



ขอบเขตการใช้การปรับเป็นพินัยในคดีจราจร

พรศิริ กรุดอินทร์

สารนิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาวิชานิติศาสตร์

คณะนิติศาสตร์ปรีดี พนมยงค์

มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต

ปีการศึกษา 2566

## SCOPE OF USE OF FINES AS A WILL IN TRAFFIC CASES

PORNSIRI KRUD-IN

A Thematic Paper Submitted in Partial Fulfillment of the  
Requirements for the Degree of Master of Laws  
Department of Law,  
Pridi Banomyong Faculty of Law  
Dhurakij Pundit University  
Academic Year 2023



ใบรับรองสารนิพนธ์

คณะนิติศาสตร์ปรีดี พนมยงค์ มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต  
ปริญญานิติศาสตรมหาบัณฑิต

หัวข้อสารนิพนธ์ โทษทางอาญาในพระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ. 2565  
กรณีศึกษาการปรับเป็นพินัยใช้ได้แค่ไหนในคดีจราจร  
เสนอโดย พรศิริ กรุดอินทร์  
สาขาวิชา นิติศาสตร์  
หมวดวิชา กฎหมายอาญาและกระบวนการยุติธรรมทางอาญา  
อาจารย์ที่ปรึกษาสารนิพนธ์ อาจารย์ ดร.จिरวุฒิ ลิปิพันธ์  
ได้พิจารณาเห็นชอบโดยคณะกรรมการสอบสารนิพนธ์แล้ว

..... *ปกรณ ธรรมการ* ..... ประธานกรรมการ  
(รองศาสตราจารย์ ดร.ปกป้อง ศรีสนิท)

..... *จิวฒิ ลิปิพันธ์* ..... กรรมการและอาจารย์ที่ปรึกษาสารนิพนธ์  
(อาจารย์ ดร.จิวฒิ ลิปิพันธ์)

..... *อัจฉริยา ชูตินันท์* ..... กรรมการ  
(รองศาสตราจารย์อัจฉริยา ชูตินันท์)

คณะนิติศาสตร์ปรีดี พนมยงค์ รับรองแล้ว

..... *สุทธิพล ทวีชัยการ* ..... คณบดีคณะนิติศาสตร์ปรีดี พนมยงค์  
(อาจารย์ ดร. สุทธิพล ทวีชัยการ)  
วันที่ *24* เดือน *กรกฎาคม* พ.ศ. *2567*

หัวข้อสารนิพนธ์	ขอบเขตการใช้การปรับเป็นพินัยในคดีจราจร
ชื่อผู้เขียน	พรศิริ กรุดอินทร์
อาจารย์ที่ปรึกษาสารนิพนธ์	ดร.จิรวุฒิ ลิปิพันธ์
หลักสูตร	นิติศาสตรมหาบัณฑิต
ปีการศึกษา	2566

### บทคัดย่อ

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ถูกตราขึ้นและประกาศใช้ เนื่องจากการคมนาคมและขนส่งทางบกได้เจริญก้าวหน้าขยายตัวไปทั่วประเทศ มีการพัฒนาขึ้นอย่างรวดเร็ว และในปัจจุบันได้มีจำนวนยานพาหนะเพิ่มมากขึ้น กลายเป็นสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีความสำคัญต่อการดำรงชีวิตของประชาชน ด้วยเหตุนี้ได้มีปัญหามาไม่ว่าจะเป็นปัญหาการจราจรติดขัด ปัญหาการขับขี่ด้วยความประมาททำให้เกิดอุบัติเหตุ ปัญหาการไม่เคารพกฎหมายจราจร เพิกเฉยต่อกฎหมาย เป็นสาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุและมีการเสียชีวิตบนท้องถนน ด้วยความไม่มีระเบียบในสังคมของผู้ใช้รถใช้ถนน มีการฝ่าฝืนต่อบทบัญญัตินี้ย่อมก่อให้เกิดความเสียหายต่อผู้อื่นเพราะความไม่เกรงกลัวต่อกฎหมายไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบอย่างเคร่งครัด ได้แก่ การจอดรถในที่ห้ามจอด จอดรถกีดขวางทางเข้าออก การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร การขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ในการปรับเป็นพินัยเป็นการลดภาวะการณั้คุมขัง มีโทษหลายประการที่สามารถใช้ปรับเป็นพินัยได้ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก และในทางกลับกันมีโทษหลายประการในพระราชบัญญัติจราจรทางบก ที่ใช้โทษปรับเป็นพินัยไม่ได้ เช่นการขับรถไม่มีป้ายทะเบียน รถจดประกอบที่เลขเครื่องไม่ตรงกับ กท. กรณีนี้ใช้ปรับพินัยไม่ได้

ดังนั้นการพิจารณาจากการกระทำความผิดของแต่ละบุคคลว่าเป็นความผิดร้ายแรงหรือไม่ มีเจตนาในการทำผิดหรือไม่ ถ้าเป็นความผิดไม่ร้ายแรงให้ใช้กฎหมายปรับเป็นพินัยมาบังคับใช้ในความผิดกฎหมายจราจรเพื่อเปลี่ยนโทษอาญาที่มีโทษปรับสถานเดียว มาเป็นโทษปรับเป็นพินัย ที่จะลงกับผู้กระทำความผิดในความผิดเล็กน้อย ซึ่งทำให้ผู้ที่ได้รับความผิดทางพินัยได้เข้าสู่กระบวนการพิจารณาคดีที่รวดเร็ว ไม่ยุ่งยากและคดีเป็นอันยุติได้ในชั้นการพิจารณาของเจ้าหน้าที่ของรัฐโดยที่ไม่มีการกักขัง ไม่มีการบันทึกเป็นประวัติอาชญากรรม ทั้งนี้การบังคับใช้กับการกระทำความผิดเล็กน้อยที่ไม่ใช้โทษทางอาญาร้ายแรง จะเป็นการสะสมทำให้ประชาชนไม่เคร่งครัดและเคารพกฎหมายมากขึ้นหรือไม่ เพราะเป็นโทษสถานเบาไม่ติดคุก และจะนำไปสู่ความไม่ปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของประชาชนหรือไม่ เมื่อประชาชนไม่มีหลักประกันเพียงพอในเรื่องความปลอดภัยในการเดินทางบนท้องถนน จะส่งผลกระทบต่อสิทธิขั้นพื้นฐานของประชาชนในการที่จะได้รับความคุ้มครองในการเดินทางอย่างปลอดภัย

**คำสำคัญ:** การปรับเป็นพินัย, ความผิดไม่ร้ายแรง, ความผิดร้ายแรง



Thematic Paper Title	SCOPE OF USE OF FINES AS A WILL IN TRAFFIC CASES
Author	Pornsiri Krud-In
Thematic Paper Advisor	Jirawut Lipipun, Ph.D.
Program	Master of Laws
Academic Year	2023

### ABSTRACT

The Road Traffic Act B.E. 2522 was enacted and promulgated. Due to Transportation and Land, transportation has progressed and expanded throughout the country. It is developing rapidly. Currently there are a number more and more vehicles it has become an important facility for people's lives. Because of this, there have been problems such as traffic congestion. The problem of careless driving causes accidents. The problem of not respecting traffic laws or Ignore the law is the main cause of accidents and deaths on the road with the lack of order in the society of road users. There has been a violation of this provision. It will cause damage to others because of fear of the law and not strictly following the rules, such as parking in the areas where parking is prohibited, parking that block the entrance and exit, violation of traffic lights, driving faster than the legal limit in making a will, it reduces the prison situation. There are many penalties that can be used as a fine as a penalty according to the Traffic Act. On the other hand, there are many penalties in the Traffic Act that cannot be used as a fine as a penalty. such as driving without a license plate , registered vehicle with a serial number that does not match the one. In this case, it cannot be used to justify a will.

Therefore, the consideration of each individual offense is whether it is a serious offense or not. Is there any intent to do wrong? If it is a non-serious offense, use the fine law to enforce traffic violations in order to replace the criminal punishment with only a fine. It came as a punishment and a fine. to take action against offenders of minor offenses This allows those who have been wronged through a will to undergo a quick, hassle-free trial process, and the case can be settled at the hearing of government officials without detention. There is no criminal record recorded. This applies to minor offenses that are not serious criminal penalties. Will the accumulation make people. Be more strict and respect the law? Because it is a light sentence and does not involve imprisonment. And will it lead to insecurity

in people's road use or not? When people do not have adequate guarantees of safety in the road. It will affect people's basic rights to be protected in safe.

**Keywords:** that are testament, non-serious offenses, serious offenses



## กิตติกรรมประกาศ

การทำการศึกษาระดับปริญญาตรีฉบับนี้ จะสำเร็จลงไม่ได้หากไม่ได้รับความเมตตาจากบุคคลหลายท่านที่ได้สนับสนุน ผู้เขียนกราบขอบพระคุณท่านอาจารย์ ดร.จิรวุฒิ ลิปิพันธ์ ที่ให้คำปรึกษาและเสนอแนวความคิดรวมทั้งการแก้ไขปรับปรุงต่างๆ จนทำให้สำเร็จลุล่วงได้ด้วยดี และขอกราบขอบพระคุณอาจารย์ทุกท่านที่ให้การอบรมสั่งสอน จนสามารถนำความรู้มาประยุกต์ใช้ให้เกิดประโยชน์ในการทำการศึกษาระดับปริญญาตรีฉบับนี้

สุดท้ายนี้ผู้วิจัย ใคร่ขอกราบขอบพระคุณบิดา มารดา และทุกท่านที่ให้การสนับสนุนและให้กำลังใจจนประสบผลสำเร็จทางการศึกษา

พรศิริ กรุดอินทร์

## สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
กิตติกรรมประกาศ.....	ซ
สารบัญ.....	ซ
สารบัญตาราง.....	ญ
บทที่	
1. บทนำ.....	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
1.2 วัตถุประสงค์การวิจัย.....	3
1.3 สมมติฐาน.....	3
1.4 ขอบเขตการวิจัย.....	4
1.5 วิธีดำเนินการวิจัย.....	4
1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	4
2. แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	5
2.1 การบังคับใช้กฎหมายจราจร.....	6
2.2 โทษและมาตรการลงโทษตามกฎหมายจราจร.....	10
2.3 ความผิดตามกฎหมายจราจรแบ่งลักษณะของความผิด.....	11
2.4 ทฤษฎีการลงโทษ.....	14
2.5 การแบ่งชั้นโทษตามกฎหมายอาญาไทย.....	17
2.6 ทฤษฎีเกี่ยวกับการลงโทษผู้ฝ่าฝืนกฎหมายจราจร.....	19
2.7 การกำหนดอัตราโทษปรับให้เหมาะสม.....	21
2.8 แนวคิดเกี่ยวกับอุบัติเหตุและความปลอดภัยทางถนน.....	23
2.9 แนวคิดเกี่ยวกับหน้าที่ และความสำคัญของตำรวจจราจร.....	24
2.10 หลักการและสาระสำคัญของพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522.....	26
2.11 หลักการและสาระสำคัญของพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522.....	27
2.12 หลักเกณฑ์การกำหนดโทษทางอาญา.....	29
2.13 แนวคิดเกี่ยวกับการลงโทษปรับแบบ Day fine.....	32



สารบัญ (ต่อ)

บทที่	หน้า
2.14 ลักษณะความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522.....	34
2.15 วัตถุประสงค์ของการลงโทษปรับทางอาญา.....	35
2.16 การกำหนดโทษปรับทางอาญา.....	36
2.17 ความเป็นมาของร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ. ....	41
2.18 ทฤษฎีว่าด้วยการปรับเป็นพินัย.....	42
2.19 สาระสำคัญของพระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ. 2565.....	43
3. มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายจราจรของต่างประเทศ.....	62
3.1 ทฤษฎีกฎหมายอาญาเยอรมัน.....	62
3.2 มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายจราจรของประเทศญี่ปุ่น.....	68
3.3 แนวคิดหลักของประเทศฝรั่งเศส.....	73
4. ผลการวิเคราะห์ปัญหาเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายการปรับเป็นพินัย.....	79
4.1 การลงโทษที่เหมาะสมกับผู้กระทำความผิดโดยนำโทษปรับทางพินัย มาปรับใช้.....	81
ในกฎหมายจราจร	
4.2 ปัญหาเกี่ยวกับความเหมาะสมของการนำโทษปรับทางพินัย มาปรับใช้ในกฎหมาย.....	83
จราจร	
5. บทสรุปและข้อเสนอแนะ.....	87
5.1 สรุปผลการศึกษา.....	88
5.2 ข้อเสนอแนะ.....	90
บรรณานุกรม.....	92
ประวัติผู้เขียน.....	98

## สารบัญตาราง

ตารางที่		หน้า
2.1	ข้อแตกต่างระหว่างโทษอาญาและโทษทางปกครอง.....	18
2.2	ความแตกต่างของโทษปรับของกฎหมายอาญา การปรับเป็นพินัย และศาลปกครอง.....	61
3.1	ตารางเปรียบเทียบมาตรการการบังคับใช้กฎหมายจราจรในการปรับเป็นพินัย.....	77

# บทที่ 1

## บทนำ

### 1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ปัจจุบันปัญหาอุบัติเหตุบนท้องถนนเป็นปัญหาสำคัญระดับโลกที่ส่งผลกระทบต่อด้านเศรษฐกิจ สังคม และการสาธารณสุขเป็นอย่างมาก จากรายงานสถานการณ์โลก ด้านความปลอดภัยทางถนน ปี พ.ศ. 2561 (Global Report on Road Safety 2018) โดยองค์การอนามัยโลกพบว่า การบาดเจ็บและสูญเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทาง ถนนมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นโดยเฉพาะในประเทศกำลังพัฒนา ในปีพ.ศ. 2556 พบว่า อัตราผู้เสียชีวิตบนท้องถนนสูงถึง 1.25 ล้านคนต่อปีสำหรับประเทศไทยการบาดเจ็บและ สูญเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนติดอันดับ 2 ของโลก ซึ่งสาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน คือ การไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ซึ่งเป็นปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุทางท้องถนน ซึ่งเกิดจากหลายสาเหตุ เช่น การขาดความรับผิดชอบ ความเห็นแก่ตัว ความไม่มีระเบียบวินัย โดยการปฏิบัติที่ผิดกฎจราจร เช่น การขับซี่ย้อนศร การนั่งซ้อนเกินกำหนด การขับซี่ยบนทางที่ห้าม เช่น บนทางเท้า ลอดอุโมงค์ ขับซิดขวา แชนจ์ซ้าย เป็นต้น<sup>1</sup> ซึ่งหากจะกล่าวถึงกฎจราจร นั้นในประเทศไทยมีการตรากฎหมายจราจรขึ้นครั้งแรกเมื่อปี พ.ศ. 2477 มีชื่อเรียกว่า "พระราชบัญญัติจราจรทางบก พุทธศักราช 2477" โดยอาศัยหลักกฎหมายว่าด้วยการจราจรของประเทศอังกฤษมาเป็นต้นแบบในการร่าง<sup>2</sup> ก็เพื่อต้องการจัดระเบียบในการจราจรให้เกิดความเหมาะสมกับสภาพจราจร อับมีสาเหตุมาจากจำนวนยานพาหนะที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว และเพื่อก่อให้เกิดความสะดวกและความปลอดภัยในชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน ในสังคมเกิดจากการรวมตัวของบุคคลหลากหลายคน ทำให้แต่ละคนต่างมีแนวคิดที่แตกต่างกัน เพื่อให้สังคมมีความสงบสุขจึงจำเป็นต้องมีมาตรการในการควบคุมดูแลคนในสังคมให้มีระเบียบเรียบร้อย กฎหมายถือเป็นเครื่องมือในการจัดระเบียบสังคมอย่างหนึ่ง หากมีการฝ่าฝืนกฎกติกาของสังคมนั้น บุคคลเหล่านั้นย่อมได้รับการลงโทษ การลงโทษนั้นถือเป็นการป้องกันและปราบปราม ควบคุมดูแลบุคคลในสังคมให้อยู่อย่างสงบสุข ในทางอาญาได้กำหนดบทลงโทษไว้ในประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 18 ได้แก่ โทษประหารชีวิต โทษจำคุก โทษกักขัง โทษปรับ และโทษริบทรัพย์สิน เมื่อพูดถึงเมืองท่องเที่ยวที่สำคัญของจังหวัด มีจำนวนประชากรแฝงเป็นจำนวนมาก จึงทำให้การจราจรติดขัดปัจจุบันกำลังประสบกับปัญหาด้านการจราจร และมีแนวโน้มจะรุนแรงมากยิ่งขึ้น ทั้งนี้เป็นผลอันเนื่องมาจากความต้องการในการเดินทางของประชาชนที่เพิ่มมากขึ้น ซึ่งหากไม่เตรียมการแก้ไขโดยด่วน ปัญหาดังกล่าว

<sup>1</sup> รัชพร ศรีเดช, ลัญชนา พิมพ์พันธ์ชัยบุลย์ และณิศาพิชญากัศ มีสมศักดิ์, 'อุบัติเหตุบนท้องถนน: การสร้างแรงจูงใจเพื่อการป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในวัยรุ่นและเยาวชน' (กรกฎาคม - ธันวาคม 2564) 43 วารสารพยาบาลศาสตร์ มหาวิทยาลัยสยาม 127, 128.

<sup>2</sup> ตราวุฒิ พนัสขาว, 'อาชญากรรมพื้นบ้าน: การฝ่าฝืนกฎหมายจราจร' (วิทยานิพนธ์ วิทยาศาสตร์มหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยมหิดล 2522) 2.

ก็จะส่งผลกระทบต่อความเป็นอยู่ของประชาชน รวมทั้งจะส่งผลให้เกิดความเสียหายทั้งทางเศรษฐกิจและสังคมซึ่งยากที่จะประเมินค่าได้ในอนาคต

ปัจจัยที่ทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดในปัจจุบัน เมื่อความเจริญทางสังคมได้ขยายตัวขึ้นอย่างรวดเร็วทำให้การใช้รถใช้ถนนมีความสำคัญและจำเป็นต่อชีวิตประจำวันของมนุษย์มากขึ้น จึงได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายจราจรให้มีความทันสมัย เพื่อรองรับสภาพจราจรให้ดียิ่งขึ้น ดังนั้นในปี พ.ศ. 2522 จึงได้มีการประกาศใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 แทนพระราชบัญญัติจราจรทางบกฉบับเดิมที่ตราไว้เมื่อ พ.ศ. 2477 ด้วยเหตุผลที่ปรากฏในราชกิจจานุเบกษา ความว่า "เนื่องมาจากการคมนาคมและการขนส่งทางบกได้เจริญก้าวหน้าขยายตัวไปทั่วประเทศ และเชื่อมโยงไปยังประเทศใกล้เคียงและจำนวนยานพาหนะในท้องถนน และทางหลวงได้ทวีจำนวนขึ้นเป็นลำดับ ประกอบกับประเทศไทยได้เป็นภาคีในอนุสัญญาว่าด้วยการจราจรทางถนน และพิธีสารว่าด้วยเครื่องหมายและสัญญาณตามถนน สมควรปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก ซึ่งได้ใช้บังคับมากกว่าสี่สิบปีให้เหมาะสมกับสภาพจราจร และจำนวนยานพาหนะที่เพิ่มขึ้น และเพิ่มความปลอดภัยแก่ชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของประชาชน จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้ขึ้น"

วัตถุประสงค์ที่สำคัญในการประกาศใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบกพุทธศักราช 2477 และพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ตลอดจนได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติดังกล่าวก็เพื่อความสะดวก และปลอดภัยต่อผู้ใช้ทางจราจร โดยอาจแบ่งประเภทของความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้ 2 ประเภท ตามหลักสากล คือ

1. ความผิดที่เกี่ยวกับการขับเคลื่อนรถ (Moving Violations) เช่น ขับรถด้วยความเร็วเกินอัตราที่กำหนด ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรแซงในพื้นที่คับขัน กลับรถในทางร่วมทางแยก เป็นต้น ความผิดประเภทนี้ถือว่าเป็นความผิดร้ายแรง และเป็นสาเหตุให้เกิดอันตรายและอุบัติเหตุจราจรมากที่สุด
2. ความผิดที่เกี่ยวกับการจอดรถ (Parking Violations) เช่นการจอดรถในที่ห้ามจอดหรือจอดรถโดยฝ่าฝืนคำสั่งเจ้าพนักงานจราจร จอดรถเกินเวลากำหนด เป็นต้น ความผิดประเภทนี้ส่วนใหญ่จะถือเป็นความผิดที่ไม่ร้ายแรง

ในปัจจุบันได้มีการประกาศใช้กฎหมายจราจรฉบับใหม่ หรือ พ.ร.บ.จราจรทางบก ฉบับที่ 13 พ.ศ.2565 ที่ประกาศในราชกิจจานุเบกษาเมื่อวันที่ 7 พฤษภาคม 2565 เหตุผลที่มีการประกาศใช้กฎหมายจราจรฉบับใหม่ด้วยเหตุเพราะปัจจุบันการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของประเทศมีสาเหตุส่วนหนึ่งมาจากการที่ผู้ขับขี่ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์เกี่ยวกับความปลอดภัยในการจราจรทางบก ประกอบกับ พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้บังคับใช้มานานแล้วไม่มีความเหมาะสมกับสภาพการณ์ในปัจจุบัน

เนื่องจากกฎหมายจราจรเป็นกฎหมายที่ออกมาใช้บังคับเพื่อความเหมาะสม และความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนนจึงมีลักษณะเป็นข้อห้าม (Mala Prohibita) ทศนคติของสังคมมักถือว่าการกระทำความผิดกฎหมายจราจร ไม่เป็นการกระทำความผิดที่ร้ายแรง แต่เป็นความผิดเล็กน้อยอาจกระทำได้ โดยบทลงโทษส่วนใหญ่จะเป็นโทษปรับหรือจำคุกกระยะสั้น ดังนั้นการปฏิบัติตามกฎหมายจึงถูกละเลยซึ่งจะเห็นได้โดยทั่วไปเกือบทุกแห่ง เช่นจอดรถในที่ห้ามจอด จอดรถซ้อนคัน ฝ่าฝืนเครื่องหมายจราจร ขับรถด้วยความเร็วเกินอัตรา

ที่กฎหมายกำหนด แชนจ์ในที่คับขัน หรือคนเดินถนนไม่ข้ามถนนตรงทางม้าลาย หรือสะพานลอย เป็นต้น เหล่านี้ล้วนแต่มีโทษเพียงแค่ปรับ เหตุที่เป็นดังนี้เพราะเป็นที่ยอมรับกันมานานในประเทศว่า การกระทำผิดทางอาญาในคดีเล็กน้อย ผู้กระทำผิดไม่สมควรจะต้องได้รับโทษจำคุก เนื่องจากโทษจำคุกที่มีระยะสั้นเกินไปไม่ได้ผลในทางปราบปรามและแก้ไขปรับปรุงตัวผู้กระทำผิดแต่กลับอาจจะทำให้ผู้กระทำมีจิตใจแข็งกระด้าง โทษปรับจึงเป็นการลงโทษในทางทรัพย์สินที่ดีที่สุดในหนึ่งในการหลีกเลี่ยงการลงโทษจำคุกระยะสั้นซึ่งไม่มีประโยชน์<sup>3</sup>

ดังนั้น จึงสมควรจะได้มีการศึกษาทบทวนมาตรการทางกฎหมายจราจรในปัจจุบัน ว่ามีสภาพบังคับให้เกิดผลตามเจตนารมณ์แห่งบทบัญญัติของกฎหมายหรือไม่และมีแนวทางใดที่จะช่วยเสริมให้มาตรการทางกฎหมายในการลงโทษต่อผู้กระทำผิดกฎหมายจราจร มีประสิทธิภาพมากขึ้นกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน ซึ่งรวมถึงกระบวนการพิจารณาตีความผิดเกี่ยวกับการจราจรซึ่งใช้กฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาควบคุมกระบวนการพิจารณาว่ามีความเหมาะสมกับคดีความผิดกฎหมายจราจรหรือไม่ เนื่องจากการกระทำผิดกฎหมายจราจรมีมูลเหตุจูงใจในการกระทำผิดต่างจากคดีอาญาโดยทั่วไป จึงทำให้ต้องเสียเวลาและค่าใช้จ่ายในการดำเนินคดีมากเกินไป ทั้งยังไม่อาจดำเนินการบังคับใช้กฎหมายให้บรรลุตามเจตนารมณ์ของกฎหมายจราจรได้ ก็นับว่าเป็นสิ่งที่สำคัญอย่างยิ่งที่ควรศึกษา

## 1.2 วัตถุประสงค์การวิจัย

1.2.1 เพื่อศึกษากฎหมายจราจรทางบกและมาตรการลงโทษผู้กระทำผิดโดยใช้วิธีการปรับเป็นพินัยตลอดจนปัญหาและข้อบกพร่องของมาตรการลงโทษผู้กระทำผิดกฎหมายจราจร ในปัจจุบัน

1.2.2 เพื่อศึกษาแนวความคิดตลอดจนมาตรการต่าง ๆ ที่จะนำมาปรับปรุงแก้ไขเกี่ยวกับการลงโทษผู้กระทำผิดต่อกฎหมายจราจร ให้เหมาะสมชัดเจนและสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของกฎหมายจราจร

1.2.3 เพื่อศึกษาปัญหาและอุปสรรคของการดำเนินคดีความผิดกฎหมายจราจรในปัจจุบัน

## 1.3 สมมติฐาน

มาตรการลงโทษผู้กระทำผิดทางกฎหมายจราจรในปัจจุบัน ส่วนใหญ่จะอยู่ในอำนาจเปรียบเทียบปรับของเจ้าพนักงานในประเทศและต่างประเทศยืนยันได้ว่าการปรับเร็วเป็นปัจจัยสำคัญของปัญหาอุบัติเหตุทางถนนที่จำเป็นต้องได้รับการแก้ไขอย่างชัดเจนและต่อเนื่องเพราะเป็นปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรม การขับขี่ของผู้ใช้รถโดยตรงแม้มาตรการในการแก้ไขปัญหาระเบิดนี้จะมีหลากหลายและถูกนำมาใช้ในทางปฏิบัติแล้วในต่างประเทศ แต่ยังคงพบว่าเป็นประเทศไทยยังล้าหลังอยู่พอสมควร จึงต้องมีการนำโทษปรับทางพินัยเข้าใช้วิเคราะห์ในการเปรียบเทียบปรับจราจร

<sup>3</sup> วีระพล ป่านะบุตร, 'โทษปรับในสวีเดน' (กุมภาพันธ์ 2522) 14 วารสารอัยการ, 27.

#### 1.4 ขอบเขตการวิจัย

1.4.1 ศึกษาแนวความคิดเกี่ยวกับกฎหมายจรรยา การบังคับใช้กฎหมายจรรยาและมาตรการลงโทษเพื่อ การป้องกันการกระทำผิดตลอดจนการดำเนินคดีต่อผู้กระทำผิดกฎหมายจรรยาในประเทศไทย

1.4.2 ศึกษาปัญหามาตรการลงโทษผู้กระทำผิดกฎหมายจรรยา และปัญหาการดำเนินคดีต่อผู้กระทำผิด ในปัจจุบัน

1.4.3 ศึกษาแนวทางแก้ไขมาตรการลงโทษ และป้องกันการกระทำผิดกฎหมายจรรยาและดำเนินคดี ต่อผู้กระทำผิดให้เหมาะสมโดยศึกษานำแนวคิดและการดำเนินคดีต่อผู้กระทำผิดกฎหมายจรรยา ในต่างประเทศมาเป็นแนวทางกำหนด

#### 1.5 วิธีดำเนินการวิจัย

จะทำการศึกษาวิจัยโดยทำการรวบรวมเอกสารต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับกฎหมายจรรยาทางบกโดยเฉพาะ บทบัญญัติกฎหมาย กฎกระทรวง ประกาศ หรือข้อบังคับที่เกี่ยวกับการจรรยาทางบกตลอดจนคำพิพากษาของ ศาล จากนั้นจะทำการวิเคราะห์ถึงสภาพปัญหาต่าง ๆ ของปัญหาการจรรยาในปัจจุบัน เพื่อนำเสนอ แนวความคิดเบื้องต้นในการแก้ไขปัญหา ทั้งนี้จะมีการศึกษาเปรียบเทียบประเด็นกฎหมายสำคัญบางประเด็น กับกฎหมายต่างประเทศด้วย โดยเฉพาะกฎหมายของประเทศที่พัฒนาแล้วเพื่อชี้ให้เห็นว่าในต่างประเทศได้ แก้ไขปัญหาอย่างไร

#### 1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1.6.1 ทำให้ทราบถึงปัญหาและข้อบกพร่องของมาตรการลงโทษ การป้องกันการกระทำผิดกฎหมาย จรรยาและการดำเนินคดีจรรยาในปัจจุบัน

1.6.2 ทำให้ทราบถึงแนวความคิดของมาตรการลงโทษผู้กระทำผิดโดยการเสริมสร้างวินัยจรรยา เพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมผู้กระทำผิดและวิธีการบังคับใช้มาตรการดังกล่าว

1.6.3 ทำให้ทราบถึงแนวทางในการปรับปรุงกฎหมายจรรยา และวิธีการดำเนินคดีต่อผู้กระทำผิด

1.6.4 เพื่อนำข้อมูลที่ได้ศึกษาเรื่องการปรับเป็นพินัย มาวิเคราะห์ เปรียบเทียบในคดีจรรยา

## บทที่ 2

### แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

แนวความคิดและวัตถุประสงค์การบัญญัติกฎหมายจราจร จากการพัฒนาของสังคมอย่างรวดเร็ว ทำให้การติดต่อคมนาคมมีความจำเป็นและสำคัญต่อชีวิตประจำวันของมนุษย์ สิ่งหนึ่งที่สำคัญที่สุดในการติดต่อคมนาคม คือ รถยนต์ ซึ่งเข้ามามีบทบาทในชีวิตประจำวันของมนุษย์ถึงขนาดเรียกว่าเป็นปัจจัยที่ 5 และนับว่าเป็นสิ่งที่มนุษย์ขาดไม่ได้ในการดำรงชีวิต จนถึงปัจจุบันได้มีการพัฒนาทั้งรูปแบบและเชื้อเพลิงที่ใช้ในการขับเคลื่อน ทำให้รถยนต์สามารถแล่นไปได้ด้วยความเร็วสูง จนสามารถก่อให้เกิดความเสียหายและอุบัติเหตุที่ร้ายแรงได้ เมื่อปริมาณรถยนต์และยานพาหนะประเภทอื่นที่นำมาใช้บนถนนมีจำนวนมากขึ้น จึงมีความจำเป็นที่จะต้องจัดระเบียบการจราจรเพื่อให้การจราจรเป็นไปโดยสะดวกรวดเร็ว และเกิดความปลอดภัยแก่ผู้ใช้รถใช้ถนน โดยการบัญญัติกฎหมายจราจรขึ้นใช้บังคับ

ในส่วนของกฎหมายจราจรได้มีการตรากฎหมายเกี่ยวกับการจราจรขึ้นเป็นฉบับแรกคือ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2477 การร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ได้อาศัยหลักจากกฎหมายจราจรของประเทศอังกฤษ นำมาดัดแปลงแก้ไขให้เหมาะสมกับประเทศไทย และต่อมาได้มีพระราชบัญญัติการขนส่ง พ.ศ. 2497 ออกใช้บังคับเกี่ยวกับการขนส่ง สาเหตุที่ต้องมีการบัญญัติกฎหมายเหล่านี้คือออกใช้บังคับ ก็ด้วยเหตุผลเพื่อการ จัดระเบียบในการจราจรให้เกิดความเหมาะสมกับสภาพจราจร และจำนวนยานพาหนะที่เพิ่มขึ้น เพื่อก่อให้เกิดความสะดวกและความปลอดภัยในชีวิตร่างกายและทรัพย์สินของประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนด้วยความเจริญของสังคม ทำให้การใช้รถใช้ถนนมีความสำคัญ และจำเป็นต่อชีวิตประจำวันของมนุษย์มากขึ้น ประกอบกับความเจริญทางเทคโนโลยี ทำให้มีการพัฒนารูปแบบและเครื่องยนต์กลไกของยานพาหนะ ที่นำมาใช้บนถนน กฎหมายเหล่านี้จึงได้มีการปรับปรุงแก้ไขให้มีความทันสมัยรองรับกับสภาพการใช้รถ

กฎหมายอาญาคือกฎหมายที่กำหนดความผิดและบทลงโทษทางอาญาสำหรับผู้ที่กระทำความผิดในรูปแบบต่าง ๆ โดยเกณฑ์ความผิดทางอาญามีองค์ประกอบหลักหลายประการ ได้แก่:

การกระทำ (Actus Reus): การกระทำที่กฎหมายระบุว่าเป็นความผิด ซึ่งรวมถึงการกระทำที่เป็น การกระทำเชิงบวก (เช่น การฆ่า การลักทรัพย์) และการกระทำเชิงลบ (เช่น การไม่ทำหน้าที่ที่ต้องทำ)

เจตนา (Mens Rea): เจตนาในการกระทำผิด ซึ่งหมายถึงความตั้งใจหรือจิตใจที่ต้องการทำให้เกิดผล ที่กฎหมายห้าม ซึ่งเจตนาอาจแบ่งเป็นหลายประเภท เช่น เจตนาโดยตรง (Direct Intent) และเจตนาโดยอ้อม (Indirect Intent)

ความผิดต้องห้ามตามกฎหมาย (Legality): การกระทำจะเป็นความผิดได้ต้องมีกฎหมายบัญญัติไว้ว่า การกระทำนั้นเป็นความผิด เช่น พระราชบัญญัติอาญา หรือกฎหมายอื่น ๆ ที่ระบุการกระทำและบทลงโทษ

ความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำและผล (Causation): การกระทำของผู้กระทำผิดต้องเป็นสาเหตุที่ ก่อให้เกิดผลตามที่กฎหมายกำหนด เช่น การฆ่าต้องมีการกระทำที่เป็นสาเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย

ไม่มีเหตุผลที่ยกเว้นโทษ (Absence of Defenses): ผู้กระทำความผิดไม่มีเหตุผลหรือข้อยกเว้นที่ทำให้ไม่ต้องรับโทษ เช่น การกระทำเพื่อป้องกันตัว การกระทำตามคำสั่งของเจ้าพนักงาน หรือการกระทำในสภาพจิตวิปลาส

## 2.1 การบังคับใช้กฎหมายจราจร

2.1.1 การบังคับใช้กฎหมายจราจรหมายถึง การบังคับให้ผู้ใช้รถใช้ถนนได้ปฏิบัติตามกฎหมาย ข้อบังคับเกี่ยวกับการจราจร การขนส่งทางบก เพื่อความเป็นระเบียบเรียบร้อยของสังคม และเพื่อ เป็นการสร้างวินัยในการขับขี่แก่ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน ทั้งนี้เพราะวินัยจราจร มีความสำคัญและมีบทบาทอย่างยิ่งในการควบคุมกำกับให้บุคคลปฏิบัติตามเงื่อนไขเพราะหากสมาชิกในสังคมทุกคน มีระเบียบวินัยและถือปฏิบัติอย่างเคร่งครัดแล้ว ก็ย่อมจะทำให้สังคมสงบสุข มีความเจริญก้าวหน้า อันเป็นสิ่งสำคัญยิ่งในการพัฒนาสังคม ในทางตรงกันข้ามหากสมาชิกในสังคมต่างประพฤติปฏิบัติ ตามอำเภอใจ โดยไม่คำนึงถึงกฎเกณฑ์ของสังคม คำนึงถึงผลประโยชน์ ความสะดวกสบายของฝ่ายตน โดยไม่คำนึงถึงกฎเกณฑ์ของสังคมแล้ว บ้านเมืองที่ไร้ระเบียบวินัย (Lawless State) กฎหมายไร้ ความศักดิ์สิทธิ์ (Weak and Inefficiency of Law) ย่อมจะก่อให้เกิดผลเสียหายต่อประเทศชาติ ปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานครส่วนหนึ่งเกิดจากความไม่มีระเบียบวินัยความเห็นแก่ตัวของผู้ขับขี่ ยวดยาน ซึ่งไม่เคารพและไม่ถือปฏิบัติตามกฎหมายจราจร เพราะฉะนั้น นโยบายหรือมาตรการ “การสร้างวินัยจราจร” จึงเป็นเรื่องจำเป็น เช่น เน้นในการกวดขันจับกุมผู้ใช้รถใช้ถนน ให้เป็นผู้ที่ต้องรักษากฎระเบียบและวินัยอย่างเคร่งครัด ผู้ใดฝ่าฝืนก็ควรจะมีมาตรการที่ลงโทษเฉียบขาดยิ่งขึ้น การบังคับใช้กฎหมายจราจร เป็นตัวจักรสำคัญวิธีหนึ่งในการแก้ไขปัญหารถจราจร หมายถึง การบังคับด้วยกฎหมายให้ผู้ใช้รถใช้ถนนปฏิบัติตามกฎหมายจราจร เพื่อให้เกิดความเรียบร้อยในสังคม โดยมีจุดประสงค์เพื่อที่จะเป็นการข่มขู่มากกว่าจะเป็นการแก้แค้นผู้กระทำความผิด กฎหมายจราจรที่ออกมาใช้บังคับนี้ เพื่อความสะดวกและปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนนซึ่งเป็นธรรมดาใน สังคมที่จะต้องมิให้ผู้ฝ่าฝืนกฎหมาย ทำให้เกิดผลเสียหายต่อสังคมจะร้ายแรงหรือหนักเบาประการใด ย่อมแล้วแต่กรณีที่กระทำ เมื่อมีผู้ฝ่าฝืนที่จะทำให้สังคมเดือดร้อน ก็จะต้องมีบทกำหนดโทษ เพื่อ ปกป้องสมาชิกในสังคมให้อยู่ในครรลองเดียวกันให้มากที่สุด การบังคับใช้กฎหมายไม่มีประสิทธิภาพ แสดงถึงจุดบอด ของกระบวนการนิติบัญญัติที่ ออกกฎหมายมาแล้วไร้ผลบังคับ และทำให้ฝ่ายบริหารซึ่งมีหน้าที่โดยตรงในการบังคับใช้กฎหมายไร้สมรรถภาพ ทั้งนี้เพราะกฎหมายไม่เป็นกฎหมาย กล่าวคือไม่สามารถควบคุมความประพฤติของ คนในสังคมได้อย่างมีประสิทธิภาพ เนื่องจากคนในสังคมไม่นับถือกฎหมาย (Respect for Law) นั้น มีความหมายอยู่ในตัวว่า เรามีความพอใจเห็นดีเห็นชอบด้วยกับกฎหมาย และเมื่อมีความยินดีพอใจ เห็นดีเห็นชอบด้วย ความนับถือก็จะเกิดตามมาเอง ปัญหาจึงอยู่ที่ว่าทำอย่างไร กฎหมายจึงจะมีประสิทธิภาพ มีความศักดิ์สิทธิ์พอที่คนในสังคมจะพอใจ และยอมรับ ซึ่งหมายถึงความนับถือกฎหมายนั่นเอง อันจะมีผลสืบเนื่องไปถือการบังคับใช้กฎหมายต่อไป



2.1.2 แนวทางการบังคับใช้กฎหมายจราจร<sup>4</sup> แนวทางการบังคับใช้กฎหมาย ซึ่งเน้นที่การลงโทษ เป็นแนวทางที่มาจากความเชื่อของ สำนักความคิดทางอาชญาวิทยา สำนักคลาสสิก (Classical School) ที่เชื่อว่า คนทำผิดเพราะไม่เกรงกลัวต่อกฎหมาย หรือการลงโทษ เนื่องจากการบังคับใช้กฎหมายไม่มีประสิทธิภาพหรือ มีโทษไม่ เหมาะสมกับการกระทำความผิดทำให้โทษและกฎหมายไม่มีผลในการข่มขู่หรือยับยั้งตาม วัตถุประสงค์ของการลงโทษ จึงทำให้ผู้กระทำความผิดกลัวพอที่จะเลี่ยงต่อการกระทำความผิด เพราะมนุษย์มี เจตจำนงอิสระ คือมีเหตุผลพอที่จะไตร่ตรอง ถึงผลดีผลเสียจากการกระทำความผิดของตน หากทำแล้วคุ้มค้ำก็ จะเลือกกระทำ หากไม่คุ้มค้ำก็จะไม่เลือกกระทำ ดังนั้นหากการบังคับใช้ กฎหมายไม่มีประสิทธิภาพ ก็เท่ากับ ทำให้โอกาสที่จะทำให้ได้รับประโยชน์จากการกระ ทำความผิด มีมากกว่าโอกาสที่จะถูกจับกุมลงโทษ มนุษย์ก็ จะเลือกกระทำความผิดโดยไม่เกรงกลัวต่อกฎหมาย ดังนั้นการป้องกันการกระทำความผิดตามแนวนี้นี้จึงต้องทำ ให้การบังคับใช้กฎหมายมีประสิทธิภาพ เพื่อให้มีผลในการข่มขู่ยับยั้ง ให้คนที่คิดจะทำผิดเกิดความเกรงกลัวไม่ กล้าเสี่ยงกระทำความผิด วิธีในการที่จะทำให้การบังคับใช้กฎหมายมีประสิทธิภาพ ก็โดยผ่านการดำเนินการตาม กระบวนการยุติธรรม ซึ่งหมายความว่าหน่วยงานในกระบวนการยุติธรรม คือ ตำรวจ อัยการ ศาล และ ราชทัณฑ์ จะต้องประสานกันในการที่จะทำให้การบังคับใช้กฎหมายมีความแน่นอน รวดเร็ว เสมอภาค และมี โทษที่เหมาะสม ซึ่งจะทำให้กฎหมายมีผลในการข่มขู่ยับยั้งให้คนเกิดความเกรงกลัวไม่กล้ากระทำความผิด ความ แน่แน่นอน รวดเร็ว เสมอภาค และการมีโทษที่เหมาะสม สำหรับการบังคับใช้กฎหมายแยกออกพิจารณาดังนี้<sup>5</sup>

(1) การบังคับใช้กฎหมายต้องมีความแน่นอน การทำให้การบังคับใช้กฎหมายมีความแน่นอน หมายความว่า จะต้องทำให้ผู้กระทำความผิด มีโอกาสที่จะถูกจับกุมและถูกลงโทษ เมื่อมีการกระทำความผิด หากเมื่อมีการกระทำ ความผิดเกิดขึ้นมาแล้ว ผู้กระทำความผิดสามารถหลีกเลี่ยงการถูกจับกุม และการถูก ลงโทษไปได้ แล้วผู้กระทำความผิดก็จะไม่เกิดความเกรงกลัว เพราะคิดว่ามีโอกาสที่จะหลุดรอดจากการถูก จับกุม ไปได้และคุ้มค้ำที่จะเสี่ยงต่อการกระทำความผิด เนื่องจากมีโอกาสที่จะได้รับประโยชน์จากการกระทำ ความผิด แต่ผลเสียไม่มี หรือมีโอกาสที่จะได้รับผลเสียน้อยมาก

(2) การบังคับใช้กฎหมายต้องมีความรวดเร็ว การที่จะทำให้การบังคับใช้กฎหมายมีประสิทธิภาพ นอกจากจะต้องทำให้การบังคับ ใช้กฎหมายมีความแน่นอนแล้ว ยังจะต้องทำให้การบังคับใช้กฎหมายมีความ รวดเร็วด้วย ที่ว่าการ บังคับใช้กฎหมายมีความรวดเร็ว หมายความว่า จะต้องมีการจับกุมลงโทษผู้กระทำ ความผิดได้อย่าง รวดเร็ว ภายหลังจากการกระทำความผิด โดยเมื่อมีการกระทำความผิดเกิดขึ้นแล้ว จะต้องมีการ จับกุม ลงโทษผู้กระทำความผิดให้ได้อย่างรวดเร็ว เพื่อให้เห็นผลที่เกิดความเกรงกลัวไม่กล้ากระทำความผิด หากมีการกระทำความผิดเกิดขึ้น แต่ว่าสามารถจับกุมได้อีกในเวลาทีล่วงเลยมา 3 - 4 ปี ผลในการข่มขู่ยับยั้ง จะลดลง เพราะคนโดยทั่วไปจะมองไม่เห็นตัวอย่างหรือผลร้ายที่ได้รับจากการกระทำความผิด เช่น มีคดี ฆาตกรรมอย่างโหดเหี้ยม เป็นข่าวตามหน้าหนังสือพิมพ์ แต่ไม่สามารถ จับกุมผู้กระทำความผิดมาลงโทษได้

<sup>4</sup> ชยุดพล รังกาแกม, 'ประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัย: ศึกษาเฉพาะกรณีสถานี ตำรวจนครบาลพลับพลาไชย 2' (วิทยานิพนธ์ ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ 2544) 9-12.

<sup>5</sup> เพิ่งอ้าง 10-12.

อย่างรวดเร็ว หรือจับกุมผู้กระทำความผิด ได้แต่ในระยะเวลา ผ่านไปแล้ว 2 - 3 ปี ประชาชนก็จะลืมเหตุการณ์ดังกล่าว หรือกรณีที่มีการจับกุมได้อย่างรวดเร็ว แต่การพิจารณาคดีเป็นไปอย่างเชื่องช้าใช้เวลา 2 - 3 ปี ผู้กระทำความผิดถึงจะถูกลงโทษเช่นนี้จะทำให้ผลในการข่มขู่ ยับยั้ง ของการบังคับใช้กฎหมายลดลง ดังนั้นเพื่อที่จะทำให้วัตถุประสงค์ของการบังคับใช้กฎหมาย อันเป็นการข่มขู่ยับยั้งได้ อย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น กระบวนการยุติธรรมของไทยในระยะหลัง จึงต้องตอบสนองต่อการ เร่งการดำเนินการเกี่ยวกับคดีสำคัญๆ ที่สะท้อนขวัญประชาชน และที่ประชาชนให้ความสนใจโดย การที่เมื่อตำรวจสามารถจับกุมผู้กระทำความผิดได้อย่างรวดเร็วภายในเวลาไม่กี่วัน จากนั้นก็รีบทำสำนวนส่งอัยการเพื่อฟ้องต่อศาลศาลก็เร่งพิจารณาตัดสินด้วยความรวดเร็ว โดยใช้เวลาเพียง 15 วัน นับแต่จับกุมผู้กระทำความผิดได้เป็นต้น ย่อมจะทำให้ประชาชนเห็นผลที่ผู้กระทำความผิดได้รับ จากการกระทำความผิด และทำให้การบังคับใช้กฎหมายมีประสิทธิภาพเพิ่มมากขึ้น

(3) การบังคับใช้กฎหมายต้องยึดหลักเสมอภาค การบังคับใช้กฎหมายต้องยึดหลักความเสมอภาค กล่าวคือ จะต้องบังคับใช้กฎหมาย โดยไม่มีการเลือกปฏิบัติแต่จะต้องปฏิบัติด้วยความเท่าเทียมกัน โดยไม่คำนึงถึงความแตกต่างในเรื่องฐานะอำนาจ ตำแหน่ง ศาสนา เชื้อชาติ สีผิว และอื่นๆ มิฉะนั้นการบังคับใช้กฎหมายจะไม่มี ผลในการข่มขู่ ยับยั้ง หรือทำให้ผลในการข่มขู่ ยับยั้งลดลง การที่การบังคับใช้กฎหมายไม่เท่าเทียมกัน จะมีผลทำให้ผลในการข่มขู่ ยับยั้งลดลงนั้น เนื่องมาจากผู้ที่คิดว่าตนมีอภิสิทธิ์ หรือจะเป็นผู้ที่ได้รับการยกเว้นในการถูกจับกุมลงโทษจะไม่เกรง กลัวต่อการกระทำความผิด เพราะคิดว่า เมื่อทำความผิดแล้วจะสามารถหลุดรอดหรือได้รับการละเว้นในการบังคับใช้กฎหมายได้ นอกจากนี้การบังคับใช้กฎหมายไม่เท่าเทียมกันยังเป็นการเปิด ช่องทางให้มีข้อยกเว้น หรือข้อแก้ตัวในการหลบหนีจากการดำเนินคดีลงโทษได้ ซึ่งจะมีผลตามมาก็ คือ ทำให้คนไม่เกรงกลัวการบังคับใช้กฎหมาย

(4) การบังคับใช้กฎหมายจะต้องมีบทลงโทษที่เหมาะสม ปัจจัยที่สำคัญประการหนึ่งที่จะทำให้การบังคับใช้กฎหมายมีผลในการข่มขู่หรือยับยั้ง หรือไม่นั้น อยู่ที่บทโทษ ถ้าบทลงโทษไม่รุนแรงหรือบทโทษที่เบา ก็จะทำให้ผู้กระทำความผิด และคนทั่วไปไม่เกิดความเกรงกลัว เพราะผลประโยชน์ที่ได้รับจากการกระทำความผิด จะมี มากกว่าผลร้ายที่ได้รับจากการถูกลงโทษ ถือได้ว่า เป็นสิ่งที่คุ้มค่าต่อการเสี่ยง กล่าวคือโทษที่จะลงนั้นจะต้องมากพอที่จะทำให้ผู้กระทำความผิดเกิดความรู้สึกสูญเสียเกินกว่าประโยชน์จากการกระทำความผิด ดังนั้นการที่จะทำให้การบังคับใช้กฎหมายมีผลทำให้เกิดความเกรงกลัวจะต้องมีบทลงโทษที่เหมาะสมกับความผิด

สำหรับโทษที่จะลงนั้น จะต้องมากพอที่จะทำให้ผู้กระทำความผิด เกิดความรู้สึกสูญเสียเกินกว่าประโยชน์ที่ได้รับจากการกระทำความผิด ดังนั้นการที่จะทำให้การบังคับใช้กฎหมายมีผลทำให้เกิดความเกรงกลัวจะต้องมีบทลงโทษที่เหมาะสมกับความผิด คำว่า "เหมาะสม"หมายความว่า โทษที่จะลงจะต้องไม่เบาจนเกินไป และไม่หนักจนเกินไป เพราะหากการบังคับใช้กฎหมายมีบทลงโทษที่หนักเกินความเหมาะสม จะก่อให้เกิดผลเสีย 3 ประการ <sup>6</sup> ดังนี้

<sup>6</sup> จุริรัตน์ ประยูรฉัตรพันธ์, 'การแก้ไขปัญหาคาจรฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่ในกรุงเทพมหานคร' (วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย 2539) 53-54.

(4.1) ทำให้ผู้เสียหายหรือเหยื่อได้รับผลร้ายจากการกระทำความผิดรุนแรงมากขึ้น ทั้งนี้เพราะผู้กระทำความผิดจะพยายามปกปิดการกระทำความผิดของตน มิให้มีผู้ล่วงรู้หรือมีพยานรู้เห็น เช่น ในกรณีที่มีโทษประหารชีวิตสำหรับคดีข่มขืน ผู้กระทำความผิดก็จะไม่ข่มขืนเพียงอย่างเดียว แต่จะฆ่าเหยื่อเพื่อปกปิดความผิดของตนด้วย เพราะถึงอย่างไรการกระทำผิดแต่เพียงการข่มขืนก็ต้องถูกลงโทษประหารชีวิตอยู่แล้ว การฆ่าเหยื่ออาจทำให้หลุดรอดได้ เป็นต้น

(4.2) ทำให้ผู้กระทำความผิดมีโอกาสรอดจากการดำเนินคดีตามกระบวนการยุติธรรมได้มากขึ้น เพราะยังมีโทษรุนแรงมากขึ้นเท่าไร ก็ยังต้องการพยานหลักฐานที่มั่นคงในการที่จะลงโทษจำคุกมากขึ้นเท่านั้น หากพยานหลักฐานไม่เพียงพอ ก็จะทำให้จำเลยมีโอกาสรอดจากการถูกพิพากษาลงโทษได้ เพราะศาลจะถือคติ "ปล่อยคนผิดสิบคน ดีกว่าเอาคนบริสุทธิ์มาลงโทษเพียงคนเดียว" ดังนั้น ถ้าไม่มีพยานหลักฐานที่แน่นหนาจริง ๆ ก็จะเปิดโอกาสให้ผู้กระทำความผิดหลุดรอดไปได้ และยิ่งโทษหนักเท่าใดก็ยิ่งต้องการพยานหลักฐานมากยิ่งขึ้น และยังมี โอกาสรอดมากขึ้น

(4.3) ทำให้เกิดการกลั่นแกล้งโดยการโยนความผิดให้ผู้อื่น เพื่อให้ผู้อื่นรับโทษหนักแทนการลงมือกระทำความผิดเอง เช่น ในบางประเทศการพกอาวุธปืนมีโทษหนักถึงประหารชีวิตดังนั้นหากต้องการเอาชีวิตผู้อื่นก็เพียงกลั่นแกล้งให้มีการนำอาวุธปืนติดตัวไปเท่านั้นซึ่งจะเห็นได้ว่าการมีบทลงโทษที่เบาเกินไป ก็จะทำให้การบังคับใช้กฎหมายไม่มีผลในการข่มขู่และยับยั้งแต่ในขณะเดียวกันการมีบทลงโทษที่หนักเกินไป ก็จะทำให้เกิดผลเสียที่เป็นผลกระทบทำให้การบังคับใช้กฎหมายด้อยประสิทธิภาพลง ดังนั้นการบังคับใช้กฎหมายจะมีผลในการข่มขู่ยับยั้งและมีประสิทธิภาพนั้น จะต้องมีบทลงโทษที่เหมาะสม

จากการศึกษาการพิจารณาการบังคับใช้กฎหมายจรรยาจรแล้ว พบว่าการบังคับใช้กฎหมายให้มีประสิทธิภาพจะต้องมีบทลงโทษที่เหมาะสม พร้อมทั้งต้องมีความรวดเร็ว แน่นนอน และเสมอภาค เนื่องจากการกำหนดโทษที่เบา หรือหนักเกินไปจะทำให้การบังคับใช้กฎหมายด้อยประสิทธิภาพลง ไม่อาจมีผลในการข่มขู่ ยับยั้งการกระทำความผิดได้ ดังนั้นการพิจารณาการบังคับใช้กฎหมายจรรยาจรถือเป็นเครื่องมือสำคัญในการแก้ไขปัญหาจรรยาจร เนื่องจากการบังคับด้วยกฎหมายให้ผู้ใช้และผู้ขายได้ปฏิบัติตามกฎหมาย ข้อบังคับที่เกี่ยวกับการจรรยาจร เพื่อความเป็นระเบียบเรียบร้อยของสังคม และเป็นการสร้างวินัยให้กับผู้ใช้และผู้ขายอย่างไรก็ตาม การที่จะทำให้มีการบังคับใช้กฎหมายมีประสิทธิภาพ กระบวนการยุติธรรมจะต้องมีบทบาทอย่างมาก ในการทำให้การบังคับใช้กฎหมายมีความแน่นอน รวดเร็ว เสมอภาค และเหมาะสม

วิธีการบังคับใช้กฎหมายที่ตำรวจจรรยาจรทั้งหลายใช้ มีลักษณะคล้ายคลึงกัน กล่าวคือเป็นการกระทำที่มุ่งต่อการควบคุมพฤติกรรมของบุคคลโดยตรงสม่ำเสมอ การบังคับใช้กฎหมายนั้นไม่ใช่เพียงแต่การปรับใช้กฎหมายเข้ากับสถานการณ์ใดสถานการณ์หนึ่งเท่านั้น เจ้าหน้าที่ตำรวจผู้บังคับใช้กฎหมายจะต้องมีความรู้ความเข้าใจในวัตถุประสงค์ของกฎหมาย และการตีความกฎหมายของศาล เจ้าหน้าที่ตำรวจด้วยกันและประชาชนทั่ว ๆ ไป เพื่อให้ทราบถึงเจตนารมณ์ของสังคมโดยแท้จริง นอกจากนี้ในการควบคุมพฤติกรรมของมนุษย์เจ้าหน้าที่ตำรวจยังต้องเข้าใจถึงความสลับซับซ้อนของพฤติกรรมดังกล่าว ว่าอะไรคือ

ปัจจัยที่ทำให้มนุษย์มีพฤติกรรมดังเช่นที่ได้กระทำลงไป และการบังคับใช้กฎหมายจะเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมดังกล่าวของผู้ขับขี่ และคนเดินเท้า

จุดมุ่งหมายสำคัญของการบังคับใช้กฎหมายจราจร ก็เพื่อเป็นการข่มขู่ยับยั้งผู้ละเมิดหรือผู้ที่มีแนวโน้มที่จะละเมิดกฎหมาย หรือระเบียบเกี่ยวกับการจราจร ในขณะเดียวกัน การบังคับใช้กฎหมายที่เหมาะสม มิใช่เพื่อให้ผู้ละเมิดกฎหมายเกิดความเสียหายความคับข้องใจ หรือความเกลียดชังผู้บังคับใช้กฎหมาย แต่เพื่อให้ผู้ละเมิดกฎหมายได้เรียนรู้ที่จะหลีกเลี่ยงพฤติกรรมละเมิดกฎหมาย หรือลดพฤติกรรมที่เห็นแก่ประโยชน์ส่วนตนในการใช้รถใช้ถนน โดยไม่คำนึงถึงบุคคลอื่น<sup>7</sup>

## 2.2 โทษและมาตรการลงโทษตามกฎหมายจราจร

กฎหมายจราจรที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน พ.ศ. 2522 บัญญัติขึ้นมาเพื่อประสงค์ในความสะดวกและความปลอดภัยในการจราจร เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพจึงได้กำหนดมาตรการโทษไว้ดังนี้<sup>8</sup>

2.2.1 มาตรการโทษที่เป็นทางอาญา : การที่รัฐได้บัญญัติกฎหมายขึ้นก็เพื่อจะใช้กฎหมายเป็นเครื่องมือในการรักษาความสงบเรียบร้อย และการลงโทษเป็นเครื่องส่งเสริมประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมาย ซึ่งตามกฎหมายจราจร ได้บัญญัติขึ้นมาเพื่อความสะดวกและความปลอดภัยในการจราจร ซึ่งมาตรการโทษที่เป็นโทษทางอาญา มีดังนี้ คือ

(1) โทษจำคุก หมายถึง การนำตัวผู้กระทำความผิดซึ่งศาลพิพากษาลงโทษจำคุกไปควบคุมตัวไว้ในเรือนจำหรือทัณฑสถาน การลงโทษจำคุกเป็นมาตรการที่ใช้เพื่อจำกัดเสรีภาพของผู้กระทำความผิด ซึ่งเป็นวิธีการที่มีการใช้กันอย่างแพร่หลาย ทั้งนี้ โทษจำคุกเน้นให้ผู้กระทำความผิดสำนึกในความผิด โดยมีหลักของการแก้แค้น การขบขึง การป้องกัน และการแก้ไขผู้กระทำความผิดประกอบกันโทษจำคุกในความผิดเกี่ยวกับการจราจร เป็นโทษที่มีอัตราการจำคุกเพียงเล็กน้อยแม้ส่วนใหญ่ศาลจะพิจารณาพิพากษาจำคุก แต่ก็มีกรรอลงอาญาไว้ ซึ่งความผิดของโทษจำคุกมีตั้งแต่จำคุกไม่เกิน 1 เดือนจนถึงโทษสูงสุดคือ จำคุกไม่เกิน 10 ปี

(2) โทษปรับ กฎหมายจราจรจะเน้นเรื่องของการใช้โทษปรับเป็นหลักในการลงโทษผู้กระทำความผิด เนื่องจาก กฎหมายถือว่าความผิดฐานฝ่าฝืนกฎหมายจราจรนั้นเป็นความผิดเล็กน้อย และโอกาสที่ผู้ขับขี่และผู้ใช้ทางจะตัดสินใจเข้าไปกระทำความผิดกฎหมายนั้นมีมาก จึงได้กำหนดโทษปรับไว้เป็นส่วนใหญ่ โดยได้บัญญัติอัตราค่าปรับไว้เป็นช่วงกว้าง ๆ โดยได้ให้พนักงานสอบสวนใช้ดุลพินิจในการเปรียบเทียบปรับตามความเหมาะสมแก่ความผิด และตามที่กำหนดไว้ในคำพิพากษาของศาล

<sup>7</sup> กฤษดา จันทร์ศรี, 'การจราจรในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่: ปัญหาและแนวทางแก้ไข' (วิทยานิพนธ์รัฐศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ 2537).

