



เอกสารวิชาการส่วนบุคคล
(Individual Study)

เรื่อง หลักนิติธรรมกับการบังคับใช้กฎหมายจราจร

จัดทำโดย พล.ต.อ. ดำรงศักดิ์ กิตติประภัสร์
รหัส ๖๕๑๐๑๒

รายงานนี้เป็นส่วนหนึ่งของการอบรม
หลักสูตรหลักนิติธรรมเพื่อประชาธิปไตย รุ่นที่ ๑๐
วิทยาลัยศาลรัฐธรรมนูญ
สำนักงานศาลรัฐธรรมนูญ

ลิขสิทธิ์ของสำนักงานศาลรัฐธรรมนูญ

หลักนิติธรรมกับการบังคับใช้กฎหมายจราจร

พลตำรวจเอก ดำรงค์ดี กิตติประภัสร์^๑

บทนำ

นายแพทย์ แดเนียล เอ เคอร์เทสซ์ ผู้แทนองค์การอนามัยโลกประจำประเทศไทย กล่าวถึง รายงานสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนโลกปี พ.ศ.๒๐๒๐ ระบุว่า ปัจจุบันจำนวนผู้เสียชีวิตจาก อุบัติเหตุทางถนนทั่วโลกเพิ่มขึ้นจาก ๑.๒๕ ล้านคน เป็น ๑.๓๕ ล้านคน ซึ่งเท่ากับวันละ ๓,๗๐๐ คน สำหรับประเทศไทย องค์การอนามัยโลกได้เคยจัดอันดับในปี ค.ศ.๒๐๑๖ ว่ามีจำนวนผู้เสียชีวิต อันเนื่องมาจากอุบัติเหตุทางถนนมีสถิติสูงเป็นอันดับ ๙ ของโลก (โดยคำนวณจากสัดส่วนต่อประชากร ๑๐๐,๐๐๐ คน) โดยทุก ๆ ชั่วโมงจะมีผู้เสียชีวิตจากถนน จำนวน ๓ คน ซึ่งอัตราการเสียชีวิตจากภัย บนท้องถนนของไทยก็ยังเป็นอันดับ ๑ ในเอเชีย อันดับ ๑ ในอาเซียน และอันดับ ๑ ในภูมิภาคเอเชีย ตะวันออกเฉียงใต้ นอกจากนี้อุบัติเหตุทางถนนยังก่อให้เกิดความสูญเสียทางเศรษฐกิจและสังคม มากกว่าห้าแสนล้านบาทต่อปี หรือคิดเป็นร้อยละ ๖ ของผลิตภัณฑ์มวลรวมของประเทศ (องค์การ อนามัยโลก, ๒๕๖๔) จากข้อมูลการสูญเสียดังกล่าว ทำให้องค์การสหประชาชาติตระหนักถึงความ เสียหายร้ายแรงของอุบัติเหตุทางถนนจึงได้กำหนดความสำคัญในการแก้ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนใน ข้อตกลงเป้าหมายพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals (SDGs)) ซึ่งในเป้าหมายที่ ๓ ที่เกี่ยวกับสุขภาพและความเป็นอยู่ที่ดี อุบัติเหตุทางถนนได้ถูกระบุไว้ในตัวชี้วัด ๓.๖ คือ ให้ทุก ประเทศลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนให้ได้ลงครึ่งหนึ่งภายในปี ค.ศ.๒๐๓๐

ที่ผ่านมาทุกรัฐบาลได้ให้ความสำคัญในการลดความสูญเสียเนื่องจากอุบัติเหตุทางถนนมา โดยตลอด โดยล่าสุดให้มีการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทยเพื่อให้บรรลุเป้าหมาย ตามกรอบเป้าหมายโลก ๑๒ เป้าหมาย ตามมติการประชุมสมัชชาสหประชาชาติ โดยมี คณะกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ (นปถ.) และศูนย์อำนวยการ ความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) เป็นหน่วยงานหลักในการกำหนดนโยบายและมาตรการต่างๆ โดยมี หน่วยงานทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องร่วมกันดำเนินการตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.๒๕๖๑-๒๕๖๔ โดยจัดทำบูรณาการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาล ประสานงาน ร่วมกับหน่วยงานในภูมิภาค ท้องถิ่นและชุมชนต่างๆ เพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุและการสูญเสียชีวิตและ ทรัพย์สิน (ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน, ๒๕๖๒) นอกจากนี้ ยังได้มีการดำเนินงานตาม แนวทางระบบความปลอดภัยทางถนน (Safe System Approach) อาทิ การรณรงค์ให้ความรู้และ สร้างความตระหนัก เช่น เมาไม่ขับ การสวมหมวกนิรภัย ขับรถใช้ความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด ฯลฯ การสร้างจิตสำนึกให้กับผู้ใช้รถใช้ถนนให้ใช้ความเร็วที่ปลอดภัยตามที่กฎหมายกำหนดผ่านความร่วมมือของ ชุมชนในพื้นที่ที่กำหนดหลักเกณฑ์ต่าง ๆ เพื่อยกระดับความปลอดภัยทางวิศวกรรมของรถยนต์ การจัดการให้ถนนมีความปลอดภัยอย่างต่อเนื่อง ซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่างการเสนอแผนแม่บทความ ปลอดภัยทางถนน พ.ศ.๒๕๖๕-๒๕๕๙

^๑ รองผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

อย่างไรก็ดีถึงแม้จะมีการดำเนินการต่างๆ แล้วก็ตาม แต่อุบัติเหตุทางถนนและอัตราการเสียชีวิตจากภัยบนท้องถนนยังลดลงไม่มาก ซึ่งสาเหตุหลักเนื่องมาจากประชาชนขาดวินัยในการใช้รถใช้ถนนและที่ปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบกอย่างเคร่งครัด (ภาณุพงศ์ เฉลิมสิน, ๒๕๖๒) และมีผู้ใช้รถใช้ถนนส่วนหนึ่งไม่เกรงกลัวการบังคับใช้กฎหมายด้านการจราจรถึงแม้ว่าจะมีการนำเทคโนโลยีต่าง ๆ มาใช้เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายก็ตาม เช่น การใช้ Speed Enforcement Camera หรือ Red Light Camera ส่งใบสั่งเจ้าพนักงานจราจรไปตามที่อยู่ที่จดทะเบียนยานพาหนะไว้ (ประกาศสำนักงานตำรวจแห่งชาติ, ๒๕๖๓) เพราะกระบวนการบังคับตามกฎหมายสำหรับผู้กระทำผิดที่ไม่ชำระค่าปรับ ต้องดำเนินการร่วมกันระหว่างหน่วยงาน (สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และกรมการขนส่งทางบก) ส่งผลให้การเชื่อมโยงฐานข้อมูลในระดับนโยบายอาจยังมีอุปสรรค แม้ว่าทางสำนักงานตำรวจแห่งชาติจะเริ่มใช้วิธีการร้องทุกข์ดำเนินคดีสำหรับผู้ที่มีค่าปรับค้างชำระจำนวนหลายใบ เพื่อสอบสวนดำเนินคดีไปยังศาลเพื่อพิจารณาลงโทษ แต่ก็ยังคงมีผู้ฝ่าฝืนจำนวนมากยังไม่มาชำระค่าปรับ ปัจจุบันมีการเพิ่มช่องทางในการชำระค่าปรับที่สะดวกมากขึ้น แต่ยังคงขาดช่องทางการโต้แย้งหรือชี้แจงหากมีหลักฐานอื่น ๆ ที่แสดงให้เห็นว่า ผู้ใช้รถใช้ถนนไม่ได้ฝ่าฝืนหรือกระทำผิดกฎหมายด้านการจราจร (พระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล, ๒๕๖๒) นอกจากนี้ยังพบว่า ต้นทุนของกระบวนการการบังคับใช้กฎหมายจากใบสั่งเจ้าพนักงานจราจรมีต้นทุนที่สูงมาก โดยในบางคดีหมดอายุความไปเสียก่อน เกิดเป็นช่องว่างให้ผู้กระทำผิดกระทำผิดซ้ำ ๆ ไม่เกรงกลัวต่อบทลงโทษตามกฎหมายได้

