



การศึกษาความพึงพอใจของประชาชนในเขตเทศบาลนครหาดใหญ่กับการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม ปี พ.ศ. 2565 ศึกษากรณีการเข้มงวดกวดขันการจอดรถในที่ห้ามจอดของตำรวจจราจรสถานีตำรวจภูธรหาดใหญ่
Study on the satisfaction of the people in Hat Yai Municipality with the enforcement of the Land Traffic Act B.E. 2522; Study on the case of strict parking restrictions of traffic police at Hat Yai Provincial Police Station

วันเฉลิม ว่องสนั่นศิลป์^{1*} และฟารฮานา มะเตอะ²

Wanchlearn Wongsanansin^{1*} and Farhana Mataeha²

¹ อาจารย์ประจำสาขานิติศาสตร์, คณะนิติศาสตร์, มหาวิทยาลัยหาดใหญ่

¹Lecturer of Department the law, Faculty of Law, Hatyai University.

² นักศึกษาระดับปริญญาตรี, คณะนิติศาสตร์, มหาวิทยาลัยหาดใหญ่

² Undergraduate student, Faculty of law, Hatyai University

*Corresponding author, E-mail: wanchlearn@hu.ac.th

บทคัดย่อ

บทความวิจัยนี้จัดทำเพื่อศึกษาความพึงพอใจของประชาชนในเขตเทศบาลนครหาดใหญ่กับการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม ปีพ.ศ.2565 ศึกษากรณีการเข้มงวดกวดขันการจอดรถในที่ห้ามจอด ของตำรวจจราจร สถานีตำรวจภูธรหาดใหญ่ ซึ่งผู้วิจัยเน้นศึกษาเกี่ยวกับผู้ถูกเจ้าพนักงานล้อคล้อรถ โดยมีวัตถุประสงค์ 1. เพื่อศึกษากฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับของจราจรทางบกและมาตรการการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจรของไทยและต่างประเทศ 2. เพื่อศึกษาความพึงพอใจของประชาชนในเขตเทศบาลนครหาดใหญ่ เกี่ยวกับการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 แก้ไขเพิ่มเติม ปี พ.ศ. 2565 กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาทั้งหมดเป็นจำนวน 100 คน แบ่งเป็น 2 กลุ่มตัวอย่าง คือ ประชาชนทั่วไปที่อาศัยอยู่ในเขตเทศบาลนครหาดใหญ่ และประชาชนที่จอดรถในเขตเทศบาลนครหาดใหญ่ เครื่องมือในการวิจัย คือ แบบสอบถามในรูปแบบออนไลน์ โดยการสอบถามประชาชนทั้ง 2 กลุ่มตัวอย่าง สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลได้แก่ ค่าร้อยละ พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ที่ตอบแบบสอบถามมีอายุมากกว่า 25 ปี ที่อยู่ในภูมิลำเนาเขตเทศบาลนครหาดใหญ่มากกว่า 1 ปี แต่ไม่เกิน 5 ปี โดยในเขตเทศบาลนครหาดใหญ่ในปัจจุบันมีการขยายตัวเมือง และยังเป็นสถานที่ท่องเที่ยวทำให้ในพื้นที่เทศบาลนครหาดใหญ่มีรถเพิ่มเป็นจำนวนมากขึ้น ทำให้มีพื้นที่จอดรถไม่เพียงพอ และจะก่อให้เกิดมีการจอดรถที่พื้นที่ที่ห้ามจอด โดยกลุ่มตัวอย่างมีทั้งที่ทราบและไม่ทราบว่ากรที่จอดรถในบริเวณห้ามจอดมีความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม ปี พ.ศ.2565



ผลการวิจัยพบว่า โดยกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ไม่ทราบว่าเป็นความผิดแต่สำหรับผู้ผู้ใช้รถใช้ถนนส่วนใหญ่จะทราบถึงกฎจราจรเป็นอย่างดี และหากมีกฎแล้วจะต้องพบถึงโทษของผู้ที่ฝ่าฝืนกฎหมาย เช่น ถูกเสียค่าปรับจากการฝ่าฝืนกฎจราจร โดยกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ไม่เห็นด้วยที่จะต้องเสียค่าปรับ ซึ่งประชาชนทั่วไปไม่ทราบว่าหากมีการฝ่าฝืนข้อบังคับเกี่ยวกับกฎหมายแล้วยังจะต้องเสียค่าปรับอีก

คำสำคัญ : ความพึงพอใจ, เทศบาลนครหาดใหญ่, พระราชบัญญัติจราจรทางบก, การจอดรถในที่ห้ามจอด, ตำรวจจราจร

Abstract

This research article was developed to study the satisfaction of the people in Hat Yai Municipality with the enforcement of the Road Traffic Act B.E. park of the traffic police Hat Yai Police Station The researcher focused on the study of people who were wheel-locked by an officer. The objectives are: 1. To study the laws, regulations, rules and regulations of road traffic and punishment measures for traffic violations in Thailand and abroad. 2. To study the satisfaction of the people in Hat Yai municipality. Regarding the enforcement of the Road Traffic Act, B.E. 2522, amended in B.E. Hat Yai and people who use cars in Hat Yai municipality The research tool is an online questionnaire. by asking the people of both groups The statistics used in data analysis were the percentage value. It was found that most of the respondents were aged over 25 years and lived in Hat Yai municipality for more than 1 year but not more than 5 years. urban expansion And it is also a tourist attraction in the area of Hat Yai Municipality, there are more and more cars. resulting in insufficient parking space And will cause parking in the area where parking is prohibited. The sample group both knew and did not know that parking in the prohibited area is an offense under the Road Traffic Act B.E. 2522, amended in B.E. 2565.

The results of the research revealed that most of the sample did not know that it was an offense but most of the road users knew the traffic rules very well. And if there are rules, then there will be penalties for those who break the law, such as being fined for violating traffic rules. The majority of the sample did not agree to pay the fine. Which the general public does not know that if there is a violation of the law and will still have to pay a fine

Keywords : Satisfaction , Hat Yai City Municipality , Land Traffic Act , Parking in prohibited places , Traffic Police



บทนำ

ปัญหาการจราจร นับเป็นว่าเป็นปัญหาใหญ่ที่สำคัญของประเทศต่างๆทั่วโลก สำหรับประเทศไทย ได้มีการพัฒนาประเทศให้มีความเจริญก้าวหน้ามั่นคงทางเศรษฐกิจ สังคม วัฒนธรรม และอุตสาหกรรม รวมทั้งการขยายตัวเมือง และจำนวนประชากรที่เพิ่มขึ้น ความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีและการพัฒนาวัสดุอุปกรณ์ของแต่ละประเทศมีความก้าวหน้าทันสมัยมากขึ้น โดยเฉพาะการเร่งพัฒนาการคมนาคมขั้นพื้นฐาน การขนส่งและการอุตสาหกรรม การขนส่งและการคมนาคมที่สะดวกและรวดเร็ว ส่งผลให้จำนวนยานพาหนะมีจำนวนเพิ่มมากขึ้นเป็นลำดับทุกปี แม้ว่าจะประสบความสำเร็จในการพัฒนาอยู่ในระดับที่น่าพอใจ แต่ในทางกลับกันผลของการพัฒนาดังกล่าวได้ส่งผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตของคน กฎจราจร คือ ส่วนหนึ่งของกฎหมายจราจร ซึ่งเป็นกฎหมายหลักในการบังคับควบคุมการจราจรให้เป็นไปด้วยความเรียบร้อยและมีความเป็นระเบียบ กฎหมายจราจรที่ใช้เป็นหลักในประเทศก็คือพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522

ในสังคมปัจจุบันนี้วิทยาการต่างๆ ก้าวหน้าไปมาการคมนาคมสะดวกขึ้น ในสมัยโบราณจะเดินทางไปทีใดก็อาศัยการเดินทาง ถ้าเดินทางไปในระยะทางไกลก็จะใช้สัตว์เป็นพาหนะ เช่น ช้าง ม้า ฯลฯ แต่ในปัจจุบันนี้จะเห็นว่าการคมนาคมรวดเร็วทั้งทางบก ทางเรือและทางอากาศ โดยเฉพาะการคมนาคมทางบก มีรถยนต์ประเภทต่างๆ เป็นพาหนะจำนวนมากขึ้นตามฐานะเศรษฐกิจของพลเมือง ดังนั้นจึงมีกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบกขึ้นมาเป็นหลักเพื่อควบคุมการใช้เส้นทางของผู้ขับขี่ คนเดินเท้าคนจูงหรือหรือไล่ต้อนสัตว์ ให้ปฏิบัติตามหลักของกฎหมาย เพื่อสงวนไว้ซึ่งชีวิตและทรัพย์สินของบุคคลเป็นประโยชน์ต่อส่วนรวม วัตถุประสงค์สำคัญของพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 คือ ต้องการควบคุมการใช้รถใช้ถนนให้เป็นระเบียบเรียบร้อย

