

## บทที่ 4

### วิเคราะห์ปัญหาเกี่ยวกับการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

ผู้เขียนได้ศึกษาปัญหาเกี่ยวกับการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 พบว่าประเทศไทยได้มีการประกาศใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เนื่องจากการคมนาคมและการขนส่งได้มีความเจริญก้าวหน้า รวมถึงมีการขยายตัวไปทั่วทั้งประเทศ และเชื่อมโยงไปยังประเทศใกล้เคียง อีกทั้งจำนวนยานพาหนะในถนนทางหลวงและท้องถนนอื่น ๆ ได้ทวีจำนวนขึ้นเป็นลำดับ กอปรกับประเทศไทยได้เข้าเป็นภาคีในอนุสัญญาว่าด้วยการจราจรทางบก ถนนและพิธีสารว่าด้วยเครื่องหมายและสัญญาณตามท้องถนน ดังนั้นเพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายเหมาะสมกับสภาพการจราจรและจำนวนยานพาหนะที่เพิ่มขึ้นและเพื่อความปลอดภัยแก่ชีวิตร่างกายและทรัพย์สินของประชาชน จึงได้มีการปรับปรุงและประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับดังกล่าวเรื่อยมา โดยฉบับปัจจุบันเป็นฉบับที่ 13 พ.ศ. 2565 อย่างไรก็ตาม ที่เป็นประเด็นปัญหา และนำมาสู่การวิเคราะห์ในครั้งนี้ คือ ปัจจุบันแม้จะมีการแก้ไขกฎหมายเกี่ยวกับการจราจรทางบกอย่างสม่ำเสมอ แต่ประเทศไทยก็ยังคงประสบปัญหาในเรื่องการฝ่าฝืนบทบัญญัติของกฎหมาย ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนอยู่บ่อยครั้ง อีกทั้งอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุมีแนวโน้มสูงขึ้น โดยเฉพาะอุบัติเหตุจากการขับรถเร็วเกินอัตราที่กำหนด เนื่องจากผู้ขับขี่และผู้โดยสารไม่เคารพกฎหมายจราจร หรือไม่เกรงกลัวต่อการกระทำผิดกฎหมาย จึงเป็นที่มาของการศึกษาวิเคราะห์ในครั้งนี้ เพื่อนำไปสู่แนวทางในการแก้ไขปัญหาต่อไป ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

#### 4.1 ปัญหาเกี่ยวกับความเหมาะสมในการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

จากการศึกษาพบว่า ภายใต้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เป็นกฎหมายที่บัญญัติเกี่ยวกับบทลงโทษ และลักษณะของการกระทำความผิดอันเกี่ยวข้องกับการจราจรทางบก ซึ่งรายละเอียดของความผิดจะถูกกำหนดโดยกฎหมายลำดับรอง หรือกฎหมายที่มีลำดับศักดิ์ต่ำกว่าพระราชบัญญัติ ซึ่งออกตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เช่น กฎกระทรวง หรือระเบียบว่าด้วยหลักเกณฑ์วิธีการ และเงื่อนไขเกี่ยวกับระบบการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ พ.ศ. 2565 ซึ่งเป็นมาตรการเสริมในการสร้างวินัยการขับขี่

ซึ่งจากรายละเอียดของความผิดที่ถูกกำหนดโดยกฎหมายลำดับรอง ซึ่งออกตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 นั้น ส่วนใหญ่จะเป็นการออกกฎหมายเพื่อแก้ไขปัญหาเหตุการณ์ หรือการกระทำที่มีผู้ฝ่าฝืนแล้ว และส่งผลกระทบต่ออย่างร้ายแรงในสังคม เช่น การกำหนดอัตราเร็วของยานพาหนะ หรือ การกำหนดปริมาณแอลกอฮอล์ของผู้ขับขี่ ดังนี้

1) พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 67 ประกอบ มาตรา 152 กำหนดให้ผู้ขับขี่ต้องขับรถด้วยอัตราความเร็วตามที่กำหนดในกฎกระทรวง หรือตามเครื่องหมายจราจรที่ติดไว้ในทาง

2) กฎกระทรวงกำหนดอัตราความเร็วสำหรับการขับรถในทางเดินรถ พ.ศ. 2564 (ออกตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522) ได้กำหนดอัตราความเร็วกรณีต่าง ๆ ดังนี้

(1) การขับรถในทางเดินรถในและนอกเขต กทม. / เมืองพัทยา / เขตเทศบาล / ชุมชน ให้ใช้อัตราความเร็วไม่เกิน 60 กิโลเมตร/ชั่วโมง และไม่เกิน 80 กิโลเมตร/ชั่วโมง ตามลำดับ

(2) การขับรถในทางเดินรถที่อยู่นอกเขต กทม. /เมืองพัทยา / เขตเทศบาลนคร / เขตเทศบาลเมือง / เขตชุมชน โดยทางเดินรถนั้นได้จัดแบ่งช่องเดินรถในทิศทางเดียวกันไว้ตั้งแต่ 2 ช่องขึ้นไปและมีเกาะกลางถนน ได้กำหนดอัตราเร็วไว้สูงสุดไม่เกิน 90 กิโลเมตร/ชั่วโมง

(3) การขับรถในทางเดินรถบนทางพิเศษ และทางเดินรถนั้นอยู่ในระดับเหนือหรือใต้พื้นดิน หรือพื้นน้ำ ให้ใช้อัตราความเร็ว ได้กำหนดอัตราเร็วไว้สูงสุดไม่เกิน 80 กิโลเมตร/ชั่วโมง

