



ปัญหามาตรการบังคับโทษปรับของพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522  
แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 13) พ.ศ. 2565 : ศึกษากรณีประสิทธิผลของใบสั่ง

จารุวัตร เทพอภิชัยกุล

สารนิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต  
สาขาวิชานิติศาสตร์ คณะนิติศาสตร์ปริธี พนมยงค์  
มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต  
ปีการศึกษา 2565

THE PROBLEM OF MANDATORY FINES UNDER THE ROAD TRAFFIC ACT  
B.E.2522 AMENDED (NO.13). A STUDY OF TICKET EFFECTIVENESS

JARUWAT THEPAPICHAIKUL

A Thematic Paper Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements  
for the Degree of Master of Laws  
Department of Law, Pridi Bhanomyong Faculty of Law  
Dhurakij Pundit University  
Academic Year 2022



## ใบรับรองสารนิพนธ์


คณะนิติศาสตร์ปริธี พนมยงค์ มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต


ปริญญานิติศาสตรมหาบัณฑิต

หัวข้อสารนิพนธ์ ปัญหามาตรการบังคับโทษปรับของพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522  
แก้ไขเพิ่มเติม(ฉบับที่ 13 ) พ.ศ. 2565: ศึกษากรณีประสิทธิภาพของใบสั่ง  
เสนอโดย ร้อยตำรวจตรีจารุวัตร เทพอภิชัยกุล  
สาขาวิชา นิติศาสตร์  
หมวดวิชา กฎหมายอาญาและกระบวนการยุติธรรมทางอาญา  
อาจารย์ที่ปรึกษาสารนิพนธ์ อาจารย์ ดร.จิรวุฒิ ลิปิพันธ์


ได้พิจารณาเห็นชอบโดยคณะกรรมการสอบสารนิพนธ์แล้ว

  
..... ประธานกรรมการ  
(รองศาสตราจารย์ ดร.ปกป้อง ศรีสินิท)

  
..... กรรมการและอาจารย์ที่ปรึกษาสารนิพนธ์  
(อาจารย์ ดร.จิรวุฒิ ลิปิพันธ์)

  
..... กรรมการ  
(รองศาสตราจารย์อัจฉรียา ชูตินันท์)

คณะนิติศาสตร์ปริธี พนมยงค์ รับรองแล้ว

  
..... คณบดีคณะนิติศาสตร์ปริธี พนมยงค์  
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.สมชาย รัตน์เชื้อสกุล)  
วันที่ .....

หัวข้อสารนิพนธ์	ปัญหามาตรการบังคับโทษปรับของพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 13) พ.ศ. 2565: ศึกษากรณีประสิทธิผลของใบสั่ง
ชื่อผู้เขียน	จารุวัตร เทพอภิชัยกุล
อาจารย์ที่ปรึกษา	อาจารย์ ดร.จิรวุฒิ ลิปิพันธ์
หลักสูตร	นิติศาสตรมหาบัณฑิต
ปีการศึกษา	2565

### บทคัดย่อ

การคมนาคมขนส่งยุคใหม่มีความเจริญก้าวหน้าเติบโตพัฒนาขึ้นอย่างรวดเร็ว เป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลให้การจราจรเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง กลายเป็นสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีความสำคัญต่อการดำรงชีวิต จึงก่อให้เกิดปัญหาต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นปัญหาการจราจรติดขัด ปัญหาอุบัติเหตุ ฯลฯ จึงต้องมีกฎหมายเพื่อแก้ไข ปัญหาที่เกิดขึ้นจากการจราจรและถนนของประชาชนในสังคม จึงได้กำหนดบทบัญญัติในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เพื่อใช้ในการขับเคลื่อนสังคมให้ไปในทิศทางเดียวกัน แต่ประชาชนบางส่วนรู้สึกว่าการตนเองต้องเสียความสะดวก จึงเป็นสาเหตุที่ทำให้ประชาชนเหล่านั้น เหมินเฉยต่อกฎหมาย จึงกลายเป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุและมีการเสียชีวิตบนท้องถนน ความวุ่นวายรวมทั้งความไม่เป็นระเบียบในสังคมซึ่งเมื่อมีการกระทำที่ละเมิดต่อบทบัญญัติในลักษณะนี้ ย่อมก่อให้เกิดความเสียหายต่อผู้อื่น แม้จะมีกฎหมายจราจร แต่ปัญหาเหล่านี้ก็ยังคงเกิดขึ้น เนื่องจากประชาชนขาดความเกรงกลัวต่อกฎหมาย อีกทั้งไม่ปฏิบัติตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด ซึ่งปัญหาการจราจรส่วนใหญ่นั้น ล้วนเกิดจากการไม่เคารพต่อบทบัญญัติของกฎหมาย จึงก่อให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นเป็นจำนวนมาก ซึ่งอุบัติเหตุเหล่านั้นส่วนหนึ่งล้วนเกิดจากความผิดที่ไม่มีความรุนแรง แต่ก่อให้เกิดความเสียหายรุนแรง ได้แก่ ความผิดฐานขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร การเลี้ยวโดยไม่เปิดสัญญาณไฟเลี้ยว การขับรถเร็วเกินที่กฎหมายกำหนด โทษของพระราชบัญญัติจราจรทางบก ฉบับนี้ ประกอบไปด้วยโทษจำคุกและโทษปรับ เพียงแค่สองสถานเท่านั้น และยังมีวิธีการเพื่อความปลอดภัยในเรื่องการยึดการพัก การเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ โดยมีโทษปรับเป็นหลัก เมื่อมีการกระทำความผิดเกิดขึ้น ผู้กระทำความผิดนั้นก็จะได้ใบสั่ง แต่การบังคับโทษตามใบสั่งยังไม่สามารถบังคับโทษได้อย่างมีประสิทธิภาพ แม้ว่าใบสั่งนั้นจะได้กำหนดหน้าที่ของประชาชนผู้กระทำความผิดไว้ว่าเมื่อประชาชนได้กระทำความผิดและได้รับใบสั่ง แล้วจะต้องมีหน้าที่ไปพบพนักงานสอบสวน เพื่อทำการเปรียบเทียบปรับ แต่ใบสั่งนั้นขาดประสิทธิภาพ

ดังนั้น พระราชบัญญัติจราจรทางบก ซึ่งบัญญัติมาเพื่อใช้ในการกำหนดกฎระเบียบ การจราจรใช้ถนนให้เกิดความปลอดภัย ไม่สามารถแก้ปัญหาความปลอดภัยของประชาชนได้ เนื่องจากใบสั่งที่ยังไม่มีมาตรการบังคับที่เพียงพอ จึงทำให้มีความจำเป็นต้องศึกษามาตรการการลงโทษ และข้อบกพร่องต่างๆ รวมทั้งศึกษากฎหมายจราจรและประสิทธิผลของใบสั่งของต่างประเทศ จึงเห็นควรกำหนดมาตรการเพิ่มเติมในการ

บังคับใช้กฎหมายให้มีประสิทธิผลมากยิ่งขึ้น โดยต้องแก้ไข ปรับปรุง ให้ขั้นตอนต่างๆ เกิดความกระชับ รัดกุม รวมทั้งการบูรณาการร่วมกันระหว่างหน่วยงาน อีกทั้งจะต้องเป็นการเพิ่มมาตรการบังคับให้แก่ผู้กระทำความผิดได้รับโทษอย่างเหมาะสมเพื่อให้การดำเนินการของเจ้าหน้าที่มีประสิทธิผลมากขึ้น เห็นควรให้มีการเพิ่มระเบียบ หรือคำสั่งของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ให้มีความทันสมัยและสามารถใช้กับกฎหมายที่มีการแก้ไขใหม่ให้มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลมากขึ้น เพื่อจะได้ทำให้กฎหมายนั้นสามารถบังคับใช้ได้ตรงตามเจตนารมณ์และสอดคล้องกับทฤษฎีการกำหนดโทษต่อไป

**คำสำคัญ :** วิธีการเพื่อความปลอดภัย, ประสิทธิภาพ, กฎหมายจราจร, ใบสั่ง, การบังคับใช้กฎหมาย



---

อาจารย์ที่ปรึกษา

Thematic Paper	THE PROBLEM OF MANDATORY FINES UNDER THE ROAD TRAFFIC ACT B.E.2522 AMENDED (NO.13). A STUDY OF TICKET EFFECTIVENESS
Author	Jaruwat Thepapichaikul
Thematic Paper Advisor	Dr.Jirawut Lipipan
Program	Master of Laws
Academic Year	2022

### ABSTRACT

Transportation in the new era has developed rapidly, causing a continuous increase in vehicle usage and facilitating people's daily lives. This has led to various problems, such as traffic congestion, accidents, and more. Therefore, there is a need for law enforcement to address these issues. The Road Traffic Act B.E. 2522 was enacted to steer the society in the correct direction with regards to these issues, but some people feel that they must not sacrifice their convenience and thus, are indifferent to traffic laws. This attitude leads to accidents, deaths, disorder, and violations of the law, as well as causing various forms of damage to others. Although traffic laws exist, these issues still occur because people lack fear and respect for the law, and fail to comply with it. The majority of traffic problems arise from the lack of respect for the law, resulting in many accidents. Some accidents are caused by minor violations, such as driving through red lights, not signaling before turning, and speeding, yet these minor violations can lead to serious damage. The penalties under the current Road Traffic Act include only two options, imprisonment and fines, along with safety measures which are confiscation, suspension, and withdrawal of driving licenses. The most common penalty is the payment of a fine. When an offense occurs, an offender will receive a traffic ticket, but the penalty system is not effective. The ticket clearly states that individuals who commit offenses and receive a ticket are required to meet with inquiry officials to pay the penalties. However, this system is still not effective.

It can be clearly seen that the Road Traffic Act, which was enacted to establish rules and regulations for road safety, cannot solve the problem of public safety as the current measures are not effective. This study, therefore, investigated the punishment measures and shortcomings of Thai traffic laws, as well as traffic laws and effectiveness of

ticketing systems of other countries. It is proposed that in order to increase the effectiveness of law enforcement, work procedures must be clear and concise, and there must be collaboration between agencies to ensure that appropriate punishment is given to offenders. Additionally, regulations and orders issued by the Royal Thai Police should also be updated to comply with the amended laws so that the traffic laws will be effective, consistent with legislative intent, and in line with law enforcement theories.

**Keywords :** Safety Measure, Effectiveness, Traffic Law, Penalty Fine, Traffic Ticket, Law Enforcement



---

Advisor

### กิตติกรรมประกาศ

สารนิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลงได้ด้วยความกรุณาเป็นอย่างสูงของท่านรองศาสตราจารย์ ดร.ปกป้อง ศรีสนิท ที่ให้ความกรุณา รับเป็นประธานสอบสารนิพนธ์ และรองศาสตราจารย์อัฉรียา ชูตินันท์ ที่ให้ความกรุณา รับเป็นกรรมการสอบสารนิพนธ์ พร้อมทั้งชี้แนะ เพื่อเป็นแนวทางในการปรับปรุงแก้ไขสารนิพนธ์ฉบับนี้

ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณอย่างสูงต่อ อาจารย์ ดร.จิรวุฒิ ลิปิพันธ์ ที่กรุณา รับเป็นอาจารย์ที่ปรึกษา และสละเวลาอันมีค่าในการให้คำแนะนำและคำปรึกษาต่างๆตลอดจนชี้ให้เห็นแนวทางการจัดทำ รวมทั้งการแก้ไขปรับปรุงข้อบกพร่องต่างๆ ด้วยความเอาใจใส่อย่างดียิ่งจนทำให้สารนิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงไปด้วยดี

อนึ่ง ผู้วิจัยหวังว่า สารนิพนธ์เล่มนี้จะมีประโยชน์อยู่ไม่น้อย จึงขอมอบส่วนดีทั้งหมดนี้ ให้แก่คณาจารย์ ที่ได้ประสิทธิ์ประสาทวิชาจนทำให้สารนิพนธ์นี้เป็นประโยชน์ต่อผู้เกี่ยวข้อง และขอมอบความกตัญญูกตเวทิตาคุณ แต่ บิดา มารดา และผู้มีพระคุณทุกท่าน สำหรับข้อบกพร่องต่างๆ ที่อาจเกิดขึ้นนั้น ผู้เขียนขอน้อมรับผิดแต่เพียงผู้เดียว

จารุวัตร เทพอภิชัยกุล



สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	ฉ
กิตติกรรมประกาศ.....	ช
สารบัญ.....	ณ
สารบัญตาราง.....	ญ
สารบัญภาพ.....	ฎ
บทที่	
1. บทนำ.....	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา.....	6
1.3 สมมติฐานของการวิจัย.....	6
1.4 ขอบเขตของการศึกษา.....	6
1.5 วิธีดำเนินการศึกษา.....	7
1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	7
2. แนวความคิดและที่มาของการบังคับใช้กฎหมายจราจร.....	8
2.1 แนวคิดและทฤษฎีการลงโทษ.....	8
2.2 มาตรการบังคับทางอาญา.....	12
2.3 ประวัติความเป็นมาตามกฎหมายจราจร.....	15
2.4 ประเภทของความผิดตามกฎหมายจราจร.....	19
2.5 โทษและมาตรการบังคับตามกฎหมายจราจรกฎหมายจราจร.....	21
3. มาตรการลงโทษความผิดจราจรของต่างประเทศ.....	37
3.1 มาตรการลงโทษความผิดจราจรของสหรัฐอเมริกา.....	37
3.2 มาตรการลงโทษความผิดจราจรของญี่ปุ่น.....	42
4. วิเคราะห์ปัญหา.....	45
4.1 วิเคราะห์ปัญหาประสิทธิผลและข้อบกพร่องของใบสั่งของเจ้าพนักงานจราจร.....	45
4.2 วิเคราะห์ในกรณีผู้กระทำความผิดเพิกเฉยต่อใบสั่งของเจ้าพนักงานจราจร.....	47
4.3 วิเคราะห์เปรียบเทียบมาตรการบังคับการใช้โทษปรับในเรื่องของประสิทธิผล.....	49
ของใบสั่งเปรียบเทียบกฎหมายไทยและต่างประเทศ	

สารบัญ (ต่อ)

บทที่	หน้า
4.4 วิเคราะห์ถึงเหตุผลความจำเป็นและความเหมาะสมในการบังคับใช้ใบสั่งตาม..... พระราชบัญญัติจราจรทางบกพ.ศ. 2522	52
5. สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ.....	56
5.1 บทสรุป.....	56
5.2 สรุปผลการศึกษา.....	56
5.3 ข้อเสนอแนะ.....	57
5.4 ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป.....	58
บรรณานุกรม.....	59
ประวัติผู้เขียน.....	63

## สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
1.1 ข้อมูลอุบัติเหตุจราจรทางถนน.....	2
4.1 เปรียบเทียบมาตรการการบังคับใช้กฎหมายจราจร.....	51
4.2 เปรียบเทียบการใช้ระบบคะแนน.....	52

สารบัญภาพ

ภาพที่	หน้า
1.1 Global Status Report on Road Safety 2018.....	2

# บทที่ 1

## บทนำ

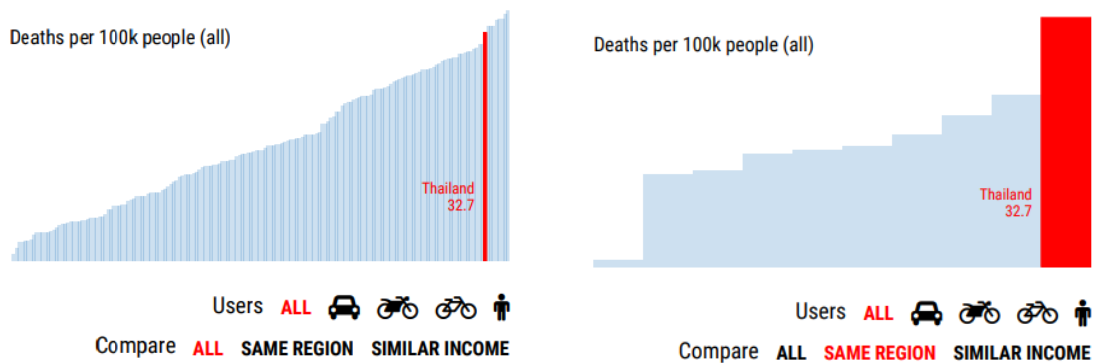
### 1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

การคมนาคมขนส่งยุคใหม่มีความเจริญก้าวหน้า เทคโนโลยีและนวัตกรรมที่ทันสมัย จำนวนประชากรที่เพิ่มขึ้น ต่างล้วนเป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลให้ถนนหนทางและการใช้รถ เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง กลายเป็นสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีความสำคัญต่อการดำรงชีวิต จึงก่อให้เกิดปัญหาต่าง ๆ ตามมา ไม่ว่าจะเป็นปัญหาการจราจรติดขัด ปัญหาอุบัติเหตุ ปัญหาฝุ่นควัน ฯลฯ จึงต้องมีกฎหมายเพื่อแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นจากการใช้รถและถนนของประชาชนในสังคม จึงได้กำหนดบทบัญญัติในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ที่ถือว่าเกิดขึ้นเพราะเป็นสิ่งที่สังคมห้ามไว้ รวมทั้งใช้ในการขับเคลื่อนสังคมให้ไปในทิศทางเดียวกัน และยังทำให้ประชาชนในสังคมสามารถดำรงชีวิตได้อย่างเป็นสุข เสริมสร้างจิตสำนึกและรักษาความสงบสุขของสังคม แต่ประชาชนบางส่วนรู้สึกว่าการตนเองต้องเสียความสะดวกสบายไป จึงเป็นสาเหตุที่ทำให้ประชาชนเหล่านั้น เมีนเฉย ขาดจิตสำนึกในการใช้รถใช้ถนนอย่างถูกต้อง ไม่มีวินัย มีผลต่อความชอบด้วยกฎหมาย หรือกฎเกณฑ์ที่ภาครัฐกำหนดขึ้น จึงกลายเป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุและมีอัตราการสูญเสียชีวิตบนท้องถนน ความวุ่นวาย รวมทั้งความไม่เป็นระเบียบในสังคมซึ่งเมื่อมีการกระทำที่ละเมิดต่อบทบัญญัติในลักษณะนี้ ย่อมก่อให้เกิดความเสียหายต่อผู้อื่น จึงถือว่าเป็นการกระทำที่กระทบต่อคนในสังคมส่วนรวมด้วย

โดยในปัจจุบัน แม้จะมีกฎหมายจราจร พระราชบัญญัติจราจรทางบกพ.ศ.2522 แต่ปัญหาเหล่านี้ก็ยังคงเกิดขึ้น เนื่องจากประชาชนขาดความเข้าใจในกฎหมายอย่างถูกต้อง และขาดความเกรงกลัวต่อกฎหมาย อีกทั้งไม่ปฏิบัติตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด เนื่องจากเป็นกฎหมายในลักษณะที่ทำให้ประชาชนนั้นต้องสะดวกสบายไปส่วนหนึ่งหรือทำให้เกิดความลำบากในการใช้ชีวิต ซึ่งปัญหาการจราจรส่วนใหญ่นั้น ล้วนเกิดจากการไม่เคารพต่อบทบัญญัติของกฎหมาย จึงก่อให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นเป็นจำนวนมาก โดยประเทศไทยนั้นถือเป็นประเทศที่มีปริมาณการเสียชีวิตบนท้องถนนมากที่สุดจากรายงานขององค์การอนามัยโลก(World Health Organization – WHO) Global Status Report on Road Safety 2018<sup>1</sup>โดยปริมาณการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนของประเทศไทยสูงสุดในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยเฉลี่ยอยู่ที่ 32.7 คน ต่อประชากรจำนวน 100,000 คน และเป็นอันดับต้นๆ ของโลก

---

<sup>1</sup> World Health Organization, 'Death on the roads: Based on the WHO Global Status Report on Road Safety 2018' (World Health Organization, 2018) <<https://extranet.who.int/roadsafety/death-on-the-roads/#speed>> accessed 10 September 2022.



ภาพที่ 1.1 Global Status Report on Road Safety 2018

ซึ่งอุบัติเหตุหนึ่งส่วนหนึ่งล้วนเกิดจากความผิดพลาดโทษ เช่น ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร การเลี้ยวโดยไม่เปิดสัญญาณไฟเลี้ยว การขับรถเร็วเกินที่กฎหมายกำหนด การขับซี้จักรยานยนต์ไม่สวมหมวกนิรภัย

ตารางที่ 1.1 ข้อมูลอุบัติเหตุจราจรทางถนน<sup>2</sup>

รายการ	พ.ศ.						
	2564	2563	2562	2561	2560	2559	2558
จำนวนอุบัติเหตุ(ครั้ง)	79,414	70,377	75,749	79,117	85,949	84,552	69,371
ผู้เสียชีวิต(ราย)	6,628	7,323	8,677	8,366	8,746	8,409	6,268
ผู้บาดเจ็บสาหัส(คน)	4,683	4,748	5,292	5,380	3,758	18,160	18,160
รวม	90,725	82,448	89,718	92,863	98,453	111,121	93,799

ปัญหาการฝ่าฝืนบทบัญญัติของพระราชบัญญัติจราจรทางบกพ.ศ.2522 นั้น ส่วนหนึ่งมาจากโทษของพระราชบัญญัติจราจรทางบกพ.ศ.2522 ยังไม่มีความเหมาะสมกับความผิด อีกทั้งยังไม่สามารถใช้บังคับได้จริง กล่าวคือ โทษของพระราชบัญญัติจราจรทางบกพ.ศ.2522 ฉบับนี้ ประกอบไปด้วยโทษจำคุกและโทษปรับเพียงแค่สองสถานเท่านั้น และยังมีวิธีการเพื่อความปลอดภัยในเรื่องการยึด การพัก การอายัดใบอนุญาตขับขี่เท่านั้น โดยโทษและวิธีการเพื่อความปลอดภัยที่ได้กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินั้นประสงค์ที่จะลงโทษเพื่อคุ้มครองความปลอดภัยของประชาชนผู้ใช้รถและใช้ถนน

<sup>2</sup> สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งจราจร, ‘รายงานการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนน ของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2564’ (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งจราจร, 2565) <<https://www.otp.go.th/post/view/6386>> สืบค้นเมื่อ 10 กันยายน 2565.

โดยหลักแล้วผู้ที่กระทำความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกพ.ศ.2522 นั้นไม่ได้มีเจตนาชั่วร้าย เพราะสังคมถือว่าการกระทำความผิดกฎหมายจราจรเป็นการกระทำความผิดที่ไม่ร้ายแรง เป็นความผิดเล็กน้อย ๆ ที่ใครก็สามารถพลาดพลั้งกระทำความผิดได้ เพียงแต่กระทำความผิดเพื่อความสะดวกสบาย ความประมาท และขาดความระมัดระวังในการใช้รถใช้ถนนก็เท่านั้น โทษที่มุ่งจะลงโทษแก่ผู้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกพ.ศ.2522 เป็นโทษที่มุ่งที่จะคุ้มครองการอยู่ร่วมกันของประชาชนในสังคม ให้ความสงบสุข โทษของพระราชบัญญัติจราจรทางบกพ.ศ.2522 ดังกล่าวก็คือโทษปรับเป็นหลัก ซึ่งเป็นโทษชนิดหนึ่งของกฎหมายไทย เป็นการบังคับเอากับทรัพย์สินของผู้กระทำความผิดโดยเมื่อมีการกระทำความผิดเกิดขึ้นผู้กระทำความผิดนั้นก็จะได้รับใบสั่ง ใบสั่งนั้นจะมีด้วยกันสาม ประเภทคือใบสั่งที่ออกโดยพนักงานเจ้าหน้าที่ เรียกว่าใบสั่งเขียน ใบสั่งอิเล็กทรอนิกส์และใบสั่งกล้องที่ต้องทำการส่งทางไปรษณีย์ แม้จะมีการออกใบสั่งทั้งสามประเภท เมื่อผู้กระทำความผิดได้รับใบสั่งแล้วก็มีหน้าที่ที่จะต้องชำระค่าปรับตามกฎหมาย ตามอัตราที่กำหนดไว้ในกฎหมาย

ค่าปรับจะถูกกำหนดโดยผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ<sup>3</sup> เนื่องจากพระราชบัญญัติจราจรทางบกพ.ศ. 2522 ได้ให้อำนาจผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ ในการกำหนดอัตราค่าปรับไว้ รายละเอียดและวิธีการชำระค่าปรับนั้น จะถูกกำหนดไว้ในใบสั่ง<sup>4</sup> ในพระราชบัญญัติจราจรทางบกพ.ศ.2522 กำหนดว่าเมื่อผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถ ได้รับใบสั่งแล้ว มีหน้าที่ที่จะต้องนำใบสั่งดังกล่าวไปชำระค่าปรับภายใน 7 วัน วิธีการชำระมี 3 วิธีคือ 1. ชำระค่าปรับตามที่กำหนดไว้ในใบสั่งหรือตามที่พนักงานสอบสวนเปรียบเทียบ ณ สถานีตำรวจหรือหน่วยที่ออกใบสั่งหรือสถานีตำรวจทุกท้องที่ทั่วราชอาณาจักร 2. ชำระค่าปรับตามจำนวนที่กำหนดในใบสั่งโดยการส่งธนาคติหรือตัวแลกเงินของธนาคารโดยทางไปรษณีย์ลงทะเบียน 3. ชำระค่าปรับโดยวิธีธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ บัตรเครดิต หรือวิธีอื่นโดยผ่านธนาคารหรือหน่วยบริการชำระเงิน เช่น ATM, INTERNET BANKING หรือหน่วยบริการรับชำระเงินที่มีเครื่องหมาย PTM แต่ทั้งสามข้อนี้เป็นเพียงวิธีการในการชำระค่าปรับ

การบังคับโทษตามใบสั่งยังไม่สามารถบังคับโทษได้อย่างมีประสิทธิภาพ แม้ว่าในใบสั่งนั้นจะได้กำหนดหน้าที่ของประชาชนผู้กระทำความผิดไว้ว่าเมื่อประชาชนได้กระทำความผิดและได้รับใบสั่ง แล้วจะต้องมีหน้าที่ไปพบพนักงานสอบสวน เพื่อทำการเปรียบเทียบปรับ โดยอัตราค่าปรับของแต่ละความผิดก็จะมีความแตกต่างกันไปตามความผิดที่ได้กระทำ แต่เมื่อใบสั่งนั้นขาดประสิทธิภาพ ก็ไม่สามารถบังคับให้ประชาชนผู้กระทำความผิดนั้นไปพบพนักงานสอบสวนเพื่อทำการเปรียบเทียบปรับตามวิธีที่กำหนดได้ โดยสถิติในปี

---

<sup>3</sup> ประกาศสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เรื่อง การกำหนดจำนวนค่าปรับตามที่เปรียบเทียบสำหรับความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 (ฉบับก่อนมีการแก้ไขพระราชบัญญัติจราจร ฉบับที่ 13) อาศัยอำนาจตามมาตรา 140 วรรค 4 “เกณฑ์การกำหนดจำนวนค่าปรับตามที่เปรียบเทียบและแบบใบสั่งตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนด”

<sup>4</sup> ประกาศสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เรื่อง กำหนดใบสั่งเจ้าพนักงานจราจร (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2564.

พุทธศักราช 2563 หลังจากมีการเปลี่ยนแปลงปรับปรุงพระราชบัญญัติจราจรทางบกพ.ศ.2522 ฉบับที่ 11 เป็นฉบับที่ 12 เนื่องจากกฎหมายที่ใช้อยู่เดิมนั้น ไม่เหมาะสมกับสภาพการณ์ในปัจจุบัน จึงมีการแก้ไขกลไกในการออกใบสั่งสำหรับผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนและไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย เพื่อให้เกิดความสะดวกและความปลอดภัยในการจราจรทางบก แต่หลังจากการมีการปรับปรุงกฎหมายใหม่ในปี 2562 นั้น

ในปี 2563 ซึ่งเป็นปีหลังจากที่มีการแก้ไขปรับปรุงกฎหมาย ได้มีการออกใบสั่งไปทั้งสิ้นกว่า 15,837,054 ใบ โดยแบ่งเป็นใบสั่งทางไปรษณีย์ส่งถึงบ้านจำนวน 13,446,537 ใบและใบสั่งเล่มที่เจ้าพนักงานเป็นคนเขียนและส่งให้ จำนวน 2,390,517 ใบ โดยมีผู้มาชำระค่าปรับตามใบสั่งไปรษณีย์ 1,100,701 คิดเป็น 8% ส่วนแบบเล่มมีผู้มาชำระจำนวน 1,717,975 ใบ คิดเป็น 72% ส่วนคนไม่จ่ายค่าปรับใบสั่ง ที่ส่งทางไปรษณีย์ 12,345,836 ใบ คิดเป็น 92% แบบเล่ม 672,542 ใบ คิดเป็น 28% เมื่อเปรียบเทียบกับ ปี2562 ที่มีการออกใบสั่งทั้งสองประเภท ทั้งสิ้น 11,839,622 ใบ มีผู้ชำระค่าปรับจำนวน 2,141,818 ใบ คิดเป็นร้อยละ 18.1 เท่านั้น<sup>5</sup> จะเห็นได้ว่า เมื่อใบสั่งไม่มีประสิทธิภาพ อัตราการชำระค่าปรับก็น้อยลง อีกทั้งยังก่อให้เกิดค่าใช้จ่ายที่เสียไปกับการออกใบสั่ง ในจำนวนใบสั่งที่ส่งทางไปรษณีย์นั้น ต้องมีการส่งใบสั่งแบบลงทะเบียน ซึ่งถือว่าเป็นค่าใช้จ่ายที่มากกว่าการมาชำระค่าปรับของผู้กระทำความผิด จะเห็นได้ว่า ใบสั่งที่ไม่มีการชำระค่าปรับนั้น รัฐจะสูญเสียงบประมาณไปกับค่าใช้จ่ายในการส่งใบสั่ง ใบเตือน และเมื่อส่งใบสั่งไปแล้ว แต่ใบสั่งนั้นไม่มีประสิทธิภาพ หรือมีประสิทธิผลน้อย ก็จะไม่สามารถบังคับผู้กระทำความผิดหรือเจ้าของรถให้มาชำระค่าปรับได้ และปัญหาการออกกฎหมายมาเพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชน โดยไม่คำนึงถึงมาตรการบังคับของใบสั่ง เนื่องจากการขาดการบูรณาการระหว่างหน่วยงาน และไม่มีมาตรการขั้นต่อไป หลังจากประชาชนได้รับใบสั่งแล้ว การปฏิบัติตามหรือไม่ปฏิบัติตามใบสั่งนั้น ยังมีผลเท่าเดิม ก็คือประชาชนผู้กระทำความผิดยังสามารถใช้รถและยังสามารถกระทำความผิดได้อยู่ มาตรการตามใบสั่งที่ออกมาแล้ว แต่ยังไม่เห็นประสิทธิผลมากพอ เนื่องจากยังมีความติดขัดในเรื่องของกฎหมายด้วยส่วนหนึ่ง ซึ่งทำให้ไม่สามารถบูรณาการร่วมกันได้ระหว่างหน่วยงาน จึงมีผลทำให้ใบสั่งนั้น มีสภาพเป็นเพียงกระดาษใบหนึ่งเท่านั้น ซึ่งมีได้ก่อให้เกิดมาตรการบังคับหรือกระทบสิทธิประชาชนผู้กระทำความผิดแต่อย่างใด

จะเห็นได้ว่า ใบสั่งอิเล็กทรอนิกส์หรือใบสั่งกล่องนั้น ไม่มีการกระทบสิทธิของประชาชนเลยแม้แต่น้อย จึงทำให้ใบสั่งกล่องนั้นไม่มีประสิทธิผล และทำให้ใบสั่งนั้นไม่สามารถทำให้ประชาชนเกรงกลัวต่อกฎหมายได้ ซึ่งประชาชนก็ยังกระทำความผิดเช่นเดิม ขัดต่อ เจตนารมณ์ของกฎหมาย ซึ่งมีข่าวมากมายเกี่ยวกับใบสั่งกล่อง ในปีที่ผ่านมาประชาชนผู้กระทำความผิดท่านหนึ่ง ได้รับใบสั่งในปีเดียวโดยประมาณ 200-300 ใบและยังสามารถต่อทะเบียนรถได้ปกติ จึงทำให้มีการแชร์และแสดงความคิดเห็นกันอย่างมากมายถึงประสิทธิผลของใบสั่ง และทำให้ประชาชนส่วนใหญ่เมื่อได้รับใบสั่งกล่องแล้ว ไม่ชำระค่าปรับโดยจากสถิติ

---

<sup>5</sup> ไทยรัฐออนไลน์, 'สถิติใบสั่งจราจร 2563 คนไทยชกดาบไม่จ่าย 13 ล้านใบ กลางปีนี้เจอของจริง' (ไทยรัฐออนไลน์, 26 มกราคม 2564) <<https://www.thairath.co.th/scoop/theissue/2019647>> สืบค้นเมื่อ 10 กันยายน 2565.



