

มาตรการในการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 12)
พ.ศ. 2562 ศึกษากรณีใบอนุญาตขับขี่*
ENFORCEMENT OF ROAD TRAFFIC ACT (NO.12) B.E. 2562,
THE CASE STUDY OF DRIVING LICENSES

วุฒิไชย ทองเสก

Wuttichai Thongsepee

ศูนย์ฝึกอบรมตำรวจภูธรภาค 8

Provincial Police Training Center, Region 8, Thailand

E-mail: wut.4762644@gmail.com

บทคัดย่อ

บทความวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์ 1) เพื่อศึกษาระดับความรู้ความเข้าใจกฎหมายจราจรเกี่ยวกับใบอนุญาตขับขี่ และ 2) เพื่อศึกษามาตรการการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 12) พ.ศ.2562 ศึกษากรณีใบอนุญาตขับขี่ กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษา ได้แก่ ประชาชนผู้ขับขี่ยานพาหนะในเขตอำเภอเมืองสุราษฎร์ธานี จำนวน 400 คน และเจ้าพนักงานจราจร สถานีตำรวจภูธรเมืองสุราษฎร์ธานี จังหวัดสุราษฎร์ธานี จำนวน 48 คน เครื่องมือในการวิจัย คือ แบบสอบถาม จำนวน 2 ชุด โดยสอบถามจากประชาชน และจากเจ้าพนักงานจราจร สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลได้แก่ ค่าความถี่ ค่าร้อยละ และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน พบว่า ระดับความรู้ความเข้าใจของประชาชนอยู่ในระดับสูง ส่วนใหญ่ มีความรู้ใน 3 ประเด็น คือ 1) ในขณะที่ขับรถต้องมีใบอนุญาตขับขี่อยู่กับตัวและต้องแสดงต่อเจ้าพนักงานจราจรเมื่อเรียกตรวจ 2) อายุ 18 ปีบริบูรณ์ สามารถทำใบขับขี่รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล และ 3) ผู้ขับขี่ต้องมีใบอนุญาตขับขี่อยู่กับตัว และต้องแสดงต่อเจ้าพนักงานจราจรเมื่อขอตรวจ หากไม่ปฏิบัติตามต้องระวางโทษปรับ และผลการวิจัยการบังคับใช้กฎหมายจราจรของเจ้าพนักงานจราจร พบว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจมีความตั้งใจในการปฏิบัติหน้าที่กวดขันจับกุมผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจรอย่างสม่ำเสมอ ส่วนใหญ่เห็นด้วยในระดับมากที่สุด รองลงมาเห็นด้วยในระดับมาก ปฏิบัติหน้าที่อย่างเสมอภาคเท่าเทียมกันกับทุกคน โดย ส่วนใหญ่ เห็นด้วยในระดับมากที่สุด รองลงมาระดับมาก ปานกลาง และน้อย และมีการกวดขันจับกุมผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจรอย่างสม่ำเสมอ

* Received 24 February 2021; Revised 3 March 2021; Accepted 19 March 2021



ช่วยลดจำนวนอุบัติเหตุและจำนวนผู้เสียชีวิตได้ โดยส่วนใหญ่ เห็นด้วยในระดับมากที่สุด รองลงมาในระดับมาก ปานกลาง และน้อยที่สุด

คำสำคัญ: มาตรการในการบังคับใช้, พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 12) พ.ศ. 2562, ใบอนุญาตขับขี่

Abstract

The objectives of this research article were to 1) study the level of knowledge and understanding of traffic laws related to driving licenses and 2) study the enforcement measures of the Road Traffic Act (No. 12) B.E. 2562 to study the cases of driving licenses. The sample group used in the study was 400 people driving in Muang Surat district and traffic officers. Surat Thani Police Station 48 persons in Surat Thani Province. The research tool was two sets of questionnaires. Traffic officer the statistics used for data analysis were frequency, percentage and standard deviation. The results of the research it was found that the knowledge and understanding of the people were high Most of them have knowledge of 3 issues: 1) while driving, must have a driver's license with you and must show it to the traffic officer when calling for inspection, 2) 18 years of age, able to get a personal motorcycle driver's license and 3) the driver must have a driver's license with body And must show it to the traffic officer when asking for inspection If not followed, shall be liable to a fine. And the results of traffic law enforcement research by traffic authorities found that police officers have a strong intention to regularly perform the duty of arresting traffic offenders. Followed by a high degree of agreement Perform their duties equally with all, with the majority agreeing to the greatest extent. This was followed by high, moderate, and low levels, and there were regular strict arrests of traffic offenders. It helps to reduce the number of accidents and deaths, with the greatest degree of agreement. Followed by the highest, moderate and lowest levels.

Keywords: Enforcement, Road Traffic Act (No.12) B.E.2562, Driving Licenses

บทนำ

ปัจจุบันปัญหาอุบัติเหตุทางถนนสร้างความเสียหายแก่ชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนและเศรษฐกิจของไทยอย่างมหาศาล สถิติจำนวนผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บจาก

อุบัติเหตุทางถนนทั่วโลกยังคงมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น และยังไม่สามารถบรรลุเป้าหมายเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน (SDGs) ภายในปี พ.ศ. 2563 ในด้านความปลอดภัยทางถนนที่มุ่งลดจำนวนผู้เสียชีวิต และผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนลงครึ่งหนึ่งภายในปี พ.ศ. 2573 สำหรับประเทศไทยจำนวนผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทยภาพรวมมีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่อง ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย ปี พ.ศ. 2562 มีจำนวน 19,904 ราย ลดลงเล็กน้อยจากปี 2561 ที่ผ่านมา คือ ข้อมูลที่ปรากฏอยู่ในคำนำรายงานการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม (คค.) พ.ศ. 2562 ที่มีการเผยแพร่เป็นทางการในช่วงเดือนพ.ค.2563 ที่ผ่านมา แม้ว่าในภาพรวมจำนวนผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย จะมีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่อง แต่หากพิจารณารายงานการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2562 พบว่า อุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย ยังเป็นเรื่องที่มีความน่าวิตกอย่างมาก โดยเฉพาะจำนวนผู้เสียชีวิต รูปแบบ ลักษณะการเกิดอุบัติเหตุ ภาพรวมการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนจากระบบข้อมูลจากมรณบัตรและหนังสือรับรองการตายจากกระทรวงสาธารณสุข ข้อมูลจากระบบ POLIS จากสำนักงานตำรวจแห่งชาติ และข้อมูลจากระบบ E - CLAIM จากบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด (ข้อมูล 3 ฐาน (IDCC) ของกระทรวงสาธารณสุข) พบว่า สถิติการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย มีการเปลี่ยนแปลงลดลงเล็กน้อยในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา ในปี พ.ศ. 2562 มีผู้เสียชีวิต จำนวน 19,904 ราย ลดลงจากปี พ.ศ. 2561 แค่จำนวน 27 รายเท่านั้น (สำนักงานตำรวจแห่งชาติ, 2563)

สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนน ในรายงานการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2562 ให้ข้อมูลว่าภาพรวมสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนทั่วโลกจากรายงานสถานการณ์โลกด้านความปลอดภัยทางถนน ปี พ.ศ. 2561 โดย WHO (WHO, 2018) พบว่า ปัจจุบันอัตราผู้เสียชีวิตบนท้องถนน เพิ่มขึ้นเป็น 1.35 ล้านคนต่อปี ซึ่งประเทศไทยมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงที่สุดเป็นอันดับที่ 9 ของโลกโดยมีประมาณการผู้เสียชีวิต 32.7 คนต่อประชากรหนึ่งแสนคน หรือมีผู้เสียชีวิตเฉลี่ยปีละ 22,491 คน (60 คนต่อวัน) สถานการณ์การบาดเจ็บและสูญเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยมีแนวโน้มดีขึ้นเล็กน้อยในภาพรวม มีสถิติผู้เสียชีวิตลดลงจากประมาณการครั้งที่ผ่านมาขององค์การอนามัยโลก 2,000 คน แต่ประเทศไทยยังคงเป็นประเทศที่มีผู้เสียชีวิตสูงที่สุดอันดับหนึ่งในเอเชียและในภูมิภาคอาเซียน สัดส่วนผู้เสียชีวิตด้วยอุบัติเหตุทางถนนทั่วโลก มีผู้เสียชีวิตจากรถยนต์มากที่สุด ร้อยละ 29 จากระถมจักรยานยนต์ร้อยละ 28 ที่เหลือเป็นผู้ขับขี่จักรยานและผู้เดินเท้า ร้อยละ 26 และผู้ใช้นถนนอื่น ๆ ร้อยละ 17 ส่วนสัดส่วนผู้เสียชีวิตด้วยอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยเป็นผู้เสียชีวิตที่เกิดจากรถจักรยานยนต์มากที่สุด ร้อยละ 74.4 เกิดจากรถยนต์ ร้อยละ 12.3 ผู้เดินเท้า ร้อยละ 7.6 ผู้ขี่จักรยาน ร้อยละ 3.5 และผู้ใช้



ถนนอื่น ๆ ร้อยละ 2.3 ภาพรวมการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนจากระบบข้อมูล 3 ฐาน (IDCC) ของ กระทรวงสาธารณสุข พบว่า สถิติการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย มีการเปลี่ยนแปลงลดลงเล็กน้อยในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา ในปี พ.ศ. 2562 มีผู้เสียชีวิต จำนวน 19,904 ราย ลดลงจากปี พ.ศ. 2561 จำนวน 27 ราย ภาพรวมการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ระหว่างปี พ.ศ. 2554 - 2562 ตามช่วงอายุและเพศ พบว่า กลุ่มเยาวชนช่วงอายุระหว่าง 15 - 19 ปี เป็นช่วงอายุที่มีการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนมากที่สุด เป็นเพศชาย จำนวน 15,644 ราย (ร้อยละ 82.85) เป็นเพศหญิง จำนวน 3,238 ราย (ร้อยละ 17.15) หากพิจารณาการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในทุกช่วงอายุ พบว่า เพศชายเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน มากกว่าเพศหญิง ดังนั้น แนวโน้มการเสียชีวิต การบาดเจ็บ และความพิการจากอุบัติเหตุเกิดกับเพศชายมากกว่าเพศหญิง นอกจากนี้กลุ่มเยาวชนและวัยทำงานมีส่วนการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุ ทางถนนมากกว่ากลุ่มวัยเด็กและวัยสูงอายุอย่างชัดเจน ในขณะเดียวกัน การบาดเจ็บจากอุบัติเหตุการจราจรทางถนน เป็นสาเหตุสำคัญประการหนึ่งของการเสียชีวิตทั่วโลก และเป็นสาเหตุหลักของการเสียชีวิตของผู้มีอายุระหว่าง 15 - 29 ปี อีกทั้งอุบัติเหตุการจราจรทางถนน ยังเป็นภาระหนักทางเศรษฐกิจของประเทศและครอบครัว จากการประชุมสมัชชาใหญ่แห่งสหประชาชาติ (WHO, 2015)

ปัจจัยที่เป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกมากที่สุด ก็คือ ปัจจัยจากพฤติกรรม การขับขี่ที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ โดยเฉพาะพฤติกรรมที่มีลักษณะเป็นการกระทำความผิดกฎหมาย สัญญาณจราจร สภาพรถที่นำมาใช้ในการขับขี่ การดัดแปลงสภาพรถ และการละเมิดกฎหมายจราจร ดังนั้นการที่จะหาแนวทางการลดอุบัติเหตุจากการจราจร จึงจำเป็นต้องควบคุมพฤติกรรมที่ไม่พึงประสงค์เหล่านี้ ซึ่งต้องให้ผู้ขับขี่ตระหนักรู้เกี่ยวกับวินัยและกฎระเบียบจราจร เพื่อป้องกันอุบัติเหตุทางถนนที่มีสาเหตุหลักจากพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ขับขี่ การบังคับใช้กฎหมาย เจ้าพนักงานจราจรที่ทำหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีหน้าที่รับผิดชอบโดยตรง ในการควบคุมจัดการจราจร และบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการจราจร ต้องมีการบังคับใช้กฎหมายจราจรตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 อย่างจริงจัง ผู้ขับขี่ จึงเกิดความเกรงกลัวต่อกฎหมาย อาจกระทำความผิดน้อยลง ส่งผลให้ ความมีระเบียบวินัยในการใช้รถใช้ถนนและส่งผลให้มีสภาพการจราจรดีขึ้น (พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522, 2522); (อุกฤษ มงคลนาวิน, 2558)

