

มาตรการทางกฎหมายในการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

LEGAL PROBLEM ON THE LAW ENFORCEMENT TRAFFIC

ACT, B.E.2522 *

เอกพงษ์ สารน้อย**

พันตำรวจโท สุธีรวิทย์ ยอดวงษ์***

1. บทนำ

ประเทศไทยมีกฎหมายจราจรเกิดขึ้นครั้งแรกเมื่อปี พ.ศ. 2477 มีชื่อเรียกว่า “พระราชบัญญัติจราจรทางบก พุทธศักราช 2477” โดยอาศัยหลักกฎหมายว่าด้วยการจราจรของประเทศอังกฤษมาเป็นต้นแบบในการร่าง¹ และได้มีการปรับแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายจราจรให้มีความทันต่อเหตุการณ์เรื่อยมาจนถึงฉบับที่ใช้ในปัจจุบัน คือ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 โดยมีเหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ เนื่องจากการคมนาคมและขนส่งทางบกได้เจริญก้าวหน้าขยายตัวไปทั่วประเทศและเชื่อมโยงไปยังประเทศใกล้เคียง รวมถึงจำนวนยานพาหนะในท้องถนนและทางหลวงได้เพิ่มจำนวนมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง ก่อปรกับประเทศไทยได้เข้าเป็นภาคีในอนุสัญญาว่าด้วยการจราจรทางบกถนน และพิธีสารว่าด้วยเครื่องหมาย และสัญญาณตามท้องถนน ดังนั้นเพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายเหมาะสมกับสภาพการจราจร และจำนวนยานพาหนะที่เพิ่มมากขึ้น และเพื่อความปลอดภัยแก่ชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของประชาชน² จึงได้มีการปรับปรุงและประกาศใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันประเทศไทยยังคงเผชิญกับปัญหาในเรื่องอุบัติเหตุบนท้องถนน ซึ่งถือว่าเป็นปัญหาทางสังคมที่สำคัญก่อให้เกิดความสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สิน อุบัติเหตุแต่ละครั้งมีสาเหตุที่สามารถระบุได้ชัดเจนว่าเกิดจากปัจจัยใดบ้าง เช่น ปัจจัยจากผู้ขับขี่รถยนต์ หรือสภาพถนน ดังนั้น อุบัติเหตุจึงเป็นปัญหาที่สามารถแก้ไขได้ด้วยการตัดปัจจัยต่าง ๆ ที่นำไปสู่

*บทความนี้เรียบเรียงจากสารนิพนธ์เรื่อง มาตรการทางกฎหมายในการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ซึ่งได้ผ่านการสอบสารนิพนธ์เรียบร้อยแล้ว

**ผู้ร่วมดำเนินการจัดทำสารนิพนธ์และที่ปรึกษาสารนิพนธ์

***นักศึกษาปริญญาโท คณะนิติศาสตร์ สาขากฎหมายกฎหมายอาญาและกระบวนการยุติธรรมทางอาญา มหาวิทยาลัยศรีปทุม

¹ สมพจน์ คำแก้ว. (2556). *มาตรการทางกฎหมายในการลงโทษความผิดกฎหมายจราจร*. วิทยานิพนธ์หลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขากฎหมายอาญาและอาญาวิทยา, คณะรัฐศาสตร์และนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา. หน้า 1.

² พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

อุบัติเหตุได้ ซึ่งในปี พ.ศ. 2563-2564 พบว่าอุบัติเหตุบนท้องถนน และอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุมีแนวโน้มสูงขึ้น โดยเฉพาะอุบัติเหตุจากการขับรถเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด ที่มีอัตราสูงถึงร้อยละ 78 เมื่อเทียบกับสาเหตุอื่น ๆ เช่น หลับใน เมาสุรา หรือ ฝ่าสัญญาณไฟ/เครื่องหมายจราจร³

ปัจจัยที่เป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุบนทางถนนมากที่สุด ก็คือ ปัจจัยจากพฤติกรรม การขับขี่ที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ โดยเฉพาะพฤติกรรมที่มีลักษณะเป็นการกระทำผิดกฎหมายสัญญาณจราจร สภาพรถที่นำมาใช้ในการขับขี่ การดัดแปลงสภาพรถ และการละเมิดกฎหมายจราจร⁴ ซึ่งการที่จะลดการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน จึงจำเป็นต้องส่งเสริมให้ประชาชนมีความตระหนักถึงกฎหมาย กระบียบ ที่เกี่ยวข้องกับการจราจร เพื่อให้ประชาชนเกิดวินัยจราจร ที่มีบทบาทต่อสังคม หากคนในสังคมไม่คำนึงถึงกฎเกณฑ์ของสังคม บ้านเมืองก็จะไร้ระเบียบวินัย (Lawless State) และกฎหมายจะขาดความศักดิ์สิทธิ์ (Weak and Inefficiency of Law)

ทั้งนี้การกระทำผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เป็นการกระทำผิดที่มีโทษทางอาญาประเภท Mala Prohibita หมายถึง การกระทำผิดที่กฎหมายบัญญัติไว้ว่าเป็นความผิด⁵ โดยมีผู้บังคับใช้กฎหมายคือเจ้าพนักงานตำรวจจราจรที่ปฏิบัติหน้าที่กระจายอยู่ทั่วประเทศ มีหน่วยงาน ที่รับผิดชอบ เกี่ยวกับการก่อสร้างถนน การออกแบบผังเมือง การจัดการขนส่งและจราจรและการจัดการด้านอุบัติเหตุ และมีศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนภายใต้การกำกับดูแลของนายกรัฐมนตรี โดยมี กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยเป็นหน่วยเลขาคอยบริหารจัดการด้าน ยุทธศาสตร์ และนโยบายความปลอดภัยทางถนนเป็นเวลานานกว่า 18 ปี แม้สถานการณ์ในการจัดการเพื่อลดการสูญเสียชีวิต บนท้องถนนในประเทศไทย ดูเหมือนว่าสถานการณ์จะดีขึ้น แต่สิ่งที่ปรากฏ คือในด้านการบังคับใช้กฎหมายในปี 2564 สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ได้มีการออกใบสั่งเจ้าพนักงานจราจรมากกว่า 15 ล้านใบ แต่มีผู้มาชำระเพียง 1.8 ล้านใบ⁶ แสดงให้เห็นถึงประสิทธิภาพของการบังคับใช้กฎหมายที่ไม่มีประสิทธิภาพ แสดงถึงจุดบอดของกระบวนการนิติบัญญัติที่ได้ออกกฎหมายมาแล้วไร้ผลบังคับ และทำให้ฝ่ายบริหารซึ่งมีหน้าที่

³ ศรีสิทธิ์ วงศ์วรจรย์. (2565). *เปิดสถิติ “อุบัติเหตุบนถนน” ประเทศไทยเกิดอะไรบ่อยสุด?*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <https://www.bangkokbiznews.com/social/984601>. [2565, 24 ธันวาคม].

⁴ วุฒิชัย ทองเสก. (2563). *มาตรการในการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่12) พ.ศ. 2562 ศึกษากรณีใบอนุญาตขับขี่*. *วารสารมหาวิทยาลัยนครสวรรค์*, 8 (4), หน้า 78.

⁵ มนูญญา ภูแก้ว. (2559). *พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: https://www.parliament.go.th/ewtadmin/ewt/elaw_parcy/ewt_dl_link.php?nid=1514. [2565, 24 ธันวาคม].

⁶ ศูนย์บริหารงานจราจร สำนักงานตำรวจแห่งชาติ.

