



เอกสารวิชาการ (Concept Paper) กิจกรรมถอดบทเรียน

เรื่อง การเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายจราจรกับ
รถจักรยานยนต์ : กรณีไม่สวมหมวกนิรภัย ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร

จัดทำโดย กลุ่มพุทธรักษา

รายงานนี้เป็นส่วนหนึ่งของการฝึกอบรม
หลักสูตรการบริหารงานยุติธรรมระดับกลาง รุ่นที่ 19
สถาบันพัฒนาบุคลากรในกระบวนการยุติธรรม สำนักงานกิจการยุติธรรม
ประจำปี 2567

การเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายจราจรกับรถจักรยานยนต์ :

กรณีไม่สวมหมวกนิรภัย ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร

**Increasing the efficiency of traffic law enforcement by motorcycles:
The case of not wearing a crash helmet in Bangkok area.**

ยชก รุ่นที่ 19 กลุ่มพุทธรักษา

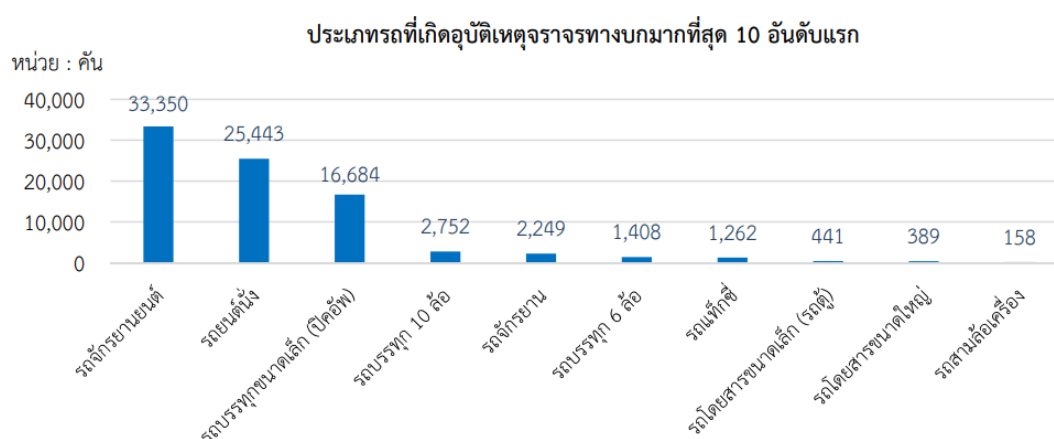
1. ที่มาและความสำคัญของปัญหา :

นายแพทย์แดเนียล เอ เคอร์เทสซ์ ผู้แทนองค์การอนามัยโลกประจำประเทศไทย กล่าวถึงรายงานสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนโลกปี ค.ศ. 2018 ระบุว่าปัจจุบันจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนทั่วโลกเพิ่มขึ้นจาก 1.25 ล้านคน เป็น 1.35 ล้านคน ซึ่งเท่ากับวันละ 3,700 คน สำหรับประเทศไทยจำนวนผู้เสียชีวิตอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุทางถนนยังคงมีสถิติสูงเป็นอันดับ 9 ของโลก โดยทุก ๆ ชั่วโมงจะมีผู้เสียชีวิตทางถนน จำนวน 3 ราย ซึ่งอัตราการเสียชีวิตจากภัยบนท้องถนนของไทยยังคงเป็นอันดับ 1 ในเอเชีย และเป็นอันดับ 1 ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ นอกจากนี้ อุบัติเหตุทางถนนยังก่อให้เกิดความสูญเสียทางสังคมและเศรษฐกิจมากกว่าห้าแสนล้านบาทต่อปี หรือคิดเป็นร้อยละ 6 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมของประเทศ (Gross Domestic Product, GDP)

ที่ผ่านมาทุกรัฐบาลให้ความสำคัญในการลดความสูญเสียเนื่องจากอุบัติเหตุทางถนนมาโดยตลอด โดยล่าสุดให้มีการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย เพื่อให้บรรลุเป้าหมายตามกรอบเป้าหมายโลก 12 เป้าหมาย ตามมติการประชุมสมัชชาสหประชาชาติเมื่อเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2560 ซึ่งมีคณะกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ (นปถ.) และศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) เป็นแกนกลางในการกำหนดนโยบายและแนวทางต่าง ๆ โดยมีหน่วยงานทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องร่วมกันดำเนินการตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 - 2570 จัดทำแผนบูรณาการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาล ประสานงานร่วมกับหน่วยงานในภูมิภาค ท้องถิ่นและชุมชนต่าง ๆ เพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุและการสูญเสียชีวิตและทรัพย์สิน นอกจากนี้ ยังได้มีการดำเนินงานตามแนวทางระบบความปลอดภัยทางถนน (Safe System Approach) อาทิ การรณรงค์ให้ความรู้และสร้างความตระหนัก เช่น เมาไม่ขับ การสวมหมวกนิรภัย การสร้างจิตสำนึกให้กับผู้ใช้รถให้ใช้ความเร็วที่ปลอดภัย ตามที่กฎหมายกำหนด และมีผู้ใช้รถใช้ถนน ส่วนหนึ่งไม่เกรงกลัวการบังคับใช้กฎหมายด้านการจราจรถึงแม้ว่าจะมีการนำเทคโนโลยีต่าง ๆ มาใช้ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมาย เช่น การใช้ Red Light Camera การส่งใบสั่งเจ้าพนักงานจราจรไปตามที่อยู่ที่จะจดทะเบียนยานพาหนะไว้

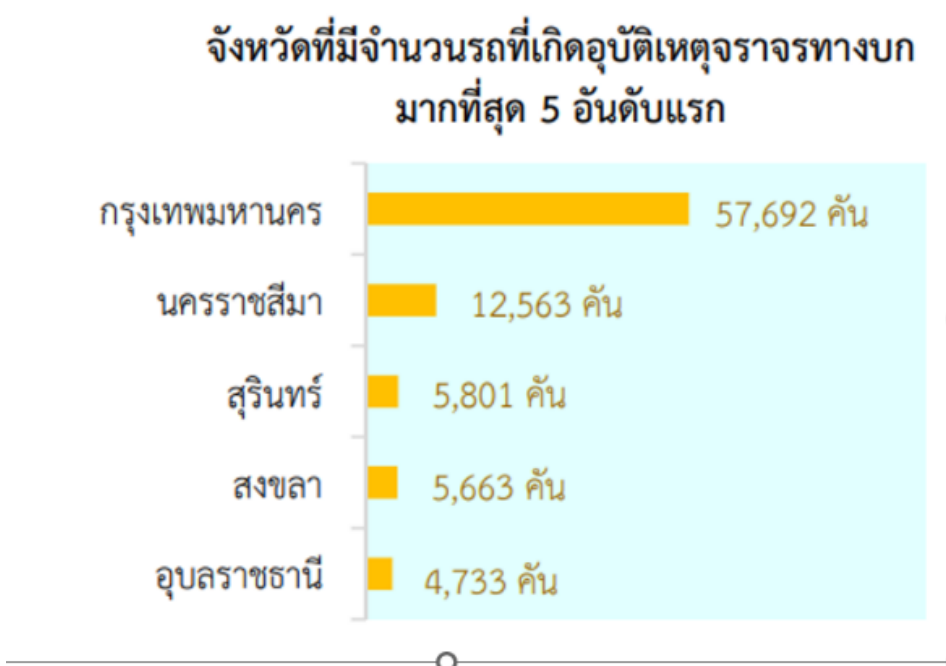
ในทศวรรษที่ผ่านมาพบว่าสาเหตุหลักในการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย ซึ่งจากภาพที่ 1 แสดงให้เห็นว่า สัดส่วนผู้เสียชีวิตที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ของประเทศไทยคิดเป็นร้อยละ 74.5 ของผู้เสียชีวิตทั้งหมด และในปี 2565 กว่า 86.82% เป็นผู้เสียชีวิตที่ไม่สวมหมวกนิรภัย ในขณะที่กรุงเทพฯ มีคนเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเป็นอันดับ 1 ของประเทศถึง 6 ปีซ้อน สร้างความสูญเสียทางเศรษฐกิจ 232,000 ล้านบาท มีคนที่ต้องพิการ และกระทบกับคุณภาพชีวิตของคนในครอบครัวอีกจำนวนมาก

ภาพที่ 1 : สถิติเกี่ยวกับประเภทรถที่เกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก จังหวัดที่เกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก และจังหวัดที่มีจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรทางบก



ที่มา : ศูนย์บริหารงานจราจร สำนักงานตำรวจแห่งชาติ (2566)

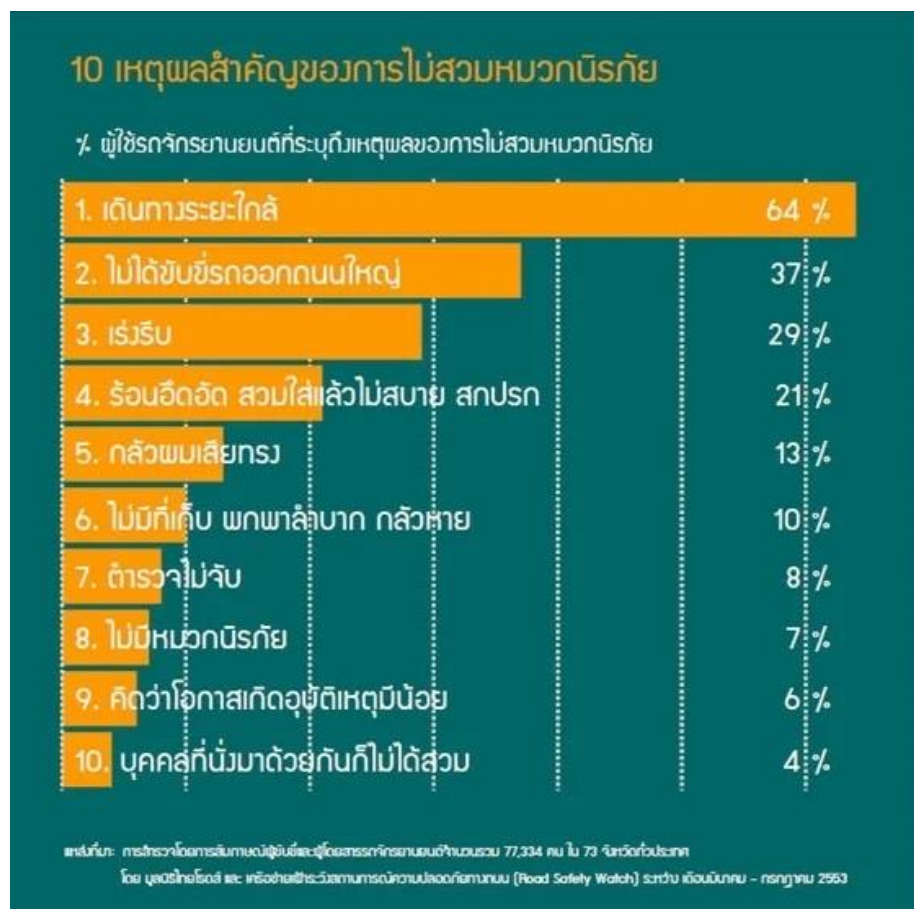
ภาพที่ 2 : สถิติเกี่ยวกับจังหวัดที่เกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกสูงที่สุด



ที่มา : ศูนย์บริหารงานจราจร สำนักงานตำรวจแห่งชาติ (2566)

