



มาตรการทางกฎหมายในการแก้ไข  
ปัญหาการใช้อุปกรณ์สื่อสาร  
ขณะขับขี่ยานพาหนะ

Legal Measures for Solving The Problems  
Using of Communication Devices  
While Driving or Riding Vehicles

สุกัญญา ยุพาพินท์\*  
อุทัย อาทิเวช\*\*

\* นิสิตหลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต กลุ่มวิชากฎหมายอาญาและอาชญาวิทยา คณะรัฐศาสตร์  
และนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา

\*\* ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก

## บทคัดย่อ

การศึกษาเรื่อง มาตรการทางกฎหมายในการแก้ไขปัญหาคารโก้ผู้ประกอบการสื่อสารขณะขับชี่ยานพาหนะ เป็นการวิจัยเชิงเอกสารที่มีวัตถุประสงค์ เพื่อศึกษาถึงมาตรการลงโทษและการดำเนินคดีความผิดเกี่ยวกับกฎหมายห้ามใช้อุปกรณ์สื่อสารในขณะขับชี่ยานพาหนะตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 8) พ.ศ. 2551 ตลอดจนสภาพปัญหาและข้อบกพร่องที่เกิดขึ้น เพื่อหาแนวทางมาตรการต่างๆ ที่จะนำมาปรับปรุงแก้ไขให้มีความสอดคล้องเหมาะสมกับวัตถุประสงค์ของกฎหมาย และมีความทันสมัยต่อสภาพสังคมในปัจจุบัน อีกทั้งยังเป็นการป้องกันการกระทำความผิดที่อาจจะเกิดขึ้นในอนาคตได้ ในการวิจัยได้รวบรวมเอกสารต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายจราจรทางบก โดยเฉพาะบทบัญญัติกฎหมายหรือข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับการใช้อุปกรณ์สื่อสารขณะขับชี่ยานพาหนะ จากนั้นจึงวิเคราะห์ปัญหาแล้วนำเสนอความคิดเห็นเบื้องต้นในการแก้ไขปัญหาคารโก้ผู้ประกอบการสื่อสารขณะขับชี่ยานพาหนะ โดยมีการศึกษากฎหมายต่างประเทศ เพื่อให้เกิดความชัดเจนในประเด็นดังกล่าวอีกด้วย

ผลการวิจัย พบว่า ความผิดสำหรับการใช้อุปกรณ์สื่อสารขณะขับชี่ยานพาหนะ ตามพระราชบัญญัติจราจรพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 นี้ เป็นความผิดลหุโทษซึ่งสามารถยุติได้ในชั้นเจ้าพนักงานโดยการลงโทษปรับ ซึ่งการปรับตามความผิดนี้นั้น มีจำนวนค่าปรับที่น้อยเกินไป จึงไม่สามารถช่วยปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้ขับชี่ได้ ประกอบกับเนื้อหาของบทบัญญัตินี้ ยังไม่มีความชัดเจนและมีความครอบคลุมเพียงพอถึงเทคโนโลยีที่มีความทันสมัยขึ้นในปัจจุบัน เนื่องจากในบทบัญญัติดังกล่าวได้ระบุไว้เฉพาะโทรศัพท์เคลื่อนที่เท่านั้น โดยไม่ได้กล่าวถึงอุปกรณ์สื่อสารชนิดอื่นๆ เอาไว้ด้วย ซึ่งต้องยอมรับว่าการติดต่อสื่อสารในสังคมปัจจุบันนี้ไม่เป็นแต่เพียงแค่การสนทนาผ่านโทรศัพท์เคลื่อนที่เพียงอย่างเดียว ยังมีการสนทนาด้วยการสนทนา (แชท) เป็นข้อความผ่านโปรแกรมต่างๆ ของอุปกรณ์สื่อสารบนอินเทอร์เน็ตความเร็วสูงอีกด้วย

นอกจากนี้ยังมีมาตรการลงโทษที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 161 วรรคสอง แต่ไม่ได้มีการนำมาใช้บังคับแต่อย่างใด คือ วิธีการบันทึกคะแนนใบอนุญาตขับขี่ ซึ่งหากมีการนำมาตรการดังกล่าวมาใช้อย่างจริงจังก็จะสามารถช่วยลดปัญหาการละเมิดกฎหมายห้ามใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่และอุปกรณ์สื่อสารชนิดอื่นๆ ในขณะที่ขับขี่ยานพาหนะได้มากขึ้น นับจนถึงปัจจุบันเป็นเวลากว่า 20 ปีแล้ว ที่มีการบัญญัติมาตรการลงโทษโดยการบันทึกคะแนนใบอนุญาตขับขี่ดังกล่าวขึ้นมา อีกทั้งยังไม่มีมีการนำมาใช้บังคับแต่อย่างใด

**คำสำคัญ:** อุปกรณ์สื่อสาร/ การขับขี่/ ยานพาหนะ/ การแก้ไขปัญหา

## Abstract

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 sanctions 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 problems and defects that occur. To find ways measures that take be revised 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 then 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 terminate up in the officer punishment by fine. Which is then adjustment under fault amounted fines is too low, it can not be 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 a 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.

There are also punitive measures provided for in the Road Traffic Act, B.E. 2552 section 161 paragraph 2 but not be used but somehow force. How to Save scores Driving License is If such measures are adopting to be taken seriously, it can help reduce abuse laws prohibiting cell phone use while driving has increased. To date, more than 20 years ago, with enactment punitive measures by recording the license is up. But it has not been enforced at all.

**Keywords:** Communication devices/ Driving or riding/ Vehicles/  
Solving the problems

## บทนำ

นับตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน มีพฤติกรรมอาชญากรรมหลากหลายรูปแบบที่เกิดขึ้นแตกต่างกันไป ตั้งแต่การกระทำที่สังคมเห็นว่า เป็นการกระทำที่ไม่ร้ายแรงหรือที่เรียกว่าลหุโทษ จนไปถึงความผิดที่ร้ายแรงหรือที่เรียกว่า อุกฉกรรจ์ โดยการกระทำความผิดที่ไม่ร้ายแรง ได้แก่ การกระทำความผิดที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายจราจร เป็นต้น ซึ่งถือเป็นส่วนหนึ่งของการกระทำความผิดตาม ทฤษฎีอาชญาวิทยา โดยจากการศึกษาพบว่า ทุกประเทศในโลกที่มีกฎหมายจราจรที่เข้มงวดได้นำหลักการตามทฤษฎีอาชญาวิทยา มาปรับใช้กับผู้ขับขี่หรือผู้ที่ใช้รถใช้ถนนด้วย และในขณะนี้ได้มีสาเหตุใหม่ที่กำลังแพร่หลายไปทั่วโลก ที่เป็นสาเหตุลำดับต้นๆ ของการเกิดอุบัติเหตุทางถนน นั่นก็คือ การใช้อุปกรณ์สื่อสารขณะขับขี่ยานพาหนะ

ต้องยอมรับว่าการใช้อุปกรณ์สื่อสารนั้นเป็นสิ่งสำคัญมาก เพราะในปัจจุบันนี้ไม่ว่าจะเป็นบุคคลในฐานะใด อาชีพใด เพศใด หรือช่วงอายุใดก็ตาม ในทุกช่วงเวลาหรือทุกๆ สถานที่ ต่างก็มีความจำเป็นที่จะต้องใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่หรืออุปกรณ์สื่อสารชนิดอื่นๆ ในการติดต่อสื่อสารกันทั้งสิ้น (เอกวิชัย ณรงค์, 2544) อาจสรุปได้ว่า ประชาชนส่วนใหญ่ของประเทศไทยมีพฤติกรรมในการใช้ชีวิตประจำวันที่ต้องเกี่ยวข้องกับการสื่อสารโดยใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่หรืออุปกรณ์สื่อสารชนิดอื่นๆ ตลอดเวลา ไม่เว้นแม้ขณะกำลังขับขี่ยานพาหนะก็ตาม พฤติกรรมดังกล่าว จึงส่งผลให้มีการใช้อุปกรณ์สื่อสารขณะขับขี่ยานพาหนะด้วย ซึ่งการใช้ อุปกรณ์สื่อสารขณะขับขี่ยานพาหนะนั้นจะทำให้ผู้ขับขี่เสียสมาธิ เสียการรับรู้ อันจะส่งผลถึงประสิทธิภาพในการขับขี่และเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมากกว่า คนปกติที่ไม่โทรศัพท์ขณะขับขี่รถมากถึง 4 เท่า โดยพบว่า อุบัติเหตุมักเกิดขึ้นภายใน 10 นาที หลังการโทรแล้วขับ (โทรแล้วขับ ปัจจัยเสี่ยง, 2555) เป็น 10 นาที ของความเป็น ความตาย และความพิการ ที่เป็นผลพวงมาจากความประมาท ทำให้การพูดคุยโทรศัพท์เคลื่อนที่หรือใช้อุปกรณ์สื่อสารชนิดอื่นๆ ขณะขับขี่รถอาจนำไปสู่อันตรายที่เกิดจากอุบัติเหตุบนท้องถนนได้

การใช้อุปกรณ์สื่อสารขณะขับขียานพาหนะนั้นนั้นถือว่าการฝ่าฝืนกฎหมายจราจร ซึ่งจัดเป็นรูปแบบของอาชญากรรมชนิดหนึ่ง ถึงแม้ว่าจะมีการกระทำกันอย่างแพร่หลายและส่งผลเสียหายมาก แต่ประชาชนทั่วไปก็ไม่สนใจและยังคงเพิกเฉยต่อพฤติกรรมดังกล่าว จึงได้มีการยกร่างการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43 เพื่อให้ครอบคลุมถึงการห้ามใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ในขณะที่ขับรถด้วย ซึ่งได้เพิ่มบทบัญญัติที่กำหนดห้ามผู้ขับขีใช้โทรศัพท์ขณะขับรถ โดยการเพิ่มเติม (9) ของมาตรา 43 เป็นการปรับปรุงบทกำหนดโทษของผู้ขับขีให้มีความชัดเจนมากขึ้น

นับตั้งแต่มีการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 8) พ.ศ. 2551 ซึ่งได้บัญญัติไว้ในมาตรา 43(9) ว่าในขณะที่ขับรถเคลื่อนที่ห้ามมีการสนทนาหรือใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ เว้นแต่โทรศัพท์เคลื่อนที่นั้นจะมีอุปกรณ์เสริมสำหรับการสนทนา ซึ่งผู้ขับขีจะสามารถสนทนาหรือรับฟังการสนทนาได้โดยไม่ต้องใช้มือจับหรือใช้มือถือโทรศัพท์ไว้ขณะสนทนาหรือรับฟังการสนทนา ถ้าหากฝ่าฝืนมีโทษปรับ 400 ถึง 1,000 บาทตามมาตรา 157 (พระราชบัญญัติจราจรทางบก, 2551) เป็นต้นมา พบว่า ยังเกิดปัญหาที่มาจากการใช้อุปกรณ์สื่อสารขณะขับขียานพาหนะของผู้ใช้รถในทางสัญจรจนส่งผลทำให้เกิดอุบัติเหตุในประเทศด้วยสาเหตุดังกล่าวอยู่เป็นจำนวนมาก ซึ่งจากการที่กฎหมายห้ามใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับรถนี้มีออกมาใช้กว่า 40 ประเทศทั่วโลก แต่สำหรับประเทศไทยถือว่าเป็นเรื่องใหม่ซึ่งนำออกมาใช้ได้ไม่นาน หลายคนจึงยังไม่มีความเข้าใจในเรื่องนี้นักมากนักเพราะผู้ขับขีในปัจจุบันมีพฤติกรรมการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่อันหลากหลายและแตกต่างกัน ผู้ขับขีบางคนอาจมีความเข้าใจว่าสามารถทำได้โดยไม่ผิดกฎหมาย ซึ่งอาจทำให้มีปัญหาที่เกิดจากการใช้อุปกรณ์สื่อสารขณะขับขียานพาหนะ ส่งผลให้เกิดการสูญเสียและสร้างความเสียหายอย่างร้ายแรง นับตั้งแต่ปี พ.ศ.2551 เป็นต้นมา