<sup>8</sup> นรวัดณ์ งามฤทธิ์, 'ปัจจัยที่มีผลต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจรของตำรวจจราจร ศึกษากรณีกองบังคับการตำรวจนครบาล' (วิทยานิพนธ์ รัฐศาสตรมหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย 2546) 21.

2.2.2 มาตรการโทษที่ไม่ใช่โทษทางอาญา : เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายของเจ้าพนักงานจราจรเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ จึงมีความจำเป็นที่จะต้องกำหนดมาตรการเสริมเพื่อให้ผู้กระทำความผิดตระหนักถึงโทษที่จะได้รับการกระทำความผิดกฎจราจรมากยิ่งขึ้น ดังนั้นจึงได้กำหนดมาตรการในการเสริมการลิตรอนสิทธิของผู้กระทำความผิดกฎจราจร

การลิตรอนสิทธิของผู้กระทำความผิดกฎจราจร ได้แก่ การสั่งยึดใบอนุญาตขับขี่ การสั่งพักการใช้ใบอนุญาต หรือคำสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ของผู้กระทำความผิด โดยเจ้าพนักงานหรือโดยคำพิพากษาของศาลแล้วแต่กรณี<sup>9</sup> แม้การลิตรอนสิทธิของผู้กระทำความผิดจะมีวัตถุประสงค์เพื่อทำโทษแต่ก็ไม่ใช่โทษตามกฎหมายอาญา และเป็นเพียงสภาพบังคับ เพื่อให้เกิดความปลอดภัยโดยการทำให้ผู้กระทำความผิดไม่สามารถใช้รถในระหว่างที่ถูกลงโทษ จึงเป็นการช่วยสังคมให้ปลอดภัยจากอันตรายที่จะเกิดจากการขับขี่รถของผู้ที่ถูกลงโทษ ซึ่งการลงโทษด้วยวิธีการนี้จึงช่วยเสริมสร้างการบังคับใช้กฎหมายให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

จากการศึกษาโทษและมาตรการบังคับตามกฎหมายจราจรนั้นส่วนใหญ่มุ่งเน้นที่การลงโทษปรับ ซึ่งการลงโทษดังกล่าวในปัจจุบันนั้นยังไม่สามารถแก้ปัญหาการไม่เคารพและปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของประชาชนได้อย่างเด็ดขาด ดังนั้นควรจะนำมาตรการการลงโทษ โดยการให้ความรู้เกี่ยวกับกฎหมาย และวิธีการขับขี่ที่ถูกต้อง เช่น การให้ผู้กระทำความผิดไปฝึกอบรมจากเจ้าหน้าที่ขนส่งเกี่ยวกับระเบียบกฎหมายจราจร เพื่อแก้ไขปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้กระทำความผิด มาใช้บังคับให้เกิดเป็นรูปธรรมมากขึ้น อันจะเป็นการช่วยส่งเสริมการบังคับใช้กฎหมายจราจรให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

## 2.3 ความผิดตามกฎหมายจราจรแบ่งลักษณะของความผิด

2.3.1 ความผิดที่เป็นความผิดต่อกฎระเบียบ<sup>10</sup> (Regulatory Offence) ความผิดต่อกฎระเบียบ จัดเป็นส่วนหนึ่งของแบบแผนที่เป็นกฎระเบียบ (Regulatory Scheme) คือรวมถึงพฤติกรรมซึ่งโดยปกติทั่วไปจะไม่ถูกพิจารณาว่าเป็นการผิดศีลธรรมและจะถูกดำเนินเพียงเล็กน้อย (Little Stigma) เท่านั้น และเนื่องจากเป็นความผิดซึ่งโดยธรรมชาติไม่ใช่ความผิดอาญา จึงมีโทษไม่รุนแรง โทษจำคุกจึงไม่มีความจำเป็น ดังนั้นบทลงโทษจึงเป็นเพียงการ ปรับเท่านั้น หรือโทษอย่างอื่นซึ่งอาจนำมาเทียบเคียงได้กับโทษปรับ และจากการที่มีผลเป็นความผิดเล็กน้อย ทำให้วิธีการพิจารณาความผิดและการตัดสินลงโทษ แตกต่างไปจากที่เป็นความผิดทางอาญา เป้าหมายของการบัญญัติความผิดต่อกฎระเบียบ (Regulatory Legislation) คือการปกป้องสังคมในวงกว้างจากผลกระทบที่อาจก่อให้เกิดความเสียหายที่เกิดจากการฝ่าฝืนการกระทำที่ผิด กฎหมาย(Unlawful Activity)และรวมถึงการเปลี่ยนแปลงจากการใช้ความคุ้มครองและผลประโยชน์ ส่วนบุคคล และการลงโทษการกระทำที่มีลักษณะผิดศีลธรรมมาเกี่ยวข้องและมาตรการที่เป็น กฎระเบียบ (Regulatory Measure)

<sup>9</sup> สมพจน์ คำแก้ว, 'มาตรการทางกฎหมายในการลงโทษความผิดตามกฎหมายจราจร' (วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยบูรพา 2556) 31-33.

<sup>10</sup> ธีัญฉัตรณ์ เตศิริ, 'โทษทางอาญาในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 กรณีศึกษาการดัดแปลงสภาพรถเพื่อการพาณิชย์ที่ผิดระเบียบ' (สารนิพนธ์ นิติศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยบูรพา 2564) 7.

โดยทั่วไปแล้ว จะควบคุมดูแลเพื่อป้องกันอันตรายที่จะเกิดใน อนาคต และเป็นอันตรายต่อคุณธรรมทางกฎหมาย โดยผ่านการบังคับใช้ให้มีความระมัดระวัง และ ความประพฤติตามข้อกำหนดขั้นต่ำ (Enforcement of Minimum Standard of Conduct and Care) ดังนั้น แนว ความคิดของความผิดต่อกฎระเบียบ มีรากฐานมาจากการระมัดระวังอย่างมีเหตุผล (Reasonable Care Standard) และเรื่องดังกล่าวไม่ได้แสดงเป็นนัยว่า สมควรจะได้รับการถูกตำหนิ ทางจิตใจในลักษณะเช่นเดียวกับความผิดทางอาญา ด้วยเหตุผลดังกล่าว ความผิดต่อกฎระเบียบเหล่านี้ โดยปกติ ทั่วไปจะไม่ถูกพิจารณาว่า เป็นการทำความผิดศีลธรรม ดังนั้น ผู้กระทำความผิดอาจจะเพียงถูกตำหนิจากสังคม และเป็นความผิดที่ มุ่งคุ้มครองประโยชน์ในด้านต่าง ๆ ในการจัดความเป็นระเบียบเรียบร้อยในสังคมเพื่อประโยชน์ ในทางปกครอง บริหาร ความผิดเหล่านี้มีความมุ่งหมายที่จะยกระดับ มาตรฐานของความปลอดภัย และระงับความรุนแรงที่อาจเกิดจากการอยู่ร่วมกัน เช่น ความผิดตามกฎหมายว่าด้วยการจราจร กฎหมายว่าด้วยการขนส่ง เป็นต้น

2.3.2 ลักษณะของความผิดที่เป็นการก่ออันตราย วัตถุประสงค์หลักในการบัญญัติกฎหมายจราจรขึ้นมา มิใช่เพียงเพื่อความสะดวกในการจราจรเพียงอย่างเดียว แต่ยังเป็นการบัญญัติขึ้นมาเพื่อความปลอดภัยในการจราจรด้วย ฉะนั้นจึง มีการลงโทษการกระทำความผิดที่มีลักษณะเป็นการก่อให้เกิดอันตรายด้วย ความผิดที่มีลักษณะ ก่อให้เกิดอันตราย เป็นการกระทำที่ใกล้จะก่อให้เกิดผล เป็นอันตรายต่อคุณธรรมทางกฎหมาย ที่บุคคลอื่นได้รับความคุ้มครอง แม้ว่าผลเป็นเพียงความเสียหายที่จะยังไม่เกิดขึ้นสามารถลงโทษได้ ดังนั้น ความผิดที่เป็นการก่ออันตรายจึงมี “ความสมควรการลงโทษ ” อยู่ในตัวเองเหมือน ความผิดอาญาที่เป็นการทำอันตราย จึงได้มีการบัญญัติความผิดอาญาที่เป็นการก่ออันตรายขึ้น โดยพิจารณาจากความเป็นไปได้ของผลที่จะเกิดขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ได้มีการบัญญัติความผิดดังกล่าว ไว้ในกฎหมายลำดับรอง ซึ่งนับวันจะมีเพิ่มมากขึ้น เช่นกฎหมายว่าด้วยการจราจร เป็นต้น ทั้งนี้ เพราะความสัมพันธ์ของชีวิตปัจจุบัน โดยทั่วไปแล้ว ได้นำไปสู่ความจำเป็นจะต้องป้องกัน ความเสียหายที่เกิดขึ้น แม้ว่าจะเป็นผลให้ต้องจำกัด หรือละเลยต่อหลักนิติรัฐเสรีนิยมไปบ้างก็ตาม ความผิดอาญาที่เป็นการก่ออันตราย เกิดจากแนวความคิดที่ว่า การกระทำอย่างใดอย่าง หนึ่งของผู้กระทำความผิด ที่เป็นอันตรายต่อคุณธรรมทางกฎหมายที่บุคคลอื่นได้รับการคุ้มครอง โดยที่การกระทำดังกล่าวไม่จำเป็นต้องปรากฏผลของอันตรายในองค์ประกอบความผิดเท่านั้น ไม่จำเป็นต้องวินิจฉัยว่ามีผลของอันตรายเกิดขึ้นจริงหรือไม่ เช่น การขับรถยนต์ขณะเมาสุราเพียง เล็กน้อย ก็ถือว่าเป็นความผิด หรือการขับรถยนต์ฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดง แม้ว่าการกระทำ นั้นยังไม่ ก่อให้เกิดความเสียหายก็ตาม แต่จะเห็นว่าอาจเกิดอันตรายขึ้นจากการกระทำดังกล่าวต่อบุคคล ทั่วไปได้ กล่าวอีกนัยหนึ่งก็คือ เป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของการจราจรและคุณธรรมทาง กฎหมายของส่วนรวม ด้วยเหตุนี้เองความผิดอาญาที่เป็นการก่ออันตรายจึงไม่ได้ถูกบัญญัติ ขึ้นมา เพื่อลงโทษการกระทำที่เกิดความเสียหาย แต่ถูกบัญญัติขึ้นมาเพื่อให้เกิดความมั่นคงและความ ปลอดภัยในสังคม

2.3.3 ความผิดที่เป็นการกระทำโดยประมาท พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ถือว่าเป็นกฎหมายอาญาประเภทหนึ่งเพราะเป็น กฎหมายที่ว่าด้วยความผิดและกำหนดโทษไว้ ด้วยเหตุนี้ความรับผิดในทางอาญาของผู้กระทำ ความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 จึงต้องพิจารณา “เจตนา”

ตามมาตรา 59 วรรคแรก แห่งประมวลกฎหมายอาญาด้วย แสดงว่าผู้กระทำความผิดจะต้องรับผิดชอบตามพระราชบัญญัติ จราจรทางบก พ.ศ.2522จะต้องมีเจตนาด้วย แต่มีบางฐานความผิด แม้ว่าผู้กระทำความผิดจะกระทำ โดยประมาทก็ต้องรับผิดชอบตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ได้แก่ ความผิดฐานขับรถโดยประมาทตามมาตรา 43 (4) ที่บัญญัติว่า “ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถโดยประมาทหรือนำพาหวิดเสียว อันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน” จะเห็นได้ว่าพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 43 (4) ใช้คำว่า “อันอาจเกิด” แสดงว่าผลของการกระทำ ยังไม่เกิดอันตราย ผู้กระทำความผิดก็ต้อง รับผิดชอบแล้ว แม้จะเป็นการกระทำโดยประมาท<sup>11</sup>

ทั้งนี้ความผิดตามกฎหมายจราจรยังสามารถจำแนกแยกย่อยประเภทของความผิดออกได้เป็น 2 ประเภท

(1) ความผิดจราจรที่ร้ายแรง หมายถึงความผิดที่เกี่ยวกับการขับเคื่อนรถ ซึ่งเป็นความผิดที่เป็น การก่ออันตราย หรือเป็นการกระทำโดยประมาท โดยกฎหมายบัญญัติขึ้นมาเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ ถนน

(2) ความผิดที่ไม่ร้ายแรง หมายถึงความผิดที่เกี่ยวกับการจอดรถ ซึ่งความผิดดังกล่าวกฎหมาย บัญญัติขึ้นมาเพื่อให้ความสะดวกแก่ผู้ใช้รถใช้ถนน การกระทำความผิดจึงถือเป็นการกระทำที่ผิดต่อกฎระเบียบ เท่านั้น เช่น การจอดรถในที่ห้ามจอดหรือจอดโดยฝ่าฝืนคำสั่งเจ้าพนักงานจราจร จอดรถเกินเวลากำหนด เป็นต้น เนื่องจากกฎหมายจราจรเป็นกฎหมายที่ออกมาใช้บังคับเพื่อความเหมาะสมและความปลอดภัยของ ผู้ใช้รถใช้ถนนจึงมีลักษณะเป็นข้อห้าม ซึ่งสังคมส่วนใหญ่มองว่า การกระทำความผิดกฎหมายจราจรไม่เป็นการ กระทำความผิดที่ร้ายแรง แต่เป็นความผิดเล็กน้อย ใครๆก็อาจกระทำผิดได้

ทุกคนในสังคมมีความเท่าเทียมกันภาครัฐในฐานะที่เป็นองค์กรผู้ใช้อำนาจปกครองจะเลือก ปฏิบัติโดยไม่เป็นธรรมต่อบุคคลใดบุคคลหนึ่งไม่ได้ ด้วยหลักความเสมอภาคเป็นหลักที่ควบคุมมิให้รัฐใช้อำนาจ อธิปไตยตามอำเภอใจ การกระทำของรัฐ ที่กระทบกระเทือนต่อสิทธิและเสรีภาพของบุคคลหากเป็นการเลือก ปฏิบัติด้วยการให้ประโยชน์ แก่บุคคลใดบุคคลหนึ่งหรือกลุ่มบุคคลใดโดยเฉพาะ รัฐจะต้องสามารถให้คำอธิบาย อันสมเหตุสมผลได้ว่า เพราะเหตุใดจึงดำเนินการเช่นนั้น หากเหตุผลที่ให้ไม่สามารถรับฟังได้ อาจแสดงให้เห็น ได้ว่ารัฐกำลังใช้ อำนาจอธิปไตยตามอำเภอใจและเป็นการเลือกปฏิบัติต่อบุคคลด้วยความไม่เป็นธรรม<sup>12</sup>

<sup>11</sup> เอกธรัตน์ โลหะ, ‘ปัญหาทางกฎหมายในการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ศึกษากรณี การขอตรวจใบอนุญาตขับขี่’ (วิทยานิพนธ์ นิติศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยศรีปทุม 2553) 11-13.

<sup>12</sup> อภิวัฒน์ สุดสาว, ‘คมความคิด เข้มทิศรัฐธรรมนุญ: หลักความเสมอภาค ภายใต้รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักร ไทย’ (วุฒิสภา, 28 สิงหาคม 2562) <[https://www.senate.go.th/assets/portals/93/fileups/272/files/S%E0%B9%88ub\\_Jun/8think/think16.pdf](https://www.senate.go.th/assets/portals/93/fileups/272/files/S%E0%B9%88ub_Jun/8think/think16.pdf)> สืบค้นเมื่อ 16 มกราคม 2567.

## 2.4 ทฤษฎีการลงโทษ

แนวความคิดและทฤษฎีการลงโทษของนักอาชญาวิทยาในปัจจุบัน การลงโทษตามกฎหมายอาญานั้นแบ่งทฤษฎี ออกเป็น 5 ทฤษฎี

2.4.1 ทฤษฎีการลงโทษเพื่อเป็นการแก้แค้นให้แก่สังคม (Retribution) การลงโทษผู้อื่นเพื่อการแก้แค้นมีมาตั้งแต่สมัยดึกดำบรรพ์ ในสมัยเริ่มแรกนั้น ถ้าใครถูกทำร้ายเขาจะทำการแก้แค้นอย่างสาสม การตอบแทนแก้แค้นในสมัยก่อนเป็นเรื่องเฉพาะตัวไม่เกี่ยวกับรัฐ บางทีการตอบแทนแก้แค้นอาจจะรุนแรง และร้ายกาจยิ่งกว่าความเสียหายที่ตนได้รับ ในระยะต่อมาก็มีความคิดขึ้นมาว่า การแก้แค้นนั้นไม่ควรจะให้รุนแรงเกินกว่าที่ตนเสียหายเมื่อนาน ๆ เข้ารัฐได้เข้ามาทำการแก้แค้นต่อผู้กระทำผิดแทนบุคคล เพราะความผิดที่ได้กระทำลงไปนั้นกระทบกระเทือนต่อส่วนรวม มิใช่เป็นเรื่องส่วนตัว และการลงโทษก็ต้องกระทำภายในกรอบของกฎหมายการลงโทษตามทฤษฎีดังกล่าว จะต้องคำนึงถึงผลกระทบที่สังคมได้รับจากการกระทำผิดนั้นเป็นสิ่งสำคัญซึ่งหากการกระทำผิดนั้นมีผลกระทบต่อสังคม<sup>13</sup> โทษที่ได้รับก็สมควรที่จะสาสมกับการกระทำนั้น ๆ เรื่องของการลงโทษเพื่อแก้แค้นนั้น แนวความคิดสมัยดั้งเดิมถือว่าการแก้แค้นเป็นวัตถุประสงค์สุดท้ายของการลงโทษไม่มีความคิดใด ๆ ที่สูงไปกว่านั้นทฤษฎีของการลงโทษเพื่อการแก้แค้นจึงสรุปได้ 5 ประการการแก้แค้น ถือเป็นวัตถุประสงค์ของการลงโทษการแก้แค้นเป็นวัตถุประสงค์ขั้นสุดท้ายไม่ได้เป็นหนทางเพื่อวัตถุประสงค์อื่นใด อีกเหตุผลสำคัญของการลงโทษ เพื่อการแก้แค้นก็เพราะคนทำผิดศีลธรรมอันดีงามของสังคม การลงโทษผู้กระทำผิดต้องได้สัดส่วนกับความผิดทางศีลธรรม การลงโทษเป็นการประณามอย่างบริสุทธิ์ไม่ได้หวังที่จะพัฒนา แก้ไขให้การศึกษาหรือฟื้นฟูผู้กระทำแค่ประการใด

2.4.2 ทฤษฎีการลงโทษเพื่อป้องกันการกระทำผิดทางอาญา (Deterrence) ปัญหาการลงโทษเพื่อป้องกันการอาชญากรรม วัตถุประสงค์ขั้นสุดท้ายของการลงโทษก็คือ สวัสดิภาพของสังคม แต่ในความเป็นจริงแล้วในเรื่องสวัสดิภาพของสังคมนี้ ไม่ได้มีเฉพาะการลงโทษเพียงอย่างเดียว แต่ได้มาด้วยการให้รางวัลอีกด้วย การลงโทษเป็นสิ่งที่ไม่ดี แต่ก็ก็เป็นสิ่งที่มีประโยชน์ต่อสังคมในแง่ที่ว่า ช่วยป้องกันความเลวร้ายที่จะบังเกิดขึ้นต่อไป และเมื่อมีอาชญากรรมในรูปแบบต่าง ๆ เกิดมากขึ้นก็ย่อมกระทบกระเทือนต่อความสงบสุขของคนส่วนใหญ่ในเรื่องของการลงโทษนั้น ต้องกระทำภายใต้กฎหมายอาญา และการใช้กฎหมายนี้ ตำรวจและศาลน่าจะมีอำนาจอย่างใหญ่หลวงต่อความมีศีลธรรมจรรยาของสาธารณชน แม้ว่าการลงโทษอย่างรุนแรงเฉพาะคดีบางประเภทอาจจะมีผลเพียงเล็กน้อยต่อการป้องกันอาชญากรรม แต่การมีกฎหมายอาญาและการลงโทษเอาไว้จะประสบผลดีในการป้องกันอาชญากรรม ในที่สุดการลงโทษตามกฎหมายอาญาอย่างรวดเร็วและแน่นอนจะสามารถป้องกันพฤติกรรมที่ไม่พึงปรารถนา และไม่เหมาะสมได้

2.4.3 ทฤษฎีการลงโทษเพื่อแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำผิด (Rehabilitation) ความคิดในการแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำผิดนี้ ได้มีการนำมาใช้ปฏิบัติแก่ผู้กระทำผิดทั้งในแง่การใช้เรือนจำ และชุมชนในการแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำผิดในเรือนจำต้องอาศัยการใช้เทคนิคต่าง ๆ ให้ผู้กระทำผิดกลับตนเป็นพลเมืองดีให้ได้ เช่น การให้การศึกษา การฝึกวิชาชีพ การอบรมทางศีลธรรม และศาสนา การบำบัดทางจิตวิทยา เป็นต้น ส่วนการใช้ชุมชนก็พัฒนามาเป็น

<sup>13</sup> อรรถพร ชูบำรุง, *ทฤษฎีอาชญาวิทยา* (โอเคียนส์โตร์ 2527) 137-167.



การคุมประพฤติการพัฒนาการลงโทษมาตรการที่จะนำมาใช้ในการปฏิบัติต่อผู้กระทำผิดควรจะเป็นมาตรการที่กระทำลงไปเพื่อการบำบัดรักษา เพื่อให้พฤติกรรมของผู้กระทำผิดเปลี่ยนแปลงในลักษณะที่เขาได้รับความสุข มีสุขภาพดี และมีความพอใจต่อการบำบัดนั้น ทั้งจะต้องมีผลต่อการป้องกันสังคมให้ปลอดภัยจากอาชญากรรม ด้วยทฤษฎีการลงโทษเพื่อฟื้นฟูผู้กระทำผิดสามารถสรุปได้เป็นข้อ ๆ ดังต่อไปนี้ การแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำผิด คือ จุดหมายของการลงโทษการแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำผิดไม่ใช่จุดมุ่งหมายสุดท้าย แต่เป็นหนทางสำหรับจุดหมายที่สูงกว่านั้นคือ การป้องกันให้สังคมปลอดภัยจากอาชญากรรมการแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำผิดต้องเป็นไปตามสาเหตุ เหตุผลที่สำคัญที่ต้องลงโทษเพื่อการแก้ไขฟื้นฟูสมรรถภาพ ว่าผู้กระทำผิดมิใช่มีสันดานเป็นผู้ร้าย แต่ที่ต้องกระทำผิดก็เพราะสภาพแวดล้อมรอบ ๆ ตัวการลงโทษเพื่อแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำลงไป โดยอาศัยหลักมนุษยธรรม และหลักพฤติกรรมศาสตร์อันเป็นที่ตั้ง

2.4.4 ทฤษฎีการลงโทษที่มีจุดมุ่งหมายรวม (Integration) ถือว่าทฤษฎีการลงโทษ ทฤษฎีหนึ่งทฤษฎีใด ควรจะมีความมุ่งหมายหลายอย่าง การตอบแทนแก้แค้นให้แก้สังคม การป้องกันอาชญากรรม หรือการกระทำ ความผิด การแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำผิด ล้วนเป็นจุดมุ่งหมายของการปฏิบัติต่อการกระทำผิด การลงโทษจะต้องกระทำในลักษณะที่จะส่งผลให้ผู้กระทำผิดสามารถปรับตัวเข้าสู่สังคมได้ จะเข้าลักษณะการแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำผิด แต่ในขณะที่เดียวกันสังคมจะต้องสอบถามถึงการลงโทษ หรือการปฏิบัติต่อผู้กระทำผิดว่าพอเหมาะพอควร แก่โทษหรือไม่

2.4.5 ทฤษฎีการลงโทษเพื่อปกป้องคุ้มครองสังคม (Social Protection Theory) ปัจจุบันนักอาชญาวิทยาของสำนักป้องกันสังคมให้ความสนใจในสิ่งสำคัญ คือบุคลิกภาพของผู้กระทำผิดกฎหมายอาญา และการควบคุมสิ่งแวดล้อม เพื่อให้สังคมดีขึ้นและเพื่อป้องกันอาชญากรรม ซึ่งหลักการดังกล่าวนี้ได้พัฒนาเป็นแนวคิดพื้นฐานของทฤษฎีการลงโทษเพื่อปกป้องคุ้มครองสังคม โดยมีหลักการที่สำคัญ

(1) ควรจะมีการมองวิธีดำเนินการกับผู้กระทำผิดอย่างเป็นระบบโดยมุ่งคุ้มครองสังคมจากอาชญากรรมมากกว่าการลงโทษผู้กระทำผิดเป็นรายบุคคล

(2) การลงโทษผู้กระทำผิด ไม่อาจใช้หลักกฎหมายเพียงอย่างเดียวได้ จำเป็นจะต้องศึกษาพฤติกรรมของผู้กระทำผิดเป็นรายบุคคล และสถานการณ์ของอาชญากรรม เพื่อนำมาประกอบการพิจารณา ร่วมกันด้วย

ภารกิจของกฎหมายอาญา<sup>14</sup> กฎหมายอาญาเป็นส่วนหนึ่งของกฎเกณฑ์ทางสังคมที่มีวัตถุประสงค์พิเศษในการคุ้มครองการใช้ชีวิตร่วมกันในสังคมให้เป็นไปโดยปกติเรียบร้อย กฎหมายอาญาจึงมีภารกิจที่เปรียบเสมือนหน้าที่เฉพาะของกฎหมายอาญาซึ่งเป็นกรอบแนวทางสำคัญที่ทำให้กฎหมายอาญาสามารถตอบสนองต่อเป้าหมายของกฎหมายอาญาได้

วัตถุประสงค์ของการลงโทษ

(2.1) เพื่อการแก้แค้น วัตถุประสงค์ของการลงโทษเพื่อการแก้แค้นผู้กระทำผิด เพื่อจะยับยั้งไม่ให้ อาชญากรรมเกิดขึ้น โดยทั่วไปการลงโทษในสมัยโบราณจะมีลักษณะการแก้แค้น ซึ่งถือเป็น

<sup>14</sup> คณิต ธิ นคร, *กฎหมายอาญา ภาคทั่วไป* (พิมพ์ครั้งที่ 4, วิญญูชน 2554) 58-63.

การ ตอบแทนต่อผู้กระทำความผิด วิธีการนี้ไม่มีข้อกำหนดหรือกฎเกณฑ์แน่นอน ขึ้นอยู่กับความพอใจ เมื่อมีการกระทำความผิดเกิดขึ้น ผู้ที่ตกเป็นเหยื่อหรือญาติพี่น้องของเหยื่อจะใช้วิธีการตอบแทนโดยการแก้แค้น ซึ่งปรากฏว่าการลงโทษ นั้นค่อนข้างรุนแรงและเกินขอบเขต มีความทารุณโหดร้าย ปราศจากมนุษยธรรม ต่อมาจึงได้มีการกำหนดโทษตอบแทนผู้กระทำความผิด โดยขึ้นอยู่กับ ความหนักเบาของการกระทำความผิด ซึ่งเป็นกฎที่ใช้ในสมัยโบราณ อันได้แก่ “ตาต่อตา ฟันต่อฟัน”

(2.2) เพื่อการยับยั้ง การลงโทษผู้กระทำความผิดโดยทั่วไปมีวัตถุประสงค์เพื่อการระงับยับยั้ง มิให้เกิดการกระทำ ผิดเช่นนั้นอีกเพื่อให้ผู้กระทำความผิดเกิดความเข็ดหลาบ และเป็นตัวอย่างเพื่อมิให้ผู้อื่นกระทำตาม เช่น การลงโทษประหารชีวิต การจำคุก

(2.3) เพื่อตัดผู้กระทำความผิดออกจากสังคม วัตถุประสงค์ของการลงโทษโดยวิธีการประหารชีวิต จำคุก กักขัง ถือเป็นการตัดบุคคล เหล่านี้ออกจากสังคม ที่เห็นได้ชัดเจนได้แก่โทษประหารชีวิต และโดยทางอ้อมในการจำคุก กักขัง อาจกล่าวได้ว่าเป็นการตัดบุคคลผู้กระทำความผิดออกไปเพราะคนทั่วไปจะไม่สมาคมด้วยในที่สุด โดยถือว่าผู้กระทำความผิดเป็นภัยต่อสังคม และเพื่อการป้องกันสังคมให้ปลอดภัยจาก อาชญากรรม จึงจำเป็นต้องกำหนดโทษเหล่านี้ไว้

(2.4) เพื่อการฟื้นฟูแก้ไข มนุษย์นั้นเห็นคุณค่าแห่งการอยู่ร่วมกันอย่างปกติสุข ประกอบด้วยศีลธรรมจรรยาดีงาม และการมีมนุษยธรรม การลงโทษในแนวใหม่จึงมุ่ง ไปสู่การแก้ไขอบรมนุษย์ของผู้ที่ถูกลงโทษ เพื่อให้กลับเป็นคนดี มิใช่ใช้วิธีการลงโทษผู้กระทำความผิดเพื่อการแก้แค้นเหมือนสมัยก่อน ซึ่ง ปัจจุบันเห็นได้ว่าการลงโทษเพื่อแก้แค้นไม่ก่อให้เกิดประโยชน์แก่สังคม ในทางตรงกันข้าม กลับกลายเป็นโทษอาจทำให้ผู้กระทำความผิดมีความประพฤติไปในทางที่ไม่ดียิ่งขึ้น สำหรับผู้ที่กระทำความผิดตามที่กฎหมายจรรยา กำหนดนั้น ในกฎหมายจรรยาจะกำหนดโทษไว้เป็นโทษปรับ หรือจำคุก หรือทั้งจำทั้งปรับ สำหรับโทษปรับนั้น เป็นกรณีที่ เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรพบการกระทำ ความผิด และจับกุมผู้กระทำความผิดไว้ และได้ มีการออก ใบสั่งเจ้าพนักงานจราจรให้แก่ผู้กระทำความผิดหรือผู้ที่ถูกจับกุม ผู้กระทำความผิดหรือผู้ที่ถูกจับกุม จะต้องชำระค่าปรับตามที่กฎหมายกำหนด ข้อดีของโทษปรับคือ โทษปรับนั้นผู้กระทำความผิดจะต้องชำระเงินค่าปรับให้แก่รัฐซึ่งเป็น ผลประโยชน์แก่รัฐอย่างหนึ่ง ซึ่งเป็นโทษที่ใช้กันมาก นอกจากประโยชน์ในด้านนี้แล้วยังมีประโยชน์อย่างอื่นอีก คือ ถ้าไม่ปรับและใช้วิธีการจำคุกแก่ผู้กระทำความผิดแล้ว รัฐก็จะต้องมีภาระเลี้ยงดูผู้กระทำความผิดตลอดเวลาที่ถูกจำคุก ในระหว่างถูกจำคุกนั้นก็จะต้องขาดรายได้จากอาชีพปกติ และเมื่อออกจากเรือนจำแล้วก็ยากที่จะดำเนินอาชีพเดิมต่อไปได้ทำให้ครอบครัวได้รับความลำบากมากขึ้น และถ้าใช้โทษจำคุกบ่อยเกินไป เรือนจำต่าง ๆ ก็จะแออัด จิตใจและความประพฤติของ นักโทษก็จะทำให้กลับเป็นคนดีได้ยากยิ่งขึ้น ประการสำคัญที่สุดคือ การโทษจำคุกเป็นโทษที่ กระทบกระเทือนจิตใจของผู้กระทำความผิดเป็นอย่างมาก และยังถ้าได้ไปมีการติดต่อสมาคมหรือ รับอิทธิพลอันเลวร้ายจากคนที่ต้องโทษจำคุกอยู่ในเรือนจำด้วยกัน ก็อาจจะทำให้คนที่เพิ่งเคย ผิดพลาดครั้งแรก กลายเป็นคนที่มีจิตใจชั่วร้าย และกระทำผิดต่อไปได้ นอกจากนี้ การต้องโทษ จำคุก ทำให้สังคมรังเกียจเมื่อพ้นโทษออกมาแล้ว ใครๆ ก็จะมองไปในแง่ที่ว่า เป็นคนที่เคยติดคุกมาก่อน ไม่อาจจะทำงานร่วมกับใครได้ เป็นต้น ข้อเสียของโทษปรับ คือ การปรับไม่ได้ช่วยให้ผู้กระทำความผิด

ดีขึ้นแต่ประการใด เพราะเขาไม่ได้รับการแก้ไขในด้านความประพฤติ หรือจิตใจแต่อย่างใดเลย เมื่อเสียค่าปรับแล้วก็ เป็นอันเสร็จสิ้นไปและอาจจะไปกระทำความผิดขึ้นใหม่ได้ นอกจากนี้โทษปรับยังสร้างผลที่ เหลื่อมล้ำ ในระหว่างผู้กระทำความผิดอีกด้วย กล่าวคือ ในกรณีที่ผู้กระทำความผิดเป็นคนมีฐานะ การที่กฎหมายกำหนดให้ปรับเป็นเงินไม่เกิน 500 หรือไม่เกิน 1,000 บาทซึ่งเป็นความผิดลหุโทษ นั้น ผู้ที่มีฐานะพอที่จะจ่ายค่าปรับได้ก็จะไม่รู้สึกอะไรเลย แต่สำหรับคนยากจนที่ไม่มีเงินจ่าย ค่าปรับก็กลับจะต้องถูกดำเนินการอย่างอื่นแทนเป็นต้น<sup>15</sup>

## 2.5 การแบ่งชั้นโทษตามกฎหมายอาญาไทย

โทษ คือ สภาพบังคับของกฎหมายอาญา ซึ่งตามประมวลกฎหมายอาญาของประเทศไทยมาตรา 18 ได้กำหนดโทษสำหรับผู้กระทำความผิดอาญาไว้<sup>16</sup> ดังนี้

2.5.1 ประหารชีวิต คือ การเอาผู้ถูกพิพากษาให้ประหารชีวิตไปกระทำให้ตายด้วยวิธีการต่าง ๆ ตามที่กฎหมายกำหนดไว้ โดยโทษลำดับนี้มีจุดมุ่งหมายสำคัญ 3 ประการ ได้แก่ ประการแรก เพื่อป้องกันสังคมโดยตัดผู้กระทำความผิดออกจากสังคมโดยเด็ดขาดโดยไม่มีโอกาสกลับมาทำสิ่งที่เป็นภัยต่อสังคมได้อีก ประการที่สอง เพื่อให้คนในสังคมเกิดความหวาดหวั่นไม่กล้ากระทำความผิด และประการสุดท้าย เพื่อแก้แค้นให้แก่สังคม โดยจะเห็นได้จากที่กฎหมายได้บัญญัติให้ลงโทษประหารชีวิตสำหรับกระทำความผิดที่โหดร้ายของผู้กระทำความผิดสำหรับประเทศไทย ในปัจจุบันการลงโทษประหารชีวิตให้ดำเนินการด้วยวิธีฉีดยาหรือสารพิษให้ตาย

2.5.2 จำคุก คือ การเอาตัวไปคุมขังไว้ในเรือนจำ ตามกำหนดเวลาที่ศาลพิพากษาซึ่งโทษลำดับนี้ถือเป็นกระบวนการที่จำกัดสิทธิเสรีภาพที่ส่งผลกระทบต่อชื่อเสียง ชีวิตความเป็นอยู่ของผู้กระทำความผิด เป็นการแยกตัวผู้กระทำความผิดออกจากสังคมภายใต้เงื่อนไขและ ระยะเวลาที่กฎหมายกำหนดไว้ ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อจิตใจและสร้างรอยมลทินทางสังคมให้กับผู้กระทำความผิด ด้วยเหตุนี้นักอาชญาวิทยาจึงมีความเห็นว่า หากจะให้โทษจำคุกมีประสิทธิภาพมากที่สุด ควรกำหนดหลักเกณฑ์บรรทัดฐานกรณีแห่งการกระทำความผิดและ ลักษณะพฤติกรรมของอาชญากร และ ไม่ควรใช้วิธีทรมานปฏิบัติแก่ผู้กระทำความผิดอย่างไรก็ตาม การลงโทษจำคุกเป็นวิธีการที่สิ้นเปลืองค่าใช้จ่ายมาก ควรใช้ลงโทษแก่อาชญากรในคดีอุกฉกรรจ์เพื่อป้องกันสังคมให้ปลอดภัย ดังนั้น ในสังคมสมัยใหม่จึงหลีกเลี่ยงการลงโทษจำคุกโดยพยายามใช้มาตรการอื่นแทนการจำคุกให้มากขึ้น

2.5.3 กักขัง คือ การเอาตัวไปกักขังไว้ในสถานที่กักขัง ซึ่งกำหนดเอาไว้มิใช่เรือนจำ หรือกักขังในที่อยู่อาศัยของผู้กระทำความผิดเองก็ได้ นอกจากนี้ ศาลยังมีอำนาจเปลี่ยนโทษกักขังเป็นโทษจำคุกในภายหลังได้ หากภายหลังผู้กระทำความผิดประพฤติตัวไม่ดี ฝ่าฝืนระเบียบของสถานที่กักขังหรือไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไข

2.5.4 ปรับ คือ การบังคับเอาจากผู้กระทำความผิดเป็นจำนวนเงิน ซึ่งโทษนี้ถือว่าเป็นผลดีและเป็นประโยชน์ทั้งต่อผู้กระทำความผิดและต่อรัฐ เพราะการปรับผู้กระทำความผิดจะต้องชำระเงินค่าปรับให้แก่รัฐโดยไม่ถูก

<sup>15</sup>เอกรัตน์ โลหะ (เชิงอรรถ 11) 17-19.

<sup>16</sup> อัจฉริยา ชูตินันท์, *อาชญาวิทยาและทัณฑวิทยา* (พิมพ์ครั้งที่ 4, วิญญูชน 2563) 260-265.

จำคุก แต่หากถ้ารัฐไม่ปรับและ ใช้วิธีการจำคุกแก่ผู้กระทำความผิดแล้ว รัฐก็ต้องเป็นภาระเลี้ยงดูแก่ผู้กระทำความผิดตลอดเวลาที่อยู่ในระหว่างที่ถูกจำคุกนั้น และก็จะขาดรายได้จากการประกอบอาชีพปกติในด้วย

2.5.5 ทรัพย์สิน คือ เช่น การบังคับเอาจากทรัพย์สิน โดยทรัพย์สินที่รับตกเป็นของแผ่นดิน ทั้งนี้กฎหมายได้กำหนดไว้แล้วว่าความผิดในแต่ละฐาน ศาลสามารถพิจารณาและกำหนดโทษที่จะลงแก่ผู้กระทำความผิดในฐานนั้น ๆ ได้อย่างไรบ้าง อย่างไรก็ตาม พึงระลึกไว้เสมอว่าการลงโทษมิใช่ทางเดียวที่จะแก้ไขปัญหาการกระทำความผิดได้ เพราะการที่บุคคลจะกระทำความผิดหรือไม่ มิใช่เพราะเขากล้ากฎหมายหรือไม่เพียงไร แต่เพียงอย่างเดียว หากแต่ยังมีปัจจัยทางด้านสังคม วัฒนธรรมและศีลธรรมมาช่วยในการยับยั้งชั่งใจไม่ให้กระทำความผิดอยู่มาก โดยโทษต่าง ๆ ตามประมวลกฎหมายอาญามาตรา 18 ดังที่ได้กล่าวมานี้ ยังคงมีข้อจำกัดที่ทำให้ยังไม่เหมาะสมแก่การบังคับกับกรณีการกระทำความผิดรุนแรง

การแปรรูปความผิดทางอาญาเพื่อไม่ให้เกิดสถานการณ์กฎหมายอาญาเพื่อจูงนำไปสู่การทำลายความศักดิ์สิทธิ์ของกฎหมายและทำให้เกิดความขัดข้องของกระบวนการยุติธรรม จึงมีแนวคิดการแปรรูปความผิดทางอาญาออกเป็นความรับผิดทางปกครองและมีโทษทางปกครอง (administrativization) เพื่อสร้างประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายและรักษาความศักดิ์สิทธิ์ของกฎหมายอาญา<sup>17</sup>

โทษทางปกครอง มีดังต่อไปนี้

- (1) ภาคทัณฑ์
- (2) คำหนิโดยเปิดเผยต่อสาธารณชน
- (3) ปรับทางปกครอง
- (4) จำกัดการประกอบการ
- (5) พักการประกอบการที่ได้รับใบอนุญาต ที่ได้จดทะเบียน หรือที่ได้รับความเห็นชอบภายในระยะเวลาที่กำหนด
- (6) เพิกถอนใบอนุญาต การจดทะเบียน หรือการให้ความเห็นชอบ

ข้อแตกต่างระหว่างโทษอาญาและโทษทางปกครอง สามารถสรุปได้ดังนี้

**ตารางที่ 2.1** ข้อแตกต่างระหว่างโทษอาญาและโทษทางปกครอง

โทษอาญา	โทษทางปกครอง
มีโทษจำคุก	ไม่มีโทษจำคุก
ต้องยื่นฟ้องต่อศาลเพื่อมีคำพิพากษาลงโทษ	บังคับใช้ทันที (immediatement executoire)
ลงบันทึกประวัติอาชญากร (สร้างตราบาป)	ไม่มีการลงบันทึกประวัติอาชญากร
ดำเนินกระบวนการลงโทษแบบเปิดเผย	ดำเนินกระบวนการลงโทษแบบไม่เปิดเผย

<sup>17</sup> ปกป้อง ศรีสนธิ, *กฎหมายอาญาชั้นสูง* (พิมพ์ครั้งที่ 3, วิญญูชน 2563) 43-49.

### 2.5.6 หลักพื้นฐานกฎหมายอาญาที่ต้องนำไปใช้กับโทษทางปกครอง

หลักพื้นฐานกฎหมายอาญาเป็นสิ่งจำเป็นในการวินิจฉัยความรับผิดชอบทางอาญา ประกอบด้วย หลักการ โดยสรุปดังนี้<sup>18</sup>

(1) หลักความชอบด้วยกฎหมายของความผิดและโทษ (le principe de legalite des delits et des peines) หมายถึง ไม่มีโทษทางปกครองหากไม่มีกฎหมายกำหนดความผิดและโทษไว้ล่วงหน้า

(2) หลักกฎหมายอาญาไม่ย้อนหลังเป็นผลร้ายกับผู้กระทำความผิดและหลักกฎหมายอาญาอาจย้อนหลังเป็นคุณได้ (le principe de non-retroactivite des lois repressive plus severes et de retroactivite ou d'application immediate des lois repressives plus douces) หมายถึง โทษทางปกครองย้อนหลังเป็นผลร้ายไม่ได้ และหากโทษทางปกครองใดเป็นผลดีกว่าโทษที่กำหนดในขณะกระทำความผิด ให้โทษทางปกครองที่เป็นผลดีกว่าย้อนหลังได้

(3) หลักการลงโทษที่จำเป็นและได้สัดส่วน (le principe de necessite et de proportionnalite des sanctions) หมายถึง การลงโทษทางปกครองต้องเป็นการลงโทษที่จำเป็นและสัดส่วนกับความรุนแรงของการกระทำที่ละเมิดกฎหมาย

(4) หลักการลงโทษเฉพาะบุคคลที่กระทำความผิดเป็นการเฉพาะตัว (le principe de personnalite des peines) หมายถึง การลงโทษทางปกครองต้องเป็นการลงโทษเฉพาะผู้ที่กระทำความผิดเท่านั้น ไม่ขยายไปลงโทษผู้เป็นทายาทหรือผู้ได้รับสิทธิจากผู้กระทำความผิด

## 2.6 ทฤษฎีเกี่ยวกับการลงโทษผู้ฝ่าฝืนกฎหมายจราจร

เนื่องจากโดยทั่วไป “กฎหมายนั้นจะมีผลสมบูรณ์ยิ่งขึ้นตามเจตนารมณ์ของการออก กฎหมาย จะต้องมีการวางข้อกำหนดโทษเอาแก่บุคคลซึ่งไม่ปฏิบัติตามกฎหมายหรือข้อบังคับนั้น หรือปฏิบัติเกินไปกว่าที่ตนจะต้องทำ ซึ่งข้อกำหนดโทษนี้จะก่อให้เกิดความกลัวแก่บุคคลซึ่งฝ่าฝืน ข้อกำหนดของกฎหมาย” ในทำนองเดียวกันกฎหมายจราจรเองก็มีการกำหนดเรื่องโทษแก่ผู้ฝ่าฝืน ไม่ปฏิบัติตามกฎหมายเช่นเดียวกับกฎหมายอื่นๆ เพียงแต่สถานภาพของผู้ฝ่าฝืนกฎหมายจราจรกับผู้ ที่ฝ่าฝืนกฎหมายอื่น ๆ เช่น กฎหมายอาญา จะมีความแตกต่างกันในมุมมองของทางกฎหมายกับ มุมมองของทางสังคม โดยที่ในมุมมองทางกฎหมายจะมองว่าการกระทำที่เป็นการฝ่าฝืนกฎหมาย ซึ่งบัญญัติเพื่อคุ้มครองประโยชน์สาธารณะทุกประเภทเป็นการก่ออาชญากรรม ดังนั้นผู้ขับขี่ฝ่าฝืน กฎจราจรในมุมมองของกฎหมายจึงมี ลักษณะเป็นการก่ออาชญากรรม แต่ในทางความรู้สึกของคนส่วนใหญ่ในสังคมกลับไม่เห็นว่า การ ฝ่าฝืนกฎจราจรเป็นการก่ออาชญากรรม โดยเหตุผลหนึ่งที่คนในสังคมไม่มองว่าผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนกฎจราจรเป็นอาชญากรดังเช่น มุมมองทางด้านกฎหมาย คงเป็นเพราะการที่จะให้ผู้ที่กระทำความผิดเล็กน้อยต้องตกเป็นอาชญากร อาจก่อให้เกิดความไม่ยุติธรรมในสังคมได้ อีกทั้งความเสียหายที่จะเกิด กับความรู้สึกของผู้กระทำความผิดที่ว่าตนต้องตกเป็นอาชญากรย่อมนำมาซึ่งรอยมลทิน (Stigma) แก่ตนเองอันก่อให้เกิด ผลเสียอื่นๆตามมา ดังนั้นจึงอาจสรุปได้ว่าในมุมมองของสังคมเห็น

<sup>18</sup> เพิ่งอ้าง 138-148.

ว่าผู้ซบซึ้งที่ฝ่าฝืนกฎจรรยาบรรณ (Crime) เป็นแต่เพียงผู้กระทำความผิดที่ละเมิดกฎเกณฑ์ของสังคม (Regulatory Offences) ซึ่งการตอบโต้ของสังคมต่อผู้ซบซึ้งที่ฝ่าฝืนกฎจรรยาบรรณนี้จะเป็นเพียงการตำหนิเล็กน้อยเท่านั้น ในด้านแนวคิดและทฤษฎีในการลงโทษนั้น สำนักความคิดในกฎหมายอาญาที่มีอิทธิพลต่อทฤษฎีการลงโทษที่สำคัญ คือ สำนักคลาสสิก (Classical School) สำนักนี้มีรากฐานความเชื่อว่ามีเจตจำนงอิสระ (Free Will) ซึ่ง แนวความคิดของนักทฤษฎีเจตจำนงอิสระ (Free Will) มีความเห็นว่าในเมื่ออาชญากรมีความเป็น อิสระที่จะเลือกที่จะปฏิบัติระหว่างความถูกต้อง และความผิดทางศีลธรรม ซึ่งเป็นการประทุษร้าย ต่อความสงบเรียบร้อย และศีลธรรมอันดีของชุมชน จึงสมควรที่จะได้รับการประณามทางศีลธรรม และได้รับการลงโทษอย่างสาสมกับความผิด เพื่อก่อให้เกิดความหลาบจำ และมีให้เป็นเยี่ยงอย่างแก่ผู้อื่น (The Concept of Moral Condemnation and Deterrence by Punishment) จากความคิดที่ว่ามนุษย์มีเจตจำนงอิสระ (Free Will) นี้เอง ได้ก่อให้เกิดทฤษฎีการลงโทษ ขึ้นมา 2 ทฤษฎีคือ

2.6.1 ทฤษฎีทดแทนความผิด (Retributive Theory) ซึ่งเห็นว่าคนเรามีเจตจำนงอิสระ (Free Will) ที่ จะเลือกกระทำความผิดต่างกันได้ ดังนั้นเมื่อผู้ใดเลือกกระทำความผิด เราจึงควรลงโทษเขาที่เลือก กระทำความผิดนั้น เพื่อชดเชยความยุติธรรมที่เสียไปให้กลับคืนมา

2.6.2 ทฤษฎีอรรถประโยชน์ (Utilitarian Theory) ซึ่งเห็นว่า เมื่อคนเรามีเจตจำนงอิสระ (Free Will) ที่ จะเลือกกระทำความผิดต่างกันได้ ดังนั้น เราจึงควรลงโทษเขาเพื่อความมุ่งหมายในการป้องกัน สังคม เพื่อข่มขู่ไม่ให้คนอื่นใช้เจตจำนงอิสระ (Free Will) ในการเลือกกระทำความผิดที่ขัดกับ กฎหมายสำหรับการลงโทษผู้ซบซึ้งที่ ฝ่าฝืนพระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ.2522 ผู้ศึกษามี ความเห็นว่าทฤษฎีที่เหมาะสมในการนำมาปรับใช้ น่าจะเป็นทฤษฎีอรรถประโยชน์มากกว่าทฤษฎี ทดแทนความผิด เนื่องจาก

(1) พระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ.2522 มีวัตถุประสงค์เพื่อคุ้มครองและจัดระเบียบสังคม ดังนั้น การลงโทษผู้ที่ฝ่าฝืนจึงควรลงโทษเขาเพื่อความมุ่งหมายในการป้องกันสังคมเป็น ประการสำคัญมิใช่ ลงโทษเพื่อทดแทนความผิดของเขา

(2) โทษที่กำหนดในพระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ.2522 ส่วนใหญ่มีวัตถุประสงค์ใน การลงโทษเพื่อเป็นการข่มขู่ปราบปรามมิให้มีการกระทำความผิดขึ้น ซึ่งตรงกับ การลงโทษตาม ทฤษฎี อรรถประโยชน์ที่ต้องการข่มขู่ไม่ให้คนอื่นใช้เจตจำนงอิสระ (Free Will) ในการเลือกกระทำความผิดที่ขัดต่อ กฎหมาย ดังนั้นในความเห็นของผู้ศึกษาจึงเห็นว่า ทฤษฎีการลงโทษที่ควรนำมาปรับใช้กับการ ลงโทษผู้ซบซึ้งที่ ฝ่าฝืนพระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ.2522 ควรจะเป็นทฤษฎีอรรถประโยชน์ ซึ่งความคิดของทฤษฎี นี้มีอยู่ 5 ประการ คือ

(2.1) มนุษย์ขึ้นอยู่กับอิทธิพล 2 ประการ คือ ความเจ็บปวด (Pain) และความพอใจ (Pleasure) มนุษย์จะหลีกเลี่ยงความเจ็บปวดและแสวงหาสิ่งที่ตนพอใจ

(2.2) สิ่งที่ดีที่ถูกต้องสำหรับมนุษย์ก็คือ สิ่งที่น่าความพอใจและนำความสุขมาให้มนุษย์ ความคิดในข้อนี้ Bentham เรียกว่า หลักแห่งประโยชน์ (Principle of Utility)

(2.3) หลักแห่งประโยชน์ในข้อ 2 ใช้ได้ทั้งปัจเจกชนและสังคม กล่าวคือ ถ้าการกระทำกระทบแต่เพียงบุคคลเดียวก็สามารถวัดความดีความเลวของการกระทำนั้น โดยการพิจารณาว่าเป็น การนำความสุขมาสู่บุคคลนั้นหรือไม่เป็นส่วนตัว แต่ถ้าผลของการกระทำทำความผิดกระทบถึงคนหลายฝ่ายหรือสังคมแล้ว ความดีที่สุด คือการกระทำที่ก่อให้เกิดความสุขมากที่สุดแก่คนจำนวนมากที่สุด (The Greatest Happiness of the Greatest Number)

(2.4) ในการบัญญัติกฎหมายให้พิจารณาว่ากฎหมายนั้นทำให้ความสุขของสังคมเพิ่มขึ้นหรือไม่ ถ้าเพิ่มขึ้นก็ควรออกกฎหมายนั้น กฎหมายที่มีพื้นฐานบนหลักประโยชน์จะมีหน้าที่ห้ามการกระทำของปัจเจกชนที่มีผลประโยชน์หรือความสุขซึ่งไม่สอดคล้องกับผลประโยชน์ของสังคม วิธีการก็คือ ทำให้ปัจเจกชนรู้สึกว่าการทำผิดกฎหมายก็จะถูกลงโทษ ซึ่งนำความเจ็บปวดมาสู่ตนเอง เช่นนี้แล้ว ปัจเจกชนก็จะปฏิบัติเพื่อผลประโยชน์ส่วนตัวที่ไม่ขัดกับผลประโยชน์ของสังคม ผลประโยชน์ทั้งหมดและความสุขของสังคมก็จะเกิดขึ้น

(2.5) ความชอบธรรมในการลงโทษอยู่ที่ผลดีที่การลงโทษนั้นจะก่อให้เกิดผลดีอย่างไรขึ้นบ้าง หากการลงโทษก่อให้เกิดผลในการป้องกันสังคมให้พ้นจากผลร้ายของอาชญากรรม การลงโทษนั้นก็มีความชอบธรรมที่รัฐจะสามารถลงโทษประชาชนของตนเองได้<sup>19</sup>

## 2.7 การกำหนดอัตราโทษปรับให้เหมาะสม

จากการวิเคราะห์พบว่าความไม่เหมาะสมของอัตราโทษปรับตามกฎหมายไทยเกิดจากการกำหนดค่าปรับที่ไม่สอดคล้องกับสภาพเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ ความลักลั่นกันของอัตราโทษปรับในกฎหมายฉบับต่าง ๆ ซึ่งจะเห็นได้ว่าโทษปรับที่กำหนดไว้ในความผิดต่าง ๆ ส่วนใหญ่นั้นจะเป็นกฎหมายที่บัญญัติและใช้บังคับเป็นระยะเวลานาน โทษปรับเป็นโทษที่ระบุดำเนินการปรับไว้ตายตัว การกำหนดโทษปรับมิได้คำนึงถึงภาวะเงินเฟ้อที่จะเกิดขึ้นในอนาคต และเมื่อเวลาผ่านไปค่าของเงินลดลงทำให้มูลค่าของการปรับลดลงไปด้วย และแม้ว่าจะเวลาจะผ่านไป แต่ในกฎหมายบางฉบับ ค่าปรับยังอยู่ในระดับเดิม มูลค่าของค่าปรับจึงต่ำลง

ปรับในประเทศไทยแบ่งเป็น 3 รูปแบบ คือ

2.7.1 การลงโทษปรับที่มีอัตราต่ำสุดสูงสุด

2.7.2 การลงโทษปรับตามจำนวนเท่ากับผลประโยชน์ที่ได้รับจากการทำความผิด

2.7.3 การลงโทษปรับจะเป็นการลงโทษปรับตลอดระยะเวลาที่ทำการฝ่าฝืนกฎหมาย

ปัญหาด้านการในการบังคับโทษปรับในประเทศไทย

ปัญหาความเหลื่อมล้ำไม่เท่าเทียมกันในสังคมไทยมีมายาวนาน ความร่ำรวยหรือความยากจนย่อมส่งผลกระทบต่อบุคคลไม่เท่าเทียมกัน ไม่เว้นแม้ในกระบวนการยุติธรรม ในความผิดในลักษณะคดีที่เท่าเทียมกัน คนจนกลับเป็นผู้ที่ได้รับผลของการกระทำที่รุนแรงกว่า เพราะจำนวนค่าปรับสำหรับการทำความผิดอย่างเดียวกันมีจำนวนเท่ากันก็ตาม แต่หากพิจารณาเปรียบเทียบถึงผลของการปรับระหว่างผู้ที่มีฐานะทาง

<sup>19</sup> เอกรัตน์ โลหะ (เชิงอรรถ 11) 15-17.

