

มาตรการทางกฎหมายในการแก้ไขปัญหาการใช้อุปกรณ์สื่อสาร
ขณะขับรถยานพาหนะ

ศ.ต.อ.หญิง สุกัญญา ชูพาพันธ์

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาวิชากฎหมายอาญาและอาชญาวิทยา


คณะรัฐศาสตร์และนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา

มิถุนายน 2558

ลิขสิทธิ์เป็นของมหาวิทยาลัยบูรพา

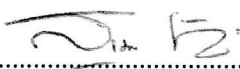
อาจารย์ผู้ควบคุมวิทยานิพนธ์และคณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ได้พิจารณา
วิทยานิพนธ์ของ สิบตำรวจเอกหญิงสุกัญญา ยุพาพันธ์ ฉบับนี้แล้ว เห็นสมควรรับเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา ตามหลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชากฎหมายอาญาและอาชญาวิทยา
ของมหาวิทยาลัยบูรพาได้

อาจารย์ผู้ควบคุมวิทยานิพนธ์

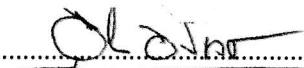

..... อาจารย์ที่ปรึกษา

(ดร.อุทัย อาทิวะช)

คณะกรรมการสอบปากเปล่า


..... ประธาน


(รองศาสตราจารย์ ดร.สุเมธ เดียววิศเรศ)


..... กรรมการ

(ดร.อุทัย อาทิวะช)

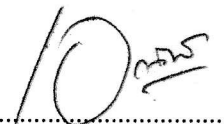

..... กรรมการ

(รองศาสตราจารย์ ดร.กภูมิ โชคเหมาะ)


..... กรรมการ

(ดร.อรรัมภา ไวยมุข)

คณะรัฐศาสตร์และนิติศาสตร์ อนุมัติให้รับวิทยานิพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา
ตามหลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชากฎหมายอาญาและอาชญาวิทยา
ของมหาวิทยาลัยบูรพา


..... คณบดีคณะรัฐศาสตร์และนิติศาสตร์

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ว่าที่เรือตรี ดร.เอกวิทย์ มณีธร)

วันที่ 10 เดือน มิถุนายน พ.ศ. 2558

ประกาศคุณูปการ

ความสำเร็จของวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ เกิดขึ้นด้วยความเมตตาและเอาใจใส่จากบุคคลทั้งหลาย โดยได้รับความกรุณาจาก ดร.อุทัย อาทิวะช ที่ท่านได้สละเวลารับเป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ และผลักดันให้ข้าพเจ้ามีความมุ่งมั่นในการศึกษาค้นคว้าหาข้อมูลอย่างต่อเนื่องและสม่ำเสมอ และท่านยังได้ให้คำแนะนำ คำชี้แนะ และให้แนวความคิดทางด้านวิชาการ ทั้งด้านแหล่งข้อมูลต่าง ๆ ซึ่งท่านให้การดูแลเอาใจใส่อย่างใกล้ชิด และท่านได้ตรวจทานพร้อมกับแนะนำข้อบกพร่องต่าง ๆ เพื่อให้วิทยานิพนธ์มีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น

ขอกราบขอบพระคุณ รองศาสตราจารย์ ดร.สุเมธ เดียววิศเรศ ที่ท่านได้กรุณารับเป็นประธานกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ รองศาสตราจารย์ ดร.ภูมิ โชคเหมาะ และ ดร.อรรัมภา ไวยมุข ที่ท่านได้ให้ความกรุณาเป็นกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ และให้คำแนะนำอย่างดียิ่งในการทำวิทยานิพนธ์ รวมทั้งกรุณาสละเวลาในการตรวจสอบเนื้อหาทั้งหมด เพื่อความสมบูรณ์ถูกต้องของวิทยานิพนธ์ฉบับนี้

ขอขอบคุณ คุณพชรร พันธุ์สุวรรณ ได้กรุณาช่วยค้นคว้าหาข้อมูลทางกฎหมาย ตลอดจนแนะนำหลักการเขียนวิทยานิพนธ์ รวมถึงเสนอแนะประเด็นที่เป็นประโยชน์ต่อวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ให้เกิดความสมบูรณ์ และมีความถูกต้องมากที่สุดเท่าที่จะทำได้ ตลอดจนเพื่อนนักศึกษาปริญญาโทนิติศาสตร์ รุ่น 1 ที่เป็นกำลังใจและให้ความช่วยเหลือในการจัดทำวิทยานิพนธ์ รวมทั้งครอบครัวที่คอยสนับสนุนและเป็นกำลังใจสำคัญในการศึกษาของผู้เขียนตลอดมา ตลอดจนเจ้าหน้าที่บัณฑิตศึกษาทั้งส่วนกลาง และสาขาวิชานิติศาสตร์ที่อำนวยความสะดวกให้แก่ผู้เขียนในการดำเนินการจัดทำวิทยานิพนธ์จนสำเร็จลุล่วงลงได้

อนึ่ง หากวิทยานิพนธ์ฉบับนี้สามารถก่อให้เกิดความรู้และข้อคิดที่มีประโยชน์อันควรแก่การศึกษาหรือปฏิบัติ ผู้เขียนขอมอบความดีครั้งนี้ด้วยความระลึกถึงพระคุณบิดามารดา ครูบาอาจารย์ทุกท่าน ตลอดจนผู้แต่งหนังสือ ตำราทุกท่านที่ผู้เขียนได้ใช้อ้างอิงในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ และผู้มีพระคุณของผู้เขียนทุกท่าน หากวิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีข้อผิดพลาดหรือข้อบกพร่องประการใดผู้เขียนขอน้อมรับไว้แต่เพียงผู้เดียว

ศุภัญญา ยุพาพันธ์

53921412: สาขาวิชา: กฎหมายอาญาและอาชญาวิทยา; น.ม. (กฎหมายอาญาและอาชญาวิทยา)

คำสำคัญ: มาตรการทางกฎหมาย/ การใช้อุปกรณ์สื่อสาร/ การขับขี่ยานพาหนะ

สุกัญญา ยูพาพันธ์: มาตรการทางกฎหมายในการแก้ไขปัญหาการใช้อุปกรณ์สื่อสารขณะขับขี่ยานพาหนะ (LEGAL MEASURES FOR SOLVING THE PROBLEM SUSING OF COMMUNICATION DEVICES WHILE DRIVING OR RIDING VEHICLES) คณะกรรมการควบคุมวิทยานิพนธ์: อุทัย อาทิวะช, Docteur en Droit, 116 หน้า. ปี พ.ศ. 2558.

การศึกษาเรื่องมาตรการทางกฎหมายในการแก้ไขปัญหาการใช้อุปกรณ์สื่อสารขณะขับขี่ยานพาหนะเป็นการวิจัยเชิงเอกสาร ที่มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาถึงมาตรการลงโทษและการดำเนินคดีความผิดเกี่ยวกับกฎหมายห้ามใช้อุปกรณ์สื่อสารในขณะขับขี่ยานพาหนะตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 8) พ.ศ. 2551 ตลอดจนสภาพปัญหาและข้อบกพร่องที่เกิดขึ้น เพื่อหาแนวทางมาตรการต่าง ๆ ที่จะนำมาปรับปรุงแก้ไขให้มีความสอดคล้องเหมาะสมกับวัตถุประสงค์ของกฎหมาย และมีความทันสมัยต่อสภาพสังคมในปัจจุบัน อีกทั้งยังเป็นการป้องกันการกระทำผิดที่อาจเกิดขึ้นในอนาคตได้ ในการวิจัยได้รวบรวมเอกสารต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายจราจรทางบก โดยเฉพาะบทบัญญัติกฎหมาย หรือข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับการใช้อุปกรณ์สื่อสารขณะขับขี่ยานพาหนะ จากนั้นจึงวิเคราะห์ปัญหาแล้วนำเสนอความคิดเห็นเบื้องต้นในการแก้ไขปัญหการใช้อุปกรณ์สื่อสารขณะขับขี่ยานพาหนะ โดยศึกษาเปรียบเทียบกับกฎหมายต่างประเทศเพื่อให้เกิดความชัดเจนในประเด็นดังกล่าวอีกด้วย

ผลการวิจัยพบว่า ความผิดสำหรับการใช้อุปกรณ์สื่อสารขณะขับขี่ยานพาหนะตามพระราชบัญญัติจราจรพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 นี้ เป็นความผิดลหุโทษ ซึ่งสามารถยุติได้ในชั้นเจ้าพนักงานโดยการลงโทษปรับ ซึ่งการปรับตามความผิดนี้นั้น มีจำนวนค่าปรับที่น้อยเกินไปจึงไม่สามารถช่วยปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้ขับขี่ได้ ประกอบกับเนื้อหาของบทบัญญัตินี้ ยังไม่มีความชัดเจนและมีความครอบคลุมเพียงพอถึงเทคโนโลยีที่มีความทันสมัยขึ้นในปัจจุบัน เนื่องจากในบทบัญญัติดังกล่าวได้ระบุไว้เฉพาะโทรศัพท์เคลื่อนที่เท่านั้น โดยไม่ได้กล่าวถึงอุปกรณ์สื่อสารชนิดอื่น ๆ เอาไว้ด้วย ซึ่งต้องยอมรับว่าการติดต่อสื่อสารในสังคมปัจจุบันนี้ไม่เป็นแต่เพียงแต่การสนทนาผ่านโทรศัพท์เคลื่อนที่เพียงอย่างเดียว ยังมีการสนทนาด้วยการสนทนา (แชท) เป็นข้อความผ่านโปรแกรมต่าง ๆ ของอุปกรณ์สื่อสารบนอินเทอร์เน็ตความเร็วสูงอีกด้วย

53921412: MAJOR: DEPARTMENT OF CRIMINAL LAW AND CRIMINOLOGY (M.A)

KEYWORDS: LEGAL MEASURES /COMMUNICATION DEVICES/ DRIVING OR RIDING VEHICLES.

SUKANYA YUPAPIN: LEGAL MEASURES FOR SOLVING THE PROBLEMS USING OF COMMUNICATION DEVICES WHILE DRIVING OR RIDING VEHICLES.

THESIS ADVISOR : UTHAI ARTHIVECH, Docteur en Droit, 117 P. 2015.

A study legal measures for solving the issue using of communications devices while driving or riding vehicles. This research documents that aims to study the sanction and prosecution of offenses against the law prohibits use of communications equipment while driving under Road Traffic Act, B.E. 2552.Amendment (No.8) B.E. 2551.As well as the problem and defects that occur. To find ways measures that take berevised to be consistent with the purposes of the law. And modern to the condition society today. It also prevents the offense may occur in the future. In the research has compiled documents. Related to traffic laws. The legal provisions or regulations relating to the use of communication devices while driving or riding. Then, analyze the problem, and the offer preliminary ideas on how to fix the use of communication devices while driving or riding. A comparative study of foreign law in order to achieve clarity on such issues as well.

The research found that offense for the use communication devices while driving under the Road Traffic Act, B.E.2552 this is a petty offense. Which can result in the officer punishment by fine. Which is the adjustment under fault amounted fines is too low, it can not help change the behavior of the driver. The content of this provision There is no clear and adequate coverage of the technology are modern of the current. Because of such provision was stated just the mobile phone only. By the do not mention other devices with it. Which must accept that the communication in today's society, but this is not just a chat via mobile phone only. To have a conversation with a chat message through various programs communications devices, high-speed Internet access as well.

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
สารบัญ.....	ฉ
บทที่	
1 บทนำ.....	1
ที่มาและความสำคัญของปัญหา.....	1
วัตถุประสงค์ของการวิจัย.....	7
สมมติฐานของการศึกษา.....	7
วิธีดำเนินการวิจัย.....	8
ขอบเขตของการศึกษา.....	8
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	9
2 แนวคิดและทฤษฎีการลงโทษและการบังคับโทษสำหรับผู้ใช้อุปกรณ์สื่อสารขณะ ขับขี่ยานพาหนะ.....	10
แนวคิดพื้นฐานเกี่ยวกับการลงโทษในทางกฎหมายอาญา.....	11
ทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการลงโทษผู้ใช้อุปกรณ์สื่อสารขณะขับขี่ยานพาหนะ.....	22
ข้อมูลพื้นฐานเกี่ยวกับโทรศัพท์เคลื่อนที่และอุปกรณ์สื่อสารชนิดต่าง ๆ.....	34
3 มาตรการทางกฎหมายและวิธีการดำเนินคดีสำหรับผู้ใช้อุปกรณ์สื่อสาร ขณะขับขี่ ยานพาหนะของต่างประเทศและประเทศไทย.....	43
มาตรการทางกฎหมายและวิธีการดำเนินคดีสำหรับผู้ใช้อุปกรณ์สื่อสารขณะขับขี่ ยานพาหนะของต่างประเทศ.....	43
มาตรการทางกฎหมายและวิธีการดำเนินคดีสำหรับผู้ใช้อุปกรณ์สื่อสารขณะขับขี่ ยานพาหนะในประเทศไทย.....	59
4 วิเคราะห์มาตรการทางกฎหมายในการแก้ไขปัญหาการใช้อุปกรณ์สื่อสารขณะ ขับขี่ยานพาหนะ.....	83
มาตรการทางกฎหมายที่ล้ำสมัยของกฎหมายเพื่อป้องกันการใช้อุปกรณ์สื่อสาร ขณะขับขี่ยานพาหนะซึ่งไม่สามารถครอบคลุมถึงเทคโนโลยีในการสื่อสาร ที่มีใช้อยู่ในปัจจุบัน.....	84

สารบัญ (ต่อ)

บทที่	หน้า
ปัญหาการบังคับใช้มาตรการทางกฎหมายเพื่อป้องกันการใช้อุปกรณ์สื่อสารใน ขณะขับขี่ยานพาหนะตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522.....	90
มาตรการในการลงโทษตามพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522 จาก กรณีการใช้อุปกรณ์สื่อสารขณะขับขี่ยานพาหนะ.....	93
แนวทางการแก้ไขมาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการใช้อุปกรณ์สื่อสารขณะขับขี่ ยานพาหนะในประเทศไทย.....	99
5 สรุป และข้อเสนอแนะ.....	106
สรุปผล.....	106
ข้อเสนอแนะ.....	112
บรรณานุกรม.....	114
ประวัติย่อของผู้วิจัย.....	116

สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
1 สถิติข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่ (7 วันอันตราย) ที่ราชอาณาจักร ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2554– 2557.....	3
2 คะแนนการฝ่าฝืนกฎจราจรขั้นรุนแรงและอัตราค่าปรับ.....	49
3 กฎหมายของแต่ละรัฐที่เกี่ยวข้องกับการใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถที่ประกาศใช้แล้ว.....	50
4 กฎหมายของแต่ละรัฐที่เกี่ยวข้องกับการใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ ซึ่งอยู่ระหว่างขั้นตอน การพิจารณาของคณะกรรมการต่าง ๆ.....	52

บทที่ 1

บทนำ

ที่มาและความสำคัญของปัญหา

นับตั้งแต่อดีตถึงปัจจุบัน พฤติกรรมของมนุษย์ซึ่งไม่เป็นที่ยอมรับของคนส่วนใหญ่ในสังคม หรือเรียกอีกอย่างหนึ่งว่า พฤติกรรมอาชญากรรม มีหลากหลายรูปแบบแตกต่างกันไป ตั้งแต่การกระทำที่สังคมเห็นว่าเป็นการกระทำที่ไม่ร้ายแรงหรือที่เรียกว่าลหุโทษ จนไปถึงความผิดที่ร้ายแรงหรือที่เรียกว่าอุกฉกรรจ์ โดยการกระทำความผิดที่ไม่ร้ายแรง ได้แก่ การกระทำความผิดที่เกี่ยวกับกฎหมายจราจร เป็นต้นก็ถือเป็นส่วนหนึ่งของการทำความผิดตามทฤษฎีอาชญาวิทยา ซึ่งจากการศึกษาพบว่า ทุกประเทศในโลกที่มีกฎหมายจราจรที่เข้มงวดได้นำหลักการตามทฤษฎีอาชญาวิทยามาปรับใช้กับผู้ขับขี่หรือผู้ที่ใช้รถใช้ถนนตามกฎหมายจราจร และในขณะนี้ก็มีสาเหตุใหม่ที่กำลังแพร่หลายไปทั่วโลกที่เป็นต้นเหตุให้มีอุบัติเหตุทางถนนเกิดขึ้น นั่นก็คือ การใช้อุปกรณ์สื่อสารขณะขับขี่ยานพาหนะ ซึ่งการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ในประเทศไทยนั้นต้องยอมรับว่าเป็นสิ่งสำคัญมากในการติดต่อสื่อสาร เพราะในปัจจุบันนี้ ไม่ว่าจะเป็นบุคคลในฐานะใด อาชีพใด เพศใด หรือช่วงอายุใดก็ตาม ในทุกช่วงเวลาหรือทุก ๆ สถานที่ ต่างก็มีความจำเป็นที่จะต้องใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่หรืออุปกรณ์สื่อสารอื่น ๆ กันทั้งสิ้นอาจสรุปได้ว่าประชาชนส่วนใหญ่ของประเทศไทยมีพฤติกรรมในการใช้ชีวิตประจำวันที่ต้องเกี่ยวข้องกับการสื่อสารโดยใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่หรืออุปกรณ์สื่อสารอื่น ๆ ตลอดเวลา ไม่เว้นแม้ขณะขับขี่ยานพาหนะก็ตาม พฤติกรรมดังกล่าวจึงส่งผลให้มีการใช้อุปกรณ์สื่อสารขณะขับขี่ยานพาหนะด้วย ซึ่งการใช้อุปกรณ์สื่อสารขณะขับขี่ยานพาหนะนั้นจะทำให้ผู้ขับขี่เสียสมาธิ เสียการรับรู้ อันจะส่งผลถึงประสิทธิภาพในการขับขี่และเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมากกว่าคนปกติที่ไม่ใช้โทรศัพท์ขณะขับรถมากถึง 4 เท่า โดยพบว่าอุบัติเหตุมักเกิดขึ้นภายใน 10 นาที หลังการ โทรแล้วขับ เป็น 10 นาที ของความเป็น ความตาย และความพิการ ที่เป็นผลพวงมาจากความประมาท ทำให้การพูดคุยโทรศัพท์เคลื่อนที่หรือใช้อุปกรณ์สื่อสารอื่น ๆ ขณะขับรถอาจนำไปสู่อันตรายที่เกิดจากอุบัติเหตุบนท้องถนนได้

การใช้อุปกรณ์สื่อสารในขณะขับขี่ยานพาหนะนี้ เป็นความผิดในลักษณะของ Mala Prohibita ซึ่งจะตรงกันข้ามกับ Mala In Se เนื่องจากความผิดที่เป็น Mala prohibita มักจะเป็นความผิดที่ไม่ผิดต่อกฎเกณฑ์อื่นของสังคมแต่รัฐกำหนดเอาว่าเป็นความผิดอาญาเพื่อประโยชน์ของรัฐเองความผิดประเภท Mala In Se นั้นเป็นความผิดที่ร้ายแรง ได้แก่ ฆ่าคนตาย ทำร้ายร่างกาย ลักทรัพย์ ชิงทรัพย์ หรือปล้นทรัพย์ เป็นต้นซึ่งแต่เดิมมองว่าเป็นความผิดที่มีความร้ายแรงสมควร

ต้องได้รับการลงโทษให้สาสมกับความผิดที่ได้กระทำลงไป แต่เมื่อพิจารณาดี ๆ แล้ว ความผิดประเภท Mala in se นี้ไม่ได้เกิดขึ้นเป็นประจำในชีวิตประจำวัน แต่เมื่อเปรียบเทียบกับความผิดประเภท Mala prohibita ที่ถือกันว่าเป็นความผิดผิดเล็ก ๆ น้อย ๆ แล้ว กลับเป็นความผิดที่เกิดขึ้นอยู่เป็นประจำ อีกทั้งจะยิ่งทวีจำนวนและความรุนแรงมากขึ้นเรื่อย ๆ มากกว่าความผิดประเภท Mala in se เสียอีก เนื่องจากการกระทำที่ปฏิบัติกันเป็นประจำในชีวิตประจำวัน เช่น การใช้อุปกรณ์สื่อสารในขณะที่ขับขี่ยานพาหนะ โดยความจริงแล้วการกระทำนี้ไม่ผิดศีลธรรมหรือมีข้อห้ามทางศาสนาหรือจารีตประเพณีแต่อย่างใด ความผิดนี้จึงไม่ใช่ความผิดชั่วร้ายในตัวของมันเองอย่าง Mala in se แต่เป็นความผิดเพราะกฎหมายห้ามมิให้กระทำเพราะการใช้อุปกรณ์สื่อสารในขณะที่ขับขี่ยานพาหนะอาจเป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน จนทำให้เกิดความเสียหายร้ายแรงทั้งต่อตนเองและผู้อื่น ได้ดังนั้น กฎหมายที่บัญญัติเป็นข้อห้ามในทุกวันนี้ส่วนใหญ่หรือทั้งหมดจึงอยู่ในประเภท Mala prohibita และความผิดประเภทนี้ก็จะยิ่งเพิ่มทวีความรุนแรงมากขึ้น ตราบใดที่ผู้กระทำความผิดยังคงเพิกเฉยและฝ่าฝืนกฎหมาย

กรณีตัวอย่างของการใช้อุปกรณ์สื่อสารขณะที่ขับขี่ยานพาหนะที่ถือได้ว่าเป็นเรื่องปกติในสมัยนี้ที่ได้พบเห็นกันเป็นประจำ แต่หาได้รู้ไม่ว่าการใช้อุปกรณ์สื่อสารขณะที่ขับขี่ยานพาหนะนั้นนอกจากจะเสี่ยงต่อตัวเองแล้ว ยังทำให้คนอื่นได้รับอันตรายถึงแก่ชีวิตด้วย โดยสำนักข่าว CCTV รายงานว่าคนขับรถโดยสารสาธารณะในมณฑลเจียงซูถูกจับข้อหาทางอาญา หลังจากที่เขาได้ขับรถโดยสารสาธารณะพุ่งชนคนชราที่กำลังปั่นจักรยานข้ามถนนเมื่อวันที่ 5 กันยายน พ.ศ. 2557 โดยกล้องวงจรปิดภายในรถสามารถจับภาพของคนขับรถไว้ได้ว่า ขณะเขากำลังขับรถนั้น เขาได้หยิบโทรศัพท์มือถือขึ้นมาเช็คอะไรบางอย่าง แต่จังหวะที่เขาได้หยิบขึ้นมาดูนั้นรถโดยสารสาธารณะกลับชนกับจักรยานที่ปั่นมาทั้งนี้ จึงทำให้คนขับรถได้ถูกยกเลิกใบขับขี่ทันทีหลังจากเกิดเหตุการณ์ดังกล่าว เนื่องจากการใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถทำให้ผู้อื่นได้รับอันตรายด้านเจ้าหน้าที่กล่าวว่าตลอดระยะเวลาที่ขับรถนั้น กล้องวงจรปิดสามารถจับได้ว่าช่วงเวลา 7 นาทีนั้นคนขับรถหยิบโทรศัพท์มือถือขึ้นมาใช้อย่างน้อย 39 ครั้งซึ่งการรายงานข่าวนี้เป็นการรายงานเพื่อเตือนเป็นอุทาหรณ์สำหรับผู้ที่ชอบเล่นโทรศัพท์มือถือในขณะที่ขับรถ

การใช้อุปกรณ์สื่อสารขณะที่ขับขี่ยานพาหนะนั้นจึงถือเป็นสาเหตุที่สำคัญในลำดับต้น ๆ ของความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน ซึ่งสามารถดูได้จากสถิติข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่ (7 วันอันตราย) ที่วราชนาณาจักร ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2554–2557 โดยมีจำนวนผู้ที่ถูกดำเนินคดีตามมาตรการลดพฤติกรรมเสี่ยง 10 มาตรการ ดังตารางที่เสนอต่อไปนี้

ตารางที่ 1 สถิติข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่ (7 วันอันตราย) ที่ราชอาณาจักร
ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2554– 2557

ที่	มาตรการ	ปีใหม่ 2554 (29 ธ.ค.53- 4 ม.ค.54)	ปีใหม่ 2555 (29 ธ.ค.55- 4 ม.ค.55)	ปีใหม่ 2556 (27 ธ.ค.55- 2 ม.ค.56)	ปีใหม่ 2557 (27 ธ.ค.56- 2 ม.ค.57)
1.	ไม่สวมหมวกนิรภัย	181,937	200,909	194,759	159,417
2.	ไม่มีใบขับขี่	178,167	185,856	202,893	169,725
3.	ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	76,541	82,981	88,069	79,798
4.	มอเตอร์ไซค์ไม่ปลอดภัย	56,246	58,730	62,396	53,212
5.	ขับรถเร็วเกินกำหนด	20,709	25,687	31,712	24,871
6.	ขับรถย้อนศร	21,087	24,262	27,510	21,699
7.	ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร	20,848	25,494	27,169	23,267
8.	ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับ	12,243	14,287	20,051	15,946
9.	แข่งในที่คับขัน	13,111	15,270	19,017	14,320
10.	เมาสุรา	10,397	9,969	14,805	11,631

ที่มา: ศูนย์อำนวยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน (2557)

จากสถิติข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน ของศูนย์อำนวยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ในช่วงเทศกาลปีใหม่ ผลการปฏิบัติงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่ ปรากฏว่า มีปริมาณการดำเนินคดีผู้กระทำความผิดกรณีใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับรถเพิ่มขึ้นทุกปีตั้งแต่ พ.ศ. 2554-2556 และมีปริมาณลดลงมาบ้างในปี พ.ศ. 2557 แต่เมื่อเมื่อเปรียบเทียบกับกรณีเมาสุราในขณะขับรถนั้นเห็นได้ว่าการกระทำความผิดกรณีใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับรถมีปริมาณการดำเนินคดีมากกว่าในทุก ๆ ปี จึงแสดงให้เห็นว่าการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับรถยังคงเป็นพฤติกรรมเสี่ยงที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุโดยยังมีผู้ใช้รถใช้ถนนกระทำการฝ่าฝืนกฎดังกล่าวอยู่ และผู้วิจัยเห็นว่าคงยังมีผู้ที่ฝ่าฝืนการห้ามใช้อุปกรณ์สื่อสารขณะขับขี่ยานพาหนะอีกเป็นจำนวนมากที่ไม่สามารถจับมาดำเนินคดีในกรณีดังกล่าวได้

เนื่องจากปัจจัยหลักสามประการ คือ ปัจจัยด้านกายภาพ ปัจจัยด้านการมองเห็น และ ปัจจัยด้านสมาธิการตัดสินใจ การคุยโทรศัพท์โดยที่ใช้มือข้างหนึ่งถืออุปกรณ์สื่อสารและอีกข้างหนึ่งจับพวงมาลัย ทำให้ไม่สามารถบังคับทิศทางของรถได้สะดวกโดยเฉพาะเมื่อเกิดเหตุการณ์กะทันหันหรือเหตุการณ์เฉพาะหน้า นอกจากนี้ การกดปุ่มเพื่อรับสาย หรือการค้นหาหมายเลขหรือการกดหมายเลขเพื่อโทรออก หรือการเปิดดูเอสเอ็มเอสหรืออีเมลล์ ก็เป็นเหตุให้ผู้ขับขี่ต้องละสายตาจากถนน ถึงแม้จะเป็นช่วงเวลาสั้น ๆ เพียงไม่กี่วินาที แต่ก็ทำให้ผู้ขับขี่ตอบสนองได้ช้าลงเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน ส่วนการใช้อุปกรณ์เสริมชนิดต่าง ๆ ที่ช่วยให้ผู้ขับขี่สามารถใช้งานโทรศัพท์ได้โดยไม่ต้องใช้มือสัมผัสโทรศัพท์ก็จะช่วยลดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากปัจจัยด้านกายภาพ และปัจจัยด้านการมองเห็นลงได้ แต่อย่างไรก็ดี การโทรศัพท์ขณะขับขี่ยานพาหนะไม่ว่าจะใช้มือถือ โทรศัพท์หรือใช้อุปกรณ์เสริม ก็ล้วนแต่มีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุร้ายแรงพอ ๆ กัน คือ ผู้ใช้อุปกรณ์เสริมมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุสูงกว่าการขับขี่ปกติเสียเท่า และผู้ที่ไม่ใช้อุปกรณ์เสริมมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุสูงกว่าการขับขี่ปกติห้าเท่า จะเห็นว่า การใช้อุปกรณ์เสริมที่ช่วยให้ผู้ขับขี่ไม่ต้องใช้มือถือโทรศัพท์ในขณะที่ขับขี่ยานพาหนะ แม้จะลดความเสี่ยงจากปัจจัยทางกายภาพได้ แต่ความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการเสียสมาธินั้นยังสูงอยู่มาก

สำหรับการใช้อุปกรณ์สื่อสารขณะขับขี่ยานพาหนะนั้นนั้นถือว่าเป็นการฝ่าฝืนกฎหมายจราจร ซึ่งจัดว่าเป็นรูปแบบของอาชญากรรมชนิดหนึ่ง ถึงแม้ว่าจะมีการกระทำกันอย่างแพร่หลาย และส่งผลเสียหายมาก แต่ประชาชนทั่วไปก็ยังไม่สนใจและยังคงเพิกเฉยต่อพฤติกรรมดังกล่าว จึงได้มีการยกร่างการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43 เพื่อให้ครอบคลุมถึงการห้ามใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ในขณะที่ขับรถด้วย ซึ่งได้เพิ่มบทบัญญัติที่กำหนดห้ามผู้ขับขี่ใช้โทรศัพท์ขณะขับรถโดยการเพิ่มเติม (9) ของมาตรา 43 เป็นการปรับปรุงบทกำหนดโทษของผู้ขับขี่ให้มีความชัดเจนมากขึ้น

นับตั้งแต่มีการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 8) พ.ศ. 2551 ซึ่งได้บัญญัติเพิ่มข้อห้ามไว้ในมาตรา 43 (9) ว่าในขณะที่ขับรถเคลื่อนที่ห้ามมีการสนทนาหรือใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ เว้นแต่โทรศัพท์เคลื่อนที่นั้นจะมีอุปกรณ์เสริมสำหรับการสนทนาซึ่งผู้ขับขี่จะสามารถสนทนาหรือรับฟังการสนทนาได้โดยไม่ต้องใช้มือจับหรือใช้มือถือโทรศัพท์ไว้ขณะสนทนาหรือรับฟังการสนทนา ถ้าหากฝ่าฝืนมีโทษปรับ 400 ถึง 1,000 บาทตามมาตรา 157 เป็นต้นมา พบว่ายังเกิดปัญหาที่มาจากการใช้อุปกรณ์สื่อสารขณะขับขี่ยานพาหนะของผู้ใช้รถในทางสัญจรจนส่งผลทำให้เกิดอุบัติเหตุในประเทศด้วยสาเหตุดังกล่าวอยู่เป็นจำนวนมากซึ่งจากการที่กฎหมายห้ามใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับรถนี้มีออกมาใช้กว่า 40 ประเทศทั่วโลกแต่สำหรับประเทศไทยถือว่าเป็นเรื่องใหม่ซึ่งนำออกมาใช้ได้ไม่นาน หลายคนจึงยังไม่มีสมาธิในการ

เรื่องนี้กันมากนักเพราะผู้ใช้รถใช้ถนนในปัจจุบันมีพฤติกรรมการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่อันหลากหลายและแตกต่างกันผู้ใช้รถใช้ถนนบางคนอาจมีความเข้าใจว่าสามารถทำได้โดยไม่ผิดกฎหมายซึ่งอาจทำให้มีปัญหาที่เกิดจากการใช้อุปกรณ์สื่อสารขณะขับขี่ยานพาหนะ ส่งผลให้เกิดการสูญเสียและสร้างความเสียหายอย่างร้ายแรง นับตั้งแต่ปี พ.ศ. 2551 เป็นต้นมา (พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2551, 2551)

จากการศึกษาพบว่า แนวทางในต่างประเทศสำหรับการบังคับใช้กฎหมายในลักษณะดังกล่าว แบ่งเป็น 3 แนวทาง คือ (เอกวิชัย ณรงค์, 2554)

1. ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ได้อย่างอิสระและเสรี โดยไม่มีกฎหมายออกบังคับใช้
2. ห้ามใช้และหรือ พุดโทรศัพท์เคลื่อนที่อย่างเด็ดขาดในขณะขับรถ
3. ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ได้ในขณะขับรถแบบมีเงื่อนไข อาทิ เช่น ต้องใช้อุปกรณ์เสริมที่ไม่ต้องยกโทรศัพท์ขึ้นมาแนบหู หรือที่เรียกว่า แฮนด์ฟรี

ในบางประเทศได้มีกฎหมายห้ามใช้โทรศัพท์ในขณะขับรถอย่างเข้มงวดไม่ว่าจะใช้อุปกรณ์เสริมหรือไม่ก็ตาม ซึ่งมีตัวอย่างในประเทศต่าง ๆ เช่น ประเทศญี่ปุ่น นั้นเป็นเพราะประเทศดังกล่าวมีระบบการจราจรที่ดี ไม่หนาแน่น และมีระบบขนส่งมวลชนทั้งรถไฟฟ้า รถขนส่งมวลชน และรถไฟใต้ดินที่ดีมาก ในกรณีที่ต้องใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ สามารถหาที่จอดรถเพื่อพูดโทรศัพท์ได้ และตัวอย่างอีกประเทศหนึ่งคือ ประเทศสหรัฐอเมริกา ที่มีมาตรการลงโทษผู้ที่ขับรถโดยประมาทจากการคุยโทรศัพท์ อยู่แล้ว โดยปรับเป็นเงินไม่เกิน 150 ดอลลาร์ หรือ 4,500 บาท และตัดแต้มใบขับขี่อีก 5 แต้มสำหรับการกระทำผิดครั้งแรก แต่กฎหมายใหม่ได้เพิ่มโทษของผู้ที่ส่งข้อความและตอบเมลล์ในขณะขับขี่ โดยจะถูกเพิกถอนใบขับขี่ชั่วคราว 60 วัน สำหรับการกระทำผิดครั้งแรก และถ้าเป็นการทำผิดซ้ำซ้อนก็จะโดนระงับใบขับขี่ขึ้นานถึง 6 เดือน

บทลงโทษสำหรับผู้ที่ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่ยานพาหนะในประเทศไทยมีโทษปรับเพียง 400 ถึง 1,000 บาท ซึ่งถือเป็นโทษที่น้อยมาก หากเปรียบเทียบกับความสูญเสียที่เกิดขึ้นต่อชีวิตและทรัพย์สินของผู้ประสบอุบัติเหตุ อีกทั้งการนำมาบังคับใช้จริงกลับเป็นกฎหมายที่นำมาบังคับใช้น้อยมาก อาจเนื่องมาจากการขับขี่ยานพาหนะห้ามโทรศัพท์เคลื่อนที่นั้นจะจับแบบซึ่งหน้า โดยเจ้าหน้าที่ตำรวจจะใช้กล้องถ่ายภาพผู้กระทำผิด จึงมีหลักฐานยืนยันคือภาพถ่าย แม้จะมีกล้องแต่ก็ต้องใช้เวลาในการเปิดกล้อง ทำให้บางครั้งถ่ายภาพไม่ทัน ซึ่งต้องมีคนคอยชี้เป้า และบางครั้งกล้องไม่มีสมรรถภาพถ่ายได้หลาย ๆ ภาพในคราวเดียวกันเพื่อให้เห็นว่าเป็นภาพเคลื่อนไหว กล้องไม่สามารถจับภาพรถที่ขับด้วยความเร็วสูงได้ กล้องซีซีทีวีที่ติดอยู่ตามแยกก็ใช้ได้น้อย เพราะเป็นการจับภาพระยะไกล ยานพาหนะบางคันติดฟิล์มฉาบปรอท บางคันติดฟิล์มดำ กล้องจับภาพไม่เห็น

ตลอดจนในช่วงเวลา 17.30 น. ไปนั้น เป็นเวลาใกล้ค่ำทำให้กล้องเริ่มจับภาพไม่ชัดเจนหรืออาจกล่าวหาว่าเจ้าพนักงานตำรวจเลือกปฏิบัติ

ในปัจจุบันยังพบอีกว่า นอกจากโทรศัพท์เคลื่อนที่หรือที่นิยมเรียกกันว่าโทรศัพท์มือถือแล้ว ยังมีการใช้อุปกรณ์สื่อสารที่มีความทันสมัยมากกว่าโทรศัพท์เคลื่อนที่ในขณะที่จับขี้นยานพาหนะ เช่น PDA สมาร์ทโฟน แท็บเล็ต หรืออุปกรณ์สื่อสารชนิดอื่น ๆ เป็นผลให้ปัจจุบันเกิดช่องว่างทางกฎหมายกับผู้ใช้อุปกรณ์สื่อสารชนิดอื่น ๆ ก็จะอ้างกับผู้บังคับใช้กฎหมายเวลาถูกจับว่าอุปกรณ์นั้นไม่ใช่โทรศัพท์เคลื่อนที่ แต่เป็นอุปกรณ์อย่างอื่นซึ่งกฎหมายไม่ได้กำหนดไว้ โดยตามทฤษฎีของกฎหมายอาญาพบว่า การจะบังคับใช้กฎหมายได้นั้นต้องเป็นกฎหมายที่มีลักษณะตามทฤษฎี คือ

1. ต้องเป็นลายลักษณ์อักษร
2. มีการกำหนดการกระทำความผิด
3. มีการกำหนดโทษ

กฎหมายดังกล่าวก็ไม่สามารถที่จะควบคุมและครอบคลุมถึงการใช้อุปกรณ์สื่อสารชนิดอื่น ๆ ได้ เพราะกฎหมายได้กำหนดเฉพาะโทรศัพท์เคลื่อนที่เท่านั้น จึงแสดงให้เห็นว่ามาตรการทางกฎหมายที่มีอยู่ไม่เพียงพอที่จะทำให้เกิดการแก้ไขปัญหาการใช้อุปกรณ์สื่อสารขณะจับขี้นยานพาหนะเป็น ไปอย่างมีประสิทธิภาพ

1. เนื่องจากมาตรการทางกฎหมายไม่ครอบคลุมถึงเทคโนโลยีที่มีในปัจจุบัน
2. กฎหมายอาญาตามทฤษฎีนั้นจะต้องตีความโดยเคร่งครัดและตีความตามตัวอักษรเท่านั้น ซึ่งเนื้อหาในกฎหมายดังกล่าว ไม่ได้กล่าวถึงอุปกรณ์สื่อสารชนิดอื่น ๆ
3. มาตรการในการลงโทษผู้ที่ฝ่าฝืนกฎหมายดังกล่าวนี้ ในปัจจุบันอยู่ในเกณฑ์ที่ต่ำ ทำให้เกิดความไม่เกรงกลัวหรือเคารพต่อบทบัญญัติของกฎหมายดังกล่าวจากผู้ที่ยังขี้นยานพาหนะส่งผลให้เกิดการฝ่าฝืนทางกฎหมายอย่างแพร่หลายและชัดเจน

จากมาตรการทางกฎหมายที่มีอยู่อย่างไม่เพียงพอดังที่กล่าวไว้แล้วจึงเห็นได้ว่ากฎหมายห้ามโทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะจับขี้นยานพาหนะนั้นอาจไม่ทำให้ประชาชนผู้ที่จับขี้นยานพาหนะเกิดความเกรงกลัวต่อกฎหมายดังกล่าวได้ไม่ว่าจะเป็นค่าปรับที่ไม่มากนัก อีกทั้งหลักฐานการจับกุมที่ไม่มีประสิทธิภาพดังนั้นผู้เขียนเห็นว่าจึงควรมีการเพิ่มโทษในกฎหมายดังกล่าว เพื่อที่ว่าเมื่อมีการจับกุมผู้กระทำความผิดเกิดขึ้นแล้วจะได้เป็นตัวอย่างให้กับผู้อื่นได้และไม่กล้าที่จะฝ่าฝืนกฎหมายเพราะผู้ที่จับขี้นยานพาหนะจะเกิดความเกรงกลัวเนื่องจากบุคคลนั้นไม่สามารถรู้ได้ว่าเมื่อไหร่ที่คน ผู้นั้นอาจจะเป็นผู้ที่ถูกจับกุมเสียเอง แต่ถ้าโทษนั้นเป็นเพียงแค่โทษเล็กน้อย บุคคลนั้นก็อาจจะไม่สนใจว่าจะโดนจับกุมหรือไม่ ก็เพียงแต่แค่จ่ายเงินค่าปรับเท่านั้นการบังคับใช้กฎหมายและ

เนื้อหาของกฎหมายตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 8) พ.ศ. 2551 มาตรา 43(9) จึงก่อให้เกิดผลต่อสังคม เศรษฐกิจ และความสงบสุขและศีลธรรมอันดีของประชาชน จากการฝ่าฝืนกฎข้อบังคับ และจากการที่ข้อกฎหมายไม่สามารถบังคับใช้ได้ตามเจตนารมณ์ของนิติบัญญัติในการตรากฎหมายขึ้นมา

จากการศึกษาในเรื่องนี้ ผู้เขียนมีความสนใจที่จะศึกษาทฤษฎีทางกฎหมายอาญา ทฤษฎีทางอาชญาวิทยา แนวทางความคิดที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้กฎหมาย ตลอดจนศึกษากฎหมายในต่างประเทศโดยเฉพาะกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการใช้อุปกรณ์สื่อสารทุกชนิดในขณะขับขี่ยานพาหนะรวมถึงคำนิยามของอุปกรณ์สื่อสารชนิดอื่น ๆ ที่จะนำมาวิเคราะห์และปรับใช้ในการปรับปรุงมาตรการทางกฎหมายให้มีความทันสมัยสามารถบังคับใช้ได้ถูกต้องตามเจตนารมณ์ตราบใดที่ประชาชนผู้ที่ขับขี่ยานพาหนะยังไม่มีจิตสำนึกที่ดีไม่สามารถควบคุมตนเองให้ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่หรืออุปกรณ์สื่อสารชนิดอื่น ๆ ในขณะขับขี่ยานพาหนะได้ จึงต้องเป็นหน้าที่ของภาครัฐที่จะต้องออกกฎหมายมาควบคุมเพื่อให้ปฏิบัติเป็นแนวทางเดียวกัน ถ้าฝ่าฝืนจะถูกลงโทษถือเป็นการสร้างวินัยให้กับผู้ที่ขับขี่ยานพาหนะและใช้ทางสัญจร ซึ่งเป็นการช่วยลดอุบัติเหตุบนท้องถนนได้ ทั้งนี้ก็เพื่อความปลอดภัยของผู้ที่ขับขี่ยานพาหนะและผู้ใช้ทางสัญจรทุกคน

วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1. เพื่อศึกษาแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดให้การใช้อุปกรณ์สื่อสารขณะขับขี่ยานพาหนะเป็นอาชญากรรมและการลงโทษผู้ใช้อุปกรณ์สื่อสารขณะขับขี่ยานพาหนะ
2. เพื่อศึกษากฎหมายไทยและกฎหมายต่างประเทศในเรื่องของการห้ามใช้อุปกรณ์สื่อสารขณะขับขี่ยานพาหนะ
3. เพื่อศึกษาวิเคราะห์มาตรการทางกฎหมายในการแก้ไขปัญหาการใช้อุปกรณ์สื่อสารขณะขับขี่ยานพาหนะ
4. เพื่อเสนอแนะแนวทางในการกำหนดมาตรการทางกฎหมายในการแก้ไขปัญหาการใช้อุปกรณ์สื่อสารขณะขับขี่ยานพาหนะให้ถูกต้องเหมาะสมตามหลักทฤษฎีที่เกี่ยวข้องต่อไป

สมมติฐานของการศึกษา

การใช้อุปกรณ์สื่อสารในขณะขับขี่ยานพาหนะนั้น สำหรับในประเทศไทยยังถือว่าเป็นเรื่องที่มีปัญหาเกี่ยวกับการบังคับใช้และการบังคับโทษ ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2552 อยู่มาก เนื่องจากเมื่อเปรียบเทียบกับทฤษฎีการลงโทษ ยังพบว่า มาตรการทางกฎหมายในกรณีต่าง ๆ ทั้งการกำหนดโทษยังไม่เหมาะสมไม่ทันต่อเทคโนโลยีที่พัฒนาก้าวหน้ามาถึง

ปัจจุบัน เพราะที่ผ่านมามีการลงโทษในเรื่องดังกล่าวนั้นเป็นการลงโทษที่เบาไป จึงไม่สามารถที่จะทำให้ผู้ที่ใช้รถใช้ถนนเกิดความเกรงกลัวต่อกฎหมายได้ ส่งผลให้ยังเกิดอุบัติเหตุที่มีสาเหตุมาจากการใช้อุปกรณ์สื่อสารชนิดขณะขับขี่ยานพาหนะจนก่อให้เกิดความเสียหายต่าง ๆ ขึ้น ไม่ว่าจะเป็นทรัพย์สิน เวลา และบางรายอาจถึงกับเสียชีวิตและเสีชีวิตได้ ประเทศไทยจึงควรแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ในส่วนของเนื้อหาเกี่ยวกับประเภทของอุปกรณ์สื่อสาร รวมทั้งการเพิ่มบทลงโทษในเรื่องดังกล่าวให้ชัดเจนและมีความรุนแรงมากขึ้น เพื่อจะทำให้เป็นแรงกระตุ้นให้ประชาชนตื่นตัวในการที่จะปฏิบัติตามกฎหมาย อีกทั้งยังเป็นการป้องกันตนเอง อันจะนำมาซึ่งความสูญเสียต่าง ๆ ในขณะขับขี่ ทำให้อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนท้องถนนนั้นลดจำนวนลง อันจะถือได้ว่าเป็นการกำหนดมาตรการทางกฎหมายได้อย่างมีประสิทธิภาพต่อไป

วิธีการดำเนินการศึกษาวิจัย

ศึกษาวิจัยโดยใช้วิจัยเอกสาร (Documentary research) ทั้งภาษาไทยและภาษาต่างประเทศ จากแหล่งข้อมูลทั้งที่เป็นตำรากฎหมาย วารสารกฎหมาย บทความ ข่าวสารต่าง ๆ รายงานวิจัยและวิทยานิพนธ์ และโดยวิธีรวบรวมกฎหมายที่เกี่ยวข้องทั้งทางตรงและทางอ้อม เช่น พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 รวบรวมสถิติคดีที่เกิดจากการใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่ยานพาหนะ และวิเคราะห์ข้อมูลทั้งหมดให้ทราบถึงความเหมาะสมของกฎหมาย ความครอบคลุมของกฎหมาย อัตราโทษที่ลงนั้นเหมาะสมกับคดีอย่างไร การบังคับใช้กฎหมายเหมาะสมหรือไม่

ขอบเขตของการศึกษา

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้จะศึกษากฎหมายห้ามใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่ยานพาหนะ ซึ่งเป็นข้อห้ามสำหรับการขับขี่ยานพาหนะในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 8) พ.ศ. 2551 มาตรา 43 (9) และมาตรา 157 โดยศึกษาถึงหลักเกณฑ์วิธีการดังกล่าว ประกอบกับหลักกฎหมายไทยที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนแนวคำพิพากษาของศาลไทย เพื่อให้ทราบเป็นแนวทางในการวิเคราะห์หาคำตอบในการศึกษาวิจัย รวมทั้งศึกษาถึงกฎหมายต่างประเทศเพื่อหา มาตรการทางกฎหมายที่เหมาะสมในการลงโทษผู้ที่ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่และอุปกรณ์สื่อสารชนิดอื่น ๆ ขณะขับขี่ยานพาหนะ

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ทำให้ทราบถึงแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดให้การใช้อุปกรณ์สื่อสารขณะขับขียานพาหนะเป็นอาชญากรรมและการลงโทษผู้ใช้อุปกรณ์สื่อสารขณะขับขียานพาหนะ
2. ทำให้ทราบถึงกฎหมายไทยและกฎหมายต่างประเทศในเรื่องของการห้ามใช้อุปกรณ์สื่อสารขณะขับขียานพาหนะ
3. ทำให้ทราบถึงมาตรการทางกฎหมายที่ใช้ในการแก้ไขปัญหาการใช้อุปกรณ์สื่อสารขณะขับขียานพาหนะ
4. ทำให้ทราบถึงแนวทางในการกำหนดมาตรการทางกฎหมายในการแก้ไขปัญหาการใช้อุปกรณ์สื่อสารขณะขับขียานพาหนะ ให้ถูกต้องเหมาะสมตามหลักทฤษฎีที่เกี่ยวข้องต่อไป

บทที่ 2

แนวคิดและทฤษฎีการลงโทษและการบังคับโทษสำหรับผู้ใช้อุปกรณ์สื่อสาร ขณะขับขียานพาหนะ

เนื่องจากพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 8) พ.ศ. 2551 มีบทบัญญัติทางกฎหมายที่กำหนดมาตรการในการลงโทษผู้ที่ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ในขณะขับรถ ไว้ในมาตรา 43 (9) เพื่อมุ่งหวังที่จะยับยั้งป้องกันการกระทำความผิดให้มีประสิทธิภาพ แต่เมื่อศึกษาและวิเคราะห์จากสถานการณ์ในปัจจุบันของสถิติการกระทำความผิดอาญาที่เกิดขึ้นในเรื่องดังกล่าวแล้ว ปรากฏยังพบว่ามีผู้กระทำความผิดเพิ่มมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง เพราะจากมาตรการทางกฎหมายที่รัฐใช้อยู่นี้ไม่ได้ทำให้ผู้กระทำความผิดเกิดความเกรงกลัว และมีจำนวนลดน้อยถอยลงไปแต่อย่างใด ดังนั้นกระบวนการยุติธรรมไทยจึงต้องมีมาตรการที่เข้มงวดขึ้นหรือมีมาตรการพิเศษเพิ่มเติมในการนำมาช่วยยับยั้งการฝ่าฝืนบทบัญญัติดังกล่าว เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพและประสิทธิผลได้มากกว่าสภาพที่เคยเป็นมาและจะเป็นการตอบสนองมาตรฐานของการศึกษาที่ว่า เพื่อเป็นการป้องกันตนเองและสังคมอันจะนำมาซึ่งความสูญเสียต่าง ๆ ในขณะขับขีได้ ทำให้อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนท้องถนนนั้นลดจำนวนลง อันจะถือได้ว่าเป็นการบังคับใช้กฎหมายได้อย่างมีประสิทธิภาพ

หากประชาชนในสังคมนั้น ๆ ไม่สามารถที่จะปฏิบัติตามกฎหมายที่เป็นระเบียบปฏิบัติในสังคมนั้น ๆ ได้ ก็จะทำให้เกิดการฝ่าฝืนกฎหมาย อย่างเช่นเรื่องของผู้เขียนได้ศึกษานี้ ถ้ามีการฝ่าฝืนกฎหมายห้ามใช้อุปกรณ์สื่อสารในขณะขับขียานพาหนะ อาจเป็นเหตุนำไปสู่การก่อให้เกิดอุบัติเหตุต่าง ๆ ขึ้นได้ ซึ่งอุบัติเหตุก็เป็นสาเหตุการตายสาเหตุหนึ่งที่เกิดให้ผู้ที่ได้รับอุบัติเหตุเกิดการบาดเจ็บและเสียชีวิตเป็นจำนวนมาก การเกิดอุบัติเหตุมีสาเหตุมาจากหลายกรณีด้วยกัน แต่สาเหตุหนึ่งที่สำคัญและเป็นปัญหาอยู่ในหลาย ๆ ประเทศ คือ การใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขียานพาหนะ ซึ่งขณะนี้ประเทศไทยได้มีกฎหมายห้ามใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขีรถออกมาบังคับใช้แล้ว ตั้งแต่ พ.ศ. 2551 เป็นต้นมา แต่เนื่องจากว่าแม้จะมีกฎหมายที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบันแล้วแต่ก็คงยังมีผู้ที่ฝ่าฝืนกฎหมายดังกล่าวอยู่ ประกอบกับอุปกรณ์สื่อสารที่มีมาในหลากหลายชนิด ทำให้เกิดการสื่อสารในรูปแบบใหม่ ๆ ขึ้น ซึ่งจากการพัฒนานี้ก็ถือเป็นปัจจัยในการเพิ่มความเสี่ยงในการก่อให้เกิดการกระทำความผิดมากขึ้นไปด้วย

การใช้อุปกรณ์สื่อสารขณะขับขียานพาหนะ เป็นเรื่องที่มีการรณรงค์อยู่ตลอด แต่จะมีสักกี่คนที่ทำอย่างเคร่งครัด โดยการกระทำดังกล่าวอาจนำมาซึ่งอุบัติเหตุที่จะเกิดกับชีวิตและทรัพย์สินแน่นอนว่าเรื่องแบบนี้สามารถเกิดขึ้นได้อยู่เสมอแต่เรื่องราวแบบนี้ส่งผลกับผู้ถูกกระทำอย่างไรบ้าง

คูได้จากกรณี นางสาวลิสท์ มาร์ค วัย 17 ปี ขับรถชนกับรถบรรทุกขนาดใหญ่ที่ชะลอเปิดไฟเลี้ยวอยู่บนถนน St Michaels เพียงเพราะเธอกำลังอ่านเมสเสจที่แม่ของเธอส่งมาให้ผ่านมือถือหลังจากที่รถชนอย่างรุนแรง นางสาวลิสท์ได้ถูกส่งไปยังศูนย์รักษาอาการบาดเจ็บ ณ มหาวิทยาลัยบัลติมอร์ ด้วยอาการบาดเจ็บที่ศีรษะและหน้าอย่างรุนแรง และได้รับการดูแลอย่างใกล้ชิดร่วมเดือนส่วนอาทิตย์ต่อมา เธอต้องเข้ารับการศัลยกรรมสมองกว่า 11 ชั่วโมง ผ่านมาได้สองปี ผลที่ได้คือ ตาหนึ่งข้างบอดสนิท จมูกไม่รับกลิ่น ได้ยินไม่ชัดเจน ไม่สามารถผลิตน้ำตาได้ เนื่องจากต่อมน้ำตาถูกทำลาย ยิ่งไปกว่านั้นเธอไม่สามารถนอนหลับได้ง่ายเหมือนแต่ก่อน เพื่อน ๆ ที่เธอคบด้วยกลับค่อย ๆ หายไปจากเธอ เพียงเพราะเธอกลายเป็นคนพิการที่ไม่สวยเหมือนเดิม เพราะแต่ก่อนเธอเป็นสาวสังคมหน้าตาดีที่มีเพื่อนฝูงมากมาย สิ่งเหล่านี้เกิดขึ้นเพียงเพราะด้วยเหตุการณ์เล่นโทรศัพท์มือถือขณะขับรถนั่นเองเธอยอมรับว่าติดโทรศัพท์มาก และต้องเล่นมือถือ หรือคอยเช็คอ่านข้อความตลอดเวลา ซึ่งเธอก็คิดว่าเป็นเรื่องที่ไม่ผิด เพราะใคร ๆ ก็ต่างเล่นโทรศัพท์ตอนขับรถกันทั้งนั้น และเมื่อเกิดเหตุการณ์นี้เธอก็กลับต้องทบทวนใหม่แล้วว่าสิ่งที่เธอคิดมันช่างผิดมหันต์

จากเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในข้างต้น จึงควรมีการนำแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการลงโทษผู้ใช้อุปกรณ์สื่อสารขณะขับขี่ยานพาหนะ มาเป็นแนวทางและนำมาพัฒนาปรับปรุงกฎหมายดังกล่าว เพื่อจะได้มีมาตรการที่เข้มงวดและมีประสิทธิภาพดังจะกล่าวต่อไป ดังนี้

แนวคิดพื้นฐานเกี่ยวกับการลงโทษในทางกฎหมายอาญา

กฎหมายคือกฎเกณฑ์แบบแผนที่ควบคุมความประพฤติของคนในสังคมซึ่งเกิดมาจากเหตุผลอันถูกต้องที่มาจากโมฆธรรมของสังคมอันสอดคล้องกับศาสนา ศีลธรรม จริต ประเพณี วัฒนธรรม จิตวิทยา แนวความคิดทางสังคม เศรษฐกิจการเมือง ฯลฯ จนทำให้คนในสังคมยอมรับนับถือปฏิบัติตามเนื่องจากกฎหมายไม่ใช่สิ่งที่คนสร้างขึ้นตามอำเภอใจแต่เป็นสิ่งที่เกิดขึ้นมาจากจิตใจของประชาชาติร่วมกัน (Volksgeist) ซึ่งเชื่อมโยงให้คนในชาติเดียวกันมีความคิดความเชื่อ ความเห็นถูกคิดร่วมกันทั้งนี้เพราะกฎหมายถูกสร้างขึ้นมาเพื่อประโยชน์สุขของคนในสังคมดังนั้นจึงอาจกล่าวได้ว่ากฎหมายของกลุ่มชนใดกฎหมายก็เป็นส่วนหนึ่งของวัฒนธรรมของกลุ่มชนนั้น (ประสิทธิ์ โฆวิไลกุล, 2540)

เมื่อบุคคลได้มารวมกลุ่มกันเป็นสังคมแล้วการที่จะต้องอยู่ร่วมกันเป็นจำนวนมากความต้องการของแต่ละคนก็ต่างกันความประพฤติและภูมิหลังการศึกษาฐานะทางเศรษฐกิจความเชื่อทางศาสนาการประกอบอาชีพของแต่ละคนก็แตกต่างกันหากปล่อยให้แต่ละคนกระทำการตามความต้องการตามอำเภอใจแล้วก็คงจะเกิดความวุ่นวายยุ่งเหยิงขึ้นในสังคมอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้สังคมจึง

จำเป็นต้องมีระเบียบกฎเกณฑ์ให้สมาชิกทุกคนได้ปฏิบัติอย่างเสมอภาคคือการออกกฎหมายเป็นกฎเกณฑ์ในการปฏิบัติตนเอง

1. ความหมาย และลักษณะของโทษทางอาญา

กฎหมายอาญามีการกำหนดโทษซึ่งล้วนแต่มีผลกระทบต่อร่างกาย ชีวิต เสรีภาพ ตลอดจนทรัพย์สินของประชาชน ซึ่งปรากฏตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 18 ที่ได้กำหนดมาตรการบังคับทางอาญาไว้ 5 ประการคือ ประหารชีวิต จำคุก กักขัง ปรับ และริบทรัพย์สิน อีกทั้งกฎหมายอาญามีลักษณะพิเศษแตกต่างจากกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และกฎหมายมหาชน เนื่องจากกฎหมายอาญานั้นมีการพิจารณาตามบทบัญญัติมาตรา 2 แห่งประมวลกฎหมายอาญา ซึ่งวางหลักไว้ว่า “ไม่มีความผิด ไม่มีโทษ โดยไม่มีกฎหมาย” นั่นเอง

หลักการสำคัญที่ถือว่าเป็นหลักประกันในกฎหมายอาญา เป็นพิเศษอยู่ประการหนึ่ง หลักนี้เรียกว่า “Nullumcrimen, Nullapoenasine lege” ซึ่งแปลได้ว่า “ไม่มีความผิด ไม่มีโทษ โดยไม่มีกฎหมาย” หมายความว่าเฉพาะกฎหมายที่เกิดจากการบัญญัติกฎหมายเท่านั้นที่จะสามารถกำหนดว่าการกระทำใด การกระทำหนึ่ง เป็นการกระทำที่เป็นความผิดอาญาได้ และต้องเป็นกฎหมายที่เกิดจากการบัญญัติกฎหมายเท่านั้นที่สามารถกำหนดโทษสำหรับการกระทำใดการกระทำหนึ่งได้ ซึ่งทั้งสองประการต้องมีอยู่แล้วก่อนการกระทำนั้น ๆ รัฐจึงต้องบัญญัติกฎหมายอาญาให้มีความชัดเจนแน่นอนโดยปราศจากข้อสงสัย และหลักการนี้ได้ปรากฏอยู่ในมาตรา 39 วรรคหนึ่ง แห่งรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2550 บัญญัติรับรองไว้เช่นเดียวกัน

ดังนั้น บทบัญญัติอันเป็นหลักการสำคัญของกฎหมายอาญาที่มีผลบังคับใช้ ซึ่งมีเนื้อหาหลัก 4 ประการคือ (ทวีเกียรติ มินะกนิษฐ, 2555)

1. การห้ามใช้กฎหมายจารีตประเพณีลงโทษทางอาญาแก่บุคคล
2. การห้ามใช้กฎหมายที่ใกล้เคียงอย่างยิ่งลงโทษทางอาญาแก่บุคคล
3. กฎหมายอาญาต้องบัญญัติให้ชัดเจนและแน่นอน
4. กฎหมายอาญาไม่มีผลย้อนหลัง

ความหมายของโทษ

เมื่อพิจารณาความหมายของโทษตามพจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2542 ได้กำหนดความหมายไว้ว่า “โทษ” หมายความว่า ความไม่ดี ความชั่ว ความผิด ผลแห่งความผิดที่ต้องรับ เช่น ถูกลงโทษ หรือผลร้าย และความหมายของโทษอาญา หมายถึง มาตรการที่กฎหมายกำหนดไว้สำหรับลงโทษแก่ผู้กระทำความผิดอาญา ตามประมวลกฎหมายอาญา