การกระทำความผิดกฎหมายเกี่ยวกับการจราจรเป็นการกระทำผิดที่มีโทษทางอาญาประเภท Mala Prohibita ซึ่งหมายถึงคือความผิดที่เกิดจากการที่กฎหมายบัญญัติให้เป็นความผิด โดยอาจมิได้เกี่ยวกับศีลธรรมเลย เพราะเมื่อสังคมเจริญขึ้น การติดต่อระหว่างคนในสังคมมีมากขึ้นและใกล้ชิดยิ่งขึ้น ซับซ้อนยิ่งขึ้น เครื่องมือเครื่องใช้ในการดำรงชีวิตก็มีมากขึ้น ทำให้มีข้อขัดแย้งในสังคมมากขึ้น กฎเกณฑ์ที่เป็นแต่ขนบธรรมเนียมประเพณีไม่เพียงพอจึงจำเป็นต้องมีกฎหมายที่บัญญัติขึ้นมาทันทีเพื่อแก้ปัญหาที่เกิดขึ้น การกระทำผิดที่กฎหมายได้บัญญัติไว้ว่าเป็นความผิด กล่าวคือการกระทำนั้น ๆ ไม่ได้เป็นความชั่วหรืออาชญากรรมด้วยตัวของมันเองแต่อย่างใด เช่น การที่ผู้ขับขี่รถยนต์จะเลี้ยงซ้าย หรือเลี้ยงขวาก็ย่อมสามารถกระทำได้โดยอิสระหากขับขี่ในบ้านของตนเอง แต่หากขับขี่ไปบนท้องถนนแล้วฝ่าฝืนเครื่องหมายจราจรบังคับห้ามเลี้ยงซ้ายเข้า ก็จะเป็นความผิดทันทีทั้งที่การเลี้ยงซ้ายหรือเลี้ยงขวาก็ไม่ได้เป็นการชั่วหรือเป็นอาชญากรรมแต่อย่างใด

การขับรถฝ่าสัญญาณไฟจราจรถือว่าเป็นความผิดจราจรที่ร้ายแรง เพราะเป็นการกระทำที่อันตราย เป็นปัญหาสำคัญด้านความปลอดภัยบนท้องถนนเพราะเป็นสาเหตุทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนที่



รุนแรง และก่อให้เกิดความสูญเสียเป็นอย่างมาก สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุบนถนนเกิดจากการกระทำที่ไม่ปลอดภัย ได้แก่ พฤติกรรมต่างๆอันอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุ เช่น ความประมาท มก่ง่าย การฝ่าฝืนกฎระเบียบ เป็นต้น

โดยบทบาทของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ซึ่งเป็นผู้ที่มีหน้าที่รับผิดชอบโดยตรงในการควบคุมจัดการจราจร และบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการจราจร ประสิทธิภาพในการปฏิบัติหน้าที่ก็มีส่วนต่อการทำให้เกิดปัญหาการจราจรด้วย หากการบังคับใช้กฎหมายไม่สัมฤทธิ์ผล มีการปล่อยละเลยไม่จับกุมผู้กระทำผิดตามกฎหมายจราจรอย่างจริงจัง ทำให้ผู้ใช้รถใช้ถนนที่ขาดซึ่งวินัยทางการจราจรอยู่แล้ว ยังมีโอกาสฝ่าฝืนกฎจราจรได้ง่ายขึ้นซ้ำอีก

เทศบาลนครหาดใหญ่ เป็นเทศบาลนครที่ตั้งอยู่ในอำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา หาดใหญ่ถือได้ว่าเป็นเมืองที่ใหญ่ที่สุดในภาคใต้ ครั้งหนึ่งเคยเป็น ศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ การค้า และการขนส่งที่สำคัญของภาคใต้ และเป็นเทศบาลนครที่มีประชากรมากเป็นอันดับ 3 ของประเทศไทย รองจากเทศบาลนครนนทบุรี และเทศบาลนครปากเกร็ด หาดใหญ่ได้รับการยกฐานะเป็นเทศบาลนครหาดใหญ่เมื่อวันที่ 25 กันยายน พ.ศ. 2538 มีพื้นที่ในเขตเทศบาลนครหาดใหญ่ 21 ตารางกิโลเมตร ครอบคลุมพื้นที่ตำบลหาดใหญ่ทั้งตำบล มีประชากรใน พ.ศ. 2560 จำนวน 159,233 คน ซึ่งนับได้ว่าการจราจรในเขตพื้นที่นครหาดใหญ่ติดขัดในช่วงเวลาเร่งด่วน หรือในช่วงเทศกาลต่างๆ เหมือนในเขตกรุงเทพมหานคร

จากปัญหาผู้วิจัยเห็นว่าควรศึกษาความพึงพอใจของประชาชนในเขตเทศบาลนครหาดใหญ่ กับการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ศึกษากรณี การเข้มงวดกวดขันการจอดรถในที่ห้ามจอด ของตำรวจจราจรสถานีตำรวจภูธรหาดใหญ่

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษากฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับของจราจรทางบกและมาตรการการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจรของไทยและต่างประเทศ
2. เพื่อศึกษาความพึงพอใจของประชาชนในเขตเทศบาลนครหาดใหญ่ เกี่ยวกับการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ฉบับ แก้ไขเพิ่มเติม ปี พ.ศ. 2565

แนวคิด ทฤษฎี กรอบแนวคิด

การจราจร หมายถึง การใช้ทางของผู้ขับขี่ คนเดินเท้า หรือคนที่จูง ชี่ หรือไล่ต้อนสัตว์ ซึ่งปัญหาการจราจร หมายถึง อุปสรรค ข้อขัดข้อง ที่ทำให้การจราจรติดขัดไม่บรรลุเป้าหมายของผู้ขับขี่ คนเดินเท้าหรือประชาชนทั่วไปในสังคม ที่ได้รับผลกระทบจากปัญหาการจราจรทั้งทางตรงและทางอ้อม

กฎหมายจราจร เป็นกฎหมายที่บัญญัติเพื่อความปลอดภัยในชีวิต ร่างกาย ทรัพย์สินของผู้ขับขี่ผู้ใช้รถใช้ถนน ตลอดจนความประสงค์ที่จะให้เกิดความเป็นระเบียบเรียบร้อยของการใช้รถใช้ถนน



กฎหมายจรรยาบรรณเป็นกฎหมายที่ไม่ได้ถูกบัญญัติขึ้นโดยเหตุผลทางด้านศีลธรรม แต่ได้ถูกบัญญัติขึ้นโดยเหตุผลทางเทคนิค จึงเรียกว่า กฎหมายเทคนิค การกระทำผิดตามกฎหมายจรรยาบรรณจึงเป็นการกระทำผิดตามที่กฎหมายบัญญัติว่าเป็นความผิดและกำหนดโทษไว้เนื่องจากความเจริญของสังคมทำให้การใช้รถใช้ถนนมีความสำคัญและจำเป็นต่อชีวิตประจำวันของมนุษย์มากขึ้น ประกอบกับความเจริญทางเทคโนโลยีทำให้มีการพัฒนารูปแบบ

เทศบาลนครหาดใหญ่เป็นเมืองเศรษฐกิจ เมืองการค้า มีสินค้าปลอดภาษีธุรกิจภาคบริการและการท่องเที่ยว เมืองศูนย์กลางการคมนาคมของจังหวัดสงขลาและภาคใต้ เมืองที่มีสถานศึกษาที่มีชื่อเสียงเมืองที่ติดกับประเทศ เพื่อนบ้านอดีตถึงปัจจุบันหาดใหญ่เป็นเมืองที่ชาวมาเลเซียและสิงคโปร์นิยมเข้ามาท่องเที่ยว เทศบัญญัติเทศบาลนครหาดใหญ่ เรื่อง จัดระเบียบการจอดรถ พ.ศ. 2565 อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 60 แห่งพระราชบัญญัติเทศบาล พ.ศ.2496และที่แก้ไขเพิ่มเติมถึง (ฉบับที่ 14) พ.ศ.2562 ประกอบกับมาตรา 7 และมาตรา 9 แห่งพระราชบัญญัติจัดระเบียบการจอดรถในเขตองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น พ.ศ.2562 และข้อ 5 แห่งกฎกระทรวงการมอบให้เอกชนทำหน้าที่เรียกเก็บค่าธรรมเนียมจอดรถแทนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น พ.ศ.2564

ตามที่เทศบาลนครหาดใหญ่ได้แต่งตั้งคณะกรรมการตราเทศบัญญัติเทศบาลนครหาดใหญ่ เรื่อง การจัดระเบียบการจอดรถ พ.ศ.2565 โดยอาศัยอำนาจตามความในมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติ จัดระเบียบการจอดยานยนต์ในเขตเทศบาลและสุขาภิบาล พ.ศ.2530 มาตรา 3 แห่งพระราชกฤษฎีกาให้ใช้พระราชบัญญัติจัดระเบียบการจอดยานยนต์ในเขตเทศบาลและเขตสุขาภิบาล พ.ศ.2530 เพื่อใช้บังคับในเขตเทศบาลนครหาดใหญ่ ต่อมาพระราชบัญญัติจัดระเบียบการจอดรถในเขตองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น พ.ศ.2562 ได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาและมีผลบังคับใช้วันที่ 6 พฤษภาคม 2564 โดยให้ยกเลิกพระราชบัญญัติ จัดระเบียบการจอดยานยนต์ในเขตเทศบาลและเขตสุขาภิบาล พ.ศ.2530 และที่แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2535 จึงจำเป็นต้องตราเทศบัญญัตินี้ และนายกเทศมนตรีนครหาดใหญ่ ได้เสนอร่างเทศบัญญัติดังกล่าวต่อสภาเทศบาล ซึ่งสภาเทศบาลได้มีมติเห็นชอบให้ตราเป็นเทศบัญญัติได้ โดยผู้ว่าราชการจังหวัดสงขลาได้ให้ความเห็นชอบเทศบัญญัติแล้วนั้น เทศบาลนครหาดใหญ่ จึงประกาศใช้เทศบัญญัติ เรื่อง การจัดระเบียบการจอดรถ พ.ศ.2565 และให้มีผลบังคับใช้นับแต่วันประกาศโดยเปิดเผยแล้ว 7 วัน ณ สำนักงานเทศบาลนครหาดใหญ่

