

มาตรการทางกฎหมายในการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

LEGAL PROBLEM ON THE LAW ENFORCEMENT

TRAFFIC ACT, B.E. 2522

พันตำรวจโท สุสิริวงษ์ ยอดวงษ์

POLICE LIEUTENANT COLONEL SUSIRIWONG YODWONG

สารนิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต

กลุ่มวิชากฎหมายอาญาและกระบวนการยุติธรรมทางอาญา

คณะนิติศาสตร์

มหาวิทยาลัยศรีปทุม

พ.ศ. 2566

ลิขสิทธิ์ของคณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีปทุม

**LEGAL PROBLEM ON THE LAW ENFORCEMENT**

**TRAFFIC ACT, B.E. 2522**

**POLICE LIEUTENANT COLONEL SUSIRIWONG YODWONG**

**A THEMATIC PAPER SUBMITTED IN PARTIAL FULFILLMENT**

**OF THE REQUIREMENTS FOR THE DEGREE**

**OF MASTER OF LAWS**

**CRIMINAL LAW AND CRIMINAL JUSTICE ADMINISTRATION**

**SCHOOL OF LAW**

**SRIPATUM UNIVERSITY**

**2023**

**COPYRIGHT OF SCHOOL OF LAW SRIPATUM UNIVERSITY**

สารนิพนธ์เรื่อง	มาตรการทางกฎหมายในการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522
คำสำคัญ	กฎหมายจราจร/มาตรการทางกฎหมาย
นักศึกษา	พินิตารวงโท สุสิริวงษ์ ยอดวงษ์
อาจารย์ที่ปรึกษาสารนิพนธ์	ดร.เอกพงษ์ สารน้อย
หลักสูตร	นิติศาสตรมหาบัณฑิต กลุ่มวิชากฎหมายอาญาและกระบวนการยุติธรรมทางอาญา
คณะ	นิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีปทุม
พ.ศ.	2566

### บทคัดย่อ

สารนิพนธ์นี้มีวัตถุประสงค์เพื่อทำการศึกษามาตรการทางกฎหมายในการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เนื่องจากปัจจุบันประเทศไทยได้มีการประกาศใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 (ฉบับที่ 13 แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. 2565) เพื่อให้เกิดความเหมาะสมกับสภาพการจราจรและจำนวนยานพาหนะที่เพิ่มขึ้นและเพื่อความปลอดภัยแก่ชีวิต ร่างกายและทรัพย์สินของประชาชน อย่างไรก็ตามปัจจุบันประเทศไทยก็ยังคงประสบปัญหาในเรื่องอุบัติเหตุบนท้องถนน ซึ่งนับว่าเป็นปัญหาทางสังคมที่สำคัญก่อให้เกิดความสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สิน โดยเฉพาะอุบัติเหตุจากการขับรถเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด หรือขับขี่ในขณะที่เมาสุรา เนื่องจากผู้ขับขี่และผู้ใช้ทางไม่เคารพกฎหมายจราจร หรือไม่เกรงกลัวต่อการกระทำผิดกฎหมายโดยมีสาเหตุมาจากความไม่เหมาะสมของการบังคับใช้ หรือ บทลงโทษของผู้กระทำความผิด

ผลการศึกษาพบว่า (1) ปัญหาเกี่ยวกับความเหมาะสมในการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 พบว่าภายใต้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เป็นกฎหมายที่บัญญัติเกี่ยวกับบทลงโทษ และลักษณะของการกระทำผิดอันเกี่ยวข้องกับการจราจรทางบก ซึ่งรายละเอียดของความผิดจะถูกกำหนดโดยกฎหมายลำดับรอง ซึ่งออกตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เช่น กฎกระทรวง หรือระเบียบว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขเกี่ยวกับระบบการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ พ.ศ. 2565 ซึ่งเป็นมาตรการเสริมในการสร้างวินัยการขับขี่ เพื่อแก้ไขปัญหาเหตุการณ์ หรือการกระทำที่มีผู้กระทำความผิดแล้วส่งผลกระทบต่ออย่างร้ายแรงในสังคม อย่างไรก็ตาม ยังพบว่าตัวบทกฎหมายดังกล่าว ยังไม่มีความสามารถในการข่มขู่ หรือยับยั้งให้คนไม่กล้า หรือเกรงกลัวในการกระทำ

ความผิดได้ ส่งผลให้ยังเกิดการฝ่าฝืนกฎหมายของผู้ขับขี่และผู้ใช้ทางอยู่เสมอ ซึ่งเห็นได้จากจำนวนอุบัติเหตุจากการจราจรในประเทศไทยมีปริมาณเพิ่มขึ้นทุกปี (2) ปัญหาเกี่ยวกับบทลงโทษผู้กระทำความผิดพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 โดยเฉพาะความผิดที่มีโทษปรับทางอาญา พบว่าภายใต้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้กำหนดบทลงโทษสำหรับผู้กระทำความผิดได้แก่ การตัดแต้มใบขับขี่ การชำระค่าปรับ และการสั่งพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาต อย่างไรก็ตาม บทลงโทษที่มีโทษปรับทางอาญา และการตัดแต้มนั้น ปัจจุบันยังไม่สามารถส่งผลให้กับผู้ขับขี่และผู้ใช้ทางเกิดความเกรงกลัวในผลของบทลงโทษทางกฎหมาย (3) ปัญหาเกี่ยวกับการกำหนดอำนาจหน้าที่ให้เจ้าพนักงานตำรวจจราจรในการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 กับผู้กระทำความผิด พบว่าพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ถือเป็นกฎหมายหลักในการปฏิบัติงานในหน้าที่ของตำรวจจราจร อย่างไรก็ตาม การที่พระราชบัญญัติจราจรให้อำนาจแก่พนักงานสอบสวนทำการเปรียบเทียบปรับอย่างกว้าง ส่งผลให้ความเคารพกฎหมายของคนในสังคมลดลง และเปิดโอกาสให้เจ้าพนักงานจราจรใช้โทษและมาตรการบังคับเป็นข้อต่อรอง เพื่อแสวงหาประโยชน์โดยมิชอบด้วย ซึ่งหากเปรียบเทียบกับประเทศญี่ปุ่น สหราชอาณาจักร และราชอาณาจักรสวีเดน แล้ว ทั้งสามประเทศต่างให้ความสำคัญกับลักษณะของการกระทำความผิดและบทลงโทษเพื่อป้องกันการกระทำที่ฝ่าฝืนต่อกฎหมาย พร้อมทั้งให้เจ้าพนักงานตำรวจมีอำนาจในการยึดใบอนุญาตขับขี่ และเขียนใบสั่งเมื่อพบเห็นการกระทำความผิด เช่น ประเทศญี่ปุ่น ในกรณีของการกระทำความผิดมาแล้วซ้ำนั้น ไม่เพียงแต่ห้ามเฉพาะผู้ขับขี่ที่มีปริมาณแอลกอฮอล์เกินกว่าที่กฎหมายกำหนดเท่านั้น ยังกำหนดความผิดไปถึงผู้ที่ให้ยืมรถ หรือผู้ที่จัดหาเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ให้ผู้ขับขี่ด้วย สหราชอาณาจักรได้กำหนดบทลงโทษในการตัดแต้ม และ ค่าปรับสำหรับผู้กระทำความผิด โดยเฉพาะความผิดกรณีขับรถเกินอัตราความเร็วที่กฎหมายกำหนดสำหรับราชอาณาจักรสวีเดน ได้ดำเนินโครงการ Vision Zero โดยได้ดำเนินการออกแบบถนนเพื่อความปลอดภัยของคน ทั้งคนขับและคนที่เดินถนน มากกว่าความสะดวกสบายในการขับขี่

ดังนั้น ผู้เขียนจึงได้เสนอแนวทางแก้ปัญหาดังกล่าวโดยการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ดังนี้ (1) ควรให้มีการแก้ไขเพิ่มเติมลักษณะของการกระทำความผิดให้มีความเหมาะสมกับปัจจุบันมากยิ่งขึ้น (2) ควรให้มีการแก้ไขเพิ่มเติมโทษปรับในฐานความผิดที่กระทบสิทธิของประชาชนโดยรวม ให้สูงมากยิ่งขึ้นจนเกิดความเกรงกลัวที่จะกระทำความผิด (3) ควรให้มีการแก้ไขเพิ่มเติมอำนาจหน้าที่ให้เจ้าพนักงานจราจรเป็นการเฉพาะ กล่าวคือเมื่อพบการกระทำความผิดสามารถออกหมายเรียก หมายจับ และติดตามจับกุมผู้กระทำความผิดมาดำเนินคดีจนเสร็จสิ้นกระบวนการ เพื่อให้การติดตามและจับกุมผู้กระทำความผิดมาลงโทษมีความรวดเร็ว

<b>THEMATIC TITLE</b>	LEGAL PROBLEM ON THE LAW ENFORCEMENT TRAFFIC ACT, B.E. 2522
<b>KEYWORDS</b>	TRAFFIC LAW/LEGAL PROBLEM
<b>STUDENT</b>	POLICE LIEUTENANT COLONEL SUSIRIWONG YODWONG
<b>THEMATIC ADVISOR</b>	DR. EGKAPONG SARNOI
<b>LEVEL OF STUDY</b>	MASTER OF LAWS, CRIMINAL LAW AND CRIMINAL JUSTICE ADMINISTRATION
<b>FACULTY</b>	SCHOOL OF LAW SRIPATUM UNIVERSITY
<b>YEAR</b>	2023

### **ABSTRACT**

This independent study aims to investigate the legal problem on the law enforcement Traffic Act, B.E. 2522 because at present, Thailand has announced the enforcement of Traffic Act, B.E. 2522 (amendment No.13, B.E.2565) for appropriateness with traffic conditions and an increasing number of vehicles as well as for safety of people's life, physical body, and possessions. Nevertheless, currently Thailand has still encountered the road accident problems which are considered a major social problem causing loss of life and possessions, especially the accidents from driving beyond the speed limit or driving while intoxicated. Drivers and road users do not obey the traffic laws or are not afraid of committing offences due to inappropriate law enforcement or the punishments for offenders.

