

บทที่ 4

แนวทางในการแก้ไขปัญหา และอุปสรรค

จากที่ได้มีการวิเคราะห์ถึงปัญหาและสาเหตุของปัญหาการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่ในเขตกรุงเทพมหานครไปในบทก่อนหน้านี้แล้วนั้น ในบทนี้จะเป็นการสรุป เสนอแนะแนวทางในการแก้ไขปัญหา โดยแยกข้อเสนอแนะดังกล่าวออกเป็น 4 แนวทางตามสาเหตุของปัญหา กล่าวคือ

4.1 แนวทางแก้ไขปัญหากับองค์ประกอบด้านกฎหมายเกี่ยวกับการจราจร

4.2 แนวทางแก้ไขปัญหากับองค์ประกอบด้านตำรวจจราจร

4.3 แนวทางแก้ไขปัญหากับองค์ประกอบด้านผู้ขับขี่

4.4 แนวทางแก้ไขปัญหากับองค์ประกอบด้านสังคมและสิ่งแวดล้อม -

ทั้งนี้โดยมีรายละเอียดในข้อเสนอแนะแต่ละแนวทางดังนี้

4.1 แนวทางแก้ไขปัญหากับองค์ประกอบด้านกฎหมายเกี่ยวกับการจราจร

4.1.1 ควรมีการแก้ไขในเรื่องมาตรการโทษให้สามารถบรรลุผลตามเจตนารมณ์ของกฎหมาย

เนื่องจากโทษที่กำหนดในกฎหมายปัจจุบันยังมีข้อบกพร่องบางประการทำให้ไม่อาจสนองตอบวัตถุประสงค์ และเจตนารมณ์ของกฎหมายส่งผลให้ผู้ขับขี่ไม่เกิดความเกรงกลัวต่อการกระทำความผิด ดังนั้นผู้วิจัยจึงขอเสนอให้มีการแก้ไขในเรื่องมาตรการโทษที่มีอยู่ดังนี้

1) โทษปรับ

ควรมีการพิจารณาปรับปรุงโทษปรับให้มีความเหมาะสมกับสภาพสังคมในปัจจุบัน เพื่อให้บรรลุผลตามวัตถุประสงค์ของโทษปรับในการยับยั้ง ช่มชู้ ปรามปรามผู้กระทำความผิด สำหรับอัตราโทษที่กำหนดในกฎหมาย คือพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ในปัจจุบันนั้น ผู้วิจัยมีความเห็นว่ายังมีความเหมาะสมกับสภาพสังคมในปัจจุบัน เพียงแต่ควรจะได้มีการป้องกันมิให้มีการใช้อัตราโทษปรับที่ต่ำเกินไป โดยอาจแก้ไขบทบัญญัติให้มีอัตราโทษขั้นต่ำ

ทุกข้อหา หรือให้อธิบดีกรมตำรวจใช้อำนาจตามมาตรา 140 กำหนดจำนวนค่าปรับให้อยู่ในอัตราที่เหมาะสม และเพื่อให้เจ้าพนักงานตำรวจนำไปปฏิบัติเป็นแนวทางเดียวกัน

2) มาตรการบังคับอื่นๆ

สำหรับมาตรการและวิธีการลงโทษอื่นๆ นอกจากโทษปรับนั้น ดังกล่าวแล้ว มีความสมบูรณ์เพียงพอกับการบังคับใช้กฎหมายให้มีประสิทธิภาพ หากแต่ควรจะได้นำมามาตรการและวิธีการต่างๆ มาใช้ให้เกิดผลในทางปฏิบัติให้ครบถ้วน โดยในบางมาตรการจำเป็นต้องออกกฎหมายมารองรับ เช่น การทดสอบ และการบันทึกคะแนนตามมาตรา 161 ก็ควรจะได้มีการกำหนดวิธีการออกมารองรับให้ครบถ้วน

นอกจากมาตรการในการลงโทษแล้ว ผู้วิจัยมีความเห็นว่าควรจะได้มีการกำหนดมาตรการในลักษณะที่เป็นการฟื้นฟูให้ผู้ขับขี่เป็นผู้มีคุณภาพในการขับขี่โดยควรกำหนดให้ผู้ขับขี่ที่กระทำความผิดถึงระดับหนึ่ง (ทราบได้โดยการนำวิธีการบันทึกคะแนนมาใช้) จะต้องถูกส่งไปอบรมความรู้ทั้งในทางทฤษฎี คือกฎจราจร และทางปฏิบัติ โดยอาจสั่งให้กลับไปเรียนในโรงเรียนสอนขับรถ ซึ่งผู้ขับขี่ผู้นั้นจะต้องเป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายในการเรียนเอง โดยถือว่าเป็นการบังคับการศึกษาประการหนึ่งด้วย (Compulsory education) อย่างไรก็ดี โรงเรียนสอนขับรถดังกล่าวนี้จะต้องได้รับการปรับปรุงยกระดับมาตรฐานหลักสูตรและการเรียนการสอนให้มีคุณภาพด้วย (จะกล่าวในรายละเอียดต่อไป)

นอกจากนี้ ผู้วิจัยเห็นว่าควรมีการนำมาตรการเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ซึ่งปัจจุบันนำมาใช้กับความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกเพียงบางฐานความผิด มาใช้ให้ครอบคลุมฐานความผิดมากขึ้น เช่น ในกรณีการกระทำความผิดซ้ำซาก (ทราบได้โดยการนำวิธีการบันทึกคะแนนมาใช้) เพื่อให้ผู้ที่มีใบอนุญาตขับขี่ประเภทตลอดชีพจะได้ให้ความระมัดระวังและใส่ใจในการปฏิบัติตามกฎจราจรมากขึ้น

4.1.2 ควรมีการแก้ไขในเรื่องความสมบูรณ์ชัดเจนและความทันสมัยของกฎหมาย

- บทบัญญัติเกี่ยวกับกฎจราจร

ดังกล่าว่าแล้วว่าพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ที่บังคับใช้อยู่ในปัจจุบัน ยังมีบางมาตราที่ยังขาดความสมบูรณ์ชัดเจน เช่น มาตรา 51, 67, 84 ที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น ดังนั้น จึงควรมีการพิจารณาแก้ไขกฎหมายดังกล่าวให้มีความสมบูรณ์ชัดเจนเพื่อให้ผู้ขับขี่สามารถ

ปฏิบัติตามกฎหมายได้อย่างถูกต้อง รวมทั้งควรต้องมีการพิจารณาปรับปรุงให้กฎหมายมีความทันสมัยเหมาะสมกับสภาพการจราจรในปัจจุบัน เพราะหากมีการรณรงค์ส่งเสริมในด้านความรู้แก่ผู้ขับขี่ให้มีความรู้และเข้าใจในกฎหมายจราจรทั้งหมดแล้ว ผู้ขับขี่อาจเกิดข้อกังขาได้ว่าเหตุใดกฎหมายบางมาตราจึงบัญญัติในสิ่งที่ไม่สามารถปฏิบัติได้ในสถานการณ์จราจรในปัจจุบัน ทำให้ผู้ขับขี่ต้องกลายเป็นผู้ฝ่าฝืนกฎจราจรโดยปริยาย

- บทบัญญัติเกี่ยวกับการตรวจวัดแอลกอฮอล์

เนื่องจากกฎหมายที่มีอยู่ในปัจจุบันยังมีปัญหาในการบังคับใช้บางประการดังกล่าวแล้วข้างต้น ดังนั้นผู้วิจัยจึงเห็นควรมีการแก้ไขปรับปรุงกฎหมายที่มีอยู่ในปัจจุบันทั้งตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกและตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก ให้มีแนวทางเดียวกัน เพื่อมิให้มีบทบัญญัติกฎหมายที่บัญญัติขึ้น แต่ไม่สามารถนำมาบังคับใช้ หรือมิได้นำมาบังคับใช้

สำหรับแนวทางกฎหมายที่จะบัญญัติให้เป็นไปในแนวทางเดียวกันนั้น ผู้วิจัยขอเสนอแนะดังนี้

1. เรื่องวิธีการตรวจหรือทดสอบ

ในเรื่องวิธีการตรวจหรือทดสอบปริมาณแอลกอฮอล์ในผู้ขับขี่นี้ ผู้วิจัยมีความเห็นว่าการกำหนดวิธีการให้สามารถตรวจได้หลายทางเช่นในกฎกระทรวงฉบับที่ 16 (พ.ศ. 2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มีความเหมาะสมกว่าที่จะจำกัดให้ตรวจโดยทางลมหายใจเพียงทางเดียวดังเช่นในประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการตรวจหรือทดสอบสารอันเกิดจากการเสพสุรา หรือวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท และกำหนดเจ้าพนักงานผู้มีอำนาจตรวจหรือทดสอบหรือสั่งให้ผู้ได้รับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจํารถในขณะปฏิบัติหน้าที่รับการตรวจหรือทดสอบว่ามีสารนั้นอยู่ในร่างกายหรือไม่ ลงวันที่ 17 สิงหาคม 2535 เพื่อในกรณีที่จำเป็นไม่สามารถตรวจหรือทดสอบจากลมหายใจก็ยังสามารถตรวจวัดด้วยวิธีอื่นได้ เช่นตัวอย่างคดีที่เกิดขึ้นในมลรัฐนิวยอร์ก ประเทศสหรัฐอเมริกา “ผู้ต้องหาในความผิดฐานขับขี่ยานพาหนะในขณะที่มีเมาน์ได้รับการยกเว้นไม่ต้องพิสูจน์ความมีเมาน์ทางเคมี เพราะฟันปลอมของผู้ต้องหาจะกระเด็นออกมาหากเขาเป่าลมหายใจเข้าไปในเครื่องวัดความมีเมาน์ แต่แม้ผู้ต้องหาไม่อาจให้ตัวอย่างลมหายใจได้ด้วยเหตุผลดังกล่าว แต่การให้ตัวอย่างปัสสาวะตรวจหาความมีเมาน์เป็นสิ่งที่ผู้ต้องหาสามารถให้ได้ไม่มีเหตุผลใดที่ผู้ต้องหาจะหยิบยกมาเป็นข้ออ้างในการปฏิเสธได้” (ภราดร ภคพัฒน์, 2536 อ้างถึงในขวัญตา เลิศวิจิตรกมล, 2539) จะ

เห็นว่าในกรณีนี้จึงมีความจำเป็นที่กฎหมายจะต้องบัญญัติทางเลือกสำหรับวิธีการตรวจวัดไว้หลายทางเพื่อในกรณีที่ไม่สามารถใช้วิธีการที่หนึ่งได้ก็ยังมีวิธีการอื่นๆ ที่มีกฎหมายรองรับความถูกต้อง