(4) การขับรถในทางเดินรถบนทางพิเศษ และทางเดินรถนั้นอยู่ในระดับพื้นดินได้กำหนดอัตราความเร็วไว้สูงสุดไม่เกิน 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

3) กฎกระทรวงกำหนดอัตราความเร็วของยานพาหนะบนทางหลวงแผ่นดิน หรือทางหลวงชนบทที่กำหนด พ.ศ. 2564 (ออกตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535) ซึ่งกฎกระทรวงนี้ใช้บังคับแก่ทางหลวงแผ่นดิน หรือทางหลวงชนบทที่มีช่องเดินรถในทิศทางเดียวกันตั้งแต่ 2 ช่องเดินรถขึ้นไป มีเกาะกลางถนนแบบกำแพง และไม่มีจุดกลับรถเสมอระดับถนน โดยได้กำหนดอัตราเร็วไว้สูงสุดไม่เกิน 120 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ทั้งนี้ หากติดตั้งกล้องอยู่ในช่องเดินรถช่องขวาสุด ต้องใช้ความเร็วไม่ต่ำกว่า 100 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เว้นแต่ในกรณีที่ช่องเดินรถนั้นมีข้อจำกัดด้านการจราจร หรือทัศนวิสัย มีสิ่งกีดขวาง หรือมีเหตุขัดข้องอื่น

4) กฎกระทรวงฉบับที่ 21 พ.ศ. 2560 ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 กำหนดว่าถ้ามีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ถือว่าเมาสุรายกเว้นผู้ขับขี่ใน 4 กรณี ถ้ามีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเกิน 20 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ถือว่าเมาสุราได้แก่ ผู้ขับขี่ที่มีอายุน้อยกว่า 20 ปีบริบูรณ์ ผู้ขับขี่ที่มีใบขับขี่ชั่วคราว (ใบขับขี่อนุญาตแบบ 2 ปี)

ผู้ขับขี่ที่มีใบขับขี่ประเภทอื่น ซึ่งใช้แทนกันไม่ได้ และผู้ขับขี่ที่ถูกยกเลิกใบขับขี่ หรืออยู่ระหว่างการพักใช้งานใบขับขี่ โดยเหตุผลในการประกาศใช้กฎกระทรวงฉบับนี้ คือ โดยที่การขับรถในขณะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่นเป็นสาเหตุหลักประการหนึ่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน เนื่องจากปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดมีผลทำให้ประสิทธิภาพในการควบคุมยานพาหนะลดลงอย่างมีนัยสำคัญซึ่งผู้ขับขี่ที่มีอายุน้อยหรือประสบการณ์ในการขับขี่ไม่เพียงพอ แม้จะมีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเพียงเล็กน้อยก็มีความสามารถในการควบคุมยานพาหนะลดลงได้ ดังนั้นจึงสมควรกำหนดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดให้เหมาะสมสำหรับผู้ขับขี่ เพื่อเป็นการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนจากผู้ขับขี่ยานพาหนะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น

จากบทบัญญัติของกฎหมายข้างต้นเห็นได้ว่าประเทศไทยได้มีการปรับปรุงแก้ไขกฎหมายให้มีความเหมาะสมในการบังคับใช้อยู่เสมอ อย่างไรก็ตามยังพบว่าตัวบทกฎหมายไม่มีความสามารถในการข่มขู่ หรือยับยั้งให้คนไม่กล้า หรือเกรงกลัวในการกระทำความผิดได้ ส่งผลให้ยังเกิดการฝ่าฝืนกฎหมายของผู้ขับขี่และผู้ใช้ทางอยู่เสมอ ซึ่งเห็นได้จากจำนวนอุบัติเหตุจากการจราจรในประเทศไทยมีปริมาณเพิ่มขึ้นทุกปี

จากการศึกษากฎหมายของต่างประเทศโดยเฉพาะของสหราชอาณาจักร ประเทศญี่ปุ่น และราชอาณาจักรสวีเดน พบว่า ในปัจจุบันประเทศทั้งสามต่างเผชิญกับปัญหาความไม่เหมาะสมของตัวบทกฎหมายเช่นเดียวกับประเทศไทย ดังนั้นทั้งสามประเทศจึงให้ความสำคัญกับลักษณะของการกระทำความผิด เพื่อป้องกันการกระทำที่ฝ่าฝืนต่อกฎหมาย เช่น ประเทศญี่ปุ่นในกรณีของการกระทำความผิดเมาแล้วขับนั้น ไม่เพียงแต่ห้ามเฉพาะผู้ขับขี่ที่มีปริมาณแอลกอฮอล์เกินกว่าที่กฎหมายกำหนดเท่านั้น ยังกำหนดความผิดไปถึงผู้ที่ให้ยืมรถ หรือผู้ที่จัดหาเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ให้ผู้ขับขี่ด้วย หรือกรณีความผิดขับรถยนต์เกินอัตราความเร็วที่กฎหมายกำหนด ประเทศญี่ปุ่นได้กำหนดอัตราความเร็วสำหรับถนนในประเทศไทยไว้ 2 แบบ คือ กรณีทางด่วนกำหนดอัตราความเร็วที่ไม่เกิน 100 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และ กรณีถนนสายหลัก เช่น ถนนในเมืองต่าง ๆ กำหนดอัตราความเร็วที่ไม่เกิน 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง นอกจากนี้ถ้าเป็นถนนในเขตชุมชนจะกำหนดอัตราความเร็วสูงสุดที่ 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เนื่องจากมีความเสี่ยงจะเกิดอันตรายต่อคนเดินเท้ามากที่สุด อย่างไรก็ตามหากถนนสายใดมีป้ายจำกัดความเร็วไว้ต้องปฏิบัติตามป้ายที่กำหนดสำหรับสหราชอาณาจักรกำหนดความเร็วสูงสุดไว้ที่ 70 ไมล์ต่อชั่วโมง หรือ 112 กิโลเมตรต่อชั่วโมง โดยถนนมอเตอร์เวย์ ไม่เกิน 70 ไมล์ต่อชั่วโมง หรือ 112 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ถนนเส้นคู่ขนาน ไม่เกิน 60 ไมล์ต่อชั่วโมง หรือ 96 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ถนนสายเดี่ยว ไม่เกิน 30 ไมล์ต่อชั่วโมง หรือ 48 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และถนนในพื้นที่ที่มีการจำกัดความเร็วโดยแสงไฟที่ถนน และสำหรับราชอาณาจักรสวีเดนจำกัดความเร็วไม่เกิน 120 กิโลเมตรต่อชั่วโมง พร้อมทั้งผู้ขับขี่ควรปรับ