The findings were as follows: (1) Regarding the appropriateness of the law enforcement, the Traffic Act, B.E. 2522 is the laws on punishments and types of offences relating to road traffic. The specifications of offences shall be specified by subordinate legislation in accordance with the Traffic Act, B.E. 2522, such as, ministerial regulations or regulations on criteria, methods, and condition of cutting driver license point B.E. 2565, which is to strengthen driving disciplines for solving the problems or the offences seriously impacting the society. However, it also found that the law fails to threaten or prohibit people from committing offences. This leads to constant legal violation of drivers and road users as seen from an increasing number of annual traffic accidents in Thailand; (2) Regarding the punishments for offenders on the Traffic

Act, B.E. 2522, especially for criminal fine penalties, the Traffic Act, B.E. 2522 specifies the punishments for offenders, such as, cutting driver license point, fine payment, and suspension or revocation of driver license. Nevertheless, the punishments with criminal fine penalties and cutting driver license point, currently, do not create a sense of fear among drivers and road users in terms of legal punishments; and (3) Regarding empowering the police officers to enforce the Traffic Act, B.E. 2522 with the offenders, the Traffic Act, B.E. 2522 is considered as a primary law in doing the duties of traffic police. On the contrary, the Traffic Act, B.E. 2522 which empowers a wide range of fine payment for the inquiry official leads to the decrease of law-abidingness among people in the society and provides opportunities for traffic police to make use of punishments and compulsory measures as leverage for unlawful exploitation. Comparing to Japan, the United Kingdom, and Kingdom of Sweden, all of these countries put emphasis on types of offences and punishments to prevent the legal violation as well as empowering the police officers to confiscate a driver's license and issue a traffic ticket when detecting the offences. For example, in case of the drunk-driving offence, Japan does not prohibit only the driver with an excessive alcohol limit, but it also determines the offence of people lending them a vehicle or people providing alcohol to the drivers. The United Kingdom specifies the punishments in cutting driver license point and paying the fine for the offenders, especially for the offences of driving beyond the speed limit. Kingdom of Sweden implements the Vision Zero project by designing the roads for safety of both drivers and pedestrians rather than driving comfort.

Therefore, the researcher would like to propose the approaches to solve the legal problems by amending the Traffic Act, B.E. 2522 as follows: (1) The act should be added the types of offences to be more appropriate with the current situations; (2) The act should be heightened the fine penalties of offences which impact the rights of people as a whole so as to create a sense of fear to commit offences; and (3) The act should be specifically added the authority of traffic police in issuing a summons and warrant of arrest, as well as following and arresting the offenders to take legal proceedings until the end of procedure in order to facilitate quickness of the follow-up and arrest of the offenders to get the punishment.

## กิตติกรรมประกาศ

สารนิพนธ์ฉบับนี้จะสำเร็จลงไม่ได้หากไม่ได้รับความเมตตากรุณาและความอนุเคราะห์จากบุคคลหลายท่านที่ได้สนับสนุน ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณท่านอาจารย์ ดร.เอกพงษ์ สารน้อย เป็นอย่างยิ่งที่ได้เสียสละเวลาอันมีค่ารับเป็นอาจารย์ที่ปรึกษาสารนิพนธ์ และได้ให้คำแนะนำที่เป็นประโยชน์ในการเขียนสารนิพนธ์ฉบับนี้มาโดยตลอด รวมถึงชี้แนะแนวทางเพื่อค้นคว้า แก้ไขข้อบกพร่องต่าง ๆ ด้วยความละเอียด ถี่ถ้วนและเอาใจใส่จนกระทั่งสารนิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงไปด้วยดี

ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. พรเพชร ชลศักดิ์ตระกูล เป็นอย่างสูงที่ให้เกียรติเป็นประธานกรรมการสอบสารนิพนธ์ รวมทั้งท่านอาจารย์ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. ช้องนาง วิพูนานุกงษ์ ที่กรุณาให้เกียรติรับเป็นคณะกรรมการสอบสารนิพนธ์ ซึ่งทั้งสองท่านกรุณาให้คำแนะนำ คำปรึกษาและข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ต่อการแก้ไขและปรับปรุงสารนิพนธ์ฉบับนี้ให้มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น

ความสำเร็จในครั้งนี้ ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณบุพการี และครอบครัวที่คอยส่งเสริมและเป็นกำลังใจอันสำคัญให้แก่ผู้เขียน ตลอดจนเพื่อนนักศึกษาหลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต รุ่นที่ 17 และเจ้าหน้าที่ประจำหลักสูตร ที่คอยช่วยเหลือแก่ผู้เขียนในทุก ๆ ด้าน ทำให้สารนิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงได้ด้วยดี

ในท้ายที่สุด ผู้เขียนหวังเป็นอย่างยิ่งว่าสารนิพนธ์ฉบับนี้จะมีประโยชน์ต่อบุคคลผู้ที่สนใจศึกษาค้นคว้าในเรื่องมาตรการทางกฎหมายเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ไม่มากก็น้อย ทั้งนี้คุณความดีทั้งหมดและประโยชน์ที่เกิดจากส่วนที่ดีของสารนิพนธ์ฉบับนี้ ผู้เขียนขอมอบเป็นกตัญญูแด่บุพการี บุรพจารย์ผู้ประสิทธิ์ประสาทวิชาทุกท่าน รวมถึงบุคคลที่ได้ให้ความช่วยเหลือให้สารนิพนธ์ฉบับนี้สมบูรณ์ และบุคคลผู้ให้กำลังใจอยู่เบื้องหลังสารนิพนธ์ฉบับนี้ หากมีข้อผิดพลาดหรือความบกพร่องประการใด ผู้เขียนขอน้อมรับคำแนะนำ และกราบขอภัยในความผิดพลาดที่อาจเกิดขึ้นด้วย

พันตำรวจโท สุสิริวงษ์ ยอดวงษ์

มหาวิทยาลัยศรีปทุม

## สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย .....	I
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ .....	III
กิตติกรรมประกาศ.....	V
สารบัญ .....	VI
สารบัญตาราง .....	IX
<b>บทที่</b>	
<b>1 บทนำ.....</b>	<b>1</b>
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา.....	4
1.3 สมมติฐานของการศึกษา.....	4
1.4 ขอบเขตของการศึกษา.....	5
1.5 วิธีดำเนินการศึกษา .....	5
1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	5
<b>2 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวข้องกับมาตรการทางกฎหมายในการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 .....</b>	<b>6</b>
2.1 แนวคิดที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายจราจร .....	6
2.1.1 แนวคิดเกี่ยวกับกฎหมายจราจร .....	6
2.1.2 แนวคิดเกี่ยวกับกฎหมายในการตราพระราชบัญญัติการจราจรทางบก .....	8
2.1.3 แนวคิดเกี่ยวกับมาตรการควบคุมการจราจร .....	9
2.1.4 แนวคิดเกี่ยวกับหน้าที่และความสำคัญของตำรวจจราจร .....	10
2.1.5 แนวคิดเกี่ยวกับการลงโทษปรับแบบ Day fine .....	13
2.2 ลักษณะของกฎหมายจราจรและลักษณะของความผิดที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายจราจร.....	15
2.2.1 ลักษณะของกฎหมายจราจร .....	15
2.2.2 ลักษณะของความผิดที่เป็นความผิดต่อกฎระเบียบ .....	16



## บทที่

## หน้า

2.2.3 ลักษณะความผิดที่เป็นการก่ออันตราย.....	18
2.2.4 ลักษณะความผิดที่เป็นการกระทำโดยประมาท.....	19
2.2.5 ลักษณะความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 .....	20
2.2.6 สาระสำคัญของพระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ. 2565	21
2.3 การบังคับใช้กฎหมายจราจร .....	23
2.3.1 ความหมายการบังคับใช้กฎหมายจราจร.....	23
2.3.2 แนวทางการบังคับใช้กฎหมายจราจร .....	24
2.3.3 การพิจารณาการบังคับใช้กฎหมายจราจร.....	25
2.3.4 การดำเนินการบังคับใช้กฎหมายจราจร.....	28
2.3.5 การบังคับใช้กฎหมายจราจรของเจ้าหน้าที่ตำรวจ .....	29
2.4 โทษและมาตรการลงโทษตามกฎหมายจราจร .....	30
2.5 ทฤษฎีที่เกี่ยวกับกฎหมายจราจร .....	32
2.5.1 ทฤษฎีเจตจำนงอิสระ .....	32
2.5.2 ทฤษฎีอรรถประโยชน์.....	35
2.5.3 ทฤษฎีแรงจูงใจ .....	38
2.5.4 ทฤษฎีการลงโทษ.....	45
2.5.5 หลักการลงโทษให้ได้สัดส่วนเหมาะสมกับผู้กระทำความผิด .....	54
<b>3 มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายจราจรของต่างประเทศ</b>	
<b>และประเทศไทย .....</b>	<b>56</b>
3.1 องค์กัระหว่างประเทศที่มีความเกี่ยวข้องกับการขับเคลื่อนในการแก้ปัญหา	
จราจร .....	56
3.1.1 องค์กัสหประชาชาติ (United Nation) .....	56
3.1.2 องค์การอนามัยโลก (WHO).....	57
3.1.3 กลุ่มประชาชานอาเซียน (AEC).....	58
3.2 มาตรการทางกฎหมายของต่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้กฎหมายจราจร	59
3.2.1 มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายจราจร	
ของประเทศญี่ปุ่น .....	59

