

บทที่ 2

การทบทวนวรรณกรรมและผลงานที่เกี่ยวข้อง

ในการศึกษาเรื่อง ปัจจัยที่มีผลต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจรของตำรวจจราจรครั้งนี้เป็นการศึกษาถึงความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยทางด้านสังคมกับการบังคับใช้กฎหมายเพื่อทราบถึงปัจจัยที่มีต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจรของตำรวจจราจร ดังนั้นในการทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องเพื่อเป็นแนวทางในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ ได้แบ่งเป็น 3 ขั้นตอน คือ

1. ทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง อันได้แก่ ทฤษฎีการหน้าที่ (Funtionalim Theory) ทฤษฎีลักษณะโครงสร้าง (Symbolic Structure Theory) ทฤษฎีความขัดแย้ง (Conflict Theory) ทฤษฎีพฤติกรรมเบี่ยงเบน (The Deviant Behavior Perspective) ทฤษฎี Cognitive Dissonance Theory ทฤษฎีบทบาท (Role Theory) ทฤษฎีแรงจูงใจ (Motivation Theory) และทฤษฎีความสัมพันธ์แตกต่าง (Theory of Difference Association)
2. แนวความคิดที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้กฎหมายจราจร
3. ผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

2.1 ทฤษฎีการหน้าที่ (Funtionalist Theory)

ทฤษฎีการหน้าที่ โดย Tallcott Parsons (สมศักดิ์ ศรีสันติสุข 2530:15)

กล่าวว่า ลักษณะธรรมชาติของสังคมที่สำคัญ มีดังนี้คือ

1. สังคมประกอบขึ้นด้วยการบูรณาการรวมหน่วย (Intergration) ของหน่วยต่าง ๆ หรือส่วนประกอบและความอยู่รอดทางสังคม
2. องค์ประกอบทางสังคมแต่ละส่วนจะทำหน้าที่หรือทำประโยชน์ซึ่งกันและกันเพื่อความสมบูรณ์และความอยู่รอดทางสังคม
3. สังคมมีแนวโน้มที่จะรักษาความสมดุลยภาพ
4. สังคมจะมีความมั่นคงเนื่องจากสมาชิกภายในสังคมมีความสอดคล้องและเข้าใจในเรื่องของสถานการณ์ ค่านิยม ฯลฯ ซึ่งกันและกัน

โดยหน้าที่ขององค์ประกอบทางสังคมคือ กลุ่มกิจกรรมต่าง ๆ ที่ดำเนินการไป เพื่อตอบสนองความต้องการอย่างหนึ่งหรือหลายอย่างของระบบ

เมื่อพิจารณาถึงโครงสร้างสังคม โครงสร้างพื้นฐานสำคัญที่ส่งผลให้สังคม ดำรงอยู่ได้คือบุคคลในสังคม (สุพัตรา สุภาพ.2537:35) ซึ่ง Unesco (1978:88) และ Sharma (1975:109-131) สรุปว่า ส่วนสำคัญมากที่สุดที่เป็นความต้องการขั้นพื้นฐานของบุคคลในสังคม คือ การมีคุณภาพชีวิตที่ดี ซึ่งเกิดจากการได้รับการตอบสนองความต้องการทางจิตใจและ สังคม จากองค์ประกอบต่าง ๆ ในสังคม

ดังนั้นเมื่อพิจารณาถึงความสำคัญของทฤษฎีการหน้าที่ต่อบุคคลในสังคม อาจกล่าวได้ว่า องค์ประกอบทางสังคมแต่ละส่วนต้องทำหน้าที่เพื่อความสัมฤทธิ์ผลของ คุณภาพชีวิตที่ดีของบุคคลในสังคม โดยองค์ประกอบทางสังคมจำเป็นต้องมีวิธีการที่จะกำหนด วิถีทาง, ระบบบรรทัดฐานทำหน้าที่ ที่จะบรรลุเป้าหมายต่าง ๆ ของสังคม ถ้าปราศจากวิถีทาง, ระบบบรรทัดฐานที่เป็นเครื่องกำหนดวิถีทางที่จะบรรลุเป้าหมาย สังคมจะเกิดสภาพไร้บรรทัด ฐาน ซึ่งจะส่งผลต่อระดับการพัฒนาคุณภาพชีวิตของบุคคลในสังคม

ทฤษฎีการการหน้าที่ โดย Talcott Parsons (Ken Menzies, 1976:138:Alving Y Sc. 1990:20-23) กล่าวว่า โครงสร้างของพฤติกรรมทางสังคม ประกอบด้วยระบบปฏิบัติการ (Action system) 4 ระบบคือ อินทรีย์ของพฤติกรรม (Behavioral Organism System), ระบบ บุคลิกภาพ (Personality System), ระบบสังคม (Social System) และระบบวัฒนธรรม (Cultural System) โดยระบบปฏิบัติการทุกระบบ จำเป็นจะต้องทำหน้าที่ 4 ประการดังต่อไปนี้

1. มีการปรับตัว (Adaptation) ระบบจำเป็นต้องปรับให้เข้าสถานการณ์ต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นภายนอก จะต้องมีการปรับตัวให้เข้ากับสภาพแวดล้อมและปรับสภาพแวดล้อมให้สอดคล้องกับความต้องการต่าง ๆ ของระบบ

2. การที่จะบรรลุเป้าหมาย (Goal Attainment) ระบบจะต้องมีการกำหนดและ ดำเนินการเพื่อให้บรรลุเป้าหมายหลักต่าง ๆ

3. บูรณาการ (Integration) ระบบจำเป็นต้องกำหนดความสัมพันธ์ระหว่าง องค์ประกอบต่าง ๆ และจะต้องจัดการความสัมพันธ์ระหว่างหน้าที่พื้นฐานอื่น ๆ อีก 3 ประการ (A.G. .)

4. การธำรงไว้ซึ่งแบบแผน ระบบจะต้องทำให้เกิดธำรงไว้ และฟื้นฟูแรงงใจของปัจเจกบุคคลและแบบแผนทางวัฒนธรรมที่ก่อให้เกิดและธำรงไว้ซึ่งแรงงใจดังกล่าว

ในระดับทั่วไปหน้าที่พื้นฐาน 4 ประการ มีความเกี่ยวข้องกับระบบปฏิบัติการ 4 ระบบ ได้แก่ อินทรีย์ทางชีววิทยา (Biological organism) ซึ่งเป็นระบบปฏิบัติการที่จัดการหน้าที่ในการปรับตัวโดยการปรับและเปลี่ยนรูปของโลกภายนอก ระบบบุคลิกภาพ (Personality System) ทำหน้าที่ทางด้านการบรรลุเป้าหมายโดยการกำหนดเป้าหมายของระบบ และระดมทรัพยากรต่าง ๆ เพื่อนำไปสู่เป้าหมายต่างๆ ดังกล่าว ระบบสังคม (Social System) ดูแลเกี่ยวกับหน้าที่ทางด้านบูรณาการโดยการควบคุมส่วนต่าง ๆ ที่เป็นองค์ประกอบของระบบ แบบระบบวัฒนธรรม (Cultural System) ทำหน้าที่ในการธำรงไว้ซึ่งแบบแผน โดยการกำหนดบรรทัดฐานและค่านิยมแก่ผู้ปฏิบัติเพื่อเป็นสิ่งจูงใจให้มีการปฏิบัติ โดยโครงสร้างของการปฏิบัติในกรอบของหน้าที่พื้นฐาน 4 ประการ (AGIL) สุนทรนาถสัช. 2540:96) มีดังนี้

L	I
ระบบ วัฒนธรรม	ระบบ สังคม
อินทรีย์ของ พฤติกรรม	ระบบ บุคลิกภาพ
A	G

ระบบสังคม (Social System) เป็นรูปแบบหนึ่งของการวิเคราะห์โครงสร้างสังคม ซึ่งมีหน้าที่ทางด้านบูรณาการ โดยการควบคุมส่วนต่าง ๆ ที่เป็นองค์ประกอบของสังคม โดยองค์ประกอบของสังคมมีหน้าที่ต่อโครงสร้างพื้นฐานสำคัญของสังคมคือ บุคคลในสังคม เพื่อให้บุคคลในสังคมมีคุณภาพชีวิตที่ดี ซึ่งบุคคลในสังคมที่มีคุณภาพชีวิตที่ดีจะเป็นพื้นฐานในการดำรงชีวิตที่เหมาะสมของบุคคล และเป็นพื้นฐานที่มั่นคงในการดำเนินต่อไปของสังคมส่วนรวม

Parsons ได้นิยามระบบสังคมว่า (สุเทพ สุนทรนาถสัช,2410:99) "ระบบสังคมประกอบด้วยปัจเจกบุคคล ผู้ปฏิบัติหรือผู้กระทำจำนวนมากที่มีปฏิสัมพันธ์ต่อกันและกันใน

สถานการณ์หนึ่ง ซึ่งอย่างน้อยก็มีความเกี่ยวพันทางด้านกายภาพหรือสภาพแวดล้อม ผู้ปฏิบัติ หรือผู้กระทำได้รับแรงจูงใจในแง่ที่มีแนวโน้มที่จะได้รับ "ความพึงพอใจสูงสุด" และความสัมพันธ์ของพวกเขาที่มีต่อสถานการณ์ รวมทั้งที่มีต่อกันและกัน จะได้รับการนิยามและควบคุม ในแง่ของระบบโครงสร้างของวัฒนธรรม และสัญลักษณ์ที่มีอยู่ร่วมกัน"

Parsons กล่าวว่า ระบบสังคมมนุษย์ ประกอบด้วยรูปแบบต่าง ๆ ดังนี้

1. สถาบันต่าง ๆ ที่รวมกันนั้นเป็นสังคม มีความสัมพันธ์ต่อกันและพึ่งพากัน
ดังนั้นสถาบันต่าง ๆ ในสังคมเช่น เศรษฐกิจและรัฐ จึงมีความสัมพันธ์ต่อกันอย่างระบบ เพื่อให้เกิดความกลมกลืนในการช่วยเหลือกันระหว่างสถาบันต่าง ๆ

2. สถาบันต่าง ๆ ที่มีหน้าที่เฉพาะ เพื่อทำให้เกิดความมั่นคงและความเจริญของสังคม โดยได้กำหนดแนวคิดแบบ Functionalist imperative นั้น เพื่อแสดงให้เห็นว่า หน้าที่ที่สำคัญ 4 ประการ ที่ทุกสังคมต้องปฏิบัติตามคือ

2.1 การปรับตัวให้เข้ากับสิ่งแวดล้อม (Adaptation=A) เป็นหน้าที่ของสถาบันเศรษฐกิจ

2.2 การทำให้บรรลุถึงเป้าหมาย (Goal Attainment=G) เป็นหน้าที่ของรัฐบาล หรือสถาบันการเมืองการปกครอง

2.3 การรวมตัวกันของสถาบันต่าง ๆ (Integration=I) เพื่อความสอดคล้องกันของสมาชิกในสังคม เป็นหน้าที่ของสถาบันศาลยุติธรรม, สถาบันการแพทย์, สถาบันศาสนา

2.4 การรักษารูปแบบคุณค่าทางสังคมจากรุ่นหนึ่งไปสู่อีกรุ่นหนึ่ง (Latency=L) เป็นหน้าที่ของสถาบันครอบครัว, สถาบันการศึกษา เป็นต้น

โดยหน้าที่ 4 ประการดังกล่าว แสดงถึงความสัมพันธ์ได้ดังนี้

A		G
economy		polity
religious ritual		Stratification
socialization		legal System
L		I

3. หากสถาบันใดในสังคมเกิดการเปลี่ยนแปลงก็จะทำให้สถาบันอื่น ๆ ได้รับความกระทบดังกล่าวด้วย เพื่อให้เกิดความสมดุลระหว่างสถาบันต่าง ๆ ในสังคม

ซึ่งจากทฤษฎีการหน้าที่ของ Talcott Parsons อาจสรุปได้ว่า ทุกสังคมจะประกอบด้วยสถาบันต่าง ๆ โดยสถาบันต่าง ๆ จะมีหน้าที่ มีความสัมพันธ์ต่อกันและพึ่งพากัน เพื่อทำให้เกิดความมั่นคงและความเจริญของสังคม ทั้งนี้สถาบันดังกล่าวประกอบด้วย

1. สถาบันเศรษฐกิจ
2. สถาบันการศึกษา
3. สถาบันสาธารณสุข
4. สถาบันศาสนา
5. สถาบันการเมืองการปกครอง

2.2 ทฤษฎีสัญลักษณ์โครงสร้าง (Symbolic structure Theory)

ทฤษฎีสัญลักษณ์โครงสร้าง โดย Frank W.Young (อ้างถึงใน สุจิตต์ เดชกุล, 2531 :16-17)

ทฤษฎีสัญลักษณ์โครงสร้าง เป็นทฤษฎีการเปลี่ยนแปลงทางสังคมทฤษฎีหนึ่งที่ใช้วิธีการศึกษาทางด้านการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างสังคม (Structural approach) ซึ่งเป็นทฤษฎีเกี่ยวกับโครงสร้างสังคมทุกระดับ ตั้งแต่ระดับครอบครัว ชุมชน หรือประเทศชาติ ที่ถือว่าเป็นระบบสังคม (Social Systems) แนวความคิดของทฤษฎีสัญลักษณ์โครงสร้าง เริ่มต้นจากแนวความคิดที่ว่าในระบบสังคม (System) หนึ่ง ๆ นั้นจะประกอบด้วยระบบย่อย ๆ (Sub System) หลาย ๆ ระบบ และระบบย่อยแต่ละระบบนั้นจะมีลักษณะโครงสร้างที่แตกต่างกัน (Structural differentiation) ความแตกต่างกันของลักษณะโครงสร้างนี้สามารถวิเคราะห์ได้จากสิ่งต่าง ๆ ที่กำหนดให้เป็นสัญลักษณ์ทางสังคม (Social Symbol) และสัญลักษณ์ทางสังคมนี้จะเป็นเครื่องชี้ถึงสถาบันต่าง ๆ ที่มีอยู่ในสังคมนั้น ๆ ซึ่งแสดงถึงว่าระบบย่อยแต่ละระบบที่ประกอบกันนั้นเป็นระบบใหญ่ จะมีปริมาณหรือจำนวนของสิ่งที่ใช้เป็นสัญลักษณ์แทนสถาบันแตกต่างกัน ระบบใดมีปริมาณหรือจำนวนของสิ่งที่ใช้เป็นสัญลักษณ์แทนสถาบันมาก ถือได้ว่ามีระดับความแตกต่างทางด้านโครงสร้างสูง ส่วนปัจจัยที่มีอิทธิพลทำให้ลักษณะโครงสร้างในระบบ

ย่อยเหล่านั้นแตกต่างกันหรือมีจำนวนสิ่งที่ใช้เป็นสัญลักษณ์แทนสถาบันไม่เท่ากัน ได้แก่ การติดต่อหรือการเข้าถึงบริการจากศูนย์กลางหรือระบบใหญ่ (Relative Centrality และความเป็นโลกเอน (Socialdarity) ของระบบย่อยเหล่านั้น

หากพิจารณาถึงกรอบแนวคิดทฤษฎีสัญลักษณ์โครงสร้าง อาจกล่าวได้ว่า ทฤษฎีดังกล่าวเป็นทฤษฎีที่แตกย่อยมาจากกลุ่ม Structural & Functionalist หรือกลุ่มนักทฤษฎีโครงสร้างและหน้าที่ ซึ่งมี Talcott Parsons เป็นผู้นำ แนวความคิดกลุ่มนี้เชื่อว่า สังคมเป็นระบบหนึ่งที่มีโครงสร้างและแต่ละโครงสร้างก็จะมีหน้าที่ ซึ่งจะต้องกระทำ การมองโครงสร้างจึงมองไปที่สถาบัน และสรุปว่าสถาบันต่าง ๆ เกิดขึ้นมาเพื่อตอบสนองความต้องการของสมาชิกในสังคม และสถาบันที่สำคัญ ๆ ในสังคมก็คือโครงสร้างของสังคม สถาบันที่ยอมรับว่าเกิดขึ้นเพื่อกระทำหน้าที่ตอบสนองความต้องการของสมาชิกในสังคม ที่สำคัญมี 7 สถาบันคือ

1. สถาบันครอบครัว
2. สถาบันศาสนา
3. สถาบันการศึกษา
4. สถาบันอนามัย
5. สถาบันการเมือง-การปกครอง
6. สถาบันเศรษฐกิจ
7. สถาบันนันทนาการ

เพื่อพิจารณาทฤษฎีหน้าที่ โดย Talcott Parsons และทฤษฎีสัญลักษณ์โครงสร้าง โดย Frank W. Young อาจกล่าวได้ว่า ทฤษฎีดังกล่าวมีแนวคิดที่ให้ความสำคัญต่อมนุษย์ในฐานะที่เป็นปัจจัยหลักของสังคม ซึ่งสังคมจะมีประสิทธิภาพหรือไม่ขึ้นอยู่กับระดับคุณภาพของทรัพยากรมนุษย์ในสังคมเป็นสำคัญ และทฤษฎีดังกล่าวมีแนวคิดที่ให้ความสำคัญต่อการกระทำหน้าที่ขององค์ประกอบสังคมในฐานะที่เป็นเครื่องมือการส่งเสริมและปรับปรุงการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์เพื่อให้เกิดคุณภาพชีวิตที่ดีของทรัพยากรมนุษย์ในสังคม

2.3 ทฤษฎีความขัดแย้ง (Conflict Theory)

ตามทรรศนะของแชมบลิสและไซด์แมน (Chambliss & Seidman, 1971) (ประชุมเปี่ยมสมบูรณ, 2530 : 111) กระบวนการนิติบัญญัติสนใจตอบสนองเฉพาะต่ออุปสงค์ของกลุ่มที่มีอำนาจทางสังคม ด้วยเหตุนี้ พฤติกรรมเบี่ยงเบนโดยเฉพาะอย่างยิ่งพฤติกรรมอาชญากรจึงไม่ใช่ประเด็นปัญหาทางศีลธรรม แต่เป็นประเด็นปัญหาทางการเมือง แชมบลิสและไซด์แมนได้พัฒนา "ทฤษฎีกระบวนการนิติบัญญัติ" (Theory Legal Process) ซึ่งประกอบด้วย 21 บททฤษฎี อย่างไรก็ตามสาระสำคัญของทฤษฎีกระบวนการนิติบัญญัติพอสรุปได้ คือ

- (1) ในสังคมซับซ้อน อำนาจทางการเมืองผูกพันอย่างใกล้ชิดกับตำแหน่งทางสังคม
- (2) กลุ่มที่มีตำแหน่งทางเศรษฐกิจและการเมืองยิ่งสูงขึ้น ย่อมมีโอกาสสะท้อนความคิดเห็นของตนให้ปรากฏในกฎหมายมากยิ่งขึ้น
- (3) กฎหมายซึ่งกำหนดโทษเกี่ยวกับพฤติกรรมบางประเภทของบุคคลที่มีตำแหน่งทางในสังคมต่ำมักมีการบังคับใช้อย่างเข้มงวด ในขณะที่กฎหมายซึ่งบัญญัติห้ามพฤติกรรมของบุคคลชั้นกลางและชั้นสูงมักถูกละเลยในการบังคับใช้
- (4) ในกรณีที่มีการบัญญัติกฎหมายอย่างเป็นทางการ ซึ่งบุคคลในทุกชนชั้นมักละเมิดอย่างเท่าเทียมกันยิ่งผู้กระทำความผิดมีตำแหน่งทางสังคมต่ำลงเพียงใด การลงโทษก็ตามระวางโทษที่กำหนดไว้ก็ยิ่งแน่นอนขึ้นเพียงนั้น
- (5) เมื่อมีการลงโทษ บุคคลซึ่งอยู่ในชนชั้นต่ำสุด มักได้รับ โทษสูงสุด

โดยสรุปนักอาชญาวิทยาความขัดแย้งได้เสนอแนะวิธีการแก้ไขปัญหาอาชญากรรมโดยการสร้างความเป็นธรรมขึ้นในสังคม กล่าวคือ อย่างน้อยที่สุด สังคมต้องบัญญัติและบังคับใช้กฎหมายอาญาเพื่อปกป้องสิทธิเสรีภาพของประชาชน โดยส่วนรวมไม่ใช่เฉพาะเพื่อผลประโยชน์ของนายทุนและผู้มีอำนาจในสังคม

2.4 ทฤษฎีพฤติกรรมเบี่ยงเบน (The Deviant Behavior Perspective)

ทฤษฎีนี้เชื่อว่า พฤติกรรมหรือสภาวะการณใด ๆ ที่มีการเบี่ยงเบนจากบรรทัดฐานของสังคมนั้นอาจจะเกิดจากวิธีการอันชอบธรรมที่ใช้กันอยู่ ที่มีลักษณะเป็นอุปสรรคต่อเป้าหมายของบุคคลหรือกลุ่มบุคคล เช่นเด็กยากจนโอกาสที่จะได้รับการว่าจ้างในการทำงานน้อย เนื่องจากด้อยการศึกษา ด้อยทักษะ พวกเหล่านี้อาจจะมารวมตัวกันเป็นกลุ่มเช่น เสพยาเสพติด ลักขโมย แต่ไม่ได้หมายความว่าคนที่มีโอกาสจำกัดทุกคนในการประกอบอาชีพจะต้องกลายเป็นผู้กระทำผิดเสมอไป เพราะจะต้องมีแรงจูงใจบางอย่างเช่น หากกลุ่มยกย่องคนทำผิดหรือเป็นเพื่อนเป็นพวกมิชฉอาชีพ บุคคลนั้นก็มีความกล้าใจไม่น้อยให้กระทำผิด

พจนานุกรมทางสังคมศาสตร์ ได้บรรยายไว้ว่า พฤติกรรมเบี่ยงเบนเป็นพฤติกรรมที่แตกต่างหรือฝ่าฝืน หรือขัดแย้งกับมาตรฐานที่สังคมยอมรับ หรือวัฒนธรรมภายในระบบกลุ่มสังคมนั้น (Gould & KOLB, 1964:196) และพจนานุกรมทางพฤติกรรมศาสตร์ได้กล่าวไว้ว่า ความเบี่ยงเบนคือ การที่บุคคลมีลักษณะแตกต่างหรือผิดไปจากบรรทัดฐานสังคม ลักษณะที่แตกต่างกันอันได้แก่ ทศนคติ มาตรฐานทางศีลธรรม และพฤติกรรมที่สามารถมองเห็นได้ชัดเจนเป็นต้น (Walman, 1973:89)

พาร์สัน (Tacoote Parsons) เสนอแนวคิดเกี่ยวกับความเบี่ยงเบนว่า สังคมมีความคาดหวังร่วมกัน เป็นแนวทางกว้าง ๆ ที่เราควรกระทำตามบทบาทที่สังคมกำหนดไว้ การที่บุคคลละเมิดบรรทัดฐานนั้นประกอบด้วยองค์ประกอบคือ ตัวผู้ละเมิด สถานการณ์ขณะนั้น อำนวยให้ และแรงจูงใจที่จะผลักดันให้เกิดการกระทำผิด (Parson อ้างถึงใน Thio, 1973:98)

เมอร์ตัน (Merton) กล่าวว่า พฤติกรรมเบี่ยงเบนเป็นเรื่องการอ้างอิงการกระทำที่ละเมิดหรือเกินเลยไปจากชุดบรรทัดฐานที่คนส่วนใหญ่ปฏิบัติกัน เช่น การไม่ปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ หรือการกระทำของบุคคลที่มีสภาพคล้ายเด็กหรือการกระทำที่มีลักษณะทำหาย หรือแหวกแนว เช่น พวกปัญญาชน นักวิทยาศาสตร์ นักเขียน ที่ไม่สนใจจะทำตามกฎระเบียบบางอย่างที่เกี่ยวข้อง (Merton อ้างถึงใน Thio 3:4)

Becker (1963:9) ได้กล่าวไว้เกี่ยวกับพฤติกรรมเบี่ยงเบนว่า "กลุ่มทางสังคมได้สร้างความเบี่ยงเบนขึ้นมาโดยอาศัยกฎเกณฑ์จากการละเมิดกฎเกณฑ์ดังกล่าว ซึ่งก่อให้เกิด

ความเบี่ยงเบนโดยใช้กฎเกณฑ์เหล่านั้นต่อบุคคลที่มีพฤติกรรมละเมิดดังกล่าว และประทับตรา พวกเขาว่าเป็นพวกนอกคอก จากจุดยืนอันนี้ ความเบี่ยงเบนจึงไม่ใช่คุณลักษณะของการกระทำที่บุคคลกระทำ แต่เป็นผลตามมาของการใช้กฎเกณฑ์หรือการลงโทษของคนอื่น ๆ ที่มีต่อผู้กระทำความผิด ผู้เบี่ยงเบนก็คือ คนผู้ซึ่งถูกการประทับตราถูกใช้เป็นผลสำเร็จ พฤติกรรมเบี่ยงเบนคือพฤติกรรมที่คนอื่นประทับตรา..."

