



รายงานทางวิชาการ
(Group Project)

เรื่อง ปัจจัยที่มีผลต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจร : ศึกษาเฉพาะกรุงเทพมหานคร

จัดทำโดย กลุ่มพุทธรักษา

รายงานนี้เป็นส่วนหนึ่งของการฝึกอบรม
หลักสูตรการบริหารงานยุติธรรมระดับสูง รุ่นที่ ๗
สถาบันพัฒนาบุคลากรในกระบวนการยุติธรรม สำนักงานกิจการยุติธรรม
ประจำปี ๒๕๕๙

รายงานทางวิชาการ
(Group Project)

เรื่อง ปัจจัยที่มีผลต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจร : ศึกษาเฉพาะกรุงเทพมหานคร

จัดทำโดย กลุ่มพุทธรักษา

๑. นางกุสุมา เมฆเมฆา
๒. พ.ต.อ. กิตติพันธุ์ จันทการ
๓. พ.ต.อ. สัมพันธ์ เบญจศิริ
๔. นายขจิต ชัชวานิชย์
๕. นายมานะ ศิริพิทยาวัฒน์
๖. นางไพลิน วัฒนะรัตน์
๗. นายกิตติ จิงสวณันท์

รายงานนี้เป็นส่วนหนึ่งของการฝึกอบรม
หลักสูตรการบริหารงานยุติธรรมระดับสูง รุ่นที่ ๗
สถาบันพัฒนาบุคลากรในกระบวนการยุติธรรม สำนักงานกิจการยุติธรรม
ประจำปี ๒๕๕๙

สารบัญ

	หน้า
บทสรุปสำหรับผู้บริหาร.....	ก
กิตติกรรมประกาศ	ข
สารบัญ	ค
สารบัญตาราง	จ
บทที่ ๑ บทนำ.....	๑
๑.๑ ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	๑
๑.๒ วัตถุประสงค์ของการศึกษา.....	๒
๑.๓ ขอบเขตและวิธีการศึกษา.....	๒
๑.๔ วิธีการศึกษา.....	๓
๑.๕ นิยามศัพท์.....	๔
๑.๖ ประโยชน์ที่จะได้รับจากการศึกษา.....	๕
บทที่ ๒ แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายจราจร.....	๖
๒.๑ แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายจราจร.....	๖
๒.๒ แนวคิดเกี่ยวกับประสิทธิภาพ.....	๑๖
๒.๓ แนวคิดเกี่ยวกับประสิทธิภาพในการบริหาร.....	๑๗
๒.๔ การนำนโยบายสาธารณะไปสู่การปฏิบัติ.....	๑๗
๒.๕ แนวคิดและวัตถุประสงค์ของการบัญญัติกฎหมายจราจร.....	๑๗
๒.๖ หลักการเบื้องต้นเกี่ยวกับกฎหมายจราจร.....	๒๒
๒.๗ ความหมายและลักษณะของกฎหมายจราจร.....	๒๒
๒.๘ ประเภทของความผิดและการบังคับตามกฎหมายจราจร.....	๒๓
บทที่ ๓ วิเคราะห์ปัญหาปัจจัยที่มีผลต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจรและแนวทางการพัฒนาการบังคับใช้กฎหมายจราจร.....	๓๐
๓.๑ วิเคราะห์แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับปัจจัยที่มีผลต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจร.....	๓๐
๓.๒ วิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจร.....	๓๒
๓.๒.๑ ความผิดฐานไม่มีใบอนุญาตขับขี่หรือไม่นำติดตัวขณะขับขี่.....	๓๒
๓.๒.๒ ความผิดฐานฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร.....	๓๕
๓.๒.๓ ความผิดฐานไม่สวมหมวกนิรภัย.....	๓๙
๓.๒.๔ ความผิดฐานไม่คาดเข็มขัดนิรภัย.....	๔๔
๓.๒.๕ ความผิดฐานขับรถในขณะเมาสุรา.....	๔๖
๓.๓ คำพิพากษาศาลฎีกาและคดีตัวอย่าง.....	๔๙

สารบัญ (ต่อ)

บทที่ ๔	บทสรุปและข้อเสนอแนะ.....	๕๒
	๔.๑ บทสรุป.....	๕๒
	๔.๒ ข้อเสนอแนะ.....	๕๗
	๔.๓ ข้อเสนอแนะเพื่อการศึกษาครั้งต่อไป.....	๖๑
	บรรณานุกรม.....	๖๓
	ภาคผนวก	๖๖
	ประวัติผู้จัดทำ.....	๖๙

สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
๓.๑ สถิติผลการจับกุม (ความผิดฐานไม่มีใบอนุญาตขับขี่หรือนำติดตัว ขณะขับขี่)	๓๒
๓.๒ สถิติผลการจับกุม ความผิดฐานฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร.....	๓๖
๓.๓ สถิติผลการจับกุม ความผิดฐานไม่สวมหมวกนิรภัย.....	๓๙
๓.๔ สถิติผลการจับกุม ความผิดฐานไม่คาดเข็มขัดนิรภัย.....	๔๔
๓.๕ สถิติผลการจับกุม ความผิดฐานขับรถในขณะเมาสุรา.....	๔๖

กิตติกรรมประกาศ

รายงานทางวิชาการฉบับนี้ มีจุดมุ่งหมายเพื่อเพื่อศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานครและเสนอแนวทางการพัฒนาการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการอบรมศึกษาหลักสูตร การบริหารงานยุติธรรมระดับสูง (ยธส. ๗) วิทยาลัยการยุติธรรม กระทรวงยุติธรรม ซึ่งคณะผู้จัดทำรายงานขอขอบคุณผู้อำนวยการและผู้บริหารสำนักงานกิจการยุติธรรม รวมทั้งผู้อำนวยการ ข้าราชการและเจ้าหน้าที่ของสถาบันพัฒนาบุคลากรในกระบวนการยุติธรรมทุกท่านที่ได้สนับสนุนการจัดทำรายงาน ให้คำปรึกษาและข้อมูลเพื่อใช้ประกอบการจัดทำรายงานครั้งนี้

การจัดทำรายงานฉบับนี้จะไม่สำเร็จล่วงไปได้ หากปราศจากความร่วมมือของผู้เชี่ยวชาญด้านการจราจรและเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร กองบังคับการตำรวจจราจร เจ้าหน้าที่ด้านวิศวกรรมจราจร กรุงเทพมหานครและผู้ขับขี่ยานพาหนะที่ให้การสนับสนุนข้อมูลโดยการให้สัมภาษณ์เพื่อประกอบการจัดทำรายงานทางวิชาการในครั้งนี้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งต้องขอขอบคุณท่าน ร.ศ. พงศ์สันต์ ศรีสมทรัพย์ อาจารย์ที่ปรึกษาเป็นอย่างสูงที่ได้กรุณาให้คำปรึกษา คำแนะนำและความเห็นที่เป็นประโยชน์อย่างยิ่งต่อการจัดทำรายงานทางวิชาการฉบับนี้จนสำเร็จล่วงตามวัตถุประสงค์ไปด้วยดี รวมถึง รศ.ดร. สุมาลี วงศ์วิทิต รศ.ดร. อนงค์ทิพย์ เอกแสงศรี รศ.ดร. ปิยะนุช เงินคล้าย และ ดร. พัด ลวางกูร ที่ได้กรุณาให้คำแนะนำที่เป็นประโยชน์ต่อการจัดทำรายงานทางวิชาการฉบับนี้ให้สมบูรณ์ยิ่งขึ้นด้วย

ท้ายนี้คณะผู้จัดทำขอขอบคุณเจ้าของเอกสารและงานวิจัยทุกท่านที่คณะผู้จัดทำได้ศึกษาค้นคว้าและนำมาอ้างอิงในการจัดทำรายงานทางวิชาการ จนกระทั่งรายงานวิชาการฉบับนี้สำเร็จล่วงไปได้ด้วยดี

คณะผู้จัดทำรายงานทางวิชาการ
กลุ่มพุทธรักษา

บทสรุปสำหรับผู้บริหาร

ปัจจุบันประเทศไทยมีการพัฒนาด้านเศรษฐกิจ สังคม ตลอดจนไปถึงการพัฒนาประเทศในทุก ๆ ด้าน ปัญหาการจราจรเป็นปัญหาสำคัญอย่างหนึ่งที่เกิดขึ้นในเมืองหลวงหรือเมืองที่มีความเจริญ เนื่องจากการจราจรมีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการดำเนินชีวิตของประชากรในเมืองนั้น ๆ ดังนั้น หากการจราจรเป็นอุปสรรคย่อมจะเป็นปัจจัยด้านหนึ่งส่งผลต่อการพัฒนาประเทศและการดำเนินชีวิตของประชาชนในประเทศนั้น ๆ อย่างไรก็ดี แม้จะมีกฎหมายจราจรและการบังคับใช้กฎหมาย แต่ก็ยังพบผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจรอย่างต่อเนื่อง ซึ่งแสดงให้เห็นว่าการบังคับใช้กฎหมายจราจรมันยังไม่มีประสิทธิภาพเพียงพอ จึงเห็นควรศึกษาว่าปัจจัยใดที่มีผลต่อประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายจราจรโดยศึกษาเฉพาะกรุงเทพมหานคร

จากผลการศึกษารวมทั้งการวิเคราะห์กฎหมายจราจรที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนการเก็บข้อมูลจากการสัมภาษณ์เชิงลึกกับกลุ่มบุคคลต่าง ๆ ได้แก่ ผู้เชี่ยวชาญด้านการจราจร ผู้บังคับใช้กฎหมายและผู้ปฏิบัติตามกฎหมายใน ๕ ฐานความผิด ได้แก่ การไม่มีใบอนุญาตขับขี่หรือไม่นำติดตัวขณะขับขี่ การฝ่าฝืนสัญญาณไฟ การไม่สวมหมวกนิรภัย (หมวกกันน็อก) การไม่คาดเข็มขัดนิรภัย และการขับรถในขณะเมาสุรา ซึ่งสามารถสรุปปัจจัยที่ส่งผลต่อประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายจราจรได้ ๓ ด้าน ได้แก่ ๑) ปัจจัยทางด้านกฎหมาย ที่ยังมีลักษณะไม่เหมาะสม กล่าวคืออัตราโทษน้อยเกินไป ๒) ปัจจัยด้านผู้บังคับใช้กฎหมายหรือตำรวจจราจรยังขาดความรู้และความเคร่งครัดต่อการบังคับใช้กฎหมาย ๓) ปัจจัยด้านผู้ปฏิบัติตามกฎหมายหรือผู้ขับขี่ยังขาดวินัย และขาดจิตสำนึก รวมทั้งบางครั้งไม่เข้าใจต่อผลของการฝ่าฝืนกฎหมาย ตลอดจนบทลงโทษที่เบาทำให้ไม่เกิดความเกรงกลัวต่อการกระทำความผิด คณะผู้จัดทำเห็นว่า หากจะทำให้การบังคับใช้กฎหมายจราจรมีประสิทธิภาพควรมีแนวทางการปรับปรุงให้ครบทุกมิติไปในคราวเดียวกัน กล่าวคือ

๑. ด้านเนื้อหาของกฎหมาย ควรมีการปรับปรุงให้เหมาะสมกับสภาพการณ์ปัจจุบัน โดยการกำหนดโทษเพิ่มขึ้นเพื่อให้ผู้มีหน้าที่ปฏิบัติตามกฎหมายเกิดความเกรงกลัวและไม่กล้าฝ่าฝืนกฎหมาย

๒. ด้านผู้บังคับใช้กฎหมาย ควรมีการพัฒนาบุคลากรให้มีความรู้ความเข้าใจข้อกำหนดจนสามารถอธิบายต่อผู้ขับขี่ได้อย่างดีและต้องมีการปฏิบัติต่อประชาชนอย่างเสมอภาค รวมทั้งหากไม่สามารถเพิ่มบุคลากรได้อย่างเพียงพอ ก็อาจหาเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาช่วยกำกับและตรวจสอบ เพื่อเป็นการลดการเผชิญหน้าระหว่างผู้บังคับใช้กฎหมายและผู้กระทำความผิด รวมทั้งอาจเป็นการลดช่องว่างในการต่อรองหรือทุจริตต่อหน้าที่ได้อีกด้วย

๓. ด้านผู้ปฏิบัติตามกฎหมาย ควรมีการอบรมให้ความรู้ ฝึกให้เป็นผู้มีวินัยและมีความสำนึกรับผิดชอบต่อสังคม และที่สำคัญการออกใบอนุญาตให้ผู้ใดสามารถขับขี่รถได้จะต้องมีมาตรฐานที่เข้มข้น เพื่อยืนยันให้ผู้ขับขี่เห็นว่าใบอนุญาตขับขี่เป็นสิ่งสำคัญและจำเป็นอย่างยิ่งในการขับขี่ โดยหากไม่ปฏิบัติตามกฎหมายในส่วนนี้ก็จะยังเป็นพื้นฐานของการกระทำความผิดกฎหมายจราจรทั้งปวงที่จะเกิดขึ้นตามมา

บทที่ ๑

บทนำ

๑.๑ ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

จากสภาพการปัจจุบันปัญหาที่เกิดขึ้นในเมืองหลวงหรือเมืองที่มีความเจริญ มีการพัฒนาด้านเศรษฐกิจ สังคมเมือง ปัญหาการจราจรเป็นปัญหาสำคัญอย่างหนึ่งที่เกิดขึ้นในทุกเมือง เนื่องจากการจราจรมีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการดำเนินชีวิตในปัจจุบัน ตลอดจนไปถึงการพัฒนาประเทศในทุกๆ ด้าน ซึ่งหากด้านการจราจรเกิดปัญหาอุปสรรคย่อมจะเป็นด้านหนึ่งที่ส่งผลกระทบต่อพัฒนาประเทศและการดำเนินชีวิตของประชาชนในประเทศนั้นๆ เนื่องจากปัญหาที่เกิดจากการจราจรจะสร้างความสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สิน ซึ่งมีมูลค่าทางเศรษฐกิจมากมายมหาศาล ดังนั้นจะเห็นได้จากสถิติความสูญเสียที่เกิดขึ้นในแต่ละปี

การจราจรนั้นจะเป็นสิ่งที่เกิดขึ้นจากคน ถนน รถหรือยานพาหนะและเมื่อมีการจราจรเกิดขึ้นก็ต้องมีกฎระเบียบ ข้อบังคับหรือกฎหมายเกิดขึ้นตามมา ทั้งนี้ เพื่อเป็นการยึดกติการ่วมกันให้ทุกคนถือปฏิบัติในการใช้ถนน หรือยานพาหนะอย่างมีระเบียบ เพื่อจะเป็นการลดความสูญเสียที่เกิดขึ้นดังกล่าวข้างต้น

แม้ว่าจะมีกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ ออกมาใช้ร่วมกันดังกล่าวเป็นกฎหมายจราจรและมีการบังคับใช้กฎหมายอย่างต่อเนื่องโดยผู้รับผิดชอบแล้ว แต่ก็ยังสามารถพบเห็นทั่วไปได้ว่า ยังพบผู้ที่กระทำความผิดกฎหมายจราจรหรือฝ่าฝืนอย่างต่อเนื่อง แม้ว่าในปัจจุบันเจ้าหน้าที่ตำรวจซึ่งเป็นผู้บังคับใช้กฎหมายจราจรจะมีการบังคับใช้กฎหมายอย่างต่อเนื่องมาโดยตลอดนั้นก็ตาม ซึ่งแสดงให้เห็นว่าการบังคับใช้กฎหมายจราจรนั้นยังไม่มีประสิทธิภาพเพียงพอที่จะแก้ไขปัญหาต่างๆที่เกิดขึ้นตามมาได้

หากพิจารณาถึงแนวทางการบังคับใช้กฎหมายจราจรของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่ดำเนินการมาโดยมีการกำหนดมาตรการหลายด้าน ทั้งสถิติที่มีการออกไปสั่งให้กับผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจรไปจำนวนมากแต่ก็ปรากฏว่ามีผู้มาชำระค่าปรับตามใบสั่งตามกฎหมายกำหนดนั้นไม่ถึงร้อยละห้าสิบ (ข้อมูลจากสถิติของกองบังคับการตำรวจจราจร กองบัญชาการตำรวจนครบาล) ซึ่งเป็นสิ่งที่ยืนยันสนับสนุนว่า การบังคับใช้กฎหมายด้านการจราจรนั้นยังไม่มีประสิทธิภาพเพียงพอ ซึ่งเป็นเรื่องที่น่าศึกษาว่ามีเหตุใดหรือปัจจัยใดที่ทำให้การบังคับใช้กฎหมายจราจรนั้นไม่มีประสิทธิภาพ ซึ่งทราบโดยทั่วไปแล้วว่าการจราจรเป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับคน ถนน รถยนต์หรือยานพาหนะ สิ่งแวดล้อมของสังคม ตลอดจนข้อกฎหมายที่เข้ามามีส่วนช่วยในการจัดระเบียบการจราจรนั้น ๆ เอง ซึ่งทุกสิ่งทุกอย่างที่เกี่ยวข้องก็ย่อมเป็นปัจจัยที่มีผลต่อการจราจรทั้งสิ้นนั่นเอง จึงเห็นว่าหากการจราจรที่มีระเบียบและระบบที่ชัดเจนก็จะลดความสูญเสียต่าง ๆ ลงไปได้อย่างมาก ซึ่งนั่นก็คือกฎ กติกาในการจราจรหรือกฎหมายจราจรจะเข้ามามีส่วนสำคัญอย่างยิ่ง โดยหากมีประสิทธิภาพดีในการบังคับใช้ก็จะส่งผลให้จราจรเกิดระเบียบดีขึ้นนั่นเอง

ดังนั้น จึงเห็นควรที่จะศึกษาว่าปัจจัยใดบ้างที่มีผลต่อประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายจราจร

๑.๒ วัตถุประสงค์ของการศึกษา

๑. เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจรในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร
๒. เพื่อศึกษาแนวทางการพัฒนาการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับจราจรในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร

๑.๓ ขอบเขตและวิธีการศึกษา

๑.๓.๑ ขอบเขตด้านเนื้อหา

ในการศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจรในครั้งนี้ จะศึกษาเฉพาะประเภทความผิดตามกฎหมายจราจรในกรณี ต่อไปนี้

- (๑) ไม่มีใบอนุญาตขับขี่หรือไม่นำติดตัวขณะขับขี่
- (๒) ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ
- (๓) การไม่สวมหมวกนิรภัย (หมวกกันน็อค)
- (๔) ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย
- (๕) ขับรถในขณะเมาสุรา

โดยในการศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจรนี้ จะแบ่งการพิจารณาออกเป็น ๓ ด้าน ได้แก่

- (๑) เนื้อหาของกฎหมาย
- (๒) ผู้บังคับใช้กฎหมาย
- (๓) ผู้ปฏิบัติตามกฎหมาย

๑.๓.๒ ขอบเขตด้านแหล่งข้อมูล

๑.๓.๒.๑ ข้อมูลด้านเอกสาร

- (๑) ข้อมูลจากหน่วยงานของสำนักงานตำรวจแห่งชาติและกรุงเทพมหานคร
- (๒) สถิติการกระทำผิดความผิดกฎหมายจราจร
- (๓) กฎหมายที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ พระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ และพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕

๑.๓.๒.๒ ข้อมูลบุคคล : ประกอบด้วยผู้ให้ข้อมูลสำคัญ ๓ กลุ่ม ได้แก่

- (๑) กลุ่มผู้เชี่ยวชาญด้านการจราจร จำนวน ๑ ท่าน ได้แก่ ผู้ที่กำหนดนโยบายหรือปฏิบัติงานด้านการจราจร
- (๒) กลุ่มผู้บังคับใช้กฎหมายจราจร จำนวน ๕ ท่าน ได้แก่ เจ้าหน้าที่ตำรวจที่ปฏิบัติงานด้านจราจร
- (๓) กลุ่มผู้ใช้งานพาหนะในการจราจร จำนวน ๑๒ ท่าน ได้แก่
 ๑. ผู้ขับขี่รถยนต์
 - ผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคล
 - ผู้ขับขี่รถยนต์สาธารณะ

๒. ผู้ขับชีรธจักรยานยนต์

- ผู้ขับชีรธจักรยานยนต์ส่วนบุคคล
- ผู้ขับชีรธจักรยานยนต์สาธารณะ

๑.๓.๓ ขอบเขตด้านระยะเวลา

๑. ศึกษาจากสถิติและข้อมูลย้อนหลัง ระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๕๗ - ๒๕๕๙
๒. ระยะเวลาจัดเก็บข้อมูล ตั้งแต่เดือนพฤษภาคม ถึงเดือนมิถุนายน ๒๕๕๙

๑.๔ วิธีการศึกษา

๑.๔.๑ รูปแบบการศึกษา

เป็นการศึกษาวิจัยเชิงคุณภาพ เก็บข้อมูลด้วยการศึกษาจากเอกสารประกอบการสัมภาษณ์

๑.๔.๒ แหล่งข้อมูล

๑.๔.๒.๑ ข้อมูลเอกสาร

(๑) ข้อมูลการสัมภาษณ์จากหน่วยงานของสำนักงานตำรวจแห่งชาติและกรุงเทพมหานคร ได้แก่ ผู้พัฒนาระบบสารสนเทศด้านการจราจรและขนส่ง บริษัทที่ปรึกษาด้านการจราจรและขนส่ง ผู้ออกแบบ ติดตั้ง บำรุงรักษาพัฒนาระบบสัญญาณไฟจราจร และผู้จัดทำบำรุงรักษาเครื่องหมายจราจร

(๒) สถิติการกระทำผิดความผิดกฎหมายจราจร ปี พ.ศ. ๒๕๕๗ - ๒๕๕๙

(๓) กฎหมายที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ พระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ และพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕

๑.๔.๒.๒ ข้อมูลบุคคล

เป็นการเก็บรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มบุคคลที่เกี่ยวข้อง รวม ๓ กลุ่ม ได้แก่

๑. กลุ่มผู้เชี่ยวชาญด้านการจราจร ซึ่งดูแลรับผิดชอบงานด้านการจราจรและรักษาความปลอดภัยในด้านการจราจรทางบก ภายในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร จำนวน ๑ ท่าน

๒. กลุ่มผู้บังคับใช้กฎหมายจราจร ซึ่งเป็นเจ้าหน้าที่ตำรวจที่มีหน้าที่ในการบังคับใช้กฎหมายจราจร อำนวยความสะดวก และจัดการจราจร รวมถึงการบริหารงานจราจรในเขตพื้นที่รับผิดชอบ

๓. กลุ่มผู้ใช้งานพาหนะในการจราจร ซึ่งเป็นผู้ขับชีรธยนต์ส่วนบุคคลและสาธารณะ ผู้ขับชีรธจักรยานยนต์ส่วนบุคคลและสาธารณะ

การกำหนดกลุ่มบุคคลตัวอย่าง ได้แก่

การกำหนดตัวอย่างเพื่อสัมภาษณ์ใช้การกำหนดตัวอย่างแบบเจาะจง (Purposive Sampling) จากกลุ่มบุคคลทั้งสามกลุ่ม ตามรายละเอียดที่แสดงไว้ในขอบเขตการศึกษาด้านแหล่งข้อมูล

๑.๔.๓ เครื่องมือที่ใช้จัดเก็บ

ใช้แบบสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูล จำนวน ๓ กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มผู้เชี่ยวชาญด้านการจราจร กลุ่มผู้บังคับใช้กฎหมายจราจรและกลุ่มผู้ใช้งานพาหนะในการจราจร โดยใช้แบบสัมภาษณ์ที่ได้กำหนดเป็นเครื่องมือเก็บรวบรวมข้อมูล

โครงสร้างคำถามตามแบบสัมภาษณ์ แบ่งออกเป็น ๓ ส่วน คือ

ส่วนที่ ๑ คำถามเกี่ยวกับข้อมูลทั่วไปของผู้ถูกสัมภาษณ์

ส่วนที่ ๒ คำถามเกี่ยวกับกฎหมายจราจรที่ใช้บังคับในปัจจุบัน

ส่วนที่ ๓ คำถามเกี่ยวกับแนวทางการปฏิบัติตามกฎหมายในปัจจุบัน

ส่วนที่ ๔ คำถามเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายหรือปฏิบัติตามกฎหมายจราจรที่เหมาะสมกับสภาพปัจจุบัน

๑.๔.๔ วิธีการและแผนการจัดเก็บ

๑.๔.๔.๑ ศึกษาเนื้อหาของกฎหมายที่เกี่ยวกับการจราจร สถิติ และแบบสัมภาษณ์จากกลุ่มบุคคลที่เกี่ยวข้องกับการจราจร

๑.๔.๔.๒ เก็บข้อมูลจากการสัมภาษณ์

การสัมภาษณ์ผู้วิจัยดำเนินการตามขั้นตอน ดังนี้

๑. ทำจดหมายมอบแก่ผู้เชี่ยวชาญ เพื่อแนะนำตัวและขออนุญาตสัมภาษณ์

๒. รวบรวมคำตอบจากการสัมภาษณ์เพื่อทำการวิเคราะห์ข้อมูล

๓. ระยะเวลาการเก็บรวบรวมข้อมูลรวม ๒ สัปดาห์

๑.๔.๕ วิธีการวิเคราะห์ข้อมูล

ใช้การพรรณนาความตามขอบเขตการศึกษาด้วยเนื้อหา ใช้การวิเคราะห์โดยบูรณาการข้อมูลจากการจัดการจัดเก็บทั้ง ๒ ลักษณะ โดยให้เหตุผลแบบอุปนัย (วิเคราะห์ปัญหา พร้อมสรุปเป็นประเด็น)

๑.๕. นิยามศัพท์

“กฎหมายจราจร” หมายความว่า ข้อกฎหมายต่าง ๆ ที่กำหนดในกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ กฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกและกฎหมายว่าด้วยทางหลวง

“ผู้ใช้งานพาหนะในการจราจร” หมายความว่า ผู้ขับขี่หรือผู้ควบคุมรถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ ซึ่งขับขี่ในทางเดินรถตามกฎหมาย

“ผู้บังคับใช้กฎหมาย” หมายความว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจผู้ปฏิบัติหน้าที่ควบคุมการจราจร และให้หมายความรวมถึงเจ้าพนักงานจราจรและพนักงานเจ้าหน้าที่ตามกฎหมายจราจร

“การบังคับใช้กฎหมายจราจร” หมายความว่า การดำเนินการใด ๆ ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรเพื่อให้เป็นไปตามกฎหมายจราจร อันได้แก่ การว่ากล่าวตักเตือน การจับกุมโดยการออกใบสั่งของเจ้าพนักงานจราจร การยึดใบอนุญาตขับขี่หรือไม่ยึดใบอนุญาตขับขี่ การใช้เครื่องบังคับล้อ การยกรถที่ถูกเครื่องบังคับล้อ และให้รวมถึงการที่พนักงานสอบสวนหรือตำรวจจราจรระดับชั้นสัญญาบัตรทำการเปรียบเทียบปรับผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจร

๑.๖. ประโยชน์ที่จะได้รับจากการศึกษา

๑. เพื่อเป็นแนวทางในการกำหนดนโยบายการแก้ปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานคร
๒. เพื่อเป็นข้อมูลในการปรับปรุงกฎหมายจราจรให้สอดคล้องกับภาวะการณ์ปัจจุบัน
๓. เพื่อเป็นข้อมูลให้กับหน่วยงานของรัฐในการกำหนดแนวทางการสร้างวินัยจราจรให้กับประชาชน

บทที่ ๒

แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายจราจร

ในบทนี้จะได้ศึกษาถึงความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยทางด้านเนื้อหาของกฎหมาย ผู้บังคับใช้กฎหมายและผู้อยู่ภายใต้การบังคับใช้กฎหมายหรือผู้ใช้นานพาทะกับผลของการบังคับใช้กฎหมายจราจร เพื่อทราบถึงปัจจัยที่มีผลต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจรของตำรวจจราจร ดังนั้นจึงต้องศึกษาทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องเพื่อเป็นแนวทางในการศึกษาวิจัยครั้งนี้

๒.๑ แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายจราจร

๒.๑.๑ ทฤษฎีการหน้าที่

Tallcott อธิบายทฤษฎีการหน้าที่โดยกล่าวว่า ลักษณะธรรมชาติของสังคมที่สำคัญดังนี้^๑

๑. สังคมประกอบขึ้นด้วยการบูรณาการรวมหน่วย (Integration) ของหน่วยต่าง ๆ หรือส่วนประกอบและความอยู่รอดทางสังคม
๒. องค์ประกอบทางสังคมที่แต่ละส่วนจะทำหน้าที่หรือประโยชน์ซึ่งกันและกันเพื่อความสมบูรณ์และความอยู่รอดทางสังคม
๓. สังคมมีแนวโน้มที่จะรักษาความสมดุลภาพ
๔. สังคมจะมีความมั่นคงเนื่องจากสมาชิกภายในสังคมมีความสอดคล้องและเข้าใจในเรื่องของสถานภาพ ค่านิยม ฯลฯ ซึ่งกันและกัน

โดยหน้าที่องค์ประกอบทางสังคม คือ กลุ่มกิจกรรมต่าง ๆ ที่ดำเนินการไปเพื่อตอบสนองความต้องการอย่างหนึ่งหรือหลายอย่างของระบบ ดังนั้น เมื่อพิจารณาถึงความสำคัญของทฤษฎีการหน้าที่ต่อบุคคลในสังคม อาจกล่าวได้ว่าองค์ประกอบทางสังคมแต่ละส่วนต้องทำหน้าที่เพื่อความสัมฤทธิ์ผลของคุณภาพชีวิตที่ดีของบุคคลในสังคม โดยองค์ประกอบทางสังคมจำเป็นต้องมีวิธีการที่จะกำหนดวิถีทาง ระบบบรรทัดฐานทำหน้าที่ที่จะบรรลุปเป้าหมายต่าง ๆ ของสังคม ถ้าปราศจากวิถีทางระบบบรรทัดฐานที่เป็นเครื่องกำหนดวิถีทางที่จะบรรลุปเป้าหมาย สังคมจะเกิดสภาพไร้บรรทัดฐาน ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อระดับการพัฒนาคุณภาพชีวิตของบุคคลในสังคม

จากทฤษฎีการหน้าที่ อาจสรุปได้ว่าทุกสังคมจะประกอบด้วยสถาบันต่าง ๆ โดยสถาบันต่าง ๆ จะมีหน้าที่ มีความสัมพันธ์ต่อกันและพึ่งพากัน เพื่อทำให้เกิดความมั่นคงและความเจริญของสังคม

^๑ Tallcott อ้างถึงใน สมศักดิ์และคณะ, การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจการเมือง สังคมและวัฒนธรรมในชุมชนบานเยอ บานไทยดำและบานไทยลาว. ขอนแก่น : คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น. ๒๕๓๐

๒.๑.๒ ทฤษฎีสัญลักษณ์โครงสร้าง

Young อธิบายทฤษฎีสัญลักษณ์โครงสร้าง ว่าเป็นทฤษฎีการเปลี่ยนแปลงทางสังคม ทฤษฎีหนึ่งที่ใช้วิธีการศึกษาทางด้านการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างสังคม แนวความคิดของทฤษฎีสัญลักษณ์ โครงสร้าง เริ่มต้นจากแนวความคิดที่ว่าในระบบสังคมหนึ่ง ๆ จะประกอบด้วยระบบย่อย ๆ หลายระบบ และระบบย่อยแต่ละระบบนั้นจะมีลักษณะโครงสร้างที่แตกต่างกัน ความแตกต่างกันของลักษณะ โครงสร้างนี้สามารถวิเคราะห์ได้จากสิ่งต่าง ๆ ที่กำหนดให้เป็นสัญลักษณ์ทางสังคมและสัญลักษณ์ทาง สังคมนีจะเป็นเครื่องชี้ถึงสถาบันต่าง ๆ ที่มีอยู่ในสังคมนั้น ๆ ซึ่งแสดงถึงว่าระบบย่อยแต่ละระบบที่ ประกอบกันนั้นเป็นระบบใหญ่ จะมีปริมาณหรือจำนวนของสิ่งที่ใช้เป็นสัญลักษณ์แทนสถาบันแตกต่างกัน ระบบใดมีปริมาณหรือจำนวนของสิ่งที่ใช้เป็นสัญลักษณ์แทนสถาบันมาก ถือได้ว่ามีระดับความ แตกต่างทางด้านโครงสร้างสูง ส่วนปัจจัยที่มีอิทธิพลทำให้ลักษณะโครงสร้างในระบบย่อยเหล่านั้น แตกต่างกันหรือมีจำนวนสิ่งที่ใช้เป็นสัญลักษณ์แทนสถาบันไม่เท่ากัน ได้แก่ การติดต่อหรือการเข้าถึง บริการจากศูนย์กลางหรือระบบใหญ่ และความเป็นปึกแผ่นของระบบย่อยเหล่านั้น

เมื่อพิจารณาทฤษฎีหน้าที่และทฤษฎีสัญลักษณ์โครงสร้าง อาจกล่าวได้ว่า ทฤษฎี ดังกล่าวมีแนวคิดที่ให้ความสำคัญต่อมนุษย์ในฐานะที่เป็นปัจจัยหลักของสังคม ซึ่งสังคมจะมี ประสิทธิภาพหรือไม่ขึ้นอยู่กับระดับคุณภาพของทรัพยากรมนุษย์ในสังคมเป็นสำคัญ และทฤษฎีดังกล่าว มีแนวคิดที่ให้ความสำคัญต่อการกระทำหน้าที่ขององค์ประกอบสังคมในฐานะที่เป็นเครื่องมือการส่งเสริม และปรับปรุงการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์เพื่อให้เกิดคุณภาพชีวิตที่ดีของทรัพยากรมนุษย์ในสังคม

๒.๑.๓ ทฤษฎีพฤติกรรมเบี่ยงเบน

ทฤษฎีนี้เชื่อว่า พฤติกรรมหรือสภาวะการณ์ใด ๆ ที่มีการเบี่ยงเบนจากบรรทัดฐานของ สังคมนั้นอาจเกิดจากวิธีการอันชอบธรรมที่ใช้กันอยู่ที่มีลักษณะเป็นอุปสรรคต่อเป้าหมายของบุคคล หรือกลุ่มบุคคล

พจนานุกรมทางสังคมศาสตร์ได้บรรยายไว้ว่า พฤติกรรมเบี่ยงเบนเป็นพฤติกรรมที่ แตกต่างหรือฝ่าฝืนหรือขัดแย้งกับมาตรฐานที่สังคมยอมรับหรือวัฒนธรรมภายในระบบกลุ่มสังคมนั้น และพจนานุกรมทางพฤติกรรมศาสตร์ได้กล่าวว่า ความเบี่ยงเบน คือ การที่บุคคลมีลักษณะแตกต่างกัน หรือผิดไปจากบรรทัดฐานสังคมที่ลักษณะแตกต่างกัน อันได้แก่ ทัศนคติ มาตรฐานทางศีลธรรม และ พฤติกรรมที่สามารถมองเห็นได้ชัดเจน เป็นต้น Parsons เสนอแนวคิดเกี่ยวกับความเบี่ยงเบนว่า สังคมมี ความคาดหวังร่วมกัน เป็นแนวทางกว้าง ๆ ที่เราควรกระทำตามบทบาทที่สังคมกำหนดไว้ การที่บุคคล ละเมิดบรรทัดฐานนั้นประกอบด้วยองค์ประกอบ คือ ตัวผู้ละเมิด สถานการณ์ขณะนั้นอำนวยความสะดวก และ แรงจูงใจที่จะผลักดันให้เกิดการกระทำผิด

Merton กล่าวว่า พฤติกรรมเบี่ยงเบนเป็นเรื่องการอ้างอิง การกระทำที่ละเมิดหรือเกิน เลยไปจากชุดบรรทัดฐานที่คนส่วนใหญ่ปฏิบัติกัน เช่น การไม่ปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ หรือการกระทำของ บุคคลที่มีสภาพคล้ายกับเด็ก หรือการกระทำที่มีลักษณะทำทนาย หรือแหวกแนว เช่น พวกปัญญาชน นักวิทยาศาสตร์ นักเขียน ที่ไม่สนใจที่จะกระทำตามกฎเกณฑ์ตามระเบียบอย่างที่เกี่ยวข้องกัน

เพราะฉะนั้น ความเบี่ยงเบน จึงเป็นผลตามมาของการตอบสนองของคนอื่น ๆ ที่มีต่อ การกระทำของบุคคล การที่พฤติกรรมนั้น ละเมิดกฎเกณฑ์ทางสังคมยังไม่เพียงพอที่จะกลายเป็น ผู้เบี่ยงเบน แต่ยังขึ้นอยู่กับปฏิกิริยาของผู้อื่นในสังคมที่มีต่อผู้ละเมิดกฎ

การเบี่ยงเบน คือ พฤติกรรมที่กลุ่มหรือสังคมเห็นว่าผิดไปจากบรรทัดฐานที่คนทั่วไปทำ ก่อให้เกิดการต่อต้านและลงโทษผู้กระทำผิด การเบี่ยงเบนที่เห็นชัดเจนที่สุด คือ อาชญากรรม หรือ

การกระทำฝ่าฝืนกฎหมายอาญา เช่น ฆาตกรรม ดิตยาเสพติด ฝ่าฝืนกฎหมายจราจร เป็นต้น และการที่จะระบุว่าพฤติกรรมใดเบี่ยงเบนหรือไม่นั้น ไม่อาจจะระบุได้ตายตัวทั้งนี้ เพราะว่าการกระทำอย่างหนึ่งสำหรับคนกลุ่มหนึ่งหรือยุคสมัยหนึ่ง เช่น เกย์ ซึ่งในปัจจุบันสังคมยอมรับและไม่รังเกียจ บางคนได้รับการยกย่องในความสามารถอีกต่างหาก

ผู้เบี่ยงเบน คือ ใคร คนที่กระทำผิดบรรทัดฐานทุกคน คือ ผู้เบี่ยงเบนหรือไม่ เราจะพบว่าเกือบทุกคนต้องเคยกระทำผิดกฎหมาย หรือจารีตประเพณีมาแล้วไม่มากนักน้อย เช่น การกระทำผิดกฎหมาย ไม่ว่าจะฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร หรือไม่ข้ามทางม้าลาย จอดรถในที่ห้ามจอด เป็นต้น การกระทำผิดดังกล่าวไม่ได้ทำให้ผู้กระทำความผิดเบี่ยงเบนไปโดยอัตโนมัติ ปัจจัยที่กำหนดว่าใครเป็นผู้เบี่ยงเบนขึ้นอยู่กับสังคมหรือคนอื่น ๆ ในสังคมนั้น ก็หมายความว่าบุคคลจะเป็นผู้เบี่ยงเบนก็ต่อเมื่อได้รับการประณามหรือตีตราว่าเป็นผู้เบี่ยงเบน เช่น ถูกประณามว่าเป็นไอ้หัวขโมย ขี้ยา หรือโสเภณี เป็นต้น บางคนอาจกระทำความผิดร้ายแรงแต่ไม่ถูกประณามหรือตีตราว่าเป็นผู้เบี่ยงเบน เนื่องจากว่ามีอำนาจ

สำหรับการกระทำความผิดเกี่ยวกับกฎหมายจราจรนั้น พฤติกรรมเบี่ยงเบนอาจมาจากมาตรฐานกฎหมายที่ผู้คนในสังคมเห็นว่าการกระทำฝ่าฝืนกฎหมายจะต้องถูกประณามว่าเป็นสิ่งไม่ดี หรือพฤติกรรมเบี่ยงเบนอาจมาจากผู้ที่กระทำการฝ่าฝืนกฎหมายกระทำการฝ่าฝืนจนกลายเป็นว่าการฝ่าฝืนกฎหมายดังกล่าว คนอื่น ๆ ในสังคมก็ทำกัน (เป็นสิ่งที่ชอบและสามารถกระทำได้) เช่น การจอดรถในที่ห้ามจอดทั้ง ๆ ที่มีป้ายจราจรตั้งอยู่ว่าห้ามจอดตลอดเวลา แต่ก็ยังมีผู้ฝ่าฝืนโดยที่เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรซึ่งมีหน้าที่รักษากฎระเบียบจราจรไม่กระทำการใด ๆ กับผู้ที่ทำการฝ่าฝืนเลย อันเป็นการแสดงให้เห็นพฤติกรรมเบี่ยงเบนของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรด้วยเช่นกันและพฤติกรรมเบี่ยงเบนเช่นนี้ทำให้ผู้ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัดกลายเป็นคนแปลกในสายตาของผู้ที่ฝ่าฝืนกฎหมาย

๒.๑.๔ ทฤษฎีบทบาท

การเข้าใจทฤษฎีบทบาท (Role Theory) จะทำให้สามารถวิเคราะห์พฤติกรรมมนุษย์ได้ ดังนั้น สมาชิกทุกคนในสังคม จึงควรที่จะเรียนรู้บทบาทของกันและกันว่า เมื่อไร เวลาไหนและที่ใด บุคคลควรจะแสดงบทบาทอย่างไรจึงจะเหมาะสม อันเป็นที่พึงพอใจของทุกฝ่าย

ทฤษฎีบทบาท มีการมองใน ๒ ลักษณะ คือ แนวโครงสร้างและแนวปฏิสังสรรค์ สัญลักษณ์นิยม ในลักษณะแนวโครงสร้างนิยมนั้น บทบาทจะถูกมองว่าเป็นสิ่งที่ถูกกำหนดกฎเกณฑ์ไว้ในสังคม ถูกคาดหวังไว้ว่าบุคคลในสถานภาพใดควรมีบทบาทอย่างไร เมื่อบุคคลเข้าดำรงในสถานภาพนั้น ๆ ก็จะมีบทบาทตามที่สังคมคาดหวังไว้เช่นนั้นและบุคคลอื่น ๆ ก็คาดหวังบทบาทของผู้ที่อยู่ในสถานภาพต่าง ๆ ตามที่คิดว่าเป็นค่านิยม บรรทัดฐานที่กำหนดให้มีบทบาทพฤติกรรมนั้น ๆ ส่วนการมองบทบาทในแนวปฏิสังสรรค์สัญลักษณ์นิยม จะให้ความสำคัญกับกระบวนการ ซึ่งบุคคลจะทำความเข้าใจได้ว่า บุคคลอื่นให้ความหมายและคาดหวังกับตนเองอย่างไร ในการที่จะมีบทบาทในสังคม อันจะเกิดขึ้นจากการที่บุคคลมีการปฏิสังสรรค์ทางสังคมต่อกัน

บทบาท หมายถึง ภาระหน้าที่หรือรูปแบบของพฤติกรรมที่บุคคลต้องกระทำเมื่อดำรงสถานภาพใดสถานภาพหนึ่ง หรือตำแหน่งใดตำแหน่งหนึ่ง ซึ่งการกระทำหรือรูปแบบพฤติกรรมดังกล่าวเป็นผลมาจากความหวังของบุคคลอื่นในสังคม รวมทั้งความคิดเห็นของผู้ดำรงตำแหน่งนั้นด้วย

๒.๑.๕ ทฤษฎีความสัมพันธ์แตกต่าง

Sutherland & Cressy ได้อธิบาย ทฤษฎีความสัมพันธ์แตกต่าง โดยมีสาระสำคัญปรากฏภายใต้ ๙ บททฤษฎี ดังต่อไปนี้^๒

๑. พฤติกรรมอาชญากรเกิดจากการเรียนรู้ บุคคลซึ่งไม่ได้รับการฝึกฝนเกี่ยวกับอาชญากรรมย่อมจะไม่สามารถสร้างวิธีประกอบอาชญากรรมขึ้นมาได้เอง

๒. พฤติกรรมอาชญากรเรียนรู้ได้จากการปฏิสัมพันธ์กับบุคคลอื่น ในที่นี้อาจกระทำโดยทางวาจาหรือโดยลักษณะต่าง ๆ ก็ได้

๓. ส่วนสำคัญของการเรียนรู้พฤติกรรมอาชญากรเกิดขึ้นภายในกลุ่ม ซึ่งมีการติดต่อสัมพันธ์กันอย่างใกล้ชิด

๔. เมื่อพฤติกรรมของอาชญากรเกิดจากการเรียนรู้ การเรียนรู้ หมายความว่ารวมถึงวิธีการประกอบอาชญากรรม ทิศทางเฉพาะของแรงจูงใจ แรงผลักดันภายใน การหาเหตุผลเข้าข้างตน และทัศนคติ

๕. ทิศทางเฉพาะของแรงจูงใจและแรงผลักดันภายในเรียนรู้ได้จากการกำหนดนิยามของประมวลกฎหมายอาญา โดยแยกออกเป็นที่ยื่นชอบและไม่ยื่นชอบ

๖. บุคคลประพฤติดีกก็เพราะมีการกำหนดนิยามที่ยื่นชอบต่อการละเมิดกฎหมายมากกว่าการกำหนดนิยามที่ไม่ยื่นชอบต่อการละเมิดกฎหมาย

๗. ความสัมพันธ์แตกต่างอาจแปรปรวนไปตามความถี่ ช่วงระยะเวลา ลำดับก่อนหลัง และความเข้ม

๘. ขั้นตอนในการเรียนรู้พฤติกรรมอาชญากร ต้องอาศัยกลไกทั้งหมด ซึ่งจำเป็นต่อการเรียนรู้ประเภทอื่น ๆ

๙. ในขณะที่พฤติกรรมอาชญากรเป็นการแสดงออกถึงความต้องการทั่วไปและค่านิยมต่าง ๆ แต่ความต้องการและค่านิยมเหล่านี้ ไม่อาจใช้อธิบายพฤติกรรมอาชญากรได้ เพราะเหตุที่ว่าแม้พฤติกรรมที่ชอบด้วยกฎหมายก็แสดงออก ถึงความต้องการทั่วไปและค่านิยมอย่างเดียวกัน ดังนั้นทรัพย์สินย่อมไม่ใช่ปัจจัยที่กำหนดว่าพฤติกรรมใดเป็นอาชญากรรมหรือไม่

๒.๑.๖ ทฤษฎีสภาพไร้บรรทัดฐาน

เดอร์ไคม์ (Durkheim) ได้อธิบายสภาพไร้บรรทัดฐานว่า หมายถึง สภาพกฎเกณฑ์ความประพฤติของสังคมนั้นๆ ไม่มีความชัดเจนเพียงพอทำให้บุคคลมีอาจคาดคะเนพฤติกรรมของผู้อื่นได้หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งก็คือ กฎเกณฑ์ที่กำหนดไว้นั้น ไม่อาจเป็นแนวทางในการแสดงพฤติกรรมในบางสถานการณ์ได้ สรุปคือ บุคคลจะไม่เคารพกฎเกณฑ์ของสังคมนั่นเอง

เดอร์ไคม์ (Durkheim) กล่าวถึง การเกิดอาชญากรรมไว้สองประการ คือ ประการแรกอาชญากรรมเป็นสิ่งปกติในสังคมที่ไม่อาจหลีกเลี่ยงได้ อาชญากรรมที่เกิดขึ้นเป็นเพราะสังคมนั้นเป็นสังคมที่ได้รับการพัฒนาเป็นการพัฒนาที่จะต้องมีการลงทุนแก้ไขเพื่อควมมีเสถียรภาพในสังคมและเสถียรภาพนี้เองทำให้เกิดการทำให้เกิดการพัฒนาในสิ่งใหม่ที่เป็นรากฐานของความเจริญในสังคมและอาชญากรรมเป็นปัจจัยสำคัญในการเปลี่ยนแปลงของสังคม บางครั้งอาชญากรรมยังมีผลโดยตรงต่อการ

^๒ Sutherland & Cressy, ๑๙๗๔ อ้างถึงในปุระชัย เปี่ยมสมบูรณ์. การบริหารงานตำรวจ. กรุงเทพฯ : โอเดียนสโตร์, ๒๕๓๐.