โดยตรงในการบังคับใช้กฎหมายไร้ประสิทธิภาพและสมรรถภาพ อันเนื่องมาจากกฎหมายไม่เป็นกฎหมาย กล่าวคือ ไม่สามารถควบคุมความประพฤติของคนในสังคมได้อย่างมีประสิทธิภาพ เนื่องจากคนในสังคมไม่นับถือกฎหมาย (Respect for Law)⁷

ดังนั้นแม้ว่าประเทศไทยจะได้มีการประกาศใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 แต่ยังคงปรากฏว่าปัจจุบันยังไม่สามารถบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยเฉพาะเรื่องตัวบทกฎหมายที่ไม่ทันกาลหรือสอดคล้องกับปัจจุบัน และบทลงโทษที่ไม่เหมาะสมกับการกระทำความผิด ซึ่งหากเรากำหนดให้ลักษณะของความผิด และบทลงโทษ มีความเหมาะสมในการบังคับใช้ ย่อมส่งผลให้การบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และมีความเหมาะสมกับผู้ขับขี่และผู้ใช้งาน และเป็นที่ยอมรับในระดับสากล

2. มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายจราจรของต่างประเทศและประเทศไทย

เนื่องจากปัจจุบันประเทศไทยจะมีการออกพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายเหมาะสมกับสภาพการจราจร จำนวนยานพาหนะที่เพิ่มขึ้น เพื่อความปลอดภัยแก่ชีวิต ร่างกายและทรัพย์สินของประชาชนผู้ขับขี่และผู้ใช้งาน อย่างไรก็ตามปัจจุบันประเทศไทยก็ยังคงประสบปัญหาในเรื่องอุบัติเหตุบนท้องถนน ซึ่งนับว่าเป็นปัญหาทางสังคมที่สำคัญก่อให้เกิดความสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สิน นอกจากนี้ปัญหาการจราจร นับวันยังมีผลกระทบต่อการเดินทางชีวิตประจำวันของบุคคลที่จำเป็นต้องเดินทางเพื่อการประกอบภารกิจประจำวัน ดังนั้นประเทศต่าง ๆ จึงให้ความสนใจในการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น เช่น การปรับแก้กฎหมายให้มีความเหมาะสม หรือการออกมาตรการทางกฎหมายต่าง ๆ เกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายจราจร

2.1 มาตรการทางกฎหมายของต่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้กฎหมายจราจร

2.1.1 ประเทศญี่ปุ่น

ประเทศญี่ปุ่นมักจะถูกขนานนามให้เป็นประเทศที่มีความปลอดภัยสูงประเทศหนึ่งของโลก เนื่องจากมีความเข้มงวดของกฎหมายอย่างมาก รวมไปถึงกฎจราจร ซึ่งเป็นกฎพื้นฐานในการควบคุมดูแลความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนน การละเมิดกฎจราจรจะทำให้ได้รับการลงโทษ

⁷ เอกรัตน์ โลหะ. (2553). *ปัญหาทางกฎหมายในการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ศึกษากรณีการขอตรวจใบอนุญาตขับขี่*. วิทยานิพนธ์หลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยศรีปทุม วิทยาเขตชลบุรี. หน้า 19-20.

อย่างรุนแรง รวมถึงประเทศญี่ปุ่นได้ดำเนินนโยบายด้านความปลอดภัยของตัวรถ ทั้งการออกมาตรการให้ติดตั้งระบบเบรก ABS และการติดตั้งถุงลมนิรภัย การปรับโครงสร้างพื้นฐานและองค์ประกอบทางถนน การปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการสร้างระบบฝึกอบรมเพื่อการขับขี่ที่ปลอดภัย⁸

สำหรับกฎหมาย นโยบาย มาตรการที่เกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายจราจรของประเทศญี่ปุ่นที่สำคัญได้แก่

1) ออกกฎหมายเพื่อควบคุมพฤติกรรมรถขับขี่ โดยใช้ระบบคะแนนเพื่อประเมินพฤติกรรม ตลอดจนเป็นการลงโทษแก่ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่กระทำความผิดฝ่าฝืนกฎหมายด้านการจราจรและขนส่ง⁹ โดยมีวัตถุประสงค์หลักคือ เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของทุกฝ่าย¹⁰ นอกจากนี้ประเทศญี่ปุ่นได้ให้ความสำคัญต่อการกระทำความผิดที่เป็นเหตุทำให้ผู้อื่นบาดเจ็บและเสียชีวิต หรือสร้างความเสียหายแก่ทรัพย์สินของรัฐ โดยจะดำเนินการตัดแต้มแก่ผู้กระทำความผิดในระดับสูงสุด อย่างไรก็ตาม นอกจากการตัดแต้มแล้ว ประเทศญี่ปุ่นได้มีนโยบายในการสร้างแรงจูงใจให้ประชาชนเคารพกฎหมาย โดยหากบุคคลใดเป็นผู้ประพฤติปฏิบัติดี ไม่เคยมีประวัติแต้มความผิดสะสมหรือไม่เคยเกิดอุบัติเหตุใด ๆ เลยตลอดระยะเวลา 5 ปี ก็จะได้รับใบขับขี่ทองคำ ซึ่งจะได้รับประโยชน์คือสามารถที่จะต่ออายุใบขับขี่ได้สะดวกขึ้น และลดราคาค่าเบี้ยประกันได้อีกด้วย

2) ออกกฎหมายเพื่อควบคุมพฤติกรรมรถขับขี่ โดยกำหนดบทลงโทษในกรณีที่ต้องชำระค่าปรับสำหรับการกระทำความผิด เช่น กรณีขับรถยนต์เกินอัตราความเร็วที่กฎหมายกำหนด มีการกำหนดอัตราโทษปรับอยู่ที่ 18,000 – 100,000 เยน หรือประมาณ 4,500 – 25,500 บาท¹¹ กรณี

⁸ กระทรวงคมนาคม. (2562). รายงานการศึกษาดูงานด้านความปลอดภัยทางถนนชุดที่ 3 ณ ประเทศญี่ปุ่น. หน้า 3. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: https://complain.mot.go.th/gis_group/mot-mlit/img/roadsafety-japan3.pdf. [2565, 7 พฤศจิกายน].

⁹ กระทรวงคมนาคม. (2562). รายงานการศึกษาดูงานด้านความปลอดภัยทางถนนชุดที่ 3 ณ ประเทศญี่ปุ่น. หน้า 3. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: https://complain.mot.go.th/gis_group/mot-mlit/img/roadsafety-japan3.pdf. [2565, 7 พฤศจิกายน].

¹⁰ ฉินันท์ คุปตานนท์. (2562). ระบบแต้มความผิดในกฎหมายจราจรญี่ปุ่น. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <https://www.bangkokbiznews.com/blogs/columnist/122330>. [2566, 10 มกราคม].

¹¹ My Life My Travels. (2563). ข้อควรรู้ขับรถเที่ยวญี่ปุ่น. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <https://www.mylifemytravels.com>. [2566, 10 มกราคม].