จากภาพที่ 1 และ 2 จะพบว่ารถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด และจังหวัดที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุดคือ กรุงเทพมหานคร ซึ่งสาเหตุหลักๆที่ทำให้เกิดการเสียชีวิตมาจากการการไม่สวมหมวกนิรภัย จากการศึกษาการบาดเจ็บที่ศีรษะเป็นสาเหตุหลักของการเสียชีวิตและความพิการ สำหรับประเทศในยุโรปร้อยละ 75 ของการเสียชีวิตในกลุ่มผู้ใช้นายยนต์ที่มีสองล้อเกิดจากการบาดเจ็บที่ศีรษะ ประมาณกันว่าค่าเฉลี่ย ในประเทศที่ประชากรมีรายได้ต่ำถึงปานกลาง (รวมประเทศไทย) ตัวเลขนี้จะสูงถึงร้อยละ 88 ผลกระทบทางด้านสังคมสำหรับผู้รอดชีวิตจากอาการบาดเจ็บที่ศีรษะต่อครอบครัวและชุมชนนั้นมีสูงมาก เนื่องจากส่วนใหญ่แล้วคนเหล่านี้ต้องได้รับการดูแลรักษาเป็นพิเศษและเป็นเวลานาน ทั้งยังต้องเสียเงินค่ารักษาพยาบาลเป็นจำนวนมาก

ภาพที่ 3 : เหตุผลสำคัญของการไม่สวมหมวกนิรภัย



ที่มา : มูลนิธิไทยโรดส์

ภาพที่ 4 : สถิติการจับกุมผู้ไม่สวมหมวกนิรภัย



หมายเหตุ * ข้อมูล ณ 30 กรกฎาคม 2567

ที่มาข้อมูล : สถิติใบสั่งจราจร (PTM STAT) จากระบบ PTM (Police Ticket Management)
ศูนย์บริหารงานจราจร สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

จากภาพที่ 4 สถิติที่แสดงข้อมูลจะเป็นเพียงข้อมูลการจับแต่ไม่ใช่ข้อมูลการชำระค่าปรับ นอกจากนั้นพบว่าผู้กระทำความผิดมีการถูกตั้งข้อหาซ้ำ ซึ่งเป็นข้อมูลจากการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ผู้บังคับใช้กฎหมายพบว่าสถิติการกระทำความผิดที่แท้จริงสูงกว่าสถิติการจับกุมเนื่องจากกำลังเจ้าหน้าที่ไม่เพียงพอ ทำให้ไม่สามารถเขียนใบสั่งเพื่อแสดงข้อมูลการกระทำความผิดได้เพียงพอ และจะมีเจ้าหน้าที่บางส่วนที่เสี่ยงจะตั้งข้อหาการไม่สวมหมวกนิรภัย แต่ไปเขียนข้อหาการจับกุมเป็นข้อหาอื่นเนื่องจากได้ส่วนแบ่งการจับกุมสูงกว่า

ที่ผ่านมาประเทศไทยประสบปัญหาการนำกฎหมายไปปฏิบัติยังขาดประสิทธิภาพและความโปร่งใส ส่งผลให้เกิดปัญหาในการดำเนินงานของภาครัฐและภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งปัญหากระบวนการยุติธรรมของประเทศที่ขาดความโปร่งใส อันเกิดจากหน่วยงานในกระบวนการยุติธรรมที่ยังไม่สามารถดำเนินการอย่างสอดคล้องประสานกันได้อย่างมีประสิทธิภาพ ขาดความเป็นธรรม ตลอดจนการเลือกปฏิบัติ สามารถสะท้อนได้จากดัชนีนิติธรรม ที่จัดทำโดย World Justice Project (WJP) ของประเทศไทยในปี พ.ศ. 2560 ซึ่งมีคะแนนเฉลี่ย 0.5 และจัดอยู่ในลำดับที่ 71 จาก 113 ประเทศ ดังนั้น จึงจำเป็นต้องมีการเร่งแก้ไขปัญหาดังกล่าวอย่างเป็นรูปธรรม เพื่อให้กฎหมายและกระบวนการยุติธรรมของประเทศ สามารถเป็นเครื่องมือของประชาชนทั้งประเทศที่จะใช้สร้างสังคมที่พัฒนาในทุกมิติอย่างเป็นธรรม ลดความเหลื่อมล้ำและไม่เลือกปฏิบัติ

การบังคับใช้กฎหมายการไม่สวมหมวกนิรภัยในปัจจุบันมีหน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก คือ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และกรณีไม่ชำระค่าปรับและจะมีการบันทึกตัดแต้ม โดยจะมีข้อมูลมาที่กรมการขนส่งทางบกเพื่อให้ผู้กระทำความผิดมาชำระค่าปรับพร้อมกับการชำระภาษี และจะมีการตัดแต้มกรณีการไม่สวมหมวกนิรภัยจะถูกตัด 1 แต้ม กรณีค้างการชำระภาษี 1 ใบสั่ง จะถูกตัด 1 แต้ม และหากแต้มถูกตัดจนครบ 12 แต้มจะถูกพักใช้

ใบอนุญาตขับรถจำนวน 90 วัน ทั้งนี้ ได้มีการลงนามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือการเชื่อมโยงข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก ระหว่างสำนักงานตำรวจแห่งชาติและกรมการขนส่งทางบก โดยเริ่มใช้กับใบสั่งจราจรสำหรับการกระทำผิดตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2566 เป็นต้นไป โดยไม่มีผลย้อนหลัง แต่การตัดแต้มจะยังคงไม่สมบูรณ์หากเจ้าหน้าที่ตำรวจไม่บันทึกข้อมูลในระบบการตัดแต้ม เนื่องจากเป็นขั้นตอนที่ต้องใช้กำลังคนในการบันทึกข้อมูลภายหลังจากการออกใบสั่ง ซึ่งเป็นขั้นตอนที่ซ้ำซ้อน

ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์และนโยบายการบริหารประเทศ

แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2561 – 2580) ประเด็นที่ 22 กฎหมายและกระบวนการยุติธรรม ให้ความสำคัญกับการมีส่วนร่วมของประชาชนเป็นกลไกในการขับเคลื่อนและสร้างการเปลี่ยนแปลงขนานใหญ่ มุ่งเน้นการนำนวัตกรรมและเทคโนโลยีดิจิทัลมาสนับสนุนให้เกิดความโปร่งใสและพลวัตให้กับการพัฒนากฎหมายและกระบวนการยุติธรรม เพื่อส่งเสริมให้ประชาชนทุกภาคส่วนในสังคมมีโอกาสได้รับประโยชน์จากการพัฒนาประเทศอย่างเท่าเทียม เป็นธรรม และทั่วถึง ประกอบด้วย 2 แผนย่อย ได้แก่

1) แผนย่อยการพัฒนากฎหมาย เน้นการดำเนินการปรับปรุง แก้ไข ยกเลิกกฎหมายให้มีเท่าที่จำเป็น และสอดคล้องบริบทและไม่เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาประเทศ จากการนำเทคโนโลยีดิจิทัล นวัตกรรมทางกฎหมายมาประยุกต์ใช้ และส่งเสริมให้ประชาชนมีส่วนร่วมอย่างจริงจังและเป็นรูปธรรม รวมทั้งบูรณาการเชื่อมโยงกฎหมายทุกลำดับชั้นให้เชื่อมโยงกันอย่างเป็นเอกภาพ ไม่ขัดกัน มีการนำกฎหมายไปใช้อย่างมีประสิทธิภาพ มีความโปร่งใส ซึ่งเป็นกลไกสำคัญที่จะนำกระบวนการยุติธรรมปราศจากความเหลื่อมล้ำและความไม่เท่าเทียม โดยมีแนวทางการพัฒนา ได้แก่

(1) พัฒนาการบังคับใช้กฎหมาย โดยการนำเทคโนโลยีดิจิทัล และนวัตกรรมสมัยใหม่มาใช้ในการกระบวนการบังคับใช้กฎหมายให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ โปร่งใส ไม่เลือกปฏิบัติ และเป็นธรรม และก่อให้เกิดความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจสามารถกล่าวหาและจับกุมผู้กระทำผิดได้อย่างถูกต้อง และรวดเร็ว รวมทั้ง เพิ่มประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด และเป็นธรรม

(2) ส่งเสริมเทคโนโลยีดิจิทัล และนวัตกรรมในกระบวนการกฎหมาย สนับสนุนการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมในการพัฒนากฎหมาย การบังคับใช้และการปฏิบัติตามกฎหมายเพื่อให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และสนับสนุนให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการกระบวนการทางกฎหมายโดยเพิ่มช่องทางการมีส่วนร่วมของประชาชน ตั้งแต่ต้นจนจบกระบวนการ เพื่อให้กฎหมายเป็นเครื่องมือในการพัฒนาประเทศ มีเนื้อหาเพื่อประโยชน์ส่วนรวม

2) แผนย่อยการพัฒนากระบวนการยุติธรรม โดยอำนวยความสะดวกให้ประชาชนเป็นไปอย่างเสมอภาค โปร่งใส เป็นธรรม ทั่วถึง และปราศจากการเลือกปฏิบัติ บูรณาการหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในกระบวนการยุติธรรมให้ดำเนินงานสอดคล้องประสานกันอย่างเป็นองค์ภาพเพื่อให้สามารถจัดการกับข้อขัดแย้ง กรณีพิพาทได้อย่างมีประสิทธิภาพ

3) ตั้งเป้าหมายและตัวชี้วัดอย่างชัดเจน ดังนี้

เป้าหมาย ปี 2566 – 2570 : การปฏิบัติตามและการบังคับใช้กฎหมายมีความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ
ทั่วถึง ไม่เลือกปฏิบัติและเป็นธรรม

ตัวชี้วัด ปี 2566 - 2570 :

(1) สัดส่วนการนำเทคโนโลยีและระบบฐานข้อมูลกลางของประเทศมาใช้ในการบังคับใช้กฎหมาย
ต่อจำนวนกฎหมาย ร้อยละ 100

(2) ระดับความเชื่อมั่นความเชื่อมั่นของประชาชนในการบังคับใช้กฎหมาย ไม่ต่ำกว่าร้อยละ 85