ดังนั้น ผู้วิจัยในฐานะเป็นเจ้าหน้าที่ตำรวจและดำรงตำแหน่งอาจารย์วิชาการจราจร ในการถ่ายทอดให้ความรู้และทักษะต่าง ๆ กับผู้เข้ารับการอบรม จึงสนใจที่จะศึกษาระดับ ความรู้ความเข้าใจกฎหมายจราจรเกี่ยวกับใบอนุญาตขับขี่ ของประชาชนในเขตอำเภอเมือง สุราษฎร์ธานี จังหวัดสุราษฎร์ธานี และมาตรการการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 12) พ.ศ. 2562 ศึกษากรณีใบอนุญาตขับขี่ของเจ้าพนักงานจราจรสถานีตำรวจภูธร



เมืองสุราษฎร์ธานี จังหวัดสุราษฎร์ธานี เพื่อเป็นแนวทางในการแก้ไขปัญหาการจราจรให้มีสภาพดีขึ้น อันจะส่งผลให้ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดียิ่งขึ้น เพื่อนำไปสู่การแก้ไขปัญหาต่อไป

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาระดับความรู้ความเข้าใจกฎหมายจราจรเกี่ยวกับใบอนุญาตขับขี่
2. เพื่อศึกษามาตรการการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 12) พ.ศ. 2562 ศึกษากรณีใบอนุญาตขับขี่

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงสำรวจ (Survey Research) เพื่อระดับความรู้ความเข้าใจกฎหมายจราจรเกี่ยวกับใบอนุญาตขับขี่ ของประชาชนในเขตอำเภอเมืองสุราษฎร์ธานี จังหวัดสุราษฎร์ธานี และมาตรการการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 12) พ.ศ. 2562 ศึกษากรณีใบอนุญาตขับขี่ของเจ้าพนักงานจราจรสถานีตำรวจภูธรเมืองสุราษฎร์ธานี จังหวัดสุราษฎร์ธานี ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

1. ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรที่ใช้ในการวิจัย คือ ประชาชนในอำเภอเมืองสุราษฎร์ธานี จำนวน 180,423 คน (งานทะเบียนราษฎร เทศบาลนครสุราษฎร์ธานี, 2563) และเจ้าพนักงานจราจรสถานีตำรวจภูธรอำเภอเมืองสุราษฎร์ธานี จังหวัดสุราษฎร์ธานี จำนวน 54 คน

กลุ่มตัวอย่าง จากประชาชนทั่วไปที่ขับขี่ยานพาหนะ ในเขตอำเภอเมืองสุราษฎร์ธานี จังหวัด สุราษฎร์ธานี จำนวน 400 คน คำนวณขนาดของกลุ่มตัวอย่างจากตารางสำเร็จรูป ของ ยามาเน่ (Yamane, T., 1967) และสุ่มตัวอย่างแบบไม่ใช้ความน่าจะเป็น (Nonprobability Sampling) ด้วยวิธีเฉพาะเจาะจง (Purposive Sampling) และกลุ่มตัวอย่างจากเจ้าพนักงานจราจร ในสถานีตำรวจภูธรเมืองสุราษฎร์ธานี จังหวัดสุราษฎร์ธานี จำนวน 48 คน กำหนดกลุ่มตัวอย่าง โดยใช้ตารางสำเร็จรูป ของ Krejcie & Morgan (Krejcie, R. V. & Morgan, D. W., 1970)

2. เครื่องมือในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการรวบรวมข้อมูล คือแบบสอบถาม (Questionnaire) ใช้กับประชาชนทั่วไป และเจ้าพนักงานจราจร ซึ่ง ผู้วิจัยสร้างขึ้นโดยยึดวัตถุประสงค์ในการวิจัย แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง จำนวน 2 ชุด ได้แก่

ชุดที่ 1 แบบสอบถามสำหรับประชาชน ประกอบด้วย 3 ตอน ดังนี้

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป เกี่ยวกับ เพศ อายุ วุฒิการศึกษา อาชีพ รายได้ต่อเดือน และยานพาหนะที่ใช้ในการเดินทาง



ตอนที่ 2 สอบถามความรู้ด้านกฎหมายจราจรเกี่ยวกับ
ใบอนุญาตขับขี่ โดยวิธีสร้างคำตอบ แบ่งเป็นระดับรู้หรือไม่รู้

ตอนที่ 3 เป็นคำถามแบบปลายเปิด (Open Ended
Question) ข้อเสนอแนะ

ชุดที่ 2 แบบสอบถามสำหรับเจ้าพนักงานจราจร ประกอบด้วย
3 ตอน

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป เกี่ยวกับ ชั้นยศ วุฒิการศึกษา อายุ
ราชการ และประสบการณ์การทำงานที่ของเจ้าพนักงานจราจร

ตอนที่ 2 สอบถามเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายของ
เจ้าหน้าที่ตำรวจ โดยวิธีการสร้างคำตอบเป็นลักษณะคำถามแบบมาตราส่วนประมาณค่า
(Rating Scale) มีลักษณะเป็นมาตราประมาณค่า 5 ระดับ ตามแนวคิดของลิเคิร์ต (Likert, R.,
1961)

ตอนที่ 3 เป็นคำถามแบบปลายเปิด (Open Ended
Question) ข้อเสนอแนะ

3. การสร้างและตรวจสอบข้อมูล

ผู้วิจัย ศึกษาจากเอกสาร หนังสือ ตำรา และงานที่เกี่ยวข้องกับการวิจัย
รวมทั้งการสืบค้นข้อมูลจากสื่อในระบบออนไลน์ แปลความหมาย วิเคราะห์ สังเคราะห์แล้ว
กำหนดขอบเขตประเด็นเพื่อสร้างแบบสอบถามการวิจัย ผู้วิจัยได้นำแบบสอบถามที่สร้างขึ้นให้
ผู้ทรงคุณวุฒิที่เป็นผู้เชี่ยวชาญ (Specialist) ผู้เชี่ยวชาญ ด้านการวัดและประเมินผล จิตวิทยา
พฤติกรรมศาสตร์ และด้านตำรวจ จำนวน 3 คน เพื่อตรวจสอบความถูกต้อง ความเหมาะสม
ด้านเนื้อหา ด้านความเชื่อมั่นและความเที่ยงตรงของเครื่องมือการวิจัย ทั้งข้อคำถามเชิงปริมาณ
และข้อคำถามเชิงคุณภาพ พร้อมทั้งประเมินค่า IOC ซึ่งได้ค่า IOC ของแบบสอบถามสำหรับ
ประชาชนเท่ากับ 0.83 สำหรับฉบับเจ้าพนักงานจราจรได้ค่า IOC เท่ากับ 0.90 ผู้วิจัยนำมา
ปรับปรุงแก้ไขตามคำแนะนำของผู้เชี่ยวชาญจนเกิดความสมบูรณ์แล้วได้นำไปทดลองใช้
(Try Out) กับและประชาชนและเจ้าพนักงานจราจรที่ไม่ใช่กลุ่มตัวอย่าง จำนวน 30 คน
เพื่อทดสอบความเสถียรของแบบสอบถามก่อนนำไปเก็บข้อมูลจริง