เพราะฉะนั้น ความเบี่ยงเบนจึงเป็นผลตามมาของการตอบสนองของคนอื่น ๆ ที่มีต่อการกระทำของบุคคล การที่พฤติกรรมนั้นละเมิดกฎเกณฑ์ทางสังคมยังไม่เพียงพอที่จะกลายเป็นผู้เบี่ยงเบน แต่ยังขึ้นอยู่กับปฏิกิริยาของผู้อื่นในสังคมที่มีต่อผู้ละเมิดกฎ

การเบี่ยงเบนคือพฤติกรรมที่กลุ่มหรือสังคมเห็นว่าผิดไปจากบรรทัดฐานที่คนทั่วไปก่อให้เกิดการต่อต้าน และลงโทษผู้กระทำผิด การเบี่ยงเบนที่เห็นชัดเจนที่สุดคือ ขาดกฎกรรม หรือการกระทำฝ่าฝืนกฎหมายอาญา เช่น ฆาตกรรม ดิฉญาเสพติด ฝ่าฝืนกฎหมายจราจร เป็นต้น และการที่ระบุว่าพฤติกรรมใดเบี่ยงเบนหรือไม่นั้นไม่อาจจะระบุได้ตายตัว ทั้งนี้เพราะว่าการกระทำอย่างหนึ่งสำหรับคนกลุ่มหนึ่งหรือยุคสมัยหนึ่ง เช่น เกย์ ซึ่งในปัจจุบันสังคมยอมรับและไม่รังเกียจ บางคนได้รับยกย่องในความสามารถอีกต่างหาก

ผู้เบี่ยงเบนคือใคร คนที่ทำผิดบรรทัดฐานทุกคนคือผู้เบี่ยงเบนหรือไม่ เราจะพบว่าเกือบทุกคนต้องเคยกระทำผิดกฎหมายหรือจารีตประเพณีมาแล้วไม่มากก็น้อย เช่น การกระทำผิดกฎหมายจราจร ไม่ว่าจะฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร หรือไม่ข้ามทางม้าลาย จอดรถในที่ห้ามจอดเป็นต้น แต่การกระทำผิดดังกล่าวไม่ได้ทำให้ผู้กระทำความผิดเบี่ยงเบนไปโดยอัตโนมัติ ปัจจัยที่กำหนดว่าใครเป็นผู้เบี่ยงเบนขึ้นอยู่กับสังคมหรือคนอื่น ๆ ในสังคมเป็นสำคัญ นั่นก็หมายความว่าบุคคลจะเป็นผู้เบี่ยงเบนก็ต่อเมื่อได้รับการประณามหรือ ตีตราว่าเป็นผู้เบี่ยงเบน เช่น ถูกประณามว่าเป็นไอ้หัวขโมย ซี้ยา หรือโสเภณีเป็นต้น บางคนอาจกระทำความผิดร้ายแรง แต่ไม่ถูกประณาม หรือตีตราว่าเป็นผู้เบี่ยงเบนเนื่องจากว่ามีอำนาจ ดังนั้นการกระทำความผิดกฎหมายจราจรนั้นจะถือว่าเป็นการเบี่ยงเบนเมื่อผู้อื่นในสังคมเห็นว่าเป็นการกระทำฝ่าฝืนกฎและประณามว่าไม่ดี และในทำนองเดียวกัน ตำรวจจราจรมีหน้าที่รักษากฎระเบียบการจราจร แต่กลับละเว้นการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร จึงถือเป็นผู้เบี่ยงเบนของการจราจร

2.5 ทฤษฎีทางการรู้การเข้าใจ (Cognitive Dissonance Theory)

Leon Festinger (1965) แนวความคิดของทฤษฎีนี้มีพื้นฐานมาจากธรรมชาติกลไกของการปรับตัวของมนุษย์ซึ่งสรุปว่า มนุษย์ไม่สามารถทนต่อการเปลี่ยนแปลงขัดแย้งหรือไม่ลงรอยกันได้ เมื่อภาวะทางจิต อยู่ในสภาวะที่ขัดแย้งหรือไม่ลงรอยกัน ภาวะทางจิตนี้ทำให้เกิดสิ่งสองสิ่งขึ้นในบุคคล คือ กระตุ้นให้บุคคลมีกิจกรรมอย่างใดอย่างหนึ่งเพื่อจะทำให้ภาวะความไม่สบาย อันเกิดจากความขัดแย้งของความคิดลดลงได้

Festinger กล่าวถึง ความขัดแย้งระหว่างความคิด ความเข้าใจ จะมีผลต่อพฤติกรรมหรือการกระทำของบุคคล ภาวะขัดแย้งระหว่างความคิด ความเข้าใจเกิดขึ้นเมื่อ

1. บุคคลรับรู้เหตุการณ์หรือข้อมูลใหม่ ซึ่งขัดแย้งกับความรู้ของตนอันได้แก่ ความเชื่อ ความคิดเห็น ละทัศนคติ
2. บุคคลได้พบเห็นเหตุการณ์ หรือข้อมูลที่ไม่คาดคิดมาก่อน
3. การไม่เห็นพ้องกับบุคคลอื่นในสังคม
4. การบังคับให้ยอมทำตาม ทำให้บุคคลเกิดความขัดแย้งระหว่างความคิดกับการกระทำเมื่อเกิดการขัดแย้งกันขึ้น

บุคคลสามารถลดความขัดแย้งได้ด้วยการ

1. หาข้อมูลใหม่มาสนับสนุนความคิด หรือพฤติกรรมของตน
 2. ไม่รับหรือหลีกเลี่ยงที่จะรับข้อมูล
 3. เปลี่ยนพฤติกรรมให้สอดคล้องกับความคิด หรือเปลี่ยนความคิดให้สอดคล้องกับพฤติกรรมของตน
 4. เปลี่ยนความคิดให้สอดคล้องกับสิ่งแวดล้อม
- (Festinger อ้างถึงใน สุรพล กาญจนจิตรา, 2524)

2.6 ทฤษฎีบทบาท (Role Theory)

ในการศึกษาครั้งนี้ คงไม่สามารถละเอียดที่จะไม่กล่าวถึงแนวคิดทฤษฎีบทบาท (Role Theory) ได้ การเข้าใจทฤษฎีบทบาทจะทำให้สามารถวิเคราะห์พฤติกรรมมนุษย์ได้ ดังนั้น สมาชิกทุกคนในสังคม จึงควรที่จะเรียนรู้บทบาทของกันและกันว่าเมื่อไร เวลาไหน และที่ได้บุคคลควรจะแสดงบทบาทอย่างไรจึงจะเหมาะสมอันเป็นที่พึงพอใจของทุกฝ่าย

ทฤษฎีบทบาทมีการมองใน 2 ลักษณะ คือ แนวโครงสร้าง และแนวปฏิสัณฐาน สัญลักษณ์นิยม ในลักษณะแนวโครงสร้างนิยมนั้น บทบาทจะถูกมองว่าเป็นสิ่งที่ถูกกำหนด กฎเกณฑ์ไว้ในสังคม ถูกคาดหวังไว้ว่าบุคคลในสถานภาพใดควรมีบทบาทอย่างไร เมื่อบุคคลเข้าดำรงในสถานภาพนั้น ๆ ก็จะมีบทบาทตามที่สังคมคาดหวังไว้เช่นนั้น และบุคคลอื่น ๆ ก็จะถูกคาดหวังบทบาทของผู้ที่อยู่ในสถานภาพต่าง ๆ ตามที่คิดว่าเป็นค่านิยม บรรทัดฐานที่กำหนดให้บทบาทพฤติกรรมนั้น ๆ ส่วนการมองบทบาทในแนวปฏิสัณฐานสัญลักษณ์นิยม จะให้ความสำคัญกับกระบวนการ (Process) ซึ่งบุคคลจะทำความเข้าใจได้ว่า บุคคลอื่นให้ความหมายและคาดหวังกับตนเองอย่างไร ในการที่จะมีบทบาทในสังคม อันจะเกิดขึ้นจากการที่บุคคลมีการปฏิสัมพันธ์ทางสังคม (Social Interaction) ต่อกัน

แต่อย่างไรก็ตาม การศึกษาถึงทฤษฎีบทบาทโดยทั่วไปคงต้องเชื่อมโยงทั้งการวิเคราะห์แนวโครงสร้างนิยาม และการวิเคราะห์ของพวกปฏิสัณฐานสัญลักษณ์นิยมเข้าด้วยกัน

มีนักวิชาการทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศให้คำนิยามรวมทั้งแนวความคิดไว้หลายท่าน ดังนี้

งามพิศ สัตย์ สงวน (2538 : 73) กล่าวว่า สถานภาพเป็นตำแหน่งแต่บทบาท คือการกระทำตามสิทธิและหน้าที่ของสถานภาพ สถานภาพและบทบาทมักเป็นของคู่กันคือเมื่อมีสถานภาพจะต้องมีบทบาทด้วย แต่ไม่เสมอไป ซึ่งบทบาท คือ พฤติกรรมที่คาดหวังสำหรับผู้อยู่ในสถานภาพต่าง ๆ ว่าจะต้องปฏิบัติอย่างไร (Role Expectation) เป็นบทบาทที่คาดหวังโดยกลุ่มคนหรือสังคมเพื่อทำให้คู่สัมพันธ์มีการกระทำระหว่างกันทางสังคมได้ รวมทั้งสามารถพยากรณ์พฤติกรรมที่จะเกิดขึ้นได้ เช่น ผู้มีตำแหน่งเป็นพ่อจะได้รับการคาดหวัง จากสังคมให้แสดงบทบาทหรือหน้าที่ต่าง ๆ ของพ่อ เช่น เลี้ยงดูลูก ส่งเสียให้เล่าเรียน อบรมสั่งสอน ให้ความรักความเอ็นดู และอื่น ๆ อีก เป็นต้น

สุพัตรา สุภาพ (2539 : 26) กล่าวว่า บทบาท คือ การปฏิบัติตามสิทธิและหน้าที่ของสถานภาพ เป็นที่น่าสังเกตว่าบทบาทนั้นเปลี่ยนแปลงไปตามตัวบุคคลที่มีสถานภาพนั้น นอกจากนี้ การมีสถานภาพก็ไม่จำเป็นต้องมีบทบาทเสมอไป

สัญญา สัญญาวิวัฒน์ (2523 : 291) ได้ให้ความหมายของบทบาทว่าหมายถึงพฤติกรรมชุดหนึ่งที่มีความเหมาะสมกับบุคคลฐานะต่าง ๆ ในกลุ่มใดกลุ่มหนึ่ง และกลุ่มคาดหวังว่า บุคคลจะต้องแสดงเช่นนั้นในสถานการณ์อันเหมาะสม

พัทยา สายหู (2524 : 47) ได้ให้นิยามบทบาทว่าเป็นสิ่งที่ทำให้เกิดความเป็นบุคคลและเปรียบเสมือน "บท" ของตัวละครที่กำหนดให้ผู้แสดงในละครนั้น ๆ เป็น (ตัวละคร) อะไรมีบทบาทที่จะต้องแสดงอย่างไร ดังนั้นในความหมายเช่นนี้ บทบาทก็คือ การกระทำต่าง ๆ ที่ "บท" กำหนดไว้ให้ผู้แสดงต้องทำทราบเท่าที่ยังอยู่ใน "บท" นั้น

อุทัย หิรัญโต (2526 : 197) กล่าวว่า บทบาทเป็นหน้าที่ (Function) หรือพฤติกรรมอันพึงคาดหมาย (Expected Behavior) ของบุคคลแต่ละคนในสังคมภายใต้วัฒนธรรมที่คนในสังคมนั้น ๆ กำหนดขึ้น ดังนั้นวัฒนธรรมที่กล่าวถึงนี้เอง จึงเป็นแบบแผนในการแสดงออกของบุคคลในสถานะหนึ่งควรมีต่อบุคคลอื่นที่ต่างสถานะกัน ภายในสังคมเดียวกัน

สถิตย์ นิยมญาติ (2524 : 128) ได้อธิบายไว้ว่า บทบาทเป็นพฤติกรรมของบุคคลที่สังคมคาดหวังเอาไว้ และเป็นสิ่งที่ควบคู่กับ สถานภาพ สถานภาพเป็นโครงสร้างของสังคมเป็นนามธรรมที่อยู่ในการคิดความเข้าใจร่วมกันของสังคม ส่วนบทบาทเป็นพฤติกรรมที่เห็นได้เป็นการกระทำของบุคคลตามสถานภาพที่ตนดำรงอยู่

Ralph Linton (อ้างถึง สงวน สุทธิเลิศอรุณ, 2522 : 47-48) กล่าวว่า สถานภาพเป็นนามธรรม ซึ่งหมายถึงฐานะ หรือตำแหน่งนั้น ๆ ว่าตำแหน่งนั้น ๆ จะมีภารกิจหน้าที่อย่างไรบ้าง ฉะนั้น เมื่อมีตำแหน่งเกิดขึ้นสิ่งที่ควบคู่มากับตำแหน่งคือบทบาทของตำแหน่ง เพราะ ว่าทุก ๆ ตำแหน่งจะต้องมีบทบาทกำกับ บทบาทจะเป็นสิ่งที่ควบคู่กับตำแหน่ง เปรียบเสมือนเหรียญ ถ้าด้านหนึ่งของเหรียญคือ ตำแหน่งอีกด้านหนึ่งของเหรียญ คือ บทบาทนั่นเอง จึง

กล่าวได้ว่า บทบาทเป็นชุดของความคาดหวังตามเกณฑ์ (Normative Expectation) เกี่ยวกับสถานภาพทางสังคม ทำให้มองได้ว่าบุคคลในสถานภาพต่าง ๆ ในสังคมจะมีบทบาทเป็นกรอบและถูกคาดหวังไว้ว่าควรมี พฤติกรรมอย่างไร เช่นเดียวกับแนวคิดในลักษณะโครงสร้างนิยม

ส่วน Levinson (1971 : 11) ได้สรุปความหมายของบทบาทไว้ 3 ประการ ดังคือ

1. บทบาท หมายถึง บรรทัดฐาน (Norms) ความคาดหวัง (Expectation) ข้อห้าม (Taboos) ความรับผิดชอบ (Responsibilities) และอื่น ๆ ที่มีลักษณะทำนองเดียวกัน ซึ่งผูกพันอยู่กับตำแหน่งทางสังคมที่กำหนดให้บทบาทตามความหมายนี้จะมุ่งเน้นถึงหน้าที่อันพึงกระทำ

2. บทบาท หมายถึง การกระทำของแต่ละบุคคลที่แสดงออกมา โดยสัมพันธ์กับโครงสร้างของสังคม หรือกล่าวอีกอย่างหนึ่ง คือ แนวทางที่บุคคลพึงกระทำเมื่อดำรงตำแหน่งนั้น ๆ

จากความหมายของบทบาท สามารถสรุปได้ว่า บทบาท หมายถึง ภาระหน้าที่หรือรูปแบบของพฤติกรรมที่บุคคลต้องกระทำเมื่อดำรงสถานภาพใดสถานภาพหนึ่ง หรือตำแหน่งใดตำแหน่งหนึ่ง ซึ่งการกระทำหรือรูปแบบพฤติกรรมดังกล่าว เป็นผลมาจากความคาดหวังของบุคคลอื่น ๆ ในสังคม รวมทั้งความคิดเห็นของผู้ดำรงตำแหน่งนั้น ๆ เองด้วย

2.7 ทฤษฎีแรงจูงใจ (Motivation Theories)

สิทธินิโศค วรานุสันติกุล (2524) กล่าวว่า แรงจูงใจ คือสภาวะภายในตัวอินทรีย์ ที่จะกระตุ้นให้อินทรีย์ แสดงพฤติกรรมไปในทิศทางที่กำหนดให้ไว้แล้ว เพื่อมุ่งสู่เป้าหมายที่ อินทรีย์ต้องการ

สงวน สุทธิเลิศอรุณ (2527) กล่าวว่า แรงจูงใจ หมายถึง สิ่งจูงใจที่ทำให้เกิดการขับพลังที่มีอยู่ในตัวบุคคล กระทำกิจกรรมเพื่อให้ประสบความสำเร็จตามเป้าหมาย หรือ แรงจูงใจเป็นสิ่งที่ช่วยยื้อให้บุคคลแสดงพฤติกรรมบางอย่างโดยหนึ่ง เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ตามที่ตนต้องการ

Guilford and Gray ได้ให้ความหมายว่า แรงจูงใจ คือสิ่งใดก็ตามที่เร่งเร้า นำช่องทางและเสริมสร้างความปรารถนาในการประกอบกิจกรรมในตัวบุคคล (ธงศักดิ์ บุญธนา ธรรม, 2531)

โสภา ชูพิกุลชัย (2528) ได้ให้ความหมายแรงจูงใจไว้ว่า หมายถึง เหตุจูงใจที่ทำให้ความต้องการของมนุษย์ได้รับความพอใจและให้พฤติกรรมของมนุษย์บรรลุเป้าหมาย โดยปราศจากภัยอันตรายหรือสภาพการณ์ที่ไม่พึงพอใจ

Herzberg และคณะ พูดถึงเรื่อง ตัวจูงใจ (Motivators) ซึ่งมีผลต่อความพอใจในงานที่ทำ ซึ่งหมายถึง ลักษณะของงาน ความก้าวหน้า ความรับผิดชอบ ภารยก่อง เป็นต้น และพูดถึงปัจจัยด้านสุขอนามัย หมายถึง สภาพแวดล้อมในการทำงาน ความมั่นคงของงาน เงินเดือน นโยบาย การบังคับบัญชา การบริหารงาน เป็นต้น สิ่งเหล่านี้ถ้าบุคคลพอใจก็จะมีแรงจูงใจให้เกิดการปฏิบัติ (สุพัตรา สุภาพ, 2536)

1. ความต้องการของคนสามารถเรียงลำดับตามความสำคัญได้จากความต้องการระดับต่ำสุด คือ ความต้องการทางด้านร่างกาย ความปลอดภัย ความต้องการทางด้านสังคม ความมีชื่อเสียง และความต้องการสมหวังของชีวิต

2. ความต้องการที่ได้รับการตอบสนองแล้วจะไม่ใช่แรงจูงใจพฤติกรรมของคนต่อไปอีก คนจะถูกจูงใจด้วยความต้องการที่อยู่สูงขึ้นไปที่ยังไม่ได้รับการตอบสนอง

3. ความต้องการของคนจะซ้ำซ้อนกัน ความต้องการอย่างหนึ่ง อาจจะยังไม่ทันหมดไป ความต้องการอย่างอื่นจะเกิดขึ้นมา

ทฤษฎีของ Aasiow นี้มีความคิดว่า ความต้องการส่วนใหญ่ ชั้นที่ต่ำกว่าต้องได้รับการตอบสนองก่อน แล้วความต้องการในชั้นที่สูงขึ้นไปถึงจะเกิดขึ้น แต่ทั้งนี้มิได้หมายความว่า ความต้องการมากกว่าหนึ่งระดับไม่อาจเกิดขึ้นในเวลาเดียวกัน แต่ความต้องการในระดับที่ต่ำกว่า ถ้ายังไม่ได้รับการตอบสนองจะเกิดขึ้นก่อน (โยธิน คັນสนยุทธและคณะ, 2533)

นอกจากนั้น ในทางจิตวิทยา ก็ยังกล่าวถึงทฤษฎีการจูงใจไว้ด้วยเช่นกัน โดยแบ่งเป็น 2 กลุ่ม ดังนี้ (โยธิน คันสนยุทธและคณะ, 2533)

1. ทฤษฎีทางชีววิทยา (Biological theories)

1.1 ทฤษฎีชาติญาณ มีคำนิยามของคำว่าสัญชาตญาณ (instinct) ไว้ว่าเป็นแบบอย่างของพฤติกรรม (patterns of behavior) ที่ไม่ได้เกิดจากการเรียนรู้ แต่อย่างไรก็ตาม มีพฤติกรรมของมนุษย์มากมายที่นอกเหนือไปจากสัญชาตญาณ ทฤษฎีสัญชาตญาณไม่อาจอธิบายเกี่ยวกับความแตกต่างระหว่างบุคคล ดังนั้นนักจิตวิทยาจึงให้ความสำคัญของการเรียนรู้ (learning) ที่มีต่อพฤติกรรมของมนุษย์ทำให้พวกเขาละทิ้งทฤษฎีสัญชาตญาณ

1.2 ทฤษฎีแรงขับ ความเครียดภายในเป็นตัวกระตุ้นให้บุคคลเกิดการกระทำการลดความเครียดนี้ เกิดการเสริมแรง (reinforcement) พอเพียงที่จะทำให้เกิดการเรียนรู้ขึ้น

1.3 ทฤษฎีความต้องการลำดับขั้น ซึ่งเป็นของ Maslow

2. ทฤษฎีการเรียนรู้ (Learning Theories)

การเรียนรู้มีบทบาทมากกว่าความต้องการทางสรีระ ในการกำหนดค่าทางพฤติกรรม พฤติกรรมส่วนใหญ่อาจทำให้เกิดขึ้นได้ โดยการให้รางวัลหลังจากพฤติกรรมที่พึงปรารถนาได้เกิดขึ้น ซึ่งรางวัลที่มีอำนาจมากที่สุดของมนุษย์ก็คือ รางวัลทางสังคม เช่น การชมเชย เป็นต้น

3. ทฤษฎีทางการรู้การเข้าใจ (Cognitive Theories) ทฤษฎีที่เป็นตัวแทนของการรู้การเข้าใจมี 3 ทฤษฎี ดังนี้

3.1 ทฤษฎีการยกสาเหตุ การที่บุคคลแสดงพฤติกรรมใด ๆ จะต้องมีสาเหตุ ซึ่งสาเหตุนั้นมาจากภายใน หรือสาเหตุภายนอก เช่น การที่ผู้หญิงสามารถดำรง

ตำแหน่งผู้บริหารได้ อาจเนื่องมาจากความสามารถ หรือความพยายามส่วนบุคคล ซึ่งเป็นสาเหตุภายในหรืออาจจะเป็นเพราะการที่ผู้หญิงคนนั้นดำรงตำแหน่งบริหาร เพราะอยากได้เงินเดือนสูงขึ้นไปก็ได้ ประการนี้นับว่าเป็นสาเหตุภายนอก

3.2 ทฤษฎีความสอดคล้องทางการรู้การเข้าใจ เมื่อคนเราเกิดความรู้ความเข้าใจที่ขัดแย้งจะทำให้เกิดความไม่สบายใจขึ้น ดังนั้นบุคคลจะพยายามเปลี่ยนความคิดหรือการกระทำของเขาให้เกิดความสอดคล้องขึ้น

3.3 ทฤษฎีการคาดหวัง การที่บุคคลมีความคิดเกี่ยวกับผลที่อาจเกิดขึ้นจากการกระทำของเขา และการเลือกที่จะกระทำคุณค่าของผลที่เกิดขึ้น และความน่าจะเป็นไปได้ที่จะทำได้สำเร็จ

คนส่วนใหญ่มักจะตีค่าความต้องการให้กับตนเองสูง ทั้งนี้เพื่อความมั่นคงที่แท้จริง นั่นก็คือ การได้รับการยอมรับและเคารพจากผู้อื่น

การที่คนจะมีความต้องการเข้าไปปฏิบัติงาน ในหน่วยงานหนึ่งในตำแหน่งหนึ่ง ๆ หรือไม่นั้น ก็ย่อมต้องมีสิ่งจูงใจจากหน่วยงานหรือตำแหน่งนั้น ๆ Chester (1966) ได้กล่าวถึงสิ่งจูงใจ ไว้ดังนี้

1. สิ่งจูงใจที่เป็นอัตรา ได้แก่ เงิน สิ่งของหรือสภาวะทางกายภาพที่ให้แก่บุคลากรในการที่เขาได้ปฏิบัติงานให้แก่หน่วยงานเป็นการตอบแทนบริการของเขา

2. โอกาสของบุคคลที่ไม่เกี่ยวกับวัตถุ หมายถึง โอกาสที่บุคลากรที่จะได้รับแตกต่างไปจากบุคคลอื่น ได้รับเกียรติยศ ได้รับอำนาจพิเศษส่วนตัว และโอกาสที่จะได้รับตำแหน่งที่อำนาจมากกว่าเดิม โอกาสดังกล่าวเหล่านี้มีความหมายต่อบุคลากรทุกคนมากกว่าสิ่งจูงใจทางวัตถุ

3. สภาพทางกายอันเป็นที่พึงปรารถนา ได้แก่ การปรับปรุงสภาพแวดล้อมเกี่ยวกับสถานที่ทำงาน เครื่องมือเครื่องใช้ในหน่วยงาน วัตถุสิ่งของต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับบุคลากรให้อยู่ในสภาพเป็นที่พอใจของทุกคน เช่น โต๊ะทำงานที่ดี ห้องส่วนตัว พัดลมหรือเครื่องปรับอากาศ โทรศัพท ฯลฯ ทั้งนี้เพื่อจูงใจให้บุคลากรพอใจที่จะปฏิบัติงาน

4. ความดึงดูดใจในทางสังคม หมายถึง สภาพการคบหาสมาคมกันเองในหมู่บุคลากรทุกคนในหน่วยงาน ถ้าหน่วยงานใดมีการแบ่งพรรคแบ่งพวก คอยจับผิดซึ่งกันและกัน ไม่ยกย่องกันและกัน ตลอดจนไม่ยิ้มแย้มแจ่มใสคบหากันฉันท์มิตร หน่วยงานนั้นก็ย่อมเป็นหน่วยงานที่น่าเบื่อหน่ายไม่น่าอยู่

