



การเพิ่มประสิทธิภาพการควบคุมวินัยจราจร ด้วยมาตรการตัดคะแนนจากใบอนุญาตขับขี่ ในเขตกรุงเทพมหานคร Enhancing Traffic Discipline Enforcement through a Demerit Point System for Driver's Licenses in Bangkok Metropolitan Area

พีรภาส เบ้าลี*

Phiraphat Baolee

ธีรวุฒิ นิลเพชร**

Theeravut Ninphet

เสกสรรค์ เครือคำ***

Seksan Khruakham

■ บทคัดย่อ

มาตรการตัดคะแนนจากใบอนุญาตขับขี่เป็นกลไกเชิงนโยบายที่รัฐนำมาใช้เพื่อเสริมสร้างวินัยจราจรและลดอุบัติเหตุบนท้องถนน อย่างไรก็ตามการบังคับใช้มาตรการดังกล่าวยังคงเผชิญข้อจำกัดทั้งด้านโครงสร้าง ระบบ และการยอมรับของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย การศึกษานี้มีวัตถุประสงค์

(1) เพื่อศึกษาปัญหาและอุปสรรคในการปฏิบัติตามมาตรการควบคุมวินัยจราจรด้วยระบบตัดคะแนนจากใบอนุญาตขับขี่ และ (2) เพื่อเสนอ

* หลักสูตรอาชีวศึกษาและการบังคับใช้กฎหมาย คณะสังคมศาสตร์ โรงเรียนนายร้อยตำรวจ
Program in Criminology and Law Enforcement, Faculty of Social Science, Royal Police Cadet Academy

** คณะสังคมศาสตร์ โรงเรียนนายร้อยตำรวจ
Faculty of Social Science, Royal Police Cadet Academy

*** คณะสังคมศาสตร์ โรงเรียนนายร้อยตำรวจ
Faculty of Social Science, Royal Police Cadet Academy

Received: 18 September 2025 Revised: 9 November 2025 Accepted: 26 February 2026

แนวทางในการเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายดังกล่าว การวิจัยใช้ระเบียบวิธีวิจัยเชิงคุณภาพ เก็บรวบรวมข้อมูลจากผู้ให้ข้อมูลสำคัญจำนวน 14 ราย แบ่งเป็น 3 กลุ่ม ได้แก่ เจ้าหน้าที่ภาครัฐ เจ้าหน้าที่จากองค์กรเอกชน และประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน โดยการใช้การสัมภาษณ์เชิงลึก และวิเคราะห์ข้อมูลด้วยวิธีการวิเคราะห์เนื้อหา ผลการวิจัยพบว่า

(1) การบังคับใช้มาตรการตัดคะแนนยังขาดความเข้มงวด มีข้อจำกัดด้านอุปกรณ์สนับสนุนและระบบฐานข้อมูลที่ไม่เชื่อมโยงกัน รวมถึงประชาชนยังขาดความรู้ความเข้าใจในมาตรการดังกล่าว

(2) ภาคเอกชนเห็นว่า การบังคับใช้ยังขาดการนำเทคโนโลยีมาประยุกต์ใช้ และการประชาสัมพันธ์อย่างทั่วถึง ขณะที่ประชาชนมีความกังวลเกี่ยวกับความโปร่งใสและความเป็นธรรมของกระบวนการ

(3) แนวทางในการพัฒนาประกอบด้วย การเพิ่มความเข้มงวดในการบังคับใช้กฎหมาย การปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยี การพัฒนาระบบตรวจสอบคะแนนผ่านแอปพลิเคชัน การสื่อสารประชาสัมพันธ์ผ่านช่องทางที่หลากหลาย และการปรับมาตรการให้เหมาะสมกับลักษณะของผู้ใช้รถแต่ละกลุ่ม และ (4) ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมได้แก่ การบูรณาการความร่วมมือระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง การเพิ่มบทลงโทษควบคู่กับแรงจูงใจเชิงบวก การใช้ระบบแจ้งเตือนแบบเรียลไทม์ การจัดอบรมสำหรับผู้กระทำผิดซ้ำ และการประชาสัมพันธ์มาตรการอย่างชัดเจนและต่อเนื่อง เพื่อเสริมสร้างความเข้าใจและความร่วมมือจากทุกภาคส่วน

ในการปฏิบัติตามกฎหมายควบคุมวินัยจราจรอย่างมีประสิทธิภาพ

คำสำคัญ: มาตรการตัดคะแนน, วินัยจราจร, การบังคับใช้กฎหมาย, ความร่วมมือระหว่างหน่วยงาน

■ Abstract

The driver's license demerit point system is a key policy instrument employed by the government to promote traffic discipline and reduce road accidents. Nevertheless, enforcement of this measure continues to face structural, systemic, and stakeholder-acceptance challenges. This study aims (1) to examine problems and obstacles in complying with traffic discipline control measures under the demerit point system and (2) to propose guidelines for enhancing the effectiveness of law enforcement related to this system. A qualitative research approach was adopted. Data were collected through in-depth interviews with 14 key informants from three groups: government officials, representatives from private sector organizations, and road users. The data were analyzed using content analysis. The findings reveal that (1) the enforcement of the demerit point system remains insufficiently stringent, with limitations in supporting equipment, fragmented

databases, as well as inadequate public understanding of the measure; (2) private-sector stakeholders perceives deficiencies in the use of technology and public communication, while the public expresses concerns regarding transparency and fairness in the enforcement process; (3) proposed development guidelines include strengthening law enforcement, improving technological infrastructure and data integration, developing application-based platforms for monitoring demerit points, disseminating information through diverse communication channels, and tailoring the measures to different categories of road users; and (4) additional recommendations include enhancing inter-agency collaboration, increasing penalties alongside positive incentives, implementing real-time notification systems, providing training programs for repeat offenders, and delivering clear and continuous public communication to foster understanding and cooperation among all stakeholders in effectively enforcing traffic discipline laws.

Keywords: Demerit Point System, Traffic Discipline, Law Enforcement, Inter-agency Cooperation

■ บทนำ

ปัญหาการจราจรเป็นความท้าทายสำคัญของหลายประเทศทั่วโลก รวมถึงประเทศไทยที่แม้จะมีพัฒนาการทางกฎหมายจราจรมาอย่างต่อเนื่องตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 4 เช่น พระราชบัญญัติรถลาก ร.ศ. 120 พ.ศ. 2444 ซึ่งถือเป็นจุดเริ่มต้นของการจัดระเบียบการใช้รถใช้ถนน (Chaturong Phatwong, 2019, p. 116) แต่แม้จะมีการตรากฎหมายและมาตรการควบคุมจำนวนมาก ปัญหาอุบัติเหตุจราจรกลับทวีความรุนแรงขึ้นตามการขยายตัวของเมืองและจำนวนยานพาหนะ โดยประเทศไทยยังคงติดอันดับ 9 ของโลกด้านอัตราอุบัติเหตุบนท้องถนน (Thailand Development Research Institute, 2021) สะท้อนให้เห็นว่าการบังคับใช้กฎหมายและมาตรการด้านโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่ยังไม่เพียงพอ ที่ผ่านมารัฐบาลได้พยายามแก้ไขปัญหาดังกล่าวผ่านการจัดทำแผนแม่บทด้านความปลอดภัยทางถนน และการบูรณาการข้อมูลจากหลายหน่วยงาน เช่น กรมควบคุมโรค และกระทรวงสาธารณสุข แต่ยังคงพบข้อจำกัดสำคัญ คือ ความยากในการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน รวมถึงปัญหาด้านพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ขับขี่ เช่น การขับเร็ว การไม่สวมหมวกนิรภัย และการเมาแล้วขับ ซึ่งยังคงพบอย่างต่อเนื่องและส่งผลให้สถานการณ์อุบัติเหตุไม่ลดลง (Thana Noinruan et al., 2022, September 19 p. 1)

เพื่อตอบโจทย์ปัญหาด้านพฤติกรรมดังกล่าว ภาครัฐได้พัฒนามาตรการใหม่ คือ ระบบบันทึก

คะแนนความประพฤติของผู้ขับขี่ ซึ่งเริ่มบังคับใช้ในปี พ.ศ. 2566 ตามระเบียบ พ.ศ. 2565 โดยกำหนดให้ผู้ขับขี่มีคะแนนเริ่มต้น 12 คะแนน และถูกตัดคะแนนตามฐานความผิดต่าง ๆ เช่น ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ ขับรถเร็ว หรือเมาแล้วขับ หากคะแนนหมดจะถูกพักใช้ใบอนุญาต 90 วัน และต้องเข้ารับการอบรมเพื่อขอคืนคะแนน (Highway Police Division, 2022) มาตรการนี้ตั้งอยู่บนสมมติฐานว่าบทลงโทษที่มีผลจริงและกระทบชีวิตประจำวันของผู้กระทำผิดจะช่วยลดพฤติกรรมเสี่ยง ซึ่งสอดคล้องกับแนวปฏิบัติของหลายประเทศที่ประสบความสำเร็จในการลดอุบัติเหตุ (Ketukan Thipthimwong, 2023, p. 6) นอกจากนี้การจัดการจราจรยุคใหม่มองว่าการลดอุบัติเหตุไม่อาจพึ่งพาการจับกุมหรือการปรับเงินเพียงอย่างเดียว แต่ต้องประกอบด้วยการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมผู้ขับขี่และสภาพแวดล้อมจราจรควบคู่กัน งานของ Wanchlearn Wongsanansiln and Farhana Mataeha (2023, p. 1205) จึงชี้ว่าการบังคับใช้กฎหมายที่เข้มแข็งร่วมกับมาตรการทางพฤติกรรมสามารถเพิ่มประสิทธิภาพการควบคุมวินัยจราจรได้อย่างมีนัยสำคัญ

เพื่อวิเคราะห์ศักยภาพของมาตรการตัดคะแนนในกรุงเทพมหานคร งานวิจัยนี้ประยุกต์กรอบทฤษฎีพฤติกรรมและอาชญาวิทยาเพื่ออธิบายกลไกที่ช่วยลดการกระทำผิดจราจร ได้แก่ ทฤษฎีการยับยั้งชั่งใจ (Deterrence Theory) ซึ่งชี้ว่าการลงโทษที่แน่นอนและมีผลกระทบชัดเจนสามารถยับยั้งผู้ขับขี่ได้ ทฤษฎีการเลือกอย่างมีเหตุผล (Rational Choice Theory) ที่มองว่าผู้ขับขี่จะลดการละเมิดเมื่อการกระทำผิด