ดังนั้น ความหมายของคำว่า “โทษ” ที่ใช้กันโดยทั่วไป ได้แก่ การปฏิบัติอย่างใดที่ทำให้ผู้ที่ได้รับการปฏิบัตินั้นต้องประสบผลร้ายเนื่องมาจากการที่ผู้นั้นได้ฝ่าฝืนแนวปฏิบัติ โทษจึงเป็น

วิธีการบังคับที่รัฐใช้ปฏิบัติต่อผู้กระทำความผิดอาญา เดิมทีเดียวเป็นการกระทำของชุมชนที่กระทำต่อผู้ที่ทำลายความสงบสุขและความมั่นคงของชุมชนนั้น เมื่อชุมชนมีสภาพเป็นบ้านเมืองขึ้น การกระทำนั้นก็คือผลร้ายที่ศาลหรือผู้พิพากษากำหนดให้ปฏิบัติต่อบุคคลใดบุคคลหนึ่ง เพราะผู้นั้นได้กระทำความผิดขึ้นเพื่อแสดงว่าชุมชนไม่ประสงค์ให้มี การกระทำอันเป็นความผิดเช่นนั้น (ปิยพรหมพรหมเมศร, 2556)

ลักษณะของโทษ

การกำหนดลักษณะของโทษอาญานั้น มีขึ้นก็เพื่อกำหนดขอบเขตการลงโทษให้ชัดเจน เพราะโทษทางอาญาส่วนใหญ่จะเป็นไปในทางจำกัดหรือตัดเสรีภาพของบุคคลทางร่างกายหรือทรัพย์สิน จึงมักมีปัญหาว่าถ้ามีการบัญญัติวิธีการที่มีผลลดหรือเสรีภาพของประชาชนทำนองเดียวกันแต่เรียกชื่อเป็นอย่างอื่นแล้วอ้างว่าไม่ใช่โทษทางอาญาเพื่อจะได้ไม่ต้องนำหลักเกณฑ์ของกฎหมายอาญามาใช้จะทำได้เพียงใด หรือกรณีกักตัวผู้ป่วยด้วยโรคติดต่อร้ายแรงเอาไว้เพื่อมิให้โรคแพร่ออกไป จะเป็นการกักขังอันเป็นโทษทางอาญาอย่างหนึ่ง จะทำได้หรือไม่ ในเรื่องนี้ได้มีผู้ให้ความหมายเกี่ยวกับโทษทางอาญาไว้ดังนี้ (ทวีเกียรติ มินะกะนิษฐ, 2556)

1. โทษต้องบังคับโดยเสมอภาค จะมีขึ้นเพื่อลงโทษบุคคลใดบุคคลหนึ่งโดยเฉพาะไม่ได้
2. โทษต้องบังคับใช้โดยรัฐและมีกระบวนการตามที่กฎหมายกำหนด การลงโทษกันเอง เช่น ครูตีนักเรียน พ่อแม่ให้ลูกขังตัวเองอยู่ในห้องเพราะลูกไปเที่ยวดึก ดังนี้ไม่ใช่โทษทางอาญา
3. โทษต้องเป็นผลร้ายแก่ผู้กระทำความผิด ไม่ว่าจะโทษทางร่างกาย จำคุก กักขัง หรือโทษทางทรัพย์สิน เช่น ปรับหรือริบทรัพย์สินก็ตาม หากมิใช่ทำให้เป็นผลร้าย เช่น กักตัวไว้เพื่อรักษาโรคในโรงพยาบาล ไม่ใช่การกักขังที่กระทำเพื่อเป็นผลร้าย ไม่ใช่โทษหรือการยึดทรัพย์สินหรือปรับเป็นค่าสินไหมเพื่อชดเชยความเสียหายที่ได้กระทำขึ้น เช่น จากกรณีโรงงานปล่อยน้ำเน่าเสียลงแม่น้ำ ดังนี้ ไม่ใช่โทษทางอาญา เพราะเป็นหน้าที่ของผู้กระทำความเสียหายต้องแก้ไขอยู่แล้ว แต่ถ้าเสียหายแก้ไขแล้วต้องถูกปรับเพิ่มเติมอีกเพื่อบำบัดการกระทำ ดังนั้นจึงจะเป็นผลร้ายที่เป็นโทษในทางอาญา
4. โทษจะต้องลงแก่ผู้กระทำความผิดตามที่กฎหมายบัญญัติไว้เพื่อบำบัดการกระทำ การถูกควบคุมตัวในสถานพยาบาลเพราะป่วยเป็นโรคติดต่อ ไม่ใช่เพราะไปกระทำความผิดมา จึงไม่ใช่โทษ

2. วัตถุประสงค์ของการลงโทษ

การลงโทษ คือ การปฏิบัติกรอย่างใดอย่างหนึ่งที่ทำให้ผู้ที่ได้รับการปฏิบัตินั้นต้องได้รับผลร้าย เนื่องมาจากการที่บุคคลผู้นั้นได้ฝ่าฝืนแนวปฏิบัติอันเป็นกติกาของสังคม โดยที่รัฐจะ

เป็นผู้ทำหน้าที่จัดการให้ผู้กระทำผิดได้รับผลร้ายนั้น ๆ การลงโทษเป็นรูปแบบหนึ่งของการป้องกันสังคมจากผู้กระทำความผิด ทั้งนี้การป้องกันแบ่งออกเป็น “การป้องกันทั่วไป” และ “การป้องกันพิเศษ” มาตรการบังคับทางอาญาที่มีวัตถุประสงค์เป็นการป้องกันทั่วไป (General prevention/ General prävention) คือ การลงโทษตามบทบัญญัติมาตรา 18 แห่งประมวลกฎหมายอาญา ได้แก่ ประหารชีวิต จำคุก กักขัง ปรับ ริบทรัพย์สิน เนื่องจากเป็นมาตรการบังคับทางอาญาที่ใช้ข่มขู่มิให้บุคคลอื่นกระทำความผิดในทางเดียวกัน หรือเป็นแบบอย่าง ซึ่งบังคับจิตใจของบุคคลทั่วไปที่คิดจะกระทำความผิดอย่างเดียวกันให้ถึงความคิดนั้น ๆ ในขณะที่วิธีการเพื่อความปลอดภัยเป็นมาตรการบังคับทางอาญาซึ่งมีวัตถุประสงค์เป็นการป้องกันพิเศษ (Special prevention / Spezial prävention) เนื่องจากวิธีการปลอดภัยใช้เพื่อป้องกันมิให้ผู้กระทำความผิดกลับมากระทำความผิดซ้ำอีก และเพื่อป้องกันมิให้มีการกระทำความผิดที่อาจก่อให้เกิดความเดือดร้อนแก่ชีวิตและทรัพย์สินของผู้อื่นอันอาจเกิดขึ้นในอนาคต วิธีการเพื่อความปลอดภัยเป็นทางเลือกที่ศาลสามารถมีคำสั่งใช้ควบคู่ไปกับการลงโทษ ทั้งนี้ก็เพื่อตอบสนองต่อภารกิจหลักในการคุ้มครองสังคมและป้องกันการกระทำความผิดของกฎหมายอาญา (ธานี วรภัทร์, 2555)

กฎหมายอาญาคู่ขนาน (Zweispuriges strafrecht) ไม่มุ่งเน้นเพียงแต่การใช้ “โทษ” เป็นมาตรการบังคับทางอาญาเพื่อลงโทษแก่บุคคลที่กระทำความผิด แต่ให้โอกาสบุคคลที่จะแก้ไขพฤติกรรมเสียให้กลับเป็นคนดีและกลับคืนสู่สังคมโดยการเลือกใช้วิธีการเพื่อความปลอดภัยเป็นมาตรการป้องกันพิเศษอีกประการหนึ่ง โดยการนำมาบังคับใช้แทนมาตรการลงโทษทางอาญาหรือใช้ควบคู่กันไปเพื่อการดำเนินคดีอาญาและการอำนวยความยุติธรรมทางอาญาสามารถบรรลุวัตถุประสงค์ทั้ง 2 ประการของกฎหมายอาญา ได้แก่

1. “การป้องกันทั่วไป” กล่าวคือ ลงโทษการกระทำที่ละเมิดต่อกฎหมายเพื่อให้ผู้กระทำความผิดทราบว่าได้กระทำในสิ่งที่สังคมไม่ยอมรับและให้บุคคลอื่นเห็นว่าหากมีการกระทำเช่นนี้เกิดขึ้น การกระทำนั้นก็จะไม่เป็นที่ยอมรับ บุคคลย่อมจำต้องได้รับ โทษจากการกระทำที่ผิดต่อกฎหมาย

2. “การป้องกันพิเศษ” กล่าวคือ เป็นการป้องกันมิให้ผู้ที่เคยกระทำความผิดกลับมาก่ออันตรายต่อสังคมอีกในอนาคต โดยการใช้มาตรการฟื้นฟูและป้องกันประเภทต่าง ๆ

วัตถุประสงค์เพื่อให้ผู้ได้รับโทษรู้สึกสำนึกว่าการกระทำของตนเป็นการกระทำผิดอันเป็นพฤติกรรมที่คนในสังคมส่วนใหญ่ไม่ประสงค์ให้เกิดเหตุการณ์เช่นนั้น ต้องเข้าสู่กระบวนการแก้ไขพฤติกรรมมนุษย์ เพื่อเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมที่ไม่ดีนั้นให้หมดไป เรื่องนี้ในทางทฤษฎีหรือปรัชญาการลงโทษได้อธิบายถึงวัตถุประสงค์ของการลงโทษที่สำคัญมีดังนี้

1. การลงโทษเพื่อการทดแทน (Retribution)

ตามวัตถุประสงค์ข้อนี้การลงโทษจะเป็นไปเพื่อความยุติธรรม ผู้ใดกระทำความผิดก็จะต้องได้รับโทษเป็นการทดแทน หรือจะพูดอีกอย่างหนึ่งคือ การกระทำความผิดเป็นกรรมชั่ว เมื่อผู้ใดกระทำความผิดก็ต้องชดใช้กรรมของตน โดยการรับโทษ นักปรัชญาชาวเยอรมัน Immanuel Kant ได้ให้เหตุผลสนับสนุนความคิดตามทฤษฎีนี้ และยังมีความคิดว่า ถ้าสังคมไม่ลงโทษผู้กระทำความผิดก็เท่ากับสังคมยอมรับการกระทำของเขา และด้วยเหตุนี้ก็มีผลเสมือนว่าสังคมเป็นผู้สนับสนุนให้กระทำผิด และท่านได้กล่าวไว้ในหนังสือ Philosophy of Law ว่า “จะใช้การลงโทษเป็นเพียงเครื่องมือเพื่อให้เกิดประโยชน์อย่างอื่นไม่ได้ การลงโทษทุกกรณีจะต้องเนื่องมาจากเหตุว่าบุคคลที่ถูกลงโทษได้กระทำผิดเท่านั้น ทั้งนี้เพราะเป็นการไม่บังควรที่จะปฏิบัติต่อบุคคลหนึ่งเพียงเพื่อจะเป็นเครื่องมือให้บังเกิดผลแก่บุคคลอื่น ทุกคนมีสิทธิในฐานะที่เกิดมาเป็นมนุษย์ในอันที่จะไม่ถูกปฏิบัติเช่นนั้น” ความคิดที่ได้กระทำและโทษที่ได้รับจะต้องเป็นสัดส่วนที่เหมาะสมกัน

ปัญหามีอยู่ว่าทำไมสังคมต้องเข้าไปลงโทษผู้กระทำผิด การที่รัฐเข้ามารับหน้าที่ลงโทษผู้กระทำผิดเพื่อเป็นการทดแทนก็เพื่อป้องกันมิให้มีการแก้แค้นกันเอง ทำให้สังคมวุ่นวายเพราะจะมีการแก้แค้นกันเองโดยไม่สิ้นสุดซึ่งแสดงถึงความไร้ประสิทธิภาพของกระบวนการยุติธรรมทางอาญา ในขณะที่เดียวกันก็เพื่อช่วยเหลือผู้ที่อ่อนแอกว่าให้ได้รับความเป็นธรรม โดยการลงโทษผู้กระทำผิดให้ได้รับผลร้ายที่สาสมและทดแทนกันอย่างยุติธรรม วัตถุประสงค์ในการลงโทษข้อนี้เป็นวัตถุประสงค์ที่สอดคล้องกับความรู้สึกของประชาชนส่วนใหญ่ในทุกสังคม แม้ว่าจะเป็นวัตถุประสงค์ที่ปัจจุบันเริ่มที่จะลดความสำคัญลงเพราะสังคมมีเหตุผลหรือวัตถุประสงค์อื่นในการที่จะใช้ลงโทษผู้กระทำความผิดมากขึ้น ประกอบกับวัตถุประสงค์ในการลงโทษเพื่อแก้แค้นทดแทนก็มีจุดอ่อนหลายประการคือ

1. การลงโทษเพื่อแก้แค้นทดแทนไม่ได้พิจารณาถึงประโยชน์ในอนาคต คือไม่ได้พิจารณาถึงว่าการลงโทษนั้นจะมีผลในการป้องกันมิให้มีการกระทำผิดเกิดขึ้นอีกหรือไม่ การลงโทษเพื่อการทดแทนมิได้ทำให้เกิดผลอะไรกลับคืนมาในเชิงความคิดในการรักษาความสงบเรียบร้อยของสังคมในอนาคต

2. การลงโทษเพื่อแก้แค้นทดแทนไม่ได้คำนึงถึงความจำเป็นของสังคม แต่คำนึงถึงความเหมาะสมของโทษกับความผิดที่กระทำ ฉะนั้นเมื่อได้ลงโทษผู้กระทำตามอัตราโทษแล้ว ก็ต้องปล่อยตัวออกมาทั้ง ๆ ที่ยังเป็นอันตรายต่อสังคมอยู่ หรือเช่นกรณีการตัดมือผู้กระทำความผิดฐานลักทรัพย์ สังคมจะไม่ได้อะไรจากการลงโทษดังกล่าวนอกจากคนพิการที่ทำให้สังคมจะต้องเป็นภาระเลี้ยงดูต่อไป

3. เป็นการยากมากที่วัดขนาดความรุนแรงของโทษกับความผิดว่ามีความเท่าเทียมกันจริงหรือไม่ เพราะในสภาพความเป็นจริง สังคมยังไม่สามารถมีมาตรการใด ๆ ที่จะลงโทษให้ได้

สัดส่วนกับความผิดอย่างแท้จริงได้ เช่น กรณีการลักทรัพย์ การลงโทษอย่างไรจึงจะสาสม หากจะใช้โทษจำคุกจะต้องจำคุกกี่ปีจึงจะทดแทนกันได้ เป็นเรื่องของความรู้สึกทั้งนั้น ยังไม่มีมาตรฐานใด ๆ ที่จะวัดได้ว่าทดแทนกันได้ ปัญหาจึงเกิดว่าผู้กระทำผิดถูกลงโทษอย่างยุติธรรมหรือผู้เสียหายได้รับการตอบแทนที่ยุติธรรมหรือไม่

ด้วยเหตุดังกล่าวนี้เองทำให้วัตถุประสงค์ในการลงโทษเพื่อการแก้แค้นทดแทนลดความสำคัญลงไปในปัจจุบันแต่ก็ยังคงมีอยู่ ทั้งนี้เพราะยังสอดคล้องกับความรู้สึกของผู้เสียหายและประชาชนทั่วไปในการที่จะทำให้ผู้กระทำผิดได้รับการลงโทษเพื่อทดแทนให้สาสมกัน

2. การลงโทษเพื่อเป็นการข่มขู่ (Deterrence)

มีหลักการว่า การลงโทษจะคำนึงถึงแต่เพียงผลของการลงโทษต่อตัวผู้กระทำความผิดเท่านั้นไม่ได้ แต่ต้องคำนึงถึงผลต่อประชาชนทั่วไปด้วย วัตถุประสงค์ในการลงโทษผู้กระทำความผิดก็เพื่อประโยชน์ 2 ประการ คือ

1. มีผลแก่ตัวผู้กระทำความผิด ทำให้ผู้กระทำความผิดซึ่งถูกลงโทษมีความเจ็บปวดไม่กล้ากระทำอีก
2. เป็นตัวอย่างให้กับคนทั่วไปเห็นว่าเมื่อกระทำผิดแล้วจะต้องได้รับโทษ เพื่อคนทั่วไปจะได้ทราบ และจะได้เกรงกลัวไม่กล้ากระทำความผิดขึ้นบ้าง ทำให้เกิดความยับยั้งชั่งใจไม่กล้ากระทำความผิดเช่นนั้นอีก

การข่มขู่ดังกล่าวทำให้เกิดความกลัวที่จะถูกลงโทษ จะทำให้หลายคนไม่กล้ากระทำความผิดแล้ว ยังมีผลทำให้คนทั่วไปคิดว่าการกระทำผิดเป็นสิ่งที่พึงหลีกเลี่ยง

การที่จะทำให้การลงโทษมีผลในการข่มขู่และยับยั้งจะต้องทำให้การลงโทษนั้นจะต้องมีความแน่นอน รวดเร็ว เสมอภาค และโทษที่เหมาะสม

3. การลงโทษเพื่อเป็นการปรับปรุงแก้ไข (Rehabilitation)

การลงโทษเพื่อเป็นการปรับปรุงแก้ไขนั้นมีแนวคิดว่าการลงโทษตามทฤษฎีปรับปรุงแก้ไขประสงค์เพียงเพื่อจะป้องกันไม่ให้คุณคณที่ได้กระทำความผิดมาแล้ว กลับมากระทำความผิดซ้ำอีก พยายามหาทางให้ผู้ที่ได้กระทำความผิดมาแล้วเกิดความยับยั้งไม่กระทำความผิดซ้ำขึ้นอีกซึ่งทฤษฎีเกิดขึ้นภายหลังทฤษฎีที่ 1 และ 2 ที่กล่าวมาแล้ว แนวคิดทฤษฎีนี้เห็นว่าการทำให้ผู้กระทำผิดได้รับความยากลำบาก หรือได้รับผลร้ายด้วยการลงโทษแต่เพียงอย่างเดียวไม่น่าจะทำให้คนประพฤติดีขึ้น หรือสำนึกในการกระทำที่ไม่ดีของตนเอง ประกอบกับเห็นว่าการลงโทษเพื่อการข่มขู่ไม่มีผลเป็นการป้องกันไม่ให้ผู้กระทำความผิดที่ได้รับโทษแล้วกลับใจไม่กระทำความผิดซ้ำอีกไม่ เป็นสิ่งที่ช่วยให้ผู้กระทำความผิดมีความสามารถที่จะกลับตัวเป็นคนดีได้เลย ซึ่งวัตถุประสงค์ของ

การบังคับโทษในข้อนี้จะไปสัมพันธ์หรือไปขยายผลในวัตถุประสงค์ของการบังคับโทษในหัวข้อต่อไป

4. การลงโทษเพื่อเป็นการตัดโอกาสกระทำความผิดได้อีก (Incapacitation)

เป็นวัตถุประสงค์หรือแนวคิดที่ทำให้ผู้กระทำความผิดหมดโอกาสกระทำความผิด อาจได้แก่ การจำคุกผู้กระทำความผิดไว้ตลอดชีวิต การจำคุกมีกำหนดระยะเวลา การประหารชีวิต เป็นต้น โดยถือว่าผู้กระทำความผิดมีพฤติกรรมที่เบี่ยงเบนไปจากบรรทัดฐานของสังคมอย่างร้ายแรง สมควรจะกำจัดผู้กระทำความผิดให้ออกไปจากสังคมอย่างถาวรหรือชั่วคราวก็ตาม อันเป็นการป้องกันให้คนในสังคมอยู่ได้อย่างปลอดภัย ไม่ต้องหวาดระแวงภัยจากบุคคลนั้น ๆ อีกต่อไป

การลงโทษทางอาญาเพื่อให้เกิดประโยชน์แก่ทุกฝ่ายมากที่สุดคงต้องกระทำควบคู่กันไป กฎหมายจึงต้องกำหนดโทษให้เหมาะสมกับลักษณะของความผิด ต้องลงโทษโดยดูสภาพจิตใจของผู้กระทำความผิดและความเสียหายที่เกิดขึ้นให้เหมาะสมตามสัดส่วน แต่ต้องคำนึงอยู่เสมอว่าโทษทางอาญามีใช้ทางแก้ปัญหาพฤติกรรมของคนเพียงทางเดียว ต้องอาศัยสภาพแวดล้อมของสังคม การศึกษาอบรม ครอบครัว โรงเรียน และศาสนาด้วย นอกจากนี้การลงโทษที่เหมาะสมยังต้องอาศัยกลไกส่วนต่าง ๆ ของรัฐที่มีประสิทธิภาพด้วย

3. ประเภทของโทษ

โทษทางอาญามี 5 สถาน คือ ประหารชีวิต จำคุก กักขัง ปรับ และริบทรัพย์สินดังมีรายละเอียดต่อไปนี้ (ทวีเกียรติ มีนะกนิษฐ, 2556)

3.1 โทษประหารชีวิต

โทษประหารชีวิต เป็นโทษที่ตัดผู้กระทำความผิดออกจากสังคมอย่างถาวรในความผิดบางฐาน กฎหมายไม่เปิดโอกาสให้ศาลเลือกลงโทษผู้กระทำความผิดเป็นอย่างอื่น เช่น ความผิดต่อพระมหากษัตริย์ ความผิดฐานฆ่าเจ้าพนักงานหรือบุพการี เป็นต้น โทษประหารชีวิตจึงเป็นโทษที่รุนแรงที่สุดและไม่สามารถแก้ไขผู้กระทำความผิดได้อีก บางประเทศจึงได้ยกเลิกโทษประหารชีวิตเสีย แต่บางประเทศที่ยกเลิกไปแล้วก็นำเอากลับมาใช้อีกเพราะมีเหตุผลต่าง ๆ กัน

3.2 โทษจำคุก

โทษจำคุกมี 2 ประเภท คือ โทษจำคุกที่ไม่มีกำหนดเวลา ได้แก่ โทษจำคุกตลอดชีวิต ซึ่งไม่มีการเพิ่มมีแต่ลด และโทษจำคุกที่มีกำหนดเวลา เป็นโทษที่ศาลกำหนดเวลาในการลงโทษจำคุกจำเลยได้เป็นที่แน่นอน โดยคำนวณเอาวันที่เริ่มต้นมีการจำคุกรวมเข้าไว้ด้วยโดยถือเป็น 1 วันเต็ม โดยไม่ต้องคำนึงถึงจำนวนชั่วโมงและถ้าศาลลงโทษเป็นเดือน เมื่อจะเพิ่มโทษหรือลดโทษก็ต้องคำนวณเป็นเดือนด้วย โดยนับ 30 วันเป็น 1 เดือน ถ้ากำหนดเป็นปีก็ให้ถือปฏิทินในราชการ ซึ่งการเริ่มต้นจำคุกนั้นให้นับตั้งแต่วันที่มิ คำพิพากษา แต่ถ้าได้ถูกคุมขังก่อนศาลมีคำพิพากษาก็ให้

หักออกจากระยะเวลาจำคุก โดยอาจปล่อยตัวไปเมื่อเห็นว่าจำเลยถูกคุมขังพอแก่โทษแล้ว และเมื่อจำคุกครบกำหนดแล้วให้ปล่อยตัวในวันถัดจากวันที่ครบกำหนด

3.3 โทษกักขังกับการกักขัง

โทษกักขังเป็นโทษที่เปลี่ยนมาจากโทษอื่น ได้แก่

3.3.1 การเปลี่ยนมาจากโทษจำคุก เพื่อหลีกเลี่ยงโทษจำคุกที่มีระยะเวลาสั้นเมื่อผู้นั้นกระทำความผิดและศาลจะลงโทษจำคุกไม่เกิน 3 เดือน ถ้าไม่ปรากฏว่าผู้นั้นเคยรับโทษจำคุกมาก่อนหรือเคยต้องโทษจำคุกมาก่อนแต่เป็นโทษสำหรับความผิดที่ได้กระทำโดยประมาทหรือความผิดลหุโทษ ศาลอาจเปลี่ยนโทษจำคุกนั้นให้เป็นกักขังแทน แต่จะกักขังเกินกว่า 3 เดือนไม่ได้ แต่หากทำผิดเงื่อนไขในระหว่างถูกกักขังศาลอาจเปลี่ยนกลับมาเป็นจำคุกได้

เมื่อเปลี่ยนโทษจำคุกเป็นโทษกักขังแล้วก็เท่ากับว่าผู้นั้นยังคงไม่เคยได้รับโทษจำคุก ซึ่งย่อมเป็นผลดีแก่ผู้นั้นในการพิจารณาของศาลในคราวต่อไป

สภาพของโทษกักขัง

สถานที่กักขังต้องมีใช้เรือนจำ สถานีตำรวจหรือสถานที่ควบคุมของพนักงานสอบสวน ผู้ต้องโทษกักขังอาจถูกกักขังให้อยู่ในที่อาศัยของผู้นั้นเองหรือของผู้อื่นที่ยอมรับผู้นั้นไว้หรือสถานที่อื่นที่กักขังได้เพื่อให้เหมาะสมตามประเภทหรือสภาพของผู้ถูกกักขังเองก็ได้ ผู้กักขังจะได้รับการเลี้ยงดูจากสถานที่กักขังแต่มีสิทธิที่จะได้รับอาหารจากภายนอกโดยค่าใช้จ่ายของตนเอง ใช้เสื้อผ้าของตนเอง ตลอดจนได้รับการเยี่ยมเยียนอย่างน้อยวันละ 1 ชั่วโมงและรับส่งจดหมายได้ ทั้งนี้ต้องอยู่ภายใต้ระเบียบข้อบังคับ ต้องทำงานตามที่กำหนดหรือที่ตนสมัครใจทำ ถ้าถูกกักขังอยู่ในที่อยู่ของตนเองก็อาจประกอบอาชีพของตนในที่นั้นได้ ภายใต้เงื่อนไขที่ศาลกำหนด

อย่างไรก็ตาม ถ้าศาลเห็นว่าการกักขังในสถานที่ดังกล่าวข้างต้นเป็นอันตรายแก่ผู้นั้น เช่น เป็นหอบหืด หรือทำให้ผู้ซึ่งต้องพึ่งพาผู้ต้องโทษกักขังในการดำรงชีพ เช่น บุตร ภรรยา หรือผู้อยู่ในอุปการะ เดือดร้อนเกินควรหรือมีพฤติการณ์พิเศษที่แสดงว่าไม่สมควรกักขังไว้ในที่ดังกล่าว ศาลอาจสั่งให้กักขังผู้นั้นไว้ที่อื่น โดยกำหนดเงื่อนไขให้ปฏิบัติก็ได้และศาลอาจแต่งตั้งผู้ดูแลสถานที่ดังกล่าวเป็นผู้ควบคุมดูแลผู้ต้องกักขัง โดยให้ถือว่าเป็นเจ้าพนักงานตามกฎหมาย

ถ้าในระหว่างถูกกักขังแทนโทษจำคุก ผู้ต้องโทษกักขังทำผิดระเบียบฝ่าฝืน ข้อบังคับหรือวินัยของสถานที่กักขังหรือไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่ศาลกำหนดหรือต้องคำพิพากษาให้ศาลลงโทษจำคุก ศาลอาจเปลี่ยนโทษกักขังเป็นโทษจำคุกมีกำหนดไม่เกินกว่าเวลาของโทษกักขังที่ผู้นั้นได้รับต่อไปก็ได้ การเปลี่ยนเป็นโทษจำคุกนี้เป็นโทษที่เปลี่ยนเพราะผู้ต้องโทษกักขังฝ่าฝืนข้อกำหนด

ต่าง ๆ ทั้งที่ศาลให้ออกสยกโทษจำคุกไปแล้วยังไม่สำนึก ศาลจึงอาจเปลี่ยนจากโทษกักขังกลับไปให้จำคุกตามโทษเดิมได้

ส่วนการกักขังที่ไม่ใช่โทษกักขัง ได้แก่

3.3.2 การเปลี่ยนมาจากโทษปรับ เมื่อผู้นั้นต้องโทษปรับ แต่ไม่ยอมชำระค่าปรับ ผู้นั้นจะต้องถูกกักขังแทนค่าปรับ (สังเกตว่าการกักขังนี้กฎหมายไม่ได้ใช้คำว่า “โทษกักขัง”) และจะต้องถูกกักขังในที่ที่มีไว้ที่อยู่อาศัยของตนเอง ผู้ที่ถูกกักขังแทนค่าปรับ หากทำผิดเงื่อนไขศาลจะเปลี่ยนให้เป็นโทษจำคุกไม่ได้เพราะโทษเดิมไม่ใช่จำคุกและกฎหมายไม่ให้อำนาจไว้ การกักขังแทนค่าปรับไม่ใช่โทษกักขัง แต่เพื่อบังคับเอาค่าปรับเท่านั้น

ดังนั้น หากโทษเดิมเป็นโทษปรับและผู้กระทำถูกกักขังแทนค่าปรับอยู่ศาลไม่มีอำนาจเปลี่ยนเป็นโทษจำคุกได้ เพราะเป็นการกักขังเพื่อบังคับเอาค่าปรับเท่านั้นและความผิดที่กระทำไม่มีโทษถึงจำคุก สภาพการกักขังแทนค่าปรับก็ต่างจากโทษกักขังหากทำผิดระเบียบศาลจะเปลี่ยนเป็นโทษจำคุกไม่ได้

3.3.3 การเปลี่ยนมาจากโทษริบทรัพย์สิน เพื่อบังคับให้ปฏิบัติตามคำสั่งศาลที่ให้ส่งหรือชำระราคาทรัพย์สินที่มีคำพิพากษาให้ริบ นอกจากนี้การกักขังอาจเป็นโทษอันเนื่องมาจากการที่ผู้นั้นไม่ยอมทำทัณฑ์บนหรือหาประกันไม่ได้ ศาลมีอำนาจกักขังได้ไม่เกิน 6 เดือน และประการสุดท้าย การกักขังเนื่องจากไม่ยอมชำระเงินเมื่อผิดทัณฑ์บน

3.4 โทษปรับ

ผู้ที่ต้องโทษปรับจะต้องชำระเงินค่าปรับตามที่กำหนดภายใน 30 วัน นับแต่วันที่ศาลพิพากษา มิฉะนั้นจะถูกยึดทรัพย์สิน คือ ใช้ค่าปรับหรือจะต้องถูกกักขังแทนค่าปรับ ถ้าชำระค่าปรับแล้วจะขอให้ศาลสั่งคืนค่าปรับโดยขอให้ศาลกักขังแทนค่าปรับไม่ได้เพราะการกักขังนั้นเกิดขึ้นเพราะการไม่ชำระค่าปรับ จึงต้องกักขังเพื่อบังคับเอา

การกักขังแทนค่าปรับให้ใช้อัตรา 200 บาทต่อ 1 วัน แต่จะกักขังเกินกว่า 1 ปีไม่ได้ เว้นแต่ศาลจะพิพากษาปรับตั้งแต่ 80,000 บาทขึ้นไป ศาลอาจกักขังเกินกว่า 1 ปี แต่ไม่เกิน 2 ปีก็ได้ ถ้าในระหว่างถูกกักขัง ผู้ต้องโทษกักขังนำค่าปรับที่เหลือหลังจากหักตามวันที่ถูกกักขังมาชำระแล้ว ให้ปล่อยตัวไปทันที ถ้าถูกคุมขังก่อนวันที่ศาลพิพากษาให้หักวันที่ถูกควบคุมอยู่นั้นออกจากค่าปรับ แต่ถ้าศาลลงโทษผู้นั้นทั้งจำคุกและปรับก็ให้หักวันต้องโทษจำคุกออกเสียก่อน ถ้าเหลือจึงหักออกจากค่าปรับ ในกรณีเศษของค่าปรับที่ไม่ถึง 200 บาทนั้น คงต้องคำนวณการกักขังเป็น 1 วันเต็ม เพราะการกักขังนี้เนื่องมาจากการไม่ยอมชำระค่าปรับหรือไม่มีค่าปรับไว้ชำระ การกักขังนี้เป็นวิธีบังคับเอาค่าปรับไม่ใช่โทษกักขัง

อนึ่ง ถ้านิติบุคคลเป็นผู้กระทำความผิด ศาลจะบังคับให้กักขังแทนค่าปรับไม่ได้ คงได้แต่เพียงยึดทรัพย์สินมาชำระค่าปรับเท่านั้น

คำสั่งของศาลถือเป็นที่สุด ผู้ที่ต้องโทษปรับ แต่ไม่มีเงินชำระค่าปรับ อาจยื่นคำร้องต่อศาลขอทำงานสาธารณะแทนค่าปรับ ซึ่งศาลมีอำนาจสั่งได้โดยคำนึงถึงเพศ อายุ ประวัติ ศาสนา ความประพฤติ สถิติปัญญา การศึกษาอบรม สุขภาพ ภาวะแห่งจิต นิสัย อาชีพ สิ่งแวดล้อมหรือเงื่อนไขอื่น ๆ เพื่อแก้ไขฟื้นฟูหรือป้องกันการกระทำความผิด ข้อกำหนดเหล่านี้ ศาลแก้ไขได้ตามพฤติการณ์ที่เปลี่ยนไป

หากปรากฏว่า ผู้ต้องโทษปรับมีเงินชำระได้ตั้งแต่วันที่ยื่นคำร้องขอทำงานแทนค่าปรับหรือไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่ศาลกำหนด ศาลจะเพิกถอนคำสั่งและปรับหรือกักขังแทนค่าปรับ โดยหักจำนวนวันที่ทำงานมาแล้วออกจากจำนวนค่าปรับก็ได้

ทั้งนี้ผู้ต้องโทษปรับอาจขอเปลี่ยนจากการทำงานเป็นการชำระค่าปรับหรือการกักขังแทนค่าปรับ ก็ได้

ในกรณีที่ผู้กระทำความผิดหลายคนในการกระทำความผิดอันเดียวกัน ศาลจะต้องลงโทษปรับเรียงตัวบุคคล ส่วนในกรณีความผิดที่มีโทษปรับสถานเดียว ถ้าผู้ต้องหาว่าได้กระทำความผิดนำค่าปรับในอัตราสูงสุดสำหรับความผิดนั้นมาชำระก่อนที่ศาลจะเริ่มสืบพยาน คดีนั้นเป็นอันระงับไป

ส่วนในความผิดที่มีโทษจำคุกและปรับด้วยนั้น ศาลอาจยกโทษปรับเสียโดยลงแต่โทษจำคุกก็ได้ ซึ่งตามปกติแล้วศาลไม่ควรลงโทษจำคุกสำหรับความผิดเล็กน้อยในระยะเวลาอันสั้น แต่อาจเป็นไปได้ที่ศาลเห็นว่าผู้นั้นถูกลงโทษมาแล้วหลายครั้งแต่ไม่เช็ดหลาบ

3.5 โทษริบทรัพย์สิน

การริบทรัพย์สินนี้มีลักษณะเป็นทั้งโทษและวิธีการเพื่อความปลอดภัย กล่าวคือ เป็นโทษเพราะเจ้าของต้องเสียทรัพย์สินที่ถูกริบไปและเป็นวิธีการเพื่อความปลอดภัยเพราะเป็นการริบเอาทรัพย์สินที่มีไว้เพื่อใช้ในการกระทำความผิด ทำให้ไม่อาจนำทรัพย์สินนั้นมาใช้ในการกระทำความผิดได้อีก อย่างไรก็ตาม กฎหมายจัดไว้เป็นโทษทางทรัพย์สินเช่นเดียวกับโทษปรับ คือ ไม่มีผลต่อเสรีภาพในการเคลื่อนไหวของผู้ถูกลงโทษ ทรัพย์สินที่จะถูกริบได้มีด้วยกัน 3 ลักษณะ คือ

3.5.1 ทรัพย์สินที่ศาลจะต้องริบเสมอ ได้แก่ ทรัพย์สินที่ผู้ใดทำขึ้นเป็นความผิด เช่น เงินตราปลอม ดวงตราแผ่นดินปลอม เป็นต้น หรือทรัพย์สินที่มีไว้เป็นความผิด เช่น การมีเฮโรอีน เงินตราปลอมไว้เพื่อใช้ ปืนที่ไม่มีทะเบียน หรือแร่เถื่อน เป็นต้น เพราะกฎหมายถือว่าของเหล่านี้เป็นของผิดกฎหมายอยู่ในตัว จึงต้องริบเสมอ แม้ว่าศาลจะยกฟ้องเพราะไม่มีผู้กระทำความผิดก็ตาม แต่ถ้ามิใช่เป็นทรัพย์สินที่มีไว้เป็นความผิดในตัว เช่น ซื้อมีทะเบียน แต่มิได้มีการ

โอนถูกต้อง มีความผิดในส่วนที่ไม่ได้รับอนุญาต แต่ปีนั้นมิใช่ทรัพย์สินที่มีไว้เป็นความผิดในตัวของมันเอง จึงริบไม่ได้

3.5.2 ทรัพย์สินที่ศาลต้องริบ ได้แก่ ทรัพย์สินซึ่งได้ให้ในความผิดเกี่ยวกับการให้สินบนเจ้าพนักงานในรูปแบบต่าง ๆ นั้นเอง หรือบรรดาทรัพย์สินซึ่งได้ให้เพื่อจูงใจหรือเป็นรางวัลในการกระทำความผิด เช่น เงินที่เตรียมไว้ให้แก่ผู้รับจ้างฆ่าผู้อื่น

โทษริบนี้เป็นการพิจารณาปรับจากการใช้ประโยชน์จากตัวทรัพย์สิน ความผิดจึงมิได้อยู่ที่ตัวทรัพย์สิน ดังนั้น ถ้าทรัพย์สินนั้นเป็นของผู้ที่มีรู้เห็นเป็นใจด้วยในการกระทำความผิดก็จะริบไม่ได้ แต่การรู้เห็นเป็นใจนี้ไม่ต้องถึงขนาดเป็นผู้สมรู้ร่วมคิด เป็นเพียงแต่ให้เขาเข้าไปโดยรู้ว่า จะเอาไปกระทำความผิดก็ถือว่ารู้เห็นเป็นใจแล้ว

3.5.3 ทรัพย์สินที่ศาลจะริบหรือไม่ก็ได้ ได้แก่

3.5.3.1 ทรัพย์สินซึ่งบุคคลได้ใช้ในการกระทำความผิด เช่น รถยนต์ที่ใช้เพื่อคอยช่วยพวกที่กำลังปล้นหรือใช้พาผู้เสียหายไปขู่ทำร้ายขณะปล้น หรือใช้ขนของผิดกฎหมาย เป็นทรัพย์สินที่ใช้ในการกระทำความผิด ศาลริบได้

3.5.3.2 ทรัพย์สินที่มีไว้เพื่อใช้ในการกระทำความผิด เช่น เงินที่เตรียมไว้ให้แก่ผู้รับจ้างฆ่าผู้อื่น หรือเพื่อซื้อขายเสพติด เป็นต้น

3.5.3.3 ทรัพย์สินที่ได้มาโดยการกระทำความผิด ได้แก่ เงินที่ขายเฮโรอีนได้ หรือได้มาจากการฉ้อโกง เป็นต้น

เมื่อศาลสั่งริบทรัพย์สินดังกล่าวแล้ว เมื่อผู้เป็นเจ้าของที่แท้จริงมิได้รู้เห็นเป็นใจด้วยในการกระทำความผิดมาร้องขอต่อศาลภายใน 1 ปี นับแต่วันที่มิคำพิพากษาถึงที่สุด ถ้าทรัพย์สินนั้นยังอยู่ในความครอบครองของเจ้าพนักงานก็ให้ศาลสั่งคืนได้ ถ้าผู้ร้องขอคืนเป็นผู้รู้เห็นเป็นใจด้วย หรือใช้สิทธิร้องขอคืนของกลางโดยไม่สุจริต มาร้องขอคืนทรัพย์สินไม่ได้ แต่หากไม่ได้ความว่ารู้เห็นเป็นใจด้วยในการกระทำความผิดก็มีสิทธิได้รับคืนของกลาง ศาลจะริบไม่ได้

การบังคับในการริบทรัพย์สิน

ถ้าผู้ที่ศาลสั่งให้ส่งทรัพย์สินที่ริบ ไม่ยอมส่งภายในเวลาที่กำหนด ศาลมีอำนาจสั่งให้ยึดทรัพย์สินนั้นให้ชำระราคา หรือให้ยึดทรัพย์สินอื่นของผู้นั้นชำระราคาจนเต็มหรือถ้าศาลเห็นว่าผู้ นั้นสามารถส่งทรัพย์สินที่สั่งให้ส่งได้ แต่ไม่ยอมส่งหรือสามารถชำระราคาทรัพย์สินนั้นได้แต่ไม่ชำระ ศาลมีอำนาจกักขังผู้ นั้นไว้จนกว่าจะปฏิบัติตามคำสั่ง เว้นแต่จะปรากฏในภายหลังว่าผู้ นั้นไม่สามารถส่งทรัพย์สินนั้นหรือชำระราคาได้ ศาลอาจปล่อยตัวผู้ นั้นไปได้

อย่างไรก็ตาม ถ้าผู้กระทำความผิดถึงแก่ความตาย โทษเป็นอันระงับ ดังนั้น ปีนมี ทะเบียนที่ผู้ตายได้ใช้ในการกระทำความผิดนั้นรับไม่ได้ ต้องคืนให้แก่ผู้มีสิทธิไปส่วนทรัพย์สินซึ่ง ศาลพิพากษาให้รับนั้น ให้ตกเป็นของแผ่นดิน

ทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการลงโทษผู้ใช้อุปกรณ์สื่อสารขณะขับขียานพาหนะ

เนื่องจากโดยทั่วไป “กฎหมายนั้นจะมีผลสมบูรณ์ยิ่งขึ้นตามเจตนารมณ์ของการออกกฎหมายจะต้องมีการวางข้อกำหนดโทษเอาแก่บุคคลซึ่งไม่ปฏิบัติตามกฎหมายหรือข้อบังคับนั้น หรือปฏิบัติเกิน ไปกว่าที่ตนจะต้องทำซึ่งข้อกำหนดโทษนี้จะก่อให้เกิดความกลัวแก่บุคคลซึ่งฝ่าฝืน ข้อกำหนดของกฎหมาย” ในทำนองเดียวกันกฎหมายจราจรก็มีการกำหนดเรื่องโทษแก่ผู้ที่ฝ่าฝืนไม่ ปฏิบัติตามกฎหมายเช่นเดียวกับกฎหมายอื่น ๆ เพียงแต่สถานภาพของผู้ฝ่าฝืนกฎหมายจราจรกับผู้ ที่ฝ่าฝืนกฎหมายอื่น ๆ เช่นกฎหมายอาญาจะมีความแตกต่างกันในมุมมองของทางกฎหมายกับ มุมมองของทางสังคม โดยที่ในมุมมองทางกฎหมายจะมองว่าการกระทำที่เป็นการฝ่าฝืนกฎหมายซึ่ง บัญญัติเพื่อคุ้มครองประโยชน์สาธารณะทุกประเภทเป็นการก่ออาชญากรรมดังนั้น ผู้ขับขีฝ่าฝืนกฎ จราจรในมุมมองของกฎหมายจึงมีลักษณะเป็นการก่ออาชญากรรม (Crime หมายถึง การกระทำ หรือละเว้นการกระทำใด ๆ ซึ่งกฎหมายมหาชนได้บัญญัติห้ามไว้เพื่อคุ้มครองประโยชน์สาธารณะ ผู้ใดฝ่าฝืนจะถูกลงโทษ) แต่ในทางความรู้สึกของคนส่วนใหญ่ในสังคมกลับไม่เห็นว่า การฝ่าฝืนกฎ จราจรเป็นการก่ออาชญากรรม (ชุมพร พลรักษ์, 2516)

ในด้านแนวคิดและทฤษฎีในการลงโทษนั้นอธิบายว่าสำนักความคิดในกฎหมายอาญาที่มี อิทธิพลต่อทฤษฎีการลงโทษที่สำคัญคือสำนักคลาสสิก (Classical school) สำนักนี้มีรากฐานความ เชื่อว่ามนุษย์มีเจตจำนงอิสระ (Free will) ซึ่งแนวความคิดของนักทฤษฎีเจตจำนงอิสระ มีความเห็น ว่าในเมื่ออาชญากรมีความเป็นอิสระที่จะเลือกที่จะปฏิบัติระหว่างความถูกต้องและความผิดทาง ศีลธรรมซึ่งเป็นการประทุษร้ายต่อความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมอันดีของชุมชนจึงสมควรที่จะ ได้รับการประณามทางศีลธรรมและได้รับการลงโทษอย่างสาสมกับความผิดเพื่อก่อให้เกิดความ หลาบจำและมีให้เป็นเยี่ยงอย่างแก่ผู้อื่น ซึ่งจากแนวความคิดและทฤษฎีนี้ผู้เขียนเห็นว่ามีความ เกี่ยวข้องกับเรื่องการลงโทษผู้ที่ใช้อุปกรณ์สื่อสารขณะขับขียานพาหนะในปัจจุบัน ดังรายละเอียดที่ จะกล่าวต่อไปนี้ (สทชน รัตน์ไพจิตร, 2524)

1. แนวทางการบังคับใช้กฎหมายห้ามใช้อุปกรณ์สื่อสารขณะขับขียานพาหนะ

แนวทางการบังคับใช้กฎหมายที่มีวัตถุประสงค์เพื่อการลงโทษสำหรับการลงโทษผู้ที่ใช้ อุปกรณ์สื่อสารขณะขับขียานพาหนะในปัจจุบัน เป็นแนวทางที่ได้รับอิทธิพลมาจากแนวคิดหรือ ปรัชญาเกี่ยวกับอาชญากรรมและการลงโทษ คือ สำนักอาชญาวิทยาดั้งเดิมหรือสำนักคลาสสิก

(Classical school) ซึ่งมีผู้ก่อตั้งคือ นักปราชญ์ชาวอิตาลีชื่อ ซีซ่า เบ็คคาเรีย หลักปรัชญาสำคัญของ เบ็คคาเรียก็คือ “เจตจำนงเสรี” ซึ่งเบ็คคาเรียเชื่อว่าหลักเจตจำนงเสรีเป็นตัวกำหนดพฤติกรรมมนุษย์ หลักปรัชญานี้มีว่า “มนุษย์เป็นผู้มีเหตุผลในการมุ่งแสวงหาเพื่อให้ได้มาซึ่งผลประโยชน์สูงสุดทางด้านวัตถุหรือทางด้านจิตใจ และในการตัดสินใจเลือกกระทำการหรืองดเว้นการกระทำใด ๆ มนุษย์จะพิจารณาทางเลือกต่าง ๆ ที่มีอยู่อย่างมีเหตุมีผล เพื่อพิจารณาและคำนวณถึงผลประโยชน์หรือผลเสียที่จะได้รับจากการกระทำนั้น ๆ หลังจากนั้นจึงเลือกหรืองดเว้นพฤติกรรมนั้น” (พรชัย ชันที, 2553)

สำนักความคิดทางอาชญวิทยาสำนักคลาสสิก เชื่อว่าคนทำผิดเพราะไม่เกรงกลัวต่อกฎหมายหรือการลงโทษเนื่องจากการบังคับใช้กฎหมายไม่มีประสิทธิภาพหรือมีโทษไม่เหมาะสมกับการกระทำความผิดทำให้โทษและกฎหมายไม่มีผลในการข่มขู่หรือยับยั้งตามวัตถุประสงค์ของการลงโทษจึงทำให้ผู้กระทำความผิดกล้าพอที่จะเสี่ยงต่อการกระทำความผิดเพราะมนุษย์มีเจตจำนงอิสระคือมีเหตุผลพอที่จะไตร่ตรองถึงผลดีผลเสียจากการกระทำความผิดของตนหากทำแล้วคุ้มค่าก็จะเลือกกระทำหากไม่คุ้มค่าก็จะไม่เลือกกระทำดังนั้น หากการบังคับใช้กฎหมายไม่มีประสิทธิภาพก็เท่ากับทำให้โอกาสที่จะทำให้ได้รับประโยชน์จากการกระทำความผิดมีมากกว่าโอกาสที่จะถูกจับกุมลงโทษมนุษย์ก็จะเลือกกระทำความผิดโดยไม่เกรงกลัวต่อกฎหมายดังนั้น การป้องกันการกระทำความผิดตามแนวนี้จึงต้องทำให้การบังคับใช้กฎหมายมีประสิทธิภาพเพื่อให้มีผลในการข่มขู่ยับยั้งให้คนที่คิดจะทำผิดเกิดความเกรงกลัวไม่กล้าเสี่ยงกระทำผิด

หลักปรัชญาสำคัญของสำนักอาชญวิทยาดังเดิมที่มีความสัมพันธ์กับหลักการของวิชาอาชญวิทยาและกระบวนการยุติธรรมมี ดังต่อไปนี้

1. สัญญาประชาคมและความจำเป็นในการลงโทษ (On the contractual Society and the need for punishments)

กฎหมายเป็นสถานะเงื่อนไขของมนุษย์ที่เป็นอิสระมารวมกันเพื่อสร้างสังคมขึ้นมา การรวบรวมเสรีภาพของมนุษย์ที่ได้เสียสละก่อให้เกิดอำนาจอธิปไตยของประเทศและของผู้บริหารที่ชอบธรรม โดยประชาชนในสังคมต้องเสียสละความเป็นอิสรภาพบางส่วนเพื่อให้ได้มาซึ่งความสงบสุขและความปลอดภัยในสังคม ดังนั้น จึงจำเป็นต้องมีการลงโทษเพื่อปกป้องเสรีภาพที่ประชาชนในสังคมได้เสียสละ เพื่อให้รอดพ้นจากการถูกแย่งชิงโดยบุคคลอื่น

2. หน้าที่ของรัฐสภา (On the function of legislatures)

รัฐสภาเท่านั้นควรจะเป็นผู้มีหน้าที่ออกกฎหมาย เนื่องจากว่าเป็นตัวแทนของประชาชนในสังคม และบทกำหนดโทษควรกำหนดไว้ในกฎหมาย เพื่อเป็นการป้องกันไม่ให้ผู้พิพากษาใช้อำนาจโดยไม่มีขอบเขตจำกัด ดังนั้น กฎหมายต้องมีลักษณะดังต่อไปนี้

2.1 อัตราโทษของการกระทำผิดต้องบัญญัติไว้ในกฎหมาย

2.2 การกระทำใดจะเป็นความผิดต้องมีกฎหมายบัญญัติไว้

2.3 กฎหมายต้องชัดเจนเข้าใจง่าย

3. หน้าที่ของผู้พิพากษา (On the function of judges)

ศาลไม่มีหน้าที่ตีความของตัวบทกฎหมาย เนื่องจากผู้พิพากษาไม่ได้เป็นสมาชิกสภานิติบัญญัติ ควรจะทำหน้าที่เฉพาะการอ้างเหตุผลที่สมบูรณ์ในการบังคับใช้กฎหมาย หากไม่มีข้อบังคับสำหรับผู้พิพากษาแล้ว อาจเกิดความไม่แน่นอนในการพิจารณาคดี ในที่สุดอำนาจของผู้พิพากษา ก็จะตกเป็นเครื่องมือของชนชั้นปกครองในการรักษาอำนาจปกครองของพวกเขา

4. ความร้ายแรงของอาชญากรรม (On the seriousness of crimes)

เครื่องมือที่ใช้วัดอาชญากรรมในสังคม คือ ภัยอันตรายที่อาชญากรรมนั้นก่อให้เกิดแก่สังคม ไม่ใช่เจตนาในการก่ออาชญากรรม ดังนั้น เมื่อมีอาชญากรรมที่ทำให้สังคมเกิดภัยอันตรายจึงต้องมีการดำเนินคดีกับบุคคลนั้นไม่ว่าจะมีตำแหน่งหน้าที่ใดหรือเป็นชนชั้นใดในสังคม อีกทั้งต้องยกเลิกการอภัยโทษ (Pardon)

5. วัตถุประสงค์ของการลงโทษ (On punishments)

วัตถุประสงค์ของการลงโทษต้องไม่ใช่เป็นการทรมานหรือยกเลิกอาชญากรรมที่ได้เกิดขึ้นแล้ว แต่เพื่อป้องกันไม่ให้อาชญากรรมเกิดขึ้นอีกและป้องกันไม่ให้บุคคลอื่นประกอบอาชญากรรมที่เคยเกิดขึ้นมาแล้ว

6. สัดส่วนของการลงโทษ (On proportionate punishments)

ความต้องการของสังคม คือ การป้องกันไม่ให้มีการประกอบอาชญากรรมและความเสียหายที่จะเกิดขึ้น ดังนั้น การป้องกันไม่ให้บุคคลกระทำผิดต้องมีบทกำหนดโทษที่มีความรุนแรงเป็นสัดส่วนมากกว่าสิ่งชั่วร้ายที่บุคคลกระทำผิด ทำให้ต้องมีการกำหนดโทษให้ได้สัดส่วนกับการกระทำผิด

7. ความรุนแรงในการลงโทษ (On the severity of punishments)

ความรุนแรงของการลงโทษจะช่วยป้องกันไม่ให้บุคคลกระทำผิดกฎหมายได้ โดยที่ความรุนแรงต้องมีมากกว่าข้อได้เปรียบหรือผลประโยชน์ที่จะได้รับจากอาชญากรรม แต่โทษที่เหมาะสมต้องไม่ใช่การทรมานหรือโทษที่ทารุณโหดร้าย การจำคุกตลอดชีวิตจะมีความรุนแรงมากกว่าโทษประหารชีวิต เพราะการจำคุกผู้กระทำผิดตลอดชีวิตจะทำให้บุคคลทั่วไปเห็นเป็นบทเรียนได้ตลอดไป

8. ความรวดเร็วในการลงโทษ (On the promptness of punishments)

การลงโทษที่รวดเร็วและเป็นเวลาใกล้เคียงกับการกระทำผิด จะเป็นการลงโทษที่เหมาะสมและมีประโยชน์มากที่สุด เพราะจะทำให้กฎหมายมีความศักดิ์สิทธิ์มากขึ้น ทั้งนี้โดยมีหลักว่า การที่บุคคลทั่วไปทราบว่ามีโทษเมื่อกระทำผิดก็ไม่อาจหลีกเลี่ยงการถูกลงโทษได้แล้ว ก็จะเป็นการป้องกันอาชญากรรมที่ได้ผลดีที่สุดวิธีหนึ่ง

9. ความแน่นอนในการลงโทษ (On the certainty of punishments)

สิ่งที่จะป้องกันอาชญากรรมได้ผลมากที่สุด คือ ความแน่นอนในการลงโทษ ซึ่งหมายถึง การที่จับกุมผู้กระทำผิดมาลงโทษได้ จะทำให้ผู้อื่นเกิดความเกรงกลัวและไม่กล้ากระทำผิด

10. การป้องกันอาชญากรรม (On preventing crimes)

การป้องกันอาชญากรรมย่อมดีกว่าการลงโทษเมื่อมีอาชญากรรมเกิดขึ้นแล้ว และเป็นวัตถุประสงค์หลักของการออกกฎหมาย กล่าวคือ กฎหมายต้องมีความชัดเจนไม่คลุมเครือ เข้าใจง่าย และไม่เป็นกฎหมายที่เอื้อประโยชน์ให้แก่ชนกลุ่มหนึ่งในสังคมเท่านั้น

ทฤษฎีป้องกันหรือทฤษฎียับยั้งข่มขู่ (Deterrence theory)

หลักการสำคัญของทฤษฎีป้องกัน มีรากฐานมาจากแนวคิดของสำนักอาชญาวิทยาดั้งเดิม ตามหลักสมมุติฐานเกี่ยวกับประสิทธิภาพของการลงโทษตามกฎหมายที่ว่า “ความรุนแรง ความรวดเร็ว และความแน่นอนในการลงโทษนั้นเป็นหัวใจสำคัญในการป้องกันอาชญากรรม” จึงนับได้ว่าเป็นทฤษฎีอาชญาวิทยาที่มุ่งอธิบายถึงผลหรืออิทธิพลของกฎหมายที่ใช้ปกครองประชาชนในสังคม มากกว่าที่จะอธิบายสาเหตุของการเกิดพฤติกรรมอาชญากรรม ทฤษฎีนี้เชื่อว่ามนุษย์เป็นสัตว์ประเสริฐและจะมีการคำนึงถึงผลลัพธ์ของ การกระทำก่อนที่จะมีพฤติกรรมใด ดังนั้น จึงสามารถป้องกันไม่ให้บุคคลกระทำผิดได้หากมีกฎหมายที่มีประสิทธิภาพและเหมาะสม ซึ่งหมายความว่า อัตรารุนแรง มีการลงโทษที่รวดเร็วและผู้กระทำผิดกฎหมายมีโอกาสถูกจับกุมสูง ซึ่งจะเห็นได้ว่าทฤษฎีนี้เป็นรากฐานในการบัญญัติกฎหมายและเป็นหลักปรัชญาในการบริหารงานยุติธรรมทางอาญาของหลายประเทศ ตัวอย่างเช่น การกำหนดอัตราโทษที่รุนแรงสำหรับอาชญากรรมบางประเภท การเพิ่มกำลังตำรวจเพื่อเพิ่มโอกาสในการจับกุมผู้กระทำผิดกฎหมาย ฯลฯ (พรชัย ชันที, 2553)

เหตุผลสำคัญที่สุดในการบังคับใช้กฎหมายอาญา ได้แก่ การใช้กฎหมายเพื่อการยับยั้งมิให้บุคคลอื่นเอาเป็นเยี่ยงอย่างโดยการกระทำผิดเช่นเดียวกับผู้ที่ถูกลงโทษ กฎหมายสันนิษฐานว่าบุคคลปกติย่อมรู้จักกฎหมายและสันนิษฐานต่อไปโดยมีกฎหมายสนับสนุนว่า เมื่อผู้ประพฤติฝ่าฝืนกฎหมายถูกลงโทษอย่างรุนแรงเท่าใด ก็จะยังมีผลในการยับยั้งหรือข่มขู่ผู้อื่นมิให้กระทำผิด ในกรณีที่บุคคลใดก็ตามจะกระทำความผิดอย่างเดียวกันหรือคล้ายคลึงกันผู้นั้นจะมีความยับยั้งเพราะได้รับบทเรียนจากตัวอย่างของผู้ที่ถูกลงโทษได้ประสบมาแล้ว ดังนั้น บุคคลนั้นจึงต้องรับผิดชอบต่อการ

กระทำของตน เมื่อบุคคลนั้นกระทำความผิดนั้นก็เพราะเกิดจากการกระทำของเขาเอง การลงโทษจึงควรมีขึ้นเพื่อป้องกันการกระทำผิดโดยการทำให้ผู้กระทำความผิดรู้สึกว่าการกระทำ ความผิดนั้นก่อให้เกิดความเจ็บปวด และไม่ก่อให้เกิดผลดีเลย เมื่อเขาได้รับความเจ็บปวดจากการ กระทำความผิดมากกว่าได้รับความพอใจ เขาก็จะหลีกเลี่ยงที่จะกระทำความผิดครั้งต่อไป การ ลงโทษตามวัตถุประสงค์ในข้อนี้จึงเป็นการมุ่งเน้นที่การป้องกันโดยคำนึงถึงผลที่จะตามมามากกว่า การลงโทษเพื่อข่มขู่ ไม่ให้เกิดการกระทำผิดขึ้นในอนาคต (ประธาน วัฒนวานิชย์, 2546)

การข่มขู่ขยับยั้งแบ่งออกเป็น 2 ลักษณะ คือ (เพยาว์ ศรีแสงทอง, 2544)

1. การข่มขู่ขยับยั้งเฉพาะราย (Special deterrence) เป็นการข่มขู่ขยับยั้งที่มีผลต่อผู้กระทำผิดเอง เพื่อให้ผู้กระทำผิดนั้นเข็ดกลัวต่อการลงโทษและไม่กลับมาทำผิดซ้ำอีก การลงโทษจึงต้องมีความ รุนแรงเหมาะสมกับผู้กระทำความผิดเฉพาะรายให้รู้สึกของความยากลำบากหรือความเจ็บปวดจาก การถูกลงโทษ เป็นผลให้ต้องไตร่ตรองในการกระทำความผิดว่าจะคุ้มค่าหรือไม่กับความเจ็บปวดที่ เคยได้รับมา

2. การข่มขู่โดยทั่วไป (General deterrence) เป็นการข่มขู่ขยับยั้งที่ส่งผลต่อบุคคลอื่นทั่ว ๆ ไป ในสังคม ไม่ให้กระทำผิดแบบเดียวกันหรือเอาเยี่ยงอย่าง เพราะเกรงกลัวต่อการถูกลงโทษ เช่น การ ตัดคอประจาน การโบยตีในที่สาธารณะ การลงโทษจำคุก เป็นต้น การลงโทษเพื่อการข่มขู่ โดยทั่วไปจึงเป็นโทษที่มีความรุนแรงและต้องลงโทษให้เห็นสม่าเสมอ การลงโทษนั้นจึงจะบรรลุ วัตถุประสงค์ในการข่มขู่การกระทำผิดของคนในสังคมอย่างแท้จริง