มาแล้วจับ มีการกำหนดบทบัญญัติที่เข้มงวด เพื่อเพิ่มโทษสำหรับผู้ขับขี่ที่ดื่มแล้วขับ รวมไปถึงการกำหนดบทลงโทษสำหรับบุคคลอื่นที่มีส่วนรับผิดชอบการกระทำของผู้ขับขี่ด้วย

3) ให้ความสำคัญกับคนเดินเท้า โดยหากผู้ขับขี่เจอลงเท้าต้องหยุดทันทีและต้องไม่ทำให้คนหรือจักรยานข้ามถนนไม่ได้ ซึ่งหากบุคคลใดกระทำผิดต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 3 เดือน หรือปรับไม่เกิน 50,000 เยน หรือประมาณ 14,000 บาท¹²

4) ให้การขับรถจะต้องได้รับการอนุญาต หรือได้รับใบอนุญาต โดยให้ตำรวจเป็นผู้ดำเนินการ ซึ่งการเพิกถอนใบอนุญาตเป็นการบังคับทางการปกครอง โดยการพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ มี 2 ประเภท ได้แก่ การพักใช้เพิกถอนใบอนุญาตเมื่อมีการกระทำความผิดในข้อหาเฉพาะ และ การพักใช้เพิกถอนใบอนุญาตด้วยระบบคะแนน

5) ให้อำนาจเจ้าพนักงานตำรวจในการยึดใบอนุญาตขับขี่ และเขียนใบสั่ง เมื่อพบว่ามีกระทำความผิดกฎหมายจราจรขึ้น ซึ่งเมื่อผู้กระทำความผิดได้รับใบสั่ง จะต้องมาศาลตามวันเวลาที่กำหนดไว้ในใบสั่งเพื่อดำเนินคดี

นอกจากนี้ประเทศญี่ปุ่นยังมีวิธีการยังมีวิธีการพิเศษที่ใช้เฉพาะกับความผิดจราจรที่เรียกว่า Hansoku – kin System หรือการลงโทษทางการเงินแก่การละเมิดสภาพบังคับนี้ไม่ใช่โทษทางอาญา โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อลดภาระของกระบวนการยุติธรรมทางอาญา และเพื่อหลีกเลี่ยงการเกิดมลพิษ

2.1.2 สหราชอาณาจักร

สหราชอาณาจักรมีการกำหนดประเภทความผิดเกี่ยวกับกฎหมายจราจรไว้ใน Road Traffic Regulation Act 1984 ซึ่งในกฎหมายฉบับนี้ส่วนใหญ่จะเป็นความผิดที่มีโทษปรับไม่เกิน 5,000 ปอนด์ หรือประมาณ 200,000 บาท และมีโทษจำคุกไม่เกิน 6 เดือน ซึ่งอัตราโทษดังกล่าวอยู่ในอำนาจพิจารณาของศาล Magistrate Court เว้นแต่ความผิดบางฐาน เช่น ขับรถในลักษณะอันตรายอันเป็นเหตุให้คนเดินถนนได้รับอันตราย ซึ่งมีโทษจำคุกเกิน 2 ปี และไม่มีเพดานโทษปรับ และความผิดตามกฎหมายจราจรส่วนใหญ่ใน Road Traffic Offenders Act 1988 ได้มีการกำหนดวิธีพิจารณาคดี หรือรูปแบบในการดำเนินคดีจราจรไว้ โดยให้ศาลใช้วิธีพิจารณาคดีแบบรวบรัด สำหรับความผิดตามกฎหมายจราจรที่เกี่ยวกับการจอดรถโดยผิดกฎหมาย โดยทั่วไปแล้วความผิดเกี่ยวกับการจอดรถนั้นผู้ขับขี่จะต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบของแต่ละท้องถิ่น

¹² PPTV Online. (2565). *เทียบบทลงโทษแต่ละประเทศ “หากรถไม่หยุดให้คนข้ามทางม้าลาย*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <https://www.pptvhd36.com>. [2566, 10 มกราคม].

สำหรับกฎหมาย นโยบาย มาตรการที่เกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายจราจรของสหราชอาณาจักรที่สำคัญได้แก่

1) มีการนำระบบตัดคะแนนมาใช้ ซึ่งเป็นโทษที่รุนแรง โดยมีการกำหนดว่า เมื่อคะแนนถูกตัดถึงจุดหนึ่งในเวลาที่กำหนด เช่น หากถูกตัดคะแนนเกิน 12 คะแนนในรอบระยะเวลา 3 ปี จะถูกยึดใบอนุญาตขับรถ หรือถึงขั้นไม่สามารถขับรถได้อีกเลย ทำให้ผู้ขับขี่ในสหราชอาณาจักรมีจิตสำนึกและวินัยในการขับขี่ เพราะไม่ต้องการถูกตัดคะแนนอันจะนำไปสู่การถูกยึดใบอนุญาต¹³

2) ออกกฎหมายเพื่อควบคุมพฤติกรรมรถขับขี่ โดยกำหนดบทลงโทษในกรณีที่ต้องชำระค่าปรับสำหรับการกระทำความผิด เช่น กรณีขับรถชนคนเกินอัตราความเร็วที่กฎหมายกำหนด มีอัตราโทษปรับสูงสุดอยู่ที่ 100–2,500 ปอนด์ หรือ 128 - 2932 ยูโร หรือประมาณ 4,000 – 105,000 บาท พร้อมทั้งตัดแต้ม พร้อมทั้งเพิกถอนใบอนุญาต 1 เดือน – 1 ปี¹⁴ อย่างไรก็ตามถ้าคดีขึ้นสู่ศาล อัตราค่าปรับสูงสุดจะไม่เกิน 1,000 ปอนด์ หรือประมาณ 40,000 บาท ยกเว้นกระทำความผิดบนถนนมอเตอร์เวย์ ซึ่งกำหนดอัตราโทษสูงสุดอยู่ที่ 2,500 ปอนด์ หรือประมาณ 105,000 บาท สำหรับกรณีเมาแล้วขับ มีการกำหนดอัตราโทษปรับสูงสุดอยู่ที่ 5,000 ปอนด์ หรือประมาณ 210,000 บาท อย่างไรก็ตามหากผู้ขับขี่ที่เมาแล้วขับก่อให้เกิดอุบัติเหตุและมีคนเสียชีวิต จะต้องโทษจำคุกไม่เกิน 14 ปี นอกจากนี้หากมีการกระทำความผิดซ้ำภายในระยะเวลา 10 ปี หรือมีระดับแอลกอฮอล์สูงกว่าที่ กฎหมายกำหนด 2.5 เท่า จะถือว่าเป็นผู้กระทำความผิดที่มีความเสี่ยงสูงจะถูกพักใช้ใบอนุญาตขับขี่อย่างน้อย 3 ปีและหากต้องการขับขี่ยานพาหนะอีกหลังจากพ้นกำหนด จะต้องได้รับการรับรองจากแพทย์ก่อนว่าไม่มีปัญหาเกี่ยวกับแอลกอฮอล์

3) ให้ความสำคัญกับคนเดินเท้า โดยผู้ขับขี่ไม่ให้ทางแก่ผู้ที่พยายามจะข้ามทางม้าลาย อาจต้องเสียค่าปรับ 100 ปอนด์ หรือประมาณ 4,000 บาท และถูกตัดคะแนนใบขับขี่ 3 คะแนน¹⁵ นอกจากนี้ผู้ขับขี่ต้องระวังคนที่รอข้ามถนน และ ให้ทางเมื่อมีคนเคลื่อนเข้าสู่เขตทางข้าม รวม

¹³ PPTV Online. (2565). *เทียบบทลงโทษแต่ละประเทศ “หากรอไม่หยุดให้คนข้ามทางม้าลาย*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <https://www.pptvhd36.com>. [2566, 10 มกราคม].

¹⁴ วรวัฒน์ สุขะพิบูลย์. (2560). *มาตรการในการลงโทษผู้กระทำความผิดฐานขับขี่รถยนต์เร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522*. วิทยานิพนธ์หลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขานิติศาสตร์, คณะนิติศาสตร์ปริทัศน์ พนมยงค์ มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต. หน้า 385.

