

บทที่ 2

แนวคิด ทฤษฎี และผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาวิจัยเรื่อง เจ้าหน้าที่ของรัฐกับการออกคำสั่งโดยมิชอบด้วยกฎหมาย: ศึกษาเฉพาะกรณีเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในกรุงเทพมหานคร ผู้ศึกษาวิจัยได้ศึกษาเอกสาร ตำรา บทความ ทฤษฎี และงานวิจัย ที่เกี่ยวข้อง ตามลำดับ ดังนี้

แนวคิดเกี่ยวกับการจราจร

ความหมายของการจราจร

แผนสำนักงานตำรวจแห่งชาติที่เกี่ยวข้องกับงานจราจร

บทบาทอำนาจหน้าที่ของกองบังคับการตำรวจจราจร

อำนาจหน้าที่ของตำรวจจราจร

โครงสร้างสายการบังคับบัญชาและการแบ่งสายการปฏิบัติงาน

ภาพพจน์ของตำรวจในสายตาประชาชน

ลักษณะของกฎหมายจราจร

ทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการใช้ดุลพินิจในการตัดสินใจ

ความหมายของดุลพินิจ

ขอบเขตและการใช้ดุลพินิจ

ข้อจำกัดเกี่ยวกับขอบเขตการใช้ดุลพินิจ

พฤติกรรมการใช้ดุลพินิจในการตัดสินใจ

ทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับแรงจูงใจ

ทฤษฎีลำดับความต้องการ

ทฤษฎีสองปัจจัย

ทฤษฎี X และทฤษฎี Y

ทฤษฎีความคาดหวัง

งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

แนวคิดเกี่ยวกับการจราจร

ความหมายของการจราจร

คำว่า "จราจร" เริ่มใช้ครั้งแรกในประเทศไทยเมื่อ พ.ศ. 2474 โดยกรมตำรวจ ได้เสนอร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบกเสนอต่อกระทรวงมหาดไทย เพื่อขอให้ออกกฎหมายใช้บังคับต่อประชาชน ซึ่งการร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบกนั้น ได้อาศัยหลักกฎหมายของ ประเทศอังกฤษ ดัดแปลงเข้ากับสภาพแวดล้อมของประเทศไทย ซึ่งใช้เป็นกฎหมายเมื่อ พ.ศ. 2474 โดยความหมายของคำว่า "จราจร" ได้บัญญัติไว้ในกฎหมาย และมีนักวิชาการหลายท่าน ได้ให้ความหมายของการจราจรที่น่าสนใจ ดังนี้

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พุทธศักราช 2522 มาตรา 4 ให้ความหมายว่า การจราจรหมายถึง การใช้ทางของผู้ขับขี่ คนเดินเท้า หรือคนที่จูง ขี่ หรือไล่อัตโนมัติ ซึ่งหากบุคคลเหล่านั้นปฏิบัติตามกฎจราจร ก็ทำให้การจราจรทั่วไปมีความสะดวกและปลอดภัยแก่ ผู้ใช้ทางทุกคน โดยจุดประสงค์ของพระราชบัญญัติฉบับนี้ อาจกล่าวได้ว่า กฎจราจรเป็นกฎ แห่งความปลอดภัย

จรินทร์ ธานีรัตน์ (2520) ให้ความหมายว่า การจราจร หมายถึง การเดินทาง ไปมา ซึ่ง รวมถึง การเดินทางไปมาทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ โดยการจราจรทางบก หมายรวมไปถึง คน สัตว์ และยานพาหนะที่สัญจร การเคลื่อนที่ด้วยเครื่องจักรหรือ แรงคน หรือลากจูงไปด้วยสัตว์เป็นพาหนะ ในสมัยโบราณมนุษย์เดินทางโดยทางบกและ ทางน้ำเป็นส่วนใหญ่ อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจึงมักเกิดขึ้นจากภัยธรรมชาติ หลังจากเทคโนโลยี ต่างๆ เจริญมากขึ้น ยวดยานต่างๆ ได้รับการปรับปรุงให้ทันสมัยขึ้น การขนส่งทางบกและระบบ การจราจรจึงมีความจำเป็นต่อชีวิตประจำวัน และมีความสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจเพิ่มมาก ขึ้นด้วย ในปัจจุบันระบบการขนส่งและระบบการจราจรไม่ดีพอ จึงเป็นเหตุให้จำนวนอุบัติเหตุ บนท้องถนนเพิ่มมากขึ้นตามไปด้วย

วิจิตร บุญยโหดระ (2531) ให้ความหมายของการจราจรว่า คือ งานที่รับผิดชอบ การจัดและควบคุมการจราจรในเขตพื้นที่ดำเนินการให้ผู้ขับขี่ใช้ถนนได้ปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบข้อบังคับเกี่ยวกับการจราจรและการจับกุมผู้ละเมิด

จากการศึกษาความหมายของการจราจรดังกล่าวข้างต้น อาจสรุปได้ว่าการจราจร หมายถึงการเดินทาง ไม่ว่าจะเป็นการเดินทางโดยทางบก ทางน้ำ ทางอากาศหรือใต้พื้นดิน รวมทั้งผู้ที่ขี่ ควบคุม หรือไล่ต้อนสัตว์ นอกจากนั้น ยังหมายความรวมถึงงานด้านพัฒนาทรัพยากร การบริหารงานจราจร งานอำนวยความสะดวกด้านการจราจร งานบริการประชาชนที่ได้รับผลกระทบจากปัญหาจราจร และงานด้านป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุจราจรด้วย

แผนสำนักงานตำรวจแห่งชาติที่เกี่ยวข้องกับงานจราจร

แผนสำนักงานตำรวจแห่งชาติที่เกี่ยวข้องกับงานจราจร นับว่ามีความสำคัญยิ่งต่องานจราจร เพราะในการปฏิบัติงานจำเป็นต้องอาศัยแผน ๔ เป็นแม่แบบและต้องปฏิบัติให้เกิดผลสำเร็จตามแม่แบบที่วางไว้ สำหรับแผนสำนักงานตำรวจแห่งชาติที่เกี่ยวข้องกับงานจราจร มีวัตถุประสงค์ในการดำเนินงาน 3 ประการ ดังนี้ (สำนักงานตำรวจแห่งชาติ : 2545)

ประการที่ 1 เพื่อปรับปรุงองค์กรและพัฒนาทรัพยากรการบริหารงานจราจรทุกด้าน รวมทั้งการนำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้ในการอำนวยความสะดวกและทดแทนกำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจที่ขาดแคลนตลอดจนแก้ไขระบบ ระเบียบ และกฎหมายที่เป็นอุปสรรคต่อการแก้ไขปัญหาจราจร สำหรับวัตถุประสงค์ดังกล่าว มีเป้าหมายสำคัญดังนี้

1. หน่วยงานที่รับผิดชอบงานจราจรและสนับสนุนการขนส่งของรัฐทั่วประเทศที่อยู่ในสังกัดกรมตำรวจมีความเป็นเอกภาพและสามารถปฏิบัติงานได้อย่างต่อเนื่องครบวงจรภายใน พ.ศ.2544

2. อัตรากำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจเพียงพอเหมาะสมทั้งปริมาณและคุณภาพ

3. การบริหารงบประมาณที่ใช้ในการแก้ไขปัญหาจราจรมีความคล่องตัวสูง

4. บุคลากรที่รับผิดชอบงานจราจรทุกระดับมีวิสัยทัศน์ อุปกรณ์ เครื่องมือเครื่องใช้ อย่างเพียงพอและทันสมัย

5. ระบบวิธีปฏิบัติงานด้านการจราจรมีประสิทธิภาพสูงขึ้น

6. ระเบียบ คำสั่ง ข้อบังคับ และกฎหมายจราจร ได้รับการปรับปรุงพัฒนาอยู่เสมอ

สำหรับแนวทางในการดำเนินงานเพื่อให้บรรลุเป้าหมายดังกล่าวประกอบด้วย

1. วิจัยการรวมหน่วยงานด้านจราจรของตำรวจทั่วประเทศทั้งทางบก น้ำ และ รถไฟ เพื่อให้เป็นองค์กรที่รับผิดชอบงานด้านการจราจรและสนับสนุนการขนส่งของรัฐ ที่มีความต่อเนื่องในการควบคุมปัจจัยการบริหารงานจราจรและสามารถประสานการแก้ไขปัญหาจราจร ได้อย่างคล่องตัว โดยอาศัยเทคโนโลยีขั้นสูงทุกแขนงตามหลักการทางวิทยาศาสตร์และการคำนวณ ซึ่งจะทำให้มีเอกภาพและมีประสิทธิภาพในการควบคุมและแก้ไขปัญหาจราจรได้อย่างครบวงจร
2. ศึกษาและปรับปรุงหน่วยงาน รวมทั้งผู้รับผิดชอบงานจราจรให้เหมาะสม โดยเฉพาะในเมืองใหญ่ที่มีปัญหาการจราจร
3. ศึกษาแนวทางการอำนวยความสะดวกในการจราจร การรักษาความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน เพื่อรองรับบริการขนส่งมวลชนขนาดใหญ่จะมีขึ้นในอนาคตอันใกล้ เช่น รถไฟฟ้า หรือรถไฟยกระดับ เป็นต้น
4. ให้มีหน่วยงานด้านวิจัยและพัฒนา โรงเรียนการจราจร และสนามฝึกหัด ขับขี่รับรองการแก้ไขปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล รวมทั้งในภูมิภาคและทางหลวง
5. เตรียมที่ดินเพื่อการก่อสร้างหน่วยงานด้านการจราจรในกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล รวมทั้งเมืองใหญ่ของภูมิภาคและทางหลวง เพื่อรองรับภารกิจด้านการจราจรในอนาคต 20-30 ปี โดยคำนึงถึงการจัดสรรที่ดินเพื่อก่อตั้งหน่วยงานด้านฝึกอบรม การควบคุม สั่งการเทคโนโลยีการสื่อสารหน่วยปฏิบัติ หน่วยงานด้านอำนวยความสะดวก และที่พักอาศัย ให้อยู่ในบริเวณเดียวกัน หรือเพื่อความสะดวกในการทำงานที่ประสานสัมพันธ์กัน
6. ปรับจำนวนเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรทั่วประเทศให้สัมพันธ์กับปริมาณงาน เพื่อรองรับภารกิจหน้าที่ได้ 24 ชั่วโมง โดยในกรุงเทพมหานครและเมืองใหญ่ ให้พิจารณาจากจุดวิกฤติ จุดก่อปัญหาจราจร (Traffic Generator) และความยาวนานที่รับผิดชอบ ส่วนในเขตทางหลวงพิจารณาจากระยะทางและจุดที่มีปัญหาสำคัญ เพื่อให้เจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานเป็นผลดี โดยเฉลี่ยคนละ 8 ชั่วโมง ต่อ วัน
7. ให้มีการประกันภัยและตรวจสุขภาพประจำปีแก่เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรทุกคน อย่างน้อย 2 ครั้ง ต่อ ปี โดยเน้นที่ระบบทางเดินหายใจ ปอด หู สายตา และสุขภาพจิต

8. แยกงบประมาณด้านการจราจรออกจากงานด้านป้องกันปราบปรามอาชญากรรม เพื่อประสิทธิภาพในการควบคุมปัจจัยการบริหารจราจร

9. ปรับปรุงให้มีสายงานด้านงบประมาณ วางแผนจัดการจราจร สถิติข้อมูล การฝึกอบรม การส่งกำลังบำรุง และศูนย์ควบคุมจราจรเป็นสายงานเฉพาะของงานจราจรแยกออกจากงานป้องกันปราบปรามอาชญากรรม เพื่อให้การจราจรมีงานด้านอำนวยความสะดวกชัดเจนและมีประสิทธิภาพสูง ทั้งนี้โดยจัดให้มีหน่วยงานและผู้รับผิดชอบดังกล่าว ตั้งแต่ระดับกองบังคับการกองบัญชาการ และกรมตำรวจ เป็นสายงานต่อเนื่อง

10. ศึกษารูปแบบการจัดการซึ่งมีความคล่องตัว เพื่อนำเทคโนโลยีกับบุคลากรคุณภาพสูงมาใช้ในการอำนวยความสะดวกให้มีลักษณะเป็นการทำงานอย่างมืออาชีพ และมีประสิทธิภาพสูง

11. กำหนดให้มีแผนและ/หรือคำสั่งปฏิบัติการแก้ไขปัญหาจราจรในหน้าที่ของตำรวจ โดยกำหนดให้มีหน่วยงานที่รับผิดชอบและผู้ปฏิบัติอย่างชัดเจน

12. นำเอาระบบสารสนเทศมาใช้ในการควบคุมใบสั่งของเจ้าหน้าที่งานจราจร ใบขับขี่ทั่วประเทศให้มีฐานข้อมูลเดียวกัน และพัฒนาให้มีการนำระบบการให้คะแนนใบขับขี่ (Point System) มาใช้เป็นเครื่องมือในการจัดการและควบคุมพฤติกรรมผู้ขับขี่ทั่วประเทศ

13. นำเครื่องตรวจจับผู้ฝ่าฝืนกฎจราจรที่เป็นเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้ในการตรวจจับผู้กระทำผิด

14. ปรับปรุงเครื่องมือเครื่องใช้ของเจ้าหน้าที่ ได้แก่ วัสดุ ครุภัณฑ์ วิทยุสื่อสาร ตลอดจนเครื่องมือป้องกันสุขภาพและยานพาหนะให้สัมพันธ์กับจำนวนเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในการทำงานเป็นผลัดตลอด 24 ชั่วโมง

15. นำวิทยุสื่อสารที่จัดสรรคลื่นและแบ่งกลุ่มลูกข่ายอัตโนมัติ เช่น ระบบทรัังก์ (Trunk System) มาใช้ในจัดการจราจรในภาพรวม โดยใช้เชื่อมการสั่งการของเจ้าหน้าที่ตำรวจกลุ่มรถยนต์เอกชน กลุ่มรถยนต์ของราชการ และรัฐวิสาหกิจ ให้เป็นเครือข่ายด้านจราจรทั่วประเทศ ซึ่งสามารถรับฟังข่าวสารและสั่งการจากศูนย์ควบคุมการจราจรเดียวกันได้

16. นำเอาเทคโนโลยีระบบควบคุมสั่งการจราจร (Traffic Command Control System) มาติดตั้งเพื่ออำนวยความสะดวกจราจรบนท้องถนนในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวมทั้งเมืองใหญ่ของภูมิภาคอย่างน้อย 5 จังหวัด ที่มีปัญหาการจราจรสูง

17. นำเทคโนโลยีระบบควบคุมสั่งการจราจรมาควบคุมทางหลวงอย่างน้อย 4 เส้นทางสำคัญในภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคตะวันออก และภาคใต้

18. เชื่อมโยงโครงการแก้ไขปัญหามลพิษที่มีอยู่เดิมในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ได้แก่ โทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) ระบบควบคุมสัญญาณเป็นพื้นที่ (ACT) มาควบคุม ณ อาคารศูนย์ควบคุมสั่งการจราจรเดียวกัน

19. พัฒนาเทคโนโลยีระบบสารสนเทศ (Information Technology) ในงานจราจร

20. แก้ไขกฎหมายและระเบียบที่เป็นอุปสรรคในการแก้ปัญหามลพิษทุกด้านอย่างต่อเนื่อง

ประการที่ 2 เพื่อปรับปรุงอำนวยความสะดวกให้กระแสดูแลจราจรคล่องตัว และการให้บริการประชาชนที่ได้รับผลกระทบจากปัญหามลพิษมีประสิทธิภาพสูงขึ้น สำหรับวัตถุประสงค์นี้ มีเป้าหมาย ดังนี้

1. อัตราความเร็วเฉลี่ยของรถเพิ่มขึ้นอย่างน้อยร้อยละ 10 ของอัตราความเร็วเฉลี่ยที่มีอยู่เดิม

2. ประชาชนทั่วไปและนักเรียน นิสิต นักศึกษา รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการจราจรได้อย่างเพียงพอสำหรับการตัดสินใจเลือกใช้เส้นทางเดินรถที่เหมาะสม โดยทุกฝ่ายให้ความร่วมมือในการรักษาวินัยจราจรอย่างจริงจังและมีผู้ฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยลง

3. มลพิษที่เกิดจากการจราจรลดลงทำให้ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น

4. ประชาชนผู้ประสบอุบัติเหตุหรือต้องการความช่วยเหลือในกรณีฉุกเฉินได้รับบริการที่รวดเร็วและปลอดภัยยิ่งขึ้น

สำหรับแนวทางในการดำเนินงานเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ดังกล่าว คือ

1. ใช้เครื่องบินปีกหมุนออกตรวจสภาพการจราจรอย่างเป็นครั้งคราว เพื่อหาข้อมูลสำหรับนำมาใช้ในการแก้ไขปัญหามลพิษจราจรได้อย่างกว้างขวางและมีประสิทธิภาพ

2. จัดสายตรวจจราจรบนถนนสายหลักในกรุงเทพมหานคร ปริมณฑล และเมืองใหญ่ ตามแนวทางพระราชดำริ เพื่ออำนวยความสะดวกการจราจรให้มีการเลื่อนไหลอยู่ตลอดเวลา โดยคำนึงถึงการจัดการจราจรเป็นเส้นทาง (Route Traffic Management)

3. ปรับปรุงการควบคุมสัญญาณไฟจราจร โดยคำนึงถึงทิศทางหลักความสัมพัทธ์ของสัญญาณไฟแต่ละทางแยก เทคนิคการเปิดสัญญาณไฟ และการอำนวยความสะดวกการจราจรเป็นเส้นทาง

4. ควบคุมการจราจรในเขตเมือง (Urban Traffic Control) โดยคำนึงถึงภาพรวม และให้ความสัมพันธ์ต่อก่อปัญหาการจราจร (Traffic Generator) เช่น บริเวณโรงเรียน อาคารขนาดใหญ่ ห้างสรรพสินค้า เป็นต้น และป้องกันการติดขัดเป็นวงแหวน (Grid Lock) โดยวางแผนจัดการจราจรแบบเฉพาะกรณี และเพิ่มกำลังคนให้ควบคุมปัญหาได้อย่างมีประสิทธิภาพ

5. จัดช่องเดินรถสลับทิศทาง (Reversible Lane) บนถนนสายหลักในชั่วโมงเร่งด่วน เพื่อเพิ่มผิวจราจรขาเข้า-ออกเมืองในกรุงเทพฯ และภูมิภาค ตามความเหมาะสม

6. สนับสนุนการจัดการจราจรเส้นทางลัด และสนับสนุนให้มีอาสาจราจรมาช่วยเหลืองานจราจร

7. สนับสนุนมาตรการใช้รถยนต์ร่วมกัน (Car Pool) มาตรการจอดรถแล้วจร (Park and Ride) สำหรับถนนสายที่มีปัญหาการจราจรติดขัดทั้งในกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล รวมถึงเมืองใหญ่ในภูมิภาค โดยเจ้าหน้าที่ตำรวจเป็นแกนนำในการดำเนินการและส่งเสริมมาตรการเพื่อให้มีการเดินทางเป็นหมู่คณะ เช่น ระบบรถโรงเรียน

