



ปัญหาและอุปสรรคในการบังคับใช้กฎหมายจราจรเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน
กรณีศึกษาพื้นที่รับผิดชอบสถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง



วิทยานิพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตาม
หลักสูตรศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาอาชญวิทยาและการบริหารงานยุติธรรม
คณะอาชญวิทยาและการบริหารงานยุติธรรม

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยรังสิต
ปีการศึกษา 2567



PROBLEM AND OBSTACLES IN ENFORCING TRAFFIC LAWS TO REDUCE
ROAD ACCIDENTS. A CASE STUDY OF THUNG SONG HONG
POLICE STATION'S RESPONSIBLE AREA



A THESIS SUBMITTED IN PARTIAL FULFILLMENT
OF THE REQUIREMENTS FOR
THE DEGREE OF MASTER OF ARTS IN
CRIMINOLOGY AND JUSTICE ADMINISTRATION
FACULTY OF CRIMINOLOGY AND JUSTICE ADMINISTRATION

GRADUATE SCHOOL, RANGSIT UNIVERSITY
ACADEMIC YEAR 2024

วิทยานิพนธ์เรื่อง

ปัญหาและอุปสรรคในการบังคับใช้กฎหมายจราจรเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน
กรณีศึกษาพื้นที่รับผิดชอบสถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง

โดย

พ.ต.ต.สุฤทธิ หลวงวงศ์

ได้รับการพิจารณาให้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร
ปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาอาชญาวิทยาและการบริหารงานยุติธรรม

มหาวิทยาลัยรังสิต

ปีการศึกษา 2567

รศ.พ.ต.อ.ดร.เสกสัน เกรือคำ
ประธานกรรมการสอบ

ผศ.ดร.อารณีย์ วิวัฒนาภรณ์
กรรมการ

ผศ.ดร.นวกัทร ณรงค์ศักดิ์
กรรมการ

รศ.พ.ต.ท.ดร.กฤษณพงศ์ พุตระกูล
กรรมการและอาจารย์ที่ปรึกษา

บัณฑิตวิทยาลัยรับรองแล้ว

(ศ.ดร.สี่อจิตต์ เพ็ชรประสาน)
คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย
30 สิงหาคม 2567

Thesis entitled

**PROBLEM AND OBSTACLES IN ENFORCING TRAFFIC LAWS TO REDUCE
ROAD ACCIDENTS. A CASE STUDY OF THUNG SONG HONG
POLICE STATION'S RESPONSIBLE AREA.**

by

POL.MAJ.SURIT LUANGWONG

was submitted in partial fulfillment of the requirements
for the degree of Master of Arts in Criminology and Justice Administration

Rangsit University
Academic Year 2024

Assoc.Prof.Pol.Col.Seksan Kruekham,Ph.D.
Examination Committee Chairperson

Asst. Prof. Aranee Vivatthanaporn, Ph.D.
Member

Asst. Prof. Nawapat Narongsak, Ph.D.
Member

Assoc.Prof.Pol.Lt.Col.Krisanaphong Poothakool,Ph.D.
Member and Advisor

Approved by Graduate School

(Prof. Suejit Pechprasarn, Ph.D.)
Dean of Graduate School
August 30, 2024

กิตติกรรมประกาศ

งานวิจัยฉบับนี้สำเร็จลุล่วงไปด้วยดี ผู้วิจัยได้รับความอนุเคราะห์และความช่วยเหลือดูแลเอาใจใส่เป็นอย่างดีจากหลาย ๆ ท่าน โดยเฉพาะอาจารย์ที่ปรึกษา คือ รศ.พ.ต.ท.ดร.กฤษณพงศ์ เพ็ญตระกูล ใน การแนะนำ ตรวจสอบแก้ไข ให้ข้อเสนอแนะ ติดตามความก้าวหน้าในการดำเนินการวิจัย ผู้วิจัยรู้สึกซาบซึ้งในความกรุณาของอาจารย์เป็นอย่างยิ่ง และขอขอบพระคุณเป็นอย่างสูงไว้ ณ โอกาสนี้

ขอขอบคุณอาจารย์ รศ.พ.ต.อ.ดร.เสกสรรค์ เครือคำ ประธานกรรมการสอบโครงการวิจัยนี้ ที่ได้กรุณาให้ข้อเสนอแนะ แก้ไข และให้แนวคิดต่าง ๆ ที่เป็นประโยชน์ และ อาจารย์มหาวิทยาลัยรังสิตที่ได้กรุณาประสาทความรู้และแนะนำ ข้อคิด แนวทางการทำวิจัยที่เป็นประโยชน์อย่างยิ่ง ขอขอบคุณผู้บังคับบัญชา พล.ต.ต.ธวัช วงษ์สง่า รอง.ผบช.น. และ ผู้บังคับบัญชาในระดับต่าง ๆ ที่กรุณาให้คำแนะนำและให้สัมภาษณ์ รวมถึงให้แนวคิด หลักการปฏิบัติหน้าที่ ซึ่งเป็นข้อมูลที่มีประโยชน์ อันมีผลให้งานวิจัยนี้เสร็จสมบูรณ์ได้อย่างมีประสิทธิภาพอย่างมากที่สุด

ท้ายที่สุดนี้ ทางผู้วิจัย ขอโน้มรำลึกถึงพระคุณของบิดา มารดา ผู้ซึ่งมีพระคุณสูงสุดที่ได้ให้การอุปการะผู้วิจัยมาโดยตลอด และผู้มีพระคุณทุกท่าน รวมถึงเพื่อน ๆ ทุกคนในการให้ความช่วยเหลือและเป็นกำลังใจในการจัดทำโครงการวิจัยจนเสร็จสมบูรณ์ ผู้วิจัยรู้สึกยินดีอย่างยิ่ง จึงใคร่ขอขอบพระคุณอย่างสูงมา ณ โอกาสนี้ด้วย

พ.ต.ต.สุฤทธิ์ หลวงวงศ์

ผู้วิจัย

6204802 : พ.ต.ต.สุฤทธิ หลวงวงศ์
 ชื่อวิทยานิพนธ์ : ปัญหาและอุปสรรคในการบังคับใช้กฎหมายจราจรเพื่อลดอุบัติเหตุทาง
 ถนน กรณีศึกษาพื้นที่รับผิดชอบสถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง
 หลักสูตร : ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาอาชญวิทยาและการบริหารงาน
 ยุติธรรม
 อาจารย์ที่ปรึกษา : รศ.พ.ต.ท.ดร.กฤษณพงศ์ พุตระกูล

บทคัดย่อ

การวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาสภาพปัญหา อุปสรรค และแนวทางการพัฒนาประสิทธิภาพของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร สถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง เพื่อให้ได้ข้อเสนอแนะในการบังคับใช้กฎหมายจราจรเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน กรณีศึกษาเขตพื้นที่รับผิดชอบสถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง การวิจัยนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ ใช้วิธีการศึกษาค้นคว้าเอกสารและการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ให้ข้อมูลสำคัญ จำนวน 12 คน โดยเลือกแบบเจาะจงผู้ให้ข้อมูลสำคัญประกอบไปด้วย ผู้กำหนดนโยบายด้านการบังคับใช้กฎหมายจราจร ผู้ปฏิบัติงาน อาสาสมัครภาคประชาชน ภาคีภาคประชาชน และนักวิชาการด้านการศึกษางานจราจร เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยคือ แบบสัมภาษณ์ การวิเคราะห์ข้อมูลเป็นการวิเคราะห์เนื้อหา

ผลการวิจัย พบว่า ปัญหา อุปสรรค ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร สถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง คือ ปัจจัยเกี่ยวกับตัวบทกฎหมายและบทลงโทษกฎหมายจราจร การบูรณาการจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง พฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนน นโยบายภาครัฐ และงบประมาณ ดังนั้น เพื่อเป็นการพัฒนาประสิทธิภาพของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร สถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง ควรกำหนดให้การแก้ไขปัญหาการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรเป็นนโยบายแห่งชาติ มีการปรับบทลงโทษและอัตราโทษของกฎหมายจราจรให้สูงขึ้น มีกลไกในการตรวจสอบการกระทำผิดกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่ ใช้เทคโนโลยีกล้องต่าง ๆ ตัดปัญหาเรื่องการใช้ดุลยพินิจของเจ้าหน้าที่ และให้ความรู้เรื่องกฎหมายจราจรกับประชาชนตั้งแต่เด็ก สำหรับข้อเสนอแนะในการวิจัย ควรให้สิทธิอำนาจการบังคับใช้กฎหมายจราจรโดยเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร มีนโยบายที่ชัดเจน และส่งเสริมความรู้และเทคโนโลยีในงาน

(วิทยานิพนธ์มีจำนวนทั้งสิ้น 147 หน้า)

6204802 : Pol.Maj.Surit Luangwong
 Thesis Title : Problems and Obstacles in the Enforcement of Traffic Laws to Reduce Accidents: A Case Study of Areas Under the Responsibility of Thung Song Hong Police Station
 Program : Master of Arts in Criminology and Justice Administration
 Thesis Advisor : Assoc.Prof.Pol.Lt.Col.Krisanaphong Poothakool,Ph.D.

Abstract

The objective of this study was to investigate the problems, obstacles, and guidelines for improving the efficiency of traffic police officers at Thung Song Hong Police Station. The goal was to develop recommendations for enhancing the enforcement of traffic laws to reduce road accidents. This study employed a qualitative research approach. Data were collected from a review of related documents and interviews with 12 key informants selected through purposive sampling. The sample included policymakers in traffic law enforcement, traffic police officers, public sector volunteers, civilians, and academicians specializing in traffic studies. Interview scripts were used as the primary instrument for data collection. The data were analyzed using content analysis.

The results showed that the problems and obstacles faced by traffic police officers at Thung Song Hong Police Station included issues related to traffic laws and penalties, lack of integration with other relevant organizations, the behavior of road users, government policies, and budget constraints. To enhance the efficiency of traffic police officers, addressing traffic law violations should be considered a national policy. Penalties and penalty rates should be increased, and there should be a robust monitoring mechanism to detect traffic law violations. It is recommended that police officers use cameras instead of relying on their discretion. Additionally, children should be educated about traffic laws from a young age. This study suggests that the authority to enforce traffic laws should be clearly vested in traffic police officers. The policy should be clear, and the promotion of knowledge and the use of technology should be emphasized.

(Total 147 pages)

Student's Signature Thesis Advisor's Signature

สารบัญ

	หน้า
กิตติกรรมประกาศ	ก
บทคัดย่อภาษาไทย	ข
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	ค
สารบัญ	ง
สารบัญตาราง	ฉ
บทที่ 1 บทนำ	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
1.2 วัตถุประสงค์การวิจัย	4
1.3 ขอบเขตในการศึกษาวิจัย	4
1.4 นิยามศัพท์	6
1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	7
บทที่ 2 แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	8
2.1 แนวคิดเกี่ยวกับการจราจร	8
2.2 แนวคิดเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายจราจร	21
2.3 แนวคิดเกี่ยวกับกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้กฎหมายจราจร	27
2.4 การบังคับใช้กฎหมายจราจรในต่างประเทศ	30
2.5 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	55
บทที่ 3 ระเบียบวิธีการวิจัย	58
3.1 ขั้นตอนในการดำเนินการ	58
3.2 การเก็บรวบรวมข้อมูล	59
3.3 การตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือ	62
3.4 การวิเคราะห์ข้อมูล	62

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
บทที่ 4 ผลการวิจัย	64
4.1 สภาพปัญหาและอุปสรรคของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร สถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง ในการบังคับใช้กฎหมายจราจร เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน กรณีศึกษาเขตพื้นที่รับผิดชอบสถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง	65
4.2 แนวทางการพัฒนาประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายจราจรเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน กรณีศึกษาเขตพื้นที่รับผิดชอบสถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง	92
บทที่ 5 สรุปผลและข้อเสนอแนะ	98
5.1 สรุปผลการวิจัย	98
5.2 ข้อเสนอแนะ	107
บรรณานุกรม	110
ภาคผนวก	115
ภาคผนวก ก แบบสัมภาษณ์ที่ใช้ในการวิจัย	116
ภาคผนวก ข คำสำคัญที่ใช้ในการวิจัย	123
ภาคผนวก ค เอกสารรับรองโครงการวิจัย	144
ประวัติผู้วิจัย	147

สารบัญตาราง

ตารางที่		หน้า
1.1	จำนวนคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกและมูลค่าความเสียหายทั่วราชอาณาจักรปี 2555 - 2564	2
1.2	สถิติผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต จากอุบัติเหตุจราจรทางบกของสถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง พ.ศ. 2563-2565	2
2.1	การเปรียบเทียบการบังคับใช้กฎหมายจราจรที่สำคัญระหว่างประเทศไทยและต่างประเทศ	47
3.1	ข้อมูลแสดงผู้ให้ข้อมูลสำคัญในงานวิจัย	60



บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ปัญหาอุบัติเหตุการจราจรถือเป็นปัญหาสำคัญของประเทศไทย ไม่ว่าจะเป็นตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน เป็นผลมาจากความเจริญเติบโตของชุมชนเมืองหรือชุมชนที่อยู่ได้ขยายตัวออกไปอย่างรวดเร็ว ประกอบกับการวางผังเมืองที่ประเทศไทยยังจัดการได้ไม่ดีเท่าที่ควร ทั้งปัจจุบันจำนวนของยานพาหนะ ต่างๆได้เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ตามสภาพเศรษฐกิจ สังคม ความเป็นอยู่ รวมถึงนโยบายทางภาครัฐ อาทิเช่น การลดภาษี รถยนต์ ที่มีปัจจัยส่งเสริมให้ประชาชน บริโภคสินค้าประเภทยานยนต์เพิ่มมากขึ้น ทำให้ถนนมีไม่เพียงพอกับจำนวนยานพาหนะที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว

อีกทั้งปัญหาที่เกิดจากสภาพของเส้นทางคือถนนชำรุด สภาพการไม่สามารถใช้งานได้ อย่างเต็มประสิทธิภาพ หรือแม้แต่การสร้างถนนบางเส้นทางไม่ได้มาตรฐาน ทั้งสัญญาณจราจร เช่น ป้ายเครื่องหมายจราจร สัญญาณไฟจราจรที่ติดตั้ง ไม่ได้มาตรฐาน ไม่เพียงพอ ทั้งปัจจัยของผู้ขับขี่เอง ที่ยังขาดความรู้ วินัย จิตสำนึก ในการใช้ถนนร่วมกัน จนทำให้เกิดอุบัติเหตุ ทำให้ต้องเกิดการสูญเสีย ทั้งชีวิต ร่างกาย ทรัพย์สิน ไปเป็นจำนวนมาก โดยปัญหาอุบัติเหตุการจราจรเกิดขึ้นทั้งถนนในเมือง และในชนบท ปัญหาดังกล่าวมีแนวโน้มทวีความรุนแรงเพิ่มมากขึ้น

สำนักงานตำรวจแห่งชาติเป็นองค์กรภาครัฐองค์กรหนึ่งในกระบวนการยุติธรรมที่มีหน้าที่รับผิดชอบในการรักษาความสงบเรียบร้อยของประชาชนและสังคม นอกจากนี้ ยังมีหน้าที่รับผิดชอบในการบังคับใช้กฎหมายจราจร การจัดระเบียบการใช้รถใช้ถนนเพื่อความปลอดภัยของส่วนรวม

หลายปีที่ผ่านมา อัตราการเกิดอุบัติเหตุ จนทำให้มีผู้เสียชีวิตของประชาชน อันเกิดมาจากอุบัติเหตุการจราจรในประเทศไทยมีสูงติดอันดับต้นๆของโลก โดยตลอดระยะเวลา ประมาณ 10 ปี การเกิดอุบัติเหตุการจราจรฆ่าคนไทยเสียชีวิตมากกว่าอาชญากรรม 4- 5 เท่า ต่อปี อุบัติเหตุการจราจรยังเกิดขึ้นสูงในทุกๆเดือนไม่เว้นเฉพาะช่วงเทศกาล ดังข้อมูลตารางที่ 1.1 จำนวนคดีอุบัติเหตุการจราจรทางบกและมูลค่าความเสียหาย ทั่วประเทศ ประจำปี พ.ศ.2555-2564

ตารางที่ 1.1 จำนวนคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกและมูลค่าความเสียหาย ที่วราชนาฎจักรปี 2555 - 2564

ปี	รับแจ้ง(ราย)	มูลค่าทรัพย์สินเสียหาย (บาท)	ความเสียหายที่เกิดกับบุคคล (คน)		
			ตาย	สาหัส	บาดเจ็บเล็กน้อย
2555	60,631	649,152,504	9,007	3,954	18,656
2556	61,323	660,767,027	7,364	3,451	17,455
2557	66,182	381,184,981	6,723	2,713	17,521
2558	71,054	266,737,921	6,432	2,559	15,329
2559	84,692	206,910,403	8,433	1,929	6,071
2560	86,100	52,170,592	8,791	1,425	2,358
2561	103,719	42,840,839	8,358	5,387	55,903
2562	101,139	65,093,066	8,678	5,292	56,044
2563	93,750	56,468,045	7,324	4,746	50,550
2564	100,330	51,068,015	6,630	4,686	51,711

ที่มา: สำนักงานสถิติแห่งชาติ กองสถิติพยากรณ์ กลุ่มคลังข้อมูลสถิติ , 2565 (ข้อมูล ณ 8 มี.ค.66)

ปัจจุบันไทยใช้แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.2565-2570 เป็นกรอบแนวทางการบูรณาการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วน เพื่อให้การแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยมีประสิทธิภาพสูงขึ้น และสอดคล้องกับแนวทางสากลด้านการจัดการความปลอดภัย

ตารางที่ 1.2 สถิติผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต จากอุบัติเหตุจราจรทางบกของสถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง พ.ศ. 2563-2565

ปี	รับแจ้ง(ราย)	มูลค่าทรัพย์สินเสียหาย (บาท)	ความเสียหายที่เกิดกับบุคคล (คน)		
			ตาย	สาหัส	บาดเจ็บเล็กน้อย
2563	234	5,093,066	7	39	130
2564	300	6,468,045	9	44	145
2565	347	10,068,015	11	52	153

ที่มา: สถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง งานจราจร (ข้อมูล ณ วันที่ 10 มีนาคม 2566)

จากสถิติอุบัติเหตุในพื้นที่ของสถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้องในตารางข้างต้นนั้น ทำให้เห็นว่า อัตราการเสียชีวิต และได้รับบาดเจ็บต่อร่างกายและจิตใจ รวมทั้งความเสียหายทรัพย์สิน นั้นเกิดขึ้นอย่างมากมาย ซึ่งปัจจัยดังกล่าว เป็นสาเหตุที่ประชาชนผู้ประสบอุบัติเหตุเองรวมทั้งญาติของผู้ประสบเหตุ หรืออาจรวมไปถึงบุคคลที่เกี่ยวข้อง จำต้องเข้ามาพบเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร เพื่อให้ดำเนินการตามกฎหมาย หรืออำนวยความสะดวกอื่น ๆ ด้วย

ปัจจุบันสภาพสังคมและการคมนาคมต่าง ๆ ภายในเขตพื้นที่รับผิดชอบของ สถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง มีการเปลี่ยนแปลง พัฒนาขึ้นเป็นสังคมเมืองอย่างชัดเจน สืบเนื่องจากการมีประชาชนและการสร้างที่อยู่อาศัยที่เพิ่มมากขึ้น รวมทั้งมีการจัดตั้งสถานประกอบการเอกชน หน่วยงานราชการขนาดใหญ่ อาทิ ศูนย์ราชการแจ้งวัฒนะ กระทรวงยุติธรรม และอื่น ๆ ทั้งยังมีการก่อสร้างแนวรถไฟฟ้าสายสีชมพู เส้นทางเริ่มต้นที่จุดเชื่อมต่อกับระบบรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ บริเวณใกล้แยกแคราย วิ่งไปตามถนนติวานนท์จนถึงห้าแยกปากเกร็ด จากนั้นเลี้ยวขวาเข้าถนนแจ้งวัฒนะผ่านเมืองทองธานี ศูนย์ราชการเฉลิมพระเกียรติ 80 พรรษา ไปเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต ที่แยกหลักสี่บริเวณริมถนนวิภาวดีรังสิต จนจบโครงการที่สถานีมีนบุรี ซึ่งการก่อสร้างแนวรถไฟฟ้าสายสีชมพูพาดผ่านเขตพื้นที่รับผิดชอบของ สถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง บริเวณถนนแจ้งวัฒนะ อันส่งผลกระทบต่อประชาชนผู้ใช้เส้นทาง เป็นเหตุให้เกิดปัญหาสภาพการจราจรติดขัดและเกิดอุบัติเหตุขึ้นบ่อยครั้ง ทั้งนี้ ตำรวจจราจรมีบทบาทสำคัญในการเข้าอำนวยความสะดวกด้านการจราจรและแก้ปัญหาต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องให้กับประชาชน เช่น โบกรถตามจุดทางร่วมทางแยก จุดกลับรถ รวมทั้งควบคุมสัญญาณไฟตามตู้ควบคุมสัญญาณไฟต่าง ๆ โดยเฉพาะตู้ควบคุมสัญญาณไฟแยกหลักสี่ และแยกบางเขน ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบ รวมถึงให้ความช่วยเหลือประชาชนขณะรถเสีย ซึ่งเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้เกิดปัญหาสภาพการจราจรติดขัด และกรณีแนวก่อสร้างรถไฟฟ้า เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรได้เข้าร่วมตรวจสอบความปลอดภัยของผิวจราจรกับผู้รับผิดชอบโครงการรถไฟฟ้าและสำรวจจุดเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจราจรกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพร้อมเข้าทำการแก้ไขปัญหา ตลอดจนการให้บริการประชาชนในด้านต่าง ๆ เป็นต้น ทั้งนี้ นอกเหนือจากการปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าวแล้ว ตำรวจจราจรยังคงต้องถือปฏิบัติในการช่วยเจ้าหน้าที่ตำรวจสายงานอื่นในการป้องกันและปราบปรามการกระทำความผิดต่าง ๆ ที่มีขอบด้วยกฎหมาย การคุ้มครอง ชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนทั่วไปด้วย

เนื่องจากในพื้นที่รับผิดชอบของสถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง มีทั้งที่อยู่อาศัยและชุมชน รวมถึงหน่วยงานราชการอื่น ทำให้มีประชาชนทั้งที่มีภูมิลำเนาอยู่ในพื้นที่ รวมทั้งประชาชน

ที่พักอาศัยอยู่นอกพื้นที่ แต่มาใช้เส้นทางในพื้นที่รับผิดชอบของสถานีตำรวจ ทำให้มีปริมาณการใช้รถจำนวนมาก โดยประชาชนบางส่วนที่ขับขึ้นในท้องถนน ขาดจิตสำนึกในการใช้รถใช้ถนน โดยไม่ได้มีการเคารพกฎจราจร ได้มีการฝ่าฝืนเครื่องหมายจราจร รวมทั้งไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร จนเกิดปัญหาสภาพการจราจรติดขัด นอกจากนี้ยังส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุจราจรขึ้น ดังนั้น การศึกษาแนวทางการบังคับใช้กฎหมาย จึงมีความสำคัญและจำเป็นอย่างยิ่งต่อการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตพื้นที่รับผิดชอบของสถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง

สำหรับด้านการบังคับใช้กฎหมาย จะเป็นการศึกษาเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายโดยเจ้าพนักงานจราจรสถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายจราจร รวมทั้งศึกษาถึงการปรับปรุงระเบียบ กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจราจร ที่จะต้องมีความทันสมัยและเหมาะสมกับสภาพสังคมไทย ทั้งนี้เพื่อจะได้นำข้อมูลมาใช้เป็นแนวทางในการพัฒนาปรับปรุงระบบการบริหารจัดการจราจร แก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น และบรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้ภายใต้กรอบประกาศเจตนารมณ์ปฏิญญามอสโก รวมถึงเข้าใจเข้าถึงและพัฒนาเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรสถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้องให้มากยิ่งขึ้น เพื่อเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพในการปฏิบัติหน้าที่ให้สอดคล้องกับความต้องการของประชาชน และเป็นประโยชน์ต่อตัวเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรเอง

1.2 วัตถุประสงค์การวิจัย

1.2.1 เพื่อศึกษาสภาพปัญหาและอุปสรรคของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร สถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง ในการบังคับใช้กฎหมายจราจร เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน กรณีศึกษาเขตพื้นที่รับผิดชอบสถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง

1.2.2 เพื่อศึกษาถึงแนวทางการพัฒนาประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายจราจรเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน กรณีศึกษาเขตพื้นที่รับผิดชอบสถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง

1.3 ขอบเขตในการศึกษาวิจัย

1.3.1 ขอบเขตด้านเนื้อหาการศึกษาวิจัยในครั้งนี้ได้ศึกษาถึงสภาพปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรทางบกในด้านการบังคับใช้กฎหมายจราจร และศึกษา

แนวทางการพัฒนาประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายจราจร โดยผู้วิจัยได้กำหนดประเด็นในการเก็บรวบรวมข้อมูลออกเป็น 6 ประเด็น ดังต่อไปนี้

- 1) ปัจจัยเกี่ยวกับตัวกฎหมายและบทลงโทษ
- 2) การบังคับใช้กฎหมายจราจร
- 3) การบูรณาการการทำงานขององค์กรที่มีหน้าที่เกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายจราจร
- 4) พฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนน
- 5) นโยบายภาครัฐด้านการบังคับใช้กฎหมายจราจร
- 6) งบประมาณที่ใช้ในการสนับสนุนการบังคับใช้กฎหมายจราจร

1.3.2 ขอบเขตด้านผู้ให้ข้อมูลสำคัญ ผู้วิจัยได้ใช้วิธีการคัดเลือกกลุ่มตัวอย่าง แบบเจาะจง (Purposive Sampling) โดยมีแนวทางในการเก็บข้อมูลจากผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (Key Informants)

ผู้วิจัยได้วางแผนการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (Key Informants) โดยมีกลุ่มเป้าหมายในการวิจัยครั้งนี้ คือ ผู้บริหาร ผู้ปฏิบัติงาน และผู้เกี่ยวข้องในระบบงานบังคับใช้กฎหมายจราจร รวมทั้งสิ้น 12 คน ได้แก่

- 1) ผู้กำหนดนโยบายด้านการบังคับใช้กฎหมายจราจร จำนวน 1 คน
- 2) ผู้บริหารระดับสูงของตำรวจนครบาล 2 , สถานีตำรวจนครบาลทั้งสองห้อง และสำนักงานเขตหลักสี่ จำนวน 4 คน
- 3) ผู้ปฏิบัติงาน จำนวน 3 คน
- 4) อาสาสมัครภาคประชาชน จำนวน 1 คน
- 5) ภาคีภาคประชาชน จำนวน 2 คน
- 6) นักวิชาการด้านการศึกษางานจราจร จำนวน 1 คน

1.3.3 ขอบเขตด้านพื้นที่ศึกษา พื้นที่ที่ผู้วิจัยได้ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล ได้แก่ พื้นที่ความรับผิดชอบงานจราจรสถานีตำรวจนครบาลบางทุ่งสองห้อง

1.3.4 ขอบเขตด้านเวลา ในการวิจัยครั้งนี้ ทำการวิจัยและเก็บข้อมูลในช่วงเดือนมกราคม ถึงเดือนกุมภาพันธ์ 2567

1.4 นิยามศัพท์

ประชาชน หมายถึง ประชาชนที่มีอายุตั้งแต่ 18 ปีขึ้นไป ที่ขึ้นทะเบียนพำนักเข้ามาในเขตพื้นที่ความรับผิดชอบของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร สถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง หรือที่ติดต่อราชการกับเจ้าหน้าที่ตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง

เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร หมายถึง เจ้าหน้าที่ตำรวจซึ่งได้รับมอบหมายภารกิจความรับผิดชอบในการควบคุม อำนวยการจัดการจราจร และบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการจราจร ทำหน้าที่ควบคุมการจราจรในพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง

การจราจร หมายถึง การเดินทางหรือการขนส่งของผู้คน เฉพาะการเดินทางโดยทางบก รวมทั้งผู้ขับขี่ งานด้านการพัฒนาทรัพยากรด้านการบริหารจราจร งานอำนวยความสะดวกด้านการจราจร งานบริการประชาชนที่ได้รับผลกระทบจากปัญหาจราจร และงานด้านการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรอีกด้วย

บริการสาธารณะ หมายถึง กิจกรรมที่จัดทำขึ้นเพื่อตอบสนองความต้องการส่วนรวมของประชาชนเพื่อให้ได้รับความสะดวกสบาย

ด้านการบังคับใช้กฎหมายจราจร หมายถึง การควบคุมตรวจจับเมื่อกระทำผิดโดยการเขียนใบสั่งจากเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรเมื่อประชาชนในกลุ่มตัวอย่างกระทำผิดกฎหมายจราจร รวมถึงการตั้งจุดตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ และทำการจับกุมตัวผู้ที่มีปริมาณแอลกอฮอล์เกินกว่าปริมาณที่กฎหมายกำหนดส่งพนักงานสอบสวนเพื่อดำเนินคดี

กฎหมายจราจร หมายถึง พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 พระราชบัญญัติขนส่งทางบก พ.ศ.2522 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 และพระราชบัญญัติ ที่แก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติดังกล่าว รวมทั้งกฎกระทรวง ข้อกำหนด ข้อบังคับ และประกาศของเจ้าพนักงาน ซึ่งออกโดยพระราชบัญญัติดังกล่าว

การพัฒนาความรู้ หมายถึง การฝึกอบรมให้ความรู้และทักษะในการปฏิบัติงานด้านงานจราจรให้กับเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ซึ่งจัดขึ้นโดยหน่วยงานภายใต้สังกัดของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ทั้งหลักสูตรระยะสั้นและระยะยาว

1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1.5.1 ทำให้ทราบปัญหาและอุปสรรคของการบังคับใช้กฎหมายจราจรเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน กรณีศึกษาเขตพื้นที่รับผิดชอบของสถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง

1.5.2 ทำให้ทราบแนวทางในการพัฒนาประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายจราจรเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน กรณีศึกษาเขตพื้นที่รับผิดชอบของสถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง



บทที่ 2

แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2.1.แนวคิดเกี่ยวกับการจรรยา

2.1.1 แนวคิดเกี่ยวกับการบังคับใช้พระราชบัญญัติจรรยาทางบก

2.1.2 แนวคิดเกี่ยวกับการลงโทษผู้ฝ่าฝืนกฎหมายจรรยา

2.2.แนวคิดเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายจรรยา

2.2.1 กระบวนการจับกุมของเจ้าพนักงาน

2.2.2 กระบวนการออกใบสั่ง

2.2.3 กระบวนการตรวจยึดใบขับขี่

2.2.4 กระบวนการเปรียบเทียบปรับ

2.2.5 วิธีการชำระค่าปรับ

2.2.6 กรณีหากไม่ชำระค่าปรับ

2.2.7 กระบวนการตัดแต้มใบขับขี่

2.3 แนวคิดเกี่ยวกับกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้กฎหมายจรรยา

2.4 การบังคับใช้กฎหมายจรรยาในต่างประเทศ

2.4.1 การบังคับใช้กฎหมายจรรยาในประเทศสิงคโปร์

2.4.2 การบังคับใช้กฎหมายจรรยาในประเทศสหรัฐอเมริกา

2.4.3 การบังคับใช้กฎหมายจรรยาในประเทศเยอรมนี

2.4.4 การบังคับใช้กฎหมายจรรยาในประเทศญี่ปุ่น

2.5 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2.1 แนวคิดเกี่ยวกับการจรรยา

2.1.1 แนวคิดเกี่ยวกับการบังคับใช้พระราชบัญญัติจรรยาทางบก

พระราชบัญญัติจรรยาทางบก พ.ศ. 2522 บัญญัติว่า การจรรยา หมายถึง การใช้ทางของผู้ขับขี่ คนเดินเท้า หรือคนที่จูงขีหรือไล่ต้อนสัตว์ (ม.4 (1) พระราชบัญญัติจรรยาทางบก พ.ศ. 2522) ซึ่งเมื่อพิจารณาพระราชบัญญัติจรรยาทางบก พ.ศ. 2522 จะทำให้ทราบว่า เป็นกฎหมายที่ไม่ได้

บัญญัติขึ้นมาด้วยเหตุผลทางศีลธรรม แต่เป็นกฎหมายที่ บัญญัติ ขึ้นด้วยเหตุผลทางเทคนิค การกระทำผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกไม่ถือว่าเป็น ความผิดอาญาโดยแท้ (True Crime) แต่มีลักษณะเป็นความผิดเล็กน้อยเกินกว่าที่จะเป็นความผิด อาญา ซึ่งก็ ด้วยเหตุผลที่ บัญญัติขึ้นมาทำให้เกิดความสะดวกและปลอดภัยในการจราจรนั่นเอง ความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 จึงมิใช่ความผิดในตัวเอง แต่มีลักษณะที่เป็นกฎระเบียบที่ต้องปฏิบัติตาม ถ้าฝ่าฝืนจะต้องรับผิด ซึ่งเรียกลักษณะความผิดดังกล่าวว่า ความผิดต่อกฎระเบียบ (Regular of Lender) นอกจากนี้แล้วความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ยังมีลักษณะของความผิดที่เป็นการกระทำโดยประมาทอยู่ด้วย ซึ่งพอจะแบ่งอธิบายได้ดังนี้

1) ลักษณะของความผิดที่เป็นความผิดต่อกฎระเบียบ (Regular of Lender)

ลักษณะของความผิดที่เป็นความผิดต่อกฎระเบียบ (Regular of Lender) มีความแตกต่างจากความผิดที่เป็นความผิดอาญาโดยแท้ (Crimes) โดยสามารถที่จะจัดการดำเนินการด้วยกฎเกณฑ์ที่แตกต่างกันตามกฎหมายคอมมอนลอว์ (Common Laws) สิ่งที่แตกต่างกันที่สำคัญของความผิดที่เป็นความผิดต่อกฎระเบียบ (Regular of Lender) และความผิดอาญาโดยแท้ (Crimes) คือ หลัก “เจตนาร้าย” (Mens Rea Guilty Intention) โดยที่เจตนาร้ายถือว่าเป็นส่วนสำคัญส่วนหนึ่งขององค์ประกอบ ความผิดที่เป็นความผิดอาญาโดยแท้ (Crimes) ในขณะที่ความผิดต่อกฎระเบียบ (Regular Offender) ไม่ถือหลักเจตนาร้ายเป็นส่วนสำคัญ

ในประเทศอังกฤษและประเทศสหรัฐอเมริกากลางศตวรรษที่ 19 ศาลได้เริ่มมีการกำหนดหลักเกณฑ์ในการพิสูจน์เจตนาร้าย (Mansrea) สำหรับความผิดที่เรียกว่า ความผิดเล็กน้อยต่อตำรวจ (Petty Police of Lender) โดยความผิดเหล่านี้ไม่ถือว่าเป็นความผิดอาญาโดยแท้ (Crimes) ตามกฎหมายคอมมอนลอว์ และไม่ถือว่าเป็นการกระทำผิดที่มีลักษณะผิดศีลธรรม (Morally Wrong) แต่จัดว่าเป็นส่วนหนึ่งของแบบแผนของกฎระเบียบ (Regular Scheme) และจะอยู่ภายใต้การควบคุมดูแลของฝ่ายบริหาร (Administrative Agency) มากกว่าจะถูกบังคับใช้โดยฝ่ายตำรวจ โดยลักษณะความผิดต่อกฎระเบียบดังกล่าวนั้น ยากต่อการพิสูจน์เจตนาร้ายเป็นความผิดที่ถูกบัญญัติขึ้น (น้ำแท้ มีบุญสร้าง, 2552, น. 2)

ตามเหตุผลดังกล่าวมาแล้วความผิดต่อกฎระเบียบ (Regular of Lender) เหล่านี้ โดยปกติทั่วไปจะไม่ถูกพิจารณาว่าเป็นการกระทำผิดศีลธรรม ดังนั้น ผู้กระทำผิดจะถูกลงโทษเพียงจำคุกติดคุกเล็กน้อยเท่านั้น เนื่องจากบทบัญญัติของกฎหมายดังกล่าวมุ่งที่คุ้มครองประโยชน์ด้านต่าง ๆ ในการจัดความเป็นระเบียบเรียบร้อยในสังคมเพื่อประโยชน์ในการบริหารปกครอง ดังนั้น โทษที่จะลงจึงเป็นโทษที่ไม่รุนแรง อาจจะมีปรับเพียงเล็กน้อยเท่านั้น

2) ลักษณะความผิดที่เป็นการก่ออันตราย

วัตถุประสงค์ในการบัญญัติพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ขึ้นมา มีใช้เพียงเพื่อความสะดวกในการจราจรเพียงอย่างเดียว แต่ยังเป็นการบัญญัติขึ้นมาเพื่อความปลอดภัยในการจราจรอีกด้วย ดังนั้น การลงโทษผู้กระทำความผิดกฎหมายนี้ จึงมีการลงโทษการกระทำความผิดที่มีลักษณะเป็นการก่ออันตรายด้วย ความผิดที่เป็นการก่ออันตรายนั้น เป็นการกระทำที่ใกล้จะก่อให้เกิดผลที่เป็นอันตรายต่อคุณธรรมทางกฎหมายที่บุคคลอื่นได้รับการคุ้มครอง แม้ว่าผลที่เป็นความเสียหายจะไม่เกิดขึ้นก็ตาม ก็สามารถลงโทษผู้กระทำผิดได้ ความผิดที่เป็นการก่ออันตรายจึงมี “ความสมควรลงโทษ” อยู่ในตัวเองเหมือนความผิดอาญาที่เป็นการทำอันตราย

พงศันเรศ ศิริเสถียร (2559) ได้ศึกษา กฎหมายจราจรทางบกเพื่อการคมนาคมขนส่งในประชาคมอาเซียน ศึกษาเฉพาะกฎหมายของประเทศที่มีพรมแดนติดกับประเทศไทย กล่าวว่า เหตุผลที่มีการบัญญัติความผิดที่เป็นการก่ออันตราย (A Crime Causing Danger or A Crime of Danger) นั้น ก็เพราะมีแนวคิดอยู่ 2 ประการ ได้แก่ แนวความคิดของการรับผิดชอบในผล กล่าวคือ ในความผิดในทางอาญา บุคคลจะต้องรับผิดชอบในทางอาญาก็ต่อเมื่อความเสียหายที่เกิดขึ้น มีความสัมพันธ์กันในระหว่างการกระทำและผล โดยไม่ต้องคำนึงถึงความชั่ว (Guilt) ต่อมาเมื่อสังคมพัฒนาขึ้น การยึดแนวความคิดว่า บุคคลต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้น เกิดจากการกระทำของผู้กระทำผิดอาจก่อให้เกิดปัญหาขึ้นได้ เช่น ขับรถเร็วด้วยความคึกคะนองในที่ชุมชน แม้จะยังไม่เกิดความเสียหายแต่ก็อาจเกิดอันตรายกับคนอื่น ๆ ดังนั้นแนวความคิดนี้จึงเกิดการพัฒนาขึ้น

ส่วนอีกแนวความคิดได้แก่การพยายามกระทำความผิด กล่าวคือ หลักกฎหมายในเรื่องการพยายาม กระทำความผิดนั้น หากเป็นอาชญากรรมที่เกิดขึ้นจากการก่ออันตรายโดยเจตนาเท่านั้น ผู้กระทำอาจรับผิดชอบฐานพยายามได้ หากกระทำไม่สำเร็จ เช่น ความผิดฐานพยายามฆ่า แต่หลักกฎหมายในเรื่องพยายามนั้น ไม่อาจแก้ปัญหาสำหรับการกระทำบางอย่างที่มีลักษณะเป็นการก่ออันตรายได้ เช่น การกระทำที่เกิดจากการ ประมาทอย่างจงใจ ตัวอย่างเช่น การที่นาย ก โยนก้อนหินก้อนหนึ่งผ่านหน้าต่างโดยประมาทอย่างจงใจ โดยนาย ก ย่อมเล็งเห็นได้ว่า การกระทำดังกล่าวอาจจะเกิดอันตรายต่อผู้คนที่เดินผ่านไปมาได้ หากการกระทำดังกล่าวไปไม่ก่อให้เกิดบาดเจ็บ นาย ก ก็ไม่ต้องรับผิด แม้แต่ความผิดฐานพยายาม เพราะกรณีที่จะถือได้ว่าเป็นการพยายามกระทำความผิดได้ ผู้กระทำความผิดต้องมีเจตนากระทำความผิด

จากเหตุผลทั้งสองประการที่กล่าวมาแล้วข้างต้น จึงได้มีการบัญญัติความผิดอาญาที่เป็นการก่ออันตราย โดยพิจารณาจากความเป็นไปได้ของผลที่จะเกิดขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งได้มีการ

บัญญัติความผิดดังกล่าวไว้ในกฎหมายลำดับรองซึ่งนับวันแต่จะเพิ่มขึ้น เช่น กฎหมายว่าด้วยการจราจร เป็นต้น เพราะในความสัมพันธ์ในชีวิตปัจจุบันโดยทั่วไปแล้ว ได้นำไปสู่ความจำเป็นที่จะต้องป้องกันความเสียหายที่จะเกิดขึ้น แม้ว่าจะเป็นผลให้ต้องจำกัดหรือละเลยต่อหลักนิติรัฐเสรีนิยมไปบ้างก็ตาม

3) ลักษณะความผิดที่เป็นการกระทำโดยประมาท

กฎหมายอาญา คือ กฎหมายที่บัญญัติว่าการกระทำหรือไม่กระทำการอย่างหนึ่งอย่างใดเป็นความผิดและกำหนดโทษที่จะลงแก่ผู้กระทำความผิด และตามมาตรา 59 วรรคแรกแห่งประมวลกฎหมายอาญาที่บัญญัติว่า “บุคคลจะต้องรับผิดชอบในทางอาญาก็ต่อเมื่อได้กระทำโดยเจตนา เว้นแต่ได้กระทำโดยประมาท ในกรณีที่กฎหมายบัญญัติให้ต้องรับผิดชอบเมื่อไม่ได้กระทำโดยไม่มีเจตนา” จากบทบัญญัติดังกล่าวจะเห็นได้ว่าการกระทำความผิดซึ่งทำให้ผู้กระทำต้องรับผิดชอบในทางอาญานั้น โดยหลักทั่วไปจะต้องกระทำโดยเจตนา เว้นแต่กฎหมายบัญญัติให้ต้องรับผิดชอบแม้จะไม่ได้กระทำโดยประมาท หรือกฎหมายบัญญัติไว้อย่างชัดเจน หากวิเคราะห์ถึงการกระทำความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 จะเห็นได้ว่า ผู้กระทำจะต้องรับผิดชอบเมื่อได้กระทำโดยเจตนา แต่มีบางฐานความผิดที่แม้ว่าผู้กระทำจะได้กระทำโดยประมาท ก็ต้องรับผิดชอบตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้แก่ ความผิดฐานขับรถโดยประมาท มาตรา 43 (4) ที่บัญญัติว่า “ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถ โดยประมาทหรือน่าหวาดเสียว อันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน”

แม้ว่าหลักทั่วไปของการรับผิดชอบทางอาญาตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 จะต้องเป็นการกระทำโดยเจตนาก็ตาม หากพิจารณาถึงการกระทำความผิดดังกล่าวจะเห็นได้ว่า มีการกระทำโดยปราศจากความระมัดระวังหรือการกระทำโดยประมาทแฝงอยู่ด้วย เพราะบางกรณีผลของการกระทำอันเดียวนั้นจะมีหลายอย่าง เช่น การขับขี่ด้วยความเร็วสูงเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดผู้ขับขี่ย่อมเล็งเห็นได้ว่าอาจก่อให้เกิดอันตรายได้ แม้ผู้ขับขี่นั้นจะไม่มีเจตนาต้องการที่จะให้ผลนั้นเกิดขึ้นก็ตาม หรือการขับที่รถในขณะเมาสุรา จริงอยู่แม้ในขณะเมาสุราแม้จะไม่ว่าตนได้กระทำอะไรลงไป ซึ่งอาจถือได้ว่าไม่มีเจตนา แต่ก่อนที่ตนจะเมาสุรานั้น ผู้ขับขี่รู้ตัวอยู่แล้วว่าอาจก่อให้เกิดอันตรายขึ้นจากการขับที่รถในขณะเมาสุรา แต่ก็ยังฝืนดื่ม กรณีเหล่านี้ ถือว่าผู้ขับขี่มาโดยประมาทมาตั้งแต่ต้น เรียกว่าเป็นการประมาทโดยจงใจ (Recklessness) ดังนั้น หากการขับที่รถนั้นไปชนคนตาย ผู้ขับขี่นอกจากจะต้องรับผิดชอบตามมาตรา 67 หรือมาตรา 43 (2) แห่งพระราชบัญญัติ จราจรทางบก พ.ศ. 2522 ยังมีความผิดฐานฆ่าคนตายโดยประมาท ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 291 อีกด้วย

ดังนั้น จากการศึกษาถึงลักษณะความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 สามารถแยกลักษณะความผิดออกได้เป็น 2 ลักษณะ คือ (วิลาสินี สิทธิโสภณ, 2564, น.5)

(1) ความผิดที่มีลักษณะไม่ร้ายแรง ความผิดประเภทนี้จะมีลักษณะที่เป็นกฎระเบียบที่ออกมาเพื่อความสะดวกหรือความมีระเบียบในการจราจร

(2) ความผิดที่มีลักษณะร้ายแรง ความผิดประเภทนี้จะเป็นความผิดที่บัญญัติขึ้นมา เพื่อป้องกันอันตรายจากการกระทำที่มีลักษณะเป็นการก่ออันตรายต่อคุณธรรมทางกฎหมาย คือ ความปลอดภัยในการจราจร

จากลักษณะความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ที่เป็นการบัญญัติขึ้นมา เพื่อความเป็นระเบียบและเป็นการป้องกันอันตรายจากการกระทำที่อาจก่อให้เกิดอันตรายในการจราจรนั้น มีความมุ่งหมายที่จะยกระดับมาตรฐานของความปลอดภัยและคุ้มครองประโยชน์ในด้านต่าง ๆ ในการจัดความเป็นระเบียบเรียบร้อยในรัฐ เพื่อประโยชน์ในทางปกครองบริหาร ความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มีลักษณะเป็นกฎหมายเทคนิค และมีลักษณะเป็นความผิด เพราะกฎหมายบัญญัติให้เป็นความผิดส่วนใหญ่ เป็นความผิดเล็กน้อยเกินกว่าที่จะถือว่าเป็นความผิดอาญาโดยแท้ การกระทำความผิดจึงเป็นการละเมิดข้อตกลงในสังคม ดังนั้น พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 โดยเนื้อแท้แล้วถือว่าเป็นความผิดในทางปกครอง จึงมีปัญหาที่ต้องพิจารณาต่อไปว่า ควรจะมีการลงโทษต่อความผิดจราจรที่มีลักษณะเป็นความผิดในทางปกครองอย่างไร จึงจะได้ผลในการปกครองให้ได้มากที่สุด เพราะวัตถุประสงค์ของการลงโทษเพื่อคุ้มครองสังคมมากกว่าเพื่อเหตุผลอื่นใดนั่นเอง

2.1.1.1 ความคิดเห็นเกี่ยวกับการกระทำความผิดกฎหมายจราจร

อภิวุฒินะวาระ (2560) กล่าวว่า ความหมายของอาชญากรรมโดยนัยทางกฎหมายจะมองที่พฤติกรรมของมนุษย์ กล่าวคือ ถ้าหากมีการกระทำที่ฝ่าฝืนบทบัญญัติของกฎหมายอาญาแล้ว ก็ถือว่าเป็นการประกอบอาชญากรรมทั้งสิ้น โดยจะไม่นำเอาสภาวะทางจิตใจซึ่งเป็นองค์ประกอบทางจิตใจของผู้กระทำผิดมาเป็นสาระสำคัญ การกระทำผิดต่อกฎหมายจราจรโดยนัยทางกฎหมายจึงถือว่าเป็นอาชญากรรม และผู้กระทำความผิดก็ถือว่าเป็นอาชญากร

แต่อาชญากรรมโดยนัยทางสังคม จะมองถึงการกระทำที่ฝ่าฝืนกฎเกณฑ์ของสังคมหรือก่อให้เกิดความเสียหายต่อสังคม โดยคำนึงถึงความร้ายแรงและเจตนาชั่วร้ายของผู้กระทำเป็นหลัก หากการกระทำผิดดังกล่าวเป็นการกระทำผิดที่มีลักษณะเป็นความผิดในตัวเอง ย่อมถือว่าเป็นอาชญากรรมโดยชัดแจ้ง (Malians) ส่วนความผิดที่กฎหมายบัญญัติว่าเป็นความผิด (Mala

Prohibit) ผู้กระทำความผิดจะมีความผิดก็ต่อเมื่อมีการกระทำความผิดตามที่กฎหมายบัญญัติเอาไว้เท่านั้น

ดังที่ได้กล่าวมาแล้วว่า ความผิดจรรยาบรรณเป็นความผิดประเภทที่กฎหมายบัญญัติเป็นความผิด มิได้เป็นความผิดในตัวเอง และส่วนใหญ่จะเป็นความผิดเล็กน้อย ประกอบกับผู้กระทำความผิดก็ไม่ได้มีเจตนาชั่วร้ายในการกระทำแต่อย่างใด โดยนัยทางสังคม จึงมองว่าการกระทำผิดกฎหมายจรรยาบรรณจึงไม่ถือว่าเป็นการประกอบอาชญากรรม สำหรับในส่วนของประชาชนและสังคมก็มีแนวโน้มในทางเดียวกับการมองอาชญากรรมโดยนัยทางสังคม

2.1.2 แนวคิดเกี่ยวกับการลงโทษผู้ฝ่าฝืนกฎหมายจรรยาบรรณ

เนื่องจากโดยทั่วไป “กฎหมายนั้นจะมีผลสมบูรณ์ยิ่งขึ้นตามเจตนารมณ์ของการออกกฎหมาย จะต้องมีการวางข้อกำหนดโทษเอาแก่บุคคลซึ่งไม่ปฏิบัติตามกฎหมายหรือข้อบังคับนั้น หรือปฏิบัติเกินไปกว่าที่ตนจะต้องทำ ซึ่งข้อกำหนดโทษนี้จะก่อให้เกิดความกลัวแก่บุคคลซึ่งฝ่าฝืนข้อกำหนดของกฎหมาย” ในทำนองเดียวกันกฎหมายจรรยาบรรณเอง ก็มีการกำหนดเรื่องโทษแก่ผู้ฝ่าฝืน ไม่ปฏิบัติตามกฎหมายเช่นเดียวกับกฎหมายอื่น ๆ เพียงแต่สถานภาพของผู้ฝ่าฝืนกฎหมายจรรยาบรรณกับผู้ฝ่าฝืนกฎหมายอื่น ๆ เช่น กฎหมายอาญาจะมีความแตกต่างกันในมุมมองของทางกฎหมายกับมุมมองของทางสังคม โดยที่ในมุมมองทางกฎหมายจะมองว่าการกระทำที่เป็นการฝ่าฝืนกฎหมาย ซึ่งบัญญัติเพื่อคุ้มครองประโยชน์สาธารณะทุกประเภทเป็นการก่ออาชญากรรม ดังนั้นผู้ฝ่าฝืนกฎหมายจรรยาบรรณในมุมมองของกฎหมาย จึงมีลักษณะเป็นการก่ออาชญากรรม (Crime ซึ่งหมายถึงการกระทำหรือละเว้นการกระทำใด ๆ ซึ่งกฎหมายมหาชนได้บัญญัติห้ามไว้ เพื่อคุ้มครองประโยชน์สาธารณะผู้ใดฝ่าฝืนจะถูกลงโทษ) แต่ในทางความรู้สึกของคนส่วนใหญ่ในสังคม กลับไม่เห็นว่าการฝ่าฝืนกฎจรรยาบรรณเป็นการก่ออาชญากรรม

โดยเหตุผลหนึ่งที่คนในสังคมไม่มองว่าผู้ฝ่าฝืนกฎจรรยาบรรณเป็นอาชญากรดังเช่นมุมมองทางด้านกฎหมาย คงเป็นเพราะการที่จะให้ผู้ที่กระทำความผิดเล็กน้อยต้องตกเป็นอาชญากร อาจก่อให้เกิดความไม่ยุติธรรมในสังคมได้ อีกทั้งความเสียหายที่จะเกิดกับความรู้สึกของผู้กระทำความผิดที่ว่าตนต้องตกเป็นอาชญากรย่อมนำมาซึ่งรอยมลทิน (Stigma) แก่ตนเองอันก่อให้เกิดผลเสียอื่น ๆ ตามมา ดังนั้น จึงอาจสรุปได้ว่าในมุมมองของสังคมเห็นว่า ผู้ฝ่าฝืนกฎจรรยาบรรณมิใช่เป็นผู้ก่ออาชญากรรม (Crime) เป็นแต่เพียงผู้กระทำความผิดที่ละเมิดกฎเกณฑ์ของสังคม (Regulatory Offences) ซึ่งการตอบโต้ของสังคมต่อผู้ฝ่าฝืนกฎจรรยาบรรณนี้ ก็จะเป็นเพียงการตักเตือนเล็กน้อยเท่านั้น ซึ่งการกระทำดังกล่าวก็อาจจะเกิดการลอกเลียนแบบได้ โดยพฤติกรรมดังกล่าว เป็นไปตามแนวคิดทฤษฎีการเลียนแบบ (Imitation Theory) ของกาเบรียล ทาร์ด (Gabriel Tarde)

วอเรซ จันทรศร (2522) ได้สรุป ทฤษฎีการเปลี่ยนแปลงไว้ดังนี้คือ นักอาชญาวิทยาและนักสังคมวิทยาชาวฝรั่งเศส ที่มีแนวความคิดว่า ทฤษฎีการเปลี่ยนแปลงหรือทฤษฎีการเอาแบบนั้นชี้ให้เห็นว่าเมื่ออาชญากรรมเกิดขึ้น มันมิได้เกิดขึ้นโดยลำพังโดดเดี่ยว แต่มีเทคนิคของการกระทำ ความผิดที่คล้ายคลึงกันเกิดตามมา ด้วยเป็นปัญหาลูกโซ่ ทาร์ดได้ศึกษากรณีตัวอย่างของอาชญากรรมหลายกรณี และในที่สุดได้ตั้งกฎแห่งการเปลี่ยนแปลงขึ้นมา กล่าวคือ

- 1) มนุษย์มีแนวโน้มที่จะเลียนแบบแฟชั่นและประเพณีของคนอื่น ถ้ากลุ่มที่แตกต่างกันมาอยู่ร่วมกันก็จะส่งเสริมให้เกิดการเลียนแบบมากขึ้น
- 2) ผู้ที่มีฐานะต่ำกว่าจะเลียนแบบผู้ที่มีฐานะสูงกว่า โดยอาชญากรรมหลายชนิดที่เริ่มเกิดขึ้นในหมู่มุขชั้นสูง และแพร่หลายไปในหมู่มุขชั้นต่ำโดยการเลียนแบบ
- 3) มนุษย์จะเลียนแบบพฤติกรรมที่เกิดขึ้นใหม่ถ้าหากว่าพฤติกรรมแบบเก่า ๆ หลาย ๆ แบบ เกิดขัดแย้งกัน และเชื่อว่าการเลียนแบบเป็นการเรียนรู้อย่างหนึ่งและการเลียนแบบบางอย่าง ทำให้เกิดอาชญากรรมและอาชญากรรมจะแพร่ไปในลักษณะเดียวกันกับแฟชั่น

ส่วนด้านแนวคิดและทฤษฎีในการลงโทษนั้น นักอาชญาวิทยาชาวอิตาลีชื่อ ซีซาร์ เบ็คคาเรีย (Cesare Beccaria) เป็นนักอาชญาวิทยาที่เป็นนักกฎหมายด้วย และได้รับการยกย่องว่าเป็น ปราชญ์แห่งวงการอาชญาวิทยา ได้นำเสนอแนวความคิดหลายประการ ที่นำไปสู่การปฏิรูปพื้นฐานทางสาขาอาชญาวิทยาและปฏิรูปกระบวนการยุติธรรมที่สำคัญ และได้เสนอหลักในการกำหนดความรับผิดชอบและโทษทางอาญาแก่บุคคล ที่เรียกว่า “หลักการลงโทษที่เหมาะสมกับลักษณะของความผิด” (Punishment Fit to the Crime) ตามแนวความคิดสำนักคลาสสิก (Classical School) สำนักนี้มีรากฐานความเชื่อว่ามีเจตจำนงอิสระ (Free Will) ซึ่งแนวความคิดของนักทฤษฎีเจตจำนงอิสระ (Free Will) มีความเห็นว่าเป็นเมื่ออาชญากรรมมีความเป็นอิสระที่จะเลือกที่จะปฏิบัติ ระหว่างความถูกต้องและความผิดทางศีลธรรม ซึ่งเป็นการประทุษร้ายต่อความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมอันดีของชุมชน จึงสมควรที่จะได้รับการประณามทางศีลธรรม และได้รับการลงโทษอย่างสาสมกับความผิด เพื่อก่อให้เกิดความหยาบช้าและมีให้เป็นเยี่ยงอย่างแก่ผู้อื่น (The Concept of Moral Condemnation and Deterrence by Punishment) (ณัฐวิวัฒน์ สุทธิโยธิน, 2553, น. 13)

2.1.2.1 ทฤษฎีการลงโทษที่มาจากความคิดที่ว่ามนุษย์มีเจตจำนงอิสระ (Free Will) มี 2 ทฤษฎี คือ

1) ทฤษฎีทดแทนความผิด (Retributive Theory) ซึ่งเห็นว่าคนเรามีเจตจำนงอิสระ (Free Will) ที่จะเลือกกระทำสิ่งต่าง ๆ ได้ ดังนั้นเมื่อผู้ใดเลือกกระทำความผิด เราจึงควรลงโทษเขาที่เลือกกระทำผิดนั้น เพื่อชดเชยความยุติธรรมที่เสียไปให้กลับคืนมา

2) ทฤษฎีอรรถประโยชน์ (Utilitarian Theory) ซึ่งเห็นว่า เมื่อคนเรามีเจตจำนงอิสระ (Free Will) ที่จะเลือกกระทำสิ่งต่าง ๆ ได้ ดังนั้น เราจึงควรลงโทษเขาเพื่อความมุ่งหมายในการป้องกันสังคม เพื่อข่มขู่ไม่ให้คนอื่นใช้เจตจำนงอิสระ (Free Will) ในการเลือกกระทำสิ่งต่าง ๆ ที่ขัดกับกฎหมายสำหรับการลงโทษผู้ซบเซ่ที่ฝ่าฝืนพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ผู้ศึกษามีความเห็นว่ ทฤษฎีที่เหมาะสมในการนำมาปรับใช้น่าจะเป็นทฤษฎีอรรถประโยชน์มากกว่าทฤษฎีทดแทนความผิด เนื่องจาก

2.1) พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มีวัตถุประสงค์เพื่อคุ้มครองและจัดระเบียบสังคม ดังนั้น การลงโทษผู้ที่ฝ่าฝืนจึงควรลงโทษเขา เพื่อความมุ่งหมายในการป้องกันสังคมเป็นประการสำคัญ มิใช่ลงโทษเพื่อทดแทนความผิดของเขา

2.2) โทษที่กำหนดในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ส่วนใหญ่ มีวัตถุประสงค์ในการลงโทษเพื่อเป็นการข่มขู่ปราบปรามมิให้มีการกระทำความผิดขึ้น ซึ่งตรงกับกรลงโทษตามทฤษฎีอรรถประโยชน์ ที่ต้องการข่มขู่ไม่ให้คนอื่นใช้เจตจำนงอิสระ (Free Will) ในการเลือกกระทำสิ่งต่าง ๆ ที่ขัดต่อกฎหมาย

2.1.2.2 ทฤษฎีการลงโทษที่ควรจะนำมาปรับใช้กับการลงโทษผู้ซบเซ่ที่ฝ่าฝืนพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ.2522 ควรจะเป็นทฤษฎีอรรถประโยชน์ ซึ่งความคิดของทฤษฎีนี้มีอยู่ 5 ประการ คือ

1) มนุษย์ขึ้นอยู่กับอิทธิพล 2 ประการ คือ ความเจ็บปวด (Pain) และความพอใจ (Pleasure) มนุษย์จะหลีกเลี่ยงความเจ็บปวดและแสวงหาสิ่งที่ตนพอใจ

2) สิ่งที่ดีที่ถูกต้องสำหรับมนุษย์ก็คือ สิ่งที่น่าความพอใจและนำความสุขมาให้มนุษย์ ความคิดในข้อนี้ Bentham เรียกว่า หลักแห่งประโยชน์ (Principle of Utility)

3) หลักแห่งประโยชน์ในข้อ 2 ใช้ได้ทั้งปัจเจกชนและสังคม กล่าวคือ ถ้าการกระทำกระทบแต่เพียงบุคคลเดียว ก็สามารถวัดความดีความเลวของการกระทำนั้น โดยการพิจารณาว่าเป็นการนำความสุขมาสู่บุคคลนั้นหรือไม่เป็นส่วนตัว แต่ถ้าผลของการกระทำทำความผิดกระทบถึงคนหลายฝ่ายหรือสังคมแล้ว ความดีที่สุุดคือการกระทำที่ก่อให้เกิดความสุขมากที่สุดแก่คนจำนวนมากที่สุด (The Greatest Happiness of the Greatest Number)

4) ในการบัญญัติกฎหมาย ให้พิจารณาว่ากฎหมายนั้นทำให้ความสุขของสังคมเพิ่มขึ้นหรือไม่ ถ้าเพิ่มขึ้นก็ควรออกกฎหมายนั้น กฎหมายที่มีพื้นฐานบนหลักประโยชน์ จะมีหน้าที่ห้ามการกระทำของปัจเจกชนที่มีผลประโยชน์หรือความสุข ซึ่งไม่สอดคล้องกับผลประโยชน์ของสังคม วิธีการก็คือ ทำให้ปัจเจกชนรู้สึกว่าการกระทำกฎหมายก็จะถูกลงโทษ ซึ่งนำความเจ็บปวดมาสู่ตนเอง เช่นนี้แล้ว ปัจเจกชนก็จะปฏิบัติเพื่อผลประโยชน์ส่วนตัว ที่ไม่ขัดกับผลประโยชน์ของสังคม ผลประโยชน์ทั้งหมดและความสุขของสังคมก็จะเกิดขึ้น

5) ความชอบธรรมในการลงโทษ อยู่ที่ผลดีที่การลงโทษนั้น จะก่อให้เกิดผลดีอย่างไรขึ้นบ้าง หากการลงโทษก่อให้เกิดผลในการป้องกันสังคมให้พ้นจากผลร้ายของอาชญากรรม การลงโทษนั้นก็มีความชอบธรรมที่รัฐจะสามารถลงโทษประชาชนของตนเองได้

2.1.2.3 วัตถุประสงค์ของการลงโทษ

เนื่องจากกฎหมายอาญามีจุดมุ่งหมายเพื่อรักษาความสงบเรียบร้อยของคนในสังคม เมื่อมีการกระทำความผิดเกิดขึ้นในสังคม ผู้กระทำความผิดก็ต้องได้รับโทษตามที่กฎหมายบัญญัติไว้ ซึ่งการใช้ดุลพินิจในการกำหนดโทษให้กับผู้กระทำความผิดนั้น ก็จะต้องมีความเหมาะสมกับพฤติการณ์ของความผิดที่เกิดขึ้นและต้องเกิดประโยชน์ในหลาย ๆ ด้าน โดยพิจารณาจากแนวคิดตามทฤษฎีการลงโทษได้ดังนี้

วัตถุประสงค์ของการลงโทษที่สำคัญ ดังนี้

1) เพื่อการแก้แค้นทดแทน เป็นหลักการลงโทษที่เป็นไปตามแนวความคิดว่า ผู้ใดกระทำการใดย่อมได้ผลตอบแทนจากการกระทำนั้น เป็นการลงโทษเพื่อเป็นการแก้แค้นทดแทนนั้น จะได้ผลต่อเมื่อได้กระทำโดยรวมอย่างรวดเร็วและรุนแรง มิเช่นนั้น ประชาชนอาจขาดความเชื่อมั่นในกระบวนการยุติธรรม และอาจหาหนทางแก้แค้นผู้กระทำความผิดด้วยตนเองก็ได้ ดังนั้น การลงโทษเพื่อแก้แค้นทดแทนจะเน้นการลงโทษให้สาสมกับการกระทำความผิด ถ้าการกระทำผิดร้ายแรงเพียงใดโทษที่ผู้กระทำความผิดจะได้รับทดแทนนั้นก็รุนแรงเช่นกัน