ที่จะเปลี่ยนแปลงกล่าว คือ อาชญากรรมบางอย่างจะสะท้อนถึงพฤติกรรมในรูปแบบใหม่ถึงแม้ว่าเราจะไม่ยอมรับพฤติกรรมนั้นก็ตาม

เมอร์ตัน (Merton)^๓ ได้นำทฤษฎีภาวะไร้บรรทัดฐานมาอธิบายพฤติกรรมเบี่ยงเบนอีกแนวหนึ่ง โดยอธิบายพฤติกรรมเบี่ยงเบนว่า เป็นผลของความไม่สอดคล้องกันระหว่างเป้าหมายวัฒนธรรมหรือค่านิยมทางสังคมกับบรรทัดฐานหรือวิธีการที่สังคมกำหนด เพื่อปฏิบัติให้บรรลุเป้าหมายนั้น ทำให้คนเรานั้นต้องหันไปหาวิธีการอื่น ๆ ที่สังคมไม่ยอมรับก็คือละเมิดบรรทัดฐานหรือต้องมีพฤติกรรมเบี่ยงเบนในที่สุด เช่น ในสังคมปัจจุบันเป้าหมายชีวิตหรือค่านิยมที่คนส่วนใหญ่ปรารถนา คือ ความมั่งคั่ง ร่ำรวย ความสุขสบายทางวัตถุ ส่วนวิธีการที่สังคมยอมรับคือ การยกฐานะโดยการศึกษาและการทำงานที่สุจริตถูกต้องของคลองธรรม แต่ในความเป็นจริงคนบางกลุ่มไม่สามารถปฏิบัติตามวิธีการที่สังคมยอมรับได้ เพราะไม่มีโอกาสศึกษาขั้นสูงหรือมีตำแหน่งการงานที่มีรายได้ดี ฉะนั้นคนที่ต้องการความมั่งคั่งร่ำรวย แต่ถูกจำกัดในวิธีการ ก็ต้องหันไปใช้วิธีการที่ผิดกฎหมายหรือผิดศีลธรรมแทน เช่น ค้ายาเสพติด ค้าของหนีภาษี เป็นโสเภณี เล่นการพนัน ปล้น โกง เล่นการพนัน ยักยอก คอร์รัปชัน เป็นต้น

โดยสรุป ทฤษฎีภาวะไร้บรรทัดฐาน หมายถึง สภาพสังคมที่ตกอยู่ในความสับสนเนื่องจากบรรทัดฐานต่าง ๆ อ่อนแอ ไร้ประสิทธิภาพ ไม่สามารถควบคุมความประพฤติของสมาชิกได้ เป็นภาวะที่สังคมไม่ยึดถือค่านิยมและบรรทัดฐานร่วมกัน บุคคลไม่ค่อยผูกพันกับกลุ่มและบรรทัดฐานของกลุ่ม ภาวะเช่นนี้มักเกิดขึ้นในสังคมที่มีการเปลี่ยนแปลงรวดเร็ว เช่น ในช่วงเศรษฐกิจตกต่ำหรือรุ่งเรืองอย่างรวดเร็ว ทำให้การดำเนินชีวิต ทุกด้านของทุกคนในสังคมต้องถูกกระทบกระเทือนหรือเปลี่ยนแปลงไปจนบุคคลปรับตัวไม่ทัน เกิดความรู้สึกสับสน ไม่แน่ใจว่าอะไรถูก อะไรผิด ไม่แน่ใจว่าการปฏิบัติตามบรรทัดฐานจะเป็นผลดีแก่ตนหรือไม่ ทำให้เกิดความการไม่ไว้วางใจกันอย่างกว้างขวาง โดยมองว่าบรรทัดฐานของสังคมไม่มีความหมายไม่สามารถให้คุณให้โทษได้อย่างแท้จริง

๒.๑.๗ ทฤษฎีแรงจูงใจ

Herzberg และคณะ พุดถึงเรื่องตัวจูงใจ ซึ่งผลต่อความพอใจในงานที่ทำ ซึ่งหมายถึงลักษณะของงาน ความก้าวหน้า ความรับผิดชอบ การยกย่อง เป็นต้น และพุดถึงปัจจัยด้านสุขอนามัย หมายถึง สภาพแวดล้อมในการทำงาน ความมั่นคงของงาน เงินเดือน นโยบาย การบังคับบัญชาการบริหารงาน เป็นต้น สิ่งเหล่านี้ถ้าบุคคลพอใจก็จะมีแรงจูงใจให้เกิดการปฏิบัติ^๔

ความต้องการของคน สามารถเรียงลำดับตามความสำคัญได้จากความต้องการระดับต่ำสุด คือ ความต้องการทางด้านร่างกาย ความปลอดภัย ความต้องการทางด้านสังคม ความมีชื่อเสียง และความต้องการสมหวังของชีวิต ดังนี้

๑. ความต้องการที่ได้รับการตอบสนองแล้ว จะไม่เป็นสิ่งจูงใจพฤติกรรมของคนต่อไปอีก คนจะถูกจูงใจด้วยความต้องการที่อยู่สูงขึ้นไปที่ยังไม่ได้รับการตอบสนอง

๒. ความต้องการของคนจะซ้ำซ้อนกัน ความต้องการอย่างหนึ่ง อาจจะไม่ทันหมดไป ความต้องการอย่างอื่นก็จะเกิดขึ้นมา

นอกจากนั้น ในทางจิตวิทยา ยังกล่าวถึงทฤษฎีการจูงใจไว้ด้วยเช่นกัน โดยแบ่งเป็น ๒ กลุ่ม ดังนี้^๕

^๓ จานง อติวัฒนสิทธิ์ และคณะ. สังคมวิทยา. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์, พิมพ์ครั้งที่ ๘, ๒๕๔๐. หน้า ๑๕๐ ถึง ๑๕๑

^๔ สุพัตรา สุภาพ, ปัญหาสังคม. กรุงเทพฯ : ไทยวัฒนาพานิช, พิมพ์ครั้งที่ ๑๓, ๒๕๓๙

^๕ โยธินและคณะ, โยธิน ศันสนยุทธ และคณะ. จิตวิทยา. กรุงเทพมหานคร : ศูนย์ส่งเสริมวิชาการ, ๒๕๓๓.

๑. ทฤษฎีทางชีววิทยา (Biological Theories)

๑.๑ ทฤษฎีชาตญาณ มีคำนิยามของคำว่าสัญชาตญาณ ไว้ว่า เป็นแบบอย่างของพฤติกรรมที่ไม่ได้เกิดจากการเรียนรู้ แต่อย่างไรก็ตาม มีพฤติกรรมของมนุษย์มากมายที่นอกเหนือไปจากสัญชาตญาณ ทฤษฎีสัญชาตญาณไม่อาจอธิบายเกี่ยวกับความแตกต่างระหว่างบุคคล ดังนั้น นักจิตวิทยาจึงให้ความสำคัญของการเรียนรู้ ที่มีต่อพฤติกรรมของมนุษย์ทำให้พวกเขาละทิ้งทฤษฎีสัญชาตญาณ

๑.๒ ทฤษฎีแรงขับ ความเครียดภายในเป็นตัวกระตุ้นให้บุคคลเกิดการกระทำความเครียดนี้เกิดการเสริมแรง พอเพียงที่จะทำให้เกิดการเรียนรู้ขึ้น

๑.๓ ทฤษฎีความต้องการลำดับขั้น ซึ่งเป็นของ Maslow

๒. ทฤษฎีการเรียนรู้ (Learning Theories)

การเรียนรู้มีบทบาทมากกว่าความต้องการทางสรีระ ในการกำหนดค่าทางพฤติกรรม พฤติกรรมส่วนใหญ่ อาจทำให้เกิดขึ้นได้ โดยการให้รางวัลหลังจากพฤติกรรมที่พึงปรารถนาได้เกิดขึ้น ซึ่งรางวัลที่มีอำนาจมากที่สุดของมนุษย์ก็คือ รางวัลทางสังคม เช่น การชมเชย เป็นต้น

๓. ทฤษฎีทางการรู้การเข้าใจ (Cognitive Theories) ทฤษฎีที่เป็นตัวแทนของการรู้การเข้าใจ มี ๓ ทฤษฎี ดังนี้

๓.๑ ทฤษฎีการยกสาเหตุ การที่บุคคลแสดงพฤติกรรมใด ๆ จะต้องมียสาเหตุซึ่งสาเหตุนั้นมาจากภายในหรือสาเหตุภายนอก

๓.๒ ทฤษฎีความสอดคล้องทางการรู้การเข้าใจ เมื่อคนเราเกิดความรู้ ความเข้าใจที่ขัดแย้งจะทำให้เกิดความไม่สบายใจขึ้น ดังนั้น บุคคลจะพยายามเปลี่ยนความคิดหรือการกระทำของเขาให้เกิดความสอดคล้องขึ้น

๓.๓ ทฤษฎีการคาดหวัง การที่บุคคลมีความคิดเกี่ยวกับผลที่อาจเกิดขึ้นจากการกระทำของเขา และการเลือกที่จะกระทำคุณค่าของผลที่เกิดขึ้น และความน่าจะเป็นไปได้ที่จะทำได้สำเร็จ

คนส่วนใหญ่ มักจะตีค่าความต้องการให้กับตนเองสูงทั้งนี้ก็เพื่อความมั่นคงที่แท้จริงนั่นก็คือ การได้รับการยอมรับและเคารพจากผู้อื่น

Chester อธิบายว่า การที่คนมีความต้องการที่จะเข้าไปปฏิบัติงานในหน่วยงานหนึ่งในตำแหน่งหนึ่ง ๆ หรือไม่นั้น ก็ย่อมต้องมีสิ่งจูงใจจากหน่วยงานหรือตำแหน่งนั้น ๆ โดยมีสิ่งจูงใจ ดังนี้

๑. สิ่งจูงใจที่เป็นอัตรา ได้แก่ เงิน สิ่งของ หรือสภาวะทางกายภาพที่ให้แก่บุคลากรในการที่เขาได้ปฏิบัติงานให้แก่หน่วยงานเป็นการตอบแทนบริการของเขา

๒. โอกาสของคนที่ไม่เกี่ยวข้องกับวัตถุ หมายถึง โอกาสที่บุคลากรที่จะได้รับแตกต่างไปจากบุคคลอื่น ได้รับเกียรติยศ ได้รับอำนาจพิเศษส่วนตัว และโอกาสที่จะได้รับตำแหน่งที่อำนาจมากกว่าเดิม โอกาสดังกล่าวเหล่านี้มีความหมายต่อบุคลากรทุกคนมากกว่าสิ่งจูงใจทางวัตถุ

๓. สภาพทางกายอันเป็นที่พึงปรารถนา ได้แก่ การปรับปรุงสภาพแวดล้อมเกี่ยวกับสถานที่ทำงาน เครื่องมือเครื่องใช้ในหน่วยงาน วัตถุสิ่งของต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับบุคลากรให้อยู่ในสภาพที่พอใจของทำงาน เครื่องมือเครื่องใช้ในหน่วยงาน วัตถุสิ่งของต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับบุคลากร ให้อยู่ในสภาพที่พอใจของทุกคน เช่น โต๊ะทำงานที่ดี ห้องส่วนตัว พัดลม เครื่องปรับอากาศ โทรศัพท์ ฯลฯ ทั้งนี้เพื่อจูงใจให้บุคลากรพอใจที่จะปฏิบัติงาน

๔. ความดึงดูดใจในทางสังคม หมายถึง สภาพการคบหาสมาคมกันเองในหมู่บุคลากรทุกคนในหน่วยงาน ถ้าหน่วยงานได้มีการแบ่งพรรคแบ่งพวก คอยจับผิดซึ่งกันและกัน ไม่ยกย่องกันและ

กัน ตลอดจนไม่อึดอัดแน่นแฟ้นใสบทบาทกันฉันท์มิตร หน่วยงานนั้นก็ย่อมเป็นหน่วยงานที่น่าเบื่อหน่าย ไม่น่าอยู่

๕. การปรับสภาพการทำงานให้ตรงกับวิธีการที่บุคลากรเคยทำเป็นนิสัย และตรงกับทัศนคติของบุคลากร เพื่อช่วยให้บุคลากรทำงานมีประสิทธิภาพมากขึ้น ทุกคนมีความเคยชินกับวิธีการที่ตนได้ฝึกฝนปฏิบัติมา ถ้ามาทำงานตรงกับวิธีการที่ตนฝึกปฏิบัติมา ถ้ามาทำงานตรงกับวิธีการที่เคยชินจะทำได้อย่างสะดวกและเต็มใจ ได้ผลงาน และเป็นกำลังแก่บุคลากร

๖. โอกาสที่จะมีส่วนร่วมอย่างกว้างขวาง การเปิดให้บุคลากรมีส่วนร่วมในงานทุกชนิดที่หน่วยงานจัดให้มีขึ้น ช่วยให้บุคลากรรู้สึกว่าเป็นคนสำคัญของหน่วยงาน คนทุกคนล้วนอยากมีความสำคัญ และอย่างให้มีเกียรติด้วยกันทั้งนั้น เมื่อผู้อื่นให้เกียรติเรา เราก็น่าจะมีกำลังใจที่จะร่วมมือกับเขาเป็นการตอบแทน โดยเฉพาะถ้าหน่วยงานขนาดใหญ่มีผลงานดีเด่น บุคลากรทุกคนย่อมภูมิใจและอยากมีส่วนร่วมช่วยสร้างความสำเร็จนั้น ๆ ด้วย

๗. สภาพของการทำงานและการอยู่ร่วมกันในหมู่บุคลากรทุกคน อยากเป็นมิตร และรู้จักกันอย่างกว้างขวาง หน่วยงานใดบุคลากรรู้จักหมด และสนิทสนมกลมกลืน หน่วยงานนั้นก็จะได้ผลในด้านประสิทธิภาพของบุคลากร เพราะทุกคนจะร่วมมือกันเป็นอย่างดีในการทำงาน

สมพงษ์ อธิบายเกี่ยวกับสิ่งจูงใจที่เป็นความต้องการของบุคคลในการปฏิบัติงานนี้ ได้แยกแยะความต้องการของบุคคลในการปฏิบัติงานมีทั้งหมด ๑๐ ประการ ดังนี้^๖

๑. ความมั่นคงในการทำงาน หมายความว่า ในการปฏิบัติงานนั้นจะต้องมีหลักประกันว่าตราบดีที่ตนปฏิบัติงานเต็มกำลังความสามารถ และผลงานถึงมาตรฐานของงานก็สามารถปฏิบัติได้ตลอดไป

๒. ความพอใจในการทำงาน ถ้าบุคคลได้ทำงานที่ตนพอใจ มีความสุขในการทำงาน ผลงานย่อมดีกว่าผู้ที่ทำงานด้วยความจำใจ หรือทำงานตามหน้าที่

๓. โอกาสก้าวหน้าในการทำงาน หมายถึงงานที่กระทำนั้นเป็นงานที่มีโอกาสก้าวหน้า ตราบใดที่คนยังมีความหวังที่จะก้าวหน้า ก็ย่อมมีกำลังใจที่จะฟันฝ่าอุปสรรคในการปฏิบัติงานนั้นๆ แต่ถ้าผู้ปฏิบัติงานมีความรู้สึกหมดหวังในความก้าวหน้า ก็ย่อมขาดกำลังใจในการทำงาน และไม่รักงาน เช่น ผู้ปฏิบัติงานที่ได้รับเงินเดือนต่ำ

๔. การได้รับการยกย่องนับถือ ทุกคนย่อมพึงพอใจในความสำเร็จแห่งกิจการงานของตน ดังนั้นผู้บังคับบัญชาจึงยกย่อง ชมเชย สนับสนุนผู้ปฏิบัติงานเพื่อเสริมสร้างกำลังใจในการทำงานแก่ผู้ใต้บังคับบัญชาและแก่ส่วนรวม

๕. การมีผู้ใต้บังคับบัญชาที่สามารถ ผู้ใต้บังคับบัญชา หรือผู้ร่วมงานปรารถนาที่จะมีผู้นำ หรือหัวหน้างานที่มีความรู้ความสามารถ เพราะหัวหน้างานนั้นเป็นจุดรวมแห่งพลังของการทำงาน ผู้ที่สามารถย่อมประสานทั้งงาน และน้ำใจของคนในองค์การให้ปฏิบัติงานร่วมกันได้อย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ยังนำผู้เป็นตัวอย่างในการทำงาน และการปฏิบัติงานอีกด้วย

๖. การได้รับค่าจ้างโดยความเป็นธรรม อัตราเงินเดือน หรือค่าจ้างเป็นสิ่งตอบแทนโดยตรง และเป็นสิ่งสำคัญยิ่งสำหรับผู้ปฏิบัติงาน ดังนั้นการกำหนดอัตราเงินเดือนที่ดี การเลื่อนขึ้นเงินเดือนโดยธรรม (Fair Wage) ก็ดี จึงมีความสำคัญในด้านจิตใจของผู้ปฏิบัติงานมาก มีองค์การจำนวนไม่น้อยที่ต้องประสบความล้มเหลวในการดำเนินงาน เจ้าหน้าที่ขององค์การนั้น ๆ

^๖ สมพงษ์ เกษมสิน. การบริหารงานบุคคลแผนใหม่. กรุงเทพฯ: ไทยวัฒนาพานิช. ๒๕๑๖.

๗. ความเสมอภาค ในที่นี้หมายถึงความเท่าเทียมกันในการปฏิบัติงานของคนในองค์กร ไม่การแบ่งแยกผิวพรรณ เชื้อชาติ เล่นพวกเล่นด้อง หรือลำเอียงในการปกครองบังคับบัญชา เพราะสิ่งเหล่านี้เป็นมูลเหตุที่ทำให้ลายขวัญในการทำงานของผู้ใต้บังคับบัญชา และจะทำลายสามัคคีธรรมของหมู่คณะและองค์กรในที่สุด

๘. ความนุ่มนวลและแนบเนียน การมีปิยวาจายอมเป็นที่รักใคร่แก่ผู้ร่วมงานเสมอ ผู้บังคับบัญชาที่ดีพึงควรระมัดระวังในการฝึกสอนแนะนำผู้ใต้บังคับบัญชา โดยเฉพาะเมื่อทำงานผิดพลาดควรชี้แจง แนะนำ สั่งสอนอย่างสุภาพนุ่มนวล เพื่อป้องกันมิให้ผู้ใต้บังคับบัญชาเกิดความท้อแท้ในการทำงาน การทักท้วงปราศรัยไต่ถามสารทุกข์สุกดิบยอมเป็นวิธีสร้างสัมพันธภาพในการทำงานระหว่างผู้บังคับบัญชาได้ดี และแนบเนียนวิธีหนึ่ง

๙. การยอมรับนับถือ มนุษย์เป็นสัตว์สังคม เมื่อเราอยู่ที่ในรับการยอมรับว่าเป็นพวกเดียวกันกับสมาชิกส่วนใหญ่ เราย่อมมีความสุขใจ และมีกำลังใจที่จะปฏิบัติงานที่ได้รับมอบหมายในฐานะที่เป็นสมาชิก หรือเป็นส่วนหนึ่งของสังคมหรือองค์กรนั้นๆ บุคคลที่ถูกทอดทิ้งให้อยู่โดยเดียวแต่ตามลำพังย่อมเกิดความวิตก เกรงกลัวและไม่สามารถปฏิบัติงานให้บังเกิดผลดีได้ ดังนั้นการยอมรับนับถือจึงเป็นสิ่งสำคัญมากในการปฏิบัติงาน

๑๐. ความพอใจในสภาพการทำงาน ในการปฏิบัติงานนั้นนอกจากมีเพื่อนร่วมงานที่ดีแล้ว สภาพแวดล้อมและสภาพของงานนับว่ามีอิทธิพลต่อการปฏิบัติงานมาก สภาพของการทำงานที่ดีควรประกอบด้วย การมีอุปกรณ์ เครื่องมือ เครื่องใช้ และเครื่องอำนวยความสะดวกในการปฏิบัติงานอย่างเพียงพอ เช่น มีแสงสว่างเพียงพอ มีอุณหภูมิพอเหมาะ มีการถ่ายเทอากาศถูกต้องสุขลักษณะ เป็นต้น

การจูงใจก่อให้เกิดประสิทธิภาพในการปฏิบัติงาน โดยการจูงใจเป็นสิ่งสำคัญที่ฝ่ายบริหารจะต้องเอาใจใส่อยู่เสมอ การใช้กำลังบังคับ หรือการจูงใจแบบนิเสธอาจทำให้ประสิทธิภาพของงานต่ำ วิธีดังกล่าวไม่เป็นการจูงใจแบบปฏิฐานเป็นสิ่งที่เจ้าหน้าที่บริหารงานบุคคล จะต้องสนใจศึกษาถึงปัจจัยในอันที่จะก่อให้เกิดการจูงใจในการปฏิบัติงานที่ดีอยู่เสมอ และจะต้องเปรียบเทียบสถานการณ์ของการจูงใจในขณะนั้นให้ถูกต้องเพื่อจะได้สรรใช้เทคนิคการจูงใจได้ถูกต้องและเกื้อหนุนการแก้ไขไม่ถูกจุด นอกจากจะทำให้การจูงใจไม่ได้ผล และขวัญเสื่อมทรมานแล้ว ยังสิ้นเปลืองค่าใช้จ่ายและเวลาอีกด้วย ผู้บริหารงานบุคคล และผู้มีหน้าที่รับผิดชอบจะต้องหมั่นตรวจสอบอยู่เสมอในเรื่องการใช้การจูงใจในการปฏิบัติงาน เพื่อธำรงรักษาพลังร่วมของผู้ปฏิบัติงานให้อยู่ในระดับสูงตามต้องการ เพื่อเป็นปัจจัยเกื้อหนุนที่จะส่งผลไปถึงประสิทธิภาพของงานให้สมสนองวัตถุประสงค์ขององค์กรที่กำหนดไว้

ผู้บริหาร หัวหน้างานหรือผู้นำ มีภาระหน้าที่ในการบริหารองค์การมากมาย เช่น การกำหนดนโยบายการวางแผน การสร้างขวัญและกำลังใจ หรือการลงโทษ พร้อมกันนี้จะต้องปฏิบัติตน ผู้บริหารจะต้องใช้กลยุทธ์ในการน้อมจิตใจให้ทำงานอย่างสม่ำเสมอ มีประสิทธิภาพและเกิดประสิทธิผลในการปฏิบัติงาน^๗

ความสำคัญและประโยชน์ของการจัดสวัสดิการ เป็นกระบวนการหนึ่งของการบริหารงานบุคคล ซึ่งมีความมุ่งหมายที่จะให้ความสะดวกสบาย ความพึงพอใจของผู้ปฏิบัติงานตลอดจนความอบอุ่นใจ หอมกึ่งวลในเรื่องอื่น ๆ และให้ผู้ปฏิบัติงานมีกำลังใจในการทำงาน เกิดความเชื่อมั่นใน

^๗ ดำรงศักดิ์ ชัยสนธิ และคณะ. จิตวิทยาเบื้องต้น/จิตวิทยาธุรกิจเบื้องต้น. กรุงเทพมหานคร : วังอักษร, ๒๕๓๘.

องค์การและตนเอง สวัสดิการแม้จะมีใช้เป็นงานหลักขององค์การ แต่ก็เป็นส่วนหนึ่งที่มีผลกระทบกระเทือนต่อความสำเร็จ หรือล้มเหลวขององค์การ และยังมีผลกระทบถึงสมรรถภาพ และกำลังขวัญของเจ้าหน้าที่อีกด้วย ในฐานะที่คนงาน หรือเจ้าหน้าที่เป็นมนุษย์ เป็นกำลังสำคัญขององค์การ และเป็นผู้ตัดสินใจให้เกิดผลงานอย่างแท้จริง องค์การจึงจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องหาทางส่งเสริมให้เจ้าหน้าที่ที่ทั้งปวงมีความรู้สึกมั่นคงในการทำงาน ซึ่งจะเป็นปัจจัยเสริมส่งให้การบริหารงานขององค์การดำเนินในอย่างมีประสิทธิภาพและบรรลุวัตถุประสงค์^๔

การจัดสวัสดิการประเภทต่าง ๆ ดังกล่าวมาแล้วข้างต้นส่วนใหญ่ดำเนินการในวงจรรูจิกเอกชนขนาดใหญ่กว่าในหน่วยงานของรัฐ ทั้งนี้ เพราะในหน่วยงานของรัฐมักจะประสบปัญหาด้านงบประมาณ ประกอบกับข้าราชการหรือคนงานของรัฐขาดความกระตือรือร้นที่จะเรียกร้อง ผิดกับคนงานขององค์การรูจิกเอกชนที่มีอำนาจต่อรองในเรื่องนี้อยู่มาก การจัดสวัสดิการในองค์การรูจิกเอกชนส่วนใหญ่จึงเกิดจากการเรียกร้องของคนงาน อย่างไรก็ตาม แม้ว่าการใช้จ่ายในการจัดสวัสดิการจะเป็นจำนวนไม่น้อยก็ตาม แต่ประโยชน์ที่จะได้รับตอบแทนก็มีเป็นอันมาก Prof. Flippo ชี้ให้เห็นประโยชน์ของการจัดสวัสดิการว่ามีดังต่อไปนี้ คือ

๑. จะเพิ่มผลผลิตให้สูงขึ้น
๒. จะทำให้การสรรหาคนมาทำงานบังเกิดผลมากขึ้น
๓. เพิ่มพูนกำลังขวัญ และความจงรักภักดีต่อองค์การ
๔. จะทำให้การเข้าออก และการขาดงานบ่อยๆ ของคนงานลดน้อยลง
๕. ก่อให้เกิดการประชาสัมพันธ์ที่ดี
๖. ลดอิทธิพลของสหภาพแรงงานไม่ว่าจะเป็นการแสดงตัว หรือการแสดงศักยภาพให้

ปรากฏ

๗. ลดการปฏิบัติอันเป็นการแทรกแซงของรัฐบาล

กล่าวโดยสรุป การจัดกิจกรรมที่จะสนองความพึงพอใจ และความต้องการของข้าราชการหรือคนงาน โดยมีความหวังว่าความพึงพอใจนั้นจะสะท้อนให้เห็นถึงการใช้ความพยายามเพิ่มขึ้น และเกิดประโยชน์แก่องค์การมาก การจัดสวัสดิการที่ดีและเหมาะสมจะอำนวยผลให้เจ้าหน้าที่ขององค์การทำงานด้วยความมั่นใจ และเกิดความผูกพันกับองค์การ ซึ่งจะเป็นปัจจัยเสริมส่งให้เขามุ่งมั่นทำงานบังเกิดประสิทธิผลในที่สุด

๒.๑.๘ แนวคิดทางนิติเศรษฐศาสตร์เพื่อตัดแรงจูงใจของอาชญากร

นิติเศรษฐศาสตร์ (Law and Economics) หรือเศรษฐศาสตร์วิเคราะห์ด้วยกฎหมาย (Economic Analysis of Law) เป็นศาสตร์ว่าด้วยการศึกษาประเด็นสำคัญทางกฎหมาย ทฤษฎีกฎหมาย การตีความกฎหมาย การออกแบบกฎหมาย การประเมินคุณค่าของกฎหมายและผลกระทบของกฎหมาย ต่อพฤติกรรมของตัวละครที่เกี่ยวข้องและต่อสังคม โดยใช้ระเบียบวิธีวิทยา (Methodology) ทางเศรษฐศาสตร์นีโอคลาสสิก (Neoclassical Economics) เป็นกรอบและเครื่องมือมาตรฐานในการวิเคราะห์ โดยหลักนิติเศรษฐศาสตร์จะให้ความสำคัญกับมิติด้านประสิทธิภาพ (efficiency) ของกฎหมาย ระบบกฎหมายและกระบวนการยุติธรรม โดยมุ่งเน้นการศึกษาผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างสิ่งจูงใจ (incentive structure) หรือกฎกติกา (rule of the game) ต่อ

^๔ อุทัย หิรัญโต. การบริหารประยุกต์. กรุงเทพฯ : โอเดียน, ๒๕๓๒.

พฤติกรรมของปัจเจกบุคคล (individual behavior) ทั้งพฤติกรรมของผู้บังคับใช้กฎหมายและผู้อยู่ภายใต้บังคับของกฎหมาย รวมถึงการออกแบบกฎหมายให้สามารถใช้กำกับควบคุมพฤติกรรมของคนในโลกแห่งความเป็นจริงได้อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อยกระดับสวัสดิการของสังคม^๙

กฎหมายในมุมมองของนิติเศรษฐศาสตร์ คือ เครื่องมือในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของคนใน สังคมไปสู่แนวทางที่สังคมพึงปรารถนา เช่น เคารพสิทธิในชีวิตและทรัพย์สินของบุคคลอื่น และป้องกันปราม ยับยั้งพฤติกรรมที่ไม่พึงปรารถนาของสังคม เช่น การก่ออาชญากรรมด้านต่างๆ โดยกฎหมายเป็นปัจจัยเชิง สถาบัน (institutional factor) ซึ่งส่งผลกระทบต่อการใช้กฎหมายของประชาชนทั่วไป รวมถึงกลุ่ม ผลประโยชน์ต่าง ๆ องค์กรต่าง ๆ ผู้บังคับใช้กฎหมายและรัฐบาล ตามแนวคิดของนิติเศรษฐศาสตร์เป้าหมายหลักของระบบยุติธรรมทางอาญา คือ การป้องปรามไม่ให้เกิดอาชญากรรม (deterrence) ผ่านการกำหนดบทลงโทษ (sanction) ทางกฎหมาย ทั้งบทลงโทษที่เป็นตัวเงิน (monetary sanction) เช่น ค่าปรับและบทลงโทษที่ไม่เป็นตัวเงิน (nonmonetary sanction) เช่น การจำคุก การภาคทัณฑ์ การกักบริเวณ การประหารชีวิต การประจานต่อสาธารณะ เป็นต้น

ประเด็นหลักที่นิติเศรษฐศาสตร์ว่าด้วยการป้องปรามอาชญากรรมสนใจคือ หลักคิดว่าด้วย บทลงโทษทางอาญาที่เหมาะสม (optimal criminal sanction) ซึ่งเป็นแนวคิดที่พยายามตอบคำถาม พื้นฐาน ดังเช่น

- ควรตัดสินใจเลือกใช้วิธีการลงโทษอย่างไร ระหว่างการใช้ค่าปรับกับการจำคุกหรือจะผสมผสานวิธีการลงโทษทั้ง ๒ แบบเข้าด้วยกันอย่างไรจึงจะเหมาะสม

- หลักคิดว่าด้วยการกำหนดบทลงโทษที่เหมาะสม ทั้งสำหรับโทษปรับและโทษจำคุก ควรจะเป็นอย่างไร

- การกำหนดบทลงโทษภายใต้หลักว่าด้วยความรับผิดชอบที่แตกต่างกัน ได้แก่ หลักความรับผิดชอบเด็ดขาด (Strict Liability) และหลักความรับผิดชอบบนฐานความผิด (Fault-based Liability) นำมาซึ่งผลลัพธ์ที่แตกต่างกันอย่างไร

- หากผู้กระทำความผิดไม่สามารถถูกจับกุมมาดำเนินคดีได้ทุกครั้งที่เกิดการกระทำความผิด ควรปรับขนาดของการลงโทษอย่างไรจึงจะเหมาะสม

- สังคมควรระดมทรัพยากรในการลงทุนเพื่อจับผู้กระทำความผิดมาลงโทษในระดับใดจึงจะเหมาะสม^{๑๐}

แนวคิดหลักทางนิติเศรษฐศาสตร์ในการวิเคราะห์การกระทำความผิดก็คือทฤษฎีการก่อ อาชญากรรมโดยเลือกอย่างมีเหตุผล (rational choice theory of crime) ซึ่งระบุว่า บุคคลจะตัดสินใจ กระทำความผิดก็ต่อเมื่อประโยชน์ที่เขาคาดคะเน (expected benefits) ที่จะได้รับการกระทำ ความผิดนั้น “สูงกว่า” ต้นทุนที่คาดว่าจะเกิดขึ้น (expected costs)^{๑๑}

นิติเศรษฐศาสตร์ที่นำมาใช้กับกฎหมายอาญา คือ การใช้แนวคิดเศรษฐศาสตร์กระแสหลักมาอธิบาย เหตุผลของอาชญากรรมในการกระทำความผิด เพื่อให้รัฐหาแนวทางในการป้องกัน

^๙ สมเกียรติ ตั้งกิจวานิชย์ และคณะ, รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ ๒ เรื่อง “การวิเคราะห์กฎหมายด้วยหลักเศรษฐศาสตร์ : แนวคิดและวรรณกรรมปริทัศน์ ชุดโครงการการวิเคราะห์กฎหมายและกระบวนการยุติธรรมทางอาญาด้วยเศรษฐศาสตร์”, สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย, ๒๕๕๔, หน้า ๑.

^{๑๐} เรื่องเดียวกัน, หน้า ๑๗-๑๘.

^{๑๑} รายงาน TDRI, นิติเศรษฐศาสตร์ของระบบยุติธรรมทางอาญาของไทย, ฉบับที่ ๑๐๔ มิถุนายน ๒๕๕๗, หน้า ๗.

กระทำความผิดให้มี ประสิทธิภาพ โดยหลักพื้นฐานของนิติเศรษฐศาสตร์ คือ มนุษย์ทุกคนมีเหตุผลในการกระทำและไม่กระทำการใด ๆ อาชญากรก็มีเหตุผลเช่นเดียวกัน หากอาชญากรเห็นว่าประโยชน์ที่ได้จากการกระทำความผิดมากกว่าความสูญเสียที่เขาได้รับ อาชญากรก็จะกระทำความผิด แต่หากอาชญากรเห็นว่าสูญเสียมากกว่าประโยชน์ที่ได้รับ อาชญากรก็จะไม่กระทำความผิด ดังนั้น รัฐควรพยายามทุกวิถีทางให้อาชญากรหรือคนที่คิดจะเป็นอาชญากรต้องรู้สึกสูญเสียมากกว่าได้ประโยชน์จากการกระทำความผิดและเมื่อเกิดสถานการณ์ดังกล่าว ในสังคมก็จะมีอาชญากร^{๑๒}

๒.๒ แนวคิดเกี่ยวกับประสิทธิภาพ

Ritzer ได้ให้ความหมายของคำว่า ประสิทธิภาพ หมายถึง วิธีการที่ดีที่นำไปสู่ผลลัพธ์ที่ดีที่สุดสำหรับการดำเนินการจากจุดหนึ่งไปยังอีกจุดหนึ่ง (หน้า ๑๒) หรือการเลือกวิธีการที่ดีที่สุดเพื่อให้ได้ผลลัพธ์ที่ดีที่สุด^{๑๓}

ประสิทธิภาพในระบบราชการ มีความหมายรวมถึง การผลิตภาพและประสิทธิภาพ โดยประสิทธิภาพเป็นสิ่งที่วัดได้หลายมิติตามตัวอุปสรรคที่ต้องการพิจารณา ซึ่งสามารถแบ่งออกได้ดังนี้^{๑๔}

๑. ประสิทธิภาพในมิติของค่าใช้จ่าย หรือต้นทุนการผลิต (Input) ได้แก่ การใช้ทรัพยากรทั้งคน เงิน วัสดุ เทคโนโลยีที่มีอยู่อย่างประหยัด คุ่มค่าและเกิดความสูญเสียน้อยที่สุด

๒. ประสิทธิภาพในมิติของกระบวนการบริหาร (Process) ได้แก่ การทำงานที่ถูกต้องได้มาตรฐาน รวดเร็ว และใช้เทคนิคที่สะดวกกว่าเดิม

๓. ประสิทธิภาพในมิติของผลผลิตและผลลัพธ์ (Output) ได้แก่ การทำงานมีคุณภาพเกิดประโยชน์ต่อสังคม เกิดผลกำไรทันเวลา ผู้ปฏิบัติงานมีจิตสำนึกที่ดีกับการทำงาน และบริการเป็นที่น่าพอใจของลูกค้าหรือผู้มารับบริการ

ดังนั้น ประสิทธิภาพ (Efficiency) หมายถึง การทำงานอย่างถูกวิธี เป็นการเปรียบเทียบระหว่างปัจจัยนำเข้า (input) กับผลผลิต (output) หากเราสามารถทำงานได้ผลผลิตมากกว่าในขณะที่ใช้ปัจจัยนำเข้าน้อยกว่า หรือเท่ากัน ก็หมายความว่า เราทำงานได้มีประสิทธิภาพมากกว่า ซึ่งปัจจัยนำเข้าในการจัดการก็คือทรัพยากรขององค์กรได้แก่ คน เงิน วัตถุดิบ อุปกรณ์ เครื่องจักรและทุน ทรัพยากรเหล่านี้มีจำกัด จะเป็นต้นทุนในการดำเนินงานขององค์กร ดังนั้นการจัดการที่ดีจึงต้องพยายามทำให้มีการใช้ทรัพยากรน้อยที่สุดและให้เกิดผลผลิตมากที่สุด^{๑๕}

การวัดประสิทธิภาพถือได้ว่าเป็นหนึ่งในปัจจัยที่สำคัญที่นำมาใช้ในการพิจารณาถึงผลการดำเนินงานของหน่วยผลิต และค่าประสิทธิภาพที่ได้จากการประเมินก็สามารถนำมาใช้ในการดำเนินงานของหน่วยผลิต โดยทั่วไปประสิทธิภาพของหน่วยผลิต สามารถประเมินได้ ดังนี้

$$\text{efficiency} = \frac{\text{output}}{\text{input}}$$

^{๑๒} ปกป้อง ศรีสนิทและคณะ, รายงานวิจัยเรื่องมาตรการในการรับของกลาง : เปรียบเทียบหลักกฎหมาย และ แนวคำพิพากษาต่างประเทศ, สำนักงานอัยการสูงสุด, ๒๕๕๖, หน้า ๑๘.