แล้วจะเห็นได้ว่า ใบสิ่งกล่อนั้นที่ออกโดยเจ้าหน้าที่มีมากถึง 15 ล้านใบ แต่มีการชำระค่าปรับเพียง 1.3 ล้านใบเท่านั้น ซึ่งถือเป็นขั้นตอนหนึ่งที่ทำให้ผู้กระทำความผิดนั้นได้รับโทษปรับจากการกระทำความผิด ซึ่งเมื่อการกระทำความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกพ.ศ.2522 เกิดขึ้น ก็จะมีการออกใบสั่งโดยพนักงานเจ้าหน้าที่ หรือใบสั่งอิเล็กทรอนิกส์ แต่วิธีการออกใบสั่งดังกล่าวนี้ ก็ยังไม่ได้ช่วยลดจำนวนในการกระทำความผิดกฎหมายในลักษณะดังกล่าวและเพื่อไม่ให้ประชาชนฝ่าฝืนสิ่งที่เป็นกฎระเบียบของสังคม จึงควรมีการกำหนดมาตรการบังคับโทษที่แข็งแรงและปรับปรุงประสิทธิภาพของใบสั่ง เพื่อให้กฎหมายฉบับดังกล่าวสามารถบังคับใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพประชาชนถึงจะเกิดความเกรงกลัวที่จะกระทำความผิด

ดังนั้น พระราชบัญญัติจราจรทางบกพ.ศ.2522 ซึ่งเป็นบทบัญญัติที่ถูกสร้างมาตามหลัก mala prohibita เพื่อใช้ในการกำหนดกฎระเบียบ การใช้รถใช้ถนนให้เกิดความปลอดภัย ไม่สามารถแก้ปัญหาความปลอดภัยของประชาชนได้ รวมทั้งยังไม่บรรลุวัตถุประสงค์ของการบัญญัติกฎหมาย เนื่องจากใบสั่งที่ยังไม่มีมาตรการบังคับที่เพียงพอ จึงทำให้ประชาชนนั้น ละเมิดต่อบทบัญญัติพระราชบัญญัติจราจรทางบกพ.ศ.2522 อยู่เรื่อยมา จึงมีการศึกษาทฤษฎีการบังคับโทษของกฎหมายฉบับดังกล่าว ซึ่งถ้าหาก พระราชบัญญัติจราจรทางบกพ.ศ.2522 ฉบับนี้สามารถใช้บังคับได้ตามเจตนารมณ์ของกฎหมาย ก็จะทำให้สังคมมีระเบียบและเป็นไปในทิศทางเดียวกัน รวมทั้งการฝ่าฝืนกฎหมายและอุบัติเหตุก็จะน้อยลงด้วย เมื่อพิจารณา กฎหมายฉบับนี้ ปัจจุบัน ได้มีการแก้ไข เปลี่ยนแปลงปรับปรุง รวมทั้งพัฒนาให้ทันสมัย ให้สอดคล้องกับการใช้ชีวิตของประชาชน แต่ก็ได้ตัดส่วนที่มีความสำคัญออกไปด้วย ซึ่งทำให้กฎหมายฉบับดังกล่าวนี้ ขาดสภาพบังคับ ทำให้ประชาชนขาดความเกรงกลัวต่อกฎหมาย จึงเป็นสาเหตุให้มีการกระทำความผิดมากขึ้น จึงควรต้องมีการปรับปรุงมาตรการต่าง ๆ ของใบสั่งให้มีมาตรการที่กระทบสิทธิของประชาชนมากขึ้น เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของกฎหมายฉบับดังกล่าว

การปรับ เป็นโทษทางอาญาหลักที่ถูกกำหนดไว้ในพระราชบัญญัติ แต่ยังไม่สามารถนำมาใช้ได้ อย่างเป็นผล เนื่องจากยังไม่มีมาตรการบังคับที่จะบังคับผู้กระทำความผิดมาเสียค่าปรับต่างจากโทษทางอาญาอื่นที่ศาลพิพากษาได้ โดยโทษปรับตามพระราชบัญญัติดังกล่าวนี้ ต้องเกิดจากความสมัครใจของผู้กระทำความผิด ที่จะสมัครใจไปทำการเปรียบเทียบปรับ ซึ่งทำให้เห็นว่า มาตรการบังคับเรื่องการปรับและประสิทธิภาพของใบสั่ง ยังไม่สามารถบรรลุวัตถุประสงค์ของพระราชบัญญัติฉบับดังกล่าวและกลายเป็นสภาพการไร้การบังคับตามกฎหมาย จึงมีความจำเป็นต้องศึกษาทฤษฎีการบังคับโทษปรับ และขั้นตอนในการปฏิบัติตามใบสั่งของต่างประเทศ เพื่อเปรียบเทียบ และแก้ไขให้กฎหมายฉบับดังกล่าวสามารถใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพและบรรลุวัตถุประสงค์อย่างแท้จริง

## 1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1.2.1 เพื่อศึกษาแนวคิด ทฤษฎี ประวัติความเป็นมาของการบัญญัติกฎหมาย มาตรการต่าง ๆ ที่ใช้ในกฎหมายจราจร

1.2.2 เพื่อศึกษากฎหมายจราจรทางบกและมาตรการลงโทษผู้กระทำความผิด ตลอดจนประสิทธิภาพของใบสั่งที่จะทำให้โทษปรับและขั้นตอนการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร เหมาะสมและมีประสิทธิผลสูงสุด และข้อบกพร่องของมาตรการบังคับโทษปรับตามกฎหมายจราจร

1.2.3 เพื่อศึกษามาตรการบังคับใช้กฎหมายจราจรและประสิทธิผลของใบสั่งในกฎหมายจราจรของต่างประเทศ

1.2.4 เพื่อศึกษาถึงปัญหาและอุปสรรคของการบังคับโทษปรับ และประสิทธิผลของกฎหมายจราจรทางบก พ.ศ.2522

1.2.5 เพื่อนำศึกษาและหาแนวทางในการแก้ไขพร้อมข้อเสนอแนะทางในการพัฒนา ปรับปรุง กฎหมาย โดยกำหนดมาตรการทางกฎหมายที่มีสภาพบังคับให้มีความเหมาะสมกับการกระทำความผิด

## 1.3 สมมติฐานของการวิจัย

การกระทำความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกพ.ศ.2522 มีแนวโน้มที่จะสูงขึ้น เนื่องจากโทษและมาตรการบังคับ ยังไม่มีความเหมาะสมและไม่สามารถบังคับใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพโดยยังไม่สามารถทำให้การกระทำความผิดลดลงได้เนื่องจากผู้ใช้รถและถนนขาดวินัยและความยำเกรงต่อกฎหมาย เนื่องจากโทษปรับและขั้นตอนในการปฏิบัติตามใบสั่งตามพระราชบัญญัติดังกล่าว ยังไม่สามารถยับยั้งพฤติกรรมของประชาชนในการทำผิดกฎหมายได้ อีกทั้งขั้นตอนในการดำเนินคดีกับผู้กระทำความผิดยังไม่มีประสิทธิผลเพียงพอ จึงควรแก้ไขวิธีการที่จะทำให้ผู้กระทำความผิดได้รับโทษปรับตามพระราชบัญญัติดังกล่าวได้ สามารถบังคับปรับได้ดีกว่าเดิม เพื่อเพิ่มประสิทธิผลของการใช้กฎหมายให้สามารถคุ้มครองความปลอดภัยของประชาชนในสังคมได้ตามเจตนารมณ์ของกฎหมายฉบับนี้

ดังนั้นจึงควรมีมาตรการและวิธีดำเนินการต่อผู้กระทำความผิดเพื่อให้สามารถใช้กฎหมายจราจรบังคับใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพจึงควรแก้ไข ปรับปรุงให้กฎหมายจราจรมีมาตรการบังคับที่ดียิ่งขึ้น สามารถลงโทษผู้กระทำความผิดได้ตรงตามเจตนารมณ์ของกฎหมาย

## 1.4 ขอบเขตของการศึกษา

การศึกษาในครั้งนี้มุ่งที่จะศึกษาบทบัญญัติทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการบังคับโทษทางอาญา และประสิทธิผลของใบสั่ง สำหรับความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกพ.ศ.2522 เนื่องจากมีการแก้บทบัญญัติทางกฎหมาย ทำให้ไม่สามารถบังคับปรับได้ตามวิธีที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติดังกล่าว รวมทั้งวิเคราะห์โทษปรับและมาตรการบังคับโทษตามความผิดจราจรของต่างประเทศ เพื่อแสวงหาแนวทางและ

มาตรการการลงโทษสำหรับความผิดตามกฎหมายจราจรที่มีประสิทธิผลรวมทั้งสภาพบังคับที่มีความเหมาะสมกับพฤติกรรมของประชากรในประเทศ

### 1.5 วิธีดำเนินการศึกษา

การศึกษาในครั้งนี้เป็นการศึกษาเชิงคุณภาพ โดยการวิจัยเอกสาร บทบัญญัติทางกฎหมาย ตำราวิชาการ บทความ วิทยานิพนธ์ เอกสารวิชาการอื่น รวมทั้งข้อมูลจากเครือข่ายอินเทอร์เน็ต และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งภาษาไทยและภาษาต่างประเทศ โดยการรวบรวม และนำมาวิเคราะห์อย่างเป็นระบบ เสนอแนะแนวทางและมีบทสรุปที่แน่นอนเกี่ยวกับมาตรการบังคับโทษปรับและขั้นตอนในการปฏิบัติตามใบสั่งให้มีประสิทธิผล ของพระราชบัญญัติจราจรทางบกพ.ศ.2522

### 1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1.6.1 ทำให้ทราบถึงแนวคิด ทฤษฎี ประวัติความเป็นมาของการบัญญัติกฎหมาย ตลอดจนมาตรการต่างๆ ที่ใช้ในกฎหมายจราจร

1.6.2 ทำให้ทราบถึงมาตรการลงโทษผู้กระทำความผิด ตลอดจนประสิทธิผลของใบสั่งที่จะทำให้โทษปรับและขั้นตอนการปฏิบัติตามกฎหมายที่มีประสิทธิผลและทราบถึงข้อบกพร่องของมาตรการบังคับโทษตามกฎหมายจราจร

1.6.3 ทำให้ทราบถึงมาตรการบังคับใช้กฎหมายจราจรและประสิทธิผลของใบสั่งที่ออกโดยเจ้าหน้าที่ ของกฎหมายจราจรต่างประเทศ

1.6.4 เพื่อนำข้อมูลมาวิเคราะห์พร้อมกับเสนอแนวทางการแก้ไข สามารถวิเคราะห์และกำหนดแนวทางในการแก้ไข ทำให้ทราบแนวทางในการแก้ไข พัฒนา ปรับปรุงกฎหมาย โดยกำหนดมาตรการในการลงโทษที่มีสภาพบังคับ ที่เหมาะสมกับการกระทำความผิด

## บทที่ 2

### แนวความคิดและที่มาของการบังคับใช้กฎหมายจรรยาบรรณ

#### 2.1 แนวคิดและทฤษฎีการลงโทษ

กฎหมายจรรยาบรรณของไทยได้มีขึ้นในสมัยรัชการที่ 6 โดยพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาประชาธิปก พระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว โดยที่สภาผู้แทนราษฎรถวายคำปรึกษาว่า สมควรจัดวางระเบียบการจรรยาบรรณทางบกเพื่อความสะอาดและปลอดภัยของประชาชน โดยได้ตรากฎหมายที่มีชื่อว่า พระราชบัญญัติจรรยาบรรณทางบก พุทธศักราช 2477<sup>6</sup> โดยบทกำหนดโทษของพระราชบัญญัติฉบับดังกล่าวนั้น ประกอบด้วยโทษปรับ และ โทษจำคุก รวมทั้งการถอนใบอนุญาต และการยึดใบอนุญาตโดยนายทะเบียน

ซึ่งเมื่อพิจารณาพระราชบัญญัติจรรยาบรรณทางบก พุทธศักราช 2477 เป็นกฎหมายที่ถูกบัญญัติมาเพื่อความเป็นระเบียบของสังคม ไม่ได้ถูกบัญญัติเพื่อเหตุผลทางศีลธรรม หรือเรียกว่า ความผิดที่กฎหมายกำหนด mala prohibita คือการกระทำที่เป็นความผิดเพราะมีกฎหมายกำหนดให้การกระทำดังกล่าวเป็นความผิด (Evil Because Prohibited) หรือเป็นความผิดที่กฎหมายห้าม (Wrong due to being prohibited)<sup>7</sup> เรียกว่า ความผิดต่อกฎระเบียบ (Regular offender) อีกทั้งยังหมายถึงความผิดที่เป็นข้อกำหนดของกฎหมายโดยแท้ จึงมีลักษณะเป็นความผิดทางปกครอง (Administrative Offense) ซึ่งเป็นความผิดที่ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อสังคมอย่างรุนแรง และไม่ได้เป็นความผิดอันมีลักษณะเป็นความชั่วร้าย โดยลักษณะของความผิดนั้นไม่ขัดต่อศีลธรรม<sup>8</sup> แต่หากผู้ใดฝ่าฝืนก็ต้องรับผิดและได้รับโทษตามกฎหมาย เพราะประชาชนนั้นได้สละเสรีภาพของตนบางส่วนเพื่อให้ผู้ที่เป็นตัวแทนของประชาชน โดยผ่านฝ่ายนิติบัญญัติ การลงโทษโดยรัฐจึงเป็นส่วนหนึ่งของการใช้อำนาจที่มาจากประชาชน โดยรัฐจะต้องทำการลงโทษเพื่อให้เกิดความสงบสุขในบ้านเมือง ดังนั้นจึงถือเป็นสิ่งที่มีความชอบธรรมในการลงโทษบุคคลที่ฝ่าฝืนเรียกว่า State Punishment จึงเกิดจากความยินยอมของประชาชนทั่วไปที่มอบอำนาจของตนให้กับรัฐในการรักษาความสงบเรียบร้อย ภายใต้หลักสัญญาประชาคม โดยถือว่าผู้ที่ฝ่าฝืนกฎหมายเป็นการฝ่าฝืนความเห็นของคนส่วนรวมในสังคม จึงสมควรถูกลงโทษโดยองค์กรของรัฐที่ทำหน้าที่ในการบริหารกระบวนการยุติธรรม ต่อมาจึงได้มีการแก้ไขกฎหมายเกี่ยวกับการจรรยาบรรณครั้งใหญ่ที่สุดเท่าที่เคยมีมาก็คือในปีพุทธศักราช 2522 โดยได้มีการประกาศใช้พระราชบัญญัติจรรยาบรรณทางบก พ.ศ.2522,พระราชบัญญัติรถยนต์พ.ศ.2522 ขึ้นใช้แทนกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจรรยาบรรณที่ใช้บังคับแต่เดิม เพื่อให้สามารถควบคุม บังคับ ผู้ขับขี่ ผู้ประกอบการ และตัวรถ ให้เกิดความปลอดภัยและสะดวกในการสัญจรยิ่งขึ้น เมื่อการจรรยาบรรณ การขนส่งได้มีการขยายตัวมากขึ้นไปในส่วนภูมิภาค ทำให้มีการสัญจรในทางหลวงมาก

<sup>6</sup> พระราชบัญญัติจรรยาบรรณทางบก พุทธศักราช 2477.

<sup>7</sup> Legal Dictionary 'malum prohibitum' (Legal Dictionary)

<<https://dictionary.law.com/default.aspx?selected=1202>> accessed 10 September 2022.

<sup>8</sup> อัจฉริยา ชูตินันท์, *อาชญาวิทยาและทัณฑวิทยา* (พิมพ์ครั้งที่ 4, สำนักพิมพ์วิญญูชน 2563) 45.

ขึ้น ต่อมาในปีพุทธศักราช 2535 จึงได้มีการตราพระราชบัญญัติทางหลวงพ.ศ.2535 เพื่อใช้แทนประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 295 ลงวันที่ 28 พฤศจิกายน พุทธศักราช 2515 ซึ่งเป็นกฎหมายว่าด้วยทางหลวงที่ใช้บังคับอยู่ในขณะนั้น ให้สอดคล้องกับความเจริญและการพัฒนาของประเทศ กฎหมายจรรยาจึงได้มีการแก้ไขและพัฒนาให้เหมาะสมกับสภาพการจราจรมาโดยตลอดจนถึงปัจจุบัน

ทฤษฎีการลงโทษโดยรัฐ ปัจจุบันนี้แบ่งออกเป็น 2 ทฤษฎี คือ ทฤษฎีทดแทน (Retributive theory) และ ทฤษฎีอรรถประโยชน์ (Utilitarian theory)

1. ทฤษฎีทดแทน การลงโทษที่ชอบธรรมตามหลักทฤษฎีทดแทนจะต้องประกอบด้วยเงื่อนไข 3 ประการ คือ ประการแรก จะต้องกระทำเพื่อแก้ไขความเสียหายที่ผู้กระทำก่อให้เกิดขึ้น ประการที่สอง การลงโทษจะต้องกระทำเพื่อให้เกิดความเป็นธรรม และประการสุดท้าย การลงโทษจะต้องได้สัดส่วนกับความร้ายแรงของการทำความผิด

1.1 การลงโทษต้องเป็นการทดแทนความเสียหาย (Vindication) หมายถึงการลงโทษจะต้องกระทำลงไปเพื่อเป็นการทดแทนหรือแก้แค้นให้แก่ผู้เสียหาย โดยการลงโทษตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 นั้น เมื่อมีการทำความผิด ฝ่าฝืนกฎหมายจราจร อาทิ การขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร ขับขี่รถยนต์เร็วเกินอัตรา อาจก่อให้เกิดภัยอันตราย ต่อบุคคลอื่นได้ซึ่งส่งผลกระทบต่อบุคคลทั่ว ๆ ไป แต่จะไม่ถือว่าบุคคลเหล่านั้นเป็นผู้เสียหายกับความผิดที่ได้กล่าวมา แต่จะถือว่ารัฐเป็นผู้เสียหาย การลงโทษจะต้องกระทำโดยรัฐ รัฐจะกระทำแทนประชาชน เพราะถือว่าประชาชนได้มอบอำนาจให้แก่รัฐแล้ว การลงโทษโดยรัฐจึงถือว่าการลงโทษที่มีความชอบธรรมและยอมรับว่าการแก้แค้นผู้ทำความผิดไม่ใช่หน้าที่ของเอกชน แต่เป็นหน้าที่ของรัฐ<sup>9</sup>

1.2 การลงโทษต้องทำให้เกิดความเป็นธรรม (Fairness) ทฤษฎีนี้มองหน้าที่ของบุคคลในด้าน การเมืองและกึ่งสัญญาประชาคมที่เรียกว่า การต่างตอบแทน (Reciprocity) มีหลักการว่าการจะให้กฎหมายคุ้มครองประโยชน์สุขของประชาชนส่วนรวม คนทุกคนจะต้องเคารพและปฏิบัติตามกฎหมาย การที่มีผู้ใดฝ่าฝืนทำความผิด จะเท่ากับว่าบุคคลนั้นเอาเปรียบผู้ที่เคารพกฎหมาย ดังนั้นการลงโทษผู้ทำความผิดตามทฤษฎีนี้ ก็เพื่อให้คนที่ทำความผิดและคนที่เคารพกฎหมายนั้น ได้รู้ว่าหากบุคคลใดทำความผิดหรือละเมิดกฎหมายจะต้องถูกลงโทษหรือดำเนินคดีตามกฎหมาย

1.3 การลงโทษต้องได้สัดส่วนกับความผิด (Proportionality of punishment) ทฤษฎีนี้เห็นว่าจำนวนโทษที่ผู้ทำความผิด ได้ทำจะต้องมีความได้สัดส่วนกับความเสียหายที่เขาได้กระทำขึ้น โทษที่ผู้กระทำจะได้รับจะต้องได้สัดส่วนกับความหนักเบาของความผิด สภาพความหนักเบาของความผิดแต่ละประเภทแต่ละฐานนั้นจะพิจารณาจากความน่าตำหนิจากพฤติกรรมที่ได้กระทำในแต่ละเรื่อง แต่ในกฎหมายจราจรนั้น ความผิดบางประเภทนั้นอาจไม่มีผู้ที่ได้รับผลกระทบจากความผิดฐานนั้นโดยตรง เช่น ขับขี่พาหนะ

<sup>9</sup> มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช, *กฎหมายอาญาและอาชญาวิทยาชั้นสูง* (สำนักพิมพ์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช 2562) 6-12.

เร็วเกินอัตรา หยุดรถในเขตห้ามหยุด ซึ่งเมื่อพิจารณาแล้วจะเห็นได้ว่าอาจไม่มีผู้เสียหายเกิดขึ้นจากการกระทำ ความผิดดังกล่าว แต่ให้ถือว่ารัฐเป็นผู้เสียหาย การลงโทษให้ได้สัดส่วนกับความผิดที่ได้กระทำนั้น ก็เพื่อ ทดแทนสิ่งที่ได้กระทำความผิดไป เพื่อให้รัฐที่ถือเป็นผู้เสียหายนั้นพอใจ และเพื่อเป็นการตอกย้ำให้ประชาชน ทุก ๆ คนในสังคมนั้นเชื่อมั่นและปฏิบัติตามกฎหมายต่อไป

2. ทฤษฎีอรรถประโยชน์ (Utilitarian theories) ทฤษฎีนี้มีแนวคิดว่าการออกกฎหมายจะต้อง คำนึงถึงประโยชน์สูงสุดของประชาชน และเป็นทฤษฎีที่มีแนวคิดสนับสนุนหลักการกำหนดโทษทางอาญา ต้องได้สัดส่วนและเหมาะสมกับลักษณะของความผิดหรือความร้ายแรงของอาชญากรรม (Crime) โดย ความหมายของอาชญากรรมนั้นได้มีนักคิดหลายท่านได้ให้ความหมายไว้แตกต่างกันคือ

เซลลิน (Sellin) กล่าวว่า เป็นการกระทำของบุคคลซึ่งเป็นสมาชิกในกลุ่มชนหนึ่ง อันมวลชน สมาชิกของกลุ่มชนนั้นเห็นว่าเป็นอันตรายและฝ่าฝืนกฎที่กลุ่มยอมรับ จึงต้องรวบรวมกำลังเข้าระงับหรือ เพิกถอนสิทธิของบุคคลที่ฝ่าฝืนนั้นเสีย<sup>10</sup>

ซัทเธอร์แลนด์ (Sutherland) กล่าวว่า พฤติกรรมใดที่เป็นอาชญากรรมหรือไม่ควรเอาความเสียหายทางสังคมเป็นเกณฑ์ในการตัดสินแทนที่จะใช้เกณฑ์กฎหมายดังที่เขาได้กล่าวว่า “การกระทำผิด กฎหมายจะเป็นอาชญากรรมมิใช่ว่าต้องรับโทษ แต่ควรเป็นพฤติกรรมนั้นจะถูกลงโทษมากกว่า”<sup>11</sup>

เจเรมี เบนธัม (Jeremy Bentham) อาชญากรรมเป็นการกระทำที่ถือว่าเป็นความผิดอาญาโดยมี กฎหมายห้ามไว้ซึ่งมีผลร้ายมากกว่าผลดี<sup>12</sup>

กาโรฟาโร (Garofalo) กล่าวว่า อาชญากรรมเป็นการกระทำที่เป็นภัยต่อสังคม โดยมีกฎหมาย บัญญัติถึงข้อห้ามไม่ให้มีการกระทำเช่นนั้น และการกระทำที่ฝ่าฝืนกฎหมายย่อมถูกลงโทษ<sup>13</sup>

การลงโทษตามทฤษฎีอรรถประโยชน์นี้ ต้องประกอบด้วยหลักการดังนี้

1. การลงโทษผู้กระทำความผิด มิได้มุ่งถึงการลงโทษสิ่งที่ผู้กระทำนั้นทำมาแล้วในอดีตแต่เป็นการ ลงโทษเพื่อป้องกันการที่ผู้นั้น หรือบุคคลในสังคมจะกระทำความผิดขึ้นมาใหม่

2. การลงโทษการกระทำที่เป็นความผิดจะมีความชอบธรรมถ้าได้กระทำไปเพื่อป้องกันการกระทำ ผิดที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

3. วิธีการลงโทษที่จะมีผลเป็นการป้องกันนั้น คือการเตือนให้ผู้ที่จะกระทำความผิดและผู้อื่น ตระหนักถึงการฝ่าฝืนกฎหมาย ดังนั้นผู้บัญญัติกฎหมายจะต้องคำนึงถึงผลของวิธีการลงโทษ ผู้กระทำความผิด

<sup>10</sup> นวลจันทร์ ทัศนชัยกุล, *อาชญากรรม การป้องกัน การควบคุม* (สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ 2540) 35.

<sup>11</sup> สุดสงวน สุธีสร, *อาชญาวิทยา* (พิมพ์ครั้งที่ 2 แก้ไขปรับปรุง, สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ 2547) 10.

<sup>12</sup> ผจงจิตต์ อธิคมนันท์, *สังคมวิทยาว่าด้วยอาชญากรรมและการลงโทษ* (สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยรามคำแหง 2525) 8.

<sup>13</sup> อัจฉริยา ชูตินันท์ (เชิงอรรถ 8) 9.



ว่าจะต้องสามารถป้องกันการกระทำความผิดที่มีลักษณะทั่วไปได้ด้วย มิใช่เพียงแต่ยับยั้งการกระทำความผิดเท่านั้น

4. การลงโทษผู้กระทำความผิดต้องคำนึงถึงประโยชน์สูงสุดที่เขาควรจะได้รับจากรัฐเช่นเดียวกับบุคคลอื่น ๆ นั่นก็คือทำให้รู้สึกว่าจะได้รับความปลอดภัยเช่นเดียวกับบุคคลอื่น ๆ

5. ความชอบธรรมของการลงโทษจึงไม่ใช่การลงโทษที่มีความรุนแรง แต่ต้องเป็นวิธีการบนพื้นฐานของมนุษยธรรม

โดยรายละเอียดและผลดีของทฤษฎีอรรถประโยชน์ มีด้วยกัน 3 ประการคือ

1. เพื่อข่มขู่และยับยั้ง การลงโทษเพื่อยับยั้งมิให้บุคคลกระทำความผิดซ้ำอีกในอนาคต การข่มขู่และยับยั้ง มีผลทั้งกับผู้กระทำความผิด และประชาชนทั่วไป ไปที่คิดจะกระทำความผิด ดังนั้นการข่มขู่จึงเป็นการข่มขู่เฉพาะตัวผู้กระทำความผิด (Specific deterrence) ซึ่งหมายถึงการลงโทษมีผลเป็นการข่มขู่ผู้กระทำความผิดให้กลัวไม่กล้าจะกระทำความผิดฐานเดียวกันอีก ส่วนการข่มขู่โดยทั่วไป (General deterrence) หมายถึงการลงโทษบุคคลผู้กระทำความผิดเพื่อให้เป็นตัวอย่างแก่คนทั่วไป หรือคนที่มีความคิดจะกระทำความผิดได้เห็นว่า เมื่อผู้ใดจะต้องถูกลงโทษเยี่ยงบุคคลผู้กระทำความผิด และจะก่อให้เกิดประชาชนทุกคนมีความเกรงกลัวโทษ ไม่กล้าที่จะกระทำความผิด โดยวิธีที่จะกระทำให้บรรลุวัตถุประสงค์ของการข่มขู่ คือการที่ผู้มีอำนาจจะต้องกำหนดโทษที่จะลงแก่ผู้กระทำความผิดให้ผลร้ายที่ผู้กระทำความผิดได้รับจากการลงโทษสูงกว่าผลดีซึ่งผู้กระทำได้รับจากอันเกิดจากการกระทำความผิดนั้น ดังนั้นการที่คนจะคิดกระทำความผิดหรือไม่นั้น เขาจะต้องคำนึงถึงผลดีผลเสีย หากเขาได้กระทำความผิด เมื่อพิจารณาแล้วว่าหากกระทำความผิดแล้วจะได้ผลที่ดีกว่า ก็จะตัดสินใจกระทำความผิด ถ้าเห็นว่าผลเสียมากกว่าก็จะไม่กระทำความผิด ด้วยเหตุนี้ การป้องกันการกระทำความผิด จึงต้องมีการกำหนดอัตราโทษซึ่งก่อให้เกิดผลเสียหายแก่ผู้กระทำมากกว่าผลดีที่เขาจะได้รับจากการกระทำความผิดนั้น เพื่อให้เขาล้มเลิกความตั้งใจที่จะกระทำความผิด

2. เพื่อแก้ไขฟื้นฟูจิตใจของผู้กระทำความผิด (Reformation and rehabilitation) การลงโทษเพื่อฟื้นฟูจิตใจของผู้กระทำความผิดมุ่งหมายต่อตัวผู้กระทำความผิดโดยตรง มิได้ต้องการให้ผลไปถึงบุคคลอื่น โดยมีเป้าหมายที่จะใช้การลงโทษเป็นวิธีการเปลี่ยนหรือแก้ไข เยียวยาจิตใจของผู้กระทำให้ลดความรู้สึกลงในการต่อต้านกฎหมาย และกลับมาเห็นดีเห็นชอบด้วยการปฏิบัติตามกฎหมาย ตลอดจนมีความสามารถในการยับยั้งตนเองมิให้คิดหรือกระทำความผิดซ้ำอีก ผลของการลงโทษเพื่อฟื้นฟูนั้นจึงมีลักษณะเป็นการลงโทษเพื่อข่มขู่โดยเฉพาะตัวผู้กระทำความผิด

3. เพื่อตัดโอกาสมิให้ผู้กระทำความผิด (incapacitation) การลงโทษเพื่อตัดโอกาสในการกระทำความผิดอีก พิจารณาการลงโทษเพื่อให้บุคคลนั้น ไม่สามารถกลับมาทำความผิดได้อีก สังคมจะปลอดภัยจากการกระทำความผิด ซึ่งเกิดจากบุคคลนั้นได้รับโทษ ในสิ่งที่ได้กระทำ คือการตัดความสามารถในการกระทำความผิดไปเลย ความมุ่งหมายของการลงโทษด้วยวิธีนี้จึงมีความคล้ายคลึงกับการลงโทษเพื่อข่มขู่หรือเพื่อแก้ไขฟื้นฟู แต่ต่างกันตรง

แนวคิดนี้มุ่งไปที่การป้องกันการกระทำความผิดซ้ำ โดยวิธีให้หมดโอกาสในการกระทำความผิด หลักการลงโทษให้เหมาะสมกับตัวผู้กระทำความผิด (Individualization) ถือเป็นหลักที่มีความสำคัญในการกำหนดโทษให้เหมาะสมกับบุคคลผู้กระทำความผิด โดยพิจารณาถึงความจริงที่ว่ามนุษย์แต่ละคนมีความสามารถไม่เท่าเทียมกันในการรับผิดชอบ ทั้งยังมีบุคคลหลายประเภทที่ควรได้รับการลดโทษหรือไม่ต้องรับโทษเลย การลงโทษตามแนวคิดนี้มุ่งเน้นที่ตัวผู้กระทำความผิดโดยตรง ไม่ได้ต้องการให้มีผลถึงบุคคลอื่น<sup>14</sup>

## 2.2 มาตรการบังคับทางอาญา

กฎหมายอาญามีภารกิจในการคุ้มครองการอยู่ร่วมกันของมนุษย์ในสังคม การใช้กฎหมายอาญาเพื่อเป็นเครื่องมือในการรักษาความสงบและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง และยังถูกใช้เพื่อปราบปรามป้องกันการกระทำผิดที่เกิดขึ้นหรืออาจเกิดขึ้นในอนาคต อีกทั้งยังมีภารกิจหน้าที่เพื่อคุ้มครองคุณธรรมทางกฎหมาย<sup>15</sup> จึงทำให้มีความจำเป็นจะต้องมีเครื่องมือที่ทำให้กฎหมายสามารถบังคับใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

มาตรการบังคับทางอาญา (Kriminalstrafe) หมายถึงมาตรการบังคับต่างๆ ในกฎหมายที่ใช้กับผู้กระทำความผิด อันได้แก่ โทษ วิธีการเพื่อความปลอดภัย และมาตรการบังคับทางอาญาอื่นๆ<sup>16</sup> มาตรการบังคับทางอาญาเป็นวิธีการหนึ่งที่สังคมใช้บังคับผู้กระทำความผิดต่อกฎหมายตั้งแต่สังคมเล็กๆ จนถึงปัจจุบัน โดยในสมัยโบราณนั้นมาตรการบังคับสำหรับผู้กระทำละเมิดต่อกฎหมายอาจเป็นเพียงการว่ากล่าวตักเตือนในการกระทำความผิดเล็กน้อย แต่เมื่อความผิดรุนแรงขึ้นจึงต้องมีระบบที่ผู้ปกครองของรัฐเข้ามาเกี่ยวข้องเพื่อให้เหมาะสมกับความผิดที่เกิดขึ้น<sup>17</sup>

โทษปรับ (Fine) เป็นโทษทางอาญาประการหนึ่ง ตามที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายอาญามาตรา 28 ที่ใช้ลงโทษผู้กระทำความผิด โดยการบังคับเอาทรัพย์สินของผู้กระทำความผิดโดยการลงโทษปรับมักใช้สำหรับคดีความผิดอาญาเล็กน้อยที่ผู้กระทำความผิดหรือจำเลยไม่ควรได้รับโทษถึงขั้นจำคุก<sup>18</sup> โดยศาลจะต้องกำหนดในคำพิพากษาโดยปกติ การปรับจะต้องเป็นเงินตรา ซึ่งกำหนดเป็นจำนวนเงินที่แน่นอน เช่น ปรับไม่

<sup>14</sup> ชนัดดา เดชกล้าหาญ, 'เหตุเพิ่มโทษในฐานะความผิดชุลมุนต่อผู้ในลักษณะที่เป็นการเพิ่มการก่ออันตราย' (วิทยานิพนธ์ นิติศาสตรมหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ปริธี พนมยงค์ มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต 2564) 36.

<sup>15</sup> อัจฉริยา ชูตินันท์, 'เหตุผลในการบัญญัติความผิดฐานเข้าร่วมในการชุลมุนต่อผู้กับลักษณะของการกระทำที่เป็น การเพิ่มการก่ออันตรายให้เกิดความตายหรืออันตรายสาหัส' (ตุลาคม - ธันวาคม 2562) 108 สุทธิพิทัศน์ 270, 273.

<sup>16</sup> คณิต ฌ นคร, *กฎหมายอาญาภาคทั่วไป* (พิมพ์ครั้งที่ 5, สำนักพิมพ์วิญญูชน 2556) 430.

<sup>17</sup> อภิรัตน์ เพ็ชรศิริ, *ทฤษฎีอาญา* (พิมพ์ครั้งที่ 4, สำนักพิมพ์วิญญูชน 2562) 73.

<sup>18</sup> จิรวุฒิ ลิปิพันธ์, 'ปัญหาโทษปรับในประเทศไทย' (รายงานผลการวิจัยเสนอต่อมหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต 2550) 54.



เกินหนึ่งพันบาท เป็นต้น หรือกำหนดให้คำนวณค่าปรับจากวัตถุแห่งการกระทำความผิด เช่น ให้ชำระค่าปรับตามราคาสัตว์ที่ถูกฆ่า<sup>19</sup>

โทษปรับนั้นมีมาตั้งแต่สมัยโบราณควบคู่กับโทษจำคุก แต่ถือว่าเป็นโทษที่เบากว่าโทษจำคุกมาก ผู้ต้องโทษปรับจะต้องเสียเงินให้แก่รัฐ โดยในกฎหมายเก่าของไทยจะเรียกว่า 罚 หนี้หลวง ความมุ่งหมายของโทษปรับนี้สอดคล้องกับการลงโทษเพื่อทดแทนความเสียหายที่ผู้กระทำความผิดนั้นได้ก่อให้เกิดขึ้น เนื่องจากการกระทำความผิดและยังมีผลต่อการยับยั้งหรือข่มขู่ผู้กระทำความผิด และบุคคลอื่นให้มีความเกรงกลัวไม่กล้ากระทำความผิด ข้อดีของโทษปรับมีด้วยกันหลายประการคือ ประการแรก เป็นโทษที่สามารถบังคับใช้ได้อย่างรวดเร็วและสะดวกสบาย เพราะไม่ต้องใช้กำลังคนและงบประมาณเยอะเมื่อเทียบกับโทษจำคุก ซึ่งจะต้องใช้จำนวนมากในการดูแลนักโทษ อีกทั้งยังมีค่าใช้จ่ายอื่น ๆ อีก ประการที่สอง ผู้ต้องโทษไม่ต้องไปปะปนกับผู้กระทำความผิดติดนิสัย จึงไม่ก่อให้เกิดการถ่ายทอดนิสัยหรือวิธีการก่ออาชญากรรมระหว่างผู้ต้องโทษดังเช่นโทษจำคุก ประการที่สาม โทษปรับไม่ทำให้ผู้ต้องโทษลดคุณค่าความเป็นคนเพราะไม่ค่อยมีใครรู้ว่าถูกต้องโทษ จึงต่างจากโทษจำคุกที่คนส่วนใหญ่มักจะไม่คบหาสมาคมด้วยกับผู้ที่เคยต้องโทษจำคุกมาก่อน โทษปรับได้บัญญัติไว้ในกฎหมายอาญา “มาตรา 29 ผู้ใดต้องโทษปรับและไม่ชำระค่าปรับภายในสามสิบวัน นับแต่วันที่ศาลพิพากษา ผู้นั้นจะต้องถูกยึดทรัพย์สินใช้ค่าปรับ หรือมีฉะนั้นก็ต้องถูกกักขังแทนค่าปรับ แต่ถ้าศาลเห็นเหตุอันควรสงสัยว่าผู้นั้นจะหลีกเลี่ยงไม่ชำระค่าปรับ ศาลจะสั่งเรียกเงินประกันหรือสั่งให้กักขังผู้นั้นแทนค่าปรับไปพลางก่อนก็ได้ ความในวรรคสองของมาตรา 24 มิให้นำมาใช้บังคับแก่การกักขังแทนค่าปรับ” อีกทั้งยังมีโทษปรับเป็นพินัยของพระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ.2565 โดยพระราชบัญญัติดังกล่าวจะมีผลบังคับใช้ ในปี พ.ศ.2566

การปรับเป็นพินัย หมายความว่า สั่งให้ผู้กระทำความผิดทางพินัยต้องชำระค่าปรับเป็นพินัย ไม่เกินที่กฎหมายกำหนด โดยการปรับเป็นพินัยนั้นจะถูกใช้กับความผิดทางพินัย ที่พระราชบัญญัติปรับเป็นพินัยกำหนดไว้ “ความผิดทางพินัย” หมายความว่า การกระทำความผิดหรือเว้นการกระทำอันฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย และกฎหมายนั้นบัญญัติให้ต้องชำระค่าปรับเป็นพินัย โดยผู้ที่มีอำนาจในการปรับทางพินัยนั้น ได้แก่ เจ้าหน้าที่ของรัฐ ที่กำหนดไว้ พระราชบัญญัติดังกล่าวได้ให้ความหมายไว้คือ พนักงานเจ้าหน้าที่ เจ้าพนักงานนายทะเบียน คณะบุคคล และเจ้าหน้าที่ของรัฐที่เรียกชื่ออย่างอื่น บรรดาที่กฎหมายบัญญัติให้มีอำนาจปรับเป็นพินัยหรือที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดให้เป็นผู้มีอำนาจปรับเป็นพินัยตามมาตรา 14 แต่การปรับเป็นพินัยดังกล่าวไม่ถือเป็นโทษตามกฎหมายอาญา โดยกฎหมายกำหนดว่า ผู้ใดกระทำความผิดทางพินัยต้องชำระค่าปรับเป็นพินัยตามจำนวนเงิน ที่เจ้าหน้าที่ของรัฐหรือศาลกำหนดตามวิธีการที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้ ซึ่งต้องไม่เกินจำนวนสูงสุด ที่กฎหมายซึ่งบัญญัติความผิดทางพินัยนั้นบัญญัติไว้ เว้นแต่พระราชบัญญัตินี้จะ

<sup>19</sup> ชนัดดา เดชกล้าหาญ (เชิงอรรถ 14) 72.