ความเร็วให้เหมาะสมกับสภาพอากาศและสภาพถนนอยู่เสมอ นอกจากนี้ราชอาณาจักรสวีเดนได้ดำเนินโครงการ Vision Zero ตั้งแต่ปี ค.ศ. 1997 โดยได้ดำเนินการออกแบบถนนเพื่อความปลอดภัยของคน ทั้งคนขับและคนที่เดินถนน มากกว่าความสะดวกสบายในการขับขี่รวมไปถึงการสร้างสิ่งแวดล้อมที่จูงใจให้คนขับรถอย่างปลอดภัย มากกว่าการบังคับใช้กฎหมาย เช่น ลดจำนวนแยก เพิ่มจำนวนวงเวียน ตัดถนน 2+1 เลน แทน 4 เลน หรือการเพิ่มจำนวนลูกระนาดให้มากขึ้น ในเขตเมือง จูงใจให้คนขับแค่ 30 กม./ชม.

ดังนั้นเรื่องความเหมาะสมในการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 นั้น วิเคราะห์หว่าหากมีการแก้ไขกฎหมายโดยการกำหนดลักษณะของการกระทำผิดอันเกี่ยวข้องกับ การจราจรทางบก เช่น การกำหนดปริมาณแอลกอฮอล์ของผู้ขับขี่ หรือผู้ที่ขูงส่งเสริมให้เกิดการกระทำที่ฝ่าฝืนของกฎหมาย การกำหนดอัตราความเร็วของยานพาหนะ ให้มีความเหมาะสมกับ สภาพของท้องถนน หรือ สมรรถนะของยานยนต์ หรือการประชาสัมพันธ์ให้ทราบถึงกฎหมาย ลำดับรองที่เกี่ยวข้องกับพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 พร้อมทั้งเปรียบเทียบลักษณะ การกระทำผิดของต่างประเทศให้ประชาชนทราบว่ากฎหมายที่เกี่ยวกับการจราจรของไทยมี ความเหมาะสม และได้มาตรฐานในระดับสากลแล้ว จะส่งผลให้เกิดข้อดีแก่ผู้ขับขี่และผู้ใช้ทาง ทั้งนี้เพื่อให้เกิดความเหมาะสมในการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 อีกทั้ง เป็นการส่งเสริมให้ผู้ขับขี่และผู้ใช้ทาง ตระหนักถึงการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร

#### 4.2 ปัญหาเกี่ยวกับบทลงโทษผู้กระทำความผิดพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 โดยเฉพาะความผิดที่มีโทษปรับทางอาญา

จากการศึกษาพบว่า ภายใต้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้กำหนดบทลงโทษ สำหรับผู้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้แก่ การตัดแต้มใบขับขี่ การชำระค่าปรับ และ การสั่งพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาต โดยมีการระบุนอัตรโทษสำหรับการฝ่าฝืน กระทำความผิด ดังนี้

1) พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 67 ประกอบ มาตรา 152 กำหนดให้ ผู้ขับขี่ต้องขับรถด้วยอัตราความเร็วตามที่กำหนดในกฎกระทรวง หรือตามเครื่องหมายจราจรที่ติด ไว้ในทาง หากฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามถูกปรับไม่เกิน 4,000 บาท

2) พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 68 ประกอบ มาตรา 148 กำหนดให้ ผู้ขับขี่ซึ่งจะเลี้ยวรถให้รถอื่นแซง หรือผ่านขึ้นหน้า จอดรถ หยุดรถ หรือ กลับรถ ต้องลดความเร็ว ของรถ หากฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามถูกปรับไม่เกิน 2,000 บาท

3) พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 69 ประกอบ มาตรา 148 กำหนดให้ ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถในทางเดินรถ บนเนินเขา บนสะพาน ที่เชิงสะพาน ที่แคบ ทางโค้งทางลาด ที่คับขัน หรือที่มีหมอก ฝน ฝุ่น หรือควันจนทำให้ไม่อาจเห็นทางข้างหน้าได้ในระยะหกสิบเมตร ต้องลดความเร็วของรถในลักษณะที่จะให้เกิดความปลอดภัย หากฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามถูกปรับไม่เกิน 2,000 บาท

4) พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 70 ประกอบ มาตรา 148 กำหนดให้ ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถเข้าใกล้ทางร่วมทางแยก ทางข้าม เส้นให้รถหยุด หรือวงเวียน ต้องลดความเร็วของรถหากฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามถูกปรับไม่เกิน 2,000 บาท

5) พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 22 ประกอบมาตรา 152 กำหนดให้ ผู้ขับขี่ต้องขับรถด้วยความระมัดระวัง และต้องให้สิทธิแก่คนเดินเท้าในทางข้ามหรือรถที่มาจากขวาก่อน หากฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามถูกปรับไม่เกิน 4,000 บาท

6) พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 13) พ.ศ. 2565 มาตรา 43 (2) ประกอบ มาตรา 43 (8) ประกอบมาตรา 158/1 กำหนดให้ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถขณะเมาสุราหรือของมีนเมาอย่างอื่น ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 3 เดือน หรือปรับตั้งแต่ 2,000 บาท – 10,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

7) พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 13) พ.ศ. 2565 มาตรา 43 (8) ประกอบ มาตรา 158/1 กำหนดให้ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถโดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยในชีวิตหรือร่างกายของผู้อื่น ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 1 ปี หรือปรับตั้งแต่ 5,000 บาท – 20,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

8) กฎกระทรวงฉบับที่ 21 พ.ศ. 2550 ออกความใน พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ระบุว่าถ้ามีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ถือว่าเมาสุรา ยกเว้น ผู้ขับขี่ใน 4 กรณีต่อไปนี้ ถ้ามีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเกิน 20 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ถือว่าเมาสุรา คือ ผู้ขับขี่ที่มีอายุน้อยกว่า 20 ปีบริบูรณ์ ผู้ขับขี่ที่มีใบขับขี่ชั่วคราว (ใบขับขี่อนุญาตแบบ 2 ปี) ผู้ขับขี่ที่มีใบขับขี่ประเภทอื่น ซึ่งใช้แทนกันไม่ได้ และ ผู้ขับขี่ที่ถูกยกเลิกใบขับขี่ หรืออยู่ระหว่างการพักใช้ งานใบขับขี่

9) พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 13) พ.ศ. 2565 มาตรา 43 (2) ประกอบ มาตรา 160 ตรี กำหนดให้ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถขณะเมาสุราหรือของมีนเมาอย่างอื่นต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 1 ปี หรือปรับตั้งแต่ 5,000 - 20,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และถูกสั่งพักใช้ใบขับขี่ ไม่น้อยกว่า 6 เดือน หรือยกเลิกใบอนุญาตขับขี่

ถ้าการกระทำความผิดดังกล่าวเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่ร่างกายและจิตใจ ผู้ที่ขับขี่ต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่ 1-5 ปี ปรับตั้งแต่ 20,000 - 100,000 บาท และถูกสั่งพักใช้ ใบขับขี่ไม่น้อยกว่า 1 ปี หรือยกเลิกใบอนุญาตขับขี่

ถ้าการกระทำความผิดดังกล่าวเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส ผู้ที่ขับขี่ต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่ 2-6 ปี ปรับตั้งแต่ 40,000-120,000 บาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้น มีกำหนดไม่น้อยกว่า 2 ปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ถ้าการกระทำความผิดดังกล่าวเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายถึงแก่ความตาย ผู้ที่ขับขี่ต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่ 3-10 ปี และปรับตั้งแต่ 60,000-200,000 บาท พร้อมถูกเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ทันที

10) พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 13) พ.ศ. 2565 มาตรา 160 ตรี/1 กำหนดให้ผู้กระทำความผิดตามมาตรา 160 ตรี วรรคหนึ่ง และได้กระทำความผิดซ้ำอีกภายใน 2 ปีนับแต่วันที่กระทำความผิดครั้งแรก ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 2 ปี และ ปรับตั้งแต่ 50,000 – 100,000 บาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้น มีกำหนดไม่น้อยกว่า 1 ปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

นอกจากนี้ เพื่อเป็นการเสริมสร้างวินัยจราจร และลดการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน เมื่อวันที่ 9 มกราคม 2566 ได้มีการนำระบบตัดคะแนนความประพฤติในการขับรถ หรือตัดแต้มใบขับขี่ มาใช้ ซึ่งระบบดังกล่าวถูกกำหนดไว้ใน “ระเบียบว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขเกี่ยวกับระบบการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ พ.ศ. 2565” ซึ่งออกตาม พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และที่แก้ไขเพิ่มเติม มาตรา 142/1 โดยกำหนดให้ผู้มีใบอนุญาตขับขี่ทุกคนมีคะแนนความประพฤติ 12 คะแนน ไม่ว่าผู้นั้นจะได้รับใบอนุญาตขับขี่ก็เช่นเดียวกัน หากทำผิดตามกฎหมายจราจรในข้อหาที่กำหนดจะถูกตัดคะแนนตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไข ซึ่งการตัดคะแนนจะกระทำทันทีที่ทำความผิด และตัดคะแนนเมื่อไม่ชำระค่าปรับตามใบสั่ง เช่น ตัด 1 คะแนน สำหรับความผิดฐานขับรถเร็วเกินกฎหมายกำหนด ตัด 2 คะแนน สำหรับความผิดฐานเมาแล้วขับ ตัด 3 คะแนน สำหรับความผิดฐาน เมาแล้วขับ โดยมีแอลกอฮอล์ในเลือดเกิน 150 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ตัด 4 คะแนน สำหรับความผิดฐาน เมาแล้วขับ โดยมีแอลกอฮอล์ในเลือดเกิน 200 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์