^{๑๓} ที่มา : www.midnighttuniv.org

^{๑๔} ทิพาวิทย์ เมฆสุวรรณ (๒๕๓๘, ๒)

^{๑๕} อรรณณ ขวัญมณี, ประสิทธิภาพการดำเนินงานของสรรพากรภาคใต้, ๒๕๕๓, หน้า ๘

๒.๓ แนวคิดเกี่ยวกับประสิทธิภาพในการบริหาร (Efficiency)

อุทัย หิรัญโต (๒๕๓๒, หน้า ๒๓) ได้อธิบายคำว่า "ประสิทธิภาพ" ในวงการธุรกิจ คือ การจัดการที่ได้รับผลกำไรหรือขาดทุน สำหรับในการบริหารราชการในทางปฏิบัติวัดประสิทธิภาพได้ยากมาก วิธีวัดประสิทธิภาพในวงราชการจึงหมายถึงผลการปฏิบัติงานที่ทำให้เกิดความพึงพอใจและมีประโยชน์แก่มวลมนุษย์ (Human Satisfaction and Product) ดังนั้นประสิทธิภาพในทางราชการจะต้องพิจารณาถึงคุณค่าทางสังคม จึงไม่จำเป็นต้องประหยัดหรือมีกำไร เพราะงานบางอย่างถ้าทำอย่างประหยัดอาจจะไม่มีประสิทธิภาพก็ได้ นอกจากนี้การบริหารงานที่มีประสิทธิภาพจะต้องพิจารณาคำว่า “ประสิทธิผล” ประกอบด้วย^{๑๖}

คำว่า “ประสิทธิผล” (Effectives) หมายถึง ผลสำเร็จของการบริหารที่บรรลุถึงเป้าหมายที่กำหนดไว้ ซึ่งอาจเกิดขึ้นจากการปฏิบัติงานที่ไม่มีประสิทธิภาพก็ได้ เพราะประสิทธิภาพเพียงแต่พิจารณาถึงผลงานที่ได้รับเท่านั้น ลักษณะการบริหารที่มีประสิทธิผล คือ การบรรลุเป้าหมายแต่การบริหารงานที่มีประสิทธิภาพคือการใช้ทรัพยากรการบริหารอย่างประหยัดเกิดผลเร็ว โดยการนำเวลา (Time) เข้ามาพิจารณาด้วย

๒.๔ การนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติ^{๑๗}

การนำนโยบายไปปฏิบัติ เป็นเรื่องของการศึกษาว่า “องค์การที่รับผิดชอบสามารถนำและกระตุ้นให้ทรัพยากรทางการบริการตลอดจนกลไกที่สำคัญทั้งมวลปฏิบัติงานให้บรรลุผลตามนโยบายที่ระบุไว้หรือไม่ แค่นั้น เพียงใด”^{๑๘} หรืออีกนัยหนึ่ง การนำนโยบายไปปฏิบัติให้ความสนใจเกี่ยวกับ “ความสามารถในการผลักดันให้การทำงานของกลไกที่สำคัญทั้งมวลสามารถบรรลุผลลัพธ์ที่ได้ตั้งเป้าหมายเอาไว้”^{๑๙} ซึ่งแนวคิดดังกล่าวเป็นที่ยอมรับในหมู่นักวิชาการหลากหลายท่าน อาทิ วอลเตอร์ วิลเลียมส์ (Walter Williams) คาร์ล แวนฮอร์นเบลนด์ (Carle E. van Horn) โดแนลด์ แวน มีเตอร์ (Donald S. Van Meter) เจฟฟรีย์ เพรสแมน (Jeffrey Pressman) และอารอน วิลด์ฟีนสกี (Aaron Wildavsky)^{๒๐}

๒.๕ แนวความคิดและวัตถุประสงค์ของการบัญญัติกฎหมายจราจร

ประเทศไทย รถที่เข้ามาในประเทศไทยรุ่นแรก คือ รถลาก ซึ่งเริ่มมาตั้งแต่สมัยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว และชาวต่างชาติก็ได้มีการตัดถนนเพื่อให้ยานพาหนะซึ่งเป็นรถลาก ได้ใช้เดินทางติดต่อทำการค้าขายได้สะดวกขึ้น จึงได้มีพระราชบัญญัติรถลาก พุทธศักราช ๒๔๔๔ ออกใช้บังคับ ต่อมาเมื่อเริ่มมีการนำรถยนต์เข้ามาใช้มากขึ้นจึงได้มีพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๔๔๘ และพระราชบัญญัติรถจ้าง พ.ศ. ๒๔๔๘ ขึ้น เพื่อจัดระเบียบการจดทะเบียนรถ

สำหรับกฎหมายจราจร ได้มีการตรากฎหมายจราจรขึ้นเป็นฉบับแรก คือพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๔๗๗ การร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ได้อาศัยหลักจากกฎหมายจราจรของประเทศอังกฤษนำมาดัดแปลงแก้ไขให้เหมาะสมกับประเทศไทย และต่อมาได้มีพระราชบัญญัติการขนส่ง พ.ศ. ๒๔๙๗ ออกใช้บังคับเกี่ยวกับการขนส่ง สาเหตุที่ต้องมีการบัญญัติกฎหมายเหล่านี้ขึ้นใช้บังคับ ด้วยเหตุผลเพื่อ

^{๑๖} อุทัย หิรัญโต. การบริหารประยุกต์. กรุงเทพฯ : โอเดียน, ๒๕๓๒. หน้า ๒๓

^{๑๗} วรเดช จันทรศร, ทฤษฎีการนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติ, หน้า ๒๖, ๒๕๔๘, พิมพ์ครั้งที่ ๒, ๒๕๕๑

^{๑๘} Williams ๑๙๗๑, ๑๙๗๕ ; Van Master and Van Horn, ๑๙๗๗)

^{๑๙} Pressman and Wildavsky, ๑๙๗๓

^{๒๐} วรเดช จันทรศร, ทฤษฎีการนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติ. พิมพ์ครั้งที่ ๒, ๒๕๕๑ หน้า ๒๖

การจัดระเบียบในการจราจรให้เกิดความเหมาะสมกับสภาพการจราจร และจำนวนยานพาหนะที่เพิ่มขึ้น เพื่อก่อให้เกิดความสะดวกและความปลอดภัยในชีวิต ร่างกายและทรัพย์สินของประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน

ด้วยความเจริญของสังคมทำให้การใช้รถใช้ถนนมีความสำคัญและจำเป็นต่อชีวิตประจำวันของมนุษย์มากขึ้น ประกอบกับความเจริญทางเทคโนโลยี ทำให้มีการพัฒนารูปแบบ และเครื่องยนต์กลไกของยานพาหนะที่นำมาใช้บนถนน กฎหมายเหล่านี้จึงได้มีการปรับปรุงแก้ไขให้มีความทันสมัย รองรับสภาพการใช้รถใช้ถนนให้ดียิ่งขึ้นมาเป็นลำดับ การแก้ไขกฎหมายเกี่ยวกับการจราจรที่นับได้ว่าเป็นครั้งใหญ่ที่สุดเท่าที่เคยมีมา ได้ทำขึ้นในปี พ.ศ. ๒๕๒๒ โดยได้มีการประกาศใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ พระราชบัญญัติ พ.ศ. ๒๕๒๒ ขึ้นใช้บังคับแทนกฎหมายที่เกี่ยวกับการจราจรที่ใช้บังคับแต่เดิม เพื่อให้สามารถควบคุม บังคับ ชับข้อ ผู้ประกอบการ และตัวรถ ให้เกิดความปลอดภัยและสะดวกในการสัญจรยิ่งขึ้น จากการที่จราจรและขนส่งได้มีการขยายตัวไปในส่วนภูมิภาค ทำให้มีการสัญจรบนทางหลวงเพิ่มมากขึ้นในปี พ.ศ. ๒๕๓๕ จึงได้มีการตราพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ ขึ้น เพื่อใช้แทนประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ ๒๙๕ ลงวันที่ ๒๘ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๑๕ ซึ่งเป็นกฎหมายว่าด้วยทางหลวงที่ใช้บังคับในขณะนั้น ให้สอดคล้องกับความเจริญและการพัฒนาของประเทศ

กฎหมายจราจรเหล่านี้ ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมให้มีความทันสมัยและเหมาะสมกับสภาพของการสัญจรมาโดยตลอด โดยมีสาระสำคัญและได้กำหนดสภาพบังคับต่าง ๆ สรุปได้ ดังนี้

๑. พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒

พระราชบัญญัติฉบับนี้ เป็นกฎหมายหลักที่บัญญัติเกี่ยวกับการจราจร โดย ตราขึ้นเพื่อบังคับให้เจ้าของและผู้ขับขี่ยานพาหนะต้องปฏิบัติตาม โดยได้บัญญัติเกี่ยวกับลักษณะของรถที่ใช้ในทาง การใช้ไฟหรือเสียงสัญญาณของรถ การบรรทุก สัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจร การใช้ทางเดินรถและได้กำหนดรายละเอียดในการขับรถ การขับแซงและผ่านขึ้นหน้า การออกรถ การเลี้ยวรถและการกลับรถ ฯลฯ ทั้งนี้เพื่อให้ผู้ใช้รถถือปฏิบัติเป็นไปในลักษณะเดียวกัน นอกจากนี้ยังได้กำหนดอำนาจหน้าที่ของเจ้าพนักงานจราจรและเจ้าพนักงานเจ้าหน้าที่ในการควบคุม ดูแลและการจัดการจราจร ทั้งนี้กฎหมายได้กำหนดบทลงโทษต่อผู้ฝ่าฝืน เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายดียิ่งขึ้นด้วย

พระราชบัญญัติฉบับนี้ มีการแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๒๒ (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๒๙ และ (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๓๕ (ฉบับที่ ๕) พ.ศ. ๒๕๓๘ (ฉบับที่ ๖) พ.ศ. ๒๕๔๒ (ฉบับที่ ๗) พ.ศ. ๒๕๕๐ (ฉบับที่ ๘) พ.ศ. ๒๕๕๑ (ฉบับที่ ๙) พ.ศ. ๒๕๕๗ (ฉบับที่ ๑๐) พ.ศ. ๒๕๕๗ นอกจากนี้ยังมีการแก้ไขเพิ่มเติมโดยประกาศคณะรักษาความสงบเรียบร้อยแห่งชาติ ฉบับที่ ๓๙ เรื่อง การแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายว่าด้วยจราจรทางบก ลงวันที่ ๒๘ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๓๔ และประกาศคณะรักษาความสงบแห่งชาติฉบับที่ ๘๗/๒๕๕๗ เรื่อง การแก้ไขเพิ่มเติมผู้รักษาการตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับอำนาจหน้าที่ของเจ้าพนักงานตำรวจ ลงวันที่ ๑๐ กรกฎาคม พุทธศักราช ๒๕๕๗

สำหรับการกำหนดความผิดและบทลงโทษตามกฎหมายจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ในฐานความผิดที่ได้มีการศึกษาตามรายงานการศึกษานี้ ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมในฉบับต่าง ๆ ซึ่งสรุปได้ดังนี้

(๑) ความผิดฐานไม่สวมหมวกนิรภัย

เป็นการเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๗) พ.ศ. ๒๕๕๐ โดยมีเหตุผล คือ การโดยสารรถจักรยานยนต์เป็นที่นิยมกันอย่างแพร่หลายและจำนวนอุบัติเหตุ อันเนื่องจากรถจักรยานยนต์ได้เพิ่มมากขึ้น ประกอบกับการเกิดอุบัติเหตุทางถนนอันเนื่องมาจากการขับรถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น หรือเสพยาเสพติดให้โทษหรือวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทได้เพิ่ม

สูงขึ้นด้วย สมควรกำหนดให้คนโดยสารรถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะเพื่อป้องกันอันตราย

(๒) ความผิดฐานไม่คาดเข็มขัดนิรภัย

เป็นการบัญญัติเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๕) พ.ศ. ๒๕๓๘ โดยมีเหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ อุบัติเหตุจากการจราจรทางบกมีผลต่อการพัฒนาประเทศโดยตรงและมีแนวโน้มที่จะเพิ่มจำนวนสูงขึ้นเป็นอันมาก สมควรกำหนดมาตรการเพื่อสร้างความปลอดภัยและลดความรุนแรงของอันตรายที่อาจเกิดขึ้นแก่ผู้ขับขี่รถยนต์และคนโดยสารรถยนต์ โดยกำหนดให้ผู้ขับขี่รถยนต์ต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งในขณะที่ขับขี่รถยนต์และต้องจัดให้คนโดยสารรถยนต์ซึ่งนั่งที่นั่งตอนหน้าแถวเดียวกับที่นั่งผู้ขับขี่รถยนต์รัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งในขณะที่โดยสารรถยนต์และคนโดยสารรถยนต์ดังกล่าวต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งในขณะที่โดยสารรถยนต์ด้วย

(๓) ความผิดฐานขับรถในขณะเมาสุรา

มีการแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๖) พ.ศ. ๒๕๔๒ โดยมีเหตุผลคือ เนื่องจากอุบัติเหตุร้ายแรงที่เกิดขึ้นบนท้องถนนอันเป็นเหตุให้เกิดอันตรายแก่ชีวิตและทรัพย์สินของบุคคลต่าง ๆ นั้น มีสาเหตุส่วนหนึ่งเนื่องมาจากผู้ขับขี่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่นหรือเสพวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทกลุ่มแอมเฟตามีนในขณะที่ขับรถ แม้จะได้มีการจับกุมปราบปรามและป้องกันมิให้ผู้ขับขี่เสพหรือเมาสิ่งต่าง ๆ ดังกล่าวในขณะที่ขับรถแล้วก็ตาม แต่ก็ปรากฏว่ายังมีผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนอยู่อีก สมควรกำหนดให้ผู้ตรวจการตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกและผู้ตรวจการตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์มีอำนาจดำเนินการเกี่ยวกับการทดสอบหรือการตรวจสอบของมีเมาหรือสารเสพติดดังกล่าวในผู้ขับขี่ได้เช่นเดียวกับเจ้าพนักงานจราจรและพนักงานเจ้าหน้าที่ตามกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก เพื่อเป็นการแบ่งเบาภาระของเจ้าพนักงานดังกล่าวและปรับปรุงอำนาจหน้าที่ของเจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน พนักงานเจ้าหน้าที่และผู้ตรวจการให้สามารถดำเนินการทดสอบหรือตรวจสอบตลอดจนจับกุมปราบปรามผู้ขับขี่ซึ่งเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่นหรือเสพวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทกลุ่มแอมเฟตามีนในขณะที่ขับรถให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและทำให้เกิดความปลอดภัยในท้องถนนมากยิ่งขึ้น

ต่อมาในปี พ.ศ. ๒๕๕๐ ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๗) พ.ศ. ๒๕๕๐ โดยกำหนดให้ความผิดของผู้ขับขี่ที่ได้ขับรถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น เป็นความผิดที่ไม่อาจจำคุกติดเดือนหรือทำการเปรียบเทียบได้ รวมทั้งปรับปรุงบทกำหนดโทษสำหรับความผิดฐานขับรถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่นหรือเสพยาเสพติดให้โทษหรือวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท

และในปี พ.ศ. ๒๕๕๗ ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมอีกครั้งโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๑๐) พ.ศ. ๒๕๕๗ โดยมีเหตุผล คือ การกำหนดข้อสันนิษฐานว่า ขับขี่ขับรถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น ในกรณีที่ขับรถไม่ยอมให้ทดสอบโดยไม่มีเหตุอันควร ซึ่งจะเป็นมาตรการในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดจากผู้ขับขี่รถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น

๒. พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒

เป็นกฎหมายที่ตราขึ้นเพื่อบังคับรถยนต์ทุกประเภท โดยกำหนดประเภทและลักษณะของรถยนต์ที่สามารถใช้วิ่งบนทาง รวมทั้งการจดทะเบียน การใช้รถและการชำระภาษี ตลอดจนใบอนุญาตขับขี่ เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้ทางร่วมกัน

กฎหมายฉบับนี้มีแก้ไขเพิ่มเติมโดย พระราชบัญญัติรณนทร์ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๒๔ (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๒๕ (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๒๗ (ฉบับที่ ๕) พ.ศ. ๒๕๒๘ (ฉบับที่ ๖) พ.ศ. ๒๕๒๘ (ฉบับที่ ๗) พ.ศ. ๒๕๓๐ (ฉบับที่ ๘) พ.ศ. ๒๕๓๐ (ฉบับที่ ๙) พ.ศ. ๒๕๓๗ (ฉบับที่ ๑๐) พ.ศ. ๒๕๔๒ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๔๔ (ฉบับที่ ๑๒) พ.ศ. ๒๕๔๖ (ฉบับที่ ๑๓) พ.ศ. ๒๕๔๗ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๕๐ (ฉบับที่ ๑๕) พ.ศ. ๒๕๕๑ (ฉบับที่ ๑๖) พ.ศ. ๒๕๕๖ และ (ฉบับที่ ๑๗) พ.ศ. ๒๕๕๗

สำหรับการกำหนดความผิดและบทลงโทษตามกฎหมายจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ในความผิดฐาน “ไม่มีใบอนุญาตขับขี่หรือไม่นำติดตัวขณะขับขี่” นั้นมีการแก้ไขเพิ่มเติมในฉบับต่าง ๆ สรุปได้ ดังนี้

(๑) พระราชบัญญัติรณนทร์ (ฉบับที่ ๖) พ.ศ. ๒๕๒๘ ซึ่งมีเหตุผลในการประกาศใช้ คือ เนื่องจากพระราชบัญญัติรณนทร์ พ.ศ. ๒๕๒๒ ได้บัญญัติเกี่ยวกับคุณสมบัติและการออกใบอนุญาตให้แก่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ไว้ โดยกำหนดให้ผู้ที่จะมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ได้จะต้องมีอายุไม่ต่ำกว่าสิบแปดปีบริบูรณ์ แต่ในความเป็นจริงแล้วปรากฏว่าเด็กที่มีอายุไม่ต่ำกว่าสิบห้าปีและมีภูมิลำเนาอยู่ต่างจังหวัดนั้นส่วนมากมีรถจักรยานยนต์ใช้เป็นพาหนะทั้งสิ้น เพราะมีความจำเป็นที่จะต้องใช้รถจักรยานยนต์ขับขี่ไปโรงเรียนหรือใช้ในกิจการด้านอื่น ๆ เนื่องจากสถานศึกษาอยู่ห่างไกลจากบ้านมาก ซึ่งการกระทำดังกล่าวถือว่าการกระทำที่ผิดกฎหมาย ดังนั้นเพื่อให้เด็กที่มีอายุไม่ต่ำกว่าสิบห้าปีมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ได้โดยไม่ผิดกฎหมาย จึงสมควรแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติดังกล่าวเสีย และเนื่องจากในปัจจุบันกฎหมายบัญญัติให้บุคคลที่มีอายุสิบห้าปีบริบูรณ์ต้องไปทำบัตรประจำตัวประชาชนทุกคน ดังนั้นจึงสมควรอนุญาตให้ผู้ที่มีอายุไม่ต่ำกว่าสิบห้าปีมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ได้เช่นเดียวกัน

(๒) พระราชบัญญัติรณนทร์ (ฉบับที่ ๘) พ.ศ. ๒๕๓๐ โดยมีเหตุผล คือ โดยที่ประเทศไทยได้ทำความตกลงกับประเทศในสมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ว่าด้วยการยอมรับใบอนุญาตขับรถภายในประเทศซึ่งกันและกัน และโดยที่ประเทศไทยอาจทำความตกลงในทำนองเดียวกันกับประเทศอื่น ๆ ด้วย ซึ่งความตกลงดังกล่าวจะมีผลให้ผู้มีใบอนุญาตขับรถที่ออกโดยพนักงานเจ้าหน้าที่หรือสมาคมยานยนต์ที่ได้รับอนุญาตจากรัฐบาลของประเทศในสมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ หรือจากรัฐบาลของประเทศที่ประเทศไทยมีความตกลงด้วย สามารถใช้ใบอนุญาตขับรถนั้นขับรถในประเทศไทยได้ ทั้งนี้ เพื่อดำเนินการให้เป็นไปตามพันธกรณีที่ประเทศไทยมีอยู่ กับต่างประเทศตามความตกลงดังกล่าว นอกจากนี้ เห็นสมควรกำหนดให้ใบอนุญาตขับรถระหว่างประเทศสำหรับรถยนต์ส่วนบุคคลและรถจักรยานยนต์ที่ออกตามอนุสัญญาว่าด้วยการจราจรทางถนนทำ ณ นครเจนีวา ค.ศ. ๑๙๔๙ ซึ่งประเทศไทยได้ภาคยานุวัติ เมื่อวันที่ ๑๕ สิงหาคม ๒๕๐๕ เป็นใบอนุญาตขับรถชนิดหนึ่งตามพระราชบัญญัติรณนทร์ พ.ศ. ๒๕๒๒

(๓) พระราชบัญญัติรณนทร์ (ฉบับที่ ๙) พ.ศ. ๒๕๓๗ มีเหตุผลในการประกาศใช้ พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ เนื่องจากผู้ได้รับอนุญาตเป็นผู้ขับรถที่จดทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ไม่อาจใช้ใบอนุญาตนั้นขับรถที่จดทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ได้ ทั้ง ๆ ที่โดยข้อเท็จจริงแล้ว ผู้ซึ่งมีความสามารถขับรถขนาดใหญ่ย่อมสามารถขับรถที่มีขนาดเล็กกว่าได้ สมควรกำหนดให้ผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ขัรถที่จดทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ในบางประเภทได้

(๔) พระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ ๑๒) พ.ศ. ๒๕๔๖ เหตุผลในการประกาศใช้ที่เกี่ยวข้องกับการออกใบอนุญาตขับรถ คือ การปรับปรุงอายุใบอนุญาตขับรถให้เหมาะสมยิ่งขึ้น รวมทั้งปรับปรุงคุณสมบัติและลักษณะต้องห้ามของผู้มีสิทธิขอรับใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะ

(๕) พระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ ๑๓) พ.ศ. ๒๕๔๗ เหตุผลในการประกาศใช้ที่เกี่ยวข้องกับการออกใบอนุญาตขับรถ คือ การกำหนดให้นายทะเบียนมีอำนาจเรียกผู้ได้รับใบอนุญาตขับรถมาตรวจสอบคุณสมบัติหรือลักษณะต้องห้ามภายหลังที่ได้รับใบอนุญาตไปแล้ว

๓. พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒

เป็นกฎหมายที่ตราขึ้นเพื่อควบคุมการขนส่งทางบกให้เหมาะสม มีมาตรฐานและเกิดความปลอดภัย โดยได้จัดตั้งคณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางบกเพื่อเป็นองค์กรกลางทำหน้าที่กำหนดนโยบายและมาตรการด้านการขนส่ง และจัดตั้งคณะกรรมการควบคุมขนส่งทางบกเพื่อกำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับการขนส่งให้เป็นมาตรฐาน นอกจากนี้ กฎหมายยังได้กำหนดลักษณะการประกอบการขนส่ง การชดเชยค่าเสียหายที่เกิดจากการขนส่ง การบริหารจัดการขนส่งโดยมีบทบัญญัติควบคุมรถ ผู้ประจำรถ ผู้โดยสาร ตลอดจนสถานีขนส่ง และได้กำหนดบทลงโทษสำหรับผู้ฝ่าฝืนบทบัญญัติแห่งกฎหมายนี้ด้วย

กฎหมายฉบับนี้มีการแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๒๓ (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๓๐ (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๓๕ (ฉบับที่ ๕) พ.ศ. ๒๕๓๕ (ฉบับที่ ๖) พ.ศ. ๒๕๓๗ (ฉบับที่ ๗) พ.ศ. ๒๕๓๗ (ฉบับที่ ๘) พ.ศ. ๒๕๔๒ (ฉบับที่ ๙) พ.ศ. ๒๕๔๒ (ฉบับที่ ๑๐) พ.ศ. ๒๕๔๖ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๐ (ฉบับที่ ๑๒) พ.ศ. ๒๕๕๗ (ฉบับที่ ๑๓) พ.ศ. ๒๕๕๗

นอกจากนี้ ยังมีการแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชกำหนดแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ พ.ศ. ๒๕๒๙

๔. พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕

เป็นกฎหมายที่ตราขึ้นเพื่อบังคับกิจการหรือการกระทำใด ๆ ที่เกี่ยวข้องบนทางหลวง โดยกำหนดประเภทของทางหลวง การกำกับตรวจตราและควบคุมทางหลวง และงานทาง ตลอดจนการควบคุม การรักษา การขยายและสงวนเขตทางหลวง และทางหลวงพิเศษ ทั้งนี้เพื่อให้สภาพการใช้ทางหลวงเกิดความสะดวก ฯลฯ ได้กำหนดบทลงโทษสำหรับผู้ฝ่าฝืนบทบัญญัติแห่งกฎหมายนี้ด้วย

พระราชบัญญัติฉบับนี้มีการแก้ไขเพิ่มเติม ๑ ครั้ง คือ พระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๔๙ โดยมีเหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ เนื่องจากกฎหมายว่าด้วยทางหลวงได้ใช้บังคับมาเป็นเวลานาน บทบัญญัติต่าง ๆ ที่ใช้ในการควบคุมดูแลรักษาทางหลวงยังไม่เหมาะสม และมาตรการสำหรับดำเนินการกับผู้ฝ่าฝืนยังไม่ได้ผลเท่าที่ควร และปรากฏว่าได้มีการใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนักบรรทุกเกินกว่าที่กำหนดบนทางหลวง ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ทางหลวง และความปลอดภัยแก่ผู้ขับขี่ยานพาหนะบนทางหลวง นอกจากนั้น ยังปรากฏว่ามีการใช้ทางหลวงเพื่อการชุมนุมประท้วงยื่นข้อเรียกร้องจากราชการและโดยที่ได้มีการยกฐานะของสุขาภิบาลเป็นเทศบาลตามกฎหมายว่าด้วยการเปลี่ยนแปลงฐานะของสุขาภิบาลเป็นเทศบาลแล้ว สมควรปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยทางหลวงเสียใหม่เพื่อให้เหมาะสมและสอดคล้องกับสถานการณ์ในปัจจุบัน ยกเลิกบทบัญญัติเกี่ยวกับสุขาภิบาล และกำหนดให้ผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวงมีอำนาจเปรียบเทียบปรับสำหรับความผิดที่มีโทษปรับสถานเดียวได้รวมทั้งปรับปรุงบทกำหนดโทษให้เหมาะสมยิ่งขึ้น

๒.๖ หลักการเบื้องต้นเกี่ยวกับกฎหมายการจราจร

ลักษณะสำคัญประการหนึ่งของกฎหมาย คือ กฎหมายต้องเป็นคำสั่งหรือข้อบังคับที่ใช้ได้เสมอไป (Continuity) หมายความว่า กฎหมาย เมื่อประกาศมีผลบังคับใช้แล้วก็ใช้ได้ตลอดไปจนกว่าจะถูกแก้ไข เปลี่ยนแปลงหรือยกเลิกโดยกระบวนการที่ถูกต้องตามขั้นตอนในภายหลัง เพราะตราบใดที่ยังไม่มีการยกเลิก ก็ต้องถือว่ากฎหมายนั้นยังมีอยู่ จะหยิบยกขึ้นมาใช้เมื่อใดก็ยังคงมีผลบังคับใช้ได้ดังสุภาษิตกฎหมายที่กล่าวว่า “กฎหมายนอนหลับบางคราว แต่ไม่เคยตาย” (The Laws Sometime Sleep, Never die)

การบังคับใช้กฎหมายจราจร จะมีการปรับปรุงแก้ไขเปลี่ยนแปลงเพื่อให้เหมาะสมกับสภาพการจราจรอยู่ตลอดเวลา จึงจำเป็นต้องเรียนรู้อย่างต่อเนื่อง

การกระทำความผิดกฎหมายจราจร เป็นการกระทำความผิดที่มีโทษทางอาญา ประเภท Mala Prohibita หมายถึง การกระทำความผิดที่กฎหมายได้บัญญัติไว้ว่าเป็นความผิด กล่าวคือ การกระทำนั้น ๆ ไม่ได้เป็นความชั่วหรืออาชญากรรมด้วยตัวของมันเองแต่อย่างใด เช่น การที่ผู้ขับขี่รถยนต์จะเลี้ยวซ้ายหรือเลี้ยวขวา ก็ย่อมสามารถกระทำได้โดยอิสระ หากขับขี่ในบ้านของตนเอง แต่หากขับขี่ไปบนท้องถนนแล้วฝ่าฝืนเครื่องหมายจราจรบังคับห้ามเลี้ยวซ้าย ก็จะเป็นความผิดทันที ทั้งที่การเลี้ยวซ้ายหรือเลี้ยวขวาก็ไม่ได้เป็นการชั่วหรือเป็นอาชญากรรมแต่อย่างใด

๒.๗ ความหมายและลักษณะของการจราจรและกฎหมายจราจร

๒.๗.๑ ความหมายของการจราจรและกฎหมายจราจร

“กฎหมายจราจร” หมายความว่า ข้อกฎหมายต่าง ๆ ที่กำหนดในกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ กฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกและกฎหมายว่าด้วย ทางหลวง

“ผู้ใช้งานพาหนะในการจราจร” หมายความว่า ผู้ขับขี่หรือผู้ควบคุมรถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ ซึ่งขับขี่ในทางเดินรถตามกฎหมาย

“ผู้บังคับใช้กฎหมาย” หมายความว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจผู้ปฏิบัติหน้าที่ควบคุมการจราจร และให้หมายความรวมถึงเจ้าพนักงานจราจรและพนักงานเจ้าหน้าที่ตามกฎหมายจราจร

“การบังคับใช้กฎหมายจราจร” หมายความว่า การดำเนินการใด ๆ ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรเพื่อให้เป็นไปตามกฎหมายจราจร อันได้แก่ การว่ากล่าวตักเตือนการจับกุมโดยการออกใบสั่งของเจ้าพนักงานจราจร การยึดใบอนุญาตขับขี่หรือไม่ยึดใบอนุญาตขับขี่ การใช้เครื่องบังคับล้อการยกรถที่ถูกเครื่องบังคับล้อ และให้รวมถึงการที่พนักงานสอบสวนหรือตำรวจจราจรระดับชั้นสัญญาบัตรทำการเปรียบเทียบปรับผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจร

กฎหมายจราจร ซึ่งเป็นกฎหมายหลักในการบังคับควบคุมการจราจรให้ เป็นไปด้วยความเรียบร้อยและมีความ เป็นระเบียบกฎหมายจราจรที่ใช้เป็นหลักในประเทศ คือ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ องค์ประกอบสำคัญของพระราชบัญญัติดังกล่าว ได้แก่

๑. ตัวยกกฎหมาย ซึ่งจะกำหนด สิทธิ และ หน้าที่ของผู้ใช้รถและใช้ถนนผู้ที่ต้องปฏิบัติตามกฎหมาย

๒. ผู้ปฏิบัติตามกฎหมาย ได้แก่ คนขับรถทุกชนิด (รวมถึงคนนั่งหรือซ้อนรถด้วย) คนที่ต้องใช้ถนน (เดินเท้าข้ามถนน จูง ขี่ หรือไล่ต้อนสัตว์)

๓. ผู้บังคับให้เป็นไปตามกฎหมาย ได้แก่ เจ้าพนักงานจราจร พนักงานเจ้าหน้าที่ พนักงานสอบสวน ฯลฯ

๔. เครื่องมือในการใช้บังคับ ได้แก่ เครื่องหมายจราจร และสัญญาณจราจร ฯลฯ

๕. เครื่องมือในการจับกุม ได้แก่ เครื่องจับความเร็ว เครื่องตรวจแอลกอฮอล์ เครื่องตรวจวัดควัน เครื่องตรวจวัดเสียง เครื่องตรวจวัดฟิล์มกรองแสง ฯลฯ

๖. วิธีการบังคับหรือการลงโทษ ได้แก่ การว่ากล่าวตักเตือน การเปรียบเทียบปรับ การลงโทษจำคุก การพักใช้ใบอนุญาตขับรถ การเพิกถอนใบอนุญาตขับรถ

กล่าวโดยสรุป การจราจร หมายถึง การใช้ทางเพื่อการสัญจรไปมาของผู้คน ไม่ว่าจะเป็นทางบก ทางน้ำ หรือทางอากาศ รวมถึงผู้ขับขี่ ควบคุมหรือไล่ต้อนสัตว์ด้วย

สำหรับการศึกษานี้ จะศึกษาเฉพาะกรณีการสัญจรและกฎหมายที่ควบคุมเกี่ยวกับการจราจรทางบก เท่านั้น

๒.๗.๒ ลักษณะของกฎหมายจราจร

กฎหมายจราจร เป็นกฎหมายที่บัญญัติขึ้นเพื่อให้เกิดความสะดวกและปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เป็นกฎเกณฑ์ที่ตั้งขึ้นเพื่อใช้บังคับเพื่อการจัดระเบียบการจราจรให้ทันกับการพัฒนาการเทคโนโลยียานยนต์ และสภาพการใช้รถใช้ถนน ดังนั้น กฎหมายจราจรจึงมีลักษณะเป็นกฎหมายเทคนิค คือบัญญัติขึ้นด้วยเหตุผลทางเทคนิค เพื่อการจัดระเบียบทางสังคม ไม่ได้บัญญัติตามเหตุผลทางด้านศีลธรรม เช่น การเดินทางทางซ้ายทางขวาไม่มีความถูกต้องในตัวของมันเอง ความถูกต้องเกิดขึ้นเนื่องจากการตั้งกฎเกณฑ์ เป็นต้น

จะเห็นได้ว่า โดยพื้นฐานของกฎหมายจราจรแล้ว บัญญัติขึ้นเพื่อประโยชน์ในทางปกครอง บริหาร โดยกำหนดกฎเกณฑ์และมาตรการต่าง ๆ เพื่อบังคับให้เกิดความสะดวกและปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ฉะนั้น การกระทำที่ฝ่าฝืนกฎเกณฑ์ จึงอยู่นอกเหนือความรู้สึกมนุษยธรรมในเรื่องความถูกต้องทางศีลธรรม ซึ่งหลาย ๆ ประเทศ เช่น เยอรมัน ได้แยกความผิดจราจรนี้ให้สิ้นสภาพการเป็นความผิดอาญา โดยพิจารณาจัดให้การกระทำผิดดังกล่าวเป็นลักษณะของ “การฝ่าฝืนระเบียบ” เท่านั้น เป็นผลให้การกำหนดนโยบายทางอาญาต่อผู้กระทำผิดกฎหมายจราจรไม่จำเป็นต้องใช้โทษและกระบวนการทางอาญามาบังคับ เช่นเดียวกับความผิดอาญาทั่วไป ทั้งนี้เพื่อหลีกเลี่ยงผลเสียในการเข้ามาสู่กระบวนการทางอาญา และภาระการพิจารณาของศาล

แต่สำหรับกฎหมายไทย ไม่ได้แยกความผิดจราจรออกไปจากกฎหมายอาญา ทั้งนี้ เพราะแนวคิดในการร่างกฎหมายไทย ที่นำแนวคิดของประเทศอังกฤษมาใช้ ประกอบกับการที่สังคมไทย ประชาชนยังขาดจิตสำนึกในการปฏิบัติตามกฎหมายด้วยตนเอง หรือขาดหลักความเชื่อฟังกฎหมาย ดังนั้น เพื่อให้กฎหมายที่บัญญัติขึ้นมีผลบังคับใช้จึงต้องอาศัยบทลงโทษทางอาญามาใช้บังคับ

๒.๘ ประเภทของความผิดและการบังคับตามกฎหมายจราจร

๒.๘.๑ ประเภทความผิดตามกฎหมายจราจร สามารถแบ่งออกได้เป็น ๒ ประเภท คือ^{๒๑}

๑. ความผิดประเภทที่เกี่ยวกับการจราจร เป็นการที่ผู้ขับขี่ได้กระทำความผิดหลังจากที่หยุดรถ หรือจอดรถแล้ว แม้จะก่อให้เกิดอุบัติเหตุหรือมีความร้ายแรงน้อยกว่า แต่โอกาสที่จะทำให้เกิดปัญหาจราจรติดขัดได้ง่าย เช่น การจอดรถในเขตป้ายจอดรถประจำทาง การจอดรถในที่ห้ามจอด การจอดรถซ้อนคัน เป็นต้น

^{๒๑} ศราวุฒิ พันธ์ขาว, การจราจร : ปัญหาและการแก้ไข, กรุงเทพฯ : กองบังคับการตำรวจจราจร, ๒๕๒๔.

๒. ความผิดประเภทที่เกี่ยวกับการขับเคื่อนรถ เป็นการที่ผู้ขับขี่ได้กระทำความผิดขณะที่อยู่ในระหว่างขับขี่รถยนต์ ความผิดประเภทนี้ ถือว่าเป็นความผิดประเภทที่ร้ายแรง และเป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุจราจรมากที่สุด ได้แก่ การขับรถด้วยความเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณจราจร ขับรถในขณะมีนเมา เป็นต้น

๒.๘.๒ ประเภทของผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจร

ผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจร อาจแบ่งออกเป็น ๒ ประเภทใหญ่ ๆ คือ ผู้ใช้รถและคนเดินเท้า

๑. ผู้กระทำความผิดในส่วนของผู้ใช้รถ ผู้กระทำความผิดในส่วนนี้อาจแบ่งออกได้เป็น ๒ กลุ่ม คือ

๑.๑ กลุ่มคอเช็ดขาว หมายถึง ผู้ขับขี่ที่ไม่ได้มีอาชีพในการขับรถ แต่ต้องขับรถเพราะมีความจำเป็นจะต้องเดินทาง หรือประกอบธุรกิจ

๑.๒ กลุ่มคอเช็ดน้ำเงิน หมายถึง ผู้ขับขี่ที่มีอาชีพในการขับรถ เช่นคนขับรถรับจ้างสาธารณะ คนขับรถโดยสารประจำทาง หรือคนขับรถบรรทุกรับจ้าง เป็นต้น

๒. ผู้กระทำความผิดในส่วนของคนเดินเท้า เช่น การไม่เดินบนทางเท้าหรือไหล่ทางในทางที่มีทางเท้าหรือไหล่ทาง การขายของในทางเดินรถ การขี่ จูง หรือไล่ต้อนสัตว์ไปบนทางในลักษณะที่เป็นการกีดขวางจราจร เป็นต้น

๒.๘.๓ การบังคับตามกฎหมายจราจร

การบังคับตามกฎหมาย^{๒๒} หมายถึง การบังคับให้ผู้ใช้รถใช้ถนนได้ปฏิบัติตามกฎหมายข้อบังคับเกี่ยวกับการจราจร การขนส่งทางบก เพื่อความเป็นระเบียบเรียบร้อยในสังคม เพราะการกระทำความผิดกฎหมายจะต้องมีการลงโทษผู้ฝ่าฝืนโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นการข่มขู่มากกว่าการแก้แค้น ทั้งนี้เพราะ การกระทำความผิดกฎหมายจราจรว่าเป็นความผิดทางอาญา ประเภท Main Prohibit ซึ่งหมายถึง การกระทำความผิดที่กฎหมายได้บัญญัติไว้ว่าเป็นผิดซึ่งมีผู้ฝ่าฝืนกฎหมายประเภทนี้มากมาย สาเหตุประการหนึ่งคือ ผู้กระทำความผิดส่วนใหญ่มากมายในสังคม ผู้กระทำความผิดมักมีอิทธิพลหรือมีคนที่ช่วยให้ตนพ้นผิดได้ ประการสำคัญที่สุดคือ ประชาชนทั่วไปมักไม่ประณามผู้กระทำความผิดว่าเป็นการก่ออาชญากรรม แต่หากพิจารณาในนัยที่ว่าเป็นการฝ่าฝืนกฎหมายและมีบทลงโทษ อีกทั้งการฝ่าฝืนนั้นทำให้สังคมเดือดร้อน หรือได้รับอันตราย การกระทำความผิดฐานฝ่าฝืนกฎหมายจราจร ก็สมควรอย่างยิ่งที่จะจัดได้ว่าเป็นการก่ออาชญากรรมพื้นฐาน เพราะอัตราการเกิดอาชญากรรมประเภทนี้มีสูงมากกว่าอาชญากรรมเกี่ยวกับชีวิตและทรัพย์สินอื่น ๆ รวมกัน

การบังคับให้เป็นไปตามกฎหมาย มองดูผิวเผินแล้วน่าจะเป็นหน้าที่ของตำรวจจราจรเท่านั้น ที่จะคอยกวาดขัน บังคับมิให้ผู้ใดฝ่าฝืนกฎข้อบังคับในการจราจรตลอดจนการลงโทษผู้จงใจฝ่าฝืนเพิ่มโทษ หรือเสนอเพิกถอนใบอนุญาตขับรถแก่ผู้ไม่เคารพกฎหมาย แต่ผู้ที่มีหน้าที่เกี่ยวข้องในเรื่องนี้ยังมีอีกหลายหน่วยงาน เช่น กองทะเบียนยานพาหนะและกรมการขนส่งทางบกมีอำนาจในการออกใบอนุญาตขับขี่

การแก้ไขเพื่อที่จะลดปัญหาการจราจรบนท้องถนน โดยการออกกฎหมายบังคับนั้น ในทางจิตวิทยาถือว่า เป็นการกดดันแต่เพียงอย่างเดียว ซึ่งหมายความว่าแม้แต่การบังคับไม่ให้กระทำความผิด แต่ยังไม่มีการอบรมให้เข้าใจถึงข้อเท็จจริงทั้งคนขับรถและคนเดินเท้าในภัยอันตรายอย่างดีพอ ถือว่าเป็นการแก้ไขที่ปลายเหตุ จะเห็นได้ว่าในด้านการศึกษา ด้านวิศวกรรมจราจร และด้านการบังคับให้

^{๒๒} ศราวุฒิ พันธ์ขาว, การจราจร : ปัญหาและการแก้ไข, กรุงเทพฯ : กองบังคับการตำรวจจราจร, ๒๕๒๔.