นโยบาย การบริหารประเทศ ตามกฎหมาย	ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี พ.ศ. 2561 – 2580 [Z]	แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2561 – 2580) [Y2]	แผนย่อยของแผนแม่บทฯ ประเด็น กฎหมายและกระบวนการยุติธรรม [Y1]
รัฐธรรมนูญ 2560 ■ หมวด 6 แนวนโยบายแห่ง รัฐ มาตรา 65 วรรคหนึ่ง “รัฐพึงจัดให้มียุทธศาสตร์ชาติ เป็นเป้าหมายการพัฒนา ประเทศอย่างยั่งยืนตามหลัก ธรรมาภิบาลเพื่อใช้เป็นกรอบ ในการจัดทำแผนต่าง ๆ ให้ สอดคล้องและบูรณาการกัน เพื่อให้เกิดเป็นพลังผลักดัน ร่วมกันไปสู่เป้าหมาย ดังกล่าว”	เพื่อบรรลุวิสัยทัศน์ “ประเทศไทย มีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน เป็น ประเทศพัฒนาแล้ว ด้วยการ พัฒนาตามหลักปรัชญาของ เศรษฐกิจพอเพียง” ■ ยุทธศาสตร์ที่ 6 ยุทธศาสตร์ชาติ ด้านการปรับสมดุลและพัฒนา ระบบการบริหารจัดการภาครัฐ - ประเด็นที่ 7 กฎหมายมีความ สอดคล้องเหมาะสมกับบริบทต่างๆ และมีเท่าที่จำเป็น 7.3 การบังคับใช้กฎหมายอย่างมี ประสิทธิภาพ	■ ประเด็น 22 ประเด็นกฎหมาย และกระบวนการยุติธรรม 1) การพัฒนากฎหมาย 2) การพัฒนากระบวนการยุติธรรม เป้าหมาย : กฎหมายเป็นเครื่องมือให้ทุกภาคส่วน ได้ประโยชน์จากการพัฒนาประเทศ อย่างเท่าเทียมและเป็นธรรม	■ แผนย่อยการพัฒนากฎหมาย แนวทาง : 1) พัฒนาการบังคับใช้กฎหมาย 2) ส่งเสริมเทคโนโลยีและนวัตกรรมใน กระบวนการกฎหมาย เป้าหมาย ปี 2566 – 2570 : - การปฏิบัติตามและบังคับใช้ กฎหมายมีความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ ทั่วถึง ไม่เลือกปฏิบัติ และเป็นธรรม ตัวชี้วัด ปี 2566 – 2570 : (1) สัดส่วนการนำเทคโนโลยีและ ระบบฐานข้อมูลกลางของประเทศ มาใช้ในการบังคับใช้กฎหมาย ต่อ จำนวนกฎหมาย ร้อยละ 100 (2) ระดับความเชื่อมั่นความเชื่อมั่น ของประชาชนในการบังคับใช้ กฎหมาย ไม่ต่ำกว่าร้อยละ 85



12 เป้าหมายโลกสำหรับการดำเนินงานด้านความปลอดภัย บนท้องถนน (Global Road Safety Performance Targets) ■ เป้าหมายที่ 7 ภายในปี พ.ศ. 2573 เพิ่มสัดส่วนของ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่สวมหมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐานอย่าง ถูกต้องให้ใกล้เคียงร้อยละ 100	แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 – 2570 (Thailand Road Safety Master Plan 2022 – 2027) ยุทธศาสตร์ที่ 1 มุ่งเป้าลดการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสของผู้ใช้รถใช้ถนน 1) ลดพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และเยาวชน 2) ลดความเสี่ยงอุบัติเหตุจากพฤติกรรม การขับขี่และอุปกรณ์ที่ไม่เหมาะสม ยุทธศาสตร์ที่ 4 พัฒนาระบบโครงสร้างการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนน - ปรับปรุงกฎหมายกฎระเบียบให้ทันสมัยเพื่อลดพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ใช้รถใช้ถนน
---	--



ยกระดับค่าคะแนนดัชนีชี้วัดหลักนิติธรรม (World Justice Project Rule of Law Index : WJP) ของประเทศไทย

ปัจจัยที่ 6 การบังคับใช้กฎหมาย : 6.1 การบังคับใช้กฎระเบียบอย่างมีประสิทธิภาพ

จากสภาพปัญหาดังกล่าวข้างต้น ทางกลุ่มผู้ศึกษาหวังเป็นอย่างยิ่งว่าหากการบังคับใช้กฎหมายของไทยสามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น มีการบังคับใช้กฎหมายอย่างมีมาตรฐานเดียวกัน สำหรับทุกคน และทุกการกระทำความผิดทำให้ประชาชนมีความเกรงกลัวกฎหมายจนมีการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมที่ไม่สมควรจนกว่าจะถึงจะเป็นส่วนสำคัญที่ช่วยลดสถิติการเสียชีวิต แม้จะยังไม่ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงสถิติการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งสาเหตุหลักในการเกิดอุบัติเหตุก็จะมีสาเหตุอื่นๆ เช่น ขับรถเร็ว แชนจ์ในที่คับขัน อุปกรณ์ส่วนควบของรถไม่มีความมั่นคงแข็งแรง แต่การบังคับใช้กฎหมายการสวมหมวกนิรภัยอย่างเข้มงวด ก็จะเป็นส่วนช่วยให้ประชาชนตระหนักถึงความปลอดภัยแก่ร่างกายของตนเอง และจะนำไปสู่ความปลอดภัยอื่นๆที่จะตามมา ซึ่งจะช่วยลดอุบัติเหตุ และลดความสูญเสียต่อชีวิตและทรัพย์สินต่อไปเป็นสาเหตุหลักของผู้เสียชีวิต และต้องการยกระดับการบังคับใช้กฎระเบียบของประเทศไทยให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น จึงเป็นที่มาของการจัดทำรายงานกลุ่มฉบับนี้

2. วัตถุประสงค์ในการศึกษา :

1. เพื่อศึกษาสภาพปัญหา สาเหตุ วิธีการแก้ไข และวิธีการดำเนินการบังคับใช้กฎหมายตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และกฎหมายอื่นๆที่เกี่ยวข้องในปัจจุบัน
2. เพื่อเสนอแนะนวัตกรรมในการเพิ่มประสิทธิภาพในการตรวจและบังคับใช้กฎหมายตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และกฎหมายอื่นๆที่เกี่ยวข้อง

3. วรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง :

การบังคับใช้กฎหมายจราจร หมายถึง การนำกฎหมายจราจรมาบังคับใช้เพื่อควบคุมความประพฤติของสมาชิกในสังคม โดยเป็นกระบวนการที่มีความต่อเนื่องและสัมพันธ์กันระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ ในกระบวนการยุติธรรมของรัฐ ประกอบด้วย เจ้าหน้าที่ตำรวจทำหน้าที่ในการจับกุม ตัวผู้กระทำความผิด การสืบสวนสอบสวน เจ้าพนักงานอัยการทำหน้าที่ฟ้องร้องคดี ศาลยุติธรรมทำหน้าที่ในการพิจารณาและตัดสินคดี รวมทั้งเจ้าหน้าที่ราชทัณฑ์ ทำหน้าที่ควบคุมตามที่ศาลสั่งลงโทษ และเจ้าพนักงานคุมประพฤติทำหน้าที่ในการบังคับโทษให้ผู้กระทำความผิดปฏิบัติตามคำสั่งศาลในการถูกคุมประพฤติ นอกจากนี้ยังหมายถึง การบังคับให้ผู้ใช้รถใช้ถนนได้ปฏิบัติตามกฎหมาย ข้อบังคับ เกี่ยวกับกฎหมายการจราจร กฎหมายการขนส่งทางบก เพื่อความเป็นระเบียบเรียบร้อยของสังคมและเพื่อเป็นการสร้างวินัยในการขับขี่แก่ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน การทบทวนวรรณกรรมนี้จึงได้รวบรวมผลการศึกษาเกี่ยวกับประสิทธิภาพของการบังคับใช้กฎหมายจราจรจากทั้งในและต่างประเทศไว้ดังจะกล่าวต่อไปนี้

3.1 กฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

(1) พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และที่แก้ไขเพิ่มเติม : ได้บัญญัตินิยามของคำสำคัญที่เกี่ยวข้องไว้ในมาตรา 4 ได้แก่ “การจราจร” หมายถึง การใช้ทางของผู้ขับขี่ คนเดินเท้า หรือคนที่จูง ขี่ หรือไต่ล้อสองล้อ “รถจักรยานยนต์” หมายถึง รถที่เดินด้วยกำลังเครื่องยนต์ กำลังไฟฟ้าหรือพลังงานอื่น และมีล้อไม่เกินสองล้อ ถ้ามีพ่วงข้างมีล้อเพิ่มอีกไม่เกินหนึ่งล้อ “ผู้ขับขี่” หมายถึง ผู้ขับรถ ผู้ประจำเครื่องอุปกรณ์

การขนส่งตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่ง ผู้ลากขึ้นยานพาหนะ “ใบอนุญาตขับขี่” หมายถึง ใบอนุญาตขับรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก โดยมาตรา 122 กำหนดให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และคนโดยสารรถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะเพื่อป้องกันอันตรายในขณะขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์ (ยกเว้นภิกษุ สามเณร นักพรต นักบวช หรือผู้นับถือลัทธิศาสนาอื่นที่ใช้ผ้าหรือสิ่งอื่นโพกศีรษะตามประเพณีนิยมนั้น) ลักษณะและวิธีการใช้หมวกดังกล่าวให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง ซึ่งมาตรา 140 วรรคหนึ่ง บัญญัติว่าเมื่อปรากฏแก่เจ้าพนักงานจราจรไม่ว่าพบด้วยตนเองหรือโดยการใช้เครื่องอุปกรณ์หรือโดยวิธีการอื่นใดว่า ผู้ขับขี่ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติแห่ง พ.ร.บ.นี้ หรือตามกฎหมายอื่นอันเกี่ยวกับรถหรือการใช้ทาง ที่เป็นความผิดที่มีโทษปรับสถานเดียว หรือมีโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือนและมีโทษปรับ เจ้าพนักงานจราจรจะว่ากล่าวตักเตือนหรือออกใบสั่งให้ผู้ขับขี่ผู้นั้นชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบก็ได้ ทั้งนี้ ผู้ขับขี่และคนโดยสารรถจักรยานยนต์ที่ฝ่าฝืนบทบัญญัติโดยไม่สวมหมวกนิรภัยที่กำหนดตามมาตรา 122 ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองพันบาท

(2) พระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ. 2565 : กำหนดนิยามคำว่า “ปรับเป็นพินัย” หมายถึง สั่งให้ผู้กระทำความผิดทางพินัยต้องชำระค่าปรับเป็นพินัยไม่เกินที่กฎหมายกำหนด “ความผิดทางพินัย” หมายถึง การกระทำหรืองดเว้นการกระทำอันเป็นการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย และกฎหมายนั้นบัญญัติให้ต้องชำระค่าปรับเป็นพินัย เจตนารมณ์ของการออกกฎหมายฉบับนี้เพื่อเป็นการปรับปรุงกฎหมายโดยกำหนดโทษอาญาเฉพาะความผิดร้ายแรง จึงได้ปรับเปลี่ยนโทษอาญาบางประการที่มุ่งต่อการปรับเป็นเงินตามบัญชีแนบท้ายนี้ (รวมความผิดตาม พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ. 2522 ไปด้วย) เปลี่ยนเป็นมาตรการปรับเป็นพินัยที่สร้างขึ้นใหม่ไม่ให้มีสภาพเป็นโทษอาญา ทั้งนี้ มาตรา 11 กำหนดให้คดีความผิดทางพินัย ถ้ามิได้มีคำสั่งปรับเป็นพินัยหรือฟ้องภายในกำหนดสองปีนับแต่วันกระทำความผิด เป็นอันขาดอายุความ เว้นแต่กฎหมายจะกำหนดเป็นอย่างอื่น การพิจารณาคดีความผิดทางพินัยให้เป็นไปตามข้อบังคับของประธานศาลฎีกา ว่าด้วยวิธีพิจารณาคดีความผิดทางพินัย พ.ศ. 2566 ในกรณีที่ข้อบังคับดังกล่าวมิได้กำหนดไว้ ให้นำบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาและกฎหมายว่าด้วยการจัดตั้งศาลแขวงและวิธีพิจารณาความอาญาในศาลแขวงมาใช้บังคับโดยอนุโลมเท่าที่ไม่ขัดหรือแย้งกับข้อบังคับ