เศรษฐกิจดีกับผู้มีฐานะยากจนจะได้รับผลกระทบมากกว่าซึ่งไม่ต่างจากการถูกลงโทษที่รุนแรงกว่า หากไม่มีเงินชำระค่าปรับ ผลที่ตามมาคือ การต้องโทษกักขังแทน และผลของคดีก็ไม่ได้กระทบแต่ตัวผู้กระทำความผิด แต่เพียงผู้เดียว แต่อาจจะกระทบถึงบุคคลในครอบครัวด้วยเช่นกัน การกำหนดบทลงโทษที่ไม่คำนึงถึงฐานะทางเศรษฐกิจและรายได้ของผู้ต้องโทษปรับนั้นก่อให้เกิดผลเสียต่อสภาพความเป็นอยู่ สิ่งแวดล้อมย่อมส่งกระทบโดยตรงต่อประเทศชาติโดยรวม

เมื่อโทษปรับเป็นโทษที่มุ่งประสงค์ต่อทรัพย์สิน หรือตัวเงินจากผู้กระทำความผิดเข้าสู่รัฐเมื่อเทียบกับโทษจำคุกแล้วย่อมมีข้อดีกว่าหลายประการ คือโทษปรับไม่มีต้นทุนการบริหารจัดการสูงเท่าโทษจำคุกไม่ก่อให้เกิดผลกระทบทางด้านลบต่อตัวผู้กระทำความผิดและครอบครัว ไม่เป็นตราบาปติดตัว จึงเป็นเหตุผลสำคัญที่กฎหมายให้ความสำคัญกับการนำโทษปรับมาใช้แทนโทษจำคุกให้มากที่สุดเท่าที่จะกฎหมายจะเอื้ออำนวย โดยเฉพาะความผิดเล็กน้อย ความผิดลหุโทษ แต่การนำโทษปรับมาก็ใช้จะมีผลดีแต่เพียงอย่างเดียว แต่โทษปรับกลับมีผลเสียอย่างมากเมื่อไม่สามารถบังคับได้ จริงในบางกรณี และจะเห็นว่าเมื่อระบบค่าปรับของประเทศไทยมีปัญหาในการกำหนดอัตราค่าปรับที่มีอัตราค่าแบบตายตัวไม่มีความยืดหยุ่น ไม่คำนึงถึงอัตราเงินเฟ้อที่ปรับตัวสูงขึ้นทำให้ค่าปรับมีมูลค่าไม่สอดคล้องกับสภาพเศรษฐกิจและสังคม

ฉะนั้นเจตนารมณ์และวัตถุประสงค์ในการบัญญัติกฎหมายจราจรในประเทศไทย พบว่ามีการตรากฎหมายเกี่ยวกับการจราจรขึ้นในครั้งแรกคือ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2477 การร่างพระราชบัญญัตินี้ได้อาศัยหลักการของกฎหมายจราจรของประเทศอังกฤษ โดยนำมาประยุกต์ให้เหมาะสมกับประเทศไทยและในเวลาถัดมาได้มีการตราพระราชบัญญัติการขนส่ง พ.ศ. 2497 เกี่ยวกับการขนส่ง ทั้งนี้การตรากฎหมายเหล่านี้ก็ใช้บังคับด้วยเหตุผลเพื่อการจัดระเบียบให้การจราจรเกิดความเหมาะสมกับสภาพจราจรและยานพาหนะที่เพิ่มขึ้นของสังคมโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อก่อให้เกิดความปลอดภัยและความสะดวกในชีวิตร่างกายและทรัพย์สินของประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนต่อมากฎหมายได้มีการพัฒนาให้ทันสมัยมากยิ่งขึ้นโดยเพื่อรองรับสภาพการจราจรให้ดียิ่งขึ้นเป็นลำดับ โดยได้มีการสังคายนากฎหมายครั้งใหญ่เกิดขึ้นใน พ.ศ. 2522 โดยได้มีการประกาศใช้ พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาใช้แทนกฎหมายเดิม จากการศึกษาจราจรและขนส่งได้มีการขยายตัวในส่วนภูมิภาคทำให้มีการสัญจรบนทางหลวงเพิ่มมากขึ้นในปี พ.ศ. 2535 จึงได้มีการตราพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 ขึ้น ซึ่งเป็นกฎหมายว่าด้วยทางหลวงที่ใช้บังคับในขณะนั้นให้สอดคล้องกับการพัฒนาในระบบจราจรของประเทศ องค์ประกอบของกฎหมายจราจรมี 6 ส่วนดังนี้

- (1) บทบัญญัติกฎหมาย โดยมีการกำหนดสิทธิและหน้าที่ของผู้ใช้รถและใช้ถนนที่ต้องปฏิบัติตามกฎหมาย
- (2) ผู้ปฏิบัติตามกฎหมาย ได้แก่ ผู้ขับรถทุกชนิด (รวมถึงคนนั่งหรือซ้อนด้วย) คนที่ต้องใช้ถนน (เดินเท้า ข้ามถนน จูง ชี หรือไล่ต้อนสัตว์)
- (3) ผู้บังคับใช้กฎหมาย ได้แก่ เจ้าพนักงานจราจร พนักงานเจ้าหน้าที่ พนักงานสอบสวน
- (4) เครื่องมือในการใช้บังคับ ได้แก่ เครื่องหมายจราจร และสัญญาณจราจร



(5) เครื่องมือในการจับกุม ได้แก่ เครื่องจับความเร็ว เครื่องตรวจแอลกอฮอล์ เครื่องตรวจควัน เครื่องตรวจวัดเสียง เครื่องตรวจวัดฟิล์มกรองแสง

(6) วิธีการบังคับหรือการลงโทษ ได้แก่ การว่ากล่าวตักเตือน การเปรียบเทียบปรับ การลงโทษ การจำคุก การพักใช้ใบอนุญาตขับรถ

## 2.8 แนวคิดเกี่ยวกับอุบัติเหตุและความปลอดภัยทางถนน

ทฤษฎีโดมิโน (Domino Theory) ของการเกิดอุบัติเหตุสามารถเชื่อมโยงได้กับปรัชญาความปลอดภัยของ H. W. Heinrich เกี่ยวกับสาเหตุของอุบัติเหตุได้ทฤษฎีโดมิโน กล่าวว่า การบาดเจ็บและความเสียหายต่าง ๆ เป็นผลที่สืบเนื่องโดยตรงมาจากอุบัติเหตุและอุบัติเหตุเป็นผลมาจากการกระทำที่ไม่ปลอดภัยหรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย ซึ่งเปรียบได้เหมือนตัวโดมิโนที่เรียงกันอยู่ 5 ตัวใกล้กันเมื่อตัวที่หนึ่งล้มย่อมมีผลทำให้ตัวโดมิโน ถัดไปล้มตามกันไปด้วย ตัวโดมิโนทั้งห้าตัว ได้แก่

2.8.1 สภาพแวดล้อมหรือภูมิหลังของบุคคล (Social Environment or Background) ได้แก่ สภาพการเลี้ยงดูของครอบครัว ขนบธรรมเนียมประเพณีตลอดจนสภาพแวดล้อมทางกายภาพเช่น ชุมชนแออัด ชุมชนเมืองย่อมมีความแตกต่างกัน

2.8.2 ความบกพร่องผิดปกติของบุคคล (Defects of Person) ได้แก่ ความพิการของร่างกาย เช่น ตาบอดสี หูหนวก และการมีโรคประจำตัว เช่น โรคหัวใจ เป็นต้น

2.8.3 การกระทำหรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe Acts/Unsafe Conditions) ได้แก่ การกระทำหรือพฤติกรรมของบุคคลที่เสี่ยงต่ออันตราย เช่น การขับรถด้วยความเร็วสูง เป็นต้น

2.8.4 อุบัติเหตุ (Accident)

2.8.5 การบาดเจ็บหรือเสียหาย (Injury/Damages) ได้แก่ ผลที่เกิดจากอุบัติเหตุ เช่น การบาดเจ็บ ทุพพลภาพ เสียดวงตา ขาหัก อัมพาต เสียชีวิต รวมทั้งทรัพย์สินเสียหาย เป็นต้น<sup>20</sup>

นั่นคือ สภาพแวดล้อมของสังคมหรือภูมิหลังของคนใดคนหนึ่ง เช่น สภาพครอบครัวฐานะความเป็นอยู่ การศึกษา อบรม ก่อให้เกิดความบกพร่องผิดปกติของคนนั้น ทักษะติดต่อความปลอดภัยที่ไม่ถูกต้อง ขอบเสี่ยง มั่งง่าย ก่อให้เกิดการกระทำที่ไม่ปลอดภัยหรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย ซึ่งจะทำการก่อให้เกิดอุบัติเหตุ และทำให้เกิดการบาดเจ็บหรือความสูญเสียตามมา ทฤษฎีโดมิโนนี้ มีผู้เรียกชื่อใหม่เป็น "ลูกโซ่ของอุบัติเหตุ (Accident Chain)" การป้องกันอุบัติเหตุตามทฤษฎีโดมิโนตามทฤษฎีโดมิโน หรือลูกโซ่ของอุบัติเหตุ เมื่อโดมิโนตัวที่ 1 ล้ม ตัวถัดไปก็ล้มตาม ดังนั้นหากไม่ให้เกิดโดมิโนตัวที่ 4 ล้ม (ไม่ให้เกิดอุบัติเหตุ ก็ต้องเอาโดมิโนตัวที่ 3 ออก (กำจัดการกระทำหรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย) การบาดเจ็บหรือความเสียหายก็จะไม่เกิดขึ้นการป้องกันอุบัติเหตุตามทฤษฎีโดมิโนหรือลูกโซ่ของอุบัติเหตุ ก็คือ การตัดลูกโซ่ของอุบัติเหตุ โดยกำจัดการกระทำหรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัยออกไปอุบัติเหตุก็ไม่เกิดขึ้น ส่วนการที่จะแก้ไข ป้องกันที่โดมิโนตัวที่ 1 (สภาพแวดล้อมของ

<sup>20</sup> Eric Marsden, 'Heinrich's domino model of accident causation' (Risk Engineering, 5 February 2022) <<https://risk-engineering.org/concept/Heinrich-dominos>> สืบค้นเมื่อ 16 มกราคม 2567.

สังคมหรือภูมิหลังของบุคคล) หรือตัวที่ 2 (ความบกพร่องผิดปกติของบุคคล) เป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องได้ยากกว่า เพราะเป็นสิ่งที่เกิดขึ้นและปลูกฝังเป็นคุณสมบัติส่วนบุคคลแล้ว<sup>21</sup>

## 2.9 แนวคิดเกี่ยวกับหน้าที่ และความสำคัญของตำรวจจราจร

พระราชบัญญัติตำรวจแห่งชาติ พ.ศ. 2565 มาตรา 6<sup>22</sup> ได้บัญญัติว่า "สำนักงานตำรวจแห่งชาติเป็นส่วนราชการมีฐานะเป็นนิติบุคคลอยู่ใต้บังคับบัญชาของนายกรัฐมนตรี และมีหน้าที่และอำนาจ ดังต่อไปนี้

2.9.1 รักษาความปลอดภัยสำหรับองค์พระมหากษัตริย์ พระราชินี พระราชทายาทผู้สำเร็จราชการแทนพระองค์ พระบรมวงศานุวงศ์ ผู้แทนพระองค์ และพระราชอาคันตุกะ

2.9.2 ดูแลควบคุมและกำกับกำกับการปฏิบัติงานของข้าราชการตำรวจ ซึ่งปฏิบัติการตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาและกฎหมายอื่น

2.9.3 ป้องกันและปราบปรามการกระทำผิดทางอาญา

2.9.4 รักษาความสงบเรียบร้อย ความปลอดภัยของประชาชนและความมั่นคงของราชอาณาจักร

2.9.5 ปฏิบัติการอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของข้าราชการตำรวจหรือสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

2.9.6 ช่วยเหลือการพัฒนาประเทศตามที่นายกรัฐมนตรีมอบหมาย

2.9.7 ปฏิบัติการอื่นใดเพื่อเป็นการส่งเสริมและสนับสนุนให้การปฏิบัติการตามหน้าที่และอำนาจตาม (1) (2) (3) (4) หรือ (5) เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

พระราชบัญญัติคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก พ.ศ. 2521 มาตรา 3 บัญญัติว่า "การจัดระบบการจราจรทางบก คือการจัดระบบการสัญจรของยานพาหนะ และของคนเดินเท้าในทางบก ทั้งที่มีอยู่แล้วและที่จะมีในอนาคต ให้สัมพันธ์และได้สัดส่วนกัน เพื่อให้การคมนาคมเป็นไปโดยสะดวก รวดเร็ว ประหยัด และปลอดภัย" ทั้งนี้หากประเทศไทยมีการบริหารจัดการทางด้านจราจรที่ดี จะส่งผลดีต่อเศรษฐกิจ สังคม วัฒนธรรม และภาพลักษณ์ที่ดีต่อประเทศชาติรวมถึงส่งผลให้เจ้าหน้าที่ตำรวจที่มีหน้าที่ในการอำนวยความสะดวกทางด้านจราจรสามารถปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ<sup>23</sup>

โดยสรุปแล้วจากการศึกษาแนวคิดหน้าที่และความสำคัญของตำรวจจราจร เมื่อพิจารณาโดยรวมแล้วการปฏิบัติงานของตำรวจจราจรถือได้ว่าเป็นการ บริหารจัดการจราจรอย่างเป็นระบบรวมถึงมีการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัดและเท่าเทียม โดยมีวัตถุประสงค์เพื่ออำนวยความสะดวกความคล่องตัว และลดการสูญเสียจากอุบัติเหตุของผู้ขับขี่และผู้ใช้ทาง ดังนั้นการที่มีกฎหมายบังคับใช้แก่ผู้ขับขี่และผู้ใช้ทาง หรือให้

<sup>21</sup> เฟิ่งอ่าง.

<sup>22</sup> พระราชบัญญัติตำรวจแห่งชาติ พ.ศ. 2565 มาตรา 6.

<sup>23</sup> คุ่มพงษ์ คุ่มพะเนียด, 'ความเข้าใจพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ของข้าราชการตำรวจชั้นสัญญาบัตร สายงานจราจร และสายงานสอบสวน สถานีตำรวจภูธรบางเลน จังหวัดนครปฐม' (สารนิพนธ์ รัฐประศาสนศาสตร์มหาบัณฑิต วิทยาลัยทองสุข 2557) 4.

อำนาจแก่เจ้าหน้าที่พนักงานตำรวจซึ่งปฏิบัติหน้าที่ควบคุมการจราจรที่มีความเหมาะสม ย่อมส่งผลให้เกิดการนำมาบังคับใช้กฎหมายได้อย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

กฎหมายจราจรเป็นกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับสังคม (Social Law) เนื่องจากเมื่อสังคมมีความเจริญเพิ่มมากขึ้น การติดต่อกันระหว่างคนในสังคม ความใกล้ชิดสนิทสนม ความซับซ้อนในความสัมพันธ์ของคนในสังคม อีกทั้งสิ่งอำนวยความสะดวกที่ใช้ในการดำรงชีวิตของคนในสังคมมีเพิ่มมากขึ้น ส่งผลให้คนในสังคมมีข้อขัดแย้งมากขึ้น กฎเกณฑ์ที่เคยเป็นขนบธรรมเนียมประเพณีตั้งแต่อดีตไม่เพียงพอ ดังนั้นจึงจำเป็นต้องมีการบัญญัติกฎหมายขึ้นมาให้ทันกาล และทัน่วงทีเพื่อแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น<sup>24</sup>

กฎหมายจราจรจึงเป็นกฎหมายที่ไม่ได้ถูกบัญญัติขึ้นด้วยเหตุผลทางด้านศีลธรรมแต่ได้ถูกบัญญัติขึ้นด้วยเหตุผลทางเทคนิค จึงเรียกว่ากฎหมายเทคนิค (Technical Law) การกระทำความผิดตามกฎหมายจราจร จึงเป็นการกระทำความผิดตามที่กฎหมายบัญญัติว่าเป็นความผิดและกำหนดโทษไว้ หรือกล่าวได้ว่าความผิดตามกฎหมายจราจรเป็นความผิดที่จัดอยู่ในประเภทโดยธรรมชาติของการกระทำไม่ถือว่าเป็นความผิดทางอาญาโดยแท้ (True Crime) แต่เป็นความผิดเพราะห้าม (Mala Prohibit)<sup>25</sup> กฎหมายจราจรเป็นกฎหมายทางเทคนิค ที่ถูกบัญญัติขึ้นเพื่อให้เกิดความเป็นระเบียบและความปลอดภัยของผู้ขับขี่และผู้ใช้ทางซึ่งได้กำหนดความผิดเพราะข้อห้ามการปฏิบัติเอาไว้ ซึ่งหากฝ่าฝืนจะต้องรับผิด ดังนั้น การบัญญัติหรือการตรากฎหมายจราจรจึงต้องมีความเหมาะสมและ ทันต่อเหตุการณ์ที่อาจเกิดขึ้นได้ทั้งในปัจจุบันและอนาคต

แม้ว่าหลักทั่วไปของความรับผิดทางอาญาตามกฎหมายจราจร ต้องเป็นการกระทำโดยเจตนาก็ตาม หากพิจารณาถึงการกระทำความผิดโดยประมาทแล้ว เห็นได้ว่าการกระทำโดยปราศจากความระมัดระวังหรือการกระทำโดยประมาทแฝงอยู่ ทั้งนี้เพราะบางกรณีผลของการกระทำอันเดียวนั้นจะมีอย่างเดียว แต่อาจเป็นผลจากการกระทำโดยเจตนาและประมาทพร้อมกันก็ได้ เช่น การขับซิ่งโดยความเร็วสูงเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ผู้ขับซิ่งย่อมเล็งเห็นได้ว่าอาจก่อให้เกิดอันตรายได้ แม้ว่าผู้ขับซิ่งนั้นไม่มีเจตนาต้องการที่จะให้ผลนั้นเกิดขึ้นก็ตาม หรือการขับซิ่งรถในขณะที่เมาสุรา จริงอยู่ที่ในขณะที่เม้าผู้ขับซิ่งไม่รู้ว่าตนได้กระทำอะไรงoesไป ซึ่งอาจถือว่าไม่มีการกระทำ แต่ก่อนที่จะเม้าสุรานั้นผู้ขับซิ่งรู้ตัวแล้วว่าอาจก่อให้เกิดอันตรายขึ้นจากการขับซิ่งรถในขณะที่เมาสุราแต่ยังฝืนดื่มสุราและขับรถ กรณีเหล่านี้ถือว่าผู้ขับซิ่งได้มีการกระทำโดยประมาทเนื่องจากจงใจกระทำมาตั้งแต่แรกแล้ว<sup>26</sup>

จากการศึกษาลักษณะความผิดที่เป็นการกระทำโดยประมาท คือการกระทำโดยไม่มีเจตนา ซึ่งต้องพิจารณาว่าการกระทำที่ผู้กระทำได้กระทำลงไปในนั้น ถ้าบุคคลที่เราสมมุติขึ้นมาตกอยู่ในภาวะวิสัย และ

<sup>24</sup> ชำนาญ จันทร์เรือง, 'สิ่งที่มีความผิดในตัวเอง กับสิ่งที่กฎหมายบัญญัติให้เป็นความผิด' (ประชาไท, 14 ธันวาคม 2554) <<https://prachatai.com/journal/2011/12/38317>> สืบค้นเมื่อ 16 มกราคม 2567.

<sup>25</sup> สาโรจน์ คุ้มทรัพย์, 'การบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร' (วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย 2539) 30.

<sup>26</sup> จตุรงค์ ผดุงศ์, 'แนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายจราจร กรณีศึกษา พื้นที่รับผิดชอบสถานีตำรวจนครบาลพญาไท' (การค้นคว้าอิสระ รัฐศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ 2562) 8.

พฤติการณ์เช่นเดียวกับผู้กระทำจะกระทำเช่นเดียวกับผู้กระทำหรือไม่ ดังนั้นในการกำหนดความผิดในกฎหมายจราจรก็เช่นเดียวกัน ที่ต้องกำหนดบทลงโทษให้เกิดความเกรงกลัวในการกระทำความผิดแม้ว่าไม่มีเจตนาก็ตาม รวมถึงควรพิจารณาว่าจะต้องมีการดำเนินการ หรือ มาตรการอย่างใดหรือไม่ เพื่อให้ผู้กระทำความผิดเกิดความเกรงกลัวในผลร้ายที่อาจจะเกิดขึ้น หรือเกรงกลัวในบทลงโทษของกฎหมายถ้าฝ่าฝืน

## 2.10 หลักการและสาระสำคัญของพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

เนื่องจากการคมนาคมและขนส่งทางบกได้เจริญก้าวหน้าขยายตัวไปทั่วประเทศและเชื่อมโยงไปยังประเทศใกล้เคียง และจำนวนยานพาหนะในท้องถนนและทางหลวงได้ทวีจำนวนขึ้นเป็นลำดับ ประกอบกับประเทศไทยได้เข้าเป็นภาคีในอนุสัญญาว่าด้วยการจราจรทางถนนและพิธีสารว่าด้วยเครื่องหมายและสัญญาณตามถนน สมควรปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบกซึ่งได้ใช้บังคับมากว่าสี่สิบปี ให้เหมาะสมกับสภาพการจราจรและจำนวนยานพาหนะที่เพิ่มขึ้น และเพื่อความปลอดภัยแก่ชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของประชาชน จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัติจราจรทางบกพ.ศ. 2522 ขึ้น โดยมีมาตราที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

ลักษณะ 1 การใช้รถ

### หมวด 1 ลักษณะของรถที่ใช้ในทาง

มาตรา 6 ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่มีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรง หรืออาจเกิดอันตรายหรืออาจทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยแก่ผู้ใช้ คนโดยสารหรือประชาชนมาใช้ในทางเดินรถรถที่ใช้ในทางเดินรถ ผู้ขับขี่ต้องจัดให้มีเครื่องยนต์ เครื่องอุปกรณ์และหรือส่วนควบที่ครบถ้วนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ กฎหมายว่าด้วยการขนส่ง กฎหมายว่าด้วยล้อเลื่อนกฎหมายว่าด้วยรถลาก หรือกฎหมายว่าด้วยรถจ้ำง และใช้การได้ดีสภาพของรถที่อาจทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยตามวรรคหนึ่งและวิธีการทดสอบ ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา 7 ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่มีได้ติดแผ่นป้ายเลขทะเบียนแผ่นป้ายเครื่องหมายเลขทะเบียนหรือป้ายประจำรถ ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ กฎหมายว่าด้วยการขนส่งกฎหมายว่าด้วยล้อเลื่อน กฎหมายว่าด้วยรถลาก หรือกฎหมายว่าด้วยรถจ้ำง มาใช้ในทางเดินรถ

มาตรา 8 ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่ผู้ขับขี่ไม่อาจแลเห็นทางพอแก่ความปลอดภัยมาใช้ในทางเดินรถเพื่อประโยชน์แห่งมาตรานี้ ให้อธิบดีมีอำนาจออกระเบียบเกี่ยวกับการใช้วัสดุกรองแสงกับรถที่นำมาใช้ในทางเดินรถได้ โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

มาตรา 9 ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่เกิดเสียงซ้ออิ่งหรือมีสิ่งลากูไปบนทางเดินรถมาใช้ในทางเดินรถ

มาตรา 10 ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่มีล้อหรือส่วนที่สัมผัสกับผิวทางไม่ใช่ยางมาใช้ในทางเดินรถเว้นแต่เป็นรถที่ได้รับยกเว้นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง หรือเป็นรถที่ได้รับอนุญาตจากเจ้าพนักงานจราจร

มาตรา 10 ทวิ3 ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่เครื่องยนต์ก่อให้เกิดก๊าซ ผุ่นควัน ละอองเคมี หรือเสียงเกินเกณฑ์ที่อธิบดีกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา มาใช้ในทางเดินรถ

### หมวด 2 การใช้ไฟหรือเสียงสัญญาณของรถ

มาตรา 11 ในเวลาที่มีแสงสว่างไม่เพียงพอที่จะมองเห็นคน รถหรือสิ่งกีดขวางในทางได้โดยชัดแจ้งภายในระยะไม่น้อยกว่าหนึ่งร้อยห้าสิบเมตร ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถในทาง ต้องเปิดไฟหรือใช้แสงสว่างตามประเภท ลักษณะ และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา 15 รถที่บรรทุกของยื่นเกินความยาวของตัวรถ ขณะที่อยู่ในทางเดินรถและในเวลาต้องเปิดไฟตามมาตรา 11 หรือมาตรา 61 ผู้ขับขี่ต้องจุดไฟสัญญาณแสงแดงหรือในเวลากลางวันต้องติดธงสีแดงไว้ที่ตอนปลายสุดของสิ่งที่บรรทุกนั้น โดยจุดไฟสัญญาณหรือติดธงไว้ให้มองเห็นได้ในระยะไม่น้อยกว่าหนึ่งร้อยห้าสิบเมตร ไฟสัญญาณแสงแดงหรือธงสีแดงตามวรรคหนึ่ง จะใช้ชนิด ลักษณะหรือจำนวนเท่าใดให้อธิบดีกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

### หมวด 3 การบรรทุก

มาตรา 18<sup>27</sup> รถที่ใช้บรรทุกคน สัตว์ หรือสิ่งของ จะใช้บรรทุกในลักษณะใดโดยรถชนิดหรือประเภทใด ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา 19 ในกรณีที่มีความจำเป็นจะต้องบรรทุกคน สัตว์ หรือสิ่งของนอกเหนือไปจากหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง เมื่อเจ้าของรถร้องขอเจ้าพนักงานจราจรจะผ่อนผันโดยอนุญาตเป็นหนังสือเป็นการชั่วคราวเฉพาะรายก็ได้

มาตรา 20 ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถบรรทุกคน สัตว์ หรือสิ่งของต้องจัดให้มีสิ่งป้องกันมิให้ คน สัตว์ หรือสิ่งของที่บรรทุกตกหล่น ร่วงไหล สกปรก ส่องแสงสะท้อน หรือปลิวไปจากรถอันอาจก่อเหตุเดือดร้อน รำคาญ ทำให้ทางสกปรกเปรอะเปื้อน ทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยแก่ประชาชน หรือก่อให้เกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน

## 2.11 หลักการและสาระสำคัญของพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522

เนื่องจากกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ได้ประกาศใช้บังคับมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2473 นับเป็นเวลาเกือบห้าสิบปีแล้ว และในระหว่างระยะเวลาดังกล่าวมีการแก้ไขเพิ่มเติมมาแล้วประมาณยี่สิบครั้งอย่างไรก็ดียังมีบทบัญญัติอีกหลายมาตราที่ใช้อยู่ไม่เหมาะสมกับกาลสมัยและสภาพการณ์ของบ้านเมืองสมควรปรับปรุงเสียใหม่ให้เหมาะสมและรัดกุมยิ่งขึ้น จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ขึ้น โดยมีมาตราที่เกี่ยวข้องดังนี้

มาตรา 4 ในพระราชบัญญัตินี้

"รถ" หมายความว่า รถยนต์ รถจักรยานยนต์ รถพ่วง รถบดถนน รถแทรกเตอร์และรถอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

"รถยนต์" หมายความว่า รถยนต์สาธารณะ รถยนต์บริการ และรถยนต์ส่วนบุคคล

"รถยนต์สาธารณะ" หมายความว่า

<sup>27</sup> พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 7) พ.ศ. 2550 มาตรา 18.

(1) รถยนต์รับจ้างระหว่างจังหวัด ซึ่งได้แก่รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคนที่ใช้รับจ้างระหว่างจังหวัด โดยรับส่งคนโดยสารได้เฉพาะที่นายทะเบียนกำหนด

(2) รถยนต์รับจ้าง ซึ่งได้แก่รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน หรือรถยนต์สาธารณะอื่นนอกจากรถยนต์โดยสารประจำทาง

"รถยนต์บริการ" หมายความว่า รถยนต์บรรทุกคนโดยสารหรือให้เช่าซึ่งบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคนดังต่อไปนี้

(1) รถยนต์บริการธุรกิจ ซึ่งได้แก่รถยนต์ที่ใช้บรรทุกคนโดยสาร ระหว่างท่าอากาศยาน ท่าเรือเดินทะเล สถานีขนส่งหรือสถานีรถไฟกับโรงแรมที่พักอาศัย ที่ทำการของผู้โดยสาร หรือที่ทำการของผู้บริการธุรกิจนั้น

(2) รถยนต์บริการทัศนอาจร ซึ่งได้แก่รถยนต์ที่ผู้ประกอบการธุรกิจเกี่ยวกับการท่องเที่ยวใช้รับส่งคนโดยสารเพื่อการท่องเที่ยว

(3) รถยนต์บริการให้เช่า ซึ่งได้แก่รถยนต์ที่จัดไว้ให้เช่าซึ่งมิใช่เป็นการเช่าเพื่อนำไปรับจ้างบรรทุกคนโดยสารหรือสิ่งของ

"รถยนต์ส่วนบุคคล"<sup>28</sup> หมายความว่า รถยนต์นั่งส่วนบุคคล และรถยนต์บรรทุกส่วนบุคคลซึ่งมิได้ใช้ประกอบการขนส่งตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก

"รถจักรยานยนต์" หมายความว่า รถที่เดินด้วยกำลังเครื่องยนต์หรือกำลังไฟฟ้าและมีล้อไม่เกินสองล้อ ถ้ามีพ่วงข้างมีล้อเพิ่มอีกไม่เกินหนึ่งล้อ และให้หมายความรวมถึงรถจักรยานที่ติดเครื่องยนต์ด้วย

"รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล"<sup>29</sup> หมายความว่า รถจักรยานยนต์ที่มีผู้ใช้รับจ้างบรรทุกคนโดยสาร

"รถจักรยานยนต์สาธารณะ"<sup>30</sup> หมายความว่า รถจักรยานยนต์ที่ใช้รับจ้างบรรทุกคนโดยสารแต่ไม่หมายรวมถึงรถจักรยานยนต์ที่มีพ่วงข้างและรถจักรยานที่ติดเครื่องยนต์

"รถพ่วง" หมายความว่า รถที่เคลื่อนที่ไปโดยใช้รถอื่นลากจูง

"รถบดถนน" หมายความว่า รถที่ใช้ในการบดอัดวัสดุบนพื้นให้แน่น และมีเครื่องยนต์ขับเคลื่อนในตัวเองหรือใช้รถอื่นลากจูง

"รถแทรกเตอร์" หมายความว่า รถที่มีล้อหรือสายพาน และมีเครื่องยนต์ขับเคลื่อนในตัวเองเป็นเครื่องจักรกลขั้นพื้นฐานในงานที่เกี่ยวกับการขุด ตัก ดันหรือฉุดลาก เป็นต้น หรือรถยนต์สำหรับลากจูงซึ่งมิได้ใช้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก

"เจ้าของรถ" หมายความว่า ผู้มีรถไว้ในครอบครองด้วย

"ผู้ตรวจการ"<sup>31</sup> หมายความว่า ข้าราชการสังกัดกรมการขนส่งทางบก ซึ่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมแต่งตั้งให้เป็นผู้ตรวจการตามพระราชบัญญัตินี้

<sup>28</sup> พระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ 17) พ.ศ. 2557 มาตรา 4 นิยามคำว่า "รถยนต์ส่วนบุคคล".

<sup>29</sup> พระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ 13) พ.ศ. 2547 มาตรา 4 นิยามคำว่า "รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล".

<sup>30</sup> พระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ 13) พ.ศ. 2547 มาตรา 4 นิยามคำว่า "รถจักรยานยนต์สาธารณะ".

<sup>31</sup> พระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ 10) พ.ศ. 2542 มาตรา 4 นิยามคำว่า "ผู้ตรวจการ".

"นายทะเบียน"<sup>32</sup> หมายความว่า ข้าราชการซึ่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมแต่งตั้งให้เป็นนายทะเบียน

"อธิบดี"<sup>33</sup> หมายความว่า อธิบดีกรมการขนส่งทางบก

"รัฐมนตรี" หมายความว่า รัฐมนตรีผู้รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ (คำว่า "รถยนต์" "รถจักรยานยนต์" และ "เครื่องยนต์" แก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ 12) พ.ศ. 2546]

## 2.12 หลักเกณฑ์การกำหนดโทษทางอาญา

ตามที่รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ.2560 มาตรา 77 วรรคสาม ระบุไว้ว่า รัฐพึงใช้ระบบอนุญาตและระบบคณะกรรมการในกฎหมายเฉพาะกรณีที่เป็น พึงกำหนดหลักเกณฑ์การใช้ดุลยพินิจของเจ้าหน้าที่ของรัฐและ ระยะเวลาในการดำเนินการตามขั้นตอนต่างๆ ที่บัญญัติไว้ในกฎหมายให้ชัดเจน และพึงกำหนดโทษอาญาเฉพาะความผิดร้ายแรง<sup>34</sup> ดังนั้น เพื่อให้เป็นไปตามเจตนารมณ์ของรัฐธรรมนูญดังกล่าวข้างต้น จึงจำเป็นต้องกำหนดระดับความผิดและระดับโทษ โดยได้มีการตราพระราชบัญญัติหลักเกณฑ์การจัดทำร่างกฎหมายและการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมาย พ.ศ. 2562<sup>35</sup> ขึ้นเพื่อกำหนดหลักเกณฑ์การจัดทำร่างกฎหมาย การตรวจสอบความจำเป็นในการตรากฎหมาย การรับฟังความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องและวิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมายเพื่อประกอบการจัดทำร่างกฎหมาย และการเปิดเผยผลการรับฟังความคิดเห็นและการวิเคราะห์นั้นต่อประชาชน หลักเกณฑ์การตรวจสอบเนื้อหาของร่างกฎหมายที่เกี่ยวกับระบบอนุญาต ระบบคณะกรรมการ การใช้ดุลยพินิจของเจ้าหน้าที่ของรัฐ ระยะเวลาในการดำเนินการตามขั้นตอนต่างๆ และการกำหนดโทษอาญาเพื่อให้การตรากฎหมายเป็นไปโดยละเอียดรอบคอบ ไม่สร้างภาระแก่ประชาชนเกินความจำเป็น ตลอดจนกำหนดหลักเกณฑ์การประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมายภายหลัง เมื่อกฎหมายมีผลใช้บังคับแล้วเพื่อพัฒนากฎหมายให้ทันสมัยและสอดคล้องกับบริบทที่เปลี่ยนแปลงไป และการเข้าถึงบทบัญญัติของกฎหมายของประชาชน ทั้งนี้ คณะกรรมการพัฒนากฎหมายได้อาศัยอำนาจตามมาตรา 7 แห่งพระราชบัญญัติหลักเกณฑ์การจัดทำร่างกฎหมายและการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมาย พ.ศ. 2562 ในการออกคำแนะนำเกี่ยวกับการกำหนดโทษอาญาในกฎหมาย<sup>36</sup> ตามที่ได้ระบุในมาตรา 5 และมาตรา 21 (8) แห่งพระราชบัญญัติหลักเกณฑ์การจัดทำร่างกฎหมายและการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมาย พ.ศ. 2562 กำหนดให้ในการจัดทำร่างกฎหมาย หน่วยงานของรัฐพึงกำหนดโทษอาญาในกฎหมายเฉพาะความผิดร้ายแรงและให้คำนึงถึงหลักเกณฑ์ ดังนี้ (1) การกระทำนั้นต้องกระทบต่อความมั่นคงหรือความปลอดภัยของประเทศ ความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชนอย่างร้ายแรง หรือมีผลกระทบต่อส่วนรวม และ (2) เป็น

<sup>32</sup> พระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ 7) พ.ศ. 2530 มาตรา 4 นิยามคำว่า "นายทะเบียน".

<sup>33</sup> พระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ 7) พ.ศ. 2530 มาตรา 4 นิยามคำว่า "อธิบดี".

<sup>34</sup> รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2560.

<sup>35</sup> พระราชบัญญัติหลักเกณฑ์การจัดทำร่างกฎหมายและการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมาย พ.ศ. 2562.

<sup>36</sup> คำแนะนำของคณะกรรมการพัฒนากฎหมาย เรื่อง การใช้ระบบอนุญาตในกฎหมาย.

กรณีที่ไม่สามารถใช้มาตรการอื่นใดเพื่อบังคับใช้กฎหมายอย่างได้ผลและมีประสิทธิภาพเพียงพอที่จะทำให้ประชาชนปฏิบัติตามกฎหมายได้ โดยการกำหนดโทษทางอาญาในกฎหมายสำหรับการกระทำความผิดใดจะต้องยึดหลักเกณฑ์ ดังต่อไปนี้

ข้อ 1 การกระทำที่เป็นความผิดร้ายแรงนั้นเป็นการกระทำที่กระทบต่อความมั่นคงของรัฐหรือความปลอดภัยของประเทศ ความสงบเรียบร้อยของประชาชน หรือกระทบต่อศีลธรรมอันดีของประชาชนอย่างร้ายแรง หรือมีผลกระทบต่อส่วนรวมในวงกว้างหน่วยงานของรัฐต้องพิจารณาวัตถุประสงค์ของการตรากฎหมาย หากเป็นไปได้เพื่อคุ้มครองสิ่งต่อไปนี้ อาจกำหนดเป็นโทษอาญาได้

(1) เป็นการกระทำที่กระทบต่อความมั่นคงของรัฐหรือความปลอดภัยของประเทศ ได้แก่ การกระทำอันที่อาจทำให้เกิดความไม่มั่นคงทางเศรษฐกิจ สังคม หรือการเมืองการปกครอง หรือเป็นการกระทำที่อาจทำให้เกิดความไม่ปลอดภัยของประเทศหรือประชาชน อาจกำหนดเป็นความผิดอาญาได้ตามความร้ายแรงของการกระทำนั้น ๆ

(2) เป็นการกระทำที่กระทบต่อความสงบเรียบร้อยของประชาชน (public order) หรือกระทบต่อศีลธรรมอันดีของประชาชนอย่างร้ายแรง (good morals) หรือมีผลกระทบต่อส่วนรวมในวงกว้าง ซึ่งต้องคำนึงถึงสภาพสังคมและเทคโนโลยีที่เปลี่ยนแปลงไป

ในการพิจารณาดังกล่าวให้ถือหลัก ดังต่อไปนี้

ความสงบเรียบร้อยของประชาชน (public order) คือ กฎเกณฑ์เพื่อรักษาความสงบเรียบร้อยมุ่งคุ้มครองการอยู่ร่วมกันของคนในสังคมหรือในประเทศชาติ เพื่อให้เกิดความมั่นคง (security) ความสงบสุข (tranquility) สันติภาพ (peace) และสุขภาพ (public health) ร่วมกันของคนในสังคม การกระทำใดที่ทำให้เกิดความไม่มั่นคง ความไม่สงบสุข ความวุ่นวายหรือบ่อนทำลายสุขภาพอันจะมีผลต่อการอยู่ร่วมกันของคนในสังคม การกระทำที่กระทบต่อความสงบเรียบร้อยของประชาชนนั้นย่อมกำหนดเป็นความผิดอาญาได้ตามความร้ายแรงแห่งการกระทำและเจตนาศีลธรรมอันดีของประชาชน (good morals) คือ กฎเกณฑ์ที่คนในสังคมส่วนใหญ่ถือปฏิบัติตามความเชื่อ ตามประเพณี หรือศาสนา และถือว่าเป็นเครื่องวินิจฉัยความประพฤติว่าถูกต้องหรือไม่ปกติการกระทำที่ขัดต่อศีลธรรมอันดีของประชาชนย่อมทำให้นิติกรรมเสียไป แต่การกระทำที่ขัดต่อศีลธรรมอันดีของประชาชนจะเป็นความผิดอาญาก็ต่อเมื่อการกระทำนั้นเป็นเรื่องร้ายแรงและกระทบต่อการอยู่ร่วมกันของคนในสังคมอันอาจทำให้เกิดความไม่มั่นคง ความไม่สงบสุข ความวุ่นวายในสังคมได้ ศีลธรรมอันดีของประชาชนนี้อาจมีวิวัฒนาการ ได้ตามยุคสมัยและตามพื้นที่ การกระทำที่กระทบต่อศีลธรรมอันดีของประชาชนอย่างร้ายแรงย่อมกำหนดเป็นความผิดอาญาได้ตามยุคสมัย

การกระทำที่มีผลกระทบต่อส่วนรวม คือ การกระทำที่ส่งผลร้ายต่อประชาชนในวงกว้างในด้านเศรษฐกิจ สังคม การเมืองการปกครอง หรือสิ่งแวดล้อม หรือผลกระทบที่เป็นผลร้ายอื่นที่ไม่เพียงแต่เป็นการกระทบต่อปัจเจกบุคคลเป็นการส่วนตัว



ทั้งนี้ ในการพิจารณาหลักเกณฑ์ตาม (1) และ (2) หน่วยงานของรัฐต้องตระหนักว่า เกณฑ์ดังกล่าวมีลักษณะเป็นพลวัตจึงต้องพิจารณาให้สอดคล้องกับยุคสมัย สภาพสังคม เศรษฐกิจ การเมืองการปกครอง วัฒนธรรม และประเพณีที่เปลี่ยนแปลงไป รวมถึงถึงความก้าวหน้าของเทคโนโลยีและปัจจัยอื่น ๆ

ข้อ 2 เป็นกรณีที่ไม่สามารถใช้มาตรการอื่นใดเพื่อบังคับใช้กฎหมายอย่างได้ผลและมีประสิทธิภาพเพียงพอที่จะทำให้ประชาชนปฏิบัติตามกฎหมายได้

การกำหนดให้การกระทำใดเป็นความผิดและโทษอาญาเป็นการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคลอย่างยิ่ง จึงต้องใช้ในกรณีที่ไม่มีมาตรการอื่นเพื่อให้ประชาชนปฏิบัติตามกฎหมายได้หรือการลงโทษอย่างอื่นที่ไม่ใช่ โทษอาญาไม่ทำให้ผู้กระทำความผิดเกรงกลัวเพราะได้รับประโยชน์ทางเศรษฐกิจคุ้มค่ากว่าโทษที่ได้รับ หากมีมาตรการอื่นที่ทำให้ประชาชนปฏิบัติตามกฎหมายได้ เช่น มาตรการจูงใจเพื่อให้ประชาชนปฏิบัติตามกฎหมาย หรือการอำนวยความสะดวกให้กระทำการที่รัฐอยากให้กระทำ การกำหนดมาตรการบังคับทางปกครอง การกำหนดสภาพบังคับทางเศรษฐกิจ เช่น การกำหนดโทษปรับเป็นพินัย หรือการกำหนดให้เอกชนฟ้องร้องดำเนินคดีได้เอง เห็นสมควรใช้มาตรการดังกล่าว แต่ถ้ามาตรการดังกล่าวไม่อาจทำให้ประชาชนปฏิบัติตามกฎหมายอย่างได้ผลหรือมีประสิทธิภาพเพียงพอ กรณีนี้จึงกำหนดให้การฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมายดังกล่าวเป็นความผิดและมีโทษอาญา

ข้อ 3 ความผิดที่บัญญัติไว้แล้วในประมวลกฎหมายอาญา ภาคความผิด หากบทบัญญัติความผิดที่มีโทษอาญาในพระราชบัญญัติใดมีองค์ประกอบความผิดเหมือนหรือคล้ายคลึงกับความผิดที่กำหนดในภาคความผิดของประมวลกฎหมายอาญา มิให้กำหนดโทษอาญาในร่างกฎหมายนั้น เว้นแต่จะมีเหตุผลความจำเป็นพิเศษว่าเป็นกฎหมายเฉพาะจำเป็นต้องมีโทษสูงกว่าหรือมีโทษอุกฤษฏ์ เช่น เพิกถอนสิทธิเลือกตั้งหรือสิทธิสมัครรับเลือกตั้ง

อย่างไรก็ดีในกรณีที่ประสงค์จะกำหนดโทษอาญาที่มีโทษน้อยกว่าโดยมิให้นำประมวลกฎหมายอาญามาใช้บังคับจะต้องระบุในกฎหมายเฉพาะนั้นให้ชัดเจนว่า มิให้นำโทษสำหรับความผิดตามประมวลกฎหมายอาญามาใช้บังคับสำหรับการกระทำความผิดตามกฎหมายเฉพาะนั้น

ข้อ 4 ในกรณีที่มีพันธกรณีระหว่างประเทศที่มีผลผูกพันประเทศไทย เช่น สนธิสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศที่ประเทศไทยเป็นภาคี กำหนดพันธกรณีให้ประเทศไทยต้องตรากฎหมายที่มีโทษอาญาตามที่กำหนดไว้ในพันธกรณีนั้น ให้กำหนดโทษอาญาได้ตามความจำเป็นและเหมาะสมและมีเพดานโทษ (threshold) ที่ชัดเจนด้วย ทั้งนี้ ในการตรากฎหมายที่กำหนดโทษอาญาตามพันธกรณีระหว่างประเทศนั้น จะต้องอ้างข้อความในพันธกรณีที่ระบุให้กำหนดโทษอาญาให้ชัดเจนด้วยมิใช่แค่เป็นข้อเสนอแนะตามพันธกรณีว่าอาจกำหนดเป็นโทษอาญาเท่านั้น

ข้อ 5 การกระทำใดที่เป็นกรรมเดียวและมีโทษอาญาอยู่แล้ว จะกำหนดให้การกระทำกรรมเดียวกันนั้นมีโทษอย่างอื่นด้วย เพื่อจูงใจให้ยอมรับโทษอย่างอื่นนั้นเพื่อระงับคดียอมกระทำความผิด

บทบัญญัติแห่งกฎหมายทั้งหลายที่กำหนด "มาตรการลงโทษทางแพ่ง" เช่น กฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ต้องเปลี่ยนบทบัญญัติเป็นสภาพบังคับอื่นที่เหมาะสม เช่น โทษปรับทาง

ปกครอง หรือโทษปรับเป็นพินัย เว้นแต่โดยสภาพของความผิดสมควรมี โทษอาญา เพราะเรื่องทางแพ่งในระบบประมวลกฎหมาย หมายถึงเรื่องระหว่างเอกชนกับเอกชนเท่านั้น แต่การละเมิดกฎหมาย ดังกล่าวข้างต้นไม่ใช่เรื่องระหว่างเอกชนกับเอกชน หากแต่เป็นเรื่องระหว่างรัฐหรือหน่วยงานของรัฐซึ่งต้องรักษาความสงบเรียบร้อยให้กับบุคคล จึงไม่ใช่เรื่องทางแพ่งและการเปลี่ยนโทษทางแพ่งมาเป็นโทษปรับเป็นพินัยย่อมคุ้มครองสิทธิเสรีภาพของผู้ถูกลงโทษมากกว่า

ตัวอย่างของการกระทำที่ไม่ควรกำหนดเป็นโทษอาญาตามหลักเกณฑ์ข้อ 1 และ 2

(1) การกระทำความผิดเล็กน้อย เช่น ผิดกฎจราจรเล็กน้อย โดยการจอดรถในที่ห้ามจอด ขับรถทับเส้นทึบ (เครื่องหมายจราจรบนผิวทาง) หรือก่อเหตุเดือดร้อนรำคาญที่กระทำต่อปัจเจกชน อาจกำหนดเป็นโทษปรับเป็นพินัยได้ ซึ่งต่างจากการกระทำผิดกฎจราจรที่อาจกระทบต่อความปลอดภัยของผู้อื่น ซึ่งต้องกำหนดเป็นโทษอาญา เช่น การขับรถโดยไม่มีใบอนุญาต การขับรถฝ่าไฟแดง (สัญญาณไฟจราจร)

(2) การฝ่าฝืนผิดกฎหมายเศรษฐกิจที่ไม่มีผลกระทบรุนแรง อาจใช้มาตรการบังคับทางปกครองหรือมาตรการบังคับกับอื่นแทน เช่น สั่งให้หยุดหรือแก้ไขให้ถูกต้อง หรือการใช้มาตรการบังคับทางแพ่งในกรณีการละเมิดทรัพย์สินทางปัญญาที่ไม่ได้มีความมุ่งหมายทางการค้า

(3) การฝ่าฝืนไม่ต่ออายุใบอนุญาตหรือต่ออายุใบอนุญาตเกินกำหนด ไม่แจ้งเปลี่ยนสถานที่ประกอบการ

(4) ความผิดเกี่ยวกับการแต่งเครื่องแต่งกายโดยไม่มีสิทธิ เช่น แต่งกายแสดงวิถยฐานะ ของสถาบันอุดมศึกษาโดยไม่มีสิทธิ แต่การแต่งเครื่องแบบเจ้าพนักงานซึ่งมีอำนาจตามกฎหมายโดยไม่มีสิทธิควรกำหนดเป็น โทษอาญาเพราะจะทำให้ประชาชนเข้าใจผิดว่าเป็นเจ้าพนักงาน

### 2.13 แนวคิดเกี่ยวกับการลงโทษปรับแบบ Day fine

โทษปรับที่บังคับใช้อยู่ทั่วไปใน โลกรวมถึงประเทศไทย คือ โทษปรับตามจำนวนที่กฎหมายกำหนด (Fixed Fines) ซึ่งมีแนวทางในการลงโทษปรับ โดยผู้กระทำความผิดทุกคนที่กระทำความผิดฐานความผิดเดียวกันจะต้องถูกปรับในอัตราที่เท่ากัน เพราะจำนวนค่าปรับจะขึ้นอยู่กับความรุนแรงของการกระทำความผิดและความน่าตำหนิของผู้กระทำความผิดโดยไม่คำนึงถึงฐานะหรือ รายได้ของผู้กระทำความผิดโทษปรับระบบ Day Fine มีแนวคิดที่สำคัญว่า โดยปกติกฎหมายอาญาจะประกอบด้วยระดับของอาชญากร หรือผู้กระทำความผิดที่มีความร้ายแรงต่างกัน และระดับความอันตรายที่แตกต่างกัน ซึ่งในทำนองเดียวกันนั้น สังคมประกอบด้วยผู้กระทำความผิดที่มีรายได้ และความร้ายแรงของการกระทำความผิดที่แตกต่างกัน<sup>37</sup> ดังนั้นเพื่อความเสมอภาคในการลงโทษปรับ และเพื่อให้ผู้กระทำความผิดได้รับผลกระทบที่เท่าเทียมกันจากการลงโทษ การลงโทษปรับจึงต้องคำนึงถึงรายได้ของผู้กระทำความผิดแต่ละรายอัตราค่าปรับของ day fine ขึ้นอยู่กับ

<sup>37</sup> กฤตยา อารีรักษ์, 'ความเหมาะสมในการนำ day fine มาใช้กับประเทศไทย' (ดุซงึนินพนธ์ นิติศาสตรดุษฎีบัณฑิต มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต 2560).

ความรุนแรงของการกระทำความผิด และสถานะทางการเงินของผู้กระทำความผิด ซึ่งมีหลักเกณฑ์ที่นำมาพิจารณาประกอบการกำหนดค่าปรับอยู่ 3 ประการ<sup>38</sup>

2.13.1 รายได้ต่อวันของผู้ต้องโทษปรับ (day income) ศาลจะเป็นผู้พิจารณารายได้ของผู้กระทำความผิดแต่ละราย โดยรายได้ที่นำมาใช้คำนวณค่าปรับต้องเป็นรายได้ต่อวันที่หักค่าใช้จ่ายที่จำเป็นในการดำรงชีพ ค่าภาษี และค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ที่ศาลเห็นว่าสำคัญ ของผู้ต้องโทษปรับก่อน

2.13.2 ปริมาณวัน (amount of day) คือ จำนวนวันที่ศาลเห็นสมควรจะปรับ โดยพิจารณาจากความร้ายแรงของความผิด หากความผิดที่ก่อมีความร้ายแรงปริมาณวันก็จะสูงขึ้น โดยปริมาณวันจะเป็นตัวตั้งเพื่อนำไปคูณกับรายได้ต่อวันของจำเลย ซึ่งในส่วปริมาณวันกฎหมายอาจกำหนดปริมาณขั้นสูงสำหรับความผิดแต่ละฐานที่จะมีการปรับก็ได้

2.13.3 จำนวนค่าปรับ (amount of fine) คือ ผลลัพธ์ที่ได้จากการนำรายได้ต่อวันของผู้ต้องโทษปรับ (day income) ไปคูณกับปริมาณวัน (amount of day) จึงจะเป็นค่าปรับในแต่ละคดีความผิดทั้งนี้การลงโทษปรับแบบ Day fine มีข้อดีคือ ในการกำหนดค่าปรับมีการนำความรุนแรงของการกระทำความผิดและสถานะทางการเงินของผู้ต้องโทษปรับมาใช้พิจารณา ซึ่งทั้งสองปัจจัยนี้ทำให้ค่าปรับมีการเปลี่ยนแปลงไปตามสถานะทางการเงินของผู้ต้องโทษปรับ อัตราค่าปรับของผู้ต้องโทษปรับแต่ละรายจึงมีอัตราที่สูงเพียงพอที่จะขยับยั้งการกระทำความผิดอาญาได้อย่างไรก็ตาม day fine ก็มีข้อจำกัดที่เป็นไปได้ คือ อาจจะประสบกับข้อผิดพลาดของค่าปรับที่สูงเกินไป หรือกล่าว คือ การลงโทษแบบ day fine ที่ไม่ได้กำหนดถึงขอบเขตแดนขั้นสูงของค่าปรับไว้ ทำให้เสี่ยงต่อการผิดพลาดของอัตราค่าปรับที่สูงมาก ดังนั้นเมื่อระบบของกระบวนการยุติธรรมทางอาญาไม่สมบูรณ์จึงมี โอกาสเกิดข้อผิดพลาดของการลงโทษผู้กระทำความผิดได้

นอกจากนี้ในบริบทของ day fine ผู้ต้องโทษปรับยังคงเป็นผู้ถือครองข้อมูลที่ใช้ในการพิจารณารายได้และทรัพย์สินของตัวผู้ต้องโทษปรับเอง ซึ่งศาลไม่สามารถนำข้อมูลของผู้ต้องโทษปรับมาได้โดยปราศจากค่าใช้จ่าย ทั้งนี้ข้อมูลเหล่านี้เป็นข้อมูลที่ใช้ในการพิจารณารายได้ต่อวันของผู้ต้องโทษปรับ เพราะหากขาดข้อมูลดังกล่าวการพิจารณาลงโทษปรับก็จะอาศัยความรุนแรงของการกระทำความผิดเพียงอย่างเดียว ซึ่งไม่ต่างจากการลงโทษปรับตามจำนวนที่กฎหมายกำหนด

ดังนั้นในการแก้ปัญหาดังกล่าว หลายประเทศมักบัญญัติถึงวิธีปฏิบัติในการใช้โทษปรับที่กำหนดวันกักขัง และกำหนดค่าปรับไว้ เช่น กำหนดให้ศาลเป็นผู้ประเมินสถานะทางการเงินของผู้ต้องโทษปรับจากบัญชีทางการเงิน หรือกำหนดให้ศาลสามารถนำข้อมูลจากการรายงานการเสียภาษีของผู้ต้องโทษมาปรับใช้ในการพิจารณา หรือให้เป็นหน้าที่ของตำรวจ เป็นผู้จัดทำข้อมูลเกี่ยวกับผู้ต้องโทษปรับในแต่ละศาล เป็นต้น อย่างไรก็ตาม แม้จะมีวิธีการบัญญัติในการเข้าถึงข้อมูลเกี่ยวกับรายได้ของผู้ต้องโทษปรับไว้อย่างชัดเจน แต่ก็มี

<sup>38</sup> พิชยนต์ นิพาศพงษ์, 'ปัญหาการบังคับใช้โทษปรับเพื่อให้เกิดความเหมาะสมและเป็นธรรม: ศึกษากรณีโทษปรับตามกฎหมายไทยเปรียบเทียบกับโทษปรับตามกฎหมายต่างประเทศกลุ่มประเทศแถบสแกนดิเนเวีย' (เอกสารวิชาการรายบุคคล หลักสูตร "ผู้พิพากษาหัวหน้าศาล" รุ่นที่ 17 สถาบันพัฒนาข้าราชการฝ่ายตุลาการศาลยุติธรรม สำนักงานศาลยุติธรรม 2561) 10.

ความเป็นไปได้ว่าผู้ต้องโทษปรับจะรายงานข้อมูลทางการเงินของตนไม่ตรงกับความเป็นจริงหรือคลาดเคลื่อนกับความเป็นจริง

โดยสรุปแล้วจากการศึกษาแนวคิดเกี่ยวกับการลงโทษปรับแบบ Day fine คือการคำนวณค่าปรับโดยพิจารณาจากรายได้ของผู้กระทำความผิด และความร้ายแรงจากการกระทำความผิดมาปรับใช้ เพื่อให้สามารถแก้ปัญหาความไม่เท่าเทียมในผลกระทบจากการลงโทษปรับ เพราะอัตราของค่าปรับจะสูงพอที่สามารถยับยั้งหรือป้องปรามการกระทำความผิดได้ กล่าวคือผู้ที่มีรายได้มากจะต้องชำระค่าปรับมากกว่าผู้ที่มีรายได้น้อย แต่ผู้กระทำความผิดทุกรายจะได้รับผลกระทบทางเศรษฐกิจจากการนำเงินมาชำระค่าปรับที่เท่าเทียมกัน

## 2.14 ลักษณะความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

ลักษณะความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 สามารถแบ่งแยกลักษณะความผิดได้เป็น 2 ลักษณะ<sup>39</sup> ได้แก่

2.14.1 ความผิดที่มีลักษณะไม่ร้ายแรง ความผิดประเภทนี้จะมีลักษณะที่เป็นกฎระเบียบที่ออกมาเพื่อความสะอาดปลอดภัยหรือความมีระเบียบในการจราจร โดยมีความมุ่งหมายที่จะยกระดับมาตรฐานความปลอดภัย และคุ้มครองประโยชน์ในด้านต่าง ๆ ในการจัดความเป็นระเบียบเรียบร้อยในรัฐเพื่อประโยชน์ในทางปกครองบริหาร โดยที่พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มีลักษณะเป็นกฎหมายเทคนิค และมีลักษณะเป็นความผิดเพราะกฎหมายบัญญัติให้เป็นความผิด ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นความผิดเล็กน้อยเกินกว่าที่จะถือว่าเป็นความผิดทางอาญาโดยแท้ การกระทำความผิดจึงเป็นการละเมิดต่อข้อตกลงทางสังคม

2.14.2 ความผิดที่มีลักษณะร้ายแรง ความผิดประเภทนี้จะเป็นความผิดที่บัญญัติขึ้นมา เพื่อป้องกันอันตรายจากการกระทำที่มีลักษณะเป็นการก่ออันตรายต่อคุณธรรมทางกฎหมาย คือ ความปลอดภัยในการจราจรโดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อยกระดับมาตรฐานความปลอดภัย และคุ้มครองประโยชน์ในด้านต่าง ๆ ในการจัดความเป็นระเบียบเรียบร้อยในรัฐเช่นเดียวกันกล่าวโดยสรุปแล้ว จากการศึกษาลักษณะความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เป็นความผิดประเภทที่กฎหมายบัญญัติว่าเป็นความผิด ไม่ได้เป็นความผิดในตัวเองและส่วนใหญ่จะเป็นความผิดเล็กน้อย อีกทั้งผู้กระทำความผิดไม่ได้มีเจตนา ชั่วร้ายในการกระทำแต่อย่างใด

โดยทั่วไปโทษปรับเป็นบทกำหนดโทษสำหรับผู้กระทำความผิดคดีอาญาเล็กน้อย ในกรณีที่ผู้กระทำความผิดไม่ควรได้รับการลงโทษที่จะต้องถึงขั้นจำคุกแต่ควรลงโทษผู้กระทำความผิดในทางทรัพย์สินแทน โดยเชื่อว่าการลงโทษดังกล่าวจะเป็นการยับยั้งมิให้ผู้กระทำความผิดกระทำความผิดซ้ำอีกสำหรับผู้ที่เคย

<sup>39</sup> สมพจน์ คำแก้ว (เชิงอรธร 9) 1.