เป็นไปตามกฎหมายย่อมต้องมีความสัมพันธ์กันเสมอ หากต่างฝ่ายต่างทำย่อมจะไม่สมบูรณ์ สิ่งที่เกี่ยวข้องกับการแก้ไขด้านการบังคับตามกฎหมาย ควรพิจารณาจาก

๑. กฎหมายจราจร

กฎหมายจราจร ที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน ได้แก่ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒ และ พระราชบัญญัติการขนส่ง พ.ศ. ๒๕๒๒ ทั้ง ๓ ฉบับ ประกาศใช้เมื่อ พ.ศ. ๒๕๒๒ การแก้ไขเปลี่ยนแปลงกฎหมายใหม่จะเหมาะสมกับสภาพการณ์ในปัจจุบันเพียงใด ต้องพิจารณาจากการยอมรับหรือการปฏิบัติของสังคมส่วนใหญ่ว่าสามารถที่จะปฏิบัติตามได้หรือไม่ แต่กฎหมายจราจรของประเทศไทยร่างออกมาใช้โดยคำนึงถึงหลักความปลอดภัยเป็นประการสำคัญ ซึ่งถือว่าเป็นการใช้หลักตามแบบอย่างประเทศในยุโรป การถือหลักความปลอดภัย โดยการเน้นหนักเช่นนี้ ย่อมจะเกิดการหย่อนยานในหลักความระมัดระวังในการสัญจรไปบ้างแต่อย่างไรก็ตามการเลือกหลักความปลอดภัยไว้ก่อนความระมัดระวังก็จะลดค่าความสูญเสียเกี่ยวกับชีวิตและทรัพย์สินลงไปได้มาก

กล่าวโดยทั่วไป กฎหมาย ข้อบังคับและประกาศของเจ้าพนักงานจราจร สิ่งต่างๆ นี้ มีอยู่เพียงพอแล้ว หากไม่จำเป็นก็ไม่ควรที่จะบัญญัติไว้อีก หากแต่ประการสำคัญควรพิจารณาว่าเจ้าหน้าที่ของรัฐและผู้ใช้นถนนทางปฏิบัติตามกฎหมายข้อบังคับที่มีอยู่ครบถ้วนแล้วเพียงใด

การออกไปสั่งเจ้าพนักงานจราจร เจ้าหน้าที่ตำรวจมีอำนาจตามกฎหมายจราจรให้ออกแก่ผู้กระทำความผิดได้ โดยมีอำนาจยึดใบอนุญาตขับขี่ไว้ไม่เกิน ๘ ชั่วโมง และจะต้องออกไปแทนใบอนุญาตขับขี่ ให้แก่ผู้กระทำความผิดเพื่อใช้ได้ภายใน ๗ วัน ผู้กระทำความผิดจะต้องมารายงานตัวต่อพนักงานสอบสวนยังสถานีตำรวจที่ปรากฏในใบสั่ง วัตถุประสงค์ของการมีใบสั่งก็เพื่อเป็นการแจ้งความ เป็นหมายเรียกตัว เป็นแบบฟอร์มการให้สัญญาและเป็นแบบฟอร์มการดำเนินคดี เจตนาประสงค์ในการใช้ใบสั่งเหล่านี้ถูกกำหนดขึ้นเพื่อเป็นบทลงโทษสำหรับผู้ฝ่าฝืนกฎหมายจราจรซึ่งถูกจับกุมโดยเจ้าหน้าที่ตำรวจ และเพื่อเป็นการป้องกันอุบัติเหตุจราจร บทลงโทษของใบสั่งนั้นเป็นไปใน ๒ ลักษณะด้วยกัน คือ ผู้ฝ่าฝืนกฎหมายจราจรและได้รับใบสั่งต้องไปจ่ายค่าปรับตามเวลาที่กำหนดไว้ หรือไม่ก็ต้องไปขึ้นศาลหากไม่ยอมชำระค่าปรับ

๒. การควบคุมรถยนต์

การแก้ไขปัญหาการละเมิดกฎหมายจราจรอีกทางหนึ่ง ควรพิจารณาต้นเหตุประการหนึ่ง คือ รถยนต์ที่มีมากเกินไปโดยเฉพาะรถยนต์นั่งส่วนบุคคลเคยมีผู้คิดหาวิธีชะลอการเกิดของรถยนต์ให้น้อยลงด้วยวิธีการต่าง ๆ กัน เช่น การพิจารณาเก็บภาษีรถยนต์ตามความดังของกระบอกสูบ แต่อย่างไรก็ตาม การเพิ่มจำนวนรถประจำทางให้มีมากขึ้นกว่าเดิมก็ไม่เป็นการแก้ไขคับคั่ง หากยังเป็นผลให้รถติดเพิ่มมากขึ้นอีก ทางที่เป็นไปได้คือ การจัดการทำให้ระบบการขนส่งสาธารณะ สะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และประหยัด เพียงเท่านั้นก็จะทำให้ผู้ใช้รถส่วนตัวหันมาใช้รถสาธารณะมากขึ้น โดยไม่จำเป็นต้องไปตั้งกำแพงภาษีรถชนิดอื่น ๆ ซึ่งอาจก่อความเดือดร้อนแก่ประชาชน

๓. การควบคุมใบอนุญาตขับรถ

ควรเปลี่ยนวิธีการสอบรับใบอนุญาตขับรถเสียใหม่ ผู้มีสิทธิสอบจำเป็นต้องมีสมรรถภาพในการขับรถเฉพาะประเภทอย่างแท้จริง อาจผ่านการทดสอบมาจากสถาบันที่จัดสถานที่ทดสอบนั้นตามหลักวิชาการโดยเฉพาะและเป็นที่รับรองของทางราชการแล้ว หรือทางราชการอาจจัดขึ้นเสียเองได้ยิ่งเป็นการดี ส่วนการสอบความรู้อื่นที่จำเป็นก็ต้องดำเนินการโดยรัดกุม อาจใช้วิธีสอบแบบปรนัย

๔. เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

ควรต้องมีบุคลิกลักษณะเหมาะสมกับงานโดยเฉพาะ เป็นคนซื่อสัตย์ สุจริต สุขภาพ แข็งแรงอดทน มีปฏิภาณไหวพริบ และเข้ากับประชาชนดี จำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องพิจารณาบุคลาการประเภทนี้ให้มีความรู้ และใช้กฎหมายอย่างเข้มแข็ง เฉียบขาด และสม่ำเสมอ เป็นที่ยอมรับกันว่าหากเจ้าหน้าที่ตำรวจเอาใจใส่ในการกวดขันบังคับตามกฎหมายอย่างจริงจังแล้ว พฤติกรรมของประชาชนทั่วไปที่เคยฝ่าฝืนกฎหมายอยู่จะเปลี่ยนแปลงไป

เกี่ยวกับยานพาหนะ เครื่องมือสื่อสารและอุปกรณ์ต่าง ๆ ก็มีความจำเป็นเพื่อให้การจัด และควบคุมจราจรได้ผล โดยเฉพาะอย่างยิ่งการป้องกันและปราบปรามผู้กระทำความผิดจะต้องกระทำโดยสม่ำเสมอ การจัดและควบคุมจราจรจะต้องอาศัยจากผลการวิจัยอุบัติเหตุ และการจับกุมผู้กระทำความผิดเป็นหลักในการดำเนินงาน แต่ไม่ควรใช้วิธีจัดสรรโควตาแบ่งกันจับกุมให้ได้เท่านั้นรายเท่านั้นราย ไม่มุ่งจับกุมแต่ในกรณีความผิดเล็ก ๆ น้อย ๆ ซึ่งไม่ใช่สาเหตุแห่งอันตราย การพิจารณาการปฏิบัติงานของตำรวจที่ตั้งใจทำงานอย่างได้ผลดีเยี่ยม ควรได้รับการพิจารณาให้บำเหน็จรางวัลเป็นพิเศษเพื่อเป็นกำลังใจ หรือให้ค่ายกย่องชมเชยให้เป็นแบบอย่างที่ดีต่อตำรวจผู้อื่น

๒.๘.๔ การลงโทษผู้ฝ่าฝืนกฎหมายจราจร

การลงโทษผู้ฝ่าฝืนกฎหมายจราจรในทางปฏิบัติแล้วจะเป็นโทษปรับเสียมากกว่าด้วยเหตุผลที่ยอมรับกันมานานในประเทศแล้วว่า การกระทำความผิดทางคดีอาญาในคดีเล็กน้อยที่ผู้กระทำความผิดไม่ควรจะต้องรับโทษถึงจำคุกนั้น โทษปรับเป็นการลงโทษในทางทรัพย์สินที่ดีสำหรับแต่ละความผิด ทั้งนี้โดยพิจารณาถึงความหนักเบาของความผิดเป็นสำคัญ การลงโทษในแง่นี้หากจะมองในแง่ความเป็นธรรม ก็ดูจะเป็นธรรม เนื่องจากการลงโทษอย่างเสมอหน้ากัน แต่หากจะมองในแง่ทัณฑ์แล้ว จะเป็นปัญหาว่าจะสนองตอบวัตถุประสงค์ในการลงโทษได้เพียงใด หรือไม่ในยุคปัจจุบัน ทฤษฎีการลงโทษเพื่อเป็นการแก้แค้นให้แก้สังคมไม่เป็นที่ยอมรับกันแล้ว และทฤษฎีการลงโทษเพื่อแก้ไขผู้กระทำความผิดให้กลับตัวเป็นคนดีนั้น โดยสภาพแล้วก็มีอาจนำมาใช้แก้โทษปรับได้ จึงเหลือเพียงทฤษฎีป้องปราม หรือข่มขู่เท่านั้น ที่เป็นวัตถุประสงค์ของโทษปรับ กล่าวคือ เป็นการลงโทษเพื่อให้ผู้ถูกลงโทษนั้นกระทำความผิดซ้ำอีก และเพื่อให้ผู้อื่นเห็นตัวอย่างและเกิดความเกรงกลัว ไม่กล้ากระทำความผิดเช่นนั้นในภายหน้าเมื่อได้ยอมรับว่าทฤษฎีป้องปราม หรือข่มขู่ เป็นที่ยอมรับว่าใช้ได้ผลในกรณี ความผิดประเภท Main Prohibit กฎหมายที่ใช้อยู่จะต้องมีประสิทธิภาพในการควบคุมบังคับให้สังคมอยู่ในครรลองเดียวกัน ซึ่งควรประกอบด้วยองค์ประกอบสำคัญ ๓ ประการ คือ

๑. มีการบัญญัติกฎหมายที่เหมาะสม
๒. มีการปฏิบัติตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด
๓. มีการลงโทษผู้ฝ่าฝืนกฎหมายอย่างเฉียบขาดและรวดเร็ว

อย่างไรก็ตาม วิธีที่จะทำให้ประชาชนช่วยกันรักษาประสิทธิภาพของกฎหมายนั้นมี ๓ ประการ คือ

๑. ประชาชนต้องทราบเกี่ยวกับกฎหมาย

ตามหลักกฎหมาย ถือว่าประชาชนต้องรู้กฎหมาย ผู้ใดจะกระทำความผิดโดยอ้างว่าไม่รู้กฎหมายไม่ได้ แต่ในทางปฏิบัติแล้วโอกาสที่บุคคลจะรู้ว่ามีการตรากฎหมายอะไรบ้างนั้น มีน้อยมากปกติการเผยแพร่โฆษณากฎหมายที่ตราออกมาก็ใช้วิธีพิมพ์เผยแพร่ในราชกิจจานุเบกษา ซึ่งเป็นหนังสือของทางราชการ โดยกฎหมายทุกฉบับจะเขียนไว้เหมือนกันว่า “ให้ใช้พระราชบัญญัตินี้ตั้งแต่วันประกาศใน

ราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป” หรือ “พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป”

๒. การฝึกให้ประชาชนมีระเบียบวินัยและเคารพกฎหมาย

เนื่องจากประชาชนจะต้องเคารพกฎหมายข้อบังคับเพื่อให้อยู่ร่วมกันในสังคมด้วยความสงบสุข เคารพในสิทธิของกันและกัน ดังนั้น ประชาชนควรได้รับการฝึกฝนให้มีระเบียบวินัย เคารพในสิทธิของผู้อื่น และให้ความร่วมมือกับทางบ้านเมืองที่จะรักษาความสงบเรียบร้อยของสังคม ในเรื่องนี้ต้องเริ่มกระทำกันตั้งแต่เด็ก เช่นการข้ามถนนตรงทางม้าลาย หรือสะพานลอย ไม่ทิ้งเศษสิ่งของลงบนถนน เป็นต้น จนเกิดความเคยชินต่อการเคารพในกฎเกณฑ์ต่าง ๆ ที่กำหนดขึ้น และจะส่งผลสืบเนื่องไปถึงการตั้งใจปฏิบัติตามกฎหมายในเรื่องอื่น ๆ โดยเคร่งครัดและอัตโนมัติ

๓. มีการลงโทษผู้ที่ฝ่าฝืนกฎหมายอย่างเฉียบขาดและรวดเร็วมาตราบการนี้เมื่อเจ้าพนักงานของรัฐที่เกี่ยวข้องคือ เจ้าหน้าที่ตำรวจซึ่งมีอำนาจหน้าที่จับกุมผู้กระทำความผิดเพื่อรักษาความสงบเรียบร้อย ก็จะต้องทำการจับกุมผู้กระทำความผิดอย่างเคร่งครัด และโดยทันที เมื่อจับกุมสอบสวนแล้ว ก็ใช้ดุลพินิจพิจารณาว่า ควรลงโทษผู้กระทำความผิดสถานใด หากเป็นความผิดครั้งแรกในข้อหาความผิดที่ไม่ร้ายแรงก็เปรียบเทียบปรับในอัตราที่สมควร แต่หากเป็นความผิดที่อาจเกิดอันตรายแก่ชีวิต หรือทรัพย์สินแล้วก็ต้องพิจารณาเปรียบเทียบปรับในอัตราที่หนัก เพื่อให้เข็ดหลาบและจะไม่กระทำความผิดซ้ำอีก

ในทางจิตวิทยาเชื่อว่า พฤติกรรมหรือการกระทำของบุคคล เป็นอาการที่แสดงออกซึ่งสิ่งที่สั่งสมประสบการณ์ในด้านต่าง ๆ ตลอดระยะเวลาอันยาวนานที่ผ่านมา ซึ่งได้แก่^{๒๓}

(๑) อารมณ์ (emotion) และความรู้สึก (feeling) ต่อบุคคลหรือสถานการณ์ที่ประสบ ซึ่งอาจแสดงออกมาเป็นพฤติกรรม หรือไม่แสดงพฤติกรรมออกมา หรือเก็บกดอารมณ์และความรู้สึกนั้นไว้ภายใต้พฤติกรรมปกติ

(๒) ความคิด (thought) และเหตุผล (reasoning) ซึ่งเป็นกระบวนการที่บุคคลให้ค่าความรู้สึกต่อเหตุการณ์ ข้อเท็จจริง ความรู้และข่าวสารต่าง ๆ ทั้งเหตุการณ์ที่ผ่านไปแล้วและกำลังประสบอยู่

(๓) ความเชื่อ (belief) และค่านิยม (values) ได้แก่ ความเชื่อเกี่ยวกับผลลัพธ์ของการกระทำต่าง ๆ ว่าจะส่งผลเชิงบวกหรือลบอย่างไร ความเชื่อเกี่ยวกับภาพลักษณ์ของตนเองเปรียบเทียบกับภาพลักษณ์ตัวตนของผู้อื่น ค่านิยมเป็นผลผลิตของการพิเคราะห์พิจารณาตามหลักศีลธรรมจรรยา รวมทั้งอิทธิพลของวัฒนธรรม วัฒนธรรมรอง ตลอดจนการขัดเกลาของครอบครัว กลุ่มเพื่อน เชื้อสาย เผ่าพันธุ์และเอกลักษณ์ทางเพศประกอบกัน

ดังนั้น พฤติกรรมเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่เหมาะสมหรือไม่เหมาะสมที่ปรากฏเป็นปัญหานั้น จึงน่าเชื่อได้ว่าเกิดจาก อารมณ์ ความรู้สึก ความคิด เหตุผล ความเชื่อและค่านิยม รวมทั้งประสบการณ์ที่สั่งสมจากภาพพฤติกรรมของการเป็นเจ้าหน้าที่ และปฏิบัติหน้าที่อยู่ในท้องถนนของกรุงเทพมหานครเกือบทุกวันเป็นระยะเวลายาวนานพอสมควร ผวนวกเข้ากับการรับรู้ข้อมูลข่าวสารในทางลบมากกว่าทางบวกจากสื่อมวลชนทุกรูปแบบตลอดมา เมื่อบุคคลนั้นประสบกับเหตุการณ์เฉพาะหน้าในการปฏิบัติหน้าที่ จึงเลือกแสดงพฤติกรรมในเชิงลบ คือพฤติกรรมเห็นแก่ตัว และเลือกตัดสินใจกระทำการทุจริตต่อหน้าที่และละเว้นการปฏิบัติหน้าที่ตามกฎหมายในที่สุด ทั้งนี้เนื่องจาก เมื่อเลือกพฤติกรรมดังกล่าวแล้วกลับได้รับแรงเสริมพฤติกรรมในทางบวก คือได้สิ่งตอบแทนเป็นเงิน และได้เป็นจำนวนมากว่าเงินที่ถูกต้องตามกฎหมาย ซึ่งเป็นการที่สังคมได้ให้แรงเสริมพฤติกรรมที่ไม่สอดคล้องเหมาะสมกับพฤติกรรมที่

^{๒๓} สุพัตรา สุภาพ, ปัญหาสังคม. กรุงเทพฯ : ไทยวัฒนาพานิช, พิมพ์ครั้งที่ ๑๓, ๒๕๓๙ หน้า ๔๐

ต้องการให้เกิด ขณะเดียวกัน เมื่อเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรได้ทุจริตแล้วก็ได้มีมาตรการที่เด็ดขาด เพื่อให้เจ้าหน้าที่จราจรถูกลงโทษตามกฎหมาย ทำให้เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรทำการทุจริตฝ่าฝืนกฎหมายละเว้นการปฏิบัติหน้าที่ เพื่อเรียกและรับสินบนแทนการจับกุมผู้กระทำความผิด

๒.๘.๕ โทษและสภาพบังคับตามกฎหมายจราจร

โทษและสภาพบังคับกฎหมายจราจร สามารถแยกได้ ดังนี้^{๒๔}

๑. โทษจำคุก หมายถึง การนำผู้กระทำความผิดซึ่งศาลพิพากษาลงโทษจำคุกไปควบคุมตัวในเรือนจำหรือทัณฑสถาน การลงโทษจำคุกไม่ว่าจะเป็นจำคุกตลอดชีวิต หรือจำคุกที่มีกำหนดเวลาก็ตาม เป็นมาตรการการลงโทษที่ทำให้ผู้รับโทษขาดเสรีภาพ ซึ่งนิยมใช้กันอย่างแพร่หลายในการลงโทษผู้กระทำความผิด ทั้งนี้ โทษจำคุกจะทำให้ผู้ต้องโทษสำนึกในความผิด โดยมีหลักของการแก้แค้น การยับยั้งการป้องกัน และการแก้ไขผู้กระทำความผิด ประกอบกัน

โทษจำคุกแม้ว่าในปัจจุบันจะได้มีการปรับปรุงให้ก้าวหน้าทั้งในด้านสถานที่การจัดระบบในการปกครอง การฝึกอบรม การให้การศึกษา การให้การรักษาพยาบาลโดยมุ่งแก้ไขความประพฤติของผู้กระทำความผิดให้ปรับตัวเป็นคนดีก็ตาม แต่โดยลักษณะโทษจำคุกแล้วไม่เหมาะสมกับผู้กระทำความผิดเล็กน้อย ซึ่งอาจได้รับผลร้ายแรงจากการจำคุกได้ เช่น มีการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของผู้ถูกจำคุกรายอื่น ดังนั้น การลงโทษสำหรับผู้ฝ่าฝืนกฎหมายจราจรในปัจจุบัน แม้กฎหมายจะกำหนดโทษจำคุกความผิดบางมาตรา แต่ศาลมักไม่ลงโทษจำคุกแก่ผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจร

๒. โทษปรับ เป็นโทษที่ใช้สำหรับกรณีความผิดเล็กน้อย โดยผู้กระทำความผิดจะต้องชำระเงินตามจำนวนที่กำหนดไว้ตามคำพิพากษาของศาล หรือตามที่เจ้าพนักงานเปรียบเทียบปรับ

๒.๘.๖ การดำเนินการในชั้นเจ้าพนักงาน

กระบวนการจับกุมของเจ้าพนักงาน การดำเนินการจับกุมผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจรเริ่มต่อเมื่อเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ พบว่าผู้ขับขี่ผู้ใดหรือบุคคลในรถฝ่าฝืน หรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรหรือเมื่อพบว่ามีสภาพไม่ถูกต้องตามที่กฎหมายกำหนด สามารถสั่งให้ผู้ขับขี่หยุดรถและดำเนินการได้ ๒ ประเภท คือ^{๒๕}

(๑) ว่ากล่าว ตักเตือน

(๒) ออกใบสั่งให้ผู้ขับขี่ไปยังสถานีตำรวจ หรือที่ทำการของเจ้าพนักงาน เพื่อชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบ ในกรณีที่ไม่วางผู้ขับขี่ ก็จะติดใบสั่งไว้ที่รถของผู้ขับขี่ที่เห็นได้ง่าย ทั้งนี้กฎหมายให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่า เจ้าของรถหรือผู้ครอบครองเป็นผู้กระทำความผิดดังกล่าว เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าผู้อื่นเป็นผู้ขับขี่

การดำเนินการดังกล่าวสามารถดำเนินการต่อผู้กระทำความผิดจราจรได้ทุกความผิด ยกเว้นความผิดจราจรร้ายแรงที่กำหนดไว้ในมาตรา ๑๕๗ ทวิ มาตรา ๑๕๙ มาตรา ๑๖๐ และมาตรา ๑๖๐ ทวิ เช่นความผิดฐานใบขับขี่รถภายใต้อิทธิพลของยาเสพติด การขับรถในขณะหย่อนความสามารถ เมาสุรา การขับแข่งรถในทางเป็นต้น ซึ่งกฎหมายห้ามมิให้ว่ากล่าวตักเตือน หรือเปรียบเทียบปรับต้องนำตัวส่งพนักงานสอบสวนส่งฟ้องต่อศาลตามเขตอำนาจต่อไป

สำหรับใบสั่งที่เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ ได้ออกให้แก่ผู้ขับขี่ที่กระทำความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกฯ นั้น ถือว่าเป็นการรับใบแทนใบอนุญาตขับขี่ด้วย ในกรณีที่

^{๒๔} ศราวุฒิ พันธ์ขาว, การจราจร : ปัญหาและการแก้ไข, กรุงเทพฯ : กองบังคับการตำรวจจราจร, ๒๕๒๔.

^{๒๕} พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ มาตรา ๑๔๐ วรรคแรก

เจ้าพนักงานจรรยาหรือพนักงานเจ้าหน้าที่เรียกเก็บใบอนุญาตขับขี่ สำหรับเจ้าพนักงานจรรยาหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ผู้เรียกเก็บใบอนุญาตขับขี่ ต้องรับนำใบอนุญาตขับขี่ที่เรียกเก็บไว้ไปมอบให้พนักงานสอบสวนผู้มีอำนาจทำการสอบสวนตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา ภายในเวลา ๘ ชั่วโมง นับแต่เวลาที่ออกใบสั่ง

อนึ่ง ใบรับแทนใบอนุญาตขับขี่ที่เจ้าพนักงานจรรยาหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ออกให้ดังกล่าวนี้ สามารถใช้แทนใบอนุญาตขับขี่ได้เป็นการชั่วคราวไม่เกิน ๗ วัน เมื่อเจ้าพนักงานจรรยาหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ หรือพนักงานสอบสวนได้กล่าวคัดค้าน หรือทำการเปรียบเทียบปรับ และผู้ขับขี่ได้ชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบแล้ว ให้คืนใบอนุญาตขับขี่แก่ผู้นั้นทันที

กระบวนการเปรียบเทียบปรับ เมื่อมีการกระทำผิดและเจ้าพนักงานได้ออกใบสั่งแล้ว ผู้กระทำผิดจะต้องมารายงานตัวเพื่อให้พนักงานสอบสวนทำการสอบสวนเปรียบเทียบปรับ สำหรับอธิบดีกรมการขนส่งทางบกหรือผู้ซึ่งอธิบายนมอบหมายนั้น มีอำนาจเปรียบเทียบปรับผู้กระทำผิดในคดีความผิดต่อพระราชบัญญัติกรมการขนส่งทางบกฯ และพระราชบัญญัติรถยนต์ฯ ที่มีโทษปรับสถานเดียวและผู้ต้องหายอมให้เปรียบเทียบ ในทางปฏิบัติ อธิบดีกรมการขนส่งทางบกได้มอบอำนาจให้การเปรียบเทียบปรับบรรดาความผิดต่อพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกฯ และพระราชบัญญัติรถยนต์ฯ ที่มีโทษปรับสถานเดียว ให้แก่พนักงานสอบสวนทำการเปรียบเทียบปรับแทนได้

ผลของการเปรียบเทียบปรับตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกฯ และพระราชบัญญัติรถยนต์ ดังกล่าว เมื่อผู้ต้องหาได้ชำระค่าปรับตามจำนวนที่อธิบดีหรือผู้ที่อธิบายนมอบหมายเปรียบเทียบภายในสามสิบวันแล้ว ถือว่าคดีเลิกกันตามบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาและเมื่อคดีอาญาลегกัน สิทธิภาคีอาญามาฟ้องก็จะจับ

สำหรับการเปรียบเทียบปรับ ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกฯ ซึ่งกระทำโดยพนักงานสอบสวนนั้น เมื่อผู้ต้องหาได้ชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบฯ สถานที่ที่ระบุไว้ในใบสั่งหรือสถานที่ที่อธิบดีกำหนดแล้ว ถือว่าคดีอาญาเป็นอันเลิกกันตามบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาเช่นกัน

อนึ่ง การชำระค่าปรับทางไปรษณีย์ลงทะเบียน ซึ่งกฎหมายกำหนดให้สามารถกระทำได้เมื่อมีการออกฎกระทรวงใช้บังคับ และถือว่าคดีอาญาเป็นอันเลิกกันนั้น ในปัจจุบันยังไม่มีออกฎกระทรวงใช้บังคับกับกรณีดังกล่าวแล้ว

การฝ่าฝืนกฎหมายจราจร จัดอยู่ในความหมายของอาชญากรรมที่กฎหมายบัญญัติเป็นข้อห้าม และได้มีผู้จำแนกพฤติกรรมของอาชญากรเป็นองค์ประกอบสำคัญในการกำหนดประเภทของอาชญากรรม โดยกล่าวว่า การฝ่าฝืนกฎหมายจราจร เป็นอาชญากรรมประเภทที่ขัดต่อความเป็นระเบียบเรียบร้อยของสังคม^{๒๖}

^{๒๖} ศราวุฒิ พนัสขาว, การจราจร : ปัญหาและการแก้ไข, กรุงเทพฯ : กองบังคับการตำรวจจราจร, ๒๕๒๔.

บทที่ ๓

วิเคราะห์ปัญหาปัจจัยที่มีผลต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจรและแนวทาง การพัฒนาการบังคับใช้กฎหมายจราจร

ในบทนี้จะได้วิเคราะห์ถึงแนวคิดทฤษฎีที่อธิบายเกี่ยวกับการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรของผู้ใช้ยานพาหนะและปัจจัยที่มีผลต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจร โดยวิเคราะห์ถึงความสัมพันธ์ของปัจจัยที่มีผลต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจร ทั้งด้านบทบัญญัติของกฎหมาย ตัวผู้บังคับใช้กฎหมายจราจรและตัวผู้อยู่ภายใต้การบังคับใช้กฎหมายจราจรหรือผู้ใช้นยานพาหนะในการจราจร เฉพาะความผิดกฎหมายจราจร รวม ๕ สถานความผิด ได้แก่

๑. ความผิดฐานไม่มีใบอนุญาตขับขี่หรือไม่นำติดตัวขณะขับขี่
๒. ความผิดฐานฝ่าฝืนสัญญาณไฟ
๓. ความผิดฐานไม่สวมหมวกนิรภัย
๔. ความผิดฐานไม่คาดเข็มขัดนิรภัย
๕. ความผิดฐานขับรถในขณะเมาสุรา

นอกจากนี้ จะได้พิจารณาเสนอแนะแนวทางในการแก้ไขปัญหาดังกล่าว เพื่อการพัฒนามาตรการบังคับใช้กฎหมายจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานครให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ต่อไป

๓.๑ วิเคราะห์แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับปัจจัยที่มีผลต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจร

จากแนวคิดทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้กฎหมายจราจร ที่ได้ศึกษาและรวบรวมมาในบทที่ ๒ สามารถวิเคราะห์ถึงปัจจัยที่ส่งผลต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจรซึ่งสามารถอธิบายได้ ดังนี้

ทฤษฎีการหน้าที่ กล่าวว่าลักษณะธรรมชาติของสังคมที่สำคัญ ประกอบด้วยกระบวนการรวมหน่วย (Integration) ของหน่วยต่าง ๆ หรือส่วนประกอบและความอยู่รอดทางสังคม โดยมีองค์ประกอบทางสังคมที่แต่ละส่วนจะทำหน้าที่หรือประโยชน์ซึ่งกันและกันเพื่อความสมบูรณ์และความอยู่รอดทางสังคมซึ่งมีแนวโน้มที่จะรักษาความสมดุลภาพ สังคมจะมีความมั่นคงเนื่องจากสมาชิกภายในสังคมมีความสอดคล้องและเข้าใจในเรื่องของสถานภาพและค่านิยมซึ่งกันและกัน องค์ประกอบทางสังคมแต่ละส่วน จะต้องทำหน้าที่เพื่อความสัมพันธ์ของคุณภาพชีวิตที่ดีของบุคคลในสังคม ซึ่งต้องมีการที่จะกำหนดวิถีทาง ระบบบรรทัดฐานทำหน้าที่ที่จะบรรลุเป้าหมายต่าง ๆ ของสังคม ถ้าปราศจากวิถีทาง ระบบบรรทัดฐานที่เป็นเครื่องกำหนดวิถีทางที่จะบรรลุเป้าหมาย สังคมจะเกิดสภาพไร้บรรทัดฐาน ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อระดับการพัฒนาคุณภาพชีวิตของบุคคลในสังคม

จากทฤษฎีดังกล่าวสามารถอธิบายได้ว่า การปฏิบัติให้เป็นไปตามกฎหมายจราจรของบุคคลหรือผู้เกี่ยวข้องทุกส่วนในสังคม สมาชิกในสังคมซึ่งเป็นองค์ประกอบทางสังคมจะต้องทำหน้าที่ในอันที่จะปฏิบัติหน้าที่ของตนตามบรรทัดฐานที่ดีซึ่งในที่นี้หมายถึงการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรที่กำหนดให้แต่ละคนต้องทำหน้าที่ของตนตามที่กฎหมายบัญญัติเพื่อบรรลุเป้าหมายในการสัญจรไปมาบนท้องถนนด้วยความเรียบร้อยและปลอดภัย

ทฤษฎีสัญลักษณ์โครงสร้าง ได้อธิบายการเปลี่ยนแปลงทางสังคมโดยใช้วิธีการศึกษาทางด้านการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างสังคม ที่ให้ความสำคัญต่อมนุษย์ในฐานะที่เป็นปัจจัยหลักของสังคม โดย

สังคมจะมีประสิทธิภาพหรือไม่ขึ้นอยู่กับระดับคุณภาพของทรัพยากรมนุษย์ในสังคมเป็นสำคัญ ทฤษฎีนี้มีแนวคิดที่ให้ความสำคัญต่อการกระทำหน้าที่ขององค์ประกอบสังคมในฐานะที่เป็นเครื่องมือการส่งเสริมและปรับปรุงการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ เพื่อให้เกิดคุณภาพชีวิตที่ดีของทรัพยากรมนุษย์ในสังคม ซึ่งอธิบายได้ว่าหากมนุษย์หรือคนในสังคมได้รับการส่งเสริมและปรับปรุงหรือการพัฒนาให้มีคุณภาพ ก็จะทำให้เกิดคุณภาพชีวิตที่ดีของทรัพยากรมนุษย์ในสังคม

ดังนั้น ตามทฤษฎีนี้หากทำให้สมาชิกหรือบุคคลในสังคมทุกคนมีคุณภาพชีวิตที่ดี การกระทำตามผิดตามกฎหมายจราจรก็น่าจะน้อยลงไปด้วย

ทฤษฎีพฤติกรรมเบี่ยงเบน เชื่อว่าพฤติกรรมหรือสภาวะการณ์ที่มีการเบี่ยงเบนจากบรรทัดฐานของสังคมนั้น อาจเกิดจากวิธีการอันชอบธรรมที่ใช้กันอยู่ซึ่งมีลักษณะเป็นอุปสรรคต่อเป้าหมายของบุคคลหรือกลุ่มบุคคล พฤติกรรมเบี่ยงเบน เป็นพฤติกรรมที่แตกต่างหรือฝ่าฝืนหรือขัดแย้งกับมาตรฐานที่สังคมยอมรับหรือวัฒนธรรมภายในระบบกลุ่มสังคมนั้น ความเบี่ยงเบน คือ การที่บุคคลมีลักษณะแตกต่างกันหรือผิดไปจากบรรทัดฐานสังคมที่มีลักษณะแตกต่างกัน อันได้แก่ ทัศนคติ มาตรฐานทางศีลธรรม และพฤติกรรมที่สามารถมองเห็นได้ชัดเจน แนวคิดเกี่ยวกับความเบี่ยงเบนเชื่อว่าสังคมมีความคาดหวังร่วมกันเป็นแนวทางที่ควรกระทำตามบทบาทที่สังคมกำหนดไว้ การที่บุคคลละเมิดบรรทัดฐานซึ่งประกอบด้วย ตัวผู้ละเมิด สถานการณ์ขณะนั้นอำนวยความสะดวกที่จะผลักดันให้เกิดการกระทำผิด พฤติกรรมเบี่ยงเบน เป็นเรื่องการกระทำที่ละเมิดหรือเกินเลยไปจากบรรทัดฐานที่คนส่วนใหญ่ปฏิบัติกัน เช่น การไม่ปฏิบัติตามกฎเกณฑ์หรือการกระทำของบุคคลที่มีสภาพคล้ายกับเด็กหรือการกระทำที่มีลักษณะทำหายหรือแหวกแนว ดังนั้น ความเบี่ยงเบน จึงเป็นผลตามมาของการตอบสนองของคนอื่น ๆ ที่มีต่อการกระทำของบุคคล การที่พฤติกรรมนั้น ละเมิดกฎเกณฑ์ทางสังคมยังไม่เพียงพอที่จะกลายเป็นผู้เบี่ยงเบน แต่ยังขึ้นอยู่กับปฏิกิริยาของผู้อื่นในสังคมที่มีต่อผู้ละเมิดกฎ พฤติกรรมที่กลุ่มหรือสังคมเห็นว่าผิดไปจากบรรทัดฐานของคนทั่วไปก่อให้เกิดการต่อต้านและลงโทษผู้กระทำผิด การเบี่ยงเบนที่เห็นชัดเจนที่สุด คือ อาชญากรรมหรือการกระทำฝ่าฝืนกฎหมายอาญา เช่น ฆาตกรรม ติดยาเสพติด ฝ่าฝืนกฎหมายจราจร เป็นต้น พฤติกรรมต่างๆ ของคนในสังคมนั้น พบว่าเกือบทุกคนต้องเคยกระทำผิดกฎหมายหรือจารีตประเพณีมาแล้วไม่มากก็น้อย เช่น การกระทำผิดกฎหมายจราจรไม่ว่าจะฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร หรือไม่ข้ามทางม้าลาย จอดรถในที่ห้ามจอด เป็นต้น

สำหรับการกระทำผิดเกี่ยวกับกฎหมายจราจรนั้น หากอธิบายตามทฤษฎีพฤติกรรมเบี่ยงเบนอาจกล่าวได้ว่ามาจากมาตรฐานกฎหมายที่ผู้คนในสังคมเห็นว่าการกระทำฝ่าฝืนกฎหมายจะต้องถูกประณามว่าเป็นสิ่งไม่ดีหรือพฤติกรรมเบี่ยงเบนอาจมาจากผู้ที่กระทำการฝ่าฝืนกฎหมาย กระทำการฝ่าฝืนจนกลายเป็นว่าการฝ่าฝืนกฎหมายดังกล่าว คนอื่น ๆ ในสังคมก็ทำกัน (เป็นสิ่งที่ชอบและสามารถกระทำได้) เช่น การจอดรถในที่ห้ามจอด ทั้ง ๆ ที่มีป้ายจราจรตั้งอยู่ว่าห้ามจอดตลอดเวลา แต่ก็ยังมีผู้ฝ่าฝืน โดยที่เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรซึ่งมีหน้าที่รักษากฎระเบียบจราจรไม่กระทำการใด ๆ กับผู้ที่ทำการฝ่าฝืนเลย อันเป็นการแสดงให้เห็นพฤติกรรมเบี่ยงเบนของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรด้วยเช่นกัน และพฤติกรรมเบี่ยงเบนเช่นนี้ทำให้ผู้ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัดกลายเป็นคนแปลกในสายตาของผู้ที่ฝ่าฝืนกฎหมาย

ทฤษฎีบทบาท สามารถวิเคราะห์พฤติกรรมของมนุษย์ได้ สมาชิกทุกคนในสังคมจึงควรที่จะเรียนรู้บทบาทของกันและกันว่าเมื่อไรเวลาไหนและที่ใดบุคคลควรจะแสดงบทบาทอย่างไรจึงจะเหมาะสมอันเป็นที่พึงพอใจของทุกฝ่าย บทบาท หมายถึง ภาระหน้าที่หรือรูปแบบของพฤติกรรมที่บุคคลต้องกระทำเมื่อดำรงสถานภาพใดสถานภาพหนึ่งหรือตำแหน่งใดตำแหน่งหนึ่ง ซึ่งการกระทำหรือ

รูปแบบพฤติกรรมดังกล่าว เป็นผลมาจากความหวังของบุคคลอื่นในสังคม รวมทั้งความคิดเห็นของผู้ดำรงตำแหน่งนั้นด้วย

ดังนั้น การกระทำตามกฎหมายจราจรหรือการบังคับใช้กฎหมายจราจร จึงเป็นบทบาทหน้าที่ของผู้เกี่ยวข้องที่จะกระทำการเพื่อการบังคับใช้กฎหมายจราจรตามบทบาทและหน้าที่ที่ตนรับผิดชอบ

ทฤษฎีสภาพไร้บรรทัดฐาน หมายถึง สภาพสังคมที่ตกอยู่ในความสับสน เนื่องจากบรรทัดฐานต่าง ๆ อ่อนแอ ไร้ประสิทธิภาพ ไม่สามารถควบคุมความประพฤติของสมาชิกได้ เป็นภาวะที่สังคมไม่ยึดถือค่านิยมและบรรทัดฐานร่วมกัน บุคคลไม่ค่อยผูกพันกับกลุ่มและบรรทัดฐานของกลุ่ม ภาวะเช่นนี้มักเกิดขึ้นในสังคมที่มีการเปลี่ยนแปลงรวดเร็ว เช่น ในช่วงเศรษฐกิจตกต่ำหรือรุ่งเรืองอย่างรวดเร็ว ทำให้การดำเนินชีวิต ทุกด้านของทุกคนในสังคมต้องถูกกระทบกระเทือนหรือเปลี่ยนแปลงไปจนบุคคลปรับตัวไม่ทัน

จากทฤษฎีสภาพไร้บรรทัดฐาน อาจกล่าวได้ว่าพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรในกรุงเทพมหานครในปัจจุบันเปลี่ยนแปลงไปตามสภาพเศรษฐกิจที่การดำเนินชีวิตของคนในสังคมเมืองซึ่งทุกคนต้องรีบเร่งในการเดินทางแข่งกับเวลาโดยมีการใช้รถยนต์ส่วนตัวในการเดินทางจำนวนมาก เนื่องมาจากการใช้บริการรถยนต์สาธารณะและรถไฟฟ้ายังมีข้อจำกัด ทำให้มีการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรตั้งแต่การฝ่าฝืนเล็กน้อยไปจนถึงการเกิดอุบัติเหตุต่าง ๆ เกิดความรู้สึกสับสน ไม่แน่ใจว่าอะไรถูก อะไรผิด ไม่แน่ใจว่าการปฏิบัติตามบรรทัดฐานจะเป็นผลดีแก่ตนหรือไม่ ทำให้เกิดความการไม่ไว้วางใจกันอย่างกว้างขวาง โดยมองว่าบรรทัดฐานของสังคมไม่มีความหมาย ไม่สามารถให้คุณให้โทษได้อย่างแท้จริง ผู้ฝ่าฝืนกฎหมายจราจรหลายรายก็ไม่ได้รับการลงโทษ

๓.๒ วิเคราะห์ปัญหาปัจจัยที่มีผลต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจร

จากข้อมูลที่ได้รวบรวมและการสัมภาษณ์ผู้เกี่ยวข้อง สามารถวิเคราะห์ถึงปัจจัยที่ส่งผลต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจรได้ ดังนี้

๓.๒๑. ความผิดฐานไม่มีใบอนุญาตขับขี่หรือไม่นำติดตัวขณะขับขี่

(๑) สภาพปัญหาและข้อมูลสถิติ

แม้ว่าจะมีกฎหมาย ระเบียบและข้อบังคับออกมาบังคับใช้เป็นกฎหมายจราจรและมีการบังคับใช้กฎหมายอย่างต่อเนื่องโดยผู้รับผิดชอบแล้ว แต่ก็ยังสามารถพบเห็นทั่วไปได้ว่ายังพบ ผู้ที่กระทำความผิดกฎหมายจราจรในความผิดฐานไม่มีใบอนุญาตขับขี่หรือไม่นำติดตัวขณะขับขี่ได้อยู่ทั่วไปในพื้นที่กรุงเทพมหานคร

จากสถิติการจับกุมผู้กระทำความผิดในฐานไม่มีใบอนุญาตขับขี่หรือไม่นำติดตัวขณะขับขี่ ในปี พ.ศ. ๒๕๕๗ - ๒๕๕๙ ของกองบัญชาการตำรวจนครบาลสรุปได้ ดังนี้

ตารางที่ ๓.๑ สถิติผลการจับกุม

(ความผิดฐานไม่มีใบอนุญาตขับขี่หรือไม่นำติดตัวขณะขับขี่) ปี พ.ศ. ๒๕๕๗ - ๒๕๕๙

กองบัญชาการตำรวจนครบาล

ลำดับ	ข้อหา	พ.ศ. ๒๕๕๗ (ราย)	พ.ศ. ๒๕๕๘ (ราย)	พ.ศ. ๒๕๕๙ (ม.ค. - พ.ค.) (ราย)	รวม
๑.	ไม่มีใบอนุญาตขับขี่หรือไม่นำติดตัวขณะขับขี่	-	๖๓,๐๑๕	๓๖,๔๙๘	๙๙,๕๑๕

ความผิดฐานนี้ ได้ถูกกำหนดไว้ในมาตรา ๔๒ แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งบัญญัติให้ “ผู้ขับรถต้องได้รับใบอนุญาตขับรถและต้องมีใบอนุญาตขับรถและสำเนาภาพถ่ายใบคู่มือจดทะเบียนรถในขณะขับหรือควบคุมผู้ฝึกหัดขับรถเพื่อแสดงต่อเจ้าพนักงานได้ทันที เว้นแต่ผู้ฝึกหัดขับรถยนต์ตามมาตรา ๕๗”

บทกำหนดโทษ

สำหรับบทกำหนดโทษของความผิดดังกล่าว ตามพระราชบัญญัติข้างต้น กำหนดบทลงโทษไว้ตามมาตรา ๖๔ มาตรา ๖๕ และมาตรา ๖๖ ดังนี้