8. ปรับปรุงศูนย์ควบคุมการจราจรของกรุงเทพมหานคร ปริมณฑล เมืองใหญ่ และทางหลวง ให้มีความพร้อมด้านบุคลากร อำนาจในการสั่งการและข้อมูลข่าวสาร เพื่อให้ศูนย์ควบคุมเป็นที่ยอมรับ และสามารถควบคุมสภาพการจราจรในภาพรวมได้อย่างมีประสิทธิภาพ

9. สนับสนุนการวิจัยแนวทางแก้ไขปัญหาการจราจรที่มีลักษณะการแก้ปัญหาจากพื้นฐานของสาเหตุ หรือเป็นการวางแผนแก้ไขในระยะยาว เช่น วิจัยด้านพฤติกรรมจราจร ขั้ววิจัยด้านโครงข่ายถนน และระบบควบคุมจราจรในเมืองใหญ่ เป็นต้น

10. บังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง ต่อเนื่อง และเสมอภาค โดยเฉพาะกับผู้ฝ่าฝืนกฎหมายในลักษณะกีดขวางและก่อให้เกิดปัญหาต่อการเคลื่อนไหวของการจราจร รวมทั้งกำหนดมาตรการเพื่อรักษาปริมาณพื้นที่ผิวจราจรให้ได้มากที่สุด โดยให้มีการประสานกันอย่างเป็นระบบครบวงจรทั้งการจราจรในเส้นทางหลัก เส้นทางรอง เส้นทางลัด ตรอก ซอย และทางเท้า

11. ให้บริการข้อมูลข่าวสารการจราจร พร้อมกับบรรณรังค์ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนตระหนักถึงความสำคัญในการรักษาวินัยจราจรบนท้องถนน โดยสนับสนุนให้มีระบบการรายงานข่าว การรณรงค์วิทยุ และประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับการจราจรที่ชัดเจนทั้งทางสถานีวิทยุ โทรทัศน์ และบริการข้อมูลทางโทรศัพท์ หรือเครือข่ายระบบสารสนเทศ เพื่อให้ประชาชนได้รับข้อมูลจากทางราชการเพิ่มมากขึ้น

12. ให้มีการร่วมมือกับหน่วยงานต่าง ๆ ปลูกฝังวินัยการจราจรแก่เยาวชน นักเรียนนักศึกษา รวมทั้งประชาชนอย่างต่อเนื่อง ทั้งในและนอกสถาบันการศึกษา รวมทั้งพัฒนาโรงเรียนจราจรและสนามฝึกหัดขับขี่รถยนต์

13. กวดขันจับกุมผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจรที่ก่อให้เกิดมลภาวะอย่างจริงจัง และต่อเนื่อง เช่น เสียงดัง ควันดำ โดยใช้เครื่องมือตรวจวัดที่มีคุณภาพ รวมทั้งกวดขันจับกุมผู้กระทำความผิดที่ก่อให้เกิดความเดือดร้อนรำคาญ เช่น การแข่งรถในทางสาธารณะเพื่อคุณภาพชีวิตของประชาชนที่ดีขึ้น

14. ปรับปรุงศูนย์รับแจ้งเหตุและหน่วยบริการประชาชนในเมืองไทย ภูมิภาค และทางหลวงเพื่อช่วยเหลือประชาชนในกรณีเกิดอุบัติเหตุ หรือเมื่อได้รับการร้องขอความช่วยเหลือต่าง ๆ

15. จัดให้มีบริการรถ พร้อมอุปกรณ์ปฐมพยาบาลสำหรับนำประชาชนที่ประสบอุบัติเหตุและผู้ประสบอุบัติเหตุฉุกเฉิน อาทิ นำผู้เจ็บป่วยหรือหญิงใกล้คลอดส่งโรงพยาบาลในกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล รวมทั้งภูมิภาคที่มีปัญหาการจราจรติดขัดซึ่งประชาชนไม่สามารถช่วยเหลือตัวเองได้

ประการที่ 3 ป้องกันแก้ไขอุบัติเหตุจราจร สำหรับวัตถุประสงค์นี้มีเป้าหมายดังนี้

1. สถิติเกิดอุบัติเหตุจราจรทั่วประเทศ
2. ความรุนแรงและความเสียหายที่เกิดจากอุบัติเหตุการจราจรทั่วประเทศลดลง
3. การสอบสวนคดีอุบัติเหตุจราจรและการเปรียบเทียบปรับจราจรมีความรวดเร็วและประสิทธิภาพสูงขึ้น

สำหรับแนวทางในการดำเนินงานเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ดังกล่าว มีดังนี้

1. ปรับปรุงให้มีหน่วยงานด้านการวิจัยการวางแผนเกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจร เพื่อสำรวจข้อมูลศึกษาอุปกรณ์เทคโนโลยี เสนอมาตรการ และข้อกฎหมายต่างๆ เพื่อลดอัตราการเสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุ
2. ศึกษาเงื่อนไขการเกิดอุบัติเหตุ เช่น ลักษณะกายภาพของถนน เครื่องหมายป้าย หรือสัญญาณไฟจราจร รวมทั้งพฤติกรรมจราจร ณ จุดที่มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุสูง เพื่อ

หาแนวทางแก้ไขพร้อมทั้งรณรงค์ประชาสัมพันธ์และสนับสนุนให้ดำเนินการว่าจ้างเอกชนสำหรับเคลื่อนย้ายรถขนาดใหญ่ที่ประสบอุบัติเหตุกีดขวางการจราจร เพื่อให้เกิดความคล่องตัวและรวดเร็ว

3. นำมาตรการอบรมผู้กระทำผิดคดีอุบัติเหตุจราจร เข้ารับการอบรมเพื่อกลุ่มেলাให้ลดพฤติกรรมการขับขี่ที่เป็นอันตราย หรือเสริมสร้างจิตสำนึกในการขับขี่ให้สูงขึ้น

4. จัดตั้งหน่วยเฉพาะกิจเพื่อกวาดล้างจับกุมผู้กระทำผิดกฎหมายเกี่ยวกับการจราจร โดยเฉพาะพฤติกรรมที่เป็นสาเหตุสำคัญต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจร อาทิ ขับขี่รถโดยเสพสุราหรือยาบ้า ขับขี่รถโดยประมาทเป็นที่น่าหวาดเสียว ขับขี่รถฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดงรถในที่คับขัน ตัดหน้ารถผู้อื่นในระยะกระชั้นชิด เป็นต้น

5. ปรับปรุงระบบการช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุในกรุงเทพมหานคร บริเวณทลเมืองใหญ่และทางหลวง ให้มีรถพยาบาล ศูนย์ข้อมูลช่วยเหลือกู้ภัย และให้มีการปรับปรุงระบบการนำผู้บาดเจ็บส่งโรงพยาบาลโดยรวดเร็ว

6. นำมาตรการทางกฎหมายมาบังคับใช้โดยเคร่งครัด เช่น การสวมหมวกนิรภัย การใช้เข็มขัดนิรภัย รวมถึงความพยายามผลักดันให้นำมาตรการทางกฎหมายใหม่ๆ เช่น การตรวจระดับแอลกอฮอล์ในกระแสโลหิต ฯลฯ เพื่อนำมาใช้ปฏิบัติให้เกิดผลโดยเร็ว

7. เพิ่มพนักงานสอบสวนคดีจราจร การปรับปรุงระบบการสอบสวนคดีจราจร และการเปรียบเทียบปรับให้มีความรวดเร็วและมีประสิทธิภาพสูงขึ้น

ดังนั้น การปฏิบัติเพื่อให้เกิดรูปธรรมของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรทุกหน่วยงาน ประการแรก คือ การปรับปรุงอำนวยความสะดวกให้กระแสนการจราจรคล่องตัว และการให้บริการประชาชนที่ได้รับผลกระทบจากปัญหาจราจรให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้น และประการที่ 2 คือ การป้องกันแก้ไขอุบัติเหตุจราจร

อำนาจหน้าที่ของกองบังคับการตำรวจจราจร

อำนาจหน้าที่ของกองบังคับการตำรวจจราจร ที่ได้กำหนดไว้ในโดยสำนักงานตำรวจแห่งชาติ มีดังต่อไปนี้ (อดุลย์ แสงสิงแก้ว และคณะ : 2524)

1. เสนอความเห็นเพื่อประกอบการวางแผนการจัดการจราจร ประสานงานสนับสนุนควบคุม กำกับ ดูแล ตลอดจนติดตามประเมินผลการดำเนินการเกี่ยวกับงานอำนวยความสะดวก และงานรักษาความปลอดภัยในด้านการจราจรทางบกภายในเขตกรุงเทพมหานคร และบนทางพิเศษ รวมทั้งดำเนินการเกี่ยวกับสถิติข้อมูลด้านการจราจร

2. ปฏิบัติงานตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา กฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวกับการจราจรทางบกที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของกรมตำรวจ
3. ปฏิบัติงานเกี่ยวกับการสอบสวนและเปรียบเทียบปรับในคดีความผิดอาญา ตามกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องกับการจราจรทางบกที่เกิดขึ้นในกรุงเทพมหานคร หรือบนทางพิเศษ
4. ดำเนินงานเกี่ยวกับการตรวจพิสูจน์อุบัติเหตุและความมีนเมาของผู้ขับรถ ตลอดจนการตรวจพิสูจน์ ก๊าซ ผุ่น ควัน ละอองเคมี และเสียงของรถ
5. ดำเนินการฝึกอบรมให้ความรู้และคำแนะนำด้านการจราจร
6. ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง หรือที่ได้รับมอบหมาย

อำนาจหน้าที่ของตำรวจจราจร

เพื่อให้การปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจร เป็นไปด้วยความเรียบร้อย เกิดประสิทธิภาพสูงสุด จึงได้กำหนดอำนาจหน้าที่ของตำรวจจราจร ดังต่อไปนี้

1. **อำนาจหน้าที่ทั่วไป** อำนาจหน้าที่ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา เช่น การสืบสวนคดีอาญา การค้นสถานที่หรือบุคคล การตรวจยึดสิ่งของที่สงสัยว่าได้ใช้ในการกระทำความผิด หรือได้มาโดยการกระทำความผิด การจับกุมหรือควบคุมผู้ต้องหาหรือผู้ต้องสงสัยว่าได้กระทำความผิดอาญา นอกจากนี้ยังมีบัญญัติไว้ในกฎหมายอื่น ๆ อีก เช่น พระราชบัญญัติศุลกากร หรือ พระราชบัญญัติอื่นที่มีโทษทางอาญา เป็นต้น อำนาจหน้าที่ตามประมวลระเบียบการตำรวจเกี่ยวกับคดี หรืออำนาจหน้าที่ที่บัญญัติไว้ในลักษณะของคำสั่ง ประกาศ ข้อบังคับ และกฎที่เกี่ยวข้อง เป็นต้น

นอกจากจะมีหน้าที่รักษากฎหมาย และปฏิบัติให้เป็นไปตามกฎหมาย แล้วตำรวจยังมีหน้าที่อื่นๆ อีก เช่น หน้าที่ในการป้องกันการรุกรานจากภายนอกประเทศ หน้าที่ในการรักษาความมั่นคงภายในประเทศ หน้าที่ในการรักษาความปลอดภัยให้กับบุคคลสำคัญทั้งบุคคลใน และต่างประเทศ หน้าที่ในการบรรเทาสาธารณภัย เป็นต้น (อดุลย์ แสงสิงแก้ว และคณะ : 2524)

2. อำนาจหน้าที่เฉพาะ ได้แก่ อำนาจหน้าที่ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ดังนี้

2.1 การให้สัญญาณจราจรทั้งสัญญาณมือและสัญญาณนกหวีด (พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 24 และ 25)

2.2 การแสดงเครื่องหมายจราจร (พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 28)

2.3 การจัดการจราจรชั่วคราวในกรณีมีเหตุฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุชั่วคราวตามที่เห็นสมควรเพื่อความปลอดภัยและความสะดวกในขณะนั้น (พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 138)

2.4 การจับกุมโดยการออกไปสั่งเจ้าพนักงานจราจรเรียกเก็บใบอนุญาตขับขี่ หรือว่ากล่าวตักเตือน (พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 140)

2.5 การออกหมายเรียกให้ผู้กระทำผิดมารายงานตัว เพื่อชำระค่าปรับหรือเพื่อว่ากล่าวตักเตือน (พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 141 ทวิ (1))

2.6 การแจ้งอาศัยการต่อทะเบียนเสียภาษีประจำปีต่อนายทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ หรือกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก (พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 142)

2.7 การสั่งให้หยุดเมื่อเห็นว่ามีสภาพไม่ถูกต้อง หรือผู้ขับขี่ฝ่าฝืน หรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร หรือกฎหมายอื่นที่เกี่ยวกับรถนั้น ๆ หรือทดสอบผู้ขับขี่ เพื่อย่อนความสามารถในการขับขี่ (พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 142)

2.8 การสั่งเป็นหนังสือให้เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ซ่อมหรือแก้ไขรถให้ถูกต้องในกรณีที่ผู้ขับขี่นำรถที่ไม่ถูกต้องมาใช้ในทาง (พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 143)

2.9 การเคลื่อนย้ายรถที่หยุดหรือจอดกีดขวาง หรือใช้เครื่องมือบังคับให้รถที่หยุดหรือจอดไม่ให้เคลื่อนย้ายได้ (พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 59 แก้ไขเพิ่มเติมฉบับที่ 4 พ.ศ.2525 มาตรา 12)

3. อำนาจหน้าที่ตามคำสั่ง ตำรวจจราจรในสถานีตำรวจ ได้ถูกกำหนดหน้าที่การทำงานของตำแหน่งในสถานีตำรวจ ไว้ดังต่อไปนี้ (การกำหนดหน้าที่การทำงานของตำแหน่งในสถานีตำรวจ : 2537)

3.1 รองผู้กำกับการหัวหน้างานจราจร มีหน้าที่ดังนี้

- 1) กำหนดนโยบายด้านการจราจร
- 2) วางแผนพัฒนาและแผนปฏิบัติการในการแก้ปัญหาจราจร
- 3) กำกับ ดูแล ติดตามการปฏิบัติงานของสารวัตรจราจร รองสารวัตรจราจร และเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร
- 4) ประเมินผลการปฏิบัติงานด้านการจราจร เพื่อนำมาเป็นข้อมูลปรับปรุงแก้ไขการจราจร
- 5) ประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในด้านการกำหนดนโยบายวางแผน และแก้ปัญหาจราจร
- 6) ให้ความรู้ด้านกฎหมายจราจรแก่ตำรวจจราจรและประชาชนทั่วไป

3.2 สารวัตรจราจร ซึ่งทำหน้าที่หัวหน้าผู้รับผิดชอบงานจราจร มีดังนี้

- 1) วางแผนการปฏิบัติงาน
- 2) พิจารณาจัดและมอบหมายให้เจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานตามความเหมาะสม
- 3) พิจารณาวินิจฉัยสั่งการในงานที่เป็นปัญหา
- 4) ควบคุมตรวจสอบการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่
- 5) ให้คำปรึกษาแนะนำ ตลอดจนปรับปรุงแก้ไขการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่
- 6) ติดตามประเมินผลการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่
- 7) ติดต่อประสานงานกับหน่วยงานอื่น
- 8) ฝึกอบรมให้เจ้าหน้าที่ที่มีความรู้ความสามารถ ความประพฤติระเบียบวินัยเหมาะสมกับการปฏิบัติหน้าที่
- 9) เข้าร่วมประชุมคณะกรรมการต่าง ๆ ตามที่ได้รับแต่งตั้ง
- 10) ร่วมประชุมกับหน่วยงานอื่นในงานที่เกี่ยวข้องตามที่สารวัตรใหญ่มอบหมาย
- 11) แก้ไขปัญหาข้อขัดข้องในการปฏิบัติงาน
- 12) ตอบปัญหาและชี้แจงเรื่องต่าง ๆ เกี่ยวกับงานในหน้าที่

13) จัดทำแผนที่จรรยาของพื้นที่รับผิดชอบและของพื้นที่ที่มีการจรรยาต่อเนื่องกัน ไว้ประจำสถานี ดังนี้

13.1) ปรับปรุงแก้ไขให้ถูกต้องตรงกับความ เป็นจริงอยู่เสมอ

13.2) บรรจข้้อมูลรายละเอียดที่จำเป็นซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อการวางแผนการจัดและการควบคุมจรรยา รวมตลอดทั้งเพื่อประโยชน์กับงานอื่น ๆ ของสถานี ดำรวจในส่วนที่เกี่ยวข้อง เช่น งานป้องกันปราบปราม เป็นต้น ได้แก่ สถิติอุบัติเหตุจรรยาแยกประเภท (จุดที่เกิดเหตุ) ช่วงเวลาที่เกิดเหตุ สาเหตุที่เกิด การจัดวางกำลังเจ้าหน้าที่จรรยา เป็นต้น

14) ใช้แผนที่ให้เกิดประโยชน์ในการวางแผนการจัดและควบคุมการจรรยา การควบคุมการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่จรรยา โดยการเก็บรวบรวมสถิติเกี่ยวกับการจรรยาและนำวิทยาการต่าง ๆ มาใช้ในงานจรรยา ดังนี้

14.1) รวบรวมสถิติเกี่ยวกับการจรรยาทั้งที่เป็นผลโดยตรงและผลกระทบต่อจรรยา เช่น สภาพปัญหาการจรรยาในจุดต่าง ๆ ทั้งสภาพโดยตรงและสภาพแวดล้อม ความหนาแน่นของการจรรยาในช่วงเวลาต่าง ๆ วิธีการแก้ไขปัญหาที่เคยปฏิบัติทั้งที่ประสบความสำเร็จและไม่ประสบความสำเร็จ เครื่องหมาย และสัญญาณจรรยาต่าง ๆ สถิติอุบัติเหตุจรรยา ฯลฯ เป็นต้น

14.2) ศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลที่เกิดขึ้นได้ เช่น วิเคราะห์สถิติการเกิดอุบัติเหตุจรรยา รวมทั้งสาเหตุที่เกิดขึ้น ณ จุดและช่วงเวลาต่าง ๆ เป็นต้น

14.3) กำหนดวิธีการเก็บรวบรวมข้อมูลอุบัติเหตุจรรยา ดังนี้

14.3.1) ให้รองสารวัตรจรรยาและเจ้าหน้าที่ที่ทำหน้าที่จรรยา ซึ่งปฏิบัติหน้าที่รายงานข้อมูลเกี่ยวกับอุบัติเหตุจรรยาตามแบบ จร.(ภ.) 1 หรือตามแบบอื่นที่กรมตำรวจจะได้กำหนด