การลงโทษเพื่อการข่มขู่เป็นวัตถุประสงค์เพื่อเป็นการข่มขู่การกระทำความผิด อันเป็น ผลมาจากแนวความคิดของสำนักอาชญาวิทยาดั้งเดิม ซึ่งเชื่อว่า การกระทำความผิดเกิดขึ้นจากความ ไม่เกรงกลัวต่อกฎหมาย หรือการบังคับใช้กฎหมายไม่มีประสิทธิภาพ คือ ไม่สามารถบังคับใช้ได้ จริง ฉะนั้นการที่ยังมีคน ผ่าฝืนกฎหมายห้ามใช้อุปกรณ์สื่อสารขณะขับขี่ยานพาหนะอยู่ก็เป็น จำนวนมาก สะท้อนให้เห็นว่ากฎหมายดังกล่าวนั้นยังไม่สามารถบรรลุวัตถุประสงค์ในการบังคับ ใช้ได้

2. แนวคิดในการกำหนดโทษสำหรับผู้ใช้อุปกรณ์สื่อสารขณะขับขี่ยานพาหนะ

การลงโทษต่อการกระทำความผิดทางอาญานั้น มีหลักสำคัญในการมุ่งรักษาความสงบ เรียบร้อยและกฎเกณฑ์ของสังคมไว้ ซึ่งหลักเกณฑ์ดังกล่าวนี้จะมีรากฐานมาจากกฎเกณฑ์ทาง ศีลธรรม แต่ในบทบัญญัติกำหนดความรับผิดชอบทางอาญาที่ไม่ต้องการเจตนานี้เป็นบทบัญญัติที่ โดยทั่วไปแล้วไม่เกี่ยวกับกฎเกณฑ์ทางศีลธรรม แต่เป็นการกำหนดการกระทำให้เป็นความผิดโดย เหตุผลของความจำเป็นทางเทคนิคที่จะรักษาความสงบเรียบร้อยในสังคมให้มีความเหมาะสมกับ สภาพของสังคมที่มีความเจริญก้าวหน้า และเปลี่ยนแปลงไปตามกาลเวลา ดังนั้น ในการนำโทษทาง

อาญาบังคับใช้ต่อการฝ่าฝืนบทบัญญัติห้ามใช้อุปกรณ์สื่อสารขณะขับขี่ยานพาหนะซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นโทษปรับ ซึ่งมีจำนวนไม่สูงมาก ทั้งนี้ก็เพื่อไม่สามารถให้จำเลยยกข้อต่อสู้ในเรื่องของเจตนากระทำผิดขึ้นอ้างเพื่อแก้ตัวให้พ้นผิดได้ ซึ่งจะได้กล่าวถึง ดังต่อไปนี้

การกระทำผิดตามหลักกฎหมายอาญานั้นแบ่งได้เป็น 2 ประการคือ

1. การกระทำผิดที่เป็นความผิดในตัวเอง (Mala in se)

การกระทำที่เป็นความผิดในตัวของมันเอง ไม่ว่าจะกระทำลงในเวลาใดสถานที่ใด และโดยผู้กระทำความผิดผู้ใดก็ตาม เมื่อมนุษย์มาอยู่รวมกันเป็นสังคมและมีการพัฒนา กฎเกณฑ์ระเบียบ ที่ใช้เป็นหลักเกณฑ์ในการอยู่ร่วมกันในสังคม ซึ่งมีหลายรูปแบบ โดยเริ่มตั้งแต่ศาสนา ศีลธรรม จารีตประเพณี จนกระทั่งปรากฏอยู่ในรูปแบบของกฎหมายที่ใช้กันอยู่ในปัจจุบัน ดังนั้น กฎเกณฑ์ต่าง ๆ เหล่านี้จึงมีส่วนที่เกี่ยวข้องหรือเหมือนกันอยู่ สังเกตได้ว่า ความผิดประเภทที่เป็น การกระทำผิดที่เป็นความผิดในตัวเอง มักจะเป็นการกระทำที่เป็นข้อห้ามในทางศาสนา หรือทาง ศีลธรรมหรือเป็นสิ่งที่ไม่พึงปฏิบัติในทางจารีตประเพณีอยู่ด้วย เช่น ความผิดฐานฆ่าผู้อื่น ทำร้าย ร่างกาย ลักทรัพย์ชิงทรัพย์ ปล้นทรัพย์ หรือหมิ่นประมาท เป็นต้นและในบางกรณีอาจนำเอาข้อห้าม ในทางจารีตประเพณีมากำหนดเป็นบทบัญญัติอันเป็นเงื่อนไขในการที่ผู้กระทำความผิดจะต้องรับโทษ สูงขึ้นเช่นกรณีบุตรฆ่าบิดาหรือมารดาหรืออาจนำมาเป็นเหตุบรรเทาโทษเช่นกรณีบุตรที่ให้ที่พักพิง แก่บิดามารดาที่เป็นผู้กระทำความผิดและหลบหนีการจับกุมกฎหมายกำหนดให้ศาลจะลงโทษน้อยกว่าที่กฎหมายกำหนดเพียงใดก็ได้หรือจะไม่ลงโทษเลยก็ได้

2. การกระทำผิดที่กฎหมายบัญญัติเป็นข้อห้าม (Mala prohibita)

การกระทำที่กฎหมายกำหนดให้เป็นความผิดเนื่องจากการกระทำที่ห้ามตาม บทบัญญัติที่กฎหมายได้กำหนดไว้ซึ่งไม่ถือว่าเป็นความผิดอาญาที่เป็นความชั่วร้ายตามธรรมชาติ แต่ถือเป็นความผิดก็เนื่องจากการกระทำที่ห้ามตามบทบัญญัติ ซึ่งอาจจะแตกต่างกันออกไป ตามเงื่อนไขต่าง ๆ กล่าวคือการกระทำหนึ่งอาจเป็นความผิดในประเทศหนึ่งหรือช่วงระยะเวลาหนึ่ง แต่อาจไม่เป็นความผิดในอีกประเทศหรือในระยะเวลาอื่นเช่นในช่วงเวลาหนึ่งศาลฎีกาของไทยเคย มีคำพิพากษาว่าการกระทำที่เรียกว่าการ “ฮั้วประมูล” เป็นความผิดตามกฎหมายอาญาต่อมามีคำ พิพากษาศาลฎีกาในอีกสมัยหนึ่งกลับหลักเดิมว่าการกระทำดังกล่าวเป็นวิถีทางที่พึงกระทำได้ ในทางการค้าพาณิชย์ดังนั้นจึงไม่ผิดกฎหมายและในปัจจุบันศาลฎีกาก็ได้กลับไปใช้หลักเดิมแต่ แรกเริ่มที่ถือว่ากระทำดังกล่าวเป็นความผิดโดยลักษณะของการกระทำผิดที่กฎหมายบัญญัติ เป็นข้อห้าม จะตรงกันข้ามกับการกระทำผิดที่เป็นความผิดในตัวเอง ที่ได้กล่าวไปก่อนหน้านี้ ความผิดที่เป็นการกระทำผิดที่กฎหมายบัญญัติเป็นข้อห้าม มักจะเป็นความผิดที่ไม่ผิดต่อกฎเกณฑ์ อื่นของสังคมแต่รัฐกำหนดเอาว่าเป็นความผิดอาญาเพื่อประโยชน์ของรัฐเองเช่นรัฐออกกฎหมาย

กำหนดราคาสูงสุดที่บุคคลจะขายทรัพย์สินของเขาได้เป็นต้นและเอาโทษทางอาญาแก่ผู้ที่ขายของเกินราคาสูงสุดที่รัฐกำหนดไว้ นั่นซึ่งการขายของนี้ความจริงไม่ผิดศีลธรรมหรือมีข้อห้ามทางศาสนา หรือจารีตประเพณีเลยนอกจากนี้ยังมีความผิดในลักษณะนี้อีกมากมายเช่นความผิดเกี่ยวกับลิขสิทธิ์ ความผิดเกี่ยวกับการจรรยา ความผิดประเภทนี้ที่ไม่ใช่ความผิดชั่วร้ายในตัวของมันเองอย่าง การกระทำผิดที่เป็นความผิดในตัวเองแต่เป็นความผิดเพราะกฎหมายห้ามซึ่งเรียกกันว่าเป็น “ความผิดในทางเทคนิค” หรือ Technical offence (ธีรยุทธ โลหะเลิศกิจ, 2553)

การกำหนดความผิดแบบ การกระทำผิดที่กฎหมายบัญญัติเป็นข้อห้ามจึงมีลักษณะเป็นข้อตกลง มิใช่เป็นความผิดโดยธรรมชาติ เช่น ความผิดที่ว่าด้วยการจอดรถในที่ห้ามจอด จอดรถเกินเวลาที่กฎหมายกำหนด หรือการกำหนดให้ต้องขับรถในช่องซ้าย ข้อห้ามทิ้งขยะมูลฝอยบนถนนสาธารณะ เป็นต้น ความผิดเหล่านี้เป็นความผิดที่ได้บัญญัติขึ้นเป็นข้อตกลงระหว่างคนในสังคมด้วยกันเพื่อต้องการความเป็นระเบียบเรียบร้อยของสังคมและประโยชน์ส่วนรวม เป็นความผิดที่อยู่ นอกเหนือความรู้สึกของมนุษย์ในเรื่องความดีความชั่ว เพราะเป็นการบัญญัติกฎหมายใหม่ ๆ ในสังคม เพื่อแก้ปัญหาใหม่ ๆ ที่เกิดขึ้นเพราะความจำเป็นตามสภาพสังคมที่พัฒนาขึ้นอย่างรวดเร็วจนหลักกฎหมายธรรมชาติที่มีอยู่ไม่เพียงพอ ความผิดประเภท การกระทำผิดที่กฎหมายบัญญัติเป็นข้อห้ามส่วนใหญ่เป็นเรื่องไม่เกี่ยวกับศีลธรรมโดยตรง ผู้กระทำความผิดประเภทนี้จึงเป็นเพียงผู้ละเมิดข้อตกลงร่วมกันมากกว่าที่จะถูกมองว่าเป็นอาชญากร

การฝ่าฝืนกฎหมายจราจรถูกจัดอยู่ในประเภท การกระทำผิดที่กฎหมายบัญญัติเป็นข้อห้ามด้วย ซึ่งมีลักษณะสำคัญ 2 ประการ คือ (ศราวุฒิ พันธ์ขาว, 2552)

1. การฝ่าฝืนด้วยการขับเคลื่อน (Moving violation) หมายถึง การที่ผู้ขับขี่ได้กระทำความผิดขณะที่กำลังอยู่ในระหว่างการขับขี่รถยนต์นั้น เช่น การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร การแข่งรถในที่คับขัน เคนรถผิดช่องทาง ใช้อุปกรณ์สื่อสารขณะขับขี่ยานพาหนะ เป็นต้น

2. การฝ่าฝืนด้วยการจอดรถ (Parking violation) หมายถึงการที่ผู้ขับขี่ได้กระทำความผิดหลังจากที่ได้หยุดรถหรือจอดรถแล้ว ได้แก่ ความผิดฐานจอดรถในที่ห้ามจอด จอดรถในเขตป้ายรถประจำทาง จอดรถซ้อนคัน จอดรถหัวเลี้ยวทางแยก จอดรถบนทางเท้าโดยไม่มีเหตุจำเป็น เป็นต้น

ดังนั้น กฎหมายที่มีปัญหาในการบังคับใช้ส่วนใหญ่จึงเป็นกฎหมายที่เกี่ยวกับสังคม (Social law) หรือที่ทางอาญาเรียกว่าความผิดเพราะห้าม ซึ่งเป็นกฎหมายในทางเทคนิคเหตุที่กฎหมายประเภทนี้มีปัญหาในการบังคับใช้เนื่องจากความรู้สึกของมนุษย์ไม่อาจเข้าถึงได้ว่ามันถูกหรือมันผิดตามหลักความยุติธรรมตามธรรมชาติของมนุษย์ซึ่งต่างกับกฎหมายที่กฎหมายอาญาเรียกว่าความผิดในตัวเอง กฎหมายพวกนี้ไม่เกิดปัญหาในการบังคับใช้เพราะเป็นกฎหมายซึ่งเหตุผลในตัวมนุษย์สามารถเข้าถึงทำให้เกิดการยอมรับนับถือและเคารพกฎหมาย

กฎหมายจราจรเป็นกฎหมายที่บัญญัติเพื่อความปลอดภัยในชีวิตร่างกายทรัพย์สินของผู้ขับขี่ผู้ใช้รถใช้ถนนตลอดจนความประสงค์ที่จะให้เกิดความเป็นระเบียบเรียบร้อยของการใช้รถใช้ถนนเพื่อมิให้เกิดปัญหาการจราจรตามที่เป็นอยู่ความผิดตามกฎหมายจราจรจึงเป็นความผิดประเภทข้อห้าม อย่างหนึ่ง

ดังนั้น กฎหมายจราจรจึงไม่ได้เป็นกฎหมายที่ถูกบัญญัติขึ้นโดยเหตุผลทางด้านศีลธรรม แต่ได้ถูกบัญญัติขึ้นโดยเหตุผลทางเทคนิคจึงเรียกว่ากฎหมายเทคนิค (Technical law) การกระทำผิดตามกฎหมายจราจรจึงเป็นการกระทำผิดตามที่กฎหมายบัญญัติว่าเป็นความผิดและกำหนดโทษไว้หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งได้ว่าความผิดตามกฎหมายจราจรเป็นความผิดที่จัดอยู่ในประเภทโดยธรรมชาติของการกระทำไม่ถือว่าเป็นความผิดทางอาญาโดยแท้ (True crime) และมีลักษณะเป็นความผิดเล็ก ๆ น้อย ๆ มีลักษณะที่ไม่เป็นความผิดในตัวเอง แต่มีลักษณะเป็นกฎระเบียบที่ต้องปฏิบัติตามมิฉะนั้นจะต้องรับผิดซึ่งเรียกความผิดประเภทนี้ว่าความผิดต่อกฎระเบียบ (Regulatory offence) ส่วนความผิดที่บัญญัติขึ้นมาเพื่อความปลอดภัยในการจราจรจะมีลักษณะของการกระทำที่อาจเกิดขึ้นในสังคมได้เรียกความผิดประเภทนี้ว่าความผิดที่เป็นการก่ออันตรายนอกจากนี้การกระทำผิดตามกฎหมายจราจรยังมีลักษณะของความผิดที่เป็นการกระทำโดยประมาทอยู่ด้วย จะเห็นได้ว่าความผิดตามกฎหมายจราจรแบ่งลักษณะของความผิดเป็น 3 ประเภทคือ (สารโรจน์ คุ่มทรัพย์, 2539)

1. ความผิดที่เป็นความผิดต่อกฎระเบียบ (Regulatory offence)

ความผิดต่อกฎระเบียบจัดเป็นส่วนหนึ่งของแบบแผนที่เป็นกฎระเบียบ (Regulatory scheme) คือรวมถึงพฤติกรรมซึ่งโดยปกติทั่วไปจะไม่ถูกพิจารณาว่าเป็นการผิดศีลธรรมและจะถูกตำหนิเพียงเล็กน้อย (Little stigma) เท่านั้นและเนื่องจากเป็นความผิดซึ่งโดยธรรมชาติไม่ใช่ความผิดอาญาจึงมีโทษไม่รุนแรงโทษจำคุกจึงไม่มีความจำเป็น ดังนั้น บทลงโทษจึงเป็นเพียงการปรับเท่านั้นหรือโทษอย่างอื่นซึ่งอาจนำมาเทียบเคียงได้กับโทษปรับและจากการที่มีผลเป็นความผิดเล็กน้อยทำให้วิธีการพิจารณาความผิดและการตัดสินลงโทษแตกต่างไปจากที่เป็นความผิดทางอาญา

เป้าหมายของการบัญญัติความผิดต่อกฎระเบียบ (Regulatory legislation) คือการปกป้องสังคมในวงกว้างจากผลกระทบที่อาจก่อให้เกิดความเสียหายที่เกิดจากการฝ่าฝืนการกระทำที่ผิดกฎหมาย (Unlawful activity) และรวมถึงการเปลี่ยนแปลงจากการใช้ความคุ้มครองและผลประโยชน์ส่วนบุคคลและการลงโทษการกระทำที่มีลักษณะผิดศีลธรรมมาเกี่ยวข้องและมาตรการที่เป็นกฎระเบียบ (Regulatory measure) โดยทั่วไปแล้วจะควบคุมดูแลเพื่อป้องกันอันตรายที่จะเกิดในอนาคตและเป็นอันตรายต่อคุณธรรมทางกฎหมายโดยผ่านการบังคับใช้ให้มี

ความระมัดระวังและความประพฤติตามข้อกำหนดขั้นต่ำ (Enforcement of minimum standard of conduct and care) ดังนั้นแนวความคิดของความผิดต่อกฎระเบียบมีรากฐาน มาจากการระมัดระวังอย่างมีเหตุผล (Reasonable care standard) และเรื่องดังกล่าวไม่ได้แสดงเป็นนัยว่าสมควรจะได้รับการถูกดำเนินทางจิตใจในลักษณะเช่นเดียวกับความผิดทางอาญา

ด้วยเหตุผลดังกล่าวความผิดต่อกฎระเบียบเหล่านี้โดยปกติทั่วไปจะไม่ถูกพิจารณาว่าเป็นการทำผิดศีลธรรมดังนั้นผู้กระทำความผิดอาจจะเพียงถูกดำเนินจากสังคมและเป็นความผิดที่มุ่งคุ้มครองประโยชน์ในด้านต่าง ๆ ในการจัดความเป็นระเบียบเรียบร้อยในสังคมเพื่อประโยชน์ในทางปกครองบริหารความผิดเหล่านี้มีความมุ่งหมายที่จะยกระดับมาตรฐานของความปลอดภัยและระงับความรุนแรงที่อาจเกิดจากการอยู่ร่วมกันเช่นความผิดตามกฎหมายว่าด้วยการจราจร กฎหมายว่าด้วยการขนส่ง เป็นต้น

2. ลักษณะของความผิดที่เป็นการก่ออันตราย

วัตถุประสงค์หลักในการบัญญัติกฎหมายจราจรขึ้นมาใหม่เพียงเพื่อความสะดวกในการจราจรเพียงอย่างเดียวแต่ยังเป็นการบัญญัติขึ้นมาเพื่อความปลอดภัยในการจราจรด้วย ฉะนั้นจึงมีการลงโทษการกระทำความผิดที่มีลักษณะเป็นการก่อให้เกิดอันตรายด้วยความผิดที่มีลักษณะก่อให้เกิดอันตรายเป็นการกระทำที่ใกล้จะก่อให้เกิดผลเป็นอันตรายต่อคุณธรรมทางกฎหมายที่บุคคลอื่นได้รับความคุ้มครองแม้ว่าผลเป็นเพียงความเสียหายที่จะยังไม่เกิดขึ้นสามารถลงโทษได้แล้วดังนั้นความผิดที่เป็นการก่ออันตรายจึงมี “ความสมควรการลงโทษ” อยู่ในตัวเองเหมือนความผิดอาญาที่เป็นการก่ออันตรายจึงได้มีการบัญญัติความผิดอาญาที่เป็นการก่ออันตรายขึ้นโดยพิจารณาจากความเป็นไปได้ของผลที่จะเกิดขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งได้มีการบัญญัติความผิดดังกล่าวไว้ในกฎหมายลำดับรองซึ่งนับวันจะมีเพิ่มมากขึ้นเช่น กฎหมายว่าด้วยการจราจรเป็นต้นทั้งนี้ เพราะในความสัมพันธ์ของชีวิตปัจจุบัน โดยทั่วไปแล้วได้นำไปสู่ความจำเป็นจะต้องป้องกันความเสียหายที่เกิดขึ้นแม้ว่าจะเป็นผลให้ต้องจำกัดหรือละเลยต่อหลักนิติรัฐเสรีนิยมไปบ้าง ก็ตาม

ความผิดอาญาที่เป็นการก่ออันตรายเกิดจากแนวความคิดที่ว่ากระทำอย่างใดอย่างหนึ่งของผู้กระทำความผิดที่เป็นอันตรายต่อคุณธรรมทางกฎหมายที่บุคคลอื่นได้รับการคุ้มครอง โดยที่การกระทำดังกล่าวไม่จำเป็นต้องปรากฏผลของอันตรายในองค์ประกอบความผิดเท่านั้นไม่จำเป็นต้องวินิจฉัยว่ามีผลของอันตรายเกิดขึ้นจริงหรือไม่ เช่น การขับรถชนคันขณะเมาสุราเพียงเล็กน้อยก็ถือว่าเป็นความผิดหรือการขับรถชนคันฝ่าสัญญาณไฟแดง แม้ว่าการกระทำนั้นยังไม่ก่อให้เกิดความเสียหายก็ตามแต่จะเห็นว่าอาจเกิดอันตรายขึ้นจากการกระทำดังกล่าวต่อบุคคลทั่วไปได้กล่าวอีกนัยหนึ่งก็คือเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของการจราจรและคุณธรรมทางกฎหมาย

ของส่วนรวมด้วยเหตุนี้เองความผิดอาญาที่เป็นการก่ออันตรายจึงไม่ได้ถูกบัญญัติขึ้นมาเพื่อลงโทษ การกระทำที่เกิดความเสียหายแต่ถูกบัญญัติขึ้นมาเพื่อให้เกิดความมั่นคงและความปลอดภัยในสังคม

3. ความผิดที่เป็นการกระทำโดยประมาท

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ถือว่าเป็นกฎหมายอาญาประเภทหนึ่งเพราะเป็นกฎหมายที่ว่าด้วยความผิดและกำหนดโทษไว้ด้วยเหตุนี้ความรับผิดชอบในทางอาญาของผู้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 จึงต้องพิจารณา “เจตนา” ตามมาตรา 59 วรรคแรกแห่งประมวลกฎหมายอาญาด้วยแสดงว่าผู้กระทำความผิดจะต้องรับผิดชอบตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 จะต้องมิเจตนาด้วยแต่มีบางฐานความผิดแม้ว่าผู้กระทำความผิดจะกระทำโดยประมาทก็ต้องรับผิดชอบตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้แก่ความผิดฐานขับรถโดยประมาทตามมาตรา 43(4) ที่บัญญัติว่า “ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถโดยประมาทหรือนำพาพลเสียอันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน” จะเห็นได้ว่าพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43(4) ใช้คำว่า “อันอาจเกิด” แสดงว่าผลของการกระทำยังไม่เกิดอันตรายผู้กระทำความผิดก็ต้องรับโทษแล้วแม้จะเป็นการกระทำโดยประมาท

3. หลักการทางกฎหมายในการลงโทษผู้ใช้อุปกรณ์สื่อสารขณะขับขี่ยานพาหนะ

การฝ่าฝืนกฎหมายจราจรส่วนใหญ่จะถูกกฎหมายบัญญัติไว้ว่า เป็นการกระทำที่ผิด ดังนั้น การฝ่าฝืนกฎหมายจราจรในทัศนะของนักกฎหมาย สถาบันทางอาญาวิทยาและธรรมเนียมกฎหมายสังคม ของศาสตราจารย์ชัทเธอร์แลนด์ มีความเห็นว่า ความผิดเกี่ยวกับการใช้สิทธิ ควรจะจัดอยู่ในประเภทอาชญากรรม ซึ่งผู้กระทำความผิดจะได้รับโทษตามกฎหมายอาญาด้วย การกระทำความผิดอาญาจะต้องประกอบด้วย

3.1 องค์ประกอบทางการกระทำ

3.2 องค์ประกอบทางจิตใจ

เมื่อคำนึงองค์ประกอบทางด้านจิตใจแล้ว ความผิดอาญาอาจแบ่งออกได้เป็น 3 ประการ คือ

1. ความผิดอาญาที่ต้องกระทำโดยเจตนาจึงจะเป็นความผิด
2. ความผิดอาญาที่เป็นความผิดเมื่อกระทำโดยประมาท
3. ความผิดเด็ดขาด คือ ความผิดที่เป็นความผิดแม้กระทำโดยมิได้เจตนาหรือประมาท

การฝ่าฝืนกฎหมายจราจรมีคุณลักษณะตรงตามคำจำกัดความของอาชญากรรมทุกประการ แต่ปรากฏว่าในแต่ละคดี ซึ่งปรากฏผลออกมาว่าผิดมหันตภัยถือว่ามันไม่ใช่เป็นการกระทำที่เป็นอาชญากรรมที่แท้จริง เพราะความผิดดังกล่าวมิใช่เป็นความผิดในตัวเอง หากแต่เป็นความผิดที่

กฎหมายบัญญัติว่าเป็นความผิด จึงไม่ขัดต่อพฤติกรรมบรรทัดฐาน ฉะนั้น จึงไม่ถือว่าความผิดเกี่ยวกับการใช้อิทธิทธิเป็นการประกอบอาชญากรรม

จากการพิจารณาการฝ่าฝืนกฎหมายจราจร เข้าข่ายการกระทำความผิดอาญา 2 ประเภท คือ ความผิดที่ได้กระทำโดยเจตนา และความผิดที่ได้กระทำโดยประมาท ชัทเธอร์แลนด์จึงกล่าวว่า ผู้ที่ฝ่าฝืนกฎหมายจราจรนั้นเป็นอาชญากรรมคอเชิ้ตขาว (White collar crime) ที่เขากล่าวเช่นนี้ เพราะการสังเกตว่าบุคคลที่กระทำความผิดกฎหมายจราจรส่วนใหญ่ มักจะอยู่ในสถานภาพสังคมที่สูง คนที่มีการศึกษาก็ยิ่งใช้รถใช้ทางสัญจรอย่างไม่ถูกต้องอีกมากมาย การฝ่าฝืนกฎหมายห้ามใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่ยานพาหนะ และอาชญากรรมคอเชิ้ตขาวนี้จึงมีความจริงร่วมกันอยู่ข้อหนึ่ง คือ เป็นการกระทำความผิดต่อกฎหมาย แต่ไม่ถูกประณามจากสาธารณชนเหมือนอย่างอาชญากรรมประเภทอื่น ๆ ที่กฎหมายบัญญัติไว้เป็นความผิด แม้ผู้ที่ฝ่าฝืนกฎหมายห้ามใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่ยานพาหนะจะเป็นบุคคลที่มาจากสถานภาพสูงในสังคมมากกว่าผู้กระทำความผิดประเภทอื่น แต่ในกลุ่มผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจรนั้นมิใช่จะมีเพียงอาชญากรรมคอเชิ้ตขาวเท่านั้น หากแต่ยังรวมถึงอาชญากรรมคอเชิ้ตฟ้า ซึ่งหมายความถึง พวกที่มีอาชีพขับรถแท็กซี่ ขับรถเมล์ หรือขับรถบรรทุกด้วย

เมื่อเป็นที่ยอมรับแล้วว่า ทฤษฎีป้องกันหรือทฤษฎียับยั้งข่มขู่ใช้ได้ผลในกรณีความผิดประเภท Mala prohibita กฎหมายที่ใช้อยู่จะต้องมีประสิทธิภาพในการควบคุมบังคับให้สังคมอยู่ในครรลองเดียวกัน วิธีในการที่จะทำให้การบังคับใช้กฎหมายมีประสิทธิภาพก็โดยผ่านการดำเนินการตามกระบวนการยุติธรรมซึ่งหมายความว่า หน่วยงานในกระบวนการยุติธรรมคือตำรวจอัยการศาล และราชทัณฑ์จะต้องประสานกันในการที่จะทำให้การบังคับใช้กฎหมายมีความแน่นอนรวดเร็ว เสมอภาคและมีโทษที่เหมาะสมซึ่งจะทำให้กฎหมายมีผลในการข่มขู่ยับยั้งให้คนเกิดความเกรงกลัว ไม่กล้ากระทำความผิดความแน่นอนรวดเร็วเสมอภาคและการมีโทษที่เหมาะสมสำหรับการบังคับใช้กฎหมายแยกออกพิจารณา ดังนี้ (นัทธี จิตสว่าง, 2539)

1. การบังคับใช้กฎหมายต้องมีความแน่นอน

การทำให้การบังคับใช้กฎหมายมีความแน่นอนหมายความว่า จะต้องทำให้ผู้กระทำความผิดมีโอกาสที่จะถูกจับกุมและถูกลงโทษเมื่อมีการกระทำความผิดหากเมื่อมีการกระทำความผิดเกิดขึ้นมาแล้วผู้กระทำความผิดสามารถหลีกเลี่ยงการถูกจับกุมและการถูกลงโทษไปได้แล้วผู้กระทำความผิดก็จะไม่เกิดความเกรงกลัวเพราะคิดว่ามีโอกาสที่จะหลุดรอดจากการถูกจับกุมไปได้และคุ้มค่าที่จะเสี่ยงต่อการกระทำความผิดเนื่องจากมีโอกาสที่จะได้รับประโยชน์จากการกระทำความผิดแต่ผลเสียไม่มีหรือมีโอกาสที่จะได้รับผลเสียน้อยมาก

2. การบังคับใช้กฎหมายต้องมีความรวดเร็ว

การที่จะทำให้การบังคับใช้กฎหมายมีประสิทธิภาพนอกจากจะต้องทำให้การบังคับใช้กฎหมายมีความแน่นอนแล้วยังจะต้องทำให้การบังคับใช้กฎหมายมีความรวดเร็วด้วยที่ว่าการบังคับใช้กฎหมายมีความรวดเร็วหมายความว่าจะต้องมีการจับกุมลงโทษผู้กระทำความผิดได้อย่างรวดเร็วภายหลังการกระทำความผิดโดยเมื่อมีการกระทำความผิดเกิดขึ้นแล้วจะต้องมีการจับกุมลงโทษผู้กระทำความผิดให้ได้อย่างรวดเร็วเพื่อให้เห็นผลที่เกิดความเกรงกลัวไม่กล้ากระทำความผิดหากมีการกระทำความผิดเกิดขึ้นแต่จะสามารถจับกุมได้อีกในเวลาที่ล่วงเลยมา 3 - 4 ปี ผลในการข่มขู่ยับยั้งจะลดลงเพราะคนโดยทั่วไปจะมองไม่เห็นตัวอย่างหรือผลร้ายที่ได้รับจากการกระทำความผิด เช่น มีคดีฆาตกรรมอย่างโหดเหี้ยมเป็นข่าวตามหน้าหนังสือพิมพ์แต่ไม่สามารถจับกุมผู้กระทำความผิดมาลงโทษได้อย่างรวดเร็วหรือจับกุมผู้กระทำความผิดได้แต่ในระยะเวลาผ่านไปแล้ว 2 - 3 ปี ประชาชนก็จะลืมเหตุการณ์ดังกล่าวหรือกรณีที่มีการจับกุมได้อย่างรวดเร็วแต่การพิจารณาคดีเป็นไปอย่างเชื่องช้าใช้เวลา 2 - 3 ปี ผู้กระทำความผิดถึงจะถูกลงโทษเช่นนี้จะทำให้ผลในการข่มขู่ยับยั้งของการบังคับใช้กฎหมายลดลง

ดังนั้นเพื่อที่จะทำให้วัตถุประสงค์ของการบังคับใช้กฎหมายอันเป็นการข่มขู่ยับยั้งได้อย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้นกระบวนการยุติธรรมของไทยในระยะหลังจึงต้องตอบสนองต่อการเร่งการดำเนินการเกี่ยวกับคดีสำคัญ ๆ ที่สะท้อนขวัญประชาชนและที่ประชาชนให้ความสนใจโดยการที่เมื่อตำรวจสามารถจับกุมผู้กระทำผิดได้อย่างรวดเร็วภายในเวลาไม่กี่วันจากนั้นก็รีบทำสำนวนส่งอัยการเพื่อฟ้องต่อศาลศาลก็เร่งพิจารณาตัดสินด้วยความรวดเร็วโดยใช้เวลาเพียง 15 วันนับแต่จับกุมผู้กระทำความผิดได้ เป็นต้นยอมจะทำให้ประชาชนเห็นผลที่ผู้กระทำความผิดได้รับจากการกระทำความผิดและทำให้การบังคับใช้กฎหมายมีประสิทธิภาพเพิ่มมากขึ้น

3. การบังคับใช้กฎหมายต้องยึดหลักความเสมอภาค

การบังคับใช้กฎหมายต้องยึดหลักความเสมอภาคกล่าวคือจะต้องบังคับใช้กฎหมายโดยไม่มีทางเลือกปฏิบัติแต่จะต้องปฏิบัติด้วยความเท่าเทียมกันโดยไม่คำนึงถึงความแตกต่างในเรื่องฐานะอำนาจตำแหน่งศาสนาเชื้อชาติสีผิวและอื่น ๆ มิฉะนั้นการบังคับใช้กฎหมายจะไม่มีผลในการข่มขู่ยับยั้งหรือทำให้ผลในการข่มขู่ยับยั้งลดลง

การที่การบังคับใช้กฎหมายไม่เท่าเทียมกันจะมีผลทำให้ผลในการข่มขู่ยับยั้งลดลงนั้นเนื่องมาจากผู้ที่คิดว่าคนมีอภิสิทธิ์หรือจะเป็นผู้ที่ได้รับการยกเว้นในการถูกจับกุมลงโทษจะไม่เกรงกลัวต่อการกระทำความผิดเพราะคิดว่าเมื่อทำความผิดแล้วจะสามารถหลุดรอดหรือได้รับการละเว้นในการบังคับใช้กฎหมายได้นอกจากนี้การบังคับใช้กฎหมายไม่เท่าเทียมกันยังเป็นการเปิดช่องทางให้มีข้อยกเว้นหรือข้อแก้ตัวในการหลบหนีจากการดำเนินคดีลงโทษได้ซึ่งจะมีผลตามมาก็คือทำให้คนไม่เกรงกลัวการบังคับใช้กฎหมายแบบคาเรีย (Beccaria) ได้กล่าวไว้ว่า “บุคคลทุกคนมี

สิทธิเท่าเทียมกันภายใต้กฎหมาย ดังนั้น ไม่ว่าผู้ใดกระทำความผิดในลักษณะเดียวกันจะต้องได้รับโทษเช่นเดียวกัน” หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งการบังคับใช้กฎหมายและการลงโทษจะต้องกระทำอย่างเสมอภาคและเท่าเทียมกัน โดยคำนึงถึง “การกระทำความผิด” มิใช่ “ผู้กระทำความผิด”

4. การบังคับใช้กฎหมายจะต้องมีบทลงโทษที่เหมาะสม

ปัจจัยที่สำคัญประการหนึ่งที่จะทำให้การบังคับใช้กฎหมายมีผลในการข่มขู่หรือยับยั้งหรือไม่ขึ้นอยู่กับบทลงโทษถ้าบทลงโทษไม่รุนแรงหรือเป็นบทลงโทษที่เบา ก็จะทำให้ผู้กระทำความผิดและคนทั่วไปไม่เกิดความเกรงกลัวเพราะผลประโยชน์ที่ได้รับจากการกระทำความผิดจะมีมากกว่าผลร้ายที่ได้รับจากการถูกลงโทษถือได้ว่าเป็นสิ่งที่คุ้มค่าต่อการเสี่ยงซึ่งเรื่องนี้แบคคาเรียได้กล่าวเน้นเอาไว้ว่า “การลงโทษจะต้องให้เป็นอัตราส่วนกับการกระทำความผิด” กล่าวคือโทษที่จะลงนั้นจะต้องมากพอที่จะทำให้ผู้กระทำความผิดเกิดความรู้สึกสูญเสียเกินกว่าประโยชน์จากการกระทำความผิดดังนั้นการที่จะทำให้การบังคับใช้กฎหมายมีผลทำให้เกิดความเกรงกลัวจะต้องมีบทลงโทษที่เหมาะสมกับความผิด

จากการศึกษาถึงการลงโทษของสำนักอาชญาวิทยาดั้งเดิมนั้น ถือเป็นแนวทางในการลงโทษผู้ที่ใช้อุปกรณ์สื่อสารในขณะที่ขับขียานพาหนะ เนื่องจากได้เสนอให้ใช้วิธีการลงโทษเป็นเครื่องข่มขู่ยับยั้งการกระทำผิดและเป็นการป้องกันอาชญากรรม โดยมีความเห็นว่ามนุษย์มีความสามารถในการใช้เหตุผล สามารถเลือกได้ว่าการกระทำเช่นใดถูก การกระทำเช่นใดเป็นสิ่งที่ผิด เขาจะคำนึงถึงประโยชน์หรือผลร้ายที่เขาจะได้รับจากการกระทำของตนเอง กฎหมายจึงมีผลในการข่มขู่ยับยั้งการกระทำของบุคคลก็ต่อเมื่อกฎหมายได้ให้ผลร้ายแก่ผู้ที่กระทำความผิดมากกว่าหรือเหมาะสมกับประโยชน์ที่เขาจะได้รับ ดังนั้น การบังคับใช้กฎหมายจึงต้องมีความแน่นอนและรวดเร็วและสามารถลงโทษผู้กระทำผิดได้ทุกครั้ง หรือโอกาสที่ถูกลงโทษมีมากกว่าโอกาสที่จะหลุดรอดไปได้เพื่อให้เกิดความเกรงกลัว แนวความคิดนี้จึงทำให้การลงโทษผู้กระทำผิดที่ใช้อุปกรณ์สื่อสารในขณะที่ขับขียานพาหนะทุกรายเป็นไปด้วยวิธีที่รวดเร็วและแน่นอนเหมาะสมกับความผิด เพื่อเป็นการข่มขู่และยับยั้งในการใช้อุปกรณ์สื่อสารในขณะที่ขับขียานพาหนะจึงส่งผลทำให้บุคคลเลือกที่จะไม่ประพฤติดนดังกล่าว ซึ่งเท่ากับเป็นการป้องกันอาชญากรรมด้วย

ข้อมูลพื้นฐานเกี่ยวกับโทรศัพท์เคลื่อนที่และอุปกรณ์สื่อสารชนิดต่าง ๆ

เมื่อเทคโนโลยีมีความเจริญก้าวหน้าจึงทำให้มนุษย์สามารถติดต่อสื่อสารกันได้อย่างรวดเร็วและกว้างไกล จนอาจกล่าวได้ว่าเป็นโลกไร้พรมแดน เนื่องจากทุกพื้นที่บนโลกสามารถที่จะสื่อสารกันได้ด้วยความสะดวก รวดเร็ว ทันต่อเหตุการณ์ จากสภาพสังคมไทยในปัจจุบันที่ต้องทำงานแข่งกับเวลา จึงจำเป็นต้องใช้เวลาอย่างคุ้มค่าให้มากที่สุด ทำให้ “การสื่อสาร” เข้ามามี

บทบาทและมีความสำคัญในชีวิตประจำวันเป็นอย่างมาก ซึ่งรูปแบบของการติดต่อสื่อสารที่มีอยู่ในปัจจุบันนี้นั้นมีอยู่ด้วยกันหลากหลายวิธี จึงไม่เป็นเพียงแค่การสนทนาทางโทรศัพท์ธรรมดาอีกต่อไป เนื่องจากมีการนำอินเทอร์เน็ตเข้ามาใช้งานร่วมกับอุปกรณ์สื่อสารที่มีอยู่ในปัจจุบันนั่นเอง ไม่ว่าจะเป็นการส่งข้อความเอสเอ็มเอส เอ็มเอ็มเอส หรืออีเมลล์ การใช้โปรแกรมออนไลน์ทางโทรศัพท์มือถือ เช่น Line, Facebook, Tango, WhatsApp, Twitter รวมทั้งการเล่นอินเทอร์เน็ตหรือการใช้เครือข่ายสังคม (Social network) ซึ่งหมายถึง สังคมของชาวโลกแห่งอินเทอร์เน็ต หรือเรียกว่าสังคมของมนุษย์ที่ติดต่อสื่อสารกันด้วยเทคโนโลยีต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นทางด้านอินเทอร์เน็ต ทางโทรศัพท์ ทางโทรทัศน์ผ่านดาวเทียม และอื่น ๆ ที่ไร้สายทั้งหลาย เป็นต้น

“การสื่อสาร” หมายถึง “วิธีการนำถ้อยคำ ข้อความ หรือหนังสือ เป็นต้น จากบุคคลหนึ่งหรือสถานที่หนึ่งไปยังอีกบุคคลหนึ่งหรืออีกสถานที่หนึ่ง” จึงเห็นได้ว่าความหมายของ “การสื่อสาร” นั้นแสดงถึงวัตถุประสงค์ของการสื่อสาร ไม่ว่าจะเป็นการสื่อสารในรูปแบบใด ๆ ก็ตาม แต่ทั้งนี้ก็ต้องก่อให้เกิดความเข้าใจที่ถูกต้องตรงกันระหว่างผู้ส่งสารกับผู้รับสาร จึงไม่ต้องสงสัยเลยว่าทำไมโทรศัพท์เคลื่อนที่ที่เป็นสมาร์ตโฟนจึงเข้ามามีบทบาทในชีวิตมากขึ้น เพราะนอกจากจะเป็นอุปกรณ์สื่อสารแล้ว ยังทำหน้าที่เป็นอุปกรณ์ในการเข้าถึงอินเทอร์เน็ตและกิจกรรมความบันเทิงมากมาย หรืออาจกลายมาเป็นอวัยวะส่วนหนึ่งของร่างกายไปแล้ว แต่หากใช้ไม่ถูกกาลเทศะ เช่น ใช้ในขณะที่ขับขี้นานพาหนะ โทรศัพท์มือถือก็อาจจะเป็นต้นเหตุของอุบัติเหตุต่าง ๆ ที่เสี่ยงอันตรายจนถึงแก่ชีวิตก็เป็นได้

1. ความเป็นมาและวิวัฒนาการของโทรศัพท์เคลื่อนที่และอุปกรณ์สื่อสาร

โทรศัพท์เคลื่อนที่ หรือที่เรียกกันว่า โทรศัพท์มือถือ คือ โทรศัพท์ที่สามารถใช้ติดต่อสื่อสารได้โดยไม่ต้องมีสายโทรศัพท์ หรือที่เรียกว่า ไร้สาย โดยใช้แผ่นแม่เหล็กไฟฟ้าเป็นตัวนำส่งสัญญาณ ระบบโทรศัพท์เคลื่อนที่เริ่มใช้ครั้งแรกในปี พ.ศ. 2464 (ค.ศ. 1921) โดยตำรวจเมืองดีทรอยท์ ประเทศสหรัฐอเมริกาได้มีการปรับปรุงมาใช้ในการให้บริการด้านธุรกิจ ต่อมาประมาณปี พ.ศ. 2498 (ค.ศ. 1955) ก็ประสบปัญหาในการให้บริการ โดยเกิดภาวะคับคั่งของผู้ใช้งานเนื่องจากจำนวนความถี่ในการใช้งานมีไม่เพียงพอ ภาควิทยาศาสตร์วิทยุมีความถี่วิทยุมีกำลังสูง สายอากาศต้องอยู่สูงและเกิดการรบกวนสัญญาณ บริษัท เอ ที แอนด์ ที ประเทศสหรัฐอเมริกา จึงได้ค้นคว้าและวิจัยแนะนำแนวความคิดเกี่ยวกับการนำความถี่กลับมาใช้ใหม่ (Frequency reuse) โดยการแบ่งพื้นที่การบริการให้เป็นพื้นที่เล็ก ๆ และส่งสัญญาณความถี่อย่างกว้างขวางเรียกว่า “โทรศัพท์เคลื่อนที่ระบบเซลลูลาร์ (Cellular mobile telephone system) ซึ่งโทรศัพท์เคลื่อนที่ระบบเซลลูลาร์นี้ได้มีกลุ่มผู้ค้นคว้าและพัฒนาหลายกลุ่ม โดยในปี พ.ศ. 2501 (ค.ศ. 1958) บริษัท เอ ที แอนด์ ที ได้พัฒนาระบบนี้โดยใช้ความถี่ 800 เมกกะเฮิร์ตซ์ ในขณะที่กลุ่มประเทศสแกนดิเนเวีย

(นอร์เวย์ สวีเดน ไอซ์แลนด์ และเดนมาร์ก) ได้พัฒนาระบบโทรศัพท์เคลื่อนที่โดยเริ่มใช้ความถี่ย่านวี เอชเอฟ (Very High Frequency: VHF) ในปี พ.ศ. 2494 (ค.ศ. 1951) หลังจากนั้นได้เปลี่ยนมาใช้ความถี่ ยู เอชเอฟ (Ultra High Frequency: UHF) ในปี พ.ศ. 2517 (ค.ศ.1974)

ปี พ.ศ. 2521 (ค.ศ. 1978) บริษัท เอ ที แอนด์ ที ได้นำเทคนิคการทำงานของวงจรรตรรก (Logic circuit) ที่สลับซับซ้อนในการพัฒนาสารกึ่งตัวนำสร้างชิ้น ส่วนที่สำคัญอันได้แก่ ไมโครโปรเซสเซอร์ (Micro processor) วงจรสลับสายอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic switching) และอื่น ๆ มาใช้กับโทรศัพท์เคลื่อนที่ทำให้เกิดระบบเซลลูลาร์ที่แท้จริงขึ้น โดยเรียกว่า ระบบแอมป์ (Advance Mobile Phone System: AMPS) ได้ทดลองใช้งานครั้งแรกในปี พ.ศ. 2524 (ค.ศ. 1981) ในเมืองชิคาโก ประเทศสหรัฐอเมริกา ในปีเดียวกันนี้เองกลุ่มประเทศนอร์ดิกได้พัฒนาโทรศัพท์เคลื่อนที่ระบบเซลลูลาร์มาให้บริการ เรียกว่า ระบบ เอ็น เอ็ม ที (Nordic Mobile Telephone System: NMTS) (เอกวิชัย ณรงค์, 2544)

ในประเทศไทยได้มีการให้บริการโทรศัพท์มือถือ เรียกว่าบริการ วิทยุโทรคมนาคม เมื่อปี พ.ศ. 2520 โดยการสื่อสารแห่งประเทศไทย (กสท.) โดยใช้ระบบ แลนด์โมบาย (Land mobile telephone system) ความถี่ย่าน ยู เอชเอฟ (337-359 เมกะเฮิรตซ์) การให้บริการก็ประสบปัญหาเช่นเดียวกับประเทศต่าง ๆ ที่ได้พัฒนานาโทรศัพท์มือถือระบบเซลลูลาร์มาใช้ ต่อมาในปี พ.ศ. 2527 องค์การโทรศัพท์แห่งประเทศไทย (ทศท.) ได้บรรจุแผนการให้บริการโทรศัพท์มือถือไว้ในโครงการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมขององค์การโทรศัพท์แห่งประเทศไทย ในปี พ.ศ. 2527 ถึง พ.ศ. 2535 โดยใช้โทรศัพท์มือถือระบบเซลลูลาร์ ความถี่ย่าน 470 เมกะเฮิรตซ์

โทรศัพท์มือถือ เซลลูลาร์ระบบอะนาล็อก มีอยู่หลายระบบไม่ว่าจะเป็นระบบ NMT หรือระบบ AMPS เป็นต้น ซึ่งมีข้อจำกัดของระบบด้วยกันทั้งหมด อาทิเช่น ในบางระบบสามารถที่จะใช้งานได้ครอบคลุมพื้นที่บริการได้กว้างขวาง แต่ให้สัญญาณเสียงที่ถูกรบกวนง่าย บางระบบให้สัญญาณเสียงที่ไม่ชัดเจน แต่มีข้อจำกัดในด้านพื้นที่การให้บริการ บางระบบมีข้อจำกัดของช่องส่งสัญญาณ ทำให้ไม่สามารถให้บริการได้ถ้าเกิดมีความต้องการในการใช้งานเป็นจำนวนมากและใช้งานพร้อม ๆ กัน เป็นต้น โลกเราได้เจริญก้าวหน้าไปด้วยเทคโนโลยี วิทยาการทางด้านเทคนิคต่าง ๆ ของโทรศัพท์มือถือได้พัฒนาอยู่ตลอดเวลา ในต่างประเทศได้มีการค้นคว้าและพัฒนาระบบการสื่อสารจนสามารถพัฒนาระบบโทรศัพท์มือถือเซลลูลาร์แบบอะนาล็อกไปสู่ระบบดิจิทัล (โดยการรับส่งและรับสัญญาณที่เป็นระบบดิจิทัล) ซึ่งทำให้ประสิทธิภาพของเครื่องโทรศัพท์มือถือมีเพิ่มมากขึ้น มีสัญญาณการรับส่งที่ดีขึ้น มีสัญญาณเสียงที่ชัดเจน การรบกวนของคลื่นสัญญาณมีน้อย ให้การบริการครอบคลุมพื้นที่กว้างไกล

เทคโนโลยีทุกอย่างย่อมมีการเปลี่ยนแปลงและพัฒนาเพื่อตอบสนองกับความต้องการของมนุษย์ที่ไม่มีวันสิ้นสุด เทคโนโลยีการสื่อสารก็เช่นกันที่นับวันการย่อโลกทั้งโลกมาอยู่ในฝ่ามือของเรานั้น สามารถทำได้รวดเร็วขึ้นกว่าเดิม ผู้เขียนจึงได้นำวิวัฒนาการของเทคโนโลยีจาก 1G-4G ซึ่งเป็นยุคต่าง ๆ ของสัญญาณโทรศัพท์เคลื่อนที่ที่มีมาตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบันมาเสนอเพื่อความเข้าใจในเรื่องเทคโนโลยีของการสื่อสาร ดังต่อไปนี้

1. ยุค 1G โทรศัพท์อย่างเดียว

โทรศัพท์มือถือที่ต้องถือคล้ายกระเป๋าหรือกระติกน้ำขนาดใหญ่ได้ หรือแม้แต่กระบอกอันใหญ่ ๆ นั่นคือยุคเริ่มต้นการใช้โทรศัพท์ที่ไร้สาย โดยการรับส่งสัญญาณจากเครื่องโทรศัพท์นั้นจะอยู่ในรูปแบบอนาล็อก (Analog) ที่สามารถส่งสัญญาณในรูปแบบเสียงได้อย่างเดียว นอกจากนั้นการรับส่งสัญญาณจะต้องส่งไปยังสถานีฐาน (Based-station) ซึ่งในยุคนั้นมีจำนวนน้อยและสัญญาณต้องแรงพอที่จะส่งไปยังเครื่องปลายทางได้ จึงเป็นสาเหตุให้รูปร่างของโทรศัพท์ในยุคนั้นมีขนาดใหญ่และหนักคล้ายวิทยุของทหารนั่นเอง

2. ยุค 2G 2.5G และ 2.75G เข้าสู่ยุคดิจิทัล

สามยุคนี้เป็นช่วงที่ต่อเนื่องกันเป็นระยะเวลาพอสมควรและคนที่ใช้โทรศัพท์ในประเทศไทยมักจะคุ้นเคยที่สุด เพราะเป็นยุคที่มีการพัฒนาการติดต่อสื่อสารโดยใช้สัญญาณแบบดิจิทัลแทน ซึ่งทำให้สามารถส่งข้อมูลหรือ Data ได้เพิ่มขึ้น โดยถ้าจะให้ไล่เรียงกันทั้งสามยุคนั้นก็คือ

2G คือการใช้ระบบ GSM สามารถโทรหากันข้ามเครือข่ายได้จากที่ไม่สามารถทำได้ในยุคนั้นและเป็นยุคที่สามารถส่งข้อความ SMS หรือ Short Message Service ได้

2.5G เป็นการต่อยอดในการส่งข้อมูลให้ดีขึ้นด้วยบริการรับส่งข้อมูลที่เรียกว่า GPRS (General Packet Radio Service)

สุดท้ายยุค 2.75G เป็นการพัฒนาการส่งสัญญาณให้ดีขึ้น เร็วขึ้นและได้ปริมาณที่มากขึ้น ซึ่งนั่นก็คือ EDGE (Enhanced Data Rates for GSM Evolution)

โดยทั้งสามยุคนี้ คนหันมาใช้บริการข้อมูลกันเพิ่มมากขึ้นและเป็นยุคที่มีอุปกรณ์ออกมารองรับการใช้งานข้อมูลเพิ่มมากขึ้นด้วยเช่นกัน

3. ยุค 3G ยุคแห่งการบริโภคข้อมูล

ช่วงนี้ถือว่าเป็นยุคการสื่อสารของคนไทยส่วนใหญ่เลยก็ว่าได้ เพราะเนื่องจากคนส่วนมากจะใช้โทรศัพท์ที่เป็นสมาร์ตโฟน เป็นการหันมาใช้บริการข้อมูลมากกว่าการใช้บริการเสียงจากผู้ให้บริการโทรศัพท์ ซึ่งยุคแห่งการใช้ข้อมูลนี้ความเร็วจึงเป็นสิ่งที่สำคัญ ทำให้เกิดยุคของโทรศัพท์ยุคที่ 3 หรือ 3G ขึ้นมานั่นเอง โดยจะใช้เทคโนโลยีที่ชื่อว่า UTMS (Universal Mobile Telecommunications System) เป็นแกนหลัก อันที่จริงแล้วยุค 3G ก็ไม่ต่างกับ 2G ที่มีอยู่ 3 ช่วง

เหมือนกัน นั่นคือ ในยุคแรกความเร็วในการรับข้อมูลสูงสุดจะอยู่ที่ 2Mbps และต่อมาก็เริ่มมีการพัฒนาความเร็วจนปัจจุบันนี้เราอยู่ในยุคที่เป็น 3.5G และ 3.75G (ขึ้นอยู่กับพื้นที่) มีความเร็วในการรับข้อมูลสูงสุดอยู่ที่ 21-42Mbps โดยความเร็วนั้นจะขึ้นอยู่กับสมาร์ตโฟนหรืออุปกรณ์รับสัญญาณและความหนาแน่นในการใช้งานของพื้นที่นั้น ๆ ด้วย และสามารถสังเกตง่าย ๆ ว่าตอนนี้ใช้ระบบ 3G แบบใดบนโทรศัพท์ โดยดูที่สัญลักษณ์สัญญาณข้อมูลว่าเป็น 3G, H หรือ H+

4. ยุค 4G LTE ยุคแห่งการบริโภคข้อมูลด้วยความเร็วแบบสูงสุด

การเอา LTE มารวมกับ 4G นั้น อันที่จริงแล้วความหมายทางวิศวกรรมของ LTE นั้นไม่ใช่ 4G แต่อย่างใด แต่มันเป็นเทคโนโลยีที่อยู่กึ่งกลางระหว่าง 3G และ 4G โดย LTE เป็นเทคโนโลยียุค 3.9G แต่เพื่อความเข้าใจที่ง่ายและเพื่อเป็นคำในการทำตลาด ดังนั้นจึงมีการเรียกแบบรวม ๆ ว่าเป็น 4GLTE โดย LTE นั้นย่อมาจาก Long-Term Evolution เป็นเทคโนโลยีสื่อสารไร้สายความเร็วสูงเพื่อใช้กับอุปกรณ์สื่อสารไร้สาย ไม่ว่าจะเป็นโทรศัพท์มือถือที่เป็นสมาร์ตโฟน หรือเครื่องที่รองรับสัญญาณได้ โดยเทคโนโลยีนี้ออกมาเพื่อหลายข้อจำกัดความเร็วของเทคโนโลยีที่เรากำลังใช้อยู่ปัจจุบันอย่าง GSM/GPRS/EDGE หรือแม้กระทั่ง 3G ที่เราทดลองใช้งาน ให้มีประสิทธิภาพในและความเร็วในการรับส่งข้อมูลที่มีความเร็วขึ้นกว่าเดิมอย่างมาก

ยุค 4G นี้จะเป็นอีกขั้นของการใช้งานข้อมูล โดยจะให้ความสำคัญกับความเร็วเป็นสำคัญ ซึ่งความเร็วที่ 4G LTE จะสามารถทำได้สูงสุดนั้น มีการรับข้อมูลได้ถึง 100 Mbps และส่งข้อมูลอยู่ที่ 50 Mbps โดยมีการเปรียบเทียบกับเทคโนโลยี 3G ว่ามี 4G LTE นั้นความเร็วมากกว่าถึง 7 เท่า

ด้วยความเร็วของ 4G Network ที่มีประสิทธิภาพด้านความเร็วสูง (>100 Mbps) การให้บริการ 4G ผ่าน Wi-Fi Adapter จะทำให้เพิ่มโอกาสในการเข้าถึงอินเทอร์เน็ตได้อย่างง่ายดาย และรวดเร็วมากยิ่งขึ้น เพียงมี Aircard 4G และ Wifi Adapter เมื่อเชื่อมต่อแล้ว สามารถแชร์สัญญาณ 4G เพื่อให้ใช้พร้อมกันกับอุปกรณ์ที่รองรับสัญญาณ Wi-Fi ได้อย่างสะดวกสบายมากยิ่งขึ้น เสมือนกับถนนที่มีขนาดใหญ่ยิ่งขึ้น ก็สามารถที่จะรองรับรถได้มากขึ้นและวิ่งเร็วได้มากขึ้นด้วย

สำหรับประเทศไทยนั้นมีการใช้ 3G มาแล้วไม่น้อยกว่า 2 ปี ซึ่งในปัจจุบันมีค่ายมือถือหลักที่ให้บริการ 3G บนย่านความถี่ที่แตกต่างกัน คือ AIS (900 MHz), DTAC (850 MHz), TRUE (850 MHz) และ TOT (2,100 MHz) ซึ่งเป็นการนำย่านความถี่ที่ให้บริการแบบ 2G มาแบ่งให้บริการ 3G เมื่อพิจารณาถึงจำนวนผู้ใช้บริการโทรศัพท์เคลื่อนที่ในปัจจุบัน พบว่าตั้งแต่ไตรมาส 1 ปี พ.ศ. 2551-ไตรมาส 2 ปี พ.ศ. 2554 มีสัดส่วนเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 34.6 และมีแนวโน้มที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยในไตรมาส 2 ปี พ.ศ. 2554 มีจำนวนผู้ใช้โทรศัพท์มือถือมากกว่า 74 ล้านเลขหมายซึ่งมากกว่าจำนวนประชากรของประเทศที่มีอยู่เพียง 64.1 ล้านคน ส่วนการที่จะใช้งาน 3G ได้นั้นผู้ใช้จะต้องมีโทรศัพท์มือถือที่เรียกกันว่า “สมาร์ตโฟน” ที่สามารถรองรับย่านความถี่ของแต่ละค่ายมือถือ

ให้บริการได้ซึ่งจากรายงานสรุปผลการสำรวจตลาดเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารของประเทศไทยปี พ.ศ. 2554 และประมาณการปี พ.ศ. 2555 ที่สำนักงานพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติร่วมกับสำนักงานส่งเสริมอุตสาหกรรมซอฟต์แวร์แห่งชาติ (องค์การมหาชน) จัดทำขึ้นพบว่า ตลาดโทรศัพท์เคลื่อนที่ (Mobile handset) จำแนกออกเป็น 2 กลุ่มผลิตภัณฑ์คือเครื่องโทรศัพท์เคลื่อนที่แบบธรรมดา (Conventional mobile handset) และโทรศัพท์เคลื่อนที่สมาร์ทโฟน (Smart phone) ความแตกต่างดังกล่าวข้างต้นพิจารณาจากระบบปฏิบัติการและประสิทธิภาพในการใช้งานของเครื่องโทรศัพท์เป็นเกณฑ์ในการจำแนกประเภทโดยเครื่องโทรศัพท์ที่มีระบบปฏิบัติการ UIQ, Bad, Android, IOS, RIM และ Window Mobile ถือเป็นโทรศัพท์ประเภทสมาร์ทโฟน

2. ประเภทของอุปกรณ์การสื่อสาร

อุปกรณ์สื่อสาร หมายถึง อุปกรณ์ต่าง ๆ ที่ใช้ในการสื่อสารข้อมูลระหว่างจุดส่งและจุดรับ โดยที่แต่ละจุดจะต้องมีเครื่องมือสื่อสารซึ่งมีทั้งเครื่องรับอยู่ภายในเครื่องเดียวกันซึ่งในปัจจุบันได้มีการพัฒนาอุปกรณ์สื่อสารชนิดต่าง ๆ ขึ้นมาอย่างหลากหลาย เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้บริโภค ผู้เขียนจึงได้ยกตัวอย่างอุปกรณ์สื่อสารที่เป็นที่นิยมอยู่ในปัจจุบัน ตามรายละเอียดที่จะได้กล่าวต่อไปนี้

2.1 โทรศัพท์มือถืออัจฉริยะ

ปัจจุบันเทคโนโลยีการสื่อสารสมัยใหม่เกิดขึ้นและพัฒนาอย่างต่อเนื่อง

โทรศัพท์มือถือกลายเป็นปัจจัยสำคัญของทุกคนเพื่อประโยชน์ในการติดต่อสื่อสารระหว่างผู้รับและผู้ส่งสารการพัฒนาเทคโนโลยีบนความต้องการพื้นฐานของผู้ใช้จากโทรศัพท์มือถือธรรมดาทั่วไปได้พัฒนาขึ้นเป็น “โทรศัพท์มือถืออัจฉริยะ” หรือ “Smart phone” (ศุภศิลป์ กุลจิตต์เจือวงศ์, 2556)

