

## บทที่ 5

### บทสรุปและข้อเสนอแนะ

#### 5.1 บทสรุป

ประเทศไทยได้มีการตรากฎหมายจราจรขึ้นเป็นฉบับแรก คือ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2477 ซึ่งการร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้อาศัยหลักจากกฎหมายจราจรของประเทศอังกฤษ โดยนำมาดัดแปลงให้เหมาะสมกับประเทศไทย ซึ่งเมื่อสังคมมีความเจริญเติบโตมากยิ่งขึ้น ประกอบกับความเจริญทางเทคโนโลยี ทำให้มีการพัฒนารูปแบบและเครื่องยนต์กลไกของยานพาหนะที่นำมาใช้บนถนน กฎหมายเหล่านี้จึงมีการปรับปรุงแก้ไขให้มีความทันสมัยรองรับกับสภาพการใช้รถใช้ถนนให้ดียิ่งขึ้นมาเป็นลำดับ โดยปัจจุบันได้มีการประกาศใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 (ฉบับที่ 13 แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. 2565) ซึ่งเหตุผลในการประกาศใช้ คือ ปัจจุบันการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของประเทศมีสาเหตุมาจากการที่ผู้ขับขี่ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์เกี่ยวกับความปลอดภัยในการจราจรทางบก ประกอบกับพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้ใช้บังคับมาเป็นเวลานานแล้ว บทบัญญัติบางประการแห่งพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวไม่เหมาะสมกับสภาพการณ์ปัจจุบัน สมควรปรับปรุงมาตรการทางกฎหมายเพื่อให้สอดคล้องกับสภาพข้อเท็จจริงในเรื่องการใช้รถใช้ถนนได้อย่างปลอดภัย และให้การป้องกันการกระทำความผิดมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น รวมทั้งปรับปรุงบทกำหนดโทษให้มีความเหมาะสม ซึ่งจะเป็นการลดอุบัติเหตุทางถนนและส่งเสริมให้เกิดความสะดวปลอดภัยในการจราจรทางบกพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เป็นกฎหมายทางเทคนิคที่บัญญัติขึ้นมาเพื่อเป็นการจัดระเบียบในสังคมและป้องกันอันตรายที่จะเกิดขึ้นในอนาคต รวมถึงเพื่อให้เกิดความสะดวก และความปลอดภัยในการจราจร ซึ่งได้แบ่งประเภทของความผิดตามหลักสากลเอาไว้ 2 ประเภทคือ ความผิดเกี่ยวกับการขับเคลื่อนรถ (Moving Violations) เช่น ขับรถด้วยความเร็วเกินอัตราที่กำหนด ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณจราจร แชนกริดในที่คับขัน กลับรถในทางร่วมทางแยก เป็นต้น และความผิดเกี่ยวกับการจอด (Parking Violations) เช่น การจอดรถในที่ห้ามจอด หรือจอดรถโดยฝ่าฝืนคำสั่งเจ้าพนักงานจราจร จอดรถเกินเวลาดำหนด เป็นต้น โดยลักษณะของความผิดของพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ไม่ได้ถือว่าเป็นความผิดอาญาโดยแท้ แต่ถือว่าเป็นความผิดในทาง

ปกครอง กฎหมายจึงให้อำนาจเจ้าพนักงานตำรวจมีอำนาจในการว่ากล่าว ตักเตือน และทำการเปรียบเทียบปรับได้ ทั้งความผิดที่ไม่ร้ายแรงและความผิดที่ร้ายแรง และจากการที่บทบัญญัติของกฎหมายมีลักษณะเป็นคำสั่ง หรือข้อห้ามของเจ้าพนักงาน ส่งผลให้การปฏิบัติตามกฎหมายจึงมักถูกละเลย หรือมีการละเมิด การที่ผู้กระทำความผิดแต่ไม่มารายงานตัว หลีกเลี่ยงการลงโทษ หรือการไม่ได้รับการลงโทษ จะทำให้ผู้กระทำความผิดไม่เข็ดหลาบ ย่อมแสดงให้เห็นถึงสภาพบังคับตามกฎหมาย ที่ยังไม่มีประสิทธิภาพ ทำให้มาตรการลงโทษขาดประสิทธิภาพ ไม่เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