14.3.2) รวบรวมสถิติอุบัติเหตุจรรยาจากรายงานของพนักงานสอบสวนและงานป้องกันปราบปราม ซึ่งกำหนดให้ส่งมา สำหรับการเก็บรวบรวมข้อมูลอื่นหรือข้อมูลอุบัติเหตุจรรยาด้วยวิธีอื่นให้พิจารณาตามความเหมาะสม

14.4) วางแผนการจัดและควบคุมการจรรยาโดยนำสถิติข้อมูลและผลการวิเคราะห์ ที่ศึกษาและเก็บรวบรวมได้มาใช้ในการวางแผนการจัดและควบคุมการจรรยา ดังนี้

14.4.1) วางแผนประสานกับหน่วยงานที่มีหน้าที่เกี่ยวข้องกับจรรยา เช่น กรุงเทพมหานคร สำนักผังเมือง สำนักนโยบายและแผนมหาดไทย เป็นต้น โดยแผน การจรรยาที่จัดทำต้องสัมพันธ์สอดคล้องกับการดำเนินการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง หากการดำเนินการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเป็นปัญหาอุปสรรคต่อการจัดและ การควบคุมการจรรยาให้ประสานให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ หรือรายงานผู้บังคับบัญชา ทราบตามลำดับชั้น

14.4.2) แผนการจรรยาจะต้องประสานสอดคล้องกับพื้นที่ ใกล้เคียง

14.4.3) ต้องศึกษาและวางแผนเพื่อให้เห็นเหตุการณ์ที่ คาดว่าจะเกิดขึ้นในอนาคต เช่น น้ำท่วม ไฟไหม้ มีบุคคลสำคัญผ่าน เป็นต้น

14.5) การจัดและการควบคุมการจรรยา ดังนี้

14.5.1) จัดผู้ทำหน้าที่เจ้าหน้าที่จรรยาเพื่อทำหน้าที่จัด และควบคุมการจรรยาตามแผนการจรรยาที่กำหนดไว้

14.5.2) จัดรองสารวัตรจรรยาให้ทำหน้าที่รับผิดชอบใน การจัดและควบคุมการจรรยา ควบคุมตรวจสอบ ให้คำปรึกษา แนะนำ ปรับปรุง แก้ไข ติดตาม ประเมินผล และติดต่อประสานงาน รวมทั้งแก้ไขปัญหาคัดค้านการปฏิบัติงานของผู้ทำ หน้าที่เจ้าหน้าที่จรรยา

14.5.3) การจัดวางผู้ปฏิบัติงานต้องคำนึงถึงความรู้ ความสามารถ และความถนัดในการปฏิบัติงาน ทั้งนี้การกำหนดระยะเวลาการปฏิบัติงานของ เจ้าหน้าที่แต่ละคนต้องคำนึงถึงเวลาทำงานตามมาตรฐานการทำงานเท่าที่จะทำได้ กล่าวคือ ถ้ามีเหตุจำเป็นอาจขยายเวลาการปฏิบัติงาน หรือลดเวลาการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ได้ โดย คำนึงถึงผลการปฏิบัติงานตามหน้าที่ความรับผิดชอบของหน่วยงานเป็นสำคัญ

14.6) การให้ข่าวสารข้อมูลเกี่ยวกับการจรรยาแก่ประชาชนและ การให้ประชาชนมีส่วนร่วมในงานจรรยา ดังนี้

14.6.1) เผยแพร่ข่าวสารข้อมูลเกี่ยวกับการจรรยาที่ ประชาชนควรทราบด้วยวิธีการต่าง ๆ ตามความเหมาะสม

14.6.2) จัดให้มีอาสาสมัครเพื่อทำหน้าที่จรรยา

14.7) การให้ความรู้และการศึกษาอบรมแก่ข้าราชการตำรวจ ดังนี้

14.7.1) จัดให้มีการเก็บรวบรวมกฎหมาย ระเบียบ คำสั่ง และข้อบังคับ ที่เกี่ยวข้อง

14.7.2) ดำเนินการให้รองสารวัตรจราจร และผู้ทำหน้าที่ เจ้าหน้าที่จราจรรู้สภาพพื้นที่ แผนการจราจร สภาพปัญหาการจราจร กฎหมาย ระเบียบ คำสั่ง และข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง

14.7.3) ฝึกอบรมให้รองสารวัตรจราจรและผู้ทำหน้าที่ เจ้าหน้าที่จราจรมีความรู้ ความสามารถ ความประพฤติระเบียบวินัยเหมาะสมกับการปฏิบัติหน้าที่ โดยจัดฝึกอบรมเองหรือขอรับการสนับสนุนจากบุคคลหรือหน่วยงานอื่น

14.8) สอดส่อง ตรวจสอบ และแนะนำให้ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน ปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ คำสั่ง และข้อบังคับเกี่ยวกับการจราจร ดังนี้

14.8.1) มอบหมายให้รองสารวัตรจราจรและผู้ทำหน้าที่ เจ้าหน้าที่จราจรที่มีหน้าที่จัดและควบคุมการจราจรปฏิบัติหน้าที่นี้ไปพร้อมกัน

14.8.2) จัดผู้ทำหน้าที่เจ้าหน้าที่จราจรเพื่อปฏิบัติหน้าที่นี้โดยเฉพาะตามความจำเป็น

14.8.3) จัดรองสารวัตรจราจรเพื่อทำหน้าที่ควบคุมและตรวจสอบ การให้คำปรึกษา แนะนำ ปรับปรุง แก้ไข ติดตาม ประเมินผล ติดต่อประสานงาน และแก้ไขปัญหาข้อขัดข้องในการปฏิบัติงานของผู้ทำหน้าที่จราจร

14.8.4) การจัดวางผู้ปฏิบัติงานต้องคำนึงถึงความรู้ ความสามารถ ความถนัดในการปฏิบัติงานของตัวผู้ปฏิบัติงาน และกำหนดระยะเวลาการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่แต่ละคนต้องคำนึงถึงเวลาการทำงานตามมาตรฐานการทำงานเท่าที่จะทำได้ กล่าวคือ ถ้ามีเหตุผลความจำเป็นอาจขยายเวลาการปฏิบัติ หรือขอเวลาการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ โดยคำนึงผลการปฏิบัติงานตามหน้าที่ความรับผิดชอบของหน่วยงานเป็นสำคัญ

14.9) การว่ากล่าวตักเตือนก่อนออกใบสั่งของเจ้าพนักงานจราจร หรือการออกใบสั่งของเจ้าพนักงานจราจร หรือการจับกุมผู้ละเมิดกฎหมาย ระเบียบ คำสั่ง และข้อบังคับ เกี่ยวกับการจราจร

14.10) การจัดการเบื้องต้นเมื่อเกิดอุบัติเหตุจราจร ดังนี้

14.10.1) รักษาสถานที่เกิดเหตุ เก็บรักษาร่องรอย และพยานหลักฐานต่าง ๆ ในที่เกิดเหตุด้วยวิธีการที่เหมาะสม

- 14.10.2) ดำเนินการให้คู่กรณีและพยานบุคคลอยู่เพื่อพบ
 ร้อยเวรสอบสวน
- 14.10.3) การจัดการจราจรในบริเวณที่เกิดเหตุ
- 14.10.4) ประชุมพยาบาลเบื้องต้นจัดการส่งผู้บาดเจ็บไป
 โรงพยาบาลตามความจำเป็น
- 14.10.5) ช่วยเหลือร้อยเวรสอบสวนในการดำเนินการ
 ต่าง ๆ ในที่เกิดเหตุ
- 14.10.6) ควบคุมกำกับดูแลให้รองสารวัตรจราจรและ
 ผู้ทำหน้าที่เจ้าหน้าที่จราจรปฏิบัติ
- 14.10.7) รวบรวมรายงานอุบัติเหตุจราจรจากรองสารวัตร
 จราจรและผู้ทำหน้าที่เจ้าหน้าที่จราจรตามแบบ จร.(ภ.) 1 หรือตามแบบอื่นที่กรมตำรวจกำหนด
 ได้แก่ การรายงาน ผู้กำกับการสถานีตำรวจเพื่อควบคุมกำกับดูแลการปฏิบัติงานของข้าราชการ
 ตำรวจในสถานีตำรวจ การรายงานสารวัตรป้องกันปราบปรามและสารวัตรสอบสวนเพื่อตรวจสอบ
 ควบคุม กำกับ ดูแล การปฏิบัติงานของผู้ได้บังคับบัญชา การควบคุม กำกับ ดูแล การปฏิบัติงาน
 ของรองสารวัตรจราจรและผู้ทำหน้าที่เจ้าหน้าที่จราจร
- 14.11) การเก็บรวบรวมข้อมูลข่าวสารหรือข้อเท็จจริงที่เป็น
 ประโยชน์ต่อการป้องกันปราบปราม ดังนี้
- 14.11.1) ควบคุม กำกับ ดูแลให้รองสารวัตรจราจร และ
 ผู้ทำหน้าที่เจ้าหน้าที่จราจรปฏิบัติ
- 14.11.2) รวบรวมข้อมูลข่าวสารจากรองสารวัตรและผู้ทำ
 หน้าที่เจ้าหน้าที่จราจร และพิจารณากลับกรองเพื่อรายงานผู้กำกับการสถานีตำรวจ สารวัตรสอบสวน
 สารวัตรสืบสวน และสารวัตรป้องกันปราบปราม เพื่อประกอบการพิจารณาดำเนินการเกี่ยวกับ
 การป้องกันระงับปราบปราม รวมทั้งส่งรายละเอียดเกี่ยวกับการจัดผู้ทำหน้าที่เจ้าหน้าที่จราจร
 ออกปฏิบัติงานประจำตัว ตามแบบ จร. (ภ.) 12 หรือตามแบบอื่นที่กรมตำรวจจะได้กำหนดให้
 พนักงานวิทยุเพื่อสั่งการให้ผู้ทำหน้าที่เจ้าหน้าที่จราจรปฏิบัติงานด้านการป้องกันปราบปราม
- 14.12) ส่งข้อมูลข่าวสารหรือข้อเท็จจริงที่เก็บรวบรวมได้ให้ฝ่าย
 ป้องกันปราบปราม
- 14.13) จับกุมผู้กระทำความผิดในกรณีความผิดซึ่งหน้า และถ้า
 ไม่จับกุมในทันทีอาจทำให้คนร้ายหลบหนีหรือเป็นผลเสียต่อการดำเนินคดีได้

14.14) ให้ความช่วยเหลือเจ้าหน้าที่สายตรวจหรือเจ้าหน้าที่อื่นในการระงับปราบปรามหรือจับกุมผู้กระทำความผิดตามความเหมาะสม เช่น เมื่อพบว่ากำลังมีการระงับปราบปรามหรือจับกุมผู้กระทำความผิดต้องเข้าไปให้ความช่วยเหลือ หรือเมื่อได้รับการร้องขอจากเจ้าหน้าที่ ผู้ระงับการปราบปรามหรือจับกุมก็ต้องให้ความช่วยเหลือ

14.15) เมื่อได้รับคำสั่ง ไม่ว่าจะ เป็นคำสั่งโดยฉับพลันทันทีหรือตามแผนที่ผู้บังคับบัญชากำหนดให้ปฏิบัติอย่างหนึ่งอย่างใดในการระงับปราบปราม จับกุม หรือสกัดจับ ให้ปฏิบัติตามคำสั่งนั้น

14.16) ปฏิบัติงานอื่นที่เกี่ยวข้องกับงานจราจร เช่น ปฏิบัติงานธุรการ ที่เกี่ยวข้องดังกล่าวข้างต้น ได้แก่ การเบิกจ่าย เก็บรักษา จำหน่ายวัสดุอุปกรณ์ที่ใช้ในการปฏิบัติราชการ การรายงานเกี่ยวข้องกับงานในหน้าที่ความรับผิดชอบของงานจราจร และการปฏิบัติงานสารบรรณที่เกี่ยวข้อง เช่น รับ ส่ง ร่างโต้ตอบ พิมพ์ดีด เก็บรักษา ค้น ทำลายเอกสาร เป็นต้น

14.17) ปฏิบัติงานอื่น ๆ ที่ผู้บังคับบัญชามอบหมาย

3.3 รองสารวัตรจราจร มีหน้าที่ดังนี้

1) การจัดและควบคุมการจราจร ได้แก่

1.1) ควบคุม ตรวจสอบ และดูแลให้เจ้าหน้าที่ปฏิบัติหน้าที่ตามจุดและระยะเวลาที่กำหนด รวมทั้งพิจารณาเปลี่ยนแปลงได้ตามเหตุผลความจำเป็น

1.2) ให้คำปรึกษา แนะนำ ปรับปรุง แก้ไข ติดตามประเมินผลติดต่อประสานงานและแก้ไขปัญหาข้อขัดข้องในการปฏิบัติงานของผู้ทำหน้าที่เจ้าหน้าที่จราจร

1.3) จัดและควบคุมการจราจรด้วยตนเองในกรณีจำเป็น

2) เก็บรวบรวมสถิติข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการจราจรและนำวิทยาการต่าง ๆ มาใช้ในงานจราจร ดังนี้

2.1) ตามที่สารวัตรจราจรมอบหมายสั่งการ

2.2) กรณีที่เป็นอุบัติเหตุจราจรให้เก็บและรายงานผลตามแบบจร.(ภ.) 1 หรือตามแบบอื่นที่กรมตำรวจกำหนด

2.3) ช่วยรองผู้กำกับจราจรและสารวัตรจราจรศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลที่เกิดขึ้นได้

3) การให้ความรู้และการฝึกอบรมแก่ข้าราชการตำรวจ ดังนี้

3.1) อบรมชี้แจงให้ผู้ที่ทำหน้าที่เจ้าหน้าที่จรรยาทุกคนรู้สภาพพื้นที่ แผนการจรรยา สภาพปัญหาการจรรยา กฎหมาย ระเบียบ คำสั่ง ข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง และอื่น ๆ ที่จำเป็นต่อการปฏิบัติงาน และบันทึกไว้ทุกครั้งก่อนออกปฏิบัติหน้าที่

3.2) ฝึกอบรมให้เจ้าหน้าที่ผู้ทำหน้าที่จรรยา มีความรู้ความสามารถ ความประพฤติ และระเบียบวินัยเหมาะสมกับการปฏิบัติหน้าที่ตามนโยบายของรองผู้กำกับ จรรยาและสารวัตรจรรยา

4) สอดส่อง ตรวจสอบ และแนะนำให้ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนปฏิบัติตามกฎหมายและมีระเบียบวินัยเหมาะสมในการปฏิบัติงานเกี่ยวกับการจรรยา ดังนี้

4.1) ควบคุม ตรวจสอบ ให้คำปรึกษาแนะนำ ปรับปรุงแก้ไข ติดตามประเมินผลติดต่อประสานงาน และแก้ไขปัญหาข้อขัดข้องในการปฏิบัติงานของผู้ทำหน้าที่จรรยาในการปฏิบัติงาน โดยกระทำอย่างต่อเนื่องเพื่อเป็นการเสริมสร้างวินัยในการใช้รถใช้ถนน

4.2) ปฏิบัติงานดังกล่าวด้วยตนเองส่วนหนึ่ง

5) ว่ากล่าวตักเตือนก่อนออกใบสั่งหรือออกใบสั่งของเจ้าพนักงาน จรรยา หรือจับกุมผู้ละเมิดกฎหมาย ระเบียบ คำสั่ง และข้อบังคับเกี่ยวกับการจรรยา

6) การจัดการเบื้องต้นเมื่อเกิดเหตุจรรยา ดังนี้

6.1) แจ้งพนักงานสอบสวนทราบทันทีที่ทราบเหตุ

6.2) ไปสถานที่เกิดเหตุเพื่อจัดการเบื้องต้น

6.3) รักษาสถานที่เกิดเหตุ เก็บรักษาร่องรอย และพยานหลักฐานต่าง ๆ ในที่เกิดเหตุด้วยวิธีการที่เหมาะสม

6.4) ดำเนินการให้คู่กรณีและพยานบุคคลอยู่เพื่อพบร้อยเวรสอบสวน

6.5) จัดการจรรยาในบริเวณที่เกิดเหตุ

6.6) ประชุมพยานเบื้องต้น หรือจัดการส่งผู้บาดเจ็บไปโรงพยาบาลตามความจำเป็น

6.7) ช่วยเหลือร้อยเวรสอบสวนในการดำเนินการต่าง ๆ ในที่เกิดเหตุ

6.8) รายงานอุบัติเหตุจรรยาให้รองผู้กำกับจรรยา และสารวัตรจรรยาตามแบบจร.(ภ.)1 หรือตามแบบอื่นที่กรมตำรวจกำหนด

7) เก็บรวบรวมข้อมูลข่าวสารหรือข้อเท็จจริงที่เป็นประโยชน์ต่อการป้องกันปราบปราม ดังนี้

7.1) ควบคุม กำกับ ดูแลให้เจ้าหน้าที่ผู้ทำหน้าที่จราจรได้ปฏิบัติหน้าที่

7.2) ปฏิบัติหน้าที่นี้ด้วยตนเอง

7.3) รายงานข้อมูลข่าวสารหรือข้อเท็จจริงที่เก็บรวบรวมได้ต่อสารวัตรจราจร หรือกรณีเร่งด่วนให้แจ้งโดยตรงต่อผู้มีหน้าที่รับผิดชอบในเรื่องนั้น ๆ ก่อน แล้วรายงานรองผู้กำกับจราจรและสารวัตรจราจร ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่รองผู้กำกับจราจรและสารวัตรจราจรหรือผู้กำกับการสถานีตำรวจกำหนด

8) ส่งข้อมูลข่าวสารหรือข้อเท็จจริงที่เก็บรวบรวมได้ให้ฝ่ายป้องกันปราบปรามจับกุมผู้กระทำความผิดในกรณีความผิดซึ่งหน้า หรือถ้าไม่จับกุมในทันทีอาจทำให้คนร้ายหลบหนี หรือเป็นผลเสียต่อการดำเนินคดีได้

9) ให้ความช่วยเหลือเจ้าหน้าที่หรือเจ้าหน้าที่อื่นในการระงับปราบปราม หรือจับกุมผู้กระทำความผิดตามความเหมาะสม เช่น เมื่อพบที่กำลังมีการระงับปราบปรามหรือจับกุมผู้กระทำความผิดต้องเข้าไปให้ความช่วยเหลือ หรือเมื่อได้รับการร้องขอจากเจ้าหน้าที่ผู้ระงับการปราบปรามหรือจับกุมต้องให้ความช่วยเหลือ

10) เมื่อได้รับคำสั่ง ไม่ว่าจะ เป็นคำสั่งโดยฉับพลันทันหรือตามแผนที่ผู้บังคับบัญชากำหนด ต้องให้ความช่วยเหลือโดยปฏิบัติอย่างหนึ่งอย่างใดในการระงับปราบปราม จับกุม หรือสกัดจับ

11) ช่วยรองผู้กำกับและสารวัตรจราจรปฏิบัติหน้าที่ภายในขอบเขตหน้าที่ความรับผิดชอบของรองผู้กำกับจราจรและสารวัตรจราจรที่รองผู้กำกับและสารวัตรจราจรมอบหมาย

12) ปฏิบัติงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับงานจราจร

13) ปฏิบัติงานอื่น ๆ ที่ผู้บังคับบัญชามอบหมาย

3.4 ผู้ใต้บังคับบัญชาหรือลูกแกวงานจราจร มีหน้าที่ดังนี้

1) ศึกษารวบรวมสถิติข้อมูลเกี่ยวกับการจราจร และนำวิทยาการต่าง ๆ มาใช้ในงานจราจร ดังนี้

- 1.1) เก็บสถิติข้อมูลเกี่ยวกับการจรรยาบรรณที่รองสารวัตรจรรยาบรรณมอบหมายสั่งการ
- 1.2) เฉพาะอุบัติเหตุจรรยาบรรณให้เก็บและรายงานตามแบบ จร.(ภ.) 1 หรือตามแบบอื่นที่กรมตำรวจกำหนด
- 1.3) จัดและควบคุมการจรรยาบรรณที่รองสารวัตรจรรยาบรรณหรือสารวัตรจรรยาบรรณมอบหมายสั่งการ
- 1.4) สอดส่อง ตรวจสอบ และแนะนำให้ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ คำสั่ง และข้อบังคับเกี่ยวกับการจรรยาบรรณ
- 1.5) ว่ากล่าวตักเตือนก่อนออกใบสั่งเจ้าพนักงานจรรยาบรรณ หรือออกใบสั่งเจ้าพนักงานจรรยาบรรณ หรือจับกุมผู้ละเมิดกฎหมาย ระเบียบ คำสั่ง และข้อบังคับเกี่ยวกับการจรรยาบรรณ
- 2) การจัดการเบื้องต้นเมื่อเกิดอุบัติเหตุจรรยาบรรณ ดังนี้
- 2.1) รักษาสถานที่เกิดเหตุ เก็บรักษาร่องรอย และพยานหลักฐานต่าง ๆ ในที่เกิดเหตุด้วยวิธีการที่เหมาะสม
- 2.2) ดำเนินการให้คู่กรณีและพยานบุคคลอยู่พกร้อยเวรสอบสวน
- 2.3) จัดการจรรยาบรรณในบริเวณที่เกิดเหตุ
- 2.4) ปฐมพยาบาลเบื้องต้นหรือจัดการส่งผู้บาดเจ็บไปโรงพยาบาลตามความจำเป็น
- 2.5) ช่วยเหลือร้อยเวรสอบสวนในการดำเนินการต่าง ๆ ในที่เกิดเหตุ
- 2.6) แจ้งพนักงานสอบสวนและรองสารวัตรจรรยาบรรณผู้รับผิดชอบทันทีที่ทราบเหตุ
- 2.7) กรณีที่จะต้องละทิ้งควบคุมการจรรยาบรรณให้รายงานสารวัตรจรรยาบรรณตามแบบจร.(ภ.)1 หรือตามแบบอื่นที่กรมตำรวจกำหนด
- 3) การเก็บรวบรวมข้อมูลหรือข้อเท็จจริงที่เป็นประโยชน์ต่อการป้องกันปราบปรามต่อรองสารวัตรจรรยาบรรณ หรือกรณีเร่งด่วนให้แจ้งโดยตรงต่อผู้มีหน้าที่รับผิดชอบในเรื่องนั้น ๆ ก่อน แล้วรายงานรองสารวัตรจรรยาบรรณหรือรองผู้กำกับจรรยาบรรณหรือสารวัตรจรรยาบรรณ ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่ผู้กำกับการสถานีตำรวจกำหนด และส่งข้อมูลข่าวสารหรือข้อเท็จจริงที่เก็บรวบรวมได้ให้ฝ่ายป้องกันปราบปรามทราบ

4) การจับกุมผู้กระทำผิดในกรณีความผิดซึ่งหน้า และถ้าหากไม่จับกุมในทันทีอาจทำให้คนร้ายหลบหนีหรือเป็นผลเสียต่อการดำเนินคดีได้

5) การให้ความช่วยเหลือเจ้าหน้าที่สายตรวจหรือเจ้าหน้าที่อื่นในการระงับปราบปราม หรือจับกุมผู้กระทำผิดตามความเหมาะสม เช่น เมื่อพบว่ากำลังมีการระงับปราบปรามหรือจับกุมผู้กระทำผิด ความผิด ต้องเข้าไปให้ความช่วยเหลือ หรือเมื่อได้รับการร้องขอจากเจ้าหน้าที่ผู้ระงับปราบปราม หรือ จับกุม ต้องให้ความช่วยเหลือทันที

6) ให้ปฏิบัติตามคำสั่งเมื่อได้รับคำสั่งไม่ว่าจะเป็นคำสั่งโดยฉับพลันหรือตามแผนที่ผู้บังคับบัญชากำหนด โดยการปฏิบัติอย่างหนึ่งอย่างใดในการระงับปราบปรามจับกุม หรือสกัดจับ

7) ปฏิบัติงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับงานจราจร

8) ปฏิบัติงานอื่น ๆ ที่ผู้บังคับบัญชามอบหมาย เช่น งานรับและเสนอหนังสือ ร่างโต้ตอบเกี่ยวกับงานจราจร พิมพ์ดีด เก็บรักษา คั่น และทำลายเอกสาร การจัดเก็บและรวบรวมสถิติข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับงานจราจร จัดทำแผนการจราจร และการเบิก จ่าย เก็บรักษาจำหน่ายวัสดุอุปกรณ์ที่ใช้ในการปฏิบัติงาน

จากบทบาทอำนาจหน้าที่ของกองบังคับการตำรวจจราจรและตำรวจจราจรจะเห็นได้ว่า การบังคับใช้กฎหมายของตำรวจ มีผลกระทบต่อการใช้เสรีภาพของประชาชนโดยตรง และเมื่อพิจารณาหน้าที่ของตำรวจจะเห็นว่า มีขอบเขตกว้างขวางมาก เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรซึ่งเป็นผู้ปฏิบัติจำเป็นต้องใช้ความละเอียดอ่อนรอบคอบ เพื่อดำรงความยุติธรรม และความสงบสุขให้ปรากฏตามแนวนโยบายของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

ภาพพจน์ของตำรวจในสายตาของประชาชน

ตำรวจ คือ ผู้ที่มีบทบาทสำคัญในการรักษากฎหมายที่มีโทษทางอาญา การปฏิบัติงานของตำรวจจึงไม่เป็นที่สนใจของประชาชนทั่วไป ดังนั้น การดำเนินการตามกฎหมายของตำรวจจึงถือว่าเป็นสัญลักษณ์แห่งความยุติธรรม โดยเฉพาะอย่างยิ่งประเทศประชาธิปไตยนั้น คำว่า "ตำรวจ" จะได้รับการยอมรับว่า หมายถึง หน่วยงานของฝ่ายบริการที่มีความรับผิดชอบในการรักษาความมั่นคงภายใน การรักษาระเบียบ และกฎหมาย การป้องกันและปราบปรามอาชญากรรม ตลอดจนการนำอาชญากรรมมาดำเนินคดี ในสายตาของประชาชนจะมองอาชีพตำรวจว่า ตำรวจ คือ ผู้ที่มีหน้าที่รับใช้และบริการประชาชนในทุก ๆ เรื่องที่ประชาชน

ต้องการ ซึ่งถือได้ว่าเป็นเรื่องความคาดหวังที่ประชาชนมีต่อดำรวจ จากการศึกษาของบริงเจอร์ พบว่า ศรัทธาของประชาชนที่มีต่อการรักษากฎหมายของตำรวจได้ลดลงไปมากขึ้นสาเหตุมาจากอัตราการเกิดอาชญากรรมที่เพิ่มสูง มากขึ้น และการป้องกันอาชญากรรมของตำรวจ ไม่ได้ผลเท่าที่ควร รวมทั้งตำรวจยังเข้มแข็งแก่ประชาชนบ่อยครั้งขึ้น โดยพิจารณาจากภาพพจน์ในหลาย ๆ ด้านด้วยกัน ดังนี้ (วิเชียรโชติ สุขโชติรัตน์ : 2539)

1. ภาพพจน์ของตำรวจในด้านการบังคับใช้กฎหมาย พบว่า ตำรวจซึ่งมีหน้าที่โดยตรงในการบังคับใช้กฎหมายที่มีโทษทางอาญาเพื่อรักษาความปลอดภัยในทรัพย์สินของประชาชน ถ้ามีการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัดเมื่อไรก็จะเกิดปัญหากระทบกับการใช้เสรีภาพของประชาชนเมื่อนั้น เช่น การตรวจจับผู้กระทำความผิดตามกฎหมาย ได้แก่ การห้ามจอดรถในสถานที่ต่าง ๆ หรือ บนถนน ที่มีเครื่องหมายห้ามจอด การจำกัดความเร็วในการขับขี่ ยวดยาน การตั้งด่านตรวจรถ เป็นต้น หรือกฎหมายเกี่ยวกับสถานบริการต่าง ๆ ถ้ามีการเปิดรับลูกค้าเกินเวลาที่กำหนด หรือขายสุราให้แก่เยาวชน และตำรวจไปสั่งปิดสถานบริการนั้น ๆ ก็จะได้รับปฏิกริยาโกรธแค้นจากประชาชนหรือผู้ประกอบการ เป็นต้น ถึงแม้ประชาชนจะทราบดีว่าสิ่งที่ตำรวจทำไปนั้นเป็นการกระทำตามหน้าที่ แต่บทบาทที่ตำรวจแสดงออกไปนั้น บางครั้งก็ทำให้ประชาชนเกิดความรู้สึกว่า ไม่ได้รับความเป็นธรรม ดังนั้น การบังคับใช้กฎหมายของตำรวจจึงทำให้เกิดความรู้สึกต่อดำรวจเป็นสองภาพตลอดเวลา คือ ภาพของพระเจ้า (God) และภาพของผู้ร้าย (Evil) กล่าวคือ เมื่อประชาชนได้รับความทุกข์ ในขณะเดียวกันถ้าประชาชนกระทำการละเมิดกฎหมาย เช่น ตั้งวงเล่นไฟในบ้าน หรือขับรถเกินอัตราที่กำหนดในเวลากลางวัน แล้วถูกเจ้าหน้าที่ยกกำลังเข้าไปจับกุม หรือตั้งด่านตรวจรถ ประชาชนก็จะมีความรู้สึกเหมือนว่ามีผู้ชั่วร้ายเข้ามาขัดขวางความสุขสนุกสนานของประชาชน เป็นต้น

2. ภาพพจน์ของตำรวจที่เกิดจากพฤติกรรมของตำรวจเอง พบว่า ตำรวจเป็นข้าราชการที่อยู่และทำงานใกล้ชิดกับประชาชนมากที่สุด เมื่อประชาชนออกจากบ้านไปทำงาน ข้าราชการคนแรกที่ประชาชนพบเห็น ก็คือ ตำรวจซึ่งทำหน้าที่จราจร และข้าราชการคนสุดท้ายที่ประชาชนพบเห็นก่อนกลับบ้านในตอนเย็นหรือตอนกลางคืน ก็คือ ตำรวจเช่นเดียวกัน ดังนั้น พฤติกรรมต่าง ๆ ที่ตำรวจแสดงออกมานั้น ประชาชนจะเป็นผู้ได้รับและมีทัศนคติต่อพฤติกรรมนั้นโดยตรง ในเรื่องนี้คณะอนุกรรมการเฉพาะกิจเพื่อศึกษาปัญหาความร่วมมือระหว่างตำรวจกับประชาชนในคณะกรรมการปฏิรูประบบราชการ และระเบียบบริหารราชการแผ่นดิน ระบุไว้หลายประการ ดังนี้

2.1 เจ้าหน้าที่ตำรวจมักใช้อำนาจหน้าที่ที่มีอยู่ตามกฎหมายอย่างไม่เป็นธรรมและลึกลับ เช่น ในการจับกุมรถยนต์ที่จอดในที่ห้ามจอด เจ้าหน้าที่ตำรวจมักจับกุมเฉพาะรถยนต์ส่วนบุคคล ส่วนรถเมล์เล็กหรือรถสิบล้อกลับจอดแซงในที่ห้ามจอดได้โดยไม่ถูกจับกุม ทำให้ประชาชนมองตำรวจว่า ถ้าตำรวจได้รับผลประโยชน์ตอบแทนแล้ว ตำรวจจะละเว้นไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย

2.2 มีกลุ่มอิทธิพลที่ผิดกฎหมายใช้ระบบสินบนแก้ตำรวจเพื่อรักษาผลประโยชน์ของตน ทำให้ตำรวจละเว้นการปฏิบัติหน้าที่ตามกฎหมายและกลายเป็นเครื่องมือของผู้มีอิทธิพล

2.3 เจ้าหน้าที่บางนายหรือบางหน่วยงานมีพฤติกรรมชู้เอาเงินหรือทรัพย์สินของประชาชน

2.4 เจ้าหน้าที่ตำรวจบางนายมีความประพฤติไม่เหมาะสม ใช้กิริยาไม่สุภาพต่อประชาชน ปฏิบัติต่อเด็กและสุภาพสตรีไม่เหมาะสม การพูดจากระโชกโฮกฮาก ยกตนข่มท่าน ชอบใช้อำนาจข่มขู่ แสดงตนเป็นนายประชาชน ชอบแต่งกายนอกเครื่องแบบแต่พกปืนด้ามโม่ เพื่อให้ประชาชน รู้ว่าเป็นตำรวจหรือแต่งกายนอกเครื่องแบบไปนั่งรับประทานอาหารในร้านอาหาร และส่งเสียงดัง เอะอะ โวยวาย เปิดวิทยุเสียงดังให้ชาวบ้านรู้ว่าเป็นตำรวจ ตำรวจบางนายไว้ผมยาวรุงรัง ไว้หนวด ไว้เครา สิ่งเหล่านี้ ทำให้ประชาชนหมดศรัทธาและเกลียดชังตำรวจ

2.5 เจ้าหน้าที่ตำรวจบางนายสนใจปฏิบัติหน้าที่เฉพาะงาน หรือคดีที่มีผลประโยชน์ตอบแทนมากกว่างานที่ไม่มีผลประโยชน์หรืองานที่เสี่ยงอันตราย

2.6 เจ้าหน้าที่ตำรวจไม่ได้ให้ความคุ้มครองแก่ประชาชนที่ร่วมมือในการชี้เบาะแสแก่ผู้กระทำผิดกฎหมายดีพอ และบางกรณีตำรวจก็ไม่เก็บความลับส่วนบุคคลของผู้เป็นพยาน หรือสายลับให้ตำรวจ ทำให้พยานหรือสายลับได้รับอันตรายถึงแก่ชีวิต

2.7 เจ้าหน้าที่ตำรวจชั้นผู้น้อยปฏิบัติงานผิดพลาด เพราะไม่รู้กฎหมาย หรือรู้เพียง ๑ ๒ ๓ ๔ ๕ ๖ ๗ ๘ ๙ ๑๐ ๑๑ ๑๒ ๑๓ ๑๔ ๑๕ ๑๖ ๑๗ ๑๘ ๑๙ ๒๐ ๒๑ ๒๒ ๒๓ ๒๔ ๒๕ ๒๖ ๒๗ ๒๘ ๒๙ ๓๐ ๓๑ ๓๒ ๓๓ ๓๔ ๓๕ ๓๖ ๓๗ ๓๘ ๓๙ ๔๐ ๔๑ ๔๒ ๔๓ ๔๔ ๔๕ ๔๖ ๔๗ ๔๘ ๔๙ ๕๐ ๕๑ ๕๒ ๕๓ ๕๔ ๕๕ ๕๖ ๕๗ ๕๘ ๕๙ ๖๐ ๖๑ ๖๒ ๖๓ ๖๔ ๖๕ ๖๖ ๖๗ ๖๘ ๖๙ ๗๐ ๗๑ ๗๒ ๗๓ ๗๔ ๗๕ ๗๖ ๗๗ ๗๘ ๗๙ ๘๐ ๘๑ ๘๒ ๘๓ ๘๔ ๘๕ ๘๖ ๘๗ ๘๘ ๘๙ ๙๐ ๙๑ ๙๒ ๙๓ ๙๔ ๙๕ ๙๖ ๙๗ ๙๘ ๙๙ ๑๐๐

จากภาพพจน์ของตำรวจในสายตาประชาชน ที่กล่าวมาแล้วข้างต้น สรุปได้ว่าประชาชนมีทัศนคติไม่ดีต่อตำรวจ ซึ่งมีสาเหตุมาจาก การบังคับใช้กฎหมาย และพฤติกรรมของตำรวจ

แนวคิดเกี่ยวกับกฎหมายจรรยาบรรณ

1. การใช้อำนาจหน้าที่ตามกฎหมายของตำรวจต่อประชาชน

จากการที่กฎหมายกำหนดให้ตำรวจเป็นผู้บังคับใช้กฎหมายต่าง ๆ เริ่มตั้งแต่การใช้อำนาจในการป้องกัน สืบสวน สอบสวน จับกุมผู้กระทำความผิด และขณะเดียวกัน ในระหว่างการสอบสวนเพื่อพิสูจน์ความผิดก็สามารถควบคุมตัวผู้ต้องหาไว้ได้ จึงทำให้เจ้าหน้าที่ตำรวจมีโอกาสที่จะดำเนินการต่าง ๆ ในแต่ละขั้นตอนของกระบวนการยุติธรรมเบื้องต้น ตามอำนาจหน้าที่อันจะเป็นทั้งคุณและเป็นโทษแก่ประชาชนได้ ซึ่งหากจะพิจารณาวิเคราะห์ ในเชิงการใช้อำนาจที่จะสร้างความเสียหายเดือดร้อนแก่ประชาชนผู้บริสุทธิ์และแก่ข้าราชการด้วยกันเองในรูปแบบต่าง ๆ แล้ว สามารถสรุปลักษณะสำคัญ ๆ ในการใช้อำนาจที่ทำให้เกิดเหตุการณ์ดังกล่าวได้ ดังนี้ (จิตตพล สีชนนุกฤษณ์. 2535: 35-36)

1) การใช้อำนาจหน้าที่ด้วยความประมาทเลินเล่อ การใช้อำนาจในลักษณะนี้เกิดจากการกระทำที่ขาดความระมัดระวัง หรือเกิดจากการขาดความรู้จริง ขาดประสบการณ์ ขาดการปรึกษาหารือจากผู้รู้ กระทำโดยพลการ หรือการพิจารณาดำเนินการที่ไม่รอบคอบ จนมีผลทำให้เกิดความเสียหายแก่ประชาชนหรือต่อหน่วยงานขึ้น