กระทำความผิดนั้นมาแล้ว หรือเป็นการป้องปรามผู้กระทำความผิดให้คิดขังใจระหว่างประโยชน์ที่ได้รับจากการกระทำความผิดกับทรัพย์สินที่ต้องเสียไปจากการถูกลงโทษเพราะการกระทำความผิด<sup>40</sup>

## 2.15 วัตถุประสงค์ของการลงโทษปรับทางอาญา

เมื่อบุคคลใดกระทำความผิดตามที่กฎหมายได้กำหนดไว้บุคคลนั้นย่อมต้องได้รับโทษเพื่อเป็นการตอบแทนการกระทำความผิดของตน โดยหลักแล้ววัตถุประสงค์ของการลงโทษมีความมุ่งเน้นเพื่อชดเชยความเสียหายจากการกระทำความผิดที่เกิดขึ้นแก่สังคม และเพื่อเป็นการป้องปรามหรือข่มขู่ผู้ที่กระทำความผิดให้รู้สึกนึกถึงการกระทำของตนในกรณีโทษปรับทางอาญามีขึ้นเพื่อวัตถุประสงค์ในการลงโทษผู้กระทำความผิดอาญาสำหรับความผิดเล็กน้อย หรือความผิดซึ่งเป็นอันตรายที่ไม่รุนแรงมากนัก เพื่อเป็นการทดแทนความผิดที่ได้กระทำต่อชีวิต ร่างกาย เสรีภาพ หรือทรัพย์สิน โดยที่กฎหมายมองว่าการกระทำความผิดของผู้กระทำความผิดไม่จำเป็นต้องลงโทษถึงขนาดที่เป็นการจำกัดเสรีภาพของผู้กระทำความผิดด้วย เช่น การลงโทษจำคุกหรือกักขังผู้กระทำความผิด ดังนั้น เมื่อมองว่าการลงโทษที่เป็นผลร้ายต่อร่างกายหรือเสรีภาพของผู้กระทำความผิดเป็นสิ่งที่เกินความจำเป็น ฉะนั้น ในการกระทำความผิดที่เป็นเพียงความผิดเล็กน้อย จึงจำเป็นต้องลงโทษผู้กระทำความผิดในทางทรัพย์สินแทนน่าจะเป็นทางออกที่ดีที่สุดเพราะหากลงโทษผู้กระทำความผิดในคดีที่มีความผิดเพียงเล็กน้อย โทษที่ลงแก่ผู้กระทำความผิดย่อมมีอัตราโทษที่น้อยตามไปด้วย เช่น หากจะลงโทษจำคุกผู้กระทำความผิดอาญาที่เล็กน้อยนี้ระยะเวลาในการลงโทษจำคุกย่อมไม่เพียงพอที่จะทำให้ผู้กระทำความผิดรู้สึกทรมาน และเมื่อเป็นการลงโทษจำคุกผู้กระทำความผิดแล้วย่อมถือเป็นการตรวนหน้าผู้กระทำความผิดจากสังคมทำให้รู้สึกเกิดปมด้อยไม่สามารถเข้าสังคมได้เพราะสังคมส่วนใหญ่อาจไม่ยอมรับเมื่อออกจากคุกไปแล้วก็อาจทำให้สังคมได้รับความเดือดร้อน ดังนั้นการลงโทษปรับจึงเป็นผลดีต่อการหลีกเลี่ยงการลงโทษจำคุกในระยะสั้นถือเป็นวิธีการลงโทษที่เหมาะสมกับการกระทำความผิดที่เล็กน้อยเป็นการลงโทษที่ไม่เกินความจำเป็นสำหรับการกระทำความผิดในลักษณะดังกล่าว และที่สำคัญยังเป็นการป้องปรามมิให้ผู้ถูกลงโทษกระทำความผิดขึ้นอีก นอกจากผู้กระทำความผิดแล้วยังทำให้บุคคลอื่นเกิดความยำเกรงไม่กล้าที่จะกระทำความผิดเพราะอาจถูกลงโทษปรับที่เป็นการกระทบต่อทรัพย์สินของตนได้<sup>41</sup>

<sup>40</sup> พิษยนต์ นิพาสพงษ์, 'โทษปรับโดยกำหนดตามวันและรายได้ (Day Fine)' (วิทยานิพนธ์ นิติศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ 2542) 68.

<sup>41</sup> เศรษฐภัทร พรหมชนะ, 'การนำมาตรการอื่นมาใช้บังคับค่าปรับนอกเหนือจากการกักขังแทนค่าปรับ' (วิทยานิพนธ์ นิติศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ 2546) 23-24.

## 2.16 การกำหนดโทษปรับทางอาญา

### 2.16.1 หลักการกำหนดโทษปรับทางอาญา<sup>42</sup>

การลงโทษปรับทางอาญาถือเป็นมาตรการลงโทษทางอาญาสถานหนึ่ง ที่จะต้องมีหลักเกณฑ์ในการกำหนดโทษเพื่อเป็นแนวทางในการกำหนดโทษของผู้มีอำนาจไม่ให้ไปทำตามอำเภอใจ และเพื่อก่อให้เกิดความยุติธรรมขึ้นผู้ถูกลงโทษในกระบวนการยุติธรรม ซึ่งหลักการกำหนดโทษปรับทางอาญาย่อมเป็นไปตามหลักเกี่ยวกับการลงโทษทางอาญา ดังต่อไปนี้

#### (1) หลักความยุติธรรม

การที่จะลงโทษปรับผู้ฝ่าฝืนกฎหมาย ต้องคำนึงถึงหลักความยุติธรรมด้วย ไม่ว่าจะมีความยุติธรรมต่อผู้เสียหาย หรือต่อผู้กระทำความผิดก็ตาม และโทษที่บังคับใช้ต่อผู้กระทำความผิดจะต้องเป็นโทษที่บังคับโดยองค์กร หรือกระบวนการที่เป็นกลาง ซึ่งในปกติทั่วไปองค์กรที่บังคับใช้โทษในที่นี้คือศาลยุติธรรมดังที่ได้ศึกษาไปข้างต้น แต่การลงโทษโทษบางประเภทของกฎหมายอาญา อย่างโทษปรับนี้อาจจะเป็นการมอบหมายให้หน่วยงานอื่นเป็นผู้บังคับใช้โทษปรับได้ ซึ่งเรียกว่าการเปรียบเทียบปรับเห็นได้ชัดจากการเปรียบเทียบปรับของเจ้าพนักงานตำรวจตามกฎหมายจราจร

#### (2) หลักมนุษยธรรม

หลักมนุษยธรรมในการลงโทษที่สำคัญ คือ โทษต้องไม่ทารุณโหดร้าย ไม่ว่าจะประเภทของโทษหรืออัตราโทษ หลักมนุษยธรรมต่อมาก็คือ บุคคลจะถูกลงโทษ 2 ครั้งในกรรมเดียวกันไม่ได้ข้อนี้เกิดจากหลักที่ว่า โทษทางอาญาย่อมทำให้บุคคลตกอยู่ในทุกข์ทรมาน (Jeopardy) ฉะนั้น หากศาลได้มีการลงโทษบุคคลใดจะมีการนำการกระทำความผิดเดิมที่ได้มีการลงโทษไปแล้วมาฟ้องร้องเพื่อลงโทษปรับอีกไม่ได้หลักนี้เรียกว่า หลักการฟ้องซ้ำในคดีอาญานั้นเอง

#### (3) หลักความแน่นอนแต่ยืดหยุ่นของโทษ

การกำหนดโทษโดยหลักที่แน่นอนตายตัว ก่อให้เกิดความชัดเจนแก่บุคคลในสังคมที่สมควรจะรู้ว่าหากก่อการกระทำผิดขึ้นเขาจะต้องได้รับโทษอย่างไร โดยอาจทำให้สวนทางกับหลักความยืดหยุ่น ผ่อนปรน แต่แท้จริงแล้วหลักทั้งสองสามารถที่จะนำมาใช้ควบคู่กันได้ เพราะแม้จะมีการกระทำความผิดอย่างเดียวกันเกิดขึ้น ก็ไม่ใช่ทุกคนจะต้องรับโทษเท่ากัน กล่าวคือ ทุกคนที่กระทำความผิดย่อมต้องได้รับโทษตามกรอบแห่งกฎหมายที่กำหนดความผิดไว้ ส่วนผู้ใดจะได้รับโทษจำคุกหรือโทษปรับภายในกรอบแห่งกฎหมายเท่าใดนั้น ย่อมขึ้นอยู่กับเหตุปัจจัยอื่นประกอบด้วยการคำนึงถึงปัจจัยต่าง ๆ เหล่านี้เรียกได้ว่าเป็นความยืดหยุ่นในการลงโทษ

<sup>42</sup> พิรุฬห์ ไตศุกถวรรณ์, 'การลงโทษปรับทางอาญา' (วิทยานิพนธ์ นิติศาสตรมหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย 2532) 28-38.

(4) หลักการกำหนดโทษให้สมกับผู้กระทำความผิด

การลงโทษผู้ที่กระทำความผิดศาลย่อมต้องคำนึงถึงปัจจัยต่าง ๆ ข้างต้น เพื่อพิจารณาประกอบการลงโทษให้มีความเหมาะสมและเป็นธรรมไม่มากไม่น้อยไปเกินความจำเป็นของการลงโทษ และจะต้องเป็นการกำหนดโทษที่อยู่ภายในกรอบแห่งกฎหมายกำหนดนั่นเอง

2.16.2 ประเภทของการกำหนดโทษปรับ

(1) การปรับตามจำนวนที่กฎหมายกำหนด (Ordinary Fine) หรือระบบการกำหนดโทษปรับแบบตายตัว (Fixed-Sum System) โดยแยกออกเป็นขั้นสูงสุดและขั้นต่ำสุดการลงโทษปรับในกรณีนี้เป็นการลงโทษปรับตามอัตราที่แน่นอน กล่าวคือการลงโทษปรับจะต้องเป็นไปตามกรอบที่กฎหมายกำหนด โดยจะเป็นการปรับที่ต่ำเกินไปกว่าที่กฎหมายกำหนด หรือปรับเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดไม่ได้ การกำหนดค่าปรับดังกล่าวศาลสามารถใช้ดุลพินิจในการกำหนดอัตราของค่าปรับได้ โดยศาลจะต้องกำหนดให้ได้สัดส่วนและเหมาะสมกับความผิดของผู้กระทำความผิดในแต่ละบุคคล และจะต้องมีการพิจารณาถึงความเป็นอยู่ฐานะทางการเงินของผู้กระทำความผิดแต่ละบุคคลด้วย เพราะหากการลงโทษนั้นมีได้สัดส่วนกับการกระทำความผิดของแต่ละบุคคลก็อาจจะส่งผลเกินวัตถุประสงค์หรือไม่เป็นไปตามวัตถุประสงค์การลงโทษย่อมไม่สมดังเจตนารมณ์ของกฎหมายในเรื่องการลงโทษปรับได้<sup>43</sup>

(2) การปรับตามฐานะทางเศรษฐกิจ (Day-Fine System) แนวคิดนี้เป็นการลงโทษปรับที่กำหนดให้อัตราค่าปรับนั้นมีความสัมพันธ์กับรายได้หรือฐานะทางเศรษฐกิจของผู้กระทำความผิดเป็นรายบุคคล การกำหนดค่าปรับจะคำนึงจากทรัพย์สิน รายได้ ภาระและค่าใช้จ่ายของผู้กระทำความผิด รวมถึงสาเหตุอื่น ๆ ที่มีผลกระทบต่อฐานะทางการเงินของผู้กระทำความผิดอีกด้วย การกำหนดค่าปรับประเภทดังกล่าวถูกออกแบบมาเพื่อรักษาคุณภาพทางเศรษฐกิจและความเสมอภาคในการลงโทษผู้กระทำความผิดที่มีฐานะต่างกันค่าปรับประเภทนี้จึงมีความเหมาะสมที่จะนำไปใช้กับประเทศที่มีความเหลื่อมล้ำในฐานะทางเศรษฐกิจที่แตกต่างกัน เพราะค่าปรับจะถูกปรับตามรายได้ของผู้ถูกปรับนั่นเอง<sup>44</sup>

(3) การปรับตามจำนวนเท่าของผลประโยชน์ที่ได้รับจากการกระทำความผิดการกำหนดโทษปรับโดยพิจารณาตามจำนวนเท่าของผลประโยชน์ที่ผู้กระทำความผิดได้รับจากการกระทำความผิดนี้ มีวัตถุประสงค์ของการกำหนดโทษเพื่อเป็นการคุ้มครองเศรษฐกิจหรือผลประโยชน์โดยรวมของสังคม โดยกำหนดจำนวนเงินที่ปรับในอัตราที่สูงเท่ากับจำนวนผลประโยชน์ที่ผู้กระทำความผิดได้รับ เพื่อให้ผู้กระทำความผิดรู้สึกเจ็บปวดและไม่กล้าที่จะกระทำความผิดซ้ำอีก หรือเป็นการป้องปรามมิให้ผู้อื่นเอาเป็นเยี่ยงอย่างไม่กล้าที่จะกระทำความผิด ซึ่งเป็นไปตามวัตถุประสงค์ของการลงโทษเพื่อการข่มขู่และยับยั้งการก่อให้เกิดอาชญากรรมขึ้น (Deterrence) โดยมีได้คำนึงถึงฐานะทางเศรษฐกิจของผู้กระทำความผิดแต่อย่างใด<sup>45</sup> การลงโทษปรับตาม

<sup>43</sup> เศรษฐภัทร พรหมชนะ (เชิงอรรถ 41) 29-30.

<sup>44</sup> นันดา เพชรดี, 'การกำหนดโทษอาญา: ศึกษาโทษปรับกรณีทุจริตในการจัดซื้อจัดจ้างภาครัฐ' (วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ 2561) 32-33.

<sup>45</sup> เศรษฐภัทร พรหมชนะ (เชิงอรรถ 41) 33-35.

จำนวนเท่าของผลประโยชน์ที่ผู้กระทำความผิดได้รับนั้นสามารถพบได้มากที่สุดตามกฎหมายที่มุ่งคุ้มครองเศรษฐกิจหรือสาธารณะประโยชน์ของประเทศ

(4) การปรับแบบเป็นหน่วยการลงโทษ (Penalty Units System) โดยโทษปรับแบบเป็นหน่วยการลงโทษนี้ไม่ได้กำหนดเป็นมูลค่าหรือจำนวนเงินที่แน่นอนตายตัว แต่จะกำหนดโทษปรับเป็นจำนวนหน่วยการลงโทษ ขึ้นอยู่กับความร้ายแรงของการกระทำความผิดและจะมีการกำหนดมูลค่าของหน่วยการลงโทษที่เป็นจำนวนเงินไว้เพื่อใช้ในการคำนวณกับอัตราเงินเฟ้อในแต่ละปีออกมาเป็นค่าปรับ โทษปรับในลักษณะนี้มีแนวคิดในการแก้ไขโทษปรับเป็นตามอัตราตายตัวที่ไม่มีการคำนึงถึงอัตราเงินเฟ้อที่เปลี่ยนไปตามเวลา ซึ่งอาจทำให้การลงโทษปรับนั้นไม่สามารถบังคับใช้กับผู้กระทำความผิดได้อย่างมีประสิทธิภาพ เนื่องจากการปรับตามอัตราตายตัวจะทำให้จำนวนเงินที่กำหนดไว้มีมูลค่าลดลง ไม่มีความเหมาะสมกับมูลค่าของเงินในเวลานั้น ๆ โทษปรับที่กำหนดไว้ในความผิดต่าง ๆ จึงอยู่ในอัตราที่ต่ำเกินกว่าที่จะนำมาใช้เป็นเครื่องมือในการลงโทษผู้กระทำความผิดได้<sup>46</sup>

2.16.3 การบังคับโทษปรับทางอาญา มีผลต่อการป้องกันและป้องปรามการกระทำความผิด โดยจะต้องมีการพิจารณาจำนวนค่าปรับกับการกระทำความผิดนั้น ๆ การพิจารณาจำนวนค่าปรับดังกล่าวจะมีผลกระทบในทางเศรษฐกิจของผู้กระทำความผิดตามกฎหมาย ซึ่งหากมีการคิดคำนวณจำนวนค่าปรับทางอาญาที่เหมาะสมจะสามารถยับยั้งและให้ความเช็ดหลาบ เกรงกลัว ทำให้ไม่ตัดสินใจกระทำความผิดซ้ำอีกในอนาคต การกำหนดขนาดหรือจำนวนค่าปรับจึงมีผลต่อการตัดสินใจในการกระทำความผิดไม่กล้าเสี่ยงที่จะกระทำการละเมิดต่อกฎหมาย พฤติกรรมของคนจะตอบสนองต่ออัตราค่าปรับที่กฎหมายกำหนด ดังนั้น การกำหนดค่าปรับที่เหมาะสมจึงเป็นเรื่องที่สำคัญในการใช้มาตรการบังคับตามกฎหมายอาญา ซึ่งหลักสำคัญสำหรับการบังคับโทษปรับคือ ผู้ต้องโทษปรับต้องชำระค่าปรับภายใน 30 วัน นับแต่วันที่ศาลพิพากษาถึงที่สุด<sup>47</sup> มิฉะนั้นผู้ต้องโทษปรับจะต้องถูกยึดทรัพย์สินแทนการชำระค่าปรับ หรือถูกกักขังแทนค่าปรับ ถือเป็นกรณีที่กฎหมายกำหนดลำดับของการบังคับโทษปรับเป็นขั้นตอนไว้<sup>48</sup>

2.16.4 ข้อดีข้อเสียของโทษปรับทางอาญาการลงโทษปรับตามกฎหมายอาญานั้นว่าเป็นการลงโทษทางเศรษฐกิจของผู้กระทำความผิดโดยเป็นการมุ่งประสงค์ต่อการลงโทษทางการเงินเพื่อการควบคุมความประพฤติของบุคคลผู้กระทำความผิดในบางความผิดที่ไม่มีความร้ายแรงถึงชีวิตและไม่มีความจำเป็นที่จะต้องลงโทษจำคุกหรือลงโทษประหารชีวิตแก่ผู้กระทำความผิด เพราะขนาดของความผิดเมื่อนำมาเทียบกับการลงโทษแล้วไม่มีความจำเป็นถึงขนาดที่จะต้องจำกัดสิทธิเสรีภาพผู้กระทำความผิดแต่อย่างใด อย่างไรก็ตามการลงโทษปรับก็ยังมีข้อเสียซึ่งอาจไม่เป็นที่เช็ดหลาบหรือทำให้เกรงกลัวเสมอไปสำหรับบุคคลที่มีฐานะทางการเงินที่ดี เพราะมี

<sup>46</sup> นันดา เพชรดี (เชิงอรรถ 44) 36.

<sup>47</sup> คำว่า “วันที่ศาลพิพากษา” หมายถึง วันที่ศาลพิพากษาถึงที่สุด เพราะการบังคับคดีอาญาจะกระทำได้อีกเมื่อคดีถึงที่สุดแล้ว แต่อย่างไรก็ตาม ในทางปฏิบัติศาลจะสั่งกักขังแทนค่าปรับทันทีที่ศาลชั้นต้นพิพากษาเป็นเรื่องที่ไม่ถูกต้องตามกฎหมาย. คณิต ฒ นคร, *กฎหมายอาญา ภาคทั่วไป* (พิมพ์ครั้งที่ 5, วิญญูชน 2556) 387.

<sup>48</sup> ธาณี วรภัทร์, *หลักกฎหมายมาตรการบังคับทางอาญา* (วิญญูชน 2557) 110-115.



เงินที่จะจ่ายค่าปรับสำหรับการกระทำความผิดเล็ก ๆ น้อย ๆ ได้ และอาจจะไม่บรรลุวัตถุประสงค์ของการลงโทษตามกฎหมายในบางความผิดที่มีลักษณะของการกระทำความผิดที่ซับซ้อน ความผิดเฉพาะทาง หรือความผิดที่อาจก่อให้เกิดความเสียหายทางเศรษฐกิจอย่างมาก เช่น ความผิดเกี่ยวกับอาชญากรรมทางเศรษฐกิจ อาชญากรรมทางการค้าอาชญากรรมพาณิชย์ อาชญากรรมนิติบุคคล หากใช้การลงโทษปรับทางอาญาแล้วจะเอาผิดแก่ผู้กระทำความผิดได้ยากเพราะโทษปรับทางอาญาเป็นการลงโทษที่ต้องนำกระบวนการพิจารณาความทางอาญามาใช้บังคับ การพิสูจน์พยานหลักฐานเพื่อเอาผิดแก่ผู้ที่กระทำความผิดต้องพิสูจน์ให้ล้นสงสัย ดังจะกล่าวต่อไปในข้อเสียของการลงโทษปรับทางอาญา

(1) ข้อดีของโทษปรับทางอาญา

(1.1) ประโยชน์ของโทษปรับเมื่อเทียบกับโทษจำคุกก็คือ ไม่ทำให้มีการถ่ายถอดนิสัยชั่วร้ายระหว่างผู้ต้องโทษในระหว่างที่ต้องถูกจำคุกปะปนกัน<sup>49</sup> เพราะบุคคลถ้าหากยังไปอยู่ในที่มีสภาพแวดล้อมที่เลวร้ายก็อาจจะมีการสร้างนิสัยหรือติดพฤติกรรมที่เลวร้ายออกมาได้

(1.2) การลงโทษปรับแทนโทษจำคุกจะไม่ทำให้ผู้ถูกลงโทษต้านต่อการถูกลงโทษหรือชินชากับการถูกลงโทษอย่างการลงโทษจำคุก ซึ่งปรากฏว่ายิ่งบุคคลถูกลงโทษนานและบ่อยเท่าใด ความเคยชินต่อโทษยิ่งมากขึ้น ความละเอียดและเกรงกลัวต่อโทษยิ่งลดน้อยลงทุกทีตรงกันข้ามกับการลงโทษปรับ ความรู้สึกเช่นนี้จะไม่มี<sup>50</sup>

(1.3) โทษปรับเป็นโทษที่รัฐไม่ต้องเสียค่าใช้จ่ายมากในการคุมขังอย่างโทษจำคุก<sup>51</sup> ไม่ว่าจะเป็นในเรื่องค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ของรัฐที่จะต้องจ่ายค่าสร้างเรือนจำ ค่าแรงของเจ้าหน้าที่ผู้ดูแลหรือค่าอาหารของนักโทษ

(1.4) เป็นโทษที่ป้องกันการกระทำความผิดเพื่อหวังประโยชน์เป็นผลกำไร<sup>52</sup> โดยจะมีหลักในการกำหนดค่าปรับตามจำนวนเท่าผลประโยชน์ที่ได้รับจากการกระทำความผิด เพื่อมุ่งหมายที่จะคุ้มครองความมั่นคงทางเศรษฐกิจและประเทศชาติ ซึ่งจะมีบทกำหนดลงโทษปรับที่หนักเพื่อให้ผู้กระทำความผิดรู้จักเข็ดหลาบเพราะอาจโดยโทษปรับที่มีจำนวนที่สูงและไม่กล้ากระทำความผิดอีก

(1.5) เป็นโทษที่แก้ไขได้ในภายหลังถ้าหากปรากฏว่ามีการผิดพลาดในการชี้ขาดตัดสินก็คืนเงินค่าปรับให้ได้<sup>53</sup> ต่างจากการลงโทษจำคุกหรือโทษประหารชีวิตจะไม่สามารถแก้ไขได้เลยหากมีการตัดสินลงโทษผิดพลาด

<sup>49</sup> จิตติ ติงศภักดิ์, คำอธิบายประมวลกฎหมายอาญา ภาค 1 (พิมพ์ครั้งที่ 11, สำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งนิติบัณฑิตยสภา 2555) 1100-1101.

<sup>50</sup> เพิ่งอ้าง 1100-1101.

<sup>51</sup> เพิ่งอ้าง 1100-1101.

<sup>52</sup> เพิ่งอ้าง 1100-1101.

<sup>53</sup> เพิ่งอ้าง 1100-1101.

(1.6) การลงโทษปรับรัฐอาจได้รายได้เพิ่มจากการลงโทษปรับสามารถนำมาใช้พัฒนาประเทศชาติได้

(2) ข้อเสียของโทษปรับทางอาญา

(2.1) หากมีการกำหนดโทษปรับในรูปแบบของจำนวนเงินเป็นจำนวนใดจำนวนหนึ่งเช่น ตามประมวลกฎหมายอาญาของไทยเรา อาจส่งผลต่อการบังคับจะไม่เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของการบังคับใช้โทษตามกฎหมายอาญาเท่าที่ควร กล่าวคือ การบังคับใช้โทษปรับดังกล่าวนี้กับผู้ที่มีฐานะทางเศรษฐกิจดี ย่อมไม่มีผลกระทบทางการเงินต่อการปรับของภาครัฐทำให้การบังคับโทษปรับไม่มีผลในเชิงบังคับโทษ แต่จะมีผลต่อผู้ถูกบังคับโทษปรับที่มีฐานะทางเศรษฐกิจที่ยากจนเท่านั้นเนื่องจากแต่ละคนมีฐานะทางเศรษฐกิจที่ต่างกัน การบังคับโทษปรับที่เป็นจำนวนเงินจึงกระทบต่อบุคคลไม่เท่าเทียมกัน<sup>54</sup> อาจสร้างความเหลื่อมล้ำขึ้นภายในสังคม

(2.2) เมื่อมีค่าปรับจำนวนเท่ากันระหว่างคนที่มีฐานะต่างกันหรือมีเงินไม่เท่ากันการลงโทษปรับแก่ผู้ที่กระทำความผิดก็จะมีผลกระทบกระเทือนไปถึงคนอื่นที่ผู้ต้องโทษปรับต้องอุปการะ บางทีผู้ต้องโทษปรับก็ไม่สามารถชำระค่าปรับหรือหลีกเลี่ยงไม่ชำระค่าปรับได้ กลายลงโทษปรับจึงไม่อาจกระทำได้ กลายเป็นโทษที่ไม่แน่นอน เพราะอาจจะต้องใช้วิธีการอื่นตามที่กฎหมายกำหนดหากผู้ต้องโทษชำระค่าปรับไม่ได้ เช่น การกักขังแทนค่าปรับ หรือการทำงานบริการสังคม<sup>55</sup>

(2.3) โทษปรับที่เล็กน้อยอาจไม่ก่อให้เกิดความเกรงกลัวต่อการกระทำความผิดแต่อย่างใด หรือแม้แต่โทษปรับที่มีอัตราที่สูงแต่ผู้กระทำความผิดมีฐานะที่ดีก็อาจไม่เกิดผลกระทบใด ๆ ต่อผู้กระทำความผิดได้ หากมองในอีกแง่การลงโทษปรับมิได้ส่งผลเสียหายในทางสังคมแก่ผู้ต้องโทษปรับไม่มีจุดต่างพริ้ว อาจไม่รู้สึกรู้สีกเข็ดหลาบหวาดกลัวในการกระทำความผิดได้<sup>56</sup>

(2.4) จากการที่ได้มีการพยายามให้การลงโทษปรับมีการพัฒนา อย่างเช่น วิธีการผ่อนชำระค่าปรับ หรือการให้บุคคลภายนอกชำระค่าปรับแทน ส่งผลให้การลงโทษปรับเกิดความไม่ศักดิ์สิทธิ์เท่าที่ควร<sup>57</sup>

2.16.5 กฎหมายที่บังคับใช้กับกระบวนการลงโทษ

การสั่งลงโทษของเจ้าหน้าที่ฝ่ายปกครอง ถือเป็น การออกคำสั่งทางปกครองประเภทหนึ่ง ซึ่งเมื่อเป็นการออกคำสั่งทางปกครองแล้ว กระบวนการออกคำสั่งจะต้องตกอยู่ภายใต้บังคับของหลักกฎหมายทั่วไปว่าด้วยวิธีปฏิบัติราชการทางปกครอง ที่จะต้องตกอยู่ภายใต้ หลักความรับฟังสองฝ่ายหลักการให้เหตุผล หลักความเป็นกลาง และการป้องกันโต้แย้งคำสั่งทางปกครองที่เป็นการฟ้องเพิกถอนคำสั่งทางปกครองที่ไม่

<sup>54</sup> ธาณี วรภัทร์ (เชิงอรรถ 48) 107.

<sup>55</sup> จิตติ ดิงศภัทย์ (เชิงอรรถ 49) 1100-1101.

<sup>56</sup> พิษยนต์ นิพาสพงษ์ (เชิงอรรถ 40) 10.

<sup>57</sup> เฟื่องอ้าง 10.

ชอบ<sup>58</sup> เพื่อใช้ในการพิจารณากำหนดโทษทางปกครองของเจ้าหน้าที่ในการสั่งโทษลงผู้กระทำความผิดตามกฎหมายปกครอง กล่าวคือ ในการพิจารณากำหนดโทษของเจ้าหน้าที่ฝ่ายปกครองนั้น จะต้องเป็นการสั่งโทษโดยการชั่งน้ำหนักเพื่อลงโทษตามหลักสัดส่วน คือโทษนั้นต้องสมควรแก่เหตุแห่งการกระทำความผิดด้วย ซึ่งมาตรฐานในการนำเสนอ พยานหลักฐานเพื่อกำหนดลงโทษผู้กระทำความผิดนั้นผ่อนคลายกว่าการพิจารณาทางศาลมาก เนื่องจากไม่ตกอยู่ภายใต้หลักเกณฑ์ หรือข้อจำกัดในการรับฟังพยานหลักฐานเหมือนอย่างการดำเนินคดีในศาล ซึ่งหลักในการพิจารณาทางปกครองจะอยู่ในรูปแบบหลักการพิจารณาแบบได้สวนเจ้าหน้าที่อาจตรวจสอบข้อเท็จจริงได้ตามความเหมาะสมในเรื่องนั้น โดยไม่ต้องผูกพันอยู่กับคำขอหรือพยานหลักฐานของคู่กรณี เจ้าหน้าที่สามารถพิจารณาหลักฐานที่ตนเห็นว่ามี ความจำเป็นแก่การพิสูจน์ข้อเท็จจริง เพื่อให้การพิจารณาของเจ้าหน้าที่อยู่บนพื้นฐานของพยานหลักฐานและข้อเท็จจริงที่ถูกต้อง หรือเจ้าหน้าที่ผู้พิจารณาโทษทางปกครองอาจอนุญาตให้คู่กรณีนำพยานหลักฐานอย่างไร ๆ มาสืบได้

## 2.17 ความเป็นมาของร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพินัยพ.ศ. ...<sup>59</sup>

มีที่มาจากแนวความคิดที่มีกฎหมายจำนวนมากที่มีโทษสำหรับผู้ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมายซึ่งไม่ใช่ความผิดร้ายแรงและโดยสภาพไม่กระทบต่อความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชนอย่างร้ายแรงหรือไม่กระทบต่อสังคมส่วนรวมอย่างกว้างขวาง โดยกฎหมายเหล่านั้นกำหนดโทษไว้เพียงโทษปรับสถานเดียว โดยเฉพาะในความผิดอย่างเดียวกันผู้กระทำความผิดที่มีฐานะทางเศรษฐกิจดี ย่อมสามารถชำระค่าปรับได้และอาจกลับมากระทำความผิดซ้ำโดยไม่เกรงกลัวต่อกฎหมาย ส่วนผู้ที่มีฐานะทางเศรษฐกิจไม่ดีและไม่มีทรัพย์สินเพียงพอที่จะชำระค่าปรับได้ อาจต้องได้รับความเดือดร้อนเกินสมควร ยิ่งไปกว่านั้น หากบุคคลดังกล่าวไม่ชำระค่าปรับก็อาจจะต้องถูกกักขังแทนค่าปรับซึ่งกระทบต่อเสรีภาพของผู้นั้นอย่างร้ายแรง การนำมาตรการทางอาญาที่เคร่งครัดและมีกระบวนการยุ่งยากมาใช้บังคับกับการกระทำความผิดที่ไม่รุนแรงดังที่กล่าวมานี้ นอกจากจะเป็นการสร้างภาระให้แก่ประชาชน และสร้างประวัติคดีอาญาให้ติดตัวอันจะเป็นตราประทับแก่ผู้นั้นไปตลอดชีวิตแล้ว สิ่งนี้จะเป็นการสร้างความปลอดภัยในสังคมอย่างไม่อาจหลีกเลี่ยงได้ในหลายประเทศจึงได้มีการนำโทษทางอาญาบางประเภท โดยเฉพาะอย่างยิ่ง โทษปรับในคดีความผิดเล็กน้อยหรือความผิดไม่ร้ายแรง มาปรับเปลี่ยนให้ไม่เป็นคดีอาญาหรือมีสภาพบังคับทางอาญาโดยกำหนดวิธีการดำเนินการในทางคดีขึ้นใหม่เป็นการเฉพาะ โดยมีการกำหนดให้เจ้าหน้าที่ของรัฐมีอำนาจออกคำสั่งปรับแก่ผู้กระทำความผิด หากผู้นั้นยินยอมชำระค่าปรับ คดีก็เป็นอันยุติโดยไม่ต้องฟ้องคดีหรือเข้าสู่กระบวนการ

<sup>58</sup> องค์อาสน์ เจริญสุข, 'เกณฑ์การแบ่งแยกความผิดทางอาญาและความผิดทางปกครอง' (วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ 2553) 38.

<sup>59</sup> ชัยรัตน์ วงศ์วีระ, 'ร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ...แนวทางสู่การปฏิรูปการกำหนดโทษในระบบกฎหมายไทย' (พฤษภาคม - มิถุนายน 2565) 3 วารสารจตุลนิติ

<[https://library.senate.go.th/document/Ext27142/27142318\\_0003.PDF](https://library.senate.go.th/document/Ext27142/27142318_0003.PDF)> สืบค้นเมื่อ 20 มกราคม 2567.

ยุติธรรมทางอาญา สารสำคัญของคดีว่าด้วยการปรับเป็นพินัยจะเน้นไปที่การกำหนดหลักเกณฑ์ในการพิจารณาให้เหมาะสมกับสภาพความผิดและกำหนดค่าปรับให้เหมาะสมกับฐานะของผู้กระทำความผิดโดยพิจารณาจากระดับความรุนแรงของผลกระทบต่อชุมชนและสังคม หรือบุคคลอื่นที่ได้รับความเสียหาย ทั้งยังกำหนดให้อำนาจดุลพินิจต่อศาลในการสั่งให้ผู้กระทำความผิดทำงานบริการสังคมหรือบำเพ็ญสาธารณประโยชน์แทนค่าปรับได้ และในส่วนของกรณีที่ได้กระทำความผิดลงไปเพราะเหตุแห่งความยากจนขั้นแค้น ศาลจะกำหนดอัตราค่าปรับให้ต่ำกว่าที่กฎหมายกำหนด หรือจะเลือกวิธีการว่ากล่าวตักเตือนโดยไม่ปรับเป็นพินัยเลยก็ได้ และในประการสำคัญคือจะไม่มีกรณีสืบที่ประวัติอาชญากรรมของผู้นั้น

ดังนั้น หลักการของร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้จึงนับได้ว่าเป็นพัฒนาการที่สำคัญของระบบกฎหมายไทย ที่ให้ความสำคัญถึงศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์ อีกทั้งยังสอดคล้องกับหลักการตามมาตรา 77 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย ที่กำหนดให้รัฐปรับปรุงกฎหมายให้สอดคล้องกับสภาพการณ์ไม่เป็นอุปสรรคต่อการดำรงชีวิตหรือการประกอบอาชีพเพื่อไม่ให้เป็นการกระทบแก่ประชาชน และดำเนินการให้ประชาชนเข้าถึงตัวบทกฎหมายต่าง ๆ ได้โดยสะดวกและสามารถเข้าใจกฎหมายได้ง่ายเพื่อปฏิบัติตามกฎหมายได้อย่างถูกต้อง

## 2.18 ทฤษฎีว่าด้วยการปรับเป็นพินัย

ตามมาตรา 77 ของรัฐธรรมนูญ แห่งราชอาณาจักรไทย<sup>60</sup> ได้บัญญัติหลักการกำหนดโทษอาญาเฉพาะความผิดร้ายแรงขณะเดียวกันก็สมควรให้มีการกำหนดมาตรการลงโทษให้เหมาะสมกับการกระทำความผิดและฐานะของผู้กระทำความผิดเพื่อมิให้บุคคลต้องรับโทษหนักเกินสมควรและเมื่อได้กระทำความผิดที่มีโทษทางอาญาใดแล้ว ก็ต้องถูกนำตัวเข้าสู่กระบวนการยุติธรรมทางอาญา เช่น ถูกจับกุม คุมขัง พิมพ์ลายนิ้วมือและลงบันทึกประวัติอาชญากรเป็นประวัติติดตัวตลอดไป และท้ายที่สุดไม่ว่าผู้นั้นจะเป็นผู้กระทำความผิดหรือไม่ กระบวนการที่กล่าวมาย่อมสร้างรอยต่างให้เกิดแก่ศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์อย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ซึ่งแท้จริงแล้วโทษนั้นก็ไม่จำเป็นต้องใช้โทษอาญาเสมอไป ซึ่งนานาประเทศได้เริ่มปรับเปลี่ยนบทลงโทษจากความผิดอาญาเป็นมาตรการอื่นที่มีโทษอาญามากขึ้น จึงสมควรปรับเปลี่ยนโทษอาญาบางประการที่มุ่งต่อการปรับเป็นเงินเปลี่ยนเป็นมาตรการปรับเป็นพินัย ที่สร้างขึ้นใหม่ให้มีสภาพเป็นโทษอาญา ซึ่งคำว่า "พินัย" นี้ เป็นถ้อยคำที่เคยใช้ในกฎหมายตราสามดวงและปรากฏในกฎหมายลักษณะอาญา ร.ศ. 127 และในกฎหมายเก่า ๆ บางฉบับ โดยในพจนานุกรม ฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2554 ได้ให้ความหมายว่า หมายถึง เงินค่าปรับที่จ่ายให้ทางราชการ <sup>61</sup> โดยมาตรการปรับเป็นพินัยที่สร้างขึ้นใหม่นี้ สามารถกำหนดหลักเกณฑ์ให้ใช้

<sup>60</sup> คำนิยามมาตรา 77 รัฐพึงจัดให้มีกฎหมายเพียงเท่าที่จำเป็น และยกเลิกหรือปรับปรุงกฎหมายที่หมดความจำเป็นหรือไม่สอดคล้องกับสภาพการณ์ หรือที่เป็นอุปสรรคต่อการดำรงชีวิตหรือการประกอบอาชีพโดยไม่ชักช้าเพื่อไม่ให้เป็นการกระทบแก่ประชาชน และดำเนินการให้ประชาชนเข้าถึงตัวบทกฎหมายต่างๆ ได้โดยสะดวกและสามารถเข้าใจกฎหมายได้ง่ายเพื่อปฏิบัติตามกฎหมายได้อย่างถูกต้อง'

<sup>61</sup> พัชรา พุกเศรษฐี, 'การปรับเป็นพินัยแทนการลงโทษปรับทางอาญาและปกครองของประเทศไทย' (พฤษภาคม - มิถุนายน 2564) 3 วารสารบทความทางวิชาการ, 5.

ดุลพินิจกำหนดค่าปรับที่ต้องชำระให้เหมาะสมกับสภาพความร้ายแรงแห่งการกระทำและฐานะทางเศรษฐกิจของผู้กระทำความผิดให้สอดคล้องกัน และในกรณีที่ผู้กระทำความผิดไม่มีเงินชำระค่าปรับ อาจขอทำงานบริการสังคมหรือทำงานสาธารณประโยชน์แทนการชำระค่าปรับได้ย่อมจะช่วยให้ประชาชน ที่ถูกกล่าวหาว่ากระทำความผิดไม่ต้องเข้าสู่กระบวนการทางอาญา และไม่มีประวัติอาชญากรรมติดตัวอีกต่อไป

ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ.2565 มีนิยามศัพท์ ดังนี้ (มาตรา 3) "ปรับเป็นพินัย" หมายความว่า สั่งให้ผู้กระทำความผิดทางพินัยต้องชำระค่าปรับเป็นพินัย ไม่เกินที่กฎหมายกำหนด "ความผิดทางพินัย" หมายความว่า การกระทำหรืองดเว้นการกระทำอันเป็นการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย และกฎหมายนั้นบัญญัติให้ต้องชำระค่าปรับเป็นพินัย "เจ้าหน้าที่ของรัฐ" หมายความว่า พนักงานเจ้าหน้าที่ เจ้าพนักงาน นายทะเบียน คณะบุคคล และเจ้าหน้าที่ของรัฐที่เรียกชื่ออย่างอื่น บรรดาที่กฎหมายบัญญัติให้มีอำนาจปรับเป็นพินัย หรือที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดให้เป็นผู้มีอำนาจปรับเป็นพินัยโดยให้นายกรัฐมนตรีรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ และมีอำนาจออกกฎกระทรวง เพื่อปฏิบัติการตาม พระราชบัญญัตินี้ (มาตรา 4)

มาตรา 7 ผู้ใดกระทำความผิดทางพินัยต้องชำระค่าปรับเป็นพินัยตามจำนวนเงินที่เจ้าหน้าที่ของรัฐหรือศาลกำหนดตามวิธีการที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้ ซึ่งต้องไม่เกินจำนวนสูงสุดที่กฎหมายซึ่งบัญญัติความผิดทางพินัยนั้นบัญญัติไว้ เว้นแต่พระราชบัญญัตินี้จะบัญญัติไว้เป็นอย่างอื่น

ความผิดทางพินัย คือ การกระทำความผิดในลักษณะที่เป็นการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมายในกรณีที่ไม่ใช่ความผิดร้ายแรงและโดยสภาพ ไม่กระทบต่อความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชนอย่างร้ายแรง หรือไม่มีผลกระทบต่อส่วนรวมอย่างกว้างขวาง โดยไม่ถือเป็นความผิดอาญา และให้กำหนดค่าปรับเป็นพินัยสำหรับผู้ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตาม และไม่ถือเป็นโทษอาญา ไม่มีการบันทึกประวัติอาชญากรรม หรือในฐานะเป็นประวัติอาชญากรรม ตามมาตรา 5

“เจ้าหน้าที่ของรัฐ” หมายความว่า พนักงานเจ้าหน้าที่ เจ้าพนักงาน นายทะเบียน คณะบุคคลและเจ้าหน้าที่ของรัฐที่เรียกชื่ออย่างอื่น บรรดาที่กฎหมายบัญญัติให้มีอำนาจปรับเป็นพินัย หรือที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดให้เป็นผู้มีอำนาจปรับเป็นพินัย ตามมาตรา 14

## 2.19 สารสำคัญของพระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ. 2565

ความเป็นมาของกฎหมายฉบับนี้มีที่มาที่ไปจากการที่ประเทศไทยประสบกับปัญหากฎหมายอาญาเพื่อปัญหาของกฎหมายอาญาเพื่อก็คือกรณีที่ประเทศไทยได้มีการออกกฎหมายมาอยู่เรื่อยๆแล้วเมื่อมีการออกมาแล้ว ได้มีการกำหนดโทษทางอาญาด้วยเช่นเดียวกัน จึงทำให้ปัจจุบัน ประเทศไทยมีกฎหมายที่กำหนดโทษทางอาญาเป็นจำนวนมาก ซึ่งปัญหากฎหมายอาญาเพื่อดังกล่าว ก่อให้เป็นปัญหาต่างๆภายในประเทศไทยตามมา

ปัญหาที่ 1 คือ การเลื่อมล้ำทางเศรษฐกิจและสังคม จะสังเกตได้ว่าในกรณีที่บุคคลที่กระทำความผิดทางอาญาก็จะต้องถูกนำตัวเข้าสู่กระบวนการยุติธรรมทางอาญาซึ่งจะต้องมีการจับกุม คမ်းขัง และมีการปรับเงินใน

กรณีที่เป็นความผิดอาญาเล็กน้อย รวมทั้งในกรณีที่บุคคลดังกล่าวที่เข้าสู่กระบวนการยุติธรรมทางอาญาไม่มีความสามารถทางเศรษฐกิจที่เพียงพอ ก็จะต้องถูกกักขังแทนค่าปรับ ซึ่งเป็นกระทบกระเทือนต่อสิทธิ เสรีภาพของบุคคล แต่หากบุคคลดังกล่าวที่มีฐานะทางเศรษฐกิจดี ก็สามารถที่จะชำระค่าปรับ แล้วกลับไปใช้ชีวิตประจำวันได้ตามปกติ ดังนั้นจะเห็นได้ว่าในกรณีนี้ก่อให้เกิดปัญหาความเหลื่อมล้ำทางเศรษฐกิจและสังคมตามมา

ปัญหาที่ 2 คือปัญหากระบวนการยุติธรรมที่ล่าช้า ด้วยปัญหาที่ว่ามีการกำหนดเป็นโทษทางอาญามากมาย โดยไม่ได้มีการแบ่งว่าการกระทำทางอาญาดังกล่าว เป็นการกระทำที่รุนแรงหรือไม่ ทำให้รัฐจะต้องสูญเสียทั้งทรัพยากรบุคคลและทรัพยากรทางด้านการบริหารจัดการคดีต่างๆ ไม่ว่าจะคดีจะเป็นที่มีความร้ายแรงหรือไม่ก็ตาม ทำให้คดีมีมากมาย จึงทำให้กระบวนการยุติธรรมเกิดความล่าช้า เพราะบุคคลกรทางกระบวนการยุติธรรมต้องดำเนินการกับคดีต่างๆทุกคดี

ปัญหาที่ 3 คือปัญหาผู้ต้องขังล้นเรือนจำ ปัญหาคือเมื่อมีการบังคับใช้กฎหมายอาญาอย่างเต็มรูปแบบ ก็ไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้ จะมีโทษจำคุก กักขัง ปรับ ริบทรัพย์สิน มีการกักขังแทนค่าปรับ จึงทำให้เกิดการบริหารจัดการในเรือนจำเกิดอุปสรรค เพราะผู้ต้องขังมีอยู่ล้นเรือนจำ ทำให้การฟื้นฟูผู้ต้องขังประสบกับปัญหาไม่สามารถที่จะฟื้นฟูบุคคลดังกล่าวได้อย่างเต็มรูปแบบ ประกอบกับในปัจจุบัน มีรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย มาตรา 7 วรรค 3 ได้บัญญัติให้รัฐพึงกำหนดโทษอาญาเฉพาะความผิดร้ายแรงขึ้นมา จึงเป็นที่มาของการที่สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาได้มีการร่างกฎหมายขึ้นมาเพื่อที่จะต้องการกำหนดการกระทำ ความผิดอาญาที่ไม่ร้ายแรง และโดยปกติแล้วไม่กระทบต่อความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน ให้เข้าสู่กระบวนการพิจารณารูปแบบใหม่โดยที่ไม่ใช่การกระทำความผิดทางอาญาอีกต่อไป ซึ่งกฎหมายฉบับนี้เรียกว่าพระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ. 2565 โดยหลักการสำคัญของ พระราชบัญญัตินี้มี 2 ประการ คือ

ประการที่ 1 คือ การเปลี่ยนความผิดทางอาญาที่มีโทษปรับสถานเดียวตามกฎหมายต่างๆ เฉพาะที่ได้กำหนดไว้ในท้าย พระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ. 2565 ให้เป็นความผิดทางพินัย โดยมีข้อสังเกตว่าเฉพาะความผิดทางอาญาที่มีโทษปรับสถานเดียวเท่านั้นที่จะถูกเปลี่ยนมาเป็นความผิดทางพินัย จะไม่รวมถึงความผิดทางอาญาที่มีโทษจำคุกและโทษปรับด้วย

ประการที่ 2 การกระทำความผิดทางพินัยทั้งหมดตามกฎหมายต่าง ๆ ดังกล่าวต้องตกอยู่ภายใต้มาตรการและสภาพบังคับทางกฎหมายรูปแบบใหม่ ที่เรียกว่า "การปรับเป็นพินัย" การกำหนดกระบวนการพิจารณาคดีความผิดทางพินัยที่แตกต่างจากกระบวนการยุติธรรมทางอาญา (ผู้กระทำความผิดไม่ต้องเข้าสู่กระบวนการยุติธรรมทางอาญา และไม่มีกระบวนการขังจำคุก) และไม่มีกระบวนการขังจำคุก

ด้วยเหตุนี้ หน่วยงานของรัฐจึงต้องมีการเตรียมความพร้อมในเรื่องการพัฒนาความรู้ความเชี่ยวชาญ และศักยภาพของเจ้าหน้าที่ของรัฐเกี่ยวกับการดำเนินการแสวงหาข้อเท็จจริง รวบรวมพยานหลักฐาน และการพิจารณาคดีปรับเป็นพินัย เพื่อให้การดำเนินการปรับเป็นพินัยเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและมีมาตรฐานเดียวกันทั่วทั้งประเทศ รวมทั้งการเรียนรู้กฎหมายซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบดูแล และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง

ทั้งหมดอย่างเป็นระบบ เพื่อให้การพิจารณาค่าปรับเป็นไปในแนวทางเดียวกันและป้องกันการเกิดความไม่เท่าเทียมกันของการกำหนดโทษของพนักงานสอบสวน

### 2.19.1 แนวคิดเกี่ยวกับกฎหมายอาญาเพื่อ

กฎหมายอาญาเพื่อ (Over criminalization) คือ การใช้กฎหมายอาญาที่ไม่เหมาะสมและทำให้เกิดปัญหาในการบริหารงานยุติธรรมอาญา ลักษณะการใช้กฎหมายไม่เหมาะสมมีการยกตัวอย่าง เช่น การใช้กฎหมายอาญาเพื่อบังคับให้เป็นไปตามหลักศีลธรรม เพื่อให้มีบริการทางสังคม และเพื่อแก้ปัญหาการบังคับใช้กฎหมาย ซึ่งล้วนทำให้กฎหมายอาญาขาดประสิทธิภาพในการใช้บังคับกับพฤติกรรมที่เป็นภัยคุกคามอย่างแท้จริงได้ นักวิชาการต่างประเทศได้พยายามเสนอแนวคิดเพื่อแก้ไขปัญหามหาอาญา โดยให้นิติบัญญัติเข้าใจหน้าที่ที่แท้จริงของกฎหมายอาญาซึ่งความผิดทางอาญาที่ต้องร้ายแรงเพียงพอที่จะได้รับการดำเนินจากสังคมและสมควรได้รับการลงโทษ<sup>62</sup> ในที่นี้ อาจสรุปแนวคิดจากนักคิดต่างประเทศเกี่ยวกับการกระทำที่ไม่ควรเป็นความผิดทางอาญาได้ดังนี้

(1) แนวคิดทางศีลธรรมของสังคม (Legal Moralism) กฎหมายจำต้องบัญญัติให้การกระทำ ความผิดทางศีลธรรมอย่างร้ายแรงเป็นความผิดทางอาญาและต้องได้รับโทษ เพื่อเป็นการรักษามาตรฐานทางศีลธรรมของสังคม (public moral standard) ซึ่งเป็นปัจจัยพื้นฐานที่สำคัญในการทำให้สังคมดำรงอยู่<sup>63</sup> ดังนั้น การจะบัญญัติกฎหมายให้การกระทำใดเป็นความผิดอาญา การกระทำนั้นต้องเป็นสิ่งที่คนส่วนใหญ่ในสังคมเห็นพ้องต้องกันว่าผิดศีลธรรมอย่างร้ายแรง ซึ่งอาจแตกต่างกันไปตามแต่ละประเทศและสังคม และอาจเปลี่ยนแปลงได้ตามมาตรฐานทางศีลธรรมของสังคมที่เปลี่ยนแปลงไป

แนวคิดดังกล่าวจึงมีข้อพิจารณาว่า การกระทำความผิดเกี่ยวกับการใช้เครื่องแต่งกายที่กฎหมายให้ความคุ้มครองนั้นผู้คนในสังคมเห็นว่ามิได้เป็นการกระทำที่ผิดศีลธรรมอย่างร้ายแรงอย่างไรก็ตาม หากการกระทำความผิดนั้นเป็นการเตรียมการหรือเป็นเครื่องมืออำนวยความสะดวกเพื่อจะนำไปสู่การกระทำ ความผิดอื่น อันได้แก่ การข่มขู่ ริดเอาทรัพย์สิน การกระทำเช่นนั้นย่อมเป็นการกระทำผิดศีลธรรมอย่างร้ายแรง

(2) แนวคิดอรรถประโยชน์นิยม (Utilitarianism) แนวคิดอรรถประโยชน์นิยมเป็นแนวคิดที่พัฒนามาจากทฤษฎีของ Jeremy Bentham และหลัก Harm Principle ของ John Sturt Mill<sup>64</sup>ตามทฤษฎีอรรถประโยชน์นิยม การจะบัญญัติให้การกระทำใดเป็นความผิด และสมควรได้รับโทษทางอาญา ประโยชน์ต่อสังคมที่ได้รับจะต้อง มากกว่าราคาที่เสียไป ในประเด็นนี้ Kadish ได้วิเคราะห์ประเภทความผิดทางอาญาที่อาจ

<sup>62</sup> Andrew Ashworth, 'Conceptions of Overcriminalization' (2008) 2 Ohio State Journal of Criminal Law, 407

<sup>63</sup> Patrick Baron Devlin, *The Enforcement of Morals* (Oxford University Press 1965) 125.

<sup>64</sup> John Stuart Mill, *On Liberty* (Longman 1869) 245.

เป็นผลเสีย มากกว่าผลดี (more harm than good)<sup>65</sup> โดยให้เหตุผลหลายประการ หนึ่งในนั้นคือความผิด ที่กระบวนทางอาญาไม่สามารถบังคับใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพโดยธรรมชาติของความผิดนั่นเอง อาทิ ความผิดในทรัพย์สิน ความผิดที่เกี่ยวข้องกับความยินยอมของบุคคล และความผิดที่การถูก ลงโทษไม่สามารถยับยั้งการกระทำได้ เช่น การติดยาเสพติด ถึงแม้ว่าการกระทำข้างต้นอาจกล่าวได้ว่า เป็นภัยต่อสังคม แต่การใช้กระบวนทางอาญาในการยับยั้งการกระทำเหล่านี้ไม่มีประสิทธิภาพและ เป็นการฟุ่มเฟือย นำไปสู่การเบียดบังทรัพยากรที่อยู่อย่างจำกัดไปใช้ในทางที่ไม่ก่อให้เกิดประโยชน์ ทำให้กระบวนทางอาญาสูญเสียโอกาสที่จะใช้ทรัพยากรดังกล่าวในการป้องกันการกระทำ ความผิดที่เป็นภัยต่อสังคมมากกว่า อีกทั้งกระบวนทางอาญาที่ไม่สามารถบังคับใช้กฎหมาย และทำลายภาพลักษณ์ของการบังคับใช้กฎหมายโดยรวม เมื่อพิจารณาตามทฤษฎีอรรถประโยชน์นิยม หากการบังคับใช้กฎหมายอาญา ก่อให้เกิดผลกระทบในทางลบต่อสังคมมากกว่าประโยชน์ที่ได้รับ ถึงแม้ว่าการกระทำนั้นจะเป็นความผิดทางศีลธรรม ก็อาจไม่มีน้ำหนักเพียงพอที่จะใช้ตัดสินว่าการกระทำนั้นสมควรกำหนดให้เป็นความผิดทางอาญา

(3) แนวคิดทางเศรษฐศาสตร์ หลักกฎหมายอาญาตามมุมมองทางเศรษฐศาสตร์ของ Ricahrd A. Posner เชื่อว่าการกระทำความผิดทางอาญาเป็นการหลีกเลี่ยงการทำงานของตลาด กฎหมายอาญาจึงช่วยสนับสนุนความมีประสิทธิภาพทางเศรษฐกิจด้วยการยับยั้งไม่ให้เกิดการหลีกเลี่ยงการทำงานของตลาด หลักคิดนี้ช่วยอธิบายความจำเป็นในการกำหนดให้ความผิดเกี่ยวกับทรัพย์สินเป็นการหลีกเลี่ยงการทำงานของตลาดโดยตรง<sup>66</sup> ทั้งนี้ Posner เห็นว่า การกระทำความผิดทางอาญาเป็นการกระทำที่ผ่านการคำนวณมาแล้ว หากราคาที่ผู้กระทำความผิดต้องจ่าย (การถูกลงโทษ) สูงกว่าประโยชน์ที่ได้จากการกระทำความผิด (ไม่ว่าทางกายภาพหรือทางจิตใจ) บุคคลย่อมไม่กระทำความผิด ซึ่งการลงโทษทางอาญามีความจำเป็น เนื่องจากกฎหมายละเมิดอาจไม่เพียงพอและผู้ที่หลีกเลี่ยงการทำงานของตลาดจำนวนมาก ไม่มีความสามารถทางการเงินมากพอจะชดใช้ความเสียหายทางละเมิดได้ความรุนแรงของโทษทางอาญาตามทฤษฎีของ Posner จะต้องคำนึงถึงปัจจัยหลายอย่างด้วยกันเช่น ค่าใช้จ่ายในการบังคับใช้กฎหมายและการฟ้องร้องคดี หรือความน่าจะเป็นที่จะถูกพิพากษาให้ลงโทษ อย่างไรก็ตาม ความเชื่อที่ว่ากำหนดโทษสูงสุดสำหรับทุกความผิดอาจเป็นหนทางหนึ่งในการยับยั้งการหลีกเลี่ยงการทำงานของตลาดได้โดยไม่ต้องมีการคำนวณใด ๆ ซึ่งอาจส่งผลให้บุคคลหยุดการกระทำไว้เพียงแต่ความผิดเล็กน้อย การกำหนดบทลงโทษจึงควรมีความรุนแรงเท่าที่จำเป็นสำหรับการยับยั้งการกระทำผิด (marginal deterrence)<sup>67</sup>

<sup>65</sup> Sandford H. Kadish, 'The Crisis of Overcriminalization' (1967) 1 The ANNALS of the American Academy of Political and Social Science <<https://journals.sagepub.com/doi/10.1177/000271626737400115>> สืบค้นเมื่อ 20 มกราคม 2567.