โทรศัพท์มือถืออัจฉริยะหมายถึงโทรศัพท์มือถือที่มีคุณสมบัติพิเศษเพิ่มเติมมากกว่าคุณสมบัติของโทรศัพท์มือถือทั่วไปทำให้มีประสิทธิภาพพิเศษที่ช่วยสนับสนุนการใช้งานของผู้ใช้งานในด้านต่าง ๆ มากขึ้นเช่นการรับส่งอีเมล (E-Mail) การจัดทำตารางนัดหมายปฏิทินการถ่ายภาพฟังเพลงฯลฯ เป็นต้นหรืออาจเรียกได้ว่าเป็นการรวมตัวกันระหว่างโทรศัพท์มือถือกับคอมพิวเตอร์ขนาดเล็กซึ่งแต่ละยี่ห้อที่มีระบบปฏิบัติการที่แตกต่างกันออกไป อาทิเช่น Symbian OS, Windows Mobile, Palm OS, Linux OS, Bada OS, IOS และ Android เป็นต้น

กำเนิดโทรศัพท์มือถืออัจฉริยะ

โทรศัพท์มือถืออัจฉริยะเครื่องแรกของโลกได้พัฒนาขึ้นเมื่อ 20 ปีที่แล้วโดยใช้ชื่อว่า “Simon” คิดค้นโดยค่ายไอบีเอ็ม (IBM) ในปี ค.ศ. 1992 ถัดจากนั้นในปี ค.ศ. 2000 บริษัทโนเกีย (Nokia) จากัดผู้ให้บริการโทรคมนาคมรายใหญ่ของโลกได้พัฒนาระบบปฏิบัติการซิมเบียน (Symbian) พร้อม ๆ กันกับ “ปาล์มพีดีเอ (Palm PDA)” “วินโดวส์สมาร์ทโฟน (Window smart

phone) ”และ “แบล็กเบอรี่ (Black berry)” โดยบริษัทรีเสิร์ชอิน โมชัน (Research In motion limited)จากนั้นในปี ค.ศ. 2005 ได้กำเนิดนวัตกรรมการสื่อสารที่พลิกโลกอีกครั้งโดยบริษัทแอปเปิ้ล(Apple Inc) กับโทรศัพท์มือถืออัจฉริยะที่เรียกว่า “ไอโฟน (I Phone)” จากการสำรวจของบริษัท Kantar World panel Com Tech (2011) พบว่าสมาร์ตโฟนนั้นเติบโตขึ้นอย่างต่อเนื่องราว 1 ใน 3 หรือประมาณ 29 เปอร์เซ็นต์ ของตลาดผู้ใช้โทรศัพท์มือถือ โดยเฉพาะสมาร์ตโฟนที่มีหน้าจอขนาดใหญ่ 4.5 นิ้ว

ประโยชน์ของโทรศัพท์อัจฉริยะ

โทรศัพท์อัจฉริยะมีความคล้ายกับโทรศัพท์มือถือทั่วไปแต่มีความฉลาดกว่าเพราะสามารถทำได้มากกว่าการโทรออกและรับสายเพียงอย่างเดียวด้วยคุณสมบัติพิเศษในตัวเครื่องที่ช่วยสนับสนุนความสะดวกสบายและความต้องการของผู้ใช้ในด้านต่าง ๆ เช่น ท่องโลกอินเทอร์เน็ต ดูหนัง ฟังเพลง เล่นเกม และหน้าที่อื่น ๆ อีกมากมายตามระบบปฏิบัติการที่มากับค่ายของมือถือรุ่นนั้น ๆ โดยประโยชน์ของโทรศัพท์อัจฉริยะมีดังต่อไปนี้

1. ผู้ใช้สามารถติดตั้งแอปพลิเคชัน (Application) ที่ต้องการใช้งานได้หลากหลาย
2. ผู้ใช้สามารถเชื่อมต่อเครือข่ายไร้สายได้ทุกที่
3. ผู้ใช้สามารถรับส่งอีเมลได้อย่างสะดวกสบาย
4. ผู้ใช้สามารถสร้างงานเอกสารได้
5. ผู้ใช้สามารถสืบค้นข้อมูลทางอินเทอร์เน็ตได้อย่างง่ายดาย
6. ผู้ใช้สามารถเชื่อมต่ออุปกรณ์ได้อย่างหลากหลาย
7. ง่ายต่อการโอนถ่ายและแลกเปลี่ยนข้อมูล

จากการใช้โทรศัพท์มือถืออัจฉริยะในการท่องโลกอินเทอร์เน็ตและใช้งานในด้านอื่น ๆ ซึ่งสะท้อนให้เห็นว่าโทรศัพท์มือถืออัจฉริยะมีความสามารถที่ช่วยสนับสนุนผู้ใช้งานในด้านต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

1. ค้นหาข้อมูลอ้างอิงการใช้โทรศัพท์มือถือเพื่อค้นหาข้อมูลอ้างอิงในเว็บไซต์อย่างวิกิพีเดีย Wikipedia นั้นทำได้ง่ายและรวดเร็วพอสมควรหรือจะเช็คข่าวผลการแข่งขันกีฬาพยากรณ์อากาศก็สามารถทำได้มีประสิทธิภาพ
2. ส่งอีเมลสำหรับสมาร์ตโฟนแล้วเรื่องการส่งอีเมลถือเป็นคุณสมบัติขั้นพื้นฐานเพราะฉะนั้นการส่งอีเมลสั้น ๆ หรือเช็คอีเมลผ่านโทรศัพท์มือถือช่วยให้ผู้ใช้ทำการติดต่อสื่อสารโดยผ่านการรับ-ส่งอีเมลได้สะดวกมากยิ่งขึ้น

3. เป็นจีพีเอส3 (GPS) เป็นอีกความสามารถหนึ่งที่โทรศัพท์มือถืออัจฉริยะสามารถทำได้ดีแม้ว่าจะไม่ใช่การเป็นจีพีเอสโดยตรงแต่อาจจะใช้เข้าเว็บไซต์แผนที่อย่างกูเกิ้ลแมพ (Google Map) เพื่อค้นหาทิศทางที่คุณจะไปได้ด้วย

4. เล่นอินเทอร์เน็ตเป็นคุณสมบัติขั้นพื้นฐานของโทรศัพท์มือถืออัจฉริยะที่ทำให้ผู้ใช้สามารถท่องอยู่บนโลกอินเทอร์เน็ตได้บนฝ่ามือของผู้ใช้

2. PDA

PDA ย่อมาจาก Personal Digital Assistant คือ อุปกรณ์คอมพิวเตอร์พกพาขนาดเล็กซึ่งช่วยอำนวยความสะดวกในการจดบันทึกเก็บข้อมูลเตือนเวลานัดหมาย หรือจัดการงานต่าง ๆ ได้อย่างสะดวกและรวดเร็วรวมถึงความสามารถของการเพิ่มเติมแอปพลิเคชัน เพื่อให้ใช้งานด้านอื่น ๆ ได้สามารถทำงานได้ใกล้เคียงกับคอมพิวเตอร์ส่วนบุคคล เช่น การทำเอกสาร Word, Excel หรือแม้กระทั่งการใช้งานอินเทอร์เน็ต ในการเล่นเว็บ หรือการรับ-ส่ง อีเมลและอีกอย่างที่สำคัญคือสามารถทำงานด้านมัลติมีเดีย เช่น ดูหนัง ฟังเพลง ได้อีกด้วย

อุปกรณ์สื่อสารที่เรียกว่า PDA นี้ยังสามารถแยกออกมาได้อีกหลายประเภทตามลักษณะของการใช้งานและระบบปฏิบัติการที่ถูกติดตั้งอยู่ในเครื่อง PDA นั้น ๆ ซึ่งหลัก ๆ ที่รู้จักกันก็จะมี PDA ที่ใช้ระบบปฏิบัติการ Palm OS หรือที่เรียกว่า Palm และ PDA ที่ใช้ระบบปฏิบัติการ Microsoft Windows Mobile หรือที่เรียกกันว่า Pocket PC นั่นเอง นอกจากนี้แล้ว ยังมี PDA phone ซึ่งเป็น PDA ที่สามารถใช้งานเป็นโทรศัพท์ได้ด้วย

3. แท็บเล็ต (Tablet)

แท็บเล็ตหมายถึงอุปกรณ์ที่คล้ายกับสมาร์ตโฟนแต่มีขนาดใหญ่กว่าบางรุ่นสามารถใส่ซิมเพื่อใช้งานโทรศัพท์บางรุ่นใส่ซิมได้แต่ใช้งานโทรศัพท์ที่ไม่ได้บางรุ่นก็ไม่สามารถใส่ซิมได้เลย ต้องต่ออินเทอร์เน็ตโดยผ่านไวไฟล์เท่านั้น “แท็บเล็ต” จึงเป็นวิวัฒนาการของคอมพิวเตอร์พกพาในความหมายแท้จริงแล้วก็คือ แผ่นจารึกที่เอาไว้บันทึกข้อความต่าง ๆ โดยการเขียน (อาจจะเป็นกระดาษดินขี้ผึ้งไม้) และมีการใช้กันมานานแล้วในอดีตแต่ในปัจจุบันมีการพัฒนาคอมพิวเตอร์ที่ใช้แนวคิดนี้ขึ้นมาแทนที่ซึ่งมีหลายบริษัทได้ให้คำนิยามที่แตกต่างกันไปหลัก ๆ แล้วก็มี 2 ความหมายด้วยกัน คือ "แท็บเล็ตพีซี-Tablet PC (Tablet Personal Computer)" และ"แท็บเล็ตคอมพิวเตอร์-Tablet Computer" หรือเรียกสั้น ๆ ว่า แท็บเล็ต แท็บเล็ตพีซี คือเครื่องคอมพิวเตอร์ส่วนบุคคลที่สามารถพกพาได้และใช้หน้าจอสัมผัสในการทำงานเป็นอันดับแรกออกแบบให้สามารถทำงานได้ด้วยตัวมันเองซึ่งเป็นแนวคิดที่ได้รับความนิยมเป็นอย่างมาก หลังจากทาง Microsoft ได้เปิดตัว Microsoft Tablet PC ในปี ค.ศ. 2001 แต่หลังจากนั้นก็เงียบหายไปและไม่เป็นที่นิยมมากนัก

แท็บเล็ตพีซี ไม่เหมือนกับคอมพิวเตอร์ตั้งโต๊ะหรือ Laptops ตรงที่อาจจะไม่มีแป้นพิมพ์ในการใช้งานแต่อาจจะใช้เป็นพิมพ์เสมือนจริงในการใช้งานแทน (มีแป้นพิมพ์ปรากฏบนหน้าจอใช้การสัมผัสในการพิมพ์) แท็บเล็ตพีซี ทุกเครื่องจะมีอุปกรณ์ไร้สายสำหรับการเชื่อมต่ออินเทอร์เน็ตและระบบเครือข่ายภายในต่อมาในปี ค.ศ. 2010 ได้เกิดแท็บเล็ตที่แตกต่างจาก" แท็บเล็ตพีซี ขึ้นมาโดยไม่มีการยึดติดกับ Wintel แต่ไปใช้ระบบปฏิบัติการของโทรศัพท์เคลื่อนที่แทน นั่นก็คือ "แท็บเล็ตคอมพิวเตอร์ (Tablet computer) หรือเรียกสั้น ๆ ว่าแท็บเล็ต

ปัจจุบันเรามีโทรศัพท์มือถือหรือแท็บเล็ตที่เชื่อมต่ออินเทอร์เน็ตได้กันแทบทุกคนแล้วอีกทั้งในอนาคตอันใกล้ยังอาจจะมีอุปกรณ์อื่น ๆ ที่ต่ออินเทอร์เน็ตได้เพิ่มอีกคนละหลาย ๆ ชิ้นที่ไม่ว่าจะเป็นของใช้ติดตัว เช่น นาฬิกาข้อมือ กำไลข้อมือ แว่นตา ฯลฯ ไปจนถึงของใช้ใหญ่ ๆ เช่น รถยนต์ เครื่องใช้ไฟฟ้า หรือระบบควบคุมอุปกรณ์ต่าง ๆ ในบ้านจนเรียกกันว่าเป็น"อินเทอร์เน็ตของสรรพสิ่ง" (Internet of things) ไปแล้ว (สำนักงานคณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ (กสทช.), 2557)

การเชื่อมต่ออินเทอร์เน็ตหรือที่เรียกว่า "ออนไลน์" (Online) หรือการเข้าสู่โลก "ไซเบอร์" (Cyber) นั้นมีประโยชน์และสร้างความสะดวกอย่างมหาศาลทั้งในชีวิตประจำวันการทำงานการสนทนาหรือบันเทิงต่าง ๆ เพราะทำให้เราสามารถติดต่อกับผู้คนหรือใช้บริการสารพัดอย่างได้โดยไม่ต้องเดินทางไปพบกันจริง ๆ และทำได้ตลอด 24 ชั่วโมงด้วยแต่ในทางกลับกันก็อาจเป็นอุปกรณ์อันตรายซึ่งถ้าใช้ไม่ถูกที่ถูกเวลาก็อาจนำภัยมาสู่ผู้ใช้โดยที่ไม่ทันระวังตัวเลยเช่นกัน

จากที่ได้กล่าวไว้ข้างต้นจะเห็นได้ว่า ไม่เพียงแต่โทรศัพท์เคลื่อนที่เท่านั้นที่จะสามารถใช้เพื่อเป็นเครื่องมือสื่อสารได้ในสังคมปัจจุบัน เนื่องจากยังมีอุปกรณ์สื่อสารอีกหลายชนิดทั้งที่มีอยู่ในปัจจุบันและที่กำลังคิดค้นหรือกำลังผลิตขึ้นมาใหม่ในอนาคตอันใกล้นี้ ที่จะนำมาใช้ในการติดต่อสื่อสารในรูปแบบต่าง ๆ เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้ใช้ที่มีความหลากหลายมากขึ้น ดังนั้น การที่พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 8) พ.ศ. 2551 มาตรา 43(9) บัญญัติไว้ว่า “ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถในขณะที่ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่เว้นแต่การใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่โดยใช้อุปกรณ์เสริมสำหรับการสนทนาโดยผู้ขับขี่ไม่ต้องถือหรือจับโทรศัพท์เคลื่อนที่นั้น” เป็นการบัญญัติไม่ครอบคลุมถึงอุปกรณ์สื่อสารชนิดอื่น ๆ ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อการใช้และการบังคับโทษต่อกฎหมายข้อดังกล่าวได้

บทที่ 3

มาตรการทางกฎหมายและวิธีการดำเนินคดีสำหรับผู้ใช้อุปกรณ์สื่อสาร ขณะขับขี่ยานพาหนะของต่างประเทศและประเทศไทย

โทรศัพท์เคลื่อนที่มีจำนวนผู้ใช้งานเป็นจำนวนเพิ่มขึ้น ใน 15 ปีที่ผ่านมา ซึ่งส่วนมากผู้ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่มักจะใช้ในขณะที่กำลังขับขี่ยานพาหนะ จากการศึกษาในเรื่องการเกิดอุบัติเหตุ นั้น มีการเพิ่มความเสียหายถึง 34 เปอร์เซ็นต์ และ 300 เปอร์เซ็นต์ถ้าผู้ขับขี่ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ในขณะที่ยานพาหนะ ทำให้มีผู้ที่ต้องการให้นำกฎหมายนี้ออกมาบังคับใช้ แต่เนื่องจากการประชาสัมพันธ์ยังไม่ดี จึงทำให้เป็นการยากที่ประชาชนจะเข้าใจและทำตามเพื่อตอบสนองต่อกฎหมายฉบับนั้น ๆ ในแต่ละประเทศต่างก็ตระหนักถึงปัญหาดังกล่าวเช่นกัน จึงได้กำหนดระเบียบข้อบังคับ หรือมาตรการทางกฎหมายออกมา เพื่อให้บังคับใช้ถึงการห้ามใช้อุปกรณ์สื่อสารขณะขับขี่ยานพาหนะ ซึ่งแต่ละประเทศจะกำหนดระเบียบ ข้อบังคับ หรือมาตรการทางกฎหมายที่แตกต่างกันออกไป ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับให้ความสำคัญในเรื่องการรักษาระเบียบวินัยในการขับขี่หรือเพื่อเป็นการป้องกันอุบัติเหตุที่เกิดจากการฝ่าฝืนกฎหมาย ดังนั้น จึงจำเป็นที่จะต้องทำการศึกษาถึงข้อมูลกฎหมาย ระเบียบ และข้อบังคับของประเทศต่าง ๆ เพื่อนำมาวิเคราะห์เปรียบเทียบ แล้วสามารถนำมาประยุกต์ต่อไป รายละเอียดเกี่ยวกับกฎหมาย ระเบียบ และข้อบังคับของประเทศต่าง ๆ ดังต่อไปนี้ (กาญจนา ศรีสวัสดิ์, 2522)

มาตรการทางกฎหมายและวิธีการดำเนินคดีสำหรับผู้ใช้อุปกรณ์สื่อสารขณะขับขี่ ยานพาหนะของต่างประเทศ

1. ประเทศฝรั่งเศส

ในประเทศฝรั่งเศสก็เป็นเช่นเดียวกับในประเทศอื่น ๆ อีกหลาย ๆ ประเทศ ที่มีการถูกจำกัดการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ในขณะที่ขับรถตามกฎหมาย เพราะเกิดผลกระทบเชิงลบที่มีต่อประสิทธิภาพการขับขี่เป็นการเพิ่มความเสียหายต่อการเกิดอุบัติเหตุ ประเทศฝรั่งเศสมีการบังคับใช้กฎหมายห้ามใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่ ตั้งแต่เดือน มกราคม ปี ค.ศ. 2003 โดยมีค่าปรับสำหรับการฝ่าฝืนกฎหมายดังกล่าว เป็นเงินจำนวน 40 ยูโร โดยประเทศฝรั่งเศสเป็นประเทศหนึ่งที่ใช้ระบบใบอนุญาตขับรถชนิดแบบมีแต้ม (Permis à points) เป็นไปตามรัฐบัญญัติเลขที่ 89-469 ลงวันที่ 10 กรกฎาคม ค.ศ. 1989 (มีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม ค.ศ. 1992) ซึ่งผู้ที่จะมีสิทธิได้รับใบอนุญาตขับรถนั้นจะต้องมีอายุไม่ต่ำกว่า 18 ปี และมีกลุ่มประเทศที่สามารถใช้ใบอนุญาตขับ

รถยนต์ร่วมกันได้โดยใช้หลักถ้อยที่ถ้อยปฏิบัติตอบแทนระหว่างกัน เช่น ระหว่างประเทศฝรั่งเศส เซเนกัล โมร็อกโก และญี่ปุ่น เป็นต้น โดยในใบอนุญาตขับรถจะมีการระบุวันสิ้นสุดการให้อุญาติไว้ด้วย (กรณีศึกษา สุทธิประสิทธิ์, 2556)

สำหรับระบบการหักแต้มในใบอนุญาตขับรถยนต์ในประเทศฝรั่งเศสนี้มีขึ้นเพื่อลดอุบัติเหตุบนท้องถนน โดยมีแต้มในใบอนุญาตขับรถจำนวน 12 แต้มและแต้มจะถูกหักเมื่อมีการกระทำผิดตามประมวลกฎหมายว่าด้วยการจราจรซึ่งพบว่าอุบัติเหตุที่ทำให้เสียชีวิต 9 ใน 10 นั้นเกิดจากการละเมิดกฎหมายการจราจรดังนั้น ประเทศฝรั่งเศสจึงใช้ระบบใบอนุญาตขับรถยนต์แบบมีแต้มซึ่งเมื่อมีการกระทำผิดกฎหมายการจราจรจะมีการตัดหรือหักแต้มออกเช่นกรณีที่ใช้โทรศัพท์มือถือ (โดยใช้มือจับ) ขณะขับรถจะถูกหักแต้ม 2 แต้มหรือกรณีที่จับจีบโดยไม่ได้เว้นระยะห่างจากรถคันข้างหน้าตามที่กฎหมายกำหนดไว้หรือกรณีไม่คาดเข็มขัดนิรภัยจะต้องถูกหักแต้ม 3 แต้มเป็นต้น และการหักแต้มหรือค่าสิ่งนี้สามารถนำมาฟ้องต่อศาลปกครองได้ เมื่อแต้มถูกหักจนหมดจะทำให้ใบอนุญาตขับรถยนต์สิ้นสภาพบังคับและผู้ขับขี่จะถูกห้ามมิให้ขับรถอีก อย่างไรก็ตามหลังจาก 6 เดือนผ่านไปผู้ขับขี่สามารถที่จะขอทำใบอนุญาตขับรถยนต์ใหม่ได้อีกโดยต้องผ่านการสอบทฤษฎีหรือประมวลกฎหมายว่าด้วยการจราจรอีกครั้งแต่ในกรณี ผู้ขับขี่ที่กระทำผิดซ้ำหรือเคยได้รับใบอนุญาตขับรถยนต์ใบใหม่แล้วกระทำผิดอีกจะสามารถขอใบอนุญาตใหม่ได้เมื่อเวลาผ่านไป 1 ปี โดยต้องสอบทั้งภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติใหม่ด้วย

ปัจจุบันสาธารณรัฐฝรั่งเศสได้เพิ่มความเข้มงวดในการลงโทษผู้กระทำผิดกฎหมายด้านการจราจร ตั้งแต่เมื่อเดือนมกราคม ค.ศ. 2012 ฝรั่งเศสได้ออกมาตรการใหม่ในการลงโทษการกระทำผิดกฎหมายด้านการจราจร เน้นเพิ่มจำนวนเงินปรับสำหรับพฤติกรรมฝ่าฝืนกฎจราจรหลายประเภทโดย Code de la route มาตรา R 412-6-1 ระบุว่า พฤติกรรมคุยโทรศัพท์มือถือขณะขับรถจะถูกปรับเป็นเงิน 135 ยูโร และหัก 3 คะแนน ส่วนความผิดตามมาตรา R 412-6-2 เป็นกรณีขับรถไปพร้อมกับเปิดใช้เครื่องอิเล็กทรอนิกส์แบบหน้าจอที่ไม่ใช่จอแสดงสัญญาณจีพีเอส ซึ่งหมายถึงโทรศัพท์สำหรับใช้ในรถ เครื่องเล่นเกมอิเล็กทรอนิกส์และโทรศัพท์มือถืออัจฉริยะที่สามารถเปิดดูวิดีโอได้ จะถูกปรับเป็นเงิน 1,500 ยูโรและหัก 3 คะแนน และเครื่องไฟฟ้าดังกล่าวอาจจะถูกตำรวจจราจรยึดอีกด้วย

กฎหมายการห้ามใช้อุปกรณ์สื่อสารขณะขับขี่ยานพาหนะนั้นนั้นถือได้ว่าเป็นความผิดพลาดโทษ ซึ่งความผิดพลาดโทษ ตามกฎหมายฝรั่งเศสนั้นได้กำหนดขึ้นมาโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นการรักษาความมีวินัยของส่วนรวม หรือเพื่อสนับสนุนการปราบปรามที่รวดเร็วที่สุดและรักษาความมั่นคงของการบริหารราชการที่ดีของประเทศ ดังที่ Ortolan เคยกล่าวไว้ว่า ความผิดพลาดโทษไม่ใช่เรื่องของการปราบปรามการละเมิดโดยตรงที่กระทบต่อสิทธิของผู้อื่น แต่เป็นเรื่องของการรักษา

ความสงบเรียบร้อยเกี่ยวกับความประพฤติประจำวันของผู้ใช้บริการสาธารณะ หากผู้ใดฝ่าฝืนจะถูก
ลงโทษสถานเบา และไม่นำไปสู่การดำเนินทางศีลธรรม หากผู้กระทำความผิดใส่ใจและปฏิบัติตาม
กฎระเบียบของทางราชการที่วางไว้สำหรับการอยู่ร่วมกันของสังคม ก็จะไม่ต้องถูกลงโทษโดย
ประมวลกฎหมายฝรั่งเศสได้มีการกำหนดชั้นโทษสำหรับความผิดลหุโทษไว้ ดังต่อไปนี้
(อุทัย อาทิวา, 2554)

การกำหนดลำดับชั้นโทษสำหรับความผิดลหุโทษตามประมวลกฎหมายอาญาฝรั่งเศส
โทษจำคุกสำหรับความผิดลหุโทษตามประมวลกฎหมายอาญาฝรั่งเศสเดิมฉบับปี
ค.ศ. 1810 นั้น ได้กำหนดไว้สำหรับความผิดลหุโทษชั้นที่ 4 และ ชั้นที่ 5 แต่ต่อมาเมื่อได้มีการ
ประกาศใช้ประมวลกฎหมายอาญาฉบับใหม่ ค.ศ. 1993 ได้มีการยกเลิกโทษจำคุกสำหรับความผิด
ลหุโทษตามประมวลกฎหมายอาญา คงมีแต่โทษสองประเภทตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 131-14 คือ

1. โทษปรับและ

2. โทษที่ห้ามหรือจำกัดสิทธิบางประการ

ซึ่งมีรายละเอียดของลำดับชั้นและประเภทของโทษ ดังต่อไปนี้

1. ลำดับชั้นโทษปรับสำหรับความผิดลหุโทษ

สำหรับโทษปรับนั้นได้บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายอาญาฝรั่งเศสมาตรา 131-13 ซึ่งได้
กำหนดจำนวนเงินค่าปรับของโทษปรับตามลำดับชั้นไว้เป็นเงินสกุลยูโร โดยแบ่งออกเป็น 5 ระดับ
คือ

1. ปรับไม่เกิน 38 ยูโร สำหรับความผิดลหุโทษชั้นที่ 1

2. ปรับไม่เกิน 150 ยูโร สำหรับความผิดลหุโทษชั้นที่ 2

3. ปรับไม่เกิน 450 ยูโร สำหรับความผิดลหุโทษชั้นที่ 3

4. ปรับไม่เกิน 750 ยูโร สำหรับความผิดลหุโทษชั้นที่ 4

5. ปรับไม่เกิน 1,500 ยูโร สำหรับความผิดลหุโทษชั้นที่ 5 ในกรณีที่เป็นการกระทำ

ความผิดซ้ำและเมื่อมีกฎ (Le règlement) ได้กำหนดไว้ให้เพิ่มโทษสูงสุดเป็น 3,000 ยูโร เว้นแต่ใน
กรณีที่ถูกกฎหมายกำหนดให้การกระทำความผิดซ้ำในกรณีดังกล่าวเป็นความผิดซ้ำมิใช่โทษ

อย่างไรก็ตาม มาตรา 131-15 บัญญัติห้ามการลงโทษปรับพร้อมกับโทษที่ห้ามหรือจำกัด
สิทธิตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 131-14 แต่ไม่ห้ามการลงโทษเสริมอย่างใดอย่างหนึ่งหรือหลายอย่าง
ตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 131-16 และ 131-17

2. ประเภทของโทษที่ห้ามหรือจำกัดสิทธิบางประการที่กำหนดไว้ในมาตรา 131-14

มาตรา 131-14 บัญญัติว่า สำหรับความผิดลหุโทษชั้นที่ 5 นั้น ศาลอาจลงโทษที่ห้ามหรือ
จำกัดสิทธิอีกด้วย ดังต่อไปนี้

1. การพักใบอนุญาตขับขี่ที่มีกำหนดระยะเวลาไม่เกินหนึ่งปี การพักใบอนุญาตขับขี่ดังกล่าวอาจถูกจำกัดสำหรับการขับขี่ยานพาหนะที่มีไซ้ฮันเนื่องมาจากการประกอบอาชีพ อย่างไรก็ตามข้อจำกัดเช่นนี้สามารถใช้อย่างบังคับได้ในกรณีที่ความผิดเหตุโทษซึ่งการพักใบอนุญาตขับขี่เป็นโทษเสริมนั้น ไม่ได้จำกัดห้ามการพักใบอนุญาตขับขี่เฉพาะการขับขี่ยานพาหนะที่มีไซ้ฮันเนื่องมาจากการประกอบอาชีพ

2. การห้ามเคลื่อนที่ยานพาหนะของผู้ต้องโทษคันหนึ่งหรือหลายคันเป็นระยะเวลาไม่เกินหกเดือน

3. การริบอาวุธชิ้นหนึ่งชิ้นใดหรือหลายชิ้นซึ่งผู้ต้องโทษเป็นเจ้าของหรือเป็นผู้มีอำนาจใช้

4. การถอนใบอนุญาตล่าสัตว์พร้อมทั้งการห้ามร้องขอให้ออกใบอนุญาตใหม่ในระหว่างระยะเวลาไม่เกินหนึ่งปี

5. การห้ามส่งจ่ายเช็คมีกำหนดระยะเวลาไม่เกินหนึ่งปี เว้นแต่เป็นการส่งจ่ายเช็คเพื่อถอนเงินในบัญชีจากธนาคาร หรือเป็นเช็คที่ได้รับการรับรองและใช้เป็นบัตรชำระเงิน

6. การริบสิ่งของซึ่งได้ใช้หรือเจตนาจะใช้ในการกระทำความผิดหรือสิ่งของซึ่งได้มาจากการกระทำความผิด อย่างไรก็ตามการริบนั้นไม่อาจกระทำได้ในกรณีความผิดเกี่ยวกับการพิมพ์

มาตรา 131-16 ในกรณีที่ถูกลงโทษความผิดเหตุโทษใด หากปรากฏว่า ผู้กระทำความผิดเป็นบุคคลธรรมดา อาจจะถูกลงโทษเสริมดังต่อไปนี้ได้อย่างใดอย่างหนึ่งก็ได้

1. การพักใบอนุญาตขับขี่ที่มีกำหนดระยะเวลาไม่เกินสามปี การพักใบอนุญาตขับขี่ดังกล่าวอาจถูกจำกัดสำหรับการขับขี่ยานพาหนะที่มีไซ้ฮันเนื่องมาจากการประกอบอาชีพเว้นแต่กฎกระทรวงไม่มีข้อจำกัดเช่นนั้น

2. การห้ามยึดถือหรือพกพาอาวุธซึ่งต้องได้รับอนุญาตเป็นระยะเวลาไม่น้อยกว่าสามปี

3. การริบอาวุธอย่างหนึ่งอย่างใดหรือหลายอย่างซึ่งผู้ต้องโทษเป็นเจ้าของหรือเป็นผู้มีอำนาจใช้

4. การถอนใบอนุญาตล่าสัตว์ พร้อมทั้งการห้ามร้องขอให้ออกใบอนุญาตใหม่ในระหว่างระยะเวลาไม่เกินสามปี

5. การริบสิ่งของซึ่งได้ใช้หรือเจตนาจะใช้ในการกระทำความผิดหรือสิ่งของซึ่งได้มาจากการกระทำความผิด

6. การห้ามขับขี่ยานยนต์ทางบกบางประเภท รวมทั้งยานยนต์ทางบกซึ่งไม่ต้องมีใบอนุญาตขับขี่ เป็นระยะเวลาไม่เกินสามปี

7. การมีหน้าที่ที่จะต้องเข้ารับการอบรมเพื่อความสำนึกถึงความปลอดภัยบนทางหลวงจนสำเร็จหลักสูตรด้วยค่าใช้จ่ายของตัวเอง

จากการศึกษาเรื่องความผิดปกติของโทษตามหลักกฎหมายฝรั่งเศส ทำให้พิจารณาอย่างชัดเจนว่าเรื่องการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่หรืออุปกรณ์สื่อสารชนิดต่าง ๆ ขณะขับขี่ยานพาหนะนั้นเป็นความผิดประเภทโทษ เนื่องจากเรื่องดังกล่าวนี้เป็นเรื่องของการรักษาความสงบเรียบร้อยเกี่ยวกับความปลอดภัยประจำวันของผู้ใช้บริการสาธารณะ หากผู้ใดฝ่าฝืนจะถูกลงโทษสถานเบาซึ่งก็คือการถูกปรับ และไม่นำไปสู่การดำเนินทางศีลธรรมเพราะเรื่องนี้ไม่ได้เป็นอาชญากรรมที่ร้ายแรง แต่สำหรับประเทศไทยที่การกระทำผิดในเรื่องการใช้อุปกรณ์สื่อสารขณะขับขี่ยานพาหนะนี้มีโทษปรับเพียงแค่ 400-1,000 บาท ซึ่งถือว่าเป็นจำนวนที่น้อยมากเมื่อเทียบกับกฎหมายฝรั่งเศส บางครั้งเพียงแค่การปรับก็ไม่มี ความเหมาะสมกับความเสียหายที่เกิดขึ้น ด้วยเหตุนี้จึงควรนำหลักของกฎหมายฝรั่งเศสมาใช้เป็นแบบอย่างกับประเทศไทยได้ในเรื่องการลงโทษผู้ใช้อุปกรณ์สื่อสารขณะขับขี่ยานพาหนะให้มีความชัดเจนและรุนแรงมากขึ้น โดยการจำกัดสิทธิบางประการ ตามมาตรา 131-14 ข้อ 1 และ 2 หรือลงโทษเสริม ตามมาตรา 131-16 ข้อ 1, 6 และ 7 แล้วแต่กรณีเพื่อเป็นการป้องกันการกระทำผิด และเป็นเยี่ยงอย่างแก่ผู้ที่กำลังจะกระทำความผิดด้วยเช่นกัน

ในการดำเนินคดีเกี่ยวกับความผิดตามกฎหมายจราจรในประเทศฝรั่งเศสนั้น จะเป็นการดำเนินการโดยศาล เว้นแต่เป็นความผิดที่มีโทษปรับเพียงเล็กน้อยบางความผิดที่จะให้ความสะดวกแก่ผู้กระทำความผิดที่สามารถชำระค่าปรับได้โดยไม่ต้องมาศาล ซึ่งจะชำระแก่เจ้าหน้าที่ฝ่ายปกครองหรือเจ้าหน้าที่ตำรวจตามอัตราที่กำหนดไว้ตามกฎหมายโดยแยกเป็น 2 วิธี กล่าวคือ

1. โดยการที่ผู้กระทำความผิดสามารถชำระค่าปรับได้ทันทีแก่เจ้าพนักงานผู้พบการกระทำผิด ผู้กระทำความผิดอาจจะชำระเงินค่าปรับทันทีแก่เจ้าหน้าที่ตำรวจ บางประเภทที่มีอำนาจรับชำระค่าปรับได้จากผู้กระทำความผิดตามอัตราค่าปรับที่กำหนดไว้ตายตัวและเจ้าพนักงานตำรวจผู้รับชำระเงินค่าปรับก็จะออกใบรับว่าได้รับชำระเงินค่าปรับแก่ผู้กระทำความผิดคดีอาญาเป็นอันเลิกกัน

2. โดยการชำระเงินค่าปรับผ่านทางไปรษณีย์เป็นวิธีการชำระค่าปรับโดยใช้แสตมป์ ผู้กระทำความผิดที่ได้รับใบสั่ง ไม่จำเป็นต้องเอาใบสั่งนั้นไปยังสถานีตำรวจ หรือศาลเพื่อเสียค่าปรับเพียงแต่ผู้กระทำความผิดไปซื้อแสตมป์ตามจำนวนเงินที่กำหนดไว้ในใบสั่ง แล้วเอามาปิดลงบนใบสั่งนั้น จากนั้นก็นำใบสั่งไปส่งทางไปรษณีย์ เมื่อเจ้าพนักงานได้รับใบสั่งที่ปิดแสตมป์ตามจำนวนค่าปรับดังกล่าวแล้ว ก็ถือว่าคดีเป็นอันเลิกกัน

ในกรณีที่ผู้กระทำความผิดไม่ยอมชำระเงินค่าปรับก็จะถูกฟ้องคดีต่อศาลแขวง (Tribunal de police) ศาลแขวงจะพิจารณาคดีโดยรวบรัดที่เรียกว่า วิธีปรับ โดยอำนาจศาล (L' amende de composition) (โกเมน ภัทรภิรมย์, 2513)

2. ประเทศญี่ปุ่น

ประเทศญี่ปุ่น ได้มีกฎหมายเกี่ยวกับการห้ามใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับรถออกใช้บังคับด้วย โดยรัฐสภาญี่ปุ่น ได้มีมติแก้ไขกฎหมายจราจรเมื่อเดือน กรกฎาคม ค.ศ. 1999 และมีผลบังคับใช้เมื่อเดือนธันวาคม ค.ศ. 2000 โดยในกฎหมายมีข้อความว่า

“มาตรา 71 ผู้ขับขี่ยานยนต์ต้องรักษากฎเกณฑ์ ดังนี้.-

...

วรรค 5-5 ในระหว่างขับขี่รถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ ผู้ขับขี่ไม่สามารถใช้เครื่องโทรศัพท์มือถือ เครื่องโทรศัพท์ในรถยนต์ หรือเครื่องมือสื่อสารต่าง ๆ ที่ต้องถือด้วยมือ เพื่อการสื่อสาร หรือไม่สามารถจ้องมองโทรทัศน์ ยกเว้น กรณีฉุกเฉินเพื่อช่วยเหลือผู้เจ็บป่วยหรือเพื่อรักษาความปลอดภัยสาธารณะ และยกเว้นในระหว่างที่หยุดขับรถหรือรถจักรยานยนต์

ผู้ฝ่าฝืน ต้องรับโทษจำคุกไม่เกิน 3 เดือน หรือปรับไม่เกิน 5 หมื่นเยน”

กฎหมายห้ามใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับรถในประเทศญี่ปุ่นนี้ ถือได้ว่าเป็นตัวอย่างของกฎหมายที่มีลักษณะเข้มงวด เนื่องจากมีการห้ามใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับรถอย่างเคร่งครัด ไม่ว่าจะมีการใช้อุปกรณ์เสริมหรือไม่ก็ตาม นั่นเป็นเพราะประเทศญี่ปุ่นมีระบบการจราจรที่ดี หนาแน่น และมีระบบขนส่งมวลชนทั้งรถไฟฟ้า รถขนส่งมวลชน และรถไฟฟฟ้าใต้ดินที่ดีมาก ในกรณีที่ต้องใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับรถ จึงสามารถหาที่จอดรถเพื่อพูดโทรศัพท์ได้

มาตรการในชั้นเจ้าพนักงาน

ในประเทศญี่ปุ่นเมื่อเจ้าหน้าที่ตำรวจพบว่าการกระทำความผิดกฎหมายจราจรขึ้น เจ้าพนักงานตำรวจจะยึดใบอนุญาตขับขี่ และเขียนใบสั่งซึ่งจะมีสามส่วน แยกเป็นส่วนที่หนึ่งสี่ห้า สำหรับตัวผู้กระทำความผิดและใบแจ้งให้ชำระเงินเป็นสี่ขาว ส่วนที่สองเป็นสี่เหลืองเป็นสำเนาสำหรับเจ้าหน้าที่ตำรวจ ใบสั่งจะมีรายละเอียดเกี่ยวกับการกระทำผิด มาตราที่กระทำผิด วันเวลา สถานที่ที่กำหนด ซึ่งเมื่อผู้กระทำความผิดได้รับใบสั่งจะต้องมาศาลตามวันเวลาที่กำหนดไว้ในใบสั่งเพื่อดำเนินคดี โดยส่วนใหญ่ศาลแขวง ที่มีอำนาจพิจารณาจะอยู่บริเวณใกล้กับสถานีตำรวจ (สุดา วัชรวัฒนากุล, 2530)

นอกจากนี้ประเทศญี่ปุ่นยังมีมาตรการลงโทษโดยการยกเลิกและการระงับใบอนุญาตขับขี่ของผู้ที่ทำความผิดกฎหมายจราจร ดังรายละเอียดต่อไปนี้

1. ระบบการลงโทษโดยวิธีการตัดคะแนน

ในการลงโทษในการยึดใบขับขี่นั้น ผู้ขับขี่จะมีคะแนนเต็มทั้งหมด 15 คะแนน และจะต้องรักษาคะแนนนี้ไว้ในช่วงระยะเวลา 3 ปี การหักคะแนนจะเกิดขึ้นในกรณีที่มีการฝ่าฝืนกฎจราจร เช่น ไม่ปฏิบัติตามสัญญาณไฟจราจร ใช้ความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด เป็นต้น ทุกครั้งที่มีการฝ่าฝืนจะถูกหักคะแนน เมื่อครบ 3 ปี หากได้คะแนนถึงเกณฑ์ที่กำหนด จะถูกระงับ หรือยกเลิกใบอนุญาตขับขี่แล้วแต่กรณี เช่น กรณี ผู้ขับขี่ได้ถูกหักคะแนนจากการฝ่าฝืนกฎจราจรไป 6-14 คะแนน จะถูกระงับใบขับขี่ และหากผู้ขับขี่ได้ถูกหักคะแนนจากการฝ่าฝืนกฎจราจร 15 คะแนน ขึ้นไป ก็จะถูกยกเลิกใบอนุญาตขับขี่ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง กรณีขับรถชนแล้วหนี ขับรถในขณะมีเมามาขับรถโดยไม่มีใบอนุญาตขับขี่ ถือว่าเป็นการฝ่าฝืนขั้นร้ายแรง จะต้องถูกดำเนินการทางกฎหมายสถานหนัก

2. ระบบแจ้งการฝ่าฝืนกฎจราจรสำหรับฝ่าฝืนกฎจราจรสถานเบา

ในกรณีที่ฝ่าฝืนกฎจราจรสถานเบา ตำรวจจะให้กระดาษสีฟ้า (ใบแจ้งการละเมิดกฎจราจร) และเอกสารชำระเงินชั่วคราว ณ สถานที่ที่ได้ทำการฝ่าฝืนกฎ ซึ่งจะต้องไปเสียค่าปรับชั่วคราวที่ทำการไปรษณีย์ หรือธนาคาร ภายใน 8 วันนับแต่วันที่ได้รับ อีกทั้งยังถูกรวมคะแนนการฝ่าฝืนกฎจราจรด้วย ซึ่งคะแนนการฝ่าฝืนกฎจราจรขั้นรุนแรงและอัตราค่าปรับมี ดังนี้

ตารางที่ 2 คะแนนการฝ่าฝืนกฎจราจรขั้นรุนแรงและอัตราค่าปรับ

ประเภทของการฝ่าฝืนกฎจราจร	คะแนน	ค่าปรับ	ค่าปรับ	ค่าปรับ
		(ยานพาหนะขนาดใหญ่)	(ปกติ)	(รถจักรยานยนต์)
ใช้ความเร็วเกินขนาด(25 แต่ไม่เกิน30 กม.)	3	25,000เยน	18,000 เยน	15,000เยน
ฝ่าฝืนจอดทิ้งไว้(จอดในที่ห้ามจอด)	2	21,000 เยน	15,000เยน	9,000 เยน
ฝ่าฝืนจอดรถ หยุค (จอดในที่ห้ามจอด)	1	12,000 เยน	10,000 เยน	6,000 เยน
ไม่ปฏิบัติตามสัญญาณไฟจราจร(ฝ่าไฟแดง)	2	12,000 เยน	9,000 เยน	7,000 เยน
ฝ่าฝืนคำสั่งห้ามผ่าน	2	9,000 เยน	7,000 เยน	6,000 เยน
ฝ่าฝืนเขตห้ามผ่าน	2	12,000 เยน	9,000 เยน	7,000 เยน
ฝ่าฝืนสัญญาณไปข้างหน้า	2	12,000 เยน	9,000 เยน	7,000 เยน
ฝ่าฝืนไม่หยุดที่เขตปลอดภัยที่ทางแยก	2	12,000 เยน	9,000 เยน	7,000 เยน
ใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่	1	7,000 เยน	6,000 เยน	6,000 เยน

3. ประเทศสหรัฐอเมริกา

จากการศึกษาพบว่า มีผลการวิจัยจากสถิติอุบัติเหตุของประเทศสหรัฐอเมริกา ปี ค.ศ. 2011 จากกรมการขนส่งสหรัฐอเมริกาวิทยาลัยยูทาห์ รวมถึงเว็บไซต์ themdjd.com ซึ่งเป็นสำนักงานกฎหมายของ Michael Barszcz ออกมายืนยันแล้วว่า 1 ใน 4 ของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น ส่วนใหญ่มีสาเหตุมาจากโทรศัพท์มือถือและการพิมพ์ข้อความระหว่างขับรถ ซึ่งอันตรายกว่าการเมาแล้ว ขับถึง 6 เท่าเลยทีเดียว เนื่องจากการกระทำดังกล่าวขณะขับรถส่งผลโดยตรงต่อประสิทธิภาพในการขับขี่ ทำให้ผู้ขับขี่เสียสมาธิ มีปฏิกริยาในการตอบสนองที่ช้าลง

กฎหมายหรือระเบียบข้อบังคับเกี่ยวกับการห้ามใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่ยานพาหนะในประเทศสหรัฐอเมริกานั้น มีการบัญญัติกฎหมายเป็นของแต่ละมลรัฐเองว่าจะออกกฎหมาย หรือระเบียบข้อบังคับออกมาอย่างไร ให้มีผลบังคับใช้ในมลรัฐของตน มิได้มีผลการบังคับใช้ทั่วประเทศเหมือนกับประเทศไทยแต่อย่างใด โดยในที่นี้จะกล่าวถึง มลรัฐนิวเจอร์ซีย์ ซึ่งเป็นมลรัฐแรกในสหรัฐอเมริกาที่ห้ามมีการใช้โทรศัพท์มือถือในระหว่างขับรถ และเมื่อวันที่ 24 กันยายน พ.ศ. 2544 มลรัฐฟลอริดาได้ผ่านคำสั่ง ห้ามมิให้ใช้โทรศัพท์มือถือในขณะขับขี่ โดยคำสั่งนี้ได้ประกาศใช้ในเดือนตุลาคม พ.ศ. 2545 ซึ่งในช่วง 30 วันแรกหลังจากประกาศใช้คำสั่งนี้ ผู้ละเมิดจะได้รับการตัดเดือนด้วยวาจาจากก่อน หลังจากนั้นจะโดนปรับ 250 เหรียญสหรัฐ เป็นต้น สำหรับในรัฐต่าง ๆ ที่มีการประกาศใช้กฎหมายแล้ว ปรากฏดังรายละเอียดต่อไปนี้

ตารางที่ 3 กฎหมายของแต่ละรัฐที่เกี่ยวข้องกับการใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถที่ประกาศใช้แล้ว

ชื่อรัฐ	กฎหมาย	ข้อความในด้าบทกฎหมาย	อัตราโทษ
เอริโซนา	รัฐบัญญัติ AAC มาตรา 1 บทที่ 6 ข้อ 17-9-1044	ห้ามมิให้คนขับรถรับ-ส่ง นักเรียนใช้อุปกรณ์หูฟังหรือ ใช้โทรศัพท์มือถือขณะปฏิบัติ หน้าที่	ลงโทษตามที่ได้ กำหนดไว้ในรัฐ บัญญัติ
แคลิฟอร์เนีย	รัฐบัญญัติยานพาหนะ 2890	รถเช่าที่มีอุปกรณ์ติดตั้ง โทรศัพท์ไร้สายหรือ โทรศัพท์มือถือจะต้องมีคู่มือ แนะนำความปลอดภัยในการ ใช้โทรศัพท์	ครั้งแรกปรับ 100 ดอลลาร์สหรัฐ ครั้งที่ สองปรับ 200 ดอลลาร์สหรัฐ

ตารางที่ 3 (ต่อ)

ชื่อรัฐ	กฎหมาย	ข้อความในค้วงทกฎหมาย	อัตราโทษ
ฟลอริดา	FLS316.304	อนุญาตให้ใช้โทรศัพท์มือถือในขณะที่ขับรถได้โดยผู้ใช้จะต้องรับฟังโทรศัพท์ด้วยหูเพียงข้างเดียวและหูอีกข้างยังสามารถที่จะรับฟังเสียงอื่น ๆ ได้	ถ้าฝ่าฝืนจะถูกปรับครั้งละ 30 ดอลลาร์สหรัฐ
แมซซาชูเซตส์	GLA 90-13	อนุญาตให้ใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถได้ถ้าไม่เป็นการรบกวนต่อการขับขี่ยานพาหนะ	-ถ้าฝ่าฝืนครั้งแรกจะถูกปรับ 100 ดอลลาร์สหรัฐ -ถ้าฝ่าฝืนครั้งที่สองจะถูกปรับ 35-75 ดอลลาร์สหรัฐ -ถ้าฝ่าฝืนครั้งที่สามและครั้งต่อไปภายในระยะเวลา 1 ปี จะถูกปรับ 75-150 ดอลลาร์สหรัฐ
นิวยอร์ก	รัฐบัญญัติยานพาหนะและการจราจรที่ S1225-C	ห้ามผู้ขับขี่ใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ	ปรับไม่เกิน 100 ดอลลาร์สหรัฐ

ปัจจุบันรัฐบาลท้องถิ่นของนครนิวยอร์ก ประเทศสหรัฐอเมริกา มีมาตรการลงโทษผู้ที่ขับรถโดยประมาทจากการคุยโทรศัพท์อยู่แล้ว โดยปรับเป็นเงินไม่เกิน 150 ดอลลาร์ หรือ 4,500 บาท และตัดแต้มใบขับขี่อีก 5 แต้มสำหรับการทำผิดครั้งแรก แต่เมื่อเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2556 ที่ผ่านมา ได้มีกฎหมายใหม่ซึ่งเริ่มบังคับใช้แล้ว คือ ได้มีการเพิ่มโทษของผู้ที่ส่งข้อความและตอบเมลในขณะที่ขับขี่ โดยจะถูกเพิกถอนใบขับขี่ชั่วคราว 60 วัน สำหรับการกระทำผิดครั้งแรก และถ้าเป็นการทำผิดซ้ำซ้อนก็จะโดนระงับใบขับขี่นานถึง 6 เดือน และที่สำคัญ กฎหมายนี้จะเจาะจงลงโทษเฉพาะกลุ่มวัยรุ่นที่อายุต่ำกว่า 20 ปีเท่านั้น เนื่องจากรัฐบาลสหรัฐฯทำการเก็บสถิติพบว่าคนกลุ่มนี้

เป็นต้นเหตุของการเกิดอุบัติเหตุอันเนื่องมาจากการขับรถโดยประมาทถึงร้อยละ 16 นอกจากนี้ ยังพบว่าวัยรุ่นกว่าร้อยละ 45 ยอมรับว่าชอบส่งข้อความขณะขับรถเป็นประจำอีกด้วย (Tnews Online, 2556)

ในส่วนของมลรัฐอื่น ๆ ได้มีการเสนอ และความพยายามที่จะบัญญัติกฎหมายหรือออกมาตรการ ที่เกี่ยวข้องกับการใช้โทรศัพท์มือถือในขณะที่ขับรถ โดยมีความเข้มงวดในลักษณะที่แตกต่างกันไปในแต่ละ มลรัฐ ซึ่งอยู่ระหว่างขั้นตอนการพิจารณาของคณะกรรมการต่าง ๆ ดังนี้

ตารางที่ 4 กฎหมายของแต่ละรัฐที่เกี่ยวข้องกับการใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ ซึ่งอยู่ระหว่างขั้นตอนการพิจารณาของคณะกรรมการต่าง ๆ

รัฐ	อธิบายตัวบทกฎหมาย	สถานะของรัฐบัญญัติจากเดือนกรกฎาคม ค.ศ. 2001
เอริโซนา	SB1005 ห้ามการใช้มือถือ โทรศัพท์เคลื่อนที่ ขณะขับจักรยานพาหนะ ห้ามการใช้เครื่องคอมพิวเตอร์หรืออุปกรณ์อย่างอื่น ๆ ที่ไม่ได้ติดตั้งไว้ในรถโดยโรงงานผู้ผลิตรถยนต์ ขณะขับจักรยานพาหนะโดยไม่รวมถึงระบบนำร่องและหน้าจอแสดงความเร็วของรถ ยกเว้นเมื่อมีเหตุฉุกเฉินและยานพาหนะที่ใช้ในทางการค้า	เรื่องยุติอยู่ที่คณะกรรมการ
แคนซัส	HB 1229 ห้ามการใช้มือถือ โทรศัพท์เคลื่อนที่ ขณะขับจักรยานพาหนะ ยกเว้นเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน	กำลังศึกษาข้อมูลโดยคณะกรรมการ
แคลิฟอร์เนีย	AB 911 ห้ามการใช้มือถือ โทรศัพท์เคลื่อนที่ ขณะขับจักรยานพาหนะ ยกเว้นเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน	อ้างถึงคณะกรรมการการขนส่ง
แคลิฟอร์เนีย	AB 770 จะต้องมียุติบัตรแนะนำความปลอดภัยในการใช้โทรศัพท์มือถือในรถเช่าที่มีอุปกรณ์โทรศัพท์มือถือติดตั้งอยู่ภายในรถ	ผ่านการประชุมเมื่อวันที่ 5 มิถุนายน ค.ศ.2001 อยู่ในสภาสูงคณะกรรมการการขนส่ง
คอนเนคติกัต	SB 276 ห้ามการขับจักรยานพาหนะที่ไม่มีสมาธิ การเสียสมาธิขณะขับก็คือการกระทำกิจกรรมต่าง เช่น ใช้โทรศัพท์มือถือ การใช้เครื่องคอมพิวเตอร์ ซึ่งถือว่าเป็นการรบกวนสมาธิขณะขับรถ	ผ่านคณะกรรมการผู้มีอำนาจตัดสิน เรื่องยุติอยู่ที่สมัชชาประชุมสภา

ตารางที่ 4 (ต่อ)

รัฐ	อธิบายด้วยทกกฎหมาย	สถานะของรัฐบัญญัติจาก เดือนกรกฎาคม ค.ศ. 2001
เขตโคลัมเบีย	B14-0141 ห้ามการใช้โทรศัพท์มือถือโดยไม่มีอุปกรณ์เสริม เช่น hand-free และยกเว้นเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน ห้ามการใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถโรงเรียน ตำรวจจะต้องรายงานเกี่ยวกับโทรศัพท์มือถือ (ถ้ามี) ในรายงานอุบัติเหตุแผนกยานพาหนะต้องรายงานข้อมูลดังกล่าวแก่สภาที่ปรึกษา	รับฟังเสียงประชาพิจารณ์ วันที่ 9 กรกฎาคม ค.ศ.2001
ฟลอริดา	HB 153 ห้ามการใช้โทรศัพท์มือถือในขณะที่ขับรถโดยไม่มีอุปกรณ์เสริม เช่น hand-free	ถอนออกจากการพิจารณา
จอร์เจีย	HB 335 การใช้มือถือโทรศัพท์ขณะขับรถ ห้ามการใช้หูฟังใส่ปิด 2 หู (ใช้หูฟังใส่หูได้เพียง 1 ข้าง)	ดำเนินงานมาถึงปี ค.ศ. 2002
ฮาวาย	HB 225 ห้ามการใช้มือถือโทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับรถ ยกเว้นกรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน HB1621 ห้ามการใช้มือถือโทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับบนทางหลวงพิเศษ ยกเว้นกรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน หรือใช้โทรศัพท์มือถือเพื่อรายงานอุบัติเหตุ มีโทษสำหรับผู้ฝ่าฝืน	ดำเนินงานมาถึงปี ค.ศ. 2002
อิลลินอยส์	HB10 ห้ามการใช้โทรศัพท์มือถือโดยไม่มีอุปกรณ์หูฟังที่อนุญาตให้ใส่หูได้เพียง 1 ข้างขณะขับรถ	ออกพระราชบัญญัติเมื่อเดือนกรกฎาคม ค.ศ. 2001
อินเดียน่า	HB1681 ต้องการให้มีกฎหมายบังคับการใช้โทรศัพท์มือถือหรือเครื่องมือสื่อสารไร้สายขณะขับในเวลาเกิดอุบัติเหตุ	เรื่องยุติที่คณะกรรมการ

ตารางที่ 4 (ต่อ)

รัฐ	อธิบายตัวบทกฎหมาย	สถานะของรัฐบัญญัติจากเดือน กรกฎาคม ค.ศ. 2001
ไอโอว่า	HB 168 ห้ามผู้ขับขี่ที่มีใบอนุญาตหัดขับใช้ โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่ ยกเว้นกรณีเกิด เหตุฉุกเฉิน	ดำเนินการมาถึงปี ค.ศ. 2002
แคนซัส	HB 2440 ห้ามการใช้มือถือ โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่ ยกเว้นกรณีเกิด เหตุฉุกเฉิน	ดำเนินการมาถึงปี ค.ศ. 2002
เคนตักกี	HB 44 ห้ามการใช้มือถือ โทรศัพท์เคลื่อนที่ ขณะขับขี่บนทางหลวง ยกเว้นถ้าผู้ขับขี่จะ เอารถเข้าจอดในที่ปลอดภัยได้ ยกเว้นกรณี เหตุฉุกเฉิน	เรื่องยุติอยู่ที่คณะกรรมการ
เมนส์	HB98, LD 102 ห้ามการใช้มือถือ โทรศัพท์ เคลื่อนที่ขณะขับขี่ยานพาหนะ	เรื่องยุติอยู่ที่คณะกรรมการ
แมรี่แลนด์	HB 89 ห้ามผู้ขับขี่ใช้มือถือ โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่ยานพาหนะ	เรื่องถูกถอน
มิชิแกน	HB2015 กำหนดห้ามการขับรถโดย ประมาทรวมทั้งห้ามการใช้มือถือ โทรศัพท์ ขณะขับขี่	อยู่ในการพิจารณาของ คณะกรรมการขนส่ง
มินเนสโซต้า	SB 1539 ห้ามการใช้โทรศัพท์มือถือขณะ ขับขี่ยานพาหนะ ถือว่าเป็นความผิดอาญา	ดำเนินการมาถึงปี ค.ศ. 2002
เนบราสก้า	LR139 ศึกษาข้อมูลการให้ความปลอดภัย ในการจราจรบนทางหลวงและการใช้ เครื่องมือสื่อสารไร้สาย เช่น โทรศัพท์มือถือ เพจเจอร์ วิทยุและ ฯลฯ	อ้างถึงคณะกรรมการกฤษฎีกา
นิวเจอร์ซีย์	AB3182 ห้ามการใช้โทรศัพท์มือถือขณะ ขับรถโรงเรียน	อยู่ในระหว่างสมัยประชุม คณะกรรมการการขนส่ง

ตารางที่ 4 (ต่อ)

รัฐ	อธิบายตัวบทกฎหมาย	สถานะของรัฐบัญญัติจากเดือน กรกฎาคม ค.ศ. 2001
นิวเจอร์ซีย์	AB3690 ต้องการให้ตำรวจทำรายงานของผู้ ขับขี่ที่เสียสมาธิของผู้ขับขี่ เช่น การใช้ โทรศัพท์ มือถือ การเปลี่ยนคลื่นวิทยุ การรับประทาน อาหารในรถ	อยู่ในระหว่างสมัยประชุม คณะกรรมการการขนส่ง
นิวเม็กซิโก	SMJ11 คณะกรรมการรักษาความปลอดภัย ในการจราจรได้ศึกษาและรวบรวมข้อมูล เกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจรเนื่องจากการใช้ โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ	ผ่านรัฐสภาแต่เรื่องได้ถูกเลื่อน ออกไปโดยไม่มีกำหนดในสภา ผู้แทนราษฎร
โอไฮโอ	HB280 ห้ามการใช้มือถือโทรศัพท์เคลื่อนที่ ขณะขับขี่ยานพาหนะ ห้ามผู้ที่มีใบอนุญาต หัดขับใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่ ยานพาหนะ	อยู่ในสภาผู้แทน มีกฎและข้อ อ้างอิง
วอชิงตัน	SB6100 ห้ามการใช้มือถือโทรศัพท์ขณะ ขับขี่ยานพาหนะ ยกเว้นกรณีเกิดเหตุ ฉุกเฉินอนุญาตให้ใช้ hand-free ผู้ฝ่าฝืนจะ ถูกปรับ 35 ดอลลาร์สหรัฐ	ครั้งแรกอยู่ในสมัยประชุมสภา เดือน เมษายน ค.ศ.2001

การนำมาตรการลงโทษโดยวิธีบันทึกการตัดคะแนน (Point system) มาใช้กับผู้กระทำ
ความผิดที่ใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่ยานพาหนะ จึงเป็นขั้นตอนสำคัญในการที่จะลงโทษผู้กระทำ
ความผิด โดยมีขั้นตอนการดำเนินการ คือ เมื่อมีผู้กระทำความผิดจราจรก็จะมีวิธีการติดตามเอาตัว
ผู้กระทำความผิดมาลงโทษให้ได้ทุกครั้ง โดยสหรัฐอเมริกาจะมีศูนย์คอมพิวเตอร์เก็บข้อมูลและ
สถิติ การกระทำของผู้กระทำผิดไว้ ผู้กระทำที่ยังไม่ได้รับโทษจะไม่มีโอกาสได้ต่อทะเบียนรถยนต์
หรือใบอนุญาตขับขี่ และผู้ที่เคยกระทำความผิดมาแล้วจะได้รับโทษสูงขึ้น หรืออาจจะถูกเพิกถอน
ใบอนุญาตขับขี่ นอกจากนั้นแล้วยังมีการบังคับให้มีการประกันภัยรถยนต์โดยทั่วกัน ผู้ที่เคยกระทำ
ผิดกฎจราจรจะถูกเรียกเบี้ยประกันสูงขึ้น สถิติที่นำมาพิจารณาโทษนั้นส่วนหนึ่งมาจากการบันทึก

คะแนนของผู้ขับขี่ ซึ่งหากถูกตัดคะแนนตามจำนวนที่กำหนดไว้ผู้ขับขี่อาจจะถูกเพิกถอนสิทธิ บางอย่างลงได้ ในประเทศสหรัฐอเมริกา ถือว่ามีผลใน การปฏิบัติมาก ผู้ขับขี่จะเกรงกลัวที่จะถูก บั่นทีกคะแนน เนื่องจากถูกสะสมคะแนนเป็นจำนวนมากอาจถูกเพิกถอนสิทธิบางอย่างได้ (จิตติมา เทพอารักษ์กุล, 2543)

ในประเทศสหรัฐอเมริกานั้นจะมีกองควบคุมการจราจร (The bureau of motor vehicles) คอยควบคุมผู้ใช้รถใช้ถนนให้ปฏิบัติตามกฎจราจรและจะเป็นผู้บั่นทีกคะแนนของผู้กระทำผิด ดังกล่าว

มาตรการตัดคะแนน นั้น มีการตัดคะแนนตามความรุนแรงของการกระทำผิดตามผิด ดังต่อไปนี้

1. ความผิดที่ผู้กระทำความผิดจราจรจะถูกบั่นทีกคะแนนจำนวน 6 คะแนน
 - 1.1 ขับรถชนผู้อื่นจนเป็นเหตุให้ถึงแก่ความตาย
 - 1.2 ขับรถในขณะที่มึนเมา
 - 1.3 ขับรถโดยไม่พกใบอนุญาตขับขี่
 - 1.4 หลบหลีกการจับกุมของเจ้าหน้าที่
 - 1.5 ขับรถแข่งกันในถนนหลวง
 - 1.6 ขับรถของผู้อื่นโดยไม่ได้รับอนุญาต
 - 1.7 ขับรถในขณะที่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่หรือถูกเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่
 - 1.8 ใช้รถในการกระทำความผิด
2. ความผิดที่ผู้กระทำความผิดกฎจราจรจะต้องถูกบั่นทีกคะแนนจำนวน 4 คะแนน
 - 2.1 ขับรถโดยประมาทซึ่งอาจจะก่อให้เกิดความเสียหายและอันตรายแก่ผู้อื่น
3. ความผิดที่ผู้กระทำความผิดกฎจราจรจะต้องถูกบั่นทีกคะแนนจำนวน 2 คะแนน
 - 3.1 ขับรถในเขตห้ามเข้า (ขึ้นอยู่กับขนาดของยานพาหนะ)
 - 3.2 ขับรถฝ่าฝืนข้อบังคับของกองควบคุมการจราจร ขับรถด้วยความเร็วเกินอัตราที่

กฎหมายกำหนด

สำหรับเหตุผลที่กฎหมายฉบับใหม่ของนิวยอร์กจะมุ่งไปที่การส่งข้อความและตอบ อีเมล รวมถึงการพิมพ์ข้อความอพเดทสถานะหรือเช็คความเคลื่อนไหวในโซเชียล มีเดีย ก็เป็น เพราะการส่งข้อความและเช็คโซเชียลเน็ตเวิร์ก กำลังเป็นกิจกรรมยอดฮิตในหมู่วัยรุ่นมากกว่าการ คุยโทรศัพท์ และการพิมพ์หรืออ่านข้อความนั้นทำให้ผู้ขับขี่ละสายตาจากท้องถนนนานหลายวินาที ในขณะที่การคุยโทรศัพท์ ถึงแม้ว่าจะทำให้คนขับเสียสมาธิ แต่ก็ยังไม่ต้องละสายตาไปจากถนน

และไม่ต้องละมือไปจับโทรศัพท์ก็ได้หากมี บลูทูธ หรือ สมอลทอล์ค ซึ่งแตกต่างจากการพิมพ์ข้อความนั่นเอง

4. ประเทศอังกฤษ

กฎหมายห้ามใช้โทรศัพท์ขณะขับรถของประเทศอังกฤษ ระบุว่า...