2) ใช้อำนาจเกินขอบเขตที่กฎหมายระบุให้อำนาจไว้ การใช้อำนาจในลักษณะนี้มักได้ยินหรือได้ฟังบ่อย ๆ จากสื่อมวลชนแขนงต่าง ๆ หรือตามที่มีผู้ร้องเรียนเข้ามาเกี่ยวข้องกับการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจ เช่น กรณีที่ตำรวจใช้กำลังทำร้ายร่างกาย บังคับขู่เข็ญผู้ที่ถูกจับกุมตัวมา เพื่อให้รับสารภาพว่าเป็นผู้กระทำความผิดหรือกรณีที่พนักงานสอบสวนยึดรถยนต์ของผู้เสียหายที่เกิดอุบัติเหตุเฉี่ยวชนกันไว้ เพื่อทำการตรวจสอบร่องรอยต่าง ๆ สำหรับเป็นหลักฐานประกอบในสำนวนการสอบสวนเกินความจำเป็น เป็นต้น

3) ใช้อำนาจที่มีอยู่อย่างไม่เป็นธรรม ลักลั่น ไม่เท่าเทียมกัน การใช้อำนาจอย่างไม่เป็นธรรมของตำรวจเป็นเรื่องที่ก่อให้เกิดความเดือดร้อนแก่ประชาชนผู้บริสุทธิ์ และในขณะเดียวกันก็มีส่วนสำคัญที่ทำให้ตำรวจกลายเป็นผู้ที่ประชาชนเกลียดชังที่ปรากฏพบเห็นกันอยู่บ่อย ๆ ก็คือ การเปรียบเทียบปรับ หรือการจับกุมผู้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกฯ หรือพระราชบัญญัติรถยนต์ ซึ่งถ้าไม่รู้จัก หรือเป็นพรรคพวกกับตำรวจก็จะถูกเปรียบเทียบปรับ หรือจับกุมตามอัตราโทษที่กฎหมายกำหนดไว้ ซึ่งจะเป็นจำนวนมากหรือน้อยก็แล้วแต่ดุลพินิจของตำรวจซึ่งทำหน้าที่เป็นพนักงานสอบสวนผู้สั่ง

เปรียบเทียบปรับ แต่ถ้าหากเป็นกรณีที่รู้จักผู้กระทำผิดหรือเป็นพรรคพวกกันแล้ว ก็จะไม่ทำการเปรียบเทียบปรับเป็นเงิน เพียงแต่ว่ากล่าวตักเตือนตามที่กฎหมายระบุให้อำนาจไว้ให้พนักงานสอบสวนสามารถใช้ดุลพินิจในการพิจารณาได้

4) **ใช้อำนาจในลักษณะวางเฉยปล่อยปละละเลย** การใช้อำนาจในลักษณะนี้ของตำรวจมักปรากฏให้เห็นอยู่บ่อย ๆ ในกรณีของการกระทำความผิดที่ปราศจากผู้เสียหาย ได้แก่ ความผิดประเภทที่เกี่ยวกับการจอดรถ ความผิดประเภทที่เกี่ยวกับการขับเค็ลื่อนรถที่ตำรวจพบเห็นการกระทำความผิดต่อหน้าต่อตา แต่ปล่อยปละละเลย หรือวางเฉยไม่สนใจ ซึ่งการใช้อำนาจในลักษณะของการวางเฉยปล่อยปละละเลยของตำรวจนี้ โดยส่วนใหญ่แล้วจะก่อให้เกิดประโยชน์ต่อผู้กระทำความผิดกฎหมายจรรยาจรโดยตรง อันส่งผลให้ผู้กระทำความผิดไม่ให้ความสำคัญกับกฎหมายที่กำหนด

5) **ใช้อำนาจในลักษณะที่เป็นเครื่องมือในการต่อรองเพื่อแสวงหาผลประโยชน์** การใช้อำนาจในลักษณะนี้เป็นการใช้อำนาจในลักษณะเรียกร้องหรือเชิงบังคับ คือ ต้องได้รับสินบน หรือผลประโยชน์เสียก่อนจึงจะยอมปฏิบัติหรือไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ที่ควรปฏิบัติ

จะเห็นได้ว่า อำนาจหน้าที่ของตำรวจเป็นทั้งคุณและเป็นโทษแก่ประชาชน ซึ่งเมื่อพิจารณาวิเคราะห์ในเชิงการใช้อำนาจที่จะสร้างความเสียหาย เดือนร้อนแก่ประชาชน ผู้บริสุทธิ์และแก่ข้าราชการด้วยกันเองในรูปแบบต่าง ๆ แล้ว สามารถสรุปลักษณะสำคัญ ๆ ในการใช้อำนาจที่ทำให้เกิด เหตุการณ์ดังกล่าวได้ คือ การใช้อำนาจหน้าที่ด้วยความประมาทเลินเล่อ การใช้อำนาจหน้าที่เกินขอบเขตที่กฎหมายกำหนด การใช้อำนาจที่ไม่เป็นธรรมไม่เท่าเทียมกัน การใช้อำนาจในลักษณะการวางเฉยหรือปล่อยปละละเลย การใช้อำนาจในลักษณะที่เป็นเครื่องมือในการต่อรองเพื่อแสวงหาผลประโยชน์

2. ลักษณะของกฎหมายจราจร

สาโรจน์ คุมทรัพย์ (2539 : 30) ได้กล่าวถึงลักษณะของกฎหมายจราจรไว้ว่า กฎหมายจราจร เป็นกฎหมายที่บัญญัติขึ้นเพื่อให้เกิดความสะดวกและปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เป็นกฎเกณฑ์ที่ตั้งขึ้นเพื่อใช้บังคับเพื่อการจัดระเบียบการจราจรให้ทันกับการพัฒนา การเทคโนโลยียานยนต์ และสภาพการใช้รถใช้ถนน ดังนั้น กฎหมายจราจรจึงมีลักษณะเป็นกฎหมายเทคนิค (Technical Law) คือ บัญญัติขึ้นด้วยเหตุผลทางเทคนิค

(Technical-reason) เพื่อการจัดระเบียบทางสังคม (Social Order) ไม่ได้บัญญัติตามเหตุผลทางด้าน ศีลธรรม (Moral reason) เช่น การเดินรถทางซ้ายทางขวาไม่มีความถูกต้องในตัวของมันเอง ความถูกต้องเกิดขึ้นเนื่องจากการตั้งกฎเกณฑ์ เป็นต้น

จะเห็นได้ว่า โดยพื้นฐานของกฎหมายจราจรแล้ว บัญญัติขึ้นเพื่อประโยชน์ในทางปกครอง บริหาร โดยกำหนดกฎเกณฑ์และมาตรการต่าง ๆ เพื่อบังคับให้เกิดความสะดวกและปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ฉะนั้น การกระทำที่ฝ่าฝืนกฎเกณฑ์ จึงอยู่นอกเหนือความรู้สึคนุสัยในเรื่องความผิดทางศีลธรรม ซึ่งหลาย ๆ ประเทศ เช่น เยอรมัน ได้แยกความผิดจราจรนี้ให้สิ้นสภาพการเป็นความผิดอาญา โดยพิจารณาจัดให้การกระทำผิดดังกล่าวเป็นลักษณะของ "การฝ่าฝืนระเบียบ" เท่านั้น เป็นผลให้การกำหนดนโยบายทางอาญาต่อผู้กระทำผิดกฎหมายจราจรไม่จำเป็นต้องใช้โทษและกระบวนการทางอาญามาบังคับเช่นเดียวกับความผิดทางอาญาทั่วไป ทั้งนี้เพื่อหลีกเลี่ยงผลเสียในการเข้ามาสู่กระบวนการทางอาญา และภาระการพิจารณาของศาล

แต่สำหรับกฎหมายไทยไม่ได้แยกความผิดจราจรออกไปจากกฎหมายอาญาทั้งนี้เป็นเพราะแนวคิดในการร่างกฎหมายไทย ที่นำแนวความคิดของประเทศอังกฤษมาใช้ประกอบกับการที่สังคมไทย ประชาชนยังขาดสำนึกในการปฏิบัติตามกฎหมายด้วยตนเอง หรือขาดหลักความเชื่อฟังกฎหมาย (Obedient to Law) ดังนั้น เพื่อให้กฎหมายที่บัญญัติขึ้นมีผลบังคับใช้จึงต้องอาศัยบทลงโทษทางอาญามาใช้บังคับ

3. ประเภทของความผิดตามกฎหมายจราจร

ศราวุฒิ พันธ์ขาว (2524 : 1) ได้แบ่งประเภทความผิดตามกฎหมายจราจรได้ 2 ประเภทคือ

1. ความผิดประเภทที่เกี่ยวกับการจอดรถ (Parking violation) เป็นการที่ผู้ขับขี่ได้กระทำผิดหลังจากที่หยุดรถ หรือจอดรถแล้ว แม้จะก่อนให้เกิดอุบัติเหตุหรือมีความร้ายแรงน้อยกว่า แต่โอกาสที่จะทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดได้ง่าย เช่น การจอดรถในเขตป้ายจอดรถประจำทาง การจอดรถในที่ห้ามจอด การจอดรถซ้อนคัน เป็นต้น

2. ความผิดประเภทที่เกี่ยวกับการขับเคลื่อนรถ (Moving violation) เป็นการที่ผู้ขับขี่ได้กระทำความผิดขณะที่อยู่ในระหว่างขับขี่รถยนต์ ความผิดประเภทนี้ ถือว่าเป็นความผิดประเภทที่ร้ายแรง และเป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุจราจรมากที่สุด ได้แก่ การขับรถด้วย

ความเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณจราจร ขับรถในขณะที่มีเมา เป็นต้น

4. ประเภทของผู้กระทำผิดกฎหมายจราจร

ผู้กระทำผิดกฎหมายจราจร อาจแบ่งออกเป็น 2 ประเภทใหญ่ ๆ คือ ผู้ใช้รถและคนเดินเท้า

1. ผู้กระทำผิดในส่วนของผู้ใช้รถ ผู้กระทำผิดในส่วนนี้อาจแบ่งออกได้เป็น 2 กลุ่มคือ

1.1 กลุ่มคอเชิ้ตขาว (White-collar Group) หมายถึง ผู้ขับขี่ที่มีอาชีพ อาชีพในการขับรถ แต่ต้องขับรถเพราะมีความจำเป็นจะต้องเดินทาง หรือประกอบธุรกิจ

1.2 กลุ่มคอเชิ้ตน้ำเงิน (Blue-collar Group) หมายถึง ผู้ขับขี่ที่มีอาชีพในการขับรถ เช่นคนขับรถรับจ้างสาธารณะ คนขับรถโดยสารประจำทาง หรือคนขับรถบรรทุกรับจ้าง เป็นต้น

2. ผู้กระทำผิดในส่วนของคนเดินเท้า เช่น การไม่เดินบนทางเท้าหรือไหล่ทางในทางที่มีทางเท้าหรือไหล่ทาง การขายของในทางเดินรถ การขี่ จูง หรือไล่ต้อนสัตว์ไปบนทางในลักษณะที่เป็นการกีดขวางการจราจร เป็นต้น

5. ผู้กระทำผิดต่อกฎหมายจราจรเป็นอาชญากรหรือไม่

สุดสงวน สุธีสร (2528 : 11) ได้ให้ทัศนะเกี่ยวกับผู้กระทำผิดกฎหมายจราจรไว้ดังนี้ว่า

ความหมายของอาชญากรรมโดยนัยทางกฎหมาย จะมองที่พฤติกรรมของมนุษย์ กล่าวคือ ถ้าหากมีการกระทำที่ฝ่าฝืนบทบัญญัติของกฎหมายอาญาแล้ว ก็ถือว่าการประกอบอาชญากรรมทั้งสิ้นโดยจะไม่นำเอาสภาวะทางจิตใจซึ่งเป็นองค์ประกอบทางจิตใจของผู้กระทำผิดมาเป็นสาระสำคัญ ดังนั้น การกระทำผิดต่อกฎหมายจราจรโดยนัยทางกฎหมายจึงถือเป็นอาชญากรรม และผู้กระทำผิดก็ถือว่าเป็นอาชญากร แต่อาชญากรรมโดยนัยทางสังคม จะมองถึงการกระทำที่ฝ่าฝืนปทัสฐานของสังคม หรือก่อให้เกิดความเสียหายต่อสังคมโดยคำนึงถึงความร้ายแรงและเจตนาชั่วร้ายของผู้กระทำเป็นหลัก หากการกระทำผิด ดังกล่าวเป็นการกระทำผิดที่มีลักษณะความผิดในตัวเอง ย่อมถือว่าเป็นอาชญากรรมโดยชัดแจ้ง ส่วนความผิดที่กฎหมายบัญญัติว่าเป็นความผิด นักสังคมวิทยาได้แยกการกระทำผิดนี้ออก

โดยมิได้ถือว่เป็นการประกอบอาชญากรรม ผู้กระทำผิดจึงไม่มีความประพฤติเป็นอาชญากร (Criminoid behavior)

ดังได้กล่าวมาแล้วว่า ความผิดจรรยาบรรณเป็นความผิดประเภทที่กฎหมายบัญญัติว่าเป็นความผิด มิได้เป็นความผิดในตัวเอง และส่วนใหญ่จะเป็นความผิดเล็กน้อย ประกอบกับผู้กระทำผิดก็ไม่ได้มีเจตนาชั่วร้ายในการกระทำแต่อย่างใด ดังนั้น โดยนัยทางสังคม จึงมองว่าการกระทำผิดกฎหมายจรรยาบรรณไม่ถือเป็นการประกอบอาชญากรรม สำหรับในส่วนของประชาชนและสังคม ก็มีแนวโน้มในทางเดียวกับการมองอาชญากรรมโดยนัยทางสังคม

6. โทษและสภาพบังคับตามกฎหมายจรรยาบรรณ

ศราวุฒิ พันธ์ขาว (2524 : 11) ได้แยกโทษและสภาพบังคับกฎหมายจรรยาบรรณไว้ ดังนี้

1. **โทษจำคุก** หมายถึง การนำตัวผู้กระทำผิดซึ่งศาลพิพากษาลงโทษจำคุกไปควบคุมตัวในเรือนจำหรือทัณฑสถาน การลงโทษจำคุกไม่ว่าจะเป็นจำคุกตลอดชีวิตหรือจำคุกที่มีกำหนดเวลาก็ตาม เป็นมาตรการการลงทัณฑ์ที่ทำให้ผู้ได้รับโทษขาดเสรีภาพ ซึ่งนิยมใช้กันอย่างแพร่หลายในการลงโทษผู้กระทำผิด ทั้งนี้ โทษจำคุกจะทำให้ผู้ต้องโทษสำนึกในความผิด โดยมีหลักของการแก้แค้น การยับยั้ง การป้องกัน และการแก้ไขผู้กระทำผิด ประชวรกัน

โทษจำคุก แม้ว่าในปัจจุบันจะได้มีการปรับปรุงให้ก้าวหน้าทั้งในด้านสถานที่การจัดระบบในการปกครอง การฝึกอบรม การให้การศึกษา การให้การรักษาพยาบาล โดยมุ่งแก้ไขความประพฤติของผู้กระทำผิดให้ได้ปรับตัวเป็นคนดีก็ตาม แต่โดยลักษณะของโทษจำคุกแล้วไม่เหมาะสมกับผู้กระทำผิดเล็กน้อย น้อย ๆ ซึ่งอาจได้รับผลร้ายจากการจำคุกได้ เช่น มีการเลียนแบบพฤติกรรมของผู้ถูกจำคุกรายอื่น ดังนั้น การลงโทษสำหรับผู้ฝ่าฝืนกฎหมายจรรยาบรรณในปัจจุบัน แม้กฎหมายจะกำหนดโทษจำคุกไว้ในความผิดบางมาตรา แต่ศาลมักไม่ลงโทษจำคุกแก่ผู้กระทำผิดกฎหมายจรรยาบรรณ ด้วยเหตุผลดังกล่าว

2. **โทษปรับ** เป็นโทษที่ใช้สำหรับกรณีความผิดเล็กน้อย โดยผู้กระทำผิดจะต้องชำระเงินตามจำนวนที่กำหนดไว้ในคำพิพากษาของศาล หรือตามที่เจ้าพนักงานเปรียบเทียบปรับ

ทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการใช้ดุลพินิจในการตัดสินใจ

การใช้ดุลพินิจมีความสำคัญและจำเป็นอย่างยิ่งสำหรับการปฏิบัติงานในหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร เนื่องจากงานจราจรไม่มีกฎเกณฑ์หรือกติกาที่ละเอียดครอบคลุมถึงการปฏิบัติงานในระดับจุลภาค แต่อย่างไรก็ตามการใช้ดุลพินิจต่อผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนกฎจราจรนั้น จำเป็นจะต้องมีความเป็นธรรมและมีเกณฑ์ในการใช้ดุลพินิจของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรแต่ละคนเพื่อให้สามารถปฏิบัติงานได้อย่างเป็นธรรมการใช้ดุลพินิจจึงต้องพิจารณาถึงการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในท้องที่ต่าง ๆ เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ตามที่กำหนดไว้ หากจะกล่าวโดยทั่วไปแล้ว ในการประเมินประสิทธิผลการใช้ดุลพินิจกับการนำนโยบายไปปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรจำเป็นต้องใช้ความรู้ ความสามารถ ตามหลักวิชาการประสบการณ์ และความสำเร็จของหน่วยงาน ซึ่งเป็นปัจจัยและองค์ประกอบที่สำคัญ โดยทั่วไปแล้วการใช้ดุลพินิจมิได้มีแนวคิดที่เกี่ยวข้องโดยตรง หากรวมอยู่กับแนวความคิดในการตัดสินใจ หรือ การตัดสินใจโดยใช้ดุลพินิจ ผู้วิจัยจึงได้รวบรวมแนวคิดที่เกี่ยวข้องจากสาขาวิชาต่าง ๆ โดยเฉพาะทางด้านนิติศาสตร์มาใช้เป็นแนวทางในการศึกษา ซึ่งจะช่วยให้ทราบความหมายและขอบเขตการใช้ดุลพินิจ

ความหมายของดุลพินิจ

กมลชัย รัตนสกาววงศ์ (2529) กล่าวถึง อำนาจดุลพินิจว่า หมายถึง อำนาจที่กฎหมายให้แก่ฝ่ายปกครอง โดยบัญญัติให้ฝ่ายปกครองสามารถเลือกปฏิบัติและตัดสินใจด้วยตนเองในความรับผิดชอบของตนเอง และภายในขอบเขตแห่งกฎหมาย อาจจะมีการปฏิบัติและตัดสินใจได้หลายอย่าง และแต่ละอย่างก็ชอบด้วยกฎหมายเช่นเดียวกัน

สมยศ เชื้อไทย (2530) กล่าวถึง อำนาจดุลพินิจว่า หมายถึง การกำหนดให้ฝ่ายปกครองมีอำนาจตัดสินใจโดยคำนึงถึงสภาพแวดล้อมของข้อเท็จจริงเป็นเรื่อง ๆ เป็นกรณีไป ทำให้การใช้กฎหมายสามารถปรับให้สอดคล้องและเป็นธรรมกับข้อเท็จจริงเฉพาะรายได้