บัญญัติไว้เป็นอย่างอื่น<sup>20</sup> โดยพระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ.2522 ก็ถือเป็นพระราชบัญญัติฉบับหนึ่งที่ถูกกำหนดไว้ในบัญชีท้ายประมวลของพระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพินัยพ.ศ.2565

เหตุผลในการบังคับใช้พระราชบัญญัตินี้คือ โดยที่มาตรา 77 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย ได้บัญญัติให้รัฐพึงกำหนดโทษอาญาเฉพาะความผิดร้ายแรง ประกอบกับแผนการปฏิรูปประเทศด้านกฎหมายกำหนดให้การปรับปรุงกฎหมายในการกำหนดโทษให้เหมาะสมกับการกระทำความผิด และฐานะของความผิดเพื่อมิให้บุคคลต้องรับโทษหนักเกินสมควร หรือต้องรับภาระในการรับโทษที่แตกต่างกันอันเนื่องมาจากฐานะทางเศรษฐกิจที่แตกต่างกัน เนื่องจากกรณีกฎหมายกำหนดโทษปรับ ผู้มีฐานะทางเศรษฐกิจดี ย่อมสามารถชำระค่าปรับได้ แต่ผู้มีฐานะยากจนและไม่อยู่ในฐานะที่จะชำระค่าปรับได้จะถูกกักขังแทนค่าปรับอันกระทบต่อศักดิ์ความเป็นมนุษย์อย่างรุนแรง ประกอบกับเมื่อคำนึงถึงข้อห้ามหรือข้อบังคับกฎหมายกำหนดให้ประชาชนต้องปฏิบัติหรือไม่ปฏิบัติแล้ว จะพบว่าข้อห้ามหรือข้อบังคับจำนวนมากอาจรุกล้ำเข้าไปในสิทธิพื้นฐานหรือสร้างภาระอันเกินสมควรแก่ประชาชน และนับวันจะมีกฎหมายตราออกมา กำหนดการกระทำให้เป็นความผิดมากขึ้น หลายกรณีทำให้ประชาชนกลายเป็นผู้กระทำความผิดเพราะรู้เท่าไม่ถึงการณ์ บางกรณีกระทำไปเพราะความยากจนเหลือทนทาน และเมื่อได้กระทำความผิดแล้ว ก็ต้องถูกนำตัวเข้าสู่กระบวนการยุติธรรมทางอาญา เช่น ถูกจับกุม คุมขัง พิมพ์ลายนิ้วมือ และลงบันประวัติอาชญากรเป็นประวัติ ติดตัวตลอดไป และในที่สุดไม่ว่าผู้นั้นจะเป็นผู้กระทำความผิดหรือไม่ กระบวนการที่กล่าวมาย่อมสร้างรอยต่างให้เกิดแก่ศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์อย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ถ้ามีทางใดที่จะป้องกันมิให้ประชาชนจะต้องตกเข้าสู่กระบวนการนั้นได้ จะเป็นประโยชน์แก่ประชาชนขจัดความเหลื่อมล้ำ ในสังคมได้ตามสมควร แม้ว่าการกำหนดมาตรการอันเป็นโทษที่ผู้กระทำการอันเป็นการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมายเป็นสิ่งจำเป็นที่จะต้องมิเพื่อให้กฎหมายมีสภาพบังคับ แต่โทษนั้นก็มิจำเป็นต้องใช้โทษทางอาญาเสมอไป ซึ่งนานาประเทศได้เริ่มปรับเปลี่ยนบทลงโทษจากความผิดอาญาเป็นมาตรการอื่นที่มีโทษอาญามากขึ้น รวมทั้งการใช้มาตรการอื่นแทนการลงโทษทางอาญา เช่น การคุมประพฤติกรณีจึงสมควรที่ประเทศไทย จะพัฒนากฎหมายไทยให้สอดคล้องกับนานาประเทศ และเกิดประโยชน์แก่ประชาชนยิ่งขึ้น โดยปรับเปลี่ยน โทษอาญาบางประการที่มุ่งการปรับเป็นเงินตามบัญชีท้ายพระราชบัญญัติ เปลี่ยนเป็นมาตรการปรับเป็นพินัยที่สร้างขึ้นใหม่ ไม่ให้มีสภาพเป็นโทษอาญา โดยกำหนดหลักเกณฑ์ให้ใช้ดุลพินิจกำหนดค่าปรับที่ต้องชำระ ให้เหมาะสมกับสภาพความร้ายแรงแห่งการกระทำและฐานะทางเศรษฐกิจของผู้กระทำความผิดให้สอดคล้องกัน และในกรณีที่ผู้กระทำความผิดไม่มีเงินชำระค่าปรับ อาจขอทำงานบริการสังคมหรือทำงานสาธารณ ประโยชน์แทนการชำระค่าปรับได้ โดยไม่มีการกักขังแทนค่าปรับดังเช่นที่เป็นอยู่ในคดีอาญา การเปลี่ยนสภาพบังคับไม่ให้โทษอาญาโดยกำหนดวิธีการดำเนินการขึ้นใหม่เป็นการเฉพาะนี้ ย่อมจะช่วยทำให้ประชาชน ที่ถูกกล่าวหาว่า

<sup>20</sup> พระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ.2565 "มาตรา 7 ผู้ใดกระทำความผิดทางพินัยต้องชำระค่าปรับเป็นพินัยตามจำนวนเงิน ที่เจ้าหน้าที่ของรัฐหรือศาลกำหนดตามวิธีการที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้ ซึ่งต้องไม่เกินจำนวนสูงสุดที่กฎหมายซึ่งบัญญัติความผิดทางพินัยนั้นบัญญัติไว้ เว้นแต่พระราชบัญญัตินี้จะบัญญัติไว้เป็นอย่างอื่น"

กระทำความผิดไม่ต้องเข้าสู่กระบวนการทางอาญา และไม่มีประวัติอาชญากรรมติดตัวอีกต่อไป การเปลี่ยนแปลงเช่นนี้จะเป็นกลไกทางกฎหมายเพื่อสร้างความเป็นธรรมและขจัดความเหลื่อมล้ำทางสังคม และส่งเสริมการบังคับใช้กฎหมายให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น ตามเจตนารมณ์ของมาตรา 77 และมาตรา 258 ค. ด้านกฎหมาย (1) ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยและแผนการปฏิรูปประเทศด้านกฎหมาย นอกจากนี้สำหรับกฎหมายบางฉบับที่กำหนดให้โทษการปกครอง แต่บัญญัติให้ฟ้องคดีต่อศาลที่มีเขตอำนาจ ในการพิจารณาคดีอาญาเพื่อบังคับชำระค่าปรับทางปกครองไว้แล้ว สมควรเปลี่ยนโทษดังกล่าวเป็นการปรับ เป็นพินัยเช่นเดียวกัน

### 2.3 ประวัติความเป็นมาตามกฎหมายจราจร

การจราจร จัดเป็นปัญหาทางสังคมมาโดยตลอดตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน โดยเฉพาะในเมืองใหญ่ ไม่ว่าจะเป็ประเทศไทย หรือต่างประเทศ ต่างประสบปัญหาการจราจรด้วยกันทั้งสิ้น ซึ่งปัญหาต่างๆ นั้น เกิดมาจากวิวัฒนาการทางเทคโนโลยีและความเจริญก้าวหน้าทางวัตถุ

ปีพุทธศักราช 2474 เป็นปีที่เกิดคำว่า “จราจร”(Traffic) เริ่มใช้ครั้งแรกในประเทศไทยโดยกรม ตำรวจได้เสนอร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบกต่อกระทรวงมหาดไทย เพื่อขอให้ออกเป็นกฎหมายใช้บังคับ ประชาชน<sup>21</sup> และสภาผู้แทนราษฎร ได้กราบบังคมทูลว่าสมควรจัดระเบียบการจราจรทางบก เพื่อความ สะดวกสบายและความปลอดภัยของประชาชน พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาประชาธิปก จึงทรงกรุณา โปรดเกล้า ฯ ให้ตราพระราชบัญญัติขึ้น

ปีพุทธศักราช 2522 ก็ได้มีการแก้ไขกฎหมายจราจรเป็นครั้งแรก ซึ่งถือว่าเป็นครั้งใหญ่ที่สุด โดย ในปีพุทธศักราช 2522 ได้มีการประกาศใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 เพื่อใช้แทนกฎหมาย จราจรฉบับเดิม โดยเหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ เนื่องจากการคมนาคมและการขนส่ง ทางบกได้เจริญก้าวหน้าขยายไปทั่วประเทศและเชื่อมโยงไปยังประเทศใกล้เคียง และจำนวนยานพาหนะใน ท้องถนนและทางหลวงได้ทวีจำนวนขึ้นเป็นลำดับ ประกอบกับประเทศไทยได้เข้าเป็นภาคีในอนุสัญญาว่าด้วย การจราจรทางถนนและพิธีสารว่าด้วยเครื่องหมายและสัญญาณตามถนน สมควรปรับปรุงกฎหมายว่าด้วย การจราจรทางบกซึ่งได้ใช้บังคับมากกว่าสี่สิบปี ให้เหมาะสมกับสภาพกับสภาพการจราจรและจำนวนพาหนะที่ เพิ่มขึ้น และเพื่อความปลอดภัยแก่ชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของประชาชน จึงจำเป็นต้องตรา พระราชบัญญัติขึ้น

นอกจากนี้ พระราชบัญญัติจราจรทางบก ก็ได้มีการแก้ไขปรับปรุงเพื่อความเหมาะสม ในการ บังคับใช้อยู่ตลอดจนถึงปัจจุบัน โดยตั้งแต่มีการประกาศใช้ พระราชบัญญัติจราจรทางบกพ.ศ.2522 มีการ

<sup>21</sup> กองบังคับการตำรวจจราจร, ‘ประวัติความเป็นมา’ (กองบังคับการตำรวจจราจร)

ปรับปรุงแก้ไขเพิ่มเติมแล้วทั้งสิ้น 12 ครั้ง โดยในแต่ละครั้ง มีการแก้ไขปรับปรุงในส่วนที่เป็นสาระสำคัญแตกต่างกันไป การแก้ไขแต่ละครั้งนั้นมีเหตุผลในการแก้ไข ดังนี้

การแก้ไขพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2522<sup>22</sup> เหตุผลในการแก้ไข เนื่องจากบางมาตราไม่เหมาะสมและบกพร่องขัดต่อการปฏิบัติในบางท้องที่ จึงเห็นสมควรให้มีการแก้ไข

การแก้ไขพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2529<sup>23</sup> เหตุผลในการแก้ไข คือ เนื่องจากพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ซึ่งใช้บังคับอยู่ในปัจจุบัน มีบทบัญญัติห้ามรถบรรทุกและรถบรรทุกคนโดยสารแล่นในช่องทางด้านขวามือ ข้อห้ามนี้รวมถึงรถบรรทุกเล็กที่มีน้ำหนักไม่เกินหนึ่งพันหกร้อยกิโลกรัมด้วย แต่รถดังกล่าวมีใช้รถที่มีความเร็วช้าหรือใช้ความเร็วต่ำ จึงไม่จำเป็นต้องบังคับให้ขับรถในช่องทางเดินรถด้านซ้ายสุด การบังคับเช่นนี้ทำให้ผู้ใช้รถดังกล่าวไม่ได้รับความเป็นธรรม สมควรให้รถบรรทุกเล็กที่มีน้ำหนักไม่เกินหนึ่งพันหกร้อยกิโลกรัมสามารถใช้ทางเดินรถขวามือได้ จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้ขึ้น

การแก้ไขพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2535<sup>24</sup> เหตุผลในการแก้ไข คือ โดยที่พระราชบัญญัติจราจรทางบกพ.ศ.2522 ได้ใช้บังคับมาเป็นเวลานานแล้ว บทบัญญัติบางประการแห่งพระราชบัญญัติ ดังกล่าวไม่เหมาะสมกับสภาพการณ์ในปัจจุบัน สมควรแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบกพ.ศ.2522 ให้เหมาะสมและมีประสิทธิผลมากขึ้น เพื่อให้เกิดความสะดวกและความปลอดภัยในการจราจร จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

การแก้ไขพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 5) พ.ศ.2538<sup>25</sup> เหตุผลในการแก้ไข คือ โดยที่ในปัจจุบัน อุบัติเหตุจากการจราจรทางบกมีผลต่อการพัฒนาประเทศโดยตรงและมีแนวโน้มที่จะเพิ่มจำนวนสูงขึ้นเป็นอันมาก สมควรกำหนดมาตรการเพื่อสร้างความปลอดภัยและลดความรุนแรงของอันตรายที่อาจเกิดขึ้นแก่ผู้ขับขี่รถยนต์และคนโดยสารรถยนต์ โดยกำหนดให้ผู้ขับขี่รถยนต์ต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งในขณะที่ขับขี่รถยนต์ และต้องจัดให้คนโดยสารรถยนต์ ซึ่งนั่งที่ที่นั่งตอนหน้า แลวเดียวกับที่นั่งผู้ขับขี่รถยนต์รัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งในขณะที่โดยสารรถยนต์ และ คนโดยสารรถยนต์ดังกล่าวต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งในขณะที่โดยสารรถยนต์ด้วย จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

---

<sup>22</sup> พระราชบัญญัติประกาศ กฎกระทรวง ระเบียบ ข้อบังคับ ราชกิจจานุเบกษา เล่ม96 ตอนที่ 211 ฉบับพิเศษ วันที่ 19 ธันวาคม 2522, น 1.

<sup>23</sup> พระราชบัญญัติประกาศ กฎกระทรวง ระเบียบ ข้อบังคับ ราชกิจจานุเบกษา เล่ม103 ตอนที่ 180 ฉบับพิเศษ วันที่ 1 ตุลาคม 2529, น 1.

<sup>24</sup> พระราชบัญญัติประกาศ กฎกระทรวง ระเบียบ ข้อบังคับ ราชกิจจานุเบกษา เล่ม109 ตอนที่ 39 วันที่ 6 เมษายน 2535, น 44.

<sup>25</sup> พระราชบัญญัติประกาศ กฎกระทรวง ระเบียบ ข้อบังคับ ราชกิจจานุเบกษา เล่ม112 ตอนที่ 42 วันที่ 6 ตุลาคม 2538, น 1.

การแก้ไขพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 6) พ.ศ.2542<sup>26</sup> เหตุผลในการแก้ไข คือ โดยที่ในปัจจุบันอุบัติเหตุร้ายแรงที่เกิดขึ้นบนท้องถนนอันเป็นเหตุให้เกิดอันตรายแก่ชีวิตและทรัพย์สินของบุคคลต่าง ๆ นั้น มีสาเหตุส่วนหนึ่งเนื่องมาจากผู้ขับขี่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่นหรือเสพวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทกลุ่มแอมเฟตามีนในขณะที่ขับรถ แม้จะได้มีการจับกุมปราบปรามและป้องกันมิให้ผู้ขับขี่เสพหรือเมาสิ่งต่าง ๆ ดังกล่าวในขณะที่ขับรถแล้วก็ตาม แต่ก็ปรากฏว่ายังมีผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนอยู่อีก สมควรกำหนดให้ผู้ตรวจการตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกและผู้ตรวจการตามกฎหมายว่า ด้วยรถยนต์มีอำนาจดำเนินการเกี่ยวกับการทดสอบหรือการตรวจสอบของมีนเมาหรือสารเสพติด ดังกล่าวในผู้ขับขี่ได้เช่นเดียวกับเจ้าพนักงานจราจร และพนักงานเจ้าหน้าที่ตามกฎหมายว่าด้วย การจราจรทางบกเพื่อเป็นการแบ่งเบาภาระของเจ้าพนักงานดังกล่าวและปรับปรุงอำนาจหน้าที่ของเจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน พนักงานเจ้าหน้าที่ และผู้ตรวจการให้สามารถดำเนินการทดสอบหรือตรวจสอบตลอดจนจับกุมปราบปรามผู้ขับขี่ซึ่งเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น หรือเสพวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทกลุ่มแอมเฟตามีนในขณะที่ขับรถให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และทำให้เกิดความปลอดภัยในท้องถนนมากยิ่งขึ้น จึงจำเป็นต้องตรา พระราชบัญญัตินี้

การแก้ไขพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 7) พ.ศ.2550<sup>27</sup> เหตุผลในการแก้ไข คือ โดยในปัจจุบันการโดยสารรถจักรยานยนต์เป็นที่นิยมกันอย่างแพร่หลาย และจำนวนอุบัติเหตุอันเนื่องจากรถจักรยานยนต์ได้ เพิ่มมากขึ้น ประกอบกับการเกิดอุบัติเหตุทางถนนอันเนื่องมาจากการขับรถในขณะที่เมาสุราหรือ ของเมาอย่างอื่น หรือเสพยาเสพติดให้โทษ หรือวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทได้เพิ่มสูงขึ้น สมควรกำหนดให้คนโดยสารรถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะเพื่อป้องกันอันตราย และกำหนดให้ความผิดของผู้ขับขี่ที่ได้ขับรถในขณะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น เป็นความผิดที่ไม่อาจกล่าวตักเตือนหรือทำการเปรียบเทียบได้ รวมทั้งปรับปรุงบทกำหนดโทษสำหรับความผิดฐานขับรถในขณะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น หรือเสพยาเสพติดให้โทษหรือวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท ตลอดจนปรับปรุงประเภทของรถที่ใช้บรรทุกคน สัตว์ หรือสิ่งของ ให้ครอบคลุมถึงการบรรทุกของรถทุกประเภทด้วย จึงจำเป็นต้องตรา พระราชบัญญัตินี้

การแก้ไขพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 8) พ.ศ.2551<sup>28</sup> เหตุผลในการแก้ไข คือ โดยที่ปัจจุบัน ผู้ขับขี่ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ในขณะที่ขับรถ เป็นสาเหตุหนึ่งที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนและก่อให้เกิดแก่ชีวิต อันตรายแก่ชีวิต ร่างกายและทรัพย์สินของบุคคล สมควรแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติจราจรทางบก

<sup>26</sup> พระราชบัญญัติประกาศ กฎกระทรวง ระเบียบ ข้อบังคับ ราชกิจจานุเบกษา เล่ม116 ตอนที่ 20ก วันที่ 25 มีนาคม 2542, น 13.

<sup>27</sup> พระราชบัญญัติประกาศ กฎกระทรวง ระเบียบ ข้อบังคับ ราชกิจจานุเบกษา เล่ม124 ตอนที่ 101 วันที่ 29 ธันวาคม 2550, น 1.

<sup>28</sup> พระราชบัญญัติประกาศ กฎกระทรวง ระเบียบ ข้อบังคับ ราชกิจจานุเบกษา เล่ม125 ตอนที่ 31 ก วันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2551, น 1.

พ.ศ.2522 เพื่อกำหนดห้ามผู้ขับขี่ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ในขณะที่ขับรถ เว้นแต่ในกรณีการใช้ โทรศัพท์เคลื่อนที่ โดยใช้อุปกรณ์เสริมสำหรับการสนทนา โดยผู้ขับขี่ไม่ต้องถือหรือจับโทรศัพท์เคลื่อนที่นั้น จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

การแก้ไขพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 9) พ.ศ.2557<sup>29</sup> เหตุผลในการแก้ไข คือ โดยที่ ปัจจุบันเมื่อเจ้าพนักงานจราจร หรือพนักงานเจ้าหน้าที่พบการกระทำความผิดของผู้ขับขี่ไม่ว่าด้วยตนเองหรือ ด้วยเครื่องอุปกรณ์ใด ๆ แล้วแต่ไม่อาจออกไปสั่งให้ผู้ขับขี่ได้ในขณะนั้นเพราะไม่สามารถเรียกให้ผู้ขับขี่หยุดรถ ได้ ซึ่งส่งผลให้การบังคับใช้กฎหมายไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร สมควรแก้ไขเพิ่มเติมมาตรา 140 วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2535 เพื่อให้เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ที่พบการกระทำความผิดดังกล่าว สามารถส่งใบสั่ง ไปยังภูมิลำเนาของเจ้าของรถหรือผู้ครองครองรถโดยทางไปรษณีย์ลงทะเบียนตอบรับได้ จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

การแก้ไขพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 10) พ.ศ.2557<sup>30</sup> เหตุผลในการแก้ไข คือ โดยที่ เป็นการสมควรกำหนดมาตรการในด้านความปลอดภัยเพื่อช่วยในการให้สัญญาณจราจรและสมควรกำหนดข้อ สันนิษฐาน ว่าผู้ขับขี่ขับรถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น ในกรณีที่ไม่ยอมให้ทดสอบโดยไม่มีเหตุอันควร อันจะเป็นมาตรการในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดจากผู้ขับขี่ขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

การแก้ไขพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 11) พ.ศ.2559<sup>31</sup> เหตุผลในการแก้ไขคือ โดยที่ใน ปัจจุบันได้มีการนำระบบ การชำระเงินด้วยวิธีการธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์มาใช้ในการชำระค่าสินค้าและบริการเพิ่มมากขึ้น สมควรเพิ่มช่องทางการชำระค่าปรับตามใบสั่งด้วยวิธีการดังกล่าวในกรณีที่เจ้าพนักงาน จราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ไม่เรียกเก็บใบอนุญาตขับขี่ เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ขับขี่หรือ เจ้าของรถในการชำระค่าปรับตามใบสั่ง ประกอบกับได้มีการโอนกรมตำรวจไปเป็นสำนักงานตำรวจแห่งชาติ แล้ว สมควรแก้ไขการระบุชื่อตำแหน่ง “อธิบดีกรมตำรวจ” ตามกฎหมายว่าด้วยจราจรทางบก เป็น “ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ” ในคราวเดียวกัน จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

---

<sup>29</sup> พระราชบัญญัติประกาศ กฎกระทรวง ระเบียบ ข้อบังคับ ราชกิจจานุเบกษา เล่ม131 ตอนที่ 89 ก วันที่ 30 ธันวาคม 2557, น 11.

<sup>30</sup> พระราชบัญญัติประกาศ กฎกระทรวง ระเบียบ ข้อบังคับ ราชกิจจานุเบกษา เล่ม131 ตอนที่ 89 ก วันที่ 30 ธันวาคม 2557, น 14.

<sup>31</sup> พระราชบัญญัติประกาศ กฎกระทรวง ระเบียบ ข้อบังคับ ราชกิจจานุเบกษา เล่ม131 ตอนที่ 71 ก วันที่ 16 สิงหาคม 2559, น 8.



การแก้ไขพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 12)<sup>32</sup> พ.ศ.2562 เหตุผลในการแก้ไข คือ โดยที่ในปัจจุบันการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยมีจำนวนเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ซึ่งสาเหตุส่วนใหญ่มาจากการที่ผู้ขับขี่ขาดวินัยในการใช้รถใช้ถนน และไม่ปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก ประกอบกับพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ได้ใช้บังคับมาเป็นเวลานานแล้ว บทบัญญัติบางประการแห่งพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวไม่เหมาะสมกับสภาพการณ์ในปัจจุบัน สมควรปรับปรุงหลักเกณฑ์และกลไกในการออกใบสั่งสำหรับผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย การบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับขี่ และมาตรการที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมดูแลและบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก ให้เหมาะสมและมีประสิทธิผลมากขึ้น เพื่อให้เกิดความสะดวกรวดเร็วและความปลอดภัย ในการจราจรทางบก จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

การแก้ไขพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 13) พ.ศ.2565<sup>33</sup> เหตุผลในการแก้ไข คือ โดยที่ในปัจจุบันการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยมีสาเหตุส่วนหนึ่งมาจากการที่ผู้ขับขี่ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์เกี่ยวกับความปลอดภัยในการจราจรทางบก ประกอบกับพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ได้บังคับใช้มาเป็นเวลานานแล้ว บทบัญญัติบางประการแห่งพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวไม่เหมาะสมกับสถานการณ์ในปัจจุบัน สมควรปรับปรุงมาตรการกฎหมายเพื่อให้สอดคล้องกับสภาพข้อเท็จจริงในการใช้รถใช้ถนนได้อย่างปลอดภัยและให้การป้องกันการกระทำความผิดมีประสิทธิผลมากขึ้น ทั้งในเรื่องการใช้ช่องทางเดินรถ ลักษณะความผิดในการขับรถ การตรวจสอบหรือทดสอบผู้ขับขี่ หน้าที่การใช้เข็มขัดนิรภัย การป้องกันการแข่งรถในทางโดยไม่ได้รับอนุญาตและการควบคุมการใช้รถที่มีสภาพไม่ถูกต้อง รวมทั้งปรับปรุงบทกำหนดโทษให้มีความเหมาะสม ซึ่งจะเป็นการลดการเกิดอุบัติเหตุทางถนนและส่งเสริมให้เกิดความสะดวกรวดเร็วและความปลอดภัยในการจราจรทางบก จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

## 2.4 ประเภทของความผิดตามกฎหมายจราจร

ประเภทของความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกพ.ศ.2522 ได้แบ่งเป็น 2 ประเภทดังนี้

1. ความผิดเกี่ยวกับการขับเค็ลื่อนรถ เช่น ขับด้วยความเร็วเกินอัตราที่กำหนด ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณจราจร แชนในที่คับขัน กลับรถในทางร่วมทางแยก เป็นต้น ความผิดประเภทนี้ถือเป็นความผิดร้ายแรงและเป็นสาเหตุให้เกิดอันตรายและอุบัติเหตุจราจรที่มากที่สุด

2. ความผิดเกี่ยวกับการจอดรถ เช่น การจอดรถในที่ห้ามจอดหรือจอดรถโดยฝ่าฝืนคำสั่งของเจ้าพนักงานจราจร จอดรถเกิดเวลาที่กำหนด เป็นต้น ความผิดประเภทนี้ส่วนใหญ่เป็นความผิดที่ไม่ร้ายแรง

---

<sup>32</sup> พระราชบัญญัติประกาศ กฎกระทรวง ระเบียบ ข้อบังคับ ราชกิจจานุเบกษา เล่ม136 ตอนที่ 67 ก วันที่ 22 ธันวาคม 2562, น 67.

<sup>33</sup> พระราชบัญญัติประกาศ กฎกระทรวง ระเบียบ ข้อบังคับ ราชกิจจานุเบกษา เล่ม139 ตอนที่ 28 ก วันที่ 7 พฤษภาคม 2565, น. 5.

เนื่องจากกฎหมายจราจรเป็นกฎหมายที่ออกมาใช้บังคับเพื่อความเหมาะสมและความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนนจึงมีลักษณะข้อห้าม ซึ่งสังคมส่วนใหญ่มองว่า การกระทำความผิดจราจรไม่เป็นความผิดที่ร้ายแรง แต่เป็นความผิดเล็กน้อย ใครๆ ก็อาจกระทำความผิดได้<sup>34</sup>

นอกจากประเภทของความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกพ.ศ.2522 แล้วยังสามารถจำแนกแยกประเภทของความผิดได้เป็น 2 ประเภท

1. ความผิดจราจรที่ร้ายแรง หมายถึงความผิดซึ่งเกี่ยวกับการเคลื่อนรถ ซึ่งเป็นความผิดที่เป็นการก่ออันตราย หรือเป็นการกระทำโดยประมาท โดยกฎหมายบัญญัติไว้เพื่อความปลอดภัยในการใช้รถและถนน

2. ความผิดที่ไม่ร้ายแรง เป็นความผิดที่มีลักษณะของการกระทำที่กฎหมายประสงค์ให้เป็นความผิดและกำหนดโทษไว้ โดยไม่จำเป็นต้องเป็นความผิดในตัวเอง และปราศจากหลักเกณฑ์ที่จะพิจารณาถึงสิ่งที่เป็นความผิดต่อศีลธรรมตามกฎหมายจราจร ความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรพ.ศ.2522 ที่มีลักษณะเป็นความผิดต่อกฎระเบียบ<sup>35</sup> เช่น ความผิดตามมาตรา 7 บัญญัติว่า “ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่มีได้ติดแผ่นป้ายเลขทะเบียน แผ่นป้ายเครื่องหมายเลขทะเบียนหรือป้ายประจำรถ ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ กฎหมายว่าด้วยการขนส่ง กฎหมายว่าด้วยล้อเลื่อน กฎหมายว่าด้วยล้อลาก หรือกฎหมายว่าด้วยรถจ้ำง มาใช้ในทางเดินรถ” เป็นการบัญญัติขึ้นเพื่อความสะดวกในการตรวจสอบรถยนต์ ตรวจสอบเจ้าของรถ อีกทั้งหากรถยนต์ดังกล่าวได้กระทำความผิด ก็ทำให้สามารถหาตัวผู้กระทำความผิดได้

ความผิดตามมาตรา 38<sup>36</sup> บัญญัติว่า “การให้ไฟสัญญาณของผู้ขับขี่รถยนต์หรือจักรยานยนต์ให้ปฏิบัติดังต่อไปนี้

(1) เมื่อหยุดรถ ผู้ขับขี่ต้องให้ไฟสัญญาณสีแดงที่ท้ายรถ

(2) เมื่อจะเลี้ยวรถ เปลี่ยนช่องเดินรถ หรือแซงขึ้นหน้ารถคันอื่น ผู้ขับขี่ต้องให้สัญญาณยกเลี้ยวสีเหลืองอำพัน หรือให้ไฟสัญญาณกระพริบสีขาวหรือสีเหลืองอำพันที่ติดอยู่หน้ารถหรือข้างรถ และไฟสัญญาณกระพริบสีแดงหรือสีเหลืองอำพันที่ติดอยู่ท้ายรถไปในทิศทางที่จะเลี้ยว เปลี่ยนช่องเดินรถ หรือแซงขึ้นหน้ารถคันอื่น

(3) เมื่อจะให้รถคันอื่นแซงขึ้นหน้า ผู้ขับขี่ต้องให้ไฟสัญญาณยกเลี้ยวสีเหลืองอำพัน หรือให้ไฟสัญญาณกระพริบสีแดงหรือสีเหลืองอำพันที่ติดอยู่ท้ายรถทางด้านซ้ายของรถ”เป็นการบัญญัติขึ้นเพื่อความเป็นระเบียบในการใช้สัญญาณไฟในการจราจร เพื่อให้ผู้ขับขี่เข้าใจไปในทิศทางเดียวกัน

<sup>34</sup> วิลาสินี สิทธิโสภณ, ‘การบังคับใช้กฎหมายจราจรและการลงโทษต่อผู้กระทำความผิด’ (รัฐสภา) <<https://shorturl.asia/gpOPV>> สืบค้นเมื่อ 18 มีนาคม 2566.

<sup>35</sup> สมพจน์ คำแก้ว, ‘มาตรการทางกฎหมายในการลงโทษความผิดตามกฎหมายจราจร’ (วิทยานิพนธ์ นิติศาสตรมหาบัณฑิต คณะรัฐศาสตร์และนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา 2556) 13.

<sup>36</sup> พระราชบัญญัติจราจร พ.ศ. 2522



ความผิดตามมาตรา 101<sup>37</sup> บัญญัติว่า “ผู้ขับขี่แท็กซี่ต้องแต่งกายหรือมีเครื่องหมายเย็บติดหรือปักไว้ที่เครื่องแต่งกาย” เป็นการบัญญัติขึ้นเพื่อความเป็นระเบียบของผู้ขับขี่รถสาธารณะ เพื่อให้ประชาชนผู้โดยสารสามารถอ่านชื่อผู้ขับขี่ได้ หากผู้ขับขี่มีพฤติกรรมในการขับขี่ที่ไม่สมควร ประชาชนผู้โดยสารก็สามารถร้องเรียนผู้ขับขี่ได้อย่างถูกต้อง

อย่างที่ได้อธิบายมาแล้วในข้างต้น กฎหมายจรรยาบรรณนั้นเป็นกฎหมายที่บัญญัติมาเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้รถและใช้ถนน เพื่อให้ประชาชนในสังคมปฏิบัติตามไปในทิศทางเดียวกัน อีกทั้งยังเป็นการจัดระเบียบการจราจรให้ทันกับการพัฒนาของเทคโนโลยียานยนต์ และสภาพการใช้รถใช้ถนนนั้น ดังนั้นกฎหมายจรรยาบรรณจึงไม่ใช่กฎหมายที่บัญญัติขึ้นมาด้วยเหตุผลทางศีลธรรม แต่ได้ถูกบัญญัติขึ้นมาด้วยเหตุผลทางเทคนิคการกระทำความผิดที่ฝ่าฝืนกฎหมายจรรยาบรรณ จึงถือว่าเป็นการกระทำความผิดที่กฎหมายบัญญัติว่าเป็นความผิดและกำหนดโทษไว้ หรือจะกล่าวอีกนัยหนึ่งได้ว่า ความผิดตามกฎหมายจรรยาบรรณ เป็นความผิดที่ถูกจัดอยู่ในความผิดที่ถูกจัดอยู่ในประเภทที่โดยธรรมชาติไม่ถือว่าเป็นการกระทำความผิดอาญาโดยแท้ (True Crime) และมีลักษณะเป็นความผิดเล็กน้อยเกินกว่าที่จะเป็นความผิดอาญา เหตุผลในการบัญญัติกฎหมายจรรยาบรรณขึ้นมาเพื่อให้เกิดความสะดวก ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน และความปลอดภัยในการจราจร จึงมีลักษณะเป็นกฎระเบียบที่ต้องปฏิบัติตาม มิฉะนั้นจะต้องรับผิด ซึ่งเรียกลักษณะของความผิดนี้ว่า ความผิดต่อกฎระเบียบ (Regulatory Offence)<sup>38</sup>

ส่วนความผิดที่บัญญัติขึ้นมาเพื่อความปลอดภัยในการจราจร จะมีลักษณะของการกระทำที่อาจก่อให้เกิดความเสียหายและอันตราย กฎหมายจึงต้องบัญญัติให้เป็นความผิดเพื่อป้องกันอันตรายที่อาจเกิดขึ้นต่อสังคมได้ ซึ่งเรียกลักษณะของความผิดนี้ว่า การก่ออันตราย (A Crime Causing Danger or A Crime of Danger)<sup>39</sup>

## 2.5 โทษและมาตรการบังคับตามกฎหมายจรรยาบรรณการจราจร

กฎหมายจรรยาบรรณประกอบไปด้วยพระราชบัญญัติที่เกี่ยวข้องด้วยกันหลายฉบับ ไม่ว่าจะเป็นพระราชบัญญัติจราจรทางบกพ.ศ.2522,พระราชบัญญัติรถยนต์พ.ศ.2522,พระราชบัญญัติขนส่งทางบกพ.ศ.2522 แต่ในพระราชบัญญัติแต่ละฉบับ ต่างก็ได้บัญญัติถึงโทษและสภาพบังคับที่มีความคล้ายคลึงกัน ได้แก่ โทษจำคุก โทษปรับ และมาตรการบังคับที่เป็นการลิดรอนสิทธิในการใช้รถ

โทษจำคุก เป็นโทษที่จำกัดเสรีภาพในร่างกายของผู้ต้องโทษโดยควบคุมไว้ในเรือนจำ โดยโทษจำคุกนั้นแบ่งออกเป็น 2 ชนิดคือ โทษจำคุกตลอดชีวิต และโทษจำคุกแบบกำหนดเวลา โทษจำคุกตลอดชีวิตถือ

<sup>37</sup> พระราชบัญญัติจราจร พ.ศ. 2522

<sup>38</sup> จตุรงค์ ผัดวงศ์, ‘แนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายจราจร: กรณีศึกษา พื้นที่รับผิดชอบสถานีตำรวจนครบาลพญาไท’ (วิทยานิพนธ์ รัฐศาสตรมหาบัณฑิต คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ 2562) 8.