<sup>66</sup> ปวีศร เลิศธรรมเทวี, 'นิติปรัชญาว่าด้วยการวิเคราะห์กฎหมายในเชิงเศรษฐศาสตร์ บทวิเคราะห์เบื้องต้น' (มีนาคม 2564) 1 วารสารกฎหมาย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย 147.

<sup>67</sup> Richard A. Posner, 'An Economic Theory of the Criminal Law' (October 1985) 6 Columbia Law Review, 85.



คำว่า “พินัย” นี้เป็นถ้อยคำที่เคยใช้ในกฎหมายตราสามดวงและปรากฏในกฎหมายลักษณะอาญา ร.ศ. 127 และในกฎหมายเก่า ๆ บางฉบับ เช่น พระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวง พุทธศักราช 2464<sup>68</sup> โดยในพจนานุกรม ฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2554 ได้ให้ความหมายว่า “เงินค่าปรับที่จ่ายให้ทางราชการ”<sup>69</sup> และผู้ที่เคยเสนอให้ใช้คำว่า “พินัย” สำหรับมาตรการบังคับทางการเงินทำนองเดียวกับโทษปรับที่ให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายปกครองสามารถกำหนดได้เองคือ ศาสตราจารย์พิเศษ ดร.คณิต ฒ นคร ซึ่งท่านเคยใช้คำนี้ในตอนที่กำลังถึงมาตรการบังคับทางการเงินทำนองเดียวกับ “โทษปรับ” (Geldstrafe)<sup>70</sup> แต่ในกฎหมายว่าด้วยการกระทำที่ฝ่าฝืนระเบียบของประเทศเยอรมนีไม่เรียกว่า โทษปรับ (Geldstrafe) หากแต่เรียกว่า “พินัย”(Geldbuße) ซึ่งคณะกรรมการพัฒนากฎหมายพิจารณาแล้วเห็นว่า การใช้คำว่า “ปรับเป็นพินัย” สามารถทำให้เข้าใจได้ว่าเป็นมาตรการหรือการกำหนดโทษอีกลักษณะหนึ่งที่ไม่ใช่โทษทางอาญาโทษทางแพ่ง โทษทางปกครอง หรือโทษทางวินัย และเมื่อได้สร้างระบบการปรับเป็นพินัยขึ้นมาเพื่อใช้เป็นมาตรการลงโทษสำหรับการกระทำหรืองดเว้นการกระทำอันเป็นการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมายที่ไม่ร้ายแรง และเป็นการลงโทษต่อทรัพย์สินโดยการสั่งปรับผู้กระทำความผิดแต่เพียงอย่างเดียวทำนองเดียวกับโทษปรับทางปกครอง จึงควรนำหลักเกณฑ์การปรับเป็นพินัยมาใช้กับความผิดที่มีโทษปรับทางปกครองด้วย เพื่อให้ระบบกฎหมายสอดคล้องกันไปในแนวทางเดียวกัน ทำนองเดียวกับการนำหลักเกณฑ์การปรับเป็นพินัยมาใช้กับความผิดอาญาที่มีโทษปรับสถานเดียวจึงจำเป็นต้องเปลี่ยนโทษปรับทางปกครองให้เป็นการปรับเป็นพินัยเพื่อให้การพิจารณาและกำหนดค่าปรับโดยเจ้าหน้าที่ฝ่ายปกครองใช้กระบวนการเดียวกัน

จากหลักการที่สำคัญของพระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพินัย มีข้อสังเกตดังนี้ ความผิดทางอาญานั้นจะมีกระบวนการพิจารณาคดีทางอาญา ไม่ว่าจะเป็นการจับกุมคุมขัง การพิมพ์ลายนิ้วมือ การบันทึกประวัติอาชญากรรม การกักขังแทนค่าปรับ ที่ผู้กระทำความผิดทางอาญา ต้องเข้าสู่กระบวนการยุติธรรมทางอาญา และมีโทษจากการกระทำความผิดคือ ประหารชีวิต จำคุก กักขัง ปรับ ริบทรัพย์สิน แต่หากการกระทำที่เป็นการกระทำความผิดทางอาญาดังกล่าว ถูกเปลี่ยนให้กลายเป็นความผิดทางพินัย ก็จะเข้าสู่กระบวนการความผิดทางพินัยแทน โดยกระบวนการพิจารณาคดีความผิดทางพินัยจะไม่มี การจับกุม คุมขัง การพิมพ์ลายนิ้วมือ การบันทึกประวัติอาชญากรรม การกักขังแทนค่าปรับสิ่งเหล่านี้จะไม่มี ทำให้สิทธิของผู้ถูกกล่าวหาไม่ได้รับการกระทบกระเทือนในส่วนนี้ และโทษจากการกระทำความผิดทางพินัยนั้นก็จะไม่มีแค่โทษปรับเป็นพินัยประการเดียว โดยที่โทษปรับเป็นพินัยจะไม่ใช่โทษปรับทางอาญา ไม่มีความเกี่ยวข้องกัน เพราะความผิดทางพินัยจะไม่ใช่ความผิดทางอาญาอีกต่อไป จะมีการบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยการปรับเป็นพินัยในวันที่ 25 ตุลาคม พ.ศ.2566

<sup>68</sup> สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา, รายงานสรุปผลการรับฟังความคิดเห็นเกี่ยวกับร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ. ...., 13.

<sup>69</sup> สำนักงานราชบัณฑิตยสภา, ‘พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2554: พินัย’ (สำนักงานราชบัณฑิตยสภา) <<https://dictionary.orst.go.th/>> สืบค้นเมื่อ 20 มกราคม 2567.

<sup>70</sup> คณิต ฒ นคร, *กฎหมายอาญาภาคทั่วไป* (พิมพ์ครั้งที่ 3, วิญญูชน 2551) 138.

2.19.2 การปรับเป็นพินัย เป็นกฎหมายกลางที่กำหนดหลักเกณฑ์ในทางสารบัญญัติและวิธีสบัญญัติ เพื่อใช้ในการพิจารณาและกำหนดค่าปรับสำหรับความผิดที่มีกฎหมายกำหนดให้ต้องชำระค่าปรับเป็นพินัย (มาตรา 5) และ “ปรับเป็นพินัย” เป็นการบัญญัติข้อขึ้นใหม่ซึ่งเป็นมาตรการในการลงโทษผู้กระทำการอันเป็นการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมายที่ไม่ใช่ความผิดร้ายแรงแทนโทษปรับทางอาญาและโทษทางปกครองหลักในการพิจารณาและกำหนดค่าปรับเป็นพินัย เป็นการเปลี่ยนความผิดอาญาที่มีโทษปรับสถานเดียวและความผิดที่มีโทษทางปกครองเป็นความผิดทางพินัย โดยใช้หลักการพิจารณาให้เหมาะสมกับสภาพความผิดและกำหนดค่าปรับให้เหมาะสมกับฐานะของผู้กระทำความผิด โดยให้พิจารณาจากระดับความรุนแรงของผลกระทบต่อชุมชนหรือสังคม ผลประโยชน์ที่ผู้กระทำความผิดหรือบุคคลอื่นได้รับจากการกระทำความผิดทางพินัย และสถานะทางเศรษฐกิจของผู้กระทำความผิดด้วย โดยจะให้ผ่อนชำระเป็นรายงวดก็ได้(มาตรา 9)

2.19.3 กระบวนการปรับเป็นพินัยกำหนดเป็น 3 ชั้น คือ

(1) ในชั้นเจ้าหน้าที่ของรัฐ คือ เจ้าหน้าที่ของหน่วยงานที่รับผิดชอบการบังคับใช้กฎหมาย มีหน้าที่และอำนาจดำเนินการพิจารณาความผิดทางพินัย คือ “เจ้าหน้าที่ของรัฐ” ได้แก่ พนักงานเจ้าหน้าที่ เจ้าพนักงาน นายทะเบียน หรือคณะบุคคล และเจ้าหน้าที่ของรัฐที่เรียกชื่ออย่างอื่น บรรดาที่กฎหมายกำหนดให้มีอำนาจปรับเป็นพินัย หรือที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดให้เป็นผู้มีอำนาจปรับเป็นพินัย ซึ่งโดยปกติแล้วก็คือเจ้าหน้าที่ของหน่วยงานที่รับผิดชอบการบังคับใช้กฎหมายนั่นเอง โดยเจ้าหน้าที่ของรัฐจะทำหน้าที่คล้ายพนักงานสอบสวนและศาลในคดีอาญา ดังนี้

(1.1) แสวงหาข้อเท็จจริงและรวบรวมพยานหลักฐานเกี่ยวกับการกระทำความผิด (มาตรา 18) ในการแสวงหาข้อเท็จจริงและรวบรวมพยานหลักฐานเกี่ยวกับการกระทำความผิด โดยเจ้าหน้าที่ของรัฐมีอำนาจเท่าที่กฎหมายแต่ละฉบับกำหนดไว้เท่านั้น ร่างพระราชบัญญัตินี้มีได้ให้อำนาจเพิ่มเติมและมีได้กำหนดให้เจ้าหน้าที่ของรัฐมีอำนาจจับกุมหรือควบคุมตัวผู้กระทำความผิดอย่างกรณีอำนาจของพนักงานสอบสวนในคดีอาญาแต่อย่างใด เช่นเดียวกับอำนาจในการสั่งยึดอายัด หรือการริบทรัพย์ที่มีไว้หรือใช้ในการกระทำความผิดให้ตกเป็นของแผ่นดินหรือไม่ อย่างไร จะต้องมีการกำหนดไว้ในกฎหมายเฉพาะ การที่คณะกรรมการพัฒนากฎหมายไม่บัญญัติหลักเกณฑ์กลางในเรื่องนี้ไว้ อย่างกรณีของกฎหมายเยอมนี เนื่องจากโดยหลักการของการฝ่าฝืนกฎหมายที่ไม่ร้ายแรง มีที่มาจากกรณีที่รัฐออกกฎหมายมากำหนดกฎเกณฑ์ที่กระทบต่อการใช้ชีวิตประจำวันของประชาชนมากจนเกินสมควรและแม้จะมีความจำเป็นในการออกกฎหมายเพื่อกำหนดกฎเกณฑ์การอยู่ร่วมกันเพื่อประโยชน์สาธารณะแต่การกำหนดให้เจ้าหน้าที่มีอำนาจยึด อายัด หรือริบทรัพย์สินไว้ในร่างพระราชบัญญัตินี้ อาจส่งผลกระทบต่อกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินของบุคคลในสาระสำคัญจนเกินควร ดังนั้น การจะกำหนดให้เจ้าหน้าที่ของรัฐมีอำนาจดังกล่าวจึงควรให้เป็นไปตามที่กฎหมายเฉพาะกำหนดไว้ โดยต้องพิจารณาเหตุผลและความจำเป็นอย่างรอบด้าน

(1.2) ให้โอกาสผู้ถูกกล่าวหาได้ชี้แจงหรือแก้ข้อกล่าวหาตามสมควร (มาตรา 18) ซึ่งเป็นหลักการคล้ายกับการพิจารณาและออกคำสั่งทางปกครอง

(1.3) เมื่อมีพยานหลักฐานเพียงพอว่ามีการกระทำความผิดทางพนัน ให้เจ้าหน้าที่ของรัฐมีคำสั่งปรับเป็นพินัยโดยทำเป็นหนังสือและส่งคำสั่งทางไปรษณีย์ลงทะเบียนตอบรับ โดยระบุข้อเท็จจริงที่เกี่ยวข้องกับการกระทำความผิดจำนวนเงินค่าปรับ ระยะเวลาที่ต้องชำระ และแจ้งให้ทราบถึงกระบวนการในขั้นตอนต่อไป (มาตรา 19 และมาตรา 20) คือหากไม่ชำระค่าปรับภายในเวลาที่กำหนดจะมีการฟ้องคดีต่อศาลต่อไป 4) เมื่อผู้กระทำความผิดชำระค่าปรับเป็นพินัยภายในระยะเวลาที่กำหนดแล้ว ให้ความผิดทางพนันเป็นอันยุติ(มาตรา 31 (1) 5) ในกรณีที่ไม่มีชำระค่าปรับเป็นพินัยภายในระยะเวลาที่กำหนด ไม่ว่าจะมีการแก้ไขข้อกล่าวหาหรือไม่ก็ตาม ให้เจ้าหน้าที่ของรัฐสรุปข้อเท็จจริง ข้อกฎหมาย พยานหลักฐาน และส่งสำนวนให้พนักงานอัยการเพื่อดำเนินการฟ้องคดีต่อศาลต่อไป (มาตรา 22)โดยร่างพระราชบัญญัตินี้ ไม่ได้กำหนดให้มีการอุทธรณ์หรือโต้แย้งคำสั่งอย่างกรณีของการออกคำสั่งทางปกครองหรือตามแนวทางของกฎหมายประเทศไทย เนื่องจากต้องการให้การพิจารณาคดีเป็นไปโดยรวดเร็ว ลดขั้นตอนและภาระในการพิจารณาของเจ้าหน้าที่ของรัฐ

(2) ในชั้นพนักงานอัยการ เมื่อพนักงานอัยการได้รับสำนวนคดีความผิดทางพนันจากเจ้าหน้าที่ของรัฐแล้ว หากพนักงานอัยการเห็นควรสั่งฟ้อง ให้ฟ้องคดีต่อศาลโดยไม่ต้องนำตัวผู้กระทำความผิดไปเพื่อยื่นฟ้องด้วย (มาตรา 24 วรรคหนึ่ง) ในกรณีที่พนักงานอัยการสั่งไม่ฟ้อง ให้แจ้งไปยังหัวหน้าหน่วยงานของรัฐทราบพร้อมทั้งเหตุผล หากหัวหน้าหน่วยงานของรัฐไม่เห็นด้วยกับคำสั่งของพนักงานอัยการ ให้ทำความเห็นแย้งเสนอไปยังผู้ดำรงตำแหน่งเหนือพนักงานอัยการที่มีคำสั่งเพื่อวินิจฉัยชี้ขาด (มาตรา 24 วรรคสอง)

(3) ในชั้นศาล กำหนดให้ศาลจังหวัดซึ่งมีอยู่ครอบคลุมทุกท้องที่เป็นศาลที่มีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีความผิดทางพนัน และกำหนดให้วิธีพิจารณาคดีเป็นไปตามข้อบังคับของประธานศาลฎีกาโดยความเห็นชอบของที่ประชุมใหญ่ศาลฎีกา เมื่อศาลมีคำพิพากษาให้ชำระค่าปรับเป็นพินัย หากผู้กระทำความผิดไม่ชำระค่าปรับภายในเวลาที่ศาลกำหนด ศาลมีอำนาจออกหมายบังคับคดีเพื่อยึดทรัพย์สินหรืออายัดสิทธิเรียกร้องในทรัพย์สินของผู้ต้องคำพิพากษาเพื่อใช้ค่าปรับ (มาตรา 28) หากผู้กระทำความผิดชำระค่าปรับเป็นพินัยครบตามจำนวนที่เจ้าหน้าที่ของรัฐกำหนด คดีความผิดทางพนันเป็นอันยุติ(มาตรา 25)<sup>71</sup>

#### 2.19.4 หลักทั่วไปของการปรับเป็นพินัย

(1) ความเป็นกฎหมายกลางการปรับเป็นพินัยตามกฎหมายทั้งปวง ให้ดำเนินการตามพระราชบัญญัตินี้ โดยไม่ให้ถือว่าการปรับเป็นพินัยหรือคำสั่งปรับเป็นพินัยเป็นการกระทำทางปกครองหรือคำสั่งทางปกครอง และการปรับเป็นพินัยไม่เป็นโทษอาญา (มาตรา 5 ความผิดที่ได้กระทำในราชอาณาจักร) แต่มีการปรับใช้บทบัญญัติในภาค 3 บทบัญญัติทั่วไป ลักษณะ 1 บทบัญญัติที่ใช้แก่ความผิดทั่วไป เฉพาะหมวด 2 การใช้กฎหมายอาญา หมวด 4 ความรับผิดในทางอาญา หมวด 5 การพยายามกระทำความผิด และหมวด 6

<sup>71</sup> พรณวรรต อุดมผล, ‘ปรับเป็นพินัย “มาตรการใหม่แทนการลงโทษทางอาญา”’ (กองกฎหมาย กรมอนามัย) <[https://laws.anamai.moph.go.th/th/dmkm/download?id=103683&mid=36551&mkey=m\\_document&lang=th&did=31700](https://laws.anamai.moph.go.th/th/dmkm/download?id=103683&mid=36551&mkey=m_document&lang=th&did=31700)> สืบค้นเมื่อ 20 มกราคม 2567.

ตัวการและผู้สนับสนุน แห่งประมวลกฎหมายอาญามาใช้บังคับแก่การปรับเป็นพินัยตามพระราชบัญญัตินี้ด้วย โดยอนุโลม เว้นแต่พระราชบัญญัตินี้จะบัญญัติไว้ เป็นอย่างอื่น (มาตรา 8 กระทำความผิดนอกราชอาณาจักร)

(2) การแจ้งการใดที่กำหนดให้แจ้ง ยื่น หรือส่งหนังสือหรือเอกสารให้บุคคลใดเป็นการเฉพาะ ถ้าได้แจ้ง ยื่นหรือส่งหนังสือหรือเอกสาร ให้บุคคลนั้น ณ ภูมิลำเนาหรือที่อยู่ซึ่งปรากฏตามหลักฐานทางทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยการทะเบียนราษฎร ให้ถือว่าได้แจ้ง ยื่น หรือส่งโดยชอบแล้วแต่ในกรณีปรากฏต่อเจ้าหน้าที่ของรัฐว่าผู้กระทำความผิดทางพินัยไม่สามารถพูดหรือได้ยินหรือสื่อความหมายได้ ให้แจ้งหนังสือหรือเอกสารในรูปแบบที่ผู้กระทำความผิดทางพินัยสามารถเข้าใจได้หรือจะแจ้งให้ผู้กระทำความผิดทางพินัยทราบ ด้วยการสื่อความหมายโดยวิธีอื่นก็ได้

ขณะเดียวกันในกระบวนการพิจารณาความผิดทางพินัย หากผู้ถูกกล่าวหา หรือพยานไม่สามารถพูดหรือได้ยิน หรือสื่อความหมายได้ ให้เจ้าหน้าที่ของรัฐ นักงนอัยการ หรือศาล จัดหาลำมภาษามือให้ หรือ จัดให้ถาม ตอบ หรือสื่อความหมายโดยวิธีอื่นที่เห็นสมควร (มาตรา 6)

(3) การกำหนดและการชำระค่าปรับทางพินัยผู้ใดกระทำความผิดทางพินัยต้องชำระค่าปรับเป็นพินัยตามจำนวนเงินที่เจ้าหน้าที่ของรัฐหรือศาลกำหนด (มาตรา 7) โดยในการกำหนดค่าปรับเป็นพินัยให้พิจารณาให้เหมาะสมกับข้อเท็จจริง 4 ประการได้แก่ ระดับความรุนแรง ลักษณะส่วนบุคคลของผู้กระทำความผิดทางพินัย ผลประโยชน์เกี่ยวข้อง และสถานะทางเศรษฐกิจ ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้ (มาตรา 9)

(3.1) ระดับความรุนแรงของผลกระทบที่เกิดขึ้นแก่ชุมชน

(3.2) ความรู้ผิดชอบ อายุ ประวัติ ความประพฤติ สติปัญญา การศึกษาอบรม สุขภาพ ภาวะแห่งจิต นิสัย อาชีพ สิ่งแวดล้อม การกระทำความผิดซ้ำ และสิ่งอื่นที่เกี่ยวพันกับผู้กระทำความผิดทางพินัย

(3.3) ผลประโยชน์ที่ผู้กระทำความผิดทางพินัยหรือบุคคลอื่นได้รับจากการกระทำความผิดทางพินัย หน้า 24 เล่ม 139 ตอนที่ 66 ก ราชกิจจานุเบกษา 25 ตุลาคม 2565 (4) สถานะทางเศรษฐกิจของผู้กระทำ ความผิดทางพินัย ในการชำระค่าปรับเป็นพินัย

(3.4) สถานะทางเศรษฐกิจของผู้กระทำความผิดทางพินัย

ซึ่งในการชำระค่าปรับเป็นพินัยดังกล่าว ถ้าผู้กระทำความผิดทางพินัยร้องขอ และเจ้าหน้าที่รัฐหรือศาลเห็นว่าผู้กระทำความผิดไม่อาจชำระค่าปรับในคราวเดียวได้ จะให้มีการผ่อนชำระก็ได้ (มาตรา 9 วรรคสอง) ซึ่งกฎหมายฉบับนี้ยังได้กำหนดให้การชำระค่าปรับเป็นพินัยสามารถชำระผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ได้ (มาตรา 35)

ขณะเดียวกันกรณีผู้กระทำความผิดทางพินัยเป็นบุคคลธรรมดา อาจพิจารณาการชำระค่าปรับเป็นพินัยได้ 2 กรณี ได้แก่

กรณีแรก กระทำความผิดทางพินัยเพราะเหตุแห่งความยากจนเหลือทนทานหรือเพราะความจำเป็นอย่างแสนสาหัสในการดำรงชีวิต ผู้นั้นอาจยื่นคำร้องเพื่อให้กำหนดค่าปรับเป็นพินัยต่ำกว่าที่กฎหมายบัญญัติไว้ หรือขอทำงานบริการสังคมหรือทำงานสาธารณะประโยชน์แทนค่าปรับเป็นพินัยได้

กรณีที่สอง ไม่มีเงินชำระค่าปรับ ผู้นั้นอาจยื่นคำร้องโดยแสดงเหตุผลอันสมควรเพื่อขอทำงานบริการสังคมหรือทำงานสาธารณะประโยชน์แทนค่าปรับเป็นพินัยได้

โดยการยื่นคำร้องทั้ง 2 กรณี ถ้าเจ้าหน้าที่รัฐเป็นผู้สั่งปรับ และไม่ได้มีการโต้แย้งคำสั่งดังกล่าวให้ยื่นต่อเจ้าหน้าที่รัฐ และให้เจ้าหน้าที่รัฐดำเนินการยื่นคำร้องต่อศาลที่มีเขตอำนาจเพื่อพิจารณามีคำสั่งถ้าคดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาล ให้ยื่นคำร้องต่อศาลที่พิจารณาคดีนั้น หรือหากข้อเท็จจริงทั้ง 2 กรณีดังกล่าวปรากฏต่อเจ้าหน้าที่ของรัฐเอง และผู้กระทำความผิดทางพินัยยินยอม เจ้าหน้าที่ของรัฐสามารถดำเนินการยื่นคำร้องต่อศาล หรือหากความดังกล่าวปรากฏต่อศาลในขณะที่พิพากษา ศาลย่อมมีอำนาจพิจารณามีคำสั่งได้ แม้ผู้กระทำความผิดจะมีได้ยื่นคำร้องก็ตาม (มาตรา 10)

อายุความและการบังคับตามคำสั่งในคดีความผิดทางพินัย ถ้ามิได้มีคำสั่งปรับหรือฟ้องภายในกำหนด 2 ปี นับแต่วันกระทำความผิด เป็นอันขาดอายุความ เว้นแต่กฎหมายซึ่งบัญญัติความผิดทางพินัยกำหนดไว้เป็นอย่างอื่นโดยเฉพาะ(มาตรา 11) และเมื่อได้มีคำสั่งหรือคำพิพากษาอันถึงที่สุดให้ผู้ใดชำระค่าปรับเป็นพินัย ถ้ามิได้ชำระหรือชำระค่าปรับเป็นพินัยแล้วแต่ยังไม่ครบถ้วน และเกิน 5 ปี นับแต่วันมีคำสั่งหรือคำพิพากษาดังกล่าว จะบังคับตามคำสั่งหรือคำพิพากษาต่อผู้นั้นมิได้ (มาตรา 12 วรรคหนึ่ง)

(3.5) ข้อดีของโทษปรับทางพินัยก็คือ การเปลี่ยนการลงโทษ จากการทำผิดทางอาญาที่ไม่รุนแรง ไม่มีโทษถึงจำคุก ให้เป็นโทษปรับทางพินัย ซึ่งเป็นผลดีหลายประการ เช่น<sup>72</sup>

(3.5.1) ไม่ถูกบันทึกประวัติอาชญากรรม ไม่ต้องพิมพ์ลายนิ้วมือให้เสียประวัติ เสียชื่อเสียงกระทบต่อหน้าที่การงาน

(3.5.2) รับโทษปรับอย่างเดียว โดยไม่มีการกักขังระหว่างพิจารณาคดี ไม่ต้องเป็นภาระในการประกันตัว

(3.5.3) ค่าปรับสามารถผ่อนชำระได้ หรือเลือกทำงานบริการสังคมแทนก็ได้

โดยสรุปแล้วพระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ. 2565 กำหนดมาตรการใหม่ที่เรียกว่า "การปรับเป็นพินัย" ซึ่งมีใช้การลงโทษปรับในทางอาญา แต่เป็นมาตรการปรับสำหรับผู้ฝ่าฝืน หรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมายที่ไม่ใช่ความผิดร้ายแรงและไม่กระทบโดยตรงต่อความสงบเรียบร้อยหรือความปลอดภัย ของประชาชน นอกจากนี้ยังได้นำการปรับเป็นพินัยมาใช้แทนโทษปรับทางปกครอง เพื่อให้ระบบการลงโทษปรับมีมาตรฐานเดียวกันด้วย

2.19.5 กรณีปรับเป็นพินัยขั้นตอนมีดังนี้ กรณีเจ้าหน้าที่ของรัฐพบผู้กระทำความผิดพระราชบัญญัติจราจรทางบก ที่สามารถปรับเป็นพินัยได้ ก็จะดำเนินการดังนี้

(1) เรื่องการออกใบสั่ง เจ้าหน้าที่ของรัฐผู้มีอำนาจปรับเป็นพินัยยังสามารถออกใบสั่งได้ 3 รูปแบบ ดังนี้

(1.1) ใ้กับผู้ขับขี่ ดิด ผูก หรือแสดงไว้กับรถ

<sup>72</sup> ประชาชาติธุรกิจ, 'เปิดบัญชีรายชื่อกฎหมาย 204 ฉบับ ปรับเป็นพินัย ไม่ถือเป็นโทษอาญา' (ประชาชาติธุรกิจ, 26 ตุลาคม 2565) <<https://www.prachachat.net/general/news-1098135>> สืบค้นเมื่อ 20 มกราคม 2567.

(1.2) ส่งทางไปรษณีย์

(1.3) ใบสั่งอิเล็กทรอนิกส์ โดยจะต้องแนบคำแจ้งสิทธิ์ตาม พระราชบัญญัติว่าด้วยการ  
ปรับเป็นพินัยไปพร้อมกับใบสั่ง

(2) ผู้ที่ได้รับใบสั่ง ไม่ว่าจะออกก่อนหรือตั้งแต่วันที่ 25 ต.ค. 2566 เป็นต้นมา สามารถชำระ  
ค่าปรับเป็นพินัยได้ 3 ช่องทางคือ ทางอิเล็กทรอนิกส์ ทางไปรษณีย์ และที่สถานีตำรวจ

(3) ผู้ที่กระทำผิดทางพินัยจะขอผ่อนชำระค่าปรับหรือขอให้ศาลลดค่าปรับต่ำกว่าที่กฎหมาย  
กำหนด หรือขอทำงานบริการสังคม หรือสาธารณประโยชน์ก็ได้ โดยให้ยื่นเรื่องต่อเจ้าหน้าที่ของรัฐผู้มีอำนาจ  
ปรับเป็นพินัย

(4) กรณีที่ผู้กระทำความผิดไม่ชำระค่าปรับ หรือปฏิเสธข้อกล่าวหา เจ้าหน้าที่ของรัฐผู้มี  
อำนาจปรับเป็นพินัยก็จะดำเนินการรวบรวมข้อเท็จจริง พยานหลักฐาน ข้อกฎหมาย และส่งสำนวนให้พนักงาน  
อัยการต่อไป

(5) หากผู้กระทำความผิดยินยอมชำระค่าปรับก่อนที่อัยการส่งสำนวนยื่นฟ้องต่อศาล หรือ  
ก่อนศาลมีคำพิพากษา ความผิดปรับเป็นพินัยเป็นอันยุติ

(6) เมื่อศาลมีคำพิพากษาให้ชำระค่าปรับเป็นพินัยแล้ว ผู้กระทำความผิดไม่ชำระภายใน  
ระยะเวลาที่กำหนดศาลก็จะออกหมายบังคับคดีและดำเนินการตามกฎหมายต่อไป

#### 2.19.6 ความหมายของเจ้าหน้าที่ของรัฐผู้มีอำนาจปรับเป็นพินัย

(1) เจ้าหน้าที่ของรัฐผู้มีอำนาจปรับเป็นพินัย

(1.1) เจ้าหน้าที่ของรัฐผู้มีอำนาจปรับเป็นพินัยตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.  
2522 เป็นไปตามประกาศสำนักนายกรัฐมนตรี เรื่อง กำหนดเจ้าหน้าที่ของรัฐผู้มีอำนาจปรับเป็นพินัยตาม  
พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้แก่ หัวหน้าเจ้าพนักงานจราจร เจ้าพนักงานจราจรตามมาตรา 4  
แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

(1.2) พนักงานสอบสวน ซึ่งดำรงตำแหน่งตั้งแต่รองสารวัตรหรือตำแหน่งเทียบเท่าขึ้นไป  
ที่ปฏิบัติหน้าที่เกี่ยวข้องกับการสอบสวนความผิดในความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

(2) การบังคับใช้กฎหมายกรณีความผิดทางพินัยตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกพ.ศ. 2522

(2.1) เจ้าพนักงานจราจร ซึ่งได้รับแต่งตั้งเป็นเจ้าหน้าที่ของรัฐ เมื่อพบการกระทำ  
ความผิดให้ดำเนินการตามมาตรา 140 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 โดยจะว่ากล่าวตักเตือน  
หรือจะออกใบสั่งจราจรซึ่งเป็นคำสั่งปรับเป็นพินัยก็ได้ ทั้งนี้ ปัจจุบันสำนักงานสำรวจแห่งชาติมีใบสั่งแบบเก่า  
เหลือจำนวนประมาณ 12 ล้านใบ เพื่อเป็นการไม่สิ้นเปลืองงบประมาณได้นำใบสั่งแบบเก่ามาประทับตราเป็น  
คำสั่งปรับเป็นพินัยพร้อมแนบข้อความรายละเอียดข้อมูลให้ผู้กระทำความผิดทราบ เช่น การเตือนให้ไปชำระ  
ค่าปรับ วิธีการชำระค่าปรับ คำแนะนำสิทธิของผู้ถูกกล่าวหา ขณะเดียวกันสำนักงานตำรวจแห่งชาติได้  
ดำเนินการจัดพิมพ์คำสั่งปรับเป็นพินัยแบบใหม่ด้วยแล้ว

(2.2) การใช้ดุลพินิจของเจ้าหน้าที่ของรัฐในการออกคำสั่งปรับเป็นพินัย โดยจะต้องใช้ดุลพินิจให้ละเอียดรอบคอบ พิจารณาถึงความรุนแรงของผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการฝ่าฝืนกฎหมายความรู้สึกผิดชอบชั่วดีของผู้กระทำความผิด สอบถามเหตุผลความจำเป็นถึงสาเหตุฝ่าฝืนกฎหมาย ให้โอกาสผู้กระทำความผิดชี้แจงแก้ข้อกล่าวหา และใช้ดุลพินิจการกำหนดค่าปรับจะต้องพิจารณาให้เหมาะสมตามคำสั่งสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ที่ 591 / 2566 เรื่อง แนวทางการดำเนินการตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ. 2565 ข้อ 12<sup>73</sup> ประกอบมาตรา 9 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ. 2565 อีกทั้งผู้บังคับบัญชาได้กำชับเน้นย้ำพิจารณาความเหมาะสมตามข้อเท็จจริงด้วย

เพื่อให้การดำเนินการเป็นแนวปฏิบัติเดียวกัน สำนักงานตำรวจแห่งชาติได้อบรมให้ความรู้แนวทางปฏิบัติแก่เจ้าหน้าที่ตำรวจผู้เป็นเจ้าหน้าที่ของรัฐตามกฎหมายว่าด้วยการ ปรับเป็นพินัยทั่วประเทศทั้งออนไลน์และออนไซต์ด้วยแล้ว จำนวน 4 ครั้ง และเดือนหน้าจะดำเนินการอบรมให้ความรู้แก่เจ้าหน้าที่ตำรวจอีกครั้งโดยใช้ตำรวจภูธรภาค 1 - ภาค 9 เป็นสถานที่อบรม รวมทั้งมีกลุ่มไลน์ของผู้ปฏิบัติเพื่อรับทราบปัญหาอุปสรรคและตอบข้อเสนอนะการปฏิบัติงานอีกด้วย

(2.3) พนักงานสอบสวน ซึ่งได้รับการแต่งตั้งเป็นเจ้าหน้าที่ของรัฐ กรณีเกิดอุบัติเหตุจราจรเท่านั้นซึ่งเป็นความผิดตามมาตรา 43 (4) ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522<sup>74</sup> ให้ดำเนินการออกคำสั่งปรับเป็นพินัยตามขั้นตอนที่กำหนดในพระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ. 2565 และคำสั่งสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ที่ 591 / 2566 เรื่อง แนวทางการดำเนินการตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ. 2565 โดยให้ใช้แบบพิมพ์คำสั่งปรับเป็นพินัย ไม่ให้ออกใบสั่งจราจร ทั้งนี้หากข้อเท็จจริงพบว่าอุบัติเหตุดังกล่าวเป็นความผิดทางอาญาให้ดำเนินการสอบสวนไปตามอำนาจหน้าที่ต่อไป

### (3) การชำระค่าปรับ

(3.1) คำสั่งค่าปรับเป็นพินัยที่เป็นใบสั่งจราจร ผู้กระทำความผิดทางพินัยสามารถชำระค่าปรับตามช่องทางที่กำหนดในมาตรา 140 -141 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 โดยรายละเอียดของใบสั่งตามมาตรา 140 นั้น ได้กำหนดไว้ในประกาศสำนักงานตำรวจแห่งชาติเรื่องกำหนดแบบใบสั่งเจ้าพนักงานจราจร (ฉบับที่ 2 พ.ศ.2564 โดยใบสั่งประเภทที่หนึ่งจะประกอบด้วยส่วนที่สำคัญคือ ชื่อผู้ขับขี่ เลขบัตรประจำตัวประชาชน เลขใบอนุญาตขับขี่ วันที่ได้รับอนุญาต ประเภทและชนิดของใบอนุญาตขับขี่ ประเภทและรายละเอียดเกี่ยวกับพาหนะที่ขับขี่ หมายเลขทะเบียนพาหนะ ฐานความผิดสถานที่เกิดเหตุหน่วยงานที่ออกใบสั่ง ชื่อของเจ้าพนักงานจราจรผู้ออกใบสั่ง และในใบสั่งยังประกอบไปด้วยวิธีการชำระค่าปรับตามมาตรา 141 อีกทั้งยังมีค่าเตือนสำหรับกรณีที่ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถได้รับใบสั่งแล้วไม่ปฏิบัติตามที่กฎหมายกำหนด โดยมาตรา 155 บัญญัติว่า ผู้ใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา 141 โดยไม่มีเหตุสมควรต้องระวางโทษ

<sup>73</sup> คำสั่งสำนักงานตำรวจแห่งชาติ 591/2566 เรื่อง แนวทางการดำเนินการตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ. 2565 ข้อ 12.

<sup>74</sup> มาตรา 43 (4) ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถโดยประมาทหรือน่าหวาดเสียว อันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน มาตรา 157 ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 43(4) ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ 400 บาท ถึง 1,000 บาท.

ปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท ส่วนใบสั่งประเภทที่สอง จะประกอบไปด้วย ชื่อผู้ขับขี่ เจ้าของผู้ครอบครอง เลขบัตรประจำตัวประชาชน ที่อยู่ ข้อมูลเกี่ยวกับยานพาหนะ ข้อหาที่กระทำความผิด สถานที่เกิดเหตุ วันเวลาที่เกิดเหตุ พยานหลักฐาน หน่วยงานที่ออกใบสั่ง ชื่อผู้ออกใบสั่ง วิธีการชำระค่าปรับและค่าเตือนเช่นเดียวกับใบสั่งประเภทที่หนึ่ง ส่วนใบสั่งประเภทที่สาม เป็นใบสั่งอิเล็กทรอนิกส์ที่ออกโดยเครื่องมือของเจ้าพนักงานจราจร 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) และประกาศสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เรื่อง วิธีการและสถานที่ในการชำระค่าปรับตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกพ.ศ. 2522 ได้ทุกช่องทาง ทั้งนี้ การชำระค่าปรับผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ ให้ดำเนินการผ่านระบบ PTM ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติกรณีชำระค่าปรับเป็นพินัยที่สถานีตำรวจ ให้ออกใบเสร็จรับเงินค่าปรับจราจรผ่านระบบ PTM ตามแนวทางที่กำหนด อนึ่งหากในใบเสร็จรับเงินยังปรากฏคำว่า "ผู้ต้องหา" ให้ผู้รับชำระเงินขีดฆ่าข้อความดังกล่าว แล้วใช้คำว่า "ผู้ถูกกล่าวหา" แทน

(3.2) คำสั่งปรับเป็นพินัยที่ไม่ใช่ใบสั่งจราจร ผู้กระทำความผิดทางพินัยสามารถชำระค่าปรับ ณ สถานีตำรวจหรือหน่วยงานที่ออกคำสั่งปรับ หรือ ชำระค่าปรับผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ตามที่สำนักงานตำรวจแห่งชาติกำหนด

(4) กรณีผู้กระทำความผิดไม่ยอมชำระค่าปรับหรือไม่ชำระค่าปรับภายในระยะเวลาที่กำหนดให้เจ้าหน้าที่ของรัฐผู้สั่งปรับเป็นพินัยสรุปข้อเท็จจริง ข้อกฎหมาย พยานหลักฐานและส่งสำนวนให้พนักงานอัยการเพื่อดำเนินการฟ้องคดีปรับเป็นพินัยต่อศาลต่อไป ทั้งนี้ อย่างช้าไม่น้อยกว่าสี่สิบห้าวันก่อนคดีจะขาดอายุความ <sup>75</sup>

ด้วยเหตุนี้การปรับเป็นพินัยในคดีจราจรที่มีเพียงโทษปรับเท่านั้นทำให้ผู้ที่กระทำความผิดไม่ต้องเผชิญกับกระบวนการทางอาญาที่สร้างความเดือดร้อน และสิ้นเปลืองค่าใช้จ่ายกระบวนการดำเนินคดีอาญาตั้งแต่ในชั้นพนักงานสอบสวน พนักงานอัยการ และในชั้นศาลมีขั้นตอนการดำเนินการหลายขั้นตอนและยุ่งยากซับซ้อนเกินกว่าที่ประชาชนทั่วไปจะเข้าใจและดำเนินการได้เอง จึงสร้างความเดือดร้อนให้แก่ประชาชนที่ตกอยู่ในฐานะจำเลยในคดีอาญาตั้งแต่การต้องถูกควบคุมตัวหรือถูกกักขังเพื่อไปสอบสวน การหาบุคคลหรือหลักทรัพย์สินมาเป็นหลักประกัน การถูกพิมพ์ลายนิ้วมือ และการบันทึกประวัติอาชญากรรมอันกระทบต่อศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์ ตลอดจนต้องหาทนายความในการต่อสู้คดีอันเป็นภาระแก่ประชาชนที่ต้องสิ้นเปลืองค่าใช้จ่ายในการดำเนินคดีทั้ง ๆ ที่เป็นการกระทำความผิดที่ไม่ร้ายแรง นอกจากนี้หลายคดียังใช้เวลาดำเนินคดียาวนานยิ่งเกิดความเดือดร้อนและเพิ่มพูนภาระค่าใช้จ่ายให้เพิ่มสูงขึ้นตามไปด้วย ดังนั้น หากมีการปรับเปลี่ยนความผิดบางประเภทที่ไม่สมควรเป็นความผิดทางอาญาให้เป็นความผิดทางพินัย ประชาชนย่อมไม่ต้องเผชิญกับกระบวนการทางอาญาที่สร้างความเดือดร้อน โดยเฉพาะผู้ที่ไม่มีความผิดปรับจะไม่ถูกกักขัง

<sup>75</sup> คำสั่งสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ที่ 591/2566 เรื่อง แนวทางการดำเนินการตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ. 2565 ข้อ 9 (24 ตุลาคม 2566).



แทนค่าปรับและไม่ถูกควบคุมตัวอย่างในคดีอาญา อันเป็นกลไกทางกฎหมายเพื่อสร้างความเป็นธรรมและจัดความเหลื่อมล้ำทางสังคม

เนื่องจากเห็นว่าจะจะเป็นประโยชน์แก่ประชาชนและช่วยให้ระบบการบังคับใช้กฎหมายมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น และในอนาคตหากกลไกตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้ประสบความสำเร็จตามเจตนารมณ์ที่มีการร่างกฎหมาย ในการตรากฎหมายของหน่วยงานต่าง ๆ จะมีการนำมาตราการปรับเป็นพินัยมาใช้แทนโทษอาญาสำหรับการกระทำความผิดที่ไม่ร้ายแรงมากขึ้น นอกจากนั้น คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบตามข้อเสนอแนะของคณะกรรมการพัฒนากฎหมาย ให้หน่วยงานที่รับผิดชอบกฎหมายดำเนินการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมายตามรอบระยะเวลาที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติหลักเกณฑ์การจัดทำร่างกฎหมายและการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมาย พ. ศ. 2562 เพื่อปรับปรุงความผิดอาญาที่มีโทษปรับและจำคุกที่สามารถเปรียบเทียบได้ให้เหมาะสม โดยหากเห็นว่าโดยสภาพการกระทำความผิดไม่ร้ายแรงให้เปลี่ยนเป็นปรับเป็นพินัยต่อไปอันจะช่วยให้ระบบกำหนดโทษและการบังคับใช้กฎหมายของไทยมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น และช่วยแก้ไขปัญหาโทษอาญาเพื่อตามแนวทางที่นานาประเทศได้ดำเนินการและประสบความสำเร็จในการบังคับใช้กฎหมายและลดการนำคดีขึ้นสู่ศาล

(5) คำว่า ‘ความผิดทางพินัย’ ได้มีการหลีกเลี่ยงใช้คำว่า ‘ความผิดทางปกครอง’ ด้วยเหตุที่ไปถึงแม้ลักษณะความผิดโดยสภาพ ที่กฎหมายฉบับนี้ใช้บังคับ จะมีลักษณะความผิดที่ตรงกับ ‘ความผิดทางปกครอง’ ในปัจจุบัน เพราะว่า

(5.1) หลังจากที่ถูกกฎหมายฉบับนี้มีผลบังคับใช้ โทษทางอาญาที่เป็นความผิดไม่ร้ายแรงหรือโดยสภาพเป็นความผิดต่อกฎระเบียบ จะถูกนำออกจากแดนอาญา กลายเป็นความผิดที่อยู่อีกแดนหนึ่ง ซึ่งจะต้องไม่ใช้วิธีการดำเนินคดี ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาที่มีขั้นตอนซับซ้อน เพื่อลดภาระและผลกระทบที่จะเกิดกับประชาชน ผู้ซึ่งกำลังถูกดำเนินคดีในฐานะความผิดที่ไม่ร้ายแรง

(5.2) ซึ่งหากพิจารณาโดยสภาพแล้ว ถึงแม้ว่าเมื่อความผิดดังกล่าวถูกนำออกจากแดนอาญาแล้วก็ตาม แต่ก็ยังควรให้ ‘ศาลยุติธรรม’ มีอำนาจในการพิจารณาความเหล่านี้อยู่ เพราะเป็นความผิดที่แต่เดิมเป็นโทษทางอาญาอยู่แล้ว ผู้พิพากษาในศาลยุติธรรม ย่อมมีความเชี่ยวชาญในการพิจารณาคดีมากกว่าผู้พิพากษาในศาลอื่นด้วยเหตุผลนี้จึงไม่ควรใช้คำว่า ‘ความผิดทางปกครอง’ ได้ เพราะคำว่า ‘ความผิดทางปกครอง’ แต่เดิมอยู่ในเขตอำนาจของศาลปกครอง และถึงแม้จะสามารถตรากฎหมาย เพื่อย้ายความผิดทางปกครอง ให้มาอยู่ในเขตอำนาจของศาลยุติธรรมได้ แต่ก็อาจทำให้เกิดความสับสนขึ้นได้ในอนาคต (เรียกว่า ‘ความผิดทางปกครอง’ แต่กลับนำไปขึ้น ‘ศาลยุติธรรม’) จึงต้อง ใช้คำว่า ‘ความผิดทางพินัย’

#### 2.19.7 มาตรการลงโทษผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจร

การกำหนดระดับความผิดและระดับโทษเมื่อมีการกระทำความผิดจากการขับขี่รถยนต์เร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดนั้นโดยปกติแล้วหากพฤติการณ์แห่งคดีปรากฏว่าการกระทำความผิดยังไม่เป็นผลอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย หรือทรัพย์สินของบุคคลอื่นมักจะถือว่าการกระทำความผิดไม่ร้ายแรง แต่อย่างไรก็ตามหากเป็นการขับขี่รถยนต์เร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดในบริเวณเขตชุมชน โรงเรียน โรงพยาบาล หรือ

สถานที่ที่เป็นจุดเสี่ยงที่จะเกิดความเสียหายได้ง่าย หรือเป็นผู้ที่กระทำความผิดซ้ำแล้วซ้ำอีกก็สมควรที่จะได้รับโทษในสถานหนัก เพื่อให้เกิดความเช็ดหลาบ แต่อย่างไรก็ตามในปัจจุบันกฎหมายมิได้กำหนดไว้ว่าการขับขีรถยนต์เร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดในบริเวณใด ที่อาจก่อให้เกิดความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย หรือทรัพย์สินของบุคคลอื่นนอกจากนี้ยังมีได้มีการกำหนดระดับโทษสำหรับกรณีเป็นผู้ที่กระทำความผิดซ้ำไว้อีกด้วย ทั้งนี้เนื่องจากการกำหนดระดับชั้นโทษมีความสำคัญ เพราะมีนัยสำคัญอยู่ประการหนึ่งคือ จะช่วยแสดงถึงระดับความรุนแรงของอาชญากรรมที่รัฐและสังคมให้ความสำคัญ เมื่อประเทศไทยให้ความสำคัญกับการไม่ขับขีรถเร็วการลงโทษในสถานหนักจะสะท้อนให้เห็นถึงระบบยุติธรรมที่ให้ความสำคัญกับการป้องปรามการขับขีรถยนต์เร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด ทั้งนี้เพื่อความปลอดภัยในชีวิต ร่างกาย หรือทรัพย์สินของประชาชนที่อาจจะได้รับผลกระทบจากการกระทำผิดดังกล่าว อาชญากรรมที่รุนแรงมากที่สุดต้องถูกลงโทษในชั้นสูงสุดอาชญากรรมที่รุนแรงในระดับใกล้เคียงกัน ควรที่จะได้รับโทษในระดับเดียวกันหรือใกล้เคียงกัน

ปัญหาของการบังคับใช้กฎหมายจราจรไทย กฎหมายล้าสมัยไม่ทันกับสถานการณ์ในปัจจุบัน การบังคับใช้กฎหมายยังขาดความชัดเจน มีปัญหาขาดงบประมาณสนับสนุน เจ้าหน้าที่บางส่วนยังขาดความเข้าใจในการบังคับใช้กฎหมาย มีหลายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเกิดการดำเนินงานที่ไม่เชื่อมโยงกัน ผู้ใช้รถบางรายยังละเลยการปฏิบัติตามกฎจราจร พฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนนที่ยังละเลยการปฏิบัติ ผ่าฝืน จงใจไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร เช่น การใช้โทรศัพท์ในขณะที่ขับขีรถ ขับขีรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ไม่สวมหมวกนิรภัย ใช้ช่องทางไม่ถูกต้อง ขับขีรถย้อนศร ซึ่งผู้ใช้รถใช้ถนนละเลย จงใจฝ่าฝืนกฎหมายเนื่องจากโทษทางกฎหมายไม่ได้รุนแรง ผู้ใช้รถใช้ถนนมองว่าเป็นเรื่องเล็กน้อย หรือไม่ส่งผลกระทบต่อตนเองมากมาย นอกจากนี้ยังมีพฤติกรรมการเล่นแบบผู้กระทำความผิดรายอื่นๆ ที่พบเห็นการไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรได้ง่ายและไม่ถูกดำเนินคดี<sup>76</sup>

การลงโทษผู้กระทำความผิดฐานขับขีรถเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดในปัจจุบัน จะคำนึงถึงวัตถุประสงค์ในการลงโทษเพื่อข่มขู่ยับยั้งเพื่อไม่ให้ผู้ทำผิดกลับไปกระทำความผิดซ้ำอีกและในขณะเดียวกันก็เพื่อไม่ให้ผู้อื่นเอาเป็นเยี่ยงอย่าง ดังนั้นเพื่อให้วัตถุประสงค์ในการลงโทษบรรลุผลจึงควรเพิ่มความหลากหลายในการลงโทษ โดยควรให้โทษหรือทางเลือกในการกำหนดโทษในทางอาญามีความหลากหลายมากกว่าเดิมเพื่อให้เกิดประสิทธิภาพมากที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ การนำมาตราการพักใช้ใบอนุญาตขับขีรถและเพิกถอนใบอนุญาตขับขีรถมาบังคับใช้ในประเทศไทย โดยนำระบบมาตรการบันทึกคะแนนใบอนุญาตขับขีรถมาใช้เป็นเครื่องมือในการลงโทษโดยมาตรการดังกล่าว การนำการบันทึกคะแนนมาใช้แก่ผู้กระทำความผิดคือทำให้ทราบว่าคุณกระทำความผิดเคยกระทำผิดกฎหมายจราจรมาก่อนหรือไม่ ซึ่งหากเคยกระทำความผิดมาก่อนแล้วก็สามารถนำตัวมาลงโทษได้ทันทีและยังเป็นการช่วยยับยั้งป้องกันการกระทำความผิดที่มีลักษณะติดนิสัย เพราะถ้าหากมีการกระทำความผิดเกินกว่า 1 ครั้ง บัตรบันทึกคะแนนจะระบุไว้อย่างชัดเจน และการบันทึกคะแนนดังกล่าวจะ

---

<sup>76</sup> ภัญชिता ธนบุรณนินพัทธ์, 'การศึกษาข้อเสนอในเชิงนโยบายเพื่อแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรทางบก' (สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมวิทยาศาสตร์วิจัยและนวัตกรรม, 18 กรกฎาคม 2564)  
<<https://researchcafe.tsri.or.th/performance-improvement/>> สืบค้นเมื่อ 20 มกราคม 2567.

เป็นผลดีในการนำมาปรับใช้ลงโทษแก่ผู้กระทำความผิด โดยช่วยให้เจ้าพนักงานหรือศาลลงโทษได้อย่างถูกต้องเหมาะสม

#### 2.19.8 มาตรการจำคุก

ถึงแม้ว่าโดยสภาพการขับชั้รถยนต์เร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดโดยลำพังจะไม่ใช้ความผิดที่ร้ายแรงถึงขั้นที่ต้องนำโทษจำคุกมาบังคับใช้ โดยการขับชั้รถยนต์เร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดเป็นการกระทำโดยประมาท แต่หากเป็นการรู้ตัวว่าการกระทำของตนเองเป็นการเสี่ยงที่จะก่อให้เกิดอันตรายไม่ว่าจะเป็นการรู้ตัวในทางอ้อมคือ การเสี่ยงโดยรู้ตัวถึงอันตรายและเป็นการเสี่ยงโดยไม่มีเหตุผลอันสมควรหรือการรู้ตัวหรือในทางภาวะวิสัย ซึ่งหมายถึงการเสี่ยงโดยไม่มีเหตุผลอันสมควรไม่ว่าผู้กระทำจะรู้ตัวหรือไม่รู้ถึงอันตรายนั้นก็ตาม จึงจัดเป็นความประมาทโดยจงใจ เช่น ฝ่าฝืนด้วยความเร็วที่มากเกินไป หรือขับชั้ด้วยความเร็วมากในสถานที่ชุมชน หรือโรงเรียน เป็นต้น จึงเป็นระดับของความประมาทที่สมควรถูกลงโทษ ซึ่งหมายถึงการขาดความระมัดระวังอย่างมาก ทั้งนี้เนื่องจากความประมาทโดยจงใจเกี่ยวข้องกับการเสี่ยงภัยต่ออันตรายโดยรู้ตัวและโดยไม่มีเหตุผลอันสมควรในบางครั้ง อาจกล่าวได้ว่าความประมาทโดยจงใจเป็นการลงโทษโดยเจตนาของผู้กระทำ เป็นเรื่องของสภาพจิตของผู้กระทำนั้น ผู้กระทำโดยประมาทโดยจงใจแม้ว่ามีสภาพจิตใจที่กระทำผิดน้อยกว่ากระทำโดยเจตนาที่ตามแต่ก็ถือว่ามีเจตนาเลวร้ายกว่าความประมาทธรรมดาเพราะความประมาทโดยจงใจแตกต่างจากความประมาทธรรมดาตรงที่ว่าความประมาทโดยจงใจนั้นผู้กระทำจะรู้ตัวว่าเป็นการเสี่ยงต่อการเกิดอันตรายขึ้น

สาระสำคัญของกฎหมายฉบับใหม่ จะเน้นการเพิ่มโทษ ในข้อหาที่กระทบกับความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนน และการเพิ่มโทษผู้กระทำความผิดซ้ำ กฎหมายจราจรใหม่ ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 13) พ.ศ. 2565 มีรายละเอียด ดังนี้ เพิ่มอัตราโทษที่เป็นปัจจัยต่อการเกิดอุบัติเหตุเป็นปัจจัยเสี่ยงในการสูญเสียของผู้ขับชั้และผู้ใช้ทางเพิ่มอัตราโทษปรับ<sup>77</sup>

- (1) ขับรถเร็วเกินกำหนด ปรับไม่เกิน 4,000 บาท (เดิม ปรับ 500-1,000 บาท)
- (2) ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดง ปรับไม่เกิน 4,000 บาท (เดิม ปรับ 500-1,000 บาท)
- (3) ไม่หยุดรถให้คนข้ามทางม้าลาย ปรับไม่เกิน 4,000 บาท (เดิม ปรับ 500-1,000 บาท)
- (4) ขับรถย้อนศร ปรับไม่เกิน 2,000 บาท (เดิม ปรับไม่เกิน 500 บาท)
- (5) จอดรถในที่ห้ามจอด ปรับไม่เกิน 2,000 บาท (เดิม ปรับไม่เกิน 500 บาท)
- (6) ไม่สวมหมวกนิรภัย ปรับไม่เกิน 2,000 บาท (เดิม ปรับ 400 บาท)
- (7) ไม่รัดเข็มขัดนิรภัย ปรับไม่เกิน 2,000 บาท (เดิม ปรับ 400 บาท)

<sup>77</sup> ทีคิวเอ็ม ‘อัปเดตค่าปรับจราจร 2565 เพิ่มโทษเพิ่มปรับ’ (ทีคิวเอ็ม, 6 กันยายน 2565)  
<<https://shorturl.asia/OKqkg>> สืบค้นเมื่อ 20 มกราคม 2567.

