "ผมเพื่อนโชค"

## กรณีศึกษา'ผมเพื่อนโชค' 'ปล่อยคลิป-ตั้งด่าน'ตำรวจทำได้?

"ผมเพื่อนโชค" เป็นวลีดังประจำเดือนพฤษภาคม 2562 จากกรณีมีผู้เผยแพร่คลิปวิดีโอการตั้งด่านจราจรของตำรวจ สภ.ทุ่งใหญ่ จ.นครศรีธรรมราช แล้วมีชายคนหนึ่งอ้างตัวว่าเป็นอธิบดีศาลอาญาทุจริตภาค 8 ที่ศาลแขวง

จ.นครศรีธรรมราช ไม่ยอมให้ตรวจใบขับขี่พร้อมกับบอกว่าตนเองเป็นเพื่อนกับนายตำรวจใหญ่ในพื้นที่ นำมาสู่การสั่งย้ายเจ้าหน้าที่ตำรวจ 2 นายในคลิปออกจากงานจราจรในเวลาต่อมา ทว่าคำสั่งดังกล่าวทำให้เกิด

"อารมณ์เดือดดาล" บนโลกออนไลน์ ชาวเน็ตวิพากษ์วิจารณ์อย่างหนักจนท้ายที่สุดทางหน่วยตำรวจในพื้นที่ได้ยกเลิกคำสั่งย้ายเจ้าหน้าที่ทั้ง 2 นาย อย่างไรก็ตามในอีกมุมหนึ่งได้มีการ "จุดประเด็น" ขึ้นมาอีกว่า "ตำรวจมีอำนาจนำคลิป



วิดีโอมาเผยแพร่หรือไม่?” รวมไปถึง “ตำรวจมีอำนาจตั้งด่านบนถนนจริงหรือเปล่า?” ซึ่งเมื่อปลายเดือน พ.ค. 2562 มีการจัดเสวนา “เพื่อนโชค...กับปัญหาตำรวจปิดกั้นถนนตั้งด่านตรวจค้นตรวจใบขับขี่ประชาชนทำได้เพียงใด?” ณ สมาคมนักข่าวนักหนังสือพิมพ์แห่งประเทศไทย

บุญถาวร ปัญญาณัติโชติ นายความ กล่าวว่า กรณีผมเพื่อนโชคที่โด่งดังในโลกออนไลน์นั้น “หากมองในแง่กฎหมายมหาชนแล้ว เจ้าหน้าที่รัฐจะกระทำการใดๆ ต้องมีอำนาจหน้าที่ หากกระทำไปโดยไม่มีอำนาจหน้าที่ย่อมถือว่ากระทำการโดยมิชอบ” เพราะการใช้อำนาจหน้าที่นั้นย่อมส่งผลกระทบต่อประชาชน ซึ่งบนท้องถนนนั้นก็มีกฎหมายหลายฉบับ อาทิ พ.ร.บ.รถยนต์ พ.ร.บ.ตำรวจแห่งชาติ และทุกฉบับกำหนดอำนาจหน้าที่ของเจ้าพนักงานไว้

โดยหากไปดูคำพิพากษาในคดีที่ศาลเคยตัดสิน พบว่า “เคยมีกรณีเจ้าหน้าที่ที่กระทำการในลักษณะประจานผู้กระทำผิดถูกตัดสินว่ามีความผิดฐานปฏิบัติหน้าที่โดยมิชอบ” ดังตัวอย่าง “ฎีกาที่ 744/2501” นายอำเภอไปจับกุมผู้ค้าสลากกินรวบ แล้วใส่กุญแจมือพาตระเวนไปในตลาด คดีนี้ศาลวินิจฉัยว่าแม้นายอำเภอจะมีอำนาจจับกุมแต่ไม่มีอำนาจนำผู้ต้องหาไปประจาน นายอำเภอจึงมีความผิด ซึ่งกรณีผมเพื่อนโชค ตำรวจถ่ายคลิปวิดีโอได้ แจ้งข้อหาไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าพนักงานได้ แต่ไม่มีอำนาจนำไปเผยแพร่ และอาจเข้าข่ายความผิดฐานหมิ่นประมาทด้วย