5. การปรับสภาพการทำงานให้ตรงกับวิธีการที่บุคลากรเคยทำเป็นนิสัย และตรงกับทัศนคติของบุคลากร เพื่อช่วยให้บุคลากรทำงานมีประสิทธิภาพขึ้น ทุกคนมีความเคยชินกับวิธีการที่ตนได้ฝึกฝนปฏิบัติมา ถ้ามาทำงานตรงกับวิธีการที่ตนฝึกปฏิบัติมา ถ้ามาทำงานตรงกับวิธีการที่เคยคิดจะทำได้อย่างสะดวกและเต็มใจ ได้ผลงานและเป็นกำลังแก่บุคลากร

6. โอกาสที่จะมีส่วนร่วมอย่างกว้างขวาง การเปิดให้บุคลากรมีส่วนร่วมในงานทุกชนิดที่หน่วยงานจัดให้มีขึ้น ช่วยให้บุคลากรรู้สึกว่าตนเป็นคนสำคัญของหน่วยงาน คนทุกคนล้วนอยากมีความสำคัญ และอยากมีเกียรติด้วยกันทั้งนั้น เมื่อผู้อื่นให้เกียรติเรา เราก็ย่อมมีกำลังแรงกำลังใจที่จะร่วมมือกับเขาเป็นการตอบแทน โดยเฉพาะถ้าหน่วยงานขนาดใหญ่ มีผลงานดีเด่น บุคลากรทุกคนย่อมภูมิใจและอยากมีส่วนร่วมช่วยสร้างความดีเด่นั้น ๆ ด้วย

7. สภาพของการทำงานและการอยู่ร่วมกันในหมู่บุคลากร บุคลากรทุกคนอยากเป็นมิตร และรู้จักกันอย่างกว้างขวาง หน่วยงานใดบุคลากรรู้จักหมด และสนิทสนมกลมกลืน หน่วยงานนั้นก็จะได้ผลในด้านประสิทธิภาพของบุคลากร เพราะทุกคนจะร่วมมือกันเป็นอย่างดีในการทำงาน

เกี่ยวกับสิ่งสูงใจที่เป็นความต้องการของบุคคลในการปฏิบัติงานนี้ สมพงษ์ เกษมสิน (2516) ได้แยกแยะความต้องการของผู้ปฏิบัติงานมีทั้งหมด 10 ประการ ดังนี้

1. ความมั่นคงในการทำงาน หมายความว่า ในการปฏิบัติงานนั้นจะต้องมีหลักประกันว่า ตราบใดที่ตนปฏิบัติงานเต็มกำลังความสามารถและผลงานถึงมาตรฐานของงานก็สามารถปฏิบัติงานได้ตลอดไป

2. ความพอใจในการทำงาน ถ้าบุคคลได้ทำงานที่ตนพอใจ มีความสุขในการทำงาน ผลงานย่อมดีกว่าผู้ที่ทำงานด้วยความจำใจหรือทำงานตามหน้าที่

3. โอกาสก้าวหน้าในการทำงาน หมายถึงงานที่กระทำนั้นเป็นงานที่มีโอกาสก้าวหน้า ตราบใดที่ตนยังมีความหวังที่จะก้าวหน้า ก็ย่อมมีกำลังใจที่จะฟันฝ่าอุปสรรคในการปฏิบัติงานนั้น ๆ แต่ถ้าผู้ปฏิบัติงานมีความรู้สึกหมดหวังในความก้าวหน้า ก็ย่อมขาดกำลังใจในการทำงาน และไม่รักงาน เช่น ผู้ปฏิบัติงานที่เงินเดือนต่ำ

4. การได้รับการยกย่องนับถือ ทุกคนย่อมพึงพอใจในความสำเร็จแห่งกิจการงานของตน ดังนั้นผู้บังคับบัญชาจึงยกย่อง ชมเชย สนับสนุนผู้ปฏิบัติงานสำเร็จเพื่อเสริมสร้างกำลังใจในการทำงานแก่ผู้ใต้บังคับบัญชาและแก่ส่วนรวม

5. การมีผู้บังคับบัญชาที่สามารถ ผู้ใต้บังคับบัญชาหรือผู้ร่วมงานยอมปรารถนาที่จะมีผู้นำหรือหัวหน้างานที่มีความรู้ความสามารถ เพราะหัวหน้างานนั้นเป็นจุดรวมแห่งพลังของการทำงาน ผู้ที่สามารถยอมประสานทั้งงานและน้ำใจของคนในองค์การให้ปฏิบัติงานร่วมกันได้อย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ยังนำผู้เป็นตัวอย่างในการทำงาน และการปฏิบัติงานอีกด้วย

6. การได้รับค่าจ้างโดยความเป็นธรรม อัตราเงินเดือนหรือค่าจ้างเป็นสิ่งตอบแทนโดยตรง และเป็นสิ่งสำคัญยิ่งสำหรับผู้ปฏิบัติงาน ดังนั้นการกำหนดอัตราเงินเดือนที่ดี การเลื่อนขั้นเงินเดือนโดยธรรม (Fair Wage) ก็ดี จึงมีความสำคัญในด้านจิตใจของผู้ปฏิบัติงานมาก มีองค์การจำนวนไม่น้อย ที่ต้องประสบความล้มเหลวในการดำเนินงาน อันเนื่องจากความไม่ยุติธรรมในการกำหนดอัตราเงินเดือนและการเลื่อนขั้นแก่พนักงาน เจ้าหน้าที่ขององค์การนั้น ๆ

7. ความเสมอภาค ในที่นี้หมายถึงความเท่าเทียมกันในการปฏิบัติงานของคนในองค์การ ไม่มีการแบ่งแยกผิวพรรณ เชื้อชาติ เล่นพวกเล่นพ้อง หรือลำเอียงในการปกครองบังคับบัญชา เพราะสิ่งเหล่านี้เป็นมูลเหตุที่ทำให้ลายขวัญในการทำงานของผู้ใต้บังคับบัญชา และจะทำลายสามัคคีธรรมของหมู่คณะและองค์การในที่สุด

8. ความนุ่มนวลและแนบเนียน การมีปมวิวาจะยอมเป็นที่รักใคร่แก่ผู้ร่วมงานเสมอ ผู้บังคับบัญชาที่ดีพึงควรระมัดระวังในการฝึกสอนแนะนำผู้ใต้บังคับบัญชา โดยเฉพาะเมื่อทำงานผิดพลาดควรชี้แจง แนะนำ สั่งสอนอย่างสุภาพนุ่มนวล เพื่อป้องกันมิให้ผู้ใต้บังคับบัญชาเกิดความท้อถอยในการทำงาน การทักทายเป็นปรกติได้ตามสารทุกข์สุกดิบยอมเป็นวิธีสร้างสัมพันธภาพในการทำงานระหว่างผู้บังคับบัญชาได้ดี และแนบเนียนวิธีหนึ่ง

9. การยอมรับนับถือ มนุษย์เป็นสัตว์สังคม เมื่อเราอยู่ที่ใดได้รับการยอมรับว่าเป็นพวกเดียวกันกับสมาชิกส่วนใหญ่ เราย่อมมีความสุขใจและมีกำลังใจที่จะปฏิบัติงานที่ได้รับมอบหมายในฐานะที่เป็นสมาชิก หรือเป็นส่วนหนึ่งของสังคมหรือองค์การนั้น ๆ บุคคลที่ถูกทอดทิ้งให้อยู่โดดเดี่ยวแต่ตามลำพังย่อมเกิดความวิตก เกรงกลัวและไม่สามารถปฏิบัติงานให้บังเกิดผลดีได้ ดังนั้นการยอมรับนับถือจึงเป็นสิ่งสำคัญมากในการปฏิบัติงาน

10. ความพอใจในสภาพการทำงาน ในการปฏิบัติงานนั้นนอกจากมีเพื่อนร่วมงานที่ดีแล้ว สภาพแวดล้อมและสภาพของงานนับว่ามีอิทธิพลต่อการปฏิบัติงานมาก สภาพของการทำงานที่ดีควรประกอบด้วย การมีอุปกรณ์ เครื่องมือ เครื่องใช้ และเครื่องอำนวยความสะดวกในการปฏิบัติงานอย่างเพียงพอ เช่น มีแสงสว่างเพียงพอ มีอุณหภูมิพอเหมาะ มีการถ่ายเทอากาศถูกต้องสุกลักษณะ เป็นต้น

และได้กล่าวถึงประโยชน์ในการจูงใจว่า การจูงใจก่อให้เกิดประสิทธิภาพในการปฏิบัติงาน โดยการจูงใจเป็นสิ่งสำคัญที่ผู้บริหารจะต้องเอาใจใส่อยู่เสมอ ถ้าใช้กำลังบังคับหรือการจูงใจแบบนิเสธอาจทำให้ประสิทธิภาพของงานต่ำ วิธีดังกล่าวไม่เป็นการจูงใจที่ดี และไม่ใช่วิธีแก้ปัญหาในการปฏิบัติงานที่ถูกต้องอย่างใด การจูงใจแบบปฏิฐานเป็นสิ่งที่เจ้าหน้าที่บริหารงานบุคคล จะต้องสนใจศึกษาถึงปัจจัยในอันที่จะก่อให้เกิดการจูงใจในการปฏิบัติงานที่ดีอยู่เสมอ และจะต้องเปรียบเทียบสถานการณ์ของการจูงใจในขณะนั้นให้ถูกต้องเพื่อจะได้สรรใช้เทคนิคการจูงใจได้ถูกต้องและก่อเกิด การแก้ไขไม่ถูกจุดนอกจากจะทำให้การจูงใจไม่ได้ผลและขวัญเสื่อมทรมานแล้ว ยังสิ้นเปลืองค่าใช้จ่ายและเวลาอีกด้วย ผู้บริหารงานบุคคล และผู้มีหน้าที่รับผิดชอบจะต้องหมั่นตรวจสอบอยู่เสมอในเรื่องการใช้การจูงใจในการปฏิบัติงาน เพื่อธำรงรักษาพลังร่วมของผู้ปฏิบัติงานให้อยู่ในระดับสูงตามต้องการ เพื่อเป็นปัจจัยเกื้อหนุนที่จะส่งผลไปถึงประสิทธิภาพของงานให้สมสนองวัตถุประสงค์ขององค์การที่กำหนดไว้

ดำรงศักดิ์ ชัยสนิท และประสาน หอมพลู (2532 : 88-89) ได้เขียนเกี่ยวข้องกับเรื่องการจูงใจไว้ดังนี้ “ผู้บริหาร หัวหน้างานหรือผู้นำ มีภาระหน้าที่ในการบริการองค์การมากมาย เช่น การกำหนดนโยบายการวางแผน การสร้างขวัญและกำลังใจ หรือการลงโทษพร้อมกันนี้จะต้องปฏิบัติตนให้เป็นแบบอย่างที่ดีกับผู้ร่วมงานอีกด้วย และยังต้องทำหน้าที่ในการประสานงานระหว่างหน่วยงานในองค์การให้มีความสัมพันธ์ที่ดีต่อกันสำหรับพนักงานหรือผู้ใต้บังคับบัญชาผู้บริหารจะต้องใช้กลยุทธ์ในการน้อมจิตใจให้ทำงานอย่างสม่ำเสมอ มีประสิทธิภาพและเกิดประสิทธิผลในปฏิบัติงาน”

อุทัย หิรัญโต (2523 : 203-212) ได้กล่าวถึงความสำคัญ และประโยชน์ของการจัดสวัสดิการไว้ว่า การจัดสวัสดิการเป็นกระบวนการหนึ่งของการบริหารส่วนบุคคล ซึ่งมีความมุ่งหมายที่จะให้ความสะดวกสบาย ความพึงพอใจของผู้ปฏิบัติงานตลอดจนความอบอุ่นใจ หมัดกังวลในเรื่องอื่น ๆ และให้ผู้ปฏิบัติงานมีกำลังใจในการทำงาน เกิดความเชื่อมั่นในองค์การและตนเอง สวัสดิการแม้จะมีไม่ใช่งานหลักขององค์การ แต่ก็เป็นส่วนหนึ่งที่มีผลกระทบต่อความสำเร็จ หรือล้มเหลวขององค์การ และยังมีผลกระทบถึงสมรรถภาพ และกำลังใจของเจ้าหน้าที่อีกด้วย ในฐานะที่คนงาน หรือเจ้าหน้าที่เป็นมนุษย์ เป็นกำลังใจสำคัญขององค์การและเป็นผู้ดลบันดาลให้เกิดผลงานอย่างแท้จริง องค์การ

จึงจำเป็นต้องหาทางส่งเสริมให้เจ้าหน้าที่ที่ทั้งปวงมีความรู้สึกมั่นคงในการทำงาน (Sense of Security) ซึ่งจะเป็นปัจจัยเสริมส่งให้การบริหารงานขององค์การดำเนินไปอย่างมีประสิทธิภาพ และบรรลุวัตถุประสงค์

การจัดสวัสดิการประเภทต่าง ๆ ดังกล่าวมาแล้วข้างต้นส่วนใหญ่ดำเนินการในวงการธุรกิจเอกชนขนาดใหญ่มากกว่าในหน่วยงานของรัฐ ทั้งนี้ เพราะในหน่วยงานของรัฐมักจะประสบปัญหาด้านงบประมาณ ประกอบกับข้าราชการหรือคนงานของรัฐขาดความกระตือรือร้นที่จะเรียกร้อง ผิดกับคนงานขององค์การธุรกิจเอกชนที่มีอำนาจต่อรองในเรื่องนี้อยู่มาก การจัดสวัสดิการในองค์การธุรกิจเอกชนส่วนใหญ่จึงเกิดจากการเรียกร้องของคนงานอย่างไรก็ดี แม้ว่าค่าใช้จ่ายในการจัดสวัสดิการจะเป็นจำนวนไม่น้อยก็ตาม แต่ประโยชน์ที่จะได้รับตอบแทนก็มีเป็นอันมาก ศาสตราจารย์ Wovwin B.Flippo ชี้ให้เห็นประโยชน์ของการจัดสวัสดิการว่ามีดังต่อไปนี้ คือ

1. จะเพิ่มผลผลิตให้สูงขึ้น
2. จะทำให้การสรรหาคนมาทำงานบังเกิดผลมากขึ้น
3. เพิ่มพูนกำลังขวัญและความจงรักภักดีต่อองค์การ
4. จะทำให้การเข้าออกและการขาดงานบ่อย ๆ ของคนงานลดน้อยลง
5. ก่อให้เกิดการประชาสัมพันธ์ที่ดี
6. ลดอิทธิพลของสหภาพแรงงานไม่ว่าจะเป็นการแสดงตัวหรือการแสดง

ศักยภาพให้ปรากฏ

7. ลดการปฏิบัติอันเป็นการแทรกแซงของรัฐบาล

กล่าวโดยสรุปแล้ว การจัดกิจกรรมที่จะสนองความพึงพอใจและความต้องการของข้าราชการหรือคนงาน โดยมีความหวังว่าความพึงพอใจนั้นจะสะท้อนให้เห็นถึงการให้ความพยายามเพิ่มขึ้น และเกิดประโยชน์แก่องค์การมาก การจัดสวัสดิการที่ดีและเหมาะสมจะอำนวยผลให้เจ้าหน้าที่ขององค์การทำงานด้วยความมั่นใจ และเกิดความผูกพันกับองค์การ ซึ่งจะเป็นปัจจัยเสริมส่งให้เขามุ่งมั่นทำงานบังเกิดประสิทธิผลในที่สุด

2.8 ทฤษฎีความสัมพันธ์แตกต่าง (Theory of Differential Association)

สาระสำคัญของทฤษฎีความสัมพันธ์แตกต่างปรากฏภายใต้ 9 บททฤษฎีดังต่อไปนี้ (Sutherland & Cressey, 1974 : 75-77) (อ้างถึงใน ประชัช เบียมสมบุญ, 2530 : 111)

(1) พฤติกรรมอาชญากรเกิดจากการเรียนรู้ ชัทเธอร์แลนด์อธิบายว่าพฤติกรรมอาชญากรไม่ได้เกิดโดยการถ่ายทอดทรากรมพันธ์ ดังนั้น บุคคลซึ่งไม่ได้รับการฝึกฝนเกี่ยวกับอาชญากรรมย่อมจะไม่สามารถสร้างวิธีประกอบอาชญากรรมขึ้นมาได้เอง ในทำนองเดียวกัน บุคคลที่ไม่ได้รับการฝึกอบรมเกี่ยวกับเครื่องจักรกล ก็ย่อมไม่สามารถประดิษฐ์คิดค้นเกี่ยวกับเครื่องจักรกลได้เช่นกัน

(2) พฤติกรรมอาชญากรเรียนรู้ได้จากการปฏิสัมพันธ์กับบุคคลอื่น ในขั้นตอนของการสื่อสารสัมพันธ์ในที่นี้การสื่อสารสัมพันธ์อาจกระทำโดยทางวาจาหรือโดยลักษณะท่าทางต่าง ๆ ก็ได้

(3) ส่วนสำคัญของการเรียนรู้พฤติกรรมอาชญากรเกิดขึ้นภายในกลุ่ม ซึ่งมี การติดต่อสัมพันธ์กันอย่างใกล้ชิดแบบอรุปรนัย

ในทรรศนะของชัทเธอร์แลนด์ การสื่อสารสัมพันธ์อย่างฉาบฉวยไม่ใช่ส่วนสำคัญในการถ่ายทอดพฤติกรรมอาชญากร

(4) เมื่อพฤติกรรมอาชญากรเกิดจากการเรียนรู้ การเรียนรู้ หมายความว่ารวมถึง (ก) วิธีการประกอบอาชญากรรม ซึ่งบางครั้งก็สลับซับซ้อนแต่บางครั้งก็ง่าย (ข) ทิศทางเฉพาะของแรงจูงใจ แรงผลักดันภายใน การหากเหตุผลเข้าข้างตน และทัศนคติ

(5) ทิศทางเฉพาะของแรงจูงใจและแรงงานผลักดันภายในเรียนรู้ได้จากการกำหนดนิยามของประมวลกฎหมาย (อาญา) โดยแยกออกเป็นที่ยื่นชอบและไม่ยื่นชอบ

ในบางสังคม บุคคลอยู่ในแวดวงของผู้ที่เคารพกฎหมายอย่างเคร่งครัด ส่วนในสังคมอื่น บุคคลอาจอยู่ในแวดวงของบุคคลที่ชื่นชอบต่อการละเมิดกฎหมาย ในสังคมใหญ่ทั่วไป การกำหนดนิยามมักเป็นลักษณะลูกผสมของทั้ง 2 แบบ จึงนำมาซึ่งความขัดแย้งด้านวัฒนธรรมโดยเกี่ยวพันกับตัวบทกฎหมาย

(6) บุคคลประพฤติผิดก็เพราะมีการกำหนดนิยามที่ยื่นชอบต่อการละเมิดกฎหมายมากกว่าการกำหนดนิยามที่ไม่ยื่นชอบต่อการละเมิดกฎหมาย

แม้บททฤษฎีนี้จัดว่าเป็นหลักสำคัญของทฤษฎีความสัมพันธ์แตกต่าง ข้อความดังกล่าวครอบคลุมทั้งการคบหาสมาคมกับบุคคลที่เป็นอาชญากรและกับบุคคลที่ต่อต้าน

อาชญากรรม กล่าวคือ ในการที่บุคคลจะกลายเป็นอาชญากรก็เพราะบุคคลนั้น ติดต่อกลิติดกับรูปแบบอาชญากรรม แต่ห่างเหินจากรูปแบบต่อต้านอาชญากรรม ฉะนั้น แม้บททฤษฎีนี้ หมายความว่ารวมถึงการคบค้าสมาคมในลักษณะที่เป็นกลาง ซึ่งไม่เกี่ยวข้องกับอาชญากรรมด้วย

(7) ความสัมพันธ์แตกต่างอาจแปรปรวนไปตามความถี่ ช่วงระยะเวลา ลำดับก่อนหลัง และความเข้ม

ในที่นี้ ความถี่หมายถึงการที่บุคคลแต่ละคนได้รับการถ่ายทอดพฤติกรรมโดยมีการเรียนรู้จำนวนมากน้อยเพียงใด ในช่วงระยะเวลาเท่ากัน ส่วนช่วงระยะเวลานั้นมีความสำคัญในแง่ที่ว่า บุคคลที่ได้รับการถ่ายทอดพฤติกรรมเป็นเวลานานกว่า น่าจะมีผลกระทบจากกระบวนการพฤติกรรมนั้นมากกว่าบุคคลที่ได้รับการถ่ายทอดในระยะเวลาทั้งสั้นกว่า สำหรับลำดับก่อนหลังต้องนำมาพิจารณาเพราะพฤติกรรมที่ได้รับการถ่ายทอดก่อน โดยเฉพาะในวัยเด็กมักฝังแน่นมากกว่าพฤติกรรมที่ได้ก็รับการถ่ายทอดในระยะหลัง โดยเฉพาะในวัยที่เป็นผู้ใหญ่แล้ว อนึ่ง คำว่า "ความเข้ม" หมายความว่า ระดับชื่อเสียงของแหล่งถ่ายทอดพฤติกรรม

(8) ขั้นตอนในการเรียนรู้พฤติกรรมอาชญากร ทั้งที่เป็นกระบวนการอาชญากรรมและกระบวนการต่อต้านอาชญากรรมนั้น ต้องอาศัยกลไกทั้งหมด ซึ่งจำเป็นต่อการเรียนรู้ประเภทอื่น ๆ พฤติกรรมอาชญากรจัดเป็นพฤติกรรมประเภทหนึ่ง ซึ่งตามหลักพฤติกรรมศาสตร์ต้องอาศัยขั้นตอนในการเรียนรู้ ไม่ต่างไปจากการเรียนรู้เพื่อเป็นตำรวจ อัยการ หรือผู้พิพากษา

(9) ในขณะที่พฤติกรรมอาชญากรเป็นการแสดงออกถึงความต้องการทั่วไปและค่านิยมต่าง ๆ แต่ความต้องการทั่วไปและค่านิยมเหล่านี้ ไม่อาจใ้หรืออธิบายพฤติกรรมอาชญากรได้ เพราะเหตุที่ว่า แม้พฤติกรรมที่ชอบด้วยกฎหมายก็แสดงออกถึงความต้องการทั่วไปและค่านิยมอย่างเดียวกัน กล่าวคือ นักตัดชองยองเบากระทำความผิดเกี่ยวกับทรัพย์ ก็เพื่อให้ได้มาซึ่งทรัพย์สิน ในทำนองเดียวกัน กรรมกรผู้ซื้อสตัยที่ทำงานด้วยความเหนื่อยยากก็เพื่อให้ได้มาซึ่งทรัพย์สินเช่นเดียวกัน ดังนั้น ทรัพย์สินยอมไม่ใช่ปัจจัยที่กำหนดว่าพฤติกรรมใดเป็นอาชญากรรมหรือไม่

2.9 แนวความคิดที่เกี่ยวข้อง

แนวความคิดและวัตถุประสงค์ในการบัญญัติกฎหมายจราจร

(ศราวุฒิ พันธ์ขาว (2524 : 4-6) ได้ให้แนวคิดเกี่ยวกับการบัญญัติกฎหมายจราจรไว้ว่า จากการพัฒนาของสังคมอย่างรวดเร็ว ทำให้การติดต่อคมนาคมมีความจำเป็นและสำคัญต่อชีวิตประจำวันของมนุษย์ สิ่งหนึ่งที่สำคัญที่สุดในการติดต่อคมนาคม คือ รถยนต์ ซึ่งเข้ามามีบทบาทในชีวิตประจำวันของมนุษย์ ถึงขนาดเรียกว่าเป็นปัจจัยที่ 5 และนับว่าเป็นสิ่งที่มนุษย์ขาดไม่ได้ในการดำรงชีวิต จนถึงปัจจุบันได้มีการพัฒนาทั้งรูปแบบและเชื้อเพลิงที่ใช้ในการขับเคลื่อน ทำให้รถยนต์สามารถแล่นไปด้วยความเร็วสูง จนสามารถก่อให้เกิดความเสียหายและอุบัติเหตุที่ร้ายแรงได้ เมื่อปริมาณรถยนต์และยานพาหนะประเภทอื่นที่นำมาใช้บนถนน มีจำนวนมากขึ้น จึงมีความจำเป็นที่จะต้องจัดระเบียบการจราจร เพื่อให้การจราจรเป็นไปโดยสะดวกรวดเร็ว และเกิดความปลอดภัยแก่ผู้ใช้รถใช้ถนน โดยการบัญญัติกฎหมายจราจรขึ้นใช้บังคับ

สำหรับประเทศไทย รถที่เข้ามาในประเทศไทยรุ่นแรก คือรถลาก ซึ่งเริ่มมาตั้งแต่สมัยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว และชาวต่างชาติก็ได้มีการตัดถนนเพื่อให้ยานพาหนะซึ่งเป็นรถลาก ได้ใช้เดินทางติดต่อทำการค้าขายกันได้สะดวกขึ้น จึงได้มีพระราชบัญญัติรถลาก พุทธศักราช 2444 ออกใช้บังคับ ต่อมาเมื่อเริ่มมีการนำรถยนต์เข้ามาใช้มากขึ้น จึงได้มีพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2448 และพระราชบัญญัติรถจ้าง พ.ศ.2448 ขึ้น เพื่อจัดระเบียบการจดทะเบียนรถ คนขับรถกำหนดทะเบียนใบอนุญาต รวมทั้งข้อบังคับเกี่ยวกับความปลอดภัย