มิกเชล ลิฟสกี (1960 อ้างถึงในวิสัย จิตรักษ์ 2543 : 9) กล่าวถึง การใช้ดุลพินิจว่ามีความจำเป็นในการปฏิบัตินโยบายบางอย่าง ไม่มีสูตรสำเร็จ โดยเฉพาะการบริการประชาชน ผู้กำหนดนโยบายอยู่ข้างบนไม่ได้อยู่ในปัญหาจริง ๆ ดังนั้น จึงควรเปิดโอกาสให้ผู้ปฏิบัติได้ใช้ดุลพินิจเพื่อให้นโยบายบรรลุ เป้าหมาย

ลอร์ด ดีพล็อค (1976) กล่าวถึง อำนาจดุลพินิจว่า เป็นสิ่งที่เกี่ยวเนื่องกับ สิทธิที่จะเลือกกระทำการกระทำหลาย ๆ อย่างที่กฎหมายเปิดช่องให้กระทำได้ และแต่ละคน อาจจะมีความเห็นแตกต่างกันออกไปว่า การกระทำใดเป็นการกระทำที่พึงประสงค์

อัลเฟรด พิชเชอร์ (1977) กล่าวถึง อำนาจดุลพินิจว่า หมายถึง เสรีภาพที่ กฎหมายให้อำนาจแก่ฝ่ายปกครอง สามารถเลือกวินิจฉัยกำหนดสิทธิหน้าที่ของบุคคลกรณีใด กรณีหนึ่ง และในคำวินิจฉัยหลาย ๆ กรณีที่แตกต่างกันออกไป จะกระทำตามคำวินิจฉัยที่ได้ เลือกไว้

จากความหมายของนักวิชาการและนักกฎหมายดังกล่าวซึ่งไม่ได้เกี่ยวกับตำรวจ จราจร ข้างต้นอาจกล่าวได้ว่า ในการใช้ดุลพินิจของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร จำเป็นต้องอาศัย ความรู้ความสามารถ และประสบการณ์เข้ามาเกี่ยวข้องด้วย เพราะตำรวจจราจรจะมีการวินิจฉัย ในหลาย ๆ กรณีที่แตกต่างกันออกไป ดังนั้น อาจสรุปความหมายของการใช้ดุลพินิจได้ว่า หมายถึง การตัดสินใจเลือกใช้ประโยชน์จากความรู้ความสามารถ ประสบการณ์ และประเมินผล การปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรได้อย่างถูกต้องตามกฎหมายที่เปิดโอกาสให้

ขอบเขตและการใช้ดุลพินิจ

โดยทั่วไปเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรต้องเกี่ยวข้องกับการปฏิบัติภายใต้ขอบเขต ของกฎหมาย ซึ่งระบุอำนาจให้แก่ข้าราชการฝ่ายปกครองในการใช้ดุลพินิจ 2 ประการ ดังนี้ (กมลชัย รัตนสกววงศ์. 2529 : 75) ดังนี้

1. **ดุลพินิจอย่างแคบ** เป็นกรณีที่ฝ่ายปกครองมีขอบเขตของอำนาจดุลพินิจ ค่อนข้างแคบมาก เช่น กฎหมายใช้ถ้อยคำว่า "ควรจะ" ซึ่งโดยปกติแล้ว ฝ่ายปกครองผู้มีอำนาจ จะต้องใช้อำนาจตามที่กฎหมายกำหนดไว้ในกฎหมายเท่านั้น เว้นแต่จะมีเหตุผลพิเศษเฉพาะ เรื่องเท่านั้น จึงจะสามารถใช้อำนาจดุลพินิจนี้ได้

2. **การใช้ดุลพินิจอย่างกว้าง** เป็นกรณีที่ขอบเขตอำนาจดุลพินิจของฝ่าย ปกครองกว้างกว่ากรณีแรก เช่น กฎหมายใช้ถ้อยคำว่า "สามารถจะ" หรือ "มีอำนาจ" โดยไม่ได้ กำหนดมาตรฐานการใช้ดุลพินิจไว้ ซึ่งฝ่ายปกครองจะต้องพิจารณาจากกรณีเฉพาะราย เพื่อให้ เกิดความยุติธรรมและไม่ถูกจำกัดด้วยหลักเกณฑ์พิจารณาทั่วไป

ในการพิจารณาขอบเขตของอำนาจดุลพินิจของฝ่ายปกครองจากถ้อยคำเหล่านี้ จะต้องเป็นกรณีที่มีความรู้สึกและมีวิชาการอยู่เบื้องหลังการบัญญัติกฎหมายดังที่ได้กล่าวมาแล้ว มิฉะนั้น การพิจารณาขอบเขตของอำนาจดุลพินิจจากถ้อยคำเหล่านี้ย่อมไม่สามารถกระทำได้

นอกจากขอบเขตดังกล่าวข้างต้น ยังมีกรณีที่กฎหมายกำหนดขอบเขตของการใช้อำนาจดุลพินิจของเจ้าหน้าที่ที่นำกฎหมายไปบังคับใช้ โดยการกำหนดข้อความที่เป็นสิ่งที่ยุ่่นำกฎหมายไปบังคับใช้นำมาประกอบการพิจารณาในการใช้อำนาจดุลพินิจ เช่น พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ใช้ถ้อยคำว่า “ปรับไม่เกิน” หรือ “ปรับตั้งแต่ ... ถึง ...” (กรมตำรวจ 1. 2539 : 78 - 99) หรือกล่าวอีกนัยหนึ่ง คือ เป็นการเลือกใช้อำนาจดุลพินิจกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่งในบรรดาการกระทำได้หลาย ๆ อย่างที่กฎหมายเปิดช่องให้กระทำได้ ตามที่ ลอร์ด ดีพลีค ได้กล่าวไว้ ซึ่งทำให้ขอบเขตอำนาจดุลพินิจของเจ้าหน้าที่ตำรวจมีโอกาสดำเนินการปฏิบัติด้วยตนเองสูงมาก

สำหรับขอบเขตอำนาจดุลพินิจของเจ้าหน้าที่ ผู้ชำนาญไปปฏิบัติ นั้น คงต้องพิจารณาจากข้อความที่กฎหมายกำหนดว่ามีอะไรบ้าง เพื่อนำมาประกอบการพิจารณาใช้อำนาจ แต่อย่างไรก็ตามหากพิจารณาจากกฎหมายต่าง ๆ ที่ให้อำนาจดุลพินิจส่วนใหญ่แล้ว จะไม่ได้กำหนดข้อความที่เป็นสิ่งที่ยุ่่นำไปปฏิบัติจะต้องนำมาประกอบการพิจารณา หรือกล่าวอีกนัยหนึ่ง คือ กฎหมายไม่ได้วางกฎเกณฑ์เกี่ยวกับการใช้อำนาจดุลพินิจไว้ ทำให้เมื่อพิจารณาจากกฎหมายแล้ว ผู้ชำนาญไปปฏิบัติหรือเจ้าหน้าที่ที่นำกฎหมายไปบังคับใช้เอง สามารถใช้อำนาจได้อย่างกว้างขวาง ทั้งนี้ เนื่องจากประเทศไทยมีการปกครองในระบอบสมบูรณาญาสิทธิราชเป็นเวลานาน และโดยหลักของกฎหมายว่ากระทรวง ทบวง กรม ที่ถูกฟ้องร้อง จะมาเป็นจำเลยหรือไม่ก็ได้ ด้วยเหตุนี้เจ้าหน้าที่บ้านเมืองจึงมีเอกสิทธิ์ในทางศาลมานาน แม้ว่าหลักดังกล่าวจะถูกยกเลิกโดยผลของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2492 และฉบับต่อมา ก็ตาม

ข้อจำกัดของขอบเขตการใช้ดุลพินิจ

เจ้าหน้าที่ผู้ชำนาญไปบังคับใช้จำเป็นต้องใช้ดุลพินิจดังกล่าวภายใต้ข้อจำกัด ดังนี้

1. เจ้าหน้าที่ผู้นำกฎหมายไปบังคับใช้จะต้องใช้อำนาจด้วยตนเอง จะให้องค์กรอื่นใช้แทนไม่ได้ เว้นแต่จะมีกฎหมายบัญญัติให้มอบอำนาจได้ โดยมอบให้องค์กรที่กฎหมายกำหนด รวมทั้งจะต้องใช้ตามที่กฎหมายกำหนดไว้ด้วย

2. เจ้าหน้าที่ผู้นำกฎหมายไปบังคับใช้ จะต้องใช้ดุลพินิจโดยปฏิบัติตามขั้นตอนและแบบพิธีตามที่กฎหมายกำหนด และเป็นไปตามเจตนารมณ์หรือความมุ่งหมายของกฎหมายที่ให้อำนาจกำหนดไว้

3. เจ้าหน้าที่ผู้นำกฎหมายไปบังคับใช้จะต้องใช้อำนาจดุลพินิจของตน จะปฏิเสธไม่ใช้ไม่ได้โดยเฉพาะในกรณีที่มีผู้ร้องขอ และเมื่อมีผู้ร้องขอ เจ้าหน้าที่ที่มีอำนาจใช้ดุลพินิจจะต้องพิจารณาอย่างจริงจังก่อนที่จะตัดสินใจใช้อำนาจ

4. เจ้าหน้าที่ผู้นำกฎหมายไปบังคับใช้ จะต้องมีความรู้พื้นฐานเกี่ยวกับกฎหมายที่นำไปบังคับใช้เป็นอย่างดี เพื่อให้อำนาจการใช้ดุลพินิจเป็นไปอย่างเหมาะสม

5. เจ้าหน้าที่ผู้นำกฎหมายไปบังคับใช้ จะต้องใช้อำนาจดุลพินิจโดยคำนึงถึงข้อเท็จจริงเฉพาะกรณีอย่างรอบด้าน โดยจะต้องนำข้อเท็จจริงมาประกอบการพิจารณา และต้องไม่นำข้อเท็จจริงที่ไม่เกี่ยวข้องมาประกอบการพิจารณา (วิลัย จิตรักษ์, 2543 : 10)

ดังนั้น การใช้ดุลพินิจในการตัดสินใจขณะปฏิบัติหน้าที่ราชการจะเกี่ยวข้องกับผู้นำนโยบายไปปฏิบัติโดยตรง ซึ่งในที่นี้ หมายถึง เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร นั่นเอง เนื่องจากเมื่อเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรผู้นำกฎหมายไปบังคับใช้ ใช้อำนาจดุลพินิจในการตัดสินใจพิจารณาเรื่องใดเรื่องหนึ่งแล้ว ย่อมจะต้องมีการดำเนินการไปตามแนวทางที่ผู้ใช้ดุลพินิจกำหนดทางเลือกไว้ ซึ่งผลที่ตามมาย่อมจะเกิดขึ้นได้ทั้งทางบวกและทางลบสำหรับการใช้ดุลพินิจในการตัดสินใจ โดยมีนักวิชาการหลายท่านได้ให้ความหมายของการใช้ดุลพินิจในการตัดสินใจดังนี้

สมบูรณ์ พรธนาภ (2521) ให้ความหมายการใช้ดุลพินิจในการตัดสินใจว่า หมายถึง การตัดสินใจเลือกแนวทางซึ่งมีอยู่หลายทาง เพื่อช่วยให้เกิดประโยชน์ในการดำเนินงานให้เป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดไว้

วิลเลียม เจ. จอร์ด (1964) ให้ความหมายไว้กว้าง ๆ ว่า การตัดสินใจเป็นแบบของความสัมพันธ์ระหว่างบุคคล ซึ่งก่อให้เกิดและดำรงรักษากระบวนการทางสังคมในอันที่จะทำให้กิจกรรมของกลุ่มชนบังเกิดผล

เฮอร์เบิร์ต เอ. ไชมอน (อ้างถึงใน วุฒิชัย จำนวน, 2523 : 21) กล่าวว่า "กระบวนการบริหาร คือ กระบวนการตัดสินใจ" ดังนั้น การศึกษาเกี่ยวกับการตัดสินใจจึงเป็นการศึกษาในลักษณะของพฤติกรรมในการตัดสินใจของมนุษย์ โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ที่จะต้องเผชิญกับผลการตัดสินใจนั้น

จากแนวความคิดเห็นดังกล่าว อาจสรุปได้ว่า การใช้ดุลพินิจในการตัดสินใจ คือ การใช้ความรู้ และประสบการณ์ด้านต่าง ๆ ในการพิจารณาตัดสินใจเลือกสิ่งใดสิ่งหนึ่งหรือสรุปสิ่งใดสิ่งหนึ่ง

พฤติกรรมการใช้ดุลพินิจในการตัดสินใจ

เรนนิส ลิเคิร์ต (Likert, 1967) กล่าวว่า พฤติกรรมการตัดสินใจ ประกอบด้วย ปัจจัยสำคัญ 8 ประการ คือ

1. สภาพที่ทำการตัดสินใจ
2. สภาพข่าวสาร
3. สภาพการเน้นในปัญหา
4. ลักษณะการใช้ความรู้ทางวิชาการและเทคนิค
5. ระดับที่ทำการตัดสินใจ
6. การจงใจให้ปฏิบัติตาม
7. การมีส่วนร่วม
8. การตัดสินใจโดยการใช้กลุ่ม

เฮอร์เบิร์ต เอ. ไชมอน (1976) แบ่งลักษณะของพฤติกรรมการใช้ดุลพินิจในการตัดสินใจโดยยึดหลักการคาดการณ์ออกเป็น 2 ลักษณะ ดังนี้

1. การใช้ดุลพินิจในการตัดสินใจที่กำหนดไว้ล่วงหน้า (Programmed Decision) เป็นการตัดสินใจเกี่ยวกับสิ่งใดสิ่งหนึ่ง ซึ่งเป็นไปในลักษณะประจำ การตัดสินใจสิ่งการประเภทนี้ทำได้ง่าย ๆ โดยอาศัยระเบียบกฎเกณฑ์ที่มีอยู่
2. การตัดสินใจที่ไม่ได้กำหนดไว้ล่วงหน้า (Non - Programmed Decision) เป็นการตัดสินใจปัญหาที่เกิดขึ้นนอกเหนือจากงานที่กำหนดไว้ เป็นปัญหาในสถานการณ์ใหม่ที่ ต้องใช้ความสามารถเชิงสร้างสรรค์ และดุลพินิจในการแก้ปัญหา

เจมส์ เอ. เอฟ. สโตเนอร์ (1978) เป็นอีกผู้หนึ่งที่กล่าวถึงแบบอย่างการตัดสินใจ โดยแบ่งลักษณะการตัดสินใจออกเป็น 3 ลักษณะตามสถานการณ์ที่เกิดขึ้นขณะทำการตัดสินใจ ดังนี้

1. การตัดสินใจภายใต้สถานการณ์ที่แน่นอน (Condition of Certainly) เป็นการตัดสินใจที่มีข้อมูลเพียงพอประกอบการตัดสินใจ
2. การตัดสินใจภายใต้สถานการณ์ที่เสี่ยง (Condition of Risk) เป็นการตัดสินใจที่ต้องทำโดยทราบถึงความเป็นไปได้ของเหตุการณ์ที่จะเกิดขึ้นว่าจะเป็นอย่างใด โดยอาศัยทฤษฎีความน่าจะเป็น (Probability Theory)
3. การตัดสินใจภายใต้สถานการณ์ที่ไม่แน่นอน (Condition of Uncertainty) เป็นลักษณะที่ผู้ตัดสินใจไม่รู้ถึงโอกาสที่จะเกิดขึ้นของทางเลือกที่ตัดสินใจ ดังนั้น จึงมักอาศัยประสบการณ์ดุลพินิจ และสถานการณ์หยั่งรู้ (Instinct)

สำหรับแบบอย่างการใช้ดุลพินิจในการตัดสินใจของสโตเนอร์ เป็นการแบ่งตามสถานการณ์ขณะที่ทำการตัดสินใจ เป็นเรื่องเกี่ยวกับประสบการณ์ ดุลพินิจ หรือสัญชาตญาณ ซึ่งเป็นเรื่องของการสังมพพฤติกรรมกรรมการตัดสินใจมาเป็นระยะเวลานาน

กล่าวโดยสรุป บางครั้งการตัดสินใจจำเป็นต้องใช้ประสบการณ์และดุลพินิจในการตัดสินใจต่อเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นเฉพาะหน้า จึงนับได้ว่าการใช้ดุลพินิจในการตัดสินใจย่อมมีส่วนเกี่ยวข้องโดยตรงกับการใช้ดุลพินิจของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

สำหรับการใช้ดุลพินิจในการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร นั้น กฎหมายให้อำนาจในการเลือกวินิจฉัยอย่างหนึ่งอย่างใดในหลายเหตุการณ์ที่แตกต่างกันออกไป กรณีที่กฎหมายเปิดโอกาสให้เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรเลือกกระทำได้และในทางเลือกต่าง ๆ นั้น สามัญชนย่อมจะมีความเห็นที่แตกต่างกันได้ และแต่ละความเห็นก็อาจถูกต้องตรงกัน ดังนั้น เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรจึงจำเป็นต้องมีหลักการหรือแนวทางและวิธีการที่ถูกต้องในการใช้ดุลพินิจ ซึ่งแนวทางต่าง ๆ ที่สำคัญประการหนึ่ง ก็คือ ความสำนึกในคุณธรรมและจริยธรรม เนื่องจากสิ่งหนึ่งที่มีอิทธิพลต่อการใช้ดุลพินิจในการตัดสินใจฝ่าฝืนกฎจราจรนั้น ส่วนหนึ่งเกิดจากประสบการณ์หรือการตัดสินใจที่ผ่านมา ซึ่งการใช้ดุลพินิจในการตัดสินใจของข้าราชการในเรื่องใดเรื่องหนึ่งนั้น ความสำนึกในคุณธรรมและจริยธรรมของการเป็นข้าราชการย่อมเป็น

สิ่งทีข้าราชการทุกคนควรคำนึงถึงอยู่เสมอ เพราะย่อมส่งผลดีต่อการปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับแรงจูงใจ

การที่ตำรวจจราจรผู้ปฏิบัติงาน มีความเต็มใจและตั้งใจปฏิบัติงานให้บรรลุวัตถุประสงค์ของหน่วยงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ ได้นั้น หน่วยงานหรือองค์การจำเป็นต้องตอบสนองในสิ่งต่าง ๆ ที่ตำรวจจราจรต้องการได้อย่างถูกต้องและเหมาะสม โดยตระหนักว่าแต่ละบุคคลมีความต้องการที่แตกต่างกันจะส่งผลให้ผู้ปฏิบัติงานเกิดความพึงพอใจ ซึ่งจะส่งผลให้การปฏิบัติงานในหน้าที่ความรับผิดชอบเป็นไปอย่างถูกต้องตามที่หน่วยงานหรือองค์การต้องการ ดังนั้น ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ มีความจำเป็นต้องศึกษาทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับแรงจูงใจ เพื่อใช้เป็นปัจจัยที่มีผลต่อการออกคำสั่งโดยมิชอบด้วยกฎหมาย ซึ่งจะประกอบด้วยทฤษฎีต่าง ๆ ดังนี้