เพิ่มความเสี่ยงต่อการถูกพักใบอนุญาต ทฤษฎีการควบคุมทางสังคม (Social Control Theory) ซึ่งอธิบายว่าการถูกพักใบอนุญาตกระทบต่อชื่อเสียงและความรับผิดชอบ ทำให้ผู้ขับขี่ปฏิบัติตามกฎหมายมากขึ้น และทฤษฎีการควบคุมตนเอง (Self-Control Theory) ที่เห็นว่าการตัดคะแนนช่วยลดพฤติกรรมหุนหันพลันแล่น เช่น ขับเร็วหรือฝ่าไฟแดง กรอบทฤษฎีเหล่านี้สะท้อนว่ากฎหมายจราจรเป็นกลไกกำกับพฤติกรรม ไม่ใช่เพียงข้อบังคับ และอธิบายได้ว่ามาตรการตัดคะแนนอาจมีประสิทธิผลเหนือกว่าการปรับเงินที่หลายคนมองว่าหลักเลียงได้ อย่างไรก็ตาม หลักฐานเชิงประจักษ์ในประเทศไทยเกี่ยวกับประสิทธิผลจริง ระดับการยอมรับและอุปสรรคในการบังคับใช้ยังมีจำกัด ทำให้ไม่อาจสรุปผลเชิงยั่งยืนของมาตรการได้ชัดเจน ดังนั้น งานวิจัยนี้มุ่งประเมินประสิทธิผลของระบบตัดคะแนนในพื้นที่กรุงเทพมหานคร วิเคราะห์ปัจจัยพฤติกรรมและปัญหาเชิงโครงสร้างที่เกี่ยวข้อง พร้อมเสนอแนวทางพัฒนาเพื่อเสริมวินัยจราจร ลดการกระทำผิดซ้ำ และยกระดับความปลอดภัยบนท้องถนนในระยะยาว

■ วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาถึงปัญหาและอุปสรรคของการปฏิบัติตามมาตรการควบคุมวินัยจราจรด้วยมาตรการตัดคะแนนจากใบอนุญาตขับขี่
2. เพื่อเสนอแนวทางในการเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายควบคุมวินัยจราจรด้วยมาตรการตัดคะแนนจากใบอนุญาตขับขี่

■ วิธีการดำเนินการวิจัย

วิจัยนี้ใช้แนวทางการวิจัยแบบเชิงคุณภาพ โดยผู้วิจัยจะใช้วิธีการสัมภาษณ์แบบกึ่งโครงสร้าง (Semi-Structured Interview) เป็นการสัมภาษณ์ที่มีการวางแผน จัดเตรียมชุดคำถามหรือแบบสัมภาษณ์ และวิธีการสัมภาษณ์อย่างมีระบบ และมีขั้นตอนล่วงหน้า โดยชุดคำถามหรือแบบสัมภาษณ์ที่สร้างขึ้นจากการวิจัยทางเอกสาร จะถูกใช้เป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล เพื่อตอบปัญหาในงานวิจัย ผู้วิจัยจึงเลือกใช้วิธีการเก็บข้อมูลด้วยวิธีการสัมภาษณ์และเลือกตัวอย่างแบบเจาะจง โดยดำเนินการดังนี้

กลุ่มผู้ให้ข้อมูลสำคัญ

การวิจัยนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ โดยใช้วิธีการเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง (Purposive Sampling) เพื่อให้ได้ข้อมูลเชิงลึกที่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ในการศึกษาปัญหาอุปสรรค และแนวทางพัฒนาการบังคับใช้มาตรการตัดคะแนนจากใบอนุญาตขับขี่ กลุ่มผู้ให้ข้อมูลแบ่งออกเป็น 3 กลุ่ม ได้แก่

1. กลุ่มเจ้าหน้าที่ของรัฐ จำนวน 6 ราย

เป็นผู้มีบทบาทหน้าที่โดยตรงในการกำหนดนโยบาย กำกับดูแล และบังคับใช้กฎหมายด้านการจราจรและความปลอดภัยทางถนน โดยสามารถให้ข้อมูลเชิงลึกเกี่ยวกับสภาพปัญหาในทางปฏิบัติ ข้อจำกัดเชิงกฎหมาย ตลอดจนประเด็นอุปสรรคในการดำเนินการตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องประกอบด้วย กองบังคับการตำรวจจราจร สำนักงานจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่ง

และจราจร สำนักอำนวยการความปลอดภัยทางถนน กรมทางหลวง สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก กรมการขนส่งทางบก และสำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ ทั้งนี้ ผู้ให้ข้อมูลทุกคนต้องมีความปลอดภัยทางถนนไม่น้อยกว่า 5 ปี เพื่อให้ข้อมูลที่ได้รับความถูกต้อง ครบถ้วน และน่าเชื่อถือในเชิงวิชาการ

2. กลุ่มองค์กรภาคเอกชน จำนวน 5 ราย

เป็นองค์กรที่มีบทบาทในการรณรงค์และสนับสนุนการพัฒนา นโยบายด้านความปลอดภัยทางถนน ซึ่งจะช่วยเหลือมุมมองจากภาคสังคม มูลนิธิเมาไม่ขับ มูลนิธิไทยโรดส์ มูลนิธิศูนย์ข้อมูลจราจรอัจฉริยะไทย สถาบันวิทยพิทักษ์สันติราษฎร์ (สวพ. 91) และมูลนิธินโยบายถนนปลอดภัย ผู้ให้ข้อมูลในกลุ่มนี้ต้องมีความปลอดภัยทางถนนไม่น้อยกว่า 5 ปี เพื่อให้ได้มุมมองจากผู้ที่มีประสบการณ์จริง

3. กลุ่มประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน จำนวน 3 ราย

เป็นกลุ่มที่อยู่ภายใต้การบังคับใช้กฎหมายโดยตรงและได้รับผลกระทบจากมาตรการการตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ข้อมูลที่สะท้อนสภาพการณ์จริงของผู้ใช้ถนนอย่างรอบด้าน ประกอบด้วยผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคล ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล และผู้ขับขี่รถยนต์สาธารณะ ทั้งนี้ ผู้ให้ข้อมูลในกลุ่มดังกล่าวต้องมีใบอนุญาตขับขี่ที่ถูกต้องตามกฎหมาย และเคยมีประสบการณ์เกี่ยวข้องกับการตรวจจับหรือการถูกตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่อย่างน้อยหนึ่งครั้ง

เหตุผลในการกำหนดจำนวนผู้ให้ข้อมูล จำนวนรวม 14 รายพิจารณาจากหลักความอิ่มตัวของข้อมูล (Data Saturation) ซึ่งหมายถึง เมื่อข้อมูลที่ได้รับเริ่มซ้ำและไม่เกิดประเด็นใหม่เพิ่มเติม การเก็บข้อมูลสามารถยุติได้ ทั้งนี้ การเลือกผู้ให้ข้อมูลที่หลากหลายช่วยให้ได้มุมมองครบทั้งภาครัฐ เอกชน และประชาชน อันสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการวิจัย ในการวิเคราะห์ปัญหา อุปสรรค และเสนอแนวทางพัฒนาการบังคับใช้มาตรการตัดคะแนนอย่างรอบด้าน

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

การวิจัยนี้ในระเบียบวิธีเชิงคุณภาพ โดยใช้การสัมภาษณ์แบบกึ่งโครงสร้าง (Semi-Structured Interview) เป็นเครื่องมือหลัก ซึ่งผู้วิจัยได้พัฒนาเครื่องมืออย่างเป็นระบบตามขั้นตอนต่อไปนี้

1. ศึกษาแนวคิดและวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง วิจัยทบทวนทฤษฎี งานวิจัย และหลักการสัมภาษณ์เชิงคุณภาพ เพื่อกำหนดกรอบประเด็นและแนวทางการสัมภาษณ์ให้สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการวิจัย

2. ออกแบบแบบสัมภาษณ์ เมื่อกำหนดประเด็นศึกษาแล้ว ผู้วิจัยจึงพัฒนาแบบสัมภาษณ์โดยยึดหลักใช้คำถามปลายเปิด เพื่อให้ผู้ให้ข้อมูลอธิบายประสบการณ์อย่างละเอียด หลีกเลี่ยงคำถามชี้แนะหรือคำถามที่อาจทำให้ผู้ให้ข้อมูลรู้สึกอึดอัด ไม่ใช้คำถามทางวิชาการมากเกินไป เพื่อป้องกันความกังวลของผู้ให้ข้อมูล

3. การตรวจสอบความถูกต้องของเครื่องมือแบบสัมภาษณ์ฉบับร่างถูกส่งให้อาจารย์ที่ปรึกษาพิจารณาความตรงตามเนื้อหาและความชัดเจนของภาษา

4. ตรวจสอบโดยผู้ทรงคุณวุฒิ หลังปรับปรุงตามข้อเสนอแนะของอาจารย์ที่ปรึกษา ผู้วิจัยนำแบบสัมภาษณ์เสนอต่อผู้ทรงคุณวุฒิ 3 ท่าน ได้แก่ ผู้เชี่ยวชาญด้านระเบียบวิธีวิจัย ผู้เชี่ยวชาญด้านการจัดการภาครัฐ และผู้เชี่ยวชาญที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับประเด็นการวิจัย เพื่อประเมินความถูกต้องเหมาะสมและครอบคลุมของเนื้อหา

5. ปรับปรุงแบบสัมภาษณ์ให้สมบูรณ์ ผู้วิจัยแก้ไขแบบสัมภาษณ์ตามข้อเสนอแนะของผู้ทรงคุณวุฒิ และจัดทำฉบับสมบูรณ์สำหรับใช้ภาคสนาม

6. การใช้แบบสัมภาษณ์ในการเก็บข้อมูล แบบสัมภาษณ์ที่สมบูรณ์ถูกนำไปใช้กับผู้ให้ข้อมูลสำคัญตามวิธีการสัมภาษณ์เชิงลึก โดยแบ่งโครงสร้างคำถามออกเป็น 4 ส่วน ได้แก่

ส่วนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคล ผู้วิจัยต้องการทราบ อายุ ระดับการศึกษา และระยะเวลาในการปฏิบัติงาน