“ถ้าถามว่าเจ้าพนักงานตำรวจมีอำนาจนำคลิปวิดีโอไปปล่อยไหม? เอาไปให้เพื่อนดูแล้วเล็ดรอดไปในสื่อไม่มีนะ! เมื่อกฎหมายไม่ให้อำนาจไปทำก็ถือว่าละเมิด นักกฎหมายหรือทนายบางคนยกฎีกากรณีทะเลาะวิวาทระหว่างเอกชนแล้วเอาไปประจานทำได้ เมื่อกฎหมายเอกชนไม่ได้ห้ามไว้ แต่ตาม พ.ร.บ.จราจร กับ พ.ร.บ.ตำรวจแห่งชาติ มันก็มีเรื่องวินัยและการรักษาวินัย กรณีดังกล่าวเมื่อตำรวจไม่มีอำนาจเอาคลิปไปเปิด เมื่อเอาไปเปิดก็เป็นการประจานให้ประชาชนหรือบุคคลอื่นได้รับความเสียหาย” นายบุญถาวร กล่าว

ขณะที่ พ.ต.อ.วิรุฒม์ ศิริสวัสดิบุตร อดีตตรองผู้บังคับการจเรตำรวจ ระบุว่า นับตั้งแต่ประเทศไทยเปลี่ยนแปลงการปกครองเป็นระบอบประชาธิปไตย “รัฐธรรมนูญได้รับรองเสรีภาพในการเดินทางของประชาชนไว้ และการจำกัดเสรีภาพนั้นมิได้ตามเท่าที่กฎหมายบัญญัติ” แต่เมื่อไปค้นดูข้อกฎหมาย เช่น ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา (ป.วิอาญา) มาตรา 93 ว่าด้วยการขอตรวจค้นบุคคลที่มีเหตุอันควรต้องสงสัย ก็กำหนดไว้ว่าเหตุอันควรสงสัยหมายถึงสงสัยว่าบุคคลนั้นอาจชุกซ่อนสิ่งผิดกฎหมายไว้ หรือได้สิ่งของใดมาอย่างผิดกฎหมาย

อย่างไรก็ตาม “ป.วิอาญามีมาก่อนการสัญจรบนท้องถนนที่แพร่หลาย ทำให้ในเวลาต่อมามีการตรวจค้นผู้เดินทางด้วยรถยนต์เกิดขึ้นด้วย” ซึ่งเจตนารมณ์ของ ป.วิอาญา นั้นเดิมที

ไม่ส่งผลกระทบต่อประชาชนทั่วไปมากนัก เพราะเน้นตรวจค้นผู้ต้องสงสัยที่อาจเกี่ยวข้องกับสิ่งผิดกฎหมาย แต่พอนำมาใช้บนท้องถนน เช่น มีการกั้นช่องจราจร ขอตรวจใบขับขี่ ก็ทำให้เป็นปัญหากับคนจำนวนมาก “คนขับรถถูกสงสัยเป็นผู้ร้ายกันหมด” โดยเฉพาะรถสภาพโหลมๆ เก่าๆ จะถูกเรียกตรวจบ่อยมาก หากเทียบกับรถหรูๆ ยี่ห้อแพงๆ

“เหตุอันควรสงสัยนี้ไม่ใช่ตำรวจสงสัย มันต้องมีเหตุมาจากอะไร? คุณได้ข่าวสาร มีบันทึกอย่างไรว่ารถคันนี้ บุคคลคนนั้นทำทางอย่างนี้ พกอาวุธ พกกระเป๋ มียาเสพติด มีข้อมูลอะไร? หรือคุณเห็นอะไรปรากฏต่อหน้าคุณ? เหตุอันควรสงสัยต้องมาจากการกระทำของบุคคลนั้น ไม่ใช่เห็นเขาสลักเต็มตัวแล้วสงสัย อ้าว!...การสักมันผิดกฎหมายตรงไหน? เห็นผมๆ หน่อยสงสัยเสพยา ไม่ได้! ไม่ค่อยมีจะกินมันก็ผมม มันไม่เกี่ยวกับความผิดเลย เหตุอันควรสงสัยก็เช่นวิ่งกระชืดกระหอบมาหรือมีคนไล่มา ไม่รู้ว่าทำผิดอะไรหรือเปล่า” พ.ต.อ.วิรุฒม์ อธิบาย