วัตถุประสงค์ของการลงโทษเพื่อการแก้แค้นผู้กระทำความผิด เพื่อจะยับยั้งไม่ให้อาชญากรรมเกิดขึ้น โดยทั่วไปการลงโทษในสมัยโบราณ จะมีลักษณะการแก้แค้นซึ่งถือเป็นการตอบแทนต่อผู้กระทำความผิด วิธีการนี้ไม่มีข้อกำหนดหรือกฎเกณฑ์แน่นอน ขึ้นอยู่กับความพอใจ เมื่อมีการกระทำความผิดเกิดขึ้น ผู้ที่ตกเป็นเหยื่อหรือญาติพี่น้องของเหยื่อจะใช้วิธีการตอบแทนโดยการแก้แค้น ซึ่งปรากฏว่าการลงโทษนั้นค่อนข้างรุนแรงและเกินขอบเขต มีความทารุณโหดร้าย ปราศจากมนุษยธรรม ต่อมา จึงได้มีการกำหนดโทษตอบแทนผู้กระทำความผิด โดยขึ้นอยู่กับ

กับความหนักเบาของการกระทำความผิด ซึ่งเป็นกฎที่ใช้ในสมัยโบราณ อันได้แก่ “ตาต่อตา ฟันต่อฟัน”

2) เพื่อเป็นการข่มขู่ยับยั้ง เป็นการข่มขู่ผู้กระทำความผิดให้เกิดความเข็ดหลาบ และไม่กล้ากระทำ ความผิดซ้ำอีกในอนาคต และเพื่อเป็นตัวอย่งให้แก่คนทั่วไปว่า ผู้กระทำความผิดย่อมได้รับการลงโทษอย่างแท้จริง ให้คนทั่วไปเกิดความเกรงกลัวไม่กล้าที่จะกระทำความผิดตาม จะได้ไม่เลียนแบบหรือเอาเยี่ยงอย่าง ซึ่งวัตถุประสงค์ของการลงโทษในเรื่องนี้ มุ่งเน้นที่จะให้มีผลเป็นการข่มขู่ ซึ่งอาจจะมีผลกระทบก็คือเป็นการตัดโอกาสไม่ให้ผู้กระทำความผิดได้แก้ไขปรับปรุงตัว เนื่องจากผู้กระทำความผิดถูกตราหน้าในสังคมหรือต่อหน้าสาธารณชนว่าเป็นคนไม่ดี หากกรณีผู้กระทำความผิดที่กระทำความผิดครั้งแรก หรือกระทำความผิดโดยประมาท ผู้กระทำความผิดก็จะต้องไปรับโทษร่วมกับนักโทษรายอื่น ๆ ซึ่งอาจทำให้บุคลิกภาพหรือความประพฤติของบุคคลคน ๆ นั้นเสื่อมเสียลงไปได้

วัตถุประสงค์ในการลงโทษเพื่อเป็นการข่มขู่หรือยับยั้งหรืออาจกล่าวอีกนัยว่า เป็นการป้องปรามการกระทำความผิด วัตถุประสงค์ในการลงโทษประเภทนี้ สอดคล้องกับแนวคิดอรรถประโยชน์นิยม (Utilitarianism) ที่ว่าการลงโทษต้องเกิดประโยชน์ด้วย ซึ่งประโยชน์ในที่นี้หมายถึง การยับยั้งการกระทำความผิดขึ้นอีกในสังคม โดยการลงโทษให้ผู้กระทำความผิดรู้สึกเข็ดหลาบ และเป็นเยี่ยงอย่าง ไม่ให้ผู้อื่นกระทำการอันเป็นความผิดตามซึ่งจากที่กล่าวมา สามารถอธิบายได้ว่า การลงโทษเพื่อข่มขู่หรือยับยั้งจะเกิดผล 2 ประการ คือ การข่มขู่หรือยับยั้งแบบทั่วไป (General Deterrence) และการข่มขู่หรือยับยั้งแบบเฉพาะราย (Special Deterrence)

ดังนั้น ประการแรก การข่มขู่หรือยับยั้งแบบทั่วไป (General Deterrence) หมายถึง การข่มขู่หรือยับยั้งให้บุคคลโดยทั่วไปที่ยังมิได้กระทำการอันเป็นความผิดทำให้ประชาชนไม่กล้าที่จะกระทำความผิด ดังจะเห็นได้จากการลงโทษในยุคสมัยก่อน ซึ่งมักจะเป็นการลงโทษโดยกระทำในที่สาธารณะ เพื่อให้เป็นตัวอย่างแก่ประชาชนในสังคมว่า หากกระทำความผิดแล้วจะต้องได้รับโทษอย่างไร อันเป็นการข่มขู่หรือป้องปรามเพื่อไม่ให้ประชาชนในสังคมกระทำการอันเป็นความผิด ประการที่สอง การข่มขู่หรือยับยั้งแบบเฉพาะราย (Special Deterrence) หมายถึง การข่มขู่หรือยับยั้งผู้กระทำความผิดที่ได้รับการลงโทษแล้วเป็นการเฉพาะราย เพื่อมิให้บุคคลนั้นกลับไปกระทำความผิดซ้ำอีก ซึ่งถือได้ว่าเป็นการลงโทษเพื่อให้ผู้กระทำความผิดรู้สึกเข็ดหลาบจนไม่กล้าที่จะกระทำความผิดอีก ดังนั้น ปัจจัยสำคัญของการลงโทษเพื่อข่มขู่หรือยับยั้ง จึงเป็นเรื่องของการให้น้ำหนักกับกระบวนการในการลงโทษมากกว่าตัวโทษเอง กล่าวคือ กระบวนการในการลงโทษ จะต้องมีความรวดเร็วและแน่นอน ทำให้เห็นว่าเมื่อบุคคลใดได้กระทำความผิดขึ้นแล้ว ก็

ถูกจับไปลงโทษได้อย่างแน่นอน เพราะถือว่าการกระทำความผิดเป็นเรื่องที่ไม่สามารถยอมรับผิดของสังคม กระบวนการลงโทษที่มีประสิทธิภาพจึงมีความสำคัญเป็นอย่างมากสำหรับวัตถุประสงค์ในการลงโทษทางอาญาประเภทนี้

อย่างไรก็ตาม การวัดระดับความกลัวของแต่ละบุคคล เพื่อหาเกณฑ์มาตรฐานในการกำหนดโทษสำหรับการกระทำความผิดทั้งหลายเป็นเรื่องที่กระทำได้ยาก เนื่องจากเป็นเรื่องภายในจิตใจของแต่ละบุคคล หากว่ามีกำหนดโทษที่รุนแรง ก็อาจจะความเกิดไม่เป็นที่ธรรมต่อตัวผู้กระทำความผิด เพราะยิ่งเพิ่มลักษณะของการข่มขู่หรือยับยั้งในการลงโทษมากขึ้นเท่าไรก็จะยิ่งกระทบต่อสิทธิมนุษยชนของบุคคลนั้นมากขึ้นเช่นกัน (ปกบ้อง ศรีสนธิ, 2563)

3) เพื่อเป็นการตัดโอกาสการกระทำความผิด เป็นการคุ้มครองสังคมให้พ้นภัยอันตรายจากอาชญากรรม โดยการตัดผู้กระทำความผิดออกจากสังคมอย่างถาวร ได้แก่ การลงโทษประหารชีวิต ส่วนการลงโทษจำคุก ถือเป็นการแยกผู้กระทำความผิดออกจากสังคมและป้องกันสังคมให้พ้นจากการกระทำความผิดของบุคคลผู้นั้นเป็นการชั่วคราว

วัตถุประสงค์ในการลงโทษเพื่อตัดโอกาสการกระทำความผิด เป็นอีกหนึ่งทฤษฎีที่สอดคล้องกับแนวคิดอรรถประโยชน์นิยม (Utilitarianism) กล่าวคือ ในระหว่างที่ผู้กระทำความผิดถูกลงโทษก็จะเปรียบเสมือนเป็นการตัดความสามารถในการกระทำความผิด เพื่อคุ้มครองความสงบเรียบร้อยของสังคมได้ในเวลาเดียวกัน ซึ่งการตัดโอกาสการกระทำความผิดนี้อาจแบ่งออกได้เป็นสองลักษณะคือ การตัดโอกาสโดยถาวร เช่น การลงโทษประหารชีวิต ซึ่งผู้กระทำความผิดจะไม่มีโอกาสกลับมากระทำความผิดอีก และการตัดโอกาสชั่วคราว เช่น การจำคุก หรือการกักขัง เป็นการตัดโอกาสในการกระทำความผิดเพียงช่วงระยะเวลาใดเวลาหนึ่ง แม้การลงโทษเพื่อตัดโอกาสการกระทำความผิดจะมีความคล้ายคลึงกับการลงโทษเพื่อการข่มขู่หรือยับยั้งและการลงโทษเพื่อการปรับปรุงแก้ไข ในลักษณะที่ว่าเป็นความต้องการที่จะไม่ให้ผู้กระทำความผิดได้กระทำความผิดซ้ำ แต่แตกต่างกันที่วัตถุประสงค์ อันถือเป็นเจตนารมณ์เบื้องหลัง กล่าวคือ การลงโทษเพื่อการข่มขู่หรือยับยั้งมุ่งให้ผู้กระทำความผิดเกิดความเกรงกลัว ไม่กล้ากระทำความผิดขึ้นอีก

ส่วนการลงโทษเพื่อการปรับปรุงแก้ไขเป็นการมุ่งอบรมให้ผู้กระทำความผิดไม่กระทำความผิดอีกด้วยความสมัครใจ และปรับปรุงแก้ไขให้บุคคลนั้น สามารถงดเว้นการกระทำความผิดได้แต่การลงโทษเพื่อตัดโอกาสการกระทำความผิด มุ่งเน้นไปที่การตัดโอกาสหรือตัดความสามารถในการกระทำความผิด แม้ว่าผู้กระทำความผิดนั้นจะไม่ได้เกรงกลัวหรือกลับใจแต่อย่างใด ดังนั้น หากมีการลงโทษโดยพิจารณาแต่วัตถุประสงค์เพื่อตัดโอกาสการกระทำความผิด

โดยไม่มีกรปรับปรุงแก้ไขพฤติกรรมของผู้กระทำความผิดควบคู่ไปด้วย ก็จะทำให้ผู้กระทำความผิดเมื่อพ้นโทษออกมาแล้ว อาจจะมีโอกาสในการกระทำความผิดซ้ำ จนเกิดเป็นปัญหาของสังคมในที่สุด (ฉนวนรัก ศิวะกุล, 2562)

4) เพื่อการฟื้นฟูแก้ไข มนุษย์นั้นเห็นคุณค่าแห่งการอยู่ร่วมกันอย่างปกติสุข ประกอบด้วยศีลธรรมจรรยาดีงามและการมีมนุษยธรรม การลงโทษในแนวใหม่จึงมุ่งไปสู่การแก้ไขอบรมนิสัยของผู้ที่ถูกลงโทษ เพื่อให้กลับเป็นคนดี มิใช่ใช้วิธีการลงโทษผู้กระทำความผิดเพื่อการแก้แค้นเหมือนสมัยก่อน ซึ่งปัจจุบันเห็นได้ว่า การลงโทษเพื่อแก้แค้นไม่ก่อให้เกิดประโยชน์แก่สังคมในทางตรงกันข้ามกลับกลายเป็นโทษ อาจจะทำให้ผู้กระทำความผิดมีความประพฤติไปในทางที่ไม่ดียิ่งขึ้น สำหรับผู้กระทำความผิดตามที่กฎหมายจราจรกำหนดนั้น ในกฎหมายจราจรมักจะกำหนดโทษไว้เป็นโทษปรับ หรือจำคุก หรือทั้งจำทั้งปรับ สำหรับโทษปรับนั้น เป็นกรณีที่เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรพบการกระทำความผิดและจับกุมผู้กระทำความผิดไว้ และได้มีการออก ใบสั่งเจ้าพนักงานจราจรให้แก่ผู้กระทำความผิดหรือผู้ที่ถูกจับกุม ผู้กระทำความผิดหรือผู้ที่ถูกจับกุมจะต้องชำระค่าปรับตามที่กฎหมายกำหนดข้อดีของโทษปรับ คือ โทษปรับนั้นผู้กระทำความผิดจะต้องชำระเงินค่าปรับให้แก่รัฐซึ่งเป็นผลประโยชน์แก่รัฐอย่างหนึ่ง ซึ่งเป็นโทษที่ใช้กันมาก

นอกจากประโยชน์ในด้านนี้แล้ว ยังมีประโยชน์อย่างอื่นอีก คือ ถ้าไม่ปรับและใช้วิธีการจำคุกแก่ผู้กระทำความผิดแล้ว รัฐก็ต้องมีภาระเลี้ยงดูผู้กระทำความผิดตลอดเวลาที่ถูกจำคุก ในระหว่างถูกจำคุกนั้นก็ขาดรายได้จากอาชีพปกติ และเมื่อออกจากเรือนจำแล้วก็ยากที่จะดำเนินอาชีพเดิมต่อไปได้ ทำให้ครอบครัวได้รับความลำบากมากขึ้น และถ้าใช้โทษจำคุกบ่อยเกินไปเรือนจำต่าง ๆ ก็แออัด จิตใจและความประพฤติของนักโทษก็จะทำให้กลับเป็นคนดีได้ยากยิ่งขึ้น ประการสำคัญที่สุด คือ การลงโทษจำคุกเป็นโทษที่ กระทบกระเทือนจิตใจของผู้กระทำความผิดเป็นอย่างมาก และยิ่งถ้าได้ไปมีการติดต่อสมาคมหรือรับอิทธิพลอันเลวร้ายจากคนที่ต้องโทษจำคุกอยู่ในเรือนจำด้วยกัน ก็อาจจะทำให้คนที่เพิ่งเคยผิดพลาดครั้งแรกกลายเป็นคนที่มีจิตใจชั่วร้ายและกระทำผิดต่อไปได้ นอกจากนี้ การต้องโทษจำคุกทำให้สังคมรังเกียจเมื่อพ้นโทษออกมาแล้วใคร ๆ ก็มองไปในแง่ที่ว่าเป็นคนที่เคยติดคุกมาก่อน ไม่อาจจะทำงานร่วมกับใครได้ เป็นต้น

ข้อเสียของโทษปรับ คือ การปรับไม่ได้ช่วยให้ผู้กระทำความผิดดีขึ้นแต่ประการใด เพราะเขาไม่ได้รับการแก้ไขในด้านความประพฤติหรือจิตใจแต่อย่างใดเลย เมื่อเสียค่าปรับแล้วก็อันเสร็จสิ้นไปและอาจจะไปกระทำความผิดขึ้นใหม่ได้ นอกจากนี้โทษปรับยังสร้างผลที่เลื่อมล้ำในระหว่างผู้กระทำความผิดอีกด้วย กล่าวคือ ในกรณีที่ผู้กระทำความผิดเป็น

คนมีฐานะ การที่กฎหมายกำหนดให้ปรับเป็นเงินไม่เกิน 500 บาท หรือไม่เกิน 1,000 บาทซึ่งเป็นความผิดลหุโทษนั้น ผู้ที่มีฐานะพอที่จะจ่ายค่าปรับได้ก็จะไม่รู้สึกรังไรเลย แต่สำหรับคนยากจนที่ไม่มีเงินจ่ายค่าปรับก็กลับจะต้องถูกดำเนินการอย่างอื่นแทน เป็นต้น

จึงอาจกล่าวสรุปได้ว่า การลงโทษผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจร ในพื้นที่รับผิดชอบของสถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง โดยปัญหาและอุปสรรคของการบังคับใช้กฎหมายจราจร เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนนั้น ยังไม่สามารถที่จะแก้ปัญหาได้อย่างมีประสิทธิภาพ เนื่องจากที่ผ่านมาได้มีการดำเนินการในเรื่องของการลงโทษผู้กระทำความผิด หรือมีการข่มขู่ขังผู้ที่จะกระทำความผิด แต่ปรากฏว่า สถิติผลการจับกุมหรือสถิติการเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่รับผิดชอบของสถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้องกลับพบว่า มีจำนวนผู้ที่ได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิตจากอุบัติเหตุในท้องถนน กลับเพิ่มมากขึ้น ซึ่งปัจจัยส่วนหนึ่งมาจาก ตัวผู้กระทำความผิดเอง ที่ขับด้วยความประมาท คึกคะนอง หรือ รู้เท่าไม่ถึงการณ์ อีกส่วนหนึ่งเกิดจากวิศวกรรมทางถนน สภาพแวดล้อมเสี่ยงอันอาจเกิดอุบัติเหตุได้ และพื้นที่เองสำคัญอีกส่วนหนึ่งคือ ผู้บังคับใช้กฎหมายจราจร นั่นคือ เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรสถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง

การบังคับใช้กฎหมายจราจร ในเขตพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้องนั้น เป็นไปด้วยความยากลำบาก เนื่องจากตัวบทกฎหมายเอง ยังไม่สามารถที่จะมีสภาพบังคับ อาทิเช่น การจอดรถในที่ห้ามจอด เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ทำได้เพียงที่จำเป็นแค่ ออกใบสั่ง บังคับ ล้อ ได้ในระดับต้น ไม่สามารถที่จะยกหรือเคลื่อนย้ายได้เลยทันที เนื่องจากต้องเป็นไปตามลำดับการบังคับใช้กฎหมาย หรือ กรณีรถบรรทุกวิ่งในเวลาห้ามในช่วงเวลาเร่งด่วน ตัวเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรเองไม่สามารถที่จะออกใบสั่ง หรือสั่งห้ามมิให้รถบรรทุกดังกล่าวห้ามวิ่งหรือออกใบสั่งได้ทันที เนื่องจากพื้นที่รับผิดชอบสถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้องนั้น ถนนแจ้งวัฒนะและถนนงามวงศ์วาน ไม่มีสถานที่เก็บรถบรรทุกขนาดใหญ่ หากดำเนินการจับกุมก็จะเกิดปัญหาสภาพการจราจรหรืออำนาจในการสั่งให้รถบรรทุกออกนอกพื้นที่นั้น ตำรวจจราจรไม่มีอำนาจสั่งให้รถบรรทุกดังกล่าว เคลื่อนย้ายออกนอกพื้นที่ทันที ซึ่งหากเจ้าหน้าที่ตำรวจดำเนินการจับกุม ก็อาจจะมีประชาชน ถ่ายรูปร้องเรียนว่า ทำการจับกุมในเวลาเร่งด่วนหรือกระทำเกินกว่าเหตุ ทำให้เกิดปัญหาสภาพการจราจรขึ้นได้ จึงกล่าวได้ว่า ปัญหาการลงโทษผู้กระทำความผิดในปัจจุบันยังไม่สอดคล้องกับการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจสถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง รวมถึงสภาวะการทางสังคมไทยในปัจจุบัน อันเป็นส่วนหนึ่งของปัญหาและอุปสรรคในการบังคับใช้กฎหมายจราจรเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน ในพื้นที่รับผิดชอบของสถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้องด้วย

2.2 แนวคิดเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายจราจร

2.2.1 กระบวนการจับกุมของเจ้าพนักงาน

การดำเนินการจับกุมผู้กระทำผิดกฎหมายจราจร เริ่มต่อเมื่อเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ พบว่า ผู้ขับขี่ผู้ใดหรือบุคคลในรถฝ่าฝืนหรือรถมีสภาพไม่ถูกต้องตามที่กฎหมายกำหนด สามารถสั่งให้ผู้ขับขี่หยุดรถและดำเนินการ ได้ 2 ประเภท คือ ว่ากล่าวตักเตือน หรือออกใบสั่งให้ผู้ขับขี่ไปยังสถานีตำรวจ หรือที่ทำการของเจ้าพนักงานจราจร เพื่อชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบ การดำเนินการดังกล่าวสามารถดำเนินการต่อผู้กระทำผิดจราจรได้ทุกความผิด โดยโทษนั้นต้องเป็นโทษปรับสถานเดียวหรือมีโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือนและมีโทษปรับ ยกเว้นความผิดร้ายแรง เช่น ความผิดฐานขับขี่รถภายใต้อิทธิพลของยาเสพติด การขับรถในขณะหย่อนความสามารถเมาสุรา การขับแข่งรถในทาง เป็นต้น ซึ่งกฎหมายห้ามมิให้ว่ากล่าวตักเตือนหรือเปรียบเทียบปรับ ต้องนำตัวส่งพนักงานสอบสวนเพื่อสอบสวนส่งฟ้องศาลตามเขตอำนาจต่อไป

2.2.2 กระบวนการออกใบสั่ง

เมื่อปรากฏแก่เจ้าพนักงานจราจร ไม่ว่าจะพบด้วยตนเอง หรือโดยการใช้เครื่องอุปกรณ์ หรือโดยวิธีการอื่นใดว่า ผู้ขับขี่ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้หรือตามกฎหมายอื่นอันเกี่ยวกับรถหรือการใช้ทางที่เป็นความผิดที่มีโทษปรับสถานเดียว หรือมีโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือนและมีโทษปรับ เจ้าพนักงานจราจรจะว่ากล่าวตักเตือนหรือออกใบสั่งให้ผู้ขับขี่ผู้นั้นชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบก็ได้

ในกรณีเจ้าพนักงานจราจรที่ออกใบสั่งไม่พบตัวผู้ขับขี่ ให้ติด ผูก หรือแสดงใบสั่งไว้ที่รถให้ผู้ขับขี่สามารถเห็นได้ง่าย หากไม่สามารถติด ผูก หรือแสดงใบสั่งไว้ที่รถได้ไม่ว่าด้วยเหตุใด ให้ส่งใบสั่งพร้อมด้วยพยานหลักฐานโดยทางไปรษณีย์ลงทะเบียนตอบรับไปยังภูมิลำเนาของเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถเพื่อให้ชำระค่าปรับภายในระยะเวลาที่กำหนดในใบสั่งนั้น ทั้งนี้ ตามระเบียบที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนด ให้นำความในวรรคสองมาใช้บังคับกับกรณีที่เจ้าพนักงานจราจรพบการกระทำความผิดตามพระราชบัญญัตินี้หรือตามกฎหมายอื่นอันเกี่ยวกับรถหรือการใช้ทาง แต่ไม่อาจทราบตัวผู้ขับขี่ด้วยโดยอนุโลม เกณฑ์การกำหนดจำนวนค่าปรับตามที่เปรียบเทียบและแบบของใบสั่งตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติประกาศกำหนด (พระราชบัญญัติจราจรทางบกฯ มาตรา 140)

เมื่อเจ้าพนักงานจราจรได้ติด ผูก หรือแสดงใบสั่งไว้ที่รถหรือส่งใบสั่งทางไปรษณีย์ตามมาตรา 140 วรรคสองและวรรคสามแล้ว ให้ถือว่าเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถได้รับใบสั่ง เมื่อพ้นกำหนดสิบห้าวันนับแต่วันที่ติด ผูก หรือแสดงใบสั่งไว้ที่รถหรือส่งใบสั่งทางไปรษณีย์ดังกล่าว เว้นแต่จะมี

การพิสูจน์ได้ว่าไม่มีการได้รับหรือได้รับหลังจากวันนั้น เมื่อเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถได้รับใบสั่งดังกล่าวแล้ว ให้สันนิษฐานว่าเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถนั้นเป็นผู้กระทำความผิดตามที่ระบุในใบสั่ง เว้นแต่เจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถจะได้แจ้งต่อพนักงานสอบสวนภายในสามสิบวัน นับแต่วันที่ได้รับใบสั่งว่าผู้อื่นเป็นผู้ขับขี่ และผู้นั้นยอมรับว่าตนเป็นผู้ขับขี่ หรือในกรณีที่ไม่มีผู้ใดยอมรับว่าเป็นผู้ขับขี่ เจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถซึ่งไม่ใช่บุคคลจะต้องแสดงหลักฐานให้พนักงานสอบสวนเชื่อได้ว่าตนเองมิได้เป็นผู้ขับขี่นั้น

ในกรณีที่เจ้าพนักงานจราจรได้กล่าวตักเตือนหรือออกใบสั่งให้ผู้ขับขี่ผู้ใดตามมาตรา 140 แล้ว หากเจ้าพนักงานจราจรเห็นว่าผู้ขับขี่ผู้นั้นอยู่ในสภาพที่หากให้ขับรถต่อไปอาจเป็นอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย หรือทรัพย์สินของตนเองหรือผู้อื่น ให้เจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจยึดใบอนุญาตขับขี่ของผู้ขับขี่ดังกล่าว หรือบันทึกการยึดใบอนุญาตขับขี่ด้วยวิธีการทางข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ หรือระงับการใช้รถเป็นการชั่วคราวเพื่อมิให้ผู้นั้นขับรถ และให้เจ้าพนักงานจราจรคืนใบอนุญาตขับขี่ หรือยกเลิกการบันทึกการยึดใบอนุญาตขับขี่ด้วยวิธีการทางข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ หรือยอมให้ผู้ขับขี่ขับรถได้เมื่อผู้ขับขี่นั้นอยู่ในสภาพที่สามารถขับรถต่อไปได้หรือเมื่อเจ้าพนักงานจราจรแน่ใจว่าผู้ขับขี่จะไม่ขับรถในขณะที่อยู่ในสภาพดังกล่าว ทั้งนี้ ตามระเบียบที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติและอธิบดีกรมการขนส่งทางบก่วมกันกำหนด

2.2.3 กระบวนการตรวจยึดใบขับขี่

ในกรณีที่เจ้าพนักงานจราจรได้กล่าวตักเตือนหรือออกใบสั่งให้ผู้ขับขี่ผู้ใดตามมาตรา 140 แล้ว หากเจ้าพนักงานจราจรเห็นว่าผู้ขับขี่ผู้นั้นอยู่ในสภาพที่หากให้ขับรถต่อไปอาจเป็นอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย หรือทรัพย์สินของตนเองหรือผู้อื่น ให้เจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจยึดใบอนุญาตขับขี่ของผู้ขับขี่ดังกล่าว หรือบันทึกการยึดใบอนุญาตขับขี่ด้วยวิธีการทางข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ หรือระงับการใช้รถเป็นการชั่วคราวเพื่อมิให้ผู้นั้นขับรถ และให้เจ้าพนักงานจราจรคืนใบอนุญาตขับขี่ หรือยกเลิกการบันทึกการยึดใบอนุญาตขับขี่ด้วยวิธีการทางข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ หรือยอมให้ผู้ขับขี่ขับรถได้เมื่อผู้ขับขี่นั้นอยู่ในสภาพที่สามารถขับรถต่อไปได้หรือเมื่อเจ้าพนักงานจราจรแน่ใจว่าผู้ขับขี่จะไม่ขับรถในขณะที่อยู่ในสภาพดังกล่าว

ทั้งนี้ ตามระเบียบที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติและอธิบดีกรมการขนส่งทางบก่วมกันกำหนด โดยเจตนารมณ์ของมาตรานี้ มีที่มาจากข้อเท็จจริงในทางปฏิบัติของเจ้าพนักงานจราจรว่า เมื่อพบการกระทำความผิดที่สามารถเปรียบเทียบปรับได้ตามกฎหมายจราจร เช่น ความผิดกรณีผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่สวมหมวกนิรภัย เมื่อเจ้าพนักงานจราจรได้พบการกระทำความผิดและออกใบสั่งแก่ผู้ขับขี่นั้นแล้ว ผู้ขับขี่นั้นยังสามารถขับต่อไปได้ ทั้งที่ยังคงไม่สวมหมวกนิรภัยนั้น เพราะตามกฎหมายเดิมให้อำนาจเจ้าพนักงานจราจรเพียงแค่ออกใบสั่ง เมื่อพบการกระทำความผิด

ดังกล่าวเท่านั้น ไม่มีอำนาจดำเนินการอย่างอื่นใดกับผู้ขับขี่ดังกล่าวอีก มาตรา 140/2 ให้อำนาจเจ้าพนักงานจราจร ซึ่งเป็นผู้มีหน้าที่หลักในการควบคุมวินัยจราจรของผู้ขับขี่จะต้องมีอำนาจดำเนินการกับผู้ขับขี่ที่มีสภาพการขับขี่ที่ไม่ปลอดภัยเพื่อคุ้มครองความปลอดภัยของตัวผู้ขับขี่นั้นเองหรือของผู้อื่น อันอาจเกิดจากสภาพการขับขี่ของผู้ขับขี่นั้นเอง ไม่ว่าจะเป็ความปลอดภัยต่อชีวิต ร่างกาย หรือทรัพย์สิน จึงได้กำหนดหลักการในมาตรานี้ โดยมีมาตรการได้แก่ การยึดใบอนุญาตขับขี่เป็นการชั่วคราว การบันทึกการตรวจยึดใบอนุญาตขับขี่ด้วยวิธีการทางข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์เป็นการชั่วคราว หรือ ระงับการใช้รถเป็นการชั่วคราว

ซึ่งทั้งสามมาตรการดังกล่าว ก็เพื่อไม่ให้ผู้ขับขี่ที่มีสภาพการขับขี่ที่ไม่ปลอดภัยนั้นขับรถต่อไป แต่ผู้ขับขี่จะต้องดำเนินการให้สภาพที่ไม่ปลอดภัยนั้นหมดไปเสียก่อน จึงจะขับรถต่อไปได้ เช่น จากตัวอย่างกรณีผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่สวมหมวกนิรภัยข้างต้นผู้ขับขี่จะต้องหาหมวกนิรภัยมาสวมใส่ จึงจะขับรถต่อไปได้ และในกรณีที่ถูกยึดใบอนุญาตขับขี่ไว้ เจ้าพนักงานจราจรก็จะคืนใบอนุญาตขับขี่ให้ผู้ขับขี่

อย่างไรก็ตาม บทบัญญัติของมาตรานี้เป็นบทบัญญัติกฎหมายที่มีการจำกัดสิทธิเสรีภาพกฎหมายจึงกำหนดให้ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ และอธิบดีกรมการขนส่งทางบก ร่วมกันออกระเบียบเพื่อกำหนดลักษณะของการขับขี่ที่มีสภาพไม่ปลอดภัยที่เจ้าพนักงานจราจรจะสามารถใช้วิธีการบังคับตามมาตรานี้ได้ รวมทั้งรายละเอียดขั้นตอนการดำเนินการตามมาตรานี้ไว้ชัดเจนต่อไป

อนึ่ง การยึดใบอนุญาตขับขี่เป็นการชั่วคราวตามมาตรานี้ ไม่ใช่การเรียกเก็บใบอนุญาตขับขี่ตามมาตรา 140 ของพระราชบัญญัติจราจรทางบก ฉบับ 12 เดิมแต่อย่างใด เพราะไม่ใช่การเรียกเก็บไว้เพื่อเป็นพยานหลักฐานการเปรียบเทียบปรับตามกฎหมายเดิม แต่เป็นการยึดชั่วคราว โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อไม่ให้ผู้ขับขี่นั้นขับรถต่อไปจนกว่าผู้ขับขี่จะแก้ไขสภาพความไม่ปลอดภัยในการขับขี่ของตนเองให้หมดไปเสียก่อน โดยเจ้าพนักงานจราจรพบว่า ผู้ขับขี่ผู้ใดเป็นผู้ขาดคุณสมบัติหรือมีลักษณะต้องห้ามในการได้รับใบอนุญาตขับขี่ ให้เจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจยึดใบอนุญาตขับขี่หรือบันทึกการยึดใบอนุญาตขับขี่ด้วยวิธีการทางข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ของผู้ขับขี่ผู้นั้น โดยแจ้งการสั่งยึดใบอนุญาตขับขี่พร้อมด้วยเหตุผลในการสั่งยึดใบอนุญาตขับขี่ให้ผู้ขับขี่ดังกล่าวทราบ พร้อมทั้งมอบหลักฐานการสั่งยึดใบอนุญาตขับขี่นั้นให้แก่ผู้ขับขี่ไว้เป็นหลักฐาน ในกรณีที่เจ้าพนักงานจราจรยึดใบอนุญาตขับขี่ตามวรรคหนึ่ง ให้จัดทำบันทึกการยึดใบอนุญาตขับขี่ และให้ส่งบันทึกนั้นพร้อมด้วยใบอนุญาตขับขี่ของบุคคลดังกล่าว ไปยังนายทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์หรือกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก เพื่อให้ นายทะเบียนดำเนินการตามกฎหมายต่อไป (พระราชบัญญัติจราจรทางบกฯ มาตรา 140 วรรคสาม)

ราชกิจจานุเบกษา เผยแพร่ระเบียบใหม่ ว่าด้วยการยึดใบอนุญาตขับขี่ การบันทึกการยึดใบอนุญาตขับขี่ด้วยวิธีการทางข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ และระงับการใช้รถเป็นการชั่วคราว พ.ศ. 2565 ระบุว่าหากมีอากร่อนเพลีย ง่วงนอน เหนื่อยล้า ตุ่มสุรา ความดันโลหิตสูงและต่ำ มีอารมณ์ก้าวร้าว เจ้าพนักงานจราจรสามารถยึดใบอนุญาตขับขี่ และระงับการใช้รถเป็นการชั่วคราวได้

2.2.4 กระบวนการเปรียบเทียบปรับ

เมื่อมีการกระทำผิดและเจ้าพนักงานได้ออกใบสั่งแล้ว ผู้กระทำความผิดจะต้องมารายงานตัว เพื่อให้พนักงานสอบสวนทำการสอบสวนเปรียบเทียบปรับ สำหรับอธิบดีกรมการขนส่งทางบก หรือผู้ซึ่งอธิบดีมอบหมายนั้นมีอำนาจเปรียบเทียบปรับผู้ที่กระทำผิดในคดีความผิดต่อพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกฯ และพระราชบัญญัติรถยนต์ฯ ที่มีโทษปรับสถานเดียว และผู้ต้องหาขอให้เปรียบเทียบ (พระราชบัญญัติจราจรทางบกฯ มาตรา 163 และพระราชบัญญัติรถยนต์มาตรา 67 ทวิ) ในทางปฏิบัติ อธิบดีกรมการขนส่งทางบกได้มอบอำนาจให้การเปรียบเทียบปรับบรรดาความผิดต่อพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกฯ และพระราชบัญญัติรถยนต์ฯ ที่มีโทษปรับสถานเดียวให้แก่พนักงานสอบสวนทำการเปรียบเทียบปรับแทนได้

ผลของการเปรียบเทียบปรับตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกฯ และ พระราชบัญญัติรถยนต์ฯ ดังกล่าว เมื่อผู้ต้องหาได้ชำระค่าปรับตามจำนวนที่อธิบดีหรือผู้ที่อธิบดีมอบหมายเปรียบเทียบภายในสามสิบวันแล้วถือว่าคดีเลิกกันตามบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา (ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 37) และเมื่อ คดีอาญาเลิกกันสิทธินำคดีอาญามาฟ้องก็ระงับ (ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 39 (3)) สำหรับการเปรียบเทียบปรับ ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกฯ ซึ่งกระทำโดย พนักงานสอบสวนนั้น เมื่อผู้ต้องหาได้ชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบฯ สถานที่ที่ระบุไว้ในใบสั่งหรือ สถานที่ที่อธิบดีกำหนดแล้ว ถือว่าคดีอาญาเป็นอันเลิกกันตามบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาเช่นกัน

2.2.5 วิธีการชำระค่าปรับ

เมื่อผู้ขับขี่ เจ้าของรถ หรือผู้ครอบครองรถได้รับใบสั่งตามมาตรา 140 แล้ว ให้ชำระค่าปรับภายในเวลาที่กำหนดไว้ในใบสั่ง ด้วยวิธีการอย่างหนึ่งอย่างใด ดังต่อไปนี้

(1) ชำระค่าปรับโดยการส่งนาณัติหรือการส่งตัวแลกเงินของธนาคารโดยทางไปรษณีย์ ลงทะเบียนส่งจ่ายให้แก่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ พร้อมด้วยสำเนาใบสั่งไปยังสถานที่ที่ระบุไว้ในใบสั่ง หรือโดยวิธีการธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ บัตรเครดิต หรือวิธีการอื่น โดยผ่านธนาคารหรือหน่วยบริการรับชำระเงิน ตามจำนวนที่ระบุไว้ในใบสั่ง ทั้งนี้ ตามระเบียบที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนด

(2) ชำระค่าปรับที่สถานีตำรวจ โดยชำระตามจำนวนที่กำหนดไว้ในใบสั่งหรือตามจำนวนที่พนักงานสอบสวนเปรียบเทียบ และในกรณีนี้ ให้พนักงานสอบสวนทุกท้องที่มีเขตอำนาจในการเปรียบเทียบปรับได้ทั่วราชอาณาจักร

เมื่อผู้ได้รับใบสั่งได้ชำระค่าปรับครบถ้วนถูกต้องแล้วให้คดีเป็นอันเลิกกัน

2.2.6 กรณีหากไม่ชำระค่าปรับ

เจ้าพนักงานจราจรและนายทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์หรือกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกมีหน้าที่และอำนาจ ดังต่อไปนี้

(1) เจ้าพนักงานจราจร ตำแหน่งตั้งแต่สารวัตรขึ้นไปมีหนังสือแจ้งการไม่ปฏิบัติตามใบสั่งและจำนวนค่าปรับที่ค้างชำระให้ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถทราบภายใน 15 วันนับแต่วันที่ครบกำหนดชำระค่าปรับตามที่ระบุในใบสั่ง และให้ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถทำการชำระค่าปรับที่ค้างชำระด้วยวิธีการอย่างใดอย่างหนึ่ง ตามพระราชบัญญัติจราจร มาตรา 141 ภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่ได้รับแจ้ง

ซึ่งการแจ้งให้มาชำระค่าปรับ จะทำเป็นหนังสือส่งทางไปรษณีย์ลงทะเบียนตอบรับให้ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถ แล้วแต่กรณี ณ ภูมิลำเนาของผู้ขึ้น และให้ถือว่าผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถได้รับแจ้งเมื่อพ้นกำหนดสิบห้าวันนับแต่วันที่ส่ง

(2) ในกรณีที่ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถไม่ชำระค่าปรับตาม (1) ให้ดำเนินการ ดังต่อไปนี้

(ก) ให้เจ้าพนักงานจราจรแจ้งจำนวนค่าปรับที่ค้างชำระพร้อมหลักฐานตาม (1) ไปยังนายทะเบียน และให้นายทะเบียนตรวจสอบข้อมูลและแจ้งให้ผู้มาติดต่อขอชำระภาษีประจำปีสำหรับรถคันนั้นทราบ เพื่อไปชำระค่าปรับที่ค้างชำระภายใน 30 วันนับแต่วันที่ได้รับแจ้ง ถ้าผู้มาติดต่อขอชำระภาษีประจำปีเป็นเพียงตัวแทนเจ้าของรถ ให้ผู้มาติดต่อแจ้งให้เจ้าของรถทราบเพื่อไปชำระค่าปรับภายในระยะเวลาดังกล่าว ให้นายทะเบียนรับชำระภาษีประจำปีสำหรับรถคันนั้นไว้โดยออกหลักฐานชั่วคราวแทนการออกเครื่องหมายแสดงการเสียภาษีประจำปีให้เจ้าของรถหรือตัวแทนเจ้าของรถแทน

หลักฐานชั่วคราวดังกล่าวให้ใช้แทนเครื่องหมายแสดงการเสียภาษีประจำปีโดยให้มีอายุ 30 วันนับแต่วันที่นายทะเบียนได้ออกให้

(ข) ในกรณีที่เจ้าของรถได้ชำระค่าปรับที่ค้างชำระครบถ้วนภายในระยะเวลาตามที่กำหนดใน (ก) ให้เจ้าของรถหรือตัวแทนเจ้าของรถนำหลักฐานแสดงการชำระค่าปรับที่ได้รับจากเจ้าพนักงานจราจรมาแสดงต่อนายทะเบียนเพื่อให้ออกเครื่องหมายแสดงการเสียภาษีประจำปีสำหรับรถคันนั้น

(ค) ในกรณีที่เจ้าของรถหรือตัวแทนเจ้าของรถที่ได้รับหนังสือแจ้งตาม (ก) ประสงค์จะชำระค่าปรับในวันที่มาติดต่อขอชำระภาษีประจำปี ให้นำนายทะเบียนมีอำนาจรับชำระค่าปรับตามจำนวนที่ค้างชำระแทนได้ โดยให้นายทะเบียนรับชำระภาษีประจำปีสำหรับรถคันนั้นและออกเครื่องหมายแสดงการเสียภาษีประจำปีให้เจ้าของรถหรือตัวแทนเจ้าของรถ

(ง) ในกรณีที่เจ้าของรถไม่ชำระค่าปรับที่ค้างชำระหรือชำระไม่ครบถ้วนภายในระยะเวลาที่กำหนดใน (ก) ให้เจ้าพนักงานจราจรแจ้งนายทะเบียนให้งดการออกเครื่องหมายแสดงการเสียภาษีประจำปีสำหรับรถคันนั้น และแจ้งให้พนักงานสอบสวนดำเนินการตามหน้าที่และอำนาจต่อไป

ในกรณีที่ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถผู้ใดเห็นว่า ตนมิได้ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมายอื่นอันเกี่ยวกับรถนั้น ให้ทำหนังสือโต้แย้งข้อกล่าวหาใน 15 วันนับแต่วันที่ได้รับแจ้งจากนายทะเบียนตาม (ก) ส่งไปยังสถานที่ที่ระบุไว้ในใบสั่งทางไปรษณีย์ตอบรับ

เมื่อเจ้าพนักงานจราจรหรือหัวหน้าเจ้าพนักงานจราจรได้รับหนังสือโต้แย้งแล้ว หากเจ้าพนักงานจราจรหรือหัวหน้าเจ้าพนักงานจราจรยังคงยืนยันและเห็นสมควรดำเนินคดีต่อผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถผู้นั้น ให้ส่งเรื่องไปยังพนักงานสอบสวนเพื่อดำเนินการฟ้องต่อศาลต่อไป แล้วแจ้งผลให้ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถทราบ

เมื่อได้มีการชำระค่าปรับครบถ้วนถูกต้องแล้ว ให้ถือเป็นกรณีสิ้นสุด และในกรณีที่มีการเรียกเก็บใบอนุญาตขับขี่ไว้ ให้ผู้ขับขี่นำหลักฐานการชำระค่าปรับไปขอรับใบอนุญาตขับขี่คืนจากเจ้าพนักงานจราจรผู้เรียกเก็บ และในระหว่างที่ยังไม่ได้รับใบอนุญาตขับขี่คืน ให้ถือว่าหลักฐานแสดงการชำระค่าปรับเป็นใบแทนใบอนุญาตขับขี่ที่มีกำหนด 10 วันนับแต่วันที่ชำระค่าปรับ

การรับชำระและการนำส่งเงินค่าปรับ ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และกรมการขนส่งทางบกกำหนด

เงินชำระค่าปรับ ให้อธิบดีกรมการขนส่งทางบกหรือผู้ที่ได้รับมอบหมายหักไว้เป็นค่าใช้จ่ายในการจัดเก็บหรือค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานในอัตราร้อยละ 5 ของจำนวนเงินที่ได้รับโดยให้นำไปใช้จ่ายได้เช่นเดียวกับเงินงบประมาณตามระเบียบที่อธิบดีกรมการขนส่งทางบกกำหนดส่วนเงินที่เหลือให้นำส่งสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

การดำเนินการใด ๆ ของเจ้าพนักงานจราจรและนายทะเบียน สามารถใช้วิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ หรือวิธีการอื่นใดตามที่สำนักงานตำรวจแห่งชาติและกรมการขนส่งทางบกกำหนด

2.2.7 กระบวนการตัดแต้มใบขับขี่

สำนักงานตำรวจแห่งชาติ เปิดเกณฑ์การ "ตัดแต้มใบขับขี่" เป็นระบบคะแนนความประพฤติในการขับรถ เพื่อเสริมสร้างวินัยจราจร เป้าหมายเพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน ซึ่งเริ่มบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 9 มกราคม 2566 โดยกำหนดให้ผู้มีใบอนุญาตขับขี่ทุกคนมีคะแนนความประพฤติ 12

คะแนน ไม่ว่าจะผู้นั้นจะได้รับใบอนุญาตขับขี่ที่ชนิดก็ตาม หากทำผิดตามกฎหมายจราจรในข้อหาที่ระบุไว้ จะถูกตัดคะแนนตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่กำหนด โดยแบ่งเป็นการหักคะแนนแบบ "ตัดคะแนนทันทีที่ทำผิด" และ "ตัดคะแนนเมื่อไม่ชำระค่าปรับตามใบสั่ง"

2.2.7.1 ตัดคะแนนทันทีที่ทำผิด

1) ตัด 1 คะแนน เมื่อกระทำการใช้โทรศัพท์ขณะขับรถ ไม่สวมหมวกนิรภัย ไม่รัดเข็มขัดนิรภัย ขับรถเร็วเกินกำหนด ขับรถบนทางเท้า ไม่หยุดให้คนข้ามทางม้าลาย ไม่หลบรถฉุกเฉิน ขับรถโดยประมาท นำหวาดเสียว ขับรถไม่ติดป้ายทะเบียน หรือเปลี่ยนแปลง ปิดบัง ไม่ติดป้ายภาษี

2) ตัด 2 คะแนน เมื่อกระทำการขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร ขับรถย้อนศร ขับรถระหว่างโดนพักใช้ หรือเพิกถอนใบขับขี่

3) ตัด 3 คะแนน เมื่อกระทำการขับรถในขณะหย่อนความสามารถ ขับรถผิดวิสัยคนขับรถธรรมดา ขับรถชนแล้วหนี

4) ตัด 4 คะแนน เมื่อกระทำการเมาแล้วขับ ขับรถในขณะเสพยาเสพติด แข่งรถในทางโดยไม่ได้รับอนุญาต ขับรถโดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยของผู้อื่น ฝ่าฝืนเครื่องหมาย จราจรในทาง จุดในที่ห้ามจอด ไม่แสดงใบอนุญาตขับขี่ขณะขับรถ ขับรถไม่ชิดซ้าย

2.2.7.2 ตัดคะแนนเมื่อไม่ชำระค่าปรับตามใบสั่งค้างชำระ 1 ใบสั่ง ตัด 1 คะแนน

หากผู้ขับขี่ถูกตัดคะแนนจนเหลือ 0 คะแนน จะถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ หรือห้ามขับรถทุกประเภทเป็นเวลา 90 วัน โดยมีหนังสือแจ้งคำสั่ง หากฝ่าฝืนขับรถในขณะที่ถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่จะมีโทษจำคุกไม่เกิน 3 เดือน ปรับไม่เกิน 10,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ (พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 140 วรรคแรก, 2565, น. 1-2)

สามารถตรวจสอบคะแนนใบสั่งได้ที่เว็บไซต์ E-Ticket PTM หรือแอปพลิเคชันขับขี่ (KHUB DEE) และสามารถชำระค่าปรับได้ที่แอปพลิเคชันเป่าตัง

2.3 แนวคิดเกี่ยวกับกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้กฎหมายจราจร

จากข้อมูลการร้องเรียน หมายเลข 1599 ศูนย์ฯ เชียงใหม่ เดีย ศปก.ตร.หรือ ศูนย์ 191 ปัญหาอีกประการหนึ่งของการทำผิดกฎหมายจราจรคือ ขับขี่รถย้อนศร ซึ่งตาม พระราชบัญญัติจราจรทางบก 2522 มาตรา 33 (2) ได้กำหนดให้ ทางเดินรถนั้นหัวหน้าเจ้าพนักงานจราจรกำหนดให้เป็นทางเดิน

รตทางเดียว ซึ่งการขับขี่รถยนต์นั้นเป็นการกระทำที่ผิดกฎหมายและเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ อย่างไรก็ตาม ไม่ว่าจะเป็นการขับขี่รถยนต์ บนถนนเส้นทางที่รถสัญจรไปมา หรือ ขับขี่บนทางเท้าเองก็ตาม และจากสถิติการเกิดอุบัติเหตุอันมีผลการเกิดการเสียชีวิตมากเป็นอันดับ 1 คือ การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยไม่สวมหมวกนิรภัย โดยมาตรา 122 แห่ง พระราชบัญญัติจราจรทางบก 2522 ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และคนโดยสารรถจักรยานยนต์ ต้องสวมหมวกที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะเพื่อป้องกันอันตรายในขณะที่ขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์ ซึ่งตามกฎหมายได้กำหนดให้ทั้งผู้ขับขี่และผู้โดยสาร ต้องสวมใส่หมวกนิรภัยให้เรียบร้อย แต่จากการที่ได้พบเห็นจากการปฏิบัติหน้าที่แล้ว มักจะเห็นผู้ขับขี่ หรือ ผู้โดยสาร มักไม่สวมหมวกนิรภัย ซึ่งเมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้น มักจะมีผู้เสียชีวิตหรือบาดเจ็บสาหัส เป็นจำนวนมาก

จึงอาจกล่าวได้ว่า แม้ปัจจุบัน จะได้มีกฎหมายจราจร ได้มีบทบัญญัติควบคุม ไว้ในทุกข้อของการกระทำผิดแล้ว แต่ก็ยังมีประชาชน เป็นจำนวนมากที่ยังคงฝ่าฝืนข้อบังคับของกฎหมาย ไม่ว่าจะเหตุเพราะความจำเป็น ความมั่งง่าย เห็นแก่ตัว หรือ รู้เท่าไม่ถึงการณ์ ก็ตาม นี้คือปัญหาหลัก ปัญหาใหญ่ ของประเทศ ที่เมื่อได้มีการฝ่าฝืนบทบัญญัติของกฎหมายแล้ว ทำให้เกิดอุบัติเหตุ มีผู้บาดเจ็บ เสียชีวิต และทรัพย์สินเสียหาย ซึ่งสิ่งเหล่านี้เป็นที่มาของการทำวิจัยฉบับนี้ เพื่อหาปัญหาและอุปสรรค รวมถึงสาเหตุของการกระทำต่าง ๆ เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง

ซึ่งปัจจุบัน ได้มี พระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ. 2565 ประกาศ เมื่อวันที่ 25 ตุลาคม 2565 และมีผลให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดสองร้อยสี่สิบวันนับแต่วันประกาศ ในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

สรุปข่าวการประชุมคณะรัฐมนตรี (2564) กล่าวไว้ว่า สาระสำคัญของพระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ.2565 นี้ เป็นกฎหมายกลางในการพิจารณาและกำหนดมาตรการสำหรับผู้ที่ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมายที่ไม่ใช่ความผิดร้ายแรง โดยเรียกมาตรการใหม่นี้ว่า “การปรับเป็นพินัย” ซึ่งกำหนดให้ผู้กระทำความผิดต้องชำระเงินค่าปรับตามที่กำหนด โดยการปรับนี้มีใช้เป็นโทษปรับทางอาญา รวมทั้งไม่มีการจำคุกหรือกักขังแทนการปรับ ตลอดจนไม่มีการบันทึกลงในประวัติอาชญากรรม ทั้งนี้ยังกำหนดให้การนำการปรับเป็นพินัยมาใช้บังคับกับพระราชบัญญัติจราจรทางบก เพื่อให้ระบบการลงโทษปรับในกฎหมายมีมาตรฐานเดียวกัน

2.3.1 สาระสำคัญของพระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ.2565

2.3.1.1 กำหนดบทนิยามคำว่า “ปรับเป็นพินัย” หมายความว่า สั่งให้ผู้กระทำความผิดทางพินัยต้องชำระค่าปรับเป็นพินัยไม่เกินที่กฎหมายกำหนด

2.3.1.2 กำหนดบทนิยามคำว่า “ความผิดทางพินัย” หมายความว่า การกระทำหรืองดเว้นกระทำอันเป็นการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย และกฎหมายนั้นบัญญัติให้ต้องชำระค่าปรับเป็นพินัย

2.3.1.3 ค่าปรับเป็นพินัยคือเงินค่าปรับที่ต้องชำระให้แก่รัฐ ซึ่งเป็นมาตรการทางกฎหมายที่จะนำมาใช้แทนโทษทางอาญาสำหรับผู้กระทำความผิดไม่ร้ายแรง และโดยสภาพไม่กระทบต่อความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชนอย่างร้ายแรงหรือไม่กระทบต่อส่วนรวมอย่างกว้างขวาง

2.3.1.4 กำหนดให้ความผิดทางพินัยมีการชำระค่าปรับเป็นพินัยตามจำนวนเงินที่เจ้าหน้าที่ของรัฐหรือศาลกำหนดเท่านั้น ไม่มีการจำคุกหรือกักขังแทนค่าปรับ ตลอดจนไม่มีการบันทึกลงในประวัติอาชญากรรม ทั้งนี้ เพื่อให้สอดคล้องและได้สัดส่วนกับการกระทำความผิดที่ไม่ร้ายแรง

2.3.1.5 กำหนดหลักการพิจารณาความผิดทางพินัย โดยกำหนดให้นำบทบัญญัติในภาค 1 บทบัญญัติทั่วไป ลักษณะ 1 บทบัญญัติที่ใช้แก่ความผิดทั่วไป เฉพาะหมวด 2 การใช้กฎหมายอาญา หมวด 4 ความรับผิด ในทางอาญา หมวด 5 การพยายามกระทำความผิด และหมวด 6 ตัวการและผู้สนับสนุน แห่งประมวลกฎหมาย อาญามาใช้บังคับแก่การปรับเป็นพินัยโดยอนุโลม

2.3.1.6 กำหนดหลักการพิจารณาให้เหมาะสมกับสภาพความผิดและกำหนดค่าปรับให้เหมาะสมกับฐานะของผู้กระทำความผิด โดยพิจารณาจากระดับความรุนแรงของผลกระทบต่อชุมชนหรือสังคม ผลประโยชน์ที่ผู้กระทำความผิดหรือบุคคลอื่นได้รับจากการกระทำผิดทางพินัย และสถานะทางเศรษฐกิจของผู้กระทำความผิดด้วย โดยจะให้ผ่อนชำระเป็นรายงวดก็ได้

2.3.1.7 กำหนดให้ศาลสั่งให้ผู้กระทำความผิดทำงานบริการสังคมหรือทำงานสาธารณประโยชน์แทนค่าปรับได้ ในกรณีผู้กระทำความผิดไม่อยู่ในฐานะที่จะชำระค่าปรับได้

2.3.1.8 กรณีที่ผู้กระทำความผิดได้กระทำความผิดเพราะเหตุแห่งความยากจนหรือเพราะความจำเป็น ศาลจะกำหนดค่าปรับเป็นพินัยต่ำกว่าที่กฎหมายกำหนดไว้เพียงใดหรือจะว่ากล่าวตักเตือนโดยไม่ปรับเป็นพินัยเลยก็ได้

2.3.1.9 กำหนดให้ “เจ้าหน้าที่ของรัฐ” ซึ่งได้แก่ เจ้าหน้าที่ของหน่วยงานของรัฐที่รับผิดชอบการบังคับใช้กฎหมายเป็นผู้มีอำนาจปรับเป็นพินัย รวมทั้งมีหน้าที่และอำนาจในการแสวงหาข้อเท็จจริงและรวบรวมพยานหลักฐานเกี่ยวกับการกระทำความผิด แต่มิได้กำหนดให้มี

อำนาจจับกุมหรือควบคุมตัวผู้กระทำความผิดแต่อย่างใด และเมื่อมีการชำระค่าปรับเป็นพินัยภายในระยะเวลาที่กำหนดแล้ว ให้ความผิดทางพินัยเป็นอันยุติ

2.3.1.10 ในกรณีที่ไม่มีมีการชำระค่าปรับเป็นพินัยภายในระยะเวลาที่กำหนดให้เจ้าหน้าที่ของรัฐสรุปข้อเท็จจริง ข้อกฎหมาย พยานหลักฐาน และส่งสำนวนให้พนักงานอัยการเพื่อดำเนินการฟ้องคดีต่อศาลต่อไป

2.3.1.11 กำหนดให้ศาลจังหวัดเป็นศาลที่มีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีความผิดทางพินัย และกำหนดให้วิธีพิจารณาคดีเป็นไปตามข้อบังคับของประธานศาลฎีกา รวมทั้งกำหนดให้ผู้กระทำความผิดมีสิทธิอุทธรณ์คำพิพากษาได้เฉพาะปัญหาข้อกฎหมายเท่านั้นและคำพิพากษาของศาลชั้นอุทธรณ์ถือเป็นที่สุด

2.3.1.12 กำหนดให้มีคณะกรรมการชั้นชุดหนึ่งเพื่อทำหน้าที่ให้คำแนะนำและคำปรึกษาเกี่ยวกับการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ของรัฐในการปฏิบัติตามพระราชบัญญัตินี้รวมทั้งการเสนอแนะการออกกฎกระทรวง และระเบียบ

2.3.1.13 กำหนดบทบัญญัติการเปลี่ยนโทษปรับทางปกครองและโทษอาญาเป็นการปรับเป็นพินัย ดังนี้

1) การเปลี่ยนโทษทางปกครองเป็นโทษปรับเป็นพินัย กำหนดให้เปลี่ยนโทษปรับทางปกครอง เป็นความผิดทางพินัยทั้งหมด แต่ไม่รวมถึงโทษปรับ ทางปกครองที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญว่าด้วยการตรวจเงินแผ่นดิน และการปรับที่เป็นมาตรการในการบังคับทางปกครอง

2) การเปลี่ยนโทษทางอาญาที่มีโทษปรับสถานเดียวแบ่งออกเป็น (1) กฎหมายที่ให้เปลี่ยนเป็นความผิดทางพินัยเมื่อพ้นกำหนด 365 วันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาและ (2) ในกรณีที่กฎหมายที่หน่วยงานยังไม่พร้อมให้เปลี่ยนเป็นความผิดทางพินัยนั้น ได้กำหนดให้ตราเป็นพระราชกฤษฎีกาเพื่อเปลี่ยนเป็นความผิดทางพินัย เมื่อหน่วยงานนั้นมีความพร้อม

2.4 การบังคับใช้กฎหมายจราจรในต่างประเทศ

2.4.1 การบังคับใช้กฎหมายจราจรในประเทศสิงคโปร์

ปัจจุบัน ทั่วโลกต่างให้ความเห็นว่า ถนนในประเทศสิงคโปร์เป็นถนนที่ปลอดภัยที่สุดเป็นอันดับต้น ๆ ของโลก มาตรการจัดการความปลอดภัยบนท้องถนน ตลอดจนกฎระเบียบต่าง ๆ ที่ใช้ในประเทศช่วยลดปัจจัยเสี่ยงต่าง ๆ ที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ อาทิ มาตรการออกแบบถนน การจัดการ

พฤติกรรมผู้ขับขี่ และตัวแปรเรื่องยานพาหนะ ด้วยเหตุนี้ ยอดผู้เสียชีวิตบนท้องถนนหรือเครือข่ายถนนเส้นต่าง ๆ ในประเทศสิงคโปร์จึงลดน้อยลงอย่างต่อเนื่องมาเป็นเวลานานนับสิบปีแล้ว ผลงานที่ยอดเยี่ยมนี้ส่งผลให้กลุ่มประเทศใกล้เคียงประสงค์จะศึกษาประเทศสิงคโปร์เป็นแบบอย่างและนำแผนแม่แบบมาเรียนรู้เพื่อพัฒนาตนเอง มาตรการหนึ่งที่สิงคโปร์นำมาใช้ลดอุบัติเหตุที่เกิดจากสภาพรถยนต์บกพร่องหรือไม่พร้อมใช้งาน คือ การออกมาตรการนำเข้ารถยนต์ที่เข้มงวด รถยนต์ที่นำเข้ามาในประเทศสิงคโปร์จะต้องมาจากประเทศที่มีมาตรฐาน สอดคล้องกับมาตรฐานความปลอดภัยของยานพาหนะระดับสูง โดยจะต้องผ่านรายการตรวจสอบความปลอดภัย ทั้งหมด 52 รายการ กำหนดโดยกรมการขนส่งทางบก (Land Transport Authority หรือ LTA)

นอกจากมาตรการนำเข้าที่เข้มงวดแล้ว สิงคโปร์ยังกำหนดโคเวต้ารถยนต์ในประเทศที่เข้มงวดเพื่อควบคุมปริมาณรถยนต์ในท้องถนนอีกด้วย นอกจากนี้ รัฐฯ ยังกำหนดให้ผู้ขับขี่นำรถของตนไปตรวจสอบเป็นประจำอีก โดยรถยนต์ที่มีอายุตั้งแต่ 3 ถึง 10 ปีจะต้องนำไปตรวจสอบสภาพรถยนต์ทุก 2 ปี ส่วนรถยนต์ที่มีอายุเกิน 10 ปี จะต้องนำไปตรวจสอบสภาพทุกปี นอกจากนี้ ประชาชนยังต้องเสียภาษีตรวจสอบสภาพรถยนต์เป็นประจำทุก 6 ปีอีกด้วย หัวใจหลักของมาตรการความปลอดภัยบนท้องถนนในประเทศสิงคโปร์อยู่ที่ การให้การศึกษาร่วมเรื่องความปลอดภัยบนท้องถนน และการจัดอบรมผู้ขับขี่ แม้สำนักงานตำรวจจราจรประจำประเทศสิงคโปร์จะเป็นหน่วยงานรับผิดชอบเรื่องการจัดอบรมเรื่องความปลอดภัยบนท้องถนน แต่หน่วยงานที่เข้ามาฝึกอบรมเรื่องความปลอดภัยอย่างยิ่งคือ องค์กรไม่แสวงหาผลกำไรที่ชื่อ สำนักงานเลขาธิการประสานงานเพื่อความมั่นคงแห่งชาติ (National Security Coordination Secretariat)

สิงคโปร์ให้ความสำคัญเรื่องการตรวจสอบความปลอดภัยของถนน และจัดตั้งอำนาจความสะดวบนถนนให้ครบครัน โดยรัฐบาลได้กำหนดมาตรการหลายชั้นเพื่อบรรลุมิติวัตถุประสงค์นี้ การตรวจสอบความปลอดภัยบนท้องถนน (Road Safety Audit) ในประเทศสิงคโปร์ เรียกว่า การตรวจสอบความปลอดภัยของโครงการ (Project Safety Reviews หรือ PSR) โดยรัฐบาลเริ่มดำเนินการตรวจสอบตั้งแต่ปีพ.ศ. 2541 กรมการขนส่งทางบกได้ กำหนดให้ดำเนินการตรวจสอบความปลอดภัยของโครงการทุกโครงการเป็นระยะ ตั้งแต่ขั้นตอนวางแผนออกแบบก่อสร้าง และเมื่อเสร็จสิ้นโครงการ ทั้งนี้ การตรวจสอบความปลอดภัยโครงการ ถือเป็นองค์ประกอบขั้นสำคัญที่ก่อให้เกิดความปลอดภัยบนท้องถนนในประเทศ

อีกหนึ่งมาตรการที่สิงคโปร์นำมาใช้คือการใช้กล้องตรวจจับความเร็ว รัฐบาลได้ติดตั้งกล้องตรวจจับความเร็ว ตลอดเครือข่ายถนนทั้งหมด 87 จุดอย่างมีกลยุทธ์ โดยกล้องที่นำมาใช้แบ่งออกเป็น 4 ประเภทคือ กล้องตรวจจับความเร็วแบบติดตั้งถาวร ปืนตรวจจับความเร็วสำหรับตำรวจ

กล้องตรวจจับความเร็วแบบเคลื่อนย้ายได้ และกล้องตรวจจับความเร็วทั่วไป ข้อมูลที่รวบรวมจากสำนักงานตำรวจจราจรประจำประเทศสิงคโปร์ชี้ให้เห็นว่ามีผู้ขับขี่ที่ขับรถเร็วเกินกำหนดลดลงในปี 2557 หลังจากรัฐบาลได้ติดตั้งกล้องตรวจจับความเร็วทั้งหมด 20 ตัว บริเวณพื้นที่เป้าหมายทั้งหมด 11 แห่ง พบว่ามีผู้ฝ่าฝืนความเร็วจำกัดลดน้อยลงอย่างเห็นได้ชัด อย่างไรก็ตามจำเป็นต้องศึกษาต่อไปว่าพฤติกรรมที่เปลี่ยนไปนั้น เกิดจากการติดตั้งกล้องตรวจจับความเร็วเพียงอย่างเดียวหรือไม่ หรือเกิดจากปัจจัยแวดล้อมอื่น มาตรการการจัดการความเร็วเป็นเรื่องที่ขาดไม่ได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งบริเวณที่ผู้ขับขี่และผู้ใช้ถนน ที่มีความเปราะบางใช้ร่วมกัน มาตรการสยบความเร็วที่นำมาใช้อาจมีต้นทุนต่ำ แต่ช่วยชะลอความเร็วได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยเฉพาะอย่างยิ่งบริเวณที่มีผู้เปราะบางทางท้องถนนใช้ นอกจากนี้ยังอาจนำมาตรการเชิงกายภาพ หรือมาตรการเชิงสัญลักษณ์ เช่น การตีเส้นถนน มาใช้เสริมด้วยได้

รัฐบาลสิงคโปร์ได้กำหนดให้เขตบางเขตในประเทศเป็น “เขตพิเศษ” เช่น เขตสีเงิน (Silver Zone) และเขตโรงเรียน โดยรัฐบาลจะวางมาตรการจัดการความเร็วไว้ในเขตพิเศษเหล่านี้ เนื่องจากมีกลุ่มผู้ใช้ถนนที่มีความเปราะบางจำนวนมาก ไม่ว่าจะเป็นคนเดินเท้า คนสูงอายุ หรือเด็กนักเรียน เป็นต้น สำหรับเขตโรงเรียนหรือเขตสีเงิน (Silver Zone) รัฐบาลได้กำหนดความเร็วจำกัดต่ำกว่าบริเวณอื่น (40 กิโลเมตรต่อชั่วโมงในเขตโรงเรียน และ 40 กิโลเมตรต่อชั่วโมงในเขตสีเงิน หากสภาวะเอื้ออำนวย) นอกจากนี้ยังนำป้ายจราจรหรือสัญญาณไฟข้ามถนน หรือแถบลูกระนาด มาใช้ให้เหมาะสมอีก ส่วนปัญหารถยนต์ชนกันบริเวณแยกเนื่องจากฝ่าไฟแดง รัฐบาลสิงคโปร์แก้ไขปัญหาดังกล่าวด้วยการติดตั้งกล้องตรวจจับผู้ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร โดยในประเทศสิงคโปร์มีกล้องตรวจจับผู้ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรทั้งหมด 240 ตัว ตลอดเส้นทางถนนทั้งเครือข่าย

เป็นที่ทราบดีว่าสิงคโปร์เป็นประเทศที่มีถนนปลอดภัยที่สุดเป็นอันดับต้น ๆ ในโลก แต่ก็ยังมีจุดที่พัฒนาต่อไปได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งโครงสร้างพื้นฐานสำหรับคนเดินเท้า ผู้เสียชีวิตบนถนนในประเทศเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เป็นคนเดินเท้าและผู้ขับขี่จักรยานถึง 16% ในปี 2561 มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นกับคนเดินเท้าทั้งหมด 1,036 ครั้ง โดย 25% ของผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตเป็นคนสูงอายุ (62.5% ของยอดผู้เสียชีวิตทั้งหมดเป็นคนสูงอายุ) แม้ว่าโครงสร้างทางถนนในประเทศสิงคโปร์จะอำนวยความสะดวกให้แก่คนเดินเท้าค่อนข้างดีแล้ว แต่โครงสร้างพื้นฐานสำหรับคนเดินเท้าบางช่วงยังต่ำกว่ามาตรฐานอยู่และสามารถปรับปรุงให้ดีกว่าเก่าได้ นอกจากนี้แล้วเมื่อไม่นานมานี้ รัฐบาลท้องถิ่นหลายแห่งยังเสนอเรื่องการปรับปรุงถนนให้เกิดความยั่งยืนและเปิดกว้างต่อผู้ใช้ท้องถนนมากยิ่งขึ้น โดยสนับสนุนประชาชนให้หันมาใช้ช่องทางคมนาคมอย่างยั่งยืน มาตรการ

หลายอย่างเริ่มดำเนินการแล้ว และรัฐบาลยังคงวางแผนเดินทางโครงการอื่น ๆ อีกหลายโครงการ เพื่อพัฒนาคุณภาพชีวิตของคนเดินเท้าและเพิ่มเส้นทางจักรยานให้มากขึ้น (ธนาคารโลก, 2019).