“ผู้ขับขี่ไม่สามารถรับโทรศัพท์ได้ขณะขับรถถ้าโทรศัพท์ที่ดิ่งขึ้นขณะรถขับเคลื่อนอยู่ผู้ขับขี่จะต้องหยุดรถข้างทางก่อนจึงจะสามารถรับโทรศัพท์ได้ข้อห้ามนี้รวมถึงการขับรถขณะหยุดรอสัญญาณไฟจราจรหรือในขณะที่การจราจรติดขัด ขณะที่รถอยู่ในการควบคุมของผู้ขับขี่ผู้ขับขี่ไม่สามารถใช้โทรศัพท์ได้.....”

การบังคับใช้ระเบียบใหม่มีผลตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม ค.ศ. 2003 เป็นความผิดเฉพาะเจาะจงสำหรับการใช้โทรศัพท์มือถือหรืออุปกรณ์สื่อสารชนิดอื่น ๆ ในขณะที่ขี่ยานพาหนะ ผู้ขับขี่จะได้รับใบสั่งโดยอัตโนมัติถ้าถูกจับได้ว่ามีการใช้โทรศัพท์มือถือขณะขี่ยานพาหนะผู้ขับขี่จะโดนหักคะแนนจำนวน 3 คะแนนในใบอนุญาตขับขี่ และถูกปรับเป็นเงินจำนวน 30 ปอนด์ถ้าเป็นกรณีถูกดำเนินคดีในศาลผู้ขับขี่อาจจะถูกสั่งห้ามไม่ให้ขี่ยานพาหนะและถูกปรับสูงสุดเป็นเงินจำนวน 1,000 ปอนด์ส่วนกรณีใช้โทรศัพท์มือถือหรืออุปกรณ์สื่อสารชนิดอื่น ๆ ในขณะที่ขับรถหรือขี่ยานพาหนะขนส่งสินค้า หรือรับส่งผู้โดยสาร จะถูกปรับสูงสุดเป็นเงินจำนวน 2,500 ปอนด์ ต่อมาได้มีการปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการใช้โทรศัพท์มือถือในขณะที่ขับรถตั้งแต่วันที่ 27 กุมภาพันธ์ ค.ศ.2007 โดยผู้ขับขี่จะถูกปรับเป็นเงินจำนวน 60 ปอนด์ถ้าเป็นกรณีถูกดำเนินคดีในศาลผู้ขับขี่อาจจะถูกสั่งห้ามไม่ให้ขี่ยานพาหนะและถูกปรับสูงสุดเป็นเงินจำนวน 1,000 ปอนด์ส่วนกรณีใช้โทรศัพท์มือถือหรืออุปกรณ์สื่อสารชนิดอื่น ๆ ในขณะที่ขับรถหรือขี่ยานพาหนะขนส่งสินค้า หรือรับส่งผู้โดยสาร จะถูกปรับสูงสุดเป็นเงินจำนวน 2,500 ปอนด์ โดยจะโดนหักคะแนนเป็นจำนวน 3 คะแนนเท่าเดิมแต่ในกฎหมายใหม่นี้อนุญาตให้สามารถใช้อุปกรณ์เสริมสำหรับโทรศัพท์แบบแฮนด์ฟรีได้ภายใต้มาตรา 104 ซึ่งถ้าผู้ขับขี่ใช้โทรศัพท์มือถืออุปกรณ์เสริมแบบแฮนด์ฟรีในขณะที่ขี่ยานพาหนะหากมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นในขณะที่การใช้งานอุปกรณ์ดังกล่าวอาจโดนข้อหาขับรถโดยประมาทหรือเป็นการกระทำที่ก่อให้เกิดอันตรายได้

เมื่อวันที่ 10 พฤษภาคม พ.ศ. 2556 รัฐมนตรีกระทรวงคมนาคมอังกฤษเปิดเผยว่าการส่งข้อความ หรือการคุยโทรศัพท์ขณะขับรถ จะมีบทลงโทษเพิ่มขึ้น โดยนายแพทริกแมกเลาติน รัฐมนตรีกระทรวงคมนาคมอังกฤษ ระบุว่า เพื่อลดอันตรายจากการขับรถ ทางเราจะเพิ่มค่าปรับร้อยละ 50 - 60 หรือคิดเป็นเงินประมาณ 60 -90 ปอนด์ ขณะที่การตัดแต้มใบขับขี่ยังเป็น 3 แต้มเท่าเดิมเพื่อเป็นการส่งสารไปยังคนขับที่มีพฤติกรรมเช่นนี้อยู่แต่หากคุณยังไม่คำนึงถึงความปลอดภัยที่

กระทบต่อผู้ใช้รถคนอื่น ก็จะต้องถูกจับและลงโทษทันที (อังกฤษ ออกกฎหมายโทษผู้ส่งข้อความ คย โทศัพทระหว่างขับรถ, 2556)

นอกจากนี้การเพิ่มค่าปรับดังกล่าวจะครอบคลุมไปถึง การใช้หูฟังสนทนา รวมถึงขับรถเร็ว ฝ่าไฟแดง ขับรถไม่ระมัดระวัง กินอาหาร สูบบุหรี่บนรถ ขับรถเร็ว โดยบทลงโทษครั้งใหม่ ประกอบไปด้วยการตัด 3 แต้ม และปรับเป็นเงินอีก 90 ปอนด์โดยนับตั้งแต่นั้นปี ค.ศ. 2003 เป็นต้นมา พบคนขับกว่า 1 ล้านคนถูกตัดสินว่า ใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ

5. ประเทศออสเตรเลีย

ประเทศออสเตรเลียได้มีการออกกฎหมายห้ามใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับรถในปี ค.ศ. 1988 ซึ่งมีลักษณะคล้ายกฎหมายในรัฐ New South Wales ปัจจุบันสเปน อิตาลี อิสราเอล โปรตุเกส และบราซิล ได้มีการแนะนำถึงการใช้ข้อกฎหมายนี้ โดยมีการจำกัดในการใช้ โทรศัพท์เคลื่อนที่ในขณะขับรถ ประเทศสเปนได้มีการเข้มงวดในการปฏิบัติตามกฎหมายนี้อย่างมากและตำรวจสเปนได้ตรวจสอบผู้กระทำผิดและมีการปรับตั้งแต่ 80-800 ดอลลาร์ และในบางประเทศ เช่น ฝรั่งเศส สวีเดน ได้มีการกำหนดกฎหมายในทิศทางที่ห้ามใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับรถ แต่ในบางประเทศ เช่น เยอรมัน ออสเตรีย เนเธอร์แลนด์ อนุญาตให้ใช้แฮนด์ฟรีกับ โทรศัพท์เคลื่อนที่ในขณะขับรถเท่านั้น (กาญจนา ศรีสวัสดิ์, 2522)

6. ประเทศสวีเดน

ประเทศสวีเดน เป็นประเทศหนึ่งที่ใช้กฎหมายห้ามใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ในขณะขับรถเป็นกฎหมายทั่วไป “ผู้ขับขี่ต้องมีสมาธิครบในขณะที่ขับรถ โดยทุกคนห้ามมีกิจกรรมอย่างอื่นที่ทำให้มีผลกระทบต่อความสามารถในการขับรถลดลง” และผู้ใช้โทรศัพท์ต้องทำการประกันภัยในกรณีที่ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ในขณะขับรถแล้วเกิดอุบัติเหตุ โดยบริษัทประกันมีการปรับเพิ่ม 80 ดอลลาร์ ในกรณีที่มีการเกิดอุบัติเหตุเนื่องจากการพูดโทรศัพท์เคลื่อนที่ในขณะขับรถ โดยไม่ใช้แฮนด์ฟรี (กาญจนา ศรีสวัสดิ์, 2522)

เมื่อได้เปรียบเทียบกฎหมายการห้ามใช้อุปกรณ์สื่อสารขณะขับรถของประเทศต่าง ๆ พบว่า ต่างก็มีจุดประสงค์ที่เหมือนกัน คือ ต้องการป้องกันไม่ให้มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นบนท้องถนน โดยการควบคุมไม่ให้ประชาชนในประเทศของตนปฏิบัติหรือมีพฤติกรรมที่เสี่ยงที่จะก่อให้เกิดอันตรายแก่ตนเองและผู้อื่น จึงได้มีการบัญญัติบทลงโทษผู้ซึ่งฝ่าฝืนกฎหมายห้ามใช้อุปกรณ์สื่อสารขณะขับรถ ทำให้มาตรการที่ใช้ในการลงโทษผู้ฝ่าฝืนกฎหมายดังกล่าวนี้มีความแตกต่างกันไปตามความรุนแรงหรือความเข้มงวดของกฎหมายดังกล่าวในแต่ละประเทศ ซึ่งนั้นก็ขึ้นอยู่กับปัจจัยหลาย ๆ อย่างที่จะนำมาใช้เพื่อให้เกิดความเหมาะสมสำหรับการรักษาความสงบเรียบร้อยของประเทศและประชาชนของเขานั่นเอง

มาตรการทางกฎหมายและวิธีการดำเนินคดีสำหรับผู้ใช้อุปกรณ์สื่อสารขณะขับรถ ยานพาหนะในประเทศไทย

กฎหมายและมาตรการที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้อุปกรณ์สื่อสารขณะขับรถยานพาหนะในประเทศไทยเป็นการใช้มาตรการทางกฎหมายเพื่อบังคับให้ผู้ขับขี่ห้ามมีการใช้อุปกรณ์สื่อสารขณะขับรถยานพาหนะ ซึ่งในหลายประเทศได้มีบทบัญญัติของกฎหมายห้ามใช้อุปกรณ์สื่อสารขณะขับรถยานพาหนะไว้โดยตรงและมีความเข้มงวดในเรื่องของการฝ่าฝืนเป็นอย่างมาก ส่วนประเทศไทยได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติจราจรทางบก เพื่อกำหนดห้ามไม่ให้ผู้ขับขี่พูดหรือใช้โทรศัพท์ในขณะที่รถเคลื่อนที่ เว้นแต่โทรศัพท์เคลื่อนที่นั้นจะมีอุปกรณ์ซึ่งผู้ขับขี่สามารถพูดหรือใช้ได้โดยไม่ต้องจับหรือถือโทรศัพท์ไว้ เพื่อเป็นการควบคุมการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับรถยานพาหนะ

ปัจจุบันกฎหมายที่บังคับใช้ถึงเรื่องการห้ามใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ในขณะที่ขับรถยานพาหนะได้มีบัญญัติไว้โดยตรงในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 8) พ.ศ. 2551 มาตรา 43(9) ดังนี้

มาตรา 43

“ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถ

...

(9) ในขณะที่ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่เว้นแต่การใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่โดยใช้อุปกรณ์เสริมสำหรับการสนทนาโดยผู้ขับขี่ไม่ต้องถือหรือจับโทรศัพท์เคลื่อนที่นั้น”

หากฝ่าฝืนก็จะต้องถูกปรับ 400 ถึง 1,000 บาท ตามมาตรา 157 ตามรายละเอียดที่ได้กล่าวไว้ก่อนหน้านี้ แต่ตามมาตรา 43(9) นี้ได้บัญญัติเนื้อหาของกฎหมายไว้อย่างแคบ ๆ เพียงแค่การใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ในขณะที่ขับรถเท่านั้น ไม่ได้ระบุนครอบคลุมถึงอุปกรณ์สื่อสารชนิดอื่น ๆ ที่สามารถทำกิจกรรมต่าง ๆ ได้นอกเหนือจากการใช้เพื่อการสนทนาที่เป็นคุณสมบัติพื้นฐานของโทรศัพท์เคลื่อนที่ เช่น การส่งข้อความสั้นเอสเอ็มเอสเอ็มเอ็มเอสรับ-ส่ง อ่านเอกสารทางอีเมล ปฏิทินตารางนัดหมายเกมส์การใช้งานอินเทอร์เน็ตบลูทูธอินฟราเรดกล้องถ่ายภาพวิทยุเครื่องเล่นเพลง และจีพีเอส ที่กล่าวมานี้เพื่อนำมาวิเคราะห์เปรียบเทียบให้เห็นถึงความไม่ชัดเจนและครอบคลุมของข้อกฎหมายที่บังคับใช้

สำหรับการใช้อุปกรณ์สื่อสารขณะขับรถยานพาหนะนั้นถือว่าการฝ่าฝืนกฎหมายจราจร ซึ่งจัดว่าเป็นรูปแบบของอาชญากรรมชนิดหนึ่ง ถึงแม้ว่าจะมีการกระทำกันอย่างแพร่หลายและส่งผลกระทบมาก แต่ประชาชนทั่วไปก็ยังไม่สนใจและยังคงเพิกเฉยต่อพฤติกรรมดังกล่าวจากการศึกษาทางอาชญาวิทยา การฝ่าฝืนกฎหมายจราจรมันไม่เพียงแต่จะทำให้เกิดปัญหาจราจร

ติดขัดเท่านั้นแต่ยังทำให้เกิดอุบัติเหตุต่าง ๆ ได้มากอีกด้วยซึ่งเมื่อพิจารณาถึงการลงโทษต่อผู้ที่กระทำผิดทางอาญาที่เกี่ยวกับกฎหมายจราจรที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน ถือได้ว่าเป็นกฎหมายที่มีวัตถุประสงค์ของการลงโทษเพื่อเป็นการยับยั้งและป้องกันสังคม ไม่ให้ผู้กระทำความผิดซ้ำอีก และเพื่อไม่ให้คนอื่นเอาเป็นเยี่ยงอย่าง ทั้งนี้ก็เพื่อความสงบเรียบร้อยของประชาชนในสังคมนั้นเอง แต่เนื่องจากผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจรนั้นมีลักษณะเป็นการเฉพาะตัว คือ เป็นผู้ที่สามารถแก้ไขปรับเปลี่ยนพฤติกรรมไม่ให้กระทำความผิดซ้ำได้ โดยการให้ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายและวิธีการขับขี่ที่ถูกต้องเหมาะสม ดังนั้นจึงควรมีมาตรการที่สามารถปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจร เพื่อใช้ลงโทษตามแนวทางการลงโทษเพื่อแก้ไขผู้กระทำความผิดต่อไป

1. การบังคับใช้กฎหมายจราจร

การบังคับใช้กฎหมายโดยทั่วไป หมายถึง การนำกฎหมายมาบังคับใช้เพื่อควบคุมความประพฤติของสมาชิกในสังคม โดยการดำเนินการอย่างเป็นทางการต่อเนื่องและสัมพันธ์กันระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ ในกระบวนการยุติธรรมของรัฐ ได้แก่ การดำเนินการในชั้นเจ้าพนักงานตำรวจในการรักษากฎหมาย ซึ่งหากมีการฝ่าฝืนจะต้อง สอบสวน สอบสวน และจับกุมผู้กระทำความผิดส่งต่อให้พนักงานอัยการทำหน้าที่ฟ้องร้องคดี ศาลยุติธรรมจะทำหน้าที่พิจารณา และตัดสินคดี และมีพนักงานราชทัณฑ์ ทำหน้าที่ควบคุมผู้กระทำความผิดตามที่ศาลลงโทษ โดยมีมาตรฐานในการปฏิบัติงานรวมทั้งมาตรการอันเป็นหลักประกันในการปฏิบัติหน้าที่ของแต่ละหน่วยงาน ทั้งนี้ เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมาย และระบบงานยุติธรรมของรัฐทั้งระบบสามารถอำนวยความสะดวกและตอบสนองต่อการแก้ไขปัญหาในสังคมได้ การที่จะอำนวยความสะดวกให้แก่สังคมได้อย่างเต็มที่ นอกจากจะต้องประกอบด้วยกฎหมายที่มีความถูกต้องชอบธรรมและเหมาะสมแล้ว การบังคับใช้กฎหมายผ่านกระบวนการยุติธรรมของรัฐก็จะต้องมีความสัมพันธ์สอดคล้องกับหลักความถูกต้องตามหลักนิติธรรม สามารถรักษาความสงบเรียบร้อยภายในสังคมโดยการป้องกัน และปราบปรามการกระทำความผิด ได้อย่างมีประสิทธิภาพอีกด้วย กระบวนการยุติธรรมที่มีประสิทธิภาพ สามารถเห็นได้จากสถิติการจับกุมและการลงโทษผู้กระทำความผิดสูงเมื่อเทียบกับการเกิดการกระทำความผิด ทั้งนี้ โดยการใช้ทรัพยากรอย่างจำกัดโดยการดำเนินการตามขั้นตอนต่าง ๆ ในกระบวนการยุติธรรม จะต้องมีความรวดเร็วและแน่นอน มีวิธีปฏิบัติที่มีแบบแผน แต่ในขณะเดียวกันก็ยืดหยุ่นได้บ้าง และจะต้องลดโอกาสให้ผู้กระทำความผิดรอดพ้นจากการพิจารณาในกระบวนการยุติธรรมให้น้อยที่สุด (ประธาน วัฒนาวณิชย์, 2522)

ดังนั้น หากกระบวนการยุติธรรมไม่มีประสิทธิภาพ เจ้าหน้าที่ของรัฐไม่สามารถจับกุมผู้กระทำความผิดมาลงโทษได้แล้วเกิดการละเลยต่อกฎหมายเพิ่มจำนวนมากขึ้น รัฐจึงต้องให้

หลักประกันต่อสังคม เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของกระบวนการยุติธรรมทางอาญาดังกล่าว ทั้งนี้ โดยการปรับปรุงตัวบทกฎหมาย ทั้งกฎหมายสารบัญญัติ และกฎหมายวิธีสบัญญัติ ตลอดจนเพิ่มพูนประสิทธิภาพของกระบวนการยุติธรรมให้มีความเหมาะสมยิ่งขึ้น อันจะเป็นผลต่อประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายของรัฐอีกด้วย

สำหรับการบังคับใช้กฎหมายจราจร เป็นการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐในการรักษาความปลอดภัย และส่งเสริมความสะดวกในการใช้รถใช้ถนน ตลอดจนจับกุมผู้กระทำความผิดต่อกฎหมายจราจรมาลงโทษ ซึ่งการดำเนินการดังกล่าวสามารถแบ่งออกได้เป็น 2 ระยะ คือ การบังคับใช้กฎหมายในระยะก่อนกระทำความผิดและการบังคับใช้กฎหมายภายหลังการกระทำความผิด (จิตติมา เทพอารักษ์กุล, 2543)

1.1 การบังคับใช้กฎหมายในระยะก่อนกระทำความผิด

การบังคับใช้กฎหมายจราจรในระยะก่อนการกระทำความผิด หมายถึง การรักษาให้มีการปฏิบัติตามกฎหมาย ในลักษณะการป้องกันการกระทำความผิดหรือการฝ่าฝืนกฎหมาย โดยการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าพนักงานตามอำนาจและหน้าที่ที่กฎหมายกำหนดเอาไว้ ได้แก่ เจ้าพนักงานตำรวจ และเจ้าพนักงานอื่น ๆ ที่กฎหมายให้อำนาจ

การบังคับใช้กฎหมายจราจรในระยะก่อนการกระทำความผิด เป็นการดำเนินการรักษากฎหมาย โดยเจ้าพนักงานจราจรและพนักงานเจ้าหน้าที่ ในฐานะเป็นเจ้าพนักงานของรัฐต้องปฏิบัติหน้าที่ในการ ตรวจตรา ดูแล จัดการ และควบคุมการจราจร ให้ผู้ที่ใช้รถใช้ถนนได้ปฏิบัติตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย และเพื่อให้เกิดความปลอดภัยและความสะดวกในการจราจร ซึ่งสรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

1.1.1 ตรวจตรา ดูแล และกวดขัน ให้เจ้าของหรือผู้ขับขี่ยานพาหนะได้ปฏิบัติตามบทบัญญัติของกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจราจร

1.1.2 อำนวยความสะดวกในการจราจร และควบคุมระบบการจราจรให้เคลื่อนตัวไปอย่างต่อเนื่อง

1.1.3 ออกประกาศ ข้อบังคับ ระเบียบการจราจร เพื่อให้เกิดความสะดวกและปลอดภัยในการจราจร หรือดำเนินการอื่น ๆ ตามที่กฎหมายให้อำนาจ

1.2 การบังคับใช้ภายหลังการกระทำความผิด

เนื่องจากความผิดตามกฎหมายจราจรส่วนใหญ่มีลักษณะเป็นความผิดเล็กน้อยมิใช่ความผิดอาญาโดยแท้และเป็นกฎหมายที่บัญญัติขึ้นมาเพื่อให้เกิดความสะดวกและความปลอดภัยในการจราจร จึงอาจกล่าวได้ว่ากฎหมายจราจรมีลักษณะเฉพาะเป็นพิเศษและมีการพิจารณาคดีที่รวบรัดเป็นพิเศษ ซึ่งจะมีความแตกต่างจากกระบวนการวิธีพิจารณาคดีอาญาโดยทั่วไป จากลักษณะ

ความผิดดังกล่าวในแต่ละประเทศจึงได้บัญญัติวิธีพิจารณาเฉพาะสำหรับความผิดที่เกี่ยวกับการจรรยาไว้เป็นพิเศษ เพื่อให้เกิดความสะดวกรวดเร็วและประหยัดค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ โดยลดขั้นตอนตามกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาโดยทั่วไปลง และมีบทบังคับที่เร่งรัดพนักงานเจ้าหน้าที่ของรัฐให้รีบดำเนินการเพื่อประโยชน์ของรัฐ เพราะคดีส่วนใหญ่ไม่มีผู้เสียหาย นอกจากนี้ในบางประเทศได้มีความพยายามที่จะนำวิธีการในทางบริหารมาช่วยในการดำเนินการกับความผิดเล็กน้อยเหล่านี้ โดยวิธีการต่าง ๆ เพื่อให้เกิดความคล่องตัวและสอดคล้องกับความมุ่งหมายในทางบริหารนอกเหนือจากการใช้องค์การตุลาการ

2. โทษและมาตรการบังคับตามกฎหมายจรรยา

การบังคับใช้กฎหมายโดยทั่วไป หมายถึง การนำกฎหมายมาบังคับใช้เพื่อควบคุมพฤติกรรมของคนในสังคม โดยการดำเนินการอย่างเป็นทางการต่อเนื่องและสัมพันธ์กันระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ ในกระบวนการยุติธรรมของรัฐ ซึ่งถ้าหากมีการฝ่าฝืนจะต้องถูกลงโทษ ถึงแม้กฎหมายจรรยาจะประกอบด้วยพระราชบัญญัติหลายฉบับด้วยกัน แต่ในพระราชบัญญัติแต่ละฉบับต่างก็ได้บัญญัติถึงโทษและสภาพบังคับให้คล้ายคลึงกัน ซึ่งได้แก่ โทษจำคุก โทษปรับ และการลิดรอนสิทธิในการใช้รถ ดังรายละเอียดที่จะกล่าวต่อไปนี้

2.1 โทษจำคุก

โทษจำคุก หมายถึงการนำตัวผู้กระทำความผิดซึ่งศาลพิพากษาลงโทษจำคุกไปควบคุมตัวในเรือนจำหรือทัณฑสถาน การลงโทษจำคุกไม่ว่าจะเป็นการลงโทษจำคุกตลอดชีวิตหรือการจำคุกที่มีกำหนดระยะเวลาก็ตาม เป็นมาตรการการลงโทษที่ทำให้ผู้ที่รับโทษขาดเสรีภาพ ซึ่งนิยมใช้กันอย่างแพร่หลายในการลงโทษผู้กระทำความผิด โดยมีลักษณะของการแก่เค้น การขยับยั้ง การป้องกัน และการแก้ไขผู้กระทำความผิดประกอบกัน

ปัจจุบันถึงแม้ว่าจะมีการปรับปรุงด้านสถานที่การจัดระบบในการปกครอง การฝึกอบรม การให้การศึกษา การให้การรักษาพยาบาล ให้มีความเจริญก้าวหน้า โดยมุ่งแก้ไขความประพฤติของผู้กระทำความผิดให้สามารถปรับตัวเป็นคนดีได้ แต่โดยลักษณะของโทษจำคุกแล้วไม่เหมาะสมกับผู้กระทำความผิดเล็ก ๆ น้อย ๆ ซึ่งอาจได้รับผลร้ายมากกว่าผลดี เช่น มีการเลียนแบบพฤติกรรมของผู้ถูกจำคุกรายอื่น ๆ ดังนั้น การลงโทษสำหรับผู้ฝ่าฝืนกฎหมายจรรยาในปัจจุบัน แม้กฎหมายจะกำหนดโทษจำคุกไว้ในความผิดบางมาตรา แต่ศาลมักไม่ลงโทษจำคุกแก่ผู้กระทำความผิดกฎหมายจรรยาด้วยเหตุผลดังที่กล่าวมาแล้วนั่นเอง

2.2 โทษปรับ

โทษปรับเป็นโทษที่ใช้สำหรับกรณีเป็นความผิดเล็กน้อย โดยผู้กระทำความผิดจะต้องชำระเงินตามจำนวนที่กำหนดไว้ในคำพิพากษาของศาล หรือตามที่เจ้าพนักงานได้เปรียบเทียบปรับ โทษ

ปรับเป็นโทษที่ใช้กันอย่างแพร่หลายเพราะนอกจากเป็นการลงโทษเพื่อมิให้ผู้ถูกลงโทษนั้นกระทำความผิดขึ้นอีกทั้งยังเป็นตัวอย่างให้กับผู้อื่นและเกิดความเกรงกลัวไม่กล้ากระทำความผิดเช่นนั้น แล้วเงินค่าปรับดังกล่าวยังเป็นรายได้ของรัฐในภายหน้าอีกด้วย

จากการศึกษานั้นเห็นได้ว่า การลงโทษต่อผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจรส่วนใหญ่จะเป็นโทษปรับเสียมากกว่าโทษจำคุก ด้วยเหตุผลที่นานาประเทศต่างก็ยอมรับแล้วว่า การกระทำความผิดทางอาญาในคดีเล็กน้อยที่ผู้กระทำความผิดไม่ควรจะต้องรับโทษถึงจำคุกนั้น โทษปรับเป็นการลงโทษในทางทรัพย์สินที่ดีที่สุดทางหนึ่ง และจะหลีกเลี่ยงการลงโทษจำคุกระยะสั้นซึ่งไม่มีประโยชน์ต่อตัวผู้กระทำความผิดเลยไม่ว่าจะเป็นกรณีใด ๆ ก็ตาม

สำหรับผู้ที่กระทำความผิดตามที่กฎหมายจราจรกำหนดนั้น ในกฎหมายจราจรมักจะกำหนดโทษไว้เป็นโทษปรับ หรือจำคุก หรือทั้งจำทั้งปรับ สำหรับโทษปรับนั้น เป็นกรณีที่เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรพบการกระทำความผิด และจับกุมผู้กระทำความผิดไว้ และได้มีการออกใบสั่งเจ้าพนักงานจราจรให้แก่ผู้กระทำความผิดหรือผู้ที่ถูกจับกุม ผู้กระทำความผิดหรือผู้ที่ถูกจับกุมจะต้องชำระค่าปรับตามที่กฎหมายกำหนด

ข้อดีของโทษปรับ คือ โทษปรับนั้นผู้กระทำความผิดจะต้องชำระเงินค่าปรับให้แก่รัฐซึ่งเป็นผลประโยชน์แก่รัฐอย่างหนึ่ง ซึ่งเป็นโทษที่ใช้กันมาก นอกจากประโยชน์ในด้านนี้แล้ว ยังมีประโยชน์อย่างอื่นอีก คือ ถ้าไม่ปรับและใช้วิธีการจำคุกแก่ผู้กระทำความผิดแล้ว รัฐก็จะต้องมีภาระเลี้ยงดูผู้กระทำความผิดตลอดเวลาที่ถูกจำคุก ในระหว่างถูกจำคุกนั้นก็จะต้องขาดรายได้จากอาชีพปกติ และเมื่อออกจากเรือนจำแล้วก็ยากที่จะดำเนินอาชีพเดิมต่อไปได้ ทำให้ครอบครัวได้รับความลำบากมากขึ้น และถ้าใช้โทษจำคุกบ่อยเกินไป เรือนจำต่าง ๆ ก็จะแออัด จิตใจและความประพฤติของนักโทษก็จะทำให้กลับเป็นคนดีได้ยากยิ่งขึ้น ประการสำคัญที่สุดคือ การโทษจำคุกเป็นโทษที่กระทบกระเทือนจิตใจของผู้กระทำความผิดเป็นอย่างมาก และยิ่งถ้าได้มีการติดต่อสมาคมหรือรับอิทธิพลอันเลวร้ายจากคนที่ต้องโทษจำคุกอยู่ในเรือนจำด้วยกัน ก็อาจจะทำให้คนที่เพิ่งเคยผิดพลาดครั้งแรก กลายเป็นคนที่มีจิตใจชั่วร้าย และกระทำความผิดต่อไปได้ นอกจากนี้ การต้องโทษจำคุก ทำให้สังคมรังเกียจเมื่อพ้นโทษออกมาแล้ว ใคร ๆ ก็จะมองไปในแง่ที่ว่าเป็นคนที่เคยติดคุกมาก่อน ไม่อาจจะทำงานร่วมกับใครได้ เป็นต้น

ข้อเสียของโทษปรับ คือ การปรับไม่ได้ช่วยให้ผู้กระทำความผิดดีขึ้นแต่ประการใด เพราะเขาไม่ได้รับการแก้ไขในด้านความประพฤติ หรือจิตใจแต่อย่างใดเลย เมื่อเสียค่าปรับแล้วก็ไปอันเสรีงั้นไปและอาจจะไปกระทำความผิดขึ้นใหม่ได้ นอกจากนี้โทษปรับยังสร้างผลที่เลื่อมล้ำในระหว่างผู้กระทำความผิดอีกด้วย กล่าวคือ ในกรณีที่ผู้กระทำความผิดเป็นคนมีฐานะ การที่กฎหมายกำหนดให้ปรับเป็นเงินไม่เกิน 500 หรือไม่เกิน 1,000 บาท ซึ่งเป็นความผิดลหุโทษ

นั้น ผู้ที่มีฐานะพอที่จะจ่ายค่าปรับได้ก็จะไม่รู้สึกรังเกียจอะไรเลย แต่สำหรับคนยากจนที่ไม่มีเงินจ่ายค่าปรับก็กลับจะต้องถูกดำเนินการอย่างอื่นแทน เป็นต้น

3. การลิดรอนสิทธิในการใช้รถ

นอกจากมาตรการจับกุมและเปรียบเทียบปรับ ยังมีมาตรการเสริมอื่น ๆ อีกซึ่งนับว่าเป็นมาตรการลงโทษอีกมาตรการหนึ่งที่น่ามาใช้กับผู้กระทำความผิด ได้แก่ การบันทึกคะแนนไว้ด้านหลังใบอนุญาตขับขี่ การอบรมทดสอบผู้ขับขี่ การสั่งยึดใบอนุญาตขับขี่ การสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ หรือการสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ โดยเป็นสภาพบังคับเพื่อให้เกิดความปลอดภัย โดยการทำให้ไม่มีการใช้รถในระหว่างที่ถูกลงโทษ จึงเป็นการช่วยให้สังคมปลอดภัยจากภัยอันตรายที่กำลังจะเกิดขึ้นจากการขับขี่ของผู้ที่ถูกลงโทษ ซึ่งนอกจากจะเป็นการป้องกันมิให้ผู้นั้นกระทำความผิดซ้ำแล้ว ยังเป็นผลดีต่อการรักษาความสงบเรียบร้อยของสังคมอีกด้วย

การลิดรอนสิทธิและเสรีภาพในการใช้รถใช้ถนนดังกล่าวนี้จะทำให้ผู้ที่ถูกลงโทษปราศจากความสะดวกสบายในการใช้รถใช้ถนน เกิดความลำบากและเดือดร้อน เนื่องจากต้องคอยหลบเจ้าหน้าที่ในกรณีฝ่าฝืนขับรถในระหว่างที่ถูกลงโทษ หรือการลงโทษนี้อาจทำให้ขาดประโยชน์ในการประกอบอาชีพของผู้นั้นด้วย ดังนั้น การลงโทษด้วยวิธีการลิดรอนสิทธิในการใช้รถนี้ จึงช่วยเสริมสร้างการบังคับใช้กฎหมายให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

สำหรับมาตรการในเรื่องนี้ ได้มีการบัญญัติไว้ในข้อกำหนดสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เรื่อง การดำเนินการบันทึกคะแนน อบรม ทดสอบผู้ขับขี่ที่กระทำผิดและการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ ดังต่อไปนี้

ข้อ 1 ให้ผู้มีอำนาจสั่งยึดใบอนุญาตขับขี่หรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายดังกล่าวบันทึกคะแนนไว้ด้านหลังใบอนุญาตขับขี่และในเครื่องบันทึกข้อมูล เมื่อผู้ขับขี่กระทำความผิดดังต่อไปนี้

1.1 บันทึกคะแนน ครั้งละ 10 คะแนน โดยใช้อักษร A เป็นสัญลักษณ์ในข้อหา

1.1.1 ขับรถในลักษณะกีดขวางการจราจร

1.1.2 ขับรถบนทางเท้าโดยไม่มีเหตุอันควร

1.2 บันทึกคะแนน ครั้งละ 20 คะแนน โดยใช้อักษร B เป็นสัญลักษณ์ในข้อหา

1.2.1 แชนงรดด้านซ้าย และไม่มีความปลอดภัย

1.2.2 แชนงรดเมื่อขึ้นทางชัน ขึ้นสะพาน ในทางโค้ง หรือแชนงรดในระยะสามสิบ

เมตรก่อนถึงทางข้าม ทางร่วมทางแยก วงเวียนหรือเกาะที่สร้างไว้ หรือแชนงรดเมื่อมีหมอก ฝน ฝุ่นหรือควัน จนไม่อาจเห็นทางข้างหน้าได้ในระยะหกสิบเมตร หรือแชนงรดเมื่อขับเข้าที่คับขัน หรือเขตปลอดภัย หรือแชนงรดในที่ที่มีเครื่องหมายแสดงเขตอันตราย

1.2.3 จอดรถในทางเดินรถหรือไหล่ทาง โดยไม่เปิดไฟในเวลาที่มีแสงสว่างไม่เพียงพอ

1.2.4 ขับรถแท็กซี่ปฏิเสธไม่รับจ้างบรรทุกทุกคนโดยสาร

1.2.5 ขับรถแท็กซี่พาคนโดยสารไปทอดทิ้งระหว่างทาง

1.3 การบันทึกคะแนน ครั้งละ 30 คะแนน โดยใช้อักษร C เป็นสัญลักษณ์ในข้อหา

1.3.1 ขับรถในขณะที่หย่อนความสามารถในอันที่จะขับ

1.3.2 ขับรถประมาทหรือน่าหวาดเสียว

1.3.3 ขับรถในลักษณะที่ผิดปกติวิสัยของการขับรถตามธรรมดา

1.3.4 ขับรถโดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยหรือความเดือดร้อนของผู้อื่น

1.3.5 ขับรถด้วยอัตราความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด

1.4 บันทึกคะแนนครั้งละ 40 คะแนน โดยใช้อักษร D เป็นสัญลักษณ์ในข้อหา

1.4.1 ไม่หยุดรถหลังเส้นให้หยุดตามสัญญาณจราจรไฟสีแดงหรือเครื่องหมายจราจรสีแดงที่มีคำว่า “หยุด” (ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดง)

1.4.2 ขับรถในขณะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น

1.4.3 ขับรถก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินของผู้อื่น ไม่หยุดรถให้ความช่วยเหลือตามสมควร ไม่แสดงตัวและไม่แจ้งเหตุต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ที่ใกล้เคียงทันที

1.4.4 แข่งรถในทาง

การบันทึกคะแนนตามวรรคหนึ่ง ให้บันทึกตามรูปแบบของใบอนุญาตขับรถของกรมการขนส่ง ดังนี้

(ก) ใบอนุญาตขับรถที่มีช่องบันทึกความผิด ให้บันทึกไว้ในช่องบันทึกความผิด

(ข) ใบอนุญาตขับรถที่ไม่มีช่องบันทึกความผิด ให้บันทึกไว้ในช่องข้อจำกัดการใช้

(ค) ใบอนุญาตขับรถที่มีช่องต่ออายุ สิ้นอายุ นายทะเบียน ให้บันทึกไว้ในช่อง ต่ออายุ สิ้นอายุ นายทะเบียน

(ง) ใบอนุญาตขับรถชนิดที่มีหน่วยความจำ ให้บันทึกไว้ในหน่วยความจำ

สำหรับใบอนุญาตขับรถ (ก), (ข), (ค) ให้ติดแถบเอกสารราชการตามแบบของสำนักงานตำรวจแห่งชาติไว้บนช่องที่กำหนดก่อนทำการบันทึกครั้งแรก รูปแบบการติดแถบเอกสารราชการไว้บนใบอนุญาตขับรถและการบันทึกคะแนนให้เป็นไปตาม ภาคผนวก ก.

ให้ลบคะแนนที่บันทึกไว้ในเครื่องบันทึกข้อมูล เมื่อผู้ขับขี่นั้น ไม่มีการกระทำความผิดซ้ำภายในหนึ่งปีนับแต่การกระทำผิดครั้งแรก

การอบรม ทดสอบผู้ขับขี่ที่กระทำผิด และการพักใช้ใบอนุญาตขับรถ

ข้อ 2 เมื่อผู้ขับขี่กระทำความผิดตามที่ระบุไว้ในข้อ 1 ซ้ำตั้งแต่สองครั้งเป็นต้นไปภายในหนึ่งปีนับแต่การกระทำความผิดครั้งแรก ให้ผู้มีอำนาจสั่งยึดใบอนุญาตขับขี่หรือผู้ซึ่งได้รับมอบอำนาจดังกล่าว ดำเนินการอบรม ทดสอบผู้ขับขี่นั้น ตามที่กำหนดก่อนคืนใบอนุญาตขับขี่

ในการอบรม ทดสอบผู้ขับขี่ตามวรรคหนึ่งให้หน่วยงานที่พบการกระทำความผิดครั้งที่สองหรือครั้งถัดไป เป็นผู้จัดการอบรม ทดสอบ ทั้งนี้ ให้ผู้รับการอบรมมีสิทธิเลือกสถานที่อบรม โดยแจ้งให้เจ้าหน้าที่ทราบทันที และให้เจ้าหน้าที่ดำเนินการตามความประสงค์ของผู้รับการอบรมนั้นต่อไป

ข้อ 3 การดำเนินการอบรม ทดสอบผู้ขับขี่ ตามข้อ 2 ให้ดำเนินการอบรม ทดสอบดังต่อไปนี้

3.1 การอบรม ให้มีวิชา

3.1.1 กฎหมายเกี่ยวกับการจราจร

3.1.2 สาเหตุและการป้องกันอุบัติเหตุการจราจร

3.1.3 ความรับผิดชอบของผู้ขับขี่ในทางแพ่งและทางอาญา

3.1.4 มารยาท คุณธรรม และความมีน้ำใจในการขับรถ

3.1.5 อื่น ๆ ที่จำเป็นต่อปัญหาการจราจร

รวมเวลา 3 ชั่วโมง

3.2 การทดสอบ ให้ทดสอบความรู้และความเข้าใจ ตามแบบทดสอบที่ผู้ดำเนินการอบรมจัดทำขึ้น ในกรณีที่ทดสอบแล้วได้คะแนนน้อยกว่าร้อยละ 50 ให้มีการอบรมตามข้อ 3.1 แล้วทดสอบซ้ำจนกว่าจะผ่านการทดสอบ

ข้อ 4 ให้กองบังคับการตำรวจจราจร หรือตำรวจภูธรจังหวัด หรือกองกำกับการในสังกัดกองตำรวจทางหลวง แล้วแต่กรณีที่รับผิดชอบ ดำเนินการกำหนด วัน เวลาและสถานที่อบรม ทดสอบผู้ขับขี่ที่กระทำผิดซ้ำตามข้อ 2 และเมื่อผ่านการอบรม ทดสอบ ตามข้อ 3 แล้ว ให้ดำเนินการดังนี้

4.1 รายงานผลการอบรม ทดสอบ ให้กองบัญชาการ หรือตำรวจภาค แล้วแต่กรณีทราบทุกกระยะ 1 เดือน

4.2 เก็บรวบรวมข้อมูล และรายงานให้กรมการขนส่งทางบกหรือนายทะเบียนผู้ออกใบอนุญาตขับขี่ทราบ แล้วแต่กรณี เพื่อดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้อง

ข้อ 5 เมื่อผู้ขับขี่กระทำความผิดตามที่ระบุไว้ในข้อ 1 และถูกบันทึกคะแนนไว้ด้านหลังใบอนุญาตขับขี่และหรือบนหน่วยความจำของใบอนุญาตขับขี่ที่ถูกยึดมีคะแนนรวมกันเกินกว่า 60

คะแนน ภายในหนึ่งปี นับแต่กระทำผิดครั้งแรก ให้ผู้มีอำนาจสั่งยึดใบอนุญาตขับขี่หรือผู้ซึ่งได้รับมอบอำนาจดังกล่าว สั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้ขับขี่นั้น มีกำหนดครั้งละไม่เกิน 90 วัน

ในระหว่างที่ผู้ขับขี่ถูกบันทึกคะแนนและถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ตามวรรคหนึ่งให้ผู้มีอำนาจสั่งยึดใบอนุญาตขับขี่ หรือผู้ซึ่งได้รับอำนาจดังกล่าว ออกหนังสือรับรองการถูกบันทึกคะแนนและถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ ให้ผู้ขับขี่ไว้เป็นหลักฐาน โดยมีให้ถือว่าเป็นใบรับแทนใบอนุญาตขับขี่

เมื่อครบกำหนดการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ตามวรรคหนึ่งแล้ว ให้ผู้ถูกพักใช้ใบอนุญาตขับขี่นำหนังสือรับรองการถูกบันทึกคะแนนและถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ตามวรรคสอง ไปแสดงต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ ณ สถานีตำรวจหรือหน่วยงานที่ใช้ใบสั่งหรือจับกุมผู้ขับขี่ เพื่อขอรับใบอนุญาตขับขี่คืน

ข้อ 6 ในการบันทึกคะแนน อบรม ทดสอบ หรือการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้ขับขี่นั้น ให้สถานีตำรวจหรือหน่วยงานที่ใช้ใบสั่งหรือจับกุมผู้ขับขี่ ดำเนินการ ดังนี้

6.1 ในเขตกรุงเทพมหานคร ให้ส่งใบอนุญาตขับขี่พร้อมกับคำสั่งไปยังกองบังคับการตำรวจจราจร

6.2 ในเขตจังหวัดอื่น นอกจากกรุงเทพมหานคร ให้ส่งใบอนุญาตขับขี่พร้อมกับคำสั่งไปยังตำรวจภูธรจังหวัด

6.3 ในเขตรับผิดชอบของกองตำรวจทางหลวง ให้ส่งใบอนุญาตขับขี่พร้อมกับคำสั่งไปยังกองกำกับการ ในสังกัดกองตำรวจทางหลวง แล้วแต่กรณี

เพื่อทำการบันทึกคะแนน เมื่อบันทึกคะแนนเสร็จสิ้นแล้ว ให้จัดส่งใบอนุญาตขับขี่คืนไปยังสถานีตำรวจหรือหน่วยงานตามวรรคหนึ่งในทันที แต่ทั้งนี้ ไม่เกิน 5 วัน นับแต่วันที่ทำการบันทึกคะแนนเสร็จสิ้นแล้ว

ข้อ 7 ในการบันทึกคะแนน อบรม ทดสอบ หรือการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้ขับขี่นั้น ให้สถานีตำรวจหรือหน่วยงานที่ใช้ใบสั่ง หรือจับกุมใบอนุญาตขับขี่แจ้งให้กรมการขนส่งทางบกทราบ

สำหรับแนวคิดเกี่ยวกับโทษและวัตถุประสงค์ของการลงโทษตามกฎหมายจราจรนั้น การลงโทษปรับหรือโทษจำคุกเพียงอย่างเดียวไม่สามารถแก้ไขปัญหาการไม่เคารพและไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของประชาชนได้ เนื่องจากการจำคุกหรือเปรียบเทียบปรับสามารถยับยั้งผู้กระทำความผิดได้ในระดับหนึ่งเท่านั้น แต่ไม่สามารถยับยั้งผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจรที่มีลักษณะเป็นการกระทำความผิดติดนิสัยได้ เช่นเดียวกับการลงโทษผู้ที่ใช้อุปกรณ์สื่อสารขณะขับขี่ยานพาหนะ ซึ่งผู้เขียนเห็นว่า ควรจะนำมาตราการลงโทษโดยวิธีการลิดรอนสิทธิในการใช้รถควบคู่

กับการลงโทษปรับตามปกติ เพื่อเป็นการแก้ไขปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้กระทำความผิดมาใช้ให้ เกิดเป็นรูปธรรมมากยิ่งขึ้น เช่น มีการบันทึกคะแนน สั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ หรือการให้ผู้กระทำ ผิดไปฝึกอบรมการจราจร เป็นต้น ทั้งนี้จะเป็นการช่วยส่งเสริมการบังคับใช้กฎหมายห้ามใช้อุปกรณ์ สื่อสารขณะขับขี่ยานพาหนะให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

3. มาตรการลงโทษผู้กระทำความผิดตามกฎหมายจราจร

วัตถุประสงค์ในการบัญญัติกฎหมายจราจรขึ้นมา มิใช่เพียงเพื่อความสะดวกใน การจราจรเพียงอย่างเดียวแต่ยังเป็นการบัญญัติขึ้นมาเพื่อความปลอดภัยในการจราจรอีกด้วย ความผิดที่เป็นการก่ออันตรายนั้นเป็นการกระทำที่ใกล้จะก่อให้เกิดผลที่เป็นการทำอันตรายต่อ คุณสมบัติทางกฎหมายที่บุคคลอื่นได้รับความคุ้มครอง แม้ว่าผลที่เป็นความเสียหายจะยังไม่เกิดขึ้นก็ สามารถลงโทษได้แล้ว ดังนั้น ความผิดที่เป็นการก่ออันตรายจึงมี “ความสมควรลงโทษ” อยู่ในตัว เหมือนความผิดอาญาที่เป็นการกระทำความผิด (คณิต ณ นคร, 2534)

มาตรการลงโทษผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจรในประเทศไทยตามพระราชบัญญัติจราจร ทางบก พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 8) พ.ศ. 2551 ความผิดส่วนใหญ่จะเป็นความผิดที่สามารถ ยุติได้ในชั้นเจ้าพนักงาน โดยเจ้าพนักงานมีอำนาจใช้ดุลพินิจว่ากล่าวตักเตือนผู้กระทำผิดและ เปรียบเทียบปรับได้สำหรับความผิดส่วนน้อยที่ถือว่าเป็นความผิดร้ายแรงเจ้าพนักงานจราจรไม่มี อำนาจเปรียบเทียบปรับได้แต่จะต้องนำคดีขึ้นสู่การพิจารณาตัดสินของศาลเช่นเดียวกันกับการ ดำเนินคดีอาญาโดยทั่วไปเพื่อให้ศาลเป็นผู้ใช้ดุลพินิจในการลงโทษ

1. มาตรการจับกุมและเปรียบเทียบปรับ

มาตรการจับกุมและเปรียบเทียบปรับผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจรเริ่มต่อเมื่อเจ้าพนักงาน จราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่พบว่าผู้ขับขี่ผู้ใดหรือบุคคลใดขับรถฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย จราจรหรือเมื่อพบว่ารถมีสภาพไม่ถูกต้องตามที่กฎหมายกำหนดสามารถสั่งให้ผู้ขับขี่หยุดรถและ ดำเนินการ 2 ประการดังนี้

1. ว่ากล่าวตักเตือน

2. ออกใบสั่งให้ผู้ขับขี่ไปยังสถานีตำรวจหรือที่ทำการของเจ้าพนักงานจราจรเพื่อชำระ

ค่าปรับตามที่เปรียบเทียบในกรณีที่ไม่พบตัวผู้ขับขี่ก็จะคิดใบสั่งไว้ที่รถของผู้ขับขี่ให้เห็นได้ง่าย ทั้งนี้กฎหมายให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถเป็นผู้กระทำผิดดังกล่าวเว้นแต่ จะพิสูจน์ได้ว่าผู้อื่นเป็นผู้ขับขี่

1.1 ใบสั่ง

ใบสั่งที่เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ได้ออกให้แก่ผู้ขับขี่ที่กระทำ ผิดนั้นถือ

ว่าเป็นใบรับแทนใบอนุญาตขับขี่ได้ใช้เป็นการชั่วคราวคราวละไม่เกิน 7 วันในกรณีที่เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่เรียกเก็บใบอนุญาตเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่เรียกเก็บใบอนุญาตขับขี่ต้องริบนำใบอนุญาตขับขี่ที่เรียกเก็บไปมอบให้พนักงานสอบสวนผู้ที่มีอำนาจสอบสวนตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาภายในเวลา 8 ชั่วโมงนับแต่เวลาที่ออกไปส่ง และเมื่อผู้กระทำผิดได้ชำระค่าปรับตามที่ได้เปรียบเทียบแล้วเจ้าพนักงานต้องคืนใบอนุญาตขับขี่ให้แก่ผู้นั้นทันที โดยลักษณะใบสั่งของเจ้าพนักงานจราจรและใบรับแทนใบอนุญาตขับขี่ได้กำหนดรูปแบบไว้ในเรื่องข้อกำหนดแบบใบสั่งของเจ้าพนักงานจราจรและใบรับใบแทนใบอนุญาตขับขี่ ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

1.1.1 ใบสั่งของเจ้าพนักงานจราจรและใบรับใบแทนใบอนุญาตขับขี่ฉบับหนึ่งมี 4 แผ่นแผ่นแรกสีขาวสำหรับให้กับผู้ขับขี่หรือติดไว้ที่รถแผ่นที่สองสีเหลืองสำหรับส่งให้ศูนย์ประมวลข่าวสารสำนักงานตำรวจแห่งชาติซึ่งปัจจุบันคือศูนย์ข้อมูลสารสนเทศสำนักงานตำรวจแห่งชาติแผ่นที่สามสีชมพูสำหรับมอบให้พนักงานสอบสวนแผ่นที่สี่สีฟ้าเป็นสำเนาฉบับเก็บไว้เป็นหลักฐานสำหรับพนักงานเจ้าหน้าที่ผู้จับและสำเนาทุกฉบับต้องมีข้อความตรงกับต้นฉบับ

1.1.2 การดำเนินการต่อใบสั่งและใบแทนใบอนุญาตขับขี่ตามข้อกำหนดเพื่อให้เกิดผลต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจรมีดังนี้

1.1.2.1 เมื่อมีการออกใบสั่งเจ้าพนักงานจราจรจะส่งสำเนาแผ่นสีเหลืองมาให้ศูนย์ข้อมูลใบสั่งซึ่งเป็นหน่วยงานบันทึกข้อมูลการกระทำผิดกฎหมายจราจรของศูนย์ข้อมูลสารสนเทศซึ่งมีจุดบันทึกอยู่ ณ กองบังคับการตำรวจจราจรเป็นผู้ที่บันทึกข้อมูลดังกล่าวลงในคอมพิวเตอร์ซึ่งส่งผ่านข้อมูลไปยังคอมพิวเตอร์ขนาดใหญ่ของศูนย์ข้อมูลสารสนเทศและหากไม่มีการชำระค่าปรับหรือดำเนินการด้วยวิธีอื่นใดที่จะทำให้คดีเลิกกันไปแล้วข้อมูลจะไม่ถูกลบออกไปแต่จะถูกส่งไปยังกรมการขนส่งทางบกเพื่อระงับการชำระภาษีประจำปีสำหรับรถคันดังกล่าว

1.1.2.2 หากไม่มีการชำระค่าปรับตามใบสั่งภายในระยะเวลา 7 วันเจ้าพนักงานจะออกหมายเรียกการออกหมายเรียกเป็นอำนาจของกองบังคับการตำรวจจราจรเพื่อให้ผู้กระทำความผิดมารายงานตัวเพื่อดำเนินการตามกฎหมายต่อไป

1.1.2.3 กระบวนการจับกุมของเจ้าหน้าที่ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ดังกล่าวสามารถดำเนินการได้กับผู้กระทำผิดกฎหมายจราจรในพระราชบัญญัติอื่นได้ตามที่ให้อำนาจไว้ด้วยกล่าวคือกระบวนการจับกุมของเจ้าพนักงานอื่น ๆ ตามพระราชบัญญัติกรมการขนส่งทางบกและพระราชบัญญัติทางหลวงกฎหมายให้อำนาจผู้ตรวจการและเจ้าพนักงานทางหลวงเรียกรถให้หยุดเพื่อทำการตรวจสอบและเมื่อเชื่อว่ามีกระทำความผิดเป็นการฝ่าฝืนกฎหมายให้เจ้าพนักงานนั้น ๆ มีอำนาจจับกุมผู้ฝ่าฝืนได้เมื่อได้ทำการจับกุมแล้วให้นำตัวผู้ฝ่าฝืนส่งเจ้า

พนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจเพื่อดำเนินคดีต่อไปเมื่อมีการกระทำผิดและเจ้าพนักงานได้ออกใบสั่งดังกล่าวแล้วผู้กระทำผิดจะต้องมารายงานตัวเพื่อให้พนักงานสอบสวนทำการสอบสวนเปรียบเทียบปรับสำหรับอธิบดีกรมการขนส่งทางบกหรือผู้ซึ่งอธิบดีมอบหมายนั้นมีอำนาจเปรียบเทียบปรับผู้กระทำผิดในคดีความผิดต่อพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกและพระราชบัญญัติรถยนต์ที่มีโทษปรับสถานเดียวและผู้ต้องหายอมให้เปรียบเทียบในทางปฏิบัติอธิบดีกรมการขนส่งทางบกได้มอบอำนาจในการเปรียบเทียบปรับบรรดาความผิดต่อพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกและพระราชบัญญัติรถยนต์ที่มีโทษปรับสถานเดียวให้แก่พนักงานสอบสวนทำการเปรียบเทียบปรับแทนได้ (จิตติมา เทพอารักษ์กุล, 2543)

ผลของการเปรียบเทียบปรับตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกและพระราชบัญญัติรถยนต์ดังกล่าวเมื่อผู้ต้องหาได้ชำระค่าปรับตามจำนวนที่อธิบดีหรือผู้ที่อธิบดีมอบหมายเปรียบเทียบปรับภายใน 30 วันแล้วถือว่าคดีเลิกกันตามบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาและเมื่อคดีอาญาเลิกกันสิทธินำคดีอาญามาฟ้องก็ย่อมระงับไป

สำหรับการเปรียบเทียบปรับตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกซึ่งกระทำโดยพนักงานสอบสวนเมื่อผู้ต้องหาได้ชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบ ณ สถานที่ที่ระบุไว้ในใบสั่งแล้วถือว่าคดีอาญาเลิกกันตามบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาเช่นกัน

อนึ่งในการชำระค่าปรับเพื่อให้เกิดความสะดวกจึงได้มีข้อตกลงระหว่างกรมตำรวจกับการสื่อสารแห่งประเทศไทยเรื่องการชำระค่าปรับทางไปรษณีย์และระเบียบกรมตำรวจว่าด้วยวิธีการชำระค่าปรับทางไปรษณีย์ลงทะเบียนและการส่งใบอนุญาตขับขี่ยานพาหนะให้แก่ผู้ได้รับใบสั่ง พ.ศ. 2540 ให้ผู้ต้องหาสามารถชำระค่าปรับตามจำนวนเงินที่ระบุไว้ในใบสั่งโดยการส่งธนาณัติหรือตั๋วแลกเงินทางไปรษณีย์ลงทะเบียนได้ด้วย

1.2.1 กรณีผู้กระทำผิดไม่ยอมให้เปรียบเทียบปรับ

มีบางกรณีที่ผู้กระทำผิดไม่ยอมให้เจ้าพนักงานเปรียบเทียบปรับกรณีเช่นนี้พนักงานสอบสวนผู้รับผิดชอบต้องทำการสอบสวนแล้วดำเนินการตามที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาหรือหากอยู่ในอำนาจศาลแขวงก็ให้ดำเนินการตามพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลแขวงและวิธีพิจารณาความอาญาในศาลแขวงแล้วแต่กรณี