การนำหลักนิติธรรมไปใช้ในการบังคับใช้กฎหมายด้านการจราจรจึงมีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมาย โดยที่หลักนิติธรรมถือเป็นหลักพื้นฐานเพื่อนำไปสู่การวิเคราะห์สภาพปัญหาและอุปสรรค ตลอดจนเชื่อมโยงไปถึงแนวทางและกลยุทธ์ที่มีต่อการบังคับใช้กฎหมายด้านการจราจรอันจะเป็นแนวทางที่สำคัญยิ่งต่อการลดจำนวนอุบัติเหตุทางถนนและจำนวนผู้เสียชีวิตบนท้องถนนในประเทศไทยต่อไป

หลักนิติธรรม

ความหมายของหลักนิติธรรม

ความหมายของหลักนิติธรรม ตามพจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน ได้นิยามไว้ว่า เป็นหลักพื้นฐานของกฎหมาย โดยที่นักกฎหมายส่วนใหญ่เชื่อว่าจะมีความหมายตรงกับภาษาอังกฤษว่า “The Rule of Law” ซึ่งมีแนวคิดมาตั้งแต่สมัยกรีกโบราณ เน้นไปในหลักการปกครองประเทศด้วยความถูกต้องเป็นธรรมโดยกฎหมาย คือ ทุกคนต้องอยู่ภายใต้กฎหมาย เพราะคำว่า Rule นั้นสามารถแปลได้ว่า “การปกครอง” หรือแปลว่า “กฎกติกา” ก็ได้ ดังนั้น ในความคิดของนักปกครองสมัยกลางในยุโรปก็จะให้ความหมายไปในหลักการปกครองที่ดีก็คือการปกครองโดยกฎหมายไม่ใช่การปกครองโดยคน (Rule by Law, not by man) และหมายถึงหลักการที่เป็นกฎของกฎหมายที่ผู้บัญญัติกฎหมายจะต้องยึดถือและปฏิบัติตาม

นอกจากนี้ กำชัย จงจักรพันธ์ (๒๕๕๙) ได้ให้ความหมายของหลักนิติธรรม โดยเน้นความพยายามจะรวบรวมและสร้างความชัดเจนของหลักนิติธรรมให้เป็นรูปธรรมเพื่อจะได้อยู่ในระบบ

กฎหมายของไทย และใช้เป็นหลักการในการตรวจสอบการปฏิบัติหน้าที่ ขององค์กรอำนาจหน้าที่ ทั้ง ๓ ด้านของประชาธิปไตย โดยได้ให้ความหมายของหลักนิติธรรมไว้ว่า เป็นหลักพื้นฐานทางกฎหมายที่ กระบวนการทางกฎหมายและกระบวนการทางยุติธรรม จะต้องไม่ฝ่าฝืนหรือขัดแย้งต่อหลักนิติธรรมนี้ หากกฎหมายหรือกระบวนการยุติธรรมมีความขัดแย้งต่อหลักนิติธรรมผลก็จะใช้บังคับไม่ได้ หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งก็คือ หลักนิติธรรมคือหลักที่อยู่เหนือกฎหมายทั้งปวง

ขณะที่ ประสิทธิ์ ปิวาวัฒนพานิช (๒๕๖๓) อธิบายความหมายของหลักนิติธรรมไว้ว่า หลักนิติธรรมเปรียบเสมือนรากแก้วของประชาธิปไตย ระบบกฎหมายของวิชานิติศาสตร์อันเป็นหลักที่ คำจูนสิทธิเสรีภาพของประชาชนและเป็นกรอบกติกาสำหรับการใช้อำนาจของเจ้าหน้าที่รัฐทั้ง ฝ่ายบริหาร นิติบัญญัติและตุลาการ

ทั้งนี้ สิทธิพร ประวัตรุ่งเรือง (๒๕๕๙) อธิบายไว้ว่า หลักนิติธรรมถือกำเนิดจากกฎหมายจารีต ประเพณีของประเทศอังกฤษที่ถือปฏิบัติกันมาตั้งแต่ศตวรรษที่ ๑๖ ต่อมาใน ค.ศ. ๑๘๘๕ ศาสตราจารย์ เอ.วี.ไดซี่ (A.V. Dicey) ได้ให้ความหมายที่ชัดเจนของหลักนิติธรรมไว้ ๓ ประการคือ ๑) ความสูงสุดของกฎหมายโดยบุคคลจะต้องถูกลงโทษก็ต่อเมื่อบุคคลนั้นทำผิดตามกฎหมายซึ่ง กฎหมายนั้นจะต้องถูกตราขึ้นก่อนการกระทำผิด โดยผู้กระทำผิดจะต้องถูกฟ้องร้องให้ศาลยุติธรรมมา เป็นผู้พิพากษา ๒) ความเสมอภาคภายใต้กฎหมาย โดยบุคคลทุกคนภายในประเทศย่อมเสมอกัน ภายใต้กฎหมายเดียวกัน ไม่ว่าบุคคลนั้นจะมีศถาบรรดาศักดิ์เป็นนักการเมืองชั้นสูง เป็นข้าราชการ นักธุรกิจ หรือประชาชนบุคคลทั่วไป หากกระทำความผิดจะต้องถูกพิจารณาและลงโทษภายใต้ กฎหมายเดียวกัน โดยมาตรฐานเดียวกัน ๓) ความมีสิทธิเสรีภาพในความเป็นมนุษย์ โดยบุคคลทุกคน ย่อมได้รับความคุ้มครองในสิทธิเสรีภาพตามขอบเขตของกฎหมาย และจารีตประเพณีของสังคม มีเสรีภาพในการแสดงความคิดเห็นหรือการประชุมหารือกัน รวมทั้งมีศักดิ์ศรีแห่งความเป็นมนุษย์

อาจสรุปได้ว่า หลักนิติธรรม คือ หลักการปกครองที่บุคคลทั้งหลาย สถาบันและหน่วยงานไม่ ว่าจะเป็นสาธารณะหรือเอกชนรวมไปถึงรัฐ ความรับผิดชอบทางกฎหมายที่ได้มีการประกาศอย่างเป็นทางการ ทั่วไประหว่างประเทศ หลักดังกล่าวนี้จะต้องมีมาตรการเพื่อเป็นการประกันการเคารพและปฏิบัติต่อ หลักการความสูงสุดของกฎหมาย ความเท่าเทียมกันทางกฎหมาย มีความโปร่งใสและยุติธรรมในการ ใช้กฎหมาย การแบ่งแยกอำนาจ การมีส่วนร่วมในกระบวนการตัดสินใจ ความชัดเจนแน่นอนของ กฎหมาย หลักเลี่ยงการเลือกปฏิบัติ ความโปร่งใสของกฎหมายและกระบวนการทางกฎหมาย

องค์ประกอบของหลักนิติธรรม

จรัญ ภักดีธนากุล (๒๕๕๘) อธิบายไว้ว่า องค์ประกอบของหลักนิติธรรม มีสาระสำคัญ ๖ ประการ ดังต่อไปนี้