2.4.1.1 การบังคับใช้กฎหมายจราจรในประเทศสิงคโปร์ มีข้อบังคับที่สำคัญ ได้แก่

1) เมมาแล้วขับ การดื่มแล้วขับถือว่าผิดกฎหมายในสิงคโปร์ ชิดจำกัดการดื่มแล้วขับตามกฎหมายของประเทศจำกัดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด 0.08% หรือ 80 ไมโครกรัมต่อเลือด 100 มล. หากเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดต้องระวางโทษปรับระหว่าง 2,000 ถึง 10,000 ดอลลาร์ และจำคุกไม่เกิน 1 ปี

2) สัญญาณไฟเขียวที่ทางแยก ต้องเปิดสัญญาณรถในทางแยก เพื่อเตือนคนขับที่อยู่ข้างหลัง หลีกเลียงไม่ให้เกิดอุบัติเหตุ

3) การใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ สิงคโปร์ให้ความสำคัญกับเรื่องความปลอดภัยทางถนนอย่างจริงจัง และมีกฎหมายจราจรที่เข้มงวดเกี่ยวกับการใช้อุปกรณ์เคลื่อนที่บนท้องถนน ผู้ขับขี่ที่ถืออุปกรณ์พกพาขณะขับรถอาจถูกตัดสินว่ามีความผิด การใช้โทรศัพท์มือถือจะกลายเป็นความผิดหากรถเคลื่อนที่และผู้ขับขี่กำลังถืออุปกรณ์เคลื่อนที่ใด ๆ ไว้ในมือข้างเดียวเพื่อวัตถุประสงค์ต่าง ๆ เช่น การโทรออก การพิมพ์บนแป้นพิมพ์ และการใช้อินเทอร์เน็ต ผู้ขับขี่ที่ถูกจับโดยใช้อุปกรณ์เคลื่อนที่ขณะขับรถอาจถูกปรับสูงสุด 1,000 ดอลลาร์หรือจำคุกสูงสุด 6 เดือนและจะถูกระงับจากการขับขี่ ผู้ขับขี่ที่ถูกตัดสินว่ามีความผิดฐานละเมิดกฎหมายอาจต้องระวางโทษปรับสูงสุด 2,000 ดอลลาร์สหรัฐฯ และจำคุกไม่เกิน 12 เดือน

4) ที่จอดรถ จอดได้เฉพาะพื้นที่ที่ได้รับอนุญาตให้จอดได้ สิงคโปร์บังคับใช้กฎหมายห้ามจอดรถเมื่อใดก็ได้ เว้นแต่ป้ายจอดรถจะระบุข้อจำกัดตามกฎหมาย ห้ามจอดรถในระยะ 3 เมตรจากถังดับเพลิงตลอดเวลา ห้ามจอดก่อนในระยะ 6 เมตรของถนนทุกสาย ห้ามจอดในระยะ 9 เมตร จากป้ายรถประจำทางตลอดเวลา สามารถจอดรถบนถนนที่มีเส้นสีเหลืองระหว่าง 19.00 น. ถึง 07.00 น. ทุกวัน ยกเว้นวันอาทิตย์

5) จำกัดความเร็ว ชิดจำกัดความเร็วทั่วไปในสิงคโปร์คือ 50 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เว้นแต่จะระบุไว้เป็นอย่างอื่น เมื่อขับรถในโซนโรงเรียนและถนนที่ติดป้ายว่าเป็นโซนสีเงิน ความเร็วต้องไม่เกิน 40 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ทางด่วนส่วนใหญ่มีขีดจำกัดความเร็วมาตรฐานที่ 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง หรือ 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ผู้ขับขี่ที่ขับเร็วเกินกำหนดจะถูกปรับและให้คะแนนเสีย หากขับเกินขีดจำกัดความเร็ว 1 ถึง 20 กม./ชม. จะต้องถูกตัดคะแนนไปขับขี่ 4 คะแนน และต้องจ่าย 150 ดอลลาร์สหรัฐฯ หากขับเกินขีดจำกัดความเร็วเกิน 21 ถึง 30 กม./ชม. จะต้องเสียค่าปรับ 200 เหรียญ หากขับเกินขีดจำกัดความเร็วเกิน 31 ถึง 40 กม./ชม. จะต้องถูกตัดคะแนน

ใบขับขี่ 8 คะแนนและต้องจ่าย 300 ดอลลาร์ ขับเกินขีดจำกัดความเร็วเกิน 41 ถึง 50 กม./ชม. จะต้องถูกตัดคะแนนใบขับขี่ 12 คะแนน และต้องถูกดำเนินคดีในชั้นศาล ขับเกินขีดจำกัดความเร็วเกิน 51-60 กม./ชม. หรือมากกว่า 60 กม./ชม. จะต้องถูกตัดคะแนนใบขับขี่ 24 คะแนน และต้องถูกดำเนินคดีในชั้นศาล

6) การคาดเข็มขัดนิรภัย กฎจราจรทางบกของสิงคโปร์ระบุว่าผู้ขับขี่ยานพาหนะต้องแน่ใจว่าผู้โดยสารสวมเข็มขัดนิรภัย ผู้ขับขี่และผู้โดยสารในรถยนต์ต้องคาดเข็มขัดนิรภัย เว้นแต่จะได้รับการยกเว้นทางการแพทย์ และกำหนดให้ผู้โดยสารที่มีความสูงน้อยกว่า 135 ซม. ต้องนั่งเบาะนิรภัยสำหรับเด็กหรือเบาะเสริม หรือเข็มขัดนิรภัยแบบปรับได้

7) ป้ายจราจร ป้ายจราจรในสิงคโปร์ใช้ภาษาอังกฤษเป็นภาษาทางการ แต่อาจจะมีภาษามาเลเซีย จีน และทมิฬ บ้างในบางพื้นที่ ป้ายเหล่านี้มักจะมีรูปร่างเป็นรูปสามเหลี่ยมที่มีขอบสีแดงและวางไว้บนกระดานสำรองสีขาวไว้ขอบป้ายควบคุมมี 2 ชุด ได้แก่ ป้ายบังคับและป้ายห้าม ป้ายบังคับจะให้คำแนะนำในเชิงบวกแก่ผู้ขับขี่ ในขณะที่ป้ายห้ามแสดงถึงข้อห้าม ป้ายบังคับโดยทั่วไปจะเป็นวงกลมที่มีเส้นขอบสีขาวและสัญลักษณ์บนพื้นหลังสีน้ำเงิน ป้ายห้ามบ่งชี้สิ่งที่คุณต้องไม่ทำ และส่วนใหญ่เป็นวงกลมและมีขอบสีแดง ป้ายแสดงข้อมูลระบุสภาพเฉพาะหรือลักษณะของถนนข้างหน้าที่คุณจำเป็นต้องทราบมักจะเป็นสี่เหลี่ยมหรือสีน้ำเงินและสี่เหลี่ยม ป้ายเขตพื้นที่ทำงานชั่วคราวเป็นป้ายที่วางไว้เพื่อให้แน่ใจว่าถนนสามารถเคลื่อนย้ายได้อย่างเสรีแม้จะได้รับผลกระทบจากการซ่อมถนนในพื้นที่ ป้ายเหล่านี้ได้แก่ ป้ายสี่เหลี่ยม ป้ายสี่เหลี่ยมสี่เหลี่ยม หรือป้ายรูปสี่เหลี่ยมสี่เหลี่ยม

8) สิทธิของทาง หมายถึง ผู้ที่มีสิทธิตามกฎหมายที่จะไปก่อนบนท้องถนน เรียกว่า "ลำดับความสำคัญ" และบ่งชี้ว่าผู้ขับขี่มีสิทธิใช้ส่วนที่ขัดแย้งกันของถนนและต้องรอจนกว่ารถคันอื่นจะผ่านไป กำหนดให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะต้องจัดให้มีทางไปยังรถที่วิ่งเข้ามาจากทางแยกทางด้านขวา กฎนี้อยู่ในมาตรา 18.4.a ของ อนุสัญญาเวียนนาว่าด้วยการจราจรบนถนน

9) อายุการขับรถตามกฎหมาย ผู้ขับขี่ทุกคนต้องมีใบขับขี่ที่ถูกต้องและปฏิบัติตามกฎจราจรทั้งหมด อายุที่กฎหมายกำหนดในการขับรถในสิงคโปร์คือ 18 ปี หากเสียคะแนน 13 คะแนนขึ้นไปจะได้รับโทษจำคุก 1 ปี เนื่องจากประมาทและฝ่าฝืนกฎหมายจราจร และอาจถูกเพิกถอนใบอนุญาต พลเมืองที่มีอายุต่ำกว่า 18 ปีและอายุมากกว่า 70 ปีไม่สามารถขับรถในสิงคโปร์ได้ แต่หากผู้ขับขี่อายุระหว่าง 70 ถึง 74 ปี ผ่านการตรวจสุขภาพประจำปีและการทดสอบความชำนาญในการขับขี่ ก็สามารถเก็บใบขับขี่ไว้ได้

10) การแข่ง ใช้เลนขวาเป็นเลนแข่งเสมอ หากไม่ได้แข่งจะต้องอยู่เลนกลาง มิฉะนั้นจะถูกปรับและเสียคะแนน

11) การขับซี้ด้านคนขับ ผังคนขับในสิ่งคโปร้จะอยู่ทางด้านซ้ายของถนน

2.4.2 การบังคับใช้กฎหมายจราจรในประเทศสหรัฐอเมริกา

กฎแจสำคัญในการทำให้เมืองปลอดภัยคือการจำกัดความเร็วของรถยนต์ให้เหมาะสมและเป็นการปกป้องคนเดินถนนจากจากรถยนต์ ดังนั้นการวางแผนในเมืองอื่น ๆ ที่จริงจ้งจะต้องใช้ความระมัดระวังในการแก้ไขปัจจัยหลัก ที่กำหนดความเร็วรถยนต์และเปิดทางเดินเท้ามากขึ้น มีปัจจัยที่เกี่ยวข้องมากมาย และเมืองส่วนใหญ่ในอเมริกา ได้รับผลกระทบจากปัจจัยเหล่านี้งานเขียนเรื่อง Downtown plan ล่าสุดของเมือง Hammond ในรัฐ Indiana (รัฐ Indiana ซึ่งมีกฎหมายจราจรคล้ายกับเมืองส่วนใหญ่ในอเมริกา) เผยถึงกฎแจทั้ง 9 ที่สำคัญสำหรับการจราจรในอเมริกา

2.4.2.1 กฎแจทั้ง 9 ที่สำคัญสำหรับการจราจรในอเมริกา มีดังนี้

- 1) จำนวนช่องทางขับซี้
- 2) ความกว้างของช่องจราจร
- 3) กระแสการจราจรของการเดินทางเดียวกับสองทาง
- 4) เลนจักรยาน
- 5) ที่จอดรถบนถนน
- 6) ต้นไม้ริมถนน
- 7) สัญญาณไฟจราจรกับป้ายให้หยุด
- 8) ปุ่มกดข้ามถนน
- 9) รูปทรงเรขาคณิตของถนน

2.4.2.2 การบังคับใช้กฎหมายจราจรในประเทศสหรัฐอเมริกา มีข้อบังคับที่สำคัญได้แก่

1) เมมาแล้วขับ เนื่องจากรัฐต่างๆ มีกฎจราจรที่แตกต่างกัน ปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดต้องไม่เกิน 0.08% สำหรับผู้ขับซี้เชิงพาณิชย์ เท่ากับ 0.04% มีบทลงโทษที่แตกต่างกันสำหรับเมมาแล้วขับในสหรัฐอเมริกา ในรัฐแอริโซนา จอร์เจีย และเทนเนสซี ผู้กระทำผิดครั้งแรกจะได้รับโทษจำคุก แต่ในบางรัฐอย่างวิสคอนซิน การเมมาแล้วขับในครั้งแรกไม่ถือเป็นอาชญากรรม และผู้กระทำผิดจะได้รับเพียงตัวสำหรับการกระทำผิดทางแพ่งเท่านั้น

2) การขับซี้แบบแฮนด์ฟรี ไม่มีการห้ามใช้อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ทั้งหมดในประเทศ และกฎหมายการส่งข้อความและการขับรถในสหรัฐอเมริกาที่มีแนวโน้มที่จะแตกต่างกัน

ไปในบางรัฐ ตัวอย่างเช่น ไม่มีการห้ามใช้โทรศัพท์มือถือในรถสาธารณะ แต่มีการห้ามใช้มือถือในขณะที่ขับรถในรัฐเทนเนสซี

3) การขี่สำหรับเด็ก แต่ละรัฐก็มีเกณฑ์ที่แตกต่างกันไปสำหรับเด็กที่ต้องนั่งเบาะรถยนต์ ตัวอย่างเช่น ในแคลิฟอร์เนียและนอร์ทแคโรไลนา ผู้โดยสารที่อายุต่ำกว่า 8 ปี และน้ำหนักน้อยกว่า 80 ปอนด์ จะต้องใช้คาร์ซีทเท่านั้น ผู้ฝ่าฝืนอาจถูกปรับ

4) จำกัดความเร็ว แต่ละรัฐของสหรัฐฯ มีขีดจำกัดความเร็วของตนเอง เริ่มตั้งแต่ 55-80 ไมล์ต่อชั่วโมง

5) กฎหมายคาดเข็มขัดนิรภัย ในสหรัฐอเมริกา ทุกรัฐบังคับใช้เข็มขัดนิรภัย ยกเว้นนิวแฮมป์เชียร์ ซึ่งผู้โดยสารที่มีอายุต่ำกว่า 18 ปีจะต้องคาดเข็มขัดนิรภัย นอกจากนี้ 34 รัฐและ District of Columbia มีการบังคับใช้กฎหมายคาดเข็มขัดนิรภัยเบื้องต้น ซึ่งหมายความว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจสามารถหยุดและจับผู้ขับขี่ที่ไม่คาดเข็มขัดนิรภัยได้ ในบางรัฐกฎหมายบังคับให้คาดเข็มขัดนิรภัยเฉพาะผู้โดยสารที่นั่งด้านหน้าเท่านั้น และใน 29 รัฐ บังคับให้ผู้ขับขี่และผู้โดยสารทุกที่นั่งต้องคาดเข็มขัดนิรภัย

6) บ้ายจราจร บ้ายระเบียบข้อบังคับมีพื้นหลังสีขาว บ้ายเตือนมีพื้นหลังสีเหลือง บ้ายบอกทางมีพื้นหลังสีเขียว บ้ายบริการข้อมูลการท่องเที่ยวสำหรับผู้ใช้รถใช้ถนนทุกคนมีพื้นหลังสีน้ำเงิน บ้ายก่อสร้างมีพื้นหลังสีส้ม บ้ายนันทนาการมีพื้นหลังสีน้ำตาล บ้ายทางเดินเท้าและเขตโรงเรียนมีพื้นหลังสีเหลืองและสีเขียวเรืองแสง

7) สิทธิการใช้ทาง ให้รถด้านขวาไปก่อนเสมอ

8) อายุการขับรถตามกฎหมาย อายุการขับรถตามกฎหมายของสหรัฐอเมริกาแตกต่างกันไปในแต่ละรัฐ แต่ที่สำคัญที่สุด เริ่มตั้งแต่ 15-18 ปี

9) การแข่ง ผู้ขับขี่สามารถแข่งได้เฉพาะทางด้านซ้ายเท่านั้น ซึ่งบางถนนจะแข่งได้ 2 เลน เขตการแข่งที่ถูกกฎหมายจะมีเส้นประสีเหลือง เขตห้ามแข่งจะมีเส้นสีเหลืองที่บ

10) ด้านคนขับ ขับรถทางซิดด้านขวาของถนน

โดยประเทศสหรัฐอเมริกา จะมี “ศาลจราจร” ที่เป็นศาลที่ใช้ตัดสินคดีเกี่ยวกับการ เฉพาะคดีจราจร โดยต่างจากประเทศไทย เพราะในประเทศไทยนั้น ไม่มีระบบศาลจราจรภายในประเทศสหรัฐอเมริกา สำหรับประเทศสหรัฐอเมริกานั้น ถ้าได้ใบสั่ง (Ticket) ของเจ้าพนักงานจราจรสามารถดำเนินการได้ 2 ทางคือ ประการแรก ยินยอมเสียค่าปรับ โดยไปชำระค่าปรับยังที่ทำการของศาลจราจร หรือชำระค่าปรับโดยจ่ายเป็นเช็คหรือตัวแลกเงินส่งไปยังที่ทำการของศาลจราจรแล้วแต่ว่าจะสะดวกวิธีไหน อีกประการหนึ่งคือ ปฏิเสธข้อต่อสู้คดีในกรณีหลังนี้จะต้องเป็นกรณีนี้

เราเป็นผู้บริสุทธิ์ แต่เจ้าพนักงานจราจรออกไปสั่งให้โดยเข้าใจผิด ซึ่งก็อาจเกิดขึ้นได้ ตัวอย่างเช่น ขณะขับรถในอัตราความเร็วไม่เกินกฎหมายกำหนดแล้วแต่ตำรวจเรียกแล้วแจ้งว่าขับรถเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด ซึ่งอาจจะเป็นการเข้าใจผิด เพราะรถคันที่ฝ่าฝืนกฎจราจรมันมีลักษณะคล้ายคลึงกัน

ในกรณีที่เราปฏิเสธข้อต่อสู้คดี (Deny the Case) ตรงด้านหลังของใบสั่งจะบอกสถานที่ตั้งของศาลจราจรไว้เมื่อเราไปถึงศาลจราจรต้องกากบาทในช่องปฏิเสธข้อต่อสู้ในคดีตรงใบสั่งแล้วยื่นให้กับเจ้าหน้าที่จากนั้นก็จะต้องนั่งรอจนกว่าเจ้าหน้าที่จะเรียกตัวว่าคดีของเราอยู่ในห้องพิจารณาที่เท่าใด เมื่อเข้าไปนั่งในห้องพิจารณาแล้วเจ้าหน้าที่หน้าบัลลังก์ก็เรียกชื่อให้ผู้ที่ได้รับใบสั่งมานั่งแล้วสอบถามตัวว่าจะให้การตามความสัตย์จริง จากนั้นศาลก็จะอ่านข้อหาให้ฟัง แล้วถามว่าเราจะให้การอย่างไร ถ้าตอบว่าให้การปฏิเสธ ศาลจะถามถึงเหตุแห่งการปฏิเสธ

ดังนั้น หากคดีจราจรที่เกิดขึ้นในประเทศสหรัฐอเมริกา ถ้าเราไม่ได้ฝ่าฝืนกฎจราจร ดังที่เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร กล่าวอ้าง หรือ ไม่ได้มีเจตนาที่กระทำความผิดจริงก็ควรชี้แจงให้ศาลทราบทันที ซึ่งบรรยากาศในห้องพิจารณาคดี ก็จะต่างจากประเทศไทยมาก โดยห้องพิจารณาคดีของศาลจราจรในประเทศสหรัฐอเมริกา ตัวผู้พิพากษาไม่ได้สวมชุดครุยในการพิจารณาคดี แต่ใส่เพียงชุดสูทในการพิจารณาคดี ส่วนตัวผู้ได้รับใบสั่ง ส่วนใหญ่ไม่มีทนายความว่าต่างคดีให้ โดยมักจะอ้างตนเองเป็นพยานในคดีทุกราย ศาลที่นั่งฟังการเบิกความ ก็มีลักษณะมาฟังเหตุฟังผลมากกว่า

2.4.3 การบังคับใช้กฎหมายจราจรในประเทศสหพันธสาธารณรัฐเยอรมนี หรือ ประเทศเยอรมนี

ประเทศเยอรมนีถือได้ว่าเป็นประเทศที่ขึ้นชื่อในเรื่องของรถยนต์ และเป็นประเทศที่มีการสร้างรถยนต์เป็นแหล่งแรก โดยในปัจจุบันอุตสาหกรรมรถยนต์เป็นหนึ่งในประเทศที่มีการลงทุนมากที่สุดในโลก เยอรมนียังไม่มีกำหนดความเร็วรถยนต์ในส่วนช่องทาง Autobahn (Motorway) แต่มีการแนะนำความเร็วสูงสุดอยู่ที่ 130 กิโลเมตรต่อชั่วโมง สำหรับในถนนประเภทอื่น ๆ ผู้ขับรถต้องสังเกตป้ายจำกัดความเร็วรถยนต์ เพราะหากขับเร็วกว่ากำหนด จะเสียค่าปรับจนถึงการโดนยึดใบขับขี่ได้

2.4.3.1 การบังคับใช้กฎหมายจราจรในประเทศเยอรมนี มีข้อบังคับที่สำคัญ ได้แก่

- 1) เมมาแล้วขับ ในเยอรมนีอนุญาตให้มีระดับแอลกอฮอล์ในเลือดสูงสุด 0.05% หากเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดจะได้รับโทษจำคุกไม่เกิน 1 ปีหรือปรับ
- 2) สัญญาณไฟเขียวที่ทางแยก ต้องเปิดไฟสัญญาณ 30 เมตรก่อนถึงสี่แยก

3) ที่จอดรถ ในประเทศเยอรมนี ประชาชนมักจอดรถไว้ริมถนน เนื่องจากมีราคาถูกและสะดวกที่สุด นอกจากนั้น ยังมีบริการที่จอดรถแบบชำระเงิน เช่น ที่จอดรถแบบเปิด ที่จอดรถใต้ดิน และที่จอดรถในร่ม จะต้องชำระค่าจอดรถไม่มีการเคลื่อนไหวนหรือหยุดนิ่งนานกว่า 3 นาที ห้ามจอดรถภายในระยะ 10 เมตรจากสัญญาณไฟจราจร ใกล้กับทางข้ามถนนมากกว่า 5 เมตร บนเลนจักรยาน และริมขอบถนนที่หันหน้าเข้าหาการจราจร

4) การใช้โทรศัพท์มือถือ ห้ามใช้โทรศัพท์มือถือขณะร่ว่งโดยเด็ดขาด จำกัดความเร็ว เยอรมนีเป็นประเทศเดียวในยุโรปที่ไม่มีการจำกัดความเร็วทั่วไป แต่เป็น "คำแนะนำ" ที่ความเร็ว 130 กิโลเมตรต่อชั่วโมง (81 ไมล์ต่อชั่วโมง) เว้นแต่จะไม่ป้ายบอกเป็นอย่างอื่น การจำกัดความเร็วต่อไปนี้มีผลบังคับใช้เมื่อขับขี่ในเยอรมนี: 130 กม./ชม. สำหรับทางหลวงพิเศษ 100 กม./ชม. สำหรับถนนสายหลัก และ 50 กม./ชม. สำหรับเขตเมือง

5) กฎหมายคาดเข็มขัดนิรภัย ผู้ขับขี่และผู้โดยสารต้องคาดเข็มขัดนิรภัยตลอดเวลาเมื่อขับรถในเยอรมนี เด็กที่มีอายุต่ำกว่า 3 ปีต้องใช้คาร์ซีทเท่านั้น เด็กที่มีอายุตั้งแต่ 3 ปีขึ้นไปต้องโดยสารในที่นั่งด้านหลัง

6) อายุการขับรถตามกฎหมาย อายุไม่ต่ำกว่า 18 ปี

7) การแข่ง ห้ามแข่งบนทางม้าลาย ห้ามแข่งขวา เว้นแต่เป็นถนนหลายเลน

8) ด้านคนขับ ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติตามกฎจราจร

โดยชาวเยอรมนีให้ความสำคัญกับการขับรถในประเทศเยอรมนีอย่างจริงจัง ไม่มีการรับประทานอาหาร การส่งข้อความ การดื่มกาแฟหรือสิ่งอื่น ๆ ในขณะที่ขับขี่รถยนต์บนทางหลวงเหมือนที่พบเห็นได้ทั่วไปในประเทศอื่น ๆ

ในประเทศเยอรมนีนั้น เจ้าหน้าที่ตำรวจมักจะตั้งด่านตรวจความเรียบร้อยบนถนนเป็นประจำ หากขับรถในเยอรมนี และถูกเจ้าหน้าที่ตำรวจเรียกตรวจ ให้จอดรถโดยเร็วที่สุด ลดความเร็วลงและหยุด ณ ที่แห่งหนึ่งซึ่งเจ้าหน้าที่ตำรวจอาจจะสอบถาม สืบสารและตอบคำถาม เจ้าหน้าที่ตำรวจอย่างสุภาพ หากเจ้าหน้าที่ตำรวจขอตรวจค้น ก็ให้ความร่วมมือ โดยให้ฟังเหตุผลของพวกเขา ก่อน และเราสามารถสอบถามเกี่ยวกับสิทธิต่าง ๆ ที่เจ้าหน้าที่จะกระทำต่อเรา หรือสิทธิที่เราจะได้

สำหรับในประเทศเยอรมนีนั้น ปัจจุบันในหมู่บ้านหรือเมืองเล็ก ๆ คนส่วนมาก ยังคงใช้จักรยานเป็นพาหนะไปยังจุดหมายปลายทางได้ โดยคนจำนวนมากในประเทศเยอรมนีขี่จักรยาน

ไปช้อปปิ้งหรือเดินทางไปทำงาน ซึ่งถนนหลายสายมีเลนสำหรับจักรยาน ในกรณีที่ไม่มีเลนสำหรับจักรยาน ผู้ขับขี่ที่เป็นผู้ใหญ่ต้องขี่บนถนน เด็กที่มีอายุไม่เกิน 8 ปี จะต้องขี่บนทางเท้า เด็กที่มีอายุไม่เกิน 10 ปี สามารถเลือกขี่บนทางเท้าได้ สำหรับคนเดินถนนและผู้ที่ใช้จักรยานยังมีกฎอื่น ๆ ในการจราจรที่ต้องปฏิบัติตามอีก เช่น หากเดินข้ามไฟแดงหรือไฟจักรยานใช้งานไม่ได้แล้วถ้าตำรวจเห็นการกระทำดังกล่าวจะถือว่าทำผิดกฎจราจรและ จะต้องเสียค่าปรับตามที่กฎหมายกำหนด

การคมนาคมสาธารณะติดอันดับโลก โดยเฉพาะในเมือง มีบริการขนส่งสาธารณะ หลายประเภท เช่น รถไฟในเขตเมือง (S-Bahn) รถไฟใต้ดิน (U-Bahn) รถราง (Straßenbahn หรือ ที่เรียกกันทางตอนใต้ของเยอรมนีว่า Trambahn) และรถเมล์ส่วนใหญ่ผู้เดินทางจะต้องซื้อตั๋วที่จำหน่ายโดยตู้อัตโนมัติที่สถานีรถไฟหรือป้ายรถเมล์ที่สถานีรถไฟมีเคาน์เตอร์ขายตั๋วหรือบางครั้งสามารถซื้อตั๋วในรถเมล์ได้ เด็ก นักเรียน นักศึกษา คนพิการ และผู้อาวุโสมักจะมีส่วนลด และจ่ายน้อยลงบนรถเมล์และรถไฟจะมีการตรวจตั๋วหากมีการตรวจตั๋วและไม่มีตั๋วเดินทางในขณะนั้น จะต้องเสียค่าปรับเพื่อเป็นการลงโทษไม่ให้เกิดการกระทำผิดซ้ำเติมอีก

จะเห็นได้ว่า ประชาชนในประเทศเยอรมนีมีวินัยจริงจังกับการปฏิบัติตามกฎหมาย ไม่ว่าจะกฎจราจรหรือกฎหมายอาญาต่างๆอาจจะเป็นเพราะได้รับการปลูกฝังมาตั้งแต่เด็กหรือมีการอบรมสั่งสอนจากรุ่นสู่รุ่น รวมถึงวัฒนธรรมต่างๆที่ทำให้คนเยอรมนีมีวินัยทางการจราจร รวมถึงรัฐบาลที่สามารถจัดการระบบการขนส่งสาธารณะให้กับประชาชนได้ใช้บริการอย่างสะดวกทั่วถึง นั่นจึงเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้ประเทศเยอรมนีเป็นประเทศที่มีการบังคับใช้กฎหมายจราจรได้อย่างมีประสิทธิภาพประเทศหนึ่งของโลก

2.4.4 การบังคับใช้กฎหมายจราจรในประเทศญี่ปุ่น

ญี่ปุ่นเป็นประเทศที่มีความปลอดภัยในการสัญจรบนท้องถนนมากที่สุดแห่งหนึ่งของโลกแน่นอนว่าเป็นผลพวงมาจากกฎหมายจราจรอันเข้มงวด และวินัยที่ดีเยี่ยมของคนญี่ปุ่น กฎหมายของญี่ปุ่นจะดูแลคนเดินเท้าเป็นพิเศษ โดยมีกฎหมายที่เอาผิดผู้ขับขี่ที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ เช่น ชัดขวางการข้ามถนนของคนเดินเท้า ชัดขวางการสัญจรของเด็กเล็ก ไม่รักษาชัดเจนการข้ามถนนของคนเดินเท้า ไม่รักษาระยะห่างจากคนเดินเท้าในระยะที่ปลอดภัย ไม่ชะลอรถในถนนคนเดิน จะมีโทษหักคะแนน 2 แต้ม และปรับ 5,000-9,000 เยน ยกเว้นความผิดฐานชัดเจนการข้ามถนน จะมีโทษปรับหนักกว่า คือ 6,000-12,000 เยน

ส่วนกฎหมายเมาแล้วขับ ตามมาตรา 65 ของ พระราชบัญญัติการจราจรของญี่ปุ่นถูกยกร่างขึ้นใหม่ และมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 19 กันยายน 2007 เป็นต้นมา ระบุว่า ห้ามขับขี่ยานพาหนะในขณะที่มีแอลกอฮอล์ในร่างกาย ห้ามให้ยืมหรือให้ใช้ยานพาหนะแก่ผู้ที่นำวิตกว่าจะกระทำผิด ห้ามให้สุราหรือสนับสนุนการดื่มสุราแก่ผู้ที่นำวิตกว่าจะกระทำผิด ห้ามร้องขอหรือไหว้

วานให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะไปส่งตนเอง โดยที่รู้อยู่แล้วว่าบุคคลนั้นเป็นผู้ที่มีแอลกอฮอล์ในร่างกาย อีกทั้งยังห้ามร่วมโดยสารไปในยานพาหนะที่ขับขี่โดยบุคคลที่กระทำผิดด้วย

บทลงโทษของผู้ขับขี่เมาแล้วขับ มีการพิจารณาตามสภาพว่าไม่อยู่ในอาการที่จะควบคุม การขับขี่ได้ตามปกติ เช่น เดินเซ ตาปรือ หน้าแดงกำ ฯลฯ โทษจำคุกไม่เกิน 5 ปี หรือปรับไม่เกิน 1 ล้านบาท หักคะแนน 35 แต้ม และเพิกถอนใบขับขี่ 3 ปี มีแอลกอฮอล์ในร่างกายเกินกว่า 0.15 mg ต่อลมหายใจ 1 ลิตรโทษจำคุกไม่เกิน 3 ปี หรือปรับไม่เกิน 5 แสนบาท หักคะแนน 13-25 แต้ม และยึดใบขับขี่ตั้งแต่ 90 วัน ไปจนถึงเพิกถอนใบขับขี่ 2 ปี

ผู้ให้ยืมหรือให้ใช้ยานพาหนะมีโทษจำคุกและโทษปรับเท่ากับผู้ขับขี่ ผู้จำหน่ายสุรา ผู้สนับสนุนให้ดื่ม หรือผู้ร่วมโดยสารมาด้วย กรณีผู้ขับขี่เมาแล้วขับโทษจำคุกไม่เกิน 3 ปี หรือปรับไม่เกิน 5 แสนบาท กรณีผู้ขับขี่มีแอลกอฮอล์ในร่างกาย โทษจำคุกไม่เกิน 2 ปี หรือปรับไม่เกิน 3 แสนบาท

อย่างไรก็ตาม หากอุบัติเหตุทำให้มีผู้เสียชีวิต จะมีความผิดในโทษฐานขับขี่อันตรายอันเป็นเหตุให้มีผู้เสียชีวิต ต้องโทษจำคุกไม่เกิน 20 ปี ซึ่งเป็นโทษที่หนักกว่าการขับขี่โดยประมาทอันเป็นเหตุให้มีผู้เสียชีวิต ซึ่งกำหนดโทษไว้ไม่เกิน 7 ปี กล่าวได้ว่า เมาแล้วขับจนทำให้มีผู้เสียชีวิต มีโทษรุนแรงรองจากความผิดฐานฆ่าคนตาย ([J-Campus], 2555: ออนไลน์)

2.4.4.1 การบังคับใช้กฎหมายจราจรในประเทศญี่ปุ่น มีข้อบังคับที่สำคัญ ได้แก่

- 1) ด้านผู้ขับขี่ ผู้ขับขี่รถยนต์จะต้องขับรถทางด้านซ้ายของถนน
- 2) การบีบแตร การบีบแตรถือว่าผิดกฎหมาย การบีบแตรตามอำเภอใจเป็นสิ่งผิดกฎหมายในญี่ปุ่น โดยเฉพาะในเมืองใหญ่ เช่น โตเกียว ชิบูย่า และอื่น ๆ
- 3) การจอดรถในเมืองใหญ่ เช่น นาโงย่า เกียวโต ฯลฯ ห้ามจอดรถบนถนนโดยเด็ดขาด จะสามารถจอดได้เฉพาะที่ที่กำหนดไว้เท่านั้น
- 4) การใช้โทรศัพท์มือถือ ห้ามใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ
- 5) การจำกัดความเร็ว จำกัดความเร็วทั่วไป - 60 กม./ชม. (37 ไมล์ต่อชั่วโมง) จำกัดความเร็วทางหลวง - 100 กม./ชม. พื้นที่ในเมือง - 40 กม./ชม.
- 6) การคาดเข็มขัดนิรภัย ผู้ที่นั่งด้านหน้าต้องคาดเข็มขัดนิรภัยตลอดเวลา เด็กอายุต่ำกว่า 12 ปี ต้องนั่งคาร์ซีท และอยู่ด้านหลังเสมอ
- 7) อายุการขับรถตามกฎหมาย ผู้ขับขี่ที่จะได้รับใบอนุญาตขับขี่จะต้องมีอายุ 18 ปีขึ้นไป ใบอนุญาตมีสามประเภท ได้แก่ L-2, L-3 และ L-4 สองรายการแรกมีไว้สำหรับผู้เรียนที่

ขับรถซึ่งยังไม่ผ่านการทดสอบและจำเป็นต้องฝึกฝนก่อนที่จะได้รับใบอนุญาตขับรถในที่สาธารณะ ประเภทที่สาม สำหรับนักขับมืออาชีพที่ผ่านการทดสอบและได้รับอนุญาตให้ขับในที่สาธารณะ

8) การแข่ง แข่งถนนเลนขวาสุดเสมอ

9) ด้านคนขับ ผู้ขับจะขับชิดซ้าย

ญี่ปุ่นเป็นประเทศหนึ่งที่ขึ้นชื่อเรื่องกฎระเบียบที่เคร่งครัดในการทำใบขับขี่ และมีบทลงโทษค่อนข้างหนักสำหรับคนที่ทำผิดกฎจราจร แต่นอกเหนือจากการบังคับใช้กฎหมายแล้ว ที่ญี่ปุ่นยังให้ความสำคัญกับการปลูกฝังเรื่องกฎจราจรให้กับเด็ก ๆ ตั้งแต่ช่วยอนุบาลเป็นต้นไป เพื่อให้เด็กในวันนี้เติบโตไปเป็นพลเมืองที่เคารพกฎจราจรได้ในวันหน้าเหตุที่ต้องปลูกฝังเรื่องกฎจราจรตั้งแต่เด็กเป็นเพราะว่าใน ค.ศ. 1960 มีรายงานจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางรถยนต์ในญี่ปุ่นในแต่ละปีเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ใน ค.ศ. 1970 มีรายงานการเสียชีวิตที่เกี่ยวกับอุบัติเหตุทางรถยนต์ประมาณ 17,000 ราย และจากจำนวนทั้งหมดเหล่านี้ พบว่า ผู้เสียชีวิตและได้รับบาดเจ็บจำนวนมากเป็นเด็กอายุต่ำกว่า 15 ปี จึงทำให้รัฐบาลต้องหันกลับมาหาทางแก้ไขเพื่อความปลอดภัยในชีวิตของเด็ก ๆ

กระทรวงศึกษาธิการของญี่ปุ่นจึงได้เพิ่มเรื่องกฎจราจรเข้าไปในหลักสูตรการศึกษา เพื่อให้ความรู้ในการใช้ถนนตั้งแต่เด็ก ๆ และจัดตั้ง 'Traffic Parks' ที่เพียงแค่อุปกรณ์จราจรที่เปลี่ยนสวนสาธารณะใกล้ชุมชนที่อยู่อาศัยหลายแห่งในญี่ปุ่นให้เป็นสวนจำลองการจราจรสำหรับเด็ก เพื่อให้ได้เรียนรู้กฎจราจรได้ง่าย ๆ ในชีวิตประจำวัน และได้เรียนรู้ของจริงนอกห้องเรียนสวนสาธารณะ

Traffic Parks ออกแบบมาเพื่อจำลองการจราจรและ ความปลอดภัยบนท้องถนน มีทั้งสัญญาณไฟจราจร ป้ายสัญลักษณ์ที่ควรรู้ กฎระเบียบต่าง ๆ บนท้องถนนนอกจากนี้ยังมียานพาหนะให้เด็ก ๆ ได้เรียนรู้จริงผ่านการเล่น เช่น รถยนต์ขนาดเล็กสำหรับเด็กและรถจักรยานเพื่อช่วยปลูกฝังให้เด็ก ๆ ได้เรียนรู้กฎขั้นพื้นฐานในการขับรถ ถ้าไม่ได้นำจักรยานมาเองจากที่บ้าน บางสวนก็มีจักรยานให้ยืมด้วย รวมถึงเด็ก ๆ จะได้รู้วิธีข้ามถนนที่ถูกต้อง วิธีดูสัญญาณไฟจราจร รวมถึงรู้วิธีข้ามถนนด้วยตัวเองเมื่อไม่มีพ่อแม่อยู่ด้วย ความพยายามของรัฐที่อยากให้เด็กเรียนรู้กฎจราจรก็ไม่ใช่ว่าเรื่องยากถึงขนาดที่จะต้องบังคับกัน เพราะทุก ๆ Traffic Parks ยังมีสนามเด็กเล่นและเครื่องเล่นอีกมากมายไว้ดึงดูดใจให้เด็กอยากออกมาใช้พื้นที่ การขับรถและเรียนรู้เรื่องกฎจราจรจึงเป็นเพียงกิจกรรมการเล่นหนึ่งเท่านั้นที่เด็ก ๆ สามารถสนุกได้จากทุก ๆ สวน

แม้ว่าภายในสวนสาธารณะจะเป็นสถานที่จำลอง แต่ทุกอย่างก็สมจริงมากสำหรับเด็ก เพราะบางครั้งยังมีกิจกรรมพิเศษที่คุณตำรวจจราจรตัวจริงมาให้ความรู้กันถึงที่ ทำให้เด็ก ๆ ยิ่งอินกับการเรียนรู้กฎจราจรมากเป็นพิเศษ

ปัจจุบันการออกกฎหมายจราจร การบังคับใช้ที่เข้มงวด ไปจนถึงการแก้ที่ระบบการศึกษา ทำให้อุบัติเหตุบนท้องถนนในญี่ปุ่นลดลงอย่างมาก แต่ Traffic Parks ก็ยังถูกใช้งานมาจนถึงปัจจุบัน มีอยู่ในหลายเมืองในญี่ปุ่น และเป็นที่ยอมรับสำหรับกลุ่มครอบครัวที่พาลูก ๆ ออกมาหา กิจกรรมทำนอกบ้าน ตัวอย่างไอดีเดียวการทำ Traffic Parks ในสวนสาธารณะในญี่ปุ่นทำให้เห็นว่าการความปลอดภัยบนท้องถนนไม่ใช่สิ่งที่ต้องขอความร่วมมือประชาชนให้มีจิตสำนึกเท่านั้น แต่รัฐสามารถออกแบบระบบ หรือออกแบบโครงสร้างพื้นฐานที่ช่วยสร้างความรู้และความเข้าใจให้กับประชาชนได้

2.4.4.2 ปัจจัยที่เป็นพื้นฐานที่ทำให้ประเทศญี่ปุ่นเป็นประเทศที่มีระเบียบวินัย มีความเคารพกฎจราจร ส่วนหนึ่ง คือ

1) เกิดจากการเลี้ยงดูของครอบครัว

ครอบครัวถือเป็นสถานที่แห่งการเรียนรู้แห่งแรกของเด็ก ๆ เลยก็ว่าได้ พ่อจะเป็นใหญ่ที่สุดในบ้าน เป็นคนที่เคยควบคุมระเบียบและกฎเกณฑ์ในบ้าน และมีหน้าที่หลักในการทำงานเพื่อหาเลี้ยงครอบครัว ส่วนการเลี้ยงดูลูก ๆ จึงเป็นหน้าที่ของผู้เป็นแม่ ดังนั้น แม่จึงเป็นใหญ่ในเรื่องดูแลบ้านและดูแลลูก ๆ แม่จึงต้องเป็นต้นแบบและคอยปลุกฝังให้ลูก ๆ ในเรื่องของความมีระเบียบวินัย โดย 1. พ่อแม่จะสร้างให้ลูก ๆ มีจิตสำนึกในเรื่องให้เห็นแก่ประโยชน์ส่วนรวมมากกว่าประโยชน์ส่วนตนเสมอ เช่น การเข้าแถวต่อคิว ไม่แซงคิวผู้อื่น 2. สอนให้ลูกรู้จักตรงต่อเวลาและรักษาเวลา โดยการปลุกฝังให้เด็กเห็นคุณค่าของเวลา และความรับผิดชอบต่อเวลา 3. พ่อแม่จะสอนให้ลูกเรียนรู้ที่จะช่วยเหลือตนเองตั้งแต่เด็ก เมื่อลูกมีปัญหาที่พร้อมที่จะให้คำแนะนำและเป็นกำลังให้ลูกเสมอ และจะคอยหาทางช่วยเหลือแบบอ้อม ๆ 4. พ่อแม่จะไม่ปกป้องหรือเข้าข้างลูกเมื่อลูกทำผิด แต่จะตักเตือนและให้ลูกหยุดทำสิ่งนั้นเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดความผิดซ้ำอีก

2) โรงเรียน

นอกจากจะฝึกระเบียบวินัยที่บ้านมาบ้างแล้ว ที่โรงเรียนเข้าก็มีสอนเรื่องระเบียบวินัย กฎหมายจราจรให้กับเด็ก ๆ เช่นเดียวกัน โดยเริ่มกันตั้งแต่เข้าโรงเรียนวันแรกกันเลยทีเดียว โดย 1. เด็กญี่ปุ่นตั้งแต่ระดับชั้นประถมศึกษาปีที่ 1 ถึง 6 ต้องไปโรงเรียนด้วยตัวเองไปพร้อมกันเป็นแถว โดยจะมีรุ่นพี่ที่มีอายุมากที่สุดของจตุรวมแถว จะเป็นคนถือธงเดินนำร่อง ๆ ไปโรงเรียน 2. ให้เด็กถือกระเป๋าด้วยตัวเอง ฝึกความรับผิดชอบและความอดทนไปพร้อม ๆ กัน 3. ก่อนเข้าห้องเรียนเด็กทุกคนจะต้องเปลี่ยนรองเท้าให้เหมือนกันเพื่อความเรียบร้อยและความสะอาดของห้องเรียน 4. คุณครูจะตรวจสอบสุขภาพของเด็กทุกครั้งเพื่อความพร้อมก่อนเริ่มเรียน 5. เรื่องการเรียนจะเน้นสอนนอกห้องเรียน โดยคุณครูจะปล่อยให้เด็กได้แสดงความคิดเห็นอย่างอิสระ เป็นการ

เปิดโอกาสให้เด็กกล้าแสดงออก กล้าซักถาม เด็กก็จะเห็นว่าการเรียนสนุก เด็ก ๆ ก็จะตั้งใจเรียน
 6. เด็กจะต้องทานอาหารด้วยตัวเอง และเก็บภาชนะล้างด้วยตัวเองทุกคน บางโรงเรียนจะให้เด็ก
 ผลิตเปลี่ยนกันมาตักอาหารให้เพื่อน ๆ ด้วย 7. ช่วงกิจกรรมหรือกีฬาเด็ก ๆ ต้องเตรียมอุปกรณ์ไป
 เองและฝึกความเสียสละและรู้จักใช้และเก็บรักษาของนั้น เพื่อฝึกความมีระเบียบวินัยและความ
 รับผิดชอบให้กับเด็ก ๆ

3) วัฒนธรรมของคนญี่ปุ่น

คนญี่ปุ่นจะมีวัฒนธรรมที่ดีมากคือ มีความรับผิดชอบสูงมาก เขาจะรู้สึก
 ละอายที่ได้กระทำความผิดต่อผู้อื่น ทุกครั้งที่เขารู้ว่าตัวเองทำผิดเขาจะออกมายอมรับผิดและขอโทษ
 และพร้อมที่จะรับโทษที่ได้กระทำลงไป

คนญี่ปุ่นจะรักษาระเบียบวินัยมาก ไม่ว่าจะต่อตนเองหรือต่อสาธารณะ เช่น วินัยในเรื่องการ
 แยกขยะ การรักษากฎจราจร การเข้าแถวขึ้นรถไฟ การเข้าแถวซื้อของ การรักษากฎระเบียบในการ
 โดยสารรถไฟ การห้ามใช้โทรศัพท์ในขณะที่อยู่บนรถไฟ เป็นต้น วัฒนธรรมเหล่านี้มีมานานแต่คน
 ญี่ปุ่นยังปฏิบัติสืบต่อกันมายาวนาน ไม่ว่าจะอยู่ในสภาวะใด ๆ พวกเขาก็ยังคงรักษาวัฒนธรรมนั้น
 ไว้ได้ เช่น ช่วงเกิดภัยพิบัติต่าง ๆ ชาวญี่ปุ่นยังเข้าแถวเพื่อรอรับอาหารและน้ำ ไม่มีการแก่งแย่งกัน
 แม้ว่าจะหิวโหยเพียงใด เพราะพวกเขามองว่าการแข่งคิวหรือเห็นแก่ตัวนั้นเป็นคนที่ไม่มีคุณค่า
 ดังนั้นเราควรที่จะเคารพสิทธิซึ่งกันและกัน

4) มารยาททางสังคม

มารยาททางสังคมของญี่ปุ่น คือการให้ความเคารพนับถือผู้อาวุโส บรรพ
 บุรุษ และรักษามารยาทอย่างเคร่งครัด คือ รู้จักเกรงใจผู้อื่น รู้จักการวางตัว เช่น การโค้งคำนับ
 ต้อนรับ ขอบคุณ ความอ่อนน้อมถ่อมตน ความพิถีพิถันในเรื่องการต้อนรับและส่งกลับอย่างน่า
 ประทับใจ การรู้จักเวลาในการเยี่ยมบ้านหรือเข้าบ้านผู้อื่น คือจะไม่เข้าบ้านคนอื่นในช่วงทาน
 อาหาร เพราะถือว่าเสียมารยาท เพราะคนญี่ปุ่นจะไม่ได้เตรียมอาหารไว้สำหรับเฉพาะคนใน
 ครอบครัวเท่านั้น เรื่องการทำงานทุกคนจะตั้งใจและจริงจังกับการทำงานมากจะไม่พูดคุยกันใน
 ระหว่างทำงานเพราะจะทำให้ผู้อื่นเสียสมาธิในการทำงานและอาจเกิดความเสียหายกับงานนั้นได้

5) ประเทศญี่ปุ่นมีความสามัคคีกันเป็นหนึ่งเดียวกัน

จากการที่ถูกเอารัดเอาเปรียบช่วงหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 ทำให้คนญี่ปุ่น
 ต้องอดทนและช่วยเหลือซึ่งกันและกัน มีความสามัคคีเป็นน้ำหนึ่งใจเดียวกัน ว่าอย่างไรว่าตาม
 กันเอาจริงเอาจังกับสิ่งที่ทำไม่เอาเปรียบซึ่งกันและกัน จึงทำให้ประเทศญี่ปุ่นสามารถฟื้นตัวได้อย่าง
 รวดเร็วและในปัจจุบันก็กลายเป็นประเทศมหาอำนาจทางด้านเทคโนโลยีในเวลาอันรวดเร็ว

6) บทลงโทษที่หนัก

อาจกล่าวได้ว่า ระเบียบ กฎหมาย รวมถึง กฎหมายจราจร ของประเทศญี่ปุ่น มีบทลงโทษที่ค่อนข้างหนัก ซึ่งหากประชาชน ทำผิดกฎจราจร จะถูกปรับค่อนข้างหนัก จึงทำให้ คนญี่ปุ่น ถูกบังคับไม่ให้กระทำความผิดไปในตัวด้วย นี่อาจจะเป็นส่วนหนึ่งที่ทำให้คนญี่ปุ่น มีความเคารพต่อกฎ ระเบียบ ไม่ว่าจะ เป็นกฎหมายหรือกฎใดใดก็ตามที่บัญญัติขึ้นใช้ในสังคม อันเป็นเหตุให้ประเทศญี่ปุ่น มีความเป็นระเบียบ สังคม ข้อบังคับ สามารถนำมาใช้ได้จริงในสังคม จนญี่ปุ่นได้เป็นแม่แบบในการพัฒนาประเทศ รวมถึงการดำเนินชีวิตที่มีความสะอาด ปลอดภัย ในการใช้รถใช้ถนน ในประเทศญี่ปุ่นเอง

2.4.5 การบังคับใช้กฎหมายจราจรในประเทศไทย

เนื่องด้วยการคมนาคมและขนส่งทางบกในไทยได้เจริญก้าวหน้าขยายตัวไปทั่วประเทศและเชื่อมโยงไปยังประเทศใกล้เคียง และจำนวนยานพาหนะในท้องถนนและทางหลวงได้ทวีจำนวนมากขึ้นเป็นลำดับ จึงมีการปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบกหลายฉบับ เพื่อให้เหมาะสมกับสภาพการจราจรและจำนวนยานพาหนะที่เพิ่มขึ้น และเพื่อความปลอดภัยแก่ชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของประชาชน ซึ่งกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบกของไทยโดยปัจจุบัน ได้ใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พุทธศักราช 2522 เป็นกฎหมายแม่บทในการบังคับใช้ นอกจากนี้ ยังมี พระราชบัญญัติทางหลวง พระราชบัญญัติรถยนต์ พุทธศักราช 2522 และ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พุทธศักราช 2522 เป็นส่วนประกอบในการบังคับใช้เกี่ยวกับการจับกุมยวดยานพาหนะที่ประชาชนใช้ขับขี่อีกด้วย โดยการบังคับใช้กฎหมายจราจรและการลงโทษต่อผู้กระทำความผิดกฎจราจรในไทยนั้นถึงแม้ว่ากฎหมายและกระบวนการบังคับใช้กฎหมายจะมีความเข้มข้นมากขึ้น แต่ผู้ขับขี่ยังคงขาดวินัย มีพฤติกรรมทำผิดเพิ่มขึ้นและซ้ำ ๆ อย่างต่อเนื่อง ผู้ขับขี่จำนวนมากฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรทางบก มีพฤติกรรมหลักเลี้ยวและเพิกเฉยต่อการบังคับใช้ทางกฎหมาย ซึ่งกระทำผิดในลักษณะดังกล่าว ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยในชีวิต ทรัพย์สินและความสงบเรียบร้อยของประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนที่เคารพกฎหมายบ้านเมือง เมื่อวิเคราะห์ถึงตัวบทกฎหมายเกี่ยวกับบทกำหนดโทษของ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ที่ใช้ในไทยนั้น ใช้หลักการลงโทษเป็นการข่มขู่ยับยั้งและป้องกันสังคมด้วยการลงโทษผู้กระทำความผิดรายบุคคลเพื่อยับยั้งมิให้เขากระทำความผิดซ้ำ และเป็นตัวอย่างแก่บุคคลอื่นในสังคม จะได้เกรงกลัวยับยั้งไม่กระทำความผิด แต่จากสถานการณ์ปัจจุบัน พบว่า มาตรการทางกฎหมายดังกล่าวยังไม่สามารถทำให้ผู้กระทำความผิดเกรงกลัวเท่าใดนัก โดยประเด็นสำคัญที่ทำให้ พระราชบัญญัติจราจรทางบก ไม่สามารถนำไปสู่การบังคับใช้ได้จริง เนื่องจากการบังคับใช้ตามประกาศ ยังไม่เชื่อมโยงกันตามกฎหมาย ทำให้มีช่องว่างเกิดขึ้นตามบริบททางสังคมที่เปลี่ยนแปลงไป

2.4.5.1 ประเภทของความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกที่ใช้ในประเทศไทยปัจจุบัน ได้แบ่งเป็น 2 ประเภทดังนี้

1) ความผิดที่เกี่ยวกับการขับเคลื่อนรถ เช่น ขับรถด้วยความเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด ขับรถ ฝ่าฝืนสัญญาณจราจรแข่งในรถที่คับขัน กลับรถในทางร่วมทางแยก เป็นต้น ความผิดประเภทนี้ถือว่า เป็นความผิดร้ายแรงและเป็นสาเหตุให้เกิดอันตรายและอุบัติเหตุจราจรมากที่สุด

2) ความผิดที่เกี่ยวกับการจอดรถ เช่น การจอดรถในที่ห้ามจอดหรือจอดรถโดยฝ่าฝืนคำสั่งเจ้าพนักงานจราจร จอดรถเกินเวลากำหนด เป็นต้น ความผิดประเภทนี้ส่วนใหญ่จะถือเป็นความผิดที่ไม่ร้ายแรง เนื่องจากกฎหมายจราจรเป็นกฎหมายที่ออกมาใช้บังคับเพื่อความเหมาะสมและความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนนจึงมีลักษณะเป็นข้อห้าม ซึ่งสังคมส่วนใหญ่มองว่าการทำความผิดกฎหมายจราจร ไม่เป็นการทำความผิดที่ร้ายแรง แต่เป็นความผิดเล็กน้อย ใคร ๆ ก็อาจกระทำผิดได้

สำหรับหน่วยงานที่มีหน้าที่ในการใช้กฎหมายจราจรทางบกคือสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ซึ่งมีหน้าที่ในการควบคุม บังคับ สั่งการ ในการดำเนินการเรื่องการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก 2522 ซึ่งโดยหลักแล้ว มักจะนำข้อกฎหมายที่สำคัญมาบังคับใช้ เพื่อเป็นพื้นฐานในการควบคุมไม่ให้ประชาชน ทำผิดกฎหมายจราจร คือ มาตราการ 10 รศขม

2.4.5.2 มาตราการ 10 รศขม คือ

- 1) ร คือ ไม่ขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด
- 2) ส.คือ ไม่ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร และไม่ขับรถย้อนศร
- 3) ข.คือ ใบขับขี่, คาดเข็มขัดนิรภัยและ, ไม่แข่งในที่คับขัน
- 4) ม. ไม่ขับขณะเมาสุรา, สวมหมวกนิรภัย, ไม่ใช้รถที่ไม่ปลอดภัยและไม่ใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ

ปัจจุบันประเทศไทย มีนโยบายภาครัฐที่มีส่วนสำคัญ ทำให้เกิดปัญหาสภาพการจราจรในประเทศไทยด้วย อาทิเช่น นโยบายรถคันแรก หรือนโยบายลดภาษีให้กับประชาชนผู้ซื้อรถไฟฟ้า และอีกมาตรการหนึ่งคือ ตลาดการค้ารถยนต์เสรี ซึ่งความหมายว่าเป็นการที่ประเทศไทยสนับสนุนให้ต่างชาติ อาทิเช่น จีน ญี่ปุ่น สหรัฐอเมริกา หรือแม้แต่ สหภาพยุโรป สามารถส่งรถยนต์เข้ามาจำหน่ายในประเทศไทยได้อย่างเสรี ซึ่งปัจจุบัน จะเห็นค่ายรถยนต์จากจีน แบรินต์ต่าง ๆ ที่ไม่คุ้นเคยนำรถเข้ามาจำหน่ายในประเทศไทยเป็นจำนวนมาก ต่างจากประเทศสิงคโปร์หรือญี่ปุ่น ที่จำกัด

การนำเข้า รถยนต์หรือควบคุมการใช้รถ อีกทั้งการจำกัดเรื่องใบอนุญาตขับขี่นั้น ญีปุ่นหรือสิงคโปร์ ได้ให้ การทำจัดทำใบอนุญาตขับขี่เป็นเรื่องที่สำคัญ และการทำใบอนุญาตนั้นเป็นไปด้วยความ ยากลำบาก ต่างจากประเทศไทย ซึ่งการทำใบอนุญาตค่อนข้างง่ายและในประเทศไทยเอง คนหนึ่ง คนสามารถมีรถยนต์ได้จำนวนหลายคัน และไม่จำเป็นต้องมีสถานที่สำหรับจอดรถ สามารถจอด ตรงไหนก็ได้ จนเป็นที่มาอีกปัญหาหนึ่งของการจราจรที่เกิดขึ้นในชุมชนเมืองของประเทศไทย

ในส่วนของกายภาพของประเทศไทยเองก็สำคัญ ไม่ว่าจะเป็นเรื่องของผังเมือง ที่ประเทศ ไทยเรายังคงต้องมีการปรับปรุงและเปลี่ยนแปลงให้ทันสมัย ซึ่งจะเห็นว่าถนนบางเส้นทางได้ ก่อให้เกิดปัญหาสภาพการจราจรจริงจริง เช่น เส้นทางตรง มาดีดี แล้วมาเจอจุดคอขวด หรือ โค้ง หักศอก ซึ่งตามองศาแล้วอาจจะไม่ปลอดภัย จนทำให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นได้

ในปัจจุบัน ประเทศไทยได้นำเทคโนโลยีมาใช้มากขึ้นกว่าเมื่อก่อนค่อนข้างมาก อาทิ กล้อง ตรวจจับความเร็ว กล้องตรวจจับการกระทำความผิดบางจุด เช่น จุดที่ห้ามเปลี่ยนเลนหรือจุดซับซ้อน เป็นต้น เมื่อมีผู้ฝ่าฝืนก็จะมีใบสั่งให้ชำระค่าปรับส่งไปถึงเจ้าของรถเพื่อดำเนินการชำระค่าปรับ ตามกฎหมาย

ปัญหาของประเทศไทยอีกส่วนหนึ่งคือ ผู้ขับขี่รถยนต์หรือแม้แต่รถจักรยานยนต์เองยังขาด จิตสำนึกและไม่เคารพกฎจราจรเท่าที่ควร ในช่วงเทศกาลจะเห็นว่าผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจำนวนมาก ซึ่งถนนที่เสียชีวิตกลับไม่ใช่เส้นทางหลักแต่กลับเป็นเส้นทางรอง หรือทางหลวงชนบท เนื่องจากประชาชนหลีกเลี่ยงเส้นทางถนนใหญ่และใช้เส้นทางในหมู่บ้านหรือชุมชน ซึ่งบางแห่งได้ กำหนดความเร็วเอาไว้ แต่ประชาชนส่วนมากกลับเลือกที่จะไม่ปฏิบัติตามโดยฝ่าฝืนป้ายสัญญาณ จราจร ใช้ความเร็วเกินกว่าที่กำหนด และอีกปัจจัยหนึ่งที่สำคัญที่เกิดขึ้นในประเทศไทยคือ การไม่ วางแผนการเดินทาง แต่ใช้สัญญาณ จีพีเอส (Gps) ในการนำทาง โดยบางครั้งสัญญาณ จีพีเอส ก็ พาหลงทางหรือไปยังที่ที่ผู้ใช้ไม่ชินเส้นทาง จนทำให้เกิดความลังเลกับผู้ร่วมใช้เส้นทาง หรือแม้แต่ผู้ ขับขี่เองจนทำให้เกิดรถชนล่อตัวหรือเกิดอุบัติเหตุขึ้นได้

2.4.6 การเปรียบเทียบการบังคับใช้กฎหมายจราจรที่สำคัญระหว่างประเทศไทยและต่างประเทศ

ตารางที่ 2.1 ตารางแสดงการเปรียบเทียบการบังคับใช้กฎหมายจราจรที่สำคัญระหว่างประเทศไทยและต่างประเทศ