(๑) ขับรถโดยไม่ได้รับใบอนุญาตขับรถ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน ๑ เดือน หรือปรับไม่เกิน ๑,๐๐๐ บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

(๒) ขับรถเมื่อใบอนุญาตขับรถสิ้นอายุ หรือระหว่างถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับรถหรือถูกเพิกถอนใบอนุญาตขับรถ หรือถูกยึดใบอนุญาตขับรถ ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน ๒,๐๐๐ บาท

(๓) ขับรถโดยไม่แสดงใบอนุญาตขับรถและสำเนาภาพถ่ายใบคู่มือจดทะเบียนรถ ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน ๑,๐๐๐ บาท

(๒) ผู้บังคับใช้กฎหมาย

ผลจากการศึกษาโดยการสัมภาษณ์กลุ่มผู้บังคับใช้กฎหมายจะพบว่า ในปัจจุบันสภาพสังคมและความเป็นอยู่ของประชาชนทั่วไปยังไม่มีความรู้ความเข้าใจต่อกฎหมายและระเบียบเกี่ยวกับการจราจรเท่าที่ควร อาจจะเนื่องจากเห็นว่าเป็นความผิดเล็กน้อย ไม่เกิดอุบัติเหตุ ไม่มีตำรวจคอยเรียกตรวจหรือจับกุม จึงไม่ปฏิบัติตามกฎหมายเกี่ยวกับการจราจร หรือหากถูกจับกุม แต่โทษก็ยังไม่เด็ดขาด มีหลายอย่างไม่เหมาะสมต่อการที่จะควบคุมให้ปฏิบัติตามกฎจราจรได้ โดยเฉพาะความผิดเกี่ยวกับใบอนุญาตขับขี่ ซึ่งตามพระราชบัญญัติรถยนต์ฯ มีการกำหนดโทษเกี่ยวกับใบอนุญาตขับขี่ไว้ในอัตราที่ต่ำ ส่งผลให้ไม่เกิดความเกรงกลัวต่อโทษที่จะได้รับหากถูกจับกุม ยกตัวอย่างเช่น

- ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ มีอัตราโทษจำคุกไม่เกิน ๑ เดือน หรือ ปรับไม่เกิน ๑,๐๐๐ บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

- ไม่นำใบอนุญาตขับขี่ติดตัว หรือไม่สามารถแสดงใบอนุญาตขับขี่เมื่อเจ้าพนักงานเรียกตรวจ มีอัตราโทษปรับไม่เกิน ๑,๐๐๐ บาท

- ขับรถโดยที่ถูกพักใช้ใบอนุญาตขับรถ อยู่ระหว่างถูกเพิกถอน ถูกยึด หรือใบขับขี่สิ้นอายุ มีอัตราโทษปรับไม่เกิน ๒,๐๐๐ บาท

ทางปฏิบัติหากเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรตรวจพบมีความผิดเกี่ยวกับใบอนุญาตขับขี่ ก็ไม่สามารถเรียกเก็บใบอนุญาตขับขี่ได้ จึงต้องออกใบสั่งเพื่อให้ไปชำระค่าปรับตามความผิดในแต่ละข้อหาที่ถูกตรวจพบ เว้นแต่ข้อหาไม่มีใบอนุญาตขับขี่ สามารถทำบันทึกจับกุมส่งพนักงานสอบสวนได้ แต่ก็เพียงความผิดลหุโทษ และมีขั้นตอนการปฏิบัติที่ยุ่งยาก ไม่เหมาะสมต่อสภาพสังคม เศรษฐกิจ ในปัจจุบัน ส่งผลให้เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรบังคับใช้กฎหมายได้น้อย ผู้ขับขี่ไม่มีความเกรงกลัวต่อกฎหมาย หรือหากมีการบังคับใช้กฎหมาย ก็สามารถเปรียบเทียบปรับที่สถานีตำรวจ คดีสิ้นสุดได้ทันที ส่งผลให้การขับรถโดยไม่ใบอนุญาตขับขี่เป็นเรื่องปกติ หรือหากจะถูกจับกุม ผู้ถูกจับกุมก็สามารถชำระค่าปรับได้ในอัตราไม่เกิน ๑,๐๐๐ บาท อาจจะเพียง ๑๐๐ หรือ ๒๐๐ บาท คดีก็สิ้นสุดและสามารถขับรถต่อไปได้อีก หากไม่มีการเรียกตรวจหรือจับกุม

๒. การออกใบอนุญาตขับขี่ ยังไม่มีความเข้มงวดในการออกใบอนุญาต ต้องมีการอบรมให้มากกว่านี้ เพื่อให้รู้เรื่องกฎจราจร ผู้ที่สอบขอรับใบอนุญาตขับขี่จะต้องทราบและเข้าใจถึงกฎ โทษ และขั้นตอนการปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ตำรวจ

๓. ควรมีการกำหนดระยะเวลาการต่ออายุใบขับขี่ที่อยู่เสมอ เช่น ๕ ปี หากต่อใหม่จะต้องมีการสอบ ตรวจร่างกายและสภาพจิตใจว่าพร้อมที่จะขับขี่รถหรือไม่ อย่างไร จะต้องมีความเข้มข้นและเข้มงวดมากกว่าเดิม โดยเฉพาะผู้สูงอายุ ที่อาจจะมองเห็นไม่ชัดเจนในเวลากลางคืนและจะต้องมีความตื่นตัวในการขออนุญาตมีใบอนุญาตขับขี่ ในบางครั้งการได้รับใบขับขี่ตลอดชีพแล้ว หากมีเหตุทำให้ผู้ขับขี่เองไม่สามารถมองเห็นหรือสติตื่นเพื่อน ก็ยังสามารถมีใบอนุญาตขับขี่ตลอดชีพได้ ยังไม่ถูกเพิกถอนแต่อย่างใด ซึ่งยากแก่การตรวจสอบ

๔. ปรับปรุงระบบการออกใบอนุญาตขับขี่ให้เข้มข้นและเป็นมาตรฐานเดียวกัน เช่น ยกเลิกการออกใบอนุญาตตลอดชีพ

(๓) ผู้ใช้ยานพาหนะ (ผู้ขับขี่)

จากการศึกษาโดยการสัมภาษณ์กลุ่มผู้ใช้ยานพาหนะพบว่า การออกใบอนุญาตจะต้องเข้มงวดและมีการสอบก่อนออกใบอนุญาตขับขี่ นอกจากนี้ควรเพิ่มประเภทของใบอนุญาตขับขี่

(๔) ผู้เชี่ยวชาญการจราจร

จากการศึกษาโดยการสัมภาษณ์กลุ่มผู้ใช้ยานพาหนะพบว่า

๑. กฎหมายมีความเหมาะสม เป็นไปตามสากล ใบขับขี่ควรพัฒนาให้เป็นสมาร์ทการ์ด ตัดแต้มได้อย่างจริงจัง ควรใช้ระบบสมาร์ทการ์ด ที่ต่อเชื่อมกับการจราจรและกรมการขนส่งทางบก

๒. ผู้ออกใบอนุญาตควรมีการทบทวนการออกใบอนุญาตขับขี่หรือมีการอบรมทุก ๆ ๕ ปี ก่อนจะต่อใบอนุญาตและควรมีการเพิกถอนใบอนุญาตเพื่อระงับการใช้เพื่อมิให้ขับขี่ในช่วงระยะเวลาหนึ่งในกรณีที่ทำผิดกฎหมาย กฎจราจร รวมถึงอาจมีการทำระบบประกันผู้ขับขี่ด้วย (กรณีมีเหตุถูกจับหรือปรับเนื่องจากอุบัติเหตุจราจร จะมีเบี้ยประกันสูงขึ้น)

๓. ต้องอบรมให้ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและการตระหนักรู้ถึงความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้นหากทำผิดกฎจราจร

๔. ควรแก้ไขให้มีการกำหนดให้มีใบรับรองแพทย์ประกอบการขออนุญาตขับรถ เนื่องจากปัจจุบันการตรวจโรคประจำตัวในการทำใบอนุญาตขับขี่ยังไม่สามารถคัดกรองผู้มีลักษณะต้องห้าม เช่น โรคความดัน หัวใจ ลมชัก เป็นต้น

(๕) แนวทางแก้ไข

จากการที่ได้ทำการศึกษาข้อกฎหมายที่ใช้อยู่ในปัจจุบันที่เกี่ยวข้องกับการจราจรจะพบว่ามีกฎหมายหลัก ๆ ที่สำคัญดังนี้

๑. พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒

๒. พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒

๓. พระราชบัญญัติขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒

กฎหมายทั้งพระราชบัญญัติรถยนต์ฯ และพระราชบัญญัติจราจรทางบกฯ เป็นกฎหมายที่บังคับควบคุมกันไป แต่พื้นฐานของการกระทำความผิดเริ่มต้นด้วยการไม่มีใบอนุญาตขับขี่และมาขับขี่รถในทาง ซึ่งเป็นความผิดตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒ ถือเป็นความผิดตั้งแต่เริ่มแรก จากการได้สัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญด้านการจราจร ตลอดจนผู้บังคับใช้กฎหมายจราจรต่างเห็นตรงกันว่า แม้ว่าจะมี

กฎหมายกำหนดเกี่ยวกับการให้มีใบอนุญาตขับขี่ จึงจะสามารถขับรถได้ แต่ปัจจุบันก็ยังพบผู้ที่ไม่เคยได้รับใบอนุญาตขับขี่มาขับรถอยู่โดยทั่วไป ทั้งนี้ เนื่องจากบทกำหนดโทษของเรื่องการไม่มีใบอนุญาตนั้น มีการกำหนดอัตราโทษที่ต่ำเกินไปเมื่อเทียบกับสภาพเศรษฐกิจสังคมในปัจจุบัน ซึ่งกำหนดอัตราโทษสำหรับผู้กระทำความผิดที่ไม่เคยได้รับใบอนุญาตขับขี่แล้วมาขับขี่รถในทางนั้น สำหรับตามพระราชบัญญัติรถยนต์ มาตรา ๖๔ ได้กำหนดอัตราโทษไว้เพียงระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับเท่านั้น หากเทียบกับสภาพเศรษฐกิจของสังคมในปัจจุบันแล้ว ยังเป็นอัตราที่ต่ำ ซึ่งจากการสัมภาษณ์ทั้งผู้เชี่ยวชาญและผู้บังคับใช้กฎหมายได้ให้ข้อมูลที่ตรงกันว่า การกำหนดอัตราโทษระดับนี้ยังไม่อยู่ในเกณฑ์ที่จะทำให้ผู้กระทำความผิดเกิดความเกรงกลัวและไม่กล้ากระทำความผิดได้

หากมองลึกไปถึงเนื้อหาของเรื่องการกำหนดให้ผู้ที่จะขับขี่รถได้ต้องมีใบอนุญาต แต่ความเห็นของผู้เชี่ยวชาญด้านการจราจรยังเห็นว่าการออกใบอนุญาตให้แก่ผู้ขับขี่นั้น ปัจจุบันแม้ว่าจะมีระเบียบในการพิจารณาอนุญาตเป็นขั้นตอนแต่ก็ยังไม่ครบถ้วนในหลักการ โดยเห็นได้จากการตรวจโรคประจำตัวผู้ที่ทำใบอนุญาตขับขี่ ในปัจจุบันยังไม่สามารถที่จะกลั่นกรองผู้มีลักษณะต้องห้ามในการขอรับใบอนุญาตขับรถได้อย่างมีประสิทธิภาพ เช่น โรคเบาหวาน โรคความดัน โรคหัวใจ โรคลมชัก เป็นต้น ซึ่งโดยปกติทั่วไปอาจไม่เป็นอันตรายในขณะขับรถ แต่หากมีสภาวะของโรคที่มีลักษณะรุนแรงหรือต้องได้รับการรักษาอย่างใกล้ชิดจากแพทย์ก็อาจเป็นอันตรายในขณะขับรถได้ โดยเห็นว่าสมควรให้มีการแก้ไขโดยกำหนดให้ใบรับรองแพทย์ที่จะใช้ในการประกอบการขออนุญาตขับรถต้องออกโดยผู้ประกอบวิชาชีพเวชกรรมที่ผ่านการอบรมจากแพทยสมาคมแบบและหลักเกณฑ์ตรวจวินิจฉัยที่แพทยสมาคมกำหนด และกำหนดให้การต่อใบอนุญาตขับรถต้องมีการตรวจสอบลักษณะโรคดังกล่าวด้วยทุกครั้ง

จากเนื้อหาข้อกฎหมายที่สำคัญตามมาปรากฏในพระราชบัญญัติรถยนต์ฯ มาตรา ๖๖ ซึ่งกำหนดให้ผู้ที่จะขับรถจำเป็นต้องมีใบอนุญาตติดตัวและสำเนาภาพถ่ายใบคู่มือจดทะเบียนรถสามารถแสดงให้เจ้าพนักงานเพื่อเรียกตรวจได้นั้น หากไม่ปฏิบัติตามมีบทกำหนดโทษเพียงต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท ซึ่งผู้ให้ความเห็นจากการเก็บข้อมูลของทุกฝ่ายเห็นตรงกันว่า เป็นอัตราโทษที่ต่ำเกินไป อีกทั้งการกำหนดอัตราโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาทนั้นก็อยู่ในดุลพินิจของเจ้าพนักงานผู้กำหนดอัตราโทษจะเท่าใดก็ได้ แต่ไม่เกินหนึ่งพันบาท ซึ่งอาจทำให้ไม่เกิดความเสมอภาคในการปฏิบัติ ในการพิจารณากำหนดค่าปรับ ซึ่งทั้งสองเหตุผลข้างต้นก็ส่งผลให้ผู้กระทำความผิดไม่เกิดความเกรงกลัวต่อโทษของกฎหมายดังกล่าว จึงมักเห็นผู้กระทำความผิดในข้อหาดังกล่าวอยู่ตลอดมา ซึ่งเหตุนี้ก็ถือเป็นปัจจัยหนึ่งที่มีผลต่อการบังคับใช้กฎหมาย

๓.๒.๒. ความผิดฐานฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร

(๑) สภาพปัญหาและสถิติ

สำหรับความผิดฐานฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร มีการตรวจจับโดยเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรอย่างต่อเนื่อง

จากสถิติการจับกุมผู้กระทำความผิดในข้อหาดังกล่าวในปี พ.ศ. ๒๕๕๗ - ๒๕๕๙ ของกองบัญชาการตำรวจนครบาลสรุปได้ ดังนี้

ตารางที่ ๓.๒ สถิติผลการจับกุม (ความผิดฐานฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร) ปี พ.ศ. ๒๕๕๗ – ๒๕๕๙ กองบัญชาการตำรวจนครบาล

ลำดับ	ข้อหา	พ.ศ. ๒๕๕๗ (ราย)	พ.ศ. ๒๕๕๘ (ราย)	พ.ศ. ๒๕๕๙ (ม.ค. - พ.ค.) (ราย)	รวม
๑.	ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร	-	๒๕,๒๑๓	๑๖,๐๙๖	๔๑,๓๐๙

(๒) กฎหมายและบทลงโทษ

ความผิดฐานนี้ ได้ถูกกำหนดไว้ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ มาตรา ๒๑ ซึ่งบัญญัติให้ ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติตามสัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจรที่ได้ติดตั้งไว้หรือทำให้ปรากฏในทาง หรือที่พนักงานเจ้าหน้าที่แสดงให้ทราบ

พระราชบัญญัตินี้ได้กำหนดให้ ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติตามสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจรที่ปรากฏข้างหน้า โดย

(๑) สัญญาณจราจรไฟสีเหลืองอำพัน ให้ผู้ขับขี่เตรียมหยุดรถหลังเส้นให้รถหยุดเพื่อเตรียมปฏิบัติตามสัญญาณที่จะปรากฏต่อไป

(๒) สัญญาณจราจรไฟสีแดงหรือเครื่องหมายจราจรสีแดงที่มีคำว่า “หยุด” ให้ผู้ขับขี่หยุดรถหลังเส้นให้รถหยุด

(๓) สัญญาณจราจรไฟสีเขียวหรือเครื่องหมายจราจรสีเขียวที่มีคำว่า “ไป” ให้ผู้ขับขี่ขับรถต่อไปได้ เว้นแต่จะมีเครื่องหมายจราจรกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น

(๔) สัญญาณจราจรไฟลูกศรสีเขียวชี้ให้เลี้ยวหรือชี้ให้ตรงไป หรือสัญญาณจราจรไฟสีแดงแสดงพร้อมกับสัญญาณจราจรไฟลูกศรสีเขียวชี้ให้เลี้ยวหรือชี้ให้ตรงไป ให้ผู้ขับขี่เลี้ยวรถหรือขับรถตรงไปได้ตามทิศทางที่ลูกศรชี้ และต้องขับรถด้วยความระมัดระวัง และต้องให้สิทธิแก่คนเดินเท้าในทางข้ามหรือรถที่มาจากทางขวาก่อน

(๕) สัญญาณจราจรไฟกระพริบสีแดง ถ้าติดตั้งอยู่ที่ทางร่วมทางแยกใดเปิดทางด้านใด ให้ผู้ขับขี่ที่มาจากทางด้านนั้นหยุดรถหลังเส้นให้รถหยุด เมื่อเห็นว่าปลอดภัยและไม่เป็นการกีดขวางการจราจรแล้ว จึงให้ขับรถต่อไปได้ด้วยความระมัดระวัง

(๖) สัญญาณจราจรไฟกระพริบสีเหลืองอำพัน ถ้าติดตั้งอยู่ ณ ที่ใด ให้ผู้ขับขี่ลดความเร็วของรถลงและผ่านทางเดินรถนั้นไปด้วยความระมัดระวัง

บทลงโทษ

สำหรับบทลงโทษผู้ฝ่าฝืนนั้น พระราชบัญญัตินี้กำหนดโทษผู้ฝ่าฝืน ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน ๑,๐๐๐ บาท

(๓) ผู้บังคับใช้กฎหมาย

จากการศึกษาโดยการสัมภาษณ์กลุ่มผู้บังคับใช้กฎหมายพบว่า

๑. การปฏิบัติตามสัญญาณไฟจราจร ในทางร่วมทางแยกที่มีสัญญาณไฟจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร หากเป็นแหล่งชุมชนที่มีปริมาณรถมากอาจไม่ค่อยพบปัญหาเหล่านี้มากนัก เนื่องจากการที่มีรถปริมาณมากผ่านทางร่วมทางแยกดังกล่าวย่อมส่งผลให้การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรกระทำได้ยากและอาจก่อให้เกิดอันตรายได้ อีกกรณีหนึ่ง คือ เมื่อมีปัญหารถจราจรติดขัด อาจมีการเปิดสัญญาณไฟแดงเป็นเวลานาน ส่งผลให้ผู้ขับขี่รถซึ่งส่วนใหญ่เป็นรถจักรยานยนต์ทนรอไม่ไหวและอาศัยโอกาสที่

การจราจรติดขัดซ้ำชี้แทรกไปได้ หรือหากเป็นทางร่วมทางแยกที่มีปริมาณรถผ่านแยกน้อย ผู้ขับขี่ที่ติดสัญญาณไฟแดงอยู่ มีโอกาสที่จะถูกรถในทิศทางอื่นและเมื่อเห็นว่าไม่มีรถจะผ่านมาก็อาจตัดสินใจฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรได้เช่นกัน

๒. ปัญหาการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรในปัจจุบันยังมียังมากและเป็นต้นเหตุของการเกิดอุบัติเหตุหลายๆ ครั้ง ทั้งที่เป็นข่าวและไม่เป็นข่าว

๓. เนื่องจากกรุงเทพมหานครเป็นเมืองใหญ่ มีปริมาณรถและการจราจรที่คับคั่ง ในช่วงเวลาเร่งด่วนต้องมีการประสานการปฏิบัติอย่างต่อเนื่องในทางร่วมทางแยกต่าง ๆ โดยให้มีเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรยืนอำนวยความสะดวกจราจรอยู่กลางแยก เพื่อให้ผู้ใช้รถใช้ถนนเกิดความเกรงกลัว หากมีการฝ่าฝืนให้จับกุมทันที อีกทั้งต้องมีการรณรงค์ปลูกฝังวินัยจราจรที่ดีให้กับเด็กและเยาวชน เพื่อในอนาคตจะได้เป็นการสร้างให้คนมีระเบียบวินัยและเคารพกฎจราจรให้มากขึ้น สมกับคำกล่าวที่ว่า วินัยจราจรสะท้อนวินัยชาติ

๔. ในขณะนี้สัญญาณไฟจราจรที่กำหนดเป็นตัวเลขทำให้ผู้ขับขี่ได้รู้ว่าเหลือเวลาอีกเท่าใดที่จะต้องจอด ทำให้ลดความตึงเครียดในการรอและลดการเกิดอุบัติเหตุลงได้ แต่ในตอนนี้ผู้ขับขี่รถยนต์และรถจักรยานยนต์ต่างก็ไม่ค่อยให้ความสำคัญในการรอสัญญาณไฟ จึงต้องมีการฝ่าฝืนเป็นจำนวนมาก อันเป็นต้นเหตุของการเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง

๕. ควรพิจารณาสัญญาณไฟจราจรที่รอบคอบ รัดกุมมากยิ่งขึ้นโดยพิจารณาถึงสภาพและปริมาณรถในแต่ละแยกให้เหมาะสม

๖. ควรนำเทคโนโลยีมาช่วย เพื่อเป็นหลักฐานที่ชัดเจน ไม่มีข้อโต้แย้งจากผู้กระทำความผิด เพื่อความรวดเร็ว และยุติธรรม

๗. จัดเจ้าหน้าที่ตำรวจควบคุมและอำนวยความสะดวกในช่วงเวลาเร่งด่วน และให้มีเจ้าหน้าที่ตำรวจยืนอำนวยความสะดวก เพื่อป้องกันรถติดค้ำทางร่วมแยก

๘. รณรงค์ให้เด็กและเยาวชนมีความรู้และเข้าใจ มีทัศนคติที่ดีต่อการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรควรให้มีการปรับกฎหมายการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรมีโทษจำคุก และมีการบังคับใช้อย่างเข้มงวด รวดเร็ว

(๔) ผู้ใช้ยานพาหนะ (ผู้ขับขี่)

จากการศึกษาโดยการสัมภาษณ์กลุ่มผู้ใช้ยานพาหนะ พบว่า

๑. การปล่อยรถบางครั้งไม่สัมพันธ์กับปริมาณรถ
๒. เพิ่มสัญญาณเสียงในบางพื้นที่
๓. สัญญาณไฟเสียจุดใดควรรีบแก้ไข
๔. บางจุดในช่วงการจราจรติดขัดไฟแดงนานเกินไป
๕. เพิ่มโทษให้หนักขึ้น สำหรับผู้ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ
๖. ไฟชำรุดจำนวนมาก

(๕) ผู้เชี่ยวชาญด้านการจราจร

จากการศึกษาโดยการสัมภาษณ์กลุ่มผู้เชี่ยวชาญการจราจร พบว่า

๑. คนยังขาดจิตสำนึกเพื่อปฏิบัติตามสัญญาณไฟ เมื่อถนนว่างมักฝ่าฝืน จึงควรสร้างจิตสำนึกตั้งแต่เด็ก

๒. ควรมีการประชาสัมพันธ์การปฏิบัติงานให้ผู้ไม่ทราบเพื่อนำไปปฏิบัติได้อย่างถูกต้อง แก้ไขปัญหาการจราจรที่ติดขัดที่เป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้มีการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร เพิ่มบทลงโทษและ บังคับใช้อย่างจริงจัง ปลุกจิตสำนึกในการปฏิบัติตามสัญญาณไฟจราจร

๓. กฎหมายมีความเข้มงวด และบทปรับที่ชัดเจนอยู่แล้ว ขาดเพียงการบังคับใช้ กฎหมายที่เข้มงวด

๔. การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรที่ให้เห็นบ่อยครั้ง เกิดจากปัญหาการจราจรติดขัด ไม่ ยอกรอนาน ผู้ขับขี่พยายามที่จะไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย ซึ่งเป็นสาเหตุที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยมาก ควร บังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจังพร้อมกับการรณรงค์สร้างความตระหนักรู้ของประชาชน นอกจากนั้น ผู้ขับ ขี่บางรายอาจฝ่าฝืนสัญญาณไฟโดยเจตนาหรือประมาทเลินเล่อ อันเป็นการเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ

(๖) แนวทางแก้ไข

การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรนั้น ถือเป็นความผิดที่หากฝ่าฝืนแล้วจะมีโอกาสเกิด อันตรายแก่บุคคลอื่นได้ และความผิดลักษณะนี้ได้ถูกกำหนดไว้ในพระราชบัญญัติจราจรทางบกฯ ลักษณะที่ ๒ เรื่อง สัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจร มาตรา ๒๑ ถึงมาตรา ๓๐ และมีกำหนดโทษ ไว้ในมาตรา ๑๕๒ สั่งผู้ใดไม่ปฏิบัติตามจะต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท

จากข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์เชิงลึกกับกลุ่มผู้เชี่ยวชาญด้านการจราจร ผู้บังคับใช้ กฎหมายจราจร ตลอดจนกลุ่มผู้ขับขี่ หรือผู้ที่จะต้องปฏิบัติตามกฎหมายจราจรแล้วได้ข้อมูล จาก กฎหมายที่กำหนดโทษดังกล่าวในข้อนี้ตรงกันว่า มีการกำหนดอัตราโทษที่ต่ำเกินไปในสถานการณ์ ปัจจุบัน ประกอบกับการที่กฎหมายได้กำหนดอัตราโทษเพียงปรับไม่เกินหนึ่งพันบาทนั้นก็อาจเป็นอัตรา โทษที่อยู่ในการพิจารณากำหนดค่าปรับของผู้บังคับใช้กฎหมาย ซึ่งกฎหมายให้อำนาจดุลพินิจในการ กำหนดค่าปรับเท่าใดก็ได้โดยไม่มีเกณฑ์ขั้นต่ำ แต่สูงสุดไม่เกินหนึ่งพันบาท ทำให้เกิดความรู้สึกที่ว่า ไม่เสมอภาคของผู้ขับขี่ได้ ทั้ง ๆ ที่กฎหมายเกี่ยวกับการฝ่าฝืนสัญญาณไฟมี รวมถึงการฝ่าฝืนในลักษณะ ต่าง ๆ เช่น ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรสีแดง ซึ่งหมายถึงให้รถหยุด แต่กลับฝ่าฝืน หรือฝ่าฝืนไฟสัญญาณ จราจรสีเหลืองซึ่งหมายถึงให้หยุดหลังเส้นหยุด แต่ผู้ขับขี่มักหยุดเลยเส้น หรือแม้กระทั่งฝ่าฝืนสัญญาณ ไฟจราจรสีเขียว ซึ่งหมายถึง ให้รถวิ่งไป แต่ผู้ขับขี่กลับหยุดรถในลักษณะกีดขวาง ในกรณีนี้ก็ถือว่าฝ่าฝืน เช่นกัน แม้จะมีลักษณะความผิดต่างกัน แต่ถือว่าผิดกฎหมายมาตราเดียวกัน แต่ก็ยังมีการถูกกำหนด อัตราค่าปรับที่แตกต่างกันอีก ซึ่งขึ้นอยู่กับดุลพินิจของผู้มีอำนาจเปรียบเทียบปรับตามที่กฎหมายให้อำนาจไว้ นั่นก็เป็นอีกผลหนึ่งที่ทำให้ผู้ขับขี่เกิดความรู้สึกไม่เสมอภาค

จากข้อมูลที่ได้ทำการสัมภาษณ์ผู้ที่เกี่ยวข้องกับการจราจรยังพบอีกว่า ระบบสัญญาณ ไฟในปัจจุบันเป็นการบริหารสัญญาณไฟจราจรตามสภาพการจราจร ซึ่งบางจุดยังไม่มีความเหมาะสมกับ สภาพและปริมาณรถ โดยมักมีปัญหาจากผู้ปฏิบัติหน้าที่ควบคุมการจราจร ซึ่งมีหน้าที่บังคับใช้กฎหมาย ด้วยนั้น ยังขาดความรู้และประสบการณ์อันจะเป็นผลต่อเหตุให้ผู้ขับขี่ ซึ่งต้องปฏิบัติตามกฎหมาย จราจรบางรายฝ่าฝืนสัญญาณไฟ หรือฝ่าฝืนโดยประมาทเลินเล่อได้ ซึ่งบางครั้งอาจเกิดจากการขาดวินัย ของผู้ขับขี่เองก็ได้ ซึ่งสิ่งเหล่านี้ล้วนเกิดขึ้น ถือเป็นความผิดในการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรทั้งสิ้น ซึ่ง ปรากฏสถิติแสดงให้เห็นว่ามีการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร อันเป็นการกระทำที่มีผลต่อความมี ประสิทธิภาพของกฎหมายในประเด็นการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรทั้งสิ้น

คณะผู้วิจัยจึงเห็นว่า จากการวิเคราะห์ข้อมูลและจากการที่สัมภาษณ์ทุกกลุ่มตัวอย่าง สามารถสรุปได้ว่า ปัจจัยที่มีผลต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจรกรณีฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรนั้นได้แก่ ปัจจัยด้านอัตราโทษของกฎหมายที่กำหนด ซึ่งต่ำเกินไปทั้ง ๆ ที่ความผิดที่เกี่ยวกับการฝ่าฝืนสัญญาณไฟ

จรรยาบรรณนี้อาจเป็นสาเหตุที่สำคัญที่จะทำให้เกิดอุบัติเหตุและเป็นอันตรายต่อชีวิตของผู้อื่นได้ ทำให้ผู้ขับขี่ซึ่งถือเป็นปัจจัยหนึ่งที่ส่งผลต่อการฝ่าฝืนตลอดเวลา ได้แก่ ผู้ขับขี่ที่ปราศจากวินัย โดยอ้างว่ามีความจำเป็นที่ต้องรีบเร่ง ไม่มีเจตนาฝ่าฝืนกฎหมาย ประกอบกับระบบสัญญาณไฟจราจร รวมทั้งผู้ควบคุมสัญญาณไฟจราจรขาดความรู้และประสบการณ์ในการพิจารณาปรับระบบสัญญาณไฟจราจร อาจทำให้ผู้ขับขี่เกิดความสับสน จึงฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรโดยไม่เจตนาก็ได้ แต่จากข้อมูลที่สำคัญความผิดที่ผู้ฝ่าฝืนเจตนาฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร มักจะอ้างว่ามีความรีบร้อนจำเป็นและไม่เห็นผู้บังคับใช้กฎหมาย (หรือตำรวจจราจร) จึงคิดว่าไม่ถูกจับก็ไม่ผิด ซึ่งกรณีนี้เป็นลักษณะของผู้ขับขี่ขาดความมีวินัยหรืออาจมองไปถึงเรื่องของการได้มาซึ่งใบขับขี่ด้วย รวมกับผู้บังคับใช้กฎหมายหรือตำรวจจราจรมีไม่เพียงพอกับการควบคุมการปฏิบัติงานให้ต่อเนื่อง จากตัวอย่างที่ได้มีการสัมภาษณ์ตำรวจจราจรท่านหนึ่งได้กล่าวถึงการบังคับใช้กฎหมายด้านนี้ ซึ่งพบอยู่บ่อยครั้งที่พบผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรเป็นจำนวนมาก โดยไม่สามารถจับกุมได้เพียงลำพังกับกำลังตำรวจจราจรในขณะนั้น ก็ปล่อยผ่านไป ลักษณะนี้ถือว่าเป็นปัญหาเกี่ยวกับความมีประสิทธิภาพของผู้บังคับใช้กฎหมาย

จากข้อมูลต่าง ๆ ตามที่ได้ศึกษามาข้างต้นจะเห็นได้ว่า หากจะทำให้กฎหมายจราจรเรื่องการฝ่าฝืนสัญญาณไฟมีประสิทธิภาพมากขึ้น ควรที่จะมีการปรับปรุงกฎหมายโดยเพิ่มอัตราโทษให้สูงขึ้น อันจะส่งผลให้ผู้ขับขี่เกิดความเกรงกลัวต่อบทลงโทษ อีกทั้งควรใช้เทคโนโลยีมาช่วยควบคุมการบังคับสัญญาณไฟแทนตำรวจจราจร เช่น กล้องตรวจจับการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร (Red light camera) โดยให้เครื่องมือถ่ายภาพเป็นหลักฐานแทนกำลังคนแทนการบังคับใช้อย่างต่อเนื่องตลอดทุกจุด ซึ่งจะส่งผลให้การกระทำความผิดลักษณะนี้น้อยลงหรือหมดไปได้ในที่สุด นั่นคือจะทำให้กฎหมายจราจรกรณีการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรมีการบังคับใช้อย่างมีประสิทธิภาพนั่นเอง

๓.๒.๓. ความผิดฐานไม่สวมหมวกนิรภัย

(๑) สภาพปัญหาและสถิติ

สำหรับความผิดฐานฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร มีการตรวจจับโดยเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรอยู่อย่างต่อเนื่อง

จากสถิติการจับกุมผู้กระทำความผิดในข้อหาดังกล่าวในปี พ.ศ. ๒๕๕๗ - ๒๕๕๙ ของกองบัญชาการตำรวจนครบาลสรุปได้ ดังนี้

ตารางที่ ๓.๓ สถิติผลการจับกุม (ความผิดฐานไม่สวมหมวกนิรภัย) ปี พ.ศ. ๒๕๕๗ - ๒๕๕๙

กองบัญชาการตำรวจนครบาล

ลำดับ	ข้อหา	พ.ศ. ๒๕๕๗ (ราย)	พ.ศ. ๒๕๕๘ (ราย)	พ.ศ. ๒๕๕๙ (ม.ค. - พ.ค.) (ราย)	รวม
๑.	ไม่สวมหมวกนิรภัย	๑๒,๙๙๔	๓๗,๔๖๘	๒๔,๗๑๐	๗๕,๑๗๒

(๒) กฎหมายและบทลงโทษ

เรื่องของหมวกนิรภัยหรือหมวกกันน็อกที่คนทั่วไปรู้จัก เป็นเรื่องที่มีกล่าวถึงกันอย่างกว้างขวางถึงการบังคับใช้ที่ไม่มีประสิทธิภาพ เราจะได้เห็นได้จากการจราจรในท้องถนนในทุกจังหวัดทั่วประเทศไทย ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่ไม่สวมหมวกนิรภัย (หมวกกันน็อก) ในระหว่างขับขี่

รวมทั้งผู้นั่งซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ด้วย โดยเฉพาะในเขตกรุงเทพมหานคร เราจะพบเห็นเป็นประจำ ทั้ง ๆ ที่มีกฎหมายบังคับให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกนิรภัย (หมวกกันน็อก) แต่ก่อนที่จะเรา จะหาสาเหตุของการละเมิดกฎหมายในเรื่องนี้ เรามาดูปัจจัยด้านกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการกระทำ ความผิดในกรณีไม่สวมหมวกนิรภัย (หมวกกันน็อก) ว่ามีการบัญญัติเกี่ยวกับเรื่องนี้อย่างไร กฎหมายที่ เราจะนำมาพิจารณามี ๒ ฉบับ คือ

๑. พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒ (๗๒ มาตรา)

มาตรา ๔ “รถจักรยานยนต์” หมายความว่า รถที่เดินด้วยกำลังเครื่องยนต์หรือ กำลังไฟฟ้า และมีล้อไม่เกินสองล้อ ถ้ามีพวงข้างมีล้อเพิ่มอีกไม่เกินหนึ่งล้อ และให้หมายความรวมถึง รถจักรยานยนต์ที่ติดเครื่องด้วย

“รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล” หมายความว่า รถจักรยานยนต์ที่มีได้ใช้รับจ้างบรรทุก โดยสาร

“รถจักรยานยนต์สาธารณะ” หมายความว่า รถจักรยานยนต์ที่ใช้รับจ้างบรรทุกทุกคน โดยสาร แต่ไม่รวมถึงรถจักรยานยนต์ที่มีพวงข้าง และรถจักรยานที่ติดเครื่องยนต์

มาตรา ๒๓/๑ ห้ามมิให้ผู้ใดใช้รถจักรยานยนต์เพื่อรับจ้างบรรทุกทุกคนโดยสาร เว้นแต่ รถจักรยานยนต์นั้นได้จดทะเบียนเป็นรถจักรยานยนต์สาธารณะ

๒. พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ (๑๖๓ มาตรา)

มาตรา ๔ “การจราจร” หมายความว่า การใช้ทางของผู้ขับขี่ คนเดินเท้า หรือคนที่จูง ชีหรือไล่ต้อนสัตว์

“ทาง” หมายความว่า ทางเดินรถ ช่องเดินรถ ช่องเดินรถประจำทาง ไหล่ทาง ทางเท้า ทางข้าม ทางร่วมทางแยก ทางลาด ทางโค้ง สะพาน และสถานที่ประชาชนใช้ในการจราจร และให้ หมายความรวมถึงทางส่วนบุคคลที่เจ้าของยินยอมให้ประชาชนใช้ในการจราจรหรือที่เจ้าพนักงานจราจร ได้ประกาศให้เป็นทางตามพระราชบัญญัตินี้ด้วย แต่ไม่รวมไปถึงทางรถไฟ

“ทางเดินรถ” หมายความว่า พื้นที่ที่ทำไว้สำหรับการเดินรถ โดยทำเครื่องหมายเป็น เส้นหรือแนวแบ่งเป็นช่องไว้

มาตรา ๑๒๒ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และคนโดยสารรถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกที่ จัดทำขึ้นโดยเฉพาะเพื่อป้องกันอันตรายในขณะขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์

ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ตามวรรคหนึ่ง ขับขี่รถจักรยานยนต์ในขณะที่คน โดยสารรถจักรยานยนต์มิได้สวมหมวกที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะเพื่อป้องกันอันตราย

ลักษณะและวิธีการใช้หมวกเพื่อป้องกันอันตรายตามวรรคหนึ่งให้เป็นไปตามที่กำหนด ในกฎกระทรวง

ความในวรรคหนึ่งมิให้ใช้บังคับแก่ภิกษุ สามเณร นักพรต นักบวชหรือผู้นับถือลัทธิ ศาสนาอื่นที่ใช้ผ้าหรือสิ่งอื่นปกศีรษะตามประเพณีนิยมนั้น หรือบุคคลใดที่กำหนดในกฎกระทรวง

บทลงโทษ

สำหรับบทลงโทษผู้ฝ่าฝืนนั้น พระราชบัญญัตินี้กำหนดโทษผู้ฝ่าฝืนขับขี่รถจักรยานยนต์ หรือโดยสารรถจักรยานยนต์โดยไม่สวมหมวกที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะเพื่อป้องกันอันตรายในขณะขับขี่และ โดยสารรถจักรยานยนต์ ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน ๕๐๐ บาท

หากเป็นกรณีที่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ขับขี่รถจักรยานยนต์ในขณะที่คนโดยสารรถจักรยานยนต์มิได้สวมหมวกที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะเพื่อป้องกันอันตราย ผู้กระทำต้องระวางโทษเป็น ๒ เท่า ของโทษที่กำหนดไว้

(๓) ผู้บังคับใช้กฎหมาย

จากการศึกษาโดยการสัมภาษณ์กลุ่มผู้บังคับใช้กฎหมาย พบว่า

๑. ปัญหาการการไม่สวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รวมถึงผู้โดยสาร มักจะเกิดจากความมั่งง่ายที่ไม่ชอบสวม ความอึดอัด ไม่สะดวกสบาย ทำให้ผมเสียทรง หรือการใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง ซึ่งต้องใช้หมวกนิรภัยร่วมกับคนอื่น อาจมีความรู้สึกกลัวสกปรก ติดเชื้อโรคต่างๆ นานา ผู้ขับขี่เองมักไม่ค่อยฝ่าฝืนมากนักเพราะเจ้าหน้าที่ตำรวจตรวจค้นจับกุมอยู่ตลอดเวลา ส่วนผู้โดยสาร ซึ่งมักจะเป็นคนที่ติดรถไปเพียงชั่วระยะทางหนึ่ง หรือเป็นผู้โดยสารของรถจักรยานยนต์รับจ้าง มักจะมีปัญหาไม่มีหมวกนิรภัยของตนเอง ไม่สะดวกที่จะถือติดตัวไปด้วย หรือจะสวมใส่หมวกนิรภัยที่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างเตรียมไว้ให้ก็กลัวสกปรก เชื้อโรค

๒. ปัญหาการการไม่สวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รวมถึงผู้โดยสาร ในปัจจุบันนี้ มักจะพบเห็นได้โดยง่ายตามเส้นทางรอง เส้นทางในหมู่บ้าน หรือซอยต่าง ๆ ซึ่งทำให้เกิดความไม่เท่าเทียมกันว่าเหตุใดในซอย หมู่บ้านหรือเส้นทางรองถึงมีการกวัดข้นจับกุมน้อยกว่าเส้นทางหลัก

๓. ปัญหาการการไม่สวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รวมถึงผู้โดยสาร ในปัจจุบันนี้มีการบังคับใช้กฎหมายและมีอัตราโทษที่เหมาะสมอยู่แล้ว แต่ก็มีผู้ฝ่าฝืนอยู่บ้าง

๔. การมีกฎหมายบังคับให้ผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ต้องสวมใส่หมวกนิรภัยนั้น เพื่อเป็นการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุที่สามารถเกิดขึ้นได้ตลอดเวลา การบังคับใช้กฎหมายต้องจริงจังและต่อเนื่อง จึงจะลดอัตราการเสียชีวิตหรือบาดเจ็บจากอุบัติเหตุลงได้

(๔) ผู้ใช้ยานพาหนะ (ผู้ขับขี่)

จากการศึกษาโดยการสัมภาษณ์กลุ่มผู้ใช้ยานพาหนะ พบว่า

๑. ควรบังคับสวมหมวกกันน็อก แม้เดินทางในระยะใกล้ ๆ หรือในซอยเล็ก ๆ
๒. มีกฎหมายบังคับใช้ แต่ผู้ขับขี่ไม่ปฏิบัติตามกฎหมายในเรื่องความปลอดภัย
๓. เจ้าหน้าที่ไม่ควรละเลยที่จะจับกุม
๔. ควรเข้มงวดกวัดข้นต่อเนื่อง
๕. เพิ่มกฎหมายให้เข้มข้นขึ้น เช่น ยึดใบขับขี่ ถ้ามีการกระทำความผิดในครั้งที่ ๒ และครั้งที่ ๓ เป็นต้น

(๕) ผู้เชี่ยวชาญด้านการจราจร

จากการศึกษาโดยการสัมภาษณ์กลุ่มผู้เชี่ยวชาญการจราจร พบว่า

๑. เหมาะสม เป็นไปตามหลักสากล
๒. ทักษะคติของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ เห็นว่าการสวมหมวกนิรภัย (หมวกกันน็อก) เพื่อหลบหนีตำรวจ มิใช่เพื่อความปลอดภัยของตนเอง จึงต้องปรับเปลี่ยนทัศนคติจากการบังคับใช้เป็น การปกป้องอุบัติเหตุที่จะได้รับ
๓. ยังไม่เข้มงวดในการบังคับใช้กฎหมายที่เคร่งครัด ควรประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบถึงมาตรฐานหมวกนิรภัยที่ถูกต้อง ปลอดภัยและการสวมหมวกนิรภัยที่ถูกต้อง นอกจากนี้ควรมีสื่อรณรงค์ให้ประชาชนตระหนักถึงอันตรายและบทลงโทษจากการไม่สวมหมวกนิรภัย