ส่วนที่ 2 สภาพปัญหาและอุปสรรคของการปฏิบัติตามมาตรการควบคุมวินัยจราจร ด้วยมาตรการตัดคะแนนจากใบอนุญาตขับขี่

ส่วนที่ 3 แนวทางในการเพิ่มประสิทธิภาพการควบคุมวินัยจราจรด้วยมาตรการตัดคะแนนจากใบอนุญาตขับขี่

ส่วนที่ 4 ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมเกี่ยวกับการเพิ่มประสิทธิภาพการควบคุมวินัยจราจร ด้วยมาตรการตัดคะแนนจากใบอนุญาตขับขี่

วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล

การเก็บข้อมูลในการวิจัยนี้แบ่งออกเป็น 2 ขั้นตอนหลัก ได้แก่ การศึกษาข้อมูลเอกสาร และการเก็บข้อมูลภาคสนาม ดังนี้

1. การศึกษาข้อมูลจากเอกสาร (Documentary Research) ผู้วิจัยศึกษาหนังสือ

บทความ วารสาร กฎหมาย และงานวิจัย ทั้งในและต่างประเทศ เพื่อนำมาวิเคราะห์ แนวคิด ทฤษฎี และข้อเท็จจริงที่เกี่ยวข้อง ซึ่งใช้เป็นพื้นฐานในการกำหนดกรอบแนวคิด การวิจัยและประเด็นคำถามสำหรับการสัมภาษณ์ ภาคสนาม

2. การเก็บข้อมูลภาคสนาม (Field Data Collection) ผู้วิจัยใช้การสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview) กับผู้ให้ข้อมูลสำคัญ ที่คัดเลือกตามเกณฑ์ที่กำหนด โดยมีขั้นตอน อย่างเป็นระบบดังนี้

2.1 การประสานงานและเตรียม ความพร้อม ผู้วิจัยติดต่อผู้ให้ข้อมูลโดยตรง เพื่ออธิบายวัตถุประสงค์ ขั้นตอนการวิจัย และขอความยินยอมในการเข้าร่วม พร้อมกำหนด วัน เวลา และสถานที่สัมภาษณ์ที่เหมาะสม

2.2 การสัมภาษณ์และการบันทึกข้อมูล ผู้วิจัยใช้แบบสัมภาษณ์กึ่งโครงสร้าง (Semi-Structured Interview) เป็นเครื่องมือหลัก ดำเนินการสัมภาษณ์แบบเผชิญหน้า และบันทึก ข้อมูลทั้งจากการจดบันทึกและการบันทึกเสียง (เมื่อได้รับอนุญาตล่วงหน้า) เพื่อให้ข้อมูล ครบถ้วนและถูกต้อง

2.3 การถอดเทปและตรวจสอบ ความถูกต้องของข้อมูล หลังการสัมภาษณ์ แต่ละครั้ง ผู้วิจัยถอดเทปคำสัมภาษณ์อย่าง ละเอียด ตรวจสอบความถูกต้องของเนื้อหา และจัดหมวดหมู่ประเด็นตามวัตถุประสงค์ ของการวิจัย

2.4 การเปรียบเทียบข้อมูลเพื่อเพิ่ม ความน่าเชื่อถือ ผู้วิจัยนำข้อมูลจากการสัมภาษณ์ มาเปรียบเทียบกับข้อมูลจากการศึกษาจาก เอกสาร (Documentary Research) เพื่อยืนยัน

ความสอดคล้อง เพิ่มความเที่ยงตรงของข้อมูล และสนับสนุนการวิเคราะห์เชิงลึกให้มีความ น่าเชื่อถือยิ่งขึ้น

วิธีการวิเคราะห์ข้อมูล

ในการวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ โดยเป็นการวิเคราะห์ข้อมูลแบบบรรยาย และพรรณนา (Descriptive Research) และการวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis) โดยมีเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล เป็นแบบสัมภาษณ์ เมื่อผู้วิจัยเก็บรวบรวมข้อมูล ครบถ้วนทั้งการเก็บรวบรวมข้อมูลจากการวิจัย เชิงเอกสารและการภาคสนามแล้ว ผู้วิจัย จะดำเนินขั้นตอนดังต่อไปนี้

1. ขั้นตอนการจัดหมวดหมู่ข้อมูลให้เป็น ระเบียบ ซึ่งถือเป็นวิธีการวิเคราะห์ข้อมูลขั้นต้น สำหรับการวิเคราะห์ในขั้นถัดไป

2. ขั้นตอนการวิเคราะห์เพื่อหาข้อมูลที่ยัง ไม่สมบูรณ์ โดยวิเคราะห์จากข้อมูลที่ได้ทำการจัด หมวดหมู่ให้เป็นระเบียบแล้ว เมื่อเห็นถึงส่วนที่ ยังไม่สมบูรณ์แล้ว ผู้วิจัยจะทำการสัมภาษณ์ซ้ำ ในบางประเด็นอีกครั้งหนึ่ง

3. ขั้นตอนการวิเคราะห์ซ้ำ ขั้นตอนนี้จะ กระทำต่อเมื่อมีการสัมภาษณ์ซ้ำในบางประเด็น เพื่อเพิ่มความสมบูรณ์ของข้อมูลเท่านั้น โดยจะทำการวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้มาใหม่ จากการสัมภาษณ์เข้ากับข้อมูลเดิมที่มีอยู่ เพื่อให้ได้ข้อมูลที่ครบถ้วนและสมบูรณ์มากที่สุด ทั้งนี้ เพื่อให้ข้อมูลที่มีอยู่เพียงพอต่อการตอบ คำถามงานวิจัย

4. ขั้นตอนการตรวจสอบข้อมูล ผู้วิจัย จะใช้วิธีการตรวจสอบความถูกต้องด้วยวิธีการ ตรวจสอบสามเส้า ได้แก่ การตรวจสอบ สามเส้าด้านข้อมูล (Data Triangulation)

และการตรวจสอบสามเส้าด้านวิธีรวบรวมข้อมูล (Methodological Triangulation) การตรวจสอบสามเส้าด้านข้อมูล (Data Triangulation) คือ การพิสูจน์ว่าข้อมูลที่ได้มานั้น ถูกต้องหรือไม่ โดยจะพิจารณาจากแหล่งเวลา หมายถึง ถ้าข้อมูลต่างเวลากันจะเหมือนกันหรือไม่ แหล่งสถานที่ หมายถึง ถ้าข้อมูลได้มาจากต่างสถานที่กันจะเหมือนกันหรือไม่ และแหล่งบุคคล หมายถึง ถ้าบุคคลผู้ให้ข้อมูลเปลี่ยนไป ข้อมูลจะเหมือนเดิมหรือไม่ โดยการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยจะพิจารณาจากแหล่งบุคคล จำนวน 2 กลุ่ม ประกอบไปด้วย (1) กลุ่มเจ้าหน้าที่ของรัฐ และ (2) กลุ่มองค์กรภาคเอกชนและประชาชน การตรวจสอบสามเส้าด้านวิธีรวบรวมข้อมูล (Methodological Triangulation) คือ การใช้วิธีเก็บรวบรวมข้อมูลที่แตกต่างกัน เพื่อรวบรวมข้อมูลเรื่องเดียวกัน โดยการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยจะใช้วิธีการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลไปพร้อมกับการศึกษาข้อมูลจากแหล่งเอกสารต่าง ๆ

■ ผลการวิจัย

1. ปัญหาและอุปสรรคของการปฏิบัติตามมาตรการดัดคะแนนจากใบอนุญาตขับขี่

การวิเคราะห์ ปัญหา และอุปสรรคของมาตรการดัดคะแนนจากใบอนุญาตขับขี่ สะท้อนให้เห็นช่องว่างสำคัญในโครงสร้างการบังคับใช้กฎหมายจราจรของไทย ซึ่งเชื่อมโยงโดยตรงต่อประสิทธิภาพของระบบยุติธรรมเชิงป้องกัน (Preventive Justice System) อันเป็นเป้าหมายหลักของการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนนในระดับประเทศ การจำแนกปัญหาออกเป็นกลุ่มผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง

ช่วยให้มองเห็นลักษณะอุปสรรคในเชิงกฎหมาย นโยบาย และพฤติกรรมสังคมได้อย่างชัดเจน ดังนี้

กลุ่มเจ้าหน้าที่ของรัฐ

ด้านการบังคับใช้กฎหมาย การบังคับใช้ยังขาดความสม่ำเสมอ บทลงโทษไม่สะท้อนหลักความได้สัดส่วน (Proportionality) และประชาชนยังมีวัฒนธรรมการละเมิดกฎหมายสูง ส่งผลให้มาตรการดัดคะแนนไม่สามารถทำงานในฐานะเครื่องมือยุติธรรมเชิงป้องกันได้อย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ ความไม่เชื่อมโยงของฐานข้อมูลระหว่างสำนักงานตำรวจแห่งชาติ กรมการขนส่งทางบก และหน่วยงานอื่น ทำให้ระบบติดตามผู้กระทำผิดไม่สมบูรณ์ ซึ่งถือเป็นข้อจำกัดเชิงโครงสร้างที่กระทบต่อหลักความแน่นอนของกฎหมาย (Legal Certainty) และความเชื่อมั่นของสาธารณชนต่อระบบยุติธรรมจราจรโดยรวม

ด้านการบริหารจัดการ ระบบดัดคะแนนยังไม่ครอบคลุมพฤติกรรมเสี่ยงทั้งหมด การแจ้งเตือนผู้กระทำผิดไม่ชัดเจน และระบบคืบคะแนนมีความอ่อนปรนสูงเกินไป ส่งผลให้มาตรการไม่สามารถสร้างผลยับยั้ง (Deterrence Effect) ได้อย่างเพียงพอ การขาดการเชื่อมโยงข้อมูลกับภาคส่วนสำคัญ เช่น บริษัทประกันภัย ยังทำให้มาตรการไม่สามารถพัฒนาไปสู่ระบบแรงจูงใจเชิงบวกและเชิงลบ (Incentive–Disincentive Mechanism) ซึ่งเป็นองค์ประกอบที่หลายประเทศใช้เสริมให้มาตรการดัดคะแนนมีประสิทธิภาพในระยะยาว