(3) พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 และที่แก้ไขเพิ่มเติม : ได้บัญญัตินิยามของคำสำคัญที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ “ผู้ประสบภัย” หมายถึง ผู้ซึ่งได้รับอันตรายต่อชีวิต ร่างกายหรืออนามัยเนื่องจากอุบัติเหตุหรืออยู่ในทางหรือเนื่องจากสิ่งที่ยกหรือติดตั้งในรถนั้น และหมายความรวมถึงทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัยซึ่งถึงแก่ความตายด้วย “ความเสียหาย” หมายถึง ความเสียหายต่อชีวิต ร่างกายหรืออนามัยอันเกิดจากรถ “ค่าเสียหายเบื้องต้น” หมายถึง ค่ารักษาพยาบาล ค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวกับการรักษาพยาบาล ค่าปลงศพ ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการจัดการศพ รวมทั้งค่าเสียหายและค่าใช้จ่ายที่จำเป็นอย่างอื่นเพื่อบรรเทาความเดือดร้อนของผู้ประสบภัยในเบื้องต้น ตามรายการและจำนวนเงินที่กำหนดในกฎกระทรวง

(4) พระราชกฤษฎีกากำหนดท้องที่ที่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์และคนโดยสารรถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะ พ.ศ. 2537 และที่แก้ไขเพิ่มเติม : กำหนดให้ผู้ขับขี่และคนโดยสาร

รถจักรยานยนต์ในท้องที่กรุงเทพมหานครต้องสวมหมวกนิรภัยตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2538 เป็นต้นไป และท้องที่จังหวัดอื่นนอกจากกรุงเทพมหานคร ต้องสวมหมวกนิรภัยตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2539 เป็นต้นไป

(5) กฎกระทรวง ฉบับที่ 14 (พ.ศ. 2535) ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 : ได้กำหนดให้ขณะขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์ ผู้ขับขี่และคนโดยสารต้องสวมหมวกนิรภัย โดยต้องรัดคางด้วยสายรัดคางหรือเข็มขัดรัดคางให้แน่นพอที่จะป้องกันมิให้หมวกนิรภัยหลุดจากศีรษะได้หากเกิดอุบัติเหตุ ทั้งนี้ “หมวกนิรภัย” หมายถึง หมวกที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะเพื่อป้องกันอันตรายในขณะขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์ กำหนดไว้ 3 รูปแบบ คือ

“หมวกนิรภัยแบบปิดเต็มหน้า” หมายถึง หมวกนิรภัยที่เปลือกหมวกเป็นรูปทรงกลมปิด ด้านข้าง ด้านหลัง ขากรรไกร และคาง ในกรณีที่มีบังลม บังลมต้องทำจากวัสดุโปร่งใสและไม่มีสี

“หมวกนิรภัยแบบเต็มใบ” หมายถึง หมวกนิรภัยที่เปลือกหมวกเป็นรูปทรงกลม ปิดด้านข้าง และด้านหลังเสมอแนวขากรรไกรและต้นคอด้านหลัง ด้านหน้าเปิดเหนือคิ้วลงมาตลอดถึงปลายคาง ในกรณีที่มีบังลม บังลมต้องทำจากวัสดุโปร่งใสและไม่มีสี

“หมวกนิรภัยแบบครึ่งใบ” หมายถึง หมวกนิรภัยที่เปลือกหมวกเป็นรูปครึ่งทรงกลมปิด ด้านข้างและด้านหลังเสมอระดับหู ในกรณีที่มีบังลม บังลมต้องทำจากวัสดุโปร่งใสและไม่มีสี

3.2 กรอบแนวคิดเกี่ยวกับการทุจริตคอร์รัปชัน

ศาสตราจารย์โรเบิร์ต คลิตการ์ด (Robert Klitgaard) นักเศรษฐศาสตร์มหาวิทยาลัย Claremont Graduate University (CGU) ประเทศสหรัฐอเมริกา ได้เสนอกรอบแนวคิดเกี่ยวกับปัญหาการทุจริตในรูปแบบของ “สมการคอร์รัปชัน” คือ $C = M + D - A$ โดยที่ C (Corruption) คือการทุจริต , M (Monopoly) คือการผูกขาด , D (Discretion) คือดุลยพินิจ และ A (Accountability) คือกลไกความรับผิดชอบ อธิบายได้ว่า ปัญหาการทุจริตคอร์รัปชันจะเพิ่มขึ้น หากกระบบเศรษฐกิจมีการผูกขาดและมีการใช้ดุลยพินิจสูงเกินไป ในทางตรงข้ามหากความรับผิดชอบมากขึ้น โอกาสที่คอร์รัปชันจะลดลงจะมีมากขึ้น ทั้งนี้ Arnold Heidenheimer ผู้เชี่ยวชาญด้านการคอร์รัปชันได้แบ่งประเภทของการคอร์รัปชันออกเป็น 3 ระดับ คือ (1) “คอร์รัปชันสีขาว” เป็นพฤติกรรมที่ประชาชนและผู้ว่าในสังคมยอมรับหรือยอมรับ และเห็นว่าไม่ควรลงโทษผู้กระทำความผิด (2) “คอร์รัปชันสีเทา” เป็นพฤติกรรมที่ในหมู่ผู้นำเห็นว่าเป็นความผิด แต่ประชาชนทั่วไปไม่แน่ใจว่าจะเป็นความผิดหรือไม่ และ (3) “คอร์รัปชันสีดำ” เป็นการทุจริตที่ทั้งฝ่ายประชาชนและผู้ว่าเห็นว่าเป็นความผิดชัดเจนและควรได้รับโทษทางกฎหมาย สำหรับในกรณีนี้ การจับกุมผู้กระทำความผิดที่ไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ในปัจจุบัน มักจะเป็นดุลยพินิจของเจ้าหน้าที่ตำรวจ บางกรณีไม่ดำเนินการจับปรับ บางกรณีเรียกค่าปรับในอัตราที่แตกต่างกันไป บางกรณีเงินค่าปรับอาจมิได้นำส่งหน่วยงานตามข้อกำหนดที่ควรจะเป็น หากนำเครื่องมือหรือเทคโนโลยีที่ทันสมัยและมีความเที่ยงตรงแม่นยำซึ่งเชื่อมโยงกับฐานข้อมูลที่มีประสิทธิภาพมาช่วยสนับสนุนการดำเนินความผิดกับผู้ขับขี่และผู้โดยสารที่ฝ่าฝืนไม่สวมหมวกนิรภัยจะช่วยลดการใช้ดุลยพินิจของเจ้าหน้าที่ซึ่งเป็นสาเหตุที่อาจนำไปสู่การทุจริตได้อีกทางหนึ่ง

3.3 รายงานการศึกษาวิจัยเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายจราจร

สรุปผลการศึกษาจากบทความและงานวิจัยในประเทศไทย : จากงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับประสิทธิภาพของการบังคับใช้กฎหมายจราจรในประเทศไทยดังกล่าวข้างต้น งานวิจัยส่วนใหญ่ได้สะท้อนให้เห็นว่า ปัญหาการบังคับใช้กฎหมายและการดำเนินคดีผู้กระทำความผิด พบว่า รากฐานและแนวคิดของกฎหมายจราจรมาจากแนวคิดการบัญญัติกฎหมายอาญา ซึ่งความผิดจราจรจัดอยู่ในประเภทความผิดทางอาญาที่เป็นความผิดเล็กน้อย ผู้กระทำความผิดแม้ไม่มีเจตนาในการกระทำความผิด ก็ต้องรับโทษจากการกระทำความผิด ในการบังคับใช้กฎหมายจราจรให้มีผลในทางปฏิบัติจะต้องให้ศาลเป็นผู้พิจารณาและพิพากษาผู้กระทำความผิดดังกล่าว โดยมีวิธีการพิจารณาคดีที่รวบรัด มีลักษณะพิเศษ และเป็นการเฉพาะที่แตกต่างจากวิธีพิจารณาคดีอาญาโดยทั่วไป นอกจากนี้ การบังคับใช้กฎหมายให้มีประสิทธิภาพควรประกอบด้วย 1) การลงโทษทางสังคมและสร้างจิตสำนึกต่อหน้าที่ในสังคม 2) การควบคุมทางสังคมอย่างเคร่งครัด 3) การบริหารจัดการที่ดี 4) การสร้างแรงจูงใจ 5) การประสานความร่วมมือจากองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น 6) การมีส่วนร่วมของประชาชน 7) การบูรณาการ 8) การเพิ่มความเข้มข้นในการบังคับใช้กฎหมายในช่วงหยุดเทศกาล 9) การเชื่อมโยงเครือข่ายด้านการบังคับใช้กฎหมาย 10) การปรับปรุงกฎหมายด้านการจราจร 11) การใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่ 12) การปลูกฝังวินัยจราจร ประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายยังขึ้นกับการนำโทษกักขังมาบังคับใช้กับผู้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เนื่องจากโทษกักขังถือเป็นโทษทางอาญาที่มีลักษณะเป็นการทดแทนความผิด ขณะเดียวกันก็เป็นการข่มขู่ยับยั้งและสามารถนำมาตรึงการแก้ไข พื้นฟูเข้ามาใช้กับผู้กระทำความผิดได้ตามวัตถุประสงค์ของการลงโทษ อีกทั้งยังเป็นการป้องกันไม่ให้ผู้กระทำความผิด กระทำความผิดซ้ำอีกเมื่อพ้นโทษ รวมทั้งการบังคับใช้กฎหมายกรณีมาแล้วซ้ำให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้นจะต้องมีการปรับปรุงกฎหมายให้มีความเข้มงวดและเพิ่มโทษที่รุนแรงขึ้น

นอกจากนี้ การบังคับใช้กฎหมายควรคำนึงถึงประเด็นสิทธิมนุษยชนมากขึ้น ประสิทธิภาพของการบังคับใช้กฎหมายจราจรควรมีการบังคับใช้โทษทางปกครองแทนโทษทางอาญา ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 โดยควรที่แยกเอาการกระทำความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เฉพาะในส่วนที่มีลักษณะเป็นการกระทำฝ่าฝืนต่อกฎระเบียบสังคมออกจากความผิดอาญา แล้วนำเอามาตรการลงโทษทางปกครองและมาตรการเสริมการลงโทษอื่นมาใช้บังคับแทนการลงโทษทางอาญา เพื่อก่อให้เกิดประสิทธิภาพในการลงโทษและการปฏิบัติต่อผู้กระทำความผิดกฎจราจร ส่วนงานวิจัยของต่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับประสิทธิภาพของการบังคับใช้กฎหมายจราจร การลงโทษและการปฏิบัติต่อผู้กระทำความผิดกฎจราจร พบว่า ประสิทธิภาพของการบังคับใช้กฎหมายจราจร ประกอบด้วย การตรวจตราพฤติกรรมผู้กระทำความผิด การป้องกันการกระทำความผิด การใช้เทคโนโลยีในการควบคุมพฤติกรรมผู้กระทำความผิด มาตรการลงโทษที่รุนแรงไม่สามารถลดการกระทำความผิดซ้ำของผู้ที่เสี่ยงต่อการกระทำความผิดกฎจราจรซ้ำ ๆ ได้ แนวทางหนึ่งที่จะลดการกระทำความผิดซ้ำของผู้กระทำความผิดจราจรดังกล่าวได้ คือ การสร้างความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้องต่อการใช้รถใช้ถนน

อย่างไรก็ตาม การลงโทษด้วยการปรับเงินเป็นจำนวนมากและการจำกัดคุณสมบัติในการใช้รถ อาจเป็นการข่มขู่ยับยั้งที่อาจมีผลต่อผู้ที่คิดจะกระทำความผิด ซึ่งเป็นแนวทางที่สำคัญของการบังคับใช้กฎหมายในการลงโทษและการปฏิบัติต่อผู้กระทำความผิด มาตรการที่มีประสิทธิภาพในการป้องกันการกระทำความผิดของผู้ที่เมา