นอกจากนี้ บทลงโทษสำหรับผู้ที่ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขียานพาหนะในประเทศไทยมีโทษปรับเพียง 400 ถึง 1,000 บาท ซึ่งถือเป็นโทษที่น้อยมาก

หากเปรียบเทียบกับความสูญเสียที่เกิดขึ้นต่อชีวิตและทรัพย์สินของผู้ประสบอุบัติเหตุ อีกทั้งการนำมาบังคับใช้จริงกลับเป็นกฎหมายที่นำมาบังคับใช้น้อยมาก อาจเนื่องมาจากการซับซ้อนพาหนะห้ามโทรศัพท์เคลื่อนที่นั้นจะจับแบบซึ่งหน้า โดยเจ้าหน้าที่ตำรวจจะใช้กล้องถ่ายภาพผู้กระทำผิด จึงมีหลักฐานยืนยันคือภาพถ่าย แม้จะมีกล้องแต่ก็ต้องใช้เวลาในการเปิดกล้อง ทำให้บางครั้งถ่ายภาพไม่ทัน ซึ่งต้องมีคนคอยชี้เป้า และบางครั้งกล้องไม่มีสมรรถภาพถ่ายได้หลายๆ ภาพในคราวเดียวกันเพื่อให้เห็นว่าเป็นภาพเคลื่อนไหว กล้องไม่สามารถจับภาพรถที่ขับเคลื่อนเร็วสูงได้ กล้องซีซีทีวีที่ติดอยู่ตามแยกก็ใช้ได้บ่อย เพราะเป็นการจับภาพระยะไกล ยานพาหนะบางคันติดฟิล์มฉาบปรอท บางคันติดฟิล์มดำ กล้องจับภาพไม่เห็น ตลอดจนในช่วงเวลา 17.30 น.ไปนั้น เป็นเวลาใกล้ค่ำ ทำให้กล้องเริ่มจับภาพไม่ชัดเจนหรืออาจกล่าวหาว่าเจ้าพนักงานตำรวจเลือกปฏิบัติ

ในปัจจุบันยังพบอีกว่า นอกจากโทรศัพท์เคลื่อนที่แล้วยังมีการใช้อุปกรณ์สื่อสารที่มีความทันสมัยชนิดอื่นๆ เช่น PDA สมาร์ทโฟน แท็บเล็ต นาฬิกาข้อมือ เป็นต้น เป็นผลให้ปัจจุบันเกิดช่องว่างทางกฎหมายกับผู้ใช้อุปกรณ์สื่อสารชนิดอื่นๆ ก็อาจอ้างกับผู้บังคับใช้กฎหมายเวลาถูกจับว่าอุปกรณ์นั้นไม่ใช่โทรศัพท์เคลื่อนที่ แต่เป็นอุปกรณ์อย่างอื่นซึ่งกฎหมายไม่ได้กำหนดไว้ โดยตามทฤษฎีของกฎหมายอาญา พบว่า การจะบังคับใช้กฎหมายได้นั้นต้องเป็นกฎหมายที่มีลักษณะตามทฤษฎี คือ 1. ต้องเป็นลายลักษณ์อักษร 2. มีการกำหนดการกระทำ ความผิด 3. มีการกำหนดโทษจากมาตรการทางกฎหมายที่มีอยู่อย่างไม่เพียงพอ ดังที่กล่าวไว้แล้ว จึงเห็นได้ว่ากฎหมายห้ามโทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่ ยานพาหนะนั้นอาจไม่ทำให้ประชาชนผู้ที่ขับขี่ยานพาหนะเกิดความเกรงกลัว ต่อกฎหมายดังกล่าวได้ ไม่ว่าจะเป็นค่าปรับที่ไม่มากนัก อีกทั้งหลักฐานการจับกุมที่ไม่มีประสิทธิภาพ ดังนั้น ผู้เขียนเห็นว่า จึงควรมีการเพิ่มโทษในกฎหมายดังกล่าว เพื่อที่ว่าเมื่อมีการจับกุมผู้กระทำความผิดเกิดขึ้นแล้วจะได้เป็นตัวอย่างให้กับผู้อื่นได้ และไม่กล้าที่จะฝ่าฝืนกฎหมาย เพราะผู้ที่ขับขี่ยานพาหนะจะได้เกิดความเกรงกลัว เนื่องจากบุคคลนั้นไม่สามารถรู้ได้ว่าเมื่อใดที่คนผู้นั้นอาจจะ



เป็นผู้ที่ถูกจับกุมเสียเอง แต่ถ้าโทษนั้นเป็นเพียงแค่โทษเล็กน้อย บุคคลนั้นก็อาจจะไม่สนใจว่าจะถูกจับกุมหรือไม่ เพียงแต่แค่จ่ายเงินค่าปรับเท่านั้น การบังคับใช้กฎหมายและเนื้อหาของกฎหมายตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 8) พ.ศ. 2551 มาตรา 43(9) จึงก่อให้เกิดผลต่อสังคม เศรษฐกิจ และความสงบสุขและศีลธรรมอันดีของประชาชน จากการฝ่าฝืนกฎข้อบังคับ และจากการที่ข้อกฎหมายไม่สามารถบังคับใช้ได้ตามเจตนารมณ์ของนิติบัญญัติในการตรากฎหมายขึ้นมา

## แนวคิดและทฤษฎีการลงโทษและการบังคับโทษสำหรับผู้ใช้อุปกรณ์สื่อสารขณะขับขี่ยานพาหนะ

### แนวคิดพื้นฐานเกี่ยวกับการลงโทษในทางกฎหมายอาญา

กฎหมาย คือ กฎเกณฑ์แบบแผนที่ควบคุมความประพฤติของคนในสังคม ซึ่งเกิดมาจากเหตุผลอันถูกต้องที่มาจากมโนธรรมของสังคมอันสอดคล้องกับ ศาสนา ศีลธรรม จารีตประเพณี วัฒนธรรม จิตวิทยา แนวความคิดทางสังคม เศรษฐกิจ การเมือง ฯลฯ จนทำให้คนในสังคมยอมรับนับถือปฏิบัติตาม เนื่องจากกฎหมายไม่ใช่สิ่งที่คนสร้างขึ้นมาจากใจ แต่เป็นสิ่งที่เกิดขึ้นมาจากจิตใจของประชาชนชาติร่วมกัน (Volksggeist) ซึ่งเชื่อมโยงให้คนในชาติเดียวกัน มีความคิด ความเชื่อ ความเห็นถูกผิดร่วมกัน ทั้งนี้เพราะกฎหมายถูกสร้างขึ้นมาเพื่อประโยชน์สุขของคนในสังคม ดังนั้น จึงอาจกล่าวได้ว่า กฎหมายของกลุ่มชนใดกฎหมายก็เป็นส่วนหนึ่งของวัฒนธรรมของกลุ่มชนนั้น (ประสิทธิ์ ไชวโกลกุล และคณะ, 2540)

เมื่อบุคคลได้มารวมกลุ่มกันเป็นสังคมแล้ว การที่จะต้องอยู่ร่วมกันเป็นจำนวนมาก ความต้องการของแต่ละคนก็ต่างกัน ความประพฤติและภูมิหลังการศึกษา ฐานะทางเศรษฐกิจ ความเชื่อทางศาสนา การประกอบอาชีพของแต่ละคนก็แตกต่างกัน หากปล่อยให้แต่ละคนกระทำการตามความต้องการ ตามอำเภอใจแล้ว ก็คงจะเกิดความวุ่นวายยุ่งเหยิงขึ้นในสังคมอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ สังคมจึง

จำเป็นต้องมีระเบียบ กฎเกณฑ์ ให้สมาชิกทุกคนได้ปฏิบัติอย่างเสมอภาค คือ การออกกฎหมายเป็นกฎเกณฑ์ในการปฏิบัตินั่นเอง

### วัตถุประสงค์ของการลงโทษ

การลงโทษ คือ การปฏิบัติกรอย่างใดอย่างหนึ่งที่ทำให้ผู้ที่ได้รับการปฏิบัตินั้นต้องได้รับผลร้าย เนื่องมาจากการที่บุคคลผู้นั้นได้ฝ่าฝืนแนวปฏิบัติอันเป็นกติกาของสังคม โดยที่รัฐจะเป็นผู้ทำหน้าที่จัดการให้ผู้กระทำผิดได้รับผลร้ายนั้นๆ การลงโทษเป็นรูปแบบหนึ่งของการป้องกันสังคมจากผู้กระทำ ความผิด ทั้งนี้การป้องกันแบ่งออกเป็น “การป้องกันทั่วไป” และ “การป้องกัน พิเศษ” มาตรการบังคับทางอาญาที่มีวัตถุประสงค์เป็นการป้องกันทั่วไป (General Prevention/ Generalprävention) คือ การลงโทษตามบทบัญญัติ มาตรา 18 แห่งประมวลกฎหมายอาญา ได้แก่ ประหารชีวิต จำคุก กักขัง ปรับ ริบทรัพย์สิน เนื่องจากเป็นมาตรการบังคับทางอาญาที่ใช้ชมชุ่มิให้บุคคลอื่น กระทำความผิดในทางเดียวกัน หรือเป็นแบบอย่าง ซึ่งบังคับจิตใจของบุคคลทั่วไปที่คิดจะกระทำความผิดอย่างเดียวกันให้งดความคิดนั้นๆ ในขณะที่วิธีการ เพื่อความปลอดภัย เป็นมาตรการบังคับทางอาญาซึ่งมีวัตถุประสงค์เป็นการ ป้องกันพิเศษ (Special Prevention/ Spezialprävention) เนื่องจากวิธีการ ปลอดภัยใช้เพื่อป้องกันมิให้ผู้กระทำความผิดกลับมาก่อทำความผิดเดียวกัน ซ้ำอีก และเพื่อป้องกันมิให้มีการกระทำความผิดที่อาจก่อให้เกิดความเดือดร้อน แก่ชีวิตและทรัพย์สินของผู้อื่นอันอาจเกิดขึ้นในอนาคต วิธีการเพื่อความ ปลอดภัยเป็นทางเลือกที่ศาลสามารถมีคำสั่งใช้ควบคู่ไปกับการลงโทษ ทั้งนี้เพื่อ ตอบสนองต่อภารกิจหลักในการคุ้มครองสังคม และป้องกันการกระทำความผิด ของกฎหมายอาญา (ธานี วรรณทร์, 2555)

### การกระทำผิดตามหลักกฎหมายอาญา

การกระทำผิดตามหลักกฎหมายอาญานั้นแบ่งได้เป็น 2 ประการ คือ 1. การกระทำผิดที่เป็นความผิดในตัวเอง (Mala in Se) และ 2. การกระทำผิดที่ กฎหมายบัญญัติเป็นข้อห้าม (Mala Prohibita) โดยการใช้อุปกรณ์สื่อสารใน