4. การเก็บรวบรวมข้อมูล

ผู้วิจัยรวบรวมข้อมูล ทำการเก็บข้อมูลแบบสอบถามด้วยตนเอง ระยะเวลาใน
การเก็บรวบรวมข้อมูลแบบสอบถามภาคสนาม ตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน พ.ศ.2563 ถึง 31
พฤษภาคม พ.ศ.2563

5. การวิเคราะห์ข้อมูลและสถิติที่ใช้วิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูลในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยนำผลคะแนนที่ได้จาก
แบบสอบถามทั้งหมดนำมาวิเคราะห์ผลด้วยเครื่องคอมพิวเตอร์ โดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูป

สำหรับการวิจัยทางสังคมศาสตร์ เพื่อนำผลที่ได้มาวิเคราะห์และนำเสนอผลในรูปแบบตารางประกอบคำบรรยาย โดยใช้สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistic) เป็นการบรรยายของข้อมูลด้วยสถิติเบื้องต้น ได้แก่ ค่าร้อยละ (Percentage) ค่าเฉลี่ย (Mean) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation : SD)

ผลการวิจัย

จากวัตถุประสงค์ข้อที่ 1 ที่กำหนดไว้ เพื่อศึกษาระดับความรู้ความเข้าใจกฎหมายจราจรเกี่ยวกับใบอนุญาตขับขี่ ของประชาชนผู้ขับขี่ยานพาหนะในเขตอำเภอเมืองสุราษฎร์ธานี จังหวัดสุราษฎร์ ประกอบด้วย 3 ตอน

ตอนที่ 1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง ผู้วิจัยได้วิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างเกี่ยวกับสถานภาพ โดยจำแนกตามเพศ อายุ วุฒิการศึกษา อาชีพ รายได้ต่อเดือน และยานพาหนะที่ใช้ในการเดินทาง ดังตารางที่ 1 - ตารางที่ 6 ดังนี้

ตารางที่ 1 แสดงจำนวนและร้อยละข้อมูลทั่วไปของประชาชน จำแนกตามเพศ

รายการ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
เพศ		
ชาย	132	33.0
หญิง	268	67.0
รวม	400	100.0

ตารางที่ 2 แสดงจำนวนและร้อยละข้อมูลทั่วไปของประชาชน จำแนกตามอายุ

รายการ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
อายุ		
ต่ำกว่า 18 ปี	22	5.5
18 – 30 ปี	91	22.8
มากกว่า 30 – 45	125	31.3
มากกว่า 45 – 60	143	35.8
60 ปีขึ้นไป	19	4.8
รวม	400	100.0

ตารางที่ 3 แสดงจำนวนและร้อยละข้อมูลทั่วไปของประชาชน จำแนกตามวุฒิการศึกษาสูงสุด

รายการ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
วุฒิการศึกษาสูงสุด		
ไม่เกินมัธยมศึกษาปีที่ 6 / ปวช.	71	17.8
ปวส. / อนุปริญญา	34	8.5
ปริญญาตรี	199	49.8
สูงกว่าปริญญาตรี	96	24.0
รวม	400	100.0



ตารางที่ 4 แสดงจำนวนและร้อยละข้อมูลทั่วไปของประชาชน จำแนกตามอาชีพ

รายการ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
อาชีพ		
รับราชการ / ลูกจ้างรัฐ / พนักงานรัฐวิสาหกิจ	167	41.8
พนักงานเอกชน	77	19.3
ค้าขาย / ธุรกิจส่วนตัว / เกษตรกร	63	15.8
รับจ้างทั่วไป	14	3.5
นักเรียน / นักศึกษา	73	18.3
ไม่ประกอบอาชีพ	6	1.5
รวม	400	100.0

ตารางที่ 5 แสดงจำนวนและร้อยละข้อมูลทั่วไปของประชาชน จำแนกตามรายได้ต่อเดือน

รายการ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
รายได้ต่อเดือน		
ต่ำกว่า 10,000 บาท	34	8.5
10,000 – 20,000 บาท	148	37.0
20,001 – 30,000 บาท	59	14.8
มากกว่า 40,000 บาท	58	14.5
รวม	400	100.0

ตารางที่ 6 แสดงจำนวนและร้อยละข้อมูลทั่วไปของประชาชน จำแนกตามยานพาหนะส่วนใหญ่ที่ใช้ในการเดินทาง

รายการ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ยานพาหนะส่วนใหญ่ที่นำมาใช้ในการเดินทาง		
รถจักรยานยนต์	128	32.0
รถยนต์ส่วนบุคคล	252	63.0
รถโดยสารประจำทาง	20	5.0
อื่น ๆ (ระบุ).....	0	0.0
รวม	400	100.0

จากตารางที่ 1 - ตารางที่ 6 ข้อมูลทั่วไป พบว่า ประชาชนกลุ่มตัวอย่างที่ตอบแบบสอบถาม จำนวน 400 คน ส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง ร้อยละ 67.0 และเป็นเพศชาย ร้อยละ 33.0 อายุส่วนใหญ่มีอายุมากกว่า 45 – 60 ปี ร้อยละ 35.8 รองลงมา มีอายุมากกว่า 30 – 45 ปี ร้อยละ 31.3 วุฒิการศึกษาสูงสุดส่วนใหญ่เป็นระดับปริญญาตรี ร้อยละ 49.8 รองลงมา มีวุฒิการศึกษาสูงกว่าระดับปริญญาตรี ร้อยละ 24.0 อาชีพส่วนใหญ่รับราชการ/ลูกจ้างรัฐ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 41.8 รองลงมา เป็นพนักงานเอกชน ร้อยละ 19.3 มีรายได้ส่วนใหญ่ 10,000 – 20,000 บาท ร้อยละ 37.0 รองลงมา มีรายได้ 20,001 – 30,000 บาท ร้อยละ 14.8