สำหรับกฎหมายจราจร ได้มีการตรากฎหมายเกี่ยวกับจราจรขึ้นเป็นฉบับแรก คือพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2477 การร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ได้อาศัยหลักจากกฎหมายจราจรของประเทศอังกฤษ นำมาดัดแปลงแก้ไขให้เหมาะสมกับประเทศไทย และต่อมาได้มีพระราชบัญญัติการขนส่ง พ.ศ.2497 ออกใช้บังคับเกี่ยวกับการขนส่ง สาเหตุที่ต้องมีการบัญญัติ กฎหมายเหล่านี้ออกใช้บังคับ ก็ด้วยเหตุผลเพื่อการจัดระเบียบในการจราจรให้เกิดความเหมาะสมกับสภาพการจราจร และจำนวนยานพาหนะที่เพิ่มขึ้น เพื่อก่อให้เกิดความสะดวกและความปลอดภัยในชีวิต ร่างกายและทรัพย์สินของประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน

ด้วยความเจริญของสังคม ทำให้การใช้รถใช้ถนนมีความสำคัญและจำเป็นต่อชีวิตประจำวันของมนุษย์มากขึ้น ประกอบกับความเจริญทางเทคโนโลยี ทำให้มีการพัฒนารูป

แบบและเครื่องยนต์กลไกของยานพาหนะที่นำมาใช้บนถนน กฎหมายเหล่านี้จึงได้มีการปรับปรุงแก้ไขให้มีความทันสมัย รองรับสภาพการจราจรที่หนาแน่นให้ดียิ่งขึ้นมาเป็นลำดับ การแก้ไขกฎหมายเกี่ยวกับการจราจรที่นับว่าได้เป็นครั้งใหญ่ที่สุดเท่าที่เคยมีมา ได้ทำขึ้นในปี พ.ศ.2522 โดยได้มีการประกาศใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 และพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 ขึ้นใช้บังคับแทนกฎหมายที่เกี่ยวกับการจราจรที่ใช้บังคับแต่เดิม เพื่อให้สามารถควบคุม บังคับ ผู้ขับขี่ ผู้ประกอบการ และตัวรถ ให้เกิดความปลอดภัยและสะดวกในการสัญจรยิ่งขึ้น จากการที่จราจรและขนส่งได้มีการขยายตัวไปในส่วนภูมิภาค ทำให้มีการสัญจรบนทางหลวงเพิ่มมากขึ้นนั้น ในปี พ.ศ.2535 จึงได้มีการตราพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 ขึ้น เพื่อใช้แทนประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 295 ลงวันที่ 28 พฤศจิกายน พ.ศ.2515 ซึ่งเป็นกฎหมายว่าด้วยทางหลวงที่ใช้บังคับอยู่ในขณะนั้น ให้สอดคล้องกับความเจริญและการพัฒนาของประเทศ กฎหมายจราจรเหล่านี้ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมให้มีความทันสมัย เหมาะสมกับสภาพการของการสัญจรมาโดยตลอด โดยกำหนดสภาพบังคับต่าง ๆ สรุปได้ดังนี้

1. พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2529 และ (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2535 เป็นกฎหมายหลักที่บัญญัติเกี่ยวกับการจราจร กฎหมายฉบับนี้ตราขึ้นเพื่อบังคับให้เจ้าของและผู้ขับขี่ปฏิบัติตาม โดยได้บัญญัติเกี่ยวกับลักษณะของรถที่ใช้ในทาง การใช้ไฟหรือเสียงสัญญาณของรถ การบรรทุก สัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจร การใช้ทางเดินรถ และได้กำหนดรายละเอียดในการขับรถ การขับแซงและผ่านขึ้นหน้า การออกรถ การเลี้ยวรถ และการกลับรถ ฯลฯ ทั้งนี้เพื่อให้ผู้ใช้รถถือปฏิบัติเป็นไปในลักษณะเดียวกัน นอกจากนี้ยังได้กำหนดอำนาจหน้าที่ของเจ้าพนักงานจราจรและเจ้าพนักงานเจ้าหน้าที่ในการควบคุม ดูแล และจัดการจราจร ทั้งนี้กฎหมายได้กำหนดบทลงโทษต่อผู้ฝ่าฝืนให้การบังคับใช้กฎหมายดียิ่งขึ้นด้วย

2. พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2523, (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2530, (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2535, (ฉบับที่ 5) พ.ศ.2535, (ฉบับที่ 6) พ.ศ.2537 และ (ฉบับที่ 7) พ.ศ.2537 เป็นกฎหมายที่ตราขึ้นเพื่อควบคุมการขนส่งทางบกให้เหมาะสม มีมาตรฐานและเกิดความปลอดภัย โดยได้จัดตั้งคณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางบกเพื่อเป็นองค์กรกลางทำหน้าที่กำหนดนโยบายและมาตรการด้านการขนส่งและจัดตั้งคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบก เพื่อกำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับการประกอบการขนส่งให้เป็นมาตรฐาน นอกจากนี้ กฎหมายยังได้กำหนด

ลักษณะการประกอบการขนส่ง การชดใช้ค่าเสียหายที่เกิดจากการขนส่ง การรับจัดการขนส่ง โดยมีบทบัญญัติควบคุมรถ ผู้ประจำรถ ผู้โดยสาร ตลอดจนสถานีสขนส่ง และได้กำหนดบทลงโทษสำหรับผู้ฝ่าฝืนบทบัญญัติแห่งกฎหมายนี้ด้วย

3. พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2524, (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2525 (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2527, (ฉบับที่ 5) พ.ศ.2528, (ฉบับที่ 6) พ.ศ.2528, (ฉบับที่ 7) พ.ศ.2530, (ฉบับที่ 8) พ.ศ.2530 และ (ฉบับที่ 9) พ.ศ.2537 เป็นกฎหมายที่ตราขึ้นเพื่อบังคับกับรถยนต์ทุกประเภท โดยการกำหนดประเภทและลักษณะของรถยนต์ที่สามารถใช้วิ่งบนทาง รวมทั้งการจดทะเบียน การใช้รถและการชำระภาษี ตลอดจนใบอนุญาตขับขี่ เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้ทางร่วมกัน ทั้งนี้ได้กำหนดบทลงโทษสำหรับผู้ฝ่าฝืนบทบัญญัติแห่งกฎหมายนี้ด้วย

4. พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 เป็นกฎหมายที่ตราขึ้นเพื่อบังคับกิจการหรือการกระทำใด ๆ ที่เกี่ยวข้องกับทางหลวง โดยกำหนดประเภทของทางหลวง การกำกับตรวจตราและควบคุมทางหลวง และงานทาง ตลอดจนการควบคุม การรักษา การขยาย และสงวนเขตทางหลวง และทางหลวงพิเศษ ทั้งนี้เพื่อให้สภาพการใช้ทางหลวงเกิดความสะดวก ฯลฯ ได้กำหนดบทลงโทษสำหรับผู้ฝ่าฝืนบทบัญญัติแห่งกฎหมายนี้ด้วย

ลักษณะของกฎหมายจรรยา

อิทธิ มุสิกะพงษ์ (2534 : 11) ได้กล่าวถึงลักษณะของกฎหมายจรรยาไว้ว่า กฎหมายจรรยา เป็นกฎหมายที่บัญญัติขึ้นเพื่อให้เกิดความสะดวกและปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เป็นกฎเกณฑ์ที่ตั้งขึ้นเพื่อใช้บังคับเพื่อการจัดระเบียบการจราจรให้ทันกับการพัฒนาการเทคโนโลยียานยนต์ และสภาพการใช้รถใช้ถนน ดังนั้น กฎหมายจรรยาจึงมีลักษณะเป็นกฎหมายเทคนิค (Technical Law) คือ บัญญัติขึ้นด้วยเหตุผลทางเทคนิค (Technical reason) เพื่อการจัดระเบียบทางสังคม (Social Order) ไม่ได้บัญญัติตามเหตุผลทางด้านศีลธรรม (Moral reason) เช่น การเดินรถทางซ้ายทางขวาไม่มีความถูกต้องในตัวของมันเอง ความถูกต้องเกิดขึ้นเนื่องจากการตั้งกฎเกณฑ์ เป็นต้น

จะเห็นได้ว่า โดยพื้นฐานของกฎหมายจรรยาแล้ว บัญญัติขึ้นเพื่อประโยชน์ในทางปกครอง บริหาร โดยกำหนดกฎเกณฑ์และมาตรการต่าง ๆ เพื่อบังคับให้เกิดความสะดวกและปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ฉะนั้น การกระทำที่ฝ่าฝืนกฎเกณฑ์ จึงอยู่นอกเหนือความรู้สึกมนุษยธรรมในเรื่องความผิดทางศีลธรรม ซึ่งหลาย ๆ ประเทศเช่น เยอรมัน ได้แยกความผิด

จรรยาบรรณให้สันนิษฐานการเป็นความผิดอาญา โดยพิจารณาจัดให้การกระทำผิดดังกล่าวเป็นลักษณะของ "การฝ่าฝืนระเบียบ" เท่านั้น เป็นผลให้การกำหนดนโยบายทางอาญาต่อผู้กระทำผิดกฎหมายจราจรไม่จำเป็นต้องใช้โทษและกระบวนการทางอาญามาบังคับ เช่นเดียวกับความผิดอาญาทั่วไป ทั้งนี้เพื่อหลีกเลี่ยงผลเสียในการเข้ามาสู่กระบวนการทางอาญา และภาระการพิจารณาของศาล

แต่สำหรับกฎหมายไทยไม่ได้แยกความผิดจราจรออกไปจากกฎหมายอาญา ทั้งนี้เป็นเพราะแนวคิดในการร่างกฎหมายไทย ที่นำแนวความคิดของประเทศอังกฤษมาใช้ ประกอบกับการที่สังคมไทย ประชาชนยังขาดสำนึกในการปฏิบัติตามกฎหมายด้วยตนเอง หรือขาดหลักความเชื่อฟังกฎหมาย (Obedient to Law) ดังนั้น เพื่อให้กฎหมายที่บัญญัติขึ้นมีผลบังคับใช้จึงต้องอาศัยบทลงโทษทางอาญามาใช้บังคับ

ประเภทของความผิดตามกฎหมายจราจร

(ศราวุฒิ พันธ์ขาว (2524 : 1) ได้แบ่งประเภทความผิดตามกฎหมายจราจรได้

2 ประเภทคือ

1. ความผิดประเภทที่เกี่ยวกับการจอดรถ (Parking violation) เป็นการที่ผู้ขับขี่ได้กระทำผิดหลังจากที่หยุดรถ หรือจอดรถแล้ว แม้จะก่อให้เกิดอุบัติเหตุหรือมีความร้ายแรงน้อยกว่า แต่โอกาสที่จะทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดก็ง่าย เช่น การจอดรถในเขตป้ายจอดรถประจำทาง การจอดรถในที่ห้ามจอด การจอดรถซ้อนคัน เป็นต้น

2. ความผิดประเภทที่เกี่ยวกับการขับเคลื่อนรถ (Moving violation) เป็นการที่ผู้ขับขี่ได้กระทำความผิดขณะที่อยู่ในระหว่างขับขี่รถยนต์ ความผิดประเภทนี้ ถือว่าเป็นความผิดประเภทที่ร้ายแรง และเป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุจราจรมากที่สุด ได้แก่ การขับรดด้วยความเร็วเกินอัตราที่กำหนด ขับรดฝ่าฝืนสัญญาณจราจร ขับรดในขณะที่มีเมา เป็นต้น

ประเภทของผู้กระทำผิดกฎหมายจราจร

ผู้กระทำผิดกฎหมายจราจร อาจแบ่งออกเป็น 2 ประเภทใหญ่ ๆ คือผู้ใช้รถ และคนเดินเท้า

1. ผู้กระทำผิดในส่วนของผู้ใช้รถ ผู้กระทำผิดในส่วนนี้อาจแบ่งออกได้เป็น 2 กลุ่มคือ

1.1 กลุ่มคอเช็ดขาว (White-collar Group) หมายถึงผู้วิชาชีพที่ได้มีอาชีพในการขับรถ แต่ต้องขับรถเพราะมีความจำเป็นจะต้องเดินทาง หรือประกอบธุรกิจ

1.2 กลุ่มคอเช็ดน้ำเงิน (Blue-collar Group) หมายถึง ผู้วิชาชีพที่มีอาชีพในการขับรถ เช่นคนขับรถรับจ้างสาธารณะ คนขับรถโดยสารประจำทาง หรือคนขับรถบรรทุกรับจ้าง เป็นต้น

2. ผู้กระทำผิดในส่วนของคนเดินเท้า เช่น การไม่เดินบนทางเท้าหรือไหล่ทาง ในทางที่มีทางเท้าหรือไหล่ทาง การขายของในทางเดินรถ การขี่ จูง หรือไล่ต้อนสัตว์ไปบนทาง ในลักษณะที่เป็นการกีดขวางการจราจร เป็นต้น

ผู้กระทำผิดต่อกฎหมายจราจรเป็นอาชญากรหรือไม่

สุดสงวน สุธีสร (2528 : 11) ได้ให้ทัศนะเกี่ยวกับผู้กระทำผิดกฎหมายจราจรไว้ ดังนี้ว่า

ความหมายของอาชญากรรมโดยนัยทางกฎหมาย จะมองที่พฤติกรรมของมนุษย์ กล่าวคือ ถ้าหากมีการกระทำที่ฝ่าฝืนบทบัญญัติของกฎหมายอาญาแล้ว (actus reus) ก็ถือว่าเป็นการประกอบอาชญากรรมทั้งสิ้นโดยจะไม่นำเอาสภาวะทางจิตใจซึ่งเป็นองค์ประกอบทางจิตใจของผู้กระทำผิด มาเป็นสาระสำคัญ ดังนั้น การกระทำผิดต่อกฎหมายจราจรโดยนัยทางกฎหมายจึงถือเป็นการประกอบอาชญากรรม และผู้กระทำผิดก็ถือว่าเป็นอาชญากร

แต่อาชญากรรมโดยนัยทางสังคม จะมองถึงการกระทำที่ฝ่าฝืนปทัสฐานของสังคม หรือก่อให้เกิดความเสียหายต่อสังคม โดยคำนึงถึงความร้ายแรงและเจตนาชั่วร้ายของผู้กระทำเป็นหลัก หากการกระทำผิดดังกล่าวเป็นการกระทำผิดที่มีลักษณะความผิดในตัวเอง ย่อมถือว่าเป็นอาชญากรรมโดยชัดแจ้ง ส่วนความผิดที่กฎหมายบัญญัติว่าเป็นความผิด นักสังคมวิทยาได้แยกการกระทำผิดนี้ออกโดยมิได้ถือถือว่าเป็นการประกอบอาชญากรรม ผู้กระทำผิดจึงไม่มีความประพฤติเป็นอาชญากร (Criminoid behavior)

ดังได้กล่าวมาแล้วว่า ความผิดจราจรเป็นความผิดประเภทที่กฎหมายบัญญัติว่าเป็นความผิด มิได้เป็นความผิดในตัวเอง และส่วนใหญ่จะเป็นความผิดเล็กน้อย ประกอบกับผู้กระทำผิดก็ไม่ได้มีเจตนาชั่วร้ายในการกระทำแต่อย่างใด ดังนั้น โดยนัยทางสังคม จึงมองว่าการกระทำผิดกฎหมายจราจรไม่ถือเป็นการประกอบอาชญากรรม สำหรับในส่วนของประชาชน และสังคม ก็มีแนวโน้มในทางเดียวกับการมองอาชญากรรมโดยนัยทางสังคม

การบังคับตามกฎหมาย (Law Enforcement)

ศราวุฒิ พันธ์ขาว (2522:90-96) ได้ให้ความหมายการบังคับตามกฎหมาย (Enforcement) ไว้ว่า หมายถึงการบังคับให้ผู้ใช้รถใช้ถนนได้ปฏิบัติตามกฎหมาย ข้อบังคับเกี่ยวกับการจราจร, การขนส่งทางบก เพื่อความเป็นระเบียบเรียบร้อยในสังคม เพราะการกระทำผิดกฎหมาย จะต้องมีการลงโทษผู้ฝ่าฝืนโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นการข่มขู่ (deterrence) มากกว่าการแก้แค้น ทั้งนี้เพราะการกระทำผิดกฎหมายจราจรว่าเป็นความผิดทางอาญา ประเภท Mala Prohibita ซึ่งหมายถึง การกระทำผิดที่กฎหมายได้บัญญัติไว้ว่าเป็นผิดซึ่งมีผู้ฝ่าฝืนกฎหมายประเภทนี้มากมาย สาเหตุประการหนึ่งคือ ผู้กระทำผิดส่วนใหญ่มากมายในสังคม ผู้กระทำผิดมักมีอภิสิทธิ์หรือมีคนรู้จักขอบพอที่จะช่วยให้ตนพ้นผิดได้โดยไม่ต้องถูกลงโทษ, ประการสำคัญที่สุดคือ ประชาชนทั่วไปมักไม่ประณามผู้กระทำผิดว่าเป็นการก่ออาชญากรรม แต่ถ้าหากพิจารณาในนัยที่ว่าเป็นการฝ่าฝืนกฎหมายและมีบทลงโทษ อีกทั้งการฝ่าฝืนนั้นทำให้สังคมเดือดร้อน หรือได้รับอันตราย การกระทำผิดฐานฝ่าฝืนกฎหมายจราจร ก็สมควรอย่างยิ่งที่จะจัดไว้ว่าเป็นการก่ออาชญากรรมพื้นฐาน (Folk crime) เพราะอัตราการเกิดอาชญากรรมประเภทนี้มีสูงมากกว่าอาชญากรรมเกี่ยวกับชีวิต และทรัพย์สินอื่น ๆ รวมกันเสียอีก

การบังคับให้เป็นไปตามกฎหมาย มองดูผิวเผินแล้วน่าจะเป็นหน้าที่ของตำรวจจราจรเท่านั้น ที่จะคอยกวดขัน บังคับมิให้ผู้ใดฝ่าฝืนกฎข้อบังคับในการจราจรตลอดจนการลงโทษผู้จงใจฝ่าฝืน เพิ่มโทษหรือเสนอเพิกถอนใบอนุญาตขับรถแก่ผู้ไม่เคารพกฎหมาย แต่ผู้มีหน้าที่เกี่ยวข้องในเรื่องนี้ยังมีอีกหลายหน่วยงาน เช่น กองทะเบียนยานพาหนะและกรมการขนส่งทางบกมีอำนาจในการออกใบอนุญาตขับขี่, ส่วนศาลมีอำนาจที่จะเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ได้เป็นต้น

การแก้ไขเพื่อที่จะลดอุบัติเหตุบนท้องถนน โดยการออกกฎหมายบังคับนั้น ในทางจิตวิทยาถือว่าเป็นการกดดันแต่เพียงอย่างเดียว ซึ่งหมายความว่าแม้การบังคับไม่ให้กระทำผิด แต่ยังไม่มีการอบรมให้เข้าใจถึงข้อเท็จจริงทั้งคนขับรถ และคนเดินเท้าในภายหลังอย่างดีพอ ถือว่าเป็นการแก้ไขที่ปลายเหตุ จะเห็นได้ว่าในด้านการศึกษา, ด้านวิศวกรรมจราจร และด้านการบังคับให้เป็นไปตามกฎหมายย่อมต้องมีความสัมพันธ์กันเสมอ หากต่างฝ่ายต่างทำย่อมจะได้ผลไม่สมบูรณ์ เช่น วิศวกรรมสร้างทางตามความพอใจของตนฝ่ายเดียว เพียงขอให้เส้นทางก็ใช้ได้ หรือหากเป็นทางที่ดีตามหลักวิศวกรรม แต่ตำรวจไม่เอาใจใส่คอยกวดขันหรือไม่ให้คำแนะนำไม่ให้ความรู้แก่ผู้ใช้ทางก็จะเกิดอุบัติเหตุได้มาก การจราจรสับสนวุ่นวาย สิ่งที่เกี่ยวข้องกับการแก้ไขด้านการบังคับตามกฎหมายควรพิจารณาจาก

- กฎหมายจราจร (Traffic Law)
- การควบคุมรถยนต์ (Motor Vehicle Administration)
- การควบคุมใบอนุญาตขับรถ (Driver Lisenning)
- เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร (Police Traffic Supervision)

(1) กฎหมายจราจร

ที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน ได้แก่ พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ร.บ.รถยนต์, พ.ร.บ.การขนส่ง ทั้ง 3 ฉบับนี้ได้ประกาศใช้เมื่อ พ.ศ.2522 ซึ่งเป็นการแก้ไขกฎหมายฉบับเดิมที่ใช้มากกว่า 20 ปีแล้ว กล่าวคือ พ.ร.บ.ฉบับเดิมใช้มาตั้งแต่ปี พ.ศ.2477,2473 และ 2497 ตามลำดับ การแก้ไขเปลี่ยนแปลงกฎหมายใหม่จะเหมาะสมกับสภาพการณ์ในปัจจุบันเพียงใด ต้องพิจารณาจากการยอมรับหรือการปฏิบัติของสังคมส่วนใหญ่ว่าสามารถที่จะปฏิบัติตามได้หรือไม่ ทั้งนี้กฎหมายที่ออกมาไม่ควรที่จะเป็นสภาพบังคับผู้ใช้ถนนมากเกินไป แต่กฎหมายจราจรของประเทศไทยร่างออกมาใช้โดยคำนึงถึงหลักความปลอดภัยเป็นประการสำคัญ ซึ่งถือว่าเป็นการใช้หลักตามแบบอย่างประเทศในยุโรปการถือหลักความปลอดภัย โดยการเน้นหนักเช่นนี้ ย่อมจะเกิดการหย่อนยานในหลักความระมัดระวังในการสัญจรไปบ้างแต่อย่างไรก็ตามการเลือกหลักความปลอดภัยไว้ก่อนความระมัดระวังก็จะลดค่าความสูญเสียเกี่ยวกับชีวิต และทรัพย์สินลงไปได้มาก

กล่าวโดยทั่วไปแล้ว กฎหมาย, ข้อบังคับ, ประกาศของเจ้าพนักงานจราจร สิ่งต่าง ๆ นี้มีอยู่เพียงพอแล้วหากไม่จำเป็นก็ไม่ควรที่จะบัญญัติไว้อีก หากแต่ประการสำคัญควรพิจารณาว่า เจ้าหน้าที่ของรัฐและผู้ใช้นถนนทางปฏิบัติตามกฎหมาย ข้อบังคับที่มีอยู่ครบถ้วนแล้วเพียงใด

การออกไปสั่งเจ้าพนักงานจราจร เจ้าหน้าที่ตำรวจมีอำนาจตามกฎหมายจราจรให้ออกแก่ผู้กระทำผิดได้ โดยมีอำนาจยึดใบอนุญาตขับขี่ไว้ไม่เกิน 8 ชั่วโมง และจะต้องออ-ใบแทนใบอนุญาตขับขี่ (ก็คือใบสั่งนั่นเอง) ให้แก่ผู้กระทำผิดเพื่อใช้ได้ภายใน 7 วัน ผู้กระทำผิดจะต้องมารายงานตัวต่อพนักงานสอบสวนยังสถานีตำรวจที่ปรากฏในใบสั่ง

วัตถุประสงค์ของการมีใบสั่งก็เพื่อเป็นการแจ้งความ (notification) เป็นหมายเรียกตัว (Summons) เป็นแบบฟอร์มการให้สัญญา (Promissory note) และเป็นแบบฟอร์มการดำเนินคดี (Complaint form) จุดประสงค์ในการใช้ใบสั่งเหล่านี้ถูกกำหนดขึ้นเพื่อเป็นบทลงโทษสำหรับผู้ฝ่าฝืนกฎหมายจราจรซึ่งถูกจับกุมโดยเจ้าหน้าที่ตำรวจ และเพื่อเป็นการป้องกันอุบัติเหตุจราจร บทลงโทษของใบสั่งนั้นเป็นไปใน 2 ลักษณะด้วยกันคือ ผู้ฝ่าฝืนกฎหมายจราจรและได้รับใบสั่งต้องไปจ่ายค่าปรับตามเวลาที่กำหนดไว้ หรือไม่ก็ต้องขึ้นศาลหากไม่ยอมชำระค่าปรับ

แต่ใบสั่งของเจ้าพนักงานจราจรแทบจะไร้ความหมายโดยสิ้นเชิง เพราะเมื่อเจ้าหน้าที่พบเห็นรถที่กระทำผิดกฎหมายจราจร แต่ไม่พบตัวผู้ขับขี่ก็จะออกใบสั่งติดไว้ที่รถนั้น ปรากฏว่าใบสั่งดังกล่าวขาดการเอาใจใส่และให้ความสำคัญจากผู้ขับขี่มากที่สุด กล่าวคือ มีผู้ไม่มารายงานตามกำหนดเวลาในใบสั่งถึงร้อยละ 80 โดยประมาณ (เมื่อปี 2520) แนวโน้มดังกล่าวนี้เพิ่มขึ้นจนน่าวิตก หากจะไม่หามาตรการใด ๆ มาแก้ไขแล้ว ทัศนคติของประชาชนทั่วไปก็มองไม่เห็นความสำคัญของกฎหมายจราจรเลย