อย่างไรก็ดี การกำหนดวิธีการตรวจวัดให้ทำได้หลายวิธีตามกฎหมายกระทรวงฉบับที่ 16 นี้ คงมิได้หมายความว่าผู้บังคับใช้กฎหมายจะสามารถเลือกใช้วิธีการหนึ่งวิธีการใดได้ตามความสะดวกของตนเองเช่นที่มีการตีความผิดไปจากเจตนารมณ์ตามที่เป็นอย่างอยู่ในปัจจุบันดังกล่าวข้างต้น แต่ผู้วิจัยเห็นว่าในจำนวนวิธีการที่กำหนดให้ใช้คือ

- 1) ทางลมหายใจ
- 2) ทางปัสสาวะ
- 3) ทางเลือด

จะเห็นว่าลำดับขั้นตอนที่มีการกำหนดไว้จะเรียงลำดับจากวิธีการซึ่งเป็นการรบกวนร่างกายของผู้ขับขี่จากน้อยที่สุดไปหามากที่สุด อีกทั้งตามกฎหมายกระทรวงฉบับที่ 16 ในข้อเดียวกันนี้ยังบัญญัติในวรรคสองด้วยว่า “การตรวจวัดตาม (2) และ(3) ให้ใช้ในกรณีที่ไม่สามารถทดสอบตาม (1) ได้เท่านั้น” นั้นย่อมแสดงว่ากฎหมายมีเจตนารมณ์ที่ต้องการใช้วิธีการที่มีประสิทธิภาพมีความน่าเชื่อถือได้โดยที่ไม่เป็นการรบกวน หรือล่วงเกินสิทธิของประชาชนมากเกินไป ดังนั้นด้วยเหตุผลดังกล่าวนี้ผู้วิจัยจึงมีความเห็นว่าขั้นตอนการเลือกใช้วิธีการตรวจสอบแต่ละวิธีนั้นควรจะได้มีการบัญญัติให้ชัดเจนว่าจะสามารถเลือกวิธีการตรวจหรือทดสอบวิธีใดด้วยเงื่อนไขอะไร วิธีการหนึ่งที่ผู้วิจัยเห็นว่าควรนำมาพิจารณา คือในเรื่องของการโต้แย้งผลการตรวจของผู้ขับขี่ หากผู้ขับขี่ปฏิเสธที่จะให้ความเชื่อถือในผลการตรวจในวิธีการใด การเลือกใช้วิธีการถัดมาก็เป็นสิ่งที่สมเหตุสมผลที่จะเลือกใช้ได้ ทั้งนี้เพื่อมิให้มีการตีความกฎหมายให้ผิดดังเช่นที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน

2. การโต้แย้งผลการตรวจ

ผู้วิจัยมีความเห็นว่ากฎหมายทั้ง 2 ฉบับคือ กฎกระทรวงฉบับที่ 16 และประกาศที่ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกในเรื่องนี้ ควรได้กำหนดหลักเกณฑ์ทางปฏิบัติในกรณีที่มีการโต้แย้งผลการตรวจไว้ให้ชัดเจน ซึ่งผู้วิจัยเห็นว่าวิธีการตามที่ระบุในประกาศที่ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก เป็นวิธีการที่มีความเหมาะสมและน่าเชื่อถือได้ คือการส่งไปตรวจพิสูจน์ (ซึ่งหากมีการแก้ไขในเรื่องวิธีการตรวจให้ใช้ได้ 3 วิธีตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกแล้ว ก็คือการเลือกใช้วิธีการในลำดับถัดมา คือการตรวจปัสสาวะ และสุดท้ายคือการตรวจเลือดนั่นเอง)

แต่อย่างไรก็ดีผู้วิจัยเห็นว่าสถานที่ที่จะทำการตรวจพิสูจน์นั้นควรจะเป็นสถานที่ที่ประชาชนทั่วไปให้การยอมรับและเชื่อถือ ประกอบกับต้องไม่จำกัดในวงแคบเกินไปจนทำให้ต้องได้รับความลำบากในการเดินทาง โดยเฉพาะในสภาพปัจจุบันที่กรุงเทพฯ มีปัญหาการจราจรอย่างมาก ดังนั้นผู้วิจัยจึงเห็นว่าสถานที่ตามที่ระบุในกฎกระทรวงฉบับที่ 16 คือ “โรงพยาบาลที่ใกล้ที่สุด” จึงเป็นสถานที่ที่มีความเหมาะสมกว่าการจะระบุเฉพาะหน่วยงานของส่วนราชการตามประกาศฯ ซึ่งออกตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก

3. เกณฑ์การวัดค่าแอลกอฮอล์ทางลมหายใจ

ในเรื่องเกณฑ์การวัดค่าแอลกอฮอล์ทางลมหายใจนับเป็นประเด็นสำคัญที่ทำให้มีการถกเถียงและนำไปสู่ปัญหาในการบังคับใช้ที่ประสบอยู่ในปัจจุบัน เนื่องจากตามกฎกระทรวงฉบับที่ 16 ฯ ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 นั้น ได้กำหนดให้กรณีตรวจวัดจากลมหายใจใช้ค่าสัมประสิทธิ์การแปลงค่าเท่ากับ 2000 ซึ่งการกำหนดค่าดังกล่าวทำให้ไม่สามารถตรวจวัดได้จากสภาพเครื่องในปัจจุบันที่ตั้งค่าสัมประสิทธิ์จากโรงงานไว้ที่ 2001 และ 2003 หากจะนำมาใช้จะต้องทำการ calibrate เครื่องเสียก่อน ซึ่งการดำเนินการ calibrate เครื่องที่มีอยู่ทั้งหมดก็จำเป็นจะต้องใช้ระยะเวลาพอสมควร ดังนั้นผู้วิจัยจึงเห็นว่าในระยะแรกที่ยังมีความสับสนในเรื่องค่าสัมประสิทธิ์ของเครื่องดังกล่าว การกำหนดเกณฑ์การวัดค่าแอลกอฮอล์ทางลมหายใจกฎหมายควรกำหนดเพียงระดับเกณฑ์มาตรฐานของแอลกอฮอล์ในเลือด ดังเช่นที่กำหนดในประกาศฯ ที่ออกตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก วันที่ 31 สิงหาคม 2536 โดยไม่ต้องกำหนดเป็นค่าสัมประสิทธิ์ของเครื่องมือ เพราะค่าสัมประสิทธิ์ดังกล่าวเป็นเพียงการแปลงค่าของเครื่องมือในทางวิทยาศาสตร์เพื่อความสะดวกในการอ่านค่าของแอลกอฮอล์ในเลือดเท่านั้นมิใช่เกณฑ์ในทางการแพทย์

อย่างไรก็ดี ผู้วิจัยยังมีความเห็นว่าการตั้งเกณฑ์ค่าสัมประสิทธิ์นี้ยังมีความจำเป็นที่จะต้องมีการพัฒนาโดยควรต้องดำเนินการปรับให้มาอยู่ในมาตรฐานเดียวกันอย่างค่อยเป็นค่อยไป เพราะการตั้งเกณฑ์ค่าสัมประสิทธิ์ก็จะมีประโยชน์ในการอำนวยความสะดวกในการปฏิบัติหน้าที่ รวมทั้งเป็นการสร้างความเข้าใจตรงกันระหว่างผู้บังคับใช้กฎหมาย และผู้ถูกตรวจซึ่งเป็นประชาชนทั่วไปที่ส่วนใหญ่ไม่มีความรู้ในเรื่องการคำนวณค่าสัมประสิทธิ์ดังกล่าว อันอาจทำให้เกิดความยุ่งยากในการอ่านค่าที่ปรากฏ

4. การปฏิบัติหน้าที่

เนื่องจากการตรวจวัดแอลกอฮอล์ทางลมหายใจนั้น จะต้องมีการมีขั้นตอนและเทคนิคเฉพาะในการตรวจวัด เพื่อให้ได้ผลที่ถูกต้องเที่ยงตรง เช่น ในการเก็บตัวอย่างลมหายใจ “เพื่อให้ได้ผลดี ควรเก็บตัวอย่างลมหายใจออกจากช่วงใกล้หดรอด” (สุรชาติ ฅ หนองคาย, ประสิทธิ์ โฆวิไลกุล และมนตรี ยิ้มยิ้ม) “เนื่องจากความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ที่วัดได้ขึ้นอยู่กับความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ที่มีปะปนอยู่ในเลือดฝอยภายในส่วนลึกของปอด” (สุรชาติ ฅ หนองคาย, ประสิทธิ์ โฆวิไลกุล และมนตรี ยิ้มยิ้ม) หรือ “ในกรณีที่ผู้ต้องสงสัยเพิ่งเสพสุรา หรือ อาเจียนออกมาจะทำให้ปริมาณของแอลกอฮอล์ตกค้างอยู่ในปากมาก ทำให้ผลการวัดสูงกว่าความเป็นจริงควรให้ผู้ถูกวัดรอประมาณ 15 นาทีก่อนทำการวัด” (สุรชาติ ฅ หนองคาย, ประสิทธิ์ โฆวิไลกุล และมนตรี ยิ้มยิ้ม) เป็นต้น จะเห็นว่าผู้ที่ทำการตรวจวัดตามขั้นตอนและเทคนิคต่าง ๆ นี้จะต้องได้รับการฝึกฝน อบรมให้มีความเข้าใจและฝึกฝนจนเกิดความชำนาญพอสมควรจึงจะสามารถปฏิบัติหน้าที่ได้ ดังนั้นเพื่อให้การตรวจหรือทดสอบเป็นไปด้วยความเรียบร้อยถูกต้องเหมาะสมตามหลักวิชาการแพทย์ และรัดกุมมากขึ้นผู้วิจัยจึงเห็นว่า ในการออกปฏิบัติการเพื่อทำการตรวจหรือทดสอบหาระดับหรือประมาณแอลกอฮอล์ในผู้ขับขี่ ควรจะออกปฏิบัติการร่วมกับผู้ที่มีความรู้ความชำนาญดังเช่นที่มีการกำหนดในประกาศฯ ออกตามความใน พรบ.การขนส่งทางบก ลงวันที่ 31 สิงหาคม 2536 แต่ผู้วิจัยมีความเห็นเพิ่มเติมอีกว่าผู้ที่มีความรู้ความชำนาญที่จะออกปฏิบัติการร่วมกันนั้นนอกจาก “สำนักงานสาธารณสุขจังหวัด และสถานตรวจพิสูจน์ของทางราชการ “ตามที่ระบุในประกาศฯ ดังกล่าวแล้ว ควรเปิดกว้างให้ผู้มีความรู้ความชำนาญจากโรงพยาบาลต่าง ๆ สามารถปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าวได้ด้วย ทั้งนี้โดยคำนึงถึงคุณสมบัติในทางวิชาชีพที่จะสามารถปฏิบัติการได้เป็นสำคัญ

5. อำนาจในการตรวจ

อำนาจในการตรวจที่มีอยู่ในปัจจุบันนั้น ก่อนข้างมีอยู่จำกัดดังจะเห็นได้จากการตรวจตาม พรบ.จราจรทางบก จะทำได้ต่อเมื่อ “เห็นว่าผู้ขับขี่ฝ่าฝืน” คือมีการเสพแอลกอฮอล์แล้ว หรือตาม พรบ.การขนส่งทางบกที่ระบุว่า “มีเหตุอันควรเชื่อว่า มีสารอยู่ในร่างกายอันเกิดจากการเสพสุรา” ดังนั้นการสุ่มตรวจลมหายใจ (Random Breath Testing หรือ RBT) จึงไม่สามารถกระทำได้ภายใต้บทบัญญัติที่กล่าวมานี้ อย่างไรก็ตามในปัจจุบันก็มีการแก้ไขปัญหาโดยการใช้อำนาจสุ่มตรวจในเรื่องของอาชญากรรมเข้ามาช่วย เมื่อเรียกให้ผู้ขับขี่หยุดแล้วจึงพิจารณาพฤติกรรมของผู้ขับขี่ต่อไปว่ามีการเสพแอลกอฮอล์หรือไม่ วิธีการแก้ปัญหาดังกล่าวนี้อาจจะใช้แก้ปัญหาในทางปฏิบัติได้ผลดีในระดับหนึ่ง แต่ผู้วิจัยมีความเห็นว่าควรมีการแก้ไขบทบัญญัติกฎหมาย

เพื่อรองรับอำนาจในการตรวจดังกล่าวด้วย ทั้งนี้เพื่อผลในการรณรงค์ให้ผู้ขับขี่และผู้บังคับใช้กฎหมายเข้าใจตรงกันเกี่ยวกับการตรวจจับแอลกอฮอล์โดยเฉพาะ ไม่ต้องอาศัยอำนาจการตรวจตามความผิดฐานอื่นมาบังหน้าซึ่งจะทำให้การรณรงค์ไม่ชัดเจน

อนึ่งมีข้อสังเกตว่าประเทศสหรัฐอเมริกาในหลายมลรัฐได้มีการ “บัญญัติให้มีการตรวจพิสูจน์หาความมึนเมาเป็นการให้ความยินยอมโดยปริยาย (Implied Consent Law) กล่าวคือให้ถือว่าบุคคลใดที่ขับขี่ยานพาหนะบนทางสาธารณะให้ความยินยอมโดยปริยายในการพิสูจน์ความมึนเมา” (ภราดร ภคพัฒน์, 2536 อ้างถึงในขวัญตา เลิศวิจิตรกมล, 2539) และศาลสูงสุดแห่งสหรัฐยังได้วางกฎเกณฑ์ไว้ว่า “มลรัฐต่างๆ อาจถือเอาการปฏิเสธนั้นเป็นหลักฐานในการยืนยันว่าผู้ขับขี่อยู่ในภาวะมึนเมาได้” (ภราดร ภคพัฒน์, 2536 อ้างถึงในขวัญตา เลิศวิจิตรกมล, 2539) ด้วย

4.2 แนวทางแก้ไขปัญหเกี่ยวกับองค์ประกอบด้านตำรวจจราจร

4.2.1 มาตรการการพัฒนาและส่งเสริมเพิ่มพูนความรู้ให้แก่ตำรวจจราจร

ดังได้ศึกษามาแล้วว่าตำรวจจราจรโดยเฉพาะในเขตกรุงเทพมหานครนั้น ยังคงค่อนข้างขาดการส่งเสริมสนับสนุนในด้านความรู้ทั้งความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร และความรู้เกี่ยวกับการจัดการจราจร ซึ่งเป็นสิ่งสำคัญที่ตำรวจจราจรจะได้นำไปใช้ในการปฏิบัติหน้าที่ให้เกิดประสิทธิภาพ ดังนั้น ผู้เขียนจึงเห็นควรให้มีการจัดตั้งโรงเรียนหรือสถาบันเพื่ออบรมความรู้เกี่ยวกับการจราจรแก่ตำรวจในสายงานจราจรอย่างจริงจัง และเพื่อให้มีบุคลากรที่มีความรู้ความชำนาญในการจราจร และเพื่อเป็นการพัฒนางานด้านจราจรให้มีประสิทธิภาพอย่างต่อเนื่อง ผู้เขียนจึงเห็นว่าควรจะมีการเลื่อนตำแหน่งตำรวจจราจรไปตามสายงานจราจรเท่านั้น ไม่ควรมีการโยกย้ายสับเปลี่ยนไปปฏิบัติหน้าที่ในสายงานอื่นเช่นสอบสวนปราบปราม เพื่อเป็นการสงวนผู้ที่มีความสามารถ และได้รับการพัฒนาจนมีความชำนาญในงานจราจรให้สามารถสั่งสมประสบการณ์ในงานด้านนี้เพื่อผลในทางปฏิบัติที่มีประสิทธิภาพ อย่างไรก็ตามเนื่องจากตำแหน่งงานทางด้านสายงานจราจรค่อนข้างจะตันกว่าตำแหน่งสายงานอื่นๆ ของตำรวจ การกำหนดให้มีการเลื่อนตำแหน่งสายงานแต่เฉพาะในสายงานจราจรนั้น อาจทำให้ไม่มีตำรวจคนใดสนใจจะมาปฏิบัติงานในด้านนี้ โดยเฉพาะตำรวจในชั้นสัญญาบัตร ดังนั้นในชั้นนี้ผู้เขียนจึงมีความเห็นว่าการกำหนดให้มีการเลื่อนตำแหน่งภายในสายงานจราจรนั้นคงจะกำหนดได้ในระดับหนึ่งเท่านั้น เช่นกำหนดได้ถึงยศ ร.ต.อ.เท่านั้น พ้นจากนี้แล้วก็ควรปล่อยให้มีการโยกย้ายไปในสายงานอื่นๆ ได้ เหตุที่ผู้เขียนเสนอให้กำหนดได้ถึงยศ ร.ต.อ. นั้น เนื่องจากผู้เขียนเห็นว่าระยะเวลาในการเลื่อนตำแหน่งตั้งแต่ ร.ต.ต. ถึง ร.ต.อ. นั้นส่วนใหญ่ต้อง

ให้ระยะเวลายาวนานพอสมควรอย่างน้อยก็ไม่ต่ำกว่า 7 - 10 ปี ซึ่งระยะเวลาเท่านี้ผู้เขียนคิดว่าเป็น การเพียงพอที่จะให้มีการพัฒนาความรู้ความสามารถในการจรรยาบรรณและนำมาใช้ให้เกิดประโยชน์ใน ทางปฏิบัติ รวมทั้งสามารถมีการถ่ายทอดงานด้านจรรยาบรรณให้แก่ตำรวจจรรยาบรรณใหม่ๆ ให้สืบสาน นโยบายการปฏิบัติงานต่อไปอย่างไม่ขาดสายได้ อีกทั้งยังไม่เป็นการปิดกั้นโอกาสในการเติบโตใน หน้าที่การงานของตำรวจจรรยาบรรณด้วย อย่างไรก็ตามข้อเสนอดังกล่าวนี้คงจะต้องมีการศึกษาในรายละเอียด ความเป็นไปได้ในการนำมาใช้ต่อไปด้วย

นอกจากนี้ผู้เขียนยังเห็นว่าควรจะมีการจัดอบรม หรือสัมมนากลุ่มย่อยเป็นระยะๆ แก่ตำรวจจรรยาบรรณเพื่อให้มีโอกาสได้รับการศึกษาความรู้วิทยาการใหม่ๆ ให้ทันต่อการพัฒนาทาง สังคม วิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี และเพื่อเป็นการเปิดโอกาสให้มีการพบปะหารือแลกเปลี่ยนข้อ คิดเห็น หรือซักถามปัญหาที่ประสบมา เพื่อร่วมกันหาทางแก้ไขต่อไปด้วย

4.2.2 ควรมีการกวดขันให้มีการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด

ในการแก้ไขปัญหาอันเกิดจากการบังคับใช้กฎหมายของตำรวจจรรยาบรรณ ตามที่ศึกษา วิเคราะห์ในข้างต้นแล้วนั้น ผู้เขียนเห็นว่าในการแก้ไขปัญหาดังกล่าวควรเริ่มต้นจากผู้บังคับบัญชา ระดับสูงตั้งแต่นายกรัฐมนตรี รัฐมนตรี อธิบดีกรมตำรวจ จะต้องร่วมแรงร่วมใจกันควบคุมดูแลให้ ตำรวจชั้นผู้น้อยทำงานกันอย่างเคร่งครัด และตรงไปตรงมาเพื่อให้มีการบังคับใช้กฎหมายให้เป็น กฎหมาย ควรแสดงความจริงจังในการแก้ไขปัญหา โดยการกระทำตัวเป็นแบบอย่างที่ดี ในกรณีที่มี การกระทำผิดฝ่าฝืนกฎหมายจรรยาบรรณ อย่าได้มองข้ามว่าเป็นการทำความผิดเล็กน้อยแล้วจะ ขอรับสิทธิพิเศษในการยกเว้นโทษ หรือรับโทษขั้นต่ำที่สุด แม้ว่าผู้ที่กระทำผิดนั้นจะเป็นตัว ข้าราชการชั้นผู้ใหญ่ นายทุน หรือผู้ทรงอิทธิพลต่างๆ รวมทั้งบุตร ภรรยา หรือญาติสนิทของบุคคล ดังกล่าวก็ตาม ควรจะได้มีการลงโทษตามบทบัญญัติกฎหมายภายใต้กฎหมายเดียวกันอย่างเสมอภาค ในกรณีที่ตำรวจจรรยาบรรณปฏิบัติหน้าที่อย่างเข้มแข็งและกล้าหาญ ผู้บังคับบัญชาควรจะช่วยกันปกป้อง ให้ความเป็นธรรมแก่นายตำรวจผู้นั้น มิให้ต้องได้รับผลร้ายจากการถูกใส่ความจากผู้เสียหาย ประโยชน์บางคน เพื่อเป็นขวัญและกำลังใจในการเดินหน้าปฏิบัติหน้าที่อย่างถูกต้องต่อไป และ ควรจะมีการประกาศชมเชยการทำงานเพื่อเป็นเกียรติประวัติของผู้นั้นให้ประชาชนได้รับรู้รับทราบ เพื่อนำไปเป็นแบบอย่างที่ดีในการปฏิบัติตามด้วย ส่วนตำรวจจรรยาบรรณคนใดได้มีการปฏิบัติผิดหน้าที่ อันควรต้องกระทำ เช่นมีการรับสินน้ำใจจากผู้ขับขี่ที่เสนอให้ หากผู้บังคับบัญชาได้รับการรายงาน ก็ควรจะได้มีการสอบสวนลงโทษอย่างจริงจัง เพราะการกระทำดังกล่าวนอกจากจะเป็นการทำความ ผิดตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 149 ในการเรียกรับ หรือยอมจะรับทรัพย์สิน หรือ ประโยชน์อื่นใดโดยมิชอบแล้ว ยังเป็นการบ่อนทำลายความเชื่อถือในระบบกฎหมายและความยุติ

ธรรมของประชาชน รวมทั้งทำให้องค์กรและตำรวจจราจรที่ดีอีกมากต้องเสียภาพพจน์ ดังภาษิตที่ว่า “ปลาเน่าตัวเดียวทำให้เหม็นหมดทั้งข้อง”

นอกจากนี้ ในการแก้ไขปัญหการบังคับใช้กฎหมายของตำรวจจราจร ควรจะได้มีการพิจารณาปรับปรุงในเรื่องเงินได้ของข้าราชการตำรวจ โดยเฉพาะข้าราชการตำรวจชั้นผู้น้อยด้วย เพราะปัญหาดังกล่าวถือเป็นต้นตอสำคัญที่ก่อให้เกิดปัญหาการคอร์รัปชันเกิดขึ้น เมื่อตำรวจมีหน้าที่สำคัญในการคุ้มครองดูแลและอำนวยความสะดวกแก่ประชาชน รวมทั้งตำรวจยังได้รับอำนาจพิเศษตามกฎหมายให้สามารถบังคับ จับกุมผู้กระทำความผิดได้ จึงสมควรพิจารณาถึงเงินได้ของตำรวจจราจรให้มีความเหมาะสมกับหน้าที่ที่เขาปฏิบัติอยู่ อย่างไรก็ตาม การพิจารณาปรับปรุงในเรื่องเงินได้ของข้าราชการตำรวจนี้ มิได้หมายถึงเฉพาะเรื่องอัตราเงินเดือนเท่านั้น เพราะดังที่ทราบกันดีแล้วว่าการพิจารณาปรับปรุงอัตราเงินเดือนเป็นเรื่องที่ทำกันได้ไม่ถนัดนัก จะต้องมีความพร้อมในหลายๆ ด้าน โดยเฉพาะในเรื่องของงบประมาณที่จะนำมาจัดสรรเพิ่มเติม ดังนั้นผู้วิจัยจึงมีความเห็นว่าควรจะมีการพิจารณาให้ตำรวจจราจรสามารถมีเงินได้จากทางอื่นที่ถูกต้องตามกฎหมาย นอกเหนือจากเงินเดือนและเงินรางวัลจับกุม โดยให้ความสำคัญในเรื่องของสุขภาพและการเสี่ยงภัยในการปฏิบัติหน้าที่ เพราะตำรวจเหล่านี้จะต้องเผชิญอยู่กับปัญหาหลากหลายที่เป็นพิษในขณะปฏิบัติหน้าที่ และยังคงต้องเสี่ยงภัยอยู่กับขบวนการบนถนน ดังนั้นจึงควรจัดเงินส่วนหนึ่งให้ตำรวจจราจรดังกล่าว เพื่อเป็นค่าชดเชยความเสี่ยงสุขภาพ และการเสี่ยงภัยบนถนน เพื่อเป็นรายได้เพิ่มเติมที่ถูกต้องตามกฎหมาย อีกทางหนึ่ง ให้เขาสามารถดำรงชีพอยู่ได้ตามฐานะ และในสภาพเศรษฐกิจของสังคมในปัจจุบันได้ตามอัตรา ทั้งนี้โดยผู้เขียนมีความเชื่อว่าไม่มีใครต้องการกระทำความผิดโดยไม่จำเป็น โดยเฉพาะอย่างยิ่งหากการกระทำความผิดนั้นอาจทำให้ต้องรับโทษทางอาญารุนแรง รวมทั้งทำให้เสื่อมเสียชื่อเสียงแก่ตนเองและครอบครัว

นอกจากนี้ควรจะต้องมีการรณรงค์ให้ตำรวจจราจรได้ตระหนักถึงความสำคัญของบทบาทหน้าที่ของตน อย่าคิดเพียงว่าการฝ่าฝืนกฎจราจรเป็นความผิดเล็กน้อย เมื่อมีผู้ฝ่าฝืนก็จะปล่อยตัวไปไม่บังคับใช้กฎหมายให้เคร่งครัด ทั้งนี้ไม่ว่าจะเป็นด้วยเหตุผลใดๆ ก็ตาม เพราะการเพิกเฉยไม่บังคับใช้กฎหมายให้เคร่งครัดเพียงกรณีเล็กๆ น้อยๆ นี้ จะส่งผลกระทบต่อทำให้ระบบการบังคับใช้กฎหมายทั้งหมดเกิดความหย่อนยาน

4.2.3 ควรมีการสร้างระบบการตรวจสอบและถ่วงดุลอำนาจ

วัตถุประสงค์ที่ต้องการให้มีระบบการตรวจสอบและถ่วงดุลนี้ ก็เพื่อกระตุ้นองค์กรผู้บังคับใช้กฎหมายให้เดินเข้ารูปเข้ารอยได้เร็วขึ้น เพราะหากปล่อยให้ทำไปโดยลำพังคน

เดียว ก็จะรู้ข้อมูลคนเดียว ผิดถูกก็รู้คนเดียว ทำตามกฎหมายหรือไม่ ปฏิบัติหน้าที่หย่อนยานหรือไม่ คนอื่นก็ 모르 ทำให้การเปลี่ยนแปลงทำได้ช้าและไม่มีประสิทธิภาพ แต่ทั้งนี้การสร้างระบบการตรวจสอบถ่วงดุลนี้ จะต้องให้วิธีการที่ละมุนละม่อม เพราะการตรวจสอบย่อมไม่มีใครปรารถนา โดยเฉพาะองค์กรที่เคยชินแต่เป็นผู้ตรวจสอบคนอื่น เช่น กรมตำรวจ การมีระบบตรวจสอบจะทำให้คนในองค์กรเกิดความไม่พอใจที่ไม่ได้รับความไว้วางใจ ดังนั้น วิธีแก้ก็อาจใช้วิธีการประชาสัมพันธ์ข้อดีของระบบที่จะสร้างขึ้น โดยพยายามดึงความสนใจออกไปจากเรื่องการตรวจสอบ เช่น อ้างเรื่องความสะดวกของประชาชน หรือลดภาระหน้าที่ขององค์กร หรือผลดีที่จะเกิดแก่องค์กร ทั้งนี้ทุกนโยบายทั้งหลายต้องการใช้เพื่อเกลี้ยกล่อมเจ้าหน้าที่ชั้นปฏิบัติการซึ่งเป็นคนหมู่มาก

สำหรับระบบตรวจสอบถ่วงดุลที่ผู้วิจัยเห็นว่าควรจะได้มีการพิจารณานำมาใช้คือ

1. ระบบการชำระค่าปรับ

ควรให้องค์กรที่ดำเนินการจับกุม และองค์กรที่รับชำระค่าปรับจากผู้กระทำความผิดเป็นคนละองค์กร เช่น ให้ชำระค่าปรับที่ศาลจราจร สำหรับความผิดบางฐาน เพื่อป้องกันการต่อรองในการยกเว้นโทษ

2. การรายงานผล

ควรให้องค์กรตำรวจมีระบบการรายงานผลการจับกุมไปยังกรมการขนส่งทางบกเพื่อให้มีผลต่อการพิจารณาต่อใบอนุญาตขับขี่ (ระบบการตัดคะแนน) โดยทุกครั้งที่มีการจับกุม หรือได้รับชำระค่าปรับทางตำรวจจะต้องมีการแจ้งข้อมูลดังกล่าวให้กรมการขนส่งทางบกรับทราบ (โดยจะต้องมีระบบการเชื่อมโยงข้อมูล (on-line)) ทั้งนี้เพื่อลดบทบาทของตำรวจจราจรในการใช้ดุลยพินิจที่เป็นคุณเป็นโทษแก่ผู้กระทำความผิด เพราะหากผู้กระทำความผิดเสนอสินน้ำใจให้แก่ตำรวจจราจร ก็ไม่อาจลบผลการรายงานที่ปรากฏต่อกรมการขนส่งทางบกได้ ซึ่งระบบดังกล่าวนี้จะมีประโยชน์ คือ

ก. เป็นการตรวจสอบจำนวนเงินค่าปรับว่าถูกต้องตรงกันหรือไม่ (ถ้ามีการเรียกรับสินน้ำใจยอดเงินที่ปรากฏ กับยอดเงินที่ทางตำรวจนำส่งคลังก็จะไม่ตรงกัน)

ข. เป็นการตรวจสอบว่าโทษที่ลงไปในนั้นเหมาะสม และเป็นไปตามบทบัญญัติกฎหมายหรือไม่

ค. เป็นการลดปัญหาการเรียกรับสินน้ำใจ เพราะถ้าไม่ชำระค่าปรับตามกฎหมายทางกรมการขนส่งทางบกก็จะไม่ต่ออายุใบอนุญาตให้อยู่นั่นเอง

ง. เป็นการเก็บสถิติเพื่อนำมาใช้ประโยชน์ในการวิจัยของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

อย่างไรก็ดี ระบบตรวจสอบที่นำเสนอมาข้างต้นคงจะเป็นเพียงบางส่วนที่ผู้วิจัยเห็นว่าสามารถนำมาใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพในสถานะของโครงสร้างองค์กรที่มีอยู่ในปัจจุบัน

โดยไม่จำเป็นจะต้องมีการปรับเปลี่ยนโครงสร้างใหญ่ แต่ยังมีระบบตรวจสอบและถ่วงดุลอำนาจ โดยวิธีการโอนถ่ายอำนาจหน้าที่เกี่ยวกับการจรรยาของตำรวจไปให้กับองค์กรท้องถิ่น เช่น เทศบาล หรือกรุงเทพมหานคร เป็นผู้บริหาร เช่นเดียวกับที่หลายๆ ประเทศกำลังใช้อยู่ เช่นบางมลรัฐใน สหรัฐอเมริกา ทั้งนี้โดยจะต้องมีการปรับเปลี่ยนโครงสร้างขององค์กร กล่าวคือ ในกรณีของ กรุงเทพมหานครจะต้องมีการปรับเปลี่ยนอำนาจหน้าที่ของตำรวจในส่วนที่เกี่ยวกับการจรรยาของ กรุงเทพมหานครทั้งหมด ทั้งจากส่วนตำรวจนครบาลและกองบังคับการตำรวจจราจร ให้แก่ กรุงเทพมหานคร เพื่อให้กรุงเทพมหานครมีบทบาทเข้ามาตรวจสอบถ่วงดุลกับองค์กรตำรวจ ซึ่ง การปรับเปลี่ยนนั้นนอกจากจะปรับเปลี่ยนในเรื่องของอำนาจหน้าที่แล้ว จะต้องโอนกำลังเจ้าหน้าที่ ตำรวจที่เกี่ยวข้องทั้งหมดให้มาสังกัดกับกรุงเทพมหานคร เพราะเดิมนั้นกรุงเทพมหานครไม่เคยมี ประสบการณ์ในด้านนี้มาก่อน การโอนกำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรซึ่งเคยปฏิบัติงานด้านนี้มาก่อน จะทำให้กรุงเทพมหานครสามารถรับและปฏิบัติงานสานต่อได้ทันที อย่างไรก็ตาม วิธีกรดังกล่าวนี้ คงจะต้องอาศัยระยะเวลาเตรียมความพร้อมในหลายๆ ด้าน ไม่อาจจะทำให้บรรลุผลได้โดยเร็ว จะ ต้องมีการศึกษาในรายละเอียดให้รอบคอบว่าจะมีผลดี ผลเสียอย่างไร หรือไม่ รวมทั้งต้องศึกษาเพิ่มเติมด้วยว่าอำนาจหน้าที่ขององค์กรภายใต้โครงสร้างใหม่นั้นจะมีขอบเขตเพียงใด และจะต้องใช้วิธีการอย่างไรจึงจะสามารถบรรลุผลสำเร็จได้ดังความเหมาะสมกับสภาพสังคมไทยให้มากที่สุด

อนึ่งผู้เขียนมีความเห็นว่า หากมีการปรับปรุงเปลี่ยนแปลงระเบียบ กฎหมาย เทคนิคการบริหารจัดการ รวมทั้งบุคลากรให้มีคุณภาพสมบูรณ์กว่าในปัจจุบันแล้ว โครงสร้างการบริหารและการจัดการจราจรโดยเจ้าพนักงานตำรวจที่เป็นอยู่ในปัจจุบันน่าจะเป็นรูปแบบที่มีความเหมาะสม เนื่องจากเจ้าพนักงานตำรวจเป็นผู้รับผิดชอบงานดังกล่าวติดต่อกันมาเป็นระยะเวลายาวนาน ย่อมจะ มีความรู้และประสบการณ์ในระดับหนึ่ง รวมทั้งปัญหาข้อพิพาทที่เกี่ยวกับการจราจรก็มีส่วนเกี่ยว พັນกับอำนาจการสืบสวนสอบสวนของเจ้าพนักงานตำรวจภายใต้ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณา ความอาญาด้วย การปรับปรุงในโครงสร้างเดิมจึงน่าจะเป็นทางเลือกที่เหมาะสมกว่า

4.3 แนวทางแก้ไขปัญหาเกี่ยวกับองค์ประกอบด้านสังคมและสิ่งแวดล้อมอื่นๆ

4.3.1 ควรปลูกฝังวินัยและธรรมาภิบาลให้ประชาชนเด็กค่านิยมที่ผิดๆ

ในการแก้ไขปัญหาค่าที่เกี่ยวกับปัจจัยด้านสังคมและสิ่งแวดล้อมอื่นๆ เพื่อมิให้ผู้ขับขี่ กระทำผิดกฎจราจรนั้น ผู้เขียนมีความเห็นว่าควรจะใช้วิธีการปลูกฝังในเรื่องความมีวินัย และความ มีมารยาทในการอยู่ร่วมกันในสังคมให้แก่สมาชิกในสังคม ทั้งนี้ไม่เพียงแต่เรื่องมารยาทในการขับ รถ หรือวินัยการจราจรเท่านั้น แต่ผู้เขียนเห็นว่าควรมีการปลูกฝังให้สมาชิกมีจิตสำนึกในการรักษา

วินัยในทุกเรื่อง ไม่ว่าจะเป็นวินัยในการขึ้น-ลงรถ การรู้จักเข้าแถวซื้ออาหาร หรือแม้แต่วินัยเล็กน้อยๆ ภายในครอบครัว ทั้งนี้เพื่อเป็นการฝึกให้ทุกคนมีความเคยชินกับการปฏิบัติตามระเบียบ กฎเกณฑ์ของสังคม และเมื่อในยามสวามิภักดิ์เป็นผู้บังคับก็จะได้ปฏิบัติตามกฎจราจรได้โดยไม่รู้สึกรู้สีก้อ คอควรจะต้องทำให้ประชาชนเข้าใจว่าระเบียบเป็นสิ่งที่จะต้องยึดถือและปฏิบัติตาม ทุกคนจะต้องปรับตนเองเข้าไปอยู่ภายในกรอบแห่งกฎระเบียบนั้น มิใช่เอากฎระเบียบที่มีอยู่มาปรับให้เข้ากับตนเอง หากทำเช่นนี้ได้ปัญหาการฝ่าฝืน หรือพยายามละเมิดกฎระเบียบของสังคมก็จะไม่เกิดขึ้น

อนึ่งในเรื่องการปลูกฝังระเบียบวินัยนี้ มีบางคนเห็นว่าควรจะทำเฉพาะกับเด็กเยาวชนเท่านั้น เพราะเห็นว่า “ไม้อ่อนดัดง่ายไม้แก่ดัดยาก” แต่ในความเห็นของผู้เขียนเห็นว่าการปลูกฝังระเบียบวินัยจะต้องเริ่มกับสมาชิกทุกคนในสังคมไม่ว่าเด็กหรือผู้ใหญ่เพราะหากมีการปลูกฝังเฉพาะกับเด็ก เมื่อเด็กเรียนรู้สิ่งที่ดีมาจากในตำรา ในโรงเรียน แต่เมื่อมาอยู่ในสังคม ผู้ใหญ่อกลับไม่ทำตัวเป็นแบบอย่างที่ดี เด็กก็จะจดจำสิ่งไม่ดีที่ได้พบเห็น สิ่งผู้ใหญ่ซึ่งใกล้ชิดกับเด็กไม่ว่าจะเป็นพ่อ แม่ ญาติพี่น้อง หรือแม่กระทั่งครู อาจารย์ในโรงเรียน หรือผู้คนที่เดินถนนทั่วไปปฏิบัติกัน ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบโอกาสที่เด็กจะได้เรียนรู้แบบอย่างที่ถูกต้องกับการพบเห็นแบบอย่างที่ไม่ดีแล้ว จะเห็นว่าเด็กมีโอกาสเรียนรู้แบบอย่างที่ดีน้อยกว่าการพบเห็นแบบอย่างที่ไม่เหมาะสม เพราะเด็กจะเห็นแบบอย่างที่ดีเฉพาะแต่ใน โรงเรียนขณะที่แบบอย่างที่ไม่ถูกต้องสามารถพบเห็นได้ทั่วไป ดังนั้นหากบุคคลเหล่านี้ไม่ทำแบบอย่างที่ดีให้เด็กเห็นจนเจนตาแล้ว การที่จะคาดหวังให้มีเด็กรุ่นใหม่ที่อยู่ในระเบียบวินัยคงเป็นไปได้ยาก อย่างไรก็ตามการปลูกฝังระเบียบวินัยและมารยาทในการดำเนินชีวิตในสังคมแก่เด็กและผู้ใหญ่นั้นจะต้องใช้วิธีการที่แตกต่างกัน ในกรณีของเด็กก็อาจปลูกฝังโดยการสอนและฝึกกันในโรงเรียนรวมทั้งใช้สิ่งต่างๆ ช่วยในการสอดแทรกเรื่องเหล่านี้เข้าไปในจิตใจของเด็ก ไม่ว่าจะเป็นในรูปแบบของการทำรายการเด็กออกอากาศทางทีวี หรือการจัดกิจกรรมให้เด็กได้มีโอกาสได้ร่วมทำด้วย เป็นต้น ส่วนการปลูกฝังระเบียบวินัยให้แก่ผู้ใหญ่ก็อาจจะใช้วิธีการใช้สื่อต่างๆ เข้ามาช่วย หรือแม้แต่การใช้วิธีให้เด็กเป็นสื่อในการทักท้วงการกระทำผิดของพ่อแม่ ผู้ปกครอง ซึ่งใช้ได้ผลมาแล้วในการรณรงค์ต่อต้านการสูบบุหรี่ ผู้เขียนมีความเชื่อว่าหากมีการดำเนินการอย่างจริงจังต่อเนื่องแล้ว จะสามารถปลูกจิตสำนึกของประชาชนให้หันมาให้ความสำคัญในกฎระเบียบ และปฏิบัติตัวให้อยู่ในวินัยได้ อย่างน้อยๆ ก่อนที่ผู้นั้นจะทำความผิดก็จะรู้สึกตัวว่าตนกำลังทำความผิดอยู่ และก็อาจจะเกิดความละอายใจและหยุดการกระทำนั้นด้วยตนเอง

นอกจากนี้ ผู้เขียนยังมีความเห็นว่าการปลูกฝังจิตสำนึกแก่ประชาชน นอกจากจะรณรงค์ในเรื่องวินัยและมารยาทแล้ว ก็ควรจะปลูกฝังค่านิยมของพลเมืองในสังคมให้ต่อต้านการใช้อำนาจในทางที่ผิด ต่อต้านการคอร์รัปชัน การโกงกินบ้านเมือง รวมทั้งควรมีการรณรงค์ปลูกจิตสำนึกของสังคมให้มีความรู้สึกถึงกิจการให้-รับสินบน โดยให้ประชาชน และสื่อมวลชนช่วยกันเป็นหูเป็นตา และเมื่อรัฐได้รับรายงานจากการกระทำผิด ก็ควรสืบสวนดำเนินการอย่าง

เฉียบขาด และรวดเร็ว พร้อมทั้งประกาศให้ประชาชนได้รู้ทั่วกัน เพื่อเป็นเยี่ยงอย่างมิให้กระทำตาม และรัฐควรให้ความคุ้มครองให้หลักประกันความปลอดภัยแก่ผู้แจ้ง เพื่อให้ทุกคนไม่นิ่งเฉยเมื่อมีการกระทำความผิด กล่าวจะเผชิญหน้ากับความไม่ถูกต้องที่เกิดขึ้นในสังคม สังคมควรเลืกยกย่องคนมีเงิน มีอำนาจแต่ใช้ในทางที่ผิด แล้วหันมายกย่องนับถือคนที่ทำความดีทำประโยชน์แก่ประเทศชาติอย่างแท้จริง ข้าราชการไม่ว่าจะเป็นทหาร ตำรวจ หรือพลเรือน บางคนที่คิดว่ายศตำแหน่ง อำนาจหน้าที่ของตน จะทำให้ตนเองมีสิทธิเหนือกว่าประชาชน ควรเลิกความคิดนั้น เลิกทำตัวเป็นนาย แล้วหันมายึดหลักในการให้บริการที่ดีแก่ประชาชน เมื่อทำเช่นนี้ได้สังคมไทยก็จะปลอดภัยจากพวกอิทธิพลที่ชอบใช้อิทธิทธิเมื่อมีการกระทำความผิด

ผู้เขียนมีความเห็นว่าปัญหาวิกฤตจรรยาบรรณที่เป็นอยู่ในปัจจุบันก็เป็นสิ่งแวดล้อมอย่างหนึ่งที่ทำให้ผู้ขับขี่ฝ่าฝืนกฎจราจร เพราะผู้ขับขี่ที่อยู่ในสภาพแวดล้อมของการจราจรที่ติดขัดยุ่งเหยิงย่อมจะเกิดความกดดันในการขับขี่ ต้องการที่จะถึงจุดหมายโดยเร็ว จึงทำทุกวิธีการเพื่อให้ตนมีโอกาสไปได้เร็ว ได้ไปก่อนคนอื่น ๆ การฝ่าฝืนกฎจราจรเป็นช่องทางหนึ่งทำให้การเบียดการแข่งคิวรถคันอื่นจึงมีให้เห็นกันเป็นประจำ ดังนั้นผู้เขียนจึงมีความเห็นว่ารัฐบาลควรจะได้หามาตรการต่างๆ มาใช้แก้ไขปัญหาวิกฤตจรรยาบรรณให้ลดน้อยลงด้วย ก็จะแก้ไขปัญหาผู้ขับขี่ฝ่าฝืนกฎจราจรสามารถลดลงไปได้อีกระดับหนึ่ง

4.4 แนวทางแก้ไขปัญหาเกี่ยวกับองค์ประกอบด้านผู้ขับขี่

4.4.1 ควรมีการปรับปรุงและส่งเสริมความรู้ให้แก่ผู้ขับขี่

ควรมีการปรับปรุงและส่งเสริมความรู้ให้แก่ผู้ขับขี่ โดยในส่วนของโรงเรียนสอนขับรถ ควรมีการปรับปรุงตั้งแต่ในเรื่องอาคารสถานที่ ควรกำหนดให้โรงเรียนสอนขับรถแต่ละแห่งจัดพื้นที่ใช้เป็นสนามฝึกหัดขับรถให้แก่ผู้เรียน โดยมีขนาดพื้นที่ที่เหมาะสมจะสามารถใช้ฝึกหัดได้อย่างมีประสิทธิภาพ ในการที่ผู้เขียนเสนอแนะดังกล่าวอาจมีผู้โต้แย้งว่าจะทำให้ผู้ประกอบการต้องแบกรับค่าใช้จ่ายในการจัดหาพื้นที่โดยเฉพาะในกรุงเทพฯ ซึ่งที่ดินมีราคาแพงมาก และอาจทำให้ไม่มีผู้ประกอบการรายใดสนใจดำเนินกิจการนี้ต่อไป หรือในการดำเนินกิจการผู้ประกอบการก็จะผลักภาระส่วนนี้ไปได้แก่ผู้เรียน ซึ่งจะทำให้ค่าเรียนมีราคาสูงจนไม่มีใครอยากจะเรียน หรือไม่สามารถจะจ่ายให้ได้ ในปัญหานี้ ผู้เขียนเห็นว่าปัญหาการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่นี้ หากจะว่ากันไปแล้วก็นับเป็นปัญหาสำคัญขนาดเรียกได้ว่าเป็นปัญหาระดับชาติเลยทีเดียวได้ เพราะสภาพวิกฤตจรรยาบรรณในกรุงเทพฯ ซึ่งเป็นเมืองหลวง เมืองศูนย์กลางเศรษฐกิจของประเทศ ส่วนหนึ่งของปัญหาวิกฤตจรรยาบรรณมีสาเหตุมาจากปัญหาการฝ่าฝืนกฎจราจร และดังได้กล่าวมาข้างต้นแล้วว่าสภาพดังกล่าวนี้ได้นำมา

ซึ่งความเสียหายอย่างมหาศาลในหลายๆ ด้าน ไม่จำกัดแต่เพียงในด้านเศรษฐกิจของประเทศเท่านั้น ยังเสียหายไปในส่วนของการสูญเสียทรัพยากรมนุษย์ สูญเสียโอกาสในการทำให้ประเทศเจริญก้าวหน้า ทางราชการจะต้องทุ่มงบประมาณจำนวนไม่น้อยในการแก้ไขปัญหาี้ ดังนั้นเมื่อทุกฝ่ายเห็นพ้องต้องกันว่าปัญหาี้เป็นปัญหาสำคัญจึงควรที่ทุกฝ่ายจะร่วมมือกัน แทนที่ทางราชการจะทุ่มงบประมาณไปในการแก้ไขปัญหาซึ่งต้องทำกันอย่างไม่จบสิ้น ก็อาจแบ่งงบประมาณส่วนหนึ่งมาใช้แก้ไขปัญหาที่ต้นเหตุโดยทางราชการก็อาจจะช่วยเหลือผู้ประกอบการโรงเรียนสอนขับรถ โดยเป็นผู้ลงทุนจัดหาสถานที่ฝึกหัดขับรถ เพื่อให้เอกชนเช่าใช้ในราคาประหยัด ซึ่งในส่วนนี้หากผู้ประกอบการจะผลัดภาระให้ผู้เรียนก็คงเป็นจำนวนไม่สูงมาก ทั้งนี้เพื่อหวังผลสุดท้ายที่จะได้มีผู้ขับขี่ที่มีประสิทธิภาพ

ถัดจากเรื่องอาคารสถานที่ก็มาในเรื่องการปรับปรุงด้านหลักสูตรการเรียนการสอน ส่วนราชการที่เกี่ยวข้องทั้งหมดควรมีการประสานงานกำหนดหลักสูตรร่วมกัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งควรมีการหารือกับทางกรมการขนส่งทางบกในฐานะเป็นผู้ควบคุมคุณภาพของผู้ขับขี่ คือเป็นหน่วยงานที่ดูแลในเรื่องการออกใบอนุญาตขับขี่ โดยควรเน้นให้ความสำคัญทั้งในส่วนทฤษฎีที่จำเป็นแก่ผู้ขับขี่ได้แก่กฎจราจร วิธีการบำรุงรักษาเครื่องยนต์ การแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้ากรณีเครื่องยนต์เกิดเหตุขัดข้องกระทันหัน เป็นต้น และในส่วนของภาคปฏิบัติก็ควรมีการสอนให้ผู้ขับขี่สามารถขับรถได้อย่างถูกต้อง ปลอดภัย รวมทั้งมีวินัยในการจราจรด้วย ทั้งนี้ควรมีการกำหนดคุณสมบัติให้ครูผู้สอนเป็นผู้ที่ต้องมีความรู้ ความสามารถในการสอนทั้งภาคทฤษฎีและปฏิบัติรวมทั้งต้องมีคุณธรรม จริยธรรมของความเป็นครูที่ตั้งใจจะถ่ายทอดความรู้อย่างแท้จริงด้วย

สำหรับปัญหาผู้ที่เหมาะสมในการดำเนินการโรงเรียนสอนขับรถว่าควรจะเป็นทางราชการ หรือเอกชนนั้น ผู้เขียนมีความเห็นว่าการดำเนินการโรงเรียนนี้ อาจจะให้ทางเอกชนเป็นผู้ดำเนินการดังที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน ส่วนทางราชการเป็นผู้ควบคุมตรวจสอบในด้านมาตรฐานการศึกษาน่าจะเป็นแนวทางที่มีความเหมาะสมกว่าทางราชการจะเป็นผู้ดำเนินการเอง เพราะปัจจุบันทางราชการเองก็มีนโยบายที่จะจำกัดอัตราการเพิ่มจำนวนข้าราชการ อีกทั้งยังพยายามให้มีการแปรรูปหน่วยงานราชการหลายๆ ประเภทให้เอกชนเป็นผู้เข้ามาดำเนินการแทน ดังนั้นการให้เอกชนดำเนินการต่อไปจึงเป็นแนวทางที่ตรงกับนโยบายของรัฐมากที่สุด นอกจากนี้ในการดำเนินการของเอกชนที่ผ่านมาก็ยังไม่ได้กระทำผิดในลักษณะฝ่าฝืนกฎหมาย ระเบียบ หรือข้อบังคับในการดำเนินการแต่ประการใด การที่จะไปกำหนดให้รัฐเป็นผู้ดำเนินการแทนจึงยังไม่เป็นสมควร รัฐควรจะมีบทบาทเพียงแต่ควบคุมดูแลเท่านั้น สำหรับหน่วยงานของรัฐที่จะมาควบคุมดูแลโรงเรียนสอนขับรถ ผู้เขียนเห็นว่าควรให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องหน่วยงานใดเป็นผู้ดำเนินการนี้ก็

ได้ เพียงแต่ควรจะมีการประสานงานในเรื่องของหลักสูตรการเรียนการสอนกับกรมการขนส่งทางบกในฐานะที่เป็นหน่วยงานรับผิดชอบในการออกใบอนุญาตขับขี่ด้วย

อนึ่งผู้เขียนยังมีความเห็นต่อไปอีกว่าเมื่อมีการปรับปรุงแก้ไขในส่วนของมาตรฐานการออกใบอนุญาตขับขี่ (จะได้กล่าวต่อไป) แล้ว ในด้านผู้เรียนทางราชการก็ไม่จำเป็นต้องบังคับให้ผู้ขับขี่เข้าเรียนในโรงเรียนสอนขับรถ เพราะเมื่อทางราชการให้ความสำคัญในการเลือกเฟ้นให้ได้ผู้ขับขี่ที่มีคุณภาพ มีการเข้มงวดในการสอบใบอนุญาตขับขี่ประกอบกับผู้ขับขี่เป็นประโยชน์ในการเข้าเรียนโรงเรียนสอนขับรถผู้ขับขี่ก็จะยินดีมาเข้าเรียนเองโดยไม่ต้องใช้มาตรการบังคับ ทั้งนี้เพื่อเป็นการหลีกเลี่ยงข้อกล่าวหาว่าทางราชการออกกฎระเบียบเพื่อประโยชน์ของคนบางกลุ่ม บางพวกเท่านั้น

นอกจากนี้ผู้วิจัยยังมีความเห็นต่อไปอีกว่า ทางหน่วยงานที่เกี่ยวข้องไม่ว่าจะเป็นกระทรวงศึกษาธิการ หรือกรมการขนส่งทางบก หรือกรมตำรวจ ควรจะได้มีการจัดทำคู่มือกฎจราจรฉบับประชาชนขึ้น โดยใช้ภาษาที่อ่านเข้าใจง่าย และหยิบยกในประเด็นสำคัญๆ มาถ่ายทอดให้แก่ผู้ขับขี่และผู้สนใจทั่วไปได้รับรู้ในปัจจุบัน แม้จะมีเอกชนบางรายมีการจัดทำอยู่บ้าง แต่ผู้วิจัยเห็นว่าเนื้อหายังไม่สามารถครอบคลุมประเด็นสำคัญที่ผู้ขับขี่ควรรู้จากกฎจราจรทั้งหมด ดังนั้นทางราชการจึงควรมีการจัดทำเอกสารดังกล่าวขึ้น (คำว่าจัดทำนี้ไม่ได้หมายความว่าทางราชการจะต้องผลิตขึ้นเองเพื่อจำหน่าย แต่หมายความว่าให้ทางราชการจัดทำต้นฉบับขึ้น เพื่อให้เอกสารดังกล่าวได้ให้รายละเอียดครอบคลุมในสาระที่คิดว่าผู้ขับขี่ควรรู้ทั้งหมด ส่วนการจัดพิมพ์เอกชนรายใดสนใจก็สามารถนำไปพิมพ์เผยแพร่ต่อไปได้)

4.4.2 ควรมีมาตรการกั้นกรองและตรวจสอบควบคุมคุณภาพ และวินัยของผู้ขับขี่

- การออกใบอนุญาตขับขี่

ควรมีการปรับปรุงแก้ไขในส่วนของ การออกใบอนุญาตขับขี่ เนื่องจากการออกใบอนุญาตขับขี่เป็นกระบวนการขั้นสุดท้ายในการกั้นกรองคุณภาพผู้ขับขี่ ก่อนที่ผู้ขับขี่ผู้นั้นจะมีสิทธิขับขี่รถในท้องถนนได้อย่างถูกต้องตามกฎหมาย ดังนั้นสำหรับกระบวนการนี้เราจึงควรมีขั้นตอนในการกั้นกรองที่ทำให้มั่นใจได้ว่าผู้ที่ผ่านการกั้นกรองออกไปจะเป็นผู้ขับขี่ที่มีคุณภาพจริงๆ สำหรับวิธีการที่ใช้กันอยู่ในปัจจุบันนั้น ดังได้ศึกษากันมาแล้วว่ายังมีความหละหลวมอยู่ในบางจุด ดังนั้นผู้วิจัยจึงมีความเห็นว่าวิธีการทดสอบที่ใช้ในปัจจุบัน แม้จะได้ผลในระดับหนึ่ง แต่ก็ควรมีการปรับปรุงให้มีความให้มีความเหมาะสมกับสภาพการจราจรในปัจจุบันที่ต้องการให้ได้ผู้ขับขี่ที่มีคุณภาพ ดังนั้น ในเรื่องวิธีการทดสอบเฉพาะทางด้านข้อเขียนซึ่งเป็นการทดสอบในเรื่อง

ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรควรจะได้ยกระดับให้สามารถใช้เพื่อวัดระดับความรู้ของผู้ขับขี่ได้อย่างแท้จริง โดยอาจใช้วิธีการเช่นเดียวกับในสหรัฐอเมริกา คือข้อสอบจะเป็นเรื่องเกี่ยวกับกฎจราจรทั่วไป และเรื่องเกี่ยวกับความปลอดภัยต่างๆ ในท้องถนน เช่น เรื่องแอลกอฮอล์โดยข้อสอบเป็นแบบปรนัยที่มีคำตอบถูกทุกข้อ แต่ให้เลือกข้อที่ถูกที่สุดเพียงข้อเดียว ส่วนเกณฑ์การวัดผลก็อาจให้เกณฑ์เดิมคือ 75% ถือว่าสอบผ่าน สำหรับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรต้องคำนึงว่าปริมาณการออกใบอนุญาตขับขี่จำนวนมากเพียงประการเดียวไม่ได้เป็นเครื่องชี้วัดประสิทธิภาพการทำงานของหน่วยงาน แต่ควรจะต้องพิจารณาประกอบกับคุณภาพของผู้ขับขี่ที่อยู่บนท้องถนนด้วย จึงจะสามารถบอกได้ว่าหน่วยงานนั้นมีประสิทธิภาพในการทำงานเป็นอย่างไร

- การติดตามตรวจสอบคุณภาพและวินัยของผู้ขับขี่

ในปัจจุบันมาตรการที่นำมาใช้ควบคุมคุณภาพของผู้ขับขี่จะมีเพียงการทดสอบก่อนขอรับใบอนุญาตขับขี่เท่านั้น ซึ่งผู้เขียนคิดว่าควรจะได้มีการสร้างระบบในการติดตามตรวจสอบคุณภาพของผู้ขับขี่ภายหลังจากที่ได้รับใบอนุญาตขับขี่ด้วย เพื่อเป็นการเตือนให้ผู้ขับขี่ควบคุมระดับคุณภาพในการขับขี่ของตนให้อยู่ในเกณฑ์ที่ยอมรับได้ อย่างน้อยที่สุดก็อยู่ในเกณฑ์ผ่านสำหรับการสอบใบอนุญาตขับขี่ ระบบการติดตามตรวจสอบดังกล่าว อาจจะใช้วิธีการตัดคะแนนดังเช่นที่ประเทศสิงคโปร์กำลังใช้อยู่ และนับเป็นมาตรการหนึ่งที่ได้ผลดีน่าพอใจ โดยวิธีการของประเทศสิงคโปร์นั้นจะกำหนดให้ผู้ขับขี่ทุกคนมีคะแนนคนละ 24 คะแนนภายใน 2 ปี หากผู้ขับขี่มีการกระทำความผิดก็จะถูกตัดคะแนนไปเล็กน้อยตามข้อหาความผิด ซึ่งผู้ขับขี่ทุกคนจะรับทราบกันดีว่าผิดข้อหาใดจะถูกตัดกี่คะแนน หากผู้ขับขี่คนใดถูกตัดคะแนนไปจนถึงเกณฑ์ที่กำหนดระดับหนึ่งผู้นั้นจะถูกสั่งพักใช้ หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ ซึ่งหมายความว่าผู้นั้นไม่มีสิทธิขับขี่รถบนถนนได้อย่างถูกต้องอีกต่อไป หากต้องการขับขี่รถก็จะต้องไปดำเนินการสอบใหม่ ซึ่งการได้ใบขับขี่ในครั้งนี้ก็จะค่อนข้างยากกว่าครั้งแรก เพราะมีบันทึกประวัติการลงโทษแล้ว นอกจากการตัดคะแนนจะมีผลในการถูกลงโทษดังกล่าวแล้ว การตัดคะแนนยังมีผลต่อการประกันภัยรล รวมทั้งค่าเบี้ยประกันด้วย กล่าวคือ ทางราชการจะเปิดเผยข้อมูลการตัดคะแนนดังกล่าวให้บริษัทประกันภัยได้รับทราบ เพื่อใช้เป็นข้อมูลในการพิจารณารับประกันภัย และการคิดเบี้ยประกันหากผู้ขับขี่รายใดถูกตัดคะแนนมาก บริษัทก็จะคิดค่าเบี้ยประกันภัยในอัตราที่สูง หรืออาจถึงขั้นไม่ยอมรับรับประกันภัยเลยก็ได้ และหากบริษัทไม่ยอมรับรับประกันภัยให้ ผู้นั้นก็จะไม่สามารถนำรถไปขับขี่ได้ เพราะรถที่จะนำไปใช้ในสิงคโปร์ทุกคันจะต้องมีการประกันภัยเสียก่อนจึงจะใช้ได้ จะเห็นว่าระบบการตัดคะแนนของสิงคโปร์ค่อนข้างมีผลโดยตรงที่จะทำให้ผู้ขับขี่ให้ความสำคัญกับคะแนนของตนและระมัดระวังที่จะไม่กระทำความผิดกฎจราจรโดยไม่จำเป็น

สำหรับประเทศไทยนั้นหากจะนำระบบการตัดคะแนนมาใช้ให้ได้ผลจะต้องดำเนินการควบคู่ไปกับการยกเลิกใบอนุญาตขับขี่ตลอดชีพ โดยอาจให้มีการต่ออายุใบอนุญาตขับขี่ทุก 3-5 ปี ซึ่งการใช้ระบบต่ออายุใบอนุญาตขับขี่ทุกช่วงระยะเวลาจะส่งผลดี ดังนี้

1. ทำให้ทางราชการสามารถทราบสถานภาพของใบอนุญาตขับขี่ที่มีอยู่ในปัจจุบัน
2. เป็นการตรวจสอบผู้ขับขี่ให้ได้คุณภาพตามเกณฑ์มาตรฐาน
3. สามารถลดปัญหาผู้ขับขี่คือคุณภาพ และลดปัญหาอุบัติเหตุได้

และเพื่อป้องกันปัญหาการโต้แย้งจากผู้ที่มีใบอนุญาตขับขี่ตลอดชีพอยู่แล้ว ผู้วิจัยจึงขอเสนอให้มีการเริ่มใช้มาตรการยกเลิกใบอนุญาตขับขี่เฉพาะกับผู้ขอใบอนุญาตขับขี่รายใหม่เท่านั้น ส่วนผู้มีใบอนุญาตขับขี่ตลอดชีพก็ยังคงสามารถใช้สิทธิเดิมต่อไป แต่ก็จะต้องมาเข้าสู่ระบบการตัดคะแนนเหมือนกันกับผู้ขอใบอนุญาตขับขี่รายใหม่ด้วย

สำหรับเรื่องระบบการตัดคะแนนนั้นผู้วิจัยเห็นว่าควรมีการใช้ประกอบกับมาตรการในการอบรม โดยการนำระบบการตัดคะแนนมาใช้คู่กับมาตรการการอบรมนั้นจะเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพให้แก่มาตรการการอบรมมากขึ้น เพราะจะทำให้สามารถติดตามตรวจสอบคุณภาพผู้ขับขี่ได้ตลอดเวลาแม้จะได้ผ่านการอบรมและสอบผ่านจนได้ใบอนุญาตขับขี่มาแล้ว ผู้ขับขี่ก็จะต้องพึงระลึกไว้เสมอว่าการขับขี่ที่ฝ่าฝืนกฎจราจรหรือการขับขี่ที่ขาดวินัยจะมีผลลงโทษผู้ขับขี่ได้ ซึ่งหากเป็นกรณีที่รุนแรงก็อาจถึงขั้นเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ และสั่งห้ามมีใบขับขี่ในช่วงระยะเวลาหนึ่งได้ ประกอบกับวิธีการที่ได้ใบขับขี่มาอย่างยากลำบากจะทำให้ผู้ขับขี่เกิดความหวงแหน และให้ความสำคัญต่อใบขับขี่มากยิ่งขึ้น โดยในการต่ออายุใบอนุญาตขับขี่นั้น เจ้าหน้าที่จะตรวจสอบประวัติการขับขี่ว่ามีกรฝ่าฝืนกฎจราจรหรือไม่ หรือเคยทำผิดอย่างไรหรือไม่ (รวมทั้งดูในเรื่องการลงโทษว่าได้ไปชำระค่าปรับแล้วหรือไม่) หากมีการทำผิดขั้นรุนแรงก็อาจถึงขั้นเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ หรือหากทำผิดไม่รุนแรงมากก็อาจส่งกลับไปอบรมในโรงเรียนแล้วให้สอบใหม่อีกครั้ง เพื่อเป็นการลงโทษ รวมทั้งผู้ขับขี่เองก็จะได้รับการอบรมในเรื่องกฎจราจรต่างๆ มากขึ้นไปด้วย และหากผู้ที่มีใบอนุญาตขับขี่ตลอดชีพกระทำผิดกฎจราจรถูกตัดคะแนนไปจนถึงขั้นถูกเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ตลอดชีพแล้ว ในการมาดำเนินการขอใบอนุญาตขับขี่ใหม่ ผู้นั้นก็ต้องอยู่ภายใต้ระบบใหม่ คือไม่มีใบอนุญาตตลอดชีพเช่นกัน วิธีนี้ยังมีข้อดีในการทำให้ผู้ที่มีใบขับขี่ตลอดชีพยังให้ความระมัดระวังในการขับขี่เพื่อไม่ให้ตนต้องเสียสิทธิในใบอนุญาตขับขี่ตลอดชีพด้วย

อย่างไรก็ดี มาตรการดังกล่าวนี้จะนำมาใช้ได้ต่อเมื่อทางหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้เตรียมความพร้อมทั้งในด้านบุคลากรและอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องตลอดจนมาตรการที่จะนำมาบังคับใช้ เช่นการอบรม การทดสอบ เป็นต้น

อึ่งหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ได้แก่

- ก. กรมการขนส่งทางบก ในฐานะเป็นผู้กั้กรองผู้ขับขี่โดยการสอบขอรับใบอนุญาตขับขี่
- ข. กรมตำรวจ ในฐานะผู้ติดตามตรวจสอบคุณภาพผู้ขับขี่ภายหลังจากได้ใบอนุญาตขับขี่มาแล้ว และ
- ค. กระทรวงศึกษาธิการ อาจจะต้องเข้ามาเกี่ยวข้องด้วยในฐานะเป็นผู้ควบคุมโรงเรียนสอนขับรถซึ่งเปรียบเสมือนเป็นผู้ผลิตผู้ขับขี่ให้มีคุณภาพ

ทั้งสามหน่วยงานนี้ควรมีการประสานงานและทำงานกันอย่างใกล้ชิด ควรมีการร่วมกันกำหนดหลักสูตรการเรียนการสอน วิธีการทดสอบผู้ขับขี่ในการขอรับใบอนุญาต และการควบคุมคุณภาพผู้ขับขี่ เพราะการทำงานทุกขั้นตอนจะต้องสัมพันธ์กันอย่างเป็นระบบไม่อาจแยกจากกันได้ ความล้มเหลวของขั้นตอนใดขั้นตอนหนึ่งจะส่งผลกระทบต่อขั้นตอนทุกขั้นตอน ทำให้มาตรการต่างๆ ไมอาจนำมาใช้ให้เกิดประสิทธิภาพได้เลย

4.4.3 การปลูกฝังวินัยในการขับขี่

ในการปลูกฝังวินัยในการขับขี่ของผู้ขับขี่นั้น นอกจากจะใช้มาตรการด้านการอบรมเรียนรู้ในโรงเรียนสอนขับรถ และการปรับเปลี่ยนค่านิยมของสังคมดังกล่าวมาข้างต้นแล้ว อีกวิธีการหนึ่งที่ผู้วิจัยเห็นว่าสามารถนำมาใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ และเป็นมาตรการที่ต้องให้ผู้ขับขี่ปฏิบัติเอง คือการอ่านและปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด เนื่องจากบทบัญญัติในพระราชบัญญัติจราจรทางบก ได้กำหนดรายละเอียดการปฏิบัติไว้ค่อนข้างชัดเจน เช่นกำหนดให้ผู้ขับขี่รถที่มีความเร็วช้า ต้องขับรถให้ใกล้ขอบทางเดินรถด้านซ้ายเท่าที่จะกระทำได้ (มาตรา 35) หรือกรณีจะให้รถคันอื่นแซงขึ้นหน้า ผู้ขับขี่จะต้องให้สัญญาณไฟยกเลี้ยวซ้าย (มาตรา 38) หรือการแซงต้องแซงทางด้านขวาโดยมีระยะห่างจากรถที่ถูกแซงพอสมควร (มาตรา 44) หรือกรณีที่ได้รับสัญญาณขอแซง ผู้ขับขี่รถที่มีความเร็วช้าจะต้องยอมให้รถที่ความเร็วสูงกว่าผ่านขึ้นหน้าโดยต้องให้สัญญาณไฟยกเลี้ยวซ้ายรวมทั้งจับพิกัดซ้ายด้วย เป็นต้น ซึ่งบทบัญญัติต่างๆ เหล่านี้ ก็คือการกำหนดให้ผู้ขับขี่มีวินัยในการใช้รถใช้ถนนร่วมกันนั่นเอง ดังนั้นหากผู้ขับขี่มีโอกาสได้อ่านทำความเข้าใจในพระราชบัญญัติจราจรทางบกด้วยตนเองแล้วก็จะเป็นการสร้างวินัยให้แก่ผู้นั้นโดยทางอ้อม ประกอบกับถ้ามีการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด เจ้าหน้าที่ตำรวจบังคับใช้กฎหมายให้เป็นกฎหมายปฏิบัติหน้าที่อย่างเข้มแข็ง ตรงไปตรงมา เมื่อมีผู้กระทำความผิดก็ต้องรีบจับกุม และลงโทษให้เหมาะสมกับความผิดอย่างเฉียบขาด และรวดเร็ว เพื่อให้เกิดผลในทางจิตใจ ให้ผู้กระทำความผิดเกิดความเกรงกลัว และให้ความสำคัญต่อการปฏิบัติตามบทบัญญัติกฎหมาย เมื่อทางราชการดำเนินการจริงจังกเช่นนี้แล้วก็จะไม่มีผู้ขับขี่คนใดได้รับประโยชน์จากการฝ่าฝืนกฎจราจร ผู้ขับขี่คนอื่นๆ ก็จะเลิกเลียนแบบพฤติกรรมกรรมการฝ่าฝืนนั้น และหันมาร่วมรักษาปฏิบัติตามกฎจราจรกันเอง อึ่งผู้

เขียนยังมีความเห็นว่าวิธีการแก้ไขปัญหาดังกล่าวข้างต้นยังสามารถนำมาใช้เพื่อแก้ไขปัญหาผู้ขับขี่เสนอสินน้ำใจให้แก่ตำรวจจราจร ซึ่งเปรียบเสมือนเป็นการช่วยผู้ให้ตำรวจจราจรกระทำความผิดในการรับสินน้ำใจด้วย หากมีการจับกุม ลงโทษผู้ขับขี่ที่เสนอสินน้ำใจแก่ตำรวจ (ถือเป็นการกระทำความผิดตามกฎหมายอาญา มาตรา 144 ในฐานะเป็นผู้ให้สินบนเจ้าพนักงาน) อย่างเฉียบขาด รวดเร็วและแจ้งผลการดำเนินการให้ประชาชนรับรู้รับทราบแล้ว ผู้เขียนคิดว่าผู้ขับขี่คนอื่นๆ ที่จะปฏิบัติดังกล่าวจะเกิดความเกรงกลัว เพราะผู้รับแสดงเจตนาชัดเจนว่าจะปฏิเสธ ผู้เสนอให้ก็จะไม่กล้าเสนอให้

4.4.4 การรณรงค์ประชาสัมพันธ์

ผู้เขียนเห็นว่ามาตรการที่สำคัญอีกประการหนึ่งในการแก้ไขปัญหาคอร์รัปชันคือการรณรงค์ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนรับทราบข้อมูลข่าวสารอยู่ตลอดเวลา เพราะภาพพจน์ในเรื่องการจราจรของกรุงเทพมหานครในปัจจุบันตกต่ำลงมาก ประชาชนจะมองเป็นภาพลบ คือเห็นแต่ว่ามีปัญหาการจราจรติดขัด ส่วนวิธีแก้ไขที่ทางราชการดำเนินการก็มีแต่การสร้างทาง สร้างถนนซึ่งสร้างอย่างไรก็ไม่เพียงพอกับปริมาณรถยนต์ที่มีอยู่ส่วนในเรื่องการกระทำความผิดฝ่าฝืนกฎจราจรนั้น ทางราชการแทบจะไม่มีมาตรการแก้ไข ดังนั้นจึงควรจะได้มีการประชาสัมพันธ์เพื่อให้ผู้ใช้รถใช้ถนนทราบข้อมูลและมาตรการที่จะดำเนินการเพื่อทุกฝ่ายจะได้ให้ความร่วมมือ โดยการรณรงค์ประชาสัมพันธ์ควรดำเนินการในเรื่องต่อไปนี้

1. ควรมีการประชาสัมพันธ์ถึงการกระทำที่เป็นการฝ่าฝืนกฎจราจร โดยอาจใช้สื่อโทรทัศน์ เพราะมีความกว้างขวางและสามารถเข้าถึงทุกเพศทุกวัย ทำเป็นแคมเปญสั้นๆ แต่ออกอากาศบ่อยๆ พยายามประชาสัมพันธ์ในความคิดนั้นซ้ำๆ ในช่วงเวลาหนึ่ง เพื่อให้ประชาชนติดตามและจำได้ จากนั้นจึงค่อยนำมาสลับกันออกอากาศ
2. ควรมีการประชาสัมพันธ์ถึงวิธีการและมาตรการลงโทษ เพื่อให้ประชาชนทราบว่าโทษตามกฎหมายมีอะไรบ้าง ทั้งนี้วัตถุประสงค์เพื่อให้ประชาชนมีความเกรงกลัวต่อการกระทำความผิด และมีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรเพิ่มมากขึ้น รวมถึงการต่อต้านการใช้สิทธิ หรือเสนอสินน้ำใจเมื่อมีการกระทำความผิดเกิดขึ้น
3. ควรมีการประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับภาพพจน์ของตำรวจจราจรว่าจะมีการปฏิบัติหน้าที่อย่างเคร่งครัด ล้างภาพพจน์เดิมออกไป การรับสินน้ำใจจะไม่มีอีกต่อไป เจ้าหน้าที่ที่จะปฏิบัติต่อประชาชนทุกคนอย่างเท่าเทียมกัน ต้องทำให้ประชาชนรู้สึกเคารพและเลื่อมใสต่อตำรวจจราจร

ทั้งนี้การรณรงค์ประชาสัมพันธ์จะต้องทำอย่างสม่ำเสมอ เพราะคนไทยมีนิสัยง่าย
รวมทั้งการประชาสัมพันธ์อย่างต่อเนื่อง จะทำให้ผู้ขับขี่มีโอกาสซึมซับความรู้ต่างๆ นำไปปฏิบัติ
ตามอย่างถูกต้องด้วย นอกจากนี้ ยังส่งผลให้ผู้ขับขี่ตระหนักที่จะไม่มีความสำคัญในการรักษาภู
จราจรทุกครั้งที่มีการขับขี่