สำหรับลักษณะของกฎหมายจราจรจะเป็นความผิดต่อกฎระเบียบ ลักษณะของความผิดที่เป็นการก่อการร้าย และเป็นการกระทำโดยประมาท เนื่องจากการกระทำที่กฎหมายประสงค์จะให้เป็นการผิดและกำหนดโทษไว้ โดยไม่จำเป็นต้องมีลักษณะความผิดในตัวเอง และเป็นการกระทำที่ใกล้จะก่อให้เกิดความเสียหายโดยพิจารณาจากความเป็นไปได้ของผลที่จะเกิดขึ้น รวมทั้งในการกำหนดบทลงโทษต้องกำหนดให้เกิดความเกรงกลัวในการกระทำความผิดแม้ว่าไม่ได้มีเจตนา

ลักษณะของการบังคับใช้กฎหมายเป็นการนำกฎหมายมาใช้บังคับเพื่อควบคุมความประพฤติของคนในสังคม โดยมุ่งเน้นไปที่การลงโทษ ซึ่งการบังคับใช้กฎหมายจะมีประสิทธิภาพหรือไม่ย่อมขึ้นอยู่กับบทลงโทษที่มีความเหมาะสม โดยการบังคับใช้กฎหมายนั้นมี 4 กรณีคือ

- 1) การบังคับใช้กฎหมายต้องมีความแน่นอน
- 2) การบังคับใช้กฎหมายต้องมีความรวดเร็ว
- 3) การบังคับใช้กฎหมายต้องยึดหลักเสมอภาค และ
- 4) การบังคับใช้กฎหมายจะต้องมีบทลงโทษที่เหมาะสม

อย่างไรก็ตาม แม้ว่าปัจจุบันจะมีการแก้ไขปรับปรุงพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และกฎหมายที่เกี่ยวกับการจราจรอย่างสม่ำเสมอ รวมทั้งมีการตั้งคณะกรรมการศูนย์อำนวยความสะดวกปลอดภัยทางถนนเพื่อกำหนดแนวทางการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน หรือการออกมาตรการอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย โดยเน้นมาตรการที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมผู้ขับขี่และผู้ใช้ทาง เช่น การประชาสัมพันธ์ การสร้างความเข้าใจให้กับผู้ขับขี่และผู้ใช้ทาง ก็ยังคงพบปัญหาในการบังคับใช้กฎหมาย เนื่องจากลักษณะของความผิดและบทลงโทษ ยังไม่เหมาะสม และยังไม่สามารถบังคับใช้กับผู้กระทำความผิดครบคลุมทุกคนได้อย่างแท้จริง รวมถึงอำนาจหน้าที่ของเจ้าพนักงานจราจรที่เกี่ยวข้องยังขาดประสิทธิภาพ และขาดความเชื่อถือของผู้ขับขี่และผู้ใช้ทาง

ดังนั้น เพื่อให้การบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และมีความเหมาะสมกับผู้ขับขี่และผู้ใช้ทาง จึงเห็นควรให้มีการแก้ไขเพิ่มเติม

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 พร้อมทั้งให้มีการออกมาตรการบังคับต่าง ๆ เพื่อให้การบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และเป็นที่ยอมรับในระดับสากล ซึ่งจะกล่าวต่อไปในข้อเสนอแนะ

## 5.2 ข้อเสนอแนะ

จากที่ได้มีการทบทวนงานวรรณกรรมในบทที่ 2 และบทที่ 3 และ วิเคราะห์ปัญหาเกี่ยวกับการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ในเรื่องของปัญหาความเหมาะสมในการบังคับใช้ ปัญหาเกี่ยวกับบทลงโทษผู้กระทำความผิด และปัญหาเกี่ยวกับอำนาจหน้าที่ของเจ้าพนักงานตำรวจจราจร ในบทที่ 4 ทำให้ได้มาแนวทางในการแก้ไขปัญหา ดังนี้