## บทที่

## หน้า

3.2.2	มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายจราจร ของสหราชอาณาจักร .....	66
3.2.3	มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายจราจร ของราชอาณาจักรสวีเดน .....	72
3.3	มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายจราจรของประเทศไทย	76
3.3.1	องค์กรภายในประเทศที่มีความเกี่ยวข้องกับการขับเคลื่อนในการ แก้ปัญหาจราจร .....	76
3.3.2	กฎหมายภายในประเทศที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้กฎหมายจราจร .	79
3.3.3	บทบาทและอำนาจหน้าที่ของเจ้าพนักงานจราจรในการบังคับใช้ กฎหมายจราจร.....	90
3.3.4	นโยบาย คำสั่ง หรือมาตรการที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้กฎหมายจราจร	99
3.4	เปรียบเทียบมาตรการทางกฎหมายของต่างประเทศและประเทศไทย.....	103
4	วิเคราะห์ปัญหาเกี่ยวกับการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522	107
4.1	ปัญหาเกี่ยวกับความเหมาะสมในการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 .....	107
4.2	ปัญหาเกี่ยวกับบทลงโทษผู้กระทำความผิดพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 โดยเฉพาะความผิดที่มีโทษปรับทางอาญา.....	110
4.3	ปัญหาเกี่ยวกับการกำหนดอำนาจหน้าที่ให้เจ้าพนักงานตำรวจจราจรในการ บังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 กับผู้กระทำความผิด ....	115
5	บทสรุปและข้อเสนอแนะ .....	118
5.1	บทสรุป .....	118
5.2	ข้อเสนอแนะ .....	120
	บรรณานุกรม.....	126
	ประวัติผู้เขียน .....	132

## สารบัญตาราง

ตารางที่		หน้า
2.1	เปรียบเทียบความต้องการของแต่ละทฤษฎี .....	44
3.1	ตารางสรุปผลการศึกษามาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมาย ของต่างประเทศและประเทศไทย .....	104

# บทที่ 1

## บทนำ

### 1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

กฎหมายจราจรเกิดขึ้นครั้งแรกเมื่อปี พ.ศ. 2477 มีชื่อเรียกว่า “พระราชบัญญัติจราจรทางบก พุทธศักราช 2477” โดยอาศัยหลักกฎหมายว่าด้วยการจราจรของประเทศอังกฤษมาเป็นต้นแบบในการร่าง<sup>1</sup> และได้มีการปรับแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายจราจรให้มีความทันต่อเหตุการณ์เรื่อยมาจนถึงฉบับที่ใช้ในปัจจุบัน คือ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 โดยมีเหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ เนื่องจากการคมนาคมและขนส่งทางบกได้เจริญก้าวหน้าขยายตัวไปทั่วประเทศและเชื่อมโยงไปยังประเทศใกล้เคียง รวมถึงจำนวนยานพาหนะในท้องถนนและทางหลวงได้เพิ่มจำนวนมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง กอปรกับประเทศไทยได้เข้าเป็นภาคีในอนุสัญญาว่าด้วยการจราจรทางบกถนน และพิธีสารว่าด้วยเครื่องหมาย และสัญญาณตามท้องถนน ดังนั้น เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายเหมาะสมกับสภาพการจราจร และจำนวนยานพาหนะที่เพิ่มมากขึ้น และเพื่อความปลอดภัยแก่ชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของประชาชน<sup>2</sup> จึงได้มีการปรับปรุงและประกาศใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันประเทศไทยยังคงเผชิญกับปัญหาในเรื่องอุบัติเหตุบนท้องถนน ซึ่งถือว่าเป็นปัญหาทางสังคมที่สำคัญก่อให้เกิดความสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สิน อุบัติเหตุแต่ละครั้งมีสาเหตุที่สามารถระบุได้ชัดเจนว่าเกิดจากปัจจัยใดบ้าง เช่น ปัจจัยจากผู้ขับขี่รถยนต์ หรือสภาพถนน ดังนั้น อุบัติเหตุจึงเป็นปัญหาที่สามารถแก้ไขได้ด้วยการตัดปัจจัยต่าง ๆ ที่นำไปสู่อุบัติเหตุได้ ซึ่งในปี พ.ศ. 2563-2564 พบว่า อุบัติเหตุบนท้องถนน และอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุมีแนวโน้มสูงขึ้น โดยเฉพาะอุบัติเหตุจากการขับรถเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด

---

<sup>1</sup> สมพจน์ คำแก้ว. (2556). *มาตรการทางกฎหมายในการลงโทษความผิดกฎหมายจราจร*. วิทยานิพนธ์หลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขากฎหมายอาญาและอาชญาวิทยา, คณะรัฐศาสตร์และนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา. หน้า 1.

<sup>2</sup> พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

ที่มีอัตราสูงถึงร้อยละ 78 เมื่อเทียบกับสาเหตุอื่น ๆ เช่น หลับใน เมาสุรา หรือ ฝ่าสัญญาณไฟ/ เครื่องหมายจราจร<sup>3</sup>

ปัจจัยที่เป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุบนทางถนนมากที่สุด ก็คือ ปัจจัยจากพฤติกรรม การขับขี่ ที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ โดยเฉพาะพฤติกรรมที่มีลักษณะเป็นการกระทำผิดกฎหมายสัญญาณจราจร สภาพรถที่นำมาใช้ในการขับขี่ การดัดแปลงสภาพรถ และการละเมิดกฎหมายจราจร<sup>4</sup> ซึ่งการที่จะลดการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน จึงจำเป็นต้องส่งเสริมให้ประชาชนมีความตระหนักถึงกฎหมาย กฎระเบียบ ที่เกี่ยวข้องกับการจราจร เพื่อให้ประชาชนเกิดวินัยจราจร ที่มีบทบาทต่อสังคม หากคนในสังคมไม่คำนึงถึงกฎเกณฑ์ของสังคม บ้านเมืองก็จะไร้ระเบียบวินัย (Lawless State) และกฎหมายจะขาดความศักดิ์สิทธิ์ (Weak and Inefficiency of Law)

ทั้งนี้การกระทำผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เป็นการกระทำ ความผิดที่มีโทษทางอาญาประเภท Mala Prohibita หมายถึง การทำความผิดที่กฎหมายบัญญัติไว้ว่าเป็นความผิด โดยมีผู้บังคับใช้กฎหมายคือเจ้าพนักงานตำรวจจราจรที่ปฏิบัติหน้าที่ 18,600 คน กระจายอยู่ทั่วประเทศ มีหน่วยงาน ที่รับผิดชอบ เกี่ยวกับการก่อสร้างถนน การออกแบบผังเมือง การจัดการขนส่งและจราจรและการจัดการด้านอุบัติเหตุ 17 หน่วยงาน และมีศูนย์อำนวยการ ความปลอดภัยทางถนนภายใต้การกำกับดูแลของนายกรัฐมนตรี โดยมี กรมป้องกันและบรรเทา สาธารณภัยเป็นหน่วยเลขาคอยบริหารจัดการด้านยุทธศาสตร์ และนโยบายความปลอดภัยทางถนน เป็นเวลานานกว่า 18 ปีแม้สถานการณ์ในการจัดการเพื่อลดการสูญเสียชีวิต บนท้องถนนในประเทศไทย ดูเหมือนว่า สถานการณ์จะดีขึ้น แต่สิ่งที่ปรากฏ คือในด้านการบังคับใช้กฎหมายในปี 2564 สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ได้มีการออกใบสั่งเจ้าพนักงานจราจรมากกว่า 15 ล้านใบ แต่มีผู้มาชำระ เพียง 1.8 ล้านใบ<sup>5</sup> แสดงให้เห็นถึงประสิทธิภาพของการบังคับใช้กฎหมายที่ไม่มีประสิทธิภาพ แสดงถึงจุดบอดของกระบวนการนิติบัญญัติที่ได้ออกกฎหมายมาแล้วไร้ผลบังคับ และทำให้ ฝ่ายบริหารซึ่งมีหน้าที่โดยตรงในการบังคับใช้กฎหมายไร้ประสิทธิภาพและสมรรถภาพ อันเนื่องมาจาก

<sup>3</sup> ศรีสิทธิ์ วงศ์วรจรชัย. (2565). *เปิดสถิติ “อุบัติเหตุบนถนน” ประเทศไทยเกิดอะไรบ่อยสุด?*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <https://www.bangkokbiznews.com/social/984601>. [2565, 24 ธันวาคม].

<sup>4</sup> วุฒิชัย ทองเสก. (2563). *มาตรการในการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 12) พ.ศ. 2562 ศึกษา กรณีใบอนุญาตขับขี่*. *วารสารมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี*, 8 (4), หน้า 78.

<sup>5</sup> มนูญญา ภูแก้ว. (2559). *พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: [https://www.parliament.go.th/ewtadmin/ewt/elaw\\_parcy/ewt\\_dl\\_link.php?nid=1514](https://www.parliament.go.th/ewtadmin/ewt/elaw_parcy/ewt_dl_link.php?nid=1514). [2565, 24 ธันวาคม].