อดีตตรองผู้บังคับการจเรตำรวจ กล่าวต่อไปว่า “แม้กระทั่งการตรวจแอลกอฮอล์ก็ต้องมีเหตุอันควรเชื่อว่าเมา ไม่ใช่แค่เชื่อว่ากินเหล้า” ไม่ใช่ประเภทได้กลิ่นเหล้าหรือออกมาจากสถานบันเทิงก็ขอตรวจ แต่ต้องมีพฤติกรรม เช่น ขับรถฝ่าไฟแดง ขับรถส่ายไป-มา แต่ในขณะเดียวกัน “หากเข้าเงื่อนไขว่ามีเหตุอันควรต้องสงสัย จะมีหรือไม่มีด่านเจ้าพนักงานก็สามารถเรียกตรวจได้” และจะว่าไปแล้ว “กฎหมายไม่เคย



“ด่านตรวจ” เป็นสิ่งที่พบเห็นได้ทั่วไปบนท้องถนนของประเทศไทย

รับรองการตั้งด่านบนถนน” เช่นคำว่า “ด่านซัง” บนทางหลวง ในทางกฎหมาย ใช้คำว่า “สถานีซังน้ำหนก” ไม่ใช่คำว่า ด่านแต่อย่างใด

ซึ่งเจตนารมณ์ของการสร้างทางหลวงนั้น “ต้องการให้ประชาชนได้สัญจรอย่างรวดเร็วและปลอดภัย” ดังนั้นอะไรที่ทำแล้วส่งผลให้การสัญจรไม่รวดเร็วและไม่ปลอดภัยถือว่ามีความผิด โดยตาม พ.ร.บ.ทางหลวง พ.ศ.2535 มาตรา 38-39 กำหนดไว้ว่า “ห้ามกระทำหรือตั้งวางสิ่งต่างๆ เพื่อปิดกั้นทาง เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดิน” และข้อ

ห้ามนี้ไม่ได้ยกเว้นตำรวจด้วย พร้อมกับตั้งคำถามว่าอิบติกรมทางหลวง รวมถึงรัฐมนตรีกระทรวงคมนาคมปล่อยปลละเลยกันมานานได้อย่างไร?

“ถ้าตำรวจจะไปขออนุญาตอิบติกรมทางหลวง เขาจะไม่มีทางอนุญาตแน่นอนเพราะทางหลวงร่ว้งด้วยความเร็ว กลางวันอันตรายกลางคืนก็ยั้งอันตราย พอไม่อนุญาต การตั้งวางสิ่งกีดขวางของตำรวจจะผิดกฎหมายชัดเจน ก็เลยไม่มีการขอ ไม่มีการพูดเรื่องนี้โดยเฉพาะใน 10 ปีที่ผ่านมา ก็ติขลุบไป แต่เวลารถชนกันใครรับผิดชอบหรือ? ไม่ใช่หรอกครับ...ตำรวจ

เป็นผู้รับผิดชอบ! สังเกตดูพอมีรถชนตำรวจต้องหาสาเหตุไปเคลียร์หรือไม่ ก็เก็บด่านหนีเลย สะท้อนให้เห็นว่ามันผิดกฎหมาย

รับผิดชอบไม่ใช่เฉพาะเรื่องแพ่งอาญาด้วย มีคนตายใครรับผิดชอบถ้ารถชนกันตายจากการตั้งด่าน? มันก็จะเดือดร้อนผู้ปฏิบัติ แต่คนสั่งคนคอยส่วนแบ่งเยอะๆ ก็ลอยตัวหมดบอกเอ๊ย!...ผมไม่ได้ให้คุณไปตั้งเกาะกะแบบนี้ ก็อึดอัดไม่รู้จะทำอย่างไร ถ้าไม่ตั้งด่านก็อยู่กับเขาไม่ได้เพราะนายเขาให้ตั้ง แต่ตั้งก็หมิ่นเหม่ผิดกฎหมายเพราะต่อให้คุณจะทำดีสักเพียงใดแต่