๔. การสวมหมวกกันน็อกสำหรับรถมอเตอร์ไซด์ และรถจักรยานมีความสำคัญ หากเกิดอุบัติเหตุความสูญเสียถึงชีวิต โดยเฉพาะผู้ปกครองส่งลูกไปโรงเรียนพบเจอมาก ไม่ค่อยให้ความสำคัญในการสวมหมวกกันน็อกให้กับเด็ก ๆ ควรบังคับใช้กฎหมายและรณรงค์ในสถานศึกษาให้มากขึ้น

๕. สมควรให้มีการแก้ไขกฎหมายโดยเพิ่มอัตราโทษเมื่อผู้ขับขี่และผู้โดยสารจักรยานยนต์ที่ไม่สวมหมวกนิรภัย

(๖) แนวทางแก้ไข

จากตัวบทกฎหมายที่กำหนดทั้งสองฉบับดังกล่าวข้างต้นได้สรุปสาระสำคัญของยานพาหนะที่ต้องใช้หมวกนิรภัย (หมวกกันน็อก) ในขณะขับขี่คือรถจักรยานยนต์ ซึ่งมีทั้งรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลและรถจักรยานยนต์สาธารณะ (รถจักรยานยนต์รับจ้างหรือมอเตอร์ไซด์รับจ้างที่ชาวบ้านรู้จักกัน) โดยกำหนดให้ทั้งผู้ขับขี่และผู้โดยสาร (คนนั่งซ้อนท้าย) ต้องสวมหมวกนิรภัย (หมวกกันน็อก) หากไม่ปฏิบัติตามดังกล่าว ผู้ขับขี่และผู้โดยสารต้องถูกลงโทษปรับไม่เกินห้าร้อยบาท โดยไม่มีอัตราขั้นต่ำ แต่ถ้าผู้ขับขี่ที่ผู้โดยสารไม่สวมหมวกนิรภัย (หมวกกันน็อก) ด้วยก็จะต้องปรับเป็นสองเท่า

อย่างไรก็ตาม แม้ว่ากฎหมายจะกำหนดความผิดและบทลงโทษสำหรับผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ที่ไม่สวมหมวกนิรภัย (หมวกกันน็อก) ไว้ดังกล่าว ซึ่งถือว่าเป็นโทษที่เบามาก เพราะมีแค่โทษปรับสถานเดียวและปรับไม่เกินห้าร้อยบาท แต่ก็มีผู้ฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตาม ซึ่งเราจะมาพิจารณาจากปัจจัยอื่น ๆ ทั้งในด้านผู้บังคับใช้กฎหมายและผู้ถูกบังคับใช้ว่ามีความเห็นอย่างไรในเรื่องการสวมหมวกนิรภัย (หมวกกันน็อก)

ผู้บังคับใช้กฎหมาย ปัจจัยด้านนี้ ถือเป็นปัจจัยที่สำคัญที่สุดที่มีผลต่อการบังคับใช้กฎหมายโดยตรง เพราะเป็นผู้ที่ต้องบังคับใช้กฎหมายให้เกิดประสิทธิภาพมากที่สุด แต่ในทางปฏิบัติแล้วเราจะเห็นว่าผู้บังคับใช้กฎหมายละเลยหรือเพิกเฉยต่อการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัย (หมวกกันน็อก) รถจักรยานยนต์และผู้โดยสารมากกว่าร้อยละห้าสิบ ขับขี่รถจักรยานยนต์ผ่านหน้า ผู้บังคับใช้กฎหมาย (ในที่นี้ คือ เจ้าหน้าที่ตำรวจที่รับผิดชอบงานด้านการจราจร) โดยไม่สวมหมวกนิรภัย (หมวกกันน็อก) แต่ก็ไม่มีการจับกุมหรือลงโทษปรับตามกฎหมาย ดังนั้น ในปัจจัยด้านนี้ เราต้องพิจารณาว่าผู้บังคับใช้กฎหมายมีแนวความคิดหรือทัศนคติอย่างไรต่อกฎหมายเรื่องการสวมหมวกนิรภัย (หมวกกันน็อก) ซึ่งเราได้ทำการสำรวจความเห็นจากผู้บังคับใช้กฎหมายและผู้เชี่ยวชาญ สรุปได้ว่ากฎหมายที่ใช้บังคับในปัจจุบันมีอัตราเหมาะสมแล้ว แต่การบังคับใช้กฎหมายควรเข้มงวดและต่อเนื่องไม่เฉพาะแต่ช่วงเทศกาลเท่านั้น นอกจากนี้ ควรเพิ่มการประชาสัมพันธ์ให้เห็นถึงอันตรายของการไม่สวมหมวกนิรภัย (หมวกกันน็อก) อีกทั้งต้องบังคับใช้กฎหมายให้เท่าเทียมกันทุกตรอกทุกซอย เนื่องจากปัจจุบันเส้นทางรอง เช่น เส้นทางในหมู่บ้าน ซอยต่าง ๆ พบปัญหาการไม่สวมหมวกนิรภัย (หมวกกันน็อก) เป็นจำนวนมาก

ในส่วนของผู้ถูกบังคับใช้กฎหมาย (ผู้ขับขี่) จากการสอบถามกลุ่มบุคคลดังกล่าว สรุปได้ว่า การบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับหมวกนิรภัย (หมวกกันน็อก) ควรจะบังคับให้สวมใส่ทุกที่ แม้จะเป็นการเดินทางในระยะทางใกล้ ๆ หรือในซอยเล็ก ๆ และกฎหมายในเรื่องการสวมหมวกนิรภัย (หมวกกันน็อก) นั้น มีการกำหนดไว้เป็นเวลานานแล้วแต่ผู้ขับขี่ไม่ปฏิบัติตาม ซึ่งจะเกี่ยวข้องกับความปลอดภัยของผู้ขับขี่เองด้วย นอกจากนี้เจ้าหน้าที่ผู้บังคับใช้กฎหมาย (เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร) ละเลยและไม่เข้มงวดที่จะจับกุม จึงเห็นควรให้มีการเข้มงวดกวดขันอย่างต่อเนื่อง โดยการเพิ่มกฎหมายให้เข้มข้นขึ้น

จากการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญด้านการอำนวยความสะดวกและรักษาความปลอดภัยในการจราจรทางบกภายในเขตกรุงเทพมหานคร และผู้พัฒนาระบบสารสนเทศด้านการจราจรและขนส่ง รวมทั้งบริษัทที่ปรึกษาด้านการจราจรและขนส่งให้ความเห็นสรุปว่า ปัญหาการไม่สวมหมวกนิรภัย (หมวกกันน็อก) นั้น สิ่งแรกที่เรพบเห็น คือ การบังคับใช้กฎหมายไม่เคร่งครัด เราต้องปรับเปลี่ยนทัศนคติของผู้ขับขี่ว่า การสวมหมวกนิรภัย (หมวกกันน็อก) จะด้วยเป็นหมวกนิรภัยจริง ๆ ไม่ใช่เพียงแค่สวมหมวกเพื่อให้เจ้าหน้าที่ตำรวจจับกุมเท่านั้น เนื่องจากเพียงแค่หมวกดังกล่าวไม่ได้ช่วยให้ความปลอดภัยแต่อย่างใด ทั้งนี้ เพื่อความปลอดภัยของผู้ขับขี่เอง อีกทั้งสมควรให้มีการแก้ไขกฎหมายโดยเพิ่มอัตราโทษเมื่อผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ไม่สวมหมวกนิรภัย (หมวกกันน็อก) และต้องมีการรณรงค์ประชาสัมพันธ์ให้ผู้ใช้รถจักรยานยนต์เห็นความสำคัญของการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่ทุกครั้ง

คณะผู้วิจัยจึงมีความเห็นว่า จากการประมวลปัจจัยทั้ง ๔ ด้านดังกล่าวพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ เป็นกฎหมายที่ออกมาใช้บังคับเพื่อให้สังคมเกิดความสงบสุข เป็นกฎหมายที่เรียกว่า Mala Prohibita ไม่ใช่ Mala Insei ที่เป็นการผิดในตัวเอง เช่น ฆ่าคนตาย ปล้นทรัพย์ เป็นต้น ดังนั้น การบัญญัติกฎหมายจราจรขึ้นมาใช้บังคับ ก็เพื่อให้คนในสังคมได้ปฏิบัติตาม ทั้งนี้เพื่อความสงบสุขของสังคมนั่นเอง

อย่างไรก็ตาม การบังคับใช้กฎหมายจราจรทางบกโดยเฉพาะในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการบังคับให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และผู้โดยสารต้องสวมหมวกนิรภัย (หมวกกันน็อก) ในขณะที่ขับขี่ เหตุผลหลักก็เพื่อความปลอดภัยของผู้ขับขี่และผู้โดยสาร ในกรณีที่ต้องประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ หากผู้ขับขี่สวมหมวกนิรภัย (หมวกกันน็อก) การได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุดังกล่าวอาจไม่รุนแรงจนถึงขั้นเสียชีวิต แต่ถึงแม้จะมีกฎหมายออกมาบังคับใช้ในเรื่องการสวมหมวกนิรภัย (หมวกกันน็อก) แต่ก็มีกรณีฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตาม อันแสดงให้เห็นประสิทธิภาพ คณะผู้จัดทำเห็นควรดำเนินการ ดังนี้

๑. แก้ไขบทกำหนดโทษจากเดิมมีเพียงโทษปรับไม่เกินห้าร้อยบาท เป็นให้มีโทษจำคุก ๑ เดือน ปรับ ๕๐๐ บาท ทั้งนี้ เพื่อให้ผู้ที่ฝ่าฝืนเกิดความเกรงกลัวต่อโทษที่จะได้รับและไม่กล้าที่จะฝ่าฝืนอีกต่อไป

๒. ประชาสัมพันธ์ให้เห็นถึงผลกระทบอันเกิดจากการไม่สวมหมวกนิรภัย (หมวกกันน็อก) ในขณะที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ว่า นอกจากจะเกิดอันตรายกับผู้ขับขี่และผู้โดยสารแล้ว ยังมีผลต่อคู่กรณีของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ดังกล่าวด้วย กล่าวคือ ในกรณีที่มีการเฉี่ยวชนกับรถจักรยานยนต์ หากผู้ขับขี่และผู้โดยสาร สวมหมวกนิรภัย (หมวกกันน็อก) ความรุนแรงจากการถูกเฉี่ยวชนอาจทำให้เกิดการบาดเจ็บธรรมดาเท่านั้น และคู่กรณีก็จะถูกกล่าวหาว่าขับรถโดยประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายและทรัพย์สินเสียหาย ซึ่งโทษจะเบาอยู่ในอำนาจพิจารณาของศาลแขวง แต่ถ้าหากไม่สวมหมวกนิรภัย (หมวกกันน็อก) ผู้ขับขี่หรือผู้โดยสารอาจถึงแก่ความตายเพราะกระทำความผิดที่ร้ายแรงจนกระทำความผิดที่ร้ายแรงหรือแตกได้และคู่กรณีก็จะถูกตั้งข้อกล่าวหาว่าขับรถโดยประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ซึ่งเป็นโทษที่หนักต้องขึ้นศาลอาญา เป็นต้น

๓. รณรงค์ให้มีการบังคับใช้กฎหมาย โดยผู้บังคับใช้อย่างเคร่งครัด โดยมีการกำหนดระยะเวลาในการบังคับใช้ ให้ผู้ที่ถูกบังคับได้ทราบล่วงหน้า เพื่อเตรียมตัวก่อนวางแผน ๑ เดือน หลังจากการนั้นให้มีการบังคับใช้จริงโดยไม่ยืดเยื้อ

๓.๒.๔. ความผิดฐานไม่คาดเข็มขัดนิรภัย

(๑) สภาพปัญหาและสถิติ

สำหรับความผิดฐานไม่คาดเข็มขัดนิรภัยในพื้นที่กรุงเทพมหานคร มีการตรวจจับโดยเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรอย่างต่อเนื่อง

จากสถิติการจับกุมผู้กระทำความผิดในข้อหาดังกล่าวในปี พ.ศ. ๒๕๕๗ - ๒๕๕๙ ของกองบัญชาการตำรวจนครบาลสรุปได้ ดังนี้

ตารางที่ ๓.๔ สถิติผลการจับกุม (ความผิดฐานไม่คาดเข็มขัดนิรภัย) ปี พ.ศ. ๒๕๕๗ - ๒๕๕๙
กองบัญชาการตำรวจนครบาล

ลำดับ	ข้อหา	พ.ศ. ๒๕๕๗ (ราย)	พ.ศ. ๒๕๕๘ (ราย)	พ.ศ. ๒๕๕๙ (ม.ค. - พ.ค.) (ราย)	รวม
๑.	ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	-	๑๒,๙๙๔	๗,๖๗๔	๒๐,๖๖๘

(๒) กฎหมายและบทลงโทษ

ความผิดฐานนี้ได้ถูกกำหนดไว้ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถยนต์ยอมให้ผู้อื่นนั่งที่นั่งตอนหน้าแถวเดียวกับที่นั่งผู้ขับขี่รถยนต์เกิน ๒ คน

ผู้ขับขี่รถยนต์ต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งในขณะที่ขับขี่รถยนต์ และต้องจัดให้คนโดยสารรถยนต์ ซึ่งนั่งที่นั่งตอนหน้าแถวเดียวกับที่นั่งผู้ขับขี่รถยนต์รัดร่างกายไว้กับที่นั่งด้วยเข็มขัดนิรภัยขณะโดยสารรถยนต์ และคนโดยสารรถยนต์ดังกล่าวต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งในขณะที่โดยสารรถยนต์ด้วย

บทลงโทษ

สำหรับบทลงโทษผู้ฝ่าฝืนนั้น พระราชบัญญัตินี้กำหนดให้ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน ๕๐๐ บาท

(๓) ผู้บังคับใช้กฎหมาย

จากการศึกษาโดยการสัมภาษณ์กลุ่มผู้บังคับใช้กฎหมาย พบว่า

๑. การคาดเข็มขัดนิรภัยทั้งผู้ขับขี่และผู้ที่นั่งตอนหน้ากับผู้ขับขี่ ต่างก็เป็นการปฏิบัติเพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่ผู้ใช้รถใช้ถนนเมื่อเกิดอุบัติเหตุ ปัญหาการไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ยังสามารถพบเห็นได้บ้าง เนื่องจากผู้ขับขี่หรือผู้โดยสารที่นั่งตอนหน้า อาจจะรู้สึกอึดอัดไม่สะดวกในการคาดเข็มขัดหรือมีร่างกายที่ใหญ่ เมื่อคาดเข็มขัดแล้วไม่สบายตัว นั่งลำบาก หรือมีโรคประจำตัว มีอาการเจ็บป่วย ไม่สามารถคาดเข็มขัดได้ อีกทั้งปัจจุบันนี้ระบบของรถยนต์สมัยใหม่ ต่างก็มีสัญญาณเตือนเมื่อไม่คาดเข็มขัดนิรภัย แต่ก็มีบางคนแก้ไขโดยการสวมเข็มขัดนิรภัยให้เข้าที่และนั่งทับโดยไม่ยอมคาดกับตัว

๒. ปัญหาในการกวดขันจับกุม เนื่องจากการสังเกตว่าผู้ขับขี่หรือผู้โดยสารคาดเข็มขัดนิรภัยหรือไม่นั้น เป็นการลำบากมาก บางครั้งเมื่อผู้ขับขี่หรือผู้โดยสารเห็นเจ้าหน้าที่ตำรวจ ก็รีบคาดเข็มขัด เมื่อพ้นด่านตรวจ ก็ปลดออกเหมือนเดิม ทำให้ไม่สามารถแก้ไขปัญหาดังกล่าวได้ตรงจุด

๓. ปัญหาการไม่คาดเข็มขัดนิรภัยมีน้อยลงมาก แต่ก็ยังมีผู้ฝ่าฝืนอยู่บ้าง โดยอ้างเหตุผลเรื่องความไม่สะดวกในการคาดเข็มขัดเนื่องจากป่วย อึดอัด ขับรถไม่ถนัดทำให้ไม่ปลอดภัย

๔. อุบัติเหตุต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น การคาดเข็มขัดนิรภัยเป็นเหตุผลหนึ่งที่ทำให้ผู้ประสบเหตุรอดชีวิต หรือได้รับอันตรายน้อยลง แต่ปัจจุบันนี้กฎหมายบังคับสำหรับผู้ขับขี่และผู้นั่งโดยสารตอนหน้าเท่านั้น ควรจะมีการศึกษาพิจารณาบังคับทุกคนให้คาดเข็มขัดนิรภัย

๕. การมีกฎหมายบังคับให้คาดเข็มขัดนิรภัยก็เพื่อความปลอดภัยของผู้ขับขี่และผู้โดยสาร เมื่อเกิดอุบัติเหตุ โดยสามารถลดจำนวน และอาการความรุนแรงของการบาดเจ็บได้ แต่ทั้งนี้ทั้งนั้นต้องคาดเข็มขัดนิรภัยให้ถูกต้องและเหมาะสมตามคำแนะนำของรถในแต่ละรุ่นด้วย เพื่อความปลอดภัยและการใช้ประสิทธิภาพของเข็มขัดนิรภัยอย่างเต็มที่

(๔) ผู้ใช้ยานพาหนะ (ผู้ขับขี่)

จากการศึกษาโดยการสัมภาษณ์กลุ่มผู้ใช้ยานพาหนะ พบว่า

๑. กฎหมายดีอยู่แล้ว เหมาะสม ควรคาดเข็มขัดนิรภัยทุกครั้งที่ขับรถ ไม่ว่าจะขับใกล้หรือไกล

๒. ต้องทำให้เป็นนิสัย ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติอย่างเคร่งครัดอย่าให้เข็มงวดมากกว่านี้

๓. สร้างความปลอดภัยและช่วยลดการสูญเสียเป็นการลดอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้น การคาดเข็มขัดนิรภัยจะช่วยลดจากอุบัติเหตุหนัก ก็จะไม่หนักมาก

๔. หากผู้ขับขี่ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ให้มีไฟโชว์หน้ารถเพื่อให้ตำรวจเห็นชัดเจน

๕. ต้องกวัดขัน อบรมให้เห็นถึงประโยชน์ ใช้สื่อโทรทัศน์ เช่น ซีรีส์ของช่องกษพระเอกเป็นตำรวจ ก่อนออกรถคาดเข็มขัดนิรภัยทุกครั้ง

๖. ต้องรณรงค์ให้ทุกคนคาดเข็มขัดนิรภัย

(๕) ผู้เชี่ยวชาญด้านการจราจร

จากการศึกษาโดยการสัมภาษณ์กลุ่มผู้เชี่ยวชาญการจราจร พบว่า

๑. กฎหมายคาดเข็มขัดนิรภัยมีความเหมาะสม หากแต่ประชาชนบางส่วนยังไม่ตระหนัก ถึงความสำคัญ ควรให้เจ้าหน้าที่บังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง

๒. แนวโน้มดีขึ้น เพิ่มระบบเตือนจากโรงงานผู้ผลิตรถให้เกิดความชำนาญมากขึ้น เมื่อไม่คาดเข็มขัดนิรภัย

๓. การบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการคาดเข็มขัดนิรภัยทำให้จำนวนผู้บาดเจ็บรุนแรงกับศีรษะ ใบหน้าและหน้าอกหรือถูกเหวี่ยงออกจากตัวถึงรณนต์ลดลง และมีอัตราการรอดชีวิตสูงกว่าผู้ที่ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย

(๖) แนวทางแก้ไข

จากการศึกษาพบว่าบทบัญญัติของกฎหมายในเรื่องการคาดเข็มขัดนิรภัยทั้งผู้ขับขี่และผู้ที่นั่งตอนหน้ากับผู้ขับขี่ ต่างก็เป็นการปฏิบัติเพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่ผู้ใช้รถใช้ถนนเมื่อเกิดอุบัติเหตุ การคาดเข็มขัดนิรภัยจะช่วยให้ผู้ประสบเหตุรอดชีวิตหรือได้รับอันตรายน้อยลง กฎหมายในปัจจุบันบังคับให้ผู้ขับขี่และผู้นั่งโดยสารตอนหน้าเท่านั้นที่ต้องคาดเข็มขัดนิรภัย ดังนั้นจึงควรจะมีการศึกษาและพิจารณาให้มีการบังคับให้ทุกคนในรถต้องคาดเข็มขัดนิรภัย บทบัญญัติของกฎหมายมีความเหมาะสม แต่ประชาชนบางส่วนยังไม่ตระหนักถึงความสำคัญ

ผู้บังคับใช้กฎหมายมีการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง แต่การกวัดขันจับกุมทำได้ยากลำบาก การที่จะสังเกตว่าผู้ขับขี่หรือผู้โดยสารมีการคาดเข็มขัดนิรภัยหรือไม่เป็นเรื่องยาก ทำให้ไม่สามารถแก้ไขปัญหาดังกล่าวได้ตรงจุด จึงต้องกวัดขันและอบรมให้เล็งเห็นถึงประโยชน์ของการคาดเข็มขัดนิรภัย

สำหรับในส่วนผู้ใช้นานพาทนะ สาเหตุการไม่คาดเข็มขัดนิรภัยมีหลายสาเหตุ ได้แก่ ผู้ขับหรือผู้โดยสารที่นั่งตอนหน้าอาจรู้สึกอึดอัดไม่สะดวกในการคาดเข็มขัด หรือการที่มีร่างกายใหญ่เมื่อคาดเข็มขัดจึงรู้สึกไม่สบายตัว นั่งลำบาก หรือการมีโรคประจำตัวหรือมีอาการเจ็บป่วย แม้ปัจจุบันระบบของรถยนต์สมัยใหม่ต่างก็มีสัญญาณเตือนเมื่อไม่คาดเข็มขัดนิรภัย แต่ก็มีบางคนแก้ไขโดยการคาดเข็มขัดนิรภัยให้เข้าที่และนั่งทับโดยไม่ยอมคาดกับตัว

จากข้อมูลการศึกษาดังกล่าวข้างต้น คณะผู้วิจัยเห็นว่า นอกจากการแก้ไขกฎหมายโดยการกำหนดอัตราโทษให้เพิ่มสูงขึ้นแล้ว ยังต้องปลูกฝังเรื่องความปลอดภัยในการขับขี่และโดยสารรถยนต์ให้มากขึ้น โดยพยายามชี้ให้เห็นถึงอันตรายต่อชีวิตและร่างกายที่อาจเกิดขึ้นได้ จากอุบัติเหตุซึ่งจะมีความรุนแรงมากยิ่งขึ้นหากไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ดังนั้น ผู้ขับขี่รถยนต์และผู้โดยสารทุกคนควรที่จะคาดเข็มขัดนิรภัยเพื่อความปลอดภัยในการเดินทาง แม้จะเป็นการเดินทางในระยะทางสั้น ๆ ก็ตาม

๓.๒.๕. ความผิดฐานขับรถในขณะเมาสุรา

(๑) สภาพปัญหาและสถิติ

สำหรับความผิดฐานขับรถในขณะเมาสุราในพื้นที่กรุงเทพมหานคร มีการตรวจจับโดยเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรอย่างต่อเนื่อง

จากสถิติการจับกุมผู้กระทำความผิดในข้อหาดังกล่าวในปี พ.ศ. ๒๕๕๗ - ๒๕๕๙ ของกองบัญชาการตำรวจนครบาลสรุปได้ ดังนี้

ตารางที่ ๓.๕ สถิติผลการจับกุม (ความผิดฐานขับรถในขณะเมาสุรา) ปี พ.ศ. ๒๕๕๗ - ๒๕๕๙
กองบัญชาการตำรวจนครบาล

ลำดับ	ข้อหา	พ.ศ. ๒๕๕๗ (ราย)	พ.ศ. ๒๕๕๘ (ราย)	พ.ศ. ๒๕๕๙ (ม.ค. - พ.ค.) (ราย)	รวม
๑.	ขับรถในขณะเมาสุรา	-	๒๓,๐๐๕	๑๔,๕๘๘	๓๗,๕๙๓

(๒) กฎหมายและบทลงโทษ

ความผิดฐานนี้ ได้ถูกกำหนดไว้ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งบัญญัติ ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น

ในกรณีมีเหตุอันควรเชื่อว่าผู้ขับขี่ผู้ใดฝ่าฝืนข้อห้ามขับรถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น ผู้ตรวจการมีอำนาจสั่งให้ผู้นั้นหยุดรถและสั่งให้มีการทดสอบการสารดังกล่าวด้วย

ในกรณีที่ผู้ตรวจการพบว่าผู้ขับขี่ผู้ใดฝ่าฝืนข้อห้ามขับรถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น ให้ผู้ตรวจการส่งตัวผู้นั้นพร้อมพยานหลักฐานในเบื้องต้นแก่พนักงานสอบสวนผู้มีอำนาจโดยเร็ว แต่ต้องไม่เกิน ๖ ชั่วโมง นับแต่เวลาที่พบการกระทำความผิดดังกล่าว เพื่อดำเนินคดีต่อไป

สำหรับหลักเกณฑ์และวิธีการการทดสอบ สามารถดำเนินการทดสอบผู้ขับขี่ว่าเมาสุราหรือไม่ โดยให้ตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดของผู้ขับขี่โดยใช้วิธีการตรวจวัดลมหายใจด้วยเครื่องมือและอุปกรณ์ที่ใช้ในการตรวจหรือทดสอบให้ใช้เครื่องตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ในเลือด โดยวิธีเป่าลมหายใจ (BREATH ANALYZER TEST) และอ่านค่าของแอลกอฮอล์ในเลือดเป็นมิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ถ้ามีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเกิน ๕๐ มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ให้ถือว่า “เมาสุรา”

บทลงโทษ

สำหรับบทลงโทษผู้ฝ่าฝืนนั้น พระราชบัญญัตินี้กำหนดให้ฝ่าฝืนต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน ๑ ปี หรือปรับตั้งแต่ ๕,๐๐๐ - ๒๐,๐๐๐ บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้น มีกำหนดไม่น้อยกว่า ๖ เดือน หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ถ้าการกระทำความผิดดังกล่าวเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจ ต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่ ๑ - ๕ ปี และปรับตั้งแต่ ๒๐,๐๐๐ - ๑๐๐,๐๐๐ บาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่า ๑ ปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ถ้าการกระทำความผิดดังกล่าวเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส ต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่ ๒ - ๖ ปี และปรับตั้งแต่ ๔๐,๐๐๐ - ๑๒๐,๐๐๐ บาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่า ๒ ปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ถ้าการกระทำความผิดดังกล่าวเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่ ๓ - ๑๐ ปี และปรับตั้งแต่ ๖๐,๐๐๐ - ๒๐๐,๐๐๐ บาท และให้ศาลสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

(๓) ผู้บังคับใช้กฎหมาย

จากการศึกษาโดยการสัมภาษณ์กลุ่มผู้บังคับใช้กฎหมาย พบว่า

๑. การดื่มสุราแล้วขับรถเป็นปัญหาที่เรื้อรัง ต่อเนื่องและมีมายาวนานของสังคมไทย เนื่องจากสังคมไทยยังนิยมการสังสรรค์ ดื่ม กิน เที่ยว แต่ด้วยระบบขนส่งมวลชนที่ยังไม่ครอบคลุมทั่วถึง อีกทั้งรถโดยสารรับจ้างก็มีการเลือกรับจ้าง ก่อให้เกิดปัญหาในการเดินทางของผู้ที่ออกไปดื่มสุรา สังสรรค์นอกบ้านเป็นอย่างมาก ทำให้มีข้ออ้างความจำเป็นที่เป็นเหตุผลที่จะใช้รถส่วนตัวในการเดินทาง

๒. ปัจจุบันมีการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ตำรวจในระดับที่เข้มข้นแล้ว แต่บางครั้งผู้กระทำผิดเองก็ไม่ได้เดือดร้อนในอัตราค่าปรับที่ได้รับ และในหลักการป้องกัน ไม่สามารถตรวจสอบประวัติได้ทันอยู่แล้ว เนื่องจากหากผู้กระทำผิดรับสารภาพต้องฟ้องให้ทันภายใน ๔๘ ชั่วโมง จึงไม่สามารถรู้ถึงประวัติการขับขี่รถของบุคคลดังกล่าวได้ว่า เคยถูกจับข้อหาขับรถขณะเมาสุรามาแล้วกี่ครั้ง เกิดความไม่เช็ดหลายได้

๓. การดื่มสุราเป็นปัญหาและต้นเหตุของอุบัติเหตุอันดับต้นๆ ของกรุงเทพมหานคร เนื่องจากสภาพสังคม มักจะมีการดื่มสังสรรค์กันอยู่เป็นประจำ ไม่สะดวกในการเดินทางด้วยรถสาธารณะ

๔. ปัจจุบันมีกฎหมายและอัตราโทษที่เหมาะสมแล้ว เหลือแต่เพียงหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้กฎหมาย ควรมีความเข้มข้นมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง ไม่เพียงแต่เน้นช่วงเทศกาลเท่านั้น

๕. โทษของการขับรถขณะเมาสุรานั้น ปัจจุบันมีความเหมาะสมดีอยู่แล้ว เหลือแต่เพียงเจ้าหน้าที่ที่ต้องบังคับใช้กฎหมาย และกระบวนการยุติธรรมที่ต้องลงโทษไปในแนวทางที่เข้มข้น เพื่อให้เกิดความเช็ดหลายและเกรงกลัวไม่กล้าที่จะกระทำผิดอีก และต้องประชาสัมพันธ์อย่างต่อเนื่อง เพื่อให้เกิดความคึกคักในสังคมให้ได้ว่า เมาแล้วขับ เป็นต้นเหตุของอุบัติเหตุ และจะถูกดำเนินคดี

(๔) ผู้ใช้ยานพาหนะ (ผู้ขับขี่)

จากการศึกษาโดยการสัมภาษณ์กลุ่มผู้ใช้ยานพาหนะ พบว่า

๑. ไม่ขับรถขณะมีอาการเมาสุราเพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุ เพราะการขับรถขณะเมาสุราอาจเป็นอันตรายทั้งกับตนเองและคนใช้รถใช้ถนนด้วย มาตรการในการลงโทษถือว่าเหมาะสมแล้ว

๒. ควรลงโทษอย่างจริงจัง ไม่มีการละเว้น ลงโทษผู้จ่ายสินบนให้กับเจ้าหน้าที่ตำรวจ
๓. เพิ่มโทษให้พวกที่เมาแล้วขับให้หนักกว่าปัจจุบันและตรวจสอบอย่างสม่ำเสมอ เมาแล้วขับจับติดคุก อยากให้มีโทษมากกว่านี้ โทษน้อยไป จับและปรับหนัก ๆ ผู้ที่ดื่มสุราในขณะที่ขับรถจะได้อภัยและต้องยึดใบอนุญาตขับชีด้วย
๔. ควรรณรงค์ให้มากขึ้น ปลุกฝังตั้งแต่เริ่ม
๕. ควรลงโทษเป็นผู้นิยมสุรา ออกใบอนุญาตให้ซื้อสุรา
๖. มีการปล่อยปละละเลยจากเจ้าหน้าที่

(๕) ผู้เชี่ยวชาญด้านการจราจร

จากการศึกษาโดยการสัมภาษณ์กลุ่มผู้เชี่ยวชาญการจราจร พบว่า

๑. ควรบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง
๒. เป็นองค์ประกอบที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจราจรถึงขั้นเสียชีวิต เห็นควรจัดเก็บภาษีจากผู้ผลิตเพิ่มขึ้น และผู้ฝ่าฝืนให้เพิ่มโทษในทางภาษีบุคคลธรรมดาต้องจ่ายให้รัดกุม เพิ่มขึ้น และลงโทษทางอาญา
๓. เพิ่มบทลงโทษให้หนัก โปร่งใสในการบังคับใช้กฎหมาย ดำเนินการกับผู้กระทำผิดกับทุกคนที่ตรวจพบว่า เมาแล้วขับอย่างจริงจัง เนื่องจากเมาแล้วขับมิได้อันตรายแก่ผู้ขับชี่เท่านั้น ยังเป็นอันตรายแก่ผู้อื่นซึ่งใช้รถใช้ถนนด้วย
๔. ผู้ผลิตรถ ควรถูกจัดเก็บภาษี เพราะเป็นองค์ประกอบที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุถึงขั้นเสียชีวิต

๕. ปัจจุบันมีการผลักดันการแก้ไขพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ โดยเสนอเพิ่มโทษจำคุกและสามารถระงับหรือเพิกถอนใบอนุญาต รวมไปถึงคุมประพฤติ และกฎหมายควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ที่เข้มงวดเรื่องช่วงเวลาในการขาย สถานที่ที่ห้ามจำหน่ายสุรา รวมทั้งการห้ามจำหน่ายสุราแก่ผู้ซื้อที่อายุต่ำกว่า ๒๐ ปี แต่ที่ผ่านมาตัวเลขผู้เสียชีวิตยังไม่ลดลง

๖. ผู้ขับชี่ที่ดื่มสุรายังไม่เกรงกลัวต่อกฎหมาย และขาดความรับผิดชอบต่อสังคม

(๖) แนวทางแก้ไข

จากการศึกษาข้อมูลที่ได้ในด้านบทบัญญัติของกฎหมายส่วนใหญ่เห็นการขับรถในขณะที่เมาสุราเป็นองค์ประกอบที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจราจรถึงขั้นเสียชีวิต จึงควรเพิ่มบทลงโทษให้สูงขึ้น ผู้ที่เมาสุราแล้วขับเมื่อมีการจับกุมต้องมีโทษจำคุก กฎหมายปัจจุบันมีโทษน้อยไป รวมทั้งโทษปรับจะต้องกำหนดให้สูงขึ้นด้วย เพื่อให้เกิดความเกรงกลัวและต้องมีการยึดใบอนุญาตขับชีในทันที

อย่างไรก็ตามบางส่วนก็เห็นว่า ปัจจุบันมีกฎหมายและอัตราโทษที่เหมาะสมดีอยู่แล้ว และต้องมีการประชาสัมพันธ์อย่างต่อเนื่อง เพื่อให้เกิดความคิดฝังรากลึกในสังคมให้ได้ว่าเมาแล้วขับเป็นต้นเหตุของอุบัติเหตุและจะถูกดำเนินคดี หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้กฎหมายและกระบวนการยุติธรรม ควรบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง ต้องลงโทษไปในแนวทางที่เข้มข้นเพื่อให้เกิดความเข็ดหลาบและเกรงกลัวไม่กล้าที่จะกระทำผิดอีกและจะต้องมีความเข้มข้นให้มากขึ้นอย่างต่อเนื่อง ไม่เพียงแต่เน้นช่วงเทศกาลเท่านั้น ต้องไม่มีการละเว้นโดยเฉพาะผู้จ่ายสินบนให้กับเจ้าหน้าที่ตำรวจ ควรรณรงค์ให้มากขึ้นปลุกฝังตั้งแต่ต้น ให้มีการลงโทษเป็นผู้นิยมสุราและออกใบอนุญาตให้ซื้อสุรา

บางส่วนเห็นว่า ปัจจุบันมีการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ตำรวจในระดับที่เข้มข้นแล้ว แต่บางครั้งผู้กระทำผิดเองก็ไม่ได้เดือดร้อนในอัตราค่าปรับที่ได้รับ

ในส่วนผู้ใช้งานพาหนะเห็นว่า การดื่มสุราแล้วขับรถเป็นปัญหาที่เรื้อรังต่อเนื่องและมีมายาวนานของสังคมไทย เนื่องจากสังคมไทยยังนิยมการสังสรรค์ ดื่ม กิน เที่ยว แต่ด้วยระบบขนส่งมวลชนที่ยังไม่ครอบคลุมทั่วถึง ไม่สะดวกในการเดินทางด้วยรถสาธารณะก่อให้เกิดปัญหาในการเดินทางของผู้ที่ออกไปดื่มสุราสังสรรค์นอกบ้าน จึงมีความจำเป็นที่จำเป็นต้องใช้รถส่วนตัวในการเดินทาง การขับรถยนต์เมาสุราอาจเป็นอันตรายทั้งกับตนเองและคนใช้รถใช้ถนนด้วย มาตรการในการลงโทษถือว่าเหมาะสมแล้ว

คณะวิจัยเห็นว่า ควรมีการเพิ่มการประชาสัมพันธ์และจัดการอบรมให้ความรู้เรื่องเกี่ยวกับกฎหมายเกี่ยวกับการขับรถในขณะเมาสุราและระณรงค์ให้ประชาชนเกิดจิตสำนึกในการปฏิบัติตามกฎหมาย ทั้งนี้ เพื่อความปลอดภัยของตนเอง ครอบครัวและผู้อื่นที่ใช้รถใช้ถนนร่วมกัน ซึ่งอาจมีการประชาสัมพันธ์ในลักษณะเฉพาะตัวบุคคลผ่านโทรศัพท์มือถือ (Smart Phone) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการประชาสัมพันธ์ยิ่งขึ้น

นอกจากนั้น ควรที่จะมีการนำเทคโนโลยีมาประยุกต์ใช้ โดยเป็นเครื่องมือในการเพิ่มประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายให้มากขึ้น

๓.๓ คำพิพากษาศาลฎีกาและคดีตัวอย่าง

๓.๓.๑. ขับรถในขณะเมาสุรา

เนื่องจากการขับรถยนต์เมาสุรา เป็นสาเหตุหลักในการเกิดอุบัติเหตุ บนท้องถนนและเป็นเหตุได้รับบาดเจ็บถึงสาหัสหรือบางครั้งมีผู้ถึงแก่ความตาย ถึงแม้ว่าบทกำหนดโทษในความผิดฐานข้อหาในขณะเมาสุราจะไม่ร้ายแรง ตามมาตรา ๑๖๐ วรรคสาม (ที่แก้ไขใหม่) กำหนดโทษจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ แต่เมื่อเป็นเหตุหนึ่งของการขับรถยนต์โดยประมาท และหากมีผู้ถึงแก่ความตายโทษที่จะได้รับก็จะหนักขึ้นกว่าเดิม คดีเมาแล้วขับเป็นความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ หลายคดีที่ศาลพิพากษาให้กักขังหรือจำคุกขึ้นกับพฤติการณ์แห่งคดี ยกตัวอย่าง เช่น

๑. คำพิพากษาศาลฎีกาที่ ๔๐๖๗/๒๕๕๐

การที่จำเลยขับรถในขณะเมาสุรา อันเป็นความผิดตาม พระราชบัญญัติ จราจรทางบกฯ มาตรา ๔๓ (๒) มาตรา ๑๖๐ วรรคสาม กับการที่จำเลยขับรถโดยประมาทแซงรถที่อยู่ข้างหน้าไปในช่องเดินรถขวามือ ในขณะที่ผู้ตายขับสวนมา เป็นเหตุให้ชนรถจักรยานยนต์ของผู้ตายเสียหายและทำให้ผู้ตายถึงแก่ความตาย อันเป็นความผิดตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา ๒๙๑ และ พระราชบัญญัติจราจรทางบกฯ มาตรา ๔๓ (๔) มาตรา ๑๕๗ นั้น เป็นการกระทำที่เกี่ยวเนื่องและเป็นผลโดยตรงที่ทำให้ผู้ตายถึงแก่ความตาย จึงเป็นการกระทำความผิดเดียว ต้องลงโทษตาม ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา ๒๙๑ ซึ่งเป็นบทโทษที่มีโทษหนักที่สุด ศาลชั้นต้นพิพากษาว่า จำเลยมีความผิดตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา ๒๙๑ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ มาตรา ๔๓ (๒) (๔) มาตรา ๑๕๗ มาตรา ๑๖๐ วรรคสาม เรียงกระทงลงโทษ ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา ๙๑ ฐานกระทำโดยประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ได้รับอันตรายสาหัสและได้รับอันตรายแก่กาย (ที่ถูก ฐานกระทำโดยประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตายและฐานขับรถโดยประมาทอันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน) เป็นกรรมเดียวกัน ลงโทษตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา ๒๙๑ ซึ่งเป็นกฎหมายบทที่มีโทษหนักที่สุดตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา ๙๐ จำคุก ๔ ปี ฐานขับรถในขณะเมาสุราจำคุก ๒ เดือน รวมจำคุก ๔ ปี ๒ เดือน จำเลยให้การรับสารภาพเป็นประโยชน์แก่การพิจารณามีเหตุบรรเทาโทษ ลดโทษให้กึ่งหนึ่งตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา ๗๘ คงจำคุก ๒ ปี ๑ เดือน บวก

โทษจำคุก ๑ เดือน ที่ศาลรอกการลงโทษไว้ในคดีอาญาหมายเลขแดงที่ ๖๗๔/๒๕๕๘ ของศาลชั้นต้น รวมจำคุก ๒ ปี ๒ เดือน

๒. คำพิพากษาศาลฎีกาที่ ๔๓๔๐/๒๕๕๔

โจทก์บรรยายฟ้องได้ความว่า จำเลยขับรถจักรยานยนต์ในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น เป็นเหตุให้ผู้เสียหายถึงแก่ความตาย ข้อเท็จจริงที่โจทก์บรรยายฟ้องดังกล่าว กล่าวถึงการกระทำของจำเลยซึ่งเป็นความผิดตามที่บัญญัติไว้ใน พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ มาตรา ๑๖๐ ตรีวรรคสี่ ซึ่งเพิ่มเติมโดย พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๗) พ.ศ. ๒๕๕๐ มาตรา ๑๑ โดยขัดแย้งแล้วการที่โจทก์ขอให้ลงโทษจำเลยตาม พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ มาตรา ๑๖๐ ตรีย่อหมายถึงมาตรา ๑๖๐ ตรี ที่เพิ่มเติมแล้วนั่นเอง แม้โจทก์ไม่ได้อ้าง พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๗) พ.ศ. ๒๕๕๐ มาตรา ๑๑ ก็เป็นเพียงโจทก์อ้างบทกฎหมายไม่ครบถ้วนชัดเจนเท่านั้น และถือว่าโจทก์ประสงค์ให้ลงโทษจำเลยตาม พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ มาตรา ๑๖๐ ตรี ซึ่งเพิ่มเติมโดย พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๗) พ.ศ. ๒๕๕๐ มาตรา ๑๑ แล้ว ที่ศาลล่างทั้งสองปรับบทลงโทษจำเลยตามบทบัญญัติดังกล่าว จึงไม่เป็นการพิพากษาเกินคำขอ