๑) กฎหมายต้องใช้บังคับเป็นการทั่วไป กล่าวคือ หลักการสำคัญประการหนึ่งของหลัก นิติธรรม ก็คือ กฎหมายต้องมุ่งหมายให้ใช้บังคับกับบุคคลทุกคนโดยทั่วไปเสมอกัน กฎหมายต้องไม่มุ่ง ใช้บังคับกรณีใดกรณีหนึ่งหรือบุคคลใดบุคคลหนึ่งโดยเฉพาะเจาะจง

๒) กฎหมายไม่มีผลย้อนหลังหรือที่เป็นโทษ โดยกฎหมายจะบัญญัติให้การกระทำใดเป็น ความผิดทางอาญาและลงโทษย้อนหลังไม่ได้ การกระทำใด ๆ ที่ไม่มีกฎหมายกำหนดให้การกระทำนั้น

เป็นความผิดอาญา กฎหมายที่ออกในภายหลังจะบัญญัติให้การกระทำนั้นเป็นความผิดและมีโทษอาญาย้อนหลังไม่ได้

๓) การสันนิษฐานว่าผู้ต้องหาคดีอาญาบริสุทธิ์อยู่ จนกว่าศาลจะมีคำพิพากษาเด็ดขาดว่ามีความผิด ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่า ผู้ต้องหาหรือจำเลยยังไม่มีความผิดจนกว่าศาลจะมีคำพิพากษาเด็ดขาดว่ามีความผิด หลักการนี้ เพื่อประกันสิทธิเสรีภาพขั้นพื้นฐานในกระบวนการยุติธรรมของผู้ต้องหาหรือจำเลยในคดีอาญาเพื่อจะได้รับโอกาสต่างๆเพื่อประโยชน์ในการต่อสู้คดีของตนอย่างเต็มที่

๔) หลักความเป็นอิสระและการเป็นกลางของผู้พิพากษา โดยผู้พิพากษา ตุลาการถือเป็นกลไกในการอำนวยความยุติธรรมขั้นสุดท้ายที่สำคัญ ดังนั้น ผู้พิพากษาจะต้องมีความอิสระ ไม่ถูกแทรกแซงทั้งจากฝ่ายบริหาร ฝ่ายนิติบัญญัติ หรือแม้แต่ฝ่ายตุลาการด้วยตนเอง รวมทั้งผู้พิพากษาต้องมีความเป็นกลาง ไม่มีอคติใด ๆ

๕) เจ้าหน้าที่ของรัฐจะใช้อำนาจได้ภายใต้กฎหมายที่กำหนดไว้ ซึ่งเจ้าหน้าที่รัฐจะใช้อำนาจเกินกว่าขอบเขตที่กฎหมายกำหนดไม่ได้ หลักการข้อนี้จะช่วยคุ้มครองสิทธิเสรีภาพของประชาชนโดยทั่วไป

๖) กฎหมายต้องไม่ยกเว้นความผิดให้แก่การกระทำในอนาคต

ในขณะเดียวกัน บวรศักดิ์ อุวรรณโณ (๒๕๖๔) ยังได้อ้างถึง แอล ฟูลเลอร์ (L.Fuller) ซึ่งสรุปหลักการและองค์ประกอบที่สำคัญของหลักนิติธรรมไว้ ๘ ประการ ดังนี้

๑) ทุกคนต้องเคารพกฎหมายที่มีอยู่

๒) กฎหมายต้องประกาศให้ทราบโดยทั่วไป

๓) กฎหมายไม่มีผลย้อนหลัง

๔) กฎหมายต้องบัญญัติให้ชัดเจนเพื่อเลี่ยงการบังคับใช้ที่มีขอบ

๕) กฎหมายต้องเลี่ยงความขัดแย้งกันเอง

๖) กฎหมายต้องไม่บังคับในสิ่งที่เป็นไปไม่ได้

๗) กฎหมายต้องยืดหยุ่นคงอยู่เพื่อให้หยั่งรากลึกแต่ต้องปรับให้เข้ากับสภาพความเปลี่ยนแปลงได้

๘) การดำเนินการทุกอย่างของรัฐต้องสอดคล้องทุกประการกับกฎเกณฑ์ที่ประกาศไว้

ทั้งนี้ จะเห็นได้ว่าการกำหนดองค์ประกอบหรือหลักการของหลักนิติธรรมตามที่นักวิชาการทั้งไทยและต่างประเทศได้เสนอไว้ มีความหลากหลายและแตกต่างกัน โดยมีรายละเอียดที่สำคัญต่อการบัญญัติกฎหมายและการนำกฎหมายไปบังคับใช้ต่อไป

แนวคิดการบังคับใช้กฎหมายจราจร

ความหมายของการบังคับใช้กฎหมายจราจร

Handoko และ Maryanto (๒๐๒๑) อธิบายไว้ว่า การบังคับใช้กฎหมายจราจร หมายถึง การบังคับให้ผู้ใช้รถใช้ถนนได้ปฏิบัติตามกฎหมายข้อบังคับเกี่ยวกับการจราจร การขนส่งทางบกเพื่อความเป็นระเบียบเรียบร้อยในสังคม และเมื่อกระทำผิดจะต้องมีมาตรการในการลงโทษผู้กระทำผิดกฎหมาย ซึ่งวัตถุประสงค์ที่สำคัญของการลงโทษผู้ฝ่าฝืนกฎจราจรจะมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นการข่มขู่

ยับยั้งมากกว่าการลงโทษเพื่อเป็นการแก้แค้นทดแทนเป็นสำคัญ เนื่องจากการกระทำผิดกฎหมาย จราจรถือว่าเป็นความผิดทางอาญาประเภทไม่มีความชั่วร้ายในตัวเอง (Mara Prohibita) ซึ่งเป็นการกระทำผิดที่กฎหมายได้บัญญัติไว้ว่าเป็นความผิดที่ผู้กระทำผิดส่วนหนึ่งไม่ได้เจตนา หรือ มีพฤติกรรมในการกระทำผิดที่ไม่ได้มีลักษณะเป็นอาชญากรซึ่งมีผู้ฝ่าฝืนกฎหมายประเภทนี้เป็นจำนวนมากในสังคม โดยสาเหตุประการหนึ่งคือ ผู้กระทำผิดส่วนหนึ่งในสังคมมักมีอิทธิพลหรือมีคนรู้จักที่จะช่วยให้ตนพ้นผิดได้และประการสำคัญที่สุด คือประชาชนทั่วไปมักไม่ประณามผู้กระทำผิดว่าเป็นอาชญากรรม แต่หากพิจารณาในนัยว่าเป็นการฝ่าฝืนกฎหมายและมีบทลงโทษ อีกทั้งการฝ่าฝืนนั้นทำให้สังคมเดือดร้อน หรือได้รับอันตราย การกระทำผิดฐานฝ่าฝืนกฎหมายจราจรก็สมควรอย่างยิ่งที่จะจัดได้ว่าเป็นการก่ออาชญากรรมทั่วไป เพราะมีอัตราการเกิดอาชญากรรมประเภทนี้สูงมากกว่าอาชญากรรมเกี่ยวกับชีวิตและทรัพย์สินอื่น ๆ รวมกัน

ในขณะที่ สุนนทิพย์ จิตสว่าง และนันทิ จิตสว่าง (๒๕๕๙) ได้อธิบายไว้ว่า การบังคับใช้กฎหมายจราจร เกี่ยวข้องกับการนำกฎหมายจราจรมาบังคับใช้เพื่อควบคุมความประพฤติของสมาชิกในสังคม โดยเป็นกระบวนการที่มีความต่อเนื่องและสัมพันธ์กันระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ ในกระบวนการยุติธรรมของรัฐ ประกอบด้วย เจ้าหน้าที่ตำรวจทำหน้าที่ในการจับกุมตัวผู้กระทำผิด การสืบสวน สอบสวน เจ้าพนักงานอัยการทำหน้าที่ฟ้องร้องคดี ศาลยุติธรรมทำหน้าที่ในการพิจารณาคัดสินคดีรวมทั้งเจ้าหน้าที่ราชทัณฑ์ ทำหน้าที่ควบคุมตามที่ศาล สั่งลงโทษ และเจ้าพนักงานคุมประพฤติทำหน้าที่ในการบังคับโทษให้ผู้กระทำผิดปฏิบัติตามคำสั่งศาลในการควบคุมประพฤติ