ขณะซบซึ้นยานพาหนะนี้ เป็นความผิดในลักษณะของ Mala Prohibita ซึ่งจะตรงกันข้ามกับ Mala In Se เนื่องจากความผิดที่เป็น Mala Prohibita มักจะเป็นความผิดที่ไม่ผิดต่อกฎเกณฑ์อื่นของสังคม แต่รัฐกำหนดเอาว่าเป็นความผิดอาญา เพื่อประโยชน์ของรัฐเอง (นายธีรยุทธ โลหะเลิศกิจ, 2553) ความผิดประเภท Mala In Se นั้น เป็นความผิดที่ร้ายแรง ได้แก่ ฆ่าคนตาย ทำร้ายร่างกาย ลักทรัพย์ ชิงทรัพย์ หรือปล้นทรัพย์ (จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย คณะนิติศาสตร์, 2551) เป็นต้น ซึ่งแต่เดิมมองว่าเป็นความผิดที่มีความร้ายแรงสมควรต้องได้รับการลงโทษให้สาสมกับความผิดที่ได้กระทำลงไป แต่เมื่อพิจารณาแล้ว ความผิดประเภท Mala In Se นี้ ไม่ได้เกิดขึ้นเป็นประจำในชีวิตประจำวัน แต่เมื่อเปรียบเทียบกับความผิดประเภท Mala Prohibita ที่ถือกันว่าเป็นความผิดเล็กๆ น้อยๆ แล้ว กลับเป็นความผิดที่เกิดขึ้นอยู่เป็นประจำ อีกทั้งจะยิ่งทวีจำนวนและความรุนแรงมากขึ้นเรื่อยๆ มากกว่าความผิดประเภท Mala In Se เสียอีก เนื่องจากการกระทำที่ปฏิบัติกันเป็นประจำในชีวิตประจำวัน เช่น การใช้อุปกรณ์สื่อสารในขณะที่ซบซึ้นยานพาหนะ โดยความจริงแล้วการกระทำนี้ไม่ผิดศีลธรรม หรือมีข้อห้ามทางศาสนาหรือจารีตประเพณีแต่อย่างใด ความผิดนี้จึงไม่ใช่ความผิดชั่วร้ายในตัวของมันเองอย่าง Mala In Se แต่เป็นความผิดเพราะกฎหมายห้ามมิให้กระทำ เพราะการใช้อุปกรณ์สื่อสารในขณะที่ซบซึ้นยานพาหนะ อาจเป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนจนทำให้เกิดความเสียหายร้ายแรงทั้งต่อตนเองและผู้อื่นได้ ดังนั้น กฎหมายที่บัญญัติเป็นข้อห้ามในทุกวันนี้ส่วนใหญ่หรือทั้งหมดจึงอยู่ในประเภท Mala Prohibita และความผิดประเภทนี้ก็จะยิ่งเพิ่มทวีความรุนแรงมากขึ้น ตราบใดที่ผู้กระทำความผิดยังคงเพิกเฉยและฝ่าฝืนกฎหมาย

หลักการสำคัญที่ถือว่าเป็นหลักประกันในกฎหมายอาญา เป็นพิเศษอยู่ประการหนึ่ง หลักนี้เรียกว่า “Nullum crimen, Nulla poena sine lege” ซึ่งแปลได้ว่า “ไม่มีความผิด ไม่มีโทษ โดยไม่มีกฎหมาย” หมายความว่า เฉพาะกฎหมายที่เกิดจากการบัญญัติกฎหมายเท่านั้นที่จะสามารถกำหนดว่า

การกระทำใดการกระทำหนึ่ง เป็นการกระทำที่เป็นความผิดอาญาได้ และต้องเป็นกฎหมายที่เกิดจากการบัญญัติกฎหมายเท่านั้นที่สามารถกำหนดโทษสำหรับการกระทำใดการกระทำหนึ่งได้ ซึ่งทั้งสองประการต้องมีอยู่แล้วก่อนการกระทำนั้นๆ รัฐจึงต้องบัญญัติกฎหมายอาญาให้มีความชัดเจนแน่นอนโดยปราศจากข้อสงสัย และหลักการนี้ได้ปรากฏอยู่ในมาตรา 39 วรรคหนึ่ง แห่งรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2550 บัญญัติรับรองไว้เช่นเดียวกัน (ทวีเกียรติ มินะกนิษฐ, 2556)

### ทฤษฎีป้องกันหรือทฤษฎียับยั้งข่มขู่

ทฤษฎีป้องกันหรือทฤษฎียับยั้งข่มขู่ในทางอาญา มีรากฐานมาจากแนวคิดของสำนักอาชญาวิทยาดั้งเดิม ตามหลักสมมุติฐานเกี่ยวกับประสิทธิภาพของการลงโทษตามกฎหมายที่ว่า “ความรุนแรง ความรวดเร็ว และความแน่นอนในการลงโทษนั้นเป็นหัวใจสำคัญในการป้องกันอาชญากรรม” จึงนับได้ว่าเป็นทฤษฎีอาชญาวิทยาที่มุ่งอธิบายถึงผลหรืออิทธิพลของกฎหมายที่ใช้ปกครองประชาชนในสังคมมากกว่าที่จะอธิบายสาเหตุของการเกิดพฤติกรรมอาชญากรรม ทฤษฎีนี้เชื่อว่ามนุษย์เป็นสัตว์ประเสริฐและจะมีการคำนึงถึงผลลัพธ์ของการกระทำก่อนที่จะมีพฤติกรรมใด ดังนั้น จึงสามารถป้องกันไม่ให้บุคคลกระทำผิดได้หากมีกฎหมายที่มีประสิทธิภาพและเหมาะสม ซึ่งหมายความถึงมีอัตราโทษรุนแรง มีการลงโทษที่รวดเร็วและผู้กระทำผิดกฎหมายมีโอกาสถูกจับกุมสูง ซึ่งจะเห็นได้ว่า ทฤษฎีนี้เป็นรากฐานในการบัญญัติกฎหมายและเป็นหลักปรัชญาในการบริหารงานยุติธรรมทางอาญาของหลายประเทศ ตัวอย่างเช่น การกำหนดอัตราโทษที่รุนแรงสำหรับอาชญากรรมบางประเภท การเพิ่มกำลังตำรวจเพื่อเพิ่มโอกาสในการจับกุมผู้กระทำผิดกฎหมาย ฯลฯ (พรชัย ชันที, 2553)

เหตุผลสำคัญที่สุดในการบังคับใช้กฎหมายอาญา คือ การใช้กฎหมายเพื่อการยับยั้งมิให้บุคคลอื่นเอาเป็นเยี่ยงอย่างโดยการกระทำผิดเช่นเดียวกับผู้ที่ถูกลงโทษ กฎหมายสันนิษฐานว่าบุคคลปกติย่อมรู้กฎหมายและสันนิษฐานต่อไป

โดยมีกฎหมายสนับสนุนว่า เมื่อผู้ประพุดตีฝ่าฝืนกฎหมายถูกลงโทษยิ่งรุนแรงเท่าใด ก็จะมีผลในการยับยั้งหรือข่มขู่ผู้อื่นมิให้กระทำความผิด ในกรณีที่บุคคลใดก็ตามจะกระทำความผิดอย่างเดียวกันหรือคล้ายคลึงกันผู้นั้นจะมีความยับยั้งเพราะได้รับบทเรียนจากตัวอย่างของผู้ที่ถูกลงโทษได้ประสบมาแล้ว (ประธานาธิบดีนาถิชย์, 2546) ดังนั้น บุคคลนั้นจึงต้องรับผิดชอบต่อการกระทำของตนเมื่อบุคคลนั้นกระทำความผิดนั้นก็เพราะเกิดจากการกระทำของเขาเอง การลงโทษจึงควรมีขึ้นเพื่อป้องกันการกระทำความผิด โดยการทำให้ผู้กระทำความผิดรู้สึกว่าการลงโทษของการกระทำความผิดนั้นก่อให้เกิดความเจ็บปวด และไม่ก่อให้เกิดผลดีเลย เมื่อเขาได้รับความเจ็บปวดจากการกระทำความผิดมากกว่าได้รับความพอใจ เขาก็จะหลีกเลี่ยงที่จะกระทำความผิดครั้งต่อไป การลงโทษตามวัตถุประสงค์ในข้อนี้จึงเป็นการมุ่งเน้นที่การป้องกันโดยคำนึงถึงผลที่จะตามมา มากกว่าการลงโทษเพื่อยับยั้งไม่ให้เกิดการกระทำความผิดขึ้นในอนาคต

ดังนั้น การลงโทษเพื่อการข่มขู่จึงเป็นวัตถุประสงค์ เพื่อเป็นการยับยั้งการกระทำความผิด อันเป็นผลมาจากแนวความคิดของสำนักอาชญาวิทยาดั้งเดิม ซึ่งเชื่อว่า การกระทำความผิดเกิดขึ้นจากความไม่เกรงกลัวต่อกฎหมายหรือการบังคับใช้กฎหมายไม่มีประสิทธิภาพ คือ ไม่สามารถบังคับใช้ได้จริง ฉะนั้น การที่ยังมีคนฝ่าฝืนกฎหมายห้ามใช้อุปกรณ์สื่อสารขณะขับขี่ยานพาหนะอยู่ก็อีกเป็นจำนวนมาก สะท้อนให้เห็นว่ากฎหมายดังกล่าวนั้นยังไม่สามารถบรรลุวัตถุประสงค์ในการบังคับใช้ได้

## มาตรการทางกฎหมาย และวิธีการดำเนินคดีสำหรับผู้ใช้อุปกรณ์สื่อสารขณะขับขียานพาหนะ ของต่างประเทศและประเทศไทย —●

### มาตรการทางกฎหมาย และวิธีการดำเนินคดีสำหรับผู้ใช้อุปกรณ์สื่อสารขณะขับขียานพาหนะของต่างประเทศ

1. สาธารณรัฐฝรั่งเศส ปัจจุบันได้เพิ่มความเข้มงวดในการลงโทษผู้กระทำผิดกฎหมายด้านการจราจร ตั้งแต่เมื่อเดือน มกราคม ค.ศ. 2012 ได้ออกมาตรการใหม่ในการลงโทษการกระทำผิดกฎหมายด้านการจราจร เน้นเพิ่มจำนวนเงินปรับสำหรับพฤติกรรมฝ่าฝืนกฎจราจรหลายประเภท โดย Code de la route (2003) มาตรา R 412-6-1 ระบุว่า พฤติกรรมคุยโทรศัพท์มือถือขณะขับรถจะถูกปรับเป็นเงิน 135 ยูโร และหัก 3 คะแนน ส่วนความผิดตามมาตรา R 412-6-2 เป็นกรณีขับรถไปพร้อมกับเปิดใช้เครื่องอิเล็กทรอนิกส์แบบหน้าจอที่ไม่ใช่จอแสดงสัญญาณจีพีเอส ซึ่งหมายถึงโทรศัพท์สำหรับใช้ในรถ เครื่องเล่นเกมอิเล็กทรอนิกส์และโทรศัพท์มือถืออัจฉริยะที่สามารถเปิดดูวิดีโอได้ จะถูกปรับเป็นเงิน 1,500 ยูโร และหัก 3 คะแนน และเครื่องไฟฟ้าดังกล่าวอาจจะถูกตำรวจจราจรยึดอีกด้วย (ฝรั่งเศสเพิ่มความเข้มงวดในการลงโทษการกระทำผิดกฎหมายด้านการจราจร, 2555)