<sup>6</sup> ศูนย์บริหารงานจราจร สำนักงานตำรวจแห่งชาติ.

กฎหมายไม่เป็นกฎหมาย กล่าวคือ ไม่สามารถควบคุมความประพฤติของคนในสังคมได้อย่างมีประสิทธิภาพ เนื่องจากคนในสังคมไม่นับถือกฎหมาย (Respect for Law)<sup>7</sup>

ดังนั้น แม้ว่าประเทศไทยจะได้มีการประกาศใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แต่ยังคงปรากฏว่าปัจจุบันยังไม่สามารถบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยเฉพาะเรื่องตัวบทกฎหมายที่ไม่ทันกาลหรือสอดคล้องกับปัจจุบัน และบทลงโทษที่ไม่เหมาะสมกับการกระทำความผิด จึงเป็นประเด็นปัญหาที่นำมาสู่การศึกษาในครั้งนี้ โดยแบ่งประเด็น ดังนี้

1) ปัญหาเกี่ยวกับความเหมาะสมในการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

เนื่องบทบัญญัติของกฎหมายที่กำหนดไว้ไม่ทันกาล หรือสอดคล้องกับปัจจุบัน เช่น การกำหนดอัตราความเร็วของรถที่ไม่เหมาะสมกับสภาพท้องถนน หรือ ประสิทธิภาพของรถยนต์ในปัจจุบัน เนื่องจากปัจจุบันท้องถนนมีการพัฒนาและปรับปรุงเพื่อรองรับปริมาณรถยนต์ที่เพิ่มมากขึ้นและรถยนต์มีสมรรถนะที่เพิ่มขึ้น ส่งผลให้ประชาชนไม่ปฏิบัติตามที่กฎหมายกำหนดและหลีกเลี่ยงที่จะปฏิบัติตามบทลงโทษที่ได้รับ เช่น การชำระค่าปรับ

2) ปัญหาเกี่ยวกับบทลงโทษผู้กระทำความผิดพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

โดยเฉพาะความผิดที่มีโทษปรับทางอาญา

เนื่องจากพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้กำหนดอัตราค่าปรับที่ไม่สูงเกินควร ส่งผลให้ประชาชนส่วนใหญ่ไม่ตระหนักถึงความสำคัญของการปฏิบัติตามกฎหมายและส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยของบุคคลอื่น เช่น ความผิดฐานเมาแล้วขับ ที่ปัจจุบันมีโทษปรับ 5,000 – 20,000 บาท หรือความผิดฐานฝ่าสัญญาณไฟจราจรที่มีโทษปรับไม่เกิน 1,000 บาท ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับอัตราโทษกับความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นแล้ว เห็นได้ว่าไม่มีความเหมาะสมหรือทำให้เกิดความเกรงกลัวต่อการทำผิดกฎหมายแต่อย่างใด

3) ปัญหาเกี่ยวกับการกำหนดอำนาจหน้าที่ให้เจ้าพนักงานตำรวจจราจรในการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 กับผู้กระทำความผิด

เนื่องจากปัจจุบันเจ้าพนักงานตำรวจจราจรยังคงมีอำนาจหน้าที่อยู่อย่างจำกัด เช่น ถ้าไม่ใช้การกระทำความผิดซึ่งหน้าพนักงานตำรวจจราจรไม่สามารถติดตามจับกุมผู้กระทำความผิดได้ ส่งผลให้ผู้กระทำความผิดเพิกเฉยต่อความผิดที่ตนกระทำ อันนำไปสู่การไม่ชำระค่าปรับทางอาญาและละเลยต่อการปฏิบัติตามกฎหมาย ซึ่งเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้ปัจจุบันประเทศไทยยังไม่สามารถ

<sup>7</sup> เอกรัตน์ โลหะ. (2553). *ปัญหาทางกฎหมายในการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ศึกษากรณี การขอตรวจใบอนุญาตขับขี่*. วิทยานิพนธ์หลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยศรีปทุม วิทยาเขตชลบุรี. หน้า 19-20.

แก้ไขปัญหานี้ในเรื่องการจราจรได้ อีกทั้งโทษปรับคดีจราจรจะเน้นเงินเข้าระบบมากกว่าส่งเสริมให้คนเคารพกฎหมาย และให้มีวินัยการจราจรที่ดีและความเป็นระเบียบของสังคม

จากสภาพปัญหาที่กล่าวมาทั้งหมดข้างต้น ในการศึกษาครั้งนี้จึงมุ่งเน้นการศึกษามาตรการทางกฎหมายเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 โดยเฉพาะกรณีลักษณะของความผิด บทลงโทษ และอำนาจหน้าที่ของเจ้าพนักงานตำรวจจราจรที่ส่งผลต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจร โดยเน้นให้ลักษณะของความผิดมีความชัดเจน ทันต่อเหตุการณ์ บทลงโทษมีความเหมาะสมที่จะทำให้คนเกิดความเกรงกลัวและไม่กล้ากระทำความผิด รวมถึงเจ้าพนักงานตำรวจจราจรมีอำนาจหน้าที่ดำเนินคดีได้ด้วยตนเอง เพื่อความปลอดภัยทางถนนของผู้ขับขี่และผู้ใช้ทาง เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายมีประสิทธิภาพ และทำให้ประชาชนผู้ขับขี่และผู้ใช้ทางให้การยอมรับ และตระหนักในการปฏิบัติตามกฎหมาย เพื่อนำไปสู่การลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุและการสูญเสียชีวิตของประชาชนคนไทย หรือผู้ที่พำนักอยู่ในประเทศไทย หรือนักท่องเที่ยวที่เข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทย ต่อไป

## 1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1. เพื่อศึกษาความเป็นมา แนวคิดพื้นฐาน หลักการ ทฤษฎีทางกฎหมายเกี่ยวกับความเหมาะสมในการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522
2. เพื่อศึกษากฎหมายประเทศไทยเปรียบเทียบกับกฎหมายต่างประเทศ ที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522
3. เพื่อศึกษาปัญหาเกี่ยวกับการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522
4. เพื่อให้ได้แนวทางในการแก้ไขกฎหมายเกี่ยวกับการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

## 1.3 สมมติฐานของการศึกษา

ในปัจจุบันบทบัญญัติแห่งกฎหมายตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้กำหนดหลักเกณฑ์ แนวทางการปฏิบัติ และมาตรการการลงโทษ สำหรับผู้ทำการฝ่าฝืน อย่างไรก็ตาม พระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวยังเกิดปัญหาเกี่ยวกับการบังคับใช้ ซึ่งปัจจุบันยังไม่สามารถบังคับใช้กับประชาชนได้อย่างที่ชัดเจน อีกทั้งอำนาจหน้าที่ของเจ้าพนักงานตำรวจจราจรที่คลุมเครือ ส่งผลให้เกิดปัญหาในการบังคับใช้กฎหมาย ดังนั้นเพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่ประชาชนโดยทั่วไป จึงเห็นควรกำหนดให้มี

การแก้ไขกฎหมายเกี่ยวกับการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ให้มีความชัดเจนและเป็นรูปธรรม

#### 1.4 ขอบเขตของการศึกษา

สารนิพนธ์นี้ทำการศึกษาค้นคว้าหลักเกณฑ์ แนวคิด ทฤษฎี รวมถึงปัญหาและอุปสรรคทางกฎหมายเกี่ยวกับการจราจร ซึ่งมีกฎหมายที่เกี่ยวข้อง คือ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ทั้งนี้ได้มีการศึกษากฎหมายของประเทศไทย เปรียบเทียบกับกฎหมายต่างประเทศในเรื่องเดียวกัน เพื่อหาแนวทางที่เหมาะสมในการแก้ไขกฎหมายเกี่ยวกับการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 กรณีความผิดที่มีโทษปรับทางอาญา

#### 1.5 วิธีดำเนินการศึกษา

สารนิพนธ์นี้ใช้วิธีวิจัยทางเอกสาร (Documentary Research) โดยศึกษาจากพระราชบัญญัติ ประกอบกับการค้นคว้าข้อมูลจากเอกสารและสารสนเทศต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศไทยและต่างประเทศ ในรูปแบบของ ตำบทยกกฎหมาย ตำรา บทความ วารสาร รายงานการวิจัย วิทยานิพนธ์ สารนิพนธ์ รวมถึงการสืบค้นข้อมูล และเอกสารที่เกี่ยวข้องทางอินเทอร์เน็ต (Internet) เพื่อนำมาวิเคราะห์ให้ได้ซึ่งข้อสรุปและแนวทางการแก้ไขกฎหมายเกี่ยวกับการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 กรณีระบบค่าปรับทางอาญาของประเทศไทย

#### 1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ทำให้ทราบถึงความเป็นมา แนวคิดพื้นฐาน หลักการการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522
2. ทำให้ทราบถึงปัญหากฎหมายไทยและกฎหมายต่างประเทศเกี่ยวกับการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522
3. ทำให้ทราบถึงแนวทางการแก้ไขปัญหาเกี่ยวกับการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เพื่อให้เกิดการบังคับใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ
4. ทำให้ได้แนวทางในการแก้ปัญหการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ของประเทศไทย เพื่อให้การบังคับใช้ประสบความสำเร็จ