หากเป็นคดีที่อยู่ในอำนาจศาลแขวงที่จะพิจารณาพิพากษาได้จะต้องดำเนินการฟ้องภายในเวลา 48 ชั่วโมงแต่ถ้าไม่สามารถดำเนินการเพื่อให้พนักงานอัยการฟ้องคดีได้ภายในเวลาที่กำหนดดังกล่าวพนักงานสอบสวนจะต้องยื่นคำร้องขอผิดฟ้องซึ่งสามารถยื่นคำร้องขอผิดฟ้องได้ 3 ครั้ง ๆ ละไม่เกิน 6 วัน โดยไม่ต้องนำพยานมาเบิกความประกอบถึงความจำเป็น ศาลจะสั่งอนุญาตให้ผิดฟ้องหรือไม่เพียงไรแล้วแต่ศาลจะเห็นสมควรเมื่อศาลสั่งอนุญาตให้ผิดฟ้องครบ 3

คร่าวแล้วหากพนักงานสอบสวนยื่นคำร้องต่อศาลเพื่อขอคัดฟ้องต่อไปอีกโดยอ้างเหตุจำเป็นศาลจะอนุญาตตามคำขอนั้นได้ต่อเมื่อพนักงานสอบสวนแสดงเหตุจำเป็นและนำพยานมาเบิกความประกอบจนเป็นที่พอใจแก่ศาลว่ามีเหตุจำเป็นตามที่ร้องขอของคัดฟ้องและถ้าผู้ต้องหาแสดงตัวต่อศาลให้ศาลสอบถามว่าจะคัดค้านประการใดหรือไม่ในการนี้ผู้ต้องหาจะแต่งตั้งทนายความเพื่อแถลงข้อคัดค้านและซักถามพยานก็ได้ทั้งนี้ให้ศาลอนุญาตตามคำขอนั้นได้อีกไม่เกิน 2 คราว ๆ ละไม่เกิน 6 วัน

ในระหว่างคัดฟ้องผู้ต้องหาที่มีได้ให้ประกันหรือปล่อยชั่วคราวไปในชั้นพนักงานสอบสวนพนักงานสอบสวนจะต้องยื่นคำร้องขอให้ขังผู้ต้องหาระหว่างคัดฟ้องต่อศาลกับคำร้องขอคัดฟ้องโดยจะต้องนำตัวผู้ต้องหามาศาลเพื่อให้ศาลสอบถามผู้ต้องหาวว่าจะคัดค้านหรือไม่ด้วยส่วนกรณีที่พนักงานสอบสวนจะต้องนำพยานมาเบิกความประกอบหรือไม่นั้นขึ้นอยู่กับครั้งที่ขอคัดฟ้องดังกล่าวมาแล้วข้างต้นซึ่งกระบวนการนี้จะเห็นได้ว่ามีขั้นตอนที่มากมายเกินความจำเป็นสำหรับการดำเนินคดีจราจรในปัจจุบัน

1.3 กรณีผู้กระทำผิดเพิกเฉยต่อใบสั่งหรือคำสั่งของเจ้าพนักงาน

ในกรณีผู้กระทำผิดเพิกเฉยต่อใบสั่งหรือคำสั่งของเจ้าพนักงานสามารถแยกได้เป็น 2 กรณี คือ

1.3.1 เจ้าพนักงานจราจรออกใบสั่งโดยพบตัวผู้กระทำผิดในทางปฏิบัติเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่จะเรียกเก็บใบอนุญาตขับขี่ของผู้ขับขี่กระทำผิดไว้แล้วออกใบสั่งซึ่งมีข้อความสำคัญเรื่องข้อกล่าวหาที่กระทำผิดและกำหนดระยะเวลาให้ผู้กระทำผิดไปรายงานตัวต่อเจ้าพนักงานเพื่อพิจารณาโทษ ณ สถานที่ที่กำหนด

การออกใบสั่งกรณีนี้หากผู้กระทำผิดไม่มารายงานตัวหรือเพิกเฉยต่อใบสั่งกฎหมายได้กำหนดมาตรการในทางปฏิบัติไว้โดยการออกหมายเรียกและตรวจสอบข้อมูลใบสั่งโดยกองบังคับการตำรวจจราจรเป็นผู้ดำเนินการออกหมายเรียกผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถให้มารายงานตัวต่อพนักงานสอบสวนในกรณีดังกล่าวนี้ผู้ที่ได้รับหมายเรียกต้องมารายงานตัวตามวันเวลาและสถานที่ที่ระบุในหมายเรียกและให้พนักงานสอบสวนดำเนินการเปรียบเทียบหรือว่ากล่าวตักเตือนแก่ผู้ที่ได้รับหมายเรียกดังกล่าวหรือจะดำเนินการออกหมายเรียกโดยการส่งผ่านข้อมูล (On Line) ผ่านนายทะเบียนตามพระราชบัญญัติรถยนต์หรือตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกเพื่อให้นายทะเบียนแจ้งให้ผู้มาติดต่อขอชำระภาษีประจำปีสำหรับรถคันนั้นไปรายงานตัวต่อพนักงานสอบสวนถ้าผู้มาติดต่อชำระภาษีประจำปีเป็นเพียงตัวแทนของเจ้าของรถให้ผู้มาติดต่อแจ้งให้เจ้าของรถทราบเพื่อไปรายงานตัวต่อพนักงานสอบสวนในกรณีดังกล่าวนี้ให้นายทะเบียนงดรับชำระภาษีประจำปีสำหรับ

รถคันนั้นไว้เป็นการชั่วคราวจนกว่าจะได้รับแจ้งจากพนักงานสอบสวนว่าได้มีการปฏิบัติตามหมายเรียกนั้นแล้ว

1.3.2 กรณีเจ้าพนักงานจราจรออกใบสั่งโดยไม่พบตัวผู้กระทำผิดหรือผู้ขับขี่เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ผู้ออกใบสั่งจะติดหรือผูกใบสั่งไว้ที่รถในที่ที่ผู้ขับขี่เห็นได้ง่ายและเมื่อพ้นระยะเวลาตามที่กำหนดให้ไปรายงานตัวแล้วไม่มีผู้ใดมารายงานตัวตามใบสั่งก็จะดำเนินการออกหมายเรียกและตรวจสอบข้อมูลใบสั่งต่อผู้เป็นเจ้าของหรือผู้ครอบครองรถหมายเลขทะเบียนที่ปรากฏตามใบสั่ง โดยวิธีการเช่นเดียวกับการดำเนินการในกรณีที่พบว่าพบตัวผู้กระทำผิดข้างต้น

2. ความผิดที่เจ้าพนักงานมีอำนาจในการเปรียบเทียบปรับคดีจราจร

โดยความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2552 มีทั้งความผิดที่เจ้าพนักงานมีอำนาจในการเปรียบเทียบปรับได้และความผิดที่เจ้าพนักงานไม่มีอำนาจในการเปรียบเทียบปรับดังจะกล่าวต่อไปนี้

ความผิดที่เจ้าพนักงานมีอำนาจในการเปรียบเทียบปรับได้มีหลายฐานความผิดด้วยกัน เช่น

ความผิดตามมาตรา 11 บัญญัติว่าในเวลาที่ไม่สว่างไม่เพียงพอที่จะมองเห็นคนรถหรือสิ่งกีดขวางในทางได้โดยชัดแจ้งในระยะไม่น้อยกว่า 150 เมตรผู้ขับขี่ซึ่งขับรถในทางต้องเปิดไฟหรือให้แสงสว่างตามประเภทลักษณะและเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

ความผิดตามมาตรา 15 บัญญัติว่ารถที่บรรทุกของยื่นเกินความยาวของตัวรถขณะที่อยู่ในทางเดินรถและในเวลาต้องเปิดไฟตามมาตรา 11 หรือมาตรา 61 ผู้ขับขี่ต้องจุดไฟสัญญาณสีแดงหรือในเวลากลางวันต้องติดธงสีแดงไว้ที่ตอนปลายสุดของสิ่งที่บรรทุกนั้น โดยจุดไฟสัญญาณหรือติดธงไว้ให้มองเห็นได้ในระยะไม่น้อยกว่า 150 เมตรและวรรคสองบัญญัติว่าไฟสัญญาณสีแดงหรือธงสีแดงตามวรรคหนึ่งจะใช้ชนิดลักษณะหรือจำนวนเท่าใดให้อธิบดีกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษาซึ่งสมควรที่จะมีการเพิ่มโทษทางอาญาตามกฎหมาย

ความผิดตามมาตรา 67 บัญญัติว่า “ผู้ขับขี่ต้องขับรถด้วยอัตราความเร็วที่กำหนดในกฎกระทรวงหรือตามเครื่องหมายจราจรที่ได้ติดตั้งไว้ในทาง”

ความผิดเหล่านี้มีโทษเพียงแค่ปรับ พนักงานสอบสวนจึงมีอำนาจทำการเปรียบเทียบปรับได้ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา

3. ความผิดที่เจ้าพนักงานไม่มีอำนาจเปรียบเทียบปรับ

ความผิดจราจรส่วนใหญ่เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจที่จะดำเนินการเปรียบเทียบปรับต่อผู้กระทำผิดจราจรได้ทุกฐานมีเพียงความผิดจราจรที่ร้ายแรงบางฐาน

ซึ่งเป็นข้อยกเว้นที่เจ้าพนักงาน ไม่มีอำนาจในการเปรียบเทียบปรับทั้งนี้เพราะตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2552 มาตรา 140 วรรคสองบัญญัติว่าสำหรับความผิดที่กำหนดไว้ในมาตรา 157 ทวิมาตรา 159 มาตรา 160 และมาตรา 160 ทวิห้ามมิให้ว่ากล่าวตักเตือนหรือทำการเปรียบเทียบ ซึ่งได้แก่ความผิดดังนี้

ความผิดตามมาตรา 43 (1), (2), (5) และ (8) ซึ่งบัญญัติว่า “ห้ามมิให้ผู้ขับจี้รถ

(1) ในขณะที่หย่นความสามารถในอันที่จะขับ

(2) ในขณะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น

(3)...

(4)...

(5) ในลักษณะผิดปกติวิสัยของการขับรถตามธรรมดาหรือไม่อาจแลเห็นทางด้านหน้าหรือด้านหลังด้านใดด้านหนึ่งหรือทั้งสองด้าน ได้พอแก่ความปลอดภัย

(6)...

(7)...

(8) โดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยหรือความเดือดร้อนของผู้อื่น”

ความผิดตามมาตรา 43 ทวิวรรคแรกบัญญัติว่า“ห้ามมิให้ผู้ขับจี้เสพยาเสพติดให้โทษตามกฎหมายว่าด้วยยาเสพติดให้โทษหรือวัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตประสาทตามกฎหมายว่าด้วยวัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาททั้งนี้ตามที่อธิบดีกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา”

ความผิดตามมาตรา 134 บัญญัติว่า“ห้ามมิให้ผู้ใดแข่งรถในทางเว้นแต่ได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากเจ้าพนักงานจราจร”

โดยความผิดเหล่านี้กฎหมายไม่ให้อำนาจเจ้าพนักงานมีอำนาจเปรียบเทียบปรับได้เพราะเป็นความผิดที่อาจก่อให้เกิดอันตรายแก่บุคคลอื่น ได้มิใช่เป็นความผิดต่อภวระเบียบเท่านั้น กฎหมายจึงไม่ให้อำนาจเจ้าพนักงานในการว่ากล่าวตักเตือนหรือเปรียบเทียบปรับกรณีนี้จะต้องนำส่งพนักงานสอบสวนเพื่อสอบสวนและส่งฟ้องศาลตามเขตอำนาจต่อไปเท่านั้นเพื่อให้ศาลเป็นผู้ใช้ดุลพินิจลงโทษ

4. มาตรการเสริม

นอกจากมาตรการจับกุมและเปรียบเทียบปรับตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2552 ยังได้กำหนดให้เจ้าพนักงานผู้บังคับใช้กฎหมายมีอำนาจบันทึกการยึดและคะแนนไว้ด้านหลังใบอนุญาตขับขี่ที่ถูกยึดและดำเนินการอบรมทดสอบผู้ขับขี่ที่กระทำผิดซ้ำตั้งแต่สองครั้งภายในหนึ่งปีรวมทั้งสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่อีกด้วยซึ่งนับว่าเป็นมาตรการลงโทษอีกมาตรการหนึ่งที่กำหนดให้นำมาใช้กับผู้กระทำผิดโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2552 มาตรา 161 บัญญัติ

ว่าในกรณีที่ผู้ขบขี้ผู้ใดได้กระทำผิดตามพระราชบัญญัตินี้ให้ผู้บัญชาการตำรวจนครบาลผู้บัญชาการตำรวจภูธรผู้บังคับการตำรวจภูธรผู้บังคับการตำรวจทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบอำนาจจากผู้ดำรงตำแหน่งดังกล่าวมีอำนาจสั่งยึดใบอนุญาตขบขี้ของ ผู้นั้นมีกำหนดครั้งละไม่เกิน 60 วัน

ผู้สั่งยึดใบอนุญาตขบขี้ตามวรรคหนึ่งอาจบันทึกการยึดและคะแนนไว้ด้านหลังใบอนุญาตขบขี้ที่ยึดและดำเนินการอบรมทดสอบผู้ขบขี้ที่กระทำผิดซ้ำตั้งแต่สองครั้งภายในหนึ่งปีรวมทั้งสั่งพักใช้ใบอนุญาตขบขี้ที่เสียคะแนนมากของผู้ขบขี้ผู้นั้นมีกำหนดครั้งละไม่เกิน 90 วันการดำเนินการบันทึกคะแนนอบรมทดสอบผู้ขบขี้ที่กระทำผิดและการพักใช้ใบอนุญาตขบขี้ให้เป็นไปตามที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษาผู้ขบขี้ซึ่งถูกยึดใบอนุญาตขบขี้ตามวรรคหนึ่งหรือถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตขบขี้ตามวรรคสองมีสิทธิอุทธรณ์คำสั่งต่อผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติภายใน 15 วันนับแต่วันที่ถูกลงคำสั่งหรือสั่งพักใช้ใบอนุญาตขบขี้ให้ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติวินิจฉัยอุทธรณ์ตามวรรคสี่ภายใน 30 วันนับแต่วันที่รับคำอุทธรณ์ถ้าไม่ได้วินิจฉัยชี้ขาดภายในเวลาดังกล่าวให้ถือว่าผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติวินิจฉัยไม่ให้ยึดใบอนุญาตขบขี้หรือไม่ให้พักใช้ใบอนุญาตขบขี้ตามคำอุทธรณ์ของผู้ขบขี้คำวินิจฉัยของผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติให้เป็นที่สุด

4.1 มาตรการยึด บันทึกคะแนนใบอนุญาตขบขี้ และการอบรมทดสอบผู้ขบขี้

4.1.1 การยึดใบอนุญาตขบขี้

อำนาจในการสั่งยึดใบอนุญาตขบขี้ เป็นอำนาจของผู้บัญชาการตำรวจนครบาลผู้บัญชาการตำรวจภูธร ผู้บัญชาการตำรวจทางหลวง หรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้ดำรงตำแหน่งดังกล่าว ซึ่งจะมีอำนาจสั่งยึดใบขบขี้ได้ต่อเมื่อผู้ขบขี้ได้กระทำผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ในข้อหาใดข้อหาหนึ่ง ในการยึดแต่ละครั้งจะมีกำหนดเวลายึดได้ครั้งละไม่เกินหกสิบวันนับแต่วันที่มีการยึดใบอนุญาตขบขี้ การยึดใบขบขี้ที่กล่าวถึงข้างต้นนี้เป็นคนละกรณีกับการที่ศาลสั่งยึดใบอนุญาตขบขี้ของผู้กระทำผิดกฎหมายจราจร

เมื่อเจ้าพนักงานจราจรได้ยึดใบอนุญาตขบขี้แล้ว ผู้ขบขี้ซึ่งถูกยึดใบอนุญาตขบขี้มีสิทธิอุทธรณ์คำสั่งต่อผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่ถูกลงคำสั่งยึดใบอนุญาตขบขี้

เมื่อผู้ขบขี้ได้ยื่นอุทธรณ์การสั่งยึดใบอนุญาตขบขี้ ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติจะต้องวินิจฉัยอุทธรณ์ให้แล้วเสร็จภายในสามสิบวันนับแต่วันที่รับคำอุทธรณ์ ถ้าไม่ได้วินิจฉัยชี้ขาดภายในเวลาดังกล่าวให้ถือว่าวินิจฉัยไม่ให้ยึดใบอนุญาตขบขี้ตามคำอุทธรณ์ของผู้ขบขี้ คำวินิจฉัยของผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติไม่ว่าจะยึดหรือไม่ให้ยึด กฎหมายบัญญัติว่าให้เป็นที่สุด

4.2 การบันทึกคะแนนและการอบรมทดสอบผู้ขบขี้

ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 นอกจากจะให้เจ้าพนักงานจราจรทำการยึดใบอนุญาตขับขี่ได้แล้ว ยังได้ให้อำนาจแก่ผู้สั่งยึดใบอนุญาตขับขี่บันทึกการยึดและคะแนนไว้ด้านหลังใบอนุญาตขับขี่ที่ถูกยึดและดำเนินการอบรมทดสอบผู้ขับขี่ที่กระทำผิดซ้ำตั้งแต่สองครั้งภายในหนึ่งปี รวมทั้งสั่งพักใบอนุญาตขับขี่ที่เสียคะแนนมากของผู้ขับขี่นั้น มีกำหนดครั้งละไม่เกินเก้าสิบวันได้อีกด้วย

วัตถุประสงค์ของมาตรการดังกล่าวก็เพื่อให้ผู้กระทำความผิดตามกฎหมายจราจรได้รับการลงโทษและไม่กระทำความผิดอีก ซึ่งตรงตามหลักของทฤษฎีการลงโทษ ในเรื่องของการแก้ไขปรับปรุงจิตใจของผู้กระทำความผิด โดยเน้นเรื่องการป้องกันแก้ไขอบรมผู้กระทำความผิดไม่ให้กลับมาก่อทำความผิดซ้ำอีก แต่ในทางปฏิบัติปรากฏว่ายังไม่มีการนำมาตรการดังกล่าวมาใช้จริงจัง เหตุที่เป็นเช่นนี้เพราะระบบการบันทึกคะแนนนั้นจำเป็นต้องมีการบันทึกข้อมูลและประวัติของผู้กระทำความผิด โดยทั้งนี้จะต้องมีศูนย์คอมพิวเตอร์สำหรับเก็บข้อมูลอยู่ทั่วไปในทุกจังหวัด และจะต้องมีการออนไลน์ถึงกันทั้งหมดทั่วประเทศ ซึ่งจำเป็นต้องใช้งบประมาณเป็นจำนวนมาก ในปัจจุบันรัฐยังไม่มียกงบประมาณเพียงพอที่จะนำมาสร้างระบบงานดังกล่าวได้ มาตรการดังกล่าวจึงยังไม่สามารถนำมาบังคับใช้ได้ ส่วนการอบรมทดสอบผู้ขับขี่ที่กระทำความผิดซ้ำตั้งแต่สองครั้งภายในหนึ่งปีนั้น เพื่อเป็นการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนของผู้กระทำความผิด ก็ปรากฏว่ายังไม่มีการนำมาใช้บังคับอีกเช่นกัน จึงเห็นได้ว่ามาตรการดังกล่าวเป็นมาตรการเสริมในการลงโทษผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจรนอกจากการลงโทษจำคุกและปรับ เป็นการให้ความรู้และปรามผู้ขับขี่ให้เกิดความระมัดระวังในการกระทำผิดตามกฎหมายจราจร เพราะหากผู้ขับขี่ถูกสั่งยึดใบอนุญาตขับขี่หลาย ๆ ครั้ง ก็จะมีผลต่อการใช้ดุลยพินิจของศาลในการที่จะสั่งพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ กล่าวคือ ถ้าโจทก์ฟ้องว่าผู้ขับขี่กระทำความผิดตามกฎหมายจราจร จนเป็นเหตุให้ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติสั่งยึดใบอนุญาตขับขี่หลายครั้งแล้ว ซึ่งหากเป็นกรณีเช่นนี้ศาลอาจเห็นสมควรให้เพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ของผู้กระทำความผิดก็ได้

5. มาตรการการดำเนินคดีในชั้นศาล

5.1 ขั้นตอนดำเนินคดีต่อผู้กระทำความผิดในชั้นศาลมี 2 กรณีคือ

5.1.1 ตามบทบัญญัติกฎหมายจราจรห้ามมิให้เจ้าพนักงานจราจรทำการเปรียบเทียบปรับดังที่ได้กล่าวมาแล้วว่าผิดฐานใดบ้าง

5.1.2 ความผิดที่เจ้าพนักงานมีอำนาจทำการเปรียบเทียบปรับได้แต่ผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจรไม่ยอมให้เปรียบเทียบปรับ

ขั้นตอนดำเนินคดีความผิดสองกรณีนี้พนักงานสอบสวนผู้รับผิดชอบต้องทำการสอบสวนผู้กระทำผิดและดำเนินการตามที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาซึ่งมีขั้นตอนที่ยุ่งยากและใช้เวลานานในการดำเนินคดีหรือหากความผิดนั้นมีอัตราโทษจำคุกอย่างสูงไม่เกิน 3 ปีหรือปรับไม่เกิน 6 หมื่นบาทหรือทั้งจำทั้งปรับคดีดังกล่าวอยู่ในอำนาจศาลแขวงที่จะพิจารณาพิพากษาพนักงานสอบสวนก็จะต้องดำเนินการตามพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลแขวงและวิธีพิจารณาความอาญาในศาลแขวงซึ่งมีวิธีดำเนินคดีต่อผู้กระทำผิดโดยสามารถฟ้องผู้ต้องหาด้วยวาจาต่อศาลได้และให้ศาลพิพากษาคด้วยวาจาโดยการบันทึกย่อได้อันเป็นการลดรูปแบบการดำเนินคดีอย่างเป็นทางการลงเพื่อให้เกิดความรวดเร็วกว่าวิธีพิจารณาความอาญาทั่วไปอย่างไรก็ตามกระบวนการดำเนินคดีในศาลแขวงก็ยังมีขั้นตอนที่มากเกินไปจนความจำเป็นสำหรับการดำเนินคดีจราจรที่เป็นความผิดต่อกฎระเบียบ (จิตติมา เทพอาร์ักษ์กุล, 2543)

5.2 การลงโทษจำคุกหรือโทษปรับ

การลงโทษจำคุกหรือโทษปรับของศาล เมื่อเสร็จสิ้นการพิจารณาคดีแล้วและศาลเห็นว่า จำเลยได้กระทำความผิดตามกฎหมายจราจรจริง ขั้นตอนต่อมาศาลจะเป็นผู้กำหนดโทษที่จะลงแก่จำเลย โดยพิจารณาจากข้อเท็จจริง และพฤติการณ์อื่น ๆ อันเกี่ยวกับการกระทำความผิดและตัวจำเลย ว่าจำเลยสมควรที่จะได้รับโทษเพียงใดจึงจะเป็นการเหมาะสมแก่ความผิดที่ได้กระทำ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับดุลยพินิจของผู้พิพากษาแต่ละคน ซึ่งอาจเห็นว่าภายหลังการกระทำความผิดจำเลยได้สำนึกและเยียวยาความเสียหายที่เกิดขึ้นทั้งยังให้การเป็นประโยชน์ต่อการพิจารณา ศาลก็อาจจะพิพากษาว่าจำเลยมีความผิดโดยกำหนดโทษจำคุกไว้ไม่เกินสองปี แต่รอการลงโทษและกำหนดเงื่อนไขคุมประพฤติจำเลยเพื่อให้โอกาสกลับตัวเป็นพลเมืองดีก็ได้ หรือหากในคดีนั้นศาลพิพากษาจำคุกจำเลยไม่เกิน 3 เดือน และจำเลยไม่เคยได้รับโทษจำคุกมาก่อน ศาลอาจเปลี่ยนโทษจำคุกเป็นกักขังแทนได้

5.3 การสั่งพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

อำนาจในการสั่งพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ เป็นอำนาจของศาลซึ่งอำนาจของศาลนี้ต่างจากอำนาจของเจ้าพนักงานจราจรที่มีอำนาจยึดและพักใบอนุญาตขับขี่ ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 161 เพราะแม้ผู้ขับขี่ที่กระทำความผิดกฎหมายจราจรจะได้ออกจากพนักงานจราจรสั่งยึดใบอนุญาตขับขี่ไว้แล้วก็ตาม แต่หากต่อมาถูกฟ้องศาลในความผิดนั้น ศาลก็ยังมีอำนาจสั่งพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นได้อีก เช่น ผู้ขับขี่รถยนต์ได้ละเมิดกฎจราจรหลายครั้งจนเจ้าพนักงานจราจรเรียกเก็บใบอนุญาตขับขี่ไว้ และเสนอให้ผู้บัญชาการตำรวจสั่งยึดใบอนุญาตขับขี่ ซึ่งผู้บัญชาการตำรวจก็ได้สั่งยึดใบอนุญาตขับขี่ไว้มีกำหนดหกสิบวัน เมื่อมีการสอบสวนดำเนินคดีเพื่อฟ้องศาลโดยมิได้มีการเปรียบเทียบปรับ เพราะได้กระทำความผิด

จรรยาหลายครั้งแล้ว และพนักงานอัยการได้ขอให้ศาลสั่งพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ของผู้คน นั้น ดังนี้ศาลอาจเห็นว่าเพื่อความปลอดภัยแก่บุคคลและทรัพย์สินของบุคคลอื่น ศาลจะใช้อำนาจสั่งพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ของผู้คนนั้นก็

การสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ คือ การสั่งไม่ให้ผู้นั้นใช้ใบอนุญาตขับขี่โดยมีกำหนดระยะเวลาหนึ่ง ซึ่งอยู่ในดุลยพินิจของศาลว่าจะให้พักใช้มีกำหนดระยะเวลาเท่าใด ส่วนการสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ คือ การสั่งไม่ให้ใช้ใบอนุญาตขับขี่นั้นอีกเลย โดยถือว่าใบอนุญาตขับขี่นั้นถูกยกเลิกเพิกถอนตามคำสั่งศาลนับแต่วันที่ศาลมีคำสั่ง ซึ่งถือว่าผู้ขับขี่ผู้นั้นไม่ได้รับอนุญาตให้ขับขี่รถประเภทนั้นอีกต่อไป

4. วัตถุประสงค์ในการบัญญัติกฎหมายห้ามใช้อุปกรณ์สื่อสารขณะขับขี่ยานพาหนะ

จากการพัฒนาของสังคมอย่างรวดเร็ว ทำให้การติดต่อสื่อสารมีความจำเป็นและสำคัญต่อชีวิตประจำวันของทุกคนในสังคม สิ่งที่สำคัญที่สุดในการสื่อสารคือโทรศัพท์มือถือ ซึ่งเข้ามามีบทบาทในชีวิตประจำวันของมนุษย์ ถึงขนาดเรียกว่าเป็นปัจจัยที่ 5 เลยก็น่าได้ และยังเป็นสิ่งที่มนุษย์ขาดไม่ได้ในการดำเนินชีวิต จนถึงปัจจุบันมีการพัฒนาอุปกรณ์ที่ใช้เพื่อการสื่อสารขึ้นมาหลากหลายชนิดตามความพอใจหรือวัตถุประสงค์ของการใช้งานของแต่ละบุคคล และผลที่ตามมาคือทำให้มีการใช้อุปกรณ์สื่อสารต่าง ๆ ในขณะที่ขับขี่ยานพาหนะด้วย จนเป็นเหตุที่สามารถทำให้เกิดอุบัติเหตุที่ร้ายแรงและสร้างความเสียหายให้กับผู้ใช้รถ ใช้ถนนได้ ประกอบกับปัจจุบันที่มีปริมาณรถยนต์และยานพาหนะอื่น ๆ ที่นำมาใช้บนท้องถนนมีจำนวนเพิ่มมากขึ้น จึงมีความจำเป็นที่จะต้องจัดระเบียบการจราจรเพื่อให้การจราจรเป็นไปโดยสะดวกรวดเร็ว และเกิดความปลอดภัยแก่ผู้ใช้รถใช้ถนน

ในส่วนของกฎหมายจราจร เรื่องการใช้อุปกรณ์สื่อสารขณะขับขี่ยานพาหนะนั้น ก่อนที่จะมีการบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ที่ใช้กันอยู่ในปัจจุบัน ไม่ได้มีการบัญญัติถึงการห้ามใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ในขณะที่ขับขี่ยานพาหนะโดยตรง หากแต่สามารถนำมาเทียบเคียงปรับใช้ให้เข้ากับข้อกำหนดได้เท่านั้น นั่นก็คือ มาตรา 43(4) และ (5) แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งมาตรา 43(4) และ (5) นี้ ได้บัญญัติไว้เพียงหลักกว้าง ๆ ไม่ได้ระบุเฉพาะเจาะจงถึงเรื่องการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ในขณะที่ขับขี่ยานพาหนะแต่อย่างใด ทำให้เกิดความไม่ชัดเจนและครอบคลุมของข้อกำหนดเมื่อมีการนำมาบังคับใช้กันจริง ๆ โดยมาตรา 43(4) ได้กล่าวถึงเรื่องการขับขี่รถในลักษณะที่ประมาท หรือน่าหวาดเสียวจนอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลอื่นหรือทรัพย์สินของบุคคลอื่น ซึ่งจะพิสูจน์ได้อย่างไรว่าการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่ยานพาหนะจะเกิดเป็นความประมาทเสมอไป แม้ความจริงการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่ยานพาหนะนั้นเป็นการทำให้ผู้ขับขี่เสียสมาธิได้ แต่การใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่ยานพาหนะก็

ไม่ได้เป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุเสมอไป เมื่อไม่สามารถยืนยันสาเหตุที่ชัดเจนได้จึงไม่เข้าข่ายตามมาตรานี้ สำหรับกรณี มาตรา 43(5) เป็นการขับรถในลักษณะที่ผิดปกติวิสัยของการขับรถตามธรรมดา ซึ่งหมายถึงการขับรถที่ผิดไปจากปกติ หรือแตกต่างไปจากที่วิญญูชนทั่วไปประพฤติ เช่น การใช้วัยวะส่วนอื่นของร่างกายที่ไม่ใช่มือจับบังคับพวงมาลัยรถยนต์ แต่ถ้ามมีการขับรถด้วยมือข้างหนึ่ง และอีกข้างหนึ่งใช้ถือโทรศัพท์เคลื่อนที่ เมื่อถูกจับผู้ขับขี่อาจโต้แย้งว่ากับตำรวจจราจรว่า มืออีกข้างไว้ใช้เปลี่ยนเกียร์ หรือเปิด-ปิด เครื่องเสียงในรถยนต์ จึงทำให้เป็นการยากที่นำการห้ามใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่ยานพาหนะมาบังคับใช้กับมาตรานี้

จากที่กล่าวมาข้างต้น ทำให้สำนักงานตำรวจแห่งชาติได้ตระหนักถึงปัญหาของการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่ยานพาหนะจึงได้ยกปัญหาดังกล่าวเสนอต่อคณะรัฐมนตรี และคณะรัฐมนตรีสมัยนั้น ได้ส่งเรื่องให้สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาดำเนินการพิจารณาก่อนเสนอสภา จึงได้มีการยกร่างการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43 เพื่อให้ครอบคลุมถึงการห้ามใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ในขณะขับขี่ยานพาหนะด้วย

ร่างแก้ไขกฎหมายดังกล่าวมีรายละเอียด คือ มีการเพิ่มบทบัญญัติที่กำหนดห้ามผู้ขับขี่ใช้โทรศัพท์ หรือเครื่องมือสื่อสารอื่นใดในขณะที่รถเคลื่อนที่ และให้ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติมีอำนาจออกประกาศกำหนดกรณีที่เป็นข้อยกเว้นให้ขับขี่ยานพาหนะโดยใช้โทรศัพท์หรือเครื่องมือสื่อสารอื่นใดในขณะที่รถเคลื่อนที่ได้ (เพิ่มเติม (9) ของมาตรา 43) เป็นการปรับปรุงบทกำหนดโทษของผู้ขับขี่ เพื่อให้สอดคล้องกับการแก้ไขเพิ่มเติม ตาม (2) (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา 157)

เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติที่กำหนดห้ามผู้ขับขี่ขับรถโดยใช้โทรศัพท์หรือเครื่องมือสื่อสารอื่นใด ในขณะที่รถเคลื่อนที่ เนื่องจากการกระทำดังกล่าวอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นได้ อย่างไรก็ตามเนื่องจากมีบางกรณีที่มีเหตุผลอันสมควรหรือมีความจำเป็นต้องผ่อนผันให้ผู้ขับขี่สามารถใช้โทรศัพท์หรือเครื่องมือสื่อสารในขณะที่รถเคลื่อนที่ได้ เช่น การใช้โทรศัพท์หรือเครื่องมือสื่อสารในขณะที่ขับขี่ยานพาหนะโดยใช้ความเร็วตามที่กฎหมายกำหนดหรือมีอุปกรณ์ที่ช่วยให้ผู้ขับขี่ไม่ต้องจับหรือถือโทรศัพท์ในขณะที่ขับขี่ยานพาหนะได้ หรือการขับรถฉุกเฉิน เป็นต้น จึงกำหนดให้ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติมีอำนาจออกประกาศกำหนดกรณีอื่นที่เป็นข้อยกเว้นให้ใช้โทรศัพท์หรือเครื่องมือสื่อสารอื่นใดในขณะที่รถเคลื่อนที่ได้ด้วย

มาตรา 5 ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็น (9) ของมาตรา 43 พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

“(9) โดยใช้โทรศัพท์หรือเครื่องมือสื่อสารอื่นใดในขณะที่รถเคลื่อนที่ เว้นแต่แต่เป็นกรณีอื่นที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติประกาศกำหนด”

มาตรา 6 ให้ยกเลิกความในมาตรา 157 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา 157 ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 35 มาตรา 43 วรรคหนึ่ง (3) (4) (6) (7) หรือ (9) มาตรา 45 มาตรา 46 มาตรา 47 มาตรา 48 มาตรา 53 มาตรา 65 วรรคหนึ่ง หรือมาตรา 125 ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่สี่ร้อยบาทถึงหนึ่งพันบาท

สำหรับกรณีที่มีการแก้ไขปรับปรุงพระราชบัญญัติดังกล่าว เป็นการพิจารณาแก้ไขมาตรา 43(9) เป็นการออกกฎหมายควบคุมการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่และแฮนด์ฟรีในขณะที่ขับขี่ยานพาหนะ ซึ่งเห็นว่าประเทศไทยมีความเหมาะสมในการรับเอาแนวทางของกลุ่มประเทศที่ออกกฎหมายห้ามใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ แต่อนุญาตให้ใช้อุปกรณ์เสริมอื่น ๆ เช่น แฮนด์ฟรี ในขณะที่ขับขี่ยานพาหนะได้ เช่น ประเทศเยอรมัน ออสเตรเลีย เนเธอร์แลนด์ เป็นต้น จึงมีการนำแนวทางดังกล่าวมาปรับใช้ในการออกกฎหมายห้ามใช้เคลื่อนที่ขณะขับขี่ยานพาหนะ เนื่องจากประเทศไทยมีสภาพการจราจรติดขัดและระบบการขนส่งมวลชนไม่เพียงพอตนเอง

5. หลักกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการใช้อุปกรณ์สื่อสารขณะขับขี่ยานพาหนะ

การบังคับใช้กฎหมายนั้น มีวัตถุประสงค์ที่สำคัญเพื่อให้มนุษย์สามารถควบคุมความประพฤติของตนเองได้ ดังนั้น กฎหมายจะมีผลในการบังคับ และสามารถควบคุมความประพฤติของบุคคลได้ ถ้าสังคมต้องการให้พลเมืองเคารพกฎหมายก็ต้องใช้กฎหมายให้บรรลุวัตถุประสงค์นั้น หรืออีกนัยหนึ่งสังคมจะต้องใช้กฎหมายโดยเชื่อว่าจะทำให้บรรลุวัตถุประสงค์นั้น (ประธานาธิบดีวอชิงตัน, 2546)

กฎหมายที่บังคับใช้อยู่ในปัจจุบันได้บัญญัติถึงการห้ามใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ในขณะที่ขับขี่ยานพาหนะไว้โดยตรง นั่นก็คือ มาตรา 43(9) แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 8) พ.ศ. 2551 และผู้เขียนได้ยกเอาหลักกฎหมายที่สำคัญที่มีความเกี่ยวข้องกับการใช้อุปกรณ์สื่อสารขณะขับขี่ยานพาหนะมากล่าวถึงด้วย เช่น เรื่องการกระทำโดยประมาท ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 59 และมาตรา 102 เพื่อให้เห็นว่าความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 8) พ.ศ. 2551 มาตรา 43(9) นั้น เป็นความผิดหลุโทษ เนื่องจากความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก และพระราชบัญญัติอื่นอันเกี่ยวกับรถนั้นเป็นความผิดหลุโทษ ซึ่งจะได้กล่าวตามรายละเอียดดังต่อไปนี้

5.1 พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2551 (2551)

มาตรา 43

“ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถ

(1) ในขณะที่หย่อนความสามารถในอันที่จะขับ

- (2) ในขณะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น
- (3) ในลักษณะที่คขวางการจราจร
- (4) โดยประมาทหรือน่าหวาดเสียวอันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน
- (5) ในลักษณะที่ผิดปกติวิสัยของการขับรถตามธรรมดาหรือไม่อาจแลเห็นทางด้านหน้าหรือด้านหลังด้านใดด้านหนึ่งหรือทั้งสองด้านได้พอแก่ความปลอดภัย
- (6) คร่อมหรือทับเส้นหรือแนวแบ่งช่องเดินรถเว้นแต่เมื่อเปลี่ยนช่องเดินรถเลี้ยวรถหรือกลับรถ
- (7) บนทางเท้าโดยไม่มีเหตุอันสมควรเว้นแต่รถลากเงินสำหรับทารก คนป่วย หรือคนพิการ
- (8) โดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยหรือความเดือดร้อนของผู้อื่น
- (9) ในขณะที่ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่เว้นแต่การใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่โดยใช้อุปกรณ์เสริมสำหรับการสนทนาโดยผู้ขับขี่ไม่ต้องถือหรือจับโทรศัพท์เคลื่อนที่นั้น” (มาตรา 43(9) เพิ่มโดย พ.ร.บ. จราจรทางบก (ฉบับที่ 8) พ.ศ. 2551 มาตรา 3)

มาตรา 157

“ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 35 มาตรา 43 (3) (4) (6) หรือ (7) มาตรา 45 มาตรา 46 มาตรา 47 มาตรา 48 มาตรา 53 มาตรา 65 วรรคหนึ่งหรือมาตรา 125 ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่สี่ร้อยบาทถึงหนึ่งพันบาท” (มาตรา 157 แก้ไขโดย พ.ร.บ.จราจรทางบก (ฉบับที่ 8) พ.ศ. 2551 มาตรา 4)

ในมาตรา 43 นี้ ได้บัญญัติถึงข้อห้ามของผู้ขับขี่ที่ไม่ควรกระทำในขณะที่ขับขี่ ซึ่งหมายความรวมถึงผู้ที่ขับขี่ยานพาหนะทุกประเภท ไม่ว่าจะเป็น รถยนต์ รถบรรทุก รถจักรยานยนต์ หรือรถจักรยานก็ตาม เนื่องจากตาม มาตรา 4(15) แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้ให้ความหมายของคำว่า “รถ” ไว้ว่า ยานพาหนะทางบกทุกชนิด เว้นแต่รถไฟและรถราง โดยในกรณีการห้ามใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่ยานพาหนะนั้น ได้ถูกบัญญัติเพิ่มไว้ในมาตรา 43(9) ซึ่งหากมีการฝ่าฝืนกฎหมายดังกล่าวก็จะต้องถูกลงโทษตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 157 นั่นเอง

มาตรา 161

“ในกรณีที่ผู้ขับขี่ผู้ใดได้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ ให้ผู้บัญชาการตำรวจนครบาล ผู้บัญชาการตำรวจภูธร ผู้บังคับการตำรวจจราจร ผู้บังคับการตำรวจทางหลวง หรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้ดำรงตำแหน่งดังกล่าวมีอำนาจสั่งยึดใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดครั้งละไม่เกินหกสิบวัน

ผู้ตั้งยึดใบอนุญาตฉบับที่ตามวรรคหนึ่งอาจบันทึกการยึดและคะแนนไว้ด้านหลังใบอนุญาตฉบับที่ที่ถูกยึดและดำเนินการอบรม ทดสอบผู้ขับขี่ที่กระทำผิดซ้ำตั้งแต่สองครั้งภายในหนึ่งปี รวมทั้งสั่งพักใบอนุญาตฉบับที่ที่เสียคะแนนมากของผู้ขับขี่นั้น มีกำหนดครั้งละไม่เกินเก้าสิบวัน

การดำเนินการบันทึกคะแนน อบรม ทดสอบผู้ขับขี่ที่กระทำผิด และการพักใช้ใบอนุญาตฉบับที่ ให้เป็นไปตามที่อธิบดีกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

ผู้ขับขี่ซึ่งถูกยึดใบอนุญาตฉบับที่ตามวรรคหนึ่ง หรือถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตฉบับที่ตามวรรคสอง มีสิทธิอุทธรณ์คำสั่งต่ออธิบดีภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่ถูกลงยึดหรือสั่งพักใช้ใบอนุญาตฉบับที่

ให้อธิบดีวินิจฉัยอุทธรณ์ตามวรรคสี่ภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ได้รับคำอุทธรณ์ ถ้าไม่ได้วินิจฉัยชี้ขาดภายในเวลาดังกล่าว ให้ถือว่าอธิบดีวินิจฉัยไม่ให้อัดใบอนุญาตฉบับที่ หรือไม่พักใช้ใบอนุญาตฉบับที่ตามคำอุทธรณ์ของผู้ขับขี่

คำวินิจฉัยของอธิบดีให้เป็นที่สุด”

5.2 ประมวลกฎหมายอาญา

มาตรา 59

“บุคคลจะต้องรับผิดชอบในทางอาญาก็ต่อเมื่อได้กระทำโดยเจตนา เว้นแต่จะได้กระทำโดยประมาทในกรณีที่ถูกกฎหมายบัญญัติให้ต้องรับผิดชอบเมื่อได้กระทำโดยประมาทหรือเว้นแต่ในกรณีที่กฎหมายบัญญัติไว้โดยแจ้งชัดให้ต้องรับผิดชอบแม้ได้กระทำโดยไม่มีเจตนา

กระทำโดยเจตนาได้แก่กระทำโดยรู้สำนึกในการที่กระทำและในขณะที่เดียวกัน ผู้กระทำประสงค์ต่อผลหรือย่อมเล็งเห็นผลของการกระทำนั้น

ถ้าผู้กระทำมิได้รู้ข้อเท็จจริงอันเป็นองค์ประกอบของความผิดจะถือว่าผู้กระทำประสงค์ต่อผลหรือย่อมเล็งเห็นผลของการกระทำนั้นมิได้

กระทำโดยประมาทได้แก่กระทำด้วยความผิดมิใช่โดยเจตนาแต่กระทำโดยปราศจากความระมัดระวังซึ่งบุคคลในภาวะเช่นนั้นจักต้องมีตามวิสัยและพฤติการณ์และผู้กระทำอาจใช้ความระมัดระวังเช่นนั้นได้แต่หาได้ใช้ให้เพียงพอไม่

การกระทำให้หมายความรวมถึงการให้เกิดผลอันหนึ่งอันใดขึ้น โดยงดเว้นการที่จักต้องกระทำเพื่อป้องกันผลนั้นด้วย”

ในการนำมาตรา 59 แห่งประมวลกฎหมายอาญามากกล่าวถึง ก็เพื่อที่จะอธิบายความหมายของการกระทำโดยประมาท เพราะในพระราชบัญญัติจราจรทางบก ไม่ได้บัญญัติคานียามของคำว่า กระทำโดยประมาทไว้ จึงกล่าวได้ว่าการกระทำโดยประมาท ผู้กระทำผิดต้องไม่

มีเจตนาในการกระทำผิด เพราะหากมีเจตนาในการกระทำ หมายถึง เป็นการกระทำที่รู้ตัว ซึ่งหากจะพิจารณาถึงกรณีการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่ยานพาหนะนั้น ถือได้ว่าเป็นการกระทำที่ปราศจากความระมัดระวังซึ่งบุคคลในภาวะเช่นนั้นจักต้องมีตามวิสัยและพฤติการณ์ เพราะเนื่องจากระดับวิญญูชนทั่วไปควรเข้าใจว่าในขณะที่บุคคลกำลังขับขี่ยานพาหนะอยู่นั้น ต่างก็ต้องใช้สมาธิ และความระมัดระวังในการขับขี่ กล่าวคือ ไม่ควรที่จะมีการทำกิจกรรมอื่น ๆ ร่วมด้วย แต่อย่างไรก็ดีในขณะที่ขับขี่ยานพาหนะเพราะอาจจะทำให้เกิดอุบัติเหตุในขณะนั้นได้ โดยน่าจะเป็นเรื่องสำหรับผู้ขับขี่ทุกคนทราบเป็นอย่างดี ซึ่งหากยังมีพฤติกรรมหรือการกระทำเช่นนั้นอยู่แสดงว่าผู้กระทำอาจใช้ความระมัดระวังเช่นนั้นได้แต่หาได้ใช้ให้เพียงพอไม่ ดังนั้น ย่อมถือได้ว่ามีบุคคลนั้นได้กระทำโดยประมาทแล้ว

มาตรา 102

“ความผิดลหุโทษคือ ความผิดซึ่งต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือนหรือปรับไม่เกินหนึ่งพันบาทหรือทั้งจำทั้งปรับเช่นว่ามานี้ด้วยกัน”

บทบัญญัติตามมาตรานี้แสดงให้เห็นว่า การฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตาม มาตรา 43(9) แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ที่มีโทษปรับตั้งแต่ 400 ถึง 1,000 บาท ตามมาตรา 157 ซึ่งโทษปรับนี้อยู่ในอำนาจของพนักงานสอบสวน ที่จะทำการเปรียบเทียบปรับหรือว่ากล่าวตักเตือนอันแล้วแต่ดุลยพินิจของพนักงานสอบสวน เพราะถือเป็นเพียงความผิดลหุโทษ ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 102

กฎหมายการห้ามใช้อุปกรณ์สื่อสารขณะขับขี่ยานพาหนะของประเทศไทยกับต่างประเทศจะเห็นได้ว่า บทลงโทษของประเทศไทยเมื่อเทียบกับประเทศอื่น ๆ ที่มีกฎหมายการบังคับใช้อุปกรณ์สื่อสารขณะขับขี่ยานพาหนะด้วยกันแล้ว พบว่า เป็นบทลงโทษที่ค่อนข้างเบา และมาตรการเสริมยังไม่มีความชัดเจน อีกทั้งยัง ไม่มีความทันสมัยซึ่งดูได้จากประเทศอเมริกานั้นมีการออกกฎหมายเพิ่มเติมจากการใช้โทรศัพท์ขณะขับรถ คือ การห้ามส่งข้อความรับ-ส่งอีเมล หรือเล่นโซเชียลเน็ตเวิร์ค ในขณะขับรถ เนื่องจากปัญหาดังกล่าวส่งผลกระทบต่อการเกิดอุบัติเหตุเป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งเกิดแก่ประชาชนในกลุ่มคนวัยรุ่นและวัยทำงาน ซึ่งถือได้ว่าเป็นบุคคลากรที่สำคัญในประเทศ จึงทำให้ต้องมีมาตรการที่เคร่งครัดและเข้มงวด เพื่อเป็นการป้องกันก่อนที่จะเกิดความสูญเสียอย่างไม่คาดคิดขึ้น

บทที่ 4

วิเคราะห์มาตรการทางกฎหมายในการแก้ไขปัญหาการใช้อุปกรณ์สื่อสาร ขณะขับขี่ยานพาหนะ

รัฐได้บัญญัติกฎหมายต่าง ๆ ขึ้นมาให้ประชาชนในสังคมทุกคนนั้นปฏิบัติตาม ก็เพื่อต้องการให้เกิดความสงบเรียบร้อยขึ้นในสังคม และมีการลงโทษเป็นเครื่องมือในการส่งเสริมประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมาย ซึ่งก็ได้รวมไปถึงกฎหมายจราจรตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ที่ถูกบัญญัติขึ้นมาเพื่อให้เกิดความสะดวกและปลอดภัยสำหรับผู้ที่ใช้รถใช้ถนนในการจราจร โดยมีมาตรการลงโทษเพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายจราจรมีประสิทธิภาพ ทำให้การปฏิบัติตามกฎหมายเป็นไปด้วยความถูกต้องและบรรลุตามวัตถุประสงค์ของกฎหมาย โดยเฉพาะมาตรการลงโทษต่อผู้ที่กระทำความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มีทั้งโทษปรับ โทษจำคุก การบันทึกคะแนนใบอนุญาตขับขี่ การอบรมทดสอบผู้ขับขี่ ตลอดจนการพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ ซึ่งมีขั้นตอนการดำเนินคดีต่อผู้กระทำความผิดด้วยกันหลายวิธี ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับว่าการกระทำความผิดนั้นเป็นความผิดที่กฎหมายบัญญัติให้ลงโทษด้วยวิธีการใด และใครเป็นผู้มีอำนาจลงโทษ ซึ่งในส่วนของวิธีการทางบริหารได้ให้อำนาจแก่เจ้าพนักงานจราจรอย่างกว้างขวางในการเปรียบเทียบปรับ ไม่ว่าจะเป็นความผิดจราจรที่ร้ายแรงหรือไม่ร้ายแรงก็ตาม

จากการศึกษา พบว่า ในประเทศไทยได้มีการกำหนดกฎหมายเรื่องการห้ามใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่ยานพาหนะ ซึ่งมีผลบังคับใช้มาตั้งแต่วันที่ 8 พฤษภาคม 2551 จนถึงปัจจุบัน เจ้าพนักงานจราจรก็ยังปฏิบัติหน้าที่กวดขันจับปรับข้อหาดังกล่าวอยู่เสมอ ซึ่งทางตำรวจจราจรยอมรับว่ามีการจับกุมได้น้อย เพราะหากไม่พบว่ากระทำความผิดซึ่งหน้า ก็มักจะมีการโต้แย้งจากผู้ขับขี่ว่าไม่ได้ใช้โทรศัพท์ และให้ตำรวจหาหลักฐานมาจับกุม ซึ่งเป็นเรื่องที่ทำได้ยาก ทำให้สถิติการจับกุมในข้อหานี้มีไม่มาก ในขณะที่ผู้ขับขี่หลายรายยังคงใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่ยานพาหนะอีกทั้งในสังคมปัจจุบัน ยังมีการเล่นอินเทอร์เน็ต โปรแกรมแชท เช่น ไลน์ หรือ วอทแอป ที่เป็นการสื่อสารที่ได้รับความนิยมเป็นอย่างมาก ซึ่งล้วนเป็นการกระทำที่ก่อให้เกิดความเสี่ยงที่จะทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ทั้งสิ้นผู้เขียนจึงขอวิเคราะห์ถึงมาตรการทางกฎหมายตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ดังต่อไปนี้

มาตรการทางกฎหมายที่ล้ำสมัยของกฎหมายเพื่อป้องกันการใช้อุปกรณ์สื่อสารขณะขับขี่ ยานพาหนะซึ่งไม่สามารถครอบคลุมถึงเทคโนโลยีในการสื่อสารที่มีอยู่ในปัจจุบัน

จากอดีตจนถึงปัจจุบันประเทศไทย ได้มีการกำหนดกฎหมายในเรื่องการห้ามใช้ โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่ยานพาหนะ ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แต่ใน กฎหมายฉบับดังกล่าวแต่เดิมไม่ได้มีการบัญญัติไว้เป็นข้อห้าม โดยเฉพาะเจาะจง ทำให้ตำรวจจราจร ผู้จับกุมหรือพนักงานสอบสวน มีปัญหาในทางปฏิบัติเกี่ยวกับการจับกุมและดำเนินคดี เนื่องจากไม่สามารถชี้ชัดได้ว่า การที่ผู้ขับขี่พูดหรือใช้โทรศัพท์มือถือถือในขณะขับขี่ยานพาหนะนั้นเป็นความผิด ฐานใด ในปัจจุบันจึงได้มีการแก้ไขเพิ่มเติม มาตรา 43 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ที่ได้มีการบัญญัติเพิ่มเติมขึ้นมาเพื่อห้ามใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่ยานพาหนะ โดยเฉพาะ ตาม พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 8) พ.ศ. 2551 มาตรา 43(9) เป็นการ บังคับใช้กับรถทุกประเภทตามมาตรา 4(15) แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ที่ได้ให้ คำนิยามของคำว่า “รถ” ไว้ว่าหมายความรวมถึง ยานพาหนะทางบกทุกชนิด เว้นแต่รถไฟและรถราง ซึ่งหมายความรวมถึงรถบรรทุก รถจักรยานยนต์ หรือแม้กระทั่งรถจักรยาน ถ้าหากมีการฝ่าฝืน บทบัญญัติดังกล่าว จะมีโทษปรับ 400 ถึง 1,000 บาท ตามมาตรา 157

นอกจากนี้ ต้องยอมรับว่าโลกในปัจจุบันนี้มีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว ทำให้ วิวัฒนาการของเทคโนโลยีต่าง ๆ ก้าวหน้าไปด้วยเช่นกัน จึงทำให้ปัจจุบันมีการผลิตอุปกรณ์ชนิด ต่าง ๆ ขึ้นมามากมาย แต่ที่รู้จักกันเป็นอย่างดีคือ โทรศัพท์เคลื่อนที่หรือที่เรียกกันติดปากว่า โทรศัพท์มือถือนั่นเอง ที่ตอนเริ่มมีใช้ในช่วงยุคแรก ๆ ก็จะสามารถใช้คุยสนทนาได้อย่างเดียว เท่านั้น ต่อมาก็มีการส่งข้อความSMSหรือMMSเพิ่มเติมขึ้นมา พอมาถึงยุคนี้ เรียกได้ว่าเป็นยุคสังคม ออนไลน์ ทำให้การสื่อสารเป็นเรื่องที่ง่ายขึ้น เพียงแต่มีอุปกรณ์ที่สามารถรองรับการใช้งาน อินเทอร์เน็ตได้ ก็สามารถทำให้ผู้ใช้สามารถสื่อสารกันได้โดยผ่านโปรแกรมต่าง ๆ มากมาย แต่ เนื่องจาก พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติม(ฉบับที่ 8) พ.ศ. 2551 มาตรา43(9) ที่บัญญัติว่า “ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถยนต์ ในขณะที่ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ เว้นแต่การใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ โดยใช้อุปกรณ์เสริมสำหรับการสนทนาโดยผู้ขับขี่ไม่ต้องถือหรือจับโทรศัพท์เคลื่อนที่นั้น” มี วัตถุประสงค์เพื่อป้องกันอันตรายอันจะเกิดแก่ผู้ขับขี่หรือผู้อื่นที่เกิดจากการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ ขณะขับขี่ยานพาหนะซึ่งลืมนึกไปว่าอุปกรณ์ที่ใช้สื่อสารกันนั้นไม่ได้มีเพียงแค่โทรศัพท์เคลื่อนที่ เท่านั้น แต่ยังมีอุปกรณ์ชนิดอื่น ๆ ที่ใช้เป็นเครื่องมือสื่อสารได้ ตัวอย่างเช่น แท็บเล็ตพีดีเอ หรือ นาฬิกาข้อมือ มาตรการทางกฎหมายในเรื่องนี้จึงควรมีการเปลี่ยนแปลงให้มีความทันสมัยขึ้นตาม ความเจริญก้าวหน้าของสังคม และที่จะมีขึ้นใหม่ในอนาคตข้างหน้า ทำให้กฎหมายมีความชัดเจน

และครอบคลุม ไม่เป็นปัญหาให้กับเจ้าหน้าที่ตำรวจผู้รักษากฎหมายหรือไม่เป็นช่องโหว่ให้แก่ผู้ที่จะกระทำความผิด

จากการศึกษาข้อเท็จจริง พบว่า การเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนมีหลายปัจจัยเข้ามาเกี่ยวข้อง โดยที่ปัจจัยด้านความพร้อมของผู้ขับขี่เป็นปัจจัยประการสำคัญนอกเหนือจากปัจจัยด้านสภาพของรถและสภาวะแวดล้อม ซึ่งสามารถเห็นได้จากข่าวการเกิดอุบัติเหตุ เช่น ผู้ขับขี่ที่สภาพอยู่ในอาการเมาหลับใน หรือไม่ชำนาญเส้นทาง แต่ผู้ขับขี่ทั้งหลายก็ไม่เคยตระหนักถึงสาเหตุที่สำคัญประการหนึ่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนกันทั่ว เป็นเพราะเกิดจากการที่ผู้ขับขี่นั้นสูญเสียสมาธิในขณะที่ขับขี่ยานพาหนะ โดยพฤติกรรมที่ทำให้ผู้ขับขี่เสียสมาธิ ได้แก่ การคุยกับผู้อื่น ไม่ว่าจะคุยโทรศัพท์หรือคุยกับผู้โดยสารคนอื่นในรถ การปรับเครื่องเสียงหรือวิทยุ การรับประทานอาหารหรือดื่มเครื่องดื่ม การแต่งหน้า แต่งตัว จัดทรงผม และการมีกิจกรรมกับเด็กเล็กที่นั่งอยู่เบาะหลังการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรในประเทศไทยนั้นยังคงมีให้พบเห็นอยู่มากมาย ซึ่งกองบัญชาการตำรวจนครบาล ได้ให้ข้อมูลว่า สำหรับกฎหมายจราจรที่มีสถิติการฝ่าฝืนมากที่สุดนั้น มีดังต่อไปนี้ คือ

1. จอดรถในที่ห้ามจอด
2. จอดรถซ้อนคัน
3. จอดรถบนทางเท้า
4. ขับรถบนทางเท้า
5. แขงรถในที่สาธารณะ
6. ขับรถย้อนศร
7. ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดง
8. เมาแล้วขับ
9. ไม่คาดเข็มขัดนิรภัยและไม่สวมหมวกกันน็อก
10. ใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ
11. แขงรถในที่คับขัน
12. ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ และ
13. ขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด

จากข้อมูลดังกล่าวข้างต้นจึงเห็นได้ว่า การใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่ยานพาหนะยังคงเป็นพฤติกรรมที่ผู้ใช้รถใช้ถนนกระทำการฝ่าฝืนกันอยู่เป็นประจำ จนอาจนำไปสู่การทำให้เป็นสาเหตุหนึ่งที่สำคัญที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นบนท้องถนนได้ จากการสำรวจจำนวนผู้ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ทั่วประเทศระหว่างปี พ.ศ. 2548 ถึง พ.ศ. 2555 โดยสำนักงานสถิติแห่งชาติ กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร พบว่าจำนวนผู้ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ในประเทศไทยเพิ่มขึ้นร้อยละ 10-15 ทุกปี จาก 21 ล้านคนในปี พ.ศ. 2548 เป็น 44 ล้านคนในปี พ.ศ. 2555 เมื่อดูจากสถิติจำนวนของผู้ใช้โทรศัพท์มือถือที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วนี้ จึงอาจเป็นปัจจัยหนึ่งที่มีผลให้อัตราการเกิดอุบัติเหตุจราจรในประเทศสูงขึ้นด้วยเช่นกันเนื่องจากปัจจุบันโทรศัพท์เคลื่อนที่และอุปกรณ์สื่อสารชนิดอื่น ๆ ถือเป็นสิ่งอำนวยความสะดวกที่สามารถหาซื้อได้ง่ายและมีราคาไม่แพงจึงทำให้มีการใช้กันอย่างแพร่หลายในทุกเพศทุกวัย

นอกจากนี้ จากการศึกษา พบว่า สำนักโรคไม่ติดต่อ กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข ได้ทำการวิจัยเรื่อง การสำรวจความเสี่ยงจากการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับรถยนต์ในประเทศไทย พ.ศ. 2552 ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อสำรวจจำนวนผู้ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่ยานพาหนะในประเทศไทย เพื่อศึกษาการเกิดอุบัติเหตุที่มีผลจากการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่

ยานพาหนะ ทำให้ทราบว่าจังหวัดที่มีผู้ใช้โทรศัพท์มือถือในขณะที่ขับขี่ยานพาหนะจำนวนมาก จะมีอัตราการเกิดอุบัติเหตุสูง โดยทั่วประเทศมีผู้ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่ยานพาหนะประมาณ 11,542,723 คน มีการเกิดอุบัติเหตุอันเนื่องมาจากการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่ยานพาหนะจำนวน 729,997 คน และเกือบจะเกิดอุบัติเหตุจำนวน 1,152,999 คน โดยภาพรวมทั้งประเทศมีผู้ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่ยานพาหนะมากถึงร้อยละ 81.6 ส่วนผู้ที่ไม่ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่ยานพาหนะร้อยละ 18.6 การใช้อุปกรณ์สื่อสารขณะขับขี่ยานพาหนะทำให้มีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุสูงขึ้น เนื่องมาจากปัจจัยหลักสามประการ คือ ปัจจัยด้านกายภาพ ปัจจัยด้านการมองเห็น และปัจจัยด้านสมาธิการตัดสินใจ การคุยโทรศัพท์โดยที่ใช้มือข้างหนึ่งถืออุปกรณ์สื่อสารและอีกข้างหนึ่งจับพวงมาลัย ทำให้ไม่สามารถบังคับทิศทางของรถได้สะดวก โดยเฉพาะเมื่อเกิดเหตุการณ์กะทันหันหรือเหตุการณ์เฉพาะหน้า และถ้าหากเป็นรถที่มีระบบเกียร์ธรรมดาด้วยแล้ว ก็ยังมีความเสี่ยงเนื่องจากต้องปล่อยมือข้างที่จับพวงมาลัยมาจับที่คันเกียร์เพื่อเปลี่ยนเกียร์ หรือบางคนอาจใช้หัวไหล่หนีบโทรศัพท์ไว้กับหูซึ่งจะทำให้ผู้ขับขี่ไม่สามารถชำเล็งมองกระจกส่องท้ายและกระจกด้านข้างรถได้ นอกจากนี้ การกดปุ่มเพื่อรับสาย หรือการค้นหาหมายเลขหรือการกดหมายเลขเพื่อโทรออก หรือการเปิดคู่มือเอสเอ็มเอสหรืออีเมล ก็เป็นเหตุให้ผู้ขับขี่ต้องละสายตาจากถนน ถึงแม้จะเป็นช่วงเวลาสั้น ๆ เพียงไม่กี่วินาที แต่ก็ทำให้ผู้ขับขี่ตอบสนอง เช่น เหยียบเบรคหรือหักพวงมาลัยได้ช้าลง เมื่อเกิดเหตุฉุกเฉินการใช้อุปกรณ์เสริมชนิดต่าง ๆ ที่ช่วยให้ผู้ขับขี่สามารถใช้งานโทรศัพท์ได้โดยไม่ต้องใช้มือสัมผัสโทรศัพท์ เช่น การใช้บลูทูธเชื่อมสัญญาณโทรศัพท์กับเครื่องเสียงในรถ หรือการใช้เสียงสั่งการเพื่อรับสายหรือโทรออก ก็จะช่วยลดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากปัจจัยด้านกายภาพและปัจจัยด้านการมองเห็นลงได้ แต่อย่างไรก็ดี การคุยในขณะที่ขับขี่ยานพาหนะไม่ว่าจะคุยกับผู้โดยสารที่นั่งอยู่ในรถคันเดียวกันหรือคุยโทรศัพท์โดยจะใช้อุปกรณ์เสริมหรือไม่ก็ตาม จะทำให้ผู้ขับขี่เสียสมาธิและทำให้ตอบสนองต่อสัญญาณจราจรและเหตุฉุกเฉินต่าง ๆ ได้ช้าลงและมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูงเกินกว่าผู้ที่มีสมาธิจดจ่ออยู่กับการขับขี่ จากการวิจัย พบว่า การสูญเสียสมาธิขณะขับขี่เป็นสาเหตุหลักประการหนึ่งของการเกิดอุบัติเหตุ โดยการโทรศัพท์ขณะขับขี่ยานพาหนะไม่ว่าจะใช้มือถือโทรศัพท์หรือใช้อุปกรณ์เสริม ก็มีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุร้ายแรงพอ ๆ กัน คือ ผู้ใช้อุปกรณ์เสริมมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุสูงกว่าการขับขี่ปกติสี่เท่า และผู้ที่ไม่ใช้อุปกรณ์เสริมมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุสูงกว่าการขับขี่ปกติห้าเท่า จะเห็นว่า การใช้อุปกรณ์เสริมที่ช่วยให้ผู้ขับขี่ไม่ต้องใช้มือถือโทรศัพท์ในขณะที่ขับขี่ยานพาหนะแม้จะลดความเสี่ยงจากปัจจัยทางกายภาพได้ แต่ความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการเสียสมาธินั้นยังสูงอยู่มาก

จากการที่ประเทศไทยมีการปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการใช้โทรศัพท์มือถือในขณะที่ขับขี่ยานพาหนะ โดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 8)

นับได้ว่าเป็นทฤษฎีอาชญาวิทยาที่มุ่งอธิบายถึงผลหรืออิทธิพลของกฎหมายที่ใช้ปกครองประชาชนในสังคม มากกว่าที่จะอธิบายสาเหตุของการเกิดพฤติกรรมอาชญากรรม ทฤษฎีนี้เชื่อว่ามนุษย์เป็นสัตว์ประเสริฐและจะมีการคำนึงถึงผลลัพธ์ของการกระทำก่อนที่จะมีพฤติกรรมใด ดังนั้นจึงสามารถป้องกันไม่ให้บุคคลกระทำผิดได้หากมีกฎหมายที่มีประสิทธิภาพและเหมาะสม ซึ่งหมายความว่าต้องมีอัตราโทษรุนแรง มีการลงโทษที่รวดเร็วและผู้กระทำผิดกฎหมายมีโอกาสถูกจับกุมสูง ซึ่งจะเห็นได้ว่าทฤษฎีนี้เป็นรากฐานในการบัญญัติกฎหมายและเป็นหลักปรัชญาในการบริหารงานยุติธรรมทางอาญาของหลายประเทศ ตัวอย่างเช่น การกำหนดอัตราโทษที่รุนแรงสำหรับอาชญากรรมบางประเภท การเพิ่มกำลังตำรวจเพื่อเพิ่มโอกาสในการจับกุมผู้กระทำผิดกฎหมาย ฯลฯ

ส่วนเหตุผลสำคัญที่สุดในการบังคับใช้กฎหมายอาญา ได้แก่ การใช้กฎหมายเพื่อการยับยั้งมิให้บุคคลอื่นเอาเป็นเยี่ยงอย่างโดยการกระทำผิดเช่นเดียวกับผู้ที่ถูกลงโทษ กฎหมายสันนิษฐานว่าบุคคลปกติย่อมรู้จักกฎหมายและสันนิษฐานต่อไปโดยมีกฎหมายสนับสนุนว่า เมื่อผู้ประพฤติน่ากลัวกฎหมายถูกลงโทษยิ่งรุนแรงเท่าใด ก็จะมีผลในการยับยั้งหรือข่มขู่ผู้อื่นมิให้กระทำผิด ในกรณีที่บุคคลใดก็ตามจะกระทำความผิดอย่างเดียวกันหรือคล้ายคลึงกันผู้นั้นจะมีความยับยั้งเพราะได้รับบทเรียนจากตัวอย่างของผู้ที่ถูกลงโทษได้ประสบมาแล้ว ดังนั้น บุคคลนั้นจึงต้องรับผิดชอบต่อการกระทำของตน เมื่อบุคคลนั้นกระทำความผิดนั้นก็เพราะเกิดจากการกระทำของเขาเอง การลงโทษจึงควรมีขึ้นเพื่อป้องกันการกระทำผิดโดยการทำให้ผู้กระทำความผิดรู้สึกถึงผลของการกระทำความผิดนั้นก่อให้เกิดความเจ็บปวด และไม่ก่อให้เกิดผลดีเลย เมื่อเขาได้รับความเจ็บปวดจากการกระทำความผิดมากกว่าได้รับความพอใจ เขาก็จะหลีกเลี่ยงที่จะกระทำความผิดครั้งต่อไป การลงโทษตามวัตถุประสงค์ในข้อนี้จึงเป็นการมุ่งเน้นที่การป้องกัน โดยคำนึงถึงผลที่จะตามมามากกว่าการลงโทษเพื่อยับยั้งไม่ให้เกิดการกระทำผิดขึ้นในอนาคต

การข่มขู่ยับยั้งแบ่งออกเป็น 2 ลักษณะ คือ

1. การข่มขู่ยับยั้งเฉพาะราย (Special deterrence) เป็นการยับยั้งที่มีผลต่อผู้กระทำผิดเอง เพื่อให้ผู้กระทำผิดนั้นเข็ดกลัวต่อการลงโทษและไม่กลับมาทำผิดซ้ำอีก การลงโทษจึงต้องมีความรุนแรงเหมาะสมกับผู้กระทำความผิดเฉพาะรายให้รู้สึกถึงความยากลำบากหรือความเจ็บปวดจากการถูกลงโทษ เป็นผลให้ต้องไตร่ตรองในการกระทำความผิดว่าจะคุ้มค่าหรือไม่กับความเจ็บปวดที่เคยได้รับมา

2. การยับยั้งโดยทั่วไป (General deterrence) เป็นการยับยั้งที่ส่งผลต่อบุคคลอื่นทั่วไป ในสังคม กระทำผิดแบบเดียวกันหรือเอาเยี่ยงอย่าง เพราะเกรงกลัวต่อการถูกลงโทษ เช่น การตัดคอประจาน การโบยตีในที่สาธารณะ การลงโทษจำคุก เป็นต้น การลงโทษเพื่อการข่มขู่โดยทั่วไปจึง

เป็นโทษที่มีความรุนแรงและต้องลงโทษให้เห็นสำมะเสมอ การลงโทษนั้นจึงจะบรรลุวัตถุประสงค์ในการยับยั้งการกระทำผิดของคนในสังคมอย่างแท้จริง

การลงโทษเพื่อการข่มขู่เป็นวัตถุประสงค์เพื่อเป็นการยับยั้งการทำความผิด อันเป็นผลมาจากแนวความคิดของสำนักอาชญาวิทยาดั้งเดิม ซึ่งเชื่อว่า การทำความผิดเกิดขึ้นจากความไม่เกรงกลัวต่อกฎหมาย หรือการบังคับใช้กฎหมายไม่มีประสิทธิภาพ คือ ไม่สามารถบังคับใช้ได้จริง ฉะนั้นการที่ยังมีคนฝ่าฝืนกฎหมายห้ามใช้อุปกรณ์สื่อสารขณะขับขี่ยานพาหนะอยู่อีกเป็นจำนวนมาก สะท้อนให้เห็นว่ากฎหมายดังกล่าวนั้นยังไม่สามารถบรรลุวัตถุประสงค์ในการบังคับใช้ได้

ดังนั้น จะเห็นได้ว่าประเทศไทย มีการบังคับใช้กฎหมายคือพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติม(ฉบับที่ 8) พ.ศ. 2551 เป็นการกระทำที่ขัดต่อหลักทฤษฎีป้องกันหรือทฤษฎีข่มขู่ในทางอาญา เนื่องจาก กฎหมายที่บังคับใช้ในปัจจุบัน ไม่สามารถที่จะป้องกันหรือยับยั้ง ประชาชนให้ปราศจากการทำความผิดได้อย่างสมบูรณ์ ตามเจตนารมณ์และวัตถุประสงค์ของกฎหมาย อีกทั้งของความหรือเนื้อหาของบทบัญญัติในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติม(ฉบับที่ 8) พ.ศ. 2551 ที่เกี่ยวกับการห้ามใช้อุปกรณ์สื่อสารในขณะขับขี่ยานพาหนะ ก็มีข้อความหรือเนื้อหาที่ไม่สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน กล่าวคือ ในปัจจุบันเทคโนโลยีเกี่ยวกับการสื่อสารและอุปกรณ์สื่อสารมีความก้าวหน้าอย่างสูงจากความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีดังกล่าว จึงส่งผลทำให้ประชาชน นำเทคโนโลยีด้านการสื่อสารมาใช้ในขณะขับขี่รถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ และเป็นผลทำให้ประชาชนที่ใช้อุปกรณ์สื่อสารสมัยใหม่เกิดอุบัติเหตุในท้องถนนเป็นจำนวนมากตามข้อเท็จจริงที่กล่าวมาข้างต้น ดังนั้น มาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวกับการป้องกันการใช้อุปกรณ์สื่อสารขณะขับขี่ยานพาหนะซึ่งไม่สามารถครอบคลุมถึงเทคโนโลยีในการสื่อสารที่มีใช้อยู่ในปัจจุบัน จึงเกิดจากความล้าสมัยของเนื้อหาหรือข้อความในกฎหมาย คือพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 8) พ.ศ. 2551 ไม่สามารถบังคับใช้ได้ตามวัตถุประสงค์ของกฎหมาย คือการกำหนดให้ประชาชนห้ามใช้อุปกรณ์สื่อสารในประเภทต่าง ๆ ได้อย่างสมบูรณ์ ส่งผลทำให้ประชาชนฝ่าฝืนกฎหมาย กฎหมายไม่สามารถบังคับใช้ได้ตามวัตถุประสงค์ ตลอดจนเกิดปัญหาเกี่ยวกับอุบัติเหตุที่เกิดจากการใช้อุปกรณ์สื่อสารในขณะขับขี่ยานพาหนะ ที่มีผลต่อความสงบเรียบร้อยทางสังคม และยังเกิดปัญหาต่อประชาชนส่วนใหญ่ของประเทศ อีกทั้งยังทำให้ได้รับผลกระทบจากผลเสียของการสูญเสียบุคคลากร หรือทรัพยากรจากการเกิดอุบัติเหตุสุดท้ายผลกระทบทั้งหมดจึงตกกับประเทศไทยที่จะขาดกำลังของประชาชนที่จะพัฒนาประเทศให้มีความเจริญอย่างยั่งยืนต่อไป

ปัญหาการบังคับใช้มาตรการทางกฎหมายเพื่อการป้องกันการใช้อุปกรณ์สื่อสารในขณะ ขับขียานพาหนะตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

ในปัจจุบันเกิดปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับการใช้อำนาจของพนักงานเจ้าหน้าที่ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เนื่องจากกฎหมายไม่ได้บัญญัติให้มีความครอบคลุมป้องกันการใช้อุปกรณ์สื่อสารในขณะขับขียานพาหนะไว้อย่างชัดเจน ทำให้อาจเกิดการโต้แย้งอำนาจในการเรียกตรวจจับการกระทำความผิดดังกล่าวของพนักงานเจ้าหน้าที่ได้ว่าเจ้าหน้าที่ของรัฐจะกระทำการใดอันมีผลกระทบต่อสิทธิและเสรีภาพของประชาชนตามที่รัฐธรรมนูญรับรองนั้นจะต้องมีกฎหมายให้อำนาจไว้โดยชัดแจ้งอันเป็นหลักการทางกฎหมายดังนั้นอาจจะมีผู้ขับขีได้แย้งว่าพระราชบัญญัติจราจรทางบกไม่ได้มีบทบัญญัติให้จับกุมผู้ที่ใช้อุปกรณ์สื่อสารชนิดอื่น ๆ เพราะผู้ขับขีนั้นไม่ได้ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ตามที่บัญญัติไว้ในกฎหมาย ดังนั้นจึงทำให้พนักงานเจ้าหน้าที่ไม่สามารถจับกุมผู้ขับขีที่กระทำความผิดดังกล่าวได้เป็นต้นจากเหตุนี้ทำให้ผู้เขียนเห็นว่ามาตรการทางกฎหมายสำหรับการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขียานพาหนะตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ที่มีอยู่ในขณะนี้ทำให้เจ้าหน้าที่ไม่อาจปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพในเรื่องดังกล่าวต่อไปนี้

1. การจับกุมผู้กระทำความผิด เมื่อผู้รักษากฎหมายไม่สามารถที่จะนำบทบัญญัติกฎหมายต่าง ๆ ไม่ว่าเรื่องใดมาใช้ในการควบคุมหรือป้องกันการกระทำความผิดได้แล้ว ย่อมแสดงให้เห็นว่ากฎหมายนั้นไม่สามารถบรรลุวัตถุประสงค์ตามเป้าหมายที่วางไว้ได้ ซึ่งในเรื่องนี้จึงเห็นได้ว่า ตั้งแต่มีการออกพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 8) พ.ศ. 2551 มาตรา 43(9) นี้มาใช้ จนถึงปัจจุบันนับเป็นเวลาถึง 6 ปีแล้ว ก็ไม่ทำให้ผู้ที่กระทำความผิดเกิดความเกรงกลัวและปฏิบัติตามบทบัญญัติกฎหมายนี้แต่อย่างใด แม้เจ้าหน้าที่ตำรวจมีการพบเห็นการกระทำความผิดขึ้น ก็ไม่อาจที่จะสามารถจับกุมหรือติดตามผู้กระทำความผิดได้ทันทีทันใด เนื่องด้วยผู้กระทำความผิดส่วนใหญ่ได้อาศัยการกระทำความผิดในขณะกำลังขับขียานพาหนะอยู่ หรือเกิดจากการขาดแคลนอุปกรณ์ที่เป็นเครื่องมือช่วยในการตรวจสอบการกระทำความผิด แต่อย่างไรก็ตามถ้าผู้รักษากฎหมายสามารถติดตามหรือควบคุมการกระทำผิดได้ตลอดเวลา ก็จะทำให้ผู้ที่กระทำความผิดเกิดความเกรงกลัวและไม่กล้าที่จะฝ่าฝืนกฎหมาย

2. การพิสูจน์การกระทำความผิด ซึ่งถือได้เป็นปัญหาใหญ่สำหรับเจ้าพนักงานจราจรในการพิสูจน์ตรวจสอบว่าผู้กระทำความผิดได้กระทำความผิดตามที่ตนกล่าวหาหรือไม่ และแน่นอนว่าผู้กระทำความผิดส่วนใหญ่ก็จะให้การปฏิเสธว่าตนนั้นไม่ได้พูดหรือใช้อุปกรณ์สื่อสารในขณะขับขียานพาหนะตามที่เจ้าหน้าที่พนักงานจราจรกล่าวหา เมื่อผู้ขับขีต่างมีข้ออ้างต่าง ๆ เช่น ผู้ขับขีขังไม่ได้พูดโทรศัพท์เพียงแต่แค่จับเท่านั้น หรือตนไม่ได้พูดคุยหรือใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ เพราะ

อุปกรณ์นั้นคือแท็บเล็ต ไม่ใช่โทรศัพท์ จึงไม่เป็นความผิด เป็นต้น เพราะเนื่องจากกฎหมายนี้ได้ระบุไว้เพียงแค่โทรศัพท์เคลื่อนที่เท่านั้น มิได้กล่าวถึงอุปกรณ์ชนิดต่าง ๆ ที่สามารถใช้สื่อสารด้วยวิธีอื่น ๆ ได้ เพราะในปัจจุบันการสื่อสารไม่ได้เป็นเพียงแค่การคุยสนทนากันเท่านั้น แต่ยังมีอีกหลากหลายวิธีที่จะสามารถใช้สื่อสารถึงกันได้และเป็นที่แพร่หลายอย่างมากในปัจจุบันอีกด้วย ตัวอย่างเช่น การสนทนาด้วยข้อความผ่าน โปรแกรมไลน์ หรือผ่านโซเชียลเน็ตเวิร์คต่าง ๆ เช่น เฟสบุ๊ก อินสตาแกรม หรือทวิตเตอร์ ซึ่งทำให้เกิดเป็นภาระแก่เจ้าหน้าที่ตำรวจได้ ในการที่จะพิสูจน์ว่าผู้จับจีกระทำความผิดหรือไม่นั่นเอง

เมื่อพิจารณามาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการห้ามใช้อุปกรณ์สื่อสารขณะขับขี่ยานพาหนะพบว่า การบังคับใช้กฎหมาย คือ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2552 ข้อต่อแนวคิดเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายให้มีประสิทธิภาพสำหรับการห้ามใช้อุปกรณ์สื่อสารขณะขับขี่ยานพาหนะ ที่กำหนดว่า แนวทางการป้องกันอาชญากรรมโดยการบังคับใช้กฎหมายเกิดขึ้นตามความเชื่อของสำนักดั้งเดิม ที่มีความเชื่อว่า อาชญากรรมเกิดขึ้นเนื่องจากมนุษย์มีเจตจำนงอิสระ คิดตัวมาตั้งแต่กำเนิด มนุษย์มักจะทำในสิ่งที่เกิดประโยชน์กับตัวเองมากกว่าโทษที่ได้รับ หากเห็นว่าการกระทำใดมีโทษมากกว่าประโยชน์ที่ได้รับมนุษย์ก็จะเลี่ยงไม่กระทำในสิ่งดังกล่าว และการที่เกิดอาชญากรรมขึ้นเนื่องจากมนุษย์พิจารณาแล้วว่าการประกอบอาชญากรรมเกิดประโยชน์มากกว่าโทษที่จะได้รับต่อไป ไม่เกรงกลัวต่อกฎหมายหรือบทลงโทษ รวมทั้งบทลงโทษที่ได้รับ ไม่มีความรุนแรงจึงไม่มีความเกรงกลัว

จากแนวคิดดังกล่าวจึงเห็นได้ว่าแนวทางการป้องกันการกระทำความผิด สำหรับการใช้อุปกรณ์สื่อสารขณะขับขี่ยานพาหนะซึ่งถือเป็นอาชญากรรมอย่างหนึ่ง จำเป็นต้องมุ่งเน้นการกำหนดมาตรการทางกฎหมายให้มีประสิทธิภาพสูงสุดเพื่อเป็นการป้องกันการเกิดอาชญากรรม ทำให้คนในสังคมมีความเกรงกลัวต่อกฎหมายและบทลงโทษเป็นสำคัญ ทำให้ตัดมูลเหตุจูงใจในการกระทำความผิด ดังนั้น มาตรการทางกฎหมายให้มีประสิทธิภาพสำหรับการกระทำความผิดในการใช้อุปกรณ์สื่อสารขณะขับขี่ยานพาหนะ ควรประกอบด้วยแนวทาง ดังต่อไปนี้

1. มาตรการทางกฎหมายนั้นต้องมีความแน่นอน ชัดเจน กฎหมายที่ใช้บังคับคนในสังคมจะต้องมีบทลงโทษที่มีความแน่นอน หากมีกรณีการกระทำความผิดในลักษณะประเภทเดียวกัน ทุกคนที่กระทำความผิดเช่นนั้นจะต้องได้รับการลงโทษอย่างแน่นอน โดยไม่มีผู้ใดได้รับการยกเว้นอย่างเด็ดขาด

2. มาตรการทางกฎหมายจะต้องมีบทลงโทษคนกระทำความผิดที่มีความรวดเร็ว เพื่อเป็นการป้องปรามและข่มขวัญยับยั้งคนในสังคมที่คิดจะกระทำความผิดให้เกิดความเกรงกลัวไม่ต้องการที่จะกระทำความผิด

3. มาตรการทางกฎหมายในการลงโทษผู้กระทำความผิดจะต้องมีบทลงโทษที่เหมาะสมกับความผิด ต้องเป็นบทลงโทษที่ไม่น้อยเกินไปเพราะจะทำให้คนในสังคมที่คิดจะกระทำความผิดไม่เกิดความเกรงกลัวต่อโทษ ในขณะที่เดียวกันโทษที่ได้รับจะต้องไม่มีความรุนแรงมากเกินไป เพราะอาจทำให้ผู้กระทำความผิดบางรายอาจต้องการเสี่ยงในการกระทำความผิด เพราะอาจได้รับประโยชน์ที่คุ้มค่าจากการกระทำความผิด

4. เมื่อมีการประกาศใช้กฎหมายต้องมีการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบถึงสิทธิและหน้าที่ตามกฎหมายด้วย เพราะผู้เขียนเชื่อว่ายังมีประชาชนอยู่อีกจำนวนมากที่ยังไม่ทราบว่าการใช้อุปกรณ์สื่อสารขณะขับขี่ยานพาหนะนั้นเป็นความผิดตาม พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 8) พ.ศ. 2551 ซึ่งหากมีการฝ่าฝืนก็จะถูกลงโทษตามกฎหมาย

นอกจากนี้ เจ้าหน้าที่ตำรวจซึ่งมีอำนาจหน้าที่จับกุมผู้กระทำความผิดเพื่อรักษาความสงบเรียบร้อยก็ต้องทำการจับกุมผู้กระทำความผิดอย่างเคร่งครัดและโดยทันที เมื่อจับกุมสอบสวนแล้วก็ให้ดูพฤติการณ์พิจารณาว่าควรลงโทษผู้กระทำความผิดสถานใด หากเป็นความผิดครั้งแรกในข้อหาความผิดที่ไม่ร้ายแรงก็เปรียบเทียบปรับในอัตราที่สมควร แต่หากเป็นความผิดที่อาจเกิดอันตรายแก่ชีวิตหรือทรัพย์สินแล้วก็ต้องพิจารณาเปรียบเทียบปรับในอัตราที่หนักเพื่อให้เจ็ดหลาบจะได้ไม่กระทำความผิดซ้ำอีก

จากที่กล่าวมาข้างต้น จะเห็นได้ว่า มาตรการทางกฎหมายเพื่อการป้องกันการใช้อุปกรณ์สื่อสารในขณะที่ขับขี่ยานพาหนะ ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 8) พ.ศ. 2551 นอกจากจะขัดต่อแนวคิดเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายให้มีประสิทธิภาพสำหรับการห้ามใช้อุปกรณ์สื่อสารขณะขับขี่ยานพาหนะ ยังส่งผลทำให้เกิดความเสียหายต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจรต่อประชาชนผู้สัญจรทางบก เนื่องจากกฎหมาย คือ พระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติม(ฉบับที่ 8) พ.ศ. 2551 มีช่องว่างในการบังคับใช้ ตลอดจนเนื้อหาของกฎหมายยังเป็นผลต่อการใช้ดุลพินิจของเจ้าหน้าที่เกี่ยวข้อง และยังส่งผลต่อการอาศัยอำนาจตามกฎหมายในการทุจริตคอร์รัปชันอีกทางหนึ่งด้วย อีกทั้งยังเป็นมาตรการที่ไม่สอดคล้องกับเจตนารมณ์ของกฎหมายอย่างชัดเจน ดังนั้น มาตรการทางกฎหมายเพื่อการป้องกันการใช้อุปกรณ์สื่อสารในขณะที่ขับขี่ยานพาหนะตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 8) พ.ศ. 2551 จึงส่งผลกระทบต่อประชาชนผู้อยู่ภายใต้ข้อจำกัดของกฎหมาย หากการบังคับใช้กฎหมายมีปัญหาประชาชนทุกคนของประเทศย่อมได้รับผลกระทบที่เกิดขึ้นอย่างชัดเจนจากการบังคับใช้กฎหมาย นั่นเอง

มาตรการในการลงโทษตามพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522 จากกรณีการใช้อุปกรณ์สื่อสารขณะขับจักรยานพาหนะ

จากหลักการลงโทษทางอาญา พบว่า วัตถุประสงค์ที่สำคัญที่สุดของการลงโทษ ก็คือ เพื่อให้เกิดความเกรงกลัวไม่กล้าที่จะกระทำความผิด โดยบทลงโทษนั้นจะต้องมีความเหมาะสมกับการกระทำความผิด สัดส่วนของการลงโทษกับความร้ายแรงของการกระทำความผิดนั้นจะต้องมีสัดส่วนที่ใกล้เคียงกัน ถ้าโทษที่ลงแก่ผู้กระทำความผิด ไม่มีความรุนแรงหรือมีความรุนแรงน้อยกว่าเมื่อเปรียบเทียบกับผลของการกระทำที่เกิดขึ้น เมื่อมีการกระทำความผิดที่ส่งผลให้เกิดภัยอันตรายร้ายแรงแต่ผู้กระทำความผิดกลับได้รับผลเพียงเล็กน้อย ก็จะเป็นผลให้ผู้กระทำความผิดไม่เกิดความเกรงกลัวต่อกฎหมาย และไม่เกิดความหยาบช้า เพราะเนื่องจากเห็นว่าโทษหรือผลเสียที่ได้รับนั้นน้อยกว่าความพึงพอใจในการที่ตนได้กระทำในสิ่งต่าง ๆ ที่กฎหมายได้ห้ามไว้ แต่ถ้าหากว่าเมื่อใดก็ตามที่มีการลงโทษที่รุนแรงมากกว่าผลที่จะได้จากการกระทำความผิดตามความพึงพอใจของตนเองนั้น ก็อาจจะเป็นปัจจัยให้ผู้คิดจะกระทำความผิด หรือผู้ที่เคยกระทำความผิดมาก่อนแล้วนั้น ย่อมเกิดการยับยั้งชั่งใจหรือเกรงกลัวต่อการที่จะกระทำความผิด เพราะเห็นว่าโทษหรือผลเสียที่จะได้รับนั้นมีมากกว่านั่นเอง จึงถือได้ว่าระดับความรุนแรงของการลงโทษคงเป็นปัจจัยสำคัญในการป้องกันสังคมจากการก่อให้เกิดการกระทำความผิดต่าง ๆ ได้ เมื่อประชาชนในสังคมไม่กล้าที่จะกระทำความผิด สังคมก็จะเกิดความสงบสุขนั่นเอง

เมื่อพิจารณาถึงสัดส่วนของการลงโทษกับภัยอันตรายที่อาจเกิดขึ้น ตามพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 8) พ.ศ. 2551 ผู้เขียนเห็นว่ายังมีความผิดบางฐานที่ยังไม่มีความเหมาะสม ซึ่งได้แก่ ความผิดตาม มาตรา 43(9) โดยกำหนดว่า ในขณะขับจักรยานพาหนะเคลื่อนที่ห้ามมีการสนทนาหรือใช้โทรศัพท์ เว้นแต่โทรศัพท์เคลื่อนที่นั้นจะมีอุปกรณ์เสริมสำหรับการสนทนาซึ่งผู้ขับจะสามารถสนทนาหรือรับฟังการสนทนาได้โดยไม่ต้องใช้มือจับหรือใช้มือถือโทรศัพท์ไว้ขณะสนทนาหรือรับฟังการสนทนา ถ้าหากฝ่าฝืน มีโทษปรับ 400 ถึง 1,000 บาทตาม มาตรา 157 การฝ่าฝืนข้อบัญญัตินี้ถือเป็นเรื่องเกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยของประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน เพราะผลร้ายหรืออุบัติเหตุที่อาจจะเกิดขึ้นจากการฝ่าฝืนกฎหมายข้อนี้ไม่เพียงแต่จะเกิดขึ้นกับตนเองเท่านั้น ยังอาจส่งผลกระทบต่อผู้ใช้รถใช้ถนนคนอื่น ๆ จนถึงขั้นพิการ บาดเจ็บสาหัส หรือเสียชีวิตได้ คูได้จากสถิติอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นนั้นไม่ได้มีการลดจำนวนลงแต่อย่างใด นั่นเป็นการสะท้อนให้เห็นว่าประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนยังคงละเลยและไม่ใส่ใจที่จะปฏิบัติตามกฎหมาย

จากความผิดดังกล่าวเห็นได้ว่าอัตราโทษที่ลงแก่ผู้กระทำความผิดนั้นมีอัตราโทษปรับเพียง 400 ถึง 1,000 บาท ซึ่งเมื่อผู้กระทำความผิดชำระค่าปรับแล้วความผิดนั้นก็ป็นอันระงับไปตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 39 อีกทั้งเงินค่าปรับจำนวน 400 ถึง 1,000 บาท

ถือว่าเป็นโทษที่ไม่มากหากเปรียบเทียบกับความเสียหายที่อาจเกิดขึ้น ประกอบกับเนื้อหาของบทบัญญัตินี้ ยังไม่มีความชัดเจนและมีความครอบคลุมเพียงพอถึงเทคโนโลยีที่มีความทันสมัยขึ้นในปัจจุบัน เนื่องจากในบทบัญญัตินี้ได้กล่าวไว้เพียงถึงโทรศัพท์เคลื่อนที่เท่านั้น โดยไม่ได้กล่าวถึงอุปกรณ์สื่อสารชนิดอื่น ๆ เอาไว้ด้วย ซึ่งต้องยอมรับว่าการติดต่อสื่อสารในสังคมปัจจุบันนี้ไม่เป็นแต่เพียงแค่การสนทนาผ่านโทรศัพท์เคลื่อนที่เพียงอย่างเดียว ยังมีการสนทนาด้วยการแชทเป็นข้อความผ่านโปรแกรมต่าง ๆ ของอุปกรณ์สื่อสารบนอินเทอร์เน็ตความเร็วสูงอีกด้วย

จากการศึกษา พบว่ามาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการบังคับโทษตามพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522 จากกรณีการใช้อุปกรณ์สื่อสารขณะขับขี่ยานพาหนะ แบ่งได้เป็นหลายกรณี ดังนี้

กรณีแรก มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับความเหมาะสมของบทลงโทษกับการกระทำความผิด กล่าวคือ เมื่อพิจารณาสัดส่วนของการลงโทษกับอันตรายที่อาจเกิดขึ้นจากการฝ่าฝืนกฎหมายตามพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 8) พ.ศ. 2551 แล้วนั้น ผู้เขียนเห็นว่ายังไม่มีความเหมาะสม เพราะถ้าหากฝ่าฝืน มีบทลงโทษคือถูกปรับ 400 ถึง 1,000 บาทเท่านั้น ตามมาตรา 157 ซึ่งถือเป็นโทษที่น้อยมากเมื่อเปรียบเทียบกับความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นได้ เช่น ผู้ขับขี่อ่านข้อความในโซเชียลเน็ตเวิร์กและส่งตอบข้อความในขณะที่ขับขี่ยานพาหนะ ทำให้คนขับเสียสมาธิเพราะต้องละสายตาจากท้องถนนนานหลายวินาทีเพื่อมาจดจ่อที่อุปกรณ์สื่อสาร จนเป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุที่ไม่ใช่แค่เฉพาะตนเองเท่านั้นที่จะได้รับความเสียหาย แต่อาจสร้างความเสียหายให้กับผู้ใช้รถใช้ถนนคนอื่น ๆ ด้วย ซึ่งเชื่อได้ว่าเหตุการณ์เช่นนี้เคยเกิดขึ้นมาแล้วหลายต่อหลายครั้งตามท้องถนน และนอกจากจะสร้างความเสียหายแล้วยังทำให้การจราจรบนท้องถนนติดขัดสร้างความเดือดร้อนรำคาญให้กับผู้ใช้รถใช้ถนนคนอื่น ๆ อีกด้วย

จากที่กล่าวมา จึงเห็นได้ว่า โทษที่บัญญัติไว้ไม่ได้ทำให้ผู้กระทำความผิดเกิดความเกรงกลัวแต่อย่างใด ทั้งที่ความผิดดังกล่าวล้วนแต่ก่อให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยในการจราจรได้ ซึ่งนับเป็นปัญหาสำคัญที่มีผลต่อการป้องกันการกระทำความผิดตามพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 8) พ.ศ. 2551 จึงควรมีการปรับปรุง แก้ไข จำนวนเงินค่าปรับเสียใหม่ให้มีความเหมาะสมกับสภาพของความผิด นอกจากนี้ผู้เขียนยังเห็นว่า ควรมีการใช้มาตรการเสริมอย่างอื่นเพิ่มเติมด้วย เช่น มีการตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ หรือส่งให้ผู้กระทำความผิดนั้นไปอบรมเกี่ยวกับกฎจราจรตามระยะเวลาที่กำหนด ซึ่งวิธีการดังกล่าวนี้จะทำให้ผู้ที่คิดจะกระทำความผิดเกิดความเกรงกลัว หรือผู้ที่เคยกระทำความผิดแล้วไม่กล้าที่จะกระทำความผิดซ้ำอีก เนื่องจากวิธีการดังกล่าวทำให้ผู้กระทำความผิดเกิดความยากลำบากและเกิดความเดือดร้อนในการดำเนินชีวิตได้

กรณีที่สอง มาตรการทางกฎหมายที่เกิดจากเนื้อหาของกฎหมายคือพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ไม่มีการนำมาตราการการบันทึกคะแนนใบอนุญาตขับขี่และการสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่มาบังคับใช้อย่างจริงจัง ซึ่งตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มีการกำหนดที่จะให้อำนาจแก่เจ้าพนักงานจราจรสามารถยึดใบอนุญาตขับขี่ได้แล้ว ยังให้อำนาจแก่ผู้สั่งยึดใบอนุญาตขับขี่บันทึกการยึดและคะแนนไว้ด้านหลังใบอนุญาตขับขี่ที่ถูกยึด และดำเนินการอบรมทดสอบผู้ขับขี่ที่กระทำผิดซ้ำตั้งแต่สองครั้งภายในหนึ่งปี รวมทั้งสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ที่เสียคะแนนมากของผู้ขับขี่นั้นมีการกำหนดครั้งละไม่เกินเก้าสิบวันอีกด้วย ซึ่งการลงโทษโดยการบันทึกคะแนนใบอนุญาตขับขี่ ได้มีบัญญัติขึ้นมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2535 จากการแก้ไขเพิ่มเติมมาตรา 161 โดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535 มาตรา 32 นับถึงปัจจุบันเป็นเวลา 20 กว่าปีแล้ว แต่ก็ยังไม่ได้มีการนำมาตราการดังกล่าวมาบังคับใช้กันอย่างจริงจัง ทั้งนี้ไม่ว่าจะเป็นสาเหตุจากการขาดแคลนงบประมาณในการจัดเตรียมเครื่องมือ อุปกรณ์ หรือปริมาณของเจ้าหน้าที่ก็ตาม แต่ในต่างประเทศไม่ว่าจะเป็นประเทศญี่ปุ่น อังกฤษ หรือสหรัฐอเมริกา ต่างก็นำระบบบันทึกคะแนนใบอนุญาตขับขี่มาใช้กันอย่างแพร่หลาย และใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ เนื่องจากสามารถป้องกันหรือลดปริมาณการกระทำผิดความผิด โดยวิธีการบันทึกคะแนนใบอนุญาตขับขี่นี้จะทำให้ผู้ขับขี่เกิดความเกรงกลัวต่อการกระทำผิดหากผู้กระทำผิดถูกตัดคะแนนจนหมดเป็นเหตุให้ถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ได้

เมื่อพิจารณาเรื่องลงโทษโดยการนำเอาวิธีการการบันทึกคะแนนใบอนุญาตขับขี่และการสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่มาใช้กับผู้ที่ใช้อุปกรณ์สื่อสารขณะขับขี่ยานพาหนะ ผู้เขียนเห็นว่าจะเป็นการดีถ้าได้มีการนำมาใช้กับผู้กระทำผิดดังกล่าวอย่างจริงจังเพื่อให้เกิดประสิทธิภาพในการป้องกันการกระทำผิดให้ได้ผลมากกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน เพราะเนื่องจากที่ผ่านมาเจ้าพนักงานจราจรไม่ได้มีการนำวิธีการดังกล่าวมาใช้แต่อย่างใด ทั้งนี้ได้มีการบัญญัติให้สามารถใช้มาตรการนี้มาเป็นเวลานานแล้วก็ตาม จึงแสดงให้เห็นว่าบทบัญญัติดังกล่าวนี้ไม่สามารถบังคับใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

กรณีที่สาม มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการลงโทษ โดยการเปรียบเทียบปรับ ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 145 ได้มีการกำหนดให้อำนาจแก่พนักงานสอบสวนในการเปรียบเทียบปรับผู้กระทำความผิด โดยเปิดโอกาสให้เจ้าพนักงานมีอำนาจในการใช้ดุลยพินิจอย่างกว้างขวางในการว่ากล่าวตักเตือน และเปรียบเทียบปรับ ในเรื่องนี้หากพิจารณาตามระเบียบสำนักงานตำรวจแห่งชาติเกี่ยวกับคดีลักษณะ 9 บทที่ 3 ซึ่งวางหลักเกณฑ์การเปรียบเทียบคดีความผิดตามพระราชบัญญัติทางบก พ.ศ. 2522 ไว้ว่า

ข้อ 311 บัญญัติว่า “ตามความในมาตรา 145 แห่งพระราชบัญญัติทางบก พ.ศ. 2522 ให้เปรียบเทียบคดีการกระทำความผิดพระราชบัญญัติทางบก พ.ศ. 2522 แก่พนักงานสอบสวนตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา รวมถึงให้อำนาจว่ากล่าวตักเตือนก็ได้ จึงวางระเบียบการเปรียบเทียบคดีตามพระราชบัญญัติทางบก พ.ศ. 2522 ดังต่อไปนี้

(1) ...

(2) วิธีการเปรียบเทียบตลอดจนการกำหนดค่าเปรียบเทียบปรับแก่ผู้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัติทางบก พ.ศ. 2522 ... ให้ปฏิบัติอย่างเดียวกันกับการเปรียบเทียบคดีอาญาอื่น ๆ ดังที่กำหนดไว้ในลักษณะ 9 บทที่ 1 โดยอนุโลม”

ในลักษณะ 9 การเปรียบเทียบคดีอาญา บทที่ 1 หลักทั่วไปเกี่ยวกับการเปรียบเทียบคดีอาญา ข้อที่ 301 บัญญัติว่า “การกำหนดเงินค่าเปรียบเทียบปรับแก่ผู้กระทำความผิด ให้พนักงานสอบสวนใช้ดุลยพินิจโดยคำนึงถึงฐานะผู้กระทำความผิดและความร้ายแรงของความผิด แต่ต้องไม่เกินกว่าที่กฎหมายกำหนดไว้ และพนักงานสอบสวนอาจพิจารณาให้ผู้ต้องหาชำระเงินภายใน 15 วันก็ได้ และถ้าครบกำหนดไม่ชำระก็ให้ดำเนินคดีทางศาลต่อไป”

จากระเบียบดังกล่าวจึงเห็นได้ว่าการใช้ดุลยพินิจของเจ้าหน้าที่ในการกำหนดเงินค่าปรับจึงมีหลักเกณฑ์ที่สำคัญสองประการ คือ ฐานะผู้กระทำความผิดและความร้ายแรงของความผิด เหตุที่เจ้าหน้าที่ต้องคำนึงถึงฐานะของผู้กระทำความผิดเนื่องจากวัตถุประสงค์ของการลงโทษปรับนั้นเกิดจากพื้นฐานความคิดที่ว่าโทษปรับมีขึ้นเพื่อให้เกิดความเสียหาย หรือเกิดผลกระทบต่อความเป็นอยู่ทางเศรษฐกิจของผู้กระทำความผิด การลงโทษปรับจึงต้องทำให้เหมาะสมกับความสามารถในการชำระค่าปรับตามภาระทางเศรษฐกิจและฐานะทางการเงินของผู้กระทำความผิด แต่ในทางปฏิบัติในการกำหนดอัตราค่าปรับนั้นเจ้าหน้าที่มิได้คำนึงถึงฐานะของผู้กระทำความผิด เพราะมีการกำหนดจำนวนค่าปรับที่เป็นมาตรฐานเอาไว้แล้ว จึงทำให้เกิดปัญหาช่องว่างหรือเกิดความไม่ยุติธรรมในการลงโทษผู้กระทำความผิดที่มีฐานะต่างกัน แต่ถูกปรับเป็นเงินจำนวนเท่ากัน ซึ่งผู้กระทำความผิดที่มีฐานะทางการเงินที่ดีกว่า ย่อมได้รับผลกระทบน้อยกว่าผู้กระทำความผิดที่มีฐานะยากจน ทำให้ผู้กระทำความผิดที่มีฐานะดีไม่เกิดความเกรงกลัวต่อการกระทำความผิด เป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้การบังคับใช้กฎหมายไม่มีประสิทธิภาพ

เมื่อพิจารณามาตรการทางกฎหมายกับแนวความคิดเกี่ยวกับการลงโทษสำหรับผู้ที่ใช้อุปกรณ์สื่อสารขณะขับขี่ยานพาหนะพบว่า การบังคับโทษตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 จากกรณีการใช้อุปกรณ์สื่อสารขณะขับขี่ยานพาหนะในประเทศไทยจะขัดต่อแนวความคิดเกี่ยวกับการลงโทษสำหรับผู้ที่ใช้อุปกรณ์สื่อสารขณะขับขี่ยานพาหนะ เนื่องจากแนวความคิดเกี่ยวกับการลงโทษสำหรับผู้ที่ใช้อุปกรณ์สื่อสารขณะขับขี่ยานพาหนะ ได้กำหนดให้

การลงโทษต่อการกระทำความผิดทางอาญานั้น มีหลักสำคัญในการมุ่งรักษาความสงบเรียบร้อย และกฎเกณฑ์ของสังคมไว้ ซึ่งหลักเกณฑ์ดังกล่าวนี้จะมีรากฐานมาจากกฎเกณฑ์ทางศีลธรรม แต่ในบทบัญญัติกำหนดความรับผิดชอบทางอาญาที่ไม่ต้องการเจตนาเป็นบทบัญญัติที่โดยทั่วไปแล้วไม่เกี่ยวกับกฎเกณฑ์ทางศีลธรรม แต่เป็นการกำหนดการกระทำให้เป็นความผิดโดยเหตุผลของความจำเป็นทางเทคนิคที่จะรักษาความสงบเรียบร้อยในสังคมให้มีความเหมาะสมกับสภาพของสังคมที่มีความเจริญก้าวหน้า และเปลี่ยนแปลงไปตามกาลเวลา ดังนั้น ในการนำโทษทางอาญามาบังคับใช้ต่อการฝ่าฝืนบทบัญญัติห้ามใช้อุปกรณ์สื่อสารขณะขับจักรยานพาหนะซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นโทษปรับ ซึ่งมีจำนวนไม่สูงมาก ทั้งนี้ก็เพื่อไม่สามารถให้จำเลยยกข้อต่อสู้ในเรื่องของเจตนากระทำผิดขึ้นอ้างเพื่อแก้ตัวให้พ้นผิดได้

การกระทำผิดตามหลักกฎหมายอาญานั้นแบ่งได้เป็น 2 ประการ คือ 1. การกระทำผิดที่เป็นความผิดในตัวเอง และ 2. การกระทำผิดที่กฎหมายบัญญัติเป็นข้อห้าม โดยการใช้อุปกรณ์สื่อสารในขณะที่ขับจักรยานพาหนะนี้ เป็นความผิดในลักษณะของการกระทำผิดที่กฎหมายบัญญัติเป็นข้อห้าม ซึ่งจะตรงกันข้ามกับ การกระทำผิดที่เป็นความผิดในตัวเอง เนื่องจากความผิดที่เป็น การกระทำผิดที่กฎหมายบัญญัติเป็นข้อห้ามมักจะเป็นความผิดที่ไม่ผิดต่อกฎเกณฑ์อื่นของสังคมแต่รัฐกำหนดเอาว่าเป็นความผิดอาญาเพื่อประโยชน์ของรัฐเองความผิดประเภทการกระทำผิดที่เป็นความผิดในตัวเอง นั้นเป็นความผิดที่ร้ายแรง ได้แก่ ฆ่าคนตาย ทำร้ายร่างกาย ลักทรัพย์ ชิงทรัพย์ หรือปล้นทรัพย์ เป็นต้น ซึ่งแต่เดิมมองว่าเป็นความผิดที่มีความร้ายร้ายแรงสมควรต้องได้รับการลงโทษให้สาสมกับความผิดที่ได้กระทำลงไป แต่เมื่อพิจารณาดี ๆ แล้ว ความผิดประเภทการกระทำผิดที่เป็นความผิดในตัวเองนี้ ไม่ได้เกิดขึ้นเป็นประจำในชีวิตประจำวัน แต่เมื่อเปรียบเทียบกับความผิดประเภทการกระทำผิดที่กฎหมายบัญญัติเป็นข้อห้าม ที่ถือกันว่าเป็นความผิดผิดเล็ก ๆ น้อย ๆ แล้ว กลับเป็นความผิดที่เกิดขึ้นอยู่เป็นประจำ อีกทั้งจะยิ่งทวีจำนวนและความรุนแรงมากขึ้นเรื่อย ๆ มากกว่าความผิดประเภทการกระทำผิดที่เป็นความผิดในตัวเอง เสียอีก เนื่องจากการกระทำที่ปฏิบัติกันเป็นประจำในชีวิตประจำวัน เช่น การใช้อุปกรณ์สื่อสารในขณะที่ขับจักรยานพาหนะ โดยความจริงแล้วการกระทำนี้ไม่ผิดศีลธรรมหรือมีข้อห้ามทางศาสนาหรือจารีตประเพณีแต่อย่างใด ความผิดนี้จึงไม่ใช่ความผิดชั่วร้ายในตัวของมันเองอย่างการกระทำผิดที่เป็นความผิดในตัวเอง แต่เป็นความผิดเพราะกฎหมายห้ามมิให้กระทำเพราะการใช้อุปกรณ์สื่อสารในขณะที่ขับจักรยานพาหนะอาจเป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน จนทำให้เกิดความเสียหายร้ายแรงทั้งต่อตนเองและผู้อื่น ได้ดังนั้น กฎหมายที่บัญญัติเป็นข้อห้ามในทุกวันนี้ส่วนใหญ่หรือทั้งหมดจึงอยู่ในประเภท การกระทำผิดที่กฎหมายบัญญัติเป็นข้อห้าม และความผิดประเภทนี้ก็จะยิ่งเพิ่มทวีความรุนแรงมากขึ้น ตราบใดที่ผู้กระทำความผิดยังคงเพิกเฉยและฝ่าฝืนกฎหมาย

การฝ่าฝืนกฎหมายจราจรถูกจัดอยู่ในประเภทการกระทำผิดที่กฎหมายบัญญัติเป็นข้อห้ามด้วย ซึ่งมีลักษณะสำคัญ 2 ประการ คือ

1. การฝ่าฝืนด้วยการขับเคลื่อน (Moving violation) หมายถึง การที่ผู้ขับขี่ได้กระทำความผิดขณะที่กำลังอยู่ในระหว่างการขับขี่ขบวนยานนั้น เช่น การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร การแข่งรถในที่คับขัน เคนรถผิดช่องทาง ใช้อุปกรณ์สื่อสารขณะขับขี่ยานพาหนะ เป็นต้น

2. การฝ่าฝืนด้วยการจอดรถ (Parking violation) หมายถึงการที่ผู้ขับขี่ได้กระทำความผิดหลังจากที่ได้หยุดรถหรือจอดรถแล้ว ได้แก่ ความผิดฐานจอดรถในที่ห้ามจอด จอดรถในเขตป้ายรถประจำทาง จอดรถซ้อนคัน จอดรถหัวเลี้ยวทางแยก จอดรถบนทางเท้าโดยไม่มีเหตุจำเป็น เป็นต้น

ดังนั้น กฎหมายที่มีปัญหาในการบังคับใช้ส่วนใหญ่จึงเป็นกฎหมายที่เกี่ยวกับสังคม หรือที่ทางอาญาเรียกว่า ความผิดเพราะห้าม ซึ่งเป็นกฎหมายในทางเทคนิค เหตุที่กฎหมายประเภทนี้มีปัญหาในการบังคับใช้ เนื่องจากความรู้สึกของมนุษย์ไม่อาจเข้าถึงได้ว่ามันถูกหรือมันผิดตามหลักความยุติธรรมตามธรรมชาติของมนุษย์ ซึ่งต่างกับกฎหมายที่กฎหมายอาญาเรียกว่า ความผิดในตัวเอง กฎหมายพวกนี้ไม่เกิดปัญหาในการบังคับใช้ เพราะเป็นกฎหมายซึ่งเหตุผลในตัวมนุษย์สามารถเข้าถึง ทำให้เกิดการยอมรับนับถือและเคารพกฎหมาย

กฎหมายจราจร เป็นกฎหมายที่บัญญัติเพื่อความปลอดภัยในชีวิต ร่างกาย ทรัพย์สินของผู้ขับขี่ ผู้ใช้รถใช้ถนน ตลอดจนความประสงค์ที่จะให้เกิดความเป็นระเบียบเรียบร้อยของการใช้รถใช้ถนน เพื่อมิให้เกิดปัญหาการจราจรตามที่เป็นอย่างนี้ ความผิดตามกฎหมายจราจร จึงเป็นความผิดประเภทข้อห้าม อย่างหนึ่ง

ดังนั้น กฎหมายจราจรจึงไม่ได้เป็นกฎหมายที่ถูกบัญญัติขึ้น โดยเหตุผลทางด้านศีลธรรมแต่ได้ถูกบัญญัติขึ้นโดยเหตุผลทางเทคนิค จึงเรียกว่า กฎหมายเทคนิค การกระทำผิดตามกฎหมายจราจร จึงเป็นการกระทำผิดตามที่กฎหมายบัญญัติว่าเป็นความผิดและกำหนดโทษไว้ หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งได้ว่า ความผิดตามกฎหมายจราจร เป็นความผิดที่จัดอยู่ในประเภทโดยธรรมชาติของการกระทำไม่ถือว่าเป็นความผิดทางอาญาโดยแท้ และมีลักษณะเป็นความผิดเล็ก ๆ น้อย ๆ มีลักษณะที่ไม่เป็นความผิดในตัวเอง แต่มีลักษณะเป็นกฎระเบียบที่ต้องปฏิบัติตาม มิฉะนั้นจะต้องรับผิด ซึ่งเรียกความผิดประเภทนี้ว่า ความผิดต่อกฎระเบียบ ส่วนความผิดที่บัญญัติขึ้นมาเพื่อความปลอดภัยในการจราจร จะมีลักษณะของการกระทำที่อาจเกิดขึ้นในสังคมได้

จากที่กล่าวมาข้างต้น จะเห็นได้ว่ามาตรการบังคับโทษตามพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522 จากกรณีการใช้อุปกรณ์สื่อสารขณะขับของประเทศไทย นอกจากจะขัดต่อแนวความคิดเกี่ยวกับการลงโทษสำหรับผู้ที่ใช้อุปกรณ์สื่อสารขณะขับขี่ยานพาหนะแล้วนั้น ยังเป็นการบังคับใช้กฎหมายที่ขัดต่อวัตถุประสงค์ของกฎหมาย คือ พระราชบัญญัติการจราจรทางบก

พ.ศ. 2522 ที่มีวัตถุประสงค์เพื่อป้องกันการฝ่าฝืนกฎจราจร ตลอดจนการที่กฎหมายกำหนดการลงโทษที่น้อยกว่าความเป็นจริงจะส่งผลทำให้เกิดการอันตรายในการใช้รถของประชาชนในการสัญจรทางบก เนื่องจากประชาชนบางส่วนจะไม่เกรงกลัวต่อกฎหมายและฝ่าฝืนกฎหมายอันเป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุร้ายแรงบนท้องถนน อีกทั้งผลของมาตรการทางกฎหมายดังกล่าวยังส่งผลกระทบต่อความสงบสุขทางสังคมและประชาชนทุกคนของประเทศไทยที่จะต้องใช้ชีวิตบนท้องถนนสัญจรเพื่อการดำเนินชีวิตในแต่ละวัน นั่นเอง

แนวทางการแก้ไขมาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการใช้อุปกรณ์สื่อสารขณะขับขี่ยานพาหนะในประเทศไทย

ผู้เขียนเห็นควรให้ประเทศไทยมีการแก้ไขเพิ่มเติม พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 8) พ.ศ. 2551 ในส่วนของมาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการใช้อุปกรณ์สื่อสารขณะขับขี่ยานพาหนะ เนื่องจาก ในปัจจุบันเกิดปัญหาการบังคับใช้มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการใช้อุปกรณ์สื่อสารขณะขับขี่ยานพาหนะ ที่มาจากการอาศัยอำนาจของพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 8) พ.ศ. 2551 ทั้งสิ้น ซึ่งปัญหาทางกฎหมายดังกล่าวส่งผลกระทบต่อประชาชนที่สัญจรทางบกโดยการใช้ถนนสาธารณะนั่นเอง

จากการศึกษา พบว่า กฎหมายต่างประเทศนั้น จากการสำรวจจากนานาชาติของประเทศพบว่า มีหลายประเทศที่ออกกฎหมายห้ามใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่ยานพาหนะ เจตนาของรัฐบาลประเทศต่าง ๆ ที่ร่างกฎหมายออกมาบังคับใช้ก็เพื่อต้องการให้ประชาชนในประเทศของตนมีความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน ภายใต้หลักการที่ว่า “มนุษย์เป็นทรัพยากรที่ดีที่สุดในโลก โดยไม่มีสิ่งใดมาทดแทนได้” โดยแนวทางการลงโทษสำหรับผู้ที่ใช้อุปกรณ์สื่อสารขณะขับขี่ยานพาหนะในแต่ละประเทศ จะเห็นได้ว่าแต่ละประเทศนั้นมีแนวทางในการบังคับใช้กฎหมายใกล้เคียงกัน คือ ส่วนใหญ่จะมีการห้ามใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่ยานพาหนะ และมีโทษปรับในอัตราสูงสำหรับผู้ที่กระทำการฝ่าฝืน แต่จะมีข้อแตกต่างกันไปในรายละเอียดของความเข้มงวดในการใช้ในกรณีต่าง ๆ เช่น บางประเทศห้ามใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่ยานพาหนะโดยเด็ดขาด แต่ในบางประเทศสามารถใช้ได้โดยมีเงื่อนไข คือ ต้องมีอุปกรณ์เสริม ในขณะที่ใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่ยานพาหนะ ซึ่งจะเห็นได้จากข้อมูลที่จะเสนอ ดังต่อไปนี้

1. ประเทศฝรั่งเศส ปัจจุบันได้เพิ่มความเข้มงวดในการลงโทษผู้กระทำความผิดกฎหมายด้านการจราจร ตั้งแต่วันที่ 4 มกราคม ค.ศ.2012 รัฐบาลฝรั่งเศสประกาศออกมาตรการใหม่ในการลงโทษการกระทำความผิดกฎหมายด้านการจราจร เน้นเพิ่มจำนวนเงินปรับสำหรับพฤติกรรมฝ่าฝืนกฎจราจรหลายประเภท โดยแถลงการณ์ฉบับนี้ระบุว่า พฤติกรรมคุยโทรศัพท์มือถือขณะขับขี่

ยานพาหนะจะถูกปรับเป็นเงิน 135 ยูโร และหัก 3 คะแนน ส่วนในกรณีขับรถไปพร้อมกับเปิดใช้อิเล็กทรอนิกส์แบบหน้าจอที่ไม่ใช่จอแสดงสัญญาณจีพีเอส ซึ่งหมายถึงโทรทัศน์สำหรับใช้ในรถ เครื่องเล่นเกมอิเล็กทรอนิกส์และโทรศัพท์มือถืออัจฉริยะที่สามารถเปิดคู่มือได้ จะถูกปรับเป็นเงิน 1,500 ยูโรและหัก 3 คะแนน และเครื่องไฟฟ้าดังกล่าวอาจจะถูกตำรวจจราจรยึดอีกด้วย

สำหรับระบบการหักแต้มในใบอนุญาตขับรถยนต์ในประเทศฝรั่งเศสนี้มีขึ้นเพื่อลดอุบัติเหตุบนท้องถนน โดยมีแต้มในใบอนุญาตขับรถจำนวน 12 แต้มและแต้มจะถูกหักเมื่อมีการกระทำผิดตามประมวลกฎหมายว่าด้วยการจราจรซึ่งพบว่าอุบัติเหตุที่ทำให้เสียชีวิต 9 ใน 10 นั้นเกิดจากการละเมิดกฎหมายการจราจรดังนั้น ประเทศฝรั่งเศสจึงใช้ระบบใบอนุญาตขับรถยนต์แบบมีแต้มซึ่งเมื่อมีการกระทำผิดกฎหมายจราจรจะมีการตัดหรือหักแต้มออกเช่นกรณีที่ใช้โทรศัพท์มือถือ (โดยใช้มือจับ) ขณะขับรถจะถูกลดแต้ม 2 แต้มหรือกรณีที่จับจี้โดยไม่ได้เว้นระยะห่างจากรถคันข้างหน้าตามที่กฎหมายกำหนดไว้หรือกรณีไม่คาดเข็มขัดนิรภัยจะต้องถูกหักแต้ม 3 แต้มเป็นต้น และการหักแต้มหรือค่าสิ่งนี้สามารถนำมาฟ้องต่อศาลปกครองได้ เมื่อแต้มถูกหักจนหมดจะทำให้ใบอนุญาตขับรถยนต์สิ้นสภาพบังคับและผู้ขับขี่จะถูกห้ามมิให้ขับรถอีก อย่างไรก็ตามหลังจาก 6 เดือนผ่านไปผู้ขับขี่สามารถที่จะขอทำใบอนุญาตขับรถยนต์ใหม่ได้อีกโดยต้องผ่านการสอบทฤษฎีหรือประมวลกฎหมายว่าด้วยการจราจรอีกครั้งแต่ในกรณี ผู้ขับขี่ที่กระทำผิดซ้ำหรือเคยได้รับใบอนุญาตขับรถยนต์ใบใหม่แล้วกระทำผิดอีกจะสามารถขอใบอนุญาตใหม่ได้เมื่อเวลาผ่านไป 1 ปีโดยต้องสอบทั้งภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติใหม่ด้วย

2. ประเทศญี่ปุ่น ได้มีกฎหมายเกี่ยวกับการห้ามใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่ยานพาหนะออกใช้บังคับด้วย โดยรัฐสภาญี่ปุ่นได้มีมติแก้ไขกฎหมายจราจรเมื่อเดือน กรกฎาคม ค.ศ. 1999 และมีผลบังคับใช้เมื่อเดือนธันวาคม ค.ศ. 2000 โดยในกฎหมายมีข้อความว่า

“มาตรา 71 ผู้ขับขี่ยานยนต์ต้องรักษากฎเกณฑ์ ดังนี้.-

...