แล้วขับ ประกอบด้วย การคุม ประพฤติแบบเข้มข้น การติดอุปกรณ์ในการตรวจสอบการดื่มสุรา การบำบัดการเสพยาและการให้การศึกษาที่ถูกต้องแก่ผู้ที่เมาแล้วขับ นอกจากนี้ จากผลงานวิจัยของต่างประเทศ พบว่า การใช้กฎหมายแต่เพียงลำพังจะไม่สามารถทำให้ผู้ใช้รถเกิดความเกรงกลัวและลดพฤติกรรมเสี่ยงได้ สำหรับแนวทางในการเพิ่มประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายจราจร จะต้องมีการบังคับใช้กฎหมายที่เข้มงวด รวมทั้งมีการ ลงโทษที่เน้นมาตรการข่มขู่ยับยั้ง ซึ่งจะทำให้ผู้กระทำความผิดเกิดความตระหนักและเกรงกลัวที่จะกระทำความผิด โดยจะต้องมีมาตรการในการตรวจจับ ตลอดจนการลงโทษที่รวดเร็ว เหมาะสม และเป็นธรรม กฎหมายจราจรจะต้องเป็นกฎหมายที่ผู้ปฏิบัติตามสามารถเข้าใจง่าย สามารถปฏิบัติตามได้ง่าย ไม่มีความขัดแย้งกับกฎหมายอื่น ไม่มีความขัดแย้งในเรื่องของสิทธิพิเศษ และผู้ใช้รถใช้ถนน โดยส่วนใหญ่จะต้องรู้จักและยอมรับ มีการเน้นให้รางวัลมากกว่าการลงโทษ อย่างไรก็ตาม ความรู้ต่อกฎหมายจราจรเป็นสิ่งที่มีความจำเป็น แต่ไม่ใช่เป็นสิ่งที่เพียงพอสำหรับเงื่อนไขในการปฏิบัติตาม การรวมกลุ่มกับหน่วยงานที่ทำหน้าที่ในการบังคับใช้กฎหมายจะมีการมุ่งเน้นไปยั้งเวลาและพื้นที่ที่มีการเกิดอุบัติเหตุมาก เครื่องมือในการบังคับใช้กฎหมายจราจร ได้แก่ การปรับ การตัดแต้มคะแนน การยึดใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวและการรื้อยานพาหนะ โปรแกรมในการบำบัดแก้ไขสำหรับผู้กระทำความผิดซ้ำ การปฏิบัติต่อผู้กระทำความผิดในชุมชน สำหรับผู้ที่มีพฤติกรรมกระทำความผิดเล็กน้อย ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบที่มีความรุนแรงและการจำคุกสำหรับผู้กระทำความผิดที่มีพฤติกรรมร้ายแรง สำหรับรูปแบบของการบังคับใช้ กฎหมาย ประกอบด้วย การใช้ตำรวจสายตรวจ การใช้เทคโนโลยีในการบังคับใช้กฎหมายจราจร การใช้เทคโนโลยีในรถยนต์ นอกจากนี้ จะต้องมียุทธศาสตร์ที่เหมาะสมต่อการบำบัดแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำความผิดกฎจราจร โดยมาตรการในการเพิ่มบทลงโทษที่มีความรุนแรงจะก่อให้เกิดผลดีภายในระยะเวลาสั้น ๆ และสถานที่ที่จำกัด มาตรการในการตรวจตราผู้ขับขี่รถที่ดื่มสุรา รวมทั้งการลงโทษที่รวดเร็วและเหมาะสมเป็นปัจจัยสำคัญที่นำไปสู่การลดอัตราการกระทำความผิดซ้ำ โดยรูปแบบของการลงโทษหรือการปฏิบัติต่อผู้กระทำความผิดกฎจราจรที่หลากหลาย จะมีความเหมาะสมสำหรับผู้กระทำความผิดกฎจราจรที่มีความหลากหลายในสังคม

จากการทบทวนวรรณกรรมและผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศและต่างประเทศ สามารถสรุปได้ว่า ปัจจุบันการบังคับใช้โทษสำหรับผู้กระทำความผิดกฎจราจรในประเทศไทย จะเน้นมาตรการลงโทษเป็นหลัก เนื่องจากข้อกำหนดของกฎหมายที่ได้กำหนดไว้ ในขณะที่การบังคับใช้กฎหมายในการลงโทษผู้กระทำความผิดกฎจราจรของต่างประเทศจะเน้นทางมาตรการของการบังคับใช้กฎหมายที่เป็นการลงโทษที่มีความรุนแรงเพื่อให้ผู้กระทำความผิดมีความเกรงกลัว ไม่ต้องการกระทำความผิด ในขณะเดียวกันยังมีมาตรการในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมผู้กระทำความผิดกฎจราจรให้มีจิตสำนึกในการไม่กระทำความผิดกฎจราจร เป็นสำคัญ ดังนั้น การศึกษาสภาพปัญหา สาเหตุ วิธีการแก้ไข และวิธีการดำเนินการ รวมถึงการใช้เทคโนโลยีเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการตรวจและบังคับใช้กฎหมายตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง นำมาซึ่งแนวทางในการปรับปรุงและพัฒนาการบังคับใช้กฎหมายดังกล่าว อันจะเป็นประโยชน์ต่อตัวผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ เพื่อนร่วมทาง ผู้ใช้รถใช้ถนน รวมไปถึงสังคมและประเทศชาติตามลำดับ

4. ระเบียบวิธีการศึกษา :

ใช้ระเบียบวิธีวิจัยเชิงคุณภาพ โดยแบ่งการเก็บข้อมูลเป็น 3 ส่วน คือ 1. การวิจัยเอกสาร 2. การสัมภาษณ์เชิงลึกกับเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง และ 3. การประชุมกลุ่มย่อยจากผู้แทนหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ดังรายละเอียดต่อไปนี้

4.1 การวิจัยเอกสาร ได้แก่

(1) ศึกษาจากเอกสาร โดยทำการทบทวนวรรณกรรมปฐมภูมิ ได้แก่ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และที่แก้ไขเพิ่มเติม พระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ. 2565 พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 และที่แก้ไขเพิ่มเติม รวมถึงกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง และข้อมูลทุติยภูมิ ได้แก่ บทความ รายงานการศึกษาวิจัย รายงานเชิงสถิติ ระบบสารสนเทศ และเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องกับการกระทำความผิดที่แต่ละหน่วยงานในกระบวนการยุติธรรมใช้ ได้แก่ ระบบ CRIMES ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ, ระบบ PTM (Police Ticket Management) เป็นต้น

4.2 การสัมภาษณ์เชิงลึกกับเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ สัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน และเจ้าหน้าที่ในกระบวนการยุติธรรม

4.3 การประชุมกลุ่มย่อยจากผู้แทนหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ การประชุมกลุ่มย่อยจากผู้แทนหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยจัดให้ผู้แทนของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องประชุมกลุ่มย่อยเพื่อหารือ แบ่งปันข้อมูลร่วมกันวิเคราะห์ข้อมูลที่เกี่ยวข้อง

5. บทวิเคราะห์

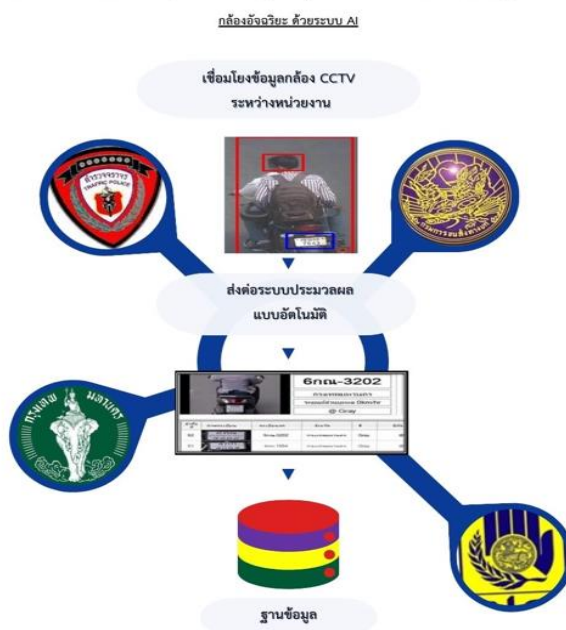
1) สภาพปัญหา สาเหตุการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องในปัจจุบัน จากการศึกษาจะเห็นว่าแนวทางการบังคับใช้กฎหมายจราจรทั้งในและต่างประเทศค่อนข้างมีความแตกต่างกัน ในต่างประเทศมีการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด มีบทลงโทษผู้กระทำความผิดอย่างรุนแรง ส่วนในประเทศไทยแม้ว่าจะใช้แนวทางในการลงโทษผู้กระทำความผิด หากแต่ยังขาดความเข้มงวด ไม่เอาจริงจังกับการบังคับใช้บทลงโทษใช้วิธีการผ่อนผันให้ผู้กระทำผิดโดยเห็นว่าเป็นการกระทำความผิดเพียงเล็กน้อย จึงทำให้ผลที่ได้รับยังคงไม่สามารถแก้ไขปัญหาการกระทำความผิดกฎจราจรของประชาชนได้มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร ทั้งนี้อาจเป็นเพราะปัจจัยด้านบุคคล เช่น จิตสำนึก ทักษะ การให้คุณค่า แรงจูงใจ ประชาชนมักจะนิยมความสะดวกสบายมากเกินไป ไม่ยอมสวมหมวกนิรภัยเนื่องจากคิดว่าเป็นการเดินทางระยะใกล้ รู้สึกอึดอัด ไม่เคยชิน เป็นต้น ดังนั้น เมื่อเกิดอุบัติเหตุความสูญเสียจึงมีความรุนแรง สอดคล้องกับการศึกษาของ Khor, et al. (2017) พบว่า กลุ่มที่ไม่สวมหมวกนิรภัยมีอุบัติการณ์การบาดเจ็บที่ศีรษะสูง 27.6% และการสวมหมวกนิรภัยช่วยลดความเสี่ยงของการบาดเจ็บที่ศีรษะและการเสียชีวิตในหมู่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์ นอกจากนี้ผู้ศึกษายังเห็นว่าการใช้บทลงโทษผู้กระทำความผิดของไทยยังมีการเลือกปฏิบัติ ขาดความเสมอภาคและเท่าเทียม การพิจารณาบทลงโทษบางครั้งขึ้นอยู่กับการใช้ดุลยพินิจของผู้บังคับใช้กฎหมาย ดังนั้น การนำนวัตกรรมหรือเทคโนโลยีมาใช้ จึงเป็นแนวทางหนึ่งในการบังคับใช้กฎหมายจราจรด้วยนวัตกรรมความปลอดภัยบนท้องถนน ที่มีส่วนช่วยทำให้การบังคับใช้กฎหมายมีความแน่นอน แม่นยำ ช่วยให้การบังคับใช้กฎหมายมีความรวดเร็ว มีความเสมอภาคและเท่า

เทียม ซึ่งหมายถึงว่า การดำเนินการใดๆเกี่ยวกับผู้กระทำความผิด อาทิเช่น การจับกุมลงโทษผู้กระทำความผิด จะทำได้อย่างรวดเร็ว ไม่มีการเลือกปฏิบัติ มีความยุติธรรม จากการศึกษาเอกสารงานวิจัยและเอกสารที่เกี่ยวข้อง สามารถนำมาวิเคราะห์ได้ว่า นวัตกรรมหรือเทคโนโลยีที่สามารถนำมาใช้เพื่อให้การดำเนินการบังคับใช้กฎหมายจราจรเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพที่สำคัญ ได้แก่