วัตถุประสงค์การบังคับใช้กฎหมายจราจร

การบังคับใช้กฎหมายจราจร มีวัตถุประสงค์เบื้องต้นคือ การจูงใจไม่ให้เกิดการละเมิดกฎหมายจราจร แรงจูงใจเช่นนี้ ประการหนึ่งก็คือด้านจิตวิทยา ได้แก่ ความกลัวที่จะถูกเปรียบเทียบปรับ การจำคุก การถูกเพิกถอนใบอนุญาต การเสื่อมเสียศักดิ์ศรี ความอับอายเนื่องจากแรงกดดันทางสังคม แรงจูงใจอีกประการหนึ่งก็คือ การเป็นตัวอย่างที่ดี ได้แก่ การกระทำสิ่งที่ถูกต้องและการเป็นตัวอย่างแก่บุคคลอื่นโดยเฉพาะเยาวชน ความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรก็เป็นแรงจูงใจอีกประการหนึ่ง เจ้าหน้าที่ตำรวจควรประยุกต์ใช้วิธีการทุก ๆ วิธี เพื่อห้ามปรามบุคคลจากการละเมิดกฎหมายจราจร เป้าหมายแรกคือการได้รับความร่วมมือจากประชาชนในการปฏิบัติตามกฎหมายด้วยความเต็มใจ ประการต่อมาก็คือ การดำเนินการต่อผู้ละเมิดกฎหมายจราจรไม่ว่าจะด้วยความตั้งใจหรือประมาท เลินเล่อด้วยวิธีการต่าง ๆ ตามความเหมาะสม

วิธีการบังคับใช้กฎหมายที่ตำรวจจราจรหลาย ๆ แห่งใช้ มีลักษณะคล้ายคลึงกัน กล่าวคือ เป็นการกระทำที่มุ่งต่อการควบคุมพฤติกรรมของแต่ละบุคคลด้วยวิธีการต่าง ๆ ตามความเหมาะสม (Saha, ๒๐๒๐)

การบังคับใช้กฎหมายนั้น ไม่ใช่เพียงแต่การปรับใช้กฎหมายให้เข้ากับสถานการณ์ใด สถานการณ์หนึ่งเท่านั้น เจ้าหน้าที่ตำรวจผู้บังคับใช้กฎหมายต้องมีความรู้ความเข้าใจในวัตถุประสงค์ของกฎหมายและการตีความกฎหมายของศาล เจ้าหน้าที่ตำรวจ และประชาชน เพื่อให้ทราบเจตนารมณ์ของสังคมโดยแท้จริง นอกจากนี้ ในการควบคุมพฤติกรรมของมนุษย์ เจ้าหน้าที่ตำรวจยังต้องเข้าใจถึงจิตวิทยาของพฤติกรรมดังกล่าวว่า อะไรคือปัจจัยที่ทำให้มนุษย์มีพฤติกรรม

เช่นที่ได้กระทำลงไป และการบังคับใช้กฎหมายจะเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมดังกล่าวของผู้ขับขี่และคนเดินเท้าได้อย่างไร

หลักพื้นฐานการบังคับใช้กฎหมายจราจร

สำหรับการบังคับใช้กฎหมายจราจร เป็นการดำเนินการของหน่วยงานรัฐในการรักษาความปลอดภัยเพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน และส่งเสริมความสะดวกในการใช้รถใช้ถนน ตลอดจนจับกุมผู้กระทำความผิดต่อกฎหมายจราจรมาลงโทษ ซึ่งการดำเนินการดังกล่าวสามารถแบ่งออกได้เป็น ๒ ระยะ ดังนี้

ระยะที่ ๑ การบังคับใช้กฎหมายในระยะก่อนการกระทำความผิด

เป็นการรักษาความเป็นระเบียบเรียบร้อยของสังคมให้มีการปฏิบัติตามกฎหมายในลักษณะการป้องกันการกระทำความผิด หรือการฝ่าฝืนกฎหมาย เพื่อป้องกันอุบัติเหตุ และสร้างสังคมให้มีจิตสำนึกด้านการขับขี่ปลอดภัยโดยการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าพนักงานตามอำนาจและหน้าที่กฎหมายกำหนดเอาไว้ ได้แก่ เจ้าหน้าที่ตำรวจและเจ้าพนักงานอื่น ๆ ที่กฎหมายให้อำนาจ

การบังคับใช้กฎหมายในระยะก่อนการกระทำความผิด เป็นการดำเนินการรักษากฎหมายโดยเจ้าพนักงานจราจรและพนักงานเจ้าหน้าที่ในฐานะเป็นเจ้าพนักงานของรัฐ ต้องปฏิบัติหน้าที่ในการตรวจตรา ดูแลจัดและควบคุมการจราจร สรุปสาระสำคัญ ได้หลายประการ ดังนี้

๑) ตรวจตรา ดูแล กวดขันให้เจ้าของหรือผู้ขับขี่ได้ปฏิบัติตามบทบัญญัติของกฎหมายที่เกี่ยวกับการจราจร เช่น การตั้งจุดตรวจ การจัดชุดสายตรวจจราจรเพื่อตรวจตราในถนนที่มีการกระทำผิดบ่อยครั้ง

๒) อำนวยความสะดวกในการจราจรและควบคุมระบบการจราจรให้เคลื่อนไหวไปอย่างต่อเนื่อง

๓) ออกประกาศ ข้อบังคับ ระเบียบเพื่อกำหนดข้อห้ามและข้อปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยในการขับขี่ และเพื่อจัดการจราจรให้เกิดความสะดวก หรือดำเนินการอื่น ๆ ตามที่กฎหมายให้อำนาจ

ระยะที่ ๒ การบังคับใช้กฎหมายในระยะหลังการกระทำความผิด

เป็นการดำเนินการต่อผู้กระทำความผิด โดยเจ้าพนักงานจราจร พนักงานเจ้าหน้าที่หรือเจ้าพนักงานอื่นตามที่กฎหมายให้อำนาจ ตามขั้นตอนและวิธีการที่กฎหมายนั้นๆ กำหนด เช่น ในความผิดตามกฎหมายว่าด้วยจราจรทางบก จะมีการออกใบสั่งเจ้าพนักงานจราจรเพื่อให้ผู้ขับขี่เจ้าของรถ หรือผู้ครอบครองรถที่กระทำความผิด ต้องไปชำระค่าปรับตามกฎหมาย หรือในความผิดที่มีอัตราโทษจำคุก เช่น ขับรถในขณะเมาสุรา จะใช้วิธีดำเนินคดีตามกฎหมาย จับกุมตัวผู้ขับขี่ที่กระทำความผิดส่งพนักงานสอบสวนผู้มีอำนาจทำการสอบสวนดำเนินคดีตามที่กฎหมายกำหนด แล้วส่งตัวให้พนักงานอัยการดำเนินการส่งฟ้องต่อศาลเพื่อพิจารณาการกระทำความผิดและลงโทษต่อไป