## บทที่ 2

### แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวข้องกับมาตรการทางกฎหมายในการบังคับใช้

#### พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

อุบัติเหตุบนท้องถนน นับว่าเป็นปัญหาทางสังคมที่สำคัญก่อให้เกิดความสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สิน ซึ่งอุบัติเหตุดังกล่าวสามารถที่จะป้องกันได้ ถ้าผู้ขับขี่และผู้ใช้ทางมีจิตสำนึกและเคารพกฎหมายที่เกี่ยวกับการจราจรบนท้องถนนเป็นอย่างดี ซึ่งประเทศไทยได้ตระหนักถึงความสำคัญของชีวิตและทรัพย์สินของผู้ขับขี่และผู้ใช้ทาง จึงได้ดำเนินการพัฒนากฎหมายการจราจรอย่างสม่ำเสมอ เช่นปัจจุบันได้มีการปรับอัตราโทษตามกฎหมายจราจร โดยการเพิ่มอัตราโทษในข้อหาที่เป็นปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุนำมาซึ่งการสูญเสียของผู้ขับขี่และผู้ใช้ทาง ซึ่งมีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 5 กันยายน 2565 ที่ผ่านมา ซึ่งงานวิจัยนี้ได้ศึกษาถึงแนวทางในการเพิ่มประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายจราจรของประเทศไทยให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น โดยในบทนี้ได้มีการทบทวน วรรณกรรม แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย

ส่วนที่ 1 แนวคิดที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายจราจร

ส่วนที่ 2 ลักษณะของความผิดที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายจราจร

ส่วนที่ 3 การบังคับใช้กฎหมายจราจร

ส่วนที่ 4 โทษและมาตรการการลงโทษตามกฎหมายจราจร

ส่วนที่ 5 ทฤษฎีที่เกี่ยวกับกฎหมายจราจร

ซึ่งแต่ละส่วนมีรายละเอียดดังนี้

### 2.1 แนวคิดที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายจราจร

#### 2.1.1 แนวคิดเกี่ยวกับกฎหมายจราจร

เมื่อบุคคลได้มารวมกลุ่มเป็นสังคมแล้ว การที่จะต้องอยู่ร่วมกันเป็นจำนวนมาก ความต้องการของแต่ละคนย่อมมีความแตกต่างกันไป ดังนั้นหากให้แต่ละคนได้กระทำตามความต้องการของตนเองแล้ว ย่อมก่อให้เกิดความวุ่นวายในสังคมอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ สังคมจึงจำเป็นต้องมีกฎระเบียบ กฎเกณฑ์ ให้สมาชิกทุกคนได้ปฏิบัติอย่างเสมอภาค

ทั้งนี้เมื่อสังคมมีความสลับซับซ้อนขึ้น ข้อขัดแย้งในสังคมมีมากขึ้น จึงมีความจำเป็นที่ต้องมีการบัญญัติกฎหมายขึ้นด้วยเหตุผลทางเทคนิค (Technical Reason) เป็นการเฉพาะเพื่อแก้ปัญหาเฉพาะเจาะจงในบางเรื่อง โดยกฎหมายมิได้เกิดจากศีลธรรม ขนบธรรมเนียมประเพณีโดยตรง แต่เป็นเหตุผลทางเทคนิคสำหรับเรื่องนั้น ๆ<sup>1</sup> ตัวอย่างที่เห็นได้ชัดในกฎหมายอาญา เช่น กฎหมายเกี่ยวกับการจราจรที่เป็นกฎหมายที่บัญญัติเพื่อความปลอดภัยในชีวิต ร่างกาย ทรัพย์สินของผู้ขับขี่และผู้ใช้ทาง ตลอดจนประสงฆ์ที่จะให้เกิดความเป็นระเบียบเรียบร้อยของผู้ขับขี่และผู้ใช้ทาง<sup>2</sup>

อย่างไรก็ตามหากเป็นบทบัญญัติที่กำหนดขึ้นด้วยเหตุผลทางศีลธรรม ย่อมเป็นเรื่องที่ประชาชนสามารถรับรู้ได้โดยสามัญสำนึกถึงความถูกต้องในเรื่องนั้น แม้ในบางเรื่องจะมีหลักกฎหมายเพิ่มเติมอยู่ก็เป็นเรื่องที่สามารถจะเรียนรู้ทำความเข้าใจได้ แต่ถ้ากฎหมายใดบัญญัติขึ้นด้วยเหตุผลทางเทคนิค ซึ่งเหตุผลทางเทคนิคนั้นย่อมไม่ใช่เรื่องที่ประชาชนจะรับรู้ได้ด้วยสามัญสำนึกเสมอไป เพราะบางเรื่องไม่ได้มาจากพื้นฐานทางศีลธรรม การทำความเข้าใจในเหตุผลที่บัญญัติกฎหมายนั้นจึงเป็นเรื่องสำคัญ มิฉะนั้นอาจจะเกิดปัญหาว่า แม้นักกฎหมายเองก็อาจจะใช้กฎหมายไม่สอดคล้องกับความจริงได้<sup>3</sup>

ดังนั้นเมื่อกฎหมายจราจรเป็นกฎหมายเทคนิคที่บัญญัติมาด้วยเหตุผลพิเศษ ซึ่งไม่ใช่เหตุผลทางศีลธรรมโดยตรง การกำหนดความผิดจะต้องพิจารณาโดยรอบคอบ มิใช่เป็นไปโดยพร่าเพรีอ เพราะสังคมทุกสังคมย่อมมีขอบเขตของพฤติกรรมบางอย่างที่กฎหมายอาญาไม่อาจควบคุมได้ และการพยายามใช้กฎหมายอาญาเพื่อควบคุมพฤติกรรมเช่นนั้นจะไม่เกิดประโยชน์อันใดเลย<sup>4</sup>

โดยสรุปแล้วจากการศึกษาแนวคิดเกี่ยวกับกฎหมายจราจรนั้น กฎหมายจราจรเป็นกฎหมายทางเทคนิคที่ถูกบัญญัติขึ้นเพื่อให้เกิดความเป็นระเบียบและความปลอดภัยของผู้ขับขี่และผู้ใช้ทาง โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้เป็นกฎระเบียบที่คนในสังคมต้องปฏิบัติตามมิฉะนั้นจะต้องรับผิดชอบ

<sup>1</sup> แสวง บุญเฉลิมวิภาส. (2531). *รวมบทความโอกาสครบรอบ 60 ปี ดร.ปรีดี เกษมทรัพย์*. กรุงเทพฯ: คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. หน้า 143.

<sup>2</sup> เอกรัตน์ โลหะ. (2553). *ปัญหาทางกฎหมายในการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ศึกษากรณี การขอตรวจใบอนุญาตขับขี่*. วิทยานิพนธ์หลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยศรีปทุม วิทยาเขตชลบุรี. หน้า 10.

<sup>3</sup> แสวง บุญเฉลิมวิภาส. อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 1. หน้า 144.

<sup>4</sup> แสวง บุญเฉลิมวิภาส. อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 1. หน้า 144.

### 2.1.2 แนวคิดเกี่ยวกับกฎหมายในการตราพระราชบัญญัติการจราจรทางบก

ประเทศไทยได้มีการตรากฎหมายจราจรขึ้นครั้งแรกเมื่อปี พ.ศ. 2477 มีชื่อเรียกว่า “พระราชบัญญัติจราจรทางบก พุทธศักราช 2477” โดยอาศัยหลักกฎหมายว่าด้วยการจราจรของประเทศอังกฤษมาเป็นต้นแบบในการร่าง ซึ่งสาเหตุที่มีการบัญญัติพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2477 ก็เพื่อต้องการจัดระเบียบในการจราจร ให้เกิดความเหมาะสมกับสภาพจราจรอันมีสาเหตุมาจากจำนวนยานพาหนะที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว และเพื่อก่อให้เกิดความสะดวกและความปลอดภัยในชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของประชาชนผู้ขับขี่และผู้ใช้ทาง<sup>5</sup> อีกทั้งด้วยความเจริญของสังคมทำให้การสัญจรบนท้องถนนมีความสำคัญและจำเป็นต่อชีวิตประจำวันของมนุษย์มากขึ้น ประกอบกับความเจริญทางเทคโนโลยี ทำให้มีการพัฒนารูปแบบและเครื่องกลไกของยานพาหนะที่นำมาใช้บนท้องถนน ดังนั้นในปี พ.ศ. 2522 ได้มีการแก้ไขกฎหมายเกี่ยวกับการจราจรครั้งใหญ่ที่สุด โดยได้มีการประกาศใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ขึ้นใช้บังคับแทนกฎหมายที่เกี่ยวกับการจราจรที่ใช้บังคับแต่เดิม เพื่อให้สามารถควบคุม บังคับ ผู้ขับขี่ ผู้ประกอบการ และตัวรถให้เกิดความปลอดภัยและสะดวกในการสัญจรยิ่งขึ้น<sup>6</sup>

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เป็นกฎหมายที่ไม่ได้บัญญัติขึ้นมาด้วยเหตุผลทางศีลธรรม แต่เป็นกฎหมายที่บัญญัติขึ้นด้วยเหตุผลทางเทคนิค ดังนั้น การกระทำความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกไม่ถือว่าเป็นความผิดทางอาญา โดยแท้ (Ture Crime) แต่มีลักษณะเป็นความผิดเล็กน้อยเกินกว่าที่จะเป็นความผิดอาญา ซึ่งเหตุผลที่บัญญัติขึ้นมา ก็เพื่อให้เกิดความสะดวกปลอดภัยในการจราจร<sup>7</sup> ความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 จึงไม่ใช่ความผิดในตัวเอง แต่มีลักษณะที่เป็นกฏระเบียบที่ต้องปฏิบัติตาม ถ้าฝ่าฝืนจะต้องรับผิด ซึ่งเรียกลักษณะความผิดดังกล่าวว่า ความผิดต่อกฎระเบียบ นอกจากนี้แล้วความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ยังมีลักษณะของความผิดที่เป็นกรกระทำโดยประมาทรวมอยู่ด้วย<sup>8</sup>

<sup>5</sup> สมพจน์ คำแก้ว. (2556). *มาตรการทางกฎหมายในการลงโทษความผิดตามกฎหมายจราจร*. วิทยานิพนธ์หลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชากฎหมายอาญาและอาชญาวิทยา, คณะรัฐศาสตร์และนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา. หน้า 1.