ศาลชั้นต้นพิพากษาว่า จำเลยมีความผิดตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา ๒๙๑ มาตรา ๓๐๐ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ มาตรา ๒๒ (๒) มาตรา ๔๓ (๒) (๔) (๘) มาตรา ๑๕๒ มาตรา ๑๕๗ มาตรา ๑๖๐ วรรคสาม และมาตรา ๑๖๐ ตรี วรรคสี่ การกระทำของจำเลยเป็นกรรมเดียวเป็นความผิดต่อกฎหมายหลายบท ให้ลงโทษฐานขับรถในขณะเมาสุราเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตายตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งเป็นกฎหมายบทลงโทษหนักที่สุดตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา ๙๐ จำคุก ๓ ปี จำเลยให้การรับสารภาพเป็นประโยชน์แก่การพิจารณา มีเหตุบรรเทาโทษ ลดโทษให้กึ่งหนึ่งตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา ๗๘ คงจำคุก ๑ ปี ๖ เดือน เพิกถอนใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ของจำเลย

๓. คดีของนายดำ (นามสมมติ) ขับรถขณะมีเมื่อดำรวจเรียกตรวจวัดแอลกอฮอล์ได้ ๓๐๐ มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ นายดำรับสารภาพสำนึกในความผิดและขอโอกาสจากศาลเพื่อจะกลับเนื้อกลับตัวเป็นคนดี แต่ศาลพิจารณาหลักฐานแห่งคดีแล้วเห็นว่าจำเลยเป็นผู้ขับขี่รถสาธารณะ (รถเมล์) ย่อมต้องมีความรับผิดชอบต่อชีวิตผู้โดยสารสูง แต่กลับไปดื่มสุราก่อนขับรถเป็นประจำ แม้ว่าจะถูกภรรยาและญาติ ๆ ห้ามปรามจำเลยก็ไม่สนใจ พิจารณาพฤติกรรมแห่งคดีแล้ว จึงเห็นไม่สมควรให้รอลงอาญาจำเลย โดยพิพากษาให้จำคุกจำเลยเป็นเวลา ๑ เดือน ปรับ ๑๐,๐๐๐ บาท พักใช้ใบอนุญาตขับขี่เป็นเวลา ๖ เดือน

๔. คดี นาย ข. ขับรถขณะมีเมามาชนสองสามีภรรยาบาดเจ็บสาหัส ตำรวจวัดแอลกอฮอล์นาย ข. ได้ ๑๗๘ มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ จำเลยรับสารภาพตลอดข้อหาและสำนึกผิดในความผิดที่ได้กระทำลงไปพร้อมกับร้องขอต่อศาลให้ลงโทษจำเลยในสถานเบา โดยขอให้ศาลรอลงอาญาจำเลย ศาลพิจารณาพฤติกรรมแห่งคดีแล้ว พบว่าจำเลยไม่ได้ให้ความช่วยเหลือผู้เสียหายตามหลักมนุษยธรรมที่ควรจะเป็น หลังเกิดเหตุจำเลยไม่เคยไปเยี่ยมผู้เสียหายหรือช่วยเหลือค่าใช้จ่ายเบื้องต้นให้กับผู้เสียหายเพื่อเป็นการบรรเทาความเดือดร้อนแถมยัง พุดจาในทำนองท้าทายให้ผู้เสียหายไปฟ้องร้องเรียกค่าเสียหายต่อศาลเอาเอง ประกอบกับหน่วยงานทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน ได้ทำการรณรงค์โครงการเมาไม่ขับอย่างต่อเนื่องเพื่อให้จำเลยได้เกิดการรับรู้และตระหนักผ่านสื่อ ทุกแขนงอย่างกว้างขวางแต่จำเลยหาได้ใส่ใจไม่ พิจารณาแล้วเห็นควรพิพากษาจำคุกจำเลยเป็นเวลา ๖ เดือน โดยไม่รอลงอาญา ปรับ ๑๐,๐๐๐ บาท พักใช้ใบอนุญาตขับขี่เป็นเวลา ๖ เดือน

๔. คดีนาย ด. นักร้องชื่อดัง ขับรถขณะมีเมา ฝ่าฝืนสัญญาจนจราจรชนรถแท็กซี่ทำให้มีผู้เสียชีวิต ๒ คน ผลการตรวจวัดแอลกอฮอล์ในร่างกายจำเลยพบปริมาณแอลกอฮอล์ ๑๙๖ มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ นาย ด.รับ สารภาพตลอดข้อหาและสำนึกในความผิดที่ตนเองได้กระทำ พร้อมทั้งจำเลยได้ชดใช้ค่าเสียหายให้กับญาติผู้เสียชีวิตจนเป็นที่พอใจ ทั้งนี้โดยจำเลยได้ร้องขอต่อศาลขอให้พิพากษาลงโทษจำเลยในสถานเบา ทั้งนี้เพื่อเปิดโอกาสให้จำเลยได้กลับตัวเป็นพลเมืองดีของสังคม โดยจำเลยได้อ้างว่าจำเลยเป็นศิลปินนักร้องที่มีชื่อเสียงไม่เคยต้องโทษในคดีอาญา เคยช่วยเหลือสังคมด้วยการบริจาคและแสดงคอนเสิร์ตการกุศลให้กับหน่วยงานภาครัฐหลายครั้ง การนำจำเลยไปติดคุกคงไม่มีประโยชน์อะไร จำเลยขอโอกาสที่จะทำงานรับใช้สังคมเป็นการทดแทนความผิด ขอให้ศาลเมตตาพิจารณาลงโทษจำเลยในสถานเบา โดยขอให้ศาลรอลงอาญาจำเลยแทนการให้จำเลยไปติดคุก ศาลพิจารณาพฤติกรรมการแก้ไขแล้วเห็นว่าจำเลยมีความสำนึกในความผิดที่ทำ อีกทั้งยังได้เยียวยาผู้เสียหายจนผู้เสียหายพอใจ ประกอบกับจำเลยไม่เคยกระทำความผิดมาก่อน อีกทั้งยังได้เคยมีส่วนช่วยเหลือสังคมในรูปแบบต่าง ๆ มาหลายครั้ง การนำจำเลยไปติดคุกคงไม่ก่อให้เกิดประโยชน์อะไร พิพากษาให้จำคุกจำเลยเป็นเวลา ๑ ปี โทษจำคุกให้รอกการลงโทษไว้ ๒ ปี ปรับ ๑๐,๐๐๐ บาท พักใช้ใบอนุญาตขับขี่เป็นเวลา ๖ เดือน ให้คุมประพฤติจำเลยเป็นเวลา ๑ ปี และทำงานบริการสังคม ๒๔ ชั่วโมง

จากคำพิพากษาศาลฎีกา ทั้ง ๒ ฎีกาดังกล่าว (ซึ่งเป็นเพียงบางฎีกาเท่านั้น) และคดีมาแล้วนับ จะเห็นว่าการขับรถในขณะเมาสุราเป็นความเสี่ยงอย่างมากต่อการสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สิน แม้ว่ากฎหมายจะมีการแก้ไขปรับบทลงโทษให้หนักขึ้นกว่าเดิมแล้วก็ตาม แต่ก็ยังมีผู้ขับรถที่ฝ่าฝืนข้อห้ามข้อนี้อยู่เนื่อง ๆ จะเห็นได้จากสถิติคดีที่ความสูญเสียเกิดจากการขับรถในขณะเมาสุรา มีจำนวนสูงขึ้นทุก ๆ ปี ทั้ง ๆ ที่รัฐบาลได้มีการประชาสัมพันธ์และรณรงค์ในทุกรูปแบบในทุกเทศกาลแล้วก็ตาม

๓.๓.๒. ขับรถในขณะเมาสุราและฝ่าฝืนสัญญาจนไฟจราจร

คดีนาย ด. นักร้องชื่อดัง ขับรถขณะมีเมา ฝ่าฝืนสัญญาจนจราจรชนรถแท็กซี่ทำให้มีผู้เสียชีวิต ๒ คน ผลการตรวจวัดแอลกอฮอล์ในร่างกายจำเลยพบปริมาณแอลกอฮอล์ ๑๙๖ มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ นาย ด.รับ สารภาพตลอดข้อหาและสำนึกในความผิดที่ตนเองได้กระทำ พร้อมทั้งจำเลยได้ชดใช้ค่าเสียหายให้กับญาติผู้เสียชีวิตจนเป็นที่พอใจ ทั้งนี้โดยจำเลยได้ร้องขอต่อศาลขอให้พิพากษาลงโทษจำเลยในสถานเบา ทั้งนี้เพื่อเปิดโอกาสให้จำเลยได้กลับตัวเป็นพลเมืองดีของสังคม โดยจำเลยได้อ้างว่าจำเลยเป็นศิลปินนักร้องที่มีชื่อเสียงไม่เคยต้องโทษในคดีอาญา เคยช่วยเหลือสังคมด้วยการบริจาคและแสดงคอนเสิร์ตการกุศลให้กับหน่วยงานภาครัฐหลายครั้ง การนำจำเลยไปติดคุกคงไม่มีประโยชน์อะไร จำเลยขอโอกาสที่จะทำงานรับใช้สังคมเป็นการทดแทนความผิด ขอให้ศาลเมตตาพิจารณาลงโทษจำเลยในสถานเบา โดยขอให้ศาลรอลงอาญาจำเลยแทนการให้จำเลยไปติดคุก ศาลพิจารณาพฤติกรรมการแก้ไขแล้วเห็นว่าจำเลยมีความสำนึกในความผิดที่ทำ อีกทั้งยังได้เยียวยาผู้เสียหายจนผู้เสียหายพอใจ ประกอบกับจำเลยไม่เคยกระทำความผิดมาก่อน อีกทั้งยังได้เคยมีส่วนช่วยเหลือสังคมในรูปแบบต่าง ๆ มาหลายครั้ง การนำจำเลยไปติดคุกคงไม่ก่อให้เกิดประโยชน์อะไร พิพากษาให้จำคุกจำเลยเป็นเวลา ๑ ปี โทษจำคุกให้รอกการลงโทษไว้ ๒ ปี ปรับ ๑๐,๐๐๐ บาท พักใช้ใบอนุญาตขับขี่เป็นเวลา ๖ เดือน ให้คุมประพฤติจำเลยเป็นเวลา ๑ ปี และทำงานบริการสังคม ๒๔ ชั่วโมง

บทที่ ๔

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

๔.๑ บทสรุป

จากผลการศึกษาเท่าที่ได้ทำการศึกษามาแล้ว รวมทั้งจากการวิเคราะห์ด้วยทฤษฎีหมายตลอดจนเก็บข้อมูลจากการสัมภาษณ์เชิงลึกกับกลุ่มบุคคลต่าง ๆ ทั้งผู้เชี่ยวชาญ ผู้ที่มีหน้าที่บังคับใช้กฎหมาย ตลอดจนผู้ที่ต้องปฏิบัติตามกฎหมายพอสรุปได้ว่าปัจจัยที่จะส่งผลต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจรในเขตกรุงเทพมหานครให้มีประสิทธิภาพดีขึ้นนั้นมีหลายปัจจัย รวมทั้งสภาพสังคมนั้น ๆ เองก็ยังมีส่วนส่งผลด้วยเช่นกัน

การที่จะถือว่าการบังคับใช้กฎหมายจราจรมีประสิทธิภาพนั้นก็คือ เมื่อมีการกำหนดกฎหมายมาอย่างหนึ่ง เพื่อให้กลุ่มคนในสังคมนั้นปฏิบัติตามยึดถือร่วมกันอย่างเคร่งครัดนั่นเอง แต่จากกรณีศึกษานี้จะเจาะจงเฉพาะการศึกษากฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจราจร ซึ่งได้กำหนดไว้ใน ๕ ข้อหาหลัก ได้แก่

๑. การขับรถโดยไม่ได้รับอนุญาตหรือไม่นำใบอนุญาตติดตัวขณะขับขี่ อันเป็นความผิดตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒

๒. ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒

๓. ขับขี่รถโดยไม่สวมหมวกนิรภัยตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒

๔. ขับรถโดยไม่คาดเข็มขัดนิรภัยตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒

๕. ขับขี่รถขณะเมาสุรา ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒

โดยได้ศึกษาเฉพาะเขตกรุงเทพมหานคร ทั้งนี้เนื่องจากความผิดทั้ง ๕ ฐานความผิดดังกล่าวเป็นความผิดที่มีผู้กระทำความผิดฝ่าฝืนกฎหมายมากในอันดับต้นและเป็นที่น่าสนใจว่าส่งผลกระทบต่อปัญหาจราจรด้านอื่น ๆ อีกด้วย และจากการที่เลือกศึกษาเฉพาะในเขตกรุงเทพมหานครนั้น เนื่องจากกรุงเทพมหานครเป็นเมืองหลวง เป็นสังคมเมืองและเป็นจังหวัดที่มีประชากรอยู่มากที่สุดในประเทศไทย อีกทั้งมีปริมาณการจราจรที่คับคั่งมากที่สุดของประเทศ ซึ่งมีการกระทำความผิดเกี่ยวกับกฎหมายจราจรมากเป็นอันดับหนึ่งของประเทศไทย ผลจากการศึกษาสามารถสรุปปัจจัยที่มีผลต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจรได้ ดังนี้

๑. ความผิดฐานไม่มีใบอนุญาตขับขี่หรือไม่นำติดตัวขณะขับขี่

๑.๑ เนื้อหาของกฎหมาย

ความผิดฐานไม่มีใบอนุญาตขับขี่หรือไม่นำติดตัวขณะขับขี่ ซึ่งตามความในมาตรา ๔๒ แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒ กำหนดให้ผู้ขับรถต้องได้รับใบอนุญาตและต้องมีใบอนุญาตขับรถในขณะขับเพื่อแสดงต่อเจ้าพนักงานได้ทันที หากฝ่าฝืนขับรถโดยไม่ได้รับใบอนุญาตมีโทษจำคุกไม่เกิน ๑ เดือน หรือปรับไม่เกิน ๑,๐๐๐ บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ หรือขับรถโดยไม่แสดงใบอนุญาตมีโทษปรับไม่เกิน ๑,๐๐๐ บาท ซึ่งในส่วนนี้ทุกกลุ่มเห็นว่าโทษตามกฎหมายยังไม่เด็ดขาด อัตราโทษต่ำไม่เหมาะสมต่อการที่จะควบคุมให้ปฏิบัติตามได้ส่งผลให้ไม่เกิดความเกรงกลัวต่อโทษที่จะได้รับ เป็นความผิดที่สามารถเปรียบเทียบปรับที่สถานีตำรวจทำให้คดีสิ้นสุดได้ทันที

๑.๒ ผู้บังคับใช้กฎหมาย

การไม่มีตำรวจคอยเรียกตรวจหรือจับกุม จึงไม่มีการปฏิบัติตามกฎหมายเกี่ยวกับการจราจร การออกใบอนุญาตขับขี่ยังไม่มีความเข้มงวด ต้องมีการอบรมให้ความรู้กฎจราจร ผู้ที่ได้รับใบอนุญาตต้องทราบและเข้าใจถึงกฎหมาย โทษและขั้นตอนการปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ปรับปรุงระบบการออกใบอนุญาตขับขี่ให้เข้มข้นและเป็นมาตรฐานและยกเลิกการออกใบอนุญาตขับขี่ตลอดชีพ

๑.๓ ผู้ใช้ยานพาหนะ (ผู้ขับขี่)

สภาพสังคมและความเป็นอยู่ของประชาชนยังไม่มีมาตรการตอกกฎหมายและระเบียบเกี่ยวกับการจราจร ทศนะคติของผู้ที่ฝ่าฝืนเห็นว่าเป็นความผิดเล็กน้อยหากไม่เกิดอุบัติเหตุ ไม่ควรมีใบขับขี่ตลอดชีพและควรตรวจร่างกายและสภาพจิตใจว่าพร้อมที่จะขับขี่หรือไม่ โดยเฉพาะผู้สูงอายุ พัฒนาใบขับขี่ให้เป็นบัตรสมรรถภาพที่ต่อเชื่อมกับกรมการขนส่งทางบก ให้มีการตัดแต้มได้อย่างจริงจัง ระบายมิให้ขับขี่ในช่วงระยะเวลาหนึ่งในกรณีที่ทำผิดกฎหมายจราจร จัดให้มีการทำระบบประกันผู้ขับขี่กรณีมีเหตุถูกจับหรือปรับเนื่องจากอุบัติเหตุจราจรให้มีเบี้ยประกันสูงขึ้น ต้องอบรมให้ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและการตระหนักรู้ถึงความเสียหายที่จะเกิดขึ้นหากทำผิดกฎหมายจราจร งดการออกใบอนุญาตแก่ผู้ที่มีโรคประจำตัวที่เป็นอุปสรรคต่อการขับขี่รถ เช่น โรคความดัน หัวใจ ลมชัก เป็นต้น

๒. ความผิดฐานฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร

๒.๑ เนื้อหาของกฎหมาย

ความผิดฐานนี้ มีบทลงโทษผู้ฝ่าฝืนตามพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ มีเพียงโทษปรับไม่เกิน ๑,๐๐๐ บาท เท่านั้น ควรให้มีการปรับกฎหมายการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรมีโทษจำคุกและมีการบังคับใช้อย่างเข้มงวดและรวดเร็ว

๒.๒ ผู้บังคับใช้กฎหมาย

ควรให้สัญญาณไฟจราจรอย่างรอบคอบโดยพิจารณาถึงสภาพและปริมาณรถในแต่ละแยกอย่างเหมาะสม บางจุดในช่วงการจราจรติดขัดไฟแดงนานเกินไป ควรเพิ่มสัญญาณเสียงในบางพื้นที่ มีสัญญาณไฟขารุดจำนวนมากควรรีบแก้ไขอย่างรวดเร็ว ในช่วงเวลาเร่งด่วนต้องมีการประสานการปฏิบัติอย่างต่อเนื่องและจัดเจ้าหน้าที่ตำรวจควบคุมและอำนวยความสะดวกในทางร่วมทางแยกต่าง ๆ กลางแยก เพื่อให้ผู้ใช้รถใช้ถนนเกิดความเกรงกลัว หากมีการฝ่าฝืนให้จับกุมทันที สัญญาณไฟที่มีตัวเลขแสดงให้ผู้ขับขี่รู้ว่าเหลือเวลาอีกเท่าใดทำให้ลดความเครียดในการรอและลดการเกิดอุบัติเหตุลงได้ ควรนำเทคโนโลยีมาช่วยเพื่อเป็นหลักฐานที่ชัดเจน ไม่อาจโต้แย้งจากผู้กระทำความผิดเพื่อความรวดเร็วและยุติธรรม จัดเจ้าหน้าที่ตำรวจควบคุมและอำนวยความสะดวกในช่วงเวลาเร่งด่วน และให้มีเจ้าหน้าที่ตำรวจยืนอำนวยความสะดวก เพื่อป้องกันรถติดค้างทางร่วมแยก ขาดการบังคับใช้กฎหมายที่เข้มงวด

๒.๓ ผู้ใช้ยานพาหนะ (ผู้ขับขี่)

รณรงค์ให้เด็กและเยาวชนมีความรู้และเข้าใจ มีทัศนคติที่ดีต่อการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร เพื่อในอนาคตจะได้เป็นการสร้างให้คนมีระเบียบวินัยและเคารพกฎจราจรให้มากขึ้น ผู้ขับขี่ไม่ควรให้ความสำคัญในการรอสัญญาณไฟจึงมีการฝ่าฝืนเป็นจำนวนมาก อันเป็นต้นเหตุของการเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง

๓. ความผิดฐานไม่สวมหมวกนิรภัย

๓.๑ เนื้อหาของกฎหมาย

ผู้ฝ่าฝืนขับซึ่รถจักรยานยนต์หรือโดยสารรถจักรยานยนต์โดยไม่สวมหมวกที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะ (หมวกกันน็อก) เพื่อป้องกันอันตรายในขณะที่ขับซึ่และโดยสารรถจักรยานยนต์ มีเพียงโทษปรับไม่เกิน ๕๐๐ บาท หรือหากเป็นกรณีที่ผู้ขับซึ่รถจักรยานยนต์ ขับซึ่รถจักรยานยนต์ในขณะที่คนโดยสารรถจักรยานยนต์มิได้สวมหมวกฯ ต้องระวางโทษเป็น ๒ เท่า ของโทษดังกล่าวข้างต้น ซึ่งส่วนใหญ่เห็นว่าปัจจุบันมีการบังคับใช้กฎหมายและมีอัตราโทษที่เหมาะสมอยู่แล้ว ทั้งนี้อาจเพิ่มกฎให้เข้มข้นขึ้น เช่น การยึดใบขับซึ่ ถ้ามีการกระทำความผิดเป็นครั้งที่ ๒ หรือครั้งที่ ๓ เป็นต้น

๓.๒ ผู้บังคับใช้กฎหมาย

เจ้าหน้าที่ไม่ควรละเลยที่จะจับกุม รวมทั้งเพิ่มความเข้มงวดตามเส้นทางรองในหมู่บ้านหรือตามตรอกซอยหรือแม้แต่การเดินทางในระยะใกล้ ๆ การบังคับใช้กฎหมายต้องจริงจังและต่อเนื่อง จึงจะลดอัตราการเสียชีวิตหรือบาดเจ็บจากอุบัติเหตุลงได้

๓.๓ ผู้ใช้ยานพาหนะ (ผู้ขับซึ่)

ผู้ขับซึ่รวมถึงผู้โดยสารไม่ชอบสวมหมวกเนื่องจากเห็นว่า อึดอัด ไม่สะดวกสบาย ทำให้ผมเสียทรงหรือการใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างซึ่งต้องใช้หมวกร่วมกับคนอื่นนั้นมีความรู้สึกว้ากปรก ติดเชื้อโรคต่าง ๆ ได้ง่าย ผู้ขับซึ่เองมักไม่ค่อยฝ่าฝืนเพราะเจ้าหน้าที่ตำรวจกวดขันจับกุมอยู่แต่ผู้โดยสารซึ่งมักจะเป็นคนที่ติดรถไปเพียงชั่วระยะทางหนึ่งหรือเป็นผู้โดยสารของรถจักรยานยนต์รับจ้างมักจะมีปัญหาไม่มีหมวกนิรภัยของตนเองและไม่สะดวกที่จะถือติดตัวไปด้วย รมณรงคิให้รู้ว่าการสวมหมวกนิรภัยเป็นการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุที่รุนแรงได้ ผู้ขับซึ่ยังคงมีทัศนคติว่าการสวมหมวกนิรภัยเป็นเพียงเพื่อการหลบหนีตำรวจมิใช่เพื่อความปลอดภัยของตัวเอง จึงต้องปรับเปลี่ยนทัศนคติจากการบังคับใช้เป็นกาการปกป้องอุบัติเหตุที่จะได้รับ ควรมีสื่อรณรงคิให้ประชาชนตระหนักถึงอันตรายและบทลงโทษจากการไม่สวมหมวกนิรภัย

๔. ความผิดฐานไม่คาดเข็มขัดนิรภัย

๔.๑ เนื้อหาของกฎหมาย

ผู้ฝ่าฝืนมีโทษปรับ ไม่เกิน ๕๐๐ บาท ส่วนใหญ่เห็นว่ากฎหมายมีความเหมาะสมแล้ว

๔.๒ ผู้บังคับใช้กฎหมาย

การกวดขันจับกุมเป็นการยากลำบากเนื่องจากการจะพบเห็นผู้กระทำความผิดที่ไม่คาดเข็มขัดนิรภัยทำได้ยาก บางครั้งเมื่อผู้ขับซึ่หรือผู้โดยสารเห็นเจ้าหน้าที่ตำรวจก็รีบคาดเข็มขัด ทำให้ไม่สามารถแก้ไขปัญหาดได้ตรงจุด หากสามารถทำให้ตำรวจเห็นชัดเจนในกรณีที่ผู้ขับซึ่ไม่คาดเข็มขัดนิรภัยการบังคับใช้กฎหมายน่าจะดีขึ้น

๔.๓ ผู้ใช้ยานพาหนะ (ผู้ขับซึ่)

ผู้ขับซึ่มีความรู้สึกอึดอัดไม่สะดวกในการคาดเข็มขัดหรือการมีร่างกายที่ใหญ่เมื่อคาดเข็มขัดแล้วไม่สบายตัว นั่งลำบาก หรือการมีโรคประจำตัวมีอาการเจ็บป่วยไม่สามารถคาดเข็มขัดได้ ต้องสร้างนิสัยให้แก่ผู้ขับซึ่ที่จะต้องคาดเข็มขัดทุกครั้งเมื่อขับรล ผู้ขับซึ่ต้องปฏิบัติอย่างเคร่งครัดมากกว่านี้ ต้อง อบรมให้เห็นถึงประโยชน์ของการคาดเข็มขัดนิรภัยเมื่อเกิดอุบัติเหตุ ต้องรณรงคิให้ทุกคนคาดเข็มขัดนิรภัย เพิ่มระบบเตือนจากโรงงานผู้ผลิตรถเมื่อไม่คาดเข็มขัดนิรภัย

๕. ความผิดฐานขับรถในขณะเมาสุรา

๕.๑ เนื้อหาของกฎหมาย

ผู้ฝ่าฝืน จำคุก ไม่เกิน ๑ ปี หรือปรับ ๕,๐๐๐ - ๒๐,๐๐๐ บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ ไม่น้อยกว่า ๖ เดือน หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ถ้าการกระทำความผิดดังกล่าวเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจ จำคุก ๑ - ๕ ปี และปรับ ๒๐,๐๐๐ - ๑๐๐,๐๐๐ บาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ ไม่น้อยกว่า ๑ ปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ถ้าการกระทำความผิดดังกล่าวเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส จำคุก ๒ - ๖ ปี และปรับ ๔๐,๐๐๐ - ๑๒๐,๐๐๐ บาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ ไม่น้อยกว่า ๒ ปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ถ้าการกระทำความผิดดังกล่าวเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย จำคุก ๓ - ๑๐ ปี และปรับ ๖๐,๐๐๐ - ๒๐๐,๐๐๐ บาท และให้ศาลสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ส่วนใหญ่เห็นว่า การขับรถในขณะเมาสุราเป็นองค์ประกอบที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจราจร ถึงขั้นเสียชีวิต จึงควรเพิ่มบทลงโทษให้สูงขึ้น เมื่อมีการจับกุมต้องมีโทษจำคุก กฎหมายมีโทษน้อยไป รวมทั้งโทษปรับจะต้องกำหนดให้สูงขึ้นและต้องมีการยึดใบอนุญาตขับขี่ในทันที อย่างไรก็ตามบางส่วนก็เห็นว่ามီอัตรโทษที่เหมาะสมแล้ว

๕.๒ ผู้บังคับใช้กฎหมาย

มีการบังคับใช้กฎหมายในระดับที่เข้มข้นแล้ว แต่อาจต้องเพิ่มความเข้มข้นมากขึ้นและให้มีการดำเนินการอย่างต่อเนื่อง ไม่เพียงแต่เน้นช่วงเทศกาลเท่านั้น กระบวนการยุติธรรมต้องลงโทษไปในแนวทางที่เข้มข้นเพื่อให้เกิดความเข็ดหลาบและเกรงกลัวไม่กล้าที่จะกระทำความผิดอีก และต้องประชาสัมพันธ์อย่างต่อเนื่อง เพื่อให้เกิดความคึกคักในสังคมให้ได้ว่า เมาแล้วขับ เป็นต้นเหตุของอุบัติเหตุและจะถูกดำเนินคดี ควรลงโทษอย่างจริงจัง ไม่มีการละเว้น ลงโทษผู้จำหน่ายสินบนให้กับเจ้าหน้าที่ตำรวจ เจ้าหน้าที่บางส่วนยังมีการปล่อยปละละเลย

๕.๓ ผู้ใช้ยานพาหนะ (ผู้ขับขี่)

สังคมไทยนิยมการสังสรรค์ ดื่ม กิน เที่ยว แต่ด้วยระบบขนส่งมวลชนที่ยังไม่ครอบคลุมทั่วถึง อีกทั้งรถโดยสารรับจ้างก็มีการเลือกรับจ้าง ก่อให้เกิดปัญหาในการเดินทางของผู้ที่ออกไปดื่มสุรา สังสรรค์นอกบ้านเป็นอย่างมาก ทำให้เกิดข้ออ้างความจำเป็นที่เป็นและสาเหตุที่จะต้องใช้รถส่วนตัวในการเดินทาง ผู้ขับขี่ที่ดื่มสุรายังไม่เกรงกลัวต่อกฎหมาย และขาดความรับผิดชอบต่อสังคม

บทสรุปในภาพรวม

ผลการศึกษาดังกล่าว สามารถแยกการสรุปตามปัจจัยที่มีผลต่อประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายจราจร ซึ่งสามารถแบ่งออกได้เป็น ๓ ด้านหลัก ได้แก่

๑. ปัจจัยทางด้านกฎหมาย ซึ่งมีลักษณะไม่เหมาะสม อัตราโทษน้อยเกินไป
๒. ปัจจัยด้านตัวผู้บังคับใช้กฎหมายหรือตำรวจจราจร ซึ่งเป็นผู้บังคับใช้กฎหมายโดยตรง ขาดความรู้และความเคร่งครัด
๓. ปัจจัยด้านตัวผู้ปฏิบัติตามกฎหมายหรือผู้ขับขี่ ขาดวินัย ขาดจิตสำนึกและบางครั้งไม่เข้าใจต่อผลของการฝ่าฝืนกฎหมาย อีกทั้งบทลงโทษที่น้อยเกิดความไม่เกรงกลัว กล้ากระทำความผิดโดยเอาความสะดวกของตัวเองเป็นหลัก

ปัจจัยทางด้านกฎหมาย ซึ่งได้พบว่าตัวบทกฎหมายตามพระราชบัญญัติที่เกี่ยวข้อง แม้จะมีความครอบคลุมด้านเนื้อหา แต่ก็ยังไม่ทันกับสถานการณ์และสภาพสังคมในปัจจุบันเนื่องจากมีอัตราโทษที่ค่อนข้างต่ำอยู่ในหลายข้อหา เช่น การขับรถโดยไม่ได้รับอนุญาต มีโทษจำคุกไม่ถึงสองปี ทั้ง ๆ ที่ เป็นความผิดที่เป็นพื้นฐานของความผิดอื่น ๆ ทั้งหมด ทั้งนี้ เนื่องจากกฎหมายนี้ได้ออกบังคับใช้ตั้งแต่ พ.ศ. ๒๕๒๒ และ ๓๗ ปี ผ่านมา สภาพสังคมเปลี่ยนแปลงไป แต่อัตราโทษยังคงเดิม ลักษณะด้านนี้จึง ส่งผลให้ ผู้ขับขี่ที่ต้องปฏิบัติตามกฎหมายนั้นละเลย เห็นว่าเป็นเรื่องความผิดเล็กน้อย เกิดการไม่เคร่งครัด อาจเป็นทั้งวินัยของผู้ขับขี่เองแต่ละบุคคลด้วย แต่เมื่อมีลักษณะที่ความผิดเกิดมากขึ้น บทลงโทษไม่รุนแรง ก็จะทำให้ขาดความศักดิ์สิทธิ์ในการบังคับใช้ ประกอบกับเมื่ออัตราโทษต่ำ ผู้ปฏิบัติไม่เคร่งครัดขาดวินัย ก็จะส่งผลต่อถึงตัวผู้บังคับใช้กฎหมาย คือ ตำรวจจราจรเองเห็นเป็นเรื่องที่พบโดยทั่วไปและจากที่มีการปฏิบัติจนเป็นประเพณีของคนในสังคมก็ยิ่งทำให้กฎหมายลักษณะนี้ถูกละเลย ไม่สนใจบังคับต่อเนื่อง ท้ายสุดผู้บังคับใช้ก็ไม่ได้ปฏิบัติโดยจริงจังต่อเนื่องนั่นเอง

นอกจากนี้ จะเห็นได้จากเนื้อหาตัวบทบังคับอัตราโทษของกฎหมายแล้ว รวมถึงกฎจราจรในข้ออื่น ๆ ด้วย ซึ่งจากการศึกษาวิจัยพบว่า มีลักษณะทำนองเดียวกัน คือ อัตราโทษที่ต่ำเกินไป ไม่เหมาะสมกับปัจจุบัน เกือบทุกข้อหาที่มีในพระราชบัญญัติที่เกี่ยวข้องทั้งหมด บางข้อหาฐานความผิดที่มีการกำหนดโทษสูงขึ้น เช่น ขับขี่รถขณะเมาสุราก็ยังถือว่าอัตราโทษนั้นต่ำเกินไปที่จะทำให้คนเกรงกลัวต่อกฎหมายและไม่กล้ากระทำความผิด ทั้งนี้ อาจเป็นเพราะมีปัจจัยด้านตัวผู้ขับขี่เข้ามาส่งผลด้วย คือ ขาดวินัย ขาดความรับผิดชอบต่อสังคมและคิดว่าเมื่อกระทำฝ่าฝืนแล้วอาจไม่ถูกจับกุม ทั้งนี้ นั่นก็คือ ปัจจัยด้านผู้บังคับใช้ คือ กำลังปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ตำรวจมีไม่เพียงพอและไม่ไปดำเนินการอย่างต่อเนื่องตลอดเวลา ทำให้เกิดช่องว่างที่มีโอกาสให้ผู้กระทำความผิดกล้าเสี่ยงที่จะกระทำ ซึ่งทั้งหมดปัจจัยทั้ง ๓ ดังกล่าว ย่อมส่งผลต่อโอกาสเกิดการกระทำความผิดได้ทั้งสิ้นประกอบกัน

ส่วนที่น่าสังเกตจากผลการศึกษา เห็นได้ว่าในบรรดาข้อหาต่าง ๆ นั้น เมื่อเกิดความผิดจะส่งผลต่อบุคคลอื่น ผู้ใช้เส้นทางหรือผู้ปฏิบัติร่วมกันเป็นหลัก ไม่ว่าจะเป็นกรณีขับขี่รถขณะเมาสุรา ฝ่าฝืนสัญญาณไฟหรืออื่น ๆ อีกก็ตาม แต่มีในส่วนข้อหาเรื่องไม่สวมหมวกนิรภัยและไม่คาดเข็มขัดนิรภัยขณะขับขี่ยานยนต์เป็นสิ่งที่เน้นถึงความปลอดภัยของผู้ขับขี่เอง ซึ่งผู้ขับขี่เองยังละเลยขาดความตระหนักถึงและไม่สนใจ ซึ่งมีผลต่อการกระทำผิดที่เกิดขึ้นพบเห็นได้ทั่วไป ส่วนในข้อหาที่เกี่ยวกับใบอนุญาต คือ ขับขี่รถโดยไม่ได้รับอนุญาตหรือไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถปกติตัวนั้น แม้ว่าจะเป็นความผิดขั้นพื้นฐานของความผิดอื่น ๆ ก็จริง แต่ผู้ขับขี่มักจะเห็นว่าเป็นเรื่องเฉพาะตัวและอัตราโทษน้อยจึงละเลยและการบังคับใช้ของผู้มีหน้าที่บังคับใช้ คือ ตำรวจจะพบความผิดในข้อหาที่ไม่ต้องมีการเรียกให้รถที่วิ่งอยู่หยุดก่อนเท่านั้น และตรวจสอบจึงพบการกระทำผิดข้อหานี้ได้ ซึ่งต่างจากข้อหาอื่นโดยทั่วไปที่พบเห็นได้ตลอด อีกทั้งอัตราโทษที่ต่ำ จึงส่งผลให้ขาดความเอาใจจริงเอาใจอย่างต่อเนื่อง ทำให้ผู้ขับขี่เองกล้าที่จะเสี่ยงทำผิดกฎหมาย เพราะคิดว่าโอกาสถูกตรวจพบยาก ถือเอาความสะดวกตัวเองเป็นหลัก จึงทำให้ความผิดพบได้ตลอดทั่วไป ก็จะส่งผลต่อการบังคับใช้กฎหมายนั่นเอง

ซึ่งสรุปได้ว่า ปัจจัยทั้ง ๓ ด้าน มีความสัมพันธ์ที่เกี่ยวข้องกัน โดยอาจมีลักษณะพฤติกรรมที่เบี่ยงเบนของคนในสังคม พฤติกรรมที่เลียนแบบการกระทำตามกันและเห็นว่าเมื่อได้กระทำแล้วไม่ได้รับการถูกลงโทษหรือตำหนิจากคนในสังคมเองอย่างจริงจังด้วย จึงส่งผลเหมือนเป็นการเสริมให้เกิดพฤติกรรมมากขึ้นและเป็นลักษณะที่พบว่ามีการกระทำผิดซ้ำ ๆ เกิดขึ้นเรื่อย ๆ ได้อีกด้านหนึ่งด้วย

๔.๒ ข้อเสนอแนะ

จากข้อสรุปที่ได้จากการศึกษาครั้งนี้ เห็นว่าปัจจุบันการบังคับใช้กฎหมายที่ไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควรจะเป็น เนื่องจากประชาชนเองซึ่งมีหน้าที่ต้องปฏิบัติตามยังไม่มี ความเกรงกลัวต่อบทลงโทษที่มีอัตราโทษที่ต่ำเกินกว่าสภาพสังคมปัจจุบันควรจะเป็นและผู้บังคับใช้กฎหมาย คือ ตำรวจจราจรไม่สามารถแจ้งข้อกล่าวหาให้ผู้กระทำผิดได้ชัดเจนและจำนวนผู้ปฏิบัติการบังคับใช้ยังมีไม่เพียงพอ ซึ่งถือเป็นปัจจัยหลายด้านประกอบกัน

เนื่องจากการจราจรเป็นเรื่องที่หลีกเลี่ยงไม่พ้นกับปัจจัยด้านคน ถนน (ทาง) รถหรือพาหนะและสภาพแวดล้อม อีกทั้งปัญหาที่เกิดขึ้นจากการจราจรจะมีหลายด้านด้วยกัน ซึ่งสามารถวิเคราะห์ได้เป็น ๒ ลักษณะ คือ

๑. ปัญหาที่เกิดจากโครงสร้าง ได้แก่ กายภาพของทาง สภาพแวดล้อม ตลอดจนวิศวกรรมเกี่ยวกับสภาพทางและปริมาณรถ

๒. ปัญหาที่เกิดจากด้านการบริหาร ได้แก่ การบริหารจัดการระบบการจราจรหรือการกำหนดมาตรการต่าง ๆ ในการจราจร กฎระเบียบและข้อบังคับ

ปัญหาที่เกิดจากด้านการบริหารอย่างหนึ่งที่สำคัญ คือ กฎจราจร ซึ่งถือว่ามีควมสำคัญอย่างมากสำหรับผู้ใช้รถใช้ถนน แม้กระทั่งคนเดินเท้ายังต้องปฏิบัติตามกฎจราจรเช่นเดียวกัน กฎจราจรของคนเดินเท้าเองก็มีความสำคัญไม่แพ้กัน เช่น การเดินข้ามถนน จะต้องข้ามตรงทางม้าลายหรือสะพานลอย ส่วนรถต้องปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด ซึ่งหากทุกคนในสังคมปฏิบัติตามกฎระเบียบในหน้าที่ตนเองแล้ว จะส่งผลให้การจราจรเป็นไปอย่างมีระเบียบ โอกาสเกิดอุบัติเหตุลดน้อยลง สภาพปัญหาการจราจรติดขัด คับคั่ง ก็จะลดลงไปได้ เกิดความคล่องตัวและลดการเกิดอุบัติเหตุร้ายแรงที่จะนำมาซึ่งความสูญเสียทั้งชีวิตร่างกายและทรัพย์สินได้

การปฏิบัติตามกฎจราจร คือ การปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับหรือ ข้อตกลงร่วมกันนั้นคือ จะเป็นผลโดยตรงต่อประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมาย เพราะเมื่อมีกฎหมายกำหนดมาแล้วและมีผู้ปฏิบัติตามได้จริงก็จะเกิดผลดีดังกล่าว แต่ในทางกลับกันถ้ากฎหมายกำหนดมาแล้ว ไม่สามารถปฏิบัติตามได้ เกิดผู้ฝ่าฝืนหลีกเลี่ยง ละเลย ไม่ทำตามกฎหมายซึ่งคือ กฎหมายจราจรในที่นี้ ก็จะเป็นผลโดยตรงต่อประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายดังกล่าวนั่นเอง

จากผลการศึกษา เห็นควรเสนอแนวทางในการพัฒนาหรือปรับปรุงกระบวนการบังคับใช้กฎหมายจราจรในแต่ละฐานความผิด ดังนี้

๑. ความผิดฐานไม่มีใบอนุญาตขับขี่หรือไม่นำติดตัวขณะขับขี่

๑.๑ เนื้อหาของกฎหมาย

ควรมีการปรับปรุงอัตราโทษให้เหมาะสมกับสภาพเศรษฐกิจในปัจจุบัน โดยการกำหนดอัตราโทษหรือบทกำหนดโทษให้สูงขึ้นเพื่อให้ผู้ถือปฏิบัติเกิดความเกรงกลัว ไม่กล้ากระทำความผิดหรือฝ่าฝืนได้ กำหนดกรอบการใช้ดุลพินิจของเจ้าพนักงานผู้กำหนดโทษหรือเปรียบเทียบปรับให้มีความเสมอภาคในการปฏิบัติ

๑.๒ ผู้บังคับใช้กฎหมาย

ต้องมีการปฏิบัติอย่างเสมอภาค ไม่ใช่ใช้ดุลพินิจ ปรับปรุงมาตรการหรือกระบวนการออกใบอนุญาตให้แก่ผู้ขับขี่ โดยการเพิ่มเติมให้มีการตรวจโรคประจำตัวของผู้ที่ทำใบอนุญาตขับขี่ เพื่อกลั่นกรองผู้มีลักษณะต้องห้ามในการขอรับใบอนุญาตขับรถให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น เช่น โรคเบาหวาน โรคความดัน โรคหัวใจ โรคลมชัก เป็นต้น รวมถึงการต่อใบอนุญาตขับรถต้องมีการตรวจลักษณะโรค

ดังกล่าวด้วยทุกครั้ง นำมาตรการในการบันทึกคะแนนมาใช้เพื่อเน้นให้ผู้ขับขี่เห็นว่าใบอนุญาตเป็นสิ่งที่สำคัญและจำเป็นอย่างยิ่งในการมาขับขี่รถ

๑.๓ ผู้ใช้ยานพาหนะ

ควรมีการอบรมหรือให้ความรู้ ฝึกให้เป็นผู้มีวินัย มีความสำนึกรับผิดชอบต่อสังคม เคารพกฎระเบียบต่าง ๆ ซึ่งควรมีการให้ความรู้และฝึกทางด้านจิตใจตั้งแต่ระบบครอบครัว โรงเรียน สถานที่ทำงาน ให้รู้สึกรับผิดชอบ อาจใช้ระบบสภาพแวดล้อมทางสังคมเป็นตัวช่วยผลักดัน คือ การลงโทษทางสังคม (Social Sanction) ให้เหมาะสม