มันไม่ได้เป็นไปตามหลักวิศวกรรม  
จรรยาจร การจะปิดกั้นถนนมันเป็นเรื่อง  
ใหญ่ เพราะรถวิ่งมาเร็ว ท่านไปดู  
ถนนมิตรภาพ 4 เลนปิดเหลือ 1 เลน  
มันไม่มีที่ไหนในโลก” พ.ต.อ.วิรุฒม์ กล่าว  
ด้าน ทองอยู่ คงขันธุ์ ที่ปรึกษา  
สหพันธ์ การขนส่งทางบกแห่ง  
ประเทศไทย กล่าวว่า การตั้งด่านทำให้คน  
ทำงานในวงการขนส่งได้รับผลกระทบมาก  
เช่น “ปัจจุบันอัตราค่าจ้างของพนักงาน  
ขับรถยังขาดแคลนอยู่ถึง 4 แสนกว่า  
คน” ซึ่งเมื่อถามเหตุผลที่ตัดสินใจ ลาออก  
ไปทำอาชีพอื่น ก็ได้ทราบคำตอบว่า “เมื่อ  
การบังคับใช้กฎหมายที่ไม่เป็นธรรม”  
จนมีคำพูดติดตลกว่า “หนีไปจ่ายไป”  
เพราะถ้าไม่จ่ายก็อยู่ไม่ได้ แต่จะจ่ายใน  
ระบบไหนนั้นก็อีกเรื่องหนึ่ง ซึ่งไม่ควรจะ  
มีในยุคปัจจุบันที่สังคมเป็นประชาธิปไตย  
ทองอยู่ ยังระบุด้วยว่า “การ  
ตั้งด่านยังทำให้เกิดต้นทุนแฝง” เมื่อ  
ผู้ประกอบการมีต้นทุนมากกว่าปกติ  
สุดท้ายก็เสี่ยงขาดทุน ซึ่งข้อสังเกตคือ  
“การตั้งด่านมักมาพร้อมกับการวาง  
นำจับ” อาจเข้าข่าย “ผลประโยชน์  
ทับซ้อน” นอกจากนี้ยังกล่าวถึงประเด็น  
อื่นๆ เช่น “การด่านจับความเร็ว กล้อง  
ที่ใช้ตรวจจับมีมาตรฐานแค่ไหน?” รวม  
ถึงเปรียบเทียบ “ทำไมการเชื่อมข้อมูล  
การให้ใบสั่งของตำรวจกับกรมการ  
ขนส่งทางบกถึงดำเนินการได้รวดเร็ว  
แต่การขอตรวจประวัติเพื่อทำใบขับขี่  
รถบรรทุกถึงช้าและต้องไปติดต่อหลาย  
หน่วยงาน?” เป็นต้น

“ทุกวันนี้สำนักงานตำรวจ  
แห่งชาติ (สตช.) เอาไปก็ไว้ บอกคุณ  
จะต่อใบขับขี่ต้องให้ผมตรวจประวัติ  
อาชญากรรมก่อน ตรวจแล้วก็มีค่าใช้จ่าย  
ไม่ได้ทำให้มันเร็วขึ้น อาชญากรรม  
คุณต้องการอิเล็กทรอนิกส์ใหม่?  
สตช.” เชื่อมข้อมูลไปที่กรมการขนส่ง  
ทางบก ผมไม่ต้องวิ่งไป 2-3 หน่วยงาน  
มันต้องอำนวยความสะดวกให้กับ  
ผู้ประกอบการ ไม่ใช่ไปก็อยู่ที่ สตช.  
ผมถามว่าไปก็เพื่ออะไร? เพราะทุกๆ  
1 ปี คุณออก พ.ร.บ. ล้างมลทินอยู่แล้ว  
ส่วนใหญ่คนขับรถจะมีแคล์ทุโทษ ไปก็ไว้  
ให้มีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น

ใบขับขี่ 3 ล้านกว่าฉบับ บางคน  
มีทั้งประเภท 2 3 4 รถมี่ 1.4 ล้านคัน  
คุณ 2 ก็ 2.8 ล้าน คุณ 3 ปาเข้าไป  
เท่าไร? แล้วคุณ 200 บาท ค่าใช้จ่าย  
เท่าไรต่อเดือนหรือต่อปี แล้วรถพวกนี้  
ต้องต่อใบขับขี่ตลอด ถ้าเชื่อมข้อมูลกัน  
ได้ว่า พ.ร.บ.ฉบับนี้คือนายกรัฐมนตรี  
แต่จะทำอะไรก็แล้วแต่ให้ สตช. กับ  
กรมการขนส่งทางบกพิจารณาออกมดี  
ร่วมกันขึ้นมา ซึ่งเราดูว่าบางเรื่องมันก็  
จะเป็นคุณ บางเรื่องมันก็เป็นโทษ”  
ที่ปรึกษาสหพันธ์การขนส่งทางบกแห่ง  
ประเทศไทย กล่าว