<sup>6</sup> เอกรัตน์ โลหะ. อ่างแล้ว เชนงอรรถที่ 2. หน้า 9.

<sup>7</sup> จตุรงค์ ผังวงศ์. (2562). *แนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายจราจร กรณีศึกษา พื้นที่รับผิดชอบสถานีตำรวจนครบาลพญาไท*. การค้นคว้าอิสระหลักสูตรรัฐศาสตรมหาบัณฑิต (บริหารรัฐกิจและกิจการสาธารณะ) สาขาวิชาบริหารรัฐกิจและกิจการสาธารณะ, คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. หน้า 8.

<sup>8</sup> เรื่องเดียวกัน, หน้าเดียวกัน.

โดยสรุปแล้วจากการศึกษาแนวคิดเกี่ยวกับกฎหมายในการตราพระราชบัญญัติการจราจรทางบกนั้น พระราชบัญญัติการจราจรทางบกถูกตราขึ้นมา โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อต้องการควบคุมผู้ขับขี่และผู้ใช้ทางให้เป็นระเบียบเรียบร้อย เนื่องจากความเจริญของสังคมทำให้การสัญจรบนท้องถนนมีความสำคัญและจำเป็นต่อชีวิตประจำวันของคนในสังคม จึงจำเป็นต้องมีการออกกฎระเบียบข้อบังคับ เพื่อให้เหมาะสมกับสภาพการจราจรและจำนวนยานพาหนะที่เพิ่มขึ้นและเพื่อความปลอดภัยแก่ชีวิต ร่างกายและทรัพย์สินของประชาชน โดยความผิดตามพระราชบัญญัติการจราจรทางบก เป็นความผิดที่เกิดจากการที่กฎหมายบัญญัติให้เป็นความผิด โดยได้กำหนดกฎระเบียบที่ต้องปฏิบัติตาม ถ้าฝ่าฝืนจะต้องรับโทษ ดังนั้นกฎหมายจึงต้องมีความเหมาะสมและสามารถปรับเปลี่ยนให้ทันกาล

### 2.1.3 แนวคิดเกี่ยวกับมาตรการควบคุมการจราจร

หัวใจสำคัญที่ช่วยให้ถนนมีความปลอดภัย คือ อุปกรณ์ที่ใช้ในการควบคุมจราจร ซึ่งประกอบด้วยอุปกรณ์ ดังนี้<sup>9</sup>

#### 1) ป้ายจราจร

การติดตั้งป้ายจราจรบนถนน เพื่อแนะนำให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะเดินทางไปสู่จุดหมายปลายทางได้สะดวก หรือสามารถเดินทางในขณะที่ทัศนวิสัยไม่ดี หรือระยะการมองเห็นจำกัดได้อย่างปลอดภัย โดยหลักการในการติดตั้งป้ายจราจรคือ การติดตั้งให้สอดคล้องกับสภาพและการจราจรบนถนน การติดตั้งบริเวณทางโค้งราบและโค้งตั้ง บริเวณที่มีการเปลี่ยนแปลงความกว้างของผิวจราจร บริเวณที่ต้องการนำทาง เพื่อไม่ให้ยานพาหนะหลุดพลัดไปจากคันทางหรือในบริเวณทางแยกที่สับสน หรือบริเวณอื่นใดที่วิศวกรผู้ออกแบบ พิจารณาแล้วเห็นว่าอันตรายต่อผู้ใช้ทาง หรือเพื่อเพิ่มความสะดวกปลอดภัยมากยิ่งขึ้น

#### 2) เครื่องหมายจราจรบนพื้นทาง

การติดตั้งเครื่องหมายจราจรบนพื้นทาง เพื่อให้คนขับรถควบคุมยานพาหนะอยู่ในช่องจราจรอย่างถูกต้อง สามารถตัดสินใจที่จะเปลี่ยนช่องทาง แฉง หรือหยุดรถได้อย่างปลอดภัย นอกจากนี้ อาจใช้เป็นอุปกรณ์เตือนเมื่อยานพาหนะวิ่งออกจากช่องทาง เป็นการป้องกันและลดความรุนแรงของอุบัติเหตุ

<sup>9</sup> กรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น กระทรวงมหาดไทย. (2552). *มาตรฐานการป้องกันอุบัติเหตุทางท้องถนน*. กรุงเทพฯ: กรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น กระทรวงมหาดไทย. หน้า 7-11.

### 3) สัญญาณไฟจราจร

การติดตั้งสัญญาณไฟจราจร ต้องพิจารณาถึงความจำเป็น เป็นสำคัญเพราะการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรในบริเวณที่ไม่เหมาะสม จะทำให้เกิดความล่าช้าแก่คนข้ามทางและขวยยานที่เข้าสู่ทางแยก ซึ่งอาจทำให้มีการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรและเกิดอุบัติเหตุได้ ดังนั้นในการติดตั้งควรคำนึงถึงเหตุอันควรในการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรด้วย

### 4) เครื่องมือการยับยั้งจราจร

### 5) รวากันอันตราย

รวากันอันตรายเป็นสิ่งที่ช่วยทำให้ผู้ขับขี่ปฏิบัติตามกฎระเบียบ และเคารพกฎจราจรมากขึ้น บางครั้งผู้ขับขี่อาจฝ่าฝืนโดยไม่ทราบข้อบังคับ เช่น ป้ายกำหนดอัตราความเร็วป้ายแสดงการเดินรถทางเดียว อาจลดจำนวนผู้ฝ่าฝืน บางกรณีช่วยเพิ่มระเบียบวินัยในการใช้รถใช้ถนน เช่น การตีเส้นแบ่งช่องทางจราจรที่เด่นชัด อาจทำให้ผู้ขับขี่ใช้ช่องทางที่ถูกต้องและ เคารพสิทธิซึ่งกันและกันมากขึ้นด้วย<sup>10</sup>

โดยสรุปแล้วจากการศึกษาแนวคิดเกี่ยวกับมาตรการควบคุมการจราจร คือการทำให้ผู้ขับขี่และผู้ใช้ทางสามารถปฏิบัติตามกฎระเบียบ และเคารพกฎจราจรมากขึ้น แม้ว่าผู้ขับขี่จะไม่คุ้นเคยกับเส้นทางก็ตาม ก็สามารถขับขี่ยานพาหนะบนเส้นทางได้อย่างปลอดภัยทั้งกับตนเองและผู้ใช้ทางรายอื่น ๆ ดังนั้นเพื่อให้มาตรการควบคุมการจราจรมีประสิทธิภาพจึงควรมีการประชาสัมพันธ์ให้ผู้ขับขี่และผู้ใช้ทางทราบถึงมาตรการต่าง ๆ เพื่อเป็นการสร้างการรับรู้และความตระหนักในการปฏิบัติตาม

#### 2.1.4 แนวคิดเกี่ยวกับหน้าที่ และความสำคัญของตำรวจจราจร

พระราชบัญญัติตำรวจแห่งชาติ พ.ศ. 2565 มาตรา 6<sup>11</sup> ได้บัญญัติว่า “สำนักงานตำรวจแห่งชาติเป็นส่วนราชการมีฐานะเป็นนิติบุคคลอยู่ได้บังคับบัญชาของนายกรัฐมนตรี และมีหน้าที่และอำนาจ ดังต่อไปนี้

(1) รักษาความปลอดภัยสำหรับองค์พระมหากษัตริย์ พระราชินี พระราชทายาท ผู้สำเร็จราชการแทนพระองค์ พระบรมวงศานุวงศ์ ผู้แทนพระองค์ และพระราชอาคันตุกะ

(2) ดูแลควบคุมและกำกับการปฏิบัติงานของข้าราชการตำรวจ ซึ่งปฏิบัติตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาและกฎหมายอื่น

(3) ป้องกันและปราบปรามการกระทำผิดทางอาญา

<sup>10</sup> จตุรงค์ ศีตวงศ์. อ่างแล้ว เจริญรอดที่ 7. หน้า 17

<sup>11</sup> พระราชบัญญัติตำรวจแห่งชาติ พ.ศ. 2565. มาตรา 6.