๒. ความผิดฐานฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร

๒.๑ เนื้อหาของกฎหมาย

ควรที่จะมีการปรับปรุงกฎหมายโดยเพิ่มอัตราโทษให้สูงขึ้น อันจะส่งผลให้ผู้ขับขี่เกิดความเกรงกลัวต่อบทลงโทษ อีกทั้งควรใช้เทคโนโลยีมาช่วยควบคุมการบังคับสัญญาณไฟแทนตำรวจจราจร เช่น กล้องตรวจจับการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร (Red light camera) โดยให้เครื่องมือถ่ายภาพเป็นหลักฐานแทนกำลังคนแทนการบังคับใช้อย่างต่อเนื่องตลอดทุกจุด ซึ่งจะส่งผลให้การกระทำความผิดลักษณะนี้น้อยลงหรือหมดไปได้ในที่สุด นั่นคือจะทำให้กฎหมายจราจรกรณีการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรมีการบังคับใช้อย่างมีประสิทธิภาพนั่นเอง

๒.๒ ผู้บังคับใช้กฎหมาย

สอดส่องดูแลความเรียบร้อยของสังคมเพื่อให้ยึดถือกฎระเบียบร่วมกัน ต้องมีการพัฒนาบุคลากรให้มีความรู้ ความเข้าใจถึงการกระทำผิดตามข้อกฎหมาย มีการปฏิบัติอย่างเสมอภาค ไม่ใช่ใช้ดุลยพินิจในทางที่มีขอบ หากไม่สามารถเพิ่มบุคลากรได้ในจำนวนเพียงพออาจต้องใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัยมาช่วยในการควบคุมการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรให้มากยิ่งขึ้น

๒.๓ ผู้ใช้ยานพาหนะ

ต้องมีการอบรมหรือให้ความรู้ ฝึกให้เป็นผู้มีวินัย มีความสำนึกรับผิดชอบต่อสังคม เคารพกฎระเบียบต่าง ๆ ซึ่งควรมีการให้ความรู้และฝึกทางด้านจิตใจตั้งแต่ระบบครอบครัว โรงเรียน สถานที่ทำงาน ให้รู้สึกรับผิดชอบ อาจใช้ระบบสภาพแวดล้อมทางสังคมเป็นตัวช่วยผลักดันที่เรียกว่า การลงโทษทางสังคม (Social Sanction) ให้เหมาะสม ปรับปรุงระบบการได้มาซึ่งใบขับขี่ของผู้ใช้ยานพาหนะด้วย

๓. ความผิดฐานไม่สวมหมวกนิรภัย

๓.๑ เนื้อหาของกฎหมาย

ควรมีการปรับปรุงให้เหมาะสมกับสภาพการณ์ปัจจุบัน โดยการแก้ไขบทกำหนดโทษจากเดิมมีเพียงโทษปรับไม่เกินห้าร้อยบาท เป็นให้มีโทษ จำคุก ๑ เดือน ปรับ ๕๐๐ บาท ทั้งนี้ เพื่อให้ผู้ที่ฝ่าฝืนเกิดความเกรงกลัวต่อโทษที่จะได้รับและไม่กล้าที่จะฝ่าฝืนอีกต่อไป

๓.๒ ผู้บังคับใช้กฎหมาย

ผู้บังคับใช้กฎหมายต้องไม่ละเลยหรือเพิกเฉยต่อการบังคับใช้กฎหมาย รมณรงค์ให้มีการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด โดยมีการกำหนดระยะเวลาในการบังคับใช้ให้ผู้ที่ถูกบังคับได้ทราบล่วงหน้าเพื่อเตรียมตัวก่อนวางแผน ๑ เดือน หลังจากการนั้นให้มีการบังคับใช้อย่างจริงจังโดยไม่มี

ช้อยกเว้นและต้องเข้มงวดอย่างเท่าเทียมกันทุกตรอกทุกซอยอย่างต่อเนื่องไม่เฉพาะแต่ช่วงเทศกาล รวมถึงควรเพิ่มการประชาสัมพันธ์ให้เห็นถึงอันตรายของการไม่สวมหมวกนิรภัยให้มากยิ่งขึ้น

๓.๓ ผู้ใช้ยานพาหนะ

ต้องปรับเปลี่ยนทัศนคติของผู้ขับขี่ว่าการสวมหมวกนิรภัย (หมวกกันน็อก) จะด้วยเป็นหมวกนิรภัยจริง ๆ ไม่ใช่เพียงแค่สวมหมวกเพื่อมิให้เจ้าหน้าที่ตำรวจจับกุมเท่านั้น เหตุผลหลักก็เพื่อความปลอดภัยของผู้ขับขี่และผู้โดยสารในกรณีที่ประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ หากผู้ขับขี่สวมหมวกนิรภัย การได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุดังกล่าวจะไม่รุนแรงจนถึงขั้นเสียชีวิต

๔. ความผิดฐานไม่คาดเข็มขัดนิรภัย

๔.๑ เนื้อหาของกฎหมาย

ควรมีการปรับปรุงให้เหมาะสมกับสภาพการณ์ปัจจุบัน โดยการแก้ไขกฎหมายกำหนดอัตราโทษให้เพิ่มสูงขึ้นแล้ว นอกจากนี้ควรจะมีการศึกษาและพิจารณาให้มีการบังคับใช้กฎหมายโดยกำหนดให้ทุกคนในรถจะต้องคาดเข็มขัดนิรภัยด้วยไม่ใช่เฉพาะแต่ผู้ขับขี่และผู้ที่นั่งตอนหน้ากับผู้ขับขี่เท่านั้น

๔.๒ ผู้บังคับใช้กฎหมาย

ผู้บังคับใช้กฎหมายต้องมีการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง แต่การกวัดข้นจับกุมทำได้ยากลำบาก การที่จะสังเกตว่าผู้ขับขี่หรือผู้โดยสารมีการคาดเข็มขัดนิรภัยหรือไม่เป็นเรื่องยาก อาจต้องนำเครื่องมือหรือเทคโนโลยีมาช่วยแก้ไขปัญหานี้ ต้องกวัดข้นและชี้แจงทำความเข้าใจให้ผู้ใช้งานพาหนะได้ให้เห็นถึงประโยชน์ของการคาดเข็มขัดนิรภัย

๔.๓ ผู้ใช้ยานพาหนะ

ต้องปลูกฝังเรื่องของความปลอดภัยในการขับขี่และโดยสารรถยนต์ให้มากขึ้น โดยพยายามชี้ให้เห็นถึงอันตรายต่อชีวิตและร่างกายที่อาจเกิดขึ้นได้จากอุบัติเหตุซึ่งจะมีความรุนแรงมากยิ่งขึ้นหากไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ดังนั้นผู้ขับขี่รถยนต์และผู้โดยสารทุกคนควรที่จะคาดเข็มขัดนิรภัยเพื่อความปลอดภัยในการเดินทาง แม้จะเป็นการเดินทางในระยะทางสั้น ๆ ก็ตาม

๕. ความผิดฐานขับรถในขณะเมาสุรา

๕.๑ เนื้อหาของกฎหมาย

ควรเพิ่มบทลงโทษให้สูงขึ้น รวมทั้งโทษปรับจะต้องกำหนดให้สูงขึ้นด้วย ผู้ที่เมาสุราแล้วขับขี่ยานพาหนะเมื่อมีการจับกุมดำเนินคดีจะต้องมีโทษจำคุก เพื่อให้เกิดความเกรงกลัวและต้องมีการยึดใบอนุญาตขับขี่ด้วย

๕.๒ ผู้บังคับใช้กฎหมาย

ต้องมีการประชาสัมพันธ์อย่างต่อเนื่องเพื่อให้เกิดความคิดฝังรากลึกในสังคมให้ได้ว่าเมาแล้วขับเป็นต้นเหตุของอุบัติเหตุและจะถูกดำเนินคดี หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้กฎหมายและกระบวนการยุติธรรมควรบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง ต้องลงโทษไปในแนวทางที่เข้มข้นเพื่อให้เกิดความเข็ดหลาบและเกรงกลัวไม่กล้าที่จะกระทำผิดอีก มีการดำเนินการอย่างเข้มข้นและต่อเนื่อง นอกจากนี้ควรที่จะมีการนำเทคโนโลยีมาใช้เป็นเครื่องมือในการเพิ่มประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายให้มากขึ้น

๕.๓ ผู้ใช้ยานพาหนะ

ต้องควรมีการอบรมหรือให้ความรู้ ฝึกให้เป็นผู้มีวินัย มีความสำนึกรับผิดชอบ ต่อสังคม เพิ่มการประชาสัมพันธ์ให้ความรู้เรื่องเกี่ยวกับกฎหมายเกี่ยวกับการขับรถในขณะเมาสุราและ ปรังปรุงระบบขนส่งมวลชนให้ครอบคลุม ทัวถึงและสะดวกในการเดินทางด้วยรถสาธารณะเพื่อลดปัญหาการเดินทางโดยการขับรถส่วนตัว ในขณะเมาสุรา

ข้อเสนอแนะในภาพรวม

คณะผู้ศึกษาได้เห็นว่า หากจะทำให้การบังคับใช้กฎหมายจราจรได้อย่างมีประสิทธิภาพแท้จริง แล้วก็คือ การมีผู้ฝ่าฝืนหรือกระทำความผิดกฎหมายจราจรน้อยลง จนถึงไม่มีใครกระทำความผิดฝ่าฝืนกฎหมายเลย ทั้งนี้ ควรมีแนวทางการพัฒนาหรือปรับปรุงให้ครบทุกมิติไปพร้อมกัน ดังนี้

คณะผู้ศึกษาได้เห็นว่า หากจะทำให้การบังคับใช้กฎหมายจราจรได้อย่างมีประสิทธิภาพแท้จริง แล้วก็คือ การมีผู้ฝ่าฝืนหรือกระทำความผิดกฎหมายจราจรน้อยลง จนถึงไม่มีใครกระทำความผิดฝ่าฝืนกฎหมายเลย ทั้งนี้ควรมีแนวทางการปรับปรุงให้ครบทุกมิติไปพร้อมกัน คือ

๑. ด้านตัวเนื้อหากฎหมาย ที่จะนำมาบังคับใช้ควรมีการปรับปรุงให้เหมาะสมกับสภาพการณ์ ปัจจุบัน มีการกำหนดอัตราโทษหรือบทกำหนดโทษที่สมควรเพื่อที่จะให้ผู้ถือปฏิบัติเกิดความเกรงกลัว ไม่กล้ากระทำความผิดฝ่าฝืนได้และมีการกำหนดบทกำหนดโทษให้ชัดเจนมีความเสมอภาค

๒. ด้านผู้บังคับใช้กฎหมาย ถือว่าเป็นผู้มีหน้าที่สอดส่องดูแลความเรียบร้อยของสังคม เพื่อให้ ยึดถือกฎระเบียบร่วมกันนั้น จะต้องมีการพัฒนาบุคลากรให้มีความรู้ ความเข้าใจถึงการกระทำผิดตาม ข้อกฎหมาย จนถึงสามารถอธิบายต่อผู้ขับขี่ได้อย่างดี และให้มีการปฏิบัติอย่างเสมอภาค มิใช่ใช้ดุลย พินิจอีกต่างหาก ไม่สามารถเพิ่มบุคลากรได้จำนวนเพียงพอ ก็อาจหาเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาช่วยในการ ควบคุมได้ ดังตัวอย่าง กล้องจับฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดง (Red Light Camera) หรือกล้องจับการเปลี่ยน ช่องทาง (Lane Change) เพื่อเป็นการลดการเผชิญหน้าระหว่างผู้ควบคุมการกระทำผิดกับผู้กระทำผิด เอง อาจเป็นการลดช่องว่างการต่อรองหรือทุจริตต่อหน้าที่ด้านอื่นได้อีกด้วยและยังปรากฏเป็นหลักฐาน ที่ชัดเจนเป็นธรรมได้ด้วย

๓. ด้านผู้ปฏิบัติตามกฎหมายหรือในเรื่องนี้ คือ ผู้ปฏิบัติตามกฎจราจรหรือผู้ขับขี่นั่นเอง ถือเป็นเรื่องสำคัญที่สุดด้านหนึ่งที่ทำให้การบังคับใช้กฎหมายมีประสิทธิภาพและปัจจัยด้านนี้เอง เป็นเรื่องของคนที่จะต้องควรมีการอบรมหรือให้ความรู้ ฝึกให้เป็นผู้มีวินัย มีความสำนึกรับผิดชอบ ต่อสังคม เคารพกฎระเบียบต่าง ๆ ซึ่งควรมีการให้ความรู้และฝึกทางด้านจิตใจตั้งแต่ระบบครอบครัว โรงเรียน สถานที่ทำงาน ให้รู้สึกรับผิดชอบ อาจใช้ระบบสภาพแวดล้อมทางสังคมเป็นตัวช่วยผลักดันได้ นั่นคือ ที่เรียกว่าการลงโทษทางสังคม (Social Sanction) ให้เหมาะสมกับสังคมนั้น ๆ เอง และสุดท้าย การใช้มาตรการในการที่จะอนุญาตให้ผู้ขับขี่สามารถใช้รถได้นั้น ก็เป็นเสมือนต้นทาง คือ การออก ใบอนุญาตให้ผู้ใดสามารถขับขี่รถได้จะต้องมีมาตรฐานที่เข้มข้น ไม่ใช่ปล่อยให้แบบง่าย ๆ เกินไป จะทำให้ รู้สึกว่าผู้ขับขี่มีความภาคภูมิใจเห็นว่าใบอนุญาตนี้สำคัญ หากไม่มีจะไม่สามารถขับรถได้เลย จึงต้อง ประกอบกับอัตราโทษของกฎหมายที่ได้กล่าวแล้วในตอนต้นนั่นเอง ซึ่งหากไม่มีใบอนุญาตหรือมาขับรถ ระหว่างใบอนุญาตถูกยึดหรือไม่มีติดตัวอาจต้องโดนพิจารณาบทกำหนดโทษขั้นสูงที่สุดก็ว่าได้ แต่หากมี ใบอนุญาตและกระทำความผิดเล็กน้อยโดยขาดเจตนา ก็จะได้รับความสะดวก คือ อาจถูกเรียกเรียกเก็บ ใบอนุญาตชั่วคราวและเมื่อถูกลงโทษชำระค่าปรับแล้วจึงได้รับคืน แต่อาจถูกบันทึกคะแนนในแต่ละ ครั้งได้ ทั้งนี้เพื่อนเน้นให้ผู้ขับขี่เห็นว่าใบอนุญาตเป็นสิ่งที่สำคัญและจำเป็นอย่างยิ่งในการมาขับขี่รถ

ซึ่งเป็นพื้นฐานของการกระทำผิดกฎหมายอื่น ๆ ในเรื่องจรรยาทั้งปวงที่จะเกิดตามมา จะส่งผลให้ผู้จับตัวเองเกิดความระมัดระวังมากขึ้นและมีความรู้สึกรังเกียจการกระทำผิดมากขึ้น ทำให้โอกาสในการกระทำผิดฝ่าฝืนน้อยลงนั่นคือ การบังคับใช้กฎหมายมีประสิทธิภาพมากขึ้นนั่นเอง

๔. สิ่งที่เห็นควรเสนอนอกจากการปรับปรุงพัฒนากฎหมาย ตัวผู้ปฏิบัติการรักษากฎหมายหรือบังคับใช้กฎหมายคือตำรวจและผู้ที่จะต้องปฏิบัติตามกฎหมายหรือผู้ชี้ยานพาหนะจับกุมแล้ว คือนโยบายการดำเนินการจะต้องคำนึงถึงความเสมอภาคและเป็นธรรม อีกทั้งต้องให้มีความต่อเนื่องอย่างชัดเจนอีกด้วย ซึ่งหากมีการปรับปรุงพัฒนาได้ตามประเด็นดังกล่าวข้างต้นที่กล่าวมานี้ พร้อมกันทุกด้านแล้วเชื่อว่าจะทำให้การบังคับใช้กฎหมายจรรยาจะมีประสิทธิภาพมากขึ้น ส่งผลให้มีผู้กระทำความผิดกฎหมายจรรยาลดลง สภาพสังคมเกิดมีความเป็นระเบียบเรียบร้อย ลดโอกาสการเกิดอุบัติเหตุหรือความสูญเสียได้มากขึ้นและในที่สุดจะส่งผลถึงความเป็นระเบียบเรียบร้อย ความมีวินัยของคนในชาติได้อย่างแน่นอน อันจะเป็นช่องทางหนึ่งที่จะส่งเสริมต่อการพัฒนาประเทศให้เจริญก้าวหน้าขึ้นอย่างรวดเร็วและท้ายสุดก็ทำให้ประชาชนคนในชาติอยู่ร่วมกันได้อย่างมีความสุขในสภาพสังคมเมืองต่อไปนั่นเอง

๔.๓ ข้อเสนอแนะเพื่อการศึกษาครั้งต่อไป

ความผิดเกี่ยวกับกฎหมายจรรยา นั้น มีมากมายหลายลักษณะฐานความผิด แต่การจัดทำรายงานการศึกษาทางวิชาการในครั้งนี้ ได้เลือกศึกษาเฉพาะบางข้อหาหรือบางฐานความผิดที่สำคัญเท่านั้น ดังนั้น ควรที่จะให้ผู้สนใจนำแนวทางการศึกษาไปทำการศึกษาเพิ่มเติมให้ครอบคลุม โดยมีข้อหาอื่น ๆ หรือฐานความผิดอื่นที่เกี่ยวข้องกับการจรรยาให้มากขึ้น เพื่อจะได้นำผลการศึกษามาพิจารณาดำเนินการปรับปรุงหรือกำหนดนโยบายด้านการจรรยาหรือออกกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจรรยาได้ครบทุกประเด็น ซึ่งจะช่วยให้กฎหมายที่กำหนดขึ้นมาหรือมีการบังคับใช้ได้จริง ซึ่งหมายถึงมีประสิทธิภาพในการบังคับใช้ได้อย่างแท้จริง ต่อไป

บรรณานุกรม

บรรณานุกรม

หนังสือภาษาไทย

- จำนงค์ อติวัฒน์สิทธิ์ และคณะ. สังคมวิทยา. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์, พิมพ์ครั้งที่ ๘, ๒๕๔๐.
- ดำรงศักดิ์ ชัยสนธิ และประสาน หอมพูล. จิตวิทยาเบื้องต้น/จิตวิทยาธุรกิจเบื้องต้น. กรุงเทพมหานคร : วังอักษร, ๒๕๓๘.
- ทิพาดี เมฆสุวรรณ. การส่งเสริมประสิทธิภาพในระบบราชการ. กรุงเทพฯ : สำนักงาน ก.พ., ๒๕๓๘.
- ประชัย เปี่ยมสมบูรณ์. การบริหารงานตำรวจ. กรุงเทพฯ : โอเดียนสโตร์, ๒๕๓๐.
- โยธิน ศันสนยุทธ์ และคณะ. จิตวิทยา. กรุงเทพมหานคร : ศูนย์ส่งเสริมวิชาการ, ๒๕๓๓.
- วรเดช จันทรศร. ทฤษฎีการนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติ. กรุงเทพฯ : 프리ทวอนกราฟฟิค สมาคมนักวิจัยมหาวิทยาลัยไทย (TURA), พิมพ์ครั้งที่ ๒, ๒๕๕๑
- ศราวุฒิ พันธ์ขาว, การจรรยา : ปัญหาและการแก้ไข, กรุงเทพฯ : กองบังคับการตำรวจจราจร, ๒๕๒๔.
- สมพงศ์ เกษมสิน. การบริหารงานบุคคลแผนใหม่. กรุงเทพฯ : ไทยวัฒนาพานิช. ๒๕๑๖.
- สุพัตรา สุภาพ, ปัญหาสังคม. กรุงเทพฯ : ไทยวัฒนาพานิช, พิมพ์ครั้งที่ ๑๓, ๒๕๓๙
- อุทัย หิรัญโต. การบริหารประยุกต์. กรุงเทพฯ : โอเดียน, ๒๕๓๒.

วิทยานิพนธ์และเอกสารวิจัย

- ปกป้อง ศรีสนิทและคณะ, รายงานวิจัยเรื่องมาตรการในการรับของกลาง : เปรียบเทียบหลักกฎหมายและแนวคำพิพากษาต่างประเทศ, สำนักงานอัยการสูงสุด, ๒๕๕๖
- ศราวุฒิ พันธ์ขาว. อาชญากรรมพื้นฐาน : การฝ่าฝืนกฎหมายจราจร. วิทยานิพนธ์ ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาอาชญาวิทยาและงานยุติธรรม, บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยมหิดล, ๒๕๒๒.
- สมเกียรติ ตั้งกิจวานิชย์ และคณะ, รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ ๕ เรื่อง “การวิเคราะห์กฎหมายด้วยหลัก เศรษฐศาสตร์ : แนวคิดและวรรณกรรมปริทัศน์ ชุดโครงการการวิเคราะห์กฎหมายและกระบวนการยุติธรรมทางอาญา ด้วยเศรษฐศาสตร์, สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย, ๒๕๕๔.
- สมศักดิ์และคณะ, การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจการเมือง สังคมและวัฒนธรรมในชุมชนบ้านเยอบานไทยดำและบ้านไทยลาว. ขอนแก่น : คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น, ๒๕๓๐
- อรรธรณ ขวัญมณี, ประสิทธิภาพการดำเนินงานของสรรพากรภาคใต้, ๒๕๕๓.

เอกสารอื่น ๆ

- TDRI, รายงาน นิติเศรษฐศาสตร์ของระบบยุติธรรมทางอาญาของไทย, ฉบับที่ ๑๐๔ มิถุนายน ๒๕๕๓.

ประวัติผู้จัดทำรายงาน

ชื่อ นางสาวกุสุมา เมฆเมฆา

ประวัติการศึกษา

- ปริญญาตรี นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- เนติบัณฑิตไทย สำนักอบรมกฎหมายเนติบัณฑิตยสภา
- ปริญญาโท นิติศาสตรมหาบัณฑิต (สาขากฎหมายอาญา) มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ประสบการณ์การรับราชการ

- พ.ศ. ๒๕๓๕ อัยการผู้ช่วย สำนักงานคดีอาญา
- พ.ศ. ๒๕๓๗ รองอัยการจังหวัด สำนักงานอัยการคดีศาลแขวงเชียงใหม่
- พ.ศ. ๒๕๓๙ รองอัยการจังหวัดนนทบุรี
- พ.ศ. ๒๕๔๓ อัยการจังหวัดประจำสำนักงานอัยการสูงสุด สำนักงานคดีอาญา
- พ.ศ. ๒๕๔๙ อัยการจังหวัดคุ้มครองสิทธิและช่วยเหลือทางกฎหมาย จังหวัดสกลนคร
- พ.ศ. ๒๕๕๐ อัยการผู้เชี่ยวชาญ สำนักงานคดีพิเศษ (ฝ่ายคดีพิเศษ ๑)
- พ.ศ. ๒๕๕๑ อัยการจังหวัดคดีเยาวชนและครอบครัว จังหวัดกาฬสินธุ์
- พ.ศ. ๒๕๕๓ อัยการจังหวัดคดีศาลแขวงขอนแก่น
- พ.ศ. ๒๕๕๔ อัยการจังหวัดขอนแก่น
- พ.ศ. ๒๕๕๕ อัยการผู้เชี่ยวชาญพิเศษ สถาบันพัฒนาข้าราชการฝ่ายอัยการ

การฝึกอบรม

หลักสูตรการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดีเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน สำหรับผู้บริหาร
ระดับสูง (กพร.๑ รุ่น ๒)

ตำแหน่งหน้าที่ปัจจุบันและสถานที่ทำงาน

อัยการผู้เชี่ยวชาญพิเศษ สถาบันพัฒนาข้าราชการฝ่ายอัยการ อาคารสำนักงาน
อัยการสูงสุด ชั้น ๑๐ ถนนรัชดาภิเษก แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร ๑๐๙๐๐

ประวัติผู้จัดทำรายงาน

ชื่อ พ.ต.อ. สัมพันธ์ เบญจศิริ

ประวัติการศึกษา

- ปริญญาตรี นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง
- ปริญญาโท พัฒนการบริหารศาสตรมหาบัณฑิต (รัฐประศาสนศาสตร์) (พบ.ม.) สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ (นิด้า)

ประสบการณ์การรับราชการ

- พ.ศ. ๒๕๓๕ สวส.สภ.เมืองสมุทรปราการ
- พ.ศ. ๒๕๔๑ รอง ผกก.อก.ภ.จว. สมุทรปราการ
- พ.ศ. ๒๕๔๒ รอง ผกก. (กลุ่มงานสอบสวน) ภ.จว.สมุทรปราการ
- พ.ศ. ๒๕๔๕ ผกก.สภ.บางบ่อ จว.สมุทรปราการ
- พ.ศ. ๒๕๔๙ ผกก.สภ.โพธิ์ทอง จว.อ่างทอง
- พ.ศ. ๒๕๕๐ รอง ผบก. ภ.จว.สมุทรปราการ
- พ.ศ. ๒๕๕๑ รอง ผบก.ภ.จว.ชัยนาท
- พ.ศ. ๒๕๕๓ รอง ผบก.ภ.จว.ฉะเชิงเทรา
- พ.ศ. ๒๕๕๙ รอง ผบก.ศพร.ภ.๒ (ปัจจุบัน)

รางวัล

พ.ศ. ๒๕๓๕ ได้รับรางวัลพนักงานสอบสวนดีเด่น พ.ศ. ๒๕๕๓ รับโล่เกียรติยศจากกรมตำรวจ

ตำแหน่งหน้าที่ปัจจุบันและสถานที่ทำงาน

รองผู้บังคับการ
ศูนย์ฝึกอบรมตำรวจภูธรภาค ๒ เลขที่ ๑๐๒ หมู่ ๘ ตำบลบ้านสวน อำเภอเมือง
จังหวัดชลบุรี ๒๐๐๐๐

ประวัติผู้จัดทำรายงาน

ชื่อ พ.ต.อ.กิตติพันธุ์ จันทการ

ประวัติการศึกษา

- รัฐประศาสนศาสตรบัณฑิต จากโรงเรียนนายร้อยตำรวจ (นรต.รุ่นที่ ๓๘) พ.ศ. ๒๕๒๗
- พัฒนบริหารศาสตรมหาบัณฑิต พัฒนาสังคมเกียรตินิยมดีมาก NIDA พ.ศ. ๒๕๓๘

ประสบการณ์การรับราชการ

- สารวัตรจราจรสถานีตำรวจนครบาลดอนเมือง
- รองผู้กำกับการฝ่ายปฏิบัติการพิเศษการจราจร กองบังคับการตำรวจจราจร
- รองผู้กำกับการจราจรสถานีตำรวจยานนาวา
- ผู้กำกับการสถานีตำรวจนครบาลทุ่งมหาเมฆ
- ผู้กำกับการสถานีตำรวจนครบาลพญาไท
- ผู้กำกับการสถานีตำรวจนครบาลปทุมวัน
- รองผู้บังคับการอารักขาและควบคุมฝูงชน
- รองผู้บังคับการตำรวจจราจร
- รองผู้บังคับการตำรวจนครบาล ๒
- รองผู้บังคับการตำรวจนครบาล ๕
- รองผู้บังคับการตำรวจนครบาล ๓ (ปัจจุบัน)
- กรรมการพิจารณาจริยธรรมการวิจัยในคน โรงพยาบาลเลิดสิน

การศึกษาอบรมและดูงาน

- หลักสูตรผู้กำกับการ รุ่นที่ ๔๘
- หลักสูตรผู้บริหารงานตำรวจชั้นสูง (บตส.) รุ่นที่ ๓๗
- หลักสูตรการบริหารจัดการความมั่นคงแห่งชาติ (บมช.) รุ่นที่ ๗
- ศึกษาดูงานการจัดการจราจร ณ ประเทศญี่ปุ่น ระหว่างวันที่ ๑ - ๗ มิถุนายน ๒๕๕๖
- ศึกษาดูงานระบบการขนส่ง ณ ประเทศญี่ปุ่น ระหว่างวันที่ ๓๐ กันยายน - ๕ ตุลาคม ๒๕๕๖
- ศึกษาดูงานระบบการจราจรสมัยใหม่และองค์การสหประชาชาติ ณ ประเทศสหรัฐอเมริกา ระหว่างวันที่ ๓ - ๑๕ พฤษภาคม ๒๕๕๗
- ศึกษาดูงานการจัดระบบการจราจรสมัยใหม่และเส้นทางจักรยานกลุ่มประเทศสแกนดิเนเวีย (นอร์เวย์ สวีเดน ฟินแลนด์ เดนมาร์ก) ระหว่างวันที่ ๑- ๘ พฤษภาคม ๒๕๕๙

ตำแหน่งหน้าที่ปัจจุบันและสถานที่ทำงาน

รองผู้บังคับการตำรวจนครบาล ๓

กองบังคับการตำรวจนครบาล ๓ เลขที่ ๑๙๐ ถนนสีหบุรานุกิจ แขวงมีนบุรี เขตมีนบุรี

กรุงเทพมหานคร ๑๐๕๑๐

ประวัติผู้จัดทำรายงาน

ชื่อ นายขจิต ชัชวานิชย์

ประวัติการศึกษา

- ปริญญาตรี รัฐศาสตรบัณฑิต (สาขาบริหารรัฐกิจ) มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- ปริญญาโท ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต (สาขาบริหารองค์การ) มหาวิทยาลัยเกริก

ประสบการณ์การรับราชการ

พ.ศ. ๒๕๓๙ เจ้าหน้าที่บริหารงานทั่วไป ๖ สำนักงานเลขาธิการผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร

พ.ศ. ๒๕๔๑ เจ้าหน้าที่บริหารงานทั่วไป ๗ สำนักงานเลขาธิการผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร

พ.ศ. ๒๕๔๖ เจ้าหน้าที่บริหารงานปกครอง ๗ ผู้ช่วยผู้อำนวยการเขต สำนักงานเขตบางเขน

พ.ศ. ๒๕๔๘ เจ้าหน้าที่บริหารงานปกครอง ๘ ผู้ช่วยผู้อำนวยการเขต สำนักงานเขตบางเขน

พ.ศ. ๒๕๕๒ เจ้าหน้าที่บริหารงานพัฒนาชุมชน ๘ ผู้อำนวยการกอง กองส่งเสริมอาชีพ สำนักงานพัฒนาสังคม

พ.ศ. ๒๕๕๓ ผู้ตรวจราชการ ๘ สำนักปลัดกรุงเทพมหานคร

พ.ศ. ๒๕๕๔ ผู้อำนวยการสูง ผู้อำนวยการเขต สำนักงานเขตคลองสาน

พ.ศ. ๒๕๕๕ ผู้อำนวยการสูง ผู้อำนวยการเขต สำนักงานเขตลาดพร้าว

พ.ศ. ๒๕๕๗ นักบริหารต้น รองผู้อำนวยการสำนัก (ด้านบริหาร) สำนักอนามัย

พ.ศ. ๒๕๕๙ ผู้ตรวจราชการกรุงเทพมหานคร

รางวัล

พ.ศ. ๒๕๕๖ ได้ประกาศเกียรติคุณผลงานระดับดีเด่น ด้านการส่งเสริมสนับสนุนและบริหารจัดการการแก้ไขปัญหาเสพติด

ตำแหน่งหน้าที่ปัจจุบันและสถานที่ทำงาน

ผู้ตรวจราชการกรุงเทพมหานคร

ศาลาว่าการกรุงเทพมหานคร เลขที่ ๑๗๓

ซอยสำราญราษฎร์ ถนนดินสอ

แขวงเสาชิงช้า เขตพระนคร ๑๐๒๐๐

ประวัติผู้จัดทำรายงาน

ชื่อ นายมานะ ศิริพิทยาวัฒน์

ประวัติการศึกษา

- ปริญญาตรี นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง
- ประกาศนียบัตรนิติบัณฑิต สมัยที่ ๔๓ สำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา
- ปริญญาโท นิติศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต สาขากฎหมายอาญา

และกระบวนการยุติธรรมทางอาญา

ประสบการณ์การรับราชการ

- พ.ศ. ๒๕๓๔ นิติกร ๓ กองนิติการและพิสูจน์หลักฐาน สำนักงาน ป.ป.ส.
- พ.ศ. ๒๕๓๖ นิติกร ๔ กองนิติการและพิสูจน์หลักฐาน สำนักงาน ป.ป.ส.
- พ.ศ. ๒๕๓๙ นิติกร ๕ กลุ่มพัฒนาการบังคับใช้กฎหมาย สำนักปราบปรามยาเสพติด
- พ.ศ. ๒๕๔๑ นิติกร ๖ ว ส่วนวิชาการและพัฒนากฎหมาย สำนักกฎหมาย
- พ.ศ. ๒๕๔๖ นิติกร ๗ ว ส่วนวิชาการและพัฒนากฎหมาย สำนักกฎหมาย
- พ.ศ. ๒๕๕๑ นิติกร ๘ ว ส่วนวิชาการและพัฒนากฎหมาย สำนักกฎหมาย
- พ.ศ. ๒๕๕๑ นิติกรชำนาญการพิเศษ ส่วนวิชาการและพัฒนากฎหมาย สำนักกฎหมาย
- พ.ศ. ๒๕๕๘ ผู้อำนวยการกองกฎหมาย

รางวัล

ข้าราชการพลเรือนดีเด่น ประจำปี พ.ศ. ๒๕๕๗

ตำแหน่งหน้าที่ปัจจุบันและสถานที่ทำงาน

ผู้อำนวยการกองกฎหมาย

สำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามยาเสพติด ถนนดินแดง เขตพญาไท

กรุงเทพมหานคร ๑๐๔๐๐

ประวัติผู้จัดทำรายงาน

ชื่อ นางไพลิน วัฒนะรัตน์

ประวัติการศึกษา

- ปริญญาตรี นิติศาสตรบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ปริญญาโท นิติศาสตรมหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- LL.M., University of Illinois Urbana-Champaign, USA. (ทุนการศึกษาจากตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย)

ประสบการณ์การทำงาน

- พ.ศ. ๒๕๕๒ รองผู้อำนวยการฝ่ายกฎหมาย ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
- พ.ศ. ๒๕๕๔ รองผู้อำนวยการฝ่ายนโยบายกำกับตลาด ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
- พ.ศ. ๒๕๕๖ รองผู้อำนวยการฝ่ายวินัยและคดี ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
- พ.ศ. ๒๕๕๗ ผู้อำนวยการฝ่ายวินัยและคดี ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
- พ.ศ. ๒๕๕๘ ผู้อำนวยการของศาสตราจารย์พิเศษ กิติพงศ์ อุรพีพัฒนพงศ์ สมาชิกสภา

ปฏิรูปแห่งชาติ

พ.ศ. ๒๕๕๘ - ปัจจุบัน คณะอนุกรรมการด้านการทดสอบวิชากฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการประกอบวิชาชีพสอบบัญชี สภาวิชาชีพบัญชี

ตำแหน่งหน้าที่ปัจจุบันและสถานที่ทำงาน

ผู้อำนวยการฝ่ายวินัยและคดี
 ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เลขที่ ๙๓ ถนนรัชดาภิเษก แขวงดินแดง
 เขตดินแดง กรุงเทพมหานคร ๑๐๔๐๐

ประวัติผู้จัดทำรายงาน

ชื่อ นายกิตติ จิ่งสวนันท์

ประวัติการศึกษา

- ปริญญาตรี วิศวกรรมศาสตร์ (วิศวกรรมไฟฟ้า) พ.ศ. ๒๕๓๙
- สถาบันพระปกเกล้า หลักสูตรประกาศนียบัตรชั้นสูงการเมืองการปกครองในระบอบประชาธิปไตยสำหรับนักบริหารระดับสูง (ปปร.) รุ่นที่ ๑๘
- มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ หลักสูตรนักบริหารระดับสูง “ธรรมศาสตร์เพื่อสังคม” (นมธ.) รุ่นที่ ๔
- กองบัญชาการศึกษา สำนักงานตำรวจแห่งชาติ หลักสูตร การบริหารการรักษาความสงบเรียบร้อย ของสังคมภาครัฐร่วมเอกชน (บรอ.) รุ่นที่ ๒
- บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย หลักสูตร TLCA Executive Development Program (EDP) รุ่นที่ ๖
- สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย Director Certification Program (DCP) รุ่น ๑๕๕/๒๐๑๒

ประสบการณ์การทำงาน

ปัจจุบันดำรงตำแหน่ง : ประธานกรรมการ กลุ่มบริษัท ที เอ็น (TN GROUP)

รายชื่อบริษัทในกลุ่ม ที เอ็น (TN GROUP)

๑. บริษัท ที เอ็น เมทัลเวิร์ค จำกัด
๒. บริษัท ยูโรเวนท์ จำกัด
๓. บริษัท ที เอ็น เวิลด์ ซัพพลาย จำกัด
๔. บริษัท เอ็นโวลเทค เอ็นจิเนียริง จำกัด
๕. บริษัท วอลเตอร์ เวนติเวชั่น จำกัด
๖. บริษัท เวนซ์ อินดัสเตรียล จำกัด
๗. บริษัท เวนซ์ อินดัสเตรียล จำกัด – ท่าไม้
๘. บริษัท เวนซ์ อิเล็กทริก จำกัด
๙. บริษัท ทีเอ็น อินดัสเตรียล เซ็นเตอร์

ภาคผนวก

ที่ พธ./๒๕๕๙

กลุ่มพุทธรักษา ยธส. ๗
 สำนักงานกิจการยุติธรรม
 อาคารรัฐประศาสนภักดี ชั้น ๙
 ศูนย์ราชการเฉลิมพระเกียรติ ๘๐ พรรษา
 แขวงแจ้งวัฒนะ เขตหลักสี่ กทม. ๑๐๒๑๐

มิถุนายน ๒๕๕๙

เรียน

สิ่งที่ส่งมาด้วย แบบสัมภาษณ์ จำนวน.....ชุด

เนื่องด้วยกลุ่มพุทธรักษา หลักสูตรการบริหารงานยุติธรรมระดับสูง รุ่นที่ ๗ ของสำนักงานกิจการยุติธรรม กระทรวงยุติธรรม ได้ทำการศึกษาวิจัยเชิงคุณภาพ เรื่อง “ปัจจัยที่มีผลต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจร : ศึกษาเฉพาะกรุงเทพมหานคร” โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาถึงความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยทางด้านกฎหมาย ผู้บังคับใช้กฎหมายและผู้อยู่ภายใต้การบังคับใช้กฎหมายกับผลของการบังคับใช้กฎหมายจราจร เพื่อทราบถึงปัจจัยที่มีผลต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจรของตำรวจจราจร ซึ่งจะต้องมีการสัมภาษณ์บุคคลที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำข้อมูลมาใช้ในการวิเคราะห์ประกอบการวิจัยดังกล่าว โดยได้กำหนดให้มีการสัมภาษณ์ซักถามบุคคลในประเด็นต่างๆ ตามแบบสอบถามที่แนบมานี้ โดยมีบุคคล ๓ กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มผู้เชี่ยวชาญด้านการจราจร กลุ่มผู้บังคับใช้กฎหมายจราจรและกลุ่มผู้ใช้งานพาหนะในการจราจร

จึงเรียนมายังท่านเพื่อส่งแบบสัมภาษณ์ (ตามที่แนบมานี้) เพื่อทำการเก็บข้อมูลให้ได้รายละเอียดตามแบบสัมภาษณ์ดังกล่าว ซึ่งข้อมูลดังกล่าวนี้จะได้ปกปิดเป็นความลับแต่นำผลจากการสัมภาษณ์เพื่อนำมาวิเคราะห์เพื่อให้ตรงตามวัตถุประสงค์ดังกล่าวต่อไป และอาจนำไปใช้ในการปรับปรุงระบบกฎหมายหรือการบังคับใช้กฎหมายจราจรเพื่อเป็นประโยชน์ต่อประเทศต่อไป

(นางกฤษมา เมฆเมฆา)
 ประธานกลุ่มพุทธรักษา
 หลักสูตรการบริหารงานยุติธรรมระดับสูง รุ่นที่ ๗

โทร. ๐๙ ๒๒๔๖ ๒๓๑๓

แบบสัมภาษณ์

เรื่อง ปัจจัยที่มีผลต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจร : ศึกษาเฉพาะกรุงเทพมหานคร

☐ ผู้เชี่ยวชาญ ☐ ผู้บังคับใช้กฎหมาย ☐ ผู้ใช้ยานพาหนะในการจราจร

๑. ขอทราบข้อมูลและประวัติการทำงานของท่าน

- ชื่อ.....
- อายุ.....
- เพศ.....
- ระดับการศึกษา.....
- ประกอบอาชีพ.....
- ลักษณะงานที่ทำ (บรรยายรายละเอียด)
.....
.....
- ระยะเวลาในการทำงาน.....ปี
- ประสบการณ์เกี่ยวกับเรื่องการจราจร (การขับขีรถหรือถูกจับกุมหรือได้เกี่ยวข้องเกี่ยวกับการจราจรอย่างไร
.....
.....
- ระยะเวลาในการประกอบอาชีพ/ตำแหน่ง.....ปี

๒. ท่านมีความคิดเห็นอย่างไรเกี่ยวกับกฎหมายจราจรที่ใช้บังคับในปัจจุบันในเรื่อง ดังต่อไปนี้

☐ เกี่ยวกับใบอนุญาตขับขี่ที่เหมาะสมหรือไม่ และแนวทางในการแก้ไข (บรรยายรายละเอียด)
.....
.....

☐ เกี่ยวกับการปฏิบัติตามสัญญาณไฟจราจร และแนวทางในการแก้ไข (บรรยายรายละเอียด)
.....
.....

☐ เกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัย (หมวกกันน็อค) และแนวทางในการแก้ไข (บรรยายรายละเอียด)
.....
.....

☐ เกี่ยวกับการคาดเข็มขัดนิรภัย และแนวทางในการแก้ไข (บรรยายรายละเอียด)

.....

.....

☐ เกี่ยวกับการขับรถในขณะเมาสุรา และแนวทางในการแก้ไข (บรรยายรายละเอียด)

.....

๓. ท่านมีความเห็นอย่างไรเกี่ยวกับแนวทางการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรในปัจจุบัน

☐ เกี่ยวกับการประชาสัมพันธ์ให้รับรู้ทั่วกัน (บรรยายรายละเอียด)

.....

.....

☐ วิธีปฏิบัติในการบังคับใช้ในปัจจุบันและที่ควรจะเป็น (บรรยายรายละเอียด)

.....

.....

☐ สิ่งที่เป็นอุปสรรคในการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร (บรรยายรายละเอียด)

.....

.....

☐ ข้อเสนอแนะตามแนวทางข้างต้น (บรรยายรายละเอียด)

.....

.....

.....

๔. ท่านมีความคิดเห็นเกี่ยวกับการบังคับใช้หรือปฏิบัติตามกฎหมายจราจรที่เหมาะสมกับสภาพปัจจุบันอย่างไร (บรรยายรายละเอียด)

.....

.....

.....