(2) การควบคุมรถยนต์

การแก้ไขปัญหารถจราจรคับคั่งอีกทางหนึ่งควรพิจารณาดันเหตุประการหนึ่ง คือ รถยนต์ที่มีมากเกินไปโดยเฉพาะรถยนต์นั่งส่วนบุคคล เคยมีผู้คิดหาวิธีชะลอการเกิดของรถยนต์ส่วนบุคคลให้มีน้อยลง ด้วยวิธีการต่าง ๆ กันเช่น การพิจารณาเก็บภาษีรถยนต์ตามความดังของกระบอกสูบ (เป็น ซี.ซี) รถที่มีกำลังม้ามากก็เสียภาษีมาก แต่อย่างไรก็ตาม การเพิ่มจำนวนรถประจำทางให้มีมากขึ้นกว่าเดิมก็ไม่เป็นการแก้ไขการคับคั่ง หากยังเป็นผลให้รถติดเพิ่มมากขึ้นอีก ทางที่เป็นไปได้คือ การจัดการทำให้ระบบการขนส่งสาธารณะ สะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และประหยัด เพียงเท่านั้นก็จะทำให้ผู้ใช้รถส่วนตัวหันมาใช้รถสาธารณะมากขึ้น โดยไม่จำเป็นต้องไปตั้งกำแพงภาษีรถยนต์อื่น ๆ ซึ่งอาจก่อความเดือดร้อนแก่ประชาชน

การห้ามยานพาหนะบางชนิดที่ประกอบสร้างมาไม่ปลอดภัยแก่การใช้ในการจราจร และการขนส่งบางท้องถิ่น การพิจารณาต่ออายุทะเบียนรถให้มีเฉพาะรถที่มีสภาพมั่นคงแข็งแรงอย่างเข้มงวดโดยเฉพาะรถสาธารณะ

(3) การควบคุมใบอนุญาตขับรถ

ควรเปลี่ยนวิธีการสอบรับใบอนุญาตขับรถเสียใหม่ ผู้มีสิทธิสอบจำเป็นต้องมีสมรรถภาพในการขับรถเฉพาะประเภทอย่างแท้จริง อาจผ่านการทดสอบมาจากสถาบันที่จัดสถานที่ทดสอบนั้นตามหลักวิชาการโดยเฉพาะและเป็นที่รับรองของทางราชการแล้ว หรือทางราชการอาจจัดขึ้นเสียเองได้ยิ่งเป็นการดี ส่วนการสอบความรู้อื่นที่จำเป็นก็ต้องดำเนินการโดยรัดกุม อาจใช้วิธีสอบแบบปรนัย เช่น ในสหรัฐอเมริกาเข้าสอบได้คราวละหลายคน ผู้เข้าสอบจะต้องมีความรู้อย่างทั่วถึงจริง ๆ จึงจะอยู่ในเกณฑ์สอบได้ ต่อจากนี้ปัญหาเรื่องสุขภาพทั้งทางร่างกายและจิตใจ ก็ต้องมีเครื่องมือทดสอบอย่างครบถ้วน ในกรณีจำเป็นต้องใช้แพทย์เข้าร่วมทำการพิจารณาวินิจฉัยด้วย หากมีโรคซึ่งขัดต่อการขับรถก็ไม่ควรอนุญาต และใบอนุญาตขับขี่ที่ออกให้ก็ไม่ควรมีประเภทตลอดชีพ เพราะต่อมาผู้ขับขี่อาจบกพร่องทางกายหรือจิตใจไม่อาจขับรถได้อย่างปลอดภัย

โรงเรียนสอนขับรถยนต์ที่มีมากมายในปัจจุบัน ซึ่งเป็นขงเอกชน สมควรที่กระทรวงศึกษาธิการและกรมตำรวจ เข้าไปดำเนินการควบคุมให้เป็นไปตามความประสงค์ของ

ทางราชการอย่างแท้จริง และอาจไม่รับรองโรงเรียนสอนขับรถยนต์ที่มีผู้ศึกษาจากสถาบันนั้น ไปกระทำผิดกฎจราจรมากกว่ากำหนดที่ได้วางไว้ได้

ในการจัดระบบเก็บเอกสารจะต้องเปลี่ยนให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล โดยเฉพาะการป้องกันการออกใบอนุญาตขับรถซ้ำซ้อน และการบันทึกความผิดของผู้ฝ่าฝืนกฎหมายจราจรลงในใบอนุญาตขับรถ เพื่อป้องกันมิให้ผู้กระทำผิดฝ่าฝืนมากจนอาจเกิดอันตรายแก่ผู้ใช้ทางวงใหญ่ได้

(4) เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

ควรต้องมีบุคลิกลักษณะเหมาะสมกับงานโดยเฉพาะ เป็นคนซื่อสัตย์ สุจริต สุขภาพเข้มแข็ง อดทน มีปฏิภาณไหวพริบ และเข้ากับประชาชนได้ดี จึงต้องมีวิธีการคัดเลือก และฝึกอบรมกันเป็นพิเศษ เพื่อประพฤติปฏิบัติตนเป็นแบบอย่างมรรยาทในการขับรถแก่ประชาชนทั่วไป

จำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องพิจารณามูลสารประเภทนี้ให้มีความรู้ และใช้กฎหมายอย่างเข้มแข็งเฉียบขาดและสม่ำเสมอ เป็นที่ยอมรับกันว่าหากเจ้าหน้าที่ตำรวจเอาใจใส่ในการกวาดล้างบังคับตามกฎหมายอย่างจริงจังแล้ว พฤติกรรมของประชาชนทั่วไปที่เคยฝ่าฝืนกฎหมาย จะเปลี่ยนแปลงไป ชั่วสนับสนุนในกรณีนี้ เช่น การขับรถในถนนสายบางนา-ตราด รถทุกคันจะต้องวิ่งอยู่ในช่องทางซ้ายสุด ยกเว้นกรณีแซงเท่านั้น ทั้ง ๆ ที่คนขับรถก็คนเดียวกัน, รถประเภทเดียวกัน ถนนอยู่ในเมืองไทยเหมือนกัน แต่ถ้าหากขับไปยังถนนสายอื่นๆ คนขับรถคนนั้นอาจขับรถฝ่าฝืนกฎหมายอีกได้

เกี่ยวกับยานพาหนะเครื่องมือสื่อสารอุปกรณ์ต่างๆ ก็มีความจำเป็นเพื่อให้อำนาจจัดและควบคุมจราจรได้ผล โดยเฉพาะอย่างยิ่งการป้องกันและปราบปรามผู้กระทำผิดจะต้องกระทำโดยสม่ำเสมอ หากกำลังคนไม่เพียงพอก็ควรดำเนินการเป็นแห่ง ๆ ซึ่งจะได้ผลบ้าง ก็ยังดีกว่าจะตำน้ำพริกละลายแม่น้ำไม่ได้อะไรเลย

การจัดและควบคุมการจราจรจะต้องอาศัยจากผลการศึกษาวิจัยอุบัติเหตุ และการจับกุมผู้กระทำผิดเป็นหลักในการดำเนินงาน แต่ไม่ควรใช้วิธีจัดสรรโควตาแบ่งกันจับกุมให้ได้เท่านั้นรายเท่านี้ราย ไม่มุ่งจับกุมแต่ในกรณีความผิดเล็กๆ น้อยๆ ซึ่งมีสาเหตุแห่งอันตราย การพิจารณาการปฏิบัติงานของตำรวจที่ตั้งใจทำงานอย่างได้ผลดีเยี่ยม ควรได้รับการพิจารณาให้บำเหน็จรางวัลเป็นพิเศษเพื่อเป็นกำลังใจ หรือให้ค่ายกย่องชมเชยให้เป็นแบบอย่างที่ดีต่อตำรวจผู้อื่น

การบังคับใช้กฎหมายและการบังคับใช้กฎหมายจรรยา

ประธาน วัฒนพานิชย์, (2522 : 148-154) ได้ให้แนวคิดเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายไว้ว่า

การบังคับใช้กฎหมายโดยทั่วไป หมายถึง การนำกฎหมายมาบังคับใช้เพื่อควบคุมความประพฤติของสมาชิก โดยการดำเนินการอย่างเป็นทางการต่อเนื่องและสัมพันธ์กันระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ ในกระบวนการยุติธรรมของรัฐ ได้แก่ การดำเนินการในชั้นเจ้าพนักงานตำรวจในการรักษากฎหมาย ซึ่งหากมีการฝ่าฝืนจะต้องสืบสวน สอบสวน และจับกุมผู้กระทำผิดส่งต่อไปพนักงานอัยการทำหน้าที่ฟ้องร้องคดี ศาลยุติธรรมจะทำหน้าที่พิจารณาและตัดสินคดีและมีพนักงานราชทัณฑ์ ทำหน้าที่เป็นผู้ควบคุม คุมขัง ตามที่ศาลสั่งลงโทษ โดยมีมาตรฐานในการปฏิบัติงาน รวมทั้งมาตรการอันเป็นหลักประกันในการปฏิบัติหน้าที่ของแต่ละหน่วยงาน ทั้งนี้ เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมาย และระบบงานยุติธรรมของรัฐทั้งระบบสามารถอำนวยความยุติธรรม และตอบสนองต่อการแก้ไขปัญหาล่วงหน้าได้

การที่จะอำนวยความยุติธรรมให้กับสังคมได้อย่างเต็มที่ นอกจากจะต้องประกอบด้วยกฎหมายที่มีความถูกต้องชอบธรรมและเหมาะสมแล้ว การบังคับใช้กฎหมายผ่านกระบวนการยุติธรรมของรัฐ จะต้องมีความสัมพันธ์สอดคล้องกับหลักความถูกต้องตามหลักนิติธรรมสามารถรักษาความสงบเรียบร้อยภายในสังคมโดยการป้องกัน และปราบปรามการกระทำผิด ได้อย่างมีประสิทธิภาพอีกด้วย

กระบวนการยุติธรรมที่มีประสิทธิภาพ สามารถเห็นได้จากสถิติการจับกุม และการลงโทษผู้กระทำผิดสูงเมื่อเทียบกับการเกิดการกระทำความผิด ทั้งนี้โดยการใช้ทรัพยากรอย่างจำกัด โดยการดำเนินการตามขั้นตอนต่าง ๆ ในกระบวนการยุติธรรมจะต้องมีความรวดเร็วและแน่นอน มีวิธีปฏิบัติที่มีแบบแผน แต่ในขณะเดียวกันก็ยืดหยุ่นได้บ้าง และจะต้องลดโอกาสที่ผู้กระทำผิดจะรอดพ้นจากการพิจารณาในกระบวนการยุติธรรมให้น้อยที่สุด

ดังนั้น หากกระบวนการยุติธรรมไม่มีประสิทธิภาพ เจ้าหน้าที่ของรัฐไม่สามารถจับกุมผู้กระทำผิดมาลงโทษได้แล้ว ความไม่น่าพาและการละเลยต่อกฎหมายจะเพิ่มมากขึ้น ดังนั้นรัฐจึงต้องให้หลักประกันต่อสังคม เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของกระบวนการยุติธรรมทางอาญาดังกล่าว ทั้งนี้โดยการปรับปรุงตัวบทกฎหมาย ทั้งกฎหมายสารบัญญัติ และกฎหมายวิธีสบัญญัติ ตลอดจนเพิ่มพูนประสิทธิภาพของกระบวนการยุติธรรม ให้มีความเหมาะสมยิ่งขึ้น อันจะเป็นผลต่อประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายของรัฐอีกด้วย สำหรับการบังคับใช้กฎหมายจรรยา เป็นการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐ ในการรักษาความปลอดภัย และ

ส่งเสริมความสะดวกในการใช้รถใช้ถนน ตลอดจนจับกุมผู้กระทำผิดต่อกฎหมายจราจรมาลงโทษ ซึ่งการดำเนินการดังกล่าวสามารถแบ่งออกได้เป็น 2 ระยะ คือ

1. การบังคับใช้กฎหมายในระยะก่อนการกระทำผิด
2. การบังคับใช้กฎหมายภายหลังการกระทำผิด

การบังคับใช้กฎหมายในระยะก่อนการกระทำผิด

หมายถึง การรักษาให้มีการปฏิบัติตามกฎหมาย ในลักษณะการป้องกันการกระทำผิดหรือการฝ่าฝืนกฎหมาย โดยการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าพนักงานตามอำนาจและหน้าที่ กฎหมายกำหนดเอาไว้ ได้แก่ เจ้าพนักงานตำรวจ และเจ้าพนักงานอื่น ๆ ที่กฎหมายให้อำนาจ

การบังคับใช้กฎหมายจราจรในระยะก่อนการกระทำผิด เป็นการดำเนินการรักษากฎหมาย โดยเจ้าพนักงานจราจรและพนักงานเจ้าหน้าที่ ในฐานะเป็นเจ้าพนักงานของรัฐ ต้องปฏิบัติหน้าที่ในการตรวจตรา ดูแล จัด และควบคุมการจราจร สรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

1. ตรวจตรา ดูแล กวดขัน ให้เจ้าของหรือผู้ขับขี่ได้ปฏิบัติตามบทบัญญัติของกฎหมายที่เกี่ยวกับการจราจร
2. อำนวยความสะดวกในการจราจร และควบคุมระบบการจราจรให้เคลื่อนไหลไปอย่างต่อเนื่อง
3. ออกประกาศ ข้อบังคับ ระเบียบการจราจร เพื่อให้เกิดความสะดวกและปลอดภัยในการจราจร หรือดำเนินการอื่น ๆ ตามที่กฎหมายให้อำนาจ เช่น
 - การกำหนดให้พื้นที่ของเอกชนที่เปิดให้ประชาชนใช้เป็นทางตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกฯ (พระราชบัญญัติจราจรทางบกฯ มาตรา 135)
 - การห้ามรถ คนเดินเท้าเดินทาง, ห้ามหยุดหรือจอดรถ, ห้ามเลี้ยวกลับรถหรือถอยหลัง หรือกำหนดให้รถเดินได้ทางเดียว ในทางสายใด หรือเฉพาะตอนใด ซึ่งระยะเวลาที่เห็นสมควร และจำเป็นเกี่ยวกับการจราจร เมื่อมีเหตุฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุ ทำให้ไม่ปลอดภัยหรือไม่สะดวกในการจราจรในบริเวณนั้น ทั้งนี้เพื่อให้เกิดความปลอดภัยหรือความสะดวกในการจราจร (พระราชบัญญัติจราจรทางบกฯ มาตรา 138)
 - การออกประกาศ ข้อบังคับ หรือระเบียบ เพื่อบังคับในทางสายใดหรือเฉพาะตอนใด เพื่อให้เกิดความปลอดภัยและสะดวกในการจราจรตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกฯ เช่น การกำหนดอัตราความเร็วของรถในทางภายในอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง

(พระราชบัญญัติจรรยาบรรณฯ มาตรา 139(6))

- ตรวจ หรือทดสอบ หรือสั่งให้ได้รับการตรวจ หรือทดสอบ ในกรณีที่มีเหตุอันควรเชื่อว่าผู้ได้รับอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถผู้ใด ในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่นั้น มีสารอยู่ในร่างกายอันเกิดจากการเสพสุราหรือของเมาอย่างอื่น ๆ หรือยาเสพติดให้โทษ หรือวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท (พระราชบัญญัติจรรยาบรรณฯ มาตรา 102 ทวิ)

การบังคับใช้กฎหมายภายหลังการกระทำความผิด

เป็นการดำเนินการต่อผู้กระทำความผิด โดยเจ้าพนักงานจราจร พนักงานเจ้าหน้าที่ หรือเจ้าพนักงานอื่นตามที่กฎหมายให้อำนาจ จับกุมตัวผู้กระทำความผิดส่งพนักงานสอบสวนผู้มีอำนาจทำการสอบสวนดำเนินคดีตามที่กฎหมายกำหนด แล้วส่งตัวให้พนักงานอัยการ ดำเนินการส่งฟ้องต่อศาลเพื่อพิจารณาการกระทำความผิดและลงโทษต่อไป

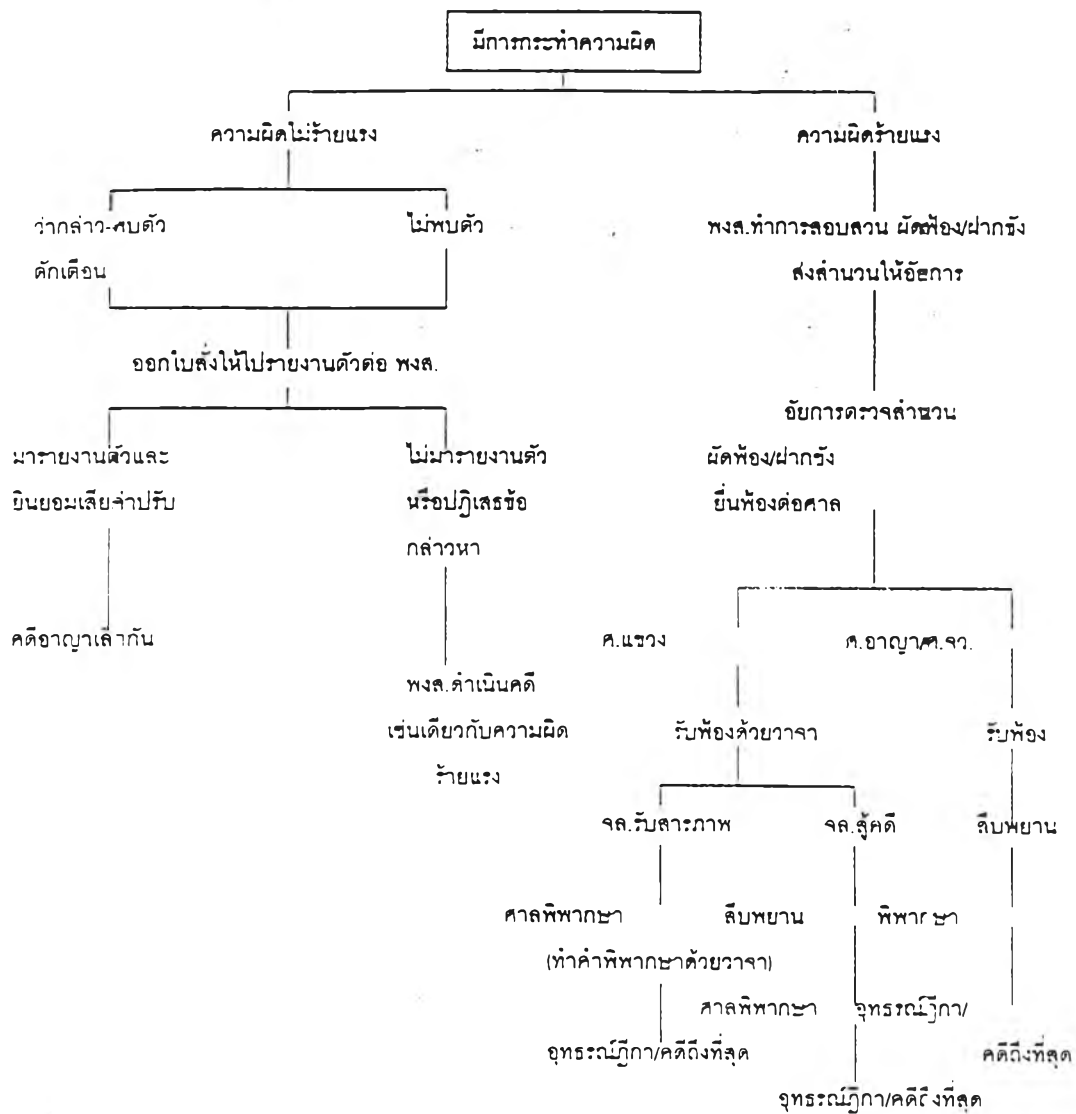
การดำเนินการต่อผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจรในปัจจุบัน

เมื่อมีการกระทำความผิดกฎหมายจราจร เป็นหน้าที่ของเจ้าพนักงานที่จะต้องดำเนินการจับกุมผู้กระทำความผิด ออกใบสั่งให้ไปรายงานตัว หรือควบคุมตัวส่งพนักงานสอบสวน เพื่อทำการสอบสวนไปตามอำนาจหน้าที่ แล้วส่งตัวผู้กระทำความผิดให้พนักงานอัยการเพื่อยื่นฟ้องต่อศาลเพื่อให้ศาลพิจารณาลงโทษ เป็นไปตามบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา พระราชบัญญัติจัดตั้งศาลแขวง และวิธีพิจารณาคriminal ในศาลแขวงฯ และพระราชบัญญัติจรรยาบรรณฯ ดังที่อธิบายได้ตามแผนภูมิที่ 2.1

การนำเสนอในส่วนนี้แบ่งตามการดำเนินการเป็น 3 ระยะ กล่าวคือ

1. การดำเนินการในชั้นเจ้าพนักงาน
2. การดำเนินการในชั้นพนักงานอัยการ
3. การดำเนินการในชั้นศาล

แผนภูมิที่ 2.1
การดำเนินการต่อผู้กระทำผิดกฎหมายจราจรในปัจจุบัน (ภาพรวม)



ที่มา: ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา พระราชบัญญัติจัดตั้งศาลแขวง และวิธีพิจารณาคดีอาญาในศาลแขวงฯ และพระราชบัญญัติจราจรทางบกฯ

การลงโทษผู้ฝ่าฝืนกฎหมายจราจร

การลงโทษผู้ฝ่าฝืนกฎหมายจราจรในทางปฏิบัติแล้วจะเป็นโทษปรับเสียมากกว่าด้วยเหตุผลที่ยอมรับกันมานานในประเทศแล้วว่า การกระทำความผิดทางคดีอาญาในคดีเล็กน้อยที่ผู้กระทำความผิดไม่ควรจะต้องรับโทษถึงจำคุกนั้น โทษปรับเป็นการลงโทษในทางทรัพย์สินที่ดีที่สุดในทางหนึ่ง แต่โทษปรับที่นำมาใช้อย่างแพร่หลายในประเทศไทยนั้น มักจะมีอัตราตายตัวสำหรับแต่ละความผิด ทั้งนี้ โดยพิจารณาถึงความหนักเบาของความผิดเป็นสำคัญ การลงโทษในแง่นี้หากจะมองในแง่ความเป็นธรรมก็ดูจะเป็นธรรมเนื่องจากเป็นการลงโทษอย่างเสมอหน้ากัน แต่หากจะมองในแง่ทัณฑ์แล้ว จะเป็นปัญหาว่าจะสนองตอบวัตถุประสงค์ในการลงโทษได้เพียงใด หรือไม่

ในยุคปัจจุบัน ทฤษฎีการลงโทษเพื่อเป็นการแก้แค้นให้แก่สังคมไม่เป็นที่ยอมรับกันแล้ว และทฤษฎีการลงโทษเพื่อแก้ไขผู้กระทำความผิดให้กลับตัวเป็นคนดีนั้น โดยสภาพแล้วก็มีอาจนำมาใช้แก่โทษปรับได้ จึงเหลือเพียงทฤษฎีป้องปราบ หรือข่มขู่เท่านั้น ที่เป็นวัตถุประสงค์ของโทษปรับ กล่าวคือ เป็นการลงโทษเพื่อมิให้ผู้ถูกลงโทษนั้นกระทำความผิดซ้ำอีก และเพื่อให้ผู้อื่นเห็นตัวอย่างและเกิดความเกรงกลัว ไม่กล้ากระทำความผิดเช่นนั้นในภายหน้า

เมื่อได้ยอมรับว่าทฤษฎีป้องปราบ หรือข่มขู่ เป็นที่ยอมรับว่าใช้ได้ผลในกรณีความผิดประเภท Mala prohibita กฎหมายที่ใช้อยู่จะต้องมีประสิทธิภาพในการควบคุมบังคับให้สังคมอยู่ในครรลองเดียวกันซึ่งควรประกอบด้วยองค์ประกอบสำคัญ 3 ประการคือ

1. มีการบัญญัติกฎหมายที่เหมาะสม
2. มีการปฏิบัติตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด
3. มีการลงโทษผู้ฝ่าฝืนกฎหมายอย่างเฉียบขาดและรวดเร็ว

อย่างไรก็ตาม วิธีที่จะทำให้ประชาชนช่วยกันรักษาประสิทธิภาพของกฎหมายนั้น มี 3 ประการ

1. ประชาชนต้องทราบเกี่ยวกับกฎหมาย

ตามหลักกฎหมายแล้วถือว่าประชาชนต้องรู้กฎหมาย ผู้ใดจะกระทำความผิดโดยอ้างว่าไม่รู้กฎหมายไม่ได้ แต่ในทางปฏิบัติแล้วโอกาสที่บุคคลจะรู้ว่ามีการตรากฎหมายอะไรบางอย่างนั้น มีน้อยมากปกติการเผยแพร่โฆษณากฎหมายที่ตราออกมาก็ใช้วิธีพิมพ์เผยแพร่ในราชกิจจานุเบกษา ซึ่งเป็นหนังสือของทางราชการ โดยกฎหมายทุกฉบับจะเขียนไว้เหมือนกันว่า "ให้ใช้

พระราชบัญญัตินี้ตั้งแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป' หรือ 'พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดไปจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป' เป็นต้น

2. การฝึกให้ประชาชนมีระเบียบวินัยและเคารพกฎหมาย

เนื่องจากประชาชนจะต้องเคารพกฎเกณฑ์ข้อบังคับ เพื่อให้อยู่ร่วมกันในสังคมด้วยความสงบสุข เคารพในสิทธิของกันและกัน ดังนั้น ประชาชนควรได้รับการฝึกฝนให้มีระเบียบวินัย เคารพในสิทธิของผู้อื่นและให้ความร่วมมือกับทางบ้านเมืองที่จะรักษาความสงบเรียบร้อยของสังคม ในเรื่องนี้ต้องเริ่มกระทำกันตั้งแต่เด็ก เช่น การข้ามถนนตรงทางม้าลาย ข้าสะพานลอย ไม่ทิ้งเศษสิ่งของลงบนถนน เป็นต้น จนเกิดความเคยชินต่อการเคารพในกฎเกณฑ์ต่าง ๆ ที่กำหนดขึ้น และจะส่งผลสืบเนื่องไปถึงการตั้งใจปฏิบัติตามกฎหมายในเรื่องอื่น ๆ โดยเคร่งครัดและอัตโนมัติ

3. มีการลงโทษผู้ที่ฝ่าฝืนกฎหมายอย่างเฉียบขาดและรวดเร็ว

มาตรการนี้เมื่อเจ้าหน้าที่พนักงานของรัฐที่เกี่ยวข้อง คือ เจ้าหน้าที่ตำรวจซึ่งมีอำนาจหน้าที่จับกุมผู้กระทำความผิดเพื่อรักษาความสงบเรียบร้อย ก็จะต้องทำการจับกุมผู้กระทำความผิดอย่างเคร่งครัด และโดยทันที เมื่อจับกุมสอบสวนแล้ว ก็ใช้ดุลพินิจพิจารณาว่า ควรลงโทษผู้กระทำความผิดสถานใดหากเป็นความผิดครั้งแรกในข้อหาความผิดที่ไม่ร้ายแรงก็เปรียบเทียบปรับในอัตราที่สมควร แต่หากเป็นความผิดที่อาจเกิดอันตรายแก่ชีวิต หรือทรัพย์สินแล้วก็ตั้งพิจารณาเปรียบเทียบปรับในอัตราที่หนัก เพื่อให้เข็ดหลาบและจะไม่กระทำความผิดซ้ำอีก

สุพัตรา สุภาพ (2539 : 40) ได้กล่าวถึงพฤติกรรมในทางจิตวิทยา

ในทางจิตวิทยาเชื่อว่า "พฤติกรรม หรือ การกระทำของบุคคล" เป็นอาการที่แสดงออกซึ่งสิ่งที่สั่งสมประสบการณ์ในด้านต่าง ๆ ตลอดระยะเวลาอันยาวนานที่ผ่านมา ซึ่งได้แก่

- อารมณ์ (Emotion) และความรู้สึก (Feeling) ต่อบุคคลหรือสถานการณ์ที่ประสบ ซึ่งอาจแสดงออกมาเป็นพฤติกรรม หรือไม่แสดงพฤติกรรมออกมา หรือเก็บกดอารมณ์และความรู้สึกนั้นไว้ภายใต้พฤติกรรมปกติ

- ความคิด (Thought) และเหตุผล (Reasoning) ซึ่งเป็นกระบวนการที่บุคคลให้ค่าความรู้สึกต่อเหตุการณ์ ข้อเท็จจริง ความรู้และข่าวสารต่าง ๆ ทั้งเหตุการณ์ที่ผ่านมาไปแล้วและกำลังประสบอยู่

- ความเชื่อ (Beliefs) และค่านิยม (Values) ได้แก่ความเชื่อเกี่ยวกับผลลัพธ์ของการกระทำต่าง ๆ ที่จะส่งผลเชิงบวกหรือลบอย่างไร ความเชื่อเกี่ยวกับภาพลักษณ์ของตนเองเปรียบเทียบกับภาพลักษณ์ตัวตนของผู้อื่น ค่านิยมเป็นผลผลิตของการพิจารณาหรือพิจารณาตามหลักศีลธรรมจรรยา รวมทั้งอิทธิพลของวัฒนธรรม วัฒนธรรม

รงง ตลอดจนการขัดเกลาของครอบครัว กลุ่มเพื่อ เชื้อสาย เผ่าพันธุ์ และเอกลักษณ์ทางเพศ ประกอบกัน (สุพัตรา สุภาพ สังคมและวัฒนธรรมไทย, 2539 : 40)

ดังนั้น พฤติกรรมเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่เหมาะสมหรือไม่เหมาะสมที่ปรากฏเป็นปัญหานั้นจึงน่าจะเชื่อได้ว่าเกิดจาก อารมณ์ ความรู้สึก ความคิด เหตุผล ความเชื่อและค่านิยม รวมทั้งประสบการณ์ที่สั่งสมจากภาพพฤติกรรมของการเป็นเจ้าหน้าที่ และปฏิบัติหน้าที่อยู่ในท้องถนนของกรุงเทพมหานครเกือบทุกวันเป็นระยะเวลายาวนานพอสมควร ผนวกเข้ากับกรรับรู้ข้อมูลข่าวสารในทางลบมากกว่าทางบวกจากสื่อมวลชนทุกรูปแบบตลอดมา เมื่อบุคคลนั้นประสบกับเหตุการณ์เฉพาะหน้าในการปฏิบัติหน้าที่ จึงเลือกแสดงพฤติกรรมในเชิงลบ คือ พฤติกรรมเห็นแก่ตัว และเลือกตัดสินใจกระทำการทุจริตต่อหน้าที่และละเว้นการปฏิบัติหน้าที่ตามกฎหมายในที่สุด ทั้งนี้เนื่องจากเมื่อเลือกแสดงพฤติกรรมดังกล่าวแล้วกลับได้รับแรงเสริมพฤติกรรมในทางบวก คือ ได้สิ่งตอบแทนเป็นเงิน และได้เป็นจำนวนมากกว่าเงินที่ถูกต้องตามกฎหมาย ซึ่งเป็นการที่สังคมได้ให้แรงเสริมพฤติกรรมที่ไม่สอดคล้องเหมาะสมกับพฤติกรรมที่ต้องการให้เกิด ขณะเดียวกัน เมื่อเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรได้ทุจริตแล้วก็มีได้มีมาตรการที่เด็ดขาด เพื่อให้เจ้าหน้าที่จราจรถูกลงโทษตามกฎหมาย ทำให้เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรทำการทุจริตฝ่าฝืนกฎหมายละเว้นการปฏิบัติหน้าที่ เพื่อเรียกและรับสินบน แทนการการจับกุมผู้กระทำผิด

**หน้าที่และความสำคัญของตำรวจจราจร (โรงเรียนนายร้อยตำรวจ
สามพราน, 2537, น. 80-83) พอสรุปได้ดังต่อไปนี้**

1. ศึกษาเก็บรวบรวมสถิติข้อมูลเกี่ยวกับการจราจรและนำวิทยาการต่าง ๆ มาใช้ในงานจราจร
2. สอดส่อง ตรวจตรา แนะนำให้ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนปฏิบัติตามกฎหมายระเบียบคำสั่ง ข้อบังคับเกี่ยวกับจราจร
3. จัดการเบื้องต้นเมื่อเกิดอุบัติเหตุ จราจร เช่น จัดการจราจรในบริเวณที่เกิดเหตุ, ประชุมพยาบาลเบื้องต้นหรือจัดการส่งผู้บาดเจ็บไปโรงพยาบาลตามความจำเป็น และจัดการจราจรในบริเวณที่เกิดเหตุ
4. ว่ากล่าวตักเตือนก่อนออกไปสั่งเจ้าพนักงานจราจรหรือออกไปสั่งเจ้าพนักงานจราจร หรือจับกุมผู้ละเมิดกฎหมาย ระเบียบ คำสั่ง ข้อบังคับเกี่ยวกับจราจร

5. เก็บรวบรวมข้อมูล ข่าวสาร หรือข้อเท็จจริงที่เป็นประโยชน์ต่อการป้องกันปราบปรามโดยรายงานข้อมูลข่าวสาร หรือข้อเท็จจริงที่เก็บรวบรวมได้ต่อผู้บังคับบัญชาลำดับชั้นเพื่อดำเนินการงานแผนหรือสั่งการต่อไป

6. ประชาสัมพันธ์ขอความร่วมมือกับผู้ใช้รถใช้ถนนให้เคารพกฎจราจรโดยเคร่งครัด เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจร

แนวความคิดเกี่ยวกับระบบชั้นยศ

สมยศ เกษมสัน (2521 : 111) ได้เปรียบเทียบระบบตำแหน่งตามชั้นยศกับระบบตำแหน่งตามหน้าที่และความรับผิดชอบ โดยกล่าวว่าการจะนำระบบใดไปใช้ในองค์กรที่มีลักษณะใดนั้นจะต้องให้เกิดประโยชน์และเหมาะสม และได้กล่าวถึงค่านิยมของสังคม (Social Value)

การที่จะนำเอาระบบหรือระเบียบวิธีการบริหารใด ๆ มาใช้ในท้องถิ่นใด จำเป็นต้องคำนึงถึงสภาวะแวดล้อม ขนบธรรมเนียมประเพณีของชุมชนนั้นด้วย ทั้งนี้โดยเหตุที่ว่า ประชาชนหรือบุคคลในท้องถิ่นนั้นมีอิทธิพลทั้งโดยตรงและโดยอ้อมต่อผลของการนำเอาระเบียบบริหารใด ๆ มาใช้ เช่น กับการที่จะนำเอาระบบจำแนกตำแหน่งตามหน้าที่ความรับผิดชอบมาใช้ในประเทศไทยก็จำต้องคำนึงถึงคุณค่านิยมในทางสังคมของไทยด้วย

อันที่จริงนั้น ค่านิยมของไทยโดยเฉพาะในการรับราชการยังยึดอยู่กับการถือยศถือชั้น เพราะเข้าใจและเชื่อมั่นว่า ชั้นยศเป็นสิ่งที่สร้างความภาคภูมิใจ ได้รับการยกย่องนับถือ ข้อนี้ทำให้มีบุคคลจำนวนไม่น้อยสมัครใจที่จะรับราชการมากกว่าประกอบธุรกิจ แม้ว่าเงินเดือนจะน้อยก็ตาม

โทษและสภาพบังคับตามกฎหมายจราจร

ศราวฤดี พันธ์ขาว (2524 : 11) ได้แยกโทษและสภาพบังคับกฎหมายจราจรไว้

ดังนี้

- โทษจำคุก
- โทษปรับ
- การริรอนสิทธิในการใช้รถ

1. **โทษจำคุก** หมายถึง การนำตัวผู้กระทำความผิดซึ่งศาลพิพากษาลงโทษจำคุกไปควบคุมตัวในเรือนจำหรือทัณฑสถาน การลงโทษจำคุกไม่ว่าจะเป็นจำคุกตลอดชีวิต หรือจำคุกที่มีกำหนดเวลาก็ตาม เป็นมาตรการการลงทัณฑ์ที่ทำให้ผู้ได้รับโทษขาดเสรีภาพ ซึ่งนิยมใช้กันอย่างแพร่หลายในการลงโทษผู้กระทำความผิด ทั้งนี้ โทษจำคุกจะทำให้ผู้ต้องโทษสำนึกในความผิด โดยมีหลักของการแก้แค้น การยับยั้ง การป้องกัน และการแก้ไขผู้กระทำความผิด ประกอบกัน

โทษจำคุก แม้ว่าในปัจจุบันจะได้มีการปรับปรุงให้ก้าวหน้าทั้งในด้านสถานที่การจัดระบบในการปกครอง การฝึกอบรม การให้การศึกษา การให้การรักษาพยาบาล โดยมุ่งแก้ไขความประพฤติของผู้กระทำความผิดให้ได้ปรับตัวเป็นคนดีก็ตาม แต่โดยลักษณะของโทษจำคุกแล้วไม่เหมาะสมกับผู้กระทำความผิดเล็ก ๆ น้อย ๆ ซึ่งอาจได้รับผลร้ายจากการจำคุกได้ เช่น มีการเลียนแบบพฤติกรรมของผู้ถูกจำคุกรายอื่น ดังนั้น การลงโทษสำหรับผู้ฝ่าฝืนกฎหมายจราจรในปัจจุบัน แม้กฎหมายจะกำหนดโทษจำคุกไว้ในความผิดบางมาตรา แต่ศาลมักไม่ลงโทษจำคุกแก่ผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจร ด้วยเหตุผลดังกล่าว

2. **โทษปรับ** เป็นโทษที่ใช้สำหรับกรณีความผิดเล็กน้อย โดยผู้กระทำความผิดจะต้องชำระเงินตามจำนวนที่กำหนดไว้ในคำพิพากษาของศาล หรือตามที่เจ้าพนักงานเปรียบเทียบปรับ

การดำเนินการในชั้นเจ้าพนักงาน

1. กระบวนการจับกุมของเจ้าพนักงาน

การดำเนินการจับกุมผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจรเริ่มต่อเมื่อเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ พบว่าผู้ขับขี่ผู้ใดหรือบุคคลในรถฝ่าฝืน หรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรหรือเมื่อพบว่ารถมีสภาพไม่ถูกต้องตามที่กฎหมายกำหนด สามารถสั่งให้ผู้ขับขี่

หยุดรถ และดำเนินการได้ 2 ประเภท คือ (พระราชบัญญัติจราจรทางบกฯ มาตรา 140 วรรคแรก)

1. ว่ากล่าวตักเตือน

2. ออกใบสั่งให้ผู้ขับขี่ไปยังสถานีตำรวจ หรือที่ทำการของเจ้าพนักงานจราจร เพื่อชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบ ในกรณีที่ไม่พบตัวผู้ขับขี่ ก็จะติดใบสั่งไว้ที่รถของผู้ขับขี่ที่เห็นได้ง่าย ทั้งนี้ กฎหมายให้สันนิษฐานไว้ก่อน เจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถเป็นผู้กระทำผิดดังกล่าว เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าผู้อื่นเป็นผู้ขับขี่ (พระราชบัญญัติจราจรทางบกฯ มาตรา 140 วรรคแรก)

การดำเนินการดังกล่าวสามารถดำเนินการต่อผู้กระทำผิดจราจรได้ทุกความผิดยกเว้นความผิดจราจรร้ายแรงที่กำหนดไว้ในมาตรา 157 ทวิ มาตรา 159 มาตรา 160 และมาตรา 160 ทวิ (ความผิดที่กำหนดไว้ในมาตรา 157 ทวิ มาตรา 159 มาตรา 160 และมาตรา 160 ทวิ แห่ง พระราชบัญญัติจราจรทางบกฯ ปรากฏในภาคผนวก ก) เช่น ความผิดฐานขับขี่รถภายใต้อิทธิพลของยาเสพติด การขับรถในขณะที่หย่อนความสามารถ เมาสุรา ผิดปกติวิสัยหรือไม่คำนึงถึงความปลอดภัยของผู้อื่น การขับแข่งรถในทางเป็นต้น ซึ่งกฎหมายห้ามมิให้ว่ากล่าวตักเตือน หรือเปรียบเทียบปรับ (พระราชบัญญัติจราจรทางบกฯ มาตรา 140 วรรคแรก) ต้องนำตัวส่งพนักงานสอบสวนเพื่อสอบสวนส่งฟ้องต่อศาลตามเขตอำนาจต่อไป

สำหรับใบสั่งที่เจ้าพนักงานจราจร หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ ได้ออกให้แก่ผู้ขับขี่ที่กระทำผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกฯ นั้น ถือเป็นใบปรับแทนใบอนุญาตขับขี่ด้วย ในกรณีที่เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่เรียกเก็บใบอนุญาตขับขี่ สำหรับเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ผู้เรียกเก็บใบอนุญาตขับขี่ ต้องรับนำใบอนุญาตขับขี่ที่เรียกเก็บไว้ไปมอบให้พนักงานสอบสวนผู้มีอำนาจทำการสอบสวนตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา ภายในเวลา 8 ชั่วโมงนับแต่เวลาที่ออกใบสั่ง (พระราชบัญญัติจราจรทางบกฯ มาตรา 140 วรรคสาม)

อนึ่ง ใบปรับแทนใบอนุญาตขับขี่ ที่เจ้าพนักงานจราจร หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ ออกให้ดังกล่าวนี้ สามารถใช้แทนใบอนุญาตขับขี่ได้เป็นการชั่วคราวไม่เกิน 7 วัน เมื่อเจ้าพนักงานจราจร พนักงานเจ้าหน้าที่ หรือพนักงานสอบสวนได้ว่ากล่าวตักเตือน หรือทำการเปรียบเทียบปรับ และผู้ขับขี่ได้ชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบแล้ว ให้คืนใบอนุญาตขับขี่แก่ผู้นั้นทันที (พระราชบัญญัติจราจรทางบกฯ มาตรา 140 วรรคสี่)

แบบใบสั่งของเจ้าพนักงานจราจร และใบรับแทนใบอนุญาตขับขี่ กำหนดไว้ใน ข้อกำหนดเจ้าพนักงานจราจร เรื่องกำหนดแบบใบสั่งเจ้าพนักงานจราจรและใบรับใบแทนใบอนุญาตขับขี่ (ข้อกำหนดเจ้าพนักงานจราจร เรื่อง กำหนดแบบใบสั่งของเจ้าพนักงานจราจร และใบรับแทนใบอนุญาตขับขี่ กำหนด ณ วันที่ 20 เมษายน พ.ศ.2522) สรุปได้ดังนี้

1. ใบสั่งของเจ้าพนักงานจราจร และใบรับแทนใบอนุญาตขับขี่ฉบับหนึ่งมี 4 แผ่น แผ่นแรกสีขาว สำหรับให้กับผู้ขับหรือติดไว้ที่รถ แผ่นที่สองสีเหลืองสำหรับส่งให้ศูนย์ประมวลข่าวสารกรมตำรวจ (ปัจจุบันคือศูนย์ข้อมูลสนเทศ กรมตำรวจ) แผ่นที่สามสีชมพู สำหรับมอบให้พนักงานสอบสวน แผ่นที่สี่สีฟ้า เป็นสำเนาฉบับเก็บไว้เป็นหลักฐาน สำหรับพนักงานเจ้าหน้าที่ผู้จับ สำเนาทุกฉบับจะมีข้อความตรงกันต้นฉบับ

2. การดำเนินการต่อใบสั่งและใบแทนใบอนุญาตขับขี่ตามกฎหมายกำหนด เพื่อให้ เกิดผลต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจร มีดังนี้

2.1 เมื่อมีการออกใบสั่ง เจ้าพนักงานจราจรจะส่งสำเนาแผ่นสีเหลือง มาให้ศูนย์ข้อมูลใบสั่ง ซึ่งเป็นหน่วยงานที่ข้อมูลการกระทำผิดกฎหมายจราจรของศูนย์ข้อมูล สสนเทศ ซึ่งมีจุดบันทึกอยู่ ณ กองบังคับการตำรวจจราจร จะเป็นผู้บันทึก ข้อมูลดังกล่าวลงใน คอมพิวเตอร์ซึ่งส่งผ่านข้อมูล (on line) ไปยังคอมพิวเตอร์ขนาดใหญ่ (Main Frame) ของศูนย์ข้อมูล สสนเทศและหากไม่มีการมาชำระค่าปรับหรือดำเนินการด้วยวิธีการอื่นใดที่จะทำให้คิดเป็น อันเลิกไปแล้วข้อมูลก็จะไม่ถูกลบไป แต่จะถูกส่งผ่านข้อมูลไปยังกรมการขนส่งทางบกเพื่อรองรับ การชำระภาษีประจำปีสำหรับรถคันดังกล่าว

2.2 เมื่อไม่มีการมาชำระค่าปรับตามใบสั่งภายใน 7 วัน เจ้าพนักงานจะ ออหมายเรียก การออกหมายเรียกเป็นอำนาจของกองบังคับการตำรวจจราจร ซึ่งจะออก หมายเรียกตามที่ศูนย์ข้อมูลฯ จัดพิมพ์มาให้ เพื่อให้ผู้กระทำผิดมารายงานตัวเพื่อดำเนินการ ตามกฎหมายต่อไป

กระบวนการจับกุมของเจ้าพนักงานตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกฯ ดัง กล่าวสามารถดำเนินการได้กับผู้กระทำผิดกฎหมายจราจรในพระราชบัญญัติอื่นได้ตามที่ให้อำนาจไว้ด้วย

สำหรับกระบวนการจับกุมของเจ้าพนักงานอื่น ๆ ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกฯ และพระราชบัญญัติทางหลวงฯ กฎหมายให้อำนาจผู้ตรวจการ (พระราชบัญญัติจราจรทางบกฯ มาตรา 50) และเจ้าพนักงานทางหลวง (พระราชบัญญัติจราจรทางบกฯ มาตรา 23) เรียกรถให้หยุดเพื่อทำการตรวจสอบ และเมื่อเชื่อว่ามีกรกระทำอันเป็นการฝ่าฝืน กฎหมาย ให้เจ้าพนักงานนั้น ๆ มีอำนาจจับกุมผู้ฝ่าฝืนได้ เมื่อได้ทำการจับกุมแล้วให้นำตัวผู้ ฝ่าฝืนส่งเจ้าพนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจเพื่อดำเนินคดีต่อไป

กระบวนการเปรียบเทียบปรับ

เมื่อมีการกระทำผิดและเจ้าพนักงานได้ออกใบสั่งแล้ว ผู้กระทำความผิดจะต้องมารายงานตัวเพื่อให้พนักงานสอบสวนทำการสอบสวนเปรียบเทียบปรับ สำหรับอธิบดีกรมการขนส่งทางบกหรือผู้ซึ่งอธิบายนมอบหมายนั้น มีอำนาจเปรียบเทียบปรับผู้กระทำความผิดในคดี ความผิดต่อพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกฯ และพระราชบัญญัติรถยนต์ฯ ที่มีโทษปรับสถานเดียวและผู้ต้องหายอมให้เปรียบเทียบ (พระราชบัญญัติจราจรทางบกฯ มาตรา 163 และพระราชบัญญัติรถยนต์ฯ มาตรา 67 ทวิ) ในทางปฏิบัติ อธิบดีกรมการขนส่งทางบกได้มอบอำนาจให้การเปรียบเทียบปรับบรรดาความผิดต่อพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกฯ และพระราชบัญญัติรถยนต์ฯ ที่มีโทษปรับสถานเดียว ให้แก่พนักงานสอบสวนทำการเปรียบเทียบปรับแทนได้

ผลของการเปรียบเทียบปรับตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกฯ และพระราชบัญญัติรถยนต์ฯ ดังกล่าว เมื่อผู้ต้องหาได้ชำระค่าปรับตามจำนวนที่อธิบดีหรือผู้ที่อธิบดีมอบหมายเปรียบเทียบภายในสามสิบวันแล้ว ถือว่าคดีเลิกกันตามบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา (ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 37) และเมื่อคดีอาญาเลิกกัน สิทธินำคดีอาญามาฟ้องก็ระงับ (ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 39(3))

สำหรับการเปรียบเทียบปรับ ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกฯ ซึ่งกระทำโดยพนักงานสอบสวนนั้น เมื่อผู้ต้องหาได้ชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบฯ สถานທີ່ระบุไว้ในใบสั่งหรือสถานที่ที่อธิบดีกำหนดแล้ว ถือว่าคดีอาญาเป็นอันเลิกกันตามบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาเช่นกัน

อนึ่งการชำระค่าปรับทางไปรษณีย์ลงทะเบียน ซึ่งกฎหมายกำหนดให้สามารถกระทำได้เมื่อมีการออกฎกกระทวงใช้บังคับ และถือว่าคดีอาญาเป็นอันเลิกกันนั้น (พระราชบัญญัติจราจรทางบกฯ มาตรา 141(2)) ในปัจจุบันยังไม่มีกรออกกฎกระทวงมาใช้บังคับกับกรณีดังกล่าวแล้ว

ศราวุฒิ พันธ์ขาว (2522 : 19-22) ได้นำเสนอว่า การผิดกฎหมายจราจรจัดอยู่ในความหมายของอาชญากรรมที่กฎหมายบัญญัติเป็นข้อห้าม (Mala Prohibita) และได้มีผู้จำแนกพฤติกรรมของอาชญากรเป็นองค์ประกอบสำคัญในการกำหนดประเภทของอาชญากรรม โดยกล่าวว่า การฝ่าฝืนกฎหมายจราจรเป็นอาชญากรรมประเภทที่ขัดต่อความเป็นระเบียบเรียบร้อยของสังคม (Public order crime)

ปัญหาองค์กรบริหาร

จํารูญ ตั้งไทยศาลกิจ (2533 : 30-38) ได้พูดถึงปัญหา แนวทางแก้ไของค์กรบริหารและงบประมาณในการดำเนินการด้านการจรรยาไว้ดังนี้

การบริหารจรรยาในกรุงเทพมหานคร เป็นภาระหน้าที่ขององค์กรหลายหน่วย ทั้งระดับนโยบาย และระดับปฏิบัติ ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

องค์กรระดับนโยบาย รับผิดชอบในการกำหนด นโยบายและแผนหลัก ด้านการจรรยาสำหรับเป็นแนวทางการดำเนินงานของหน่วยงานปฏิบัติได้แก่

1. สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ซึ่งมีอำนาจตามพระราชบัญญัติคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ พ.ศ.2521 เกี่ยวกับการเสนอแนะนโยบาย และการจัดทำแผนพัฒนาประเทศ รวมทั้งการเสนอแนะงบประมาณรายจ่ายประจำปี เพื่อการพัฒนาประเทศ และการกลั่นกรองโครงการพัฒนาการต่าง ๆ

2. คณะกรรมการพัฒนากรุงเทพมหานครและปริมณฑล แต่งตั้งโดยคำสั่งนายกรัฐมนตรี ที่ 148/2531 เมื่อวันที่ 27 กันยายน 2531 มีอำนาจหน้าที่เกี่ยวกับการเสนอแนะนโยบาย แผนงาน และมาตรการ ในการป้องกันและแก้ไขน้ำท่วม การขนส่ง และการจรรยา รวมทั้งเรื่องที่อยู่อาศัยต่อคณะรัฐมนตรี

3. คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก ตามพระราชบัญญัติคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก พ.ศ.2521 มีอำนาจหน้าที่เสนอแนะนโยบายแผนหลัก มาตรการ งบประมาณ และมาตรฐาน เกี่ยวกับการจัดระบบการจราจรทางบก การเสนอแนะการปรับปรุงกฎหมายเกี่ยวกับการจราจรทางบกต่อคณะรัฐมนตรี

4. สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจัดตั้งโดย พระราชบัญญัติคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก โดยเป็นสำนักงานของคณะกรรมการฯ มีอำนาจหน้าที่ในการศึกษาวิเคราะห์สภาพการจราจรทางบกเพื่อเสนอคณะกรรมการฯ

5. คณะอนุกรรมการศูนย์ปฏิบัติการแห่งชาติ ในการแก้ไขปัญหาคารจรรยา แต่งตั้งโดยคำสั่งศูนย์ปฏิบัติการแห่งชาติ ที่ 2/2531 เมื่อวันที่ 8 ธันวาคม 2531 มีอำนาจหน้าที่เสนอแนะ นโยบาย แผน และมาตรการ แก้ไขปัญหาคารจรรยา

6. คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางบก ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 มีอำนาจหน้าที่เสนอแนะนโยบาย แผน และมาตรการการพัฒนาการขนส่งทางบก ต่อคณะรัฐมนตรี

7. สำนักนโยบายและแผนกรุงเทพมหานคร มีอำนาจหน้าที่จัดทำแผนพัฒนากรุงเทพมหานครด้านต่าง ๆ

องค์กระดบปฏิบัติ มี 2 กระทรวงหลัก ๆ ที่มีอำนาจหน้าที่เกี่ยวกับการจราจรและขนส่ง ได้แก่

1. กระทรวงมหาดไทย มีอำนาจหน้าที่ด้านการจัดให้มีการบำรุงรักษาและวางแผนการสาธารณสุขโรค การจราจรทางบก และการอำนวยความสะดวกและรักษาความปลอดภัยทางการจราจรทางบก โดยมีหน่วยงานที่รับผิดชอบ ได้แก่กรมโยธาธิการ สำนักผังเมือง การทางพิเศษแห่งประเทศไทย กรมตำรวจ และกรุงเทพมหานคร

2. กระทรวงคมนาคม มีอำนาจหน้าที่วางแผนพัฒนาก่อสร้าง และบำรุงรักษาเส้นทางคมนาคมและขนส่ง โดยรถไฟ รถยนต์ และรถโดยสารประจำทาง ได้แก่ กรมทางหลวง กรมการขนส่งทางบก องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ การรถไฟแห่งประเทศไทย บริษัทขนส่งจำกัด

ปัญหางบประมาณในการดำเนินการด้านการจราจร

จากงบประมาณรายจ่ายด้านคมนาคมและขนส่งในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล ในช่วงแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 5 รวม 25,421 ล้านบาท และในช่วงแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 6 (พ.ศ.2530-2534) ได้ประมาณค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นเป็น 29,358 ล้านบาท โดยส่วนใหญ่เป็นการลงทุนในการก่อสร้างเส้นทางสายหลักประมาณ 18,117 ล้านบาท ถนนสายรอง ถนนเชื่อมตอรอกซอย และทางแยก ประมาณ 2,511 ล้านบาท ระบบขนส่งสาธารณะประมาณ 8,480 ล้านบาท และอื่น ๆ อีก 245 ล้านบาท นอกจากนี้จากการพิจารณางบประมาณรายจ่ายของกรุงเทพมหานครประจำปี 2531-2532 พบว่า งบประมาณส่วนใหญ่ใช้จ่ายทางด้านโยธาและระบบการจราจร โดยในปี 2531 ใช้งบประมาณ 1,622.052 ล้านบาท จากงบประมาณทั้งหมด 5,696.153 ล้านบาท และในปี 2532 ใช้งบประมาณเพิ่มขึ้น 2,335.176 ล้านบาท จากงบประมาณ 6,900 ล้านบาท

จากการพิจารณางบประมาณรายจ่ายในด้านการจราจรและขนส่งในเขตกรุงเทพมหานคร ทั้งงบประมาณแผ่นดิน งบประมาณของกรุงเทพมหานคร เมื่อขนส่งลงไป ได้ และคาดว่าจะประมาณค่าใช้จ่ายในส่วนนี้จะเพิ่มมากขึ้นทุก ๆ ปีซึ่งจากปัญหาดังกล่าว จึงจำเป็นต้องให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาการจราจรและขนส่งใน

เขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ซึ่งในระยะ 2-3 ปีที่ผ่านมาก็มีภาคเอกชนสนใจและเข้ามามีส่วนร่วมมากขึ้น

จากที่กล่าวมาแล้วข้างต้น หน่วยงานที่รับผิดชอบปัญหาจราจรและขนส่ง ประกอบด้วยหน่วยงานทั้งระดับนโยบายและระดับปฏิบัติหลายหน่วย มีทั้งที่สังกัดสำนักนายกรัฐมนตรี กระทรวงมหาดไทย และกระทรวงคมนาคม จึงก่อให้เกิดความซ้ำซ้อนทั้งด้านการกำหนดนโยบาย การตัดสินใจ เกิดความสูญเปล่าในการใช้กำลังคน งบประมาณในการปฏิบัติ เพื่อแก้ไขปัญหาในเรื่องเดียวกัน แต่มีขอบเขต หรือแนวทางแก้ไขปัญหาค่อนข้างคลึงกัน โดยเฉพาะด้านการกำหนดนโยบาย มาตรการ แนวทาง ควรมอบหมายให้หน่วยใดหน่วยหนึ่งรับผิดชอบดำเนินการ เช่น สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก ซึ่งมีอำนาจตามพระราชบัญญัติคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก พ.ศ.2522 อยู่แล้ว และอาจจำเป็นต้องมีการปรับโครงสร้าง กำหนดอำนาจหน้าที่ให้ชัดเจนยิ่งขึ้นเพื่อให้การดำเนินการแก้ไขปัญหาจราจร เป็นไปอย่างต่อเนื่อง ไม่สะดุดหยุดลงเพราะการเปลี่ยนแปลงนโยบายหรือรัฐบาล และหน่วยงานปฏิบัติก็จะดำเนินการปฏิบัติตามนโยบายจากเพียงแหล่งเดียว นอกจากนี้การประสานงานการปฏิบัติ ควรดำเนินการให้ใกล้ชิดยิ่งขึ้น โดยใช้หลักการทางวิศวกรรมจราจร เป็นแนวทางต่อไป

ด้านงบประมาณรายจ่ายในการดำเนินการแก้ไขปัญหาจราจร ซึ่งเป็นงบประมาณค่าใช้จ่ายค่อนข้างสูงมากในแต่ละปีการใช้จ่ายงบประมาณเพื่อดำเนินการแก้ไขควรใช้จ่ายให้ตรงจุดในการแก้ไขปัญหา เช่น ใช้จ่ายเกี่ยวกับระบบการขนส่งสาธารณะ เป็นต้น นอกจากนี้ควรจะให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมดำเนินการแก้ไขให้มากขึ้น เช่น การให้สัมปทานก่อสร้างถนนยกระดับ ถนนระดับดิน การดำเนินกิจการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน กิจการระบบรถประจำทาง เพื่อลดค่าใช้จ่ายของภาครัฐบาล อีกทั้งควรให้ผู้ใช้รถใช้ถนนเป็นผู้รับผิดชอบ เสียค่าใช้จ่ายในการเดินทางให้มากขึ้น โดยเฉพาะผู้เดินทางโดยรถยนต์ส่วนบุคคล

นอกจากนี้จากการปรับปรุงแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 6 ด้านโครงสร้างพื้นฐานได้เร่งรัดขยายการลงทุนด้านการขนส่งทางบก ด้านการขยายโครงข่าย และปรับปรุงประสิทธิภาพการขนส่ง โดยเน้นการแก้ไขปัญหาในจุดที่มีปริมาณการจราจรคับคั่ง และเปิดเส้นทางเชื่อมโยงสู่พื้นที่เศรษฐกิจที่สำคัญ ซึ่งจะต้องใช้ลงทุนในช่วงแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 6 เพิ่มขึ้นอีกประมาณ 23,953 ล้านบาท โดยมีโครงการเพิ่มเติมจากแผนเดิมจำนวน 6 โครงการ

2.10 ผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ศราวุฒิ พันธ์ขาว (2526: 25-26) พบว่า สาเหตุการเกิดปัญหาจราจรนั้น เนื่องจากการแย่งชิงทางกัน

1. การเร่งรีบในการเดินทาง โดยเฉพาะในเวลาเร่งรีบเช้าและเย็น ซึ่งต่างฝ่ายต้องการให้ถึงจุดหมายปลายทางให้ทันเวลา โดยไม่ยอมเสียเวลาให้กับคนอื่นแม้แต่เพียงเล็กน้อย เกิดการแย่งชิงทางกัน
2. ความเห็นแก่ตัว เพื่อความสะดวกแก่ตัวเองในการที่จะเคลื่อนรถไปได้เร็วกว่าคนอื่น เช่น การหยุดรถในช่องทางจราจร ชับรถค่อมทางจราจร
3. การติดนิสัยเจ้าขุนมูลนาย ถือตัวเป็นใหญ่ มีสิทธิจะทำอะไรก็ได้ โดยไม่คำนึงถึงบุคคลอื่น เช่น ชับรถกีดกันผู้อื่นไม่ให้ผู้อื่นแซงตน แต่ตนเองชอบแซงรถคันอื่น
4. พวกที่มีอภิสิทธิ์มีพรรคพวกคอยช่วยเหลือเมื่อตนกระทำผิด พวกนี้มักจะไม่นำความเดือดร้อนของผู้อื่น ชับรถตามใจตนเอง
5. พวกไม่รู้กฎจราจร หรือรู้บ้างไม่รู้บ้าง หรือแกล้งทำไม่รู้ เอาหูไปนาเอาตาไปไร่ หรือพวกขับรถที่ไม่เคยศึกษาเส้นทางมาก่อน มักขับรถฝ่าฝืนกฎจราจร เป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุ หรือกีดขวางทางสัญจรของผู้อื่น

มลทลทัศน์ บุนนาค (2538)

ผลการศึกษา เห็นว่า กฎหมายจราจรและกระบวนการบังคับใช้กฎหมายจราจร ควรได้รับการแก้ไข โดยเฉพาะการบังคับใช้กฎหมายโดยเจ้าหน้าที่ของรัฐ และวิธีการดำเนินการต่อผู้กระทำผิดในปัจจุบันยังไม่เหมาะสม ขาดความสะดวก เห็นควรพิจารณาแก้ไขวิธีดำเนินการให้เกิดความเหมาะสม

เมื่อได้กำหนดกฎหมายและเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมาย ด้วยวิธีดำเนินการต่อผู้กระทำผิดกฎหมายที่เหมาะสมแล้ว ย่อมทำให้กระบวนการยุติธรรมสามารถดำเนินการต่อผู้กระทำผิดได้ดีขึ้น เกิดผลในการบังคับและยับยั้งการกระทำผิด ก่อให้เกิดวินัยในการขับรถสามารถลดจำนวนผู้กระทำผิดได้

เพื่อให้การบังคับใช้ตามวิธีการที่เสนอนี้บังเกิดผล ผู้ศึกษาเห็นว่า ต้องมีการสนับสนุนทั้งงบประมาณ เครื่องมือเครื่องใช้ อัตรากำลังเจ้าหน้าที่ และเทคโนโลยีที่ทันสมัย

ประกอบกับการมีทัศนคติที่ดีในการเคารพกฎจราจรของประชาชน จะทำให้การดำเนินกมการ และการบังคับใช้กฎหมายบรรลุผลในการแก้ไขปัญหাজราจรต่อไป

โกวิท ภูพานิช (2529 : 311) ได้ศึกษาถึงการบริหารงานการจราจร ในเขตกรุงเทพมหานคร โดยศึกษากรณีการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจในเขตกรุงเทพมหานคร พบว่า การแก้ไขปัญหাজราจรของเจ้าหน้าที่ตำรวจ จะมีประสิทธิภาพมากขึ้นนั้น จะต้องมีการปรับปรุงโครงสร้างการบริหารงานจราจร ให้สอดคล้องกับ การบริหารงานจราจรตามหลักสากล ได้แก่ การวิศวกรรมจราจร การบังคับใช้กฎหมาย การให้ความรู้เกี่ยวกับการจราจร ฯลฯ แต่ในปัจจุบันกรมตำรวจไม่ประสบผลสำเร็จในการบริหารงานจราจรเท่าที่ควร เนื่องจากโครงสร้างการบริหารงานจราจร ไม่สอดคล้องกับการบริหารงานจราจร โดยควรเพิ่มอำนาจในด้านวิศวกรรมจราจร ให้แก่กรมตำรวจเพิ่มมากขึ้น เพื่อให้กรมตำรวจมีโครงสร้างการบริหารงานการจราจรมีเอกภาพมากขึ้น

นิพนธ์ ภูพันธ์ศรี (2536) ได้ศึกษาการนำนโยบาย การแก้ไขปัญหাজราจรติดขัด ไปปฏิบัติเกี่ยวกับการจัดระบบการจราจร บนถนนรามคำแหง ของสถานีตำรวจนครบาลหัวหมาก เสนอแนะการแก้ไขปัญหাজราจรเกี่ยวกับบทบาท และหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร โดยพบว่า ในด้านการบังคับใช้กฎหมาย ควรดำเนินการกวดขันจับกุม เพื่อให้มีการบังคับใช้กฎหมายอย่างได้ผล และมีความเสมอภาค ในด้านวิศวกรรมจราจร ควรมีการปรับปรุงโครงสร้าง การบริหารงานจราจรของกรมตำรวจ ให้สอดคล้องกับหลักสากล ส่วนในด้านการให้การศึกษาเกี่ยวกับการจราจรนั้น ควรมีการรณรงค์ส่งเสริมให้ประชาชนมีความรู้ ความเข้าใจในกฎหมายเบื้องต้น การอบรมให้แก่ผู้กระทำความผิดจราจร ตลอดจนการพัฒนาบุคลากรตำรวจ ซึ่งมีหน้าที่โดยตรงที่เกี่ยวข้องกับ การจราจร ให้ทราบถึงกฎหมายที่เกี่ยวข้อง การจราจรอย่างแท้จริง

เพชรจิต เกตุผาสุข, ร.ต.อ.(2531) เขียนเอกสารวิจัยเรื่อง ปัญหาการจราจรใน กรุงเทพมหานครกล่าวถึง การติดขัดในการจราจร มีสาเหตุหลายประการ เช่น การคับคั่งของ ยวดยาน สภาพของถนน เจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบ โครงการสร้างผังเมือง และการศึกษา นอกจากนี้ ความเสียหายที่มีผลต่อด้าน เศรษฐกิจ ทำให้สิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิง ของผู้ใช้รถใช้ถนนและเสียหายต่อเศรษฐกิจส่วนร่วม

สุพจน์ สิริโยธิน, พ.ต.ท.(2520) เขียนเอกสารการวิจัยเรื่อง ปัญหาการจราจรใน กรุงเทพมหานครกล่าวถึง ปัญหาจราจร นอกจากจะสูญเสียทางด้านเศรษฐกิจแล้ว น้ำมันเชื้อเพลิง การสึกหรอของเครื่องยนต์แล้ว ยังทำให้ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน มีจิตใจที่เห็นแก่ตัวมากขึ้น โดยการฝ่าฝืนกฎหมายจราจร ระเบียบข้อบังคับการจราจร เพื่อความได้เปรียบของตนเอง

สุประดิษฐ์ บุณนาค (2520) ได้เขียนบทความทางวิชาการเรื่อง สาเหตุและวิธีการแก้ไขปัญหาจราจรที่เกิดขึ้นจากผู้ใช้รถใช้ถนน เมื่อ พ.ศ.2520 ได้เห็นความสำคัญของปัญหาการจราจรทางบกในกรุงเทพมหานคร ที่จะต้องแก้ไขอย่างรีบเร่ง และควรที่จะเป็นไปในระยะเวลาอันสั้น โดยเน้นถึงความสำคัญของผู้ใช้รถใช้ถนน ซึ่งรวมถึงผู้ขับขี่รถยนต์ต่าง ๆ และคนเดินเท้า ซึ่งเป็นองค์ประกอบในการจราจรทางบกซึ่งค่อนข้างสำคัญอย่างมาก เพราะเป็นสิ่งที่แปรผันมากที่สุด ในปัญหาที่เกิดขึ้น จำเป็นต้องศึกษาถึงนิสัย เพื่อที่จะได้เข้าใจก่อนที่จะวางระเบียบ ข้อบังคับเครื่องหมายต่าง ๆ

เพ็ญศรี สุวรรณอักษร (2537) ได้ทำการวิจัยเรื่องปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุจราจร ทางบกในเขตกรุงเทพมหานครผลการศึกษาวิจัยพบว่า

1. ปัจจัยของผู้ขับขี่รถยนต์ที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก ได้แก่ การฝ่าฝืนกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่รถยนต์
2. ปัจจัยของผู้ขับขี่รถยนต์ที่ไม่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก ได้แก่
 - 2.1 ความรู้เรื่องกฎจราจรของผู้ขับขี่รถยนต์
 - 2.2 ลักษณะนิสัยของผู้ขับขี่รถยนต์
 - 2.3 ประสบการณ์การขับขี่รถยนต์ในกรุงเทพมหานคร
 - 2.4 ความถี่ในการขับขี่รถยนต์ในกรุงเทพมหานคร
 - 2.5 พฤติกรรมในขณะที่ขับขี่รถยนต์
 - 2.6 ระยะเวลาของการได้รับใบอนุญาตขับขี่รถยนต์

พิรพงษ์ กิวเกษม (2538) ได้ทำการวิจัยเรื่องการแก้ไขปัญหาจราจรติดขัดในเขตกรุงเทพมหานครในทัศนคติของเจ้าหน้าที่ตำรวจศึกษาเปรียบเทียบระหว่างเจ้าหน้าที่

ตำรวจจราจรประจำสถานีตำรวจนครบาลกับเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรประจำกองบังคับการตำรวจจราจรพบว่า

ทัศนคติที่มีต่อมาตรการต่าง ๆ ในการแก้ไขปัญหาจราจรตามหลักการบริหารจราจรสากล

1. ทางด้านวิศวกรรมจราจร

สังกัดของกลุ่มตำรวจจราจร คือ เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรประจำสถานีตำรวจนครบาลและประจำกองบังคับการตำรวจจราจร ไม่มีความแตกต่างเกี่ยวกับทัศนคติในการแก้ไขปัญหาจราจรทางด้านวิศวกรรมจราจรในมาตรการ การสร้างสะพานลอยข้ามทางแยก รถไฟฟ้าใต้ดิน รถไฟฟ้าสายยกระดับ (ธนาียง) (โฮปเวล) การจัดระบบจราจรเฉพาะพื้นที่ ที่ควบคุมโดยระบบคอมพิวเตอร์

มีความแตกต่างเกี่ยวกับทัศนคติในการแก้ไขปัญหาจราจรทางด้านวิศวกรรมจราจรในมาตรการการเปิดสัญญาณไฟจราจรตามทางแยกให้สัมพันธ์กับการจราจรที่สมดุลกับปริมาณรถการใช้เครื่องหมายและสัญญาณจราจรต่าง ๆ ในจุดที่เหมาะสม การจัดระบบเดินรถแบบวันเวย์การจัดระบบเดินรถแบบสวนช่องทาง บัสเลนและระบบทางด่วน โครงการยกยกระดับ

2. ทางด้านบังคับใช้กฎหมาย

สังกัดของกลุ่มตำรวจจราจร ไม่มีความแตกต่างเกี่ยวกับทัศนคติในการแก้ไขปัญหาจราจรทางด้านการบังคับใช้กฎหมายทางด้านต่าง ๆ ดังนี้คือ การห้ามหยุด ห้ามจอด ในถนน 314 สาย การออกกฎหมายควบคุมการมีและการใช้รถยนต์ การห้ามใช้รถยนต์ในวันที่ตรงกับเลขทะเบียนตัวสุดท้าย การเก็บค่าธรรมเนียมรถยนต์ที่จะวิ่งเขตชั้นในกรุงเทพ การจำกัดอายุการใช้งานของรถ และการตรวจสภาพรถยนต์ การเปลี่ยนวันหยุดงานของราชการรัฐวิสาหกิจ และวันหยุดเรียนของนักเรียน การห้ามรถบรรทุกเข้าเขตกรุงเทพมหานคร การกวดจับกุมผู้ขับขี่ที่เสพยาเสพติด

มีความแตกต่างเกี่ยวกับทัศนคติในการแก้ไขปัญหาจราจรทางด้านการบังคับใช้กฎหมายโดยมาตรการต่าง ๆ ดังนี้คือ การใช้ใบสั่งกับผู้ฝ่าฝืนกฎจราจร การใช้มาตรการลี้กคล้องและยกรถการบังคับให้รถทุกคนทำประกันคุ้มครองผู้ประสบภัย การเก็บค่าธรรมเนียมการจอดรถ การสนับเวลาการทำงานของหน่วยราชการ บริษัทเอกชนและรัฐวิสาหกิจ

3. ทางด้านการให้การศึกษาเผยแพร่ความรู้เกี่ยวกับการจราจร

สังกัดของกลุ่มตำรวจจราจรมีความแตกต่างเกี่ยวกับทัศนคติในการแก้ไขปัญหา

จรรยาบรรณทางการให้การศึกษาเผยแพร่ความรู้เกี่ยวกับจรรยา โดยมาตการการการจัดทำป้าย ไปสเตอร์ให้ประชาชนเคารพกฎจรรยา การวางกล่าวดักเตือน อบรมผู้กระทำผิดกฎจรรยาการ รณรงค์เรื่องมารยาทและวินัยในการจรรยา การทำความเข้าใจว่าการแก้ไขปัญหัจรรยาต้อง อาศัยความร่วมมือจากประชาชน การใช้วิทยุข่าวสารกสารจรรยาที่รายงานสภาพการจรรยา

วิจิตร บุญยะโหดระ (2531 : 25) จากการศึกษาพบว่าผู้ขับรถในประเทศไทยมี ความรู้เรื่องกฎจรรยาจรรยา น้อยมาก มีเพียงร้อยละ 12 เท่านั้นที่ได้รับการฝึกสอนจากโรงเรียนสอน ขี่รถ ดังนั้นการสอนขับรถในโรงเรียนมัธยม การสอบเข้มสำหรับผู้ขับรถสาธารณะ รวมทั้ง ทดสอบทางโทรทัศน์ โดยมีระบบทดสอบด้วยตนเอง จะได้ประโยชน์อย่างยิ่ง

การปรับปรุงระบบการสอบใบขับขี่ การเลิกใบขับขี่ตลอดชีพ เพื่อให้มีการสอบ ใบขับขี่สม่ำเสมอการในระบบลงโทษแก่ผู้ขับขี่ที่เลวและให้รางวัลแก่ผู้ขับขี่ที่ดี จะเป็นผลให้มีผู้ ขี่รถที่ดีบนท้องถนนมากขึ้น

Marvin E.Wolfgang และ Franco Rerracuti (1967) ได้ร่วมกันเขียนวิทยานิพนธ์ ขึ้นให้หัวข้อเรื่องวัฒนธรรมย่อยในเรื่องความรุนแรง 'เขาได้ศึกษาถึงความสัมพันธ์ในเรื่อง วัฒนธรรมย่อย ๆ ของกลุ่มสังคมต่าง ๆ ความพร้อมของสมาชิกในสังคม ก็จะแสดงออกให้เห็น ถึงความก้าวร้าว ระบบบรรทัดฐานของสังคมซึ่งอธิบายถึงวิธีการดำเนินชีวิต กระบวนการขัด เกศาทางสังคม รวมทั้งวิธีการปะทะสังสรรค์ของสมาชิกในกลุ่มสังคมนั้น ๆ เขาได้อ้างถึง ลักษณะของการฝ่าฝืนและลักษณะที่สับสนของกลุ่มวัฒนธรรมต่าง ๆ มีกลุ่มอยู่ 3 ประการ ใน เรื่องของวัฒนธรรมย่อย ที่เกี่ยวกับความรุนแรง ซึ่งสามารถมีอิทธิพลต่อพฤติกรรมของผู้ขับขี่ รถยนต์ได้