(4) รักษาความสงบเรียบร้อย ความปลอดภัยของประชาชนและความมั่นคงของราชอาณาจักร

(5) ปฏิบัติการอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของข้าราชการตำรวจหรือสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

(6) ช่วยเหลือการพัฒนาประเทศตามที่นายกรัฐมนตรีมอบหมาย

(7) ปฏิบัติการอื่นใดเพื่อเป็นการส่งเสริมและสนับสนุนให้การปฏิบัติตามหน้าที่และอำนาจตาม (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 และภาพลักษณ์ที่ดีต่อประเทศชาติ รวมถึงส่งผลให้เจ้าหน้าที่ตำรวจที่มีหน้าที่ในการอำนวยความสะดวกทางด้านจราจรสามารถปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ<sup>12</sup>

การปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรนั้น ถือว่าเป็นการบริการ และให้ความช่วยเหลือแก่ประชาชนทางด้านจราจร คือการดำเนินงานบริหารจัดการการจราจรให้เป็นระบบครอบคลุมทุกโครงข่ายของถนน รวมถึงการบังคับใช้กฎหมายด้านการจราจรอย่างเคร่งครัด และเท่าเทียม เพื่อให้เกิดความคล่องตัวอย่างต่อเนื่อง และลดการสูญเสียจากอุบัติเหตุ โดยคำนึงถึงความสะดวกในการสัญจรของประชาชนตามปกติ<sup>13</sup> ซึ่งงานจราจรเป็นงานบริการประชาชนที่ต้องใช้ความขยันอดทน และใส่ใจในการทำงาน เพราะอยู่ใกล้ชิดประชาชน ดังนั้น จึงมีโอกาที่จะพลาดพลั้งและสร้างความไม่พอใจให้แก่ประชาชนได้ง่าย และในทางกลับกันก็มีโอกาสที่จะสร้างความประทับใจและแก้ไข้ปัญหา การจราจรให้กับประชาชนได้ง่ายเช่นกัน<sup>14</sup>

ทั้งนี้อำนาจของตำรวจจราจร และพนักงานเจ้าหน้าที่ ได้แก่อำนาจในการบังคับใช้กฎหมายอันเกิดจากความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และที่แก้ไขเพิ่มเติม

<sup>12</sup> คຸ້ມພິງ ສຸ້ມພະເນີຍດ. (2557). *ຄວາມເຂົ້າໃຈພຣະຣາຊບັດຖຸທິຈຣາຈຣທາງບກ ພ.ສ. 2522 ຂອງຂ້າຣາຊກຕ້າຣວຈຂັ້ນ ສັດຖຸບັຕຣສາຍຈານຈຣາຈຣ ແລະສາຍຈານສອບສວນ ສຳນັກຕ້າຣວຈຸຣບາງເລນ ຈັງຫວັດນຄຣປຸຣຸມ*. ສາຣນິພົນຮັຣຸປຣະສາສນສາສຕຣມຫາບັດຊາທິດ ວິທາລັຍທອງສຸຸ. ຫນ້າ 4.

<sup>13</sup> ຣິ່ງເດີຍວັກ, ຫນ້າເດີຍວັກ.

<sup>14</sup> ຈຕຸຣງຄ໌ ພັດວງສ໌. ອ້າງແລ້ວ ເຈິງອຣຣດທີ່ 7. ຫນ້າ 17.

และดำเนินการตามกฎหมายอื่นของเจ้าหน้าที่ตำรวจซึ่งปฏิบัติหน้าที่ควบคุมการจราจร<sup>15</sup> ซึ่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้ให้พนักงานสอบสวนเป็นผู้มีอำนาจทำการสอบสวนตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาโดยทำการสอบสวนเป็นสำนวนคดีอาญาจราจรในกรณีที่มีการกระทำผิด และมีผู้บาดเจ็บ และเสียชีวิต อีกทั้งมีอำนาจเปรียบเทียบปรับหรือว่ากล่าวตักเตือนผู้กระทำผิดตามพระราชบัญญัติจราจร ทางบก พ.ศ. 2522 ได้<sup>16</sup>

อย่างไรก็ตามเมื่อพิจารณาแล้วอำนาจหน้าที่ของตำรวจจราจรถือเป็นข้อจำกัดในการกำหนดนโยบาย เนื่องจากอำนาจหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ที่ถูกจำกัดด้วยระเบียบและข้อกำหนด คำนึงถึงการกำหนดนโยบายสำหรับการปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ที่จะต้องคำนึงถึงอำนาจหน้าที่เป็นหลัก เพื่อให้เจ้าหน้าที่ที่มีความมั่นใจในการทำงาน และทำงานอย่างเต็มความสามารถ โดยหน้าที่ของตำรวจจราจรมีดังนี้<sup>17</sup>

- 1) ศึกษา รวบรวมสถิติ หรือข้อมูลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการจราจร และนำวิทยาการต่าง ๆ มาปรับใช้ในการแก้ปัญหาจราจร
- 2) สอดส่อง ตรวจตรา แนะนำให้ประชาชนผู้ขับขี่และใช้ทางปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ คำสั่ง และข้อบังคับเกี่ยวกับการจราจร
- 3) บริหาร จัดการเบื้องต้น เมื่อเกิดอุบัติเหตุทางจราจร เช่น จัดการจราจรในบริเวณที่เกิดเหตุปฐมพยาบาล หรือจัดการส่งผู้บาดเจ็บไปโรงพยาบาลตามความจำเป็น
- 4) ว่ากล่าว ตักเตือนก่อนออกใบสั่งเจ้าพนักงานจราจร และจับกุมผู้กระทำละเมิดกฎหมาย ระเบียบ คำสั่ง และข้อบังคับเกี่ยวกับการจราจร
- 5) รวบรวมข้อมูลข่าวสาร หรือข้อเท็จจริงที่เป็นประโยชน์ต่อการป้องกันปราบปราม
- 6) ประชาสัมพันธ์ขอความร่วมมือกับผู้ใช้รถใช้ถนนให้เคารพกฎหมายจราจรโดยเคร่งครัด เพื่อแก้ไขปัญหาจราจร

โดยสรุปแล้วจากการศึกษาแนวคิดหน้าที่และความสำคัญของตำรวจจราจร เมื่อพิจารณาโดยรวมแล้วการปฏิบัติงานของตำรวจจราจรถือได้ว่าเป็นการบริหารจัดการจราจรอย่างเป็นระบบ รวมถึงมีการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัดและเท่าเทียม โดยมีวัตถุประสงค์เพื่ออำนวยความสะดวก ความคล่องตัว และลดการสูญเสียชีวิตจากอุบัติเหตุของผู้ขับขี่และผู้ใช้ทาง ดังนั้นการที่มีกฎหมายบังคับ

<sup>15</sup> คຸ້ມພັງ ຄຸ້ມພະເນີຍດ. ອ້າງແລ້ວ ເຈິງອຣຣດທີ່ 12. ຫນ້າ 7.

<sup>16</sup> ຄຸ້ມພັງ ຄຸ້ມພະເນີຍດ. ອ້າງແລ້ວ ເຈິງອຣຣດທີ່ 12. ຫນ້າ 4-5.

<sup>17</sup> ຈຕຸຣງສ໌ ພັດວງສ໌. ອ້າງແລ້ວ ເຈິງອຣຣດທີ່ 7. ຫນ້າ 19.

ใช้แก่ผู้ขับขี่และผู้ใช้ทาง หรือให้อำนาจแก่เจ้าหน้าที่พนักงานตำรวจซึ่งปฏิบัติหน้าที่ควบคุมการจราจรที่มีความเหมาะสม ย่อมส่งผลให้เกิดการนำมาบังคับใช้กฎหมายได้อย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

### 2.1.5 แนวคิดเกี่ยวกับการลงโทษปรับแบบ Day fine

โทษปรับที่บังคับใช้อยู่ทั่วไปในโลกรวมถึงประเทศไทย คือ โทษปรับตามจำนวนที่กฎหมายกำหนด (Fixed Fines) ซึ่งมีแนวทางในการลงโทษปรับ โดยผู้กระทำความผิดทุกคนที่กระทำความผิดฐานความผิดเดียวกันจะต้องถูกปรับในอัตราที่เท่ากัน เพราะจำนวนค่าปรับจะขึ้นอยู่กับความรุนแรงของการกระทำความผิด และความน่าคำหึงของผู้กระทำความผิดโดยไม่คำนึงถึงฐานะหรือ รายได้ของผู้กระทำความผิด

โทษปรับระบบ Day Fine มีแนวคิดที่สำคัญว่า โดยปกติกฎหมายอาญาจะประกอบด้วยระดับของอาชญากร หรือผู้กระทำความผิดที่มีความร้ายแรงต่างกัน และระดับความอันตรายที่แตกต่างกัน ซึ่งในทำนองเดียวกันนั้น สังคมประกอบด้วยผู้กระทำความผิดที่มีรายได้ และความร้ายแรงของการกระทำความผิดที่แตกต่างกัน<sup>18</sup> ดังนั้นเพื่อความเสมอภาคในการลงโทษปรับ และเพื่อให้ผู้กระทำความผิดได้รับผลกระทบที่เท่าเทียมกันจากการลงโทษ การลงโทษปรับจึงต้องคำนึงถึงรายได้ของผู้กระทำความผิดแต่ละราย

อัตราค่าปรับของ day fine ขึ้นอยู่กับความรุนแรงของการกระทำความผิด และสถานะทางการเงินของผู้กระทำความผิด ซึ่งมีหลักเกณฑ์ที่นำมาพิจารณาประกอบการกำหนดค่าปรับอยู่ 3 ประการ<sup>19</sup>

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

2) ปริมาณวัน (amount of day) คือ จำนวนวันที่ศาลเห็นสมควรจะปรับ โดยพิจารณาจากความร้ายแรงของความผิด หากความผิดที่ก่อมีความร้ายแรงปริมาณวันก็จะสูงขึ้น โดยปริมาณวันจะเป็นตัวตั้งเพื่อนำไปคูณกับรายได้ต่อวันของจำเลย ซึ่งในส่วนปริมาณวันกฎหมายอาจกำหนดปริมาณขั้นสูงสำหรับความผิดแต่ละฐานที่จะมีการปรับก็ได้

<sup>18</sup> กฤตยา อารีรักษ์. (2560). ความเหมาะสมในการนำ day fine มาใช้กับประเทศไทย. *วารสารรัชต์ภักษ์ ฉบับพิเศษ ครบรอบ 23 ปี*, สถาบันรัชกาลย์, หน้า 85.