2) การใช้นวัตกรรมเครื่องมืออย่างการติดกล้องอัจฉริยะระบบเอไอ (AI) ตรวจจับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่สวมหมวกนิรภัย เพื่อลดอุบัติเหตุบนท้องถนน ถือได้ว่าเป็นนวัตกรรมเครื่องมือที่นิยมนำมาใช้ เนื่องจากผลลัพธ์ในด้านการตรวจจับผู้กระทำความผิดต่าง ๆ โดยเฉพาะการกระทำความผิดด้านจราจรอยู่ในเกณฑ์ที่ดี การติดกล้องอัจฉริยะระบบเอไอ (AI) ที่ถูกพัฒนามาเพื่อให้ตรวจจับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่สวมหมวกนิรภัย โดยเอไอ (AI) จะจดจำภาพและลักษณะของหมวกนิรภัยที่มีความแตกต่างจากศีรษะของมนุษย์ได้อย่างแม่นยำ ดังนั้น หากพบว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์คนใดไม่สวมหมวกนิรภัย จะสามารถตรวจจับได้ทันที ภาพชัดแม้เป็นเวลากลางคืนทำให้เห็นป้ายทะเบียนอย่างชัดเจน และสามารถดำเนินการออกใบสั่งจราจรออนไลน์หรือจะมีใบสั่งส่งไปยังเจ้าของรถให้ดำเนินการชำระค่าปรับ จึงเป็นการลดขั้นตอนการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ทั้งนี้ยังมีส่วนช่วยให้การตรวจจับการกระทำความผิดเป็นไปอย่างเสมอภาคและเท่าเทียม รวมถึงมีส่วนช่วยในการลดอุบัติเหตุด้านจราจรและลดความสูญเสียรุนแรงจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น สอดคล้องกับการศึกษาของ สิตาญา เลิศทองทับทิม (2559) ที่พบว่า โครงการติดตั้งกล้องโทรทัศน์วงจรปิดมีส่วนสำคัญในการจับกุมผู้กระทำความผิดได้รวดเร็วและช่วยลดปัญหาอุบัติเหตุทางด้านการจราจร

ภาพที่ 5 : แผนภาพแสดงการทำงานของระบบกล้อง

แผนภาพการนำเทคโนโลยีมาใช้ในการใช้ดุลพินิจ เพื่อสนับสนุนการปฏิบัติงาน : ติดกล้องอัจฉริยะระบบเอไอ (AI) ตรวจจับผู้ขับขี่



จากภาพที่ 5 การนำเสนอเทคโนโลยีมาใช้แทนการใช้ดุลพินิจ เพื่อสนับสนุนการปฏิบัติงาน : ติดกล้องอัจฉริยะระบบเอไอ (AI) ตรวจจับผู้ขับขี่โดยจะมีการทำงานโดยแต่ละจุดจะมีกล้องจำนวน 2 ตัว กล้องตัวแรกจะมีการตรวจจับหมายเลขทะเบียน กล้องตัวที่สองจะมีจับภาพบริเวณศีรษะของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ กล้องสองตัวจะทำงานประสานกันโดยจะส่งต่อข้อมูลมาที่ศูนย์ควบคุม (กองบังคับการตำรวจจราจร) เพื่อทำการวิเคราะห์ผู้ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยกับหมายเลขทะเบียนรถที่ใช้งาน และจะมีการออกใบสั่งไปที่ที่อยู่เจ้าของรถที่มีการจดทะเบียนรถไว้ รวมถึงศูนย์ควบคุมจะมีการลงระบบตัดแต้มผู้กระทำความผิด หลังจากนั้นจะมีการส่งต่อข้อมูลผ่านระบบข้อมูลของกรมการขนส่งทางบก เพื่อบันทึกการค้างชำระค่าปรับซึ่งจะไปปรากฏในฐานข้อมูลการชำระภาษีรถจักรยานยนต์ เจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางบกสามารถแจ้งข้อมูลให้ผู้เจ้าของรถในกรณีมาชำระภาษีประจำปี และข้อมูลอีกส่วนจะส่งข้อมูลไปที่ระบบข้อมูลใบอนุญาตขับรถในกรณีที่ได้ตัดแต้ม ในกรณีการไม่สวมหมวกนิรภัยจะโดนตัดแต้มจำนวน 1 แต้ม

ทางกลุ่มผู้ศึกษาเห็นว่า หากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องตระหนักและเห็นความสำคัญของชีวิตผู้สัญจรบนท้องถนน การให้ความสำคัญกับการติดกล้องอัจฉริยะระบบเอไอ (AI) ตรวจจับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่สวมหมวกนิรภัย เป็นสิ่งที่ต้องนำมาพิจารณาในลำดับต้น ๆ ในการลดอุบัติเหตุและความสูญเสียรุนแรง โดยมีโครงการที่ได้ดำเนินการแล้วเห็นผลลัพธ์ที่ชัดเจน ยกตัวอย่างเช่น จังหวัดเชียงใหม่ ถือเป็นจังหวัดแรกในประเทศไทย ที่ใช้เทคโนโลยีนี้อย่างเต็มรูปแบบ โดยติดตั้งกล้องและอุปกรณ์ประกอบทั้งหมด รวมถึงระบบปฏิบัติการครอบคลุมจุดเสี่ยงสำคัญ ส่งผลให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์หันมาสวมหมวกนิรภัยมากขึ้นถึง 75% และช่วยลดอัตราการเสียชีวิตของ 5 อำเภอ ในปี 2565 ได้มากถึง 90 คน และยังมีโครงการพัฒนาเอไอติดกล้องฝ่าไฟแดง เพื่อตรวจจับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยในจังหวัดขอนแก่นที่พบว่า สามารถลดอุบัติเหตุลงได้กว่าร้อยละ 60 (สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ, 2562) อย่างไรก็ตาม สภาพบังคับของใบสั่งมีน้อย ทำให้ผู้ที่ได้รับใบสั่งไปแล้ว ไม่เกิดการเปลี่ยนพฤติกรรม (สังเกตได้จากสถิติการมาชำระค่าปรับ เพียง 12% ของใบสั่งที่ออกไปทั้งหมด) ซึ่งเป็นปัญหาระดับประเทศที่จะต้องผลักดันให้มีการแก้ไขต่อไป จากกรณีศึกษาพบว่าการใช้กล้องอัจฉริยะ (AI) ในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่ไม่ได้ผลเนื่องจากการดำเนินงานไม่มีความต่อเนื่อง ประกอบกับกฎหมายที่ออกมาใหม่ทำให้ตำรวจไม่สามารถที่จะเบิกเงินส่วนแบ่งการนำจับโดยการออกใบสั่งผ่านอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ได้ ทำให้มีต้นทุนในการจัดส่งใบสั่งไปที่บ้านผู้กระทำความผิด และไม่มีการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงาน ผู้ศึกษาจึงเห็นว่าเพื่อให้การดำเนินงานประสบผลสำเร็จควรจะมีการดำเนินการ ดังนี้

- (1) เพิ่มกำลังคนโดยจัดจ้างงานจากบุคคลภายนอก และงบประมาณในการจัดซื้อและดูแลอุปกรณ์ และงบประมาณในการจัดส่งใบสั่ง
- (2) มีการลงนามบันทึกข้อตกลงระหว่างกองบังคับการตำรวจจราจร กรุงเทพมหานคร และหน่วยงานอื่นๆ ที่มีกล้อง CCTV เพื่อให้มีการเข้าถึงข้อมูล และเพิ่มประสิทธิภาพกล้องให้เป็นระบบกล้องอัจฉริยะ (AI) เพื่อเป็นการแบ่งปันทรัพยากรและช่วยลดงบประมาณของประเทศในการลดค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับกล้องและอุปกรณ์ รวมไปถึงการบำรุงรักษาอื่นๆ

(3) ควรเชื่อมโยงระบบข้อมูลการปรับและตัดแต้มระหว่างหน่วยงาน (สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และกรมการขนส่งทางบก) ให้สามารถมีผลบังคับใช้อย่างจริงจัง

(4) เพิ่มความเข้มงวดระบบการตัดแต้ม (กรณีโดนตัดแต้ม 12 แต้ม จะถูกพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ 90 วัน) และเพิ่มโทษ กรณีกระทำความผิดซ้ำ ซึ่งอาจจะส่งผลต่อการไม่ต่อใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ในรอบต่อไป เนื่องจากผู้ได้รับใบอนุญาตขับรถไม่มีความตระหนักถึงกฎระเบียบ และความปลอดภัย

3) การแก้ไขกฎหมาย พรบ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 และที่แก้ไขเพิ่มเติม รวมกฎกระทรวง ประกาศกระทรวง (นวัตกรรมการกฎหมาย) การยกเว้นการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ กรณีไม่สวมหมวกนิรภัย

พรบ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 และที่แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. 2563 ในหมวดการประกันความเสียหายยังคงได้รับความคุ้มครองประกันภัย พ.ร.บ. จากการเกิดอุบัติเหตุจากรถ ทั้งกรณีได้รับความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกาย โดยเบื้องต้นผู้ประสบภัยที่ได้รับความเสียหายต่อร่างกาย จะได้รับค่ารักษาพยาบาลตามจำนวนที่จ่ายไปจริง แต่ไม่เกิน 30,000 บาทต่อหนึ่งคน กรณีสูญเสียอวัยวะ/ทุพพลภาพอย่างถาวร 35,000 บาทต่อหนึ่งคน กรณีเสียชีวิต 35,000 บาทต่อหนึ่งคน ซึ่งผู้ประสบภัยจะได้รับค่าเสียหายก่อนการสอบสวนว่าใครผิดใครถูก จึงมีส่วนให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่ตระหนักถึงความรุนแรงที่ตนจะได้รับหากเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่ ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับประกันอุบัติเหตุระหว่างรถยนต์และรถจักรยานยนต์ โดยรถยนต์ส่วนใหญ่จะทำประกันอุบัติเหตุชั้น 1 – 3 เมื่อประสบอุบัติเหตุผู้ขับขี่มีมาแล้วขับบริษัทผู้กักกันภัยจะไม่รับผิดชอบความเสียหายที่เกิดขึ้น แต่รถจักรยานยนต์จะไม่ทำประกันอุบัติเหตุจะมีเฉพาะ พ.ร.บ. ไม่ว่าอุบัติเหตุจะเกิดจากการเมาแล้วขับหรืออื่นๆ ผู้ขับขี่จะได้รับคุ้มครองตาม พรบ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

ผู้ศึกษาเห็นว่าควรมีการแก้ไขกฎหมาย พรบ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ให้มีความสอดคล้องกับกฎหมาย ข้อบังคับ หลักเกณฑ์ที่เชื่อมโยงกับหน่วยงานอื่นที่ทำงานร่วมกัน อาทิเช่น แก้ไขให้สอดคล้องกับหมวดการประกันความเสียหาย ตัวอย่างเช่น กำหนดให้ข้อความในกรมธรรม์ประกันภัยหรืออัตราการรักษาพยาบาลต่อความเสียหายที่เกิดขึ้น จะถูกยกเว้นความคุ้มครองกรณีที่ผู้ขับขี่ไม่สวมหมวกนิรภัย ดังนั้นหากเกิดอุบัติเหตุขึ้นจะไม่สามารถเบิกค่ารักษาพยาบาลจาก พรบ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ได้ และเพื่อเป็นการกระตุ้นและส่งเสริมให้คนหันมาสวมหมวกนิรภัยกันมากขึ้น

อย่างไรก็ตาม การแก้ไข พรบ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 หรือกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ยังต้องคำนึงถึงเรื่องการบังคับใช้กฎหมายด้วย ผู้ศึกษายังเห็นว่าการศึกษาการพิจารณาแก้ไขกฎหมายโดยให้สอดคล้องกับ The World Justice Project (WJP) ที่ว่าด้วย การบังคับใช้กฎหมาย (Regulatory Enforcement) โดยมีหัวข้อย่อย คือ มีการบังคับใช้กฎระเบียบอย่างมีประสิทธิภาพ, กฎระเบียบถูกประยุกต์ใช้และบังคับใช้โดยปราศจากอิทธิพลใดๆ ครอบงำ, การบริหารงานเป็นไปด้วยความไม่ล่าช้า, ขั้นตอนการทำงานเป็นไปตามกฎเกณฑ์อย่างตรงไปตรงมา และรัฐบาลไม่เวนคืนทรัพย์สินโดยปราศจากกระบวนการทางกฎหมายและการชดเชยที่เพียงพอ ย่อมส่งผลให้การบังคับใช้กฎหมายเกิดความเป็นธรรม เสมอภาคและเท่าเทียม และยังคงสอดคล้องกับการ

พัฒนากฎหมาย โดยเน้นการดำเนินการปรับปรุง แก้ไข ตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ซึ่งจะต้องเร่งดำเนินการอย่างจริงจังและเป็นรูปธรรม รวมทั้งบูรณาการ เชื่อมโยงกฎหมายทุกลำดับชั้นให้เชื่อมโยงกันอย่างเป็นเอกภาพ ตลอดจนการพัฒนาระบบการยุติธรรม เพื่ออำนวยความสะดวกยุติธรรมให้เป็นไปอย่างเสมอภาค โปร่งใส เป็นธรรม ทัวถึง และปราศจากการเลือกปฏิบัติ

นอกจากนี้ ผู้ศึกษายังเห็นว่าการลดการใช้ดุลพินิจของผู้บังคับใช้กฎหมาย ซึ่งต้องมีมาตรการลดการใช้ดุลพินิจและการตรวจสอบการใช้ดุลพินิจในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ อาจจะมีการทบทวนกฎหมาย กฎระเบียบ และข้อบังคับต่างๆ ให้เป็นปัจจุบันอยู่เสมอ และการนำเทคโนโลยีอย่างการติดกล้องอัจฉริยะที่กล่าวไว้ข้างต้น ก็มีส่วนช่วยลดการใช้ดุลพินิจได้เนื่องจากมีหลักฐานค่อนข้างชัดเจน การใช้ดุลพินิจยังนำมาซึ่งความสูญเสียได้ หากการใช้ดุลพินิจบกพร่องตัดสินไม่เหมาะสมหรือสอดคล้องกับสภาพข้อเท็จจริง หรือการใช้ดุลพินิจโดยมิชอบหรือในทางที่ผิด ขาดหลักเกณฑ์ที่แน่นอน ไม่เหมาะสม ทำให้เกิดความสับสน และนำไปสู่การเลือกปฏิบัติของเจ้าพนักงาน หรือเอื้อประโยชน์ต่อผู้กระทำความผิดโดยไม่คำนึงถึงวัตถุประสงค์ของกฎหมาย เพราะยังมีบุคคลส่วนหนึ่งได้รับการปฏิบัติหรือยกเว้นหรือมีการช่วยเหลืออุปถัมภ์อยู่ และส่งผลให้ประชาชนขาดความเชื่อมั่นในกระบวนการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่และเป็นผลให้ประชาชนปล่อยปละละเลยที่จะปฏิบัติตามกฎหมายด้วย ดังนั้น หากจะให้เสมอภาคจึงอยู่ที่ผู้บังคับใช้กฎหมายต้องเคร่งครัดและเอาจริงเอาจัง มีความเสมอภาคและเข้มงวด ผู้ศึกษาจึงได้เสนอแนะแนวทางในการปรับปรุงแก้ไขปัญหาการใช้ดุลพินิจของเจ้าพนักงาน ตลอดจนมาตรการที่นำมาประกอบการกระทำผิดตาม พรบ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ในการลงโทษปรับให้มีความชัดเจนและสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของกฎหมายในการลงโทษ

6. สรุปและข้อเสนอแนะ :

6.1 สรุป

จากการศึกษาทางกลุ่มผู้ศึกษาของเสนอดังนี้

6.1.1. นวัตกรรมด้านเทคโนโลยีกล้องอัจฉริยะ จะเห็นว่าการนำเทคโนโลยีเข้ามาใช้ร่วมกับการบังคับใช้กฎหมายมีความสำคัญอย่างมาก สามารถนำเสนอนวัตกรรมเพื่อการเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายจราจรกับรถจักรยานยนต์ เพื่อลดปัญหาการที่เจ้าหน้าที่ผู้บังคับใช้กฎหมายไม่เพียงพอ ไม่สามารถปฏิบัติงานได้ตลอด 24 ชั่วโมง และจะเป็นการลดดุลพินิจของเจ้าพนักงานในการปฏิบัติหน้าที่ ซึ่งการใช้กล้องอัจฉริยะเพียงอย่างเดียวอาจจะไม่เพียงพอ จำเป็นที่จะต้องนำกระบวนการทำงานที่มีการเชื่อมโยงและส่งต่อข้อมูลระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น ระหว่างสำนักงานตำรวจแห่งชาติและกรมการขนส่งทางบก มาใช้ให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด ก็จะเป็นส่วนที่จะช่วยให้ประชาชนมีความตระหนักในการดูแลความปลอดภัยของตนเอง นำไปสู่การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมด้านความปลอดภัย และส่งผลให้สาเหตุการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุของประเทศลดลง ช่วยลดความสูญเสียทางทรัพย์สินของราชการที่จะต้องนำไปเยียวยาและดูแลครอบครัวของผู้พลภาคจากอุบัติเหตุ

6.1.2. นวัตกรรมทางด้านกฎหมาย การนำเสนอแก้ไขกฎหมาย พรบ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 และที่แก้ไขเพิ่มเติม รวมถึงกฎกระทรวง ประกาศกระทรวง การยกเว้นการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถกรณีไม่สวมหมวกนิรภัย จะก่อให้เกิดผลเป็นการยกระดับการมีส่วนร่วมและการเคร่งครัดต่อการปฏิบัติตาม

กฎหมาย เพื่อให้ผู้ไม่สวมหมวกนิรภัยตระหนักว่าหากไม่สวมหมวกนิรภัยจะไม่ได้รับการดูแลและการชดเชยจากภาครัฐ เนื่องจากคุณเป็นส่วนหนึ่งที่ก่อให้เกิดความเสียหายต่อชีวิตของตนเองและประเทศชาติ

6.2. ข้อเสนอแนะ

6.2.1 ข้อเสนอแนะด้านกฎหมาย

ควรมีการทบทวนกฎหมายที่เกี่ยวข้องเพื่อที่จะมีการแก้ไขกฎหมายให้สอดคล้องกับสภาพปัจจุบัน และสามารถบังคับใช้ได้จริง ซึ่งประกอบด้วย พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522

6.2.2 ข้อเสนอแนะเชิงปฏิบัติการ

- 1) การสร้างการรับรู้ การประชาสัมพันธ์ เพื่อให้มีการตระหนักถึงความเสียหายอันเกิดจากการไม่สวมหมวกนิรภัย โดยบูรณาการร่วมกันระหว่างหน่วยงานทุกภาคส่วนอย่างจริงจัง
- 2) ตรวจสอบและเพิ่มประสิทธิภาพมาตรการตัดแต้มใบขับขี่ให้สมบูรณ์ยิ่งขึ้นเพื่อเสริมสร้างวินัยจราจร
- 3) เพิ่มงบประมาณด้านการบำรุงรักษา และงบประมาณอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้เกิดการทำงานอย่างต่อเนื่อง

6.2.3 ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

ควรมีการบังคับใช้กฎหมายอย่างต่อเนื่อง โดยยึดหลักยุติธรรม เสมอภาคและเท่าเทียม กำหนดให้มีการวิเคราะห์ทบทวนประสิทธิผลของการบังคับใช้กฎหมายอย่างสม่ำเสมอ โดยควรมีการปรับปรุงกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ หลักเกณฑ์ อุปสรรคของการบังคับใช้กฎหมาย เพื่อช่วยให้การการบังคับใช้กฎหมายมีประสิทธิภาพสูงขึ้น รวมไปถึงการสร้างการบูรณาการข้อมูลและการทำงานร่วมกันระหว่างหน่วยงานให้มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น เพื่อนำไปสู่การพัฒนาที่ยั่งยืนในอนาคต

7. บรรณานุกรม (อ้างอิง) :

- วัชรพงษ์ เรือนคำ ณรงค์ศักดิ์หนูสอน. (2562). อุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในประเทศไทย : มุมมองทางระบาดวิทยาการระบาด. *วารสาร มฉก. วิชาการ*, 23(1), 146-160.
- สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (2562). พัฒนา AI ติดกล้องฝ่าไฟแดง จับคนไม่สวมหมวก. *ออนไลน์*. สืบค้นเมื่อวันที่ 2 สิงหาคม 2567. แหล่งที่มา: <https://www.thaihealth.or.th/?p=266124>
- สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร สำนักแผนความปลอดภัย กลุ่มพัฒนาความปลอดภัย. (2561). รายงานการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม พ.ศ.2560. *ออนไลน์*. สืบค้นเมื่อวันที่ 27 กรกฎาคม 2567. แหล่งที่มา: <https://www.otp.go.th/index.php/post/view?id=2597>
- ศรัณย์ดิษฐ์ เบญจพงศ์. (2561) สมการคอร์รัปชันแก้ภัยพิบัติวิกฤตในสังคมไทย. *ออนไลน์*. สืบค้นเมื่อวันที่ 27 สิงหาคม 2567. แหล่งที่มา <https://so03.tci-thaijo.org/index.php/oarit/article/view/228694>

- Gupta, et al. (2017). Impact of helmet use on traumatic brain injury from road traffic accidents in Cambodia. *Traffic Injury Prevention*, 19(1). 66–70.
- Khor, et al. (2017). The impact of helmet uses on outcomes after a motorcycle crash. *Injury*, 48(5). 1093–1097.
- Kim, et al. (2018). Preventive effects of motorcycle helmets on intracranial injury and mortality from severe road traffic injuries. *The American Journal of Emergency Medicine*, 36(2), 173–178.
- Kuo, et al. (2017). The protective effect of helmet use in motorcycle and bicycle accidents: a propensity score–matched study based on a trauma registry system. *BMC Public Health*, 17(1).
-

ประวัติผู้วิจัย

ชื่อ ชื่อสกุล	ดร. ธีรพล วินิจวัฒนโกมล
ตำแหน่งปัจจุบัน	- อาจารย์ประจำหลักสูตร มหาวิทยาลัยตาปี - หลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรบัณฑิต สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์ - อาจารย์พิเศษ มหาวิทยาลัยรามคำแหง - หลักสูตรทวิปริญญาโทรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต และบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต - ที่ปรึกษาบริษัท เอแอลที เทเลคอม จำกัด (มหาชน) - ผู้ทรงคุณวุฒิด้านวิศวกรรม สำนักงานคณะกรรมการกำกับกิจการพลังงาน (กกพ.)
โทรศัพท์	098 665 2945
โทรสาร	-
E-mail	thee123@gmail.com
วุฒิการศึกษา	- สำเร็จการศึกษาระดับปริญญาเอก สาขา รัฐประศาสนศาสตร์ จากมหาวิทยาลัยรามคำแหง - สำเร็จการศึกษาระดับปริญญาโทรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต และบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต จากมหาวิทยาลัยรามคำแหง - สำเร็จการศึกษาระดับปริญญาตรีบัญชีบัณฑิต (การบัญชี) จากมหาวิทยาลัยกรุงเทพธนบุรี - สำเร็จการศึกษาระดับปริญญาตรีวิศวกรรมไฟฟ้า จากสถาบันเทคโนโลยีนานาชาติสิรินธร มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
ประสบการณ์การทำงาน	- ผู้บริหารสายงานพัฒนาธุรกิจ ด้านอสังหาริมทรัพย์ และพลังงานทดแทน รวมถึงดูแลงานส่วนของสิ่งแวดล้อม และผังเมือง ในการยื่นขออนุญาตต่างๆ - ผู้บริหารโครงการก่อสร้าง อสังหาริมทรัพย์ทั้งภาครัฐและเอกชน - ผู้บริหารโครงการโรงไฟฟ้า ในกลุ่มพลังงานทดแทน และการประหยัดพลังงาน
ผลงานทางวิชาการ	-

ชื่อ – สกุล นางสาวเขมิกา สุรัตน์เมธากุล

ตำแหน่งปัจจุบัน นักวิชาการขนส่งชำนาญการพิเศษ

สถานที่ทำงาน สำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานคร พื้นที่ 3 กรมการขนส่งทางบก

โทรศัพท์ -

โทรสาร -

E-mail kemika.36@gmail.com

วุฒิการศึกษา บริหารธุรกิจบัณฑิต มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย

 เศรษฐศาสตร์บัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง

 นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช

 เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์

ประสบการณ์ทำงาน SIEMENS Company

 กรมการขนส่งทางบก

ผลงานทางวิชาการ -

ชื่อ – สกุล พันตำรวจโท อภิโชค ขนบดี

ตำแหน่งปัจจุบัน รองผู้กำกับการสืบสวน สถานีตำรวจนครบาลวังทองหลาง

สถานที่ทำงาน สถานีตำรวจนครบาลวังทองหลาง

โทรศัพท์ 0-2184-4339

โทรสาร -

E-mail oapichoke@gmail.com

วุฒิการศึกษา สำเร็จการศึกษารัฐประศาสนศาสตรบัณฑิต (ตำรวจ) โรงเรียนนายร้อยตำรวจ

 สำเร็จการศึกษารัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์

 (นิด้า)

ประสบการณ์การทำงาน - สารวัตรกองกำกับการสืบสวน 4 กองบังคับการสืบสวนสอบสวน กองบัญชาการ

 ตำรวจนครบาล

 - สารวัตรสืบสวน สถานีตำรวจนครบาลบางนา

 - สารวัตรสืบสวน สถานีตำรวจนครบาลโชคชัย

 - รองผู้กำกับการป้องกันปราบปราม สถานีตำรวจนครบาลสามเสน

ผลงานทางวิชาการ -

ชื่อ – สกุล นายอาทิตย์ เจริญสังข์
ตำแหน่งปัจจุบัน พนักงานคุมประพฤติชำนาญการพิเศษ
สถานที่ทำงาน กองพัฒนาระบบงานยุติธรรมเด็กและเยาวชนและสำนักผู้บริหารกรมพินิจและ
คุ้มครองเด็กและเยาวชน
โทรศัพท์ 0-2141-6469
โทรสาร -
E-mail pku_ake@hotmail.com
วุฒิการศึกษา - สำเร็จการศึกษา นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยภาคกลาง
ประสบการณ์การทำงาน
- หัวหน้าส่วนคดี สถานพินิจและคุ้มครองเด็กและเยาวชนจังหวัดนครนายก
- หัวหน้ากลุ่มส่งเสริมความมั่นคงและคุ้มครองชนต่างวัฒนธรรม กองพัฒนา
ระบบงานยุติธรรมเด็กและเยาวชน กรมพินิจและคุ้มครองเด็กและเยาวชน
- หัวหน้าสำนักผู้บริหาร กรมพินิจและคุ้มครองเด็กและเยาวชน
ผลงานทางวิชาการ -

ชื่อ – สกุล นางสาวสิริวิทย์ ดวงทิพย์
ตำแหน่งปัจจุบัน ผู้อำนวยการสำนักงานคุมประพฤติจังหวัดชัยนาท
สถานที่ทำงาน สำนักงานคุมประพฤติจังหวัดชัยนาท
โทรศัพท์ -
โทรสาร -
E-mail siravee.lee@gmail.com
วุฒิการศึกษา สำเร็จการศึกษาปริญญาโท ศาสตราจารย์มหาบัณฑิต (สังคมวิทยา) มหามกุฏราช
วิทยาลัย วิทยาเขตศรีธรรมโศกราช
สำเร็จการศึกษาปริญญาตรี รัฐศาสตร์:การเมืองการปกครองจังหวัดชายแดนภาคใต้)
มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ วิทยาเขตปัตตานี
ประสบการณ์ทำงาน
- พนักงานคุมประพฤติ สนง. ราชบุรี, นครศรีธรรมราช, กองกิจกรรมชุมชน กรมคุม
ประพฤติ, ชุมพร สาขาหลังสวน, ปัตตานี,
- ผู้อำนวยการสำนักงานคุมประพฤติจังหวัดนครศรีธรรมราช สาขาทุ่งสง, -ปัจจุบัน
ผู้อำนวยการสำนักงานคุมประพฤติจังหวัดชัยนาท และยุติธรรมจังหวัดชัยนาท
ผลงานทางวิชาการ -

ชื่อ – สกุล นางสาวเมษลรร แสนคำแก้ว

ตำแหน่งปัจจุบัน นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการพิเศษ

สถานที่ทำงาน สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์ สำนักงานป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ
(สำนักงาน ป.ป.ช.)

โทรศัพท์ 0-2528-4800 ต่อ 4933

โทรสาร -

E-mail maylansancomkaew@gmail.com

วุฒิการศึกษา สำเร็จการศึกษา นิติศาสตรบัณฑิต
สำเร็จการศึกษา ครุศาสตรบัณฑิต(จิตวิทยาการศึกษา) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
สำเร็จการศึกษา Master of Business Administration (MBA) Stamford
International University

ประสบการณ์การทำงาน

- นักวิเคราะห์รัฐวิสาหกิจ สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ
กระทรวงการคลัง
- นักวิเคราะห์นโยบายและแผน สำนักงาน ป.ป.ช.

ผลงานทางวิชาการ

-

ชื่อ – สกุล นายวิรัตน์ คำคุณ

ตำแหน่งปัจจุบัน ผู้อำนวยการส่วนบังคับใช้กฎหมายและนิติการ

สถานที่ทำงาน สำนักงาน กสทช.ภาค 2 สำนักงานคณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการ
โทรทัศน์ และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ

โทรศัพท์ 083 886 0640

โทรสาร -

E-mail vrt_1234@hotmail.com

วุฒิการศึกษา - นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง

ประสบการณ์การทำงาน สำนักงาน กสทช.

- พนักงานปฏิบัติการระดับต้น (นิติกร)
- พนักงานปฏิบัติการระดับกลาง (นิติกร)
- พนักงานปฏิบัติการระดับสูง (นิติกร)

ผลงานทางวิชาการ -

ชื่อ – สกุล	นายสุรพล อักษรเนียม
ตำแหน่งปัจจุบัน	ผู้อำนวยการสำนักงานบังคับคดีจังหวัดชุมพร
สถานที่ทำงาน	สำนักงานบังคับคดีจังหวัดชุมพร
โทรศัพท์	077 502 410, 089 968 1712
โทรสาร	-
E-mail	suraponuks@gmail.com
วุฒิการศึกษา	- นิติศาสตรบัณฑิต - เนติบัณฑิตไทย
ประสบการณ์การทำงาน	- เจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ กองบังคับคดีล้มละลาย 4 กรมบังคับคดี - เจ้าพนักงานบังคับคดี สำนักงานบังคับคดีจังหวัดอุบลราชธานี, จังหวัดชุมพรและ จังหวัดพังงา - ผู้อำนวยการสำนักงานบังคับคดีจังหวัดยะลา - ผู้อำนวยการสำนักงานบังคับคดีจังหวัดชุมพร
ผลงานทางวิชาการ	-

ชื่อ – สกุล	นายผจญกร อุดมธรรมภักดี
ตำแหน่งปัจจุบัน	นิติกรชำนาญการพิเศษ
สถานที่ทำงาน	กองบริหารภาษีธุรกิจขนาดใหญ่ กรมสรรพากร
โทรศัพท์	0-2272-9319
โทรสาร	-
E-mail	phajonkorn22@gmail.com
วุฒิการศึกษา	- นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ - นิติศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
ประสบการณ์การทำงาน	- นิติกร สำนักงานสรรพากรพื้นที่กรุงเทพมหานคร 23 - นิติกร กองกฎหมาย กรมสรรพากร
ผลงานทางวิชาการ	-

ชื่อ – นามสกุล	นายชวัลณวิทย์ อารยณารกุล
ตำแหน่งปัจจุบัน	นักทรัพยากรบุคคลชำนาญการพิเศษ
สถานที่ทำงาน	สำนักงานศาลยุติธรรม เขตจตุจักร ถ.รัชดาภิเษก กรุงเทพฯ
โทรศัพท์	08 1890 8049
E-mail	arayanarakul@yahoo.com
วุฒิการศึกษา	วท.บ. สาขาพันธุศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย นิติศาสตรบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย วท.ม. สาขาเทคโนโลยีการบริหาร สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์
ประสบการณ์การทำงาน	- บุคลากร 4 กองการเจ้าหน้าที่ สำนักงานศาลยุติธรรม - เจ้าหน้าที่งานศาลยุติธรรมปฏิบัติการ สำนักอำนวยการประจำศาลแพ่ง - เจ้าหน้าที่งานศาลยุติธรรมชำนาญการ สำนักอำนวยการประจำศาลอาญาธนบุรี - นักทรัพยากรบุคคลชำนาญการพิเศษ สำนักคณะกรรมการข้าราชการศาลยุติธรรม
ผลงานทางวิชาการ	วิทยานิพนธ์ เรื่อง หน้าที่ของรัฐกับการฟ้องร้องให้รัฐปฏิบัติหน้าที่ตามหมวด 5 รัฐธรรมนูญ 2560 : ศึกษากรณีการแบ่งเขตอำนาจศาลในการพิจารณาคดี
ชื่อ – สกุล	นายอิสรา สติดยุทธการ
ตำแหน่งปัจจุบัน	นักวิชาการสรรพสามิตชำนาญการพิเศษ
สถานที่ทำงาน	สำนักตรวจสอบ ป้องกันและปราบปราม กรมสรรพสามิต
โทรศัพท์	0-2241-5600
โทรสาร	-
E-mail	isra.sathit@gmail.com
วุฒิการศึกษา	- Business Administration, Rider University - ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต การบริหารงานยุติธรรม มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ประสบการณ์การทำงาน - หัวหน้าชุดเฉพาะกิจที่ 1.2 สำนักตรวจสอบป้องกันและปราบปราม กรมสรรพสามิต - หัวหน้าฝ่ายป้องกันและปราบปราม 3 สำนักตรวจสอบ ป้องกันและปราบปราม กรมสรรพสามิต
ผลงานทางวิชาการ	-