1) ปัญหาเกี่ยวกับความเหมาะสมในการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 67 ประกอบ มาตรา 152 กำหนดให้ผู้ขับขี่ต้องขับรถด้วยอัตราความเร็วตามที่กำหนดในกฎกระทรวง หรือตามเครื่องหมายจราจรที่ติดตั้งไว้ในทาง และ พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 13) พ.ศ. 2565 มาตรา 43(2) ประกอบมาตรา 43(8) กำหนดห้ามไม่ให้ผู้ขับขี่ขับรถขณะเมาสุราหรือของมีเมาอย่างอื่น ซึ่งเป็นการกำหนดลักษณะของการกระทำความผิดไว้โดยกว้าง แต่ได้มีการกำหนดรายละเอียดของลักษณะความผิดไว้ที่กฎหมายประกอบพระราชบัญญัติ ซึ่งเป็นการยุ่งยากและซับซ้อนสำหรับประชาชนทั่วไปในการหาบทบัญญัติทางกฎหมายมาใช้เพื่อศึกษาถึงกฎระเบียบข้อบังคับต่าง ๆ อีกทั้งการกำหนดอัตราความเร็วของยานพาหนะควรคำนึงถึงสภาพพื้นผิวการจราจร เทคโนโลยีต่าง ๆ ในการเพิ่มประสิทธิภาพพื้นผิวการจราจร และยานพาหนะ (รถยนต์) ให้สอดคล้องกับความเป็นจริง ณ ปัจจุบันมากที่สุด เพื่อให้การกำหนดลักษณะของการกระทำความผิดมีความทันกาล

ดังนั้น ผู้เขียนเห็นว่าเพื่อให้เกิดความเหมาะสมในการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 จึงเห็นควรกำหนดลักษณะของการกระทำความผิด ให้มีความเหมาะสมกับปัจจุบันมากยิ่งขึ้น เพื่อให้ประชาชนตระหนักถึงความสำคัญของพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 พร้อมทั้งเพิ่มมาตรการในการตระหนักรับรู้ให้ประชาชนได้ทราบถึงความสูญเสียหรือผลร้ายที่จะตามมาเมื่อฝ่าฝืนข้อบังคับของกฎหมาย

ให้แก้ไขพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 67 จากเดิมกำหนดให้ ผู้ขับขี่ต้องขับรถด้วยอัตราความเร็วตามที่กำหนดในกฎกระทรวง หรือ ตามเครื่องหมายจราจรที่ได้ติดตั้งไว้ในทางเครื่องหมายจราจรที่ติดตั้งไว้ตามวรรคหนึ่ง จะกำหนดอัตราความเร็วขั้นสูงหรือขั้นต่ำก็ได้ แต่ต้องไม่เกินอัตราความเร็วที่กำหนดในกฎกระทรวง เป็น กำหนดให้ผู้ขับขี่ต้องขับรถด้วยอัตราความเร็วไม่เกิน 120 กิโลเมตร/ชั่วโมง ในกรณีต่อไปนี้

1) การขับขี่ปบนถนนที่มีช่องเดินรถในทิศทางเดียวกันตั้งแต่ 2 ช่องเดินรถขึ้นไป มีเกาะกลางถนนแบบกำแพง และไม่มีจุดกลับรถเสมอระดับถนน

2) การขับรถในทางเดินรถบนทางพิเศษ และทางเดินรถนั้นอยู่ในระดับพื้นดินเหนือ หรือ ใต้พื้นดิน หรือ พื้นน้ำ

นอกเหนือกรณีดังกล่าวให้ขับรถด้วยอัตราความเร็วตามที่กำหนดในกฎกระทรวง หรือตามเครื่องหมายจราจรที่ได้ติดตั้งไว้ในทางเครื่องหมายจราจรที่ติดตั้งไว้ โดยจะกำหนดอัตราความเร็วขั้นสูงหรือขั้นต่ำก็ได้ แต่ต้องไม่เกินอัตราความเร็วที่กำหนดในกฎกระทรวง