(8) เพิ่มโทษผู้ขับขี่ที่ขับรถโดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยในชีวิตหรือร่างกายของผู้อื่น เพิ่มอัตราโทษเป็นจำคุกไม่เกิน 1 ปี ปรับตั้งแต่ 5,000 – 20,000 บาท หรือทั้งจำ ทั้งปรับ (เดิมจำคุกไม่เกิน 3 เดือน ปรับไม่เกิน 2,000 - 10,000 บาท)

มาแล้วขับตามกฎหมายจราจรทางบกฉบับใหม่มีค่าปรับและรับโทษอะไรบ้างประเทศไทย  
รณรงค์ “เมาไม่ขับ” อยู่ทุกปี ยิ่งช่วงไหนที่เป็นหน้าเทศกาลยิ่งจะถูกจับตามองเป็นพิเศษ เพราะการมาแล้วขับที่มีแอลกอฮอล์ในเลือดเกินกว่าปริมาณที่กฎหมายกำหนด (เกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์) พรากชีวิตของผู้ที่ไม่เกี่ยวข้องมานักต่อนัก เรียกได้ว่า คนเมารอด คนไม่เมาตาย ซึ่งกฎหมายมาแล้วขับฉบับใหม่ มีค่าปรับและโทษคือมาแล้วขับครั้งแรก จำคุกไม่เกิน 1 ปี มีโทษปรับตั้งแต่ 5,000 - 20,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับมาแล้วขับซ้ำภายใน 2 ปี นับตั้งแต่วันที่มาแล้วขับครั้งแรก จำคุกไม่เกิน 2 ปี และปรับ 50,000 - 100,000 บาท ซึ่งศาลจะทั้งลงโทษจำคุกและปรับค่าเสียหาย

#### 2.19.9 สัญญาจราจรและเครื่องหมายจราจร

ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติตามให้ถูกต้องตามสัญญาจราจรและเครื่องหมายจราจรที่ได้ติดตั้งไว้หรือทำให้ปรากฏในทาง หรือที่พนักงานเจ้าหน้าที่แสดงให้ทราบสัญญาจราจร เครื่องหมายจราจรและความหมายของสัญญาจราจรและเครื่องหมายจราจร ให้เป็นไปตามกฎหมายผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติตามสัญญาจราจรหรือเครื่องหมายจราจรที่ปรากฏข้างหน้าในกรณีต่อไปนี้

(1) สัญญาจราจรไฟสีเหลืองอำพัน ให้ผู้ขับขี่เตรียมหยุดรถหลังเส้นให้รถหยุดเพื่อเตรียมปฏิบัติตามสัญญาณที่จะปรากฏต่อไป

(2) สัญญาจราจรไฟสีแดงหรือเครื่องหมายจราจรสีแดงที่มีคำว่า “หยุด” ให้ผู้ขับขี่หยุดรถหลังเส้นให้รถหยุด

(3) สัญญาจราจรไฟสีเขียวหรือเครื่องหมายจราจรสีเขียวที่มีคำว่า “ไป” ให้ผู้ขับขี่ขับรถต่อไปได้ เว้นแต่จะมีเครื่องหมายจราจรกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น

(4) สัญญาจราจรไฟลูกศรสีเขียวชี้ให้เลี้ยวหรือชี้ให้ตรงไป หรือสัญญาจราจรไฟสีแดงแสดงพร้อมกับสัญญาจราจรไฟลูกศรสีเขียวชี้ให้เลี้ยวหรือชี้ให้ตรงไป ให้ผู้ขับขี่เลี้ยวรถหรือขับรถตรงไปได้ตามทิศทางที่ลูกศรชี้ และต้องขับรถด้วยความระมัดระวัง และต้องให้สิทธิแก่คนเดินเท้าในทางข้ามหรือรถที่มาทางขวางก่อน

(5) สัญญาจราจรไฟกระพริบสีแดง ถ้าติดตั้งอยู่ที่ทางร่วมทางแยกใดเปิดทางด้านใดให้ผู้ขับขี่ที่มาทางด้านนั้นหยุดรถหลังเส้นให้รถหยุด เมื่อเห็นว่าปลอดภัยและไม่เป็นการกีดขวางการจราจรแล้ว จึงให้ขับรถต่อไปได้ด้วยความระมัดระวัง

(6) สัญญาจราจรไฟกระพริบสีเหลืองอำพัน ถ้าติดตั้งอยู่ ณ ที่ใด ให้ผู้ขับขี่ลดความเร็วของรถลงและผ่านทางเดินรถนั้นไปด้วยความระมัดระวังผู้ขับขี่ซึ่งจะขับรถตรงไปต้องเข้าอยู่ในช่องเดินรถที่มีเครื่องหมายจราจรแสดงให้ตรงไป ส่วนผู้ขับขี่ซึ่งจะเลี้ยวรถต้องเข้าอยู่ในช่องเดินรถที่มีเครื่องหมายจราจรแสดงให้เลี้ยว การเข้าอยู่ในช่องเดินรถดังกล่าวจะต้องเข้าตั้งแต่เริ่มมีเครื่องหมายจราจรแสดงให้ปฏิบัติเช่นนั้นผู้ขับขี่

กฎหมายห้ามมิให้ผู้ใดทำให้เสียหาย ทำลาย ซ่อนเร้น เปลี่ยนแปลงเคลื่อนย้าย ซิดเขียน หรือทำให้ไร้ประโยชน์ ซึ่งสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจรที่พนักงานเจ้าหน้าที่หรือเจ้าพนักงานติดตั้งไว้ หรือทำให้ปรากฏ ในทางสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจรที่ทำ ติดตั้งหรือทำให้ปรากฏในทาง ถ้าฝ่าฝืน เจ้าพนักงานจราจร มีอำนาจยึด รื้อถอน ทำลาย หรือทำให้สิ้นไปซึ่งสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจรนั้นได้

#### 2.19.10 การใช้ทางเดินรถในการขับรถ

ในการใช้ทางเดินรถผู้ขับขี่ต้องใช้ความระมัดระวังไม่ให้รถชนหรือโดนคนเดินเท้าไม่ว่าจะอยู่ ณ ส่วนใดของทาง และต้องให้สัญญาณเตือนคนเดินเท้าให้รู้ตัวเมื่อจำเป็น โดยเฉพาะอย่างยิ่ง เด็ก คนชราหรือคน พิการที่กำลังใช้ทาง ผู้ขับขี่ต้องใช้ความระมัดระวังเป็นพิเศษในการควบคุมรถของตน ในการขับรถ ผู้ขับขี่ต้อง ขับรถในทางเดินรถด้านซ้ายและต้องไม่ล้ำกึ่งกลางของทางเดินรถ เว้นแต่ในกรณีต่อไปนี้ ให้เดินทางขวาหรือล้ำ กึ่งกลางของทางเดินรถได้

- (1) ด้านซ้ายของทางเดินรถมีสิ่งกีดขวางหรือถูกปิดการจราจร
- (2) ทางเดินรถนั้นเจ้าพนักงานจราจรกำหนดให้เป็นทางเดินรถทางเดียว
- (3) ทางเดินรถนั้นกว้างไม่ถึงหกเมตร

รถที่มีความเร็วช้าหรือรถที่มีความเร็วต่ำกว่าความเร็วของรถคันอื่นที่ขับในทิศทางเดียวกัน ผู้ขับขี่ต้องขับรถให้ไกลขอบทางเดินรถด้านซ้ายเท่าที่จะกระทำได้ผู้ขับขี่รถบรรทุก รถบรรทุกทุกคนโดยสาร รถจักรยานยนต์ในทางเดินรถซึ่งได้แบ่งช่องเดินรถในทิศทางเดียวกันไว้ ตั้งแต่สองช่องขึ้นไป หรือได้จัดช่องเดิน รถประจำทางด้านซ้ายไว้โดยเฉพาะ ต้องขับรถในช่องเดินรถด้านซ้ายสุดหรือใกล้เคียงกับช่องเดินรถประจำทาง แล้วแต่กรณีผู้ขับขี่ซึ่งจะเลี้ยวรถ ให้รถคันอื่นผ่านหรือแซงขึ้นหน้า เปลี่ยนช่องเดินรถ ลดความเร็วของรถ จอด รถ หรือหยุดรถ ต้องให้สัญญาณด้วยมือและแขนตามกฎหมายหรือตามข้อบังคับของเจ้าพนักงานจราจร

อำนาจของเจ้าพนักงานจราจรและพนักงานเจ้าหน้าที่ เพื่อความปลอดภัยหรือความ สะดวกในการจราจร เจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจกำหนดให้บริเวณหรือพื้นที่ใดที่เจ้าของที่ดินได้เปิดให้ ประชาชนใช้ในการจราจรเป็นทางตามกฎหมายกำหนด ซึ่งกฎหมายได้กำหนดให้อธิบดีมีอำนาจแต่งตั้งผู้ซึ่งมี คุณสมบัติตามที่กำหนดและผ่านการอบรมตามหลักสูตรอาสารจราจรเพื่อให้ทำหน้าที่ช่วยเหลือการปฏิบัติหน้าที่ ของพนักงานเจ้าหน้าที่ได้ ในการปฏิบัติหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายของอาสารจราจรตามกฎหมายนี้ ให้อาสารจราจร เป็นเจ้าพนักงานตามประมวลกฎหมายอาญาในกรณีที่มีเหตุฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุเกิดขึ้น ทำให้ไม่ปลอดภัย หรือไม่สะดวกในการจราจรในอาณาบริเวณใด เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจดำเนินการ ได้ตามที่เห็นสมควรและจำเป็นเกี่ยวกับการจราจรในอาณาบริเวณนั้นเพื่อให้เกิดความปลอดภัยหรือความ สะดวกในการจราจรดังต่อไปนี้

- (3.1) ห้ามรถทุกชนิดหรือบางชนิดหรือคนเดินเท้าเดินในทางสายใดหรือเฉพาะทางตอน ใด
- (3.2) ห้ามหยุดหรือจอดรถในทางสายใดหรือเฉพาะทางตอนใด
- (3.3) ห้ามเลี้ยวรถ กลับรถ หรือถอยหลังรถ ในทางสายใดหรือเฉพาะทางตอนใด

(3.4) กำหนดทางสายใดหรือเฉพาะทางตอนใดให้รถเดินได้ทางเดียว ทั้งนี้ ชั่วระยะเวลาเท่าที่จำเป็น

ในทางสายใดหรือเฉพาะทางตอนใดที่เจ้าพนักงานจราจรเห็นว่าถ้าได้ออกประกาศข้อบังคับหรือระเบียบเกี่ยวกับการจราจรแล้วจะเป็นการปลอดภัย และสะดวกในการจราจร ให้เจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจออกประกาศข้อบังคับ หรือระเบียบดังต่อไปนี้

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

เครื่องหมายจราจร

(16) กำหนดระยะทางตอนใดให้ขับรถล้าเข้าไปในเส้นกึ่งกลางของทางที่เจ้าพนักงานจราจรกำหนดไว้ได้

ในทาง

(17) กำหนดระเบียบเกี่ยวกับการจอดรถที่ชำรุด หักพัง ตลอดจนรถที่ซ่อมแซม

- (18) กำหนดระเบียบการข้ามทางของคนเดินเท้าบนทางที่ไม่มีทางข้าม
- (19) กำหนดการใช้โคมไฟ
- (20) กำหนดการใช้เสียงสัญญาณ
- (21) กำหนดระเบียบการอนุญาตและการใช้รถที่มีล้อหรือส่วนที่สัมผัสกับผิวทาง

ไม่ใช่ยาง

เมื่อเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่พบว่าผู้ขับขี่ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย หรือกฎหมายอันเกี่ยวกับรถนั้นๆ จะว่ากล่าวตักเตือนผู้ขับขี่ หรือออกไปสั่งให้ผู้ขับขี่ชำระค่าปรับ

ตามที่เปรียบเทียบก็ได้ ในกรณีที่ไม่พบตัวผู้ซบซึ่ก็ให้ติดหรือผูกใบสั่งไว้ที่รถที่ผู้ซบซึ่เห็นได้ง่ายส่วนในการออกใบสั่งให้ผู้ซบซึ่ชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบ เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่จะเรียกเก็บใบอนุญาตซบซึ่ไว้เป็นการชั่วคราวก็ได้ แต่ต้องออกใบรับแทนใบอนุญาตซบซึ่ให้แก่ผู้ซบซึ่ไว้ และเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ต้องรับนำใบอนุญาตซบซึ่ที่เรียกเก็บไว้ไปส่งมอบพนักงานสอบสวนภายในแปดชั่วโมง นับแต่เวลาที่ออกใบสั่ง ใบรับแทนใบอนุญาตซบซึ่ที่ออกให้ตามกฎหมาย ให้ใช้แทนใบอนุญาตซบซึ่ได้เป็นการชั่วคราวไม่เกินเจ็ดวัน เมื่อเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ หรือพนักงานสอบสวนได้กล่าวตักเตือนหรือทำการเปรียบเทียบปรับและผู้ซบซึ่ได้ชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบแล้ว ให้คืนใบอนุญาตซบซึ่ทันที

2.19.11 กรณีตัวอย่างความผิดเล็กน้อย ที่จะเปลี่ยนเป็นโทษปรับทางพินัย

- (1) ไม่แสดงใบซบซึ่ ปรับไม่เกิน 1,000 บาท
- (2) สูบบุหรี่ในเขตปลอดบุหรี่ ปรับไม่เกิน 2,000 บาท
- (3) จอดรถขายผลไม้ริมถนนสาธารณะ ปรับไม่เกิน 2,000 บาท
- (4) ใช้ยานยนต์บนทางหลวง หรือสะพาน โดยเจตนาหลีกเลี่ยงไม่เสียค่าธรรมเนียมมีความผิด

ต้องระวางโทษปรับ เป็นจำนวนสิบเท่าของอัตราค่าธรรมเนียมที่กำหนด

2.19.12 ความแตกต่างของโทษปรับของกฎหมายอาญา การปรับเป็นพินัย และศาลปกครอง

**ตารางที่ 2.2** ความแตกต่างของโทษปรับของกฎหมายอาญา การปรับเป็นพินัย และศาลปกครอง

ลำดับ/ กฎหมาย	อาญา	พินัย	ปกครอง
1	แสวงหาข้อเท็จจริง	แสวงหาข้อเท็จจริง	แสวงหาข้อเท็จจริง
2	เปรียบเทียบ	แจ้งค่าปรับ	สั่งปรับ
3	พนักงานสอบสวน(ถ้าไม่ชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบปรับ)	อัยการ(ถ้าไม่ชำระค่าปรับ)	ถ้าอุทธรณ์-ประชาชนต้องฟ้องศาลอุทธรณ์เอง ถ้าไม่อุทธรณ์-เจ้าหน้าที่บังคับตามคำสั่งปรับ
4	อัยการ	ศาลยุติธรรม	
5	ศาลยุติธรรม		

## บทที่ 3

### มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายจราจรของต่างประเทศ

ในบทนี้ ผู้เขียนจะได้กล่าวถึงรูปแบบและมาตรการในการบังคับใช้กฎหมายจราจรในต่างประเทศสืบเนื่องจากได้มีแนวคิดในการเพิ่มมาตรการในการบังคับโทษปรับโดยการปรับเป็นพินัย ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ.2565 เพราะการบังคับโทษปรับถือเป็นโทษหลักของพระราชบัญญัติฉบับนี้ซึ่งยังเป็นการลงโทษเพื่อตอบแทนแก่คนผู้กระทำความผิด โดยจะได้ศึกษาการบังคับโทษปรับเป็นพินัยตามทฤษฎีของกฎหมายประเทศเยอรมนี ประเทศญี่ปุ่นและประเทศฝรั่งเศส ทั้งนี้เพื่อนำข้อมูลมาวิเคราะห์แนวทางในการกำหนดสภาพบังคับที่มีความเหมาะสมและให้สามารถนำมาปรับใช้กับโทษปรับเป็นพินัยกับกฎหมายจราจรและพระราชบัญญัติจราจรทางบกพ.ศ.2522 ต่อไป

#### 3.1 ทฤษฎีกฎหมายอาญาเยอรมัน

มีอิทธิพลแผ่ขยายอย่างกว้างขวางในโลกของระบบประมวลกฎหมาย (Civil Law System) เป็นแนวคิดที่ส่งผลกระทบต่อตั้งแต่ประเทศในภาคพื้นยุโรป และประเทศที่ใช้ภาษาสเปนและภาษาโปรตุเกสทั้งหลายในลาตินอเมริกา ตลอดถึงประเทศในภาคพื้นเอเชีย เช่น ประเทศไต้หวัน ประเทศเกาหลีใต้ ประเทศญี่ปุ่น และที่สำคัญประเทศไทยแนวความคิดทฤษฎีของกฎหมายอาญาเยอรมันแผ่ขยายอิทธิพลเข้ามาในกฎหมายไทยนับตั้งแต่ปี พ.ศ. 2483 เมื่อศาสตราจารย์ ดร. หยุด แสงอุทัย ได้เริ่มการอธิบายถึงโครงสร้างของความผิดอาญา (Deliktsaufbau/Structure of Crime) ท่านได้มีบทบาทสำคัญในการแก้ไขปรับปรุงและร่างประมวลกฎหมายอาญา พ.ศ. 2499 ท่านได้นำแนวความคิดของกฎหมายอาญาเยอรมันมาวางหลักไว้ในบทบัญญัติมาตรา 62 ว่าด้วย "ข้อเท็จจริงใด ถ้ามีอยู่จริงจะทำให้การกระทำไม่เป็นความผิด หรือทำให้ผู้กระทำไม่ต้องรับโทษ หรือได้รับโทษน้อยลง แม้ข้อเท็จจริงนั้นจะไม่มีอยู่จริง แต่ผู้กระทำสำคัญผิดว่ามีอยู่จริง ผู้กระทำย่อมไม่มีความผิด หรือได้รับยกเว้นโทษหรือได้รับโทษน้อยลงแล้วแต่กรณี" หลักดังกล่าวนี้ได้ถูกบัญญัติขึ้นโดยเทียบเคียงจากบทบัญญัติในประมวลกฎหมายอาญาเยอรมันมาตรา 16 (1) ว่าด้วย ความสำคัญผิดในองค์ประกอบที่กฎหมายให้อภัย (Erlaubnistatbestandsirrtum/ Permission Mistake of Fact) แม้ว่าผู้กระทำจะไม่รู้หรือจะสำคัญผิดแต่หากมีข้อเท็จจริงเช่นนั้นก็ยอมทำให้การกระทำไม่เป็นความผิด

กฎหมายพื้นฐานแห่งสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี (Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland [GG]/Basic Law of the Federal Republic of Germany) ซึ่งเทียบเท่ากับรัฐธรรมนูญของประเทศ ในส่วนของการกระทำความผิดอาญา กฎหมายพื้นฐานแห่งสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี (GG) ได้วางหลักการ เช่นเดียวกับกับนานาประเทศไว้ใน มาตรา 103 (2) 2 ความว่า "บุคคลจักต้องรับโทษในทางอาญาต่อเมื่อกระทำการอันกฎหมายที่ใช้อยู่ในขณะกระทำนั้นบัญญัติเป็นความผิดและบัญญัติโทษไว้สำหรับความผิดนั้น"



ซึ่งถือได้ว่าเป็นการยอมรับเอาหลักเกณฑ์สากล<sup>78</sup> เข้ามาบัญญัติไว้ในกฎหมายสูงสุดและกฎหมายที่สำคัญของประเทศ ทั้งยังมีความสอดคล้องกันกับบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายอาญาเยอรมัน (StGB) มาตรา 1 ที่ว่า "ไม่มีโทษโดยไม่มีกฎหมาย" (Keine Strafe ohne Gesetz/No Punishment without Law) ด้วยเหตุที่กฎหมายอาญาเยอรมันเน้นความสำคัญของบทบัญญัติแห่งกฎหมายเป็นหลักตามแนวทางการใช้นิติวิธีของระบบประมวลกฎหมาย ประกอบกับแนวความคิดที่มุ่งเน้นในการคุ้มครองสิทธิและเสรีภาพของประชาชน ดังนั้น จากบทบัญญัติในประมวลกฎหมายอาญา บุคคลสามารถรู้ได้ว่าการกระทำเช่นใดเป็นเรื่องผิดกฎหมาย และการปฏิบัติตนอย่างไรจึงจะไม่ผิดกฎหมายในการพิสูจน์ว่าการกระทำของบุคคลใด จักเป็นความผิดอาญา หรือไม่ต้องพิจารณาตามเงื่อนไขของบทบัญญัติแห่งกฎหมายที่มีอยู่ก่อนการกระทำโดยเคร่งครัดและต้องพิสูจน์ตามลำดับขั้นของโครงสร้างของความผิดอาญา (Structure of Crime) หากเมื่อพิสูจน์ได้แล้วว่า การกระทำครบองค์ประกอบในทุกลำดับขั้นของโครงสร้างของความผิดอาญา การกระทำของบุคคลจึงจะถือเป็นความผิดอาญา และเมื่อเป็นการกระทำความผิดอาญาอันฝ่าฝืนต่อบทบัญญัติแห่งกฎหมายจึงย่อมสมควรถูกลงโทษ โดยก่อนการลงโทษยังคงต้องมีการพิจารณาถึงความสมควรลงโทษผ่านข้อเท็จจริงเกี่ยวกับตัวผู้กระทำความผิดที่เรียกว่า เหตุยกเว้น โทษเฉพาะตัวเพื่อถ่วงดุลเป็นขั้นตอนสุดท้ายว่าผู้กระทำความผิดสมควรได้รับโทษหรือไม่อย่างไร ในทางกลับกันหากพิสูจน์ตามลำดับแล้วการกระทำของบุคคลไม่ครบองค์ประกอบในทุกขั้นตอนของโครงสร้างของความผิดอาญา การกระทำนั้นก็จักไม่เป็นความผิดอาญา เมื่อไม่เป็นความผิดอาญาแล้ว บุคคลก็จักได้รับการประกันจากรัฐว่าจะไม่ถูกลงโทษ ทั้งนี้ เพื่อความสอดคล้องกับหลักประกันของกฎหมายอาญาที่ว่า "nullum crime nulla poena sine lege" (ไม่มีความผิด ไม่มีโทษ โดยปราศจากกฎหมาย) และความมุ่งหมายของกฎหมายอาญาในการปกป้องคุ้มครองการใช้ชีวิตร่วมกันในสังคม

เยอรมนี เป็นประเทศในระบบ Civil Law มีประมวลกฎหมายอาญาเยอรมนี บัญญัติถึงการนำโทษปรับมาใช้แทนที่การลงโทษจำคุกระยะสั้น ตามมาตรา 47 บัญญัติว่า "ศาลจะกำหนดโทษจำคุกที่ต่ำกว่า 6 เดือน ได้เฉพาะกรณีผู้กระทำความผิดมีพฤติการณ์พิเศษหรือเพื่อต้องการกำหนดโทษจำคุกเพื่อตัดนิสัยผู้กระทำความผิด โทษปรับของเยอรมนี มีลักษณะเช่นเดียวกับการกำหนดระบบโทษปรับตามรายได้ day-fine ทั่วไป เป็นการกำหนดจำนวนวันที่จะปรับ ซึ่งเป็นจำนวนวันที่ศาลเห็นสมควรปรับ พิจารณาจากความร้ายแรงของการกระทำ ความผิด ต่อมาศาลจะพิจารณารายได้ของผู้กระทำความผิด ซึ่งศาลไม่ได้พิจารณารายได้ของผู้กระทำความผิดจากข้อมูลการเสียภาษี เช่นเดียวกับบางประเทศที่ใช้ระบบโทษปรับตามรายได้ day-fine ทั้งนี้ศาลจะนำข้อมูล

<sup>78</sup> แสง บุญเฉลิมวิภาส. *หลักกฎหมายอาญา* (พิมพ์ครั้งที่ 5, วิญญูชน 2551) 18. ปฎิญาสากล่าวด้วยสิทธิมนุษยชน ซึ่งประกาศใช้โดยสมัชชาแห่งสหประชาชาติ ในปี ค.ศ.1848 มาตรา 11 (12) บัญญัติว่า "บุคคลไม่มีความผิดทางอาญา เนื่องจากได้กระทำการหรือละเว้นการกระทำใดๆ ซึ่งกฎหมายของประเทศนั้น หรือกฎหมายระหว่างประเทศ ในขณะที่มีการกระทำนั้นมิได้ระบุนว่าเป็นความผิดทางอาญาและบุคคลจักรับโทษหนักกว่าโทษที่ใช้อยู่ในขณะกระทำความผิดทางอาญานั้นเกิดขึ้นมิได้ (No one shall be held guilty of any penal offence on account of any act omission which did not constitute a penal offence, under national or international law, at the time when it was committed. Nor shall a heavier penalty be imposed than the one that was applicable at the time the penal offence was committed)

ทั่วไปเกี่ยวกับผู้กระทำความผิด เช่น อาชีพ การว่างงาน สถานะความเป็นอยู่ จากแฟ้มประวัติของผู้กระทำความผิดมาจากเจ้าพนักงานตำรวจ และศาลในเยอรมนีต้องอาศัยข้อมูลของผู้กระทำความผิด โดยการซักถามผู้กระทำความผิดเกี่ยวกับรายได้ของผู้กระทำความผิด สถานะภาพการสมรส และผู้ที่อยู่ในการอุปการะของผู้กระทำความผิดโดยการคำนวณรายได้ของผู้กระทำความผิด ศาลจะคำนวณจากรายได้สุทธิ ระบบ Civil Law ของเยอรมนี จะเป็นไปตามความสัมพันธ์ทางฐานะทางเศรษฐกิจของผู้กระทำความผิด ซึ่งทำให้ผู้กระทำความผิดที่มีฐานะแตกต่างกัน แต่มีการกระทำความผิดที่เหมือนได้รับโทษปรับที่ต่างกัน แต่ได้รับผลกระทบจากการชำระค่าปรับที่เท่าเทียมกัน

หลักกฎหมายจราจรเยอรมนี การทำผิดจราจรที่ไม่ร้ายแรงไม่ใช่อาชญากรรมมักเกิดจากความประมาทหรือการละเมิดหน้าที่ดูแล เช่น การจอดรถไม่ถูกต้อง แม้เป็นการกระทำที่ละเมิดบทบัญญัติของกฎหมาย แต่ไม่ใช่การกระทำความผิดทางอาญา ซึ่งแนวคิดของเยอรมนีถือว่าเป็นความผิดทางปกครองเท่านั้น บทลงโทษทางปกครองจะน้อยกว่าบทลงโทษทางอาญา

นอกจากนี้การพิจารณาคดีของประเทศเยอรมัน ยังมีการแยกพิจารณาการกระทำความผิดจราจรฐานขับซึ่งขณะมีแอลกอฮอล์ในร่างกายว่าผู้ที่มีแอลกอฮอล์เกินปริมาณที่กฎหมายกำหนด กล่าวคือตั้งแต่ 0.1 Promille ไปจนถึง 1.00 Promille จะถือว่าเป็นผู้กระทำความผิดตามรัฐบัญญัติว่าด้วยจราจรทางบกเยอรมัน The German Traffic Act 2003 ซึ่งเป็นเพียงการกระทำผิดต่อกฎหมายปกครองเท่านั้น ซึ่งโทษทางปกครอง ได้แก่ ปรับ ยึด เพิกถอนใบอนุญาต เพิ่มคะแนนการกระทำความผิด ห้ามขับชี่ หรือเข้ารับ การอบรมเพิ่มเติม แต่หากพบว่าผู้กระทำความผิดมีปริมาณแอลกอฮอล์สูงกว่าปริมาณดังกล่าว คือ ตั้งแต่ 1.1 Promille ขึ้นไป จะถือว่าเป็นการกระทำความผิดต่อกฎหมายอาญาต้องรับผิดตามกฎหมายอาญาเยอรมัน ซึ่งมีโทษจำคุกด้วย และท้ายที่สุดหากมีปริมาณแอลกอฮอล์เกิน 1.6 Promille ซึ่งนอกจากจะถือว่าเป็นผู้กระทำความผิดทางอาญาแล้ว ถือว่าเข้าข่ายเป็นผู้ติดยาเสพติด จะต้องเข้ารับการรักษาทางจิตวิทยาการแพทย์ด้วย และสำหรับผู้ขับชี่มือใหม่ผู้ขับชี่ที่มีอายุไม่เกิน 21 ปี จะต้องไม่มีแอลกอฮอล์ในเลือดขณะขับชี่เลย หากฝ่าฝืน จะมีโทษปรับ 250 ยูโร และรวมทั้งจะต้องเข้ารับการอบรมสัมมนาขั้นสูง

แนวคิดหลักของกฎหมายอาญาเยอรมัน คือ การคุ้มครองคุณธรรมทางกฎหมายผ่านหลักประกันภายใต้บทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมาย เพื่อประโยชน์ของส่วนรวมกฎหมายอาญาจึงเปรียบเสมือนเครื่องมือทางกฎหมายที่กำหนดถึงเงื่อนไขของการกระทำความผิดเพื่อเป็นหลักเกณฑ์ในการพิสูจน์การกระทำ หากการกระทำเป็นไปตามองค์ประกอบของความผิดย่อมพิสูจน์ได้ว่าการกระทำนั้นเป็นความผิดอาญาและเป็นไปตามเงื่อนไขอันจะนำไปสู่การลงโทษโครงสร้างของความผิดอาญาจึงเปรียบเสมือนหลักเกณฑ์หรือเทคนิควิธีที่มีความกระชับรัดกุม ในการปรับใช้บทบัญญัติแห่งกฎหมายเข้ากับข้อเท็จจริงเพื่อวินิจฉัยว่าการกระทำที่เกิดขึ้นว่าจะเป็นความผิดอาญาหรือไม่ที่มาของโครงสร้างของความผิดอาญาเยอรมันนั้นก็คือแนวความคิดที่ว่า "กฎหมายอาญานั้น เป็นส่วนหนึ่งของกฎเกณฑ์ทางกฎหมายซึ่งระบุถึงเงื่อนไขของการกระทำความผิดและบทลงโทษหรือมาตรการเพื่อการฟื้นฟูและการป้องกันเชื่อว่า กฎหมายอาญานั้นเป็นกฎหมายที่ระบุถึงเงื่อนไขของการกระทำความผิด "เงื่อนไข" จึงเป็นที่มาขององค์ประกอบทั้งสามประการของโครงสร้างของความผิด

อาญาเยอรมัน เพราะ "เงื่อนไข" จะทำให้การกระทำของบุคคลเป็นความผิดและต้องรับโทษตามที่กฎหมายกำหนด และในขณะเดียวกันก็เป็นหลักประกันว่า หากการกระทำไม่เป็นไปตาม "เงื่อนไข" ดังนั้น การกระทำจึงไม่เป็นความผิด และเมื่อไม่เป็นความผิดแล้วย่อมไม่ต้องรับโทษ "เงื่อนไข" จึงเท่ากับหลักเกณฑ์การพิสูจน์ความผิดอาญาและ "โครงสร้างของความผิดอาญา" ก็คือ "เงื่อนไขของการกระทำผิด" นั่นเอง โครงสร้างของความผิดอาญาจึงเป็นทั้งแนวคิดในกฎหมายอาญาและเป็นทั้งแนวทางการปฏิบัติในการวินิจฉัยความผิดที่เกิดขึ้นจริงในสังคม ทั้งนี้ แม้แต่ในกรณีการพิจารณาการกระทำผิดกฎหมาย (Ordnungswidrigkeiten [OWiG]/Administrative Offences) ที่ไม่ถือเป็นการกระทำผิดอาญาก็ยังคงมี โครงสร้างความผิดเป็นหลักเกณฑ์ในการพิสูจน์ว่าการกระทำต้องมีการครอบงำประกอบทั้งภายนอกและภายใน รวมถึงความผิดกฎหมายด้วยเช่นกัน แต่แตกต่างในส่วนของการพิจารณาความรู้ผิดชอบเพราะไม่พิจารณาถึงความชั่ว (Schuld) แต่ดูที่ความตำหนิได้ (Vorwerfbarkeit) ของการฝ่าฝืนกฎหมายในการอยู่ร่วมกันเท่านั้น" อีกทั้งกรณีการกระทำผิดกฎหมายจราจร (Straßenverkehrsrecht [StVG]/ Road Traffic Act)" ก็ยังคงต้องพิจารณาถึงองค์ประกอบภายใน คือ เจตนาหรือประมาทด้วย เว้นแต่จะไม่มีบัญญัติไว้ว่าต้องพิสูจน์เท่านั้น จึงกล่าวได้ว่า ในการวินิจฉัยการกระทำผิดอาญาและการวินิจฉัยการกระทำผิดกฎหมายตามหลักกฎหมายเยอรมันนั้น มิได้นำเอาหลักความรับผิดเด็ดขาด (Strict liability) มาบัญญัติไว้โดยตรง แต่เพียงแค่มืออยู่ในบางฐานความผิด เช่น การขับรถโดยไม่มีใบอนุญาตขับขี่ การใช้ป้ายทะเบียนในทางที่ผิด

### 3.1.1 มาตรฐานการใช้รถในประเทศเยอรมนี

เยอรมนีเข้มงวดและจริงจังมากในเรื่องกฎจราจร เป็นสิ่งสำคัญมากที่จะต้องปฏิบัติตามมาตรฐานทั่วไปในการขับขี่เพื่อให้การเดินทางสะดวกเป็นระเบียบเรียบร้อยและป้องกันไม่ให้เกิดปัญหาการจราจรตามมา เพื่อให้การจราจรมีเรียบร้อยควรปฏิบัติตามกฎจราจรดังต่อไปนี้เมื่อขับรถในเยอรมนี

(1) ข้อจำกัดในเรื่องความเร็ว เยอรมนีเป็นประเทศเดียวในยุโรปที่ไม่มีการจำกัดความเร็ว แต่เป็น "คำแนะนำ" ที่ความเร็ว 130 กิโลเมตรต่อชั่วโมง (81 ไมล์ต่อชั่วโมง) เว้นแต่จะไม่มีป้ายบอกเป็นอย่างอื่น การจำกัดความเร็วต่อไปนี้จะมีผลบังคับใช้เมื่อขับขี่ในเยอรมนี: 130 กม./ชม. สำหรับทางหลวงพิเศษ 100 กม./ชม. สำหรับถนนสายหลัก และ 50 กม./ชม. สำหรับเขตเมือง<sup>79</sup>

(2) การคาดเข็มขัดนิรภัยผู้ขับขี่และผู้โดยสารต้องคาดเข็มขัดนิรภัยตลอดเวลาเมื่อขับรถในเยอรมนี การไม่ปฏิบัติตามกฎนี้จะส่งผลให้ถูกปรับ เด็กที่มีอายุต่ำกว่า 3 ปีไม่สามารถเดินทางโดยไม่มีที่นั่งในรถได้ เด็กที่มีอายุตั้งแต่ 3 ปีขึ้นไปต้องเดินทางในที่นั่งด้านหลัง แม้ว่าผู้โดยสารตอนหลังจะไม่ต้องคาดเข็มขัดนิรภัยก็ยังคงแนะนำให้ทำเช่นนั้น เพื่อความปลอดภัยโดยเฉพาะบนถนนที่พลุกพล่านซึ่งอุบัติเหตุส่วนใหญ่มักจะเกิดขึ้น

(3) ป้ายจราจรเมื่อขับรถในเยอรมนีมีความสำคัญมาก สัญญาณเมื่อขับรถในเยอรมนีก็เหมือนกับป้ายถนนส่วนใหญ่ในประเทศอื่น ๆ ของโลก อย่างไรก็ตาม คุณควรทราบข้อมูลเพิ่มเติมเกี่ยวกับเรื่องนี้เสมอ

<sup>79</sup> International Drivers Association, 'คู่มือการขับรถเยอรมนี: สํารวจประเทศเยอรมนีโดยการขับรถด้วยใบขับขี่สากล' (International Drivers Association, 9 เมษายน 2567)

<<https://internationaldriversassociation.com/th/germany-driving-guide/>> สืบค้นเมื่อ 20 มกราคม 2567.

ก่อนออกถนน เพื่อให้แน่ใจว่าคุณทราบประเภทป้ายจราจรต่างๆ ในขณะที่ขับรถในเยอรมนี ป้ายถนนส่วนใหญ่เมื่อขับรถในเยอรมนีเหมือนกับในประเทศอื่น ๆ ไม่ว่าคุณจะใช้รถของคุณเองในเยอรมนีหรือเช่ารถ โปรดใส่ใจกับป้ายจราจรในเยอรมนีเพื่อการเดินทางที่ปลอดภัย นี่คือตัวอย่างบางส่วนที่คุณจะเห็นบนถนนในเยอรมนี

ป้ายเตือนถนน - สัญญาณไฟจราจรข้างหน้า, การเตือนการซ่อมถนน, พื้นผิวถนนข้างหน้าไม่ดีและอื่น ๆ

ป้ายบอกทางด่วน - หยุด, ทางด่วนข้างหน้า, วงเวียนข้างหน้า และอื่นๆ

ป้ายบอกทางบังคับ - จำกัดความเร็ว, แขงขวาเท่านั้น, ช่องจราจรบังคับสำหรับรถโดยสารและอื่นๆ

ป้ายบอกข้อมูลถนน - โค้งซ้าย โค้งขวา ไฟจราจร โค้งคู่ งานถนน ถนนแคบ ถนนลื่น ถนนขรุขระ ถนนสองทาง

### 3.1.2 แนวความคิดการปรับเป็นพินัยของประเทศเยอรมนี

มีแนวคิดที่ว่าอาชญากรรมทางเศรษฐกิจเป็นการกระทำที่เป็นภัยอันตรายร้ายแรงต่อประโยชน์อันสำคัญยิ่งของสังคม โดยบั่นทอนความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจของประเทศ จึงสมควรกำหนดให้เป็นความผิดทางอาญา ในขณะที่ “การฝ่าฝืนกฎระเบียบในทางเศรษฐกิจ” ไม่สมควรกำหนดให้อยู่ในแดนของกฎหมายอาญา แต่ควรกำหนดให้เป็น “ความผิดต่อกฎระเบียบ” ซึ่งผู้กระทำความผิดต้องชำระ “ค่าปรับ” ซึ่งไม่ใช่โทษปรับทางอาญา และเป็นมาตรการที่ไม่มีลักษณะเป็นการประณามผู้กระทำความผิดในปี ค.ศ. 1952 ได้มีการตรารัฐบัญญัติว่าด้วยความผิดต่อกฎระเบียบ (Act on Regulatory Offences ค.ศ. 1952) (พ.ศ. 2495) หรือเรียกว่ากฎหมายว่าด้วยความผิดทางปกครองซึ่งเป็นกฎหมายกลางเพื่อใช้ในการพิจารณาและกำหนดโทษสำหรับความผิดที่ไม่ร้ายแรง โดยมีการกำหนดหลักเกณฑ์ทางสารบัญญัติและวิธีสบัญญัติที่เกี่ยวกับกฎระเบียบและการลงโทษในชั้นเจ้าหน้าที่ ชั้นอัยการ ชั้นศาลการบังคับคำสั่งปรับ และความสัมพันธ์กับคดีอาญา<sup>80</sup> ต่อมาในปี ค.ศ. 1968 (พ.ศ. 2511) ได้มีการปรับปรุงกฎหมายโดยยกเลิก “ความผิดผสม” (ความผิดที่อาจเป็นได้ทั้งความผิดอาญาและความผิดต่อกฎระเบียบ ซึ่งให้อำนาจผู้ใช้กฎหมายมีดุลพินิจในการพิจารณาความผิด) เนื่องจากเห็นว่าไม่ควรให้เป็นอำนาจการตัดสินใจของเจ้าหน้าที่หรือศาลซึ่งเป็นผู้ใช้กฎหมาย แต่ควรต้องเป็นหน้าที่ของฝ่ายนิติบัญญัติในการกำหนดความผิดให้ชัดเจนกฎหมายว่าด้วยความผิดต่อกฎระเบียบได้ทำการยกเว้นโดยใช้ประมวลกฎหมายอาญาและประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาเป็นต้นแบบ แต่ได้มีการปรับให้สอดคล้องกับลักษณะของความผิดต่อกฎระเบียบ (ความผิดที่ไม่ร้ายแรง) โดยมีหลักคิด ดังนี้<sup>81</sup>

(1) เมื่อบุคคลกระทำความผิดที่ไม่ร้ายแรง สิ่งที่เขาสมควรได้รับจึงต้องเป็นมาตรการที่ไม่รุนแรงเพื่อให้ได้สัดส่วนกับสิ่งบุคคลนั้นได้กระทำและสอดคล้องกับหลักความได้สัดส่วน ดังนั้น มาตรการบังคับที่จะใช้กับการฝ่าฝืนกฎหมายที่ไม่ร้ายแรงตามกฎหมายว่าด้วยความผิดต่อกฎระเบียบ คือ การปรับ ไม่มีการจำคุกหรือ

<sup>80</sup> คณันท์ ชัยชนะ, มาตรการทางกฎหมายสำหรับความผิดที่ไม่ร้ายแรง : กรณีศึกษากฎหมายว่าด้วยการฝ่าฝืนกฎระเบียบของประเทศเยอรมนี (Gesetz über Ordnungswidrigkeiten) (สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา 2561) 3-4.

<sup>81</sup> เฟ็งอ้าง 7.

กักขัง ตลอดจนอำนาจของเจ้าหน้าที่ในการสอบสวนการกระทำความผิดก็จำเป็นที่จะต้องสอดคล้องกับความร้ายแรงของความผิดด้วย ในกรณีความผิดต่อกฎระเบียบจึงมีการจำกัดอำนาจสอบสวนของเจ้าหน้าที่ไม่ให้เทียบเท่ากับอำนาจของพนักงานสอบสวนในคดีอาญา

(2) เมื่อมาตรการบังคับที่จะใช้กับผู้กระทำความผิดเป็นมาตรการที่ไม่รุนแรง (ปรับสถานเดียว) ในขณะที่จำนวนการกระทำความผิดมีปริมาณมาก จึงมีความจำเป็นต้องลดขั้นตอนและความยุ่งยากในกระบวนการพิจารณาความผิดต่อกฎระเบียบ โดยเฉพาะการกำหนดให้เจ้าหน้าที่ที่มีอำนาจสอบสวน สั่งปรับและยึดอายุทรัพย์สินเพื่อนำมาชำระค่าปรับได้โดยไม่ต้องฟ้องศาล รวมทั้งกำหนดให้อำนาจเจ้าหน้าที่รับทรัพย์สินที่มีไว้หรือใช้ในการกระทำความผิดได้ โดยถือเป็นมาตรการข้างเคียง

(3) เมื่อกฎหมายให้อำนาจเจ้าหน้าที่ในการสอบสวน สั่งปรับ และบังคับตามคำสั่งได้ด้วยตัวเอง ทำให้คดีความผิดต่อกฎระเบียบจำนวนมากจบได้ในชั้นเจ้าหน้าที่ เจ้าหน้าที่จึงมีความสำคัญมากในกระบวนการพิจารณาความผิดต่อกฎระเบียบ และอาจกล่าวได้ว่าเป็นกลุ่มหลักที่ใช้กฎหมายฉบับนี้ ซึ่งการบังคับใช้กฎหมายในประเทศเยอรมนีส่วนใหญ่ถูกกำหนดให้เป็นอำนาจขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ดังนั้นเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจพิจารณาความผิดต่อกฎระเบียบ ในประเทศเยอรมนีส่วนใหญ่จึงเป็นเจ้าหน้าที่ท้องถิ่น ซึ่งอาจไม่ได้เป็นนักกฎหมาย การนำประมวลกฎหมายอาญามาปรับใช้จึงต้องปรับให้ง่ายต่อการทำความเข้าใจและใช้งาน โดยเฉพาะในกรณีที่ผู้ไม่ใช่นักกฎหมาย ในขณะที่กฎหมายในส่วนวิธีสบัญญัติก็ต้องมีความละเอียดเพียงพอให้สามารถปฏิบัติได้โดยไม่ต้องตีความจุดเด่นของกฎหมายว่าด้วยความผิดต่อกฎระเบียบ คือกระบวนการพิจารณาความผิดต่อกฎระเบียบ ซึ่งได้กำหนดกระบวนการให้เหมาะสมกับความผิดที่ไม่ร้ายแรง โดยการลดรูปแบบกระบวนการในการพิจารณาความผิดทางอาญาลง ดังนี้

(3.1) หน่วยงานทางปกครองดำเนินการสอบสวนและออกคำสั่งปรับ

(3.2) หากผู้ต้องหาไม่ได้แย้งคำสั่งปรับภายใน ๒ สัปดาห์ เจ้าหน้าที่มีอำนาจบังคับให้เป็นไปตามคำสั่ง โดยนำวิธีการบังคับทางปกครองมาใช้โดยอนุโลม

(3.3) หากผู้ต้องหาโต้แย้งคำสั่ง เจ้าหน้าที่จะพิจารณาทบทวนคำสั่งอีกครั้งหนึ่ง

(3.4) ถ้าเจ้าหน้าที่เห็นด้วยกับคำโต้แย้ง ก็จะเพิกถอนคำสั่ง แต่ถ้าไม่เห็นด้วย ก็จะส่งสำนวนไปยังพนักงานอัยการเพื่อพิจารณาฟ้องเป็นคดีต่อศาล

(3.5) ถ้าพนักงานอัยการเห็นว่ามีการกระทำความผิดจริง ก็จะยื่นฟ้องต่อศาลยุติธรรม คือศาลแขวง และมีการกำหนดหลักเกณฑ์ในการพิจารณาของศาลให้กระชับ รวดเร็ว โดยลดกระบวนการและวิธีพิจารณาของศาลให้เหมาะสมกับการกระทำผิดที่ไม่ร้ายแรง เช่น ศาลสามารถพิจารณาลับหลังจำเลยได้จึงไม่จำเป็นต้องนำตัวผู้ต้องหาไปศาลอย่างกรณีความผิดอาญา การสืบพยานไม่จำเป็นต้องอ่านคำให้การของโจทก์และจำเลย การเขียนคำพิพากษาสามารถเขียนสั้น ๆ พอเข้าใจ และที่สำคัญมีการกำหนดหลักเกณฑ์การพิจารณาของศาลในการปรับเปลี่ยนการพิจารณาโทษจากคดีอาญากับคดีความผิดที่ไม่ร้ายแรง หรือในทางกลับกันกรณีที่มีการฟ้องเป็นคดีอาญาแต่ศาลพิจารณาแล้วเห็นว่าเป็นคดีความผิดที่ไม่ร้ายแรง ศาลก็จะใช้กระบวนการพิจารณาในลักษณะของคดีความผิดที่ไม่ร้ายแรงได้

(3.6) ผู้ต้องหาสามารถอุทธรณ์คำพิพากษาศาลได้เพียงครั้งเดียว คดีจึงสิ้นสุดที่ศาลอุทธรณ์ ภายหลังจากที่มีการตรากฎหมายว่าด้วยความผิดต่อกระเปียบ ก็ได้มีการตรากฎหมายที่เปลี่ยนความผิดอาญา มาเป็นความผิดต่อกระเปียบหลายฉบับ ได้แก่ ความผิดตามกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก กฎหมายการ แข่งขันทางการค้า กฎหมายผังเมือง และกฎหมายสิ่งแวดล้อม ซึ่งความผิดต่อกระเปียบหรือความผิดทาง ปกครองตามระบบกฎหมายของประเทศเยอรมนีใช้กับการฝ่าฝืนกฎหมายที่ไม่ร้ายแรงในลักษณะ mala prohibita ที่ไม่ใช่ความผิดลหุโทษตามประมวลกฎหมายอาญา และต่อมาในปี ค.ศ. ๑๙๗๕ ได้มีการลดหรือ เปลี่ยนโทษทางอาญาด้วยการลดและเลิกความผิดอาญาลหุโทษและกำหนดให้การกระทำส่วนหนึ่งไม่เป็น ความผิดอีกต่อไป เช่น การขอลานและเร่ร่อนในที่สาธารณะ

ความผิดทางพิณัยหากอ้างอิงตามเจตนารมณ์ของ Gesetz über Ordnungswidrigkeiten / Act on Regulatory Offences ซึ่งเป็นกฎหมายต้นแบบของประเทศเยอรมนี ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อการเปลี่ยนโทษอาญาบางส่วน ที่โดยสภาพเป็นความผิดต่อกระเปียบ หรือเป็นความผิด ไม่ร้ายแรง อาทิ การขัดคำสั่งเจ้าพนักงาน การฝ่าฝืนกฎจราจรบางอย่าง หรือการไม่จดแจ้งงานด้านการ ทะเบียนแก่รัฐ ให้กลายเป็น ‘ความผิดต่อกระเปียบ’ (Ordnungswidrigkeit) ซึ่งผู้กระทำความผิดต้อง ชำระ ‘ค่าปรับ’ (Geldbuße) ที่ไม่ใช่โทษปรับทางอาญา (Geldstrafe) ซึ่งเทียบเคียงได้กับ ‘ค่าปรับทาง ปกครอง’ ตามระบบกฎหมายไทย ซึ่งร่างกฎหมายฉบับนี้ ึ่งใจเลือกใช้คำ เพื่อนิยามความผิดในลักษณะ ดังกล่าว โดยการใช้คำว่า ‘ความผิดทางพิณัย’ ซึ่งเป็นคำในภาษาโบราณ เพราะต้องการหลีกเลี่ยงคำว่า ‘ความผิดทางปกครอง’

การลงโทษปรับตามประมวลกฎหมายอาญาเยอรมัน German Criminal Code ใช้ การลงโทษตามระบบโทษปรับตามรายได้ day-fine โดยนารายได้ต่อวันของผู้กระทำความผิด เป็นฐานในการ กำหนดค่าปรับ โดยค่าปรับขั้นต่ำนั้นจะต้องไม่น้อยกว่า 5 วันและสูงสุดคือ 365 วัน ทั้งนี้ ศาลอาจอนุญาตให้ ผ่อนชำระค่าปรับเป็นรายงวดได้ เนื่องจากสถานการณ์ส่วนตัวหรือสภาพการเงินของผู้กระทำความผิด

### 3.2 มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายจราจรของประเทศญี่ปุ่น

ประเทศญี่ปุ่นมักจะถูกขนานนามให้เป็นประเทศที่มีความปลอดภัยสูงประเทศหนึ่งของโลกเนื่องจากมี ความเข้มงวดของกฎหมายอย่างมากรวมถึงกฎจราจร ซึ่งเป็นกฎพื้นฐานในการควบคุมดูแลความปลอดภัย ของผู้ใช้รถใช้ถนน การละเมิดกฎจราจรจะทำให้ได้รับการลงโทษอย่างรุนแรง รวมถึงประเทศญี่ปุ่นได้ดำเนิน นโยบายด้านความปลอดภัยของตัวรถ ทั้งการออกมาตรการให้ติดตั้งระบบเบรก ABS และการติดตั้งถุงลม นิรภัย การปรับโครงสร้างพื้นฐานและองค์ประกอบทางถนน การปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการสร้าง ระบบฝึกอบรมเพื่อการขับขี่ที่ปลอดภัย

3.2.1 กฎหมาย นโยบาย มาตรการที่เกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายจราจรของประเทศญี่ปุ่น สำหรับ ประเทศญี่ปุ่นนั้น กฎหมายจราจรที่ใช้บังคับอยู่คือ Road Traffic Act 1960 โดยกฎหมายดังกล่าวได้กำหนด

กฎระเบียบ ข้อบังคับ และบทลงโทษสำหรับผู้กระทำความผิดพร้อมทั้งกำหนดอำนาจหน้าที่ให้เจ้าพนักงานตำรวจ ดังนี้

(1) Road Traffic Statistic in Japan ภาพรวมของสถิติอุบัติเหตุทางถนนของประเทศญี่ปุ่น ในปี 2018 มีจำนวนประชากรทั้งสิ้น 126,230,000 คน และมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน จำนวน 3,532 คน คิดเป็น 2.79 คน ต่อประชากรหนึ่งแสนคน ซึ่งเป็นค่าสถิติที่ต่ำมากเมื่อเทียบกับประเทศในทวีปเอเชีย สะท้อนให้เห็นถึงความปลอดภัยบนท้องถนนที่สูงมาก แต่ถ้าหากมองย้อนไปเมื่อปี 1970 ที่มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน คิดเป็น 16 คน ต่อประชากรหนึ่งแสนคน ซึ่งทางญี่ปุ่นได้ดำเนินนโยบายด้านความปลอดภัยของตัวรถ ทั้งการออกมาตรการให้ติดตั้งระบบเบรก ABS และการติดตั้งถุงลมนิรภัย การปรับโครงสร้างพื้นฐานและองค์ประกอบทางถนน การปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการสร้างระบบฝึกอบรมเพื่อการขับขี่ที่ปลอดภัย อันเป็นเหตุให้สถิติผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลดลงอย่างมีนัยสำคัญ

(2) ใบอนุญาตขับรถและบทลงโทษตามกฎหมาย (The Driver's License System and Punishment on The Road Traffic Act)

(2.1) ระบบใบอนุญาตขับรถ ใบอนุญาตขับรถในญี่ปุ่นแบ่งออกเป็น 3 ประเภท ได้แก่

(2.1.1) ประเภทที่ 1 สำหรับใช้ส่วนบุคคลได้แก่รถยนต์และรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล

(2.1.2) ประเภทที่ 2 สำหรับใช้เพื่อการขนส่งสาธารณะ ได้แก่รถแท็กซี่และรถโดยสาร

(2.1.3) ประเภทที่ 3 ใบอนุญาตขับรถชั่วคราวสำหรับฝึกขับขี่ยานพาหนะบนท้องถนน

ซึ่งผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถจะต้องทำการสอบข้อเขียน และสอบภาคปฏิบัติ แต่หากผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถมีใบรับรองผ่านการอบรมจากโรงเรียนสอบขับรถที่ได้รับการรับรองจะได้รับการยกเว้น ไม่ต้องทำการทดสอบภาคปฏิบัติ<sup>82</sup> ทั้งนี้กฎหมายของประเทศญี่ปุ่น ได้กำหนดให้การขับรถจะต้องได้รับการอนุญาต หรือใบอนุญาตโดยให้ตำรวจเป็นผู้ดำเนินการ

(2.2) บทลงโทษตามกฎหมาย

(2.2.1) ระบบการตัดแต้ม

รัฐบาลประเทศญี่ปุ่นได้ออกกฎหมายเพื่อควบคุมพฤติกรรมกรรมการขับขี่ โดยใช้ระบบคะแนนเพื่อประเมินพฤติกรรม ตลอดจนเป็นการลงโทษแก่ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่กระทำความผิดฝ่าฝืน

<sup>82</sup> กระทรวงคมนาคม, 'รายงานการศึกษาทางด้านการความปลอดภัยทางถนนชุดที่3 ณ ประเทศญี่ปุ่น' (กระทรวงคมนาคม) <[https://complain.mot.go.th/gis\\_group/mot-mlit/img/roadsafety-japan3.pdf](https://complain.mot.go.th/gis_group/mot-mlit/img/roadsafety-japan3.pdf)> สืบค้นเมื่อ 20 มกราคม 2567.

กฎหมายด้านการจราจรและขนส่ง<sup>83</sup> โดยมีวัตถุประสงค์หลักคือ เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของทุกฝ่าย<sup>84</sup> ซึ่งระบบแต้มความผิดของญี่ปุ่นนั้น แบ่งออกได้เป็น 4 กลุ่ม คือ

- (1) แต้มความผิดพื้นฐานสำหรับความผิดทั่วไป
- (2) แต้มความผิดพื้นฐานสำหรับความผิดเฉพาะ
- (3) แต้มความผิดเพิ่มเติมกรณีเกิดอุบัติเหตุ และ
- (4) แต้มความผิดเพิ่มเติมกรณีชนแล้วหนี

นอกจากนี้ประเทศญี่ปุ่นได้ให้ความสำคัญต่อการกระทำผิดที่เป็นเหตุทำให้ผู้อื่นบาดเจ็บและเสียชีวิต หรือสร้างความเสียหายแก่ทรัพย์สินของรัฐโดยจะดำเนินการตัดแต้มแก่ผู้กระทำความผิดในระดับสูงสุด คือ ระหว่างช่วงคะแนน 45 – 62 คะแนน หากเป็นเหตุทำให้ผู้อื่นบาดเจ็บและเสียชีวิต หรือสร้างความเสียหายทรัพย์สินของรัฐ รองลงมา คือ โทษมาแล้ว ขับการขับรถในสภาพร่างกายที่อ่อนล้า ในช่วงคะแนนระหว่าง 12-35 คะแนน นอกนั้นเป็นคดีที่ทำความผิดทางวินัยและฝ่าฝืนกฎข้อบังคับในระดับประมาทเล็กน้อย ซึ่งจะถูกตัดแต้ม 1-3 คะแนน ซึ่งคะแนนเหล่านี้จะทวีคูณสูงสุดถึง 7 เท่า หากกระทำความผิดภายใต้สถานการณ์ที่ผู้ขับขี่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกายอยู่ในช่วง 15-25 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ซึ่งในการพิจารณายกเลิกเพื่อยกเลิกหรือเพิกถอนใบอนุญาตขับรถในญี่ปุ่นนั้นระบบการตัดแต้มนี้จะถูกตรวจสอบย้อนหลังไปถึง 3 ปีประเด็นที่แสดงถึงความจริงจังกับการแก้ปัญหามาแล้วขับคือ การใช้หลักเกณฑ์การวัดปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกายที่ 25 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ในขณะที่ประเทศไทยใช้เกณฑ์ที่ 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์<sup>85</sup> เป็นประเทศที่ขึ้นชื่อเรื่องระเบียบวินัยในระดับสูงนี้ก็มีการวางอัตราโทษในกรณีที่มาแล้วขับเอาไว้สูงมากเช่นกัน โดยจะพิจารณาโทษตามระดับความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ที่ตรวจพบ หากมาถึง ป้ายไฟหยุดตรวจ แล้วมีการตรวจพบปริมาณมากกว่า 0.05% ผู้ขับขี่จะต้องใช้แรงงานทำประโยชน์เพื่อสังคมนานสูงสุด 2 ปี พร้อมเปรียบเทียบปรับอีก 50,000 เยน (หรือประมาณ 14,500 บาท) และมีสิทธิ์ถูกยึดใบอนุญาตขับขี่ด้วย และนอกจากผู้ขับขี่จะต้องรับโทษแล้ว ร้านค้าที่จำหน่ายแอลกอฮอล์ให้ผู้ขับขี่ก็จะต้องโดนลงโทษตามไปด้วย ยิ่งผู้ขับขี่ที่ถูกจับดำเนินคดีในข้อหาเมาแล้วขับเป็นครั้งที่ 2 จะต้องจำคุกนาน 6 เดือนในคุกที่เตรียมเอาไว้เป็นพิเศษอีกด้วย

ประเทศญี่ปุ่นได้พบปัญหาจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนน ในปี 1970 ซึ่งมีผู้เสียชีวิต 16,765 คนต่อปีแต่ในปัจจุบันกลับประสบผลสำเร็จในการดำเนินมาตรการต่าง ๆ เพื่อลดอุบัติเหตุอย่างยั่งยืน ซึ่งมีผู้เสียชีวิต จำนวน 3,532 คน ในปี 2018 ที่ผ่านมานั้น อันเป็นผลมาจากการปฏิรูปโครงสร้างพื้นฐาน การให้ความใส่ใจปรับปรุงและแก้ไขกฎหมาย กระบวนการอันนำมาซึ่งการได้ใบอนุญาตขับรถที่เข้มงวด การพัฒนาและส่งเสริมการฝึกอบรมวัฒนธรรมการขับขี่ที่ปลอดภัย ซึ่งมีความสำคัญอย่างยิ่ง

<sup>83</sup> เฟิงอ้าง.