<sup>39</sup> ธาณี วรภัทร์, *หลักกฎหมายมาตรการบังคับทางอาญา* (สำนักพิมพ์วิญญูชน 2557).

เป็นโทษที่หนักกว่าโทษจำคุกแบบกำหนดเวลา เพราะเมื่อมีการจำคุกตลอดชีวิตผู้ต้องโทษจะต้องถูกจำอยู่ในเรือนจำจนกว่าจะเสียชีวิต ส่วนโทษจำคุกแบบมีกำหนดเวลานั้นจะต้องโทษอยู่ภายในกำหนดเวลาเพียงเท่าที่ระบุไว้ในคำพิพากษาเท่านั้น จึงมีโอกาสที่จะกลับเข้าสู่สังคมได้อีก โทษจำคุกนั้น มีวิวัฒนาการมาเป็นเวลานาน และยังเป็นโทษที่มีความรุนแรงรองจากโทษประหารชีวิต โทษจำคุกก่อให้เกิดผลที่สอดคล้องกับหลักทฤษฎีการลงโทษโดยทดแทนและทฤษฎีอรรถประโยชน์ กล่าวคือ โทษจำคุกนำมาเพื่อตอบสนองผู้กระทำความผิด ตามความร้ายแรงของการกระทำความผิดที่ได้ก่อขึ้น ซึ่งเมื่อได้พิจารณาความน่าตำหนิทางศีลธรรมของผู้กระทำจึงสอดคล้องกับทฤษฎีทดแทน นอกจากนี้โทษจำคุกยังเป็นสิ่งที่ทำให้ผู้กระทำความผิดมีความหลบจำ เกรงกลัวต่อการกระทำความผิดซ้ำอันเป็นการป้องกันโดยเฉพาะ และยังมีผลเป็นการข่มขู่มิให้ผู้อื่นกระทำความผิดอีกด้วย อีกทั้งยังเป็นการตัดผู้กระทำความผิดออกจากสังคมด้วย

ในปัจจุบันได้มีการแก้ไขปรับปรุงให้มีความก้าวหน้าในด้านสถานที่ การจัดระบบในการปกครอง การฝึกอบรม การให้การศึกษา การให้การรักษาพยาบาล การสอนอาชีพ และการแก้ไขฟื้นฟูตัวผู้กระทำความผิด โดยมุ่งแก้ไขความประพฤติของผู้กระทำความผิดให้กลับตัวเป็นคนดี แต่โดยลักษณะของการกระทำความผิดตามกฎหมายจราจร โทษจำคุกจึงมีความไม่เหมาะสมกับผู้กระทำความผิดเล็กน้อย ซึ่งอาจได้รับผลกระทบจากการจำคุกได้ เช่น มีการลอกเลียนแบบพฤติกรรมของผู้จำคุกรายอื่นๆ ซึ่งอาจถูกจำคุกด้วยโทษที่มีความรุนแรงมากกว่า ดังนั้น แม้กฎหมายจะได้กำหนดโทษจำคุกสำหรับความผิดตามกฎหมายจราจรไว้บ้างบางมาตรา แต่ศาลมักไม่ลงโทษจำคุกแก่ผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจร

โทษปรับเป็นโทษที่บังคับเอากับทรัพย์สินของผู้กระทำความผิดจราจร ซึ่งเป็นโทษหลักของพระราชบัญญัติจราจรทางบกพ.ศ.2522 ด้วย แต่โทษปรับก็ยังมีข้อเสียอยู่หลายประการด้วยกัน ประการแรกโทษปรับไม่มีผลเป็นการฟื้นฟูผู้กระทำความผิด ดังนั้นผู้ต้องโทษปรับ อาจจะกลับมาก่อทำความผิดซ้ำได้อีก เพราะรัฐยังไม่สามารถแก้ไขหรือเปลี่ยนแปลงจิตใจของผู้กระทำความผิดได้ ประการที่สอง โทษปรับไม่อาจข่มขู่ผู้มีสถานะทางเศรษฐกิจที่ดีได้ เนื่องด้วยโทษปรับตามกฎหมายไทยนั้นพิจารณาจากสัดส่วนความร้ายแรงของการกระทำความผิด มิได้คำนวณจากสถานะทางเศรษฐกิจของผู้กระทำ ดังนั้นคนที่รวยหรือมีฐานะทางเศรษฐกิจที่ดี ย่อมไม่กลัวที่จะกระทำความผิดเพราะการลงโทษปรับตามกฎหมายไทยนั้นไม่อาจทำให้เขารู้สึกเสียหายหรือกระทบกระเทือนฐานะทางการเงินของเขาและในกรณีโทษปรับเล็กน้อย อาจไม่ก่อให้เกิดความเข็ดหลาบหวาดกลัว ฉะนั้นโทษปรับจึงข่มขู่ได้เฉพาะผู้ที่มีฐานะปานกลางหรือยากจนเท่านั้น ดังนั้นในกฎหมายของบางประเทศ เช่น เยอรมัน จึงมีบทบัญญัติให้กำหนดค่าปรับโดยพิจารณาถึงฐานะทางการเงินของผู้กระทำความผิดด้วย ซึ่งวิธีดังกล่าว ถือเป็นารลดข้อเสียของโทษปรับได้ประการหนึ่ง ประการที่สาม การกำหนดโทษปรับที่สูงเกินไปจะทำให้ไม่สามารถบังคับปรับได้ เพราะผู้ที่กระทำความผิดอาจเลือกไม่ชำระค่าปรับและยอมให้กักขังแทนค่าปรับ<sup>40</sup> โทษปรับจะใช้สำหรับกรณีความผิดเล็กน้อย โดยผู้กระทำความผิดต้องชำระเงินตามที่กำหนดในคำพิพากษาของศาล หรือตามที่เจ้าพนักงานเปรียบเทียบปรับกำหนดให้ปรับ ตามหลักเกณฑ์ที่ผู้

<sup>40</sup> ณรงค์ ใจหาญ, *กฎหมายอาญาว่าด้วยโทษและวิธีการเพื่อความปลอดภัย* (สำนักพิมพ์วิญญูชน 2543).

บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนดสำหรับความผิดต่างๆ โทษปรับเป็นโทษที่ใช้กันมาก อีกทั้งเงินค่าปรับยังถือเป็นรายได้ของรัฐด้วย การลงโทษผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจรโดยส่วนใหญ่เป็นโทษปรับมากกว่าโทษจำคุก ด้วยเหตุผลที่ยอมรับในนานาประเทศ เพราะการกระทำความผิดเล็กน้อยๆ ไม่ควรจะได้รับโทษจำคุก โทษปรับจึงถือว่าเป็นการลงโทษในทางทรัพย์สินที่ดีที่สุดทางหนึ่ง เพื่อหลีกเลี่ยงการจำคุกในระยะสั้น ซึ่งไม่มีประโยชน์ทั้งกับตัวผู้กระทำความผิดหรือกับรัฐ

เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายของพนักงานเจ้าหน้าที่มีประสิทธิภาพมากขึ้น จึงมีความจำเป็นต้องกำหนดมาตรการอื่น นอกจากโทษจำคุก และโทษปรับ มาเสริมเพื่อให้ผู้กระทำความผิดตระหนักถึงโทษที่จะได้รับจากการกระทำความผิดตามกฎหมายจราจรมากยิ่งขึ้น ดังนั้นกฎหมายจึงได้กำหนดมาตรการเสริมที่เข้ามามีผลต่อการปรับในการใช้รถและถนน ของผู้กระทำความผิด ได้แก่

การสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ หรือการเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ อันเป็นโทษที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติจราจรทางบกพ.ศ.2522

“มาตรา 157/1 ผู้ขับขี่ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน พนักงานเจ้าหน้าที่ หรือผู้ตรวจการที่ให้มีการตรวจสอบผู้ขับขี่ตามมาตรา 43 ทวิหรือฝ่าฝืน หรือไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ตรวจการที่ให้มีการทดสอบผู้ขับขี่ตามมาตรา 43 ตริ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท

ผู้ขับขี่ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 43 ทวิ วรรคหนึ่ง ต้องระวางโทษสูงกว่าที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยยาเสพติดให้โทษหรือกฎหมายว่าด้วยวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทอีกหนึ่งในสาม และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหกเดือน หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคสองเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่หนึ่งปีถึงห้าปี และปรับตั้งแต่สองหมื่นบาทถึงหนึ่งแสนบาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหนึ่งปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคสองเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่สองถึงหกปี และปรับตั้งแต่สี่หมื่นบาทถึงหนึ่งแสนสองหมื่นบาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าสองปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ถ้าการกระทำตามวรรคสองเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่สามปีถึงสิบปี และปรับตั้งแต่หกหมื่นบาทถึงสองแสนบาท และให้ศาลสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่”<sup>41</sup>

“มาตรา 160ทวิ ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 134 (ห้ามมิให้ผู้ใดแข่งรถในทางวันแต่ได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากเจ้าพนักงานจราจร วรรค 2 ผู้ใดรวมกลุ่มหรือมั่วสุมกันในทางสาธารณะหรือใกล้ทาง พร้อมด้วยรถตั้งแต่ ห้าคันขึ้นไป โดยมีกานัดหมายเพื่อแข่งรถในทาง หรือรถที่ใช้ในการรวมกลุ่มหรือมั่วสุมกันมีการตัดแปลงหรือปรังแต่งรถให้มีสภาพไม่ถูกต้องตามมาตรา 6 วรรคหนึ่ง หรือมาตรา 10 ทวิ หรือมีพฤติการณ์

<sup>41</sup> พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 12) พ.ศ. 2562 มาตรา 157/1.

อย่างหนึ่งอย่างใดอันแสดงให้เห็นว่าจะทำการแข่งรถในทาง ให้ถือว่า ผู้นั้นพยายามแข่งรถในทาง เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าเป็นการกระทำเพื่อการอื่น หรือตนมิได้ร่วมหรือมีส่วนรู้เห็นว่าจะมีการแข่งรถในทางนั้น )”

“มาตรา 160ตรี ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 43(2) (ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถ ในขณะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น”<sup>42</sup>

“มาตรา 162 ในคดีที่ผู้ขับขี่ต้องคำพิพากษาว่าได้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัตินี้หรือกฎหมายเกี่ยวกับรถนั้นๆ นอกจากจะได้รับโทษสำหรับการกระทำดังกล่าวแล้ว ถ้าศาลเห็นว่าหากให้ผู้นั้นขับรถต่อไปอาจก่อให้เกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินของผู้อื่น ให้ศาลมีอำนาจสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นได้

ในกรณีที่ศาลเห็นว่า พฤติกรรมของผู้กระทำความผิดตามวรรคหนึ่งยังอยู่ในวิสัยที่จะแก้ไขฟื้นฟูได้ ศาลอาจมีคำสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นและให้ผู้นั้นทำงานบริการสังคมหรือทำงานสาธารณประโยชน์ ภายใต้เงื่อนไขและระยะเวลาที่ศาลกำหนด โดยให้อยู่ในความดูแลของพนักงานคุมประพฤติ เจ้าหน้าที่ของรัฐ หน่วยงานของรัฐ หรือองค์กรซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อการบริการสังคม การกุศลสาธารณะ หรือสาธารณประโยชน์ ที่ยินยอมรับดูแลด้วยก็ได้ และถ้าความปรากฏในภายหลังว่าผู้กระทำความผิดดังกล่าว ไม่ปฏิบัติตามคำสั่งหรือเงื่อนไขที่กำหนดไว้ให้ศาลมีอำนาจสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นตามวรรคหนึ่ง

ผู้ใดขับขี่รถในระหว่างที่ถูกเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ตามคำสั่งของศาล ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสองปีและปรับไม่เกินสี่หมื่นบาท”<sup>43</sup>

“มาตรา 162/1 ในกรณีที่ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ตามพระราชบัญญัตินี้ ให้ศาลแจ้งคำสั่งดังกล่าวให้นายทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์หรือกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก แล้วแต่กรณี”<sup>44</sup>

โดยอำนาจในการสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ หรือการเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ เป็นอำนาจของศาลที่จะสั่งเท่านั้น ซึ่งการสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ หรือการเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ มิได้เข้าซ้อนกับการยึดใบอนุญาตขับขี่โดยเจ้าพนักงานจราจร เมื่อผู้ขับขี่ถูกเจ้าพนักงานจราจรยึดใบอนุญาตขับขี่แล้ว ต่อมาถูกฟ้องศาลในความผิดนั้นศาลก็ยังมีอำนาจในการสั่งพักใช้ใบอนุญาตหรือเพิกถอนใบอนุญาตนั้นได้อีก

การสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ คือ สั่งไม่ให้ผู้นั้นใช้ใบอนุญาตขับขี่โดยมีกำหนดระยะเวลาหนึ่ง ซึ่งอยู่ในดุลพินิจของศาลว่าจะให้พักใช้มีกำหนดเวลานานเท่าใดก็ได้ เช่น ผู้กระทำความผิดจราจรเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ศาลอาจให้พักใช้ใบอนุญาตขับขี่มีกำหนดห้าปีก็ได้ แต่ถ้าทำผิด กฎจราจรเป็นเหตุให้ทรัพย์สินของผู้อื่นเสียหายเล็กๆ น้อยๆ แต่ทำผิดบ่อยๆ จนติดเป็นนิสัย ศาลอาจสั่งให้พักใช้มี กำหนดหนึ่งปีหรือครึ่งปีเพื่อให้เข็ดหลาบก็ได้ เป็นต้น

<sup>42</sup> พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 12) พ.ศ. 2562 มาตรา 160 ตรี.

<sup>43</sup> พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 12) พ.ศ. 2562 มาตรา 162.

<sup>44</sup> พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 12) พ.ศ. 2562 มาตรา 162/1.

การสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ เป็นการสั่งไม่ให้ใช้ใบอนุญาตขับขี่นั้นได้อีกเลย คือ ถือว่าใบอนุญาตขับขี่นั้นถูกยกเลิกเพิกถอนโดยคำสั่งศาล นับแต่วันที่ศาลมีคำสั่ง ถือว่านับแต่วันที่ศาลมี คำสั่งนั้น ผู้ขับขี่นั้นไม่ได้รับอนุญาตให้ขับขี่รถประเภทนั้นอีกต่อไป เช่น ศาลสั่งให้เพิกถอน ใบอนุญาตขับรถยนต์ ผู้นั้นอาจไปขอรับใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์หรือรถจักรยานยนต์สองล้อ อีกรี่ก็ได้ แต่ขอรับใบอนุญาตขับรถยนต์อีกไม่ได้ เพราะนายทะเบียนยานพาหนะคงไม่อนุญาต

ศาลจะใช้อำนาจสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ ก็ต่อเมื่อปรากฏว่าผู้ขับขี่นั้นได้กระทำความผิดต่อกฎหมายจราจรเป็นอาชญา หรือกระทำความผิดอื่นที่เกี่ยวข้องกับการจราจรอันเป็นความผิด ร้ายแรง กระทบต่อความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน เช่น ผู้ขับขี่เป็นโรคพิษสุรา เรือร่งขับรถยนต์ไปชนคนเดินข้ามถนนตาย ดังนี้ ศาลอาจสั่งให้เพิกถอนใบอนุญาตขับขี่เสียเลยก็ได้ เป็นต้น

การยึดใบอนุญาตขับขี่โดยเจ้าพนักงานจราจร พระราชบัญญัติจราจรทางบกพ.ศ.2522 บัญญัติไว้ใน “มาตรา 140/3 ในกรณีที่เจ้าพนักงานจราจรพบว่าผู้ขับขี่ผู้ใดเป็นผู้ขาดคุณสมบัติหรือมีลักษณะต้องห้ามในการได้รับใบอนุญาตขับขี่ ให้เจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจยึดใบอนุญาตขับขี่ หรือบันทึกการยึดใบอนุญาตขับขี่ ด้วยวิธีการทางข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ของผู้ขับขี่นั้น โดยแจ้งการสั่งยึดใบอนุญาตขับขี่พร้อมด้วยเหตุผลในการสั่งยึดใบอนุญาตขับขี่ให้ผู้ขับขี่ดังกล่าวทราบ พร้อมทั้งมอบหลักฐานการสั่งยึดใบอนุญาตขับขี่นั้นให้แก่ผู้ขับขี่ไว้เป็นหลักฐาน

ในกรณีที่เจ้าพนักงานจราจรยึดใบอนุญาตขับขี่ตามวรรคหนึ่ง ให้จัดทำบันทึกการยึดใบอนุญาตขับขี่ และส่งให้บันทึกนั้นพร้อมด้วยใบอนุญาตขับขี่ของบุคคลดังกล่าว ไปยังนายทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์หรือกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก เพื่อให้นายทะเบียนดำเนินการตามกฎหมายต่อไป”<sup>45</sup>

ได้ให้อำนาจแก่เจ้าพนักงานให้มีอำนาจยึดใบอนุญาตขับขี่ได้ ในกรณีที่ได้กล่าวไว้ข้างต้นเท่านั้น การบังคับใช้กฎหมายจราจร

การบังคับใช้กฎหมายโดยทั่วไป หมายถึงการนำกฎหมายที่บัญญัติไว้มาบังคับใช้เพื่อควบคุมความประพฤติของประชาชนในสังคม โดยการดำเนินการอย่างเป็นกระบวนการต่อเนื่องและบูรณาการร่วมกันระหว่างหน่วยงานต่างๆ ในกระบวนการยุติธรรมของรัฐ ได้แก่การดำเนินการในชั้นจับกุมของเจ้าหน้าที่ตำรวจในการรักษากฎหมายและความสงบของสังคม ซึ่งเมื่อมีการฝ่าฝืนกระทำความผิด ต้องมีการสืบสวน สอบสวน และจับกุมผู้กระทำความผิดส่งต่อให้พนักงานอัยการเพื่อตรวจสอบสำนวนและทำหน้าที่ฟ้องร้องคดีต่อศาล ศาลก็มีหน้าที่ที่จะพิจารณา และตัดสินคดี เมื่อศาลพิพากษาแล้วว่าการกระทำความผิด พนักงานราชทัณฑ์มีหน้าที่ควบคุม คุมขัง หรือคุมประพฤติ ตามที่ศาลลงโทษ โดยมีมาตรการในการปฏิบัติงาน รวมทั้งมาตรการอันเป็นหลักประกันในการปฏิบัติหน้าที่ของแต่ละหน่วยงาน ทั้งนี้เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมาย และระบบงานยุติธรรมของรัฐทั้งระบบสามารถอำนวยความสะดวกยุติธรรม และตอบสนองต่อการแก้ไขปัญหาสังคมได้ นอกจากนี้ประกอบด้วยกฎหมายที่มีความถูกต้องชอบธรรมแล้วก็ยังคงต้องมีความสอดคล้องกับหลักนิติธรรม สามารถรักษา

<sup>45</sup> พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 12) พ.ศ. 2562 มาตรา 140/3.

ความสงบของสังคมได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยกระบวนการยุติธรรมที่มีประสิทธิภาพสามารถเห็นได้จาก สถิติ การกระทำความผิด สถิติในการจับกุมดำเนินคดี<sup>46</sup> รวมทั้ง สถิติในการเกิดอุบัติเหตุด้วย ปัจจัยที่ทำให้เกิด อุบัติเหตุมีลักษณะเช่นเดียวกับการจราจร ซึ่งประกอบด้วย คน รถ และถนน หรือสิ่งแวดล้อม ผู้ใช้ถนนถือเป็น ปัจจัยหลัก<sup>47</sup> ในปี 2565 รายงานการดำเนินงานตามแผนการอำนวยความสะดวกและความปลอดภัยรองรับ การเดินทางของประชาชนในช่วงเทศกาลปีใหม่ ของกระทรวงคมนาคม<sup>48</sup> ยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด ได้แก่รถจักรยานยนต์รถปิคอัพบรรทุก 4 ล้อและรถยนต์นั่งส่วนบุคคล โดยมูลเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ สาเหตุ หลักมาจากการขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด รองลงมาคือรถตัดหน้ากระชั้นชิด และเมาสุรา ซึ่งการที่ ผู้ขับขี่นั้น ละเมิดกฎระเบียบเล็กน้อย แม้ว่าจะเป็นเพียงความผิดพลาดหุโทษ หรือความผิดที่มีเพียงโทษปรับก็ สะท้อนให้เห็นว่า ความผิดเพียงเล็กน้อยก็อาจก่อให้เกิดความสูญเสียไม่ว่าจะเป็นชีวิต หรือทรัพย์สิน

ดังนั้นเมื่อกระบวนการยุติธรรม การบังคับใช้กฎหมาย ไม่มีประสิทธิภาพ เจ้าหน้าที่จับกุมผู้กระทำความผิดแล้วไม่สามารถบังคับโทษได้ การละเลยต่อกฎหมายจึงเพิ่มมากขึ้น รัฐจึงต้องให้หลักประกันต่อสังคม เพื่อให้บรรลุดัตุประสงค์ของกระบวนการยุติธรรมดังกล่าว โดยการปรับปรุงตัวบทกฎหมายทั้งสารบัญญัติและ กฎหมายวิธีสบัญญัติ ตลอดจนเพิ่มประสิทธิภาพของกระบวนการยุติธรรม ให้มีความเหมาะสมยิ่งขึ้น อันจะเป็น ผลต่อประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายของรัฐอีกด้วย สำหรับการบังคับใช้กฎหมายจราจร เป็นการดำเนินการ ของหน่วยงานของรัฐ ไม่ว่าจะเป็นกองบังคับการตำรวจจราจร กรมการขนส่งทางบก สำนักเทศกิจ ในการ รักษาความปลอดภัย ส่งเสริมความสะดวกในการใช้รถและถนน จับกุมผู้กระทำความผิดต่อกฎหมายจราจรมา ลงโทษ รวมทั้งสร้างความเป็นระเบียบในการใช้ทาง ซึ่งการดำเนินการดังกล่าว สามารถแบ่งออกได้เป็น 2 ระยะคือ การบังคับใช้กฎหมายในระยะก่อนการกระทำความผิด และการบังคับใช้กฎหมายภายหลังกระทำ ความผิด

#### 1. การบังคับใช้ในระยะเวลาก่อนการกระทำความผิด

การบังคับใช้กฎหมายในระยะก่อนการกระทำความผิด หมายถึง การรักษาให้มีการปฏิบัติตาม กฎหมาย ในลักษณะการป้องกันการกระทำความผิด หรือการฝ่าฝืนกฎหมาย โดยการปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ และหน้าที่ที่กฎหมายกำหนดให้อำนาจไว้ ได้แก่ เจ้าพนักงานตำรวจ และเจ้าพนักงานอื่น ๆ ที่กฎหมายให้อำนาจการบังคับใช้กฎหมายจราจร ในระยะก่อนการกระทำความผิด เป็นการดำเนินการรักษากฎหมาย โดย เจ้าพนักงานจราจร พนักงานเจ้าหน้าที่ ในฐานะเป็นเจ้าพนักงานตามอำนาจที่พระราชบัญญัติต่างๆ ให้อำนาจ

<sup>46</sup> สมพจน์ คำแก้ว (เชิงอรรถ 35) 33.

<sup>47</sup> ดุษฎี สติเรศรฐทวี, *โครงการจัดทำแผนพัฒนามาตรฐานด้านการจัดระบบการจราจรในเมืองภูมิภาค* (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร 2559) 9-10.

<sup>48</sup> สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, 'รายงานการดำเนินงานตามแผนการอำนวยความสะดวกและความปลอดภัยรองรับการเดินทางของประชาชนในช่วงเทศกาลปีใหม่ 2564 ของกระทรวงคมนาคม' (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร) <<https://www.otp.go.th/post/view/4497>> สืบค้นเมื่อ 18 มีนาคม 2566.



ไว้ใน การตรวจตรา ดูแล จัดการ ควบคุมการจราจร ให้ผู้ใช้รถใช้ถนนได้ปฏิบัติตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย เพื่อให้เกิดความปลอดภัย และความสะดวกในการจราจร ซึ่งสรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

1.1 ตรวจตรา ดูแล กวดขัน การตั้งด่านตรวจ จุดตรวจ จุดสกัด ให้เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ได้ปฏิบัติตามบทบัญญัติของกฎหมายที่เกี่ยวกับการจราจร

1.1.1 ด้านตรวจหมายถึง สถานที่ที่เจ้าพนักงานตำรวจออกปฏิบัติหน้าที่ตรวจค้นเพื่อจับกุมผู้กระทำความผิดในทางเดินรถ หรือทางหลวง โดยระบุสถานที่ไว้ชัดเจนเป็นการถาวร การตั้งด่านตรวจจะต้องได้รับอนุมัติจาก กรม. หรือผู้มีอำนาจตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวง หรือ กอ.รมน. แล้วแต่กรณี

1.1.2 จุดตรวจหมายถึง สถานที่ที่เจ้าพนักงานตำรวจออกปฏิบัติหน้าที่ตรวจค้น เพื่อจับกุมผู้กระทำความผิดในเขตทางเดินรถหรือทางหลวงเป็นกรณีชั่วคราว โดยมีกำหนดระยะเวลาเท่าที่มีความจำเป็นอย่างยิ่งในการปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าว แต่ต้องไม่เกิน 24 ชั่วโมง เมื่อเสร็จภารกิจแล้วจะต้องยุบเลิกจุดตรวจดังกล่าวทันที การตั้งจุดตรวจจะต้องได้รับอนุมัติจากผู้บังคับบัญชาตั้งแต่ชั้นผู้บังคับการ ขึ้นไป

1.1.3 จุดสกัดหมายถึง สถานที่ที่เจ้าพนักงานตำรวจออกปฏิบัติหน้าที่ตรวจค้น เพื่อจับกุมผู้กระทำความผิดในเขตทางเดินรถ หรือทางหลวง ในกรณีมีเหตุการณ์ฉุกเฉินหรือจำเป็นเร่งด่วนเกิดขึ้นเป็นการชั่วคราว และจะยุบเลิกเมื่อเสร็จสิ้นภารกิจดังกล่าว การตั้งจุดสกัดจะต้องได้รับการอนุมัติจากผู้บังคับบัญชาระดับหัวหน้าสถานีตำรวจหรือผู้รักษาราชการแทนขึ้นไป

การตั้งด่านตรวจ จุดตรวจ ส่วนใหญ่แล้วจะเป็นการกวดขันวินัยการจราจรของผู้ขับขี่ ในการจับกุมความผิดซึ่งหน้าที่เห็นขณะกำลังกระทำ เช่น ความผิดไม่สวมหมวกนิรภัย ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ขับรถโดยไม่มีใบอนุญาตขับขี่ อุปกรณ์ส่วนควบไม่สมบูรณ์ โดยเมื่อมีการพบการกระทำความผิดเจ้าหน้าที่ตำรวจจะมีการออกใบสั่งให้แก่ผู้ขับขี่ที่กระทำความผิด ซึ่งถือว่าเป็นการป้องกันและปราบปรามการกระทำความผิดที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต โดยสำนักงานตำรวจก็ได้มีหนังสือสั่งการ เรื่อง แนวทางการปฏิบัติเกี่ยวกับการตั้งด่านตรวจ จุดตรวจ และจุดสกัด ป้องกันและปราบปรามอาชญากรรม<sup>49</sup>

1.2 ควบคุมระบบการจราจรให้เป็นไปอย่างต่อเนื่อง

1.3 ออกประกาศ ข้อบังคับ ระเบียบการจราจร เพื่อให้เกิดความสะดวก และปลอดภัยในการจราจร หรือดำเนินการอื่นๆ ตามที่กฎหมายให้อำนาจ เช่น

1.3.1 การกำหนดให้พื้นที่ของเอกชนที่เปิดให้ประชาชนใช้เป็นทาง (พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 135)

1.3.2 การห้ามรถ คนเดินเท้าทางเท้า ห้ามหยุดหรือจอดรถ ห้ามเลี้ยวกลับรถหรือถอยหลัง หรือกำหนดให้เดินรถทางเดียวในช่วงเวลาเร่งด่วนในถนนสายใดหรือช่วงเวลาใด และการกระทำที่มีความจำเป็นในการจัดการจราจร เมื่อมีอุบัติเหตุ หรือเหตุฉุกเฉิน เพื่อให้เกิดความปลอดภัยหรือความสะดวกในการจราจร

<sup>49</sup> คำสั่งสำนักงานตำรวจแห่งชาติ 0007.22/1572 เรื่อง แนวทางการปฏิบัติเกี่ยวกับการตั้งด่านตรวจ จุดตรวจ และจุดสกัด ป้องกันและปราบปรามอาชญากรรม (31 พฤษภาคม 2564).

1.3.3 การออกประกาศ ข้อบังคับ หรือระเบียบ เพื่อบังคับในทางสายใดหรือเฉพาะตอนใด เพื่อให้เกิดความปลอดภัยและสะดวกในการจราจร เช่น การกำหนดความเร็วของรถในทาง ภายในอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง รวมทั้งการกำหนดป้ายจราจร เพื่อบังคับว่าพื้นที่ใดสามารถหยุดรถหรือจอดรถได้ช่วงเวลาใด ฝั่งใด วันใด หรือตลอดเวลา

1.3.4 ตรวจ หรือทดสอบ หรือสั่งให้รับการตรวจ หรือทดสอบ ในกรณีมีเหตุอันควรเชื่อว่าผู้ขับขี่รถเสียหายเสพติดให้โทษ หรือเสพวัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท

โดยหน้าที่หัวหน้างานจราจรและเจ้าพนักงานจราจร ถูกกำหนดไว้ในคำสั่งสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เรื่อง กำหนดอำนาจหน้าที่ของตำแหน่งในสถานีตำรวจ

หัวหน้างานจราจรมีหน้าที่ เป็นหัวหน้าผู้ปฏิบัติงานจราจร รับผิดชอบเกี่ยวกับการปฏิบัติงานด้านจราจร วางแผน อำนวยการ สั่งการ ควบคุม ดูแลตรวจสอบ ติดตาม และประเมินผลงานด้านการควบคุมจราจร จัดการ และบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการจราจร และงานที่มีลักษณะเกี่ยวข้องหรือเป็นส่วนประกอบของงานนี้ เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดปัญหาด้านการจราจร ตลอดจนพื้นที่ที่มีการจราจรต่อเนื่องกัน

#### ผู้ปฏิบัติงานจราจร

สารวัตรจราจร มีหน้าที่ดังนี้ควบคุม ตรวจสอบ ให้คำปรึกษา แนะนำ ตลอดจนปรับปรุงแก้ไขปฏิบัติงานของผู้ใต้บังคับบัญชา, จัดและควบคุมการจราจร, ศึกษาเก็บรวบรวมสถิติข้อมูลเกี่ยวกับการจราจร แนะนำวิทยาการต่างๆ มาใช้ในงานจราจร, ให้ความรู้และการศึกษาอบรมแก่ข้าราชการตำรวจ, สอดส่อง ตรวจสอบ แนะนำ ให้ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ คำสั่ง ข้อบังคับเกี่ยวกับการจราจร, ว่ากล่าวตักเตือนก่อนออกใบสั่งเจ้าพนักงานจราจร หรือออกใบสั่งเจ้าพนักงานจราจร หรือจับกุมผู้ละเมิดกฎหมาย ระเบียบ คำสั่ง ข้อบังคับเกี่ยวกับการจราจร

รองสารวัตรจราจร มีหน้าที่เสมือนสารวัตรจราจร

ผู้บังคับหมู่จราจร มีหน้าที่ นำวิทยาการต่าง ๆ มาใช้ในงานจราจร, เก็บรวบรวมสถิติข้อมูลเกี่ยวกับการจราจร รวมทั้งปฏิบัติตามที่รองสารวัตรจราจร หรือ สารวัตรจราจร หรือหัวหน้างานจราจรมอบหมายสั่งการ<sup>50</sup>

## 2. การบังคับใช้ภายหลังกระทำคามผิด

เนื่องจากความผิดตามกฎหมายจราจรส่วนใหญ่ มีลักษณะเป็นความผิดเล็กน้อย มิใช่ความผิดอาญาโดยแท้ และเป็นกฎหมายที่บัญญัติขึ้นมา เพื่อวัตถุประสงค์ให้เกิดความสะดวก ความเป็นระเบียบ และความปลอดภัยในการจราจร จึงอาจกล่าวได้ว่ากฎหมายจราจรเป็นกฎหมายที่มีลักษณะเฉพาะเป็นพิเศษ และมีกระบวนการพิจารณาคดีที่รวบรัดเป็นพิเศษ ต่างจากกระบวนการพิจารณาคดีอาญาทั่วไปซึ่งจะมีขั้นตอนที่มากกว่า จากลักษณะความผิดดังกล่าว วิธีพิจารณารวมทั้งกระบวนการต่างๆ ที่เกี่ยวกับความผิดตามกฎหมาย

<sup>50</sup> คำสั่งสำนักงานตำรวจแห่งชาติที่ 537-2555 เรื่อง กำหนดอำนาจหน้าที่ของตำแหน่งในสถานีตำรวจ (27 กันยายน 2555).