โดยที่เป็นการสมควรปรับปรุงเทศบัญญัติเมืองหาดใหญ่ ว่าด้วยการจัดระเบียบการจอดยานยนต์ อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 60 แห่งพระราชบัญญัติเทศบาล พ.ศ.2496 และที่แก้ไขเพิ่มเติมถึง (ฉบับที่ 14) พ.ศ.2562 ประกอบกับมาตรา 7 และมาตรา 9 แห่งพระราชบัญญัติจัดระเบียบการจอดรถในเขตองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น พ.ศ.2562 และข้อ 5 แห่งกฎกระทรวงการมอบให้เอกชนทำหน้าที่เรียกเก็บค่าธรรมเนียมจอดรถแทนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น พ.ศ.2564 เทศบาลนครหาดใหญ่ โดยความเห็นชอบของสภาเทศบาลนครหาดใหญ่และผู้ว่าราชการจังหวัดสงขลา จึงตราเทศบัญญัติไว้ ข้อ 4 ในเทศบัญญัตินี้



“รถ” หมายความว่า รถยนต์ รถจักรยานยนต์ ยานพาหนะทางบกประเภทอื่นที่กำหนดในบัญชีอัตราค่าธรรมเนียมจดทะเบียนท้ายทะเบียนรถนี้

“จดทะเบียน” หมายความว่า รวมถึง หุ่ยรถ เว้นแต่การหยุดนั้นจะเกิดขึ้นโดยอุบัติเหตุ หรือเหตุสุดวิสัย หรือมีเหตุที่ไม่อาจนำรถนั้นเคลื่อนที่ไปได้โดยมิใช่ความผิดของผู้ขับขี่

“ที่จดทะเบียน” หมายความว่า ที่ที่เทศบาลนครหาดใหญ่จัดไว้เป็นที่จดทะเบียน หรือที่ที่มีเครื่องหมายอนุญาตให้จดทะเบียนได้ แต่ไม่หมายความรวมถึงอาคารที่จดทะเบียนของเทศบาลนครหาดใหญ่

ในส่วน ข้อ 6 ผู้ใดจดทะเบียนในที่จดทะเบียนต้องปฏิบัติตามระเบียบการจดทะเบียน ดังต่อไปนี้

(1) ให้จดทะเบียนในที่จดทะเบียน ตามชนิดของรถที่พนักงานเจ้าหน้าที่กำหนดไว้ ช่องละ 1 คัน

(2) ระหว่างเวลา 08.00 นาฬิกา - 18.00 นาฬิกา ยกเว้น ที่จดทะเบียนบริเวณถนนนิพัทธ์อุทิศ 1

ถนนนิพัทธ์อุทิศ 2 ถนนนิพัทธ์อุทิศ 3 และถนนเสนาหามุสลิม ระหว่างเวลา 07.30-17.00 นาฬิกา หรือตามที่นายกเทศมนตรีหาดใหญ่ประกาศกำหนด ให้เสียค่าธรรมเนียมจดทะเบียนแก่พนักงานเจ้าหน้าที่และให้พนักงานเจ้าหน้าที่ออกบัตรหลักฐานให้ โดยแสดงบัตรหลักฐานดังกล่าวไว้ในที่ซึ่งเห็นได้ง่าย

(3) ถ้านำรถออกไปจากที่จดทะเบียนก่อนสิ้นสุดกำหนดเวลาที่เสียค่าธรรมเนียมไว้ จะเรียกค่าธรรมเนียมคืนไม่ได้ และให้ถือว่าสิทธิการใช้ที่จดทะเบียนครั้งนั้นสิ้นสุดลง

ข้อ 7 ผู้ใดจดทะเบียนในที่จดทะเบียนตามข้อ 4 ต้องเสียค่าธรรมเนียมตามอัตราท้ายทะเบียนรถนี้ เทศบาลนครหาดใหญ่อาจมอบให้เอกชนทำหน้าที่เรียกเก็บค่าธรรมเนียมจดทะเบียนแทนเทศบาลนคร หาดใหญ่ได้

ข้อ 8 ห้ามจดทะเบียนในที่จดทะเบียน เมื่อปรากฏว่า

(1) รถนั้นบรรทุกวัตถุระเบิด น้ำมันเชื้อเพลิง วัตถุอันตรายอื่นๆ

(2) เกิดสาธารณภัยในบริเวณที่จดทะเบียนนั้น

(3) รถนั้นมีขนาดหรือบรรทุกของยื่นเกินช่องที่กำหนดไว้

ข้อ 9 ห้ามมิให้ผู้ใดกระทำการใดๆ เป็นการกีดขวางต่อการจดทะเบียนในที่จดทะเบียน เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากพนักงานเจ้าหน้าที่

ข้อ 10 ให้ยกเว้นค่าธรรมเนียมจดทะเบียนแก่รถ ดังต่อไปนี้

(1) รถที่ใช้ในการพยาบาลของสถานพยาบาลในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่

(2) รถที่เข้าปฏิบัติหน้าที่ในการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย และรถที่ช่วยเหลือ

(3) รถที่ใช้ปฏิบัติหน้าที่ในขณะที่ปฏิบัติตามทะเบียนรถนี้

(4) รถที่ใช้ในการเก็บขยะมูลฝอยและสิ่งปฏิกูลที่อยู่ในความควบคุมดูแลของเทศบาลนคร

(5) รถของเทศบาลนครหาดใหญ่หรือรถของส่วนราชการอื่นที่ใช้ขณะปฏิบัติหน้าที่

ข้อ 11 ให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีหน้าที่และอำนาจ ดังต่อไปนี้

(1) ควบคุมการจดทะเบียนในที่จดทะเบียนให้เป็นไปตามทะเบียนรถนี้



(2) เรียกเก็บค่าธรรมเนียมจอดรถในที่จอดรถตามอัตราและวิธีการที่กำหนดไว้ในเทศบัญญัตินี้ ณ สถานที่ที่จอดรถ

ให้นายกเทศมนตรีนครหาดใหญ่และรองนายกเทศมนตรีนครหาดใหญ่มีอำนาจว่ากล่าวตักเตือน หรือเปรียบเทียบได้ตามกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบกเช่นเดียวกับพนักงานสอบสวน หรือจะส่งให้ พนักงานสอบสวนผู้มีอำนาจสอบสวนตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาดำเนินการ เปรียบเทียบก็ได้ให้ปลัดเทศบาล รองปลัดเทศบาล หรือพนักงานเทศบาลซึ่งนายกเทศมนตรีนครหาดใหญ่ แต่งตั้ง ส่งให้ผู้จอดรถในที่ที่มีกฎหมายห้ามจอดรถตามกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบกเคลื่อนย้ายรถ ออกไปจากที่ตั้งกล่าว ในกรณีที่ไม่พบผู้ขับซึ่งรถนั้น จะใช้เครื่องมือบังคับไม่ให้เคลื่อนย้ายรถหรือเคลื่อนย้าย รถไปไว้ ณ สำนักงานเทศบาลนครหาดใหญ่หรือสถานที่อื่นที่นายกเทศมนตรีนครหาดใหญ่ประกาศกำหนด ก็ได้ และให้มีอำนาจเรียกเก็บค่าใช้จ่ายในการใช้เครื่องมือบังคับไม่ให้เคลื่อนย้ายรถ ค่าเคลื่อนย้ายรถใน กรณีมีการเคลื่อนย้ายค่าดูแลรักษารถตามอัตราท้ายเทศบัญญัตินี้ และให้ได้รับความคุ้มครองตามกฎหมาย ว่าด้วยการจราจรทางบกเช่นเดียวกับพนักงานเจ้าหน้าที่ตามกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก

ข้อ 12 ผู้ใดเจตนาจอดรถในที่จอดรถ นอกเหนือเวลาที่กำหนดไว้ตามข้อ 6(2) โดยกีดขวาง ทางเข้าออกอาคารของผู้อื่น จนทำให้เจ้าของอาคารหรือผู้อยู่อาศัยได้รับความเดือดร้อนรำคาญ ผู้นั้นต้อง เสียค่าธรรมเนียมเป็นพิเศษหนึ่งพันบาท

ข้อ 13 ผู้ใดฝ่าฝืนเทศบัญญัตินี้หรือผู้ซึ่งไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของพนักงานเจ้าหน้าที่ตามข้อ 11 ต้อง เสียค่าธรรมเนียมเป็นพิเศษตั้งแต่สองร้อยบาทถึงหนึ่งพันบาทให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีสิทธิยึดหน่วงรถที่อยู่ ในครอบครองของพนักงานเจ้าหน้าที่ไว้ได้จนกว่าจะได้รับชำระค่าธรรมเนียมเป็นพิเศษ โดยในการยึดหน่วง ดังกล่าวให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีหน้าที่และอำนาจเช่นเดียวกับ เจ้าพนักงานจราจรตามกฎหมายว่าด้วย การจราจรทางบก

ข้อ 14 ให้นายกเทศมนตรีนครหาดใหญ่รักษาการตามเทศบัญญัตินี้และให้มีอำนาจตีความ วินิจฉัยปัญหา ออกระเบียบ ประกาศ หรือคำสั่ง เพื่อปฏิบัติการให้เป็นไปตามเทศบัญญัตินี้

กฎหมายจราจรที่เกี่ยวกับลักษณะต้องห้ามปฏิบัติในการใช้รถ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 57 เว้นแต่จะได้มีบทบัญญัติ กฎ หรือข้อบังคับตามพระราชบัญญัตินี้กำหนดไว้เป็นอย่างอื่น ห้ามมิให้ผู้ขับซึ่งจอดรถ

- (1) บนทางเท้า
- (2) บนสะพานหรือในอุโมงค์
- (3) ในทางร่วมทางแยก หรือในระยะสิบเมตรจากทางร่วมทางแยก
- (4) ในทางข้าม หรือในระยะสามเมตรจากทางข้าม
- (5) ในเขตที่มีเครื่องหมายจราจรห้ามจอดรถ
- (6) ในระยะสามเมตรจากท่อน้ำดับเพลิง



- (7) ในระยะสิบเมตรจากที่ติดตั้งสัญญาณจราจร
- (8) ในระยะสิบห้าเมตรจากทางรถไฟผ่าน
- (9) ซ้อนกันกับรถอื่นที่จอดอยู่ก่อนแล้ว
- (10) ตรงปากทางเข้าออกของอาคารหรือทางเดินรถ หรือในระยะห้าเมตรจากปากทางเดินรถ
- (11) ระหว่างเขตปลอดภัยกับขอบทาง หรือในระยะสิบเมตรนับจากปลายสุดของเขตปลอดภัยทั้งสองข้าง
- (12) ในที่คับขัน
- (13) ในระยะสิบห้าเมตรก่อนถึงเครื่องหมายหยุดรถประจำทางและเลยเครื่องหมายไปอีกสามเมตร
- (14) ในระยะสามเมตรจากตู้ไปรษณีย์
- (15) ในลักษณะกีดขวางการจราจร

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 59 หัวหน้าเจ้าพนักงานจราจรหรือเจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจสั่งให้ผู้ขับขี่เคลื่อนย้ายรถที่หยุดหรือจอดอยู่อันเป็นการฝ่าฝืนบทแห่งพระราชบัญญัตินี้ได้

หัวหน้าเจ้าพนักงานจราจร หรือเจ้าพนักงานจราจร หรือผู้ที่ได้รับมอบหมายจากหัวหน้าเจ้าพนักงานจราจรหรือเจ้าพนักงานจราจรภายใต้การควบคุมดูแลของบุคคลดังกล่าว มีอำนาจเคลื่อนย้ายรถที่หยุดหรือจอดอยู่อันเป็นการฝ่าฝืนบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้ หรือใช้เครื่องมือบังคับไม่ให้เคลื่อนย้ายรถดังกล่าวได้ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนด

การเคลื่อนย้ายรถหรือใช้เครื่องมือบังคับให้รถที่หยุดหรือจอดอยู่ไม่ให้เคลื่อนย้ายได้ตามวรรคสอง หัวหน้าเจ้าพนักงานจราจร หรือเจ้าพนักงานจราจร หรือผู้ที่ได้รับมอบหมายจากหัวหน้าเจ้าพนักงานจราจรหรือเจ้าพนักงานจราจร ไม่ต้องรับผิดชอบสำหรับความเสียหายใด ๆ ที่เกิดขึ้นจากการปฏิบัติตามมาตรานี้ เว้นแต่ความเสียหายนั้นจะเกิดขึ้นจากการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ

เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ต้องชำระค่าใช้จ่ายในการที่รถถูกเคลื่อนย้ายหรือการใช้เครื่องมือบังคับไม่ให้เคลื่อนย้าย ตลอดจนค่าดูแลรักษากระหว่างที่อยู่ในความครอบครองของหัวหน้าเจ้าพนักงานจราจรหรือเจ้าพนักงานจราจร หรือผู้ที่ได้รับมอบหมายจากหัวหน้าเจ้าพนักงานจราจรหรือเจ้าพนักงานจราจร ทั้งนี้ ตามอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง

เงินที่ได้จากเจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ซึ่งชำระตามวรรคสี่ เป็นรายได้ที่ไม่ต้องนำส่งกระทรวงการคลัง และให้นำมาเป็นค่าใช้จ่ายในการปฏิบัติการตามมาตรานี้ตามระเบียบที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนด

ในกรณีที่เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ไม่ชำระค่าใช้จ่ายและค่าดูแลรักษาตามวรรคสี่ หัวหน้าเจ้าพนักงานจราจรหรือเจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจยึดหน่วงรถนั้นไว้ได้จนกว่าจะได้รับชำระค่าใช้จ่ายและค่า



ดูแลรักษาดังกล่าว โดยในระหว่างที่ยึดหน่วงนั้นให้คำนวณค่าดูแลรักษาเป็นรายวัน ถ้าพ้นกำหนดสามเดือนแล้วเจ้าของรถหรือผู้ซื้ซึ่งยังไม่ชำระค่าใช้จ่ายและค่าดูแลรักษาดังกล่าว ให้หัวหน้าเจ้าพนักงานจราจรหรือเจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจนำรถนั้นออกขายทอดตลาดได้ เงินที่ได้จากการขายทอดตลาดเมื่อได้หักค่าใช้จ่ายในการขายทอดตลาด ค่าใช้จ่ายและค่าดูแลรักษาที่ค้างชำระแล้ว เหลือเงินเท่าใดให้คืนแก่เจ้าของหรือผู้มีสิทธิที่แท้จริงต่อไป

วิธีดำเนินการวิจัย

การศึกษาวิจัยเรื่อง ศึกษาความพึงพอใจของประชาชนในเขตเทศบาลหาดใหญ่ กับการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม ปี พ.ศ. 2565 ศึกษากรณี การเข้มงวดกวดขันการจราจรในที่ห้ามจอดของตำรวจจราจรสถานีตำรวจภูธรหาดใหญ่ ผู้วิจัยมุ่งที่จะศึกษาสำรวจความพึงพอใจของประชาชนที่ใช้รถยนต์ในการเดินทางในเขตเทศบาลนครหาดใหญ่ ซึ่งในบทนี้จะกล่าวถึงสาระสำคัญเกี่ยวกับวิธีการดำเนินการศึกษา ประชากรและกลุ่มตัวอย่างแบบแผนการวิจัย การเก็บรวบรวมข้อมูลและการวิเคราะห์ข้อมูล ตามลำดับ

ผู้วิจัยใช้กระบวนการวิจัยเชิงปริมาณครั้งนี้ได้กำหนดกลุ่มตัวอย่าง 100 คน ซึ่งเป็นแบบสอบถามแบบเฉพาะเจาะจง โดยแบ่งจำนวนของแต่ละกลุ่มตัวอย่าง ดังนี้

กลุ่มที่ 1 ประชาชนทั่วไปที่อาศัยอยู่ในเขตเทศบาลนครหาดใหญ่ จำนวนทั้งสิ้น 50 คน

กลุ่มที่ 2 ประชาชนที่ใช้รถในเขตเทศบาลนครหาดใหญ่ จำนวนทั้งสิ้น 50 คน

เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา ได้ทำการแบบสอบถามความพึงพอใจที่บังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม ปี พ.ศ.2565 ในรูปแบบออนไลน์ (Forms Online)

ขั้นตอนการดำเนินการวิจัย ผู้วิจัยได้สืบค้นข้อมูลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการถูกเจ้าพนักงานล้อคล้อรถฯ และได้นำข้อมูลไปทำแบบสำรวจเพื่อที่จะให้ประชาชน ได้ทำแบบสอบถามความพึงพอใจในการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม ปี พ.ศ.2565 ศึกษากรณี การเข้มงวดกวดขันการจราจรในที่ห้ามจอดของตำรวจจราจรสถานีตำรวจภูธรหาดใหญ่ การวิเคราะห์ข้อมูล ทั้งเชิงคุณภาพและเชิงปริมาณ

ผลการวิจัย

ผู้วิจัยได้ศึกษาข้อมูลจากสื่อออนไลน์ (Social Online) แนวคิด ทฤษฎี วิจัย ตัวบทกฎหมายที่เกี่ยวข้อง และจากการเก็บรวบรวมข้อมูลที่ได้มาจากกลุ่มตัวอย่างที่ได้ทำแบบสอบถามความพึงพอใจ โดยมีวัตถุประสงค์ในการศึกษาคือ 1. เพื่อศึกษากฎหมายจราจรทางบกและมาตรการการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจร 2. เพื่อศึกษาความพึงพอใจของประชาชนในเขตเทศบาลนครหาดใหญ่ เกี่ยวกับการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม ปี พ.ศ.2565



1. กฎหมาย กฎระเบียบ ข้อบังคับการจราจร

พระราชบัญญัติจราจรทางบก คือ ส่วนหนึ่งของกฎหมายจราจร ซึ่งเป็นกฎหมายหลักในการบังคับควบคุมจราจรให้เป็นไปด้วยความเรียบร้อยและมีความเป็นระเบียบกฎหมายจราจรเป็นหลักในประเทศไทย คือพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม ปี พ.ศ.2565

การกำหนดอัตราค่าปรับ ในการกำหนดค่าปรับในแต่ละข้อหาความผิดที่เจ้าพนักงานมีอำนาจเปรียบเทียบปรับได้ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 แม้ตามกฎหมายจราจรจะกำหนดโทษปรับเฉพาะไว้ แต่ในทางปฏิบัติที่เจ้าพนักงานดำเนินการอยู่นั้นเจ้าพนักงานได้กำหนดค่าปรับแต่ละข้อหาความผิดไว้ตายตัว

การที่ผู้ขับขี่จอดรถในที่ห้ามจอด ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ตามมาตรา 59 หัวหน้าเจ้าพนักงานจราจรหรือเจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจสั่งให้ผู้ขับขี่เคลื่อนย้ายรถที่หยุดหรือจอดอยู่อันเป็นการฝ่าฝืนบทแห่งพระราชบัญญัตินี้ได้

หัวหน้าเจ้าพนักงานจราจร หรือเจ้าพนักงานจราจร หรือผู้ที่ได้รับมอบหมายจากหัวหน้าเจ้าพนักงานจราจรหรือเจ้าพนักงานจราจรภายใต้การควบคุมดูแลของบุคคลดังกล่าว มีอำนาจเคลื่อนย้ายรถที่หยุดหรือจอดอยู่อันเป็นการฝ่าฝืนบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้ หรือใช้เครื่องมือบังคับไม่ให้เคลื่อนย้ายรถดังกล่าวได้ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนด

การเคลื่อนย้ายรถหรือใช้เครื่องมือบังคับให้รถที่หยุดหรือจอดอยู่ไม่ให้เคลื่อนย้ายได้ตามวรรคสอง หัวหน้าเจ้าพนักงานจราจร หรือเจ้าพนักงานจราจร หรือผู้ที่ได้รับมอบหมายจากหัวหน้าเจ้าพนักงานจราจรหรือเจ้าพนักงานจราจร ไม่ต้องรับผิดชอบสำหรับความเสียหายใด ๆ อันเกิดขึ้นจากการปฏิบัติตามมาตรานี้ เว้นแต่ความเสียหายนั้นจะเกิดขึ้นจากการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ

เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ต้องชำระค่าใช้จ่ายในการที่รถถูกเคลื่อนย้ายหรือการใช้เครื่องมือบังคับไม่ให้เคลื่อนย้าย ตลอดจนค่าดูแลรักษา ระหว่างที่อยู่ในความครอบครองของหัวหน้าเจ้าพนักงานจราจรหรือเจ้าพนักงานจราจร หรือผู้ที่ได้รับมอบหมายจากหัวหน้าเจ้าพนักงานจราจรหรือเจ้าพนักงานจราจร ทั้งนี้ตามอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง

เงินที่ได้จากเจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ซึ่งชำระตามวรรคสี่ เป็นรายได้ที่ไม่ต้องนำส่งกระทรวงการคลัง และให้นำมาเป็นค่าใช้จ่ายในการปฏิบัติการตามมาตรานี้ตามระเบียบที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนด

ในกรณีที่เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ไม่ชำระค่าใช้จ่ายและค่าดูแลรักษาตามวรรคสี่ หัวหน้าเจ้าพนักงานจราจรหรือเจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจยึดหน่วงรถนั้นไว้ได้จนกว่าจะได้รับชำระค่าใช้จ่ายและค่าดูแลรักษา ดังกล่าว โดยในระหว่างที่ยึดหน่วงนั้นให้คำนวณค่าดูแลรักษาเป็นรายวัน ถ้าพ้นกำหนดสามเดือนแล้ว เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ยังไม่ชำระค่าใช้จ่ายและค่าดูแลรักษา ดังกล่าว ให้หัวหน้าเจ้าพนักงานจราจรหรือเจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจนำรถนั้นออกขายทอดตลาดได้ เงินที่ได้จากการขายทอดตลาด เมื่อได้หักค่าใช้จ่ายในการขายทอดตลาด ค่าใช้จ่ายและค่าดูแลรักษาที่ค้างชำระแล้ว เหลือเงินเท่าใดให้คืนแก่เจ้าของหรือผู้มีสิทธิที่แท้จริงต่อไป



ซึ่งตามพระราชบัญญัตินี้มีเพื่อต้องการคุ้มครองความปลอดภัยแก่ผู้ที่สัญจรรถ เพื่อความเรียบร้อยของสังคม และเพื่อไม่ก่อให้เกิดการทำคามผิดซ้ำที่เกิดจากความมั่งง่ายของประชาชน และการที่เจ้าพนักงานจราจรเคลื่อนย้ายรถหรือใช้เครื่องมือบังคับไม่ให้เคลื่อนย้ายรถ (ล็อคล้อ) ที่อันเป็นการฝ่าฝืนกฎจราจร เจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจทำได้ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนด

2. กฎหมายต่างประเทศ

ประเทศญี่ปุ่นเป็นหนึ่งในหลายประเทศที่นำระบบแต้มมาใช้ในกฎหมายจราจร โดยมีจุดประสงค์หลักคือ เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของทุกฝ่าย ซึ่งระบบแต้มความผิดของญี่ปุ่นนั้น แบ่งออกได้เป็น 4 กลุ่ม คือ 1) แต้มความผิดพื้นฐานสำหรับความผิดทั่วไป 2) แต้มความผิดพื้นฐานสำหรับความผิดเฉพาะ 3) แต้มความผิดเพิ่มเติมกรณีเกิดอุบัติเหตุ และ 4) แต้มความผิดเพิ่มเติมกรณีชนแล้วหนี

กรณีแต้มความผิดพื้นฐานสำหรับความผิดทั่วไป เช่น ขับโดยไม่มีใบขับขี่ 25 แต้ม ร่วมกันกระทำการอันอาจเป็นอันตราย (เช่น ขับรถแข่งกัน หรือขับรถจักรยานยนต์คู่ขนานกัน) 25 แต้ม ขับรถในสภาพที่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในลมหายใจเกินกว่า 0.25 มก./ลิตร 25 แต้ม ขับขี่ในสภาพเหนื่อยล้า 25 แต้ม จอดรถในที่ห้ามจอด 2 แต้ม ไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าพนักงาน 2 แต้ม ขับรถย้อนศร 2 แต้ม ไม่หยุดที่ทางม้าลาย 2 แต้ม ขับรถโดยไม่ระมัดระวัง 2 แต้ม ไม่เว้นระยะห่างจากรถคันหน้าเพียงพอ 1 แต้ม ใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่ 1 แต้ม (แต่หากใช้แล้วเป็นผลให้เกิดอันตรายต่อการจราจรจะเป็น 2 แต้ม) ขับรถแทรก 1 แต้ม ไม่ให้สัญญาณไฟเลี้ยว 1 แต้ม เป็นต้น

เมื่อผู้ขับขี่มีแต้มความผิดสะสมถึงระดับที่กำหนด จะถูกพักการใช้ใบขับขี่ชั่วคราวหรือถูกเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่แล้วแต่กรณี โดยจะมีระยะเวลาแตกต่างกันออกไป ขึ้นอยู่กับแต้มความผิดสะสมที่มี รวมไปถึงประวัติการถูกเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ด้วย

เช่น กรณีไม่เคยถูกเพิกถอนใบขับขี่ หากมีแต้มความผิดสะสม 6-8 แต้ม จะถูกพักใช้ใบขับขี่เป็นระยะเวลา 30 วัน ถ้า 9-11 แต้ม จะเป็น 60 วัน ถ้า 15-19 แต้ม จะถูกเพิกถอนการใช้ใบขับขี่เป็นเวลา 1 ปี แต่หากเคยถูกเพิกถอนการใช้ใบขับขี่มาแล้ว 1 ครั้ง มีแต้มสะสมเพียง 4-5 แต้มก็จะถูกพักใช้ใบขับขี่ 60 วัน ถ้ามีแต้ม 10-19 แต้ม จะถูกเพิกถอนการใช้ใบขับขี่เป็นเวลา 1 ปี แต่ถ้าเคยถูกเพิกถอนการใช้ใบขับขี่มาแล้ว 2 ครั้ง มีแต้มสะสมเพียง 2 แต้มก็จะถูกพักใช้ใบขับขี่ 90 วัน ถ้า 3 แต้มก็จะ เป็น 120 วัน และเพียง 5-14 แต้ม ก็จะถูกเพิกถอนการใช้ใบขับขี่เป็นเวลา 1 ปี เป็นต้น

ในการดูประวัติแต้มสะสมดังกล่าวนี้ โดยทั่วไปแล้วจะดูประวัติย้อนหลัง 3 ปีนับจากวันที่กระทำความผิดครั้งสุดท้าย ทั้งนี้บางกรณีก็อาจไม่นับรวมเข้าไปเป็นแต้มสะสม เช่น กรณีที่มีการกระทำความผิดที่มีแต้มความผิดต่ำกว่า 3 แต้ม โดยที่ไม่มีประวัติความผิดย้อนหลังเลยในระยะเวลาสองปีก่อนหน้านั้น และถ้าหากหลังจากวันที่กระทำความผิดนับไปอีกสามเดือนข้างหน้า ไม่ได้กระทำความผิดใด ๆ อีกเลย แต้มความผิดดังกล่าวจะไม่ถูกนับรวมเข้าไปด้วย อนึ่งแต้มดังกล่าวจะยังถูกบันทึกเป็นแต้มประวัติความผิดอยู่ ไม่ได้ถูกลบออกไป



นอกจากนี้เพื่อเป็นแรงจูงใจให้ประชาชนเคารพกฎหมาย หากใครเป็นผู้ประพฤติปฏิบัติดี ไม่เคยมีประวัติแต่้ความผิดสะสมหรือไม่เคยเกิดอุบัติเหตุใด ๆ เลยตลอดระยะเวลา 5 ปี ก็จะได้รับใบขับขี่ที่ทองคำ ซึ่งจะได้รับประโยชน์คือสามารถที่จะต่ออายุใบขับขี่ได้สะดวกขึ้น และลดราคาค่าเบี้ยประกันได้อีกด้วย ในการใช้ระบบแต่้นี้จำเป็นต้องมีการกำหนดรายละเอียดที่ชัดเจน มีการบังคับใช้อย่างเท่าเทียมและเที่ยงธรรม ทั้งยังต้องมีความโปร่งใสและสามารถตรวจสอบได้เพื่อที่จะสามารถบังคับใช้ได้อย่างแท้จริงและสามารถบรรลุวัตถุประสงค์ของการนำระบบแต่้มาใช้ สิ่งที่สำคัญที่สุดคือ การมีมาตรการบังคับใช้อย่างจริงจัง และการปลูกฝังจิตสำนึกแก่ประชาชนในการเคารพกฎหมาย