ด้านสังคม ทศนคติของประชาชนที่ไม่เคารพกฎหมายจราจรและการไม่ยอมรับความผิดเมื่อถูกจับกุม เป็นปัจจัยที่ส่งผลต่อการลดทอน

อำนาจของรัฐในการบังคับใช้กฎหมาย นอกจากนี้ ความไม่สมบูรณ์ของระบบข้อมูลยังนำไปสู่ข้อกังขาว่าการบังคับใช้มีความเป็นธรรมเพียงใด ซึ่งเชื่อมโยงต่อหลักนิติธรรม (Rule of Law) และความไว้วางใจในกระบวนการยุติธรรม

กลุ่มองค์กรภาคเอกชน

ด้านความเข้าใจ แม้เอกชนจะเห็นความสำคัญของมาตรการตัดคะแนน แต่ยังไม่พบว่าประชาชนและบุคลากรในองค์กรขาดความรู้เกี่ยวกับขั้นตอน ผลกระทบ และข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้อง จึงจำเป็นต้องมีช่องทางให้ประชาชนตรวจสอบคะแนนได้ด้วยตนเอง รวมถึงการบูรณาการเทคโนโลยี เพื่อเพิ่มความโปร่งใสและอำนวยความสะดวก ซึ่งจะช่วยลดข้อโต้แย้งด้านความเป็นธรรมของการบังคับใช้กฎหมาย

ด้านทัศนคติ ภาคเอกชนเสนอให้รัฐเพิ่มความชัดเจนของบทลงโทษ และพัฒนากลไกด้านกฎหมาย เช่น การจัดตั้งศาลจราจร เพื่อให้การพิจารณาคดีจราจรมีความรวดเร็ว เฉพาะทาง และเป็นระบบ อันจะช่วยยกระดับประสิทธิภาพของกระบวนการยุติธรรมทางจราจร (Traffic Justice System)

ด้านพฤติกรรม องค์กรพยายามผลักดันให้พนักงานเป็นแบบอย่างในการเคารพกฎหมาย แต่ยังมีปัญหาด้านโครงสร้าง เช่น เวลาไฟสัญญาณที่ไม่เหมาะสม หรือระบบข้อมูลที่ไม่เชื่อมโยง ซึ่งสะท้อนถึงความจำเป็นของการบูรณาการมาตรการเชิงโครงสร้างร่วมระหว่างรัฐและเอกชน

กลุ่มประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน

ด้านความเข้าใจ ประชาชนมีความเข้าใจเกี่ยวกับมาตรการตัดคะแนนในระดับที่ไม่เท่ากัน

โดยเฉพาะรายละเอียดเกี่ยวกับข้อหาที่ถูกตัดคะแนน และผลทางกฎหมายที่ตามมา ทำให้มาตรการไม่สามารถสร้างผลการยับยั้งได้เต็มที่ จึงต้องมีการให้ความรู้เชิงรุกผ่านช่องทางสื่อสารที่เข้าถึงง่ายและโปร่งใส

ด้านทัศนคติ แม้ประชาชนส่วนใหญ่ยอมรับว่ามาตรการมีประโยชน์ต่อความปลอดภัย แต่ยังคงมีความกังวลเกี่ยวกับความยุติธรรมในการบังคับใช้กฎหมาย เช่น ความไม่เท่าเทียมระหว่างกลุ่มผู้ขับขี่ และความแม่นยำของอุปกรณ์ตรวจจับ ซึ่งส่งผลต่อความเชื่อมั่นในระบบยุติธรรม

ด้านพฤติกรรม มาตรการสามารถปรับพฤติกรรมผู้ขับขี่ได้ เมื่อมีการตรวจตรา แต่เมื่อการบังคับใช้ไม่ต่อเนื่อง ผู้ขับขี่มักกลับมาประมาทอีกครั้ง โดยเฉพาะผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และรถสาธารณะ ซึ่งมีผลต่อโครงสร้างรายได้ และการประกอบอาชีพ ทำให้ต้องออกแบบมาตรการให้สมดุลระหว่างการลงโทษ และการคุ้มครองสิทธิในการประกอบอาชีพตามหลักนิติรัฐ

2. แนวทางในการพัฒนาการบังคับใช้กฎหมายการควบคุมวินัยจราจรด้วยมาตรการตัดคะแนนจากใบอนุญาตขับขี่

ผลการวิจัยเสนอแนวทางในการยกระดับประสิทธิภาพของการบังคับใช้กฎหมายจราจรผ่านระบบตัดคะแนน ซึ่งมีความสำคัญต่อการเสริมสร้างความน่าเชื่อถือของกฎหมาย การเพิ่มความโปร่งใสของกระบวนการยุติธรรม และการพัฒนานโยบายด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน ดังนี้

กลุ่มเจ้าหน้าที่ของรัฐ

ด้านการบังคับใช้กฎหมายจราจร ควรเพิ่ม

ความเข้มงวดและความสม่ำเสมอในการบังคับใช้กฎหมาย เพื่อให้บทลงโทษมีผลยับยั้งตามหลักนิติศาสตร์ (Deterrence) และลดการเลือกปฏิบัติในการปฏิบัติหน้าที่ การจัดสรรงบประมาณและอุปกรณ์ตรวจสอบที่เพียงพอตลอดจนการพัฒนาทักษะของเจ้าหน้าที่ตำรวจจะช่วยสร้างมาตรฐานเดียวกันในการบังคับใช้กฎหมาย ซึ่งเป็นพื้นฐานของ ความยุติธรรมเชิงกระบวนการ (Procedural Justice) ที่ประชาชนคาดหวัง นอกจากนี้ การพัฒนาภาพลักษณ์ของตำรวจยังช่วยเพิ่มความเชื่อมั่นของสังคมต่อระบบยุติธรรมโดยรวม

ด้านการบริหารจัดการ ควรพัฒนาระบบตัดสินใจให้ครอบคลุมการกระทำผิดที่เสี่ยงทั้งหมด พร้อมพัฒนาโครงสร้างข้อมูลที่สามารถเชื่อมโยงระหว่างหน่วยงานต่างๆ เช่น ตำรวจขนส่ง และบริษัทประกันภัย เพื่อทำให้มาตรการมีผลทางกฎหมายและผลทางนโยบายที่สอดคล้องกัน การใช้เทคโนโลยี เช่น แอปพลิเคชันตรวจสอบคะแนน จะช่วยเพิ่มความโปร่งใสและตรวจสอบได้ (Accountability) ขณะเดียวกันมาตรการจูงใจผู้ปฏิบัติตามกฎหมาย เช่น ระบบสะสมคะแนนดี สามารถใช้เสริมมาตรการลงโทษให้เกิดสมดุลตามหลักสัดส่วน (Proportionality Principle) และสนับสนุนการสร้างพฤติกรรมปลอดภัยในระยะยาว

ด้านสังคม การสื่อสารเชิงรุกผ่านสื่อใหม่และผู้นำความคิด (Influencer) จะช่วยเพิ่มการรับรู้ของประชาชนเกี่ยวกับบทลงโทษและข้อกฎหมาย ลดแรงต้านทางสังคม และสร้างวัฒนธรรมการเคารพกฎหมาย การกำหนดรางวัลหรือการยกย่องผู้ขับขี่ที่มีพฤติกรรมดี ยังมีส่วนส่งเสริมการสร้าง

แรงจูงใจเชิงบวก อันเป็นองค์ประกอบสำคัญของการบังคับใช้กฎหมายเชิงป้องกัน (Preventive Justice)

กลุ่มองค์กรภาคเอกชน

ภาคเอกชนสามารถสนับสนุนระบบยุติธรรมจราจรได้โดยการเผยแพร่ข้อมูลเชิงกฎหมายเกี่ยวกับการลงโทษ และยกระดับมาตรการภายในองค์กร เช่น การจัดอบรมเสริมความรู้ การควบคุมพฤติกรรมผู้ขับขี่ของพนักงาน และเผยแพร่ข้อมูลการลงโทษจริงผ่านสื่อสาธารณะ เพื่อสร้างแรงกดดันทางสังคมให้ผู้ขับขี่ชนนปฏิบัติตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด การเพิ่มมาตรการ เช่น การอบรมภาคบังคับหรือการจำกัดการใช้รถสำหรับผู้ทำผิดซ้ำ ยังช่วยลดโอกาสการหลีกเลี่ยงกฎหมาย และทำให้ระบบตัดสินใจมีน้ำหนักเชิงกฎหมายมากขึ้น ภาคเอกชนยังสามารถร่วมมือกับรัฐในการพัฒนาฐานข้อมูล ตรวจจับพฤติกรรมเสี่ยง และจัดทำสถิติการกระทำผิด ซึ่งเป็นข้อมูลสำคัญในการกำหนดนโยบายสาธารณะด้านความปลอดภัยทางถนน

กลุ่มประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน

ประชาชนควรได้รับข้อมูลที่ชัดเจนเกี่ยวกับรายละเอียดของมาตรการตัดสินใจ เช่น ข้อหาที่ถูกตัดสิน คะแนน ขั้นตอนการอุทธรณ์ และผลกระทบทางกฎหมาย เพื่อให้สามารถปฏิบัติตามกฎหมายได้อย่างถูกต้องและลดการกระทำผิดโดยไม่รู้กฎหมาย การใช้ช่องทางสื่อสารหลากหลาย เช่น แอปพลิเคชัน SMS วิทยุออนไลน์ และสื่อออนไลน์ จะช่วยให้ความรู้เข้าถึงประชาชนทุกกลุ่มอย่างทั่วถึง ควรออกแบบมาตรการให้สอดคล้องกับสภาพการใช้งานจริง เช่น กลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และรถสาธารณะ

ซึ่งมีข้อจำกัดเฉพาะ การติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์ในพื้นที่ที่เกี่ยวข้องโดยตรง เช่น ร้านซ่อมรถป้ายริมถนน หรือจุดจอดรถสาธารณะ จะช่วยเพิ่มการรับรู้และลดการกระทำผิดโดยประมาณ

3. ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมเกี่ยวกับการเพิ่มประสิทธิภาพการควบคุมวินัยจราจรด้วยมาตรการตัดคะแนนจากใบอนุญาตขับขี่

ข้อเสนอแนะต่อไปนี้มีเป้าหมายเพื่อเสริมสร้างประสิทธิภาพของระบบตัดคะแนนให้สอดคล้องกับหลักนิติธรรม เพิ่มความโปร่งใสของกระบวนการยุติธรรมจราจร และสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน โดยแบ่งตามกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ดังนี้