จรรยาวัเป็นพิเศษ เพื่อให้เกิดความสะดวก รวดเร็ว และประหยัดค่าใช้จ่าย โดยลดขั้นตอนต่างๆตามกฎหมาย วิธีพิจารณาความอาญาโดยทั่วไปลง เพราะบทบัญญัติตามกฎหมายจรรยา ให้อำนาจแก่พนักงานเจ้าหน้าที่ของรัฐเพื่อที่จะรวบรัดขั้นตอนการดำเนินการ เพื่อประโยชน์ของรัฐเพราะคดีจรรยาส่วนใหญ่ ล้วนมีแต่รัฐเท่านั้น เป็นผู้เสียหาย

#### 2.5.1 มาตรการจับกุมและเปรียบเทียบปรับ

กระบวนการในชั้นจับกุมของเจ้าพนักงาน การดำเนินการจับกุมผู้กระทำความผิดตามกฎหมาย จรรยาเริ่มต่อเมื่อเจ้าพนักงานจรรยา พบว่าผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถผู้ใดฝ่าฝืน หรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจรรยา หรือเมื่อพบว่ารถมีสภาพไม่ถูกต้องตามที่กฎหมายกำหนด เจ้าหน้าที่ที่สามารถออกคำสั่งให้ผู้ขับขี่หยุดรถ และดำเนินการได้ 2 ประเภทคือ

1. การว่ากล่าวตักเตือน คือการว่ากล่าวตักเตือนผู้กระทำความผิดนั้นให้สำนึกในการกระทำ เพราะ ความผิดตามกฎหมายจรรยา ส่วนใหญ่เป็นความผิดเล็กน้อย ซึ่งผู้กระทำความผิด อาจเกิดจากความไม่เข้าใจ หรืออาจมีเหตุผลอื่นๆ เช่น ขับรถหลงทาง เนื่องจากเป็นคนต่างจังหวัดที่เดินทางมาทำธุระที่กรุงเทพมหานคร อาจเกิดจากความไม่ชำนาญเส้นทาง ซึ่งอาจทำให้ขับรถผิดช่องทางการจรรยา หรือเปลี่ยนช่องทางการจรรยา ในที่คับขัน เป็นต้น

2. ออกใบสั่งให้แก่ผู้ขับขี่ เพื่อให้ผู้ขับขี่ไปยังสถานีตำรวจ หรือที่ทำงานของพนักงานเจ้าหน้าที่ เพื่อ ชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบปรับ ในกรณีความผิดที่เกิดจากการจอดรถ หรือไม่พบตัวผู้ขับขี่ ก็ให้ติด ผูกหรือ แสดงใบสั่งไว้ที่รถที่ผู้ขับขี่สามารถเห็นได้ง่าย หากไม่สามารถติด ผูก หรือแสดงใบสั่งไว้ที่รถได้ไม่ว่าด้วยเหตุใด ให้ส่งใบสั่งพร้อมด้วยยานหลักฐานโดยทางไปรษณีย์ลงทะเบียนตอบรับไปยังภูมิลำเนาของเจ้าของรถหรือผู้ ครอบครองรถ เพื่อให้ชำระค่าปรับภายในเวลาที่กำหนดในใบสั่งนั้น ทั้งนี้กฎหมายจรรยา ตามพระราชบัญญัติ จรรยาทางบกพ.ศ.2522 กฎหมายให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่า เจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถ เป็นผู้กระทำ ความผิดดังกล่าว เว้นแต่จะสามารถพิสูจน์ได้ว่าผู้อื่นเป็นผู้ขับขี่ และให้ถือว่าเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถ ได้รับใบสั่งเมื่อพ้นกำหนดสิบห้าวันนับแต่วันที่ติด ผูก หรือแสดงใบสั่งไว้ที่รถหรือส่งใบสั่งทางไปรษณีย์ เว้น แต่จะมีการพิสูจน์ได้ว่าไม่มีการได้รับหรือได้รับหลังจากวันนั้น เมื่อเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถได้รับใบสั่ง ดังกล่าวมาแล้ว กฎหมายจรรยาให้สันนิษฐานว่าเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถนั้นเป็นผู้กระทำความผิดตามที่ ระบุในใบสั่ง เว้นแต่เจ้าของรถหรือผู้ครอบครองจะได้แจ้งต่อพนักงานสอบสวนภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ ได้รับใบสั่งว่าผู้อื่นเป็นผู้ขับขี่และผู้นั้นยอมรับว่าตนเป็นผู้ขับขี่ หรือในกรณีไม่มีผู้ใดยอมรับว่าเป็นผู้ขับขี่ เจ้าของ รถหรือผู้ครอบครองรถซึ่งไม่ใช่นิติบุคคลจะต้องแสดงหลักฐานให้พนักงานสอบสวนเชื่อได้ว่าตนเองมิได้เป็นผู้ ขี่ขี้นั้น ซึ่งในส่วนดังกล่าวนี้ถือป็นกฎหมายปิดปากที่กำหนดหน้าที่ของเจ้าของรถ และผู้กระทำความผิด การดำเนินการดังกล่าวสามารถดำเนินต่อผู้กระทำความผิดตาม พระราชบัญญัติจรรยาทางบกพ.ศ.2522 ได้ทุก ความผิด ยกเว้นความผิดร้ายแรงที่กำหนดไว้ใน “มาตรา 145 บรรดาความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ นอกจาก ความผิดที่กำหนดโทษไว้ในมาตรา 153/1 มาตรา 156 มาตรา 157/1 มาตรา 158/1 มาตรา159 มาตรา 160

มาตรา 160 ทวิ มาตรา 160 ทรี ให้พนักงานสอบสวนตามประมวลวิธีพิจารณาความอาญา มีอำนาจเปรียบเทียบ หรือว่ากล่าวตักเตือนได้”<sup>51</sup>

การเปรียบเทียบปรับ ไม่ใช่โทษปรับตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 28 และไม่ใช่โทษปรับทางอาญาในความหมายปกติ เพราะโทษปรับทางอาญานั้นผู้กระทำความผิดต้องได้รับพิจารณาพิพากษาโดยศาลว่า มีความผิดตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย และศาลจึงได้สั่งให้บังคับโทษปรับ แต่กระบวนการเปรียบเทียบปรับ นั้นเป็นกระบวนการดำเนินคดีก่อนศาล กล่าวคือในความผิดบางฐาน ตามกฎหมายบางเรื่องเช่นกฎหมาย จราจร ได้กำหนดให้เจ้าพนักงานของรัฐบางประเภทที่ไม่ใช่ศาล อันได้แก่พนักงานสอบสวน สามารถ เปรียบเทียบปรับผู้กระทำความผิดตามกฎหมายเช่นว่านั้นโดยไม่ต้องนำคดีขึ้นสู่ศาล แต่การเปรียบเทียบปรับ ก็มีวัตถุประสงค์เดียวกับโทษปรับทางอาญา อันได้แก่ เป็นการลงโทษผู้กระทำความผิดเฉพาะราย และมุ่ง ประสงค์ทำให้ผู้กระทำความผิดได้รับความเสียหายทางเศรษฐกิจ และก่อให้เกิดความเช็ดหลาบแก่ผู้กระทำ ความผิดที่จะไม่ไปกระทำความผิดซ้ำอีก<sup>52</sup>

เมื่อผู้กระทำความผิดได้ชำระค่าปรับตามที่เจ้าพนักงานได้เปรียบเทียบปรับแล้วนั้น ถือว่าเป็นอาญา ได้เลิกกันตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญามาตรา 37 "คดีอาญาเลิกกันได้ ดังต่อไปนี้

(1) ในคดีมีโทษปรับสถานเดียว เมื่อผู้กระทำความผิด ยินยอมเสียค่าปรับในอัตราอย่างสูงสำหรับ ความผิดนั้นแก่พนักงานเจ้าหน้าที่ ก่อนศาลพิจารณา

(2) ในคดีความผิดที่เป็นลหุโทษหรือความผิดที่มี อัตราโทษไม่สูงกว่าความผิดลหุโทษ หรือคดีอื่นที่มี โทษปรับสถานเดียวอย่างสูงไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท หรือความผิดต่อกฎหมายเกี่ยวกับภาษีอากรซึ่ง มีโทษปรับ อย่างสูงไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท เมื่อผู้ต้องหาชำระค่าปรับตามที่พนักงานสอบสวนได้เปรียบเทียบ แล้ว

(3) ในคดีความผิดที่เป็นลหุโทษหรือความผิดที่มี อัตราโทษไม่สูงกว่าความผิดลหุโทษหรือคดีที่มี โทษปรับสถานเดียวอย่างสูงไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท ซึ่งเกิดในกรุงเทพมหานคร เมื่อผู้ต้องหาชำระค่าปรับตามที่ นายตำรวจประจำท้องที่ตั้งแต่ตำแหน่งสารวัตรขึ้นไป หรือนายตำรวจชั้นสัญญาบัตรผู้ทำการในตำแหน่งนั้น ๆ ได้เปรียบเทียบแล้ว

(4) ในคดีซึ่งเปรียบเทียบได้ตามกฎหมายอื่น เมื่อผู้ต้องหาได้ชำระค่าปรับตามคำเปรียบเทียบของ พนักงานเจ้าหน้าที่แล้ว”

และในมาตรา 38 ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา “ความตามอนุมาตรา (2) (3) และ (4) แห่งมาตราก่อน ถ้าเจ้าพนักงานดังกล่าวในมาตรานั้นเห็นว่าผู้ต้องหาไม่ควรได้รับโทษถึงจำคุก ให้มี อำนาจเปรียบเทียบดังนี้

(1) ให้กำหนดค่าปรับซึ่งผู้ต้องหาจะพึงชำระ ถ้าผู้ต้องหาและผู้เสียหายยินยอมตามนั้นเมื่อผู้ต้องหา ได้ชำระเงินค่าปรับตามจำนวนที่เจ้าหน้าที่กำหนดให้ภายในเวลาอันสมควรแต่ไม่เกินสิบห้าวันแล้ว คดีนั้นเป็น

<sup>51</sup> พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 12) พ.ศ. 2562 มาตรา 145.

<sup>52</sup> อภิรัตน์ เพ็ชรศิริ (เชิงอรรถ 17) 71.

อันเสร็จเด็ดขาดถ้าผู้ต้องหาไม่ยินยอมตามที่เปรียบเทียบหรือเมื่อยินยอมแล้วไม่ชำระเงินค่าปรับภายในเวลา  
กำหนดในวรรคก่อน ให้ดำเนินคดีต่อไป

(2) ในคดีที่มีค่าทดแทนถ้าผู้เสียหายและผู้ต้องหายินยอมให้เปรียบเทียบ ให้เจ้าหน้าที่กะจำนวน  
ตามที่เห็นควร หรือตามที่คู่ความตกลงกัน

การเปรียบเทียบปรับจึงถือเป็นขั้นตอนเพื่อไม่ให้คดีต้องขึ้นสู่ศาลโดยไม่จำเป็น เพื่อให้คดีนั้นสิ้นสุด  
ได้ในเบื้องต้น โดยศาลฎีกาได้กล่าวไว้ในฎีกาที่ 1100/2516 ว่า “ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา  
มาตรา 37 มีความมุ่งหมายที่จะให้คดีเล็กๆ น้อยๆ มีทางเลิกกันได้ขึ้นสอบสวน”

### 2.5.2 ใบสั่ง

แบบใบสั่งของเจ้าพนักงานจราจร กำหนดไว้ใน ประกาศสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เรื่อง กำหนด  
แบบใบสั่งเจ้าพนักงานจราจร (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2564 โดยประกาศฉบับดังกล่าวสรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

แบบใบสั่งของเจ้าพนักงานจราจร มี 3 แบบ คือ

1. แบบใบสั่งเจ้าพนักงานจราจรสำหรับผู้ขับขี่ ดัด ผูก หรือแสดงไว้ที่รถ มีขนาดกว้าง 14.5  
เซนติเมตร ยาว 27 เซนติเมตร และมีรายละเอียดดังนี้

แบบใบสั่ง แบบที่ 1 ในหนึ่งชุด จะมี 4 แผ่น มีสีและวัตถุประสงค์ในการใช้งานดังนี้

(ก) แผ่นที่หนึ่ง เป็นสีขาว ใช้สำหรับผู้ขับขี่ ดัด ผูก หรือแสดงไว้ที่รถ

(ข) แผ่นที่สอง เป็นสีเหลือง ใช้สำหรับส่งให้หน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่เปรียบเทียบปรับคดีจราจร  
เพื่อทำการบันทึกข้อมูลใบสั่งในเครื่องคอมพิวเตอร์ของระบบสารสนเทศกลางที่เชื่อมข้อมูลของสำนักงาน  
ตำรวจแห่งชาติ

(ค) แผ่นที่สาม เป็นสีชมพู ใช้สำหรับมอบให้พนักงานสอบสวน

(ง) แผ่นที่สี่ เป็นสีฟ้า ใช้สำหรับเป็นสำเนาฉบับเก็บไว้เป็นหลักฐานสำหรับผู้ออกใบสั่ง

โดยสำเนาทั้งสี่ฉบับจะมีข้อมูลและเนื้อหาแบบเดียวกันและมีข้อความตรงกับต้นฉบับ

2. แบบใบสั่งเจ้าพนักงานจราจรสำหรับส่งทางไปรษณีย์มีขนาดกว้าง 21 เซนติเมตร ยาว 29.7  
เซนติเมตร มีรายละเอียดดังนี้

แบบใบสั่ง แบบที่ 2 ในหนึ่งชุด จะมี 2 แผ่น แผ่นที่ 1 ใช้สำหรับส่งไปรษณีย์ให้กับผู้ขับขี่เจ้าของ  
หรือผู้ครอบครองรถ แผ่นที่ 2 ใช้สำหรับเป็นสำเนาฉบับเก็บไว้เป็นหลักฐานสำหรับผู้ออกใบสั่ง

3. แบบใบสั่งจราจรแบบอิเล็กทรอนิกส์ ให้มีขนาดกว้าง 5 เซนติเมตร ถึง 8 เซนติเมตร ยาวไม่เกิน  
25 เซนติเมตร โดยแบบดังกล่าว ใช้สำหรับผู้ขับขี่ ดัด ผูกหรือแสดงไว้ที่รถ โดยบันทึกหลักฐานข้อมูลการ  
ออกใบสั่งลงในเครื่องคอมพิวเตอร์ของระบบสารสนเทศกลางที่เชื่อมโยงข้อมูลของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ<sup>53</sup>

โดยใบสั่งแบบที่ หนึ่งและสอง ในใบสั่งได้กำหนดวิธีการชำระค่าปรับ (How to Pay) ผู้ได้รับใบสั่ง  
อาจเลือกชำระค่าปรับด้วยวิธีการอย่างหนึ่งอย่างใด ดังต่อไปนี้

<sup>53</sup> ประกาศสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เรื่อง กำหนดแบบใบสั่งเจ้าพนักงานจราจร (ฉบับที่ 2) 2564.

1. ชำระค่าปรับตามที่ระบุไว้ในใบสั่ง หรือตามจำนวนที่พนักงานสอบสวนเปรียบเทียบ ณ สถานีตำรวจหรือหน่วยงานที่ออกใบสั่ง หรือสถานีตำรวจทุกท้องที่ที่ข้าราชการมาจักร

2. ชำระค่าปรับตามจำนวนที่ระบุไว้ในใบสั่ง โดยการส่งนาณัติหรือตัวแลกเงินของธนาคารโดยไปรษณีย์ลงทะเบียน สั่งจ่ายให้ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติพร้อมด้วยสำเนาใบสั่ง และส่งไปยังสถานที่ภายในระยะเวลาที่กำหนดไว้ในใบสั่งทั้งนี้ สำหรับการชำระค่าปรับทางไปรษณีย์จะมีผลสมบูรณ์ต่อเมื่อได้มีการเรียกเก็บเงินแล้ว และหน่วยงานที่ได้รับค่าปรับจะส่งใบเสร็จรับเงินให้ผู้รับทางไปรษณีย์

3. ชำระค่าปรับตามจำนวนและภายในระยะเวลาที่ระบุไว้ในใบสั่งโดยวิธีการธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ บัตรเครดิต หรือวิธีการอื่น โดยผ่านธนาคารหรือหน่วยบริการชำระเงิน อาทิ ATM , INTERNET BANKING หรือหน่วยบริการชำระเงินที่มี เครื่องหมาย PTM ทั้งนี้สามารถชำระค่าปรับได้ภายในสองวันทำการนับแต่วันที่ได้รับใบสั่งโดยเอกสารหรือรายงานอิเล็กทรอนิกส์ที่ธนาคารหรือหน่วยบริการรับชำระเงินออกให้ ถือว่าเป็นหลักฐานในการรับเงินค่าปรับการดำเนินการออกใบสั่ง เพื่อให้เกิดผลต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจร มีดังนี้

เมื่อมีการออกใบสั่ง เจ้าพนักงานจราจรจะส่งสำเนาแผ่นสีเหลืองมาให้ศูนย์ข้อมูล ใบสั่ง ซึ่งเป็นหน่วยบันทึกข้อมูลการกระทำผิดกฎหมายจราจรของศูนย์ข้อมูลสารสนเทศ ซึ่งมีจุด บันทึกอยู่ ณ กองบังคับการตำรวจจราจร จะเป็นผู้บันทึกข้อมูลดังกล่าวลงในคอมพิวเตอร์ซึ่งส่งผ่าน ข้อมูล (On line) ไปยังคอมพิวเตอร์ขนาดใหญ่ (Main Frame) ของศูนย์ข้อมูลสารสนเทศและหาก ไม่มีการชำระค่าปรับหรือดำเนินการด้วยวิธีการอื่นใดที่จะทำให้ความผิดเป็นอันเลิกไปแล้วข้อมูลการกระทำผิดจะไม่ถูกลบไป แต่จะถูกส่งผ่านไปยังกรมการขนส่งทางบกเพื่อระงับการชำระภาษีประจำปีสำหรับรถคันดังกล่าวที่มีการกระทำ ความผิด

เมื่อไม่มีการมาชำระค่าปรับตามที่กำหนดไว้ใบสั่งภายใน 7 วัน เจ้าพนักงานจะออก ใบเตือนให้มาชำระค่าปรับ การออกใบเตือนเป็นอำนาจของกองบังคับการตำรวจจราจรและหน่วยงานต้นสังกัดของเจ้าพนักงานซึ่งได้ออกใบสั่ง โดยใบเตือนจะเชื่อมโยงในระบบ PTM เพื่อให้ผู้กระทำความผิดมารายงานตัวและชำระค่าปรับเพื่อดำเนินการตามกฎหมายต่อไป

กระบวนการจับกุมของเจ้าพนักงานตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกพ.ศ.2522 ดังกล่าวสามารถนำไปใช้กับผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจรในพระราชบัญญัติอื่นๆ ได้ตามที่ให้อำนาจไว้ด้วย เช่น พระราชบัญญัติทางหลวง พระราชบัญญัติรถยนต์

สำหรับกระบวนการจับกุมของเจ้าพนักงานอื่น ๆ ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก และพระราชบัญญัติทางหลวงฯ กฎหมายให้อำนาจผู้ตรวจการ (พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 50) และเจ้าพนักงานทางหลวง (พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 23) เรียกรถให้หยุดเพื่อทำการตรวจสอบ และเมื่อเชื่อว่ามีกระทำการอันเป็นการฝ่าฝืนกฎหมาย ให้เจ้าพนักงานนั้น ๆ มีอำนาจจับกุมผู้ฝ่าฝืนได้ เมื่อได้ทำการจับกุมแล้วให้นำตัวผู้ฝ่าฝืนส่งเจ้าพนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจเพื่อดำเนินคดีต่อไป

### 2.5.3 การบันทึกคะแนนและการคืนคะแนน

การบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถของผู้ขับรถ ได้บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติจราจรทางบกพ.ศ.2522 มาตรา 142/1 เพื่อประโยชน์ในการควบคุมความประพฤติของผู้ขับขี่ให้เกิดความปลอดภัยในการจราจร ในกรณีที่ผู้ขับขี่กระทำความผิดตามพระราชบัญญัตินี้หรือตามกฎหมายอื่นที่เกี่ยวกับการจราจร การใช้รถหรือการใช้ทาง

โดยระบบการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถ จะประกอบไปด้วย การกำหนดคะแนน การตัดคะแนน การคืนคะแนน โดยเงื่อนไขต่างๆ จะถูกกำหนดโดยผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติและอธิบดีกรมการขนส่งทางบก ในการกำหนดคะแนนความประพฤติในการขับรถจะคำนึงถึงประเภทของใบขับขี่ และเหตุแห่งการกระทำความผิด โดยรายละเอียดของการบันทึกคะแนน การตัดคะแนน การคืนคะแนน การติดตามประเมินผล ปรากฏในระเบียบว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขเกี่ยวกับระบบการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่

ในกรณีที่ผู้ขับขี่กระทำความผิดตามกฎหมายจราจร ให้มีการบันทึกประวัติการกระทำความผิดคะแนน และตัดคะแนนความประพฤติของผู้ขับขี่นั้น ซึ่งเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่โดยอาจดำเนินการด้วยวิธีการทางข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ตามที่สำนักงานตำรวจแห่งชาติกำหนด และต้องจัดให้มีช่องทางในการตรวจสอบคะแนนความประพฤติในการขับรถของตนได้ โดยการบันทึกคะแนนให้ใช้กับผู้ที่ได้รับใบอนุญาตขับขี่ซึ่งอยู่ระหว่างถูกยึด หรือถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ หรือใบขับขี่สิ้นอายุด้วย

โดยผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่แต่ละบุคคล จะมีคะแนนความประพฤติในการขับรถ จำนวนคะแนนรวมคนละไม่เกิน 12 คะแนน ไม่ว่าบุคคลนั้นจะได้รับใบอนุญาตกี่ชนิดก็ตาม โดยคะแนนเริ่มต้นจะอยู่ที่ 12 คะแนน

กรณีที่เจ้าพนักงานจราจร หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ พบด้วยตนเองหรือได้รับแจ้งว่าการบันทึกประวัติการกระทำความผิดและการตัดคะแนนความประพฤติของผู้ขับขี่ไม่ถูกต้องตามที่กำหนดไว้ ให้มีอำนาจในการดำเนินการตรวจสอบตามหน้าที่และอำนาจที่ได้นับและแก้ไขข้อมูลประวัติและจำนวนคะแนนของผู้นั้นให้ถูกต้องตามความเป็นจริง

การตัดคะแนนความประพฤติในการขับรถของผู้ขับขี่ที่กระทำความผิดให้ตัดคะแนนกับผู้ขับขี่ดังต่อไปนี้

กรณีรู้ตัวผู้ขับขี่ ซึ่งเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ที่กระทำความผิด ให้ตัดคะแนนความประพฤติของผู้นั้น  
กรณีไม่พบหรือไม่ทราบตัวผู้ขับขี่และเป็นใบสั่งที่ติด ผูก หรือแสดงไว้ที่รถ หรือส่งใบสั่งทางไปรษณีย์ ให้ตัดคะแนนความประพฤติของบุคคลธรรมดาซึ่งเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ หรือตามที่ปรากฏในหลักฐานทางทะเบียนเป็นผู้ครอบครองตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์หรือเป็นผู้ประกอบการขนส่งตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่ง

กรณีที่ปรากฏว่าผู้ขับขี่ที่กระทำความผิด เป็นผู้ที่ไม่ได้รับใบอนุญาตขับขี่ให้ผู้ออกใบสั่งหรือผู้จับกุมดำเนินการกับบุคคลดังกล่าวตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์หรือกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก หากผู้ขับขี่

โดยไม่ได้รับใบอนุญาตขับรถ จะต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 1 เดือน โดยต้องให้เจ้าพนักงานจราจร หรือผู้ที่ทำการจับกุม ทำบันทึกจับกุมส่งยังพนักงานสอบสวน เพื่อทำการสอบสวนและทำสำนวนส่งยังอัยการ เพื่อส่งฟ้องศาลสำหรับความผิดดังกล่าว

โดยการตัดคะแนน จะตัดตามความหนักเบาของแต่ละข้อหา ตัด 1 คะแนน สำหรับความผิดดังต่อไปนี้

1. ขับรถไม่หยุดให้คนเดินข้ามทาง ถนน ทางข้าม ฝ่าฝืนเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางประเภทบังคับ “เส้นทางข้าม”
  2. ขับรถโดยประมาทหวาดเสียว อันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน
  3. ขับรถบนทางเท้าโดยไม่มีเหตุอันสมควร
  4. ขับรถในขณะที่ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่โดยไม่ใช้อุปกรณ์เสริมสำหรับการสนทนา
  5. ไม่ขับรถด้วยอัตราตามที่กฎหมายกำหนดในกฎกระทรวงหรือตามเครื่องหมายจราจรที่ติดตั้งไว้ในทาง
  6. ไม่หยุดรถหรือจอดรถให้อยู่ชิดขอบทางด้านซ้ายหรือชิดช่องเดินรถประจำทาง เพื่อให้รถฉุกเฉินผ่านไปก่อนเมื่อเห็นรถฉุกเฉินขณะปฏิบัติหน้าที่
  7. ขับขี่รถจักรยานยนต์โดยไม่สวมหมวกที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะเพื่อป้องกันอันตราย หรือขับขี่รถจักรยานยนต์ในขณะที่คนโดยสารรถจักรยานยนต์มิได้สวมหมวกที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะเพื่อป้องกันอันตราย
  8. ขับขี่รถยนต์โดยไม่รัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งในขณะที่ขับขี่รถยนต์หรือขับขี่รถยนต์โดยไม่จัดให้คนโดยสารรถยนต์รัดร่างกายไว้กับที่นั่งด้วยเข็มขัดนิรภัยขณะโดยสารรถยนต์
  9. นำรถที่มีได้ติดแผ่นป้ายทะเบียน แผ่นป้าย เครื่องหมายเลขทะเบียนหรือป้ายประจำรถตามกฎหมาย มาใช้ในทางเดินรถ
  10. ไม่จัดให้รถที่จดทะเบียนแล้วมีและแสดงแผ่นป้ายและเครื่องหมายครบถ้วนถูกต้องตามที่กำหนดในกฎกระทรวง
  11. เปลี่ยนแปลงโดยวิธีใดๆ หรือปิดบังทั้งหมดหรือบางส่วนซึ่งเครื่องหมายที่นายทะเบียนออกให้ประจำรถ
  12. ได้รับใบสั่งและไม่ชำระค่าปรับโดยไม่มีเหตุอันสมควรในข้อหาความผิดตามบัญชีแนบท้ายทะเบียนนี้ เช่น ความผิดฝ่าฝืนเครื่องหมายในทางฯ, จอดรถในที่ห้ามจอด
- ตัดครั้งละ 2 คะแนน
1. ขับรถโดยไม่ปฏิบัติตามสัญญาณจราจรไฟสีแดงหรือเครื่องหมายจราจรที่มีคำว่า “หยุด”
  2. ขับรถฝ่าฝืนทิศทางการจราจร (ย้อนศร)
  3. ขับรถในระหว่างที่ใบอนุญาตถูกสั่งยึด หรือถูกสั่งพักใช้
- ตัดครั้งละ 3 คะแนน



1. ขับรถในขณะที่หย่อนความสามารถในอันที่จะขับ
2. ขับรถในลักษณะที่ผิดปกติวิสัยของการขับรถตามธรรมดาหรือไม่อาจแลเห็นทางด้านหน้าหรือด้านหลัง ด้านหนึ่งด้านใดหรือทั้งสองด้านได้พอแก่ความปลอดภัย
3. ขับรถก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินของผู้อื่นและไม่หยุดรถให้ความช่วยเหลือตามสมควร ไม่แสดงตนและแจ้งเหตุต่อตำรวจที่ใกล้เคียงทันที

ตัดครั้งละ 4 คะแนน

1. ขับรถในขณะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น
2. ขับรถในขณะที่เสพยาเสพติดให้โทษหรือเสพวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท
3. ขับรถโดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยหรือความเดือดร้อนของผู้อื่น
4. แข่งรถในทางโดยไม่ได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากหัวหน้าเจ้าพนักงานจราจร

ในการตัดคะแนนให้ตัดคะแนนความประพฤติในการขับรถตามจำนวนคะแนนที่กำหนดของแต่ละข้อหาสำหรับการกระทำความผิดแต่ละครั้ง แต่หากเป็นกรณีที่กระทำผิดครั้งเดียวและเป็นความผิดหลายข้อหาให้ตัดคะแนนความประพฤติในการขับรถตามจำนวนคะแนนที่กำหนดแต่ละข้อหา แต่ทั้งนี้เมื่อรวมแล้วต้องไม่เกิน 8 คะแนน สำหรับการกระทำความผิดครั้งนั้น

เมื่อผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ซึ่งถูกตัดคะแนนความประพฤติในการขับรถจนเหลือ 0 คะแนน จะถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ทุกชนิดคราวละ 90 วัน (ห้ามขับรถทุกชนิด) โดยเจ้าหน้าที่ตำรวจจะเป็นผู้มีหนังสือแจ้งคำสั่งดังกล่าว และหากฝ่าฝืนไปขับรถในขณะที่ถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ จะมีโทษจำคุกไม่เกิน 3 เดือน ปรับไม่เกิน 10,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ ตามมาตรา 156

การบันทึกประวัติการกระทำความผิดและการตัดคะแนนความประพฤติในการขับรถ กรณีมีการออกใบสั่ง

กรณีการจ่ายค่าปรับต่อพนักงานสอบสวนหรือผู้มีอำนาจเปรียบเทียบปรับ หากผู้มาชำระค่าปรับเป็นบุคคลเดียวกับผู้ขับขี่ตามใบสั่ง ให้บันทึกประวัติและตัดคะแนนผู้นั้น ในวันที่ชำระค่าปรับ หากผู้ชำระค่าปรับไม่ได้เป็นคนเดียวกับผู้ขับขี่ตามใบสั่ง แต่ยอมรับว่าตนเป็นผู้ขับขี่ซึ่งได้กระทำความผิดตามใบสั่ง และมีเหตุอันควรเชื่อว่าผู้นั้นเป็นผู้ขับขี่ที่กระทำความผิด ให้บันทึกประวัติและตัดคะแนนของผู้มาชำระค่าปรับในวันที่ชำระค่าปรับ

กรณีมีการชำระโดยการส่งธนาคณ์หรือตัวแลกเงินของธนาคารโดยทางไปรษณีย์ลงทะเบียนสั่งจ่าย ให้แก่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ พร้อมสำเนาใบสั่งไปยังสถานีตำรวจที่ระบุไว้ในใบสั่ง ให้บันทึกประวัติและตัดคะแนนผู้ขับขี่ตามใบสั่ง ในวันที่พนักงานสอบสวนได้รับชำระค่าปรับตามใบสั่ง

กรณีมีการชำระค่าปรับโดยวิธีการธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ บัตรเครดิตหรือวิธีการอื่นโดยธนาคารหรือหน่วยบริการรับชำระเงิน ให้บันทึกประวัติและตัดคะแนนผู้ขับขี่ตามใบสั่ง ในวันที่ชำระค่าปรับ หากไม่มีการชำระค่าปรับภายในกำหนดเวลาที่ปรากฏตามหนังสือแจ้งการไม่ปฏิบัติตามใบสั่งนั้น

ตามมาตรา 141/1 ให้บันทึกประวัติและตัดคะแนนผู้ขับขี่ตามใบสั่งในวันถัดจากวันที่ครบกำหนดตามหนังสือดังกล่าว

กรณีที่พนักงานสอบสวนได้ใช้อำนาจในการว่ากล่าวตักเตือนให้บันทึกประวัติและตัดคะแนนผู้ขับขี่ในวันที่มีการว่ากล่าวตักเตือน

กรณีเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถที่ได้รับใบสั่ง ได้แจ้งต่อพนักงานสอบสวนว่าผู้อื่นเป็นผู้ขับขี่หรือได้แสดงหลักฐานให้พนักงานสอบสวนเชื่อได้ว่าตนเองมิได้ขับขี่ตามที่กำหนดไว้ ในมาตรา 140/1 มิให้ตัดคะแนนเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถที่ได้รับใบสั่งดังกล่าวและให้พนักงานสอบสวนหรือเจ้าพนักงานที่มีหน้าที่และอำนาจสอบสวนดำเนินการสอบสวนไปตามหน้าที่และอำนาจ

ในกรณีที่มีการสอบสวนแล้วปรากฏว่า ผู้ใดเป็นผู้กระทำความผิด ให้บันทึกประวัติและตัดคะแนนความประพฤติของบุคคลดังกล่าว โดยถือว่าเป็นกรณีไม่มีการออกใบสั่ง โดยหากพนักงานสอบสวนใช้อำนาจในการเปรียบเทียบ และผู้ขับขี่ยินยอมชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบ ให้บันทึกประวัติและตัดคะแนนในวันที่มีการเปรียบเทียบ หากเป็นการสอบสวนและดำเนินคดีในชั้นศาล ให้บันทึกประวัติและตัดคะแนนในวันที่คดีถึงที่สุด เฉพาะในข้อหาที่ผู้ขับขี่ถูกตัดสินว่ากระทำความผิด<sup>54</sup>

#### การคืนคะแนน

คะแนนที่ถูกตัดไป จะได้รับคืนเมื่อครบกำหนด 1 ปี นับตั้งแต่วันกระทำความผิด โดยหากเหลือ 0 คะแนน จะได้รับคืนเพียง 8 คะแนน เมื่อพ้นกำหนดเวลา การสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่

นอกจากนี้ สามารถอบรมกับกรมการขนส่งทางบก ได้ปีละ 2 ครั้ง เพื่อรับคะแนนคืน โดยจะอบรมได้เมื่อคะแนนเหลือน้อยกว่า 6 คะแนน ซึ่งการอบรมครั้งแรก ได้รับคืนทั้งหมด 12 คะแนน ครั้งที่ 2 ได้ไม่เกิน 6 คะแนน

กรณีที่ถูกตัดคะแนนจนเหลือ 0 คะแนน และต้องการคะแนนกลับคืนมาทั้งหมด 12 คะแนน สามารถขอเข้ารับการอบรมจากกรมการขนส่งทางบกได้ภายใต้เงื่อนไข ดังต่อไปนี้

1. กรณีเป็นการอบรมครั้งที่ 1 ในรอบปี คะแนนที่ได้รับคืนมาจะมีคะแนนรวมไม่เกิน 12 คะแนน
2. กรณีเป็นการอบรมครั้งที่ 2 ในรอบปี คะแนนที่ได้รับคืนมาจะมีคะแนนรวมไม่เกิน 6 คะแนน
3. ผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ มีสิทธิได้รับคืนคะแนนจากการอบรมเพียงปีละ 2 ครั้ง ณ กรมการขนส่งทางบก หรือ สำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ 1- 4 หรือสำนักงานขนส่งจังหวัดทุกจังหวัด

#### ช่องทางการตรวจสอบคะแนน

1. เว็บไซต์ E-Ticket PTM โดยธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) สามารถตรวจสอบใบสั่งค้างชำระจ่ายค่าปรับ ตรวจสอบคะแนนความประพฤติ และตรวจสอบสถานะใบขับขี่

<sup>54</sup> ระเบียบว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขเกี่ยวกับการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ พ.ศ. 2565.



2. แอปพลิเคชัน ซับดี (KHUB DEE) เพื่อให้บริการข้อมูลข่าวสาร และตรวจสอบใบสั่งค้างชำระ และคะแนนความประพฤติ และดำเนินการด้านต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขับขี่อันเป็นประโยชน์ต่าง ๆ ตอนนี้มีเฉพาะบน App Store<sup>55</sup>

---

<sup>55</sup> ศูนย์บริการภาครัฐเพื่อประชาชน, ‘ระบบตัดคะแนนความประพฤติในการขับรถ หรือ ตัดแต้มใบขับขี่’ (ศูนย์บริการภาครัฐเพื่อประชาชน) <<https://www.gcc.go.th/?p=97404>> สืบค้นเมื่อ 10 มีนาคม 2566.