การบังคับใช้กฎหมายจราจร	ไทย	สิงคโปร์	สหรัฐอเมริกา	เยอรมนี	ญี่ปุ่น
1. ข้อกฎหมาย	ใช้โทรศัพท์ขณะขับรถ, ไม่สวมหมวกนิรภัย, ไม่รัดเข็มขัดนิรภัย, ขับรถเร็วเกินกำหนด, ขับรถบนทางเท้า, ไม่หยุดให้คนข้ามทางม้าลาย, ไม่หลบรถฉุกเฉิน, ขับรถโดยประมาท นำหวาดเสียว, ขับรถไม่ติดป้ายทะเบียนหรือเปลี่ยนแปลง ปิดบัง, ไม่ติดป้ายภาษี, ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร, ขับรถย้อนศร, ขับรถระหว่างโดนพักใช้หรือเพิกถอนใบขับขี่, ขับรถในขณะหย่อนความสามารถ, ขับรถผิดวิสัยคนขับรถธรรมดา, ขับรถชนแล้วหนี, เมาแล้วขับ, ขับรถในขณะเสพยาเสพติด, แข่งรถในทางโดยไม่ได้รับอนุญาต, ขับรถโดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยของ	จำกัดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด 0.08% หรือ 80 ไมโครกรัมต่อเลือด 100 มล. ห้ามใช้อุปกรณ์เคลื่อนที่ขณะขับรถ, ชิดจำกัดความเร็วทั่วไป 50 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เว้นแต่จะระบุไว้เป็นอย่างอื่น เมื่อขับรถในโรงเรียนและถนนที่ติดป้ายว่าเป็นโซนสีเงิน ความเร็วต้องไม่เกิน 40 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ทางด่วนส่วนใหญ่ มีขีดจำกัดความเร็วมาตรฐานที่ 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง หรือ 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ผู้ขับขี่ที่ขับเร็วเกินกำหนดจะถูกปรับและให้คะแนนเสีย ผู้ขับขี่ยานพาหนะและผู้โดยสารต้องสวมเข็มขัดนิรภัย เว้นแต่จะได้รับยกเว้นทางการแพทย์	ขับพวงมาลัยซ้าย (Right-Hand Traffic) หน่วยวัดความเร็วที่ประเทศสหรัฐอเมริกา นี้จะใช้หน่วยเป็น ไมล์ต่อชั่วโมง (Miles per Hour – mph) บ้ายจำกัดความเร็วมี 2 แบบ หลัก คือ แบบ ที่ เขียนว่า Speed Enforced by Radar และ Speed Enforced by Aircraft ซึ่งแบบแรก จะเป็นกล้องจับความเร็วที่อยู่บนรถตำรวจ ซึ่งจะซูมจอดอยู่ตาม ทางเข้าออกไฮเวย์ (Highway Ramp) คล้ายๆ ปืนยิงข้างรถ หรือไม่ก็อยู่ในกล่องติดตั้งอยู่ข้างถนนทุกสี่แยก หรือ สามแยก สามารถกลับรถได้ ถ้าไม่มีป้ายห้ามกลับรถ (No U-Turn) เลี้ยวขวาผ่านตลอดได้ทั้งหมด ยกเว้นที่เขียนป้ายว่า “NO TURN ON RED” นั้น	คนที่ใช้ Application ตรวจจับกล้อง จะโดนปรับและโดนตัดแต้ม -ผู้ใดทำเสียงเบิ้ลรถ ส่งเสียงดังมีโทษปรับ -ผู้ใดที่ขับรถในเขตตัวเมืองและนอกเขตเมือง (Innerorts/außerorts) โดยใช้ความเร็วเกินกว่าที่กำหนด 16 กิโลเมตรต่อชั่วโมง จะโดนตัดแต้ม และค่าปรับรวมถึงยึดใบขับขี่ในที่สุด -การแข่งรถจักรยานจะต้องมีระยะห่างจากจักรยาน ในตัวเมืองอย่างน้อย 1.5 เมตร และนอกเมือง 2 เมตร จากเดิมคือแค่แข่งให้ผ่านก็พอ (และจักรยานสามารถขี่ซ้อนกันกันได้แล้ว) -ห้ามใช้โทรศัพท์ขณะขับรถ	การขับรถทางด้านซ้ายของถนน ความเร็วที่จำกัดตามกฎหมายคือ 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมงบนถนนทั่วไปและ 100 กิโลเมตรต่อชั่วโมงบนทางด่วน พวงมาลัยอยู่ด้านขวา ทุกคนบนรถต้องคาดเข็มขัดนิรภัย เด็กอายุต่ำกว่า 6 ขวบต้องนั่งเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก รถเลี้ยวซ้ายมีสิทธิผ่านทางก่อน คนเดินเท้ามีสิทธิผ่านทางเสมอ ห้ามแข่งในเขตที่มีเส้นกลางถนนเป็นสีเหลือง ห้ามขับรถขณะเมาสุราโดยเด็ดขาด กฎหมายห้ามดื่มและขับรถควบคุมถึงผู้ที่สนับสนุน และผู้โดยสารที่ไม่ได้ดื่มสุราและผู้สนับสนุนให้ดื่มสุรา อาจถูกลงโทษตามกฎหมายด้วยเช่นเดียวกัน ต้องหยุดรถเมื่อมีป้ายหยุดชั่วคราว

ตารางที่ 2.1 ตารางแสดงการเปรียบเทียบการบังคับใช้กฎหมายจราจรที่สำคัญระหว่างประเทศไทยและต่างประเทศ (ต่อ)

การบังคับใช้กฎหมายจราจร	ไทย	สิงคโปร์	สหรัฐอเมริกา	เยอรมนี	ญี่ปุ่น
	ผู้อื่น,ฝ่าฝืนเครื่องหมายจราจรในทาง,จอดในที่ห้ามจอด,ไม่แสดงใบอนุญาตขับขี่ขณะขับรถ,ขับรถไม่ชิดซ้าย,คาดเข็มขัดนิรภัยทุกครั้งเมื่อขับขี่,ทางม้าลายต้องหยุดให้คนข้าม,ห้ามจอดทับทางม้าลาย,สำเนาคู่มือประจำรถต้องมีติดรถ,ต้องแสดงใบอนุญาตขับขี่,เลี้ยวรถต้องเปิดสัญญาณไฟ,ขับขี่ตามความเร็วที่กฎหมายกำหนด,ไม่จอดในที่ห้ามจอด,ไม่แซงในเส้นทึบ,ไม่ขับรถแซงทางขวา,เปิดไฟตัดหมอกเท่าที่จำเป็น	ผู้โดยสารที่มีอายุต่ำกว่า 1 ปี ต้องนั่งเบาะนิรภัยสำหรับเด็ก หรือเบาะเสริม หรือเข็มขัดนิรภัยแบบปรับได้ บ้ายจราจรในสิงคโปร์ใช้ภาษาอังกฤษอย่างเป็นทางการ ภาษาหลัก ทั้งสามภาษา - มาเลย์ จีน และทมิฬ ยังใช้ และ วาง ไว้ ใน สถานที่ สาธารณะที่สำคัญ เช่น สนามบิน สถานที่ท่องเที่ยว และจุดตรวจคนเข้าเมือง อายุที่กฎหมายกำหนดในการขับรถ 18-70 ปี	หมายความว่า เลี้ยวขวาได้เมื่อได้รับสัญญาณไฟเขียว เท่านั้น การโดยสารบนยานพาหนะ คันเดียวกันมากกว่า 1 คนขึ้นไป หรือที่เรียกว่า "Carpool" มีการจัดเลน หรือช่องทางจราจร พิเศษให้กับรถที่มีผู้โดยสารมากกว่า 1 คนขึ้นไป ให้มีสิทธิวิ่งได้ในช่องทางซ้ายสุด (ชิดเกาะกลางถนนการเปลี่ยนเลนจะต้องเปิด ไฟเลี้ยวขอทาง เพื่อขอทางทุกครั้ง)		ห้ามคุยโทรศัพท์ขณะขับรถโดยเด็ดขาด
2.บทลงโทษ	ขับรถเร็วเกินกำหนด ปรับไม่เกิน 4,000 บาท • ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดง ปรับไม่เกิน 4,000 บาท • ไม่หยุดรถให้คนข้ามทางม้าลาย ปรับไม่เกิน 4,000 บาท	ปรับ 100 ดอลลาร์สิงคโปร์ขึ้นไป ตามประเภทยานยนต์ หรือนำขึ้นฟ้องศาลให้ลงโทษตามกรณี หรือจำคุกสูงสุด 6 เดือน หรือ ทั้งจำและปรับ อีกทั้งตัดคะแนนการขับขี่	ขับรถโดยไม่มีใบอนุญาต หรือใบอนุญาตถูกเพิกถอน มีโทษปรับสูงสุดถึง 25000 ดอลลาร์สหรัฐ หรือคิดเป็นเงินไทยประมาณ 800,000 บาท และมีโทษจำคุก 5 ปี	ขับรถโดยไม่มีใบอนุญาตประเทศเยอรมนี จะปรับตามฐานรายได้ของผู้กระทำผิด อนุญาตให้มีระดับแอลกอฮอล์ในเลือดสูงสุด 0.05% แต่ยังมีกฎความอดทนเป็น	ขับรถโดยไม่มีใบอนุญาตขับขี่ โดยมีโทษปรับสูงสุดไม่เกิน 300,000 เยน หรือประมาณ 88,000 บาท การดื่มแอลกอฮอล์ขณะขับรถระดับโทษรุนแรงตามปริมาณที่พบ

ตารางที่ 2.1 ตารางแสดงการเปรียบเทียบการบังคับใช้กฎหมายจราจรที่สำคัญระหว่างประเทศไทยและต่างประเทศ (ต่อ)

การบังคับใช้กฎหมายจราจร	ไทย	สิงคโปร์	สหรัฐอเมริกา	เยอรมนี	ญี่ปุ่น
	<ul style="list-style-type: none"> • ขับรถย้อนศร ปรับไม่เกิน 2,000 บาท • จอดรถในที่ห้ามจอด ปรับไม่เกิน 2,000 บาท • ไม่สวมหมวกนิรภัย ปรับไม่เกิน 2,000 บาท • ไม่รัดเข็มขัดนิรภัย ปรับไม่เกิน 2,000 บาท • ขับขี่โดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยในชีวิตหรือร่างกายของผู้อื่น อัตราโทษจำคุกไม่เกิน 1 ปี ปรับตั้งแต่ 5,000 – 20,000 บาทหรือทั้งจำทั้งปรับ • ละเมิดกฎหมายขับรถเร็ว ปรับไม่เกิน 4,000 บาท • ขับรถฝ่าสัญญาณไฟจราจร ปรับไม่เกิน 4,000 บาท • ไม่หยุดรถให้คนข้ามทางม้าลาย ปรับไม่เกิน 4,000 บาท • ขับรถย้อนศร ปรับไม่เกิน 2,000 บาท จากโทษ 	<p>รถ (Demerit Points) ในแต่ละครั้งที่ทำผิดจะถูกตัดคะแนนการขับรถ 12 คะแนน/ครั้ง ผู้ขับยานยนต์ในสิงคโปร์ ได้รับ Merit Permit จำนวน 24 คะแนน/ปี หากภายใน 1 ปี ถูกตัดคะแนนหมด ก็จะถูกยกเลิกใบอนุญาตการขับรถยนต์</p> <p>การดื่มแอลกอฮอล์ขณะขับรถ ระดับโทษปรับ 1,000-10,000 ดอลลาร์ และโทษจำคุกไม่เกิน 1 ปี</p> <p>ผู้ใช้รถไม่ให้ทางคนข้ามถนนก่อนจะโดน โทษปรับ 200-250 ดอลลาร์สิงคโปร์ (4,900-6,100 บาท) และหากเป็นการกระทำผิดในเขตควบคุม เช่น เขตโรงเรียน โทษจะเพิ่มเป็น 300-350 ดอลลาร์สิงคโปร์ (7,300-8,500 บาท)</p>	<p>กรณีที่ไม่ใช่ความผิดซ้ำ โดยจะมีการบันทึกประวัติการละเมิดกฎจราจรตลอดชีวิต การดื่มแอลกอฮอล์ขณะขับรถ ระดับโทษรุนแรงแล้วแต่รัฐ มีการชดเชยค่าเสียหายตามจริง การบ้ำาเพิกถอนใบอนุญาตครั้งแรก</p> <p>การไม่ให้ทางคนข้ามถนนแตกต่างกันไปในแต่ละรัฐ อย่างไรก็ตามปรับไม่เกิน 100 ดอลลาร์สหรัฐ (ราว 3,300 บาท) และตัดคะแนนใบขับขี่ 4 คะแนน แต่หากเป็นพื้นที่ ดี ซี (District of Columbia) โทษปรับจะอยู่ที่ 75 ดอลลาร์สหรัฐ (ราว 2,500 บาท) และตัดคะแนน 3 คะแนน</p>	<p>ศูนย์สำหรับผู้ขับขี่ที่มีอายุต่ำกว่า 21 ปี หรือมีประสบการณ์การขับที่รถยนต์อย่างปลอดภัยน้อยกว่าสองปี การละเมิดข้อจำกัดจะทำให้คุณได้รับโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปีหรือปรับ 1. การละเมิดข้อจำกัดจะทำให้คุณได้รับโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปีหรือปรับ</p> <p>ถ้าเข้ามาเจอทางม้าลายที่จะมีคนข้าม จะต้องหยุดให้คนข้ามก่อน (โทษปรับอย่างน้อย 40 ยูโร)</p>	<p>ในร่างกาย อาจจำคุก และมีสิทธิถูกยึดใบอนุญาต ซึ่งร้านที่เป็นผู้ขายต้องได้รับโทษด้วย</p> <p>เมื่อเข้าใกล้ทางม้าลายหรือทางข้ามสำหรับจักรยาน ยานพาหนะหรือรถรางต้องขับด้วยความเร็วที่สามารถหยุดได้ทันที (หรืออยู่ตรงหน้าเส้นหยุดใด ๆ ที่ระบุโดยป้ายถนนหรือเครื่องหมาย) และต้องไม่ทำให้คนหรือจักรยานข้ามถนนไม่ได้ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 3 เดือน หรือปรับไม่เกิน 50,000 เยน (ราว 14,000 บาท)</p>

ตารางที่ 2.1 ตารางแสดงการเปรียบเทียบการบังคับใช้กฎหมายจราจรที่สำคัญระหว่างประเทศไทยและต่างประเทศ (ต่อ)

การบังคับใช้กฎหมายจราจร	ไทย	สิงคโปร์	สหรัฐอเมริกา	เยอรมนี	ญี่ปุ่น
	เดิมปรับไม่เกิน 500 บาทไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ปรับไม่เกิน 2,000 บาทไม่สวมหมวกนิรภัย ปรับไม่เกิน 2,000 บาท ขับรถโดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยต่อชีวิตหรือร่างกายผู้อื่น โทษปรับ 5,000 - 20,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ				
3.เทคโนโลยี	ประเภทของระบบขนส่งและจราจรอัจฉริยะ เป็นการพัฒนาระบบขนส่งและการจราจรทางบกด้วยการเลือกสรร พัฒนา และการประยุกต์ใช้ระบบเทคโนโลยีต่าง ๆ โดยเฉพาะความก้าวหน้าของเทคโนโลยีทางคอมพิวเตอร์ เทคโนโลยีสารสนเทศ และการสื่อสารและอิเล็กทรอนิกส์ที่เหมาะสมมาเพิ่มประสิทธิภาพแบ่ง	Electronic Road Pricing (ERP) การเก็บเงินค่าผ่านทางใช้วิธีตั้งเป็น 'ซุ้ม' (Gantry System) อยู่ด้าน บนของถนนตามจุดต่างๆ โดยที่ในรถจะต้องมีสิ่งๆที่เรียกว่า In-Vehicle Unit (IU) ติดอยู่ตรงกระจกหน้าที่มุมล่างด้านขวาเป็นเซนเซอร์คอยเก็บเงิน เวลารถแล่นไปที่ใด ก็จะถูกเก็บเงินไปเรื่อยๆ (Road Pricing) ตามแต่ว่าจะแวะเข้าไปบริเวณไหน ในแง่หนึ่ง การเก็บค่าผ่านทาง	ระบบไฟจราจรอัจฉริยะ คือแต่ละสัญญาณไฟจราจรแต่ละจุดจะสามารถตัดสินใจที่จะเปลี่ยนไฟเขียวหรือแดงด้วยตัวเอง มีการติดตั้งคอมพิวเตอร์กับกล้องตรวจจับหรือเรดาร์ ที่ทุกแยกการจราจร โดยกล้องเหล่านั้นจะคอยดูสภาพการจราจรแบบ real-time และจะทำการวางแผนว่าจะให้สัญญาณไฟเขียวนานแค่ไหน ถึงจะมีประสิทธิภาพที่สุด หลังจากการศึกษสภาพการจราจรแล้ว มัน	KI4LSAเป็นโครงการความร่วมมือระหว่าง Fraunhofer Institute for Optonics, System Technologies and Image Exploitation (IOSB) บริษัทเอกชนและเมือง Lemgo ซึ่งได้รับการสนับสนุนงบประมาณโดยกระทรวงดิจิทัลและการคมนาคมของเยอรมนี (BMDV) ซึ่งมีจุดประสงค์ในการนำเทคโนโลยี AI มาช่วยสร้างระบบไฟสัญญาณอัจฉริยะเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการ	รัฐบาลประเทศญี่ปุ่นให้ความสำคัญในการพัฒนาระบบการขนส่ง และการจราจรอัจฉริยะ (ITS)เป็นอย่างมาก ถึงขั้นประกาศเป็นนโยบายแห่งชาติ ณ การประชุม Cabinet Meeting เมื่อวันที่14 มิถุนายน พ.ศ. 2556 ใน การที่จะ พัฒนางานด้านเทคโนโลยีทางการจราจรและขนส่งให้ทันสมัยที่สุดในโลกซึ่งมีเป้าหมายสำคัญคือ ลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรให้ไม่

ตารางที่ 2.1 ตารางแสดงการเปรียบเทียบการบังคับใช้กฎหมายจราจรที่สำคัญระหว่างประเทศไทยและต่างประเทศ (ต่อ)

การบังคับใช้กฎหมายจราจร	ไทย	สิงคโปร์	สหรัฐอเมริกา	เยอรมนี	ญี่ปุ่น
<p>ออกเป็น 6 ประเภท ได้แก่ 1. ระบบการควบคุมและบริหารจัดการจราจร สัญญาณไฟจราจร 2. ระบบการให้ข้อมูลข่าวสารการเดินทาง แนะนำเส้นทาง การเดินทาง (Navigation), การให้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับอุบัติเหตุและอุบัติเหตุต่าง ๆ การตรวจสอบสภาพ ถนน สภาพการจราจรและสภาพแวดล้อม และระบบการนำทางในยานพาหนะ 3. ระบบความปลอดภัยในยานพาหนะและการจัดการเหตุฉุกเฉิน เช่น การควบคุมความเร็วอัตโนมัติ การเตือนการชน เตือนกรณีผู้ขับขี่ง่วงนอน แจ้งเหตุฉุกเฉินข้างหน้าแก่ยานพาหนะที่ตามมา 4. ระบบปฏิบัติการ</p>	<p>ที่ราคาผันแปรไป จึงช่วยให้เกิดการเฉลี่ยกระจายการใช้รถ และเป็นการควบคุมการจราจรอีกทางหนึ่ง สิงคโปร์เริ่มใช้ระบบ ERP ในปี 1998 พบว่าอัตราการติดขัดลดลงมากถึง 45% ทั้งยังลดอุบัติเหตุทางรถยนต์ถึง 25% ด้วย สิงคโปร์มีแผนจะใช้เทคโนโลยีดาวเทียมเพื่อควบคุมการจราจรให้ดียิ่งขึ้นไปอีก โดยการเปลี่ยนจาก IU หรือ In-Vehicle Unit มาเป็น OBU หรือ On-Board Unit ที่สามารถทำงานได้ละเอียดขึ้น คือนอกจากจะเก็บค่าผ่านทางแล้ว ยังเก็บค่าจอดรถ และรับข้อมูลคำแนะนำจาก Land Transport Authority หรือ LTA ได้โดยตรงว่าในการเดินทางควรจะไปทางไหนอย่างไร เพื่อกระจายความติดขัดออกไป จึง</p>	<p>จะส่งข้อมูลไปบอกสัญญาณไฟจราจรตัวอื่นๆ ที่อยู่ถัดไปในทิศทางที่รถน่าจะวิ่งไป โดยสัญญาณไฟจราจรตัวอื่นๆก็จะรับข้อมูลเพื่อนำไปประกอบ การตัดสินใจอีกที่ “ระบบสัญญาณไฟจราจรในอเมริกาส่วนใหญ่จะเน้นที่ระบบเครือข่ายของถนนต่างๆ และสามารถปรับเปลี่ยนได้ตลอดเวลาให้เหมาะสม” และยังสามารถทำนายได้ล่วงหน้าว่า ระบบสัญญาณไฟควรจะเป็นอย่างไรใน 2-4 นาที ข้างหน้า มีการพัฒนาอุปกรณ์ติดตั้งในรถยนต์ที่สามารถสื่อสารกับระบบสัญญาณไฟจราจรแบบใหม่เพื่อสามารถสื่อสารกันเองระหว่างรถยนต์ โดยใช้คลื่นวิทยุ เมื่อรถยนต์สองคันติดตั้งอุปกรณ์ตัวนี้ จะสามารถส่งข้อความถึงกันได้ว่า อยู่ที่ไหน กำลังจะไปทางไหนและความเร็วเท่าไร หรือถ้า</p>	<p>สัญญาณนำระบบ AI เข้ามาใช้งานร่วมกับกล้องคุณภาพสูงและเซ็นเซอร์เรดาร์ ด้วยระบบนี้ พวกเขาสามารถเก็บข้อมูลการสัญจรอย่างแม่นยำ เช่น ระยะเวลาที่รถติดไฟแดง และความเร็วโดยเฉลี่ยของรถที่ผ่านสี่แยก เมื่อได้ข้อมูลอย่างละเอียดมาแล้ว พวกเขาทำการเทรนโมเดล AI ด้วยเทคนิค Deep Reinforcement Learning ซึ่งทำให้โมเดลตัวนี้สามารถเรียนรู้จากข้อมูล และคิดหาวิธีการควบคุมไฟสัญญาณจราจรที่จะทำ ให้ระยะเวลาการติดสี่แยกที่สี่แยก ซึ่งนอกจากจะช่วยประหยัดเวลาให้กับผู้ใช้รถแล้ว ยังเป็นการลดปริมาณคาร์บอนไดออกไซด์และมลพิษทางเสียงด้วยโมเดลปัญญาประดิษฐ์ตัวนี้สามารถช่วยให้การสัญจรมีความคล่องตัวขึ้น</p>	<p>เกิน 2,500 ราย (ภายในปี พ.ศ. 2561) และเป็นสังคมแห่งความปลอดภัยทางถนนของโลก ภายในปี พ.ศ.2564 โดยมีการดำเนินโครงการระยะสั้น คือศึกษาระบบการขับรถอัตโนมัติ บนทางด่วน และการขยายพื้นที่การใช้งานระบบ ITS ให้ครอบคลุมเพิ่มขึ้น ส่วนใน ระยะกลางและระยะยาว เป็นการศึกษาวิจัยเพื่อ ความก้าวหน้าของเทคโนโลยีที่สนับสนุนการขับรถโดยใช้ข้อมูลของโครงสร้างถนน เป็นต้น ระบบการสื่อสารและข้อมูลสำหรับรถยนต์ (Vehicle Information and Communication System : VICS) ระบบนำทางอัจฉริยะ (Advances in Navigation Systems) ระบบควบคุมความปลอดภัยของ</p>	

ตารางที่ 2.1 ตารางแสดงการเปรียบเทียบการบังคับใช้กฎหมายจราจรที่สำคัญระหว่างประเทศไทยและต่างประเทศ (ต่อ)

การบังคับใช้กฎหมายจราจร	ไทย	สิงคโปร์	สหรัฐอเมริกา	เยอรมนี	ญี่ปุ่น
	<p>ด้านการขนส่งเชิงพาณิชย์ การจัดการการเดินรถบรรทุกสินค้า ปลอ่ยรถแบบอิเล็กทรอนิกส์ การจัดการ และติดตามรถบรรทุกตลอดจนการตรวจสอบความปลอดภัย 5. ระบบบริหารการขนส่งสาธารณะ ให้ระบบติดตามยานพาหนะแบบเป็นปัจจุบัน (Real Time) ร่วมในการจัดทำตารางเดินรถ และการให้สิทธิแก่รถโดยสารสาธารณะ ที่แยกสัญญาณไฟจราจร 6. ระบบชำระค่าโดยสาร ค่าผ่านทางอัตโนมัติ</p>	<p>เป็นการปรับปรุงการ 'ตามรอย' (Tracking) รถยนต์ รวมถึงสามารถปรับราคาผ่านทางต่างๆ ให้ละเอียดยิ่งขึ้นได้</p>	<p>รถยนต์สองคันนี้เข้าใกล้กันมากเกินไป อุบัติเหตุนี้ก็จะเตือนผู้ขับขี่ให้ระวัง</p>	<p>ราว 10-15%</p>	<p>ยานยนต์ (Assistance for Safe Driving) ระบบสนับสนุนระบบขนส่งมวลชน</p>
4. การให้ความรู้ภาคประชาชน	<p>ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) เป็นส่วนงานภายใต้มูลนิธินโยบายถนนปลอดภัย(มนป.)</p>	<p>จัดตั้งหน่วยงาน Singapore Road Safety Council (SRSC) องค์กรที่เข้ามาดูแลเรื่องความปลอดภัยทางถนน เพื่อลดการ</p>	<p>Department of Transportation เป็นหน่วยงานหลักของประเทศ สหรัฐอเมริกาในการเก็บและรวบรวมข้อมูลอุบัติเหตุจราจรทาง</p>	<p>เน้นไปในการให้ความรู้ตั้งแต่ขั้นตอนการทำใบขับขี่ ลำดับขั้นตอนเตรียมขอทำใบขับขี่ขั้นตอนและค่าใช้จ่ายต่อไปรวบรวมมาจากประสบการณ์ตรงของ</p>	<p>ระบบทางอัจฉริยะ (Smart Way) เป็นโครงการทดสอบหลักการทางหรือถนนอัจฉริยะกล่าวคือ การติดตั้งระบบการแลกเปลี่ยนข้อมูล</p>

ตารางที่ 2.1 ตารางแสดงการเปรียบเทียบการบังคับใช้กฎหมายจราจรที่สำคัญระหว่างประเทศไทยและต่างประเทศ (ต่อ)

การบังคับใช้กฎหมายจราจร	ไทย	สิงคโปร์	สหรัฐอเมริกา	เยอรมนี	ญี่ปุ่น
	<p>ที่ได้รับงบประมาณสนับสนุนจากสำนักงานกองทุนสนับสนุนการส่งเสริมสุขภาพ (สสส.) เพื่อขับเคลื่อนให้เกิด “องค์ความรู้” ทั้งโครงการวิจัย และโครงการพัฒนา เพื่อการจัดการความปลอดภัยทางถนนในประเทศไทย ร่วมกับหน่วยงานภาคีเครือข่าย ทั้งภาครัฐ เอกชน และประชาสังคม ในระดับส่วนกลางและระดับพื้นที่ ศวปถ. มีส่วนในการผลักดันองค์ความรู้สู่หน่วยงานระดับส่วนกลาง เพื่อกำหนดเป็นวาระแห่งชาติ นโยบายสาธารณะ ตลอดจนระเบียบปฏิบัติ ศวปถ. ร่วมกับภาคีเครือข่าย จัดงาน “สัมมนาวิชาการระดับชาติเรื่องความ</p>	<p>เกิดอุบัติเหตุ เสียชีวิต บาดเจ็บจากการใช้ถนน นอกจากนี้ยังมีแอปพลิเคชัน MyTransport SG ของรัฐบาลที่คอยให้บริการแผนที่แบบโต้ตอบกล้องจราจร และข้อมูลเรียลไทม์สำหรับการขนส่งมวลชนแก่ประชาชนอีกด้วย</p>	<p>บก ซึ่งข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุรวบรวมมาจากหน่วยงานตำรวจจราจร โดยมีหน่วยงานอยู่ในกระทรวงคมนาคม ทำหน้าที่เก็บและรวบรวมข้อมูลอุบัติเหตุจราจรทางบกที่แบ่งตามบทบาทหน้าที่ในการรวบรวมข้อมูลและจัดเผยแพร่ออกสู่สาธารณะทั้งในรูปแบบของการเผยแพร่ใน โฮมเพจภายในหน่วยงานและการจัดทำเป็นรายงานประจำปีออกมาเป็นรูปเล่ม ซึ่งหน่วยงานดังกล่าว คือ</p> <ul style="list-style-type: none"> • National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) ทำหน้าที่รวบรวมข้อมูลอุบัติเหตุจราจรทางบกที่เกิดขึ้นบนถนนทางหลวงและวางนโยบายเพื่อลดอัตราการเสียชีวิต, บาดเจ็บและความสูญเสียเชิงเศรษฐกิจ 	<p>Mausmoim.com ในปี 2015 ค่าใช้จ่ายอาจสูงขึ้นหรือแตกต่างกันไปตามรัฐหรือเมืองต่าง ๆ สมัครเรียนการฝึกช่วยชีวิตในที่เกิดอุบัติเหตุ ตรวจสายตา (Sehtest) ถ่ายรูป หาโรงเรียนสอนขับรถ ยื่นเรื่องขอทำใบขับขี่ที่ Bürgeramt เข้าเรียนภาคทฤษฎีและปฏิบัติตามที่กฎหมายกำหนด เมื่อโรงเรียนขับรถได้รับแจ้งว่าสามารถไปสอบทฤษฎีได้แล้วต้องไปสอบภายใน 1 ปี สอบปฏิบัติ</p>	<p>ข่าวสารไว้ที่ถนนหรือทางหลวงเพื่อการสื่อสารกัน ระหว่างผู้ใช้บริการทุกประเภท อาทิคนขับรถยนต์คนเดินเท้า เป็นฐานสำหรับบริการและประสานด้าน ITS ต่าง ๆ</p>

ตารางที่ 2.1 ตารางแสดงการเปรียบเทียบการบังคับใช้กฎหมายจราจรที่สำคัญระหว่างประเทศไทยและต่างประเทศ (ต่อ)

การบังคับใช้กฎหมายจราจร	ไทย	สิงคโปร์	สหรัฐอเมริกา	เยอรมนี	ญี่ปุ่น
	<p>ปลอดภัยทางถนน” ซึ่งจัดขึ้นทุก ๆ 2 ปี เพื่อเผยแพร่องค์ความรู้ด้านความปลอดภัยทางถนน รวมทั้งเป็นเวทีแลกเปลี่ยนเรียนรู้ของบุคลากรที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐ เอกชน และประชาสังคม ทั้งในระดับนโยบายและปฏิบัติการ</p>				

ที่มา: ADPTnews, 2565; Urban Creature, 2562; นริศรา ศรีวิชัย, 2566; พัชรี บอนคำ, 2564



2.5 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

กฤษณพงศ์ พุตระกูล และคณะ (2560) ได้ศึกษาการพัฒนาประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายจราจรเพื่อลดอุบัติเหตุจราจรทางบก สรุปผลการวิจัยว่า แนวทางการบังคับใช้กฎหมายจราจรที่มีประสิทธิภาพอันส่งผลต่อการลดลงของสถิติ อุบัติเหตุจากการจราจรทางบกผลปรากฏ ดังนี้ 1) กฎหมายจราจรต้องมีการปรับบทลงโทษและอัตราโทษให้สูงขึ้น เนื่องจากกฎหมายจราจรปัจจุบันมีอัตราโทษที่น้อยเกินไปโดยเฉพาะโทษปรับ ส่งผลให้ประชาชนไม่เกรงกลัวต่อบทลงโทษ 2) ควรมีกฎในการตรวจสอบการกระทำผิดกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่ โดยเฉพาะผู้ที่กระทำความผิดซ้ำซึ่งถือว่าเป็นบุคคลอันตรายบนท้องถนน เพื่อเป็นการป้องกันและลดลงของสถิติอุบัติเหตุ จากการจราจรบนถนนทั้งนี้โดยการเชื่อมโยงฐานข้อมูลระหว่างหน่วยงาน เช่น ของกรมการขนส่งทางบกกับสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ซึ่งจะมีผลต่อการต่อใบอนุญาตขับขี่ ทำให้ผู้ที่คิดจะกระทำความผิดจราจรเกิดความเกรงกลัวและเคารพกฎจราจรมากยิ่งขึ้น 3) ระเบียบ กฎเกณฑ์ต่าง ๆ ของกฎหมายที่ใช้ในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ต้องมี ความชัดเจน มีความคล่องตัวในการปฏิบัติงาน ควรกำหนดขอบเขตของการใช้ดุลยพินิจในการปฏิบัติงานที่ชัดเจน 4) การใช้เทคโนโลยี เช่น กล้อง CCTV เพื่อลดการเผชิญหน้าระหว่างเจ้าหน้าที่กับผู้กระทำความผิด และเพื่อให้มีหลักฐานการกระทำความผิดที่ชัดเจน 5) การสร้างจิตสำนึก การรับรู้ และการสร้างวินัยจราจร โดยการปรับเปลี่ยนทัศนคติรวมทั้งการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม

ปาริณา นกจันทร์ (2565) ได้ศึกษาปัญหาและอุปสรรคของพนักงานคุมประพฤติในการปฏิบัติงานควบคุมและสอดส่องในช่วงสถานการณ์แพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 พบว่า ปัญหาและอุปสรรคของพนักงานคุมประพฤติคือ 1) ด้านสภาพแวดล้อมสถานที่ปฏิบัติงาน 2) ด้านแผนการดำเนินงานกรมควบคุมประพฤติ 3) ด้านบริหารจัดการงานคดี 4) ด้านการแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำความผิดและการบริการสังคม 5) ด้านการประยุกต์ใช้เทคโนโลยี ดังนั้น เพื่อเป็นการพัฒนางานควบคุมและสอดส่อง กรมคุมประพฤติควรแก้ไขกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องควบคู่ไปกับการพัฒนาบุคลากรเพื่อรองรับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป รวมทั้งควรพัฒนากระบวนการจำแนกและมีการบูรณาการหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้ามาร่วมแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำความผิด และพัฒนาระบบงานด้านเทคโนโลยี และขอเสนอแนะจากการศึกษาวิจัย กรมคุมประพฤติควรบูรณาการการทำงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควบคู่ไปกับการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในงานควบคุมและสอดส่อง

จตุรงค์ ผัดวงศ์ (2562) ได้ศึกษาถึงสภาพ ปัญหา และแนวทางในการเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายจราจร กรณีศึกษา พื้นที่รับผิดชอบสถานีตำรวจนครบาลพญาไท ศึกษาเกี่ยวกับ

ความพร้อมของทรัพยากรด้านการบริหารจัดการ 4M ได้แก่ บุคลากร งบประมาณ อุปกรณ์ การบริหารจัดการ และ ศึกษาเกี่ยวกับประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายจราจรของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ด้านความรวดเร็ว ความแน่นอน ความเป็นธรรม และความเหมาะสมของบทลงโทษ ผลการศึกษาพบว่า ด้านการบริหารทรัพยากร 4 M 1) ด้านบุคลากร (Man) จำนวนเจ้าหน้าที่ในการปฏิบัติภารกิจไม่เพียงพอและภาระงานมีจำนวนมาก 2) ด้านแผนงาน (Method) ไม่มีความสอดคล้องและตรงกับความต้องการของผู้ปฏิบัติงาน 3) ด้านวัสดุ อุปกรณ์ (Material) อุปกรณ์และการนำเทคโนโลยีมาใช้ในการปฏิบัติงานมีน้อย 4) ด้านการบริหารจัดการ (Management) พื้นที่รับผิดชอบของสถานีตำรวจนครบาลพญาไทเป็นพื้นที่ที่มีความแออัด มีสถานที่สำคัญ ๆ จำนวนมากและมีการสนับสนุนกำลังจากหน่วยงานอื่นน้อย สำหรับด้านประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายจราจรของกลุ่มงานจราจรสถานีตำรวจนครบาลพญาไท พบว่า มีความพร้อมในการบังคับใช้กฎหมายจราจร ในด้านความแน่นอนในการบังคับใช้กฎหมาย ความเป็นธรรม แต่ยังมีอุปสรรคในด้านความรวดเร็วในการบังคับใช้กฎหมายและความเหมาะสมของบทลงโทษที่ทำให้ประชาชนไม่เกรงกลัว และกระทำผิดกฎจราจรเป็นประจำ ดังนั้น เพื่อเป็นการพัฒนาการเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมาย กลุ่มงานจราจรสถานีตำรวจนครบาลพญาไทจึงควรพิจารณาจัดทำแผนบริหารจัดการ 4 M ได้แก่ คนหรือบุคคล (Man) เงินหรืองบประมาณ (Money) วัสดุสิ่งของหรือวัสดุอุปกรณ์ (Material) และการบริหารจัดการ (Management) ให้ครอบคลุมการปฏิบัติงานของ เจ้าหน้าที่และนำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาช่วยในการปฏิบัติภารกิจเพื่อลดช่องว่างและเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายจราจรในพื้นที่รับผิดชอบมากยิ่งขึ้น

อดิศักดิ์ แก้ววงษา และสัญญาพงษ์ ลิ้มประเสริฐ (2558) ได้ศึกษาปัญหาและอุปสรรคในการปฏิบัติงานด้านการบังคับใช้กฎหมายกับผู้ขับขี่รถขณะเมาสุราของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร กองบังคับการตำรวจนครบาล 6 พบว่า ด้านกฎหมาย พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 (แก้ไขเพิ่มเติมฉบับที่ 7 พ.ศ. 2550) ยังมีช่องว่างให้ผู้ขับขี่รถขณะเมาสุราสามารถฝ่าฝืนหลีกเลี่ยงป้ายเบี่ยงไม่ยอมเป่าลมหายใจ ตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์หรือการประวิงเวลา เพื่อให้ระดับแอลกอฮอล์ในเลือดจางลง และการฝ่าฝืนไม่ยอมเป่า มีโทษปรับสถานเบา แต่หาก ตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์สูงเกินกว่ากฎหมายกำหนดจะมีโทษที่สูงกว่า เป็นเหตุให้ผู้ขับขี่ไม่ยอมเป่าลมหายใจเพื่อตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์โดยยอมเสียค่าปรับในสถานเบาแต่ถ้าไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้เมื่อตรวจวัดแล้วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดเป็นการกระทำผิดครั้งแรกและไม่รุนแรงผู้พิพากษาส่วนใหญ่จะพิจารณาลงโทษสถานเบา ซึ่งอาจทำให้ผู้ขับขี่ไม่เกรงกลัวไม่เข็ดหลาบ เนื่องจากไม่ต้องถูกจำคุกจริงและเสียค่าปรับเพียงเล็กน้อยอาจก่อให้เกิดการกระทำผิดซ้ำอีก

ด้านบุคลากร เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีหน้าที่โดยตรงในการกวดขันจับกุมผู้ขับขี่รถขณะเมาสุรา มีไม่เพียงพอต่อการปฏิบัติงาน ด้านอุปกรณ์และเทคโนโลยีในการปฏิบัติงาน เครื่องตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์มีไม่เพียงพอ ส่วนใหญ่เป็นเครื่องที่เก่าเสียหายชำรุดแม้จะมีการตรวจสอบสภาพของเครื่องทุก 6 เดือน ซึ่งเป็นข้ออ้างในการหลีกเลี่ยงการตรวจวัดแอลกอฮอล์ไม่มีการนำเอาระบบบันทึกคะแนน การตัดแต้ม ยึดใบขับขี่ มาบังคับใช้อย่างจริงจัง และระบบตรวจสอบผู้กระทำ ความผิดซ้ำๆ ยังไม่มีการจัดเก็บข้อมูลของผู้กระทำผิดอย่างเป็นระบบสามารถตรวจสอบได้อย่างสะดวกและรวดเร็วด้านนโยบายของรัฐบาลและงบประมาณ มาตรการโครงการและกิจกรรมต่าง ๆ มีมากแต่การนำนโยบายไปปฏิบัติยังไม่จริงจังและต่อเนื่อง งบประมาณไม่เพียงพอต่อการดำเนินงาน ด้านสังคม ประเพณี และวัฒนธรรม ประชาชนมองว่าการดื่มแอลกอฮอล์หรือสุราเป็นเรื่องปกติธรรมดาสังคมยอมรับได้และสังคมไทยยังเป็นระบบอุปถัมภ์ มีการใช้สิทธิเหนือกฎหมาย หรืออาศัยช่องว่างของกฎหมายและความสัมพันธ์พิเศษ

สุวิทย์ ภูหนองไธ (2558) ได้ศึกษาทัศนคติของเจ้าหน้าที่ตำรวจและประชาชนต่อการตั้งด่านตรวจ จุดตรวจ จุดสกัด ทางจราจรของเจ้าพนักงานในเขตเทศบาลนครขอนแก่น ผลการศึกษาพบว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร เห็นว่า ตนเองได้ปฏิบัติหน้าที่ในฐานะผู้บังคับใช้กฎหมาย จราจรอย่างชัดเจนและเหมาะสมแล้ว แต่ในบางกรณีอาจจะมีความไม่เสมอภาคบ้าง เพราะต้องทำงานภายใต้ระบบอุปถัมภ์และขณะเดียวกัน เจ้าหน้าที่ตำรวจมีความเสี่ยงสูงที่จะเกิดอุบัติเหตุในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่ส่วนประชาชนกลับมองว่า การทำงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจเป็นการแสวงหาผลประโยชน์และทำความเดือดร้อนให้กับประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน จึงได้รวมตัวกันจัดตั้งกลุ่มโซเชียลเน็ตเวิร์ค เพื่อแจ้งสถานที่จุดตรวจและโจมตีการทำงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจ อีกทั้งยังมองว่าการขาดการสื่อสารที่ดี ระหว่างเจ้าหน้าที่ตำรวจกับประชาชนเป็นอุปสรรคสำคัญในการสร้างความร่วมมือในการทำงาน ระหว่างตำรวจกับประชาชน

บทที่ 3

ระเบียบวิธีการวิจัย

การศึกษาวิจัยครั้งนี้ เป็นการศึกษาวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative research) โดยมีวัตถุประสงค์ของการศึกษาวิจัยดังนี้

1) เพื่อศึกษาสภาพปัญหาและอุปสรรคของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร สถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง ในการบังคับใช้กฎหมายจราจร เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน กรณีศึกษาเขตพื้นที่รับผิดชอบสถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง

2) เพื่อศึกษาถึงแนวทางการพัฒนาประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายจราจรเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน กรณีศึกษาเขตพื้นที่รับผิดชอบสถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง

จากวัตถุประสงค์ของการศึกษาวิจัยดังกล่าว ผู้วิจัยได้มีการออกแบบขั้นตอนในการดำเนินการศึกษารวบรวมข้อมูลดังต่อไปนี้

3.1 ขั้นตอนในการดำเนินการ

1) ศึกษาทบทวนองค์ความรู้จากเอกสารการศึกษาวิจัย (Documentary research) เกี่ยวกับสภาพปัญหา อุปสรรค ด้านการบังคับใช้กฎหมาย ด้านการบริหารจัดการการจราจรตั้งแต่อดีตที่ผ่านมาจนกระทั่งถึงปัจจุบัน ทั้งในส่วนของบทความ งานวิจัยของหน่วยงานราชการ สถาบันศึกษา เอกสารที่มีการพิมพ์เผยแพร่หรือมีการบันทึกในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ของต่างประเทศ และวิทยานิพนธ์ที่มีเนื้อหาน่าสนใจ รวมทั้งศึกษาแนวทางการพัฒนาประสิทธิภาพในการจัดการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรจากประเทศที่ประสบความสำเร็จ

2) จัดทำกรอบแนวคิดและการสรุปเนื้อหาในแต่ละประเด็น และสรุปข้อค้นพบสำคัญ

3) รวบรวมข้อมูลที่ได้มาประมวลผล วิเคราะห์ และสรุป เพื่อกำหนดแนวทางประเด็นคำถามเพื่อใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลตามวัตถุประสงค์ของการศึกษาวิจัย

4) เก็บรวบรวมข้อมูลโดยการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-dept Interview) เพื่อเก็บข้อมูลที่เป็นข้อคิดเห็นและมุมมองจากผู้ให้ข้อมูลสำคัญ

5) เก็บรวบรวมข้อมูลโดยการสังเกตการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจร สถานีตำรวจนครบาลนครบาลทุ่งสองห้อง

6) จัดทำรูปเล่มวิทยานิพนธ์ฉบับสมบูรณ์

3.2 การเก็บรวบรวมข้อมูล

การศึกษาวิจัยครั้งนี้ เป็นการศึกษาวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) มีการออกแบบ โดยการเก็บข้อมูลแบบสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview) โดยใช้วิธีการคัดเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง (Purposive Sampling) เพื่อให้ได้ข้อมูลที่เป็นข้อคิดเห็นและทัศนคติที่รอบด้าน

ผู้วิจัยได้วางแผนการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (Key Informants) โดยมีกลุ่มเป้าหมายในการวิจัยครั้งนี้ คือ ผู้บริหาร ผู้ปฏิบัติงาน และผู้เกี่ยวข้องในระบบงานบังคับใช้กฎหมายจราจร รวมทั้งสิ้น 12 คน ได้แก่

- 1) ผู้กำหนดนโยบายด้านการบังคับใช้กฎหมายจราจร จำนวน 1 คน
- 2) ผู้บริหารระดับสูงของตำรวจนครบาล 2 , สถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง และสำนักงานเขตหลักสี่ จำนวน 4 คน
- 3) ผู้ปฏิบัติงาน จำนวน 3 คน
- 4) อาสาสมัครภาคประชาชน จำนวน 1 คน
- 5) ภาคีภาคประชาชน จำนวน 2 คน
- 6) นักวิชาการด้านการศึกษางานจราจร จำนวน 1 คน

ตารางที่ 3.1 ข้อมูลแสดงผู้ให้ข้อมูลสำคัญในงานวิจัย

ประเภท	ผู้ให้ข้อมูล	จำนวน	รายละเอียด
ผู้กำหนดนโยบายด้านการบังคับใช้กฎหมายจราจร	รองผู้บัญชาการตำรวจนครบาล ควบคุมงานจราจร ในระดับกองบัญชาการ	1	ผู้กำหนดนโยบาย ยุทธศาสตร์และการบริหาร ด้านงานจราจร ระดับกองบัญชาการ
ผู้บริหารระดับสูง ของตำรวจนครบาล 2	รองผู้บังคับการตำรวจนครบาล 2 ควบคุมงานจราจร ในระดับกองบังคับการ	1	ผู้กำหนดนโยบาย ยุทธศาสตร์และการบริหาร ด้านงานจราจร ระดับกองบังคับการ
ผู้บริหารระดับสูงของ สถานีตำรวจนครบาลทั้งสองห้อง	ผู้กำกับการสถานีตำรวจนครบาลทั้งสองห้อง	1	ทำหน้าที่ หัวหน้าสถานี รับผิดชอบ ปกครอง ควบคุมดูแล ผู้ใต้บังคับบัญชา ในพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลทั้งสองห้อง
ผู้บริหารระดับสูงของสำนักงานเขตหลักสี่	ผู้อำนวยการเขตหลักสี่ หรือผู้แทนด้านงานจราจร	1	รับผิดชอบภารกิจด้านนโยบายงานเทศกิจ ในด้านงานจราจร งานบริหารในพื้นที่เขตหลักสี่ ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบ ของ สถานีตำรวจนครบาลทั้งสองห้อง
ผู้บริหารระดับสูงของสถานีตำรวจนครบาลทั้งสองห้อง หัวหน้างานจราจร	รองผู้กำกับการจราจรสถานีตำรวจนครบาลทั้งสองห้อง	1	รับผิดชอบภารกิจด้านการพัฒนาระบบ รูปแบบ และมาตรฐานการบังคับใช้กฎหมายจราจรในพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลทั้งสองห้อง
ผู้ปฏิบัติงาน	รองสารวัตรจราจรสถานีตำรวจนครบาลทั้งสองห้อง	1	หัวหน้าชุดปฏิบัติการจราจร ดูแลการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรสถานีตำรวจนครบาลทั้งสองห้อง

ตารางที่ 3.1 ข้อมูลแสดงผู้ให้ข้อมูลสำคัญในงานวิจัย (ต่อ)

ประเภท	ผู้ให้ข้อมูล	จำนวน	รายละเอียด
ผู้ปฏิบัติงานที่เป็นตำรวจจราจร	เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรชั้นประทวน สถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง	1	เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานในพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง โดยมีประสบการณ์การทำงาน ไม่ต่ำกว่า 3 ปี
ผู้ปฏิบัติงานที่เป็นเจ้าหน้าที่เทคนิค	เจ้าหน้าที่เทคนิค สำนักงานเขต หลักสี่	1	ผู้ปฏิบัติงานด้านเทคนิคในพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง โดยมีประสบการณ์การทำงาน ไม่ต่ำกว่า 3 ปี
อาสาสมัครภาคประชาชน	อาสาสมัครจราจร	1	อาสาสมัครจราจรของสถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง ซึ่งปฏิบัติภารกิจการบังคับใช้กฎหมายจราจรในพื้นที่ไม่ต่ำกว่า 3 ปี
ภาคีภาคประชาชน	ตัวแทนภาคประชาชนของคนในชุมชนทุ่งสองห้อง	2	ตัวแทนที่น่าเชื่อถือและสามารถให้ข้อมูลที่เป็นประโยชน์ในพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง
นักวิชาการด้านการศึกษางานจราจร	นักวิชาการ	1	นักวิชาการซึ่งมีความรู้และประสบการณ์ด้านการศึกษางานจราจร หรือที่เกี่ยวข้อง ไม่น้อยกว่า 3 ปี
รวมทั้งสิ้น		12	ราย

3.3 การตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือ

การตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือการวิจัย ผู้วิจัยได้พัฒนาแนวคำถามโดยอาศัยแนวคิดทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง ตามที่ได้ทำการทบทวนความรู้และกรอบแนวคิดในการศึกษาวิจัย โดยนำมาสร้างประเด็นคำถามและข้อคำถามต่าง ๆ โดยมีขั้นตอนการตรวจสอบคุณภาพ ดังนี้

- 1) ตรวจสอบความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหา (Content Validity) เพื่อให้ประเด็นคำถามและข้อคำถามเกิดความถูกต้อง ครบถ้วน ครอบคลุมตามวัตถุประสงค์ โดยให้ผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบแนวคำถามการสัมภาษณ์เชิงลึกก่อน
- 2) ทำการปรับแก้แนวคำถามและข้อคำถาม ตามคำแนะนำของผู้เชี่ยวชาญก่อนนำไปใช้เก็บรวบรวมข้อมูลจริง

3.4 การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิจัยนี้ ใช้การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพ โดยมีขั้นตอนดังนี้

- 1) ผู้วิจัยได้นำข้อมูลจากการศึกษาเอกสารวิชาการที่เกี่ยวกับสภาพปัญหา อุปสรรค สาเหตุ การเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ และข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นของประเทศไทยเปรียบเทียบกับของต่างประเทศ เพื่อนำไปปรับปรุง พัฒนาประสิทธิภาพการจัดการ และแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในระดับนโยบายเพื่อลดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในประเทศไทย
- 2) ผู้วิจัยได้นำข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (Key Informants) ทั้งในระดับผู้ปฏิบัติ และระดับผู้บริหารที่เกี่ยวข้องกับงานจราจร สถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง ผู้เชี่ยวชาญด้านกฎหมายจราจร ประชาชนทั่วไป มาใช้ในการวิเคราะห์

3.4.1 จากการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพ (Qualitative Data Analysis) ได้ดำเนินการต่อดังนี้

3.4.1.1 วิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis)

3.4.1.2 วิเคราะห์บทสัมภาษณ์และการสังเกต (Interview & Observation Analysis)

3.4.1.3 ขอรับรองโครงการวิจัย (Certificate of Approval) กับคณะกรรมการจริยธรรมการวิจัยในคน มหาวิทยาลัยรังสิต

3.4.1.4 การตรวจสอบความถูกต้องของข้อมูล

จากนั้นนำผลการวิเคราะห์มาประมวล และสรุปผลเพื่อให้สอดคล้อง ตรงตามวัตถุประสงค์
ของการศึกษาวิจัยเพื่อรวบรวม และเสนอแนะในเชิงนโยบายต่อไป



บทที่ 4

ผลการวิจัย

การศึกษาเรื่อง ปัญหาและอุปสรรคในการบังคับใช้กฎหมายจราจรเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน กรณีศึกษาพื้นที่รับผิดชอบสถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง ใช้วิธีการเก็บข้อมูลเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) ด้วยการเก็บข้อมูลจากการสัมภาษณ์เชิงลึกจากกลุ่มตัวอย่างผู้ให้ข้อมูล คนสำคัญ (Key Informants) จำนวน 12 ราย ดังนี้

- 1) ผู้กำหนดนโยบายด้านการบังคับใช้กฎหมายจราจร จำนวน 1 คน
- 2) ผู้บริหารระดับสูงของตำรวจนครบาล 2 , สถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง และ สำนักงานเขตหลักสี่ จำนวน 4 คน
- 3) ผู้ปฏิบัติงาน ประกอบด้วย ระดับหัวหน้าชุดปฏิบัติการจราจร ดูแลการปฏิบัติงานของ เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรสถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง จำนวน 1 คน ระดับปฏิบัติการ ตำแหน่ง เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานในพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง โดยมีประสบการณ์การทำงาน ไม่ต่ำกว่า 3 ปี จำนวน 2 คน
- 4) อาสาสมัครภาคประชาชน ซึ่งปฏิบัติการกิจกรรมบังคับใช้กฎหมายจราจรในพื้นที่ไม่ต่ำกว่า 3 ปี จำนวน 1 คน
- 5) ภาคีภาคประชาชน ตัวแทนที่น่าเชื่อถือและสามารถให้ข้อมูลที่เป็นประโยชน์ในพื้นที่ สถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง จำนวน 2 คน
- 6) นักวิชาการด้านการศึกษางานจราจร จำนวน 1 คน

โดยการศึกษาครั้งนี้ มีวัตถุประสงค์ ดังนี้

- 1) เพื่อศึกษาสภาพปัญหาและอุปสรรคของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร สถานีตำรวจนครบาล ทุ่งสองห้อง ในการบังคับใช้กฎหมายจราจร เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน กรณีศึกษาเขตพื้นที่ รับผิดชอบสถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง
- 2) เพื่อศึกษาถึงแนวทางการพัฒนาประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายจราจรเพื่อลด อุบัติเหตุทางถนน กรณีศึกษาเขตพื้นที่รับผิดชอบสถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง

การเก็บข้อมูลจากผู้ให้ข้อมูลสำคัญเพื่อให้สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการวิจัย คณะผู้วิจัยได้กำหนดประเด็นในการเก็บรวบรวมข้อมูลออกเป็น 6 ประเด็น ดังต่อไปนี้

- 1) ปัจจัยเกี่ยวกับตัวบทกฎหมายและบทลงโทษ
- 2) การบังคับใช้กฎหมายจราจร
- 3) การบูรณาการจากหน่วยงานที่มีหน้าที่เกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายจราจร
- 4) พฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนน
- 5) นโยบายภาครัฐด้านการบังคับใช้กฎหมายจราจร
- 6) งบประมาณที่สนับสนุนการบังคับใช้กฎหมายจราจร

ผลการสัมภาษณ์ความคิดเห็น ทศนะ และมุมมองของผู้ให้ข้อมูลสำคัญ ผู้วิจัยได้ดำเนินการจัดเรียบเรียงหมวดหมู่และวิเคราะห์ผลการศึกษา ซึ่งสามารถสรุปประเด็นสำคัญ โดยแบ่งเป็นผลการศึกษาตามวัตถุประสงค์ของการวิจัย โดยนำเสนอเรียบเรียงตามลำดับ ดังนี้

4.1 สภาพปัญหาและอุปสรรคของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร สถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง ในการบังคับใช้กฎหมายจราจร เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน กรณีศึกษาเขตพื้นที่รับผิดชอบสถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง

ตามวัตถุประสงค์ของการวิจัยข้อที่ 1 เพื่อศึกษาสภาพปัญหาและอุปสรรคของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร สถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง ในการบังคับใช้กฎหมายจราจร เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน กรณีศึกษาเขตพื้นที่รับผิดชอบสถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง โดยสามารถสรุปปัญหาและอุปสรรคของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร สถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง ในการบังคับใช้กฎหมายจราจร เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน กรณีศึกษาเขตพื้นที่รับผิดชอบสถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง โดยจัดลำดับความสำคัญจากประเด็นในการเก็บรวบรวมข้อมูลทั้ง 6 ประเด็น ได้ดังนี้

4.1.1 ปัจจัยเกี่ยวกับตัวบทกฎหมายและบทลงโทษ

กฎหมายจราจรในประเทศไทยมีจำนวนหลายฉบับ หลายหน่วยงาน การบังคับใช้ยังไม่เชื่อมโยงกัน นอกจากนี้ ยังมีกฎกระทรวง ระเบียบข้อบังคับ และคำสั่งต่าง ๆ ที่แย้งไปกว่านั้น คือ พระราชบัญญัติ ว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ. 2565 ยังไม่มีแนวทางการดำเนินงานที่ชัดเจน ลงโทษผู้กระทำความผิดได้ยุ่งยากและมีขั้นตอนที่ใช้เวลามากขึ้น ทำให้ผู้กระทำความผิดไม่เกรงกลัวต่อกฎหมาย ซึ่งประเด็นที่ควรจะมีการปรับปรุงแก้ไขอย่างเร่งด่วนคือ การออกนโยบายการทำงานที่ชัดเจนในการบังคับใช้กฎหมายก็จะช่วยส่งผลต่อการลดลงของสถิติอุบัติเหตุจาก

การจราจรทางบกได้ โดยผู้ให้ข้อมูลส่วนใหญ่เกือบทั้งหมดเห็นว่าควรมีการปรับปรุงดั่งที่ผู้ให้ข้อมูลได้กล่าวไว้

“การยึดใบขับขี่ การตัดคะแนนทำไม่ได้เหมือนก่อน เมื่อก่อนคนไม่ยอมเสียค่าปรับก็ไม่กล้าฝ่าฝืนกฎหมายเท่าตอนนี้ ไม่ฝ่าไฟแดง ไม่ย้อนศรมากเท่าทุกวันนี้ พอการบังคับใช้กฎหมายมันลำบาก มันก็ยังไม่เหมาะสมครับ แต่ถ้าประชาชนมีจิตสำนึกมากพอ มันก็ใช้ได้ครับ แต่ ณ วันนี้มันยังเบาไป ทำให้คนไม่ปฏิบัติตามกฎหมายกันมากขึ้น กระบวนการมันยาก ต้องทำสำนวน ต้องออกหมายเรียก ไม่เอื้อในการปฏิบัติหน้าที่เพื่อให้เกิดการบังคับใช้กฎหมายมันมีประสิทธิภาพ” (รองผู้บัญชาการตำรวจนครบาล, การสื่อสารส่วนบุคคล, 4 มีนาคม 2567)

“ไม่เหมาะสม ทั้งนี้ไม่ใช่แค่ในส่วนความรับผิดชอบของ สถานีตำรวจนครบาลทั้งสองห้องเพียงอย่างเดียว แต่ได้เกิดขึ้น ในหลายพื้นที่ โดยปัจจัยหลักที่ได้พบเห็นคือ ดัชนีกฎหมาย โดยเฉพาะกฎหมาย การปรับเป็นพินัย การที่ไม่ให้มีการเรียกเก็บใบอนุญาตขับขี่” (รองผู้บังคับการตำรวจนครบาล 2, การสื่อสารส่วนบุคคล, 4 มีนาคม 2567)

“เพราะมันมีกฎหมายที่ออกมาใหม่ มันไม่เอื้อ เช่น คำวินิจฉัยของศาลปกครองเรื่องใบสั่ง ที่ไม่สามารถจะตรวจยึดใบอนุญาตขับขี่ไว้ได้ ทำให้ตรงนี้ การบังคับใช้กฎหมายมันไม่มีสภาพบังคับ คนไม่กลัว อาศัยทะเลาะเบาะแว้งไม่ได้ เพราะลักษณะเดียวกันกับใบขับขี่ ความผิดเล็กน้อยก็ให้ปรับเป็นพินัย มีการลดหย่อนผ่อนโทษ และสุดท้ายก็คือเกือบจะไม่ถูกลงโทษเลย

มันยุ่งยากและไม่มีความชัดเจนทำให้การบังคับใช้กฎหมายมันไม่ได้ผล ในเมื่อมันไม่ได้ผลทำให้คนที่ทำหน้าที่บังคับใช้กฎหมายก็ขาดแรงจูงใจ และเกิดอาการว่า จะทำไปทำไม ก็สรุปได้ว่า ปัจจัยที่ผมคิดว่าสำคัญก็คือ เรื่องแรงจูงใจในการทำงาน และกฎหมายใหม่ที่ไม่สอดคล้องกับการปฏิบัติงานครับ

ตอนนี้ผมมองว่า ในทุกพื้นที่ไม่เฉพาะในพื้นที่นี้โดยเฉพาะ ยังไม่สามารถนำเทคโนโลยีที่มีมาใช้ได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ ยกตัวอย่างโครงการที่มีการใช้กล้องหรือการใช้ภาคประชาชนในโครงการตาวิเศษ ในการไปจับภาพผู้กระทำความผิด

แล้วส่งมาให้ตำรวจดำเนินการออกใบสั่งแล้วรับค่าแฉ่งเหตุไป ทำไมโครงการแบบนี้มันหายไป เมื่อก่อนมีกล้องจับคนขับเส้นที่บ มอเตอร์ไซค์ดงอุโมงค์ เมื่อจับภาพได้ก็จะส่งใบสั่งไป

ทุกวันนี้สิ่งต่าง ๆ เหล่านี้หายไป เพราะอะไร เพราะมันบังคับใช้กฎหมายไม่ได้ ทำให้เจ้าหน้าที่ไม่มีแรงจูงใจในการทำงาน เทคโนโลยีที่เคยมีมันก็เลยไม่ได้ถูกใช้ มันก็หายไป เพราะถึงทำไปมันก็บังคับใช้ไม่ได้อยู่ดี เพราะกฎหมายมันไม่มีสภาพบังคับ มันไม่ได้ถูกยกเลิกนะ แต่มันบังคับใช้ไม่ได้ มันมีกฎหมายใหม่ ๆ ออกมาลดทอน คือ กฎหมายปรับเป็นพินัย สำคัญมากนะครับ ส่วนตัวผมไม่เห็นด้วยกับกฎหมายนี้ เราไม่สามารถละเว้นกฎหมายจราจรได้ เพื่อเราจะได้รับการรักษาภาวะเบี่ยงวินัยในการใช้รถใช้ถนนของคน” (ผู้กำกับการสถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง, การสื่อสารส่วนบุคคล, 29 กุมภาพันธ์ 2567)

“ปัจจุบันเนี่ย ตำรวจจราจรนะครับทำงานเนี่ยค่อนข้างยาก เนื่องจากข้อกฎหมายพระราชบัญญัติปรับเป็นพินัยมีผลต่อการจับกุมของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร สน. ทุ่งสองห้องเป็นอย่างมาก เนื่องจากมีนโยบายจากส่วนกลาง ไม่ว่าจะป็นรัฐบาลเองที่ออก พระราชบัญญัติตัวนี้มา บังคับใช้กับการบังคับใช้กฎหมายจราจร ไม่ว่าจะป็นในเรื่องของ พระราชบัญญัติจราจร พระราชบัญญัติขนส่ง ทางหลวง นะครับ มีผลทำให้เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานเนี่ยไม่สามารถทำการบังคับใช้กฎหมายจราจรได้ โดยที่ผู้มีอำนาจจับกุมเป็นสารวัตรจราจรขึ้นไป ทำให้การบังคับใช้กฎหมายจราจรหรือบทลงโทษต่าง ๆ ที่จะใช้บังคับกับผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจรเป็นไปด้วยความยากลำบาก

ปัจจัยหลักในตอนนี้นี้ที่ผมนึกว่าไม่เหมาะสมจริง ๆ คือ การปรับเป็นพินัย ที่มีผลโดยตรงกับการบังคับใช้กฎหมายจราจรในปัจจุบัน ที่วิตรอนอำนาจของการบังคับใช้กฎหมายจราจรของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร” (รองผู้กำกับการจราจรสถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง, การสื่อสารส่วนบุคคล, 23 มกราคม 2567)

“ภาพรวมต้องเพิ่มบทลงโทษทางกฎหมาย ซึ่งปัญหาในพื้นที่ทุ่งสองห้องเป็นปัญหาที่เกี่ยวข้องกับการจอดรถ การจอดรถไม่เป็นที่ ควรให้อำนาจในการลงโทษทางกฎหมายให้กับเจ้าหน้าที่มากกว่านี้ เราถึงจะแก้ไขปัญหาการทำผิดกฎหมาย

จรรยาให้กับประชาชนได้ ตามชอยเล็ก ๆ คนทำผิดก็มักจะอ้างว่าทำมานานแล้ว เคยทำได้ ทำไมจะทำต่อไม่ได้ ปัจจัยหลักคือการให้อำนาจกับเจ้าหน้าที่ในการ ดำเนินการตามกฎหมายเนี่ยยังไม่เหมาะสม บทลงโทษก็ยังไม่พอไป ทำให้ ประชาชนไม่ค่อยเกรงกลัวกฎหมาย” (หัวหน้าเทศกิจ เขตหลักสี่, การสื่อสารส่วน บุคคล, 29 กุมภาพันธ์ 2567)