ซึ่งการกำหนดอัตราความเร็วที่ 120 กิโลเมตร/ชั่วโมง เท่ากับอัตราเร็วที่กำหนดในกฎกระทรวงกำหนดอัตราความเร็วของยานพาหนะบนทางหลวงแผ่นดิน หรือทางหลวงชนบทที่กำหนด พ.ศ. 2564 (ออกตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535) อีกทั้งเป็นความเร็วที่กำหนดเทียบเท่ากับสหราชอาณาจักร

พร้อมทั้งภาครัฐควรเพิ่มการประชาสัมพันธ์และการอบรมให้ผู้ขับขี่และผู้ใช้ทางทราบถึงอัตราความเร็วที่กำหนดกฎหมาย และอัตราความเร็วที่กำหนดเมื่อเทียบกับต่างประเทศแล้วเป็นความเร็วที่เหมาะสมแล้วในปัจจุบัน อีกทั้งเพิ่มการประชาสัมพันธ์เพื่อเพิ่มการรับรู้ถึงความร้ายแรงของผลเสียหรืออุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้นเมื่อฝ่าฝืนบทบัญญัติของกฎหมาย

2) ปัญหาเกี่ยวกับบทลงโทษผู้กระทำความผิดพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 โดยเฉพาะความผิดที่มีโทษปรับทางอาญา

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 67 ประกอบ มาตรา 152 กำหนดให้ผู้ขับขี่ต้องขับรถด้วยอัตราความเร็วตามที่กำหนดในกฎกระทรวง หรือตามเครื่องหมายจราจรที่ติดตั้งไว้ในทาง หากฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามถูกปรับไม่เกิน 4,000 บาท

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

พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 13) พ.ศ. 2565 มาตรา 43 (8) ประกอบมาตรา 158/1 กำหนดให้ผู้ขับขี่ขับรถในลักษณะที่เห็นได้ว่าไม่คำนึงถึงความปลอดภัยในชีวิตหรือร่างกายของผู้อื่นต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 1 ปี หรือปรับตั้งแต่ 5,000 บาท – 20,000 บาท หรือ ทั้งจำทั้งปรับ

อย่างไรก็ตาม บทลงโทษดังกล่าวข้างต้นเมื่อเทียบกับความร้ายแรงและความสูญเสียที่อาจเกิดขึ้นแล้วนับว่าไม่ได้สัดส่วนกัน อีกทั้งความสามารถในการชำระค่าปรับของแต่ละบุคคลไม่เท่ากันดังนั้น บทลงโทษในเรื่องค่าปรับจึงไม่สามารถใช้บังคับต่อบุคคลในสังคมได้อย่างเสมอภาคกัน ทำให้เกิดช่องว่างในการได้รับโทษระหว่างผู้กระทำความผิดที่ร่ำรวยกับผู้กระทำความผิดที่ยากจน

ดังนั้น ผู้เขียนเห็นว่าเพื่อให้เกิดความเหมาะสมในการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 จึงเห็นควรกำหนดบทลงโทษผู้กระทำความผิด ให้มีความรุนแรงเพิ่มมากขึ้น โดยเพิ่มโทษปรับในฐานความผิดที่กระทำความผิดของประชาชนโดยรวม ให้สูงมากยิ่งขึ้นจนเกิดความเกรงกลัวที่จะกระทำความผิด อีกทั้งควรเพิ่มการปลุกจิตสำนึกของประชาชนให้มีความตระหนักถึงความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนน รับรู้ถึงผลที่ตามมาหรือความเสียหายจากการฝ่าฝืนกฎหมาย อย่างเป็นรูปธรรม