1. ส่วนประกอบ 2 ส่วนของวัฒนธรรมย่อย ในเรื่องความรุนแรงที่เห็นได้ ชัดเจน คือ การมีเจตนาที่จะเป็นสาเหตุให้เกิดอันตรายให้ผู้อื่น ได้รับความเจ็บ และเจตนาที่จะ เสี่ยงภัยกับอันตรายต่อชีวิตของตนเอง เพื่อที่จะสนองความก้าวร้าวของตน ซึ่งทั้งนี้ มีความเป็น ไปได้ที่จะทำให้เกิดอันตรายต่อตนเองและผู้อื่น เขาเหล่านี้ มีพฤติกรรมที่ก้าวร้าวยอมรับถึงสิ่ง ต่าง ๆ ดังกล่าว และถือว่าการขับขี่ เป็นการปะทะสังสรรค์แบบเผชิญหน้า ซึ่งเขาก็พอใจ

2. สมาชิกในกลุ่มสังคมนั้น ๆ ได้รับการหล่อหลอมให้เข้าใจและยอมรับถึง พฤติกรรมก้าวร้าวบุคคลเหล่านี้ จะถือเอาความเร็วของรถยนต์ มาใช้ประโยชน์ในกรณีผ่อนคลาย

และทดแทนอารมณ์ก้าวร้าวของตนในขณะที่เขาไม่สามารถจะแสดงความก้าวร้าวต่อบุคคลอื่น หรือสิ่งใดสิ่งหนึ่ง ซึ่งมีความมุ่งร้ายต่อตนโดยตรงได้

3. กริยาท่าทางหรือมารยาทของผู้ขับขี่ ซึ่งมักจะแสดงออกมาในรูปแบบของความใจร้อนดุดัน หรือไม่ก็ความเยือกเย็นสุขุมในขณะที่ขับขี่ และเป็นไปตามลักษณะของชนชั้น เช่น ชนชั้นต่ำ หรือชนชั้นกรรมกร

สุนทร เพชรเกตุ (2539, บทคัดย่อ) ได้ทำการศึกษาปัจจัยในการทำงานของพนักงาน ทัศนศึกษา บริษัทเซ็นทรัลพัฒนา จำกัด มหาชน พบว่า ปัจจัยด้านตำแหน่งของพนักงาน และปัจจัยด้านรายได้ของพนักงาน เมื่อพิจารณาโดยรวมพบว่า ไม่มีความสัมพันธ์กับปัจจัยจูงใจในการทำงานแต่อย่างใด

อดิศักดิ์ อาภาพันธ์ (2525) ผลจากการวิจัยพบว่า เจ้าพนักงานตำรวจสายตรวจผู้มีอายุอยู่ในช่วงระหว่าง 20 - 35 ปี ก่อนข้างจะมีความคล่องตัวในการปฏิบัติงาน แต่ขาดประสบการณ์ในการทำงานการตัดสินใจ และการเข้าใจปัญหาอย่างไม่ดีพอ โดยเจ้าหน้าที่ตำรวจสายตรวจจะต้องมีความสามารถหลายด้าน โดยต้องทำงานให้มีประสิทธิภาพมากที่สุด ในขณะที่สิ่งแวดล้อมบางอย่างไม่เอื้ออำนวยให้ อันได้แก่ ปัญหาต่าง ๆ ดังนี้

1. ปัญหาด้านเครื่องมือ เครื่องใช้ และยานพาหนะ
2. ปัญหาด้านอภิสิทธิ์หรือผู้มีอิทธิพลด้านต่าง ๆ ที่มีผลต่อการทำงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจสายตรวจ

3. ปัญหาด้านกำลังคนไม่สมดุลกับปริมาณงาน

ในเรื่องระดับการศึกษาของตำรวจสายตรวจนั้น ถือเป็นปัจจัยที่สำคัญอีกประการหนึ่ง ซึ่งเจ้าหน้าที่ตำรวจสายตรวจจะใช้ความรู้ที่ได้รับจากการศึกษานั้น ๆ มาเป็นองค์ประกอบการตัดสินใจดำเนินการ และการใช้วิจารณญาณใด ๆ เพื่อความถูกต้อง และจากการศึกษาพบว่า ในบางเหตุการณ์เจ้าหน้าที่ตำรวจสายตรวจบางนาย ไม่สามารถที่จะใช้ดุลยพินิจในการพิจารณาตัดสินการใด ๆ ต่อเหตุการณ์เฉพาะหน้านั้น ๆ ได้อย่างรวดเร็ว และเหมาะสมแก่พฤติการณ์และอาจจะส่งผลกระทบต่อความเชื่อมั่นในการตัดสินใจกระทำการใด ๆ เพื่อความถูกต้องตามระเบียบ ข้อบังคับ และกฎหมาย โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อต้องเผชิญหน้ากับคู่กรณี ซึ่งเป็นบุคคลหรือกลุ่มชนที่มีระดับการศึกษาสูงกว่า หรืออยู่ในเหตุการณ์ที่ยุ่งยากซับซ้อน

สุรกิจ ศรีมนัส, (2537) ได้ทำการศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อระดับขวัญและกำลังใจของตำรวจเชียงใหม่ จากการศึกษาพบว่า ปัจจัยที่ทำให้ระดับและกำลังใจในการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรเชียงใหม่ต่ำ มีปัจจัยด้านความเสี่ยงในการปฏิบัติหน้าที่ อันได้แก่เรื่องสุขภาพอนามัย ปัจจัยด้านสวัสดิการ ค่าตอบแทน เงินเดือนน้อย อุปกรณ์เครื่องนุ่งห่ม อุปกรณ์เครื่องมือ เครื่องใช้ในการทำงานด้านการจราจรไม่เพียงพอ ไม่มีประสิทธิภาพ

2.11 ตัวแปรที่ใช้ในการวิจัย

จากแนวความคิดและทฤษฎีดังกล่าวแล้วข้างต้น ประกอบกับผลงานการวิจัยที่เกี่ยวข้องจะแสดงให้เห็นถึงแนวทางในการศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการบังคับกฎหมายจราจรของตำรวจจราจร โดยใช้กรอบแนวความคิดด้านสังคมเป็นหลักในการศึกษาครั้งนี้ ซึ่งจะประกอบด้วยตัวแปรอิสระ และตัวแปรตามดังนี้

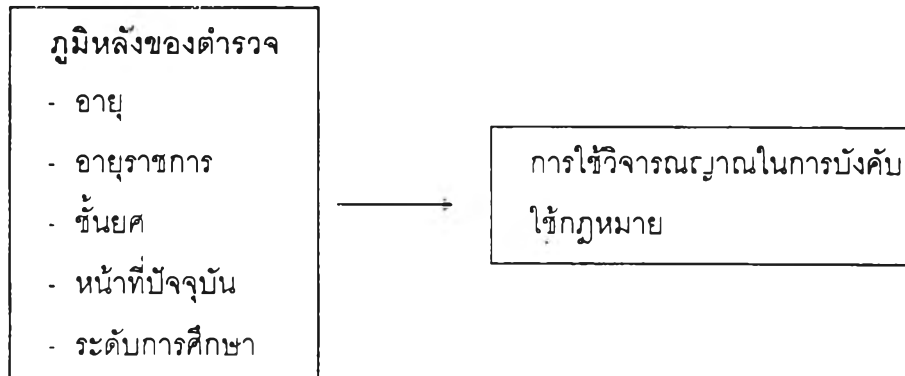
ปัจจัยที่มีผลต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจรของตำรวจจราจร อันได้แก่

1. อายุของตำรวจจราจร
2. ระยะเวลาในการทำงานด้านการจราจร
3. ยศของตำรวจจราจร
4. รายได้ของตำรวจจราจร
5. สวัสดิการในการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจร
6. กำลังพลตำรวจจราจร
7. ความทันสมัยของเครื่องมือในการทำงานด้านการจราจร

การบังคับใช้กฎหมายจราจร ได้แก่ การที่ตำรวจจราจร (ผู้บังคับใช้กฎหมาย) สามารถบังคับใช้กฎหมายจราจร กับผู้ใช้รถและถนน (ผู้ปฏิบัติตาม) ให้เป็นไปตามบทบัญญัติของกฎหมายจราจร อันได้แก่ การจับกุม การออกใบสั่งพนักงานจราจร การใช้เครื่องบังคับล้อ การเปรียบเทียบปรับ ซึ่งเป็นไปตามเจตนารมณ์ของกฎหมายจราจร

ในการปฏิบัติการใด ๆ ต่อบุคคลหรือกลุ่มชนนั้น การใช้กิริยาและคำพูดที่สุภาพนุ่มนวล จะส่งผลดีมากกว่าการใช้กิริยา และคำพูดที่แข็งกร้าวและรุนแรง วิธีการใช้วิจารณ์ญาติเบื้องต้นของเจ้าหน้าที่ตำรวจสายตรวจนั้น พบว่า วิธีการที่ใช้มากที่สุด ได้แก่ การพิจารณาใช้ดุลยพินิจด้วยตนเองในทันทีทันใดเป็นอันดับแรก สำหรับ ทักษะความสนใจและความพร้อมในการปฏิบัติหน้าที่เกี่ยวกับประเภทคดีที่น่าสนใจและทำหายพบว่า เจ้าหน้าที่งานตำรวจสายตรวจจะให้ความสำคัญในเรื่องของประเภทคดีอุกฉกรรจ์มากที่สุด ซึ่งแสดงให้เห็นว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจสายตรวจส่วนใหญ่ สำนึกถึงความมั่นคงปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนเป็นสำคัญ

อุดม รักศีลธรรม (1984) ผลการวิจัยปรากฏว่า อายุตัว อายุราชการ ชั้นยศ หน้าที่ปัจจุบัน และระดับการศึกษาของเจ้าหน้าที่ตำรวจไทย มีความสัมพันธ์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติกับการบังคับใช้กฎหมาย ในขณะที่สถานภาพมรส อัตราเงินเดือน ความสัมพันธ์กับเพื่อนร่วมงาน ประวัติการกระทำผิด และทัศนคติในการลงโทษอาชญากร มีบทบาทน้อยต่อการบังคับใช้กฎหมายของตำรวจไทย



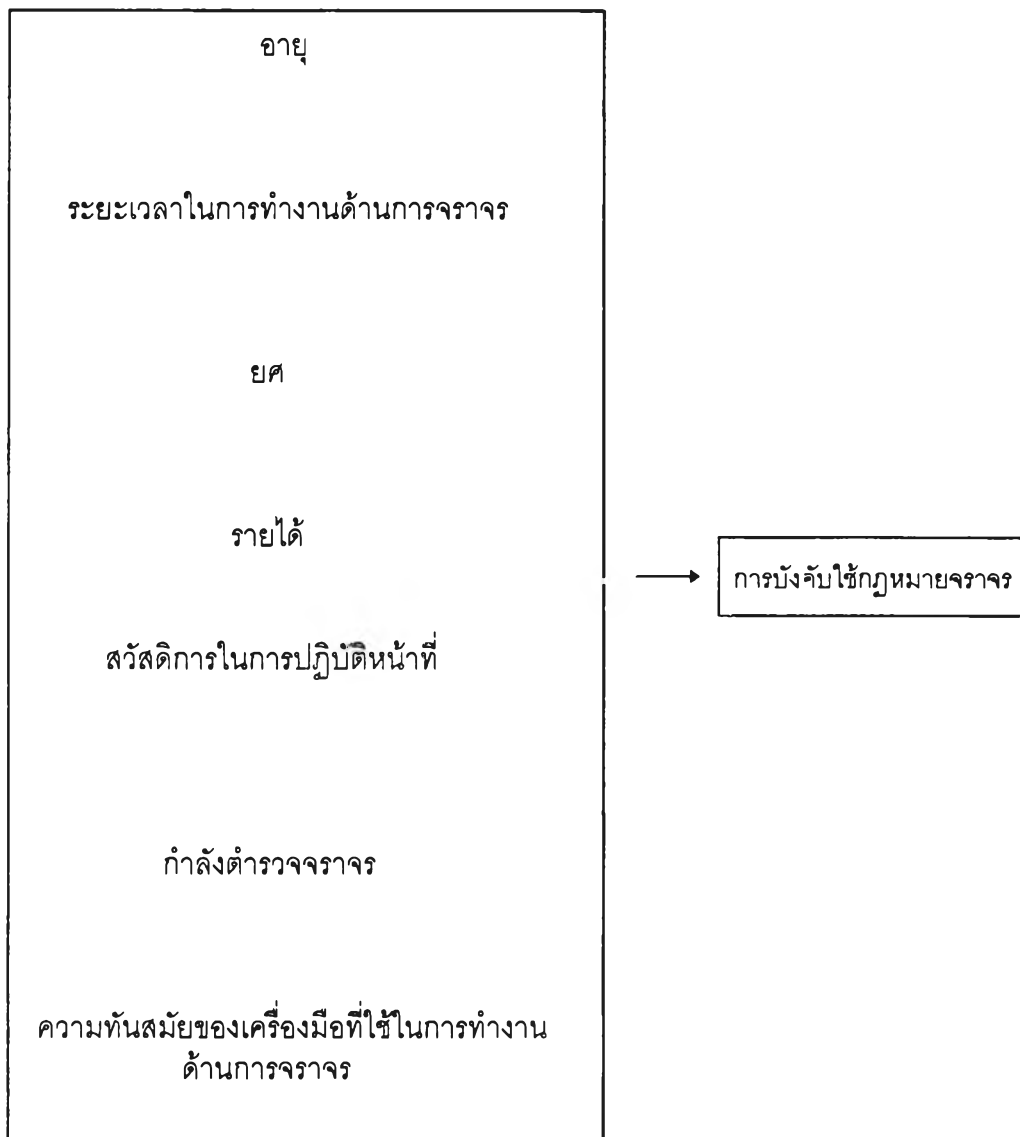
ภาพแสดงกรอบความคิดของ อุดม รักศีลธรรม

วิชัย พรหมอนชาติ, (2538) ได้ทำการศึกษาวิจัยเรื่อง ปัจจัยการตัดสินใจของตำรวจสายตรวจในการระงับเหตุความผิดที่เกิดขึ้นหน้า พบว่า รายได้ของตำรวจสายตรวจระดับ 1 ไม่มีความสัมพันธ์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติกับพฤติกรรมการตัดสินใจของสายตรวจในด้านการบังคับใช้กฎหมาย

แผนภาพ 2.2 แสดงกรอบแนวความคิดในการวิจัย

ตัวแปรอิสระ

ตัวแปรตาม



2.12 สมมติฐานในการวิจัย

1. ตำรวจจราจรที่อายุมากจะบังคับใช้กฎหมายจราจรในระดับต่ำกว่าตำรวจจราจรที่มีอายุน้อย
2. ตำรวจจราจรที่มีระยะเวลาในการทำงานด้านการจราจรมานานจะบังคับใช้กฎหมายจราจรในระดับสูงกว่าตำรวจจราจรที่มีระยะเวลาในการทำงานด้านการจราจรสั้น
3. ตำรวจจราจรที่มียศสูงกว่าจะบังคับใช้กฎหมายจราจรในระดับที่สูงกว่าตำรวจจราจรที่มียศต่ำกว่า
4. ตำรวจจราจรที่มีรายได้สูงจะบังคับใช้กฎหมายจราจรในระดับสูงกว่าตำรวจจราจรที่มีรายได้ต่ำ
5. ตำรวจจราจรที่มีสวัสดิการในการปฏิบัติหน้าที่มากจะบังคับใช้กฎหมายจราจรในระดับสูงกว่าตำรวจจราจรที่มีสวัสดิการในการปฏิบัติหน้าที่น้อย
6. ตำรวจจราจรที่มีกำลังเพียงพอจะบังคับใช้กฎหมายจราจรในระดับสูงกว่าตำรวจจราจรที่มีกำลังไม่เพียงพอ
7. ตำรวจจราจรที่มีเครื่องมือในการทำงานด้านการจราจรทันสมัยจะบังคับใช้กฎหมายจราจรในระดับสูงกว่าตำรวจที่มีเครื่องมือในการทำงานด้านการจราจรไม่ทันสมัย

2.13 นิยามศัพท์เฉพาะที่ใช้ในการศึกษา

1. การบังคับใช้กฎหมายจราจร หมายถึง การดำเนินการใด ๆ ของตำรวจจราจรเพื่อให้เป็นไปตามกฎหมายจราจร อันได้แก่ การว่ากล่าวตักเตือน การจับกุมโดยออกใบสั่งเจ้าพนักงานจราจรและยึดใบอนุญาตขับขี่ หรือไม่ยึดใบอนุญาตขับขี่ การใช้เครื่องบังคับล้อ การยกรถที่ถูกเครื่องบังคับล้อ และให้รวมถึงการที่พนักงานสอบสวนหรือตำรวจจราจรระดับชั้นสัญญาบัตรทำการเปรียบเทียบปรับผู้กระทำผิดกฎหมายจราจร
2. กฎหมายจราจร หมายถึง พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 พระราชบัญญัติขนส่งทางบก พ.ศ.2522 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 และพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 และพระราชบัญญัติที่แก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติดังกล่าว รวมทั้งการกระทรวงข้อกำหนด ข้อบังคับ และประกาศของเจ้าพนักงาน ซึ่งออกโดยอาศัยพระราชบัญญัติดังกล่าว

3. ตำรวจจราจร หมายถึง นายตำรวจระดับรองสารวัตรจราจร และตำรวจชั้นประทวนที่ทำหน้าที่เป็นเจ้าหน้าที่จราจร
4. ระยะเวลาในการทำงานด้านจราจร หมายถึง อายุการทำงานด้านการจราจร ที่ปฏิบัติหน้าที่การจราจร
5. ยศ หมายถึง ยศตามกฎหมาย พ.ร.บ. ข้าราชการตำรวจ พ.ศ.2521 อัน ได้แก่ พลตำรวจ สิบตำรวจตรี สิบตำรวจโท สิบตำรวจเอก จำสิบตำรวจ นายดาบตำรวจ ร้อยตำรวจตรี ร้อยตำรวจโท และร้อยตำรวจเอก ตามลำดับ
6. รายได้ หมายถึง อัตราเงินเดือนของตำรวจจราจรที่เป็นปัจจุบัน
7. สวัสดิการในการปฏิบัติหน้าที่ หมายถึง การได้รับเงินหรือค่าตอบแทนอย่างอื่นอันเนื่องจากการปฏิบัติหน้าที่ อันได้แก่ ค่ารักษาพยาบาล การประกันภัย ประกันชีวิต เงินรางวัลจราจร เงินหรือค่าตอบแทนอื่นใด และให้หมายรวมถึง สวัสดิการอันพึงได้ตามกฎหมายของครอบครัวด้วย
8. กำลังตำรวจจราจร หมายถึง ตำรวจที่ปฏิบัติหน้าที่การจราจรโดยตรง และให้หมายรวมถึงตำรวจอื่นที่มาช่วยหรือปฏิบัติหน้าที่การจราจร
9. เครื่องมือในการทำงานด้านการจราจร หมายถึง อุปกรณ์ในการทำงานด้านการอำนวยความสะดวกการจราจร อันได้แก่ รถจักรยานยนต์ รถยนต์ รถยก อุปกรณ์บั้งกันควันพิษ และอุปกรณ์อันเป็นสิ่งอำนวยความสะดวกในการจราจรด้วย
10. ระดับการบังคับใช้กฎหมายจราจร หมายถึง ความถี่ในการบังคับใช้กฎหมายจราจร อันได้แก่ การบังคับใช้ทุกครั้ง การบังคับใช้เกือบทุกครั้ง การบังคับใช้นาน ๆ ครั้ง (กรณีการไม่บังคับใช้กฎหมาย ตามกฎหมายอาญา ตำรวจจะมีความผิดฐานละเว้นการปฏิบัติหน้าที่โดยชอบด้วยกฎหมาย)
11. ตำรวจจราจรที่อายุมากหมายถึง ตำรวจจราจรที่มีอายุตั้งแต่ 40 ปีขึ้นไป และตำรวจจราจรที่มีอายุน้อยหมายถึงตำรวจที่อายุต่ำกว่า 40 ปี
12. ตำรวจจราจรที่มีระยะเวลาในการทำงานด้านการจราจรนาน หมายถึง ตำรวจจราจรที่มีอายุในการทำงานด้านการจราจรซึ่งปฏิบัติหน้าที่การจราจรตั้งแต่ 11 ปีขึ้นไป และตำรวจจราจรที่มีระยะเวลาในการทำงานด้านการจราจรสั้น หมายถึง ตำรวจที่มีอายุในการทำงานด้านการจราจรซึ่งปฏิบัติหน้าที่การจราจรต่ำกว่า 11 ปี
13. ตำรวจจราจรที่มียศสูงหมายถึงตำรวจจราจรที่มียศตั้งแต่ยศจำสิบตำรวจถึงร้อยตำรวจเอก และตำรวจจราจรที่มียศต่ำหมายถึง ตำรวจจราจรที่มียศตั้งแต่พลตำรวจถึงสิบตำรวจเอก

14. ตำรวจจราจรที่มีรายได้สูงหมายถึงตำรวจที่มีอัตราเงินเดือนเกินกว่า 10,000 บาท และตำรวจจราจรที่มีรายได้น้อยหมายถึงตำรวจที่มีอัตราเงินเดือนไม่เกิน 10,000 บาท

15. ตำรวจจราจรที่มีสวัสดิการในการปฏิบัติหน้าที่มาก หมายถึง ตำรวจจราจรที่เห็นว่า เงินเดือน ค่าตอบแทน (เงินรางวัล) สวัสดิการบ้านพัก เงินค่าศึกษาเล่าเรียนบุตร มีความเหมาะสมและเพียงพอต่อความต้องการอยู่แล้ว และรวมถึงสวัสดิการอื่นเนื่องมาจากการได้รับความช่วยเหลือของกองทุน หรือมูลนิธิต่าง ๆ หรือเงินบำเหน็จตกทอด อันเกิดจากการได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิตในการปฏิบัติหน้าที่ที่เหมาะสมดีแล้ว และให้รวมถึงการดำเนินการเบิกสิทธิประโยชน์ต่าง ๆ ดังกล่าวได้รับความสะดวกรวดเร็วเป็นอย่างดี และในทางตรงข้าม ตำรวจจราจรที่มีสวัสดิการน้อยหมายถึงตำรวจจราจรที่เห็นว่าสวัสดิการ และการเบิกสิทธิประโยชน์ดังกล่าว มีความไม่เหมาะสม ไม่เพียงพอ และไม่ได้รับความสะดวกรวดเร็ว

16. ตำรวจจราจรที่มีกำลังเพียงพอหมายถึงตำรวจที่เห็นว่า จำนวนตำรวจจราจรในหน่วยงาน มีความสมดุลกับปริมาณงาน มีความพร้อมในการปฏิบัติหน้าที่ การจัดกำลังตำรวจเหมาะสมกับงานที่ได้รับมอบหมาย เหมาะสมกับสภาพการจราจรและได้รับความช่วยเหลือด้านกำลังพลเมื่อหน่วยงานขาดกำลัง กำลังตำรวจที่ไม่เพียงพอคือกำลังตำรวจไม่มีความสมดุลกับปริมาณงาน ไม่มีความพร้อมในการปฏิบัติหน้าที่ การจัดกำลังไม่เหมาะสมกับงานที่ได้รับมอบหมาย ไม่เหมาะสมกับสภาพการจราจร และไม่ได้รับความช่วยเหลือด้านกำลังเมื่อหน่วยงานขาดกำลัง

17. ตำรวจจราจรที่มีเครื่องมือในการทำงานจราจรทันสมัยหมายถึง ตำรวจจราจรที่เห็นว่า หน่วยงานมีอุปกรณ์เครื่องมือเครื่องใช้ในการทำงานด้านจราจรเพียงพอ มีความพร้อมในการปฏิบัติหน้าที่ เครื่องมือสื่อสารมีการเปลี่ยนแปลงให้ทันสมัยอยู่เสมอ ยานพาหนะที่ใช้ในการปฏิบัติหน้าที่มีการตรวจสอบดูแลและพร้อมที่จะใช้งานได้ทันที อุปกรณ์ป้องกันจันพิษมีประสิทธิภาพในการป้องกันดีอยู่แล้ว และระบบควบคุมสัญญาณไฟจราจรมีความทันสมัยและเหมาะสมกับสภาพการจราจร และในทางตรงข้าม ตำรวจที่มีเครื่องมือในการทำงานด้านจราจรไม่ทันสมัยหมายถึงอุปกรณ์เครื่องมือ เครื่องใช้ เครื่องมือสื่อสาร ยานพาหนะ และระบบควบคุมสัญญาณไฟจราจร ไม่เพียงพอไม่มีความพร้อม ไม่มีการเปลี่ยนแปลงให้ทันสมัย ไม่ได้รับการตรวจสอบดูแลให้พร้อมในการปฏิบัติงานได้ทันที และอุปกรณ์ป้องกันจันพิษไม่มีประสิทธิภาพในการป้องกันเป็นต้น

18. การบังคับใช้กฎหมายจราจรในระดับสูงหมายถึง การบังคับใช้กฎหมายจราจรที่มีความถี่ในการบังคับใช้ประจำ สม่ำเสมอ คือ บังคับใช้ทุกครั้ง และเกือบทุกครั้ง

19. การบังคับใช้กฎหมายจราจรในระดับต่ำหมายถึงความถี่ในการบังคับใช้กฎหมายจราจรที่ไม่ประจำ ไม่สม่ำเสมอ นาน ๆ ครั้ง ถึงบังคับใช้