“ทำงานยากขึ้นครับ ไม่เหมาะสมอย่างมาก ง่ายกับประชาชนที่กระทำความผิด มากกว่า เพราะตัวพินัยตัวนี้ตัวเดียวนี้แหละ ที่มันครอบคลุมไปทุกพระราชบัญญัติ เลยตอนนี้ ความเข้าใจในกฎกติกาในการทำงานก็ยังไม่มีความเข้าใจมากพอ ข้อ ห้ามต่าง ๆ ก็ยังไม่ชัดเจน” (เจ้าหน้าที่เทศกิจอาวุโส เขตหลักสี่, การสื่อสารส่วน บุคคล, 29 กุมภาพันธ์ 2567)

“กฎหมายใหม่ที่ออกมาเกี่ยวกับการปรับเป็นพินัย ไม่เหมาะสมในภาพรวมใน ปัจจุบันครับ ผู้กระทำความผิดเดี๋ยวนี้ค่อนข้างเยอะ กฎหมายก็อ่อนลงไป ไม่ได้ ประสิทธิภาพเท่าที่ควร กฎหมายที่ออกมาใหม่นี้ผมว่า เอื้อให้ผู้กระทำความผิดซะ มากกว่า ซึ่งทุกวันนี้ในพื้นที่เรานี้การร้องเรียนค่อนข้างเยอะ อย่างที่เห็นในแอป ฟองดูของกทม” (รองสารวัตรจราจร สถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง, การสื่อสาร ส่วนบุคคล, 18 มกราคม 2567)

“กฎหมายใหม่ที่ออกมาเกี่ยวกับการปรับเป็นพินัย ไม่เหมาะสมครับ มันเป็น ปัญหาในการทำงาน ไม่เหมาะสมกับสภาพสังคม สภาพแวดล้อมในพื้นที่เรา กฎหมายปรับเป็นพินัย กฎหมายจราจรที่ออกมาใหม่ ค่อนข้างจะรัดรอนอำนาจ การบังคับใช้กฎหมายจราจรของตำรวจจราจร ทำให้ไม่สามารถบูรณาการต่อยอด ในการทำงานอย่างไรได้ เอื้อประโยชน์ให้กับผู้กระทำความผิด โดยเจ้าหน้าที่ตำรวจ จราจรแทบจะไม่สามารถทำอะไรได้เลยในตอนนี้ อย่างเช่น ถ้ามีการจอดรถกีด ขวางทางจราจร เราก็ทำได้แค่ตามหาเจ้าของรถ และประชาสัมพันธ์ ถ้าเป็น เมื่อก่อนเราสามารถล็อคล้อออกใบสั่งได้เลย คนมันก็เกิดความเกรงกลัว ไม่กล้า จอด กลัวที่จะโดนจับ เกรงใจเจ้าหน้าที่ตำรวจ แต่ปัจจุบันที่ประจำการตามแยก ต่าง ๆ คนไม่กลัวกันเลย สามารถฝ่าไฟแดงต่อหน้าตำรวจจราจรได้ด้วยซ้ำ”

(ตำราวจจรฯชั้นประทวน สถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง, การสื่อสารส่วนบุคคล, 19 มกราคม 2567)

“กฎหมายที่มีอยู่ในปัจจุบันเป็นเรื่องที่เข้าใจยาก ลึกลับ ไม่สามารถสร้างความรับรู้ความเข้าใจให้กับประชาชนได้ มีการปรับเปลี่ยนแก้ไขบ่อยครั้ง ถึงจะมีการประชาสัมพันธ์แต่ก็จะเป็นแค่ช่วงเวลาหนึ่งก็เงียบหายไป ตัวบทลงโทษที่จริงมีความรุนแรงในตัวกฎหมายอยู่แล้ว แต่ตัวประชาชนทั่วไปน้อยคนที่จะรู้ว่าการทำอะไรผิด หรือมีโทษอย่างไร ซึ่งการผ่อนปรนในช่วงนี้มันอาจจะดีแค่กับคนบางกลุ่ม แต่มันไม่ดีสำหรับคนที่ปฏิบัติตามกฎหมาย” (ตัวแทนภาคีประชาชน 2, การสื่อสารส่วนบุคคล, 4 มีนาคม 2567)

“การเปรียบเทียบปรับเป็นพินัย ทำให้คนไม่เกรงกลัวในเรื่องของการที่จะฝ่าฝืนกฎหมาย เพราะบทลงโทษมันเบา ถ้าบทลงโทษของเรามันหนักมันใช้ได้ผลจริงมันคงไม่ต้องถึงขั้นไปผูกกับขนส่ง ถ้าไม่เสียค่าปรับต่อภาษีไม่ได้ อันนี้มันสะท้อนให้เห็นว่า การบังคับใช้กฎหมายมันไม่สามารถใช้ได้อย่างเต็มที่ในกฎหมายบ้านเรา ปัจจัยหลักที่เห็นคือการปรับเป็นพินัยก็เป็นส่วนหนึ่งที่มีผลกระทบที่ทำให้การบังคับใช้กฎหมายมันทำได้จริง ส่วนที่ 2 มันเป็นเรื่องกำลังพลของตำรวจเองที่ไม่มีมากพอที่จะมาดำเนินการบังคับทางกฎหมายได้อย่างเต็มที่เต็มกำลัง จรรยาบรรณเรามีหลายภาระงาน และกำลังพลก็น้อย

รวมถึงกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุทางถนนเนี่ย กฎหมายจราจรมันไม่ได้ขึ้นอยู่กับตำรวจอย่างเดียว พระราชบัญญัติขนส่ง ก็อยู่กับขนส่ง ซึ่งมีหลากหลายเจ้าภาพ สุดท้ายที่กระทบอีกอย่างคือ ประชาชนเองก็ไม่ค่อยได้ให้ความสำคัญที่จะต้องเรียนรู้หน้าที่ปฏิบัติในเรื่องของวินัยจราจรต้องเป็นอย่างไร” (นักวิชาการด้านงานจราจร จากบริษัท กลางประกันภัย จำกัด (มหาชน), การสื่อสารส่วนบุคคล, 1 มีนาคม 2567)

4.1.2 การบังคับใช้กฎหมายจราจร

การบังคับใช้กฎหมายจราจร ยังมีข้อจำกัดในหลาย ๆ ด้านที่ทำให้การบังคับใช้กฎหมายโดยเจ้าหน้าที่ตำรวจทำได้ไม่เต็มประสิทธิภาพ มีหลายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการแก้ไขปัญหาจราจร เช่น สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กรมการขนส่งทางบก หรือส่วนกลางของแต่ละพื้นที่ เป็นต้น

การจัดการเป็นแบบแยกส่วนกันไม่เชื่อมโยงอันมีผลต่อดุลยพินิจในการบังคับใช้กฎหมายจราจร ตัวบุคลากรเองขาดความเข้าใจ และความชัดเจนในการกำหนดภารกิจอำนาจหน้าที่ของหน่วยงาน พระราชบัญญัติ ว่าด้วยการปรับเป็นพินัย ลดอำนาจการจับกุมของตำรวจจราจร ทำให้เกิดการขาดช่วงในการปฏิบัติหน้าที่บังคับใช้กฎหมายจราจรในช่วงที่นโยบายยังไม่ชัดเจน อัตรากำลังคนลดลง อุปกรณ์เครื่องมือไม่ได้รับการสนับสนุน การเปลี่ยนแปลงนโยบายจากส่วนกลางอันส่งผลกระทบต่อ การเข้มงวดในการบังคับใช้กฎหมายจราจร ดังที่ผู้ให้ข้อมูลได้กล่าวไว้ว่า

“ในการบังคับใช้กฎหมายในปัจจุบัน ผมว่าคนไม่ค่อยเคารพกฎจราจร ด้วยอัตราโทษ กระบวนการนำตัวผู้กระทำผิดมาลงโทษเนี่ยมันไม่ค่อยมีประสิทธิภาพ อย่าง การออกไปสั่งไปก็ไม่มาชำระค่าปรับ กฎหมายใหม่ที่ปรับเป็นพินัยเนี่ยมันไม่มีโทษจับกุมครับ แค่เสียค่าปรับแล้วคดีก็จบไป ไม่เป็นคดีอาญา คนก็เลยไม่เกรงกลัว ไม่คิดว่าเค้าจะมีผลกระทบหรือต้องเกรงกลัวตำรวจแต่อย่างใด

ผมอยากได้ให้มันสะดวกในเรื่องของการลงโทษให้เหมือนเดิม ผมว่ามันมี ประสิทธิภาพมากกว่า ผู้กระทำผิดมีความเกรงกลัวมากกว่า วินัยจราจรมันดีกว่านี้ มันไม่ใช่แค่การยึดใบขับขี่ แต่มันอาจจะพุ่งไปถึงการต่อภาษี การตัดคะแนนต่าง ๆ เพื่อให้มีผลกระทบกับผู้กระทำผิดให้มากขึ้น เพื่อจะได้เกรงกลัวโทษและ ไม่กระทำความผิด อยากแก้ไขตรงนี้ครับ

อยากให้มีบทลงโทษที่เข้าได้จริง มีความอิสระในการทำงาน ลดข้อจำกัดในการ ทำงาน สามารถจับกุมผู้กระทำความผิด จับปรับได้ ณ จุดนั้นได้เลยก็ยิ่งดีเลยครับ หรือโทษการยึดรถ แต่จุดประสงค์ที่แท้จริงของเรา คือ เราต้องการให้คนเคารพกฎ จราจรครับ นอกจากการสร้างจิตสำนึกซึ่งพยายามปลูกฝัง รณรงค์กัน แต่มันก็ยังไม่ มีผลแบบต่างประเทศ อย่างเช่น ญี่ปุ่น หรือประเทศอื่นที่มีการเพิ่มโทษในการกระ ทำความผิดทางกฎหมายจราจรให้สูงขึ้นเพื่อลดการกระทำความผิด

ถ้าคนมีผลกระทบมากในการกระทำความผิดก็จะเกิดความกลัวการกระทำ ความผิด กฎจราจรมันไม่เกี่ยวกับฐานะ ไม่เกี่ยวกับคนรวยคนจน ฝ่าไฟแดงมัน ไม่ได้แยกคนรวยคนจน ทุกคนอยู่ภายใต้กฎระเบียบเดียวกัน ยิ่งคนไม่มีเงินกระทำ ความผิดก็จะยิ่งกลัวมากขึ้น บังคับได้ง่ายขึ้น” (รองผู้บัญชาการตำรวจนครบาล, การสื่อสารส่วนบุคคล, 4 มีนาคม 2567)

ปัจจุบันเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร จะได้รับนโยบายการปฏิบัติหน้าที่ โดยหลักจะ 'ได้รับมาจากส่วนกลาง นั่นคือ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ แต่ก็มีบางนโยบาย ที่ทางสำนักงานตำรวจแห่งชาติได้มอบหมายให้กับกองบังคับการแต่ละหน่วยกำหนดนโยบาย ตามที่ สำนักงานตำรวจแห่งชาติกำหนด โดยให้กองบังคับการ เป็นผู้ควบคุม ให้เป็นไปตามที่สำนักงานตำรวจแห่งชาติกำหนด

โดยปัจจุบัน ทางกองบังคับการตำรวจนครบาล 2 ซึ่งเป็นผู้ควบคุมการปฏิบัติของสถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้องได้มีนโยบายให้งานจราจรสถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้องดำเนินการตามที่สำนักงานตำรวจแห่งชาติกำหนด คือ กวดขันจับกุมผู้ฝ่าฝืนในข้อหา 10 รสขม โดยเน้นจับกุมผู้กระทำความผิดในพระราชบัญญัติจราจร ข้อหาไม่สวมหมวกนิรภัย ขับขี่รถยนต์ และเมาแล้วขับ ซึ่งการที่ทางตำรวจนครบาล 2 ได้กำชับแต่ละสถานีตำรวจให้กวดขันนั้น เป็นไปตามนโยบายของผู้บังคับบัญชาเพื่อลดการสูญเสียอันเกิดจากอุบัติเหตุดังกล่าว

อีกส่วนหนึ่งรูปแบบการบังคับใช้กฎหมายจราจรในปัจจุบันได้เปลี่ยนแปลงไปมาก โดยไม่มีการเรียกเก็บใบอนุญาตขับขี่ รวมไปถึงกฎหมายการปรับเป็นพินัยที่ก่อนจะมีการมอบอำนาจให้เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรทำการจับกุมได้กำหนดอำนาจให้เพียงแค่ระดับสารวัตรจราจรขึ้นไปเท่านั้นที่มีอำนาจทำการจับกุมได้ เจ้าหน้าที่ตำรวจระดับรองลงมาไม่สามารถทำการจับกุมได้ จึงทำให้ในพื้นที่แต่ละสถานีเหมือนสูญญากาศ ไม่มีการจับกุมผู้กระทำความผิดทางจราจร และปัจจุบันยังคงมีปัญหาอีกมากจากผลของกฎหมายการปรับเป็นพินัยซึ่งเป็นสาระสำคัญของการบังคับใช้กฎหมายจราจรในปัจจุบัน

อีกทั้งจำนวนปริมาณประชากรผู้ใช้รถใช้ถนนมากขึ้น ซึ่งสวนทางกับกำลังพลด้านการบังคับใช้กฎหมายจราจรน้อยลง จึงทำให้เจ้าหน้าที่ทำการบังคับใช้กฎหมายจราจรหรืออำนวยความสะดวกจราจรได้ไม่ทั่วถึง จึงเกิดปัญหาว่าบางจุดที่มีปัญหาสภาพการจราจร ไม่มีเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร เข้าไปแก้ปัญหาได้ทันท่วงที" (รองผู้บังคับการตำรวจนครบาล 2, การสื่อสารส่วนบุคคล, 4 มีนาคม 2567)

“ทุกวันนี้ ไม่ว่าจะจะมีเจ้าหน้าที่ตำรวจประจำอยู่ในพื้นที่หรือไม่ ผู้ใช้รถใช้ถนนก็ไม่มี ความเกรงกลัว ขาดจิตสำนึกในการปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างยิ่งยวดเลย แล้วเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรเองก็ไม่คิดที่จะจับอะไร อาจจะถูกกลัวในเรื่องของหากจับไป

แล้วจะเป็นปัญหาในเรื่องข้อกำหนดการปรับเป็นพินัย หรือกลัวว่าจับไปแล้ว อาจจะถูกถ่ายคลิบตามสังคมนิยมสมัยใหม่ที่ชอบถ่ายคลิบการทำงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ตำรวจจราจรเองจึงไม่ค่อยอยากทำหน้าที่ของตำรวจจราจรเท่าที่ควร

กฎหมายบังคับใช้ก่อนหน้านั้นมันก็ยังดีอยู่นะครับ แต่ว่าผมมองว่ามันตั้งแต่ 2522 นะครับ มันเก่าไป นี่มันปี 2567 แล้วนะครับ กฎหมายควรจะเปลี่ยน ปรับปรุงให้ทันสมัยมากกว่านี้ ที่ผ่านมามีแค่เพิ่มระเบียบขึ้นมาเล็กน้อยให้ทันสมัยบ้างเท่านั้น

อย่างเช่นค่าปรับ 200-400 เนี่ย ไม่ได้ทำให้ผู้ประกอบการเกรงกลัวหรือปฏิบัติตามเครื่องหมายจราจรมากมายอะไร ขนส่ง 1 เทียวเนี่ย ได้กำไรจากการขนส่งค่อนข้างเยอะ จึงยอมฝ่าฝืนเครื่องหมายจราจร เพราะถ้าโดนจับก็ปรับแค่ 400 บาทเท่านั้น ยิ่งมีการเดินรถบรรทุกในช่วงเวลาเร่งด่วนเนี่ย เป็นอันตรายกับผู้บริโภคใช้ถนนทั่วไปด้วย ยิ่งช่วงนี้ที่เห็นรถบรรทุกเดินรถนอกเวลากันเยอะ มาจากการบังคับใช้กฎหมายปรับเป็นพินัยยังไม่สามารถให้ความชัดเจนได้ว่าตำรวจทำอะไรได้แค่ไหน ตำรวจส่วนใหญ่ถึงเลือกวางมือไม่ยอมจับกุมอะไรในช่วงนี้

ในส่วนกฎหมายที่มีก็ไม่เอื้อให้ตำรวจจราจรบังคับใช้กฎหมาย โอคเคและกฎหมายจราจร พระราชบัญญัติขนส่ง มันมีอยู่แล้ว แต่มันบังคับได้จริงมั๊ย จับมาสามารถบังคับจับปรับได้มั๊ย สามารถลงโทษผู้กระทำผิดได้มั๊ย มันทำไม่ได้ถูกมั๊ย ตัวอย่างหนึ่ง เมื่อก่อน เรามีโครงการเปิดไฟใส่หมวกสำหรับรถมอเตอร์ไซด์ 100% เลยนะ ขยายออกไปในพื้นที่ชนบทห่างไกลด้วย ทัศนวิสัยดีมาก งบประมาณเยอะมาก เมื่อซักประมาณ 10 ปีที่แล้ว ทุกวันนี้มีใครพูดถึงบ้าง เป็นแคมเปญใหญ่ เรียกว่าเป็นวาระแห่งชาติได้เลย เพราะทุกวันนี้คนแทบไม่เกรงกลัวกฎหมายจราจรเลย ข้อนี้ผมเลยอยากตอบว่า การนำเทคโนโลยีมาใช้ในการทำงานนะ

ในทางทฤษฎีมันมีผลดี ถ้าเราใช้เทคโนโลยีที่ดี การทำงานของตำรวจมันต้องมีประสิทธิภาพอยู่แล้ว และเมื่อก่อนมันก็ช่วยได้จริง ๆ แต่ทุกวันนี้ เทคโนโลยีเหล่านี้มันหายไป มันไม่ได้หายไปเพราะมันเสียหรือมันถูกยกเลิก แต่มันหายไปเพราะเราไม่ได้หยิบมันมาใช้ เพราะถึงเอามาใช้มันก็ไม่ส่งผลให้มีสภาพบังคับใช้ทางกฎหมายได้จริง มันก็เลยมีความขัดแย้งกันอยู่ในระหว่างนโยบายการทำงานกับการปฏิบัติงานจริง ทุกวันนี้การทำงานจราจรคือทำได้เป็นวันวันไปจริง ๆ ด้วย

นโยบายในการทำงานมันยังไม่ชัดเจน ระเบียบการตั้งด้านต่าง ๆ ที่ค่อนข้างยุ่งยาก ถูกมองว่า ทำให้ประชาชนเดือดร้อน แสวงหาผลประโยชน์กับประชาชน ซึ่งคนทำดีก็มีนะ แต่ถ้าถูกจับจ้องอยู่อย่างนี้” (ผู้กำกับการสถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง, การสื่อสารส่วนบุคคล, 29 กุมภาพันธ์ 2567)

“กฎหมายพินัย เมื่อเห็นผู้กระทำผิด เน้นหลักว่ากล่าวตักเตือนไปก่อน เพราะเป็นนโยบายผู้บังคับบัญชาที่กำหนดไว้ ให้อีกกล่าวตักเตือนในครั้งแรก ถ้ามีความผิดซ้ำอีกก็ออกไปสั่ง เพราะตอนนี้มีกฎหมายที่เพิ่งออกใหม่ ยังมีรูปแบบการทำงานไม่ชัดเจน ซึ่งแนวทางแก้ไขปัญหาจากผู้บังคับบัญชา คือ ให้อีกกล่าวตักเตือนไปก่อน เพื่อรอความชัดเจนในส่วนข้อกฎหมาย ซึ่งเรื่องส่วนใหญ่ที่เจอคือเรื่องการจอดรถกีดขวาง การไม่สวมหมวกนิรภัย” (รองสารวัตรจราจร สถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง, การสื่อสารส่วนบุคคล, 18 มกราคม 2567)

“เราทำตามกฎหมายและตามนโยบายของผู้บังคับบัญชาครับ สำหรับงานจราจรตอนนี้ ผมว่า กฎหมายว่าด้วยการปรับเป็นพินัย มันสร้างความยุ่งยากในการทำงานให้กับผมในหลาย ๆ อย่าง ทำให้ตำรวจจราจรมีงานเพิ่มมากขึ้น เราเน้นทำได้แค่ว่ากล่าวตักเตือนเป็นหลัก ทำให้คนส่วนใหญ่ตอนนี้ไม่เกรงกลัวกฎหมายจราจร

ถ้ามีออกใบสั่งเหมือนเมื่อก่อน หรือลือลือคนมันยังกลัวกันบ้าง ก็เลยทำได้แค่ปรับปรับคองให้ผ่านไปแต่ละวัน งานจราจรเป็นงานเน้นบริการตามจุดต่าง ๆ ก็เลยเหมือนเป็นงานประจำที่ไม่มีนโยบายการทำงานแตกต่างออกไปบ่อย แก้ปัญหาตามหน้างานกันไป” (ตำรวจจราจรชั้นประทวน สถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง, การสื่อสารส่วนบุคคล, 19 มกราคม 2567)

“ควรปรับการบังคับใช้ให้เหมาะสมกับสภาพการจราจรในแต่ละช่วงเวลา และพื้นที่ และควรเพิ่มความเข้มงวดกับผู้ฝ่าฝืนกฎจราจรในพื้นที่ทั่วไปให้มากขึ้น” (ตัวแทนภาคประชาชน 1, การสื่อสารส่วนบุคคล, 4 มีนาคม 2567)

“มันน่าจะมีมาตรการที่เข้มงวดมากกว่านี้ ในการตรวจ ในการบังคับใช้จริงจริง อย่างเช่น การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร การจอดในที่ห้ามจอด มีการบังคับล้อ การว่ากล่าวตักเตือนเมื่อเจอผู้กระทำความผิด ถ้าตรงนี้มันหละหลวมไปเนี่ย ประชาชนที่ใช้รถใช้ถนนพวกนี้ก็จะเกิดความเคยชิน ว่าตรงนี้ตำรวจไม่จับ ทำได้ ขับมานานแล้ว จะมาจับอะไรวันนี้ มันจะเกิดความโต้แย้งในเวลาที่เราเจ้าหน้าที่ บังคับใช้กฎหมายครับ

ผมว่าควรเพิ่มความเข้มงวดมากขึ้น แต่กำลังจราจรเราก็ไม่พอหรือครับ เราไหลด กำลังมากเลยตอนนี้ ผมอยากให้การบังคับใช้มันเข้มข้นมากกว่าทุกวันนี้ครับ การ บังคับใช้ก็ควรจะเป็นไปอย่างต่อเนื่อง ไม่ใช่เป็นแค่ช่วงระยะเวลาใดเวลาหนึ่ง แต่ ในส่วนบางพื้นที่ เช่น ในเขตชุมชน บริเวณหน้าโรงเรียน ผมว่าทุกวันนี้เจ้าหน้าที่ก็ พอจะอะลุ่มอะหล่วยมากอยู่แล้ว” (อาสาสมัครงานจราจร สถานีตำรวจนครบาล ทูตสองห้อง, การสื่อสารส่วนบุคคล, 28 กุมภาพันธ์ 2567)

“การที่จะปรับปรุงหรือเปลี่ยนรูปแบบการบังคับใช้กฎหมายจราจร มันควรจะให้ กระทบมากขึ้น ไม่ว่าจะเป็นเรื่องของการออกไปส่ง กระบวนการต่าง ๆ ที่เกี่ยวเยื่อ อันมีผลต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจร เช่น ถ้าไม่ใช่ความผิดซึ่งหน้าก็ทำอะไร ไม่ได้ ออกไปส่งไป ถ้าไม่มาชำระก็ต้องเรียกตัวมาชำระ 2 ครั้ง แล้วก็ออกหมายอีก ที่ ถึงจะบังคับใช้กฎหมายได้ มันทำให้กระบวนการมันยาว พอกระบวนการมันยาว มันทำให้เจ้าหน้าที่ที่กำลังน้อยอยู่แล้วเนี่ย ก็ไม่มีแรงพอที่จะไปบังคับใช้กฎหมาย สรุปลก็คือ ทำให้กระบวนการพวกนี้มันสั้นและกระทบขึ้น ปรับปรุงขั้นตอน กระบวนการให้สั้นและมีผลในการดำเนินการมากขึ้น โทษที่มีของกฎหมายจราจร ส่วนใหญ่มันก็สมควรมีอยู่แล้วแต่ก็ยังมีส่วนเหตุที่โทษน้อยอยู่ เช่น ในส่วนของ เมาแล้วขับ กฎหมายแรงอยู่แล้ว แต่โทษจะเบาหรือหนักอยากเน้นเรื่องการบังคับ ใช้ให้ได้มากกว่า เพราะคนไทยไม่ชอบเสียเงินกับอะไรแบบนี้ เพราะฉะนั้นถ้าการ บังคับใช้มันจะให้ได้ผลจริงจริงเนี่ยต้องบังคับใช้ให้ได้” (นักวิชาการดำเนินงานจราจร จากบริษัท กลางประกันภัย จำกัด (มหาชน), การสื่อสารส่วนบุคคล, 1 มีนาคม 2567)

4.1.3 การบูรณาการจากหน่วยงานที่มีหน้าที่เกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายจราจร

ปัจจัยในเรื่องการบูรณาการจากหน่วยงานที่มีหน้าที่เกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายจราจร ถือเป็นเรื่องสำคัญ แต่อำนาจหน้าที่ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับงานด้านจราจรมีความซ้ำซ้อนกัน พื้นที่ที่สามารถใช้กฎหมายจราจรโดยเจ้าหน้าที่จราจรทับซ้อนกันหลายหน่วยงาน ทำให้เกิดการละเลยในการปฏิบัติหน้าที่ หรือล่าช้า เกิดการเกี่ยงกันที่จะไม่ปฏิบัติหน้าที่ การที่มีหลายหน่วยงานดำเนินการในเรื่องเดียวกันอาจมีความขัดแย้ง ไปคนละทิศทาง เกิดความสับสนและขาดประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายจราจร ขาดความประสานงานระหว่างหน่วยงาน ความไม่เป็นเอกภาพของแต่ละหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับงานจราจรในพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง แม้จะมีการรับรู้ แต่ขาดงบประมาณ กำลังคน ทำให้การบูรณาการจากหน่วยงานที่มีหน้าที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้กฎหมายจราจรในเขตพื้นที่ตำรวจนครบาลทุ่งสองห้องยังขาดการสัมฤทธิ์ผล สอดคล้องกับที่ผู้ให้ข้อมูลได้ให้เหตุผลไว้ว่า

“ในภาพกว้างของนโยบาย ควรกลับไปทำ ไม่ว่าจะเป็นระเบียบ ข้อสั่งการ กฎหมายที่มันเกี่ยวข้องกับการจราจรให้มันสอดคล้องกัน ให้มันสัมพันธ์กัน ตอนนี้นั้นมันไม่สัมพันธ์กัน ตอนนี้นักกฎหมายที่มุ่งเน้นการเสริมสร้างวินัยจราจรมันมีอยู่แล้ว แต่มันก็มีคำวินิจฉัยของศาลปกครอง มันมีข้อบังคับของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ซึ่งมันย้อนแย้งอยู่กับกฎหมายจราจร ทำให้ผู้ปฏิบัติสับสน ไม่รู้จะทำอย่างไร ไม่รู้จะทำไปเพื่ออะไร ที่ผ่านมานี้มันดีกว่านี้ ทุกวันนี้ปัญหามันเริ่มมาตั้งแต่คำวินิจฉัยของศาล เราตรวจยึดใบขับขี่ไม่ได้ เพราะถือว่าเป็นเอกสารส่วนบุคคล มันเป็นเอกสารส่วนบุคคลของคุณจริง แต่กฎหมายมีอำนาจให้ตรวจยึดเรียกเก็บไว้ เพื่อให้คุณมาชำระค่าปรับ และในระหว่าง 7 วันที่ยึดไว้ คุณสามารถใช้ใบสั่งแทนใบขับขี่ได้ เพื่อเป็นตัวเร่ง เป็นตัวกดดันให้คุณมาชำระค่าปรับ เพราะถ้าคุณไม่ชำระค่าปรับ คุณก็ไม่โดนลงโทษ เมื่อคุณไม่โดนลงโทษ คุณก็ไม่กลัวการกระทำความผิด ผมว่าทุกอย่างมันเริ่มมาจากตรงนี้แหละ แล้วที่นี้กลายเป็นว่า การตั้งด่านต้องมีขั้นตอนเพิ่มเติมมากมาย ผมว่ากฎหมายที่ออกมามันเอื้อประโยชน์ให้ผู้กระทำความผิดมากกว่า ” (ผู้กำกับสถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง, การสื่อสารส่วนบุคคล, 29 กุมภาพันธ์ 2567)

“ปัญหาในพื้นที่ที่เกี่ยวกับการทับซ้อนของเจ้าของพื้นที่ในเขตทุ่งสองห้อง ทำให้การติดต่อสื่อสาร หรืองบประมาณการจัดทำสัญญาณไฟ หรืออุปกรณ์ที่ช่วยลด

อุบัติเหตุทางถนนยังดำเนินการได้ยาก เป็นของคนละหน่วยงานซึ่งนโยบายก็ต่างกัน” (รองผู้กำกับงานจราจรสถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง, การสื่อสารส่วนบุคคล, 23 มกราคม 2567)

“เครื่องหมายการบังคับ ให้ทางจราจรก็ไม่เพียงพอ ซึ่งเครื่องหมายพวกนี้มันเป็นพวกของแขวงทางถนนะ ของกทม.อะไรอย่างนี้ ซึ่งเราก็ไม่สามารถออกไปได้ ตามปัญหาที่เกิดขึ้นในพื้นที่ หรือจะทำ เราก็ไม่มีงบประมาณในการไปทำป้ายพวกไฟสัญญาณต่าง ๆ แขวงทางก็เป็นผู้รับผิดชอบเองทั้งหมด ซึ่งส่วนใหญ่คนจะคิดว่าเป็นความรับผิดชอบของตำรวจจราจร

การทำงานมันต้องประสานงานหลายหน่วย ถึงจะเห็นปัญหาเช่น ไฟส่องทาง ก็มีการเถียงกันว่าเจ้าของพื้นที่ส่วนไหนต้องจ่าย ซึ่งมันมีอันตรายมากนะตรงนั้น แล้วชาวบ้านเค้าก็คิดกันไปว่า ตำรวจไม่ทำอะไรเลย ก็มีแค่นี้ครับ มันก็ต้องบูรณาการร่วมกับหน่วยงานอื่น ปัญหาในการประสานงานกับหน่วยอื่นไม่ได้มีอะไรมากหรอกครับ แต่มันซ้ำ มันต้องรออนุมัติตามขั้นตอนของแต่ละหน่วยงาน ไม่ได้มีการเบิกจ่ายฉุกเฉินได้ กว่าจะสำเร็จก็ต้องใช้เวลาหน่อย”(รองสารวัตรจราจร สถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง, การสื่อสารส่วนบุคคล, 18 มกราคม 2567)

“ความซ้ำซ้อนของการใช้แอปพลิเคชันในการทำงาน ผมว่าต้องเปลี่ยนให้เป็นอันเดียวไปเลย ถึงแม้มันจะต้องมีลำดับขั้นที่สามารถเข้าถึงข้อมูลได้ก็ตาม แต่ข้อมูลการกระทำผิดพื้นฐานผมว่าตำรวจเนี่ยน่าจะสามารถดูได้ง่ายกว่านี้นะครับ ทุกวันนี้พอมีคนร้องเรียน พวกผมก็ต้องไป แต่พอไปก็ทำอะไรไม่ได้ ต้องเป็นขนส่งอย่างโลคอลไรต์เนี่ย สภาพถนนมันก็ไม่ดี มันก็ใช้ความเร็วไม่ได้อยู่แล้วครับ แสงสว่างก็ไม่พอ ที่จริงทางการรถไฟเค้าน่าจะยกการดูแลให้กทม. ไปเลยมันน่าจะทำให้การใช้งานถนนกำแพงเพชรนี้ปลอดภัยมากกว่านี้

คนขับรถบรรทุกทุกคนที่ผมเจอนี้พฤติกรรมก็ยังไม่เลวร้ายมากเท่าไร แต่ติดแค่ตรงเค้าไม่คำนึงถึงเรื่องเวลาการวิ่งเลย มาตลอดทั้งที่กฎหมายยังมีกำหนดเวลาห้ามวิ่งรถบรรทุกในเขตกรุงเทพมหานครอยู่ ด้วยอาจจะเพราะเรายังจับไม่ได้ด้วยก็เลยไม่กลัวกัน ถึงสารวัตรจับก็ต้องส่งเรื่องไปที่ขนส่งต่อ ซึ่งก็มีข่าวว่าทาง ตร. กำลังดำเนินการให้อยู่ ให้ระดับตั้งแต่รองสารวัตรลงมาก็สามารถเข้าจับกุมได้

ได้รับมอบหมายให้เป็นเจ้าพนักงานจราจรที่ออกไปสั่งได้ แต่ก็ได้เฉพาะ พระราชบัญญัติจราจรนะครึบ พระราชบัญญัติขนส่ง พวกแต่งรถ ดัดแปลงรถ น้ำหนักรถก็ไม่สามารถจับปรับได้ครึบ

ต่างกับเมื่อก่อนที่ตำรวจสามารถจับกุมได้เองทั้งหมดเบ็ดเสร็จเด็ดขาด ยึดใบขับขี่ ก็ไม่ได้ อาจจะแค่ถ่ายรูป ตักเตือน ลงในระบบแอปพลิเคชัน ซึ่งแอปนี้ผมว่าก็ดีนะครึบ แต่ควรมีฐานข้อมูลที่เชื่อมโยงกับหลายหน่วยงานให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน อย่างน้อยก็ทำให้ทราบรายละเอียดว่าคนคนนี้จะทำอะไรผิดอะไรมาบ้างหรือเปล่า กระทำผิดมากี่ครั้งแล้ว แต่มันก็ยังซ้ำซ้อนกับหลาย ๆ แอปที่ทำออกมาให้ตำรวจใช้นะครึบ” (ตำรวจจราจรชั้นประทวน สถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง, การสื่อสารส่วนบุคคล, 19 มกราคม 2567)

“ยังไม่บูรณาการกับการรถไฟในเรื่องการอำนวยความสะดวกเรื่องแสงสว่างในทางใต้เส้นทางรถไฟฟ้า บริเวณถนนกำแพงเพชร หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการจราจร ควรณรงค์เรื่องการปลูกจิตสำนึกที่ดีของผู้ใช้รถใช้ถนนให้มากกว่านี้” (ตัวแทนภาคประชาชน 1, การสื่อสารส่วนบุคคล, 4 มีนาคม 2567)

“มันควรมีการแก้ไขปัญหาด้านการจราจรได้รวดเร็วกว่านี้ ถ้าประเทศไทยมีการบูรณาการระหว่างองค์กรได้จริง เราคงสามารถแก้ไขปัญหาจราจรได้เร็วและมากกว่านี้ แต่ทุกวันนี้เรายังได้กระแสน้ำของการปิดความรับผิดชอบระหว่างหน่วยงานอยู่ จึงเข้าใจว่า การแก้ไขปัญหาด้านการจราจรในพื้นที่ทุ่งสองห้องก็น่าจะยังไม่เพียงพอ ในพื้นที่ยังมีปัญหาจราจรที่รอการแก้ไขอยู่อีกมาก และเชื่อว่า มันสามารถแก้ไขได้ถ้ามีการบูรณาการร่วมกันจริง ๆ” (ตัวแทนภาคประชาชน 2, การสื่อสารส่วนบุคคล, 4 มีนาคม 2567)

“การออกไปสั่งได้โดยเจ้าหน้าที่จราจรเลย แต่กลับมีนโยบายออกมาว่าให้งดออกไปสั่ง เน้นว่ากล่าวตักเตือน แต่ตอนนี้ก็ดีขึ้นครึบ ผู้บังคับบัญชาให้จับได้แล้ว เข้มงวดได้แล้ว ให้อำนาจมากขึ้น แต่ก็อย่างที่บอกละครึบ ว่ากำลังเราก็ขาดอยู่ดี” (อาสาสมัครงานจราจร สถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง, การสื่อสารส่วนบุคคล, 28 กุมภาพันธ์ 2567)

“ในส่วนของ การบังคับใช้กฎหมายในภาพรวมทั้งหมด การที่จะต้องปรับปรุงหรือเปลี่ยนรูปแบบการบังคับใช้กฎหมายจราจร มันควรจะให้กระชับมากขึ้น ไม่ว่าจะ เป็นเรื่องของการออกไปส่ง กระบวนการต่าง ๆ ที่เย็นเยื่อ อันมีผลต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจร เช่น ถ้าไม่ใช่ความผิดซึ่งหน้าก็ทำอะไรไม่ได้ ออกไปส่งไป ถ้าไม่มาชำระก็ต้องเรียกตัวมาชำระ 2 ครั้ง แล้วก็ออกหมายอีกที ถึงจะบังคับใช้กฎหมายได้ มันทำให้กระบวนการมันยาว พอกระบวนการมันยาวมันทำให้เจ้าหน้าที่ที่กำลังน้อยอยู่แล้วเนี่ย ก็ไม่มีแรงพอที่จะไปบังคับใช้กฎหมาย สรุปก็คือทำให้กระบวนการพวกนี้มันสั้นและกระชับขึ้น ปรับปรุงขั้นตอนกระบวนการให้สั้น และมีผลในการดำเนินการมากขึ้น

โทษที่มีของกฎหมายจราจรส่วนใหญ่มันก็สมความผิดอยู่แล้วแต่ก็ยังมีบางเหตุที่โทษน้อยอยู่ เช่น ในส่วนของเมาแล้วขับ กฎหมายแรงอยู่แล้ว แต่โทษจะเบาหรือหนักอยากเน้นเรื่องการบังคับใช้ให้ได้มากกว่า เพราะคนไทยไม่ชอบเสียเงินกับอะไรแบบนี้ เพราะฉะนั้นถ้าการบังคับใช้มันจะให้ได้ผลจริงจังจริงเนี่ยต้องบังคับใช้ให้ “ได้” (นักวิชาการดำเนินงานจราจร จากบริษัท กลางประจักษ์ จำกัด (มหาชน), การสื่อสารส่วนบุคคล, 1 มีนาคม 2567)

4.1.4 พฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนน

ปัจจัยสำคัญอีกประการหนึ่งที่มีผลต่อประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายจราจรเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน กรณีศึกษาพื้นที่รับผิดชอบสถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง คือ พฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนนที่ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร เพราะอาจมองว่าการกระทำของตนเองเป็นเรื่องเล็กน้อยสามารถอนุโลมได้ ไม่มีผลต่อผู้อื่น เช่น โทรศัพท์ขณะขับรถ ขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด ไม่สวมหมวกนิรภัย ขับรถย้อนศร เป็นต้น เนื่องจากโทษทางกฎหมายไม่รุนแรง และการเข้มงวดทางการใช้กฎหมายของตำรวจจราจรในพื้นที่มีการเปลี่ยนแปลงตาม พระราชบัญญัติ ว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ.2565 ไม่ส่งผลกระทบมากเหมือนก่อน

นอกจากนี้พฤติกรรมการจงใจฝ่าฝืนกฎหมายมีการขยายตัวมากขึ้น เมื่อเห็นว่าการกระทำความผิดสามารถทำได้ง่ายและไม่ถูกดำเนินคดี เช่น การไม่สวมหมวกนิรภัยในการสัญจรแบบวิถีชาวบ้านในระยะทางไกล ๆ เพราะมองว่าไม่จำเป็นใช้เวลาไม่นานมาก การวิ่งรถของรถบรรทุกขนาดใหญ่ โดยไม่คำนึงถึงเวลาอนุญาตการวิ่ง การใช้โทรศัพท์ขณะขับรถ การไม่คาดเข็มขัดนิรภัย การจอดรถในที่ห้ามจอด การจอดรถในลักษณะกีดขวางการจราจร การขับรถโดยประมาทต่าง ๆ

ความเสี่ยงจากการดัดแปลงมาตรฐานของรถที่ใช้บนท้องถนน การใช้รถโดยผู้ปวดยรุนแรง ผู้เยาว์ หรือไม่มีใบขับขี่ เมมาแล้วขับ ผู้กระทำความผิดซ้ำซาก ซึ่งยังไม่มีมาตรการที่ชัดเจนกับบุคคลพวกนี้ ดังที่ผู้ให้ข้อมูลได้กล่าวว่า

“ผมมองว่าคนเอาสะดวกเป็นหลัก มีความประมาทมากขึ้น ซึ่งอย่างในพื้นที่ทุ่งสองห้องเองก็อาจเนื่องมาจากปัญหาทางกายภาพของพื้นที่ด้วยครับ เช่น การขั้บรถไฟฟ้าแดง การย้อนศรเพราะที่กั้บรถไกล มันเกิดจากความเคยชินในการเอาสะดวกของผู้กระทำความผิดครับ ไม่อยากติดไฟแดงก็ตัดไปอีกช่องทาง หาจังหวะที่จะไม่ต้องรอสัญญาณไฟ การใช้การบังคับใช้กฎหมายของตำรวจเรามันลดน้อยลงไปเยอะครับ กำลังน้อยลง ใช้เวลาในการแก้ไขปัญหายาวจรมากขึ้น รถเนี่ยติดทั้งวันครับเดี๋ยวนี เราไม่มีเวลาที่จะไปตั้งจุดตรวจที่จะไปบังคับคนกระทำความผิดได้ทัน ผมจึงว่าควรแก้การบังคับใช้กฎหมายและสร้างจิตสำนึกให้ประชาชนเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมให้คนเห็นว่า การกระทำผิดกฎจราจรเป็นอาชญากรรมอย่างหนึ่ง” (รองผู้บัญชาการตำรวจนครบาล, การสื่อสารส่วนบุคคล, 4 มีนาคม 2567)

“ประชาชน ไม่เกรงกลัวกฎหมาย ไม่เกรงกลัวเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติตามกฎหมาย โดยจะเห็นได้จากสื่อโซเชียลมีเดีย ที่มักจะมีประชาชนกลุ่มหนึ่งอ้างตัวเป็นผู้ตรวจสอบการทำงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ออกทำการก่อกวนเจ้าหน้าที่ตำรวจขณะตั้งจุดตรวจต่างต่าง รวมถึงขณะที่เจ้าหน้าที่ปฏิบัติหน้าที่ในการบังคับใช้กฎหมาย ปัญหาหลักส่วนหนึ่งมาจากตัวผู้ขับขี้เอง มักจะไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย โดยเอาความมักง่ายความสะดวกสบายเป็นหลัก เช่น มักจะฝ่าฝืนสัญญาณไฟ ฝ่าฝืนเครื่องหมายจราจร รวมถึงไม่คำนึงถึงเพื่อนร่วมทางขณะขับขี้นพาหนะด้วย ซึ่งก็ต้องย้อนไปจนถึงสาเหตุส่วนหนึ่งมาจาก การออกกฎหมายที่อำนวยความสะดวกกระทำผิดมากขึ้น จนถึงการไม่บังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจังของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรด้วย” (รองผู้บังคับการตำรวจนครบาล 2, การสื่อสารส่วนบุคคล, 4 มีนาคม 2567)

“ด้วยความที่กฎหมายที่มีอยู่แทบไม่มีสภาพบังคับ ยึดใบขับขี่ไม่ได้ โอกาสที่เราจะ กวดขันเรื่องวินัยจราจรก็น้อย ถ้าถูกจับเนี่ย ก็ยังมีกฎหมายปรับเป็นพินัย ที่ ลดทอนสภาพบังคับอีก พฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนนเลยไม่มีความเกรงกลัว กฎหมาย ไม่เคารพกฎหมาย จึงกระทำผิดง่ายขึ้น เมื่อก่อนกฎหมายมีสภาพบังคับ มากกว่านี้ เอาแค่ใส่หมวกกันน็อคเนี่ย ขับผ่านบ่อมทุกวันนี้แทบไม่เห็นใครใส่ หมวกกันน็อคเลย” (ผู้กำกับการสถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง, การสื่อสารส่วนบุคคล, 29 กุมภาพันธ์ 2567)

“ทุกวันนี้จะครับเนื่องจากตัวข้อกฎหมายเอง ที่ทำให้เจ้าหน้าที่ตำรวจไม่สามารถ บังคับใช้กฎหมายจราจรได้อย่างเต็มที่ รวมถึงประชาชนก็ค่อนข้างไม่ปฏิบัติตาม กฎหมายที่กำหนดไว้ การออกใบขับขี่ก็ง่ายขึ้น คนส่วนใหญ่ไม่มีความรู้ด้าน กฎหมายจราจรอย่างแท้จริง ทำให้การขับขี่รถมีพฤติกรรมมักง่าย ขับตามใจตัวเอง มากขึ้น

พฤติกรรมที่เป็นปัญหาในพื้นที่ของผมตอนนี้คือ ไม่สวมหมวกนิรภัย กับเมาแล้ว ขับ ขับขี่ประมาทหวาดเสียว ฝ่าฝืนเครื่องหมายจราจร ฝ่าฝืนเส้นทึบ ไม่ชิดขอบ ขางด้านซ้าย จนถึงรถบรรทุกฝ่าเวลาห้าม ถือว่าอันตรายมากนะครับ จะเห็นได้ว่า ปัจจุบันในส่วนของกรุงเทพมหานครเนี่ยรถบรรทุกขนาดใหญ่มีการวิ่งแทบจะ 24 ชม. “ไม่ติดเวลาห้ามอะไรเลย” (รองผู้กำกับการจราจรสถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง, การสื่อสารส่วนบุคคล, 23 มกราคม 2567)

“พฤติกรรมของคนใช้รถใช้ถนนในปัจจุบันเป็นปัญหาพอสมควรเลยครับ ขับ รถย้อนศร ขับรถบนทางเท้า โดยไม่แยแสคนเดินบนทางเท้า จนบางที่ประชาชนที่ เดินบนทางเท้าต้องมาขอบคุณเจ้าหน้าที่เวลาเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานในพื้นที่ เพราะ ทำให้เค้าสามารถใช้ทางเท้าได้สะดวกขึ้น คนมีความเร่งรีบมากขึ้น เองง่ายของ ตัวเองทำให้เกิดปัญหา” (หัวหน้าเทคนิคฯ เขตหลักสี่, การสื่อสารส่วนบุคคล, 29 กุมภาพันธ์ 2567)

“เรียกว่า แย่มากเลยดีกว่า ยิ่งช่วงโมงเร่งด่วนที่พวกเราเห็นก็คือ เค้าจะไม่สนใจ กฎหมายจราจรกันเลย รถรานี้ต้องแย่งทางกันเลยอะ บีบแตรใส่กัน ในระหว่างที่

เราอำนวยความสะดวกด้านจราจรบนท้องถนนอยู่ จะให้ซ้ายไปก่อน ขวาไปก่อน มันก็จะมีผู้ฝ่าฝืนสัญญาณ บีบสัญญาณแตรใส่เจ้าหน้าที่ก็มี พวกมอเตอร์ไซค์ที่เจอช่วงนี้ส่วนใหญ่ ก็จะไม่ค่อยพกใบอนุญาตขับขี่ ซึ่งอาจจะไม่มีเลยด้วยซ้ำ เด็กขับเยอะขึ้น รถแต่ง รถแข่งเยอะ ในพื้นที่ของผมเป็นเส้นทางผ่านรถบรรทุก รถดิน รถหิน ที่จะมาแจ้งวัฒนะ ไปลาดกระบัง มีนบุรีเยอะ” (รองสารวัตรจราจร สถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง, การสื่อสารส่วนบุคคล, 18 มกราคม 2567)

“เราไม่สามารถที่จะบังคับใช้กฎหมายได้ เพราะตัวผู้ขับขี่เองเป็นอันดับหนึ่งในเรื่องฝ่าฝืนกฎหมาย กฎหมายมันก็ยังแข็งแรงอยู่นะครับ แต่คนไม่กลัว เพราะการบังคับใช้มันยังไม่ดีพอ เราออกไปสั่งไปจริง แต่ว่าก็ไม่ได้แปลว่าเค้าจะมาชำระหรือได้รับการลงโทษอย่างแท้จริง เค้าอาจจะเพิกเฉยไม่สนใจกับใบสั่งที่ได้ก็ได้ ในตอนนี้อาจจะเพิ่มขึ้นมาว่า ถ้าไม่ชำระใบสั่งก็จะต่อ พ.ร.บ. ไม่ได้ แต่มันก็ได้แค่กับรถยนต์ กับมอเตอร์ไซค์ยังใช้แบบนี้ไม่ได้ ไม่มีผลกระทบกับเค้าเลย บางคนไม่ยอมจ่ายจริง ๆ ก็ปล่อยให้ขาดต่อภาษีไปเลย เมื่อก่อนคนจะกลัวมากกว่านี้จริงครับ ในส่วนของพฤติกรรมของผู้ใช้รถยนต์ ช่วงนี้การจราจรในพื้นที่เราค่อนข้างติดขัดมากกว่าเมื่อก่อน

ผมทำงานอยู่ตามแยกสำคัญจะเห็นความแตกต่างได้อย่างชัดเจน เวลาไฟจราจรเนี่ย ผมต้องสังเกตพฤติกรรมของคนขับรถในแต่ละด้าน แต่ละช่วงเวลาด้วย ส่วนใหญ่ที่ผมเห็นเลยคือเล่นโทรศัพท์ระหว่างขับรถ เป็นปัญหาหลักเลย ที่ทำให้เกิดการจราจรติดขัด เพราะการเคลื่อนตัวรถช้า และอาจทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ เรื่องความเร็วเกินกำหนด ไม่ค่อยเจอครับ เพราะในกรุงเทพฯ มักใช้ความเร็วกันไม่ค่อยได้อยู่แล้ว” (ตำรวจจราจรชั้นประทวน สถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง, การสื่อสารส่วนบุคคล, 19 มกราคม 2567)

“การไม่เคารพกฎจราจรของรถมอเตอร์ไซค์ที่มักฝ่าฝืนสัญญาณไฟ ขาดน้ำใจ ไร้จิตสำนึก ทำให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง อยากให้เจ้าหน้าที่มีการกวดขัน หรือการใช้กฎหมายที่เข้มงวดกับคนเหล่านี้” (ตัวแทนภาคประชาชน 1, การสื่อสารส่วนบุคคล, 4 มีนาคม 2567)

“พฤติกรรมมักง่ายที่มากขึ้น ทำให้เกิดการจรรยาบรรณติดขัด เติมนรถไม่สะดวก อัตราการเกิดอุบัติเหตุเพิ่มมากขึ้น คนขับรถก็ดขวางทางจรรยาบรรณมากขึ้น ไม่คำนึงถึงเพื่อนร่วมทาง เอาประโยชน์ตัวเองเป็นที่ตั้ง คนเริ่มรู้มาก ใช้โซเชียลเป็นเครื่องมือในการลงโทษมากกว่ากฎหมาย ทำให้คนเริ่มคิดแค่ความสะใจ ไม่ใช่ความถูกต้อง การทำงานของเจ้าหน้าที่น่าจะลำบากมากขึ้น ไม่อยากมีประเด็นข้อโต้แย้งในสังคม ไม่อยากเอาตัวเองไปเสี่ยงกับการเป็นกระแส คนไม่รู้ถูกผิด สิ่งที่ได้ทำตอนนี้คือ ตั้งสติ และพยายามยึดความถูกต้องตามกฎหมาย” (ตัวแทนภาคประชาชน 2, การสื่อสารส่วนบุคคล, 4 มีนาคม 2567)

“พฤติกรรมที่พบเห็นตอนนี้ จะเป็นเรื่องความเคยชินของผู้ใช้รถใช้ถนน ณ ตอนนี้นะครับ เป็นนิสัยส่วนบุคคลเป็นคนคนไป บางคนก็เกิดจากความเคยชิน บางคนก็ไม่รู้ เคยฟังมา เคยทำมา เคยทำได้ก็ทำต่อไป ซึ่งได้รับข้อมูลมาผิด พอเกิดการบังคับใช้กฎหมายก็เลยกลายเป็นข้อโต้แย้งกัน ว่าเคยทำได้ทำไมวันนี้ทำไม่ได้ ข้อมูลที่ประชาชนได้รับในเรื่องข้อบังคับทางกฎหมายจราจรไม่เพียงพอครับ มันเริ่มต้นจากการทำใบขับขี่แล้ว ทฤษฎีมันโอเคครับ แต่ในการใช้ชีวิตจริงเนี่ย คนส่วนหนึ่งไม่ปฏิบัติตามทฤษฎีที่ได้รับการอบรมมา พฤติกรรมการทำผิดกฎจราจรไม่ได้ขึ้นอยู่กับประเภทรถด้วยนะครับ เป็นกับรถทุกประเภท ความมักง่าย ความไม่รู้กฎหมาย และความประมาท ยิ่งในพื้นที่ทั้งสองห้องนะครับ ที่เห็นชัดคือฝ่าไฟแดง คิดว่าตัวเองไปได้ ตัวเองพ้น มันก็ทำให้เกิดอุบัติเหตุง่าย และก็เกิดอุบัติเหตุหนัก ๆ ทั้งนั้นครับ” (อาสาสมัครงานจราจร สถานีตำรวจนครบาลทั้งสองห้อง, การสื่อสารส่วนบุคคล, 28 กุมภาพันธ์ 2567)

“การใส่ใจในหน้าที่หรือวินัยจราจรของคนลดน้อยลง หลายคนไม่คำนึงถึงความปลอดภัยในการขับขี่รถ ความปลอดภัยของเพื่อนร่วมทาง คนไทยจะใช้ความสะดวกมาเป็นตัวตั้ง พฤติกรรมก็เลยจะเอาที่ง่าย อยากทำอะไรตรงไหนก็ทำ ความใส่ใจในหน้าที่ปฏิบัติ ความรับผิดชอบต่อสังคมลดน้อยลง ซึ่งพฤติกรรมเหล่านี้ไม่ใช่เรื่องใหม่ เป็นเรื่องที่เกิดขึ้นมานานแล้ว เพียงแต่ว่าทุกวันนี้ ทุกคนจะอ้างว่าเป็นสิทธิของตัวเองในการกระทำการใดใด การทำหน้าที่พลเมืองที่ดี ปฏิบัติตาม

กฎหมาย มันหายไปเรื่อย ๆ วินัยจรรยาจึงถูกเพิกเฉยไปด้วย สภาพแวดล้อมที่เปลี่ยน

อาทิ ถนนกำแพงเพชร 6 ในเขตพื้นที่ทุ่งสองห้องนี้ ทางกายภาพเนี่ย เราจะเห็นได้เลยว่า มันทำให้พฤติกรรมคนเปลี่ยนด้วย เราขับรถมาตามถนนนี้เร็ว ๆ เนี่ย เราจะมองไม่ค่อยเห็นสัญญาณไฟ เนื่องจากเสาที่ติดตั้งสัญญาณไฟมันอยู่ลึกเข้าไปด้านข้างของถนน ขับมาเร็ว ๆ เนี่ย แล้วเห็นไฟในระยะกระชั้นชิดเนี่ย มันพร้อมจะฝ่าฝืนสัญญาณไฟเลย ทั้งที่อาจจะไม่ได้ตั้งใจจะฝ่าฝืนหรอก แต่ด้วยความเร็วของรถมันไม่สามารถจะหยุดตามสัญญาณไฟในทันทีที่เห็นได้

หรือบางทีกับถนนเส้นนี้เราเข้าใจว่ามันเป็นเส้นทางตรง แต่ขับไปจริง ๆ มันจะมีต่อหน้าขนาดใหญ่ขวางเส้นทางอยู่ ทางกายภาพมันจึงมีผลต่อพฤติกรรม ก่อนที่จะมีรถไฟฟ้า รถมอเตอร์ไซด์จะจอดตรงที่ที่ถูกจัดไว้ให้สำหรับมอเตอร์ไซด์จอดแต่พอมีรถไฟฟ้า มอเตอร์ไซด์ก็ไปจอดกันใต้รถไฟฟ้าเพราะมีหลังคาร่วมกันแดด ก็เลยไม่ค่อยมีใครจอดในที่ที่จัดไว้ให้ ก็เป็นเพราะสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยน จึงทำให้พฤติกรรมคนเปลี่ยนในทางกฎหมาย

การบังคับใช้กฎหมายมีผลต่อพฤติกรรม เพราะคนไทยคือ การทำตามใจคือไทยแท้ เหมือนจะชอบอิสระ ไม่บังคับก็ไม่ทำ การบังคับใช้กฎหมาย คนจะกลัวก็ต่อเมื่อมีการนำมาบังคับใช้อย่างเข้มขันจริงจัง ทุกวันนี้เราจะเห็นว่า คนสวมใส่หมวกนิรภัยน้อยลงมาก หลายคนเอาไป แต่ก็ไม่ได้ใส่ จะใส่ก็ต่อเมื่อเห็นตำรวจ นั่นหมายถึงว่า การบังคับใช้มันมีผลต่อพฤติกรรมคน แต่มันไม่ได้มีตลอดเวลา แต่มันมีผลตอนที่คนเห็นตำรวจ เพราะฉะนั้นการบังคับใช้กฎหมายจะมีผลอย่างมากต่อพฤติกรรมของคน แต่ในระยะยาวก็อาจจะต้องนำเทคโนโลยีเข้ามาช่วย เพราะกำลังคนของตำรวจจรรยาคงไม่สามารถมายืนประจำทุกพื้นที่ได้ตลอดเวลาต้องทำให้เห็นว่าเทคโนโลยีที่นำมาใช้ สร้างการรับรู้ให้กับประชาชนว่า ตรงนี้มีกล้องนะ ตรงนี้มีตำรวจจับความเร็วนะ ถ้าเราขับรถมาเนี่ย เห็นสัญลักษณ์กล้องตรวจจับความเร็วเนี่ย สัญชาตญาณของเราจะลดความเร็วในการขับรถลงทันที” (นักวิชาการด้านงานจราจร จากบริษัท กลางประกันภัย จำกัด (มหาชน), การสื่อสารส่วนบุคคล, 1 มีนาคม 2567)

4.1.5 นโยบายภาครัฐด้านการบังคับใช้กฎหมายจราจร

กฎหมายจราจรที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน ได้ถูกปรับให้มีความเข้มงวด จริงจัง และสอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบันให้มากที่สุด โดยได้กำหนดตั้งเป้าหมาย ให้มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นน้อยที่สุด รวมถึงการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุให้น้อยลงกว่าปีที่ผ่านมา โดยใช้ตัวชี้วัด กฎหมาย นโยบาย คำสั่งต่าง ๆ กำหนดให้ผู้ปฏิบัติตามหน่วยต่างๆ ปฏิบัติตามที่ภาครัฐกำหนด แต่ยังคงขาดความชัดเจนจากภาครัฐ ในแนวทางปฏิบัติที่มีการเปลี่ยนแปลง ขาดการสร้างความรับรู้ในกับทั้งตัวเจ้าหน้าที่เอง และประชาชนอย่างต่อเนื่อง ขาดการดำเนินการอย่างต่อเนื่องในการร่วมมือระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการใช้กฎหมายจราจรในพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง ขาดการติดตามผลการดำเนินงาน หรือบทลงโทษของหน่วยงานที่ละเลยการปฏิบัติหน้าที่

ซึ่งปัจจุบันทางกรุงเทพมหานครได้มีการจัดทำแอปพลิเคชัน Fondu ขึ้นมาเพื่อให้ประชาชนสามารถแจ้งข้อร้องเรียนปัญหาต่าง ๆ รวมถึงปัญหาด้านการจราจรมาที่แอปพลิเคชันนี้ และหากผู้ร้องเรียนแจ้งเข้ามาแต่แจ้งถึงหน่วยงานที่ไม่เกี่ยวข้องจะถูกส่งต่อมาหน่วยงานอื่น ๆ ที่คาดว่าจะเกี่ยวข้อง ทำให้เกิดการแก้ปัญหาที่ล่าช้า ช้าซ้อน ตรงกับข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์

“การบังคับใช้กฎหมายก็คงต้องปฏิบัติอย่างเสมอภาค ไม่เลือกปฏิบัติ ปรับกระบวนการ และนำเทคโนโลยีต่าง ๆ เข้ามาช่วยในการทำงาน การลงโทษต้องให้เหมาะสมกับสถานการณ์ว่าควรจะมีโทษ หรือวิธีการในการนำคนกระทำผิดเข้าสู่กระบวนการ และมีผลในทางปฏิบัติ ทำให้คนอยู่ในกรอบของกฎหมาย เคารพกฎจราจร ซึ่งเป็นกฎแห่งความปลอดภัย เพราะมีผลในการลดจำนวนอุบัติเหตุได้จริงครับ

ตอนนี้ปัญหาใหญ่คือเรื่องคนไม่เคารพกฎจราจรกัน ปัญหาที่มาจากกายภาพหรืออย่างอื่นผมว่าน้อย ไม่ได้มากพอที่จะเป็นปัจจัยสำคัญในการทำให้เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนมากเท่าพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนนเอง” (รองผู้บัญชาการตำรวจนครบาล, การสื่อสารส่วนบุคคล, 4 มีนาคม 2567)

“นโยบายของรัฐบาลในการบังคับใช้กฎหมายจราจรในอนาคต รัฐต้องกลับไปคิด ทบทวนใหม่ว่า ปัจจุบัน กฎหมายที่ออกมา นั้นเหมาะสมแล้วหรือไม่ จะเห็นกฎหมาย รวมถึง นโยบายต่างๆ ที่บังคับใช้ในปัจจุบัน ไม่เหมาะสมอย่างยิ่ง โดยวัดได้จาก อุบัติเหตุที่มีผู้เสียชีวิตเยอะขึ้น เห็นผู้กระทำความผิดทางด้านจราจรเยอะขึ้น

นโยบายด้านงานจราจรในประเทศไทย ต้องเปลี่ยนแปลงไปทางบังคับให้เข้มงวดขึ้น ปรับให้หนักขึ้น เพื่อควบคุมไม่ให้ประชาชนทำผิดมากขึ้น จึงจะแก้ปัญหาด้านการจราจรได้ดีขึ้น ซึ่งหากการบังคับให้เข้มงวดขึ้น หรือตึงมาก ก็สามารถผ่อนหรือบังคับให้เข้มงวดน้อยลงได้” (รองผู้บังคับการตำรวจนครบาล 2, การสื่อสารส่วนบุคคล, 4 มีนาคม 2567)

“ในเชิงนโยบายภาครัฐ กฎหมายที่เกี่ยวข้องทั้งหมดมันควรจะสอดคล้องกัน ไปในทิศทางเดียวกัน เพื่อมุ่งหวังที่จะสร้างวินัยจราจร คำว่าวินัยจราจรเนี่ย หมายถึง การเคารพและการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร มันควรจะเป็นไปในทิศทางอย่างนั้น พระราชบัญญัติรถยนต์ พระราชบัญญัติขนส่ง พระราชบัญญัติจราจร ให้มันสอดคล้องกัน มีการจับ ปรับ สร้างนี่คือการสร้างเสริมวินัยจราจร พระราชบัญญัติปรับเป็นพินัยเนี่ย ไปลดความเข้มข้นของการบังคับใช้กฎหมาย ทำให้โทษเบาลง หรือแทบไม่ได้รับโทษเลย และเกิดความยุ่งยากของผู้ปฏิบัติ ผู้ปฏิบัติก็ไม่อยากทำงาน และนโยบายการทำงานจากส่วนกลางก็ยังไม่ชัดเจนว่าต้องทำอะไรที่จะถูกต้อง เป็นไปได้ เมื่อผู้ปฏิบัติงานไม่จับ ผู้กระทำผิดก็เลยกระทำผิดมากขึ้น เกิดพฤติกรรมเลียนแบบในการกระทำผิดมากขึ้น” (ผู้กำกับการสถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง, การสื่อสารส่วนบุคคล, 29 กุมภาพันธ์ 2567)

“ข้อกฎหมายที่ออกมามันเอื้อผู้กระทำผิดมากกว่า ส่วนกลางของเราเนี่ย ยังไม่สามารถออกระเบียบหรือคำสั่ง ที่มาหักล้างข้อกฎหมายปรับเป็นพินัยนี้ได้ เพราะหน่วยงานที่เป็นผู้ออกกฎหมายเนี่ยสูงกว่าตำรวจ เกินอำนาจของตร.ได้ ดังนั้น เชื่อว่านโยบายที่ออกมายังไงก็ไม่น่าที่จะทำงานได้ในขณะนี้ มันไม่เหมาะกับสถานการณ์ปัจจุบันเลย