จากเกณฑ์ของกฎหมายข้างต้นเห็นได้ว่าประเทศไทยได้มีการปรับปรุงแก้ไขกฎหมายให้มีบทลงโทษที่รุนแรงเพื่อเป็นการข่มขู่ให้เกิดการเกรงกลัวการกระทำความผิด และควบคุมผู้ขับขี่และผู้ใช้ทางให้ปฏิบัติตามกฎหมายที่กำหนดไว้ อย่างไรก็ตาม บทลงโทษผู้กระทำความผิดที่ได้กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 โดยเฉพาะความผิดที่มีโทษปรับทางอาญา และการตัดแต้มนั้น ปัจจุบันยังไม่สามารถส่งผลให้กับผู้ขับขี่และผู้ใช้ทางเกิดความเกรงกลัวในผลของบทลงโทษทางกฎหมาย เนื่องจากปัจจุบันประเทศไทยยังพบการกระทำความผิดที่ฝ่าฝืนกฎหมายจราจรอยู่เป็นจำนวนมาก และจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดจากการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรก็ยังคงเพิ่มสูงขึ้นอยู่ในปัจจุบัน

จากการศึกษากฎหมายของต่างประเทศโดยเฉพาะของสหราชอาณาจักร ประเทศญี่ปุ่น และราชอาณาจักรสวีเดน พบว่าในปัจจุบันประเทศทั้งสามนั้นต่างพยายามแก้ปัญหาบทลงโทษสำหรับผู้กระทำความผิด เพื่อให้เกิดความเกรงกลัวต่อบทลงโทษและไม่กระทำความผิด ซึ่งประเทศญี่ปุ่นได้กำหนดบทลงโทษในการตัดแฉับ และ ค่าปรับสำหรับผู้กระทำความผิด โดยเฉพาะความผิดฐานเมาแล้วขับที่กำหนดบทลงโทษถึงกรณีของบุคคลอื่นที่มีส่วนรับผิดชอบการกระทำของผู้ขับขีด้วย หรือผู้โดยสารที่โดยสารไปกับผู้ขับขีที่ดื่มแอลกอฮอล์ ซึ่งเห็นได้ว่าการกำหนดอัตราโทษจำคุกไม่เกิน 5 ปี หรือปรับไม่เกิน 1,000,000 เยน หรือประมาณ 255,000 บาท สำหรับผู้ขับขีเมาแล้วขับซึ่งเป็นอัตราโทษที่สูงเมื่อเทียบกับอัตราค่าครองชีพโดยเฉลี่ยของประเทศญี่ปุ่น หรือกรณีขับรถเร็วกว่าที่กฎหมายกำหนดจะอยู่ที่ 18,000 – 100,000 เยน หรือประมาณ 4,500 – 25,500 บาท สหราชอาณาจักรกำหนดได้กำหนดบทลงโทษในการตัดแฉับ และ ค่าปรับสำหรับผู้กระทำความผิด โดยเฉพาะความผิดกรณีขับรถเกินอัตราความเร็วที่กฎหมายกำหนด ซึ่งอัตราค่าปรับมีความแตกต่างกัน โดยอัตราค่าปรับขั้นต่ำจะกำหนดที่ 100 ปอนด์ หรือประมาณ 4,000 บาท อย่างไรก็ตาม ถ้าคดีขึ้นสู่ศาลอัตราค่าปรับสูงสุดจะไม่เกิน 1,000 ปอนด์ หรือประมาณ 40,000 บาท ยกเว้นกระทำความผิดบนถนนมอเตอร์เวย์ ซึ่งกำหนดอัตราโทษสูงสุดอยู่ที่ 2,500 ปอนด์ หรือประมาณ 105,000 บาท สำหรับราชอาณาจักรสวีเดนนั้นจำกัดความเร็วไม่เกิน 120 กิโลเมตรต่อชั่วโมง พร้อมทั้งผู้ขับขีควรปรับความเร็วให้เหมาะสมกับสภาพอากาศและสภาพถนนอยู่เสมอ การลงโทษสำหรับการขับรถเร็วเกินกำหนดนั้นมีโทษปรับ และผู้ที่ถูกจับได้ว่าขับรถเร็วยังเสี่ยงที่จะถูกถอนใบอนุญาตขับรถนานถึง 36 เดือน สำหรับในกรณีเมาแล้วขับราชอาณาจักรสวีเดนได้สร้างทัศนคติแก่ผู้ขับขีให้ไม่ขับรถเมื่อดื่มแอลกอฮอล์ โดยได้กำหนดขีดจำกัดความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ในเลือดตามกฎหมาย (BAC) ไว้ที่ 0.02 มิลลิกรัมต่อลิตรขึ้นไป หรือ มีปริมาณความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ที่ 0.10 มิลลิกรัมต่อลิตรในอากาศที่หายใจซึ่งถือว่าต่ำกว่าปริมาณทั่วไปที่กฎหมายแต่ละประเทศกำหนด อีกทั้งบุคคลใดขับขียานพาหนะขณะอยู่ภายใต้ฤทธิ์แอลกอฮอล์ถือเป็นอาชญากรรม โดยไม่คำนึงว่าผู้ขับขีมีส่วนร่วมในอุบัติเหตุหรือไม่ รวมถึงไม่มีการกำหนดค่าปรับในกรณีกระทำความผิดฐานเมาแล้วขับไว้ แต่สามารถให้ผู้กระทำความผิดจ่ายค่าปรับได้ตามความเหมาะสมของฐานะทางการเงินของผู้กระทำความผิด และมีโทษจำคุกไม่เกิน 6 เดือน แต่ถ้าผู้กระทำความผิดมีปริมาณความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ที่ 0.50 มิลลิกรัมต่อลิตรในอากาศที่หายใจ หรือ มีความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ในเลือด 0.10 มิลลิกรัมต่อลิตร ผู้ขับขีสามารถถูกตัดสินจำคุกไม่เกิน 2 ปี