<sup>84</sup> ฉินฉินันท์ คุปตานนท์, ‘ระบบแต้มความผิดในกฎหมายจราจรญี่ปุ่น’ (กรุงเทพธุรกิจ, 7 มิถุนายน 2562)

<<https://www.bangkokbiznews.com/blogs/columnist/122330>> สืบค้นเมื่อ 20 มกราคม 2567.

<sup>85</sup> กระทรวงคมนาคม (เชิงอรรถ 82).



ภายใต้ความรับผิดชอบกระทรวงคมนาคมที่ควรจะนำมาปรับใช้ลดอุบัติเหตุของประเทศไทยแบ่งเป็นประเด็นต่าง ๆ

(1) ปรับปรุงกระบวนการในการออกใบอนุญาตขับรถทุกประเภทให้เข้มงวด โดยสมควรที่จะมีการปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องรวมถึงกระบวนการสอบของผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถ และการให้ความรู้ที่ครอบคลุมทุกมิติด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เช่น ในการขับรถสาธารณะ ผู้ขับขี่ต้องมีการทดสอบสมรรถภาพในการขับขี่ (Driving Aptitude Test) เพื่อเป็นเครื่องมือให้ภาครัฐและผู้ประกอบการใช้ในการปรับปรุงพฤติกรรมผู้ขับขี่เพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุรวมถึงการประเมินผล ควรประยุกต์หลักการสอบขับรถภาคปฏิบัติบนถนนจริง มาใช้ในประเทศไทยตามความเหมาะสม

(2) โครงสร้างพื้นฐานมีส่วนสำคัญอย่างยิ่งต่อการลดอุบัติเหตุซึ่งการเรียนรู้ที่จะคาดคะเนความเสี่ยงผ่านแบบจำลองสถานการณ์ต่าง ๆ จะเป็นผลทำให้ผู้ขับขี่มีทักษะคาดคะเนในสถานการณ์ฉุกเฉินอย่างรอบคอบ มีการทบทวนถึงหลักสูตรทางด้านทฤษฎีในการอบรมเพื่อประกอบการขอรับใบอนุญาตขับรถให้มีความครอบคลุมในทุกด้านและให้ความใส่ใจถึงหลักสูตรความสำคัญในการเสริมสร้างทักษะการคาดคะเนในสถานการณ์ฉุกเฉิน เพื่อพัฒนาศักยภาพของผู้ขับรถและส่งเสริมถึงความตระหนักถึงความเสี่ยงด้านต่าง ๆ ที่อาจนำไปสู่อุบัติเหตุอันจะนำไปสู่การลดอุบัติเหตุทางถนนอย่างยั่งยืน

(3) ตระหนักถึงผลดีของการใช้ระบบการตัดแต้มในใบอนุญาตขับรถ ในการป้องปรามและแก้ปัญหาของผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนต่อกฎหมายและขาดจิตสำนึกทั้งต่อชีวิตของตนเองและต่อสาธารณะ จึงเห็นสมควรมอบหมายให้กรมการขนส่งทางบกหรือกับสำนักงานตำรวจแห่งชาติและผู้ที่เกี่ยวข้องโดยเร็วที่สุดควบลู่ไปกับการประชาสัมพันธ์ให้สังคมให้เห็นถึงประโยชน์ที่เกิดขึ้นจากการใช้ระบบตัดแต้ม

ญี่ปุ่นเป็นประเทศที่มีความปลอดภัยในการสัญจรบนท้องถนนมากที่สุดในโลก แห่งหนึ่งของโลก แน่แน่นอนว่าเป็นผลพวงมาจากกฎหมายจราจรอันเข้มงวด และวินัยที่ดีเยี่ยมของคนญี่ปุ่น ข้อนี้พนอจัน วิชา เทรายามา หลิงไทยที่อาศัยอยู่ในประเทศญี่ปุ่นยืนยันได้ "ที่ญี่ปุ่นกว่าจะสอบใบขับขี่ได้นี้ยากเย็นมาก ครั้งเดียวไม่มีผ่านง่ายๆ บางคนสอบแล้วสอบอีก 5-6 ครั้งกว่าจะได้ ใครได้ใบขับขี่นี้ถือว่ายิ่งกว่าถูกรางวัลล็อตเตอรี่เสียอีก"

จากเหตุการณ์ที่คนไทยก่อเหตุมาแล้วขับรถชนนักเรียนญี่ปุ่นกลางถนนที่จ.ชบะ ประเทศญี่ปุ่น สร้างกระแสวิพากษ์วิจารณ์อย่างกว้างขวาง การเมาแล้วขับถือเป็นเรื่องใหญ่มากในญี่ปุ่น ถึงขั้นหมดอนาคตเลยทีเดียวนะ

"คนไทยที่เพิ่งมาอยู่ญี่ปุ่นใหม่ๆ มักไม่คุ้นกับระเบียบวินัยการจราจรของที่นี่ และมักจะแหกกฎอยู่บ่อยๆ เรื่องเมาแล้วขับถือเป็นเรื่องใหญ่มาก เวลาคนญี่ปุ่นจะดื่มกินสังสรรค์ เขาจะมีการวางแผนว่าดื่มกี่ชั่วโมงแอลกอฮอล์ถึงหมดฤทธิ์ถึงจะขับรถได้ หรือถ้าในกลุ่มที่มีคนดื่ม ต้องมีคนหนึ่งที่ไม่ดื่มคอยขับรถให้"

คนญี่ปุ่นเข้มงวดมาก ยกตัวอย่างสามีซึ่งเป็นคนญี่ปุ่นจะห้ามไม่ให้อาศัยนั่งรถไปกับใครมั่วซั่ว ทีแรกเราก็ไม่เข้าใจและโมโหมาก เขาอธิบายว่าถ้านั่งไปในรถคนที่เราไม่สนิทคุ้นเคย แล้ว

เกิดอุบัติเหตุขึ้น เราจะพลอยติดร่างแหไปด้วย หรือนั่งไปกับคนที่ไม่มีประกัน เราก็จะเดือดร้อน ฉะนั้นจะนั่งรถใครสู่มีสู่หม่าไม่ได้" "โดยเฉพาะอย่างยิ่งถ้าต้องตี ยิงห้ามขับโดยเด็ดขาดเลย ควรเรียกรถแท็กซี่พิเศษที่บริการรับส่งคนเมามารับดีกว่า"

ยกตัวอย่างข้อมูลเกี่ยวกับกฎหมายจราจรในประเทศญี่ปุ่นอันเข้มงวด ดังนี้ ไม่หยุดรถตามป้ายสัญญาณ มีโทษหักคะแนน 2 แต้ม เสียค่าปรับ 5,000-9,000 เยนตามขนาดของรถ ตั้งแต่จักรยานยนต์ไปจนถึงรถบรรทุก หากคะแนนที่ถูกหักสะสมย้อนหลัง 3 ปี รวมกันตั้งแต่ 6 คะแนนขึ้นไป จะถูกยึดใบขับขี่เป็นเวลา 30-180 วัน เว้นแต่หากเป็นการสะสมจากกระทำความผิดอันไม่รุนแรง (1-3 แต้ม) อาจได้รับผ่อนผันให้เข้ารับการอบรมผู้ปฏิบัติผิดกฎหมายจราจรแทนการยึดใบขับขี่

กฎหมายของญี่ปุ่นจะดูแลคนเดินเท้าเป็นพิเศษ โดยมีกฎหมายที่เอาผิดผู้ขับขี่ที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ เช่น ชัดขวางการข้ามถนนของคนเดินเท้า ชัดขวางการสัญจรของเด็กเล็ก ไม่รักษาชัดเจนการข้ามถนนของคนเดินเท้า ไม่รักษาระยะห่างจากคนเดินเท้าในระยะที่ปลอดภัย ไม่ชะลอรถ ในถนนคนเดิน จะมีโทษหักคะแนน 2 แต้ม และปรับ 5,000-9,000 เยน ยกเว้นความผิดฐานชัดเจนการข้ามถนน จะมีโทษปรับหนักกว่า คือ 6,000-12,000 เยน

ส่วนกฎหมายเมาแล้วขับ ตามมาตรา 65 ของ พระราชบัญญัติจราจรของญี่ปุ่น<sup>86</sup> ถูกยกร่างขึ้นใหม่ และมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 19 ก.ย. 2007 เป็นต้นมา ระบุว่าห้ามขับขี่ยานพาหนะในขณะที่มีแอลกอฮอล์ในร่างกาย ห้ามให้ยืมหรือให้ใช้ยานพาหนะ แก่ผู้ที่นำวิตกกว่าจะกระทำผิด ห้ามให้สุรา หรือสนับสนุนการดื่มสุราแก่ผู้ที่นำวิตกกว่าจะกระทำผิด ห้ามร้องขอหรือไหว้วานให้ผู้อื่นขับขี่ยานพาหนะไปส่งตนเอง โดยที่รู้อยู่แล้วว่าบุคคลนั้นเป็นผู้ที่มีแอลกอฮอล์ในร่างกาย อีกทั้งยังห้ามร่วมโดยสารไปในยานพาหนะที่ขับขี่โดยบุคคลที่กระทำผิดด้วย

บทลงโทษของผู้ขับขี่เมาแล้วขับ มีการพิจารณาตามสภาพว่าไม่อยู่ในอาการที่จะควบคุมการขับขี่ได้ตามปกติ เช่น เดินเซ ตาปรือ หน้าแดงกำ ฯลฯ โทษจำคุกไม่เกิน 5 ปี หรือปรับไม่เกิน 1 ล้านบาท หักคะแนน 35 แต้ม และเพิกถอนใบขับขี่ 3 ปี มีแอลกอฮอล์ในร่างกายเกินกว่า 0.15 mg ต่อลมหายใจ 1 ลิตรโทษจำคุกไม่เกิน 3 ปี หรือปรับไม่เกิน 5 แสนเยน หักคะแนน 13-25 แต้ม และยึดใบขับขี่ตั้งแต่ 90 วัน ไปจนถึงเพิกถอนใบขับขี่ 2 ปี

ผู้ให้ยืมหรือให้ใช้ยานพาหนะมีโทษจำคุกและโทษปรับเท่ากับผู้ขับขี่ ผู้จำหน่ายสุรา ผู้สนับสนุนให้ดื่ม หรือผู้ร่วมโดยสารมาด้วย กรณีผู้ขับขี่เมาแล้วขับโทษจำคุกไม่เกิน 3 ปี หรือปรับไม่เกิน 5 แสนเยน กรณีผู้ขับขี่มีแอลกอฮอล์ในร่างกาย โทษจำคุกไม่เกิน 2 ปี หรือปรับไม่เกิน 3 แสนเยน

<sup>86</sup> มาตรา 65 ห้ามขับขี่ยานพาหนะในขณะที่มีแอลกอฮอล์ในร่างกายห้ามให้ยืมหรือให้ใช้ยานพาหนะแก่ผู้ที่นำวิตกกว่าจะกระทำผิดตามวรรคหนึ่งห้ามให้สุราหรือสนับสนุนการดื่มสุราแก่ผู้ที่นำวิตกกว่าจะกระทำผิดตามวรรคหนึ่งห้ามร้องขอหรือไหว้วานให้ผู้อื่นขับขี่ยานพาหนะไปส่งตนเองโดยที่รู้อยู่แล้วว่าบุคคลนั้นเป็นผู้ที่มีแอลกอฮอล์ในร่างกาย อีกทั้งห้ามร่วมโดยสารไปในยานพาหนะที่ขับขี่ โดยบุคคลที่กระทำผิดตามวรรคหนึ่งด้วย

เปรียบโทษฝ่าฝืนข้อห้ามทางม้าลายระหว่างประเทศไทยกับญี่ปุ่น ฐานความผิดไม่หยุดรถให้คนข้ามทางม้าลาย ไทยปรับไม่เกิน 1,000 บาท ญี่ปุ่นจำคุกไม่เกิน 3 เดือนหรือ ปรับไม่เกิน 50,000 เยน(ประมาณ 15,000 บาท) ขับรถชนคนข้ามทางม้าลายได้รับบาดเจ็บ ไทยจำคุกไม่เกิน 3 ปี ญี่ปุ่นจำคุกไม่เกิน 7 ปี ขับรถชนคนข้ามทางม้าลายเสียชีวิต ไทยจำคุกไม่เกิน 10 ปี และปรับไม่เกิน 200,000 บาท ญี่ปุ่นจำคุกไม่เกิน 7 ปีหรือปรับไม่เกิน 1 ล้านบาท (ประมาณ 300,000 บาท) ด้วยเหตุนี้ญี่ปุ่นมีการเข้มงวดกวดขันการบังคับใช้กฎหมายจราจรอย่างจริงจังมากกว่าไทย มีการใช้มาตรการทางวิศวกรรมจราจรอย่างเต็มที่ เช่น สีทางม้าลายชัดเจน มีเครื่องหมายจราจรบนถนนเตือนก่อนถึงทางม้าลาย มีป้ายจราจรที่ชัดเจนและเพียงพอให้ผู้ขับขี่รู้ว่าข้างหน้ามีทางม้าลาย ซึ่งจะต้องลดความเร็ว มีไฟฟ้าแสงสว่างเพียงพอ มีการทาสีให้เป็นแถบนูน (Rumble Strip) ทำให้มีเสียงดังเมื่อขับรถผ่านก่อนถึงทางม้าลาย และบางแห่งมีการยกระดับทางม้าลายให้สูงกว่าระดับถนน เพื่อให้ผู้ขับขี่เห็นทางม้าลายและคนที่กำลังข้ามทางม้าลายได้ชัดเจนขึ้น เป็นต้น คนญี่ปุ่นส่วนใหญ่เคารพกฎ กติกาสังคม คนที่เคยไปเยือนญี่ปุ่นจะพบว่าคนญี่ปุ่นเป็นคนที่ทำตามข้อบังคับอย่างเคร่งครัด เช่น ข้ามถนนบนทางม้าลาย ไม่ทิ้งขยะในที่สาธารณะ ไม่ส่งเสียงดังในร้านอาหาร มีการเข้าคิวทุกการใช้บริการ ฯลฯ หรือคนที่เคยไปใช้ชีวิตในญี่ปุ่นคงเคยมีประสบการณ์ในการแยกขยะก่อนนำถุงขยะไปวางไว้ตามจุดและเวลาที่กำหนด แต่อย่างไรก็ตาม มีการสำรวจเมื่อไม่นานมานี้พบว่าผู้ขับขี่ในบางเมืองของญี่ปุ่นจำนวนไม่น้อยที่ไม่หยุดรถหน้าทางม้าลายที่ไม่มีสัญญาณไฟจราจร มีการสอบใบขับขี่ในญี่ปุ่นยากมาก การได้ใบขับขี่ในญี่ปุ่นเป็นเรื่องยากมาก ต้องเสียค่าใช้จ่ายสูงและใช้เวลานาน จึงอาจทำให้คนญี่ปุ่นขาดกับการทำผิดกฎจราจร เพราะเมื่อทำผิดจะถูกพักการใช้ใบขับขี่หรือเพิกถอนใบขับขี่ก็ได้<sup>87</sup>

อย่างไรก็ตาม หากอุบัติเหตุทำให้มีผู้เสียชีวิต จะมีความผิดในโทษฐาน ขับขึ้นอันตรายอันเป็นเหตุให้มีผู้เสียชีวิต ต้องโทษจำคุกไม่เกิน 20 ปี ซึ่งเป็นโทษที่หนักกว่าการขับขี่โดยประมาทอันเป็นเหตุให้มีผู้เสียชีวิต ซึ่งกำหนดโทษไว้ไม่เกิน 7 ปี กล่าวได้ว่า เมาแล้วขับจนทำให้มีผู้เสียชีวิต มีโทษรุนแรงรองจากความผิดฐานฆ่าคนตายเลยทีเดียว<sup>88</sup>

### 3.3 แนวคิดหลักของประเทศฝรั่งเศส<sup>89</sup>

การนำโทษทางปกครองมาใช้มีการเชื่อมโยงกับ “บทบาทของรัฐ” ในยุคต่าง ๆ ซึ่งเดิม การลงโทษทางปกครองถือเป็นเอกลักษณ์ของฝ่ายปกครองโดยแท้ และในระหว่างปี ค.ศ. 1918 - 1939 รัฐได้ขยาย ภารกิจ

<sup>87</sup> ไทยโพสต์, ‘เทียบชัด! บทลงโทษฝ่าฝืนข้อห้าม 'ทางม้าลาย' ไทย VS ญี่ปุ่น อีสราภาพแห่งความคิดไทยโพสต์’ (ไทยโพสต์, 28 มกราคม 2565) <<https://www.thaipost.net/general-news/74314/>> สืบค้นเมื่อ 26 มกราคม 2567.

<sup>88</sup> นรินทร์ ใจหวัง, ‘แหล่งข่าวโพสต์ทูเดย์ ส่อง"กม.จราจรญี่ปุ่น"เข้มข้น-โทษแรง’ (โพสต์ทูเดย์, 18 สิงหาคม 2557) <<https://www.posttoday.com/politics/313237>> สืบค้นเมื่อ 26 มกราคม 2567.

<sup>89</sup> ศุภวัฒน์ สิงห์สุวรรณ, ‘เกณฑ์พิจารณาในการเลือกกำหนดโทษทางปกครองแทนโทษอาญา’ (เอกสารประกอบการสัมมนาเรื่อง หลักเกณฑ์การกำหนดโทษทางปกครองในการตรากฎหมาย, ณ ห้องประชุมปรีดี พนมยงค์ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา 2560) 21-23.

ในทางเศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรม รวมทั้งให้เอกชนเข้ามามีบทบาทในการให้บริการสาธารณะ หากเอกชนฝ่าฝืนข้อกำหนดในการจัดให้บริการสาธารณะ ก็จะมีการลงโทษทางปกครองโดยเพิกถอนการรับรอง ให้เป็นผู้จัดให้บริการสาธารณะ ต่อมาในปี ค.ศ. 1940 – 1944 ซึ่งเป็นรัฐบาลเผด็จการ ได้มีการจัดตั้งองค์การ จัดระเบียบทางเศรษฐกิจและองค์การควบคุมวิชาชีพซึ่งมีอำนาจลงโทษการฝ่าฝืนกฎหมายในเรื่องที่ควบคุม อันทำให้ ฝ่ายปกครองมีอำนาจลงโทษการกระทำทางเศรษฐกิจแทบทั้งสิ้น รวมถึงมีการกักขังทางปกครองซึ่งเป็นมาตรการที่รุนแรงกำหนดไว้ในกฎหมายที่เกี่ยวกับความมั่นคง เช่น กฎหมายในเรื่องคนต่างด้าว บุคคลที่รับฟังวิญญูของต่างชาติหรือการส่งกำลังบำรุง หลังจากสงครามโลกครั้งที่ 2 ยังได้มีการนำโทษทางปกครองมาใช้เป็นเครื่องมือของรัฐในการแทรกแซงกิจการต่าง ๆ เพื่อฟื้นฟูและพัฒนาประเทศ ในช่วงทศวรรษที่ 1950 และ 1960 มีการกำหนดโทษทางปกครองในหลายเรื่อง รวมถึงเรื่องการขนส่ง และการจราจรทางบก และในทศวรรษที่ 1970 มีการเปลี่ยนแนวความคิดในบทบาทของรัฐจากเดิม “รัฐสวัสดิการ” เป็น “รัฐที่ควบคุมกำกับ” มีการจัดตั้ง “องค์กรอิสระทางปกครอง” ซึ่งเป็นหน่วยงานของรัฐในรูปแบบใหม่ที่มีอำนาจในการคุ้มครองสิทธิเสรีภาพของบุคคลและป้องกันการแทรกแซงจากฝ่ายการเมืองในด้านข้อมูลข่าวสาร การประกอบกิจการวิทยุโทรทัศน์ หรือการแข่งขันทางการค้าโดยองค์กรนี้มีอำนาจในการให้ความเห็น ข้อเสนอแนะ ออกกฎและคำสั่งทางปกครอง รวมทั้งมีอำนาจพิจารณาโทษผู้ที่ฝ่าฝืนหลักเกณฑ์ในเรื่องที่ควบคุมกำกับ โดยมองว่าองค์กรดังกล่าวมีความเชี่ยวชาญเฉพาะทาง จึงสามารถพิจารณาลงโทษการกระทำผิดในเรื่องที่ควบคุมได้อย่างเหมาะสมและมีประสิทธิภาพมากกว่าศาล ปัจจุบันได้มีการนำโทษปรับทางปกครองมาใช้อย่างแพร่หลายมากขึ้น โดยเฉพาะการกระทำทางด้านเศรษฐกิจ สาธารณสุข สิ่งแวดล้อม และเทคโนโลยีสารสนเทศ เหตุผลสำคัญที่ผู้ตรากฎหมายใช้โทษทางปกครองแทนโทษอาญา เนื่องจากมีกระบวนการพิจารณาที่เรียบง่ายและรวดเร็วอันทำให้การลงโทษมีประสิทธิภาพ อีกทั้งยังมีข้อพิจารณาเกี่ยวกับการลดและเลิกโทษอาญาโดยมองว่าโทษทางปกครองเป็นมาตรการที่เหมาะสมกับการกระทำผิดที่ไม่ร้ายแรงถึงขั้นที่ควรกำหนดให้มีโทษอาญา จึงเป็นเครื่องมือที่ช่วยป้องกันไม่ให้เกิดการกำหนดโทษอาญาเกินความจำเป็น อย่างไรก็ตามในช่วงหลังเริ่มมีการนำโทษทางปกครองมาใช้แทนที่โทษอาญามากยิ่งขึ้น โดยเฉพาะในด้านเศรษฐกิจ

### 3.3.1 มาตรการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่และเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ในประเทศไทยยังไม่มีการใช้มาตรการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่และเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ เช่น ความผิดฐานเมาแล้วขับที่กำหนดให้ศาลมีอำนาจสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ได้หากเห็นว่าถ้าหากให้ผู้นั้นขับรถยนต์ต่อไปอาจก่อให้เกิดความอันตรายต่อร่างกายหรือทรัพย์สินของบุคคลอื่นได้ ซึ่งหากศาลเห็นว่าในกรณีการกระทำผิดที่ยังอยู่ในวิสัยที่จะทำการแก้ไขฟื้นฟูได้ ศาลอาจมีคำสั่งเพียงเป็นการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่เท่านั้น แต่ถ้าหากความปรากฏในภายหลังต่อศาลว่าผู้กระทำผิดไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่ศาลกำหนดขึ้น ศาลมีอำนาจสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นได้ โดยวัตถุประสงค์หนึ่งของการลงโทษนั้นก็เพื่อที่จะแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำความผิด นักจิตวิทยาและนักอาชญาวิทยาเชื่อว่าบุคลิกภาพเป็นคุณสมบัติเฉพาะบุคคล การประกอบอาชญากรรมขึ้นอยู่กับบุคลิกภาพและสิ่งแวดล้อมทางสังคมของแต่ละบุคคล ดังนั้นการกำหนดวิธีการลงโทษผู้กระทำผิดต้องจัดทำให้สอดคล้องกับแต่ละบุคคล เช่น ในประเทศฝรั่งเศส เมื่อผู้กระทำผิดถูกพักใบอนุญาตขับขี่

ซึ่งเนื่องจากได้คะแนนสะสมโทษครบตามที่กำหนด ผู้กระทำผิดสามารถเข้าร่วมหลักสูตรอบรมความปลอดภัยทางถนนเพื่อรับคะแนนกลับคืนได้ เป็นต้น แต่ประเทศไทยยังคงมีแต่เพียงมาตรการลงโทษที่เป็นปฐมเหตุของการลงโทษเท่านั้น เป็นเพียงการยับยั้งมิให้ก่ออาชญากรรมเพียงชั่วระยะเวลาหนึ่งเท่านั้น

จากเหตุผลดังกล่าว ควรมีการนำมาตรการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่และเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่มาบังคับใช้ในประเทศไทย โดยนำระบบมาตรการบันทึกคะแนนใบอนุญาตขับขี่มาใช้เป็นเครื่องมือในการลงโทษโดยมาตรการดังกล่าว<sup>90</sup>

จากการศึกษาแนวทางการตรากฎหมายของต่างประเทศที่ต้องการแก้ไขปัญหากฎหมายที่มีโทษอาญาเพื่อโดยใช้โทษหรือมาตรการอื่นแทนโทษอาญาโดยเฉพาะประเทศในทวีปยุโรปประเทศส่วนใหญ่ เช่น ประเทศเยอรมนี ต่างมีการตรากฎหมายเพื่อกำหนดหลักเกณฑ์ในการพิจารณาและกำหนดโทษปรับที่ทางวิชาการเรียกว่า "โทษปรับทางปกครอง" โดยกำหนดให้ศาลยุติธรรมมีอำนาจในการพิจารณาตรวจสอบความชอบด้วยกฎหมายในการออกคำสั่งปรับรวมทั้งตรวจสอบการใช้ดุลพินิจในการกำหนดค่าปรับของเจ้าหน้าที่ของรัฐว่าเหมาะสมกับความร้ายแรงในการกระทำความผิดหรือไม่ ในกรณีที่ผู้กระทำความผิดไม่ยินยอมชำระค่าปรับตามที่เจ้าหน้าที่ของรัฐมีคำสั่งปรับโดยให้ศาลพิจารณาทั้งข้อเท็จจริง ข้อกฎหมาย และกำหนดค่าปรับได้ตามที่เห็นสมควรและโดยที่ในส่วนหลักเกณฑ์ในการพิจารณาการกระทำความผิดยังคงนำหลักเกณฑ์ส่วนใหญ่ในประมวลกฎหมายอาญามาใช้บังคับ ซึ่งศาลยุติธรรมมีความเชี่ยวชาญในการพิจารณาเรื่องดังกล่าวประกอบกับการกระทำความผิดในแต่ละครั้งอาจมีทั้งโทษอาญาและโทษปรับทางปกครองสำหรับประเทศไทยใช้ชื่อว่า "ปรับเป็นพินัย" จึงเป็นอีกเหตุผลหนึ่งที่กฎหมายของประเทศในกลุ่มนี้กำหนดให้ศาลยุติธรรมมีอำนาจในการพิจารณาพิพากษา เนื่องจากจะทำให้ศาลสามารถรวมคดีและพิจารณาไปในคราวเดียวกัน อันเป็นการลดภาระของประชาชนที่ไม่ต้องต่อสู้หรือถูกดำเนินคดีหลายศาลรวมทั้งไม่ต้องเป็นภาระของประชาชนในการนำคดีไปฟ้องเพื่อขอให้มีการตรวจสอบความชอบด้วยกฎหมายของการออกคำสั่งและขอให้มีการเพิกถอนคำสั่งที่ไม่ชอบด้วยกฎหมายในกรณีที่ถือเป็นการออกคำสั่งทางปกครองตามแนวทางที่ใช้ในประเทศฝรั่งเศส ในการจัดทำร่างพระราชบัญญัตินี้คณะกรรมการพัฒนากฎหมายจึงได้ใช้แนวทางบางส่วนของประเทศเยอรมนี โดยกำหนดให้ศาลยุติธรรมมีอำนาจในการพิจารณาพิพากษาในคดีความผิดทางพินัย เนื่องจากเห็นว่ามิซับซ้อนและไม่ยุ่งยากและรัฐเป็นฝ่ายที่จะต้องนำคดีไปสู่ศาลในกรณีที่ผู้ถูกกล่าวหากระทำความผิดไม่ยอมรับผิดหรือไม่ยินยอมชำระค่าปรับ อันเป็นการปลดเปลื้องภาระให้แก่ประชาชนซึ่งถูกกล่าวหา เพราะตราบไต่ที่ศาลยังมีได้มีคำพิพากษาว่าผู้ใดกระทำความผิด ยังต้องถือว่าผู้นั้นเป็นผู้บริสุทธิ์ จึงไม่ควรจะมีภาระที่จะต้องไปฟ้องร้องต่อศาลตามแนวทางของประเทศฝรั่งเศส<sup>91</sup>

<sup>90</sup> วรุตม์ สุขะพิบูลย์, 'มาตรการในการลงโทษผู้กระทำความผิดฐานขับชื้อรถยนต์เร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522' (บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต)

<<https://shorturl.asia/MVJvy>> สืบค้นเมื่อ 26 มกราคม 2567.

<sup>91</sup> อารงลักษณ์ ลาพินี, 'บทสัมภาษณ์ความเห็นทางวิชาการ' (พฤษภาคม - มิถุนายน 2565) 3 วารสารจตุลณีติ <[https://library.senate.go.th/document/Ext27142/27142318\\_0003.PDF](https://library.senate.go.th/document/Ext27142/27142318_0003.PDF)> สืบค้นเมื่อ 26 มกราคม 2567.

การคิดค่าปรับและการยึดยานพาหนะในฝรั่งเศส การละเมิดกฎจราจรอาจมีค่าปรับ ณ จุดเกิดเหตุสูงถึง 750 ยูโร ตำรวจอาจกักรถของคุณไว้จนกว่าจะชำระค่าปรับ การยึดยานพาหนะสามารถทำได้ในกรณี เช่น การไม่จอดให้ตำรวจ การขับรถโดยไม่มีใบอนุญาตหรือการประกันภัย การขับรถเร็วเกินไป การเมาแล้วขับ โปรตปฏิบัติตามกฎหมายเมาแล้วขับอันเข้มงวดในฝรั่งเศส ชิดจำกัดแอลกอฮอล์ในเลือดตามกฎหมายคือ 0.05% สำหรับผู้ขับขี่ส่วนบุคคล และ 0.02% สำหรับรถบัส และผู้ขับขี่ใหม่ที่มีประสบการณ์การขับขี่น้อยกว่า 3 ปี ตำรวจอาจสุ่มตรวจเครื่องช่วยหายใจ โดยเฉพาะอย่างยิ่งหลังจากเกิดอุบัติเหตุหรือฝ่าฝืนกฎจราจรร้ายแรง เช่น แล้วหนี หรือการใช้ประเภทใบอนุญาตไม่ถูกต้อง ในเรื่องการจำกัดความเร็วในฝรั่งเศสฝรั่งเศสใช้ระบบ เมตริกในการจำกัดความเร็ว ชิดจำกัดมาตรฐานคือ 130 กม./ชม. บนทางหลวง 80 กม./ชม. นอกพื้นที่อาคาร และ 50 กม./ชม. ในพื้นที่อาคาร ขับเกินขีดจำกัดความเร็วเกิน 40 กม./ชม. อาจถูกยึดใบอนุญาตได้ การใช้ อุปกรณ์ตรวจจับกล้องจับความเร็วยังผิดกฎหมาย และอาจส่งผลให้ต้องเสียค่าปรับจำนวนมากและถูกยึด ยานพาหนะ<sup>92</sup> และอัตราเปรียบเทียบปรับในกรณีที่เกิดเหตุเมาแล้วขับ คิดเป็นอัตราค่าปรับที่ 2,000-300,000 ฟรังก์ฝรั่งเศส (หรือประมาณ 11,906 – 1,786,000 บาท) และยังคงโทษจำคุกอีกกว่า 2 เดือน – 3 ปี ทั้งยังมี สิทธิที่จะถูกยึดใบขับขี่เมื่อเปรียบเทียบกฎหมายและบทลงโทษเรื่องขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด ของไทยกับฝรั่งเศสพบว่าเมื่อเปรียบเทียบมาตรการและบทลงโทษในต่างประเทศแล้วมาตรการการบังคับใช้ กฎหมายของไทยมีบทลงโทษที่น้อยมากหากเทียบกับความสูญเสียที่เกิดขึ้นต่อชีวิตและทรัพย์สินของผู้ประสบ อุบัติเหตุในแต่ละครั้ง ได้มีการแบ่งอัตราโทษสำหรับความเร็วและสถานที่ที่แตกต่างกันไปตามระดับของความ รุนแรง และยังมีการนำโทษอื่นๆ มาใช้ ซึ่งแตกต่างกับการกระทำความผิดในประเทศไทยไม่มีการแบ่งอัตราโทษ สำหรับความเร็วและสถานที่ที่แตกต่างกันไปตามระดับของความรุนแรง และยังไม่มีการนำโทษอื่นๆ มาใช้ นอกจากโทษปรับเพียงสถานเดียว

<sup>92</sup> International Drivers Association, ‘การขับรถในฝรั่งเศส: สํารวจประเทศฝรั่งเศสโดยการขับรถด้วยใบอนุญาต ขับขี่สากล’ (International Drivers Association, 9 เมษายน 2564)

<<https://internationaldriversassociation.com/th/france-driving-guide/>> สืบค้นเมื่อ 26 มกราคม 2567.

ตารางที่ 3.1 ตารางเปรียบเทียบมาตรการการบังคับใช้กฎหมายจราจรในการปรับเป็นพินัย

หัวข้อ/ ประเทศ	ประเทศไทย	ประเทศ ญี่ปุ่น	ประเทศเยอรมนี	ประเทศ ฝรั่งเศส
ในกรณีที่ไม่มีการชำระค่าปรับเป็นพินัยภายในระยะเวลาที่กำหนด	ให้เจ้าหน้าที่ของรัฐสรุปข้อเท็จจริง ข้อกฎหมาย พยานหลักฐานและส่งสำนวนให้พนักงานอัยการเพื่อดำเนินการฟ้องคดีต่อศาลต่อไป โดยร่างพระราชบัญญัตินี้ไม่ได้กำหนดให้มีการอุทธรณ์หรือโต้แย้งคำสั่งอย่างกรณีของการออกคำสั่งทางปกครองหรือตามแนวทางของกฎหมายประเทศเยอรมนี เนื่องจากต้องการให้การพิจารณาคดีเป็นไปโดยรวดเร็ว ลดขั้นตอนและภาระในการพิจารณาของเจ้าหน้าที่ของรัฐ	ไม่มีโทษปรับพินัย	กำหนดให้มีการอุทธรณ์หรือโต้แย้งคำสั่งปรับเป็นพินัยได้ อย่างกรณีของการออกคำสั่งทางปกครองหรือตามแนวทางของกฎหมาย	-
ความเป็นกฎหมายกลาง	การปรับเป็นพินัยถือเป็นกฎหมายกลางในการพิจารณาและกำหนดมาตรการสำหรับผู้ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมายที่ไม่ใช่ความผิดร้ายแรง	รัฐบาลญี่ปุ่นได้ใช้ต้นแบบกฎหมายเดียวกับกฎหมายของเยอรมันซึ่งเป็นต้นแบบระบบซีวิลลอว์	กำหนดให้ศาลยุติธรรมมีอำนาจในการพิจารณาพิพากษาเนื่องจากจะทำให้ศาลสามารถรวมคดีและพิจารณาไปในคราวเดียวกัน อันเป็นการลดภาระของประชาชนที่ไม่ต้องต่อสู้หรือถูกดำเนินคดีหลายศาล	ไม่มีกฎหมายกลางในการพิจารณาและลงโทษการกระทำความผิดทางปกครอง

ตารางที่ 3.1 ต่อ

หัวข้อ/ ประเทศ	ประเทศไทย	ประเทศ ญี่ปุ่น	ประเทศเยอรมนี	ประเทศ ฝรั่งเศส
การแก้ไข ปัญหา กฎหมาย ที่มี โทษอาญา เพื่อ	นำหลักเกณฑ์ส่วนใหญ่ใน ประมวลกฎหมายอาญามาใช้ บังคับ ซึ่งศาลยุติธรรมมีความ เชี่ยวชาญในการพิจารณาเรื่อง ดังกล่าว ประกอบกับการ กระทำความผิดในแต่ละครั้ง อาจมีทั้งโทษอาญาและโทษ ปรับทางปกครอง เรียกว่า “ปรับเป็นพินัย”	-	มีการตรากฎหมายเพื่อ กำหนดหลักเกณฑ์ ในการ พิจารณาและกำหนดโทษ ปรับที่ทางวิชาการเรียกว่า “โทษปรับทางปกครอง” โดยกำหนดให้ ศาล ยุติธรรมมีอำนาจในการ พิจารณาตรวจสอบ ความชอบด้วยกฎหมาย ในการออกคำสั่งปรับ รวมทั้งตรวจสอบการใช้ ดุลพินิจในการกำหนด ค่าปรับของเจ้าหน้าที่ของ รัฐว่าเหมาะสมกับความ ร้ายแรง ในการกระทำ ความผิดหรือไม่	นำวิธีการ ลงโทษ ทางเลือกแทน การลงโทษ จำคุกใน 3 ขั้นตอน คือ 1) ขั้นตอนการ ตัดสินคดี 2) ขั้นตอนการ ตัดสินโทษ ประกอบด้วย การลงโทษ ด้วยชุมชน โทษปรับ การ จ่ายค่าปรับ แทน 3) ขั้นตอน หลังการ ลงโทษ



## บทที่ 4

### ผลการวิเคราะห์ปัญหาเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายการปรับเป็นพินัย

ผู้เขียนได้ศึกษาปัญหาเกี่ยวกับการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 พบว่าประเทศไทยได้มีการประกาศใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เนื่องจากการคมนาคมและการขนส่งได้มีความเจริญก้าวหน้า ดังนั้นเพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายเหมาะสมกับสภาพการจราจรและจำนวนยานพาหนะที่เพิ่มขึ้นและเพื่อความปลอดภัยแก่ชีวิตร่างกายและทรัพย์สิน จึงได้มีการปรับปรุง แก้ไขกฎหมายและประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับดังกล่าวเรื่อยมา โดยฉบับปัจจุบันเป็นฉบับที่ 13 พ.ศ. 2565 อย่างไรก็ตาม ที่เป็นประเด็นปัญหาและนำมาสู่การวิเคราะห์ในครั้งนี้คือ ปัจจุบันแม้จะมีการแก้ไขกฎหมายจราจรทางบกอย่างสม่ำเสมอแต่ประเทศไทยก็ยังคงประสบกับปัญหาในเรื่องการฝ่าฝืนบทบัญญัติของกฎหมาย การกระทำความผิดอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนอยู่บ่อยครั้ง โดยเฉพาะพฤติกรรมที่มีลักษณะเป็นการกระทำความผิดกฎหมาย อีกทั้งเกิดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุซึ่งมีแนวโน้มสูงขึ้นโดยเฉพาะอุบัติเหตุเรื่องการขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด เนื่องจากผู้ขับขี่และผู้ใช้ทางไม่เคารพกฎหมายจราจร และไม่เกรงกลัวต่อการกระทำความผิด ปัจจัยจากพฤติกรรมการฝ่าฝืนสัญญาณจราจร สภาพรถที่นำมาใช้ในการขับขี่ได้มีการดัดแปลงสภาพรถ และการละเมิดกฎหมายจราจรไม่ปฏิบัติตามกฎของเจ้าหน้าที่ ดังนั้นการที่จะหาแนวทางการลดอุบัติเหตุจากการจราจร จึงจำเป็นต้องควบคุมพฤติกรรมที่ไม่พึงประสงค์เหล่านี้ ซึ่งต้องให้ผู้ขับขี่ตระหนักรู้เกี่ยวกับวินัยและกฎระเบียบจราจร เพื่อป้องกันอุบัติเหตุทางถนนที่มีสาเหตุหลักจากพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ขับขี่ การบังคับใช้กฎหมาย เจ้าหน้าที่จราจรที่ทำหน้าที่ตำรวจจราจรต้องมีหน้าที่รับผิดชอบโดยตรง ในการควบคุมจัดการจราจร และการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการจราจร ต้องมีการบังคับใช้กฎหมายจราจรตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก ฉบับที่ 13 พ.ศ. 2565 และพระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ. 2565 อย่างเคร่งครัด จึงเป็นที่มาของการศึกษาวิเคราะห์ในครั้งนี้เพื่อนำไปสู่แนวทางในการแก้ไขปัญหาดังกล่าวต่อไป ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

สถานการณ์การจราจรในปัจจุบัน มีปัญหาวิกฤตทางท้องถนนที่เกิดขึ้นในกรุงเทพมหานคร รวมถึงเมืองหลวงต่าง ๆ ในประเทศล้วนแต่ประสบปัญหาการจราจรทั้งสิ้น ไม่ว่าจะเป็นอุบัติเหตุร้ายแรงทำให้มีผู้เสียชีวิต การจราจรติดขัดซึ่งเกิดจากการซ่อมบำรุงถนน มีการปิดการจราจร พื้นผิวถนนเกิดความชำรุด ผู้ใช้รถบางคนไม่ชินกับเส้นทางที่มีการตัดถนนใหม่ทำให้เกิดอุบัติเหตุต่าง ๆ ตามมา เนื่องจากเมืองหลวงของแต่ละจังหวัดเป็นศูนย์กลางความเจริญในทุก ๆ ด้าน เช่น การศึกษา เศรษฐกิจ สังคมการเมืองการปกครอง กิจกรรมต่างประเทศซึ่งได้มีการพัฒนาอยู่ตลอดเวลา ประกอบกับเป็นแหล่งจ้างงานที่สำคัญของประเทศทั้งในภาครัฐและเอกชน มีการค้าและบริการที่สำคัญจึงทำให้การขยายตัวของกรุงเทพมหานคร มีการแข่งขันในอัตราที่รวดเร็วกว่าเมืองอื่น ๆ ปัญหาสังคมอีกประการหนึ่งที่ทำให้เกิดความสูญเสียทั้งทางตรงและทางอ้อมในด้านเศรษฐกิจ และงบประมาณด้านการลงทุนรวมถึงความปลอดภัยในชีวิตทรัพย์สินของประชาชน ปัญหาการจราจรดังกล่าวส่งผลให้เกิดปัญหาต่อผู้อื่นและเป็นสาเหตุสำคัญต่อการก่อให้เกิดปัญหาจราจรติดขัด และ

การเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนที่ต้องบาดเจ็บและสูญเสีย และนับวันจะมีการสะสมปัญหามากขึ้นเรื่อย ๆ จึงจำเป็นต้องดำเนินการแก้ไขปัญหาการจราจรอย่างจริงจัง และเป็นรูปธรรมโดยเร็วที่สุดปัญหาการจราจรในเมืองใหญ่ของประเทศไทย เกิดจากปัญหาหลายประการ เช่น ปัญหาด้านการไม่เคารพบทบัญญัติของกฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัดจึงเกิดอุบัติเหตุขึ้น ซึ่งส่วนหนึ่งมาจากกรณีที่ผู้ขับรถไม่มีใบอนุญาตขับรถ อาจมาจากหลายสาเหตุเช่นเป็นผู้ขาดคุณสมบัติหรือยังไม่มีคุณสมบัติในการขับรถแต่ก็ยังฝ่าฝืนขับรถเป็นการไม่เกรงกลัวกฎหมายทำให้เกิดปัญหาด้านต่าง ๆ ตามมาอย่างหลาย ซึ่งถือเป็นการทำผิดกฎหมายจราจรทั้งสิ้น รวมถึงการกระทำความผิดจราจรที่ร้ายแรงหมายถึง ความผิดที่เกี่ยวกับการขับเค็ลื่อนรถ ซึ่งเป็นความผิดที่เป็นการก่ออันตราย หรือเป็นการกระทำโดยประมาท โดยกฎหมายบัญญัติขึ้นมาเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน และความผิดที่ไม่ร้ายแรง หมายถึงความผิดที่เกี่ยวกับการจอดรถ ซึ่งความผิดดังกล่าวกฎหมายบัญญัติขึ้นมาเพื่อให้ความสะดวกแก่ผู้ใช้รถใช้ถนน การกระทำความผิดจึงถือเป็นการกระทำที่ผิดต่อกฎระเบียบเท่านั้น เช่น การจอดรถในที่ห้ามจอดหรือจอดรถโดยฝ่าฝืนคำสั่งเจ้าพนักงานจราจร จอดรถเกินเวลากำหนด เป็นต้น เนื่องจากกฎหมายจราจรเป็นกฎหมายที่ออกมาใช้บังคับเพื่อความเหมาะสมและความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนนจึงมีลักษณะเป็นข้อห้าม ซึ่งสังคมส่วนใหญ่มองว่า การกระทำความผิดกฎหมายจราจรไม่เป็นการกระทำความผิดที่ร้ายแรง แต่เป็นความผิดเล็กน้อย ใคร ๆ ก็อาจกระทำผิดได้ นอกจากนั้นปัญหาการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัดของเจ้าพนักงานที่ปล่อยให้เกิดปัญหาโดยความหย่อนยานของเจ้าหน้าที่ เช่นการไม่สวมหมวกนิรภัย การขับรถโดยไม่มีใบอนุญาตหรือมีใบอนุญาตแต่ไม่พกพา การไม่เคารพกฎจราจร เป็นต้น โดยเฉพาะปัญหาการฝ่าฝืนกฎหมายจราจร การไม่มีวินัยในการขับขี่ การไม่รู้กฎหมายจราจรในการขับขี่ เป็นสาเหตุสำคัญที่ก่อให้เกิดปัญหาจราจรขึ้นมากมาย ทั้งนี้การแก้ไขปัญหาจราจรและการลงโทษที่เหมาะสมกับผู้กระทำความผิดคือ การนำโทษปรับทางพินัย พ.ศ.2565 มาปรับใช้ในกฎหมายจราจรเพราะในปัจจุบัน เกิดปัญหานักโทษล้นเรือนจำ ด้วยเหตุที่นำวิธีการกักขังแทนค่าปรับมาใช้ในคดีจราจร เปรียบเสมือนการใช้คุกไว้ซึ่งคนจนที่ไม่มีเงินจ่ายค่าปรับ เป็นมาตรการลงโทษที่ไม่สอดคล้องกับหลักนิติธรรม และหลักสิทธิมนุษยชน โดยการลงโทษปรับเป็นการบังคับเอาแก่ตัวทรัพย์สินของผู้ต้องโทษ แต่การกักขังเป็นการบังคับเอาแก่เสรีภาพของผู้ต้องโทษ จึงไม่อาจทดแทนกันได้ และหากมีการลงโทษปรับก็มีมาตรการรองรับ เพื่อบังคับเอาแก่ทรัพย์สินของผู้ต้องโทษ รวมทั้งมีการให้ทำงานบริการสังคมเพื่อทดแทนโทษปรับที่เกิดขึ้น การกักขังแทนค่าปรับ เป็นมาตรการหนึ่งในการบังคับคดีโทษปรับ ในกรณีที่ผู้ต้องโทษปรับ ไม่มีความสามารถทางเศรษฐกิจในการชำระค่าปรับจึงต้องถูกกักขังแทนจากจำนวนค่าปรับที่ต้องชำระ จนหมดสิ้นแต่ไม่เกินกว่าระยะเวลาที่กฎหมายกำหนด และปัญหาที่ตามมาของคนล้นคุกคือ ผู้ต้องขังมีจำนวนมากเกินกว่าศักยภาพในการรับมือของเรือนจำ หากมองว่าคนที่กระทำความผิดต้องติดคุกเป็นสิ่งที่ถูกต้องของมาตรการของกฎหมาย และการไปอยู่ในคุกก็เพื่อให้รู้จักกับความลำบากจะได้หลาบจำ การที่ผู้ต้องขังเยอะจนเกินศักยภาพในการดูแลของเรือนจำก็คงไม่ใช่เรื่องน่ากังวลอะไร แต่อันที่จริงแล้ว การมีผู้ต้องขังเยอะเกินศักยภาพของเรือนจำนั้น สิ่งที่ถูกมองข้ามไป ในการนี้ก็คือทรัพยากรบุคคลที่จะเสริมสร้างผลิตผลของประเทศ ความสามารถในการฟื้นฟูผู้กระทำความผิดอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อให้วันหนึ่งเมื่อได้กลับคืนสู่สังคมแล้วจะไม่ย้อนกลับไปกระทำผิดซ้ำอีก

#### 4.1 การลงโทษที่เหมาะสมกับผู้กระทำความผิดโดยนำโทษปรับทางพินัย มาปรับใช้ในกฎหมายจราจร

การกำหนดหลักเกณฑ์ในการดำเนินการปรับเป็นพินัยตามกฎหมายจราจร ที่ได้กำหนดความผิดทางพินัยไว้เป็นสภาพบังคับทางกฎหมายและการกำหนดโทษในระบบกฎหมายไทยรูปแบบใหม่โดยเปลี่ยนแปลงการกระทำความผิดทางอาญา ในกรณีที่ไม่ใช่ความผิดร้ายแรงไปสู่การเป็นความผิดทางพินัยและไม่เป็นความผิดทางอาญาอีกต่อไป กล่าวคือเมื่อได้รับโทษทางพินัยในกรณีความผิดไม่ร้ายแรง เมื่อผู้กระทำความผิดได้ชำระค่าปรับแล้วก็จะไม่มีโทษทางอาญาติดตัวต่อไป อันทำให้ผู้กระทำความผิดทางพินัยได้เข้าสู่กระบวนการพิจารณาคดีที่รวดเร็ว ไม่ยุ่งยาก และสามารถเป็นอันยุติได้ในชั้นการพิจารณาของเจ้าหน้าที่ของรัฐโดยที่ไม่มีการกักขัง ไม่มีการบันทึกเป็นประวัติอาชญากรรม ซึ่งเป็นผลดีของการปรับเป็นพินัย

ประโยชน์ของการบังคับใช้กฎหมายการปรับเป็นพินัยเพื่อไม่ให้มีสภาพบังคับเป็นโทษทางอาญา โดยการกำหนดหลักเกณฑ์ พิจารณากำหนดค่าปรับที่ต้องชำระให้เหมาะสมกับสภาพความร้ายแรงของการกระทำความผิดที่เกิดขึ้น รวมถึงพิจารณาฐานะทางเศรษฐกิจของผู้กระทำความผิดให้สอดคล้องกัน และในกรณีที่ผู้กระทำความผิดไม่มีเงินชำระค่าปรับในความผิดจราจร อาจขอทำงานบริการสังคมหรือทำงานเพื่อสาธารณประโยชน์แทนการชำระค่าปรับได้ โดยไม่มีการกักขังแทนค่าปรับอย่างในกรณีที่เป็นอยู่ในคดีอาญา และยังทำให้ตำรวจมีประสิทธิภาพในการทำงานมากขึ้นกับการดำเนินคดีอาญา โดยหลักแล้วต้องผ่านการสอบสวนโดยเจ้าพนักงานตำรวจ พนักงานสอบสวน จึงจะสามารถดำเนินการฟ้องร้องเป็นคดีต่อศาลได้ การกำหนดให้เจ้าหน้าที่ของรัฐซึ่งเป็นผู้มีหน้าที่ตามกฎหมายเฉพาะซึ่งมีอยู่ทั่วประเทศและมีความรู้ความเชี่ยวชาญในเรื่องนั้น ๆ มีอำนาจกำหนดค่าปรับเป็นพินัยสำหรับความผิดตามกฎหมายที่ตนรับผิดชอบ นอกจากจะเป็นการกระจายงานบังคับใช้กฎหมายไม่ให้รวมศูนย์อยู่ที่เจ้าพนักงานตำรวจซึ่งจะทำให้กระบวนการมีความรวดเร็วทั่วถึง และมีประสิทธิภาพมากขึ้นแล้ว ยังเป็นการแบ่งเบาภาระของพนักงานสอบสวนทำให้พนักงานสอบสวนมีเวลาให้แก่คดีอื่น ๆ มากยิ่งขึ้น มีผลให้เจ้าพนักงานตำรวจมีภาระต้องรับผิดชอบการบังคับใช้กฎหมายเป็นจำนวนมาก ไม่เฉพาะความผิดตามประมวลกฎหมายอาญาเท่านั้น และด้วยจำนวนบุคลากรของพนักงานสอบสวนที่มีอยู่อย่างจำกัด ประกอบกับการสอบสวนความผิดอาญาตามกฎหมายเฉพาะจำเป็นต้องใช้ความรู้ความเชี่ยวชาญเฉพาะ ทำให้การสอบสวนคดีอาญาตามกฎหมายเฉพาะโดยเจ้าพนักงานตำรวจอาจยังไม่ครอบคลุมทั่วถึงและต้องใช้เวลาในการสืบสวนสอบสวนจนส่งผลให้คดีขาดอายุความ การพิจารณาที่รวดเร็วจะทำให้การบังคับใช้กฎหมายปรับเป็นพินัยมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น โดยที่การดำเนินคดีอาญามีกระบวนการพิจารณาที่ยุ่งยากและซับซ้อนเนื่องจากถูกออกแบบไว้สำหรับการกระทำที่เป็นการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมายอย่างร้ายแรง

ดังนั้นพระราชบัญญัตินี้จึงออกแบบกระบวนการพิจารณาและการดำเนินการเกี่ยวกับความผิดทางพินัยซึ่งเป็นความผิดที่ไม่ร้ายแรงให้ง่ายต่อการพิจารณา โดยลดขั้นตอนที่ไม่จำเป็นทั้งในชั้นเจ้าหน้าที่ของรัฐและในชั้นศาล เพื่อให้โอกาสกับประชาชนสามารถเข้าถึงและมีสิทธิโต้แย้งได้ รวมถึงการที่ผู้กระทำความผิดยินยอมชำระค่าปรับ คดีก็สามารถยุติได้โดยไม่ต้องเข้าสู่กระบวนการสอบสวนอย่างในคดีอาญา ทำให้การบังคับใช้กฎหมายการปรับเป็นพินัยมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น ผู้ที่กระทำความผิดกฎหมายก็จะตระหนักถึงผลร้ายอันเกิดจากการฝ่าฝืน

หรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมายได้มากขึ้น และที่สำคัญยังเป็นการประหยดงบประมาณและทรัพยากรของภาครัฐในการดำเนินคดีได้เป็นอย่างมาก

การชำระค่าปรับต้องคำนึงถึง ‘สถานะทางเศรษฐกิจ’ ของผู้กระทำความผิด ในระบบยุติธรรมไทย การใช้ ‘ความผิดทางพินัย’ ซึ่งเป็นความผิดใหม่ โดยหลักการของพระราชบัญญัติฉบับนี้ มีวัตถุประสงค์ในการแก้ไขปัญหา ‘อาญาเพื่อ’ โดยการเปลี่ยนโทษอาญาที่ไม่ร้ายแรง และโทษทางปกครองบางส่วน ให้กลายเป็นความผิดทางพินัย โดยที่ผู้กระทำความผิด จะต้องชำระค่าปรับให้กับรัฐ หากไม่มีเงินชำระค่าปรับ ก็ไม่ถูกจำคุก (ศาลไม่มีอำนาจสั่งกักขังหรือจำคุกแทนค่าปรับ แต่สามารถสั่งริบทรัพย์แทนค่าปรับได้) ซึ่งหากมองในด้านหนึ่ง ก็เป็นหลักการที่สอดคล้องกับหลักสากล ที่รัฐไม่ควรสั่งจำคุกกับผู้กระทำความผิดที่กระทำความผิดเล็ก ๆ น้อย ๆ ที่ไม่ร้ายแรง โดยเฉพาะอย่างยิ่ง หากผู้กระทำความผิดเป็นคนจน ไม่มีเงินจ่ายค่าปรับ ก็ไม่ควรถูกติดคุกเพียงเพราะการกระทำความผิดเล็ก ๆ น้อย ๆ แต่ควรถูกส่งให้ไปทำงานบริการสาธารณะประโยชน์แทนค่าปรับ แต่มองในอีกมุมหนึ่ง ภายใต้หลักการดังกล่าวนี้ หากไม่มีการปฏิรูประบบโทษปรับกันใหม่ กฎหมายฉบับนี้อาจเป็นกฎหมายที่สร้างความเหลื่อมล้ำระหว่างคนรวย คนจนให้ทวีความรุนแรงมากยิ่งขึ้นได้ นั่นก็เพราะว่า ภายหลังจากที่มีการเปลี่ยนความผิดต่าง ๆ ที่แต่เดิมเคยเป็นความผิดทางอาญา ได้แก่ ความผิดตาม พ.ร.บ. จราจรทางบก ให้กลายเป็นความผิดทางพินัยซึ่งไม่มีโทษจำคุก และไม่มีการบันทึกประวัติอาชญากรรม ย่อมทำให้ความศักดิ์สิทธิ์ของกฎหมายในการยับยั้ง ป้องปรามการกระทำความผิดลดน้อยถอยลง จึงทำให้คนรวย ที่มีเงินจะจ่ายค่าปรับก็ครั้งก็ได้ภายใต้ระบบค่าปรับแบบคงที่ สามารถกระทำความผิดโดยที่ไม่ต้องมีความเกรงกลัวต่อกฎหมายได้เสมอไปทุกครั้ง ในขณะที่คนจน ย่อมมีความรู้สึกเจ็บปวดต่อการถูกลงโทษด้วยวิธีการชำระเป็นค่าปรับมากกว่าคนรวย ด้วยจำนวนเงินที่เท่ากันภายใต้ระบบค่าปรับแบบคงที่

ความสามารถในการจ่ายค่าปรับของผู้กระทำความผิด หลักการของการกำหนดโทษปรับ ที่ศาลหรือเจ้าหน้าที่รัฐผู้ซึ่งมีอำนาจในการเปรียบเทียบปรับ ควรกำหนดโทษปรับโดยพิจารณาถึงความสามารถในการจ่ายของผู้กระทำความผิด เช่น การประเมินจากรายได้ แล้วหักลดด้วยภาระทางครอบครัว หรือภาระทางด้านการเงินอื่น ๆ ของตัวผู้กระทำความผิด ทั้งนี้สืบเนื่องจาก ด้วยหลักการลงโทษใด ๆ ล้วนต้องมุ่งหวังการลงโทษที่บังคับให้บังเกิดผลกับ ตัวผู้กระทำความผิดเอง มิใช่บังคับให้บังเกิดผลกับตัวบุคคลอื่นที่ไม่ได้เป็นผู้กระทำความผิด เช่น หากศาลหรือเจ้าหน้าที่รัฐทำการกำหนดค่าปรับเกินความสามารถที่ตัวผู้กระทำความผิดจะสามารถชำระได้มาก ๆ ก็อาจทำให้ญาติหรือบุคคลอื่นในครอบครัวต้องกลายมาเป็นผู้แบกรับแทน ซึ่งจะทำให้ผิดหลักการและวัตถุประสงค์ของการลงโทษใด ๆ ด้วยเหตุดังกล่าว หลายประเทศจึงได้มีการบัญญัติไว้ในกฎหมาย ว่าให้ศาลหรือเจ้าหน้าที่รัฐผู้ซึ่งมีอำนาจในการเปรียบเทียบปรับ จะต้องคำนึงถึง ‘ความสามารถในการจ่าย’ (Ability-to-Pay) ของตัวผู้กระทำความผิดด้วย เพื่อแสดงให้เห็นว่า ทุกระบบโทษปรับ สามารถมีคุณสมบัติที่คำนึงถึงความสามารถในการจ่ายได้ ขึ้นอยู่กับระบบกฎหมายในประเทศนั้น ได้มีการเขียนบทบัญญัติในลักษณะดังกล่าวไว้ในตัวบทกฎหมายหรือไม่