ถ้าเป็นแนวทางแก้ไขของผมนะ ผมว่ากฎหมายตัวเก่ามันก็ดีอยู่แล้วนะ ที่ให้อำนาจการบังคับกฎหมายกับผู้ปฏิบัติงานนะ ตอนนี้อนุญาโทษใหม่เนี่ย ผู้ปฏิบัติก็งงไปหมด ไม่รู้จะออกมาในแนวทางไหน ยังไม่รู้เลยว่า จะให้ทำอะไรบ้าง ผมก็เลยต้องการความชัดเจนจากส่วนกลางเพื่อจะได้นำไปปฏิบัติงานได้อย่างถูกต้อง ถ้ายังแก้ไม่ได้ ผมก็อยากให้กลับไปใช้กฎหมายเก่าไปก่อน” (รองสารวัตรจราจร สถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง, การสื่อสารส่วนบุคคล, 18 มกราคม 2567)

“แนวทางการปฏิบัติงานจากส่วนกลางยังไม่ชัดเจน ไม่เหมาะสมกับการปฏิบัติงานในพื้นที่เรา การจะบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยการปรับเป็นพินัยก็ยังไม่สามารถใช้ไม่ได้

ผมเข้าใจนะว่าในแนวทางของเค้าเนี่ย ต้องการให้ตัดเตือนก่อน แล้วปรับเป็นเสตีป ถ้าสิ่งที่เค้าต้องการทำมันเกิดผลเป็นรูปธรรมเนี่ย ผมว่ามันดีนะ ถ้ามีฐานข้อมูลที่รองรับการใช้งานของผู้ปฏิบัติงานได้ดีขึ้นด้วยผมว่าดีเลย เราจะได้เห็นได้เลยว่าพฤติกรรมผู้ขับขี่คนนี้เป็นอย่างไร จะได้ปรับตามความเหมาะสมอย่างแท้จริง ส่วนนโยบายอื่น ในช่วงนี้ผมว่า ตร.กำลังวุ่นวายกับกฎหมายการปรับเป็นพินัย ก็เลยไม่มีนโยบายอื่นใหม่ ๆ อะไรออกมา ซึ่งเรื่องนี้ก็ยังไม่ชัดเจนกับคนทำงานว่าทำอะไรได้ไม่ได้ แล้วก็หลักเกณฑ์ขั้นต้นเราต้องทำยังไงบ้าง ยังไม่รู้ที่ถูกต้องชัดเจนเลย ส่วนข้อจำกัดในการพัฒนา ผมว่า งานจราจรมันเป็นงานรูทีนไปแล้วครับ แก้ไขตามหน้างานแต่ละวัน ไม่ได้มีความท้าทายหวังผลอะไรมากไม่ได้คิดว่าทำให้ต้องพัฒนาอะไร” (ตำรวจจราจรชั้นประทวน สถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง, การสื่อสารส่วนบุคคล, 19 มกราคม 2567)

“มันมีกฎหมายที่มันเชื่อมโยงกันอยู่แล้วระหว่างกฎหมายจราจร กับกฎหมายยาเสพติด มันเคยจับพร้อมกันได้ เดี่ยวนี้มันทำแบบเดิมไม่ได้ เวลาเจอคนทำผิดกฎหมายเราจับได้แค่จราจร เราไม่สามารถขยายจับไปส่วนอื่นได้ มันน่าจะปรับในเรื่องของการให้อำนาจการจับกุม เพื่อให้มีศักยภาพในการทำงานมากขึ้น รวมถึงการเพิ่มกำลังพลร่วมด้วย” (อาสาสมัครงานจราจร สถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง, การสื่อสารส่วนบุคคล, 28 กุมภาพันธ์ 2567)

“อยากให้มีการตั้งด่านจับปรับผู้กระทำความผิดเหมือนเดิม เพื่อให้การใช้รถใช้ถนนมันดีกว่าที่เป็นอยู่ทุกวันนี้ คนทำถูก เหมือนโดนคนทำผิดเอาเปรียบอยู่ตลอดเวลา ทุกคนก็มีเหตุจำเป็น อยากเร่งรีบ อยากสะดวกทั้งนั้น แต่พอไม่มีการกวดขันจากเจ้าหน้าที่ มันก็เลยเหมือนไม่มีกฎกติกาอะไรเลย” (ตัวแทนภาคประชาชน 2, การสื่อสารส่วนบุคคล, 4 มีนาคม 2567)

“การบังคับใช้กฎหมายในบ้านเราเนี่ย มันไม่ใช่ในแง่ของการบังคับใช้กฎหมายอย่างเดียว แต่เป็นเรื่องมาตรการองค์กร ธรรมเนียมชุมชน ก็คือบทบาทที่ใช้ในชุมชนที่คนรวมกลุ่มอยู่ ถ้ามีการขยายในเรื่องการให้ความรู้ด้านกฎหมายกระจายออกไปในชุมชน สร้างการรับรู้ ปลุกฝังความรู้ตั้งแต่วัยเด็ก ในโรงเรียน ในที่ทำงาน ในชุมชน ถ้าปลุกฝังได้ การบังคับใช้กฎหมายจะเป็นแค่การป้องกัน ไม่ใช่การบังคับ ทุกวันนี้เราพึ่งพาการบังคับใช้กฎหมายซึ่งเป็นกระบวนการกลางน้ำ เราลืมนึกไปถึงกระบวนการต้นน้ำ ซึ่งชุมชนก็ต้องเข้ามามีส่วนร่วม เข้ามาสื่อสารในข้อกฎหมายที่ประชาชนควรรับรู้ กฎหมายมันจะขลังและศักดิ์สิทธิ์โดยไม่ต้องใช้แรงมากมาย ถ้าเราได้รับความร่วมมือจากภาคประชาชน ให้ความรู้เรื่องกฎหมายมันอยู่ในชีวิตประจำวันของเรา โดยไม่ต้องมีการบังคับให้รับรู้ หรือกระทำ ถ้าคนส่วนใหญ่รู้หน้าที่ของตนเองตามกฎหมายว่าต้องทำอะไร ห้ามทำอย่างไร การบังคับใช้กฎหมายมันจะถูกใช้แค่กับคนที่ฝ่าฝืนกฎหมายเท่านั้น แต่ทุกวันนี้การบังคับใช้กฎหมายยังต้องไปยุ่งไปตีทั้งคนที่ทำถูกกฎหมายและผิดกฎหมาย เพราะคนส่วนใหญ่ทำไม่ถูก” (นักวิชาการด้านงานจราจร จากบริษัท กลางประกันภัย จำกัด (มหาชน), การสื่อสารส่วนบุคคล, 1 มีนาคม 2567)

4.1.6 งบประมาณที่สนับสนุนการบังคับใช้กฎหมายจราจร

งบประมาณเป็น 1 ในปัจจัยสำคัญที่จะทำให้การบังคับใช้กฎหมายจราจรเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน กรณีพื้นที่รับผิดชอบสถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้องประสบความสำเร็จ ซึ่งปัจจุบันได้มีการปรับปรุงงบประมาณมาอย่างต่อเนื่อง แต่ยังไม่เพียงพอกับปัญหาในปัจจุบัน ผู้วิจัยได้รวบรวมปัญหาที่เกี่ยวข้องกับงบประมาณที่จะช่วยสนับสนุนการบังคับใช้กฎหมายจราจรเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน กรณีพื้นที่รับผิดชอบสถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง ดังนี้

4.1.6.1 วัสดุอุปกรณ์ที่ใช้ในการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจ เช่น กล้องบันทึกภาพขณะปฏิบัติหน้าที่ กล้องบันทึกภาพผู้กระทำความผิดตามจุดเสี่ยง เลือ้สะท้อนแสง กรวยกั้นถนน ยานพาหนะ ค่าเชื้อเพลิง และค่าบำรุงรักษายานพาหนะสำหรับทำงาน ซึ่งยังต้องขอรับการสนับสนุนจากหน่วยงานภายนอกเพิ่มเติมจากงบประมาณที่มีอยู่ หรือบางอย่างต้องใช้เงินส่วนตัวของเจ้าหน้าที่เอง

4.1.6.2 ขาดเทคโนโลยี เช่น แอปพลิเคชันที่สามารถตรวจสอบข้อมูลของผู้ขับขี่เพื่อนำมาขยายผลได้จากแอปพลิเคชันเดียว มีการดำเนินการในแอปพลิเคชันที่ซ้ำซ้อน หรือแอปพลิเคชันใช้งานไม่ได้ ไม่สมบูรณ์

4.1.6.3 การฝึกอบรมให้ความรู้แก่เจ้าหน้าที่ซึ่งเป็นผู้ปฏิบัติหน้าที่โดยตรง ยังขาดความรู้ความเข้าใจในงาน การวินิจฉัยใช้ดุลยพินิจในการปฏิบัติงาน

4.1.6.4 จำนวนเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในเขตพื้นที่ตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง มีสัดส่วนน้อยเมื่อเทียบกับพื้นที่ในความดูแล และคดีจราจรที่เพิ่มมากขึ้น มีผลต่อการปฏิบัติงานสวัสดิการที่ยังไม่เพียงพอ ทำให้ขาดขวัญกำลังใจในการปฏิบัติงาน

ดังที่ผู้ให้ข้อมูลได้กล่าวไว้

“เรื่องกล้อง และการประมวลผลทางคอมพิวเตอร์รับ การส่งผลทางอิเล็กทรอนิกส์ให้รวดเร็ว ไม่เป็นภาระของคนทำงาน ไม่ทำให้งานค้างค้ำ อาจจะมองถึงการตั้งศาลที่จะดำเนินคดีด้านงานจราจรอย่างเดียวด้วยซ้ำไป เพื่อให้หน้าคนกระทำความผิดเข้าสู่กระบวนการลงโทษได้อย่างรวดเร็วขึ้น บังคับได้จริง การทำระบบ การสร้างฐานข้อมูล การเก็บสถิติการกระทำความผิดต่าง ๆ” (รองผู้บัญชาการตำรวจนครบาล, การสื่อสารส่วนบุคคล, 4 มีนาคม 2567)

“ปัจจัยที่สำคัญ คือ กำลังพล เพราะเนื่องจากแต่ละพื้นที่ขาดกำลังพลอย่างมาก รวมถึงงบประมาณทางด้านอุปกรณ์ กล้อง ตรวจจับการกระทำความผิดต่าง ๆ ซึ่งหากได้กล้อง จะทำให้ไม่ต้องใช้กำลังพลในการปฏิบัติหน้าที่ รวมทั้งลดการกระทบกระทั่งความขัดแย้งต่างต่างได้มากยิ่งขึ้น

ในปัจจุบันมีการนำเทคโนโลยีมาใช้ในการในงานจราจรมากขึ้น แต่ก็ยังไม่เพียงพอ ซึ่งโดยสภาพของสถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง มีเส้นทางหลักอยู่ 3 เส้นทาง คือ 1.ถนนงามวงศ์วาน 2.ถนนแจ้งวัฒนะ และ 3.ถนนกำแพงเพชร 6 ซึ่งแต่ละเส้นทาง มีเพียงกล้องของกรุงเทพมหานคร ที่ใช้ในการควบคุมปริมาณรถที่ใช้เส้นทาง หรือ เป็นกล้องวงจรปิดทั่วไป ที่ใช้ในการไล่ตรวจสอบคนร้ายที่กระทำความผิดทางอาญา แต่ยังไม่มียุทธศาสตร์ AI หรือกล้องที่จับผู้กระทำความผิดในข้อหาจราจรอาทิ กล้องสำหรับ ตรวจจับผู้กระทำความผิดจราจรในข้อหา ขับขี่รถบนทางเท้า ขับขี่รถฝ่าฝืนเส้นทางที่บ ฝ่าฝืนเครื่องหมายจราจร เป็นต้น” (รองผู้บังคับการตำรวจนครบาล 2, การสื่อสารส่วนบุคคล, 4 มีนาคม 2567)

“กำลังพลก่อนเลย กำลังพลเนี่ย ไม่ได้ส่งผลในการบังคับใช้กฎหมายนะ แต่ส่งผลในเรื่องของถ้าเรามีกำลังพลมากขึ้น จะทำให้การกวดขันในการจับกุมเนี่ยมีมาก

ขึ้น ส่วนเทคโนโลยีที่ใช้ กล้องวงจรปิดเนี่ยมันสำคัญมาก เพราะว่ามันเป็นการเพิ่ม การมองเห็นของเราให้เพิ่มมากขึ้น และสามารถที่จะย้อนกลับมาดูได้ อำนวย ความสะดวกในการทำงานของบุคลากรได้ ในแง่ผู้ปฏิบัติเองก็มีการเสนอให้ติดตั้ง กล้องวงจรปิดตามหัวสะพาน ทางบีบ แต่ก็ยังติดในเรื่องงบประมาณ” (ผู้กำกับ การสถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง, การสื่อสารส่วนบุคคล, 29 กุมภาพันธ์ 2567)

“งบประมาณของพวกเรานี้น้อยมากนะครับ ไม่ว่าจะ เป็นอุปกรณ์ที่จะอำนวยความสะดวก สะดวกในการตั้งด่าน หรืออุปกรณ์ที่อำนวยความสะดวกในการจราจร บ้ายต่าง ๆ สื่อการรณรงค์ งบประมาณค่อนข้างขาดแคลนมากครับ ตำรวจจราจรเนี่ยเรียกได้ ว่า ทำงานบนความขาดแคลน หากได้รับการสนับสนุนด้านงบประมาณ และการ ให้ความรู้กับบุคลากรมากขึ้น ก็จะเป็นประโยชน์กับพี่น้องประชาชนมากกว่าที่ เป็นอยู่ในปัจจุบันนะครับ

ถ้าเป็นไปได้ ผมอยากได้อุปกรณ์ที่พร้อมใช้ได้ทันที บ้ายเตือนต่าง ๆ งบประมาณที่ เกี่ยวกับการประชาสัมพันธ์ให้ความรู้ด้านกฎหมายจราจรกับประชาชนทั่วไป ส่วน วัสดุ อุปกรณ์ประจำตัวที่ใช้ในการทำงานของตำรวจจราจรในสถานีตำรวจนคร บาลทุ่งสองห้องเอง ผมว่ายังมีพร้อมอยู่ ไม่ได้ถือว่าขาดแคลนอะไรครับ

ที่ผมกำลังคิดว่าอยากจะเสนอขอเพิ่มเติมก็คือ กล้องในการบันทึกภาพกระทำ ความผิด ให้ตรวจจับโดยระบบ AI กล้องตรวจจับความเร็ว ที่สามารถอำนวยความสะดวก สะดวกให้กับตำรวจจราจร ไม่ต้องใช้บุคลากรไปประจำตามแยกโดยไม่จำเป็น อยากได้เทคโนโลยีที่กล้องสามารถบันทึกภาพแล้วสามารถส่งข้อมูลทะเบียนรถ ผู้ ครอบครองรถ เข้ามาในฐานข้อมูลเพื่อดำเนินการตามกฎหมายได้ทันที เพื่อลด ความขัดแย้งระหว่างเจ้าหน้าที่ตำรวจกับผู้กระทำความผิด

ทุกวันนี้มีผลมากนะครับ อย่างเช่นเรานำกล้อง CCTV มาใช้ในการตรวจสอบ สภาพการจราจรนะครับ ทำให้เราทราบว่ามีปริมาณรถเนี่ยหนาแน่นในพื้นที่ส่วน ไหนบ้าง เพราะกำลังจราจรของเราไม่เพียงพอหรอกครับ ในการดูแลครอบคลุมทั้ง พื้นที่ เราจึงต้องนำเทคโนโลยีเข้ามาใช้เพื่อช่วยอำนวยความสะดวกในการทำงาน รวมถึงการออกไปสั่งอิเล็กทรอนิกส์ ที่เราจะต้องนำมาใช้ เรามีช่องทางการ

ร้องเรียนที่เรียกว่า ฟองดู มีประโยชน์มาก เป็นช่องทางที่ทำให้ประชาชนได้สื่อสารกับตำรวจได้ง่ายขึ้น

ส่วนเทคโนโลยีอื่น ๆ ตอนนี้ในพื้นที่ใช้กำลังคนเป็นหลักเลยครับ การติดกล้อง Body Camera ของตำรวจก็ดีนะครับ ใช้ประโยชน์ในการตั้งด่านตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ในการตั้งด่านตอนนี้เรามีเทคโนโลยีการลิงค์ข้อมูล เค้เรียกว่าระบบ TPSC นะครับ ก็คือว่า เป็นการลงระบบข้อมูลการตั้งด่าน ต้องมีการลงข้อมูลก่อนการตั้งด่านทุกครั้ง ถ้าไม่ลงด่านที่ตั้งจะถือว่าเป็นด่านที่ไม่ถูกต้องตามกฎหมาย หลังจากทีลงข้อมูลแล้วจะต้องมีการรายงานที่เราเลิกด่านตอนไหน มีการรายงานผลว่า มีการจับกุมหรือตรวจค้นอะไรไปบ้าง เป็นการตรวจสอบการทำงานของเจ้าหน้าที่อย่างหนึ่ง รวมถึงในขณะที่เราตั้งด่านนะครับ ต้องมีกล้องไม่ว่าจะเป็นก่อนเข้าด่าน ระหว่างตรวจค้น หรือแม้กระทั่งขณะออกด่าน โดยเจ้าหน้าที่จะต้องติดกล้อง Body Camera ระหว่างปฏิบัติงานทุกครั้ง ตำรวจจราจรสามารถเช็คข้อมูลการกระทำผิดกฎหมายของผู้ขับขี่ได้ทันที ไม่ต้องไปตรวจสอบจากที่อื่น แอปพลิเคชันต่าง ๆ นอกจากอำนวยความสะดวกให้กับเจ้าหน้าที่ตำรวจแล้ว ยังมีผลทำให้ผู้ขับขี่ได้รับทราบข้อมูลการกระทำผิดกฎหมายจราจรของตนได้ด้วยตัวเอง และระมัดระวังในการขับขี่มากยิ่งขึ้นได้ ถือเป็นประโยชน์มากครับ” (รองผู้กำกับการจราจรสถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง, การสื่อสารส่วนบุคคล, 23 มกราคม 2567)

“สิ่งที่ต้องการจริงๆตอนนี้เป็นเรื่องของสิ่งที่อำนวยความสะดวกการทำงานของตำรวจจราจร เช่น แท่งแบรีเออร์ กรวยยาง แผงเหล็ก บ้ายห้ามจอด ห้ามย้อนศร ให้มากขึ้น ทันกับสถานการณ์ปัญหาในพื้นที่ที่เพิ่มมากขึ้น” (หัวหน้าเทศกิจ เขตหลักสี่, การสื่อสารส่วนบุคคล, 29 กุมภาพันธ์ 2567)

“ควรให้เพิ่มนะ เกี่ยวกับพวกเชื้อเพลิง น้ำมัน พวกนี้อะนะ สำหรับการไปตรวจจุดต่าง ๆ แล้วก็จะอะไรนะ ขวัญกำลังใจก็พวกเบียดเสียด หรือเปอร์เซ็นต์ของไบสิ่ง การให้เบียดเสียดในการทำงานล่วงเวลา อยากจะให้มีกล้องติดตัวสำหรับแต่ละคน เพื่อใช้บันทึกภาพในระหว่างปฏิบัติหน้าที่ เพื่อป้องกันตัวเราได้

ที่จริงมันก็มีมาจากส่วนกลางบ้างนะ แต่มันเสียไปหมดแล้ว มันเคยมีนะ แต่ไม่พร้อมที่จะใช้งาน ซ้ำрутไปหมดแล้ว ไม่พร้อมที่จะใช้งานได้เลย ทุกวันนี้ก็เลยต้องใช้มือถือส่วนตัวถ่ายในการทำงาน (รองสารวัตรจรรยาพร สถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง, การสื่อสารส่วนบุคคล, 18 มกราคม 2567)

“เรื่องของกำลังพลเป็นหลักนะครับ ทุกวันนี้ใช้อาสา ใช้ รมภ.นะครับในการกวดสัญญาณไฟจราจร กำลังพลไม่เพียงพอจริง ๆ ต้องช่วยกันครับ” (เจ้าหน้าที่เทคนิคอาวุโส เขตหลักสี่, การสื่อสารส่วนบุคคล, 29 กุมภาพันธ์ 2567)

“น่าจะเป็นกล่องอย่างเดียวเลยครับ ที่ใช้สำหรับดูสภาพการจราจร ดูรถฝ่าไฟแดง ตรวจสอบผู้กระทำผิด หรือใช้เพื่อการออกไปส่งสำหรับดูทะเบียนรถผู้ฝ่าไฟแดง ติดตั้งตามแยกสำคัญที่เป็นจุดเสี่ยง หรือมีการเกิดอุบัติเหตุบ่อย อย่างตัวอย่างที่เห็นชัดเจน คือแยกแคราย นนทบุรี ที่มีการใช้กล่องสำหรับออกไปส่งได้อย่างมีประสิทธิภาพ แต่ในพื้นที่ของเรายังไม่มีในตอนนี้นะ

ผมอยู่แยกบางเขน ซึ่งเป็นแยกใหญ่ แต่มีเสาต่อหม้อกัน บังมุมมองจากผู้จราจร ถ้าจังหวะที่ปล่อยรถจะมองไม่ครบทุกมุม สิ่งที่เป็นอีกอย่างคือ กล่องที่ใช้ในการทำงานบันทึกการจับกุมของเจ้าหน้าที่ ผมต้องการการสนับสนุนด้านเชื้อเพลิงที่ใช้ในการทำงาน เรื่องเทคโนโลยีก็เรื่องแอฟ ส่วนอุปกรณ์อื่นก็น่าจะใช้สำหรับกฎหมายขนส่งละ ผมเลยคิดว่าไม่ได้จำเป็นในตอนนี้นะ” (ตำรวจจราจรชั้นประทวน สถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง, การสื่อสารส่วนบุคคล, 19 มกราคม 2567)

“ในเรื่องงบประมาณเกี่ยวกับวัสดุอุปกรณ์ จัดซื้ออุปกรณ์อำนวยความสะดวกในการทำงานจราจร และป้องกันตัวเจ้าหน้าที่เอง เช่น บอดีคาเมร่า ที่เพื่อป้องกันข้อโต้แย้งระหว่างเจ้าหน้าที่กับผู้กระทำผิด

ถ้าเจ้าหน้าที่มีกล่องนะครับ ผู้ขับขี่ที่กระทำผิดจะลดการตอบโต้ลง ถ้าไม่มีเนี่ยพฤติกรรมคนละคนเลย ทุกวันนี้มีอยู่นะครับแต่คุณภาพไม่ได้เลย ใช้ไปซักกระยะพวกสายจะแตก หัก ขาด ใช้ได้ไม่นาน ซ่อมบำรุงไม่ได้ เปลี่ยนเฉพาะสายได้ครับ แต่ไม่มีงบประมาณ อันไหนสายขาดกล่องก็เลยไม่ได้ใช้ไป ใครอยากได้เร็วก็ต้อง

ซื้อใช้เอง” (อาสาสมัครงานจราจร สถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง, การสื่อสารส่วนบุคคล, 28 กุมภาพันธ์ 2567)

“อยากให้มีการกำลังคนมากกว่านี้ มีกล้องที่ใช้ได้จริงมากกว่านี้ แสงสว่างในจุดเสี่ยงด้านการจราจร บ้ายบอกทางที่ชัดเจนมากพอที่คนไม่รู้ทางจะไปได้ถูก หากมีเครื่องหมายจราจรไหนเสื่อมสภาพ หรือไม่เพียงพอก็อยากให้มีการงบประมาณในการจัดทำเพิ่ม รวมถึงงบประมาณในการประชาสัมพันธ์การใช้รถใช้ถนนที่ถูกต้องให้คนจดจำรับรู้” (ตัวแทนภาคประชาชน 2, การสื่อสารส่วนบุคคล, 4 มีนาคม 2567)

“อยากให้สนับสนุนอุปกรณ์ในการชะลอความเร็วเพิ่ม เช่น กล้องตรวจจับความเร็วกรวยยาง หรือกระบอกไฟของเจ้าหน้าที่ ซึ่งมันน่าจะลดการฝ่าฝืนกฎหมายไปได้ อย่างเช่น ถนนกำแพงเพชร 6 ในเขตพื้นที่ทุ่งสองห้อง ที่กำลังอยู่ระหว่างการคืนความรับผิดชอบการพื้นที่ก่อสร้างรถไฟฟ้า คืนให้กับการรถไฟ และการรถไฟถึงจะส่งพื้นที่ให้ทางเขตดูแลรับผิดชอบ เขตถึงมีอำนาจในการไปติดตั้งไฟ บ้าย หรือติเส้นจราจรในถนนดังกล่าวได้ ซึ่งมันต้องติดตามเพิ่มเติมอีกซักระยะ

โดยทางสส.ของพื้นที่ได้มีนโยบายออกมาแล้วให้เตรียมงบประมาณในการปรับปรุงเส้นทางใหม่ เนื่องจากเส้นทางดังกล่าวเกิดอุบัติเหตุจนถึงชีวิตอยู่บ่อยครั้ง ซึ่งทุกวันนี้ยังเป็นของหน่วยงานอื่น มีคนรับผิดชอบหลายหน่วยงาน

การปรับปรุงทางด้านกายภาพทันทีเลยทำได้ยาก คิดว่า ความจำเป็น 2 ส่วนคือ วัสดุอุปกรณ์ที่ทางสน.ต้องใช้ กับวัสดุอุปกรณ์ที่หน่วยงานภายนอกต้องดำเนินการ เพื่อสร้างความปลอดภัยบนท้องถนนให้ปลอดภัยมากขึ้น การบังคับใช้กฎหมายสามารถจะทำได้อย่างจริงจังมากขึ้น” (นักวิชาการด้านงานจราจร จากบริษัทกลางประกันภัย จำกัด (มหาชน), การสื่อสารส่วนบุคคล, 1 มีนาคม 2567)

4.2 แนวทางการพัฒนาประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายจราจรเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน กรณีศึกษาเขตพื้นที่รับผิดชอบสถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง

ตามวัตถุประสงค์ของการวิจัยข้อที่ 2 แนวทางการพัฒนาประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายจราจรเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน กรณีศึกษาเขตพื้นที่รับผิดชอบสถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง โดยสามารถสรุปแนวทางการพัฒนาประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายจราจรเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน กรณีศึกษาเขตพื้นที่รับผิดชอบสถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง ใน 6 ประเด็นหลัก คือ ปัจจัยเกี่ยวกับตัวบทกฎหมายและบทลงโทษ การบังคับใช้กฎหมายจราจร การบูรณาการจากหน่วยงานที่มีหน้าที่เกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายจราจร พฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนน นโยบายภาครัฐด้านการบังคับใช้กฎหมายจราจร และงบประมาณที่สนับสนุนการบังคับใช้กฎหมายจราจร

พบว่า ทุกประเด็นที่กล่าวมามีความเกี่ยวข้องกัน ทำให้ผู้วิจัยเห็นแนวทางการพัฒนาประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายจราจรเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน กรณีศึกษาพื้นที่รับผิดชอบสถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง ซึ่งจะส่งผลให้สถิติอุบัติเหตุทางถนนลดลงนั้น จำเป็นจะต้องมีมาตรการอื่น ๆ มารองรับเพิ่มเติมดังนี้

4.2.1 ปัจจัยเกี่ยวกับตัวบทกฎหมายและบทลงโทษ

กฎหมายจราจรต้องมีการปรับบทลงโทษและอัตราโทษให้สูงขึ้น เนื่องจากกฎหมายจราจรในปัจจุบันมีอัตราโทษต่ำ และเชื้อประโยชน์ให้ผู้กระทำผิดมากขึ้น โดยเฉพาะโทษปรับ ซึ่งสามารถลดหย่อน หรือเพิกเฉยได้มากขึ้น ส่งผลให้ประชาชนไม่เกรงกลัวต่อบทลงโทษ ยกตัวอย่างเช่น เมื่อมีการกระทำผิดกฎหมาย ผู้ที่จะออกไปสั่งได้จะมีแค่เจ้าพนักงานที่ได้รับมอบหมาย ซึ่งต้องเป็นระดับสารวัตรขึ้นไป ไม่สามารถยึดใบขับขี่หรือกักตัวได้ หากมีเจ้าพนักงานที่ได้รับมอบหมาย ทำได้แค่ว่ากล่าวตักเตือนหรือบันทึกภาพเป็นหลักฐานเท่านั้น และถึงจะมีการออกไปสั่งให้ไปชำระค่าปรับ หากผู้กระทำผิดไม่สามารถชำระค่าปรับได้ ก็สามารถร้องขอเปลี่ยนเป็นการบำเพ็ญประโยชน์ทดแทนได้ หรือสามารถยืดระยะเวลาจนกระทั่งส่งฟ้องศาลได้ จึงเห็นควรให้มีการปรับอัตราโทษใหม่ และให้สิทธิในการบังคับใช้กฎหมายให้กับเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงาน ดังที่ผู้ให้ข้อมูลได้กล่าวไว้

“กฎหมายปรับเป็นพินัยเฉย มันใช้ได้ดีในต่างประเทศ เพราะว่าบ้านเมืองเค้ามีความพร้อมกว่า คนมีวินัยมากกว่า บ้านเราควรมีการปลูกฝังตั้งแต่เด็ก ให้มีความรู้ ว่า อันนี้ถูก อันนี้ผิด เมื่อรู้ถูกผิดแล้ว ก็จะไม่ต้องเข้มงวดในการบังคับใช้กฎหมาย ทุกคนอ้างเสียภาษี จะใช้ถนนตรงไหนก็ได้ ทั้งที่การที่มีกฎเหล่านี้ก็ออกมา เพื่อลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุ การเกิดอันตรายกับผู้ใช้รถใช้ถนนเอง การที่กำหนดเส้นทางสำหรับรถมอเตอร์ไซด์ เพื่อให้รถส่วนใหญ่สามารถใช้ความเร็วได้มากขึ้น ลดอัตราติดขัดด้านการจราจรบนท้องถนน ถ้ามอเตอร์ไซด์แข่งในทางลัดเสี่ยง เกิดอุบัติเหตุ ก็ยิ่งทำให้การจราจรติดขัดมากขึ้น นี่คือปัญหา

อย่างรถออกต่างจังหวัด รถเร็ววิ่งขวา รถช้าวิ่งซ้าย ทำไมมันเป็นอย่างนั้นได้ เพราะมันมีตำรวจทางหลวง มีกล้องจับความเร็ว ทุกวันนี้ตั้งคมกล้องว่า ตำรวจทางหลวงไปโบกเนี้ย เป็นการแสวงหาผลประโยชน์ ทำให้ตำรวจก็ไม่อยากทำหน้าที่ ไม่อยากเสี่ยง เอาชีวิตตัวเองและครอบครัวไปเสี่ยง รถบรรทุกก็วิ่งได้อย่างอิสระเลยตอนนี้” (ผู้กำกับการสถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง, การสื่อสารส่วนบุคคล, 29 กุมภาพันธ์ 2567)

“กฎหมายตัวเก่าบทลงโทษมันชัดเจนกว่า ผู้ใช้รถใช้ถนนเค้าก็ยังปฏิบัติตามกฎหมายกันบ้าง มันเข้มงวดกว่ากันนะ กฎหมายเก่าที่ผ่านมามันก็มีแก้ไขมาเรื่อยๆ นะ มาตอนที่เริ่มมีปัญหาจริง ๆ คือ การยกเลิกการยึดใบอนุญาตขับขี่ ซึ่งเมื่อก่อนเวลายึดใบอนุญาตคนก็มาชำระค่าปรับที่โรงพัก มันก็ยังมีความเกรงกลัวกฎหมายบ้าง แต่พอส่วนกลางออกมาว่า ห้ามยึดใบอนุญาตขับขี่ โอเคเลยตอนนี้สะดวกไปหมด คนทำผิด ผู้ใช้ทางก็เริ่มฝ่าฝืนมาก แล้วพอมมาเปลี่ยนเป็นปรับเป็นพินัยปรับ พฤติกรรมบุคคลก็ยิ่งเปลี่ยน ทีนี้ไม่กลัวละ กฎหมายจรรยาไม่กลัวกันละ” (รองสารวัตรจรรยา สถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง, การสื่อสารส่วนบุคคล, 18 มกราคม 2567)

4.2.2 การบังคับใช้กฎหมายจราจร

ควรมีกลไกในการตรวจสอบการกระทำผิดกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่ โดยเฉพาะผู้ที่กระทำความผิดซ้ำซาก ผู้ที่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่หรือผู้เยาว์ ซึ่งถือว่าไม่ได้สำนึกในการกระทำความผิด และเป็นบุคคลอันตรายบนท้องถนน เพื่อเป็นการป้องกันและลดการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจร ควรมีการเชื่อมโยงฐานข้อมูลระหว่างหน่วยงาน เช่น ทะเบียนราษฎร์ กรมการขนส่งทางบก สำนักงานตำรวจแห่งชาติ เพื่อตรวจสอบผู้ที่กระทำความผิด อันนำไปถึงการยกเลิกใบอนุญาตขับขี่ เพื่อจะทำให้กฎหมายยังคงความศักดิ์สิทธิ์ไว้ ระเบียบ กฎเกณฑ์ของกฎหมายที่เจ้าหน้าที่ใช้ในการปฏิบัติงานประจำวันในพื้นที่ต้องมีความชัดเจน ถูกต้อง คล่องตัวในการปฏิบัติงาน สนับสนุนการปฏิบัติงานให้ถูกต้องเหมือนกันเป็นมาตรฐาน ดังที่ผู้ให้ข้อมูลได้กล่าวไว้

“ปัญหาอยู่ที่คน และกฎหมายที่ควบคุมคนไม่ได้ เลยอยากเสนอให้การบังคับใช้กฎหมายทำได้เข้มงวดมากขึ้น ให้อำนาจเจ้าหน้าที่ในการทำงานได้ง่ายขึ้น มาก

ขึ้น เพื่อลดพฤติกรรมประมาทของผู้ใช้รถใช้ถนน” (อาสาสมัครงานจราจร สถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง, การสื่อสารส่วนบุคคล, 28 กุมภาพันธ์ 2567)

4.2.3 การบูรณาการจากหน่วยงานที่มีหน้าที่เกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายจราจร

การบังคับใช้กฎหมายควรจะต้องมีการบูรณาการการทำงานทั้งในระดับนโยบายและระดับพื้นที่ โดยให้ทุกส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ และหน่วยงานของรัฐ ทั้งในส่วนกลาง ส่วนภูมิภาค และท้องถิ่น ดำเนินการบนหลักความมีเอกภาพ จะต้องมีการประสานงานหรือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งหมด ให้การดำเนินการสอดคล้องไปในทิศทางเดียวกัน ไม่ว่าจะเป็นเรื่องการรณรงค์ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนรับทราบเกี่ยวกับการใช้กฎหมายในช่วงเทศกาลต่าง ๆ การประชาสัมพันธ์เพื่อสร้างจิตสำนึกด้านความปลอดภัยบนท้องถนน ให้ประชาชนเกิดความตระหนักเป็นวัฒนธรรมการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย การกวดขันวินัยจราจร การติดตั้งป้ายสัญลักษณ์เพิ่มความปลอดภัยบนท้องถนน ดังที่ผู้ให้ข้อมูลได้กล่าวไว้

“การบังคับใช้กฎหมายเนี่ย ถ้ามันเข้มขันมากเกินไป ก็อาจจะเกิดแรงต้านจากประชาชน พอเจอแรงต้านเยอะ ๆ ผู้ปฏิบัติก็อาจจะปฏิบัติได้ แต่ถ้าผู้บังคับบัญชา มีคำสั่งมาว่า ให้ลดลง เนื่องจากเกิดแรงต้านจากประชาชน ผู้ปฏิบัติก็ไม่สามารถปฏิบัติงานด้วยความถูกต้องเคร่งครัดได้ ปัญหานี้ก็เป็นส่วนหนึ่งที่ทำให้การบังคับใช้มันไม่เต็มกำลัง มันเรียกว่า การแทรกแซงการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ เสี่ยงของประชาชนมันมีผลต่อผู้มีอำนาจมาแทรกแซงการทำงานของเจ้าหน้าที่ ถ้าจะลดสิ่งเหล่านี้ เราควรปรับการบังคับใช้กฎหมายให้ควบคู่ไปกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และชุมชน รณรงค์ให้ประชาชนมีส่วนร่วมมากขึ้น ลดการฝ่าฝืนกฎหมายให้น้อยลง เปลี่ยนจากใครใคร่ทำ เป็นใครใคร่ได้ก็ไม่ทำอย่างนี้” (นักวิชาการด้านงานจราจร จากบริษัท กลางประกันภัย จำกัด (มหาชน), การสื่อสารส่วนบุคคล, 1 มีนาคม 2567)

4.2.4 พฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนน

การสร้างจิตสำนึกในการเสริมสร้างวินัยจราจร เพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนน เพิ่มความรู้ด้านการวินัยคดีจราจรให้กับเจ้าหน้าที่ตำรวจ มีการรณรงค์และประชาสัมพันธ์การใช้

รถใช้ถนนที่ถูกต้องอย่างสม่ำเสมอ ต่อเนื่อง ทันสมัย น่าสนใจ เพื่อให้ประชาชนสนใจและใช้รถใช้ถนนอย่างถูกต้อง ดังที่ผู้ให้ข้อมูลได้กล่าวไว้

“ควรสร้างความรับรู้ในวินัยจราจรตั้งแต่เด็กครับ เพราะคนที่มีพื้นฐานที่ดี ไม่กระทำความผิด คำก็จะไม่กระทำความผิดเหมือนเดิม ควรบรรจุเข้าไปในหลักสูตรการเรียนการสอนของเด็ก ๆ เลยครับ ว่าการกระทำความผิดจะทำให้สังคมไม่ยอมรับ น่าจะทำให้คนกระทำความผิดน้อยลง การบังคับจะเป็นมาตรการสุดท้ายจริง ๆ ที่จะใช้สำหรับคนไม่เคารพกฎเท่านั้น” (รองผู้บัญชาการตำรวจนครบาล, การสื่อสารส่วนบุคคล, 4 มีนาคม 2567)

“ผมอยากจะให้ส่งเสริมสนับสนุนเรื่องการให้ความรู้ด้านวินัยจราจรให้กับเด็ก ๆ เลยครับ ตั้งแต่เริ่มหลักสูตรในการเรียนเลยครับ เด็ก ๆ จะเติบโตมาด้วยการมีความรู้พื้นฐานในด้านการใช้รถใช้ถนนและพร้อมที่จะเป็นผู้ใช้รถใช้ถนนที่ดี เรียนรู้กฎจราจรมาจนไม่เป็นการบังคับ” (หัวหน้าเทศกิจ เขตหลักสี่, การสื่อสารส่วนบุคคล, 29 กุมภาพันธ์ 2567)

“เสริมสร้างวินัยจราจร ให้ความรู้ความเข้าใจกับผู้ใช้รถใช้ถนนให้มากขึ้น ให้ความรู้ทางด้านกฎหมายจราจรตั้งแต่ในระดับสถานศึกษา ชุมชนสัมพันธ์ ปลุกจิตสำนึกให้เด็ก” (เจ้าหน้าที่เทศกิจจตุโสด เขตหลักสี่, การสื่อสารส่วนบุคคล, 29 กุมภาพันธ์ 2567)

4.2.5 นโยบายภาครัฐด้านการบังคับใช้กฎหมายจราจร

การที่มีการปรับปรุงกฎหมายจราจรเพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบันนั้น เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของกฎหมายจราจรอันส่งผลให้ประชาชนเกรงกลัวไม่กล้าละเมิดกฎหมาย ลดการกระทำผิดซ้ำ แต่ทางภาครัฐควรมีการส่งเสริมการให้ความรู้ความเข้าใจในวินัยจราจรให้กับประชาชนอย่างทั่วถึงมากกว่าที่เป็นอยู่ เพื่อให้การใช้รถใช้ถนนร่วมกันในสังคมสามารถเป็นไปด้วยดี โดยไม่ต้องใช้กฎหมายที่รุนแรงมากขึ้น แต่การกระทำผิดก็มากขึ้นเช่นเดียวกันดังที่ผู้ให้ข้อมูลได้กล่าวไว้

“ให้ความสำคัญกับ การจราจรมากขึ้น ให้เสนอเป็นวาระแห่งชาติ โดยออกกฎหมายให้เข้มงวด รณรงค์ให้ประชาชน ปฏิบัติตามกฎหมาย ไม่ฝ่าฝืน สร้าง

จิตสำนึก ทั้งประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน รวมทั้ง ผู้ปฏิบัติ ให้ สนับสนุนทางด้านงบประมาณ และ ด้านความรู้ รวมถึง สร้างศรัทธาให้เกิดกับตัวประชาชนและผู้ปฏิบัติที่จะเคารพกฎหมายเพื่อลดปัญหาจราจรและลดอุบัติเหตุในอนาคตด้วย” (รองผู้บังคับการตำรวจนครบาล 2, การสื่อสารส่วนบุคคล, 4 มีนาคม 2567)

4.2.6 งบประมาณที่สนับสนุนการบังคับใช้กฎหมายจราจร

การใช้เทคโนโลยี เช่น กล้อง Body camera เพื่อบันทึกหลักฐานในการปฏิบัติหน้าที่ เพื่อลดความขัดแย้งระหว่างเจ้าหน้าที่กับผู้กระทำผิด การนำเทคโนโลยีต่าง ๆ เข้ามาใช้ในการปฏิบัติงานจะช่วยลดข้อผิดพลาดในการใช้ดุลยพินิจของเจ้าหน้าที่ และการใช้ระบบอุปถัมภ์ช่วยเหลือผู้กระทำผิด ดังที่ผู้ให้ข้อมูลได้กล่าวไว้

“ผมอยากให้ตำรวจจราจรทำหน้าที่อำนวยความสะดวกด้านการจราจรและบังคับใช้กฎหมายจราจรได้อย่างมีประสิทธิภาพ ตำรวจจราจรจะสามารถจับกุมได้ในขณะรถหยุดนิ่ง จึงอยากเสนอเพิ่มการนำเทคโนโลยีการตรวจจับความผิดในขณะรถเคลื่อนไหวนำมาใช้ให้มากขึ้น เพื่อความปลอดภัยของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรเองด้วย

และอยากให้มีการเพิ่มเติมนานกว่านี้ที่มีแค่ 32 นาย แต่ถ้ายังไม่สามารถขอกำลังพลเพิ่มเติมได้ ผมก็อยากเสนอขอเทคโนโลยีมาช่วยในการทำงานแทน” (รองผู้กำกับการจราจรสถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง, การสื่อสารส่วนบุคคล, 23 มกราคม 2567)

“ผมอยากได้กล้องที่มีคุณภาพ ที่บันทึกหลักฐานการกระทำผิดได้อย่างชัดเจน ที่สำหรับใช้ในการจับการกระทำผิดบนท้องถนน แต่มันก็ยังมีช่องโหว่ว่า เราสามารถทราบรถที่กระทำผิด แต่ยังไม่สามารถมีหลักฐานชัดเจนว่าใครเป็นผู้ขับขี่ หรือรถคันนั้นติดทะเบียนปลอม หรือไม่ติดทะเบียนเลย ก็จะตรวจสอบไม่ได้ ต้องไปสืบทราบเพิ่มเติม อยากให้ผู้ครอบครองรถมีส่วนรับผิดชอบในการกระทำผิดของทรัพย์สินที่ตัวเองเป็นผู้ครอบครอง

การซื้อขายรถจะต้องมีใบขับขี่ นิติบุคคลเจ้าของทรัพย์สินควรมีส่วนในการรับผิดชอบในการกระทำผิดของคนขับรถในสังกัดของตัวเอง ที่นำทรัพย์สินออกมากระทำผิด ถึงจะมีประกันคุ้มครอง แต่ก็ควรมีมาตรการในการรักษาทรัพย์สินของ

ตัวเองให้มากขึ้น เช่น การเพิ่มการอบรมพนักงานขับรถ การติด GPS ตรวจสอบความเร็ว ติดกล้องบันทึกการขับขี่ในรถ และสุดท้ายตอนนี้ข้อกฎหมายเลยครับ ช่วยแก้ไขอย่างเร่งด่วนจะดีมาก” (ตำรวจจราจรชั้นประทวน สถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง, การสื่อสารส่วนบุคคล, 19 มกราคม 2567)



บทที่ 5

สรุปผลและข้อเสนอแนะ

การศึกษาเรื่อง ปัญหาและอุปสรรคในการบังคับใช้กฎหมายจราจรเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน กรณีศึกษาพื้นที่รับผิดชอบสถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง ใช้วิธีการเก็บข้อมูลเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) ด้วยการเก็บข้อมูลจากการสัมภาษณ์เชิงลึกจากกลุ่มตัวอย่างผู้ให้ข้อมูลคนสำคัญ (Key Informants) จำนวน 12 ราย

โดยการศึกษาครั้งนี้ มีวัตถุประสงค์ ดังนี้

- 1) เพื่อศึกษาสภาพปัญหาและอุปสรรคของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร สถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง ในการบังคับใช้กฎหมายจราจร เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน กรณีศึกษาเขตพื้นที่รับผิดชอบสถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง
- 2) เพื่อศึกษาถึงแนวทางการพัฒนาประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายจราจรเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน กรณีศึกษาเขตพื้นที่รับผิดชอบสถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง

การเก็บข้อมูลจากผู้ให้ข้อมูลสำคัญเพื่อให้สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการวิจัย คณะผู้วิจัยได้กำหนดประเด็นในการเก็บรวบรวมข้อมูลออกเป็น 6 ประเด็น ดังต่อไปนี้

- 1) ปัจจัยเกี่ยวกับตัวบทกฎหมายและบทลงโทษ
- 2) การบังคับใช้กฎหมายจราจร
- 3) การบูรณาการจากหน่วยงานที่มีหน้าที่เกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายจราจร
- 4) พฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนน
- 5) นโยบายภาครัฐด้านการบังคับใช้กฎหมายจราจร
- 6) งบประมาณที่สนับสนุนการบังคับใช้กฎหมายจราจร

5.1 สรุปผลการวิจัย

การศึกษาเรื่อง ปัญหาและอุปสรรคในการบังคับใช้กฎหมายจราจรเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน กรณีศึกษาพื้นที่รับผิดชอบสถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง ใช้วิธีการเก็บข้อมูลจากการสัมภาษณ์

เชิงลึกจากกลุ่มตัวอย่างผู้ให้ข้อมูลคนสำคัญ (Key Informants) จำนวน 12 ราย จากรองผู้บัญชาการตำรวจนครบาลซึ่งเป็นผู้กำหนดนโยบายด้านการบังคับใช้กฎหมายจราจร ผู้บริหารระดับสูงของตำรวจนครบาล 2 ผู้บริหารระดับสูงของสถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง ผู้บริหารระดับสูงของสำนักงานเขตหลักสี่ ผู้ปฏิบัติงานระดับหัวหน้าชุดปฏิบัติการจราจร ระดับปฏิบัติการอาสาสมัครภาคประชาชน ภาคีภาคประชาชน ตัวแทนที่น่าเชื่อถือและสามารถให้ข้อมูลที่เป็นประโยชน์ในพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง และนักวิชาการด้านการศึกษางานจราจร โดยสามารถสรุปผลตามวัตถุประสงค์การวิจัย ดังนี้

5.1.1 สภาพปัญหาและอุปสรรคของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร สถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง ในการบังคับใช้กฎหมายจราจร เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน กรณีศึกษาเขตพื้นที่รับผิดชอบสถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง

5.1.1.1 ปัจจัยเกี่ยวกับตัวบทกฎหมายและบทลงโทษ

กฎหมายจราจรในประเทศไทยมีจำนวนหลายฉบับ หลายหน่วยงาน การบังคับใช้ยังไม่เชื่อมโยงกัน เช่น พระราชบัญญัติจราจร พระราชบัญญัติขนส่ง พระราชบัญญัติรถยนต์ นอกจากนี้ ยังมีกฎกระทรวง ระเบียบข้อบังคับ และคำสั่งต่าง ๆ ที่แยกไปก่อนหน้านี้ คือ พระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ. 2565 ยังไม่มีแนวทางการดำเนินงานที่ชัดเจน ลงโทษผู้กระทำความผิดได้ยุ่งยากและมีขั้นตอนที่ใช้เวลานานขึ้น ทำให้ผู้กระทำความผิดไม่เกรงกลัวต่อกฎหมายซึ่งประเด็นที่ควรจะมีการปรับปรุงแก้ไขอย่างเร่งด่วนคือ การออกนโยบายการทำงานที่ชัดเจนในการบังคับใช้กฎหมายก็จะช่วยส่งผลต่อการลดลงของสถิติอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกได้ โดยตัวกฎหมายที่เป็นปัญหาและอุปสรรคในการบังคับใช้กฎหมายจราจรในปัจจุบัน ได้แก่ พระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ. 2565 เพราะเสมือนเป็นการเอื้อประโยชน์ให้กับผู้กระทำความผิดได้มากกว่า จนมีผลทำให้ผู้ใช้รถใช้ถนนไม่เกรงกลัวต่อการกระทำผิดกฎหมายจราจร

ตามแนวคิดเรื่องการลงโทษทฤษฎีอรรถประโยชน์ การลงโทษที่ดีตามแนวคิดนี้ต้องประกอบด้วยหลักการลงโทษผู้กระทำความผิด มิได้มุ่งถึงการลงโทษสิ่งผิดที่ผู้นั้นกระทำความผิดในอดีต แต่เป็นการลงโทษเพื่อป้องกันการที่ผู้นั้นหรือบุคคลอื่นในสังคมจะกระทำความผิดขึ้นมาใหม่ การลงโทษการกระทำที่เป็นความผิดจะมีความชอบธรรม ถ้าได้กระทำเพื่อเป็นการป้องกันการกระทำผิดที่จะเกิดขึ้นในอนาคต การลงโทษอันจะมีผลเป็นการป้องกัน คือ การลงโทษเพื่อเตือนให้ผู้กระทำผิดและผู้อื่นให้ตระหนักถึงผลการฝ่าฝืนกฎหมาย การลงโทษผู้กระทำความผิด

ต้องคำนึงถึงประโยชน์สูงสุดที่เขาควรได้รับจากรัฐ เช่นเดียวกับบุคคลอื่น ๆ ดังนั้น ผู้กระทำความผิดจะต้องได้รับการเยียวยาเพื่อให้เขามีชีวิตอยู่กับคนส่วนใหญ่ในสังคมได้ และความชอบธรรมของระบบการลงโทษจึงไม่ใช่การลงโทษที่รุนแรง แต่เป็นวิธีการที่อยู่บนพื้นฐานของความมีมนุษยธรรม หากผู้กระทำความผิดถูกจำคุกแล้วถูกลงโทษจริงก็จะส่งผลต่อการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในการซ้ำช้ำ

5.1.1.2 การบังคับใช้กฎหมายจราจร

การบังคับใช้กฎหมายจราจร ยังมีข้อจำกัดในหลาย ๆ ด้านที่ทำให้การบังคับใช้กฎหมายโดยเจ้าหน้าที่ตำรวจทำได้ไม่เต็มประสิทธิภาพ มีหลายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการแก้ไขปัญหาจราจร เช่น สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กรมการขนส่งทางบก หรือหน่วยงานทางปกครองอาทิเช่น สำนักงานเขต องค์การบริหารส่วนจังหวัดหรือองค์การบริหารส่วนตำบลต่าง ๆ ของแต่ละพื้นที่ เป็นต้น การจัดการเป็นแบบแยกส่วนกันไม่เชื่อมโยง อันมีผลต่อดุลยพินิจในการบังคับใช้กฎหมายจราจร ตัวบุคคลากรเองขาดความเข้าใจ และความชัดเจนในการกำหนดภารกิจอำนาจหน้าที่ของหน่วยงาน พระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ. 2565 ลดอำนาจการจับกุมของตำรวจจราจร ทำให้เกิดการขาดช่วงในการปฏิบัติหน้าที่บังคับใช้กฎหมายจราจรในช่วงที่นโยบายยังไม่ชัดเจน อัตรากำลังคนลดลง อุปกรณ์เครื่องมือไม่ได้รับการสนับสนุน การเปลี่ยนแปลงนโยบายจากส่วนกลางอันส่งผลต่อการเข้มงวดในการบังคับใช้กฎหมายจราจร

หากการบังคับใช้กฎหมายเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ เสมอภาค โปร่งใส เป็นธรรม ก็จะส่งผลให้เป็นการป้องปรามการกระทำความผิด ในแนวคิดอรรถประโยชน์นิยม (Utilitarianism) ที่ว่าการลงโทษต้องเกิดประโยชน์ด้วย ซึ่งประโยชน์ในที่นี้หมายถึงการยับยั้งการกระทำความผิดซ้ำอีกในสังคม โดยการลงโทษให้ผู้กระทำความผิดรู้สึกเจ็บปวด และเป็นเยี่ยงอย่างไม่ให้ผู้อื่นกระทำการอันเป็นความผิด

สอดคล้องกับการศึกษาวิจัยของกฤษณพงศ์ พุตระกูล และคณะ (2560) ได้ศึกษาการพัฒนาประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายจราจรเพื่อลดอุบัติเหตุจราจรทางบก สรุปผลการวิจัยว่า แนวทางการบังคับใช้กฎหมายจราจรที่มีประสิทธิภาพอันส่งผลต่อการลดลงของสถิติ อุบัติเหตุจากการจราจรทางบกผลปรากฏดังนี้ 1) กฎหมายจราจรต้องมีการปรับบทลงโทษและอัตราโทษให้สูงขึ้น เนื่องจากกฎหมายจราจรปัจจุบันมีอัตราโทษที่น้อยเกินไปโดยเฉพาะโทษปรับ ส่งผลให้ประชาชนไม่เกรงกลัวต่อบทลงโทษ 2) ควรมีกลไกในการตรวจสอบการกระทำผิดกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่ โดยเฉพาะผู้ที่กระทำความผิดซ้ำซึ่งถือว่าเป็นบุคคลอันตรายบนท้องถนน เพื่อเป็นการป้องกันและลดลงของสถิติอุบัติเหตุ จากการจราจรบนถนนทั้งนี้โดยการเชื่อมโยงฐานข้อมูลระหว่าง

หน่วยงาน เช่น ของกรมการขนส่งทางบกกับ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ซึ่งจะมีผลต่อการต่อใบอนุญาตขับขี่ ทำให้ผู้ที่คิดจะกระทำผิดกฎจราจรเกิดความเกรงกลัวและเคารพกฎจราจรมากยิ่งขึ้น 3) ระเบียบ กฎเกณฑ์ต่าง ๆ ของกฎหมาย ที่ใช้ในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ต้องมี ความชัดเจน มีความคล่องตัวในการปฏิบัติงาน ควรกำหนดขอบเขตของการใช้ดุลยพินิจในการปฏิบัติงานที่ชัดเจน

5.1.1.3 การบูรณาการจากหน่วยงานที่มีหน้าที่เกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายจราจร

ปัจจัยในเรื่องการบูรณาการจากหน่วยงานที่มีหน้าที่เกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายจราจร ถือว่าเป็นเรื่องสำคัญ แต่อำนาจหน้าที่ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับงานด้านจราจรมีความซ้ำซ้อนกัน พื้นที่ที่สามารถใช้กฎหมายจราจรโดยเจ้าหน้าที่จราจรทับซ้อนกันหลายหน่วยงาน ทำให้เกิดการละเลยในการปฏิบัติหน้าที่ หรือล่าช้า เกิดการเกี่ยงกันที่จะไม่ปฏิบัติหน้าที่ การที่มีหลายหน่วยงานดำเนินการในเรื่องเดียวกันอาจมีความขัดแย้งไปคนละทิศทาง เกิดความสับสนและขาดประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายจราจร ขาดการประสานงานระหว่างหน่วยงาน ความไม่เป็นเอกภาพของแต่ละหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับงานจราจรในพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง แต่มีการรับรู้ แต่ขาดงบประมาณ กำลังคน ทำให้การบูรณาการจากหน่วยงานที่มีหน้าที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้กฎหมายจราจรในเขตพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้องยังไม่ประสบผลสัมฤทธิ์เท่าที่ควร

สอดคล้องกับการศึกษาวิจัยของปาริณา นกจันทร์ (2565) ได้ศึกษาปัญหาและอุปสรรคของพนักงานคุมประพฤติในการปฏิบัติงานควบคุมและสอดส่องในช่วงสถานการณ์แพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 พบว่า เพื่อเป็นการพัฒนางานควบคุมและสอดส่องกรมคุมประพฤติ ควรพัฒนาระบบการจำแนกและมีการบูรณาการหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้ามาร่วมแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำความผิดควบคู่ไปกับการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในงานควบคุมและสอดส่อง

5.1.1.4 พฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนน

ปัจจัยสำคัญอีกประการหนึ่งที่มีผลต่อประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายจราจรเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน กรณีศึกษาพื้นที่รับผิดชอบสถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง คือ พฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนนที่ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร เพราะอาจมองว่าการกระทำของตนเป็นเรื่องเล็กน้อย สามารถอนุโลมได้ ไม่มีผลต่อผู้อื่น เช่น โทรศัพท์ขณะขับรถ ขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด ไม่สวมหมวกนิรภัย ขับรถย้อนศร เป็นต้น เนื่องจากโทษทางกฎหมายไม่รุนแรง และการ

เข้มงวดทางการใช้กฎหมายของตำรวจจราจรในพื้นที่ที่มีการเปลี่ยนแปลงตาม พระราชบัญญัติ ว่าด้วยการปรับเป็นพินัย ไม่ส่งผลกระทบต่อมากเหมือนก่อน

นอกจากนี้พฤติกรรมจราจรใจฝ่าฝืนกฎหมายมีการขยายตัวมากขึ้น เมื่อเห็นว่าการกระทำความผิดสามารถทำได้ง่ายและไม่ถูกดำเนินคดี เช่น การไม่สวมหมวกนิรภัยในการสัญจรแบบวิถีชาวบ้านในระยะทางใกล้ ๆ เพราะมองว่าไม่จำเป็นใช้เวลาไม่นานมาก การวิ่งรถของรถบรรทุกขนาดใหญ่ โดยไม่คำนึงถึงเวลาอนุญาตการวิ่ง การใช้โทรศัพท์ขณะขับรถ การไม่คาดเข็มขัดนิรภัย การจอดรถในที่ห้ามจอด การจอดรถในลักษณะกีดขวางการจราจร การขับรถโดยประมาทต่าง ๆ ความเสี่ยงจากการดัดแปลงมาตรฐานของรถที่เข็นบนท้องถนน การขับขีในขณะที่ยังร่างกายไม่พร้อม เป็นผู้เยาว์ หรือไม่มีใบขับขี่ เมาแล้วขับ โดยบุคคลบางพวกเป็นผู้กระทำความผิดซ้ำซาก ซึ่งยังไม่มีมาตรการที่ชัดเจนในการลงโทษไม่ให้เกิดซ้ำมากกระทำความผิดซ้ำกับบุคคลพวกนี้

โดยพฤติกรรมดังกล่าว เป็นไปตามแนวคิดทฤษฎีการเลียนแบบ (Imitation Theory) (Gabriel Tarde) กาเบรียล ทาร์ด (Gabriel Tarde) ว่า ทฤษฎีการเลียนแบบนี้ชี้ให้เห็นว่าเมื่ออาชญากรรม เกิดขึ้นมันมิได้เกิดขึ้นโดยลำพังโดดเดี่ยว แต่มีเทคนิคของการกระทำความผิดที่คล้ายคลึงกันเกิดตามมา และในที่สุดได้ตั้ง กฎแห่งการเลียนแบบขึ้นมา กล่าวคือ

1) มนุษย์มีแนวโน้มที่จะเลียนแบบแฟชั่น และประเพณีของคนอื่น ถ้ากลุ่มที่แตกต่างกันมาอยู่ ร่วมกันก็จะส่งเสริมให้เกิดการเลียนแบบมากขึ้น

2) ผู้ที่มีฐานะต่ำกว่าจะเลียนแบบผู้ที่ มีฐานะสูงกว่า โดยอาชญากรรมหลายชนิดที่เริ่ม เกิดขึ้นในหมู่ชนชั้นสูง และแพร่หลายไปในหมู่ ชนชั้นต่ำโดยการเลียนแบบ

3) มนุษย์จะเลียนแบบพฤติกรรมที่เกิดขึ้นใหม่ ถ้าหากว่าพฤติกรรมแบบเก่า ๆ หลาย ๆ แบบเกิดขัดแย้งกัน และเชื่อว่าการเลียนแบบเป็นการเรียนรู้อย่างหนึ่ง และการเลียนแบบบางอย่าง ทำให้เกิดอาชญากรรมและอาชญากรรมจะแพร่ไปในลักษณะเดียวกันกับแฟชั่น

สอดคล้องกับทฤษฎีนักปรัชญา คือ เจเรมี เบนธัม (Jeremy Bentham) ได้มีแนวคิดที่ว่า สิ่งที่ดีที่ถูกต้องสำหรับมนุษย์ก็คือ สิ่งที่น่าความพอใจและนำความสุขมาให้มนุษย์ ความคิดในข้อนี้ Bentham เรียกว่า หลักแห่งประโยชน์ (Principle of Utility) กล่าวคือ ถ้าการกระทำกระทบแต่เพียงบุคคลเดียว ก็สามารถวัดความดีความเลวของการกระทำนั้น โดยการพิจารณาว่าเป็นการนำความสุขมาสู่บุคคลนั้นหรือไม่เป็นส่วนตัว แต่ถ้าผลของการกระทำกระทบถึงคนหลายฝ่ายหรือสังคมแล้ว ความดีที่สุดคือการกระทำที่ก่อให้เกิดความสุขมากที่สุดแก่คนจำนวนมากที่สุด (The Greatest Happiness of the Greatest Number) ในการบัญญัติกฎหมาย ให้พิจารณาว่ากฎหมาย

นั้นทำให้ความสุขของสังคมเพิ่มขึ้นหรือไม่ ถ้าเพิ่มขึ้นก็ควรออกกฎหมายนั้น กฎหมายที่มีพื้นฐานบนหลักประโยชน์ จะมีหน้าที่ห้ามการกระทำของปัจเจกชนที่มีผลประโยชน์หรือความสุข ซึ่งไม่สอดคล้องกับผลประโยชน์ของสังคม วิธีการก็คือ ทำให้ปัจเจกชนรู้สึกว่ถ้าทำการขัดกฎหมายก็จะถูกลงโทษ ซึ่งนำความเจ็บปวดมาสู่ตนเอง เช่นนี้แล้ว ปัจเจกชนก็จะปฏิบัติเพื่อผลประโยชน์ส่วนตัวที่ไม่ขัดกับผลประโยชน์ของสังคม ผลประโยชน์ทั้งหมดและความสุขของสังคมก็จะเกิดขึ้น

5.1.1.5 นโยบายภาครัฐด้านการบังคับใช้กฎหมายจราจร

กฎหมายจราจรที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน ได้ถูกปรับให้มีความเข้มงวด จริงจัง และสอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบันให้มากที่สุด แต่ยังคงขาดความชัดเจนจากภาครัฐ ในแนวทางปฏิบัติที่มีการเปลี่ยนแปลง ขาดการสร้างความรู้ให้กับทั้งตัวเจ้าหน้าที่เอง และประชาชนอย่างต่อเนื่อง ขาดการดำเนินการอย่างต่อเนื่องในการร่วมมือระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการใช้กฎหมายจราจรในพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง ขาดการติดตามผลการดำเนินงาน หรือบทลงโทษของหน่วยงานที่ละเลยการปฏิบัติหน้าที่ ซึ่งปัจจุบันทางกรุงเทพมหานครได้มีการจัดทำแอปพลิเคชัน Fondu ขึ้นมาเพื่อให้ประชาชนสามารถแจ้งข้อร้องเรียนปัญหาต่าง ๆ รวมถึงปัญหาด้านการจราจรมาที่แอปพลิเคชันนี้ และหากผู้ร้องเรียนแจ้งเข้ามาแต่แจ้งถึงหน่วยงานที่ไม่เกี่ยวข้อง จะถูกส่งต่อมาหน่วยงานอื่น ๆ ที่คาดว่าจะเกี่ยวข้อง ทำให้เกิดการแก้ปัญหาล่าช้า ช้าซ้อน

ดังเช่นในประเทศญี่ปุ่น ญี่ปุ่นเป็นประเทศหนึ่งที่ขึ้นชื่อเรื่องกฎระเบียบที่เคร่งครัด ในการทำใบขับขี่ และมีบทลงโทษค่อนข้างหนักสำหรับคนที่ทำผิดกฎจราจร และให้ความสำคัญกับการปลูกฝังเรื่องกฎจราจรให้กับเด็ก ๆ ตั้งแต่วัยอนุบาลเป็นต้นไป เพื่อให้เด็กในวันนี้เติบโตไปเป็นพลเมืองที่เคารพกฎจราจรได้ในวันหน้าเหตุที่ต้องปลูกฝังเรื่องกฎจราจรตั้งแต่เด็กเป็นเพราะว่าใน ค.ศ. 1960 มีรายงานจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางรถยนต์ในญี่ปุ่นในแต่ละปีเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ใน ค.ศ. 1970 มีรายงานการเสียชีวิตเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางรถยนต์ประมาณ 17,000 ราย และจากจำนวนทั้งหมดเหล่านี้ พบว่า ผู้เสียชีวิตและได้รับบาดเจ็บจำนวนมากเป็นเด็กอายุต่ำกว่า 15 ปี จึงทำให้รัฐบาลต้องหันกลับมาหาทางแก้ไขเพื่อความปลอดภัยในชีวิตของเด็ก ๆ

กระทรวงศึกษาธิการของญี่ปุ่นจึงได้เพิ่มเรื่องกฎจราจรเข้าไปในหลักสูตรการศึกษา เพื่อให้ความรู้ในการใช้ถนนตั้งแต่เด็ก ๆ และจัดตั้ง 'Traffic Parks' ที่เพียงแค่เปลี่ยนสวนสาธารณะใกล้ชุมชนที่อยู่อาศัยหลายแห่งในญี่ปุ่นให้เป็นสวนจำลองการจราจรสำหรับเด็ก เพื่อให้ได้เรียนรู้กฎจราจรได้ง่าย ๆ ในชีวิตประจำวัน และได้เรียนรู้ของจริงนอกห้องเรียนสวนสาธารณะ

ตัวอย่างไอเดียการทำ 'Traffic Parks' ในสวนสาธารณะในญี่ปุ่นทำให้เห็นว่า ความปลอดภัยบนท้องถนนไม่ใช่สิ่งที่ต้องขอความร่วมมือประชาชนให้มีจิตสำนึกเท่านั้น แต่รัฐสามารถ

ออกแบบระบบ หรือออกแบบโครงสร้างพื้นฐานที่ช่วยสร้างความรู้และความเข้าใจให้กับประชาชนได้

5.1.1.6 งบประมาณที่สนับสนุนการบังคับใช้กฎหมายจราจร

งบประมาณเป็น 1 ในปัจจัยสำคัญที่จะทำให้การบังคับใช้กฎหมายจราจรเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน กรณีพื้นที่รับผิดชอบสถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้องประสบความสำเร็จ ซึ่งปัจจุบันได้มีการปรับปรุงงบประมาณอย่างต่อเนื่อง แต่ยังไม่เพียงพอกับปัญหาในปัจจุบัน ผู้วิจัยได้รวบรวมปัญหาที่เกี่ยวข้องกับงบประมาณที่จะช่วยสนับสนุนการบังคับใช้กฎหมายจราจรเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน กรณีพื้นที่รับผิดชอบสถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง ดังนี้

1) วัสดุอุปกรณ์ที่ใช้ในการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจ เช่น กล้องบันทึกภาพขณะปฏิบัติหน้าที่ กล้องบันทึกภาพผู้กระทำความผิดตามจุดเสี่ยง เลือสะท้อนแสง กรวยกั้นถนน ยานพาหนะ ค่าเชื้อเพลิง และค่าบำรุงรักษายานพาหนะสำหรับทำงาน ซึ่งยังต้องขอรับการสนับสนุนจากหน่วยงานภายนอกเพิ่มเติมจากงบประมาณที่มีอยู่ หรือบางอย่างต้องใช้จ่ายส่วนตัวของเจ้าหน้าที่เอง ซึ่งมีความทันสมัย ใช้งานได้จริง และได้รับรวดเร็วกว่ารองบประมาณส่วนกลาง

2) ขาดเทคโนโลยี เช่น แอปพลิเคชันที่สามารถตรวจสอบข้อมูลของผู้ขับขี่ เพื่อนำมาขยายผลได้จากแอปพลิเคชันเดียว มีการดำเนินการในแอปพลิเคชันที่ซ้ำซ้อน หรือแอปพลิเคชันใช้งานไม่ได้ ไม่สมบูรณ์ ขาดในส่วนของอุปกรณ์ที่ใช้ในงานด้านเทคโนโลยี เช่น คอมพิวเตอร์ โทรศัพท์เคลื่อนที่ เครื่องพิมพ์เอกสาร ระบบปฏิบัติการภายใน ระบบประมวลผลที่มีก็ล่าช้า ไม่เสถียร ล้วนเป็นอุปสรรคต่อการทำงานทั้งสิ้น

3) การฝึกอบรมให้ความรู้แก่เจ้าหน้าที่ซึ่งเป็นผู้ปฏิบัติหน้าที่โดยตรง ยังขาดความรู้ความเข้าใจในงาน การวินิจฉัยใช้ดุลยพินิจในการปฏิบัติงาน

4) จำนวนเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในเขตพื้นที่ตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง มีสัดส่วนน้อยเมื่อเทียบกับพื้นที่ในความดูแล และคดีจราจรที่เพิ่มมากขึ้น มีผลต่อการปฏิบัติงานสวัสดิการที่ยังไม่เพียงพอ ทำให้ขาดขวัญกำลังใจในการปฏิบัติงาน

5.1.2 เพื่อศึกษาถึงแนวทางการพัฒนาประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายจราจรเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน กรณีศึกษาเขตพื้นที่รับผิดชอบสถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง

สามารถสรุปแนวทางการพัฒนาประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายจราจรเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน กรณีศึกษาเขตพื้นที่รับผิดชอบสถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง ใน 6 ประเด็นหลัก คือ ปัจจัยเกี่ยวกับตัวบทกฎหมายและบทลงโทษ การบังคับใช้กฎหมายจราจร การบูรณาการจากหน่วยงานที่มีหน้าที่เกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายจราจร พฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนน นโยบาย

ภาครัฐด้านการบังคับใช้กฎหมายจราจร และงบประมาณที่สนับสนุนการบังคับใช้กฎหมายจราจร พบว่า ทุกประเด็นที่กล่าวมามีความเกี่ยวข้องกัน ทำให้ผู้วิจัยเห็นแนวทางการพัฒนาประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายจราจรเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน กรณีศึกษาพื้นที่รับผิดชอบสถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง ซึ่งจะส่งผลให้สถิติอุบัติเหตุทางถนนลดลงนั้น จำเป็นจะต้องมีมาตรการอื่น ๆ มารองรับเพิ่มเติมตามประเด็นต่าง ๆ ดังนี้

5.1.2.1 ปัจจัยเกี่ยวกับตัวบทกฎหมายและบทลงโทษ

กฎหมายจราจรต้องมีการปรับบทลงโทษและอัตราโทษให้สูงขึ้น มีความเข้มงวดและจริงจัง หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะต้องหาวิธีการร่วมกันที่จะสามารถบังคับใช้กฎหมายให้มีประสิทธิภาพ เนื่องจาก กฎหมายจราจรในปัจจุบันมีอัตราโทษต่ำ และเอื้อประโยชน์ให้ผู้กระทำผิดมากขึ้น โดยเฉพาะโทษปรับ ซึ่งสามารถลดหย่อน หรือเพิกเฉยได้มากขึ้น ส่งผลให้ประชาชนไม่เกรงกลัวต่อบทลงโทษ ควรมีนโยบายที่ชัดเจนในการบังคับใช้กฎหมายเพื่อส่งผลต่อการลดลงของอุบัติเหตุจากการจราจรได้

5.1.2.2 การบังคับใช้กฎหมายจราจร

สำนักงานตำรวจแห่งชาติที่มีหน้าที่หลักในการออกนโยบายหลักในการบังคับใช้กฎหมายจราจรจะต้องมีนโยบายที่ชัดเจน เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายมีความศักดิ์สิทธิ์ เพื่อบังคับเจ้าหน้าที่จะได้นำไปปฏิบัติอย่างเคร่งครัดและต่อเนื่อง โดยประเด็นการแก้ไขเพิ่มโทษกฎหมายจราจร ได้แก่ การขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟ การเดินรถในช่องทางและเวลาที่กฎหมายกำหนด เมาแล้วขับ การออกใบอนุญาตขับขี่ การสวมหมวกนิรภัย เพื่อไม่ให้ผู้กระทำความผิดกลับมามีความผิดซ้ำเดิมอีก

สำหรับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านการบังคับใช้กฎหมายด้านการจราจรในเขตทุ่งสองห้อง ควรมีนโยบายการบังคับใช้กฎหมายให้เป็นไปในแนวทางเดียวกัน เพื่อลดอุปสรรคและขั้นตอนในการบังคับใช้กฎหมาย ซึ่งจะทำให้การบังคับใช้กฎหมายมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

ควรมีกฎในการตรวจสอบการกระทำผิดกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่ โดยเฉพาะผู้ที่กระทำความผิดซ้ำซาก ผู้ที่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่หรือผู้เยาว์ ซึ่งถือว่าไม่ได้สำนึกในการกระทำความผิด และเป็นบุคคลอันตรายบนท้องถนน แล้วนำผลของการจำแนกมากำหนดแผนการบังคับใช้กฎหมายลดการกระทำความผิดซ้ำ เพื่อเป็นการป้องกันและลดการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจร และควรมีการเชื่อมโยงฐานข้อมูลระหว่างหน่วยงาน เช่น ทะเบียนราษฎร์ กรมการขนส่งทางบก สำนักงานตำรวจแห่งชาติ เพื่อตรวจสอบผู้ที่กระทำความผิด อันนำไปถึงการยกเลิกใบอนุญาตขับขี่เพื่อจะทำให้กฎหมายยังคงความศักดิ์สิทธิ์ไว้

5.1.2.3 การบูรณาการจากหน่วยงานที่มีหน้าที่เกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมาย จราจร

หน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่เกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายจราจรมีหลายหน่วยงาน บางหน้าที่อาจมีการทับซ้อนกัน ทำให้เกี่ยงกันหรือละเลยการปฏิบัติงาน ดังนั้น เพื่อให้การบริหารจัดการเรื่องการบังคับใช้กฎหมายจราจรมีประสิทธิภาพจึงควรมีความชัดเจนในเรื่องระเบียบ กฎเกณฑ์ของกฎหมายที่เจ้าหน้าที่ใช้ในการปฏิบัติงานประจำวัน มีการประสานงานระหว่างหน่วยงานให้มากขึ้น ตรงไหนที่มีการซ้ำซ้อนกันก็ควรดำเนินการทำความเข้าใจให้ถูกต้องตรงกันทุกหน่วยงาน มีการพัฒนากระบวนการจำแนกและมีการบูรณาการหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้ามาช่วยแก้ไขผู้กระทำความผิดควบคู่ไปกับการพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศ

5.1.2.4 พฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนน

ปรับเปลี่ยนพฤติกรรมผู้ขับขี่ โดยให้ความรู้ความเข้าใจในเรื่องกฎหมายจราจร โดยเริ่มตั้งแต่เด็ก เพื่อปลูกฝังเรื่องความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน อันนำมาสู่การปรับพฤติกรรมของคนในสังคมส่วนรวม ควรมีมาตรการเพิ่มโทษทางสังคม เพื่อให้รู้สึกอับอายในการกระทำความผิดมากขึ้น อันเป็นเหตุให้เกิดความเกรงกลัวในการกระทำความผิดจนเกิดการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมมากกว่าการลงโทษด้วยการชำระค่าปรับ การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้ขับขี่ โดยให้ความรู้และความเข้าใจข้อบังคับกฎหมายจราจร การปลูกฝังจิตสำนึกที่ดีเกี่ยวกับการเคารพกฎหมาย เริ่มต้นตั้งแต่เด็ก จากครอบครัว โรงเรียน ชุมชน เพื่อสร้างความตระหนักในเรื่องวัฒนธรรมความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

หากกฎหมายจราจรมีความเข้มงวดมากขึ้น จนมีผลให้ผู้ใช้รถเกรงกลัวต่อการกระทำความผิด อาจจะทำให้พฤติกรรมกระทำความผิดของผู้ใช้รถในเขตพื้นที่ทุ่งสองห้องลดน้อยลงจากปัจจุบันได้มาก

5.1.2.5 นโยบายภาครัฐด้านการบังคับใช้กฎหมายจราจร

รัฐบาลควรกำหนดให้การแก้ไขปัญหาคาการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรเป็นนโยบายแห่งชาติ เพื่อนำไปสู่การจัดทำแผนยุทธศาสตร์ เกิดกลไกการขับเคลื่อนอย่างเป็นรูปธรรม มีการกำหนดตัวชี้วัดได้ มีการติดตามประเมินผลได้ เพราะเป็นเรื่องเร่งด่วนที่ควรร่วมกันแก้ไข มีการสร้างจิตสำนึกในการเสริมสร้างวินัยจราจร เพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนน เพิ่มความรู้ด้านการวินิจัยคดีจราจรให้กับเจ้าหน้าที่ตำรวจ มีการรณรงค์และประชาสัมพันธ์การใช้รถใช้ถนนที่ถูกต้องอย่างสม่ำเสมอ ต่อเนื่อง ทันสมัย น่าสนใจ เพื่อให้ประชาชนสนใจและใช้รถใช้ถนนอย่างถูกต้อง

ควรออกนโยบายในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายจราจรให้ชัดเจน สร้างความเข้าใจทั้งเจ้าหน้าที่และผู้ใช้รถใช้ถนน มีการติดตามผลการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง มีบทลงโทษหากมีการละเลยในการปฏิบัติหน้าที่ ทั้งหน้าที่จากตัวเจ้าหน้าที่เองและผู้ใช้รถใช้ถนน

5.1.2.6 งบประมาณที่สนับสนุนการบังคับใช้กฎหมายจราจร

เพื่อเป็นการพัฒนาการเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมาย จึงควรพิจารณาจัดทำแผนบริหารจัดการ 4 M ได้แก่ คนหรือบุคคล (Man) เงินหรืองบประมาณ (Money) วัสดุสิ่งของหรือวัสดุอุปกรณ์ (Material) และการบริหารจัดการ (Management) ให้ครอบคลุมการปฏิบัติงานของ เจ้าหน้าที่และนำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาช่วยในการปฏิบัติภารกิจเพื่อลดช่องว่างและเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายจราจรในพื้นที่รับผิดชอบมากยิ่งขึ้น

การใช้เทคโนโลยีกล้องต่าง ๆ เช่น กล้องวงจรปิด กล้องตรวจจับความเร็ว กล้องตรวจจับเส้นจราจร กล้องประจำตัวเจ้าหน้าที่ เป็นต้น เพื่อลดการเผชิญหน้าระหว่างเจ้าหน้าที่กับผู้กระทำความผิด ให้มีหลักฐานการกระทำความผิดที่ชัดเจน ตัดปัญหาเรื่องการใช้ดุลยพินิจของเจ้าหน้าที่ การใช้ระบบอุปถัมภ์ช่วยเหลือผู้กระทำความผิด ช่วยลดการกระทำความผิดลงไปได้

มีการฝึกอบรมความรู้ให้เจ้าหน้าที่อย่างสม่ำเสมอ ให้มีความรู้ความเข้าใจในงาน อันนำไปสู่การวินิจฉัยใช้ดุลยพินิจในการปฏิบัติงานได้ถูกต้อง เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันมากขึ้น

มีการเพิ่มเจ้าหน้าที่ในการปฏิบัติงานด้านการจราจรให้มากขึ้น เหมาะสมกับพื้นที่ทั้งสองห้อง และจำนวนคดีจราจรในพื้นที่ทั้งสองห้อง รวมถึงเพิ่มสวัสดิการต่าง ๆ ในการสร้างขวัญกำลังใจในการปฏิบัติงาน

5.2 ข้อเสนอแนะ

5.2.1 ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

5.2.1.1 ควรมีการปรับปรุงแก้ไขการให้สิทธิอำนาจการบังคับใช้กฎหมายจราจร โดยเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่ปฏิบัติหน้าที่ในพื้นที่ และออกนโยบายที่ชัดเจนอย่างเป็นรูปธรรม สำหรับขั้นตอนการปฏิบัติงาน โดยมีการบูรณาการร่วมกันระหว่างทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้กฎหมายจราจรในพื้นที่รับผิดชอบสถานีตำรวจนครบาลทั้งสองห้อง การแก้ไขบทลงโทษของกฎหมายจราจรให้สูงขึ้น ควรเพิ่มการประชาสัมพันธ์การสร้างความรู้ความเข้าใจในกฎหมายจราจรให้กับประชาชน เพื่อเป็นการสร้างวินัยและวัฒนธรรมการใช้ท้องถนนร่วมกันอย่างยั่งยืน

5.2.1.2 ระเบียบของกฎหมายที่ใช้ในการปฏิบัติงานควบคุมกฎหมายของเจ้าหน้าที่ควรมีความชัดเจน ไม่ควรใช้ดุลยพินิจในการปฏิบัติงาน ซึ่งอาจทำให้เกิดการเลือกปฏิบัติ ควรจะมีมาตรการในการปฏิบัติงานที่เหมือนกัน รวมถึง ระเบียบกฎหมาย พระราชบัญญัติต่าง ๆ ที่ออกมาใช้ในปัจจุบัน ยังถือว่าไม่สามารถแก้ปัญหาการจราจรได้ เนื่องจากกฎหมายออกมาเพื่อประโยชน์ให้กับประชาชนผู้กระทำความผิดมากเกิดไป และเป็นภาระของเจ้าหน้าที่ในการปฏิบัติตามกฎหมาย โดยเฉพาะ พระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ. 2565 ซึ่งมีผลต่อเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติเป็นอย่างมาก ซึ่งความคิดเห็นของผู้วิจัย เห็นควรให้ถอด พระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ. 2565 เพื่อคืนอำนาจให้กับเจ้าหน้าที่และลดขั้นตอนในการปฏิบัติ ซึ่งจะเกิดผลดีกับตัวประชาชนรวมถึงเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติหน้าที่ด้วย

5.2.2 ข้อเสนอแนะเชิงปฏิบัติ

5.2.2.1 ควรเพิ่มหลักสูตรการอบรมวิชาการด้านงานจราจรเป็นหลักสูตรพื้นฐานของการเป็นตำรวจ หรืออาจเพิ่มเป็นหลักสูตรที่ต้องทบทวนอย่างต่อเนื่อง เพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้องเกี่ยวกับกฎหมายจราจรให้กับเจ้าหน้าที่เพื่อการบังคับใช้กฎหมายจราจรอย่างมีประสิทธิภาพต่อไป

สำหรับการกำหนดแนวทางการฝึกอบรมทบทวนความรู้สำหรับเจ้าหน้าที่ตำรวจ ผู้วิจัยมีข้อเสนอในด้านเนื้อหาที่จำเป็นต้องได้รับการฝึกอบรมด้านงานจราจร 5 ด้าน ได้แก่ 1) กฎหมายจราจรและการบังคับใช้กฎหมายจราจร 2) การควบคุมการจราจร 3) การบริหารจัดการจราจรในกรณีฉุกเฉิน/อุบัติเหตุ 4) ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ และ 5) ความรู้ด้านอื่น ๆ เช่น คุณธรรม จริยธรรมและจรรยาบรรณ รวมทั้งภาษาต่างประเทศด้วย

5.2.2.2 ปัจจัยหนึ่งของความขัดแย้งระหว่างประชาชนกับเจ้าหน้าที่ตำรวจคือ หลักการใช้ดุลยพินิจ ซึ่งหากมีคนกลาง สามารถที่จะตัดสินในเรื่องการใช้ดุลยพินิจในการกระทำความผิดด้านงานจราจรได้ก็จะเป็นเรื่องดีอย่างยิ่ง ผู้วิจัยเห็นว่า ควรจัดตั้งศาลจราจรขึ้นมาเพื่อทำหน้าที่ในการพิจารณาคดีจราจรเพียงอย่างเดียว ซึ่งอย่างน้อยก็จะเป็นหลักประกันความยุติธรรมให้กับประชาชน และเป็นการลดความขัดแย้งระหว่างเจ้าหน้าที่กับประชาชนด้วย

5.2.2.3 ให้นำเทคโนโลยีเข้ามาใช้ในการปฏิบัติหน้าที่ อาทิเช่น กล้อง AI ตรวจสอบการกระทำความผิด เช่น กล้องตรวจจับการขับซึ่ย่อนศร ขับซึ่บนทางเท้า รวมถึงกล้อง CCTV ซึ่งระบบการกระทำความผิดอื่น ๆ ใน พระราชบัญญัติจราจร เพื่อลดปัญหาการกระทบกระทั่ง หรือการใช้ดุลยพินิจที่อาจไม่สมเหตุสมผลของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรและประชาชน และอีกส่วนก็ยังคงเป็นการช่วยลดปัญหาการขาดแคลนกำลังพลได้ด้วย เนื่องจากการนำเทคโนโลยีมาใช้ ไม่จำเป็นต้องเฝ้า

หรือคอยดูอยู่ตลอดเวลา โดยสามารถซักล้างในการตรวจจับการกระทำผิดได้เลย ซึ่งเป็นการช่วยลดภาระให้กับหน่วยงานอย่างมากด้วย

5.2.2.4 ควรมีกฎไกในการตรวจสอบการกระทำผิดกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่ที่กระทำผิดซ้ำ ๆ ซึ่งถือว่าเป็นอันตรายแก่ผู้ใช้รถใช้ถนน เพื่อเป็นการป้องกันและลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจร โดยควรมีการเชื่อมโยงฐานข้อมูลระหว่างหน่วยงาน เช่น กรมการขนส่งทางบก สำนักงานตำรวจแห่งชาติ สำนักงานเขต สำหรับการตรวจสอบผู้ที่กระทำผิดกฎหมายจราจรซ้ำซาก ซึ่งจะมีผลต่อการต่อใบอนุญาตขับขี่ ต่อภาษี จะทำให้กฎหมายมีความศักดิ์สิทธิ์เพื่อจะทำให้ประชาชนเกรงกลัวและเคารพกฎหมายจราจรมากยิ่งขึ้น โดยแม้ว่าในปัจจุบันจะมีการตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ก็ตาม แต่ในความเป็นจริงแล้ว การตัดคะแนนยังไม่มีผลการบังคับตามวัตถุประสงค์ของกฎหมายเท่าที่ควร

จะเห็นได้ว่าคนกระทำผิดก็ยังคงทำอยู่เหมือนเดิม พอถึงเวลาก็ต่อภาษีใบอนุญาตขับขี่ได้ตามปกติ และหากปัจจุบันสามารถตรวจสอบใบอนุญาตขับขี่ของผู้ขับขี่แบบเรียลไทม์ซึ่งมีการอัปเดตข้อมูลให้เป็นปัจจุบันได้ ก็จะมีประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายจราจรและเป็นเครื่องมือให้กับเจ้าหน้าที่เพื่อทำให้กฎหมายจราจรศักดิ์สิทธิ์มากยิ่งขึ้น

5.2.3 ข้อเสนอแนะงานวิจัยครั้งต่อไป

5.2.3.1 กลุ่มประชากรที่ศึกษา ควรมีการศึกษาในกลุ่มประชากรกลุ่มอื่นบ้าง เช่น อาจเป็นเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรของสถานีตำรวจนครบาลพื้นที่ใกล้เคียง หรือกลุ่มประชากรที่ใช้รถใช้ถนน เพื่อเปรียบเทียบกับกลุ่มประชากรของตำรวจจราจรสถานีตำรวจนครบาลทั้งสองห้อง เพื่อดูว่าผลการวิจัยที่ได้นั้นเป็นไปในทิศทางเดียวกันหรือไม่ อย่างไร

5.2.3.2 แบบสอบถาม ควรมีการเพิ่มการสัมภาษณ์เชิงลึกเพื่อเพิ่มเติมข้อมูลในส่วนที่แบบสอบถามยังไม่ครอบคลุม หรือไม่ชัดเจน เพื่อให้ได้ข้อมูลที่ถูกต้องมากที่สุด

5.2.3.3 กลุ่มประชากร ควรมีกลุ่มประชากรที่มากกว่าการวิจัยในครั้งนี้ เพื่อให้ได้ข้อมูลเชิงลึกที่กว้างขึ้น และผลการวิจัยสามารถลงรายละเอียดได้ชัดเจนมากขึ้น

ซึ่งผู้วิจัย มีความปรารถนาที่จะเห็นภาพดังกล่าวเกิดขึ้นในประเทศไทยบ้าง ซึ่งอาจจะไม่ใช่ในเร็ววันนี้ แต่หากเรามีการปลูกฝังตั้งแต่เด็ก ผู้วิจัยเชื่อว่า จะเกิดภาพดังกล่าวขึ้นในประเทศไทยอย่างแน่นอน

บรรณานุกรม

- กฤษณพงศ์ พุตระกูล และคณะ. (2560). *รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์เรื่องการศึกษาข้อเสนอในเชิงนโยบายเพื่อการแก้ไขปัญหาคอขวดเหตุจรรยาบรรณทางบก.* กรุงเทพฯ: สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมวิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม.
- สำนักงานยุทธศาสตร์ตำรวจ กองยุทธศาสตร์. (2565). *แผนปฏิบัติการราชการสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ราย 5 ปี พ.ศ.2566-2570.* สืบค้นจาก chrome-extension://mhnklakgilnojmhinhkckjpnpcpbhabphi/pages/pdf/web/viewer.html?file=https%3A%2F%2Froyalthaipolice.go.th%2Fdownloads%2Fplan66.pdf
- กานดา ปานดา. (2557). *การบังคับโทษปรับ: ศึกษากรณีบังคับให้ทำงานแทนค่าปรับ* (Unpublished Master's thesis). มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต, กรุงเทพฯ.
- การขับรถในประเทศไทย*. (2560). สืบค้น 28 ธันวาคม 2566, จาก http://https://rent.toyota.co.jp/global_th/drive/rules.html
- เกียรติขจร วัฒนะสวัสดิ์. (2558). *คำอธิบายกฎหมายอาญาภาค 1* (พิมพ์ครั้งที่ 10). กรุงเทพฯ: พลสยามพริ้นติ้ง.
- กุลนิษฐ์ รัตนคูสกุล. (2559). *การลงโทษในการกระทำความผิดหลายกรรมกับการป้องกันอาชญากรรม* (Unpublished Master's thesis). มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, กรุงเทพฯ.
- จิตติมา อัครศิริพงศ์. (2556). *การพัฒนาประสิทธิภาพในการทำงาน. ใน เอกสารประกอบการสอนวิชาการพัฒนาประสิทธิภาพในการทำงาน (Efficiency Development).* อัญญา: มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา.
- จตุรงค์ ผัดวงศ์. (2562). *แนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายจราจร: กรณีศึกษาพื้นที่รับผิดชอบสถานีตำรวจนครบาลพญาไท* (Unpublished Master's thesis). มหาวิทยาลัย ธรรมศาสตร์, กรุงเทพฯ.
- ณนุรักษ์ ศิวะกุล. (2562). *มาตรการเพิกถอนสิทธิทางการเมืองกับโทษอาญา* (Unpublished Master's thesis). มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, กรุงเทพฯ.
- ณรงค์ ใจหาญ. (2560, 1 กันยายน). *การบังคับใช้กฎหมายที่เข้มงวดและเป็นธรรม. สยามรัฐออนไลน์.* สืบค้นจาก <https://siamrath.co.th/n/22481>

บรรณานุกรม (ต่อ)

- ณัฐสุวัฒน์ สุทธิโยธิน. (2554). ทฤษฎีการลงโทษ. ใน *เอกสารประกอบการศึกษา ชุติวิชา กฎหมายอาญาและอาชญาวิทยาชั้นสูง* (หน่วยที่ 6). , กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช. 6(5), 2-4.
- ธนะชาติ ปาลิยะเวทย์. (2560). *อุปสรรคภายใต้กฎหมายจราจรทางบกต่อการเปลี่ยนพฤติกรรมผู้ขับขี่*. สืบค้นจาก <http://ldpthailand.org/th /2017/10/%>
- นริศรา ศรีวิชัย. (2563). *10 ประเทศกฎหมายแรงที่ประชาชนไม่กล้ามาแล้ว*. สืบค้นจาก http://https://traffichai.com/shop/article_detail-phpid_art15665/
- น้ำแท้ มีบุญส้าง. (2566). *กระบวนการยุติธรรมทางอาญาเปรียบเทียบ*. กรุงเทพฯ: วิญญูชน.
- ปกป้อง ศรีสินท. (2563). *กฎหมายอาญาชั้นสูง* (พิมพ์ครั้งที่ 3). กรุงเทพฯ: วิญญูชน.
- ปัทมาพร ท่อชู. (2567). *แนวทางการพัฒนาประสิทธิภาพในการปฏิบัติงาน*. สืบค้นจาก http://www.thailandindustry.com/indust_newweb/onlinemag_preview.php?cid=771
- ปาริณา นกจันทร์. (2565). *ปัญหาและอุปสรรคของพนักงานคุมประพฤติในการปฏิบัติงานควบคุมและสอดส่องในช่วงสถานการณ์แพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19)* (Unpublished Master's thesis). มหาวิทยาลัยรังสิต, กรุงเทพฯ.
- ปรีชา ธรรมมา. (2562). "วินัยแห่งตน." *สารานุกรมศึกษาศาสตร์*, (26), 4.
- พงศ์เนตร ศรีเสถียร. (2559). *กฎหมายจราจรทางบกเพื่อการคมนาคมขนส่งในประชาคมอาเซียน: ศึกษาเฉพาะกฎหมายของประเทศที่มีพรมแดนติดกับประเทศไทย* (Unpublished Master's thesis). มหาวิทยาลัยศรีปทุม, กรุงเทพฯ.
- พัชร บอนคำ. (2564). *สิงคโปร์ต้นแบบเมืองปลอดภัย*. สืบค้นจาก <https://urbancreature.co/singapore/>
- พิมพ์ธรา พัสดุประดิษฐ์, และกิตติธินทัต เลอวงศรีรัตน์. (2563). *แนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพในการปฏิบัติงาน รักษาความปลอดภัยนักท่องเที่ยวของข้าราชการตำรวจในสังกัดกองกำกับการ 3 กองบังคับการตำรวจท่องเที่ยว 1. คุณภาพชีวิตกับกฎหมาย*, 16(1), 93-94.

บรรณานุกรม (ต่อ)

- ภูวดล ชุ่นโพธิ. (2560). *ปัญหาอุปสรรคในการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร: ศึกษาเฉพาะกรณีตำรวจจราจรในเขตพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลปทุมวัน* (Unpublished Master's thesis). มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, กรุงเทพฯ.
- มาตรการเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก คำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติที่ 14/2560. สืบค้น 21 มีนาคม 2566 จาก <http://oknation.nationtv.tv/blog/puthsup-govservice/2017/03/22/entry-2>
- มาตาลักษณ์ ออรุ่งโรจน์. (ม.ป.ป.). *โครงการวิจัยเรื่องหลักกฎหมายและแนวคิดเกี่ยวกับการมีบทบัญญัติ เรื่อง การ กระทำโดยพลาด: ศึกษาจากรายงานการประชุมต้นร่างตั้งแต่ประมวลกฎหมายลักษณะอาญาจนถึงปัจจุบัน*. คณะนิติศาสตร์. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- ราชบัณฑิตยสถาน. (2556). *พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ.2554*. กรุงเทพฯ : นานมีบุ๊คส์พับลิเคชั่นส์.
- วรเดช จันทรศร. (2522). *สาเหตุของอาชญากรรม: ทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง*. กรุงเทพฯ: สถาบันพัฒนาบริหารศาสตร์.
- วิชัย สุขสร้อย. (2553). *ปัญหาอุปสรรคในการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรเกี่ยวกับการจอดรถฝ่าฝืนป้ายห้ามจอดตามเวลา ศึกษาเฉพาะกรณี สถานีตำรวจนครบาลบุคคลไค* (Unpublished Master's thesis). มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, กรุงเทพฯ.
- ศรีวราห์ รังสิพราหมณกุล, และชยพล ฉัตรชัยเดช. (2565). *การป้องกันอาชญากรรมเชิงรุกโดยทฤษฎีสามเหลี่ยมอาชญากรรม*. สืบค้นจาก <https://www.docdroid.net/Y1rfchX/crime-triangle-theorypdf# page=2>.
- สมยศ นาวิการ. (2547). *ทฤษฎีองค์การ*. กรุงเทพฯ: บรรณกิจ.
- สุดสงวน สุธีสร. (2547). *อาชญาวิทยา* (พิมพ์ครั้งที่ 2). กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- สุนนทิพย์ จิตสว่าง. (ม.ป.ป.). *ประสิทธิภาพของการบังคับใช้กฎหมายในการลงโทษ และปฏิบัติต่อผู้กระทำผิดกฎหมาย*. สืบค้นจาก http://elibrary.trf.or.th/project_content.asp?PJID=RDG
- สุวิทย์ ภูหนองโอ. (2561). *ทัศนคติของเจ้าหน้าที่ตำรวจและประชาชนต่อจุดตรวจจราจร ในเขตเทศบาลนครขอนแก่น. การบริหารท้องถิ่น, 8(2), 73-93.*

บรรณานุกรม (ต่อ)

- สุวิทย์ ภูหนองโฮ. (2561). ทักษะคติของเจ้าหน้าที่ตำรวจและประชาชนต่อจุดตรวจจราจรในเขตเทศบาลนครขอนแก่น. *การบริหารท้องถิ่น*, 8(2), 73-93.
- สำนักงานสถิติแห่งชาติ กองสถิติพยากรณ์ กลุ่มคลังข้อมูลสถิติ. (2565). *รายงานจำนวนคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกและมูลค่าความเสียหาย ทั่วราชอาณาจักรปี 2555 - 2564*. องค์การอนามัยโลก. (2558). *รายงานสถานการณ์โลกด้านความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.2558*. กรุงเทพฯ: บริษัท สแกนด์-มีเดีย คอร์ปอเรชั่น จำกัด.
- อัจฉริยา ชูตินันท์. (2557). *อาชญาวิทยาและทัณฑวิทยา* (พิมพ์ครั้งที่ 2). กรุงเทพฯ: วิญญูชน.
- อดิศักดิ์ แก้ววงษา, และสัญญาพงศ์ ลิ้มประเสริฐ. (2558). ปัญหาและอุปสรรคในการปฏิบัติงานด้านการบังคับใช้กฎหมายกับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรกองบังคับการตำรวจนครบาล 6. *วารสารวิจัยบัณฑิตศึกษาในกลุ่มธุรกิจและสังคมศาสตร์*, 1(1), 128-136.
- อภิรัตน์ เพ็ชรศิริ. (2562). *ทฤษฎีอาญา ทฤษฎีโทษ และกระบวนการขั้นพื้นฐาน* (พิมพ์ครั้งที่ 4). กรุงเทพฯ: วิญญูชน.
- อภิวุฒิ นวาระ. (2560). *มาตรการลงโทษทางอาญา: ศึกษากรณีเด็กและเยาวชนกระทำ ความผิดซ้ำ ในความผิดฐานลักลอบค้ายาเสพติด* (Unpublished Master's thesis). มหาวิทยาลัยศรีปทุม, กรุงเทพฯ.
- อุทิศ สุภาพ. (2562). *อิทธิพลของปรัชญาอาชญาวิทยา : ประมวลกฎหมายอาญาของไทย* (พิมพ์ครั้งที่ 4). (75 เล่ม). กรุงเทพฯ: บทบัณฑิตย.
- adpt . (2565). *การทดลองใช้ AI ควบคุมไฟจราจรในเยอรมนี*. Retrieved from <http://https://www.adpt.news/2022/02/04/ki4lsa-fraunhofer-ai-traffic-light-lemgo/>
- Bentham, J. (2021). *Stanford Encyclopedia of Philosophy*. The Path Not Taken. Retrieved from <https://plato.stanford.edu/entries/bentham/# PaiPle>
<https://urbancreature.co/singapore/>
- Certo, C.S. (2000). *Modern Management*. New Jersey: Prentice Hall.

บรรณานุกรม (ต่อ)

- Intelligent Transport. (2024). *Singapore's Land Transport Authority (LTA)*. Retrieved from <https://www.intelligenttransport.com/organisations/singapores-land-transport-authority-lta/>
- J-Campus. (2555). *เรียนรู้เรื่องญี่ปุ่นกับ J-Campus*. Retrieved from <https://www.j-campus.com/article/view.php?id=1012>
- Ronald, L. A. (2022). *Rational Choice, Deterrence, and Social Learning Theory in Criminology*. The Path Not Taken. Retrieved from <https://scholarlycommons.law.northwestern.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=6670&context=jclc>
- WHO. (2024). *Global Status Report on Road Safety 2023*. Retrieved from <https://www.who.int/publications/i/item/9789240086517>



ภาคผนวก



ภาคผนวก ก
แบบสัมภาษณ์ที่ใช้ในการวิจัย



แบบสัมภาษณ์

ปัญหาและอุปสรรคในการบังคับใช้กฎหมายจราจรเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน กรณีศึกษาพื้นที่รับผิดชอบสถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง (สำหรับผู้กำหนดนโยบายด้านการบังคับใช้กฎหมายจราจร ผู้บริหาร ระดับสูง และนักวิชาการด้านการศึกษางานจราจร)

ส่วนที่ 1

1.1 รายละเอียดวัน เวลา และสถานที่ที่ดำเนินการสัมภาษณ์

วันที่.....เดือน.....พ.ศ.....

ตั้งแต่เวลา.....ถึง.....

สถานที่.....

ส่วนที่ 2 ข้อคำถามเกี่ยวกับแนวความคิดเห็น ทิศนะ และมุมมองของผู้ให้ข้อมูล สำคัญในการกำหนดนโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนงาน และการพัฒนาระบบงาน

2.1 จากภาพรวมของการบังคับใช้กฎหมายจราจรในปัจจุบัน ท่านคิดว่า มีปัจจัยใดที่เป็นปัจจัยหลักในการบังคับใช้กฎหมายจราจรและบทลงโทษที่มีอยู่ในพื้นที่รับผิดชอบสถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง มีผลเหมาะสมกับในยุคปัจจุบันหรือไม่ อย่างไร

2.2 จากภาพรวมของการบังคับใช้กฎหมายจราจรในพื้นที่รับผิดชอบสถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง ในปัจจุบัน ท่านมีนโยบายที่จะปรับปรุงหรือเปลี่ยนแปลง รูปแบบกระบวนการบังคับใช้กฎหมายจราจรอย่างไร

2.3 ท่านคิดว่าการนำเทคโนโลยีมาใช้ในการบูรณาการการทำงานขององค์กรที่มีหน้าที่เกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายจราจรในพื้นที่รับผิดชอบสถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง มีผลต่อประสิทธิผลของการบังคับใช้กฎหมายจราจรในพื้นที่รับผิดชอบสถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้องหรือไม่ อย่างไร

2.4 ท่านมีความคิดเห็นอย่างไร เกี่ยวกับพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนนในพื้นที่รับผิดชอบสถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง ในปัจจุบัน

2.5 ท่านคิดว่า นโยบายภาครัฐด้านการบังคับใช้กฎหมายจราจรในอนาคตของพื้นที่รับผิดชอบ สถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง ควรเป็นเช่นไร

2.6 ท่านคิดว่า ควรมีนโยบายงบประมาณที่สนับสนุนการบังคับใช้กฎหมายจราจร (เช่น วัสดุ อุปกรณ์ และเทคโนโลยี) ในอนาคตของพื้นที่รับผิดชอบสถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้องอย่างไร

2.7 ท่านมีข้อเสนอแนะอย่างอื่นเพิ่มเติมเกี่ยวกับปัญหาและอุปสรรคของการบังคับใช้กฎหมายจราจรเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่รับผิดชอบสถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้องหรือไม่ อย่างไร



แบบสัมภาษณ์
ปัญหาและอุปสรรคในการบังคับใช้กฎหมายจราจรเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน
กรณีศึกษาพื้นที่รับผิดชอบสถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง
(สำหรับผู้ปฏิบัติงาน)

ส่วนที่ 1

1.1 รายละเอียดวัน เวลา และสถานที่ที่ดำเนินการสัมภาษณ์

วันที่.....เดือน.....พ.ศ.....

ตั้งแต่เวลา.....ถึง.....

สถานที่.....

ส่วนที่ 2 ข้อคำถามเกี่ยวกับแนวความคิดเห็น ทักษะ และมุมมองของผู้ให้ข้อมูล
สำคัญในการบริหารจัดการ การดำเนินงาน (รูปแบบ กระบวนการ วิธีปฏิบัติ) บุคลากร
ปฏิบัติงาน เครื่องมือ ปัญหา อุปสรรค และข้อจำกัด การจัดการกับปัญหา อุปสรรค และ
ข้อจำกัด

2.1 ท่านมีแนวทางการปฏิบัติงานที่เหมาะสมกับตัวบทกฎหมายและบทลงโทษของการ
 บังคับใช้กฎหมายจราจรพื้นที่รับผิดชอบสถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้องในปัจจุบันอย่างไร

2.2 ท่านมีความคิดเห็นโดยทั่วไปต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจรพื้นที่รับผิดชอบสถานี
 ตำรวจนครบาลทุ่งสองห้องในปัจจุบันอย่างไร

2.3 ท่านคิดว่า แนวทางการปฏิบัติงานด้านการบังคับใช้กฎหมายจราจรพื้นที่รับผิดชอบ
 สถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้องในปัจจุบันเหมาะสมกับการบูรณาการการทำงานของหน่วยงาน
 ของท่านเพียงพอแล้วหรือไม่ อย่างไร

2.4 ท่านคิดว่า อะไรคือปัญหา อุปสรรค และข้อจำกัดในการปฏิบัติงานควบคุมการบังคับ
 ใช้กฎหมายจราจรในพื้นที่รับผิดชอบสถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง และท่านมีวิธีจัดการกับ
 ปัญหา อุปสรรค และข้อจำกัดเหล่านั้น อย่างไร

2.5 ท่านคิดว่า พฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนนพื้นที่รับผิดชอบสถานีตำรวจนครบาลทุ่งสอง
 ห้องในปัจจุบันเป็นอย่างไร

2.6 ท่านคิดว่า ในปัจจุบัน ส่วนกลางได้ออกนโยบายเพื่อจะพัฒนาปรับปรุงงานด้านการ
 บังคับใช้กฎหมายจราจรพื้นที่รับผิดชอบสถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้องได้เพียงพอแล้วหรือไม่

อะไรคือปัญหาและอุปสรรคในการพัฒนา และควรจัดการกับปัญหาและอุปสรรค รวมถึงข้อจำกัด ในการพัฒนาการบังคับใช้กฎหมายจราจรพื้นที่รับผิดชอบสถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้องอย่างไร

2.7 ท่านคิดว่า ทางส่วนกลางสมควรให้งบประมาณที่สนับสนุนด้านการบังคับใช้กฎหมาย จราจรพื้นที่รับผิดชอบสถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง (เช่น วัสดุ อุปกรณ์ และเทคโนโลยี) เพิ่มขึ้นหรือไม่ อย่างไร

2.8 ท่านมีข้อเสนอแนะอย่างอื่นเพิ่มเติมเกี่ยวกับปัญหาและอุปสรรคของการบังคับใช้ กฎหมายจราจรเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่รับผิดชอบสถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง หรือไม่ อย่างไร



แบบสัมภาษณ์

ปัญหาและอุปสรรคในการบังคับใช้กฎหมายจราจรเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน กรณีศึกษาพื้นที่รับผิดชอบสถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง (สำหรับอาสาสมัครภาคประชาชน และภาคีประชาชน)

ส่วนที่ 1

1.1 รายละเอียดวัน เวลา และสถานที่ที่ดำเนินการสัมภาษณ์

วันที่.....เดือน.....พ.ศ.....

ตั้งแต่เวลา.....ถึง.....

สถานที่.....

ส่วนที่ 2 ข้อคำถามเกี่ยวกับแนวความคิดเห็น ทศนะ และมุมมองของผู้ให้ข้อมูล
สำคัญในการบริหารจัดการ การดำเนินงาน (รูปแบบ กระบวนการ วิธีปฏิบัติ) บุคลากร
ปฏิบัติงาน เครื่องมือ ปัญหา อุปสรรค และข้อจำกัด การจัดการกับปัญหา อุปสรรค และ
ข้อจำกัด

2.1 ท่านมีความคิดเห็นอย่างไร เกี่ยวกับกฎหมายและบทลงโทษของกฎหมายจราจรพื้นที่
รับผิดชอบสถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้องที่มีอยู่ในปัจจุบัน

2.2 ท่านมีความเห็นว่าการบังคับใช้กฎหมายจราจรพื้นที่รับผิดชอบสถานีตำรวจนครบาล
ทุ่งสองห้องที่มีอยู่ควรมีการเพิ่มเติม หรือลดทอนในสิ่งใดบ้าง

2.3 ท่านคิดว่า แนวทางการบูรณาการการทำงานขององค์กรหรือหน่วยงานที่มีหน้าที่
เกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายจราจรที่มีอยู่ มีความเหมาะสมและเพียงพอต่อการบังคับใช้
กฎหมายจราจรในพื้นที่รับผิดชอบสถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้องแล้วหรือไม่ อย่างไร

2.4 ท่านคิดว่า พฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนนพื้นที่รับผิดชอบสถานีตำรวจนครบาลทุ่งสอง
ห้องในปัจจุบันทำให้เกิดปัญหาและอุปสรรคในการบังคับใช้กฎหมายจราจรพื้นที่รับผิดชอบสถานี
ตำรวจนครบาลทุ่งสองห้องอย่างไร และท่านมีวิธีจัดการกับปัญหาและอุปสรรคนั้นอย่างไร

2.5 ท่านคิดว่า นโยบายภาครัฐด้านการบังคับใช้กฎหมายจราจรพื้นที่รับผิดชอบสถานี
ตำรวจนครบาลทุ่งสองห้องควรเพิ่มเติม หรือปรับปรุงให้เป็นไปในรูปแบบใด

2.6 ท่านคิดว่า ภาครัฐควรให้การสนับสนุนด้านงบประมาณที่เกี่ยวกับการบังคับใช้
กฎหมายจราจรพื้นที่รับผิดชอบสถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง (เช่น วัสดุ อุปกรณ์ ระบบ

เทคโนโลยี) อย่างไร เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายจราจรในพื้นที่รับผิดชอบสถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้องมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

2.7 ท่านมีข้อเสนอแนะอย่างอื่นเพิ่มเติมเกี่ยวกับปัญหาและอุปสรรคของการบังคับใช้กฎหมายจราจรเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่รับผิดชอบสถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้องหรือไม่ อย่างไร



ภาคผนวก ข
คำสำคัญที่ใช้ในการวิจัย

มหาวิทยาลัยรังสิต Rangsit University

หน้าที่และความรับผิดชอบของตำรวจจราจร

ปี พ.ศ.2477 เป็นปีที่เกิดคำว่า “จราจร” ขึ้นในประเทศไทย โดยกรมตำรวจได้เสนอร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบกต่อกระทรวงมหาดไทย เพื่อขอให้ออกเป็นกฎหมาย ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ พันตำรวจเอก ซี.บี.พอลเล็ต เป็นผู้ร่างขึ้นเป็นภาษาอังกฤษ โดยอาศัยหลักกฎหมายจราจรของประเทศอังกฤษ มาดัดแปลงและได้ออกกฎหมายเมื่อ พ.ศ.2477 เป็นพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2477 จากนั้นคำว่า “จราจร” ก็แพร่กระจายไปถึงประชาชนโดยทั่วไป ด้วยความเจริญของสังคม ทำให้การจราจรใช้ถนนมีความสำคัญ และจำเป็นต่อชีวิตประจำวันของมนุษย์มากขึ้น ประกอบกับความเจริญทางเทคโนโลยี ทำให้มีการพัฒนารูปแบบและเครื่องยนต์กลไกของยานพาหนะที่นำมาใช้บนถนน กฎหมายเหล่านี้จึงได้มีการปรับปรุงแก้ไขให้มีความทันสมัย รองรับสภาพการจราจรใช้ถนนให้ดียิ่งขึ้นมาเป็นลำดับ

การแก้ไขกฎหมายเกี่ยวกับการจราจรที่นับได้ว่า เป็นครั้งใหญ่ที่สุดเท่าที่เคยมีมาก็คือ ในปี พ.ศ.2522 โดยได้มีการประกาศใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 ขึ้นใช้บังคับแทนกฎหมายที่เกี่ยวกับการจราจรที่ใช้บังคับแต่เดิม เพื่อให้สามารถควบคุม บังคับ ผู้ขับขี่ ผู้ประกอบการ และตัวรถ ให้เกิดความปลอดภัยและสะดวกในการสัญจรยิ่งขึ้น การที่การจราจรและขนส่งได้มีการขยายตัวไปในส่วนภูมิภาค ทำให้มีการสัญจรบนทางหลวงเพิ่มมากขึ้นในปี พ.ศ.2535 จึงได้มีการตราพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 ขึ้น เพื่อใช้แทนประกาศคณะปฏิวัติฉบับที่ 295 ลงวันที่ 28 พฤศจิกายน พ.ศ.2515 ซึ่งเป็นกฎหมายว่าด้วยทางหลวงที่ใช้บังคับในขณะนั้นให้สอดคล้องกับความเจริญและการพัฒนาของประเทศ กฎหมายจราจรเหล่านี้ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมให้มีความทันสมัย เหมาะสมกับสภาพของการสัญจรมาโดยตลอดจนถึงปัจจุบัน

การปฏิบัติงานของตำรวจจราจรนั้น เป็นงานบริการประชาชนที่ต้องใช้ความขยัน อดทน และใส่ใจในการทำงานเพราะอยู่ใกล้ชิดประชาชนโอกาสที่จะผิดพลาดพลั้งเผลอสสร้างความไม่พอใจให้แก่ประชาชนเกิดขึ้นได้ง่ายในทางกลับกันก็มีโอกาสที่จะสร้างความประทับใจ ฟังพอใจแก่ประชาชนได้ง่ายเช่นกัน การปฏิบัติงานของตำรวจเพื่อสนองความต้องการของประชาชนตามความมุ่งหมาย และวัตถุประสงค์ของกรมตำรวจอย่างมีประสิทธิภาพนั้น ตำรวจทุกคนมีส่วนสำคัญยิ่ง โดยเฉพาะ ตำรวจที่อยู่ใกล้ชิดกับประชาชนบนท้องถนนและในภูมิภาคซึ่งได้รับความสนับสนุนของ ผู้บังคับบัญชา ตำรวจและประชาชน ตำรวจตั้งแต่ก่อนเข้ามาเป็นตำรวจ ตำรวจที่กำลังฝึกอบรม ตำรวจที่สำเร็จการศึกษาตามหลักสูตรและปฏิบัติหน้าที่อยู่ในปัจจุบันจะต้องทราบว่าอาชีพตำรวจ เป็นงานที่เสียสละส่วนบุคคลเพื่อส่วนรวม แม้กระทั่งชีวิตของตนเองจึงต้องอาศัย

ความทรหด อุตุนไม่หวั่นไหวต่อความยากลำบากทั้งมวล และมีคุณธรรมเท่านั้นที่จะทำให้ตำรวจบรรลุความมุ่งหมาย และวัตถุประสงค์ต่าง ๆ ได้

ตำรวจที่สำคัญผิดว่า อาชีพตำรวจสุขสบายและได้รับผลประโยชน์ โดยมีขอบปราศจากมลทินรอดพ้นจากข้อครหา ข้อหาจากการกล่าวโทษทางวินัยหรือร้องทุกข์ ในทางคดีอาญานั้น เป็นความสำคัญผิดที่เป็นบทเรียนอันมีค่า แต่ก็ไม่อาจจะแก้ไขให้ดีขึ้นได้ เมื่อประสบเคราะห์กรรมต่าง ๆ ความตั้งใจในการทำงาน การเฝ้าหาความรู้ด้วยตนเอง การเลือกใช้หลักการที่ถูกต้องและสัมฤทธิ์ผลมาแล้วด้วยความขยัน หมั่นเพียร พยายามค้นคิดวิธีการที่นุ่มนวล แบบเนียนและทำจริง อย่างสม่ำเสมอ จะทำให้ตำรวจมีความรู้ ความชำนาญและประสบการณ์ยิ่งขึ้น อันจะเป็นประโยชน์อย่างใหญ่หลวงต่อตำรวจในการทำงานให้ประสบความสำเร็จ ข้อคิดเห็นที่น่าจะเป็นประโยชน์สำหรับตำรวจจะมีคุณค่าอย่างแท้จริง เมื่อตำรวจสามารถนำไปประยุกต์ใช้ให้เหมาะสมกับบุคคล สถานที่ และสถานการณ์ในความรับผิดชอบของแต่ละบุคคลอย่างสมเกียรติ เพื่อความสงบเรียบร้อยของประชาชนและความมั่นคงแห่งชาติ

หน้าที่และความสำคัญของตำรวจจราจร

1. ศึกษาเก็บรวบรวมสถิติข้อมูลเกี่ยวกับจราจรและนำวิทยาการต่าง ๆ มาใช้ในงานจราจร
2. สอดส่อง ตรวจสอบ แนะนำให้ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ คำสั่งข้อบังคับเกี่ยวกับจราจร
3. จัดการเบื้องต้นเมื่อเกิดอุบัติเหตุจราจร เช่น จัดการจราจรในบริเวณที่เกิดเหตุ ปฐมพยาบาลเบื้องต้นหรือจัดการส่งผู้บาดเจ็บไปโรงพยาบาลตามความจำเป็น
4. ว่ากล่าวตักเตือนก่อนออกไปสั่งเจ้าพนักงานจราจร หรือออกไปสั่งเจ้าพนักงาน จราจร หรือจับกุมผู้ละเมิดกฎหมายระเบียบ คำสั่งข้อบังคับเกี่ยวกับจราจร
5. เก็บรวบรวมข้อมูลข่าวสารหรือข้อเท็จจริงที่เป็นประโยชน์ต่อการป้องกัน ปราบปราม โดยรายงานข้อมูลข่าวสารหรือข้อเท็จจริงที่เก็บรวบรวมได้ ต่อผู้บังคับบัญชา ตามลำดับชั้นเพื่อดำเนินการวางแผนหรือสั่งการต่อไป
6. ประชาสัมพันธ์ขอความร่วมมือกับผู้ใช้รถใช้ถนนให้เคารพกฎจราจรโดยเคร่งครัด เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจร

การบังคับใช้กฎหมายจราจร

1. ความหมายการบังคับใช้กฎหมายจราจร

การบังคับใช้กฎหมายจราจร หมายถึง การบังคับให้ผู้ใช้รถใช้ถนนได้ปฏิบัติตามกฎหมาย ข้อบังคับเกี่ยวกับการจราจรทางบก เพื่อความเป็นระเบียบเรียบร้อยของสังคม และเพื่อเป็นการสร้างวินัยในการขับขี่แก่ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน ทั้งนี้เพราะวินัยจราจร มีความสำคัญและมีบทบาทอย่างยิ่ง ในการควบคุมกำกับให้บุคคลปฏิบัติตามเงื่อนไข เพราะหากสมาชิกในสังคมทุกคนมีระเบียบวินัยและถือปฏิบัติอย่างเคร่งครัดแล้ว ก็ย่อมจะทำให้สังคมสงบสุข มีความเจริญก้าวหน้าอันเป็นสิ่งสำคัญยิ่งในการพัฒนาสังคม ในทางตรงกันข้ามหากสมาชิกในสังคมต่างประพฤติปฏิบัติตามอำเภอใจ โดยไม่คำนึงถึงกฎเกณฑ์ของสังคม คำนึงถึงผลประโยชน์ ความสะดวกสบายของฝ่ายตน โดยไม่คำนึงถึงกฎเกณฑ์ของสังคมแล้ว บ้านเมืองที่ไร้ระเบียบวินัย (Lawless State) กฎหมายไร้ความศักดิ์สิทธิ์ (Weak and Inefficiency of Law) ย่อมจะก่อให้เกิดผลเสียหายต่อประเทศชาติ

การบังคับใช้กฎหมายไม่มีประสิทธิภาพ แสดงถึงจุดบอดของกระบวนการนิติบัญญัติที่ออกกฎหมายมาแล้วไร้ผลบังคับ และทำให้ฝ่ายบริหารซึ่งมีหน้าที่โดยตรงในการบังคับใช้กฎหมายไร้สมรรถภาพ ทั้งนี้เพราะกฎหมายไม่เป็นกฎหมาย กล่าวคือ ไม่สามารถควบคุมความประพฤติของคนในสังคมได้อย่างมีประสิทธิภาพ เนื่องจากคนในสังคมไม่นับถือกฎหมาย (Respect for Law) นั้นมีความหมายอยู่ในตัวว่า เรามีความพอใจเห็นดีเห็นชอบด้วยกับกฎหมาย และเมื่อมีความยินดีพอใจ เห็นดีเห็นชอบด้วย ความนับถือก็จะเกิดตามมาเอง ปัญหาจึงอยู่ที่ว่าทำอย่างไร กฎหมายจึงจะมีประสิทธิภาพ มีความศักดิ์สิทธิ์พอที่คนในสังคมจะ พพอใจและยอมรับ ซึ่งหมายถึงความนับถือกฎหมายนั่นเอง อันจะมีผลสืบเนื่องไปถึงการบังคับใช้กฎหมายต่อไป

2. แนวทางการบังคับใช้กฎหมายจราจร

แนวทางการบังคับใช้กฎหมาย ซึ่งเน้นที่การลงโทษ เป็นแนวทางที่มาจากความเชื่อของสำนักความคิดทางอาชญาวิทยา สำนักคลาสสิก (Classical School) ที่เชื่อว่า คนทำผิดเพราะไม่เกรงกลัวต่อกฎหมาย หรือการลงโทษ เนื่องจากการบังคับใช้กฎหมายไม่มีประสิทธิภาพหรือมีโทษไม่เหมาะสมกับการกระทำความผิดทำให้โทษ และกฎหมายไม่มีผลในการข่มขู่หรือยับยั้งตามวัตถุประสงค์ของการลงโทษ จึงทำให้ผู้กระทำความผิดกล้าพอที่จะเสี่ยงต่อการกระทำความผิด เพราะมนุษย์มีเจตจำนงอิสระ คือมีเหตุผลพอที่จะไตร่ตรองถึงผลดีผลเสียจากการกระทำความผิดของตน หากทำแล้วคุ้มค่าก็จะเลือกกระทำ หากไม่คุ้มค่าก็จะไม่เลือกกระทำ ดังนั้นหากการบังคับใช้กฎหมายไม่มีประสิทธิภาพ ก็เท่ากับทำให้โอกาสที่จะทำให้ได้รับประโยชน์จากการกระทำ

ความผิดมีมากกว่าโอกาสที่จะถูกจับกุมลงโทษ มนุษย์ก็จะเลือกกระทำความผิด โดยไม่เกรงกลัวต่อกฎหมาย

ดังนั้นการป้องกันการกระทำความผิดตามแนวโน้ม จึงต้องทำให้การบังคับใช้กฎหมายมีประสิทธิภาพ เพื่อให้มีผลในการข่มขู่ ยับยั้งให้คนที่คิดจะทำผิดเกิดความเกรงกลัวไม่กล้าเสี่ยงกระทำความผิดวิธีในการที่จะทำให้การบังคับใช้กฎหมายมีประสิทธิภาพ ก็โดยผ่านการดำเนินการตามกระบวนการยุติธรรม ซึ่งหมายความว่าหน่วยงานในกระบวนการยุติธรรม คือ ตำรวจ อัยการ ศาล และราชทัณฑ์ จะต้องประสานกันในการที่จะทำให้การบังคับใช้ กฎหมายมีความแน่นอน รวดเร็ว เสมอภาค และมีโทษที่เหมาะสม ซึ่งจะทำให้กฎหมายมีผลในการข่มขู่ยับยั้งให้คนเกิดความเกรงกลัวไม่กล้ากระทำความผิด ความแน่นอน รวดเร็ว เสมอภาค และการมีโทษที่เหมาะสม สำหรับการบังคับใช้กฎหมายแยกออกพิจารณา ดังนี้ (เนทีจิ จิตสว่าง, 2539)

2.1 การบังคับใช้กฎหมายต้องมีความแน่นอน การทำให้การบังคับใช้กฎหมายมีความแน่นอน หมายความว่า จะต้องทำให้ผู้กระทำความผิดมีโอกาสที่จะถูกจับกุมและถูกลงโทษ เมื่อมีการกระทำความผิด หากเมื่อมีการกระทำความผิดเกิดขึ้นมาแล้ว ผู้กระทำความผิดสามารถหลีกเลี่ยงการถูกจับกุมและการถูกลงโทษไปได้แล้ว ผู้กระทำความผิดก็จะไม่เกิดความเกรงกลัว เพราะคิดว่ามีโอกาสที่จะหลุดรอดจากการถูกจับกุมไปได้และคุ้มค่าที่จะเสี่ยงต่อการกระทำความผิด เนื่องจากมีโอกาสที่จะได้รับประโยชน์จากการกระทำความผิด แต่ผลเสียไม่มีหรือมีโอกาสที่จะ ได้รับผลเสียน้อยมาก

2.2 การบังคับใช้กฎหมายต้องมีความรวดเร็ว การที่จะทำให้การบังคับใช้กฎหมายมีประสิทธิภาพ นอกจากจะต้องทำให้การบังคับใช้กฎหมายมีความแน่นอนแล้ว ยังจะต้องทำให้การบังคับใช้กฎหมายมีความรวดเร็วด้วย ที่ว่าการบังคับใช้กฎหมายมีความรวดเร็ว หมายความว่า จะต้องมีการจับกุมลงโทษผู้กระทำความผิดได้อย่างรวดเร็วภายหลังการกระทำความผิด โดยเมื่อมีการกระทำความผิดเกิดขึ้นแล้ว จะต้องมีการจับกุมลงโทษผู้กระทำความผิดให้ได้อย่างรวดเร็ว เพื่อให้เห็นผลที่เกิดความเกรงกลัวไม่กล้ากระทำความผิด

หากมีการกระทำความผิดเกิดขึ้น แต่ว่าสามารถจับกุมได้อีกในเวลาทีล่วงเลยมา 3 - 4 ปี ผลในการข่มขู่ยับยั้งจะลดลง เพราะคนโดยทั่วไปจะมองไม่เห็นตัวอย่างหรือผลร้ายที่ได้รับจากการกระทำความผิด เช่น มีคดีฆาตกรรมอย่างโหดเหี้ยมเป็นข่าวตามหน้า หนังสือพิมพ์ แต่ไม่สามารถจับกุมผู้กระทำความผิดมาลงโทษได้อย่างรวดเร็ว หรือจับกุมผู้กระทำความผิดได้ แต่ในระยะเวลาผ่านไปแล้ว 2 - 3 ปี ประชาชนก็จะลืมเหตุการณ์ดังกล่าว หรือกรณีที่มีการจับกุมได้อย่างรวดเร็ว แต่การพิจารณาคดีเป็นไปอย่างเชื่องช้าใช้เวลา 2 - 3 ปี ผู้กระทำความผิดถึงจะถูกลงโทษเช่นนี้จะทำ

ให้ผลในการ ช่มชู้ ยับยั้ง ของการบังคับใช้กฎหมายลดลง ดังนั้น เพื่อที่จะทำให้วัตถุประสงค์ของการบังคับใช้กฎหมาย อันเป็นการช่มชู้ยับยั้งได้อย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

กระบวนการยุติธรรมของไทยในระยะหลัง จึงต้องตอบสนองต่อการเร่งการดำเนินการเกี่ยวกับคดีสำคัญ ๆ ที่สะท้อนขวัญประชาชน และที่ประชาชนให้ความสนใจโดยการที่เมื่อตำรวจสามารถจับกุมผู้กระทำความผิดได้อย่างรวดเร็วภายในเวลาไม่กี่วัน จากนั้นก็รีบทำสำนวนส่งอัยการเพื่อฟ้องต่อศาล ศาลก็เร่งพิจารณาตัดสินด้วยความรวดเร็ว โดยใช้เวลาเพียง 15 วันนับแต่จับกุมผู้กระทำความผิดได้ เป็นต้น ย่อมจะทำให้ประชาชนเห็นผลที่ผู้กระทำความผิดได้รับจากการกระทำความผิด และทำให้การบังคับใช้กฎหมายมีประสิทธิภาพเพิ่มมากขึ้น

2.3 การบังคับใช้กฎหมายต้องยึดหลักเสมอภาค การบังคับใช้กฎหมายต้องยึดหลักความเสมอภาค กล่าวคือ จะต้องบังคับใช้กฎหมายโดยไม่มีการเลือกปฏิบัติ แต่จะต้องปฏิบัติด้วยความเท่าเทียมกัน โดยไม่คำนึงถึงความแตกต่างในเรื่อง ฐานะ อำนาจ ตำแหน่ง ศาสนา เชื้อชาติ สีผิว และอื่น ๆ มิฉะนั้นการบังคับใช้กฎหมายจะไม่มีผลในการช่มชู้ ยับยั้ง หรือทำให้ผลในการช่มชู้ยับยั้งลดลง

การที่การบังคับใช้กฎหมายไม่เท่าเทียมกัน จะมีผลทำให้ผลในการช่มชู้ยับยั้งลดลงนั้น เนื่องมาจากผู้ที่คิดว่าตนมีอภิสิทธิ์ หรือจะเป็นผู้ที่ได้รับการยกเว้นในการถูกจับกุมลงโทษจะไม่เกรงกลัวต่อการกระทำความผิด เพราะคิดว่า เมื่อทำความผิดแล้วจะสามารถหลุดรอดหรือได้รับการละเว้นในการบังคับใช้กฎหมายได้ นอกจากนี้การบังคับใช้กฎหมายไม่เท่าเทียมกันยังเป็นการเปิดช่องทางให้มีข้อยกเว้น หรือข้อแก้ตัวในการหลบหนีจากการดำเนินคดีลงโทษได้ ซึ่งจะมีผลตามมาคือ ทำให้คนไม่เกรงกลัวการบังคับใช้กฎหมาย แบคคาเรีย (Beccaria) ได้กล่าวไว้ว่า “บุคคลทุกคนมีสิทธิเท่าเทียมกันภายใต้กฎหมายดังนั้นไม่ว่าผู้ใดกระทำความผิดในลักษณะเดียวกัน จะต้องได้รับโทษเช่นเดียวกัน” หรือกล่าวอีกนัยหนึ่ง การบังคับใช้กฎหมายและการลงโทษ จะต้องกระทำอย่างเสมอภาค และเท่าเทียมกัน โดยคำนึงถึง “การกระทำความผิด” มิใช่ “ผู้กระทำความผิด”

2.4 การบังคับใช้กฎหมายจะต้องมีบทลงโทษที่เหมาะสม ปัจจัยที่สำคัญประการหนึ่งที่จะทำให้การบังคับใช้กฎหมายมีผลในการช่มชู้หรือ ยับยั้งหรือไม่นั้น อยู่ที่บทโทษ ถ้าบทลงโทษไม่รุนแรงหรือบทลงโทษที่เบา ก็จะทำให้ผู้กระทำความผิดและคนทั่วไปไม่เกิดความเกรงกลัว เพราะผลประโยชน์ที่ได้รับจากการกระทำความผิด จะมีมากกว่าผลร้ายที่ได้รับจากการถูกลงโทษ ถือได้ว่าเป็นสิ่งที่คุ้มค่าต่อการเสี่ยง ซึ่งเรื่องนี้ แบคคาเรีย ได้กล่าวเน้นเอาไว้ว่า “การลงโทษ จะต้องให้เป็นอัตราส่วนกับการกระทำความผิด” กล่าวคือ โทษที่จะลงนั้น จะต้องมากพอที่จะทำให้ผู้กระทำความผิดเกิดความรู้สึกสูญเสียเกินกว่าประโยชน์จากการกระทำความผิด ดังนั้น การที่จะทำให้การ

บังคับใช้กฎหมายมีผลทำให้เกิดความเกรงกลัวจะต้องมีบทลงโทษที่เหมาะสมกับความผิดคำว่า “เหมาะสม” หมายความว่า โทษที่จะลงจะต้องไม่เบาจนเกินไปและไม่หนักจนเกินไป เพราะหากการบังคับใช้กฎหมายมีบทลงโทษที่หนัก เกินความเหมาะสม จะก่อให้เกิดผลเสีย 3 ประการ คือ

2.4.1 ทำให้ผู้เสียหายหรือเหยื่อได้รับผลร้ายจากการกระทำผิดรุนแรง มากขึ้นทั้งนี้ เพราะผู้กระทำความผิดจะพยายามปกปิดการกระทำผิดของตน มิให้มีผู้ล่วงรู้หรือมีพยานรู้เห็น เช่น ในกรณีที่มีโทษประหารชีวิตสำหรับคดีข่มขืน ผู้กระทำความผิดก็จะไม่ข่มขืนแต่ประการเดียว แต่จะฆ่าเหยื่อเพื่อปกปิดความผิดของตนเองด้วย เพราะถึงอย่างไรการกระทำผิดแต่เพียงการข่มขืน ก็จะต้องถูกลงโทษประหารชีวิตอยู่แล้ว การฆ่าเหยื่ออาจทำให้หลุดรอดได้ เป็นต้น

2.4.2 ทำให้ผู้กระทำความผิดมีโอกาสหลุดรอดจากการดำเนินคดีตามกระบวนการยุติธรรม ได้มากขึ้น เพราะยังมีโทษรุนแรงมากขึ้นเท่าไร ก็ยิ่งต้องการพยานหลักฐานที่มั่นคงในการที่จะลงโทษจำเลยมากขึ้นเท่านั้น หากพยานหลักฐานไม่เพียงพอ ก็จะทำให้จำเลยมีโอกาสหลุดรอดจากการถูกพิพากษาลงโทษได้ เพราะศาลจะถือคติ “ปล่อยคนผิดสิบคน ดีกว่าเอาคนบริสุทธิ์มาลงโทษเพียงคนเดียว” ดังนั้น ถ้าไม่มีพยานหลักฐานที่แน่นหนาจริง ๆ ก็จะเปิดโอกาสให้ผู้กระทำความผิด หลุดรอดไปได้ และยิ่งโทษหนักเท่าใด ก็ยิ่งต้องการพยานหลักฐานมากขึ้น และยิ่งมีโอกาสหลุดรอดมากขึ้น

2.4.3 จะทำให้เกิดการกลั่นแกล้งโดยการโยนความผิดให้ผู้อื่น เพื่อให้ผู้อื่นรับ โทษหนักแทน การลงมือกระทำความผิดเอง เช่น ในบางประเทศ การพกอาวุธปืนมีโทษหนักถึงประหารชีวิต ดังนั้น หากต้องการเอาชีวิตผู้อื่น ก็เพียงกลั่นแกล้งให้มีการนำอาวุธปืนติดตัวไปเท่านั้น ดังนั้น การมีบทลงโทษที่หนักเกินไป ก็จะทำให้เกิดผลเสียซึ่งเป็นผลกระทบทำให้การบังคับใช้กฎหมายด้อยประสิทธิภาพลง ในขณะที่เดียวกัน การมีบทลงโทษที่เบาเกินไปก็จะทำให้การบังคับใช้กฎหมายไม่มีผลในการข่มขู่และยับยั้ง ดังนั้นการบังคับใช้กฎหมายจะมีผลในการข่มขู่ยับยั้งและมีประสิทธิภาพนั้นจะต้องมีบทลงโทษที่เหมาะสม ในขณะที่เดียวกันการบังคับใช้กฎหมายต้องมีความรวดเร็ว แน่นนอน และเสมอภาค ประกอบด้วย การมีโทษรุนแรงแต่เพียงอย่างเดียว ไม่อาจมีผลในการข่มขู่ยับยั้ง หากไม่สามารถจับกุมและนำตัวผู้กระทำความผิดมาลงโทษได้ แต่การที่จะทำให้มีการบังคับใช้กฎหมายมีประสิทธิภาพ กระบวนการยุติธรรมจะต้องมีบทบาทอย่างมาก ในการทำให้การบังคับใช้กฎหมายมีความแน่นอน รวดเร็ว เสมอภาค และเหมาะสม

แนวคิดเกี่ยวกับวิสัยทัศน์ ค่านิยมองค์กร พันธกิจ ของตำรวจ

1. วิสัยทัศน์

“เป็นตำรวจมืออาชีพ เพื่อความผาสุกของประชาชน”

ตำรวจมืออาชีพ ต้องเป็นข้าราชการตำรวจที่มีความรู้ ความสามารถ รู้ลึก รู้รอบ รู้จริง ในงานที่ทำ และต้องเป็นคนดี มีคุณธรรม ซื่อสัตย์ ซื่อตรง อดทน เสียสละ ต้องขยันและมีการพัฒนาตนเองอย่างต่อเนื่อง สิ่งสำคัญที่สุดต้องตระหนักเสมอว่า เป้าหมายการทำงานของตำรวจ คือ ความผาสุกของประชาชน

2. ค่านิยมสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

ค่านิยม หมายถึง ความคิดหรือความเชื่อร่วมกันขององค์กร ซึ่งได้รับการพิจารณาแล้วว่า มีคุณค่า มีประโยชน์ ถูกต้องเหมาะสม ดึงดูด สมควรประกาศไว้เพื่อกำกับให้บุคลากรในองค์กรยึดถือและประพฤติปฏิบัติตาม อันได้แก่

(1) สมรรถนะ (Competency) หมายถึง ความรู้ ทักษะ และพฤติกรรมที่จำเป็นต่อการทำงานของบุคคลให้ประสพผลสำเร็จสูงกว่ามาตรฐานทั่วไป

(2) สุจริตเป็นธรรม(Overall Fairness) หมายถึง การปฏิบัติหน้าที่ด้วยความโปร่งใส เสมอภาค เที่ยงธรรม และสามารถตรวจสอบได้

(3) ประชาชนเป็นศูนย์กลาง (People Oriented) หมายถึง การปฏิบัติหน้าที่ของข้าราชการตำรวจ ต้องเป็นไปเพื่อประโยชน์สุขของประชาชน เกิดผลสัมฤทธิ์ต่อภารกิจ ทั้งอำนวยความสะดวกและตอบสนองความต้องการของประชาชน

(4) บริการด้วยใจ (Service Mind) หมายถึง การมีจิตสำนึกและให้บริการประชาชนด้วยความเต็มใจอย่างเท่าเทียมกัน

3. พันธกิจ

(1) ถวายความปลอดภัย สำหรับองค์พระมหากษัตริย์ พระราชินี รัชทายาท ผู้สำเร็จราชการแทนพระองค์ พระบรมวงศานุวงศ์ ผู้แทนพระองค์ และพระราชอาคันตุกะให้บังเกิดประสิทธิภาพสูงสุด

(2) บังคับใช้กฎหมาย อำนาจความยุติธรรมให้บริการประชาชนด้วยความเสมอภาค เป็นธรรมตามหลักธรรมาภิบาล

(3) รักษาความสงบเรียบร้อย ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน ของประชาชน และชุมชน และรักษาความมั่นคงของราชอาณาจักรให้เป็นที่เชื่อมั่นและศรัทธา

(4) ร่วมกันสร้างเครือข่ายชุมชนและองค์กรทุกภาคส่วน ในการแก้ไขปัญหาของสังคม โดยยึดประชาชนเป็นศูนย์กลาง

(5) พัฒนาบุคลากรให้มีความเป็นมืออาชีพ เพื่อสร้างความเข้มแข็งขององค์กร

(6) ปฏิบัติภารกิจและช่วยเหลือการพัฒนาประเทศตามนโยบายรัฐบาลให้เกิดผลสัมฤทธิ์

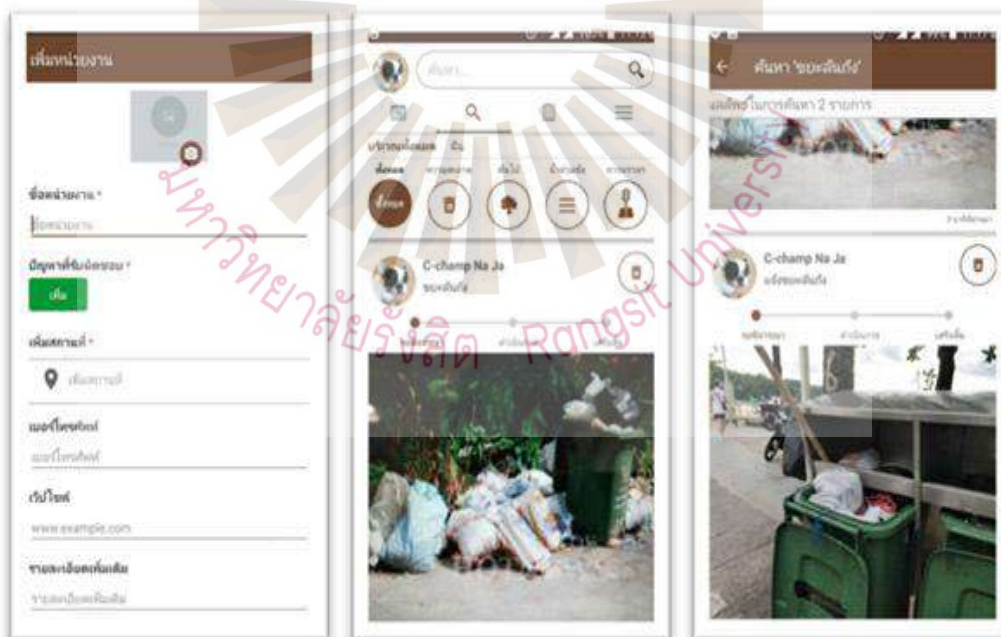
Traffy Fondue : แอปพลิเคชันแจ้งและติดตามปัญหาเมือง

Traffy Fondue เป็นแอปพลิเคชันที่จัดทำขึ้นสำหรับสื่อสารเรื่องปัญหาของเมือง ระหว่างประชาชนและหน่วยงานที่รับผิดชอบ ประชาชนสามารถแจ้งปัญหาที่พบ เช่น ปัญหาความสะอาด, ปัญหาทางเท้า และติดตามสถานะการดำเนินการแก้ไขปัญหาของหน่วยงานที่รับผิดชอบได้ โดยหน่วยงานจะได้รับแจ้งรายงานปัญหาที่มีข้อมูลเพียงพอต่อการดำเนินการ เช่น ภาพถ่าย, ตำแหน่งบนแผนที่ และสามารถให้ข้อมูลสถานะการแก้ไขปัญหาแก่ประชาชนได้

จุดเด่นของ Traffy Fondue คือ

1. ประชาชนมีส่วนร่วมในการแจ้งและแก้ปัญหามือง ผ่านทางแอปพลิเคชันมือถือ
2. เป็นช่องทางการติดต่อสื่อสารระหว่างประชาชนและหน่วยงานที่รับผิดชอบ
3. มีระบบแจ้งเตือนสถานะการแก้ปัญหา ถึงผู้รับผิดชอบและผู้ติดตามแบบอัตโนมัติ
4. มีระบบของเจ้าหน้าที่สำหรับบริหารจัดการและติดตามปัญหา
5. บริการข้อมูลทางสถิติ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ การวางแผนงบประมาณและกำลังคน
6. หน่วยงานของรัฐและเอกชนสามารถตั้งกลุ่มรับแจ้งและบริหารจัดการปัญหาของตนเอง

ได้



ประโยชน์ของ Traffy Fondue สำหรับประชาชน

- มีช่องทางการแจ้งข้อมูลปัญหาเมือง
- ติดตามผลการแก้ไขปัญหาได้
- เป็นส่วนหนึ่งในการพัฒนาเมือง

ประโยชน์ของ Traffy Fondue สำหรับหน่วยงาน

- รับทราบปัญหาของประชาชน
- ได้รับข้อมูลเบื้องต้นสำหรับแก้ปัญหา
- เห็นภาพรวมของปัญหา
- นำเสนอภาพลักษณ์ที่ดีของหน่วยงาน
- มีข้อมูลช่วยในการวางแผนของงบประมาณบำรุงรักษา
- ประชาชนได้มีส่วนร่วมในการดูแลความน่าอยู่ของเมือง
- มีระบบช่วยเจ้าหน้าที่ในการบริหารจัดการและติดตามความก้าวหน้าเช่น การ

มอบหมาย การแจ้งเตือน การสื่อสารระหว่างเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง

กลุ่มผู้ใช้งานเป้าหมาย

หน่วยงานรัฐ และเอกชนที่ต้องการบริหารจัดการพื้นที่

วิธีการใช้งาน

- ผู้ใช้งาน เข้าสู่ระบบ
- ผู้ใช้งาน ถ่ายภาพ ระบุประเภทปัญหา แจ้งรายงานปัญหา
- หน่วยงานผู้ดูแล ได้รับแจ้งเตือนปัญหา รับเรื่อง ให้ข้อมูลเพิ่มเติมดำเนินการแก้ไข
- ผู้ใช้งาน ได้รับแจ้งเตือนสถานะการแก้ปัญหาของหน่วยงานผู้ดูแล

ระบบนี้มีมานาน 7 ปีแล้ว ริเริ่มพัฒนาโดยพัฒนาโดยทีมนักวิจัยไทย นำโดย ดร. วสันต์ ภัทรอธิคม นักวิจัยอาวุโส ห้องปฏิบัติการวิจัยระบบขนส่งและจราจรอัจฉริยะ แห่งศูนย์เทคโนโลยีอิเล็กทรอนิกส์และคอมพิวเตอร์แห่งชาติ (NECTEC) และทีมงานอีก 10 คน

เริ่มเมื่อปี พ.ศ. 2558 จากการที่ศูนย์ NECTEC จะสร้างแพลตฟอร์มสำหรับ “เมืองอัจฉริยะ” (Smart City) โดยใช้ภูเก็ตเป็นเมืองเริ่มต้นทดลอง

เริ่มจากการสร้างแอปและแพลตฟอร์มติดตามรถจัดเก็บขยะ 16 คัน โดยติดตั้งเซ็นเซอร์ไว้กับรถแต่ละคันเพื่อติดตามว่ามีการจัดเก็บบ่อยแค่ไหน ใช้เวลาเก็บนานเท่าไร และเส้นทางการเก็บเป็นอย่างไร และนำไปทิ้งที่ใด ฯลฯ

ช่วงแรก ระบบก็รับข้อมูลจากเซ็นเซอร์ต่างๆ เท่านั้น แต่สักพักก็พบปัญหาอื่นที่เซ็นเซอร์ติดตามไม่ได้ เช่นปัญหาขยะนอกถัง ฯลฯ ทางทีมงานจึงเพิ่มแอปให้ชาวบ้านแจ้งปัญหาได้ด้วย

นั่นทำให้ระบบใหม่นี้กลายเป็นแพลตฟอร์มรับการแจ้งปัญหาจากชาวบ้าน โดยประชาชนสามารถถ่ายรูปปัญหา ระบุตำแหน่ง แล้วแจ้งปัญหาได้ง่ายๆ

และเนื่องจากทาง NECTEC มีการทำเว็บ traffy.in.th เพื่อให้ใช้ในระบบแก้ปัญหาจราจรอยู่ แล้ว ช่วงนั้นจึงมีการตั้งชื่อแอปติดตามรถขยะนี้ว่า “Traffy Waste” ให้เป็นระบบย่อยใน Traffy อีกที

โดยโครงการนี้ได้รับทุนสนับสนุนจากกองทุนภาครัฐ และสำนักงานพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติ (สวทช.) ศูนย์เทคโนโลยีอิเล็กทรอนิกส์และคอมพิวเตอร์แห่งชาติ (เนคเทค) มาตั้งแต่แรกถึงทุกวันนี้หลังจากนั้นทีมงานจึงสังเกตเห็นว่า ระบบนี้สามารถใช้กับเรื่องอื่น ๆ ได้ด้วย ไม่ใช่แค่เรื่องขยะ โดยใช้ได้กับทุกปัญหาเมือง และใช้ได้กับทุกเมืองในประเทศไทยเลยด้วย นั่นเพราะ แอปเดียว แพลตฟอร์มเดียว สามารถใช้ได้กับทุกเมืองโดยแทบไม่ต้องพัฒนาแอปอะไรเพิ่มเหลือแต่ที่ว่าแต่ละเมือง แต่ละหน่วยงาน ต้องจัดหาเจ้าหน้าที่มารับเรื่องในจำนวนมากพอ และตลอดเวลาเท่านั้น (ซึ่งปัจจุบันใน กทม. ก็มีข้าราชการเจ้าหน้าที่จำนวนนับพันมาประจำรับการแจ้งปัญหาจากแอปนี้ตลอด)

และนั่นทำให้ในปี พ.ศ. 2561 มีการตั้งชื่อแอปนี้ใหม่ โดยนำด้วย Traffy เหมือนเดิม แต่เปลี่ยนคำว่า ‘Waste’ เป็นคำว่า ‘Fondue’ ซึ่งไม่ใช่ชื่อขนมแต่อย่างใด แต่เป็นการเล่นคำพ้องเสียงกับ ‘ฟองดูว์’ ซึ่งหมายถึงให้ประชาชน ฟ้อง ‘ปัญหาและมีเจ้าหน้าที่มา ดู’ และแก้ไขนั่นเอง

การที่แอป Traffy Fondue จะทำงานได้ จึงไม่ได้มีแค่ทำแอปให้คนดาวน์โหลด แต่ต้องมีระบบ ซอฟต์แวร์หลังบ้าน ให้เจ้าหน้าที่ใช้งาน โดยมีทั้งเป็นแอปมือถือสำหรับเจ้าหน้าที่ผู้ออกไปหน้างาน และเว็บบนคอมพิวเตอร์ สำหรับเจ้าหน้าที่ในสำนักงาน และยังมีซอฟต์แวร์ ‘chatbot’ คอยรับแชททั้งจากในแอปและผ่าน LINE เช่นถ้าเป็นคน กทม. ก็สามารถแจ้งผ่านไลน์ เพื่อนชัชชาติ แล้วระบบแชทบอทจะแยกแยะประเภทปัญหาได้อัตโนมัติ เพื่อส่งไปให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องได้อ่านอย่างถูกต้องตรงหน่วยงานจริงๆ

ฉะนั้น Traffy Fondue ถูกใช้ในหลายเมือง เช่น ภูเก็ต, อุบลราชธานี, และอีกหลายจังหวัดมาก่อนแล้วโดยถูกใช้ในเทศบาล 357 แห่ง อบต. 350 แห่ง หน่วยงานสังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย 96 หน่วยงาน นิคมอุตสาหกรรม 12 แห่ง และยังมีหน่วยงานที่ใช้ระบบนี้ในการรับแจ้งปัญหาอาคาร สถานที่หรือปัญหาประเภทอื่นๆ อีกมากกว่า 600 หน่วยงาน

การที่แอป ทราฟฟี ฟองดูว์’ เพิ่งจะเป็นที่รู้จักกันมาก และใช้กันมากในกรุงเทพฯ จุดเริ่มต้นจากเมื่อราวพ.ศ. 2563 ปริมาณข้อมูลรับแจ้งโดยรวมทั้งระบบนั้น สูงขึ้นถึงเกือบ 100 เท่า โดยทุกวันนี้รับปัญหาเฉลี่ยวันละ 4 พันเรื่อง ซึ่งแน่นอนว่าส่วนใหญ่มาจากชาว กทม. นั่นเอง โดยปัญหาส่วนใหญ่ นั่นอันดับแรกเป็นเรื่องถนน รongลงไปเป็นเรื่องฟุตบอลทางเท้า ต่อด้วยเรื่องไฟส่อง

สว่าง และเรื่องขยะ ตามลำดับ โดยปัญหาต่างๆ สามารถถูกแก้ไขได้โดยขั้นตอนง่ายๆ คือเจ้าหน้าที่เขตเข้าไปดูแลตพอร์มนี่ ระบุปัญหา แล้วเข้าไปแก้หน้างานได้แทบจะทันทีหรือภายในไม่กี่วัน

ทั้งหมดนี้ทำได้โดยไม่ต้องทำเรื่องเอกสารไปขออนุมัติเป็นชั้นเป็นตอนหลายชั้น เพื่อรอขั้นสุดท้ายให้ผู้ว่าฯเซ็นอนุมัติ ซึ่งอาจกินเวลาหลายสัปดาห์หรือหลายเดือนตามแบบระบบราชการยุคเก่าๆ

วิธีใช้ Traffy Fondue

แอป Traffy Fondue โหลดฟรีใช้ฟรี ไม่มีค่าใช้จ่าย และไม่ต้องเปิดเผยตัวตน และไม่ต้องโหลดแอป Traffy Fondue ด้วย ซึ่งจุดนี้มีประชาชนหลายคนสับสน ไปโหลดแอป 'Traffy Fondue' มา แล้วถึงว่าจะใช้อย่างไร ซึ่งความจริงแล้วการโหลดแอปนี้เป็นงานของทางฝ่ายที่รับเรื่องเท่านั้น เพราะสำหรับประชาชนผู้แจ้งแล้ว ใช้แค่แอป LINE ที่ใช้อยู่เดิม ก็เพิ่มเพื่อน @traffyfondue ก็แชทแจ้งปัญหาได้เลย

ขั้นตอน คือพิมพ์ปัญหาที่ต้องการแจ้งในช่องแชท >> ถ่ายรูป >> ระบุประเภทปัญหา >> และแชร์ตำแหน่งที่เกิดปัญหา >> แล้วกดส่ง ซึ่ง 14 ประเภทปัญหาที่แจ้งผ่าน Traffy Fondue ได้ ก็คือ ...

- 1) ความสะอาด ขยะ
- 2) ไฟฟ้า ประปา
- 3) ไฟถนนเสีย
- 4) ถนน ทางเท้า
- 5) อาคารสถานที่ชำรุด
- 6) อุปกรณ์ครุภัณฑ์ชำรุด
- 7) จุดเสี่ยง
- 8) สาธารณภัย: น้ำท่วม ไฟไหม้ เผลาไหม้
- 9) ต้นไม้ กลิ่น เสียง สัตว์
- 10) ชื้นทะเปียน ประชาสัมพันธ์
- 11) ความช่วยเหลือ
- 12) สุขภาพ
- 13) เบาะแสทุจริต
- 14) อื่นๆ

ประชาชนสามารถเลือกไปแจ้งปัญหาผ่านทางไลน์ได้ โดยเพิ่มเพื่อน @traffyfondue แล้วพิมพ์แจ้งปัญหาได้ทันทีที่หน้าแชท ตัวอย่างเช่น พิมพ์แจ้งว่า พบถนนชำรุด 'หรือ ไฟถนนดับ' แล้ว

ระบบจะสอบถามรายละเอียดที่จำเป็นเพิ่มเติมโดยอัตโนมัติ จากนั้นหลังจากแจ้งปัญหาแล้ว ผู้แจ้งสามารถติดตามการแก้ไขปัญหาของเจ้าหน้าที่ได้ผ่านหน้าแชทเดิมรวมถึงประเมินความพึงพอใจในการแก้ไขปัญหาได้อีกด้วย

สรุปสาระสำคัญของพระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ.2565

1. เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้

ตามมาตรา 77 ของรัฐธรรมนูญ แห่งราชอาณาจักรไทย ได้บัญญัติกรณีการกำหนดโทษอาญา เฉพาะความผิดร้ายแรงขณะเดียวกันก็สมควรให้มีการกำหนดมาตรการลงโทษที่เหมาะสมกับการกระทำ ความผิดและฐานะของผู้กระทำความผิดเพื่อมิให้บุคคลต้องรับโทษหนักเกินสมควร และเมื่อได้กระทำความผิด ที่มีโทษทางอาญาใดแล้ว ก็ต้องถูกนำตัวเข้าสู่กระบวนการยุติธรรมทางอาญา เช่น ถูกจับกุม คุมขัง พิมพ์ลายนิ้วมือ และลงบันทึกประวัติอาชญากรเป็นประวัติติดตัวตลอดไป

และท้ายที่สุดไม่ว่าผู้นั้นจะเป็น ผู้กระทำความผิดหรือไม่ กระบวนการที่กล่าวมาย่อมสร้างรอยต่างให้เกิดแก่ศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์อย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ซึ่งแท้จริงแล้วโทษนั้นก็จำเป็นต้องใช้โทษอาญาเสมอไป ซึ่งนานาประเทศได้เริ่ม ปรับเปลี่ยนบทลงโทษจากความผิดอาญาเป็นมาตรการอื่นที่มีโทษอาญามากขึ้น จึงสมควรปรับเปลี่ยน โทษอาญาบางประการที่มุ่งต่อการปรับเป็นเงินเปลี่ยนเป็นมาตรการปรับเป็นพินัย ที่สร้างขึ้นใหม่ไม่ให้มีสภาพเป็นโทษอาญา

ซึ่งคำว่า “พินัย” นี้ เป็นถ้อยคำที่เคยใช้ในกฎหมายตราสามดวงและปรากฏในกฎหมายลักษณะ อาญา ร.ศ. 127 และในกฎหมายเก่า ๆ บางฉบับ โดยในพจนานุกรม ฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2554 ได้ให้ความหมายว่า หมายถึง “เงินค่าปรับที่จ่ายให้ทางราชการ 1 โดยมาตรการปรับเป็นพินัยที่สร้างขึ้นใหม่นี้ สามารถกำหนดหลักเกณฑ์ให้ใช้ดุลพินิจกำหนดค่าปรับที่ต้องชำระให้เหมาะสมกับสภาพความร้ายแรง แห่งการกระทำและฐานะทางเศรษฐกิจของผู้กระทำความผิดให้สอดคล้องกัน และในกรณีที่ผู้กระทำความผิด ไม่มีเงินชำระค่าปรับ อาจขอทำงานบริการสังคมหรือทำงานสาธารณประโยชน์แทนการชำระค่าปรับได้ ย่อมจะช่วยให้ประชาชน ที่ถูกกล่าวหาว่ากระทำความผิดไม่ต้องเข้าสู่กระบวนการทางอาญา และไม่มีประวัติอาชญากรรมติดตัวอีกต่อไป

2. นิยามศัพท์ และผู้รักษาการตามกฎหมาย

ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ.2565 มีนิยามศัพท์ ดังนี้ (มาตรา 3)

“ปรับเป็นพินัย” หมายความว่า สั่งให้ผู้กระทำความผิดทางพินัยต้องชำระค่าปรับเป็นพินัยไม่เกิน ที่กฎหมายกำหนด

“ความผิดทางพินัย” หมายความว่า การกระทำหรืองดเว้นการกระทำอันเป็นการฝ่าฝืน หรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย และกฎหมายนั้นบัญญัติให้ต้องชำระค่าปรับเป็นพินัย

“เจ้าหน้าที่ของรัฐ” หมายความว่า พนักงานเจ้าหน้าที่ เจ้าพนักงาน นายทะเบียน คณะบุคคล และเจ้าหน้าที่ของรัฐที่เรียกชื่ออย่างอื่น บรรดาที่กฎหมายบัญญัติให้มีอำนาจปรับ เป็นพินัย หรือที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดให้เป็นผู้มีอำนาจปรับเป็นพินัยโดยให้นายกรัฐมนตรีรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ และมีอำนาจออกกฎกระทรวงเพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้ (มาตรา 4)

3. หลักทั่วไป

3.1 ความเป็นกฎหมายกลาง

การปรับเป็นพินัยตามกฎหมายทั้งปวง ให้ดำเนินการตามพระราชบัญญัตินี้ โดยไม่ให้ถือว่าการปรับ เป็นพินัยหรือคำสั่งปรับเป็นพินัยเป็นการกระทำทางปกครองหรือคำสั่งทางปกครอง และการปรับเป็นพินัย ไม่เป็นโทษอาญา (มาตรา 5) แต่มีการปรับใช้บทบัญญัติในภาค 1 บทบัญญัติทั่วไป ลักษณะ 1 บทบัญญัติ ที่ใช้แก่ความผิดทั่วไป เฉพาะหมวด 2 การใช้กฎหมายอาญา หมวด 4 ความรับผิดในทางอาญา หมวด 5 การพยายามกระทำความผิด และหมวด 6 ตัวการและผู้สนับสนุน แห่งประมวลกฎหมายอาญามาใช้บังคับแก่การปรับเป็นพินัยตามพระราชบัญญัตินี้ ด้วยโดยอนุโลม เว้นแต่พระราชบัญญัตินี้จะบัญญัติไว้ เป็นอย่างอื่น (มาตรา 8)

3.2 การแจ้ง

การใดที่กำหนดให้แจ้ง ยื่น หรือส่งหนังสือหรือเอกสารให้บุคคลใดเป็นการเฉพาะ ถ้าได้แจ้ง ยื่นหรือส่งหนังสือหรือเอกสาร ให้บุคคลนั้น ณ ภูมิลำเนาหรือที่อยู่ที่ปรากฏตามหลักฐานทางทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยการทะเบียนราษฎร ให้ถือว่าได้แจ้ง ยื่น หรือส่งโดยชอบแล้ว แต่ในกรณีปรากฏต่อเจ้าหน้าที่ของรัฐว่าผู้กระทำความผิดทางพินัยไม่สามารถพูดหรือได้ยิน หรือสื่อความหมายได้ ให้แจ้งหนังสือหรือเอกสารในรูปแบบที่ผู้กระทำความผิดทางพินัยสามารถเข้าใจได้ หรือจะแจ้งให้ผู้กระทำความผิดทางพินัยทราบด้วยการสื่อความหมายโดยวิธีอื่นก็ได้

ขณะเดียวกันในกระบวนการพิจารณาความผิดทางพินัย หากผู้ถูกกล่าวหา หรือพยานไม่สามารถพูดหรือได้ยิน หรือสื่อความหมายได้ ให้เจ้าหน้าที่ของรัฐ พนักงานอัยการ หรือศาล จัดล่ามภาษามือให้หรือ จัดให้ถาม ตอบ หรือสื่อความหมายโดยวิธีอื่นที่เห็นสมควร (มาตรา 6)

3.3 การกำหนดและการชำระค่าปรับทางพินัย

ผู้ใดกระทำความผิดทางพินัยต้องชำระค่าปรับเป็นพินัยตามจำนวนเงินที่เจ้าหน้าที่ของรัฐ หรือ ศาลกำหนด (มาตรา 7) โดยในการกำหนดค่าปรับเป็นพินัยให้พิจารณาให้เหมาะสมกับข้อเท็จจริง 4 ประการ ได้แก่ ระดับความรุนแรง ลักษณะส่วนบุคคลของผู้กระทำความผิดทางพินัย ผลประโยชน์เกี่ยวข้อ และสถานะ ทางเศรษฐกิจ ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้ (มาตรา 9)

(1) ระดับความรุนแรงของผลกระทบที่เกิดขึ้นแก่ชุมชน

(2) ความรู้ผิดชอบ อายุ ประวัติ ความประพฤติ สติปัญญา การศึกษาอบรม สุขภาพ ภาวะแห่งจิต นิสัย อาชีพ สิ่งแวดล้อม การกระทำความผิดซ้ำ และสิ่งอื่นที่ปวงเกี่ยวกับผู้กระทำ ความผิดทางพินัย

(3) ผลประโยชน์ที่ผู้กระทำความผิดทางพินัยหรือบุคคลอื่นได้รับจากการกระทำความผิด

(4) สถานะทางเศรษฐกิจของผู้กระทำความผิดทางพินัย

ซึ่งในการชำระค่าปรับเป็นพินัยดังกล่าว ถ้าผู้กระทำความผิดทางพินัยร้องขอ และเจ้าหน้าที่รัฐหรือศาลเห็นว่าผู้กระทำความผิดไม่อาจชำระค่าปรับในคราวเดียวได้ จะให้มีการผ่อนชำระก็ได้ (มาตรา 9 วรรคสอง) ซึ่งกฎหมายฉบับนี้ยังได้กำหนดให้การชำระค่าปรับเป็นพินัยสามารถชำระผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ได้ (มาตรา 35)

ขณะเดียวกันกรณีผู้กระทำความผิดทางพินัยเป็นบุคคลธรรมดา อาจพิจารณาการชำระค่าปรับ เป็นพินัยได้ 2 กรณี ได้แก่

กรณีแรก กระทำผิดทางพินัยเพราะเหตุแห่งความยากจนเหลือทนทานหรือเพราะความจำเป็นอย่างแสนสาหัสในการดำรงชีวิต ผู้นั้นอาจยื่นคำร้องเพื่อให้กำหนดค่าปรับเป็นพินัยต่ำกว่า ที่กฎหมายบัญญัติไว้ หรือขอทำงานบริการสังคมหรือทำงานสาธารณะประโยชน์แทนค่าปรับเป็นพินัยได้

กรณีที่สอง ไม่มีเงินชำระค่าปรับ ผู้นั้นอาจยื่นคำร้องโดยแสดงเหตุผลอันสมควรเพื่อขอทำงานบริการสังคมหรือทำงานสาธารณะประโยชน์แทนค่าปรับเป็นพินัยได้

โดยการยื่นคำร้องทั้ง 2 กรณี ถ้าเจ้าหน้าที่รัฐเป็นผู้สั่งปรับ และไม่ได้มีการโต้แย้งคำสั่งดังกล่าว ให้ยื่นต่อเจ้าหน้าที่รัฐ และให้เจ้าหน้าที่รัฐดำเนินการยื่นคำร้องต่อศาลที่มีเขตอำนาจเพื่อพิจารณามีคำสั่ง ถ้าคดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาล ให้ยื่นคำร้องต่อศาลที่พิจารณาคดีนั้น หรือหากข้อเท็จจริงทั้ง 2 กรณีดังกล่าวปรากฏต่อเจ้าหน้าที่ของรัฐเอง และผู้กระทำผิดทางพินัยยินยอม เจ้าหน้าที่ของรัฐสามารถดำเนินการยื่นคำร้องต่อศาล หรือหากความดังกล่าวปรากฏต่อศาล ในขณะที่พิพากษา ศาลย่อมมีอำนาจพิจารณามีคำสั่งได้ แม้ผู้กระทำผิดจะมีได้ยื่นคำร้องก็ตาม (มาตรา 10)

3.4 อายุความและการบังคับตามคำสั่ง

ในคดีความผิดทางพินัย ถ้ามิได้มีคำสั่งปรับหรือฟ้องภายในกำหนด 2 ปี นับแต่วันกระทำความผิด เป็นอันขาดอายุความ เว้นแต่กฎหมายซึ่งบัญญัติความผิดทางพินัยกำหนดไว้เป็นอย่างอื่นโดยเฉพาะ (มาตรา 11) และเมื่อได้มีคำสั่งหรือคำพิพากษาอันถึงที่สุดให้ผู้ใดชำระค่าปรับเป็น

พินัย ถ้ามิได้ชำระหรือชำระ ค่าปรับเป็นพินัยแล้วแต่ยังไม่ครบถ้วน และเกิน 5 ปี นับแต่วันมีคำสั่งหรือคำพิพากษาดังกล่าว จะบังคับ ตามคำสั่งหรือคำพิพากษาต่อผู้นั้นมิได้ (มาตรา 12 วรรคหนึ่ง)

4. กระบวนการพิจารณาคดีความผิดทางพินัย

4.1 เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจปรับ

เจ้าหน้าที่ของรัฐผู้มีอำนาจปรับเป็นพินัยตามกฎหมายใด ให้เป็นไปตามที่กฎหมายซึ่งบัญญัติ ความผิดทางพินัยนั้นบัญญัติไว้ แต่ในกรณีที่กฎหมายดังกล่าวไม่ได้บัญญัติไว้ ให้เป็นไปตามที่รัฐมนตรี ผู้รักษาการตามกฎหมายนั้นประกาศกำหนด ซึ่งถ้าค่าปรับเป็นพินัยมีอัตราอย่างสูงไม่เกิน 10,000 บาท จะกำหนดเจ้าหน้าที่ของรัฐเพียงคนเดียวเป็นผู้มีอำนาจปรับเป็นพินัยก็ได้ แต่ถ้าค่าปรับเป็นพินัยมีอัตราอย่างสูง เกิน 10,000 บาท จะต้องกำหนดการปรับเป็นพินัยกระทำเป็นองค์คณะประกอบด้วยเจ้าหน้าที่ของรัฐ ไม่น้อยกว่า 3 คน (มาตรา 14)

4.2 การกระทำความผิดผิดกฎหมายหลายบท

พิจารณาได้สองกรณี ดังนี้

กรณีแรก การกระทำความผิดผิดกฎหมายหลายบท ให้ใช้กฎหมายที่มีบทค่าปรับเป็นพินัยสูงสุดในการปรับผู้กระทำความผิดทางพินัย และหากความปรากฏต่อเจ้าหน้าที่ของรัฐว่าการกระทำความผิดทางพินัยนั้น เป็นความผิดทางพินัยตามกฎหมายอื่นที่กำหนดค่าปรับเป็นพินัยสูงกว่าด้วย ให้ระงับการรับชำระค่าปรับเป็นพินัยและส่งสำนวนให้เจ้าหน้าที่ของรัฐซึ่งมีอำนาจปรับเป็นพินัยสำหรับความผิดที่กฎหมายกำหนดค่าปรับเป็นพินัยสูงกว่า (มาตรา 15)

กรณีที่สอง การกระทำความผิดเป็นทั้งความผิดทางพินัยและความผิดอาญา ให้ดำเนินการ ดังนี้ (มาตรา 16)

(1) ถ้าความผิดอาญาไม่อาจเปรียบเทียบได้ ให้ระงับการดำเนินการปรับเป็นพินัย และแจ้งพนักงานสอบสวนเพื่อดำเนินคดีอาญาต่อไป

(2) กรณีตาม (1) ถ้าเจ้าหน้าที่ของรัฐได้ปรับเป็นพินัยไปก่อนแล้ว ไม่ตัดอำนาจพนักงานสอบสวน และพนักงานอัยการที่จะดำเนินคดีอาญา และกรณีที่ศาลในคดีอาญามีคำพิพากษาถึงที่สุดลงโทษอาญา แก่ผู้กระทำความผิด ให้ความผิดทางพินัยเป็นอันยุติและให้ศาลสั่งคืนค่าปรับเป็นพินัยที่ได้ชำระแล้วแก่ผู้กระทำความผิด และในกรณีที่ศาลในคดีอาญาลงโทษปรับไม่ว่าจะลงโทษจำคุกด้วยหรือไม่ก็ตาม ให้ศาลสั่งให้นำค่าปรับเป็นพินัยที่ได้ชำระแล้วหักกลับกับโทษปรับ หากยังมีจำนวนเงินค่าปรับเป็นพินัยเหลืออยู่ ให้สั่งคืนแก่ผู้กระทำความผิด (3) ถ้าความผิดอาญานั้นเปรียบเทียบได้ และผู้กระทำความผิดได้ชำระค่าปรับเป็นพินัย หรือทำงานบริการสังคมหรือทำงานสาธารณประโยชน์แทนค่าปรับเป็นพินัยตามคำสั่งของศาลแล้ว ให้คดีอาญานั้นเป็นอันเลิกกัน แต่ไม่ตัดสิทธิผู้เสียหายที่จะเรียกค่าเสียหาย

(4) ถ้าความผิดอาญานั้นเปรียบเทียบได้ และได้มีการชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบแล้ว ให้ความผิดทางพินัยนั้นเป็นอันยุติ

4.3 กระทำความผิดหลายกรรม สามารถพิจารณาได้สองกรณี ดังนี้

กรณีแรก กระทำความผิดทางพินัยอันเป็นความผิดหลายกรรมต่างกัน ให้ปรับเป็นพินัยผู้นั้น ทุกกรรมเป็นกระทงความผิดไป และกรณีเจ้าหน้าที่ของรัฐเป็นผู้ดำเนินการปรับเป็นพินัย และความผิดทางพินัย อยู่ในอำนาจเจ้าหน้าที่ของรัฐต่างหน่วยกัน ให้เจ้าหน้าที่ของรัฐปรับเป็นพินัยในความผิดที่อยู่ในอำนาจตน และแจ้งให้เจ้าหน้าที่ของรัฐที่มีอำนาจพิจารณาในความผิดทางพินัยอื่นทราบเพื่อดำเนินการต่อไปด้วย ซึ่งนายกรัฐมนตรีโดยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรีจะวางระเบียบกำหนดให้เจ้าหน้าที่ของรัฐที่เกี่ยวข้อง ร่วมกันหรือทำแทนกันในการดำเนินการปรับเป็นพินัยก็ได้ เพื่อประโยชน์ในการปรับเป็นพินัยอันเป็นความผิด หลายกรรมต่างกัน (มาตรา 17)

กรณีที่สอง เมื่อปรากฏต่อเจ้าหน้าที่ของรัฐว่าผู้ใดกระทำความผิดอันเป็นความผิดหลายกรรมต่างกัน และบางกรรมเป็นความผิดทางพินัย บางกรรมเป็นความผิดอาญา ให้เจ้าหน้าที่ของรัฐปรับเป็นพินัยในกรรมที่เป็นความผิดทางพินัย และแจ้งให้พนักงานสอบสวนที่เกี่ยวข้องเพื่อพิจารณา ดำเนินคดีอาญาต่อไป นอกจากนี้ในการสืบสวนและสอบสวนการกระทำความผิดอาญา หากพบว่ามีกรกระทำผิดทางพินัย รวมอยู่ด้วย ให้พนักงานสอบสวนแจ้งให้เจ้าหน้าที่ของรัฐที่เกี่ยวข้องพิจารณาดำเนินการปรับเป็นพินัย (มาตรา 18)

4.4 การแสวงหาข้อเท็จจริง คำสั่งปรับเป็นพินัย และการดำเนินการเมื่อมีการปฏิเสธข้อกล่าวหา หรือไม่ชำระค่าปรับในชั้นเจ้าหน้าที่ของรัฐ

(1) เมื่อมีเหตุอันควรสงสัยหรือมีการกล่าวหาหรือเจ้าหน้าที่ของรัฐพบเห็นว่ามีกรกระทำ ความผิดทางพินัยไม่ว่าความผิดนั้นจะเกิดขึ้นในท้องที่ใด ให้เจ้าหน้าที่ของรัฐดำเนินการแสวงหา ข้อเท็จจริง และรวบรวมพยานหลักฐาน และต้องให้โอกาสผู้ถูกกล่าวหาได้ชี้แจงหรือแก้ข้อกล่าวหา นั้นตามสมควร (มาตรา 19) และหากเจ้าหน้าที่ของรัฐมีพยานหลักฐานเพียงพอว่าผู้ใดกระทำความผิดทางพินัยให้เจ้าหน้าที่ของรัฐมีคำสั่งปรับเป็นพินัยและส่งคำสั่งให้ผู้นั้นทราบทางไปรษณีย์ ลงทะเบียนตอบรับไปยังที่อยู่ปรากฏตามหลักฐานทางทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยการทะเบียนราษฎรของผู้ถูกกล่าวหาหรือตามที่ได้แจ้งไว้ต่อหน่วยงานของรัฐ และให้ถือว่าผู้นั้นได้รับแจ้ง ตั้งแต่วันครบสิบห้าวันนับแต่วันที่ปรากฏในทะเบียนตอบรับ (มาตรา 20)

(2) คำสั่งปรับเป็นพินัย ให้ทำเป็นหนังสือโดยมีรายละเอียด 6 ประการ ดังต่อไปนี้

1) ข้อเท็จจริง

2) อัตราค่าปรับ และจำนวนค่าปรับเป็นพินัยที่เจ้าหน้าที่ของรัฐกำหนดให้ต้องชำระ

- 3) ระยะเวลาที่ต้องชำระ ซึ่งไม่น้อยกว่าสิบห้าวัน แต่ไม่เกินสามสิบวันนับแต่วันที่ได้รับแจ้ง
- 4) กระบวนการที่จะต้องดำเนินการต่อไป ถ้าผู้ถูกกล่าวหาปฏิเสธ ข้อกล่าวหาหรือไม่ชำระค่าปรับเป็นพินัยภายในระยะเวลาที่กำหนด
- 5) สิทธิในการขอผ่อนชำระ หรือการยื่นคำร้องขอต่อศาล
- 6) รายละเอียดอื่นใดที่เห็นสมควรอันจะทำให้ผู้ถูกกล่าวหาเข้าใจสภาพแห่งการกระทำ ความผิดหรือที่เป็นประโยชน์ต่อผู้ถูกกล่าวหา (มาตรา 21) ซึ่งที่กล่าวมาข้างต้นตามข้อ (1) และ (2) นั้น จะไม่ใช่บังคับแก่ กรณีที่กฎหมายซึ่งบัญญัติความผิดทางพินัยได้บัญญัติวิธีดำเนินการไว้เป็นการเฉพาะ (มาตรา 22)

(3) ในกรณีที่มีการปฏิเสธข้อกล่าวหา หรือไม่ชำระค่าปรับเป็นพินัยภายในระยะเวลาที่กำหนดให้ เจ้าหน้าที่ของรัฐสรุปข้อเท็จจริง ข้อกฎหมาย พยานหลักฐานและส่งสำนวนให้พนักงานอัยการเพื่อดำเนินการ ฟ้องคดีต่อศาลต่อไป เว้นแต่ในกรณีที่กฎหมายซึ่งบัญญัติความผิดทางพินัยได้บัญญัติให้เจ้าหน้าที่ของรัฐมีอำนาจดำเนินการฟ้องคดีต่อศาลได้เอง กรณีนี้ไม่ต้องส่งให้พนักงานอัยการ เจ้าหน้าที่ของรัฐสามารถฟ้องคดี ต่อศาลได้เอง (มาตรา 23)

(4) ในกรณีที่พนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาพบการกระทำความผิดทางพินัย ให้แจ้งให้หน่วยงานของรัฐที่รับผิดชอบกฎหมายนั้น ๆ เพื่อพิจารณาดำเนินการปรับเป็นพินัยต่อไป เว้นแต่เป็นความผิดทางพินัยที่พนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจดังกล่าว เป็นเจ้าหน้าที่ของรัฐตามกฎหมายฉบับนี้ ในกรณีเช่นนั้นให้พนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจดำเนินการตามกฎหมายฉบับนี้ในฐานะเป็นเจ้าหน้าที่ของรัฐ (มาตรา 24)

4.5 การดำเนินการในชั้นกรณี ที่มีการฟ้องคดีต่อศาล

(1) หากพนักงานอัยการเห็นควรสั่งฟ้อง ให้ดำเนินการเพื่อฟ้องคดีต่อศาล โดยจะมีหรือไม่มีตัว ผู้ถูกกล่าวหาไปศาลก็ได้ ในกรณีที่พนักงานอัยการสั่งไม่ฟ้อง ให้แจ้งหัวหน้าหน่วยงานของรัฐทราบพร้อม ทั้งเหตุผล หากหัวหน้าหน่วยงานของรัฐไม่เห็นด้วยกับคำสั่งของพนักงานอัยการ ให้ทำความเห็นแย้งเสนอไปยังผู้ดำรงตำแหน่งเหนือพนักงานอัยการที่มีคำสั่งเพื่อชี้ขาด โดยการกำหนดผู้มีอำนาจชี้ขาดความเห็นแย้งให้อัยการสูงสุดออกระเบียบให้พนักงานอัยการปฏิบัติได้ (มาตรา 25)

และในการพิจารณาสำนวนคดีความผิดทางพินัย หากพนักงานอัยการเห็นว่า เป็นความผิดทางอาญาหรือมีการกระทำความผิดทางอาญารวมอยู่ด้วย ให้พนักงานอัยการแจ้งให้ พนักงานสอบสวนเพื่อพิจารณาดำเนินคดีอาญาต่อไป ขณะเดียวกันในการพิจารณาสำนวนคดีความผิดทางอาญา หากพนักงานอัยการเห็นว่า เป็นความผิดทางพินัย หรือมีการกระทำความผิดทางพินัยรวมอยู่

ด้วย ให้พนักงานอัยการแจ้งให้เจ้าหน้าที่ของรัฐที่เกี่ยวข้อง พิจารณาดำเนินการปรับเป็นพินัยต่อไป (มาตรา 26)

(2) ถ้าผู้กระทำความผิดทางพินัยชำระค่าปรับเป็นพินัยครบถ้วนตามจำนวนที่เจ้าหน้าที่ของรัฐ กำหนดก่อนฟ้องคดีต่อศาล ให้เจ้าหน้าที่ของรัฐหรือพนักงานอัยการ แล้วแต่กรณี ยุติการ ดำเนินการฟ้องคดี หรือถ้าได้มีการฟ้องคดีต่อศาลแล้ว ก่อนศาลมีคำพิพากษา ให้ศาลสั่งจำหน่าย คดี (มาตรา 27)

(3) เมื่อความผิดทางพินัยเกิดขึ้น อ้างหรือเชื่อว่าเกิดขึ้นในเขตอำนาจของศาลใดให้ฟ้องที่ ศาลนั้น แต่ถ้าความผิดทางพินัยเกิดขึ้นในหลายท้องที่ ให้ฟ้องต่อศาลที่มีเขตอำนาจในท้องที่ใด ท้องที่หนึ่งได้ ในกรณีที่ไม่ปรากฏชัดว่าความผิดทางพินัยเกิดขึ้นในท้องที่ใด ให้ฟ้องต่อศาลที่ ผู้กระทำความผิดมีที่อยู่ แต่ถ้าไม่ทราบที่อยู่ของผู้กระทำความผิด ให้ถือที่อยู่ที่ปรากฏตามหลักฐาน ทางทะเบียน

ตามกฎหมายว่าด้วยการทะเบียนราษฎร หากมีผู้กระทำความผิดหลายคน ให้ฟ้องต่อศาลที่ ผู้กระทำความผิดคนใดคนหนึ่งมีที่อยู่ (มาตรา 29) โดยห้ามมิให้อุทธรณ์คำพิพากษาของศาลใน ปัญหาข้อเท็จจริงและจำนวนค่าปรับเป็นพินัย แต่ผู้กระทำความผิดทางพินัยมีสิทธิอุทธรณ์ปัญหา ข้อกฎหมายตามเงื่อนไขที่กำหนดในข้อบังคับของประธานศาลฎีกาโดยความเห็นชอบของที่ประชุม ใหญ่ศาลฎีกา โดยคำพิพากษาของศาลชั้นอุทธรณ์ให้เป็นที่สุด (มาตรา 32)

4.6 การยุติของความผิดทางพินัย

คดีความผิดทางพินัยเป็นอันยุติ ด้วยเหตุดังต่อไปนี้ (มาตรา 33)

(1) เมื่อมีการชำระค่าปรับเป็นพินัยหรือทำงานบริการสังคมหรือทำงานสาธารณประโยชน์ แทน ค่าปรับเป็นพินัยครบถ้วนแล้ว

(2) โดยความตายของผู้กระทำความผิดทางพินัย

(3) เมื่อมีการเปรียบเทียบความผิดอาญา ตามมาตรา 16 (กรณีการกระทำความผิดเป็น ทั้งความผิดทางพินัยและความผิดอาญา ถ้าความผิดอาญานั้นเปรียบเทียบได้และได้มีการชำระ ค่าปรับตามที่เปรียบเทียบแล้ว)

(4) เมื่อคดีขาดอายุความตามมาตรา 11 (มิได้มีคำสั่งปรับหรือฟ้องภายในกำหนด 2 ปี นับ แต่วันกระทำความผิด เว้นแต่กฎหมายซึ่งบัญญัติความผิดทางพินัยกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น โดยเฉพาะ) หรือพ้นกำหนดเวลาตามมาตรา 12 (มิได้ชำระหรือชำระค่าปรับเป็นพินัยแล้วแต่ยังไม่ ครบถ้วน และเกิน 5 ปีนับแต่วันมีคำสั่งหรือคำพิพากษาอันถึงที่สุด) แล้วแต่กรณี

ทั้งนี้ ห้ามมิให้หน่วยงานของรัฐบันทึกการกระทำความผิดทางพินัยของบุคคลใดรวมไว้ในบันทึก ประวัติอาชญากรรม หรือในฐานะเป็นประวัติอาชญากรรม (มาตรา 34)

5. การเปลี่ยนความผิดทางอาญาและความผิดที่มีโทษปรับทางปกครองเป็นความผิดทางพินัย

ในเรื่องการเปลี่ยนความผิดทางอาญาและความผิดที่มีโทษปรับทางปกครองเป็นความผิดทางพินัยตาม ผลของพระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ.2565 นี้ สามารถพิจารณาได้ 4 รูปแบบ ดังนี้

รูปแบบแรก (มาตรา 39)

ความผิดอาญาที่มีโทษปรับสถานเดียว (กฎหมายบัญญัติ 1) เปลี่ยนเป็นความผิดทางพินัยทันที เมื่อพ้น 365 วันนับแต่กฎหมายฉบับนี้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา โดยมีกฎหมายที่กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย รับผิดชอบเป็นหน่วยงานหลักตามบัญญัติ 1 ท้ายพระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็น พินัย พ.ศ.2565 ดังนี้

- 1) พระราชบัญญัติการเล่นแร่ พ.ศ. 2534
- 2) พระราชบัญญัติควบคุมการขายทอดตลาดและค้าของเก่า พ.ศ. 2474
- 3) พระราชบัญญัติควบคุมการโฆษณาโดยใช้เครื่องขยายเสียง พ.ศ. 2493
- 4) พระราชบัญญัติควบคุมการเรียไร พ.ศ. 2487
- 5) พระราชบัญญัติบัตรประจำตัวประชาชน พ.ศ. 2526
- 6) พระราชบัญญัติรับราชการทหาร พ.ศ. 2497
- 7) พระราชบัญญัติโรงรับจำนำ พ.ศ. 2505
- 8) พระราชบัญญัติส่งเสริมกิจการฮัจย์ พ.ศ. 2524
- 9) พระราชบัญญัติสถานบริการ พ.ศ. 2509
- 10) พระราชบัญญัติสัตว์พาหนะ พุทธศักราช 2482
- 11) พระราชบัญญัติสุสานและฌาปนสถาน พ.ศ. 2528
- 12) พระราชบัญญัติอาวุธปืน เครื่องกระสุนปืน วัตถุระเบิด ดอกไม้เพลิง และสิ่งเทียมอาวุธปืน พ.ศ. 2490
- 13) พระราชบัญญัติสำหรับรักษาช้างป่า พุทธศักราช 2464

รูปแบบที่สอง (มาตรา 40)

ความผิดอาญาที่มีโทษปรับสถานเดียว (กฎหมายบัญญัติ 2) เปลี่ยนเป็นความผิดทางพินัยต่อเมื่อมีการตราพระราชกฤษฎีกา ให้ถือว่าอัตราโทษปรับอาญาในกฎหมาย ดังกล่าว เป็นอัตราค่าปรับเป็นพินัย

(1) ความผิดที่มีโทษจำคุกหรือโทษที่สูงกว่า สำหรับกรณีที่เป็นบุคคลธรรมดาเป็นผู้กระทำความผิด แต่มีโทษปรับสถานเดียวสำหรับกรณีที่เป็นนิติบุคคลเป็นผู้กระทำความผิดเดียวกันนั้น

(2) ความผิดที่มีโทษปรับสถานเดียวแต่มีเงื่อนไข ไว้เป็นการเฉพาะให้รับโทษสูงกว่าโทษปรับ เมื่อกระทำความผิดอีกหรือเมื่อมีเหตุอื่นตามที่กฎหมายกำหนดด้วย

รูปแบบที่สาม (มาตรา 42)

ความผิดอาญาที่มีโทษปรับสถานเดียว (ตามข้อบัญญัติท้องถิ่น) เปลี่ยนเป็นความผิดทางพินัยทันที เมื่อพ้น 365 วันนับแต่กฎหมายฉบับนี้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา ให้ถือว่าอัตราโทษปรับอาญาในข้อบัญญัติท้องถิ่นดังกล่าว เป็นอัตราค่าปรับเป็นพินัย อำนาจขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ในการออกข้อบัญญัติท้องถิ่นกำหนดโทษปรับอาญา เปลี่ยนเป็นอำนาจในการกำหนดค่าปรับเป็นพินัยไม่เกินอัตราที่กำหนดสำหรับการกำหนดโทษทางอาญา เมื่อพ้น 365 วันนับแต่กฎหมายฉบับนี้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา

รูปแบบที่สี่ (มาตรา 43)

ความผิดที่มีโทษปรับทางปกครอง (กฎหมายบัญญัติ 3) เปลี่ยนเป็นความผิดทางพินัยทันที เมื่อพ้น 365 วันนับแต่กฎหมายฉบับนี้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา ให้ถือว่าอัตราโทษปรับทางปกครองในกฎหมายดังกล่าว เป็นอัตราค่าปรับเป็นพินัย ให้ถือว่า เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจปรับทางปกครองตามกฎหมายดังกล่าวเป็นผู้มีอำนาจปรับเป็นพินัยตามพระราชบัญญัตินี้

ภาพผนวก ค
เอกสารรับรองโครงการวิจัย
(Certificate of Approval)

มหาวิทยาลัยรังสิต Rangsit University



COA. No. RSUERB2023-179

เอกสารรับรองโครงการวิจัย (Certificate of Approval)
โดย คณะกรรมการจริยธรรมการวิจัยในคน มหาวิทยาลัยรังสิต

เอกสารรับรองเลขที่ : COA. No. RSUERB2023-179
ชื่อโครงการวิจัย : ปัญหาและอุปสรรคในการบังคับใช้กฎหมายจราจรเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน
กรณีศึกษาพื้นที่รับผิดชอบ สถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง
PROBLEM AND OBSTACLES IN ENFORCING TRAFFIC LAWS TO
REDUCE ROAD ACCIDENTS. A CASE STUDY OF THUNG SONG
HONG POLICE STATION'S RESPONSIBLE AREA.
ชื่อหัวหน้าโครงการวิจัย : พ.ศ.ศ.สุฤทธิ ทองวงษ์
หน่วยงานที่สังกัด : คณะอาชีวอนามัยและการบริหารงานยุติธรรม มหาวิทยาลัยรังสิต
วิธีทบทวน : พิจารณาจริยธรรมการวิจัยในคนแบบเร่งด่วน (Expedited Review)
เอกสารที่รับรอง : 1. แบบเสนอโครงการวิจัย
2. เอกสารชี้แจงผู้เข้าร่วมการวิจัย
3. หนังสือแสดงเจตนายินยอมเข้าร่วมการวิจัย
4. แบบสอบถาม/แบบสัมภาษณ์
วันที่รับรอง : 21 พฤศจิกายน 2566
วันที่หมดอายุ : 21 พฤศจิกายน 2568

คณะกรรมการจริยธรรมการวิจัยในคน มหาวิทยาลัยรังสิต ได้พิจารณาและมิได้รับรองเอกสาร ดังที่ระบุไว้ข้างต้น โดยยึดหลักจริยธรรม Declaration of Helsinki, The Belmont Report, CIOMS Guideline และ International Conference on Harmonization in Good Clinical Practice หรือ ICH-GCP



ลงนาม
(รองศาสตราจารย์ ดร. ทัศนีย์ (ทองนวล))
ประธานคณะกรรมการจริยธรรมการวิจัยในคน มหาวิทยาลัยรังสิต

COA. No. RSUERB2023-179



เอกสารรับรองโครงการวิจัย (Certificate of Approval)
โดย คณะกรรมการจริยธรรมการวิจัยในคน มหาวิทยาลัยรังสิต

เอกสารรับรองเลขที่	:	COA. No. RSUERB2023-179
ชื่อโครงการวิจัย	:	ปัญหาและอุปสรรคในการบังคับใช้กฎหมายจราจรเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน กรณีศึกษาพื้นที่รับผิดชอบ สถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง PROBLEM AND OBSTACLES IN ENFORCING TRAFFIC LAWS TO REDUCE ROAD ACCIDENTS. A CASE STUDY OF THUNG SONG HONG POLICE STATION'S RESPONSIBLE AREA.
ชื่อหัวหน้าโครงการวิจัย	:	พ.ศ.ศ.สุทธิ พลวงษ์
หน่วยงานที่สังกัด	:	คณะอาชีวศึกษาและการบริหารงานยุติธรรม มหาวิทยาลัยรังสิต
วิธีทบทวน	:	พิจารณาจริยธรรมการวิจัยในคนแบบเร่งด่วน (Expedited Review)
เอกสารที่รับรอง	:	1. แบบเสนอโครงการวิจัย 2. เอกสารชี้แจงผู้เข้าร่วมการวิจัย 3. หนังสือแสดงเจตนายินยอมเข้าร่วมการวิจัย 4. แบบสอบถาม/แบบสัมภาษณ์
วันที่รับรอง	:	21 พฤศจิกายน 2566
วันที่หมดอายุ	:	21 พฤศจิกายน 2569

คณะกรรมการจริยธรรมการวิจัยในคน มหาวิทยาลัยรังสิต ได้พิจารณาและมีมติรับรองเอกสาร ดังที่ระบุไว้ข้างต้น โดยยึดหลักจริยธรรม Declaration of Helsinki, The Belmont Report, CIOMS Guideline และ International Conference on Harmonization In Good Clinical Practice หรือ ICH-GCP



ลงนาม
(รองศาสตราจารย์ ดร. ปานเทพ งามบุญเรือง)
ประธานคณะกรรมการจริยธรรมการวิจัยในคน มหาวิทยาลัยรังสิต

ประวัติผู้วิจัย

ชื่อ	พ.ต.ต.สุฤทธิ หลวงวงศ์
วัน เดือน ปีเกิด	4 ตุลาคม 2527
สถานที่เกิด	จังหวัดเพชรบูรณ์ ประเทศไทย
ประวัติการศึกษา	มหาวิทยาลัยรามคำแหง ปริญญานิติศาสตรบัณฑิต สาขาวิชานิติศาสตร์, 2549 มหาวิทยาลัยรังสิต ปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาอาชญาวิทยา และการบริหารงานยุติธรรม, 2567
สถานที่ทำงาน	สถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง
ตำแหน่งปัจจุบัน	สารวัตรจราจร