วรรค 5-5 ในระหว่างขับขี่รถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ ผู้ขับขี่ไม่สามารถใช้เครื่องโทรศัพท์มือถือ เครื่องโทรศัพท์ในรถยนต์ หรือเครื่องมือสื่อสารต่าง ๆ ที่ต้องถือด้วยมือเพื่อการสื่อสาร หรือไม่สามารถจ้องมองโทรทัศน์ ยกเว้น กรณีฉุกเฉินเพื่อช่วยเหลือผู้เจ็บป่วยหรือเพื่อรักษาความปลอดภัยสาธารณะ และยกเว้นในระหว่างที่หยุดขับรถหรือรถจักรยานยนต์

ผู้ใดฝ่าฝืน ต้องรับโทษจำคุกไม่เกิน 3 เดือน หรือปรับไม่เกิน 5 หมื่นเยน”

กฎหมายห้ามใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่ยานพาหนะในประเทศญี่ปุ่นนี้ ถือได้ว่าเป็นตัวอย่างของกฎหมายที่มีลักษณะเข้มงวด เนื่องจากมีการห้ามใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับรถอย่างเคร่งครัดไม่ว่าจะมีการใช้อุปกรณ์เสริมหรือไม่ก็ตาม นั่นเป็นเพราะประเทศดังกล่าวมีระบบ

การจราจรที่ดี ไม่หนาแน่น และมีระบบขนส่งมวลชนทั้งรถไฟฟ้า รถขนส่งมวลชน และรถไฟฟ้ายาน
ดินที่ดีมาก ในกรณีที่ต้องใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่ยานพาหนะจึงสามารถหาที่จอดรถเพื่อพูด
โทรศัพท์ได้

3. ประเทศสหรัฐอเมริกา มีกฎหมายหรือระเบียบข้อบังคับเกี่ยวกับการห้ามใช้
โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่ยานพาหนะ โดยมีการบัญญัติกฎหมายเป็นของแต่ละมลรัฐเองว่าจะออก
กฎหมาย หรือระเบียบข้อบังคับออกมาอย่างไร ให้มีผลบังคับใช้ในมลรัฐของตน มิได้มีผลการ
บังคับใช้ทั่วประเทศเหมือนกับประเทศไทยแต่อย่างใด โดยในที่นี้จะกล่าวถึง มลรัฐนิวยอร์ก ซึ่งเป็น
มลรัฐแรกในสหรัฐอเมริกาที่ห้ามมีการใช้โทรศัพท์มือถือในระหว่างขับรถ และเมื่อวันที่ 24
กันยายน พ.ศ. 2544 (Miami-date county commission) มลรัฐฟลอริดาได้ผ่านคำสั่ง (Ordinance)
ห้ามมิให้ใช้โทรศัพท์มือถือในขณะขับขี่ยานพาหนะ โดยคำสั่งนี้ได้ประกาศใช้ในเดือนตุลาคม
พ.ศ. 2545 ซึ่งในช่วง 30 วันแรกหลังจากประกาศใช้คำสั่งนี้ ผู้ละเมิดจะได้รับการตัดเดือนด้วยวาจา
ก่อน หลังจากนั้นจะ โดนปรับ 250 เหรียญสหรัฐ เป็นต้น

ปัจจุบันรัฐบาลท้องถิ่นของนครนิวยอร์ก ประเทศสหรัฐอเมริกา มีมาตรการลงโทษผู้ที่
ขับรถโดยประมาทจากการคุยโทรศัพท์อยู่แล้ว โดยปรับเป็นเงินไม่เกิน 150 ดอลลาร์ หรือ 4,500
บาท และตัดแต้มใบขับขี่อีก 5 แต้มสำหรับการทำผิดครั้งแรก แต่เมื่อเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2556 ได้
มีกฎหมายใหม่ซึ่งเริ่มบังคับใช้แล้ว คือ ได้มีการเพิ่มโทษของผู้ที่ส่งข้อความและตอบเมลในขณะขับ
ขี่ โดยจะถูกเพิกถอนใบขับขี่ชั่วคราว 60 วัน สำหรับการกระทำผิดครั้งแรก และถ้าเป็นการทำผิด
ซ้ำซ้อนก็จะ โดนระงับใบขับขี่นานถึง 6 เดือน และที่สำคัญ กฎหมายนี้จะเจาะจงลงโทษเฉพาะกลุ่ม
วัยรุ่นที่อายุต่ำกว่า 20 ปีเท่านั้น เนื่องจากรัฐบาลสหรัฐฯ ทำการเก็บสถิติพบว่าคนกลุ่มนี้เป็นต้นเหตุ
ของการเกิดอุบัติเหตุอันเนื่องมาจากการขับรถโดยประมาทถึง 16 เปอร์เซ็นต์ นอกจากนี้ ยังพบว่า
วัยรุ่นกว่า 45 เปอร์เซ็นต์ ยอมรับว่าชอบส่งข้อความขณะขับรถเป็นประจำอีกด้วย

4. ประเทศสวีเดนแลนด์ เป็นประเทศหนึ่งที่ใช้กฎหมายห้ามใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่
ในขณะขับขี่ยานพาหนะเป็นกฎหมายทั่วไป “ผู้ขับขี่ต้องมีสมาธิครบในขณะที่ขับรถ โดยทุกคน
ห้ามมีกิจกรรมอย่างอื่นที่ทำให้มีผลกระทบต่อความสามารถในการขับรถลดลง” และผู้ใช้โทรศัพท์
ต้องทำการประกันภัยในกรณีที่ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ในขณะที่ขับรถแล้วเกิดอุบัติเหตุ โดยบริษัท
ประกันมีการปรับเพิ่ม 80 ดอลลาร์ ในกรณีที่มีการเกิด อุบัติเหตุเนื่องจากการพูดโทรศัพท์เคลื่อนที่
ในขณะขับขี่ยานพาหนะ โดยไม่ใช้แฮนด์ฟรี

ดังนั้น หากประเทศไทยนำแนวคิด ทฤษฎี หลักกฎหมายของต่างประเทศมาปรับใช้ใน
ประเทศไทยจะทำให้ประเทศไทยสามารถแก้ไขปัญหาที่เกิดจากการบังคับใช้มาตรการทางกฎหมาย
เกี่ยวกับการใช้อุปกรณ์สื่อสารขณะขับขี่ยานพาหนะในประเทศไทยได้อย่างมีประสิทธิภาพ และ

เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของกฎหมาย ตลอดจนจะทำให้การบังคับใช้กฎหมายและมาตรการทางกฎหมายถูกต้องตามหลักทฤษฎีทางกฎหมาย และที่สำคัญที่สุดจะทำให้ประเทศไทยสามารถคุ้มครองประชาชนจากการฉ้อฉลและการขี้ข้านพาหนะได้อย่างเหมาะสม และเกิดความปลอดภัยจากการใช้รถและถนนของประเทศไทย อย่างยั่งยืนสืบต่อไป นั่นเอง

อนึ่ง จากการศึกษากฎหมายที่เกี่ยวกับการห้ามใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่ยานพาหนะในประเทศต่าง ๆ สามารถแบ่งลักษณะของเนื้อหาของกฎหมายที่เกี่ยวกับการห้ามใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่ยานพาหนะได้ออกเป็น 2 แนวทางใหญ่ ๆ ดังต่อไปนี้

1. การห้ามใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่แบบเด็ดขาด ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของรัฐและประชาชนมีมาก แต่ความสะดวกของผู้ขับขี่ในการติดต่อสื่อสาร โดยเฉพาะการขับขี่รถเพียงคนเดียวย่อมขาดหายไป และหากผู้ขับขี่มีความจำเป็นที่จะต้องพูดหรือจะต้องใช้โทรศัพท์มือถือติดต่อเรื่องสำคัญเร่งด่วน ไม่ว่าจะเป็นเรื่องส่วนรวม หรือเรื่องส่วนตัวก็ตาม ทำให้ไม่สามารถติดต่อสื่อสารได้ เพราะขัดต่อกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ ที่บัญญัติไว้ ครั้นถ้าจะหยุดรถ หรือจอดรถบนถนนชิดขอบทางแล้ว ก็เชื่อได้ว่าย่อมเป็นเหตุที่ก่อให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดขึ้นมาอย่างแน่นอน โดยเฉพาะในเขตกรุงเทพมหานครที่มีพื้นที่ผิวการจราจรจำนวนน้อย และเป็นชั่วโมงเร่งด่วน ทั้งเช้าและเย็น ก็ยิ่งจะหาที่จอดไม่ได้ บางถนนกำหนดห้ามจอดห้ามหยุดในคราวเดียวกัน กล่าวคือจอดหรือหยุดไม่ได้เลย แสดงว่าถนนสายนี้จะหยุดรถเพื่อใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ไม่ได้ บางถนนห้ามจอดอย่างเด็ดขาดแต่สามารถหยุดรถเพื่อรับส่งผู้โดยสารได้เท่านั้น ในที่นี้ การหยุดและการจอดมีความหมายต่างกัน การหยุด นั้นเป็นการหยุดเพียงชั่วครู่ชั่วคราว หรือประเดี๋ยวเดียว เช่น หยุดเพื่อรับส่งผู้โดยสาร แต่ไม่รวมถึงการหยุดรถลงไปซื้อของที่ร้านค้า หรือหยุดรถเพื่อใช้อุปกรณ์สื่อสาร เพราะจะต้องใช้เวลานานพอสมควร ส่วนการจอดที่มีลักษณะที่จะต้องหยุดรถโดยใช้เวลานาน เมื่อมีข้อบังคับห้ามหยุดห้ามจอดมากเช่นนี้ ผู้วิจัยเห็นว่าการจอดหรือหยุดรถเพื่อใช้โทรศัพท์มือถือจึงไม่มีความเหมาะสมกับประเทศไทย หากนำมาใช้เป็นข้อยกเว้นให้แก่ผู้ขับขี่ที่จะใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่ยานพาหนะ

2. การห้ามใช้อุปกรณ์สื่อสารที่มีข้อยกเว้นให้ใช้อุปกรณ์เสริม ในกรณีนี้ถึงแม้ว่าในด้านของความปลอดภัยในชีวิต และทรัพย์สินอาจจะมีน้อยกว่าการห้ามใช้อุปกรณ์สื่อสารแบบเด็ดขาดอยู่บ้างก็ตาม แต่ในเรื่องของความสะดวกสบาย และการติดต่อธุรกิจรวมถึงงานในหน้าที่ต่าง ๆ ซึ่งเป็นสิ่งที่ขาดไม่ได้ของประชาชน การห้ามใช้อุปกรณ์สื่อสารแบบมีข้อยกเว้นให้ใช้อุปกรณ์เสริม จะมีประโยชน์มากกว่าการห้ามใช้อุปกรณ์สื่อสารแบบเด็ดขาด อีกทั้งผู้ขับขี่ไม่จำเป็นต้องคำนึงถึงการหยุดรถหรือต้องจอดรถริมถนนเพื่อใช้อุปกรณ์สื่อสาร ที่จะต้องไปขัดต่อข้อบังคับของเจ้าพนักงานจราจร ดังนั้น ผู้วิจัยจึงเห็นว่า เป็นการดีแล้วที่ขอกฎหมายที่บังคับใช้ในประเทศไทยในขณะนี้ ได้ใช้

แนวทางของการห้ามใช้อุปกรณ์สื่อสารขณะขับขี่ยานพาหนะที่มีข้อบกพร่องให้ใช้อุปกรณ์เสริมได้ เนื่องจากแนวทางดังกล่าวนี้เป็นแนวทางที่มีความเหมาะสมกับการนำมาใช้ในประเทศไทยแล้ว

นอกจากนี้ จากการศึกษากฎหมายที่เกี่ยวกับการห้ามใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ในขณะขับขี่ยานพาหนะในประเทศต่าง ๆ พบว่า ในหลายประเทศรวมถึงประเทศไทยได้มีการกำหนดมาตรการบังคับโทษเพื่อออกมาบังคับใช้กับการกระทำความผิดในกรณีการใช้อุปกรณ์สื่อสารในขณะขับขี่ยานพาหนะ ดังต่อไปนี้

1. ปรับในอัตราสูงสำหรับการฝ่าฝืนกรณีห้ามใช้อุปกรณ์สื่อสารในขณะขับขี่ยานพาหนะ โทษปรับสำหรับความผิดใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ในขณะขับขี่ยานพาหนะในประเทศไทย หากฝ่าฝืนมีโทษปรับ 400 ถึง 1,000 บาท ซึ่งถือได้ว่าเป็นโทษปรับที่มีจำนวนน้อยมาก เมื่อเปรียบเทียบกับความผิดประเภทเดียวกันตามกฎหมายในประเทศต่าง ๆ เช่น ในประเทศฝรั่งเศส ปรับเป็นเงินจำนวน 135 ยูโร ในประเทศญี่ปุ่น รับโทษจำคุกไม่เกิน 3 เดือน หรือปรับไม่เกิน 5 หมื่นเยน ในมลรัฐนิวยอร์กประเทศสหรัฐอเมริกา ปรับเป็นเงินจำนวน 250 เหรียญสหรัฐ โดยประเทศที่มีมาตรการลงโทษปรับในอัตราอย่างสูงนั้น มีจำนวนสถิติการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่ยานพาหนะน้อยลง ทำให้เกิดความสะดอกและปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของผู้ขับขี่มากขึ้น ผู้เขียนจึงเห็นว่า การปรับเพียง 400 ถึง 1,000 บาท ยังไม่มีความเหมาะสมพอกับการที่การกระทำความผิดกล่าวมาอาจจะก่อให้เกิดอุบัติเหตุหรือความเสียหายต่าง ๆ ขึ้นได้ อีกทั้งยังไม่เป็นผลที่จะทำให้ประชาชนเกิดความเกรงกลัวต่อการฝ่าฝืนกฎหมายแต่อย่างใด จึงต้องมีการแก้ไขเพิ่มเติมในเรื่องของจำนวนเงินค่าปรับให้มีจำนวนสูงขึ้น และมากพอที่จะทำให้ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนเกิดความตื่นตัวและเกรงขามไม่กล้าที่จะฝ่าฝืนการห้ามใช้อุปกรณ์สื่อสารในขณะขับขี่ยานพาหนะอีก

2. ระบบการตัดคะแนนในใบอนุญาตขับรถยนต์ ซึ่งเมื่อมีการกระทำความผิดกฎหมายจราจรจะมีการตัดหรือหักคะแนนออก อย่างในกรณีที่ใช้อุปกรณ์ขณะขับรถยนต์ก็จะถูกหักคะแนน เมื่อคะแนนถูกหักจนหมดจะทำให้ใบอนุญาตขับรถยนต์สิ้นสภาพบังคับ และผู้ขับขี่จะถูกห้ามมิให้ขับรถยนต์อีก หรืออาจถูกระงับ หรือยกเลิกใบอนุญาตขับขี่ แล้วแต่ในแต่ละประเทศเป็นผู้กำหนด ซึ่งจะมีรายละเอียดที่แตกต่างกันไป ยกตัวอย่างเช่น ในประเทศฝรั่งเศสจะมีคะแนนในใบอนุญาตขับรถจำนวน 12 คะแนน เมื่อมีการกระทำความผิดกฎหมายจราจรจะมีการตัดหรือหักคะแนนออก เช่น กรณีที่ใช้โทรศัพท์มือถือ (โดยใช้มือถือจับ) ขณะขับรถยนต์จะถูกหัก 2 คะแนน และการหักคะแนนหรือคำสั่งนี้สามารถนำมาฟ้องต่อศาลปกครองได้ เมื่อคะแนนถูกหักจนหมดจะทำให้ใบอนุญาตขับรถยนต์สิ้นสภาพบังคับ และผู้ขับขี่จะถูกห้ามมิให้ขับรถยนต์อีก อย่างไรก็ตาม หลังจาก 6 เดือนผ่านไปผู้ขับขี่สามารถที่จะขอทำใบอนุญาตขับรถยนต์ใหม่ได้อีก โดยต้องผ่านการสอบทฤษฎีหรือประมวลกฎหมายว่าด้วยการจราจรอีกครั้ง แต่ในกรณีผู้ขับขี่ที่กระทำความผิดซ้ำหรือเคยได้รับใบอนุญาต

ข้อบัญญัติใหม่แล้วกระทำผิดอีก จะสามารถขออนุญาตใหม่ได้เมื่อเวลาผ่านไป 1 ปี โดยต้องสอบทั้งภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติใหม่ด้วย ดังนั้น ผู้เขียนเห็นว่าเป็นการดีอย่างยิ่งที่จะนำระบบคัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่มาใช้ในประเทศไทย เพราะจะทำให้ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนมีระเบียบวินัยในการปฏิบัติตามกฎจราจรมากยิ่งขึ้นเพราะเนื่องจากกลัวที่จะถูกตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่จนอาจถูกสั่งพักหรือยกเลิกใบอนุญาตขับขี่ได้ ถึงแม้ว่าตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 161 จะได้มีการบัญญัติในเรื่องของการบันทึกคะแนน อบรม ทดสอบผู้ขับขี่ที่กระทำผิด และการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ไว้ แต่ก็ยังไม่ปรากฏว่าได้มีการบังคับใช้กันแต่อย่างใด จึงเป็นการสมควรอย่างยิ่งที่จะต้องมีการดำเนินการในเรื่องดังกล่าวอย่างจริงจังเพื่อความสะดวกและความปลอดภัยในการจราจรต่อไป

ผู้วิจัยเห็นว่า ควรให้ประเทศไทยมีการกำหนดเนื้อหาหรือข้อความในกฎหมายจากกรณีห้ามใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ออกมาบังคับใช้แล้วนั้น ให้มีความชัดเจนครอบคลุม รวมทั้งมีการกำหนดบทลงโทษให้มีความเข้มงวดมากขึ้น โดยการบัญญัติเพิ่มเติมในเนื้อหาของกฎหมาย พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 8) พ.ศ. 2551 ซึ่งได้บัญญัติเพิ่มข้อห้ามไว้ในมาตรา 43(9) “ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ ในขณะที่ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ เว้นแต่การใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่โดยใช้อุปกรณ์เสริมสำหรับการสนทนาโดยผู้ขับขี่ไม่ต้องถือหรือจับโทรศัพท์เคลื่อนที่นั้น” โดยเพิ่มเติมเนื้อความว่า “รวมทั้งอุปกรณ์สื่อสารชนิดอื่น ๆ” ไว้ในมาตราดังกล่าวเพื่อให้เกิดความชัดเจนครอบคลุมในบทบัญญัติกฎหมาย ทำให้เกิดความชัดเจน และมีความครอบคลุมถึงการใช้อุปกรณ์สมัยใหม่ที่ไม่ใช่เป็นแค่โทรศัพท์เคลื่อนที่สำหรับการสนทนาที่มีมาแต่เดิม และมีการเพิ่มโทษปรับสำหรับการฝ่าฝืนความผิดการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่ยานพาหนะในมาตรา 157 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ที่ระวางโทษปรับตั้งแต่สี่ร้อยบาทถึงหนึ่งพันบาท ซึ่งถือเป็นค่าปรับจนวนน้อยไม่ทำให้ผู้กระทำความผิดเกิดความเกรงกลัวแต่อย่างใด จึงเห็นควรแก้ไขใหม่ให้มีจำนวนค่าปรับที่มากขึ้น โดย “ปรับตั้งแต่หนึ่งพันบาทถึงสามพันบาท” เพื่อให้ผู้ที่คิดจะกระทำความผิดนั้นเกิดความเกรงกลัว ไม่กล้าที่จะปฏิบัติฝ่าฝืนกฎหมายดังกล่าว อีกทั้งยังเป็นการป้องกันความเสียหายที่จะเกิดขึ้นในอนาคต ไม่ว่าจะเป็นผู้ขับขี่เองหรือสังคมก็ตาม

นอกจากนี้ ควรนำมาตรการเสริมมาใช้บังคับนอกจากมาตรการจับกุมและเปรียบเทียบปรับอย่างจริงจังซึ่งตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้มีการกำหนดให้เจ้าพนักงานผู้บังคับใช้กฎหมายมีอำนาจบันทึกการยึดและคะแนนไว้ด้านหลังใบอนุญาตขับขี่ที่ถูกยึดและดำเนินการอบรมทดสอบผู้ขับขี่ที่กระทำผิดซ้ำตั้งแต่สองครั้งภายในหนึ่งปีรวมทั้งสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่อีกด้วยซึ่งนับว่าเป็นมาตรการลงโทษอีกมาตรการหนึ่งที่กำหนดให้นำมาใช้กับผู้กระทำความผิดโดยที่ผ่านมาไม่ได้มีการนำมาตรการดังกล่าวมาใช้กับผู้กระทำความผิดแต่อย่างใด

สำหรับในกรณีที่การกระทำความผิดเกิดจากผู้ขับขี่ใช้อุปกรณ์สื่อสารในขณะที่ขับขี่ยานพาหนะ ผู้เขียนเห็นควรวินิจฉัยการกำหนดบทบัญญัติในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ว่า ผู้ขับขี่ยานพาหนะผู้ใดมีเจตนาใช้อุปกรณ์สื่อสารในขณะที่ขับขี่ยานพาหนะส่งผลให้เกิดอันตรายต่อบุคคลอื่นหรือการกระทำความผิดดังกล่าวเป็นเหตุก่อให้เกิดการกระทำความผิดตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ให้ถือว่าการกระทำความผิดดังกล่าวเป็นความผิดทางอาญา มีโทษในการห้ามขับขี่ยานพาหนะทุกชนิดเป็นเวลา 2 ปี นับจากวันที่มีคำพิพากษาถึงที่สุด

ผู้วิจัยจึงเห็นว่าหากมีการแก้ไขเพิ่มเติมและปรับปรุงมาตรการทางกฎหมายดังกล่าวตามที่ได้มีการเสนอไปข้างต้นแล้ว จะทำให้ผู้กระทำความผิด และคิดที่จะกระทำความผิดมีจำนวนลดน้อยลง ทำให้เกิดความปลอดภัยสำหรับผู้ใช้รถใช้ถนนและสังคมส่วนรวม อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นก็จะมีปริมาณน้อยลง ความสูญเสียต่าง ๆ ก็จะไม่เกิดขึ้น เพราะการลงโทษนั้นเป็นมาตรการหนึ่งที่ทำให้สังคมเกิดความสงบสุขขึ้นมาได้ ซึ่งแสดงให้เห็นถึงความมีประสิทธิภาพของกฎหมายอย่างแท้จริง

บทที่ 5

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

สรุปผล

จากการศึกษา พบว่า ในประเทศไทยได้มีการกำหนดกฎหมายเรื่องการห้ามใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่ยานพาหนะ ซึ่งมีผลบังคับใช้มาตั้งแต่วันที่ 8 พ.ค. 2551 จนถึงปัจจุบัน เจ้าพนักงานจราจรก็ยังปฏิบัติหน้าที่กวดขันจับปรับข้อหาดังกล่าวอยู่เสมอ ซึ่งทางตำรวจจราจรยอมรับว่ามีการจับกุมได้น้อย เพราะหากไม่พบว่ากระทำผิดซึ่งหน้า ก็มักจะมีการโต้แย้งจากผู้ขับขี่ว่าไม่ได้ใช้โทรศัพท์ และให้ตำรวจหาหลักฐานมาจับกุม ซึ่งเป็นเรื่องที่กระทำได้ยาก ทำให้สถิติการจับกุมในข้อหานี้มีไม่มาก ในขณะที่ผู้ขับขี่หลายรายยังคงใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่ยานพาหนะ อีกทั้งในสังคมปัจจุบัน ยังมีการเล่นอินเทอร์เน็ต โปรแกรมแชท เช่น ไลน์ หรือวทแอป ที่เป็นการสื่อสารที่ได้รับความนิยมเป็นอย่างมาก ซึ่งล้วนเป็นการกระทำที่ก่อให้เกิดความเสี่ยงที่จะทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ทั้งสิ้น โดยพฤติกรรมดังกล่าวยังส่งผลให้มีการใช้อุปกรณ์สื่อสารขณะขับขี่ยานพาหนะด้วย ซึ่งการใช้อุปกรณ์สื่อสารขณะขับขี่ยานพาหนะนั้นจะทำให้ผู้ขับขี่เสียสมาธิ เสียการรับรู้ อันจะส่งผลถึงประสิทธิภาพในการขับขี่และเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมากกว่าคนปกติที่ไม่โทรศัพท์ขณะขับขี่ยานพาหนะมากถึง 4 เท่า โดยพบว่าอุบัติเหตุมักเกิดขึ้นภายใน 10 นาที หลังการโทรแล้วจับเป็น 10 นาที ของความเป็น ความตาย และความพิการ ที่เป็นผลพวงมาจากความประมาท ทำให้การพูดคุยโทรศัพท์เคลื่อนที่หรือใช้อุปกรณ์สื่อสารอื่น ๆ ขณะขับขี่ยานพาหนะอาจนำไปสู่อันตรายที่เกิดจากอุบัติเหตุบนท้องถนนนั่นเอง

จากการศึกษา มาตรการทางกฎหมายในการแก้ไขปัญหาการใช้อุปกรณ์สื่อสารขณะขับขี่ยานพาหนะนั้น ผู้วิจัยขอสรุปแต่ละประเด็นปัญหาทางกฎหมายดังต่อไปนี้

1. มาตรการทางกฎหมายที่ล้ำสมัยของกฎหมายเพื่อป้องกันการใช้อุปกรณ์สื่อสารขณะขับขี่ยานพาหนะซึ่งไม่สามารถครอบคลุมถึงเทคโนโลยีในการสื่อสารที่มีใช้อยู่ในปัจจุบัน

นับตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบันประเทศไทย ได้มีการกำหนดกฎหมายในเรื่องการห้ามใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่ยานพาหนะ ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แต่ในกฎหมายฉบับดังกล่าวแต่เดิมไม่ได้มีการบัญญัติไว้เป็นข้อห้าม โดยเฉพาะเจาะจง ทำให้ตำรวจจราจรผู้จับกุมหรือพนักงานสอบสวน มีปัญหาในทางปฏิบัติเกี่ยวกับการจับกุมและดำเนินคดี เนื่องจากไม่สามารถชี้ชัดได้ว่า การที่ผู้ขับขี่พูดหรือใช้โทรศัพท์มือถือในขณะขับขี่ยานพาหนะนั้นเป็นความผิดฐานใด ในปัจจุบันจึงได้มีการแก้ไขเพิ่มเติม มาตรา 43 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

ที่ได้มีการบัญญัติเพิ่มเติมขึ้นมาเพื่อห้ามใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่ยานพาหนะ โดยเฉพาะ ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 8) พ.ศ. 2551 มาตรา 43(9) เป็นการบังคับใช้กับรถทุกประเภทตามมาตรา 4(15) แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ที่ได้ให้คำนิยามของคำว่า “รถ” ไว้ว่าหมายความรวมถึง ยานพาหนะทางบกทุกชนิด เว้นแต่รถไฟและรถราง ซึ่งหมายความรวมถึงรถบรรทุก รถจักรยานยนต์ หรือแม้กระทั่งรถจักรยาน ถ้าหากมีการฝ่าฝืนบทบัญญัติดังกล่าว จะมีโทษปรับ 400 ถึง 1,000 บาท ตามมาตรา 157 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

จากการศึกษาข้อเท็จจริง พบว่า การเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนมีหลายปัจจัยเข้ามาเกี่ยวข้อง โดยที่ปัจจัยด้านความพร้อมของผู้ขับขี่เป็นปัจจัยประการสำคัญนอกเหนือจากปัจจัยด้านสภาพของรถและสภาวะแวดล้อม ซึ่งสามารถเห็นได้จากข่าวการเกิดอุบัติเหตุ เช่น ผู้ขับขี่ที่สภาพอยู่ในอาการเมาหลับใน หรือไม่ชำนาญเส้นทาง แต่ผู้ขับขี่ทั้งหลายก็ไม่เคยตระหนักถึงสาเหตุที่สำคัญประการหนึ่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนกันว่าเป็นเพราะเกิดจากการที่ผู้ขับขี่นั้นสูญเสียสมาธิในขณะที่ขับขี่ยานพาหนะ โดยพฤติกรรมที่ทำให้ผู้ขับขี่เสียสมาธิ ได้แก่ การคุยกับผู้อื่น ไม่ว่าจะคุยโทรศัพท์หรือคุยกับผู้โดยสารคนอื่นในรถ การปรับเครื่องเสียงหรือวิทยุ การรับประทานอาหารหรือดื่มเครื่องดื่ม การแต่งหน้า แต่งตัว จัดทรงผม และการมีกิจกรรมกับเด็กเล็กที่นั่งอยู่เบาะหลัง การฝ่าฝืนกฎหมายจราจรในประเทศไทยนั้นยังคงมีให้พบเห็นอยู่มากมาย ซึ่งกองบัญชาการตำรวจนครบาล ได้ให้ข้อมูลว่า สำหรับกฎหมายจราจรที่มีสถิติการฝ่าฝืนมากที่สุดนั้น มีดังต่อไปนี้ คือ

1. จอดรถในที่ห้ามจอด
2. จอดรถซ้อนคัน
3. จอดรถบนทางเท้า
4. ขับรถบนทางเท้า
5. แขงรถในที่สาธารณะ
6. ขับรถย้อนศร
7. ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดง
8. เมาแล้วขับ
9. ไม่คาดเข็มขัดนิรภัยและไม่สวมหมวกกันน็อก
10. ใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ
11. แขงรถในที่คับขัน
12. ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ และ
13. ขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด

ดังนั้น จะเห็นได้ว่าการที่ประเทศไทย มีการบังคับใช้กฎหมายคือ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 8) พ.ศ. 2551 เป็นการกระทำที่ขัดต่อหลักทฤษฎีป้องกันหรือทฤษฎียับยั้งข่มขู่ในทางอาญา เนื่องจาก กฎหมายที่บังคับใช้ในปัจจุบัน ไม่สามารถที่จะป้องกันหรือยับยั้ง ประชาชนให้ปราศจากการกระทำความผิดได้อย่างสมบูรณ์ ตามเจตนารมณ์และวัตถุประสงค์ของกฎหมาย อีกทั้งของความหรือเนื้อหาของบทบัญญัติในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 8) พ.ศ. 2551 ที่เกี่ยวกับการห้ามใช้อุปกรณ์สื่อสารในขณะที่ขับขี่ยานพาหนะ ก็มีข้อความหรือเนื้อหาที่ไม่สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน กล่าวคือ ในปัจจุบันเทคโนโลยีเกี่ยวกับการสื่อสารและอุปกรณ์สื่อสารมีความก้าวหน้าอย่างสูงจากความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีดังกล่าว จึงส่งผลทำให้ประชาชน นำเทคโนโลยีด้านการสื่อสารมาใช้ในขณะที่

รถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ และเป็นผลทำให้ประชาชนที่ใช้อุปกรณ์สื่อสารสมัยใหม่เกิดอุบัติเหตุในท้องถนนเป็นจำนวนมากตามข้อเท็จจริงที่กล่าวมาข้างต้น ดังนั้น มาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันการใช้อุปกรณ์สื่อสารขณะขับขี่ยานพาหนะซึ่งไม่สามารถครอบคลุมถึงเทคโนโลยีในการสื่อสารที่มีใช้อยู่ในปัจจุบัน จึงเกิดจากความล่าสมัยของเนื้อหาหรือข้อความในกฎหมาย คือ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 8) พ.ศ. 2551 ไม่สามารถบังคับใช้ได้ตามวัตถุประสงค์ของกฎหมาย คือการกำหนดให้ประชาชนห้ามใช้อุปกรณ์สื่อสารในประเภทต่าง ๆ ได้อย่างสมบูรณ์ ส่งผลทำให้ประชาชนฝ่าฝืนกฎหมาย กฎหมายไม่สามารถบังคับใช้ได้ตามวัตถุประสงค์ ตลอดจนเกิดปัญหาเกี่ยวกับอุบัติเหตุที่เกิดจากการใช้อุปกรณ์สื่อสารในขณะขับขี่ยานพาหนะ ที่มีผลต่อความสงบเรียบร้อยทางสังคม และยังเกิดปัญหาต่อประชาชนส่วนใหญ่ของประเทศ อีกทั้งยังทำให้ได้รับผลกระทบจากผลเสียของการสูญเสียบุคคลากร หรือทรัพยากรจากการเกิดอุบัติเหตุสุดท้ายผลกระทบทั้งหมดจึงตกกับประเทศไทยที่ขาดกำลังของประชาชนที่จะพัฒนาประเทศให้มีความเจริญอย่างยั่งยืนต่อไป

2. ปัญหาการบังคับใช้มาตรการทางกฎหมายเพื่อการป้องกันการใช้อุปกรณ์สื่อสารในขณะขับขี่ยานพาหนะตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

ในปัจจุบันเกิดปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับการใช้อำนาจของพนักงานเจ้าหน้าที่ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เนื่องจากกฎหมายไม่ได้บัญญัติให้มีความครอบคลุมป้องกันการใช้อุปกรณ์สื่อสารในขณะขับขี่ยานพาหนะไว้อย่างชัดเจน ทำให้อาจเกิดการโต้แย้งอำนาจในการเรียกตรวจจับการกระทำความผิดดังกล่าวของพนักงานเจ้าหน้าที่ได้ว่า เจ้าหน้าที่ของรัฐจะกระทำการใดอันมีผลกระทบต่อสิทธิและเสรีภาพของประชาชนตามที่รัฐธรรมนูญรับรองนั้นจะต้องมีกฎหมายให้อำนาจไว้โดยชัดแจ้ง อันเป็นหลักการทางกฎหมายดังนี้ อาจจะมีผู้ชี้โต้แย้งว่า พระราชบัญญัติจราจรทางบกไม่ได้มีบทบัญญัติให้จับกุมผู้ที่ใช้อุปกรณ์สื่อสารชนิดอื่น ๆ เพราะผู้จับขังนั้นไม่ได้ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ตามที่บัญญัติไว้ในกฎหมาย ดังนั้น จึงทำให้พนักงานเจ้าหน้าที่ไม่สามารถจับกุมผู้ขับขี่ที่กระทำความผิดดังกล่าวได้ เป็นต้น จากเหตุนี้ทำให้ผู้เขียนเห็นมาตรการทางกฎหมายสำหรับการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่ยานพาหนะตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ที่มีอยู่ในขณะนี้ทำให้เจ้าหน้าที่ไม่อาจปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพในเรื่องดังกล่าวต่อไปนี้

1. การจับกุมผู้กระทำความผิด เมื่อผู้รักษากฎหมายไม่สามารถที่จะนำบทบัญญัติกฎหมายต่าง ๆ ไม่ว่าเรื่องใดมาใช้ในการควบคุมหรือป้องกันการกระทำความผิดได้แล้ว ย่อมแสดงให้เห็นว่ากฎหมายนั้นไม่สามารถบรรลุวัตถุประสงค์ตามเป้าหมายที่วางไว้ได้ ซึ่งในเรื่องนี้จึงเห็นได้ว่า ตั้งแต่มีการออกพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 8) พ.ศ. 2551

มาตรา 43(9) นี้มาใช้ จนถึงปัจจุบันนับเป็นเวลาถึง 6 ปีแล้ว ก็ไม่ทำให้ผู้ที่กระทำความผิดเกิดความเกรงกลัวและปฏิบัติตามบทบัญญัติกฎหมายนี้แต่อย่างใด แม้เจ้าหน้าที่ตำรวจมีการพบเห็นการกระทำความผิดขึ้น ก็ไม่อาจที่จะสามารถจับกุมหรือติดตามผู้กระทำความผิดได้ทันทีทันใด เนื่องด้วยผู้กระทำความผิดส่วนใหญ่ได้อาศัยในขณะที่กำลังขับขี่ยานพาหนะอยู่ หรือเกิดจากการขาดแคลนอุปกรณ์ที่เป็นเครื่องมือช่วยในการตรวจสอบการกระทำความผิด แต่อย่างไรก็ตามถ้าผู้รักษากฎหมายสามารถติดตามหรือควบคุมการกระทำความผิดได้ตลอดเวลา ก็จะทำให้ผู้ที่กระทำความผิดเกิดความเกรงกลัวและไม่กล้าที่จะฝ่าฝืนกฎหมาย

2. การพิสูจน์การกระทำความผิด ซึ่งถือได้เป็นปัญหาใหญ่สำหรับเจ้าพนักงานจราจรในการพิสูจน์ตรวจสอบว่าผู้กระทำความผิดได้กระทำความผิดตามที่ตนกล่าวหาหรือไม่ และแน่นอนว่าผู้กระทำความผิดส่วนใหญ่ก็จะให้การปฏิเสธว่าตนนั้นไม่ได้พูดหรือใช้อุปกรณ์สื่อสารในขณะที่ขับขี่ยานพาหนะตามที่เจ้าหน้าที่พนักงานจราจรกล่าวหา เมื่อผู้ขับขี่ต่างมีข้ออ้างต่าง ๆ เช่น ผู้ขับขี่ยังไม่ได้พูดโทรศัพท์เพียงแต่แค่จับเท่านั้น หรือตนไม่ได้พูดคุยหรือใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ เพราะอุปกรณ์นั้นคือแท็บเล็ตไม่ใช่โทรศัพท์ จึงไม่ผิดเป็นความผิด เป็นต้น เพราะเนื่องจากกฎหมายนี้ได้ระบุไว้เพียงแค่โทรศัพท์เคลื่อนที่เท่านั้น มิได้กล่าวถึงอุปกรณ์ชนิดต่าง ๆ ที่สามารถสื่อสารด้วยวิธีอื่น ๆ ได้ เพราะในปัจจุบันการสื่อสารไม่ได้เป็นเพียงแค่การคุยสนทนากันเท่านั้น แต่ยังมีอีกหลากหลายวิธีที่จะสามารถสื่อสารถึงกันได้และเป็นที่แพร่หลายอย่างมากในปัจจุบันอีกด้วย ตัวอย่างเช่น การสนทนาด้วยข้อความผ่านโปรแกรมไลน์ หรือผ่านโซเชียลเน็ตเวิร์กต่าง ๆ เช่น เฟสบุ๊ก อินสตาแกรม หรือทวิตเตอร์ ซึ่งทำให้เกิดเป็นภาระแก่เจ้าหน้าที่ตำรวจได้ ในการที่จะพิสูจน์ว่าผู้ขับขี่กระทำความผิดหรือไม่นั่นเอง

นอกจากนี้ เจ้าหน้าที่ตำรวจซึ่งมีอำนาจหน้าที่จับกุมผู้กระทำความผิดเพื่อรักษาความสงบเรียบร้อยก็ต้องทำการจับกุมผู้กระทำความผิดอย่างเคร่งครัดและโดยทันที เมื่อจับกุมสอบสวนแล้วก็ให้ดูพฤติการณ์พิจารณาว่าควรลงโทษผู้กระทำความผิดสถานใด หากเป็นความผิดครั้งแรกในข้อหาความผิดที่ไม่ร้ายแรงก็เปรียบเทียบปรับในอัตราที่สมควร แต่หากเป็นความผิดที่อาจเกิดอันตรายแก่ชีวิตหรือทรัพย์สินแล้วก็ต้องพิจารณาเปรียบเทียบปรับในอัตราที่หนักเพื่อให้เจ็ดหลายจะได้ไม่กระทำความผิดซ้ำอีก

จากที่กล่าวมาข้างต้น จะเห็นได้ว่า มาตรการทางกฎหมายเพื่อการป้องกันการใช้อุปกรณ์สื่อสารในขณะที่ขับขี่ยานพาหนะ ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 8) พ.ศ. 2551 นอกจากจะขัดต่อแนวคิดเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายให้มีประสิทธิภาพสำหรับการห้ามใช้อุปกรณ์สื่อสารขณะขับขี่ยานพาหนะ ยังส่งผลทำให้เกิดความเสียหายต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจรต่อประชาชนผู้สัญจรทางบก เนื่องจากกฎหมาย คือ พระราชบัญญัติการจราจรทาง

บก พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 8) พ.ศ. 2551 มีช่องว่างในการบังคับใช้ ตลอดจนเนื้อหาของกฎหมายยังเป็นผลต่อการใช้ดุลพินิจของเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง และยังส่งผลการอาศัยอำนาจตามกฎหมายในการทุจริตคอร์รัปชันอีกทางหนึ่งด้วย อีกทั้งยังเป็นมาตรการที่ไม่สอดคล้องกับเจตนารมณ์ของกฎหมายอย่างชัดเจน ดังนั้น มาตรการทางกฎหมายเพื่อการป้องกันการใช้อุปกรณ์สื่อสารในขณะขับขี่ยานพาหนะตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 8) พ.ศ. 2551 จึงส่งผลกระทบต่อประชาชนผู้อยู่ภายใต้ข้อจำกัดของกฎหมาย หากการบังคับใช้กฎหมายมีปัญหาประชาชนทุกคนของประเทศย่อมได้รับผลกระทบที่เกิดขึ้นอย่างชัดเจนจากการบังคับใช้กฎหมาย นั่นเอง

3. มาตรการในการลงโทษตามพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522 จากกรณีการใช้อุปกรณ์สื่อสารขณะขับขี่ยานพาหนะ

เมื่อพิจารณาถึงสัดส่วนของการลงโทษกับภยันตรายที่อาจเกิดขึ้น ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 8) พ.ศ. 2551 ผู้เขียนเห็นว่ายังมีความผิดบางฐานที่ยังไม่มีความเหมาะสม ซึ่งได้แก่ ความผิดตาม มาตรา 43(9) โดยกำหนดว่า ในขณะขับขี่ยานพาหนะเคลื่อนที่ห้ามมีการสนทนาหรือใช้โทรศัพท์ เว้นแต่โทรศัพท์เคลื่อนที่นั้นจะมีอุปกรณ์เสริมสำหรับการสนทนาซึ่งผู้ขับขี่ยานพาหนะจะสามารถสนทนาหรือรับฟังการสนทนาได้โดยไม่ต้องใช้มือจับหรือใช้มือถือโทรศัพท์ไว้ขณะสนทนาหรือรับฟังการสนทนา ถ้าหากฝ่าฝืน มีโทษปรับ 400 ถึง 1,000 บาทตาม มาตรา 157 การฝ่าฝืนข้อบัญญัตินี้ถือเป็นเรื่องเกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยของประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน เพราะผลร้ายหรืออุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นจากการฝ่าฝืนกฎหมายข้อนี้ไม่เพียงแต่จะเกิดขึ้นกับตนเองเท่านั้น ยังอาจส่งผลกระทบต่อผู้ใช้รถใช้ถนนคนอื่น ๆ จนถึงขั้นพิการ บาดเจ็บสาหัส หรือเสียชีวิตได้ คูได้จากสถิติอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นนั้นไม่ได้มีการลดจำนวนลงแต่อย่างใด นั่นเป็นการสะท้อนให้เห็นว่าประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนยังคงละเลยและไม่ใส่ใจที่จะปฏิบัติตามกฎหมาย

จากการศึกษา พบว่า ปัญหามาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการบังคับโทษตามพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522 จากกรณีการใช้อุปกรณ์สื่อสารขณะขับขี่ยานพาหนะแบ่งได้เป็นหลายกรณี ดังนี้

กรณีแรก มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับความเหมาะสมของบทลงโทษกับการกระทำความผิด กล่าวคือ เมื่อพิจารณาสัดส่วนของการลงโทษกับภยันตรายที่อาจเกิดขึ้นจากการฝ่าฝืนกฎหมายตามพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 8) พ.ศ. 2551 แล้วนั้น ผู้เขียนเห็นว่ายังไม่มี ความเหมาะสม เพราะถ้าหากฝ่าฝืน มีบทลงโทษคือถูกปรับ 400 ถึง 1,000 บาทเท่านั้น ตามมาตรา 157 ซึ่งถือเป็นโทษที่น้อยมากเมื่อเปรียบเทียบกับความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นได้ เช่น ผู้ขับขี่ยานพาหนะอ่านข้อความในโซเชียลเน็ตเวิร์กและส่งตอบข้อความในขณะขับขี่ยานพาหนะ ทำให้

คนขับเสียสมาธิเพราะต้องละสายตาจากท้องถนนนานหลายวินาทีเพื่อมาจดจ่อที่อุปกรณ์สื่อสาร จนเป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุที่ไม่ใช่แค่เฉพาะตนเองเท่านั้นที่จะได้รับความเสียหาย แต่อาจสร้างความเสียหายให้กับผู้ใช้รถใช้ถนนคนอื่น ๆ ด้วย ซึ่งเชื่อได้ว่าเหตุการณ์เช่นนี้เคยเกิดขึ้นมาแล้วหลายต่อหลายครั้งตามท้องถนน และนอกจากจะสร้างความเสียหายแล้วยังทำให้การจราจรบนท้องถนนติดขัดสร้างความเดือดร้อนรำคาญให้กับผู้ใช้รถใช้ถนนคนอื่น ๆ อีกด้วย

กรณีที่สอง มาตรการทางกฎหมายที่เกิดจากเนื้อหาของกฎหมายคือพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ไม่มีการนำมาตราการการบันทึกคะแนนใบอนุญาตขับขี่และการสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่มาบังคับใช้อย่างจริงจัง ซึ่งตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มีการกำหนดที่จะให้อำนาจแก่เจ้าพนักงานจราจรสามารถยึดใบอนุญาตขับขี่ได้แล้ว ยังให้อำนาจแก่ผู้สั่งยึดใบอนุญาตขับขี่บันทึกการยึดและคะแนนไว้ด้านหลังใบอนุญาตขับขี่ที่ถูกยึด และดำเนินการอบรมทดสอบผู้ขับขี่ที่กระทำผิดซ้ำตั้งแต่สองครั้งภายในหนึ่งปี รวมทั้งสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ที่เสียคะแนนมากของผู้ขับขี้นั้นมีกำหนดครั้งละไม่เกินเก้าสิบวันอีกด้วย ซึ่งการลงโทษโดยการบันทึกคะแนนใบอนุญาตขับขี่ ได้มีบัญญัติขึ้นมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2535 จากการแก้ไขเพิ่มเติมมาตรา 161 โดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535 มาตรา 32 นับถึงปัจจุบันเป็นเวลา 20 กว่าปีแล้ว แต่ก็ยังไม่ได้มีการนำมาตราการดังกล่าวมาบังคับใช้กันอย่างจริงจัง

กรณีที่สาม มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการลงโทษโดยการเปรียบเทียบปรับ ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 145 ได้มีการกำหนดให้อำนาจแก่พนักงานสอบสวนในการเปรียบเทียบปรับผู้กระทำความผิด โดยเปิดโอกาสให้เจ้าพนักงานมีอำนาจในการใช้ดุลยพินิจอย่างกว้างขวางในการว่ากล่าวตักเตือน และเปรียบเทียบปรับ

จากการศึกษา ระเบียบดังกล่าว จะเห็นได้ว่าการใช้ดุลยพินิจของเจ้าหน้าที่ในการกำหนดเงินค่าปรับจึงมีหลักเกณฑ์ที่สำคัญสองประการ คือ ฐานะผู้กระทำความผิดและความร้ายแรงของความผิด เหตุที่เจ้าหน้าที่ต้องคำนึงถึงฐานะของผู้กระทำความผิดเนื่องจากวัตถุประสงค์ของการลงโทษปรับนั้นเกิดจากพื้นฐานความคิดที่ว่าโทษปรับมีขึ้นเพื่อให้เกิดความเสียหาย หรือเกิดผลกระทบต่อความเป็นอยู่ทางเศรษฐกิจของผู้กระทำความผิด การลงโทษปรับจึงต้องทำให้เหมาะสมกับความสามารถในการชำระค่าปรับตามภาระทางเศรษฐกิจและฐานะทางการเงินของผู้กระทำความผิด แต่ในทางปฏิบัติในการกำหนดอัตราค่าปรับนั้นเจ้าหน้าที่มิได้คำนึงถึงฐานะของผู้กระทำความผิด เพราะมีการกำหนดจำนวนค่าปรับที่เป็นมาตรฐานเอาไว้แล้ว จึงทำให้เกิดปัญหาช่องว่างหรือเกิดความไม่ยุติธรรมในการลงโทษผู้กระทำความผิดที่มีฐานะต่างกัน แต่ถูกปรับเป็นเงินจำนวนเท่ากัน ซึ่งผู้กระทำความผิดที่มีฐานะทางการเงินที่ดีกว่า ย่อมได้รับผลกระทบน้อยกว่าผู้กระทำ

ความผิดที่มีฐานะยากจน ทำให้ผู้กระทำความผิดที่มีฐานะดีไม่เกิดความเกรงกลัวต่อการกระทำ ความผิด เป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้การบังคับใช้กฎหมายไม่มีประสิทธิภาพ

จากที่กล่าวมาข้างต้น จะเห็นได้ว่ามาตรการบังคับโทษตามพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522 จากกรณีการใช้อุปกรณ์สื่อสารขณะขับของประเทศไทย นอกจากจะขัดต่อแนวความคิดเกี่ยวกับการลงโทษสำหรับผู้ที่ใช้อุปกรณ์สื่อสารขณะขับขี่ยานพาหนะแล้วนั้น ยังเป็นการบังคับใช้กฎหมายที่ขัดต่อวัตถุประสงค์ของกฎหมาย คือ พระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ที่มีวัตถุประสงค์เพื่อป้องกันการฝ่าฝืนกฎจราจร ตลอดจนการที่กฎหมายกำหนดการลงโทษที่น้อยกว่าความเป็นจริงจะส่งผลทำให้เกิดการอันตรายในการใช้รถของประชาชนในการสัญจรทางบก เนื่องจากประชาชนบางส่วนจะไม่เกรงกลัวต่อกฎหมายและฝ่าฝืนกฎหมายอันเป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุร้ายแรงบนท้องถนน อีกทั้งผลของมาตรการทางกฎหมายดังกล่าวยังส่งผลกระทบต่อความสงบสุขทางสังคมและประชาชนทุกคนของประเทศไทยที่จะต้องใช้ชีวิตบนท้องถนนสัญจรเพื่อการดำเนินชีวิตในแต่ละวัน นั่นเอง

ข้อเสนอแนะ

สำหรับมาตรการทางกฎหมายในการแก้ไขปัญหาการใช้อุปกรณ์สื่อสารขณะขับขี่ยานพาหนะนั้นผู้เขียนขอเสนอทางแก้ไขปัญหาดังกล่าว ดังนี้

ผู้วิจัยเห็นควรให้ประเทศไทยมีการแก้ไขเพิ่มเติม พระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 8) พ.ศ. 2551 ในส่วนของมาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการใช้ อุปกรณ์สื่อสารขณะขับขี่ยานพาหนะ เนื่องจาก ในปัจจุบันเกิดปัญหาการบังคับใช้มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการใช้อุปกรณ์สื่อสารขณะขับขี่ยานพาหนะ ที่มาจากการอาศัยอำนาจของพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 8) พ.ศ. 2551 ทั้งสิ้น ซึ่งปัญหาทางกฎหมายดังกล่าวส่งผลกระทบต่อประชาชนที่สัญจรทางบกโดยการใช้ถนนสาธารณะ นั่นเอง

นอกจากนี้ ผู้วิจัยยังเห็นควรให้ประเทศไทยมีการกำหนดเนื้อหาหรือข้อความในกฎหมายจากกรณีห้ามใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ออกมาบังคับใช้แล้วนั้น ให้มีความชัดเจนครอบคลุม รวมทั้งมีการกำหนดบทลงโทษให้มีความเข้มงวดมากขึ้น ดังนี้

1. การบัญญัติเพิ่มเติมในเนื้อหาของกฎหมาย พระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 8) พ.ศ. 2551 ซึ่งได้บัญญัติเพิ่มข้อห้ามไว้ในมาตรา 43(9) “ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ ในขณะที่ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ เว้นแต่การใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ โดยใช้อุปกรณ์เสริมสำหรับการสนทนาโดยผู้ขับขี่ไม่ต้องถือหรือจับโทรศัพท์เคลื่อนที่นั้น” โดยเพิ่มเติมเนื้อความว่า “รวมทั้งอุปกรณ์สื่อสารชนิดอื่น ๆ ” ไว้ในมาตราดังกล่าวเพื่อให้เกิดความชัดเจนครอบคลุมในบทบัญญัติ

กฎหมาย ทำให้เกิดความชัดเจน และมีความครอบคลุมถึงการใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่ที่ไม่ใช่เป็นแค่ โทรศัพท์เคลื่อนที่สำหรับการสนทนาที่มีมาแต่เดิม

2. ควรให้มีการเพิ่มโทษปรับสำหรับการฝ่าฝืนความผิดการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่ยานพาหนะ ในมาตรา 157 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ที่ระวางโทษปรับตั้งแต่สี่ร้อยบาทถึงหนึ่งพันบาท ซึ่งถือเป็นค่าปรับจำนวนน้อยไม่ทำให้ผู้กระทำความผิดเกิดความเกรงกลัวแต่อย่างใด จึงเห็นควรแก้ไขใหม่ให้มีจำนวนค่าปรับที่มากขึ้น โดย “ปรับตั้งแต่หนึ่งพันบาทถึงสามพันบาท” เพื่อให้ผู้ที่คิดจะกระทำความผิดนั้นเกิดความเกรงกลัว ไม่กล้าที่จะปฏิบัติฝ่าฝืนกฎหมายดังกล่าว อีกทั้งยังเป็นการป้องกันความเสียหายที่จะเกิดขึ้นในอนาคต ไม่ว่าจะเป็นผู้ขับขี่เองหรือสังคมก็ตาม

3. นำมาตรการเสริมมาใช้บังคับนอกจากมาตรการจับกุมและเปรียบเทียบปรับอย่างจริงจัง ซึ่งตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้มีการกำหนดให้เจ้าพนักงานผู้บังคับใช้กฎหมายมีอำนาจบันทึกการยึดและคะแนนไว้ด้านหลังใบอนุญาตขับขี่ที่ถูกต้อง และดำเนินการอบรม ทดสอบผู้ขับขี่ที่กระทำผิดซ้ำตั้งแต่สองครั้งภายในหนึ่งปี รวมทั้งสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่อีกด้วย ซึ่งนับว่าเป็นมาตรการลงโทษอีกมาตรการหนึ่งที่กำหนดให้นำมาใช้กับผู้กระทำผิด โดยที่ผ่านมามีการนำมาตรการดังกล่าวมาใช้กับผู้กระทำความผิดแต่อย่างใด

4. ในกรณีที่การกระทำความผิดเกิดจากผู้ขับขี่ยานพาหนะใช้อุปกรณ์สื่อสารในขณะที่ขับขี่ยานพาหนะ ผู้เขียนเห็นควรให้มีการกำหนดบทบัญญัติในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ว่า ผู้ขับขี่ยานพาหนะผู้ใดมีเจตนาใช้อุปกรณ์สื่อสารในขณะที่ขับขี่ยานพาหนะส่งผลให้เกิดอันตรายต่อบุคคลอื่นหรือการกระทำดังกล่าวเป็นเหตุก่อให้เกิดการกระทำความผิดตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ให้ถือว่าการกระทำดังกล่าวเป็นความผิดทางอาญา มีโทษในการห้ามขับขี่ยานพาหนะทุกชนิดเป็นเวลา 2 ปี นับจากวันที่มีคำพิพากษาถึงที่สุด

บรรณานุกรม

- กาญจนา ศรีสวัสดิ์. (2522). รายงานการสำรวจความเสี่ยงจากการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับรถยนต์ในประเทศไทย. กรุงเทพฯ: สำนักโรคไม่ติดต่อ กรมควบคุมโรค.
- กรรณิกา สุทธิประสิทธิ์. (2556). ท้นข่าวสารสว. ... เก็บสาระมารวมเล่ม. กรุงเทพฯ: สำนักวิจัยและวิชาการ สำนักงานศาลปกครอง.
- โกเมน ภัทรภิรมย์. (2513). การฟ้องคดีอาญาในประเทศฝรั่งเศส. วารสารอัยการนิเทศ, 2, 178.
- คณิต ฒ นคร. (2534). กฎหมายอาญาภาคความผิด. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- จิตติมา เทพอารักษ์กุล. (2543). มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการลงโทษผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจร. วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต, สาขานิติศาสตร์, คณะนิติศาสตร์, มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- ชุมพร พลรักษ์. (2516). การละเมิดต่อกฎหมายในสังคมไทย. วารสารนิติศาสตร์, 1(4), 36 – 51.
- ทวีเกียรติ มีนะกนิษฐ. (2555). สังคมกับกฎหมาย (พิมพ์ครั้งที่ 4). กรุงเทพฯ: วิญญูชน.
- _____. (2556). หลักกฎหมายอาญาภาคทั่วไป (พิมพ์ครั้งที่ 13). กรุงเทพฯ: วิญญูชน.
- ธานี วรภัทร์. (2555). หลักกฎหมายว่าด้วยการบังคับโทษจำคุก (พิมพ์ครั้งที่ 2). กรุงเทพฯ: วิญญูชน.
- ธีรยุทธ โลหะเลิศกิจ. (2553). ปัญหาในการเปรียบเทียบคดี: ศึกษาเปรียบเทียบระหว่างประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญากับกฎหมายอื่น. สารนิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต, สาขานิติศาสตร์, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- นันทิ จิตสว่าง. (2539). อาชญาวិทยาและทัณฑวิทยา. นนทบุรี: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช.
- ประธาน วัฒนวานิชย์. (2522). ระบบความยุติธรรมทางอาญาและความคิดเกี่ยวกับการควบคุมอาชญากรรมและกระบวนการยุติธรรม. วารสารนิติศาสตร์, 2, 148-154.
- ประธาน วัฒนวานิชย์. (2546). ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับอาชญาวิทยา. กรุงเทพฯ: ประกายพริก.
- ประสิทธิ์ โฆวิไลกุล. (2540). การศึกษากลยุทธ์ในการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการจราจรเพื่อให้เกิดผลในทางปฏิบัติ. กรุงเทพฯ: สำนักงานเลขาธิการคณะรัฐมนตรี.

- ปิยพรรณ พรหมเมศร. (2556). *กฎหมายเกี่ยวกับการพนัน: ศึกษามาตรการหลักเลี่ยงการลงโทษจำคุกแก่ผู้เล่นการพนัน*. วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต, สาขานิติศาสตร์, มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต.
- พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2551. (2551). *โทรไม่ขับ “ฉบับพนักงานเจ้าหน้าที่-ประชาชน”*. กรุงเทพฯ: สุตรไพศาล.
- พรชัย ชันที. (2553). *ทฤษฎีอาชญาวิทยา: หลักการ งานวิจัย และนโยบายประยุกต์*. กรุงเทพฯ: สุเนตรฟิล์ม.
- เพชร ศรีแสงทอง. (2544). *การลงโทษและแก้ไขผู้กระทำความผิด*. กรุงเทพฯ: จรัสสินทวงศ์การพิมพ์.
- รัฐบาลท้องถิ่นนครนิวยอร์ก ประเทศสหรัฐฯ ได้ออกกฎหมายใหม่เพิ่มโทษผู้ที่ส่ง SMS รวมถึงพิมพ์อีเมลในขณะที่ขับรถ (2556). เข้าถึงจาก: <http://www.tnews.co.th/html/news/>. Html
- ราชบัณฑิตยสถาน. (2542). *พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2542*. กรุงเทพฯ: นานมีบุ๊คส์พับลิเคชั่น.
- ศราวดี พันสขาว. (2522). *อาชญากรรมพื้นบ้าน: การฝ่าฝืนกฎหมายจราจร*. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยมหิดล.
- ศูนย์อำนวยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน. (2557). *สถิติข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่ (7 วันอันตราย) ที่ราชอาณาจักร ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2554- 2557*. กรุงเทพฯ: กระทรวงมหาดไทย.
- สทรน รัตนไพจิตร. (2524). *ทฤษฎีการลงโทษ: การนิติบัญญัติ*. *วารสารนิติศาสตร์*, 12(3), 74 – 82.
- สาโรจน์ คุ่มทรัพย์. (2539). *การบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการจราจรในเขตกรุงเทพฯ*. วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต, สาขานิติศาสตร์, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- สำนักงานคณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ (กสทช.). (2557). *คู่มือแนวทางปฏิบัติการรักษาความปลอดภัยบนโลกไซเบอร์ภาคประชาชน*. กรุงเทพฯ: วิพริ้น.สุดา วัชรวัฒนากุล. (2530). *ระบบศาลยุติธรรมของประเทศญี่ปุ่น*. *วารสารนิติศาสตร์*, 17, 92.
- อังกฤษ ออกกฎหมายเข้ม ส่งข้อความ คู่โทรศัพท์ระหว่างขับรถ. (2556). เข้าถึงจาก http://www.matichon.co.th/news_detail.php?newsid
- อุทัย อาทิวะ. (2554). *รวมบทความกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาฝรั่งเศส*. กรุงเทพฯ: วิ.เจ. พริ้นติ้ง.
- เอกวิชัย ณรงค์. (2544). *มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการบังคับใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ*. วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต, สาขานิติศาสตร์, มหาวิทยาลัยรามคำแหง.