¹⁵ PPTV Online. (2565). *เทียบบทลงโทษแต่ละประเทศ “หากรอไม่หยุดให้คนข้ามทางม้าลาย*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <https://www.pptvhd36.com>. [2566, 10 มกราคม].

ถึงแม้ว่าคนข้ามทางม้าลายจะเดินผ่านเลนของไปแล้ว ก็ยังต้องรอให้พวกเขาข้ามถนนทั้งเส้นไปได้ก่อนจึงจะเคลื่อนรถได้

4) ให้อำนาจเจ้าพนักงานตำรวจในการออกใบสั่ง เมื่อพบว่ามีกรกระทำผิดกฎหมายจราจร ซึ่งหากผู้กระทำความผิดสามารถที่จะชำระค่าปรับภายในเวลาที่กำหนด ค่าปรับที่ผู้กระทำความผิดต้องชำระจะลดลง 50% แต่หากผู้กระทำความผิดไม่ชำระค่าปรับภายในเวลาที่กำหนด เจ้าหน้าที่ตำรวจ หรือเจ้าพนักงานจราจรจะมีหนังสือแจ้งเตือน และหากผู้กระทำความผิดยังไม่ชำระค่าปรับภายในกำหนดเวลาที่ระบุไว้ในหนังสือแจ้งเตือน จำนวนเงินค่าปรับที่ผู้กระทำความผิดจะต้องชำระจะเพิ่มขึ้น ร้อยละ 50 ในกรณีนี้หากผู้กระทำความผิดไม่ชำระค่าปรับก็จะถูกดำเนินคดีและอาจถูกจำคุกได้ แต่ถ้าหากผู้กระทำความผิดเห็นว่าตนไม่ได้กระทำความผิดตามที่กำหนดไว้ในใบสั่งแล้ว ผู้กระทำความผิดสามารถกรอกข้อความลงในช่องที่กำหนดไว้ในใบสั่งว่าประสงค์ที่จะต่อสู้คดี แล้วส่งกลับไปยังที่อยู่ระบุไว้ในใบสั่ง จากนั้นก็รอหมายเรียกให้ไปศาลต่อไป

2.1.3 ราชอาณาจักรสวีเดน

ราชอาณาจักรสวีเดนมีนโยบายความปลอดภัยทางถนนจากพื้นฐานความคิดที่ว่า “มนุษย์ไม่ได้สมบูรณ์แบบ” (Humans are not perfect) และผู้เดินทาง (ผู้ขับขี่ยานพาหนะหรือผู้เดินเท้า) หลีกเลียงไม่ได้ที่จะทำสิ่งผิดพลาด แต่ธรรมชาติของมนุษย์ที่ย่อมผิดพลาดได้นี้ต้องไม่นำไปสู่การบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางท้องถนน และเชื่อว่าถ้าอุบัติเหตุเป็นสิ่งที่สามารถเกิดขึ้นได้ มันก็จะเกิดขึ้นแค่ตอนไหนเท่านั้นเอง ดังนั้นจึงสร้างสถานการณ์ที่ปลอดภัยและพฤติกรรมที่มีความรับผิดชอบให้กับผู้เดินทางสัญจรบนท้องถนนเพื่อป้องกันอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้น รวมถึงให้ความสำคัญกับการแบ่งส่วนความรับผิดชอบด้านความปลอดภัยทางถนน ระหว่างผู้ออกแบบระบบความปลอดภัยทางถนนต้องพัฒนาออกแบบและบำรุงรักษา กับผู้ใช้งานระบบความปลอดภัยต้องมีจิตสำนึก ปฏิบัติตามและเคารพกฎจราจร อีกทั้งพัฒนาเทคโนโลยียานยนต์ที่ช่วยลดแรงปะทะรุนแรงเวลาเกิดอุบัติเหตุ เพื่อให้มั่นใจว่าเมื่อมีความผิดพลาดเกิดอุบัติเหตุขึ้นจะไม่นำไปสู่การเสียชีวิตและบาดเจ็บรุนแรง¹⁶

นอกจากนี้ราชอาณาจักรสวีเดนได้ดำเนิน โครงการ Vision Zero ตั้งแต่ปี ค.ศ.1997 โดยได้ดำเนินการออกแบบถนนเพื่อความปลอดภัยของคน ทั้งคนขับและคนที่เดินถนน มากกว่า

¹⁶ สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.). (2565). *นโยบายความปลอดภัยทางถนน vision zero สวีเดน เนเธอร์แลนด์ และ สหรัฐอเมริกา*. กรุงเทพฯ: สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.). หน้า 1.

ความสะดวกสบายในการขับขี่รวมไปถึงการสร้างสิ่งแวดล้อมที่จูงใจให้คนขับรถอย่างปลอดภัยมากกว่าการบังคับใช้กฎหมาย โดยได้ดำเนินการดังนี้¹⁷

1) ลดจำนวนแยก เพิ่มจำนวนวงเวียน

การใช้วงเวียนช่วยลดอุบัติเหตุได้มากกว่าเพราะคนจะต้องลดความเร็วเวลาเลี้ยวเป็นวงกลม และหลีกเลี่ยงจังหวะชนกันที่จุดตัดของสองเลนอีกด้วย

2) ตัดถนน 2+1 เลน แทน 4 เลน

การตัดถนนของสวีเดน เน้นที่ความปลอดภัย มากกว่าความสะดวกสบายของคนขับ การมีเพียง 3 เลน และเลนกลางมีหน้าที่ให้คนที่ขับรถในเลนซ้ายและขวา เบี่ยงออกเพื่อแซงรถคันข้างหน้า ซึ่งถนน 4 เลน มีความกว้างมาก และทำให้คนอยากขับเร็ว แต่พอเหลือสามเลน คนขับรถเบี่ยงเลนเพื่อแซงได้ยากขึ้น คนเลยขับรถช้าลงและระวังมากขึ้นในตัว

3) เพิ่มจำนวนลูกระนาดให้มากขึ้นในเขตเมือง จูงใจให้คนขับแค่ 30 กม./ชม.

4) อัฟเกรดทางม้าลาย

มีการติดตั้งไฟกระพริบ และ ลูกระนาดบริเวณใกล้ๆ ทางม้าลาย 12,600 จุด เป็นการเตือนให้คนขับรถรู้ว่าจะมีคนข้ามถนนข้างหน้า อีกทั้งลูกระนาดยังช่วยลดความเร็วของรถอีกด้วย นอกจากนี้ ด้วยการจำกัดความเร็วรถในเขตเมือง ทำให้รถสามารถชะลอและหยุดที่ทางม้าลายได้อย่างง่ายดาย ดังนั้นเวลาที่ผู้ขับขี่ยานพาหนะเห็นคนเดินถนนยืนเตรียมข้ามทางม้าลาย เจ้าของรถก็สามารถหยุดและให้คนข้ามได้ทันที ไม่ต้องรอสัญญาณไฟ

5) ห้ามรถเลี้ยวโดยเด็ดขาดที่ทางม้าลาย

6) ติดตั้งกล้องตรวจจับความเร็วจำนวนมาก

แทนที่จะตั้งด่านตรวจ เพื่อจับคนขับรถเร็วเกินกำหนดมาลงโทษ ราชอาณาจักรสวีเดนเพิ่มจำนวนกล้องตรวจจับความเร็ว ที่ติดตั้งเป็นแนวยาวต่อเนื่องตามถนน ทั้งในเขตเมืองและทางหลวงต่างจังหวัด ทำให้สวีเดนเป็นประเทศที่มีกล้องตรวจจับความเร็วต่อพื้นที่ถนนมากที่สุดในโลก ซึ่งกล้องเหล่านี้เอาไว้เตือนใจผู้ขับขี่ว่าจุดนี้คือเขตสำคัญอย่าขับเร็ว

7) ระบบขนส่งมวลชนที่มีประสิทธิภาพ

8) เลนจักรยานที่ปลอดภัย

9) นโยบายป้องกันการเมาแล้วขับที่ครอบคลุม

¹⁷ เรื่องเดียวกัน, หน้าเดียวกัน.