## 4.2 ปัญหาเกี่ยวกับความเหมาะสมของการนำโทษปรับทางพินัย มาปรับใช้ในกฎหมายจราจร

4.2.1 จากการศึกษาพบว่าความผิดอาญาในกฎหมายจราจรที่ไม่ควรใช้โทษปรับพินัยควรลงโทษทางอาญา ได้แก่ การนำรถสภาพไม่แข็งแรงมาใช้งาน โดยไม่คำนึงถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้น ตามในมาตรา 6<sup>93</sup> กล่าวคือ การนำรถสภาพไม่แข็งแรงมาใช้งาน ทำให้เกิดอันตรายต่อผู้ร่วมทาง มีโทษปรับไม่เกิน 2,000 บาท การขับรถโดยประมาท<sup>94</sup>หรือขาดความระมัดระวัง เช่น การขับรถโดยใช้ความเร็วเกินกำหนดซึ่งมีโทษปรับไม่เกิน 4,000 บาท เช่น ในเขตโรงเรียนหรือพื้นที่ที่มีคนข้ามถนนจำนวนมาก การขับขี่โดยไม่มีใบอนุญาตขับขี่ที่ถูกต้อง การขับรถโดยไม่มีใบขับขี่หรือใบขับขี่หมดอายุมีโทษปรับไม่เกิน 2,000 บาท เป็นการแสดงถึงการขาดความรับผิดชอบต่อกฎจราจร การจอดรถในที่ห้ามจอดในสถานที่จำเป็นต่างๆ เช่น การจอดรถขวางทางเข้าออกของสถานที่สำคัญ การจอดในที่จอดสำหรับผู้พิการ หรือการจอดขวางทางหน่วยฉุกเฉิน แม้ว่าเป็นการกระทำที่ไม่ดุร้ายแรง แต่สามารถสร้างความลำบากและเป็นอันตรายได้ การใช้รถที่มีสภาพไม่พร้อมใช้งาน การขับขี่รถที่มีปัญหาด้านความปลอดภัย เช่น เบรกไม่ดีหรือไฟสัญญาณไม่ทำงาน แม้ว่าจะไม่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นในขณะนั้น แต่เป็นการเพิ่มความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ ด้วยเหตุนี้การใช้แค่โทษปรับพินัยอาจไม่ใช่วิธีที่เหมาะสม ควรเพิ่มเป็นโทษทั้งจำทั้งปรับ เพื่อความปลอดภัยต่อเพื่อนร่วมทาง และเพื่อส่งเสริมให้ผู้ขับขี่มีความรับผิดชอบและปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัดและการส่งสัญญาณถึงความสำคัญของการปฏิบัติตามกฎจราจร ตัวอย่างความผิดที่อาจไม่ดุร้ายแรงแต่ควรลงโทษรุนแรงเพื่อป้องปรามและสร้างความรับผิดชอบต่อประชาชนทุกคน การให้โทษรุนแรงในกรณีเหล่านี้มีจุดประสงค์เพื่อป้องกันอันตรายที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต

4.2.2 จากการศึกษาพบว่าความผิดอาญาในกฎหมายจราจรที่ควรนำมาปรับเป็นพินัย ได้แก่ กรณีที่ผู้กระทำผิดไม่สามารถชำระค่าปรับได้ เช่น ผู้ที่มีรายได้น้อยหรือผู้ที่อยู่ในสถานการณ์ที่ยากลำบากทางการเงิน การลงโทษโดยการปรับในกรณีนี้อาจเป็นการเพิ่มภาระให้กับผู้กระทำผิดเกินควร การจอดรถติดเกินไปหรือการทำผิดกฎที่เกิดจากความไม่ตั้งใจหรือความไม่รู้ในครั้งแรก ในกรณีนี้ควรใช้การเตือนหรือให้คำแนะนำมากกว่าการปรับ การกระทำผิดที่เกิดจากความจำเป็นหรือเหตุฉุกเฉิน เช่น การจอดรถในที่ห้ามจอดเนื่องจากมีเหตุฉุกเฉิน เช่น ผู้โดยสารในรถเจ็บป่วยอย่างหนัก การกระทำผิดที่ไม่ได้ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยทางจราจรอย่างมีนัยสำคัญ เช่น การลืมหงายรถในระยะเวลาสั้นๆ หรือลืมหงายไฟแล้ว ด้วยเหตุนี้การลงโทษโดยการปรับควรพิจารณาในบริบทของความสมเหตุสมผล ความยุติธรรม และผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น การให้คำแนะนำ การเตือน หรือการอบรมอาจเป็นวิธีที่เหมาะสมกว่าในบางกรณีเพื่อส่งเสริมความเข้าใจและการปฏิบัติตามกฎระเบียบโดยไม่เพิ่มภาระที่ไม่จำเป็นให้กับผู้กระทำผิด

<sup>93</sup> มาตรา 6 ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่มีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรง หรืออาจเกิดอันตรายหรืออาจทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยแก่ผู้ใช้ คน โดยสารหรือประชาชนมาใช้ในทางเดินรถ รถที่ใช้ในทางเดินรถ ผู้ขับขี่ต้องจัดให้มีเครื่องยนต์เครื่องอุปกรณ์ และหรือส่วนควบที่ครบถ้วนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ กฎหมายว่าด้วยการขนส่งกฎหมายว่าด้วยล้อเลื่อน

<sup>94</sup> มาตรา 26 ให้ยกเลิกอัตราโทษในมาตรา 157 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 8) พ.ศ. 2551 และให้ใช้อัตราโทษต่อไปนี้แทน มาตรา 157 "ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสี่พันบาท"

ข้อมูลจากการวิเคราะห์ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ<sup>95</sup> ในการมีคำสั่งบังคับใช้การดำเนินการตาม พ.ร.บ.การปรับเป็นพินัย พ.ศ. 2565 ให้เกิดการลงโทษที่เหมาะสม โดยโทษไม่ร้ายแรง ขอลดค่าปรับได้ตามฐานะ ไม่มีการเข้าคุกแทนค่าปรับ ขอผ่อนชำระค่าปรับได้ ทำงานเพื่อสังคมแทนค่าปรับได้ ไม่ติดประวัติการกระทำผิด แต่การบังคับใช้ในอดีต ตำรวจมองว่ามีช่องให้คนกระทำผิดจรรยา โดยเฉพาะขับรถซึ่ง ใช้ช่องทางนี้ หลบเลี่ยงการลงโทษ และตำรวจทำงานยากขึ้น ตามประกาศของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เพื่อให้การดำเนินการตามนัยกฎหมายว่า ด้วยการปรับเป็นพินัย เป็นไปด้วยความเรียบร้อย รอบคอบ และสอดคล้องกับ พ.ร.บ.ว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ. 2565 ให้ถือปฏิบัติตามคำสั่ง ตำรวจ เรื่องแนวทางการดำเนินการตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ. 2565 กำหนดให้ความผิดทางพินัยมีการชำระค่าปรับเป็นพินัยตามจำนวนเงินที่เจ้าหน้าที่ของรัฐหรือศาล กำหนดเท่านั้น ไม่มีการจำคุกหรือกักขังแทนค่าปรับ ไม่มีการบันทึกลงในประวัติอาชญากรรม ไม่มีสภาพบังคับเป็นโทษอาญา และลดโทษอาญาที่ไม่จำเป็น รวมทั้งปรับปรุงระบบโทษปรับให้มีประสิทธิภาพ ทั้งนี้การปรับเปลี่ยนดังกล่าวหลายคนเห็นด้วย แต่อาจมีปัญหาในการปฏิบัติงานของตำรวจชั้นผู้น้อย เสี่ยงมีคนฝ่าฝืนกฎจรรยากรมากขึ้น เนื่องจากในทางปฏิบัติพินัย ไม่มีการพิมพ์ลายนิ้วมือ หรือพ้องศาล แต่ให้มีการทำโทษโดยการไปเป็นจิตอาสาบำเพ็ญประโยชน์ หากไม่มีเงินจ่ายค่าปรับ ไม่มีการจำคุก “ผลดีของการบังคับใช้แบบปรับเป็นพินัย เป็นการลดข้อขัดแย้งของตำรวจกับประชาชน บางกรณีโดนปรับมีค่าใช้จ่ายสูง แต่ในอีกมุมอาจทำให้ประชาชนที่ไม่เคารพกฎจรรยากรมีการทำความผิดมากขึ้น โดยอ้างว่าไม่มีเงินจ่ายค่าปรับ ไม่สามารถจำคุกได้ ขณะเดียวกันผู้บังคับบัญชาระดับสูง พยายามแก้ไขกฎ ที่ประชาชนเรียกร้องว่าตำรวจมีการออกค่าปรับเกินจริง จากสิ่งที่กระทำผิด คดีนำห่วงในการเปลี่ยนเป็นการปรับเป็นพินัย คือ การขับรถประมาทและรถซึ่ง โดยคนขับจะไม่มีอาการเกรงกลัว แม้มีประมวลกฎหมายอาญา เรื่องขับรถประมาทเป็นเหตุให้บาดเจ็บ เสียชีวิต แต่การปรามพวกนี้ไว้ก่อน ดีกว่าให้ไปก่อเหตุร้ายแรง ในขณะเดียวกันกรณีไม่มีผู้บาดเจ็บ แต่รถซึ่งไปชนเสาไฟฟ้า จนไฟดับทั้งหมู่บ้าน การไปลงโทษทางพินัย อาจไม่เพียงพอเกิดปัญหาตามมาภายหลังทำให้ประชาชนในหมู่บ้านนั้นได้รับความเดือดร้อนเป็นอย่างมาก สิ่งที่มาจะทำให้ตำรวจบังคับใช้กฎหมายยากขึ้น เพราะคนขับรถซึ่งไม่กลัวความผิด เห็นได้จากการออกกฎไม่ยึดใบขับขี่ ทำให้คนไม่มาจ่ายค่าปรับมากขึ้น การแก้ไขลงโทษทางพินัย ต้องดูว่าหลังการบังคับใช้มีการทำความผิดมากขึ้นกว่าเดิมหรือไม่ และต้องดูวิธีการเปรียบเทียบปรับของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ว่าเหมาะสมกับความผิดที่เกิดขึ้นหรือไม่ ส่วนหนึ่งการปรับเปลี่ยนมาจากแนวคิดการทำงานของตำรวจ เพราะตำรวจบางนายยังทำงานแบบโบราณด้วยวิธีเดิมๆ คือความผิดบางอย่างกล่าวตักเตือนได้ไม่ทำ แต่ให้ผู้กระทำความผิดจ่ายค่าปรับโดยไม่คำนึงถึงเหตุการณ์ว่าความผิดเกิดขึ้นมากน้อยแค่ไหน กระทบต่อสิทธิของผู้เสียหายหรือไม่ ซึ่งการที่ผู้บังคับบัญชาเปลี่ยนกฎหมายใช้การปรับเป็นพินัยกับผู้กระทำความผิด เพื่อช่วยเหลือประชาชนรวมถึงความเหมาะสมในการชำระค่าปรับ ค่าใช้จ่ายในการเสียค่าปรับ

<sup>95</sup> ไทยรัฐออนไลน์, ‘ตร.ทำงานลำบาก เปลี่ยนปรับเป็นพินัย ห้ามขังแทนค่าปรับ ช่องโหว่รถซึ่งควันดำ’ (ไทยรัฐออนไลน์, 25 ตุลาคม 2566) <<https://www.thairath.co.th/scoop/theissue/2735527>> สืบค้นเมื่อ 26 มกราคม 2567.

สำหรับการปฏิบัติงานของตำรวจ แม้มีการปรับเปลี่ยนการลงโทษแบบพินัย แต่ปกติของคนที่ขับรถซึ่งมีพฤติกรรมบางอย่างแสดงออกในระหว่างขับรถ หากตำรวจต้องการเอาผิด เพื่อให้ผู้กระทำความผิดมีความเกรงกลัว ควรมีการตรวจสอบจากกล้องวงจรปิด เส้นทางในการขับรถ เพื่อบังคับใช้กฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องอย่างน้อยถ้ามีการคุมขังผู้กระทำความผิดจะทำให้ผู้กระทำความผิดได้รับความลำบาก และผู้กระทำความผิดจะเริ่มมีความสำนึกมากขึ้นก่อนกระทำความผิดในครั้งต่อไป รวมถึงกระตือรือร้นในการขอใช้ค่ารักษาทดแทนแก่ผู้ที่ได้รับบาดเจ็บมากขึ้น ทั้งนี้ขอให้ผู้ที่กระทำความผิดได้สำนึกถึงโทษที่จะได้รับ แม้ว่าจะมีการลงโทษเบาขึ้น แต่ตำรวจได้มีการดำเนินคดีอย่างเข้มงวด สามารถไล่ดูพฤติกรรมการกระทำความผิด จนสามารถส่งสำนวนคดีขึ้นสู่ศาลและทำการฝากขังได้ ดังนั้นการปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด ถือเป็นสิ่งที่ผู้ใช้รถใช้ถนนควรทำอย่างยิ่งเพื่อไม่ให้ส่งผลกระทบต่อผู้อื่น

แนวคิด ทฤษฎีในการกำหนดมาตรการทางกฎหมายสำหรับความผิดที่ไม่ร้ายแรงในต่างประเทศ มีหลักการและรูปแบบในการดำเนินการ สำหรับมาตรการทางกฎหมายสำหรับความผิดที่ไม่ร้ายแรงในต่างประเทศนั้น เกี่ยวกับการกำหนดวิธีการดำเนินการในทางคดีขึ้นใหม่ในลักษณะของมาตรการบังคับทางทรัพย์สินแทนสภาพบังคับทางอาญา โดยประเทศที่เป็นต้นแบบของการเปลี่ยนโทษอาญาเป็นการปรับเป็นพินัยหรือกล่าวอีกนัยหนึ่งคือการลดรูปคดีอาญาได้แก่ประเทศในสหภาพยุโรป เช่น เยอรมนี ที่มีแนวความคิดว่าการบังคับใช้กฎหมายอาญาควรใช้กับกรณีที่มีความจำเป็นจริง ๆ เท่านั้น รัฐไม่ควรนำมาตราการที่กระทบต่อสิทธิขั้นพื้นฐานของพลเมืองมาบังคับใช้อย่างพร่ำเพรื่อหรือเกินกว่าความจำเป็นกระบวนการในการพิจารณาคดีจึงค่อนข้างกระชับ และใช้ระยะเวลาสั้น โดยกำหนดให้ฟ้องคดีสำหรับความผิดที่ไม่ร้ายแรงต่อศาลแขวงเท่านั้น ทั้งยังให้อำนาจแก่ศาลที่ไม่จำเป็นต้องออกนั่งพิจารณาคดีหรือหากจำเลยไม่ประสงค์เข้ารับฟังการพิจารณาศาลก็อาจพิจารณาคดีลับหลังจำเลยไปเลยก็ได้ ซึ่งโดยปกติแล้วนับว่าเป็นหลักการสำคัญของกระบวนการพิจารณาคดีอาญาของประเทศไทยที่ให้ความสำคัญว่าในการพิจารณาคดีอาญาศาลจะต้องออกนั่งพิจารณาและจะต้องกระทำต่อหน้าจำเลย

แม้พระราชบัญญัติฉบับนี้จะมีหลักการและสาระสำคัญในการปรับกับความผิดจราจรที่เป็นประโยชน์ต่อประชาชนและสังคมโดยรวม มีการแปลงโทษทางอาญาเป็นโทษปรับทางพินัย ทำให้ต้องมีหน่วยงานและเจ้าหน้าที่ของรัฐเข้ามาเกี่ยวข้องและต้องดำเนินการตามพระราชบัญญัติฉบับนี้เป็นจำนวนมากก่อให้เกิดข้อที่น่าเป็นห่วงในเรื่องความรู้ความเข้าใจของเจ้าหน้าที่รัฐในเนื้อหาสาระและเจตนารมณ์ของกฎหมายฉบับนี้ ทั้งในเรื่องมาตรฐานของระเบียบและแนวทางปฏิบัติของหน่วยงาน ตลอดจนดุลพินิจในการรับฟังพยานหลักฐาน การวินิจฉัยโทษปรับให้อยู่ในมาตรฐานเดียวกัน ไม่ให้เกิดความเดือดร้อนภายในหน่วยงานซึ่งอาจมีกระจัดกระจายไปทั่วประเทศนอกจากนี้ รัฐควรสร้างกลไกในการตรวจสอบการใช้อำนาจของเจ้าหน้าที่รัฐที่อาจใช้อำนาจในทางมิชอบเรียกรับผลประโยชน์หรือช่วยเหลือผู้กระทำความผิดให้ไม่ต้องรับโทษ รับโทษน้อยลงหรือตัดตอนไม่ให้ผู้กระทำความผิดเข้าสู่กระบวนการยุติธรรม เป็นต้น

ด้วยโทษทางอาญาเพื่อจึงเป็นปัญหาของกฎหมายไทย รัฐบาลได้ผลักดัน พ.ร.บ.ว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ. 2565 หรือเปลี่ยนโทษที่มีโทษปรับอย่างเดียวเป็นโทษทางพินัยซึ่งไม่ใช่คดีอาญา โดยกฎหมาย

ได้มีเจตนาดี แต่เนื้อหาข้างในยังไม่ครบสมบูรณ์ โดยมีแนวคิดว่าการเปรียบเทียบปรับคนจนโดยพิจารณาจากฐานะของผู้กระทำความผิด ส่วนคนรวยก็ปรับตามอัตราสูงสุดในบทกฎหมายเท่านั้น ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบค่าปรับแล้วคนรวยที่มีฐานะดี มีความมั่นคงทางเศรษฐกิจก็จะไม่รู้สึกเกรงกลัวต่อกฎหมาย ไม่สนใจในค่าปรับ เพราะคนมีฐานะย่อมมีเงินจ่ายในจำนวนค่าปรับที่กำหนดไว้ตามกฎหมายนั้น เช่น ความผิดฐานมีอัตราโทษปรับตั้งแต่ 500-1,000 บาท สำหรับเศรษฐีจำนวนเงินข้างต้นไม่มีนัยสำคัญต่อสภาพคล่องทางการเงินแต่อย่างใด เนื่องจากหลักการของกฎหมายฉบับนี้เขียนว่าต้องการปรับปรุงกฎหมายโดยพิจารณาจากฐานะทางเศรษฐกิจที่แตกต่างกัน กล่าวคือผู้ที่มีฐานะดีกว่าต้องถูกปรับเป็นจำนวนเงินสูงกว่าผู้ที่มีฐานะต่ำกว่า ไม่เช่นนั้นคนรวยจะไม่ตระหนักต่อกฎหมายและมีต้นทุนการกระทำผิดต่ำกว่า และการปรับเป็นพินัยถือเป็นกฎหมายกลางในการพิจารณาและกำหนดมาตรการสำหรับผู้ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมายที่ไม่ใช่ความผิดร้ายแรง โดยกำหนดให้ผู้กระทำความผิดต้องชำระเงินค่าปรับตามที่กำหนด ซึ่งการปรับนี้ไม่ใช่โทษปรับทางอาญา ไม่มีการจำคุกหรือกักขังแทนการปรับ ไม่มีการบันทึกลงในประวัติอาชญากรรม

พระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพินัย มีหลักการและวิธีการที่มีลักษณะพิเศษแตกต่างจากคดีแพ่งและคดีอาญาทั่วไปเนื่องจากมีเป้าประสงค์ลดการดำเนินคดีอาญาหรือการเข้าสู่กระบวนการยุติธรรมที่ไม่จำเป็นโดยกระบวนการพิจารณาที่รวดเร็วย่อมจะส่งผลให้การบังคับใช้กฎหมายมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้นรวมถึงสามารถช่วยให้ประชาชนที่ถูกกล่าวหาว่ากระทำความผิดซึ่งไม่ใช่ความผิดที่เป็นอันตรายหรือกระทบต่อความสงบสุขของสังคมไม่ต้องถูกดำเนินคดีอาญาในกระบวนการที่ยาวนานและสร้างภาระค่าใช้จ่ายที่เกินสมควร ทั้งยังลดความเหลื่อมล้ำทางเศรษฐกิจของคนในสังคมในแง่ของการกำหนดค่าปรับหรือวิธีการอื่นแทนการชำระค่าปรับในประการที่สำคัญที่สุดคือการไม่บังคับโทษในเชิงเสรีภาพ ไม่ว่าจะเป็นการจำคุก หรือกักขังและการไม่บันทึกประวัติอาชญากรให้เป็นตราประทับติดตัวผู้นั้นไปตลอดชีวิต กฎหมายฉบับนี้จึงเป็นประโยชน์แก่กระบวนการยุติธรรมและประชาชนเป็นอย่างมาก



## บทที่ 5

### บทสรุปและข้อเสนอแนะ

การบังคับใช้กฎหมายจราจร เป็นกฎหมายที่บัญญัติขึ้นมาเพื่อให้เกิดความสะดวกและความปลอดภัย ในการจราจร ความผิดจราจรส่วนใหญ่เป็นความผิดเล็กน้อย ประกอบกับผู้กระทำผิดก็ไม่ได้มีเจตนา ชั่วร้ายในการกระทำแต่อย่างใด จึงไม่ถือเป็นการประกอบอาชญากรรม บทลงโทษความผิดจราจรมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นการข่มขู่ผู้กระทำความผิดมากกว่าการแก้แค้น

และเพื่อเป็นการจัดระเบียบในสังคมและป้องกันอันตรายที่จะเกิดขึ้นในอนาคต มีการเปลี่ยนแปลง ค่าปรับและโทษปรับให้รุนแรงขึ้น เพื่อให้ผู้ใช้รถใช้ถนนควรปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัดเป็น มาตรฐานสากล มุ่งเน้นการสร้างวินัยการขับขี่ปลอดภัย ให้โอกาสแก้ไขไม่กระทำผิดซ้ำ สร้างความเท่าเทียมกัน ภายใต้อกฎหมาย เช่น การห้ามจอด รถในเขตห้ามจอด การห้ามขับรถเร็วกว่าที่กฎหมายกำหนด หรือการเดิน รถทางซ้ายทางขวา เป็นต้น ซึ่งกฎหมายได้ให้อำนาจเจ้าพนักงานตำรวจ มีอำนาจในการว่ากล่าวตักเตือนและ ทำการเปรียบเทียบปรับ โดยกฎหมาย จราจรมีลักษณะเป็นคำสั่งหรือข้อห้ามของเจ้าพนักงาน ซึ่งสังคมมองว่า การกระทำความผิดกฎจราจร เป็นความผิดเล็กน้อย จึงไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย ผู้กระทำผิดมีการละเมิดหรือ หลีกเลี่ยงการลงโทษ ทำให้สภาพการบังคับตามกฎหมายยังไม่มีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ มาตรการการลงโทษ ผู้กระทำผิดกฎจราจร กฎหมายกำหนดโทษปรับที่ใช้บังคับยังไม่เหมาะสมเมื่อเทียบกับอันตรายที่เกิดขึ้น ดังนั้น การบังคับใช้กฎหมายจราจรและการลงโทษต่อผู้กระทำผิดกฎจราจร ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และแก้ไขเพิ่มเติม ซึ่งได้แก่ โทษปรับ โทษจำคุก การยึดและการพักใช้หรือเพิกถอน ใบอนุญาตขับขี่ หาก มีการเปลี่ยนแปลงแก้ไขปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับบทกำหนดโทษหรือกำหนดจำนวน เงินค่าปรับเสียใหม่ ให้มีความเหมาะสมกับสภาพของความผิดก็จะเป็นประโยชน์ต่อสังคม และความปลอดภัยในชีวิต ร่างกายและ ทรัพย์สิน ตลอดจนสามารถยับยั้งผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจร มีจิตสำนึกและมีพฤติกรรม ระมัดระวังใน การขับขี่มากยิ่งขึ้น

คุณสมบัติของระบบโทษปรับ ที่ทำให้ผลของการกระทำที่เกิดขึ้นจากการถูกลงโทษต่อตัวผู้กระทำความผิด มีความคงที่และสอดคล้องกันกับความยากตีมิจน โดยไม่ว่าตัวผู้กระทำความผิดจะเป็นผู้ที่มีสถานะทางเศรษฐกิจอยู่ในระดับใด ย่อมต้องรู้สึกเจ็บ เจ็บหลาย และได้รับผลกระทบทางด้านจิตวิทยาจากการถูกลงโทษที่เท่ากันในฐานความผิดเดียวกัน ในมุมมองการบังคับใช้กฎหมายเพื่อควบคุมความ ประพฤติของคนในสังคม โดยมุ่งเน้นไปที่การลงโทษ ซึ่งการบังคับใช้กฎหมายจะมีประสิทธิภาพ หรือไม่ย่อมขึ้นอยู่กับบทลงโทษที่มีความเหมาะสม โดยการบังคับใช้กฎหมายนั้นมี 4 กรณีคือ 1) การบังคับใช้กฎหมายต้องมีความแน่นอน 2) การบังคับใช้กฎหมายต้องมีความรวดเร็ว 3) การบังคับใช้กฎหมายต้องยึดหลักเสมอภาค และ 4) การบังคับใช้กฎหมายจะต้องมีบทลงโทษที่เหมาะสม

## 5.1 สรุปผลการศึกษา

จากการศึกษาในครั้งนี้พบว่ากฎหมายจราจรและมาตรการบังคับโทษปรับเป็นพินัยตามพระราชบัญญัติจราจรพ.ศ.2522 ที่แก้ไขเพิ่มเติมในฉบับที่ 13 ปี 2565 และพระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ. 2565 มีการกำหนดโทษปรับเป็นพินัยในกรณีความผิดจราจรที่ไม่ร้ายแรงเท่านั้น เช่น การจอดรถในที่ห้ามจอด ซึ่งความผิดดังกล่าวกฎหมายบัญญัติขึ้นมาเพื่อให้ความสะดวกแก่ผู้ใช้รถใช้ถนน การกระทำความผิดนี้จึงถือเป็นการกระทำที่ผิดต่อกฎระเบียบเท่านั้น หรือการจอดรถโดยฝ่าฝืนคำสั่งเจ้าพนักงานจราจร จอดรถเกินเวลา กำหนด ไม่แสดงใบขับขี่ โดยกฎหมายได้กำหนดโทษปรับไว้ไม่เกิน 1,000 บาท การจอดรถขายผลไม้ริมถนน สาธารณะ ปรับไม่เกิน 2,000 บาท โดยลักษณะของความผิดไม่ได้ถือว่าเป็นความผิดอาญาโดยแท้ แต่ถือว่าเป็นความผิดในทางปกครอง กฎหมายจึงให้อำนาจเจ้าพนักงานตำรวจมีอำนาจในการว่ากล่าว ตักเตือน และทำการเปรียบเทียบปรับได้

ด้วยเหตุนี้ความผิดอาญาในกฎหมายจราจรข้อใดที่ไม่ควรใช้โทษปรับพินัยควรลงโทษทางอาญา ได้แก่ การนำรถสภาพไม่แข็งแรงมาใช้งาน ทำให้เกิดอันตรายต่อผู้ร่วมทาง มีโทษปรับไม่เกิน 2,000 บาท การขับรถโดยประมาทหรือขาดความระมัดระวัง เช่น การขับรถโดยใช้ความเร็วเกินกำหนดซึ่งมีโทษปรับไม่เกิน 4,000 บาท การขับขี่โดยไม่มีใบอนุญาตขับขี่ที่ถูกต้อง การขับรถโดยไม่มีใบขับขี่หรือใบขับขี่หมดอายุมีโทษปรับไม่เกิน 2,000 บาท เป็นการแสดงถึงการขาดความรับผิดชอบต่อกฎจราจร หรือการจอดขวางทางหน่วยฉุกเฉิน แม้ว่าเป็นการกระทำที่ไม่ร้ายแรง แต่สามารถสร้างความลำบากและเป็นอันตรายได้ การขับขี่รถที่มีปัญหาด้านความปลอดภัย เช่น เบรกไม่ดีหรือไฟสัญญาณไม่ทำงาน แม้ว่าจะไม่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นในขณะนั้น แต่เป็นการเพิ่มความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ ดังนั้นการใช้แค่โทษปรับพินัยอาจไม่เป็นวิธีที่เหมาะสม ควรเพิ่มเป็นโทษทั้งจำทั้งปรับ เพื่อความปลอดภัยต่อเพื่อนร่วมทาง และเพื่อส่งเสริมให้ผู้ขับขี่มีความรับผิดชอบและปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัดและการส่งสัญญาณถึงความสำคัญของการปฏิบัติตามกฎจราจร ตัวอย่างความผิดที่อาจไม่ร้ายแรงแต่ควรลงโทษรุนแรงเพื่อป้องปรามและสร้างความรับผิดชอบต่อประชาชนทุกคน การให้โทษรุนแรงในกรณีเหล่านี้มีจุดประสงค์เพื่อป้องกันอันตรายที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต

และความผิดอาญาในกฎหมายจราจรที่ควรนำมาปรับเป็นพินัย ได้แก่กรณีที่มีผู้กระทำความผิดไม่สามารถชำระค่าปรับได้ เช่น ผู้ที่มีรายได้น้อยหรือผู้ที่อยู่ในสถานการณ์ที่ยากลำบากทางการเงิน การลงโทษโดยการปรับในกรณีนี้อาจเป็นการเพิ่มภาระให้กับผู้กระทำความผิดเกินควร การจอดรถชิดเกินไปหรือการทำความผิดที่เกิดจากความไม่ตั้งใจหรือความไม่รู้ในครั้งแรก ในกรณีนี้ควรใช้การเตือนหรือให้คำแนะนำมากกว่าการปรับ การกระทำความผิดที่เกิดจากความจำเป็นหรือเหตุฉุกเฉิน เช่น การจอดรถในที่ห้ามจอดเนื่องจากมีเหตุฉุกเฉิน เช่น ผู้โดยสารในรถเจ็บป่วยอย่างหนัก การกระทำความผิดที่ไม่ได้ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยทางจราจรอย่างมีนัยสำคัญ เช่น การลืมหิ้วสัมภาระในรถในระยะเวลาสั้นๆ หรือลืมหิ้วสัมภาระขึ้นรถ ดังนั้นการลงโทษโดยการปรับควรพิจารณาในบริบทของความสมเหตุสมผล ความยุติธรรม และผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น การให้คำแนะนำ การเตือน หรือการอบรมอาจเป็นวิธีที่เหมาะสมกว่าในบางกรณีเพื่อส่งเสริมความเข้าใจและการปฏิบัติตามกฎระเบียบโดยไม่เพิ่มภาระที่ไม่จำเป็นให้กับผู้กระทำความผิด

เนื่องจากกฎหมายจรรยาบรรณเป็นกฎหมายที่ออกมาใช้บังคับเพื่อความเหมาะสมและความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนนจึงมีลักษณะเป็นข้อห้าม ซึ่งสังคมส่วนใหญ่มองว่า การกระทำความผิดกฎหมายจรรยาบรรณไม่เป็นการกระทำความผิดที่ร้ายแรง แต่เป็นความผิดเล็กน้อยใคร ๆ ก็อาจกระทำได้ ด้วยเหตุนี้การกำหนดโทษปรับโดยไม่ใช่โทษทางอาญา ในกรณีที่ไม่ใช่ความผิดร้ายแรงและไม่เป็นความผิดทางอาญาอีกต่อไป เมื่อได้ชำระค่าปรับแล้วก็จะไม่มีโทษทางอาญาติดตัวต่อไป ทำให้ผู้กระทำความผิดทางวินัยได้เข้าสู่กระบวนการพิจารณาคดีที่รวดเร็ว ไม่ยุ่งยาก และสามารถเป็นอันยุติได้ในชั้นการพิจารณาของเจ้าหน้าที่ของรัฐโดยที่ไม่มีการกักขัง ไม่มีการบันทึกเป็นประวัติอาชญากรรม เมื่อเกิดอุบัติเหตุเรื่องก็ไม่ถึงชั้นอัยการ และศาล ซึ่งเป็นผลดีของการปรับเป็นวินัย แต่ทั้งนี้ข้อเสียของโทษปรับวินัยคือ ถ้ากรณีความผิดเล็กน้อยประชาชนที่มีฐานะจะไม่เกรงกลัวกับค่าปรับที่จะเกิดขึ้นและมีอาจมีการกระทำผิดซ้ำอีก หลักการในการพิจารณาคดีจะพิจารณาถึงความเหลื่อมล้ำทางสังคม คนที่มีฐานะร่ำรวยสามารถเสียค่าปรับได้เปรียบเทียบกับคนที่มีฐานะไม่ร่ำรวย ซึ่งจะให้เกิดความเหลื่อมล้ำทางสังคม การจรรยาบรรณเป็นเรื่องของประชาชนทุกคนสาเหตุของอุบัติเหตุ เกิดจากการที่ประชาชนไม่เคารพกฎหมายเปรียบเทียบกับกฎหมายของต่างประเทศซึ่งประชาชนจะเคารพกฎหมายอย่างเคร่งครัดมากกว่าประเทศไทย เมื่อผู้กระทำความผิดไม่มาชำระค่าปรับจะมีการออกหมายเรียก เมื่อไม่มาตามหมายเรียกก็จะออกเป็นหมายจับเพื่อฟ้องต่อศาล ซึ่งในกรณีนี้มีขั้นตอนที่ยุ่งยากไม่ทันต่ออายุความของความผิดนั้นๆ ทำให้คดีความผิดนี้ต้องยุติลง ผู้ที่กระทำความผิดก็ไม่ถูกลงโทษซึ่งไม่ใช่ผลลัพธ์ของการตรากฎหมายจรรยาบรรณ ส่วนของข้อดีการปรับเป็นวินัยคือ ประชาชนจะไม่มีประวัติการกระทำความผิดคดีอาญา และลดความเหลื่อมล้ำทางสังคมหากไม่มีเงินประกันตัวก็ไม่ต้องจำคุกแทนค่าปรับ แต่ให้ทำงานบริการสังคมแทน และสามารถผ่อนชำระค่าปรับได้ในทางคดีที่มีโทษปรับทางอาญา ในกรณีผู้กระทำความผิดไม่ชำระค่าปรับเป็นวินัยเจ้าหน้าที่รัฐจะรวบรวมพยานหลักฐานส่งสำนวนให้อัยการเพื่อฟ้องศาล ซึ่งเป็นขั้นตอนที่รวดเร็วกว่า กฎหมายเกี่ยวกับรถและการใช้ทางของประชาชนดังกล่าวเป็นกฎหมายสำคัญและเป็นกฎหมายที่อยู่ในบัญชี 1 ท้ายพระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นวินัย พ.ศ. 2565 ซึ่งตั้งแต่วันที่ 25 ตุลาคม 2566 เป็นต้นมา ความผิดอาญาที่มีโทษปรับสถานเดียวตามกฎหมายดังกล่าวจะถูกเปลี่ยนเป็นความผิดทางวินัยและให้ถือว่าอัตราโทษปรับอาญาที่บัญญัติไว้ในกฎหมายดังกล่าวเป็นอัตราค่าปรับเป็นวินัย

ในการเปรียบเทียบการปรับเป็นวินัยของประเทศไทยกับต่างประเทศ การปรับเป็นวินัยของไทยจะไม่มี การบันทึกประวัติอาชญากรรม ไม่มีการกักขังแทนค่าปรับเป็นวินัยเมื่อกฎหมายเดิมที่มีการกักขังแทนค่าปรับ ซึ่งเป็นการลดทอนสิทธิมนุษยชน การให้ผู้ถูกกล่าวหามีส่วนร่วมในขั้นตอนการพิจารณาความผิดโดยเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจปรับ ดำเนินการในเรื่องค่าปรับได้อย่างเหมาะสมและสามารถผ่อนชำระได้ สะดวกในการชำระค่าปรับเพราะการปรับเป็นวินัยเป็นวิธีการที่ง่ายในกระบวนการพิจารณาคดีในชั้นศาลที่สะดวกยิ่งขึ้นซึ่งเป็นการลดปัญหากฎหมายอาญาเพื่อ ในระบบกฎหมายจรรยาบรรณของต่างประเทศได้มีการใช้โทษปรับในความผิดเล็กน้อยของคดีจรรยาบรรณคือ ได้มีการลดโทษทางอาญา เพื่อแก้ปัญหากฎหมายอาญาที่เพิ่มมากขึ้น ซึ่งเป็นภาระแก่ศาลยุติธรรมในการพิจารณาพิพากษาคดี อันเป็นเหตุให้การพิจารณาพิพากษาคดีอาญามีความล่าช้า ทำให้การลงโทษผู้กระทำความผิดไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร

ในมุมมองของกฎหมายจราจรประเทศเยอรมนี การทำผิดจราจรที่ไม่ร้ายแรงไม่ใช่อาชญากรรมมักเกิดจากความประมาท หรือการละเมิดหน้าที่ดูแล เช่น การจอดรถไม่ถูกต้อง แม้เป็นการกระทำที่ละเมิดบทบัญญัติของกฎหมาย แต่ไม่ใช่การกระทำความผิดทางอาญา ซึ่งแนวคิดของเยอรมนีถือว่าเป็นความผิดทางปกครองเท่านั้น บทลงโทษทางปกครองจะน้อยกว่าบทลงโทษทางอาญาตามรัฐบัญญัติว่าด้วยจราจรทางบกเยอรมัน The German Traffic Act 2003 ซึ่งเป็นเพียงการกระทำผิดต่อกฎหมายปกครองเท่านั้น ซึ่งโทษทางปกครองได้แก่ปรับ ยึด เพิกถอนใบอนุญาต เท่านั้น

ในมุมมองของกฎหมายจราจรประเทศญี่ปุ่น ถูกขนานนามให้เป็นประเทศที่มีความปลอดภัยสูงประเทศหนึ่งของโลกเนื่องจากมีความเข้มงวดของกฎหมายอย่างมากรวมถึงกฎจราจร ซึ่งเป็นกฎพื้นฐานในการควบคุมดูแลความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนน การละเมิดกฎจราจรจะทำให้ได้รับการลงโทษอย่างรุนแรง กฎหมายจราจรที่ใช้บังคับอยู่คือ Road Traffic Act 1960 ในประเทศญี่ปุ่นจะใช้โทษปรับและมีการปรับที่สูงมากกว่าประเทศอื่นๆ เช่น ฝ่าไฟแดงค่าปรับเริ่มต้นที่ 100,000 เยน การขับเร็วเกินกำหนดที่ญี่ปุ่นจะมีการแยกย่อยลงไปเช่น พื้นที่ชุมชนมีคนอยู่เยอะมีโรงเรียน ถ้าจำกัดความเร็วที่ 50 สมมุติว่าขับที่ 70 แล้วถูกจับ เสียค่าปรับ ประมาณ 30,000 เยนเริ่มต้น การจอดในที่ห้ามจอดจับ เสียค่าปรับ ประมาณ 10,000 เยน จะมีเจ้าหน้าที่ตำรวจยืนล้อม พร้อมเตรียมแจ้งข้อหาทันที

ในมุมมองของกฎหมายจราจรประเทศฝรั่งเศส ได้ให้ความยุติธรรม ให้โอกาส และเน้นการกลับคืนสู่สังคม ฝรั่งเศสนำวิธีการลงโทษทางเลือกแทนการลงโทษจำคุก

ด้วยเหตุนี้กฎหมายในต่างประเทศได้นำมาตรการอื่นมาใช้แทนโทษอาญา ในกรณีการกระทำความผิดที่ไม่ร้ายแรงในคดีจราจรมาเป็นการใช้โทษปรับแทนการรับโทษทางอาญา และไม่มีกักขังผู้กระทำความผิด เพื่อความสะดวกรวดเร็วในการพิจารณาคดี ผู้กระทำความผิดสามารถชำระเงินค่าปรับตามที่กำหนดได้โดยไม่ต้องมาพิจารณากันที่ศาล และการตัดสินลงโทษมีความรวดเร็วประหยัดค่าใช้จ่าย สะดวกแก่ผู้กระทำความผิด โดยลดขั้นตอนตามกฎหมาย ทำให้เกิดความแตกต่างจากความผิดอาญาทั่วไป เพราะการกระทำความผิดจราจรที่ไม่ร้ายแรง ประชาชนในสังคมไม่ได้ถือว่าเป็นอาชญากรหรือมีเจตนาชั่วร้าย เพียงแต่เป็นผู้ฝ่าฝืนหรือประมาทในข้อตกลงของกฎหมายจราจร จึงไม่ควรที่จะต้องเข้าไปอยู่ในกระบวนการทางอาญา ที่ทำให้ฐานะของสังคมของผู้กระทำความผิดลดต่ำลง หรือเป็นมลทินหรือเป็นตราบาป แต่อย่างไร

## 5.2 ข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาค้นคว้าพระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ. 2565 ปรับใช้ในพระราชบัญญัติจราจรพ.ศ.2522 ในฉบับที่ 13 พ.ศ. 2565 ผู้ศึกษามีข้อเสนอแนะดังนี้

5.2.1 ในการใช้กฎหมายปรับเป็นพินัยในคดีจราจรถ้าจะใช้ในความผิดร้ายแรงต้องใช้โทษปรับตามลำดับขั้นที่ความเสียหายนั้นเกิดขึ้นและให้ผู้กระทำความผิดทำงานบริการสังคมเพื่อเป็นการลงโทษผู้กระทำความผิดให้เด็ดขาด

5.2.2 กำหนดให้พนักงานสอบสวนผู้ที่มีความเชี่ยวชาญเฉพาะด้านพิจารณาคดีจราจรเท่านั้น เพื่อความเป็นธรรมและมีบรรทัดฐานเดียวกันในการลงโทษปรับเป็นพินัย เพราะโทษปรับเป็นพินัยนี้เป็นกฎหมายใหม่ทำให้ผู้ใช้กฎหมายยังไม่มีความรู้ความชำนาญในการปรับบทลงโทษแก่ผู้กระทำความผิด

## บรรณานุกรม

### บรรณานุกรม

- กฤตยา อารีรักษ์, ‘ความเหมาะสมในการนำ day fine มาใช้กับประเทศไทย’ (ดุสิตนิพนธ์  
นิติศาสตร์ดุสิตบัณฑิต มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต 2560).
- กฤษดา จันทร์ศรี, ‘การจราจรในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่: ปัญหาและแนวทางแก้ไข’ (วิทยานิพนธ์  
รัฐศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ 2537).
- กระทรวงคมนาคม, ‘รายงานการศึกษาความปลอดภัยทางถนนชุดที่3 ณ ประเทศญี่ปุ่น’  
(กระทรวงคมนาคม) <[https://complain.mot.go.th/gis\\_group/mot-mlit/img/roadsafety-japan3.pdf](https://complain.mot.go.th/gis_group/mot-mlit/img/roadsafety-japan3.pdf)> สืบค้นเมื่อ 20 มกราคม 2567.
- คณิต ฒ นคร, *กฎหมายอาญา ภาคทั่วไป* (พิมพ์ครั้งที่ 3, วิญญูชน 2551).
- \_\_\_\_\_, *กฎหมายอาญา ภาคทั่วไป* (พิมพ์ครั้งที่ 4, วิญญูชน 2554).
- \_\_\_\_\_, *กฎหมายอาญา ภาคทั่วไป* (พิมพ์ครั้งที่ 5, วิญญูชน 2556).
- คนันท์ ชัยชนะ, *มาตรการทางกฎหมายสำหรับความผิดที่ไม่ร้ายแรง : กรณีศึกษากฎหมายว่าด้วยการฝ่าฝืน  
กฎระเบียบของประเทศเยอรมนี (Gesetz über Ordnungswidrigkeiten)*  
(สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา 2561).
- คัมพงษ์ คัมพะเนียด, ‘ความเข้าใจพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ของข้าราชการตำรวจชั้นสัญญา  
บัตรสายงานจราจร และสายงานสอบสวน สถานีตำรวจภูธรบางเลน จังหวัดนครปฐม’ (สารนิพนธ์  
รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต วิทยาลัยทองสุข 2557).
- จตุรงค์ ผัดวงศ์, ‘แนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายจราจร กรณีศึกษา พื้นที่รับผิดชอบสถานี  
ตำรวจนครบาลพญาไท’ (การค้นคว้าอิสระ รัฐศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ 2562).
- จิตติ ดิงศภัทย์, *คำอธิบายประมวลกฎหมายอาญา ภาค 1* (พิมพ์ครั้งที่ 11, สำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติ  
บัณฑิตยสภา 2555).
- จวีร์รัตน์ ประยูรฉัตรพันธ์, ‘การแก้ไขปัญหาการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่ในกรุงเทพมหานคร’ (วิทยานิพนธ์  
นิติศาสตรมหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย 2539).
- ชยุตพล รังกาแกม, ‘ประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัย: ศึกษาเฉพาะกรณีสถานี  
ตำรวจนครบาลพลับพลาไชย 2’ (วิทยานิพนธ์ ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์  
2544)0.
- ชัยรัตน์ วงศ์วีรธร, ‘ร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ...แนวทางสู่การปฏิรูปการกำหนดโทษใน  
ระบบกฎหมายไทย’ (พฤษภาคม - มิถุนายน 2565) 3 วารสารจูลินิติ  
<[https://library.senate.go.th/document/Ext27142/27142318\\_0003.PDF](https://library.senate.go.th/document/Ext27142/27142318_0003.PDF)>  
สืบค้นเมื่อ 20 มกราคม 2567.

### บรรณานุกรม (ต่อ)

เชษฐภัทร พรหมชนะ, 'การนำมาตรการอื่นมาใช้บังคับค่าปรับนอกเหนือจากการกักขังแทนค่าปรับ'

(วิทยานิพนธ์ นิติศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ 2546).

ชำนาญ จันทรเรือง, 'สิ่งที่มีความผิดในตัวเอง กับสิ่งที่กฎหมายบัญญัติให้เป็นความผิด' (ประชาไท,

14 ธันวาคม 2554) <<https://prachatai.com/journal/2011/12/38317>> สืบค้นเมื่อ 16 มกราคม 2567.

ณิชนันท์ คุปตานนท์, 'ระบบแต้มความผิดในกฎหมายจราจรญี่ปุ่น' (กรุงเทพธุรกิจ, 7 มิถุนายน 2562)

<<https://www.bangkokbiznews.com/blogs/columnist/122330>>

สืบค้นเมื่อ 20 มกราคม 2567.

ทีคิวเอ็ม 'อู่เหตุค่าปรับจราจร 2565 เพิ่มโทษเพิ่มปรับ' (ทีคิวเอ็ม, 6 กันยายน 2565)

<<https://shorturl.asia/OKqkg>> สืบค้นเมื่อ 20 มกราคม 2567.

ไท วัฒนา, 'กระบวนการยุติธรรมทางเลือกในต่างประเทศ สู่โมเดลการแก้ไขปัญหาคriminal-justice-ไทย'

(สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมวิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม, 31 กรกฎาคม 2564)

<<https://researchcafe.tsri.or.th/judicial-process/>> สืบค้นเมื่อ 26 มกราคม 2567.

ไทยโพสต์, 'เทียบชัด! บทลงโทษฝ่าฝืนข้อห้าม 'ทางม้าลาย' ไทย VS ญี่ปุ่น อีสรภาพแห่งความคิดไทยโพสต์'

(ไทยโพสต์, 28 มกราคม 2565) <<https://www.thaipost.net/general-news/74314/>>

สืบค้นเมื่อ 26 มกราคม 2567.

ไทยรัฐออนไลน์, 'ตร.ทำงานลำบาก เปลี่ยนปรับพินัย ห้ามขังแทนค่าปรับ ช่องโหว่รถชิงคว้นดำ'

(ไทยรัฐออนไลน์, 25 ตุลาคม 2566) <<https://www.thairath.co.th/scoop/theissue/2735527>>

สืบค้นเมื่อ 26 มกราคม 2567.

ชญญารัตน์ เตศิริ, 'โทษทางอาญาในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 กรณีศึกษาการดัดแปลงสภาพ

รถเพื่อการพาณิชย์ที่ผิดระเบียบ' (สารนิพนธ์ นิติศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต 2564).

ธานี วรภัทร์, 'หลักกฎหมายมาตรการบังคับทางอาญา' (วิญญูชน 2557).

ธารงลักษณ์ ลาพินี, 'บทสัมภาษณ์ความเห็นทางวิชาการ' (พฤษภาคม - มิถุนายน 2565) 3 วารสารจลนिति

<[https://library.senate.go.th/document/Ext27142/27142318\\_0003.PDF](https://library.senate.go.th/document/Ext27142/27142318_0003.PDF)>

สืบค้นเมื่อ 26 มกราคม 2567.

นรวัฒน์ รามฤทธิ์, 'ปัจจัยที่มีผลต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจรของตำรวจจราจร ศึกษากรณีกองบังคับการ

ตำรวจนครบาล' (วิทยานิพนธ์ รัฐศาสตรมหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย 2546).

นรินทร์ ใจหวัง, 'แหล่งข่าวโพสต์ทูเดย์ ส่อง"กม.จราจรญี่ปุ่น"เข้มข้น-โทษแรง' (โพสต์ทูเดย์, 18 สิงหาคม

2557) <<https://www.posttoday.com/politics/313237>> สืบค้นเมื่อ 26 มกราคม 2567.



### บรรณานุกรม (ต่อ)

- นันทา เพชรดี, 'การกำหนดโทษอาญา: ศึกษาโทษปรับกรณีทุจริตในการจัดซื้อจัดจ้างภาครัฐ' (วิทยานิพนธ์ นิติศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ 2561).
- ปกป้อง ศรีสนิท, *กฎหมายอาญาชั้นสูง* (พิมพ์ครั้งที่ 3, วิญญูชน 2563).
- ประชาชาติธุรกิจ, 'เปิดบัญชีรายชื่อกฎหมาย 204 ฉบับ ปรับเป็นพินัย ไม่ถือเป็นโทษอาญา' (ประชาชาติธุรกิจ , 26 ตุลาคม 2565) <<https://www.prachachat.net/general/news-1098135>>  
สืบค้นเมื่อ 20 มกราคม 2567.
- ปวีศร เลิศธรรมเทวี, 'นิติปรัชญาว่าด้วยการวิเคราะห์กฎหมายในเชิงเศรษฐศาสตร์ บทวิเคราะห์เบื้องต้น' (มีนาคม 2564) 1 วารสารกฎหมาย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- พรรณวรท อุดมผล, 'ปรับเป็นพินัย "มาตรการใหม่แทนการลงโทษทางอาญา"' (กองกฎหมาย กรมอนามัย) <[https://laws.anamai.moph.go.th/th/dmkm/download?id=103683&mid=36551&mkey=m\\_document&lang=th&did=31700](https://laws.anamai.moph.go.th/th/dmkm/download?id=103683&mid=36551&mkey=m_document&lang=th&did=31700)> สืบค้นเมื่อ 20 มกราคม 2567.
- พัชรา พุกเศรษฐี, 'การปรับเป็นพินัยแทนการลงโทษปรับทางอาญาและปกครองของประเทศไทย' (พฤษภาคม - มิถุนายน 2564) 3 วารสารบทความทางวิชาการ.
- พิรุฬห์ โดศกุลวรรณ, 'การลงโทษปรับทางอาญา' (วิทยานิพนธ์ นิติศาสตรมหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย 2532).
- พิชยนต์ นิพาสพงษ์, 'โทษปรับโดยกำหนดตามวันและรายได้ (Day Fine)' (วิทยานิพนธ์ นิติศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ 2542).
- \_\_\_\_\_, 'ปัญหาการบังคับใช้โทษปรับเพื่อให้เกิดความเหมาะสมและเป็นธรรม: ศึกษากรณีโทษปรับตามกฎหมายไทยเปรียบเทียบกับโทษปรับตามกฎหมายต่างประเทศกลุ่มประเทศแถบสแกนดิเนเวีย' (เอกสารวิชาการรายบุคคล หลักสูตร "ผู้พิพากษาหัวหน้าศาล" รุ่นที่ 17 สถาบันพัฒนาข้าราชการฝ่ายตุลาการศาลยุติธรรม สำนักงานศาลยุติธรรม 2561).
- ภณิติลา ธนบูรณ์นิพัทธ์, 'การศึกษาข้อเสนอในเชิงนโยบายเพื่อแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรทางบก' (สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมวิทยาศาสตร์วิจัยและนวัตกรรม, 18 กรกฎาคม 2564) <<https://researchcafe.tsri.or.th/performance-improvement/>> สืบค้นเมื่อ 20 มกราคม 2567.
- รัชพร ศรีเดช, ลัญชญา พิมพ์พันธ์ชัยบุลย์ และณิศาพิชญากัญ มีสมศักดิ์, 'อุบัติเหตุบนท้องถนน: การสร้างแรงจูงใจเพื่อการป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในวัยรุ่นและเยาวชน' (กรกฎาคม - ธันวาคม 2564) 43 วารสารพยาบาลศาสตร์ มหาวิทยาลัยสยาม.

### บรรณานุกรม (ต่อ)

- วรัถม์ สุขะพิบูลย์, 'มาตรการในการลงโทษผู้กระทำความผิดฐานขับขีรถยนต์เร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522' (บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต) <<https://shorturl.asia/MVJvy>> สืบค้นเมื่อ 26 มกราคม 2567.
- วีระพล ปานะบุตร, 'โทษปรับในสวีเดน' (กุมภาพันธ์ 2522) 14 วารสารอัยการ.
- ศราวุฒิ พันัสขาว, 'อาชญากรรมพื้นบ้าน: การฝ่าฝืนกฎหมายจราจร' (วิทยานิพนธ์ วิทยาศาสตร์มหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยมหิดล 2522).
- ศุภวัฒน์ สิงห์สุวรรณ, 'เกณฑ์พิจารณาในการเลือกกำหนดโทษทางปกครองแทนโทษอาญา' (เอกสารประกอบการสัมมนาเรื่อง หลักเกณฑ์การกำหนดโทษทางปกครองในการตรากฎหมาย, ณ ห้องประชุมปรีดี พนมยงค์ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา 2560).
- แสงว บัญเฉลิมวิภาส. *หลักกฎหมายอาญา* (พิมพ์ครั้งที่ 5, วิญญูชน 2551).
- สมพจน์ คำแก้ว, 'มาตรการทางกฎหมายในการลงโทษความผิดตามกฎหมายจราจร' (วิทยานิพนธ์นิติศาสตร์มหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยบูรพา 2556).
- สาโรจน์ คุ่มทรัพย์, 'การบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร' (วิทยานิพนธ์นิติศาสตร์มหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย 2539).
- สำนักงานราชบัณฑิตยสภา, 'พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2554: พินัย' (สำนักงานราชบัณฑิตยสภา) <<https://dictionary.orst.go.th/>> สืบค้นเมื่อ 20 มกราคม 2567.
- องค์อาสน์ เจริญสุข, 'เกณฑ์การแบ่งแยกความผิดทางอาญาและความผิดทางปกครอง' (วิทยานิพนธ์นิติศาสตร์มหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ 2553).
- อภิวัฒน์ สุดสาว, 'คมความคิด เข้มทิศรัฐธรรมนูญ: หลักความเสมอภาค ภายใต้รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย' (วุฒิสภา, 28 สิงหาคม 2562) <[https://www.senate.go.th/assets/portals/93/fileups/272/files/S%E0%B9%88ub\\_Jun/8think/think16.pdf](https://www.senate.go.th/assets/portals/93/fileups/272/files/S%E0%B9%88ub_Jun/8think/think16.pdf)> สืบค้นเมื่อ 16 มกราคม 2567.
- อัจฉริยา ชูตินันท์, *อาชญาวิทยาและทัณฑวิทยา* (พิมพ์ครั้งที่ 4, วิญญูชน 2563).
- อรรถพร ชูบำรุง, *ทฤษฎีอาชญาวิทยา* (ไอเดียนส์โตร์ 2527).
- เอกรัตน์ โลหะ, 'ปัญหาทางกฎหมายในการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ศึกษากรณีการขอตรวจใบอนุญาตขับขี่' (วิทยานิพนธ์ นิติศาสตร์มหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยศรีปทุม 2553).
- International Drivers Association, 'คู่มือการขับรถเยอรมนี: สํารวจประเทศเยอรมนีโดยการขับรถด้วยใบขับขี่สากล' (International Drivers Association, 9 เมษายน 2567) <<https://internationaldriversassociation.com/th/germany-driving-guide/>> สืบค้นเมื่อ 20 มกราคม 2567.

### บรรณานุกรม (ต่อ)

International Drivers Association, ‘การขับรถในฝรั่งเศส: สํารวจประเทศฝรั่งเศสโดยการขับรถด้วยใบอนุญาตขับขี่สากล’ (International Drivers Association, 9 เมษายน 2564) <<https://internationaldriversassociation.com/th/france-driving-guide/>> สืบค้นเมื่อ 26 มกราคม 2567.

Andrew Ashworth, ‘Conceptions of Overcriminalization’ (2008) 2 Ohio State Journal of Criminal Law.

Eric Marsden, ‘Heinrich’s domino model of accident causation’ (Risk Engineering, 5 February 2022) <<https://risk-engineering.org/concept/Heinrich-dominos>> สืบค้นเมื่อ 16 มกราคม 2567.

John Stuart Mill, *On Liberty* (Longman 1869).

Patrick Baron Devlin, *The Enforcement of Morals* (Oxford University Press 1965).

Richard A. Posner, ‘An Economic Theory of the Criminal Law’ (October 1985) 6 Columbia Law Review.

Sandford H. Kadish, ‘The Crisis of Overcriminalization’ (1967) 1 The ANNALS of the American Academy of Political and Social Science <<https://journals.sagepub.com/doi/10.1177/000271626737400115>> สืบค้นเมื่อ 20 มกราคม 2567.

## ประวัติผู้เขียน

ชื่อ - นามสกุล      พรศิริ กรุดอินทร์

### ประวัติการศึกษา

พ.ศ. 2556 - ปริญญาตรี นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต