

## กิตติกรรมประกาศ

การศึกษาวิจัยเรื่อง มาตรการทางกฎหมายในการแก้ไขปัญหาการแข่งรถในทาง ตาม พ.ร.บ. จราจรทางบก พ.ศ.2522 สำเร็จลุล่วงไปด้วยดี เพราะได้รับความกรุณาและร่วมมือช่วยเหลือจากผู้บังคับบัญชาและบุคคลหลายท่านที่ได้กรุณาสละเวลาให้ความรู้ ให้ข้อมูลสำคัญ และ ข้อคิดเห็นที่มีคุณค่าและเป็นประโยชน์กับงานวิจัยเป็นอย่างมาก ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณ ผู้บังคับบัญชาของแต่ละสถานีตำรวจนครบาล และข้าราชการตำรวจจราจรชุดปฏิบัติการพิเศษสังกัด กองบังคับการตำรวจจราจร ซึ่งได้ให้ข้อมูลที่เป็นประโยชน์ในการวิจัย รวมถึงตลอดถึงคณะกรรมการเพื่อการวิจัย ส่งเสริมและสนับสนุนการวิจัย โรงเรียนนายร้อยตำรวจ และผู้ทรงคุณวุฒิที่ได้กรุณาให้ คำแนะนำเป็นอย่างดียิ่งตลอดเวลาที่ทำการศึกษาวิจัย ผู้วิจัยรู้สึกซาบซึ้งในความเมตตาของทุกท่าน จึง ขอกราบขอบพระคุณเป็นอย่างสูงไว้ ณ ที่นี้ด้วย

นอกจากนี้ ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณ พลตำรวจเอกอัศวิน ขวัญเมือง ผู้ว่าราชการ กรุงเทพมหานคร พลตำรวจตรีสุรเชษฐ์ หักพาล ผู้บังคับการสายตรวจและปฏิบัติการพิเศษ สังกัดกองบังคับการสายตรวจและปฏิบัติการพิเศษ ศาสตราจารย์พิเศษ นายจรูญ ภักดีธนากุล ผู้พิพากษาประจำศาลรัฐธรรมนูญ พันตำรวจโทพงศ์พร พรหมณ์แสนท์ ผู้อำนวยการสำนักงาน พระพุทธศาสนาแห่งชาติ นายเกษม ายวงทอง หัวหน้าผู้พิพากษาศาลจังหวัดมีนบุรี ผู้ช่วย ศาสตราจารย์ ดร.ฐนันดรศักดิ์ บวรนนท์กุล อาจารย์ภาควิชาอาชญาวิทยา และการบริหารงาน ยุติธรรม มหาวิทยาลัยมหิดล และนายวรชัย อารักษ์รัฐ พศดีเรือนจำจังหวัดสงขลา ที่ให้ความ อนุเคราะห์ส่งมอบข้อมูลและให้สัมภาษณ์เป็นกรณีพิเศษ นับว่าเป็นการถ่ายทอดข้อมูลที่เป็นประโยชน์ อย่างยิ่งในการศึกษาวิจัยในครั้งนี้จนสำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดีทุกประการ

สุดท้ายนี้ ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณคณะกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิที่ทำหน้าที่ตรวจงานวิจัยเล่มนี้ พร้อมทั้งให้คำแนะนำ ปรีกษา ในการทำวิจัยตั้งแต่เริ่มบทแรกจนถึงบทสุดท้าย พร้อมทั้งให้คำชี้แนะและ เอาใจใส่ด้วยดีมาโดยตลอด ตลอดจนขอขอบพระคุณผู้ที่มีได้กล่าวนามมา ณ ที่นี้ด้วยที่มีส่วนช่วยเหลือ งานงานวิจัยครั้งนี้สำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี

รองศาสตราจารย์ พันตำรวจเอกภูวตล แสนพินิจ

**บทสรุปสำหรับผู้บริหาร**  
**มาตรการทางกฎหมายในการแก้ไขปัญหาการแข่งรถในทาง**  
**ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522**

**บทนำ**

เนื่องจากกระบวนการยุติธรรมประสบปัญหาในปราบปรามการกระทำความผิดฐานแข่งรถในทางตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก คือ อุปสรรคในการดำเนินการกับผู้กระทำความผิดในคดีจราจร โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกลุ่มของเด็กและเยาวชนเป็นผู้กระทำความผิด ย่อมส่งผลให้เกิดข้อขัดข้องในการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าพนักงานตำรวจในการจับกุม ควบคุมตัวตลอดจนถึงการสอบสวนในการกระทำความผิด

การวิจัยครั้งนี้จึงเห็นความสำคัญของการศึกษาเพื่อกำหนดปัญหาในการใช้มาตรการทางกฎหมายในการแก้ไขปัญหาการกระทำความผิดดังกล่าว และควรทบทวนหามาตรการที่เหมาะสม โดยการศึกษาเปรียบเทียบกับประมวลกฎหมายอาญาและพระราชบัญญัติการควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ เพื่อศึกษาและแก้ไข้ปัญหาได้อย่างตรงจุด

**วัตถุประสงค์ของการวิจัย**

รายงานการวิจัยเรื่อง “มาตรการทางกฎหมายในการแก้ไข้ปัญหาการแข่งรถในทางตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522” เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ โดยมีวัตถุประสงค์หลักของการวิจัยเพื่อศึกษาสาเหตุและสภาพปัญหา ตลอดจนถึงการศึกษานโยบายและมาตรการทางกฎหมายในความผิดมูลฐาน เพื่อกำหนดแนวทางที่เหมาะสม ในการแก้ไข้ปรับปรุงพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 โดยแก้ไข้อัตราโทษ และปรับปรุงมาตรการบังคับใช้กฎหมายก่อนการกระทำความผิดเกิดขึ้น และภายหลังการกระทำความผิดเกิดขึ้น

**ระเบียบวิธีวิจัย**

การวิจัยครั้งนี้ใช้ระเบียบวิธีวิจัยเชิงคุณภาพเป็นการสืบค้นข้อมูลเชิงลึกเพื่อตอบคำถาม การเก็บรวบรวมข้อมูลแบบสามมิติ คือ ประการแรกใช้วิธีการสัมภาษณ์เชิงลึกกับข้าราชการตำรวจระดับสูง และข้าราชการจากกระบวนการยุติธรรม ตลอดจนถึงนักวิชาการจากมหาวิทยาลัยอันดับ 1 ของประเทศไทยที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้กฎหมายตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 รวมจำนวน 7 คน ประการที่สองใช้การสนทนากลุ่มย่อยซึ่งเป็นกลุ่มตัวแทนจากเจ้าพนักงานตำรวจจราจรในสังกัดกองบังคับการตำรวจจราจร จำนวน 15 คน และประการที่สามใช้การเก็บข้อมูลจากเอกสารโดยใช้การวิเคราะห์เชิงเนื้อหาตามแนวทางของ KRUEGER

**ผลการวิจัย**

ผลการวิจัยจำแนกตามคำถามของการวิจัย โดยการวิจัยมุ่งตอบคำถามการวิจัยในประเด็น “มาตรการทางกฎหมายในการแก้ไข้ปัญหาความผิดฐานแข่งรถในทางตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกพ.ศ.2522” มีมาตรการสำคัญอย่างไรบ้าง ? ซึ่งจากผลการวิจัยพบว่าประการแรก มีปัญหาในประเด็นการดำเนินคดีของความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ปัญหาในข้อกฎหมาย

ที่ล้ำสมัยและปัญหาในอัตราโทษที่ไม่สอดคล้องกับบริบทของสังคมยุคปัจจุบัน ประการที่สอง ปัญหาในการใช้มาตรการทางกฎหมายในมูลฐานความผิดแข่งรถในทางกับผู้ต้องหาที่เป็นเด็กและเยาวชน ตลอดจนผู้ปกครองของเด็กและเยาวชนในการบังคับใช้กฎหมายโดยตรง ประการที่สาม ปัญหาในข้อกำหนดในการวางมาตรการดำเนินคดีกับผู้กระทำความผิดก่อนความผิดเกิดขึ้น และภายหลังความผิดเกิดขึ้น โดยลักษณะของการกระทำความผิด องค์ประกอบขอบเขตแค่นั้นที่เข้าข่ายเป็นความผิดมูลฐาน เพื่อให้สอดคล้องกับความผิดตามประมวลกฎหมายอาญา ประการที่สี่ ปัญหาในข้อกำหนดในการริบทรัพย์ หมายถึงรถที่ใช้ในการแข่งรถในทาง ซึ่งต้องใช้มาตรการทางกฎหมายเฉพาะหรือกฎหมายพิเศษตามลักษณะและพฤติการณ์ร้ายแรงในการแข่งรถเพื่อวางมาตรการบังคับใช้กฎหมายโดยการริบทรัพย์เด็ดขาด โดยใช้อำนาจทางศาลในการพิพากษาริบทรัพย์ เนื่องจากในปัจจุบันยังเป็นการเปิดโอกาสให้บุคคลภายนอกสามารถยื่นคำร้องต่อศาล เพื่อขอคืนทรัพย์ที่ใช้ในการกระทำความผิดได้ โดยใช้ช่องว่างทางกฎหมายในการขอคืนทรัพย์สินหรือรถของกลางที่ถูกยึดไว้ ซึ่งมีความเห็นของนักกฎหมายอยู่หลายแนวทาง ดังนี้

(1) แนวทางแรก เห็นว่าควรแก้ไขข้อกำหนดพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ในมาตรา 134 ข้อหาความผิดแข่งรถในทาง โดยการเพิ่มอัตราโทษให้สูงขึ้น รวมถึงมาตรการการบังคับใช้กฎหมายคดีอาญาในความผิดฐานช่องโง่และอั้งยี่ โดยนำมาตราดังกล่าวมาใช้ในความผิดฐานแข่งรถในทางกับผู้ที่มีส่วนสนับสนุนและบรรดาสมาชิกที่ปกปิดการกระทำความผิดร่วมกัน รวมถึงคดีแพ่งในความผิดฐานละเมิดเพื่อบังคับให้ชดเชยค่าเสียหายแก่รัฐ เป็นการสร้างกลไกการบังคับใช้กฎหมายเต็มรูปแบบและครอบคลุมทั้งทางแพ่งและทางอาญาอย่างรัดกุม

(2) แนวทางที่สอง กรณีการแก้ไขกฎหมายพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ในมาตรา 134 โดยปรับใช้ให้สอดคล้องกับประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาในการจับกุมควบคุม สอบสวน ผู้กระทำความผิดซึ่งเป็นเด็กและเยาวชน เพื่อสร้างกลไกให้แก่เจ้าพนักงานตำรวจในการดำเนินคดีเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและเกิดสภาพคล่องไม่ติดขัดข้อกำหนดดังเช่นปัจจุบัน

### สรุปและข้อเสนอแนะ

การวิจัยครั้งนี้ได้ข้อเสนอแนะเกี่ยวข้องกับประเด็นข้อกำหนดของความผิดมูลฐาน โดยสรุป ดังนี้

ประการแรก การพิจารณาเรื่องข้อกำหนดในการดำเนินคดีอาญาและคดีจราจรให้สอดคล้องกันแล้วแต่ความผิดนั้นๆ ตลอดจนจนถึงการริบทรัพย์ และการริบทรัพย์นั้นให้ความสำคัญกับประมวลกฎหมายอาญาเป็นกฎหมายหลัก ซึ่งแนวที่ผูกติดกับประมวลกฎหมายอาญาอย่างเดียวผลจะเป็นอย่างไรบ้าง ควรมีการศึกษาต่อไปว่าการริบทรัพย์เด็ดขาดโดยแยกออกจากประมวลกฎหมายอาญาจะมีผลกระทบต่อสังคมหรือไม่อย่างไร มีข้อดีหรือข้อเสียอย่างไรบ้าง

ประการที่สอง หากมีการแก้ไขอัตราโทษและองค์ประกอบความผิดฐานแข่งรถในทางเป็นความผิดเฉพาะคดีพิเศษแยกออกต่างหาก โดยไม่ต้องไปแก้ไขประมวลกฎหมายอาญา ควรมีการศึกษาโดยละเอียดเพื่อเปรียบเทียบกับแนวสากลนานาประเทศจะเหมาะสมหรือไม่เพียงใด ในการแก้ไขปรับปรุงพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ในเนื้อหาและอัตราโทษจะได้ประโยชน์อย่างไรบ้าง และจะเหมาะสมหรือไม่อย่างไร ควรมีศึกษาให้ละเอียดเพิ่มเติมในแนวทางสากล

## บทคัดย่อ

รายงานการวิจัย “มาตรการทางกฎหมายในการแก้ไขปัญหาการแข่งรถในทางตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522” เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ โดยมีจุดมุ่งหมายหลักของการวิจัยเพื่อศึกษาปัญหาการแก้ไขปรับปรุงมูลฐานความผิด และอัตราโทษตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 เพื่อศึกษาปัญหาอุปสรรคจากผลการดำเนินงานตามมาตรา 134 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 และเพื่อเป็นแนวทางในการศึกษารูปแบบที่เหมาะสมในการบังคับใช้กฎหมายพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 และมาตรการทางกฎหมายในการดำเนินคดีกับผู้กระทำความผิด ก่อนความผิดเกิดขึ้นและภายหลังความผิดเกิดขึ้น คณะผู้วิจัยใช้ระเบียบวิธีการวิจัยเชิงคุณภาพเป็นการสืบค้นข้อมูลในแนวลึกเพื่อตอบคำถามโดยใช้วิธีการสัมภาษณ์เชิงลึก (in-depth interviews) การสนทนากลุ่มย่อย (focus groups) จากเจ้าหน้าที่ของรัฐและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้กฎหมายตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 และการเก็บข้อมูลจากเอกสาร (documents) การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพใช้การวิเคราะห์เชิงเนื้อหา (content analysis)

ผลการวิจัยพบว่า การพิจารณาความผิดฐานแข่งรถในทางตามมาตรา 134 ในการดำเนินคดีตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ในความผิดมูลฐานและอัตราโทษในการจำคุกและโทษปรับ ควรมีการแก้ไขให้เหมาะสม เพื่อให้สอดคล้องกับสังคมยุคปัจจุบัน ให้มีการริบททรัพย์ บังคับคดีในทางแพ่งและทางอาญาโดยเด็ดขาด ทั้งนี้ ต้องมีการแก้ไขมาตรการการริบททรัพย์ในคดีความผิดตามกฎหมายจราจรเป็นกฎหมายพิเศษ เพื่อไม่ให้ขัดแย้งกับกฎหมายอาญาซึ่งเป็นกฎหมายหลัก แต่ความผิดในบางมูลฐาน หากมีการแก้ไของค์ประกอบความผิด ควรต้องสอดคล้องกับกฎหมายอาญาประเด็นต่อมาพบว่าการแก้ไขอัตราโทษตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ในความผิดตามข้อหาการแข่งรถในทาง มีข้อเสนอแนะให้กำหนดเป็นกฎหมายไว้ต่างหากตามพระราชบัญญัติเฉพาะเรื่องเช่นความผิดเกี่ยวกับยาเสพติดและการพนัน เป็นต้น ประการสุดท้ายมีข้อเสนอแนะให้มีการศึกษาเพิ่มเติมต่อไปถึง กรณีการริบททรัพย์ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ภายหลังการกระทำความผิดเกิดขึ้น เป็นการริบททรัพย์โดยเด็ดขาดรวมถึงการเพิ่มโทษและบวกโทษแก่ผู้ต้องหาหรือจำเลยที่กระทำความผิดซ้ำซาก เพื่อให้จำเลยเข็ดหลาบไม่กลับมากระทำความผิดซ้ำอีก และควรมีการศึกษาเพิ่มเติมว่า พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 และประมวลกฎหมายอาญาได้กำหนดบทลงโทษให้สอดคล้องกันในแต่ละฐานความผิดหรือไม่ เพื่อเป็นแนวทางในการวางมาตรการทางกฎหมายในการแก้ไขความผิดฐานแข่งรถในทางเพื่อให้บรรลุเป้าหมายตามเจตนารมณ์ของกฎหมายอย่างแท้จริง

## Abstract

The purpose of this research, “the appropriate legal measures to solve the problem of the illegal racing under the land traffic act, B.E.2522,” is to examine the issues found after revision of some predicate offenses and sentences of the Land of Traffic Act of B.E.2522. In addition, the study aims to investigate problems and obstacles to enforcement of this law in order to use as a basis for a study to find a better model for the law enforcement and the legal measures against offenders. The qualitative approach is used to gather data for this research. The data gathering processes include in-depth interviews, a conduct of focus group discussion of those involved in the enforcement of this law, and exploration of document relevant to this issue. The content analysis method is used for the data analysis process.

The study suggests that the predicate offenses and the punishments of imprisonment and fine should be revised to make them more appropriate and keep up with nature of today’s society. Both civil and criminal confiscation should be enforced aggressively for an offender who violates this law. Codes for this confiscation process should be amended by making it a special law to a void a violation of principles of criminal code. In some offenses, if the amendment of elements of the offenses is conducted, it needs to be in accordance with principles of the penal code of Thailand. Another suggestion from the study is that codes regarding punishment for violation of the illegal racing on the public street in particular should be made into new, separate law, like the narcotics or gambling laws. The last part of this research is recommendations for further study. It is suggested that, in the case of an offender violating the law repeatedly, a confiscation of an asset used in the law violation and the adding of the penalty should be enforced seriously. The concordance of legal punishments of the Land Traffic Act of B.E.2522 and the Criminal Code of Thailand for punishing persons who race illegally on the public road is another topic that needs a further study.

## สารบัญ

	หน้า
กิตติกรรมประกาศ	
บทสรุปสำหรับผู้บริหาร	
บทคัดย่อภาษาไทย	ก
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	ข
สารบัญ	ค
บทที่ 1 บทนำ	1
1.1 ความสำคัญและที่มาของการวิจัย	1
1.2 วัตถุประสงค์ของโครงการวิจัย	2
1.3 ขอบเขตของโครงการวิจัย	2
1.4 ขอบเขตด้านระยะเวลา	2
1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	3
1.6 นิยามศัพท์	3
1.7 กรอบแนวคิดงานวิจัย	3
บทที่ 2 การทบทวนวรรณกรรม	4
2.1 ทฤษฎีเกี่ยวกับการป้องกันการแข่งรถในทาง	4
2.2 ระบบงานยุติธรรม	7
2.3 ปรัชญาของระบบงานยุติธรรม	8
2.4 กฎหมายเกี่ยวกับการแข่งรถในทาง	14
2.5 การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในภาพรวม	29
2.6 แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง	30
2.7 ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	37
2.8 โทษและสภาพบังคับตามกฎหมายจราจร	37
บทที่ 3 วิธีดำเนินการวิจัย	40
3.1 หน่วยในการวิเคราะห์ (Units of Analysis)	40
3.2 การเก็บรวบรวมข้อมูลเชิงคุณภาพ	40
3.3 แบบสนทนากลุ่มย่อย/แบบสัมภาษณ์	41
3.4 การวิเคราะห์ข้อมูล	42
3.5 ระยะเวลาการทำวิจัย	43
บทที่ 4 ผลการวิจัย	44
4.1 สาเหตุและสภาพปัญหาในประเด็นข้อกฎหมายฯ	44
4.2 ศึกษาเกี่ยวกับแนวทางและมาตรการแก้ไขปัญหาฯ	49
4.3 ประเด็นข้อเสนอในการแก้ไขกฎหมายแข่งรถฯ	50

## สารบัญ(ต่อ)

	หน้า
บทที่ 5 สรุป อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ	54
5.1 สรุปผลการวิจัย	54
5.2 อภิปรายผล	57
5.3 ข้อเสนอแนะ	61
บรรณานุกรม	66
ภาคผนวก	68
ประวัติผู้วิจัย	76

## บทที่ 1

### บทนำ

#### 1.1 ความสำคัญและที่มาของการวิจัย

เป็นที่ยอมรับกันในสังคมยุคปัจจุบันนี้ว่าปัญหาที่ก่อให้เกิดความเดือดร้อน รุนแรง และเป็นสาเหตุหนึ่งที่น่าผลร้ายมาสู่สังคมโดยรวมทั้งทางตรงและทางอ้อม ซึ่งเจ้าพนักงานตำรวจจราจรแก้ปัญหาไม่สำเร็จก็คือ ปัญหาการแข่งรถในทาง ซึ่งนับวันจะทวีความรุนแรงขึ้นอย่างไม่หยุดยั้ง ส่งผลกระทบต่อครอบครัวของเด็กและเยาวชนที่เป็นผู้กระทำความผิดด้วย ผู้ปกครอง บิดา มารดา ต่างเดือดร้อนจากการกระทำของบุตรที่อยู่ในวัยศึกษาคณะน้อง บางครั้งลูกๆ ไม่ได้รับการเอาใจใส่ ขาดการอบรมเลี้ยงดู จนเป็นสาเหตุประชดชีวิต และเป็นการเรียกร้องความสนใจอีกรูปแบบหนึ่ง

การแข่งรถในทางนอกจากจะเป็นความผิดต่อกฎหมายแล้ว การแข่งรถในทางได้ส่งผลร้ายให้กับครอบครัวรอบข้าง รวมถึงประชาชนทั่วไปที่สัญจรไปมา จนบางครั้งต้องเกิดเหตุไม่คาดคิด เป็นอันตรายถึงแก่ชีวิต และทรัพย์สิน ในแต่ละปีสูญเสียทรัพยากรมนุษย์ในวัยทำงานไปนับไม่ถ้วน

ถึงแม้ว่าสำนักงานตำรวจแห่งชาติจะออกมาตรการป้องกันปราบปรามการกระทำความผิดดังกล่าว แต่ไม่ได้รับความสำเร็จเท่าที่ควร เนื่องจากมาตรการดังกล่าวเป็นการแก้ปัญหาที่ปลายเหตุ กล่าวคือ เป็นการแก้ปัญหาไม่ตรงจุดนั่นเอง ตรงกันข้ามยิ่งทำให้ผู้กระทำความผิดเกิดความกำเริบ และแข็งข้อขึ้นทุกวันไม่มีท่าทีที่จะหยุดยั้งได้

การแข่งรถในทางที่เกิดขึ้นในสังคมยุคปัจจุบันเป็นรูปแบบหนึ่งที่เด็กและเยาวชนได้มีพฤติกรรมลอกเลียนแบบตามภาพยนตร์ และวิดีโอเกมส์ต่าง ๆ เกิดขึ้นบ่อยในช่วงกลางคืนหรือยามวิกาล เด็กและเยาวชนมักจะรวมตัวกันเป็นแก๊งโดยนัดหมายกันทางโทรศัพท์ ไปรวมตัวกันที่จุดรวมพลที่ใดที่หนึ่งบนเส้นทางถนนหลวงสายหลัก แต่ในสังคมวัยรุ่นยุคใหม่เริ่มมีบทบาทแข่งรถกันอย่างโลดโผนโจนทะยานเป็นที่หวาดเสียวแก่ผู้พบเห็นและล่อแหลมต่อความตาย ในบางครั้งการแข่งรถในทางผู้แข่งมักจะมีการเล่นพนันพ่วงติดมาด้วย เกิดเป็นค่านิยมแพร่หลายอย่างไม่เกรงกลัวต่อกฎหมาย ตรงกันข้ามกลับมีพฤติกรรมทำร้ายเจ้าหน้าที่บ้านเมืองอย่างฮึกเหิม การแข่งรถในทางเกิดขึ้นบ่อยในท้องที่กรุงเทพมหานครและชานเมือง รวมไปถึงเขตปริมณฑลรอบนอก กลุ่มพื้นที่นับสิบล้านคน

สาเหตุการแข่งรถมีการศึกษาในด้านทฤษฎีและแนวคิดระดับพื้นฐานเชื่อว่า การแข่งรถในทางจะทวีความรุนแรงขึ้นอย่างต่อเนื่องในอนาคต ทั้งในด้านปัจจัยทางสังคมที่มีอิทธิพลต่อเด็กและเยาวชน จำนวนคนที่เกี่ยวข้องและผู้สนับสนุน ตลอดจนถึงอุปกรณ์ประเภทดัดแปลงเครื่องยนต์พลังสูงซึ่งมีแนวโน้มขยายตัวอย่างรวดเร็ว เพราะการบังคับใช้กฎหมายอ่อนแอจึงเป็นสาเหตุหนึ่งก่อให้เกิดอาชญากรรมมาก เนื่องจากการปราบปรามไม่ได้ผล จึงทำให้ผู้กระทำผิดไม่เกรงกลัวต่อกฎหมาย บ้านเมือง กลับเป็นเรื่องทำร้ายเจ้าพนักงานตำรวจในเชิงปฏิบัติไปโดยปริยาย

ผลกระทบของการแข่งรถในทางนอกจากจะส่งผลกระทบต่ออุบัติเหตุทั้งต่อตัวผู้แข่งและผู้ครอบครัวรอบข้างแล้ว รวมไปถึงผลกระทบต่อระดับสังคม ซึ่งพอกกล่าวได้โดยรวม ดังนี้

#### ก.ผลกระทบต่อครอบครัว



- 1) ผู้ปกครอง บิดา มารดา ได้รับความเดือดร้อน ทุกข์ใจ เพราะบุตรถูกดำเนินคดี ต้องเสียเวลาวิ่งเต้นติดต่อขอประกันตัว จนกว่าคดีจะถึงที่สุด
- 2) บิดา มารดา อาจจะถูกดำเนินคดีอีกด้วย ในความผิดตามพระราชบัญญัติคุ้มครองเด็ก เป็นสาเหตุให้ครอบครัวประสบปัญหายุ่งยากใจไม่สิ้นสุด
- 3) เสียทรัพย์สิน เงินทอง ในการวิ่งเต้นคดีความและบางคดีอาจถูกริบทรัพย์สินที่ใช้อย่างเต็มที่ของแผ่นดิน ประการสำคัญอาจมีการฟ้องร้องคดีเพื่อเรียกร้องค่าเสียหายในทางละเมิดอีกต่างหาก

#### ข. ผลกระทบต่อสังคม

- 1) ผลกระทบเชิงเศรษฐกิจ
 

นักเรียน นักศึกษา ซึ่งเป็นเด็กและเยาวชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล มักจะใช้จ่ายเงินในการแต่งรถเพื่อใช้แข่งในทางจำนวนมาก ที่ยังไม่มีรายได้ และทางครอบครัวยากจนเป็นการสูญเสียเงินทองค่าใช้จ่ายสิ้นเปลืองโดยใช่เหตุ ทำให้เพิ่มรายจ่ายที่ไม่เพียงพอ รวมถึงการสิ้นเปลืองทรัพยากรน้ำมันซึ่งเป็นทรัพยากรธรรมชาติโดยไม่มีคุณค่า ในที่สุดผู้ปกครองต้องเป็นหนี้สินนอกระบบอย่างไม่อาจหลีกเลี่ยงได้
- 2) ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
 

แน่นอนที่สุด การแข่งรถในทางย่อมส่งผลเสียอย่างรุนแรงต่อระบบประสาท อาทิ เสียงที่ดังจนทำลายระบบโสตสัมผัส และเกิดมลพิษรอบด้าน ฝุ่นละออง ควันดำ สารพิษ สารตะกั่ว และคาร์บอนไดออกไซด์ เกินค่ามาตรฐาน สิ่งเหล่านี้ก่อให้เกิดโรคทางเดินหายใจและระบบประสาทที่ก่อให้เกิดความเครียด สุขภาพจิตเสื่อมถอย (พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาสิ่งแวดล้อม, 2535)

### 1.2 วัตถุประสงค์ของโครงการวิจัย

- 1) ศึกษาเกี่ยวกับสาเหตุและสภาพปัญหาข้อกฎหมายพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ในมูลฐานความผิดการแข่งขันในทาง ตามมาตรา 134 เพื่อเป็นแนวทางในการปรับปรุงและแก้ไขอัตราโทษใหม่ให้สูงขึ้น
- 2) ศึกษาเกี่ยวกับแนวทาง การแก้ไของค์ประกอบความผิดตามมาตรา 134 ในฐานความผิดการแข่งขันในทาง แห่ง พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ก่อนการกระทำความผิดเกิดขึ้นและภายหลังการกระทำความผิดเกิดขึ้น ให้ครอบคลุมถึงการริบทรัพย์สินที่ใช้ในการกระทำความผิดไว้เป็นกฎหมายพิเศษ เพื่อเป็นมาตรการในการป้องกันและปราบปรามการกระทำความผิด

### 1.3 ขอบเขตของโครงการวิจัย

ศึกษาการแข่งขันในทางเฉพาะเขตกรุงเทพมหานครและในเขตปริมณฑลรอบกรุงเทพมหานคร

### 1.4 ขอบเขตด้านระยะเวลา

ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ ผู้ศึกษาได้กำหนดขอบเขตระยะเวลาในการวิจัยทั้งสิ้น 8 เดือน ตั้งแต่ 16 พฤษภาคม 2560 ถึง 16 มกราคม 2561

### 1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- 1) ทำให้ทราบถึงสภาพปัญหาการป้องกันปราบปรามการแข่งขันรถในทางของเด็กและเยาวชนอย่างแท้จริง ซึ่งสามารถนำไปปรับใช้เป็นแนวทางในการบังคับใช้กฎหมายให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น
- 2) ทำให้ทราบถึงมิติแห่งความหลากหลายนำไปใช้เป็นแนวทางเพื่อพัฒนา การออกกฎหมายให้รัดกุม
- 3) ทำให้ทราบถึงปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อเด็กในการกระทำความผิดตามพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ.2522 ความผิดฐานแข่งรถในทาง เพื่อแก้ไขปัญหาจากสาเหตุที่แท้จริงอย่างตรงจุด

### 1.6 นิยามศัพท์

**เด็ก** หมายถึง บุคคลซึ่งมีอายุต่ำกว่าสิบแปดปีบริบูรณ์ตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการพัฒนาเด็กและเยาวชนแห่งชาติ พ.ศ.2550

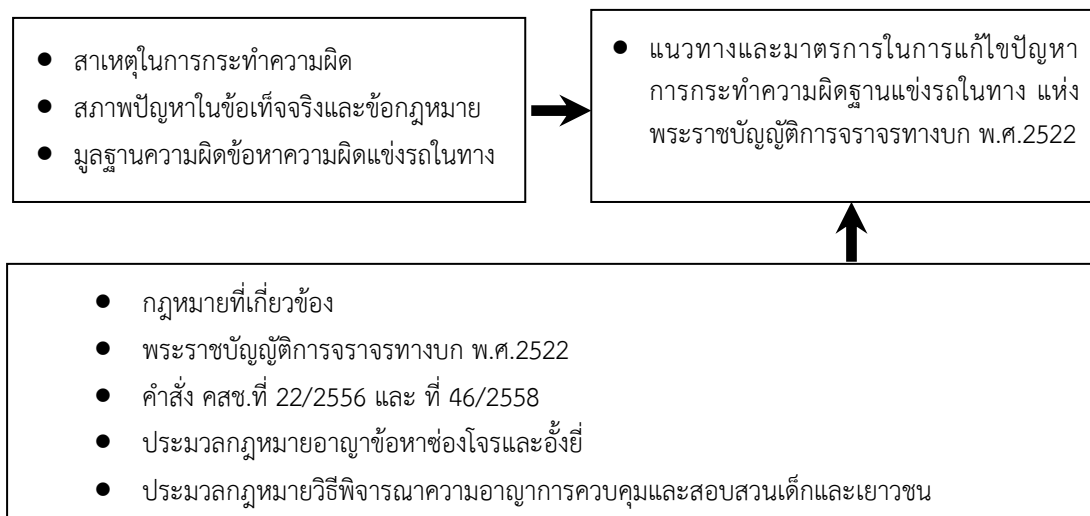
**เยาวชน** หมายถึง บุคคลซึ่งมีอายุตั้งแต่สิบแปดปีบริบูรณ์ถึงยี่สิบหกปีบริบูรณ์ตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการพัฒนาเด็กและเยาวชนแห่งชาติ พ.ศ.2550

**การแข่งขัน** หมายถึง การแข่งขันด้วยการขับขี่รถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ที่มีการดัดแปลงสภาพรถโดยใช้ความเร็วสูงในทางสาธารณะซึ่งผิดกฎหมาย

**พฤติกรรมการแข่งขันรถในทาง** หมายถึง การกระทำหรือการปฏิบัติของเด็กและเยาวชนที่ได้ขับขี่รถหรือซ้อนท้ายรถ ในที่นี้หมายความรวมถึง การจัดการสนับสนุนหรือการส่งเสริมให้มีการแข่งขันได้แก่ ดู ชมการแข่งขัน รวมจัดการแข่งขัน ดัดแปลงแต่งรถ และคู่มือทางในกรณีมีการแข่งขันในทางสาธารณะ

**ทางสาธารณะ** หมายถึง ทางบกสำหรับประชาชนใช้ในการจราจร ในที่นี้ไม่ได้ หมายความว่า รวมถึงทางรถไฟและทางรถรางที่มีรถเดินสำหรับประชาชนโดยสาร

### 1.7 กรอบแนวคิดงานวิจัย



## บทที่ 2

### การทบทวนวรรณกรรม

ในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ค้นคว้าแนวคิดพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ.2522 รวมทั้ง ทฤษฎี และปรัชญาที่เกี่ยวข้องกับงานวิจัย โดยได้นำเสนอตามหัวข้อตามลำดับ ดังต่อไปนี้

- 2.1 ทฤษฎีเกี่ยวกับการป้องปรามการแข่งรถในทาง
- 2.2 ระบบงานยุติธรรม
- 2.3 ปรัชญาของระบบงานยุติธรรม
- 2.4 กฎหมายเกี่ยวกับการแข่งรถในทาง
  - 2.4.1 พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ.2522
  - 2.4.2 คำสั่ง คสช. 22/2558 , 46/2558
  - 2.4.3 กฎหมายอื่นๆที่เกี่ยวข้อง
- 2.5 การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในภาพรวม
- 2.6 แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง
- 2.7 ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม
- 2.8 โทษและสภาพบังคับตามกฎหมายจราจร

#### 2.1 ทฤษฎีเกี่ยวกับการป้องปรามการแข่งรถในทาง

แนวคิดทฤษฎีว่าด้วยหลักการปฏิบัติของหน่วยในกระบวนการยุติธรรมในการอำนวยความสะดวก ยุติธรรม

แนวคิดเกี่ยวกับการดำเนินงานด้านกระบวนการยุติธรรม คือ เลือกที่จะคุ้มครองสิทธิเสรีภาพของประชาชนทางหนึ่งกับเลือกที่จะควบคุมอาชญากรรม ซึ่งรัฐที่ปกครองด้วยระบอบประชาธิปไตย หรือรัฐสมัยใหม่ ปัจจุบันมีแนวโน้มว่า ส่วนมากเลือกที่จะคุ้มครองสิทธิเสรีภาพของประชาชนเป็นสำคัญ สรุปสาระได้ ดังนี้

2.1.1) ทฤษฎีการควบคุมอาชญากรรม เน้นทางด้านประสิทธิภาพของกระบวนการยุติธรรม โดยมุ่งที่จะควบคุม ระวัง และปราบปรามอาชญากรรมเป็นสำคัญ ถ้าเจ้าหน้าที่ของรัฐไม่สามารถที่จะควบคุมและปราบปรามอาชญากรรม หรือจับกุมอาชญากรรมมาลงโทษตามกฎหมายได้ ความสงบสุขเรียบร้อยของสังคมสูญสิ้นไป ความไม่เชื่อถือนและไม่เคารพกฎหมายก็จะมากขึ้น (กิตติพงษ์ กิตยารักษ์, 2544 : 26) ประชาชนผู้สุจริตที่เคารพกฎหมายจะตกเป็นเหยื่อของอาชญากรรม และเสรีภาพได้รับความกระทบกระเทือน ซึ่งวัตถุประสงค์ที่สำคัญของกระบวนการทางอาญาของรัฐจะต้องให้หลักประกันต่อสังคม โดยจะต้องมีการปรับปรุงและเพิ่มพูนประสิทธิภาพของกระบวนการยุติธรรม อาทิเช่น การสืบสวน การสอบสวนคดีอาญา การดำเนินคดี การพิสูจน์ความผิด การปฏิบัติต่อผู้กระทำความผิดซึ่งถูกศาลพิพากษาลงโทษแล้วอย่างได้ผล กระบวนการยุติธรรมที่ดีจะต้องมีสถิติการจับกุมผู้กระทำความผิดเป็นจำนวนมาก ผู้ที่ถูกจับกุมได้นั้น จะต้องเป็นผู้ที่กระทำความผิดจริง

การดำเนินการตามขั้นตอนของกระบวนการ จะต้องมีความรวดเร็ว แน่นนอน และชัดเจน การค้นหาข้อเท็จจริงจะต้องดำเนินไปตามขั้นตอนต่าง ๆ ที่กำหนดไว้อย่างสม่ำเสมอ และมีกระบวนการกลั่นกรอง (Screening Process) ในแต่ละขั้นตอน เช่น เมื่อมีคดีหรือการกระทำ ความผิดเกิดขึ้นต้องมีการสืบสวนก่อนทำการจับกุม การสอบสวนภายหลังการจับกุม การเตรียมคดี เมื่อฟ้อง ยังศาลการพิจารณาคดี และการพิพากษาลงโทษผู้กระทำความผิด และการปลดปล่อยจำเลย ดังนั้น การดำเนินการตามขั้นตอนต่าง ๆ ดังกล่าว โอกาสที่ผู้กระทำความผิดจะหลุดพ้นจากการที่ถูกศาลพิพากษาลงโทษได้น้อยที่สุด กระบวนการยุติธรรมไทยถูกวางโครงสร้างในลักษณะที่ไม่มีการบริหารงานยุติธรรมในภาพรวมโดยองค์กรต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องในกระบวนการยุติธรรมจะแบ่งแยกความรับผิดชอบและการบริหารงานออกเป็นส่วน ๆ โดยไม่มีความเชื่อมโยงหรือความรับผิดชอบต่อกันเท่าที่ควร ต่างฝ่ายต่างทำโดยไม่มีระบบ ขาดความร่วมมือซึ่งกันและกัน รวมไปถึงปัญหา การบริหารงานภายในองค์กร (กิตติพงษ์ กิตยารักษ์, 2544 : 26)

2.1.2) ทฤษฎีกระบวนการยุติธรรม (Due Process) กระบวนการนิติธรรม คือ การใช้กฎหมายอย่างเป็นระบบและมีเหตุผล ยึดหลักกฎหมายหรือหลักนิติธรรมมากกว่าความคิดในเรื่องการควบคุมอาชญากรรม ไม่เชื่อว่าความคิดในการควบคุมอาชญากรรมนั้นจะมีประสิทธิภาพอย่างแท้จริง โดยเฉพาะการค้นหาข้อเท็จจริง ซึ่งกระทำโดยเจ้าหน้าที่ตำรวจหรืออัยการหรือ ฝ่ายปกครอง จะเชื่อถือได้เพียงใด เพราะวิธีการปฏิบัติของตำรวจและอัยการนั้นเป็นการปฏิบัติงานที่ไร้ฐาน ซึ่งอาจจะใช้วิธีการล่อลวง ชูเชิญ หรือการสร้างพยานหลักฐานขึ้นมาใหม่ได้ ดังนั้น จึงไม่เป็นพ้องด้วยกับการแสวงหาข้อเท็จจริงอย่างไม่เป็นทางการของทฤษฎีควบคุมอาชญากรรม และต้องให้มีการพิจารณาคดีหรือไต่สวนผู้ต้องหาอย่างเป็นทางการ และเปิดเผยในศาลยุติธรรม ทั้งในปัญหาข้อเท็จจริง และปัญหาข้อกฎหมายต่อหน้าองค์กรคณะของผู้พิพากษาที่เป็นกลาง ไม่ลำเอียงกับฝ่ายใด บุคคลจะไม่ถูกกล่าวหาว่ากระทำอาชญากรรมเพราะมีพยานหลักฐานว่าเขาได้กระทำเท่านั้น แต่เขามีความผิดก็ต่อเมื่อมีผู้มีอำนาจตามกฎหมายได้พิจารณาพิพากษาแล้วว่า เขามีความผิด นอกจากนี้ ผู้มีอำนาจพิจารณาพิพากษาก็จะต้องปฏิบัติตามตัวบทกฎหมายต่าง ๆ ที่ได้ความคุ้มครองสิทธิของเขาอย่างถ่วงน้ำหนัก ไม่ควรปล่อยให้องค์กรอื่น ๆ มาวินิจฉัยข้อเท็จจริงในคดีก่อนที่จะนำคดีขึ้นไปสู่ศาล เนื่องจากเห็นว่ามีแต่องค์กรผู้พิพากษาที่เป็นกลางและไม่ลำเอียงเท่านั้นที่เชื่อถือได้ จะเน้นวิธีการแสวงหาพยานหลักฐานที่เชื่อถือได้ชอบด้วยขั้นตอนของกฎหมาย หากเจ้าหน้าที่ของรัฐไม่ดำเนินไปตามขั้นตอนต่าง ๆ อย่างครบถ้วนแล้ว ศาลก็อาจใช้ดุลยพินิจหรือปล่อยตัวจำเลยไป หรืออาจให้พิจารณาคดีใหม่ได้ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการยุติธรรมลักษณะพิเศษที่ต้องมีความอิสระ ในการปฏิบัติภารกิจ โดยไม่ถูกแทรกแซงจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียใด ๆ อย่างไรก็ตาม ความอิสระดังกล่าวจะต้องอยู่ภายใต้ระบบความรับผิดชอบต่อที่เหมาะสมตามครรลองของระบอบประชาธิปไตย เพื่อเป็นหลักประกันความเป็นกลางของการทำงานโดยมิให้เกิดการครอบงำกันเองภายในองค์กร หรือ การแทรกแซงจากภายนอก (กิตติพงษ์ กิตยารักษ์, 2544 : 68)

2.1.3) แนวคิดทฤษฎีที่เกี่ยวข้องการพิจารณาคดี ระบบวิธีพิจารณาคดี คือ วิธีการดำเนินคดีในศาล หลักเกณฑ์การฟ้องคดีต่าง ๆ ภาระการพิสูจน์แสวงหาพยานหลักฐานนำเสนอต่อศาล แบ่งออกเป็นสองระบบหลัก ๆ คือ ระบบกล่าวหา และระบบไต่สวน สรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

1) ระบบกล่าวหา (Accusatorial System) ใช้กับกฎหมายในระบบกฎหมายแบบจารีตประเพณี (Common law) มีที่มาจากประเทศอังกฤษและกลุ่มประเทศที่ใช้กฎหมายระบบคอมมอนลอว์ (Common Law) เช่น ประเทศสหรัฐอเมริกา นิวซีแลนด์ แคนาดา รวมทั้งกลุ่มประเทศอาณานิคมของอังกฤษ (กุลพล พลวัน, 2540 : 36-52)

หลักการของระบบกล่าวหา มีวิวัฒนาการจากการแก้แค้นกันระหว่างผู้กระทำผิดกับผู้เสียหาย โดยผู้เสียหายฟ้องคดีอาญาเพื่อลงโทษผู้กระทำผิดด้วยตนเอง แล้วรวบรวมพยานหลักฐานมานำเสนอความผิดของจำเลยในศาล ส่วนศาลหรือผู้พิพากษาจะวางตัวเป็นกลางโดยเคร่งครัด คู่กรณีทั้งสองฝ่ายต่อสู้คดีกันเอง (trial by battle) ส่วนศาลจะทำหน้าที่เป็นคนกลางหรือกรรมการต่อมาได้วิวัฒนาการมาเป็นการเอาพยานมาพิสูจน์ความผิดของจำเลย โดยฝ่ายโจทก์จะเอาพยานที่เป็นพรรคพวกของตนมาเบิกความกล่าวหาจำเลย ส่วนจำเลยก็เอาพวกของตนมาเบิกความรับรองความบริสุทธิ์ของตนให้ศาลฟังแล้วตัดสินคดีไปตามน้ำนักพยานของแต่ละฝ่าย จากการใช้วิธีการต่อสู้คดีกันนั้นเอง หากขาดพยานหลักฐานในส่วนใด ศาลจะถือว่าเป็นความบกพร่องของผู้เสียหายเอง และจะยกประโยชน์ในข้อนี้ให้แก่จำเลย สำหรับระบบกล่าวหานี้ บางประเทศอาจจะนิยมใช้คณะลูกขุนในการตัดสินข้อเท็จจริง แต่บางประเทศก็ไม่ใช้คณะลูกขุนแต่ยกหน้าที่ในการตัดสินทั้งข้อเท็จจริงและข้อกฎหมายให้แก่ศาล เป็นผู้ใช้อำนาจวินิจฉัยทั้งหมด ทั้งนี้แล้วแต่บริบททางสังคมของแต่ละประเทศนั้น สำหรับประเทศไทยของเรากระบวนการยุติธรรมที่พึงประสงค์จะต้องมีตำรวจที่มีทัศนคติในการค้นหาความจริงของเรื่องที่ได้สืบสวนสอบสวนอย่างเป็นกลางและยุติธรรม จะต้องรวบรวมพยานหลักฐานทั้งที่เป็นประโยชน์และเป็นโทษแก่ผู้ต้องหา เพื่อค้นหาความจริงไม่ใช่เพื่อเอาผิดผู้ต้องหาแต่อย่างเดียว อยากรจะตั้งที่ทัศนคติที่เป็นกึ่งตุลาการ กล่าวคือในขณะที่ต้องเป็นผู้รักษากฎหมายที่ดำเนินคดีกับผู้ที่จะผิดต่อกฎหมายอย่างเคร่งครัดและเด็ดขาดแต่ก็ต้องมีทัศนคติ ในการคุ้มครองสิทธิของบุคคลทุกฝ่ายที่เขามาเกี่ยวข้องกับ และศาลนอกจากจะต้องอำนวยความยุติธรรมให้แก่คู่กรณีทุกฝ่ายด้วยความเที่ยงธรรมแล้วยังต้องทบทวนบทบาทการวางเฉยในการพิจารณาคดีและตระหนักถึงทัศนคติเพื่อคุ้มครองสิทธิ เสรีภาพขั้นพื้นฐานของประชาชนผู้ที่เกี่ยวข้องในคดี (กิตติพงษ์ กิตยารักษ์, 2544 : 21)

### บทสรุป ลักษณะหลักการที่สำคัญของระบบกล่าวหา มีดังนี้

- (1) หลักการสันนิษฐานว่า จำเลยเป็นผู้บริสุทธิ์ไว้ก่อน จนกว่าจะพิสูจน์ให้ศาลเชื่อ โดยปราศจากข้อสงสัยว่าจำเลยกระทำความผิดจริง
- (2) การพิจารณาคดี เน้นการเท่าเทียมกันของคู่ความ ทั้งระหว่างรัฐกับเอกชน หรือเอกชนกับเอกชน ถือว่าโจทก์และจำเลยมีฐานะในศาลเท่าเทียมกัน
- (3) ศาลวางตนเป็นกลางโดยเคร่งครัด ทำหน้าที่เหมือนกรรมการตัดสินคอยควบคุมให้ทั้งสองฝ่ายปฏิบัติตามกฎหมายลักษณะพยานโดยเคร่งครัด การปฏิบัติผิดหลักเกณฑ์อาจถูกศาลพิพากษายกฟ้องได้
- (4) ศาลไม่มีอำนาจแสวงหาพยานหลักฐาน การแสวงหาและนำเสนอพยานหลักฐานเป็นหน้าที่ของคู่ความ การนำเสนอพยานหลักฐานคู่ความจะต้องเปิดเผยหรือยื่น บัญชีระบุพยานให้คู่ความอีกฝ่ายทราบก่อนเริ่มพิจารณา ซึ่งทำให้เกิดความเท่าเทียมในการเตรียมตัวสู้คดี ศาลจะมีหน้าที่ฟังและทำการบันทึกคำให้การต่าง ๆ

(5) ผู้เสียหายฟ้องคดีได้เองในบางความผิดอาญา โดยไม่ต้องอาศัยพนักงานอัยการ และในคดีแพ่งผู้เสียหายก็มีอำนาจฟ้องคดีได้เองด้วย

(6) การพิจารณาคดี กระทำโดยเปิดเผยต่อหน้าศาล คณะลูกขุน(หากมี) ในศาล

(7) วิธีพิจารณา มีบทคัดพยานชัดเจนเคร่งครัด เช่น หากพยานหลักฐานนั้นเกิดขึ้นโดยไม่ชอบด้วยกฎหมาย ไม่สามารถที่จะนำมาให้ศาลรับฟังเป็นพยานได้

(8) คำพิพากษา มีลักษณะเป็นการบัญญัติกฎหมาย

2) ระบบไต่สวน (Inquisitorial System) ใช้กับกฎหมายในระบบกฎหมายแบบลายลักษณ์อักษร (Civil Law) มีพื้นฐานแนวคิดว่ามีอำนาจในการไต่สวน ควรจะเป็นผู้มีอำนาจในบ้านเมือง ซึ่งระบบไต่สวนมีที่มาจากศาลทางศาสนาคริสต์นิกายคาทอลิกในสมัยกลาง ซึ่งทางศาสนจักรโดยเฉพาะอย่างยิ่งสันตะปาปาแห่งกรุงโรมมีอิทธิพลเหนือฝ่ายอาณาจักรคือกษัตริย์หรือเจ้าผู้ครองนครต่าง ๆ ศาลศาสนายุโรปมีวิธีการพิจารณาคดีผู้กระทำผิดด้วยวิธีการซักพยานในรูปของคณะกรรมการที่เกี่ยวข้องกับคดี คือ พระผู้ทำการไต่สวนกับผู้กระทำผิดที่เป็นผู้ถูกไต่สวน โดยไม่ต้องมีผู้พิพากษาเป็นคนกลางโดยพระผู้ทำการไต่สวน จะมีอำนาจแสวงหาพยานหลักฐาน ซักถามตัวผู้ทำความผิด พยาน ได้โดยตรง และชำระความโดยไต่สวนคดีด้วยตนเองตลอด เช่น ตัวอย่างในภาพยนตร์เรื่อง เปาบุ้นจิ้น ต่อมาได้วิวัฒนาการมาเป็นระบบไต่สวนในปัจจุบัน ศาลไม่ได้ทำหน้าที่วางตัวเป็นกลางอย่างเคร่งครัดเหมือนระบบกล่าวหา แต่จะทำหน้าที่การแสวงหาพยานหลักฐานต่าง ๆ ค้นหาความจริงด้วยตนเอง ดังนั้น กฎเกณฑ์ในการดำเนินคดี เช่น การสืบพยาน การดำเนินการต่าง ๆ ในศาลจึงยืดหยุ่นกว่าระบบกล่าวหา (กิตติพงษ์ กิตยารักษ์, 2544 : 50-51)

### บทสรุป ลักษณะหลักการที่สำคัญของระบบไต่สวน มีดังนี้

(1) ศาลเป็นผู้ทำการไต่สวน มีอำนาจสืบพยาน และควบคุมการไต่สวนเอง

(2) ไม่เน้นความเท่าเทียมกันของคู่ความ

(3) การพิจารณา อาจมิได้กระทำโดยเปิดเผย

(4) ศาลมีอำนาจในการสืบพยานและไต่สวน การพิจารณาพยานหลักฐานขึ้นอยู่กับดุลยพินิจของศาล โดยศาลมีอำนาจเรียกพยานหลักฐานที่ศาลสงสัย หรืออาจจะเห็นว่าเป็นหลักฐานสำคัญได้ด้วยอำนาจของศาลเอง พยานหลักฐานศาลสามารถเรียกมาเพิ่มเติมได้เรื่อย ๆ トラบเท่าที่ศาลต้องการ เพื่อประโยชน์ในการพิจารณาคดี ดังนั้น บางครั้งคู่ความอาจจะไม่ทราบเลยว่าศาลจะเรียกพยานหลักฐานใด และใช้หลักฐานใดในการวินิจฉัยการกระทำของตนเป็นประโยชน์ ดังนั้น จึงทำได้ค่อนข้างลำบาก เพราะไม่มีการเปิดเผยพยานหลักฐานในการใช้ต่อสู้คดีก่อนการพิจารณาเหมือนกับแบบระบบกล่าวหา

(5) ใช้ประมวลกฎหมายในการกำหนดความผิดและโทษ ไม่ใช่คำพิพากษาเป็นเกณฑ์กำหนด

## 2.2 ระบบงานยุติธรรม

ระบบงานยุติธรรมของเราในปัจจุบันได้มีการแบ่งแยกอำนาจหน้าที่กันโดยเด็ดขาดคือการสืบสวนสอบสวนและจับกุมเป็นเจ้าหน้าที่ของพนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจการฟ้องคดีและการดำเนินคดีในศาลเป็นหน้าที่ของอัยการและทนายความการพิจารณาพิพากษาคดีเป็นหน้าที่ของศาล

และการปฏิบัติตามคำพิพากษาเป็นหน้าที่ของกรมควบคุมประพฤติและกรมราชทัณฑ์ ซึ่งรวมเรียกเป็นภาษาอังกฤษว่า Corrections

เมื่อพิจารณาจากอำนาจหน้าที่ขององค์กรต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับระบบงานยุติธรรมในปัจจุบันน่าจะแบ่งออกได้เป็น 2 ลักษณะ คือ ลักษณะที่เป็นระบบงานควบคุมอาชญากรรม (Crime Control Establishment) และลักษณะซึ่งถือว่าระบบงานยุติธรรมเป็นระบบย่อยของชุมชน (Criminal Justice as a Community Subsystem) ซึ่งรวมเอาระบบแรกเข้าไว้ด้วย (ประธาน วัฒนวานิชย์, 2520: 142-171)

ระบบงานควบคุมอาชญากรรม ได้แก่ ระบบงานที่ว่าด้วยการบังคับใช้กฎหมายการฟ้องร้องดำเนินคดี การต่อสู้คดี การพิจารณาพิพากษาคดี การลงโทษและการแก้ไขฟื้นฟูผู้ต้องโทษให้กลับตนเป็นพลเมืองดี งานต่าง ๆ ดังกล่าวมานี้ ส่วนใหญ่ที่สุดเป็นงานที่ดำเนินการโดยหน่วยงานของรัฐ ซึ่งมีวัตถุประสงค์ที่มุ่งต่อการลงโทษผู้ฝ่าฝืนกฎหมายของรัฐ ดังนั้น ระบบงานควบคุมอาชญากรรมจะแยกหัวข้อ ดังต่อไปนี้

(1) เป็นระบบงานที่ประกอบด้วยงานมากมายหลายอย่างที่จะต้องทำ

(2) งานต่าง ๆ ดังกล่าว จะต้องดำเนินการโดยผู้เชี่ยวชาญที่เกี่ยวข้องกับงานนั้น ๆ เช่นการบังคับใช้กฎหมาย (สืบสวนสอบสวนและจับกุม) การฟ้องร้องดำเนินคดีและการพิจารณาพิพากษาคดี เป็นต้น

(3) การปฏิบัติงานต่าง ๆ ดังกล่าว ยกเว้นทนายความจะต้องทำโดยหน่วยงานของรัฐ

(4) การปฏิบัติงานต่าง ๆ ดังกล่าว จะต้องมีความเกี่ยวข้องกับการลงโทษเจ้าหน้าที่ของระบบงานต่าง ๆ ดังกล่าวมานี้ ประกอบด้วยเจ้าหน้าที่ฝ่ายปกครองหรือตำรวจ พนักงานอัยการ ทนายความ ผู้พิพากษา พนักงานคุมประพฤติ เจ้าหน้าที่ของเรือนจำ และพนักงานพักการลงโทษ ระบบงานยุติธรรมที่เป็นระบบการควบคุมอาชญากรรมนี้ เป็นระบบงานที่เห็นได้ชัดและเป็นระบบงานที่ปฏิบัติหน้าที่เป็นประจำวัน

ลักษณะของระบบการควบคุมอาชญากรรมที่สำคัญ มี 2 ประการ คือ

(1) การควบคุมอาชญากรรมโดยส่วนใหญ่ หมายถึง การรักษาความเป็นระเบียบเรียบร้อยของสังคมและการต่อสู้กับอาชญากรรมในการดำเนินการดังกล่าวนี้ ตำรวจ อัยการ ศาลคุมประพฤติ และราชทัณฑ์เป็นเครื่องมือของการควบคุมอาชญากรรมอย่างเป็นทางการ

(2) การควบคุมอาชญากรรมโดยใช้เทคนิคของการลงโทษปราบปรามและการควบคุมตัวผู้กระทำความผิด ซึ่งโดยสามัญสำนึกดูจะเป็นวิธีการที่มีประสิทธิภาพทำได้โดยง่ายและตรงตามเป้าหมายนอกจากนี้ในกรณีเกิดความจำเป็นรีบด่วน มักจะมีผลทำให้ตำรวจและศาลทำงานอย่างรวดเร็วเป็นพิเศษ คือ ตามจับกุมผู้กระทำความผิดได้เกือบจะทันทีและศาลจะพิจารณาพิพากษาคดีภายในสัปดาห์ที่เกิดเหตุการณ์ขึ้นและลงโทษจำเลยกำหนดมาตรฐานการปฏิบัติต่อผู้เสียหาย พยาน และผู้ถูกกล่าวหาให้ชัดเจนทุกขั้นตอนโดยเคร่งครัด เพื่อมิให้กระทบบสิทธิเสรีภาพของบุคคลดังกล่าวเกินสมควร (กิตติพงษ์ กิตยารักษ์, 2544 : 85)

### 2.3 ปรัชญาของระบบงานยุติธรรม

เมื่อระบบงานยุติธรรมได้ยอมรับเอาแนวความคิดในการจัดทำกฎหมายและนิติประเพณีในการดำเนินคดีและในการดำเนินการกับผู้กระทำความผิดทางอาญาจากประเทศตะวันตก เช่น อังกฤษและสหรัฐอเมริกา เป็นต้น มาประยุกต์ใช้การบริหารงานยุติธรรมของเรา ตั้งแต่การสืบสวน

สอบสวนและจับกุมผู้ต้องหา มาจนถึงการปฏิบัติต่อผู้กระทำความผิดตามคำพิพากษาของศาล จึงได้นำเอาปรัชญาที่มีใช้อยู่ในประเทศดังกล่าวมานั้น มาใช้ด้วยปรัชญาต่าง ๆ ดังกล่าวนี้นี้ สะท้อนให้เห็นถึงอุดมการณ์ของเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานอยู่ในระบบงานยุติธรรมทุกระบบ โดยมี 4 ปรัชญา (กิตติพงษ์ กิตยารักษ์, 2543:66-67) ดังนี้

- (1) ปรัชญาที่มุ่งต่อการลงโทษ
- (2) ปรัชญาที่มุ่งต่อการแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำความผิด
- (3) ปรัชญาที่มุ่งต่อการให้ชุมชนเข้ามามีส่วนร่วมในกระบวนการยุติธรรม
- (4) ปรัชญาที่มุ่งต่อการป้องกันอาชญากรรม

(1) ปรัชญาที่มุ่งต่อการลงโทษ ปรัชญาที่มุ่งต่อการลงโทษผู้กระทำความผิดในปัจจุบันมีมนุษยธรรมยิ่งขึ้นและยังเป็นนโยบายทางอาญาที่สำคัญของระบบงานยุติธรรม ผู้กระทำความผิดมีเจตนาและจะต้องรับผิดชอบต่อการกระทำของตน แนวความคิดนี้ทำให้การบริหารงานยุติธรรมง่ายขึ้น คือ เมื่อพบว่าจำเลยได้กระทำผิดจริงแล้ว ศาลก็เพียงแต่กำหนดโทษให้เหมาะสมกับความผิดนั้น อนึ่ง ตามแนวความคิดของเบ็คคาเรีย เพื่อให้การลงโทษมีผลในการยับยั้ง การลงโทษจึงควรกระทำอย่างรวดเร็ว แน่นนอน หลักการลงโทษดังกล่าวจะจำกัดระดับของการลงโทษที่จำเป็นสำหรับหยุดยั้งผู้กระทำความผิดจากการประกอบอาชญากรรมครั้งต่อไป ตลอดจนจะมีผลต่อบุคคลอื่นให้ประกอบอาชญากรรมด้วย

นอกจากนี้ในเรื่องที่เกี่ยวกับปรัชญาที่มุ่งต่อการลงโทษอย่างมีข้อที่ควรพิจารณาในรายละเอียด ดังนี้

1.1) การลงโทษเพื่อยับยั้งกับการลงโทษเพื่อการแก้แค้น ตามปรัชญาของสำนักคลาสสิก การลงโทษเพื่อเป็นการยับยั้งจะมีผลในการป้องกันมิให้มีการกระทำความผิดเพราะผู้กระทำเกรงว่าจะถูกลงโทษ นอกจากนี้ยังเน้นด้วยว่าการลงโทษจะต้องเหมาะสมกับอาชญากรรม อย่างไรก็ตามก็ยังมีแนวความคิดแตกออกไปเป็นการลงโทษเพื่อแก้แค้น จะทำให้ผู้กระทำความผิดได้รับความทุกข์ทรมานให้ทัดเทียมกับที่ผู้เสียหายได้รับ

1.2) การลงโทษโดยการจำคุก การลงโทษโดยการจำคุกเป็นแนวความคิดที่แยกมาจากการลงโทษของสำนักคลาสสิก คือ ลงโทษให้เหมาะสมกับอาชญากรรม แนวความคิดใหม่นี้เลิกคิดถึงผลในทางยับยั้ง แต่ใช้การลงโทษเพียงเพื่อให้อาชญากรพ้นไปเสียจากชุมชน เรือนจำจึงกลายเป็นสถานที่ควบคุม ซึ่งจะป้องกันชุมชนจากอาชญากรรมโดยการขังอาชญากรไว้ วิธีการนี้จะมีผลในการควบคุมมิให้อาชญากรมีโอกาสแพร่พันธุ์ อย่างน้อยที่สุดในระหว่างที่ถูกขัง อย่างไรก็ตามก็ยังหาข้อมูลที่จะนำมาพิสูจน์ผลของการจำคุกต่ออัตราอาชญากรรมในชุมชนไม่ได้ มีแต่เพียงการคาดว่าผู้กระทำความผิดที่ถูกจับกุมมาใหม่ในประเทศไทยประมาณร้อยละ 20 เคยกระทำความผิดมาก่อนแล้ว และข้อมูลเกี่ยวกับนักโทษเด็ดขาดที่ได้รับการพักการลงโทษในประเทศไทยว่าทำความผิดซ้ำอีกหรือไม่ ก็มีข้อมูลยังไม่มากนัก แต่ข้อมูลจากต่างประเทศแสดงให้เห็นว่า ผู้กระทำความผิดร้ายแรงที่ได้รับการพักการลงโทษไปแล้วทำความผิดซ้ำค่อนข้างน้อย อย่างไรก็ตามก็นำเอาการลงโทษจำคุกมาเป็นนโยบายหลักในการปฏิบัติต่อผู้กระทำความผิด เรือนจำและทัณฑสถานคงจะมีที่ไม่เพียงพอสำหรับผู้ต้องโทษ



เป็นแน่ เพราะแม้ในปัจจุบันนี้ทั้งที่ราชการนำเอาวิธีการพักการลงโทษและลดวันต้องโทษ ตลอดจนการอภัยโทษมาใช้ จำนวนผู้ต้องโทษและต้องชังก็ยังมีล้นเรือนจำอยู่

1.3) ความแตกต่างในการใช้ดุลยพินิจในการลงโทษเพื่อยับยั้ง ถึงแม้การยับยั้งจะเป็นวัตถุประสงค์ของการลงโทษที่สำคัญประการหนึ่งในปัจจุบัน การบริหารการลงโทษเพื่อวัตถุประสงค์นี้ ก็ยังไม่บรรลุเป้าหมาย เพราะยังมีการลงโทษที่แตกต่างกันอยู่อีกมาก ทั้งนี้เพราะผู้พิพากษาที่ตัดสินคดี มีทัศนคติต่อการลงโทษไม่เหมือนกัน คือ บางคนอาจลงโทษเต็มตามที่ตามกฎหมาย แต่บางคนลงโทษสถานเบา ทั้งนี้เป็นความผิดฐานเดียวกัน ซึ่งไม่เป็นไปตามปรัชญาของสำนักคลาสสิกที่ว่า การลงโทษต้องเหมาะสมกับอาชญากรรม คือ ให้ผู้กระทำความผิดได้รับความเจ็บปวดหรือความสูญเสีย มากกว่าหรือเท่ากับผู้เสียหาย สำหรับในประเทศไทยระบบควบคุมการใช้ดุลยพินิจของผู้พิพากษา เช่น ยึดอวกที่ศาลต่าง ๆ ใช้ ก็อาจเป็นกฎเกณฑ์ที่ช่วยลดความแตกต่างในโทษที่ผู้พิพากษาแต่ละคนจะกำหนดได้ นอกจากนี้ ในปัจจุบันในบางประเทศ การที่ศาลสั่งให้พนักงานควบคุมประพฤติสืบเสาะข้อเท็จจริงเกี่ยวกับจำเลยแล้วทำรายงานเสนอต่อศาล ก็จะมีผลต่อการที่ศาลจะใช้ดุลยพินิจได้อย่างเหมาะสม ตลอดจนแตกต่างกันน้อยด้วย

1.4) ผลของการลงโทษเพื่อยับยั้ง ข้อที่ควรพิจารณาเกี่ยวกับการลงโทษเพื่อเป็นการยับยั้ง คือ ถ้าการลงโทษเพื่อยับยั้งจะมีผลยาวนานเพียงไร การข่มขู่ว่าจะลงโทษต้องได้รับการสนับสนุนจากการลงโทษจริง ๆ ซึ่งจะทำให้ผู้ลงโทษสูญเสียความเป็นสมาชิกของสังคมที่เขาสังกัดอยู่ และเมื่อเป็นเช่นนี้ การลงโทษก็จะมีผลในการยับยั้งผู้ที่ประกอบอาชญากรรมเป็นอาชีพอันใด อย่างไรก็ดี ตามความคิดของจอห์นสัน (Elmer H. Johnson) อาชญากรรมประเภทหนึ่งซึ่งเกิดจากอารมณ์ เช่น การฆ่าผู้อื่น การทำร้ายร่างกายบาดเจ็บสาหัส และการข่มขืนกระทำชำเรา ไม่อาจห้ามมิให้เกิดขึ้นโดยวิธีการลงโทษแบบยับยั้ง เพราะฉะนั้นไม่ว่าจะเพิ่มโทษสูงเท่าไรและรุนแรงเพียงไร ก็จะมีผลต่อการยับยั้งอาชญากรรมประเภทนี้น้อยมาก แต่อาชญากรรมประเภทอื่น เช่น การปล้นทรัพย์ การลักขโมย การลักทรัพย์ ซึ่งผู้กระทำโดยมุ่งหวังต่อผลที่คิดไว้ การลงโทษอาชญากรรมประเภทนี้อาจรุนแรงจะมีผลในการยับยั้งได้

(2) ปรัชญาที่มุ่งต่อการแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำความผิด ปรัชญาที่มุ่งต่อการแก้ไขฟื้นฟูนี้ เน้นการแก้ไขฟื้นฟูมากกว่าการลงโทษและสนับสนุน วิธีการปฏิบัติต่อผู้กระทำความผิดเป็นรายบุคคล ตลอดจนชี้ให้เห็นว่าอาชญากรรมเป็นผลของความบกพร่องที่มีมาแต่กำเนิด ความไม่สมดุลทางอารมณ์ ความผิดปกติทางจิต แรงกดดันฝ่ายต่ำ ความขัดแย้งระหว่างอีโกและซูเปอร์อีโก หรือผลของการให้การศึกษาอบรมในทางที่ผิด ตามปรัชญานี้ วิธีแก้ไขที่ตั้งอยู่บนพื้นฐานทางวิทยาศาสตร์จะถูกนำมาใช้ในการแก้ไขฟื้นฟู เพื่อลดอาชญากรรมในอนาคต (กิตติพงษ์ กิตยารักษ์, 2549: 55)

ปรัชญาของการแก้ไขฟื้นฟู เพื่อลดอาชญากรรมในอนาคตแอนเซล (Marc Ancel) มีวิวัฒนาการมาจากความคิดมากมายหลายอย่างที่อยู่เลยการลงโทษเพื่อเป็นการลงโทษความคิดประการหนึ่งก็คือว่า การคุ้มครองสังคมจากอาชญากรรม จำต้องมีการกระทำที่นอกเหนือไปจากการทำให้ผู้กระทำความผิดรู้สึกสำนึกในความผิด อีกความคิดหนึ่งเสนอว่า การลดพฤติกรรมที่ผิดกฎหมายของอาชญากรเป็นสิ่งที่พึงปรารถนา และอาจทำได้โดยให้การศึกษาเสียใหม่ ประการสุดท้ายความคิดในทางมนุษยธรรมก่อให้เกิดแนวความคิดในการปฏิบัติต่อผู้กระทำความผิดอย่างมีมนุษยธรรม

อย่างไรก็ดี โดยแท้จริงแล้วปรัชญาที่มุ่งต่อการแก้ไขฟื้นฟูนี้เป็นปรัชญาของนักอาชญาวิทยาสำนักโปซิตีฟ ซึ่งเป็นสำนักที่ศึกษาอาชญากรรม โดยวิธีการทางวิทยาศาสตร์ที่มีซีซาร์ ลอมโบโรโซ (Cesare Lombroso, 1836-1909) เป็นผู้นำ ตามแนวความคิดของสำนักนี้ การศึกษาโดยวิธีการทางวิทยาศาสตร์เท่านั้นจะทำให้สามารถค้นพบว่าสาเหตุของอาชญากรรมได้ หลักการแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำความผิดของสำนักนี้เป็นหลักการที่มีพื้นฐานมาจากการศึกษาโดยวิธีการทางวิทยาศาสตร์ การวิเคราะห์ผู้กระทำความผิดเป็นรายบุคคลจะช่วยให้กำหนดได้ว่าผู้กระทำความผิดเป็นรายบุคคลจะช่วยให้กำหนดได้ว่าผู้กระทำความผิดคนนั้นกระทำความผิดด้วยสาเหตุอะไร และแก้ไขที่สาเหตุนั้น อนึ่ง เนื่องจากสำนักนี้เกิดขึ้นเมื่อวิทยาศาสตร์ชีวภาพมีอิทธิพลต่อผู้มีการศึกษาในสมัยนั้น สำนัก Positive จึงอาศัยวิธีการและกระบวนการทางการแพทย์ในการแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำความผิด และเมื่อวิชาการทางการแพทย์ได้แยกออกเป็นสาขาเฉพาะต่าง ๆ เพื่อบำบัดรักษาเฉพาะโรค การแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำความผิดและผู้ที่มีปัญหาทางสังคมอื่น ๆ ก็มีแนวโน้มที่จะแยกออกเป็นเฉพาะสาขาด้วย อย่างไรก็ตาม ปรัชญาที่มุ่งต่อการแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำความผิด วิธีการแก้ไขแบ่งออกเป็น 2 ประเภทใหญ่ ๆ คือ

2.1) การแก้ไขเป็นรายบุคคล วัตถุประสงค์ของการแก้ไขเป็นรายบุคคลก็คือ การทำให้ผู้รับการแก้ไขรับเอาการควบคุมต่าง ๆ ของสังคม เพื่อนำไปเปลี่ยนแปลงบุคลิกภาพ ความเชื่อ หรือแรงจูงใจต่าง ๆ เพื่อว่าผู้รับการแก้ไขจะละเว้นจากการประกอบอาชญากรรมโดยสมัครใจ พฤติกรรมของคนเกิดขึ้นจากการสนองตอบต่อสิ่งเร้าทางสิ่งแวดล้อม หรือภายในตนเอง ซึ่งทั้งสิ่งเร้าและการสนองตอบต่อสิ่งเร้านี้ เชื่อกันว่าอาจควบคุมโรคต่าง ๆ การแก้ไขเป็นรายบุคคลนี้ใช้กระบวนการความสัมพันธ์ระหว่างบุคคลแบบหนึ่งต่อหนึ่ง เช่นเดียวกับความสัมพันธ์ระหว่างลูกศิษย์กับครู หรือระหว่างนักจิตวิทยา คลินิกกับคนไข้ที่กำลังอยู่ในระหว่างการวิเคราะห์หาสาเหตุ ความสัมพันธ์แบบหนึ่งต่อหนึ่งที่ถูกนำมาประยุกต์ใช้กับผู้กระทำความผิดในชุมชน หรือในทัณฑสถานบำบัด และเชื่อกันว่าผู้กระทำความผิดได้เตรียมพร้อมที่จะยอมรับเอาบริการต่าง ๆ จากผู้เชี่ยวชาญตั้งแต่การวิเคราะห์ปัญหาไปจนถึงกระบวนการแก้ไขฟื้นฟู

วิธีการแก้ไขฟื้นฟูเป็นรายบุคคลที่สำคัญ ได้แก่ วิธีการให้คำปรึกษาแนะนำทางจิต วิธีการให้คำปรึกษาแนะนำแบบนี้มีอยู่มากมายหลายอย่างที่ผู้ใช้โดยผู้เชี่ยวชาญอื่น ๆ นอกเหนือไปจากนักจิตวิทยาและจิตแพทย์ ยกตัวอย่างเช่น ครูเป็นผู้ให้คำปรึกษาแนะนำทางจิตในโรงเรียนเพราะเหตุว่าโรงเรียนจะต้องแก้ไขปัญหามากมายหลายชนิด เช่น อุบัติเหตุบนท้องถนน ครอบครัวยุคใหม่ ความผิดปกติทางเพศและความผิดปกติทางสมอง เป็นต้น หรือการอบรมศีลธรรมตามแนวทางของพุทธศาสนาเป็นวิธีการที่สำคัญในการอบรมจิตใจผู้ต้องโทษทั้งที่เป็นเด็กและเยาวชน ตลอดจนผู้ใหญ่ในสถานฝึกอบรมและเรือนจำต่าง ๆ ในประเทศไทย หรือการจัดให้มีการเล่นเพื่อความบันเทิง เช่น การกีฬา ก็เป็นที่ยอมรับกันว่าเป็นวิธีการแก้ไขพฤติกรรมของผู้กระทำความผิดได้อีกอย่างหนึ่ง

สำหรับวิธีการให้คำปรึกษาแนะนำทางจิตที่ใช้โดยนักจิตวิทยาและจิตแพทย์ เน้นความสามารถของผู้แก้ไขในการที่จะแก้ไขปัญหาของผู้รับการแก้ไข ซึ่งก็มีอยู่มากมายหลายวิธีการ โดยเฉพาะที่เกี่ยวกับบทบาทของผู้แก้ไข บทบาทของผู้รับการแก้ไข และลักษณะของความสัมพันธ์ที่ประสงค์จะให้เกิดขึ้นระหว่างผู้แก้ไขกับผู้รับการแก้ไข สำหรับบทบาทของผู้แก้ไขจากรายงานของผู้เชี่ยวชาญหลายคน มีทั้งที่ชัดเจนและไม่ชัดเจน มีทั้งให้ความอบอุ่นใจและการไม่ให้ความอบอุ่นใจแก่ผู้รับการแก้ไข มีทั้งให้ผู้รับการแก้ไขระลึกถึงสิ่งที่เกิดขึ้นกับตัวเองในอดีตและให้ผู้รับการแก้ไขค้นหา

ทางแก้ไขปัญหในปัจจุบัน และการเน้นให้ผู้รับการแก้ไขเกิดสติปัญญามองเห็นปัญหาของเขาได้นอกจากนี้ยังมีวิธีการสนับสนุนที่จะช่วยเหลือผู้รับการแก้ไขด้วยวิธีการชักจูงใจ ให้คำแนะนำให้ผ่อนคลายความตึงเครียด และให้ความมั่นใจ วิธีการแก้ไขเหล่านี้มุ่งที่จะให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในบุคลิกภาพของผู้รับการแก้ไขอย่างถาวร

2.2) การแก้ไขแบบกลุ่มนักทฤษฎีที่เกี่ยวกับวิธีการแก้ไขแบบกลุ่ม มองปัญหาอาชญากรรมว่าเป็นเรื่องที่เกิดจากอิทธิพลของกลุ่ม การที่บุคคลจะประกอบอาชญากรรมไม่ใช่สืบเนื่องมาจากโครงสร้างทางบุคลิกภาพแต่อย่างเดียว แต่เป็นผลของการที่บุคคลผูกพันอยู่กับกลุ่มต่าง ๆ ที่มีทัศนคติ ความเชื่อ และคุณค่าเกี่ยวกับอาชญากรรมด้วย เป็นที่ยอมรับกันว่า บุคลิกภาพของคนโดยทั่วไปได้มาจากความสัมพันธ์ทางสังคมในแต่ละสังคม ในทำนองเดียวกัน กลุ่มก็มีส่วนร่วมสร้างคุณลักษณะอุปนิสัยให้แก่สมาชิกในกลุ่มไม่น้อย เช่น ในเรื่องการแสดงออกในทางก้าวร้าวหรือในการให้ความร่วมมือ อาชญากรรมก็อาจเกิดขึ้นได้เมื่อบุคคลได้รับความพอใจจากการเข้าร่วมในกิจกรรมของกลุ่มที่มุ่งไปในทางนั้น และในทำนองเดียวกันอิทธิพลของกลุ่มก็อาจชักจูงบุคคลให้ออกห่างจากการประกอบอาชญากรรมได้ด้วยเช่นกัน (กิตติพงษ์ กิตยารักษ์, 2544: 57-58) ดังนั้น ทฤษฎีการแก้ไขแบบกลุ่ม มีอยู่ 2 ทฤษฎีด้วยกัน คือ

2.2.1) ทฤษฎีที่ใช้กลุ่มเป็นเครื่องมือ วัตถุประสงค์ของวิธีการนี้ก็คือ การแสวงหาความช่วยเหลือเพื่อสนับสนุนพฤติกรรมที่ต้องการ โดย (1) บรรทัดฐานของกลุ่มและ (2) ความต้องการความช่วยเหลือจากกลุ่มของสมาชิกกลุ่มแต่ละคน เป้าหมายของวิธีการนี้ก็คือ ต้องการจะเปลี่ยนแปลงผู้มีพฤติกรรมเบี่ยงเบนให้กลายเป็นผู้มีพฤติกรรมไม่เบี่ยงเบน โดยรับเข้าเป็นสมาชิกของกลุ่มที่มีพฤติกรรมที่ไม่ต่อต้านสังคม กลวิธีของวิธีการแบบกลุ่มนี้ต้องการความรู้สึกผูกพันต่อกลุ่มอย่างมั่นคงของสมาชิก การที่กลุ่มสามารถรักษาความจงรักภักดีของสมาชิก ความสำคัญของบรรทัดฐานและคุณค่าของกลุ่มที่มีต่อสมาชิกและผู้ที่ยอมรับเข้าเป็นสมาชิกใหม่ การที่สมาชิกได้รับความพอใจและมีความนับถือตนเองจากการเป็นสมาชิก และการที่กลุ่มสามารถลงโทษสมาชิกของกลุ่มที่ฝ่าฝืนระเบียบของกลุ่มได้เป็นผลให้แก้ไขพฤติกรรมเบี่ยงเบนของสมาชิกได้ดี (กิตติพงษ์ กิตยารักษ์, 2544: 59)

2.2.2) ทฤษฎีที่ใช้กลุ่มเป้าหมายของการเปลี่ยนแปลง วัตถุประสงค์ของวิธีการนี้คือ เปลี่ยนแปลงวัฒนธรรมย่อยของกลุ่มที่เชื่อกันว่าเป็นบ่อเกิดของพฤติกรรมเบี่ยงเบนและนำกลุ่มออกไปสู่กลุ่มที่ไม่ต่อต้านสังคม เพราะเป็นที่เชื่อกันว่า พฤติกรรมเบี่ยงเบนมีที่มาจากวัฒนธรรมย่อยของกลุ่มและแบบของการเป็นผู้นำ เป็นต้น วิธีการที่นำมาใช้บางทีก็เป็นการจูงใจให้ผู้รับการแก้ไขหันมารับความเปลี่ยนแปลงที่จะเป็นประโยชน์ต่อเขา ในทางที่ตรงข้ามกับวัฒนธรรมย่อยของกลุ่มที่มีมาแต่เดิม เช่น กลุ่มของนักโทษอาจสร้างความเข้าใจดีกับกลุ่มเจ้าหน้าที่ของเรือนจำ โดยการยอมรับฟังความเห็นของกันและกัน

(3) ปรัชญาที่มุ่งต่อการให้ชุมชนเข้ามามีส่วนร่วมในกระบวนการยุติธรรม ปรัชญานี้แสดงให้เห็นถึงการยอมรับรู้ว่าการที่บุคคลกระทำความผิด ส่วนหนึ่งก็อาจเนื่องมาจากอิทธิพลของสภาพสิ่งแวดล้อมในชุมชน และชุมชนนั่นเองก็เป็นสถานที่ที่อดีตผู้ต้องโทษจะต้องกลับคืนไปหลังจากได้รับการแก้ไขฟื้นฟูแล้ว ถ้าชุมชนไม่ยอมรับอดีตผู้ต้องโทษ ตลอดจนไม่ให้โอกาสเขาให้มีส่วนร่วมในกิจกรรมต่าง ๆ ของชุมชน โอกาสที่เขาจะกลับตนเป็นพลเมืองดีของชุมชนก็คงจะเป็นไปได้ยาก เพราะฉะนั้นการที่ชุมชนยอมรับอดีตผู้ต้องโทษกลับคืนสู่ชุมชน และช่วยเหลือให้เขามีงานทำ ตลอดจน

ประกอบกิจกรรมอื่น ๆ จะทำให้เขาประพฤติ ปฏิบัติตนเป็นพลเมืองตัวอย่างรวดเร็วและถาวรในเรื่องปรัชญาที่มุ่งต่อการให้ชุมชนมีส่วนร่วมในกระบวนการยุติธรรมนี้ ผู้รู้ท่านหนึ่ง ได้แยกพิจารณา การมีส่วนร่วมของชุมชนออกเป็น 2 นัย คือ (1) การยอมรับผู้กระทำความผิดกลับคืนสู่ชุมชน และ (2) ผู้กระทำความผิดเป็นผู้รับบริการ (กิตติพงษ์ กิตยารักษ์, 2544 : 108-109)

3.1) การยอมรับผู้กระทำความผิดกลับคืนสู่ชุมชน ผู้กระทำความผิดเมื่อพ้นโทษแล้ว หรือได้รับการแก้ไขฟื้นฟูแล้ว ก็จะต้องกลับคืนไปสู่ชุมชนที่เขาเคยมีที่อยู่อาศัย การที่ชุมชนยินดีต้อนรับเขา กลับคืนย่อมเป็นการให้โอกาสเขาได้เข้าร่วมกิจกรรมของชุมชน เช่นเดียวกับสมาชิกของชุมชนคนอื่น ๆ เพราะฉะนั้นปรัชญาที่มุ่งต่อการให้ชุมชนมีส่วนร่วมในกระบวนการยุติธรรมมีข้อแตกต่างจากปรัชญาที่มุ่งต่อการลงโทษ และปรัชญาที่มุ่งต่อการแก้ไขฟื้นฟูที่ศึกษามาแล้ว 2 ประการ คือ

3.1.1) ปรัชญานี้เน้นการคงไว้หรือการยอมรับผู้กระทำความผิดให้เข้ามาร่วมประกอบกิจกรรมในชุมชนเช่นเดียวกับสมาชิกชุมชนคนอื่น ๆ คือถือว่าอดีตผู้ต้องโทษก็มีภาระที่จะต้องเคารพและปฏิบัติตามกฎหมายเพื่อรักษาประโยชน์ของตนเองและของชุมชนไว้ การที่อดีตผู้ต้องโทษ เลิกประพฤติกรรมที่ผิดกฎหมายได้จึงเป็นประโยชน์ต่อชุมชน อย่างไรก็ตามก็มีข้อสังเกตว่าการบังคับใช้กฎหมายดังกล่าวขึ้นอยู่กับ (1) ความถูกต้องของกฎหมาย และ (2) บรรทัดฐานทางกฎหมายเข้ากันได้กับศีลธรรมและสังคมจิตวิทยาที่ผูกพันมวลสมาชิกของชุมชนเข้าด้วยกัน นอกจากนี้ก็ยังเป็นที่ยอมรับกันว่าชุมชนไม่มีเจ้าพนักงานตำรวจเพียงพอที่จะคอยควบคุมสอดส่องดูแลอดีตผู้ต้องโทษได้อย่างใกล้ชิดและอย่างต่อเนื่อง โดยการใช้อำนาจบังคับอย่างเดียว เพราะฉะนั้นการยอมรับเอาอดีตผู้ต้องโทษเข้ามาอยู่ในชุมชนโดยให้โอกาสเขาประกอบกิจกรรมต่าง ๆ จะเป็นการช่วยกระตุ้นให้อดีตผู้ต้องโทษยึดมั่นในบรรทัดฐานความประพฤติของชุมชนได้ดียิ่งกว่าการควบคุมสอดส่องดูแลของพนักงานควบคุมประพฤติ หรือพนักงานพักการลงโทษ

3.1.2) ปรัชญานี้มองเห็นว่างานยุติธรรมทางอาญาเป็นงานอย่างหนึ่งของชุมชน ในฐานะเป็นสถาบันและระบบงานที่ให้บริการดังกล่าวมาแล้วในเรื่องระบบงานยุติธรรมในฐานะเป็นระบบงานย่อยของชุมชนนี้จะต้องทำงานผสมผสานกับสถาบันอื่น ๆ ในชุมชน อาทิ สถาบันครอบครัว สถาบันการศึกษา สถาบันเศรษฐกิจ สถาบันการเมือง และสถาบันศาสนา สถาบันต่าง ๆ เหล่านี้เป็นสถาบันที่ขัดเกลาหรืออบรมบ่มนิสัยคนในสังคมโดยวิธีการควบคุมแบบไม่เป็นทางการ การให้อดีตผู้ต้องโทษมีส่วนร่วมในกิจกรรมของชุมชน เปิดโอกาสให้หน่วยงานยุติธรรมมีเหตุผลที่จะสอดแทรกงานของตนเข้าไปในเครือข่ายของสถาบันอื่น ๆ ในชุมชนด้วย การที่หน่วยงานยุติธรรมมีเหตุผลที่จะสอดแทรกงานของตนเข้าไปในเครือข่ายงานของสถาบันอื่น ๆ ในชุมชนด้วย การที่หน่วยงานยุติธรรมขยายขอบเขตงานของตนออกไปจากการควบคุมอาชญากรรม จะทำให้กิจกรรมผสมผสานกับกิจกรรมของสถาบันอื่น ๆ ในสังคมที่มีขอบข่ายบริการกว้างขวาง การป้องกันอาชญากรรมก็ดี การควบคุมอาชญากรรมก็ดี และการแก้ไขพฤติกรรมที่ผิดกฎหมายก็ดี ก็จะต้องใช้บริการของสถาบันต่าง ๆ เหล่านี้ด้วยเช่นกัน (กิตติพงษ์ กิตยารักษ์, 2544 : 92-93)

หน่วยงานต่าง ๆ มีแนวโน้มที่จะเป็นหน่วยงานแก้ไขปัญหาสังคมเฉพาะด้าน หรือในการให้บริการเฉพาะอย่างแก่ผู้รับบริการ อย่างไรก็ตามก็เป็นที่เห็นได้ค่อนข้างชัดเจนว่า (1) ปัญหาสังคมต่าง ๆ มากมายเกิดขึ้นมาจากสภาวะอย่างเดียวกัน (2) จุดอ่อนของปรัชญาที่มุ่งต่อการแก้ไขฟื้นฟูก็เป็นจุดอ่อนของการแก้ไขแบบอื่นด้วย และ (3) ค่าใช้จ่ายของบริการที่จำเป็นแต่ซ้ำซ้อนกันมีมากเกินไป

ทรัพยากรทางการเงินของชุมชนท้องถิ่นจะอำนวยให้ ซึ่งปัญหานี้ได้กระตุ้นให้วงการที่ไม่เกี่ยวข้องกับ อาชญากรรมโดยตรง มีการประสานงานด้านบริการต่าง ๆ มากยิ่งขึ้น สำหรับองค์การที่เกี่ยวกับงาน ยุติธรรม เมื่อเข้าใจในเรื่องนี้ก็ทำให้มีโอกาสที่จะนำเอา Concept ของงานยุติธรรมในฐานะเป็น ระบบงานย่อยของชุมชนมาบรรจุไว้ในนโยบายงานยุติธรรมทางอาญามากยิ่งขึ้น

การให้ชุมชนเข้ามามีส่วนร่วมในกระบวนการยุติธรรมนี้ มีทฤษฎีที่นำมาใช้อธิบายทฤษฎี หนึ่งคือ ทฤษฎีปฏิสัมพันธ์ระหว่างกัน (Interactive theory) การแพร่กระจายและการลดลงของ อาชญากรรมในชุมชนก็อาจเกิดขึ้นจากปฏิสัมพันธ์ระหว่างบุคคลทั้งหมดภายใต้ข้อบังคับและแบบแผน ทางสังคมจิตวิทยาของชุมชน ทฤษฎีนี้เน้นกระบวนการ คือ การที่บุคคลจะประกอบอาชญากรรมหรือ มีพฤติกรรมแปลก ๆ อาจสืบเนื่องมาจากความสัมพันธ์กับบุคคลอื่น ๆ การที่ผู้ต้องโทษแต่ละคนมีชีวิต ที่แปลกแตกต่างกันไป อาจทำให้การแก้ไขฟื้นฟูทำได้ยาก แต่การรู้ปัญหาเช่นนั้นเป็นสิ่งสำคัญที่จะชัก จูงให้อดีตผู้ต้องโทษเข้าใจว่าการควบคุมตนเองเป็นวิธีการที่จะทำให้คนอื่นหันมาช่วยเหลือ พวกเขาให้ ประสบความสำเร็จในสิ่งที่พวกเขาต้องการ

อย่างไรก็ดี การเป็นสมาชิกของชุมชนจะเกิดขึ้นได้ก็ต่อเมื่อมีการยอมรับซึ่งกันและ กัน การที่อดีตผู้ต้องโทษจะได้รับการยอมรับจากชุมชนให้เป็นสมาชิกนั้น อาจได้มาจากการแก้ไขฟื้นฟู แต่วิธีการที่ดีที่สุดก็คือ การปฏิสัมพันธ์กับสมาชิกของชุมชนตามปกติในชุมชนนั่นเอง นอกจากนี้การ แก้ไขฟื้นฟูแบบอาศัยซึ่งกันและกันจะเน้นหน้าที่ที่มีต่อกันและกัน รวมถึงการเคารพนับถือกันระหว่าง ผู้แก้ไขกับผู้รับการแก้ไข ตามปรัชญาที่มุ่งต่อการแก้ไขฟื้นฟู การอาศัยซึ่งกันและกันเกิดขึ้นระหว่าง บุคคล 2 คน คือ ผู้แก้ไขและผู้รับการแก้ไข แต่ถ้าการอาศัยซึ่งกันและกันจะมีความหมายภายหลังจาก ที่ผู้กระทำความผิดกลับคืนสู่ชุมชน การกระทำดังกล่าวนั้นจะต้องขยายออกไปถึงชุมชนด้วย ดังนั้น การ อาศัยซึ่งกันและกันจึงขึ้นอยู่กับ (1) ความสามารถของผู้กระทำความผิดที่จะพัฒนาและรักษา ความเป็น เพื่อนกับสมาชิกคนอื่นของชุมชน และ (2) ชุมชนที่รับตัวผู้กระทำความผิดจะต้องแสดง ความจริงใจใน การรับผู้กระทำความผิดเป็นสมาชิกของชุมชน

3.2) ผู้กระทำความผิดเป็นผู้รับบริการ นอกจากการยอมรับผู้กระทำความผิดกลับคืนสู่ ชุมชนแล้ว ความหมายอีกประการหนึ่งของการมีส่วนร่วมของชุมชน หมายถึงการให้บริการแก่ผู้กระทำ ความผิด ในความหมายนี้หน่วยงานยุติธรรมทางอาญาจะเข้ามามีส่วนร่วมในการให้บริการด้วย อย่างไร ก็ดีอาชญากรรมและประเภทของอาชญากรรม ตลอดจนปัญหาสังคมอื่น ๆ เช่น สุขภาพจิต ความ ยากจน ความอ่อนด้อยทางการศึกษา และโอกาสทางเศรษฐกิจที่ไม่เหมาะสม อาจมีผลมาจากอิทธิพล ของลักษณะทางภูมิศาสตร์ของชุมชน ในการแก้ไขปัญหาล่าช้ามีแนวโน้มที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องแต่ละ หน่วยงาน จะแก้ไขปัญหาล่าช้าแยกจากกัน โดยแท้จริงแล้วปัญหาล่าช้ามีความเชื่อมโยงกัน และ ในทางปฏิบัติ โดยเฉพาะอย่างยิ่งเจ้าหน้าที่ของหน่วยงานหนึ่ง จะพบว่า เจ้าหน้าที่ของอีกหน่วยงาน หนึ่ง ก็พยายามแก้ไขปัญหาล่าช้าเดียวกันของผู้รับบริการคนเดียวกัน บทเรียนที่ได้รับจากการแก้ไขปัญหาล่าช้าหนึ่งตามปกติมักจะก่อให้เกิดความเข้าใจในปัญหาอีกปัญหาหนึ่ง การให้ความรู้แก่ประชาชนเกี่ยวกับ กระบวนการยุติธรรม การให้ความสงเคราะห์กับบุคคลที่ต้อง เข้ามาเกี่ยวข้อง ตลอดจนการคุ้มครอง สิทธิเสรีภาพและผลประโยชน์ของประชาชนตามกฎหมาย (กิตติพงษ์ กิตยารักษ์, 2544 : 79)

## 2.4 กฎหมายที่เกี่ยวกับการแข่งรถในทาง

มาตรา 4 ในพระราชบัญญัตินี้

(1) “การจราจร” หมายความว่า การใช้ทางของผู้ขับขี่ คนเดินเท้า หรือคนที่จูง ชี หรือไล่ต้อนสัตว์

(2) “ทาง” หมายความว่า ทางเดินรถ ช่องเดินรถ ช่องเดินรถประจำทาง ไหล่ทาง ทางเท้า ทางข้าม ทางร่วมทางแยก ทางลาด ทางโค้ง สะพาน และลานที่ประชาชนใช้ในการจราจรและให้หมายความรวมถึงทางส่วนบุคคลที่เจ้าของยินยอมให้ประชาชนใช้ในการจราจรหรือที่เจ้าพนักงานจราจรได้ประกาศให้เป็นทางตามพระราชบัญญัตินี้ด้วย แต่ไม่รวมไปถึงทางรถไฟ

(3) “ทางเดินรถ” หมายความว่า พื้นที่ที่ทำไว้สำหรับการเดินรถไม่ว่าในระดับพื้นดินใต้ หรือเหนือพื้นดิน

(4) “ช่องทางเดินรถ” หมายความว่า ทางเดินรถที่จัดแบ่งเป็นช่องสำหรับการเดินรถ โดยทำเครื่องหมายเป็นเส้นหรือแนวแบ่งเป็นช่องไว้

(5) “ช่องเดินรถประจำทาง” หมายความว่า ช่องเดินรถที่กำหนดให้เป็นช่องเดินรถสำหรับรถโดยสารประจำทางหรือรถบรรทุกคนโดยสารประเภทที่อธิบดีกำหนด

(6) “ทางเดินรถทางเดียว” หมายความว่า ทางเดินรถใดที่กำหนดให้ผู้ขับขี่รถขับไปทิศทางเดียวกันตามเวลาที่เจ้าพนักงานจราจรกำหนด

(7) “ขอบทาง” หมายความว่า แนวริมของทางเดินรถ

(8) “ไหล่ทาง” หมายความว่า พื้นที่ที่ต่อจากขอบทางออกไปทางด้านข้าง ซึ่งยังมิได้จัดทำเป็นทางเท้า

(9) “ทางร่วมทางแยก” หมายความว่า พื้นที่ที่ทางเดินรถตั้งแต่สองสายตัดผ่านกัน รวมบรรจบกัน หรือติดกัน

(10) “วงเวียน” หมายความว่า ทางเดินรถที่กำหนดให้รถเดินรอบเครื่องหมายจราจรหรือสิ่งก่อสร้างขึ้นในทางร่วมทางแยก

(11) “ทางเท้า” หมายความว่า พื้นที่ที่ทำไว้สำหรับคนเดิน ซึ่งอยู่ข้างใดข้างหนึ่งของทาง หรือทั้งสองข้างของทาง หรือส่วนที่อยู่ชิดขอบทางซึ่งใช้เป็นที่สำหรับคนเดิน

(12) “ทางข้าม” หมายความว่า พื้นที่ที่ทำไว้สำหรับให้คนเดินเท้าข้ามทางโดย ทำเครื่องหมายเป็นเส้นหรือแนวหรือตอกหมุดไว้บนทางและให้หมายความรวมถึงพื้นที่ที่ทำให้คนเดินเท้าข้ามไม่ว่าในระดับใต้หรือเหนือพื้นดินด้วย

(13) “เขตปลอดภัย” หมายความว่า พื้นที่ในทางเดินรถที่มีเครื่องหมายแสดงไว้ให้เห็นชัดเจนตลอดเวลา สำหรับให้คนเดินเท้าข้ามทางหยุดรอหรือให้คนที่ขึ้นหรือลงรถหยุดรอก่อนจะข้ามทางต่อไป

(14) “ที่คับขัน” หมายความว่า ทางที่มีการจราจรพลุกพล่านหรือมีสิ่งกีดขวางหรือในที่ซึ่งมองเห็นหรือทราบได้ล่วงหน้าว่าอาจเกิดอันตรายหรือความเสียหายแก่รถหรือคนได้ง่าย

(15) “รถ” หมายความว่า ยานพาหนะทางบกทุกชนิด เว้นแต่รถไฟและรถราง

(16) “รถยนต์” หมายความว่า รถที่มีล้อตั้งแต่สามล้อและเดินด้วยกำลังเครื่องยนต์ ยกเว้นรถที่เดินบนราง

(17) “รถจักรยานยนต์” หมายความว่า รถที่เดินด้วยกำลังเครื่องยนต์กำลังไฟฟ้า หรือพลังงานอื่น และมีล้อไม่เกินสองล้อ ถ้ามีพ่วงข้างมีล้อเพิ่มอีกไม่เกินหนึ่งล้อ

(18) “รถจักรยาน” หมายความว่า รถที่เดินด้วยกำลังของผู้ขับขี่ที่มีใช้เป็นการลากเข็น

- (19) “รถฉุกเฉิน” หมายความว่า รถดับเพลิง และรถพยาบาลของราชการบริหารส่วนกลาง ราชการบริหารส่วนภูมิภาค และราชการบริหารส่วนท้องถิ่น หรือรถอื่นที่ได้รับอนุญาตจากอธิบดีให้ใช้ไฟสัญญาณแสงสว่างวาบ หรือให้ใช้เสียงสัญญาณไซเรน หรือเสียงสัญญาณอย่างอื่นตามที่กำหนดให้
- (20) “รถบรรทุก” หมายความว่า รถยนต์ที่สร้างขึ้นเพื่อใช้บรรทุกสิ่งของหรือสัตว์
- (21) “รถบรรทุกโดยสาร” หมายความว่า รถยนต์ที่สร้างขึ้นเพื่อใช้บรรทุกคนโดยสารเกินเจ็ดคน
- (22) “รถโรงเรียน” หมายความว่า รถบรรทุกคนโดยสารที่โรงเรียนใช้รับส่งนักเรียน
- (23) “รถโดยสารประจำทาง” หมายความว่า รถบรรทุกคนโดยสารที่เดินตามทางที่กำหนดไว้ และเรียกเก็บค่าโดยสารเป็นรายคน ตามอัตราที่วางไว้เป็นระยะทางหรือตลอดทาง
- (24) “รถแท็กซี่” หมายความว่า รถยนต์ที่ใช้รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน
- (25) “รถลากจูง” หมายความว่า รถยนต์ที่สร้างขึ้นเพื่อใช้สำหรับลากจูงรถหรือเครื่องมือ การเกษตรหรือเครื่องมือการก่อสร้าง โดยตัวรถนั้นเองมิได้ใช้สำหรับบรรทุกคนหรือสิ่งของ
- (26) “รถพ่วง” หมายความว่า รถที่เคลื่อนที่ไปโดยใช้รถอื่นลากจูง
- (27) “มาตรแท็กซี่” หมายความว่า เครื่องแสดงอัตราและค่าโดยสารของรถแท็กซี่โดยอาศัย เกณฑ์ระยะทางหรือเวลาการใช้รถแท็กซี่หรือโดยอาศัยทั้งระยะทางและเวลาการใช้รถแท็กซี่
- (28) “ผู้ขับขี่” หมายความว่า ผู้ขับรถ ผู้ประจำเครื่องอุปกรณ์การขนส่งตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่ง ผู้ลากเชิ้นยานพาหนะ
- (29) “คนเดินเท้า” หมายความว่า คนเดิน และให้รวมตลอดถึงผู้ใช้เก้าอี้ล้อสำหรับคนพิการหรือรถสำหรับเด็กด้วย
- (30) “เจ้าของรถ” หมายความว่า ผู้มีรถไว้ในครอบครองด้วย
- (31) “ผู้เก็บค่าโดยสาร” หมายความว่า ผู้ซึ่งรับผิดชอบในการเก็บค่าโดยสารและผู้ดูแลคนโดยสารที่อยู่ประจำรถบรรทุกทุกคนโดยสาร
- (32) “ใบอนุญาตขับขี่” หมายความว่า ใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ ใบอนุญาตสำหรับคนขับรถตามกฎหมายว่าด้วยรถจักรยานยนต์ ใบอนุญาตขับขี่ตามกฎหมายว่าด้วยล้อเลื่อน และใบอนุญาตผู้ประจำเครื่องอุปกรณ์การขนส่งตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่ง
- (33) “สัญญาณจราจร” หมายความว่า สัญญาณใด ๆ ไม่ว่าจะแสดงด้วยธงไฟ ไฟฟ้า มือแขน เสียงนกหวีด หรือด้วยวิธีอื่นใด สำหรับให้ผู้ขับขี่ คนเดินเท้าหรือคนที่จูง ชี หรือไล่ต้อนสัตว์ ปฏิบัติตามสัญญาณนั้น
- (34) “เครื่องหมายจราจร” หมายความว่า เครื่องหมายใด ๆ ที่ได้ติดตั้งไว้หรือทำให้ปรากฏในทางสำหรับผู้ขับขี่ คนเดินเท้า
- (35) “รัฐมนตรี” หมายความว่า รัฐมนตรีผู้รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้
- (36) “อธิบดี” หมายความว่า อธิบดีกรมตำรวจ
- (37) “เจ้าพนักงานจราจร” หมายความว่า ข้าราชการตำรวจชั้นสัญญาบัตรซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งให้เป็นเจ้าพนักงานจราจร
- (38) “พนักงานเจ้าหน้าที่” หมายความว่า ตำรวจซึ่งปฏิบัติหน้าที่ควบคุมการจราจร
- (39) “อาสาจราจร” หมายความว่า ผู้ซึ่งผ่านการอบรมตามหลักสูตรอาสาจราจร และได้รับแต่งตั้งจากอธิบดีให้ช่วยเหลือการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานเจ้าหน้าที่ตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้

(40) “ผู้ตรวจการ” หมายความว่า ผู้ตรวจการตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก และผู้ตรวจการตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์

### ข้อสังเกต

ในกรณีที่บทกฎหมายประสงค์จะให้ถ้อยคำบางคำมีความหมายเป็นพิเศษไปกว่าที่เข้าใจกันอยู่ในภาษาธรรมดา หรือภาษาเทคนิค หรือในทางวิชาการ กฎหมายจะได้กำหนดบทนิยาม (Definition) ไว้ เช่น คำว่า “ทางข้าม” ตามที่เข้าใจกันในภาษารวมหมายถึง ทางในระดับพื้นดินที่ทำไว้สำหรับให้คนเดินเท้าข้ามทางโดยทำเครื่องหมายเป็นเส้นหรือแนวบนทาง หรือที่คนทั่วไปรู้จักและเรียกว่าทางม้าลายนั่นเอง แต่พระราชบัญญัติจราจรทางบกได้บัญญัติบทนิยามไว้ ในมาตรา 4 (12) ว่า “ทางข้าม” หมายความว่า พื้นที่ทำไว้สำหรับให้คนเดินเท้าข้ามทางโดยทำเครื่องหมายเป็นเส้นหรือแนวหรือตอกหมุดไว้บนทางและให้หมายความรวมถึงพื้นที่ที่ทำให้คนเดินเท้าข้ามไม่ว่าในระดับใดหรือเหนือพื้นดินด้วย” ซึ่งแสดงว่าสำหรับพระราชบัญญัติจราจรทางบก คำว่า “ทางข้าม” มีความหมายกว้างกว่าที่เข้าใจกันตามภาษาธรรมดา นั่นคือยังหมายความรวมถึงพื้นที่ที่ทำให้คนเดินเท้าข้ามในระดับใต้ดิน เช่น อุโมงค์ใต้ดินสำหรับเดินลอดถนนพญาไทหน้าจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยหรือระดับเหนือพื้นดิน เช่น สะพานลอยสำหรับคนเดินข้ามทางต่าง ๆ อีกด้วย

ข้อควรคำนึงถึงอีกประการหนึ่งของการให้นิยามคำบางคำของกฎหมาย คือ บทนิยามของกฎหมายฉบับใดก็ใช้ได้เฉพาะกฎหมายฉบับนั้นเท่านั้น ทั้งนี้เพราะกฎหมายนั้นประสงค์จะให้ความหมายเป็นพิเศษกว่าถ้อยคำธรรมจึงบัญญัติบทนิยามไว้เป็นพิเศษ ดังนั้นจึงจะเอาไปใช้กับกฎหมายอื่นซึ่งมิได้มีความประสงค์เช่นนั้นมิได้

#### 2.4.1 พระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ.2522

บทบัญญัติในมาตรา 4 (1) แห่งพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ.2522 ได้ให้ความหมายของคำว่าจราจรไว้ว่า “การจราจร” หมายความว่า “การใช้ทางของผู้ขับขี่คนเดินเท้าหรือคนที่จูง ชี หรือไล่ต้อนสัตว์” จากความหมายของคำว่าจราจรนี้จะเห็นได้ว่ามีคำที่เข้ามาเกี่ยวข้องที่ต้องทำความเข้าใจต่อไปอีกหนึ่งคำคือคำว่า “ทาง” ซึ่งเป็นคำที่มีความสำคัญมาก เพราะบทบัญญัติต่าง ๆ ตามพระราชบัญญัติการจราจรทางบกที่จะกล่าวต่อไปทั้งหมดนี้จะใช้บังคับเฉพาะกรณีที่เกิดขึ้นใน “ทาง” เท่านั้น หากไม่ใช่ “ทาง” แล้ว ก็ไม่ใช่เรื่องของการจราจรที่พระราชบัญญัติการจราจรทางบกจะก้าวล่วงไปใช้บังคับได้ บทวิเคราะห์ศัพท์ในมาตรา 4 ของพระราชบัญญัตินี้ได้ให้ความหมายของคำว่าทางไว้ว่า “ทาง” หมายความว่า “ทางเดินรถ ช่องเดินรถ ช่องเดินรถประจำทาง ไหล่ทาง ทางเท้า ทางข้าม ทางร่วม ทางแยก ทางลาด ทางโค้ง สะพาน และลานที่ประชาชนใช้ในการจราจร และให้หมายความรวมถึงทางส่วนบุคคลที่เจ้าของยินยอมให้ประชาชนใช้ในการจราจร หรือที่เจ้าพนักงานจราจรได้ประกาศให้เป็นทางตามพระราชบัญญัตินี้ด้วย แต่ไม่รวมไปถึงทางรถไฟ”

ช่องทางเดินรถและที่จอดรถตามศูนย์การค้า หรือห้างสรรพสินค้าต่าง ๆ นั้น ถ้าถือตามคำจำกัดความดังกล่าว ก็ย่อมถือเป็นทางตามกฎหมายจราจรเพราะมีที่จอดรถจัดไว้เป็นส่วนสัดส่วน มีทางเดินรถ มีช่องทางเดินรถสำหรับผู้ขับขี่รถเข้าออก หยุด จอดได้อย่างทางโดยทั่วไป ประการสำคัญเจ้าของศูนย์การค้าที่ยินยอมให้ประชาชนใช้ในการจราจรเพื่อวัตถุประสงค์ในการค้าของตน ดังนั้นจึงถือเป็นทางที่อยู่ภายใต้บังคับพระราชบัญญัติการจราจรทางบก เหมือนทางสาธารณะทั่วไป



พระราชบัญญัติจัดระเบียบการจอดยานยนต์ในเขตเทศบาลและสุขาภิบาล พ.ศ.2503 แก้ไขเพิ่มเติมโดย (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2535 ออกใช้บังคับในเขตเทศบาลมหานครกรุงเทพ และเขตเทศบาลนครธนบุรีหรือกรุงเทพมหานครในปัจจุบัน ตั้งแต่วันที่ 14 เมษายน 2503 และให้ใช้ในเขตเทศบาลหรือสุขาภิบาลอื่น โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นราย ๆ ไป ความมุ่งหมายส่วนใหญ่ของพระราชบัญญัตินี้ก็เพื่อเรียกเก็บค่าธรรมเนียมการจอดยานยนต์ในเขตเทศบาลหรือสุขาภิบาล โดยให้นายกเทศมนตรี ประธานกรรมการสุขาภิบาลและพนักงานเทศบาลหรือสุขาภิบาล รวมทั้งพนักงานเจ้าหน้าที่ตามกฎหมายจราจรร่วมกันปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าว สังเกตว่ากฎหมายฉบับนี้เน้นเรื่องจอดรถและเก็บเงินค่าธรรมเนียมเข้าเทศบาลหรือสุขาภิบาลอย่างเดียว ส่วนการปฏิบัติตามกฎและควบคุมการจราจรยังคงเป็นเรื่องของเจ้าพนักงานจราจรและพนักงานเจ้าหน้าที่ตามกฎหมายจราจรทางบก เช่นเดิม จึงไม่เกี่ยวกับการจัดระบบจราจรแต่อย่างใด

ส่วนคำว่าทางเดินรถซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของทางนั้น บทบัญญัติในมาตรา 4 (3) ให้นิยามไว้ว่า “ทางเดินรถ หมายความว่าพื้นที่ที่ทำไว้สำหรับการเดินรถไม่ว่าในระดับพื้นดินใดหรือเหนือพื้นดิน”

สำหรับคำว่า “รถ” บทบัญญัติในมาตรา 4 (15) ก็ได้ให้นิยามไว้แล้วเช่นกันว่า “รถหมายความว่ายานพาหนะทางบกทุกชนิดเว้นแต่รถไฟและรถราง” จากนิยามของคำว่ารถเช่นนี้จึงทำให้รถม้า เกวียนเลื่อน รถขายกล้วยเตี้ยว รถขายไอศกรีม ต่างก็เป็นรถที่เมื่อนำมาใช้ในทางแล้วก็ต้องอยู่ภายใต้บังคับของกฎหมายจราจรนี้เช่นกัน

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 4445/2543 พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 4 (15) บัญญัตินิยามคำว่า “รถ” ไว้ว่า ยานพาหนะทางบกทุกชนิด เว้นแต่รถไฟและรถราง ทั้งตามพจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ.2525 กำหนดความหมายของคำว่า “ยาน” คือ เครื่องนำไปพาหนะต่าง ๆ เช่น รถ เกวียน เรือ คำว่า “พาหนะ” คือ เครื่องนำไป เครื่องขับเคลื่อน ยานต่าง ๆ มีรถและเรือ เป็นต้น เรียกว่ายานพาหนะกับกำหนดความหมายของคำว่า “ขับ” คือ บังคับให้เคลื่อนไป เช่น ขับรถ ขับเรือ ดังนี้ “รถเข็น” ของจำเลยเป็นเพียงวัสดุ อุปกรณ์ และเครื่องใช้ในการประกอบอาชีพขายโรตีมิใช่ใช้ด้วยเจตนามุ่งประสงค์ในอันที่จะขนเคลื่อนบุคคลหรือทรัพย์สินใดจากที่แห่งหนึ่งไปยังที่อีกแห่งหนึ่งในลักษณะของยานพาหนะ จึงมิใช่ “รถ” ตามความหมายที่บัญญัตินิยามไว้ดังกล่าว และย่อมไม่อยู่ในบังคับแห่งพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 78

รถที่จะนำมาใช้ในทางได้นั้นต้องเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในกฎหมาย กล่าวคือ ต้องเป็นรถที่มีสภาพมั่นคงแข็งแรง ไม่ทำให้เกิดอันตรายหรือเสื่อมเสียสุขภาพอนามัยแก่ผู้ใช้รถ คนโดยสารหรือประชาชนผู้ขับขี่ต้องจัดให้มีเครื่องยนต์ เครื่องอุปกรณ์หรือส่วนควบที่ครบถ้วนตามกฎหมาย ต้องติดแผ่นป้ายเลขทะเบียน แผ่นป้ายเครื่องหมายเลขทะเบียนหรือป้ายประจำรถ รถที่นำมาใช้ในทางเดินรถผู้ขับขี่ต้องแลเห็นทางพอกแก่ความปลอดภัย และต้องเป็นรถที่ไม่ทำให้เกิดเสียงอื้ออึงหรือมีสิ่งลากถูไปบนทางเดินรถ รถที่มีล้อหรือส่วนที่สัมผัสกับผิวทางที่ไม่ใช่ยางจะนำมาใช้ในทางเดินรถไม่ได้ เว้นแต่จะเป็นรถที่ได้รับยกเว้นตามที่กำหนดในกฎกระทรวงหรือได้รับอนุญาตจากเจ้าพนักงานจราจร และรถที่มีเครื่องยนต์ก่อให้เกิดก๊าซ ผุ่น คิววัน ละอองเคมี หรือเสียงเกินเกณฑ์ที่อธิบดีกรมตำรวจกำหนดจะนำมาใช้ในทางเดินรถไม่ได้เช่นกัน

การกระทำอันเป็นความผิดเกี่ยวกับเรื่องลักษณะของรถที่ใช้ในทาง มีดังนี้

1) ความผิดฐานนำรถที่มีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรง หรืออาจเกิดอันตราย หรืออาจทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยแก่ผู้ใช้ คนโดยสารหรือประชาชน ออกมาใช้ในทางเดินรถ (มาตรา 6 วรรคหนึ่ง)

2) ความผิดฐานไม่จัดให้รถที่ใช้ในทางเดินรถ มีเครื่องยนต์ เครื่องอุปกรณ์หรือส่วนควบที่ครบถ้วนและใช้การได้ดี (มาตรา 6 วรรคสอง)

มาตรา 6 ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่มีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรง หรืออาจเกิดอันตราย หรืออาจทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยแก่ผู้ใช้ คนโดยสารหรือประชาชนมาใช้ในทางเดินรถ

รถที่ใช้ในทางเดินรถ ผู้ขับขี่ต้องจัดให้มีเครื่องยนต์ เครื่องอุปกรณ์และหรือส่วนควบที่ครบถ้วนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ กฎหมายว่าด้วยการขนส่ง กฎหมายว่าด้วยล้อเลื่อน กฎหมายว่าด้วยรถลาก หรือกฎหมายว่าด้วยรถจ้ำง และใช้การได้ดี

สภาพของรถที่อาจทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยตามวรรคหนึ่ง และวิธีการทดสอบ ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

ความผิดฐานนำรถเข้าขบวนแห่ต่าง ๆ หรือนำรถมาใช้เฉพาะเพื่อการโฆษณาสินค้าหรือมหรสพที่แห่ หรือโฆษณาไปตามทางโดยไม่ได้รับอนุญาตจากเจ้าพนักงานจราจร (มาตรา 133)

มาตรา 133 รถที่เข้าขบวนแห่ต่าง ๆ หรือนำรถมาใช้เฉพาะเพื่อการโฆษณาสินค้า หรือมหรสพที่แห่ หรือโฆษณาไปตามทาง จะต้องได้รับอนุญาตจากเจ้าพนักงานจราจร เว้นแต่ขบวนแห่หรือการโฆษณานั้นเป็นของทางราชการ

รถที่ใช้โฆษณาสินค้าหรือมหรสพดังกล่าว ในวรรคหนึ่ง ถ้าเข้าขบวนแห่ที่ได้รับอนุญาตแล้วและในการอนุญาตนั้นได้ระบุรถที่ไว้ด้วยแล้ว รถนั้นไม่จำเป็นต้องได้รับอนุญาต

โทษ ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 133 ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าร้อยบาท (มาตรา 148)

**(1) พระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ.2522 แก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ 4 พ.ศ. 2535**

มาตรา 134 ห้ามมิให้ผู้ใดแข่งรถในทาง เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากเจ้าพนักงานจราจร

ห้ามมิให้ผู้ใดจัด สนับสนุน หรือส่งเสริมให้มีการแข่งรถในทาง เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากเจ้าพนักงานจราจร

หมายเหตุ ความเดิมในมาตรา 134 ถูกยกเลิกโดยมาตรา 16 แห่งพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522 (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535 และให้ใช้ความใหม่แทนดั่งที่พิมพ์ไว้

โทษ ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 134 ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหนึ่งเดือน หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

**(2) มาตรา 160 ทวิ แห่งพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ.2522**

บัญญัติไว้ว่า “ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 134 ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้น มีกำหนดไม่น้อยกว่าหนึ่งเดือน หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่”

บัญญัติไว้ว่า “ในกรณีที่ผู้ขับขี่ผู้ใดได้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ ให้ผู้บัญชาการตำรวจนครบาล ผู้บัญชาการตำรวจภูธร ผู้บังคับการตำรวจจราจร ผู้บังคับการตำรวจทางหลวง หรือผู้ซึ่งได้รับมอบอำนาจจากผู้ดำรงตำแหน่งดังกล่าวมีอำนาจสั่งยึดใบอนุญาตขับขี่ของผู้ผู้นั้นมีกำหนดครั้งละไม่เกินหกสิบวัน

ผู้สั่งยึดใบอนุญาตขับขี่ตามวรรคหนึ่งอาจบันทึกการยึดและคะแนนไว้ด้านหลังใบอนุญาตขับขี่ที่ถูกยึด และดำเนินการอบรม ทดสอบผู้ขับขี่ที่กระทำผิดซ้ำตั้งแต่สองครั้งภายในหนึ่งปี รวมทั้งสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ที่เสียคะแนนมากของผู้ขับขี่นั้น มีกำหนดครั้งละไม่เกินเก้าสิบวัน

การดำเนินการบันทึกคะแนน อบรม ทดสอบผู้ขับขี่ที่กระทำผิด และการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ ให้เป็นไปตามที่อธิบดีกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

ผู้ขับขี่ซึ่งถูกสั่งยึดใบอนุญาตขับขี่ตามวรรคหนึ่ง หรือถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ตามวรรคสอง มีสิทธิอุทธรณ์คำสั่งต่ออธิบดีภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่ถูกลงยึดหรือสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่

ให้อธิบดีวินิจฉัยอุทธรณ์ตามวรรคสี่ภายในสามสิบวันนับแต่วันที่รับคำอุทธรณ์ ถ้าไม่ได้วินิจฉัยชี้ขาดภายในเวลาดังกล่าว ให้ถือว่าอธิบดีวินิจฉัยไม่ให้ยึดใบอนุญาตขับขี่หรือไม่พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ตามคำอุทธรณ์ของผู้ขับขี่

คำวินิจฉัยของอธิบดีให้เป็นที่สุด”

### (3) มาตรา 161 แห่งพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ.2522

ในกรณีที่ผู้ขับขี่ผู้ใดได้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ ให้ผู้บัญชาการตำรวจนครบาล ผู้บัญชาการตำรวจภูธร ผู้บังคับการตำรวจจราจร ผู้บังคับการตำรวจทางหลวง หรือผู้ซึ่งได้รับมอบอำนาจจากผู้ดำรงตำแหน่งดังกล่าวมีอำนาจสั่งยึดใบอนุญาตขับขี่ของผู้ผู้นั้นมีกำหนดครั้งละไม่เกินหกสิบวัน

ผู้สั่งยึดใบอนุญาตขับขี่ตามวรรคหนึ่งอาจบันทึกการยึดและคะแนนไว้ด้านหลังใบอนุญาตขับขี่ที่ถูกยึด และดำเนินการอบรม ทดสอบผู้ขับขี่ที่กระทำผิดซ้ำตั้งแต่สองครั้งภายในหนึ่งปี รวมทั้งสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ที่เสียคะแนนมากของผู้ขับขี่นั้น มีกำหนดครั้งละไม่เกินเก้าสิบวัน

การดำเนินการบันทึกคะแนน อบรม ทดสอบผู้ขับขี่ที่กระทำผิด และการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ ให้เป็นไปตามที่อธิบดีกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

ผู้ขับขี่ซึ่งถูกยึดใบอนุญาตขับขี่ตามวรรคหนึ่ง หรือถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ตามวรรคสอง มีสิทธิอุทธรณ์คำสั่งต่ออธิบดีภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่ถูกลงยึด หรือสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่

ให้อธิบดีวินิจฉัยอุทธรณ์ตามวรรคสี่ภายในสามสิบวันนับแต่วันที่รับคำอุทธรณ์ ถ้าไม่ได้วินิจฉัยชี้ขาดภายในเวลาดังกล่าว ให้ถือว่าอธิบดีวินิจฉัยไม่ให้ยึดใบอนุญาตขับขี่หรือไม่พักใช้ในอนุญาตขับขี่ตามคำอุทธรณ์ของผู้ขับขี่

คำวินิจฉัยของอธิบดีให้เป็นที่สุด

**(4) มาตรา 43 แห่งพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ.2522**

บัญญัติไว้ว่า “ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถ

- 1) ในขณะที่หย่อนความสามารถในอันที่จะขับ
- 2) ในขณะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น
- 3) ในลักษณะกีดขวางการจราจร
- 4) โดยประมาทหรือน่าหวาดเสียวอันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน
- 5) ในลักษณะที่ผิดปกติวิสัยของการขับรถตามธรรมดาหรือไม่อาจแลเห็นทางด้านหน้าหรือด้านหลัง ด้านใดด้านหนึ่งหรือทั้งสองด้านได้พอแก่ความปลอดภัย
- 6) คร่อมหรือทับเส้นหรือแนวแบ่งช่องเดินรถเว้นแต่เมื่อเปลี่ยนช่องเดินรถ เลี้ยวรถ หรือกลับรถ
- 7) บนทางเท้าโดยไม่มีเหตุอันสมควรเว้นแต่รถลากเข็นสำหรับทารก คนป่วย หรือคนพิการ
- 8) โดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยหรือความเดือดร้อนของผู้อื่น

**โทษ** ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 43 (3) (4) (6) หรือ (7) ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่สี่ร้อยบาทถึงหนึ่งพันบาท (มาตรา 157)

ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 43 (1) (2) (5) หรือ (8) ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ (มาตรา 160 วรรคสาม)

**2.4.2 คำสั่ง คสช. ที่ 22/2558 และคำสั่ง คสช. ที่ 46/2558**

**ก) คำสั่ง คสช.ที่ 22/2558**

คำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ 22/2558 เรื่อง มาตรการในการป้องกันและแก้ไขปัญหาการแข่งรถยนต์และรถจักรยานยนต์ในทาง และการควบคุมสถานบริการหรือสถานประกอบการที่เปิดให้บริการในลักษณะที่คล้ายกับสถานบริการ

โดยที่ขณะนี้ได้ปรากฏข้อเท็จจริงว่าประชาชนทั่วไปต่างได้รับความเดือดร้อนรำคาญและได้รับอันตราย ในการสัญจรไปมาจากกรณีที่มีการรวมตัวกันเพื่อแข่งรถยนต์และรถจักรยานยนต์ในทาง จึงจำเป็นต้องกำหนดมาตรการเพื่อป้องกันภัยสังคม อีกทั้งเพื่อระงับยับยั้งและแก้ไขปัญหาการรวมกลุ่มหรือมั่วสุม เพื่อก่อความเสียหายแก่ผู้อื่น นอกจากนี้ เพื่อสร้างจิตสำนึกรับผิดชอบให้แก่เด็กและเยาวชน ผู้ปกครอง ผู้ที่เกี่ยวข้อง และสังคมในทุกภาคส่วน ให้ตระหนักถึงความปลอดภัย การให้ความคุ้มครองกับชีวิต และทรัพย์สินของประชาชน รวมตลอดทั้งเป็นการยับยั้งพฤติกรรมที่ไม่เหมาะสมของผู้มีอายุต่ำกว่า ยี่สิบปีบริบูรณ์ที่เข้าไปในสถานบริการหรือสถานประกอบการที่เปิดให้บริการในลักษณะที่คล้ายกับสถานบริการ และแก้ไขปัญหาการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ที่อยู่ในบริเวณใกล้เคียงสถานศึกษาหรือหอพัก ในบริเวณใกล้เคียงสถานศึกษา และลงโทษผู้ประกอบการที่กระทำการฝ่าฝืนกฎหมาย ซึ่งถือว่าเป็นการดำเนินการเพื่อปฏิรูปและจัดระเบียบในสังคม รวมทั้งเพื่อระงับและป้องกันการกระทำอันเป็นผล ต่อความสงบเรียบร้อยของสังคม

อาศัยอำนาจตามความ ในมาตรา 44 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย (ฉบับชั่วคราว) พุทธศักราช 2557 หัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ โดยความเห็นชอบของคณะรักษาความสงบแห่งชาติ จึงมีคำสั่ง ดังต่อไปนี้

ข้อ 1 ห้ามมิให้ผู้ใดรวมกลุ่มหรือมั่วสุมหรือจัดให้มีการรวมกลุ่มหรือมั่วสุมในลักษณะหรือ โดยพฤติการณ์ที่น่าจะเป็นการนำไปสู่การแข่งรถในทางอันเป็นความผิดและต้องรับโทษตามกฎหมาย ว่าด้วยจราจรทางบก

ในกรณีที่มีเหตุตามวรรคหนึ่ง ให้เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ ตามกฎหมาย ว่าด้วยจราจรทางบกหรือเจ้าพนักงานตำรวจ หรือเจ้าหน้าที่ของรัฐตามกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องกับปัญหา การแข่งรถยนต์และรถจักรยานยนต์ในทาง มีอำนาจเข้าระงับ ยับยั้ง หรือดำเนินการใดๆ เพื่อป้องกัน มิให้มีการกระทำได้ตามที่เห็นสมควร อำนาจเช่นนี้ให้รวมถึง การนำรถยนต์และรถจักรยานยนต์ ที่สงสัยว่าจะใช้ในการแข่งรถในทางมาเก็บรักษาไว้เป็นการชั่วคราว เพื่อการป้องกันหรือรักษาไว้ เพื่อความปลอดภัยสาธารณะ จนกว่าลักษณะหรือพฤติการณ์ดังกล่าวจะสิ้นสุดลง

ให้นำความในวรรคหนึ่งและวรรคสอง มาใช้บังคับกับผู้ซึ่งอยู่ในบริเวณ เดียวกับการรวมกลุ่ม หรือมั่วสุมตามวรรคหนึ่ง เว้นแต่ผู้นั้นจะพิสูจน์ได้ว่าตนไม่ได้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการแข่งรถยนต์ และรถจักรยานยนต์ในทาง

หน้า 8 เล่ม 132 ตอนพิเศษ 171 ง ราชกิจจานุเบกษา 23 กรกฎาคม 2558

การเก็บรักษาและการขอคืนรถยนต์และรถจักรยานยนต์ตามวรรคสอง ให้เป็นไปตามระเบียบ ที่สำนักงานตำรวจแห่งชาติกำหนด

ข้อ 2 บิดามารดาหรือผู้ปกครองต้องให้การอุปการะ เลี้ยงดู อบรม สั่งสอน และยับยั้ง พฤติกรรมที่ไม่ดีของเด็กและเยาวชนที่อยู่ในความปกครองดูแลของตน รวมทั้งต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดในกฎกระทรวงตามกฎหมายว่าด้วยคุ้มครองเด็ก ตลอดจนต้องไม่สนับสนุนหรือปล่อยปละละเลย ให้เด็กและเยาวชนในปกครองเกิดการรวมกลุ่มหรือมั่วสุมเพื่อการแข่งรถยนต์และรถจักรยานยนต์ในทางและให้เจ้าหน้าที่ของรัฐที่มีอำนาจหน้าที่เกี่ยวกับเรื่องดังกล่าว ดำเนินการติดตาม สอดส่องให้มีการดำเนินการอย่างเคร่งครัด

ในกรณีที่พบเด็กและเยาวชนรวมกลุ่มหรือมั่วสุมตามข้อ 1 ให้ถือว่าเป็นความรับผิดชอบ ของบิดามารดาหรือผู้ปกครองของเด็กและเยาวชน แล้วแต่กรณี และให้เป็นอำนาจของเจ้าพนักงานจราจร หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ตามกฎหมายว่าด้วยจราจรทางบก หรือเจ้าพนักงานตำรวจหรือเจ้าหน้าที่ของรัฐ ตามกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง ที่จะแจ้งให้บิดามารดาหรือผู้ปกครองเข้ามารับทราบการกระทำของเด็ก และเยาวชนดังกล่าว เพื่อให้คำแนะนำ ตักเตือน ทำทัณฑ์บน หรือวางข้อกำหนดเพื่อป้องกันมิให้เด็ก และเยาวชนกระทำความผิดอีก หรืออาจให้วางประกันไว้เป็นจำนวนเงินตามสมควรแก่ฐานะานุรูป แต่จะเรียก เงินประกันไว้ได้ไม่เกินระยะเวลาสองปี หากเด็กและเยาวชนได้กระทำความผิดดังกล่าวอีก บิดามารดา หรือผู้ปกครองจะต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือนหรือปรับไม่เกินสามหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และให้รับเงินประกันเป็นของกองทุนคุ้มครองเด็ก ตามกฎหมายว่าด้วยคุ้มครองเด็ก

ข้อ 3 ผู้ใดผลิต ครอบครอง จำหน่าย ประกอบ ดัดแปลง หรือเปลี่ยนแปลงสภาพรถยนต์ หรือรถจักรยานยนต์ หรือการทำให้ขึ้นส่วนบุคคลหรืออุปกรณ์สำหรับรถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ หากกระทำการนั้นในลักษณะที่มีเหตุอันควรเชื่อได้ว่าเป็นการตระเตรียม ยุยง ส่งเสริม สนับสนุน ชักชวน จัดให้มี จัดหา เป็นธุระ หรือมีส่วนเกี่ยวข้องเพื่อนำไปสู่การแข่งขันและรถจักรยานยนต์ในทาง ให้ถือว่าผู้นั้นกระทำการในลักษณะเป็นการส่งเสริมหรือสนับสนุนให้มีการแข่งขันและรถจักรยานยนต์ ในทางและมีความผิดตามกฎหมายว่าด้วยจราจรทางบก โดยต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ในกรณีที่บุคคลตามวรรคหนึ่งเป็นผู้ประกอบกิจการพาณิชย์กิจ โรงงาน หรืออาคารที่เกี่ยวข้องกับการผลิต ครอบครอง จำหน่าย ประกอบ ดัดแปลง หรือเปลี่ยนแปลงสภาพรถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ หรือการทำให้ขึ้นส่วนบุคคลหรืออุปกรณ์สำหรับรถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ ให้พนักงานเจ้าหน้าที่ที่รับผิดชอบ ในการประกอบกิจการดังกล่าว สั่งปิดการดำเนินการ หรือเพิกถอนใบอนุญาตประกอบกิจการได้ทันที ในกรณีที่มีการสั่งปิดการดำเนินการ หรือเพิกถอนใบอนุญาตประกอบกิจการนั้น ให้คำสั่งปิดการดำเนินการ หรือเพิกถอนใบอนุญาตเป็นที่สุด

ข้อ 7 ให้ทุกส่วนราชการและหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับ การแข่งขันและรถจักรยานยนต์ในทางและการควบคุมสถานบริการหรือสถานประกอบการที่เปิดให้บริการ ในลักษณะที่คล้ายกับสถานบริการ ปฏิบัติตามและบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัดเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการกระทำผิด ในกรณีที่ปรากฏว่ามีการเพิกเฉยหรือละเลยไม่กระทำการหรืองดเว้นกระทำการ ตามกฎหมายของเจ้าหน้าที่ของรัฐ ให้ผู้บังคับบัญชาซึ่งมีอำนาจสั่งบรรจุของเจ้าหน้าที่ของรัฐผู้นั้น ดำเนินการทางแพ่ง ทางอาญา และทางปกครองกับเจ้าหน้าที่ผู้นั้นอย่างเฉียบขาดและรวดเร็ว หน้า 11 เล่ม 132 ตอนพิเศษ 171 ง ราชกิจจานุเบกษา 23 กรกฎาคม 2558

กรณีที่หัวหน้าส่วนราชการหรือผู้บังคับบัญชาปล่อยปละละเลย ไม่ดำเนินการตามวรรคหนึ่ง ให้นำมาตรการที่กำหนดไว้ในคำสั่งคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ 69/2557 เรื่อง มาตรการป้องกัน และแก้ไขปัญหาการทุจริตประพฤติมิชอบ ลงวันที่ 18 มิถุนายน พุทธศักราช 2557 มาใช้บังคับ

ข้อ 8 ให้ทุกส่วนราชการและหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องกับการกระทำทางปกครอง หรือกระบวนการยุติธรรม ดำเนินการหรือดำเนินคดีกับความผิดที่เกี่ยวกับการแข่งขันและรถจักรยานยนต์ ในทางและการควบคุมสถานบริการหรือสถานประกอบการที่เปิดให้บริการในลักษณะที่คล้ายกับสถานบริการ ตามที่มีกฎหมายบัญญัติความผิดไว้หรือตามคำสั่งนี้

ข้อ 9 ให้ทุกส่วนราชการและหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องกับการแข่งขันและรถจักรยานยนต์ ในทางและการควบคุมสถานบริการหรือสถานประกอบการที่เปิดให้บริการในลักษณะที่คล้ายกับสถานบริการ กวดขันและเร่งรัดจัดทำมาตรการเพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาดังกล่าวให้เป็นรูปธรรม เพื่อเป็นการจัดระเบียบ และลดปัญหาสังคมโดยเร่งด่วน

ข้อ 10 คำสั่งนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

หมายเหตุ คำสั่ง คสช. ที่ 22/2558 คัดลอกมาเฉพาะคำสั่งที่เกี่ยวข้องกับฐานความผิดการแข่งขันในทาง ตาม พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ. 2522 เท่านั้น

ข) คำสั่ง คสช. ที่ 26/2558

คำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ 46/2558 เรื่อง มาตรการแก้ไข ปัญหาอันเกิดจากการขับขี่ยานพาหนะ

เพื่อให้การระงับยับยั้งและแก้ไขปัญหาความเดือดร้อนรำคาญ อันตราย และความเสียหายอันเกิดจากการขับขี่ยานพาหนะ เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น อันจะเป็นประโยชน์ต่อการปฏิรูปและจัดระเบียบสังคม อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 44 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย (ฉบับชั่วคราว) พุทธศักราช 2557 หัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ โดยความเห็นชอบของคณะรักษาความสงบแห่งชาติ จึงมีคำสั่ง ดังต่อไปนี้

ข้อ 1 ในกรณีที่คุณคคลกระทำการดังต่อไปนี้

(1) รวมกลุ่มหรือมั่วสุมหรือจัดให้มีการรวมกลุ่มหรือมั่วสุมในลักษณะหรือโดยพฤติการณ์ที่น่าจะ เป็นการนำไปสู่การแข่งรถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ในทาง อันเป็นความผิดและต้องรับโทษตามกฎหมายว่าด้วย จราจรทางบก หรือ

(2) ขับขี่รถยนต์โดยสารสาธารณะ รถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ที่ใช้รับจ้างบรรทุกคนโดยสาร หรือ รถบรรทุกตั้งแต่หกล้อขึ้นไป โดยประมาทหรือโดยมีปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกายเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด เป็นเหตุให้มีบุคคลบาดเจ็บสาหัสหรือถึงแก่ชีวิต ให้เจ้าพนักงานจราจร พนักงานเจ้าหน้าที่ตามกฎหมายว่าด้วยจราจรทางบก เจ้าพนักงานตำรวจ หรือเจ้าหน้าที่ของรัฐตามกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องกับกรณีดังกล่าว มีอำนาจดังต่อไปนี้

(1) ยึดใบอนุญาตขับขี่ยานพาหนะนั้นไว้เป็นการชั่วคราว ทั้งนี้ ไม่เกินสามสิบวัน

(2) นำรถยนต์และรถจักรยานยนต์ที่สงสัยว่าจะใช้ในการกระทำความผิดดังกล่าวมาเก็บรักษาไว้เป็นการชั่วคราวไม่น้อยกว่าเจ็ดวัน เท่าที่จำเป็นต่อการป้องกันหรือรักษาไว้ซึ่งความปลอดภัยสาธารณะ

(3) จับกุมและควบคุมตัวบุคคลนั้นไว้เพื่ออบรมความประพฤติเป็นระยะเวลาไม่น้อยกว่าเจ็ดวัน แต่ไม่เกินสิบห้าวัน โดยจะปฏิบัติต่อบุคคลนั้นในลักษณะเป็นผู้ต้องหาได้

ข้อ 2 เมื่อครบกำหนดระยะเวลาการควบคุมตัวตามข้อ 1 แล้ว หากมีเหตุอันจะต้องดำเนินคดีต่อบุคคลที่ถูกควบคุมตัวดังกล่าวในฐานะเป็นผู้ต้องหา ให้ส่งตัวบุคคลนั้นให้พนักงานสอบสวนตามประมวล กฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาเพื่อดำเนินการต่อไปตามกฎหมาย ทั้งนี้ ไม่ถือว่าการควบคุมตัวตามข้อ 1 เป็นการควบคุมตัวตามประมวลกฎหมายอาญาและประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา

ข้อ 3 ในกรณีบุคคลที่ได้กระทำการตามข้อ 1 (2) เป็นพนักงานหรือลูกจ้างของผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ให้นายทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกมีอำนาจสั่งพักใช้ใบอนุญาตหรือสั่งปิดกิจการนั้นเป็นการชั่วคราว ทั้งนี้ ไม่เกินสิบห้าวัน เว้นแต่ผู้ได้รับใบอนุญาตดังกล่าวจะพิสูจน์ได้ว่าตนมิได้มีส่วนรู้เห็นและได้ใช้ความระมัดระวังตามสมควรแล้วที่จะป้องกันไม่ให้ผู้ขับรถกระทำความผิดดังกล่าว

ข้อ 4 เจ้าหน้าที่ของรัฐซึ่งกระทำการไปตามอำนาจหน้าที่ตามคำสั่งนี้โดยสุจริต และไม่เกินสมควรแก่เหตุหรือไม่เกินกว่ากรณีจำเป็น ย่อมได้รับความคุ้มครองตามมาตรา 17 แห่งพระราชกำหนดการบริหารราชการในสถานการณ์ฉุกเฉิน พ.ศ. 2558 ข้อ 5 คำสั่งนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

### 2.4.3 กฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง

#### พระราชบัญญัติคุ้มครองเด็ก พ.ศ. 2546

มาตรา 1 พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติคุ้มครองเด็ก พ.ศ. 2546”

มาตรา 2 พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดหนึ่งร้อยแปดสิบวันนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

มาตรา 3 ให้ยกเลิก

(1) ประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 132 ลงวันที่ 22 เมษายน พ.ศ.2515

(2) ประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 294 ลงวันที่ 27 พฤศจิกายน พ.ศ.2515

มาตรา 4 ในพระราชบัญญัตินี้

“เด็ก” หมายความว่า บุคคลซึ่งมีอายุต่ำกว่าสิบแปดปีบริบูรณ์ แต่ไม่รวมถึงผู้ที่บรรลุนิติภาวะด้วยการสมรส

“เด็กเร่ร่อน” หมายความว่า เด็กที่ไม่มีบิดามารดาหรือผู้ปกครองหรือมีแต่ไม่เลี้ยงดูหรือไม่สามารถเลี้ยงดูได้จนเป็นเหตุให้เด็กต้องเร่ร่อนไปในที่ต่าง ๆ หรือเด็กที่มีพฤติกรรมใช้ชีวิตเร่ร่อนจนน่าจะเกิดอันตรายต่อสวัสดิภาพของตน

“เด็กกำพร้า” หมายความว่า เด็กที่บิดาหรือมารดาเสียชีวิต เด็กที่ไม่ปรากฏบิดามารดาหรือไม่สามารถสืบหาบิดามารดาได้

“เด็กที่อยู่ในสภาพยากลำบาก” หมายความว่า เด็กที่อยู่ในครอบครัวยากจนหรือบิดามารดาหย่าร้าง ทั้งร้าง ถูกคุมขัง หรือแยกกันอยู่และได้รับความลำบาก หรือเด็กที่ต้องรับภาระหน้าที่ในครอบครัวเกินวัยหรือกำลังความสามารถและสติปัญญา หรือเด็กที่ไม่สามารถช่วยเหลือตัวเองได้

“เด็กพิการ” หมายความว่า เด็กที่มีความบกพร่องทางร่างกาย สมอรรถ สติปัญญา หรือจิตใจ ไม่ว่าจะความบกพร่องนั้นจะมีมาแต่กำเนิดหรือเกิดขึ้นภายหลัง

“เด็กที่เสี่ยงต่อการกระทำผิด” หมายความว่า เด็กที่ประพฤติตนไม่สมควรเด็กที่ประกอบอาชีพหรือคบหาสมาคมกับบุคคลที่น่าจะชักนำไปในทางกระทำผิดกฎหมายหรือขัดต่อศีลธรรมอันดีหรืออยู่ในสภาพแวดล้อมหรือสถานที่อันอาจชักนำไปในทางเสียหาย ทั้งนี้ ตามที่กำหนดในกฎกระทรวง



“นักเรียน” หมายความว่า เด็กซึ่งกำลังรับการศึกษาขั้นพื้นฐานระดับประถมศึกษาและมัธยมศึกษา ทั้งประเภทสามัญศึกษาและอาชีวศึกษาหรือเทียบเท่าอยู่ในสถานศึกษาของรัฐหรือเอกชน

“นักศึกษา” หมายความว่า เด็กซึ่งกำลังรับการศึกษาระดับอุดมศึกษาหรือเทียบเท่าอยู่ในสถานศึกษาของรัฐหรือเอกชน

“บิดามารดา” หมายความว่า บิดามารดาของเด็กไม่ว่าจะสมรสกันหรือไม่

“ผู้ปกครอง” หมายความว่า บิดามารดา ผู้อนุบาล ผู้รับบุตรบุญธรรม และผู้ปกครอง ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และให้หมายความรวมถึงพ่อเลี้ยงแม่เลี้ยง ผู้ปกครองสวัสดิภาพนายจ้าง ตลอดจนบุคคลอื่นซึ่งรับเด็กไว้ในความอุปการะเลี้ยงดูหรือซึ่งเด็กอาศัยอยู่ด้วย

“ครอบครัวอุปถัมภ์” หมายความว่า บุคคลที่รับเด็กไว้อุปการะเลี้ยงดูอย่างบุตร

“การเลี้ยงดูโดยมิชอบ” หมายความว่า การไม่ให้การอุปการะเลี้ยงดู อบรมสั่งสอนหรือพัฒนาเด็กตามมาตรฐานขั้นต่ำที่กำหนดในกฎกระทรวง จนน่าจะเกิดอันตรายแก่ร่างกายหรือจิตใจของเด็ก

“ทารุณกรรม” หมายความว่า การกระทำหรือละเว้นการกระทำด้วยประการใด ๆ จนเป็นเหตุให้เด็กเสื่อมเสียเสรีภาพหรือเกิดอันตรายแก่ร่างกายหรือจิตใจ การกระทำผิดทางเพศต่อเด็ก การใช้เด็กให้กระทำหรือประพฤตินลักษณะที่น่าจะเป็นอันตรายแก่ร่างกายหรือจิตใจหรือขัดต่อกฎหมายหรือศีลธรรมอันดี ทั้งนี้ ไม่ว่าเด็กจะยินยอมหรือไม่ก็ตาม

“สืบเสาะและพินิจ” หมายความว่า การค้นหาและรวบรวมข้อเท็จจริงเกี่ยวกับบุคคลและนำมาวิเคราะห์วินิจฉัยตามหลักวิชาการทางสังคมสงเคราะห์ แพทย์จิตวิทยา กฎหมายและหลักวิชาการอื่นที่เกี่ยวข้องกับบุคคลและครอบครัวของบุคคลนั้น

“สถานรับเลี้ยงเด็ก” หมายความว่า สถานที่รับเลี้ยงและพัฒนาเด็กที่มีอายุไม่เกินหกปีบริบูรณ์และมีจำนวนตั้งแต่หกคนขึ้นไป ซึ่งเด็กไม่เกี่ยวข้องเป็นญาติกับเจ้าของหรือผู้ดำเนินการสถานรับเลี้ยงเด็กดังกล่าว ทั้งนี้ ไม่รวมถึงสถานพยาบาลหรือโรงเรียนทั้งของรัฐและเอกชน

“สถานแรกรับ” หมายความว่า สถานที่รับเด็กไว้อุปการะเป็นการชั่วคราวเพื่อสืบเสาะและพินิจเด็กและครอบครัว เพื่อกำหนดแนวทางในการสงเคราะห์และคุ้มครองสวัสดิภาพที่เหมาะสมแก่เด็กแต่ละราย

“สถานสงเคราะห์” หมายความว่า สถานที่ให้การอุปการะเลี้ยงดูและพัฒนาเด็กที่จำเป็นต้องได้รับการสงเคราะห์ ซึ่งมีจำนวนตั้งแต่หกคนขึ้นไป

“สถานคุ้มครองสวัสดิภาพ” หมายความว่า สถานที่ให้การศึกษา อบรม ฝึกอาชีพ เพื่อแก้ไขความประพฤติ บำบัด รักษา และฟื้นฟูสมรรถภาพทั้งทางด้านร่างกายและจิตใจแก่เด็กที่พึงได้รับการคุ้มครองสวัสดิภาพ

“สถานพัฒนาและฟื้นฟู” หมายความว่า สถานที่ โรงเรียน สถาบัน หรือศูนย์ที่จัดขึ้นเพื่อให้การบำบัดรักษา การฟื้นฟูสมรรถภาพทั้งทางด้านร่างกายและจิตใจ ตลอดจนการศึกษา แขนวและการฝึกอบรมอาชีพแก่เด็กที่จำ ต้องได้รับการสงเคราะห์หรือคุ้มครองสวัสดิภาพเป็นพิเศษ

“สถานพินิจ” หมายความว่า สถานพินิจและคุ้มครองเด็กและเยาวชนกลาง สถานพินิจและคุ้มครองเด็กและเยาวชนจังหวัด และสถานพินิจและคุ้มครองเด็กและเยาวชนของแผนกคดีเยาวชนและครอบครัวในศาลจังหวัด ซึ่งจัดตั้งขึ้นตามกฎหมายว่าด้วยการจัดตั้งศาลเยาวชนและครอบครัวและวิธีพิจารณาคดีเยาวชนและครอบครัว

“กองทุน” หมายความว่า กองทุนคุ้มครองเด็ก

“คณะกรรมการ” หมายความว่า คณะกรรมการคุ้มครองเด็กแห่งชาติ

“พนักงานเจ้าหน้าที่” หมายความว่า ผู้ซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งให้ปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้

“ผู้ว่าราชการจังหวัด” หมายความว่า ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครและผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้ว่าราชการจังหวัด

“ปลัดกระทรวง” หมายความว่า ปลัดกระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์และหมายความรวมถึงผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากปลัดกระทรวง

มาตรา 23 ผู้ปกครองต้องให้การอุปการะเลี้ยงดู อบรมสั่งสอน และพัฒนาเด็กที่อยู่ในความปกครองดูแลของตนตามควรแก่ขนบธรรมเนียมประเพณีและวัฒนธรรมแห่งท้องถิ่น แต่ทั้งนี้ต้องไม่ต่ำกว่ามาตรฐานขั้นต่ำตามที่กำหนดในกฎกระทรวงและต้องคุ้มครองสวัสดิภาพเด็กที่อยู่ในความปกครองดูแลของตนมิให้ตกอยู่ในภาวะอันน่าจะเกิดอันตรายแก่ร่างกายหรือจิตใจ

มาตรา 24 ปลัดกระทรวง ผู้ว่าราชการจังหวัด นายอำเภอ ปลัดอำเภอผู้เป็นหัวหน้าประจำกิ่งอำเภอ หรือผู้บริหารองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น มีหน้าที่คุ้มครองสวัสดิภาพเด็กที่อยู่ในเขตพื้นที่รับผิดชอบ ไม่ว่าเด็กจะมีผู้ปกครองหรือไม่ก็ตาม รวมทั้งมีอำนาจและหน้าที่ดูแลและตรวจสอบสถานรับเลี้ยงเด็ก สถานแรกรับ สถานสงเคราะห์ สถานคุ้มครองสวัสดิภาพสถานพัฒนาและฟื้นฟูและสถานพินิจที่ตั้งอยู่ในเขตอำนาจแล้วรายงานผลการตรวจสอบต่อคณะกรรมการ คณะกรรมการคุ้มครองเด็กกรุงเทพมหานคร หรือคณะกรรมการคุ้มครองเด็กจังหวัด แล้วแต่กรณีเพื่อทราบและให้มีอำนาจและหน้าที่เช่นเดียวกับพนักงานเจ้าหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้

มาตรา 25 ผู้ปกครองต้องไม่กระทำการ ดังต่อไปนี้

(1) ทอดทิ้งเด็กไว้ในสถานรับเลี้ยงเด็กหรือสถานพยาบาลหรือไว้กับบุคคลที่รับจ้างเลี้ยงเด็กหรือที่สาธารณะหรือสถานที่ใด โดยเจตนาที่จะไม่รับเด็กกลับคืน

(2) ละทิ้งเด็กไว้ ณ สถานที่ใด ๆ โดยไม่จัดให้มีการป้องกันดูแลสวัสดิภาพหรือให้การเลี้ยงดูที่เหมาะสม

(3) จงใจหรือละเลยไม่ทำให้สิ่งที่เป็นแก่การดำรงชีวิตหรือสุขภาพอนามัยจนน่าจะเกิดอันตรายแก่ร่างกายหรือจิตใจของเด็ก

(4) ปฏิบัติต่อเด็กในลักษณะที่เป็นการขัดขวางการเจริญเติบโตหรือพัฒนาการของเด็ก

(5) ปฏิบัติต่อเด็กในลักษณะที่เป็นการเลียดูโดยมิชอบ

มาตรา 26 ภายใต้บังคับบทบัญญัติแห่งกฎหมายอื่น ไม่ว่าเด็กจะยินยอมหรือไม่ ห้ามมิให้ผู้ใดกระทำการ ดังต่อไปนี้

(1) กระทำหรือละเว้นการกระทำอันเป็นการทารุณกรรมต่อร่างกายหรือจิตใจของเด็ก

(2) จงใจหรือละเลยไม่ทำให้สิ่งที่เป็นแก่การดำรงชีวิตหรือการรักษาพยาบาลแก่เด็กที่อยู่ในความดูแลของตนจนน่าจะเกิดอันตรายแก่ร่างกายหรือจิตใจของเด็ก

(3) บังคับ ชูเชิญ ชักจูง ส่งเสริม หรือยินยอมให้เด็กประพฤติตนไม่สมควรหรือน่าจะทำให้เด็กมีความประพฤติดังกล่าว

(4) โฆษณาทางสื่อมวลชนหรือเผยแพร่ด้วยประการใด เพื่อรับเด็กหรือยกเด็กให้แก่บุคคลอื่นที่มีโชติของเด็กร เว้นแต่เป็นการกระทำของทางราชการหรือได้รับอนุญาตจากทางราชการแล้ว

(5) บังคับ ชูเชิญ ชักจูง ส่งเสริม ยินยอม หรือกระทำด้วยประการใดให้เด็กไปเป็นขอทาน เด็กเร่ร่อน หรือใช้เด็กเป็นเครื่องมือในการขอทานหรือการกระทำความผิด หรือกระทำด้วยประการใดอันเป็นการแสวงหาประโยชน์โดยมิชอบจากเด็ก

(6) ใช้ จ้าง หรือวานเด็กให้ทำงานหรือกระทำการอันอาจเป็นอันตรายแก่ร่างกายหรือจิตใจมีผลกระทบต่อเจริญเติบโต หรือขัดขวางต่อพัฒนาการของเด็ก

(7) บังคับ ชูเชิญ ใช้ ชักจูง ยุยง ส่งเสริม หรือยินยอมให้เด็กเล่นกีฬาหรือให้กระทำการใด เพื่อแสวงหาประโยชน์ทางการค้าอันมีลักษณะเป็นการขัดขวางต่อการเจริญเติบโตหรือพัฒนาการของเด็กหรือมีลักษณะเป็นการทารุณกรรมต่อเด็ก

(8) ใช้หรือยินยอมให้เด็กเล่นการพนันไม่ว่าชนิดใดหรือเข้าไปในสถานที่เล่นการพนัน สถานค้าประเวณี หรือสถานที่ที่ห้ามมิให้เด็กเข้า

(9) บังคับ ชูเชิญ ใช้ ชักจูง ยุยง ส่งเสริม หรือยินยอมให้เด็กแสดงหรือกระทำการอันมีลักษณะลามกอนาจาร ไม่ว่าจะไปเพื่อให้ได้มาซึ่งค่าตอบแทนหรือเพื่อการใด

(10) จำหน่าย แลกเปลี่ยน หรือให้สุราหรือบุหรี่แก่เด็ก เว้นแต่การปฏิบัติทางการแพทย์ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งมีโทษตามกฎหมายอื่นที่หนักกว่าก็ให้ลงโทษตามกฎหมายนั้น

## 2.5 การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในภาพรวม

จำนวนผู้เสียชีวิตจากข้อมูลมรณะบัตรสำนักนโยบายและยุทธศาสตร์สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุขพบว่าในภาพรวมตั้งแต่พ.ศ. 2543 ถึง 2556 มีจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนมีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่องจนถึงเมื่อปี 2553 เป็นต้นมาสำนักนโยบายและยุทธศาสตร์ได้มีการนำข้อมูลมรณะบัตรมาสอบทานกับหนังสือรับรองการตายเพื่อปรับสาเหตุการตายให้ถูกต้องมากขึ้นทำให้อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นจาก 15.00 ต่อ 100,000 ประชากร ในปี 2552 เป็น 21.61 ในปี 2553 จนถึงในปี 2556 อัตราการตายจากอุบัติเหตุทางถนน เท่ากับ

**เพศ** ข้อมูลมรณะบัตรและหนังสือรับรองการตายนสำนักนโยบายและยุทธศาสตร์สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุขปีพ.ศ. 2556 พบว่าเพศชายมีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงกว่าเพศหญิงประมาณสามเท่าตัวโดยเพศชายมีจำนวนการเสียชีวิตทั้งหมด 11,584 คน (78%) ส่วนเพศหญิงมีจำนวนการเสียชีวิต 3205 คน

**กลุ่มอายุ** จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน จำแนกตามกลุ่มอายุ พบว่า กลุ่มอายุที่เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนมากที่สุด คือ กลุ่มอายุ 15-19 ปี (1,757 คน) รองลงมา คือ กลุ่มอายุ 20-24 ปี(1,426 คน) ส่วนกลุ่มอายุที่เสียชีวิตน้อยที่สุดคือกลุ่มอายุ 85 ปีขึ้นไป

**ยานพาหนะ** เมื่อพิจารณาข้อมูลจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน จำแนกตามประเภทยานพาหนะ ว่ารถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะที่มีจำนวนถึง 5593 คน ส่วนผู้ใช้รถสามล้อเป็นพาหนะมีจำนวนผู้เสียชีวิตน้อยที่สุด 33 คน มีข้อสังเกตว่า คนเดินเท้า คือ กลุ่มที่เสียชีวิตสูงเป็นอันดับสามของมาจากผู้ใช้รถจักรยานยนต์และรถเก๋ง

**กลุ่มอายุและประเภทยานพาหนะ** เมื่อพิจารณาจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน โดยดูความสัมพันธ์ระหว่างกลุ่มและประเภทยานพาหนะ พบว่า ทุกกลุ่มอายุมีจำนวนผู้เสียชีวิตจากการใช้รถจักรยานยนต์ โดยกลุ่มอายุที่มีจำนวนจากรถจักรยานยนต์มากที่สุดคือ กลุ่มอายุ 15 - 19 ปี

ความสูญเสียดังกล่าวยังไม่นับรวมถึงการสูญเสียทรัพย์สินอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุซึ่งมีสถิติการเกิดเหตุ การเสียชีวิต และจำนวนผู้บาดเจ็บนั้นลดลงอย่างเห็นได้ชัด อันอาจเป็นผลจากการรณรงค์อย่างต่อเนื่องและการเข้มงวดในช่วงเทศกาลวันหยุดยาว เช่น ปีใหม่ สงกรานต์ แต่การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ยังคงสูงเมื่อเทียบกับการเสียชีวิตด้านอื่นๆ ของคนไทยเมื่อวิเคราะห์ถึงสาเหตุเบื้องต้นของการเกิดอุบัติเหตุจากรถพบว่า ปัจจัยหลักที่สำคัญประกอบด้วยสภาพพื้นผิวการจราจรและผังเมือง ปริมาณรถและทิศทางการเดินทาง พฤติกรรมการขับขี่ประเภทของรถและการใช้ถนนรวมถึงการบริหารงานจราจร และเมื่อพิจารณาผู้ที่มีบทบาทในการเชื่อมประสานในปัจจัยหลักต่างๆ เรานั้นเพื่อบูรณาการจราจรที่มีประสิทธิภาพคือเจ้าหน้าที่ตำรวจผู้เป็นผู้ใช้กฎหมายนั่นเองการบูรณาการงานจราจรเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการจัดการอย่างยั่งยืนนั้นจำเป็นต้อง เข้าใจกระบวนการอำนวยความสะดวกยุติธรรมการจราจรซึ่งไม่ได้เกิดเฉพาะเมื่อเกิดเหตุการณ์ของอุบัติเหตุ แต่ยังมีกระบวนการตั้งแต่ก่อนเกิดเหตุ ขณะเกิดเหตุ และหลังเกิดเหตุเพราะหากมีการดำเนินการในขั้นตอนก่อนเกิดเหตุย่อมเป็นการป้องปรามและลดโอกาสเกิดอุบัติเหตุ ส่วนการดำเนินการในขณะเกิดเหตุ เป็นการลดความสูญเสียและการสร้างความเป็นธรรมแก่คู่กรณี สำหรับการดำเนินการหลังการเกิดนอกเหนือจากการบังคับใช้กฎหมายตามกระบวนการยุติธรรมแล้วยังเป็นการประเมินแนวทางบริหารจัดการเพื่อการปรับปรุงประสิทธิภาพในอนาคตจากที่กล่าวมาแล้ว ในขั้นต้นการศึกษาแนวทางเพิ่มประสิทธิภาพการอำนวย

ความยุติธรรมของตำรวจให้กับประชาชนในด้านการจราจร จึงไม่เพียงแต่สร้างความเท่าเทียมกันในด้านความยุติธรรม แต่ยังส่งผลต่อการสร้างความปลอดภัยในการสัญจรทางถนน รวมถึงการมีส่วนช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุการจราจรซึ่งจะนำไปสู่การลดความเสียหายในชีวิตและทรัพย์สินของผู้ใช้รถใช้ถนนในที่สุด (สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์สำนักปลัดกระทรวงสาธารณสุข, 2533 – 2560)

## 2.6 แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

### 2.6.1) แนวคิดและทฤษฎีการบริหารจัดการจราจร

1) ความหมายของประสิทธิภาพ (คชาวุธ พรหมชน, 2545 :9) ให้ความหมายของคำว่า ประสิทธิภาพในการบริหารงานในความหมายอย่างแคบว่า หมายถึง การลดต้นทุนในการผลิต และความหมายอย่างกว้าง หมายถึงคุณภาพของการมีประสิทธิผล (Quality of effectiveness) และความสามารถในการผลิต (Competence and capability)

สลิต คำลำเลียง(2544 :13) ได้ให้ทรรศนะเกี่ยวกับประสิทธิภาพ (Efficiency) หมายถึง ผลการปฏิบัติงานที่ก่อให้เกิดความพึงพอใจแก่มวลมนุษยชนและได้รับผลกำไรจากการปฏิบัติงานนั้น (Human satisfaction and benefit produced) ซึ่งความพึงพอใจ หมายถึง ความพึงพอใจในการบริการให้กับประชาชน โดยพิจารณาจากการให้บริการอย่างเท่าเทียม (Equitable service)

การให้บริการอย่างรวดเร็วและทันเวลา (Timely service) การให้บริการอย่างเพียงพอ (Ample service) และการให้บริการอย่างก้าวหน้า (Progression service)

ทิพาวดีเมฆสุวรรณค์ (2538:2) ชี้ให้เห็นว่าประสิทธิภาพในระบบราชการมีความหมายรวมถึงผลิตภาพ และประสิทธิภาพ โดยประสิทธิภาพเป็นสิ่งที่วัดได้หลายมิติ ตามแต่วัตถุประสงค์ที่ต้องการพิจารณา คือ (1) ประสิทธิภาพในมิติของค่าใช้จ่ายหรือต้นทุนของการผลิต (Input) ได้แก่ การใช้ทรัพยากรการบริหาร คือ คน เงิน วัสดุเทคโนโลยีที่มีอย่างประหยัด คุ่มค่าและเกิดการสูญเสียน้อยที่สุด (2) ประสิทธิภาพในมิติของกระบวนการการบริหาร (Process) ได้แก่การทำงาน ที่ถูกต้องได้มาตรฐาน รวดเร็ว และใช้เทคโนโลยีที่สะดวกกว่าเดิม และ (3) ประสิทธิภาพในมิติของผลผลิตและผลลัพธ์ ได้แก่ การทำงานที่มีคุณภาพเกิดประโยชน์ต่อสังคมเกิดผลกำไร ทันทเวลา ผู้ปฏิบัติงานมีจิตสำนึกที่ดีต่อการทำงานและบริการเป็นที่พอใจของลูกค้าหรือผู้มารับบริการ นอกจากนี้ทิพาวดี เมฆสุวรรณค์ (ธานินทร สุทธิคุณุชร, 2543 :10) ได้เสนอแนวคิดในการปรับปรุงประสิทธิภาพการบริหารงานภาครัฐโดยศึกษาการปรับปรุงระบบราชการของต่างประเทศที่ได้รับการยอมรับว่าประสบความสำเร็จได้ ดังนี้

1.1) ต้องกำหนดแนวทางและเป้าหมายของการเปลี่ยนแปลงที่ชัดเจนหมายถึงมุ่งการทำงานที่มีประสิทธิผลยึดถือผลสำเร็จ หรือ ผลสัมฤทธิ์ของงาน (Results) เป็นหลักในการดำเนินงาน โดยมุ่งที่ผลลัพธ์ (Outcome) โดยมีการประเมินผลและวัดผลสำเร็จของงานอย่างเป็นรูปธรรมสามารถตอบสนองและสร้างความพึงพอใจแก่ลูกค้าผู้มารับบริการ ปรับปรุงโครงสร้าง และระบบงานเพื่อยกเลิกงานที่ซ้ำซ้อน โดยสร้างสรรค์กระบวนการทำงานใหม่ ลดขนาดกำลังคน เพื่อลดค่าใช้จ่ายขององค์กรด้านบุคคลากร มีการกระจายอำนาจการตัดสินใจจากระดับบนสู่ระดับเจ้าหน้าที่

1.2) ระบบการบริหารงานที่จะทำให้เกิดผลสำเร็จของงาน และผลลัพธ์ขององค์การเป็นหลักฐานสำคัญในการดำเนินการ รวมทั้งใช้มาตรการจูงใจและให้รางวัลตอบแทนแก่องค์กรที่ประสบความสำเร็จ

2) คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 24 กุมภาพันธ์ 2558 เห็นชอบแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2556-2559 เพื่อยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย โดยใช้ยุทธศาสตร์ 4 ยุทธศาสตร์ได้แก่

- ก.) พัฒนาระบบบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนสู่ระดับสากล
- ข.) การเสริมสร้างความปลอดภัยแบบมุ่งเป้า
- ค.) ลดความสูญเสียในปัจจัยเสี่ยงหลักอย่างยั่งยืน
- ง.) เสริมสร้างความปลอดภัยทางถนนในท้องถิ่นอย่างมีส่วนร่วม

### 2.6.2 แนวคิดและทฤษฎีของการควบคุมอุบัติเหตุ

แนวคิดของการควบคุมอุบัติเหตุการจราจร โดยทั่วไปอาจอ้างถึง 2 กรอบที่สำคัญคือ ในกรอบแรกเป็นการอธิบายถึง ปัจจัยเสี่ยงที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุการจราจรซึ่งเป็นปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับลักษณะส่วนบุคคลที่ใช้รถใช้ถนน กิจกรรมการใช้รถใช้ถนน ลักษณะทางเชื่อมทางแยกของถนน รวมถึงสภาพแวดล้อมต่างๆที่มีส่วนก่อให้เกิดอุบัติเหตุ และในกรอบที่สอง เป็นการอธิบายถึงแนวทางในการป้องกันปราบปรามการเกิดอุบัติเหตุในส่วนของผู้บังคับใช้กฎหมาย ซึ่งเป็นเรื่องของการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการจราจรต่างๆที่มีอยู่ให้เหมาะสมสอดคล้องต่อสภาพพื้นที่แต่ไม่ได้ยืดหยุ่นจนเกิดความหย่อนยานขึ้น ซึ่งแนวคิดของการควบคุมอุบัติเหตุตามกรอบต่างๆ สรุปได้ ดังนี้

1) ปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุการจราจรทางถนนปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางถนนพบว่า มีปัจจัยที่สำคัญ 4 ประการ คือ 1) ปัจจัยด้านผู้ขับขี่ 2) ปัจจัยด้านยานพาหนะ 3) ปัจจัยด้านถนน และ 4) ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมซึ่งการเกิดอุบัติเหตุแต่ละครั้ง อาจมีสาเหตุ มาจากปัจจัยเดียว หรือจากหลายปัจจัยเกิดขึ้นร่วมกันโดยมีรายละเอียดของแต่ละปัจจัย ดังต่อไปนี้ (กรี เกื้อเกษมบุญ, 2545 : 17-26)

2) ปัจจัยด้านผู้ขับขี่ เนื่องจากผู้ขับขี่ เป็นตัวการที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุโดยตรง เพราะผู้ขับขี่เป็นคนบังคับ และควบคุมยานพาหนะให้อยู่ในสถานการณ์ต่อการเกิดอุบัติเหตุและการบังคับรถที่เป็นสาเหตุ ทำให้เกิดอุบัติเหตุการจราจรบนถนน มีรายละเอียดของแต่ละปัจจัย ดังนี้

ก.) เพศ โดยทั่วไปเพศชายมีส่วนการเกิดอุบัติเหตุการจราจรมากกว่าเพศหญิง เนื่องจาก เพศชายมีพฤติกรรมขับขี่ที่มีความเสี่ยงมากกว่าเพศหญิง เช่น การขับรถขณะมีเม้าขับด้วยความประมาทขาดความระมัดระวัง ขับรถเร็วเกินกฎหมายกำหนด

ข.) อายุ ซึ่งพบว่า ผู้ขับขี่ที่มีช่วงอายุระหว่าง 17-20 ปี จะมีอัตราการเกิดอุบัติเหตุสูงที่สุด แต่อัตราการเกิดอุบัติเหตุจะลดอีกลงเมื่อผู้ขับขี่มีอายุมากขึ้น และอัตราการเกิดอุบัติเหตุจะเพิ่มขึ้นอีกเมื่อผู้ขับขี่ที่มีอายุมากกว่า 60 ปีขึ้นไป

ค.) ประสบการณ์การขับขี่ คือ ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่มีจำนวนประสบการณ์การขับขี่ต่างกันจะมีความเกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุต่างกัน ผู้ที่ฝึกหัดขับรถไม่เพียงพอ ทำให้ขาดความรู้ความชำนาญในการใช้รถคุ้นเคยในเรื่องลักษณะของยวดยาน ทำให้ไม่สามารถบังคับรถได้

ง.) ประสบการณ์การใช้ถนน เช่น ขาดความรู้เรื่องการคาดคะเนความเร็ว หรือ ประมาณระยะทางไม่ถูกต้อง หรือไม่ทราบลักษณะของยวดยานทำให้ไม่สามารถบังคับรถได้

จ.) การดื่มของมึนเมา ผู้ขับขี่ยานพาหนะขณะมีเมามาจะไม่สามารถควบคุมสติสัมปชัญญะได้ ผู้ที่ขับขี่ขณะมีเมามาจะมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูงกว่าคนขับขี่ที่ไม่ได้ดื่มของมึนเมา นอกจากนี้ การเพิ่มขึ้นของระดับแอลกอฮอล์ทุกๆ ร้อยละ 0.02 จะทำให้จำนวนการเกิดอุบัติเหตุจนเสียชีวิตเพิ่มขึ้นเป็น 2 เท่า และอัตราเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจราจรของผู้ขับขี่ที่มีระดับแอลกอฮอล์ในเลือดสูงกว่า 0.1 เปอร์เซ็นต์จะมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูงกว่าผู้ขับรถที่ไม่มึนเมา ประมาณ 7 เท่า สถานภาพเศรษฐกิจสังคม ผู้ขับขี่ที่มีปัญหารุนแรงระหว่างบุคคลหรือมีความขัดแย้งในครอบครัว มีสถานภาพการประกอบอาชีพอยู่ในระดับต่ำ เช่น มีอาชีพรับจ้างทั่วไปมีประวัติการกระทำผิดทางอาญามาก่อน หรือมีประวัติชอบฝ่าฝืนกฎจราจร กลุ่มบุคคลเหล่านี้มีโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุวัฒนธรรม ผู้ขับขี่ที่อยู่ในสังคมที่ชอบเสี่ยงภัยเพื่อตอบสนองความก้าวร้าวของตนเอง มีพฤติกรรมก้าวร้าวและชอบใช้ความรุนแรงในการแก้ปัญหา บุคคลเหล่านี้มีโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ

### 2.6.3 แนวคิดการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการจราจร

ลักษณะสำคัญประการหนึ่งของกฎหมายก็คือ กฎหมายต้องเป็นคำสั่ง หรือ ข้อบังคับที่ใช้ได้เสมอไป (Continuity) หมายความว่ากฎหมายเมื่อประกาศมีผลบังคับใช้แล้วก็ใช้ได้ตลอดไป จนกว่าจะถูกแก้ไขเปลี่ยนแปลงหรือยกเลิก โดยกระบวนการที่ต้องตามขั้นตอนใน ภายหลังเพราะตราบได้ที่ยังไม่มีการยกเลิกถอนกฎหมายนั้นยังมีอยู่ จะหยิบยกขึ้นมาใช้เมื่อใด ก็ยังคงมีผลบังคับใช้ได้ดังสุภาษิตกฎหมายที่กล่าวว่า “กฎหมายนอนหลับบ้างคราวแต่ไม่เคยตาย” (The laws sometime sleep. never die) การบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการจราจรจะมีการปรับปรุงแก้ไขเปลี่ยนแปลง เพื่อให้เหมาะสมกับสภาพการจราจรอยู่ตลอดเวลา จึงจำเป็นต้องเรียนรู้อย่างต่อเนื่อง ทำความเข้าใจกฎหมายเกี่ยวกับการจราจรเป็นการกระทำผิดที่มีโทษทางอาญาประเภท Mal prohibita ซึ่งหมายถึงการกระทำผิดที่กฎหมายได้บัญญัติไว้ว่าเป็นความผิดกล่าวคือการกระทำนั้น ๆ ไม่ได้เป็นความชั่วหรืออาชญากรรมด้วยตัวของมันเองแต่อย่างใด เช่นการที่ผู้ขับขี่รถยนต์จะเลี้ยวซ้าย หรือเลี้ยวขวาก็ย่อมสามารถกระทำได้โดยอิสระ หากขับขี่ในบ้านของตนเอง แต่หากขับขี่ ไปบนท้องถนน แล้วฝ่าฝืนเครื่องหมายจราจรบังคับห้ามเลี้ยวซ้ายเข้า ก็จะเป็นความผิดทันที การเลี้ยวซ้ายหรือเลี้ยวขวาก็ไม่ได้เป็นการชั่วหรือเป็นอาชญากรรมแต่อย่างใด การบังคับใช้กฎหมายจราจรหมายถึงการดำเนินการใดๆ ของตำรวจจราจรเพื่อให้เป็นไปตามกฎหมายจราจร อันได้แก่ การว่ากล่าวตักเตือน การจับกุม โดยการออกใบสั่งของเจ้าพนักงานจราจร และการยึดใบอนุญาตขับขี่ หรือไม่ได้ใบอนุญาตขับขี่ การใช้เครื่องบังคับล้อ ยารถที่ถูกเครื่องบังคับล้อ และให้รวมถึงการที่พนักงานสอบสวนหรือตำรวจจราจรระดับชั้นสัญญาบัตรทำการเปรียบเทียบปรับผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจรอย่างไรก็ตามเมื่อกฎหมายบัญญัติความผิดเกี่ยวกับการจราจรมาแล้ว ผู้บังคับใช้กฎหมายก็จะต้องบังคับใช้กฎหมายอย่างเสมอภาคและเป็นธรรมต่อทุกคน ดังนั้น ผู้บังคับใช้กฎหมายทุกฝ่ายจะต้องมีความรู้ความเข้าใจในกฎหมายที่เกี่ยวกับการจราจรเป็นอย่างดีเนื้อหาในบทนี้ จึงมุ่งที่จะให้ความรู้ความเข้าใจในหลักการเบื้องต้นของกฎหมายเกี่ยวกับการจราจรที่เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรควรทราบเป็นพื้นฐาน

เบื้องต้น และนำไปใช้ปฏิบัติงานด้านการบังคับใช้กฎหมายในหน้าที่ของตนได้ซึ่งกฎหมายหลักที่เกี่ยวข้องกับการจราจร มีดังนี้

(1) พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2529 และฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535 เป็นกฎหมายหลักที่บัญญัติเกี่ยวกับจราจร กฎหมายฉบับนี้ตราขึ้นเพื่อบังคับให้เจ้าของและผู้ขับขี่ปฏิบัติตามโดยได้บัญญัติเกี่ยวกับลักษณะของรถที่ใช้ในทางการใช้ไฟหรือเสียงสัญญาณของรถ การบรรทุก สัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจร การใช้ทางเดินรถ และได้กำหนดรายละเอียดในการขับรถการขับแข่งและ ผ่านขึ้นหน้า การออกรถ การเลี้ยวรถ และการกลับรถ ฯลฯ ทั้งนี้เพื่อให้ผู้ใช้รถถือปฏิบัติ เป็นไปในลักษณะเดียวกัน นอกจากนี้ยังได้กำหนดอำนาจหน้าที่ของเจ้าพนักงานจราจรและ พนักงานเจ้าหน้าที่ในการควบคุม ดูแล และการจัดการจราจร กฎหมายได้กำหนดบทลงโทษต่อผู้ฝ่าฝืนให้การบังคับใช้กฎหมายดียิ่งขึ้นด้วย

(2) พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2523, (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2530, (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535, (ฉบับที่ 5) พ.ศ. 2535, (ฉบับที่ 6) พ.ศ.2537 และ (ฉบับที่ 7) พ.ศ. 2537 เป็นกฎหมายที่ตราขึ้นเพื่อควบคุมการขนส่งทางบกให้เหมาะสม มีมาตรฐานและเกิดความปลอดภัย โดยได้จัดตั้งคณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางบกเพื่อเป็นองค์กรกลางทำหน้าที่กำหนดนโยบายและมาตรการด้านการขนส่ง และจัดตั้งคณะกรรมการควบคุมขนส่งทางบกเพื่อกำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับการขนส่งให้เป็นมาตรฐาน นอกจากนี้ กฎหมายยังได้กำหนดลักษณะการประกอบการขนส่ง การชดใช้ค่าเสียหายที่เกิดจากการขนส่ง การรับจัดการขนส่งโดยมีบทบัญญัติควบคุมรถ ผู้ประจำรถผู้โดยสาร ตลอดจนสถานีขนส่ง และได้กำหนดบทลงโทษสำหรับผู้ฝ่าฝืนบทบัญญัติแห่งกฎหมายนี้ด้วย

#### 2.6.4 แนวคิดและทฤษฎีของการดำเนินคดีการจราจร

แนวคิดในการดำเนินคดีการจราจร เป็นกระบวนการต่างๆที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการ เมื่อมีการกระทำที่เป็นการฝ่าฝืนกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจราจร ซึ่งเจ้าหน้าที่ตำรวจต้องปฏิบัติตามกรอบของอำนาจหน้าที่ตามกฎหมายและดุลยพินิจในการบังคับใช้กฎหมายในส่วนที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

1) การกระทำความผิดตามกฎหมายจราจรกฎหมายจราจรเป็นกฎหมายที่บัญญัติขึ้นเพื่อให้เกิดความสะดวกและปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เป็นกฎเกณฑ์ที่ใช้บังคับเพื่อการจัดระเบียบการจราจรให้ทันกับการพัฒนาการเทคโนโลยียานยนต์และสภาพการใช้รถใช้ถนน ดังนั้นกฎหมายจราจรจึงมีลักษณะเป็นกฎหมายเทคนิค คือบัญญัติขึ้นด้วยเหตุผลทางเทคนิค เพื่อการจัดระเบียบทางสังคม ไม่ได้บัญญัติตามเหตุผลทางด้านศีลธรรม เช่น การเดินรถทางซ้ายทางขวาไม่มีความถูกต้องในตัวของมันเองความถูกต้องเกิดขึ้นเนื่องจากกฎเกณฑ์ เป็นต้น จะเห็นได้ว่า โดยพื้นฐานของกฎหมายจราจรแล้วบัญญัติเพื่อประโยชน์ในทางปกครอง บริหาร โดยกำหนดกฎเกณฑ์และมาตรการต่างๆเพื่อบังคับให้เกิดความสะดวกและปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ฉะนั้น การกระทำที่ฝ่าฝืนกฎเกณฑ์จึงอยู่นอกเหนือความรู้สึกมนุษย์ในเรื่องความถูกต้องทางศีลธรรม ซึ่งหลาย ๆ ประเทศ เช่น เยอรมันได้แยกความผิดจราจรให้สิ้นสภาพการเป็นความผิดอาญา โดยพิจารณาจัดให้การกระทำผิดดังกล่าวเป็นลักษณะของ การฝ่าฝืนระเบียบเท่านั้น เป็นผลให้การกำหนดนโยบายทางอาญาต่อกระทำผิดกฎหมายจราจรไม่จำเป็นต้องใช้โทษและกระบวนการทางอาญามาบังคับ เช่นเดียวกับความผิดอาญาทั่วไป



ทั้งนี้เพื่อหลีกเลี่ยงผลเสียในการเข้ามาสู่กระบวนการทางอาญา และภาระการพิจารณาของศาล แต่สำหรับกฎหมายไทยไม่ได้แยกความผิดจรรยาออกจากกฎหมายอาญา ทั้งนี้ เป็นเพราะแนวคิดในการร่างกฎหมายไทย ที่นำแนวคิดของประเทศอังกฤษมาใช้ ประกอบกับการที่สังคมไทย ประชาชนยังขาดจิตสำนึกในการปฏิบัติตามกฎหมายด้วยตนเอง หรือขาดหากความเชื่อฟังกฎหมาย ดังนั้น เพื่อให้กฎหมายมีผลบังคับใช้จึงต้องอาศัยบทลงโทษทางอาญามาใช้บังคับโดยทั่วไปการกระทำ ความผิดตามกฎหมายจรรยาจรสามารถแบ่งได้เป็น 2 ประเภทหลักคือ - ความผิดประเภทที่เกี่ยวกับการ จอตรง เป็นการที่ผู้ขับขี่ได้กระทำผิดหลังจากที่หยุดรถ หรือจอดรถแล้ว แม้จะก่อให้เกิดอุบัติเหตุหรือ มีความร้ายแรงน้อยกว่า แต่โอกาส ที่จะทำให้เกิดปัญหาจราจรติดขัดก็ง่าย เช่น การจอดรถในเขต ป้ายจอดรถประจำทาง การจอดรถในที่ห้ามจอด การจอดรถซ้อนคัน เป็นต้น ความผิดประเภทที่ เกี่ยวกับการขับเค็ลื่อนรถ เป็นการที่ผู้ขับขี่ได้กระทำความผิดขณะที่อยู่ในระหว่างขับขี่รถยนต์ - ความผิดประเภทนี้ ถือว่าเป็นความผิดประเภทที่ร้ายแรง และเป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุจรรยาจรมาก ที่สุด ได้แก่ การขับรถด้วยความเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณจราจร ขับรถ ในขณะมีเมมา เป็นต้น เมื่อพิจารณาประเภทของผู้กระทำผิดกฎหมายจรรยาจร อาจแบ่งออกเป็น 2 ประเภทใหญ่ๆ คือผู้ใช้รถและคนเดินเท้า - ผู้กระทำผิดในส่วนของผู้ใช้รถ ผู้กระทำผิดในส่วนนี้อาจแบ่ง ออกได้เป็น 2 กลุ่ม คือกลุ่มคอเช็ตขาว หมายถึงผู้ขับขี่ที่ไม่ได้มีอาชีพในการขับรถ แต่ต้องขับรถเพราะ มีความจำเป็นจะต้องเดินทาง หรือประกอบธุรกิจ และกลุ่มคอเช็ตน้ำเงิน หมายถึง ผู้ขับขี่ที่มีอาชีพใน การขับรถเช่นคนขับรถรับจ้างสาธารณะ คนขับรถโดยสารประจำทาง หรือคนขับรถบรรทุกรับจ้างเป็น ต้น - ผู้กระทำผิดในส่วนของคนเดินเท้า เช่น การไม่เดินบนทางเท้าหรือไหล่ทางในทางที่มีทางเท้า หรือไหล่ทาง การขายของในทางเดินรถ การขี่ จูง หรือ ไล่ต้อนสัตว์ไปบนทางในลักษณะที่เป็นการ กีดขวางจราจร เป็นต้น

2) การบังคับตามกฎหมายการบังคับตามกฎหมายเกี่ยวกับการจราจร หมายถึงการ บังคับให้ผู้ใช้รถใช้ถนนได้ปฏิบัติตามกฎหมาย ข้อบังคับเกี่ยวกับการจราจร การขนส่งทางบก เพื่อความ เป็นระเบียบเรียบร้อยในสังคม เพราะการกระทำผิดกฎหมายจะต้องมีการลงโทษผู้ฝ่าฝืน โดยมี วัตถุประสงค์เพื่อเป็นการข่มขู่มากกว่าการแก้แค้นการบังคับให้เป็นไปตามกฎหมาย มองดูผิวเผินแล้ว น่าจะเป็นหน้าที่ของตำรวจจราจรเท่านั้น ที่จะคอยกวดขัน บังคับมิให้ ผู้ใดฝ่าฝืนกฎข้อบังคับ ในการจราจรตลอดจนการลงโทษผู้จงใจฝ่าฝืน เพิ่มโทษ หรือเสนอเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่แก่ผู้ไม่ เคารพกฎหมายแต่ผู้มีหน้าที่เกี่ยวข้องในเรื่องนี้ยังมีอีกหลายหน่วยงาน เช่น กองทะเบียนยานพาหนะ และกรมการขนส่งทางบกมีอำนาจในการออกใบอนุญาตขับขี่การแก้ไขเพื่อที่จะลดอุบัติเหตุบนท้อง ถนน โดยการออกกฎหมายบังคับนั้น ในทางจิตวิทยากล่าวว่าเป็นการกดดันแต่เพียงอย่างเดียว ซึ่ง หมายความว่าแม้แต่การบังคับไม่ให้กระทำผิด แต่ยังไม่มีการอบรมให้เข้าใจถึงข้อเท็จจริงทั้งคนขับรถ และคนเดินเท้าในภยันตรายอย่างดีพอถือว่าเป็นการแก้ไขที่ปลายเหตุ จะเห็นได้ว่าในด้านการศึกษาด้านวิศวกรรมจราจร และด้านการบังคับให้เป็นไปตามกฎหมายย่อมต้องมีความสัมพันธ์กันเสมอ หาก ต่างฝ่ายต่างทำย่อมจะไม่สมบูรณ์การบังคับใช้กฎหมายโดยทั่วไป หมายถึง การนำกฎหมายมาบังคับใช้ เพื่อควบคุมความประพฤติของสมาชิก โดยการดำเนินการอย่างเป็นทางการต่อเนื่องและสัมพันธ์ กันระหว่างหน่วยงานต่างๆ ในกระบวนการยุติธรรมของรัฐและ ได้แก่ การดำเนินการในชั้นเจ้า พนักงานตำรวจในการรักษากฎหมาย ซึ่งหากมีการฝ่าฝืนจะต้องสืบสวน สอบสวน และจับกุมผู้กระทำ

ผิดส่งต่อให้พนักงานอัยการทำหน้าที่ฟ้องร้องคดี ศาลยุติธรรมจะทำหน้าที่พิจารณาและตัดสินคดีและมีพนักงานราชทัณฑ์ ทำหน้าที่เป็นผู้ควบคุม ตามที่ศาลสั่งลงโทษ โดยมีมาตรการในการปฏิบัติงาน ทั้งนี้ เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมาย และระบบงาน ยุติธรรมของรัฐทั้งระบบสามารถอำนวยความสะดวกและตอบสนองต่อการแก้ไขปัญหาสังคมได้ การที่จะอำนวยความสะดวกยุติธรรมให้กับสังคมได้อย่างเต็มที่ นอกจากจะต้องประกอบด้วยกฎหมายที่มีความถูกต้องชอบธรรมและเหมาะสมแล้ว การบังคับใช้กฎหมายผ่านกระบวนการยุติธรรมของรัฐ จะต้องมีความสัมพันธ์สอดคล้องกับหลักความถูกต้องตามหลักนิติธรรม สามารถรักษาความสงบเรียบร้อยภายในสังคมโดยการป้องกัน และปราบปรามการกระทำผิด ได้อย่างมีประสิทธิภาพอีกด้วยกระบวนการยุติธรรมที่มีประสิทธิภาพ สามารถเห็นได้จากสถิติการจับกุม และการลงโทษผู้กระทำผิดสูงเมื่อเทียบกับการเกิดการกระทำผิด ทั้งนี้โดยการใช้ทรัพยากรอย่างจำกัด โดยการดำเนินการตามขั้นตอนต่างๆ ในกระบวนการยุติธรรมจะต้องมีความรวดเร็วและแน่นอน มีวิธีปฏิบัติที่มีแบบแผน แต่ในขณะเดียวกันก็ยืดหยุ่นได้บ้าง และจะต้องลดโอกาสที่ผู้กระทำจะรอดพ้นจากการพิจารณาในกระบวนการยุติธรรมให้น้อยที่สุด

ดังนั้น หากกระบวนการยุติธรรมไม่มีประสิทธิภาพ เจ้าหน้าที่ของรัฐไม่สามารถจับกุมผู้กระทำผิดมาลงโทษได้แล้ว ความไม่น่าพา และการละเลยต่อกฎหมายจะเพิ่มขึ้นมาก ดังนั้นรัฐจะต้องใช้หลักประกันสังคม เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของกระบวนการยุติธรรมทางอาญาดังกล่าว ทั้งนี้โดยการปรับปรุงตัวบทกฎหมาย ทั้งกฎหมายสารบัญญัติ และกฎหมายวิธีบัญญัติตลอดจนเพิ่มพูนประสิทธิภาพของกระบวนการยุติธรรม ให้มีความเหมาะสมยิ่งขึ้น สำหรับการ บังคับใช้กฎหมายจรรยาบรรณเป็นการดำเนินการของหน่วยงานรัฐในการรักษาความปลอดภัย และส่งเสริมความสะอาดในการใช้รถใช้ถนน ตลอดจนจับกุมผู้กระทำผิดต่อกฎหมายจราจรมาลงโทษซึ่งการดำเนินการดังกล่าวสามารถแบ่งออกได้เป็น 2 ระยะคือ

(1) การบังคับใช้กฎหมายในระยะก่อนการกระทำความผิด หมายถึง การรักษาให้มีการปฏิบัติตามกฎหมาย ในลักษณะการป้องกันการกระทำความผิด หรือการฝ่าฝืนกฎหมาย โดยการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าพนักงานตามอำนาจและหน้าที่ กฎหมายกำหนดเอาไว้ ได้แก่ เจ้าพนักงานตำรวจ และเจ้า พนักงานอื่นๆ ที่กฎหมายให้อำนาจตามบังคับใช้กฎหมายจราจรในระยะก่อนการกระทำความผิด เป็นการดำเนินการรักษากฎหมาย โดยเจ้าพนักงานจราจรและพนักงานเจ้าหน้าที่ ในฐานะเป็นเจ้าพนักงานของรัฐต้องปฏิบัติหน้าที่ในการตรวจตรา ดูแล จัดและควบคุมการจราจร สรุปสาระสำคัญได้ดังนี้ - ตรวจตรา ดูแล กวดขัน ให้ เจ้าของหรือผู้ขับขี่ได้ปฏิบัติตามบทบัญญัติของกฎหมายที่เกี่ยวกับการจราจร - อำนวยความสะดวกในการจราจร และควบคุมระบบการจราจรให้เคลื่อนไหวไปอย่างต่อเนื่อง - ออกประกาศ ข้อบังคับ ระเบียบการจราจร เพื่อให้เกิดความสะดวกและปลอดภัยในการจราจรหรือดำเนินการอื่นๆ ตามที่กฎหมายให้อำนาจ

(2) การบังคับใช้กฎหมายภายหลังการกระทำความผิด เป็นการดำเนินการต่อผู้กระทำผิด โดยเจ้าพนักงานจราจร พนักงานเจ้าหน้าที่หรือพนักงานอื่นตามที่กฎหมายให้อำนาจจับกุมตัวผู้กระทำผิดส่งพนักงานสอบสวนผู้มีอำนาจทำการสอบสวนดำเนินคดีตามที่กฎหมายกำหนดแล้วส่งตัวให้พนักงานอัยการดำเนินการส่งฟ้องต่อศาลเพื่อพิจารณาการกระทำผิดและลงโทษต่อไป

### 2.6.5 แนวคิดเกี่ยวกับการใช้ดุลพินิจของเจ้าหน้าที่ตำรวจ

ความหมายของอำนาจดุลพินิจ

กมลชัย รัตน์สกาวงศ์ (2529 : 51) ได้กล่าวถึงอำนาจดุลพินิจว่า "อำนาจที่กฎหมายให้แก่ฝ่ายปกครอง โดยบัญญัติให้ฝ่ายปกครองสามารถเลือกปฏิบัติและตัดสินใจด้วยตนเอง ในความรับผิดชอบของตนเอง และภายในขอบเขตแห่งกฎหมาย อาจจะมีการปฏิบัติและตัดสินใจได้หลายอย่าง และแต่ละอย่างก็ชอบด้วยกฎหมายเช่นกัน"

สมยศ เชื้อไทย (2530 : 57) ได้กล่าวถึงอำนาจดุลพินิจว่า "อำนาจดุลพินิจ เป็นการกำหนดให้ฝ่ายปกครอง มีอำนาจตัดสินใจ โดยคำนึงถึงสภาพแวดล้อมของข้อเท็จจริงเป็นเรื่อง ๆ เป็นกรณีไป ทำให้การใช้กฎหมายสามารถปรับให้สอดคล้องและเป็นธรรมชาติกับข้อเท็จจริงเฉพาะรายได้"

จากแนวการใช้ความหมายของนักวิชาการและนักกฎหมายดังที่ได้กล่าวมาแล้ว ผู้ศึกษาสามารถประมวลความหมาย โดยปรับให้เข้ากับความเป็นจริง ในการใช้ดุลพินิจของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ซึ่งจะต้องมีเรื่องประสบการณ์และความรู้ความสามารถเข้ามาเกี่ยวข้องสามารถสรุปความหมายของการใช้ดุลพินิจได้ว่า หมายถึง การตัดสินใจเลือกใช้ประโยชน์ จากความรู้ความสามารถและประสบการณ์ ประเมินผลการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรได้อย่างถูกต้องตามกฎหมายที่เปิดโอกาสให้โดยทั่วไปการใช้ดุลพินิจของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร กองบังคับการตำรวจจราจร โดยเฉพาะอย่างยิ่งเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรต้องเกี่ยวข้องกับการปฏิบัติภายใต้ขอบเขตของกฎหมายซึ่งระบุให้อำนาจข้าราชการฝ่ายปกครองในการใช้ดุลพินิจ 2 ประการ (กมลชัย รัตน์สกาวงศ์, 2529 : 75) ดังนี้

1) ดุลพินิจอย่างแคบ เป็นกรณีที่ฝ่ายปกครองมีขอบเขตของอำนาจดุลพินิจค่อนข้างแคบมาก เช่น กฎหมายใช้ถ้อยคำว่า "ควรจะ" ซึ่งโดยปกติแล้วฝ่ายปกครองผู้มีอำนาจจะต้องใช้อำนาจตามที่กฎหมายกำหนดไว้ในกฎหมายเท่านั้น เว้นแต่จะมีเหตุผล ยกเว้นพิเศษเฉพาะเรื่อง ๆ จึงจะสามารถใช้อำนาจดุลพินิจนี้ได้

2) การใช้ดุลพินิจอย่างกว้าง เป็นกรณีที่ขอบเขตอำนาจดุลพินิจของฝ่ายปกครองกว้างกว่ากรณีแรก เช่น กฎหมายที่ใช้ถ้อยคำว่า "สามารถจะ" หรือ "มีอำนาจ" โดยไม่ได้กำหนดมาตรฐานในการใช้ดุลพินิจไว้ซึ่งฝ่ายปกครองจะต้องพิจารณาจากกรณีเฉพาะรายให้เกิดความยุติธรรม และไม่ถูกจำกัดด้วยหลักเกณฑ์พิจารณาทั่วไป การที่พิจารณาขอบเขตของอำนาจดุลพินิจของฝ่ายปกครอง จากถ้อยคำเหล่านี้จะต้องเป็นกรณีที่มีความรู้สึกและมีวิชาการอยู่เบื้องหลัง การบัญญัติกฎหมายดังที่ได้กล่าวมาแล้วด้วย มิฉะนั้นแล้วการพิจารณาขอบเขตของอำนาจดุลพินิจจากถ้อยคำเหล่านี้ย่อมไม่สามารถกระทำได้นอกจากถ้อยคำดังกล่าวข้างต้น ยังมีกรณีที่กฎหมายกำหนดขอบเขตของการใช้อำนาจดุลพินิจของเจ้าหน้าที่ที่นำกฎหมายไปบังคับใช้ โดยการกำหนดข้อความที่เป็นสิ่งที่ผู้นำกฎหมายไปบังคับใช้ โดยการกำหนดข้อความที่เป็นสิ่งที่ผู้นำกฎหมายไปบังคับใช้ นำมาประกอบการพิจารณาในการใช้อำนาจดุลพินิจ เช่น เพราะราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ใช้ถ้อยคำว่า "ปรับไม่เกิน " หรือ " ปรับตั้งแต่... ถึง..." (กรมตำรวจ 1, 2539 : 78-99) หรือเปล่าอีกในหนึ่ง ก็คือ เป็นการเลือกใช้อำนาจดุลพินิจกระทำอย่างไรอย่างหนึ่งในบรรดาการกระทำหลายอย่างที่กฎหมายเปิดช่องให้กระทำได้ ตามที่ ลอร์ดดีพล็อก ได้กล่าวเอาไว้ซึ่งทำให้ขอบเขตอำนาจดุลพินิจของเจ้าหน้าที่ตำรวจมีโอกาสได้เลือกปฏิบัติด้วยตนเองสูงมากกว่าการใช้ดุลพินิจในการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรนั้นกฎหมายได้ให้อำนาจในการเลือกวินิจฉัยอย่างหนึ่งอย่างใดหลาย ๆ เหตุการณ์ที่แตกต่างกันออกไป กรณีที่กฎหมายได้เปิด โอกาสให้เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรเลือกกระทำและในทางเลือกต่าง ๆ นั้น สามัญชนย่อมจะมีความเห็นที่แตกต่างกันได้และแต่ละความเห็นก็

อาจถูกต้องได้เหมือนกัน ดังนั้นเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรจึงจำเป็นจะต้องมีหลักการหรือแนวทางและวิธีการที่ถูกต้องในการใช้ดุลพินิจ ซึ่งแนวทางต่างๆที่สำคัญประการหนึ่งก็คือ ความสำนึกในคุณธรรมและจริยธรรมในวันพรุ่งนี้เนื่องจากสิ่งหนึ่งที่มีอิทธิพลต่อการใช้ดุลพินิจในการตัดสินใจ ฝ่าฝืนกฎจราจรของเจ้าหน้าที่ตำรวจนั้นส่วนหนึ่งเกิดจากประสบการณ์หรือการตัดสินใจที่ผ่านมาการใช้ดุลพินิจในการตัดสินใจของข้าราชการเรื่องใดเรื่องหนึ่งนั้นวันพรุ่งนี้ความสำนึกในคุณธรรมและจริยธรรมของการเป็นข้าราชการ ย่อมเป็นสิ่งที่ ข้าราชการทุกคนควรจะคำนึงถึงอยู่เสมอ และจะส่งผลดีต่อการปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

## 2.7 ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม

สิ่งแวดล้อมหรือสภาพแวดล้อมของถนน อาจเป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุจราจรได้โดยปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับสภาพแวดล้อมของถนน อาจแยกได้เป็น 3 ประเด็น ดังนี้

1) อุปสรรคทางธรรมชาติ คือสิ่งที่บั่นทอนความสามารถในการขับขี่ให้ลดลงปัจจัยที่มีผลมาจากอุปสรรคทางธรรมชาติ เช่น ฝนตก มีหมอกปกคลุมหรือมีฝุ่นมาก ต้นไม้บดบังป้ายหรือสัญญาณไฟจราจรซึ่งสิ่งเหล่านี้ล้วนแล้วแต่ทำให้ทัศนวิสัยของผู้ขับขี่ลดลงทั้งสิ้น และอาจส่งผลให้มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้

2) อุปสรรคที่เกิดจากการกระทำของคน คือสิ่งที่บั่นทอนความสามารถในการขับขี่ให้ลดลง มีผลมาจากการกระทำของคน เช่น การเผาขยะหรือหม้อต้มทาง ควันจากท่อไอเสียรถยนต์ การติดตั้งป้ายโฆษณาผู้โทรศัพท์หรือสิ่งปลูกสร้างอื่นๆ บดบังป้ายและสัญญาณไฟจราจร เป็นต้น

3) สิ่งกีดขวางบนช่องจราจร คือวัตถุที่ล่วงหล่นบนผิวจราจร รถจอดกีดขวางทางจราจร (รถเสียและรถที่จอดตามข้างถนน) การปิดถนนเพื่อซ่อมบำรุงโดยไม่มีป้ายหรือ

## 2.8 โทษและสภาพบังคับตามกฎหมายจราจร

โดยทั่วไปแล้วโทษและสภาพบังคับกฎหมายจราจรสามารถจำแนกประเด็นหลักได้ ดังนี้

1) โทษจำคุก หมายถึง การนำผู้กระทำผิดซึ่งศาลพิพากษาลงโทษจำคุกไปควบคุมตัวในเรือนจำหรือทัณฑสถาน การลงโทษจำคุกไม่ว่าจะเป็นจำคุกตลอดชีวิต หรือจำคุกที่มีกำหนดเวลาก็ตาม เป็นมาตรการการลงโทษที่ทำให้ผู้รับโทษขาดเสรีภาพ ซึ่งนิยมใช้กันอย่างแพร่หลายในการลงโทษผู้กระทำผิด ทั้งนี้ โทษจำคุกจะทำให้ผู้ต้องโทษสำนึกในความผิด โดยมีหลักของการแก้แค้น การยับยั้ง การป้องกัน และการแก้ไขผู้กระทำความผิด ประกอบการโทษจำคุกแม้ว่าในปัจจุบันจะได้มีการปรับปรุงให้ก้าวหน้าทั้งในด้านสถานที่ การจัดระบบในการปกครอง การฝึกอบรม การให้การศึกษา การให้การรักษาพยาบาลโดยมุ่งแก้ไขความประพฤติของผู้กระทำผิด ให้ปรับตัวเป็นคนดีก็ตาม แต่โดยลักษณะโทษจำคุกแล้วไม่เหมาะกับผู้กระทำผิดเล็กน้อย ซึ่งอาจได้รับผลร้ายแรงจากการจำคุกได้ เช่น มีการเลียนแบบพฤติกรรมของผู้ถูกจำคุกคนอื่น ดังนั้น การลงโทษสำหรับผู้ฝ่าฝืนกฎหมายจราจรในปัจจุบัน แม้กฎหมายจะกำหนดโทษจำคุกความผิดบางมาตรา แต่ศาลมักไม่ลงโทษจำคุกแก่ผู้กระทำผิดกฎหมายจราจรด้วยเหตุผลดังกล่าว

2) โทษปรับ เป็นโทษที่ใช้สำหรับกรณีความผิดเล็กน้อย โดยผู้กระทำผิดจะต้องชำระเงินตามจำนวนที่กำหนดไว้ตามคำพิพากษาของศาล หรือตามที่เจ้าพนักงานเปรียบเทียบปรับสำหรับการดำเนินการในชั้นเจ้าพนักงานเกี่ยวกับการกระทำ ผิดกฎหมายจราจรนั้นมีขั้นตอนที่สำคัญคือ

กระบวนการจับกุมของเจ้าพนักงาน การดำเนินการจับกุมผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจรเริ่ม ต่อเมื่อเจ้าพนักงานจราจร หรือ พนักงานเจ้าหน้าที่ พบว่าผู้ขับขี่ผู้ใดหรือบุคคลในรถฝ่าฝืน หรือไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร หรือเมื่อพบว่ารถมีสภาพไม่ถูกต้องตามที่กฎหมายกำหนดสามารถสั่งให้ผู้ขับขี่หยุดรถและดำเนินการได้ 2 ประเภท คือ พระราชบัญญัติจราจรทางบกมาตรา 140 วรรคแรก ประการแรก ว่ากล่าว ตักเตือน และประการที่สอง ออกใบสั่งให้ผู้ขับขี่ไปยังสถานีตำรวจ หรือที่ทำการของเจ้าพนักงานเพื่อชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบ ในกรณีที่ไม่พบตัวผู้ขับขี่ ก็จะติดใบสั่งไว้ที่รถของผู้ขับขี่ที่เห็นได้ง่าย ทั้งนี้ กฎหมายให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่า เจ้าของรถหรือผู้ครอบครองเป็นผู้กระทำความผิดดังกล่าว เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าผู้อื่นเป็นผู้ขับขี่ พระราชบัญญัติจราจรทางบกฯ มาตรา 140 วรรคแรก\*

การดำเนินการดังกล่าวสามารถดำเนินการต่อผู้กระทำความผิดจราจรได้ทุกความผิด ยกเว้นความผิดจราจรร้ายแรงที่กำหนดไว้ในมาตรา 157 ทวิ มาตรา 159 มาตรา 160 และมาตรา 160 ทวิ เช่น ความผิดฐานใบขับขี่รถภายใต้อิทธิพลของยาเสพติด การขับรถในขณะที่หย่อนความสามารถ เมาสุรา การขับแข่งรถในทางเป็นต้น ซึ่งกฎหมายห้ามมิให้ว่ากล่าวตักเตือน หรือเปรียบเทียบปรับต้องนำตัวส่งพนักงานสอบสวนหรือส่งฟ้องต่อศาลตามเขตอำนาจต่อไปสำหรับใบสั่งที่เจ้าพนักงานจราจร หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ได้ออกให้แก่ผู้ขับขี่ที่กระทำความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกฯ นั้นถือว่าเป็นใบปรับแทนใบอนุญาตขับขี่ด้วย ในกรณีที่เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่เรียกเก็บใบอนุญาตขับขี่ สำหรับเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ผู้เรียกเก็บใบอนุญาตขับขี่ ต้องรับนำใบอนุญาตขับขี่ที่เรียกเก็บไว้ไปมอบให้พนักงานสอบสวนผู้มีอำนาจทำการสอบสวนตามประมวลกฎหมาย วิธีพิจารณาความอาญาภายในเวลา 8 ชั่วโมง นับแต่เวลาที่ออกไปสั่งอึ้ง ใบปรับแทนใบอนุญาตขับขี่ ที่เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ออกให้ดังกล่าวนั้น สามารถใช้แทนใบอนุญาตขับขี่ได้เป็นการชั่วคราวไม่เกิน 7 วัน เมื่อเจ้าพนักงานจราจรเจ้าพนักงานเจ้าหน้าที่ หรือพนักงานสอบสวนได้ว่ากล่าวตักเตือน หรือทำการเปรียบเทียบปรับและผู้ขับขี่ได้ชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบแล้ว ให้คืนใบอนุญาตขับขี่แก่ผู้นั้นทันที

กระบวนการเปรียบเทียบปรับ เมื่อมีการกระทำความผิดและเจ้า พนักงานได้ออกใบสั่งแล้ว ผู้กระทำความผิดจะต้องมารายงานตัวเพื่อให้พนักงานสอบสวนทำการสอบสวนเปรียบเทียบปรับสำหรับอธิบดีกรมการขนส่งทางบกหรือผู้ซึ่งอธิบายนมอบหมายนั้น มีอำนาจเปรียบเทียบปรับผู้กระทำความผิดในคดีความผิดต่อพระราชบัญญัติกรมการขนส่งทางบกฯ และพระราชบัญญัติรถยนต์ฯ ที่มีโทษปรับสถานเดียวและผู้ต้องหายอมให้เปรียบเทียบ ในทางปฏิบัติ อธิบดีกรมการขนส่งทางบก ได้มอบอำนาจให้การเปรียบเทียบปรับบรรดาความผิดต่อพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกฯ และพระราชบัญญัติรถยนต์ฯ ที่มีโทษปรับสถานเดียวให้แก่พนักงานสอบสวนทำการเปรียบเทียบปรับแทนได้ ผลของการเปรียบเทียบปรับตามพระราชบัญญัติ กรมการขนส่งทางบกฯ และพระราชบัญญัติรถยนต์ดังกล่าว เมื่อผู้ต้องหาได้ชำระค่าปรับตามจำนวนที่อธิบดีหรือผู้ที่อธิบดีมอบหมายเปรียบเทียบภายในสามสิบวันแล้ว ถือว่าคดีเลิกกันตามบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา

เมื่อคดีอาญาเลิกกัน สิทธินำคดีอาญามาฟ้องก็ระงับสำหรับการเปรียบเทียบปรับตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกฯ ซึ่งกระทำโดยพนักงานสอบสวนนั้น เมื่อผู้ต้องหาได้ชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบฯ สถานที่ที่ระบุไว้ในใบสั่งหรือสถานที่ที่อธิบดีกำหนดแล้ว ถือว่าคดีอาญาเป็นอันยกเลิกกันตามบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาเช่นกันอนึ่ง การชำระค่าปรับ

ทางไปรษณีย์ลงทะเบียน ซึ่งกฎหมายกำหนดให้สามารถกระทำได้เมื่อมีการออกกฎกระทรวงใช้บังคับ และถือว่าคดีอาญาเป็นอันเลิกกันนั้น ในปัจจุบันยังไม่มี การออกกฎกระทรวงใช้บังคับกับกรณีดังกล่าวแล้ว

ดังนั้น หากกระบวนการยุติธรรมไม่มีประสิทธิภาพ เจ้าหน้าที่ของรัฐไม่สามารถจับกุมผู้กระทำความผิดมาลงโทษได้ การละเลยต่อกฎหมายจะเพิ่มมากขึ้น ดังนั้น รัฐจะต้องใช้หลักประกันสังคม เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของกระบวนการยุติธรรมทางอาญา ทั้งนี้โดยการปรับปรุงตัวบทกฎหมาย ทั้งกฎหมายสารบัญญัติและกฎหมายวิธีสบัญญัติ ตลอดจนเพิ่มพูนประสิทธิภาพของกระบวนการยุติธรรมในการบังคับใช้กฎหมายจราจรเป็นการดำเนินการของหน่วยงานในการรักษาความปลอดภัย และส่งเสริมความสะอาดในการใช้รถใช้ถนน ตลอดจนจับกุมผู้กระทำความผิดตามกฎหมายจราจรมาลงโทษ ซึ่งสามารถแบ่งออกได้เป็น 2 ระยะคือ

1) การบังคับใช้กฎหมายก่อนการกระทำความผิดโดยการตรวจตราดูแลควบคุมการจราจร และวางข้อบังคับโดยเคร่งครัด

2) การบังคับใช้กฎหมายภายหลังการกระทำความผิดโดยการจับกุมกวาดล้างเพื่อนำตัวผู้กระทำความผิดมาลงโทษตามกฎหมายโดยเด็ดขาด (นัยนา เกิดวิชัย, 2548 : 215 - 224)

## บทที่ 3

### วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยในครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) ซึ่งผู้วิจัยได้ศึกษาแนวทางในการสำรวจเบื้องต้น โดยลงมือทำการสัมภาษณ์โดยตรง เพื่อศึกษาความเป็นไปได้ด้านการรวบรวมข้อมูลเพื่อตอบคำถามในเชิงลึกทั้งข้อกฎหมายและข้อเท็จจริง ตลอดจนถึงคำถามการวิจัย ซึ่งพบว่าการวิจัยเชิงคุณภาพโดยการสัมภาษณ์จากผู้ทรงคุณวุฒิในองค์กรที่สำคัญเกี่ยวกับการจราจรทางบกและองค์กรทางด้านกฎหมาย โดยส่วนใหญ่เป็นผู้บังคับใช้กฎหมายโดยตรงในเชิงภาคปฏิบัติ ดังนั้นการวิจัยเชิงคุณภาพในประเด็นมาตรการทางกฎหมายในการแก้ไขปัญหาการแข่งรถในทางตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 จึงมีความชัดเจนและเหมาะสมอย่างยิ่งสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการวิจัย ทั้งนี้ ผู้วิจัยได้กำหนดวิธีดำเนินการวิจัยไว้ ดังนี้

- 3.1 หน่วยในการวิเคราะห์ (Units of Analysis)
- 3.2 การเก็บรวบรวมข้อมูลเชิงคุณภาพ
- 3.3 แบบสนทนากลุ่มย่อย/แบบสัมภาษณ์
- 3.4 การวิเคราะห์ข้อมูล

#### 3.1 หน่วยในการวิเคราะห์ (Units Of Analysis)

หน่วยในการวิเคราะห์ ได้แก่ ผู้ถูกสัมภาษณ์ที่เป็นนักกฎหมาย นักวิชาการทางด้านกฎหมาย และผู้จัดทำแผนนโยบาย (Policy Makers) แหล่งข้อมูลจากการสัมภาษณ์และการประชุมกลุ่มย่อย โดยเฉพาะเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมาย เช่น พนักงานสอบสวน เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ผู้พิพากษา ผู้ว่าการกรุงเทพมหานคร พัสดีเรือนจำ และนักวิชาการ ตลอดจนถึงเจ้าหน้าที่ของรัฐในหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้กฎหมาย เช่น กองบังคับการปฏิบัติการพิเศษ 191 กองบังคับการตำรวจจราจร กองบัญชาการตำรวจนครบาล ผู้บัญชาการสอบสวนคดีพิเศษ(DSI) ตลอดจนถึงผู้จัดทำ แผนนโยบาย เป็นต้น

#### 3.2 การเก็บรวบรวมข้อมูลเชิงคุณภาพ

การวิจัยครั้งนี้ได้ดำเนินการในการเก็บรวบรวมข้อมูลโดยแยกออกเป็น 3 ระบบ ได้แก่ การสนทนากลุ่มย่อย (Focus Group) การสัมภาษณ์เชิงลึก (In-Depth Interviews) และการเก็บข้อมูลจากเอกสาร (Documents)

##### 3.2.1) การสนทนากลุ่มย่อย (Focus Group)

1) โดยหลักการแล้วแบบฉบับของการสนทนากลุ่มย่อย (Focus Groups) โดยทั่วไปกลุ่มสนทนาควรมีจำนวนประมาณ 6-12 คน ในการวิจัยครั้งนี้ได้กำหนดกลุ่มในการสนทนาแยกออกเป็น 3 กลุ่ม ดังต่อไปนี้

- ก) กลุ่มนักวิชาการ
- ข) กลุ่มตัวแทนจากเจ้าหน้าที่ในกระบวนการยุติธรรม

ค) กลุ่มตัวแทนจากหน่วยงานอื่น ๆ ที่ปฏิบัติงานเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เช่น กองบังคับการตำรวจ 191 และกองบังคับการตำรวจจราจร (บก.จร.)

2) คณะผู้วิจัยได้ใช้วิธีการกำหนดกลุ่มตัวอย่างแบบอิงจุดมุ่งหมาย (Purposful Sampling) ทั้งนี้ได้คำนึงจุดหมายที่มุ่งเน้นให้ได้กลุ่มตัวอย่างสำหรับให้ข้อมูลอย่างเปิดเผย และผู้สัมภาษณ์มีโอกาสเข้าถึงกลุ่มตัวอย่างที่ให้สัมภาษณ์ ดังนั้นการสนทนากลุ่มย่อยจะเน้นกลุ่มเป้าหมายคือเจ้าหน้าที่ของรัฐและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้กฎหมายตามพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ.2522 และการวิจัยครั้งนี้คณะผู้วิจัยได้ทำหนังสือเชิญตัวแทนในกลุ่มเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องดังกล่าว

3) จากการส่งหนังสือเชิญเจ้าหน้าที่ปรากฏว่าได้รับการตอบรับการเข้าร่วมสนทนาจากตัวแทนหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในแต่ละกลุ่มนักวิชาการ มีผู้เข้าร่วมไม่เพียงพอต่อการจัดทำกรสนทนากลุ่มย่อย ดังนั้นคณะผู้วิจัยได้กำหนดให้มีการสนทนาเชิงลึก (In-Depth Interview) กับกลุ่มนักวิชาการและเจ้าหน้าที่ของรัฐ

4) การวิจัยครั้งนี้ ได้กำหนดให้มีการเสวนาและสนทนากลุ่มย่อยจากเจ้าพนักงานตำรวจจราจรซึ่งมีประสบการณ์การทำงานด้านการป้องกันและปราบปรามคดีอาญาและเจ้าพนักงานตำรวจจราจรสังกัดกองบังคับการตำรวจจราจร ซึ่งสามารถให้ความรู้ แนวคิด ครอบคลุมเนื้อหาสาระและข้อมูลสารสนเทศในทุกประเด็นที่สำคัญ

5) การสนทนากลุ่มย่อยได้วางกรอบเวลาไว้ในวันที่ 16 ตุลาคม พ.ศ.2560 โดยระยะเวลาสนทนากลุ่มย่อยใช้เวลาประมาณ 3 ชั่วโมง

### 3.2.2) การสัมภาษณ์เชิงลึก (In-Depth Interviews)

การวิจัยได้สัมภาษณ์เชิงลึกกับนักวิชาการจำนวน 7 ท่าน โดยเป็นการเจาะจงผู้ทรงคุณวุฒิที่มีความรู้ด้านกฎหมาย และประเด็นเกี่ยวกับการสอบสวน สืบสวน ระยะเวลาสัมภาษณ์ประมาณ 1 ชั่วโมง 30 นาทีต่อคน โดยการบันทึกเทปการสัมภาษณ์และถอดคำสัมภาษณ์แบบคำต่อคำ

### 3.2.3) การเก็บข้อมูลจากเอกสาร (Documents)

การศึกษาวิเคราะห์เอกสารทางวิชาการ บันทึกทางราชการ รายงานผลการวิจัย รายงานผลการปฏิบัติงานของหน่วยงาน (Documents) โดยเอกสารราชการ ตำราหรือข้อมูลทางเอกสารสามารถใช้เป็นหลักฐานในการตรวจสอบความถูกต้องของข้อมูลในการสนทนากลุ่มย่อยทำให้ข้อมูลมีความตรงและเชื่อถือได้

## 3.3 แบบสนทนากลุ่มย่อย/แบบสัมภาษณ์

คณะผู้วิจัยได้สร้างแบบสนทนากลุ่มย่อย/แบบสัมภาษณ์ในลักษณะเป็นแนวทางในการสัมภาษณ์หรือการสนทนากลุ่มย่อย โดยในระหว่างการสนทนากลุ่มย่อยและการสัมภาษณ์มีการใช้คำถามชัก (probe questions) เพิ่มตลอดทั้งในช่วงการสนทนากลุ่มย่อยและการสัมภาษณ์ ซึ่งแนวทางในการสัมภาษณ์และสนทนากลุ่มมี ดังนี้

### บทสนทนากลุ่มย่อย/สัมภาษณ์

จุดประสงค์ที่ 1 เพื่อศึกษาปัญหาการกำหนดความผิดมูลฐานตามพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ.2522 โดยตั้งกรอบแนวทางสัมภาษณ์เชิงลึกในแต่ละประเด็น ดังต่อไปนี้



1) ท่านคิดว่าควรมีการปรับปรุงแก้ไขพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ.2522 อย่างไรหรือไม่ และควรแก้ไขในมูลฐานความผิดประเด็นใดบ้าง

1.1) อัตราโทษตามพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ.2522 ควรมีการแก้ไขเพิ่มโทษเพื่อให้สอดคล้องกับบริบททางสังคมหรือไม่

1.2) มาตรการทางกฎหมายในการแก้ปัญหาการแข่งรถในทางก่อนความผิดเกิดขึ้น ควรแก้ไขและปรับปรุงอย่างไร

1.3) มาตรการทางกฎหมายในการแก้ปัญหาการแข่งรถในทางภายหลังความผิดเกิดขึ้น ควรแก้ไขและปรับปรุงอย่างไร

2) ท่านคิดว่าการทำงานของเจ้าหน้าที่ฯ ตามพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ.2522 มีผลกระทบอย่างไรบ้างต่อสังคม

2.1) ควรเปลี่ยนแปลงอำนาจหน้าที่ของเจ้าพนักงานตำรวจจราจรหรือไม่อย่างไร

2.2) ควรเปลี่ยนแปลงอำนาจหน้าที่ของตำรวจและพนักงานอัยการเพื่อบูรณาการร่วมกันหรือไม่อย่างไร

3) ท่านคิดว่า การแก้ไขปรับปรุงในคดีความผิดมูลฐาน ตามพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ.2522 มีปัญหาข้อควรพิจารณาในประเด็นใดบ้าง ประเด็นใดสำคัญมากที่สุด ประเด็นใดที่ต้องเร่งดำเนินการ

3.1) ประเด็นการริบทรัพย์ของกลาง มีปัญหาข้อควรพิจารณาอะไรบ้างและอย่างไร

3.2) ประเด็นทางด้านการจับกุม การสืบสวนสอบสวนคดีการกระทำผิดของเด็กและเยาวชน มีปัญหาข้อควรพิจารณาอะไรบ้างและอย่างไร

จุดประสงค์ที่ 2 เพื่อศึกษาแนวทางในการกำหนดรูปแบบที่เหมาะสมในการกำหนดมาตรการแก้ไขการบังคับใช้กฎหมายตามพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ.2522 และการออกกฎหมายใหม่ที่เกี่ยวข้องตลอดจนถึงกฎระเบียบอื่น ๆ ในการป้องกันปราบปรามการแข่งรถในทางตามพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ.2522

1) ท่านมีความคิดเห็นอย่างไรหากมีการแก้ไขอัตราโทษใหม่ตามพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ.2522

2) ท่านคิดว่าแนวทาง/รูปแบบการกำหนดมาตรการแก้ไขกฎหมายใหม่ ในคดีความผิดมูลฐานตามพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ.2522 ควรเป็นแนวทางใด แนวทางใดเหมาะสมที่สุด

### 3.4 การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิจัยครั้งนี้ใช้วิธีการถอดถ้อยคำจากการสัมภาษณ์ และการสนทนากลุ่มย่อยแบบคำต่อคำ พร้อมทั้งการจดบันทึก (Field notes) โดยคัดลอกข้อความและบันทึกอย่างละเอียด เพื่อให้การตีความและการกำหนดประเด็นที่สำคัญได้อย่างถูกต้องเชื่อถือได้ รวมทั้งการศึกษาข้อมูลจากเอกสารที่เกี่ยวข้องเพื่อยืนยันความถูกต้องตรงกันของข้อมูล แล้วทำการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพ โดยใช้เทคนิคการวิเคราะห์เนื้อหา (Content analysis) ซึ่งในการใช้วิธีวิเคราะห์เนื้อหานี้คณะผู้วิจัยได้ใช้การถอดข้อความทั้งหมดในภาพรวม แล้วนำข้อความทั้งหมดมาวิเคราะห์เพื่อกำหนดหัวข้อ/กลุ่มหัวข้อแนวคิดสำคัญ (Topic/Category) และแบบแผนแนวคิดสำคัญอันเป็นแก่นสาระหลัก (Pattern/Themes) ซึ่งการนำข้อความแนวคิดแบบแผนจากการสัมภาษณ์เชิงลึกและการสนทนา

กลุ่มย่อย มาตรวจสอบความตรงกับข้อความจากเอกสารทำให้เป็นการยืนยันความถูกต้องของแนวคิดสำคัญที่ได้จากการวิจัยครั้งนี้

### 3.5 ระยะเวลาการทำวิจัย

ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ ผู้ศึกษาได้กำหนดขอบเขตระยะเวลาในการวิจัยทั้งสิ้น 8 เดือน ตั้งแต่ 16 พฤษภาคม 2560 ถึง 16 มกราคม 2561

## บทที่ 4

### ผลการวิจัย

สำหรับการนำเสนอผลการวิจัย เป็นการนำเสนอเนื้อหาที่ได้จากข้อคำถามในการสนทนากลุ่มย่อย (focus groups) และการสัมภาษณ์เจาะลึก (in-depth interviews) ซึ่งตอบคำถามการวิจัยทั้งในมิติที่เกี่ยวกับปัญหาจากผลการดำเนินงานและการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มิติต่อมาแนะนำเสนอการกำหนดประเภทของความผิดมูลฐานตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 และมีมติสุดท้ายเป็นการเสนอแนวทางในการกำหนดปัญหาการแก้ไขตัวบทกฎหมายและมาตรการในรูปแบบที่เหมาะสมในการวางมาตรการทางกฎหมายเพื่อป้องกันและปราบปรามการกระทำความผิด โดยได้ข้อสรุปประเด็นสำคัญต่าง ๆ ดังนี้

**4.1 สาเหตุและสภาพปัญหาในประเด็นข้อกฎหมายตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ในมูลฐานความผิดการแข่งรถในทาง เพื่อศึกษาหาแนวทางแก้ไข ปรับปรุงบทบัญญัติแห่งกฎหมายใหม่ในองค์ประกอบแห่งความผิด และแก้ไขอัตราโทษใหม่ให้สูงขึ้น**

**4.1.1 ควรปรับปรุงให้มีความทันสมัย เนื่องจากกฎหมายเดิมล้าสมัย ไม่สอดคล้องกับบริบทของสังคมในปัจจุบัน ควรยกเว้น แก้ไข ปรับปรุงกฎหมายใหม่ ดังต่อไปนี้**

ก) ร้านแต่งรถที่ใช้ในการกระทำความผิดสมควรต้องมีกฎหมายลงโทษเสมือนหนึ่งตัวการ เนื่องจากเป็นผู้ก่อให้เกิดการกระทำความผิด ยุยง ส่งเสริม สนับสนุน จึงต้องมีการบัญญัติกฎหมายใหม่ในองค์ประกอบความผิดตามมาตรา 134 วรรค 2 ในการเพิ่มโทษสำหรับบุคคลที่สามที่เข้ามามีส่วนร่วม รู้เห็นเป็นใจ หรือสมรู้ร่วมคิดตั้งแต่แรกถือเสมือนว่าเป็นการสมคบกันกระทำความผิดตามที่กล่าวมานั้น เพื่อเป็นการวางมาตรการครอบคลุม และขยายผลไปถึงบุคคลภายนอก หมายถึงร้านแต่งรถ หรือตัดแปลงสภาพรถ สมควรต้องรับโทษ เสมือนหนึ่งตัวการตามกฎหมายใหม่

ข) ผู้ปกครองที่ฝ่าฝืนพ.ร.บ.คุ้มครองเด็ก พ.ศ.2546 ควรต้องใช้บทลงโทษใหม่ โดยแก้ไของค์ประกอบความผิดตามมาตรา 134 วรรค 2 โดยแยกเป็นความผิดพิเศษต่างหากในการลงโทษผู้ปกครองให้หนักขึ้นในทางแพ่งและทางอาญาควบคู่กัน กล่าวคือ ในทางแพ่งต้องชดเชยค่าเสียหายแก่รัฐในฐานะละเมิดอำนาจรัฐและละเมิดกฎหมาย ส่วนในทางอาญาใช้มาตรการเพิ่มโทษแก่ผู้ปกครองให้สูงขึ้นกว่าเดิม สมควรให้มีโทษปรับสูงสุด

ค) ประเด็นปัญหาข้อกฎหมาย พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 สมควรมีการปรับปรุงแก้ไขหรือไม่อย่างไรผลกระทบที่มีต่อสังคมมีอย่างไรบ้าง

ผู้ทรงคุณวุฒิท่านหนึ่งในปัจจุบันอยู่ในตำแหน่งผู้บริหารระดับสูงในสังกัดที่ว่าการกรุงเทพมหานคร กล่าวว่า สาเหตุของการกระทำความผิดเกิดจากสภาพทางจิตใจของเด็กและเยาวชนที่ได้รับความคิดเห็นจากสิ่งแวดล้อมและอิทธิพลจากเพื่อนที่ใกล้ชิดโดยได้รับแบบอย่างความประพฤติที่ไม่ดีจากบุคคลรอบข้าง ทำให้พฤติกรรมของเด็กและเยาวชนมีความประพฤติผิดไปจากบรรทัดฐานของสังคมและกลายเป็นการกระทำความผิดต่อกฎหมายในที่สุด

สภาพปัญหาในปัจจุบัน พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ล้าสมัย มีจุดอ่อนหลายประเด็นที่ต้องแก้ไขใหม่ “มาตรการบังคับใช้กฎหมายกับผู้กระทำความผิดฐานแข่งรถในทางตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ตามที่ได้ออกเป็นคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ 22/2558 ลงวันที่ 22 กรกฎาคม 2558 เป็นมาตรการที่เหมาะสมในการที่จะนำมาใช้เพื่อแก้ปัญหาดังกล่าว โดยอาจมีการปรับปรุงมาตรการในเรื่องของการรวมกลุ่มโดยกำหนดให้เป็นการพยายามกระทำความผิด และมีการเข้มงวดกับมาตรการในเรื่องการเอาผิดกับผู้ปกครองในแนวทางที่เหมาะสม และการกวาดล้างกับร้านแต่งรถซึ่งเป็นสาเหตุของการกระทำความผิด

แนวทางการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายควรพิจารณาเพิ่มมาตรการโดยให้เจ้าพนักงานมีอำนาจกำหนดมาตรการฝึกอบรม และบำเพ็ญประโยชน์สำหรับผู้กระทำความผิดที่เป็นเยาวชนและยินยอมเข้ารับการฝึกอบรมหรือบำเพ็ญประโยชน์ เช่นเดียวกับพระราชบัญญัติศาลเยาวชนและครอบครัวฯ พ.ศ. 2553 รวมทั้งการแก้ไขปรับปรุงมาตรา 134 ให้เจ้าพนักงานมีอำนาจอย่างชัดเจนในมาตรา 140 แก้ไขอัตราโทษตามความร้ายแรงที่เกิดจากการกระทำทำนองเดียวกับพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ.2521 ทั้งความร้ายแรงด้านสังคม ด้านเสรีภาพ เศรษฐกิจ (การปิดถนน) ด้านร่างกายและจิตใจ

ข้อเสนอในการแก้ไขกฎหมายการแข่งรถในทางตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ก่อนความผิด กฎหมายควรเพิ่มมาตรการการรณรงค์ มาตรการเชิงป้องกัน และมาตรการเชิงป้องปรามการกระทำความผิด เพื่อให้มีการจัดสรรงบประมาณและเทคโนโลยีมาสนับสนุนการแก้ไขปัญหาดังกล่าวอย่างจริงจัง หน่วยงานต่าง ๆ ต้องให้ความร่วมมือกับการแก้ไขปัญหาดังกล่าว ทั้งราชการส่วนกลาง ส่วนภูมิภาค และส่วนท้องถิ่น

**4.1.2 ข้อเสนอในการแก้ไขกฎหมายตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522**  
ควรต้องแก้ไข และปรับปรุงกฎหมายมาตรา 134 มาตรา 160 มาตรา 160 ทวิ และมาตรา 43

**ผู้ทรงคุณวุฒิท่านหนึ่งในสังกัดกองบังคับการสายตรวจและปฏิบัติการพิเศษเป็นผู้เชี่ยวชาญทางด้าน การบังคับใช้กฎหมายจราจร** ให้ความเห็นและเหตุผลที่สอดคล้องกันว่า สาเหตุของการกระทำความผิดของเด็กและเยาวชนมีผลมาจากสภาพครอบครัวที่ขาดความเอาใจใส่และปล่อยปะละเลย ไม่ตักเตือนว่ากล่าวเด็กและเยาวชน ทำให้ไม่ได้รับแบบอย่างความประพฤติที่ถูกต้องจากครอบครัว เด็กจึงขาดความยับยั้งชั่งใจ ไม่สามารถควบคุมตนเองได้ มีพฤติกรรมเป็นปฏิปักษ์ต่อสังคมและครอบครัว จนนำไปสู่การกระทำที่รุนแรงผิดกฎหมาย

สภาพปัญหาในทางข้อกฎหมาย “มาตรการบังคับใช้กฎหมายกับผู้กระทำความผิดฐานแข่งรถในทางตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 สมควรแก้ไขปรับปรุงเนื่องจากกฎหมายดังกล่าวมีความล้าหลัง ซึ่งกฎหมายแทบทุกฉบับต้องแก้ไขให้มีความทันสมัย เป็นไทยแลนด์ 4.0 อย่างเต็มรูปแบบ ในกรณีนี้ ซึ่งในมาตรา 134 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 กรณีห้ามมิให้ผู้ใดแข่งรถในทาง หากฝ่าฝืนจะผิดมาตรา 160 ทวิโทษจำคุกไม่เกิน 3 เดือน ปรับ 2,000-10,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ ศาลสั่งพักใบอนุญาตไม่น้อยกว่า 1 เดือน หรือเพิกถอนใบขับขี่ โดยส่วนตัวผมมองว่ายังไม่รุนแรงเมื่อเทียบกับความสูญเสียของพี่น้องประชาชนที่เกิดขึ้นบนท้องถนน เพราะเหตุจากความคึกคะนอง ซึ่งหากเกิดอุบัติเหตุไม่เพียงเราเองที่เดือดร้อน แน่นนอนคนใช้รถ ใช้ถนน คนที่ไม่รู้เรื่องอะไร

ต้องรับผลกระทบไปด้วย ผมเห็นว่าสมควรแก้ไขและเพิ่มโทษซึ่งจะต้องมีมาตรการรองรับต่อไปในอนาคต”

แนวทางการแก้ไขกฎหมายในฐานความผิดแข่งขัณรถในทางตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรการที่สำคัญที่สุด ท่านเห็นว่าควรเร่งแก้ไขปรับปรุงเรื่องใดมากที่สุด

“ปัจจุบันมีการนำมาตรา 44 มาใช้ปราบเด็กแว้น คือ แคร่รวมตัวกัน เจ้าหน้าที่สามารถยึดรถไว้ได้ทันที หากเด็กกระทำความผิด ผู้ปกครองนั้นรับโทษด้วย ตามประกาศคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ 22/2558 เรื่อง มาตรการป้องกันและแก้ไขปัญหาการแข่งรถ โดยมาตรการที่สำคัญที่สุดผมมองว่าเราควรดึงพ่อแม่ผู้ปกครองมาเกี่ยวข้อง ในเมื่อไม่สามารถดูแลบุตรของตนได้แล้วใครจะดูแล ต้องให้เจ้าหน้าที่ดูแลตลอดเวลาคงไม่ใช่เรื่อง ดังนั้นหากพ่อแม่ยังปกครองลูกไม่ได้ จะมีบทกำหนดโทษมาบังคับใช้ ในส่วนที่ต้องแก้ไข ควรเพิ่มความปลอดภัยในการเข้าจับกุมผู้กระทำความผิด เพราะการแข่งรถมีความเร็วอาจเกิดอันตรายได้ตลอดเวลา ส่วนข้อปรับปรุงต้องใช้เวลาศึกษาให้ละเอียดถี่ถ้วน เพราะเป็นเรื่องที่ละเอียดอ่อนและเกี่ยวข้องกับข้อกฎหมาย และเมื่อมีความเห็นจะนำเข้าปรึกษาเรียนผู้บังคับบัญชาต่อไป”

มาตรการทางกฎหมายก่อนการกระทำความผิดและภายหลังการกระทำความผิดนั้น ควรมีการกำหนดมาตรการออกเป็นสองแนวทาง แนวทางแรก การป้องปรามก่อนมีการลงมือกระทำความผิด เช่นวิธีการเพื่อความปลอดภัย แนวทางที่สอง การเยียวยาผู้ที่กระทำความผิดแล้วเพื่ออบรม บ่มนิสัยเพื่อแก้ไขพฤติกรรมของผู้กระทำความผิดอย่างจริงจัง มีการพิจารณาหลักสูตรหรือแนวทางที่จะสามารถนำไปสู่การบรรลุผลได้จริงและกำหนดไว้ในกฎหมาย ทั้งนี้ไม่เพียงแต่ผู้กระทำความผิดแต่ต้องรวมไปถึงผู้ที่ต้องดูแลรับผิดชอบ รวมทั้งการเพิ่มโทษหรือมาตรการให้สูงขึ้นเมื่อมีการกลับมากระทำความผิดอีก โดยมาตรการที่น่าจะได้ผล คือการปรับผู้ปกครอง ยึดและริบทรัพย์สินที่ใช้กระทำความผิด”

**4.1.3 ตามวัตถุประสงค์ของงานวิจัย ข้อเสนอในการแก้ไขกฎหมายการแข่งขันรถในทางตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ก่อนความผิดเกิดขึ้น ควรแก้ไขปรับปรุงกฎหมายดังต่อไปนี้**

ก) ในการแก้ไขปัญหาก่อนความผิด เกิดมีข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้องหลายพระราชบัญญัติ ด้วยกัน ผู้จัดให้มีการแข่งขัณรถบนทางถนนสาธารณะมีความผิดฐานสนับสนุน ประกอบมาตรา 134 พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ส่วนต่อมา คือ ผู้ปกครองที่ไม่กวาดขัน บุตรหลานของตนมีความผิดตามพระราชบัญญัติคุ้มครองเด็ก พ.ศ.2546 มาตรา 26 บังคับชู้เชี่ยชักชวนส่งเสริม ยินยอมให้ประพฤติน่าไม่เหมาะสม ควรจำคุก 3 เดือน ปรับ 30,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ข) ในส่วนผู้ผลิตจำหน่ายอุปกรณ์แต่งรถมีความผิดตามมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม พ.ศ.2511 มาตรา 36 จำคุก 1 เดือน ปรับ 5,000-50,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ ผมมองว่าควรมีการเพิ่มโทษตามพระราชบัญญัติที่เกี่ยวข้องและมีการภาคทัณฑ์ โดยให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้ามาดูแลในการเฝ้าฟังพฤติกรรมก่อนเกิดเหตุ นั้น ไม่ว่าจะเป็นการหาข่าวการรวมตัวของหัวหน้ากลุ่ม การเตรียมการก่อเหตุต่าง ๆ โดยการปรับความเข้าใจนั้น ต้องขอความร่วมมือจากสถาบันการศึกษาเข้าปลูกฝังเด็ก จะได้ป้องกันได้ถูกต้อง

ข้อเสนอในการแก้ไขกฎหมายการแข่งขันในทางตามพระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ.2522 ภายหลังจากความผิดเกิด ควรจะแก้ไขปรับปรุงกฎหมายอย่างไรในการฟื้นฟูแก้ไขอบรมบ่มนิสัย พฤติกรรมของผู้กระทำความผิด

“วิธีการการนำเด็กและเยาวชนที่หลงผิดเข้าอบรมหรือนำมาทำความเข้าใจเสียใหม่ ได้ทั้งหมด อยู่ในหลักและกระบวนการสามารถตรวจสอบได้ทางเจ้าหน้าที่จัดทำระเบียบให้เห็นเด่นชัด ว่าเคยกระทำความผิดมาก่อนแล้ว มีการเพิ่มโทษแน่นอน เบื้องต้นให้มีการสืบสวนขยายผลดำเนินคดีกับร้านรับซ่อมตัดแปลงสภาพรถ จัดทำประวัติบุคคลและยานพาหนะ เพื่อเป็นข้อมูลให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกวดขัน พบเห็นต้องสงสัยพาไปทำประวัติไว้ก่อน เป็นมาตรการปรามแต่เนิ่น ๆ เมื่อเด็กมีประวัติแล้ว เด็กจะเกิดความกลัวที่จะกระทำความผิดอีก เพราะได้ให้ข้อมูลกับทางเจ้าหน้าที่ไว้หมดแล้ว อีกทั้งเมื่อกระทำความผิดอย่างอื่นมาอีก สามารถค้นหารูปพรรณ ชื่อสกุลได้ง่าย เพราะไม่ใช่แค่พระราชบัญญัติจรรยาบรรณในกลุ่มแน่นอน อาจจะมีคดียาเสพติด ความผิดอื่น ๆ เข้ามาเกี่ยวข้อง”

#### 4.1.4 ประเด็นของพระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ.2522 ควรต้องมีการแก้ไขตัวบทกฎหมายและอัตราโทษใหม่กับผู้กระทำความผิดให้มีผลทั้งทางแพ่งและทางอาญา

สอดคล้องกับนักวิชาการท่านหนึ่ง ผู้ทรงคุณวุฒิระดับสูงอดีตผู้อำนวยการทีเอสไอ ปัจจุบันดำรงตำแหน่งผู้อำนวยการสำนักงานพระพุทธศาสนาแห่งชาติ ให้ความเห็นที่สอดคล้องต้องกันว่าควรแก้ไขข้อกำหนดและพฤติกรรมของเด็กและเยาวชนควบคู่กัน

ปัญหาข้อกำหนดควรปรับแก้ไขและปรับปรุงการบังคับใช้อย่างเด็ดขาดและสม่ำเสมอ เพื่อให้เกิดความศักดิ์สิทธิ์ เนื่องจากในปัจจุบันหน่วยงานที่รับผิดชอบโดยตรงก็คือ ตำรวจจราจรและกองบังคับการสายตรวจและปฏิบัติการพิเศษเท่านั้น เสนอให้มีการบูรณาการทางกฎหมายกับหน่วยงานสำคัญ เช่น สำนักงานอัยการสูงสุดและกระทรวงยุติธรรม

ปัญหาสำคัญต้องเพิ่มมาตรการการแจ้งเตือน โดยการสนับสนุนให้เงินรางวัลการนำจับหรือชี้ช่องทางพลเมืองดีหรือบุคคลทั่วไปให้มีส่วนร่วมทางสังคมเพื่อเป็นหูเป็นตาแก่รัฐในการจับกุมหรือป้องกันปราบปรามอย่างได้ผลเกิดประสิทธิภาพรวดเร็วทันทั่วถึงที่ต่อเหตุการณ์

การบังคับใช้กฎหมายนอกจากการป้องกันปราบปรามแล้ว ยังต้องคำนึงถึงอัตราโทษที่ต้องแก้ไขและปรับปรุงใหม่ให้สอดคล้องกับบริบทใหม่ทางสังคม ความผิดฐานแข่งรถในทางสาธารณะ หากถูกจับกุมดำเนินคดีมีอัตราโทษปรับไม่เกิน 1,000 บาท หากเทียบค่าอัตราค่าครองชีพปัจจุบันย่อมไม่มีผลต่อความเกรงกลัวกฎหมาย เนื่องจากพระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ.2522 ถ้าสมัยไม่สอดคล้องกับสภาวะปัจจุบัน เพราะกฎหมายถ้าหลังมาเกือบ 40 ปีเต็ม ไม่เคยมีการแก้ไขอัตราโทษแต่อย่างใด จึงมีผลให้ผู้กระทำผิดไม่เกรงกลัวกฎหมาย

แนวทางการแก้ไขพระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ.2522 ภายหลังจากความผิดเกิดขึ้น ควรนำตัวผู้กระทำความผิดได้รับการฟื้นฟูแก้ไขอบรมบ่มนิสัยและปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้กระทำความผิด โดยนำเข้าฝึกอบรมวินัยและสภาพจิตใจโดยหน่วยงานทางพุทธศาสนาให้ความร่วมมือกลุ่มเกลาจิตใจของผู้กระทำความผิดเพื่อกลับตัวกลับใจเป็นพลเมืองดีของชาติสืบต่อไป”

**ปัญหาด้านการใช้มาตรการก่อนมีการลงมือกระทำความผิดในข้อหาแข่งรถในทางสาธารณะ ตามพระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ.2522**

ในประเด็นเรื่องการใช้มาตรการแก้ไขทางกฎหมายกับผู้กระทำความผิดก่อนที่จะลงมือกระทำความผิดในขณะขึ้นเตรียมแผนการนั้น ได้มีผู้ทรงคุณวุฒิระดับประเทศ ศาสตราจารย์พิเศษ จริญญาภักดีธนากุล ตำแหน่งตุลาการศาลรัฐธรรมนูญ ได้มีการเสนอเหตุผลในประเด็นดังกล่าวไว้ว่า

“ควรมีการเพิ่มมาตรการทางปกครองและทางแพ่ง ผนวกไปกับมาตรการทางอาญา และให้มีกระบวนการ (Process) โดยดำเนินคดีกับผู้กระทำความผิด มีมิติของการเรียนรู้และสำนึกผิด โดยการปรับเปลี่ยนระบบความคิดและทัศนคติ รวมถึงพฤติกรรมของผู้ต้องหา ต้องมีระบบละลายพฤติกรรมเก่า ๆ ให้ปรับเปลี่ยนในทางบวกต่อสังคม

กำหนดมาตรการโดยเคร่งครัดภายหลังที่ศาลได้มีคำพิพากษาลงโทษจำเลยแล้ว ควรต้องแก้ไขปรับปรุงคุมประพฤติผู้กระทำความผิดประกอบการลงโทษเพื่อเป็นการละลายพฤติกรรม และทัศนคติของผู้กระทำความผิดให้กลับตัวเป็นพลเมืองดี

ให้มีบทบัญญัติทางการปกครองให้อำนาจเจ้าพนักงานดำเนินการในเชิงป้องกัน เพื่อมิให้เกิดการกระทำความผิดเพิ่มขึ้น ตัวอย่างเช่น การดำเนินการทางปกครองกับร้านรับแปลงสภาพรถหรือแต่งรถ ในการดัดแปลงเครื่องยนต์เพื่อใช้ในการแข่งรถในการกระทำความผิด ในการจัดวางระบบงานหรือเครือข่ายของผู้ที่มีส่วนร่วมในการกระทำความผิดรวมถึงระบบ Technology เครื่องมือตรวจสอบการกระทำความผิดเพื่อให้ทราบถึงวัน เวลา สถานที่นัดหมายของสมาชิกกลุ่มผู้กระทำความผิดได้ล่วงหน้า เพื่อทำการเข้ากวาดล้าง ป้องกันการก่อเหตุร้ายได้โดยฉับพลัน

**4.1.5 นอกจากนี้ควรกำหนดกฎเกณฑ์ให้ผู้กระทำความผิดชดใช้ค่าสินไหมทดแทน และชดใช้ค่าเสียหายในความเสียหายเดือดร้อนต่อสาธารณะ และกำหนดค่าเสียหายในเชิงลงโทษ เพื่อกำหนดค่าเสียหายในเชิงโทษที่แน่นอนอย่างเคร่งครัดและเด็ดขาด และผู้กระทำความผิดทุกฝ่าย ไม่ว่าจะเป็นผู้สนับสนุน ผู้ใช้ และตัวการต้องร่วมกันรับผิดชอบค่าเสียหายในทางแพ่งอีกด้วย”**

นอกจากนี้ ผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งเป็นนักกฎหมายระดับผู้พิพากษาหัวหน้าศาลจังหวัดมีนบุรี ได้มีการเสนอความเห็นในเชิงสนับสนุนการแก้ไขพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้ดังนี้ สาเหตุของการกระทำความผิด เนื่องจากเด็กได้ถูกชักจูงไปในทางที่เสียหายจากผู้ที่ไม่ประสงค์ดีต่อเด็กและเยาวชนจนทำให้เด็กหลงเดินทางผิด มีความประพฤติเบี่ยงเบนประกอบกับการขาดความเอาใจใส่จากผู้ปกครอง ไม่อบรมให้เด็กและเยาวชนประพฤติปฏิบัติไปในทางที่ถูกต้อง

สภาพปัญหาในปัจจุบันผู้ทรงคุณวุฒิได้แนะนำไว้ดังนี้ “มาตรการบังคับใช้กฎหมายกับผู้กระทำความผิดในมูลฐานการแข่งรถในทางสาธารณะตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ล้าสมัย ไม่สอดคล้องกับบริบททางสังคม สมควรให้มีการแก้ไขปรับปรุง มาตรา 134 ในอัตราโทษสูงขึ้นจากในปัจจุบัน ซึ่งมีอัตราโทษจำคุกไม่เกิน 3 เดือน หรือปรับตั้งแต่ 2,000-10,000 บาท มีอัตราโทษค่อนข้างต่ำ จึงมีผลทำให้ผู้กระทำความผิดไม่เกรงกลัวต่อกฎหมาย ดังนั้น จึงควรเร่งให้มีการแก้ไขปรับปรุงกฎหมายจราจรในประเด็นเกี่ยวกับอัตราโทษใหม่ให้เหมาะสมกับสังคมยุคปัจจุบัน พ.ศ. 2560 ตราบใดที่ผู้กระทำความผิดไม่เกรงกลัวต่อกฎหมาย ตราบนั้นสังคมก็หลีกเลี่ยงไม่พ้นอาชญากรรมบนท้องถนนในรูปแบบอันธพาล

**4.1.6 แนวทางการแก้ไขที่ปัญหาครอบครัวที่บิดามารดา ผู้ปกครอง ผู้ดูแล ไม่เอาใจใส่ว่ากล่าวตักเตือนบุตร จึงเสนอให้ออกกฎหมายเฉพาะบทเพื่อลงโทษผู้ปกครองเด็กและเยาวชน**

ให้ร่วมรับผิดชอบด้วยทั้งทางแพ่งและทางอาญา และต้องส่งผู้กระทำความผิดไปอบรมบ่มนิสัย ระยะเวลา 1 เดือน โดยทางบิดามารดาต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่าย”

ผู้ทรงคุณวุฒิทางด้านวิชาการซึ่งเป็นอาจารย์สอนภาควิชาหลักอาชญาวิทยาและการบริหารงานยุติธรรม มหาวิทยาลัยมหิดล นักวิชาการอีกท่านหนึ่งให้ความเห็นสอดคล้องต้องกันกับผู้พิพากษาและผู้ทรงคุณวุฒิอื่นๆว่าสาเหตุของปัญหาที่เด็กและเยาวชนกระทำความผิดเนื่องจากขาดความอบอุ่น ใช้เวลาว่างในทางที่ไม่ก่อให้เกิดประโยชน์ และมีความวิตกกังวลจนเกิดแนวโน้มที่จะกระทำความผิดได้ง่ายขาดความยับยั้งชั่งใจ มีความอยากรู้อยากเห็นและอยากทดลองเพื่อเรียกร้องความสนใจจากสังคม ต้องการให้เป็นที่ยอมรับและเข้ากับเพื่อนฝูงจนเกิดปัญหาของครอบครัว และสังคมตามมา

สภาพปัญหาเกี่ยวกับการแก้ไข พ.ร.บ. จราจรทางบก พ.ศ. 2522 “โดยข้อเท็จจริงพระราชบัญญัติฉบับนี้ให้อำนาจเจ้าพนักงานมากอยู่แล้ว ทั้งในด้านการป้องกันและจับกุมดำเนินคดี ทั้งใช้ดุลยพินิจ ประกอบกับกฎหมายมีลักษณะ mala prohibita จึงไม่ควรเพิ่มมาตรการทางกฎหมาย แต่ต้องอบรมเจ้าหน้าที่ให้รู้มากขึ้นว่าทำอะไรได้มากน้อยเพียงใด และใช้มาตรการเหล่านั้นอย่างจริงจัง และเคร่งครัดมากกว่า

ผู้ทรงคุณวุฒิทางด้านวิชาการกล่าวว่า แนวทางการแก้ไขและการใช้มาตรการทางด้านกฎหมาย ควรเร่งแก้ไขปรับปรุงเรื่องมาตรการทางกฎหมายที่มีอยู่ คือ ใช้หลักการขออนุญาตตามมาตรา 134 ของพระราชบัญญัติดังกล่าว และยังเอาผิดกับผู้จัด ผู้สนับสนุน หรือส่งเสริมให้มีการแข่งรถในทางด้วย หากยังไม่สามารถกันเอาบุคคลใดมาฟ้องฐานผู้จัด ผู้สนับสนุน ก็ควรเพิ่มเอาผู้เข้าร่วมในการแข่งขันโดยไม่ได้รับอนุญาตด้วย

ในบางประเทศจะมีการบันทึกข้อมูลและเชื่อมโยงข้อมูลลงในประวัติส่งกับหน่วยงานด้านการอนุญาตออกใบอนุญาตขับขี่ โดยชะลอการออกใบอนุญาตขับรถยนต์ออกไป 1-3 ปี เพราะเหตุเป็นบุคคลที่ขาดความพร้อมในการขับขี่รถยนต์หรือระบุว่าการออกใบอนุญาตเป็นอันตรายต่อตนเองและสาธารณะ หรือกำหนด Curfew

ในการบังคับใช้กฎหมาย เจ้าพนักงานสามารถใช้กฎหมายอื่นควบคู่ไปด้วย โดยอาศัยพระราชบัญญัติคุ้มครองเด็ก พ.ศ. 2546 มาตรา 22/3 ที่เอาผิดพ่อแม่ด้วย ฐานยุยงส่งเสริมให้เด็กกระทำความผิด และศาลเคยตัดสินลงโทษจำคุกพ่อแม่มาแล้ว แต่โทษจำคุกให้รอลงอาญาไว้ในจังหวัดปทุมธานี ซึ่งได้ผลมาก ดังนั้น หากมีการฝ่าฝืน เจ้าพนักงานอาจมีหนังสือแจ้งพ่อแม่และผู้ปกครองว่าอาจร่วมรับผิดชอบไปด้วยกัน”

## 4.2 ศึกษาเกี่ยวกับแนวทางและมาตรการแก้ไขปัญหาการแข่งรถในทาง ก่อนการกระทำความผิดเกิดขึ้น และภายหลังการกระทำความผิดเกิดขึ้น เพื่อเป็นแนวทางป้องกันและปราบปราม

### 4.2.1 การแก้ไขการแข่งรถในทางก่อนการกระทำความผิดเกิดขึ้น

ก) วางมาตรการทางกฎหมายโดยให้อำนาจเจ้าพนักงานบังคับใช้กฎหมายแก่ผู้ที่ตระเตรียม วางแผน หรือสมคบกันในการแข่งรถผิดกฎหมาย โดยใช้วิธีการเพื่อความปลอดภัยตามประมวลกฎหมายอาญามาบังคับใช้



ข) วางมาตรการทางกฎหมายโดยให้อำนาจเจ้าพนักงานสอบสวน มีอำนาจในการสอบสวนคดีในความผิดฐานแข่งรถในทาง โดยไม่จำเป็นต้องมีข้อจำกัดเกี่ยวกับการสอบสวนคดีเด็กและเยาวชน กล่าวคือ ไม่จำเป็นต้องให้สหวิชาชีพเข้ามาเกี่ยวข้องเพราะทำให้ล่าช้าต่อผลของคดี

ค) วางมาตรการการสืบสวน สอบสวน คดีในความผิดฐานแข่งรถในทางให้เชื่อมโยงกันครอบคลุมทุกเครือข่าย เพื่อให้เกิดการบังคับใช้กฎหมายอย่างมีประสิทธิภาพและบังเกิดสัมฤทธิ์ผล

ง) แก้ไข ปรับปรุงข้อกฎหมายเกี่ยวกับความผิดฐานแข่งรถในทางให้เป็นกฎหมายพิเศษ ซึ่งมีองค์ประกอบในลักษณะเดียวกับอั้งยี่ และช่องโจร ซึ่งสามารถดำเนินคดีได้ในขณะที่มีการเตรียมการกระทำความผิดเกิดขึ้น แม้เพียงมีการสมคบกันก็สามารถดำเนินคดีได้

#### 4.2.2 การแก้ไขการแข่งรถในทางภายหลังการกระทำความผิดเกิดขึ้น

ก) ดำเนินคดีกับผู้กระทำความผิด โดยใช้กฎหมายใหม่ในการแก้ไขอัตราโทษให้สูงขึ้น เพื่อให้สอดคล้องกับบริบทของสังคม ซึ่งปัจจุบันปรากฏว่า อัตราโทษไม่เหมาะสม ทำให้ผู้กระทำความผิดไม่เกรงกลัวต่อกฎหมาย

ข) ดำเนินคดีกับผู้กระทำความผิด ในกรณีที่กระทำความผิดจนติดเป็นนิสัย หรือกระทำความผิดซ้ำซาก ให้บังคับใช้กฎหมายใหม่เพื่อเพิ่มโทษแก่บุคคลดังกล่าว โดยกำหนดโทษให้สูงขึ้นเป็นสองเท่าทวีคูณ

ค) แก้ไข ปรับปรุง กฎหมายพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ในส่วนของการริบทรัพย์สำหรับรถที่ใช้แข่ง โดยวางมาตรการริบทรัพย์เด็ดขาดแยกเป็นกฎหมายพิเศษ

ง) ดำเนินการฟื้นฟู คุ้มครองพลติ ผู้ที่พ้นโทษในคดีความผิดฐานแข่งรถในทางและระงับใบขับขี่ตลอดชีพ เพื่อให้ผู้กระทำความผิดขาดคุณสมบัติในการขอใบอนุญาตขับขี่ เพื่อให้ไม่ให้เกิดมากระทำความผิดซ้ำอีกในภายหลัง

จ) บังคับใช้กฎหมายกับผู้ปกครองเด็กและเยาวชนที่กระทำความผิดให้ชดใช้ค่าเสียหายทางแพ่งและทางอาญาให้แก่รัฐ เพื่อเป็นการชดใช้ในกรณีที่ผู้เยาว์ได้กระทำความผิดเกิดขึ้นเสมือนหนึ่งเป็นเบี้ยปรับ ในอัตราที่สูงสุด ซึ่งทางผู้ปกครองของเด็กและเยาวชนต้องร่วมรับผิดชอบซึ่งปัจจุบันพ.ร.บ.คุ้มครองเด็กฯ มิได้วางมาตรการการชดใช้ค่าเสียหายทางแพ่งไว้ มีเฉพาะบทลงโทษเท่านั้น

#### 4.3 ประเด็นข้อเสนอในการแก้ไขกฎหมายแข่งรถในทางตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ภายหลังความผิดเกิดขึ้น ควรจะแก้ไข ปรับปรุงกฎหมาย ในการฟื้นฟูแก้ไขอบรมบ่มนิสัย และพฤติกรรมของผู้กระทำความผิด

ก) ปกตีความผิดที่เกิดขึ้นอำนาจพนักงานเจ้าหน้าที่จะต้องดำเนินการฟ้องศาลอยู่แล้ว หากเสนอขอให้อำนาจลงมาที่เจ้าพนักงานอาจไม่เหมาะสม แต่อาจใช้การเสนอข้อมูลต่อศาลให้อบรมหรือมาตรการอื่น ๆ ที่ตัดสิทธิด้านการขับขี่ ฯลฯ ในการส่งตัวผู้กระทำความผิดไป ศาลอาจเสนอสั่งให้จำเลยมาเป็นอาสาจราจรหรือบำเพ็ญประโยชน์สาธารณะ (ฝึกงานกับมูลนิธิปอเต็กตึ๊ง) เป็นเวลา 1-3 เดือน เพื่อเรียนรู้

เสนอให้แก้ไขในประเด็นเกี่ยวกับใบขับขี่ที่เหมาะสมกับเด็กและเยาวชน เนื่องจากในปัจจุบันกฎหมายบัญญัติให้บุคคลที่มีอายุครบ 15 ปีบริบูรณ์ มีคุณสมบัติในการขอรับใบอนุญาตขับขี่

รถจักรยานยนต์ได้ จึงควรแก้ไขใหม่โดยขยายอายุเพิ่มขึ้นเป็นอายุ 18 ปีบริบูรณ์ ความรับผิดชอบและสภาพจิตใจยังไม่มีวุฒิภาวะเท่าที่ควรในการขับขี่รถดังกล่าวได้”

ในขณะเดียวกัน ผู้ทรงคุณวุฒิระดับสูงในตำแหน่งพคตี่เรือนจำจังหวัดสงขลา แนวคิดและเหตุผลสนับสนุนอย่างน่ารับฟังได้ว่าสาเหตุของการกระทำความผิด เกิดจากเด็กวัยรุ่นที่มา จากครอบครัวที่ไม่สมบูรณ์และครอบครัวแตกแยก ทำให้เด็กเกิดทัศนคติที่ผิดเนื่องจากการถูกรบม เลี้ยงดูแบบทอดทิ้ง ดังนั้นจึงทำให้บุคลิกภาพของวัยรุ่นเกิดความเก็บกดและมีการแสดงออกในลักษณะ ที่เป็นปฏิปักษ์ต่อสังคม

สภาพปัญหาเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายผู้ทรงคุณวุฒิท่านนี้ได้กล่าวไว้ว่า “มาตรการการ บังคับใช้กฎหมายตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ต้องมีการแก้ไขเพิ่มเติม การบังคับใช้ กฎหมายในปัจจุบัน เกี่ยวกับบทกำหนดโทษให้นำมาบังคับใช้กับผู้ร่วมกระทำความผิดทุกฝ่ายที่มีส่วน ร่วมในความผิด

กรณีสำคัญ การบังคับใช้กฎหมายมีปัญหาและอุปสรรคในทางปฏิบัติที่มีข้อจำกัด ในอำนาจหน้าที่ของเจ้าพนักงานตำรวจ หรือเจ้าหน้าที่ซึ่งเกี่ยวข้อง ในกรณีผู้กระทำความผิดเป็นเด็ก หรือเยาวชนซึ่งมีอายุไม่เกิน 18 ปี ควรมีการอายัดใบอนุญาตขับขี่ หรือยกเลิกใบอนุญาตขับขี่ตลอดไป จนกว่าจะเห็นสมควร โดยบูรณาการกับอัยการและศาลเพื่อออกคำสั่งเด็ดขาด

แนวทางการแก้ไข ควรกำหนดโทษ ควรมีการกำหนดเงื่อนไขในการฟื้นฟูปรับปรุงความ ประพฤติของผู้กระทำความผิดพร้อมกับคำพิพากษา ลงโทษโดยวางมาตรการไว้ในคำสั่งศาลควบคู่กัน ไปกับการกำหนดโทษโดยเคร่งครัดและจริงจังเด็ดขาด

ความรับผิดชอบทางกฎหมายต้องกำหนดการลงโทษขยายผลไปถึงผู้มีส่วนร่วมในการ กระทำความผิดทุกคน นอกจากจะวางโทษจำคุกแล้ว ควรมีการส่งเสริมและฟื้นฟูพฤติกรรมของจำเลย โดยมีการให้ความรู้ทางกฎหมายอย่างจริงจังและต่อเนื่อง

ข) ควรกำหนดสายงานตำรวจจราจรในการบังคับใช้กฎหมาย ในการออกคำสั่งเพิกถอน ใบอนุญาตหรือกำหนดการออกใบอนุญาตในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ในแต่ละประเภทที่เป็นอันตราย ต่อสังคมหรือไม่อย่างไร ต้องมีการตรวจสอบสภาพรถจักรยานยนต์โดยเคร่งครัดตรงตามความเป็นจริง มิใช่ ตรวจสอบสภาพรถโดยเพื่อขอต่อทะเบียนเสียภาษีเท่านั้น การตรวจสอบสภาพรถต้องตรวจสอบความเร็วของ เครื่องยนต์ในสถานะปกติธรรมดาเท่านั้น

หากพบว่ามี การดัดแปลงเครื่องยนต์เพื่อใช้ในการประลองความเร็วแบบมีพิรุช ควรมีการ บังคับใช้กฎหมายโดยเด็ดขาด ให้ริบรถ หรือเพิกถอนใบอนุญาตพร้อมกัน

อนึ่งควรบังคับให้รถจักรยานยนต์ทุกคันติด GPS ตรวจสอบความเร็วเพื่อรู้ถึงตำแหน่ง สถานที่ในการกระทำความผิดของรถจักรยานยนต์โดยเคร่งครัดและชัดเจน และสามารถบันทึก ตรวจสอบความเร็วได้อย่างแม่นยำ

ค) ศาลควรกำหนดโทษและมีเงื่อนไขคุมประพฤติและสืบเสาะพฤติกรรมภายหลังมีคำพิพากษา ไปแล้ว ไม่ว่าจะมิโทษจำคุกหรือไม่ก็ตาม ควรกำหนดเงื่อนไขหลังจากพ้นโทษโดยการให้ผู้กระทำ ความผิดที่พ้นโทษมีการฝึกในการบริการสังคมเพื่อประโยชน์สาธารณะ และมีการจัดให้มีการอบรม และคุมประพฤติผู้ปกครองของเยาวชนด้วยกันทั้งครอบครัว

ง) นอกจากนี้ผู้เข้าร่วมสนทนากลุ่มย่อยส่วนใหญ่ พอใจกับการเสนอให้มีการแก้ไขปรับปรุงพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ในประเด็นแก้ไขอัตราโทษจำคุก และโทษปรับสูงขึ้นตามบริบทของสังคมยุคปัจจุบัน โดยมีผู้เชี่ยวชาญทางด้านการปฏิบัติงานป้องกันและปราบปรามท่านหนึ่งได้ให้ความเห็นในเชิงสนับสนุนว่า

ควรแก้ไขปรับปรุงกฎหมายพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ในความผิดข้อหาแข่งรถในทางโดยแก้ไขอัตราโทษจำคุกและโทษปรับให้สูงขึ้นตามความเหมาะสมกับรูปคดี เนื่องจากผู้กระทำความผิดส่วนใหญ่มักไม่เกรงกลัวกฎหมายเมื่อถูกจับกุมในภายหลังก็กลับมากระทำความผิดซ้ำอีก เพราะอัตราโทษเบา และโทษปรับไม่เกิน 1,000 บาท จึงทำให้ผู้กระทำความผิดเกิดความกำเริบเลิกละเลินเล่ออย่างไม่หยุดยั้ง

นอกจากนี้ในการสนทนากลุ่มย่อยผู้เข้าร่วมสนทนาและผู้ถูกสัมภาษณ์ได้กล่าวถึงประเด็นเพิ่มเติมว่า ควรมีการแก้ไขปรับปรุงเพิ่มเติมอย่างไรบ้างนั้น ได้มีการให้รายละเอียดไว้อย่างน่าสนใจ ดังต่อไปนี้

จ) การปฏิรูปโครงสร้างตำรวจใหม่สำหรับหน่วยงานตำรวจจราจร ให้มีหน่วยงานเฉพาะกิจป้องกันปราบปรามการแข่งรถเพื่อควบคุมการกระทำความผิด โดยตั้งจุดตรวจทุกจุดที่สำคัญ และมีป้อมยามเฉพาะกิจทางแยกทุกจุดในยามวิกาลอย่างเคร่งครัด เพื่อป้องกันเหตุร้ายล่วงหน้าที่ไม่อาจคาดหมายได้ กล่าวคือ ป้องกันที่ต้นเหตุ มิใช่มุ่งเน้นแก้ไขปัญหาที่ปลายเหตุเพียงอย่างเดียวที่ปฏิบัติกันอยู่ในปัจจุบันไม่ได้ผลเท่าที่ควร ดังนั้น ข้อมูลจากการสัมภาษณ์เชิงลึกจึงเป็นแนวทางในการนำไปปรับปรุงมาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับ พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ. 2522 ในประเด็นสำคัญก่อนความผิดเกิดขึ้นและภายหลังความผิดเกิดขึ้นได้อย่างมีน้ำหนักและน่าเชื่อถือ

นอกจากนี้ในการสนทนากลุ่มย่อย ได้มีการเสนอให้แก้ไขมาตรการและการวางกรอบการทำงานแบบบูรณาการไว้อย่างน่าสนใจ ดังนี้

ฉ) เรามีมาตรการเชิงรับแต่ขาดมาตรการเชิงรุก ดังนั้นจึงขอเสนอให้มีการวางกรอบการทำงานร่วมกับพนักงานอัยการ โดยกำหนดมาตรการวิธีการเพื่อความปลอดภัยแก่ผู้กระทำความผิด โดยมีการห้ามเข้าเขตกำหนด ดำเนินการออกตามคำสั่งศาล เพื่อเป็นการสกัดจุดมิให้มีการใช้เส้นทางในการแข่งรถ ผู้เข้าร่วมสนทนาต่างมีความเห็นสอดคล้องต้องกันให้ตำรวจร่วมมือกับพนักงานอัยการและศาล วางมาตรการควบคุมแผนเป็นรูปสามเหลี่ยมในการบูรณาการร่วมกัน

นอกจากนี้ได้มีการเสนอให้เพิ่มเติมมาตรการบวกโทษหรือเพิ่มโทษแก่ผู้กระทำความผิดซ้ำซาก เพื่อให้ผู้กระทำความผิดเข็ดหลาบ โดยให้พนักงานสอบสวนมีอำนาจร่วมกับอัยการเสนอความเห็นต่อศาลเป็นกรณีพิเศษ

ในประเด็นเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายก่อนหรือหลังมีการกระทำความผิด ผู้เข้าร่วมสนทนากลุ่มย่อยส่วนใหญ่ยอมรับว่าเห็นควรใช้มาตรการเด็ดขาดในการริบทรัพย์ โดยนักวิชาการท่านหนึ่งกล่าวว่า

“ให้วางมาตรการริบทรัพย์รถจักรยานยนต์ที่ใช้ในการแข่งรถให้เป็นความผิดทั้งทางแพ่งและทางอาญา และเร่งแก้ไขพระราชบัญญัติจราจรทางบกใหม่ เสนอกฎหมายใหม่โดยการริบทรัพย์เด็ดขาด ตกเป็นของแผ่นดินเพื่อป้องกันมิให้นำรถออกมาใช้ในการกระทำความผิดอีกต่อไป”

นอกจากนี้ได้มีการกล่าวเพิ่มเติมในประเด็นการบังคับใช้กฎหมายในบางมาตรการใหม่ ๆ โดยมีผู้สนทนากลุ่มย่อยท่านหนึ่งกล่าวว่า

“ควรออกกฎหมายในรูปแบบกฎกระทรวงและประกาศคำสั่งให้ขึ้นบัญชีร้านแต่งรถและขายอุปกรณ์แต่งรถไว้ในสารบบ โดยวางมาตรการเข้มงวดกวัดขันตรวจสอบทุก 15 วัน เพื่อป้องกันการลักลอบการแต่งรถใช้ในการกระทำความผิด”

ในอีกด้านหนึ่งผู้เข้าร่วมสนทนากลุ่มย่อยอีกท่านหนึ่งกล่าวเพิ่มเติมมาตรการเชิงรุกในการปฏิบัติงานรอบนอกไว้อย่างน่าสนใจว่า

“สำนักงานตำรวจแห่งชาติควรจัดโครงการรณรงค์ให้เด็กและเยาวชนตระหนักรู้ถึงภัยร้ายในการแข่งรถในทางสาธารณะ และควรปลูกฝังจิตสำนึกให้เด็กและเยาวชนเคารพกฎจราจร โดยจัดโครงการให้หน่วยงานตำรวจจราจรปฏิบัติตามนโยบายเพื่อกระตุ้นเตือนภัยแก่นักเรียนนักศึกษาในสถาบันต่าง ๆ ทุกแห่งทั่วประเทศ”

ส่วนใหญ่แล้ว ผู้ให้สัมภาษณ์ และผู้ร่วมสนทนากลุ่มย่อยมองว่าความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มีผลกระทบต่อส่วนรวมเพราะกฎหมายล้าหลัง มูลฐานความผิดบางมูลฐานแต่ละข้อหาต้องมีการปรับแก้อัตราโทษให้สูงขึ้น เพราะพฤติการณ์การกระทำความผิดฐานแข่งรถในทางสาธารณะเป็นภัยร้ายต่อสังคมน่าจะใช้มาตรการบังคับใช้กฎหมายเด็ดขาดและจริงจัง

### สรุป

จากข้อมูลเชิงคุณภาพที่ได้จากการสัมภาษณ์และสนทนากลุ่มย่อย สามารถนำไปอภิปรายผลการวิจัยในบทต่อไป

## บทที่ 5

### สรุป อภิปราย และข้อเสนอแนะ

สำหรับบทนี้เป็นการอภิปรายผลการวิจัย โดยประเด็นในการอภิปรายผลได้จากข้อมูลผลการวิจัยในบทที่ 4 ซึ่งประเด็นในการอภิปรายจะแยกเป็นสองประเด็นสำคัญ ประเด็นแรกเป็นการอภิปรายผลตามมิติต่าง ๆ เกี่ยวกับการเสนอความคิดเห็นในการแก้ไขปรับปรุง พ.ร.บ. จราจรทางบก พ.ศ.2522 โดยเฉพาะข้อหาในมูลฐานความผิด “การแข่งรถในทางสาธารณะ” ส่วนประเด็นที่สองจะอภิปรายมิติทางการวางมาตรการเพื่อแก้ไขปัญหาการแข่งรถในทางก่อนกระทำความผิดและภายหลังการกระทำความผิดเกิดขึ้นตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 รวมทั้งรูปแบบการกำหนดวิธีการบังคับใช้กฎหมายเพื่อให้สอดคล้องกับบริบททางสังคมยุคปัจจุบัน การศึกษาเรื่อง “มาตรการทางกฎหมายในการแก้ไขปัญหาการแข่งรถในทางตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522” เป็นการศึกษาเชิงคุณภาพ มีวัตถุประสงค์เพื่อการแก้ไขปรับปรุงกฎหมายเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายจราจรและศึกษาถึงสาเหตุการกระทำความผิดของเด็กและเยาวชนเพื่อเสนอแนะแนวทางในการปรับปรุงมาตรการการบังคับใช้กฎหมายให้เกิดประสิทธิภาพตามบริบทของสังคมในยุคปัจจุบัน เพราะเนื่องจากพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 นั้นล้าสมัยและอัตราโทษยังไม่มีความเหมาะสมกับพฤติกรรมในการกระทำความผิด จึงทำให้เด็กและเยาวชนไม่เกรงกลัวต่อกฎหมาย ดังนั้นจึงได้ข้อสรุปในประเด็นสำคัญต่าง ๆ ดังนี้

#### 5.1 สรุปผลการวิจัย

5.1.1) สาเหตุและสภาพปัญหาข้อกฎหมายเกี่ยวกับการกระทำความผิดของเด็กและเยาวชนเนื่องจากสภาพปัญหาในปัจจุบัน อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 134 และมาตรา 160 ทวิตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ล้าสมัย มีจุดอ่อนหลายประเด็นที่ต้องแก้ไขใหม่ “มาตรการบังคับใช้กฎหมายกับผู้กระทำความผิดฐานแข่งรถในทางตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ตามที่ได้ออกเป็นคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ 22/2558 ลงวันที่ 22 กรกฎาคม 2558 เป็นมาตรการที่เหมาะสมในการที่จะนำมาใช้เพื่อแก้ปัญหาดังกล่าว โดยอาจมีการปรับปรุงมาตรการ ในเรื่องของการรวมกลุ่มโดยกำหนดให้เป็นการพยายามกระทำความผิด และมีการเข้มงวดกับมาตรการ ในเรื่องเอาผิดกับผู้ปกครองในแนวทางที่เหมาะสม และการกวดขันกับร้านแข่งรถซึ่งเป็นสาเหตุของการกระทำความผิด

5.1.2) แนวทางและมาตรการการแก้ไขปัญหาการกระทำความผิดฐานแข่งรถในทางตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 สมควรแก้ไขปรับปรุงเนื่องจากกฎหมายดังกล่าวมีความล้าหลัง ซึ่งกฎหมายแทบทุกฉบับต้องแก้ไขให้มีความทันสมัย เป็นไทยแลนด์ 4.0 อย่างเต็มรูปแบบ ในกรณีนี้ ซึ่งในมาตรา 134 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 กรณีห้ามมิให้ผู้ใดแข่งรถในทางหากฝ่าฝืนจะผิดมาตรา 160 ทวิโทษจำคุกไม่เกิน 3 เดือน ปรับ 2,000-10,000 บาทหรือทั้งจำทั้งปรับ ศาลสั่งพักใบอนุญาตไม่น้อยกว่า 1 เดือน หรือเพิกถอนใบขับขี่ โดยส่วนตัวผมมองว่ายังไม่รุนแรงเมื่อ

เทียบกับความสูญเสียของพี่น้องประชาชนที่เกิดขึ้นบนท้องถนน เพราะเหตุจากความคึกคะนอง ซึ่งหากเกิดอุบัติเหตุไม่เพียงเราเองที่เดือดร้อน แนนอนคนใช้รถ ใช้ถนน คนที่ไม่รู้เรื่องอะไรต้องรับผลกระทบไปด้วย เห็นว่าสมควรแก้ไขและเพิ่มโทษซึ่งจะต้องมีมาตรการรองรับต่อไปในอนาคต” ดังนั้น ในความเห็นของผู้ทรงคุณวุฒิ จึงสามารถสรุปได้ว่า มาตรการเพิ่มโทษแก่ผู้กระทำความผิด สมควรต้องปรับแก้ไขในปัจจุบันทันด่วน เนื่องจากผู้กระทำความผิดไม่เกรงกลัวต่อกฎหมาย มีพฤติกรรมทำหายกฎหมาย โดยสาเหตุมาจากการเรียนรู้จากผู้ที่ถูกจับดำเนินคดีแล้วได้รับการปล่อยตัวไป หรือได้รับการรอลงอาญา จึงทำให้เป็นอีกสาเหตุหนึ่งก่อให้เกิดความผิดซ้ำซาก และนับวันจะทวีความรุนแรงขึ้นอย่างไม่หยุดยั้ง จนยากที่จะแก้ไข เสียเวลา ดังนั้นแนวทางและมาตรการสำคัญที่สุดก็คือ การแก้ไขปรับปรุงกฎหมายและอัตราโทษใหม่เป็นวาระเร่งด่วน หรือเป็นวาระแห่งชาติ

5.1.3) สภาพปัญหาทางด้านหน่วยงานการบังคับใช้กฎหมาย ส่วนสภาพปัญหาได้ให้ความเห็นไว้ดังนี้“ปัญหาการบังคับใช้กฎหมายอย่างเด็ดขาดและสม่ำเสมอ เพื่อให้เกิดความศักดิ์สิทธิ์ เนื่องจากในปัจจุบันหน่วยงานที่รับผิดชอบโดยตรงก็คือ ตำรวจจราจรและกองบังคับการปฏิบัติการพิเศษและสายตรวจเท่านั้น เสนอให้มีการบูรณาการทางกฎหมายกับหน่วยงานอื่น ๆ เช่น สำนักงานอัยการสูงสุด และกระทรวงยุติธรรม

ปัญหาสำคัญต้องเพิ่มมาตรการการแจ้งเตือน โดยการสนับสนุนให้เงินรางวัลการนำจับหรือชี้ช่องทางพลเมืองดีหรือบุคคลทั่วไปให้มีส่วนร่วมทางสังคมเพื่อเป็นหูเป็นตาแก่รัฐในการจับกุมหรือป้องกันปราบปรามอย่างได้ผลเกิดประสิทธิภาพรวดเร็วทันทั่วถึงที่ต่อเหตุการณ์

การบังคับใช้กฎหมายนอกจากการป้องกันปราบปรามแล้ว ยังต้องคำนึงถึงอัตราโทษที่ต้องแก้ไขและปรับปรุงใหม่ให้สอดคล้องกับบริบทใหม่ทางสังคม ความผิดฐานแข่งรถในทางสาธารณะ หากถูกจับกุมดำเนินคดีมีอัตราโทษปรับไม่เกิน 1,000 บาท หากเทียบค่าอัตราค่าครองชีพปัจจุบันย่อมไม่มีผลต่อความเกรงกลัวกฎหมาย เนื่องจากพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ล้าสมัย ไม่สอดคล้องกับสภาวะปัจจุบัน เพราะกฎหมายล้าหลังมาเกือบ 40 ปีเต็ม ไม่เคยมีการแก้ไขอัตราโทษแต่อย่างใด จึงมีผลให้ผู้กระทำความผิดไม่เกรงกลัวกฎหมาย

5.1.4) สภาพปัญหาการแก้ไขอัตราโทษ สภาพปัญหาในปัจจุบันผู้ทรงคุณวุฒิได้แนะนำไว้ดังนี้ “มาตรการบังคับใช้กฎหมายกับผู้กระทำความผิดในมูลฐานการแข่งรถในทางสาธารณะตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ล้าสมัย ไม่สอดคล้องกับบริบททางสังคม สมควรให้มีการแก้ไขปรับปรุง มาตรา 134 ในอัตราโทษสูงขึ้นจากในปัจจุบัน ซึ่งมีอัตราโทษจำคุก ไม่เกิน 3 เดือน หรือปรับตั้งแต่ 2,000-10,000 บาท มีอัตราโทษค่อนข้างต่ำ จึงมีผลทำให้ผู้กระทำความผิดไม่เกรงกลัวต่อกฎหมาย ดังนั้น จึงควรเร่งให้มีการแก้ไขปรับปรุงกฎหมายจราจรในประเด็นเกี่ยวกับอัตราโทษใหม่ให้เหมาะสมกับสังคมยุคปัจจุบัน พ.ศ.2560 ตราบใดที่ผู้กระทำความผิดไม่เกรงกลัวต่อกฎหมาย ตราบนั้นสังคมก็หลีกเลี่ยงไม่พ้นอาชญากรรมบนท้องถนนในรูปแบบอันธพาล

5.1.5) สภาพปัญหาเกี่ยวกับการดำเนินคดีกับผู้กระทำความผิด สภาพปัญหาเกี่ยวกับการแก้ไขการกระทำความผิด“โดยข้อเท็จจริงพระราชบัญญัติฉบับนี้ให้อ่านเจ้าพนักงานมากอยู่แล้ว ทั้งในด้านการป้องกันและจับกุมดำเนินคดี ทั้งใช้ดุลยพินิจ ประกอบกับกฎหมายมีลักษณะ mala prohibita จึงไม่ควรเพิ่มมาตรการทางกฎหมาย แต่ต้องอบรมเจ้าหน้าที่ให้รู้มากขึ้นว่าทำอะไรได้มากน้อยเพียงใด และใช้มาตรการเหล่านั้นอย่างจริงจังและเคร่งครัดมากกว่า

ผู้ทรงคุณวุฒิทางด้านวิชาการกล่าวว่า แนวทางการแก้ไขและการใช้มาตรการทางด้านกฎหมาย ควรเร่งแก้ไขปรับปรุงเรื่องมาตรการทางกฎหมายที่มีอยู่ คือ ใช้หลักการขออนุญาตตามมาตรา 134 ของพระราชบัญญัติดังกล่าว และยังเอาผิดกับผู้จัด ผู้สนับสนุน หรือส่งเสริมให้มีการแข่งรถในทางด้วย หากยังไม่สามารถกันเอาบุคคลใดมาฟ้องฐานผู้จัด ผู้สนับสนุน ก็ควรเพิ่มเอาผู้เข้าร่วมในการแข่งขันโดยไม่ได้รับอนุญาตด้วย

ในบางประเทศจะมีการบันทึกข้อมูลและเชื่อมโยงข้อมูลลงในประวัติส่งกับหน่วยงานด้านการอนุญาตออกใบอนุญาตขับขี่ โดยชะลอการออกใบอนุญาตขับรถยนต์ออกไป 1-3 ปี เพราะเหตุเป็นบุคคลที่ขาดความพร้อมในการขับขี่รถยนต์หรือระบุว่าการออกใบอนุญาตเป็นอันตรายต่อตนเองและสาธารณะ หรือกำหนด Curfew

ในการบังคับใช้กฎหมาย เจ้าพนักงานสามารถใช้กฎหมายอื่นควบคู่ไปด้วย โดยอาศัยพระราชบัญญัติคุ้มครองเด็ก พ.ศ.2546 มาตรา 22/3 ที่เอาผิดพ่อแม่ด้วย ฐานยุยงส่งเสริมให้เด็กกระทำความผิด และศาลเคยตัดสินลงโทษจำคุกพ่อแม่มาแล้ว แต่โทษจำคุกให้รอลงอาญาไว้ในจังหวัดปทุมธานี ซึ่งได้ผลมาก ดังนั้น หากมีการฝ่าฝืน เจ้าพนักงานอาจมีหนังสือแจ้งพ่อแม่และผู้ปกครองว่าอาจร่วมรับผิดชอบไปด้วยกัน”

การพิจารณาแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายดังกล่าวได้มีการเสนอแนวคิดหลากหลายออกไปครอบคลุมหลายประเด็นด้วยกัน ได้แก่ มาตรการให้เจ้าพนักงานมีอำนาจกำหนดมาตรการฝึกอบรมและบำเพ็ญประโยชน์สำหรับผู้กระทำความผิดที่เป็นเยาวชนและให้วางมาตรการฝึกอบรมบ่มนิสัยเช่นเดียวกับ พ.ร.บ. ศาลเยาวชนและครอบครัว พ.ศ. 2553 รวมทั้งแก้ไขปรับปรุงมาตรา 134 ให้เจ้าพนักงานมีอำนาจอย่างชัดเจนในมาตรา 140 กล่าวคือหากพบความผิดเกิดขึ้นในการแข่งรถในทางสาธารณะ การบังคับใช้กฎหมายต้องเด็ดขาดและจริงจังโดยแก้ไขอัตราโทษตามความร้ายแรงที่เกิดจากการกระทำความผิดในทำนองเดียวกับ พ.ร.บ. ควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ.2521 (เช่น ห้ามจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงให้แก่เด็กและเยาวชนอายุไม่เกิน 15 ปี ในช่วงเวลา 18.00 – 06.00 น.)

ในประเด็นความเห็นเกี่ยวกับการแก้ไขปรับปรุงกฎหมายใหม่รวมถึงอัตราโทษใหม่ส่วนใหญ่มีแนวคิดสอดคล้องต้องกันให้มีการแก้ไขและปรับปรุงกฎหมายโดยเร่งด่วนเป็นกรณีพิเศษเนื่องจากในปัจจุบันยังไม่มีกฎหมายใช้บังคับเป็นการถาวร มีเพียงคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติที่ 22/2558 ลงวันที่ 22 กรกฎาคม พ.ศ.2558 เป็นมาตรการบังคับใช้ในความผิดดังกล่าวซึ่งมิใช่การแก้ไขปรับปรุงกฎหมายอย่างถาวรและถูกต้องตามหลักของ “นิติกรรม”

ที่สำคัญคือทำให้เหตุผลเพิ่มเติมในประเด็นปัจจุบัน มีการนำมาตรา 44 มาใช้ปราบเด็กหรือเยาวชนที่ฝ่าฝืนกฎหมาย หรือเรียกว่า “เด็กแว้น” กล่าวคือมาตรา 44 ให้อำนาจเจ้าพนักงานสามารถยึดรถได้ทันที แม้ในขณะที่เตรียมการกระทำความผิดแค่รวมตัวกันก่อเหตุ และมีผลบังคับถึงบิดามารดา ผู้ปกครองของผู้กระทำความผิดต้องรับโทษด้วยตามประกาศ คสช. 22/2558 จึงมีการเสนอรูปแบบและแนวทางในการใช้หลักเกณฑ์ตามมาตรา 44 มาบังคับใช้ในการแก้ไขปรับปรุงกฎหมายใหม่ในอนาคตเพื่อเสริมสร้างประสิทธิภาพของเจ้าพนักงานในการปฏิบัติหน้าที่โดยเคร่งครัดและเฉียบขาดสอดคล้องกับ พ.ร.บ. จราจรทางบกยุคใหม่ไม่ล่าหลัง

ประเด็นเพิ่มเติมความรับผิดชอบทางกฎหมาย มีการให้ข้อมูลเพื่อเสริมสร้างมาตรการทางกฎหมายบังคับใช้กับผู้กระทำความผิด 2 ประการ ดังนี้

1.1) มาตรการให้มีบทบัญญัติทางการปกครองและทางแพ่งผนวกกันไปกับมาตรการในทางอาญา กล่าวคือ การบังคับใช้กฎหมายกับผู้ปกครองโดยตรง ในกรณีที่เด็กหรือผู้เยาว์กระทำการละเมิดกฎหมาย รัฐต้องดำเนินการเรียกร้องค่าเสียหายและค่าสินไหมทดแทนแก่ทางผู้ปกครองของเด็กหรือเยาวชนผู้กระทำความผิดด้วย โดยบัญญัติไว้ใน พ.ร.บ. จราจรทางบก ฉบับแก้ไขปรับปรุงใหม่เพื่อเป็นแนวทางในการบังคับคดีทางแพ่งและทางการปกครองโดยใช้อำนาจรัฐออกกฎระเบียบควบคุมนิติบุคคลหรือร้านค้าที่จำหน่ายอุปกรณ์ตกแต่ง ดัดแปลงรถแข่ง หรือโรงงานผลิตอุปกรณ์ตกแต่งให้อยู่ภายใต้สารบบโดยเคร่งครัดและเด็ดขาด

1.2) มาตรการเพิ่มอัตราโทษในความผิดฐานการแข่งรถบนทางถนนสาธารณะตาม มาตรา 134 ปัจจุบันมีอัตราโทษจำคุกไม่เกิน 3 เดือน หรือปรับไม่เกิน 2,000-10,000 บาท เมื่อคำนึงถึงอัตราโทษดังกล่าวย่อมเห็นได้ว่าไม่สอดคล้องกับสถานะในสังคมยุคปัจจุบัน เนื่องจากเมื่อคดีถึงที่สุดแล้วเท่ากับเปิดทางให้ศาลมีคำพิพากษา “รอลงอาญา” เท่านั้น จึงทำให้ผู้กระทำความผิดไม่เกรงกลัวกฎหมาย ด้วยเหตุนี้มีแนวคิดส่วนใหญ่เห็นว่าหากมีการแก้ไขอัตราโทษในความผิดดังกล่าวให้หนักขึ้น จะทำให้กฎหมายมีความเด็ดขาดและจริงจัง มิใช่มุ่งแก้ไขเฉพาะองค์ประกอบความผิดภายนอกเท่านั้น

สรุปแล้วสำหรับประเด็นที่ 1 ต้องพิจารณาทั้งระบบการบังคับใช้กฎหมายในส่วนของผู้กระทำความผิดและในส่วนของอัตราโทษหรือบทลงโทษแก่ผู้กระทำความผิดให้ควบคู่กัน โดยนำเสนอส่วนมารวมกันแล้วร่างกฎหมายใหม่เพื่อแก้ไขปรับปรุงทั้งสองส่วนให้เหมาะสมแต่ละมูลฐานความผิดของคดีเป็นเรื่องๆไป

## 5.2 อภิปรายผล

ในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยใช้แบบสัมภาษณ์เชิงลึกจากผู้ทรงคุณวุฒิระดับสูงที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการยุติธรรมและฝ่ายปกครอง ตลอดจนถึงเจ้าหน้าที่ตำรวจระดับสัญญาบัตร เพื่อศึกษาถึงการแก้ไขปัญหาข้อกฎหมายโดยมีวัตถุประสงค์ 2 ประการ ดังต่อไปนี้

### 5.2.1) สาเหตุและสภาพปัญหาข้อกฎหมาย

เนื่องจากสถานะในสังคมปัจจุบันมีการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ สังคม และการเมืองในหลากหลายมิติ ทำให้เกิดปัญหาเชื่อมโยงในสถาบันครอบครัว และสถาบันโรงเรียน จึงมีผลทำให้เกิดพฤติกรรมเบี่ยงเบนในหลายรูปแบบ กล่าวคือ สมาชิกในครอบครัวยากที่จะควบคุมพฤติกรรมได้ ในการวิเคราะห์ถึงสาเหตุและสภาพปัญหาข้อกฎหมาย เพื่อแก้ไขพฤติกรรม มีด้วยกัน 2 ประการ ดังนี้

ก) โดยการแก้ไขเป็นรายบุคคล วัตถุประสงค์ของการแก้ไขเป็นรายบุคคลก็คือ การทำให้ผู้รับการแก้ไขรับเอาการควบคุมต่าง ๆ ของสังคม เพื่อนำไปเปลี่ยนแปลงบุคลิกภาพ ความเชื่อ หรือแรงจูงใจต่าง ๆ เพื่อว่าผู้รับการแก้ไขจะละเว้นจากการประกอบอาชญากรรมโดยสมัครใจ พฤติกรรมของคนเกิดขึ้นจากการสนองตอบต่อสิ่งเร้าทางสิ่งแวดล้อม หรือภายในตนเอง ซึ่งทั้งสิ่งเร้าและการสนองตอบต่อสิ่งเร้านี้ เชื่อกันว่าอาจควบคุมโรคต่าง ๆ การแก้ไขเป็นรายบุคคลนี้ใช้กระบวนการความสัมพันธ์ระหว่างบุคคลแบบหนึ่งต่อหนึ่ง เช่นเดียวกับความสัมพันธ์ระหว่างลูกศิษย์กับครู หรือระหว่างนักจิตวิทยา คลินิกกับคนไข้ที่กำลังอยู่ในระหว่างการวิเคราะห์หาสาเหตุความสัมพันธ์แบบหนึ่งต่อหนึ่งที่ถูกนำมาประยุกต์ใช้กับผู้กระทำความผิดในชุมชน หรือในทัณฑสถาน



บำบัด และเชื่อมั่นว่าผู้กระทำความผิดได้เตรียมพร้อมที่จะยอมรับเอาบริการต่าง ๆ จากผู้เชี่ยวชาญ ตั้งแต่การวิเคราะห์ปัญหาไปจนจบกระบวนการแก้ไขฟื้นฟู

วิธีการแก้ไขฟื้นฟูเป็นรายบุคคลที่สำคัญ ได้แก่ วิธีการให้คำปรึกษาแนะนำทางจิต วิธีการให้คำปรึกษาแนะนำแบบนี้มีอยู่มากมายหลายอย่างที่ผู้ใช้โดยผู้เชี่ยวชาญอื่น ๆ นอกเหนือไปจาก นักจิตวิทยาและจิตแพทย์ ยกตัวอย่างเช่น ครูเป็นผู้ให้คำปรึกษาแนะนำทางจิตในโรงเรียนเพราะเหตุว่า โรงเรียนจะต้องแก้ไขปัญหามากมายหลายชนิด เช่น อุบัติเหตุบนท้องถนน ครอบครัวยุคใหม่ ความผิดปกติทางเพศและความผิดปกติทางสมอง เป็นต้น หรือการอบรมศีลธรรมตามแนวทางของพุทธศาสนาเป็นวิธีการที่สำคัญในการอบรมจิตใจผู้ต้องโทษทั้งที่เป็นเด็กและเยาวชน ตลอดจนผู้ใหญ่ในสถานฝึกอบรมและเรือนจำต่าง ๆ ในประเทศไทย หรือการจัดให้มีการเล่นเพื่อความบันเทิง เช่น การกีฬา ก็เป็นที่ยอมรับกันว่าเป็นวิธีการแก้ไขพฤติกรรมของผู้กระทำความผิดได้อีกอย่างหนึ่ง

สำหรับวิธีการให้คำปรึกษาแนะนำทางจิตใจที่ใช้โดยนักจิตวิทยาและจิตแพทย์ เน้นความสามารถของผู้แก้ไขในการที่จะแก้ไขปัญหาของผู้รับการแก้ไข ซึ่งก็มีอยู่มากมายหลายวิธีการ โดยเฉพาะที่เกี่ยวกับบทบาทของผู้แก้ไข บทบาทของผู้รับการแก้ไข และลักษณะของความสัมพันธ์ที่ประสงค์จะให้เกิดขึ้นระหว่างผู้แก้ไขกับผู้รับการแก้ไข สำหรับบทบาทของผู้แก้ไขจากรายงานของผู้เชี่ยวชาญหลายคน มีทั้งที่ชัดเจนและไม่ชัดเจน มีทั้งให้ความอบอุ่นใจและการไม่ให้ความอบอุ่นใจแก่ผู้รับการแก้ไข มีทั้งให้ผู้รับการแก้ไขระลึกถึงสิ่งที่เกิดขึ้นกับตัวเขาในอดีตและให้ผู้รับการแก้ไขค้นหาทางแก้ไขปัญหาในปัจจุบัน และการเน้นให้ผู้รับการแก้ไขเกิดสติปัญญามองเห็นปัญหาของเขาได้ นอกจากนี้ก็ยังมีวิธีการสนับสนุนที่จะช่วยเหลือผู้รับการแก้ไขด้วยวิธีการชักจูงใจ ให้คำแนะนำให้ผ่อนคลายความตึงเครียด และให้ความมั่นใจ วิธีการแก้ไขเหล่านี้มุ่งที่จะให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในบุคลิกภาพของผู้รับการแก้ไขอย่างถาวร

ข) การแก้ไขแบบกลุ่ม นักทฤษฎีที่เกี่ยวกับวิธีการแก้ไขแบบกลุ่ม มองปัญหาอาชญากรรมว่าเป็นเรื่องที่เกิดจากอิทธิพลของกลุ่ม การที่บุคคลจะประกอบอาชญากรรมไม่ใช่สืบเนื่องมาจากโครงสร้างทางบุคลิกภาพแต่อย่างเดียว แต่เป็นผลของการที่บุคคลผูกพันอยู่กับกลุ่มต่าง ๆ ที่มีทัศนคติ ความเชื่อ และคุณค่าเกี่ยวกับอาชญากรรมด้วย เป็นที่ยอมรับกันว่า บุคลิกภาพของคนโดยทั่วไปได้มาจากความสัมพันธ์ทางสังคมในแต่ละสังคม ในทำนองเดียวกัน กลุ่มก็มีส่วนร่วมสร้างสุลักษณะอุปนิสัยให้แก่สมาชิกในกลุ่มไม่น้อย เช่น ในเรื่องการแสดงออกในทางก้าวร้าวหรือในการให้ความร่วมมือ อาชญากรรมก็อาจเกิดขึ้นได้เมื่อบุคคลได้รับความพอใจจากการเข้าร่วมในกิจกรรมของกลุ่มที่มุ่งไปในทางนั้น และในทำนองเดียวกันอิทธิพลของกลุ่มก็อาจชักจูงบุคคลให้ออกห่างจากการประกอบอาชญากรรมได้ด้วยเช่นกัน **จึงสอดคล้องกับแนวคิดของนักวิชาการเกี่ยวกับปรัชญาของระบบงานยุติธรรม (กิตติพงษ์ กิตยารักษ์, 2544: 57-58)**

### 5.2.2) แนวทางแก้ไขมาตรการและสภาพปัญหาข้อกฎหมาย

การบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการจราจรจะมีการปรับปรุงแก้ไขเปลี่ยนแปลง เพื่อให้เหมาะสมกับสภาพการจราจรอยู่ตลอดเวลา จึงจำเป็นต้องเรียนรู้อย่างต่อเนื่อง การกระทำความผิดกฎหมายเกี่ยวกับการจราจรเป็นการกระทำผิดที่มีโทษทางอาญาประเภท Mal prohibita ซึ่งหมายถึงการกระทำผิดที่กฎหมายได้บัญญัติไว้ว่าเป็นความผิดกล่าวคือการกระทำนั้นๆ ไม่ได้เป็นความชั่วหรืออาชญากรรมด้วยตัวของมันเองแต่อย่างใด เช่นการที่ผู้ขับขี่รถยนต์จะเลี้ยวซ้าย หรือเลี้ยว

ชวาก็ย่อมสามารถกระทำได้โดยอิสระ หากขับขี่ในบ้านของตนเอง แต่หากขับขี่ ไปบนท้องถนน แล้วฝ่าฝืนเครื่องหมายจราจรบังคับห้ามเลี้ยวซ้ายเข้า ก็จะเป็นความผิดทันที การเลี้ยวซ้ายหรือเลี้ยวขวาก็ไม่ได้เป็นการเข้าหรือเป็นอาชญากรรมแต่อย่างใด การบังคับใช้กฎหมายจราจรหมายถึง การดำเนินการใดๆ ของตำรวจจราจรเพื่อให้เป็นไปตามกฎหมายจราจร อันได้แก่ การว่ากล่าวตักเตือน การจับกุม โดยการออกใบสั่งของเจ้าพนักงานจราจร และการยึดใบอนุญาตขับขี่ หรือไม่ได้ใบอนุญาตขับขี่ การใช้เครื่องบังคับล้อ ยารถที่ถูกเครื่องบังคับล้อ และให้รวมถึงการที่พนักงานสอบสวนหรือตำรวจจราจรระดับชั้นสัญญาบัตรทำการเปรียบเทียบปรับผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจรอย่างไรก็ตาม เมื่อกฎหมายบัญญัติความผิดเกี่ยวกับการจราจรมาแล้ว ผู้บังคับใช้กฎหมายก็ต้องบังคับใช้กฎหมายอย่างเสมอภาคและเป็นธรรมต่อทุกคน ดังนั้น ผู้บังคับใช้กฎหมายทุกฝ่ายจะต้องมีความรู้ความเข้าใจในกฎหมายที่เกี่ยวกับการจราจรเป็นอย่างดีเนื้อหาในบทนี้ จึงมุ่งที่จะให้ความรู้ความเข้าใจในหลักการเบื้องต้นของกฎหมายเกี่ยวกับการจราจรที่เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรควรทราบเป็นพื้นฐานเบื้องต้น และนำไปใช้ปฏิบัติงานด้านการบังคับใช้กฎหมายในหน้าที่ของตนได้ซึ่งกฎหมายหลักที่เกี่ยวข้องกับการจราจร

มาตรการทางกฎหมายในการแก้ไขการบังคับใช้กฎหมายจราจร เพื่อความเป็นระเบียบเรียบร้อยในสังคม จะต้องมีการลงโทษผู้ฝ่าฝืน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นการข่มขู่มากกว่าการแก้แค้น การบังคับให้เป็นไปตามกฎหมาย ผู้ใดฝ่าฝืนกฎข้อบังคับในการจราจรตลอดจนการลงโทษผู้จงใจฝ่าฝืนเพิ่มโทษ หรือเสนอเพิกถอนใบอนุญาตขับรถแก่ผู้ไม่เคารพกฎหมายแต่ผู้มีหน้าที่เกี่ยวข้องในเรื่องนี้ยังมีอีกหลายหน่วยงาน เช่น กองทะเบียนยานพาหนะและกรมการขนส่งทางบกมีอำนาจในการออกใบอนุญาตขับขี่การแก้ไขเพื่อที่จะลดอุบัติเหตุบนท้องถนน การออกกฎหมายบังคับนั้น ซึ่งหมายความว่าแม้แต่การบังคับไม่ให้กระทำผิด แต่ยังไม่มีการอบรมให้เข้าใจถึงข้อเท็จจริงทั้งคนขับรถ และคนเดินเท้าในรถยนต์อย่างดีพอถือว่าเป็นการแก้ไขที่ปลายเหตุ จะเห็นได้ว่าในด้านการศึกษา ด้านวิศวกรรมจราจร และด้านการบังคับให้เป็นไปตามกฎหมายย่อมต้องมีความสัมพันธ์กันเสมอ หากต่างฝ่ายต่างทำ ย่อมจะไม่สมบูรณ์การบังคับใช้กฎหมายโดยทั่วไป หมายถึง การนำกฎหมายมาบังคับใช้เพื่อควบคุมความประพฤติของสมาชิก โดยการดำเนินการอย่างเป็นทางการต่อเนื่องและสัมพันธ์กันระหว่างหน่วยงานต่างๆ ในกระบวนการยุติธรรมของรัฐและ ได้แก่ การดำเนินการในชั้นเจ้าพนักงานตำรวจในการรักษากฎหมาย ซึ่งหากมีการฝ่าฝืนจะต้องสืบสวน สอบสวน และจับกุมผู้กระทำความผิดส่งต่อให้พนักงานอัยการทำหน้าที่ฟ้องร้องคดี ศาลยุติธรรมจะทำหน้าที่พิจารณาและตัดสินคดีและมีพนักงานราชทัณฑ์ ทำหน้าที่เป็นผู้ควบคุม ตามที่ศาลสั่งลงโทษ โดยมีมาตรการในการปฏิบัติงาน ทั้งนี้เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมาย และระบบงาน ยุติธรรมของรัฐทั้งระบบสามารถอำนวยความสะดวกและตอบสนองต่อการแก้ไขปัญหาสังคมได้การที่จะอำนวยความสะดวกให้กับสังคมได้อย่างเต็มที่ นอกจากจะต้องประกอบด้วยกฎหมายที่มีความถูกต้องชอบธรรมและเหมาะสมแล้ว การบังคับใช้กฎหมายผ่านกระบวนการยุติธรรมของรัฐ จะต้องมีความสัมพันธ์สอดคล้องกับหลักความถูกต้องตามหลักนิติธรรมสามารถรักษาความสงบเรียบร้อยภายในสังคมโดยการป้องกัน และปราบปรามการกระทำผิด ได้อย่างมีประสิทธิภาพอีกด้วยกระบวนการยุติธรรมที่มีประสิทธิภาพ สามารถเห็นได้จากสถิติการจับกุม และการลงโทษผู้กระทำความผิดสูงเมื่อเทียบกับการเกิดการกระทำความผิด ทั้งนี้โดยการใช้ทรัพยากรอย่างจำกัด โดยการดำเนินการตามขั้นตอนต่างๆ ในกระบวนการยุติธรรมจะต้องมีความรวดเร็วและแน่นอน

มีวิธีปฏิบัติที่มีแบบแผน แต่ในขณะเดียวกันก็ยืดหยุ่นได้บ้าง และจะต้องลดโอกาสที่ผู้กระทำจะรอดพ้นจากการพิจารณาในกระบวนการยุติธรรม **ความคิดดังกล่าวสอดคล้องกับแนวคิดทฤษฎีการบริหารจัดการจรรยา (คชาวุธ พรหมชน, 2549 : 9)**

### 5.2.3 มาตรการการแก้ไขกฎหมายก่อนการกระทำความผิดเกิดขึ้น

ควรดำเนินการดังต่อไปนี้

มาตรการการทำงานร่วมกับพนักงานอัยการโดยกำหนดมาตรการวิธีเพื่อความปลอดภัยไว้ล่วงหน้า เป็นการบังคับใช้กฎหมายเพื่อป้องปรามแก่ผู้กำลังจะลงมือก่อเหตุ หรือเรียกว่าขั้นเตรียมเพื่อเป็นการยับยั้งผลร้ายที่จะเกิดขึ้นก่อนความผิดเกิดขึ้น โดยใช้คำสั่งศาลคุมประพฤติในการจัดทำประวัติแก่บุคคลดังกล่าวเพื่อบันทึกลงในข้อมูลส่วนบุคคล และสามารถค้นหาอุปสรรค ข้อสรุปและประวัติอื่นๆได้ง่าย เนื่องจากแนวคิดส่วนใหญ่เห็นว่ามาตรการดังกล่าวเป็นมาตรการปรามแต่แรกเริ่ม เมื่อผู้กระทำความผิดมีประวัติแล้วก็จะเกิดความกลัวที่จะกระทำความผิดอีก ดังนั้นจึงสามารถสรุปถึงแนวทางแก้ไขปัญหาก่อนการกระทำผิดได้ ดังนี้

ก) ปฏิรูปโครงสร้างตำรวจใหม่ในหน่วยงานตำรวจจรรยาให้มีหน่วยเฉพาะกิจในการป้องกันปราบปรามการแข่งรถ เพื่อควบคุมการกระทำผิด โดยตั้งจุดตรวจทุกทางแยกและมีป้อมยามเฉพาะกิจทุกจุดในยามวิกาล โดยกำหนดเป็นเขตห้ามรถจักรยานยนต์ผ่านในช่วงเวลากลางคืน กล่าวคือเป็นการกำหนดโซนนิ่ง (Zoning) ในการควบคุมพฤติกรรมก่อนเกิดการกระทำผิดให้เกิดขึ้นประสิทธิภาพ

ข) วางกรอบการทำงานร่วมกันระหว่างตำรวจจรรยา กับสำนักงานอัยการสูงสุด โดยกำหนดมาตรการวิธีการเพื่อความปลอดภัย โดยห้ามเข้าเขตกำหนด คือการห้ามเข้าไปในท้องที่หรือสถานที่กำหนดไว้ เพื่อความปลอดภัยของประชาชน ประการสำคัญ การบังคับใช้กฎหมายต้องได้รับความร่วมมือโดยมีข้อตกลงกับสำนักงานอัยการสูงสุด โดยมอบหมายให้พนักงานอัยการมีอำนาจในการดำเนินการฟ้องร้องผู้ที่จะก่อเหตุร้ายให้เกิดอันตรายแก่บุคคล หรือทรัพย์สินของผู้อื่นโดยมาตรการดำเนินคดีแก่ผู้กระทำความผิดได้โดยตรง เป็นการมอบหมายให้พนักงานอัยการมีอำนาจในการสอบสวนโดยตรงไม่ต้องผ่านการสอบสวนจากพนักงานสอบสวนเป็นมาตรการพิเศษ และขออำนาจศาลสั่งให้ผู้กระทำความผิดทำทัณฑ์บน โดยกำหนดจำนวนเงินไม่น้อยกว่าห้าหมื่นบาท ว่าผู้นั้นจะไม่ก่อเหตุดังกล่าวตามที่ได้ทำทัณฑ์บนไว้ มิฉะนั้นเงินดังกล่าวศาลมีอำนาจริบเด็ดขาด

**5.2.4) มาตรการการแก้ไขกฎหมายภายหลังการกระทำความผิดเกิดขึ้น** ควรดำเนินการดังต่อไปนี้

เนื่องจากในทางปฏิบัติตามกฎหมายขณะนี้ พ.ร.บ. จรรยาทางบก พ.ศ. 2522 ยังไม่มีบทบัญญัติใดๆ ในมาตรการทางกฎหมายก่อนความผิดเกิดขึ้นมีแต่คำสั่งตามประกาศ คสช. 22/2558 ตามมาตรา 44 เท่านั้น

แนวทางในการเสนอแก้ไข พ.ร.บ. จรรยาทางบก พ.ศ. 2522 ตามกฎหมายเฉพาะถือว่าเป็นข้อดีในแง่ที่ไม่ขัดแย้งกับรัฐธรรมนูญและกฎหมายอื่น เช่น ประมวลกฎหมายอาญา ด้วยเหตุผลตรงที่มาตรา 44 ในปัจจุบันเป็นเพียงคำสั่งหรือประกาศ ไม่มีผลถาวรเป็นที่ยอมรับ ถ้าทำเช่นนั้นทำให้เกิดความลักลั่นทางกฎหมายและทำให้เกิดความขัดกันทางปฏิบัติโดยไม่คำนึงถึงกระบวนการยุติธรรมทั้งระบบ จึงอาจเป็นการไม่เหมาะสม

มาตรการการบวบทโษหรือเพิ่มโทษแก่ผู้กระทำความผิดซ้ำซาก โดยจัดทำสารบบทะเบียนประวัติสำหรับผู้กระทำความผิด เพื่อให้ผู้กระทำความผิดเช็ดหลาบและเกรงกลัวไม่กลับมากระทำความผิดซ้ำอีก

ที่สำคัญคือการทำให้นวนคดีเพิ่มเติมในมาตรการริบทรัพย์สำหรับรถจักรยานยนต์ที่ใช้ในการแข่งรถโดยใช้อำนาจศาลมีคำพิพากษาริบทรัพย์เด็ดขาดตามพ.ร.บ. จราจรทางบก ฉบับแก้ไขใหม่โดยไม่เปิดทางให้บุคคลภายนอกหรือบริษัทให้บริการสินเชื่อยื่นคำร้องเข้ามาเพื่อขอคืนรถที่ใช้ในการกระทำความผิดตามกฎหมายจราจรเดิมไม่ได้บัญญัติไว้โดยตรงจึงเป็นช่องว่างในการแสวงหาประโยชน์ในกาขอคืนรถของกลาง

การพิจารณาความเหมาะสมจะให้มีการแก้ไขใหม่โดยเร่งด่วน เนื่องจากปรากฏว่าในปัจจุบัน พ.ร.บ. จราจรทางบก พ.ศ. 2522 ไม่ได้มีมาตรการใดเลยในการใช้มาตรการทางกฎหมายก่อนความผิดเกิดขึ้น เพราะการกำหนดมาตรการพิเศษขึ้นมาต้องสอดคล้องกับประมวลกฎหมายอาญาจะสามารถกระทำได้เพียงใดจึงเหมาะสม กล่าวคือในประเด็นมาตรการทางกฎหมายก่อนความผิดเกิดขึ้นต้องกำหนดไว้เป็นกฎหมายพิเศษต่างหาก ตามพ.ร.บ. จราจรทางบกฉบับใหม่ ซึ่งเป็นแนวทางเดียวกับความผิดเกี่ยวกับยาเสพติด ความผิดเกี่ยวกับอาวุธปืนเครื่องกระสุนปืนหรือความผิดเกี่ยวกับการลักลอบหนีภาษีตามพ.ร.บ.ศุลกากร เหล่านี้เป็นต้น เพราะหากไปผูกติดกับประมวลกฎหมายอาญาแล้วมาตรการทางกฎหมายในการดำเนินคดีกับผู้กระทำความผิดก่อนความผิดเกิดขึ้นอาจเกิดความยุ่งยากมากมาย เพราะความผิดมูลฐานนั้นบางเรื่องเป็นความผิดที่มี พ.ร.บ. หรือกฎหมายเฉพาะได้บัญญัติไว้โดยตรง ควรเปรียบเทียบกับแนวทางสากลนานาชาติว่ามีการกำหนดในเรื่องความผิดตามกฎหมายจราจรไว้อย่างไรหรือไม่ และควรเปรียบเทียบว่าหากแยกองค์ประกอบความผิดโดยกำหนดไว้เฉพาะเรื่องใน พ.ร.บ. นั้นจะมีข้อดีหรือข้อเสียอย่างไร และจะได้ประโยชน์อะไรบ้าง ควรมีการศึกษาเพิ่มเติมต่อไปว่าหากมีการแก้ไขหรือปรับปรุงพ.ร.บ. จราจรทางบก พ.ศ. 2522 แล้วจะมีข้อดีมากขึ้นหรือไม่อย่างไร ประการสำคัญสามารถสรุปมาตรการทางกฎหมายในการแก้ไขปัญหายาเสพติดหลังการกระทำความผิดได้ดังนี้

ก) กำหนดมาตรการบวบทโษหรือเพิ่มโทษแก่ผู้กระทำความผิดซ้ำซาก โดยวางมาตรการให้อำนาจพนักงานสอบสวนรายงานต่อศาล เพื่อทราบประวัติหรือใบแดงแจ้งโทษโดยตรงไม่ต้องผ่านพนักงานอัยการ กล่าวคือเป็นการเสนอความเห็นเป็นมาตรการพิเศษโดยตรงเพื่อลดขั้นตอนในการดำเนินคดีเป็นไปด้วยความรวดเร็วและฉับไว ซึ่งจะเป็นการตอกย้ำให้ผู้กระทำความผิดเช็ดหลาบไม่กลับมากระทำความผิดซ้ำอีก

ข) วางมาตรการริบทรัพย์รถจักรยานยนต์ที่ใช้แข่งรถ โดยแก้ไข ปรับปรุง พ.ร.บ. จราจรทางบก พ.ศ. 2522 ในการบังคับใช้กฎหมายใหม่ โดยแยกเป็นมาตรการพิเศษริบทรัพย์เด็ดขาดเพื่อป้องกันมิให้ผู้กระทำความผิดนำรถจักรยานยนต์ของกลางกลับมากระทำความผิดซ้ำ กล่าวคือมาตรการริบทรัพย์เด็ดขาดต้องบัญญัติไว้เป็นกฎหมายพิเศษ โดยไม่ขัดแย้งกับประมวลกฎหมายอาญาปัจจุบัน เช่นเดียวกับพระราชบัญญัติมาตรการป้องกันปราบปรามยาเสพติดให้โทษ

### 5.3 ข้อเสนอแนะ

ตาม พ.ร.บ. จราจรทางบก พ.ศ. 2522 มีแนวทางในการพิจารณาหลักใหญ่อยู่ 4 ประเด็นดังต่อไปนี้

ก) เสนอให้สำนักงานตำรวจแห่งชาติวางกรอบนโยบายในการป้องกันปราบปรามความผิดการแข่งขันในทางสาธารณะ เป็นวาระแห่งชาติ โดยของงบประมาณจากรัฐมาช่วยในการบริหารจัดการ โดยกำหนดมาตรการเชื่อมโยงข้อมูลงานด้านสืบสวนและสอบสวนภายในระหว่างท้องที่ต่าง ๆ เข้าด้วยกัน เพื่อให้เกิดการประสานงานที่รวดเร็วในการติดตามจับกุมผู้กระทำความผิดฐานแข่งรถและควรให้ความสำคัญกับสารสนเทศอาชญากรรมให้มากขึ้น ในเรื่องข้อมูลและแฟ้มบุคคลเกี่ยวกับทะเบียนประวัติเพื่อสืบค้นหาข้อมูลในการแข่งรถตลอดจนถึงร้านที่รับตัดแปลงอะไหล่ในการแข่งรถเพื่อกระทำความผิด

ประการสำคัญเสนอให้จัดตั้งศูนย์สารสนเทศ เพื่อสืบค้นข้อมูลในปัจจุบัน ประสานงานด้านข้อมูลอาชญากรรมและเครือข่ายการกระทำความผิดรวมถึงผู้สนับสนุนในการกระทำความผิดโดยเชื่อมโยงฐานข้อมูลด้านทะเบียนประวัติผู้กระทำความผิดและลายพิมพ์นิ้วมือเพื่อขยายผลในการจับกุม

**หมายเหตุ เสนอให้ สตช.กำหนดเงินเป็นรางวัลสำหรับการแจ้งเบาะแสเกี่ยวกับการกระทำความผิดในการแข่งรถให้กับพลเมืองดีเพื่อเป็นความร่วมมือระหว่างประชาชนกับตำรวจในการป้องกันอาชญากรรมบนท้องถนนให้ได้ผลยิ่งขึ้น**

ข) เสนอให้กระทรวงพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ มีบทบาทในการช่วยเหลือเยียวยาเหยื่อที่ได้รับผลกระทบจากการกระทำความผิดในการแข่งรถ เช่น ประชาชนผู้เดือดร้อนไม่ได้รับความเป็นธรรม ซึ่งเป็นผลสืบเนื่องจากอุบัติเหตุในการก่อเหตุดังกล่าวผู้ที่ตกเป็นเหยื่อมักเป็นผู้บริสุทธิ์ ควรได้รับการคุ้มครอง ดูแล จากหน่วยงานดังกล่าว

อนึ่ง กระทรวงพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ ควรกำหนดบทบาทและนโยบายของกระทรวง เพื่อมีส่วนร่วมกับสำนักงานตำรวจแห่งชาติและสำนักงานอัยการสูงสุด โดยมีนโยบายร่วมกัน ทั้งเชิงรุกและเชิงรับ

ค) เสนอให้กองบังคับการตำรวจจราจร จัดหางบประมาณพิเศษในการบริหารจัดการ และวางกรอบนโยบายเร่งด่วน โดยการกระจายงบประมาณสนับสนุนให้เพียงพอต่อการปฏิบัติงานด้านป้องกันและปราบปรามการแข่งรถ เนื่องจากส่วนใหญ่จะประสบกับปัญหาการขาดแคลนงบประมาณ เพื่อนำมาบริหารงานด้านเครื่องมืออุปกรณ์การตรวจจับและเทคโนโลยีสารสนเทศเกี่ยวกับการจัดทำข้อมูลที่ทันสมัย เพื่อครอบคลุมถึงวงจรการกระทำความผิดทุกรูปแบบโดยทันที

ประการสำคัญ งบประมาณในการฝึกอบรมบุคลากรให้มีความรู้ด้านการป้องกันและปราบปรามการแข่งรถ จากผู้ทรงคุณวุฒิที่มีความเชี่ยวชาญทางด้านนี้โดยตรงและควรจัดให้เจ้าพนักงานจราจรไปดูงานต่างประเทศ เพื่อนำความรู้มาปรับปรุงต่อไป

ประเด็นแรกคือการพิจารณาเรื่องปัญหาการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายตาม พ.ร.บ. จราจรทางบก พ.ศ. 2522 เพื่อเป็นแนวทางในการแก้ไขปรับปรุงกฎหมายให้สอดคล้องกับบริบททางสังคมยุคปัจจุบัน และให้ความสำคัญกับประมวลกฎหมายอาญาเป็นกฎหมายหลัก ว่าด้วยองค์ประกอบความผิดและการแจ้งข้อกล่าวหาโดยเจ้าพนักงานตำรวจจราจร หากมีการแก้ไขเพื่อไม่ให้ขัดกับกฎหมายอาญาจะมีผลอย่างไรบ้างควรมีการศึกษาต่อไป ในเรื่องการริบทรัพย์ที่ใช้ในการกระทำความผิดให้ตกเป็นของรัฐโดยอำนาจแห่งกฎหมายตามพ.ร.บ. จราจรทางบก เพื่อไม่ผูกติดกับประมวลกฎหมายอาญา ให้ถือว่าเป็นกฎหมายพิเศษ เช่นเดียวกับกฎหมายภาษีหรือ พ.ร.บ. พอกเงิน จะมีผลกระทบต่อสังคมอย่างไรหรือไม่

ในแง่ลบและแง่บวกเพื่อเป็นดัชนีชี้วัดและเป็นการต่อยอดในการปฏิรูปโครงสร้างตำรวจใหม่ในหน่วยงานตำรวจจราจรโดยตรง

เป็นที่ยอมรับกันในสังคมยุคปัจจุบันนี้ว่าปัญหาที่ก่อให้เกิดความเดือดร้อนวุ่นวายและสาเหตุหนึ่งที่น่าผลร้ายมาสู่สังคมโดยรวมทั้งทางตรงและทางอ้อม ซึ่งเจ้าพนักงานตำรวจจราจรแก้ปัญหาไม่สำเร็จก็คือ ปัญหาการแข่งรถในทาง ซึ่งนับวันจะทวีความรุนแรงขึ้นอย่างไม่หยุดยั้งส่งผลกระทบต่อครอบครัวของเด็กและเยาวชนที่เป็นผู้กระทำความผิดด้วย ผู้ปกครอง บิดา มารดา ต่างเดือดร้อนจากการกระทำของบุตรที่อยู่ในวัยศึกษาคะนอง บางครั้งบุตร ไม่ได้รับการเอาใจใส่ ขาดการอบรมเลี้ยงดู จนเป็นสาเหตุประชดชีวิต และเป็นการเรียกร้องความสนใจอีกรูปหนึ่ง

การแข่งรถในทางนอกจากจะเป็นความผิดต่อกฎหมายแล้ว การแข่งรถในทางได้ส่งผลร้ายให้กับครอบครัวรอบข้าง รวมถึงประชาชนทั่วไปที่สัญจรไปมา จนบางครั้งต้องเกิดเหตุไม่คาดคิดเป็นอันตรายถึงแก่ชีวิต และทรัพย์สิน ในแต่ละปีสูญเสียทรัพยากรมนุษย์ในวัยทำงานไปนับไม่ถ้วน

ถึงแม้ว่าสำนักงานตำรวจแห่งชาติจะออกมาตรการป้องกันปราบปรามการกระทำความผิดดังกล่าว แต่ไม่ได้รับความสำเร็จเท่าที่ควร เนื่องจากมาตรการดังกล่าวเป็นการแก้ปัญหาที่ปลายเหตุ กล่าวคือ เป็นการแก้ปัญหาไม่ตรงจุดนั่นเอง ตรงกันข้ามยิ่งทำให้ผู้กระทำความผิดเกิดความกำเริบ และแข็งข้อขึ้นทุกวันไม่มีท่าทีจะหยุดยั้งได้

การแข่งรถในทาง เป็นรูปแบบหนึ่งที่ได้เด็กและเยาวชนได้มีพฤติกรรมลอกเลียนแบบตามภาพยนตร์ เกิดขึ้นบ่อยในช่วงกลางคืนหรือยามวิกาล เด็กและเยาวชนมักจะรวมตัวกันเป็นแก๊งโดยนัดหมายกันทางโทรศัพท์ ไปรวมตัวกันที่จุดรวมพลที่ใดที่หนึ่ง บนเส้นทางถนนหลวงสายหลัก แต่ในสังคมวัยรุ่นยุคใหม่เริ่มมีบทบาทแข่งรถกันอย่างโลดโผนโจนทะยานเป็นที่หวาดเสียวแก่ผู้พบเห็นและล่อแหลมต่อความตาย ในบางครั้งการแข่งรถในทางผู้แข่งมักจะมีการเล่นพนันพ่วงติดมาด้วย เกิดเป็นค่านิยมแพร่หลายอย่างไม่เกรงกลัวต่อกฎหมาย ตรงกันข้ามกลับมีพฤติกรรมทำทนายเจ้าหน้าที่บ้านเมืองอย่างอึกเขิม การแข่งรถในทางเกิดขึ้นบ่อยในท้องที่กรุงเทพมหานครและชานเมือง รวมไปถึงเขตปริมณฑลรอบนอกและในจังหวัดที่สำคัญควรต้องใช้มาตรการเด็ดขาด ครอบคลุมทุกพื้นที่ ประการสำคัญเสนอให้รัฐกำหนดนโยบายเกี่ยวกับการป้องกันและปราบปรามการแข่งรถในทางซึ่งเป็นความผิดให้เข้าเป็นวาระแห่งชาติและมีการรณรงค์ให้ความรู้แก่เด็กและเยาวชนในสถาบันการศึกษาทุกแห่งทั่วประเทศ พร้อมทั้งบรรจุหลักสูตรกฎหมายจราจรเป็นวิชาบังคับในหลักสูตรระดับมัธยมศึกษาเพื่อปลูกฝังจิตสำนึกให้เด็กและเยาวชนตระหนักในภัยอันตรายที่เกิดขึ้นและเคารพกฎหมายเพื่อความผาสุกของประชาชนโดยรวม

ในการศึกษาเรื่องมาตรการทางกฎหมายในการแก้ไขปัญหาการแข่งรถจึงมีข้อเสนอแนะออกเป็น 3 ด้าน ดังต่อไปนี้

#### 5.3.1) ด้านการบริหารจัดการ

ก) ควรจัดให้มีการเชื่อมโยงข้อมูลประวัติส่วนบุคคลในการติดตามตัวผู้กระทำความผิดในกรณีที่ได้รับการประกันตัวชั่วคราว ควรเพิ่มระบบวิธีการเพื่อความปลอดภัย ในการขออำนาจศาล ใช้มาตรการติดตามพฤติกรรมของผู้กระทำความผิด โดยใช้สายรัดข้อมือติดตามตัว (Electronic Monitoring) ซึ่งเป็นระบบติดตามตัว เครื่องจะส่งสัญญาณเตือนมายังกองบังคับการตำรวจจราจรเพื่อเป็นข้อมูลงานด้านสืบสวนและสอบสวนภายในระหว่างท้องที่ต่าง ๆ เข้าด้วยกัน เพื่อให้เกิดการ

ประสานงานที่รวดเร็วในการติดตามจับกุมผู้กระทำความผิดฐานแข่งรถในขณะที่ได้รับการปล่อยตัวชั่วคราวได้ทันเวลาที่และควรให้ความสำคัญกับระบบสารสนเทศอาชญากรรมให้มากขึ้น ในเรื่องข้อมูลและแฟ้มบุคคลเกี่ยวกับทะเบียนประวัติเพื่อสืบค้นหาข้อมูลในการแข่งรถตลอดจนถึงร้านที่รับดัดแปลงอะไหล่ในการแข่งรถเพื่อกระทำความผิด

ข) จัดตั้งศูนย์สารสนเทศ ประกาศให้ประชาชนแจ้งเบาะแสแก่เจ้าหน้าที่ในกรณีที่พบเห็นความผิดในการแข่งรถเกิดขึ้น โดยมอบเงินรางวัลให้ในการนำจับเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการป้องกันปราบปรามให้ได้ผลยิ่งขึ้น และเพื่อสืบค้นหาข้อมูลในปัจจุบัน ประสานงานด้านข้อมูลอาชญากรรมและเครือข่ายการกระทำความผิดรวมถึงผู้สนับสนุนในการกระทำความผิดโดยเชื่อมโยงฐานข้อมูลด้านทะเบียนประวัติผู้กระทำความผิดและลายพิมพ์นิ้วมือเพื่อขยายผลในการจับกุม

### 5.3.2) ด้านระเบียบการปฏิบัติ

ก) ควรกำหนดนโยบายที่เป็นรูปธรรมชัดเจนในการมอบหมายอำนาจหน้าที่เฉพาะกิจในการจับกุมผู้กระทำความผิดฐานแข่งรถโดยตรงเพื่อเสริมสร้างประสิทธิภาพในงานป้องกันและปราบปรามการแข่งรถ โดยการส่งเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรเข้ารับการอบรมระเบียบการปฏิบัติหน้าที่ร่วมกับพนักงานอัยการสูงสุด และกระทรวงพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์

ข) กำหนดนโยบายการนำผู้กระทำความผิดมาอบรมเพื่อฟื้นฟู โดยมอบหมายให้กรมคุมประพฤติและกระทรวงยุติธรรมจัดอบรมและสืบเสาะหาเบาะแสเกี่ยวกับพฤติกรรมภายหลังที่ได้รับการปล่อยตัวและพ้นโทษ เพื่อให้ทราบถึงสภาพทางจิตใจ และพฤติกรรมว่ามีจิตสำนึกในการปฏิบัติตามกฎหมายหรือไม่อย่างไร โดยจัดตั้งหน่วยอบรมขึ้นมาโดยตรงเพื่อบูรณาการกับสถานพินิจและปลูกฝังทัศนคติให้กับเด็กและเยาวชนเคารพกฎหมายโดยการให้ความรู้แก่เด็กและเยาวชนในสถาบันการศึกษาทุกแห่งโดยพร้อมเพรียงกัน

### 5.3.3) ด้านงบประมาณ

ก) ควรมีการกระจายงบประมาณสนับสนุนให้สำนักงานตำรวจแห่งชาติเป็นแม่ข่าย ในการปฏิบัติงานด้านป้องกันและปราบปรามการแข่งรถ โดยจัดตั้งองค์กรเพื่อความร่วมมือระหว่างรัฐกับเอกชนขึ้นมา เพราะเนื่องจากส่วนใหญ่จะประสบกับปัญหาการขาดแคลนงบประมาณเพื่อนำมาบริหารงานด้านเครื่องมืออุปกรณ์การตรวจจับและเทคโนโลยีสารสนเทศเกี่ยวกับการจัดทำข้อมูลที่ทันสมัย เพื่อครอบคลุมถึงวงจรการกระทำความผิดทุกรูปแบบโดยทันทั่วถึง

ข) งบประมาณในการฝึกอบรมผู้ปกครองของเด็กและเยาวชนที่กระทำความผิดเพื่อนำตัวผู้ปกครองเข้ารับการอบรมในกรอบเวลาที่สมควร ในการให้ความรู้ ความเข้าใจ และทัศนคติที่ดีในการเลี้ยงดู อบรม สั่งสอน สมาชิกในครอบครัว และเป็นการปลูกจิตสำนึกที่ดี ในโครงการเข้าร่วมจิตอาสาการต่อต้านการแข่งรถโดยกำหนดเป็นนโยบายเร่งด่วนควบคู่กับมาตรการทางกฎหมาย

### ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

1) ควรศึกษาวิจัยเกี่ยวกับรูปแบบของกฎหมายที่ทันสมัยและมาตรการเทคโนโลยีในการตรวจจับการฝ่าฝืนกฎหมายในมูลฐานความผิดการแข่งรถในทางเพื่อให้เป็นที่ยอมรับในกระบวนการยุติธรรมระดับนานาชาติ

2) ควรศึกษากลไกการบังคับใช้กฎหมายในการสืบสวน จับกุมและการควบคุมตัวเด็กและเยาวชนโดยไม่ขัดต่อกฎหมายประมวลวิธีพิจารณาความอาญา เนื่องจากผู้กระทำความผิดส่วน

ใหญ่เป็นเด็กและเยาวชนจึงมีปัญหาและอุปสรรคในการจับกุมและการควบคุมตัวตลอดจนถึงการสอบสวน เกิดความยุ่งยากในข้อกฎหมาย จึงควรให้มีการแก้ไขกฎหมายเพื่อให้เกิดความสอดคล้องกัน จึงควรวิจัยแนวทางข้อกฎหมายควบคู่กับปัญหาข้อเท็จจริง



## บรรณานุกรม

### ภาษาไทย

- กองบัญชาการศึษา สำนักงานตำรวจแห่งชาติ. พ.ร.บ. จราจรทางบก พ.ศ. 2522 คู่มือตำรวจเล่ม 6. นครปฐม: โรงพิมพ์ตำรวจ. (2543).
- กิตติพงษ์ กิตยารักษ์. ยุทธศาสตร์การปฏิรูปกระบวนการยุติธรรมทางอาญาไทย. กรุงเทพมหานคร : สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย(สกว.). (2549).
- คณิต ฒ นคร. (2543). กฎหมายอาญาภาคทั่วไป พ.ศ. 2543.กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์วิญญูชน. เทิดไทย ศรีลัมพ์. (2538), ปัญหาเด็กและเยาวชนในสภาพการณ์ปัจจุบัน, สืบค้นเมื่อวันที่ 31 พ.ค. 2560, เว็บไซต์ <http://sites.google.com/site/.../hlah-kar-laea-thvsti-thi-keiywkhng?tmpl..1>
- นวรรตน์ ศรีรัฐเพชร. (2539), สัมพันธภาพของพ่อแม่-ลูก กับรูปแบบการแก้ปัญหาความขัดแย้งระหว่างบุคคลของวัยรุ่น, สืบค้นเมื่อวันที่ 31 พ.ค. 2560, เว็บไซต์ [www.journal.msu.ac.th/upload/articles/article806\\_58542.pdf](http://www.journal.msu.ac.th/upload/articles/article806_58542.pdf)
- นัยนา เกิดวิชัย. คำอธิบายเรียงมาตรา พ.ร.บ. จราจรทางบก พ.ศ. 2522. นครปฐม: สำนักพิมพ์นิตินัย. (2548).
- ประคอง วรรณสูตร. สถิติเพื่อการวิจัยทางพฤติกรรมศาสตร์. พิมพ์ครั้งที่ 3. กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. (2542).
- พรพิมล เจียมนาคินทร์. (2539). ทฤษฎีเกี่ยวกับพฤติกรรมของวัยรุ่น, สืบค้นเมื่อวันที่ 31 พ.ค. 2560. เว็บไซต์ <https://sites.google.com/site/.../hlah-kar-laea-thvsti-thi-keiywkhng>
- วิเชียร เกตุสิงห์. สถิติวิเคราะห์สำหรับการวิจัย. กรุงเทพฯ: ไทยวัฒนาพานิช จำกัด, (2529).
- สุชา จันทน์เอม. (2522).ปัญหาการกระทำผิดของเด็กและวัยรุ่นในกรุงเทพมหานคร, สืบค้นเมื่อวันที่ 31 พ.ค. 2560, เว็บไซต์ [kukr.lib.ku.ac.th](http://kukr.lib.ku.ac.th)
- สุพิศาล ภักดีนฤบาล. (2556).แนวคิดเกี่ยวกับการป้องกันปราบปรามอาชญากรรม, สืบค้นเมื่อวันที่ 29 พ.ค. 2560. จาก [www.research-system.siam.sdu](http://www.research-system.siam.sdu),เว็บไซต์ [www.research-system.siam.sdu/Images/thesisphd/A.../05\\_ch2.pdf](http://www.research-system.siam.sdu/Images/thesisphd/A.../05_ch2.pdf)
- สุพิศาล ภักดีนฤบาล. (2556). ทฤษฎีต้นไม้อาชญากรรม, สืบค้นเมื่อวันที่ 30 พ.ค. 2560, จาก [www.research-system.siam.edu/image/thesisphd/A.../05\\_ch2.pdf](http://www.research-system.siam.edu/image/thesisphd/A.../05_ch2.pdf)
- สุพิศาล ภักดีนฤบาล. (2556).พฤติกรรมศาสตร์, สืบค้นเมื่อวันที่ 31พ.ค. 2560. จาก [www.wikipedia.org/wiki/พฤติกรรมศาสตร์](http://www.wikipedia.org/wiki/พฤติกรรมศาสตร์)
- อรุณี โอสถานนท์. (2533). ปัจจัยสิ่งแวดล้อมทางสังคมที่มีอิทธิพลต่อการกระทำผิดซ้ำของเด็กและเยาวชน.

**ภาษาอังกฤษ**

Cronbach, Lee Joseph. Essentials of Psychological Testing. 3<sup>rd</sup> ed, New York: Harper & Row. (1970).

Fred R. McFadden, Jeffrey A Hoffer. Modern Database Management. 4<sup>th</sup> ed. Redwood City.(1994).

Krippendrof, K. (1980). Content analysis : An Introduction to Its Methods. Beverly Hills, CA : Sage. Morgan, Clifford T. and Richard A. King.Introduct to Psychology.Tokyo : International Student McGraw-Hill Kogadusha, Ltd., (1971).

Nunnally, Jim C., Jr. Test and Measurement Assessment and Prediction. New York: McGraw – Hill Book Company, Inc., (1959).

Webster. Webster's New World Dictionary. New York: Compact School the World Publishing Company. (1974).

ภาคผนวก

## การจราจรทางบก พ.ศ.2522

มาตรา 4 ในพระราชบัญญัตินี้

- (1) “การจราจร” หมายความว่า การใช้ทางของผู้ขับขี่ คนเดินเท้า หรือคนที่จูง ชี หรือใส่ตัวสัตว์
- (2) “ทาง” หมายความว่า ทางเดินรถ ช่องเดินรถ ช่องเดินรถประจำทาง ไหล่ทาง ทางเท้า ทางข้าม ทางร่วมทางแยก ทางลาด ทางโค้ง สะพาน และสถานที่ที่ประชาชนใช้ในการจราจรและให้หมายความรวมถึงทางส่วนบุคคลที่เจ้าของยินยอมให้ประชาชนใช้ในการจราจรหรือที่เจ้าพนักงานจราจรได้ประกาศให้เป็นทางตามพระราชบัญญัตินี้ด้วย แต่ไม่รวมไปถึงทางรถไฟ
- (3) “ทางเดินรถ” หมายความว่า พื้นที่ที่ทำไว้สำหรับการเดินรถไม่ว่าในระดับพื้นดิน ใต้ หรือเหนือพื้นดิน
- (4) “ช่องทางเดินรถ” หมายความว่า ทางเดินรถที่จัดแบ่งเป็นช่องสำหรับการเดินรถ โดยทำเครื่องหมายเป็นเส้นหรือแนวแบ่งเป็นช่องไว้
- (5) “ช่องเดินรถประจำทาง” หมายความว่า ช่องเดินรถที่กำหนดให้เป็นช่องเดินรถสำหรับรถโดยสารประจำทางหรือรถบรรทุกคนโดยสารประเภทที่อธิบดีกำหนด
- (6) “ทางเดินรถทางเดียว” หมายความว่า ทางเดินรถใดที่กำหนดให้ผู้ขับขี่รถขับไปทิศทางเดียวกันตามเวลาที่เจ้าพนักงานจราจรกำหนด
- (7) “ขอบทาง” หมายความว่า แนวริมของทางเดินรถ
- (8) “ไหล่ทาง” หมายความว่า พื้นที่ที่ต่อจากขอบทางออกไปทางด้านข้าง ซึ่งยังมีได้จัดทำเป็นทางเท้า
- (9) “ทางร่วมทางแยก” หมายความว่า พื้นที่ที่ทางเดินรถตั้งแต่สองสายตัดผ่านกัน รวมบรรจบกัน หรือติดกัน
- (10) “วงเวียน” หมายความว่า ทางเดินรถที่กำหนดให้รถเดินรอบเครื่องหมายจราจรหรือสิ่งก่อสร้างขึ้นในทางร่วมทางแยก
- (11) “ทางเท้า” หมายความว่า พื้นที่ที่ทำไว้สำหรับคนเดิน ซึ่งอยู่ข้างใดข้างหนึ่งของทาง หรือทั้งสองข้างของทาง หรือส่วนที่อยู่ชิดขอบทางซึ่งใช้เป็นที่สำหรับคนเดิน
- (12) “ทางข้าม” หมายความว่า พื้นที่ที่ทำไว้สำหรับให้คนเดินเท้าข้ามทางโดย ทำเครื่องหมายเป็นเส้นหรือแนวหรือตอกหมุดไว้บนทางและให้หมายความรวมถึงพื้นที่ที่ทำให้คนเดินเท้าข้ามไม่ว่าในระดับใต้หรือเหนือพื้นดินด้วย
- (13) “เขตปลอดภัย” หมายความว่า พื้นที่ในทางเดินรถที่มีเครื่องหมายแสดงไว้ให้เห็นชัดเจนทุกเวลา สำหรับให้คนเดินเท้าข้ามทางหยุดรอหรือให้คนที่ขึ้นหรือลงรถหยุดรอก่อนจะข้ามทางต่อไป
- (14) “ที่คับขัน” หมายความว่า ทางที่มีการจราจรพลุกพล่านหรือมีสิ่งกีดขวางหรือในที่ซึ่งมองเห็นหรือทราบได้ล่วงหน้าว่าอาจเกิดอันตรายหรือความเสียหายแก่รถหรือคนได้ง่าย
- (15) “รถ” หมายความว่า ยานพาหนะทางบกทุกชนิด เว้นแต่รถไฟและรถราง
- (16) “รถยนต์” หมายความว่า รถที่มีล้อตั้งแต่สามล้อและเดินด้วยกำลังเครื่องยนต์ ยกเว้นรถที่เดินบนราง

- (17) “รถจักรยานยนต์” หมายความว่า รถที่เดินด้วยกำลังเครื่องยนต์กำลังไฟฟ้า หรือพลังงานอื่น และมีล้อไม่เกินสองล้อ ถ้ามีพ่วงข้างมีล้อเพิ่มอีกไม่เกินหนึ่งล้อ
- (18) “รถจักรยาน” หมายความว่า รถที่เดินด้วยกำลังของผู้ขับขี่ที่มีไซ้เป็นการลากเข็น
- (19) “รถลูกเหิน” หมายความว่า รถดับเพลิง และรถพยาบาลของราชการบริหารส่วนกลาง ราชการบริหารส่วนภูมิภาค และราชการบริหารส่วนท้องถิ่น หรือรถอื่นที่ได้รับอนุญาตจากอธิบดีให้ใช้ไฟสัญญาณแสงวับวาบ หรือให้ใช้เสียงสัญญาณไซเรน หรือเสียงสัญญาณอย่างอื่นตามที่กำหนดให้
- (20) “รถบรรทุก” หมายความว่า รถยนต์ที่สร้างขึ้นเพื่อใช้บรรทุกสิ่งของหรือสัตว์
- (21) “รถบรรทุกโดยสาร” หมายความว่า รถยนต์ที่สร้างขึ้นเพื่อใช้บรรทุกคนโดยสารเกินเจ็ดคน
- (22) “รถโรงเรียน” หมายความว่า รถบรรทุกคนโดยสารที่โรงเรียนใช้รับส่งนักเรียน
- (23) “รถโดยสารประจำทาง” หมายความว่า รถบรรทุกคนโดยสารที่เดินตามทางที่กำหนดไว้ และเรียกเก็บค่าโดยสารเป็นรายคน ตามอัตราที่วางไว้เป็นระยะทางหรือตลอดทาง
- (24) “รถแท็กซี่” หมายความว่า รถยนต์ที่ใช้รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน
- (25) “รถลากจูง” หมายความว่า รถยนต์ที่สร้างขึ้นเพื่อใช้สำหรับลากจูงรถหรือเครื่องมือการเกษตรหรือเครื่องมือการก่อสร้าง โดยตัวรถนั้นเองมิได้ใช้สำหรับบรรทุกคนหรือสิ่งของ
- (26) “รถพ่วง” หมายความว่า รถที่เคลื่อนที่ไปโดยใช้รถอื่นลากจูง
- (27) “มาตรแท็กซี่” หมายความว่า เครื่องแสดงอัตราและค่าโดยสารของรถแท็กซี่โดยอาศัยเกณฑ์ระยะทางหรือเวลาการใช้รถแท็กซี่หรือโดยอาศัยทั้งระยะทางและเวลาการใช้รถแท็กซี่
- (28) “ผู้ขับขี่” หมายความว่า ผู้ขับรถ ผู้ประจำเครื่องอุปกรณ์การขนส่งตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่ง ผู้ลากเข็นยานพาหนะ
- (29) “คนเดินเท้า” หมายความว่า คนเดิน และให้รวมตลอดถึงผู้ใช้เก้าอี้ล้อสำหรับคนพิการหรือรถสำหรับเด็กด้วย
- (30) “เจ้าของรถ” หมายความว่า ผู้มีรถไว้ในครอบครองด้วย
- (31) “ผู้เก็บค่าโดยสาร” หมายความว่า ผู้ซึ่งรับผิดชอบในการเก็บค่าโดยสารและผู้ดูแลคนโดยสารที่อยู่ประจำรถบรรทุกทุกคนโดยสาร
- (32) “ใบอนุญาตขับขี่” หมายความว่า ใบอนุญาตขับรถยนต์ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ ใบอนุญาตสำหรับคนขับรถตามกฎหมายว่าด้วยรถจ้าง ใบอนุญาตขับขี่ตามกฎหมายว่าด้วยล้อเลื่อน และใบอนุญาตผู้ประจำเครื่องอุปกรณ์การขนส่งตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่ง
- (33) “สัญญาณจราจร” หมายความว่า สัญญาณใด ๆ ไม่ว่าจะแสดงด้วยธงไฟ ไฟฟ้า มือแขน เสียงนกหวีด หรือด้วยวิธีอื่นใด สำหรับให้ผู้ขับขี่ คนเดินเท้าหรือคนที่จูง ชี่ หรือไล่ต้อนสัตว์ ปฏิบัติตามสัญญาณนั้น
- (34) “เครื่องหมายจราจร” หมายความว่า เครื่องหมายใด ๆ ที่ได้ติดตั้งไว้หรือทำให้ปรากฏในทางสำหรับผู้ขับขี่ คนเดินเท้า
- (35) “รัฐมนตรี” หมายความว่า รัฐมนตรีผู้รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้
- (36) “อธิบดี” หมายความว่า อธิบดีกรมตำรวจ
- (37) “เจ้าพนักงานจราจร” หมายความว่า ข้าราชการตำรวจชั้นสัญญาบัตรซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งให้เป็นเจ้าพนักงานจราจร
- (38) “พนักงานเจ้าหน้าที่” หมายความว่า ตำรวจซึ่งปฏิบัติหน้าที่ควบคุมการจราจร

(39) “อาสาจรรย์” หมายความว่า ผู้ซึ่งผ่านการอบรมตามหลักสูตรอาสาจรรย์ และได้รับแต่งตั้งจากอธิบดีให้ช่วยเหลือการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานเจ้าหน้าที่ตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้

(40) “ผู้ตรวจการ” หมายความว่า ผู้ตรวจการตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก และผู้ตรวจการตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์

### ข้อสังเกต

ในกรณีที่บทกฎหมายประสงค์จะให้ถ้อยคำบางคำมีความหมายเป็นพิเศษไปกว่าที่เข้าใจกันอยู่ในภาษาธรรมดา หรือภาษาเทคนิค หรือในทางวิชาการ กฎหมายจะได้กำหนดบทนิยาม (Definition) ไว้ เช่น คำว่า “ทางข้าม” ตามที่เข้าใจกันในภาษาธรรมดามักหมายถึง ทางในระดับพื้นดินที่ทำไว้สำหรับให้คนเดินเท้าข้ามทางโดยทำเครื่องหมายเป็นเส้นหรือแนวบนทาง หรือที่คนทั่วไปรู้จักและเรียกว่าทางม้าลายนั่นเอง แต่พระราชบัญญัติจราจรทางบกได้บัญญัติบทวิเคราะห์ศัพท์หรือบทนิยามไว้ในมาตรา 4 (12) ว่า “ทางข้าม” หมายความว่า พื้นที่ที่ทำไว้สำหรับให้คนเดินเท้าข้ามทางโดยทำเครื่องหมายเป็นเส้นหรือแนวหรือตอกหมุดไว้บนทางและให้หมายความรวมถึงพื้นที่ที่ทำให้คนเดินเท้าข้ามไม่ว่าในระดับใต้หรือเหนือพื้นดินด้วย” ซึ่งแสดงว่าสำหรับพระราชบัญญัติการจราจรทางบก คำว่า “ทางข้าม” มีความหมายกว้างกว่าที่เข้าใจกันตามภาษาธรรมดา นั่นคือยังหมายความรวมถึงพื้นที่ที่ทำให้คนเดินเท้าข้ามในระดับใต้ดิน เช่น อุโมงค์ใต้ดินสำหรับเดินลอดถนนพญาไทหน้าจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยหรือระดับเหนือพื้นดิน เช่น สะพานลอยสำหรับคนเดินข้ามทางต่าง ๆ อีกด้วย

ข้อควรคำนึงถึงอีกประการหนึ่งของการให้นิยามคำบางคำของกฎหมาย คือ บทนิยามของกฎหมายฉบับใดก็ใช้ได้เฉพาะกฎหมายฉบับนั้นเท่านั้น ทั้งนี้เพราะกฎหมายนั้นประสงค์จะให้มีความหมายเป็นพิเศษกว่าถ้อยคำธรรมจึงบัญญัติบทนิยามไว้เป็นพิเศษ ดังนั้นจึงจะเอาไปใช้กับกฎหมายอื่นซึ่งมิได้มีความประสงค์เช่นนั้นไม่ได้

### พระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ.2522

บทบัญญัติในมาตรา 4 (1) แห่งพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ.2522 ได้ให้ความหมายของคำว่า การจราจรไว้ว่า “การจราจร” หมายความว่า “การใช้ทางของผู้ขับขี่คนเดินเท้า หรือคนที่จูง ชี่ หรือ ไล่ต้อนสัตว์” จากความหมายของคำว่า การจราจรนี้จะเห็นได้ว่ามีค่าที่เข้ามาเกี่ยวข้องที่ต้องทำความเข้าใจต่อไปอีกหนึ่งคำคือคำว่า “ทาง” ซึ่งเป็นคำที่มีความสำคัญมาก เพราะบทบัญญัติต่าง ๆ ตามพระราชบัญญัติการจราจรทางบกที่จะกล่าวต่อไปทั้งหมดนี้จะใช้บังคับเฉพาะกรณีที่เกิดขึ้นใน “ทาง” เท่านั้น หากไม่ใช่ “ทาง” แล้ว ก็ไม่ใช่เรื่องของการจราจรที่พระราชบัญญัติการจราจรทางบกจะก้าวล่วงไปใช้บังคับได้ บทวิเคราะห์ศัพท์ในมาตรา 4 ของพระราชบัญญัตินี้ได้ให้ความหมายของคำว่าทางไว้ว่า “ทาง” หมายความว่า “ทางเดินรถ ช่องเดินรถ ช่องเดินรถประจำทาง ไหล่ทาง ทางเท้า ทางข้าม ทางร่วม ทางแยก ทางลาด ทางโค้ง สะพาน และลานที่ประชาชนใช้ในการจราจร และให้หมายความรวมถึงทางส่วนบุคคลที่เจ้าของยินยอมให้ประชาชนใช้ในการจราจร หรือที่เจ้าพนักงานจราจรได้ประกาศให้เป็นทางตามพระราชบัญญัตินี้ด้วย แต่ไม่รวมไปถึงทางรถไฟ”

ช่องทางเดินรถและที่จอดรถตามศูนย์การค้า หรือห้างสรรพสินค้าต่าง ๆ นั้น ถ้าถือตามคำจำกัดความดังกล่าว ก็ย่อมถือเป็นทางตามกฎหมายจราจรเพราะมีที่จอดรถจัดไว้เป็นส่วนสัด มีทางเดินรถ มีช่องเดินรถสำหรับให้ผู้ขับขี่ขับรถเข้าออก หยุด จอดได้อย่างทางโดยทั่วไป ประการสำคัญเจ้าของศูนย์การค้า

นั้นยินยอมให้ประชาชนใช้ในการจราจรเพื่อวัตถุประสงค์ในการค้าของตน ดังนั้น จึงถือเป็นทางที่อยู่ภายใต้บังคับพระราชบัญญัติการจราจรทางบก เหมือนทางสาธารณะทั่วไป

พระราชบัญญัติจัดระเบียบการจอดยานยนต์ในเขตเทศบาลและสุขาภิบาล พ.ศ.2503 แก้ไขเพิ่มเติมโดย (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2535 ออกใช้บังคับในเขตเทศบาลมหานครกรุงเทพ และเขตเทศบาลนครธนบุรีหรือกรุงเทพมหานครในปัจจุบัน ตั้งแต่วันที่ 14 เมษายน 2503 และให้ใช้ในเขตเทศบาลหรือสุขาภิบาลอื่น โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นราย ๆ ไป ความมุ่งหมายส่วนใหญ่ของพระราชบัญญัตินี้ก็เพื่อเรียกเก็บค่าธรรมเนียมการจอดยานยนต์ในเขตเทศบาลหรือสุขาภิบาล โดยให้นายกเทศมนตรีประธานกรรมการสุขาภิบาลและพนักงานเทศบาลหรือสุขาภิบาล รวมทั้งพนักงาน

เจ้าหน้าที่ตามกฎหมายจราจรร่วมกันปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าว สันเกตว่ากฎหมายฉบับนี้เน้นเรื่องจอดรถและเก็บเงินค่าธรรมเนียมเข้าเทศบาลหรือสุขาภิบาลอย่างเดียว ส่วนการปฏิบัติตามกฎและควบคุมการจราจรยังคงเป็นเรื่องของเจ้าพนักงานจราจรและพนักงานเจ้าหน้าที่ตามกฎหมายจราจรทางบก เช่นเดิม จึงไม่เกี่ยวกับการจัดระบบจราจรแต่อย่างใด

ส่วนคำว่าทางเดินรถซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของทางนั้น บทบัญญัติในมาตรา 4 (3) ให้นิยามไว้ว่า “ทางเดินรถ หมายความว่าพื้นที่ที่ทำไว้สำหรับการเดินรถไม่ว่าในระดับพื้นดินใดหรือเหนือพื้นดิน”

สำหรับคำว่า “รถ” บทบัญญัติในมาตรา 4 (15) ก็ได้ให้นิยามไว้แล้วเช่นกันว่า “รถหมายความว่ายานพาหนะทางบกทุกชนิดเว้นแต่รถไฟและรถราง” จากนิยามของคำว่ารถเช่นนี้จึงทำให้รถม้า เกวียนเลื่อน รถขายกล้วยเตี้ย รถขายไอศกรีม ต่างก็เป็นรถที่เมื่อนำมาใช้ในทางแล้วก็ต้องอยู่ภายใต้บังคับของกฎหมายจราจรนี้เช่นกัน

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 4445/2543 พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 4 (15) บัญญัตินิยามคำว่า “รถ” ไว้ว่า ยานพาหนะทางบกทุกชนิด เว้นแต่รถไฟและรถราง ทั้งตามพจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ.2525 กำหนดความหมายของคำว่า “ยาน” คือ เครื่องนำไป พาหนะต่าง ๆ เช่น รถ เกวียน เรือ คำว่า “พาหนะ” คือ เครื่องนำไป เครื่องขับเคลื่อน ยานต่าง ๆ มีรถและเรือ เป็นต้น เรียกว่ายานพาหนะกับกำหนดความหมายของคำว่า “ขับ” คือ บังคับให้เคลื่อนไป เช่น ขับรถ ขับเรือ ดังนี้ “รถเข็น” ของจำเลยเป็นเพียงวัสดุ อุปกรณ์ และเครื่องใช้ในการประกอบอาชีพขายโรตีมิใช่ใช้ด้วยเจตนามุ่งประสงค์ในอันที่จะขนเคลื่อนบุคคลหรือทรัพย์สินใดจากที่แห่งหนึ่งไปยังที่อีกแห่งหนึ่งในลักษณะของยานพาหนะ จึงมิใช่ “รถ” ตามความหมายที่บัญญัตินิยามไว้ดังกล่าว และย่อมไม่อยู่ในบังคับแห่งพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 78รถที่จะนำมาใช้ในทางได้นั้นต้องเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในกฎหมาย กล่าวคือ ต้องเป็นรถที่มีสภาพมั่นคงแข็งแรง ไม่ทำให้เกิดอันตรายหรือเสื่อมเสียสุขภาพอนามัยแก่ผู้ใช้รถ คนโดยสารหรือประชาชนผู้ขับขี่ต้องจัดให้มีเครื่องยนต์ เครื่องอุปกรณ์หรือส่วนควบที่ครบถ้วนตามกฎหมาย ต้องติดแผ่นป้ายเลขทะเบียน แผ่นป้ายเครื่องหมายเลขทะเบียนหรือป้ายประจำรถ รถที่นำมาใช้ในทางเดินรถ ผู้ขับขี่ต้องแลเห็นทางพอแก่ความปลอดภัย และต้องเป็นรถที่ไม่ทำให้เกิดเสียงอื้ออึงหรือมีสิ่งลากถูไปบนทางเดินรถ รถที่มีล้อหรือส่วนที่สัมผัสกับผิวทางที่ไม่ใช่ยางจะนำมาใช้ในทางเดินรถไม่ได้ เว้นแต่จะเป็นรถที่ได้รับยกเว้นตามที่กำหนดในกฎกระทรวงหรือได้รับอนุญาตจากเจ้าพนักงานจราจร และรถที่มีเครื่องยนต์ก่อให้เกิดก๊าซ ผุ่น ควัน ละอองเคมี หรือเสียงเกินเกณฑ์ที่อธิบดีกรมตำรวจกำหนดจะนำมาใช้ในทางเดินรถไม่ได้เช่นกัน

การกระทำอันเป็นความผิดเกี่ยวกับเรื่องลักษณะของรถที่ใช้ในทาง มีดังนี้

1) ความผิดฐานนำรถที่มีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรง หรืออาจเกิดอันตราย หรืออาจทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยแก่ผู้ใช้ คนโดยสารหรือประชาชน ออกมาใช้ในทางเดินรถ (มาตรา 6 วรรคหนึ่ง)

2) ความผิดฐานไม่จัดให้รถที่ใช้ในทางเดินรถ มีเครื่องยนต์ เครื่องอุปกรณ์หรือส่วนควบที่ครบถ้วนและใช้การได้ดี (มาตรา 6 วรรคสอง)

มาตรา 6 ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่มีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรง หรืออาจเกิดอันตราย หรืออาจทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยแก่ผู้ใช้ คนโดยสารหรือประชาชนมาใช้ในทางเดินรถ

รถที่ใช้ในทางเดินรถ ผู้ขับขี่ต้องจัดให้มีเครื่องยนต์ เครื่องอุปกรณ์และหรือส่วนควบที่ครบถ้วนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ กฎหมายว่าด้วยการขนส่ง กฎหมายว่าด้วยล้อเลื่อน กฎหมายว่าด้วยรถลาก หรือกฎหมายว่าด้วยรถจ้ำง และใช้การได้ดี

สภาพของรถที่อาจทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยตามวรรคหนึ่ง และวิธีการทดสอบให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

ความผิดฐานนำรถเข้าขบวนแห่ต่าง ๆ หรือนำรถมาใช้เฉพาะเพื่อการโฆษณาสินค้า หรือมหรสพที่แห่ หรือโฆษณาไปตามทางโดยไม่ได้รับอนุญาตจากเจ้าพนักงานจราจร (มาตรา 133)

มาตรา 133 รถที่เข้าขบวนแห่ต่าง ๆ หรือนำรถมาใช้เฉพาะเพื่อการโฆษณาสินค้า หรือมหรสพที่แห่ หรือโฆษณาไปตามทาง จะต้องได้รับอนุญาตจากเจ้าพนักงานจราจร เว้นแต่ขบวนแห่หรือการโฆษณานั้นเป็นของทางราชการ

รถที่ใช้โฆษณาสินค้าหรือมหรสพดังกล่าว ในวรรคหนึ่ง ถ้าเข้าขบวนแห่ที่ได้รับอนุญาตแล้วและในการอนุญาตนั้นได้ระบุรถที่ไว้ด้วยแล้ว รถนั้นไม่จำเป็นต้องได้รับอนุญาต

โทษ ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 133 ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าร้อยบาท (มาตรา 148)

มาตรา 134 ห้ามมิให้ผู้ใดแข่งรถในทาง เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากเจ้าพนักงานจราจร

ห้ามมิให้ผู้ใดจัด สนับสนุน หรือส่งเสริมให้มีการแข่งรถในทาง เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากเจ้าพนักงานจราจร

โทษ ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 134 ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นไม่น้อยกว่าเดือน หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

คำอธิบาย

มาตรา 134 นี้ บัญญัติห้ามการแข่งขันรถทุกชนิดในทาง ไม่ว่าจะจะเป็นรถยนต์ส่วนบุคคล รถกระบะ รถจักรยาน รถอีแต๋น รถจักรยานยนต์ หรือรถอื่นใดก็ตามที่อยู่ในความหมายของคำว่ารถตามพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ.2522 แต่ที่พบเห็นกันมากได้แก่ รถจักรยานยนต์ ที่ชอบนำ

รถมาวิ่งแข่งกันทาง ซึ่งก่อให้เกิดอันตรายแก่ผู้ขับขี่เองและผู้อื่น รวมทั้งสร้างความเดือดร้อนรำคาญใจให้แก่คนทั่วไปเป็นอย่างมาก

นอกจากกฎหมายมาตรานี้จะห้ามการแข่งขันรถในทางแล้ว ยังห้ามจัดการแข่งขันหรือสนับสนุนให้มีการแข่งหรือส่งเสริมให้มีการแข่งอีกด้วย

ดังนั้น คนที่ไปดูการแข่งขันรถในทางอาจจะถูกจับดำเนินคดีฐานสนับสนุนหรือส่งเสริมให้มีการแข่งรถตามมาตรา 134 วรรคสองดังกล่าวได้



ความผิดตามมาตรานี้มีโทษค่อนข้างรุนแรง คือ จำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ที่มีกำหนดไม่น้อยกว่าหนึ่งเดือน หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่อีกด้วย พนักงานสอบสวนไม่มีอำนาจเปรียบเทียบหรือว่ากล่าวตักเตือนในคดีเช่นนี้ (ตามมาตรา 145)

ส่วนรถที่ใช้แข่งในทางก็ถือว่าเป็นรถที่ใช้ในการกระทำความผิดซึ่งศาลมีอำนาจสั่งริบตามมาตรา 33 แห่งประมวลกฎหมายอาญาอีกด้วย

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 4773/2539 รถจักรยานยนต์ซึ่งจำเลยใช้ในการกระทำความผิดฐานแข่งรถในทางโดยไม่ได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากเจ้าพนักงานจราจร เป็นทรัพย์สินซึ่งใช้ในการกระทำความผิดที่ศาลสั่งให้ริบได้ ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 33 (1)

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 6674/2538 ความผิดฐานแข่งรถในทางโดยไม่ได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากเจ้าพนักงานจราจรตามพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 134 นั้น นอกจากจะเป็นความผิดที่เกิดขึ้นเพราะละเว้นกระทำคือไม่ได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากเจ้าพนักงานจราจรแล้วยังเป็นความผิดที่เกิดขึ้นเพราะการกระทำคือการแข่งรถด้วย รถจักรยานยนต์ของกลางที่ใช้แข่งชันกันจึงเป็นทรัพย์สินซึ่งได้ใช้ในการกระทำความผิดตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 33 (1)

ถนนหลวงเป็นทางที่คนทั่วไปอาจใช้สัญจรไปมา จำเลยทั้งสองได้ขับรถจักรยานยนต์ของกลางแข่งชันกันโดยฝ่าฝืนกฎหมายและคำสั่งของเจ้าพนักงานจราจรโดยไม่คำนึงถึงความเดือดร้อนรำคาญ และอาจเป็นอันตรายแก่ชีวิตและทรัพย์สินของบุคคลอื่น เป็นพฤติการณ์ที่ถึงริบรถจักรยานยนต์ของกลาง

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1681/2542 กุญแจที่ใช้กับรถจักรยานยนต์ของกลางมีจำนวน 2 ชุด โดยชุดหนึ่งแขวนไว้ในบ้านเพื่อให้บุคคลในบ้านสามารถหยิบไปใช้ได้ ส่วนอีกชุดหนึ่งจะเก็บรักษาไว้สำหรับเมื่อกุญแจที่แขวนไว้ดังกล่าวสูญหาย และจำเลยซึ่งเป็นผู้เยาว์สามารถนำรถจักรยานยนต์ของกลางไปใช้ได้โดยไม่ต้องขออนุญาตผู้ร้อง และส่วนใหญ่จำเลยจะนำรถจักรยานยนต์ของกลางไปใช้โดยไม่ได้ออกผู้ร้องแสดงว่าผู้ร้องยินยอมอนุญาตให้จำเลยหยิบกุญแจจักรยานยนต์ของกลางดังกล่าวไปใช้ได้ตลอดเวลาตามที่จำเลยต้องการใช้ โดยไม่คำนึงถึงว่าผู้เยาว์ซึ่งอยู่ในอำนาจปกครองของตนจะนำรถจักรยานยนต์ไปใช้ในกิจการใด เมื่อจำเลยนำรถจักรยานยนต์ของกลางไปขับขี่แข่งชันกันในถนนโดยไม่ได้รับอนุญาตจากเจ้าพนักงานจราจร เช่นนี้ ย่อมถือว่าผู้ร้องรู้เห็นเป็นใจในการกระทำความผิดของจำเลยแล้ว

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 3649/2546 จำเลยทั้งสองนำรถจักรยานยนต์ของผู้ร้องไปขับแข่งกับกลุ่มวัยรุ่นในทางสาธารณะโดยไม่ได้รับอนุญาต จึงถูกจับกุมดำเนินคดีตามพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ก่อนที่จำเลยทั้งสองจะนำรถจักรยานยนต์ของผู้ร้องไปใช้ในการกระทำ ผู้ร้องและจำเลยทั้งสองได้นั่งดื่มเบียร์ในร้านซึ่งอยู่ใกล้กับที่ทำงานของผู้ร้อง ดังนั้น หากผู้ร้องรู้สึกว่ามีอาการเมาไม่สามารถขับรถจักรยานยนต์กลับบ้านได้ ก็น่าจะนำไปเก็บไว้ยังที่ทำงานของตน ไม่จำเป็นต้องฝากให้ผู้อื่นรับภาระดูแลรักษา ทั้งผู้ร้องเคยให้จำเลยที่ 1 ใช้รถจักรยานยนต์ของผู้ร้องหลายครั้ง จึงน่าเชื่อว่าในคืนเกิดเหตุผู้ร้องยินยอมให้จำเลยที่ 1 ใช้รถจักรยานยนต์ของผู้ร้องตามอำเภอใจ ถือได้ว่าผู้ร้องรู้เห็นเป็นใจช่วยในการกระทำความผิดของจำเลยทั้งสอง จึงไม่มีสิทธิร้องขอคืนรถจักรยานยนต์ของกลาง

คดีสืบเนื่องมาจากโจทก์ฟ้องร้องขอให้ลงโทษจำเลยทั้งสองตามพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ.2522 กับขอให้ริบรถจักรยานยนต์หมายเลขทะเบียน นขล 932 กรุงเทพมหานคร ของกลาง ศาลชั้นต้นพิพากษาลงโทษจำเลยทั้งสอง และสั่งริบรถจักรยานยนต์ของกลาง

ผู้ร้องยื่นคำร้องว่า ผู้ร้องเป็นเจ้าของรถจักรยานยนต์ของกลาง โดยขณะที่จำเลยทั้งสองนำไปใช้กระทำความผิด ผู้ร้องมิได้รู้เห็นเป็นใจด้วยในการกระทำความผิดขอให้ศาลคำสั่งคืนของกลางแก่ผู้ร้อง

โจทก์ยื่นคำคัดค้านว่า ผู้ร้องไม่ใช่เจ้าของในรถจักรยานยนต์ของกลาง การร้องขอคืนของกลางเป็นการกระทำโดยไม่สุจริต โดยผู้ร้องรู้เห็นเป็นใจด้วยในการกระทำความผิด ขอให้ยกคำร้อง

ศาลชั้นต้นไต่สวนคำร้องแล้ว มีคำสั่งยกคำร้อง

ผู้ร้องอุทธรณ์

ศาลอุทธรณ์พิพากษากลับ ให้คืนรถจักรยานยนต์ของกลางแก่ผู้ร้อง

โจทก์ฎีกา ศาลฎีกาวินิจฉัยว่า “พิเคราะห์แล้ว ข้อเท็จจริงฟังได้ในเบื้องต้นว่า ผู้ร้องเป็นเจ้าของรถจักรยานยนต์ของกลาง จำเลยทั้งสองได้ใช้รถจักรยานยนต์คันดังกล่าว ในการกระทำความผิด

ปัญหาต้องวินิจฉัยมีว่า ผู้ร้องรู้เห็นเป็นใจด้วยในการที่จำเลยทั้งสองนำรถจักรยานยนต์ของกลางไปใช้ในการกระทำความผิดหรือไม่ ผู้ร้องนำสืบว่าได้ฝากรถจักรยานยนต์ของกลางไว้กับจำเลยที่ 1 ต่อมาจึงทราบว่าจำเลยทั้งสองนำไปใช้กระทำความผิดและถูกเจ้าพนักงานตำรวจยึดไว้เป็นของกลาง ผู้ร้องมิได้รู้เห็นเป็นใจด้วย ในการที่จำเลยทั้งสองนำรถจักรยานยนต์นั้นไปใช้ในการกระทำความผิดเห็นว่า ตามคำเบิกความของจำเลยทั้งสองได้ความว่า ก่อนที่จำเลยทั้งสองจะนำรถจักรยานยนต์ของกลางไปใช้ในการกระทำความผิด ผู้ร้องและจำเลยทั้งสองได้พากันนั่งดื่มเบียร์อยู่ที่ร้านแอนโทนี ซึ่งอยู่ใกล้กับที่ทำงานของผู้ร้อง ดังนั้นหากผู้ร้องรู้สึกรู้ว่าตนมีอาการเมา ไม่สามารถขับรถจักรยานยนต์กลับบ้านได้ ผู้ร้องก็น่าจะนำรถจักรยานยนต์นั้นไปเก็บไว้ยังที่ทำงานของตน ไม่จำเป็นต้องฝากให้ผู้อื่นต้องรับภาระดูแลรักษา ทั้งตามคำเบิกความของผู้ร้องได้ความว่า ผู้ร้องเคยให้จำเลยที่ 1 ใช้รถจักรยานยนต์ของผู้ร้องหลายครั้ง โดยพฤติการณ์น่าเชื่อว่าในคืนเกิดเหตุ ผู้ร้องยินยอมให้จำเลยที่ 1 ใช้รถจักรยานยนต์ของผู้ร้องได้ตามอำเภอใจของจำเลยที่ 1 ถัดได้ว่าผู้ร้องรู้เห็นเป็นใจด้วย ในการกระทำความผิดของจำเลยทั้งสอง ผู้ร้องจึงไม่มีสิทธิร้องขอคืนรถจักรยานยนต์ของกลางที่ศาลอุทธรณ์พิพากษามานั้น ไม่ต้องด้วยความเห็นของศาลฎีกา ฎีกาของโจทก์ฟังขึ้น” พิพากษากลับ ให้ยกคำร้อง

## ประวัติผู้วิจัย

1. ยศ ชื่อ สกุล รองศาสตราจารย์ พันตำรวจเอก ภูวดล แสนพินิจ
2. วัน เดือน ปีเกิด วันที่ 28 กรกฎาคม พ.ศ. 2501
3. ภูมิลำเนา นครปฐม ประเทศไทย
4. ประวัติการศึกษา
 

นิติศาสตรบัณฑิต และเนติบัณฑิต	สำนักอบรมกฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา
รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต	มหาวิทยาลัยนานาชาติแสตมฟอร์ด
ประกาศนียบัตรกฎหมายมหาชน	มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
ประกาศนียบัตรทนายความ	สภาทนายความแห่งประเทศไทย
	ในพระบรมราชูปถัมภ์
5. ตำแหน่งปัจจุบัน อาจารย์ (สบ 5) กลุ่มงานคณาจารย์ คณะตำรวจศาสตร์  
โรงเรียนนายร้อยตำรวจ
6. สถานที่ทำงาน โรงเรียนนายร้อยตำรวจ อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม  
โทรศัพท์ 0-3431-2025