ทฤษฎีลำดับความต้องการ

มาสโลว์ได้ให้สมมติฐานเกี่ยวกับความต้องการของมนุษย์ไว้ 3 ประการคือ (Maslow 1977. อ้างถึงใน เรียม ศรีทอง , 2542:355)

1. มนุษย์ทุกคนมีความต้องการ และความต้องการนี้จะมีอยู่ตลอดเวลาไม่มีการสิ้นสุด
2. ความต้องการที่ได้รับการตอบสนองแล้ว จะไม่เป็นแรงจูงใจสำหรับพฤติกรรมนั้นต่อไปอีก
3. ทฤษฎีความต้องการของมนุษย์จะเป็นลำดับขั้น จากต่ำไปหาสูงตามลำดับความสำคัญ เมื่อความต้องการขั้นต่ำได้รับการตอบสนองแล้ว ความต้องการขั้นสูงต่อไปก็จะตามมา

Maslow ได้จัดลำดับความต้องการ (Hierarchy of needs) ของคนไว้ 5 ลำดับดังต่อไปนี้

1. ความต้องการทางร่างกายขั้นพื้นฐาน (Basic physical needs) เป็นความต้องการขั้นพื้นฐานที่จำเป็นสำหรับการมีชีวิตอยู่ เช่น ต้องการอาหาร น้ำ อุณหภูมิ ยา รักษาโรค ตลอดจนความต้องการทางเพศ เป็นต้น

2. ความต้องการความปลอดภัยและความมั่นคง (Safety and security needs) เมื่อความต้องการทางร่างกายขั้นพื้นฐานได้รับการตอบสนองแล้ว มนุษย์จะมีความต้องการขั้นสูงต่อไป คือ ความต้องการทางด้านความปลอดภัยและความมั่นคงต่าง ๆ เช่น ความมั่นคงในงานที่ทำ ไม่ถูกปลดออก หรือย้ายงานบ่อย ๆ แต่จะต้องได้รับการปฏิบัติ อย่าง ยุติธรรมทัดเทียมกัน เวลาเจ็บไข้ก็ได้รับการเอาใจใส่พยาบาล เมื่อออกจากงานก็ต้องได้รับบำเหน็จบำนาญเป็นการตอบแทน นอกจากนี้ยังต้องมี รายได้พอสมควรแก่การดำรงชีพ

3. ความต้องการทางสังคม (Social and belongingness needs) หมายถึง ความต้องการที่จะให้สังคมยอมรับตนเข้าเป็นสมาชิก ต้องการมีส่วนร่วมในกิจกรรมต่าง ๆ เมื่อคนเรารู้สึกว่าสังคมยอมรับแล้ว จะเกิดความภาคภูมิใจ มีความรับผิดชอบรักษาส่วนได้ส่วนเสียของสังคมอย่างเต็มที่

4. ความต้องการมีฐานะเด่น และได้รับการยกย่องในสังคม (Esteem and self respect needs) เป็นความต้องการความมั่นใจในตนเอง เป็นที่ยอมรับนับถือของคนอื่น ต้องการมีเกียรติมีชื่อเสียงในหมู่คนทั่วไป

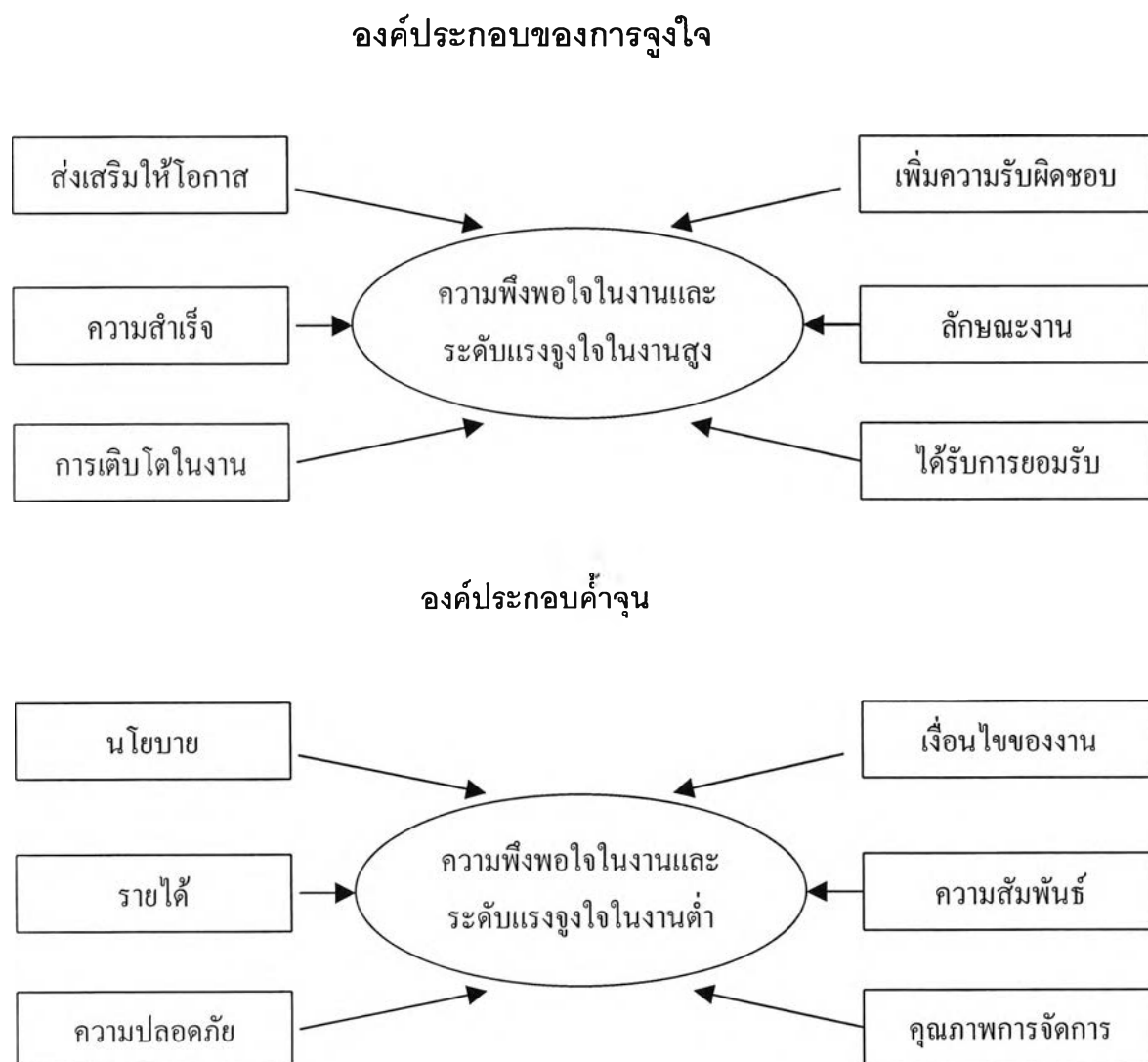
5. ความต้องการได้รับความสำเร็จ (Self actualization) ความต้องการขั้นสุดทำยนี้ เป็นความนึกคิดอย่างสูงสุดในชีวิต นั่นคือมนุษย์อยากจะมีความสำเร็จทุกสิ่งทุกอย่าง เช่นต้องการเป็นบุคคลที่มีชื่อเสียงของประเทศ

ทฤษฎีสองปัจจัยของ Herzberg (Two - Factors Theory)

Herzberg (1959 อ้างถึงใน เรียม ศรีทอง, 2542:358) ได้ศึกษาสำรวจทัศนคติของวิศวกรและนักบัญชีต่องาน จำนวน 200 คน โดยวิธีการสัมภาษณ์ ผลจากการศึกษาเขาได้ตั้งสมมติฐานเกี่ยวกับแรงจูงใจในการทำงานไว้สองประการ ได้แก่

องค์ประกอบประเภทค้ำจุน (Maintenance Factors) ซึ่งเป็นองค์ประกอบภายนอก มักก่อให้เกิดความสนใจที่จะทำงานโดยจะช่วยส่งเสริมความพึงพอใจที่ตั้งให้ดีขึ้นได้แก่ นโยบายและการบริหารขององค์กร เทคนิคการจัดการ ความสัมพันธ์ระหว่างบุคคลกับผู้บังคับบัญชา ความสัมพันธ์ระหว่างบุคคลกับเพื่อนร่วมงาน ความสัมพันธ์ระหว่างบุคคลกับใต้ผู้บังคับบัญชา เงินเดือนหรือค่าตอบแทน ความปลอดภัยของงาน ความเป็นส่วนตัว เงื่อนไขของการทำงาน และสถานภาพ

องค์ประกอบจูงใจ (Motivation Factors) เป็นองค์ประกอบภายใน ก่อให้เกิดความรู้สึกดีต่อการทำงานต่อไป ซึ่งจะช่วยส่งเสริมความพึงพอใจที่จะต้องการก้าวหน้าต่อไปในระดับสูงขึ้นอีก ได้แก่ ความสัมฤทธิ์ผล ได้รับการยอมรับ ความก้าวหน้า ลักษณะของงาน ความเป็นไปได้ในความก้าวหน้า ความรับผิดชอบ ดังแสดงในแผนภูมิ 1



แผนภูมิ 1 แสดงทฤษฎีสององค์ประกอบของเฮิร์ชเบิร์ก (1959 อ้างถึงใน เรียม ศรีทอง, 2542:360)

ทฤษฎี X และ ทฤษฎี Y (Theory X and Theory Y)

ทฤษฎี X และทฤษฎี Y เป็นผลงานของ Douglas McGregor แห่ง Massachusetts Institute of Technology โดยสรุปความรู้พื้นฐานของคนไว้ ดังนี้ (ธงชัย สันติวงษ์, 2519: 396)

ตามทฤษฎี X ของ McGregor ได้ตั้งสมมติฐานเกี่ยวกับคนว่ามีลักษณะไม่ดี ดังนี้

1. คนโดยทั่วไปไม่ต้องการทำงาน ถ้ามีโอกาสหลีกเลี่ยง บิดพลิ้ว ได้จะทำทันทีเพื่อตนเองจะได้ไม่ต้องเหน็ดเหนื่อยในการทำงานนั้น
2. คนไม่ชอบทำงาน ถ้าจะให้คนทำงานต้องมีการบังคับ ควบคุมดูแลอย่างใกล้ชิดมีรางวัลถ้าทำดี และทำโทษถ้าคนไม่ทำงาน
3. โดยทั่ว ๆ ไปคนจะหลีกเลี่ยงความรับผิดชอบ ไม่กระตือรือร้นที่จะทำงานแต่ต้องการความมั่นคง

รวมความแล้ว ทฤษฎีนี้จะมองคนในแง่ร้าย คนมีความต้องการทางร่างกายแต่เพียงอย่างเดียว ไม่มีความต้องการที่สูง ๆ ขึ้นไป ตามทฤษฎีนี้จึงเต็มไปด้วยการบังคับ ควบคุมลงโทษมากกว่าการจูงใจให้คนมองเป้าหมายอันสูงส่งทางสังคม ความสำเร็จสูงสุดในชีวิต

ตามทฤษฎี Y ของ McGregor ได้ตั้งสมมติฐานเกี่ยวกับในแง่ตรงกันข้ามกับทฤษฎี X คือ

1. โดยทั่ว ๆ ไปเชื่อว่าคนจะคอยหลีกเลี่ยงงานทั้งนั้น ถ้าได้ทำงานที่ตนชอบทำร่วมกับคนที่ถูกใจ อยู่ในสภาพแวดล้อมที่เหมาะสม คนเราก็ปรารถนาที่จะทำงาน แต่ถ้างานใดที่ทำเพราะถูกบังคับ ควบคุม คนอาจจะไม่อยากทำงานนั้น ๆ ก็ได้
2. การควบคุมบังคับบัญชา บทลงโทษ การข่มขู่ใด ๆ ไม่ใช่มรรควิธีที่ดีในการทำงานของมนุษย์ ทางที่ดีควรเปิดโอกาสให้ทำงานที่เขาชอบ ให้รับผิดชอบในงานของตนเอง เขาจะเกิดความพอใจและทำงานให้บรรลุเป้าหมายได้
3. การที่กล่าวว่าคนชอบปิดความรับผิดชอบ ไม่กระตือรือร้นในการทำงานแต่ชอบความมั่นคงส่วนตัวนั้น เป็นความรู้สึกที่เกิดจากประสบการณ์เก่าๆ มากกว่าลักษณะ

ของคนไม่ได้มี คุณสมบัติดังกล่าวเพียงอย่างเดียว ถ้าได้มีการจัดการบริหารที่ถูกต้องเหมาะสม สอดคล้องกับความต้องการแล้ว คนก็อยากทำงาน อยากมีความรับผิดชอบเพิ่มขึ้น

ความสัมพันธ์ระหว่างทฤษฎีมาสโลว์ เฮอริชเบอร์ก และแมคเกรเกอร์ จากแนวคิด ทั้ง 3 ทฤษฎีดังกล่าว กล่าวได้ว่าความต้องการ 3 ประเภทแรกของมาสโลว์ คือ ความต้องการทางด้านร่างกาย ความต้องการความมั่นคงปลอดภัย และความต้องการทางด้านสังคมนั้น อาจเปรียบได้กับความต้องการตามปัจจัยค้ำจุนของเฮอริชเบอร์ก ส่วนความต้องการระดับสูงของมาสโลว์ คือ ความต้องการที่จะได้รับการยกย่องในสังคม และความต้องการที่จะได้รับความสำเร็จตามความนึกคิดอาจเปรียบเทียบกับความต้องการในปัจจัยจูงใจของเฮอริชเบอร์ก ส่วนทฤษฎี Y ของแมคเกรเกอร์นั้นอาจเปรียบเทียบกับความต้องการในระดับต่ำของมาสโลว์ และปัจจัยค้ำจุนของเฮอริชเบอร์กและทฤษฎี X ก็อาจเปรียบเทียบกับความต้องการในระดับสูงของมาสโลว์และปัจจัยจูงใจของเฮอริชเบอร์ก

ทฤษฎีความคาดหวัง (Expectancy theory)

เป็นทฤษฎีที่เน้นว่าการจูงใจจะแตกต่างกันไปตามลักษณะบุคคลและสถานการณ์ จึงไม่มีการจูงใจใดที่จะใช้ได้ในทุกกรณี

ตามทัศนะของ David Nadler และ Edward Lawler (อ้างถึงใน วัฒนา ยี่จิ้น, 2539:33) การคาดหวังของบุคคลในองค์การจะขึ้นกับปัจจัยต่อไปนี้

- แรงกดดันภายในองค์การและสภาพแวดล้อม ซึ่งจะทำให้คนที่มีแรงกดดันต่อตัวเขาต่างกันจะมีการคาดหวังต่างกันไปด้วย และสภาพแวดล้อมที่ไม่เหมือนกันทำให้คนมีพฤติกรรมแตกต่างกัน

- บุคคลจะตัดสินใจเกี่ยวกับพฤติกรรมของเขาภายในองค์การ เช่น พฤติกรรมในการมาทำงาน การอยู่ภายในสถานที่ทำงาน การใช้ความพยายามทุ่มเทให้กับงาน

- บุคคลจะมีความต้องการและเป้าหมายไม่เหมือนกัน ทั้งมีความพอใจในผลที่ได้ไม่เหมือนกัน

- บุคคลจะต้องตัดสินใจเกี่ยวกับพฤติกรรมที่เป็นทางเลือกโดยจะมีพฤติกรรมในทางที่เขาเชื่อว่าจะได้รับผลตอบแทน และหลีกเลี่ยงพฤติกรรมที่เขาเห็นว่าจะก่อให้เกิดผลที่ไม่ต้องการติดตามมา

ทฤษฎีว่าด้วยการคาดหวังจะใช้ปัจจัยข้างต้นเป็นข้อสมมติฐาน ส่วนในการคาดหวังนั้นจะมีองค์ประกอบที่สำคัญ 3 ประการ คือ

1. การคาดหวังเกี่ยวกับผลที่เกิดขึ้น บุคคลจะมีพฤติกรรมอย่างไร จะขึ้นอยู่กับในใจเขามีการคาดหวังอย่างไรเกี่ยวกับผลที่ติดตามมา เช่น งานที่คาดหวังว่าถ้าเขามีการผลิตเพิ่มขึ้น เขาจะได้รับการยกย่อง เขาก็จะตัดสินใจทำงานหนักขึ้น แต่ถ้าเขาคาดหวังว่า แม้มีการผลิตเพิ่มขึ้น เขาก็จะไม่ได้ประโยชน์อะไรเพิ่มขึ้นเลย เขาก็จะไม่ทุ่มเทให้กับงานเป็นพิเศษแต่อย่างใด

2. ความพอใจหรือคุณค่าของผลที่เกิดขึ้น ผลที่เขาคาดหวังว่าจะเกิดขึ้นนั้นได้ก่อให้เกิดความพอใจหรือมีคุณค่าแก่เขาเพียงใด เช่น คนที่คาดหวังว่าถ้าเขาทำงานหนักขึ้น เขาจะได้ค่าจ้างเพิ่มขึ้น ซึ่งจะสร้างความพอใจแก่เขามาก แต่ถ้าการทำงานหนักขึ้น ทำให้เขาได้เพียงค่ายกย่องชมเชย (ซึ่งไม่ใช่เงิน) ก็จะทำให้เขามีความพอใจน้อย

3. ความคาดหวังเกี่ยวกับกำลังความพยายามกับผลการปฏิบัติงาน ความคาดหวังของบุคคลเกี่ยวกับความยุ่งยากในการปฏิบัติงานให้ประสบความสำเร็จ จะมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจของบุคคลนั้นว่าควรจะปฏิบัติงานดังกล่าวหรือไม่