กฎหมายการห้ามใช้อุปกรณ์สื่อสารขณะขับขียานพาหนะนั้นถือได้ว่าเป็นความผิดลหุโทษ ซึ่งความผิดลหุโทษตามกฎหมายฝรั่งเศสนี้ได้กำหนดขึ้นมาโดย มีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นการรักษาความมีวินัยของส่วนรวม หรือเพื่อสนับสนุนการปราบปรามที่รวดเร็วที่สุดและรักษาความมั่นคงของการบริหารราชการที่ดีของประเทศ ไม่ใช่เรื่องของการปราบปรามการละเมิดโดยตรงที่กระทบต่อสิทธิของผู้อื่น แต่เป็นเรื่องของการรักษาความสงบเรียบร้อยเกี่ยวกับความปลอดภัยประจำวันของผู้ใช้บริการสาธารณะ หากผู้ใดฝ่าฝืนจะถูกลงโทษสถานเบา และไม่นำไปสู่การดำเนินทางศีลธรรม หากผู้กระทำความผิดใส่ใจและปฏิบัติตามกฎระเบียบของทางราชการที่วางไว้สำหรับการอยู่ร่วมกันของสังคม ก็จะไม่ต้องถูกลงโทษ โดยได้มีการกำหนดขึ้นโทษสำหรับความผิดลหุโทษไว้ประมวลกฎหมายฝรั่งเศส (อุทัย อาทิเวช, 2554)

สำหรับระบบการหักแต้มในใบอนุญาตขับรถยนต์ในสาธารณรัฐฝรั่งเศสนี้มีขึ้นเพื่อลดอุบัติเหตุบนท้องถนน โดยมีแต้มในใบอนุญาตขับรถจำนวน 12 แต้ม และแต้มจะถูกหักเมื่อมีการกระทำผิดตามประมวลกฎหมายว่าด้วยการจราจร ซึ่งพบว่าอุบัติเหตุที่ทำให้เสียชีวิต 9 ใน 10 นั้น เกิดจากการละเมิดกฎหมาย การจราจร ดังนั้น สาธารณรัฐฝรั่งเศสจึงใช้ระบบใบอนุญาตขับรถยนต์แบบมีแต้ม ซึ่งเมื่อมีการกระทำผิดกฎหมายจราจรจะมีการตัดหรือหักแต้มออก เช่น กรณีที่ใช้โทรศัพท์มือถือ (โดยใช้มือถือจับ) ขณะขับรถจะถูกละเมิดหักแต้ม 2 แต้ม หรือกรณีที่ขับขี้อย่างไม่ได้เว้นระยะห่างจากรถคันข้างหน้าตามที่กฎหมายกำหนดไว้ หรือกรณีไม่คาดเข็มขัดนิรภัยจะต้องถูกหักแต้ม 3 แต้ม เป็นต้น และการหักแต้มหรือค่าสิ่งนี้สามารถนำมาฟ้องต่อศาลปกครองได้ เมื่อแต้มถูกหักจนหมดจะทำให้ใบอนุญาตขับรถยนต์สิ้นสภาพบังคับ และผู้ขับขี้อาจถูกห้ามมิให้ขับรถอีก อย่างไรก็ตาม หลังจาก 6 เดือนผ่านไป ผู้ขับขี้อาจสามารถที่จะขอทำใบอนุญาตขับรถยนต์ใหม่ได้อีก โดยต้องผ่านการสอบทฤษฎีหรือประมวลกฎหมายว่าด้วยการจราจรอีกครั้ง แต่ในกรณีที่ผู้ขับขี้อักร่างทำผิดซ้ำหรือเคยได้รับใบอนุญาตขับรถยนต์ใบใหม่แล้วกระทำผิดอีก จะสามารถขออนุญาตใหม่ได้เมื่อเวลาผ่านไป 1 ปี โดยต้องสอบทั้งภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติใหม่ด้วย (กรณีศึกษา สุทธิประเสริฐ, 2556)

2. ประเทศญี่ปุ่น ได้มีกฎหมายเกี่ยวกับการห้ามใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี้อยานพาหนะออกใช้บังคับด้วย โดยรัฐสภาญี่ปุ่นได้มีมติแก้ไขกฎหมายจราจรเมื่อเดือนกรกฎาคม ค.ศ. 1999 และมีผลบังคับใช้เมื่อเดือนธันวาคม ค.ศ. 2000 โดยในกฎหมายมีข้อความว่า (สถานกงสุลใหญ่ ณ นครโอซาก้า, 2544)

“มาตรา 71 ผู้ขับขี้อยานยนต์ต้องรักษากฎเกณฑ์ ดังนี้

วรรค 5-5 ในระหว่างขับขี้อัตโนมัติหรือรถจักรยานยนต์ ผู้ขับขี้อาจไม่สามารถใช้เครื่องโทรศัพท์มือถือ เครื่องโทรศัพท์ในรถยนต์ หรือเครื่องมือสื่อสารต่างๆ ที่ต้องถือด้วยมือเพื่อการสื่อสาร หรือไม่สามารถจ้องมองโทรศัพท์คน ยกเว้น กรณีฉุกเฉินเพื่อช่วยเหลือผู้เจ็บป่วยหรือเพื่อรักษาความปลอดภัยสาธารณะ และยกเว้นในระหว่างที่หยุดขับรถอัตโนมัติหรือรถจักรยานยนต์ ผู้ใดฝ่าฝืน ต้องรับโทษจำคุกไม่เกิน 3 เดือน หรือปรับไม่เกิน 5 หมื่นเยน”

กฎหมายห้ามใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่ยานพาหนะในประเทศญี่ปุ่นนี้ ถือได้ว่าเป็นตัวอย่างของกฎหมายที่มีลักษณะเข้มงวด เนื่องจากมีการห้ามใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับรถอย่างเคร่งครัด ไม่ว่าจะมีการใช้อุปกรณ์เสริมหรือไม่ก็ตาม นั่นเป็นเพราะประเทศดังกล่าว มีระบบการจราจรที่ดี ไม่หนาแน่น และมีระบบขนส่งมวลชนทั้งรถไฟฟ้า รถขนส่งมวลชน และรถไฟใต้ดินที่ตีมาก ในกรณีที่ต้องใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่ยานพาหนะจึงสามารถหาที่จอดรถเพื่อพูดโทรศัพท์ได้

3. ประเทศสหรัฐอเมริกา มีกฎหมายหรือระเบียบข้อบังคับเกี่ยวกับการห้ามใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่ยานพาหนะ (สถานเอกอัครราชทูต ณ กรุงวอชิงตัน, 2544) โดยมีการบัญญัติกฎหมายเป็นของแต่ละมลรัฐเองว่าจะออกกฎหมายหรือระเบียบข้อบังคับออกมาอย่างไร ให้มีผลบังคับใช้ในมลรัฐของตน มิได้มีผลการบังคับใช้ทั่วประเทศเหมือนกับประเทศไทยแต่อย่างใด โดยในที่นี้จะกล่าวถึง มลรัฐนิวยอร์ก ซึ่งเป็นมลรัฐแรกในสหรัฐอเมริกาที่ห้ามมีการใช้โทรศัพท์มือถือในระหว่างขับรถ ปัจจุบัน รัฐบาลท้องถิ่นของนครนิวยอร์ก ประเทศสหรัฐอเมริกามีมาตรการลงโทษผู้ที่ขับรถโดยประมาทจากการคุยโทรศัพท์อยู่แล้ว โดยปรับเป็นเงินไม่เกิน 150 ดอลลาร์ หรือ 4,500 บาท และตัดแต้มใบขับขี่อีก 5 แต้มสำหรับการทำผิดครั้งแรก แต่เมื่อเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2556 ได้มีกฎหมายใหม่ซึ่งเริ่มบังคับใช้แล้ว คือ ได้มีการเพิ่มโทษของผู้ที่ส่งข้อความและตอบเมลล์ในขณะขับขี่ โดยจะถูกเพิกถอนใบขับขี่ชั่วคราว 60 วัน สำหรับการกระทำผิดครั้งแรก และถ้าเป็นการทำผิดซ้ำซ้อนก็จะโดนระงับใบขับขี่นานถึง 6 เดือน และที่สำคัญ กฎหมายนี้เจาะจงลงโทษเฉพาะกลุ่มวัยรุ่นที่อายุต่ำกว่า 20 ปีเท่านั้น เนื่องจากรัฐบาลสหรัฐอเมริกาทำการเก็บสถิติ พบว่าคนกลุ่มนี้เป็นต้นเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ อันเนื่องมาจากการขับรถโดยประมาทถึง 16 เปอร์เซ็นต์ นอกจากนี้ยังพบว่า วัยรุ่นกว่า 45 เปอร์เซ็นต์ ยอมรับว่าชอบส่งข้อความขณะขับรถเป็นประจำอีกด้วย (รัฐบาลท้องถิ่นนครนิวยอร์ก ประเทศสหรัฐฯ ได้ออกกฎหมายใหม่เพิ่มโทษผู้ที่ส่ง SMS รวมถึงพิมพ์อีเมลล์ในขณะขับขี่รถ, 2556)



4. สหราชอาณาจักร กฎหมายห้ามใช้โทรศัพท์ขณะขับรถของสหราชอาณาจักร ระบุว่า... “ผู้ขับขี่ไม่สามารถรับโทรศัพท์ได้ขณะขับรถ ถ้าโทรศัพท์ดังขึ้นขณะรถขับเคลื่อนอยู่ ผู้ขับขี่จะต้องหยุดรถข้างทางก่อนจึงจะสามารถรับโทรศัพท์ได้ ข้อห้ามนี้รวมถึงการขับรถขณะหยุดรอสัญญาณไฟจราจร หรือในขณะที่การจราจรติดขัด ขณะที่รออยู่ในการควบคุมของผู้ขับขี่ ผู้ขับขี่ไม่สามารถใช้โทรศัพท์ได้...”

การบังคับใช้ระเบียบใหม่มีผลตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม ค.ศ. 2003 เป็นความผิดเฉพาะเจาะจงสำหรับการใช้โทรศัพท์มือถือหรืออุปกรณ์สื่อสารชนิดอื่นๆ ในขณะที่ขี่ยานพาหนะ ผู้ขับขี่จะได้รับใบสั่งโดยอัตโนมัติถ้าถูกจับได้ว่ามีการใช้โทรศัพท์มือถือขณะขี่ยานพาหนะ ผู้ขับขี่จะถูกหักคะแนนจำนวน 3 คะแนนในใบอนุญาตขับขี่ และถูกปรับเป็นเงินจำนวน 30 ปอนด์ ถ้าเป็นกรณีถูกดำเนินคดีในศาล ผู้ขับขี่อาจจะถูกสั่งห้ามไม่ให้ขี่ยานพาหนะ และถูกปรับสูงสุดเป็นเงินจำนวน 1,000 ปอนด์ ส่วนกรณีใช้โทรศัพท์มือถือหรืออุปกรณ์สื่อสารชนิดอื่นๆ ในขณะที่ขับรถหรือขี่ยานพาหนะขนส่งสินค้า หรือรับส่งผู้โดยสาร จะถูกปรับสูงสุดเป็นเงินจำนวน 2,500 ปอนด์ ต่อมาได้มีการปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการใช้โทรศัพท์มือถือในขณะที่ขับรถ ตั้งแต่วันที่ 27 กุมภาพันธ์ ค.ศ. 2007 โดยผู้ขับขี่จะถูกปรับเป็นเงินจำนวน 60 ปอนด์ ถ้าเป็นกรณีถูกดำเนินคดีในศาล ผู้ขับขี่อาจจะถูกสั่งห้ามไม่ให้ขี่ยานพาหนะ และถูกปรับสูงสุดเป็นเงินจำนวน 1,000 ปอนด์ ส่วนกรณีใช้โทรศัพท์มือถือหรืออุปกรณ์สื่อสารชนิดอื่นๆ ในขณะที่ขับรถหรือขี่ยานพาหนะขนส่งสินค้า หรือรับส่งผู้โดยสาร จะถูกปรับสูงสุดเป็นเงินจำนวน 2,500 ปอนด์ โดยจะโดนหักคะแนนเป็นจำนวน 3 คะแนนเท่าเดิม แต่ในกฎหมายใหม่นี้อนุญาตให้สามารถใช้อุปกรณ์เสริมสำหรับโทรศัพท์แบบแฮนด์ฟรีได้ ภายใต้มาตรา 104 (The Road Vehicles, 2003) ซึ่งถ้าผู้ขับขี่ใช้โทรศัพท์มือถือเสริมแบบแฮนด์ฟรีในขณะที่ขี่ยานพาหนะ หากมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นในขณะที่การใช้งานอุปกรณ์ดังกล่าว อาจถูกตั้งข้อหาขับรถโดยประมาทหรือเป็นการกระทำที่ก่อให้เกิดอันตรายได้

## มาตรการทางกฎหมาย และวิธีการดำเนินคดีสำหรับผู้ใช้อุปกรณ์สื่อสารขณะขับขียานพาหนะในประเทศไทย

กฎหมายและมาตรการที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้อุปกรณ์สื่อสารขณะขับขียานพาหนะในประเทศไทย เป็นการใช้อนุบัญญัติทางกฎหมายเพื่อบังคับให้ผู้ขับขี่ห้ามมีการใช้อุปกรณ์สื่อสารขณะขับขียานพาหนะ ซึ่งในหลายประเทศได้มีบทบัญญัติของกฎหมายห้ามใช้อุปกรณ์สื่อสารขณะขับขียานพาหนะไว้โดยตรง และมีความเข้มงวดในเรื่องของการฝ่าฝืนเป็นอย่างมาก ส่วนประเทศไทยได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติจราจรทางบก เพื่อกำหนดห้ามไม่ให้ผู้ขับขี่พูดหรือใช้โทรศัพท์ในขณะที่รถเคลื่อนที่ เว้นแต่โทรศัพท์ เคลื่อนที่นั้นจะมีอุปกรณ์ซึ่งผู้ขับขี่สามารถพูดหรือใช้ได้โดยไม่ต้องจับหรือถือโทรศัพท์ไว้ เพื่อเป็นการควบคุมการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับรถ

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

มาตรา 43 “ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถ (9) ในขณะที่ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ เว้นแต่การใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่โดยใช้อุปกรณ์เสริมสำหรับการสนทนาโดยผู้ขับขี่ไม่ต้องถือหรือจับโทรศัพท์เคลื่อนที่นั้น”

หากฝ่าฝืนก็จะต้องถูกปรับ 400 ถึง 1,000 บาท ตามมาตรา 157 ตามรายละเอียดที่ได้กล่าวไว้ก่อนหน้านี้ แต่ตามมาตรา 43(9) นี้ได้บัญญัติเนื้อหาของกฎหมายไว้อย่างแคบๆ เพียงแค่การใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ในขณะที่ขับรถเท่านั้น ไม่ได้ระบุครอบคลุมถึงอุปกรณ์สื่อสารชนิดอื่นๆ ที่สามารถทำกิจกรรมต่างๆ ได้นอกจากการใช้เพื่อการสนทนาที่เป็นคุณสมบัติพื้นฐานของโทรศัพท์เคลื่อนที่ เช่น การส่งข้อความสั้นเอสเอ็มเอส เอ็มเอ็มเอส รับ-ส่ง อ่านเอกสารทางอีเมล ปฏิทิน ตารางนัดหมาย เกมส์ การใช้งานอินเทอร์เน็ต บลูทูธ อินฟราเรด กล้องถ่ายภาพ วิทยู เครื่องเล่นเพลง และจีพีเอส ที่กล่าวมานี้เพื่อนำมาวิเคราะห์เปรียบเทียบให้เห็นถึงความไม่ชัดเจนและครอบคลุมของข้อกฎหมายที่บังคับใช้อยู่

สำหรับการใช้อุปกรณ์สื่อสารขณะขับขียานพาหนะนั้นถือว่าเป็นการฝ่าฝืนกฎหมายจราจร ซึ่งจัดว่าเป็นรูปแบบของอาชญากรรมชนิดหนึ่งถึงแม้ว่าจะมีการกระทำกันอย่างแพร่หลายและส่งผลเสียหายมาก แต่ประชาชนทั่วไปก็ยังไม่สนใจและยังคงเพิกเฉยต่อพฤติกรรมดังกล่าว จากการศึกษาทางอาชญาวิทยา การฝ่าฝืนกฎหมายจราจรนั้นไม่เพียงแต่จะทำให้เกิดปัญหาจราจรติดขัดเท่านั้นแต่ยังทำให้เกิดอุบัติเหตุต่างๆ ได้มากอีกด้วย ซึ่งเมื่อพิจารณาถึงการลงโทษต่อผู้ที่กระทำผิดทางอาญาที่เกี่ยวกับกฎหมายจราจรที่ใช้อยู่ในปัจจุบันถือได้ว่าเป็นกฎหมายที่มีวัตถุประสงค์ของการลงโทษ เพื่อเป็นการยับยั้งและป้องกันสังคม ไม่ให้ผู้ชั่วร้ายใช้ถนุนคิดที่จะกระทำความผิดหรือผู้ที่เคยกระทำความผิดแล้วคิดจะกระทำผิดซ้ำอีก และเพื่อไม่ให้คนอื่นเอาเป็นเยี่ยงอย่าง ทั้งนี้ ก็เพื่อความสงบเรียบร้อยของประชาชนในสังคมนั้นเอง แต่เนื่องจากผู้กระทำผิดกฎหมายจราจรมีลักษณะเป็นการเฉพาะตัว คือ เป็นผู้ที่สามารถแก้ไขปรับเปลี่ยนพฤติกรรมไม่ให้กระทำผิดซ้ำได้ โดยการให้ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายและวิธีการขับขีที่ถูกต้องเหมาะสม ดังนั้น จึงควรนำมาตรการที่สามารถปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้กระทำผิดกฎหมายจราจร เพื่อใช้ลงโทษตามแนวทางการลงโทษเพื่อแก้ไขผู้กระทำความผิดต่อไป

การที่จะอำนวยความสะดวกให้แก่มิตรธรรมได้อย่างเต็มที่ นอกจากจะต้องประกอบด้วยกฎหมายที่มีความถูกต้องชอบธรรมและเหมาะสมแล้ว การบังคับใช้กฎหมายผ่านกระบวนการยุติธรรมของรัฐก็ต้องมีความสัมพันธ์สอดคล้องกับหลักความถูกต้องตามหลักนิติธรรม สามารถรักษาความสงบเรียบร้อยภายในสังคมโดยการป้องกัน และปราบปรามการกระทำผิด ได้อย่างมีประสิทธิภาพอีกด้วย กระบวนการยุติธรรมที่มีประสิทธิภาพ สามารถเห็นได้จากสถิติการจับกุมและการลงโทษผู้กระทำผิดสูงเมื่อเทียบกับการเกิดการกระทำความผิด ทั้งนี้โดยการใช้ทรัพยากรอย่างจำกัดโดยการดำเนินการตามขั้นตอนต่างๆ ในกระบวนการยุติธรรมจะต้องมีความรวดเร็วและแน่นอน มีวิธีปฏิบัติที่มีแบบแผน แต่ในขณะเดียวกันก็ยืดหยุ่นได้บ้าง และจะต้องลดโอกาสให้ผู้กระทำผิดรอดพ้นจากการ

พิจารณาในกระบวนการยุติธรรมให้น้อยที่สุด (ประธาน วัฒนวานิชย์, 2522) ดังนั้น หากกระบวนการยุติธรรมไม่มีประสิทธิภาพ เจ้าหน้าที่ของรัฐไม่สามารถจับกุมผู้กระทำความผิดมาลงโทษได้แล้วเกิดการละเลยต่อกฎหมายเพิ่มจำนวนมากขึ้น รัฐจึงต้องให้หลักประกันต่อสังคม เพื่อให้บรรล่วัตถุประสงค์ของกระบวนการยุติธรรมทางอาญาดังกล่าว ทั้งนี้โดยการปรับปรุงตัวบทกฎหมาย ทั้งกฎหมายสารบัญญัติ และกฎหมายวิธีสบัญญัติ ตลอดจนเพิ่มพูนประสิทธิภาพของกระบวนการยุติธรรมให้มีความเหมาะสมยิ่งขึ้น อันจะเป็นผลต่อประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายของรัฐอีกด้วย

### วิเคราะห์มาตรการทางกฎหมายในการแก้ไขปัญหาการใช้อุปกรณ์สื่อสารขณะขับขี่ยานพาหนะ

1. มาตรการทางกฎหมายที่ล้ำสมัยของกฎหมาย เพื่อป้องกันการใช้อุปกรณ์สื่อสารขณะขับขี่ยานพาหนะ ซึ่งไม่สามารถครอบคลุมถึงเทคโนโลยีในการสื่อสารที่มีใช้อยู่ในปัจจุบัน

นับตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบันประเทศไทย ได้มีการกำหนดกฎหมายในเรื่องการห้ามใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่ยานพาหนะ ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แต่ในกฎหมายฉบับดังกล่าว แต่เดิมไม่ได้มีการบัญญัติไว้เป็นข้อห้ามโดยเฉพาะเจาะจง ทำให้เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีปัญหาในทางปฏิบัติเกี่ยวกับการจับกุมและดำเนินคดี เนื่องจากไม่สามารถชี้ชัดได้ว่า การที่ผู้ขับขี่ยานพาหนะหรือใช้โทรศัพท์มือถือในขณะขับขี่ยานพาหนะนั้นเป็นความผิดฐานใด ในปัจจุบันจึงได้มีการแก้ไขเพิ่มเติม มาตรา 43 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ที่ได้มีการบัญญัติเพิ่มเติมขึ้นมาเพื่อห้ามใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่ยานพาหนะโดยเฉพาะ ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 8) พ.ศ.2551 มาตรา 43(9) เป็นการบังคับใช้กับรถทุกประเภทตามมาตรา 4(15) แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ที่ได้ให้นิยามของคำว่า “รถ” ไว้ว่าหมายรวมถึง ยานพาหนะ

ทางบกทุกชนิด เว้นแต่รถไฟและรถราง ซึ่งหมายความรวมถึง รถบรรทุก รถจักรยานยนต์ หรือแม้กระทั่งรถจักรยาน ถ้าหากมีการฝ่าฝืนบทบัญญัติดังกล่าว จะมีโทษปรับ 400 บาท ถึง 1,000 บาท ตามมาตรา 157 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

จากการศึกษาข้อเท็จจริง พบว่า การเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนมีหลายปัจจัยเข้ามาเกี่ยวข้อง โดยที่ปัจจัยด้านความพร้อมของผู้ขับขี่เป็นปัจจัยประการสำคัญนอกเหนือจากปัจจัยด้านสภาพของรถและสภาวะแวดล้อม ซึ่งสามารถเห็นได้จากข่าวการเกิดอุบัติเหตุ เช่น ผู้ขับขี่ที่สภาพอยู่ในอาการเมา หลับใน หรือไม่ชำนาญเส้นทาง แต่ผู้ขับขี่ทั้งหลายก็ไม่เคยตระหนักถึงสาเหตุที่สำคัญประการหนึ่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนกันว่า เป็นเพราะเกิดจากการที่ผู้ขับขี่นั้นสูญเสียสมาธิในขณะที่ขับรถ โดยพฤติกรรมที่ทำให้ผู้ขับขี่เสียสมาธิ ได้แก่การคุยกับผู้อื่น ไม่ว่าจะคุยโทรศัพท์หรือคุยกับผู้โดยสารคนอื่นในรถ การปรับเครื่องเสียงหรือวิทยุ การรับประทานอาหารหรือดื่มเครื่องดื่ม การแต่งหน้า แต่งตัว จัดทรงผม และการมีกิจกรรมกับเด็กเล็กที่นั่งอยู่เบาะหลัง การฝ่าฝืนกฎหมายจราจรในประเทศไทยนั้นยังคงมีให้พบเห็นอยู่มากมาย ซึ่งกองบัญชาการตำรวจนครบาล ได้ให้ข้อมูลว่า สำหรับกฎหมายจราจรที่มีสถิติการฝ่าฝืนมากที่สุดนั้น มีดังต่อไปนี้ คือ 1) จอดรถในที่ห้ามจอด 2) จอดรถซ้อนคัน 3) จอดรถบนทางเท้า 4) ขับรถบนทางเท้า 5) แชนรถในที่สาธารณะ 6) ขับรถย้อนศร 7) ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดง 8) เมาแล้วขับ 9) ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย และไม่สวมหมวกกันน็อก 10) ใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ 11) แชนรถในที่คับขัน 12) ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ และ 13) ขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด

ดังนั้น จะเห็นได้ว่า การที่ประเทศไทยมีการบังคับใช้กฎหมาย คือ พระราชบัญญัติจราจร ทางบก พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 8) พ.ศ. 2551 เป็นการกระทำที่ขัดต่อหลักทฤษฎีป้องกันหรือทฤษฎียับยั้งข่มขู่ในทางอาญา เนื่องจากกฎหมายที่บังคับใช้ในปัจจุบันไม่สามารถที่จะป้องกันหรือยับยั้งประชาชนให้ปราศจากการกระทำความผิดได้อย่างสมบูรณ์ ตามเจตนารมณ์และ

วัตถุประสงค์ของกฎหมาย อีกทั้งของความหรือเนื้อหาของบทบัญญัติในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 8) พ.ศ. 2551 ที่เกี่ยวกับการห้ามใช้อุปกรณ์สื่อสารในขณะที่ขับขี่ยานพาหนะ ก็มีข้อความหรือเนื้อหาที่ไม่สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน กล่าวคือ ในปัจจุบันเทคโนโลยีเกี่ยวกับการสื่อสารและอุปกรณ์สื่อสารมีความก้าวหน้าอย่างสูง จากความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีดังกล่าว จึงส่งผลทำให้ประชาชนนำเทคโนโลยีด้านการสื่อสารมาใช้ในขณะที่ขับขี่ยานยนต์หรือรถจักรยานยนต์ และเป็นผลทำให้ประชาชนที่ใช้อุปกรณ์สื่อสารสมัยใหม่เกิดอุบัติเหตุในท้องถนนเป็นจำนวนมาก ดังนั้นมาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวกับการป้องกันการใช้อุปกรณ์สื่อสารขณะขับขี่ยานพาหนะ ซึ่งไม่สามารถครอบคลุมถึงเทคโนโลยีในการสื่อสารที่มีใช้อยู่ในปัจจุบัน จึงเกิดจากความล้าสมัยของเนื้อหาหรือข้อความในกฎหมาย คือพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 8) พ.ศ. 2551 ไม่สามารถบังคับใช้ได้ตามวัตถุประสงค์ของกฎหมาย คือการกำหนดให้ประชาชนห้ามใช้อุปกรณ์สื่อสารในประเภทต่างๆ ได้อย่างสมบูรณ์ ส่งผลทำให้ประชาชนฝ่าฝืนกฎหมาย กฎหมายไม่สามารถบังคับใช้ได้ตามวัตถุประสงค์ ตลอดจนเกิดปัญหาเกี่ยวกับอุบัติเหตุที่เกิดจากการใช้อุปกรณ์สื่อสารในขณะที่ขับขี่ยานพาหนะ ที่มีผลต่อความสงบเรียบร้อยทางสังคม และยังเกิดปัญหาต่อประชาชนส่วนใหญ่ของประเทศ อีกทั้งยังทำให้ได้รับผลกระทบจากผลเสียของการสูญเสียบุคลากรหรือทรัพยากรจากการเกิดอุบัติเหตุสุดท้ายผลกระทบทั้งหมดจึงตกกับประเทศไทยที่จะขาดกำลังของประชาชนที่จะพัฒนาประเทศให้มีความเจริญอย่างยั่งยืนต่อไป

2. ปัญหาการบังคับใช้มาตรการทางกฎหมายเพื่อการป้องกันการใช้อุปกรณ์สื่อสารในขณะที่ขับขี่ยานพาหนะตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

ในปัจจุบันเกิดปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับการใช้อำนาจของพนักงานเจ้าหน้าที่ ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เนื่องจากกฎหมายไม่ได้

บัญญัติให้มีความครอบคลุมป้องกันการใช้อุปกรณ์สื่อสารในขณะช้ชี่ ยานพาหนะไว้อย่างชัดเจน ทำให้อาจเกิดการโต้แย้งอำนาจในการเรียกตรวจจับ การกระทำความผิดดังกล่าวของพนักงานเจ้าหน้าที่ได้ว่า เจ้าหน้าที่ของรัฐจะ กระทำการใดอันมีผลกระทบต่อสิทธิและเสรีภาพของประชาชนตามที่ รัฐธรรมนูญรับรองนั้น จะต้องมีความหมายให้อำนาจไว้โดยชัดแจ้ง อันเป็นหลักการ ทางกฎหมายดังนี้ อาจจะมีผู้ชี้ข้อโต้แย้งว่าพระราชบัญญัติจราจรทางบกไม่ได้ มีบทบัญญัติให้จับกุมผู้ที่ใช้อุปกรณ์สื่อสารชนิดอื่นๆ เพราะผู้ชี้ข้อนี้ไม่ได้ใช้ โทรศัพท์เคลื่อนที่ตามที่บัญญัติไว้ในกฎหมาย ดังนั้น จึงทำให้พนักงานเจ้าหน้าที่ ไม่สามารถจับกุมผู้ชี้ข้อที่กระทำความผิดดังกล่าวได้ เป็นต้น จากเหตุนี้ทำให้ ผู้เขียนเห็นมาตรการทางกฎหมายสำหรับการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะช้ชี่ ยานพาหนะตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ที่มีอยู่ในขณะนี้ ทำให้ พนักงานเจ้าหน้าที่ไม่อาจปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพในเรื่องดังกล่าว ต่อไปนี้

1. การจับกุมผู้กระทำความผิด เมื่อผู้รักษากฎหมายไม่สามารถที่จะนำ บทบัญญัติกฎหมายต่างๆ ไม่ว่าจะเรื่องใดมาใช้ในการควบคุมหรือป้องกันการ กระทำความผิดได้แล้ว ย่อมแสดงให้เห็นว่ากฎหมายนั้นไม่สามารถบรรลุ วัตถุประสงค์ตามเป้าหมายที่วางไว้ได้ ซึ่งในเรื่องนี้จึงเห็นได้ว่า ตั้งแต่มีการออก กฎหมายเพิ่มเติม พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 8) พ.ศ. 2551 มาตรา 43(9) นี้มาใช้จนถึงปัจจุบันนับเป็นเวลาถึง 7 ปีแล้ว ก็ไม่ทำให้ผู้ที่กระทำความ ผิดเกิดความเกรงกลัวและปฏิบัติตามบทบัญญัติกฎหมายนี้แต่อย่างใด แม้เจ้าหน้าที่ตำรวจมีการพบเห็นการกระทำความผิดขึ้น ก็ไม่อาจที่จะสามารถ จับกุมหรือติดตามผู้กระทำความผิดได้ที่ทันใด เนื่องด้วยผู้กระทำความผิดส่วน ใหญ่นั้นได้กระทำความผิดในขณะที่กำลังขับรถอยู่ หรือเกิดจากการขาดแคลนอุปกรณ์ ที่เป็นเครื่องมือช่วยในการตรวจสอบการกระทำความผิด แต่อย่างไรก็ตาม ถ้าผู้รักษากฎหมายสามารถติดตามหรือควบคุมการกระทำความผิดได้ตลอดเวลา ก็จะทำให้ผู้ที่กระทำความผิดเกิดความเกรงกลัวและไม่กล้าที่จะฝ่าฝืนกฎหมาย

2. การพิสูจน์การกระทำความผิด ซึ่งถือได้ว่าเป็นปัญหาใหญ่สำหรับพนักงานเจ้าหน้าที่ ในการพิสูจน์ตรวจสอบว่าผู้กระทำความผิดได้กระทำความผิดตามที่ตนกล่าวหาหรือไม่ และแน่นอนที่ผู้กระทำความผิดส่วนใหญ่ก็จะให้การปฏิเสธว่าตนนั้นไม่ได้พูดหรือใช้อุปกรณ์สื่อสารในขณะที่ขับขี้นยานพาหนะตามที่พนักงานเจ้าหน้าที่กล่าวหา เมื่อผู้ขับขี้นต่างมีข้ออ้างต่างๆ เช่น ผู้ขับขี้นไม่ได้พูดโทรศัพท์ เพียงแต่แค่จับเท่านั้น หรือตนไม่ได้พูดคุยหรือใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ เพราะอุปกรณ์นั้น คือ แท็บเล็ต ไม่ใช่โทรศัพท์ จึงไม่เป็นความผิด เป็นต้น เพราะเนื่องจากกฎหมายนี้ได้ระบุไว้เพียงแค่ว่าโทรศัพท์เคลื่อนที่เท่านั้น มิได้กล่าวถึงอุปกรณ์ชนิดต่างๆ ที่สามารถใช้สื่อสารด้วยวิธีอื่นๆ ได้ เพราะในปัจจุบันการสื่อสารไม่ได้เป็นเพียงแค่การคุยสนทนากันเท่านั้น แต่ยังมีอีกหลากหลายวิธีที่สามารถใช้สื่อสารถึงกันได้และเป็นที่แพร่หลายอย่างมากในปัจจุบันอีกด้วย ตัวอย่างเช่น การสนทนาด้วยข้อความผ่านโปรแกรมไลน์ หรือผ่านโซเชียลเน็ตเวิร์กต่างๆ เช่น เฟซบุ๊ก อินสตาแกรม หรือทวิตเตอร์ ซึ่งทำให้เกิดเป็นภาระแก่พนักงานเจ้าหน้าที่ได้ในการที่จะพิสูจน์ว่า ผู้ขับขี้นกระทำความผิดหรือไม่ นั่นเอง

3. มาตรการในการลงโทษตามพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522 จากกรณีการใช้อุปกรณ์สื่อสารขณะขับขี้นยานพาหนะ

เมื่อพิจารณาถึงสัดส่วนของการลงโทษกับภัยอันตรายที่อาจเกิดขึ้น ตามพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 8) พ.ศ. 2551 ผู้เขียนเห็นว่ายังมีความผิดบางฐานที่ยังไม่มีความเหมาะสม ซึ่งได้แก่ ความผิดตามมาตรา 43(9) โดยกำหนดว่า ในขณะที่ขับขี้นยานพาหนะเคลื่อนที่ห้ามมีการสนทนาหรือใช้โทรศัพท์ เว้นแต่โทรศัพท์เคลื่อนที่นั้นจะมีอุปกรณ์เสริมสำหรับการสนทนา ซึ่งผู้ขับขี้นจะสามารถสนทนาหรือรับฟังการสนทนาได้โดยไม่ต้องใช้มือจับหรือใช้มือถือโทรศัพท์ไว้ขณะสนทนาหรือรับฟังการสนทนา ถ้าหากฝ่าฝืนมีโทษปรับ 400 บาท ถึง 1,000 บาทตามมาตรา 157 การฝ่าฝืนข้อบัญญัตินี้ถือเป็นเรื่องเกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยของประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน เพราะผลร้ายหรืออุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นจากการฝ่าฝืนกฎหมายข้อนี้ไม่เพียงแต่จะเกิดขึ้นกับ