นอกจากเครื่องยนต์ที่มีแอลกอฮอล์ไม่เกิน 3% เครื่องยนต์แอลกอฮอล์ชนิดอื่น ๆ จะวางขายได้เฉพาะในร้านที่รัฐบาลอนุญาต และร้านเหล่านั้นไม่เปิดตอนกลางวัน (ยกเว้นแต่จะไปดื่มที่บาร์)

สำหรับกฎหมาย นโยบาย มาตรการที่เกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายจราจรของราชอาณาจักรสวีเดนที่สำคัญได้แก่

1) ออกกฎหมายเพื่อควบคุมพฤติกรรมรถขับขี่ โดยกำหนดบทลงโทษในกรณีที่ต้องชำระค่าปรับสำหรับการกระทำความผิด เช่น กรณีขับรถยนต์เกินอัตราความเร็วที่กฎหมายกำหนด มีการกำหนดโทษปรับและผู้ที่ถูกจับได้ว่าขับรถเร็วยังเสี่ยงที่จะถูกถอนใบอนุญาตขับรถนานถึง 36 เดือน หรือกรณีเมาแล้วขับได้มีการสร้างทัศนคติแก่ผู้ขับขี่ให้ไม่ขับรถเมื่อดื่มแอลกอฮอล์ซึ่งถ้าบุคคลใดขับขี่ยานพาหนะขณะอยู่ภายใต้ฤทธิ์แอลกอฮอล์ถือเป็นอาชญากรรม โดยไม่คำนึงว่าผู้ขับขี่มีส่วนร่วมในอุบัติเหตุหรือไม่ ซึ่งกฎหมายไม่ได้กำหนดค่าปรับในกรณีกระทำความผิดฐานเมาแล้วขับไว้แต่สามารถให้ผู้กระทำความผิดจ่ายค่าปรับได้ตามความเหมาะสมของฐานะทางการเงินของผู้กระทำความผิด และมีโทษจำคุกไม่เกิน 6 เดือน แต่ถ้าผู้กระทำความผิดมีปริมาณความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ที่ 0.50 มิลลิกรัมต่อลิตรในอากาศที่หายใจ หรือ มีความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ในเลือด 0.10 มิลลิกรัมต่อลิตร ผู้ขับขี่สามารถถูกตัดสินจำคุกไม่เกิน 2 ปี¹⁸

2) ให้อำนาจเจ้าพนักงานตำรวจในการป้องกัน และตรวจจับอาชญากรรมที่เกิดขึ้นบนท้องถนน โดยมีหลักว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจทุกคนที่ปฏิบัติหน้าที่ได้รับมอบหมายให้รักษาความสงบเรียบร้อยและความปลอดภัยบนท้องถนน โดยยึดถือคติว่าไม่ควรมีใครเสียชีวิตหรือได้รับบาดเจ็บสาหัสจากการจราจร ซึ่งสอดคล้องกับนโยบาย Vision Zero ของราชอาณาจักรสวีเดน โดยตำรวจจราจรต้องดำเนินการด้วยความรวดเร็ว และ ความสุขุมรอบคอบ โดยวิธีการที่จะช่วยให้บรรลุเป้าหมายของ Vision Zero คือการตรวจสอบว่าผู้ขับขี่ปฏิบัติตามขีดจำกัดความเร็วด้วยเครื่องมือเลเซอร์และมาตรวัดความเร็วเฉลี่ย¹⁹ เพื่อลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บในการจราจร และเพิ่มความปลอดภัยในสังคม²⁰

¹⁸ The Swedish Road Traffic Offences Act (1951: 649) Section 4 and Section 4a.

¹⁹ Polisens. (2023). *Trafik – polisens arbete*. (Online). Available: <https://polisens.se/trafik-polisens-arbete>. [2023, February 18].

²⁰ Polisens. (2023). *Trafik – polisens arbete*. (Online). Available: <https://polisens.se/trafik-polisens-arbete>. [2023, February 18].

2.2 มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายจราจรของประเทศไทย

ภาครัฐได้ให้ความสำคัญกับการบังคับใช้กฎหมายจราจรของประเทศไทย โดยได้มีการปรับปรุงแก้ไขพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 อย่างสม่ำเสมอ โดยฉบับปัจจุบันเป็นฉบับที่ 13 พ.ศ. 2565

สำหรับกฎหมาย นโยบาย มาตรการที่เกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายจราจรของประเทศไทยที่สำคัญ ได้แก่

1) การกำหนดให้ผู้ขับขี่ต้องมีใบอนุญาตขับขี่ พร้อมทั้งใบอนุญาตอยู่กับตัวและต้องแสดงต่อเจ้าพนักงานจราจรเมื่อขอตรวจ

2) มีการบังคับใช้กฎหมายใหม่ว่าด้วยระบบการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถ (ตัดแต้มใบขับขี่) เมื่อวันที่ 9 มกราคม 2566 โดยกฎการตัดคะแนนใบขับขี่กำหนดให้ผู้มีใบอนุญาตขับขี่มีคะแนนความประพฤติคนละ 12 คะแนน หากทำผิดตามกฎหมายจราจรในข้อหาที่ระบุไว้ หรือไม่ชำระค่าปรับ จะถูกตัดคะแนนตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่กำหนด

3) ออกกฎหมายเพื่อควบคุมพฤติกรรมกรรมการขับขี่ โดยกำหนดบทลงโทษในกรณีที่ต้องชำระค่าปรับสำหรับการกระทำความผิด เช่น กรณีขับรถชนคันอื่นอัตราเร็วที่กฎหมายกำหนด ซึ่งกำหนดอัตราโทษปรับไว้ไม่เกิน 4,000 บาท หรือกรณีเมาแล้วขับ ซึ่งกรณีนี้ประเทศไทยได้ดำเนินการรณรงค์ “เมาไม่ขับ” อยู่เป็นประจำทุกปี โดยเฉพาะช่วงเทศกาลต่างๆ โดยการกระทำความผิดในข้อหา เมาแล้วขับครั้งแรก จำคุกไม่เกิน 1 ปี มีโทษปรับตั้งแต่ 5,000 - 20,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ²¹

4) ให้ความสำคัญกับคนเดินเท้า โดยเมื่อผู้ขับขี่เมื่อเจอทางม้าลาย ต้องชะลอรถ และเตรียมหยุดรถ ให้คนเดินข้ามถนนก่อนซึ่งหากไม่ปฏิบัติตาม ไม่ยอมให้คนข้ามทางม้าลาย มีโทษปรับไม่เกิน 4,000 บาท

5) ให้อำนาจหน้าที่ตำรวจจราจรในฐานะเป็นเจ้าพนักงานจราจรและพนักงานเจ้าหน้าที่ตำรวจมีอำนาจหน้าที่ในการบังคับใช้กฎหมายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการจราจรให้เกิดประโยชน์สูงสุดเพื่ออำนวยความสะดวกด้านการจราจร และการรักษาความปลอดภัยทางถนน พร้อมทั้งให้ตำรวจจราจรมีอำนาจหน้าที่อย่างอื่นเพื่อความปลอดภัยหรือความสะดวกในการจราจร โดยกำหนดให้ เจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจกำหนดให้บริเวณหรือพื้นที่ใดที่เจ้าของที่ดินได้เปิดให้ประชาชนใช้ในการจราจรเป็นทางตามกฎหมายกำหนด²²

²¹ MCOT. (2565). โทษ “เมาแล้วขับ” ทั้งปรับและติดคุก. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <https://www.mcot.net/view/IDdYuI6Z>. [2566, 25 มกราคม].

²² พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522. มาตรา 135.

6) เมื่อพบการกระทำความผิดเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่พบว่าผู้ขับขี่ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตาม กฎหมาย หรือกฎหมายอันเกี่ยวกับรถนั้น ๆ จะว่ากล่าวตักเตือนผู้ขับขี่ หรือออกใบสั่งให้ผู้ขับขี่ชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบก็ได้ ในกรณีที่ไม่มีพบตัวผู้ขับขี่ก็ให้ติด หรือผูกใบสั่งไว้ที่รถที่ผู้ขับขี่เห็นได้ง่าย

3. วิเคราะห์ปัญหาเกี่ยวกับการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

3.1 ปัญหาเกี่ยวกับความเหมาะสมในการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

จากการศึกษาพบว่าพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เป็นกฎหมายที่บัญญัติเกี่ยวกับบทลงโทษ และลักษณะของการกระทำความผิดอันเกี่ยวข้องกับการจราจรทางบกซึ่งรายละเอียดของความผิดจะถูกกำหนดโดยกฎหมายลำดับรอง หรือกฎหมายที่มีลำดับศักดิ์ต่ำกว่าพระราชบัญญัติ ซึ่งออกตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งแม้ว่าประเทศไทยได้มีการปรับปรุงแก้ไขกฎหมายให้มีความเหมาะสมในการบังคับใช้อยู่เสมอ อย่างไรก็ตามยังพบว่าตัวบทกฎหมายไม่มีความสามารถในการข่มขู่ หรือยับยั้งให้คนไม่กล้า หรือเกรงกลัวในการกระทำความผิดได้ ส่งผลให้ยังเกิดการฝ่าฝืนกฎหมายของผู้ขับขี่และผู้ใช้ทางอยู่เสมอ ทั้งนี้สหราชอาณาจักร ประเทศญี่ปุ่น และราชอาณาจักรสวีเดน พบว่าในปัจจุบันประเทศทั้งสามต่างเผชิญกับปัญหาความไม่เหมาะสมของตัวบทกฎหมายเช่นเดียวกับประเทศไทย ดังนั้นทั้งสามประเทศจึงให้ความสำคัญกับลักษณะของการกระทำความผิด เพื่อป้องกันการกระทำที่ฝ่าฝืนต่อกฎหมาย เช่น ประเทศญี่ปุ่นในกรณีของการกระทำความผิดมาแล้วซ้ำนั้น ไม่เพียงแต่ห้ามเฉพาะผู้ขับขี่ที่มีปริมาณแอลกอฮอล์เกินกว่าที่กฎหมายกำหนดเท่านั้น ยังกำหนดความผิดไปถึงผู้ที่ให้ยืมรถ หรือผู้ที่จัดหาเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ให้ผู้ขับขี่ด้วย หรือราชอาณาจักรสวีเดน ได้ดำเนิน โครงการ Vision Zero ตั้งแต่ปี ค.ศ.1997 โดยได้ดำเนินการออกแบบถนนเพื่อความปลอดภัยของคน ทั้งคนขับและคนที่เดินถนน มากกว่าความสะดวกสบายในการขับขี่รวมไปถึงการสร้างสิ่งแวดล้อมที่จูงใจให้คนขับรถอย่างปลอดภัย มากกว่าการบังคับใช้กฎหมาย เช่น ลดจำนวนแยก เพิ่มจำนวนวงเวียน ตัดถนน 2+1 เลน แทน 4 เลน หรือการเพิ่มจำนวนลูกระนาดให้มากขึ้นในเขตเมือง

3.2 ปัญหาเกี่ยวกับบทลงโทษผู้กระทำความผิดพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 โดยเฉพาะความผิดที่มีโทษปรับทางอาญา

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้กำหนดบทลงโทษสำหรับผู้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้แก่ การตัดแต้มใบขับขี่ การชำระค่าปรับ และการสั่งพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาต อย่างไรก็ตามบทลงโทษดังกล่าวยังไม่สามารถส่งผล

ให้กับผู้ขับขี่และผู้ใช้ทางเกิดความเกรงกลัวในผลของบทลงโทษทางกฎหมาย เนื่องจากปัจจุบันประเทศไทยยังพบการกระทำความผิดที่ฝ่าฝืนกฎหมายจราจรอยู่เป็นจำนวนมาก ทั้งนี้ประเทศไทยได้กำหนดบทลงโทษในการตัดแต้ม และ ค่าปรับสำหรับผู้กระทำความผิด โดยเฉพาะความผิดฐานเมาแล้วขับที่กำหนดบทลงโทษถึงกรณีของบุคคลอื่นที่มีส่วนรับผิดชอบการกระทำของผู้ขับขี่ด้วยหรือผู้โดยสารที่โดยสารไปกับผู้ขับขี่ที่ดื่มแอลกอฮอล์ หรือ สหราชอาณาจักรกำหนดได้กำหนดบทลงโทษในการตัดแต้ม และ ค่าปรับสำหรับผู้กระทำความผิด โดยเฉพาะความผิดกรณีขับรถเกินอัตราความเร็วที่กฎหมายกำหนด ซึ่งอัตราค่าปรับมีความแตกต่างกัน หรือราชอาณาจักรสวีเดนได้สร้างทัศนคติแก่ผู้ขับขี่ให้ไม่ขับรถเมื่อดื่มแอลกอฮอล์ อีกทั้งบุคคลใดขับขี่ยานพาหนะขณะอยู่ภายใต้ฤทธิ์แอลกอฮอล์ถือเป็นอาชญากรรมโดยไม่คำนึงว่าผู้ขับขี่มีส่วนร่วมในอุบัติเหตุหรือไม่ รวมถึงไม่มีการกำหนดค่าปรับในกรณีกระทำความผิดฐานเมาแล้วขับไว้ แต่สามารถให้ผู้กระทำความผิดจ่ายค่าปรับได้ตามความเหมาะสมของฐานะทางการเงินของผู้กระทำผิด

3.3 ปัญหาเกี่ยวกับการกำหนดอำนาจหน้าที่ให้เจ้าพนักงานตำรวจจราจรในการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 กับผู้กระทำความผิด

บทบาทและอำนาจหน้าที่ของตำรวจจราจรถูกกำหนดแฝงอยู่ในกฎหมาย และระเบียบคำสั่งต่าง ๆ ใน พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ระเบียบการตำรวจไม่เกี่ยวข้องกับคำสั่งสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ซึ่งกำหนดบทบาทอำนาจหน้าที่ของตำรวจจราจรตามเนื้อหาของบทกฎหมาย หรือระเบียบนั้น ๆ ซึ่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ถือเป็นกฎหมายหลักในการปฏิบัติงานในหน้าที่ของตำรวจจราจร อย่างไรก็ตามอำนาจนั้นมีอยู่อย่างจำกัด เช่น อำนาจทำการเปรียบเทียบปรับอย่างกว้าง ก่อให้เกิดปัญหาที่ตามมาคือ พนักงานสอบสวนมีดุลพินิจอย่างกว้างขวางในการเปรียบเทียบปรับ ทั้งความผิดที่ร้ายแรงและไม่ร้ายแรง เพราะไม่มีการบัญญัติไว้อย่างชัดเจน ส่งผลให้ความเคารพกฎหมายของคนในสังคมลดลง และเปิดโอกาสให้เจ้าพนักงานจราจรใช้โทษและมาตรการบังคับเป็นข้อต่อรองเพื่อแสวงหาประโยชน์โดยมิชอบ นอกจากนี้เจ้าพนักงานตำรวจจราจรยังคงมีอำนาจหน้าที่อยู่อย่างจำกัด เช่น ถ้าไม่ใช้การกระทำความผิดซึ่งหน้าพนักงานตำรวจจราจรไม่สามารถติดตามจับกุมผู้กระทำความผิดได้ ส่งผลให้ผู้กระทำผิดเพิกเฉยต่อความผิดที่ตนกระทำ อันนำไปสู่การไม่ชำระค่าปรับทางอาญา และละเลยต่อการปฏิบัติตามกฎหมาย ซึ่งเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้ปัจจุบันประเทศไทยยังไม่สามารถแก้ไขปัญหาในเรื่องการจราจรได้ อีกทั้งโทษปรับคดีจราจรจะเน้นเงินเข้าระบบมากกว่าส่งเสริมให้คนเคารพกฎหมาย และให้มีวินัยการจราจรที่ดีและความเป็นระเบียบของสังคม ดังนั้นปัญหานี้จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่ควรกำหนดอำนาจหน้าที่ให้เจ้าพนักงานตำรวจจราจรเป็นการเฉพาะในการดำเนินคดีตลอดจนติดตามจับกุม ผู้กระทำความผิดคดีจราจร มาดำเนินคดีได้ด้วยตนเอง โดยไม่ต้องโอนคดีไปให้ส่วนอื่น

ดำเนินการ กล่าวคือ เมื่อพบการกระทำความผิดสามารถออกหมายเรียก หมายจับ และติดตามจับกุม ผู้กระทำความผิดมาดำเนินคดีจนเสร็จสิ้นกระบวนการ ความ ทั้งนี้ ทั้งประเทศญี่ปุ่น สหราชอาณาจักร และ ราชอาณาจักรสวีเดน ทั้งสามประเทศต่างให้เจ้าพนักงานตำรวจมีอำนาจในการยึดใบอนุญาต ขับขี่ และเขียนใบสั่งเมื่อพบเห็นการกระทำความผิด ทั้งนี้ ประเทศญี่ปุ่นนั้นกำหนดให้เมื่อผู้กระทำความผิดได้รับใบสั่ง จะต้องมาศาลตามวันเวลาที่กำหนดไว้ในใบสั่งเพื่อดำเนินคดี หรือสำหรับ ราชอาณาจักรสวีเดน การกระทำฝ่าฝืนกฎหมายจราจรถือว่าเป็นอาชญากรรมที่เกิดขึ้นบนท้องถนน ซึ่งเจ้าหน้าที่ตำรวจทุกคนที่ปฏิบัติหน้าที่ได้รับมอบหมายให้รักษาความสงบเรียบร้อยและความปลอดภัยบนท้องถนน ต้องปฏิบัติหน้าที่ด้วยความรวดเร็ว สุขุมรอบคอบ ซึ่งจะสอดคล้องกับ นโยบาย Vision Zero ของราชอาณาจักรสวีเดน

4. บทสรุปและข้อเสนอแนะ

4.1 บทสรุป

ประเทศไทยได้มีการตรากฎหมายจราจรขึ้นเป็นฉบับแรก คือ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2477 ซึ่งการร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้อาศัยหลักจากกฎหมายจราจรของประเทศอังกฤษ ซึ่งประเทศไทยได้มีการปรับปรุงแก้ไขพระราชบัญญัติจราจรทางบกเพื่อให้ความทันสมัยรองรับกับสภาพการจราจรใช้รถใช้ถนนให้ดียิ่งขึ้นมาเป็นลำดับ โดยฉบับปัจจุบัน คือ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 (ฉบับที่ 13 แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. 2565) ซึ่งพระราชบัญญัติจราจรทางบกเป็นกฎหมายทางเทคนิคที่บัญญัติขึ้นเพื่อเป็นการจัดระเบียบในสังคม และป้องกันอันตรายที่จะเกิดขึ้นในอนาคต รวมถึงเพื่อให้เกิดความสะดวก และความปลอดภัยในการจราจร ซึ่งได้แบ่งประเภทของความผิดตามหลักสากลเอาไว้ 2 ประเภทคือ ความผิดเกี่ยวกับการขับเคลื่อนรถ (Moving Violations) เช่น ขับรถด้วยความเร็วเกินอัตราที่กำหนด ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณจราจร แชนกรีลในที่คับขัน กลับรถในทางร่วมทางแยก เป็นต้น และความผิดเกี่ยวกับการจอดรถ (Parking Violations) เช่น การจอดรถในที่ห้ามจอด หรือจอดรถโดยฝ่าฝืนคำสั่งเจ้าพนักงานจราจร จอดรถเกินเวลาที่กำหนด เป็นต้น โดยลักษณะของความผิดของพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ไม่ได้ถือว่าเป็นความผิดอาญาโดยแท้ แต่ถือว่าเป็นความผิดในทางปกครอง กฎหมายจึงให้อำนาจเจ้าพนักงานตำรวจมีอำนาจในการว่ากล่าว ตักเตือน และทำการเปรียบเทียบปรับได้ ทั้งความผิดที่ไม่ร้ายแรงและความผิดที่ร้ายแรง

อย่างไรก็ตาม แม้ว่าปัจจุบันจะมีการแก้ไขปรับปรุงพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และกฎหมายที่เกี่ยวกับการจราจรอย่างสม่ำเสมอ รวมทั้งมีการตั้งคณะกรรมการศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนนเพื่อกำหนดแนวทางการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน หรือ

การออกมาตรการอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย โดยเน้น มาตรการที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมผู้ขับขี่และผู้ใช้ทาง เช่น การประชาสัมพันธ์ การสร้างความเข้าใจ ให้กับผู้ขับขี่และผู้ใช้ทาง ก็ยังคงพบปัญหาในการบังคับใช้กฎหมาย เนื่องจากลักษณะของความผิด และบทลงโทษ ยังไม่เหมาะสม และยังไม่สามารถบังคับใช้กับผู้กระทำความผิดครบทุกคนได้ อย่างแท้จริง รวมถึงอำนาจหน้าที่ของเจ้าพนักงานจราจรที่เกี่ยวข้องยังขาดประสิทธิภาพ และขาด ความเชื่อถือของผู้ขับขี่และผู้ใช้ทาง

ดังนั้น เพื่อให้การบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่ประชาชนโดยทั่วไป จึงเห็นควรกำหนดให้มีการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 พร้อมทั้งภาครัฐควรเพิ่มการ ประชาสัมพันธ์และการอบรมให้ผู้ขับขี่และผู้ใช้ทางทราบถึงความเหมาะสมในการการบังคับใช้ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 และบทลงโทษในการกระทำความผิด

4.2 ข้อเสนอแนะ

ผู้วิจัยจึงได้เสนอแนวทางแก้ปัญหาทางกฎหมาย โดยการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติ จราจรทางบก พ.ศ. 2522 ดังนี้

4.2.1 ควรให้มีการแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติ มาตรา 67 จากเดิมกำหนดให้ ผู้ขับขี่ต้อง ขับรถด้วยอัตราความเร็วตามที่กำหนดในกฎกระทรวง หรือ ตามเครื่องหมายจราจรที่ได้ติดตั้งไว้ ในทางเครื่องหมายจราจรที่ติดตั้งไว้ตามวรรคหนึ่ง จะกำหนดอัตราความเร็วขึ้นสูงหรือขั้นต่ำก็ได้ แต่ต้องไม่เกินอัตราความเร็วที่กำหนดในกฎกระทรวง เป็น กำหนดให้ผู้ขับขี่ต้องขับรถด้วยอัตรา ความเร็วไม่เกิน 120 กิโลเมตร/ชั่วโมง ในกรณีต่อไปนี้

1) การขับขี่บนถนนที่มีช่องเดินรถในทิศทางเดียวกันตั้งแต่ 2 ช่องเดินรถขึ้นไป มี เกาะกลางถนนแบบกำแพง และไม่มีจุดกลับรถเสมอระดับถนน

2) การขับรถในทางเดินรถบนทางพิเศษ และทางเดินรถนั้นอยู่ในระดับ พื้นดินเหนือ หรือ ใต้พื้นดิน หรือ พื้นน้ำ

นอกเหนือกรณีดังกล่าวให้ขับรถด้วยอัตราความเร็วตามที่กำหนดใน กฎกระทรวง หรือ ตามเครื่องหมายจราจรที่ได้ติดตั้งไว้ในทางเครื่องหมายจราจรที่ติดตั้งไว้ โดยจะ กำหนดอัตราความเร็วขึ้นสูงหรือขั้นต่ำก็ได้ แต่ต้องไม่เกินอัตราความเร็วที่กำหนดในกฎกระทรวง

4.2.2 ควรให้มีการแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติ มาตรา 152 จากเดิมกำหนดให้ผู้ใด ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 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 วรรคหนึ่งหรือวรรค

สาม 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 หรือไม่ปฏิบัติตามประกาศที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนดตามมาตรา 15 วรรคสอง หรือไม่ปฏิบัติตามกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา 77 วรรคสอง หรือมาตรา 96 วรรคสอง หรือไม่เคลื่อนย้ายรถตามมาตรา 143 (1) ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 4,000 บาท เป็น ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตราต้องระวางโทษปรับตามฐานะของผู้กระทำผิด

4.2.3 ควรให้มีการแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติ มาตรา 158/1 จากเดิมกำหนดให้ ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 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 หรือปรับตามฐานะของผู้กระทำผิด หรือ ทั้งจำทั้งปรับ ผู้ใดขับรถในลักษณะที่ไม่คำนึงถึงความปลอดภัยตามมาตรา 43 (8) ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 1 ปี หรือปรับตามฐานะของผู้กระทำผิด หรือทั้งจำทั้งปรับ

4.2.4 ควรให้มีการแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติ มาตรา 140 จากเดิมกำหนดให้ เมื่อเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่พบว่าผู้ขับขี่ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตาม กฎหมาย หรือกฎหมายอันเกี่ยวกับรถนั้น ๆ จะว่ากล่าวตักเตือนผู้ขับขี่ หรือออกใบสั่งให้ผู้ขับขี่ชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบก็ได้ ในกรณีที่ ไม่พบตัวผู้ขับขี่ก็ให้ติด หรือผูกใบสั่งไว้ที่รถที่ผู้ขับขี่เห็นได้ง่าย เป็น กำหนดให้เมื่อเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่พบว่าผู้ขับขี่ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตาม กฎหมาย หรือกฎหมายอันเกี่ยวกับรถนั้น ๆ จะว่ากล่าวตักเตือนผู้ขับขี่ หรือออกใบสั่งให้ผู้ขับขี่ชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบก็ได้ ในกรณีที่ ไม่พบตัวผู้ขับขี่ก็ให้ติด หรือผูกใบสั่งไว้ที่รถที่ผู้ขับขี่เห็นได้ง่าย พร้อมทั้งสามารถออกหมายเรียก หมายจับ และติดตามจับกุมผู้กระทำความผิดมา ดำเนินคดีจนเสร็จสิ้นกระบวนการ

4.2.5 ควรให้มีการแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติ มาตรา 145 จากเดิมกำหนดให้บรรดา ความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ นอกจากความผิดที่กำหนดโทษไว้ในมาตรา 153/1 มาตรา 156 มาตรา 157/1 มาตรา 159 มาตรา 160 มาตรา 160 ทวิ และมาตรา 160 ตริ ให้พนักงานสอบสวนตาม ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญามีอำนาจเปรียบเทียบหรือว่ากล่าวตักเตือนได้ เป็น มาตรา 145 วรรค 1 กำหนดให้บรรดาความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ นอกจาก ความผิดที่กำหนดโทษไว้ในมาตรา 153/1 มาตรา 156 มาตรา 157/1 มาตรา 159 มาตรา 160 มาตรา 160 ทวิ และมาตรา 160 ตริ ให้พนักงานสอบสวนตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญามี อำนาจเปรียบเทียบหรือว่ากล่าวตักเตือนได้

มาตรา 145 วรรค 2 ในการเปรียบเทียบให้พนักงานสอบสวนตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาพิจารณาถึงความรุนแรงของการกระทำความผิด และสถานะทางการเงินของผู้กระทำความผิด

4.2.6 ควรให้มีการแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติ มาตรา 142/9 เพื่อประโยชน์ในการควบคุมความประพฤติของผู้ขับขี่ ในกรณีที่เจ้าพนักงานตำรวจตรวจพบการกระทำความผิดจากกล้องวงจรปิดในความผิดฐานขับรถเร็วกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด ให้เจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถตามหลักฐานทางทะเบียนที่เจ้าหน้าที่พนักงานตำรวจได้จากการสืบค้นข้อมูลรับผิดชอบโดยไม่ต้องมีการพิสูจน์ว่าผู้ขับขี่ในขณะนั้นเป็นเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถตามหลักฐานทางทะเบียนหรือไม่

5. บรรณานุกรม

รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2560

พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พุทธศักราช 2477

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย. (2565). *แนวทางการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน*. กรุงเทพฯ: กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย.

กรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น กระทรวงมหาดไทย. (2552). *มาตรฐานการป้องกันอุบัติเหตุทางท้องถนน*. กรุงเทพฯ: กรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น กระทรวงมหาดไทย.

เกียรติขจร วัจนะสวัสดิ์. (2550). *กฎหมายอาญาภาคความผิด เล่ม 1* (พิมพ์ครั้งที่ 5). กรุงเทพฯ: จีรรัชการพิมพ์.

กมลพร กัลยาณมิตร. (2559). แรงจูงใจ 2 ปัจจัย พลังสู่ความสำเร็จ. *วารสารวไลยอลงกรณ์ปริทัศน์ มนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์*, 6 (3).

กฤตยา อารีรักษ์. (2560). ความเหมาะสมในการนำ day fine มาใช้กับประเทศไทย. *วารสารรัชต์ภาคย์ ฉบับพิเศษ ครบรอบ 23 ปี*, สถาบันรัชภาควัย.

จิวรัตน์ ประยูรฉัตรพันธ์. (2539). *การแก้ไขปัญหาการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่ในกรุงเทพมหานคร*. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

ชยุตพล รังกาแกม. (2544). *ประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัย: ศึกษาเฉพาะกรณีสถานีตำรวจนครบาลพลับพลาไชย 2*. สารนิพนธ์หลักสูตรศิลปศาสตรมหา

บัณฑิต สาขาวิชาการบริหารงานยุติธรรม ภาควิชาสังคมสงเคราะห์ศาสตร์, คณะสังคม
สงเคราะห์ศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

ไวพจน์ กุลาชัย, พันตำรวจตรี. (2555). *โครงการการบังคับใช้กฎหมายกรณีมาแล้วจับในประเทศ
อังกฤษ สหรัฐอเมริกา เกาหลีใต้ เวียดนาม สิงคโปร์ และไทย*. รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์
สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ.