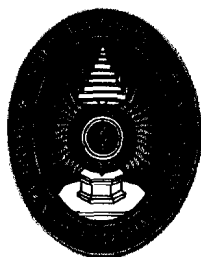


ความคิดเห็นเกี่ยวกับ พระราชบัญญัติ จราจรทางบก
ห้ามใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถของผู้ขับขี่รถยนต์และรถจักรยานยนต์
ในเขตกรุงเทพมหานคร ประจำปีพุทธศักราช 2551
ศึกษาเฉพาะกรณี: ข้อบังคับห้ามใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ

ผู้จัดทำ
นาย ชีรวัดน์ หยั่งหลัง
และคณะ

งานวิจัยนี้เป็นส่วนหนึ่งของวิชาการวิจัยทางธุรกิจ
สาขาการจัดการทั่วไป คณะวิทยาการจัดการ
มหาวิทยาลัยราชภัฏจันทรเกษม
ปีการศึกษา 2551

สำนักวิทยบริการฯ
มหาวิทยาลัยราชภัฏจันทรเกษม



ความคิดเห็นเกี่ยวกับ พระราชบัญญัติ จราจรทางบก
ห้ามใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ ของผู้ขับขีรถยนต์และรถจักรยานยนต์ ในเขตกรุงเทพมหานคร
ประจำปีพุทธศักราช 2551 ศึกษาเฉพาะกรณี: ข้อบังคับห้ามใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ

ผู้จัดทำ

นาย ฉัตรพอล	ทับเที่ยง	บธ.บ 481(4)/1	4811702011
นาย ภาณุวัฒน์	ปราบเสร์จ	บธ.บ 481(4)/1	4811702028
นาย สาริต	รุ่งขจรกลิ่น	บธ.บ 481(4)/1	4811702036
นาย สุภณ	จงสกุล	บธ.บ 481(4)/1	4811702040
นาย ฉัตรชัย	ใจสมุทร	บธ.บ 481(4)/1	4811702163
นาย ชีร์วัฒน์	หยิ่งหลัง	บธ.บ 481(4)/1	4811702186
นางสาววิลาวัลย์	มณีศรี	บธ.บ 481(4)/1	4811402484
นางสาวจริยา	กีนุตร	บธ.บ 481(4)/1	4811402311
นางสาวประภัสสร	ธังวาลวงศ์	บธ.บ 481(4)/1	4811702309
นางสาววรรณมด	สาธิตวงษ์	บธ.บ 481(4)/1	4811702483

งานวิจัยนี้เป็นส่วนหนึ่งของวิชาการวิจัยทางธุรกิจ

สาขาการจัดการทั่วไป คณะวิทยาการจัดการ

มหาวิทยาลัยราชภัฏจันทรเกษม

ปีการศึกษา 2551

สาขาการจัดการทั่วไป

ได้รับพิจารณาเห็นชอบโดย

(.....)

อาจารย์นระ ทาสวรรณ

..... ๒ ก.ค. ๕๕

(วัน/เดือน/ปี)

กิจกรรมประกาศ

งานวิจัยฉบับนี้สำเร็จลงได้ด้วยความช่วยเหลือและให้คำปรึกษาอย่างดียิ่งจาก อาจารย์นวระ ทาสวรรณ โดยกรุณาให้คำแนะนำ และข้อเสนอต่างๆที่มีประโยชน์ต่องานวิจัย ตลอดจนกรุณาช่วยแก้ไขงานวิจัย มาโดยตลอด คณะผู้จัดทำรู้สึกซาบซึ้ง และขอขอบคุณเป็นอย่างสูงไว้ ณ โอกาสนี้ด้วย

ขอขอบคุณกรมขนส่งทางบก เขตจตุจักร ตลอดจนผู้มาช่วยกรอกแบบสอบถาม และให้ข้อมูล ในการทำวิจัยครั้งนี้

ขอขอบคุณห้องสมุดมหาวิทยาลัยราชภัฏจันทรเกษม ห้องสมุดสถาบันวิจัยแห่งชาติ ห้องสมุด มหาวิทยาลัยรามคำแหง ห้องสมุดมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ที่ช่วยอนุเคราะห์สถานที่ในการค้นคว้าข้อมูล ในการทำวิจัยครั้งนี้

ท้ายที่สุดคณะผู้จัดทำขอขอบพระคุณอย่างสูงอีกครั้ง ทั้งผู้ที่ได้กล่าวถึงและไม่ได้กล่าวถึงในข้างต้น ตลอดจนขอขอบคุณเพื่อนทุกคนที่เป็นกำลังใจ ทำให้การวิจัยครั้งนี้ สำเร็จลุล่วงได้ด้วยดี

คณะผู้จัดทำ

2551

บทคัดย่อ

ชื่อเรื่องวิจัย : ความคิดเห็นเกี่ยวกับพระราชบัญญัติจราจรทางบก ของผู้ขับขี่รถยนต์และรถจักรยานยนต์ ในเขตกรุงเทพมหานคร ประจำปีพุทธศักราช 2551 ศึกษาเฉพาะกรณี: ข้อบังคับห้ามใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ

อาจารย์ที่ปรึกษา: อาจารย์ นวระ ทาสวรรณ

ผู้เขียนวิจัยโดย : คณะผู้วิจัย

1. นาย ณัฐพล	ทับเที่ยง	4811702011
2. นาย ภาณุวัฒน์	ปราบเสรีจ	4811702028
3. นาย สาธิต	รุ่งขจรกลิ่น	4811702036
4. นาย สุภณ	จงสกุล	4811702040
5. นาย ฉัตรชัย	ใจสมุทร	4811702163
6. นาย ชีรวัฒน์	หยิ่งหลัง	4811702186
7. นางสาววิลาวัลย์	มณีศรี	4811402484
8. นางสาวจรรยา	กีนุตร	4811402311
9. นางสาวประภัสสร	สังวาลวงศ์	4811702309
10. นางสาววรรษมล	สาถิวงษ์	4811702483

โปรแกรมวิชา : การจัดการทั่วไป

สาขาวิชา : การบริหารธุรกิจ

คณะ : วิทยาการการจัดการ

ปีการศึกษา : 2551

การศึกษาเรื่อง ความคิดเห็นเกี่ยวกับพระราชบัญญัติจราจรทางบก ของผู้ขับขี่รถยนต์และรถจักรยานยนต์ ในเขตกรุงเทพมหานคร ประจำปีพุทธศักราช 2551 ศึกษาเฉพาะกรณี: ข้อบังคับห้ามใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ มีวัตถุประสงค์เพื่อ ศึกษาความคิดเห็นเกี่ยวกับพระราชบัญญัติจราจรทางบก ของผู้ขับขี่รถยนต์และรถจักรยานยนต์ ห้ามใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ และศึกษาปัจจัยต่างๆที่ก่อให้เกิดความคิดเห็น อันได้แก่ เพศ อายุ สถานภาพระดับการศึกษา อาชีพ และรายได้ต่อเดือน กลุ่มตัวอย่างที่นำมาศึกษา คือ กลุ่มประชากรที่มีใบอนุญาตขับรถ ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ ในเขตกรุงเทพมหานคร กำหนดจำนวนประชากรจำนวน 100 คน คณะผู้วิจัยใช้วิธีการสุ่มแบบจับฉลาก การเก็บข้อมูลแบบสอบถามที่มีค่าความเชื่อถือ 0.76 สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลคือ สถิติค่าร้อยละ ค่าฐานนิยม ค่าเฉลี่ย ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ค่าสถิติ t-test ค่าสถิติ F- test และการวิเคราะห์ข้อมูลด้วยคอมพิวเตอร์ โดยโปรแกรมสำเร็จรูป

สรุปผลการวิจัย

ความคิดเห็นของผู้ขับขีรถยนต์และรถจักรยานยนต์ เกี่ยวกับพระราชบัญญัติจราจรทางบก
ข้อบังคับห้ามใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ ในเขตกรุงเทพมหานคร ส่วนใหญ่พบว่า เห็นด้วยกับ
พระราชบัญญัติจราจรทางบก ข้อบังคับห้ามใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ โดยได้รับข่าวสารเกี่ยวกับข้อ
กฎหมายจากโทรทัศน์เป็นส่วนใหญ่ และจากสมมติฐานที่ได้ศึกษาพบว่า เพศ อาชีพ รายได้ มีผลต่อความ
คิดเห็นเกี่ยวกับ พ.ร.บ. จราจรทางบก ห้ามใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถแตกต่างกัน โดยใช้ระดับนัยสำคัญ
ทางสถิติ

Abstract

- Research** : The opinion about land Traffic Act B.E.2551(2008)Bangkok; Cars and bicycles driver :Case study, banned regulation a phone whilst driving.
- Advisement** : Mr. Nawara Thasuwan
- Writher** : Research Team
- | | | |
|------------------|--------------|------------|
| 1. Mr. Nattapon | Thapthiang | 4811702011 |
| 2. Mr. Phanuwat | Pharpsed | 4811702028 |
| 3. Mr. Sartit | Rungkajomkin | 4811702036 |
| 4. Mr. Supon | Gongsagun | 4811702040 |
| 5. Mr. Chatchai | Jaisamut | 4811702163 |
| 6. Mr. Teerawat | Yanglang | 4811702186 |
| 7. Ms. Wilawan | Manesee | 4811402484 |
| 8. Ms. Jariya | Keebut | 4811402311 |
| 9. Ms. Paputsorn | Shangwanwong | 4811702309 |
| 10. Ms. Watsamon | Shaleewong | 4811702483 |
- Program** : General Management
- Mayjor** : Business Management
- Faculty** : Science of Management
- Academic Year** : 2551

The opinion about land Traffic Act B.E.2551(2008)Bangkok; Cars and bicycles driver :Case study, banned regulation a phone whilst driving.

Any factors that impact for learning are Gender, Age, Education, Status, and Revenue. The study of cross section is the population that have driving 's license which have decided for 100 populations.

The researcher have randomized by drawing and the storing of questionnaire that to use analysis reliability of data for 0.76 . The statistic analysis are percent analysis, mode average, t-test and F-test statistic, and the data analysis by computer program.

The opinion of car and bicycle driver about land Traffic Act of banned regulation a phone whilst driving in BKK. All of opinion agree with Land Traffic Act with banned regulation a phone whilst driving.

Television is the most of data 's Source. From assumption ; gender, revenue and career are the affect for the opinion about Land Traffic Act a phone which all of these data are the difference affect by statistic.

สารบัญ

กิจกรรมประกาศ	ก
บทคัดย่อภาษาไทย	ข
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	ง
สารบัญ	ฉ
สารบัญตาราง	ช
บทที่ 1 บทนำ	1
ความสำคัญและความเป็นมา	1
วัตถุประสงค์การวิจัย	3
สมมติฐานการวิจัย	3
ขอบเขตการวิจัย	4
ข้อตกลงเบื้องต้น	4
นิยามศัพท์เฉพาะ	4
ประโยชน์ที่ได้รับ	5
บทที่ 2 แนวคิด ทฤษฎี และวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง	6
แนวคิดพื้นฐานเกี่ยวกับการใช้โทรศัพท์	6
แนวความคิดเกี่ยวกับปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางจราจร	6
สถิติการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้โทรศัพท์	7
สถิติรถจดทะเบียนใหม่	8
แนวคิดเกี่ยวกับโทรศัพท์ขณะขับรถเพิ่มความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ	9
กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ	12
แนวคิดเรื่อง พ.ร.บ.ห้ามใช้มือถือขณะขับรถทำได้จริง หรือแค่สิ่งเพ้อฝัน	18
การเห็นชอบร่างกฎหมาย ห้ามใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ	20
แนวคิดเกี่ยวกับความคิดเห็น	21
ประเภทของความคิดเห็น	22
ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อความคิดเห็น	23
การวัดความคิดเห็น	24
งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	25

สารบัญ(ต่อ)

บทที่ 3 วิธีการดำเนินการวิจัย	30
ตัวแปรที่ศึกษา	30
กรอบแนวความคิดในการวิจัย	31
ประชากรและกลุ่มประชากรตัวอย่าง	31
วิธีการเลือกกลุ่มตัวอย่าง	32
เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย	33
การตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือ	34
ข้อมูลที่ใช้ในการวิจัย	34
การเก็บรวบรวมข้อมูล	34
การวิเคราะห์ข้อมูล	35
สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล	35
บทที่ 4 การวิเคราะห์ข้อมูล	36
บทที่ 5 สรุปผลการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ	72
บรรณานุกรม	
ภาคผนวก ก ความรู้เกี่ยวกับกฎหมาย จราจรทางบก	
ภาคผนวก ข แบบสอบถาม	
ภาคผนวก ค คู่มือลงรหัส	
ภาคผนวก ง ประวัติผู้วิจัย	

สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
1 แสดงค่าความถี่ค่าร้อยละและค่าสูงสุดของข้อมูลส่วนตัว	40
2 แสดงการเปรียบเทียบความถี่ร้อยละของเพศและสถานภาพ	43
3 แสดงการเปรียบเทียบความถี่ร้อยละของเพศและการศึกษา	43
4 แสดงการเปรียบเทียบความถี่ร้อยละของเพศและอาชีพ	44
5 แสดงการเปรียบเทียบความถี่ร้อยละของเพศและรายได้	45
6 ข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมการใช้โทรศัพท์ขณะขับรถ จำแนกตามพฤติกรรม การกระทำผิดกฎจราจร	46
7 ข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมการใช้โทรศัพท์ขณะขับรถ จำแนกตามระยะเวลา การใช้โทรศัพท์เครื่องปัจจุบัน	46
8 ข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมการใช้โทรศัพท์ขณะขับรถ จำแนกตามจำนวนครั้ง ที่ใช้โทรศัพท์ขณะขับรถในหนึ่งวัน	47
9 ข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมการใช้โทรศัพท์ขณะขับรถ จำแนกตามการได้รับ ข้อมูลเกี่ยวกับการรณรงค์ พ.ร.บ. ห้ามใช้โทรศัพท์ในขณะขับรถหรือไม่	47
10 ข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมการใช้โทรศัพท์ขณะขับรถ จำแนกตามการความคิดเห็น เกี่ยวกับ พ.ร.บ.ห้ามใช้โทรศัพท์ในขณะขับรถ	48
11 ข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมการใช้โทรศัพท์ขณะขับรถ จำแนกตามการตรวจสอบ อุปกรณ์ช่วยฟังของโทรศัพท์จากทางร้าน	48
12 ข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมการใช้โทรศัพท์ขณะขับรถ จำแนกตามการใช้อุปกรณ์ ช่วยฟัง (Hand free, Small talk)	49
13 แสดงข้อมูลความคิดเห็นของผู้ขับขี่รถยนต์และรถจักรยานยนต์ ในการบังคับใช้ พระราชบัญญัติ จราจรทางบก ห้ามใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ	51
14 แสดงข้อมูลส่วนบุคคลด้านเพศของผู้ขับขี่รถยนต์และรถจักรยานยนต์กับความคิดเห็น ในการบังคับใช้ พระราชบัญญัติ จราจรทางบก ห้ามใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ	60
15 แสดงข้อมูลเปรียบเทียบระหว่างอาชีพกับความคิดเห็น ในการบังคับใช้ พระราชบัญญัติ จราจรทางบก ห้ามใช้โทรศัพท์ มือถือขณะขับรถ	64
16 แสดงข้อมูลเปรียบเทียบระหว่างรายได้กับความคิดเห็น ในการบังคับใช้พระราชบัญญัติ จราจรทางบก ห้ามใช้โทรศัพท์ มือถือขณะขับรถ	70

บทที่ 1

บทนำ

ความสำคัญและความเป็นมา

ในชุมชนเมือง โดยเฉพาะกรุงเทพมหานคร การใช้รถยนต์ในแต่ละวันมีจำนวนมาก ซึ่งผลจากปัญหาการขนส่งมวลชนยังไม่พอ ทำให้ประชากรต้องซื้อรถยนต์มาใช้เป็นการส่วนตัวเพื่ออำนวยความสะดวกสบายให้กับตนเอง ปัญหาที่ตามมาอย่างหนึ่งก็คือ ปัญหาอุบัติเหตุบนท้องถนนซึ่งมีสาเหตุต่างๆ มากมาย โดยสาเหตุที่เป็นต้นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน นอกจากการดื่มสุรา อดนอน ก็คือการใช้โทรศัพท์มือถือในขณะที่ขับรถ

ปัจจุบันนี้ได้โทรศัพท์มือถือ ก็มีการเติบโตที่รวดเร็วมก จึงทำให้เกิดการอุบัติเหตุบนท้องถนนอันเนื่องมาจากผู้ขับขี่คุยโทรศัพท์ขณะขับรถ มีอัตราเพิ่มสูงอย่างต่อเนื่อง จึงมีการคิดหามาตรการเพื่อออกมาแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นกันอย่างต่อเนื่อง

ในปี พ.ศ.2539 คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) เล็งเห็นว่า ประชาชนใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ติดต่อกันสื่อสารระหว่างขั้วรถกันมากขึ้น และสร้างปัญหาให้กับการจราจรจึงเสนอร่างมายังกรมตำรวจให้มีการลงโทษโดย พ.ต.สนั่น ขจรประศาสน์ รองนายกรัฐมนตรีและ ผู้กำกับดูแลสำนักงานตำรวจแห่งชาติในสมัยนั้น ได้ลงนามร่าง พ.ร.บ.แก้ไขเพิ่มเติมใน พ.ร.บ. จราจรทางบก ว่าด้วยเรื่องของการใช้โทรศัพท์มือถือในขณะที่ขับขี่รถยนต์และเสนอเข้าที่ประชุมคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2543 และคณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติในหลักการ เมื่อวันที่ 2 พฤษภาคม 2543 โดยมีสาระสำคัญคือ

1. เพิ่มบทบัญญัติในมาตรา 43(9) ห้ามใช้โทรศัพท์มือถือในขณะที่ขับขี่ยานพาหนะเว้นแต่มีอุปกรณ์หรือเครื่องมือในการช่วยฟัง
2. เพิ่มเติมบทบัญญัติในมาตรา 157 สำหรับผู้กระทำความผิดที่ฝ่าฝืน ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่สี่ร้อยบาทถึงหนึ่งพันบาท

ภายหลังจากที่ได้มีมติของคณะรัฐมนตรี เห็นชอบ พ.ร.บ. จราจรทางบก ห้ามใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ ให้อนุมัติหลักการ พ.ร.บ. จราจรทางบก โดยมีสาระสำคัญ คือกำหนดห้ามผู้ขับขี่ใช้โทรศัพท์หรือเครื่องมือสื่อสาร ในขณะที่รถเคลื่อนที่ แต่อนุโลมให้ใช้แฮนด์ฟรีได้

โดยร่าง พ.ร.บ. ฉบับนี้ สำนักงานตำรวจแห่งชาติได้เคยเสนอมา โดยระบุเหตุผลว่าอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก มีผลเสียต่อการพัฒนาประเทศ และมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นสูงตลอดเวลา ส่วนหนึ่งเกิดจากการใช้โทรศัพท์มือถือพูด โดยใช้มือข้างหนึ่งถือโทรศัพท์ อันอาจเกิดอันตรายในขณะที่ขับขี่ เพราะควบคุมรถได้ไม่ดี ควรห้ามไม่ให้ผู้ขับขี่รถใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ติดต่อกับผู้อื่นในขณะที่รถเคลื่อนที่เว้นแต่จะมีอุปกรณ์ที่ช่วยให้ไม่ต้องจับหรือหนีบโทรศัพท์ จึงได้ยกร่าง พ.ร.บ.นี้ขึ้นมา และได้รับอนุมัติหลักการมาตั้งแต่วันที่ 2 พ.ค. 2543 และได้ส่งสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาตรวจพิจารณา และคณะรัฐมนตรีเห็นชอบล่าสุดเมื่อวันที่ 14 มิ.ย. 2548 และส่งต่อให้คณะกรรมการประสานงานสภาผู้แทนราษฎรพิจารณาไปดำเนินการ แต่ต้องตก

ไปเพราะอายุสภาวะสิ้นสุดลง และต่อมาสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีได้ส่งร่าง พ.ร.บ. นี้ให้สำนักงานตำรวจแห่งชาติทบทวนอีกครั้ง เนื่องจากได้มีพระราชกฤษฎีกายุบสภา พ.ศ. 2549 ซึ่งสำนักงานตำรวจแห่งชาติได้หยิบร่าง พ.ร.บ. มายืนยันเพื่อให้ดำเนินการต่อ

กรม.อนุมัติร่าง พ.ร.บ.จรรยาทางบก ห้ามใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ แต่อนุญาตให้ใช้แฮนด์ฟรีได้ โดยในวันที่ 10 กรกฎาคม 2550 23:59 น. นายโชติชัย สุวรรณภรณ์ ผู้ช่วยโฆษกประจำสำนักนายกรัฐมนตรี แถลงว่า ที่ประชุมคณะรัฐมนตรี (ครม.) ได้อนุมัติร่าง พ.ร.บ.จรรยาทางบก ที่กำหนดห้ามผู้ขับขี่ใช้โทรศัพท์หรือเครื่องมือสื่อสารอื่นใดในขณะที่รถเคลื่อนที่ ซึ่งเป็นผลสืบเนื่องจากที่พบว่า การใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถอาจจะก่อให้เกิดอันตรายได้ จึงได้ยกร่าง พ.ร.บ.นี้ขึ้นมา

โดยเหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ ปัจจุบัน ผู้ขับขี่ใช้โทรศัพท์ เคลื่อนที่ในขณะที่ขับรถ เป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนและก่อให้เกิดอันตรายแก่ชีวิต ร่างกายและทรัพย์สินของบุคคล สมควรแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติจรรยาทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ เพื่อกำหนดห้ามผู้ขับขี่ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ในขณะที่ขับรถ เว้นแต่ในกรณีการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่โดยใช้อุปกรณ์เสริมสำหรับการสนทนา โดยผู้ขับขี่ไม่ต้องถือหรือจับโทรศัพท์เคลื่อนที่นั้น จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้ ประกาศราชกิจจานุเบกษาแล้วเมื่อวันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2551 มีผลใช้เมื่อพ้น 90 วันนับจากประกาศ (8 พ.ค. 2551) กฎหมายฉบับนี้

สำหรับการปรับปรุงเพิ่มบทลงโทษของผู้ขับขี่ให้สอดคล้องกัน โดยผู้ใดฝ่าฝืนขับรถโดยใช้โทรศัพท์ หรือเครื่องมือสื่อสารอื่นใดในขณะที่รถเคลื่อนที่ เว้นแต่รถลากจูง หรือกรณีอื่นที่ ผบ.ตร.ประกาศกำหนด ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ 400-1,000 บาท แต่หากฝ่าฝืนขับรถในลักษณะที่ผิดวิสัยของการขับรถธรรมดา หรือไม่อาจควบคุมหรือไม่อาจควบคุมการบังคับรถได้พอแก่ความปลอดภัย ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 3 เดือนหรือปรับตั้งแต่ 2,000-10,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

เหตุผลจากการทำวิจัยครั้งนี้เนื่องด้วย พ.ร.บ.จรรยาทางบก ห้ามใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ เป็น พ.ร.บ. ที่เริ่มบังคับใช้ โดยมีทั้งจุดดีและจุดด้อยที่แตกต่างกัน ทำให้ผู้วิจัยต้องการที่จะหาข้อมูล มาทำการวิเคราะห์ ถึงผลของการบังคับใช้ พ.ร.บ. ฉบับนี้ และเป็นการเก็บรวบรวมข้อมูลจากการสอบถามความคิดเห็นของบุคคลทั่วไปในเขตกรุงเทพมหานคร ตลอดจนเพื่อการศึกษาถึงปัญหาของการบังคับใช้ พ.ร.บ. ฉบับนี้ และสามารถนำไปแก้ไขปัญหได้ในลำดับต่อไป

วัตถุประสงค์การวิจัย

1. เพื่อศึกษาความคิดเห็นของผู้ขับขี่รถยนต์และรถจักรยานยนต์เกี่ยวกับ พ.ร.บ. จราจรทางบก ห้ามใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ
2. เพื่อศึกษาผลกระทบแรกของการ บังคับใช้ พ.ร.บ. จราจรทางบก ห้ามใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ มีผลอย่างไรต่อพฤติกรรมของผู้ขับขี่รถยนต์และรถจักรยานยนต์
3. เพื่อเป็นแนวทางในการแก้ไขปัญหาการใช้โทรศัพท์มือถือในขณะขับรถ ในเขตกรุงเทพมหานคร

สมมติฐานการวิจัย

สมมติฐานที่ 1

H_0 : เพศที่แตกต่างกัน มีผลต่อความคิดเห็นเกี่ยวกับ พ.ร.บ. จราจรทางบก ห้ามใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถแตกต่างกัน

H_1 : เพศที่แตกต่างกัน มีผลต่อความคิดเห็นเกี่ยวกับ พ.ร.บ. จราจรทางบก ห้ามใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถไม่แตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 2

H_0 : อาชีพที่แตกต่างกันมีผลต่อความคิดเห็นเกี่ยวกับ พ.ร.บ. จราจรทางบก ห้ามใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถแตกต่างกัน

H_1 : อาชีพที่แตกต่างกันมีผลต่อความคิดเห็นเกี่ยวกับ พ.ร.บ. จราจรทางบก ห้ามใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถไม่แตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 3

H_0 : รายได้ที่แตกต่างกันมีผลต่อความคิดเห็นเกี่ยวกับ พ.ร.บ. จราจรทางบก ห้ามใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถแตกต่างกัน

H_1 : รายได้ที่แตกต่างกันมีผลต่อความคิดเห็นเกี่ยวกับ พ.ร.บ. จราจรทางบก ห้ามใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถไม่แตกต่างกัน

ขอบเขตการวิจัย

1. ขอบเขตด้านประชากร โดยทำการศึกษาภายในลานจอดรถของห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลลาดพร้าว ซีคอนสแควร์ เดอะมอลล์บางกะปิ ตลอดจนบริเวณลานจอดรถของ มหาวิทยาลัยราชภัฏจันทรเกษม
2. ขอบเขตด้านเนื้อหา การวิจัยครั้งนี้มุ่งศึกษาถึงความคิดเห็นเกี่ยวกับ พ.ร.บ. จราจรทางบก ห้ามใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับ ของผู้ขับขี่รถยนต์และรถจักรยานยนต์
3. ขอบเขตด้านระยะเวลา ในการศึกษาและเก็บข้อมูลอยู่ในช่วงระหว่าง วันที่ 10 มิถุนายน พ.ศ. 2551 ถึง วันที่ 1 พฤศจิกายน พ.ศ. 2551

ข้อตกลงเบื้องต้น

การศึกษาวิจัยนี้เป็นการศึกษาให้ทราบถึงข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับ พ.ร.บ. จราจรทางบก ห้ามใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ โดยใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างประชากรผู้ขับขี่รถยนต์และรถจักรยานยนต์ เพื่อสรุปผลงานวิจัยออกมา ตลอดจนกลุ่มตัวอย่างที่ตอบแบบสอบถาม ตอบแบบสอบถามในงานวิจัยครั้งนี้ตามสภาพความเป็นจริง เพื่อนำข้อมูลไปใช้ประโยชน์ต่อไป

นิยามศัพท์เฉพาะ

พฤติกรรมการใช้โทรศัพท์มือถือ หมายถึง การใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ในขณะที่ขับรถของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคล ซึ่งแบ่งออกเป็นการใช้อุปกรณ์เสริมและไม่ใช้อุปกรณ์เสริมในการพูดโทรศัพท์ขณะขับรถ

พระราชบัญญัติ หมายถึง กฎหมายที่พระมหากษัตริย์ทรงใช้อำนาจทางนิติบัญญัติตราขึ้นตามคำแนะนำและยินยอมของรัฐสภา โดยมีบทบัญญัติไม่ขัดแย้งต่อรัฐธรรมนูญ

การจราจร หมายถึง การที่คน ขวดยาน หรือสัตว์พาหนะเคลื่อนไปมาตามทางที่กำหนดไว้ ในปัจจุบันโลกเจริญขึ้นมาก การคมนาคมก็เพิ่มขึ้นทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ

การอนุมัติ หมายถึง การอนุมัติเป็นลายลักษณ์อักษรจากผู้มีอำนาจหน้าที่ในการอนุมัติ

ข้อบังคับ หมายถึง ข้อแนะนำซึ่งจำเป็นต้องปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัดเพื่อให้เกิดความเป็นระเบียบเรียบร้อยภายในกลุ่ม

รถยนต์ หมายถึง รถที่มีตั้งแต่สองล้อขึ้นไปและเดินด้วยกำลังเครื่องยนต์ กำลังไฟฟ้า หรือพลังงานอื่น ๆ

ใบอนุญาตขับขี่ หมายถึง ใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ ใบอนุญาตขับขี่รถตามกฎหมายว่าด้วยรถรับจ้าง ใบอนุญาตขับขี่ตามกฎหมายว่าด้วยล้อเลื่อน และใบอนุญาตประจำเครื่องอุปกรณ์ขับขี่ขนส่งตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่ง

โทรศัพท์มือถือ หมายถึง ระบบโทรคมนาคมซึ่ง เป็นเครื่องมือสื่อสารให้ติดต่อพูดคุยถึงกันได้ในระยะไกล โดยไม่มีสายเหมือนโทรศัพท์ตามบ้านทั่วไป

แอนด์ฟรี หมายถึง อุปกรณ์เสริมของโทรศัพท์ที่ไม่ได้อยู่ติดกับตัวเครื่องโทรศัพท์ สามารถใช้โทรศัพท์โดยไม่ต้องถือโทรศัพท์เวลาพูดแล้วจะทำให้เกิดอุบัติเหตุได้น้อยลง

ประโยชน์ที่ได้รับ

1. ได้รับความรู้เกี่ยวกับ พ.ร.บ. จราจรทางบก ห้ามใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถเพิ่มมากขึ้น
2. ได้ทราบถึงความคิดเห็นของผู้ขับขี่รถยนต์และรถจักรยานยนต์ เกี่ยวกับ พ.ร.บ. จราจรทางบก ห้ามใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ
3. ทำให้ผู้ขับขี่รถยนต์และรถจักรยานยนต์ได้ตระหนักถึงความปลอดภัยและเปลี่ยนพฤติกรรมการใช้โทรศัพท์มือถือ เพื่อลดอุบัติเหตุบนท้องถนนให้น้อยลง

บทที่ 2

แนวคิด ทฤษฎี และวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

แนวคิดพื้นฐานเกี่ยวกับการใช้โทรศัพท์

โทรศัพท์ในยุคต้นได้ถูกประดิษฐ์ขึ้นจากการค้นคว้าทดลองของสองพ่อลูก คือ Marvella Bell และ Alexander Graham Bell ตามที่ Marshall McLuhan ได้อธิบายถึงสื่อต่างๆ รวมทั้งโทรศัพท์ด้วยการค้นพบสื่อโทรศัพท์เกิดขึ้นจากการที่ Marvella Bell ซึ่งเป็นบิดาของ Alexander Graham Bell พยายามที่จะสร้างเครื่องมือที่จะทำให้คนหูหนวกได้ยินเสียงชัดเจนขึ้น โดยทำสำเร็จและนำมาใช้ ในปี พ.ศ. 2410 (ค.ศ. 1867) ทำให้ค้นพบกระแสไฟฟ้าที่นำมาใช้สื่อสารได้ นั่นก็คือ “โทรศัพท์” นั่นเอง

คำว่า “โทรศัพท์” นั้นมีมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2383 (ค.ศ. 1840) ก่อนที่ Alexander Graham Bell จะเกิดเสียอีก คือ ได้ใช้เป็นคำอธิบายถึงการสร้างบทเพลงโดยผ่านการเคาะไม้ โทรศัพท์ได้นำมาใช้ให้บริการแก่ประชาชนในปี พ.ศ. 2420 (ค.ศ. 1877) มีลักษณะคล้ายเป็นสายโทรเลข กลุ่มโทรศัพท์ที่เกิดขึ้นเป็นเพียงกลุ่มเล็กๆ ที่ไม่มีความสำคัญมากมายเท่ากับโทรเลข จนกระทั่งบริษัท Wedterm Union เข้ามาควบคุมการให้บริการทางโทรศัพท์ การใช้โทรศัพท์ในการสนทนาได้เป็นที่แพร่หลายกันมากในศตวรรษที่ 17 จนกระทั่งมีการสร้างเครื่องรับโทรศัพท์ที่มีลักษณะทางกายภาพที่เหมาะสมกับโครงสร้างของหูเพื่อจะนำโทรศัพท์มาใช้ได้สะดวกขึ้น โดย Dr. C. J. Black เป็นผู้คิดขึ้น ข้อจำกัดของการใช้โทรศัพท์ก็คือ การที่เราไม่สามารถเห็นลักษณะท่าทางของกลุ่มที่เราพูดด้วยได้ แต่เราสามารถที่จะสนทนาและทราบความคิดเห็นจากคู่หูได้โดยตรง

แนวความคิดเกี่ยวกับปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางจราจร

ครรรชิต ผิวนวล (อ้างถึงในวิเชียร มุจิจันทร์, 2541, หน้า 24-25) ให้ข้อสังเกตถึงปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุไว้ว่า ผู้ที่ไร้รถใช้ถนนเป็นต้นเหตุสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุจราจร ประมาณร้อยละ 90 ของจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นทั้งหมด มีสาเหตุมาจากความบกพร่องของคน

1. อายุของผู้ขับขี่ (driver's age) จากรายงานของ 23 รัฐในสหรัฐอเมริกาเมื่อปี ค.ศ 1968 พบว่าอายุมีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุจราจร ผู้ขับขี่ 67 คน ใน 100,000 คน จะเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุร้ายแรง และผู้ขับขี่ที่มีอายุระหว่าง 20-24 ปีจะเป็นกลุ่มที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุร้ายแรงสูงสุด สำหรับประเทศไทย ผู้อายุระหว่าง 18- 22 ปีเกี่ยวข้องกับเกิดอุบัติเหตุสูงสุด ส่วนผู้ที่อายุระหว่าง 23-27 ปี เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุสูงเป็นอันดับรองลงมา

2. เพศของผู้ขับขี่ (driver's sex) เพศของผู้ขับขี่เป็นอีกปัจจัยหนึ่งที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุการจราจร จากการศึกษาในสหรัฐอเมริกา เมื่อปี ค.ศ. 1968 พบว่าผู้ขับขี่เพศชายมีจำนวนร้อยละ 59 ของจำนวนผู้ขับขี่ทั้งหมด พบว่าอัตราการเกิดจากผู้ขับขี่เพศชายมีจำนวนร้อยละ 75 ของจำนวนอุบัติเหตุที่

เกิดขึ้นทั้งหมด พบว่าอัตราการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่เพศชายสูงกว่าผู้ขับขี่เพศหญิงถึง 1.3 เท่า แต่หากชายและหญิงขับรถด้วยปริมาณเท่า ๆ กัน จำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น ผู้ขับขี่เพศหญิงจะสูงกว่าจำนวนในการตัดสินใจและปฏิกิริยาตอบสนองในการขับขี่รถยนต์ของชายและหญิงไม่เท่ากัน

3. ระดับการศึกษาของผู้ขับขี่ (driver' education) การศึกษาอุบัติเหตุบนทางด่วนของประเทศได้พบว่า พื้นฐานของการศึกษาของผู้ขับขี่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจร จากจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นร้อยละ 18.9 มาจากผู้มีการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย ร้อยละ 18.1 มาจากผู้ที่มีการศึกษา (Lein, 1980 ,p. 11) จึงเห็นได้ว่าพื้นฐานการศึกษาของผู้ที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุการจราจร

4. สภาพสมรรถภาพของผู้ขับขี่ (medical condition) สภาพสมรรถภาพของผู้ขับขี่สามารถแบ่งเป็นระบบต่างๆ คือระบบสายตา ซึ่งอาจมีสาเหตุมาจากการดื่มสุรา สายตาคิดปกติ ตาบอดสี สายตาสั้น เป็นต้น ระบบหูเกี่ยวกับการได้ยินผิดปกติ ระบบหัวใจ ระบบสมอง มีโรคประจำตัว เช่น โรคลมบ้าหมู โรคเบาหวาน

สถิติการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้โทรศัพท์

สำหรับสถิติการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้โทรศัพท์ขณะขับรถ เพราะที่เห็นข้อมูลรณรงค์ตั้งแต่ปัจจุบันจนย้อนอดีตไปก็เป็นเรื่องอันตรายที่มากขึ้นถึง 4 เท่าตัว เมื่อขับแล้วโทร

เมื่อลองค้นข้อมูลดู โดยเฉพาะในสหรัฐอเมริกาที่มักอ้างอิงกันด้วยตัวเลขสถิตินั้น พบว่าในช่วงเวลาเดียวกันนั้น มีผู้ใช้โทรศัพท์มือถือพร้อมๆ กันถึง 10 ล้านคน สอดคล้องกับรายงานของ องค์การการจราจร ความปลอดภัยทางการจราจร NHTSA : National Highway Traffic Safety Administration ที่ระบุว่า โทรศัพท์มือถือเป็นส่วนหนึ่งของการเกิดอุบัติเหตุ หรืออย่างน้อย 25% ของการเกิดอุบัติเหตุ

เจ้าหน้าที่ตำรวจได้มีรายงานอย่างเป็นทางการว่า กิจกรรมหนึ่งที่ทำให้ขณะขับรถจนก่อให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นก็คือ การใช้โทรศัพท์มือถือ นั่นจึงหมายความว่าในอีกนัยหนึ่งได้ว่า มีผู้ขับรถชนซึ่งใช้โทรศัพท์มือถือไปด้วย จนทำให้ขาดสมาธิและเกิดอุบัติเหตุอย่างน้อยถึง 25% และคาดว่าอีกจำนวนมากของผู้ประสบเหตุมิได้ยอมรับว่าขณะนั้นมีการใช้โทรศัพท์มือถืออยู่ด้วย หรือเจ้าหน้าที่ตำรวจอาจมิได้รายงานเรื่องนี้เข้ามา และน่าจะมีอีกมากที่ไม่มีโอกาสได้ยอมรับหรือได้ใช้โทรศัพท์อีกเลย

นี่เองจึงเป็นที่มาของข้อบังคับเรื่องความปลอดภัยในการโทรศัพท์มือถือ ซึ่งหลายประเทศทั่วโลกได้มีการออกกฎหมายห้ามใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ (แน่นอนว่าไทยแลนด์แดนเมืองยิ้มของเรากำลังเข้มข้นกับเรื่องนี้) ขณะที่ในสหรัฐอเมริกาเอง รัฐแคลิฟอร์เนีย , คอนเนตทิคัต , นิวเจอร์ซีย์ , นิวยอร์ก , วอชิงตัน และอีกหลายๆ รัฐ ก็มีการออกกฎหมายห้ามการใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถอย่างเด็ดขาด แต่อีกหลายๆ รัฐ ก็ลดหย่อนความเข้มข้นลงมาคือเพียงห้ามเฉพาะผู้ขับขี่รถยนต์สาธารณะ ซึ่งแนวโน้มขณะนี้ของกฎหมายเกี่ยวกับการใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถก็ทวีความเข้มข้นเรื่อยๆ ทั่วประเทศ ทั้งในเรื่องของการเห็นด้วยและการคัดค้าน

แกนหลักของเรื่องนี้ อยู่ที่ถกเถียงกันว่าจริงๆ แล้วการใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถนั้น มันอันตรายจริงหรือ โดยเมื่อนำไปเทียบกับการที่คุณกำลังเปลี่ยนคลื่นวิทยุขณะขับรถอยู่ ซึ่งก็ทำให้ผู้ขับขี่ไม่สามารถกับการขับรถเช่นกัน หรือการที่มีเด็กอยู่บนรถแล้วต้องคอยห้ามปรามอะไรต่างๆ หรือแม้แต่การรับประทานของขบเคี้ยวต่างๆ ขณะขับรถ ก็ล้วนแล้วแต่ทำให้ผู้ขับขี่เสียสมาธิไปทั้งสิ้น จึงไม่มีสูตรสำเร็จอะไรว่าโทรศัพท์มือถือคือตัวปัญหา

โทรศัพท์มือถือนั้นมีประโยชน์มหาศาลและคงเป็นไปไม่ได้หากจะย้อนยุคไปไม่ให้ใช้ เพราะในสภาพการจราจรอันแสนสาหัสของเมืองใหญ่ทั่วโลกนั้น มันได้กลายเป็นอุปกรณ์จำเป็นอย่างหาอะไรเปรียบไม่ได้ โดยเฉพาะในสังคมเมืองผมเชื่อว่าทุกคนย่อมเคยใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถกันทั้งสิ้น และคงไม่มีทางเลิกใช้ได้แน่

ในรถยนต์หลายรุ่นผมพบว่ามียระบบแฮนด์ฟรีมาให้เสร็จสรรพ แต่ติดปัญหาที่เจ้าของรถต้องถอดซิมการ์ดออกจากโทรศัพท์มาเสียบเข้าที่รถ หากเป็นแบบนี้ผมว่าหากอีกซิมการ์ดใส่ประจำไว้ที่รถ และเมื่อต้องขับรถก็ใช้วิธีโอนสายจากโทรศัพท์มือถือไปยังรถจะสะดวกกว่า

ไม่ว่าคุณจะมีตัวช่วยอย่างไรก็ตาม ระวังไว้เสมอว่าปัจจัยหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจริงๆ แล้วก็คือ “การเสียสมาธิในการขับรถ” กฎ 8 ข้อข้างต้นนั้นจึงมีส่วนช่วยลดความเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุได้เป็นอย่างดี และทางที่ดีที่สุดก็คือ “โทรอย่าขับ หรือเมื่อจำเป็นต้องโทร ควรใช้เวลาให้น้อยที่สุด”

สถิติรถจดทะเบียนใหม่

กรมการขนส่งทางบกเผยสถิติรถจดทะเบียนใหม่ (ป้ายแดง) เดือนพฤษภาคม 2550 พร้อมสรุปยอดจดทะเบียนใหม่ 5 เดือนแรกของปีนี้

กรมการขนส่งทางบกเผยสถิติรถจดทะเบียนใหม่ (ป้ายแดง) ทั่วประเทศ เดือนพฤษภาคม 2550 มีจำนวน 207,595 คัน ลดลง 17.47% เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน ส่งผลให้ยอดจดทะเบียนรถใหม่ 5 เดือนแรกของปีนี้ มีจำนวนทั้งสิ้นเพียง 1,011,724 คัน ขยายตัวลดลง 12.35% เมื่อเทียบกับปีก่อน

นายชัยรัตน์ สงวนชื่อ รองอธิบดีและโฆษกกรมการขนส่งทางบก เปิดเผยถึงสถิติรถจดทะเบียนใหม่ (ป้ายแดง) ทั่วประเทศ เดือนพฤษภาคม 2550 ของรถยนต์ (รถเก๋ง รถตู้ รถปิคอัพ รถจักรยานยนต์) และรถเพื่อการพาณิชย์ (รถโดยสาร รถบรรทุก) ว่า มีจำนวนทั้งสิ้น 207,595 คัน เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน (พฤษภาคม 2549) มีอัตราการเปลี่ยนแปลงลดลง 17.47% โดยยอดจดทะเบียนรถยนต์มีจำนวน 204,703 คัน ในภาพรวมเพิ่มขึ้นจากเดือนก่อน 20.77% แต่เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อนกลับลดลง 17.73% แบ่งเป็นรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน จดทะเบียนใหม่ 27,240 คัน (เพิ่มขึ้นจากเดือนก่อน 23.11% แต่ลดลง 8.19% เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน) รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกิน 7 คน จำนวน 1,694 คัน (เพิ่มขึ้นจากเดือนก่อน 25.67% และเมื่อเทียบกับปีก่อน เพิ่มขึ้น 25.30%) รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล 26,611 คัน (เพิ่มขึ้นจากเดือนก่อน 11.83% แต่เมื่อเทียบกับปีก่อน ลดลง 9.65%) รถจักรยานยนต์ 149,158 คัน (เพิ่มขึ้นจากเดือน

ก่อน 22.03% และเมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน ลดลง 20.80%) ส่วนรถเพื่อการพาณิชย์มีจำนวน 2,892 คัน ในภาพรวมเพิ่มขึ้นจากเดือนก่อน 14.94% และเมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อนเพิ่มขึ้น 6.72% แบ่งเป็น รถโดยสาร 260 คัน (เพิ่มขึ้นจากเดือนก่อน 29.35% และเมื่อเทียบกับปีก่อน เพิ่มขึ้น 14.54%) รถบรรทุก 2,632 คัน (เพิ่มขึ้นจากเดือนก่อน 13.69% และเมื่อเทียบกับปีก่อน เพิ่มขึ้น 6.00%)

สำหรับสถิติจดทะเบียนใหม่ (ป้ายแดง) ทั่วประเทศ ช่วง 5 เดือนแรกของปี 2550 (เดือนมกราคม - พฤษภาคม 2550) มีจำนวนทั้งสิ้น 1,011,724 คัน โดยภาพรวมเมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน (เดือนมกราคม - พฤษภาคม 2549) มีอัตราการเปลี่ยนแปลงลดลง 12.35% แบ่งเป็น รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน จดทะเบียนใหม่ 145,084 คัน (ลดลง 7.41%) รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกิน 7 คน จำนวน 8,102 คัน (เพิ่มขึ้น 34.92%) รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล 145,102 คัน (ลดลง 6.97%) รถจักรยานยนต์ 699,963 คัน (ลดลง 14.87%) รถโดยสาร 1,135 คัน (เพิ่มขึ้น 6.17%) และรถบรรทุก 12,338 คัน (เพิ่มขึ้น 0.25%)

แนวคิดเกี่ยวกับโทรศัพท์ขณะขับรถเพิ่มความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ

กฎหมายใหม่ที่ออกมาใช้บังคับ ห้ามใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับรถ เว้นแต่มีอุปกรณ์เสริมสำหรับการสนทนา โดยผู้ขับขี่ไม่ต้องถือ หรือจับ โทรศัพท์เคลื่อนที่ กำลังเป็นที่กล่าวถึงในวงกว้าง ซึ่งมีทั้งผู้ที่เห็นด้วย เพราะคำนึงถึงความปลอดภัยของส่วนรวม และกลุ่มที่ไม่เห็นด้วยเพราะมองว่าเป็นการรุกรอนสิทธิของประชาชนบ้าง หรือทำให้ประชาชนต้องมีรายจ่ายเพิ่มขึ้นจากการต้องซื้ออุปกรณ์เสริมมาใช้บ้าง

ลักษณะวิธีการขับขี่รถยนต์ที่ถูกต้องปลอดภัยการใช้โทรศัพท์ขณะขับรถโดย ไม่มีอุปกรณ์เสริมเพื่อการสนทนา นั้นเป็นวิธีการควบคุมรถยนต์ที่ไม่ถูกต้องอยู่ในตัวเองแล้ว เพราะมือข้างหนึ่งจะไม่สามารถช่วยควบคุมพวงมาลัยหรือบังคับเกียร์ได้อย่างเต็มประสิทธิภาพแล้ว ในขณะเดียวกันผู้ขับขี่ยังสูญเสียสมาธิในการควบคุมรถ และการมองสภาพแวดล้อมของการจราจรรอบตัว เมื่อเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉินนั้น ผู้ขับขี่จะไม่สามารถควบคุมรถได้อย่างปลอดภัย

จากการวิจัยในประเทศญี่ปุ่น หนึ่งในประเทศผู้ผลิตโทรศัพท์มือถือ และมีการใช้งานอย่างแพร่หลายมากที่สุดในโลก พบว่า การใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถเพิ่มโอกาสความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุสูงมาก โดยการวิจัยว่า การรับโทรศัพท์ขณะขับรถเป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุมากถึง 43% และการโทรออกทำให้เกิดอุบัติเหตุ 22.9 % ตามรายงานของสำนักงานตำรวจแห่งชาติญี่ปุ่น โดยการสำรวจสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุในปี 2539 ถึงปี 2541 ประเทศญี่ปุ่นจึงออกกฎหมายห้ามใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ นอกจากมีอุปกรณ์เสริมที่ฟรี ซึ่งทำให้ในปี 2542 ญี่ปุ่นมีสถิติการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถลดลงถึง 75%

นอกจากนี้ในประเทศอย่างออสเตรเลียก็มีกฎหมายบังคับที่เข้มงวดมาก คือ ห้ามผู้ขับขี่ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่อย่างเด็ดขาด ไม่ว่าจะมียุโรปเสริมการสนทนาหรือไม่ก็ตาม หรือแม้แต่การแนะนำให้ผู้ขับขี่ใช้มือทั้งสองข้างจับพวงมาลัยไว้เสมอในระหว่างการขับขี่ ทั้งนี้เพื่อเหตุผลที่ต้องการให้ผู้ขับขี่มีสมาธิในการขับขี่และการควบคุมรถยนต์ได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด เพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนนทุกคน

สำหรับกฎหมายห้ามการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ในขณะที่ขับรถ เว้นแต่มีอุปกรณ์เสริมสำหรับการสนทนาในประเทศไทยนั้น ได้มีบทกำหนดโทษผู้ที่ฝ่าฝืนต้องระวางโทษปรับไว้ในระดับหนึ่ง อย่างไรก็ตาม ผู้ใช้รถต้องพิจารณากฎหมายใหม่ข้อนี้ให้ดี เพราะมีหลายท่านที่เข้าใจผิดว่าเป็นการระวางโทษปรับหากใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขีแล้วเกิดอุบัติเหตุ แต่ตามความเป็นจริงแล้วเพียงท่านไม่ใช้อุปกรณ์เสริมการสนทนาขณะขับขีก็จะเป็นการฝ่าฝืนกฎหมายทันที

ขณะเดียวกัน เซฟโรเลตถึงเห็นถึงความปลอดภัยในการขับขี จึงได้สนับสนุนการใช้กฎหมายห้ามการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับรถด้วยการ มอบอุปกรณ์เสริมสำหรับการสนทนา หรือ ระบบบลูทูธแฮนด์ฟรี (Bluetooth Hand-free) ที่มีความทันสมัย มูลค่า 4,815 บาท ติดตั้งให้กับลูกค้าที่สั่งจองรถกระบะ เซฟโรเลต โคโลราโด ทุกรุ่นฟรี! ตั้งแต่วันนี้ ถึงวันที่ 31 พฤษภาคม 2551

อุปกรณ์เสริมการสนทนา บลูทูธแฮนด์ฟรี ที่เซฟโรเลตมอบให้กับลูกค้าที่ซื้อรถกระบะ เซฟโรเลต โคโลราโด ในครั้งนี้ เป็นอุปกรณ์เสริมที่ทันสมัย ด้วยการออกแบบมาติดตั้งเป็นกระจกมองหลัง ในห้องโดยสาร โดยสามารถเชื่อมต่อกับระบบบลูทูธของโทรศัพท์มือถือ โดยอุปกรณ์นี้จะช่วยให้สามารถสนทนาผ่านลำโพงและไมโครโฟนที่ติดตั้งเป็นส่วนเดียวกันกับกระจกมองหลัง และยังสามารถเปลี่ยนสัญญาณเสียงให้ออกทางลำโพงที่ติดตั้งในรถยนต์โดยผ่านทางคลื่นวิทยุได้อีกด้วย ขณะเดียวกันผู้ขับขียังได้รับความสะดวกสบายจากการสนทนาโดยไม่จำเป็นต้องใช้สายหูฟัง แต่ผู้ใช้ก็ยังสามารถเชื่อมต่อหูฟังได้เมื่อต้องการสนทนาในข้อมูลที่เป็นส่วนตัว นอกจากนี้บนกระจกยังมีระบบดิจิทัลแสดงเบอร์โทรศัพท์ที่ติดต่อเข้ามา โดยสามารถตั้งข้อมูลให้แสดงชื่อของผู้ที่โทรเข้ามาแทนเบอร์โทรศัพท์บนกระจกมองหลัง ได้อีกด้วย พร้อมกันนี้ยังมีระบบอัดเสียงระหว่างการสนทนาเพื่อบันทึกข้อมูลที่สำคัญได้ 30 วินาที ที่สามารถใช้งานได้อย่างสะดวกสบายอีกด้วย

จากการศึกษาผลกระทบจากการใช้โทรศัพท์มือถือและแฮนด์ฟรี (Hand - Free) ที่มีผลต่อสมรรถนะของการขับรถยนต์พบว่าเมื่อใช้โทรศัพท์มือถือและแฮนด์ฟรีในขณะที่ขับรถยนต์มีสมรรถนะการขับรถยนต์ลดลง และมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูง เนื่องจาก ผู้ขับรถยนต์ได้เบี่ยงเบนความสนใจจากการขับรถยนต์มายังบทสนทนาที่เกิดขึ้นระหว่างการพูดโทรศัพท์

ปัจจุบันการใช้โทรศัพท์มือถือในประเทศไทยได้เพิ่มจำนวนขึ้นอย่างรวดเร็ว การเพิ่มขึ้นของจำนวนโทรศัพท์มือถือ แสดงถึงความจำเป็นของการใช้งานในการติดต่อสื่อสาร ในอนาคตความก้าวหน้าในเทคโนโลยีจะทำให้โทรศัพท์มือถือมีประสิทธิภาพในการติดต่อสื่อสารมากขึ้น โดยไม่เพียงแต่ได้ยินเสียง ยังสามารถมองเห็นภาพและหน้าตาของคนที่พูดด้วย ดังนั้นอุบัติเหตุและอันตรายจากการใช้โทรศัพท์มือถือในขณะที่ขับรถยนต์จะยิ่งเพิ่มปัญหามากขึ้น นอกเหนือจากปัญหาอันตรายจากคลื่นแม่เหล็กไฟฟ้าที่ใช้ในการรับส่งสื่อสารแล้ว ในหลายๆ ประเทศมีการตื่นตัวในการศึกษาอันตรายจากการใช้โทรศัพท์มือถือและอุปกรณ์เสริมอื่นๆ ในขณะที่ขับรถยนต์ ดังจะเห็นได้จากกรออกกฎหมายควบคุมมาใช้บังคับในหลายประเทศ เช่น อิสราเอล ญี่ปุ่น โปรตุเกส และสิงคโปร์ สำหรับประเทศไทยยังเป็น ข้อถกเถียงถึงอันตรายของการใช้โทรศัพท์มือถือและแฮนด์ฟรีในขณะที่ขับรถยนต์ และยังไม่มียกกฎหมายออกมาควบคุม

สำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ (วช.) ได้ตระหนักถึงปัญหาดังกล่าว จึงได้ให้ ทุนอุดหนุนการวิจัยโครงการศึกษาผลกระทบจากการใช้โทรศัพท์มือถือและแฮนด์ฟรี (Hand – Free) ที่มีผลกระทบต่อสมรรถนะของการขับรถยนต์ โดยมี รศ.ดร.ณัฐฎกา หอมทรัพย์ ภาควิชาวิศวกรรมไฟฟ้า คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ เป็นหัวหน้าโครงการ ผลจากการทดสอบการขับรถยนต์จากชุดจำลองการขับรถยนต์ โดยมีผู้เข้าร่วมทดสอบจำนวน 57 คน แบ่งเป็น พนักงานบริษัท ผู้บริหารเอกชน พนักงานขับรถยนต์ คนขับรถแท็กซี่ เซลล์แมน วิศวกร อย่างละ 5 คน นักศึกษาปริญญาตรี 10 คน นักศึกษาปริญญาโท 8 คน และข้าราชการ 9 คน โดยผู้ถูกทดสอบแต่ละคนจะใช้เวลาในการทดสอบ 1 – 2 ชั่วโมง จากผลการทดสอบจากชุดจำลองการขับรถยนต์สรุปได้ดังนี้

1. ค่าเฉลี่ยของการล่าช้าของพวงมาลัย กรณีใช้โทรศัพท์มือถือและแฮนด์ฟรี มากกว่ากรณีฟังเพลง 2 และ 3 เท่าตามลำดับ
2. ความเร็วเฉลี่ยของการขับรถยนต์เมื่อใช้โทรศัพท์มือถือและแฮนด์ฟรี ลดลงกว่ากรณี ฟังเพลง 1 เท่า และ 2 เท่า ตามลำดับ
3. จำนวนครั้งของการหักพวงมาลัยมากกว่า 45 องศา กรณีใช้โทรศัพท์มือถือและแฮนด์ฟรี มากกว่ากรณีฟังเพลง 3 เท่า และ 4 เท่า ตามลำดับ
4. จำนวนครั้งของการหักพวงมาลัยมากกว่า 80 องศา กรณีใช้โทรศัพท์มือถือและแฮนด์ฟรี มากกว่ากรณีฟังเพลง 3 เท่า และ 4 เท่าตามลำดับ
5. แสดงให้เห็นว่าบุคคลในทุกๆอาชีพที่เข้ารับการทดสอบเมื่อใช้โทรศัพท์มือถือและแฮนด์ฟรี ในขณะที่ขับรถยนต์มีสมรรถนะการขับรถยนต์ลดลง และมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูงเนื่องจากผู้ขับรถยนต์ได้เบี่ยงเบนความสนใจจากการขับรถยนต์มายังบทสนทนาที่เกิดขึ้นระหว่างการพูด โทรศัพท์ผลสรุปจากการแจกแบบสอบถาม จำนวน 1,160 คน ในเขตกรุงเทพมหานคร สรุปได้ดังนี้
6. จากผลสรุปของแบบสอบถามความคิดเห็นเกี่ยวกับการออกกฎหมายห้ามใช้แฮนด์ฟรีสำหรับผู้ขับขี่ยานพาหนะ มีความเห็นว่า ควรออกเป็นกฎหมายบังคับ 47.55% และมีความเห็นว่าไม่ควรออกเป็นกฎหมายบังคับ 52.45%
7. จากผลสรุปของแบบสำรวจผู้ขับรถยนต์โดยใช้โทรศัพท์มือถือหรือแฮนด์ฟรี มีความคิดเห็นว่าการใช้โทรศัพท์มือถือ จะมีผลให้ลดประสิทธิภาพการขับรถยนต์ลดลง 37.25% และมีความคิดเห็นว่าการใช้แฮนด์ฟรีแทนโทรศัพท์มือถือ จะลดประสิทธิภาพการขับรถยนต์ลดลง 41.58%แสดงให้เห็นว่าผู้ขับรถยนต์ไม่เห็นด้วยกับการออกกฎหมายบังคับห้ามใช้โทรศัพท์และ แฮนด์ฟรีในขณะที่ขับรถยนต์

กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ

ตามที่ได้เคยกล่าวไว้แล้วในบทต้นว่ากฎหมายที่บังคับใช้ในประเทศไทยนั้นในปัจจุบันยังไม่ได้มีบัญญัติถึงการห้ามใช้โทรศัพท์มือถือในขณะที่ขับรถไว้โดยตรง หากแต่สามารถนำมาเทียบเคียงปรับใช้ให้เข้ากับกฎหมายได้เท่านั้น นั่นก็คือ มาตรา 43 (4) และ (5) แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ซึ่งมาตร 43(4) และ (5) นี้ได้บัญญัติไว้เพียงหลักกว้างๆ ไม่ได้ระบุเฉพาะเจาะจงถึงเรื่องการใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถแต่อย่างใด ที่ยกมากล่าวนี้เพื่อนำมาวิเคราะห์เปรียบเทียบให้เห็นถึงความไม่ชัดเจนและครอบคลุมของข้อกฎหมายหากจะต้องนำมาบังคับใช้กันจริงๆ นอกจากนี้ยังมีมาตราอื่นๆ ในพระราชบัญญัติจราจร พ.ศ.2522 ที่มาเกี่ยวข้องกับข้อนี้เพื่อขยายความในมาตรา 43 นี้ เช่น มาตรา 145, มาตรา 157, มาตรา 160 และนอกจากนั้นผู้วิจัยยังได้หยิบยกเอาเอกสารอื่นๆ ที่น่ามีความสัมพันธ์หรือเกี่ยวข้องกับปัญหาในมาตรา 43 ดังกล่าว ซึ่งเป็นหลักสำคัญทางกฎหมายมากกล่าวถึงด้วย เพื่อให้รายละเอียดที่ชัดเจนเนื่องจากในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ไม่ได้บัญญัติไว้ เช่น ในเรื่องของคำว่า “การกระทำโดยประมาท” จึงนำมาเป็นหลักแห่งประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 59 พร้อมคำอธิบายมากล่าวไว้เพื่อให้ทราบว่า การกระทำอย่างไรเป็นความประมาท และนำมาตรา 102 มากล่าวไว้เพื่อชี้ให้เห็นว่าความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43 เป็นความผิดเพียงลหุโทษเป็นโทษเพียงเล็กน้อย การจะพิจารณาลงโทษแก่ผู้กระทำผิดหรือนำมาตรการทางการปกครองมาบังคับใช้ต้องให้เหมาะสมกับฐานความผิดนั้นด้วย นอกจากนี้ ยังนำเอาหลักของประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความผิดอาญา มาตรา 37 ที่กล่าวถึงว่าหากมีการกระทำผิดโดยฝ่าฝืนกฎหมายที่บังคับใช้แล้วกระทำความผิดอย่างไรให้คดีอาญาเป็นอันเลิกกันหรือในมาตรา 38 เป็นเรื่องของอำนาจการเปรียบเทียบปรับของพนักงานสอบสวน เพื่อให้ทราบว่าพนักงานสอบสวนมีอำนาจเปรียบเทียบปรับได้บ้าง อีกทั้งจะทำการเปรียบเทียบปรับผู้เยาว์หรือผู้ที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะได้หรือไม่ และมาตรา 142 เป็นเรื่องการทำสำนวนการสอบสวนส่งพนักงานอัยการดำเนินคดีหากผู้กระทำผิดปฏิเสธว่าตนเองไม่ได้กระทำความผิด สำหรับรายละเอียดในข้อกฎหมายดังกล่าวปรากฏดังต่อไปนี้

กรณีที่ 2 การขับรถในลักษณะที่น่าหวาดเสียว จนอาจจะเกิดอันตรายแก่บุคคลอื่นหรือทรัพย์สินของบุคคลอื่น

กรณีนี้คงต้องมาพิจารณาถึงลักษณะการขับรถที่น่าหวาดเสียว ซึ่งหมายความว่า การขับรถด้วยประการใดๆ ในลักษณะที่น่าจะเสี่ยงต่อการเกิดอันตราย ซึ่งโดยปกติแล้วสามัญชน โดยทั่วไปจะไม่นิยมกระทำกัน เช่น การขับรถด้วยความเร็วสูง การขึ้นซิ่งจักรยานยนต์ การนอนซิ่งจักรยานยนต์ การปาดหน้ารถคันอื่นไปมาอย่างรวดเร็ว หรือ การหลับตาขับรถ ฯลฯ เป็นต้น การขับรถในลักษณะที่น่าหวาดเสียวนี้แม้ยังไม่ได้ก่อให้เกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินของบุคคลอื่นก็ตาม เพียงแต่น่าจะเป็นอันตรายก็เป็นความผิดนี้แล้ว เจตนารมณ์ของบัญญัตินี้ก็เป็นการป้องกันมิให้ผู้ขับรถในลักษณะที่จะอันตราย เพราะจะทำให้สามารถเกิดอุบัติเหตุได้ทุกขณะ สำหรับการใช้โทรศัพท์มือถือในขณะที่ขับรถผู้วิจัยพิจารณาเห็นว่ายังมีได้เข้าข่ายเป็นลักษณะของขับที่น่าหวาดเสียวแต่อย่างใด

สำหรับกรณี มาตรา 43 (5) ที่กล่าว การขับรถในลักษณะที่ผิดปกติวิสัยของการขับรถธรรมดาที่น่าจะหมายถึง ลักษณะการขับรถที่ผิดปกติ หรือแตกต่างไปจากวิญญูชน โดยทั่วไปเขากระทำกัน เช่น การ

นอนขับรถจักรยานยนต์ การใช้ร้อยละส่วนอื่นของร่างกายจับคันบังคับ (พวงมาลัยรถยนต์) นอกเหนือจากมือและแขน โดยอาจใช้บังคับแทน เป็นต้น ส่วนอื่นของร่างกายจับคันบังคับ (พวงมาลัย) ของรถยนต์ นอกเหนือจากมือและแขน ส่วนการขับขี่รถยนต์ด้วยมือและแขนเพียงอย่างเดียวแล้วอีกข้างหนึ่งใช้สำหรับถือโทรศัพท์มือถือเพื่อพูดคุยก็ยากที่จะประยุกต์เข้ากับความคิดนี้ได้เนื่องจากอาจจะมีข้อโต้แย้งได้ว่า การเปลี่ยนเกียร์ (สำหรับรถที่ใช้เกียร์ธรรมดา) หรือการเปิด-ปิด วิทยุของรถยนต์ยังจำเป็นต้องละมือและแขนข้างหนึ่งทำให้ต้องบังคับพวงมาลัยที่มีมือและแขนเพียงอย่างเดียว ฉะนั้นการใช้โทรศัพท์มือถือพูดในขณะที่ขับรถโดยใช้เวลา ไม่นานก็น่าจะอนุญาต ได้เช่นเดียวกับการเปลี่ยนเกียร์รถหรือเปิด-ปิดวิทยุรถยนต์ ดังนั้นความเห็นของผู้วิจัยเองแล้วเห็นว่าจะใช้มาตรา 43(5) มาบังคับถึงการใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถไม่ได้

มาตรา 145

“บรรดาความคิดตามพระราชบัญญัตินี้ นอกจากความคิดที่กำหนดโทษไว้ในมาตรา 157 ทวิ มาตรา 159 มาตรา 160 ทวิ ให้พนักงานสอบสวนตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มีอำนาจเปรียบเทียบหรือว่ากล่าวตักเตือนได้

ในกรณีที่ผู้ขับขี่ได้ขับรถชนหรือ โดยคนเดินเท้าที่ข้ามทางนอกทางข้ามและอยู่ในระหว่างทางข้ามกับเครื่องหมายจราจรแสดงเขตทางข้าม หรือที่ข้ามทางนอกทางข้ามโดยลอดข้าม หรือผ่านสิ่งปิดกั้น หรือแผงปิดกั้นที่เจ้าพนักงานจราจร หรือพนักงานเจ้าหน้าที่นำมาวางหรือตั้งอยู่บนทางเท้าหรือกลางถนนเมื่อพนักงานสอบสวนมีเหตุผลอันควรเชื่อว่าผู้ขับขี่ซึ่งเป็นผู้ต้องหาได้ใช้ความระมัดระวังตามความในมาตรา 32 แล้ว ให้พนักงานสอบสวนมีอำนาจปล่อยตัวผู้ต้องหาไปชั่วคราวโดยไม่มีประกันได้เมื่อผู้ต้องหาหรือผู้มีประโยชน์เกี่ยวข้องร้องขอ”

มาตรา 145 ที่นำมากล่าวนี้เพื่อแสดงให้เห็นว่าบรรดาความคิดต่างๆ ตามที่พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 บัญญัติไว้ รวมถึง มาตรา 43 ด้วย ให้พนักงานสอบสวนตาม ป.วิอาญา มีอำนาจในการเปรียบเทียบปรับ หรือว่ากล่าวตักเตือนผู้ที่กระทำความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ได้ทุกมาตรา ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับดุลยพินิจของพนักงานสอบสวนว่า จะทำการเปรียบเทียบปรับ หรือ ว่ากล่าวตักเตือน แต่มีข้อยกเว้น 4 มาตรา

มาตรา 157 ทวิ “ผู้ขับขี่ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 43 ทวิ วรรคหนึ่ง ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับตั้งแต่ห้าพันบาทถึงสองหมื่นบาทหรือทั้งจำทั้งปรับ และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่มีกำหนดไม่น้อยกว่าหกเดือน หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่...” มาตรา 159 “ผู้ขับขี่ผู้ใดไม่ปฏิบัติตามคำสั่งเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ซึ่งสั่งตามมาตรา 59 วรรคหนึ่ง หรือขัดขวางเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มิให้เคลื่อนย้ายรถหรือมิให้ใช้เครื่องมือบังคับรถมิให้เคลื่อนย้ายตามมาตรา 59วรรคสอง ต้องระวางโทษ ไม่เกินสามเดือน หรือปรับไม่เกินห้าพันบาทหรือทั้งจำทั้งปรับ...” มาตรา 160 ทวิ “ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 134 ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือนหรือปรับตั้งแต่สองพันถึงหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหนึ่งเดือน หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่” นี้คือ มาตรา 157 ทวิ, มาตรา 159 ,มาตรา 160 และมาตรา 160 ทวิ ซึ่งพนักงานสอบสวนไม่สามารถทำการเปรียบเทียบปรับได้ เนื่องจากบทกำหนดโทษที่กำหนดไว้ใน 4 มาตรา นี้ เกินกว่าอำนาจของพนักงานสอบสวนที่จะเปรียบเทียบปรับหรือว่ากล่าวได้ในทางปฏิบัติจะต้องทำสำนวนส่งพนักงานอัยการเพื่อยื่นฟ้องต่อศาล

มาตรา 157

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

สำหรับมาตรา มาตรา 157 ที่นำมากล่าวนี้เพื่อแสดงให้เห็นว่าการฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามมาตรา 43 (4) ที่ได้กล่าวไว้แล้วนั้นมีโทษปรับตั้งแต่ 400 บาท ถึง 1,000 บาท เท่านั้น ซึ่งอยู่ในอำนาจของ พนักงานสอบสวนที่สามารถทำการเปรียบเทียบปรับ หรือว่ากล่าวตักเตือน ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับดุลยพินิจของพนักงานสอบสวน เพราะถือว่าเป็นเพียงลหุโทษ คำว่า “ลหุโทษ” ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 102 หมายถึง ความผิดซึ่งต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งพันบาทหรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา 160

“ผู้ใดไม่ปฏิบัติตาม มาตรา 78 ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ถ้าการไม่ปฏิบัติตามมาตรา 78 เป็นเหตุให้บุคคลอื่นได้รับอันตรายสาหัสหรือตายผู้ไม่ปฏิบัติตามต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือ ปรับตั้งแต่ห้าพันบาทถึงสองหมื่นบาทหรือทั้งจำทั้งปรับผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 43 (1) (2) (5) หรือ (8) ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรานี้ที่นำมากล่าวถึงเนื่องจากเป็นบทกำหนดโทษของผู้ที่ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 43 (5) ซึ่งเป็นกรณีที่วินิจฉัยถึงปัญหาความเกี่ยวเนื่องกับการใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ โดยโทษที่กำหนดไว้จำคุกไม่เกิน 3 เดือน หรือปรับตั้งแต่ 2,000 บาท ถึง 10,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ กรณีนี้พนักงานสอบสวนเองก็ไม่สามารถทำการเปรียบเทียบปรับหรือว่ากล่าวตักเตือนได้หากผู้ฝ่าฝืนจะต้องถูกดำเนินคดีโดยส่งให้พนักงานอัยการยื่นฟ้องต่อศาลนั้น จะเห็นได้ว่าเป็นการกำหนดโทษที่แตกต่างจากมาตรา 43 (4) อย่างมาก เพราะมีแค่โทษปรับ 400 – 1,000 บาท และคดีก็สามารถยุติได้ในชั้นสอบสวนเท่านั้นด้วยการเสียค่าปรับไม่ต้องไปขึ้นศาล ดังนั้น มาตรา 43 (4) และ (5) จึงเป็นจุดแตกต่างอย่างหนึ่งที่จะต้องนำมาวิเคราะห์ในบทที่ 4 ต่อไปว่า หากพิจารณาว่าการใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถเข้าข่ายความผิดอนุโคอนุหนึ่ง ในมาตรา 43 (4) หรือ (5) นี้ โดยไม่มีความชัดเจน และ คลุมเครือ ก็อาจจะเกิดปัญหาในการเลือกใช้ดุลยพินิจของเจ้าพนักงานตำรวจว่าจะดำเนินคดีกับผู้กระทำผิดในข้อหาใด

2.2 ประมวลกฎหมายอาญา

มาตรา 59

“บุคคลจะต้องรับผิดชอบในทางอาญาก็ต่อเมื่อได้กระทำโดยเจตนา เว้นแต่ จะได้กระทำโดยประมาทในกรณีที่กฎหมายบัญญัติให้ต้องรับผิดชอบ เมื่อได้กระทำโดยประมาทหรือเว้นแต่ในกรณีที่กฎหมายบัญญัติไว้โดยแจ้งชัดให้ต้องรับผิดชอบ แม้ได้กระทำโดยไม่มีเจตนา

กระทำโดยเจตนา ได้แก่ กระทำโดยรู้สำนึกในการที่กระทำ และในขณะที่เดียวกันผู้ถูกกระทำประสงค์ต่อผล หรือยอมถึงเห็นผลของการกระทำนั้น

ถ้าผู้กระทำมิได้รู้ข้อเท็จจริง อันเป็นองค์ประกอบของความผิดจะถือว่าผู้กระทำประสงค์ต่อผลหรือ ย่อมเห็นผลของการกระทำนั้นมิได้

กระทำโดยประมาท ได้แก่ กระทำความผิดมิใช่โดยเจตนา แต่กระทำโดยปราศจากความระมัดระวัง ซึ่งบุคคลในภาวะเช่นนั้นจักต้องมีตามวิสัยและพฤติการณ์และผู้กระทำอาจใช้ความระมัดระวังเช่นนั้นได้ แต่หาได้ใช้ให้เพียงพอไม่

การกระทำ ให้หมายความรวมถึง การให้เกิดผลอันหนึ่งอันใดขึ้น โดยงดเว้นการที่จักต้องกระทำเพื่อ ป้องกันผลนั้นด้วย”

จุดมุ่งหมายที่นำ มาตรา 59 มากล่าวนี้เพื่อมีความต้องการให้อธิบายถึงความหมายของการกระทำโดย ประมาท ตามที่บัญญัติไว้ในวรรคสี่ ว่าหมายถึงอะไร มีหลักเกณฑ์อย่างไร เพื่อให้เกี่ยวข้องกับ มาตรา 43 (4) แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ที่กล่าวไว้ถึงเรื่องการขับรถโดยประมาทจนเกิดอันตรายแก่ บุคคลหรือทรัพย์สินของบุคคลอื่น เพราะในพระราชบัญญัติจราจรทางบก ไม่ได้บัญญัติคำนิยามของคำว่า กระทำโดยประมาทไว้ ซึ่งในรายละเอียดได้กล่าวไว้แล้วตอนต้น

2.3 ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา

มาตรา 37

“คดีอาญาเล็กน้อยได้ ดังต่อไปนี้

1) ในคดีมีโทษปรับสถานเดียว เมื่อผู้กระทำผิดยินยอมเสียค่าปรับในอัตราอย่างสูงสำหรับความผิด นั้นแก่พนักงานเจ้าหน้าที่ก่อนศาลพิจารณา

2) ในคดีความผิดที่เป็นลหุโทษ หรือ ความผิดที่มีอัตราโทษไม่สูงกว่าความผิดลหุโทษหรือคดีอื่นที่มี โทษปรับสถานเดียวอย่างสูงไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท หรือความผิดต่อกฎหมายที่เกี่ยวกับภาษีอากร ซึ่งมีโทษ ปรับอย่างสูงไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท เมื่อผู้ต้องหาชำระค่าปรับตามที่พนักงานสอบสวนได้เปรียบเทียบแล้ว

3) ในคดีความผิดที่เป็นลหุโทษ หรือ ความผิดที่มีอัตราโทษไม่สูงกว่าความผิดลหุโทษหรือคดีที่มี โทษปรับสถานเดียวอย่างสูงไม่เกินหนึ่งหมื่นบาทซึ่งเกิดในกรุงเทพมหานคร เมื่อผู้ต้องหาชำระค่าปรับตามที่ นายตำรวจประจำท้องที่ตั้งแต่ตำแหน่งสารวัตรขึ้นไป หรือนายตำรวจชั้นสัญญาบัตรผู้ทำการในตำแหน่ง นั้นๆ ได้เปรียบเทียบแล้ว

4) ในคดีซึ่งเปรียบเทียบได้ตามกฎหมายอื่น เมื่อผู้ต้องหาได้ชำระค่าปรับตามคำเปรียบเทียบของ พนักงานเจ้าหน้าที่แล้ว”

ตามมาตรา 37 ที่กล่าวข้างต้นพออธิบายให้ทราบถึงการเปรียบเทียบปรับ โดยขอแยกออกเป็นข้อๆ ดังนี้

1) คดีอาญาที่มีโทษปรับสถานเดียว เมื่อผู้กระทำผิดยินยอมเสียค่าปรับในอัตราอย่างสูงสำหรับ ความผิดนั้นแก่พนักงานเจ้าหน้าที่ก่อนศาลพิจารณา ข้อนี้หมายความว่า โทษปรับสถานเดียวนั้นจะมีอัตรา โทษเท่าใดก็ได้ เพียงแต่ไม่มีโทษจำคุกรวมอยู่ด้วยและผู้ต้องหายินยอมที่จะชำระค่าปรับในอัตราอย่างสูง สำหรับความผิดนั้น ความมุ่งหมายของอาญานุ้มนัดมาตรานี้ต้องการให้คดีอาญานเล็กน้อยไม่ต้องนำคดีขึ้น ฟ้องร้องยังศาลนั่นเอง

2) ความผิดหลู่โทษ คำว่า “ความผิดหลู่โทษ” ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 102 ให้ความหมายไว้ว่า ความผิดซึ่งต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือน หรือ ปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ ในที่นี้หมายถึงบรรดาความผิดที่ระบุไว้ในประมวลกฎหมายอาญา ภาค 3 ตั้งแต่มาตรา 367 ถึงมาตรา 398 และตามพระราชบัญญัติที่มีโทษทางอาญาอื่นๆ ที่กำหนดบทลงโทษไว้ไม่เกินกว่า มาตรา 102 แห่งประมวลกฎหมายอาญาการที่จะตรวจดูว่าความผิดสถานใดเป็นคดีหลู่โทษหรือไม่นั้นให้ตรวจสอบกับอัตราโทษที่กำหนดไว้แต่ละฐานความผิดว่าสูงกว่าที่ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 102 กำหนดไว้หรือไม่ หากอัตราโทษไม่สูงกว่าแล้วก็ถือว่าเป็นความผิดหลู่โทษ ซึ่งพนักงานสอบสวนมีอำนาจเปรียบเทียบปรับได้

3) คดีอาญาที่มีโทษปรับสถานเดียวอย่างสูงไม่เกิน 10,000 บาท หมายความว่าคดีอาญานั้นกฎหมายต้องบัญญัติโทษปรับไว้สถานเดียว ไม่มีโทษจำคุกรวมอยู่ด้วย และอัตราโทษปรับต้องไม่เกิน 10,000 บาท จึงเปรียบเทียบปรับได้

4) คดีอาญาอื่นใดนอกจากที่กล่าวไว้ในข้อ 1,2,3 ถ้ามีกฎหมายพิเศษบัญญัติให้อำนาจเปรียบเทียบได้ ทั้งนี้จะเห็นได้ว่าการที่กฎหมายบัญญัติเพื่อไว้เพื่อการภายหลังหน้า เป็นการอุดช่องว่างของกฎหมายซึ่งฝ่ายนิติบัญญัติอาจเห็นว่าความผิดอาญาสถานใดที่ควรให้พนักงานสอบสวนมีอำนาจเปรียบเทียบปรับได้นอกเหนือไปจากที่บัญญัติไว้ชัดเจนแล้วถ้ามีบทบัญญัติเป็นพิเศษให้เปรียบเทียบคดีใดๆ ได้อีกในกฎหมายอื่น พนักงานสอบสวนก็ย่อมเปรียบเทียบได้

จากประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 37 จึงสรุปได้ว่า คดีอาญาเล็กน้อยได้ 2 วิธีคือ

(1) เล็กน้อย โดยยอมเสียค่าปรับอย่างสูง แต่ต้องเข้าหลักเกณฑ์

ก. ต้องเป็นคดีอาญาที่มีโทษปรับสถานเดียวและ

ข. ผู้กระทำความผิดยอมชำระค่าปรับในอัตราอย่างสูงก่อนศาลพิจารณา คือ ก่อนมีการสืบพยาน

(2) เล็กน้อยโดยเปรียบเทียบตาม ป.วิอาญา มาตรา 37 (2) , (3) และ (4) การเปรียบเทียบนั้นเมื่อชำระค่าปรับตามค่าเปรียบเทียบเทียบเจ้าพนักงานแล้ว คดีอาญาก็เป็นอันเล็กน้อยไป แต่ถ้าเป็นคดีที่เกินอำนาจที่จะเปรียบเทียบแล้วแม้จะชำระค่าปรับก็ไม่ทำให้คดีอาญาเล็กน้อย

มาตรา 38

“ความผิดตามอนุมาตรา (2) , (3) และ (4) แห่งมาตราก่อนถ้าเจ้าพนักงานดังกล่าวในมาตรานั้นเห็นว่าผู้ต้องหาไม่ควรได้รับโทษถึงจำคุกให้มีอำนาจเปรียบเทียบดังนี้

(1) ให้กำหนดค่าปรับที่ผู้ต้องหาจะพึงชำระ ถ้าผู้ต้องหาและผู้เสียหายยินยอมตามนั้น เมื่อผู้ต้องหาได้ชำระเงินค่าปรับตามจำนวนที่เจ้าหน้าที่กำหนดให้ภายในเวลาอันสมควร แต่ไม่เกิน 15 วัน แล้วคดีนั้นเป็นอันเสร็จเด็ดขาด

ถ้าผู้ต้องหาไม่ยินยอมตามที่เปรียบเทียบ หรือเมื่อยินยอมแล้วไม่ชำระค่าปรับภายในเวลากำหนดในวรรคก่อน ให้ดำเนินคดีต่อไป

(2) ในคดีมีค่าทดแทน ถ้าผู้เสียหาย และ ผู้ต้องหายินยอมให้เปรียบเทียบให้เจ้าหน้าที่กะจำนวนตามที่เห็นควรหรือตามที่คู่ความตกลงกัน”

จากมาตรา 38 ดังกล่าวพออธิบายได้ว่า ตามมาตรา 37 (2) (3) และ (4) เมื่อพนักงานสอบสวน พิจารณาเห็นสมควรเปรียบเทียบปรับผู้ต้องหาแล้ว ให้พนักงานสอบสวนค่าปรับซึ่ง ผู้ต้องหาจะพึงชำระ เมื่อ ผู้ต้องหาและผู้เสียหายยินยอมตามนั้น ถ้าผู้ต้องหาให้ชำระเงินค่าปรับตามจำนวนที่เจ้าหน้าที่กำหนดให้ ภายในเวลาอันสมควรแต่ไม่เกิน 15 วัน แล้วคดีนั้นเป็นอันเสร็จเด็ดขาด (คดีเลิกกันตาม ม.37 ป.วิอาญา)

ตามหลักวิธีการปฏิบัติดังกล่าวนี้มีข้อความชัดเจนอยู่แล้ว ข้อสำคัญอยู่ที่การกำหนดเงินค่าปรับ พนักงานสอบสวนต้องกำหนดตามสมควรแก่ลักษณะความผิดกาลเทศะและเหตุการณ์ ตลอดจนเหตุผลตาม ลักษณะของผู้ต้องหาและการวางกำหนดค่าปรับต้องไม่สูงกว่าอัตราที่กฎหมายบัญญัติสำหรับความผิดนั้นๆ ในการกำหนดเงินค่าปรับนั้นมีข้อสำคัญที่พนักงานสอบสวนจะต้องสนใจอยู่อย่างหนึ่ง คือ โดยปกติพนักงานสอบสวนคดีเป็นผู้แทนรัฐบาลอยู่แล้ว ดังนั้น พนักงานสอบสวนย่อมกำหนดเงินค่าปรับได้ตามสมควรภายใน กำหนดอัตราที่กฎหมายบัญญัติไว้ แต่ทั้งนี้อาจมีระเบียบ หรือคำสั่งพิเศษของเจ้ากระทรวงผู้มีหน้าที่ดำเนิน ตามกฎหมายบางฉบับวางไว้ ถ้าเป็นเช่นนี้พนักงานสอบสวน ต้องกำหนดเงินค่าปรับให้เป็นไปตาม คำสั่ง หรือระเบียบนั้นๆ จึงถือว่ารัฐบาลผู้เสียหายได้ตกลงยินยอมในการเปรียบเทียบนั้น เช่น ตาม พ.ร.บ.สุรา กระทรวงการคลังกำหนดเปรียบเทียบปรับอย่างต่ำไว้ หรือตาม พ.ร.บ. ป่าไม้ไม่ได้ตกลงกับกระทรวงมหาดไทย ให้เปรียบเทียบอย่างต่ำไว้ พนักงานสอบสวนจึงพึงกำหนดค่าปรับตามนั้น ถ้าผู้ต้องหาไม่ยินยอมตามกำหนด เงินค่าปรับที่พนักงานสอบสวนเปรียบเทียบ หรือยินยอมแล้วไม่ชำระเงินค่าปรับภายใน 15 วัน ให้พนักงานสอบสวนดำเนินคดีต่อไป คือ ส่งผู้ต้องหาและสำนวนไปยังพนักงานอัยการเพื่อดำเนินการฟ้องศาลหนึ่ง ถ้า พนักงานสอบสวนเห็นว่าผู้ต้องหาเป็นผู้ขัดสนจนทุนทรัพย์ หรือการกระทำนั้นก็ไม่ร้ายแรงจะเปรียบเทียบต่ำกว่า 100 บาท ก็ได้ ถ้ากฎหมายมิได้กำหนดอัตราโทษขั้นต่ำไว้

ข้อสังเกตอีกประการ กล่าวคือ ในกรณีที่ไม่มียุติโทษเป็นผู้เสียหายโดยตรง เช่น ขับรถในขณะเมาสุรา หรือไม่คำนึงถึงความเดือดร้อนของผู้อื่น เหล่านี้เป็นต้น มีปัญหาว่าใครจะเป็นผู้เสียหายที่มีอำนาจใน ความยินยอมในการเปรียบเทียบคดีนั้นได้ สำนวนการเปรียบเทียบคดีนั้นจึงจะสมบูรณ์ตามกฎหมาย เพราะ สำนวนการเปรียบเทียบจะสมบูรณ์ต้องปรากฏว่ามีการยินยอมพร้อมกันคือ ทั้งฝ่ายผู้เสียหาย ผู้ต้องหา และ พนักงานสอบสวนลงนามกำกับ ในกรณีที่ไม่มีเอกชนเป็นผู้เสียหายโดยตรงเช่นนี้พนักงานสอบสวน ไม่ต้อง ให้ผู้เสียหายคนใดให้ความยินยอมอีก เพราะตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เป็นความผิดที่รัฐ เป็นผู้เสียหาย ดังนั้น พนักงานสอบสวนเป็นผู้แทนรัฐ ผู้เสียหายอยู่แล้ว

บางกรณีซึ่งคู่ความเป็นผู้เยาว์ยังไม่บรรลุนิติภาวะ เช่น ผู้ต้องหาเป็นผู้เยาว์ ดังนี้ เคยมีปัญหาโต้เถียง กันว่าผู้เยาว์ซึ่งเป็นผู้ต้องหานั้น จะมีอำนาจให้ความยินยอม ในการเปรียบเทียบโดยลำพังได้หรือไม่ ตาม กฎหมายแห่งผู้เยาว์ยอมไม่มีอำนาจกระทำนิติกรรมใดๆ ให้เป็นการผูกมัดและเสียเปรียบแก่ตนเองไว้ เว้นแต่ ได้รับความยินยอมจากผู้แทน โดยชอบธรรม หรือกิจการอันผู้เยาว์จะต้องทำเองเฉพาะตัว

แนวคิดเรื่อง พ.ร.บ.ห้ามใช้มือถือขณะขับรถทำได้จริง หรือแค่สิ่งเพ้อฝัน

เทคโนโลยีในทุกวันนี้ได้มีการพัฒนาและเติบโตอย่างรวดเร็ว จนอาจเรียกได้ว่าเข้ามาเป็นส่วนหนึ่งในชีวิตประจำวันของคนเราเลยทีเดียว และในปัจจุบันเราจะเห็นว่าทั้งในตลาดของรถยนต์ และโทรศัพท์มือถือก็มีการเติบโตที่รวดเร็วเหมือนกัน

คงปฏิเสธไม่ได้ว่า เราทุกคนต้องใช้งานสิ่งของทั้ง 2 สิ่งนี้ เพื่อดำเนินงานติดต่อสื่อสารกันอยู่แทบจะตลอดเวลาที่ทำได้ แต่ทว่าความเร่งรีบของสังคมในปัจจุบันทำให้บางครั้งการใช้งานของสองสิ่งนี้ถูกผนวกเข้าด้วยกัน ผลก็คือ การเพิ่มขึ้นของอุบัติเหตุบนท้องถนน อันเนื่องมาจากผู้ขับขี่ใช้โทรศัพท์ขณะขับรถ มีอัตราเพิ่มสูงอย่างต่อเนื่อง จนร้อนถึงต้องมีการคิดหามาตรการเพื่อออกมาแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นกันอย่างต่อเนื่อง

ภายหลังจากที่ได้มีมติของคณะรัฐมนตรี เห็นชอบ พ.ร.บ. จราจรทางบก ห้ามใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ ให้อนุมัติหลักการ พ.ร.บ. จราจรทางบก โดยมีสาระสำคัญ คือกำหนดห้ามผู้ขับขี่ใช้โทรศัพท์ หรือเครื่องมือสื่อสาร ในขณะที่รถเคลื่อนที่ แต่อนุโลมให้ใช้แฮนด์ฟรีได้

โดยร่าง พ.ร.บ. ฉบับนี้ สำนักงานตำรวจแห่งชาติได้เคยเสนอมา โดยระบุเหตุผลว่าอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก มีผลเสียต่อการพัฒนาประเทศ และมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นสูงตลอดเวลา ส่วนหนึ่งเกิดจากการใช้โทรศัพท์มือถือพูด โดยใช้มือข้างหนึ่งถือโทรศัพท์ อันอาจเกิดอันตรายในขณะที่ขับขี่ เพราะควบคุมรถไม่ได้ ควรห้ามไม่ให้ผู้ขับขี่รถใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ติดต่อกับผู้อื่นในขณะที่รถเคลื่อนที่เว้นแต่จะมีอุปกรณ์ที่ช่วยให้ไม่ต้องจับหรือหนีบโทรศัพท์ จึงได้ยกร่าง พ.ร.บ. นี้ขึ้นมา และได้รับอนุมัติหลักการมาตั้งแต่วันที่ 2 พ.ค. 2543 และได้ส่งสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาตรวจพิจารณา และคณะรัฐมนตรีเห็นชอบล่าสุดเมื่อวันที่ 14 มิ.ย. 2548 และส่งต่อให้คณะกรรมการประสานงานสภาผู้แทนราษฎรพิจารณาไปดำเนินการ แต่ต้องออกไปเพราะอายุสภาสิ้นสุดลง และต่อมาสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีได้ส่งร่าง พ.ร.บ. นี้ให้สำนักงานตำรวจแห่งชาติทบทวนอีกครั้ง เนื่องจากได้มีพระราชกฤษฎีกายุบสภา พ.ศ. 2549 ซึ่งสำนักงานตำรวจแห่งชาติได้หยิบร่าง พ.ร.บ. มายืนยันเพื่อให้ดำเนินการต่อ

การหารือของคณะรัฐมนตรี ได้ใช้ 2 แนวทางในการพิจารณาดังนี้ แนวทางแรก คือ ดูว่าประเทศที่ออกกฎหมายห้ามใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ รวมทั้งอุปกรณ์เสริมอื่นๆ เช่น แฮนด์ฟรี มีประเทศใดบ้าง พบว่ามี 4 ประเทศ คืออิสราเอล ญี่ปุ่น โปรตุเกส และสิงคโปร์ แต่พบว่าประเทศเหล่านั้นระบบการจราจรดี การจราจรไม่หนาแน่นมาก มีระบบขนส่งมวลชนที่ดี ฉะนั้น จึงสามารถจอดรถแล้วใช้โทรศัพท์ได้

แนวทางที่ 2 คือ ประเทศที่ออกกฎหมายห้ามใช้โทรศัพท์มือถือ แต่ให้ใช้อุปกรณ์เสริมได้ พบว่ามี 21 ประเทศ เช่นเดนมาร์ก เยอรมนี เป็นต้น ซึ่งในที่สุดที่ประชุม ครม. ได้เห็นชอบให้ยึดแนวทางที่ 2 โดยห้ามเฉพาะการใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ แต่ไม่ห้ามใช้แฮนด์ฟรี

ซึ่งที่ประชุมได้ข้อสรุปห้ามเฉพาะการใช้โทรศัพท์มือถือในการขับรถ แต่ไม่ได้ห้ามการใช้แฮนด์ฟรีหรืออุปกรณ์ไร้สายในการพูดคุยโทรศัพท์ และนอกจากนี้ที่ประชุมได้หารือถึงการขับขีรถยนต์บางประเภทที่ควรผ่อนผันให้ใช้โทรศัพท์ได้ เช่นรถทหาร ตำรวจ และปอเต็กตึ๊ง โดยจะให้อำนาจผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติในการออกแบบกฎกเว้นว่ารถยนต์ประเภทใดบ้างที่จะได้รับการยกเว้นให้สามารถใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ต่อไป พร้อมทั้งประกาศกำหนดลักษณะการกระทำที่ผิดปกติวิสัยของการขับรถตามธรรมดา หรือไม่อาจควบคุมการบังคับรถให้มีความปลอดภัยได้

สำหรับการปรับปรุงเพิ่มบทลงโทษของผู้ขับขี่ให้สอดคล้องกันโดยผู้ใดฝ่าฝืนขับขีรถโดยใช้โทรศัพท์หรือเครื่องมือสื่อสารอื่นใดในขณะที่รถเคลื่อนที่ เว้นแต่รถลากเข็น หรือเป็นกรณีอื่นที่ ผบ.ตร.ประกาศกำหนด ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ 400-1,000 บาท แต่หากฝ่าฝืนขับรถในลักษณะที่ผิดปกติวิสัยของการขับรถตามธรรมดา หรือไม่อาจควบคุมการบังคับรถได้พอแก่ความปลอดภัย ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 3 เดือนหรือปรับตั้งแต่ 2,000-10,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

แต่ในความเป็นจริงแล้ว สถิติการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกนั้น สาเหตุส่วนใหญ่เกิดขึ้นเกิดจากอะไรกันแน่?

ที่ผ่านมา เราจะเห็นว่าสาเหตุของอุบัติเหตุบนท้องถนนส่วนใหญ่ นั้น จะพบว่าเกิดจากการขับรถเร็วเกินอัตราที่กำหนด อีกเรื่องหนึ่งก็คือ เป็นฐานความผิดเกี่ยวกับความประมาท และอีกสาเหตุที่สำคัญอีกประการหนึ่งก็คือ การเมาสุรา

นอกจากสาเหตุที่กล่าวมาแล้ว ก็ยังมีภัยซ่อนเร้นจากการใช้อุปกรณ์สื่อสารซึ่งก็คือ โทรศัพท์มือถือ ก็เป็นต้นเหตุสำคัญเช่นกัน ที่นำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุด้วยรูปแบบการใช้ต่างๆ ได้แก่ การพูดคุย โทรศัพท์ขณะขับรถยนต์ หรือขีรถจักรยานยนต์ การคุยโทรศัพท์ในขณะที่กำลังอยู่ในระหว่างเดินทาง ไม่ว่าจะเป็นการข้ามถนน หรือขึ้น-ลงรถ เป็นต้น

จะเห็นได้ว่า แม้โทรศัพท์มือถือจะไม่ได้เป็นสาเหตุหลักการเกิดอุบัติเหตุ แต่การใช้โทรศัพท์มือถือในขณะที่ขับรถยนต์ ก็ทำให้คนขาดสมาธิได้เช่นกันเพราะ การขับรถจะต้องอาศัยการรับรู้อย่างน้อย 3 ด้าน ร่วมกับการประมวลผล และเช่นเดียวกันการใช้โทรศัพท์จะต้องอาศัยการรับรู้อย่างน้อย 1 ด้าน ร่วมกับการประเมินผล ดังนั้นจะเห็นได้ว่า ถ้าหากว่าเรามีการทำกิจกรรมหลายๆอย่างในเวลาเดียวกันนั้น จะส่งผลให้การคิด การตัดสินใจของเรานั้นซาลง ไปอีก ซึ่งในการขับรถ การตัดสินใจเป็นเรื่องสำคัญ หากมีการตัดสินใจผิดพลาดไปเพียงไม่กี่วินาที ก็อาจจะส่งผลเสียให้เกิดขึ้นมาได้

แต่ในเรื่องนี้เราก็สามารถที่จะมองได้ว่าการออก พ.ร.บ. ฉบับนี้ออกมานั้น ก็มีทั้งส่วนที่น่าจะเป็นไปได้ทั้งในทางทฤษฎี และเป็นไปไม่ได้ในทางปฏิบัติ

อย่างไรก็ดีหาก มองในทางทฤษฎีแล้วจะพบว่า การแก้ไขปัญหาคือการออก พ.ร.บ. นี้ถือว่ามีส่วนช่วยในการลดปริมาณอุบัติเหตุทางจราจร อันเนื่องมาจากการใช้โทรศัพท์ขณะขับรถได้ เพราะ การใช้โทรศัพท์ จะทำให้ความสามารถในการควบคุมรถลดลง เนื่องจากใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่โดยใช้มือถือ หรือ หนีบไว้ที่ซอกคอ อีกทั้งยังทำให้ผู้ขับขี่ขาดสมาธิและก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย แต่หากมองกลับกัน ในทางปฏิบัติแล้ว พ.ร.บ. ฉบับนี้ยังมีข้อบกพร่องอยู่หลายประการ ยกตัวอย่างเช่น ในกรณีที่ผู้ใช้มีเหตุฉุกเฉิน หรือมีความจำเป็นที่จะต้องใช้โทรศัพท์จะสามารถใช้ได้หรือไม่ หรือหากผู้ใช้โทรศัพท์อ้างว่าไม่ได้ใช้ขณะโดนจับกุม จะจ้องจับแต่คนชนชั้นกลางที่หาเข้ากินค่าหรือไม่ และการบังคับใช้ พ.ร.บ. ฉบับนี้จะจริงจัง และยืดเยื้อเท่าใด หรือเป็นเพียงหน้าฉากที่รัฐบาลต้องการออกมาแสดงผลงานและในท้ายที่สุดแล้วก็กลายเป็นเหมือนหมอกควันที่เห็นชัดในตอนแรก แต่สุดท้ายก็จางหายไปกับสายลม

ซึ่งในเรื่องของการศึกษาเรื่องอุบัติเหตุบนท้องถนน ที่มีสาเหตุมาจากการใช้โทรศัพท์มือถือบนท้องถนนนั้น คิดว่าคงจะต้องมีการศึกษาหาข้อมูลให้กับสำนักงานตำรวจแห่งชาติเพิ่มเติม เพราะ เรายังไม่สามารถสรุปได้แน่ชัดว่า อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นมานั้น มีสาเหตุมาจากการใช้โทรศัพท์มือถือจริงๆหรือไม่ เราไม่สามารถที่จะไปยกตัวอย่างจากต่างประเทศมาได้ เพราะการปฏิบัติของเรากับต่างประเทศไม่เหมือนกัน อีกทั้งควรที่จะให้มีการรณรงค์ปลูกจิตสำนึกให้กับผู้ใช้รถเรื่องนี้ ไม่อยากให้ภาระต้องตกอยู่กับภาครัฐเพียงอย่างเดียว แต่ประชาชนทุกคนต้องร่วมด้วยช่วยกันอีกทางหนึ่งด้วย

ทั้งนี้ เรื่องของอุบัติเหตุที่มีสาเหตุมาจากการใช้โทรศัพท์มือถือในขณะขับรถนับเป็นเรื่องที่น่าสนใจที่ภาครัฐ ภาคเอกชน และประชาชน จะมาร่วมกันดำเนินการรณรงค์ปลูกฝังให้ คนไทยรู้จักการใช้โทรศัพท์ที่ได้ถูกวิธี ถูกกาลเทศะ และสถานที่ ไม่ต้องรอให้เกิดเรื่อง แล้วค่อยมาหาทางดำเนินการแก้ไข เพราะจากการที่มีจำนวนผู้ใช้งาน โทรศัพท์มือถือของไทยเพิ่มขึ้นมากกว่าแต่ก่อนเป็นเท่าตัว ก็อาจจะเป็นสาเหตุหนึ่ง ที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน เป็นผลมาจากการใช้โทรศัพท์มือถือก็เป็นไปได้

การเห็นชอบร่างกม.ห้ามใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ

กรม.เห็นชอบร่างกฎหมายห้ามใช้โทรศัพท์มือถือถึงขณะขับรถ เปิดทางให้ใช้แฮนด์ฟรีแทนได้ หวังป้องกันอุบัติเหตุบนท้องถนน

กรุงเทพธุรกิจออนไลน์ : นายโชติชัย สุวรรณภาพ ผู้ช่วยโฆษกประจำสำนักนายกรัฐมนตรี กล่าวภายหลังการประชุมกรม.วันนี้ว่า คณะรัฐมนตรี(กรม.) เห็นชอบร่าง พ.ร.บ.การจราจรทางบก ที่กำหนดห้ามผู้ขับขี่ใช้โทรศัพท์มือถือ หรือเครื่องมือสื่อสารใดๆ ขณะขับรถเคลื่อนที่ โดยอนุญาตให้ใช้แฮนด์ฟรีแทน

"กรม. ได้พิจารณาเปรียบเทียบจากแนวทางการบังคับใช้ในต่างประเทศ ซึ่งที่ประชุมได้ข้อสรุป ห้ามเฉพาะการใช้โทรศัพท์มือถือในการขับรถ แต่ไม่ได้ห้ามการใช้แฮนด์ฟรี หรืออุปกรณ์ไร้สายในการพูดคุยโทรศัพท์"

นายโชติชัย กล่าวว่า ที่ประชุมได้หารือถึงการจับยึดรถยนต์บางประเภทที่ควรผ่อนผันให้ใช้โทรศัพท์ได้ เช่น รถทหาร ตำรวจ และปอดเด็กตั้ง โดยจะให้อำนาจผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ (ผบ.ตร.) ในการออกกฎยกเว้น ว่ารถยนต์ประเภทใดบ้างที่จะได้รับการยกเว้นให้สามารถใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ได้ต่อไป

นายโชติชัยกล่าวว่า ร่างดังกล่าวจะส่งให้สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาตรวจพิจารณาและส่งให้ สภานิติบัญญัติแห่งชาติ(สนช.) พิจารณาต่อไป สำหรับ ร่าง พ.ร.บ.การจราจรทางบก ที่กำหนดห้ามผู้ขับขี่ใช้ โทรศัพท์มือถือ หรือเครื่องมือสื่อสารใดๆ ขณะที่ยกเว้นที่ เสนอ โดยสำนักงานตำรวจแห่งชาติ(สตร.) มี สาระสำคัญที่เป็นการเพิ่มบทบัญญัติที่กำหนดห้ามผู้ขับขี่ใช้ โทรศัพท์หรือเครื่องมือสื่อสารอื่นใดในขณะที่รถ เคลื่อนที่ โดยผู้ใดฝ่าฝืนมีโทษทั้งจำและปรับ

แนวคิดเกี่ยวกับความคิดเห็น

ความหมายของความคิดเห็น

Webster (1968: 1254) ได้ให้ความหมายว่า ความคิดเห็นคือ ความเชื่อที่ไม่ได้ตั้งอยู่บน ความแน่นอน หรือความรู้อันแท้จริง แต่จะตั้งอยู่ในจิตใจ ความเห็นและการลงความเห็นของแต่ละบุคคลที่น่าจะเป็นจริง หรือน่าจะตรงตามที่คิดไว้

Good (1973: 339) ให้คำจำกัดความว่า ความคิดเห็นหมายถึง ความเชื่อ การตัดสินใจ ความรู้สึก ประทับใจที่ไม่ได้มาจากการพิสูจน์หรือชั่งน้ำหนักความถูกต้องหรือไม่

Best (1977: 169) กล่าวว่า ความคิดเห็นคือ การแสดงออกในด้านความเชื่อและความรู้สึกของแต่ละ บุคคล โดยการพูดที่นำไปสู่การคาดคะเน หรือการแปลผลในพฤติกรรมหรือเหตุการณ์

Isaak (1981: 203) ให้ความหมายว่าความคิดเห็น คือ การแสดงออกทางคำพูดหรือคำตอบ ที่บุคคล ได้แสดงออกต่อสถานการณ์ใดสถานการณ์หนึ่ง โดยเฉพาะจากคำถามที่ได้รับต่างๆ ไป ซึ่งปกติแล้วความคิด เห็นต่างจากเจตคติ คือ ความคิดเห็นจะเกี่ยวกับเรื่องใดเรื่องหนึ่ง โดยเฉพาะแต่เจตคติ จะเป็นเรื่องทั่วไป ซึ่งมีความหมายกว้างกว่า

ปทานุกรมสังคมวิทยา (ราชบัณฑิตยสถาน, 2532: 246) ได้บัญญัติคำว่าความคิดเห็น ซึ่งตรงกับคำ ว่า Opinion ในภาษาอังกฤษไว้ว่า หมายถึง

1. ข้อพิจารณาเห็นว่าเป็นจริงจากการใช้ปัญญาความคิดประกอบ ถึงแม้จะไม่ได้อาศัยหลักฐาน พิสูจน์ยืนยัน ได้เสมอไปก็ตาม

2. ทศนะหรือประมาณการเกี่ยวกับเนื้อหาหรือประเด็นใดประเด็นหนึ่ง

3. คำแถลงที่ยอมรับนับถือกันว่าเป็นผู้เชี่ยวชาญในหัวข้อปัญหาที่มีผู้นำมาขอปรึกษา คำว่าความคิดเห็นมีความหมายใกล้เคียงกับคำว่า เจตคติ ซึ่งมีคำอธิบายไว้ว่าแนวโน้มที่บุคคลได้รับมาหรือเรียนรู้มา และกลายเป็นแบบอย่างในการแสดงปฏิกิริยาสันับสนุน หรือเป็นปฏิปักษ์ต่อบางสิ่งบางอย่างหรือต่อบุคคล บางคน

จารอง (2534: 2) ได้ให้ความหมายของความคิดเห็นว่า เป็นความรู้สึกของบุคคลที่มีต่อสิ่งใดใน ลักษณะที่ไม่ลึกซึ้งเหมือนทัศนคติ ความคิดเห็นนั้นอาจกล่าวได้ว่าเป็นการแสดงออกของทัศนคติ ก็ได้ สังเกตและวัดได้จากคน แต่มีส่วนที่แตกต่างไปจากทัศนคตินั้นเจ้าตัวอาจจะตระหนักหรือไม่ตระหนักก็ได้

บุญเรียง (2534: 78) ความคิดเห็นหมายถึง การแสดงออกทางวาจาของเจตคติการที่บุคคลกล่าวว่าเขามีความเชื่อ หรือความรู้สึกอย่างไรเป็นการแสดงความคิดเห็นของบุคคลดังนั้นการวัด ความคิดเห็นของบุคคลนั้นเป็นสิ่งที่เป็นไปได้

จากการให้ความหมายของความคิดเห็นของท่านทั้งหลาย ผู้วิจัยได้สรุปความหมายของความคิดเห็น กล่าวคือ ความคิดเห็นเป็นการแสดงออกถึงความรู้สึก ทศนคติ ความเชื่อ และค่านิยมของ แต่ละบุคคลที่มีต่อบุคคล สิ่งของ เรื่องราว หรือสถานการณ์ต่างๆ ที่ประสบในสังคม โดยมีพื้นฐาน มาจากภูมิหลังทางสังคม ความรู้ ประสบการณ์ และสภาพแวดล้อมต่างๆ ของบุคคลนั้นๆ โดยไม่มีกฎเกณฑ์ตายตัว

Gould and Kole ได้ให้คำจำกัดความความคิดเห็นไว้ว่า มี 3 ลักษณะ

1. ความคิดเห็น คือ การพิจารณาตัดสิน ความเชื่อหรือความเชื่อจากบุคคลอื่นในบางประเด็น ความเชื่อ อาจจะแสดงออกทางค่านิยม หรือชนิดของเหตุผล หรือหลักฐานที่มีอยู่ซึ่งความสำคัญของความเห็นจะมากน้อยต่างกันแล้วแต่บุคคล

2. ความคิดเห็นเป็นการแสดงออกอย่างแคบและตรงจุดสามารถให้ทราบความในใจของบุคคลมากกว่าทศนคติ ดังนั้นเมื่อความเห็นมีความสัมพันธ์กับลักษณะของการเปลี่ยนแปลงภายนอกและมีความจำกัด มีรากฐานมาจากระบบทศนคติของแต่ละบุคคล

3. ถ้าความคิดเห็นเป็นสิ่งที่ชีวิตมันสามารถวัด ได้มีการพัฒนาเครื่องมือในการวัดขึ้นมาโดยปกติจะมีการเก็บรวบรวมความคิดเห็นจำนวนมาก ตัวอย่างเช่น ประชามติ เป็นการสุ่มตัวอย่าง ปัญหาที่ซับซ้อนและความคิดเห็น ทศนคติ เทคนิคการวางแผนและการสร้างแบบสอบถามนำมาใช้ การเน้นการแสดงออกในการวิจัยความคิดเห็น

ความคิดเห็นเป็นการแสดงออกด้านทศนคติ ความรู้สึกต่อสิ่งใดด้วยการพูดหรือเขียนการพูดโดยอาศัยพื้นฐานความรู้ ข้อเท็จจริงประสบการณ์และสภาพแวดล้อม ความคิดเห็นอาจจะได้รับการยอมรับหรือปฏิเสธจากคนอื่น ๆ ได้ ความคิดเห็นและทศนคติมีลักษณะความหมายคล้ายกันมากไม่สามารถแยกออกจากกันได้ แต่ความคิดเห็นจะไม่ลึกซึ้งเหมือนทศนคติ

ความคิดเห็น เป็นบางสิ่งบางอย่างซึ่งเป็นความหวังหรือการคาดคะเนไม่ได้เป็นความชอบเท่านั้นการประเมินความคิดเห็นมีแนวโน้มจะเกี่ยวข้องกับกลุ่มย่อยหรือกลุ่มเล็ก เป็นการคาดคะเนการกระทำและเกี่ยวข้องกับเรื่องส่วนใหญ่ เป็นการรู้สึกที่เกิดขึ้นจากการรับรู้ ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับสิ่งนั้น ไม่ว่าจะข้อมูลนั้นจะมีหลักฐานอ้างอิงหรืออาจจะเห็นด้วยตา ทศนคติคือการที่บุคคลมีความรู้สึกต่างๆ ไปต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่ง ส่วนความคิดเห็นคือการอธิบายเหตุผลที่มีต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่งโดยเฉพาะ

ประเภทของความคิดเห็น

Remmer (1954: 6-7) กล่าวว่าความคิดเห็นมี 2 ประการด้วยกัน คือ

1. ความคิดเห็นเชิงบวกสุด – เชิงลบสุด (Extreme opinion) เป็นความคิดเห็นที่เกิดจากการเรียนรู้และประสบการณ์ ซึ่งสามารถทราบทิศทางได้ ทิศทางบวกสุด ได้แก่ ความรักจนหลงทิศทางลบสุด

2. ความคิดเห็นจากความรู้ความเข้าใจ(Cognitive contents) การมีความเห็นต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่งขึ้นอยู่กับความรู้ความเข้าใจที่มีต่อสิ่งนั้น เช่น ความรู้ความเข้าใจในทางที่ดี ชอบ ยอมรับ เห็นด้วย ความรู้ความเข้าใจในทางที่ไม่ดี ได้แก่ ไม่ชอบ ไม่ยอมรับ ไม่เห็นด้วย

ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อความคิดเห็น

การแสดงความคิดเห็นเป็นเรื่องของแต่ละบุคคล ซึ่งความคิดเห็นของแต่ละคนต่อเรื่องใดเรื่องหนึ่งแม้เป็นเรื่องเดียวกัน ไม่จำเป็นต้องเหมือนกันเสมอไปและอาจแตกต่างกันออกไป ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับปัจจัยพื้นฐานของแต่ละบุคคลที่ได้รับมาจนมีอิทธิพลต่อการแสดงความคิดเห็น

Oskamp (1977 : 119-133) ได้สรุปปัจจัยที่ทำให้เกิดความคิดเห็นดังนี้

1. ปัจจัยทางพันธุกรรมและร่างกาย (Genetic and physiological factors) เป็นปัจจัยตัวแรกที่ไม่ค่อยจะได้พูดถึงมากนัก โดยมีการศึกษาพบว่า ปัจจัยด้านพันธุกรรม จะมีผลต่อระดับความก้าวร้าวของบุคคล ซึ่งจะมีผลต่อการศึกษา เจตคติ หรือความคิดเห็นของบุคคลนั้นๆ ได้ ปัจจัยด้าน ร่างกาย เช่น อายุ ความเจ็บป่วย และผลกระทบจากการใช้ยาเสพติดจะมีผลต่อความคิดเห็นและเจตคติของบุคคล เช่น คนที่มีความคิดอนุรักษ์นิยมมักจะเป็นคนที่มีอายุมาก เป็นต้น

2. ประสบการณ์โดยตรงของบุคคล (Direct personal experience) คือบุคคลได้รับความรู้สึกและความคิดต่างๆจากประสบการณ์โดยตรง เป็นการกระทำหรือพบเห็นต่อสิ่งต่างๆโดยตนเอง ทำให้เกิดเจตคติหรือความคิดเห็นจากประสบการณ์ที่ตนเองได้รับ เช่น เด็กทารกที่แม่ได้ป้อนน้ำส้มคั้นให้ทาน เขาจะมีความรู้สึกชอบ เนื่องจากน้ำส้มหวาน เย็น หอม ชื่นใจ ทำให้เขามีความรู้สึกค่อน้ำส้มที่ได้ทานเป็นครั้งแรกเป็นประสบการณ์ โดยตรงที่เขาได้รับ

3. อิทธิพลจากครอบครัว (Parental influence) เป็นปัจจัยที่บุคคลเมื่อเป็นเด็กจะได้รับอิทธิพลจากการอบรมเลี้ยงดูของพ่อแม่และครอบครัว ทั้งนี้เมื่อตอนเป็นเด็กเล็กๆจะได้รับการ อบรมสั่งสอน ทั้งในด้านความคิด การตอบสนองความต้องการทางด้านร่างกาย การให้รางวัลและการลงโทษ ซึ่งเด็กจะได้รับจากครอบครัว และจากประสบการณ์ที่ตนเองได้รับมา

4. เจตคติและความคิดเห็นของกลุ่ม (Group determinants of attitude) เป็นปัจจัย ที่มีอิทธิพลอย่างมากต่อความคิดเห็นหรือเจตคติของแต่ละบุคคล เนื่องจากบุคคลจะต้องมีสังคมและอยู่ร่วมกันเป็นกลุ่ม ดังนั้น ความคิดเห็นและเจตคติต่างๆจะได้รับการถ่ายทอดและมีแรงกดดันจากกลุ่ม ไม่ว่าจะเป็นเพื่อนในโรงเรียน กลุ่มอ้างอิงต่างๆซึ่งทำให้เกิดความคล้อยตามเป็นไปตามกลุ่มได้

5. สื่อมวลชน (Mass media) เป็นสื่อต่างๆที่บุคคลได้รับสื่อเหล่านี้ไม่ว่าจะเป็นหนังสือพิมพ์ ภาพยนตร์ วิทยุ โทรทัศน์ จะมีผลทำให้บุคคลมีความคิดเห็นมีความรู้สึกต่างๆเป็นไปตามข้อมูลข่าวสารที่ได้รับจากสื่อ

จำเรียง (2536: 248-249) ได้กล่าวถึงปัจจัยที่ก่อให้เกิดความคิดเห็นว่า ขึ้นอยู่กับกลุ่มทางสังคมในหลายประการ คือ

1. ภูมิหลังทางสังคม หมายถึงกลุ่มคนที่ภูมิหลังที่แตกต่างกัน โดยทั่วไปจะมีความคิดเห็นที่แตกต่างกันไปด้วย เช่น ความคิดเห็นระหว่างผู้เยาว์กับผู้สูงอายุ ชาวเมืองกับชาวชนบท เป็นต้น

2. กลุ่มอ้างอิง หมายถึง การที่คนเราจะคบหาสมาคมกับใคร หรือกระทำสิ่งหนึ่งสิ่งใดให้แก่ผู้ใด หรือการกระทำที่คำนึงถึงอะไรบางอย่างร่วมกันหรืออ้างอิงกันได้ เช่น ประกอบอาชีพเดียวกัน การเป็นสมาชิกกลุ่มหรือสมาคมเดียวกัน เป็นต้น สิ่งเหล่านี้ย่อมมีอิทธิพลต่อความคิดเห็นของบุคคลเหล่านั้นด้วย

3. กลุ่มกระตุ้นหรือรื้อฟื้น หรือกลุ่มเฉื่อยชา หมายถึง การกระทำใดที่ก่อให้เกิดความกระตุ้นหรือรื้อฟื้นเป็นพิเศษอันจะก่อให้เกิดกลุ่มผลประโยชน์ขึ้นมาได้ ย่อมส่งผลต่อการจูงใจให้บุคคลที่เป็นสมาชิกเหล่านั้นมีความคิดเห็นที่คล้อยตามได้ไม่ว่าจะให้คล้อยตามในทางที่เห็นด้วยหรือไม่เห็นด้วยก็ตาม ในทางตรงกันข้ามกลุ่มเฉื่อยชาก็จะไม่มีอิทธิพลต่อสมาชิกมากนัก

จากที่กล่าวมาข้างต้น ผู้วิจัยสรุปว่า ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อความคิดเห็น ได้แก่ ปัจจัยส่วนบุคคล คือ ปัจจัยที่มีผลต่อความคิดเห็นของบุคคลโดยตรง เช่น เพศ อายุ รายได้ และปัจจัยสภาพแวดล้อม คือปัจจัยที่มีผลต่อความคิดเห็นของบุคคลโดยอ้อม เช่น สื่อมวลชน กลุ่มที่เกี่ยวข้อง และครอบครัว

การวัดความคิดเห็น

Best (1977: 171) กล่าวว่า การวัดความคิดเห็น โดยทั่ว ๆ ไป จะต้องมียอดประกอบ 3 อย่าง คือ บุคคลที่จะถูกวัด สิ่งเร้าและมีการตอบสนองซึ่งจะออกมาในระดับสูงต่ำ มากน้อย วิธีวัดความคิดเห็นนั้น โดยมากจะใช้ตอบแบบสอบถามและการสัมภาษณ์ โดยให้ผู้ที่จะตอบคำถามเลือกตอบแบบสอบถามและผู้ถูกวัดจะเลือกตอบความคิดเห็นของคนในเวลานั้น การใช้แบบสอบถามสำหรับวัดความคิดเห็นนั้นใช้การวัดแบบลิเคิร์ต โดยเริ่มด้วยการรวบรวมหรือการเรียบเรียงข้อความที่เกี่ยวกับความคิดเห็นจะต้องระบุให้ผู้ตอบตอบว่าเห็นด้วยหรือไม่เห็นด้วย กับข้อความที่กำหนดให้ ซึ่งข้อความแต่ละข้อความจะมีความคิดเห็นเลือกตอบออกเป็น 5 ระดับ ได้แก่ เห็นด้วยอย่างยิ่ง เห็นด้วย ไม่แน่ใจ ไม่เห็นด้วย และไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง

ส่วนการให้คะแนนขึ้นอยู่กับข้อความว่าเป็นไปในทางเดียวกัน (เชิงนิยมหรือไม่นิยม) เป็นข้อความเชิงบวก Positive หรือข้อความเชิงลบ Negative (สุชาติ, 2534: 97)

ความคิดเห็นมีลักษณะต่างๆ ใกล้เคียงกันมาก ดังนั้นการวัดความคิดเห็นจึงสามารถใช้วิธีการวัดทางทัศนคติได้ด้วย แต่เนื่องจากทัศนคติเป็นพฤติกรรมภายในและไม่สามารถทราบได้เลยว่าแต่ละบุคคลมีทัศนคติอย่างไรดังนั้นจึงต้องใช้วิธีอนุมานของพฤติกรรมภายนอกที่บุคคลแสดงออก

1. การรายงานตัวเอง (self-report Measures)

เป็นการวัดทัศนคติโดยให้ผู้ถูกวัดรายงานตัวเอง ถึงเท่าที่ต่อสิ่งนั้นๆ อาจเป็นไปในทางบวก หรือทางลบ ไม่ได้แยกองค์ประกอบทั้ง 3 ด้าน คือความคิด ความรู้สึก แต่จะวัดเพียง ดี-ไม่ดี เห็นด้วย-ไม่เห็นด้วย โดยมีมาตราวัดได้หลายชนิด เช่น มาตราวัดของไลเคิร์ต (Likert - type Scales) ได้สร้างทัศนคติโดยพัฒนามาจาก Trustone มีข้อความทางบวกและทางลบปะปนกัน ส่งไปให้ผู้ตอบตัดสินใจข้อความว่าอยู่ในระดับข้อความใด มี 5 ระดับ คือ เห็นด้วยอย่างยิ่ง เห็นด้วย ไม่มีความเห็น ไม่เห็นด้วย

และไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง แต่จากการวัดแบบนี้ผู้ตอบจะตอบว่าเฉยๆ หรือว่าไม่มีความเห็น จึงมีการใช้คำว่า เห็นด้วยเพียงน้อยนิด

2. การสังเกตพฤติกรรม (Observation of Overt Behavior)

การสังเกตพฤติกรรมภายนอกของบุคคล ก็เป็นอีกหนึ่งวิธีที่ทำให้ทราบถึงทัศนคติของบุคคลได้ซึ่ง อาจใช้วิธีการสัมภาษณ์ประกอบด้วย เพื่อให้ผู้ถูกสัมภาษณ์อธิบายเพิ่มเติมเพื่อวัดทัศนคติได้แก่

1. การใช้วิธีการกึ่งสะท้อนภาพ
2. ผลการทำแบบทดสอบแบบปรนัย
3. การวัดจากปฏิกิริยาของร่างกาย
4. การวัดการแสดงออกทางใบหน้า

งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

เอกวิชัย ฌรงค์ : มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการบังคับใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ

การใช้โทรศัพท์มือถือพูดคุยในขณะที่ขับรถ อาจทำให้ความสามารถในการขับรถหรือควบคุมรถไม่ดีเท่าที่ควร ทั้งนี้อาจเป็นการขับรถเพียงอย่างเดียวจะต้องใช้สมาธิสูงอยู่แล้ว รถที่วิ่งอยู่บนท้องถนนเป็นจำนวนมากพื้นผิวการจราจรบางแห่งมีลักษณะไม่เรียบ มีผู้คนสัญจรผ่านไปมาคับคั่ง ประกอบกับผู้ขับเอง ก็จะต้องคอยมองดูสัญญาณจราจรหรือฟังเสียงสัญญาณต่างๆ จากภายนอกรถ หากผู้ขับรถจะต้องมาคอยพะวงกับการใช้โทรศัพท์พูดคุยในขณะที่ขับรถอีกย่อมทำให้ความระมัดระวังในด้านต่างๆ ของผู้ขับรถเสียไปหรือไม่ดีเท่าที่ควร หรือ อาจไม่สามารถได้ยินเสียงสัญญาณต่างๆ จากภายนอกรถได้เพียงพอแก่ความปลอดภัยจึงส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นได้

จากการศึกษาพบว่า แนวทางการการบังคับใช้โทรศัพท์มือถือของประเทศต่างๆ มีการออกกฎหมายหรือระเบียบแตกต่างกันไป ซึ่งอาจจำแนกได้เป็นสามแนวทางด้วยกัน คือ

1. สามารถใช้โทรศัพท์ได้อย่างอิสระและเสรี โดยไม่มีกฎหมายออกมาบังคับใช้
2. ห้ามใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถโดยเด็ดขาด
3. ใช้โทรศัพท์มือถือในขณะที่ขับรถได้โดยมีเงื่อนไข

สำหรับประเทศไทยไม่มีการออกกฎหมายหรือบังคับใช้เกี่ยวกับการใช้โทรศัพท์มือถืออย่างชัดเจน มีแต่เพียงพระราชบัญญัติจราจรทางบกพ.ศ.2522 ที่ถูกนำมาปรับปรุงใช้ในปัจจุบัน แต่ก็ไม่มีความชัดเจนหรือครอบคลุมเพียงพอจึงก่อให้เกิดปัญหาต่อการบังคับใช้หรือแก้ปัญหาได้อย่างมีประสิทธิภาพ วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ได้วิเคราะห์ประเด็นปัญหาดังกล่าว และเสนอแนวทางในการแก้ปัญหา รวมทั้งแนวทางการออกกฎหมายเหมาะสมต่อไป

ธีระ กุลสวัสดิ์ : พฤติกรรมการใช้โทรศัพท์มือถือในขณะที่ขับรถของผู้ขับขี่รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร

การศึกษาพฤติกรรมการใช้โทรศัพท์มือถือของผู้ขับขี่รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร มีวัตถุประสงค์ เพื่อศึกษาพฤติกรรมการใช้โทรศัพท์มือถือในขณะที่ขับรถว่า มีการใช้อุปกรณ์เสริมในขณะที่ใช้โทรศัพท์หรือไม่ มีความแตกต่างกันหรือไม่เมื่อจำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล และศึกษาผลระยะแรกของการรณรงค์ว่า มีผลอย่างไรต่อพฤติกรรมของผู้ใช้โทรศัพท์ โดยศึกษาจากผู้ขับขี่รถยนต์ที่จอดรอในห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลลาดพร้าว ซีคอนสแควร์ เดอะมอลล์บางกะปิ และฟิวเจอร์พาร์ครังสิต โดยใช้กลุ่มตัวอย่างจำนวน 400 คน ผลการศึกษา พบว่า การรณรงค์จากสื่อ ต่าง ๆ ได้เข้าถึงกลุ่มเป้าหมายส่วนใหญ่แล้ว แต่กลับพบว่าจำนวนผู้ที่รับรู้การรณรงค์มีการใช้อุปกรณ์ช่วยฟังและไม่ใช้อุปกรณ์ช่วยฟังอยู่ในสัดส่วนที่ใกล้เคียงกัน โดยผู้ที่ใช้อุปกรณ์ช่วยฟังให้เหตุผลว่าคำนึงถึงความปลอดภัยมากที่สุด ส่วนผู้ที่ไม่ใช้ให้เหตุผลว่า ใช้โทรศัพท์น้อยเป็นเหตุผลที่มากที่สุด ผลการทดสอบสมมติฐาน พบว่า ความแตกต่างทางด้าน เพศ อายุ สถานภาพสมรส การศึกษา อาชีพ ประสบการณ์ในการขับขี่ ไม่มีผลต่อพฤติกรรมการใช้อุปกรณ์ช่วยฟัง มีเพียงความแตกต่างของระดับรายได้และการรับรู้การรณรงค์ของโครงการเท่านั้น ที่มีผลต่อพฤติกรรมการใช้อุปกรณ์ช่วยฟังในการใช้โทรศัพท์ของผู้ขับขี่รถยนต์ ข้อเสนอแนะคือควรให้มีการรณรงค์ให้เห็นถึงประโยชน์จากการใช้อุปกรณ์ช่วยฟังโดยมุ่งที่เหตุผลของความปลอดภัยและสะดวกสบายเป็นหลัก เน้นการรณรงค์ในกลุ่มผู้ที่มีระดับรายได้สูง ควรให้เจ้าหน้าที่ตำรวจทำการดักเตือนและให้ความรู้กับผู้ที่ยังไม่ใช้อุปกรณ์ช่วยฟัง ควรบังคับให้จำหน่ายอุปกรณ์ช่วยฟังพร้อมกับเครื่องโทรศัพท์ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรให้ความเข้าใจที่ถูกต้องเกี่ยวกับอันตรายจากการใช้โทรศัพท์ ตลอดจนอันตรายจากอุปกรณ์ช่วยฟังบางชนิด และควรเร่งออกมาตรการเพื่อกระตุ้นให้เกิดการเปลี่ยนพฤติกรรมโดยเร็ว

ณัฐภา หอมทรัพย์ และคณะ : การศึกษาผลกระทบจากการใช้โทรศัพท์มือถือและแฮนด์ฟรี (Hand Free) ที่มีผลกระทบต่อสมรรถภาพของการขับรถยนต์

งานวิจัยนี้ เพื่อการศึกษาผลกระทบจากการใช้โทรศัพท์มือถือและแฮนด์ฟรี ที่มีผลต่อสมรรถนะของการขับรถยนต์ ได้มีการรวบรวมการศึกษาผลกระทบจากการใช้โทรศัพท์มือถือและแฮนด์ฟรีจากหลายๆ ประเทศ เช่น จากประเทศอังกฤษ และประเทศสหรัฐอเมริกา สำหรับการสร้างแบบจำลองและแบบสอบถาม เพื่อทดสอบสมรรถนะของการขับรถยนต์ในสภาวะต่าง ๆ นั้นแบ่งเป็นสามส่วน คือ การสร้างโปรแกรมคอมพิวเตอร์เพื่อทดสอบการตอบสนองของบุคคลในสภาวะต่างๆ การสร้างทดสอบในหลากหลายอาชีพ เช่น วิศวกร คนขับแท็กซี่ นักศึกษา พนักงานบริษัท พนักงานขับรถยนต์ ฯลฯ ได้รับความทราบการทดสอบกับชุดจำลองที่สร้างขึ้นมา แต่ละคน จะถูกทดสอบในสภาวะปกติ สภาวะฟังเพลง สภาวะการใช้โทรศัพท์มือถือ และสภาวะการใช้แฮนด์ฟรี ให้การตอบสนองของผู้ทดสอบใกล้เคียงกัน ผลสรุปจากแบบสอบถามสรุปได้ว่า ผู้สอบไม่เห็นด้วยกับการออกกฎหมายการห้ามใช้แฮนด์ฟรีในขณะที่ขับรถยนต์ ผลสรุปว่าจากการวัดสมรรถนะการขับรถยนต์ในสภาวะต่างๆ สรุปได้ว่า บุคคลในทุกอาชีพที่เข้ารับการทดสอบ มีสมรรถนะการขับรถยนต์ลดลง พอๆกันทั้งในกรณีใช้โทรศัพท์มือถือและกรณีใช้แฮนด์ฟรี

เนื่องจากผู้ขับรถยนต์ได้เบี่ยงเบนความสนใจจากการขับรถมายังบทสนทนาที่เกิดขึ้นระหว่างการพูดโทรศัพท์

อิระภัทร จริยะนวิรัช และ ัญญฎกา หอมทรัพย์ : ชุดจำลองการขับรถยนต์เพื่อการศึกษาผลกระทบจากการใช้โทรศัพท์มือถือและแฮนด์ฟรีที่มีต่อสมรรถนะของการขับรถยนต์

งานวิจัยนี้ เป็นการสร้างชุดจำลองการขับรถยนต์ เพื่อใช้ทดสอบผลกระทบจากการใช้โทรศัพท์มือถือและแฮนด์ฟรี ที่มีต่อสมรรถนะของการขับรถยนต์ เป็นแบบทดสอบที่มีสภาพใกล้เคียงกับการขับรถยนต์จริงมีระบบควบคุมรถคล้ายการขับรถยนต์จริง เช่น มีพวงมาลัย เบรก คันเร่ง และมีการจำลองทิวทัศน์ในการขับจาก วิดีโอ ที่ให้ภาพทางมอเนเตอร์ของคอมพิวเตอร์ ผู้ถูกทดสอบจะต้องทำหน้าที่บังคับพวงมาลัยให้รถอยู่เส้นทางที่ปรากฏบนจอโมเนเตอร์ มีการติดตั้งตัวตรวจจับ(sensor)บนวงจรควบคุมพวงมาลัย เพื่อบันทึกพฤติกรรมของผู้ถูกทดสอบด้วยการบันทึกข้อมูลด้วยตัวไมโครคอนโทรเลอร์(BS2SX) มีส่วนประกอบหลัก สอง ส่วน คือชุดทดสอบการขับรถยนต์และชุดเก็บข้อมูล ผลสรุปจากการวัดสมรรถนะการขับรถยนต์ในสถานะต่างๆ เช่น สถานะขับรถปกติ สถานะขับรถพร้อมฟังเพลง สถานะขับรถและใช้โทรศัพท์มือถือ และสถานะการขับรถและใช้แฮนด์ฟรี จากการทดสอบบุคคลในหลากหลายอาชีพ ได้ว่าการขับรถยนต์โดยใช้โทรศัพท์มือถือ และการขับรถยนต์โดยใช้แฮนด์ฟรี จะลดสมรรถนะของการควบคุมรถยนต์ต่ำลงพอๆ กัน ทั้งนี้ เนื่องมาจากการใช้โทรศัพท์มือถือหรือแฮนด์ฟรี สมาธิของผู้ถูกทดสอบจะถูกรบกวน จากการทดสอบ จำนวนผู้เข้าทดสอบจำนวน 57 คน แบ่งเป็น พนักงานบริษัท ผู้บริหารเอกชน พนักงานขับรถยนต์ คนขับแท็กซี่ เซลล์แมน วิศวกร อย่างละ 5 คน นักศึกษาปริญญาตรี 10 คน นักศึกษาปริญญาโท 8 คน และข้าราชการ 9 คน ในการทดสอบพบว่าแต่ละกลุ่มอาชีพ มีผลการทดสอบคล้ายคลึงกัน หากเพิ่มจำนวนผู้ทดสอบมากกว่านี้ จะยังคงได้ผลลัพธ์คล้ายเดิม โดยผู้ถูกทดสอบแต่ละคน จะใช้เวลาในการทดสอบ 1-2 ชั่วโมง ไม่รวมเวลาที่ทำความคุ้นเคยกับชุดจำลองการขับรถยนต์ ได้ผลการทดสอบพบว่าการตอบสนองต่อการแก้สถานการณ์ต่างๆเมื่อใช้โทรศัพท์มือถือและแฮนด์ฟรีน้อยลง มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูงขึ้น ทั้งนี้เนื่องจาก ในขณะที่ใช้โทรศัพท์ ถึงแม้ว่าจะมองจออยู่ที่ป้ายก็ตาม แต่สมาธิในการขับรถหรือการมองป้ายบอกทางถูกรบกวนมาสนใจหัวข้อที่สนทนาในโทรศัพท์หรือแฮนด์ฟรี บุคคลในทุกๆอาชีพที่ถูกทดสอบขับรถยนต์ในสถานะปกติ สถานะฟังเพลง สถานะการขับรถมือถือ และสถานะการใช้แฮนด์ฟรี มีผลออกมาในลักษณะคล้ายกัน คือ สมรรถนะในการขับรถยนต์ในทุกๆ ด้าน ในขณะที่ใช้โทรศัพท์มือถือและขณะใช้แฮนด์ฟรี

ธนิษกรณ์ อตมกุลศรี : ปัจจัยที่มีผลกระทบต่ออุปสงค์ของการใช้โทรศัพท์พื้นฐานภายในประเทศไทย

การศึกษาครั้งนี้มีวัตถุประสงค์ เพื่อศึกษาลักษณะทั่วไปของการให้บริการโทรศัพท์พื้นฐานในประเทศไทย และศึกษาปัจจัยที่มีผลกระทบต่ออุปสงค์ ของโทรศัพท์พื้นฐานภายในประเทศไทย โดยข้อมูลที่ใช้ในการศึกษาเป็นข้อมูลทุติยภูมิในช่วงปีพ.ศ. 2530-2546 ซึ่งเก็บรวบรวมข้อมูลจากหน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้อง

ผลการศึกษาโครงสร้างตลาดของโทรศัพท์พื้นฐานในประเทศไทย พบว่ามีการผูกขาดโดยรัฐมาโดยตลอด แต่การให้บริการโทรศัพท์พื้นฐานของภาครัฐไม่เพียงพอกับความต้องการของประชาชนซึ่งมีความต้องการเพิ่มขึ้น ทำให้เกิดปัญหาการขาดแคลนโทรศัพท์พื้นฐาน ประกอบกับความต้องการของรัฐบาลในการพัฒนาศักยภาพแก่ภาคเอกชน 2.6 ล้านเลขหมายในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และ 1.5 ล้านเลขหมายในส่วนภูมิภาคเพื่อแก้ไขปัญหาการขาดแคลนโทรศัพท์พื้นฐาน โดยดำเนินการภายใต้การกำกับดูแลของผู้ให้สัมปทาน ดังนั้น โครงสร้างการตลาด จึงมีการเปลี่ยนแปลงจากการผูกขาดโดยภาครัฐ คือ องค์การโทรศัพท์แห่งประเทศไทย มาเป็นแบบตลาดผู้ขายน้อยราย

สำหรับปัจจัยที่มีผลกระทบต่ออุปสงค์ของโทรศัพท์พื้นฐานภายในประเทศไทยพบว่าอุปสงค์ของโทรศัพท์พื้นฐานภายในประเทศไทย จะเปลี่ยนแปลงไปในทิศทางเดียวกันกับจำนวนบ้านที่อยู่อาศัยในประเทศไทย และจำนวนเลขหมายของโทรศัพท์เคลื่อนที่ที่มีผู้เช่าในประเทศไทย ทั้งนี้ทำให้ทราบว่าจำนวนบ้านที่อยู่อาศัยในประเทศไทยเป็นกลุ่มลูกค้าเป้าหมายโดยตรงของผู้ให้บริการโทรศัพท์พื้นฐาน และโทรศัพท์เคลื่อนที่ที่ไม่เป็นสินค้าทดแทนโทรศัพท์พื้นฐาน สำหรับจำนวนธุรกิจจดทะเบียนนิติบุคคลใหม่ในประเทศไทย กลับมีความสัมพันธ์กับความต้องการโทรศัพท์พื้นฐานในทิศทางตรงกันข้าม เนื่องจากหน่วยธุรกิจที่จดทะเบียนเป็นนิติบุคคลประเทศไทยมีความต้องการใช้บริการโทรศัพท์ที่มีเทคโนโลยีทันสมัยมากกว่าการใช้บริการโทรศัพท์พื้นฐานธรรมดา ในขณะที่ปัจจัยด้านรายได้ต่อปีของประชากรในประเทศไทย กลับไม่มีผลต่อความต้องการโทรศัพท์พื้นฐานในประเทศไทย แสดงให้เห็นว่า ความต้องการโทรศัพท์พื้นฐานไม่ได้ขึ้นอยู่กับรายได้ของประชากร เพราะโทรศัพท์พื้นฐานถือว่าเป็นสาธารณูปโภคพื้นฐานที่มีความต้องจำเป็นต่อประชากรมากกว่า

วัตถุประสงค์ : การสำรวจความคิดเห็น ความพึงพอใจ และพฤติกรรมการใช้ โทรศัพท์เคลื่อนที่ในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล

การวิจัยเรื่องการสำรวจความคิดเห็น ความพึงพอใจ และพฤติกรรมการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ ในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑลนี้ ได้แบ่งวัตถุประสงค์ออกเป็น 4 ประการ ได้แก่

1. เพื่อสำรวจความคิดเห็น และความพึงพอใจต่อการ ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่เพื่อการติดต่อสื่อสารของบุคคลในเขต กรุงเทพมหานครและปริมณฑล
2. เพื่อศึกษาถึงพฤติกรรมการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่เพื่อ การติดต่อสื่อสารของบุคคล ในเขต กรุงเทพมหานครและ ปริมณฑล
3. เพื่อศึกษาถึงปัจจัยต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องและส่งผล กระทบต่อความคิดเห็น และความพึงพอใจต่อการ ใช้โทรศัพท์ เคลื่อนที่เพื่อการติดต่อสื่อสารของบุคคลในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล
4. เพื่อศึกษาถึงความสัมพันธ์ระหว่างความคิดเห็น และ ความพึงพอใจต่อการ ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่เพื่อการติดต่อสื่อสารของ บุคคลในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

กลุ่มประชากรที่ใช้ในงานวิจัยครั้งนี้คือ ผู้ใช้บริการ โทรศัพท์เคลื่อนที่ในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล ทุก ระบบ รวมทั้งสิ้นประมาณ 1,635,000 ราย และผู้วิจัยได้ ทำการกำหนดขนาดของกลุ่ม

ประชากรตัวอย่างไว้ที่จำนวน 250 คน ใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบง่าย (Simple Random Sampling) โดยการรวบรวมรายชื่อสำนักงานบริการรับ ชำระค่าบริการในทุกระบบ ในเขต กรุงเทพมหานคร และ ปริมณฑล และ ทำการจัดฉลากเลือกสำนักงานบริการจำนวน ห้าสำนักงาน บริการ ได้แก่ สำนักงานบริการสาขาเวสต์ เทคเซ็นเตอร์ สำนักงานบริการสาขาฟิวเจอร์ปาร์ครังสิต สำนักงานบริการสาขาเซ็นทรัลลาดพร้าว สำนักงานบริการ สาขารัตนวิเบศน์ และสำนักงานบริการสาขามานูญครอง และทำการจัดแบ่งจำนวนกลุ่มตัวอย่าง ออกเป็นสำนักงาน บริการสาขาละ 50 คน

ผู้วิจัยได้ใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการเก็บ รวบรวมข้อมูล และได้แบบสอบถามคืนจำนวน 243 ชุด คิดเป็นร้อยละ 97.2 และทำการวิเคราะห์ผลข้อมูลในเชิง พรรณนา ใช้การวิเคราะห์ค่าความแปรปรวนพหุคูณ (Multiple Analysis of Variance : MANOVA) ถ้าค่าที่ได้ นั้น มีระดับนัยสำคัญตามที่กำหนดไว้ จึงได้ทำการวิเคราะห์ค่า ความแปรปรวนแบบ Univariate Anova Test และใช้ การ Follow Up Study เพื่อทดสอบในรายละเอียดของ ตัวแปรอิสระโดยใช้ Scheffe Test และใช้การ วิเคราะห์ ข้อมูลแบบ Factorial Analysis of Variance ใน ลักษณะ 3x3 และใช้การวิเคราะห์ค่าความ ถดถอยแบบง่าย (Simple Regression Analysis) เพื่อพิจารณาถึง ทิศทางความสัมพันธ์ระหว่างสอง ตัวแปร คือ ความคิดเห็น และความพึงพอใจต่อการ ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ในการติดต่อ สื่อสารในเขต กรุงเทพมหานคร และ ปริมณฑล

โดยผู้วิจัย ได้ให้การยอมรับหรือปฏิเสธ สมมติฐานที่ระดับ นัยสำคัญ 0.05 ผลการวิจัยสรุปได้ดังนี้

สมมติฐานที่ 1 ระบบโทรศัพท์เคลื่อนที่ที่กลุ่มประชากร ใช้ แตกต่างกัน ไม่ส่งผลต่อความคิดเห็นต่อการ ใช้โทรศัพท์ เคลื่อนที่ในการติดต่อสื่อสารที่แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญ

สมมติฐานที่ 2 ระบบโทรศัพท์เคลื่อนที่ที่กลุ่มประชากร ใช้แตกต่างกัน จะมีความ พึงพอใจที่ได้รับจากการใช้โทรศัพท์ เคลื่อนที่ในการติดต่อสื่อสาร แตกต่างกัน โดยกลุ่มผู้ใช้บริการ โทรศัพท์เคลื่อนที่ ระบบดิจิทัลจีเอสเอ็ม จะมีความพึงพอใจอยู่ ในระดับสูง และแตกต่างจากกลุ่ม ผู้ใช้บริการ โทรศัพท์เคลื่อนที่ ระบบ 800 MHz. อย่างมีนัยสำคัญ

สมมติฐานที่ 3 ระยะเวลาในการใช้ โทรศัพท์เคลื่อนที่ ของกลุ่มประชากรที่แตกต่างกัน ไม่ส่งผลต่อความคิดเห็นต่อ การใช้ โทรศัพท์เคลื่อนที่ในการติดต่อสื่อสารแตกต่างกันอย่าง มีนัยสำคัญ

สมมติฐานที่ 4 ระยะเวลาในการ ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ ของกลุ่มประชากรที่แตกต่างกัน จะมีผลต่อความพึงพอใจที่ได้รับ จากการ ใช้ โทรศัพท์เคลื่อนที่ในการติดต่อสื่อสารแตกต่างกัน โดย กลุ่มที่มีระยะเวลา ในการใช้ตั้งแต่ 5 ปี ขึ้น ไป จะมีความพึงพอใจ อยู่ในระดับสูง และแตกต่างจากกลุ่มที่มีระยะเวลาในการใช้ต่ำกว่า 3 ปี และ กลุ่มที่มีระยะเวลาในการใช้ระหว่าง 3 - 5 ปี อย่างมีนัยสำคัญ

สมมติฐานที่ 5 ปริมาณการใช้ โทรศัพท์เคลื่อนที่ของกลุ่ม ประชากรที่แตกต่างกัน ไม่ส่งผลต่อความคิดเห็นต่อการ ใช้โทรศัพท์ เคลื่อนที่ในการติดต่อสื่อสารที่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ

สมมติฐานที่ 6 ปริมาณการใช้ โทรศัพท์เคลื่อนที่ของกลุ่ม ประชากรที่แตกต่างกัน จะมีผลต่อความพึงพอใจที่ได้รับจากการ ใช้ โทรศัพท์เคลื่อนที่ในการติดต่อสื่อสารที่แตกต่างกัน โดยกลุ่มที่มีปริมาณการใช้ ต่อวันสูงกว่า 10 ครั้ง จะมีความพึงพอใจอยู่ใน ระดับสูง และแตกต่างจากกลุ่มที่มีปริมาณการใช้ต่ำกว่า 5 ครั้ง ต่อวัน อย่างมีนัยสำคัญ

บทที่ 3

วิธีการดำเนินการวิจัย

การวิจัยนี้ มุ่งศึกษาความคิดเห็นของผู้ขับขี่รถยนต์และรถจักรยานยนต์เกี่ยวกับพระราชบัญญัติจราจรทางบก เขตกรุงเทพมหานคร ประจำปีพุทธศักราช 2551 โดยศึกษาเฉพาะกรณี: ข้อบังคับห้ามใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ ซึ่งการวิจัยนี้มีลักษณะเป็นแบบการวิจัยเชิงสำรวจ (Survey Research) หรือเรียกอีกอย่างหนึ่งว่าเป็นแบบการวิจัยสนาม (Field Research) เนื่องจากเป็นงานวิจัยที่ผู้วิจัยทำการศึกษาค้นคว้าโดยใช้ข้อมูลจากการสำรวจซึ่งเก็บมาด้วยการใช้แบบสอบถาม จากนั้นนำผลที่ได้มาทำการประมวลข้อมูลและวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อหาข้อสรุป

ตัวแปรที่ศึกษา

ตัวแปรที่ใช้ในการศึกษามีดังนี้

ตัวแปรต้น (Independent variables) ในการวิจัยครั้งนี้ ได้แก่

- 1.1 เพศ
- 1.2 อายุ
- 1.3 สภาพในปัจจุบัน
- 1.4 การศึกษา
- 1.5 อาชีพ
- 1.6 รายได้
- 1.7 พาหนะที่ใช้ในการขับขี่

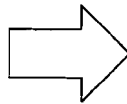
ตัวแปรตาม (Dependent variables) ในการวิจัยครั้งนี้ ได้แก่

- 2.1 พฤติกรรมการใช้โทรศัพท์ขณะขับรถของผู้ขับขี่รถยนต์และรถจักรยานยนต์
- 2.2 ความคิดเห็นของผู้ขับขี่รถยนต์และรถจักรยานยนต์ เกี่ยวกับพระราชบัญญัติจราจรทางบก ห้ามใช้โทรศัพท์ในขณะขับรถ

กรอบแนวความคิดในการวิจัย

ตัวแปรต้น (Independent variables)

- เพศ
- อายุ
- สภาพในปัจจุบัน
- การศึกษา
- อาชีพ
- รายได้
- พาหนะที่ใช้ในการขับขี่



ตัวแปรตาม (Dependent variables)

- พฤติกรรมการใช้โทรศัพท์ขณะขับรถของผู้ขับขี่รถยนต์และรถจักรยานยนต์
- ความคิดเห็นของผู้ขับขี่รถยนต์และรถจักรยานยนต์เกี่ยวกับพระราชบัญญัติจราจรทางบก ห้ามใช้โทรศัพท์ในขณะที่ขับรถ

ประชากรและกลุ่มประชากรตัวอย่าง

ประชากร

ประชากรศึกษาเป็นกลุ่มประชากรที่มีใบอนุญาตขับรถ ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ ในเขตกรุงเทพมหานคร ซึ่งมีจำนวนทั้งสิ้น 5,068,355 คน (สถิติผู้ที่มีใบอนุญาตขับรถ และใบอนุญาตผู้ประจำรถสะสมถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2550) โดยเป็นจำนวนของประชากรที่ได้จากกรมขนส่งทางบก

กลุ่มตัวอย่างประชากร

เนื่องจากประชากรมีจำนวนมาก ทำให้ไม่สามารถนำประชากรผู้ที่มีใบอนุญาตขับรถทั้งหมดในกรุงเทพมหานครมาศึกษาได้ จึงใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างประชากรมาศึกษา โดยสุ่มตามประเภทของใบขับขี่โดยแยกประเภทได้ดังนี้

1.รวมใบอนุญาตขับรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์	รวม 4,719,424 คน
(Total Driving Licence under Motot Vehicle Act)	
1.1 ใบอนุญาตขับรถส่วนบุคคลชั่วคราว	311,294 คน
1.2 ใบอนุญาตขับรถสามล้อส่วนบุคคลชั่วคราว	3,648 คน
1.3 ใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ชั่วคราว	265,803 คน
1.4 ใบอนุญาตขับรถส่วนบุคคลหนึ่งปี	351,422 คน
1.5 ใบอนุญาตขับรถสามล้อส่วนบุคคลหนึ่งปี	3,547 คน
1.6 ใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์หนึ่งปี	256,142 คน
1.7 ใบอนุญาตขับรถส่วนบุคคล	540,539 คน
1.8 ใบอนุญาตขับรถสามล้อส่วนบุคคล	1,269 คน

1.9 ใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์	313,045 คน
1.10 ใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลตลอดชีพ	1,550,292 คน
1.11 ใบอนุญาตขับรถยนต์สามล้อส่วนบุคคลตลอดชีพ	494 คน
1.12 ใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ตลอดชีพ	625,125 คน
1.13 ใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลสาธารณะ	192,296 คน
1.14 ใบอนุญาตขับรถยนต์สามล้อส่วนบุคคลสาธารณะ	18,306 คน
1.15 ใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์สาธารณะ	70,459 คน
1.16 ใบอนุญาตขับขี่ระหว่างประเทศ	215,250 คน
1.17 ใบอนุญาตขับรถบดถนน	116 คน
1.18 ใบอนุญาตขับรถแทรกเตอร์	335 คน
1.19 ใบอนุญาตขับรถใช้งานเกษตรกรรม	16 คน
1.20 ใบอนุญาตขับรถอื่นๆ	26 คน

2.รวมใบอนุญาตผู้ประจำรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก รวม 346,562 คน

(Total Transport Personnel Licence under Land Transport Act) รวม

2.1 ผู้ขับรถ	253,031 คน
2.2 นายตำรวจ	4,349 คน
2.3 ผู้เก็บค่าโดยสาร	86,356 คน
2.4 ผู้บริการ	2,826 คน

3.รวมใบอนุญาตขับขี่ล้อเลื่อน รวม 2,369 คน

(Total Driving Licenc under Non Motorrized Vehicle Act)

ผู้ที่มีใบอนุญาตขับรถทั้งหมดในกรุงเทพมหานครมีจำนวนทั้งสิ้น รวม 5,068,355 คน

วิธีการเลือกกลุ่มตัวอย่าง

ตัวอย่างของกลุ่มประชากรได้จากการสุ่มจับจากจำนวนผู้ที่มีใบอนุญาตขับรถทั้งหมดในกรุงเทพมหานครมาศึกษา แล้วดำเนินตามขั้นตอนดังนี้

การคำนวณหาขนาดตัวอย่างจากจำนวนประชากรทั้งหมด 5,068,355 คน โดยใช้สูตรคำนวณดังนี้

$$n = \frac{N}{1 + Ne^2}$$

โดย n = จำนวนของขนาดตัวอย่าง

N = จำนวนรวมทั้งหมดของประชากรที่ใช้ในการศึกษา

e = ค่าความผิดพลาดที่ยอมรับได้

$$\text{แทนค่า } n = \frac{5,068,355}{1+5,068,355 \times (0.1)^2} = 99.99$$

ดังนั้น กลุ่มตัวอย่างทั้งหมดที่เหมาะสมที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้จึงเท่ากับ 100 คน

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย คือแบบสอบถาม (Questionnaire) โดยจัดทำและแจกสอบถามจำนวน 100 ชุด และได้มีการแบ่งออกเป็น 3 ส่วนคือ

ส่วนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคล ซึ่งได้แก่ เพศ, อายุ, สภาพ, การศึกษา, อาชีพ, รายได้และพาหนะที่ใช้ในการขับขี่ มีจำนวนทั้งหมด 7 ข้อ ซึ่งเป็นแบบสอบถามชนิดปลายปิด (Closed form or Structured or Standardized questionnaires) มีลักษณะเป็นแบบสำรวจ (Check-list)

ส่วนที่ 2 ข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมการใช้โทรศัพท์ขณะขับรถของผู้ขับขี่รถยนต์และรถจักรยานยนต์ มีจำนวนทั้งหมด 16 ข้อ มีลักษณะเป็นแบบสอบถามปลายปิด (Closed form or Structured or Standardized questionnaires) มีลักษณะเป็นแบบสำรวจ (Check-list)

ส่วนที่ 3 ข้อมูลเกี่ยวกับ ความคิดเห็น ใน พระราชบัญญัติ จราจรทางบก ห้ามใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ จำนวน 22 ข้อ เป็นแบบสอบถามปลายปิด (Closed form or Structured or Standardized questionnaires) มีลักษณะเป็นแบบสำรวจ (Check-list)

ซึ่งจะใช้ระดับการวัดตัวแปร แบบอันดับ โดยกำหนดน้ำหนักคำตอบเป็น 5 ระดับ มีการกำหนดค่าเฉลี่ยในการแปลความหมายและให้คะแนนดังต่อไปนี้

ช่องความคิดเห็นระดับ	เห็นด้วยอย่างยิ่ง	5 คะแนน
ช่องความคิดเห็นระดับ	เห็นด้วย	4 คะแนน
ช่องความคิดเห็นระดับ	ปานกลาง	3 คะแนน
ช่องความคิดเห็นระดับ	ไม่เห็นด้วย	2 คะแนน
ช่องความคิดเห็นระดับ	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	1 คะแนน

ซึ่งจะใช้ระดับการวัดตัวแปร แบบอันดับ โดยกำหนดน้ำหนักคำตอบเป็น 5 ระดับ มีการกำหนดค่าเฉลี่ยในการแปลความหมายและให้คะแนนดังต่อไปนี้ (อัจฉราภรณ์ ชัยทอง : 2547)

ถ้าค่าเฉลี่ยอยู่ระหว่าง 4.21 ถึง 5.00 ความคิดเห็นระดับเห็นด้วยอย่างยิ่ง

ถ้าค่าเฉลี่ยอยู่ระหว่าง 3.41 ถึง 4.20 ความคิดเห็นระดับเห็นด้วย

ถ้าค่าเฉลี่ยอยู่ระหว่าง 2.61 ถึง 3.40 ความคิดเห็นระดับปานกลาง

ถ้าค่าเฉลี่ยอยู่ระหว่าง 1.81 ถึง 2.60 ความคิดเห็นระดับไม่เห็นด้วย

ถ้าค่าเฉลี่ยอยู่ระหว่าง 1.00 ถึง 1.80 ความคิดเห็นระดับไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง

การตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือ

1. การหาความเที่ยงตรง (Validity) เพื่อหาความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหา (Content Validity) โดยนำแบบสอบถามที่ผู้วิจัยสร้างขึ้นไปเสนออาจารย์ที่ปรึกษา เพื่อทำการตรวจสอบความถูกต้องว่าตรงตามจุดมุ่งหมายของการวิจัยครั้งนี้หรือไม่หลังจากนั้นนำมาแก้ไขปรับปรุงเพื่อดำเนินการต่อไป

2. การหาความเชื่อมั่น (Reliability) โดยนำแบบสอบถามไปทดสอบกลุ่มผู้ขับขี่รถยนต์และรถจักรยานยนต์เกี่ยวกับพระราชบัญญัติจราจรทางบก ห้ามใช้โทรศัพท์ในขณะที่ขับรถ จำนวน 30 คน เพื่อทดสอบความยากง่ายของชุดคำถามที่วัดความคิดเห็น ทดสอบความเชื่อมั่น โดยใช้สัมประสิทธิ์อัลฟา (Alpha coefficient) ความเชื่อมั่นของแบบสอบถามเท่ากับ 0.7626

ข้อมูลที่ใช้ในการวิจัย

ข้อมูลที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ มีการค้นคว้าศึกษาจากแหล่งข้อมูล ดังนี้

1. ข้อมูลประถมภูมิ (Secondary Data) ซึ่งเป็นข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถามที่ใช้สอบถามกลุ่มตัวอย่าง โดยการสุ่มตัวอย่างประชากรแบบง่าย (Simple Random Sampling) ดังรายละเอียดในประชากรและกลุ่มตัวอย่าง และขอบเขตการวิจัย

2. ข้อมูลทุติภูมิ (Secondary Data) ได้มาจากการเก็บรวบรวมข้อมูลที่อยู่ในรูปแบบเอกสาร (Documentary Data) สิ่งพิมพ์ หนังสือต่างๆ ที่มีผู้เขียนไว้ผลงานค้นคว้าวิจัย บทความจากหนังสือ บทความจากเว็บไซต์ต่างๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อให้ทราบถึงข้อมูลความคิดเห็นเกี่ยวกับ พระราชบัญญัติ จราจรทางบก ห้ามใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถเพิ่มมากขึ้น

การเก็บรวบรวมข้อมูล

การเก็บรวบรวมข้อมูลแบ่งเป็น 2 วิธีคือ

วิธีที่ 1 การเก็บข้อมูลจากเอกสาร ที่มีการเขียนไว้ โดยคัดลอก ตัดทอน หรือนำมาปรับแต่งเพื่อให้เหมาะสมกับงานวิจัย ซึ่งการเก็บรวบรวมข้อมูลทำก่อนการวิจัย เพื่อให้ทราบพื้นฐาน เรื่องราวต่างๆ และปัญหาที่จะทำการวิจัย อีกทั้งช่วยให้มีความรู้ในเรื่องที่จะทำการวิจัยมากขึ้นอีกด้วย โดยแหล่งข้อมูลที่ได้มีทั้งจากห้องสมุด และอินเทอร์เน็ต ดังเช่นรายงานที่ปรากฏในบรรณานุกรมท้ายเล่ม

วิธีที่ 2 การเก็บรวบรวมข้อมูลจากภาคสนาม โดยการนำเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย หรือแบบสอบถามออกสำรวจกลุ่มเป้าหมายที่กำหนดไว้ โดยการสอบถามความสนใจของผู้ขับขี่รถยนต์และรถจักรยานยนต์ ก่อนการแจกแบบสอบถาม ซึ่งเมื่อเก็บข้อมูลได้ครบจะนำมาประมวลผลโดยการใช้โปรแกรมคอมพิวเตอร์สำเร็จรูป สำหรับใช้ในการเก็บข้อมูลการวิจัย โดยมีขั้นตอนดังนี้

1. ตรวจสอบความสมบูรณ์และความถูกต้องของแบบสอบถาม หลังจากดำเนินการสอบถาม
2. บันทึกข้อมูลที่เป็นรหัสลงในแบบบันทึกข้อมูลและเครื่องคอมพิวเตอร์
3. ตรวจสอบความถูกต้องของข้อมูลตามจุดมุ่งหมายการวิจัย
4. ประมวลผลข้อมูลตามจุดมุ่งหมายการวิจัย

การวิเคราะห์ข้อมูล

ข้อมูลที่รวบรวมได้จากแบบสอบถามนำมาทำการวิเคราะห์ โดยใช้คอมพิวเตอร์โปรแกรมสำเร็จรูป เพื่อวิเคราะห์หาค่าสถิติต่าง ๆ ตามลำดับขั้นตอนดังนี้

ตอนที่ 1 ข้อมูลเกี่ยวกับสถานภาพของผู้ตอบแบบสอบถาม ใช้การวิเคราะห์ข้อมูลโดยการ แจกแจงความถี่ หาค่าร้อยละ และหาค่าสูงสุด(Mode)

ตอนที่ 2 ข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมของผู้ขับขี่รถยนต์และรถจักรยานยนต์ เกี่ยวกับพระราชบัญญัติจราจรทางบก ห้ามใช้โทรศัพท์ขณะขับรถ เขตกรุงเทพมหานคร วิเคราะห์ข้อมูลโดยการหาค่าเฉลี่ย ใช้การวิเคราะห์ข้อมูลโดยการ แจกแจงความถี่ หาค่าร้อยละ และหาค่าสูงสุด(Mode)

ตอนที่ 3 ข้อมูลเกี่ยวกับความคิดเห็นของผู้ขับขี่รถยนต์และรถจักรยานยนต์ เกี่ยวกับพระราชบัญญัติจราจรทางบก ห้ามใช้โทรศัพท์ขณะขับรถ เขตกรุงเทพมหานคร วิเคราะห์ข้อมูลโดยการหาค่าเฉลี่ย (Mean) และค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation)

ตอนที่ 4 ข้อมูลเกี่ยวกับสมมติฐานวิเคราะห์ข้อมูลโดยการหาค่าเฉลี่ย (Mean) และค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation)

สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

1. ลักษณะทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างที่ทำการศึกษา จะวิเคราะห์ด้วยสถิติพรรณนา (Descriptive Statistics) ได้แก่ค่าความถี่ (Frequency) ค่าร้อยละ (Percentage) ค่าเฉลี่ย (Mean) และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation)

2. การวิเคราะห์ความแตกต่างระหว่างปัจจัยต่างๆกับระดับความคิดเห็นของผู้ขับขี่รถยนต์และรถจักรยานยนต์เกี่ยวกับพระราชบัญญัติจราจรทางบกข้อบังคับห้ามใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ สถิติที่ใช้คือ ค่าร้อยละ (Percentage) ใช้สำหรับอธิบายเปรียบเทียบข้อมูลในแต่ละกลุ่ม ค่าเฉลี่ย (Mean) และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation)

3. การทดสอบสมมติฐาน จะใช้ ค่า t-test และ F-test

บทที่ 4

การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิจัยเรื่องการศึกษาความคิดเห็นเกี่ยวกับ พระราชบัญญัติ จราจรทางบก ห้ามใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ ของผู้ขับขี่รถยนต์และรถจักรยานยนต์ ในกรุงเทพมหานคร ประจำปีพุทธศักราช 2551 กลุ่มตัวอย่างที่ใช้คือ ประชากรที่มีใบอนุญาตขับรถ ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ ในเขตกรุงเทพมหานคร จำนวน 100 คน

โดยคณะผู้วิจัย ทำการแจกแบบสอบถามไปทั้งหมด 100 ชุดทำการศึกษาภายในลานจอดรถของห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลลาดพร้าว ซีคอนสแควร์ เดอะมอลล์บางกะปิ ตลอดจนบริเวณลานจอดรถของมหาวิทยาลัยราชภัฏจันทรเกษม ผลการวิเคราะห์ข้อมูลแบ่งเป็น 4 ตอน

ส่วนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคล

ส่วนที่ 2 ข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมการใช้โทรศัพท์ขณะขับรถของผู้ขับขี่รถยนต์และรถจักรยานยนต์

ส่วนที่ 3 ข้อมูลเกี่ยวกับความคิดเห็นในการบังคับใช้ พระราชบัญญัติ จราจรทางบก ห้ามใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ

ส่วนที่ 4 ทดสอบสมมติฐานที่ 1

ทดสอบสมมติฐานที่ 2

ทดสอบสมมติฐานที่ 3

สัญลักษณ์ในการใช้วิเคราะห์ข้อมูล

1. Mean แทนค่า ค่าเฉลี่ยน้ำหนักคำตอบในแต่ละคำถาม
2. Mode แทนค่า ค่าสูงสุด
3. S.D. แทนค่า ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation)
4. f แทนค่า ความถี่
5. t แทนค่า t -test
6. F แทนค่า F -test
7. p แทนค่า ค่านัยสำคัญ (Significance)
(ค่าความน่าจะเป็นในการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร)
8. * แทนมีค่านัยสำคัญทางสถิติ

ส่วนที่ 1
ข้อมูลส่วนบุคคล

ตารางที่ 1 ค่าความถี่ค่าร้อยละและค่าสูงสุดของข้อมูลส่วนตัว

ข้อมูลส่วนบุคคล	ความถี่ (f)	ร้อยละ (%)	ค่าสูงสุด(Mode)
เพศ			
1. ชาย	51	51.0	ชาย (1)
2. หญิง	49	49.0	
อายุ			อายุ 25 ปี(25)
18 ปี	2	2.0	
19 ปี	1	1.0	
20 ปี	5	5.0	
21 ปี	7	7.0	
22 ปี	7	7.0	
23 ปี	8	8.0	
24 ปี	4	4.0	
25 ปี	15	15.0	
26 ปี	5	5.0	
27 ปี	7	7.0	
28 ปี	4	4.0	
29 ปี	6	6.0	
30 ปี	7	7.0	
31 ปี	1	1.0	
32 ปี	3	3.0	
34 ปี	1	1.0	
35 ปี	7	7.0	
36 ปี	1	1.0	
38 ปี	1	1.0	
39 ปี	1	1.0	
40 ปี	3	3.0	

ตารางที่ 1 ค่าความถี่ค่าร้อยละและค่าสูงสุดของข้อมูลส่วนตัว(ต่อ)

ข้อมูลส่วนบุคคล	ความถี่ (f)	ร้อยละ (%)	ค่าสูงสุด(Mode)
45 ปี	1	1.0	
49 ปี	1	1.0	
50 ปี	1	1.0	
51 ปี	1	1.0	
สถานภาพ			
1. โสด	70	70.0	โสด(1)
2. สมรส	26	26.0	
3. หย่าร้าง	4	4.0	
ระดับการศึกษา			
1. ประถมศึกษา	1	1.0	
2. มัธยมศึกษา	1	1.0	
3. ปวช./ปวส.	17	17.0	
4.ปริญญาตรี	73	73.0	ปริญญาตรี(4)
5. สูงกว่าปริญญาตรี	8	8.0	
อาชีพ			
1. ข้าราชการ	16	16.0	
2. พนักงานบริษัทเอกชน	32	35.0	พนักงานเอกชน(2)
3. ว่างาน	6	6.0	
4. นักเรียน/นักศึกษา	28	28.0	
5. รับจ้าง	16	16.0	
6. อื่นๆ	2	2.0	
รายได้ต่อเดือน			
1. ไม่เกิน 5,000 บาท	13	13.0	
2. รายได้ 5,001 - 8,000 บาท	26	26.0	
3. รายได้ 8,001 - 15,000 บาท	39	39.0	8,001 - 15,000 บาท (3)
4. รายได้ 15,001 - 20,000 บาท	14	14.0	
5. รายได้ 20,001 - 30,000 บาท	7	7.0	
6. รายได้มากกว่า 30,000 บาท	1	1.0	

ตารางที่ 1 ค่าความถี่ค่าร้อยละและค่าสูงสุดของข้อมูลส่วนตัว(ต่อ)

ข้อมูลส่วนบุคคล	ความถี่ (f)	ร้อยละ (%)	ค่าสูงสุด(Mode)
พาหนะที่ใช้			รถยนต์(1)
1. รถยนต์	42	42.0	
2. รถบรรทุก	1	1.0	
3. รถกระบะ	17	17.0	
4. รถจักรยานยนต์	22	22.0	
5. รถแท็กซี่โดยสาร	3	3.0	
6. รถโดยสารประจำทาง	15	15.0	
7. อื่นๆ	0	0.0	
ประสบการณ์ในการขับขี่			มากกว่า 3 ปี (4)
1. ต่ำกว่า 1 ปี	12	12.0	
2. มากกว่า 1 ปีแต่ไม่เกิน 2 ปี	13	13.0	
3. มากกว่า 2 ปีแต่ไม่เกิน 3 ปี	16	16.0	
4. มากกว่า 3 ปี	59	59.0	
รวม	100	100	

จากตารางที่ 1 พบว่าการวิเคราะห์ข้อมูลส่วนบุคคล แสดงได้ดังนี้

ลักษณะทั่วไปของกลุ่มประชากรประกอบด้วย เพศ อายุ สภาพสมรส การศึกษา อาชีพ รายได้ต่อเดือน พาหนะที่ใช้ขับขี่ และประสบการณ์ในการขับขี่ พบว่า จะเป็นผู้ชายจำนวน 51 คน คิดเป็นร้อยละ 51.0 และ เพศหญิงจำนวน 49 คน คิดเป็นร้อยละ 49.0 ส่วนใหญ่มีอายุ 25 ปี จำนวน 15 คน คิดเป็นร้อยละ 15.0 รองลงมาคืออายุ 23 ปี จำนวน 8 คน คิดเป็นร้อยละ 8.0 สภาพสมรสส่วนใหญ่มีสถานภาพโสดจำนวน 70 คน คิดเป็นร้อยละ 70.0 สมรส 26 คน คิดเป็นร้อยละ 26.0 หย่าร้าง 4 คน คิดเป็นร้อยละ 4.0 ตามลำดับ ระดับการศึกษาส่วนใหญ่อยู่ในระดับปริญญาตรีจำนวน 73 คน คิดเป็นร้อยละ 73.0 รองลงมาคือระดับ ปวช./ปวส.จำนวน 17 คนคิดเป็นร้อยละ 17.0 ส่วนใหญ่มีอาชีพเป็นพนักงานบริษัทเอกชนจำนวน 32 คน คิดเป็นร้อยละ 32.0 รองลงมาคือนักเรียน/นักศึกษาจำนวน 28 คน คิดเป็นร้อยละ 28.0 มีรายได้ต่อเดือนส่วนใหญ่อยู่ในระดับรายได้ 8,001- 15,000 บาทจำนวน 38 คน คิดเป็นร้อยละ 38.0 รองลงมาคือระดับรายได้ 5,001- 8,000 บาท จำนวน 26 คน คิดเป็นร้อยละ 26.0 คน พาหนะที่ใช้ขับขี่ส่วนใหญ่เป็นรถยนต์จำนวน 42 คน คิดเป็นร้อยละ 42.0 รองลงมาคือรถจักรยานยนต์จำนวน 22 คน คิดเป็นร้อยละ 22.0 ส่วนใหญ่มีประสบการณ์ในการขับขี่ในระดับ มากกว่า 3 ปี จำนวน 59 คนคิดเป็นร้อยละ 59.0 รองลงมาคืออยู่ในระดับ มากกว่า 2 ปีแต่ไม่เกิน 3 ปี จำนวน 16 คนคิดเป็นร้อยละ 16.0

ตารางที่ 2 แสดงการเปรียบเทียบความถี่ร้อยละของเพศและสถานภาพ

สถานภาพ	เพศ		หญิง		รวม	
	ชาย	หญิง	f	%	f	%
1. โสด	33	64.71	37	75.51	70	70.0
2. สมรส	16	31.37	10	20.41	26	26.0
3. หย่าร้าง	2	3.92	2	4.08	4	4.0
รวม	51	100	49	100	100	100

จากตารางที่ 2 พบว่าจากเพศชายที่มีสถานภาพโสด จำนวน 33 คน คิดเป็น ร้อยละ 64.71 เพศหญิง จำนวน 37 คน คิดเป็นร้อยละ 75.51 เพศชายที่มีสถานภาพสมรส จำนวน 16 คน คิดเป็น ร้อยละ 31.37 เพศหญิง จำนวน 10 คน คิดเป็นร้อยละ 20.41 เพศชายที่มีสถานภาพหย่าร้าง จำนวน 2 คน คิดเป็น ร้อยละ 3.92 เพศหญิง จำนวน 2 คน คิดเป็นร้อยละ 4.08

ตารางที่ 3 แสดงการเปรียบเทียบความถี่ร้อยละของเพศและการศึกษา

การศึกษา	เพศ		หญิง		รวม	
	ชาย	หญิง	f	%	f	%
1. ประถมศึกษา	1	1.96	0	0	1	1.0
2. มัธยมศึกษา	1	1.96	0	0	1	1.0
3. ปวช./ปวส.	11	21.57	6	12.24	17	17.0
4. ปริญญาตรี	35	68.63	38	77.55	73	73.0
5. สูงกว่าปริญญาตรี	3	5.88	5	10.21	8	8.0
รวม	51	100	49	100	100	100

จากตารางที่ 3 พบว่าจากเพศชายที่มีการศึกษาระดับประถมศึกษา จำนวน 1 คน คิดเป็น ร้อยละ 1.96 เพศหญิง จำนวน 0 คน คิดเป็นร้อยละ 0 เพศชายระดับมัธยมศึกษา 1 คน คิดเป็นร้อยละ 1.96 คนเพศหญิงจำนวน 0 คิดเป็นร้อยละ 0 เพศชายระดับ ปวช./ปวส. จำนวน 11 คน คิดเป็นร้อยละ 21.57 เพศหญิง จำนวน 6 คน คิดเป็นร้อยละ 12.24 เพศชายระดับปริญญาตรี 35 คน คิดเป็นร้อยละ 68.63 เพศหญิง จำนวน 38 คน คิดเป็นร้อยละ 77.55 เพศชายระดับสูงกว่าปริญญาตรี 3 คน คิดเป็นร้อยละ 5.88 เพศหญิง จำนวน 5 คน คิดเป็นร้อยละ 10.21

ตารางที่ 4 แสดงการเปรียบเทียบความถี่ร้อยละของเพศและอาชีพ

อาชีพ	เพศ	ชาย		หญิง		รวม	
		f	%	f	%	f	%
1. ข้าราชการ		8	15.69	8	16.33	16	16.0
2. พนักงานบริษัทเอกชน		12	23.53	20	39.22	32	32.0
3. ว่างาน		3	5.88	3	6.12	6	6.0
4. นักเรียน/นักศึกษา		14	27.45	14	28.57	28	28.0
5. รับจ้าง		12	23.53	4	8.16	16	16.0
6. อื่นๆ		2	3.92	0	0	2	2.0
รวม		51	100	49	100	100	100

ตารางที่ 4 พบว่าจากเพศชายที่มีอาชีพข้าราชการ จำนวน 8 คน คิดเป็น ร้อยละ 15.69 เพศหญิง จำนวน 8 คน คิดเป็นร้อยละ 16.33 เพศชายที่มีอาชีพพนักงานบริษัทเอกชน จำนวน 12 คน คิดเป็น ร้อยละ 23.53 เพศหญิง จำนวน 20 คน คิดเป็นร้อยละ 39.22 เพศชายที่ว่างงาน จำนวน 3 คน คิดเป็น ร้อยละ 5.88 เพศหญิง จำนวน 3คน คิดเป็นร้อยละ 6.12 เพศชายที่เป็นนักเรียน/นักศึกษา จำนวน 14 คน คิดเป็น ร้อยละ 27.45 เพศหญิง จำนวน 14 คน คิดเป็นร้อยละ 28.57 เพศชายที่มีอาชีพรับจ้าง จำนวน 12 คน คิดเป็น ร้อยละ 23.53 เพศหญิง จำนวน 4 คน คิดเป็นร้อยละ 8.16 เพศชายที่มีอาชีพอื่นๆ จำนวน 2 คน คิดเป็น ร้อยละ 3.96 เพศหญิง จำนวน 0 คน คิดเป็นร้อยละ 0

ตารางที่ 5 แสดงการเปรียบเทียบความถี่ร้อยละของเพศและรายได้

รายได้	เพศ	ชาย		หญิง		รวม	
		f	%	f	%	f	%
1. ไม่เกิน 5,000 บาท		7	13.73	6	12.24	13	13.0
2. รายได้ 5,001 - 8,000 บาท		15	29.41	11	22.45	26	26.0
3. รายได้ 8,001 - 15,000 บาท		18	35.29	21	42.86	39	39.0
4. รายได้ 15,001 - 20,000 บาท		8	15.69	6	12.25	14	14.0
5. รายได้ 20,001 - 30,000 บาท		3	5.88	4	8.16	7	7.0
6. รายได้มากกว่า 30,000 บาท		0	0	1	2.04	1	1.0
รวม		51	100	49	100	100	100

ตารางที่ 5 พบว่าจากเพศชายที่มีรายได้ไม่เกิน 5,000 บาท จำนวน 7 คน คิดเป็น ร้อยละ 13.73 เพศหญิง จำนวน 6 คน คิดเป็นร้อยละ 12.24 เพศชายที่มีรายได้ 5,001 - 8,000 บาท จำนวน 15 คน คิดเป็น ร้อย

ละ 29.41 เพศหญิง จำนวน 11 คน คิดเป็นร้อยละ 22.45 เพศชายที่มีรายได้ 8,001 - 15,000 บาท จำนวน 18 คน คิดเป็น ร้อยละ 35.29 เพศหญิง จำนวน 21 คน คิดเป็นร้อยละ 42.86 เพศชายที่มีรายได้ 15,001 - 20,000 บาท จำนวน 8 คน คิดเป็น ร้อยละ 15.69 เพศหญิง จำนวน 6 คน คิดเป็นร้อยละ 12.25 เพศชายที่มีรายได้ 20,001 - 30,000 บาท จำนวน 3 คน คิดเป็น ร้อยละ 5.88 เพศหญิง จำนวน 4 คน คิดเป็นร้อยละ 8.16 เพศชายที่มีรายได้มากกว่า 30,000 บาท จำนวน 0 คน คิดเป็น ร้อยละ 0 เพศหญิง จำนวน 1 คน คิดเป็นร้อยละ 2.04

ส่วนที่ 2

ข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมการใช้โทรศัพท์ขณะขับรถของผู้ขับขี่รถยนต์และรถจักรยานยนต์

ตารางที่ 6 ข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมการใช้โทรศัพท์ขณะขับรถ จำแนกตามพฤติกรรมการกระทำผิดกฎจราจร

พฤติกรรมการกระทำผิดกฎจราจร	ความถี่ (f)	ร้อยละ (%)	ค่าสูงสุด(Mode)
1. เคย	66	66.0	เคย 1
2. ไม่เคย	34	34.0	
รวม	100	100	

ตารางที่ 6 พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เคยพฤติกรรมกระทำผิดกฎจราจร จำนวนทั้งสิ้น 66 คน คิดเป็นร้อยละ 66.0 ไม่เคยพฤติกรรมกระทำผิดกฎจราจร จำนวนทั้งสิ้น 34 คน คิดเป็นร้อยละ 34.0

ตารางที่ 7 ข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมการใช้โทรศัพท์ขณะขับรถ จำแนกตามระยะเวลาการใช้โทรศัพท์ที่เครื่องปัจจุบัน

ระยะเวลาการใช้โทรศัพท์ที่เครื่องปัจจุบัน	ความถี่ (f)	ร้อยละ (%)	ค่าสูงสุด(Mode)
1. ไม่เกิน 6 เดือน	10	10.0	
2. มากกว่า 6 เดือนแต่ไม่เกิน 1 ปี	16	16.0	
3. มากกว่า 1 ปี แต่ไม่เกิน 2 ปี	27	27.0	มากกว่า 1 ปี แต่ไม่เกิน
4. มากกว่า 2 ปี แต่ไม่เกิน 3 ปี	21	21.0	2 ปี (3)
5. 3 ปีขึ้นไป	26	26.0	
รวม	100	100	

ตารางที่ 7 พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีระยะเวลาการใช้โทรศัพท์ที่เครื่องปัจจุบันไม่เกิน 6 เดือน จำนวนทั้งสิ้น 10 คน คิดเป็นร้อยละ 10.0 มีระยะเวลาการใช้โทรศัพท์ที่เครื่องปัจจุบันมากกว่า 6 เดือนแต่ไม่เกิน 1 ปี จำนวนทั้งสิ้น 16 คน คิดเป็นร้อยละ 16.0 มีระยะเวลาการใช้โทรศัพท์ที่เครื่องปัจจุบันมากกว่า 1 ปี แต่ไม่เกิน 2 ปี จำนวนทั้งสิ้น 27 คน คิดเป็นร้อยละ 27.0 มีระยะเวลาการใช้โทรศัพท์ที่เครื่องปัจจุบัน มากกว่า 2 ปี แต่ไม่เกิน 3 ปี จำนวนทั้งสิ้น 21 คน คิดเป็นร้อยละ 21.0 มีระยะเวลาการใช้โทรศัพท์ที่เครื่องปัจจุบัน 3 ปีขึ้นไปจำนวนทั้งสิ้น 26 คน คิดเป็นร้อยละ 26.0

ตารางที่ 8 ข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมการใช้โทรศัพท์ขณะขับรถ จำแนกตามจำนวนครั้งที่ใช้โทรศัพท์ขณะขับรถในหนึ่งวัน

ใช้โทรศัพท์ในขณะที่ขับรถวันละกี่ครั้ง	ความถี่ (f)	ร้อยละ (%)	ค่าสูงสุด(Mode)
1. ไม่เคยใช้	25	25.0	วันละ 1-2 ครั้ง (2)
2. วันละ 1-2 ครั้ง	34	34.0	
3. วันละ 3-4 ครั้ง	12	12.0	
4. วันละ 5-6 ครั้ง	13	13.0	
5. มากกว่า 6 ครั้ง	16	16.0	
รวม	100	100	

ตารางที่ 8 พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีจำนวนครั้งที่ใช้โทรศัพท์ขณะขับรถ วันละ 1-2 ครั้ง จำนวนทั้งสิ้น 34 คน คิดเป็นร้อยละ 34.0 วันละ 3-4 ครั้ง จำนวนทั้งสิ้น 12 คน คิดเป็นร้อยละ 12.0 วันละ 5-6 ครั้ง จำนวนทั้งสิ้น 13 คน คิดเป็นร้อยละ 13.0 มากกว่า 6 ครั้ง จำนวนทั้งสิ้น 16 คน คิดเป็นร้อยละ 16.0 และไม่เคยใช้โทรศัพท์ขณะขับรถ จำนวนทั้งสิ้น 25 คน คิดเป็นร้อยละ 25.0 มีจำนวนครั้งที่ใช้โทรศัพท์ขณะขับรถ

ตารางที่ 9 ข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมการใช้โทรศัพท์ขณะขับรถ จำแนกตามการได้รับข้อมูลเกี่ยวกับการรณรงค์ พ.ร.บ. ห้ามใช้โทรศัพท์ในขณะที่ขับรถหรือไม่

ทราบการรณรงค์ พ.ร.บ. ห้ามใช้โทรศัพท์ในขณะที่ขับรถหรือไม่	ความถี่ (f)	ร้อยละ (%)	ค่าสูงสุด(Mode)
1. ทราบ	94	94.0	ทราบ (1)
2. ไม่ทราบมาก่อน	6	6.0	
รวม	100	100	

ตารางที่ 9 พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ทราบการรณรงค์ พ.ร.บ. ห้ามใช้โทรศัพท์ในขณะที่ขับรถ จำนวนทั้งสิ้น 94 คน คิดเป็นร้อยละ 94.0 และไม่ทราบมาก่อนว่ามีกรรณรงค์ พ.ร.บ. ห้ามใช้โทรศัพท์ในขณะที่ขับรถ จำนวนทั้งสิ้น 6 คน คิดเป็นร้อยละ 6.0

ตารางที่ 10 ข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมการใช้โทรศัพท์ขณะขับรถ จำแนกตามการความคิดเห็นเกี่ยวกับ พ.ร.บ.ห้ามใช้โทรศัพท์ในขณะที่ขับรถ

เห็นด้วยกับ พ.ร.บ.ห้ามใช้โทรศัพท์ในขณะที่ขับรถหรือไม่	ความถี่ (f)	ร้อยละ (%)	ค่าสูงสุด(Mode)
1. เห็นด้วย	93	93.0	เห็นด้วย (1)
2. ไม่เห็นด้วย	7	7.0	
รวม	100	100	

ตารางที่ 10 พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เห็นด้วยกับ พ.ร.บ.ห้ามใช้โทรศัพท์ในขณะที่ขับรถ จำนวนทั้งสิ้น 93 คน คิดเป็นร้อยละ 93.0 และไม่เห็นด้วยกับ พ.ร.บ.ห้ามใช้โทรศัพท์ในขณะที่ขับรถจำนวนทั้งสิ้น 7 คน คิดเป็นร้อยละ 7.0

ตารางที่ 11 ข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมการใช้โทรศัพท์ขณะขับรถ จำแนกตามการตรวจสอบอุปกรณ์ช่วยฟังของโทรศัพท์จากทางร้าน

เคยตรวจสอบอุปกรณ์ช่วยฟังของโทรศัพท์จากทางร้านหรือไม่	ความถี่ (f)	ร้อยละ (%)	ค่าสูงสุด(Mode)
1. เคย	46	46.0	
2. ไม่เคย	54	54.0	ไม่เคย (2)
รวม	100	100	

ตารางที่ 11 พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เคยตรวจสอบอุปกรณ์ช่วยฟังของโทรศัพท์จากทางร้านจำนวนทั้งสิ้น 46 คน คิดเป็นร้อยละ 46.0 และไม่เคยตรวจสอบอุปกรณ์ช่วยฟังของโทรศัพท์จากทางร้านจำนวนทั้งสิ้น 54 คน คิดเป็นร้อยละ 54.0

ตารางที่ 12 ข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมการใช้โทรศัพท์ขณะขับรถ จำแนกตามการใช้อุปกรณ์ช่วยฟัง (Hand free, Small talk)

ใช้อุปกรณ์ช่วยฟัง (Hand free, Small talk) หรือไม่	ความถี่ (f)	ร้อยละ (%)	ค่าสูงสุด(Mode)
1. ใช่	68	68.0	ใช่ (1)
2. ไม่ใช่	32	32.0	
รวม	100	100	

ตารางที่ 12 พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ใช้อุปกรณ์ช่วยฟัง (Hand free, Small talk)จำนวนทั้งสิ้น 68 คน คิดเป็นร้อยละ 68.0 และไม่ใช้อุปกรณ์ช่วยฟัง (Hand free, Small talk)จำนวนทั้งสิ้น 32 คน คิดเป็นร้อยละ 32.0

ส่วนที่ 3

วิเคราะห์ระดับความคิดเห็น

ส่วนที่ 3 ข้อมูลเกี่ยวกับความคิดเห็นของผู้ขับขีรถยนต์และรถจักรยานยนต์ เกี่ยวกับพระราชบัญญัติจราจรทางบก ห้ามใช้โทรศัพท์ขณะขับรถ เขตกรุงเทพมหานคร วิเคราะห์ข้อมูล โดยการหาค่าเฉลี่ย (Mean) และค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation)

ซึ่งจะใช้ระดับการวัดตัวแปร แบบอันดับ โดยกำหนดน้ำหนักคำตอบเป็น 5 ระดับ มีการกำหนดค่าเฉลี่ยในการแปลความหมายและให้คะแนนดังต่อไปนี้ (อัจฉราภรณ์ ชัยทอง : 2547)

ถ้าค่าเฉลี่ยอยู่ระหว่าง 4.21 ถึง 5.00 ความคิดเห็นระดับเห็นด้วยอย่างยิ่ง

ถ้าค่าเฉลี่ยอยู่ระหว่าง 3.41 ถึง 4.20 ความคิดเห็นระดับเห็นด้วย

ถ้าค่าเฉลี่ยอยู่ระหว่าง 2.61 ถึง 3.40 ความคิดเห็นระดับปานกลาง

ถ้าค่าเฉลี่ยอยู่ระหว่าง 1.81 ถึง 2.60 ความคิดเห็นระดับไม่เห็นด้วย

ถ้าค่าเฉลี่ยอยู่ระหว่าง 1.00 ถึง 1.80 ความคิดเห็นระดับไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง

ตารางที่ 13 แสดงความคิดเห็นของผู้ขับขี่รถยนต์และรถจักรยานยนต์ในการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก ห้ามใช้โทรศัพท์ที่มีมือถือขณะขับรถ

ความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่าง	เห็นด้วย		เห็นด้วย		ปานกลาง		ไม่เห็นด้วย		ไม่เห็นด้วย		Mean	S.D.	แปลผล
	(f)	(%)	(f)	(%)	(f)	(%)	(f)	(%)	(f)	(%)			
ความคิดเห็นเกี่ยวกับข้อกฎหมาย 1. ห้ามเฉพาะการใช้โทรศัพท์ที่มีมือถือในการขับรถ แต่ไม่ได้ห้ามการใช้แฮนด์ฟรี หรืออุปกรณ์ไร้สายในการพูดคุยโทรศัพท์ 2. ควรยกเว้นรถยนต์บางประเภท ที่ควรผ่อนผันให้ใช้โทรศัพท์ได้ เช่น รถทหาร ตำรวจ และปolicing 3. ผู้ที่ฝ่าฝืนขับรถโดยใช้โทรศัพท์ หรือเครื่องมือสื่อสารอื่นใด ในขณะที่รถเคลื่อนที่ ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ 400-1,000 บาท 4. ผู้ที่ขับรถในลักษณะไม่เอาความคุ้มครองบังคับรถได้พอแก่ความปลอดภัยต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 3 เดือนหรือปรับตั้งแต่ 2,000-10,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ	32	32.0	43	43.0	17	17.0	6	6.0	2	2.0	3.97	0.958	เห็นด้วย (4)
	31	31.0	35	35.0	19	19.0	8	8.0	7	7.0	3.75	1.184	เห็นด้วย (9)
	30	30.0	29	29.0	33	33.0	7	7.0	1	1.0	3.80	0.985	เห็นด้วย (7)
	24	24.0	37	37.0	29	29.0	6	6.0	4	4.0	3.71	1.028	เห็นด้วย (10)

ตารางที่ 13 แสดงความคิดเห็นของผู้ขับขี่ยานยนต์และรถจักรยานยนต์ในการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก ห้ามใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ(ต่อ)

ความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่าง	เห็นด้วย		ปานกลาง		ไม่เห็นด้วย		ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง		Mean	S.D.	แปลผล
	เห็นด้วย		ปานกลาง		ไม่เห็นด้วย		ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง				
	(n)	(%)	(n)	(%)	(n)	(%)	(n)	(%)			
5. บทลงโทษใช้กับผู้ขับขี่หรือผู้ใช้โทรศัพท์ขณะที่รถเคลื่อนที่เว้นแต่รถลากเงิน	14	14.0	34	34.0	40	40.0	10	10.0	2	2.0	เห็นด้วย (16)
6. กรณีที่รถมีวิทยุสื่อสาร ลักษณะนี้ถือว่าไม่ผิดกฎหมาย เพราะไม่พูดสนทนาโต้ตอบกัน	36	36.0	14	14.0	44	44.0	5	5.0	1	1.0	เห็นด้วย (11)
ความคิดเห็นเกี่ยวกับการตรวจจับ											
7. การตรวจจับ เจ้าหน้าที่ควรใช้กล้องตรวจจับบันทึกเหตุการณ์ ตามสี่แยกไฟแดง เพื่อสามารถตรวจจับได้ง่ายขึ้น	39	39.0	36	36.0	21	21.0	3	3.0	1	1.0	เห็นด้วย (3)
8. หากเกิดการจับกุม เจ้าหน้าที่มีสิทธิในการดูโทรศัพท์ เพราะถือว่าโทรศัพท์เป็นของกลาง ไม่เป็นการละเมิดสิทธิ	32	32.0	13	13.0	37	37.0	8	8.0	10	10.0	ปานกลาง (18)
9. เพื่อเป็นการตรวจสอบได้ง่าย จึงไม่ควรติดฟิล์มกรองแสง	34	34.0	10	10.0	35	35.0	16	16.0	5	5.0	ปานกลาง (19)

ตารางที่ 13 แสดงความคิดเห็นของผู้ขับขี่รถยนต์และรถจักรยานยนต์ในการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก ห้ามใช้โทรศัพท์ที่มีลักษณะขบรัด(ต่อ)

ความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่าง	เห็นด้วย		เห็นด้วย		ปานกลาง		ไม่เห็นด้วย		ไม่เห็นด้วย		Mean	S.D.	แปลผล
	(f)	(%)	(f)	(%)	(f)	(%)	(f)	(%)	(f)	(%)			
10. ผู้ที่พบเห็นสามารถบันทึกภาพหนึ่งหรือภาพวิดีโอส่งได้ที่ www.trafficpolice.go.th เพื่อช่วยตำรวจอีกทางหนึ่ง	30	30.0	23	23.0	38	38.0	7	7.0	2	2.0	3.65	0.978	เห็นด้วย (12)
	37	37.0	19	19.0	34	34.0	8	8.0	2	2.0	3.63	0.950	เห็นด้วย (13)
11. การตรวจจับทำได้ยากเพราะสามารถวางโทรศัพท์ไว้บนรถโดยไม่ต้องวางสายได้ในขณะที่เจ้าหน้าที่เข้าตรวจ	35	35.0	14	14.0	34	34.0	14	14.0	3	3.0	3.43	0.998	เห็นด้วย (17)
	53	53.0	27	27.0	17	17.0	2	2.0	1	1.0	4.29	0.891	เห็นด้วยอย่างยิ่ง (1)
12. การตรวจจับผู้ใช้โทรศัพท์บนรถบรรทุกหรือรถที่มีความสูงทำได้ยากเพราะยากแก่การมองเห็น													
13. พ.ร.บ. ห้ามใช้โทรศัพท์ขณะขับรถ มีผลทำให้อุบัติเหตุลดลง													

ตารางที่ 13 แสดงความคิดเห็นของผู้ขับขี่ยานยนต์และรถจักรยานยนต์ในการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก ห้ามใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ(ต่อ)

ความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่าง	เห็นด้วย		เห็นด้วย		ปานกลาง		ไม่เห็นด้วย		ไม่เห็นด้วย		Mean	S.D.	แปลผล
	(n)	(%)	(n)	(%)	(n)	(%)	(n)	(%)	(n)	(%)			
14. พ.ร.บ. ห้าม ใช้โทรศัพท์ขณะขับรถ มีผลทำให้ผู้ประกอบการช่วยฟังและโทรศัพท์มีราคาสูงขึ้น	28	28.0	46	46.0	14	14.0	11	11.0	1	1.0	3.89	0.973	เห็นด้วย(6)
15. พ.ร.บ. ห้าม ใช้โทรศัพท์ขณะขับรถมีผลทำให้เกิดการปิดกั้นทางการสื่อสารทำให้ประเทศพัฒนาได้ช้า	8	8.0	31	31.0	22	22.0	24	24.0	15	15.0	2.93	1.217	เห็นด้วย(22)
16. การใช้โทรศัพท์ในขณะที่ขับรถมีผลทำให้ระดับความเร็วของรถลดลง เป็นเหตุทำให้ผู้อื่นเดือดร้อน	22	22.0	28	28.0	36	36.0	10	10.0	4	4.0	3.54	1.068	เห็นด้วย (14)
17. การใช้โทรศัพท์ในขณะที่ขับรถมีผลทำให้สมรรถภาพในการควบคุมรถลดลงจะทำให้เกิดอุบัติเหตุได้	35	35.0	35	35.0	22	22.0	8	8.0	0	0.0	3.97	0.948	เห็นด้วย (5)

ตารางที่ 13 แสดงความคิดเห็นของผู้ขับขีรถยนต์และรถจักรยานยนต์ในการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก ห้ามใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ(ต่อ)

ความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่าง	เห็นด้วย อย่างยิ่ง		เห็นด้วย		ปานกลาง		ไม่เห็นด้วย		ไม่เห็นด้วย อย่างยิ่ง		Mean	S.D.	แปลผล
	(f)	(%)	(f)	(%)	(f)	(%)	(f)	(%)	(f)	(%)			
ความคิดเห็นจากสถานการณ์													
18. กรณีผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์แล้วเอามือ แนบหูคนขับเพื่อการสนทนา ลักษณะนี้ก็คือ ว่าผิด	19	19.0	31	31.0	37	37.0	11	11.0	2	2.0	3.54	0.989	เห็นด้วย (15)
19. กรณีหากเกิดเหตุร้ายใกล้ตัว ไม่สามารถ จอดรถ ได้ผู้ขับก็สามารถใช้โทรศัพท์ได้	21	21.0	44	44.0	29	29.0	4	4.0	2	2.0	3.78	0.894	เห็นด้วย (8)
20. กรณีรถจักรยานยนต์มีความเสี่ยงอย่างมาก หากมีการใช้โทรศัพท์ขณะขับ	43	43.0	33	33.0	21	21.0	1	1.0	2	2.0	4.14	0.921	เห็นด้วย (2)
21. พ.ร.บ. ห้ามใช้โทรศัพท์ขณะขับรถ ใช้ได้ กับตอนกลางวัน เนื่องจากตอนกลางคืนมีคไม่ สามารถตรวจสอบได้	10	10.0	28	28.0	36	36.0	18	18.0	8	8.0	3.14	1.083	ปานกลาง (21)
22. กรณีการใช้อุปกรณ์ช่วยฟังก็ถือว่าไม่ ปลอดภัยควรที่จะติดตั้งเป็นลำโพงขยายเสียง เพื่อการสนทนา	3	3.0	31	31.0	54	54.0	7	7.0	5	5.0	3.20	0.816	ปานกลาง (20)

จากตารางที่ 13 พบว่า ความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างประชากรโดยภาพรวมส่วนใหญ่ มีความคิดเห็น ประเด็น ห้ามเฉพาะการใช้โทรศัพท์มือถือในการขับรถ แต่ไม่ได้ห้ามการใช้แฮนด์ฟรี หรืออุปกรณ์ไร้สายในการพูดคุยโทรศัพท์ ระดับความคิดเห็นที่เลือกมากที่สุด คือ เห็นด้วย จำนวน 43 คน คิดเป็นร้อยละ 43.0 เห็นด้วยอย่างยิ่ง จำนวน 32 คิดเป็นร้อยละ 32.0 ปานกลาง จำนวน 17 คน คิดเป็นร้อยละ 17.0 ไม่เห็นด้วย 6 คน คิดเป็นร้อยละ 6.0 ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง 2 คน คิดเป็นร้อยละ 2.0 ตามลำดับ แปลผลระดับความคิดเห็นคือ เห็นด้วย โดยมีค่าเฉลี่ย 3.97 ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.958 ความคิดเห็นประเด็น ควรยกเว้นรถยนต์บางประเภท ที่ควรผ่อนผันให้ใช้โทรศัพท์ได้ เช่น รถทหาร ตำรวจ และปอเต็กตึ๊ง ระดับความคิดเห็นที่เลือกมากที่สุด คือ เห็นด้วย จำนวน 35 คน คิดเป็นร้อยละ 35.0 เลือกเห็นด้วยอย่างยิ่ง จำนวน 31 คิดเป็นร้อยละ 31.0 ปานกลาง จำนวน 19 คน คิดเป็นร้อยละ 19.0 ไม่เห็นด้วย 8 คน คิดเป็นร้อยละ 8.0 ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง 7 คน คิดเป็นร้อยละ 7.0 ตามลำดับ แปลผลระดับความคิดเห็นคือ เห็นด้วย โดยมีค่าเฉลี่ย 3.75 ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน 1.184

ความคิดเห็นประเด็น ผู้ที่ฝ่าฝืนขับขีรถโดยใช้โทรศัพท์ หรือเครื่องมือสื่อสารอื่นใดในขณะที่รถเคลื่อนที่ ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ 400-1,000 บาท ระดับความคิดเห็นที่เลือกมากที่สุด คือ ปานกลาง จำนวน 33 คน คิดเป็นร้อยละ 33.0 เห็นด้วยอย่างยิ่ง จำนวน 30 คิดเป็นร้อยละ 30.0 เห็นด้วย จำนวน 29 คน คิดเป็นร้อยละ 29.0 เห็นด้วย 7 คน คิดเป็นร้อยละ 7.0 ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง 1 คน คิดเป็นร้อยละ 1.0 ตามลำดับ แปลผลระดับความคิดเห็นคือ เห็นด้วย โดยมีค่าเฉลี่ย 3.80 ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.985

ความคิดเห็นประเด็น ผู้ที่ขับรถในลักษณะไม่อาจควบคุมการบังคับรถได้พอแก่ความปลอดภัยต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 3 เดือนหรือปรับตั้งแต่ 2,000-10,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ ระดับความคิดเห็นที่เลือกมากที่สุด คือ เห็นด้วย จำนวน 31 คน คิดเป็นร้อยละ 31.0 ปานกลาง จำนวน 29 คน คิดเป็นร้อยละ 29.0 เห็นด้วยอย่างยิ่ง จำนวน 24 คิดเป็นร้อยละ 24.0 ไม่เห็นด้วย 6 คน คิดเป็นร้อยละ 6.0 ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง 4 คน คิดเป็นร้อยละ 4.0 ตามลำดับ แปลผลระดับความคิดเห็นคือ เห็นด้วย โดยมีค่าเฉลี่ย 3.71 ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน 1.028

ความคิดเห็นประเด็น บทลงโทษใช้กับผู้ขับขี่หรือผู้ใช้โทรศัพท์ขณะที่ยานเคลื่อนที่ เว้นแต่รถลากเข็น ระดับความคิดเห็นที่เลือกมากที่สุด คือ ปานกลาง จำนวน 40 คน คิดเป็นร้อยละ 40.0 เห็นด้วย จำนวน 34 คน คิดเป็นร้อยละ 34.0 เห็นด้วยอย่างยิ่ง 14 คน คิดเป็นร้อยละ 14.0 ไม่เห็นด้วย 10 คน คิดเป็นร้อยละ 10.0 ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง 2 คน คิดเป็นร้อยละ 2.0 ตามลำดับ แปลผลระดับความคิดเห็นคือ เห็นด้วย โดยมีค่าเฉลี่ย 3.48 ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.926

ความคิดเห็นประเด็น กรณีที่รถมีวิทยุสื่อสาร ลักษณะนี้ถือว่าไม่ผิดกฎหมาย เพราะไม่พูดสนทนาโต้ตอบกัน ระดับความคิดเห็นที่เลือกมากที่สุด คือ ปานกลาง จำนวน 44 คน คิดเป็นร้อยละ 44.0 เห็นด้วยอย่างยิ่ง จำนวน 36 คน คิดเป็นร้อยละ 36.0 เห็นด้วย จำนวน 14 คน คิดเป็นร้อยละ 14.0 ไม่เห็นด้วย 3 คน คิดเป็นร้อยละ 3.0 ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง 1 คน คิดเป็นร้อยละ 1.0 ตามลำดับ แปลผลระดับความคิดเห็นคือ เห็นด้วย โดยมีค่าเฉลี่ย 3.57 ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.832

ความคิดเห็นประเด็น การตรวจจับเจ้าหน้าที่ควรใช้กล้องตรวจจับบันทึกเหตุการณ์ ตามสี่แยกไฟแดง เพื่อสามารถตรวจจับได้ง่ายขึ้น ระดับความคิดเห็นที่เลือกมากที่สุด คือ เห็นด้วยอย่างยิ่ง 39 คน คิดเป็นร้อยละ 39.0 เห็นด้วย จำนวน 36 คน คิดเป็นร้อยละ 36.0 ปานกลาง จำนวน 21 คน คิดเป็นร้อยละ 21.0 ไม่เห็นด้วย 3 คน คิดเป็นร้อยละ 3.0 ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง 1 คน คิดเป็นร้อยละ 1.0 ตามลำดับ แปลผลระดับความคิดเห็นคือ เห็นด้วย โดยมีค่าเฉลี่ย 4.06 ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน

0.886 ความคิดเห็นประเด็น หากเกิดการจับกุม เจ้าหน้าที่มีสิทธิ ในการดูโทรศัพท์ เพราะถือว่าโทรศัพท์เป็นของกลางไม่เป็นการละเมิดสิทธิ ระดับความคิดเห็นที่เลือกมากที่สุด คือ ปานกลาง จำนวน 37 คน คิดเป็นร้อยละ 37.0 เห็นด้วยอย่างยิ่ง 32 คน คิดเป็นร้อยละ 32.0 เห็นด้วย จำนวน 13 คน คิดเป็นร้อยละ 13.0 ไม่เห็นด้วย จำนวน 3 คน คิดเป็นร้อยละ 3.0 ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง จำนวน 1 คน คิดเป็นร้อยละ 1.0 ตามลำดับ แปลผลระดับความคิดเห็นคือ ปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย 3.30 ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน 1.115 ความคิดเห็นประเด็น เพื่อเป็นการตรวจสอบได้ง่าย จึงไม่ควรติดฟิล์มกรองแสง ระดับความคิดเห็นที่เลือกมากที่สุด คือ ปานกลาง จำนวน 35 คน คิดเป็นร้อยละ 35.0 เห็นด้วยอย่างยิ่ง 34 คน คิดเป็นร้อยละ 34.0 ไม่เห็นด้วย จำนวน 16 คน คิดเป็นร้อยละ 16.0 เห็นด้วย จำนวน 10 คน คิดเป็นร้อยละ 10.0 ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง 5 คน คิดเป็นร้อยละ 5.0 ตามลำดับ แปลผลระดับความคิดเห็นคือ ปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย 3.28 ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน 1.016 ความคิดเห็นประเด็น ผู้ที่พบเห็นสามารถบันทึกภาพนิ่งหรือภาพวิดีโอส่งได้ที่ www.trafficpolice.go.th เพื่อช่วยตำรวจอีกทางหนึ่ง ระดับความคิดเห็นที่เลือกมากที่สุด คือ ปานกลาง จำนวน 38 คน คิดเป็นร้อยละ 38.0 เห็นด้วยอย่างยิ่ง จำนวน 30 คน คิดเป็นร้อยละ 30.0 เห็นด้วย จำนวน 23 คน คิดเป็นร้อยละ 23.0 ไม่เห็นด้วย จำนวน 7 คน คิดเป็นร้อยละ 7.0 ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง จำนวน 2 คน คิดเป็นร้อยละ 2.0 ตามลำดับ แปลผลระดับความคิดเห็นคือ เห็นด้วย โดยมีค่าเฉลี่ย 3.65 ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.978 ความคิดเห็นประเด็น การตรวจจับทำได้ยากเพราะสามารถวางโทรศัพท์ไว้บนรถโดยไม่ต้องวางสายได้ ในขณะที่เจ้าหน้าที่เข้าตรวจระดับความคิดเห็นที่เลือกมากที่สุด คือ เห็นด้วยอย่างยิ่ง จำนวน 37 คน คิดเป็นร้อยละ 37.0 ปานกลาง จำนวน 34 คน คิดเป็นร้อยละ 34.0 เห็นด้วย จำนวน 19 คน คิดเป็นร้อยละ 19.0 ไม่เห็นด้วย จำนวน 8 คน คิดเป็นร้อยละ 8.0 ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง 2 คน คิดเป็นร้อยละ 2.0 ตามลำดับ แปลผลระดับความคิดเห็นคือ เห็นด้วย โดยมีค่าเฉลี่ย 3.63 ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.950 ความคิดเห็นประเด็น การตรวจจับผู้ใช้โทรศัพท์บนรถบรรทุกหรือรถที่มีความสูงทำได้ยากเพราะยากแก่การมองเห็น ระดับความคิดเห็นที่เลือกมากที่สุด คือ เห็นด้วยอย่างยิ่ง จำนวน 35 คน คิดเป็นร้อยละ 35.0 ปานกลาง จำนวน 34 คน คิดเป็นร้อยละ 34.0 เห็นด้วย จำนวน 14 คน คิดเป็นร้อยละ 14.0 ไม่เห็นด้วย จำนวน 14 คน คิดเป็นร้อยละ 14.0 ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง จำนวน 3 คน คิดเป็นร้อยละ 3.0 ตามลำดับ แปลผลระดับความคิดเห็นคือ เห็นด้วย โดยมีค่าเฉลี่ย 3.43 ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.998 ความคิดเห็นประเด็น พ.ร.บ. ห้ามใช้โทรศัพท์ขณะขับรถ มีผลทำให้อุบัติเหตุลดลง ระดับความคิดเห็นที่เลือกมากที่สุด คือ เห็นด้วยอย่างยิ่ง จำนวน 53 คน คิดเป็นร้อยละ 53.0 เห็นด้วย จำนวน 27 คน คิดเป็นร้อยละ 27.0 ปานกลาง จำนวน 17 คน คิดเป็นร้อยละ 17.0 ไม่เห็นด้วย จำนวน 2 คน คิดเป็นร้อยละ 2.0 ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง จำนวน 1 คน คิดเป็นร้อยละ 1.0 ตามลำดับ แปลผลระดับความคิดเห็นคือ เห็นด้วยอย่างยิ่ง โดยมีค่าเฉลี่ย 4.29 ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.891 ความคิดเห็นประเด็น พ.ร.บ. ห้ามใช้โทรศัพท์ขณะขับรถ มีผลทำให้อุปกรณ์ช่วยฟังและโทรศัพท์มีราคาสูงขึ้น ระดับความคิดเห็นที่เลือกมากที่สุด คือ เห็นด้วย จำนวน 46 คน คิดเป็นร้อยละ 46.0 เห็นด้วยอย่างยิ่ง จำนวน 28 คน คิดเป็นร้อยละ 28.0 ปานกลาง จำนวน 14 คน คิดเป็นร้อยละ 14.0 ไม่เห็นด้วย จำนวน 11 คน คิดเป็นร้อยละ 11.0 ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง จำนวน 1 คน คิดเป็นร้อยละ 1.0 ตามลำดับ แปลผลระดับความคิดเห็นคือ เห็นด้วย โดยมีค่าเฉลี่ย 3.89 ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.973 ความคิดเห็นประเด็น พ.ร.บ. ห้ามใช้โทรศัพท์ขณะขับรถมีผลทำให้เกิดการ

ปิดกั้นทางการสื่อสารทำให้ประเทศพัฒนาได้ช้า ระดับความคิดเห็นที่เลือกมากที่สุด คือ เห็นด้วย จำนวน 31 คน คิดเป็นร้อยละ 31.0 ไม่เห็นด้วย จำนวน 24 คน คิดเป็นร้อยละ 24.0 ปานกลาง จำนวน 22 คน คิดเป็นร้อยละ 22.0 ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง จำนวน 15 คน คิดเป็นร้อยละ 15.0 เห็นด้วยอย่างยิ่ง จำนวน 8 คน คิดเป็นร้อยละ 8.0 ตามลำดับ แปลผลระดับความคิดเห็นคือ ปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย 2.93 ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน 1.217 ความคิดเห็นประเด็น การใช้โทรศัพท์ในขณะที่ขับรถมีผลทำให้ระดับความเร็วของรถลดลง เป็นเหตุทำให้ผู้อื่นเดือดร้อน ระดับความคิดเห็นที่เลือกมากที่สุด คือ ปานกลาง จำนวน 36 คน คิดเป็นร้อยละ 36.0 เห็นด้วย จำนวน 28 คน คิดเป็นร้อยละ 28.0 เห็นด้วยอย่างยิ่ง จำนวน 22 คน คิดเป็นร้อยละ 22.0 ไม่เห็นด้วย จำนวน 4 คน คิดเป็นร้อยละ 4.0 ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง จำนวน 15 คน คิดเป็นร้อยละ 15.0 ตามลำดับ แปลผลระดับความคิดเห็นคือ เห็นด้วย โดยมีค่าเฉลี่ย 3.54 ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน 1.068 ความคิดเห็นประเด็น การใช้โทรศัพท์ในขณะที่ขับรถมีผลทำให้สมรรถภาพในการควบคุมรถลดลงจะทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ ระดับความคิดเห็นที่เลือกมากที่สุด คือ เห็นด้วยอย่างยิ่ง จำนวน 35 คน คิดเป็นร้อยละ 35.0 เห็นด้วย จำนวน 35 คน คิดเป็นร้อยละ 35.0 ปานกลาง จำนวน 22 คน คิดเป็นร้อยละ 22.0 ไม่เห็นด้วย จำนวน 8 คน คิดเป็นร้อยละ 8.0 ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง จำนวน 0 คน คิดเป็นร้อยละ 0.0 ตามลำดับ แปลผลระดับความคิดเห็นคือ เห็นด้วย โดยมีค่าเฉลี่ย 3.97 ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.948 ความคิดเห็นประเด็น กรณีผู้นั่งมาด้วยกอดหมายเลขแล้วอามาแบบหุคนขับเพื่อการสนทนา ลักษณะนี้ก็ถือว่าผิด ระดับความคิดเห็นที่เลือกมากที่สุด คือ ปานกลาง จำนวน 37 คน คิดเป็นร้อยละ 37.0 เห็นด้วย จำนวน 31 คน คิดเป็นร้อยละ 31.0 เห็นด้วยอย่างยิ่ง จำนวน 19 คน คิดเป็นร้อยละ 19.0 ไม่เห็นด้วย จำนวน 11 คน คิดเป็นร้อยละ 11.0 ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง จำนวน 2 คน คิดเป็นร้อยละ 2.0 ตามลำดับแปลผลระดับความคิดเห็นคือ เห็นด้วย โดยมีค่าเฉลี่ย 3.97 ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.989 ความคิดเห็นประเด็น กรณีหากเกิดเหตุร้ายใกล้ตัว ไม่สามารถจอดรถได้ผู้ขับขี่สามารถใช้โทรศัพท์ได้ ระดับความคิดเห็นที่เลือกมากที่สุด คือ เห็นด้วย จำนวน 44 คน คิดเป็นร้อยละ 44.0 ปานกลาง จำนวน 29 คน คิดเป็นร้อยละ 29.0 เห็นด้วยอย่างยิ่ง จำนวน 21 คน คิดเป็นร้อยละ 21.0 ไม่เห็นด้วย จำนวน 4 คน คิดเป็นร้อยละ 4.0 ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง จำนวน 2 คน คิดเป็นร้อยละ 2.0 ตามลำดับแปลผลระดับความคิดเห็นคือ เห็นด้วย โดยมีค่าเฉลี่ย 3.78 ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.894 ความคิดเห็นประเด็น กรณีรถจักรยานยนต์มีความเสี่ยงอย่างมากหากมีการใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่ ระดับความคิดเห็นที่เลือกมากที่สุด คือ เห็นด้วยอย่างยิ่ง จำนวน 43 คน คิดเป็นร้อยละ 43.0 เห็นด้วย จำนวน 3 คน คิดเป็นร้อยละ 3.0 ปานกลาง จำนวน 21 คน คิดเป็นร้อยละ 21.0 ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง จำนวน 2 คน คิดเป็นร้อยละ 2.0 ไม่เห็นด้วย จำนวน 1 คน คิดเป็นร้อยละ 1.0 ตามลำดับแปลผลระดับความคิดเห็นคือ เห็นด้วย โดยมีค่าเฉลี่ย 4.14 ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.921 ความคิดเห็นประเด็น พ.ร.บ. ห้ามใช้โทรศัพท์ขณะขับรถใช้ได้กับตอนกลางวัน เนื่องจากตอนกลางคืนมืดไม่สามารถตรวจสอบได้ ระดับความคิดเห็นที่เลือกมากที่สุด คือ ปานกลาง จำนวน 36 คน คิดเป็นร้อยละ 36.0 เห็นด้วย จำนวน 28 คน คิดเป็นร้อยละ 28.0 ไม่เห็นด้วย จำนวน 18 คน คิดเป็นร้อยละ 18.0 เห็นด้วยอย่างยิ่ง จำนวน 10 คน คิดเป็นร้อยละ 10.0 ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง จำนวน 8 คน คิดเป็นร้อยละ 8.0 ตามลำดับ แปลผลระดับความคิดเห็นคือ ปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย 3.14 ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน 1.083 ความคิดเห็นประเด็น กรณีการใช้อุปกรณ์ช่วยฟังก็ถือว่าไม่ปลอดภัยควรที่จะติดตั้งเป็นลำโพงขยายเสียงเพื่อการสนทนา ระดับความคิดเห็นที่เลือกมากที่สุด

คือ ปานกลาง จำนวน 54 คน คิดเป็นร้อยละ 54.0 เห็นด้วย จำนวน 31 คน คิดเป็นร้อยละ 31.0 ไม่เห็นด้วย จำนวน 7 คน คิดเป็นร้อยละ 7.0 ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง จำนวน 5 คน คิดเป็นร้อยละ 5.0 เห็นด้วยอย่างยิ่ง จำนวน 3 คน คิดเป็นร้อยละ 3.0 ตามลำดับแปลผลระดับความคิดเห็นคือ ปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย 3.20 ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.984

ส่วนที่ 4
ทดสอบสมมติฐาน

สมมติฐานที่ 1

H_0 : เพศที่แตกต่างกัน มีผลต่อความคิดเห็นเกี่ยวกับ พ.ร.บ. จราจรทางบก ห้ามใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถแตกต่างกัน

H_1 : เพศที่แตกต่างกัน มีผลต่อความคิดเห็นเกี่ยวกับ พ.ร.บ. จราจรทางบก ห้ามใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 14 แสดงข้อมูลส่วนบุคคลด้านเพศของผู้ขับขี่รถยนต์และรถจักรยานยนต์กับความถี่ในการบังคับใช้ พระราชบัญญัติ จราจรทางบก ห้ามใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ

ความคิดเห็น	Mean		S.D.		t	p
	ชาย	หญิง	ชาย	หญิง		
1. ห้ามเฉพาะการใช้โทรศัพท์มือถือในการขับรถ แต่ไม่ได้ห้ามการใช้แฮนด์ฟรี หรืออุปกรณ์ไร้สายในการพูดคุยโทรศัพท์	4.04	3.90	0.894	1.026	0.735	0.464
2. ควรรยกเว้นรถยนต์บางประเภท ที่ควรผ่อนผันให้ใช้โทรศัพท์ได้ เช่น รถทหาร ตำรวจ และปอดเตี้ย	3.76	3.73	1.242	1.132	0.126	0.900
3. ผู้ที่ฝ่าฝืนขับรถโดยใช้โทรศัพท์ หรือเครื่องมือสื่อสารอื่นใดในขณะที่รถเคลื่อนที่ ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ 400-1,000 บาท	3.73	3.88	0.981	0.992	-0.770	0.443
4. ผู้ที่ขับรถในลักษณะไม่อาจควบคุมการบังคับรถได้ พอแก่ความปลอดภัยต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 3 เดือนหรือปรับตั้งแต่ 2,000-10,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ	3.75	3.67	1.036	1.029	0.347	0.729
5. บทลงโทษใช้กับผู้ขับขี่หรือผู้ใช้โทรศัพท์ขณะที่รถเคลื่อนที่ เว้นแต่รถลากเข็น	3.57	3.39	0.964	0.885	0.976	0.332
6. กรณีที่รถมีวิทยุสื่อสาร ลักษณะนี้ถือว่าไม่ผิดกฎหมาย เพราะไม่พูดสนทนาโต้ตอบกัน	3.57	3.57	0.900	0.764	-0.017	0.987
7. การตรวจจับ เจ้าหน้าที่ควรใช้กล้องตรวจจับบันทึกเหตุการณ์ ตามสัญญาณไฟแดง เพื่อสามารถตรวจจับได้ง่ายขึ้น	3.96	4.16	0.999	0.746	-1.145	0.255

ตารางที่ 14 แสดงข้อมูลส่วนบุคคลด้านเพศของผู้ขับขี่รถยนต์และรถจักรยานยนต์กับความคิดเห็นในการบังคับใช้พระราชบัญญัติ จราจรทางบก ห้ามใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ(ต่อ)

ความคิดเห็น	Mean		S.D.		t	p
	ชาย	หญิง	ชาย	หญิง		
8. หากเกิดการจับกุม เจ้าหน้าที่มีสิทธิ ในการดูโทรศัพท์ เพราะถือว่าโทรศัพท์เป็นของกลาง ไม่เป็นการละเมิดสิทธิ	3.24	3.37	1.176	1.055	-0.590	0.556
9. เพื่อเป็นการตรวจสอบได้ง่าย จึงไม่ควรติดฟิล์มกรองแสง	3.25	3.31	1.036	1.004	-0.251	0.802
10. ผู้ที่พบเห็นสามารถบันทึกภาพนิ่งหรือภาพวิดีโอส่งได้ที่ www.trafficpolice.go.th เพื่อช่วยตำรวจอีกทางหนึ่ง	3.59	3.71	1.023	0.935	-0.642	0.522
11. การตรวจจับทำได้ยากเพราะสามารถวางโทรศัพท์ไว้บนรถโดยไม่ต้องวางสายได้ ในขณะที่เจ้าหน้าที่เข้าตรวจ	3.59	3.67	0.983	0.922	-0.447	0.656
12. การตรวจจับผู้ใช้โทรศัพท์บนรถบรรทุกหรือรถที่มีความสูงทำได้ยากเพราะยากแก่การมองเห็น	3.47	3.39	1.027	0.975	0.413	0.680
13. พ.ร.บ. ห้ามใช้โทรศัพท์ขณะขับรถ มีผลทำให้อุบัติเหตุลดลง	4.18	4.41	0.974	0.788	-1.305	0.195
14. พ.ร.บ. ห้ามใช้โทรศัพท์ขณะขับรถ มีผลทำให้อุปกรณ์ช่วยฟังและโทรศัพท์มีราคาสูงขึ้น	3.88	3.90	0.973	0.984	-0.080	0.937
15. พ.ร.บ. ห้ามใช้โทรศัพท์ขณะขับรถมีผลทำให้เกิดการปิดกั้นทางการสื่อสารทำให้ประเทศพัฒนาได้ช้า	2.92	2.92	1.214	1.232	-0.070	0.944
16. การใช้โทรศัพท์ในขณะขับรถมีผลทำให้ระดับความเร็วของรถลดลง เป็นเหตุทำให้ผู้อื่นเดือดร้อน	3.71	3.37	1.006	1.112	1.598	0.113
17. การใช้โทรศัพท์ในขณะขับรถมีผลทำให้สมรรถภาพในการควบคุมรถลดลงจะทำให้เกิดอุบัติเหตุได้	4.00	3.94	0.938	0.966	0.321	0.749
18. กรณีผู้นั่งมาด้วยกคหมายเลขแล้วเอามาเนบหุคนขับเพื่อการสนทนา ลักษณะนี้ก็คือว่าผิด	3.59	3.49	0.963	1.023	0.496	0.621

ตารางที่ 14 แสดงข้อมูลส่วนบุคคลด้านเพศของผู้ขับขี่รถยนต์และรถจักรยานยนต์กับความคิดเห็นในการบังคับใช้พระราชบัญญัติ จราจรทางบก ห้ามใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ(ต่อ)

ความคิดเห็น	Mean		S.D.		t	p
	ชาย	หญิง	ชาย	หญิง		
19. กรณีหากเกิดเหตุร้ายใกล้ตัว ไม่สามารถจอดรอได้ผู้ขับขี่สามารถใช้โทรศัพท์ได้	3.80	3.76	0.872	0.925	0.272	0.786
20. กรณีรถจักรยานยนต์มีความเสี่ยงอย่างมาก หากมีการใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่	4.02	4.27	1.068	0.730	-1.338	0.184
21. พ.ร.บ. ห้ามใช้โทรศัพท์ขณะขับรถใช้ได้กับตอนกลางวัน เนื่องจากตอนกลางคืนมีดไม่สามารถตรวจสอบได้	3.24	3.04	1.050	1.117	0.897	0.372
22. กรณีการใช้อุปกรณ์ช่วยฟังก็ถือว่าไม่ปลอดภัย ควรที่จะติดตั้งเป็นลำโพงขยายเสียงเพื่อการสนทนา	3.35	3.04	0.770	0.841	1.937	0.056

หมายเหตุ : * แทนค่า Sig \leq ระดับนัยสำคัญ 0.05

จากตารางที่ 14 ผลการวิเคราะห์การเปรียบเทียบ ความแตกต่างของค่าเฉลี่ย ระหว่าง เพศกับความคิดเห็นต่อพระราชบัญญัติ จราจรทางบก ห้ามใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ สามารถแบ่งผลการวิเคราะห์ได้ดังนี้

ผู้ขับขี่รถยนต์และรถจักรยานยนต์มีเพศที่แตกต่างกันจะมีความคิดเห็นต่อพระราชบัญญัติ จราจรทางบก ห้ามใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถที่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.05 ในความคิดเห็นต่างๆ ได้แก่ การห้ามเฉพาะการใช้โทรศัพท์มือถือในการขับรถ แต่ไม่ได้ห้ามการใช้แฮนด์ฟรีหรืออุปกรณ์ไร้สายในการพูดคุยโทรศัพท์ ควรยกเว้นรถยนต์บางประเภท ที่ควรผ่อนผันให้ใช้โทรศัพท์ได้ เช่น รถทหาร ตำรวจ และปอดเตี้ย ผู้ที่ฝ่าฝืนจับปรับโดยใช้โทรศัพท์ หรือเครื่องมือสื่อสารอื่นใดในขณะที่รถเคลื่อนที่ ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ 400-1,000 บาท ผู้ที่ขับรถในลักษณะไม่อาจควบคุมการบังคับรถได้พอแก่ความปลอดภัยต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 3 เดือนหรือปรับตั้งแต่ 2,000-10,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ บทลงโทษใช้กับผู้ขับขี่หรือผู้ใช้โทรศัพท์ขณะที่รถเคลื่อนที่ เว้นแต่รถลากเข็น กรณีที่รถมีวิทยุสื่อสาร ลักษณะนี้ถือว่าไม่ผิดกฎหมาย เพราะไม่พูดสนทนาโต้ตอบกัน การตรวจจับ เจ้าหน้าที่ควรใช้กล้องตรวจจับบันทึกเหตุการณ์ ตามสี่แยกไฟแดง เพื่อสามารถตรวจจับได้ง่ายขึ้น หากเกิดการจับกุม เจ้าหน้าที่มีสิทธิ ในการดูโทรศัพท์ เพราะถือว่าโทรศัพท์เป็นของกลางไม่เป็นการละเมิดสิทธิ เพื่อเป็นการตรวจสอบได้ง่าย จึงไม่ควรติดฟิล์มกรองแสง ผู้ที่พบเห็นสามารถบันทึกภาพนิ่งหรือภาพวิดีโอส่งได้ที่ www.trafficpolice.go.th เพื่อช่วยตำรวจอีกทางหนึ่ง การตรวจจับทำได้ยากเพราะสามารถวางโทรศัพท์ไว้บนรถโดยไม่ต้องวางสายได้ ในขณะที่เจ้าหน้าที่เข้าตรวจ การตรวจจับผู้ใช้โทรศัพท์บนรถบรรทุกหรือรถที่มีความสูงทำได้ยากเพราะยากแก่การมองเห็น

พ.ร.บ. ห้ามใช้โทรศัพท์ขณะขับรถ มีผลทำให้อุบัติเหตุลดลง พ.ร.บ. ห้ามใช้โทรศัพท์ขณะขับรถ มีผลทำให้อุปกรณ์ช่วยฟังและโทรศัพท์ที่มีราคาสูงขึ้น พ.ร.บ. ห้ามใช้โทรศัพท์ขณะขับรถมีผลทำให้เกิดการปิดกั้นทางการสื่อสารทำให้ประเทศพัฒนาได้ช้า การใช้โทรศัพท์ในขณะขับรถมีผลทำให้ระดับความเร็วของรถลดลง เป็นเหตุทำให้ผู้อื่นเดือดร้อน การใช้โทรศัพท์ในขณะขับรถมีผลทำให้สมรรถภาพในการควบคุมรถลดลงจะทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ กรณีผู้นั่งมาด้วยกอดหมายเลขแล้วเอามาแนบหูคนขับเพื่อการสนทนา ลักษณะนี้ก็คือว่าผิด กรณีหากเกิดเหตุร้ายใกล้ตัว ไม่สามารถจอดรถได้ผู้ขับขี่สามารถใช้โทรศัพท์ได้ กรณีรถจักรยานยนต์มีความเสี่ยงอย่างมาก หากมีการใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่ พ.ร.บ. ห้ามใช้โทรศัพท์ขณะขับรถใช้ได้กับตอนกลางวัน เนื่องจากตอนกลางคืนมีดไม่สามารถตรวจสอบได้ กรณีการใช้อุปกรณ์ช่วยฟังก็คือว่าไม่ปลอดภัยควรที่จะติดตั้งเป็นลำโพงขยายเสียงเพื่อการสนทนา จึงยอมรับ H_0 (สมมติฐานหลัก)

ดังนั้นจึงยอมรับสมมติฐานหลักและปฏิเสธสมมติฐานรอง

สมมติฐานที่ 2

H_0 : อาชีพที่แตกต่างกันมีผลต่อความคิดเห็นเกี่ยวกับ พ.ร.บ. จราจรทางบก ห้ามใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถแตกต่างกัน

H_1 : อาชีพที่แตกต่างกันมีผลต่อความคิดเห็นเกี่ยวกับ พ.ร.บ. จราจรทางบก ห้ามใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 15 แสดงข้อมูลเปรียบเทียบระหว่างอาชีพกับความคิดเห็นในการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก ห้ามใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ

ความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่าง	ข้าราชการ		พนักงานบริษัทเอกชน		ว่างงาน		นักเรียน/นักศึกษา		รับจ้าง		อื่นๆ		F	p
	Mean	S.D.	Mean	S.D.	Mean	S.D.	Mean	S.D.	Mean	S.D.	Mean	S.D.		
<p>ความคิดเห็นเกี่ยวกับข้อกฎหมาย</p> <p>1. ห้ามเฉพาะการใช้โทรศัพท์มือถือในการขับรถ แต่ไม่ได้ห้ามการใช้แฮนด์ฟรี หรืออุปกรณ์ไร้สายในการพูดคุยโทรศัพท์</p> <p>2. ควรยกเว้นรถยนต์บางประเภท ที่ควรผ่อนผันให้ใช้โทรศัพท์ได้ เช่น รถทหาร ตำรวจ และปอดเด็กตั้ง</p> <p>3. ผู้ที่ฝ่าฝืนขับรถโดยใช้โทรศัพท์ หรือเครื่องมือสื่อสารอื่นใดในขณะที่รถเคลื่อนที่ ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ 400-1,000 บาท</p> <p>4. ผู้ที่ขับรถในลักษณะไม่อาจควบคุมการบังคับรถได้พอแก่ความปลอดภัยต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 3 เดือนหรือปรับตั้งแต่ 2,000-10,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ</p> <p>5. บทลงโทษใช้กับผู้ขับขี่หรือผู้ใช้โทรศัพท์ขณะที่รถเคลื่อนที่ เว้นแต่รถลากเงิน</p>	4.25	0.931	4.09	0.928	3.33	1.366	3.68	0.863	4.19	0.981	4.00	0.000	1.645	0.156
	4.56	0.727	3.69	1.091	2.83	1.602	3.21	1.166	4.25	1.000	4.50	0.707	4.944	0.000*
	4.25	1.000	3.84	0.987	3.50	1.378	3.50	0.793	3.94	1.063	3.50	0.707	1.443	0.216
	4.06	1.124	3.63	1.040	3.17	1.169	3.46	0.962	4.13	0.806	4.00	1.414	1.685	0.146
	3.31	1.078	3.53	0.950	3.33	1.366	3.36	0.780	3.75	0.856	4.00	0.000	0.639	0.671

หมายเหตุ: * แทนค่า Sig ≤ ระดับนัยสำคัญ 0.05

ตารางที่ 15 แสดงข้อมูลเปรียบเทียบระหว่างอาชีพกับความคิดเห็น ในการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก ห้ามใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ(ต่อ)

ความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่าง	ข้าราชการ		พนักงานบริษัทเอกชน		ว่างงาน		นักเรียน/นักศึกษา		รับจ้าง		อื่นๆ		F	p
	Mean	S.D.	Mean	S.D.	Mean	S.D.	Mean	S.D.	Mean	S.D.	Mean	S.D.		
	6. กรณีที่รถมีวิทยุสื่อสาร ลักษณะนี้ถือว่าไม่ผิดกฎหมาย เพราะไม่พูดสนทนาโต้ตอบกัน	3.94	0.854	3.59	0.615	3.17	1.329	3.46	0.793	3.44	0.964	4.00		
7. การตรวจจับ เจ้าหน้าที่ควรใช้กล้องตรวจจับบันทึกเหตุการณ์ ตามที่แยกไฟแดง เพื่อสามารถตรวจจับได้ง่ายขึ้น	4.13	1.025	4.16	0.767	3.50	1.378	3.86	0.803	4.50	0.730	3.00	0.000	2.386	0.044*
8. หากเกิดการจับกุม เจ้าหน้าที่มีสิทธิ ในการดูโทรศัพท์ เพราะถือว่าโทรศัพท์เป็นของกลางไม่เป็นการละเมิดสิทธิ	3.50	1.033	3.38	1.070	3.33	1.366	3.18	1.056	3.19	1.377	3.00	1.414	0.251	0.938
9. เพื่อเป็นการตรวจสอบได้ง่าย จึงไม่ควรถัดพิลัมกรองแสง	3.50	0.730	3.47	1.077	3.00	1.414	2.89	0.994	3.44	0.964	3.50	0.707	1.399	0.232
10. ผู้ที่พบเห็นสามารถบันทึกภาพนิ่งหรือภาพวิดีโอส่งได้ที่ www.trafficpolice.go.th เพื่อช่วยตำรวจอีกทางหนึ่ง	4.13	0.806	3.59	0.911	2.67	1.506	3.43	0.690	4.19	1.047	2.50	0.707	4.456	0.001*

หมายเหตุ: * แทนค่า Sig ≤ ระดับนัยสำคัญ 0.05

ตารางที่ 15 แสดงข้อมูลเปรียบเทียบระหว่างอาชีพกับความคิดเห็นในการบังคับใช้พระราชบัญญัติ จราจรทางบก ห้ามใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ(ต่อ)

ความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่าง	ข้าราชการ		พนักงานบริษัทเอกชน		ว่างงาน		นักเรียน/นักศึกษา		รับจ้าง		อื่นๆ		F	p
	Mean	S.D.	Mean	S.D.	Mean	S.D.	Mean	S.D.	Mean	S.D.	Mean	S.D.		
11. การตรวจจับทำได้ยากเพราะสามารถวางโทรศัพท์ไว้บนรถโดยไม่ต้องวางสายได้ ในขณะที่เจ้าหน้าที่เข้าตรวจ	4.00	1.095	3.75	0.916	3.00	1.265	3.46	0.693	3.56	1.094	3.50	0.707	1.332	0.258
12. การตรวจจับผู้ใช้โทรศัพท์บนรถบรรทุกหรือรถที่มีความสูงทำได้ยากเพราะยกเก๋งการมองเห็น	3.56	1.153	3.28	0.991	3.17	1.169	3.61	0.786	3.25	1.125	4.50	0.707	1.025	0.408
13. พ.ร.บ. ห้ามใช้โทรศัพท์ขณะขับรถ มีผลทำให้อุบัติเหตุลดลง	4.38	1.025	4.66	0.602	3.67	1.506	4.07	0.716	4.06	1.063	4.50	0.707	2.429	0.041*
14. พ.ร.บ. ห้ามใช้โทรศัพท์ขณะขับรถ มีผลทำให้อุปกรณ์ช่วยฟังและโทรศัพท์ที่มีราคาสูงขึ้น	4.19	0.911	4.00	0.916	3.50	1.225	3.79	0.833	3.81	1.223	3.00	1.414	0.992	0.427
15. พ.ร.บ. ห้ามใช้โทรศัพท์ขณะขับรถมีผลทำให้เกิดการปิดกั้นทางการสื่อสารทำให้ประเทศพัฒนาได้ช้า	3.06	1.482	2.84	1.347	3.33	1.211	2.96	0.922	2.75	1.238	3.00	1.414	0.268	0.930
16. การ ใช้โทรศัพท์ขณะขับรถมีผลทำให้ระดับความเร็วของรถลดลง เป็นเหตุทำให้ผู้ขับขี่อื่นเดือดร้อน	3.75	0.856	3.38	1.264	3.33	1.033	3.57	0.879	3.81	1.167	2.50	0.707	0.910	0.478

หมายเหตุ : * แทนค่า Sig ≤ ระดับนัยสำคัญ 0.05

ตารางที่ 15 แสดงข้อมูลเปรียบเทียบระหว่างอาชีพกับความคิดเห็น ในการบังคับใช้พระราชบัญญัติ จรรยาบรรณก้ามใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ(ต่อ)

ความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่าง	ข้าราชการ		พนักงาน บริษัทเอกชน		ว่างงาน		นักเรียน/ นักศึกษา		รับจ้าง		อื่นๆ		F	P
	Mean	S.D.	Mean	S.D.	Mean	S.D.	Mean	S.D.	Mean	S.D.	Mean	S.D.		
17. การใช้โทรศัพท์ในขณะที่ขับรถมีผลทำให้สมรรถภาพในการควบคุมรถลดลงจะทำให้เกิดอุบัติเหตุได้	4.00	1.033	4.13	0.907	3.83	0.408	3.75	1.041	4.19	0.834	3.00	1.414	1.094	0.369
18. กรณีผู้บังคับควบคุมรถมาแล้วแล้วถามแบบหุคนขับเพื่อการสนทนา ลักษณะนี้ถือว่าผิด	3.75	0.856	3.63	1.100	2.67	0.816	3.61	0.737	3.38	1.147	3.50	2.121	1.259	0.288
19. กรณีหากเกิดเหตุร้ายใกล้ตัว ไม่สามารถจอดรถได้ผู้ขับขี่สามารถใช้โทรศัพท์ได้	3.69	0.873	3.97	0.967	3.17	0.753	3.57	0.879	4.00	0.730	4.50	0.707	1.700	0.142
20. กรณีรถจักรยานยนต์มีความเสี่ยงอย่างมาก หากมีการใช้โทรศัพท์ขณะขับ	4.38	1.025	4.28	0.772	4.00	0.632	3.75	1.076	4.31	0.793	4.50	0.707	1.611	0.165
21. พ.ร.บ. ห้ามใช้โทรศัพท์ขณะขับใช้ได้กับตอนกลางวัน เนื่องจากตอนกลางคืนมีดไม่สามารถตรวจสอบได้	3.06	1.289	3.16	1.221	3.67	1.033	3.07	0.813	3.06	1.124	3.50	0.707	0.373	0.866
22. กรณีการใช้อุปกรณ์ช่วยฟังก็ถือว่าไม่ปลอดภัยควรที่จะติดตั้งเป็นลำโพงขยายเสียงเพื่อการสนทนา	3.19	0.834	3.03	0.967	3.17	0.408	3.25	0.701	3.50	0.816	3.00	0.000	0.743	0.593

หมายเหตุ: * แทนค่า Sig ≤ ระดับนัยสำคัญ 0.05

จากตารางที่ 15 ผลการวิเคราะห์การเปรียบเทียบ ความแตกต่างของค่าเฉลี่ย ระหว่าง อาชีพกับความ คิดเห็นต่อพระราชบัญญัติ จราจรทางบก ห้ามใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ สามารถแบ่งผลการวิเคราะห์ได้ ดังนี้

ผู้ขับขี่รถยนต์และรถจักรยานยนต์มีอาชีพที่แตกต่างกันจะมีความคิดเห็นต่อพระราชบัญญัติ จราจร ทางบก ห้ามใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถที่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.05 ในความคิดเห็นต่างๆ ได้แก่ การห้ามเฉพาะการใช้โทรศัพท์มือถือในการขับรถ แต่ไม่ได้ห้ามการใช้แฮนด์ฟรีหรืออุปกรณ์ไร้สายใน การพูดคุยโทรศัพท์ ผู้ที่ฝ่าฝืนขับขี่ยานยนต์โดยใช้โทรศัพท์ หรือเครื่องมือสื่อสารอื่นใดในขณะที่รถเคลื่อนที่ต้อง ระวังโทษปรับตั้งแต่ 400-1,000 บาท ผู้ที่ขับรถในลักษณะไม่อาจควบคุมการบังคับรถได้พอแก่ความ ปลอดภัยต้องระวังโทษจำคุกไม่เกิน 3 เดือนหรือปรับตั้งแต่ 2,000-10,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ บทลงโทษใช้กับผู้ขับขี่หรือผู้ใช้โทรศัพท์ขณะที่รถเคลื่อนที่ เว้นแต่รถลากเข็น กรณีที่รถมีวิทยุสื่อสาร ลักษณะนี้ถือว่าไม่ผิดกฎหมาย เพราะไม่พูดสนทนาโต้ตอบกัน หากเกิดการจับกุม เจ้าหน้าที่มีสิทธิ ในการดู โทรศัพท์ เพราะถือว่าโทรศัพท์เป็นของกลาง ไม่เป็นการละเมิดสิทธิ เพื่อเป็นการตรวจสอบได้ง่าย จึงไม่ควร คิดฟิล์มกรองแสง การตรวจจับทำได้ยากเพราะสามารถวางโทรศัพท์ไว้บนรถโดยไม่ต้องวางสายได้ ในขณะที่ เจ้าหน้าที่เข้าตรวจ การตรวจจับผู้ใช้โทรศัพท์บนรถบรรทุกหรือรถที่มีความสูงทำได้ยากเพราะยากแก่การ มองเห็น พ.ร.บ. ห้ามใช้โทรศัพท์ขณะขับรถ มีผลทำให้อุปกรณ์ช่วยฟังและโทรศัพท์มีราคาสูงขึ้น พ.ร.บ. ห้ามใช้โทรศัพท์ขณะขับรถมีผลทำให้เกิดการปิดกั้นทางการสื่อสารทำให้ประเทศพัฒนาได้ช้า การใช้ โทรศัพท์ในขณะที่ขับรถมีผลทำให้ระดับความเร็วของรถลดลง เป็นเหตุทำให้ผู้อื่นเดือดร้อน การใช้โทรศัพท์ ในขณะขับรถมีผลทำให้สมรรถภาพในการควบคุมรถลดลงจะทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ กรณีผู้นั่งมาด้วยกค หมายเลขแล้วเอามาแนบหูคนขับเพื่อการสนทนา ลักษณะนี้ก็ถือว่าผิด กรณีหากเกิดเหตุร้ายใกล้ตัว ไม่ สามารถจอดรถได้ผู้ขับขี่สามารถใช้โทรศัพท์ได้ กรณีรถจักรยานยนต์มีความเสี่ยงอย่างมาก หากมีการใช้ โทรศัพท์ขณะขับขี่ พ.ร.บ. ห้ามใช้โทรศัพท์ขณะขับรถใช้ได้กับตอนกลางวัน เนื่องจากตอนกลางคืนมีด ไม่สามารถตรวจสอบได้ กรณีการใช้อุปกรณ์ช่วยฟังก็ถือว่าไม่ปลอดภัยควรที่จะติดตั้งเป็นลำโพงขยายเสียงเพื่อ การสนทนา จึงยอมรับ H_0 (สมมติฐานหลัก)

ผู้ขับขี่รถยนต์และรถจักรยานยนต์มีอาชีพที่แตกต่างกันจะมีความคิดเห็นต่อพระราชบัญญัติ จราจร ทางบก ห้ามใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถที่ไม่อย่างแตกต่างกันมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.05 ในความคิดเห็นต่างๆ ได้แก่ ควรยกเว้นรถยนต์บางประเภท ที่ควรผ่อนผันให้ใช้โทรศัพท์ได้ เช่น รถทหาร ตำรวจ และปอ การ ตรวจจับ เจ้าหน้าที่ควรใช้กล้องตรวจจับบันทึกเหตุการณ์ ตามสี่แยกไฟแดง เพื่อสามารถตรวจจับได้ง่ายขึ้น ผู้ ที่พบเห็นสามารถบันทึกภาพนิ่งหรือภาพวิดีโอส่งได้ที่ www.trafficpolice.go.th เพื่อช่วยตำรวจอีกทางหนึ่ง พ.ร.บ. ห้ามใช้โทรศัพท์ขณะขับรถ มีผลทำให้อุบัติเหตุลดลง และปฏิเสธ H_1 (สมมติฐานรอง)

ดังนั้นจึงยอมรับสมมติฐานหลักและปฏิเสธสมมติฐานรอง

สมมติฐานที่ 3

H_0 : รายได้ที่แตกต่างกันมีผลต่อความคิดเห็นเกี่ยวกับ พ.ร.บ.จราจรทางบก ห้ามใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถแตกต่างกัน

H_1 : รายได้ที่แตกต่างกันมีผลต่อความคิดเห็นเกี่ยวกับ พ.ร.บ.จราจรทางบก ห้ามใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 16 แสดงข้อมูลเปรียบเทียบระหว่างรายได้กับความคิดเห็น ในการบังคับใช้ พระราชบัญญัติ จราจรทางบก ห้ามใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ

ความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่าง	ไม่เกิน 5,000 บาท		รายได้ 5,001- 8,000 บาท		รายได้ 8,001- 15,000 บาท		รายได้ 15,001- 20,000 บาท		รายได้ 20,001- 30,000 บาท		มากกว่า 30,000 บาท		F	p
	Mean	S.D.	Mean	S.D.	Mean	S.D.	Mean	S.D.	Mean	S.D.	Mean	S.D.		
<p>ความคิดเห็นเกี่ยวกับข้อกฎหมาย</p> <p>1. ห้ามเฉพาะการใช้โทรศัพท์มือถือในการขับรถ แต่ไม่ได้ห้ามการใช้แฮนด์ฟรี หรืออุปกรณ์ไร้สายในการพูดคุยโทรศัพท์</p> <p>2. ควรยกเว้นรถยนต์บางประเภท ที่ควรผ่อนผันให้ใช้โทรศัพท์ได้ เช่น รถทหาร ตำรวจ และปอดเด็กถึง</p> <p>3. ผู้ฝ่าฝืนจับปรับโดยใช้โทรศัพท์ หรือเครื่องมือสื่อสารอื่นใดในขณะที่รถเคลื่อนที่ต่อกระทรวงไทย ปรับตั้งแต่ 400-1,000 บาท</p> <p>4. ผู้ที่ขับรถในลักษณะไม่อาจควบคุมการบังคับรถได้พอแก่ความปลอดภัยต่อกระทรวงไทยจำคุกไม่เกิน 3 เดือนหรือปรับตั้งแต่ 2,000-10,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ</p> <p>5. บทลงโทษใช้กับผู้ขับขี่หรือผู้ใช้โทรศัพท์ขณะที่รถเคลื่อนที่ เว้นแต่รถลากเงิน</p>	3.69	0.855	4.04	0.916	4.08	0.929	3.71	1.139	4.00	1.155	5.00	0.000	0.765	0.578
	3.46	0.967	3.81	1.266	3.79	1.196	3.57	1.089	4.00	1.528	5.00	0.000	0.514	0.765
	3.54	0.877	3.88	0.952	3.87	0.923	3.43	1.158	4.14	1.215	5.00	0.000	1.136	0.347
	3.62	0.961	3.96	0.824	3.62	1.138	3.43	1.016	3.86	1.215	5.00	0.000	0.951	0.452
	3.46	0.660	3.54	0.905	3.38	0.990	3.36	0.842	3.86	1.215	5.00	0.000	0.920	0.471

หมายเหตุ : * แทนค่า Sig ≤ ระดับนัยสำคัญ 0.05

ตารางที่ 16 แสดงข้อมูลเปรียบเทียบระหว่างรายได้กับความคิดเห็น ในการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก ห้ามใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ(ต่อ)

ความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่าง	ไม่เกิน 5,000 บาท		รายได้ 5,001- 8,000 บาท		รายได้ 8,001- 15,000 บาท		รายได้ 15,001- 20,000 บาท		รายได้ 20,001- 30,000 บาท		มากกว่า 30,000 บาท		F	p
	Mean	S.D.	Mean	S.D.	Mean	S.D.	Mean	S.D.	Mean	S.D.	Mean	S.D.		
6. กรณีที่กรณีวิทยุสื่อสาร ลักษณะนี้ถือว่าไม่ผิดกฎหมาย เพราะไม่พูดสนทนาโต้ตอบกัน	3.69	0.855	3.27	0.778	3.54	0.682	3.57	1.016	4.43	0.787	5.00	0.000	3.134	0.012*
7. การตรวจจับ เจ้าหน้าที่ควรใช้กล้องตรวจจับบันทึกเหตุการณ์ ตามสี่แยกไฟแดง เพื่อสามารถตรวจจับได้ง่ายขึ้น	4.08	0.760	4.19	0.749	4.08	0.900	3.50	0.941	4.57	1.134	4.00	0.000	1.774	0.126
8. หากเกิดการจับกุม เจ้าหน้าที่มีสิทธิ ในการดูโทรศัพท์ เพราะถือว่าโทรศัพท์เป็นของกลางไม่เป็นการละเมิดสิทธิ	2.92	1.188	3.35	1.263	3.36	1.063	3.29	0.825	3.57	1.397	3.00	0.000	0.413	0.838
9. เพื่อเป็นการตรวจสอบได้ง่าย จึงไม่ควรติดฟิล์มกรองแสง	2.85	0.899	3.35	0.846	3.23	1.111	3.43	1.089	3.71	1.113	4.00	0.000	0.927	0.467
10. ผู้ที่พบเห็นสามารถบันทึกภาพนิ่งหรือภาพวิดีโอส่งได้ที่ www.trafficpolice.go.th เพื่อช่วยตำรวจอีกทางหนึ่ง	2.92	0.641	3.92	1.017	3.77	0.986	3.43	1.016	3.71	0.756	4.00	0.000	2.268	0.054

หมายเหตุ : * แทนค่า Sig ≤ ระดับนัยสำคัญ 0.05

ตารางที่ 16 แสดงข้อมูลเปรียบเทียบระหว่างรายได้กับความคิดเห็นในการบังคับใช้พระราชบัญญัติ จรรยาบรรณทนาย มีอิทธิพลระยะยาว(ต่อ)

ความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่าง	ไม่เกิน 5,000 บาท		รายได้ 5,001-8,000 บาท		รายได้ 8,001-15,000 บาท		รายได้ 15,001-20,000 บาท		รายได้ 20,001-30,000 บาท		มากกว่า 30,000 บาท		F	p
	Mean	S.D.	Mean	S.D.	Mean	S.D.	Mean	S.D.	Mean	S.D.	Mean	S.D.		
11. การตรวจจับทำได้ยากเพราะสามารถวางโทรศัพท์ไว้บนรถโดยไม่ต้องวางสายได้ ในขณะที่เจ้าหน้าที่เข้าตรวจ	3.15	0.376	3.50	0.906	3.79	0.978	3.50	1.019	4.14	1.215	5.00	0.000	1.952	0.093
12. การตรวจจับผู้ใช้โทรศัพท์บนรถบรรทุกหรือรถที่มีความสูงทำได้ยากเพราะยากแก่การมองเห็น	3.46	0.660	3.38	1.023	3.41	0.993	3.14	1.099	4.00	1.155	5.00	0.000	1.214	0.309
ความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบ														
13. พ.ร.บ. ห้ามใช้โทรศัพท์ขณะขับรถ มีผลทำให้อุบัติเหตุลดลง	4.38	0.650	4.12	0.909	4.21	0.864	4.50	1.160	4.71	0.756	5.00	0.000	0.895	0.488
14. พ.ร.บ. ห้ามใช้โทรศัพท์ขณะขับรถ มีผลทำให้อุปกรณ์ช่วยฟังและโทรศัพท์มีราคาสูงขึ้น	3.69	0.947	3.88	1.071	3.92	1.010	3.93	0.730	4.14	1.069	3.00	0.000	0.370	0.868
15. พ.ร.บ. ห้ามใช้โทรศัพท์ขณะขับรถมีผลทำให้เกิดการปิดกั้นทางการสื่อสารทำให้ประเทศพัฒนาได้ช้า	3.23	0.927	2.88	1.143	2.74	1.251	3.57	1.016	2.57	1.718	1.00	0.000	1.826	0.115
16. การใช้โทรศัพท์ในขณะขับรถมีผลทำให้ระดับความเร็วของรถลดลง เป็นเหตุทำให้ผู้อื่นเดือดร้อน	3.31	0.855	3.69	1.050	3.59	1.229	3.14	0.663	3.86	1.215	4.00	0.000	0.785	0.563

หมายเหตุ : * แทนค่า Sig ≤ ระดับนัยสำคัญ 0.05

ตารางที่ 16 แสดงข้อมูลเปรียบเทียบระหว่างรายได้กับความวิตกกังวลในการบังคับใช้พระราชบัญญัติ จราจรทางบก ห้ามใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ(ต่อ)

ความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่าง	ไม่เกิน 5,000 บาท		รายได้ 5,001-8,000 บาท		รายได้ 8,001-15,000 บาท		รายได้ 15,001-20,000 บาท		รายได้ 20,001-30,000 บาท		มากกว่า 30,000 บาท		F	p
	Mean	S.D.	Mean	S.D.	Mean	S.D.	Mean	S.D.	Mean	S.D.	Mean	S.D.		
17. การใช้โทรศัพท์ในขณะที่ขับรถมีผลทำให้สมรรถภาพในการควบคุมรถลดลงทำให้เกิดอุบัติเหตุได้	4.00	0.913	3.77	1.032	4.10	0.821	3.71	1.069	4.29	1.113	5.00	0.000	0.983	0.432
18. ความคิดเห็นจากสถานการณ์ 18. กรณีผู้ขับขี่ยังคงหมายเลขแล้วเอามาแนบหุ คนขับเพื่อการสนทนา ลักษณะนี้ถือว่าผิด	3.54	0.776	3.65	0.977	3.33	0.955	3.79	1.251	3.86	1.069	3.00	0.000	0.777	0.569
19. กรณีหากเกิดเหตุร้ายใกล้ตัว ไม่สามารถจอดรถ ได้ผู้ขับขี่สามารถใช้โทรศัพท์ได้	3.54	1.050	3.62	0.752	3.92	0.870	3.79	0.699	3.86	1.464	5.00	0.000	0.946	0.455
20. กรณีรถจักรยานยนต์มีความเสี่ยงอย่างมาก หาก มีการใช้โทรศัพท์ขณะขับจะ	3.92	1.115	4.19	0.801	4.00	0.973	4.36	0.842	4.57	0.787	5.00	0.000	0.977	0.436
21. พ.ร.บ. ห้ามใช้โทรศัพท์ขณะขับรถใช้ได้กับ ตอนกลางวัน เนื่องจากตอนกลางคืนมีด ไม่สามารถ ตรวจสอบได้	3.31	0.947	2.77	0.992	3.33	1.108	3.36	0.745	2.43	1.512	5.00	0.000	2.384	0.044*
22. กรณีการใช้อุปกรณ์ช่วยฟังก็ถือว่าไม่ปลอดภัย ควรที่จะติดตั้งเป็นลำโพงขยายเสียงเพื่อการสนทนา	3.23	0.439	3.46	0.706	3.03	0.959	3.36	0.633	2.86	1.069	3.00	0.000	1.273	0.282

หมายเหตุ : * แทนค่า Sig \leq ระดับนัยสำคัญ 0.05

จากตารางที่ 16 ผลการวิเคราะห์การเปรียบเทียบ ความแตกต่างของค่าเฉลี่ย ระหว่าง รายได้กับ ความคิดเห็นต่อพระราชบัญญัติ จราจรทางบก ห้ามใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ สามารถแบ่งผลการ วิเคราะห์ได้ดังนี้

ผู้ขับขี่รถยนต์และรถจักรยานยนต์มีรายได้ที่แตกต่างกันจะมีความคิดเห็นต่อพระราชบัญญัติ จราจร ทางบก ห้ามใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถที่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.05 ในความคิดเห็นต่างๆ ได้แก่ การห้ามเฉพาะการใช้โทรศัพท์มือถือในการขับรถ แต่ไม่ได้ห้ามการใช้แฮนด์ฟรีหรืออุปกรณ์ไว้ สายในการพูดคุยโทรศัพท์ ควรยกเว้นรถยนต์บางประเภท ที่ควรผ่อนผันให้ใช้โทรศัพท์ได้ เช่น รถทหาร ตำรวจ และปอดเด็กตึ๋ง ผู้ที่ฝ่าฝืนขับขีรถโดยใช้โทรศัพท์ หรือเครื่องมือสื่อสารอื่นใดในขณะที่รถเคลื่อนที่ ต้องระวาง โทษปรับตั้งแต่ 400-1,000 บาท ผู้ที่ขับรถในลักษณะไม่อาจควบคุมการบังคับรถได้พอแก่ความ ปลอดภัยต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 3 เดือนหรือปรับตั้งแต่ 2,000-10,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ บทลงโทษใช้กับผู้ขับขี่หรือผู้ใช้โทรศัพท์ขณะที่รถเคลื่อนที่ เว้นแต่รถลากเข็น การตรวจจับ เจ้าหน้าที่ควร ใช้กล้องตรวจจับบันทึกเหตุการณ์ ตามสี่แยกไฟแดง เพื่อสามารถตรวจจับได้ง่ายขึ้น หากเกิดการจับกุม เจ้าหน้าที่มีสิทธิ ในการดูโทรศัพท์ เพราะถือว่าโทรศัพท์เป็นของกลางไม่เป็นการละเมิดสิทธิ เพื่อเป็นการ ตรวจสอบได้ง่าย จึงไม่ควรติดฟิล์มกรองแสง ผู้ที่พบเห็นสามารถบันทึกภาพนิ่งหรือภาพวิดีโอส่งได้ที่ www.trafficpolice.go.th เพื่อช่วยตำรวจอีกทางหนึ่ง การตรวจจับทำได้ยากเพราะสามารถวางโทรศัพท์ไว้ บนรถโดยไม่ต้องวางสายได้ ในขณะที่เจ้าหน้าที่เข้าตรวจ การตรวจจับผู้ใช้โทรศัพท์บนรถบรรทุกหรือรถ ที่มีความสูงทำได้ยากเพราะยากแก่การมองเห็น พ.ร.บ. ห้ามใช้โทรศัพท์ขณะขับรถ มีผลทำให้อุบัติเหตุ ลดลง พ.ร.บ. ห้ามใช้โทรศัพท์ขณะขับรถ มีผลทำให้อุปกรณ์ช่วยฟังและโทรศัพท์มีราคาสูงขึ้น พ.ร.บ. ห้าม ใช้โทรศัพท์ขณะขับรถมีผลทำให้เกิดการปิดกั้นทางการสื่อสารทำให้ประเทศพัฒนาได้ช้า การใช้โทรศัพท์ ในขณะที่ขับรถมีผลทำให้ระดับความเร็วของรถลดลง เป็นเหตุทำให้ผู้อื่นเดือดร้อน การใช้โทรศัพท์ในขณะที่ ขับรถมีผลทำให้สมรรถภาพในการควบคุมรถลดลงจะทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ กรณีผู้นั่งมาด้วยจดหมายเลข แล้วเอามาแนบหูคนขับเพื่อการสนทนา ลักษณะนี้ก็คือว่าผิด กรณีหากเกิดเหตุร้ายใกล้ตัว ไม่สามารถจอด รถได้ผู้ขับขี่สามารถใช้โทรศัพท์ได้ กรณีรถจักรยานยนต์มีความเสี่ยงอย่างมาก หากมีการใช้โทรศัพท์ขณะ ขับขี่ กรณีการใช้อุปกรณ์ช่วยฟังก็ถือว่าไม่ปลอดภัยควรที่จะติดตั้งเป็นลำโพงขยายเสียงเพื่อการสนทนา จึง ยอมรับ H_0 (สมมติฐานหลัก)

ผู้ขับขี่รถยนต์และรถจักรยานยนต์มีรายได้ที่แตกต่างกันจะมีความคิดเห็นต่อพระราชบัญญัติ จราจร ทางบก ห้ามใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถที่ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.05 ในความคิดเห็น ต่างๆ ได้แก่ กรณีที่มีรถมีวิทยุสื่อสาร ลักษณะนี้ถือว่าไม่ผิดกฎหมาย เพราะไม่พูดสนทนาโต้ตอบกัน พ.ร.บ. ห้ามใช้โทรศัพท์ขณะขับรถใช้ได้กับตอนกลางวัน เนื่องจากตอนกลางคืนมีดไม่สามารถตรวจสอบได้ และ ปฏิเสธ H_1 (สมมติฐานรอง)

ดังนั้นจึงยอมรับสมมติฐานหลักและปฏิเสธสมมติฐานรอง

บทที่ 5

สรุปผลการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเพื่อศึกษา ความคิดเห็นของผู้ขับขี่รถยนต์และรถจักรยานยนต์ เกี่ยวกับพระราชบัญญัติจราจรทางบก เขตกรุงเทพมหานคร ประจำปีพุทธศักราช 2551ศึกษาในกรณี ข้อบังคับห้ามใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ โดยมีวัตถุประสงค์ ดังนี้

1. เพื่อศึกษาความคิดเห็นของผู้ขับขี่รถยนต์และรถจักรยานยนต์เกี่ยวกับ พ.ร.บ. จราจรทางบก ห้ามใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ
2. เพื่อศึกษาผลกระทบแรกของการ บังคับใช้ พ.ร.บ. จราจรทางบก ห้ามใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ มีผลอย่างไรต่อพฤติกรรมของผู้ขับขี่รถยนต์และรถจักรยานยนต์
3. เพื่อเป็นแนวทางในการแก้ไขปัญหาการใช้โทรศัพท์มือถือในขณะขับรถ ในเขตกรุงเทพมหานคร

สรุปผลการวิจัย

ส่วนที่ 1 การวิเคราะห์ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ขับขี่รถยนต์และรถจักรยานยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร

จากการสำรวจกลุ่มตัวอย่าง คือ ประชากรที่ผู้ขับขี่รถยนต์และรถจักรยานยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร จำนวน 100 คน พบว่า โดยส่วนใหญ่เป็นผู้ชายจำนวน 51 คน คิดเป็นร้อยละ 51.0 และเพศหญิงจำนวนทั้งสิ้น 49 คน คิดเป็นร้อยละ 49.0 ส่วนใหญ่มีอายุ 25 ปี จำนวน 15 คน คิดเป็นร้อยละ 15.0 สภาพสมรสส่วนใหญ่มีสถานภาพโสดจำนวน 70 คน คิดเป็นร้อยละ 70.0 ระดับการศึกษาส่วนใหญ่อยู่ในระดับปริญญาตรีจำนวน 73 คน คิดเป็นร้อยละ 73.0 รองลงมาคือระดับ ปวช./ปวส.จำนวน 17 คนคิดเป็นร้อยละ 17.0 ส่วนใหญ่มีอาชีพเป็นพนักงานบริษัทเอกชนจำนวน 32 คน คิดเป็นร้อยละ 32.0 มีรายได้ต่อเดือนส่วนใหญ่อยู่ในระดับรายได้ 8,001- 15,000 บาทจำนวน 38 คน คิดเป็นร้อยละ 38.0 พาหนะที่ใช้ขับขี่ส่วนใหญ่เป็นรถยนต์จำนวน 42 คน คิดเป็นร้อยละ 42.0 ส่วนใหญ่มีประสบการณ์ในการขับขี่ในระดับ มากกว่า 3 ปี จำนวน 59 คนคิดเป็นร้อยละ 59.0

ส่วนที่ 2 การวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมของผู้ขับขี่รถยนต์และรถจักรยานยนต์

จากการสำรวจพบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เคยพฤติกรรมกระทำผิดกฎจราจร จำนวนทั้งสิ้น 66 คน คิดเป็นร้อยละ 66.0 ไม่เคยพฤติกรรมกระทำผิดกฎจราจร จำนวนทั้งสิ้น 6 คน คิดเป็นร้อยละ 6.0

ระยะเวลาการใช้โทรศัพท์เครื่องปัจจุบัน กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีระยะเวลาการใช้โทรศัพท์เครื่องปัจจุบันมากกว่า 1 ปี แต่ไม่เกิน 2 ปี จำนวนทั้งสิ้น 27 คน คิดเป็นร้อยละ 27.0

มีจำนวนครั้งที่ใช้โทรศัพท์ขณะขับรถ ส่วนใหญ่ วันละ 1-2 ครั้ง จำนวนทั้งสิ้น 34 คน คิดเป็นร้อยละ 34.0

กลุ่มประชากรส่วนใหญ่ทราบการณรงค์ พ.ร.บ. ห้ามใช้โทรศัพท์ในขณะที่ขับรถจำนวนทั้งสิ้น 94 คน คิดเป็นร้อยละ 94.0 และ

ความคิดเห็นเกี่ยวกับ พ.ร.บ.ห้ามใช้โทรศัพท์ในขณะที่ขับรถ กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เห็นด้วยกับ พ.ร.บ.ห้ามใช้โทรศัพท์ในขณะที่ขับรถ จำนวนทั้งสิ้น 93 คน คิดเป็นร้อยละ 93.0

การตรวจสอบอุปกรณ์ช่วยฟังของโทรศัพท์จากทางร้าน กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ไม่เคยตรวจสอบ อุปกรณ์ช่วยฟังของโทรศัพท์จากทางร้าน จำนวนทั้งสิ้น 54 คน คิดเป็นร้อยละ 54.0

การใช้อุปกรณ์ช่วยฟัง (Hand free, Small talk) กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ใช้อุปกรณ์ช่วยฟัง (Hand free, Small talk) จำนวนทั้งสิ้น 68 คน คิดเป็นร้อยละ 68.0

ส่วนที่ 3 การวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับความคิดเห็นในการบังคับใช้ พระราชบัญญัติ จราจรทางบก ห้ามใช้ โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ

จากการสำรวจพบว่า ความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างประชากรโดยภาพรวมส่วนใหญ่ มีความคิดเห็น ประเด็น ห้ามเฉพาะการใช้โทรศัพท์มือถือในการขับรถ แต่ไม่ได้ห้ามการใช้แฮนด์ฟรี หรืออุปกรณ์ไร้สายในการพูดคุยโทรศัพท์ คือ เห็นด้วย จำนวน 43 คน คิดเป็นร้อยละ 43.0 มีค่าเฉลี่ย 3.97 ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.958

ความคิดเห็นประเด็น ควรยกเว้นรถยนต์บางประเภท ที่ควรผ่อนผันให้ใช้โทรศัพท์ได้ เช่น รถทหาร ตำรวจ และปอเต็กตึ๊ง คือ เห็นด้วย จำนวน 35 คน คิดเป็นร้อยละ 35.0 มีค่าเฉลี่ย 3.75 ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน 1.184

ความคิดเห็นประเด็น ผู้ที่ฝ่าฝืนขับรถโดยใช้โทรศัพท์ หรือเครื่องมือสื่อสารอื่นใดในขณะที่รถ เคลื่อนที่ควรระวางโทษปรับตั้งแต่ 400-1,000 บาท คือ ปานกลาง จำนวน 33 คน คิดเป็นร้อยละ 33.0 มีค่าเฉลี่ย 3.80 ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.985

ความคิดเห็นประเด็น ผู้ที่ขับรถในลักษณะไม่อาจควบคุมการบังคับรถได้พอแก่ความปลอดภัยต้อง ระวางโทษจำคุกไม่เกิน 3 เดือนหรือปรับตั้งแต่ 2,000-10,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ คือ เห็นด้วย จำนวน 31 คน คิดเป็นร้อยละ 31.0 มีค่าเฉลี่ย 3.71 ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน 1.028

ความคิดเห็นประเด็น บทลงโทษใช้กับผู้ขับขี่หรือผู้ใช้โทรศัพท์ขณะที่รถเคลื่อนที่ เว้นแต่รถลากเงิน คือ ปานกลาง จำนวน 40 คน คิดเป็นร้อยละ 40.0 มีค่าเฉลี่ย 3.48 ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.926

ความคิดเห็นประเด็น กรณีที่รถมีวิทยุสื่อสาร ลักษณะนี้ถือว่าไม่ผิดกฎหมาย เพราะไม่พูดสนทนา ได้ตอบกัน คือ ปานกลาง จำนวน 44 คน คิดเป็นร้อยละ 44.0 มีค่าเฉลี่ย 3.57 ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.832

ความคิดเห็นประเด็น การตรวจจับ เจ้าหน้าที่ควรใช้กล้องตรวจจับบันทึกเหตุการณ์ ตามสี่แยกไฟแดง เพื่อสามารถตรวจจับได้ง่ายขึ้น คือ เห็นด้วยอย่างยิ่ง 39 คน คิดเป็นร้อยละ 39.0 มีค่าเฉลี่ย 4.06 ค่าเบี่ยงเบน มาตรฐาน 0.886

ความคิดเห็นประเด็น หากเกิดการจับกุม เจ้าหน้าที่มีสิทธิ ในการดูโทรศัพท์ เพราะถือว่าโทรศัพท์ เป็นของกลางไม่เป็นการละเมิดสิทธิ คือ ปานกลาง จำนวน 37 คน คิดเป็นร้อยละ 37.0 มีค่าเฉลี่ย 3.30 ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน 1.115

ความคิดเห็นประเด็น เพื่อเป็นการตรวจสอบได้ง่าย จึงไม่ควรติดฟิล์มกรองแสง ระดับความคิดเห็น ที่เลือกมากที่สุด คือ ปานกลาง จำนวน 35 คน คิดเป็นร้อยละ 35.0 มีค่าเฉลี่ย 3.28 ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน 1.016

ความคิดเห็นประเด็น ผู้ที่พบเห็นสามารถบันทึกภาพนิ่งหรือภาพวิดีโอส่งได้ที่ www.trafficpolice.go.th เพื่อช่วยตำรวจอีกทางหนึ่ง คือ ปานกลาง จำนวน 38 คน คิดเป็นร้อยละ 38.0 มีค่าเฉลี่ย 3.65 ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.978

ความคิดเห็นประเด็น การตรวจจับทำได้ยากเพราะสามารถวางโทรศัพท์ไว้บนรถโดยไม่ต้องวางสายได้ ในขณะที่เจ้าหน้าที่เข้าตรวจ คือ เห็นด้วยอย่างยิ่ง จำนวน 37 คน คิดเป็นร้อยละ 37.0 มีค่าเฉลี่ย 3.63 ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.950

ความคิดเห็นประเด็น การตรวจจับผู้ใช้โทรศัพท์บนรถบรรทุกหรือรถที่มีความสูงทำได้ยากเพราะ ยากแก่การมองเห็น คือ เห็นด้วยอย่างยิ่ง จำนวน 35 คน คิดเป็นร้อยละ 35.0 มีค่าเฉลี่ย 3.43 ค่าเบี่ยงเบน มาตรฐาน 0.998

ความคิดเห็นประเด็น พ.ร.บ. ห้ามใช้โทรศัพท์ขณะขับรถ มีผลทำให้อุบัติเหตุลดลง คือ เห็นด้วย อย่างยิ่ง จำนวน 53 คน คิดเป็นร้อยละ 53.0 มีค่าเฉลี่ย 4.29 ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.891

ความคิดเห็นประเด็น พ.ร.บ. ห้ามใช้โทรศัพท์ขณะขับรถ มีผลทำให้อุปกรณ์ช่วยฟังและโทรศัพท์มี ราคาสูงขึ้น คือ เห็นด้วย จำนวน 46 คน คิดเป็นร้อยละ 46.0 มีค่าเฉลี่ย 3.89 ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.973

ความคิดเห็นประเด็น พ.ร.บ. ห้ามใช้โทรศัพท์ขณะขับรถมีผลทำให้เกิดการปิดกั้นทางการสื่อสารทำให้ประเทศพัฒนาได้ช้า คือ เห็นด้วย จำนวน 31 คน คิดเป็นร้อยละ 31.0 มีค่าเฉลี่ย 2.93 ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน 1.217

ความคิดเห็นประเด็น การใช้โทรศัพท์ในขณะที่ขับรถมีผลทำให้ระดับความเร็วของรถลดลง เป็นเหตุ ทำให้ผู้อื่นเดือดร้อน คือ ปานกลาง จำนวน 36 คน คิดเป็นร้อยละ 36.0 มีค่าเฉลี่ย 3.54 ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน 1.068

ความคิดเห็นประเด็น การใช้โทรศัพท์ในขณะที่ขับรถมีผลทำให้สมรรถภาพในการควบคุมรถลดลง จะทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ คือ เห็นด้วยอย่างยิ่ง จำนวน 35 คน คิดเป็นร้อยละ 35.0 มีค่าเฉลี่ย 3.97 ค่าเบี่ยงเบน มาตรฐาน 0.948

ความคิดเห็นประเด็น กรณีผู้นั่งมาด้วยกอดหมายเลขแล้วเอามาแนบหูคนขับเพื่อการสนทนา ลักษณะ นี้ก็ถือว่าผิด คือ ปานกลาง จำนวน 37 คน คิดเป็นร้อยละ 37.0 มีค่าเฉลี่ย 3.97 ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.989

ความคิดเห็นประเด็น กรณีหากเกิดเหตุร้ายใกล้ตัว ไม่สามารถจอดรถได้ผู้ขับขี่สามารถใช้โทรศัพท์ได้ คือ เห็นด้วย จำนวน 44 คน คิดเป็นร้อยละ 44.0 มีค่าเฉลี่ย 3.78 ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.894

ความคิดเห็นประเด็น กรณีรถจักรยานยนต์มีความเสี่ยงอย่างมาก หากมีการใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่ คือ เห็นด้วยอย่างยิ่ง จำนวน 43 คน คิดเป็นร้อยละ 43.0 มีค่าเฉลี่ย 4.14 ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.921

ความคิดเห็นประเด็น พ.ร.บ. ห้ามใช้โทรศัพท์ขณะขับรถใช้ได้กับตอนกลางวัน เนื่องจากตอนกลางคืนมีดไม่สามารถตรวจสอบได้ คือ ปานกลาง จำนวน 36 คน คิดเป็นร้อยละ 36.0 มีค่าเฉลี่ย 3.14 ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน 1.083

ความคิดเห็นประเด็น กรณีการใช้อุปกรณ์ช่วยฟังก็ถือว่าไม่ปลอดภัยควรที่จะติดตั้งเป็นลำโพงขยายเสียงเพื่อการสนทนา คือ ปานกลาง จำนวน 54 คน คิดเป็นร้อยละ 54.0 มีค่าเฉลี่ย 3.20 ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.984

ส่วนที่ 4 การวิเคราะห์ผลการทดสอบสมมติฐาน

การทดสอบสมมติฐานในการศึกษาวิจัยในครั้งนี้ คณะผู้วิจัยได้ตั้งสมมติฐานไว้ 3 ข้อ

ผลการทดสอบสมมติฐานที่ 1

H_0 : เพศที่แตกต่างกันมีผลต่อความคิดเห็นเกี่ยวกับ พ.ร.บ. จราจรทางบก ห้ามใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถแตกต่างกัน

H_1 : เพศที่แตกต่างกันมีผลต่อความคิดเห็นเกี่ยวกับ พ.ร.บ. จราจรทางบก ห้ามใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถไม่แตกต่างกัน

จากการวิเคราะห์สมมติฐาน พบว่า สมมติฐานที่ 1 กลุ่มตัวอย่างที่เพศแตกต่างกันมีผลต่อความคิดเห็นเกี่ยวกับ พ.ร.บ. จราจรทางบก ห้ามใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถแตกต่างกัน เป็นที่ยอมรับ H_0 และกลุ่มตัวอย่าง เพศที่แตกต่างกันมีผลต่อความคิดเห็นเกี่ยวกับ พ.ร.บ. จราจรทางบก ห้ามใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถไม่แตกต่างกัน เป็นที่ยอมรับปฏิเสธ H_1

ผลการทดสอบสมมติฐานที่ 2

H_0 : อาชีพที่แตกต่างกัน มีผลต่อความคิดเห็นเกี่ยวกับ พ.ร.บ. จราจรทางบก ห้ามใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถแตกต่างกัน

H_1 : อาชีพที่แตกต่างกันมีผลต่อความคิดเห็นเกี่ยวกับ พ.ร.บ. จราจรทางบก ห้ามใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถไม่แตกต่างกัน

จากการวิเคราะห์สมมติฐาน พบว่า สมมติฐานที่ 2 กลุ่มตัวอย่างที่อาชีพแตกต่างกันมีผลต่อความคิดเห็นเกี่ยวกับ พ.ร.บ. จราจรทางบก ห้ามใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถแตกต่างกัน เป็นที่ยอมรับ H_0 และกลุ่มตัวอย่างที่อาชีพแตกต่างกันมีผลต่อความคิดเห็นเกี่ยวกับ พ.ร.บ. จราจรทางบก ห้ามใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถไม่แตกต่างกัน เป็นที่ยอมรับปฏิเสธ H_1

ผลการทดสอบสมมติฐานที่ 3

H_0 : รายได้ที่แตกต่างกันมีผลต่อความคิดเห็นเกี่ยวกับ พ.ร.บ.จราจรทางบก ห้ามใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถแตกต่างกัน

H_1 : รายได้ที่แตกต่างกันมีผลต่อความคิดเห็นเกี่ยวกับ พ.ร.บ.จราจรทางบก ห้ามใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถไม่แตกต่างกัน

จากการวิเคราะห์สมมติฐาน พบว่า สมมติฐานที่ 3 กลุ่มตัวอย่างที่ รายได้แตกต่างกันมีผลต่อความคิดเห็นเกี่ยวกับ พ.ร.บ. จราจรทางบก ห้ามใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถแตกต่างกัน เป็นที่ยอมรับ H_0 และกลุ่มตัวอย่างที่ รายได้แตกต่างกันมีผลต่อความคิดเห็นเกี่ยวกับ พ.ร.บ. จราจรทางบก ห้ามใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถไม่แตกต่างกัน เป็นที่ยอมรับปฏิเสธ H_1

อภิปรายผลและข้อเสนอแนะ

จากผลการวิจัยในครั้งนี้คณะผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะดังต่อไปนี้

1. เจ้าหน้าที่ของรัฐที่เกี่ยวข้องควรที่จะให้ความสำคัญด้านข้อมูลข่าวสารเกี่ยว พระราชบัญญัติ จราจรทางบก ห้ามใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ เพื่อให้ผู้ขับขี่รถยนต์และรถจักรยานยนต์ได้เข้าใจ รับทราบถึงกฎข้อบังคับ บทลงโทษ และได้ตระหนักถึงความปลอดภัยเพิ่มมากขึ้น
2. เจ้าหน้าที่ของรัฐที่เกี่ยวข้องควรเข้มงวดต่อพฤติกรรมที่ขัดต่อพระราชบัญญัติ จราจรทางบก ห้ามใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากกระบวนการจับกุมสำหรับผู้ที่ทำผิดทำได้ยาก และมีวิธีการหลบเลี่ยงการจับกุมที่สามารถทำได้ง่าย ดังนั้นจึงควรเพิ่มความเข้มงวด ตลอดจนเพิ่มการ ตรวจสอบให้มากขึ้นทั้งตอนกลางวันและตอนกลางคืน ทั้งนี้เพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนนจะได้เพิ่ม มากขึ้นด้วย
3. กระบวนการจับกุมที่เป็นอุปสรรคควรหามาตรการที่สามารถป้องกัน และเพื่อการตรวจสอบได้ ทัวถึงควรหาวิธีการตรวจสอบโดยใช้เทคโนโลยีอันทันสมัยมาใช้ในการตรวจสอบให้มากขึ้น เช่น การติดกล้องวงจรปิด การตรวจจับคลื่นสัญญาณ โทรศัพท์ และการใช้เครื่องมือตรวจจับอื่น เป็นต้น เพื่อให้ผู้ขับขี่รถยนต์และรถจักรยานยนต์ได้ตระหนักถึงความปลอดภัยและเปลี่ยนพฤติกรรมการใช้ โทรศัพท์มือถือ เพื่อลดอุบัติเหตุบนท้องถนนให้น้อยลง

ข้อเสนอแนะในการวิจัยต่อเนื่อง

คณะผู้วิจัยมีความเห็นว่าในการทำวิจัยต่อเนื่องควรที่จะ

1. ควรมีศึกษาความคิดเห็นของผู้ขับขี่รถยนต์และรถจักรยานยนต์ เกี่ยวกับพระราชบัญญัติจราจรทางบก ห้ามใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ ให้มากยิ่งขึ้น
2. ควรมีการจัดทำการศึกษา โดยการเลือกสำรวจประชากร หรือกลุ่มตัวอย่างให้มีความกว้างขวางมากขึ้น และเพิ่มจำนวนกลุ่มตัวอย่างเพื่อความถูกต้องครบถ้วนของผลการวิจัยมากขึ้น

ภาคผนวก ก
ข้อมูลการวิจัย

ตัวอย่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๘)



พระราชบัญญัติ

จราจรทางบก (ฉบับที่ ๘)

พ.ศ. ๒๕๕๑

ภูมิพลอดุลยเดช ป.ร.

ให้ไว้ ณ วันที่ ๓๑ มกราคม พ.ศ. ๒๕๕๑

เป็นปีที่ ๖๓ ในรัชกาลปัจจุบัน

พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช มีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ ให้ประกาศว่า โดยที่เป็นการสมควรแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายว่าด้วยจราจรทางบก

พระราชบัญญัตินี้มีบทบัญญัติบางประการเกี่ยวกับการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคลซึ่งมาตรา ๒๘ ประกอบกับมาตรา ๔๑ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย บัญญัติให้กระทำได้โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย

จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัติขึ้นไว้โดยคำแนะนำและยินยอมของสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ดังต่อไปนี้

มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๘) พ.ศ. ๒๕๕๑”

มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดเก้าสิบวันนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษา เป็นต้นไป

มาตรา ๓ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็น (๕) ของมาตรา ๔๑ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒

“(๕) ในขณะที่ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ เว้นแต่การใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่โดยใช้อุปกรณ์เสริมสำหรับการสนทนาโดยผู้ขั้บขี่ไม่ต้องถือหรือจับโทรศัพท์เคลื่อนที่นั้น”

มาตรา ๔ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๑๕๗ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๓๕ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา ๑๕๗ ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๓๕ มาตรา ๔๓ (๓) (๔) (๖) (๗) หรือ (๘) มาตรา ๔๕ มาตรา ๔๖ มาตรา ๔๗ มาตรา ๔๘ มาตรา ๕๓ มาตรา ๖๕ วรรคหนึ่งหรือมาตรา ๑๒๕ ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่สี่ร้อยบาทถึงหนึ่งพันบาท”

ผู้รับสนองพระบรมราชโองการ

พลเอก สุรยุทธ์ จุลานนท์

นายกรัฐมนตรี

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ โดยที่ปัจจุบัน ผู้ขับขี่ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ในขณะที่ขับรถ เป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนและก่อให้เกิดอันตรายแก่ชีวิตร่างกายและทรัพย์สินของบุคคล สมควรแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ เพื่อกำหนดห้ามผู้ขับขี่ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ในขณะที่ขับรถ เว้นแต่ในกรณีการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่โดยใช้อุปกรณ์เสริมสำหรับการสนทนา โดยผู้ขับขี่ไม่ต้องถือหรือจับโทรศัพท์เคลื่อนที่นั้น จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

มาตราที่เกี่ยวข้องที่พระราชบัญญัติอ้างถึงข้างต้น

มาตรา 35(2) รถที่มีความเร็วช้าหรือรถที่มีความเร็วต่ำกว่าความเร็วของรถคันอื่นที่ขับในทิศทางเดียวกัน ผู้ขับขี่ต้องขับรถให้ใกล้ขอบทางเดินรถด้านซ้ายเท่าที่จะกระทำได้ ผู้ขับขี่รถบรรทุก รถบรรทุกคนโดยสาร รถจักรยานยนต์ในทางเดินรถซึ่งได้แบ่งช่องเดินรถในทิศทางเดียวกันไว้ ตั้งแต่สองช่องขึ้นไปหรือได้จัดช่องเดินรถประจำทางด้านซ้ายไว้โดยเฉพาะ ต้องขับรถในช่องเดินรถด้านซ้ายสุดหรือใกล้เคียงกับช่องเดินรถประจำทางแล้วแต่กรณีความในวรรคสองมิให้ใช้บังคับแก่รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคลที่มีน้ำหนักไม่เกินหนึ่งพันกิโลกรัม และรถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกินเจ็ดคน ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์

มาตรา 43 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถ

- (1) ในขณะที่อ่อนความสามารถในอันที่จะขับ
- (2) ในขณะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น
- (3) ในลักษณะที่คขวางการจราจร
- (4) โดยประมาทหรือน่าหวาดเสียว อันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคล หรือ ทรัพย์สิน
- (5) ในลักษณะที่ผิดปกติวิสัยของการขับรถตามธรรมดา หรือ ไม่อาจ แลเห็นทางด้านหน้าหรือด้านหลัง ด้านใด ด้านหนึ่งหรือทั้งสองด้านได้พอ แก่ความปลอดภัย
- (6) คร่อมหรือทับเส้นหรือแนวแบ่งช่องเดินรถ เว้นแต่เมื่อเปลี่ยนช่อง เดินรถ เลี้ยวรถ หรือกลับรถ
- (7) บนทางเท้าโดยไม่มีเหตุอันสมควร เว้นแต่รถลากเงินสำหรับทารก คนป่วยหรือคนพิการ
- (8) โดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยหรือความเดือดร้อนของผู้อื่น
- (9) ห้ามใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่ เว้นแต่มีอุปกรณ์หรือเครื่องมือในการช่วยฟัง และได้เพิ่มเติมบทบัญญัติในมาตรา 157 สำหรับผู้กระทำผิดที่ฝ่าฝืน ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่สี่ร้อยบาทถึงหนึ่งพันบาท

มาตรา 45 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถแข่งเพื่อขึ้นหน้ารถอื่นด้านซ้ายเว้นแต่ในกรณีต่อไปนี้

- (1) รถที่จะถูกแซงกำลังเลี้ยวขวาหรือให้สัญญาณว่าจะเลี้ยวขวา
- (2) ทางเดินรถนั้นได้จัดแบ่งเป็นช่องเดินรถในทิศทางเดียวกันไว้ตั้งแต่สองช่องขึ้นไป การขับรถแข่งด้านซ้ายตาม (1) หรือ (2) จะกระทำได้เมื่อไม่มีรถอื่นตามมาในระยะกระชั้นชิดและมีความปลอดภัยพอ

มาตรา 46 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถแข่งเพื่อขึ้นหน้ารถอื่นในกรณีต่อไปนี้

- (1) เมื่อรถกำลังขึ้นทางชัน ขึ้นสะพาน หรืออยู่ในทางโค้ง เว้นแต่จะมีเครื่องหมายจราจรให้แข่งได้
- (2) ภายในระยะสามสิบเมตรก่อนถึงทางข้าม ทางร่วมทางแยกวงเวียนหรือเกาะที่สร้างไว้ หรือทางเดินรถที่ตัดข้ามทางรถไฟ
- (3) เมื่อมีหมอก ฝน ฝุ่นหรือควัน จนทำให้ไม่อาจเห็นทางข้างหน้าได้ในระยะหกสิบเมตร

(4) เมื่อเข้าที่คับขันหรือเขตปลอดภัย

มาตรา 47 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถแซงหรือผ่านขึ้นหน้ารถอื่นถ้าเข้าไปในเส้นกึ่งกลางของทางเดินรถที่กำหนดไว้ หรือที่มีเครื่องหมายจราจรแสดงเขตอันตราย หรือเขตให้ใช้ความระมัดระวังบนทางเดินรถในกรณีที่ทางเดินรถด้านซ้ายมีสิ่งกีดขวางที่เป็นอุปสรรคแก่การจราจรและทางเดินรถด้านขวามีความกว้างเพียงพอ ผู้ขับขี่จะขับรถหลีกเลี่ยงสิ่งกีดขวางถ้าเข้าไปในเส้นกึ่งกลางของทางเดินรถที่เจ้าพนักงานจราจรกำหนดไว้ก็ได้ในเมื่อไม่กีดขวางการจราจรของรถที่สวนทางมา

มาตรา 48 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถแซงหรือผ่านขึ้นหน้ารถคันอื่นถ้าเข้าไปในช่องเดินรถประจำทางเว้นแต่ในกรณีที่มีสิ่งกีดขวางการจราจรในทางเดินรถข้างหน้าหรือเมื่อต้องปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าพนักงานจราจรแต่ทั้งนี้จะขับรอลงอยู่ในช่องเดินรถประจำทางได้เพียงเท่าที่จำเป็นเท่านั้น

มาตรา 53 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่

- (1) เลี้ยวรถหรือกลับรถในทางเดินรถที่มีเครื่องหมายห้ามเลี้ยวขวาห้ามเลี้ยวซ้ายหรือห้ามกลับรถ
- (2) กลับรถที่เขตปลอดภัย ที่คับขัน บนสะพาน หรือในระยะหนึ่งร้อยเมตรจากทางราบของเชิงสะพาน
- (3) กลับรถที่ทางร่วมทางแยก เว้นแต่จะมีเครื่องหมายจราจรให้กลับรถในบริเวณดังกล่าวได้

มาตรา 65 เมื่อเจ้าพนักงานจราจรได้ประกาศกำหนดให้ช่องเดินรถใดเป็นช่องเดินรถประจำทาง ผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางและรถบรรทุกทุกคน โดยสารตามประเภทที่อธิบดีกำหนด ซึ่งอยู่ในระหว่างรับส่งหรือบรรทุกทุกคนโดยสาร ต้องขับขีรถภายในช่องเดินรถประจำทาง และจะขับขีรถออกนอกช่องเดินรถประจำทางได้เมื่อมีสิ่งกีดขวางอยู่ในช่องเดินรถประจำทางนั้น หรือเมื่อต้องปฏิบัติตามคำสั่งของพนักงานเจ้าหน้าที่รถบรรทุกทุกคน โดยสารประเภทใดจะต้องเดินในช่องเดินรถประจำทางให้เป็นไปตามที่อธิบดีกำหนด โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษาในการประกาศกำหนดให้ช่องเดินรถใดเป็นช่องเดินรถประจำทางตามวรรคหนึ่ง จะกำหนดเวลาการใช้ช่องเดินรถประจำทางไว้ ด้วยก็ได้กรณีจำเป็นเกี่ยวกับการจราจร เจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจประกาศให้รถบรรทุกทุกคน โดยสารประเภทหนึ่งประเภทใดที่อธิบดีกำหนดตามวรรคสองจะต้องเดินในช่องเดินรถประจำทางในทางสายใดตอนใดก็ได้

มาตรา 125 การขับรถผ่านทางแคบระหว่างภูเขาหรือระหว่างเนิน หรือการขับรถในทางเดินรถบนภูเขาหรือบนเนิน ผู้ขับขี่ต้องขับรถให้ชิดขอบทางด้านซ้าย และเมื่อถึงทางโค้งผู้ขับขี่ต้องใช้เสียงสัญญาณเพื่อเตือนรถอื่นที่อาจสวนมา

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522

พระราชบัญญัติ จราจรทางบก พ.ศ. 2522

บทนำ มาตรา 1-3

บทนิยาม มาตรา 4-5

ลักษณะ1 การใช้รถ

หมวดค1 ลักษณะของรถที่ใช้ในทาง มาตรา 6-10ทวี

หมวดค2 การใช้ไฟหรือเสียงสัญญาณของรถ มาตรา 11-17

หมวดค3 การบรรทุก มาตรา 18-20

ลักษณะ2 สัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจร

สัญญาณจราจร มาตรา 21-22

ช่องเดินรถหลายช่อง มาตรา 23

สัญญาณมือ มาตรา 24

สัญญาณนกหวีด มาตรา 25

เครื่องหมายจราจร มาตรา 26-30

ลักษณะ3 การใช้ทางเดินรถ

หมวดค1 การขับรถ มาตรา 31-43เบญจ

หมวดค2 การขับแซงและผ่านขึ้นหน้า มาตรา 44-49

หมวดค3 การออกรถ การเลี้ยวรถและการกลับรถ มาตรา 50-53

หมวดค4 การหยุดรถและจอดรถ มาตรา 54-64

ลักษณะ4 การใช้ทางเดินรถที่จัดเป็นช่องเดินรถประจำทาง มาตรา 65-66

ลักษณะ5 ข้อกำหนดที่เกี่ยวกับความเร็วของรถ มาตรา 67-70

ลักษณะ6 การขับรถผ่านทางร่วมทางแยกหรือวงเวียน มาตรา 71-74

ลักษณะ7 รถฉุกเฉิน มาตรา 75-76

ลักษณะ8 การลากรถหรือการจูงรถ มาตรา 77

ลักษณะ9 อุบัติเหตุ มาตรา 78

ลักษณะ10 รถจักรยาน มาตรา 79-84

ลักษณะ11 รถบรรทุกคนโดยสาร มาตรา 85-92

ลักษณะ12 รถแท็กซี่ มาตรา 93-102

ลักษณะ13 คนเดินเท้า มาตรา 103-110

ลักษณะ14 สัตว์และสิ่งของในทาง มาตรา 111-115

ลักษณะ15 รถม้า เกวียนและเลื่อน มาตรา 116-118

ลักษณะ16 เขตปลอดภัย มาตรา 119

ลักษณะ17 เบ็ดเตล็ด มาตรา 120-134

ลักษณะ18 อำนาจของเจ้าพนักงานจราจรและพนักงานเจ้าหน้าที่ มาตรา 135-146

ลักษณะ19 บทกำหนดโทษ มาตรา 147-163



พระราชบัญญัติ

จราจรทางบก

พ.ศ. 2522

ภูมิพลอดุลยเดช ป.ร.

ให้ไว้ ณ วันที่ 18 มกราคม พ.ศ. 2522

เป็นปีที่ 34 ในรัชกาลปัจจุบัน

พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช มีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ ให้ประกาศว่า

โดยที่เป็นการสมควรปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก

จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัติขึ้นไว้ โดยคำแนะนำและยินยอมของสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ดังต่อไปนี้

มาตรา 1 พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า "พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522"

มาตรา 2* พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดเก้าสิบวันนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

มาตรา 3 ให้ยกเลิก

- (1) พระราชบัญญัติจราจรทางบก พุทธศักราช 2477
- (2) พระราชบัญญัติจราจรทางบก แก้ไขเพิ่มเติม พุทธศักราช 2478
- (3) พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 3) พุทธศักราช 2481
- (4) พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2508
- (5) ประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 59 ลงวันที่ 26 มกราคม พ.ศ. 2515

มาตรา 4 ในพระราชบัญญัตินี้

- (1) "การจราจร" หมายความว่า การใช้ทางของผู้ขับขี่ คนเดินเท้า หรือคนที่จูงขี้ หรือใส่ด้อนสัตว์
- (2) "ทาง" หมายความว่า ทางเดินรถ ช่องเดินรถ ช่องเดินรถประจำทาง ไหล่ทางทางเท้า ทางข้าม ทางร่วมทางแยก ทางลาด ทางโค้ง สะพาน และลานที่ประชาชนใช้ในการจราจรและให้

หมายความรวมถึงทางส่วนบุคคลที่เจ้าของยินยอมให้ประชาชนใช้ในการจราจรหรือที่เจ้าพนักงานจราจรได้ประกาศให้เป็นทางตามพระราชบัญญัตินี้ด้วย แต่ไม่รวมไปถึงทางรถไฟ

(3) "ทางเดินรถ" หมายความว่า พื้นที่ที่ทำไว้สำหรับการเดินรถไม่ว่าในระดับพื้นดิน ใต้หรือเหนือพื้นดิน

(4) "ช่องเดินรถ" หมายความว่า ทางเดินรถที่จัดแบ่งเป็นช่องสำหรับการเดินรถโดยทำเครื่องหมายเป็นเส้นหรือแนวแบ่งเป็นช่องไว้

(5) "ช่องเดินรถประจำทาง" หมายความว่า ช่องเดินรถที่กำหนดให้เป็นช่องเดินรถสำหรับรถโดยสารประจำทางหรือรถบรรทุกคน โดยสารประเภทที่อธิบดีกำหนด

(6) "ทางเดินรถทางเดียว" หมายความว่า ทางเดินรถใดที่กำหนดให้ผู้ขับรถขับไปในทิศทางเดียวกันตามเวลาที่เจ้าพนักงานจราจรกำหนด

(7) "ขอบทาง" หมายความว่า แนวริมของทางเดินรถ

(8) "ไหล่ทาง" หมายความว่า พื้นที่ที่ต่อจากขอบทางออกไปทางด้านข้างซึ่งยังมิได้จัดทำเป็นทางเท้า

(9) "ทางร่วมทางแยก" หมายความว่า พื้นที่ที่ทางเดินรถตั้งแต่สองสายตัดผ่านกันรวมบรรจบกัน หรือติดกัน

(10) "วงเวียน" หมายความว่า ทางเดินรถที่กำหนดให้รถเดินรอบเครื่องหมายจราจรหรือสิ่งก่อสร้างขึ้นในทางร่วมทางแยก

(11) "ทางเท้า" หมายความว่า พื้นที่ที่ทำไว้สำหรับคนเดินซึ่งอยู่ข้างใดข้างหนึ่งของทางหรือทั้งสองข้างของทาง หรือส่วนที่อยู่ชิดขอบทางซึ่งใช้เป็นที่สำหรับคนเดิน

(12) "ทางข้าม" หมายความว่า พื้นที่ที่ทำไว้สำหรับให้คนเดินเท้าข้ามทางโดยทำเครื่องหมายเป็นเส้นหรือแนวหรือดอกหมุดไว้บนทาง และให้หมายความรวมถึงพื้นที่ที่ทำให้คนเดินเท้าข้ามไม่ว่าในระดับใต้หรือเหนือพื้นดินด้วย

(13) "เขตปลอดภัย" หมายความว่า พื้นที่ในทางเดินรถที่มีเครื่องหมายแสดงไว้ให้เห็นได้ชัดเจนตลอดเวลา สำหรับให้คนเดินเท้าที่ข้ามทางหยุดรอหรือให้คนที่ขึ้นหรือลงรถหยุดรอก่อนจะข้ามทางต่อไป

(14) "ที่คับขัน" หมายความว่า ทางที่มีการจราจรพลุกพล่านหรือมีสิ่งกีดขวางหรือในที่ซึ่งมองเห็นหรือทราบได้ล่วงหน้าว่าอาจเกิดอันตรายหรือความเสียหายแก่รถหรือคนได้ง่าย

(15) "รถ" หมายความว่า ยานพาหนะทางบกทุกชนิด เว้นแต่รถไฟและรถราง

(16) "รถยนต์" หมายความว่า รถที่มีล้อตั้งแต่สามล้อและเดินด้วยกำลังเครื่องยนต์กำลังไฟฟ้าหรือพลังงานอื่น ยกเว้นรถที่เดินบนราง

(17) "รถจักรยานยนต์" หมายความว่า รถที่เดินด้วยกำลังเครื่องยนต์ กำลังไฟฟ้า หรือพลังงานอื่น และมีล้อไม่เกินสองล้อ ถ้ามีพ่วงข้างมีล้อเพิ่มอีกไม่เกินหนึ่งล้อ

(18) "รถจักรยาน" หมายความว่า รถที่เดินด้วยกำลังของผู้ขับขี่ที่มีไซ้เป็นการลากเข็น

(19) "รถฉุกเฉิน" หมายความว่า รถดับเพลิงและรถพยาบาลของราชการบริหารส่วนกลาง ราชการบริหารส่วนภูมิภาคและราชการบริหารส่วนท้องถิ่น หรือรถอื่นที่ได้รับอนุญาตจากอธิบดีให้ใช้ไฟสัญญาณแสงวับวาบหรือให้ไซ้เสียงสัญญาณไซเรนหรือเสียงสัญญาณอย่างอื่นตามที่กำหนดให้

(20) "รถบรรทุก" หมายความว่า รถยนต์ที่สร้างขึ้นเพื่อใช้บรรทุกสิ่งของหรือสัตว์

(21) "รถบรรทุกคนโดยสาร" หมายความว่า รถยนต์ที่สร้างขึ้นเพื่อใช้บรรทุกคนโดยสารเกินเจ็ดคน

(22) "รถโรงเรียน" หมายความว่า รถบรรทุกคนโดยสารที่โรงเรียนใช้รับส่งนักเรียน

(23) "รถโดยสารประจำทาง" หมายความว่า รถบรรทุกคนโดยสารที่เดินตามทางที่กำหนดไว้และเรียกเก็บค่าโดยสารเป็นรายคนตามอัตราที่วางไว้เป็นระยะทางหรือตลอดทาง

(24) "รถแท็กซี่" หมายความว่า รถยนต์ที่ใช้รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน

(25) "รถลากจูง" หมายความว่า รถยนต์ที่สร้างขึ้นเพื่อใช้สำหรับลากจูงรถหรือเครื่องมือการเกษตรหรือเครื่องมือการก่อสร้าง โดยตัวรถนั้นเองมิได้ใช้สำหรับบรรทุกคนหรือสิ่งของ

(26) "รถพ่วง" หมายความว่า รถที่เคลื่อนที่ไปโดยใช้รถอื่นลากจูง

(27) "มาตรแท็กซี่" หมายความว่า เครื่องแสดงอัตราและค่าโดยสารของรถแท็กซี่ โดยอาศัยเกณฑ์ระยะทางหรือเวลาการใช้รถแท็กซี่หรือโดยอาศัยทั้งระยะทางและเวลาการใช้รถแท็กซี่

(28) "ผู้ขับขี่" หมายความว่า ผู้ขับรถ ผู้ประจำเครื่องอุปกรณ์การขนส่งตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่ง ผู้ลากเงินยานพาหนะ

(29) "คนเดินเท้า" หมายความว่า คนเดินและให้รวมตลอดถึงผู้ใช้เก้าอี้ล้อสำหรับคนพิการหรือรถสำหรับเด็กด้วย

(30) "เจ้าของรถ" หมายความว่า ผู้มีรถไว้ในครอบครองด้วย

(31) "ผู้เก็บค่าโดยสาร" หมายความว่า ผู้ซึ่งรับผิดชอบในการเก็บค่าโดยสาร และผู้ดูแลคนโดยสารที่อยู่ประจำรถบรรทุกคนโดยสาร

(32) "ใบอนุญาตขับขี่" หมายความว่า ใบอนุญาตขับรถยนต์ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ ใบอนุญาตสำหรับคนขับรถตามกฎหมายว่าด้วยรถจ้างใบอนุญาตขับขี่ตามกฎหมายว่าด้วยล้อเลื่อน และใบอนุญาตผู้ประจำเครื่องอุปกรณ์การขนส่งตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่ง

(33) "สัญญาณจราจร" หมายความว่า สัญญาณใด ๆ ไม่ว่าจะแสดงด้วยธง ไฟไฟฟ้า มือ แขน เสียงนกหวีด หรือด้วยวิธีอื่นใด สำหรับให้ผู้ขับขี่คนเดินเท้า หรือคนที่จูง ชี่ หรือ ไล่ต้อนสัตว์ ปฏิบัติตามสัญญาณนั้น

(34) "เครื่องหมายจราจร" หมายความว่า เครื่องหมายใด ๆ ที่ได้ติดตั้งไว้ หรือทำให้ปรากฏในทางสำหรับผู้ขับขี่ คนเดินเท้า หรือคนที่จูง ชี่หรือ ไล่ต้อนสัตว์ ปฏิบัติตามเครื่องหมายนั้น

(35) "รัฐมนตรี" หมายความว่า รัฐมนตรีผู้รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้

(36) "อธิบดี" หมายความว่า อธิบดีกรมตำรวจ

(37) "เจ้าพนักงานจราจร" หมายความว่า ข้าราชการตำรวจชั้นสัญญาบัตร ซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งให้เป็นเจ้าพนักงานจราจร

(38) "พนักงานเจ้าหน้าที่" หมายความว่า ตำรวจซึ่งปฏิบัติหน้าที่ควบคุมการจราจร

(39) "อาสาจราจร" หมายความว่า ผู้ซึ่งผ่านการอบรมตามหลักสูตรอาสาจราจรและได้รับแต่งตั้งจากอธิบดีให้ช่วยเหลือการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานเจ้าหน้าที่ตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้

* (40) "ผู้ตรวจการ" หมายความว่า ผู้ตรวจการตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกและผู้ตรวจการตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์

*[มาตรา 4 (40) แก้ไขเพิ่มเติม โดยพระราชบัญญัติฯ (ฉบับที่ 6) พ.ศ. 2542]

มาตรา 5 ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้และให้มีอำนาจแต่งตั้งเจ้าพนักงานจราจร กับออกกฎกระทรวงกำหนดกิจการอื่นเพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้

กฎกระทรวงนั้น เมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว ให้ใช้บังคับได้

ลักษณะ 1

การใช้รถ

หมวด 1

ลักษณะของรถที่ใช้ในทาง

มาตรา 6 ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่มีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรง หรืออาจเกิดอันตรายหรืออาจทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยแก่ผู้ใช้ คน โดยสารหรือประชาชนมาใช้ในทางเดินรถ

รถที่ใช้ในทางเดินรถ ผู้ขับขี่ต้องจัดให้มีเครื่องยนต์ เครื่องอุปกรณ์และหรือส่วนควบที่ครบถ้วนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ กฎหมายว่าด้วยการขนส่งกฎหมายว่าด้วยล้อเลื่อนกฎหมายว่าด้วยรถลากหรือกฎหมายว่าด้วยรถจ้าง และใช้การได้ดี

สภาพของรถที่อาจทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยตามวรรคหนึ่งและวิธีการทดสอบ ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา 7 ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่มีได้ติดแผ่นป้ายเลขทะเบียน แผ่นป้ายเครื่องหมายเลขทะเบียน หรือป้ายประจำรถ ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ กฎหมายว่าด้วยการขนส่ง กฎหมายว่าด้วยล้อเลื่อน กฎหมายว่าด้วยรถลาก หรือกฎหมายว่าด้วยรถจ้าง มาใช้ในทางเดินรถ

มาตรา 8 ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่ผู้ขับขี่ไม่อาจแลเห็นทางพอแก่ความปลอดภัยมาใช้ในทางเดินรถ เพื่อประโยชน์แห่งมาตรานี้ ให้อธิบดีมีอำนาจออกระเบียบเกี่ยวกับการใช้วัสดุกรองแสงกับรถที่นำมาใช้ในทางเดินรถได้ โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

มาตรา 9 ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่เกิดเสียงอื้ออึ้งหรือมีสิ่งลากถูไปบนทางเดินรถมาใช้ในทางเดินรถ

มาตรา 10 ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่มีล้อหรือส่วนที่สัมผัสกับผิวทางไม่ใช่มายมาใช้ในทางเดินรถ เว้นแต่เป็นรถที่ได้รับยกเว้นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง หรือเป็นรถที่ได้รับอนุญาตจากเจ้าพนักงานจราจร

มาตรา 10 ทวิ* ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่เครื่องยนต์ก่อให้เกิดก๊าซ ผุ่น ควัน ละอองเคมี หรือเสียงเกินเกณฑ์ที่อธิบดีกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา มาใช้ในทางเดินรถ

*[มาตรา 10 ทวิ เพิ่มเติม โดยพระราชบัญญัติฯ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535]

หมวด 2

การใช้ไฟหรือเสียงสัญญาณของรถ

มาตรา 11 ในเวลาที่มีแสงสว่างไม่เพียงพอที่จะมองเห็นคน รถ หรือสิ่งกีดขวางในทางได้โดยชัดแจ้งภายในระยะ ไม่น้อยกว่าหนึ่งร้อยห้าสิบเมตร ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถในทางต้องเปิดไฟหรือใช้แสงสว่างตามประเภท ลักษณะ และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

ส่วนรถอื่นนอกจากที่กล่าวข้างต้น ผู้ขับขี่ต้องใช้เสียงสัญญาณตามที่อธิบดีกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

มาตรา 13 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถทุกชนิดในทางเดินรถ ใช้ไฟสัญญาณแสงวับวาบ เสียงสัญญาณไซเรน เสียงสัญญาณที่เป็นเสียงนกหวีดเสียงที่แตกพร่า เสียงหลายเสียงเสียงดังเกินสมควร หรือเสียงสัญญาณอย่างอื่นตามที่อธิบดีกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

อธิบดีมีอำนาจอนุญาตให้รถฉุกเฉิน รถในราชการทหารหรือตำรวจหรือรถอื่นใช้ไฟสัญญาณวับวาบหรือใช้เสียงสัญญาณไซเรนหรือเสียงสัญญาณอย่างอื่นได้ ในการนี้อธิบดีจะกำหนดเงื่อนไขในการใช้ไฟสัญญาณหรือเสียงสัญญาณรวมทั้งกำหนดเครื่องหมายที่แสดงถึงลักษณะของรถดังกล่าวด้วยก็ได้โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

มาตรา 14 การใช้เสียงสัญญาณ ผู้ขับขี่จะใช้ได้เฉพาะเมื่อจำเป็นหรือป้องกันอุบัติเหตุเท่านั้น แต่จะใช้เสียงยาวหรือซ้ำเกินควรไม่ได้

การใช้เสียงสัญญาณของรถหรือการกำหนดเงื่อนไขในการใช้เสียงสัญญาณในเขตหรือท้องที่ใดให้อธิบดีกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

มาตรา 15 รถที่บรรทุกของยื่นเกินความยาวของตัวรถ ขณะที่อยู่ในทางเดินรถและในเวลาต้องเปิดไฟตามมาตรา 11 หรือมาตรา 61 ผู้ขับขี่ต้องจุดไฟสัญญาณแสงแดง หรือในเวลากลางวันต้องติดธงสีแดงไว้ที่ตอนปลายสุดของสิ่งที่บรรทุกนั้น โดยจุดไฟสัญญาณหรือติดธงไว้ให้มองเห็นได้ในระยะไม่น้อยกว่าหนึ่งร้อยห้าสิบเมตร

ไฟสัญญาณแสงแดงหรือธงสีแดงตามวรรคหนึ่ง จะใช้ชนิด ลักษณะหรือจำนวนเท่าใด ให้อธิบดีกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

มาตรา 16 ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถบรรทุกของเหลวไวไฟที่มีจุดวาบไฟในอุณหภูมิยี่สิบเอ็ดองศาเซลเซียส หรือต่ำกว่านั้น หรือที่บรรทุกก๊าซไวไฟต้องปฏิบัติตามมาตรา 15 และมาตรา 56 แต่ไฟสัญญาณที่ใช้นั้นต้องมีไฟเป็นชนิดที่ใช้เชื้อเพลิง

มาตรา 17 ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถที่ใช้บรรทุกวัตถุระเบิด หรือวัตถุอันตรายชนิดอื่นใดต้องจัดให้มีป้ายแสดงถึงวัตถุที่บรรทุกและเครื่องดับเพลิง และต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขในการป้องกันอันตราย

ลักษณะและวิธีการติดป้ายแสดงถึงวัตถุที่บรรทุกและเครื่องดับเพลิงตลอดจนเงื่อนไขในการป้องกันอันตราย ให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

หมวด 3

การบรรทุก

มาตรา 18 รถโรงเรียน รถบรรทุก หรือรถบรรทุกคนโดยสารจะใช้บรรทุกคนสัตว์ หรือสิ่งของชนิดหรือประเภทใด ในลักษณะใด ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา 19 ในกรณีที่มีความจำเป็นจะต้องบรรทุกคน สัตว์ หรือสิ่งของนอกเหนือไปจากหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง เมื่อเจ้าของรถร้องขอเจ้าพนักงานจราจรจะผ่อนผันโดยอนุญาตเป็นหนังสือเป็นการชั่วคราวเฉพาะรายก็ได้

มาตรา 20 ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถบรรทุกคน สัตว์ หรือสิ่งของต้องจัดให้มีสิ่งป้องกัน มิให้ คน สัตว์ หรือสิ่งของที่บรรทุกตกหล่น ร่วงไหล ส่งกลิ่น ส่งแสงสะท้อน หรือปลิวไปจากรถอันอาจก่อเหตุเดือดร้อน รำคาญ ทำให้ทางสกปรกเปรอะเปื้อน ทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยแก่ประชาชน หรือก่อให้เกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน

ลักษณะ 2

สัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจร

มาตรา 21 ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติตามกฎจราจรและเครื่องหมายจราจรที่ได้ติดตั้งไว้หรือทำให้ปรากฏในทาง หรือที่พนักงานเจ้าหน้าที่แสดงให้ทราบสัญญาณจราจร เครื่องหมายจราจรและความหมายของสัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจร ให้วิธีที่กำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษาและให้มีรูปตัวอย่างแสดงไว้ในประกาศด้วย

มาตรา 22 ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติตามสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจรที่ปรากฏข้างหน้าในกรณีต่อไปนี้

(1) สัญญาณจราจรไฟสีเหลืองอำพัน ให้ผู้ขับขี่เตรียมหยุดรถหลังเส้นให้รถหยุดเพื่อเตรียมปฏิบัติตามสัญญาณที่จะปรากฏต่อไปดังกล่าวใน (2) เว้นแต่ผู้ขับขี่ที่ได้เลยเส้นให้รถหยุดไปแล้วให้เลยไปได้

(2) สัญญาณจราจรไฟสีแดงหรือเครื่องหมายจราจรสีแดงที่มีคำว่า "หยุด" ให้ผู้ขับขี่หยุดรถหลังเส้นให้รถหยุด

(3) สัญญาณจราจรไฟสีเขียวหรือเครื่องหมายจราจรสีเขียวที่มีคำว่า "ไป" ให้ผู้ขับขี่ขับรถต่อไปได้ เว้นแต่จะมีเครื่องหมายจราจรกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น

* (4) สัญญาณจราจรไฟลูกศรสีเขียวชี้ให้เลี้ยวหรือชี้ให้ตรงไป หรือสัญญาณจราจรไฟสีแดงแสดงพร้อมกับสัญญาณจราจรไฟลูกศรสีเขียวชี้ให้เลี้ยวหรือชี้ให้ตรงไป ให้ผู้ขับขี่เลี้ยวรถหรือขับรถตรงไปได้ตามทิศทางที่ลูกศรชี้และต้องขับรถด้วยความระมัดระวัง และต้องให้สิทธิแก่คนเดินเท้าในทางข้ามหรือรถที่มาทางขวาก่อน

(5) สัญญาณจราจรไฟกระพริบสีแดง ถ้าติดตั้งอยู่ที่ทางร่วมทางแยกใดเปิดทางด้านใดให้ผู้ขับขี่ที่มาทางด้านนั้นหยุดรถหลังเส้นให้รถหยุด เมื่อเห็นว่าปลอดภัยและไม่เป็นการกีดขวางการจราจรแล้ว จึงให้ขับรถต่อไปได้ด้วยความระมัดระวัง

(6) สัญญาณจราจรไฟกระพริบสีเหลืองอำพัน ถ้าติดตั้งอยู่ ณ ที่ใดให้ผู้ขับขี่ลดความเร็วของรถลงและผ่านทางเดินรถนั้นไปด้วยความระมัดระวังผู้ขับขี่ซึ่งจะขับรถตรงไปต้องเข้าอยู่ในช่องเดินรถที่มีเครื่องหมายจราจรแสดงให้ตรงไป ส่วนผู้ขับขี่ซึ่งจะเลี้ยวรถต้องเข้าอยู่ในช่องเดินรถที่มีเครื่องหมายจราจรแสดงให้เลี้ยว การเข้าอยู่ในช่องเดินรถดังกล่าวจะต้องเข้าตั้งแต่เริ่มมีเครื่องหมายจราจรแสดงให้ปฏิบัติเช่นนั้น

*[มาตรา 22 (4) แก้ไขโดยพระราชบัญญัติฯ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535]

มาตรา 23 ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถในทางเดินรถที่มีสัญญาณจราจร ไฟสีเขียวหรือไฟสีแดงติดตั้งไว้เหนือช่องเดินรถ มากกว่าสองช่องขึ้นไปต้องปฏิบัติ ดังต่อไปนี้

(1) สัญญาณจราจร ไฟสีแดงที่ทำเป็นรูปกากบาทเฉียงอยู่เหนือช่องเดินรถใดห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถในช่องเดินรถนั้น

(2) สัญญาณจราจร ไฟสีเขียวที่ทำเป็นรูปลูกศรอยู่เหนือช่องเดินรถใดให้ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถในช่องเดินรถนั้นขับรถผ่านไปได้

มาตรา 24 ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติตามสัญญาณจราจรที่พนักงานเจ้าหน้าที่แสดงให้ปรากฏข้างหน้าในกรณีต่อไปนี้

(1) เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ยื่น และเหยียดแขนซ้ายออกไปเสมอระดับไหล่ ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถมาทางด้านหลังของพนักงานเจ้าหน้าที่ต้องหยุดรถแต่ถ้าพนักงานเจ้าหน้าที่ลดแขนข้างที่เหยียดออกไปนั้นลงและโบกมือไปข้างหน้าให้ผู้ขับขี่ซึ่งหยุดรถอยู่ทางด้านหลังขับรถผ่านไปได้

(2) เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ยื่น และเหยียดแขนข้างใดข้างหนึ่งออกไปเสมอระดับไหล่และตั้งฝ่ามือขึ้น ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถมาทางด้านที่เหยียดแขนข้างนั้นของพนักงานเจ้าหน้าที่ต้องหยุดรถ แต่ถ้าพนักงานเจ้าหน้าที่พลิกฝ่ามือที่ตั้งอยู่นั้น แล้วโบกผ่านศีรษะไปทางด้านหลังให้ผู้ขับขี่ซึ่งหยุดรถอยู่นั้นขับรถผ่านไปได้

(3) เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ยื่น และเหยียดแขนทั้งสองข้างออกไปเสมอระดับไหล่และตั้งฝ่ามือขึ้น ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถมาทางด้านที่เหยียดแขนทั้งสองข้างของพนักงานเจ้าหน้าที่ต้องหยุดรถ

(4) เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ยื่น และยกแขนขวาท่อนล่างตั้งฉากกับแขนท่อนบนและตั้งฝ่ามือขึ้น ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถมาทางด้านหน้าของพนักงานเจ้าหน้าที่ต้องหยุดรถ แต่ถ้าพนักงานเจ้าหน้าที่พลิกฝ่ามือที่ตั้งอยู่นั้น โบกไปด้านหลัง ให้ผู้ขับขี่ซึ่งหยุดรถอยู่ทางด้านหน้าของพนักงานเจ้าหน้าที่ขับรถผ่านไปได้

(5) เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ยื่น และยกแขนขวาท่อนล่างตั้งฉากกับแขนท่อนบนและตั้งฝ่ามือขึ้น ส่วนแขนซ้ายเหยียดออกไปเสมอระดับไหล่ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถมาทางด้านหน้าและด้านหลังของพนักงานเจ้าหน้าที่ต้องหยุดรถ

การหยุดรถตามมาตรานี้ ให้หยุดหลังเส้นให้รถหยุด ในกรณีที่ทางเดินรถใดไม่มีเส้นให้รถหยุด ให้ผู้ขับขี่หยุดรถห่างจากพนักงานเจ้าหน้าที่ในระยะไม่น้อยกว่าสามเมตร

มาตรา 25 ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติตามสัญญาณจราจรที่พนักงานเจ้าหน้าที่ได้แสดงด้วยเสียงสัญญาณนกหวีดในกรณีต่อไปนี้

(1) เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ใช้เสียงสัญญาณนกหวีดยาวหนึ่งครั้ง ให้ผู้ขับขี่หยุดรถทันที

(2) เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ใช้เสียงสัญญาณนกหวีดสั้นสองครั้งติดต่อกัน ให้ผู้ขับขี่ขับรถผ่านไปได้

มาตรา 26 ในทางเดินรถที่มีสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจรตามมาตรา 22 หรือสัญญาณจราจรตามมาตรา 23 ถ้าพนักงานเจ้าหน้าที่ผู้ควบคุมการจราจรในทางเดินรถนั้นเห็นสมควรเพื่อความปลอดภัยหรือความสะดวกในการจราจร จะให้สัญญาณจราจรเป็นอย่างอื่นก็ได้ ในกรณีเช่นนี้ ให้ผู้ขับขี่ปฏิบัติตามการเดินรถตามสัญญาณที่พนักงานเจ้าหน้าที่กำหนดให้

มาตรา 27 สัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจรตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้ เมื่อมีเหตุอันสมควรให้อธิบดีมีอำนาจแก้ไขเปลี่ยนแปลงได้โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

มาตรา 28 ห้ามมิให้ผู้ใดนอกจากพนักงานเจ้าหน้าที่หรือเจ้าพนักงานท่า ดัดตั้งหรือทำให้ปรากฏซึ่งสัญญาณจราจร หรือเครื่องหมายจราจรในทางที่อธิบดีกำหนดตามมาตรา 21

มาตรา 29 ห้ามมิให้ผู้ใดทำให้เสียหาย ทำลาย ซ่อนเร้น เปลี่ยนแปลง เคลื่อนย้ายขีดเขียน หรือทำให้ไร้ประโยชน์ซึ่งสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจรที่พนักงานเจ้าหน้าที่หรือเจ้าพนักงานดัดตั้งไว้หรือทำให้ปรากฏในท่า

มาตรา 30 สัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจรที่ทำ ดัดตั้งหรือทำให้ปรากฏในทางโดยฝ่าฝืนมาตรา 28 หรือมาตรา 29 เจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจยึด รั้งถอน ทำลาย หรือทำให้สิ้นไปซึ่งสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจรนั้นได้

ลักษณะ 3

การใช้ทางเดินรถ

หมวด 1

การขับรถ

มาตรา 31 นอกจากที่บัญญัติไว้เป็นพิเศษในลักษณะ 4 ว่าด้วยการใช้ทางเดินรถที่จัดเป็นช่องเดินรถประจำทาง การใช้ทางเดินรถให้เป็นไปตามที่บัญญัติไว้ในลักษณะนี้

มาตรา 32 ในการใช้ทางเดินรถผู้ขับขี่ต้องใช้ความระมัดระวังไม่ให้รถชนหรือโดนคนเดินเท้าไม่ว่าจะอยู่ ณ ส่วนใดของทาง และต้องให้สัญญาณเตือนคนเดินเท้าให้รู้ตัวเมื่อจำเป็น โดยเฉพาะอย่างยิ่งเด็ก คนชราหรือคนพิการที่กำลังใช้ทาง ผู้ขับขี่ต้องใช้ความระมัดระวังเป็นพิเศษในการควบคุมรถของตน

มาตรา 33 ในการขับรถ ผู้ขับขี่ต้องขับรถในทางเดินรถด้านซ้ายและต้องไม่ล้ำกึ่งกลางของทางเดินรถ เว้นแต่ในกรณีต่อไปนี้ ให้เดินทางขวาหรือล้ำกึ่งกลางของทางเดินรถได้

(1) ด้านซ้ายของทางเดินรถมีสิ่งกีดขวางหรือถูกปิดการจราจร

(2) ทางเดินรถนั้นเจ้าพนักงานจราจรกำหนดให้เป็นทางเดินรถทางเดียว

(3) ทางเดินรถนั้นกว้างไม่ถึงหกเมตร

มาตรา 34 ในการใช้ทางเดินรถที่ได้จัดแบ่งช่องเดินรถในทิศทางเดียวกันไว้ตั้งแต่สองช่องขึ้นไป หรือที่ได้จัดช่องเดินรถประจำทางไว้ในช่องเดินรถซ้ายสุด ผู้ขับขี่ต้องขับรถในช่องซ้ายสุดหรือใกล้กับช่องเดินรถประจำทางเว้นแต่ในกรณีต่อไปนี้ ให้เดินทางขวาของทางเดินรถได้

(1) ในช่องเดินรถนั้นมีสิ่งกีดขวางหรือถูกปิดการจราจร

(2) ทางเดินรถนั้น เจ้าพนักงานจราจรกำหนดให้เป็นทางเดินรถทางเดียว

(3) จะต้องเข้าช่องทางให้ถูกต้องเมื่อเข้าบริเวณใกล้ทางร่วมทางแยก

(4) เมื่อจะแซงขึ้นหน้ารถคันอื่น

* (5) เมื่อผู้ขับขี่ขับรถด้วยความเร็วสูงกว่ารถในช่องเดินรถด้านซ้าย

*[มาตรา 34 (5) เพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติฯ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535]

มาตรา 35* รถที่มีความเร็วช้าหรือรถที่มีความเร็วต่ำกว่าความเร็วของรถคันอื่นที่ขับในทิศทางเดียวกัน ผู้ขับขี่ต้องขับรถให้ใกล้ขอบทางเดินรถด้านซ้ายเท่าที่จะกระทำได้

ผู้ขับขี่รถบรรทุก รถบรรทุกคนโดยสาร รถจักรยานยนต์ในทางเดินรถซึ่งได้แบ่งช่องเดินรถในทิศทางเดียวกันไว้ ตั้งแต่สองช่องขึ้นไปหรือได้จัดช่องเดินรถประจำทางด้านซ้ายไว้โดยเฉพาะ ต้องขับรถในช่องเดินรถด้านซ้ายสุดหรือใกล้เคียงกับช่องเดินรถประจำทางแล้วแต่กรณี

ความในวรรคสองมิให้ใช้บังคับแก่รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคลที่มีน้ำหนักไม่เกินหนึ่งพันห้าร้อย กิโลกรัม และรถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกินเจ็ดคน ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์

*[มาตรา 35 แก้ไขโดยพระราชบัญญัติฯ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2529]

มาตรา 36 ผู้ขับขี่ซึ่งจะเลี้ยวรถ ให้รถคันอื่นผ่านหรือแซงขึ้นหน้าเปลี่ยนช่องเดินรถ ลดความเร็วของรถ จอดรถ หรือหยุดรถ ต้องให้สัญญาณด้วยมือและแขนตามมาตรา 37 หรือไฟสัญญาณตามมาตรา 38 หรือสัญญาณอย่างอื่นตามข้อบังคับของเจ้าพนักงานจราจร

ถ้าโดยสภาพของรถ สภาพของการบรรทุก หรือสภาพของทัศนวิสัยการให้สัญญาณด้วยมือและแขนตามวรรคหนึ่งไม่อาจทำให้ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถสวนมาหรือตามมาข้างหลังมองเห็นได้ ผู้ขับขี่ต้องให้ไฟสัญญาณ

ผู้ขับขี่ต้องให้สัญญาณด้วยมือและแขน ไฟสัญญาณหรือสัญญาณอย่างอื่นตามวรรคหนึ่งก่อนที่จะเลี้ยวรถ เปลี่ยนช่องเดินรถ จอดรถหรือหยุดรถเป็นระยะทางไม่น้อยกว่าสามสิบเมตร

ผู้ขับขี่ต้องให้สัญญาณด้วยมือและแขน ไฟสัญญาณหรือสัญญาณอย่างอื่นตามวรรคหนึ่ง ให้ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถอื่นเห็นได้ในระยะไม่น้อยกว่าหกสิบเมตร

มาตรา 37 การให้สัญญาณด้วยมือและแขน ให้ปฏิบัติดังต่อไปนี้

(1) เมื่อจะลดความเร็วของรถ ให้ผู้ขับขี่ขึ้นแขนขวาตรงออกไปนอกกรอบระดับไหล่ และโบกมือขึ้นลงหลายครั้ง

(2) เมื่อจะหยุดรถ ให้ผู้ขับขี่ขึ้นแขนขวาตรงออกไปนอกกรอบระดับไหล่ยกแขนขวาท่อนล่างตั้งฉากกับแขนท่อนบนและตั้งฝ่ามือขึ้น

(3) เมื่อจะให้รถคันอื่นผ่านหรือแซงขึ้นหน้า ให้ผู้ขับขี่ขึ้นแขนขวาตรงออกไปนอกกรอบระดับไหล่ และโบกมือไปทางข้างหน้าหลายครั้ง

(4) เมื่อจะเลี้ยวขวาหรือเปลี่ยนช่องเดินรถไปทางขวา ให้ผู้ขับขี่ขึ้นแขนขวาตรงออกไปนอกกรอบระดับไหล่

(5) เมื่อจะเลี้ยวซ้ายหรือเปลี่ยนช่องเดินรถไปทางซ้าย ให้ผู้ขับขี่ขึ้นแขนขวาตรงออกไปนอกกรอบระดับไหล่ และงอข้อศอกขึ้น โบกไปทางซ้ายหลายครั้ง

เพื่อประโยชน์แห่งมาตรานี้ ในกรณีที่รถยนต์นั้นมีเครื่องขับอยู่ทางด้านซ้าย ให้ผู้ขับขี่ใช้ไฟสัญญาณแทนการใช้สัญญาณด้วยมือและแขน

มาตรา 38 การให้ไฟสัญญาณของผู้ขับขี่รถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ให้ปฏิบัติดังต่อไปนี้

(1) เมื่อจะหยุดรถ ผู้ขับขี่ต้องให้ไฟสัญญาณสีแดงที่ท้ายรถ

(2) เมื่อจะเลี้ยวรถ เปลี่ยนช่องเดินรถ หรือแซงขึ้นหน้ารถคันอื่นผู้ขับขี่ต้องให้สัญญาณยกเลี้ยวสีเหลืองอำพัน หรือให้ไฟสัญญาณกระพริบสีขาวหรือสีเหลืองอำพันที่ติดอยู่หน้ารถหรือข้างรถ และไฟสัญญาณกระพริบสีแดงหรือสีเหลืองอำพันที่ติดอยู่ท้ายรถไปในทิศทางที่จะเลี้ยว เปลี่ยนช่องเดินรถ หรือแซงขึ้นหน้ารถคันอื่น

(3) เมื่อจะให้รถคันอื่นแซงขึ้นหน้า ผู้ขับขี่ต้องให้ไฟสัญญาณยกเลี้ยวสีเหลืองอำพันหรือให้ไฟสัญญาณกระพริบสีแดงหรือสีเหลืองอำพันที่ติดอยู่ท้ายรถทางด้านซ้ายของรถ

*[มาตรา 38 (2) แก้ไขโดยพระราชบัญญัติฯ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535]

มาตรา 39 เมื่อขับรถสวนกัน ให้ผู้ขับขี่ขับรถชิดด้านซ้ายของทางเดินรถ โดยให้ถือกึ่งกลางของทางเดินรถเป็นหลัก แต่ถ้าทางเดินรถใดได้จัดแบ่งเป็นช่องเดินรถไว้ให้ถือเส้นหรือแนวที่แบ่งนั้นเป็นหลัก

ในทางเดินรถที่แคบ เมื่อขับรถสวนกัน ผู้ขับขี่แต่ละฝ่ายต้องลดความเร็วของรถเพื่อให้รถสวนกันได้โดยปลอดภัย

ในทางเดินรถที่แคบซึ่งไม่อาจขับรถสวนกันได้โดยปลอดภัย เมื่อขับรถสวนกันผู้ขับขี่ซึ่งขับรถคันที่ใหญ่กว่าต้องหยุดรถให้ชิดขอบทางเดินรถด้านซ้ายเพื่อให้ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถคันที่เล็กกว่าผ่านไป

ในทางเดินรถที่มีสิ่งกีดขวางอยู่ข้างหน้า ผู้ขับขี่ต้องลดความเร็วของรถหรือหยุดรถเพื่อให้รถคันที่สวนมาผ่านไป

มาตรา 40 ผู้ขับขี่ต้องขับรถให้ห่างรถคันหน้าพอสมควรในระยะที่จะหยุดรถได้โดยปลอดภัยในเมื่อจำเป็นต้องหยุดรถ

ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถขึ้นสะพานหรือทางลาดชันต้องใช้ความระมัดระวังไม่ให้รถถอยหลังไปโดนรถคันอื่น

มาตรา 41 ทางเดินรถใดที่มีเครื่องหมายจราจรให้เป็นทางเดินรถทางเดียว ให้ผู้ขับขี่ขับรถไปตามทิศทางที่ได้กำหนดไว้

มาตรา 42 ทางเดินรถใดที่มีเครื่องหมายจราจรแบ่งทางเดินรถออกเป็นสองทางสำหรับรถเดินขึ้นทางหนึ่ง ล่องทางหนึ่ง โดยมีช่องว่างคั่นกลาง หรือทำเครื่องหมายจราจรกีดกันแสดงว่าทางเดินรถนั้นมีการแบ่งออกเป็นสองทางดังกล่าว ให้ผู้ขับขี่ขับรถชิดด้านซ้ายของทางเดินรถ

มาตรา 43 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถ

- (1) ในขณะที่ห่อนความสามารถในอันที่จะขับ
- (2) ในขณะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น
- (3) ในลักษณะกีดขวางการจราจร
- (4) โดยประมาทหรือน่าหวาดเสียว อันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน
- (5) ในลักษณะที่ผิดปกติวิสัยของการขับรถตามธรรมดา หรือไม่อาจแลเห็นทางด้านหน้าหรือด้านหลัง ด้านใดด้านหนึ่งหรือทั้งสองด้านได้พอแก่ความปลอดภัย
- (6) คร่อมหรือทับเส้นหรือแนวแบ่งช่องเดินรถ เว้นแต่เมื่อเปลี่ยนช่องเดินรถ เลี้ยวรถ หรือกลับรถ
- (7) บนทางเท้าโดยไม่มีเหตุอันสมควรเว้นแต่รถลากเข็นสำหรับทารก คนป่วยหรือคนพิการ
- (8) โดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยหรือความเดือดร้อนของผู้อื่น

มาตรา 43 ทวิ* ห้ามมิให้ผู้ขับขี่เสพยาเสพติดให้โทษตามกฎหมายว่าด้วยยาเสพติดให้โทษหรือเสพวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทตามกฎหมายว่าด้วยวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท ทั้งนี้ตามที่อธิบดีกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

ให้เจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน พนักงานเจ้าหน้าที่ หรือผู้ตรวจการมีอำนาจจัดให้มีการตรวจสอบผู้ขับขี่รถบางประเภทตามที่อธิบดีกำหนด โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษาว่า ได้เสพยาเสพติดให้โทษหรือเสพวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทตามวรรคหนึ่งหรือไม่ และหากผลการตรวจสอบในเบื้องต้นปรากฏว่าผู้ขับขี่นั้นไม่ได้เสพก็ให้ผู้ขับขี่นั้นขับรถต่อไปได้

ในกรณีที่ผู้ขับขี่ตามวรรคสองไม่ยอมให้ตรวจสอบ ให้เจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน พนักงานเจ้าหน้าที่ หรือผู้ตรวจการมีอำนาจกักตัวผู้นั้นไว้ เพื่อดำเนินการตรวจสอบได้ภายในระยะเวลา

เท่าที่จำเป็นแห่งกรณีเพื่อให้การตรวจสอบเสร็จสิ้นไปโดยเร็วและเมื่อผู้นั้นยอมรับการตรวจสอบแล้ว หากผลการตรวจสอบในเบื้องต้นปรากฏว่าไม่ได้เสีย ก็ให้ปล่อยตัวไปทันที

การตรวจสอบตามมาตรา นี้ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

*[มาตรา 43 ทวิ เพิ่มความโดยพระราชบัญญัติฯ (ฉบับที่ 6) พ.ศ. 2542]

มาตรา 43 ตริ* ในกรณีที่มีเหตุอันควรเชื่อว่าผู้ขับขี่ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 43 (1) หรือ(2) ผู้ตรวจการมีอำนาจสั่งให้ผู้นั้นหยุดรถและสั่งให้มีการทดสอบตามมาตรา 142 ด้วย

*[มาตรา 43 ตริ เพิ่มความโดยพระราชบัญญัติฯ (ฉบับที่ 6) พ.ศ. 2542]

มาตรา 43 จัตวา* ในกรณีที่ผู้ตรวจการพบว่าผู้ขับขี่ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 43 (1) หรือ(2) หรือมาตรา 43 ทวิ วรรคหนึ่ง ให้ผู้ตรวจการส่งตัวผู้นั้นพร้อมพยานหลักฐานในเบื้องต้นแก่พนักงานสอบสวนผู้มีอำนาจโดยเร็ว แต่ต้องไม่เกินหกชั่วโมงนับแต่เวลาที่พบการกระทำความผิดดังกล่าว เพื่อดำเนินคดีต่อไป

*[มาตรา 43 จัตวา เพิ่มความโดยพระราชบัญญัติฯ (ฉบับที่ 6) พ.ศ. 2542]

มาตรา 43 เบญจ* ในการปฏิบัติหน้าที่ตามมาตรา 43 ทวิ และมาตรา 43 ตริ ให้ผู้ตรวจการแสดงบัตรประจำตัวของตนซึ่งออกตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกหรือกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ต่อผู้ซึ่งเกี่ยวข้อง

*[มาตรา 43 เบญจ เพิ่มความโดยพระราชบัญญัติฯ (ฉบับที่ 6) พ.ศ. 2542]

หมวด 2

การจับแข่งและผ่านขึ้นหน้า

มาตรา 44* ผู้ขับขี่ซึ่งประสงค์จะขับรถแข่งเพื่อขึ้นหน้ารถอื่นในทางเดินรถ ซึ่งไม่ได้แบ่งช่องทางเดินรถไว้ ต้องให้สัญญาณโดยกระพริบไฟหน้าหลายครั้ง หรือให้ไฟสัญญาณยกเลี้ยวขวา หรือให้เสียงสัญญาณดังพอที่จะให้ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถคันหน้าให้สัญญาณตอบตาม

มาตรา 37 (3) หรือมาตรา 38 (3) และเมื่อเห็นว่าไม่เป็นการกีดขวางรถอื่นที่กำลังแข่งแล้ว จึงจะแข่งขึ้นหน้าได้

การแข่งต้องแข่งด้านขวาโดยมีระยะห่างจากรถที่ถูกแข่งพอสมควร เมื่อเห็นว่าได้ขับผ่านขึ้นหน้ารถที่ถูกแข่งไปในระยะที่ห่างเพียงพอแล้วจึงจะขับชิดด้านซ้ายของทางเดินรถได้

*[มาตรา 44 วรรคหนึ่ง แก้ไขโดยพระราชบัญญัติฯ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535]

มาตรา 45 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถแข่งเพื่อขึ้นหน้ารถอื่นด้านซ้ายเว้นแต่ในกรณีต่อไปนี้

(1) รถที่จะถูกแข่งกำลังเลี้ยวขวาหรือให้สัญญาณว่าจะเลี้ยวขวา

(2) ทางเดินรถนั้นได้จัดแบ่งเป็นช่องเดินรถในทิศทางเดียวกันไว้ตั้งแต่สองช่องขึ้นไปการขับรถแซงด้านซ้ายตาม (1) หรือ (2) จะกระทำได้เมื่อไม่มีรถอื่นตามมาในระยะกระชั้นชิดและมีความปลอดภัยพอ

มาตรา 46 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถแซงเพื่อขึ้นหน้ารถอื่นในกรณีต่อไปนี้

(1) เมื่อรถกำลังขึ้นทางชัน ขึ้นสะพาน หรืออยู่ในทางโค้ง เว้นแต่จะมีเครื่องหมายจราจรให้แซงได้

(2) ภายในระยะสามสิบเมตรก่อนถึงทางข้าม ทางร่วมทางแยกวงเวียนหรือเกาะที่สร้างไว้หรือทางเดินรถที่ตัดข้ามทางรถไฟ

(3) เมื่อมีหมอก ฝน ฝุ่นหรือควัน จนทำให้ไม่อาจเห็นทางข้างหน้าได้ในระยะหกสิบเมตร

(4) เมื่อเข้าที่คับขันหรือเขตปลอดภัย

มาตรา 47 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถแซงหรือผ่านขึ้นหน้ารถอื่นถ้าเข้าไปในเส้นกึ่งกลางของทางเดินรถที่กำหนดไว้ หรือที่มีเครื่องหมายจราจรแสดงเขตอันตราย หรือเขตให้ใช้ความระมัดระวังบนทางเดินรถ

ในกรณีที่ทางเดินรถด้านซ้ายมีสิ่งกีดขวางที่เป็นอุปสรรคแก่การจราจรและทางเดินรถด้านขวามีความกว้างเพียงพอ ผู้ขับขี่จะขับรถหลีกเลี่ยงสิ่งกีดขวางถ้าเข้าไปในเส้นกึ่งกลางของทางเดินรถที่เจ้าพนักงานจราจรกำหนดไว้ก็ได้ในเมื่อไม่กีดขวางการจราจรของรถที่สวนทางมา

มาตรา 48 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถแซงหรือผ่านขึ้นหน้ารถคันอื่นถ้าเข้าไปในช่องเดินรถประจำทาง เว้นแต่ในกรณีที่มีสิ่งกีดขวางการจราจรในทางเดินรถข้างหน้าหรือเมื่อต้องปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าพนักงานจราจรแต่ทั้งนี้จะขับรถอยู่ในช่องเดินรถประจำทางได้เพียงเท่าที่จำเป็นเท่านั้น

มาตรา 49 เมื่อได้รับสัญญาณขอแซงขึ้นหน้าจากรถคันที่อยู่ข้างหลังผู้ขับขี่ซึ่งขับรถที่มีความเร็วช้าหรือรถที่ใช้ความเร็วต่ำกว่าความเร็วของรถอื่นที่ขับไปในทิศทางเดียวกัน ต้องยอมให้รถที่ใช้ความเร็วสูงกว่าผ่านขึ้นหน้าผู้ขับขี่ที่ถูกขอทางต้องให้สัญญาณตอบตามมาตรา 37 (3) หรือมาตรา 38 (3) เมื่อเห็นว่าทางเดินรถข้างหน้าปลอดภัยและไม่มียานอื่นสวนทางมาในระยะกระชั้นชิด และต้องลดความเร็วของรถและขับรถชิดด้านซ้ายของทางเดินรถเพื่อให้รถที่จะแซงผ่านขึ้นหน้าได้โดยปลอดภัย

หมวด 3

การออกรถ การเลี้ยวรถและการกลับรถ

มาตรา 50 การขับรถออกจากที่จอด ถ้ามีรถจอดหรือมีสิ่งกีดขวางอยู่ข้างหน้าผู้ขับขี่ต้องให้สัญญาณด้วยมือและแขนตามมาตรา 37 หรือไฟสัญญาณตามมาตรา 38 และจะขับรถไปได้เมื่อเห็นว่าปลอดภัยและไม่เป็นการกีดขวางการจราจรของรถอื่น

มาตรา 51 การเลี้ยวรถ ให้ปฏิบัติดังนี้

(1) ถ้าจะเลี้ยวซ้าย

(ก) ในกรณีที่ไม่ได้แบ่งช่องเดินรถไว้ ให้ผู้ขับขี่ขับรถชิดทางเดินรถด้านซ้าย

(ข) ในกรณีที่มีการแบ่งช่องเดินรถไว้ และมีเครื่องหมายจราจรแสดงให้เลี้ยวซ้ายได้ ให้ผู้ขับขี่ขับรถในช่องเดินรถสำหรับรถที่จะเลี้ยวซ้าย ทั้งนี้ ก่อนถึงทางเลี้ยวไม่น้อยกว่าสามสิบเมตร

(ค) ในกรณีที่มีช่องเดินรถประจำทางอยู่ทางเดินรถด้านซ้ายสุด ให้ผู้ขับขี่ขับรถชิดช่องเดินรถประจำทางก่อนถึงทางเลี้ยวไม่น้อยกว่าสามสิบเมตร และจะเลี้ยวรถผ่านเข้าไปในช่องเดินรถประจำทางได้เฉพาะในบริเวณที่มีเครื่องหมายจราจรให้เลี้ยวรถผ่านได้เท่านั้น

(2) ถ้าจะเลี้ยวขวา

(ก) สำหรับทางเดินรถที่ไม่ได้แบ่งช่องเดินรถไว้ ให้ผู้ขับขี่ขับรถชิดทางด้านขวาของแนวกึ่งกลางของทางเดินรถก่อนถึงทางเลี้ยวไม่น้อยกว่าสามสิบเมตร

(ข) สำหรับทางเดินรถที่ได้แบ่งช่องเดินรถในทิศทางเดียวกันไว้ตั้งแต่สองช่องขึ้นไป ให้ผู้ขับขี่ขับรถชิดทางด้านขวาสุดของทางเดินรถหรือในช่องที่มีเครื่องหมายจราจรแสดงให้เลี้ยวขวาได้ ทั้งนี้ ก่อนถึงทางเลี้ยวไม่น้อยกว่าสามสิบเมตร

(ค) ในกรณีที่มีช่องเดินรถประจำทางอยู่ทางเดินรถด้านขวาสุด ให้ผู้ขับขี่ขับรถชิดช่องเดินรถประจำทางก่อนถึงทางเลี้ยวไม่น้อยกว่าสามสิบเมตร และจะเลี้ยวรถผ่านเข้าไปในช่องเดินรถประจำทางได้เฉพาะในบริเวณที่มีเครื่องหมายจราจรให้เลี้ยวรถผ่านได้เท่านั้น

(ง) สำหรับทางเดินรถที่มีเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่แสดงสัญญาณจราจรด้วยมือและแขน ให้ผู้ขับขี่ขับรถเลี้ยวขวาผ่านไปได้โดยไม่ต้องอ้อมเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่

(จ) เมื่อรถอยู่ในทางร่วมทางแยก ผู้ขับขี่ต้องให้รถที่สวนมาในทางเดินรถทางเดียวกันผ่านทางร่วมทางแยกไปก่อน เมื่อเห็นว่าปลอดภัยแล้วจึงให้เลี้ยวขวาไปได้

(3) ถ้าจะเลี้ยวอ้อมวงเวียนหรือเกาะที่สร้างไว้ ให้ผู้ขับขี่ขับรถอ้อมไปทางซ้ายของวงเวียนหรือเกาะนั้น

ในกรณีตาม (1) และ (2) ผู้ขับขี่ต้องใช้ความระมัดระวังและต้องหยุดให้ทางแก่ผู้ที่กำลังข้ามทางและรถที่กำลังผ่านทางร่วมทางแยกจากทางด้านอื่นก่อน เว้นแต่ในกรณีที่มีรถเลี้ยวซ้ายและเลี้ยวขวาพร้อมกัน ให้รถเลี้ยวซ้ายให้ทางแก่รถเลี้ยวขวาก่อน

มาตรา 52* ในทางเดินรถที่สวนกันได้ ห้ามมิให้ผู้ขับขี่กลับรถหรือเลี้ยวรถทางขวาในเมื่อมีรถอื่นสวนหรือตามมาในระยะน้อยกว่าหนึ่งร้อยเมตรเว้นแต่เมื่อเห็นว่าปลอดภัยและไม่เป็นการกีดขวางการจราจรของรถอื่น

*[มาตรา 52 แก้ไขโดยพระราชบัญญัติฯ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535]

มาตรา 53 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่

- (1) เลี้ยวรถหรือกลับรถในทางเดินรถที่มีเครื่องหมายห้ามเลี้ยวขวาห้ามเลี้ยวซ้ายหรือห้ามกลับรถ
- (2) กลับรถที่เขตปลอดภัย ที่คับขัน บนสะพาน หรือในระยะหนึ่งร้อยเมตรจากทางราบของเชิงสะพาน
- (3) กลับรถที่ทางร่วมทางแยก เว้นแต่จะมีเครื่องหมายจราจรให้กลับรถในบริเวณดังกล่าวได้

หมวด 4

การหยุดรถและจอดรถ

มาตรา 54 การหยุดรถหรือการจอดรถในทางเดินรถ ผู้ขับขี่ต้องให้สัญญาณด้วยมือและแขนตาม มาตรา 37 หรือไฟสัญญาณตามมาตรา 38 ก่อนที่จะหยุดรถหรือจอดรถในระยะไม่น้อยกว่าสามสิบเมตร และจะหยุดรถหรือจอดรถได้เมื่อผู้ขับขี่เห็นว่าปลอดภัย และไม่เป็นการกีดขวางการจราจร

ผู้ขับขี่ต้องจอดรถทางด้านซ้ายของทางเดินรถ และจอดรถให้ด้านซ้ายของรถขนานชิดกับขอบทาง หรือไหล่ทางในระยะห่างไม่เกินสี่สิบห้าเซนติเมตรหรือจอดรถตามทิศทางหรือด้านหนึ่งด้านใดของ ทางเดินรถที่เจ้าพนักงานจราจรกำหนดไว้ แต่ในกรณีที่มีช่องเดินรถประจำทางอยู่ทางด้านซ้ายสุดของ ทางเดินรถห้ามมิให้ผู้ขับขี่จอดรถในลักษณะดังกล่าวในเวลาที่กำหนดให้ใช้ช่องเดินรถประจำทางนั้น

มาตรา 55 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่หยุดรถ

- (1) ในช่องเดินรถ เว้นแต่หยุดชิดขอบทางด้านซ้ายของทางเดินรถในกรณีที่ไม่มีช่องเดินรถ ประจำทาง
- (2) บนทางเท้า
- (3) บนสะพานหรือในอุโมงค์
- (4) ในทางร่วมทางแยก
- (5) ในเขตที่มีเครื่องหมายจราจรห้ามหยุดรถ
- (6) ตรงปากทางเข้าออกของอาคารหรือทางเดินรถ
- (7) ในเขตปลอดภัย
- * (8) ในลักษณะกีดขวางการจราจร

ความในวรรคหนึ่งมิให้ใช้บังคับแก่ผู้ขับขี่ซึ่งจำเป็นต้องหยุดรถเพราะมีสิ่งกีดขวางอยู่ในทางเดินรถ หรือเครื่องยนต์หรือเครื่องอุปกรณ์ของรถขัดข้องหรือในกรณีที่ปฏิบัติตามสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจร

*[มาตรา 55 (8) เพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติฯ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535]

มาตรา 56 ในกรณีที่เครื่องยนต์หรือเครื่องอุปกรณ์ของรถขัดข้องจนต้องจอดรถในทางเดินรถ ผู้ขับขี่ต้องนำรถให้พ้นทางเดินรถโดยเร็วที่สุด

ในกรณีตามวรรคหนึ่งถ้าจำเป็นต้องจอดรถอยู่ในทางเดินรถ ผู้ขับขี่ต้องจอดรถในลักษณะที่ไม่กีดขวางการจราจร และต้องแสดงเครื่องหมายหรือสัญญาณตามลักษณะและเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา 57 เว้นแต่จะได้มีบทบัญญัติ กฎ หรือข้อบังคับตามพระราชบัญญัตินี้กำหนดไว้เป็นอย่างอื่น ห้ามมิให้

ผู้ขับขี่จอดรถการเคลื่อนย้ายรถหรือใช้เครื่องมือบังคับให้รถที่หยุดหรือจอดอยู่ไม่ให้เคลื่อนย้ายได้ตามวรรคสอง เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ไม่ต้องรับผิดชอบสำหรับความเสียหายใด ๆ ที่เกิดขึ้นจากการปฏิบัติตามมาตรานี้ เว้นแต่ความเสียหายนั้นจะเกิดขึ้นจากการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ

เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ต้องชำระค่าใช้จ่ายในการที่รถถูกเคลื่อนย้ายหรือถูกใช้เครื่องมือบังคับไม่ให้เคลื่อนย้าย ตลอดจนค่าดูแลรักษาระหว่างที่อยู่ในความครอบครองของเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ ทั้งนี้ ตามอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง ซึ่งต้องกำหนดอัตราค่าใช้จ่ายไม่น้อยกว่าคันละห้าร้อยบาทและค่าดูแลรักษาไม่น้อยกว่าวันละสองร้อยบาท

เงินที่ได้จากเจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ซึ่งชำระตามวรรคสี่ เป็นรายได้ที่ไม่ต้องนำสู่กระทรวงการคลัง และให้นำมาเป็นค่าใช้จ่ายในการปฏิบัติการตามมาตรานี้ตามระเบียบที่อธิบดีกำหนด

ในกรณีที่เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ไม่ชำระค่าใช้จ่ายและค่าดูแลรักษาตามวรรคสี่ เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจยึดหน่วงรถนั้นไว้ได้จนกว่าจะได้รับชำระค่าใช้จ่ายและค่าดูแลรักษาดังกล่าว โดยในระหว่างที่ยึดหน่วงนั้นให้คำนวณค่าดูแลรักษาเป็นรายวันถ้าพ้นกำหนดสามเดือนแล้ว เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ยังไม่ชำระค่าใช้จ่ายและค่าดูแลรักษาดังกล่าว ให้เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจนำรถนั้นออกขายทอดตลาดได้ เงินที่ได้จากการขายทอดตลาด เมื่อได้หักค่าใช้จ่ายในการขายทอดตลาด ค่าใช้จ่ายและค่าดูแลรักษาที่ค้างชำระแล้วเหลือเงินเท่าใดให้คืนแก่เจ้าของหรือผู้มีสิทธิที่แท้จริงต่อไป

*[มาตรา 59 แก้ไขโดยพระราชบัญญัติฯ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535]

มาตรา 60 การหยุดรถหรือการจอดรถในทางเดินรถนอกเขตเทศบาลผู้ขับขี่ต้องหยุดรถหรือจอดรถ ณ ที่ซึ่งผู้ขับขี่ซึ่งขับรถอื่นจะเห็นได้ในระยะไม่น้อยกว่าหนึ่งร้อยห้าสิบเมตร

มาตรา 61 ในเวลาที่มีแสงสว่างไม่เพียงพอที่ผู้ขับขี่จะมองเห็นรถที่จอดในทางเดินรถได้โดยชัดแจ้งในระยะไม่น้อยกว่าหนึ่งร้อยห้าสิบเมตร ผู้ขับขี่ซึ่งจอดรถในทางเดินรถหรือไหล่ทางต้องเปิดไฟหรือใช้แสงสว่างตามประเภท ลักษณะ และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา 62 ในทางเดินรถตอนใดที่มีทางรถไฟผ่าน ถ้าปรากฏว่า

- (1) มีเครื่องหมายหรือสัญญาณระวางรถไฟแสดงว่ารถไฟกำลังจะผ่าน
- (2) มีสิ่งปิดกั้นหรือมีเจ้าหน้าที่ให้สัญญาณแสดงว่ารถไฟกำลังจะผ่าน
- (3) มีเสียงสัญญาณของรถไฟหรือรถไฟกำลังแล่นผ่านเข้ามาใกล้อาจเกิดอันตรายในเมื่อจะขับรถผ่านไป

ผู้ขับขี่ต้องลดความเร็วของรถและหยุดรถให้ห่างจากทางรถไฟไม่น้อยกว่าห้าเมตรเมื่อรถไฟผ่านไปแล้วและมีเครื่องหมายหรือสัญญาณให้รถผ่านได้ ผู้ขับขี่จึงจะขับรถผ่านไปได้

มาตรา 63 ในทางเดินรถตอนใดที่มีทางรถไฟผ่าน ไม่ว่าจะมีความหมายระวางรถไฟหรือไม่ ถ้าทางรถไฟนั้น ไม่มีสัญญาณระวางรถไฟหรือสิ่งปิดกั้น ผู้ขับขี่ต้องลดความเร็วของรถและหยุดรถห่างจากทางรถไฟในระยะไม่น้อยกว่าห้าเมตร เมื่อเห็นว่าปลอดภัยแล้วจึงจะขับรถผ่านไปได้

มาตรา 64 ในขณะที่ผู้ขับขี่รถโรงเรียนหยุดรถในทางเดินรถเพื่อรับส่งนักเรียนขึ้นหรือลง ให้ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถอื่นตามมาในทิศทางเดียวกันหรือสวนกันกับรถโรงเรียนใช้ความระมัดระวังและลดความเร็วของรถ เมื่อเห็นว่าปลอดภัยจึงให้ขับรถผ่านไปได้

ลักษณะ 4

การใช้ทางเดินรถที่จัดเป็นช่องเดินรถประจำทาง

มาตรา 65 เมื่อเจ้าพนักงานจราจรได้ประกาศกำหนดให้ช่องเดินรถใดเป็นช่องเดินรถประจำทาง ผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางและรถบรรทุกทุกคนโดยสารตามประเภทที่อธิบดีกำหนดซึ่งอยู่ในระหว่างรับส่งหรือบรรทุกทุกคนโดยสาร ต้องขับขี่รถภายในช่องเดินรถประจำทาง และจะขับขี่รถออกนอกช่องเดินรถประจำทางได้เมื่อมีสิ่งกีดขวางอยู่ในช่องเดินรถประจำทางนั้น หรือเมื่อต้องปฏิบัติตามคำสั่งของพนักงานเจ้าหน้าที่

รถบรรทุกทุกคนโดยสารประเภทใดจะต้องเดินในช่องเดินรถประจำทางให้เป็นไปตามที่อธิบดีกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

ในการประกาศกำหนดให้ช่องเดินรถใดเป็นช่องเดินรถประจำทางตามวรรคหนึ่งจะกำหนดเวลาการใช้ช่องเดินรถประจำทางไว้ด้วยก็ได้

กรณีจำเป็นเกี่ยวกับการจราจร เจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจประกาศให้รถบรรทุกคนโดยสาร ประเภทหนึ่งประเภทใดที่อธิบดีกำหนดตามวรรคสองจะต้องเดินในช่องเดินรถประจำทางในทางสายใด ตอนใดก็ได้

มาตรา 66 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถอื่นนอกจากรถโดยสารประจำทางหรือรถบรรทุกคนโดยสาร ประเภทที่อธิบดีกำหนด ขับรถในช่องเดินรถประจำทางเว้นแต่จะปฏิบัติตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้

ลักษณะ 5

ข้อกำหนดเกี่ยวกับความเร็วของรถ

มาตรา 67 ผู้ขับขี่ต้องขับรถด้วยอัตราความเร็วตามที่กำหนดในกฎกระทรวงหรือตามเครื่องหมายจราจรที่ได้ติดตั้งไว้ในทาง

เครื่องหมายจราจรที่ติดตั้งไว้ตามวรรคหนึ่ง จะกำหนดอัตราความเร็วขั้นสูงหรือขั้นต่ำก็ได้ แต่ต้องไม่เกินอัตราความเร็วที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา 68 ผู้ขับขี่ซึ่งจะเลี้ยวรถ ให้รถอื่นแซงหรือผ่านขึ้นหน้าจอดรถ หยุดรถหรือกลับรถ ต้องลดความเร็วของรถ

มาตรา 69 ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถในทางเดินรถบนเนินเขา บนสะพานที่เชิงสะพานที่แคบ ทางโค้ง ทางลาด ที่คับขัน หรือที่มีหมอก ฝน ฝุ่นหรือควัน จนทำให้ไม่อาจเห็นทางข้างหน้าได้ในระยะหกสิบ เมตร ต้องลดความเร็วของรถในลักษณะที่จะให้เกิดความปลอดภัย

มาตรา 70 ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถเข้าใกล้ทางร่วมทางแยก ทางข้ามเส้นให้รถหยุดหรือวงเวียน ต้องลดความเร็วของรถ

ลักษณะ 6

การขับรถผ่านทางร่วมทางแยกหรือวงเวียน

มาตรา 71 ภายใบบังคับมาตรา 21 และมาตรา 26 เมื่อผู้ขับขี่ขับรถมาถึงทางร่วมทางแยก ให้ผู้ขับขี่ปฏิบัติตามดังนี้

(1) ถ้ามีรถอื่นอยู่ในทางร่วมทางแยก ผู้ขับขี่ต้องให้รถในทางร่วมทางแยกนั้นผ่านไปก่อน

(2) ถ้ามาถึงทางร่วมทางแยกพร้อมกันและไม่มีรถอยู่ในทางร่วมทางแยก ผู้ขับขี่ต้องให้รถที่อยู่ทางด้านซ้ายของตนผ่านไปก่อน เว้นแต่ในทางร่วมทางแยกใดมีทางเดินรถทางเอกตัดผ่านทางเดินรถทางโท ให้ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถในทางเอกมีสิทธิขับผ่านไปก่อน

* (3) ถ้าสัญญาณจราจรไฟสีเขียวปรากฏข้างหน้า แต่ในทางร่วมทางแยกมีรถอื่นหยุดขวางอยู่จนไม่สามารถผ่านพ้นทางร่วมทางแยกไปได้ ผู้ขับขี่จะต้องหยุดรถที่หลังเส้นให้รถหยุดจนกว่าจะสามารถเคลื่อนรถผ่านพ้นทางร่วมทางแยกไปได้

*[มาตรา 71 (3) เพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติฯ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535]

มาตรา 72* ทางเดินรถทางเอกได้แก่ทางเดินรถดังต่อไปนี้

(1) ทางเดินรถที่ได้ติดตั้งเครื่องหมายจราจรแสดงว่าเป็นทางเดินรถทางเอก

(2) ทางเดินรถที่มีป้ายหยุดหรือป้ายที่มีคำว่า "ให้ทาง" ติดตั้งไว้ หรือทางเดินรถที่มีคำว่าหยุดหรือเส้นหยุดซึ่งเป็นเส้นขาวทึบหรือเส้นให้ทางซึ่งเป็นเส้นขาวประบนผิวทาง ให้ทางเดินรถที่ขวางข้างหน้าเป็นทางเดินรถทางเอก

(3) ในกรณีที่ไม่มีเครื่องหมายจราจรตาม (1) หรือไม่มีป้ายหรือเส้นหรือข้อความบนผิวทางตาม (2) ให้ทางเดินรถที่มีช่องเดินรถมากกว่าเป็นทางเดินรถทางเอก

(4) ถนนที่ตัดหรือบรรจบกับตรอกหรือซอย ให้ทางเดินรถที่เป็นถนนเป็นทางเดินรถทางเอก

ทางเดินรถอื่นที่มีใช้ทางเดินรถทางเอกตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นทางเดินรถทางโท

*[มาตรา 72 แก้ไขโดยพระราชบัญญัติฯ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535]

มาตรา 73 ในกรณีที่วงเวียนใดได้ติดตั้งสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจรผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติตามสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจรนั้น

ถ้าไม่มีสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจรตามวรรคหนึ่ง เมื่อผู้ขับขี่ขับรถมาถึงวงเวียน ต้องให้สิทธิแก่ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถอยู่ในวงเวียนทางด้านขวาของตนขับผ่านไปก่อน

ในกรณีที่พนักงานเจ้าหน้าที่เห็นสมควรเพื่อความปลอดภัยหรือความสะดวกในการจราจรจะให้สัญญาณจราจรเป็นอย่างอื่นนอกจากที่บัญญัติไว้ในวรรคหนึ่งหรือวรรคสองก็ได้

ในกรณีเช่นนี้ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติตามสัญญาณจราจรที่พนักงานเจ้าหน้าที่กำหนดให้

มาตรา 74 ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถออกจากทางส่วนบุคคลหรือทางเดินรถในบริเวณอาคารเมื่อจะขับรถผ่านหรือเลี้ยวสู่ทางเดินรถที่ตัดผ่านต้องหยุดรถเพื่อให้รถที่กำลังผ่านทางหรือรถที่กำลังแล่นอยู่ในทางเดินรถผ่านไปก่อนเมื่อเห็นว่าปลอดภัยแล้วจึงขับรถต่อไปได้

ลักษณะ 7

รถฉุกเฉิน

มาตรา 75 ในขณะที่ผู้ขับขี่ขับรถฉุกเฉิน ไปปฏิบัติหน้าที่ ผู้ขับขี่มีสิทธิดังนี้

- (1) ใช้ไฟสัญญาณแสงวับวาบ ใช้เสียงสัญญาณไซเรน หรือเสียงสัญญาณอย่างอื่นตามที่อธิบดีกำหนดไว้
- (2) หยุดรถหรือจอดรถ ณ ที่ห้ามจอด
- (3) ขับรถเกินอัตราความเร็วที่กำหนดไว้
- (4) ขับรถผ่านสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจรใด ๆ ที่ให้รถหยุด แต่ต้องลดความเร็วของรถให้ช้าลงตามสมควร
- (5) ไม่ต้องปฏิบัติตามบทแห่งพระราชบัญญัตินี้หรือข้อบังคับการจราจรเกี่ยวกับช่องเดินรถทิศทางของการขับรถหรือการเลี้ยวรถที่กำหนดไว้

ในการปฏิบัติตามวรรคหนึ่ง ผู้ขับขี่ต้องใช้ความระมัดระวังตามควรแก่กรณี

มาตรา 76 เมื่อคนเดินเท้า ผู้ขับขี่ หรือผู้ขี่หรือควบคุมสัตว์เห็นรถฉุกเฉินในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่ใช้ไฟสัญญาณแสงวับวาบ หรือได้ยินเสียงสัญญาณไซเรน หรือเสียงสัญญาณอย่างอื่นตามที่อธิบดีกำหนดไว้ คนเดินเท้า ผู้ขับขี่หรือผู้ขี่หรือควบคุมสัตว์ต้องให้รถฉุกเฉินผ่านไปก่อน โดยปฏิบัติตามดังต่อไปนี้

- (1) สำหรับคนเดินเท้าต้องหยุดและหลบให้ชิดขอบทาง หรือขึ้นไปบนทางเขตปลอดภัย หรือไหล่ทางที่ใกล้ที่สุด
- (2) สำหรับผู้ขับขี่ต้องหยุดรถหรือจอดรถให้อยู่ชิดขอบทางด้านซ้ายหรือในกรณีที่มีช่องเดินรถประจำทางอยู่ทางด้านซ้ายสุดของทางเดินรถต้องหยุดรถหรือจอดรถให้อยู่ชิดช่องเดินรถประจำทาง แต่ห้ามหยุดรถหรือจอดรถในทางร่วมทางแยก
- (3) สำหรับผู้ขี่หรือควบคุมสัตว์ต้องบังคับสัตว์ให้หยุดชิดทาง แต่ห้ามหยุดในทางร่วมทางแยก

ในการปฏิบัติตาม (2) และ (3) ผู้ขับขี่และผู้ขี่หรือควบคุมสัตว์ต้องรีบกระทำโดยเร็วที่สุดเท่าที่จะกระทำได้และต้องใช้ความระมัดระวังตามควรแก่กรณี

ลักษณะ 8

การลากรถหรือการจูงรถ

มาตรา 77 ห้ามมิให้ผู้ใดใช้รถทุกชนิดลากรถหรือจูงรถอื่นไปในทางเกินหนึ่งคันเว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากอธิบดี

วิธิตากรถหรือจูงรถ และการมีเครื่องหมายเพื่อความปลอดภัยในการตากรถหรือจูงรถให้กำหนด
ในกฎกระทรวง

ลักษณะ 9

อุบัติเหตุ

มาตรา 78 ผู้ขับขี่รถหรือขี่หรือควบคุมสัตว์ในทางซึ่งก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินของผู้อื่น ไม่ว่าจะเป็ความผิดของผู้ขับขี่หรือผู้ขี่หรือควบคุมสัตว์หรือไม่ก็ตามต้องหยุดรถหรือสัตว์ และให้ความช่วยเหลือตามสมควร และพร้อมทั้งแสดงตัวและแจ้งเหตุต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ที่ใกล้เคียงทันที กับต้องแจ้งชื่อตัว ชื่อสกุล และที่อยู่ของตนและหมายเลขทะเบียนรถแก่ผู้ได้รับความเสียหายด้วย

ในกรณีที่ผู้ขับขี่หรือผู้ขี่หรือควบคุมสัตว์หลบหนีไปหรือไม่แสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ ณ สถานที่เกิดเหตุ ให้สันนิษฐานว่าเป็นผู้กระทำความผิดและให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจยึดรถคันที่ผู้ขับขี่หลบหนีหรือไม่แสดงตนว่าเป็นผู้ขับขี่ จนกว่าคดีถึงที่สุดหรือได้ตัวผู้ขับขี่ถ้าเจ้าของหรือผู้ครอบครองไม่แสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ภายในหกเดือนนับแต่วันเกิดเหตุให้ถือว่ารถนั้นเป็นทรัพย์สินซึ่งได้ใช้ในการกระทำความผิดหรือเกี่ยวกับการกระทำความผิดและให้ตกเป็นของรัฐ

ลักษณะ 10

รถจักรยาน

มาตรา 79 ทางใดที่ได้จัดทำไว้สำหรับรถจักรยาน ผู้ขับขี่รถจักรยานต้องขับในทางนั้น

มาตรา 80 รถจักรยานที่ใช้ในทางเดินรถ ไหล่ทางหรือทางที่จัดทำไว้สำหรับรถจักรยาน ผู้ขับขี่รถจักรยานต้องจัดให้มี

- (1) กระจกที่ให้เสียงสัญญาณได้ยินได้ในระยะไม่น้อยกว่าสามสิบเมตร
- (2) เครื่องห้ามล้อที่ใช้การได้ดี เมื่อใช้สามารถทำให้รถจักรยานหยุดได้ทันที
- (3) โคมไฟติดหน้ารถจักรยานแสงขาวไม่น้อยกว่าหนึ่งดวงที่ให้แสงไฟส่องตรงไปข้างหน้า เห็นพื้นทางได้ชัดเจนในระยะไม่น้อยกว่าสิบห้าเมตร และอยู่ในระดับต่ำกว่าสายตาของผู้ขับขี่ซึ่งขับรถสวนมา
- (4) โคมไฟติดท้ายรถจักรยานแสงแดงไม่น้อยกว่าหนึ่งดวงที่ให้แสงสว่างตรงไปข้างหลัง หรือติดวัตถุสะท้อนแสงสีแดงแทน ซึ่งเมื่อถูกไฟส่องให้มีแสงสะท้อน

มาตรา 81 ในเวลาต้องเปิดไฟตามมาตรา 11 หรือมาตรา 61 ผู้ขับขี่รถจักรยานอยู่ในทางเดินรถ ไหล่ทาง หรือทางที่จัดทำไว้สำหรับรถจักรยานต้องจุดโคมไฟแสงขาวหน้ารถเพื่อให้ผู้ขับขี่หรือคนเดินเท้า ซึ่งขับรถหรือเดินสวนมาสามารถมองเห็นรถ

มาตรา 82 ผู้ขับขี่รถจักรยานต้องขับให้ชิดขอบทางด้านซ้ายของทางเดินรถไหล่ทางหรือทางที่จัดทำไว้สำหรับรถจักรยานให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้ แต่ในกรณีที่มีช่องเดินรถประจำทางด้านซ้ายสุดของทางเดินรถต้องขับขี่รถจักรยานให้ชิดช่องเดินรถประจำทางนั้น

มาตรา 83 ในทางเดินรถ ไหล่ทาง หรือทางที่จัดทำไว้สำหรับรถจักรยาน ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถจักรยาน

- (1) ขับโดยประมาทหรือน่าหวาดเสียวอันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน
- (2) ขับโดยไม่จับคันบังคับรถ
- (3) ขับชนานกันเกินสองคัน เว้นแต่ขับในทางที่จัดไว้สำหรับรถจักรยาน
- (4) ขับโดยนั่งบนที่อื่นอันมิใช่อาณัติที่จัดไว้เป็นที่นั่งตามปกติ
- (5) ขับโดยบรรทุกบุคคลอื่นเว้นแต่รถจักรยานสามล้อสำหรับบรรทุกคนทั้งนี้ตามเงื่อนไขที่เจ้าพนักงานจราจรกำหนด
- (6) บรรทุก หรือถือสิ่งของ หีบห่อ หรือของใด ๆ ในลักษณะที่เป็นการกีดขวางการจับคันบังคับรถหรืออันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน
- (7) เกาะหรือพ่วงรถอื่นที่กำลังแล่นอยู่

มาตรา 84 เว้นแต่บทบัญญัติในลักษณะนี้จะได้บัญญัติไว้เป็นอย่างอื่นให้ผู้ขับขี่รถจักรยานปฏิบัติตามมาตรา 21 มาตรา 22 มาตรา 23 มาตรา 24 มาตรา 25 มาตรา 26 มาตรา 32 มาตรา 33 มาตรา 34 มาตรา 36 มาตรา 37 มาตรา 39 มาตรา 40 มาตรา 41 มาตรา 42 มาตรา 45 มาตรา 46 มาตรา 47 มาตรา 48 มาตรา 49 มาตรา 50 มาตรา 51 มาตรา 52 มาตรา 53 มาตรา 54 มาตรา 55 มาตรา 56 มาตรา 57 มาตรา 59 มาตรา 60 มาตรา 61 มาตรา 62 มาตรา 63 มาตรา 64 มาตรา 69 มาตรา 70 มาตรา 71 มาตรา 72 มาตรา 73 มาตรา 74 มาตรา 76 (2) มาตรา 78 มาตรา 125 มาตรา 127 และมาตรา 133 ด้วยโดยอนุโลม

ลักษณะ 11

รถบรรทุกคนโดยสาร

มาตรา 85 ห้ามมิให้เจ้าของรถบรรทุกคนโดยสารหรือผู้ขับขี่รถบรรทุกคนโดยสารรับบรรทุกศพหรือคนที่เป็นโรคเรื้อนหรือโรคติดต่อที่ต้องแจ้งความตามกฎหมายว่าด้วยโรคติดต่อร่วมไปกับคนโดยสารอื่น เว้นแต่

(1) ในกรณีที่รถบรรทุกคนโดยสารนั้นไม่ใช่รถบรรทุกคนโดยสารอื่น จะบรรทุกคนที่เป็็นโรคเรื้อนหรือโรคติดต่อที่ต้องเ้างความตามกฎหมายว่าด้วยโรคติดต่อก็ได้

(2) ในกรณีที่รถบรรทุกคนโดยสารนั้นไม่ใช่รถบรรทุกคนโดยสารอื่น จะบรรทุกศพพร้อมไปกับญาติหรือผู้มีหน้าที่เกี่ยวข้องกับศพนั้นก็ได้

มาตรา 86 ห้ามมิให้เจ้าของรถบรรทุกคนโดยสาร ผู้ขับขีรถบรรทุกคนโดยสารผู้เก็บค่าโดยสารหรือบุคคลใดที่มีส่วนได้เสียเกี่ยวกับรถบรรทุกคนโดยสารเรียกให้คนขึ้นรถโดยส่งเสียงอื้ออึง หรือในลักษณะที่ก่อความรำคาญให้แก่คนโดยสารหรือผู้อื่นหรือดื้อน ดิ่ง เหนียวหรือยัดยื้อ คนหรือสิ่งของของคนนั้นเพื่อให้คนขึ้นรถบรรทุกคนโดยสารคันใดคันหนึ่ง

มาตรา 87 ห้ามมิให้เจ้าของรถบรรทุกคนโดยสาร ผู้ขับขีรถบรรทุกคนโดยสารหรือผู้เก็บค่าโดยสาร ปฏิเสธไม่รับจ้างบรรทุกคนโดยสารโดยไม่มีเหตุอันสมควร

มาตรา 88 ผู้ขับขีรถบรรทุกคนโดยสารต้องหยุดรถและส่งคนโดยสารที่เครื่องหมายหยุดรถประจำทางหรือ ณ สถานที่ตามที่ตกลงกันไว้แล้วแต่กรณี

มาตรา 89 ห้ามมิให้ผู้ขับขีรถบรรทุกคนโดยสารหรือผู้เก็บค่าโดยสารรับบรรทุกคนโดยสารเกินจำนวนที่กฎหมายกำหนด

ในการนับจำนวนคนโดยสารให้ถือว่าเด็กอายุไม่เกินสิบปีจำนวนสองคนเท่ากับคนโดยสารหนึ่งคน

มาตรา 90 ห้ามมิให้ผู้ขับขีรถบรรทุกคนโดยสาร

- (1) ขับรถเที่ยวเร่หาคนขึ้นรถ
- (2) จอดรถเป็นคันหัวแถวของรถคันอื่นห่างจากเครื่องหมายจราจรเกินหนึ่งเมตร
- (3) จอดรถห่างจากท้ายรถคันหน้าเกินหนึ่งเมตร

มาตรา 91 ห้ามมิให้ผู้ขับขีรถบรรทุกคนโดยสารหรือผู้เก็บค่าโดยสาร

- (1) สูบบุหรี่หรือคุยกันในขณะที่ขับรถหรือในขณะที่ทำหน้าที่เก็บค่าโดยสาร
- (2) กล่าววาจาไม่สุภาพ เสียดสี ดูหมิ่น ก้าวร้าว หรือแสดงกิริยาในลักษณะดังกล่าวต่อคนโดยสารหรือผู้อื่น

มาตรา 92 เมื่อจะเติมน้ำมันเชื้อเพลิงชนิดไวไฟที่มีจุดวาบไฟในอุณหภูมิยี่สิบเอ็ดองศาเซลเซียสหรือต่ำกว่านั้น ผู้ขับขีรถบรรทุกคนโดยสารต้องหยุดเครื่องยนต์และต้องให้คนโดยสารลงจากรถทุกคนด้วย

มาตรา 93 ห้ามมิให้ผู้ขับขีรถแท็กซี่ปฏิเสธไม่รับจ้างบรรทุกคนโดยสาร เว้นแต่การบรรทุกคนนั้น น่าจะก่อให้เกิดอันตรายแก่ตนหรือแก่คนโดยสาร

ในกรณีที่ผู้ขับขีรถแท็กซี่มีความประสงค์จะไม่รับจ้างบรรทุกคนโดยสารให้แสดงป้ายครีบบ้าง บรรทุกคนโดยสาร วิธีการแสดงป้ายและลักษณะของป้ายครีบบ้างบรรทุกคนโดยสารให้เป็นไปตาม กฎหมายว่าด้วยรถยนต์

มาตรา 94 ห้ามมิให้ผู้ขับขีรถแท็กซี่รับบรรทุกคนโดยสารเกินจำนวนที่ได้กำหนดไว้ใน ใบอนุญาตตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์

ในการนับจำนวนคนโดยสารให้ถือว่าเด็กอายุไม่เกินสิบปีจำนวนสองคนเท่ากับคนโดยสารหนึ่งคน

มาตรา 95 ห้ามมิให้ผู้ใด

(1) เรียกให้คนขึ้นรถแท็กซี่โดยส่งเสียงอื้ออึงหรือในลักษณะที่ก่อความรำคาญให้แก่คนโดยสารหรือผู้อื่น

(2) ดื้อน ดิ่ง เหนี่ยว หรือยื้อยื้อคนหรือสิ่งของของคนนั้น เพื่อให้คนขึ้นรถแท็กซี่คันใดคันหนึ่ง

มาตรา 96 ห้ามมิให้ผู้ขับขีรถแท็กซี่เรียกเก็บค่าโดยสารเกินอัตราที่ปรากฏจากมาตรแท็กซี่

ลักษณะและวิธีการใช้มาตรแท็กซี่ให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา 97 คนโดยสารต้องชำระค่าโดยสารตามอัตราที่ปรากฏจากมาตรแท็กซี่

มาตรา 98 บทบัญญัติมาตรา 96 และมาตรา 97 จะใช้บังคับในท้องที่ใด และจะใช้บังคับกับรถแท็กซี่ทุกประเภทหรือบางประเภทโดยมีเงื่อนไขอย่างไร ให้เป็นไปตามที่กำหนดในพระราชกฤษฎีกา

ในท้องที่ใดที่มีได้มีพระราชกฤษฎีกาตามวรรคหนึ่งใช้บังคับ ห้ามมิให้ผู้ขับขีรถแท็กซี่ในท้องที่นั้นเรียกเก็บค่าโดยสารเกินราคาที่ตกลงกันไว้กับคนโดยสาร และคนโดยสารต้องชำระค่าโดยสารตามที่ตกลงไว้

บทบัญญัติในวรรคสองให้ใช้บังคับแก่กรณีของรถแท็กซี่ประเภทที่มีได้กำหนดไว้ในพระราชกฤษฎีกาตามวรรคหนึ่งด้วย

มาตรา 99 ในขณะขับรถ ห้ามมิให้ผู้ขับขีรถแท็กซี่

(1) สูบบุหรี่ เปิดวิทยุ หรือกระทำความผิดประการใด ๆ ในลักษณะที่ก่อความรำคาญให้แก่คนโดยสาร

(2) ยื่นมือ แขน หรือส่วนใดส่วนหนึ่งของร่างกายออกนอกรถ เว้นแต่เป็นการกระทำเพื่อให้
สัญญาณตามมาตรา 37

(3) จับคันบังคับรถด้วยมือเพียงข้างเดียว เว้นแต่มีเหตุจำเป็น

(4) ใช้เสียงสัญญาณเมื่อเข้าไปในบริเวณ โรงพยาบาล สถานที่ทำงานหรือสถานศึกษา

(5) ใช้เสียงสัญญาณแตรเพื่อเร่งรถอื่น

(6) แขงหรือตัดหน้ารถอื่น ในลักษณะฉวัดเฉวียนเป็นที่น่าหวาดเกรงว่าจะเกิดอันตราย

(7) ขับรถเข้าในบริเวณบ้านของผู้อื่น

(8) รับคนโดยสารภายในบริเวณที่เจ้าพนักงานจราจรได้กำหนดเครื่องหมายจราจรห้ามรับ
คนโดยสาร

(9) กล่าววาจาไม่สุภาพ เสียดสี ดูหมิ่น ก้าวร้าว หรือแสดงกิริยาในลักษณะดังกล่าวต่อคน
โดยสารหรือผู้อื่น

มาตรา 100 ผู้ขับขี่รถแท็กซี่ต้องพาคนโดยสาร ไปยังสถานที่ที่ผู้จ้างตามเส้นทางที่สั้นที่สุดหรือ
เส้นทางที่ไม่อ้อมเกินควร และต้องส่งคนโดยสาร ณ สถานที่ตามที่ตกลงกันไว้

ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถแท็กซี่พาคนโดยสารไปทอดทิ้งระหว่างทางไม่ว่าด้วยประการใด ๆ

มาตรา 101 ผู้ขับขี่รถแท็กซี่ต้องแต่งกายและมีเครื่องหมายเย็บติดหรือปักไว้ที่เครื่องแต่งกาย

ลักษณะเครื่องแต่งกายและเครื่องหมายให้เป็นไปตามที่อธิบดีประกาศกำหนดในราชกิจจานุ
เบกษา

ความในวรรคหนึ่งให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดหกสิบวันนับแต่วันที่ประกาศของอธิบดีใช้บังคับ

มาตรา 102 เมื่อรัฐมนตรีเห็นสมควรให้ผู้ประกอบการรับจ้างบรรทุกคนโดยสาร โดยผู้ขับรถแท็กซี่
ในท้องที่ใดต้องจอดพักรถ ณ สถานที่ที่ใดเป็นการเฉพาะก็ให้กระทำได้โดยตราเป็นพระราชกฤษฎีกา

ในพระราชกฤษฎีกาดังกล่าว ให้ระบุท้องที่ และวิธีการเกี่ยวกับการจัดให้มีที่จอดพักรถด้วย

ลักษณะ 13

คนเดินเท้า

มาตรา 103 ทางใดที่มีทางเท้าหรือไหล่ทางอยู่ข้างทางเดินรถให้คนเดินเท้าเดินบนทางเท้าหรือ
ไหล่ทาง ถ้าทางนั้นไม่มีทางเท้าอยู่ข้างทางเดินรถให้เดินริมทางด้านขวาของตน

มาตรา 104 ภายในระยะไม่เกินหนึ่งร้อยเมตรนับจากทางข้ามห้ามมิให้คนเดินเท้าข้ามทางนอก
ทางข้าม

มาตรา 105 คนเดินเท้าซึ่งประสงค์จะข้ามทางเดินรถในทางข้ามที่มีไฟสัญญาณจราจรควบคุมคนเดินเท้า ให้ปฏิบัติตามไฟสัญญาณจราจรที่ปรากฏต่อหน้า ดังต่อไปนี้

(1) เมื่อมีสัญญาณจราจรไฟสีแดง ไม่ว่าจะมียูหรือข้อความเป็นการห้ามมิให้คนเดินเท้าข้ามทางเดินรถด้วยหรือไม่ก็ตาม ให้คนเดินเท้าหยุดรออยู่บนทางเท้า บนเกาะแบ่งทางเดินรถหรือในเขตปลอดภัย เว้นแต่ทางใดที่ไม่มีทางเท้า ให้หยุดรอบนไหล่ทางหรือขอบทาง

(2) เมื่อมีสัญญาณจราจรไฟสีเขียว ไม่ว่าจะมียูหรือข้อความเป็นการอนุญาตให้คนเดินเท้าข้ามทางเดินรถด้วยหรือไม่ก็ตาม ให้คนเดินเท้าข้ามทางเดินรถได้

(3) เมื่อมีสัญญาณจราจรไฟสีเขียวกระพริบทางด้านใดของทางให้คนเดินเท้าที่ยังมิได้ข้ามทางเดินรถหยุดรอบนทางเท้า บนเกาะแบ่งทางเดินรถหรือในเขตปลอดภัย แต่ถ้ากำลังข้ามทางเดินรถให้ข้ามทางเดินรถโดยเร็ว

มาตรา 106 คนเดินเท้าซึ่งประสงค์จะข้ามทางเดินรถในทางข้ามหรือทางร่วมทางแยกที่มีสัญญาณจราจรควบคุมการใช้ทางให้ปฏิบัติดังต่อไปนี้

(1) เมื่อมีสัญญาณจราจรไฟสีแดงให้รถหยุดทางด้านใดของทาง ให้คนเดินเท้าข้ามทางเดินรถตามที่รถหยุดนั้น และต้องข้ามทางเดินรถภายในทางข้าม

(2) เมื่อมีสัญญาณจราจรไฟสีเขียวให้รถผ่านทางด้านใดของทางห้ามมิให้คนเดินเท้าข้ามทางเดินรถด้านนั้น

(3) เมื่อมีสัญญาณจราจรไฟสีเหลืองอำพันหรือไฟสีเขียวกระพริบทางด้านใดของทาง ให้คนเดินเท้าที่ยังมิได้ข้ามทางเดินรถหยุดรอบนทางเท้าบนเกาะแบ่งทางเดินรถ หรือในเขตปลอดภัย แต่ถ้ากำลังข้ามทางเดินรถอยู่ในทางข้าม ให้ข้ามทางเดินรถโดยเร็ว

มาตรา 107 คนเดินเท้าซึ่งประสงค์จะข้ามทางเดินรถในทางที่มีพนักงานเจ้าหน้าที่แสดงสัญญาณจราจรให้ปรากฏไม่ว่าจะเป็นสัญญาณด้วยมือและแขน หรือเสียงสัญญาณนกหวีด ให้ปฏิบัติตามมาตรา 106 โดยอนุโลม

มาตรา 108 ห้ามมิให้ผู้ใดเดินแถว เดินเป็นขบวนแห่ หรือเดินเป็นขบวนใด ๆ ในลักษณะที่เป็นการกีดขวางการจราจร เว้นแต่

(1) เป็นแถวทหารหรือตำรวจ ที่มีผู้ควบคุมตามระเบียบแบบแผน

(2) แถวหรือขบวนแห่หรือขบวนใด ๆ ที่เจ้าพนักงานจราจรได้อนุญาตและปฏิบัติตามเงื่อนไขที่เจ้าพนักงานจราจรกำหนด

มาตรา 109 ห้ามมิให้ผู้ใดกระทำด้วยประการใด ๆ บนทางเท้าหรือทางใด ๆ ซึ่งจัดไว้สำหรับคนเดินเท้าในลักษณะที่เป็นการกีดขวางผู้อื่นโดยไม่มีเหตุอันสมควร

มาตรา 110 ห้ามมิให้ผู้ใดซื้อ ขาย แจกจ่าย หรือเรียไ้ในทางเดินรถหรือออกไปกลางทางโดยไม่มีเหตุอันสมควรหรือเป็นการกีดขวางการจราจร

ลักษณะ 14

สัตว์และสิ่งของในทาง

มาตรา 111 ห้ามมิให้ผู้ใดขี่ จูง ไล่ต้อน หรือปล่อยสัตว์ไปบนทางในลักษณะที่เป็นการกีดขวางการจราจร และไม่มีผู้ควบคุมเพียงพอ

มาตรา 112 การขี่ จูง หรือไล่ต้อนสัตว์ไปบนทาง ให้ผู้ขี่หรือควบคุมสัตว์ปฏิบัติตามบทแห่งพระราชบัญญัตินี้ว่าด้วยรถโดยอนุโลม

มาตรา 113 เจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจออกคำสั่งห้ามขี่ จูง ไล่ต้อน หรือปล่อยสัตว์ไปบนทางใด ๆ เมื่อพิจารณาเห็นว่า การขี่ จูง ไล่ต้อนหรือปล่อยสัตว์ดังกล่าวจะกีดขวางการจราจรหรือจะก่อให้เกิดความสกปรกบนทาง

มาตรา 114 ห้ามมิให้ผู้ใดวาง ตั้ง ยื่น หรือแขวนสิ่งใดสิ่งหนึ่งหรือกระทำด้วยประการใด ๆ ในลักษณะที่เป็นการกีดขวางการจราจร เว้นแต่ได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากเจ้าพนักงานจราจร แต่เจ้าพนักงานจราจรจะอนุญาตได้ต่อเมื่อมีเหตุอันจำเป็นและเป็นการชั่วคราวเท่านั้น

ผู้ฝ่าฝืนบทบัญญัติในวรรคหนึ่ง นอกจากจะมีความผิดตามมาตรา 148 แล้วเจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจสั่งให้ผู้ฝ่าฝืนรื้อถอนหรือเคลื่อนย้ายสิ่งกีดขวางดังกล่าวได้ ถ้าไม่ยอมรื้อถอนหรือเคลื่อนย้าย ให้เจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจรื้อถอนหรือเคลื่อนย้ายได้

มาตรา 115 ห้ามมิให้ผู้ใดแบก หาม ลาก หรือนำสิ่งของไปบนทางในลักษณะที่เป็นการกีดขวางการจราจร

ลักษณะ 15

รถม้า เกวียนและเลื่อน

มาตรา 116 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถม้าหรือเกวียนหรือเลื่อนที่เทียมด้วยสัตว์จ้อครรถม้าหรือเกวียนหรือเลื่อนในทางโดยไม่มีผู้ควบคุม เว้นแต่ได้ผูกสัตว์ที่เทียมนั้นไว้ไม่ให้ลากรถม้าหรือเกวียนหรือเลื่อนต่อไปได้

มาตรา 117 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถม้าปล่อยสายบังเหียนในเวลาขับรถม้า

มาตรา 118 การขับรถม้าหรือเกวียนหรือเลื่อนที่เทียมด้วยสัตว์ให้ผู้ขับขี่ปฏิบัติตามบทแห่งพระราชบัญญัตินี้ว่าด้วยรถโดยอนุโลม

ลักษณะ 16

เขตปลอดภัย

มาตรา 119 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถเข้าไปในเขตปลอดภัย เว้นแต่ในกรณีจำเป็นและได้รับอนุญาตจากเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่

ลักษณะ 17

เบ็ดเตล็ด

มาตรา 120 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถถอยหลังในลักษณะที่ไม่ปลอดภัยหรือเป็นการกีดขวางการจราจร

มาตรา 121 ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ต้องนั่งคร่อมบนยานที่จัดไว้สำหรับให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์นั่ง ถ้าพนักงานเจ้าหน้าที่ได้กำหนดไว้ในใบคู่มือจดทะเบียนให้บรรทุกคนโดยสารได้ คนโดยสารจะต้องนั่งซ้อนท้ายผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ และนั่งบนยานที่จัดไว้สำหรับคนโดยสารหรือนั่งในที่นั่งพ่วงข้าง

มาตรา 122* ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ และคนโดยสารรถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะเพื่อป้องกันอันตรายในขณะขับขี่ และโดยสารรถจักรยานยนต์ ทั้งนี้เฉพาะท้องที่ที่กำหนดไว้ในพระราชกฤษฎีกา

ความในวรรคหนึ่ง ให้มีผลใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดห้าปีนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ

ลักษณะและวิธีการใช้หมวกเพื่อป้องกันอันตรายตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

บทบัญญัติตามมาตรานี้ มิให้ใช้บังคับแก่ภิกษุ สามเณร นักพรต บวช หรือผู้นับถือลัทธิศาสนาอื่นใดที่ใช้ผ้าโพกศีรษะตามประเพณีนิยมนั้น หรือบุคคลใดที่กำหนดในกฎกระทรวง

*[มาตรา 122 แก้ไขโดยพระราชบัญญัติฯ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2522]

มาตรา 123* ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถยนต์ยอมให้ผู้อื่นนั่งที่นั่งตอนหน้าแถวเดียวกับที่นั่งผู้ขับขี่รถยนต์เกินสองคน

ผู้ขับขี่รถยนต์ต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งในขณะขับขี่รถยนต์และต้องจัดให้คนโดยสารรถยนต์ ซึ่งนั่งที่นั่งตอนหน้าแถวเดียวกับที่นั่งผู้ขับขี่รถยนต์รัดร่างกายไว้กับที่นั่งด้วยเข็มขัดนิรภัยขณะโดยสารรถยนต์และคนโดยสารรถยนต์ดังกล่าวต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งในขณะโดยสารรถยนต์ด้วย

ประเภทหรือชนิดของรถยนต์ ลักษณะและวิธีการใช้เข็มขัดนิรภัยตามวรรคสองให้เป็นไปตามที่
อธิบดีกำหนด โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

*[มาตรา 123 แก้ไขโดยพระราชบัญญัติฯ (ฉบับที่ 5) พ.ศ. 2538]

มาตรา 124* ห้ามมิให้ผู้ใดกระทำด้วยประการใด ๆ อันเป็นเหตุให้ผู้ขับขี่มองไม่เห็นทางด้านหน้าหรือ
ด้านข้างของรถได้โดยสะดวกในขณะที่ขับรถหรือในลักษณะที่เป็นการกีดขวางการควบคุมบังคับรถ

ห้ามมิให้ผู้ใดเกาะ ห้อย โหนหรือยื่นส่วนหนึ่งส่วนใดของร่างกายออกไปนอกตัวถังรถยนต์โดย
ไม่สมควร หรือนั่งหรือยืนในหรือบนรถยนต์ในลักษณะที่อาจก่อให้เกิดอันตรายในขณะที่รถยนต์
เคลื่อนที่อยู่ในทางเดินรถ

ห้ามมิให้ผู้ใดขึ้นหรือลงรถโดยสารประจำทาง รถบรรทุกคนโดยสาร รถโรงเรียนหรือรถแท็กซี่
ในขณะที่รถดังกล่าวหยุดเพื่อรอสัญญาณไฟจราจรหรือหยุดเพราะติดการจราจร

ห้ามมิให้ผู้ขับขี่หรือผู้เก็บค่าโดยสาร รถโดยสารประจำทาง รถบรรทุกคนโดยสาร รถโรงเรียน
หรือรถแท็กซี่ ยินยอมให้ผู้ใดกระทำการใด ๆ ตามวรรคสองหรือวรรคสาม

*[มาตรา 124 แก้ไขโดยพระราชบัญญัติฯ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535]

มาตรา 125 การขับรถผ่านทางแคบระหว่างภูเขาหรือระหว่างเนิน หรือการขับรถในทางเดินรถ
บนภูเขาหรือบนเนิน ผู้ขับขี่ต้องขับรถให้ชิดขอบทางด้านซ้าย และเมื่อถึงทางโค้งผู้ขับขี่ต้องใช้เสียง
สัญญาณเพื่อเตือนรถอื่นที่อาจสวนมา

มาตรา 126 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ใช้เกียร์ว่างหรือเหยียบคลัทช์ในขณะที่ขับรถลงตามทางลาดหรือ
ไหล่เขา

มาตรา 127 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถ

(1) ตามหลังรถฉุกเฉินซึ่งกำลังปฏิบัติหน้าที่ในระยะต่ำกว่าห้าสิบลเมตร

(2) ผ่านเข้าไปหรือจอดในบริเวณเขตปฏิบัติการดับเพลิง

(3) ทับสายสูบลมดับเพลิงที่ไม่มีเครื่องป้องกันสายสูบลมในขณะที่เจ้าหน้าที่ดับเพลิงปฏิบัติการตาม
หน้าที่ เว้นแต่ได้รับความยินยอมจากเจ้าหน้าที่ดับเพลิงซึ่งปฏิบัติหน้าที่อยู่ในขณะนั้น

มาตรา 128 ห้ามมิให้ผู้ใดวาง เท หรือทิ้งเศษแก้ว ตะปู ลวด น้ำมันหล่อลื่นกระป๋องหรือสิ่งอื่นใด
หรือกระทำด้วยประการใด ๆ บนทางอันอาจทำให้เกิดอันตรายหรือเสียหายแก่ยานพาหนะหรือบุคคล
หรือเป็นการกีดขวางการจราจร

มาตรา 129 ผู้ใดรู้ว่ามิสิ่งใดสิ่งหนึ่งตามมาตรา 128 อันอยู่ในความดูแลของตนตก หก หรือไหล
อยู่บนทาง ผู้นั้นต้องจัดการเก็บกวาดของดังกล่าวออกจากทางทันที

มาตรา 130 ห้ามมิให้ผู้ใดเผา หรือกระทำด้วยประการใด ๆ ภายในระยะห้าร้อยเมตรจากทางเดิน
รถ เป็นเหตุให้เกิดควันหรือสิ่งอื่นใดในลักษณะที่อาจทำให้ไม่ปลอดภัยแก่การจราจรในทางเดินรถนั้น

มาตรา 131 ผู้ใดเคลื่อนย้ายรถที่ชำรุดหรือหักพังออกจากทาง ผู้นั้นต้องจัดการเก็บสิ่งของที่ตกลงอันเนื่องมาจากความชำรุดหรือหักพังของรถออกจากทางทันที

มาตรา 132 ในขณะที่ใช้รถโรงเรียนรับส่งนักเรียน เจ้าของรถ หรือผู้ขับรถ โรงเรียนต้องจัดให้มีข้อความ "รถโรงเรียน" ขนาดสูงของตัวอักษร ไม่น้อยกว่าสิบห้าเซนติเมตรติดอยู่ด้านหน้าและด้านหลังของรถ

ถ้ารถโรงเรียนมีไฟสัญญาณสีแดงปิดเปิดเป็นระยะติดไว้ด้านหน้าและด้านหลังของรถเพื่อให้รถที่สวนมาหรือตามหลังเห็นได้โดยชัดเจน เมื่อนำรถนั้นไปใช้ในทางโดยไม่ได้ใช้รับส่งนักเรียนให้ปิดไฟสัญญาณสีแดงและต้องปิดคลุมข้อความว่า "รถโรงเรียน"

มาตรา 133 รถที่เข้าขบวนแห่ต่าง ๆ หรือรถที่นำมาใช้เฉพาะเพื่อการ โฆษณาสินค้าหรือมหรสพที่แห่หรือโฆษณาไปตามทาง จะต้องรับอนุญาตจากเจ้าพนักงานจราจร เว้นแต่ขบวนแห่หรือการ โฆษณานั้นเป็นของทางราชการ

รถที่ใช้โฆษณาสินค้าหรือมหรสพดังกล่าวในวรรคหนึ่ง ถ้าเข้าขบวนแห่ที่รับอนุญาตแล้ว และในการอนุญาตนั้นได้ระบุรถที่วันนี้ไว้ด้วยแล้ว รถนั้นไม่จำเป็นต้องได้รับอนุญาต

มาตรา 134* ห้ามมิให้ผู้ใดแข่งรถในทาง เว้นแต่จะ ได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากเจ้าพนักงานจราจร

ห้ามมิให้ผู้ใดจัด สนับสนุน หรือส่งเสริมให้มีการแข่งรถในทาง เว้นแต่จะ ได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากเจ้าพนักงานจราจร

*[มาตรา 134 แก้ไขโดยพระราชบัญญัติฯ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535]

ลักษณะ 18

อำนาจของเจ้าพนักงานจราจรและพนักงานเจ้าหน้าที่

มาตรา 135 เพื่อความปลอดภัยหรือความสะดวกในการจราจรเจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจกำหนดให้บริเวณหรือพื้นที่ใดที่เจ้าของที่ดินได้เปิดให้ประชาชนใช้ในการจราจรเป็นทางตามพระราชบัญญัตินี้

มาตรา 136 ให้อธิบดีมีอำนาจแต่งตั้งผู้ซึ่งมีคุณสมบัติตามที่กำหนดและผ่านการอบรมตามหลักสูตรอาสาจราจร เพื่อให้ทำหน้าที่ช่วยเหลือการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานเจ้าหน้าที่

คุณสมบัติของผู้ที่จะได้รับการอบรม รายละเอียดเกี่ยวกับการฝึกอบรมหลักสูตรอาสาจราจรและหน้าที่ของอาสาจราจร ตลอดจนเครื่องมือแบบ เครื่องหมาย ให้เป็นไปตามที่อธิบดีกำหนด

มาตรา 137 ในการปฏิบัติหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายของอาสาจราจรตามพระราชบัญญัตินี้ ให้อาสาจราจรเป็นเจ้าพนักงานตามประมวลกฎหมายอาญา

มาตรา 138 ในกรณีที่มีเหตุฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุเกิดขึ้น ทำให้ไม่ปลอดภัย หรือไม่สะดวกในการจราจรในอาณาบริเวณใด เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจดำเนินการได้ตามที่เห็นสมควรและจำเป็นเกี่ยวกับการจราจรในอาณาบริเวณนั้นเพื่อให้เกิดความปลอดภัยหรือความสะดวกในการจราจรดังต่อไปนี้

- (1) ห้ามรถทุกชนิดหรือบางชนิดหรือคนเดินเท้าเดินในทางสายใดหรือเฉพาะทางตอนใด
- (2) ห้ามหยุดหรือจอดรถในทางสายใดหรือเฉพาะทางตอนใด
- (3) ห้ามเลี้ยวรถ กลับรถ หรือถอยหลังรถ ในทางสายใดหรือเฉพาะทางตอนใด
- (4) กำหนดทางสายใดหรือเฉพาะทางตอนใดให้รถเดินได้ทางเดียว

ทั้งนี้ ชั่วระยะเวลาเท่าที่จำเป็น

มาตรา 139 ในทางสายใดหรือเฉพาะทางตอนใดที่เจ้าพนักงานจราจรเห็นว่าถ้าได้ออกประกาศข้อบังคับหรือระเบียบเกี่ยวกับการจราจรแล้วจะเป็นการปลอดภัย และสะดวกในการจราจร ให้เจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจออกประกาศข้อบังคับ หรือระเบียบดังต่อไปนี้

- (1) ห้ามรถทุกชนิดหรือบางชนิดเดิน
- (2) ห้ามหยุดหรือจอด
- (3) ห้ามเลี้ยวรถ กลับรถ หรือถอยหลังรถ
- (4) กำหนดให้รถเดินได้ทางเดียว
- (5) กำหนดระยะเวลาจอดรถในทางแคบหรือที่คับขัน
- (6) กำหนดอัตราความเร็วของรถในทางภายในอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง
- (7) กำหนดช่องหรือแนวทางเดินรถขึ้นและลง
- (8) กำหนดทางเดินรถทางเอกและทางเดินรถทางโท
- (9) กำหนดการจอดรถหรือที่จอดพักรถ
- (10) กำหนดระเบียบการใช้ทางหรือช่องเดินรถสำหรับรถบางประเภท
- (11) กำหนดระเบียบเกี่ยวกับการใช้รถโรงเรียน
- (12) กำหนดระเบียบเกี่ยวกับการบรรทุกทุกคนโดยสารสำหรับรถจักรยาน
- (13) ควบคุมขบวนแห่หรือการชุมนุมสาธารณะ
- (14) ควบคุมหรือห้ามเลี้ยวรถในทางร่วมทางแยก

(15) ชีดเส้นหรือทำเครื่องหมายจราจรบนผิวทาง หรือติดตั้งสัญญาณจราจร หรือเครื่องหมายจราจร

(16) กำหนดระยะทางตอนใดให้ขับรถล้ำเข้าไปในเส้นกึ่งกลางของทางที่เจ้าพนักงานจราจร กำหนดไว้ได้

(17) กำหนดระเบียบเกี่ยวกับการจอดรถที่ชำรุด หักพัง ตลอดจนรถที่ซ่อมแซมในทาง

(18) กำหนดระเบียบการข้ามทางของคนเดินเท้าบนทางที่ไม่มีทางข้าม

(19) กำหนดการใช้โคมไฟ

(20) กำหนดการใช้เสียงสัญญาณ

(21) กำหนดระเบียบการอนุญาตและการใช้รถที่มีล้อหรือส่วนที่สัมผัสกับผิวทางไม่ใช่ยาง

มาตรา 140* เมื่อเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่พบว่าผู้ขับขี่ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทแห่งพระราชบัญญัตินี้ หรือกฎหมายอันเกี่ยวกับรถนั้น ๆ จะว่ากล่าว ตักเตือนผู้ขับขี่ หรือออกใบสั่งให้ผู้ขับขี่ชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบก็ได้ ในกรณีที่ไม่พบตัวผู้ขับขี่ก็ให้ติดหรือผูกใบสั่งไว้ที่รถที่ผู้ขับขี่เห็นได้ง่าย

สำหรับความผิดที่กำหนดไว้ในมาตรา 157 ทวิ มาตรา 159 มาตรา 160 และมาตรา 160 ทวิ ห้ามมิให้ว่ากล่าวตักเตือนหรือทำการเปรียบเทียบ

ในการออกใบสั่งให้ผู้ขับขี่ชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบตามวรรคหนึ่ง เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่จะเรียกเก็บใบอนุญาตขับขี่ไว้เป็นการชั่วคราวก็ได้แต่ต้องออกใบรับแทนใบอนุญาตขับขี่ให้แก่ผู้ขับขี่ไว้ และเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ต้องริบใบใบอนุญาตขับขี่ที่เรียกเก็บไว้ไปส่งมอบพนักงานสอบสวนภายในแปดชั่วโมงนับแต่เวลาที่ออกใบสั่ง

ใบรับแทนใบอนุญาตขับขี่ที่ออกให้ตามวรรคสามให้ใช้แทนใบอนุญาตขับขี่ได้เป็นการชั่วคราวไม่เกินเจ็ดวัน เมื่อเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ หรือพนักงานสอบสวนได้ว่ากล่าวตักเตือนหรือทำการเปรียบเทียบปรับและผู้ขับขี่ได้ชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบแล้ว ให้คืนใบอนุญาตขับขี่ทันที

ในกรณีเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ออกใบสั่งแต่ไม่พบตัวผู้ขับขี่ให้สันนิษฐานว่าเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถเป็นผู้กระทำผิดดังกล่าว เว้นแต่สามารถพิสูจน์ได้ว่าผู้อื่นเป็นผู้ขับขี่

การกำหนดจำนวนค่าปรับตามที่เปรียบเทียบ ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่อธิบดีกำหนด

ใบสั่งและใบรับแทนใบอนุญาตขับขี่ ให้ทำตามแบบที่เจ้าพนักงานจราจรกำหนด

*[มาตรา 140 แก้ไข โดยพระราชบัญญัติฯ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535]

มาตรา 141* ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถซึ่งได้รับใบสั่งตามมาตรา 140 อาจเลือกปฏิบัติอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้

(1) ชำระค่าปรับตามจำนวนที่ระบุไว้ในใบสั่งหรือตามจำนวนที่พนักงานสอบสวนแจ้งให้ทราบ ณ สถานที่ที่ระบุไว้ในใบสั่งหรือสถานที่ที่อธิบดีกำหนด โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษาภายในวัน เวลา ที่ระบุไว้ในใบสั่ง

(2) ชำระค่าปรับตามจำนวนที่ระบุไว้ในใบสั่งโดยการส่งธนาคัต หรือการส่งตัวแลกเงินของธนาคาร โดยทางไปรษณีย์ลงทะเบียน สั่งจ่ายให้แก่อธิบดีพร้อมด้วยสำเนาใบสั่งไปยังสถานที่ และภายในวัน เวลา ที่ระบุไว้ในใบสั่งเมื่อผู้ได้รับใบสั่ง ได้ชำระค่าปรับครบถ้วนถูกต้องแล้วให้คดีเป็นอันเลิกกัน และในกรณีที่เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ได้เรียกเก็บใบอนุญาตขับขี่ไว้ให้เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานสอบสวนรีบจัดส่งใบอนุญาตขับขี่ที่เรียกเก็บไว้คืนให้แก่ผู้ได้รับใบสั่งโดยเร็ว และให้ถือว่าใบรับการส่งธนาคัต หรือใบรับการส่งตัวแลกเงินประกอบกับใบสั่งเป็นใบแทนใบอนุญาตขับขี่ได้เป็นเวลาสิบวัน นับแต่วันที่ส่งธนาคัต หรือตัวแลกเงินดังกล่าว วิธีการชำระค่าปรับโดยส่งทางไปรษณีย์ลงทะเบียนและวิธีการส่งใบอนุญาตขับขี่คืนให้แก่ผู้ได้รับใบสั่งให้เป็นไปตามระเบียบที่อธิบดีกำหนด

*[มาตรา 141 แก้ไขโดยพระราชบัญญัติฯ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535]

มาตรา 141 ทวิ* ในกรณีที่ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถซึ่งได้รับใบสั่งไม่ปฏิบัติตาม

มาตรา 141 ให้พนักงานสอบสวนมีอำนาจดังต่อไปนี้

(1) ในกรณีที่ทราบที่อยู่ของผู้ขับขี่หรือที่อยู่ของเจ้าของรถ ให้พนักงานสอบสวนออกหมายเรียกผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถให้มารายงานตัวที่พนักงานสอบสวนในกรณีดังกล่าวนี้ผู้ได้รับหมายเรียกต้องมารายงานตัวตามวัน เวลา และ ณ สถานที่ที่ระบุไว้ในหมายเรียก และให้พนักงานสอบสวนดำเนินการเปรียบเทียบและว่ากล่าวตักเตือนผู้ได้รับหมายเรียกดังกล่าว

(2) ในกรณีที่ไม้อาจส่งหมายเรียกให้แก่ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถได้ให้พนักงานสอบสวนแจ้งเป็นหนังสือไปยังนายทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก เพื่อให้นายทะเบียนแจ้งให้ผู้มาติดต่อขอชำระภาษีประจำปีสำหรับรถคันนั้นไปรายงานตัวที่พนักงานสอบสวนตามหมายเรียกถ้าผู้มาติดต่อขอชำระภาษีประจำปีเป็นเพียงตัวแทนของเจ้าของรถ ให้ผู้มาติดต่อแจ้งให้เจ้าของรถทราบเพื่อไปรายงานตัวที่พนักงานสอบสวนตามหมายเรียกในกรณีดังกล่าวนี้ให้นายทะเบียนงดรับชำระภาษีประจำปี สำหรับรถคันนั้นไว้เป็นการชั่วคราวจนกว่าจะได้รับแจ้งจากพนักงานสอบสวนว่าได้มีการปฏิบัติตามหมายเรียกนั้นแล้ว การงดรับชำระภาษีประจำปีไม่เป็นเหตุให้ผู้นั้นไม่ต้องชำระเงินเพิ่มตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์หรือกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก แล้วแต่กรณี

*[มาตรา 141 ทวิ เพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติฯ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535]

มาตรา 142* เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจสั่งให้ผู้ขับขี่หยุดรถในเมื่อ

(1) รถนั้นมีสภาพไม่ถูกต้องตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 6

(2) เห็นว่าผู้ขับขี่หรือบุคคลใดในรถนั้นได้ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทแห่งพระราชบัญญัตินี้หรือกฎหมายอื่นเกี่ยวกับรถนั้น ๆ

*ในกรณีที่เจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน หรือพนักงานเจ้าหน้าที่เห็นว่าผู้ขับขี่ฝ่าฝืนมาตรา 43 (1) หรือ (2) ให้เจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน หรือพนักงานเจ้าหน้าที่สั่งให้มีการทดสอบผู้ขับขี่ดังกล่าวว่าหย่นความสามารถในอันที่จะขับหรือเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่นหรือไม่

*ในกรณีที่ผู้ขับขี่ตามวรรคสองไม่ยอมให้ทดสอบ ให้เจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน หรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจกักตัวผู้นั้นไว้ดำเนินการทดสอบได้ภายในระยะเวลาเท่าที่จำเป็นแห่งกรณีเพื่อให้การทดสอบเสร็จสิ้นไปโดยเร็ว และเมื่อผู้นั้นยอมให้ทดสอบแล้ว เหตุผลการทดสอบปรากฏว่าไม่ได้ฝ่าฝืนมาตรา 43 (1) หรือ (2) ก็ให้ปล่อยตัวไปทันที

*การทดสอบตามมาตรานี้ ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

*[มาตรา 142 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติฯ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535

ส่วนความในวรรคสอง วรรคสาม และวรรคสี่ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติฯ (ฉบับที่ 6) พ.ศ. 2542]

มาตรา 143 ถ้าปรากฏว่าผู้ขับขี่นำรถที่มีสภาพไม่ถูกต้องตามมาตรา 6 ไปใช้ในทาง นอกจากจะต้องรับโทษตามบทบัญญัตินั้น ๆ แล้ว เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจสั่งเป็นหนังสือให้เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ซ่อมหรือแก้ไขรถให้ถูกต้อง

มาตรา 143 ทวิ* เจ้าพนักงานจราจร พนักงานเจ้าหน้าที่ หรือผู้ตรวจการมีอำนาจสั่งให้ผู้ขับขี่หยุดรถเพื่อทำการตรวจสอบในเมื่อรถนั้นมีสภาพไม่ถูกต้องตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 10 ทวิ และมีอำนาจสั่งเป็นหนังสือให้ระงับการใช้รถนั้นเป็นการชั่วคราว และให้เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ซ่อมหรือแก้ไขรถให้ถูกต้อง

*[มาตรา 143 ทวิ เพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติฯ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535]

มาตรา 144* เมื่อเจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ได้ซ่อมหรือแก้ไขรถถูกต้องตามคำสั่งเจ้าพนักงานจราจร พนักงานเจ้าหน้าที่ หรือผู้ตรวจการ ซึ่งสั่งตามมาตรา 143 หรือมาตรา 143 ทวิแล้ว ให้นำรถไปให้เจ้าพนักงานจราจรหรือผู้ที่อธิบดีแต่งตั้งให้มีอำนาจตรวจรถตรวจรับรอง เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่จะนำรถออกใช้ในทางได้เมื่อได้รับใบตรวจรับรอง

การตรวจรับรองรถตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

*[มาตรา 144 แก้ไขโดยพระราชบัญญัติฯ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535]

มาตรา 145* บรรดาความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ นอกจากความผิดที่กำหนดโทษไว้ในมาตรา 157 ทวิ มาตรา 159 มาตรา 160 และมาตรา 160 ทวิ ให้พนักงานสอบสวนผู้มีอำนาจทำการสอบสวนตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญามีอำนาจเปรียบเทียบหรือว่ากล่าวตักเตือนได้

ในกรณีที่ผู้ขับขี่ได้ขับรถชนหรือ โคนคนเดินเท้าที่ข้ามทางนอกทางข้ามและอยู่ในระหว่างทางข้ามกับเครื่องหมายจราจรแสดงเขตทางข้าม หรือที่ข้ามทางนอกทางข้ามโดยลอด ข้ามหรือผ่านสิ่งปิดกั้นหรือแผงปิดกั้นที่เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่นำมาวางหรือตั้งอยู่บนทางเท้าหรือกลางถนน เมื่อพนักงานสอบสวนมีเหตุผลอันควรเชื่อว่าผู้ขับขี่ ซึ่งเป็นผู้ต้องหาได้ใช้ความระมัดระวังตามความใน มาตรา 32 แล้ว ให้พนักงานสอบสวนมีอำนาจปล่อยตัวผู้ต้องหาไปชั่วคราวโดยไม่มีประกันได้ เมื่อผู้ต้องหาหรือผู้มีประโยชน์เกี่ยวข้องร้องขอ

*[มาตรา 145 แก้ไขโดยพระราชบัญญัติฯ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535]

มาตรา 146 เงินค่าปรับตามพระราชบัญญัตินี้ที่ได้รับในกรุงเทพมหานครหรือในจังหวัดใด หรือในท้องถิ่นที่กระทรวงมหาดไทยประกาศกำหนด ให้แบ่งให้แก่กรุงเทพมหานครหรือเทศบาลในจังหวัดนั้นเพื่อใช้ในการดำเนินการเกี่ยวกับการจราจร ในอัตราร้อยละห้าสิบของจำนวนเงินค่าปรับ หรือให้ตกเป็นของท้องถิ่นที่กระทรวงมหาดไทยประกาศกำหนดทั้งหมด

ลักษณะ 19

บทกำหนดโทษ

มาตรา 147 ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 12 มาตรา 79 มาตรา 80 มาตรา 81 มาตรา 82 มาตรา 103 มาตรา 104 มาตรา 105 มาตรา 106 มาตรา 115 มาตรา 116 มาตรา 117 มาตรา 131 หรือมาตรา 132 ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองร้อยบาท

มาตรา 148 ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 6 วรรคหนึ่ง หรือวรรคสอง มาตรา 8 วรรคหนึ่ง มาตรา 9 มาตรา 10 มาตรา 11 มาตรา 14 วรรคหนึ่ง มาตรา 20 มาตรา 36 มาตรา 37 มาตรา 38 มาตรา 41 มาตรา 42 มาตรา 44 มาตรา 51 มาตรา 54 มาตรา 55 วรรคหนึ่ง มาตรา 57 มาตรา 58 มาตรา 60 มาตรา 62 มาตรา 63 มาตรา 68 มาตรา 69 มาตรา 70 มาตรา 71 มาตรา 73 วรรคสอง มาตรา 74 มาตรา 76 มาตรา 83 มาตรา 84 มาตรา 87 มาตรา 88 มาตรา 96 วรรคหนึ่ง มาตรา 97 มาตรา 101 มาตรา 107 มาตรา 108 มาตรา 109 มาตรา 110 มาตรา 111 มาตรา 112 มาตรา 114 วรรคหนึ่ง มาตรา 118 มาตรา 119 มาตรา 120 มาตรา 121 มาตรา 122 มาตรา 123 มาตรา 124 มาตรา 126 มาตรา 129 หรือมาตรา 133 ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าร้อยบาท

มาตรา 149 ผู้ใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา 98 วรรคสองหรือวรรคสาม ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าร้อยบาท

มาตรา 150 ผู้ใด

(1) ไม่ปฏิบัติตามระเบียบหรือประกาศที่อธิบดีกำหนดตามมาตรา 8 วรรคสองหรือมาตรา 14 วรรคสอง

(2) ไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่อธิบดีกำหนดตามมาตรา 13 วรรคสอง

(3) ไม่ปฏิบัติตามกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา 18

(4) ขัดคำสั่งเจ้าพนักงานจราจรซึ่งสั่งตามมาตรา 113 หรือ

(5) ขัดคำสั่งเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ซึ่งสั่งตามมาตรา 140 วรรคสอง ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าร้อยบาท

มาตรา 151 ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 33 มาตรา 34 มาตรา 39

มาตรา 52 มาตรา 61 หรือมาตรา 66 ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่สองร้อยบาทถึงห้าร้อยบาท

มาตรา 152* ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 7 มาตรา 10 ทวิ มาตรา 13 วรรคหนึ่ง มาตรา 15 วรรคหนึ่ง มาตรา 16 มาตรา 21 วรรคหนึ่ง มาตรา 22 มาตรา 23 (1) มาตรา 24 มาตรา 25 มาตรา 26 มาตรา 29 มาตรา 49 มาตรา 50 มาตรา 56 มาตรา 64 มาตรา 67 วรรคหนึ่ง มาตรา 73 วรรคหนึ่งหรือวรรคสาม มาตรา 77 วรรคหนึ่ง มาตรา 85 มาตรา 86 มาตรา 89 วรรคหนึ่ง มาตรา 90 มาตรา 91 มาตรา 92 มาตรา 93 มาตรา 94 วรรคหนึ่ง มาตรา 95 มาตรา 99 มาตรา 127 มาตรา 128 หรือมาตรา 130 หรือไม่ปฏิบัติตามประกาศที่อธิบดีกำหนดตามมาตรา 15 วรรคสอง หรือไม่ปฏิบัติตามกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา 77 วรรคสอง หรือมาตรา 96 วรรคสอง ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท

*[มาตรา 152 แก้ไขโดยพระราชบัญญัติฯ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535]

มาตรา 153 ผู้ประกอบการรับจ้างบรรทุกทุกคนโดยสารโดยใช้รถแท็กซี่ผู้ใดไม่จอดรถ ณ สถานที่ที่กำหนดตามพระราชกฤษฎีกาซึ่งออกตามมาตรา 102 ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท

มาตรา 154* ผู้ใด

(1) ฝ่าฝืนคำสั่งเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ตามมาตรา 138 วรรคหนึ่ง หรือมาตรา 142 วรรคหนึ่ง

(2) ฝ่าฝืนคำสั่ง ข้อบังคับ หรือระเบียบของเจ้าพนักงานจราจรตามมาตรา 139

(3) ฝ่าฝืนคำสั่งเจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ตามมาตรา 142 วรรคสอง หรือ

(4) ฝ่าฝืนคำสั่งเจ้าพนักงานจราจร พนักงานเจ้าหน้าที่ หรือผู้ตรวจการตามมาตรา 143 ทวิ

ถ้าไม่เป็นความผิดที่กำหนดโทษไว้แล้วในพระราชบัญญัตินี้ ต้องระวางโทษปรับครั้งละไม่เกินหนึ่งพันบาท

*[มาตรา 154 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติฯ (ฉบับที่ 6) พ.ศ. 2542]

มาตรา 155 ผู้ใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา 141 โดยไม่มีเหตุอันสมควรต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท

มาตรา 156* ผู้ใดนำรถที่เข้าพนักงานจราจร พนักงานเจ้าหน้าที่ หรือผู้ตรวจการ ได้สั่งให้เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ซ่อมหรือแก้ไขตามมาตรา 143 หรือมาตรา 143 ทวิ ไปใช้ในทางโดยยังมีได้รับใบตรวจรับรองตามมาตรา 144 ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท และปรับรายวันอีกวันละห้าร้อยบาทจนกว่าจะปฏิบัติให้ถูกต้อง

*[มาตรา 156 แก้ไขโดยพระราชบัญญัติฯ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535]

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

*[มาตรา 157 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติฯ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535]

มาตรา 157 ทวิ* ผู้ขับขี่ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าพนักงานจราจรพนักงานสอบสวน พนักงานเจ้าหน้าที่ หรือผู้ตรวจการที่ให้มีการตรวจสอบผู้ขับขี่ตามมาตรา 43 ทวิ หรือฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ตรวจการที่ให้มีการทดสอบผู้ขับขี่ตามมาตรา 43 ตริ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท

ผู้ขับขี่ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 43 ทวิ วรรคหนึ่ง ต้องระวางโทษสูงกว่าที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยยาเสพติดให้โทษหรือกฎหมายว่าด้วยวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทอีกหนึ่งในสาม และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ที่มีกำหนดไม่น้อยกว่าหกเดือน หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ถ้าการกระทำความผิดตามมาตรา 43 ทวิ วรรคหนึ่ง เป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่สองปีถึงหกปี และปรับตั้งแต่สี่หมื่นบาทถึงหนึ่งแสนสองหมื่นบาท และให้ศาลสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ และถ้าการกระทำนั้นเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่สามปีถึงสิบปี และปรับตั้งแต่หกหมื่นบาทถึงสองแสนบาท และให้ศาลสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

*[มาตรา 157 ทวิ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติฯ (ฉบับที่ 6) พ.ศ. 2542]

มาตรา 158 ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 17 วรรคหนึ่ง มาตรา 28หรือมาตรา 100 วรรคหนึ่งหรือวรรคสอง หรือไม่ปฏิบัติตามกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา 17วรรคสอง ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือน หรือปรับไม่เกินสองพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา 159* ผู้ขับขี่ผู้ใดไม่ปฏิบัติตามคำสั่งเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ซึ่งสั่งตามมาตรา 59 วรรคหนึ่ง หรือขัดขวางเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มิให้เคลื่อนย้ายรถ หรือมิให้ใช้เครื่องมือบังคับรถมิให้เคลื่อนย้ายตามมาตรา 59 วรรคสอง ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือนหรือปรับไม่เกินห้าพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ผู้ใดทำให้เสียหาย ทำลาย ทำให้เสื่อมค่า หรือทำให้ไร้ประโยชน์ซึ่งเครื่องมือบังคับรถมิให้เคลื่อนย้ายหรือเคลื่อนย้ายรถที่เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ได้ใช้เครื่องมือบังคับมิให้

เคลื่อนย้ายตามมาตรา 59 วรรคสอง โดยไม่ได้รับอนุญาตจากเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานสอบสวน
ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับไม่เกินห้าพันบาทหรือทั้งจำทั้งปรับ

*[มาตรา 159 แก้ไขโดยพระราชบัญญัติฯ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535]

มาตรา 160* ผู้ใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา 78 ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือนหรือปรับตั้งแต่
สองพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับถ้าการไม่ปฏิบัติตามมาตรา 78 เป็นเหตุให้บุคคลอื่น
ได้รับอันตรายสาหัสหรือตายผู้ไม่ปฏิบัติตามต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับตั้งแต่ห้าพัน
บาทถึงสองหมื่นบาทหรือทั้งจำทั้งปรับ

ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 43 (1) (2) (5) หรือ (8) ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสาม
เดือน หรือปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

*[มาตรา 160 แก้ไขโดยพระราชบัญญัติฯ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535]

มาตรา 160 ทวิ* ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 134 ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับตั้งแต่
สองพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนด
ไม่น้อยกว่าหนึ่งเดือน หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

*[มาตรา 160 ทวิ เพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติฯ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535]

มาตรา 161* ในกรณีที่ผู้ขับขี่ผู้ใดได้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ให้ผู้บัญชาการตำรวจ
นครบาล ผู้บัญชาการตำรวจภูธร ผู้บังคับการตำรวจจราจร ผู้บังคับการตำรวจทางหลวง หรือผู้ซึ่งได้รับ
มอบอำนาจจากผู้ดำรงตำแหน่งดังกล่าวมีอำนาจสั่งยึดใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดครั้งละไม่เกิน
หกสิบวัน

ผู้สั่งยึดใบอนุญาตขับขี่ตามวรรคหนึ่งอาจบันทึกการยึดและคะแนนไว้ด้านหลังใบอนุญาตขับขี่
ที่ถูกยึด และดำเนินการอบรม ทดสอบผู้ขับขี่ที่กระทำผิดซ้ำตั้งแต่สองครั้งภายในหนึ่งปี รวมทั้งสั่งพักใช้
ใบอนุญาตขับขี่ที่เสียคะแนนมากของผู้ขับขี่นั้นมีกำหนดครั้งละไม่เกินเก้าสิบวัน

การดำเนินการบันทึกคะแนน อบรม ทดสอบผู้ขับขี่ที่กระทำผิด และการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่
ให้เป็นไปตามที่อธิบดีกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

ผู้ขับขี่ซึ่งถูกสั่งยึดใบอนุญาตขับขี่ตามวรรคหนึ่ง หรือถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ตามวรรคสอง
มีสิทธิอุทธรณ์คำสั่งต่ออธิบดีภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่ถูกสั่งยึดหรือสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่

ให้อธิบดีวินิจฉัยอุทธรณ์ตามวรรคสี่ภายในสามสิบวันนับแต่วันที่รับคำอุทธรณ์ถ้าไม่ได้
วินิจฉัยชี้ขาดภายในเวลาดังกล่าว ให้ถือว่าอธิบดีวินิจฉัยไม่ให้ยึดใบอนุญาตขับขี่ หรือไม่พักใช้
ใบอนุญาตขับขี่ตามคำอุทธรณ์ของผู้ขับขี่

คำวินิจฉัยของอธิบดีให้เป็นที่สุด

*[มาตรา 161 แก้ไขโดยพระราชบัญญัติฯ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535]

มาตรา 162 ในคดีที่ผู้ขับขี่ต้องคำพิพากษาถึงที่สุดว่าได้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ หรือกฎหมายอันเกี่ยวกับรถนั้น ๆ นอกจากจะได้รับโทษตามบทบัญญัติดังกล่าวแล้ว ถ้าความปรากฏแก่ศาลว่าหากให้ผู้ขับขี่นั้นขับรถต่อไปอาจก่อให้เกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินของผู้อื่น ศาลมีอำนาจสั่งพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ของผู้ขับขี่นั้นได้

มาตรา 163 คดีที่มีผู้กระทำการอย่างใดอย่างหนึ่งอันเป็นการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทแห่งพระราชบัญญัตินี้หรือกฎหมายอันเกี่ยวกับทางหลวงหรือกฎหมายอันเกี่ยวกับรถนั้น ๆ ถ้าการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามนั้นก่อให้เกิดความเสียหายแก่สัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจรที่พนักงานเจ้าหน้าที่ได้ทำหรือติดตั้งไว้ เมื่อพนักงานอัยการยื่นฟ้องผู้กระทำความผิด ให้พนักงานอัยการเรียกราคาหรือค่าเสียหายสำหรับสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจรดังกล่าวด้วย

ผู้รับสนองพระบรมราชโองการ

พลเอก เกรียงศักดิ์ ชมะนันทน์

นายกรัฐมนตรี

หมายเหตุ:- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ เนื่องจากการคมนาคมและขนส่งทางบกได้เจริญก้าวหน้าขยายตัวไปทั่วประเทศและเชื่อมโยงไปยังประเทศใกล้เคียง และจำนวนยานพาหนะในท้องถนนและทางหลวงได้ทวีจำนวนขึ้นเป็นลำดับ ประกอบกับประเทศไทยได้เข้าเป็นภาคีในอนุสัญญาว่าด้วยการจราจรทางถนนและพิธีสารว่าด้วยเครื่องหมายและสัญญาณตามถนน สมควรปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบกซึ่งได้ใช้บังคับมากกว่าสี่สิบปี ให้เหมาะสมกับสภาพการจราจรและจำนวนยานพาหนะที่เพิ่มขึ้น และเพื่อความปลอดภัยแก่ชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของประชาชนจึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้ขึ้น

พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2522

หมายเหตุ:- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ เนื่องจากได้มีการประกาศใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 บางมาตรามีลักษณะไม่เหมาะสมและบกพร่องขัดต่อการปฏิบัติในบางท้องที่ จึงเห็นสมควรที่จะตราพระราชบัญญัติเพื่อแก้ไขเพิ่มเติมฉบับนี้ขึ้น[รก.2522/211/1พ/19 ธันวาคม 2522]

พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2529

หมายเหตุ:- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ เนื่องจากพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ซึ่งใช้บังคับอยู่ในปัจจุบัน มีบทบัญญัติห้ามรถบรรทุกและรถบรรทุกคนโดยสารแล่นในช่องทางเดินรถด้านขวามือข้อห้ามนี้รวมถึงรถบรรทุกเล็กที่มีน้ำหนักไม่เกินหนึ่งพันกิโลกรัมด้วย

แต่รถดังกล่าวมิใช่รถที่มีความเร็วช้าหรือใช้ความเร็วต่ำ จึงไม่จำเป็นต้องบังคับให้ขับรถในช่องทางเดินรถด้านซ้ายสุด การบังคับเช่นนี้ทำให้ผู้ใช้รถดังกล่าวไม่ได้รับความเป็นธรรม สมควรให้รถบรรทุกเล็กที่มีน้ำหนักไม่เกินหนึ่งพันกิโลกรัมสามารถใช้ทางเดินรถขวามือได้ จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้ขึ้น

[รก.2529/180/1พ/17 ตุลาคม 2529]

พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535

หมายเหตุ:- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ โดยที่พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ได้ใช้บังคับมาเป็นเวลานานแล้วทบทบัญญัติบางประการแห่งพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวไม่เหมาะสมกับสภาพการณ์ในปัจจุบัน สมควรแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ให้เหมาะสมและมีประสิทธิภาพมากขึ้น เพื่อให้เกิดความสะดวกและความปลอดภัยในการจราจรจึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

[รก.2535/39/44/6 เมษายน 2535]

พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 5) พ.ศ.2538

มาตรา 4 ในกรณีของรถยนต์ที่ได้จดทะเบียนไว้แล้วก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ให้ผู้ขับขี่รถยนต์และคนโดยสารรถยนต์นั้น ได้รับยกเว้นไม่ต้องปฏิบัติตามมาตรา 123 วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัตินี้ เป็นเวลาสองปีนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ

หมายเหตุ:- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ โดยที่ในปัจจุบัน อุบัติเหตุจากการจราจรทางบกมีผลต่อการพัฒนาประเทศโดยตรงและมีแนวโน้มที่จะเพิ่มจำนวนสูงขึ้นเป็นอันมาก สมควรกำหนดมาตรการเพื่อสร้างความปลอดภัยและลดความรุนแรงของอันตรายที่อาจเกิดขึ้นแก่ผู้ขับขี่รถยนต์และคนโดยสารรถยนต์ โดยกำหนดให้ผู้ขับขี่รถยนต์ต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่ง ในขณะที่ขับรถ และต้องจัดให้คนโดยสารรถยนต์ซึ่งนั่งที่หน้าแถวเดียวกับที่นั่งผู้ขับขี่รถยนต์รัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งในขณะที่โดยสารรถยนต์ดังกล่าวต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งในขณะที่โดยสารรถยนต์ด้วยจึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

[รก.2538/42ก/1/6 ตุลาคม 2538]

พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 6) พ.ศ. 2542

หมายเหตุ:- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ โดยที่ในปัจจุบันอุบัติเหตุร้ายแรงที่เกิดขึ้นบนท้องถนนอันเป็นเหตุให้เกิดอันตรายแก่ชีวิตและทรัพย์สินของบุคคลต่าง ๆ นั้นมีสาเหตุส่วนหนึ่งเนื่องมาจากผู้ขับขี่เมาสูราหรือของเมาอย่างอื่นหรือเสพวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทกลุ่มแอมเฟตามีน ในขณะที่ขับรถ แม้จะได้มีการจับกุมปราบปรามและป้องกันมิให้ผู้ขับขี่เสพหรือเมาสิ่งต่าง ๆ ดังกล่าวขณะขับรถแล้วก็ตาม แต่ก็ปรากฏว่ายังมีผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนอยู่อีก สมควรกำหนดให้ผู้ตรวจการตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกและผู้ตรวจการตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์มีอำนาจดำเนินการเกี่ยวกับการทดสอบหรือการตรวจสอบของมีนเมาหรือสารเสพติดดังกล่าวในผู้ขับขี่ได้เช่นเดียวกับพนักงานจราจรและพนักงานเจ้าหน้าที่ตามกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบกเพื่อเป็นการแบ่งเบาภาระของเจ้าพนักงานดังกล่าวและปรับปรุงอำนาจหน้าที่ของเจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน พนักงานเจ้าหน้าที่และผู้ตรวจการให้สามารถดำเนินการทดสอบหรือตรวจสอบตลอดจนจับกุมปราบปรามผู้ขับขี่ซึ่งเมาสูราหรือของเมาอย่างอื่นหรือเสพวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทกลุ่มแอมเฟตามีนในขณะที่ขับรถให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและทำให้เกิดความปลอดภัยในท้องถนนมากยิ่งขึ้น จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

[รก.2542/20ก/13/25 มีนาคม 2542]

ภาคผนวก ข
แบบสอบถาม



เรื่อง ความคิดเห็นเกี่ยวกับพระราชบัญญัติจรรยาบรรณ
ของผู้ขับเคลื่อนและรถจักรยานยนต์ เขตกรุงเทพมหานคร ประจำปีพุทธศักราช 2551
ศึกษาเฉพาะกรณี: ข้อบังคับห้ามใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ

คำชี้แจง

การศึกษาในครั้งนี้เป็นการศึกษาข้อมูลซึ่งจะนำไปประกอบการศึกษาในกระบวนการวิชาการวิจัย
ธุรกิจของนักศึกษาหลักสูตร บริหารธุรกิจ สาขาการจัดการทั่วไป มหาวิทยาลัยราชภัฏจันทรเกษม โดยมี
วัตถุประสงค์เพื่อนำข้อมูลที่ได้ไปประมวลผล และวิเคราะห์เพื่อหาข้อสรุปถึงความคิดเห็น เกี่ยวกับ
พระราชบัญญัติ จรรยาบรรณ ห้ามใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ ของผู้ขับเคลื่อนและรถจักรยานยนต์ ใน
กรุงเทพมหานคร ประจำปีพุทธศักราช 2551 โดยผลที่ได้จะเป็นประโยชน์เพื่อให้ความรู้ต่อผู้ขับเคลื่อนและ
รถจักรยานยนต์ตลอดจนบุคคลทั่วไป

การตอบแบบสอบถามในครั้งนี้จะไม่ส่งผลกระทบต่อผู้กรอกแบบสอบถาม เนื่องจากคณะผู้วิจัยต้อง
รวบรวมข้อมูล เพื่อใช้ในการศึกษาเท่านั้น และหวังเป็นอย่างยิ่งว่าจะได้รับความร่วมมือจากผู้ตอบ
แบบสอบถามทุกท่านด้วยดี

แบบสอบถามแบ่งออกเป็น 4 ตอนดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคล

ส่วนที่ 2 ข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมการใช้โทรศัพท์ขณะขับรถของผู้ขับเคลื่อนและรถจักรยานยนต์

ส่วนที่ 3 ข้อมูลเกี่ยวกับความคิดเห็นในการบังคับใช้ พระราชบัญญัติ จรรยาบรรณ ห้ามใช้โทรศัพท์
มือถือขณะขับรถ

ส่วนที่ 4 ข้อเสนอแนะ

ส่วนที่ 1 ข้อมูลส่วนตัว

คำชี้แจง : กรุณาเขียน ✓ ลงในช่อง ที่ตรงกับความคิดเห็นของท่าน

1. เพศ

1) ชาย

2) หญิง

2. อายุ.....ปี

3. สภาพในปัจจุบัน

1) โสด

2) สมรส

3) หย่าร้าง

4. การศึกษาสูงสุดหรือกำลังศึกษาอยู่ในระดับใด

1) ประถมศึกษา

2) มัธยมศึกษา

3) ปวช./ปวส.

4)ปริญญาตรี

5) สูงกว่าปริญญาตรี

5. อาชีพ

1) ข้าราชการ

2) พนักงานบริษัทเอกชน

3) ว่างาน

4) นักเรียน/นักศึกษา

5) รับจ้าง

6) อื่นๆ.....

6. รายได้ส่วนตัวต่อเดือน

1) ไม่เกิน 5,000 บาท

2) รายได้ 5,001 - 8,000 บาท

3) รายได้ 8,001 - 15,000 บาท

4) รายได้ 15,001 - 20,000 บาท

5) รายได้ 20,001 - 30,000 บาท

6) มากกว่า 30,000 บาท

7. พาหนะที่ท่านใช้ขับขี่

1) รถยนต์

2) รถบรรทุก

3) รถกระบะ

4) รถจักรยานยนต์

5) รถแท็กซี่โดยสาร

6) รถโดยสารประจำทาง

7) อื่นๆ.....

สำหรับผู้วิจัย

ID

SFX

AGE

STATUS

EDU

OCC

INC

CAR

8.ประสบการณ์ในการขับขี่

- 1) ต่ำกว่า 1 ปี 2) มากกว่า 1 ปีแต่ไม่เกิน 2 ปี
3) มากกว่า 2 ปีแต่ไม่เกิน 3 ปี 4) มากกว่า 3 ปี

ส่วนที่ 2 ข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมการใช้โทรศัพท์ขณะขับรถ

ของผู้ขับขี่รถยนต์และรถจักรยานยนต์

9. ขณะขับขี่รถยนต์และรถจักรยานยนต์ท่านเคยกระทำผิดกฎจราจรหรือไม่

- 1) เคย 2) ไม่เคย (ข้ามไปข้อ 11)

10. ขณะขับขี่รถยนต์และรถจักรยานยนต์ท่านเคยกระทำผิดข้อหาใด

(ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

- 1) ขับรถฝ่าไฟแดง
2) กลับรถในที่ห้ามกลับ
3) ขับขี่รถจักรยานยนต์โดยไม่สวมหมวกกันนิรภัย
4) ขับขี่รถยนต์โดยไม่คาดเข็มขัดนิรภัย
5) ขับรถในที่ห้ามขับ (เส้นทางด่วน อุโมงค์และที่ห้ามขับต่างๆ)
6) อื่นๆระบุ.....

11. ระยะเวลาที่ใช้โทรศัพท์มือถือเครื่องปัจจุบัน

- 1) ไม่เกิน 6 เดือน 2) มากกว่า 6 เดือนแต่ไม่เกิน 1 ปี
3) มากกว่า 1 ปี แต่ไม่เกิน 2 ปี 4) มากกว่า 2 ปีแต่ไม่เกิน 3 ปี
5) 3 ปีขึ้นไป

12. ปกติท่านใช้โทรศัพท์ในขณะขับรถวันละกี่ครั้ง

- 1) ไม่เคยใช้ 2) วันละ 1-2 ครั้ง
3) วันละ 3-4 ครั้ง 4) วันละ 5 - 6 ครั้ง
5) มากกว่า 6 ครั้ง

13. ท่านทราบการรณรงค์เกี่ยวกับการบังคับใช้พระราชบัญญัติ ห้ามใช้โทรศัพท์มือถือในขณะขับรถหรือไม่

- 1) ทราบ 2) ไม่ทราบมาก่อน (ข้ามไปข้อ 15)

DRIVE 7

A1

A2.1

A2.2

A2.3

A2.4

A2.5

A2.6

A3

A4

A5

14. ท่านทราบการรณรงค์เกี่ยวกับการบังคับใช้พระราชบัญญัติ ห้ามใช้โทรศัพท์มือถือในขณะที่ขับรถจากที่ใด (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

- 1) ป้ายรณรงค์
- 2) สถานีวิทยุ
- 3) หนังสือพิมพ์
- 4) การบอกต่อจากผู้อื่น
- 5) โทรทัศน์
- 6) อื่นๆ.....

15. ท่านเห็นด้วยกับพระราชบัญญัติ จราจรทางบก ห้ามใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถยกเว้นมีอุปกรณ์ช่วยฟังในขณะที่ขับรถหรือไม่

- 1) เห็นด้วยเพราะ.....
- 2) ไม่เห็นด้วยเพราะ.....

16. เมื่อมีโทรศัพท์เข้ามาขณะที่ท่านขับรถ ท่านมีวิธีการรับโทรศัพท์อย่างไร (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

- 1) ใช้อุปกรณ์ช่วยฟัง (Hand free, Small talk)
- 2) ใช้มือข้างหนึ่งรับสาย อีกมือหนึ่งขับรถ
- 3) ใช้คอหนีบ
- 4) ปฏิเสธการรับสายและบอกว่าจะโทรกลับไปใหม่
- 5) จอดรถชิดไหล่ทาง แล้วพูดคุย
- 6) อื่นๆ.....

17. เมื่อท่านต้องการ โทรศัพท์ติดต่อผู้อื่นขณะขับรถ ท่านมีวิธีการโทรออกอย่างไร (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

- 1) ใช้อุปกรณ์ช่วยฟัง (Hand free, Small talk)
- 2) ใช้มือข้างหนึ่งคุย อีกมือหนึ่งขับรถ
- 3) ใช้คอหนีบ
- 4) จอดรถชิดไหล่ทาง แล้วพูดคุย
- 5) อื่นๆ.....

A6.1

A6.2

A6.3

A6.4

A6.5

A6.6

A7

A8.1

A8.2

A8.3

A8.4

A8.5

A8.6

A9.1

A9.2

A9.3

A9.4

A9.5

18. ท่านเคยตรวจสอบจากทางร้านค้าหรือไม่ว่าอุปกรณ์ช่วยฟังสำหรับโทรศัพท์รุ่นของท่านมีจำหน่ายหรือไม่
- 1) เคย 2) ไม่เคย
- A10
19. โทรศัพท์ที่ท่านใช้อยู่สามารถใช้อุปกรณ์ช่วยฟัง (Hand free, Small talk) ได้หรือไม่
- 1) ได้ 2) ไม่ได้
- 3) ไม่แน่ใจ/ไม่ทราบ
- A11
20. ท่านใช้อุปกรณ์ช่วยฟัง (Hand free, Small talk) หรือไม่
- 1) ใช่ (ตอบข้อ 21และ22) 2) ไม่ใช่(ตอบข้อ 23และ24)
- A12
21. ท่านคิดว่า ราคาของอุปกรณ์ช่วยฟัง (Hand free, Small talk) มีราคาเหมาะสมหรือไม่
- 1) เหมาะสม 2) ไม่เหมาะสม
- 3) ไม่แน่ใจ/ไม่ทราบ
- A13
22. ท่านใช้อุปกรณ์ช่วยฟังในการใช้โทรศัพท์เพราะเหตุใด (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)
- 1) ความปลอดภัย 2) สะดวก
- 3) ตามสมัยนิยม 4) พกพาได้ง่าย
- 5) อื่นๆ.....
- A14.1
- A14.2
- A14.3
- A14.4
- A14.5
23. เมื่อท่านไม่ใช้อุปกรณ์ช่วยฟังเวลาท่านใช้โทรศัพท์ขณะขับรถ ท่านเคยถูกเจ้าหน้าที่ตักเตือนหรือไม่
- 1) เคย 2) ไม่เคย
- A15

24 .สาเหตุที่ท่านไม่ใช้อุปกรณ์ช่วยฟัง (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

- 1) เกะกะ
- 2) ราคาสูงเกินไป
- 3) ไม่สวย
- 4) หาซื้อได้ยาก
- 5) มั่นใจว่าตนเองขับปลอดภัย
- 6) ได้ยินเสียงไม่ชัดเจน
- 7) คิดว่าหลบเสียงจากเจ้าหน้าที่ได้
- 8) ปกติปิดมือถึงขณะขับรถ
- 9) ไม่จำเป็นเพราะโทรศัพท์น้อย
- 10) เปลี่ยนเครื่องโทรศัพท์บ่อย
- 11) ไม่ทราบว่าโทรศัพท์ที่ใช้อยู่ใช้อุปกรณ์ช่วยฟังได้หรือไม่
- 12) อื่นๆ.....

A16.1	<input type="checkbox"/>
A16.2	<input type="checkbox"/>
A16.3	<input type="checkbox"/>
A16.4	<input type="checkbox"/>
A16.5	<input type="checkbox"/>
A16.6	<input type="checkbox"/>
A16.7	<input type="checkbox"/>
A16.8	<input type="checkbox"/>
A16.9	<input type="checkbox"/>
A16.10	<input type="checkbox"/>
A16.11	<input type="checkbox"/>
A16.12	<input type="checkbox"/>

ส่วนที่ 3 ข้อมูลเกี่ยวกับ ความคิดเห็น ใน พระราชบัญญัติ จราจรทางบก ห้ามใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ

คำชี้แจง กรุณาเขียน ✓ ลงในช่องที่ตรงกับความคิดเห็นของท่าน

- โดยที่ ช่องหมายเลขที่ 5 = ท่านมีความคิดเห็นระดับ เห็นด้วยอย่างยิ่ง
 ช่องหมายเลขที่ 4 = ท่านมีความคิดเห็นระดับ เห็นด้วย
 ช่องหมายเลขที่ 3 = ท่านมีความคิดเห็นระดับ ปานกลาง
 ช่องหมายเลขที่ 2 = ท่านมีความคิดเห็นระดับ ไม่เห็นด้วย
 ช่องหมายเลขที่ 1 = ท่านมีความคิดเห็นระดับ ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง

ความคิดเห็นเกี่ยวกับข้อกฎหมาย

รายละเอียด	ระดับความคิดเห็น				
	5	4	3	2	1
1. ห้ามเฉพาะการใช้โทรศัพท์มือถือในการขับรถ แต่ไม่ได้ห้ามการใช้แฮนด์ฟรี หรืออุปกรณ์ไร้สายในการพูดคุยโทรศัพท์					
2. ควรยกเว้นรถยนต์บางประเภท ที่ควรผ่อนผันให้ใช้โทรศัพท์ได้ เช่น รถทหาร ตำรวจ และปอเต็กตึ๊ง					
3. ผู้ที่ฝ่าฝืนขับรถโดยใช้โทรศัพท์ หรือเครื่องมือสื่อสารอื่นใดในขณะที่รถเคลื่อนที่ ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ 400-1,000 บาท					
4. ผู้ที่ขับรถในลักษณะไม่อาจควบคุมการบังคับรถได้พอแก่ความปลอดภัยต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 3 เดือนหรือปรับตั้งแต่ 2,000-10,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ					
5. บทลงโทษใช้กับผู้ขับขี่หรือผู้ใช้โทรศัพท์ขณะที่รถเคลื่อนที่ เว้นแต่รถลากเข็น					

B1	<input type="checkbox"/>
B2	<input type="checkbox"/>
B3	<input type="checkbox"/>
B4	<input type="checkbox"/>
B5	<input type="checkbox"/>

รายละเอียด	ระดับความคิดเห็น				
	5	4	3	2	1
6. กรณีที่รถมีวิทยุสื่อสาร ลักษณะนี้ถือว่าไม่ผิดกฎหมาย เพราะไม่พูดสนทนาโต้ตอบกัน					

ความคิดเห็นเกี่ยวกับการตรวจจับ

7. การตรวจจับ เจ้าหน้าที่ควรใช้กล้องตรวจจับบันทึกเหตุการณ์ ตามสี่แยกไฟแดง เพื่อสามารถตรวจจับได้ง่ายขึ้น					
8. หากเกิดการจับกุม เจ้าหน้าที่มีสิทธิในการดูโทรศัพท์ เพราะถือว่าโทรศัพท์เป็นของกลางไม่เป็นการละเมิดสิทธิ					
9. เพื่อเป็นการตรวจสอบได้ง่าย จึงไม่ควรติดฟิล์มกรองแสง					
10. ผู้ที่พบเห็นสามารถบันทึกภาพนิ่งหรือภาพวิดีโอส่งได้ที่ www.trafficpolice.go.th เพื่อช่วยตำรวจอีกทางหนึ่ง					
11. การตรวจจับทำได้ยากเพราะสามารถวางโทรศัพท์ไว้บนรถโดยไม่ต้องวางสายได้ ในขณะที่เจ้าหน้าที่เข้าตรวจ					
12. การตรวจจับผู้ใช้โทรศัพท์บนรถบรรทุกหรือรถที่มีความสูงทำได้ยากเพราะยากแก่การมองเห็น					

B6

B7

B8

B9

B10

B11

B12

ความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบ

รายละเอียด	ระดับความคิดเห็น				
	5	4	3	2	1
13. พ.ร.บ. ห้ามใช้โทรศัพท์ขณะขับรถ มีผลทำให้อุบัติเหตุลดลง					
14. พ.ร.บ. ห้ามใช้โทรศัพท์ขณะขับรถ มีผลทำให้อุปกรณ์ช่วยฟังและโทรศัพท์ที่มีราคาสูงขึ้น					
15. พ.ร.บ. ห้ามใช้โทรศัพท์ขณะขับรถมีผลทำให้เกิดการปิดกั้นทางการสื่อสารทำให้ประเทศพัฒนาได้ช้า					
16. การใช้โทรศัพท์ในขณะขับรถมีผลทำให้ระดับความเร็วของรถลดลง เป็นเหตุทำให้ผู้อื่นเดือดร้อน					
17. การใช้โทรศัพท์ในขณะขับรถมีผลทำให้สมรรถภาพในการควบคุมรถลดลงจะทำให้เกิดอุบัติเหตุได้					

B13

B14

B15

B16

B17

ความคิดเห็นจากสถานการณ์

18. กรณีผู้นั่งมาด้วยกอดหมายเลขแล้วเอามาเนบหุคนขับเพื่อการสนทนา ลักษณะนี้ก็คือว่าผิด					
19. กรณีหากเกิดเหตุร้ายใกล้ตัว ไม่สามารถจอดรถได้ผู้ขับขี่สามารถใช้โทรศัพท์ได้					

B18

B19

รายละเอียด	ระดับความคิดเห็น				
	5	4	3	2	1
20. กรณีรถจักรยานยนต์มีความเสี่ยงอย่างมาก หากมีการใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่					
21. พ.ร.บ. ห้ามใช้โทรศัพท์ขณะขับรถใช้ได้กับตอนกลางวัน เนื่องจากตอนกลางคืนมืดไม่สามารถตรวจสอบได้					
22. กรณีการใช้อุปกรณ์ช่วยฟังก็ถือว่าไม่ปลอดภัยควรที่จะติดตั้งเป็นลำโพงขยายเสียงเพื่อการสนทนา					

B20

B21

B22

KI

ส่วนที่ 4 ข้อเสนอแนะของท่าน

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

ขอขอบคุณที่ให้ความร่วมมือในการกรอกแบบสอบถาม

ภาคผนวก ค
คู่มือการลงรหัส

ตารางลงทะเบียน

ตัวแปร	ชื่อตัวแปร	รหัส
No.	หมายเลขแบบสอบถาม	001-100
Sex	เพศ	1. = ชาย 2. = หญิง
Age	อายุ	1. = ต่ำกว่า 20 ปี 2. = 20 - 25 ปี 3. = 26 - 30 ปี 4. = 31 - 35 ปี 5. = 36 - 40 ปี 6. = 41 ปีขึ้นไป
Status	สถานภาพ	1. = โสด 2. = สมรส 3. = หย่าร้าง
Education	ระดับการศึกษา	1. = ประถมศึกษา 2. = มัธยมศึกษา 3. = ปวช./ปวส. 4. = ปริญญาตรี 5. = สูงกว่าปริญญาตรี
Occupation	อาชีพ	1. = ข้าราชการ 2. = พนักงานบริษัทเอกชน 3. = ว่างาน 4. = นักเรียน/นักศึกษา 5. = รับจ้าง 6. = อื่นๆ

ตัวแปร	ชื่อตัวแปร	รหัส
Income	รายได้ต่อเดือน	1. = ไม่เกิน 5,000 บาท 2. = รายได้ 5,001 - 8,000 บาท 3. = รายได้ 8,001 - 15,000 บาท 4. = รายได้ 15,001 - 20,000 บาท 5. = รายได้ 20,001 - 30,000 บาท 6. = มากกว่า 30,000 บาท
Car	พาหนะ	1. = รถยนต์ 2. = รถบรรทุก 3. = รถกระบะ 4. = รถจักรยานยนต์ 5. = รถแท็กซี่โดยสาร 6. = รถโดยสารประจำทาง 7. = อื่นๆ
Drive	ประสบการณ์ในการขับขี่	1. = ต่ำกว่า 1 ปี 2. = มากกว่า 1 ปี แต่ไม่เกิน 2 ปี 3. = มากกว่า 2 ปี แต่ไม่เกิน 3 ปี 4. = มากกว่า 3 ปี
A1	ขณะขับขี่รถยนต์และรถจักรยานยนต์ ท่านเคยกระทำผิดกฎจราจรหรือไม่ (ตอบเพียง 1 ข้อ ตอบข้อ 2 ข้ามไป A3)	1. = เคย 2. = ไม่เคย (ข้ามไปข้อ 11)
A2	ขณะขับขี่รถยนต์และรถจักรยานยนต์ ท่านเคยกระทำผิดข้อหาใด (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)	1. = ขับรถฝ่าไฟแดง 2. = กลับรถในที่ห้ามกลับ 3. = ขับขี่รถจักรยานยนต์โดยไม่สวมหมวกกัน นิรภัย 4. = ขับขี่รถยนต์โดยไม่คาดเข็มขัดนิรภัย 5. = ขับรถในที่ห้ามขับ (เส้นทางด่วน อุโมง และที่ห้ามขับต่างๆ) 6. = อื่นๆ

ตัวแปร	ชื่อตัวแปร	รหัส
A3	ระยะเวลาที่ใช้โทรศัพท์มือถือ (ตอบเพียงข้อเดียว)	1. = ไม่เกิน 6 เดือน 2. = มากกว่า 6 เดือนแต่ไม่เกิน 1 ปี 3. = มากกว่า 1 ปี แต่ไม่เกิน 2 ปี 4. = มากกว่า 2 ปี แต่ไม่เกิน 3 ปี 5. = 3 ปีขึ้นไป
A4	ปกติใช้โทรศัพท์ในขณะที่ขับรถวันละกี่ ครั้ง (ตอบเพียงข้อเดียว)	1. = ไม่เคยใช้ 2. = วันละ 1-2 ครั้ง 3. = วันละ 3-4 ครั้ง 4. = วันละ 5-6 ครั้ง 5. = มากกว่า 6 ครั้ง
A5	ทราบการรณรงค์เกี่ยวกับการบังคับใช้ พระราชบัญญัติ ห้ามใช้โทรศัพท์ มือถือในขณะที่ขับรถหรือไม่ (ตอบเพียง ข้อเดียว ตอบข้อ 2 ข้าม ไปข้อ 15)	1. = ทราบ 2. = ไม่ทราบมาก่อน
A6	ทราบการรณรงค์เกี่ยวกับการบังคับใช้ พระราชบัญญัติ ห้ามใช้โทรศัพท์มือถือ ในขณะที่ขับรถจากที่ใด (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)	1. = ป้ายรณรงค์ 2. = สถานีวิทยุ 3. = หนังสือพิมพ์ 4. = การบอกต่อจากผู้อื่น 5. = โทรทัศน์ 6. = อื่นๆ
A7	เห็นด้วยกับพระราชบัญญัติ จราจรทาง บก ห้ามใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ ยกเว้นมีอุปกรณ์ช่วยฟังในขณะที่ขับรถ หรือไม่ (ตอบเพียงข้อเดียว)	1. = เห็นด้วยเพราะ 2. = ไม่เห็นด้วยเพราะ
A8	เมื่อมีโทรศัพท์เข้ามาขณะที่ท่านขับรถ ท่านมีวิธีการรับโทรศัพท์อย่างไร (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)	1. = ใช้อุปกรณ์ช่วยฟัง 2. = ใช้มือข้างหนึ่งรับสาย อีกมือหนึ่งขับรถ 3. = ใช้คอหนีบ 4. = ปฏิเสธการรับสายและบอกว่าจะโทร กลับไปใหม่ 5. = จอดรถชิดไหล่ทาง แล้วพูดคุย 6. = อื่นๆ

ตัวแปร	ชื่อตัวแปร	รหัส
A9	เมื่อท่านต้องการโทรศัพท์ติดต่อผู้อื่น ขณะขับรถ ท่านมีวิธีการโทรออก อย่างไร (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)	1. = ใช้อุปกรณ์ช่วยฟัง 2. = ใช้มือข้างหนึ่งคุย อีกมือหนึ่งขับรถ 3. = ใช้คอหนีบ 4. = จอดรถชิดไหล่ทาง แล้วพูดคุย 5. = อื่นๆ
A10	เคยตรวจสอบจากทางร้านค้าหรือไม่ว่า อุปกรณ์ช่วยฟังสำหรับโทรศัพท์รุ่นของ ท่านมีจำหน่ายหรือไม่	1. = เคย 2. = ไม่เคย
A11	โทรศัพท์ที่ใช้อยู่สามารถใช้อุปกรณ์ช่วย ฟังได้หรือไม่	1. = ได้ 2. = ไม่ได้ 3. = ไม่แน่ใจ/ไม่ทราบ
A12	ใช้อุปกรณ์ช่วยฟัง หรือไม่ (ตอบข้อ 1 ให้ตอบข้อ 21และ22) (ตอบข้อ 2 ให้ตอบข้อ 23และ24)	1. = ใช่ 2. = ไม่ใช่
A13	ราคาของอุปกรณ์ช่วยฟัง มีราคา เหมาะสมหรือไม่	1.= เหมาะสม 2.= ไม่เหมาะสม 3.= ไม่แน่ใจ/ไม่ทราบ
A14	อุปกรณ์ช่วยฟังในการใช้โทรศัพท์มี ประโยชน์อย่างไรบ้าง (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)	1.= ความปลอดภัย 2.= สะดวก 3.= ตามสมัยนิยม 4.= พกพาได้ง่าย 5.= อื่นๆ

ตัวแปร	ชื่อตัวแปร	รหัส
A15	เมื่อไม่ใช้อุปกรณ์ช่วยฟังเวลาใช้โทรศัพท์ขณะขับรถ เคยถูกเจ้าหน้าที่ตักเตือนหรือไม่	1. = เคย 2. = ไม่เคย
A16	สาเหตุที่ท่านไม่ใช้อุปกรณ์ช่วยฟัง (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)	1. = เกะกะ 2. = ราคาสูงเกินไป 3. = ไม่สวย 4. = หาซื้อได้ยาก 5. = มั่นใจว่าตนเองขับปลอดภัย 6. = ได้ยินเสียงไม่ชัดเจน 7. = คิดว่าหลบเสียงจากเจ้าหน้าที่ได้ 8. = ปกติปิดมือถือขณะขับรถ 9. = ไม่จำเป็นเพราะโทรศัพท์น้อย 10. = เปลี่ยนเครื่องโทรศัพท์บ่อย 11. = ไม่ทราบว่าโทรศัพท์ที่ใช้อยู่ใช้อุปกรณ์ช่วยฟังได้หรือไม่ 12. = อื่นๆ
B1	ความคิดเห็นเกี่ยวกับข้อกฎหมาย ห้ามเฉพาะการใช้โทรศัพท์มือถือถือในการขับรถ แต่ไม่ได้ห้ามการใช้แฮนด์ฟรีหรืออุปกรณ์ไร้สายในการพูดคุยโทรศัพท์	ตั้งแต่ B1 เป็นต้นไป 1. = ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง 2. = ไม่เห็นด้วย
B2	ควรยกเว้นรถยนต์บางประเภท ที่ควรผ่อนผันให้ใช้โทรศัพท์ได้ เช่น รถทหาร ตำรวจ และปอดเด็กตั้ง	3. = ปานกลาง 4. = เห็นด้วย 5 = เห็นด้วยอย่างยิ่ง
B3	ผู้ที่ฝ่าฝืนขับรถโดยใช้โทรศัพท์ หรือเครื่องมือสื่อสารอื่นใดในขณะที่รถเคลื่อนที่ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ 400-1,000 บาท	

ตัวแปร	ชื่อตัวแปร	รหัส
B4	ผู้ที่ขับรถในลักษณะไม่อาจควบคุมการบังคับรถได้พอแก่ความปลอดภัยต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 3 เดือนหรือปรับตั้งแต่ 2,000-10,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ	
B5	บทลงโทษใช้กับผู้ขับขี่หรือผู้ใช้โทรศัพท์ขณะที่รถเคลื่อนที่ เว้นแต่รถลากเข็น	
B6	กรณีที่มีรถมีวิทยุสื่อสาร ลักษณะนี้ถือว่าไม่ผิดกฎหมาย เพราะไม่พุดสนทนาโต้ตอบกัน	
B7	<p>ความคิดเห็นเกี่ยวกับการตรวจจับ</p> <p>ควรใช้กล้องตรวจจับบันทึกเหตุการณ์ตามสี่แยกไฟแดง</p>	
B8	เจ้าหน้าที่มีสิทธิ ในการดูโทรศัพท์ เพราะถือว่าโทรศัพท์เป็นของกลางไม่เป็นการละเมิดสิทธิ	
B9	เพื่อเป็นการตรวจสอบได้ง่าย จึงไม่ควรติดฟิล์มกรองแสง	
B10	สามารถบันทึกภาพนิ่งหรือภาพวิดีโอส่งได้ที่ www.trafficpolice.go.th	
B11	การตรวจจับทำได้ยากเพราะสามารถวางโทรศัพท์ไว้บนรถโดยไม่ต้องวางสายได้ในขณะที่เจ้าหน้าที่เข้าตรวจ	
B12	การตรวจจับผู้ใช้โทรศัพท์บนรถบรรทุกหรือรถที่มีความสูงทำได้ยากเพราะยากแก่การมองเห็น	

ตัวแปร	ชื่อตัวแปร	รหัส
B13	<p>ความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบ</p> <p>พ.ร.บ. ห้ามใช้โทรศัพท์ขณะขับรถ มีผลทำให้อุบัติเหตุลดลง</p>	
B14	<p>พ.ร.บ. ห้ามใช้โทรศัพท์ขณะขับรถ มีผลทำให้อุปกรณ์ช่วยฟังและโทรศัพท์มีราคาสูงขึ้น</p>	
B15	<p>พ.ร.บ. ห้ามใช้โทรศัพท์ขณะขับรถมีผลทำให้เกิดการปิดกั้นทางการสื่อสารทำให้ประเทศพัฒนาได้ช้า</p>	
B16	<p>การใช้โทรศัพท์ในขณะขับรถมีผลทำให้ระดับความเร็วของรถลดลง เป็นเหตุทำให้ผู้อื่นเดือดร้อน</p>	
B17	<p>การใช้โทรศัพท์ในขณะขับรถมีผลทำให้สมรรถภาพในการควบคุมรถลดลงจะก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้</p>	
B18	<p>ความคิดเห็นจากสถานการณ์</p> <p>กรณีผู้นั่งมาด้วยกศหมายเลขแล้วเอามาแนบหูคนขับเพื่อการสนทนา ลักษณะนี้ก็คือว่าผิด</p>	
B19	<p>กรณีหากเกิดเหตุร้ายใกล้ตัว ไม่สามารถจอดรถได้ผู้ขับขี่สามารถใช้โทรศัพท์ได้</p>	
B20	<p>กรณีรถจักรยานยนต์มีความเสี่ยงอย่างมาก หากมีการใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่</p>	
B21	<p>พ.ร.บ. ห้ามใช้โทรศัพท์ขณะขับรถใช้ได้กับตอนกลางวัน เนื่องจากตอนกลางคืนมืดไม่สามารถตรวจสอบได้</p>	
B22	<p>กรณีการใช้อุปกรณ์ช่วยฟังก็ถือว่าไม่ปลอดภัยควรที่จะติดตั้งเป็นลำโพงขยายเสียงเพื่อการสนทนา</p>	

ภาคผนวก ง
ประวัติผู้จัดทำ

ประวัติคณะผู้จัดทำ

1. นายธีรวัฒน์ หยังหลัง

เกิด : 6 มกราคม 2529

ที่อยู่ : 95/2 หมู่ 2 ต.ท่าข้าม อ.ปะเหลียน จ.ตรัง 92120

การศึกษา : นักศึกษาคณะวิทยาการจัดการ

โปรแกรมวิชาการจัดการทั่วไป มหาวิทยาลัยราชภัฏจันทรเกษม

เบอร์โทร : 089-1056768



2. นาย ฉัฐพล ทับเที่ยง

เกิด : 11 กันยายน 2529

ที่อยู่ : 19/9 ถ. โรงเรียน ต.ทับเที่ยง อ.เมือง จ.ตรัง 92000

การศึกษา : นักศึกษาคณะวิทยาการจัดการ

โปรแกรมวิชาการจัดการทั่วไป มหาวิทยาลัยราชภัฏจันทรเกษม

เบอร์โทร : 0836418121



3. นาย ภาณุวัฒน์ ปราบเสร็จ

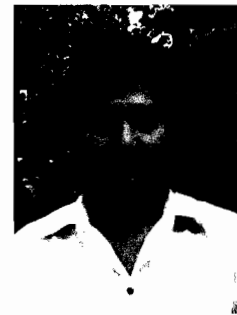
เกิด : 25 มกราคม 2529

ที่อยู่ : 34 หมู่ 1 ต.หาดสำราญ กิ่งอำเภอหาดสำราญ จ.ตรัง 92120

การศึกษา : นักศึกษาคณะวิทยาการจัดการ

โปรแกรมวิชาการจัดการทั่วไป มหาวิทยาลัยราชภัฏจันทรเกษม

เบอร์โทร : 089-1752726



ประวัติคณะผู้จัดทำ (ต่อ)

4.นาย สุภณ จงสกุล

เกิด : 26 กุมภาพันธ์ 2530

ที่อยู่ : 95/2 หมู่ 2 ถ. ห้วยยอด ต.ทับเที่ยง อ.เมือง จ.ตรัง 92000

การศึกษา : นักศึกษาคณะวิทยาการจัดการ

โปรแกรมวิชาการจัดการทั่วไป มหาวิทยาลัยราชภัฏจันทรเกษม

เบอร์โทร : 085-9697787



5.นาย สานิต รุ่งขจรกลิ่น

เกิด : 10 กรกฎาคม 2529

ที่อยู่ : 38 หมู่ 2 ต.โพรงอากาศ อ.บางน้ำเปรี้ยว จ.ฉะเชิงเทรา 24150

การศึกษา : นักศึกษาคณะวิทยาการจัดการ

โปรแกรมวิชาการจัดการทั่วไป มหาวิทยาลัยราชภัฏจันทรเกษม

เบอร์โทร : 086-8220089



6.นาย ฉัตรชัย ใจสมุทร

เกิด : 3 กุมภาพันธ์ 2529

ที่อยู่ : 276/3 หมู่ 5 ต.ท่าข้าม อ.ปะเหลียน จ.ตรัง 92120

การศึกษา : นักศึกษาคณะวิทยาการจัดการ

โปรแกรมวิชาการจัดการทั่วไป มหาวิทยาลัยราชภัฏจันทรเกษม

เบอร์โทร : 085-1109750



ประวัติคณะผู้จัดทำ (ต่อ)

7.นางสาวประภัสสร ช้างवलวงศ์

เกิด : 21 พฤศจิกายน 2529

ที่อยู่ : 3/724 หมู่ 6 ซ.ทหารอากาศ ถนน พหลโยธิน 52

แขวงคลองถนน เขตสายไหม กรุงเทพฯ 10220

การศึกษา : นักศึกษาคณะวิทยาการจัดการ

โปรแกรมวิชาการจัดการทั่วไป มหาวิทยาลัยราชภัฏจันทรเกษม

เบอร์โทร : 089-6778782



8.นางสาววรรณมด ชาติวงษ์

เกิด : 31 พฤษภาคม 2529

ที่อยู่ : 180 หมู่ 4 ต.คูยายหมื่น อ.สนามชัยเขต จ.ฉะเชิงเทรา 24160

การศึกษา : นักศึกษาคณะวิทยาการจัดการ

โปรแกรมวิชาการจัดการทั่วไป มหาวิทยาลัยราชภัฏจันทรเกษม

เบอร์โทร : 084-1249240



9.นางสาววิดาวัลย์ มณีศรี

เกิด : 12 ตุลาคม 2529

ที่อยู่ : 343 ยุทธนาแมนชั่น (310) ซ.เสือใหญ่อุทิศ แขวงลาดยาว

เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900

การศึกษา : นักศึกษาคณะวิทยาการจัดการ

โปรแกรมวิชาการจัดการทั่วไป มหาวิทยาลัยราชภัฏจันทรเกษม

เบอร์โทร : 084-5455275



ประวัติคณะผู้จัดทำ (ต่อ)

10.นางสาวจริยา กี่บุตร

เกิด : 25 กันยายน 2529

ที่อยู่ : 343 บุพพนาแมนชั้น (310) ซ.เสื่อใหญ่อุทิศ แขวงลาดยาว
เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900

การศึกษา : นักศึกษาคณะวิทยาการจัดการ

โปรแกรมวิชาการจัดการทั่วไป มหาวิทยาลัยราชภัฏจันทรเกษม

เบอร์โทร : 081-1034191



บรรณานุกรม

- คู่มือถือตอนขับรถตายชั่วคราวหรือมั่ว.(ออนไลน์).เข้าถึงได้จาก<http://www.thaimisc.com/freewebboard/php/vreply.php?user=pharmD1&topic=224>
- ชาครนต์ ห่องสำเร็จ.(2540).พฤติกรรมและปัญหาการใช้โทรศัพท์สาธารณะของผู้บริโภคในอำเภอเมืองจังหวัดเชียงใหม่,วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต. บริหารธุรกิจ (บริหารธุรกิจ).มหาวิทยาลัยเชียงใหม่. บัณฑิตวิทยาลัย.
- ฐาปณี ศิริเต็มสกุล.(2547).อุปสงค์ของการใช้บริการโทรศัพท์เคลื่อนที่ในประเทศไทย.เศรษฐศาสตร์มหาบัณฑิต.มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.
- ณัฐกานา หอมทรัพย์.(2546).การศึกษาผลกระทบจากการใช้โทรศัพท์มือถือและแฮนด์ฟรี (Hand Free) ที่มีผลกระทบต่อสมรรถภาพของการขับรถยนต์.หน่วยปฏิบัติการวิจัยสนามแม่เหล็กไฟฟ้าประยุกต์ คณะวิศวกรรมศาสตร์.มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.
- ดีแทคจับมือคอมมีส์ส่งหูฟังบลูทูธราคาสุดคุ้มรับ กม. ห้ามใช้มือถือแค่ 8 พ.ค. นี้.(ออนไลน์).เข้าถึงได้จาก <http://positioningmag.com/pmnews/pmnews.aspx?id=68951>
- ถิระภัทร จริยะนรวิรัช และ ณัฐกานา หอมทรัพย์.(2547).ชุดจำลองการขับรถยนต์เพื่อการศึกษาผลกระทบจากการใช้โทรศัพท์มือถือและแฮนด์ฟรีที่ มีต่อสมรรถนะของการขับรถยนต์.ภาควิชาวิศวกรรมไฟฟ้า คณะวิศวกรรมศาสตร์. มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.
- ธนินากรณ์ อุดมกุลศรี.(2547).ปัจจัยที่มีผลกระทบต่ออุปสงค์ของการใช้โทรศัพท์พื้นฐานภายในประเทศไทย.สารนิพนธ์ เศรษฐศาสตร์มหาบัณฑิต,มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- ธีระ กุลสวัสดิ์.(2543).พฤติกรรมการใช้โทรศัพท์มือถือ ในขณะที่ขับรถของผู้ขับรถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร.สารนิพนธ์ การบริหารทั่วไป,มหาวิทยาลัยรามคำแหง .
- นัฐพงศ์ เข้มขจร.(2549).ความพึงพอใจของประชาชนในเขตจตุจักรต่อการรับชมโทรทัศน์ถ่ายทอดสัญญาณ UHF ศึกษาในกรณี สถานีโทรทัศน์ไทยทีวีสีช่อง 3.การบริหารธุรกิจ.มหาวิทยาลัยราชภัฏจันทรเกษม.
- นิคม พาละพล.(2544).การศึกษาทัศนคติและพฤติกรรมการใช้โทรศัพท์สาธารณะขององค์กร โทรศัพท์แห่งประเทศไทย ฝ่าย นท.2,วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต. (บริหารธุรกิจ).มหาวิทยาลัยเกษมบัณฑิต. บัณฑิตวิทยาลัย.
- เบญจภรณ์ นิจุสุชต์.(2546).ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเลือกใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ กรณีศึกษา ในเขตกรุงเทพมหานคร.เศรษฐศาสตร์มหาบัณฑิต.
- ปยุตย์ ศิริสารการ.(2544).พฤติกรรมการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ของวัยรุ่นในเขตกรุงเทพมหานคร,วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต. วิทยาศาสตร์ (เศรษฐศาสตร์ธุรกิจ).มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์. บัณฑิตวิทยาลัย.

พ.ร.บ. ห้ามใช้ มือถือ ขณะ ขับรถ ทำได้จริง หรือแค่สิ่งเพ้อฝัน.(2550).(ออนไลน์).เข้าถึงได้จาก http://www.thaimobilecenter.com/home/mobile_news_detail.asp?nid=2274

พงศธร จาตุรนต์ภากร.(2548).พฤติกรรมการใช้ห่วยบนดินของประชากรในเขตกรุงเทพมหานคร, หลักสูตรปริญญาบริหารธุรกิจบัณฑิต (การตลาด) .มหาวิทยาลัยราชภัฏจันทรเกษม.

พรทิพย์ วรรณทิม.(2544).ทัศนคติต่อการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ ระหว่างผู้ที่ครอบครองกับผู้ที่ไม่ครอบครอง โทรศัพท์เคลื่อนที่ : ศึกษาเฉพาะกรณีนักศึกษาราชภัฏธนบุรีกับมหาวิทยาลัยเอเซียอาคเนย์, วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต. ศิลปศาสตร์ (สังคมศาสตร์เพื่อการพัฒนา).สถาบันราชภัฏธนบุรี. บัณฑิตวิทยาลัย.

เมื่อจะบังคับห้ามใช้โทรศัพท์ขณะขับรถ.(ออนไลน์).เข้าถึงได้จาก http://news.sanook.com/lifestyle/lifestyle_156368.php

ไลฟ์แออนด์ออลวีกส์ใครที่ : มหันต์ภัยโทรศัพท์มือถือ (ขณะขับ).(ออนไลน์).เข้าถึงได้จากhttp://www.bangkokbizweek.com/20080504/autobiz/index.php?news=column_26439825.html

วัลภา วงศ์สารศรี.(2539).ความชุกและปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการขับรถประสบอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถ แท็กซี่ ในกรุงเทพมหานคร.บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ทบวงมหาวิทยาลัย.

วัลลภา เถลิงวงศาเวช.(2540). การสำรวจความคิดเห็น ความพึงพอใจ และพฤติกรรมการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล. วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต. (นิเทศศาสตร์), มหาวิทยาลัยกรุงเทพ. บัณฑิตวิทยาลัย.

วิชัย ณรงค์.(2544).มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการบังคับใช้โทรศัพท์มือถือขณะ ขับรถ.นิติศาสตร์ มหาบัณฑิต.

วุฒิพร เคี้ยวพานิช.(2543).ความคิดเห็นเกี่ยวกับการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ของนิสิตระดับปริญญาตรี มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์,วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต. ศิลปศาสตร์ (สังคมวิทยาประยุกต์). มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์. บัณฑิตวิทยาลัย.

ศศิธร อิทธานุเวทิน.(2537).ปัจจัยที่มีผลต่อความนิยมใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่และแนวโน้มการใช้โทรศัพท์เคลื่อน ที่ในประเทศไทย,วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต. นิเทศศาสตร์ (การสื่อสารมวลชน).จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. บัณฑิตวิทยาลัย.

สุดดา ฟ้าบังกรและคณะ.(2547).ความคิดเห็นของพนักงานบริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน) ที่มีการแปรรูปรัฐวิสาหกิจ ศึกษาเฉพาะกรณี : พนักงานภาคพื้น.การบริหารธุรกิจ.การบริหารทรัพยากรมนุษย์. มหาวิทยาลัยราชภัฏจันทรเกษม.

สุรชัย แสสนศรีและคณะ.(2548).ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการสถานตรวจสภาพรถเอกชนและของรัฐบาล.การบริหารธุรกิจ.การจัดการทั่วไป.มหาวิทยาลัยราชภัฏจันทรเกษม.

อภิชาติ เรณูพัฒนานนท์, ปนัดดา จิตวรรณรัตน์, นิรมล สุกาญจนไพโร, สลักจิต ธีระนุกูล, กนกขวัญ นามสีฐาน, อภิศักดิ์ กุลสุวรรณ, นัตรีชัย คงเฟื่องฟู.(2547).พฤติกรรมการใช้โทรศัพท์มือถือของนักเรียน

มัธยมปลายในเขตเทศบาลนครขอนแก่น,คณะแพทยศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น.

เอไอเอส ตอบรับกฎหมายห้ามถือมือถือขณะขับรถ ชวนลูกค้าใช้บลูทูธเพื่อความปลอดภัย.(ออนไลน์).

เข้าถึงได้จาก <http://positioningmag.com/prnews/prnews.aspx?id=69016>

เอไอเอสร่วมรณรงค์ขับปลอดภัย “ขับไม่โทร โทรไม่ถือ เพื่อความปลอดภัย.(ออนไลน์).เข้าถึงได้จาก

<http://positioningmag.com/prnews/prnews.aspx?id=69359>