ตนเองเท่านั้น ยังอาจส่งผลกระทบต่อผู้ใช้รถใช้ถนนคนอื่นๆ จนถึงขั้นพิการ บาดเจ็บสาหัส หรือเสียชีวิตได้ ดูได้จากสถิติอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นนั้นไม่ได้มีการลดจำนวนลงแต่อย่างใด

จากการศึกษาพบว่า ปัญหามาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการบังคับโทษตามพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522 จากกรณีการใช้อุปกรณ์สื่อสารขณะขับขี่ยานพาหนะ แบ่งได้เป็นหลายกรณี ดังนี้

กรณีแรก มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับความเหมาะสมของบทลงโทษกับการกระทำความผิด กล่าวคือ เมื่อพิจารณาสัดส่วนของการลงโทษกับภัยอันตรายที่อาจเกิดขึ้นจากการฝ่าฝืนกฎหมายตามพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 8) พ.ศ. 2551 มาตรา 43(9) แล้วนั้น ผู้เขียนเห็นว่ายังไม่มี ความเหมาะสม เพราะถ้าหากฝ่าฝืน มีบทลงโทษ คือ ถูกปรับ 400 บาท ถึง 1,000 บาทเท่านั้น ตามมาตรา 157 ซึ่งถือเป็นโทษที่น้อยมากเมื่อเปรียบเทียบกับความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นได้ เช่น ผู้ขับขี่อ่านข้อความในโซเชียลเน็ตเวิร์กและส่งตอบข้อความในขณะขับรถ ทำให้คนขับเสียสมาธิเพราะต้องละสายตาจากท้องถนนนานหลายวินาทีเพื่อมาจดจ่อที่อุปกรณ์สื่อสาร จนเป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุที่ไม่ใช่แค่เฉพาะตนเองเท่านั้นที่จะได้รับความเสียหาย แต่อาจสร้างความเสียหายให้กับผู้ใช้รถใช้ถนนคนอื่นๆ ด้วย ซึ่งเชื่อได้ว่าเหตุการณ์เช่นนี้ เคยเกิดขึ้นมาแล้วหลายต่อหลายครั้งตามท้องถนน และนอกจากจะสร้างความเสียหายแล้ว ยังทำให้การจราจรบนท้องถนนติดขัดสร้างความเดือดร้อนรำคาญให้กับผู้ใช้รถใช้ถนนคนอื่นๆ อีกด้วย

กรณีที่สอง มาตรการทางกฎหมายที่เกิดจากเนื้อหาของกฎหมายคือ พระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ไม่มีการนำมาตราการการบันทึกคะแนนใบอนุญาตขับขี่และการสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่มาบังคับใช้อย่างจริงจังซึ่งตามพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 161 มีการกำหนดที่จะให้อำนาจแก่เจ้าพนักงานจราจรสามารถยึดใบอนุญาตขับขี่ได้แล้ว ยังให้อำนาจแก่ผู้สั่งยึดใบอนุญาตขับขี่บันทึกการยึดและคะแนนไว้ด้านหลังใบอนุญาตขับขี่

ที่ถูกยึด และดำเนินการอบรมทศสอบผู้ซบซี้ที่กระทำผิดซ้ำตั้งแต่สองครั้งภายในหนึ่งปี รวมทั้งสั่งพักใช้ใบอนุญาตซบซี้ที่เสียคะแนนมากของผู้ซบซี้ขึ้นนั้นมิกำหนดครั้งละไม่เกินเก้าสิบวันอีกด้วย ซึ่งการลงโทษโดยการบันทึกคะแนนใบอนุญาตซบซี้ ซึ่งมาตรานี้ความเดิมได้ถูกยกเลิกไป และมีการเพิ่มเติมข้อความใหม่เข้าไป โดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535 มาตรา 32 นับถึงปัจจุบันเป็นเวลา 20 กว่าปีแล้ว แต่ก็ยังไม่ได้มีการนำมาตรการดังกล่าวมาบังคับใช้กันอย่างจริงจัง

กรณีที่สาม มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการลงโทษโดยการเปรียบเทียบปรับ ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 145 ได้มีการกำหนดให้อำนาจแก่พนักงานสอบสวนในการเปรียบเทียบปรับผู้กระทำความผิด โดยเปิดโอกาสให้เจ้าพนักงานมีอำนาจในการใช้ดุลยพินิจอย่างกว้างขวางในการว่ากล่าว ตักเตือน และเปรียบเทียบปรับ จึงเห็นได้ว่าการใช้ดุลยพินิจของเจ้าหน้าที่ในการกำหนดเงินค่าปรับจึงมีหลักเกณฑ์ที่สำคัญสองประการ คือ ฐานะผู้กระทำความผิดและความร้ายแรงของความผิด เหตุที่เจ้าหน้าที่ต้องคำนึงถึงฐานะของผู้กระทำความผิดเนื่องจากวัตถุประสงค์ของการลงโทษปรับนั้นเกิดจากพื้นฐานความคิดที่ว่าโทษปรับมีขึ้นเพื่อให้เกิดความเสียหาย หรือเกิดผลกระทบต่อความเป็นอยู่ทางเศรษฐกิจของผู้กระทำความผิด การลงโทษปรับจึงต้องทำให้เหมาะสมกับความสามารถในการชำระค่าปรับตามภาระทางเศรษฐกิจและฐานะทางการเงินของผู้กระทำความผิด แต่ในทางปฏิบัติในการกำหนดอัตราค่าปรับนั้นเจ้าหน้าที่มิได้คำนึงถึงฐานะของผู้กระทำความผิด เพราะมีการกำหนดจำนวนค่าปรับที่เป็นมาตรฐานเอาไว้แล้ว จึงทำให้เกิดปัญหาช่องว่างหรือเกิดความไม่ยุติธรรมในการลงโทษผู้กระทำความผิดที่มีฐานะต่างกัน แต่ถูกปรับเป็นเงินจำนวนเท่ากัน ซึ่งผู้กระทำความผิดที่มีฐานะทางการเงินที่ดีกว่า ย่อมได้รับผลกระทบน้อยกว่าผู้กระทำความผิดที่มีฐานะยากจน ทำให้ผู้กระทำความผิดที่มีฐานะดีไม่เกิดความเกรงกลัวต่อการกระทำความผิด เป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้การบังคับใช้กฎหมายไม่มีประสิทธิภาพ

จากที่กล่าวมาข้างต้น จะเห็นได้ว่ามาตรการบังคับโทษตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 จากกรณีการใช้อุปกรณ์สื่อสารขณะขับขี่ยานพาหนะของประเทศไทย นอกจากจะขัดต่อแนวความคิดเกี่ยวกับการลงโทษสำหรับผู้ที่ใช้อุปกรณ์สื่อสารขณะขับขี่ยานพาหนะแล้วนั้น ยังเป็นการบังคับใช้กฎหมายที่ขัดต่อวัตถุประสงค์ของกฎหมาย คือ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ที่มีวัตถุประสงค์เพื่อป้องกันการฝ่าฝืนกฎจราจรตลอดจนการที่กฎหมายกำหนดการลงโทษที่น้อยกว่าความเป็นจริงจะส่งผลทำให้เกิดการอันตรายในการใช้รถของประชาชนในการสัญจรทางบก เนื่องจากประชาชนบางส่วนจะไม่เกรงกลัวต่อกฎหมายและฝ่าฝืนกฎหมายอันเป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุร้ายแรงบนท้องถนน อีกทั้งผลของมาตรการทางกฎหมายดังกล่าวยังส่งผลกระทบต่อความสงบสุขทางสังคมและประชาชนทุกคนของประเทศไทยที่จะต้องใช้ชีวิตบนท้องถนนสัญจรเพื่อการดำเนินชีวิตในแต่ละวันนั่นเอง

## บทสรุปข้อเสนอแนะ

ปัญหาการใช้อุปกรณ์สื่อสารขณะขับขี่ยานพาหนะนั้น นับวันจะยิ่งเป็นปัญหาที่เพิ่มจำนวนมากขึ้นเรื่อยๆ เป็นผลมาจากที่มีผู้ใช้อุปกรณ์สื่อสารต่างๆ เพิ่มมากขึ้น อีกทั้งเทคโนโลยีที่พัฒนาขึ้นมาในหลากหลายรูปแบบ เมื่อผู้ขับขี่ยังคงใช้อุปกรณ์สื่อสารในขณะที่ขับขี่ยานพาหนะนั้นถือว่าการฝ่าฝืนกฎหมายจราจร ซึ่งจัดว่าเป็นรูปแบบของอาชญากรรมชนิดหนึ่ง ถึงแม้ว่าจะมีการกระทำกันอย่างแพร่หลายและส่งผลกระทบมาก แต่ประชาชนทั่วไปก็ยังไม่สนใจและยังคงเพิกเฉยต่อพฤติกรรมดังกล่าว ส่วนหนึ่งมีสาเหตุ มาจากกระบวนการบังคับใช้กฎหมายและมาตรการลงโทษผู้กระทำความผิดในเรื่องดังกล่าวยังไม่มีประสิทธิภาพ และเนื้อหาของบทบัญญัติในเรื่องนี้ก็ยังไม่มีความเหมาะสมกับสังคมในปัจจุบัน จึงได้เสนอแนะว่าควรที่จะมีการเพิ่มบทลงโทษในความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 8) พ.ศ.2551 มาตรา 43(9) และเพิ่มเติมเนื้อหาของบทบัญญัติให้มีความทันสมัย ชัดเจน

ครอบคลุมอุปกรณ์สื่อสารชนิดอื่นๆ ทั้งนี้ ควรมีมาตรการในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมผู้กระทำผิด ด้วยการกำหนดเงื่อนไขการคุมประพฤติหรือเข้ารับการอบรมกฎหมายจราจร อีกทั้งมาตรการยึด พักใช้ เพิกถอนใบอนุญาตใบขับขี่ หรือห้ามขับขี่ยานพาหนะ มากกว่าที่จะใช้โทษปรับเพียงอย่างเดียว โดยที่วิธีพิจารณาคดีจะต้องสะดวก และรวดเร็ว ซึ่งจะทำให้มาตรการลงโทษผู้กระทำผิดกฎหมายการใช้อุปกรณ์สื่อสารทุกชนิดขณะขับขี่ยานพาหนะ ให้มีประสิทธิภาพ ยุติธรรม และช่วยแก้ไขปัญหาคriminalใช้อุปกรณ์สื่อสารทุกชนิดขณะขับขี่ยานพาหนะได้

สำหรับมาตรการทางกฎหมายในการแก้ไขปัญหาการใช้อุปกรณ์สื่อสารขณะขับขี่ยานพาหนะนั้น ผู้เขียนขอเสนอแนะแนวทางแก้ไขปัญหาดังกล่าวโดยให้มีการกำหนดเนื้อหาหรือข้อความในกฎหมายให้มีความชัดเจนครอบคลุม รวมทั้งมีการกำหนดบทลงโทษให้มีความเข้มงวดมากขึ้น ดังนี้

1. การบัญญัติเพิ่มเติมในเนื้อหาของกฎหมาย พระราชบัญญัติจราจรทางบก แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 8) พ.ศ. 2551 ซึ่งได้บัญญัติเพิ่มข้อห้ามไว้ในมาตรา 43(9) “ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ ในขณะที่ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ เว้นแต่การใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่โดยใช้อุปกรณ์เสริมสำหรับการสนทนาโดยผู้ขับขี่ไม่ต้องถือหรือจับโทรศัพท์เคลื่อนที่นั้น” โดยเพิ่มเติมเนื้อความว่า “รวมทั้งอุปกรณ์สื่อสารชนิดอื่นๆ” ไว้ในมาตราดังกล่าวเพื่อให้เกิดความชัดเจนครอบคลุมในบทบัญญัติกฎหมาย ทำให้เกิดความชัดเจน และมีความครอบคลุมถึงการใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่ที่ไม่ใช่เป็นแค่โทรศัพท์เคลื่อนที่สำหรับการสนทนาที่มีมาแต่เดิม

2. ควรให้มีการเพิ่มโทษปรับสำหรับการฝ่าฝืนความผิดการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่ยานพาหนะ ในมาตรา 157 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ที่ระวางโทษปรับตั้งแต่สี่ร้อยบาทถึงหนึ่งพันบาท ซึ่งถือเป็นค่าปรับจำนวนน้อย ไม่ทำให้ผู้กระทำความผิดเกิดความเกรงกลัวแต่อย่างใด จึงเห็นควรแก้ไขใหม่ให้มีจำนวนค่าปรับที่มากขึ้นโดย “ปรับตั้งแต่หนึ่งพันบาทถึงสามพันบาท” เพื่อให้ผู้ที่คิดจะกระทำความผิดนั้นเกิดความเกรงกลัวไม่กล้าที่จะปฏิบัติฝ่าฝืนกฎหมายดังกล่าว อีกทั้งยังเป็นการป้องกันความเสียหายที่จะเกิดขึ้นในอนาคต ไม่ว่าจะเป็นผู้ขับขี่เองหรือสังคมก็ตาม

3. นำมาตรการเสริมมาใช้บังคับนอกจากมาตรการจับกุมและเปรียบเทียบปรับอย่างจริงจัง ซึ่งตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้มีการกำหนดให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจบันทึกการยึดและคะแนนไว้ด้านหลังใบอนุญาตขับขี่ที่ถูกยึด และดำเนินการอบรม ทดสอบ ผู้ขับขี่ที่กระทำผิดซ้ำ ตั้งแต่สองครั้งภายในหนึ่งปี รวมทั้งสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่อีกด้วย ซึ่งนับว่าเป็นมาตรการลงโทษอีกมาตรการหนึ่งที่กำหนดให้นำมาใช้กับผู้กระทำผิด โดยที่ผ่านมามีการนำมาตรการดังกล่าวมาใช้กับผู้กระทำความผิดแต่อย่างใด

4. ในกรณีที่การกระทำความผิดเกิดจากผู้ขับขี่ยานพาหนะใช้อุปกรณ์สื่อสารในขณะที่ขับขี่ยานพาหนะ ผู้เขียนเห็นควรให้มีการกำหนดบทบัญญัติในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ว่าผู้ขับขี่ยานพาหนะผู้ใดใช้อุปกรณ์สื่อสารในขณะที่ขับขี่ยานพาหนะส่งผลให้เกิดอันตรายต่อบุคคลอื่นหรือการกระทำดังกล่าวก่อให้เกิดการกระทำความผิดตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ให้มีโทษเป็นการห้ามขับขี่ยานพาหนะทุกชนิดเป็นเวลา 2 ปี นับจากวันที่มีคำพิพากษาถึงที่สุด

#### 5. มาตรการแก้ไขในระยะสั้นและระยะยาว

มาตรการแก้ไขในระยะสั้น ควรบังคับใช้กฎหมายอย่างเด็ดขาด รุนแรง รวดเร็ว และมีความแน่นอน ตามหลักทฤษฎีการป้องกัน (Deterrence Theory) เนื่องจากความรุนแรงของการลงโทษจะช่วยป้องกันไม่ให้เกิดการกระทำผิดกฎหมายได้ โดยที่ความรุนแรงต้องมีมากกว่า ข้อได้เปรียบหรือผลประโยชน์ที่จะได้รับจากฝ่าฝืนกฎหมาย การลงโทษที่รวดเร็วและเป็นเวลาใกล้เคียงกับการกระทำผิด จะเป็นการลงโทษที่เหมาะสมและมีประโยชน์มากที่สุด เพราะจะทำให้กฎหมายมีความศักดิ์สิทธิ์มากขึ้น และสิ่งที่จะป้องกันการใช้อุปกรณ์สื่อสารขณะขับขี่ยานพาหนะให้ได้ผลมากที่สุด คือ ความแน่นอนในการลงโทษ ซึ่งหมายถึงการที่จับกุมผู้กระทำความผิดมาลงโทษได้ จะทำให้ผู้อื่นเกิดความเกรงกลัวและไม่กล้ากระทำความผิด

เหตุผลสำคัญที่สุดในการบังคับใช้กฎหมายอาญา ได้แก่ การใช้กฎหมายเพื่อการยับยั้งมิให้บุคคลอื่นเอาเป็นเยี่ยงอย่างโดยการกระทำผิดเช่นเดียวกับผู้ที่ถูกลงโทษ กฎหมายสันนิษฐานว่าบุคคลปกติย่อมรู้กฎหมายและสันนิษฐานต่อไปโดยมีกฎหมายสนับสนุนว่า เมื่อผู้ประพฤติฝ่าฝืนกฎหมายถูกลงโทษยิ่งรุนแรงเท่าใด ก็จะมีผลในการยับยั้งหรือข่มขู่ผู้อื่นมิให้กระทำผิด ในกรณีที่บุคคลใดก็ตามจะกระทำความผิดอย่างเดียวกันหรือคล้ายคลึงกันผู้นั้นจะมีความยับยั้งเพราะได้รับบทเรียนจากตัวอย่างของผู้ที่ถูกลงโทษได้ประสบมาแล้ว

มาตรการแก้ไขในระยะยาว หน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชน ควรมีการจัดกิจกรรมรณรงค์ให้เห็นถึงอันตรายและความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นจากการใช้อุปกรณ์สื่อสารขณะขับขี่ยานพาหนะ และรณรงค์ให้เห็นถึงโทษที่จะได้รับหากมีการฝ่าฝืนกฎหมายดังกล่าว เพื่อให้เกิดผลเป็นการป้องกันการกระทำความผิดในระยะยาว อีกทั้งประชาชนต้องมีส่วนร่วมในการช่วยกันป้องกันการกระทำความผิด โดยอย่าเห็นพฤติกรรมเช่นนี้เป็นเรื่องปกติ แต่ควรเห็นว่าเป็นพฤติกรรมที่สมควรถูกประณามและต้องได้รับการลงโทษ ให้สังคมส่วนรวมเห็นว่าการใช้อุปกรณ์สื่อสารขณะขับขี่ยานพาหนะนี้ เป็นเรื่องที่น่าอายและไม่สมควรกระทำเป็นอย่างยิ่ง อีกทั้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต้องนำเสนอให้เห็นถึงมาตรการทางกฎหมายที่นำมาใช้บังคับให้ประชาชนทราบอย่างแพร่หลาย จึงจะทำให้การใช้มาตรการทางกฎหมายสำหรับแก้ไขปัญหาคการใช้อุปกรณ์สื่อสารขณะขับขี่ยานพาหนะมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้นสืบไป

### รายการอ้างอิง

- กรรณิกา สุทธิประสิทธิ์. (2556). *ทันข่าวสาร สว. เก็บสาระมารวมเล่ม (เล่ม 4)*. กรุงเทพฯ: สำนักวิจัยและวิชาการ สำนักงานศาลปกครอง.
- คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. (2551) *รายงานการวิจัยฉบับสมบูรณ์ โครงการพัฒนามาตรการยึดทรัพย์สินค้าค่าปรับและมาตรการกักขัง แทนค่าปรับตามประมวลกฎหมายอาญา*. กรุงเทพฯ: คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ทวีเกียรติ มีนะกนิษฐ. (2556). *หลักกฎหมายอาญา ภาคทั่วไป (พิมพ์ครั้งที่ 13)*. กรุงเทพฯ: วิญญูชน.
- โทรแล้วขับ ปัจจัยเสี่ยง. (2555). *จุลสารเพื่อส่งเสริมการเรียนรู้ด้านจัดการภัยพิบัติ*, 10(85), 3.
- ธานี วรภัทร์. (2555). *หลักกฎหมายว่าด้วยการบังคับโทษจำคุก (พิมพ์ครั้งที่ 2)*. กรุงเทพฯ: วิญญูชน.
- ธีรยุทธ โลหะเลิศกิจ. (2553). *ปัญหาในการเปรียบเทียบคดี: ศึกษาเปรียบเทียบระหว่างประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญากับกฎหมายอื่น*. สารนิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต, คณะนิติศาสตร์, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- ประธาน วัฒนวาณิชย์. (2546). *ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับอาชญาวิทยา*. กรุงเทพฯ: ประกายพริก.
- ประสิทธิ์ โหมวีโลกุล และคณะ. (2540). *การศึกษากลยุทธ์ในการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการจราจร เพื่อให้เกิดผลในทางปฏิบัติ*. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์เลขาธิการคณะรัฐมนตรี.

China Radio International. (2555). *ฝรั่งเศสเพิ่มความเข้มงวดในการลงโทษ การกระทำผิดกฎหมายด้านการจราจร*. วันที่ค้นข้อมูล 19 กรกฎาคม 2557, เข้าถึงได้จาก <http://thai.cri.cn/247/2012/01/05/62s193573.htm>

พรชัย ชันที. (2553). *ทฤษฎีอาชญาวิทยา: หลักการ งานวิจัย และนโยบาย ประยุกต์*. กรุงเทพฯ: สุเนตรฟิล์ม.

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2551: โจรไม่ขับ “ฉับพนักงานเจ้าหน้าที่ประชาชน”. (2551). กรุงเทพฯ: สุตรไพศาล.

สถานกงสุลใหญ่ ณ นครโอซาก้า. (2544). *หนังสือ กระทรวงการต่างประเทศ ที่ 25301/1074 เรื่องข้อหารือกรณีบังคับใช้กฎหมายโทรศัพท์มือถือขณะ ขับรถ*. โอซาก้า: สถานกงสุลใหญ่ ณ นครโอซาก้า.

สถานเอกอัครราชทูต ณ กรุงวอชิงตัน. (2544). *หนังสือ กระทรวงการต่างประเทศ ที่ 56001/07/2274 เรื่อง ข้อหารือกรณีบังคับใช้กฎหมายโทรศัพท์มือถือ ขณะขับรถ*. วอชิงตัน: สถานเอกอัครราชทูต ณ กรุงวอชิงตัน.

อุทัย อาทิเวช. (2554). *รวมบทความกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาฝรั่งเศส*. กรุงเทพฯ: วิเจ พรินติ้ง.

เอกวิชัย ณรงค์. (2544). *มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการบังคับใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ*. วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต, คณะนิติศาสตร์, มหาวิทยาลัยรามคำแหง.

Code de la route. (2003). *Article R412-6-1*. Retrieved 22 July, 2014, from <http://www.codes-et-lois.fr/code-de-la-route/article-r412-6-1>



The legislation is available. (Ed.). *Statutory Instrument No 2695 - The Road Vehicles (Construction and Use) (Amendment) (No 4) Regulations 2003*. Retrieved 22 July, 2014, from <http://www.legislation.hmsso.gov.uk/si/si2003/20032695.htm>

Tnews Online. (2556). *รัฐบาลท้องถิ่นนครนิวยอร์ก ประเทศสหรัฐฯ ได้ออกกฎหมายใหม่ เพิ่มโทษผู้ที่ส่ง SMS รวมถึงพิมพ์อีเมลล์ในขณะที่ขับรถ. วันที่ค้นข้อมูล 19 กรกฎาคม 2557, เข้าถึงได้จาก <http://www.tnews.co.th/html/news/html>*

---