ปัจจุบัน ปัญหาการบังคับใช้กฎหมายในการลงโทษและการปฏิบัติต่อผู้กระทำความผิดกฏจราจรจากการออกใบสั่งจากรานั้น ยังมีประสิทธิภาพไม่ครบถ้วนตามขั้นตอนที่กฎหมายกำหนด โดยเฉพาะการบังคับกับผู้ที่ได้รับใบสั่งและฝ่าฝืนไม่ชำระค่าปรับ เนื่องจากมาตรการที่เกี่ยวข้องตามกฎหมายจำเป็นต้องดำเนินการร่วมกันระหว่าง สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และกรมการขนส่งทางบก (ซึ่งอยู่ระหว่างการหารือการตกลงความร่วมมือ และในขั้นต้นจะเริ่มบังคับใช้มาตรการบันทึกคะแนนความ

ประพัตติการซ้บรณร่วมนกันนเบ้องต้นก่อน) และปัญหาคอประการค้อ ขาดมาตรการโดยเฉพาในการ พิจารณาคค้จราชจร (วธีพิจารณาคค้จราชจรหรือศาลจราชจร) และการแก้ไขผู้กระทำผิดกฎจราชจร ภายหล้งถูกพพพาคษาคค้เพือเบ่นการปรบเปล่ยนพพตติกรรม (คุมประพตติ)

แนวทางการบ้งค้บใช้กฎหมายจราชจร

แนวทางการบ้งค้บใช้กฎหมายจราชจรของประเทศไทย

ปัญหการบ้งค้บใช้กฎหมายและการดำเนนคค้ผู้กระทำผิด พบว่า รากฐานและแนวคค้ของ กฎหมายจราชจรนั้นมาจากแนวคค้การบ้งค้บใช้กฎหมายอาญา ซึ่งความผิดจราชจรนั้นจัดอยู่ประเภท ความผิดทางอาญาที่เบ่นความผิดเล้กน้อย ผู้กระทำผิดแม่มม่เจตนาในการกระทำผิดค้ต้องรับโทษ จากการกระทำผิดในการบ้งค้บใช้กฎหมายจราชจรให้มผลในทางปฏิบัติ จะต้องให้ศาลเบ่นผู้พิจารณา และพพพาคษาคค้ผู้กระทำผิดด้งกล่าวโดยมการพิจารณาคค้ที่รวบรัดและมีล้กษณะพิเศษเบ่นการเฉพาที่ แตกต่างจากวธีพิจารณาคค้อาญาโดยทั่วไป นอกจากน้ การบ้งค้บใช้กฎหมายให้มประลลธิธภาพ ควร ประกอบไปด้วย ๑) การลงโทษทางสังคมและสร้างจิตสำนึกต่อหน้าทีในสังคม ๒) การควบคุมทาง สังคมอย่างเคร่งครัด ๓) การบริหารจัดการที่ค้ ๔) การสร้างแรงจูงใจ ๕) การประสานความร่วมมือ จากองค์กรปกครองส่วนท้องถัน ๖) การมีส่วนร่วมของประชาชน ๗) การบูรณาการการทำงานทุกภาค ส่วน ๘) การเพิ่มความเข้มข้นในการบ้งค้บใช้กฎหมายในช่วงหยุดเทศกาล ๙) การเชื่อมโยงเครือช่ย ด้านการบ้งค้บใช้กฎหมาย ๑๐) การปรบปรุ้งกฎหมายด้านการจราชจร ๑๑) การใช้เทคโนโลยีสม่ยใหม่ และ ๑๒) การปลุกฝ้งวินยจราชจร

ประลลธิธภาพการบ้งค้บใช้กฎหมายควรต้องมมาตรการแก้ไขพ้นพู่เข้ามาใช้กับผู้กระทำผิดได้ ตามว้ตฤประสงค้ของการลงโทษ ออ้กทั้งยังเบ่นการป้องกันม่ให้ผู้กระทำความผิดกระทำผิดซ้ำออ้กเมือ พ้นโทษ รวมทั้งการบ้งค้บใช้กฎหมายกรณีมาแล้วช้บที่มีประลลธิธภาพย้งข้นจะต้องมการปรบปรุ้ง กฎหมายให้มความเข้มงวดและเพิ่มโทษที่รุนแรงข้น นอกจากน้การบ้งค้บใช้กฎหมายควรค่าน้งถ้ง ประเด็นลลธิธมนุชยชนมากข้นด้วย (วุฒิสชย ทองเสถี, ๒๕๖๔)

ประลลธิธภาพการบ้งค้บใช้กฎหมายจราชจรควรมีการบ้งค้บใช้โทษทางปกครองแทนโทษทาง อาญาตามพระราชบัญญัติจราชจรทางบก พ.ศ.๒๕๒๒ โดยควรที่แยกเอาการกระทำความผิดตาม พระราชบัญญัติจราชจรทางบก พ.ศ.๒๕๒๒ เฉพาในส่วนที่มีล้กษณะเบ่นการกระทำฝ่าฝืนต่อ กฎระเบียบสังคม ออกจากความผิดอาญา แล้วนำเอามาตรการลงโทษทางปกครองและมาตรการเสริม การลงโทษอื่นมาใช้บ้งค้บแทนการลงโทษทางอาญา เพือค้อให้เกิดประลลธิธภาพในการลงโทษและการ ปฏิบัติต่อผู้กระทำผิดกฎจราชจร (เฉลิมฤทธิ์ สามาดี และคณะ, ๒๕๖๔)

แนวทางการบ้งค้บใช้กฎหมายจราชจรของต่างประเทศ

แนวทางการดำเนนงานที่สำค้ของต่างประเทศ พบว่า การบ้งค้บใช้กฎหมายจราชจรด้านการ ลงโทษและการปฏิบัติต่อผู้กระทำผิดกฎจราชจร นั้น ประลลธิธภาพของการบ้งค้บใช้กฎหมายจราชจร ประกอบด้วย การตรวจตราพพตติกรรมผู้กระทำผิด การป้องกันการกระทำผิดซ้ำ การใช้เทคโนโลยใน การควบคุมพพตติกรรมผู้กระทำผิด

มาตรการลงโทษที่รุนแรงไม่สามารถลดการกระทำผิดซ้ำของผู้เสี่ยงต่อการกระทำผิด กฎจราจรซ้ำ ๆ ได้ แนวทางหนึ่งที่จะลดการกระทำผิดซ้ำของผู้กระทำผิดจราจรดังกล่าวได้ คือ การสร้างความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้องต่อการใช้รถใช้ถนน อย่างไรก็ตาม การลงโทษด้วยการปรับเงินเป็นจำนวนมากและการจำกัดคุณสมบัติในการใช้รถอาจเป็นการข่มขู่ที่ยังที่อาจมีผลต่อผู้ที่คิดจะกระทำผิด ซึ่งเป็นแนวทางที่สำคัญของการบังคับใช้กฎหมายในการลงโทษและการปฏิบัติต่อผู้กระทำผิด มาตรการที่มีประสิทธิภาพในการป้องกันการกระทำผิดของผู้ที่เมาแล้วขับ ประกอบด้วย การควบคุมพฤติกรรมแบบเข้มข้น การติดอุปกรณ์ในการตรวจสอบการดื่มสุรา การบำบัดการเสพยาและการให้การศึกษาที่ถูกต้องแก่ผู้ที่เมาแล้วขับ (Drawve, Grubb, Steinman and Belongie, ๒๐๑๙)

นอกจากนี้ จากผลงานวิจัยของต่างประเทศ พบว่า การใช้กฎหมายแต่เพียงลำพังจะไม่สามารถทำให้ผู้ใช้รถเกิดความเกรงกลัวและลดพฤติกรรมเสี่ยงได้ สำหรับแนวทางในการเพิ่มประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายจราจรนั้น จะต้องมีการบังคับใช้กฎหมายที่เข้มงวด รวมทั้งมีการลงโทษที่เน้นมาตรการข่มขู่ที่ยัง ซึ่งจะทำให้ผู้กระทำผิดเกิดความตระหนักและเกรงกลัวที่จะกระทำผิด โดยจะต้องมีมาตรการในการตรวจจับ ตลอดจนการลงโทษที่รวดเร็ว เหมาะสมและเป็นธรรม (Elvik, ๒๐๒๑)

กฎหมายจราจรต้องเป็นกฎหมายที่ผู้ปฏิบัติสามารถเข้าใจง่าย สามารถปฏิบัติตามได้ง่าย ไม่มีความขัดแย้งกับกฎหมายอื่น ไม่มีความขัดแย้งในเรื่องของสิทธิพิเศษและผู้ใช้รถใช้ถนนโดยส่วนใหญ่ จะต้องรู้จักและยอมรับ มีการเน้นให้รางวัลมากกว่าการลงโทษ อย่างไรก็ตาม ความรู้ต่อกฎหมายจราจรเป็นสิ่งที่มีความจำเป็นแต่ไม่ใช่เป็นสิ่งที่เพียงพอสำหรับเงื่อนไขในการปฏิบัติตาม การรวมกลุ่มกับหน่วยงานที่ทำหน้าที่ในการบังคับใช้กฎหมายจะมีการมุ่งเน้นไปยั้งเวลาและพื้นที่ที่มีการเกิดอุบัติเหตุมาก

เครื่องมือในการบังคับใช้กฎหมายจราจร ได้แก่ การปรับ การตัดแต้มคะแนน การยึดใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวและการริบยานพาหนะ โปรแกรมในการบำบัดแก้ไขสำหรับผู้กระทำผิดซ้ำ การปฏิบัติต่อผู้กระทำผิดในชุมชน สำหรับผู้ที่มีพฤติกรรมกระทำผิดเล็กน้อย ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบที่มีความรุนแรงและการจำคุกสำหรับผู้กระทำผิดที่มีพฤติกรรมร้ายแรง สำหรับรูปแบบของการบังคับใช้กฎหมาย ประกอบด้วย การใช้ตำรวจสายตรวจ การใช้เทคโนโลยีในการบังคับใช้กฎหมายจราจร การใช้เทคโนโลยีในรถยนต์ นอกจากนี้จะต้องมีโปรแกรมที่เหมาะสมต่อการบำบัดแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำผิด กฎจราจร โดยมาตรการในการเพิ่มบทลงโทษที่มีความรุนแรงจะก่อให้เกิดผลดีภายในระยะเวลาสั้น ๆ และสถานที่ที่จำกัด มาตรการในการตรวจตราผู้ขับขี่ที่ดื่มสุรา รวมทั้งการลงโทษที่รวดเร็วและเหมาะสมเป็นปัจจัยสำคัญที่นำไปสู่การลดอัตราการกระทำผิดซ้ำ (Wright and Lee, ๒๐๒๑) โดยรูปแบบของการลงโทษหรือการปฏิบัติต่อผู้กระทำผิดกฎจราจรที่หลากหลาย จะมีความเหมาะสมสำหรับผู้กระทำผิดกฎจราจรที่มีความหลากหลายในสังคม

ประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายด้านการจราจร

การบังคับใช้กฎหมายด้านการจราจรให้มีประสิทธิภาพในบริบทของประเทศไทย มีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ ได้กำหนดแนวทางและวิธีการไว้อย่างหลากหลาย ทั้งนี้ ภายใต้การบังคับใช้

กฎหมายการจราจรที่ผ่านมา ยังพบข้อจำกัดในการบริหารงานในวงกว้าง ผู้เขียนเห็นว่าการบังคับใช้กฎหมายด้านการจราจรให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพตามแนวคิดและหลักการที่ได้นำเสนอไว้แล้วในเบื้องต้น จึงเห็นควรดำเนินการตามแนวทางที่เหมาะสม ๓ ประการ อันประกอบไปด้วย ๑) การปรับปรุงแก้ไขกฎหมายให้มีความเป็นสากล ๒) การกำหนดแนวทางการบังคับใช้กฎหมายจราจรอย่างเสมอภาคและเท่าเทียมกฎหมาย ๓) การใช้มาตรการควบคุมทางสังคม (Social Sanction) และ ๔) จัดตั้งศาลจราจรหรือวิธีพิจารณาคดีจราจรโดยเฉพาะ (Traffic Court)

๑) การปรับปรุงแก้ไขกฎหมายให้มีความเป็นสากล

ดังที่ได้กล่าวข้างต้นว่า กฎหมายจราจรส่วนใหญ่มีลักษณะประเภทเป็นความผิดทางอาญาที่เป็นความผิดเล็กน้อย (มีอัตราโทษปรับอย่างเดียว) ผู้กระทำผิดแม้ไม่มีเจตนาในการกระทำผิดก็ต้องรับและมีลักษณะเป็นกฎหมายเทคนิค เพราะเป็นกฎหมายกำหนดกติกาและเงื่อนไขในการขับขี่เพื่อให้เกิดความปลอดภัย ประกอบกับเทคโนโลยีในเรื่องของการจราจรมีการปรับเปลี่ยนเสมอ ดังนั้นกฎหมายจราจรจึงต้องปรับปรุงแก้ไขให้มีความเป็นสากลโดยตลอด ต้องกำหนดให้มีความชัดเจนและต้องมีมาตรฐานในทำนองเดียวกับกฎหมายนานาชาติด้วย เพื่อให้ประชาชนเกิดการยอมรับและปฏิบัติตามกฎหมาย สอดคล้องกับหลักนิติรัฐ ในประเด็นที่ว่ากฎหมายต้องใช้บังคับเป็นการทั่วไปอย่างเสมอภาคและกฎหมายต้องไม่บังคับในสิ่งที่เป็นไปไม่ได้ ซึ่งสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ในฐานะหน่วยงานที่รับผิดชอบกฎหมายว่าด้วยจราจรทางบก ได้เสนอแก้ไขกฎหมายเพื่อปรับปรุงให้กฎหมายมีความเป็นสากล สอดคล้องกับหลักนิติรัฐ และมาตรฐานเรื่องความปลอดภัยทางถนนในระดับนานาชาติ ในขณะที่เดียวกันประชาชนสามารถปฏิบัติตามกฎหมายได้

ตัวอย่างการปรับปรุงแก้ไขกฎหมาย เช่น การแก้ไข พ.ร.บ.จราจรทางบก (ฉบับที่ ๑๒) พ.ศ. ๒๕๖๒ ที่กำหนดมาตรการบันทึกคะแนนความประพฤติการขับรถ โดยให้บรรทุกและตรวจสอบคะแนนได้ทางระบบอิเล็กทรอนิกส์ หรือการแก้ไข พ.ร.บ.จราจรทางบก (ฉบับที่ ๑๓) พ.ศ. ๒๕๖๕ ที่กำหนดเรื่องที่นั่งนิรภัยสำหรับเด็กให้สอดคล้องกับนานาชาติเพื่อสร้างมาตรฐานความปลอดภัยให้กับผู้โดยสารที่เป็นเด็ก การกำหนดหลักเกณฑ์การใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ในขณะที่ขับรถโดยที่ไม่ต้องใช้มือจับหรือถือโทรศัพท์ กำหนดหลักเกณฑ์การใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ในขณะขับรถโดยที่ไม่ต้องใช้ความเร็วที่ในการขับขี่ แทนแนวคิดที่จะห้ามโดยสารท้ายกระบะเลย) ตลอดจนการแก้ไขกฎกระทรวงกำหนดอัตราความเร็ว ให้มีความเหมาะสมกับเทคโนโลยียานยนต์และวิศวกรรมความปลอดภัยทางถนน เช่น บนทางพิเศษ จากเดิมรถยนต์ส่วนบุคคลขับได้โดยใช้ความเร็วไม่เกิน ๘๐ กม./ชม. ปรับแก้ไขเป็น ขับได้ไม่เกิน ๑๐๐ กม./ชม. เป็นต้น ซึ่งจะเห็นว่าเมื่อกฎหมายมีความเป็นสากล กำหนดบทบัญญัติเพื่อหลักเกณฑ์ความปลอดภัย แต่ขณะเดียวกันประชาชนสามารถปฏิบัติตามได้จริง ย่อมส่งผลให้เกิดการยอมรับและเกิดการปฏิบัติตามกฎหมาย

๒) การกำหนดแนวทางการบังคับใช้กฎหมายจราจรอย่างเสมอภาคและเท่าเทียมกฎหมายเพื่อเลี่ยงการบังคับใช้ที่มีขอบ

หลักนิติรัฐที่สำคัญอีกประเด็นหนึ่งคือ กฎหมายต้องบัญญัติให้ชัดเจนเพื่อเลี่ยงการบังคับใช้ที่มีขอบและการดำเนินการทุกอย่างของรัฐต้องสอดคล้องทุกประการกับกฎเกณฑ์ที่ประกาศไว้ สำนักงานตำรวจแห่งชาติจึงกำหนดประกาศและระเบียบการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้อง เพื่อสร้าง

มาตรฐานการปฏิบัติงาน (Standard Operation Procedure) นำระบบเทคโนโลยีและฐานข้อมูลมาใช้ในการปฏิบัติเพื่อหลีกเลี่ยงการใช้ดุลยพินิจ

ตัวอย่างการกำหนดมาตรฐานการปฏิบัติงาน เช่น มาตรฐานการตั้งจุดตรวจวัดแอลกอฮอล์ และประกาศให้ประชาชนรับทราบจุดตรวจจะต้องมีลักษณะใด มีขั้นตอนการตรวจสอบอย่างไร เพื่อให้ประชาชนเชื่อมั่นการปฏิบัติงานของตำรวจจราจรในการตรวจจับความผิดฐานขับรถในขณะเมาสุรา

ตัวอย่างการประกาศแนวทางบังคับใช้กฎหมายเพื่อหลีกเลี่ยงการใช้ดุลยพินิจของเจ้าหน้าที่ เช่น การกำหนดจำนวนค่าปรับตามเปรียบเทียบ โดยออกเกณฑ์ค่าปรับให้เป็นมาตรฐานเดียวกันทั่วประเทศ รวมทั้งประกาศกำหนดให้สามารถชำระค่าปรับผ่านทางระบบอิเล็กทรอนิกส์ในช่องทางต่าง ๆ โดยไม่ต้องไปพบเจ้าหน้าที่ตำรวจ เพื่อหลีกเลี่ยงการใช้ดุลยพินิจโดยไม่ชอบที่อาจเกิดขึ้นในการกำหนดค่าปรับและรับชำระค่าปรับของเจ้าหน้าที่ตำรวจได้

๓) การใช้มาตรการควบคุมทางสังคม (Social Sanction)

แนวคิดการแก้ไขปัญหาดังกล่าวด้วยวิธี Social Sanction หรือการลงโทษโดยข้อกำหนดของสังคมซึ่งสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ได้แสวงหาแนวร่วมกับภาคีเครือข่าย เช่น มูลนิธิเมาไม่ขับ บริษัทวิริยะประกันภัย สถานีวิทยุ สวพ.๙๑ และ จส.๑๐๐ เพื่อสร้างมาตรการ Social Sanction ในโลกออนไลน์โดยการทำโครงการ “อาสาจราจร” เพื่อรณรงค์ให้ประชาชนที่พบอุบัติเหตุ หรือการกระทำผิดกฎหมายจราจรที่มีลักษณะอันตราย ให้ร่วมกันเป็นอาสาจราจรด้วยการส่งข้อมูลมาให้ตำรวจด้วยการใช้กล้องหน้ารถ หรือกล้องโทรศัพท์มือถือ เพื่อเป็นตัวอย่างของพฤติกรรมที่ไม่ควรทำ และเมื่อทำแล้วตำรวจจะดำเนินคดีอย่างจริงจัง ซึ่งผลของโครงการนี้ ทำให้ประชาชนจะช่วยกันสอดส่องการกระทำผิดบนท้องถนน เมื่อประชาชนทุกคนตระหนักว่าบนถนนอาจมีกล้องหน้ารถที่บันทึกเหตุการณ์อยู่เสมอและอาจถูกนำไปเป็นตัวอย่างของพฤติกรรมที่ไม่เหมาะสม ย่อมเป็นการป้องปรามไม่ให้ผู้ขับขี่ทำผิดกฎจราจร (เกิดการยับยั้งชั่งใจ) และยังเป็นการสร้างจิตสำนึกในการขับขี่ปลอดภัย อีกด้วย

การใช้แนวคิดการแก้ไขปัญหาดังกล่าวด้วยวิธี Social Sanction จะดำเนินการให้ต่อเนื่องและยั่งยืนนั้นต้องอาศัยความร่วมมือจากหลาย ๆ หน่วยงานทั้งหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชน เนื่องจากกฎหมายจราจรไม่ได้มีบทบัญญัติเกี่ยวกับการบังคับใช้มาตรการ Social Sanction โดยตรง หน่วยงานภาครัฐบางหน่วยงานอาจมีความจำเป็นต้องมีการแก้ไขกฎหมายและปรับนโยบายและหน่วยงานเอกชนอาจต้องมีการแก้ไขข้อกำหนดภายในองค์กรเพื่อรองรับการตรวจสอบประวัติการกระทำความผิดตามกฎหมายจราจรของบุคคลเพื่อดำเนินการในการบังคับใช้กฎหมายอีกส่วนหนึ่งด้วย ดังนั้น จึงมีความจำเป็นที่จะต้องดำเนินการในลักษณะของวาระแห่งชาติ และอาศัยฝ่ายการเมืองเข้ามามีส่วนร่วมในการขับเคลื่อน เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด การดำเนินการ Social Sanction อย่างต่อเนื่อง จะทำให้เกิดพฤติกรรมเคยชินและยอมรับในการปฏิบัติตามกฎหมาย

๔) จัดตั้งศาลจราจรหรือวิธีพิจารณาคดีจราจรโดยเฉพาะ (Traffic Court)

การจัดตั้งศาลจราจร หรือกำหนดให้มีวิธีพิจารณาคดีจราจรโดยเฉพาะ มีความจำเป็นอย่างยิ่ง โดยจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายด้านการจราจร ทำให้ประชาชนเคารพและเกรง

กล่าวกฎหมายมากยิ่งขึ้น ประชาชนมีความเชื่อมั่นในกระบวนการบังคับใช้กฎหมายจราจรของรัฐ มีการพัฒนาการตีความกฎหมายอย่างกว้างขวาง นอกจากนี้ยังช่วยให้ตำรวจจราจรมีมาตรฐานในการจับกุมและออกใบสั่งมากยิ่งขึ้น

ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในกระบวนการยุติธรรมหลายภาคส่วน ต่างมีความเห็นว่าสมควรให้มีการจัดตั้งศาลจราจรหรือกำหนดให้มีวิธีพิจารณาคดีจราจรโดยเฉพาะ ในประเทศไทย เนื่องจากถือเป็นหน่วยงานที่เป็นกลไกสำคัญในการบังคับใช้กฎหมายจราจรให้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อก่อให้เกิดกระบวนการพิจารณาคดีจราจรที่เป็นกลไกอันสำคัญในการที่จะชักจูงให้ประชาชนนำข้อพิพาทเข้ามาต่อสู้คดีในชั้นศาล เพื่อให้เกิดความยุติธรรมและเพื่อเป็นการสร้างบรรทัดฐานในการพิจารณาคดีและหน้าที่ในเรื่องกฎหมายจราจร และเพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายมีความเหมาะสมกับสภาพการจราจรและจำนวนยานพาหนะที่เพิ่มขึ้น และเพื่อความปลอดภัยแก่ชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของประชาชนต่อไป รวมทั้งประชาชนยังมีความเกรงกลัวที่จะขึ้นศาล ก็จะเป็นหนทางที่ทำให้คดีด้านการกระทำผิดกฎจราจรลดน้อยลงด้วย ทั้งนี้ กลไกของการดำเนินคดีจะต้องมีความเหมาะสม มีความรวดเร็ว ไม่มีขั้นตอนมากจนเกินไป เพราะคดีจราจรส่วนใหญ่มีอัตราโทษปรับเท่านั้น

สรุป

หลักนิติธรรมเกี่ยวข้องกับการตรากฎหมายและการบังคับใช้กฎหมาย โดยที่การบังคับใช้กฎหมายจราจรเกี่ยวข้องกับหลักวิชาการทั้งในและต่างประเทศ ไม่ว่าจะเป็น ๑) การลงโทษทางสังคมและสร้างจิตสำนึกต่อหน้าที่ในสังคม ๒) การควบคุมทางสังคมอย่างเคร่งครัด ๓) การบริหารจัดการที่ดี ๔) การสร้างแรงจูงใจ ๕) การประสานความร่วมมือจากองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ๖) การมีส่วนร่วมของประชาชน ๗) การบูรณาการการทำงานทุกภาคส่วน ๘) การเพิ่มความเข้มข้นในการบังคับใช้กฎหมายในช่วงหยุดเทศกาล ๙) การเชื่อมโยงเครือข่ายด้านการบังคับใช้กฎหมาย ๑๐) การปรับปรุงกฎหมายด้านการจราจร ๑๑) การใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่ และ ๑๒) การปลูกฝังวินัยจราจร รวมไปถึงแนวทางการบังคับใช้กฎหมายจราจรภายใต้หลักนิติธรรมเพิ่มเติมที่เป็นแนวโน้มยุคใหม่อันเป็นการแก้ไขปัญหาการจราจรแบบบูรณาการ อันประกอบไปด้วย ๑) การปรับปรุงแก้ไขกฎหมายให้มีความเป็นสากล ๒) การกำหนดแนวทางการบังคับใช้กฎหมายจราจรอย่างเสมอภาคและเท่าเทียมกฎหมาย ๓) การใช้มาตรการควบคุมทางสังคม (Social Sanction) และ ๔) จัดตั้งศาลจราจรหรือวิธีพิจารณาคดีจราจรโดยเฉพาะ (Traffic Court) ซึ่งแนวทางดังกล่าวถือเป็นการบังคับใช้กฎหมายวิถีใหม่ที่ส่งผลต่อประสิทธิภาพในการบริหารงานยุติธรรมของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับองค์การภาครัฐในประเทศไทย

บรรณานุกรม

- กำชัย จงจักรพันธ์. (๒๕๕๙). กฎหมายการคุ้มครองระหว่างประเทศ. พิมพ์ครั้งที่ ๗. กรุงเทพมหานคร: คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- จรัญ ภัคดีธนากุล. (๒๕๕๘). หลักนิติธรรมกับการควบคุมความชอบด้วยรัฐธรรมนูญและความชอบด้วยกฎหมาย. วารสารวิชาการคณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยหัวเฉียวเฉลิมพระเกียรติ. ๓(๒), ๑-๗.
- เฉลิมฤทธิ์ สามาดี. บัณฑิต ขวาโยธา และปรีชา พันธุ์สีดา. (๒๕๖๔). มาตรการในการบังคับใช้ทางกฎหมาย กรณีศึกษาเมาสูราแล้วขับรถบนท้องถนน เป็นเหตุให้บุคคลอื่นถึงแก่ความตาย ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒. ปัญญาปณิธาน. ๖(๑), ๑๔๗-๑๖๐.
- บวรศักดิ์ อุวรรณโณ. (๒๕๖๔). กฎหมายมหาชน. พิมพ์ครั้งที่ ๗. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ประสิทธิ์ ปิวาวัฒนพานิช. (๒๕๖๓). ความหมายและองค์ประกอบของหลักนิติธรรม. วารสารสถาบันพระปกเกล้า. ๑๓(๓), ๕-๒๙.
- ประกาศสำนักงานตำรวจแห่งชาติ. (๒๕๖๓). กำหนดแบบใบสั่งเจ้าพนักงานจราจร พ.ศ.๒๕๖๓. ราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๑๓๗ ตอนพิเศษ ๑๙๕ง, วันที่ ๒๕ สิงหาคม ๒๕๖๓. หน้า ๘.
- พระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ.๒๕๖๒. ราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๑๓๖ ตอนที่ ๖๙ ก, วันที่ ๒๗ พฤษภาคม ๒๕๖๒. หน้า ๕๒.
- กาญจนาพร เฉลิมสิน. (๒๕๖๒). การทำผิดกฎจราจร: ปัญหาใหญ่อุบัติเหตุ. กรุงเทพธุรกิจ. ๒๐ มิถุนายน ๒๕๖๒.
- วุฒิชัย ทองเสถียร. (๒๕๖๔). มาตรการในการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก(ฉบับที่ ๑๒) พ.ศ. ๒๕๖๒ ศึกษากรณีใบอนุญาตขับขี่. วารสารมหาจุฬานาครทรรศน์, ๘(๔), ๗๕-๘๙.
- ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน. (๒๕๖๒). แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.๒๕๖๑-๒๕๖๔. กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์คุรุสภา.
- สุนนทิพย์ จิตสว่าง และนันทิ จิตสว่าง. (๒๕๕๙). ประสิทธิภาพของการบังคับใช้กฎหมายในการลงโทษและปฏิบัติต่อผู้กระทำผิดกฎจราจร. กรุงเทพมหานคร: สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย.
- องค์การอนามัยโลก. (๒๕๖๔). รายงานสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนโลกปี ๒๐๒๐ (Global Status Report on Road Safety ๒๐๒๐). กรุงเทพมหานคร: สแกนด์มีเดีย คอปอเรชั่น.
- สิทธิพร ประวัตรุ่งเรือง. (๒๕๕๙). หลักนิติธรรมกับสังคมไทย. วารสารวิชาการมหาวิทยาลัยธนบุรี. ๑๐(๒๑), ๑๑๘-๑๒๕.
- Drawve, G., Grubb, J., Steinman, H., & Belongie, M. (๒๐๑๙). Enhancing data-driven law enforcement efforts: exploring how risk terrain modeling and conjunctive analysis fit in a crime and traffic safety framework. American journal of criminal justice, ๔๔(๑), ๑๐๖-๑๒๔.

- Elvik, R. (၂၀၂၁). Legislation, Enforcement and Education for Traffic Safety: A Brief Review of the Current State of Knowledge. *Transport and Safety*, ၁၈-၄၈.
- Handoko, Y. D., & Maryanto, M. (၂၀၂၁). Traffic Crime Law Enforcement On Over Dimensions. *Law Development Journal*, ၈(၈), ၁၈၀-၁၈၁.
- Saha, S. (၂၀၂၀). Automated Traffic Law Enforcement System: A Feasibility Study for the Congested Cities of Developing Countries. *International Journal of Innovative Technology and Interdisciplinary Sciences*, ၈(၁), ၈၄၁-၈၄၈.
- Wright, N. A., & Lee, L. T. (၂၀၂၁). Alcohol-related traffic laws and drunk-driving fatal accidents. *Accident Analysis & Prevention*, ၁၁၁, ၁၀၁၈၄၄.