ดังนั้น เรื่องบทลงโทษผู้กระทำความผิดพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 โดยเฉพาะความผิดที่มีโทษปรับทางอาญา วิเคราะห์ว่ากฎหมายจราจรเป็นกฎหมายทางเทคนิค ซึ่งการกระทำความผิดตามกฎหมายจึงเป็นการกระทำความผิดตามที่กฎหมายบัญญัติว่าเป็นความผิดและกำหนด

บทลงโทษไว้ โดยมีแนวทางการบังคับใช้ที่มุ่งเน้นการลงโทษ ซึ่งหากมีการแก้ไขกฎหมายโดยการกำหนดบทลงโทษสำหรับการกระทำความผิดให้เหมาะสมกับแต่ละความผิด หรือแต่ละบุคคล ย่อมส่งผลให้กฎหมายมีความสามารถในการข่มขู่ หรือยับยั้งให้คนไม่กล้ากระทำความผิด อีกทั้งเป็นการส่งเสริมให้ผู้ขบขี้และผู้ใช้ทาง ตระหนักถึงการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร ซึ่งจะเป็นการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้กระทำความผิด และส่งเสริมการบังคับใช้กฎหมายจราจรให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ซึ่งจะสอดคล้องกับทฤษฎีเจตจำนงอิสระ และทฤษฎีการลงโทษ คือบุคคลทุกคนมีเหตุผลที่จะไตร่ตรองถึงผลดี หรือผลเสีย จากการกระทำความผิดของตนได้ ซึ่งเมื่อพิจารณาแล้วบทลงโทษที่ได้รับจากการกระทำความผิดมีไม่รุนแรงก็พร้อมที่จะกระทำความผิด ซึ่งในการกำหนดบทลงโทษก็ควรกำหนดโทษให้ได้สัดส่วนของผู้กระทำความผิดกล่าวคือ ในการลงโทษต้องให้เหมาะสมกับผู้กระทำความผิดเป็นรายบุคคล ไม่ใช่ลงโทษโดยตัดเทียบกันตามลักษณะของการกระทำความผิด เนื่องจากคนแต่ละคนมีความสามารถ ความรู้ ความรับผิดชอบไม่เท่ากัน รวมถึงกรณีของลูกจ้างที่กระทำความผิดควรมีการกำหนดให้นายจ้างรับผิดชอบอย่างเคร่งครัดและการพิจารณาความรับผิดชอบควรแยกพิจารณาตามความสามารถของลูกจ้างและนายจ้าง เพื่อให้มีความรับผิดชอบที่แยกออกจากกันได้ อย่างไรก็ตาม การกำหนดเพิ่มโทษนั้นต้องพิจารณาถึงรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2560 มาตรา 77 วรรคสาม ที่มีความมุ่งหมายเพื่อให้ได้กฎหมายที่มีคุณภาพออกมาบังคับใช้กับประชาชน มีความเหมาะสมและเป็นหลักประกันความยุติธรรมต่อสังคม โดยได้กำหนดให้ออกกฎหมายได้เฉพาะกรณีจำเป็น และการกำหนดโทษทางอาญาในกฎหมายนั้นให้กำหนดเฉพาะกรณีที่ร้ายแรง เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดภาวะกฎหมายอาญาเพื่อ (over-criminalization) ซึ่งการกำหนดเพิ่มโทษในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เป็นการกำหนดเพิ่มโทษเพื่อปกป้องความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมอันดีของประชาชนอย่างร้ายแรงย่อมไม่ส่งผลให้เกิดภาวะกฎหมายอาญาเพื่อแต่อย่างใด

นอกจากนี้ เมื่อมีการลงโทษแล้วก็ควรมีกระบวนการในการแก้ไขฟื้นฟู อบรมบ่มนิสัยผู้กระทำความผิดให้ดีขึ้น อย่างเป็นรูปธรรมและชัดเจน เพื่อให้ผู้กระทำความผิดเหล่านี้เกิดความรับผิดชอบต่อสังคมและให้ผู้กระทำความผิดได้มีการถ่ายทอดผลเสียหรือความร้ายแรงของการกระทำความผิดให้คนทั่วไปทราบเพื่อให้เกิดความเกรงกลัวถึงผลเสียที่ตามมาจากการกระทำความผิด



#### 4.3 ปัญหาเกี่ยวกับการกำหนดอำนาจหน้าที่ให้เจ้าพนักงานตำรวจจราจรในการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 กับผู้กระทำความผิด

จากการศึกษาพบว่า บทบาทและอำนาจหน้าที่ของตำรวจจราจรถูกกำหนดแฝงอยู่ในกฎหมายและระเบียบคำสั่งต่าง ๆ ใน พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ระเบียบการตำรวจไม่เกี่ยวข้องกับคำสั่งสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ซึ่งกำหนดบทบาทอำนาจหน้าที่ของตำรวจจราจรตามเนื้อหาของบทกฎหมาย หรือระเบียบนั้น ๆ ซึ่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ถือเป็นกฎหมายหลักในการปฏิบัติงานในหน้าที่ของตำรวจจราจร และได้บัญญัติให้ตำรวจจราจรมีอำนาจหน้าที่อย่างอื่นเพื่อความปลอดภัยหรือความสะดวกในการจราจร โดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้กำหนดอำนาจหน้าที่ให้เจ้าพนักงานตำรวจจราจรในการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 กับผู้กระทำความผิด ดังนี้

1) พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 140 กำหนดให้ เมื่อเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่พบว่าผู้ขับขี่ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตาม กฎหมาย หรือกฎหมายอันเกี่ยวกับรถนั้น ๆ จะว่ากล่าวตักเตือนผู้ขับขี่ หรือออกใบสั่งให้ผู้ขับขี่ชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบก็ได้ ในกรณีที่ไม่พบตัวผู้ขับขี่ก็ให้ติด หรือผูกใบสั่งไว้ที่รถที่ผู้ขับขี่เห็นได้ง่าย

2) พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 145 ได้ให้อำนาจแก่พนักงานสอบสวนในการเปรียบเทียบปรับได้ แต่มีความผิดจราจรที่ร้ายแรงบางฐานความผิดเท่านั้น ซึ่งเป็นข้อยกเว้นที่เจ้าพนักงานไม่มีอำนาจในการเปรียบเทียบปรับ ทั้งนี้เพราะตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 145 ได้กำหนดไว้ว่าสำหรับความผิดที่กำหนดโทษไว้ในมาตรา 157/1 มาตรา 159 มาตรา 160 มาตรา 160 ทวิ และมาตรา 160 ตรี ห้ามไม่ให้พนักงานสอบสวนมีอำนาจเปรียบเทียบปรับหรือว่ากล่าวตักเตือน โดยจะต้องนำส่งพนักงานสอบสวน เพื่อสอบสวนและส่งฟ้องต่อศาลตามเขตอำนาจต่อไปเท่านั้น เพื่อให้ศาลเป็นผู้ใช้ดุลยพินิจลงโทษ ซึ่งได้แก่ความผิดดังต่อไปนี้

(1) ความผิดตามมาตรา 43 ที่กำหนดห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถ ในขณะที่หย่อนความสามารถในอันที่จะขับ ในขณะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น โดยประมาท หรือนำหวาดเสียว อันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคล หรือทรัพย์สิน เป็นต้น

(2) ความผิดตามมาตรา 43 ทวิ วรรคแรก ฐานขับขี่รถโดยเสพยาเสพติด

(3) ความผิดตามมาตรา 78 ฐานไม่หยุดให้ความช่วยเหลือตามสมควร ในกรณีผู้ขับขี่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคล หรือทรัพย์สินของผู้อื่น

(4) ความผิดตามมาตรา 134 ฐานแข่งรถในทางเดินรถ

(5) ความผิดตามมาตรา 159 ฐานขัดคำสั่งเจ้าพนักงาน ตามมาตรา 59 ในการเคลื่อนย้ายรถ

3) พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 142/1 – 142/8 ได้ให้อำนาจตั้งยึดใบอนุญาต มาตรการบันทึกคะแนน อบรมทดสอบผู้ขับขี่รถที่กระทำผิด และการพักใบอนุญาต เพื่อให้เป็นประโยชน์ในการควบคุมความปลอดภัยของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ให้เกิดความปลอดภัยในการจราจร ในกรณีที่ผู้ขับขี่ผู้ใดกระทำความผิดพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 หรือตามกฎหมายอื่นอันเกี่ยวกับรถหรือการใช้ทาง สำนักงานตำรวจแห่งชาติจัดให้มีระบบการบันทึกคะแนนความปลอดภัยในการขับรถของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ โดยระบบการบันทึกคะแนนความปลอดภัยในการขับรถอย่างน้อยต้องประกอบด้วย การกำหนดคะแนน การตัดคะแนน และการคืนคะแนน

จากลักษณะของกฎหมายข้างต้นอำนาจในการเปรียบเทียบปรับของเจ้าพนักงานตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เป็นการใช้อำนาจหน้าที่กึ่งตุลาการ (Quasi Judicial Function) และด้วยเหตุที่พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้ให้อำนาจแก่พนักงานสอบสวนในการเปรียบเทียบปรับได้ และกระบวนการพิจารณาคดีจราจรที่ล่าช้าของศาล ทำให้คดีเกี่ยวกับจราจรยุติในชั้นเจ้าพนักงาน โดยการเปรียบเทียบปรับเป็นส่วนใหญ่ ซึ่งอำนาจในการเปรียบเทียบปรับดังกล่าวของเจ้าพนักงานใช้บังคับได้ต่อเมื่อผู้ที่ถูกกล่าวหาได้กระทำความผิดตามกฎหมายจราจร ได้ยินยอมด้วยในการเปรียบเทียบปรับ

อย่างไรก็ตาม การที่พระราชบัญญัติจราจรให้อำนาจแก่พนักงานสอบสวนทำการเปรียบเทียบปรับอย่างกว้าง ก่อให้เกิดปัญหาที่ตามมาคือ พนักงานสอบสวนมีดุลพินิจอย่างกว้างขวางในการเปรียบเทียบปรับ ทั้งความผิดที่ร้ายแรงและไม่ร้ายแรง เพราะไม่มีการบัญญัติไว้อย่างชัดเจน ส่งผลให้ความเคารพกฎหมายของคนในสังคมลดลง และเปิดโอกาสให้เจ้าพนักงานจราจรใช้โทษและมาตรการบังคับเป็นข้อต่อรองเพื่อแสวงหาประโยชน์โดยมิชอบด้วย