ให้แก้ไขพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 152 โดยให้แก้ไขจาก ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 7 มาตรา 10 ทวิ มาตรา 13 วรรคหนึ่ง มาตรา 15 วรรคหนึ่ง มาตรา 16 มาตรา 21 วรรคหนึ่ง มาตรา 22 มาตรา 23 (1) มาตรา 24 มาตรา 25 มาตรา 26 มาตรา 29 มาตรา 31/1 มาตรา 49 มาตรา 50 มาตรา 56 มาตรา 64 มาตรา 67 วรรคหนึ่ง มาตรา 73 วรรคหนึ่งหรือวรรคสาม มาตรา 77 วรรคหนึ่ง มาตรา 85 มาตรา 86 มาตรา 89 วรรคหนึ่ง มาตรา 90 มาตรา 91 มาตรา 92 มาตรา 93 มาตรา 94 วรรคหนึ่ง มาตรา 95 มาตรา 99 มาตรา 127 มาตรา 128 มาตรา 130 หรือ ไม่ปฏิบัติตามประกาศที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนดตามมาตรา 15 วรรคสอง หรือ ไม่ปฏิบัติ ตามกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา 77 วรรคสอง หรือมาตรา 96 วรรคสอง หรือ ไม่เคลื่อนย้ายรถ ตามมาตรา 143 (1) ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 4,000 บาท เป็น ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา..... ต้องระวางโทษปรับตามฐานะของผู้กระทำความผิด

ให้แก้ไขพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 158/1 โดยให้แก้ไขจากผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 43 (1) หรือ (5) ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 3 เดือน หรือปรับตั้งแต่ 5,000 บาท ถึง 20,000 บาท หรือ ทั้งจำทั้งปรับ ผู้ใดขับรถในลักษณะที่ไม่คำนึงถึงความปลอดภัยตามมาตรา 43 (8) ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 1 ปี หรือปรับตั้งแต่ 5,000 – 20,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ เป็น ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 43 (1) หรือ (5) ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 3 เดือน หรือปรับตามฐานะของผู้กระทำความผิด หรือ ทั้งจำทั้งปรับ ผู้ใดขับรถในลักษณะที่ไม่คำนึงถึงความปลอดภัยตามมาตรา 43 (8) ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 1 ปี หรือปรับตามฐานะของผู้กระทำความผิด หรือทั้งจำทั้งปรับ

ทั้งนี้ในกรณีลูกจ้างกระทำความผิดให้พิจารณาตามฐานะของนายจ้างและลูกจ้างแยกออกจากกัน ซึ่งเป็นการกำหนดค่าปรับเช่นเดียวกับราชอาณาจักรสวีเดนที่มองว่า การฝ่าฝืนกฎหมายจราจรถือว่าเป็นอาชญากรรมทางท้องถนน ที่ผู้กระทำความผิดมีสิทธิ์ถูกปรับได้ตามความเหมาะสมตามฐานะของตน

นอกจากนี้ เห็นควรเพิ่มมาตรการในการแก้ไขฟื้นฟูอบรมปมนิสัยผู้กระทำความผิดให้ดีขึ้น อย่างเป็นรูปธรรมและชัดเจนเพื่อให้ผู้กระทำความผิดเกิดความรับผิดชอบต่อสังคมเพิ่มมากขึ้น

รวมทั้งควรจัดให้ผู้กระทำความผิดมีการถ่ายทอดผลเสียหรือความร้ายแรงของการกระทำความผิดให้คนทั่วไปทราบ เพื่อให้เกิดความเกรงกลัวถึงผลเสียที่ตามมาจากการกระทำความผิด

3) ปัญหาเกี่ยวกับการกำหนดอำนาจหน้าที่ให้เจ้าพนักงานตำรวจจราจรในการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 กับผู้กระทำความผิด

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้กำหนดให้เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่พบว่า ผู้ขับขี่ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตาม กฎหมาย หรือกฎหมายอันเกี่ยวกับรถนั้น ๆ จะว่ากล่าวตักเตือนผู้ขับขี่ หรือออกใบสั่งให้ผู้ขับขี่ชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบก็ได้ ในกรณีที่ไม่พบตัวผู้ขับขี่ก็ให้ติด หรือผูกใบสั่งไว้ที่รถที่ผู้ขับขี่เห็นได้ง่าย พร้อมทั้งให้อำนาจแก่พนักงานสอบสวนในการเปรียบเทียบปรับได้ แต่ในความผิดจราจรร้ายแรงบางฐานความผิดเท่านั้น ซึ่งเป็นข้อยกเว้นที่เจ้าพนักงานไม่มีอำนาจในการเปรียบเทียบปรับ โดยจะต้องนำส่งพนักงานสอบสวน เพื่อสอบสวนและส่งฟ้องต่อศาลตามเขตอำนาจต่อไปเท่านั้น เพื่อให้ศาลเป็นผู้ใช้ดุลยพินิจลงโทษ เช่น ขับขี่รถในขณะที่ห้อยความสามารถในอันที่จะขับ ในขณะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น เป็นต้น