## บทที่ 3

### มาตรการลงโทษความผิดจราจรของต่างประเทศ

ในบทนี้ ผู้เขียนจะได้กล่าวถึงรูปแบบและมาตรการในการบังคับใช้กฎหมายจราจรต่างประเทศสืบเนื่องจากได้มีแนวคิดในการเพิ่มมาตรการในการบังคับโทษปรับโดยการปรับโทษประเภทต่างๆ ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกพ.ศ.2522 เพราะการบังคับโทษปรับถือเป็นโทษหลักของพระราชบัญญัติฉบับนี้ อีกทั้งยังเป็นการลงโทษเพื่อตอบแทนแก่คนผู้กระทำความผิด โดยจะได้ศึกษาการบังคับโทษปรับตามใบสั่งของประเทศสหรัฐอเมริกาและประเทศญี่ปุ่น ทั้งนี้เพื่อนำข้อมูลมาวิเคราะห์แนวทางในการกำหนดสภาพบังคับที่มีความเหมาะสมและให้สามารถนำใบสั่งมาบังคับใช้กับกฎหมายจราจรและพระราชบัญญัติจราจรทางบกพ.ศ.2522 ต่อไป

#### 3.1 มาตรการลงโทษความผิดจราจรของสหรัฐอเมริกา

ประเทศสหรัฐอเมริกาเป็นประเทศที่ปกครองแบบสหพันธ์ ฯ จึงมีลักษณะเหมือนมีอำนาจอธิปไตยซ้อนกันอยู่ อำนาจอธิปไตยในแต่ละมลรัฐ และอำนาจอธิปไตยของสหรัฐซึ่งเป็นอำนาจที่ได้รับมอบจากทุกมลรัฐที่รวมกันเป็นสหรัฐ ดังนั้นในแต่ละมลรัฐย่อมมีอำนาจที่จะจัดตั้งศาลของตนเองขึ้นมาเพื่อบริหารงานยุติธรรมภายใต้เขตมลรัฐของตนเอง

##### 3.1.1 มาตรการในชั้นเจ้าพนักงาน

ในสหรัฐอเมริกาเจ้าพนักงานผู้บังคับใช้กฎหมาย คือ ตำรวจหรือเจ้าหน้าที่อื่นซึ่งปฏิบัติงานภายใต้การควบคุมของเจ้าหน้าที่ตำรวจ เช่น Meter Mate พบว่ามีการกระทำความผิดหรือฝ่าฝืนกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจราจร เช่น การจอดรถในที่ห้ามจอด โดยทั่วไปเจ้าพนักงานก็จะออกใบสั่ง (Ticket) โดยใบสั่งจะเป็นแบบพิมพ์ที่ออกโดยศาล มีข้อความระบุศาลที่เขตอำนาจไว้ในใบสั่งด้วย ขนาดของใบสั่งและข้อความที่ปรากฏในใบสั่งจะมีมาตรฐาน(Uniform Traffic Ticket) โดยจะปรากฏรายละเอียดที่จะแจ้งผู้กระทำความผิดดังนี้

- หมายเลขสั่ง (Citation Number)
- หน่วยงานที่ออกใบสั่ง (Issuing Agency)
- วันที่ (Date Issued)
- เวลา (Time Issued)
- ฐานความผิด (Cited Violations)
- สถานที่ (Location Of Violations)
- ชื่อของเจ้าหน้าที่ผู้ออกใบสั่ง (Issuing Officer)
- สถานที่ที่ให้ไปแสดงตน (Place to Appear)
- เวลาที่ให้ไปแสดงตน (Time to Appear)

- หมายเลขโทรศัพท์ติดต่อ (Court Phone Number)<sup>56</sup>

ใบสั่งแต่ละฉบับจะแยกเป็นส่วน ส่วนที่หนึ่งสี่ขาว ส่วนที่สองสีเหลือง สำหรับส่งไปที่ศาลซึ่งมีเขตอำนาจในการพิจารณาหรือที่ สำนักงานคดีจราจร (Traffic Violation Bureau) ส่วนที่สาม สีชมพูเป็นสำเนาเก็บไว้ที่ตำรวจผู้ออกใบสั่ง และส่งไปยัง Chief administrative officer และส่วนที่สี่ใช้เป็นหมายเรียกตัวผู้กระทำความผิด<sup>57</sup> โดยใบสั่งของเจ้าหน้าที่จราจรสามารถจำแนกประเภทของใบสั่งได้เป็น 3 ประเภท ดังนี้

- ใบสั่งที่เกิดจากการจอดรถในที่ห้ามจอด (Parking Ticket)

- ใบสั่งที่เกิดจากการกระทำความผิดจราจรที่ไม่ร้ายแรง (Infraction Ticket)

- ใบสั่งที่เกิดจากการกระทำความผิดจราจรที่ร้ายแรง (Misdemeanor Ticket)

กระบวนการดำเนินการแยกตามลักษณะของการกระทำความผิดดังนี้

1. ความผิดที่ไม่เกี่ยวกับการขับเคื่อนรถ ซึ่งเป็นความผิดเล็กๆ น้อยๆ ไม่ถือว่าเป็นอาชญากรรม ซึ่งเรียกว่า Infraction กรณีนี้จะไม่มีการจับกุม โดยจะออกใบสั่งตามทะเบียนรถและผู้กระทำความผิดมีหน้าที่ต้องชำระค่าปรับ หากผู้กระทำความผิดไม่ประสงค์ที่จะสู้คดี หรือไม่ประสงค์จะชำระเงินตามจำนวนที่กฎหมายกำหนด ก็ต้องไปศาลเพื่อสู้คดี หรือให้ศาลกำหนดค่าปรับให้ สำหรับผู้ที่ฝ่าฝืนไม่ชำระค่าปรับ จะมีการรายงานเลขทะเบียนรถเข้าเครื่องคอมพิวเตอร์ และแจ้งไปยังเจ้าหน้าที่ตำรวจสายตรวจ เมื่อพบรถคันดังกล่าวจอดอยู่ที่ใด ก็จะนำเครื่องมือล็อคล้อรถ ที่เรียกว่า Cramp ไปล็อกไว้ ทำให้ไม่สามารถเคลื่อนที่ได้ หรือลากรถคันดังกล่าวมาเก็บรักษาไว้ ทั้งนี้ผู้กระทำความผิด ต้องเป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายทั้งหมด นอกจากค่าปรับที่จะต้องโดนปรับในความผิดดังกล่าวด้วย

2. ความผิดที่เกี่ยวกับการขับเคื่อนรถ ถือว่าเป็นความผิดเล็กน้อย (Misdemeanor) เจ้าหน้าที่ตำรวจ ที่พบการกระทำความผิด จะจับกุมผู้กระทำความผิด และออกใบสั่งซึ่งเรียกว่า บันทึกรหัสเลขใบขับขี่ และลักษณะที่ถือว่าเป็นการกระทำความผิด หากการกระทำความผิด ที่ผู้กระทำความผิดตกอยู่ในภาวะเมาสุรา หรือยาเสพติด เจ้าหน้าที่ตำรวจจะนำตัวผู้กระทำความผิดส่งให้กรมยานพาหนะ (Department of Motor Vehicles) ตรวจพิสูจน์ ทั้งนี้ผู้กระทำความผิดอาจปฏิเสธไม่ยอมให้ตรวจได้ในกรณีดังกล่าวนี้ เจ้าหน้าที่ตำรวจจะบันทึกการปฏิเสธไว้ในใบสั่ง ความผิดดังกล่าวนี้เจ้าหน้าที่มีสิทธิในการควบคุมตัวผู้ต้องหา และจะต้องนำตัวผู้ต้องหาส่งต่อศาล เพื่อให้ได้รับการพิจารณาโดยเร็ว และในการดำเนินคดีจราจรนี้ เจ้าหน้าที่ตำรวจไม่มีอำนาจในการเปรียบเทียบปรับ หรือเพิกถอนใบสั่ง เพราะเป็นอำนาจของศาลที่พิจารณาคดีเกี่ยวกับความผิดจราจรเท่านั้นที่มีอำนาจ โดยผู้กระทำความผิดจราจรเกิน 1 ครั้ง ภายใน 1 ปี จะถูกเพิ่มโทษปรับ และในกรณี

<sup>56</sup> ชนะ รุ่งโรจน์ธนกุล, 'ความสำคัญของการจัดตั้งศาลจราจรในประเทศไทย' ((กรกฎาคม - ธันวาคม 2559) 2 วารสารรามคำแหง ฉบับนิติศาสตร์ 79, 103.

<sup>57</sup> เสวก มณีกุล, 'ปัญหาทางกฎหมายในการใช้ดุลยพินิจของพนักงานสอบสวนเกี่ยวกับการรวบรวมพยานวัตถุ พยานผู้เชี่ยวชาญและหลักนิติวิทยาศาสตร์' (วิทยานิพนธ์ นิติศาสตรมหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ปริธี พนมยงค์ มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต 2552) 25.

ความผิดร้ายแรง ก็จะมีการเพิ่มโทษจำคุกด้วย และในกรณีที่ไม่สามารถชำระค่าปรับได้ ศาลมีอำนาจในการที่จะให้ผู้กระทำความผิดผ่อนชำระเป็นงวด ๆ<sup>58</sup>

เมื่อผู้ขับขี่ได้รับใบสั่งจากเจ้าพนักงานจราจร ผู้ขับขี่มีสิทธิที่จะยอมรับใบสั่งหรือปฏิเสธใบสั่ง หากผู้ขับขี่ยอมรับใบสั่ง โดยวิธีการชำระสามารถส่งเช็คค่าปรับทางไปรษณีย์ หรือชำระผ่านระบบโครงข่ายอินเทอร์เน็ต ซึ่งมีบริการดังนี้

- ชำระค่าปรับและสิ้นสุดใบสั่ง (Pay and Close Your Ticket)
- ร้องขอแผนการชำระใบสั่ง (Request a Payment Plan)
- ร้องขอขยายเวลาชำระใบสั่ง (Request an Extension)
- ร้องขอการฝึกอบรม (Request Traffic School)
- ร้องขอวันนัดศาล (Reserve a Court Date)
- ตรวจสอบสถานะใบสั่ง (Check Ticket Status)
- ตรวจสอบค่าธรรมเนียม (Traffic Frees)<sup>59</sup>

ผู้ขับขี่ยังสามารถชำระค่าปรับต่อหน้าศาล ใบสั่งยังถือว่าเป็นคำฟ้อง ให้ผู้กระทำความผิดไปศาลตามวันเวลาที่กำหนดไว้ โดยปกติจะกำหนดไว้ 5 วันและแจ้งข้อหาให้ทราบในใบสั่งด้วย เมื่อจับตัวผู้ต้องหาได้แล้วให้ส่งตัวต่อศาลทันทีเท่าที่จะทำได้ และให้เจ้าหน้าที่ผู้จับ ทำบันทึกการจับกุมไว้ด้วย หากผู้ขับขี่ปฏิเสธใบสั่งและประสงค์จะคัดค้าน ผู้ขับขี่ต้องทำเป็นคำร้องขอศาลให้พิจารณาใบสั่งนั้น และกำหนดวันพิจารณาหรือสามารถต่อรองกับอัยการ(ในกรณีที่มียอัยการเข้ามาสู่กระบวนการยุติธรรม) ก่อนถึงวันพิจารณาได้

### 3.1.2 มาตรการในชั้นศาล

ศาลที่มีอำนาจในการพิจารณาคดีเกี่ยวกับความผิดจราจรนั้น เป็นศาลประจำมลรัฐมีอำนาจในการพิจารณาพิพากษาคดีจราจร ซึ่งศาลมลรัฐมีอยู่ด้วยกัน 2 ศาล

1. Justice Court เป็นศาลประจำท้องถิ่น ที่มีพลเมืองไม่มาก มีเขตอำนาจที่จำกัดเฉพาะคดี Misdemeanors มีผู้พิพากษาที่เรียกว่า Justice of the Peace

2. Municipal Court เป็นศาลที่มีเขตอำนาจในเมืองหนึ่ง หรือหลายๆเมือง และท้องที่ที่ไม่มี Justice Court ก็จะใช้ Municipal Court พิจารณาคดีแทน ซึ่งศาล Municipal Court บางรัฐอาจเรียกว่า Mayer Court Police Court เป็นต้น

ในบางเมืองที่เป็นเมืองใหญ่จะมีศาลจราจร (Traffic Court) บางแห่งเป็นส่วนหนึ่งของ Municipal Court เช่น นครซานฟรานซิสโก บางแห่งก็เป็นส่วนหนึ่งของ (Superior Court) เช่น กรุงวอชิงตัน ดี.ซี. แต่ในบางเมืองมีการแยก ศาลจราจร (Traffic Court) ออกมาเป็นศาลพิเศษต่างหาก และมีอำนาจพิจารณาคดี

<sup>58</sup> สมพจน์ คำแก้ว (เชิงจรจร 35) 41.

<sup>59</sup> CVC §§ 23610-23675

เกี่ยวกับรถยนต์ และการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรโดยเฉพาะ เช่น เมืองฟิลาเดเฟีย ลอสแอนเจลิส เป็นต้น<sup>60</sup> ในการพิจารณาพิพากษาคดีนั้น เมื่อผู้กระทำความผิดไปรายงานตัวต่อศาลแล้ว ศาลจะอ่านและอธิบายฟ้องให้ผู้กระทำความผิดฟัง หากผู้กระทำความผิดรับสารภาพ ก็ให้ตัดสินไปเลย โดยไม่ต้องสืบพยาน ซึ่งเหมือนกับประเทศอังกฤษซึ่งคดีจราจรจะได้รับการพิจารณาโดยรวบรัด โดยปราศจากลูกขุน และเนื่องจากประเทศสหรัฐอเมริกาเป็นประเทศใหญ่ ที่ประกอบด้วยหลายมลรัฐ วิธีการพิจารณาความจึงมีความแตกต่างกันออกไป เช่น ในมลรัฐทางตะวันตก ตำรวจไม่ต้องมาศาล เว้นแต่จะถูกเรียกมาเป็นพยานในคดี ส่วนมลรัฐตะวันออก ตำรวจต้องมาในการพิจารณาคดี โดยทั่วไปในการกระทำผิดกฎหมายจราจรหากเป็นความผิดเล็กน้อย (Misdemeanors) ผู้กระทำความผิดไม่จำเป็นต้องไปแสดงตัวที่ศาล เว้นแต่ความผิดบางประเภท ที่ผู้กระทำความผิดมาปรากฏตัวที่ศาลในการพิจารณา ในกรณีโทษปรับซึ่งเป็นโทษที่ใช้กับผู้กระทำความผิดเป็นส่วนใหญ่ ผู้กระทำความผิดสามารถชำระค่าปรับด้วยเงินสด หรือเช็ค และในกรณีไม่สามารถชำระได้ในคราวเดียว ศาลอาจอนุญาตให้ผ่อนชำระค่าปรับเป็นงวด ๆ ได้ หรืออาจให้ทำกิจกรรมบริการสังคม (Community Services) เพื่อหักใช้หนี้ค่าปรับในอัตรา ชั่วโมงละ 5 เหรียญสหรัฐก็ได้ และการลงโทษการกระทำความผิดครั้งแรกสำหรับความผิดที่มีอัตราโทษอย่างสูงให้จำคุกไม่เกิน 6 เดือน หรือปรับไม่เกิน 500 เหรียญสหรัฐ หรือทั้งจำทั้งปรับ ศาลมักจะใช้วิธีการคุมประพฤติแทนการลงโทษจำคุก ถ้าโดยมีระยะเวลาประมาณ 5 ปี และให้เข้าโรงเรียนฝึกสอนกฎหมาย หรือวางข้อจำกัดเกี่ยวกับการขับขี่ เช่น ให้ขับรถเฉพาะไปที่ทำงาน หรือขับรถกลับบ้านเท่านั้น เป็นระยะเวลา 1 ปี

การเปรียบเทียบปรับเป็นอำนาจของศาลโดยเฉพาะ ตำรวจหรือฝ่ายปกครองอื่นไม่มีอำนาจในการเปรียบเทียบปรับ แต่ในมลรัฐที่มีการจัดตั้งศาลจราจร (Traffic Court) อาจจะทำให้มีการจัดตั้งสำนักงานคดีจราจร (Traffic Violation Bureau) ขึ้นโดยมีผู้อำนวยการและรองผู้อำนวยการหรือเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจรับผิดชอบทำหน้าที่แทนศาล โดยศาลจะเป็นผู้กำหนดว่า ความผิดประเภทใดที่สำนักงานคดีจราจรมีอำนาจทำการแทน ซึ่งส่วนใหญ่เป็นคดีที่ไม่เกี่ยวกับการเคลื่อนรถ (Non-Moving Traffic Offences) และผู้ต้องหาไม่ต้องมาปรากฏตัวต่อศาล คดีจราจรที่ผู้ต้องหาหรือจำเลยต้องมาปรากฏตัวต่อศาล ได้แก่

1. ขับยานพาหนะระหว่างมีนเมาหรือมีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดมากกว่า 0.010% หรือขับยานพาหนะขณะติดยาเสพติด
2. ขับรถประมาทจนเกิดอุบัติเหตุ
3. หลบหนีหลังจากเกิดอุบัติเหตุ
4. ขับยานพาหนะในขณะที่ถูกสั่งยึดใบอนุญาตขับขี่
5. ขับรถเร็วกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดมากเกินไป
6. กระทำความผิดซ้ำในช่วงเวลาที่กฎหมายกำหนด

<sup>60</sup> โสภณ รัตนกร, 'ศาลเทศบาลและศาลจราจร' (กันยายน - พฤศจิกายน 2520) 9 วารสารนิติศาสตร์ 216, 220.

การพิจารณาคดีจราจร ถูกแบ่งออกเป็น 2 ประเภทใหญ่ๆ ประเภทหนึ่งเป็นความผิดเกี่ยวกับการจอดรถ (Parking Violations) เช่น การจอดรถในที่ห้ามจอด จอดรถเกินเวลาที่ชำระค่าจอด จอดรถโดยไม่ชอบด้วยกฎหมาย หรือจอดรถฝ่าฝืนคำสั่งของเจ้าพนักงานจราจร เป็นต้น ความผิดอีกประเภทคือความผิดเกี่ยวกับการเคลื่อนรถ (Moving Violations) เช่น ขับรถความเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดมากเกินไป ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณ ขับรถโดยไม่มีใบอนุญาตขับขี่ หรือขับรถในขณะเมาสุรา เป็นต้น สำหรับความผิดที่เกี่ยวกับการจอดรถ ดังที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น เป็นความผิดที่มีเพียงโทษปรับ หากผู้กระทำความผิดไม่ประสงค์ที่จะสู้คดี ก็สามารถนำเงินค่าปรับไปชำระที่ศาล หรือตามวิธีการต่างๆ ที่กฎหมายกำหนด หากผู้กระทำความผิด ประสงค์ที่จะสู้คดี หรือไม่ต้องการชำระเงินค่าปรับตามที่กฎหมายกำหนด ก็ต้องไปศาลเพื่อสู้คดีและให้ศาลเป็นผู้กำหนดค่าปรับให้ กรณีความผิดที่เป็นการเคลื่อนรถนั้น ผู้ถูกกล่าวหาหรือผู้กระทำความผิดต้องไปรายงานตัวต่อศาล ในวันที่ศาลนัดพิจารณาคดีครั้งแรก ซึ่งจะมีการอ่านและการอธิบายฟ้องให้จำเลยฟัง ถ้าจำเลยให้การรับสารภาพศาลก็จะทำการตัดสินไปเลยโดยไม่ต้องนำสืบพยาน ศาลอาจเพียงลงโทษปรับหรือให้รอโทษจำคุกไว้ หรืออาจให้จำคุกแล้วแต่ความหนักเบาของข้อหาที่ได้กระทำความผิด และประวัติการกระทำความผิดของจำเลยด้วย

มาตรการลงโทษด้วยวิธีการตัดคะแนน (Point System) ในประเทศสหรัฐอเมริกา เมื่อมีผู้กระทำความผิดตามกฎหมายจราจรก็จะมีวิธีการที่จะนำตัวผู้กระทำความผิดมาลงโทษให้ได้ทุกครั้ง โดยสหรัฐอเมริกาจะมีศูนย์คอมพิวเตอร์ที่ทำการเก็บข้อมูล และสถิติการกระทำความผิดของผู้กระทำความผิดไว้ ผู้กระทำความผิดที่ยังไม่ได้รับการลงโทษจะไม่มีโอกาสได้ต่อทะเบียนรถยนต์ หรือใบอนุญาตขับขี่ และผู้ที่เคยกระทำความผิดมาแล้วจะได้รับโทษสูงขึ้น หรืออาจถูกเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ได้ นอกจากโทษดังกล่าวแล้ว ยังมีการบังคับให้มีการทำประกันรถยนต์โดยทั่วกัน ผู้ที่เคยกระทำความผิดเกี่ยวกับการจราจรก็จะถูกเรียกเบี้ยประกันที่สูงขึ้น สถิติที่นำมาพิจารณาโทษนั้น ส่วนหนึ่งจะมาจากการบันทึกคะแนนของผู้กระทำความผิด ซึ่งหากผู้กระทำความผิดถูกตัดคะแนนตามจำนวนที่กฎหมายกำหนดไว้ ผู้ขับขี่อาจถูกเพิกถอนสิทธิบางอย่างได้ ในสหรัฐอเมริกา มาตรการการลงโทษโดยการบันทึกการตัดคะแนนถือว่ามีผลในการปฏิบัติค่อนข้างมาก ผู้ขับขี่ล้วนแต่เกรงกลัวที่จะถูกตัดคะแนน เนื่องจากหากโดนบันทึกการตัดคะแนนเป็นจำนวนมาก อาจถูกเพิกถอนสิทธิต่างๆ ในการใช้รถและถนนได้

ในสหรัฐอเมริกาจะมีหน่วยงานหน่วยงานหนึ่ง เรียกว่ากองควบคุมการจราจร (The Bureau Of Motor Vehicles) คอยควบคุมผู้ใช้รถและถนนให้ปฏิบัติตามกฎจราจร และจะเป็นผู้บันทึกคะแนนของผู้กระทำความผิดตามที่ได้กล่าวมาแล้วในข้างต้น มาตรการการตัดคะแนน (Point System) นั้น จะตัดคะแนนตามความรุนแรงของการกระทำความผิด ดังนี้

ความผิดที่ผู้กระทำความผิดตามกฎหมายจราจรจะถูกบันทึกตัดคะแนนจำนวน 6 คะแนน

1. ขับขี่ยานพาหนะชนผู้อื่นเป็นเหตุให้ถึงแก่ความตาย
2. ขับขี่ยานพาหนะในขณะมีเมามา

3. ขับขี่ยานพาหนะโดยไม่พกพาใบอนุญาตขับขี่
4. หลบหลีกการจับกุมของเจ้าหน้าที่
5. ขับรถแข่งกันในทางหลวง
6. ขับขี่ยานพาหนะของผู้อื่นโดยไม่ได้รับอนุญาต
7. ขับขี่ยานพาหนะในขณะที่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่หรือถูกเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่
8. ใช้ยานพาหนะในการกระทำความผิด

ความผิดที่ผู้กระทำความผิดตามกฎหมายจราจรจะถูกบันทึกตัดคะแนนจำนวน 4 คะแนน

1. ขับยานพาหนะโดยประมาทซึ่งอาจก่อให้เกิดความเสียหายและอันตรายแก่ผู้อื่น

ความผิดที่ผู้กระทำความผิดตามกฎหมายจราจรจะถูกบันทึกตัดคะแนนจำนวน 2 คะแนน

1. ขับยานพาหนะในเขตห้ามเข้า(ขึ้นอยู่กับขนาดของยานพาหนะ)
2. ขับยานพาหนะฝ่าฝืนข้อบังคับของกองควบคุมจราจร ขับยานพาหนะด้วยความเร็วเกินกว่า

อัตราที่กฎหมายกำหนด<sup>61</sup>

### 3.2 มาตรการลงโทษความผิดจราจรของญี่ปุ่น

#### 3.2.1 มาตรการในชั้นเจ้าพนักงาน

ในประเทศญี่ปุ่นเมื่อเจ้าหน้าที่ตำรวจพบว่า มีการกระทำความผิดกฎจราจรขึ้น เจ้าพนักงานตำรวจจะยึดใบอนุญาตขับขี่ และเขียนใบสั่ง ซึ่งใบสั่งของประเทศญี่ปุ่นจะมีด้วยกัน 2 ประเภท

ประเภทที่ 1 คือ ใบสั่งที่ออกโดยเจ้าหน้าที่ตำรวจผู้พบการกระทำความผิด โดยใบสั่งประเภทนี้จะประกอบด้วย 3 ส่วนด้วยกัน ส่วนที่หนึ่ง เป็นสีฟ้า สำหรับมอบให้กับผู้กระทำความผิดส่วนที่สอง เป็นสีขาว ใบแจ้งการชำระเงิน ส่วนที่สาม เป็นสีเหลือง คือสำเนาสำหรับเจ้าหน้าที่ตำรวจ ใบสั่งจะระบุรายละเอียดเกี่ยวกับการกระทำความผิด มาตรการที่กระทำความผิด วัน เวลา สถานที่ที่กระทำความผิด

ประเภทที่ 2 คือ ใบสั่งจากกล้องอิเล็กทรอนิกส์<sup>62</sup> เมื่อเจ้าพนักงานตำรวจพบการกระทำความผิดก็จะมีกรออกใบสั่ง โดยกรออกรายละเอียดตามที่กำหนดไว้ในใบสั่ง ซึ่งเมื่อผู้กระทำความผิดได้รับใบสั่งแล้วจะต้องมาศาลตามวันเวลาที่กำหนดไว้ในใบสั่งเพื่อดำเนินคดี โดยส่วนใหญ่ศาลแขวงที่มีอำนาจพิจารณาจะอยู่ใกล้กับบริเวณสถานีตำรวจ

นอกจากนี้ประเทศญี่ปุ่นยังมีวิธีการพิเศษที่ใช้เฉพาะกับความผิดจราจร เรียกว่า Hansoku-kin System หรือการลงโทษทางการเงินแก่การละเมิดกฎหมายจราจร (Pecuniary Penalty against Traffic infraction System) สภาบังคับกับที่ใช้วิธีการนี้ ไม่ใช่โทษทางอาญา ประเทศญี่ปุ่นได้ใช้วิธีนี้กับการละเมิด

<sup>61</sup> เฟิ่งอ้าง.

<sup>62</sup> กระทรวงคมนาคม, ‘รายงานการศึกษาดูงานด้านความปลอดภัยทางถนน ชุดที่ 3 ณ ประเทศญี่ปุ่น ระหว่างวันที่ 2-9 มิถุนายน 2562’ (กระทรวงคมนาคม) <<https://shorturl.asia/Zbl1D>> สืบค้นเมื่อ 10 มีนาคม 2566.



กฎหมายจราจร ตั้งแต่ปี ค.ศ.1968 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อลดภาวะของกระบวนการยุติธรรมทางอาญา และหลีกเลี่ยงการเกิดมลทิน (Stigma) วิธีของ Hansoku-kin System คือการให้เจ้าพนักงานตำรวจออกคำบอกกล่าวเรียกว่า KoKuchi หรือ Tsukoku เป็นใบแจ้งให้ชำระค่าปรับเป็นแผ่นกระดาษสีขาว ผู้กระทำความผิดจะต้องชำระเงินตามจำนวนที่กฎหมายกำหนดไว้ โดยสามารถชำระเงินค่าปรับผ่านทางธนาคาร หรือ ณ ที่ทำการไปรษณีย์ภายในระยะเวลา 8 วัน นับแต่ได้รับใบแจ้งให้ชำระเงิน ซึ่งเจ้าพนักงานตำรวจจะให้มาพร้อมกับใบสั่ง หากผู้กระทำความผิดได้ดำเนินการชำระเงินตามระยะเวลาที่กำหนด และตามวิธีการที่กำหนด ก็จะไม่ถูกดำเนินคดีอาญา และหากไม่สามารถชำระเงินค่าปรับได้ตามระยะเวลาดังกล่าวที่กำหนด ผู้กระทำความผิดก็จะต้องไปที่ศูนย์การจราจรประจำอำเภอ เพื่อรับใบแจ้งให้ชำระเงินค่าปรับอีกภายใน 11 วัน ถ้าผู้กระทำความผิดยังไม่ยอมชำระเงินค่าปรับ ในระยะเวลาดังกล่าว ก็จะถูกนำตัวไปที่ศาล เพื่อดำเนินการตามกระบวนการพิจารณาความอาญาต่อไป<sup>63</sup>

สำหรับเงินค่าปรับที่ได้รับจากผู้กระทำความผิดตามกฎหมายจราจร ก็จะถูกแบ่งครึ่งระหว่างอำเภอ และจังหวัด เพื่อใช้เป็นค่าใช้จ่ายในการทำสัญญาจราจร และสัญญาต่าง ๆ บนท้องถนน

### 3.2.2 มาตรการในชั้นศาล

การดำเนินคดีในศาลเรียกว่า Summary Court และในการดำเนินคดีเกี่ยวกับการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรนั้น สามารถพิจารณาโดยรวบรัดได้ตามบทบัญญัติใน The Law Concerning Summary Trial Procedure For Traffic Violation Cases โดยศาลจะเป็นผู้มีอำนาจในการพิจารณาพิพากษาคดี ที่เป็นการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรที่ร้ายแรง และไม่เกินขอบเขตของอำนาจศาลแขวง ส่วนเจ้าหน้าที่ตำรวจจะไม่มีอำนาจในการพิจารณาลงโทษผู้กระทำความผิดที่เป็นความผิดร้ายแรง แต่มีอำนาจในการเปรียบเทียบปรับกรณีผู้กระทำความผิดฝ่าฝืนกฎหมายจราจรที่ไม่ร้ายแรงเท่านั้น และวิธีพิจารณาความจราจรนั้น จะมีลักษณะเรียบง่าย รวดเร็ว และสะดวก โดยการพิจารณาคดีจะใช้หลักการพิจารณาโดยวาจา

### 3.2.3 มาตรการลงโทษโดยวิธีการตัดคะแนน<sup>64</sup>

เป็นมาตรการหนึ่งที่ใช้สำหรับป้องกันความเสียหายที่เกิดจากการขับซี้ จึงต้องพิจารณาจากความรู้ความสามารถ และทัศนคติของผู้ขับซี้ประกอบกัน ซึ่งการตัดคะแนนความประพฤติเป็นกระบวนการบังคับทางปกครอง ซึ่งจะแยกออกจากกระบวนการดำเนินคดีอาญา ซึ่งการบังคับการทางปกครองด้วยการพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาต มี 2 ประเภทคือ

1. การพักใช้ เพิกถอน ใบอนุญาตเมื่อมีการกระทำความผิดในข้อหาเฉพาะ ซึ่งจะไม่ใช่การตัดแต้มแต่ใช้ข้อเท็จจริงในการประกอบการพิจารณา

<sup>63</sup> จุมพล จันสังข์, 'ปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับการสอบสวนคดีจราจร' (วิทยานิพนธ์ นิติศาสตรมหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีปทุม วิทยาเขตชลบุรี 2556) 74.

<sup>64</sup> Akita Wiki, 'Driving infractions' (Akita Wiki) <[https://akitajet.com/wiki/Driving\\_infractions](https://akitajet.com/wiki/Driving_infractions)> accessed 10 September 2022.

2. การพักใช้ เพิกถอนใบอนุญาต ด้วยระบบคะแนน โดยญี่ปุ่นกำหนดให้การตัดแต้มเป็นการบวกเพิ่มแต้มให้กับผู้ขับขี่ที่กระทำความผิด โดยได้กำหนดข้อหา จำนวนคะแนน ในการตัดแต้มไว้อย่างชัดเจน โดยดูจากประวัติการกระทำความผิดย้อนหลัง 3 ปี ข้อหาและแต้มที่จะตัด สามารถแบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ ข้อหาทั่วไป และข้อหาเฉพาะ รวมถึงมีการบวกเพิ่มโทษกรณีมีการกระทำความผิดซ้ำ หรือมีการดื่ม หรือเมาร่วมด้วย หรือมีอุบัติเหตุร่วมด้วย เป็นต้น<sup>65</sup>

ในการลงโทษด้วยการทำบันทึกตัดคะแนนผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ ใช้บันทึกในระบบคอมพิวเตอร์ที่เรียกว่า Driver Control System ซึ่งตั้งแต่ปี พ.ศ.2512 ข้อมูลดังกล่าวถูกส่งไปยัง Japan Safety Driving Centre รวบรวมและแจ้งเตือนประชาชนเมื่อบุคคลดังกล่าวถูกตัดคะแนนจนถึงการพักใช้ใบอนุญาต โดยจะมีคะแนนเต็มทั้งหมด 15 คะแนน และจะต้องรักษาคะแนนนี้ไว้ในช่วงระยะเวลา 3 ปี หากผู้ขับขี่ได้ถูกบันทึกคะแนนความประพฤติ จากการฝ่าฝืนกฎจราจร ไป 6 คะแนน ผู้กระทำความผิดจะถูกยึดใบขับขี่เป็นการชั่วคราว และหากผู้ขับขี่ถูกบันทึกคะแนนความประพฤติจากการฝ่าฝืนกระทำความผิดจำนวน 15 คะแนน ผู้กระทำความผิดนั้นจะถูกยกเลิก เพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ ประชาชนสามารถตรวจสอบคะแนนของตนเองได้ผ่านทางหน่วยงานดังกล่าวได้อีกทางหนึ่ง และเมื่อมีการบันทึกคะแนนจนถึงหลักเกณฑ์ที่จะต้องถูกพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ คณะกรรมการความมั่นคงประจำจังหวัดจะเป็นผู้พิจารณาพักใช้ใบอนุญาตบุคคลดังกล่าว และบุคคลดังกล่าวนั้นจะต้องส่งใบอนุญาตขับขี่คืนให้กับตำรวจเพื่อเก็บไว้ในห้วงเวลาที่ถูกพักใช้ใบอนุญาต การขับรถในระหว่างถูกพักใช้ใบอนุญาตจะเป็นเหตุให้ได้รับโทษเพิ่มจากข้อหาที่กระทำความผิด โดยญี่ปุ่นถือว่า การขับขี่พาหนะในขณะที่ใบอนุญาตถูกพักใช้ คือการขับขี่พาหนะโดยไม่มีใบอนุญาตขับขี่ และจะเป็นการพักใช้ใบอนุญาตทุกใบของบุคคลนั้น

ประเทศญี่ปุ่นจะไม่มีการอบรมเพื่อคืนคะแนน แต่จะมีการอบรมเพื่อลดระยะเวลาในการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ เช่นอบรม 1 วัน ก็จะลดเวลาการพักใช้ 1 วัน หรือในการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ที่มีระยะเวลานาน จะมีคอร์สการอบรมที่สามารถลดระยะเวลาการพักใช้ใบอนุญาตได้กึ่งหนึ่ง

<sup>65</sup> สมพจน์ คำแก้ว (เชิงอรรถ 35).