ยานพาหนะในการเดินทางส่วนใหญ่เป็นเป็นรถยนต์ส่วนบุคคล ร้อยละ 63.0 รองลงมาเป็นรถจักรยานยนต์ ร้อยละ 32.0

ตอนที่ 2 ความรู้ด้านกฎหมายจราจรเกี่ยวกับใบอนุญาตขับขี่ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 12) พ.ศ. 2562 พบว่า ระดับความรู้ความเข้าใจของประชาชนเกี่ยวกับกฎหมายจราจรในภาพรวมอยู่ในระดับสูง ประเด็นที่ประชาชนทุกคนมีความรู้ 3 ประเด็น ประเด็นที่ 1 ได้แก่ 1) ในขณะที่ขับรถในทางเดินรถ ต้องมีใบอนุญาตขับขี่อยู่กับตัวและต้องแสดงต่อเจ้าพนักงานจราจรเมื่อเรียกตรวจ 2) อายุ 18 ปี บริบูรณ์ สามารถทำใบขับขี่รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล และ 3) ผู้ขับขี่ต้องมีใบอนุญาตขับขี่อยู่กับตัว และต้องแสดงต่อเจ้าพนักงานจราจรเมื่อขอตรวจ หากไม่ปฏิบัติตามต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท สำหรับประเด็นที่ 2 รองลงมา ได้แก่ ในกรณีที่แสดงใบอนุญาตขับขี่ด้วยวิธีการทางข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์หรือสำเนาภาพถ่ายใบอนุญาตขับขี่ตามที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด ซึ่งถือว่า มีใบอนุญาตขับขี่อยู่กับตัว มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.84 และประเด็นที่ 3 ได้แก่ ผู้ที่มีอายุ 20 ปี บริบูรณ์ สามารถทำใบขับขี่รถจักรยานยนต์สาธารณะ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.80 (พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 12), 2562)

ตอนที่ 3 ข้อเสนอแนะ พบว่า ประชาชนต้องการให้มีช่องทางการให้ความรู้พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 12) พ.ศ. 2562 เพิ่มขึ้น ข้อกฎหมายใหม่ ๆ ประชาชนส่วนใหญ่ยังไม่ทราบรายละเอียด กรมการขนส่งหรือผู้รับผิดชอบควรจะมีการประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อต่าง ๆ โดยเฉพาะการประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับกฎหมายในการขับขี่ให้มากกว่านี้ เพื่อให้ประชาชนรับทราบโดยทั่วถึงกัน ใบอนุญาตแบบตลอดชีพยังมีความต้องการให้มีไว้ กรมการขนส่งก่อนที่จะอนุญาตให้ใบขับขี่กับเด็กหรือเยาวชนต้องให้มีการอบรมก่อน และเจ้าหน้าที่ต้องมีความรู้ในพระราชบัญญัติจราจรทางบกอย่างเท่าเทียมกัน ควรมีการอบรมจิตสำนึก หลักจริยธรรมคุณธรรม ในการสอบใบอนุญาตขับขี่แต่ละครั้ง และควรเพิ่มโทษให้ผู้ขับขี่ที่ดื่มสุราแล้วขับ ทำให้ผู้อื่นเดือดร้อนหรือถึงแก่ความตายให้มากกว่านี้ เนื่องจากสาเหตุสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุใหญ่ มักเกิดจากผู้ขับขี่ที่ขาดความรับผิดชอบต่อสังคม (พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 12), 2562)

จากวัตถุประสงค์ข้อที่ 2 ที่กำหนดไว้ เพื่อศึกษามาตรการการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 12) พ.ศ. 2562 ศึกษากรณีใบอนุญาตขับขี่ จากเจ้าพนักงานจราจรในสถานีตำรวจภูธรเมืองสุราษฎร์ธานี จังหวัดสุราษฎร์ธานี ประกอบด้วย 3 ตอน (พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 12), 2562)

ตอนที่ 1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง ผู้วิจัยได้วิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างเกี่ยวกับสถานภาพ เกี่ยวกับ ชั้นยศ วุฒิการศึกษา อายุราชการ และประสบการณ์การทำหน้าที่ของเจ้าพนักงานจราจร ดังตารางที่ 7 – ตารางที่ 9 ดังนี้



ตารางที่ 7 แสดงจำนวนและร้อยละข้อมูลทั่วไปของเจ้าพนักงานจราจร จำแนกตามวุฒิการศึกษา

รายการ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
วุฒิการศึกษาสูงสุด		
ไม่เกินมัธยมศึกษาปีที่ 6/ปวช.	11	22.9
ปวส./อนุปริญญา	5	10.4
ปริญญาตรี	22	45.8
สูงกว่าปริญญาตรี	10	20.8
รวม	48	100.0

ตารางที่ 8 แสดงจำนวนและร้อยละข้อมูลทั่วไปของเจ้าพนักงานจราจร จำแนกตามอายุราชการ

รายการ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
อายุราชการ		
1 – 5 ปี	2	4.2
มากกว่า 5 – 10 ปี	6	12.5
มากกว่า 10 – 15 ปี	3	6.3
ตั้งแต่ 20 ปี ขึ้นไป	37	77.1
รวม	48	100.0

ตารางที่ 9 แสดงจำนวนและร้อยละข้อมูลทั่วไปของเจ้าพนักงานจราจร จำแนกตามประสบการณ์การการทำงานที่พนักงานจราจร

รายการ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ประสบการณ์การการทำงานที่พนักงานจราจร		
น้อยกว่า 1 ปี	2	4.2
1 - 3 ปี	7	14.6
มากกว่า 3 – 5 ปี	2	4.2
5 ปี ขึ้นไป	37	77.1
รวม	48	100.0

จากตารางที่ 7 - ตารางที่ 9 ข้อมูลทั่วไป พบว่า เจ้าพนักงานจราจรกลุ่มตัวอย่างที่ตอบแบบสอบถาม จำนวน 48 คน ส่วนใหญ่มีวุฒิการศึกษาระดับปริญญาตรี ร้อยละ 45.8 รองลงมาวุฒิการศึกษาไม่เกินมัธยมศึกษาปีที่ 6/ปวช. ร้อยละ 22.9 อายุราชการส่วนใหญ่ตั้งแต่ 20 ปี ขึ้นไป ร้อยละ 77.1 รองลงมาอายุราชการมากกว่า 5 – 10 ปี ร้อยละ 12.5 ประสบการณ์การการทำงานที่เจ้าพนักงานจราจรส่วนใหญ่ 5 ปี ขึ้นไป ร้อยละ 77.1 รองลงมาประสบการณ์การการทำงานที่เจ้าพนักงานจราจร 1 - 3 ปี ร้อยละ 14.6