2. ผลการศึกษาความพึงพอใจกับการบังคับใช้กฎหมายพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม ปี พ.ศ. 2565 ศึกษากรณี การเข้มงวดกวดขันการจราจรในที่ห้ามจอดของตำรวจจราจรสถานีตำรวจภูธรหาดใหญ่

ประชาชนส่วนใหญ่ที่ตอบแบบสอบถามโดยรวมแล้วอยู่ในเกณฑ์อายุ 25 ปีขึ้นไป ซึ่งอยู่ในกลุ่มประชาชนทั่วไปที่อาศัยอยู่ในเขตเทศบาลนครหาดใหญ่เป็นจำนวน 89% และอยู่ในเกณฑ์อายุมากกว่า 20 ปีแต่ไม่เกิน 25 ปี เป็นจำนวน 38% ส่วนประชาชนที่ใช้รถในเขตเทศบาลนครหาดใหญ่ที่ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นประชาชนที่มีอายุ 25 ปีขึ้นไปเป็นจำนวน 87.5% และประชาชนที่มีอายุ 20 ปีแต่ไม่เกิน 25 ปีเป็นจำนวน 41.5% และในกลุ่มประชาชนทั่วไปที่อาศัยอยู่ในเขตเทศบาลนครหาดใหญ่พบว่า เพศชายได้ตอบแบบสอบถามมากกว่าเพศหญิงเป็นจำนวน 56.5% เพศหญิง 43.5% ส่วนประชาชนที่ใช้รถในเขตเทศบาลนครหาดใหญ่พบว่าเพศหญิงได้ตอบแบบสอบถามเป็นจำนวน 59.5% และเพศชายเป็นจำนวน 40.5%

ตารางที่ 1 แสดงการรับรู้การจราจรในที่ห้ามจอด

กลุ่มตัวอย่าง	จำนวน คน	ทราบว่าเป็น ความผิด	ไม่ทราบว่าเป็น ความผิด
ประชาชนทั่วไปที่อาศัยอยู่ในเขตเทศบาลนคร หาดใหญ่	50	7.5%	92.5%
ประชาชนที่ใช้รถในเขตเทศบาลนครหาดใหญ่	50	100%	-

จากตารางที่ 1 พบว่า กลุ่มตัวอย่างโดยทั่วไปที่อาศัยอยู่ในเขตเทศบาลนครหาดใหญ่ทราบว่าการจราจรในที่ห้ามจอดมีความผิดเป็นจำนวน 7.5% คน และไม่ทราบว่าเป็นความผิดเป็นจำนวน 92.5% คน แต่สำหรับกลุ่มประชาชนที่ใช้รถใช้ถนนในเขตเทศบาลนครหาดใหญ่ทราบว่าการจราจรในที่ห้ามจอดเป็นความผิดเป็นจำนวน 100% คน เพราะคนที่ใช้รถมักจะรู้กฎจราจรจึงทราบว่าการจราจรในที่ห้ามจอดมีความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 แก้ไขเพิ่มเติม ปี พ.ศ.2565



ตารางที่ 2 แสดงการรับรู้กฎจราจร

กลุ่มตัวอย่าง	จำนวน คน	จำนวนที่ ทราบ	จำนวนที่ไม่ ทราบ
ประชาชนทั่วไปที่อาศัยอยู่ในเขตเทศบาลนคร หาดใหญ่	50	10.5%	89.5%
ประชาชนที่ใช้รถในเขตเทศบาลนครหาดใหญ่	50	79.5%	20.5%

จากตารางที่ 2 พบว่า กลุ่มตัวอย่างโดยทั่วไปที่อาศัยอยู่ในเขตเทศบาลนครหาดใหญ่เป็นจำนวน 10.5% ทราบว่าถ้าหากถูกเจ้าพนักงานลือคล้อรถแล้วต้องเสียค่าปรับ และไม่ทราบเป็นจำนวน 89.5% ถ้าหากถูกเจ้าพนักงานลือคล้อรถแล้วต้องเสียค่าปรับเพราะไม่ทราบถึงพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติม ปี พ.ศ. 2565 แต่สำหรับประชาชนที่ใช้รถในเขตเทศบาลนครหาดใหญ่แล้ว โดยทั่วไปจะทราบถึงกฎจราจรเป็นจำนวน 79.5% และไม่ทราบว่าต้องเสียค่าปรับเป็นจำนวน 20.5%

ตารางที่ 3 แสดงการรับรู้การเสียค่าเปรียบเทียบปรับจราจร

กลุ่มตัวอย่าง	จำนวน คน	จำนวนที่เห็น ด้วย	จำนวนที่ไม่เห็น ด้วย
ประชาชนทั่วไปที่อาศัยอยู่ในเขตเทศบาลนคร หาดใหญ่	50	8%	92%
ประชาชนที่ใช้รถในเขตเทศบาลนครหาดใหญ่	50	1.5%	98.5%

จากตารางที่ 3 พบว่า โดยกลุ่มตัวอย่างโดยทั่วไปที่อาศัยอยู่ในเขตเทศบาลนครหาดใหญ่ไม่เห็นด้วยกับการที่ต้องเสียค่าเทียบปรับเป็นจำนวน 92% และเห็นด้วยกับการที่ต้องเสียค่าเทียบปรับเป็นจำนวน 8% ส่วนประชาชนที่ใช้รถใช้ถนนในเขตเทศบาลนครหาดใหญ่พบว่าไม่เห็นด้วยที่จะต้องเสียค่าเทียบปรับเป็นจำนวน 98.5% และเห็นด้วยเป็นจำนวน 1.5%

ตารางที่ 4 แสดงการรับรู้เจ้าพนักงานใช้เครื่องมือบังคับล้อในที่ห้ามจอด

กลุ่มตัวอย่าง	จำนวน คน	จำนวนที่เห็น ด้วย	จำนวนที่ไม่เห็น ด้วย
ประชาชนทั่วไปที่อาศัยอยู่ในเขตเทศบาลนคร หาดใหญ่	50	83.5%	16.5%
ประชาชนที่ใช้รถในเขตเทศบาลนครหาดใหญ่	50	10.5%	89.5%



จากตารางที่ 4 พบว่า กลุ่มตัวอย่างทั่วไปที่อาศัยอยู่ในเขตเทศบาลนครหาดใหญ่เห็นด้วยกับการที่เจ้าพนักงานใช้เครื่องมือบังคับล้อในที่ห้ามจอดเป็นจำนวน 83.5% และไม่เห็นด้วยเป็นจำนวน 16.5% ส่วนประชาชนที่ใช้รถใช้ถนนในเขตเทศบาลนครหาดใหญ่โดยทั่วไปแล้วไม่เห็นด้วยกับการที่เจ้าพนักงานใช้เครื่องมือบังคับล้อในที่ห้ามจอดเป็นจำนวน 89.5% และเห็นด้วยกับการที่เจ้าพนักงานล็อคล้อรถในที่ห้ามจอดเป็นจำนวน 10.5%

ตารางที่ 5 แสดงการรับรู้เจ้าพนักงานล็อคล้อรถในบริเวณพื้นที่ห้ามจอด

กลุ่มตัวอย่าง	เห็นด้วย	จำนวน
ประชาชนทั่วไปที่อาศัยอยู่ในเขตเทศบาลนครหาดใหญ่	โดยทั่วไปของประชาชนเห็นด้วยกับการที่ถูกเจ้าพนักงานล็อคล้อรถ เพราะเป็นพื้นที่ที่ห้ามจอด และในบางพื้นที่เห็นด้วยเพราะไม่เป็นที่กีดขวางกับการที่มีรถจอดอยู่หน้าร้าน หรือหน้าบ้านของตนที่อยู่ติดกับบริเวณถนน	83.5%
ประชาชนที่ใช้รถใช้ถนนในเขตเทศบาลนครหาดใหญ่	ประชาชนที่ใช้รถใช้ถนนที่เห็นด้วยกับการที่เจ้าพนักงานล็อคล้อรถในบริเวณห้ามจอด เพราะถือว่ากฎจราจรมีไว้ให้เคารพและปฏิบัติตาม การที่ไม่เคารพกฎจราจรและไม่ปฏิบัติตามกฎ เจ้าหน้าที่ก็มีสิทธิที่จะล็อคล้อรถเพราะเป็นการฝ่าฝืนตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 แก้ไขเพิ่มเติม ปี พ.ศ. 2565	10.5%

จากตารางที่ 5 พบว่า กลุ่มตัวอย่างเห็นด้วยกับการที่เจ้าพนักงานล็อคล้อรถในบริเวณพื้นที่ที่ห้ามจอด เพราะถือได้ว่าเป็นการฝ่าฝืนกฎจราจรตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 แก้ไขเพิ่มเติม ปี พ.ศ. 2565

ตารางที่ 6 แสดงการบังคับใช้กฎหมายของพนักงานบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด

กลุ่มตัวอย่าง	ไม่เห็นด้วย	จำนวน
ประชาชนทั่วไปที่อาศัยอยู่ในเขตเทศบาลนครหาดใหญ่	โดยส่วนใหญ่จะเห็นว่าการที่เจ้าพนักงานบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัดที่เป็นบริเวณห้ามจอด เป็นการกระทำที่ไม่เห็นใจแก่ผู้ใช้รถใช้ถนน เพราะคิดว่าการที่ประชาชนที่จอดรถบริเวณที่ห้ามจอดอาจเพราะมีเหตุจำเป็นที่จะต้องจอด หรือมีเหตุสุดวิสัย	16.5%



ตารางที่ 6 (ต่อ)

กลุ่มตัวอย่าง	ไม่เห็นด้วย	จำนวน
ประชาชนที่ใช้รถในเขตเทศบาลนครหาดใหญ่	สำหรับผู้ใช้รถใช้ถนนในเขตเทศบาลนครหาดใหญ่ที่ไม่เห็นด้วย เพราะในบางพื้นที่ไม่มีพื้นที่ที่มีที่จอดรถไม่เพียงพอต่อประชาชน โดยทั่วไปแล้วเป็นการจอดรถเป็นการชั่วคราวเพื่อรับบุตร ที่เป็นบริเวณสถานศึกษา ระดับชั้นอนุบาล และที่ไม่เห็นด้วยเพราะอาจจะมีความคิด หรือมีฐานะเร่งด่วน	89.5%

จากตารางที่ 6 พบว่า โดยทั่วไปแล้วกลุ่มตัวอย่างจำนวน 16.5% ไม่เห็นด้วยเพราะเห็นใจผู้ใช้รถใช้ถนน อาจจะมีความเร่งด่วนเพราะถือได้ว่าคนที่ถูกเจ้าพนักงานบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัดจะทำให้ผู้ใช้รถลำบาก และเสียเวลาที่จะต้องติดต่อเจ้าหน้าที่ให้มาปลดล็อกรถและในบางพื้นที่ควรพิจารณาว่าการที่จอดรถในที่ห้ามจอด อาจจะมีความจำเป็น หรือเหตุสุดวิสัยก็เป็นได้

ตารางที่ 7 แสดงการบังคับใช้กฎหมายของพนักงานบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด

กลุ่มตัวอย่าง	จำนวนคน	จำนวนที่เห็นด้วย	จำนวนที่ไม่เห็นด้วย
ประชาชนทั่วไปที่อาศัยอยู่ในเขตเทศบาลนครหาดใหญ่	50	15.5%	84.5%
ประชาชนที่ใช้รถในเขตเทศบาลนครหาดใหญ่	50	-	100%

จากตารางที่ 7 พบว่า โดยส่วนใหญ่กลุ่มตัวอย่างทั่วไปที่อาศัยอยู่ในเขตเทศบาลนครหาดใหญ่ไม่เห็นด้วยกับการที่เจ้าพนักงานบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด โดยที่เจ้าตัวไม่ทราบว่าเป็นสถานที่ห้ามจอดเป็นจำนวน 84.5% และเห็นด้วยกับเจ้าหน้าที่เป็นจำนวน 15.5% ส่วนประชาชนที่ใช้รถในเขตเทศบาลนครหาดใหญ่พบว่าไม่เห็นด้วยกับการที่เจ้าพนักงานที่บังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัดโดยที่ไม่ทราบว่าเป็นสถานที่ห้ามจอดเป็นจำนวน 100%

และสำหรับพื้นที่ที่เป็นสีขาว-แดง ทำให้ประชาชนเกิดความสับสนว่าเป็นที่ที่จอดได้หรือไม่กับพื้นที่ดังกล่าว สำหรับฟุตบอลที่เป็นขาวแดง เป็นที่ห้ามจอดรถ หากฝ่าฝืนมีความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 57 และมาตรา 59 และสำหรับเจ้าของรถที่โดนยึดรถยังจะต้องเสียค่าเคลื่อนย้ายรถ พร้อมค่าดูแลรักษารถอีกด้วย ส่วนเส้นสีขาวที่มีอยู่ให้จอดอาจเกิดความหลงลืมของผู้ที่เกี่ยวข้อง ฉะนั้น 2 อย่างนี้ถือได้ว่าเป็นการกระทำคนละเวลา แต่พอปรากฏต่อประชาชน 2 อย่างพร้อมกันทำให้ประชาชนเกิดความสับสน หรือเข้าใจว่าเป็นที่ที่จอดได้ แต่ในความเป็นจริงตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ห้ามจอดในพื้นที่ฟุตบอลที่เป็นขาว-แดง



ในประเด็นดังกล่าว ประชาชนส่วนใหญ่ที่ตอบแบบสอบถาม มักก่อให้เกิดปัญหาความไม่รัฐะหว่างประชาชนกับเจ้าหน้าที่ เพราะว่าเส้นที่มีให้จอดรถไม่ได้เกิดจากเจ้าหน้าที่ตำรวจ แต่เกิดจากเทศบาลหาสีคนละเวลา

สรุปและอภิปรายผล

1. จากการศึกษาวิจัย ศึกษาความพึงพอใจของประชาชนในเขตเทศบาลหาดใหญ่ กับการบังคับใช้กฎหมายพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ศึกษากรณี การเข้มงวดกวดขันการจอดรถในที่ห้ามจอดของตำรวจจราจรสถานีตำรวจภูธรหาดใหญ่ โดยในเขตเทศบาลนครหาดใหญ่ในปัจจุบันมีการขยายตัวเมือง และยังเป็นสถานที่ท่องเที่ยวทำให้ในพื้นที่เทศบาลนครหาดใหญ่มีรถเพิ่มเป็นจำนวนมากขึ้น ทำให้มีพื้นที่จอดรถไม่เพียงพอ และจะก่อให้เกิดมีการจอดรถที่พื้นที่ที่ห้ามจอด โดยประชาชนมีทั้งที่ทราบและไม่ทราบว่า การที่จอดรถในบริเวณห้ามจอดมีความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 จากการทำแบบสอบถามแล้วโดยประชาชนทั่วไปไม่ทราบว่ามีความผิดเป็นจำนวนมาก แต่สำหรับผู้ผู้ใช้รถใช้ถนนส่วนใหญ่จะทราบถึงกฎจราจรเป็นอย่างดี และหากมีกฎแล้ว จะต้องพบถึงโทษของผู้ที่ฝ่าฝืนกฎหมาย เช่น ถูกเสียค่าปรับจากการฝ่าฝืนกฎจราจร โดยประชาชนส่วนใหญ่ไม่เห็นด้วยที่จะต้องเสียค่าปรับซึ่งประชาชนทั่วไปไม่ทราบว่าหากมีการฝ่าฝืนข้อบังคับเกี่ยวกับกฎหมายแล้วจะต้องเสียค่าปรับอีก

กฎหมายจราจรที่บัญญัติขึ้นมีผลบังคับใช้ให้ประชาชนปฏิบัติตาม การที่ประชาชนส่วนใหญ่ที่ถูกเจ้าพนักงานบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด ก็เพราะไม่ทำตามกฎระเบียบตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกกำหนดไว้ การที่จอดรถในที่ห้ามจอดซึ่งมีความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 และเจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจเคลื่อนย้ายรถที่หยุดหรือจอดอยู่อันเป็นการฝ่าฝืน หรือใช้เครื่องมือบังคับ (ล็อคล้อ) และเจ้าของรถต้องชำระค่าใช้จ่ายที่ได้ฝ่าฝืนกฎจราจร ตามมาตรา 59 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ซึ่งการกำหนดอัตราค่าปรับ ในการกำหนดค่าปรับในแต่ละข้อหาความผิดที่เจ้าพนักงานมีอำนาจเปรียบเทียบปรับตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก แม้ตามกฎหมายจราจรจะกำหนดโทษปรับเฉพาะไว้ แต่ในทางปฏิบัติที่เจ้าพนักงานปฏิบัติอยู่นั้นเจ้าพนักงานได้กำหนดค่าปรับแต่ละข้อหาความผิดไว้ตายตัว ซึ่งเงินที่ได้จากการเปรียบเทียบปรับจากผู้ขับขี่นั้นนับว่าเป็นรายได้ที่ไม่ต้องส่งกระทรวงการคลังและให้นำมาเป็นค่าใช้จ่ายในการปฏิบัติการตามระเบียบที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนด

บทบาทของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ซึ่งเป็นผู้มีหน้าที่รับผิดชอบโดยตรงในการควบคุมจัดการจราจรและบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการจราจร ประสิทธิภาพในการปฏิบัติหน้าที่ที่มีส่วนต่อการทำให้เกิดปัญหาการจราจรด้วย หากการบังคับใช้กฎหมายไม่สัมฤทธิ์ผล มีการปล่อยละเลยไม่จับกุมผู้กระทำผิดตามกฎหมายจราจรอย่างจริงจัง ทำให้ผู้ใช้รถใช้ถนนที่ขาดซึ่งวินัยทางการจราจรอยู่แล้ว และยังมีโอกาสฝ่าฝืนกฎจราจรได้ง่ายขึ้นซ้ำอีก



ตามกฎหมายจราจรต่างประเทศโดยส่วนใหญ่ นำระบบแตร้มมาใช้ในกฎหมายจราจร หากผู้ขับขี่มีแตร้มความผิดสะสมตามถึงระดับที่กำหนด จะถูกพักใช้ใบขับขี่ชั่วคราวหรือถูกเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ ซึ่งจะดูตามกรณีของผู้ขับขี่โดยจะมีระยะเวลาแตกต่างกันขึ้นอยู่กับแตร้มความสะสมที่มีรวมไปถึงประวัติการถูกเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ด้วย ซึ่งในการดูประวัติแตร้มสะสมดังกล่าว โดยทั่วไปจะดูประวัติย้อนหลัง 3 ปีนับจากวันที่กระทำความผิดครั้งสุดท้าย ทั้งนี้บางกรณีก็อาจไม่นับรวมเข้าไปเป็นแตร้มสะสม ในการใช้ระบบแตร้มนี้จำเป็นที่จะต้องมีการกำหนดรายละเอียดที่ชัดเจน มีการบังคับใช้อย่างเท่าเทียมและเที่ยงธรรม ทั้งยังต้องมีความโปร่งใสและสามารถตรวจสอบได้เพื่อที่จะสามารถบังคับใช้ได้อย่างแท้จริงและสามารถบรรลุวัตถุประสงค์ของการนำระบบแตร้มมาใช้

2. จากที่ผู้วิจัยได้ศึกษาความพึงพอใจกับการบังคับใช้กฎหมายพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ศึกษากรณี การเข้มงวดกวดขันการจราจรในที่ห้ามจอดของตำรวจจราจรสถานีตำรวจภูธรหาดใหญ่ โดยประชาชนส่วนใหญ่อาศัยอยู่ในเขตเทศบาลนครหาดใหญ่มาแล้วมากกว่า 5 ปี มีทั้งที่เป็นประชาชนโดยทั่วไป และประชาชนที่ใช้รถใช้ถนน ส่วนมากประชาชนที่ใช้รถใช้ถนนมีอายุมากกว่า 25 ปีเพราะโดยส่วนใหญ่แล้วประชาชนส่วนมากจะเดินทางด้วยการใช้รถส่วนตัวเพราะมีความสะดวกมากกว่ารถประจำทาง ประชาชนส่วนโดยทั่วไปส่วนใหญ่แล้วไม่ทราบข้อบังคับเกี่ยวกับกฎหมายจราจร แต่ประชาชนที่ใช้รถใช้ถนนส่วนใหญ่จะทราบถึงข้อบังคับเกี่ยวกับกฎหมายจราจรเป็นอย่างดี เพราะก่อนที่จะใช้รถใช้ถนนต้องทดสอบเกี่ยวกับการขับขี่ และรู้ถึงข้อกฎหมายถึงจะได้ผ่านการทดสอบ หรือหมายถึงสอบใบอนุญาตขับขี่ที่ผู้ใช้รถจำเป็นต้องมี จากการทำแบบสอบถามประชาชนโดยทั่วไปที่อาศัยอยู่ในเขตเทศบาลนครหาดใหญ่ จำนวน 92.5% ไม่ทราบว่า การจราจรในที่ห้ามจอดมีความผิดและมีโทษ ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 การที่เจ้าพนักงานใช้เครื่องมือบังคับล้อในที่ห้ามจอดประชาชนทั่วไปเห็นด้วยเป็นจำนวน 83.5% เพราะไม่ก่อให้เกิดมีรถมากีดขวางบริเวณหน้าบ้านแต่ในส่วนของผู้ใช้รถในเขตเทศบาลนครหาดใหญ่ไม่เห็นด้วยเป็นจำนวน 89.5% กับการที่เจ้าพนักงานใช้เครื่องมือบังคับล้อเพราะจะก่อให้เกิดความเดือดร้อนกับเจ้าของรถ และการที่เจ้าพนักงานใช้เครื่องมือบังคับล้อโดยที่เจ้าของรถไม่ทราบว่าเป็นที่ห้ามจอดโดยประชาชนส่วนใหญ่ที่อาศัยอยู่ในเขตเทศบาลนครหาดใหญ่หรือประชาชนที่ใช้รถในเขตเทศบาลนครหาดใหญ่ไม่เห็นด้วยกับการที่เจ้าพนักงานบังคับใช้เครื่องมือบังคับล้อ ซึ่งการกระทำดังกล่าวที่ผู้ขับขี่ได้กระทำให้ขึ้นอาจจะเป็นเพราะเครื่องหมาย ป้ายจราจร หรือสีของฟุตบอล ไม่มีความชัดเจน

โดยส่วนใหญ่จากผู้วิจัยได้ศึกษาจะพบกับปัญหาดังกล่าวมากที่สุด จะเป็นบริเวณสถานศึกษา โดยเฉพาะสถานศึกษาที่เป็นระดับชั้นอนุบาลเพราะต้องจอดรถลงไปรับบุตรหน้าสถานศึกษา และจากการสอบถามของผู้ใช้รถใช้ถนนในบริเวณดังกล่าว พบว่าเจ้าพนักงานตำรวจมีความเข้มงวดจนเกินไป จึงมีความรู้สึกที่ไม่ยุติธรรมเป็นอย่างมาก สำหรับในสถานที่อื่น ๆ เช่น หน้าร้านที่อยู่ติดกับบริเวณถนน เจ้าของร้านมีความพึงพอใจเป็นอย่างมาก เพราะหน้าจะไม่มียะไรมาบดบัง หรือมีรถจอดกีดขวาง แต่ในส่วนของผู้ใช้รถใช้ถนนพบว่าไม่เป็นที่พึงพอใจเป็นอย่างมากเพราะต้องเสียเวลากับการหาพื้นที่ที่จอดรถ



ในระหว่างสถานศึกษากับสถานที่อื่น ๆ จะพบว่าในบริเวณสถานศึกษาจะพบปัญหาที่ถูกเจ้าพนักงานบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัดมากที่สุด ผู้วิจัยจึงมีความเห็นว่าตำรวจไม่ยุติธรรมเป็นอย่างมาก แต่สำหรับสถานที่อื่นผู้วิจัยมีความรู้สึกเฉย ๆ และเห็นด้วยกับตำรวจ

ข้อเสนอแนะ

1. เจ้าหน้าที่ตำรวจควรใช้ดุลพินิจในการล็อคล้อรถ เพราะในบางที่หรือบางสถานการณ์ประชาชนมีเหตุจำเป็น เช่น ตามสถานศึกษา เป็นการจอดรถเพื่อรับบุตรจากสถานศึกษา แต่สำหรับในสถานที่อื่น ๆ เจ้าหน้าที่ตำรวจได้ปฏิบัติหน้าที่อย่างถูกต้องแล้วที่ล็อคล้อรถในบริเวณที่เป็นที่ห้ามจอด
2. ควรศึกษาเพิ่มเติมในการบังคับใช้กฎหมายจราจรในประเด็นการขับรถบนทางเท้าในเขตเทศบาลนครหาดใหญ่

เอกสารอ้างอิง

กลุ่มงานยุทธศาสตร์และข้อมูลเพื่อการพัฒนาจังหวัด สำนักงานจังหวัดเพชรบุรี. (2563). กฎหมายจราจรของต่างประเทศ. สืบค้นเมื่อ 15 มกราคม 2566 จาก <http://www.phetchaburi.go.th>

จตุรงค์ ผัดวงศ์. (2562). แนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายจราจร กรณีศึกษาพื้นที่รับผิดชอบสถานีตำรวจนครบาลพญาไท (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ). มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, กรุงเทพฯ.

ณัฐวัฒน์ สิริพรวุฒิ. (2559). การบังคับใช้กฎหมายจราจรในเขตเทศบาลตำบลพรหมบุรี จังหวัดสิงห์บุรี. วารสารวิชาการ มหาวิทยาลัยนอร์ทกรุงเทพ, 5(2), 96-102

เทศบาลนครหาดใหญ่เทศบาลนครหาดใหญ่. (2564). ข้อมูลเทศบาลนครหาดใหญ่. สืบค้นเมื่อ 18 มกราคม 2566 จาก <https://www.hatyaicity.go.th>

ทรงศนีย์ เชื้อเชิญ. (2556). แนวคิดเกี่ยวกับจราจรและกฎหมายจราจรที่เกี่ยวข้องพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายของนิสิตมหาวิทยาลัยบูรพา. (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ). มหาวิทยาลัยบูรพา, ชลบุรี.

ฝ่ายกฎหมายกฤษฎีกา. (2530). กฎหมายจราจรที่เกี่ยวกับลักษณะต้องห้ามปฏิบัติในการใช้รถตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522. สืบค้นเมื่อ 18 มกราคม 2566 จาก <https://www.krisdika.go.th/law>

ฝ่ายสารสนเทศโรงเรียนสาธิตมหาวิทยาลัยพะเยา. (2563). การบังคับใช้กฎหมาย. สืบค้นเมื่อ 15 มกราคม 2566 จาก <http://www.satit.up.ac.th>



วุฒิชัย ทองเสถียร. (2562). มาตรการในการบังคับใช้พระราชบัญญัติจรรยาบรรณ (ฉบับที่ 12) พ.ศ.2562
ศึกษากรณีใบอนุญาตวิชาชีพ (ศูนย์ฝึกอบรมตำรวจภูธรภาค 8) หลักการของกฎหมายเกี่ยวกับการ
การจรรยา. สืบค้นเมื่อ 20 มกราคม 2566 จาก <https://sites.google.com>
สำนักหอสมุดกลาง มหาวิทยาลัยศรีปทุม. (2565). ความหมายการบังคับใช้กฎหมายจรรยา. สืบค้นเมื่อ
18 มกราคม 2566 จาก <http://dspace.spu.ac.th>
_____. (2565). แนวทางการบังคับใช้กฎหมายจรรยา. สืบค้นเมื่อ 18 มกราคม 2566
จาก <http://dspace.spu.ac.th>