ดังนั้น ผู้เขียนเห็นว่าเพื่อให้เกิดความเหมาะสมในการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 จึงเห็นควรเพิ่มอำนาจหน้าที่ให้เจ้าพนักงานเป็นการเฉพาะเพื่อให้การติดตามและจับกุมผู้กระทำความผิดมาลงโทษมีความรวดเร็ว โดยออกกฎหมายให้อำนาจหน้าที่ให้เจ้าพนักงานตำรวจจราจรเป็นการเฉพาะในการดำเนินคดีตลอดจนติดตามจับกุม ผู้กระทำความผิดจราจรมาดำเนินคดีได้ด้วยตนเอง โดยไม่ต้องโอนคดีไปให้ส่วนอื่นดำเนินการ กล่าวคือ เมื่อพบการกระทำความผิดสามารถออกหมายเรียก หมายจับ และติดตามจับกุมผู้กระทำความผิดมาดำเนินคดีจนเสร็จสิ้นกระบวนการความ

ให้แก้ไขพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 140 จากเดิมกำหนดให้เมื่อเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่พบว่าผู้ขับขี่ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตาม กฎหมาย หรือกฎหมายอันเกี่ยวกับรถนั้น ๆ จะว่ากล่าวตักเตือนผู้ขับขี่ หรือออกใบสั่งให้ผู้ขับขี่ชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบก็ได้ ในกรณีที่ไม่พบตัวผู้ขับขี่ก็ให้ติด หรือผูกใบสั่งไว้ที่รถที่ผู้ขับขี่เห็นได้ง่ายเป็นการกำหนดให้เมื่อเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่พบว่าผู้ขับขี่ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตาม กฎหมาย หรือกฎหมายอันเกี่ยวกับรถนั้น ๆ จะว่ากล่าวตักเตือนผู้ขับขี่ หรือออกใบสั่งให้ผู้ขับขี่ชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบก็ได้ ในกรณีที่ไม่พบตัวผู้ขับขี่ก็ให้ติด หรือผูกใบสั่งไว้ที่รถที่ผู้ขับขี่เห็นได้ง่าย พร้อมทั้งสามารถออกหมายเรียก หมายจับ และติดตามจับกุมผู้กระทำความผิดมาดำเนินคดีจนเสร็จสิ้นกระบวนการความ

รวมทั้งให้มีการกำหนดค่าปรับมีลักษณะตายตัวไม่ให้ใช้ดุลพินิจของเจ้าพนักงาน เพื่อเป็นการป้องกันและปิดโอกาสให้เจ้าพนักงานจราจรใช้โทษและมาตรการบังคับเป็นข้อต่อรอง เพื่อแสวงหาประโยชน์โดยมิชอบด้วย ซึ่งจะส่งผลให้เจ้าพนักงานจราจรปฏิบัติหน้าที่โดยไม่คำนึงถึงอามิสสินจ้างหรือรางวัลตอบแทนใดที่ไม่ชอบด้วยกฎหมาย อีกทั้งยังเป็นการเพิ่มความน่าเชื่อถือให้เจ้าพนักงานจราจรในการปฏิบัติหน้าที่ ส่งผลให้ผู้กระทำความผิดเกิดความเกรงกลัวที่จะกระทำความผิดอย่างแท้จริง

ให้แก้ไขพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 145 จากเดิมกำหนดให้บรรดาความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ นอกจากความผิดที่กำหนดโทษไว้ในมาตรา 153/1 มาตรา 156 มาตรา 157/1 มาตรา 159 มาตรา 160 มาตรา 160 ทวิ และมาตรา 160 ตริ ให้พนักงานสอบสวนตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญามีอำนาจเปรียบเทียบหรือว่ากล่าวตักเตือนได้ เป็นมาตรา 145 วรรคหนึ่ง กำหนดให้บรรดาความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ นอกจากความผิดที่กำหนดโทษไว้ในมาตรา 153/1 มาตรา 156 มาตรา 157/1 มาตรา 159 มาตรา 160 มาตรา 160 ทวิ และมาตรา 160 ตริ ให้พนักงานสอบสวนตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญามีอำนาจเปรียบเทียบหรือว่ากล่าวตักเตือนได้