กลุ่มเจ้าหน้าที่ของรัฐ

ควรดำเนินการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัดและสม่ำเสมอ เพื่อให้บทลงโทษตามมาตรการตัดคะแนนมีผลในเชิงยับยั้งจริงตามหลักนิติศาสตร์ ควบคู่กับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการจราจร เช่น กล้องบันทึกความผิด ระบบตรวจวัดความเร็ว และเครื่องมืออิเล็กทรอนิกส์อื่น ๆ ที่มีมาตรฐานเดียวกันทั่วประเทศ นอกจากนี้ การพัฒนาระบบข้อมูลที่เชื่อมโยงระหว่างหน่วยงาน เช่น ตำรวจ ขนส่ง และศาล จะช่วยเสริมประสิทธิภาพของกระบวนการพิจารณาคดีจราจรให้เป็นเอกภาพ โปร่งใส และตรวจสอบได้ ทั้งยังช่วยให้การลงโทษผู้กระทำผิดซ้ำทำได้ถูกต้องตามประวัติการกระทำ ความร่วมมือระหว่างหน่วยงานยุติธรรมควรจัดทำในลักษณะบูรณาการ เพื่อลดความซ้ำซ้อนของข้อมูล และเพิ่มความรวดเร็วในการบังคับใช้กฎหมาย การปลูกฝังวินัยจราจรในเด็กและเยาวชนผ่านหลักสูตรการศึกษาและกิจกรรมชุมชนยังมี

บทบาทสำคัญในการสร้างวัฒนธรรมเคารพกฎหมายในระยะยาว ซึ่งถือเป็นมาตรการเชิงป้องกันที่ช่วยลดภาระของระบบยุติธรรมในอนาคต

กลุ่มองค์กรภาคเอกชน

ภาคเอกชนมีบทบาทสำคัญในการสนับสนุนนโยบายรัฐด้านความปลอดภัยทางถนน โดยควรผลักดันให้เพิ่มบทลงโทษสำหรับพฤติกรรมเสี่ยงร้ายแรง เช่น การขับรถขณะมึนเมา การขับรถเร็วเกินกำหนด และความผิดที่นำไปสู่อุบัติเหตุร้ายแรง ซึ่งจะช่วยเสริมความชัดเจนของบทลงโทษและสร้างความเกรงกลัวต่อกฎหมายเชิงป้องปราม มาตรการจูงใจทางภาษีสำหรับผู้ประกอบการที่สนับสนุนมาตรการด้านความปลอดภัย เช่น การส่งเสริมให้พนักงานสวมหมวกกันน็อกหรือปฏิบัติตามกฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัด จะช่วยให้ภาคเอกชนมีบทบาทเป็นพันธมิตรด้านนโยบายในการยกระดับความปลอดภัยทางถนน นอกจากนี้ การใช้เทคโนโลยีติดตามผล เช่น ระบบบันทึกเส้นทางการขับขี่ของพนักงานขนส่ง จะช่วยเพิ่มความโปร่งใส และเป็นข้อมูลสำคัญสำหรับการวินิจฉัยคดีหรือพิจารณาโทษในระบบยุติธรรมจราจร

กลุ่มประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน

ควรมีการประชาสัมพันธ์อย่างเป็นระบบเกี่ยวกับข้อกฎหมาย ข้อหาที่ถูกตัดคะแนน และผลทางกฎหมายจากการกระทำผิด เพื่อให้ประชาชนสามารถตระหนักรู้และปรับเปลี่ยนพฤติกรรมโดยสมัครใจตามหลักการรู้กฎหมาย เพื่อปฏิบัติตามกฎหมาย การติดตั้งกล้องตรวจจับความผิดในจุดเสี่ยง พร้อมระบบแจ้งเตือนผู้ขับขี่แบบทันที เช่น การแจ้งเตือนผ่าน

แอปพลิเคชันหรือ SMS จะช่วยให้ผู้ขับขีรับรู้ผลการกระทำของตนได้อย่างรวดเร็ว และลดการทำผิดซ้ำ การลงโทษผู้กระทำผิดซ้ำอย่างเข้มงวดควบคู่กับการให้โอกาสผ่านการอบรมเพิ่มเติมสำหรับผู้ที่มีคะแนนต่ำ เป็นมาตรการที่สอดคล้องกับหลักสัดส่วนและหลักการฟื้นฟูซึ่งช่วยแก้ไขพฤติกรรมโดยไม่ตัดโอกาสทางสังคมของผู้กระทำผิด การเริ่มต้นด้วยการดักเตือนสำหรับความผิดเล็กน้อยจะช่วยให้มาตรการมีความสมดุล เป็นธรรม และได้รับการยอมรับจากสังคมมากขึ้น ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญต่อความชอบธรรมในการบังคับใช้กฎหมาย

■ สรุปและอภิปรายผล

ผู้วิจัยอภิปรายผลการวิจัย โดยแบ่งออกเป็น 3 ประเด็น ได้แก่

1. ปัญหาและอุปสรรคของการปฏิบัติตามมาตรการตัดคะแนนจากใบอนุญาตขับขี่ พบว่า

แม้มาตรการตัดคะแนนจากใบอนุญาตขับขี่จะเป็นนโยบายสำคัญของรัฐในการยกระดับวินัยจราจรและลดอุบัติเหตุบนท้องถนน แต่ผลการวิจัยพบว่า การนำมาตรการดังกล่าวไปสู่การปฏิบัติจริงยังเผชิญอุปสรรคหลายประการ ทั้งในมิติของกฎหมาย การบริหารจัดการภาครัฐ การมีส่วนร่วมของภาคส่วนต่างๆ และพฤติกรรมของประชาชน ซึ่งส่งผลให้ประสิทธิภาพของมาตรการลดลงและกระทบต่อความน่าเชื่อถือของระบบยุติธรรมจราจรโดยรวม

1) ปัญหาด้านการบังคับใช้ของภาครัฐ เจ้าหน้าที่ของรัฐสะท้อนว่าการบังคับใช้กฎหมายยังขาดความเข้มงวด บทลงโทษไม่ชัดเจน

และขาดการสนับสนุนจากหน่วยงานท้องถิ่น ขณะเดียวกันระบบข้อมูลระหว่างสำนักงานตำรวจแห่งชาติและกรมการขนส่งทางบกยังไม่สามารถเชื่อมโยงได้อย่างมีประสิทธิภาพ ส่งผลให้กระบวนการตรวจสอบและลงโทษผู้กระทำผิดเป็นไปอย่างล่าช้าและไม่ต่อเนื่อง ซึ่งกระทบต่อความเสมอภาคและความโปร่งใสของการบังคับใช้กฎหมาย ปัญหานี้สามารถอธิบายได้ผ่าน ทฤษฎีระบบ (Systems Theory) ของ Bertalanffy (1968, p. 45) ซึ่งระบุว่าประสิทธิภาพของนโยบายขึ้นอยู่กับการทำงานร่วมกันขององค์ประกอบย่อยภายในระบบ หากหน่วยงานไม่สามารถประสานงานกันได้อย่างมีประสิทธิภาพ ระบบยุติธรรมย่อมไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างสมบูรณ์ นอกจากนี้ การขาดกลไกตรวจสอบและแรงจูงใจของเจ้าหน้าที่ผู้บังคับใช้กฎหมายยังสะท้อนถึงความไม่สอดคล้องกับหลักการของทฤษฎีการบริหารภาครัฐใหม่ (New Public Management: NPM) ซึ่งเน้นความโปร่งใส ความรับผิดชอบ และสมรรถนะของรัฐ (Hood, 1991, p. 5) ผลกระทบต่อระบบยุติธรรมคือ การบังคับใช้กฎหมายไม่ก่อให้เกิดผลยับยั้ง (Deterrence) ที่เพียงพอ และทำให้ประชาชนขาดความเชื่อมั่นในหลักนิติรัฐและความเท่าเทียมในการบังคับใช้กฎหมาย

2) ปัญหาด้านการมีส่วนร่วมของภาคเอกชน กลุ่มองค์กรภาคเอกชนสะท้อนว่ามาตรการยังขาดการประชาสัมพันธ์ที่ทั่วถึง ขาดการใช้เทคโนโลยีช่วยตรวจสอบ และขาดความต่อเนื่องในการดำเนินการ ปัญหาดังกล่าวแสดงให้เห็นว่าภาครัฐยังไม่สามารถสร้างกลไกความร่วมมือที่ยั่งยืนและมีประสิทธิภาพกับ

ภาคเอกชนได้อย่างแท้จริง แนวคิดนี้สอดคล้องกับ Public-Private Partnership (PPP) ของ Gaebler and Osborne (1992, p. 24) ที่เน้นบทบาทสำคัญของความร่วมมือระหว่างรัฐและเอกชนในการบริหารจัดการสาธารณะ การขาดความร่วมมือดังกล่าวสะท้อนถึงการขาดการยึดหลักธรรมาภิบาล (Good Governance) ตามเกณฑ์ของ UNESCAP (2009, p. 8) ซึ่งเน้นความโปร่งใส การมีส่วนร่วม และความรับผิดชอบ ผลกระทบต่อระบบยุติธรรม คือ มาตรการไม่สามารถขยายผลสู่ภาคส่วนสำคัญ เช่น ผู้ประกอบการสาธารณะหรือบริษัทขนส่ง ซึ่งมีอัตราการเกิดอุบัติเหตุสูง ทำให้ระบบควบคุมความปลอดภัยทางถนนมีช่องว่างและขาดความครอบคลุม

3) ปัญหาด้านความเข้าใจและพฤติกรรมของประชาชน ผู้ใช้รถใช้ถนนจำนวนมากยังขาดความเข้าใจเกี่ยวกับระบบตัดคะแนนมีความกังวลเกี่ยวกับความโปร่งใส และไม่เกรงกลัวบทลงโทษ โดยเฉพาะกลุ่มรายได้น้อยที่มีความเสี่ยงต่อการถูกลงโทษซ้ำสูงกว่า พฤติกรรมดังกล่าวสามารถอธิบายได้ด้วย ทฤษฎีการเลือกอย่างมีเหตุผล (Rational Choice Theory) ของ Becker (1968, p. 176) ซึ่งชี้ว่าหากประชาชนไม่รับรู้ถึงต้นทุนของการทำผิดอย่างชัดเจน ย่อมไม่เกิดแรงจูงใจในการปฏิบัติตามกฎหมาย นอกจากนี้ ทฤษฎีการเรียนรู้ทางสังคม (Social Learning Theory) ของ Bandura (1977, p. 22) อธิบายว่าหากสังคมรับรู้ว่าการกระทำผิดกฎหมายไม่ก่อให้เกิดโทษจริง ก็จะทำให้เกิดการเลียนแบบพฤติกรรมผิดซ้ำ ประเด็นนี้สัมพันธ์โดยตรงกับความชอบธรรมของระบบยุติธรรม หากกฎหมายไม่ก่อให้เกิดการยับยั้ง หรือประชาชนไม่เชื่อว่า

บทลงโทษถูกบังคับใช้จริง ระบบยุติธรรมย่อมไม่สามารถสร้างความน่าเชื่อถือได้ ผลสะท้อนจากงานวิจัยสนับสนุนประเด็นนี้ โดยงานของ Kanokorn Longklang and Nuraina Masari (2020, p. 38) พบว่าความรู้ด้านความปลอดภัยของนิสิตอยู่ในระดับสูง (99.69%) แต่พฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยมีเพียง 66.77% ซึ่งสอดคล้องกับทฤษฎีพฤติกรรมตามแผน (Theory of Planned Behavior: TPB) ของ Ajzen (1991, p. 182) ที่ชี้ว่าสภาพแวดล้อมและการรับรู้ถึงการควบคุมพฤติกรรม เช่น การตรวจตราที่เข้มงวด มีผลโดยตรงต่อพฤติกรรมจริง

4) การขาดการสื่อสารและเทคโนโลยีสนับสนุน การสื่อสารนโยบายที่ไม่ทั่วถึง และการขาดเทคโนโลยีตรวจสอบแบบเรียลไทม์เป็นอุปสรรคที่ทำให้มาตรการตัดคะแนนขาดประสิทธิภาพ ประเด็นนี้อธิบายได้ตาม ทฤษฎีการเผยแพร่นวัตกรรม (Diffusion of Innovation Theory) ของ Rogers (2003, p. 15) ซึ่งชี้ว่าการนำระบบใหม่ไปใช้จำเป็นต้องมีการสื่อสารที่ชัดเจน ความเข้าใจถึงประโยชน์ และความเชื่อในตัวผู้เผยแพร่ หากประชาชนไม่รับรู้หรือไม่เข้าใจระบบตัดคะแนนอย่างเพียงพอ ย่อมไม่เกิดการยอมรับและไม่เกิดการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม การศึกษาของ Satawat Sujittaratanan (2020, p. 63) ยังพบว่าปัจจัยที่มีผลต่อการละเมิดกฎจราจร ได้แก่ ความไม่รู้กฎหมาย สภาพถนนที่ไม่เอื้อ และสัญญาณจราจรที่ไม่ชัดเจน ซึ่งชี้ให้เห็นว่าการบังคับใช้กฎหมายจำเป็นต้องดำเนินควบคู่กับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และการสื่อสารสาธารณะที่มีประสิทธิภาพ

2. แนวทางในการพัฒนาการบังคับใช้กฎหมายการควบคุมวินัยจราจรด้วยมาตรการการตัดคะแนนจากใบอนุญาตขับขี่

จากผลการศึกษา พบว่า การบังคับใช้มาตรการการตัดคะแนนจากใบอนุญาตขับขี่ยังเผชิญข้อจำกัดหลายประการ ทั้งด้านบุคลากร อุปกรณ์ เทคโนโลยี และความเชื่อมั่นของประชาชนต่อกระบวนการยุติธรรม ดังนั้นจึงจำเป็นต้องพัฒนาองค์ประกอบเชิงระบบเพื่อให้มาตรการดังกล่าวสามารถดำเนินไปอย่างมีประสิทธิภาพ โปร่งใส และเป็นธรรมมากยิ่งขึ้น ดังนี้

1) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและเทคโนโลยีในการบังคับใช้ กลุ่มเจ้าหน้าที่ของรัฐสะท้อนถึงข้อจำกัดด้านอุปกรณ์ เช่น เครื่องวัดระดับแอลกอฮอล์ กล้องตรวจจับความเร็ว และระบบข้อมูลที่ไม่สามารถเชื่อมโยงระหว่างสำนักงานตำรวจแห่งชาติ และกรมการขนส่งทางบกได้อย่างมีประสิทธิภาพ ส่งผลให้การตรวจสอบและบันทึกคะแนนความผิดต่อเนื่องและขาดความน่าเชื่อถือ แนวทางพัฒนาควรมุ่งสู่การสร้างโครงสร้างพื้นฐานทางดิจิทัล (Digital Infrastructure) และระบบฐานข้อมูลร่วม (Integrated Information System) เพื่อสนับสนุนการแลกเปลี่ยนข้อมูลแบบเรียลไทม์ระหว่างหน่วยงานรัฐ ซึ่งสอดคล้องกับหลักทฤษฎีระบบ (Systems Theory) ที่อธิบายว่า ประสิทธิภาพขององค์กรขึ้นอยู่กับความสัมพันธ์และการทำงานร่วมกันขององค์ประกอบย่อยภายในระบบ (Bertalanffy, 1968, p. 52) รวมถึงหลักคิดของ Digital Era Governance ที่ชี้ว่าการใช้เทคโนโลยีดิจิทัลสามารถเพิ่มประสิทธิภาพ ความโปร่งใส และการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่าง

หน่วยงานรัฐได้อย่างมีนัยสำคัญ (Dunleavy et al., 2006, p. 470) การพัฒนาเทคโนโลยีจึงเป็นรากฐานสำคัญในการสร้างความรวดเร็ว ความแม่นยำ และความน่าเชื่อถือให้แก่กระบวนการยุติธรรมจราจร

2) การเพิ่มศักยภาพบุคลากรและการจัดการภาครัฐ การบังคับใช้มาตรการตัดคะแนนจำเป็นต้องอาศัยเจ้าหน้าที่ที่มีสมรรถนะ โดยเฉพาะความรู้ด้านเทคโนโลยีและทักษะการตรวจสอบพฤติกรรมผู้ขับขี่ อย่างไรก็ตาม เจ้าหน้าที่จำนวนมากยังไม่ได้รับการฝึกอบรมอย่างเพียงพอ ดังนั้น ภาครัฐควรจัดให้มีการพัฒนาสมรรถนะบุคลากร (Competency Development) อย่างเป็นระบบ ตามแนวคิดของ Boyatzis (1982, p. 27) ที่ชี้ว่าประสิทธิผลขององค์กรเกิดจากการพัฒนาความรู้ ทักษะ และทัศนคติของผู้ปฏิบัติงาน รวมถึงหลักการของ New Public Management (NPM) ซึ่งเน้นผลสัมฤทธิ์ ความรับผิดชอบ และคุณภาพการให้บริการสาธารณะ (Hood, 1991, p. 10) การเพิ่มศักยภาพบุคลากรจึงเป็นกุญแจสำคัญในการเสริมสร้างความเป็นธรรมาภิบาล ความโปร่งใส และความน่าเชื่อถือของกระบวนการยุติธรรมด้านจราจร

3) การสร้างความโปร่งใสและความเชื่อมั่นในกระบวนการบังคับใช้ ภาคเอกชนและประชาชนบางส่วนยังไม่เชื่อมั่นในระบบบังคับใช้กฎหมาย โดยมองว่าการตั้งด่านหรือการบังคับใช้กฎหมายอาจมีลักษณะเลือกปฏิบัติ หรือมีเจตนามุ่งแสวงหาผลประโยชน์ส่วนตน ซึ่งถือเป็นปัจจัยที่บั่นทอนความเชื่อมั่นในหลักนิติรัฐ แนวทางพัฒนาควรยึดตามหลักธรรมาภิบาลภาครัฐ (Good Governance) ที่ UNESCAP (2009, p. 7) ให้ความสำคัญกับความโปร่งใส (Transparency),

ความรับผิดชอบ (Accountability) และการมีส่วนร่วม (Participation) การเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับคะแนนความผิด การตรวจสอบหรือเหตุผลในการออกใบสั่งผ่านเว็บไซต์ หรือแอปพลิเคชันของหน่วยงาน จะช่วยลดความคลางแคลงใจ เพิ่มความเชื่อมั่น และส่งเสริมความร่วมมือของภาคประชาชนในการเคารพกฎหมาย

4) การประชาสัมพันธ์และการให้ข้อมูลแก่ประชาชน ประชาชนจำนวนมากยังไม่เข้าใจระบบตัดสินคดีอย่างถ่องแท้ ทำให้ไม่สามารถปรับพฤติกรรมได้อย่างเหมาะสม การสื่อสารที่เข้าถึงง่ายจึงมีบทบาทสำคัญในการสร้างการรับรู้ การประชาสัมพันธ์ผ่าน แอปพลิเคชัน SMS สื่อสังคมออนไลน์ และวิดีโอสั้น เป็นช่องทางที่ช่วยให้ประชาชนสามารถตรวจสอบคะแนนของตนเองและเข้าใจผลทางกฎหมายได้อย่างถูกต้องตามหลัก ทฤษฎีการเผยแพร่นวัตกรรม (Diffusion of Innovation Theory) ของ Rogers (2003, p. 11) ซึ่งชี้ว่าการรับรู้อย่างถูกต้องและการสื่อสารที่มีประสิทธิภาพมีผลต่อการยอมรับและการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของบุคคล

5) การบังคับใช้กฎหมายเชิงยับยั้ง (Deterrence-Based Enforcement) มาตรการลงโทษควรมีความเหมาะสม เร่งด่วน และแน่นอน เพื่อสร้างแรงยับยั้งทางกฎหมายต่อการกระทำผิด สอดคล้องกับทฤษฎียับยั้งข่มขู่ (Deterrence Theory) ที่ระบุว่า “ความแน่นอนของโทษ” มีผลในการป้องกันอาชญากรรมมากกว่า ความรุนแรงของโทษ (Gibbs, 1975, p. 33; Pornchai Khantee et al., 2015, p. 60) ในบริบทจราจร มาตรการตัดสินคะแนน การพักใช้ใบขับขี่

การยึดรถ หรือการอบรมปรับพฤติกรรม ล้วนเป็นกลไกสำคัญที่สามารถเพิ่มแรงกดดันทางสังคม (Social Pressure) และส่งเสริมการเคารพกฎหมายอย่างยั่งยืน

6) การใช้หลักควบคุมทางสังคม และกลไกการยับยั้งภายใน การพัฒนาวินัยจราจร ไม่อาจพึ่งพาแต่บทลงโทษเท่านั้น แต่ต้องเสริมสร้างจิตสำนึกทางกฎหมาย โดยอาศัยทั้งกลไกควบคุมภายนอก และกลไกควบคุมภายใน ตามแนวคิดของทฤษฎีการควบคุมทางสังคม (Social Control Theory) ของ Hirschi (1969, p. 18) และทฤษฎีกลไกการควบคุม (Containment Theory) ของ Reckless (1973, p. 78) ซึ่งชี้ว่าเมื่อกลไกทางสังคม เช่น ครอบครัว โรงเรียน หรือสถาบันรัฐอ่อนแอ โอกาสในการละเมิดกฎหมายย่อมเพิ่มสูงขึ้น (Annop Choobamroong, 1989, p. 520) การสร้างการเรียนรู้ด้านวินัยจราจรตั้งแต่วัยเด็ก การสร้างแบบอย่างที่ดีในสังคม และการเสริมพลังของสถาบันชุมชน จึงเป็นส่วนสำคัญในการพัฒนาความรับผิดชอบของผู้ขับขี่ (Issarawut Palasen, 2016, p. 34)

7) การบูรณาการการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วน ผลการวิจัยชี้ว่าการบังคับใช้กฎหมายจราจรอย่างมีประสิทธิภาพต้องเกิดจากความร่วมมือของรัฐ เอกชน และประชาชน สอดคล้องกับงานของ Narathiwat Shuwangwut and Ruchirat Patanathabutr (2022, pp. 113-130) ซึ่งระบุว่าองค์ประกอบสำคัญของระบบบริหารจัดการจราจรที่ดี ได้แก่ การควบคุมความปลอดภัย การพัฒนาสมรรถนะเจ้าหน้าที่ การบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด และการมีส่วนร่วมของประชาชน เช่นเดียวกับผลการศึกษาของ Supatra Wantum (2022, p. 89) ที่พบว่า

การบังคับใช้กฎหมายอย่างสม่ำเสมอ การจัดการ สัญญาไฟ และการให้ความรู้แก่ประชาชน เป็นปัจจัยสำคัญที่ช่วยลดอุบัติเหตุและเพิ่มความเชื่อมั่นต่อระบบยุติธรรมจราจร

3. ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมเกี่ยวกับการเพิ่มประสิทธิภาพการควบคุมวินัยจราจรด้วยมาตรการ ตัดคะแนนจากใบอนุญาตขับขี่

แม้ว่ามาตรการตัดคะแนนจากใบอนุญาตขับขี่จะถือเป็นกลไกสำคัญของรัฐในการส่งเสริมวินัยจราจร แต่การบังคับใช้ให้เกิดผลอย่างยั่งยืน จำเป็นต้องดำเนินการควบคู่กับการพัฒนากระบวนการบังคับใช้กฎหมาย การลงทุนในเทคโนโลยีสมัยใหม่ และการสร้างค่านิยมทางกฎหมายในสังคมเพื่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงเชิงระบบ (Systemic Change) อย่างแท้จริง ในกระบวนการยุติธรรมด้านการจราจร

1) การบูรณาการการทำงานของหน่วยงาน ภาครัฐ ภาครัฐควรพัฒนากลไกการบังคับใช้แบบบูรณาการ (Integrated Enforcement Mechanism) ระหว่างสำนักงานตำรวจแห่งชาติ กรมการขนส่งทางบก และศาล เพื่อให้เกิดความสอดคล้องตั้งแต่ขั้นตอนการตรวจสอบ การบันทึกคะแนนความผิด ไปจนถึงการวินิจฉัยคดีจราจร โดยใช้เทคโนโลยีสารสนเทศเป็นแกนกลางในการติดตามพฤติกรรมผู้ขับขี่แบบเรียลไทม์ แนวทางนี้เป็นไปตามทฤษฎีระบบ (Systems Theory) ของ Bertalanffy (1968, p. 50) ซึ่งชี้ว่านโยบายใด ๆ จะประสบผลสำเร็จได้ก็ต่อเมื่อองค์ประกอบย่อยทำงานร่วมกันอย่างเป็นระบบ และสอดคล้องกับทฤษฎี การบริหารจัดการสาธารณะเชิงดิจิทัล (Digital Governance Theory) ของ Dunleavy et al. (2006, p. 471) ที่เน้นบทบาทของเทคโนโลยี

ดิจิทัลต่อความโปร่งใสและประสิทธิภาพของภาครัฐ การบูรณาการเช่นนี้ยังช่วยลดความซ้ำซ้อน เพิ่มความแน่นอนของการบังคับใช้ และยกระดับความเชื่อมั่นของประชาชนต่อกระบวนการยุติธรรมโดยรวม

2) การบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด และต่อเนื่อง ความสำเร็จของมาตรการตัดคะแนน ขึ้นอยู่กับความเข้มงวดและความสม่ำเสมอ ในการบังคับใช้กฎหมาย ซึ่งจะนำไปสู่การสร้างแรงยับยั้งทางสังคม (Social Deterrence) ตามหลักของทฤษฎียับยั้งข่มขู่ (Deterrence Theory) ที่ระบุว่าความแน่นอน และรวดเร็วของการลงโทษมีผลต่อพฤติกรรมมากกว่า ความรุนแรง (Gibbs, 1975, p. 40; Pornchai Khantee et al., 2015, p. 60) นอกจากนี้ แนวคิดนี้ยังสอดคล้องกับกรอบการบริหารเชิง ผลสัมฤทธิ์ (Performance-Based Management) ของ Hood (1991, p. 14) ที่มุ่งเน้นการกำหนดเป้าหมาย เชิงปฏิบัติการ การวัดผล และการติดตาม ประสิทธิภาพอย่างต่อเนื่อง ซึ่งจะทำให้ หน่วยงานรัฐสามารถประเมินและปรับปรุง กลไกการบังคับใช้กฎหมายจราจรได้อย่าง เป็นระบบ

3) การสร้างแรงจูงใจและบทลงโทษ ที่เหมาะสม ภาคเอกชนสามารถสนับสนุนรัฐ ผ่านแรงจูงใจเชิงบวก เช่น การลดภาษี การมอบ รางวัล หรือมาตรฐานรับรององค์กรที่มีระบบ ส่งเสริมความปลอดภัยทางถนน ขณะเดียวกัน รัฐควรเพิ่มความเข้มข้นของบทลงโทษสำหรับผู้กระทำผิดซ้ำ เช่น การพักใช้ใบขับขี่หรือการยึดรถ แนวทางนี้เป็นไปตามทฤษฎีการเสริมแรง (Reinforcement Theory) ของ Skinner (1953, p. 72) ที่อธิบายว่าพฤติกรรมสามารถปรับเปลี่ยนได้

โดยใช้รางวัลและบทลงโทษที่ชัดเจน อีกทั้งยังสอดคล้องกับลำดับขั้นความต้องการของมาสโลว์ (Maslow's Hierarchy of Needs) ซึ่งระบุว่าหากรัฐสามารถสร้างความปลอดภัยและความมั่นคง (Safety Needs) ให้กับสังคมได้อย่างมีประสิทธิภาพ ก็จะเอื้อให้เกิดพฤติกรรม การเคารพกฎหมายมากขึ้น (Maslow, 1970, p. 43)

4) การปลูกฝังวินัยจราจรตั้งแต่วัยเด็ก การสร้างวัฒนธรรมการเคารพกฎจราจรจำเป็นต้องเริ่มต้นตั้งแต่ระดับครอบครัว โรงเรียน และสถาบันทางสังคม โดยบูรณาการบทเรียนด้านวินัยจราจรเข้าสู่หลักสูตรการศึกษาในทุกระดับอายุ เพื่อปลูกฝังทัศนคติและค่านิยมเรื่องความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน แนวทางนี้ตอบรับทฤษฎีการขัดเกลาทางสังคม (Socialization Theory) ของ Parsons (1951, p. 211) ที่ระบุว่าพฤติกรรมของบุคคลถูกหล่อหลอมผ่านกระบวนการเรียนรู้ทางสังคม และเป็นรากฐานสำคัญสำหรับการสร้างระบบความปลอดภัยระดับชาติ

5) การพัฒนาระบบแจ้งเตือนและเทคโนโลยีดิจิทัล การจัดทาระบบแจ้งเตือนการตัดสินใจแบบเรียลไทม์ผ่านแอปพลิเคชัน เว็บไซต์ หรือ SMS จะช่วยให้ประชาชนสามารถติดตามคะแนนความผิดได้ด้วยตนเอง และเพิ่มความโปร่งใสของกระบวนการบังคับใช้กฎหมายอย่างมีนัยสำคัญ แนวทางนี้สอดคล้องกับทฤษฎีการเผยแพร่นวัตกรรม (Diffusion of Innovation Theory) ของ Rogers (2003, p. 18) ที่เน้นว่าการรับนวัตกรรมขึ้นอยู่กับความเข้าใจ ความง่ายในการใช้ และการรับรู้ถึงคุณค่า ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญต่อการทำให้ประชาชนยอมรับระบบ

ตัดสินใจในวงกว้าง

6) การอบรมและตักเตือนผู้กระทำผิดซ้ำ ควรจัดให้มีการอบรมปรับพฤติกรรมแก่ผู้ขับขี่ที่กระทำผิดซ้ำ โดยเน้นการเรียนรู้เชิงปฏิบัติ การทบทวนผลกระทบของอุบัติเหตุ และการเสริมสร้างจิตสำนึกด้านความปลอดภัย แนวทางนี้สอดคล้องกับทฤษฎีการเรียนรู้ทางสังคม (Social Learning Theory) ของ Bandura (1977, p. 25) ซึ่งระบุว่าพฤติกรรมของมนุษย์สามารถพัฒนาได้ผ่านการสังเกตแบบอย่างและผลลัพธ์ของการกระทำ มาตรการดังกล่าวสามารถลดจำนวนผู้กระทำผิดซ้ำ และช่วยสร้างความยั่งยืนให้กับระบบยุติธรรมทางจราจร