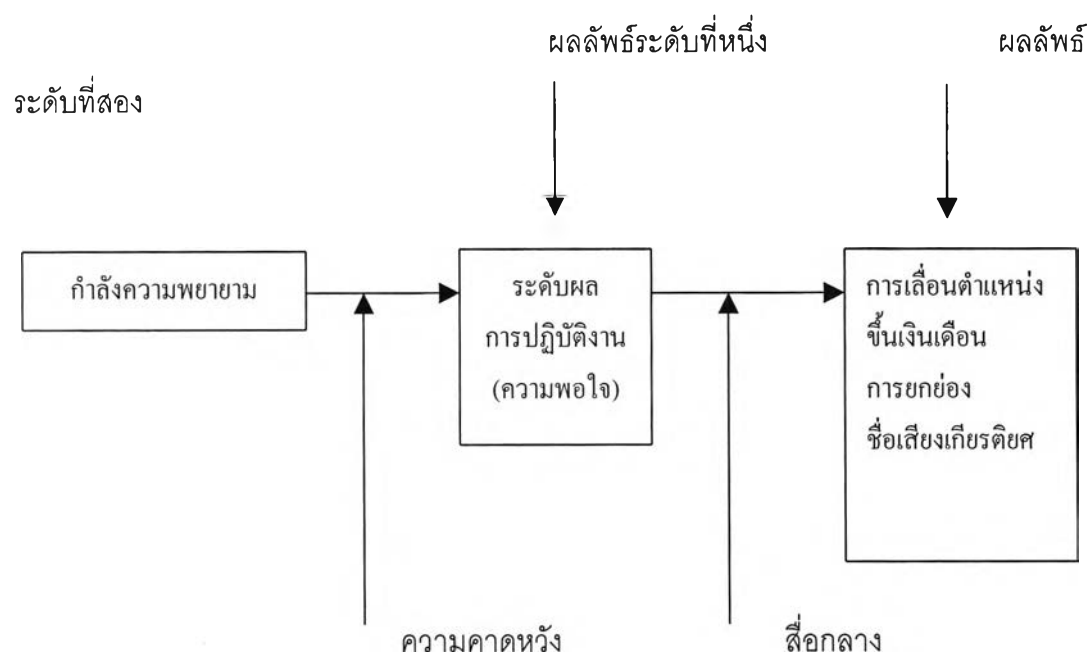
ทฤษฎีเกี่ยวกับการคาดหวัง ได้ถูกนำไปพัฒนาปรับปรุงมากขึ้น Victor Vroom (อ้างถึงใน สมทรง อ่อนน้อม, 2538:6) ได้ให้ความสำคัญต่อการคาดหวังกับการจูงใจ โดยใช้ปัจจัยหลัก คือความคาดหวัง ความพอใจ ผลลัพธ์ และสื่อกลาง โดยแบ่งเป็นรายละเอียดดังนี้

1. ความคาดหวัง คือ ความเชื่อเกี่ยวกับความน่าจะเป็น ที่พฤติกรรมอย่างใดอย่างหนึ่งจะก่อให้เกิดผลลัพธ์อย่างใดอย่างหนึ่งเฉพาะ ความมากน้อยของความเชื่อจะอยู่ในช่วง 0 กับ 1 (ถ้า 0 คือไม่เชื่อเลยว่าจะมีสิ่งที่ยังคาดหวังเกิดขึ้น ถ้า 1 คือ ความแน่ใจว่าจะมีผลที่ยังคาดหวังเกิดขึ้นแน่)

2. ความพอใจ คือ ผลที่เกิดขึ้นเมื่อเทียบกับความต้องการของบุคคล ผลนั้นตรงกับความต้องการของบุคคล ความพอใจนั้นจะเป็นบวก แต่ถ้าผลไม่ตรงกับความต้องการของเขา ความพอใจนั้นจะเป็นลบ เช่น ผลเกี่ยวกับการเพิ่มค่าจ้าง การเลื่อนตำแหน่ง การยกย่อง จะให้ความพอใจเป็นบวก ส่วนผลความขัดแย้งกับเพื่อนร่วมงาน หรือการตำหนิจากผู้บังคับบัญชาจะให้ความพอใจในทางลบความพอใจนี้จะมีมากน้อยเพียงใดขึ้นอยู่กับความต้องการว่ามีรุนแรงเพียงใด

3. ผลลัพธ์ คือ ผลที่เกิดขึ้นจากการมีพฤติกรรมอย่างใดอย่างหนึ่ง โดยมีผลลัพธ์ระดับหนึ่ง ซึ่งเกิดขึ้นจากการใช้ความพยายาม หรือการมีพฤติกรรมโดยตรง (เช่น ผลงานที่เพิ่มขึ้น) และผลลัพธ์ระดับที่สอง ซึ่งเป็นผลที่เกิดต่อเนื่องจากพฤติกรรมนั้น (เช่น การเลื่อนตำแหน่ง การยกย่อง)

4. สื่อกกลาง หมายถึง ความสัมพันธ์ระหว่างผลลัพธ์ระดับหนึ่งกับผลลัพธ์ระดับที่สองซึ่งกำหนดไว้ในช่วง $+1.0$ กับ -1.0 โดยถ้าผลการปฏิบัติงานดีในผลลัพธ์ระดับที่หนึ่ง และนำไปสู่การเพิ่มขึ้นในผลลัพธ์ระดับที่สองแล้ว สื่อกกลางจะมีค่าเท่ากับ $+1.0$ ถ้าไม่มีความสัมพันธ์ใดๆ ต่อกัน สื่อกกลางมีค่าเป็น 0 แต่ถ้ามีผลลัพธ์เกิดขึ้นในทางตรงกันข้าม สื่อกกลางจะติดลบดังแสดงในแผนภูมิ 2



แผนภูมิ 2 แสดงผังทฤษฎีการคาดหวังของ Vroom

Vroom ชี้ให้เห็นว่า ความคาดหวังและความพอใจเป็นสิ่งที่กำหนดความพยายาม หรือแรงจูงใจของบุคคลใดบุคคลหนึ่ง โดยถ้าความพอใจหรือความคาดหวังเท่ากับศูนย์แล้ว แรงจูงใจจะเท่ากับศูนย์ด้วย

งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

มลทลทส์น บุนนาค (2538) ศึกษาทัศนคติของผู้ขับรถยนต์และบุคลากรในกระบวนการยุติธรรมต่อการกำหนดกฎหมายวิธีพิจารณาความสำหรับคดีจราจร เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมาย พบว่า กฎหมายจราจรและกระบวนการบังคับใช้กฎหมายจราจร ควรได้รับการแก้ไข โดยเฉพาะการบังคับใช้กฎหมายโดยเจ้าหน้าที่ของรัฐ และวิธีการดำเนินการต่อผู้กระทำความผิดยังไม่เหมาะสม ขาดความสะดวก เมื่อได้กำหนดกฎหมายและเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมาย ด้วยวิธีดำเนินการต่อผู้กระทำความผิดที่เหมาะสมแล้ว ย่อมทำให้กระบวนการยุติธรรมสามารถดำเนินการต่อผู้กระทำความผิดได้ดีขึ้น เกิดผลในการบังคับและยับยั้งการกระทำผิด ก่อให้เกิดวินัยในการขับรถสามารถลดจำนวนผู้กระทำความผิดได้ ดังนั้นต้องมีการสนับสนุนทั้งงบประมาณ เครื่องมือเครื่องใช้ อัตรากำลังเจ้าหน้าที่ และเทคโนโลยีที่ทันสมัยประกอบกับการมีทัศนคติที่ดีในการเคารพกฎหมายของประชาชน

วิชัย พรหมดอนชาติ (2538) ศึกษาปัจจัยการตัดสินใจของตำรวจสายตรวจในการระงับเหตุความผิดที่เกิดซึ่งหน้า พบว่า รายได้ของตำรวจสายตรวจ ไม่มีความสัมพันธ์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติกับพฤติกรรมการตัดสินใจของสายตรวจในการบังคับใช้กฎหมาย

คณิงนิจ สมบูรณ์ (2539) ศึกษาอิทธิพลของแรงสนับสนุนทางสังคม และลักษณะบุคลิกภาพที่เข้มแข็งมีผลต่อความเครียดของเจ้าหน้าที่ตำรวจชั้นประทวน สังกัดสถานีตำรวจนครบาล ในเขตกรุงเทพมหานคร พบว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจชั้นประทวนได้รับการช่วยเหลือสนับสนุนจากสังคมในระดับปานกลาง กลุ่มที่ให้ความช่วยเหลือมากที่สุดได้แก่ สมาชิกในครอบครัว รองลงมา เพื่อนร่วมงาน ผู้บังคับบัญชา ผู้ใช้รถใช้ถนน ตามลำดับ ในด้านบุคลิกภาพที่เข้มแข็ง พบว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรมีบุคลิกภาพที่เข้มแข็งในระดับปานกลาง เมื่อจำแนกองค์ประกอบของบุคลิกภาพแล้ว พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีคะแนนองค์ประกอบด้านความรู้สึกทำทนายต่อความเครียดสูงสุด และองค์ประกอบด้านความเชื่อมั่นต่ำสุด เจ้าหน้าที่ตำรวจชั้นประทวนส่วนใหญ่มีความเครียดค่อนข้างต่ำ เมื่อจำแนกองค์ประกอบ พบว่า ความเครียดที่แสดงออกทางร่างกายมีสูงที่สุด รองลงมา ได้แก่ ความวิตกกังวลและนอนไม่หลับ ความพร้อมบทบาททางสังคม และภาวะซึมเศร้า ตามลำดับ

ชวลิต เลิศศักดิ์วิมาน (2540) ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างบุคลิกภาพกับพฤติกรรม จริยธรรม ของข้าราชการตำรวจจราจร กองบังคับการตำรวจจราจร พบว่า

1. ข้าราชการตำรวจจราจร กองบังคับการตำรวจจราจร ส่วนใหญ่มีบุคลิกภาพด้านการเข้าสังคม สติปัญญา ความมั่นคงทางอารมณ์ การแสดงออก ภาวะตื่นตัว มโนธรรม ความกล้าเผชิญ ความอ่อนโยน การจินตนาการ การปรับตัว นักทดลอง อาศัยตนเอง การควบคุมตนเอง อยู่ในระดับปานกลาง และมีบุคลิกภาพด้านความระแวง ความวิตกกังวล ความเครียด อยู่ในระดับค่อนข้างสูง

2. พฤติกรรมจริยธรรมด้านเคารพผู้อื่นเพื่อต่อหน้าที่ การกระทำด้วยปัญญา มุ่งบำเพ็ญตนให้เป็นประโยชน์ต่อปวงชน ดำรงตนในความยุติธรรม ไม่หวั่นไหวต่อความยากลำบาก กฎาปราณีต่อประชาชน รักษาความไม่ประมาทเสมอชีวิต ไม่มักมากในลาภผล อดทนต่อความเจ็บใจ อยู่ในระดับปานกลาง

3. บุคลิกภาพด้านการปรับตัว และความกล้าเผชิญ มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมจริยธรรมตำรวจ ด้านเคารพผู้อื่นเพื่อต่อหน้าที่, บุคลิกภาพด้านความเครียด ความมั่นคงทางอารมณ์ การมีจินตนาการ มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมจริยธรรมตำรวจ ด้านความอดทนต่อความเจ็บใจ, บุคลิกภาพด้านความมั่นคงทางอารมณ์ มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมจริยธรรมตำรวจ ด้านไม่มักมากในลาภผล บุคลิกภาพด้านการจินตนาการมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมจริยธรรมตำรวจ ด้านรักษาความไม่ประมาทเสมอชีวิต

4. บุคลิกภาพ ด้านการเข้าสังคม สติปัญญา การแสดงออก การภาวะตื่นตัว มโนธรรม ความอ่อนโยน ความระแวง ความวิตกกังวล นักทดลอง การอาศัยตนเอง การควบคุมตนเอง ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมจริยธรรมตำรวจ

สมบัติ หงษ์ทอง (2541) ศึกษาปัจจัยการตัดสินใจบังคับใช้กฎหมายของตำรวจจราจรในความผิดเกี่ยวกับกฎหมายจราจร: ศึกษาเฉพาะกรณีตำรวจสังกัดกองบัญชาการตำรวจนครบาล พบว่า

1. ระยะเวลาในการปฏิบัติงานด้านการจราจรมีความสัมพันธ์กับการตัดสินใจบังคับใช้กฎหมายของตำรวจจราจร ส่วน ยศ อายุ อายุราชการ และระดับการศึกษาไม่ความสัมพันธ์แต่อย่างใด

2. ปัจจัยทางด้านจิตวิทยา ได้แก่ความเชื่อมั่นหรือมั่นใจ ความกล้าหาญ เด็ดเดี่ยว ความมีเหตุผลและความรู้สึกส่วนตัว ไม่มีความสัมพันธ์กับการตัดสินใจบังคับใช้กฎหมายของตำรวจจราจร

3. สถานภาพทางสังคมของผู้กระทำความผิดมีความสัมพันธ์กับการตัดสินใจบังคับใช้กฎหมายของตำรวจจราจร ส่วนสถานที่เกิดเหตุ ช่วงเวลาที่เกิดเหตุและพฤติกรรมของผู้กระทำความผิดไม่มีความสัมพันธ์แต่อย่างใด

สมศักดิ์ บุญถม (2541) ศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจรของตำรวจจราจร พบว่า ตำรวจจราจรส่วนใหญ่มีอายุระหว่าง 30 - 39 ปี มีระยะเวลาในการทำงานด้านจราจร 1-5 ปี มียศอยู่ระหว่างจ่าสิบตำรวจถึงนายดาบตำรวจ มีรายได้ระหว่าง 5,000-10,000 บาท โดยระยะเวลาในการทำงานด้านจราจร อายุของตำรวจจราจร และยศของตำรวจจราจร มีความสัมพันธ์กับการบังคับใช้กฎหมายจราจร ส่วนรายได้ สวัสดิการในการปฏิบัติหน้าที่ อัตราค่าจ้างของตำรวจจราจร ความทันสมัยของเครื่องมือเครื่องใช้ ไม่มีความสัมพันธ์กับการบังคับใช้กฎหมายจราจร

วิญญู สุทธิสาร (2541) ศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมเบี่ยงเบนของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในจังหวัดอุบลราชธานี พบว่า

1. เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในจังหวัดอุบลราชธานี มีพฤติกรรมเบี่ยงเบนในภาพรวมอยู่ในระดับต่ำ และเมื่อพิจารณาในรายละเอียด พบว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรมีพฤติกรรมเบี่ยงเบนน้อยมากที่สุดในกรณีเมื่อพบว่า ผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจรเป็นคนที่รู้จักหรือสนิทสนมกันจะไม่ออกไปสั่งหรือจะละเว้นการจับกุมบ่อย กรณีกระทำบ่อยรองลงมาคือรับเงินนอกระบบจากผู้บังคับบัญชาทุกเดือน และละเว้นการปฏิบัติหน้าที่กับผู้มีฐานะหรือผู้มีชื่อเสียงเพื่อป้องกันปัญหาที่จะเกิดขึ้นกับตัวเองส่วนพฤติกรรมเบี่ยงเบนที่ทำน้อยที่สุดคือรับเงินจากผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจรโดยคิดว่าสามารถรับเงินได้ โดยจะไม่ถูกผู้บังคับบัญชาลงโทษ

2. การหาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระกับพฤติกรรมเบี่ยงเบนของตำรวจจราจร พบว่า ความสัมพันธ์กับผู้บังคับบัญชา และความสัมพันธ์กับเพื่อนร่วมงาน มีความสัมพันธ์ทางลบกับพฤติกรรมเบี่ยงเบน กล่าวคือ เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีความสัมพันธ์กับผู้บังคับบัญชาน้อยมีพฤติกรรมเบี่ยงเบนมากกว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีความสัมพันธ์

กับผู้บังคับบัญชามาก และเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีความสัมพันธ์กับเพื่อนร่วมงานมาก

3. แนวทางในการลดพฤติกรรมเบี่ยงเบนของตำรวจจราจร คือ ผู้บังคับบัญชาควรมีสัมพันธภาพที่ดี และจริงใจต่อผู้ใต้บังคับบัญชา ควรสร้างเสริมสัมพันธภาพที่ดีในระหว่างผู้ใต้บังคับบัญชาด้วยกัน ให้ความเชื่อมั่นแก่ผู้ใต้บังคับบัญชาในด้านความมั่นคงในงาน และดำเนินการปฏิบัติหน้าที่ในตำแหน่ง ดังเช่น การโยกย้ายต่างๆ ควรมีหลักเกณฑ์และความเป็นธรรม การมอบหมายควรให้ตรงกับความสามารถของผู้ปฏิบัติงาน วางแผนการปฏิบัติงานควรจัดเวลาให้เหมาะสม และเพิ่มจำนวนบุคลากรให้มากขึ้นตลอดจนหรือจัดการใช้ระบบอุปถัมภ์ในการบริหารงานด้วย

ขจรศักดิ์ สาลีรัตน์ (2542) ศึกษาปัจจัยที่มีผลกระทบต่อบุคลิกภาพแบบอำนาจนิยมของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรชั้นประทวน พบว่า ตำรวจจราจรชั้นประทวน สังกัดกองบังคับการตำรวจนครบาล 6 มีบุคลิกภาพแบบอำนาจนิยมในระดับสูง ส่วนปัจจัยที่มีผลกระทบต่อบุคลิกภาพแบบอำนาจนิยมของเจ้าหน้าที่ตำรวจชั้นประทวน สังกัดกองบังคับการตำรวจนครบาล 6 ได้แก่ระดับการศึกษา อาชีพของมารดา ระยะเวลาในการปฏิบัติงาน การอบรมกลุ่มเมลาแบบอำนาจนิยมจากโรงเรียนตำรวจ การอบรมกลุ่มเมลาแบบอำนาจนิยมจากผู้บังคับบัญชา และการอบรมกลุ่มเมลาจากเพื่อนตำรวจ ส่วนอายุ สถานภาพสมรส อาชีพของบิดามารดา รายได้ของครอบครัว และการรับการอบรมกลุ่มเมลาแบบอำนาจนิยมจากบิดามารดา ไม่ใช่ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อบุคลิกภาพแบบอำนาจนิยม

วิสัย จิตรักษ์ (2543) ศึกษาการใช้ดุลพินิจกับการน่านโยบายไปปฏิบัติ: ศึกษาเฉพาะกรณีเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ในกรุงเทพมหานคร พบว่า

1. การยอมรับการใช้ดุลพินิจในการตัดสินใจขณะปฏิบัติหน้าที่ราชการ ฝ่าฝืนกฎจราจร อยู่ในระดับรายได้ไม่เพียงพอกับรายจ่ายและเงินเดือนน้อยแต่มีภาระเลี้ยงดูมาก
2. ปัจจัยสภาพภูมิหลังที่มีผลต่อการยอมรับ การใช้ดุลพินิจในการตัดสินใจ ฝ่าฝืนกฎจราจร ได้แก่ อายุราชการ สถานภาพสมรส เงินเดือน ความเพียงพอของรายได้กับรายจ่ายขั้นยศ บุคคลที่จะต้องรับผิดชอบเลี้ยงดู ระยะเวลาในการปฏิบัติงานจราจร และความเข้มงวดในการปฏิบัติงานของผู้บังคับบัญชา

3. ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการปฏิบัติหน้าที่ ได้แก่ งานที่
ทำปฏิบัติอยู่นี้ มีโอกาสช่วยเหลือผู้อื่นอย่างเต็มที่ เมื่อกวอดชั้นจับกุมผู้กระทำผิดอย่างจริงจัง ผู้ใช้
รถใช้ถนนจะไม่พอใจ และรู้สึกลำบากใจที่ต้องกระทบกระทั่งกับผู้ใช้รถใช้ถนนอยู่เป็นประจำ

4. ความคิดเห็นเกี่ยวกับ การใช้ดุลพินิจในการตัดสินใจขณะปฏิบัติหน้าที่
ราชการ ปล่อยตัวผู้กระทำความผิด มีความสัมพันธ์กับกรณีจับกุมผู้กระทำความผิด ผู้บังคับ
บัญชาขอร้องให้ปล่อยตัวไป