มาตรา 145 วรรคสอง ในการเปรียบเทียบให้พนักงานสอบสวนตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาพิจารณาถึงความรุนแรงของการกระทำความผิด และสถานะทางการเงินของผู้กระทำความผิด

นอกจากนี้เพื่อปิดปากให้เจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถตามหลักฐานทางทะเบียนที่เจ้าหน้าที่พนักงานตำรวจได้จากการสืบค้นข้อมูลรับผิด ในกรณีที่เจ้าพนักงานตำรวจตรวจพบการกระทำความผิดจากกล้องวงจรปิดในความผิดฐานขับรถเร็วกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด โดยไม่ต้องมีการพิสูจน์ว่าผู้ขับขี่ในขณะนั้นใช่เจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถตามหลักฐานทางทะเบียนหรือไม่

ให้เพิ่มมาตราในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 142/9 เพื่อประโยชน์ในการควบคุมความประพฤติของผู้ขับขี่ ในกรณีที่เจ้าพนักงานตำรวจตรวจพบการกระทำความผิดจากกล้องวงจรปิดในความผิดฐานขับรถเร็วกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด ให้เจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถตามหลักฐานทางทะเบียนที่เจ้าหน้าที่พนักงานตำรวจได้จากการสืบค้นข้อมูลรับผิด โดยไม่ต้องมีการพิสูจน์ว่าผู้ขับขี่ในขณะนั้นเป็นเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถตามหลักฐานทางทะเบียนหรือไม่

รวมถึงเห็นควรให้มีการตั้งคณะทำงานเพื่อมอบแนวทางในบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวดจริงจัง และต่อเนื่อง เน้นการลดพฤติกรรมเสี่ยงที่เป็นสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนนสูงสุด ได้แก่

คืบแล้วขับ และขับเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด พร้อมทั้งนำเทคโนโลยีมาสนับสนุนการบังคับใช้กฎหมายควบคู่ไปด้วย ไม่ว่าจะเป็นกล้อง หรือ เครื่องมือที่เหมาะสม และมีการออกหลักเกณฑ์ปฏิบัติในการกำหนดอัตราค่าปรับให้สอดคล้องกันทั่วทั้งประเทศ พร้อมทั้งให้อำนาจเจ้าพนักงานตำรวจมีอำนาจยึดใบอนุญาตขับขี่ได้จนกว่าจะมีการชำระค่าปรับเสร็จสิ้นแล้ว รวมถึงมีการทบทวนอัตราค่าปรับอย่างสม่ำเสมอเป็นประจำทุกปี นอกจากนี้ให้ดำเนินการประชาสัมพันธ์ให้ความรู้กับผู้ขับขี่และผู้ใช้ทางให้เข้าใจและประพฤติปฏิบัติตามกฎจราจร สร้างความเข้าใจในทุกภาคส่วนถึงหลักของการรับผิดชอบร่วมกัน เพื่อความปลอดภัยทางถนน ส่งเสริมให้ผู้ขับขี่มีความตระหนักถึงการขับขี่รถในสภาพที่ร่างกายมีความพร้อม มีความตื่นตัวขณะขับขี่ และมีพฤติกรรมขับขี่ให้สอดคล้องกับสภาพแวดล้อมจริงบนถนน และมีการจัดการในการนำผู้ขับขี่หน้าใหม่เข้าสู่ระบบอย่างค่อยเป็นค่อยไปและดูแลให้สอดคล้องกับระดับสมรรถนะของผู้ขับขี่เหล่านั้น โดยวัตถุประสงค์หลังของคณะทำงานคือมีการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจังกับผู้ฝ่าฝืนกฎหมาย