## บทที่ 4

### วิเคราะห์ปัญหา

#### 4.1 วิเคราะห์ปัญหาประสิทธิผลและข้อบกพร่องของใบสั่งของเจ้าพนักงานจราจร

พระราชบัญญัติจราจรทางบกพ.ศ.2522 ได้บัญญัติในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการออกใบสั่งและวิธีปฏิบัติเมื่อได้รับใบสั่งไว้เพียง 3 มาตราเท่านั้น คือในเรื่องของการออกใบสั่งของเจ้าพนักงานจราจรอยู่ใน

“มาตรา 140 เมื่อปรากฏแก่เจ้าพนักงานจราจร ไม่ว่าจะพบด้วยตนเอง หรือโดยการใช้อุปกรณ์หรือโดยวิธีการอื่นใด ว่าผู้ขับขี่ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้หรือตามกฎหมายอื่นอันเกี่ยวกับการใช้ทาง ที่เป็นความผิดที่มีโทษปรับสถานเดียว หรือมีโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือนและมีโทษปรับ เจ้าพนักงานจราจรจะกล่าวตักเตือนหรือออกใบสั่งให้ผู้ขับขี่นั้น ไปชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบก็ได้

ในกรณีเจ้าพนักงานจราจรที่ออกใบสั่งไม่พบตัวผู้ขับขี่ ให้ติด ผูก หรือแสดงใบสั่งไว้ที่รถที่ผู้ขับขี่สามารถเห็นได้ง่าย หากไม่สามารถติด ผูก หรือแสดงใบสั่งไว้ที่รถได้ไม่ว่าด้วยเหตุใด ให้ส่งใบสั่งพร้อมด้วยพยานหลักฐานโดยทางไปรษณีย์ลงทะเบียนตอบรับไปยังภูมิลำเนาของเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถเพื่อให้ชำระค่าปรับภายในระยะเวลาที่กำหนดในใบสั่งนั้น ทั้งนี้ ตามระเบียบที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนด

ให้นำความในวรรคสองมาใช้บังคับกรณีเจ้าพนักงานจราจรพบการกระทำความผิดตามพระราชบัญญัตินี้หรือตามกฎหมายอื่นอันเกี่ยวกับรถหรือการใช้ทาง แต่ไม่อาจทราบตัวผู้ขับขี่ด้วยโดยอนุโลมเกณฑ์การกำหนดจำนวนค่าปรับตามที่เปรียบเทียบและแบบของใบสั่งให้เป็นไปตามที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนด”

วิธีปฏิบัติเมื่อผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถได้รับใบสั่ง

“มาตรา 140/1 เมื่อเจ้าพนักงานจราจรได้ติด ผูก หรือแสดงใบสั่งไว้ที่รถหรือส่งใบสั่งทางไปรษณีย์ตามมาตรา 140 วรรคสองและวรรคสาม แล้ว ให้ถือว่าเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถ ได้รับใบสั่งเมื่อพ้นกำหนดสิบห้าวันนับแต่วันที่ติด ผูก หรือแสดงใบสั่งไว้ที่รถหรือส่งใบสั่งทางไปรษณีย์ ดังกล่าว เว้นแต่จะมีการพิสูจน์ได้ว่าไม่มีการได้รับหรือได้รับหลังจากวันนั้น เมื่อเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถได้รับใบสั่งดังกล่าวแล้ว ให้สันนิษฐานว่าเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถนั้นเป็นผู้กระทำความผิดตามที่ระบุในใบสั่ง เว้นแต่เจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถจะได้แจ้งต่อพนักงานสอบสวนภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ได้รับใบสั่งว่าผู้อื่นเป็นผู้ขับขี่ และผู้นั้นยอมรับว่าตนเป็นผู้ขับขี่ หรือในกรณีที่ไม่มีผู้ใดยอมรับว่าเป็นผู้ขับขี่ เจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถซึ่งไม่ใช่ชนิดบุคคลจะต้องแสดงหลักฐาน ให้พนักงานสอบสวนเชื่อได้ว่าตนเองมิได้เป็นผู้ขับขี่นั้น”

วิธีการเมื่อผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถต้องการจะชำระค่าปรับ

“มาตรา 141 เมื่อผู้ขับขี่ เจ้าของรถ หรือผู้ครอบครองรถได้รับใบสั่งตามมาตรา 140 แล้วให้ชำระค่าปรับภายในเวลาที่กำหนดไว้ในใบสั่ง ด้วยวิธีการอย่างหนึ่งอย่างใด ดังต่อไปนี้

(1) ชำระค่าปรับโดยการส่งนาณัติหรือการส่งตัวแลกเงินของธนาคารโดยทางไปรษณีย์ลงทะเบียน ส่งจ่ายให้แก่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ พร้อมด้วยสำเนาใบสั่งไปยังสถานที่ที่ระบุไว้ในใบสั่ง หรือ โดยวิธีการธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ บัตรเครดิต หรือวิธีการอื่น โดยผ่านธนาคารหรือหน่วยบริการ รับชำระเงิน ตามจำนวนที่ระบุไว้ในใบสั่ง ทั้งนี้ ตามระเบียบที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนด

(2) ชำระค่าปรับที่สถานีตำรวจ โดยชำระตามจำนวนที่กำหนดไว้ในใบสั่งหรือตามจำนวนที่พนักงานสอบสวนเปรียบเทียบ และในกรณีนี้ ให้พนักงานสอบสวนทุกท้องที่มีเขตอำนาจในการเปรียบเทียบปรับได้ทั่วราชอาณาจักร

เมื่อผู้ได้รับใบสั่งได้ชำระค่าปรับครบถ้วนถูกต้องแล้ว ให้คดีเป็นอันเลิกกัน”

กรณีและผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถ เมื่อได้รับใบสั่งไม่ปฏิบัติตามกฎหมายหรือวิธีที่ได้กำหนดไว้

“มาตรา 141 ทวิ ในกรณีที่ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถซึ่งได้รับใบสั่งไม่ปฏิบัติตาม มาตรา 141 ให้พนักงานสอบสวนมีอำนาจดังต่อไปนี้

(1) ในกรณีที่ทราบที่อยู่ของผู้ขับขี่หรือที่อยู่ของเจ้าของรถ ให้พนักงานสอบสวน ออกหมายเรียกผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถให้มารายงานตัวที่พนักงานสอบสวน ในกรณีดังกล่าวนี้ ผู้ได้รับหมายเรียกต้องมารายงานตัวตามวัน เวลา และ ณ สถานที่ที่ระบุไว้ในหมายเรียก และให้พนักงานสอบสวนดำเนินการเปรียบเทียบและว่ากล่าวตักเตือนผู้ได้รับหมายเรียกดังกล่าว

(2) ในกรณีที่ไม้อาจส่งหมายเรียกให้แก่ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถได้ ให้พนักงานสอบสวนแจ้งเป็นหนังสือไปยังนายทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์และตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก เพื่อให้ นายทะเบียนแจ้งให้ผู้มาติดต่อขอชำระภาษีประจำปีสำหรับรถคันนั้นไปรายงานตัวที่พนักงานสอบสวนตามหมายเรียก ถ้าผู้มาติดต่อขอชำระภาษีประจำปีเป็นเพียงตัวแทนของเจ้าของรถ ให้ผู้มาติดต่อแจ้งให้เจ้าของรถทราบเพื่อไปรายงานตัวที่พนักงานสอบสวนตามหมายเรียก ในกรณีดังกล่าวให้นายทะเบียนงดรับชำระภาษีประจำปีสำหรับรถคันนั้นไว้เป็นการชั่วคราวจนกว่าจะได้รับแจ้งจากพนักงานสอบสวนว่าได้มีการปฏิบัติตามหมายเรียกนั้นแล้ว การงดรับชำระภาษีประจำปีไม่เป็นเหตุให้ผู้นั้นไม่ต้องชำระเงินเพิ่มตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ หรือกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก แล้วแต่กรณี”

โดยรายละเอียดของใบสั่งตามมาตรา 140 นั้น ได้กำหนดไว้ในประกาศสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เรื่องกำหนดแบบใบสั่งเจ้าพนักงานจราจร (ฉบับที่ 2 )พ.ศ.2564 โดยใบสั่งประเภทที่หนึ่งจะประกอบด้วยส่วนที่สำคัญคือ ชื่อผู้ขับขี่ เลขบัตรประจำตัวประชาชน เลขใบอนุญาตขับขี่ วันที่ได้รับอนุญาต ประเภทและชนิดของใบอนุญาตขับขี่ ประเภทและรายละเอียดเกี่ยวกับพาหนะที่ขับขี่ หมายเลขทะเบียนพาหนะ ฐานความผิด สถานที่เกิดเหตุ หน่วยงานที่ออกใบสั่ง ชื่อของเจ้าพนักงานจราจรผู้ออกใบสั่ง และในใบสั่งยังประกอบไปด้วยวิธีการชำระค่าปรับตามมาตรา 141 อีกทั้งยังมีคำเตือนสำหรับกรณีที่ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถได้รับใบสั่งแล้วไม่ปฏิบัติตามที่กฎหมายกำหนด โดยมาตรา 155 บัญญัติว่า ผู้ใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา 141 โดยไม่มีเหตุสมควร ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท ส่วนใบสั่งประเภทที่สอง จะประกอบไปด้วย ชื่อผู้ขับขี่ เจ้าของ

ผู้ครอบครอง เลขบัตรประจำตัวประชาชน ที่อยู่ ข้อมูลเกี่ยวกับยานพาหนะ ข้อหาที่กระทำความผิด สถานที่เกิดเหตุ วันเวลาที่เกิดเหตุ พยานหลักฐาน หน่วยงานที่ออกใบสั่ง ชื่อผู้ออกใบสั่ง วิธีการชำระค่าปรับและค่าเตือนเช่นเดียวกับใบสั่งประเภทที่หนึ่ง ส่วนใบสั่งประเภทที่สาม เป็นใบสั่งอิเล็กทรอนิกส์ที่ออกโดยเครื่องมือของ เจ้าพนักงานจราจร โดยประกอบด้วย เลขที่ใบสั่ง ชื่อผู้ขับขี่ เลขบัตรประจำตัวประชาชน รายละเอียดพาหนะที่ขับขี่ ฐานความผิด จำนวนค่าปรับ วันที่กำหนดให้ชำระค่าปรับ วันเวลาที่ออกใบสั่ง หน่วยงานที่ออกใบสั่ง ผู้ออกใบสั่ง และ QR CODE เพื่อชำระเงินค่าปรับ และ QR CODE ข้อมูลใบสั่งที่กระทำความผิดในระบบ PTM(Police Ticket Management) [www.ptm.police.go.th](http://www.ptm.police.go.th)

โดยใบสั่งทั้ง 3 ประเภท มุ่งเน้นไปในส่วนองวิธีการชำระค่าปรับ และความสะดวกของการชำระค่าปรับ แต่ยังคงส่วนที่สำคัญบางประการเป็นเหตุให้ใบสั่งนั้น ไม่สามารถบังคับหรือทำให้ประชาชนเกรงกลัวสิ่งที่จะเกิดขึ้นหลังจากกระทำความผิดจราจรแล้วถูกเจ้าพนักงานจราจรออกใบสั่ง จะเห็นว่าในปัจจุบัน ใบสั่งยังไม่มีประสิทธิภาพเพียงพอ เมื่อประชาชนผู้กระทำความผิดได้รับใบสั่ง แล้วก็รู้สึกว่าคุณเองถูกลิดรอนสิทธิในการใช้รถใช้ถนนแต่อย่างใด แต่รู้สึกเพียงว่า ใบสั่งเป็นเพียงกระดาษแผ่นหนึ่ง ที่ไม่มีความสำคัญอะไร แตกต่างกับประเทศอื่นที่ใช้กฎหมายจราจรในลักษณะเดียวกัน การแก่ที่ประสิทธิภาพของใบสั่ง โดยการทำให้ใบสั่งมีสภาพเป็นหมายเรียกหรือหมายศาล ซึ่งเมื่อมีการออกใบสั่งแล้ว ให้ผู้ที่ได้รับใบสั่งมีหน้าที่ไปพบพนักงานสอบสวนหรือศาลเพื่อทำการเปรียบเทียบปรับ หากผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถไม่มาพบพนักงานสอบสวนหรือศาลตามระยะเวลาที่กำหนด ให้มีการบันทึกประวัติยานพาหนะที่มีการกระทำความผิด โดยใช้มาตรการเดียวกับของต่างประเทศก็คือ เมื่อเจ้าพนักงานพบยานพาหนะที่ผู้ขับขี่ใช้ในการกระทำความผิด ให้มีอำนาจในการยึดรถรวมทั้ง ยกรถ เพื่อมาเก็บรักษา และผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถ มีหน้าที่ต้องเสียค่าใช้จ่ายต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นการยกรถและค่าปรับ ซึ่งหากใบสั่งนั้นมีสภาพเป็นหมายเรียกในตัวเองแล้ว ผู้กระทำความผิดก็มีความเกรงกลัวและคอยระวังในการขับขี่มากขึ้น ด้วยระยะเวลาที่กระชั้น และมาตรการที่เข้มข้นจะสามารถช่วยแก้ไขปัญหาต่างๆ ของระบบการบังคับใช้กฎหมายได้ โดยถือเป็นการลดภาระของศาล และพนักงานสอบสวน แต่ถือเป็นภาระของผู้กระทำความผิด ที่มีหน้าที่ที่จะมาพบพนักงานสอบสวนหรือศาลเพื่อทำการเปรียบเทียบปรับเอง

#### 4.2 วิเคราะห์ในกรณีผู้กระทำความผิดเพิกเฉยต่อใบสั่งของเจ้าพนักงานจราจร

เมื่อผู้ขับขี่ เจ้าของรถ หรือผู้ครอบครอง ได้รับใบสั่งจากเจ้าหน้าที่แล้ว ไม่ว่าจะใบสั่งแบบใด พระราชบัญญัติจราจรทางบกพ.ศ.2522 กำหนดให้ผู้ขับขี่ เจ้าของรถ หรือผู้ครอบครอง มีหน้าที่ต้องชำระค่าปรับภายในเวลาที่กำหนด โดยวิธีการชำระตามที่กฎหมายกำหนด เมื่อผู้ขับขี่ เจ้าของรถ หรือผู้ครอบครอง ไม่ปฏิบัติตามที่กฎหมายกำหนด คือมีการเพิกเฉยต่อใบสั่งที่ได้รับ มาตรา 141 ได้กำหนดให้พนักงานสอบสวนทำการออกหมายเรียก ผู้ขับขี่ เจ้าของรถ ให้มารายงานตัวต่อพนักงานสอบสวน ในกรณีที่มีการออกหมายเรียกผู้ขับขี่ เจ้าของรถแล้ว บุคคลตามหมายเรียกต้องมารายงานตัวตามวัน เวลา และสถานที่ที่ระบุไว้ในหมายเรียก และให้พนักงานสอบสวนทำการเปรียบเทียบและทำการตัดเตือน โดยกฎหมายนั้นให้อำนาจแก่พนักงาน

สอบสวนในการออกหมายเรียกหากมีการกระทำความผิดตามกฎหมายจราจร และผู้กระทำความผิดนั้น เพิกเฉย แต่ในปัจจุบัน การออกใบสั่งจากเจ้าพนักงานจราจรนั้นมีปริมาณมาก ซึ่งก่อให้เกิดผลกระทบทั้งในเรื่องของค่าใช้จ่ายในการออกหมายเรียก และเป็นการเพิ่มภาระหน้าที่ให้กับพนักงานสอบสวนมากขึ้น ซึ่งจะเห็นได้ว่า กฎหมายได้กำหนดไว้ด้วยว่า เมื่อมีการออกใบสั่งผู้กระทำความผิดต้องชำระค่าปรับภายในเวลาที่กำหนด เมื่อพ้นเวลาที่กำหนดในใบสั่งแล้ว ให้พนักงานเจ้าหน้าที่ตำแหน่งตั้งแต่สารวัตรขึ้นไปมีหนังสือแจ้งการไม่ปฏิบัติตามใบสั่งและจำนวนค่าปรับที่ค้างชำระให้ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถทราบภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่ครบกำหนดชำระค่าปรับตามที่ระบุในใบสั่ง และหนังสือแจ้งเตือนดังกล่าวให้ส่งทางไปรษณีย์ลงทะเบียนตอบรับ ภายใน 15 วันนับแต่วันครบกำหนดชำระค่าใบสั่ง<sup>66</sup> และเมื่อพ้นกำหนด 15 วัน หลังจากออกใบเตือนแล้ว หากผู้กระทำความผิดยังไม่มาชำระค่าปรับ เจ้าหน้าที่จะทำการส่งหนังสือแจ้งไปยังนายทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์และตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก เพื่อให้นายทะเบียนแจ้งให้ผู้ที่มาติดต่อชำระภาษีประจำปีสำหรับรถคันนั้นไปรายงานตัวที่พนักงานสอบสวนตามหมายเรียก ถ้าผู้มาชำระภาษีนั้นเป็นเพียงตัวแทนของเจ้าของรถ ให้ผู้มาติดต่อนั้นแจ้งให้กับเจ้าของรถทราบเพื่อไปรายงานตัวต่อพนักงานสอบสวนตามหมายเรียก โดยให้นายทะเบียนนั้นรับชำระภาษีประจำปีสำหรับรถคันนั้นไว้เป็นการชั่วคราว ซึ่งในกฎหมายได้ระบุให้เป็นที่หมายของพนักงานสอบสวนทั้งในการออกหมายเรียก และการส่งหนังสือแจ้งไปยังนายทะเบียน ซึ่งก่อให้เกิดภาระกับพนักงานสอบสวนมากขึ้น โดยเมื่อมีการออกหมายเรียกครั้งแรกแล้วผู้กระทำความผิดยังไม่มาพบพนักงานสอบสวน พนักงานสอบสวนก็ต้องออกหมายเรียกอีกหนึ่งใบ รวมเป็นสองหมายเรียก ซึ่งหากผู้กระทำความผิดยังไม่มาพบพนักงานสอบสวนเพื่อเปรียบเทียบอีก พนักงานสอบสวนก็มีหน้าที่ที่จะต้องไปร้องขอต่อศาลเพื่อขออนุมัติหมายจับ ซึ่งโดยเจตนารมณ์ของกฎหมายจราจรที่ให้อำนาจกับพนักงานสอบสวนในการเปรียบเทียบปรับและเตือน เนื่องด้วยการกระทำความผิดตามกฎหมายจราจรเป็นเพียงความผิดเล็กน้อยซึ่งไม่ควรขึ้นสู่กระบวนการของศาล และเป็นความผิดที่มีอายุความสั้น หากเมื่อเทียบกับกระบวนการทั้งระบบ จะเห็นว่ากว่าจะถึงขั้นที่พนักงานสอบสวนนั้นสามารถร้องขอศาลเพื่ออนุมัติหมายจับกับความผิดจราจรได้ ก็ต้องใช้ระยะเวลาพอสมควร อีกทั้งเป็นการพุ่มเพื่องบประมาณแผ่นดิน โดยกระบวนการที่ยืดยาวทำให้อายุความของการกระทำความผิดนั้นสั้นลง ซึ่งผู้กระทำความผิดก็จะรอให้ถึงขั้นตอนที่โดนหมายเรียกครั้งที่สองก่อน ซึ่งกว่าจะถึงระยะเวลานั้นก็ใช้ค่าใช้จ่ายในการส่งใบเตือนสองครั้ง หนังสือแจ้งยังนายทะเบียนหนึ่งครั้ง และหมายเรียกผู้ขับขี่อีกสองครั้ง ซึ่งก่อให้เกิดค่าใช้จ่ายกับแผ่นดินเป็นจำนวนมาก ซึ่งเมื่อถึงขั้นดำเนินคดีที่พนักงานสอบสวน พนักงานสอบสวนก็ต้องทำสำนวนส่งยังอัยการ ซึ่งหากเป็นคดีที่สามารถเปรียบเทียบปรับได้ อัยการก็จะส่งกลับมาให้พนักงานสอบสวนพยายามเปรียบเทียบปรับ เพื่อให้คดีสิ้นสุดโดยไม่ต้องส่งฟ้องศาล หรือหากมีความจำเป็นที่จะต้องใช้กระบวนการของศาล ศาลที่มีหน้าที่ในการตัดสินคดีจราจร ต้องปรับตัวให้มี

<sup>66</sup> คำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ 14/2560 เรื่อง มาตรการเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก (21 มีนาคม 2560).



ความไม่เป็นทางการและให้ศาลสามารถบูรณาการร่วมกับสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เพื่อให้การดำเนินคดี  
จราจรที่มีอายุความสั้นนั้น สามารถจบได้อย่างรวดเร็ว

#### 4.3 วิเคราะห์เปรียบเทียบมาตรการบังคับการใช้โทษปรับในเรื่องของประสิทธิผลของใบสั่งเปรียบเทียบ กฎหมายไทยและต่างประเทศ

จากการศึกษาเปรียบเทียบกฎหมายและการบังคับโทษในความผิดจราจรที่มีโทษปรับและประสิทธิผล  
ของใบสั่งแต่ละชนิดของประเทศไทยและต่างประเทศพบว่า เมื่อได้เปรียบเทียบในเรื่องของโทษและมาตรการ  
ต่างๆของต่างประเทศ กฎหมายจราจรจะใช้โทษปรับเป็นโทษหลัก โทษเกี่ยวกับการเคลื่อนรถหรือจอดรถนั้น มี  
ลักษณะเป็นโทษที่บังคับเอาแก่ทรัพย์สินของผู้กระทำความผิดโดย พระราชบัญญัติจราจรทางบกพ.ศ.2522  
ฉบับก่อนหน้าที่จะมีการแก้ไขเป็นฉบับปัจจุบัน โทษปรับถือว่าขาดประสิทธิผลมาก เนื่องจากเป็นโทษปรับเป็น  
จำนวนค่าปรับที่น้อย คือปรับสูงสุดไม่เกินหนึ่งพันบาท และในปัจจุบันได้มีการปรับเพิ่มโทษเป็นปรับไม่เกินสี่  
พันบาทสำหรับบางฐานความผิด แต่จำนวนค่าปรับยังไม่ใช้สิ่งที่สำคัญที่สุดของกฎหมายจราจร กล่าวคือสิ่งที่  
สำคัญที่สุดของกฎหมายคือการบังคับใช้ให้มีประสิทธิผลของโทษตามใบสั่ง หากมีการออกใบสั่งมาแล้วไม่  
สามารถบังคับโทษปรับได้ตามความมุ่งหมายของกฎหมาย ใบสั่งนั้นก็ขาดประสิทธิผล เมื่อได้วิเคราะห์ถึง  
ประสิทธิผลของใบสั่งของประเทศไทย และของต่างประเทศ เมื่อวิเคราะห์ถึงปริมาณใบสั่งที่ออกโดยเจ้าหน้าที่  
ในแต่ละปีกับจำนวนใบสั่งที่มีการชำระค่าปรับ ก็จะได้เห็นว่าปริมาณใบสั่งที่ค้างชำระมีปริมาณมาก เนื่องด้วย  
ขั้นตอนต่างๆภายหลังจากการออกใบสั่งแล้ว มีจำนวนขั้นตอนที่วุ่นวายซับซ้อน ไม่ต่อเนื่อง กว่าที่จะถึงขั้นตอนที่  
สามารถบังคับให้ผู้กระทำความผิดชำระค่าปรับได้ตามเจตนารมณ์ของกฎหมายจะต้องผ่านขั้นตอนหลาย  
ขั้นตอน ไม่ว่าจะเป็นในขั้นตอนออกใบเตือน ในระยะเวลา 7 วัน, 15 วัน การส่งหนังสือให้ยังนายทะเบียนใน  
การงดต่อภาษี รวมทั้งการออกหมายเรียกของพนักงานสอบสวน โดยขั้นตอนที่ได้กล่าวมานั้นเป็นขั้นตอนที่ทำให้  
ใบสั่งที่ออกไปในการกระทำความผิดจราจรเพียงหนึ่งครั้งของผู้กระทำความผิดมีประสิทธิผล แตกต่างกับ  
กฎหมายจราจรของต่างประเทศ ในประเทศสหรัฐอเมริกาสำหรับความผิดที่มีโทษปรับ ในกรณีที่มีการออก  
ใบสั่ง หากผู้กระทำความผิดไม่ชำระค่าปรับตามวิธีที่กฎหมายกำหนดก็จะมีมาตรการที่มีความเข้มงวดมาบังคับ  
เมื่อมีผู้ขับขี หรือผู้กระทำความผิดฝ่าฝืนไม่ชำระค่าปรับ จะมีการรายงานเลขทะเบียนพาหนะที่กระทำความผิด  
เข้าสู่ระบบ เมื่อเจ้าหน้าที่พบพาหนะดังกล่าวที่ไม่ชำระค่าปรับตามที่กำหนด ก็จะมีการล็อคล้อและเคลื่อนย้าย  
พาหนะดังกล่าวมาเก็บรักษาไว้ โดยหากผู้ขับขีนั้นต้องการที่จะนำพาหนะดังกล่าวกลับไปก็มีหน้าที่ที่จะต้อง  
ชำระค่าใช้จ่ายทั้งหมดในการดำเนินการดังกล่าว นอกเหนือจากค่าปรับที่ต้องจ่ายด้วย ในความผิดเล็กน้อยที่  
ผู้กระทำความผิดไม่ต้องไปปรากฏตัวที่ศาล เว้นแต่ความผิดบางประเภท การเปรียบเทียบปรับเป็นอำนาจของ



ศาล เว้นแต่ในมลรัฐที่มีการจัดตั้งศาลจรรยา จะมีการจัดตั้งสำนักงานคดีจรรยา และเนื่องจากใบสั่งกำหนดให้ผู้กระทำความผิดมีหน้าที่ต้องไปศาลหากต้องการที่จะปฏิเสธข้อกล่าวหาหรือไม่ประสงค์ที่จะดำเนินการชำระค่าปรับ ด้วยเหตุนี้กฎหมายจรรยาของสหรัฐอเมริกาจึงสามารถนำตัวผู้กระทำความผิดตามกฎหมายจรรยามาลงโทษได้ทุกครั้งโดยสามารถแก้ไขหรือเพิ่มเติมการใช้เครื่องมือบังคับโดยกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการบังคับเพิ่มเติม ภายใต้พระราชบัญญัติจรรยาทางบกพ.ศ.2522 มาตรา 59 “หัวหน้าเจ้าพนักงานจรรยาหรือเจ้าพนักงานจรรยาที่มีอำนาจสั่งให้ผู้ขับขี่เคลื่อนย้ายรถที่หยุดหรือจอดอยู่อันเป็นการฝ่าฝืนบทแห่งพระราชบัญญัตินี้ได้ หัวหน้าเจ้าพนักงานจรรยาหรือเจ้าพนักงานจรรยาหรือผู้ที่ได้รับมอบหมายจากหัวหน้าเจ้าพนักงานจรรยาหรือเจ้าพนักงานจรรยาภายใต้การควบคุมดูแลของบุคคลดังกล่าวมีอำนาจเคลื่อนย้ายรถที่หยุดหรือจอดอยู่อันเป็นการฝ่าฝืนบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้ หรือใช้เครื่องมือบังคับไม่ให้เคลื่อนย้ายรถดังกล่าวได้ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนด” เช่นเดียวกับกฎหมายจรรยาของประเทศญี่ปุ่นเมื่อมีการออกใบสั่งโดยเจ้าพนักงานจรรยาไม่ว่าจะเป็นใบสั่งประเภทเขียนหรือใบสั่งกล้องอิเล็กทรอนิกส์ ผู้กระทำความผิดเมื่อได้รับใบสั่งแล้วก็มีหน้าที่ที่จะต้องมาศาลตามวันเวลาที่กำหนดในใบสั่ง หากผู้กระทำความผิดนั้นไม่สามารถชำระค่าปรับในระยะเวลาที่กำหนดก็จะถูกนำตัวไปที่ศาลเพื่อดำเนินคดีอาญาซึ่งจะเห็นได้ว่าประเทศสหรัฐอเมริกาและประเทศญี่ปุ่นจะใช้ศาลเพื่อกำหนดหน้าที่ของผู้กระทำความผิดให้มีความเกรงกลัวต่อใบสั่ง เมื่อได้รับใบสั่งแล้วก็มีหน้าที่ที่ต้องปฏิบัติ อีกทั้งยังเป็นการทำให้ใบสั่งที่ออกให้แก่ผู้กระทำความผิดจรรยาที่มีโทษปรับ ซึ่งถือว่าเป็นโทษที่เบาที่สุดแต่ก็ยังสามารถบังคับให้ผู้กระทำความผิดปฏิบัติตามได้เป็นอย่างดี โดยในส่วนของหน้าที่ของผู้กระทำความผิดที่ต้องปฏิบัติตามใบสั่งนั้น สามารถแก้ไขเพิ่มเติมระเบียบหรือคำสั่งภายใต้พระราชบัญญัติจรรยาทางบกพ.ศ.2522 มาตรา 141 เมื่อผู้ขับขี่ เจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถได้รับใบสั่งตามมาตรา 140 แล้ว ให้ชำระค่าปรับภายในเวลาที่กำหนดไว้ในใบสั่ง ด้วยวิธีการอย่างหนึ่งอย่างใดดังต่อไปนี้ (1) ชำระค่าปรับโดยการส่งธนาคณัติหรือการส่งตัวแลกเงินของธนาคารโดยทางไปรษณีย์ลงทะเบียนสั่งจ่ายให้แก่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ พร้อมด้วยสำเนาใบสั่งไปยังสถานที่ที่ระบุไว้ในใบสั่ง หรือโดยวิธีการธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ บัตรเครดิต หรือวิธีการอื่น โดยผ่านธนาคารหรือหน่วยบริการรับชำระเงิน ตามจำนวนที่ระบุไว้ในใบสั่ง ทั้งนี้ ตามระเบียบที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนด หากมีการแก้ไขระเบียบหรือคำสั่งในส่วนนี้แล้ว จะทำให้สามารถกำหนดหน้าที่ของประชาชนให้ปฏิบัติตามระเบียบดังกล่าวได้ เพื่อให้กฎหมายจรรยานั้นมีประสิทธิภาพเช่นเดียวกับประเทศญี่ปุ่น

ตารางที่ 4.1 เปรียบเทียบมาตรการการบังคับใช้กฎหมายจราจร

หัวข้อ/ประเทศ	ประเทศไทย	ประเทศญี่ปุ่น	ประเทศสหรัฐอเมริกา
ชั้นจับกุม	เมื่อเจ้าพนักงานพบการกระทำความผิด สามารถเลือกดำเนินการได้ 2 ประเภท คือ 1. ว่ากล่าวตักเตือน 2. ออกใบสั่งให้แก่ผู้ขับขี่	เมื่อเจ้าพนักงานตำรวจพบการกระทำความผิดก็จะยึดใบอนุญาตขับขี่และออกใบสั่ง โดยใบสั่งมีลักษณะเช่นเดียวกับของสหรัฐ คือมีสภาพเป็นหมายศาล เมื่อผู้กระทำความผิดได้รับใบสั่งแล้วมีหน้าที่ต้องมาศาลตามวันที่กำหนดในใบสั่ง	เจ้าพนักงานทำการออกใบสั่งเช่นเดียวกับประเทศไทย แต่ใบสั่งมีประสิทธิผลมากกว่าเนื่องจากใบสั่งมีสถานะเป็นหมายศาล ที่กำหนดหน้าที่ให้แก่ผู้ขับขี่ให้ไปแสดงตนต่อหน้าศาล ในเวลาที่กำหนด
ชำระค่าใบสั่ง	ชำระค่าปรับภายใน 7 วัน หลังจาก 7 วันจะมีการออกใบเตือน ให้มาชำระค่าปรับ	เมื่อชำระค่าปรับ คดีสิ้นสุดแต่หากไม่ชำระค่าปรับ ผู้กระทำความผิดต้องไปที่ศูนย์การจราจรประจำอำเภอเพื่อรับใบแจ้งให้ชำระค่าปรับ หากยังไม่ชำระ ก็จะถูกนำตัวไปยังศาลเพื่อดำเนินการตามกฎหมายต่อไป	เมื่อมีการชำระค่าปรับคดีจะสิ้นสุด หากไม่ชำระ จะมีการรายงานทะเบียนรถเข้าสู่ระบบ เมื่อเจ้าพนักงานพบรถที่กระทำความผิด ก็มีอำนาจในการล็อคล้อ ยกรถ ไปเก็บ โดยผู้กระทำความผิดต้องเป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายทั้งหมด
เปรียบเทียบปรับ	เมื่อชำระค่าปรับตามที่เจ้าพนักงานได้เปรียบเทียบแล้ว คดีเป็นอันสิ้นสุด	เมื่อชำระค่าปรับแล้วคดีเป็นอันสิ้นสุด	การเปรียบเทียบปรับเป็นอำนาจของศาลเท่านั้น เจ้าพนักงานตำรวจไม่มีอำนาจในการเปรียบเทียบปรับ แต่ในรัฐที่มีศาลจราจร ศาลจะกำหนดว่าความผิดประเภทใด ให้เจ้าหน้าที่มีอำนาจทำการแทนศาล เมื่อปรับแล้วคดีสิ้นสุด

#### ตารางที่ 4.2 เปรียบเทียบการใช้ระบบคะแนน

หัวข้อ/ประเทศ	ประเทศไทย	ประเทศญี่ปุ่น	ประเทศสหรัฐอเมริกา		
			แคลิฟอร์เนีย	โคโรลาโด	ฟลอริดา
ระบบตัดคะแนน	ตัดคะแนน	บวกเพิ่ม	บวกเพิ่ม	บวกเพิ่ม	บวกเพิ่ม
บุคคลที่ถูกตัดคะแนน	ผู้ขับขี่/เจ้าของรถ/ ผู้ครอบครอง	ผู้ขับขี่	ผู้ขับขี่	ผู้ขับขี่	ผู้ขับขี่
จำนวนคะแนนที่หักใช้	หมด 12 คะแนน	6 คะแนนขึ้นไป ถ้าครบ 15 คะแนนจะถูกยกเลิก เพิกถอนใบอนุญาต	- 4 คะแนนใน 12 เดือน - 6 คะแนนใน 24 เดือน - 8 คะแนนใน 36 เดือน	- 12 คะแนนใน 12 เดือน - 18 คะแนนใน 24 เดือน	- 12 คะแนนใน 12 เดือน - 18 คะแนนใน 18 เดือน - 24 คะแนนใน 36 เดือน
ระยะเวลาพักใช้ต่อครั้ง	90 วัน	เริ่มต้นที่ 30 วัน	6-12 เดือน	แล้วแต่ศาลจะ กำหนด	เริ่มต้นที่ 30 วัน
ผู้ตัดคะแนน	อัตโนมัติในระบบ PTM	เจ้าหน้าที่ที่รับผิดชอบ ระดับจังหวัด	กรมความปลอดภัยบนทาง หลวงและยานยนต์ของ แคลิฟอร์เนีย	กรมความปลอดภัย บนทางหลวงและ ยานยนต์ของ โคโร ลาโด	กรมความปลอดภัย บนทางหลวงและ ยานยนต์ของ ฟลอ ริดา
ผู้ส่งพักใช้ใบขับขี่	ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ	เจ้าหน้าที่ที่รับผิดชอบ ระดับจังหวัด	กองการควบคุมการจราจร	กองการควบคุม การจราจร	กองการควบคุม การจราจร

#### 4.4 วิเคราะห์ถึงเหตุผลความจำเป็นและความเหมาะสมในการบังคับใช้ใบสั่งตามพระราชบัญญัติจราจร พ.ศ.2522

ในปี 2563-2565 ที่ผ่านมา หลังจากมีการปรับปรุงพระราชบัญญัติจราจรทางบกพ.ศ.2522 แก้ไขเรื่องมาตรการบังคับเกี่ยวกับการเรียกเก็บใบอนุญาตขับขี่ และอำนวยความสะดวกให้กับประชาชนในการชำระค่าปรับ จากสถิติการออกใบสั่งและใบสั่งค้างชำระ จะเห็นได้ว่ามีปริมาณใบสั่งที่มีการชำระเพียงเล็กน้อยเท่านั้น เมื่อเทียบกับจำนวนใบสั่งที่ได้ออกไปสำหรับการกระทำความผิด ซึ่งจะเห็นได้ว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจได้มีการกวัดขันจับกุมอย่างเต็มที่ แต่ไม่ได้มีผลที่เป็นการบังคับให้ประชาชนปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในใบสั่งแต่อย่างใด เมื่อมีการออกใบสั่งในปริมาณที่มาก การออกใบเตือน ก็จะมากตามไปเป็นสองเท่าของจำนวนใบสั่งซึ่งใบเตือนนั้นเจ้าหน้าที่ต้องออกเนื่องจากกฎหมายนั้นกำหนดให้ต้องออก แต่สิ่งที่มีความสำคัญที่ทำให้ผู้กระทำความผิดที่ทำการฝ่าฝืนกระทำผิดปฏิบัติตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกพ.ศ.2522 ก็คือ กฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา เนื่องจากต้องมีการออกหมายเรียก ผู้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกพ.ศ.2522 ผู้กระทำความผิดถึงจะมีความเกรงกลัวต่อกฎหมาย เพราะการออกหมายเรียกสองครั้งเป็น

เหตุให้มีการออกหมายจับตามกฎหมายได้ ขั้นตอนต่างๆนี้ถือเป็นที่มีความสำคัญที่แสดงให้เห็นว่า ใบสั่ง และกระบวนการต่างๆ ที่ทำให้ใบสั่งมีประสิทธิผลตามกฎหมายยังมีความไม่สมบูรณ์ ไม่ว่าจะป็นขั้นตอนในการออกใบเตือนให้ชำระค่าปรับ หรือการส่งหนังสือไปยังนายทะเบียนเพื่อระงับการต่อภาษี แม้กฎหมายจะกำหนดขั้นตอนให้ประชาชนผู้กระทำความผิดหรือเจ้าของรถ ปฏิบัติตามแต่ก็ยังไม่สามารถบังคับได้ตามเจตนารมณ์ของกฎหมาย เพราะกฎหมายจรรยาบรรณกำหนดให้ใช้กระบวนการวิธีพิจารณาความในศาลเฉพาะความผิดที่มีความร้ายแรงเท่านั้น โดยโฆษกศาลยุติธรรมก็ได้ออกมายืนยันด้วยว่าการออกหมายจับเนื่องจากการกระทำความผิดตามกฎหมายจรรยาบรรณ ศาลจะไม่ได้ใช้วิธีการออกหมายจับทุกครั้ง ไม่ว่าจะคดีใหญ่หรือคดีเล็ก ศาลจะดูพฤติการณ์แต่ละเรื่องแต่ละคดีไป ศาลจะพิจารณาจากข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้นดูข้อมูลที่เจ้าหน้าที่ตำรวจอธิบายมาว่าเคยทำผิดมาแล้วกี่ครั้งอย่างไร เนื่องจากการดำเนินคดีจรรยาบรรณในชั้นศาลนั้นมีขั้นตอนที่ยุ่งยากและซับซ้อนต้องใช้เวลาและค่าใช้จ่ายที่มาก เมื่อเปรียบเทียบกับโทษปรับที่ผู้กระทำความผิดต้องเสีย จึงไม่เหมาะที่จะนำมาใช้กับคดีที่มีเพียงแค่โทษปรับและคดีที่มีอายุความน้อย สำหรับการกระทำความผิดที่มีการออกใบสั่งซึ่งถือว่าเป็นความผิดที่มีความไม่ร้ายแรง ควรให้เป็นหน้าที่ของพนักงานเปรียบเทียบหรือพนักงานสอบสวนเท่านั้นสำหรับการกระทำความผิดที่มีโทษปรับเป็นหลัก และเพื่อเป็นการลดขั้นตอนการทำงานให้มีความกระชับรวดเร็ว ขั้นตอนก่อนที่จะมีการออกหมายเรียกผู้กระทำความผิดมาพบพนักงานสอบสวน หรือมาตรการการออกใบสั่งควรเป็นขั้นตอนที่มีประสิทธิผลเพื่อให้ผู้กระทำความผิดสามารถเสียค่าปรับได้ทันที ทำให้ผู้กระทำความผิดได้รับโทษในเวลาที่เหมาะสมและเวลาอันสั้นหลังจากได้กระทำความผิด ซึ่งในขั้นตอนนี้ถือเป็นการแบ่งเบาภาระหน้าที่ของศาลและพนักงานสอบสวน แต่ปัจจุบันกระบวนการในการปฏิบัติตามใบสั่งยังมีจุดบกพร่อง แม้ว่าจะมีการแก้ไขกฎหมายเป็นฉบับปัจจุบัน ก็ยังไม่ก่อให้เกิดความมีประสิทธิภาพของใบสั่ง อีกทั้งการออกใบสั่งยังไม่สามารถยับยั้งการกระทำความผิดกฎหมายจรรยาบรรณ และไม่สามารถตอบแทน แก่แก่นต่อผู้กระทำความผิดได้ในทันที หากต้องการที่จะให้ผู้กระทำความผิดได้รับโทษจะต้องผ่านกระบวนการที่ซับซ้อนและยุ่งยาก ซึ่งขัดต่อเจตนารมณ์ของกฎหมาย หากกฎหมายจรรยาบรรณที่ออกมาบังคับใช้มีความศักดิ์สิทธิ์ การฝ่าฝืนการกระทำความผิดก็จะน้อยลงตามไปด้วย เช่นเดียวกับกรุงโซล ประเทศเกาหลี ที่มีการติดตั้งกล้องวงจรปิดทั่วกรุงโซลจำนวนกว่า 400 ตัว มีการบูรณาการร่วมกันเพื่อจับกุมผู้กระทำความผิด เช่น ฝ่าฝืนจอดรถ ฝ่าฝืนกลับรถในที่ห้าม การตรวจจับความเมา โดยมีการส่งข้อมูลที่ได้จากกล้องให้แก่ตำรวจและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ส่งใบสั่งไปที่บ้านรวมทั้งการยกรถซึ่งเสียค่าปรับสูงหลายพันบาท เมาแล้วขับก็ปรับถึงเจ็ดหมื่นบาท ทำให้สัดส่วนการกระทำความผิดลดลง<sup>67</sup> จากข้อบกพร่องดังกล่าวของกระบวนการในการดำเนินคดีจรรยาบรรณทั้งประสิทธิผลของใบสั่งในปัจจุบันของประเทศไทย จึงสมควรให้มีการแก้ไขให้การทำให้การลงโทษมีประสิทธิภาพมากขึ้น โดยการทำระบบมีการเชื่อมโยงกันระหว่างใบสั่งและประวัติอาชญากรรม โดยกองทะเบียนประวัติอาชญากรรม เมื่อมีการ

<sup>67</sup> สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร, เอกสารประกอบกรพิจารณาญัตติ เรื่อง ขอให้ตั้งคณะกรรมการการศึกษาปัญหาการจราจรติดขัดในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร 2551).

ออกใบสั่งและออกใบเตือนตามกฎหมาย รวมทั้งระเบียบสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ว่าด้วยการส่งใบสั่งทางไปรษณีย์ กรณีการส่งใบสั่งตามมาตรา 140 วรรคสอง กรณีเจ้าพนักงานจราจรออกใบสั่งไม่พบตัวผู้ขับขี่ ไม่สามารถติด ผูก หรือแสดงใบสั่งไว้ที่รถไม่ว่าด้วยเหตุใด และมาตรา 140 วรรคสาม กรณีไม่ทราบตัวผู้ขับขี่ ให้ส่งใบสั่งพร้อมพยานหลักฐานโดยทางไปรษณีย์ลงทะเบียนไปยังภูมิลำเนาของเจ้าของรถหรือผู้ครอบครอง ภายในระยะเวลาสามสิบวันนับแต่วันที่เจ้าพนักงานจราจรพบการกระทำความผิดและให้ถือว่าเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถได้รับใบสั่งนั้นเมื่อพ้นกำหนดสิบห้าวันนับแต่วันส่ง โดยจากข้อกำหนดดังกล่าว ให้มีการบันทึกประวัติอาชญากรรมในระบบพร้อมกันกับระบบใบสั่งจราจร หากในอนาคตที่ผู้ขับขี่มีการกระทำความผิดซ้ำอีก เมื่อเจ้าพนักงานจราจรจับกุมและเช็คข้อมูลการกระทำความผิด ให้เจ้าพนักงานมีอำนาจในการควบคุมตัว เช่นเดียวกับพบผู้กระทำความผิดตามหมายจับ ซึ่งสามารถทำให้ผู้กระทำความผิดถูกจับกุมและสามารถบังคับให้ชำระค่าปรับตามการกระทำความผิดที่ได้มีการออกใบสั่งไปแล้ว เพราะตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 หากผู้กระทำความผิดไม่ได้กระทำความผิดมีหน้าที่ที่จะต้องมาปฏิเสธการกระทำความผิดนั้นต่อพนักงานสอบสวนซึ่งเป็นสิทธิของเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถดังกล่าว หากไม่มีการปฏิเสธให้ถือว่าผู้กระทำความผิดนั้นได้กระทำความผิด โดยหากมีการนำมาตรการดังกล่าวมาใช้ก็ถือเป็นการกำหนดหน้าที่ของเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองที่จะต้องมาปฏิเสธการไปพบพนักงานสอบสวนก่อนที่กฎหมายจะสันนิษฐานถึงการกระทำความผิดตามใบสั่งที่ได้ออกให้แก่เจ้าของรถหรือผู้ครอบครองดังกล่าว ซึ่งอาจช่วยให้มีการปฏิบัติตามใบสั่งมีประสิทธิภาพมากขึ้นด้วย โดยการบูรณาการร่วมกันระหว่างหน่วยงาน ปัจจุบันได้มีการร่วมกันระหว่างทางพิเศษแห่งประเทศไทย กับกองบัญชาการตำรวจสอบสวนกลาง เพื่อพัฒนาความร่วมมือในการเชื่อมโยงระบบคอมพิวเตอร์และแลกเปลี่ยนข้อมูลในระบบสารสนเทศ โดยการทางพิเศษแห่งประเทศไทยจะทำการเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูล ของผู้ใช้ทางพิเศษและข้อมูลอื่นๆ จากฐานข้อมูลระบบจราจรอัจฉริยะที่มีอยู่ในระบบสารสนเทศได้แก่ ฐานข้อมูลระบบจราจรอัจฉริยะ (ITS Center) ฐานข้อมูลระบบ DEC และ ฐานข้อมูลระบบ ALC โดยข้อมูลดังกล่าวถือเป็นสิ่งสำคัญในการวิเคราะห์อาชญากรรม และเป็นประโยชน์ต่อการสืบสวนป้องกันและปราบปรามอาชญากรรม จากการเชื่อมโยงระบบของทั้งสองหน่วยงาน ที่ในอนาคตจะมีการเชื่อมโยงระบบต่างๆระหว่างหน่วยงานของรัฐเข้าด้วยกัน เพื่อประโยชน์ในการบังคับใช้กฎหมาย และทำให้กฎหมายที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบันมีประสิทธิภาพมากขึ้น โดยทางสำนักงานตำรวจแห่งชาติสมควรที่จะมีการแก้ไขระเบียบในการปฏิบัติเพื่อเป็นการเพิ่มอำนาจให้กับเจ้าพนักงานจราจรมากขึ้น เนื่องจากปัจจุบัน ระบบการบันทึกข้อมูลใบสั่งนั้นถูกใช้ไปแล้ว เพื่อให้การดำเนินการของเจ้าหน้าที่เกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น เห็นควรให้มีการเพิ่มระเบียบ หรือคำสั่งของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ โดยให้ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ ซึ่งเป็นผู้ที่มีอำนาจในการออกคำสั่ง ภายใต้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 นั้น ออกคำสั่งที่สามารถแก้ไขการบังคับโทษให้มีความทันสมัยและสามารถใช้กับกฎหมายที่มีการแก้ไขใหม่ให้มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลมากขึ้น เพื่อจะได้ทำให้กฎหมายนั้นสามารถบังคับใช้ได้ตรงตามเจตนารมณ์และสอดคล้องกับทฤษฎีการกำหนดโทษมากขึ้น ภายใต้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 4/1 ที่ระบุ

ว่า “เพื่อประโยชน์ในการควบคุมดูแลและบังคับใช้กฎหมายให้เป็นไปตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้หรือตามกฎหมายอื่นอันเกี่ยวกับการจราจร ให้สำนักงานตำรวจแห่งชาติและกรมการขนส่งทางบกจัดให้มีข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์เกี่ยวกับประวัติและการกระทำความผิดตามกฎหมายของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ ข้อมูลทะเบียนรถ และข้อมูลอื่นที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งให้มีการประสานข้อมูลดังกล่าว ทั้งนี้ ตามระเบียบที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติและอธิบดีกรมการขนส่งทางบกร่วมกันกำหนด” เมื่อผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติได้ใช้อำนาจในการออกคำสั่งเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าว ก็จะทำให้ปัญหาในการไม่ชำระค่าปรับหมดไป รวมทั้งยังช่วยยับยั้งการกระทำผิดซ้ำได้อีกด้วย

## บทที่ 5

### สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ

#### 5.1 บทสรุป

งานวิจัยชิ้นนี้มุ่งศึกษาแนวคิดในการกำหนดโทษที่เหมาะสมกับการกระทำความผิดตามสถานการณ์ปัจจุบันที่มีความเปลี่ยนแปลงไปเพื่อเป็นแนวทางในการจัดทำข้อเสนอแนะในการแก้ไขกระบวนการบังคับใช้กฎหมายในเรื่องของการบังคับใช้ใบสั่งและมาตรการต่างๆเพื่อให้เกิดความเหมาะสมและให้มีประสิทธิผลสูงสุด ซึ่งในบทที่ 5 นี้ผู้เขียนได้ทำการสรุปผลจากการศึกษาหาข้อมูล วิจัยเอกสาร ตำรา วิชาการ บทความ วิทยานิพนธ์ กฎหมายจรรยาที่ใช้อยู่ในประเทศไทยและต่างประเทศที่มีความเกี่ยวข้องสอดคล้องกันนำมาวิเคราะห์เพื่อทำเป็นข้อเสนอแนะและเป็นแนวทางในการหาทางแก้ไขปัญหาเกี่ยวกับมาตรการบังคับโทษปรับตามใบสั่ง ของพระราชบัญญัติจราจรทางบกพ.ศ.2522 (ฉบับที่13) อีกทั้งยังสามารถใช้เพื่อเป็นแนวทางหากในอนาคตมีการแก้ไขและปรับปรุงกฎหมายในลักษณะเดียวกันเนื่องจากพระราชบัญญัติดังกล่าวนี้มีการปรับปรุงเพื่อให้เกิดความสอดคล้องกับประชาชนอยู่ตลอด โดยอาจทำให้ประสิทธิผลของมาตรการต่างๆตามกฎหมายถูกเปลี่ยนแปลงไป เป็นเหตุให้ประสิทธิผลของกฎหมายลดลง ซึ่งถือเป็นข้อดีที่ทำให้มีการศึกษากฎหมายเพื่อพัฒนาต่อไป

#### 5.2 สรุปผลการศึกษา

จากการศึกษาค้นคว้าในครั้งนี้ พบว่า กฎหมายจรรยาและมาตรการบังคับโทษปรับของใบสั่งตามพระราชบัญญัติจราจรพ.ศ.2522 ในฉบับที่ 13 ปี 2565 มีการกำหนดขั้นตอนในการปฏิบัติเมื่อได้รับใบสั่ง อีกทั้งกระบวนการในการบังคับโทษยังมีขั้นตอนที่ยุ่งยากซับซ้อนเกินความจำเป็นหากจะนำมาปรับใช้ต่อการกระทำความผิดจราจรซึ่งมีโทษน้อยและอายุความสั้นๆ โดยนอกจากมาตรการบังคับโทษปรับแล้วยังมีมาตรการบังคับอื่นๆ เข้ามาช่วยให้ใบสั่งนั้นมีประสิทธิผลมากขึ้น เช่นระบบการตัดคะแนนความประพฤติของผู้ขับขี่ การยึดอายุใบขับขี่ และการงดต่อภาษีกรณีผู้กระทำความผิดจราจรเพิกเฉยต่อใบสั่ง

จากที่ได้กล่าวไว้ในข้างต้น สามารถสรุปได้ว่า ประสิทธิผลของมาตรการบังคับโทษปรับตามใบสั่งของพระราชบัญญัติจราจรพ.ศ.2522 ฉบับปัจจุบันของประเทศไทย ยังไม่สามารถช่วยลดการกระทำความผิดที่เกิดขึ้นในสังคมไม่ว่าจะเป็นความผิดที่มีความรุนแรงน้อยหรือความผิดที่มีความรุนแรงมาก อีกทั้งมาตรการบังคับโทษปรับตามใบสั่งยังไม่สามารถบังคับให้ผู้กระทำความผิดชำระค่าปรับได้ จึงจำเป็นต้องมีการปรับปรุงเพื่อให้การบังคับใช้มาตรการการบังคับโทษมีประสิทธิผลและสอดคล้องสถานการณ์ในปัจจุบัน เมื่อได้วิเคราะห์มาตรการต่างๆ แล้ว จึงจำเป็นต้องแก้ไขให้ประสิทธิผลของใบสั่งสามารถบังคับใช้ได้ตรงตามวัตถุประสงค์ของกฎหมายมาตรการเพิ่มเติมที่จะได้นำเสนอให้มีการแก้ไข จะต้องคำนึงถึงขั้นตอนและกระบวนการบังคับใช้ใบสั่งทั้งสามประเภท ให้เกิดประสิทธิผลโดยจะต้องทำให้กระบวนการหลังจากที่ได้มีการ



ออกใบสั่งแก่ผู้กระทำความผิดแล้ว เกิดความกระชับ รัดกุม ไม่ยืดเยื้อ เพื่อให้กฎหมายจราจรสามารถใช้บังคับได้อย่างมีประสิทธิภาพ ประกอบกับเมื่อพิจารณาถึงขั้นตอนต่างๆ ที่ใช้ในปัจจุบัน ไม่ว่าจะเป็นระยะเวลาที่พนักงานเจ้าหน้าที่ออกใบเตือนแก่ผู้กระทำความผิด ระยะเวลาที่ให้ถือว่าผู้กระทำความผิดได้รับใบสั่ง ระยะเวลาที่พนักงานเจ้าหน้าที่ส่งหนังสือต่อนายทะเบียนเพื่อรับการต่อภาษี ระยะเวลาที่เจ้าหน้าที่ผู้ออกใบสั่งร้องทุกข์ต่อพนักงานสอบสวน ระยะเวลาที่พนักงานสอบสวนทำการออกหมายเรียกผู้กระทำความผิด ระยะเวลาที่พนักงานสอบสวนจะต้องนำพยานหลักฐานขอศาลเพื่อออกหมายจับในการกระทำความผิด ถือเป็นระยะเวลาที่ยาวนาน สำหรับการกระทำความผิดที่มีความรุนแรงน้อยเพียงการกระทำความผิดเฉยเท่านั้น ซึ่งทำให้เห็นว่า มาตรการต่างๆ ในกฎหมายจราจรนั้นยังไม่มี ความเหมาะสมที่จะใช้บังคับผู้กระทำความผิด

อย่างไรก็ตามหากการกระทำความผิดที่มีความรุนแรงหรือความผิดที่กฎหมายกำหนดไม่ให้เจ้าพนักงานมีอำนาจเปรียบเทียบปรับ ซึ่งขั้นตอนต่างๆ ในการดำเนินคดีประเภทนี้ ยังมีระยะเวลาที่สั้นกว่าความผิดที่เจ้าพนักงานมีอำนาจเปรียบเทียบปรับด้วยซ้ำ แต่หากเจ้าพนักงานจะต้องดำเนินการตามขั้นตอนต่างๆ ทั้งหมด ถือว่าไม่ตรงตามวัตถุประสงค์ของพระราชบัญญัติจราจรทางบกพ.ศ.2522 และยังขัดต่อมาตรการในการบังคับโทษปรับในขั้นตอนของการเปรียบเทียบปรับซึ่งมีวัตถุประสงค์ที่จะให้คดีเสร็จในระยะเวลาอันสั้น

### 5.3 ข้อเสนอแนะ

จากที่ได้กล่าวมาข้างต้น ผู้ศึกษาเห็นว่าสมควรที่จะต้องมีการแก้ไขปรับปรุงประสิทธิภาพของใบสั่งรวมทั้งกระบวนการบังคับโทษตามใบสั่งโดยการบูรณาการร่วมกันระหว่างหลายหน่วยงาน เพื่อป้องกันการกระทำความผิดกฎหมายจราจรที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องปรากฏตามสื่อออนไลน์ต่างๆ ซึ่งทำให้เห็นถึงพฤติกรรมของประชาชนผู้ใช้รถและถนน ที่ขาดความยำเกรงต่อกฎหมาย โดยมีข้อเสนอแนะอยู่ 2 แนวทางด้วยกัน

แนวทางที่ 1. การกำหนดจำนวนค่าปรับ ให้เหมาะสมกับฐานะทางเศรษฐกิจของผู้กระทำความผิด โดยใบสั่งแต่ละประเภทยังมีปัญหาเรื่องการกำหนดจำนวนค่าปรับ ใบสั่งประเภทที่ 1 ใบสั่งเจ้าพนักงานจราจรให้กับผู้ขับขี่ ใบสั่งประเภทนี้มักใช้กับความผิดที่ไม่มีการเคลื่อนรถ หรือใช้สำหรับกรณีที่รถจอด มีการบังคับล้อ โดยใบสั่งประเภทนี้ค่อนข้างที่จะมีประสิทธิภาพเพราะมีมาตรการที่บังคับให้ผู้ขับขี่ต้องไปชำระค่าปรับในทันที ใบสั่งประเภทที่ 2 แบบใบสั่งเจ้าพนักงานจราจรสำหรับส่งไปรษณีย์ โดยใบสั่งประเภทนี้เมื่อมีการกระทำความผิด จะถูกส่งไปยังที่อยู่ของเจ้าของรถ หรือผู้ครอบครอง ค่าปรับที่ถูกกำหนดไว้ในใบสั่ง จะเป็นอัตราที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติเป็นผู้กำหนด โดยความผิดลักษณะเดียวกันก็จะมีจำนวนค่าปรับที่ต้องชำระเท่ากันทั้งหมด หากผู้ขับขี่หรือผู้กระทำความผิดต้องการที่จะชำระ ไม่ว่าจะ เป็นวิธีการชำระผ่านทางธนาคาร หน่วยบริการต่างๆ ซึ่งผู้กระทำความผิดหรือผู้ที่ชำระค่าปรับนั้น ไม่สามารถแสดงให้เห็นถึงฐานะทางเศรษฐกิจของตนได้ ซึ่งกฎหมายได้กำหนดอัตราอย่างสูงไว้ ซึ่งหากผู้ขับขี่ต้องการชำระออนไลน์ผ่านระบบต่างๆ นั้นไม่

สามารถขอให้ธนาคารใช้ดุลพินิจในการกำหนดจำนวนค่าปรับได้ ซึ่งทำให้เกิดปัญหาการไม่ชำระค่าปรับ เพราะอัตราค่าปรับที่สูงทำให้ที่ผ่านมามีใบสั่งประเภทนี้ค้างอยู่ในระบบจำนวนมาก เมื่อเทียบกับปริมาณใบสั่งที่ได้รับชำระ เพราะตามกฎหมาย ได้กำหนดให้เจ้าพนักงานเปรียบเทียบสามารถใช้อัตราค่าปรับได้ หากผู้กระทำความผิดเลือกที่จะชำระ ณ สถานที่ที่มีเจ้าพนักงานเปรียบเทียบปรับ ไม่ว่าจะเป็นที่สถานีตำรวจ หรือกรมการขนส่งทางบก ซึ่งผู้ศึกษาเห็นว่าหากมีการแก้ไขให้ค่าปรับมีความยืดหยุ่นสำหรับผู้กระทำความผิดที่มีฐานะทางเศรษฐกิจไม่ดี เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายสามารถดำเนินต่อไปได้ตามวัตถุประสงค์หรือหากมีการแก้ไขส่วนนี้แล้วอาจเป็นแรงจูงใจให้ผู้ที่ได้รับใบสั่งปฏิบัติตามใบสั่งมากขึ้น

แนวทางที่ 2. การแก้ไขปัญหาโดยการสร้างศาลจราจรเพื่อพิจารณาคดีจราจรโดยตรง รวมทั้งให้ศาลมีอำนาจในการปรับ เพื่อเป็นการเพิ่มประสิทธิผลและความเชื่อมั่นให้กับระบบที่เกี่ยวข้องกับพระราชบัญญัติจราจรทางบกพ.ศ.2522 ตัวอย่างเช่น จากที่พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจในการเปรียบเทียบปรับ ก็เปลี่ยนเป็นให้เป็นหน้าที่ของศาลแทน โดยศาลสามารถใช้ดุลพินิจในการแก้ไขปัญหาได้เอง ไม่ว่าจะเป็นเรื่องการกำหนดค่าปรับ อำนาจในการตัดเตือน หรือกรณีที่ผู้กระทำความผิดปฏิเสธการกระทำความผิด ให้ศาลสามารถใช้ดุลพินิจในการตัดสินการกระทำความผิดได้ และปรับทัศนคติของประชาชนที่มีต่อศาล ว่าประชาชนทุกคนสามารถไปศาลได้ โดยที่ไม่มีความหวาดระแวงหรือเกรงกลัวที่จะไปศาล แต่ก็ไม่ลดภาพลักษณ์ของศาลในเรื่องของความเป็นธรรมและศรัทธาที่ประชาชนมีต่อศาล เพราะในขณะที่ประชาชนไม่มีความเชื่อมั่นต่อกระบวนการที่จะทำให้ประสิทธิผลของใบสั่งสมบูรณ์ แต่ประชาชนก็ยังมีความเชื่อมั่นต่อระบบยุติธรรมอยู่

#### 5.4 ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป

5.4.1 ควรมีการศึกษาปัญหาเชิงปริมาณเกี่ยวกับการกระทำความผิดของประชาชน เพื่อนำข้อมูลมาวิเคราะห์หาแนวทางในการกำหนดหรือแก้ไขกฎหมายจราจร ระเบียบ ข้อบังคับที่มีความเข้มงวด และสามารถแก้ปัญหาการละเมิดต่อกฎหมายได้

5.4.2 ควรมีการศึกษาในกรณีที่เจ้าพนักงานจราจรได้จับกุมเกี่ยวกับการกระทำความผิดกฎหมายจราจรว่ามีการแก้ไขการเกิดอุบัติเหตุตามท้องถนนได้มากน้อยเพียงใด หรือความผิดประเภทใดที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด เพื่อใช้เป็นสถิติในการแก้ปัญหาซึ่งอาจเกิดได้ในอนาคต

## บรรณานุกรม

## บรรณานุกรม

- กระทรวงคมนาคม, 'รายงานการศึกษาดูงานด้านความปลอดภัยทางถนน ชุดที่ 3 ณ ประเทศญี่ปุ่น ระหว่างวันที่ 2-9 มิถุนายน 2562' (กระทรวงคมนาคม) <<https://shorturl.asia/Zbl1D>> สืบค้นเมื่อ 10 มีนาคม 2566.
- กองบังคับการตำรวจจราจร, 'ประวัติความเป็นมา' (กองบังคับการตำรวจจราจร) <<http://www.trafficpolice.go.th/history>> สืบค้นเมื่อ 10 กันยายน 2565.
- เกียรติศักดิ์ ตันติจิรายพันธ์, *กฎหมายอาญาสำหรับนักรัฐศาสตร์ เล่ม 1* (สำนักพิมพ์วิญญูชน 2560).
- คณิต ณ นคร, *กฎหมายอาญาภาคทั่วไป* (พิมพ์ครั้งที่ 5, สำนักพิมพ์วิญญูชน 2556).
- จตุรงค์ ผัดวงศ์, 'แนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายจราจร: กรณีศึกษา พื้นที่รับผิดชอบสถานีตำรวจนครบาลพญาไท' (วิทยานิพนธ์ รัฐศาสตรมหาบัณฑิต คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ 2562).
- จิรฐิติ ลิปิพันธ์, 'ปัญหาโทษปรับในประเทศไทย' (รายงานผลการวิจัยเสนอต่อมหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต 2550).
- จุมพล จันสังข์, 'ปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับการสอบสวนคดีจราจร' (วิทยานิพนธ์ นิติศาสตรมหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีปทุม วิทยาเขตชลบุรี 2556).
- ชนะ รุ่งโรจน์ธนกุล, 'ความสำคัญของการจัดตั้งศาลจราจรในประเทศไทย' ((กรกฎาคม - ธันวาคม 2559) 2 วารสารรามคำแหง ฉบับนิติศาสตร์).
- ชนัดดา เดชกล้าหาญ, 'เหตุเพิ่มโทษในฐานะความผิดมูลเหตุสู่ในลักษณะที่เป็นการเพิ่มการก่ออันตราย' (วิทยานิพนธ์ นิติศาสตรมหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ปริธี พนมยงค์ มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต 2564).
- ณรงค์ ใจหาญ, *กฎหมายอาญาว่าด้วยโทษและวิธีการเพื่อความปลอดภัย* (สำนักพิมพ์วิญญูชน 2543).
- ดุขฎิ สติเรษฐฐูทวิ, *โครงการจัดทำแผนพัฒนามาตรฐานด้านการจัดระบบการจราจรในเมืองภูมิภาค* (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร 2559).
- ไทยรัฐออนไลน์, 'สถิติใบสั่งจราจร 2563 คนไทยชกตาบไม่จ่าย 13 ล้านใบ กลางปีนี้เจอของจริง' (ไทยรัฐออนไลน์, 26 มกราคม 2564) <<https://www.thairath.co.th/scoop/theissue/2019647>> สืบค้นเมื่อ 10 กันยายน 2565.
- ธานี วรภัทร์, *กฎหมายว่าด้วยการบังคับโทษจำคุก* (พิมพ์ครั้งที่ 3, สำนักพิมพ์วิญญูชน 2558).
- ธานี วรภัทร์, *หลักกฎหมายมาตรการบังคับทางอาญา* (สำนักพิมพ์วิญญูชน 2557).
- นวลจันทร์ ทศนชัยกุล, *อาชญากรรม การป้องกัน การควบคุม* (สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ 2540).

### บรรณานุกรม (ต่อ)

ผจงจิตต์ อธิคมนันท์, *สังคมวิทยาว่าด้วยอาชญากรรมและการลงโทษ* (สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยรามคำแหง 2525).

มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช, *กฎหมายอาญาและอาชญาวิทยาชั้นสูง* (สำนักพิมพ์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช 2562).

วิลาสินี สิทธิโสภณ, 'การบังคับใช้กฎหมายจราจรและการลงโทษต่อผู้กระทำผิด' (รัฐสภา) <<https://shorturl.asia/gpOPV>> สืบค้นเมื่อ 18 มีนาคม 2566.

ศูนย์บริการภาครัฐเพื่อประชาชน, 'ระบบตัดคะแนนความประพฤติในการขับรถ หรือ ตัดแต้มใบขับขี่' (ศูนย์บริการภาครัฐเพื่อประชาชน) <<https://www.gcc.go.th/?p=97404>> สืบค้นเมื่อ 10 มีนาคม 2566.

เสวก มณีกุต, 'ปัญหาทางกฎหมายในการใช้ดุลยพินิจของพนักงานสอบสวนเกี่ยวกับการรวบรวมพยานวัตถุ พยานผู้เชี่ยวชาญและหลักฐานนิติวิทยาศาสตร์' (วิทยานิพนธ์ นิติศาสตรมหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ ปรีดี พนมยงค์ มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต 2552).

สมพจน์ คำแก้ว, 'มาตรการทางกฎหมายในการลงโทษความผิดตามกฎหมายจราจร' (วิทยานิพนธ์ นิติศาสตรมหาบัณฑิต คณะรัฐศาสตร์และนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา 2556).

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, 'รายงานการดำเนินงานตามแผนการอำนวยความสะดวกและความปลอดภัยรองรับการเดินทางของประชาชนในช่วงเทศกาลปีใหม่ 2564 ของกระทรวงคมนาคม' (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร) <<https://www.otp.go.th/post/view/4497>> สืบค้นเมื่อ 18 มีนาคม 2566.

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, 'รายงานการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนน ของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2564' (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, 2565) <<https://www.otp.go.th/post/view/6386>> สืบค้นเมื่อ 10 กันยายน 2565.

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร, *เอกสารประกอบการพิจารณาญัตติ เรื่อง ขอให้ตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาศึกษาปัญหาการจราจรติดขัดในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล* (สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร 2551).

สุดสงวน สุธีสร, *อาชญาวิทยา* (พิมพ์ครั้งที่ 2 แก้ไขปรับปรุง, สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ 2547).

โสภณ รัตนาร, 'ศาลเทศบาลและศาลจราจร' (กันยายน - พฤศจิกายน 2520) 9 วารสารนิติศาสตร์.

อภิรัตน์ เพ็ชรศิริ, *ทฤษฎีอาญา* (พิมพ์ครั้งที่ 4, สำนักพิมพ์วิญญูชน 2562).

### บรรณานุกรม (ต่อ)

อัจฉริยา ชูตินันท์, 'เหตุผลในการบัญญัติความผิดฐานเข้าร่วมในการชุมนุมต่อสู้กับลักษณะของการกระทำที่เป็นการเพิ่มการอันตรายให้เกิดความตายหรืออันตรายสาหัส' (ตุลาคม - ธันวาคม 2562) 108 วารสารสุทธิปริทัศน์.

อัจฉริยา ชูตินันท์, *อาชญาวิทยาและทัณฑวิทยา* (พิมพ์ครั้งที่ 4, สำนักพิมพ์วิญญูชน 2563).

เอกรัตน์ โลหะ, 'ปัญหาทางกฎหมายในการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ศึกษากรณีการขอตรวจใบอนุญาตขับขี่' (วิทยานิพนธ์ นิติศาสตรมหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีปทุม 2553).

Akita Wiki, 'Driving infractions' (Akita Wiki) <[https://akitajet.com/wiki/Driving\\_infractions](https://akitajet.com/wiki/Driving_infractions)> accessed 10 September 2022.

Legal Dictionary 'malum prohibitum' (Legal Dictionary) <<https://dictionary.law.com/default.aspx?selected=1202>> accessed 10 September 2022.

World Health Organization, 'Death on the roads: Based on the WHO Global Status Report on Road Safety 2018' (World Health Organization, 2018) <<https://extranet.who.int/roadsafety/death-on-the-roads/#speed>> accessed 10 September 2022.

### ประวัติผู้เขียน

ชื่อ – นามสกุล                      จารย์วัตร เทพอภิชัยกุล

#### ประวัติการศึกษา

- พ.ศ. 2558 ปริญญาตรี หลักสูตรนิติศาสตรบัณฑิต  
มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต

#### ประสบการณ์ทำงาน

- พ.ศ. 2565 รองสารวัตรประจำกองบัญชาการตำรวจนครบาล  
กองบัญชาการตำรวจนครบาล
- พ.ศ. 2561 ผู้บังคับหมู่งานสายตรวจ 5 กองกำกับการ 1 กองบังคับการตำรวจจราจร