นอกจากนี้เจ้าพนักงานตำรวจจราจรยังคงมีอำนาจหน้าที่อยู่อย่างจำกัด เช่น ถ้าไม่ใช้การกระทำความผิดซึ่งหน้าพนักงานตำรวจจราจรไม่สามารถติดตามจับกุมผู้กระทำความผิดได้ ส่งผลให้ผู้กระทำความผิดเพิกเฉยต่อความผิดที่ตนกระทำ อันนำไปสู่การไม่ชำระค่าปรับทางอาญา และละเลยต่อการปฏิบัติตามกฎหมาย ซึ่งเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้ปัจจุบันประเทศไทยยังไม่สามารถแก้ไขปัญหาในเรื่องการจราจรได้ อีกทั้งโทษปรับคดีจราจรจะเน้นเงินเข้าระบบมากกว่าส่งเสริมให้คนเคารพกฎหมาย และให้มีวินัยการจราจรที่ดีและความเป็นระเบียบของสังคม ดังนั้น ปัญหาที่จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่ควรกำหนดอำนาจหน้าที่ให้เจ้าพนักงานตำรวจจราจรเป็นการเฉพาะในการดำเนินคดีตลอดจนติดตามจับกุม ผู้กระทำความผิดคดีจราจร มาดำเนินคดีได้ด้วยตนเอง โดยไม่ต้องโอนคดี

ไปให้ส่วนอื่นดำเนินการ กล่าวคือ เมื่อพบการกระทำความผิดสามารถออกหมายเรียก หมายจับ และติดตามจับกุมผู้กระทำความผิดมาดำเนินคดีจนเสร็จสิ้นกระบวนการความ

จากการศึกษากฎหมายของต่างประเทศทั้งประเทศญี่ปุ่น สหราชอาณาจักร และราชอาณาจักรสวีเดน ทั้งสามประเทศต่างให้เจ้าพนักงานตำรวจมีอำนาจในการยึดใบอนุญาต ขับขี่ และเขียนใบสั่งเมื่อพบเห็นการกระทำความผิด แต่ในประเทศญี่ปุ่นนั้นกำหนดให้เมื่อผู้กระทำความผิดได้รับใบสั่ง จะต้องมาศาลตามวันเวลาที่กำหนดไว้ในใบสั่งเพื่อดำเนินคดี รวมถึงยังมีวิธีการพิเศษที่ใช้เฉพาะกับความผิดจราจรที่เรียกว่า Hansoku – kin System หรือการลงโทษทางการเงินแก่การละเมิด (Pecuniary Penalty against Traffic infraction System) วิธีการของ Hansoku – kin System คือการให้เจ้าพนักงานออกคำบอกกล่าวเรียกว่า KoKuchi หรือ Tsukoku เป็นใบแจ้งให้ชำระเงินค่าปรับ โดยผู้กระทำความผิดจะต้องชำระเงินตามจำนวนที่กำหนดไว้ในกฎหมาย โดยสามารถชำระค่าปรับทางธนาคารหรือ ณ ที่ทำการไปรษณีย์ภายในระยะเวลาที่กำหนด หากผู้กระทำความผิดจัดการชำระเงินภายในระยะเวลาที่กำหนดก็จะไม่ถูกดำเนินคดีอาญา สำหรับในสหราชอาณาจักร หากผู้กระทำความผิดสามารถที่จะชำระค่าปรับภายในเวลาที่กำหนดค่าปรับที่ผู้กระทำความผิดจะต้องชำระจะลดลง ร้อยละ 50 และหากผู้กระทำความผิดไม่ชำระค่าปรับก็จะถูกดำเนินคดีและอาจถูกจำคุกได้ และสำหรับราชอาณาจักรสวีเดน การกระทำฝ่าฝืนกฎหมายจราจรถือว่าเป็นอาชญากรรมที่เกิดขึ้นบนท้องถนน ซึ่งเจ้าหน้าที่ตำรวจทุกนายที่ปฏิบัติหน้าที่ได้รับมอบหมายให้รักษาความสงบเรียบร้อยและความปลอดภัยบนท้องถนน ต้องปฏิบัติหน้าที่ด้วยความรวดเร็ว สุขุมรอบคอบ ซึ่งจะสอดคล้องกับนโยบาย Vision Zero ของราชอาณาจักรสวีเดน

ดังนั้นเรื่องกำหนดอำนาจหน้าที่ให้เจ้าพนักงานตำรวจในการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 กับผู้กระทำความผิดวิเคราะห์ว่าหากมีการเพิ่มอำนาจหน้าที่ให้เจ้าพนักงานตำรวจเป็นการเฉพาะ ย่อมส่งผลให้เจ้าหน้าที่ตำรวจสามารถติดตามและจับกุมผู้กระทำความผิดมาลงโทษได้อย่างทันที่ ซึ่งจะสอดคล้องกับทฤษฎีอัตราประโยชน์ที่การลงโทษต้องทำด้วยรวดเร็ว แน่นอน และบทลงโทษต้องมีความเคร่งครัดและรุนแรง

รวมถึงในกรณีออกใบสั่งจราจรหรือจับกุมผู้กระทำความผิดเจ้าพนักงานตำรวจปฏิบัติหน้าที่ ต้องปฏิบัติหน้าที่โดยไม่คำนึงถึงอามิสสินจ้างหรือรางวัลตอบแทน เพื่อเป็นการแก้ไขปัญหาการร้องเรียนเรื่องการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่เพื่อมุ่งหวังจับกุม และการตัดสินบนเจ้าพนักงาน