ตอนที่ 2 การบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ตำรวจ พบว่า การบังคับใช้กฎหมายจราจรของเจ้าพนักงานจราจร อันดับ 1 ส่วนใหญ่เห็นด้วยในระดับมากที่สุด

ว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจมีความตั้งใจในการปฏิบัติหน้าที่กวดขันจับกุมผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจรอย่างสม่ำเสมอ ร้อยละ 58.3 รองลงมา เห็นด้วยในระดับมาก ร้อยละ 31.3 โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.44 อันดับที่ 2 กลุ่มตัวอย่างเห็นด้วยในระดับมาก ว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจปฏิบัติหน้าที่อย่างเสมอภาคเท่าเทียมกันกับประชาชนทุกคน โดย กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ เห็นด้วยในระดับมากที่สุด ร้อยละ 56.3 รองลงมาเห็นด้วยในระดับมาก ร้อยละ 20.8 เห็นด้วยในระดับปานกลาง ร้อยละ 12.5 และเห็นด้วยในระดับน้อย ร้อยละ 10.4 และ ตามลำดับ โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.23 และอันดับที่ 3 กลุ่มตัวอย่างเห็นด้วยในระดับมาก ว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจมีการกวดขันจับกุมผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจรอย่างสม่ำเสมอ ช่วยลดจำนวนอุบัติเหตุและจำนวนผู้เสียชีวิตได้ โดยกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ เห็นด้วยในระดับมากที่สุดร้อยละ 47.9 รองลงมาเห็นด้วยในระดับมากร้อยละ 31.3 เห็นด้วยในระดับปานกลาง ร้อยละ 16.7 และเห็นด้วยในระดับน้อยที่สุด ร้อยละ 4.2 ตามลำดับ โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.19

ตอนที่ 3 ข้อเสนอแนะ พบว่า พนักงานจราจรมีความต้องการให้ติดตั้งเครื่องหมายจราจรให้ชัดเจน ประชาชนจะได้ไม่สับสน ในการออกไปสั่งให้ผู้กระทำความผิด เมื่อผู้กระทำความผิดไม่มาดำเนินการตามกฎหมายในการจ่ายค่าปรับ ยังไม่มีมาตรการรองรับที่ชัดเจน ควรให้อำนาจเจ้าพนักงานจราจรตรวจยึดใบอนุญาตขับขี่ เมื่อมีผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจรให้ใช้บังคับได้ทุกมาตราตลอดเวลา ไม่ต้องกำหนดบางมาตราบางเวลา และ ปัญหาและอุปสรรคในการบังคับใช้กฎหมายคือประชาชนขาดจิตสำนึกต่อสังคม ยึดความสะดวกของตนเองเป็นที่ตั้ง กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับใบอนุญาตขับขี่นั้นมีหลายฉบับที่กล่าวถึงเรื่องการเพิกถอนใบอนุญาตขับรถเมื่อกระทำความผิดตามกฎหมาย ได้แก่ พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ควรให้มีการแก้ไขเพิ่มเติมในประเด็น ข้อกำหนดที่ออกโดยอาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 เรื่องการพัฒนาคุณภาพและยกระดับมาตรฐานการขับขี่ของผู้ขับขี่ โดยกำหนดให้ผู้ขอรับใบอนุญาตขับขี่ต้องมีความรู้และประสบการณ์ในการขับขี่อย่างปลอดภัยให้เพิ่มขึ้น การพัฒนาระบบฐานข้อมูลผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจร ควรมีระบบตรวจสอบการกระทำผิดซ้ำระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้เพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมาย และเนื่องจากอัตราโทษในกฎหมายจราจรในปัจจุบันมีอัตราที่ค่อนข้างต่ำ ทำให้ประชาชนไม่เกรงกลัว เมื่อมีโอกาสก็จะกระทำการฝ่าฝืน จึงควรแก้ไขอัตราโทษให้เหมาะสม โดยเพิ่มโทษให้สูงขึ้นในระดับที่ก่อให้เกิดความเกรงกลัว โดยการเพิ่มบทลงโทษและอัตราโทษให้มีความผิดที่สูงกว่าความผิดฐานลหุโทษที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน ซึ่งจะเป็นแนวทางที่จะทำให้ผู้ขับขี่ให้ความสำคัญต่อการพกพาใบอนุญาตขับขี่ และแสดงใบอนุญาตขับขี่เมื่อถูกเจ้าพนักงานจราจรขอตรวจ (พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522, 2522)



อภิปรายผล

ผลการวิจัย พบว่า ประชาชนส่วนใหญ่มีความรู้เกี่ยวกับกฎหมายตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 12) พ.ศ. 2562 ศึกษากรณีใบอนุญาตขับขี่ เรื่องการทำใบอนุญาตขับขี่รถ ที่กรมการขนส่งแบ่งช่วงเวลาการทำใบอนุญาตออกเป็น 2 ช่วงเวลา ในภาคเช้าจะเป็นการสอบข้อเขียนและใช้ระบบการตรวจข้อสอบแบบใช้คอมพิวเตอร์ตรวจ จึงทำให้ยากต่อการทุจริตในการแก้ไขข้อสอบซึ่งถ้าใช้คนตรวจข้อสอบจะมีการแก้ไขให้ผ่านได้และผู้ที่สอบผ่านในข้อเขียนในภาคเช้าต้องทำการสอบในภาคบ่ายเป็นการทดสอบขับรถ ต่อจากนั้นจะเป็นขั้นตอนของการเข้าฟังบรรยายข้อกฎหมายจราจร และวิธีการขับขี่อย่างปลอดภัย เมื่อเสร็จสิ้นการอบรมจึงจะได้รับใบอนุญาตขับขี่ ฉะนั้นจึงทำให้ประชาชนจำเป็นต้องมีความรู้ในเรื่องกฎหมายจราจร จึงจะสามารถสอบผ่านได้ และผลที่ผู้ขับขี่มีความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรอยู่ในระดับมาก แต่ในทางปฏิบัติกลับพบว่า ผู้ขับขี่ละเมิดหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรสาเหตุอาจเนื่องมาจากความประมาทเลินเล่อ คิดว่าทำให้เสียเวลาหรือต้องการความสะดวกรวดเร็วจนทำให้เกิดปัญหาอุปสรรคตามมา และความรู้ที่ทุกคนมีในขณะที่ขับรถคือต้องมีใบอนุญาตขับขี่อยู่กับตัวและต้องแสดงต่อเจ้าพนักงานจราจรเมื่อเรียกตรวจ ผู้ที่อายุ 18 ปี บริบูรณ์ สามารถทำใบขับขี่รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล และผู้ขับขี่ที่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่อยู่กับตัว และต้องแสดงต่อเจ้าพนักงานจราจรเมื่อขอตรวจ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท ในกรณีที่แสดงใบอนุญาตขับขี่ด้วยวิธีการทางข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์หรือสำเนาภาพถ่ายใบอนุญาตขับขี่ตามที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด ให้ถือว่าไม่มีใบอนุญาตขับขี่อยู่กับตัว และผู้ที่อายุ 20 ปี บริบูรณ์ สามารถทำใบขับขี่รถจักรยานยนต์สาธารณะ ซึ่งสอดคล้องกับพฤติกรรมจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร (งามพิศ สัตย์สงวน, 2545)

สำหรับความคิดเห็นเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายจราจรของเจ้าพนักงานจราจรสถานีตำรวจภูธรเมืองสุราษฎร์ธานี จังหวัดสุราษฎร์ธานี พบว่า เจ้าพนักงานจราจรมีความคิดเห็นเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายจราจรโดยภาพรวมอยู่ในระดับมาก มีประเด็นอยู่ในระดับมาก 3 อันดับแรก ได้แก่ เจ้าหน้าที่ตำรวจมีความตั้งใจในการปฏิบัติหน้าที่กวดขันจับกุมผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจรอย่างสม่ำเสมอ เจ้าหน้าที่ตำรวจปฏิบัติหน้าที่อย่างเสมอภาคเท่าเทียมกันกับประชาชนทุกคน และเจ้าหน้าที่ตำรวจมีการกวดขันจับกุมผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจรอย่างสม่ำเสมอ ช่วยลดจำนวนอุบัติเหตุและจำนวนผู้เสียชีวิตได้ สำหรับประเด็นที่มีความคิดเห็นในระดับปานกลาง ได้แก่ สื่อที่ใช้ในการณรงค์ประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับ พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 12) พ.ศ. 2562 ให้ทราบเนื้อหาสาระเข้าใจง่าย ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ นิรันดร์ สติธยธรานี เรื่อง การบังคับใช้กฎหมายจราจรกับการสร้างความเสมอภาคในสังคมไทย (นิรันดร์ สติธยธรานี, 2559) ที่พบว่า 1) การให้อำนาจกับเจ้าหน้าที่ตำรวจในการใช้ดุลยพินิจกับผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจรเหมาะสมแล้ว เพราะเจ้าหน้าที่ตำรวจเป็นผู้นำกฎหมายมาใช้ได้และมีการบังคับใช้กฎหมายให้เป็นไปอย่างเป็นธรรมหรือมีความเสมอภาค

ควรปฏิบัติให้เท่าเทียมกัน กรณีของการกระทำความผิดที่ไม่ร้ายแรงควรมีการว่ากล่าวตักเตือน และมีการบันทึกไว้ในฐานข้อมูล ปรับระบบการดำเนินคดีตามกฎหมายจราจร ด้วยระบบเทคโนโลยีที่ทันสมัย เพราะช่วยลดปัญหาการเผชิญหน้ากันระหว่างเจ้าหน้าที่ตำรวจกับผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจร ทั้งทำให้การดำเนินคดีง่ายและโปร่งใสมากขึ้น 2) การใช้ดุลยพินิจของเจ้าหน้าที่ตำรวจในการดำเนินการกับผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจรเหมาะสมแล้ว เพราะบางครั้งการกระทำความผิดไม่ร้ายแรงมากสามารถตัดสินได้จากเจ้าหน้าที่ตำรวจ 3) ข้อเสนอแนะคือ เพิ่มบทลงโทษมากขึ้นมีการบำเพ็ญประโยชน์ร่วมด้วย แต่โทษที่ร้ายแรงควรทั้งจำและปรับด้วย และยกเลิกระบบอุปถัมภ์ในสังคมไทย ทำเป็นมาตรฐานเดียวกันทั้งหมดจะทำให้กฎหมายได้ถูกใช้กับทุกคนเท่าเทียมกันเกิดความเสมอภาคกัน และมีความยุติธรรม

สรุป/ข้อเสนอแนะ

การวิจัยครั้งนี้ เป็นการศึกษาความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายจราจรของประชาชนและความคิดเห็นเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายจราจรของเจ้าพนักงานจราจร ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 12) พ.ศ. 2562 ศึกษากรณีใบอนุญาตขับขี่เพื่อศึกษากฎหมาย กฎกระทรวง ประกาศ ระเบียบที่เกี่ยวข้องกับใบอนุญาตขับขี่ในปัจจุบัน เพื่อเสนอแนะแนวทางในการปรับปรุงกฎหมายและเพิ่มประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายให้เกิดความปลอดภัยกับประชาชนในสังคม ซึ่งจากผลการวิจัยเป็นไปตามวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้ ปรากฏว่าประชาชนมีความรู้ความเข้าใจในกฎหมายจราจรอยู่ในระดับสูง และเจ้าพนักงานจราจรมีความคิดเห็นเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายจราจรอยู่ในระดับมาก แต่ก็ยังคงมีปัญหาการจราจรเกิดขึ้นปรากฏให้เห็นอยู่เป็นประจำ ดังนั้นสิ่งที่ควรดำเนินการเพื่อศึกษาความรู้ความเข้าใจกฎหมายจราจรและการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรให้มากยิ่งขึ้น อันนำไปสู่การแก้ไขหรือบรรเทาปัญหาการจราจร จึงควรมีการอบรมให้ความรู้เกี่ยวกับการขับรถและมารยาทในการขับรถ และต้องการทดสอบสมรรถภาพของร่างกายทดสอบความสามารถของปฏิกิริยาและสายตาเมื่อขอรับใบอนุญาตขับขี่ และต้องกำหนดอายุของผู้ที่จะขอรับใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลขนาดใหญ่ ให้มีอายุไม่ต่ำกว่า 20 ปีบริบูรณ์ เนื่องจากสาเหตุสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุ มักเกิดจากผู้ขับขี่ที่ยังขาดประสบการณ์และขาดวุฒิภาวะ การใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับใบอนุญาตขับขี่มีหลายฉบับที่กล่าวถึงเรื่องการเพิกถอนใบอนุญาตขับรถเมื่อกระทำความผิดตามกฎหมาย ได้แก่ พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ควรมีการแก้ไขเพิ่มเติมในประเด็นข้อกำหนดที่ออกโดยอาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 เรื่องการพัฒนาคุณภาพและยกระดับมาตรฐานการขับขี่ของผู้ขับขี่ โดยกำหนดให้ผู้ขอรับใบอนุญาตขับขี่ต้องมีความรู้และประสบการณ์ในการขับขี่อย่างปลอดภัยให้เพิ่มขึ้น การพัฒนาระบบฐานข้อมูลผู้กระทำความผิดจราจร โดยควรมีระบบตรวจสอบการกระทำผิดซ้ำระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง



เพื่อให้เพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมาย และเนื่องจากอัตราโทษในกฎหมายจราจรในปัจจุบันมีอัตราที่ค่อนข้างต่ำ ทำให้ประชาชนไม่เกรงกลัว เมื่อมีโอกาสดังกล่าวก็จะกระทำการฝ่าฝืน จึงควรแก้ไขอัตราโทษให้เหมาะสม โดยเพิ่มโทษให้สูงขึ้นในระดับที่ก่อให้เกิดความเกรงกลัว เพิ่มบทลงโทษและอัตราโทษให้มีความผิดที่สูงกว่าความผิดฐานลหุโทษที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน ซึ่งจะเป็นแนวทางที่จะทำให้ผู้ขับขี่ให้ความสำคัญต่อการพกพาใบอนุญาตขับขี่ และแสดงใบอนุญาตขับขี่เมื่อถูกเจ้าพนักงานจราจรขอตรวจ และการสร้างจิตสำนึกของผู้ขับขี่เป็นประการสำคัญเพื่อป้องกันอุบัติเหตุทางถนนที่มีสาเหตุหลักจากพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ขับขี่ โดยจุดเริ่มต้นของการสร้างจิตสำนึกการขับขี่ปลอดภัยให้กับผู้ขับขี่ ได้แก่ กระบวนการในการออกใบอนุญาตขับขี่ที่มีประสิทธิภาพ ซึ่งปัจจุบันยังคงมีการออกใบอนุญาตขับรถเพิ่มมากขึ้นทุกวัน ผู้ขออนุญาตส่วนใหญ่ล้วนเป็นเยาวชนซึ่งยังไม่บรรลุนิติภาวะ (อายุไม่ถึง 20 ปี) เป็นสาเหตุสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากเยาวชนเป็นผู้ที่ยังมีความอ่อนด้อยทั้งในด้านประสบการณ์และวุฒิในการขับขี่ ตลอดจนการเพิ่มอำนาจให้แก่เจ้าหน้าที่ตำรวจที่เป็นเจ้าพนักงานจราจร ต้องสามารถจัดการและเอาผิดกับผู้ขับขี่ที่กระทำความผิดหรือฝ่าฝืนกฎจราจรได้อย่างเด็ดขาดทันที นอกเหนือจากการเปรียบเทียบปรับแล้ว ต้องมีอำนาจในการตัดคะแนนการขับรถเพื่อนำไปสู่มาตรการยึดใบอนุญาตขับรถอย่างแท้จริงเป็นรูปธรรมภายในกำหนดระยะเวลาที่เหมาะสมแก่การสร้างความรู้ความตระหนักรู้และจิตสำนึกให้แก่ผู้ขับขี่นั้น ๆ ได้ ข้อเสนอแนะแนวทางในการวิจัยครั้งต่อไป ควรมีการวิจัย เพิ่มเติมในเรื่อง พฤติกรรมที่เสี่ยงต่อการทำให้เกิดอุบัติเหตุ หรือเกือบทำให้เกิดอุบัติเหตุ เพื่อเป็นการหาต้นตอที่แท้จริง และควรมีการศึกษาในเรื่อง ความรู้ทางจราจรที่ส่งผลโดยตรงต่อพฤติกรรมปฏิบัติตามกฎหมาย โดยมุ่งพฤติกรรมที่บุคคลมักละเลยเสมอ ๆ เช่น การดื่มแอลกอฮอล์ในขณะที่ขับรถ การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร การขับรถยนต์ย้อนศร เป็นต้น

เอกสารอ้างอิง

- งานทะเบียนราษฎร์ เทศบาลนครสุราษฎร์ธานี. (2563). งานทะเบียนราษฎร์และบัตรเทศบาลนครสุราษฎร์ธานี. จังหวัดสุราษฎร์ธานี: จังหวัดสุราษฎร์ธานี.
- งามพิศ สัตย์สงวน. (2545). พฤติกรรมจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร. กรุงเทพมหานคร: บริษัท เท็กซ์ แอนด์ เจอนัล พับลิเคชั่น.
- นิรันดร์ สถิตยัชรานี. (2559). การบังคับใช้กฎหมายจราจรกับการสร้างความเสมอภาคในสังคมไทยรัฐศาสตร์มหาบัณฑิต . ใน สารนิพนธ์รัฐศาสตรมหาบัณฑิต วิชาเอก การเมืองการปกครอง สาขาวิชารัฐศาสตร์. มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช.
- พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 12). (2562). ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 136 ตอนที่ 67 (22 พฤษภาคม 2562).

- พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522. (2522). ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 96 ตอนที่ 77 ฉบับพิเศษ. หน้า 1 (12 พฤษภาคม 2522).
- สำนักงานตำรวจแห่งชาติ. (2563). ระบบสารสนเทศ (POLIS) สำนักงานเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร. กรุงเทพมหานคร: สำนักงานตำรวจแห่งชาติ.
- อุกฤษ มงคลนาวิน. (2558). ปัญหาการบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยการจราจร. เรียกใช้เมื่อ 10 กุมภาพันธ์ 2563 จาก <http://www.nrlcthailand.org/nrlc2013/download/20141110.pdf>.
- Krejcie, R. V. & Morgan, D. W. (1970). Determining sample size for research activities. *Educational and psychological measurement*, 30(3), 607-610 .
- Likert, R. (1961). *New Pattern of Management*. New York: McGraw – Hill.
- WHO. (2015). *Global status report on road safety*. Geneva: WHO.
- _____. (2018). *Global status report on road safety*. Geneva: WHO.
- Yamane, T. (1967). *Statistics: An Introductory Analysis*. (2 ed.). New York: Harper and Row.