7) การพัฒนาการควบคุมตนเองของผู้ขับขี่ ข้อเสนอทั้งหมดเชื่อมโยงกับทฤษฎีการควบคุมตนเอง (Self-Control Theory) ของ Gottfredson and Hirschi (1990, p. 87) ซึ่งระบุว่าผู้ที่มีระดับการควบคุมตนเองต่ำ มีแนวโน้มกระทำผิดบ่อยครั้ง การดำเนินนโยบายจึงควรมุ่งพัฒนาความรับผิดชอบ และการตระหนักรู้ (Sense of Responsibility) ผ่านการอบรม การรณรงค์ และการสื่อสารสาธารณะอย่างต่อเนื่อง

8) การสร้างความร่วมมือแบบพหุภาคี (Multi-Sectoral Collaboration) ผลการศึกษาและงานวิจัยสนับสนุนว่าการแก้ไขปัญหารถจักรยานเป็นประเด็นสาธารณะที่ต้องอาศัยความร่วมมือจากทุกภาคส่วน เช่น ครอบครัว โรงเรียน ชุมชน หน่วยงานรัฐ และองค์กรเอกชน งานของ Ketukan Thipthimwong (2023, p. 187) พบว่า การป้องกันอุบัติเหตุต้องอาศัยการจัดการแบบองค์รวม (Holistic Management) Wanchlearn

Wongsanansin and Farhana Mataeha (2023, p. 1218) พบว่าประชาชนจำนวนมากยังขาดความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายจราจร จึงจำเป็นต้องสื่อสารอย่างชัดเจนและโปร่งใส เพื่อเพิ่มการยอมรับมาตรการตัดคะแนนการสร้างความร่วมมือเชิงพหุภาคีจึงเป็นเงื่อนไขสำคัญในการพัฒนาระบบยุติธรรมจราจรที่มีประสิทธิผลและได้รับการยอมรับในระดับสังคม

■ ข้อเสนอแนะ

ผู้วิจัยขอนำเสนอข้อสรุปเพื่อตอบคำถามในการวิจัย โดยแบ่งออกเป็น 2 ประเด็น ได้แก่ **ข้อเสนอแนะในการนำผลการวิจัยไปใช้ประโยชน์**

1. ควรจัดตั้งศูนย์ข้อมูลกลางด้านการตัดคะแนนจากใบอนุญาตขับขี่โดยเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้การบันทึก ตรวจสอบ และแลกเปลี่ยนข้อมูลเป็นไปอย่างเป็นระบบ โปร่งใส และแบบเรียลไทม์
2. ควรพัฒนาศักยภาพเจ้าหน้าที่ผู้บังคับใช้กฎหมายผ่านการอบรมด้านกฎหมายและเทคโนโลยีจราจรอัจฉริยะ ควบคู่กับการปรับปรุงระบบฐานข้อมูลและเครื่องมือดิจิทัลให้ทันสมัย
3. ควรจัดให้มีระบบติดตามและประเมินผลมาตรการตัดคะแนนอย่างต่อเนื่อง เพื่อประเมินผลด้านการลดอุบัติเหตุและการปฏิบัติตามกฎหมาย พร้อมใช้ข้อมูลดังกล่าวประกอบการปรับปรุงนโยบาย
4. ควรประยุกต์ใช้ระบบอัตโนมัติและปัญญาประดิษฐ์ในการตรวจจับและบันทึกการกระทำผิด รวมทั้งพัฒนาแอปพลิเคชันให้

ผู้ขับขี่สามารถตรวจสอบคะแนนของตนเองได้อย่างสะดวกและโปร่งใส

5. ควรส่งเสริมเครือข่ายความร่วมมือด้านการรณรงค์วินัยจราจร โดยบูรณาการภาครัฐ สื่อมวลชน และผู้มีอิทธิพลทางสังคม เพื่อสร้างวัฒนธรรมการขับขี่ที่ปลอดภัยอย่างยั่งยืน

ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

1. ควรขยายกลุ่มตัวอย่างให้ครอบคลุมพื้นที่และอาชีพที่หลากหลาย โดยเฉพาะผู้ขับขี่เชิงพาณิชย์ เพื่อเปรียบเทียบพฤติกรรมและทัศนคติในบริบทที่แตกต่างกัน
2. ควรใช้การวิจัยแบบผสมผสานเพื่อบูรณาการข้อมูลเชิงปริมาณกับข้อมูลเชิงคุณภาพ และเพิ่มความครบถ้วนของผลการศึกษา
3. ควรศึกษาการใช้เทคโนโลยีขั้นสูง เช่น AI IoT และ Big Data ในการวิเคราะห์พฤติกรรม การขับขี่และพัฒนาระบบเตือนภัยเชิงรุก
4. ควรประเมินผลการรณรงค์ผ่านสื่อสังคมออนไลน์โดยใช้ตัวชี้วัดเชิงพฤติกรรม เช่น อัตราการกระทำผิดซ้ำและการเปลี่ยนแปลงคะแนนวินัยจราจร
5. ควรศึกษาผลกระทบระยะยาวของมาตรการตัดคะแนนต่อพฤติกรรมการขับขี่ และการลดอุบัติเหตุ เพื่อพัฒนาแบบจำลองเชิงนโยบายสำหรับการปรับปรุงกฎหมายในอนาคต

■ บรรณานุกรม

Ajzen, I. (1991). The theory of planned behavior. *Organizational Behavior and Human*

- Decision Processes*, 50(2), 179–211. [https://doi.org/10.1016/0749-5978\(91\)90020-T](https://doi.org/10.1016/0749-5978(91)90020-T)
- Annop Choobamroong. (1989). *Criminology and crime*. Kasetsart University.
- Bandura, A. (1977). *Social learning theory*. Prentice-Hall.
- Becker, G. S. (1968). Crime and punishment: An economic approach. *Journal of Political Economy*, 76(2), 169–217.
- Bertalanffy, L. von. (1968). *General system theory: Foundations, development, applications*. George Braziller.
- Boyatzis, R. E. (1982). *The competent manager: A model for effective performance*. John Wiley & Sons.
- Chaturong Phatwong. (2019). Book review: Jon Elster and the theory of rational choice. *Journal of MCU Social Development*, 2(3), 116–122.
- Dunleavy, P., Margetts, H., Bastow, S., & Tinkler, J. (2006). *Digital era governance: IT corporations, the state, and e-government*. Oxford University Press.
- Gaebler, T. & Osborne, D. (1992). *Reinventing government: How the entrepreneurial spirit is transforming the public sector*. Addison-Wesley.
- Gibbs, J. P. (1975). *Crime, punishment, and deterrence*. Elsevier.
- Gottfredson, M. R. & Hirschi, T. (1990). *A general theory of crime*. Stanford University Press.
- Highway Police Division. (2022, December 1). *Royal Thai Police D-Day January 9, 2023: Implementation of the demerit point system to enhance traffic discipline for road safety*. <https://hwpd.go.th/archives/3949>
- Hirschi, T. (1969). *Causes of delinquency*. University of California Press.
- Hood, C. (1991). A public management for all seasons? *Public Administration*, 69(1), 3–19. <https://doi.org/10.1111/j.1467-9299.1991.tb00779.x>
- Issarawut Palasen. (2016). *People's opinion on the police officer's performance of Safety crime in the Phung Khon Police Station area, Phung Khon District, Sakon Nakhon Province* [Master's thesis, Sakon Nakhon Rajabhat University]. SNRU e-Thesis. https://gsmis.snru.ac.th/e-thesis_detail?r=56426423112
- Kanokorn Longklang, & Nuraina Masari. (2020). *A study of knowledge and safe motorcycle driving behavior of students, Thaksin University, Phatthalung Campus* [Unpublished master's thesis]. Thaksin University.
- Ketukan Thipthimwong. (2023). *Model of traffic accident prevention from motorcycle driving among high school students through the student council in Sukhothai Province* [Unpublished master's thesis]. Naresuan University.

- Maslow, A. H. (1970). *Motivation and personality* (2nd ed.). Harper & Row.
- Narathiwat Shuwungwut & Ruchirat Patanathabutr. (2022). The traffic management guidelines for safe driving in the area of Mueang Chaiyaphum District, Chaiyaphum Province. *Journal of Modern Learning Development*, 7(7), 113–130.
- Parsons, T. (1951). *The social system*. Free Press.
- Pornchai Khantee, Krisanapong Phutrakul, & Jomdej Trimek. (2015). *Criminology theory: Principles, research, and applied policy*. Charoenhar Printing.
- Reckless, W. C. (1973). *The crime problem*. Appleton-Century-Crofts.
- Rogers, E. M. (2003). *Diffusion of innovations* (5th ed.). Free Press.
- Satawat Sujittaratanan. (2020). *Behavior of traffic rule violation among people in Saensuk Municipality, Mueang District, Chonburi Province* [Master's thesis, Burapha University]. Burapha University Research Information. <https://buuir.buu.ac.th/jspui/bitstream/1234567890/9973/1/60920290.pdf>
- Skinner, B. F. (1953). *Science and human behavior*. Macmillan.
- Supatra Wantum. (2022). *Traffic Work performance: A case study of Yangtalad Police Station, Yangtalad District, Kalasin Province* [Master's thesis, Mahasarakham University]. Dspace at Mahasarakham University. <http://202.28.34.124/dspace/bitstream/123456789/1790/1/63011381022.pdf>
- Thailand Development Research Institute (TDRI). (2021). *Review of statistics on road injuries and fatalities in Thailand, 2021–2023*. TDRI. <https://tdri.or.th/road-safety/>
- Thana Noinruan, Chakrit Chuwutayakorn, Akkarapong Thepkaew, & Pradit Chiarakulprasert. (2022, September 19). *A study of traffic management at different intersections with traffic simulation using traffic modeling*. The 27th National Convention on Civil Engineering, Chiang Rai.
- UNESCAP. (2009). *Road safety in the Asia and Pacific region*. United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific.
- Wanchlearn Wongsanansin & Farhana Mataeha. (2023). *Study on the satisfaction of the people in Hat Yai municipality with the enforcement of the Land Traffic Act B.E. 2522 (1979)*; Study on the case of strict parking regulations of traffic police at Hat Yai Provincial Police Station. The 14th Hatyai National and international Conference, Songkhla Province.