<sup>19</sup> พิษยนต์ นิพาพงษ์. (2561). *ปัญหาการบังคับใช้โทษปรับเพื่อให้เกิดความเหมาะสมและเป็นธรรม: ศึกษากรณีโทษปรับตามกฎหมายไทยเปรียบเทียบกับโทษปรับตามกฎหมายต่างประเทศกลุ่มประเทศแถบสแกนดิเนเวีย*. เอกสารวิชาการรายบุคคลหลักสูตร “ผู้พิพากษาหัวหน้าศาล” รุ่นที่ 17, สถาบันพัฒนาข้าราชการฝ่ายตุลาการศาลยุติธรรม สำนักงานศาลยุติธรรม. หน้า 10.



3) จำนวนค่าปรับ (amount of fine) คือ ผลลัพธ์ที่ได้จากการนำรายได้ต่อวันของผู้ต้องโทษปรับ (day income) ไปคูณกับปริมาณวัน (amount of day) จึงจะเป็นค่าปรับในแต่ละคดีความผิด

ทั้งนี้การลงโทษปรับแบบ Day fine มีข้อดีคือ ในการกำหนดค่าปรับมีการนำความรุนแรงของการกระทำความผิดและสถานะทางการเงินของผู้ต้องโทษปรับมาใช้พิจารณา ซึ่งทั้งสองปัจจัยนี้ทำให้ค่าปรับมีการเปลี่ยนแปลงไปตามสถานะทางการเงินของผู้ต้องโทษปรับ อัตราค่าปรับของผู้ต้องโทษปรับแต่ละรายจึงมีอัตราที่สูงเพียงพอที่จะยับยั้งการกระทำความผิดอาญาได้

อย่างไรก็ตาม day fine ก็มีข้อจำกัดที่เป็นไปได้ คือ อาจจะประสบกับข้อผิดพลาดของค่าปรับที่สูงเกินไป หรือกล่าว คือ การลงโทษแบบ day fine ที่ไม่ได้กำหนดถึงขอบเขตขั้นสูงของค่าปรับไว้ ทำให้เสี่ยงต่อการผิดพลาดของอัตราค่าปรับที่สูงมาก ดังนั้นเมื่อระบบของกระบวนการยุติธรรมทางอาญาไม่สมบูรณ์จึงมีโอกาสเกิดข้อผิดพลาดของการลงโทษผู้กระทำความผิดได้

นอกจากนี้ในบริบทของ day fine ผู้ต้องโทษปรับยังคงเป็นผู้ถือครองข้อมูลที่ใช้ในการพิจารณารายได้และทรัพย์สินของตัวผู้ต้องโทษปรับเอง ซึ่งศาลไม่สามารถนำข้อมูลของผู้ต้องโทษปรับมาได้โดยปราศจากค่าใช้จ่าย ทั้งนี้ข้อมูลเหล่านี้เป็นข้อมูลที่ใช้ในการพิจารณารายได้ต่อวันของผู้ต้องโทษปรับ เพราะหากขาดข้อมูลดังกล่าวการพิจารณาลงโทษปรับก็จะอาศัยความรุนแรงของการกระทำความผิดเพียงอย่างเดียว ซึ่งไม่ต่างจากการลงโทษปรับตามจำนวนที่กฎหมายกำหนด ดังนั้นในการแก้ปัญหาดังกล่าว หลายประเทศมักบัญญัติถึงวิธีปฏิบัติในการใช้โทษปรับที่กำหนดวันกักขัง และกำหนดค่าปรับไว้ เช่น กำหนดให้ศาลเป็นผู้ประเมินสถานะทางการเงินของผู้ต้องโทษปรับจากบัญชีทางการเงิน หรือกำหนดให้ศาลสามารถนำข้อมูลจากรายงานการเสียภาษีของผู้ต้องโทษปรับมาใช้ในการพิจารณา หรือให้เป็นหน้าที่ของตำรวจ เป็นผู้จัดทำข้อมูลเกี่ยวกับผู้ต้องโทษปรับในแก่ศาล เป็นต้น อย่างไรก็ตาม แม้จะมีวิธีการบัญญัติในการเข้าถึงข้อมูลเกี่ยวกับรายได้ของผู้ต้องโทษปรับไว้อย่างชัดเจน แต่ก็มีความเป็นไปได้ว่าผู้ต้องโทษปรับจะรายงานข้อมูลทางการเงินของตนไม่ตรงกับความเป็นจริงหรือคลาดเคลื่อนกับความเป็นจริง

โดยสรุปแล้วจากการศึกษาแนวคิดเกี่ยวกับการลงโทษปรับแบบ Day fine คือการคำนวณค่าปรับโดยพิจารณาจากรายได้ของผู้กระทำความผิด และความร้ายแรงจากการกระทำความผิดมาปรับใช้ เพื่อให้สามารถแก้ปัญหาความไม่เท่าเทียมในผลกระทบจากการลงโทษปรับ เพราะอัตราของค่าปรับจะสูงพอที่สามารถยับยั้งหรือป้องปรามการกระทำความผิดได้ กล่าวคือผู้ที่มีรายได้มากจะต้องชำระค่าปรับมากกว่าผู้ที่มีรายได้น้อย แต่ผู้กระทำความผิดทุกรายจะได้รับผลกระทบทางเศรษฐกิจจากการนำเงินมาชำระค่าปรับที่เท่าเทียมกัน

## 2.2 ลักษณะของกฎหมายจราจรและลักษณะของความผิดที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายจราจร

### 2.2.1 ลักษณะของกฎหมายจราจร

กฎหมายจราจรเป็นกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับสังคม (Social Law) เนื่องจากเมื่อสังคมมีความเจริญเพิ่มมากขึ้น การติดต่อกันระหว่างคนในสังคม ความใกล้ชิดสนิทสนม ความซับซ้อนในความสัมพันธ์ของคนในสังคม อีกทั้งสิ่งอำนวยความสะดวกที่ใช้ในการดำรงชีวิตของคนในสังคมมีเพิ่มมากขึ้น ส่งผลให้คนในสังคมมีข้อขัดแย้งมากขึ้น กฎเกณฑ์ที่เคยเป็นขนบธรรมเนียมประเพณีตั้งแต่อดีตไม่เพียงพอ ดังนั้นจึงจำเป็นต้องมีการบัญญัติกฎเกณฑ์ขึ้นมาให้ทันกาล และทันทั่วถึงเพื่อแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น<sup>20</sup>

กฎหมายจราจรจึงเป็นกฎหมายที่ไม่ได้ถูกบัญญัติขึ้นด้วยเหตุผลทางด้านศีลธรรม แต่ได้ถูกบัญญัติขึ้นด้วยเหตุผลทางเทคนิค จึงเรียกว่ากฎหมายเทคนิค (Technical Law) การกระทำความผิดตามกฎหมายจราจร จึงเป็นการกระทำความผิดตามที่กฎหมายบัญญัติว่าเป็นความผิดและกำหนดโทษไว้ หรือกล่าวได้ว่าความผิดตามกฎหมายจราจรเป็นความผิดที่จัดอยู่ในประเภทโดยธรรมชาติของการกระทำไม่ถือว่าเป็นความผิดทางอาญาโดยแท้ (True Crime) แต่เป็นความผิดเพราะห้าม (Mala Prohibit)<sup>21</sup>

ดังนั้นกฎหมายจราจรซึ่งเป็นที่บัญญัติเพื่อความปลอดภัยในชีวิต ร่างกาย ทรัพย์สินของผู้ขับขี่และผู้ใช้ทาง ตลอดจนประสงฆ์ที่จะให้เกิดความเป็นระเบียบเรียบร้อยของผู้ขับขี่และผู้ใช้ทาง<sup>22</sup> เพื่อมิให้เกิดปัญหาการจราจรตามที่ประสบอยู่ในปัจจุบัน ความผิดตามกฎหมายจราจรจึงเป็นความผิดประเภทข้อห้ามอย่างหนึ่ง นอกจากนี้กฎหมายจราจรยังมีลักษณะเป็นความผิดเล็ก ๆ น้อย ๆ มีลักษณะที่ไม่เป็นความผิดในตัวเองแต่มีลักษณะเป็นกฎระเบียบที่ต้องปฏิบัติตาม มิฉะนั้นจะต้องรับผิด ซึ่งเรียกความผิดประเภทนี้ว่า ความผิดต่อกฎระเบียบ (Regulatory Offence) ส่วนความผิดที่บัญญัติขึ้นมาเพื่อความปลอดภัยในการจราจร จะมีลักษณะของการกระทำที่อาจ

<sup>20</sup> ชำนาญ จันทร์เรือง. (2554). *สิ่งที่เป็นการผิดในตัวเอง กับสิ่งที่กฎหมายบัญญัติให้เป็นความผิด*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <https://prachatai.com/journal/2011/12/38317>. [2565, 8 ตุลาคม].

<sup>21</sup> สาโรจน์ คุ่มทรัพย์. (2539). *การบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร*. วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชานิติศาสตร์, บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. หน้า 30

<sup>22</sup> เอกรัตน์ โลหะ. อ่างแล้ว เจริญรอดที่ 2. หน้า 10.

เกิดขึ้นในสังคมได้ เรียกความผิดประเภทนี้ว่า ความผิดที่เป็นการก่ออันตราย นอกจากนี้การกระทำ ความผิดตามกฎหมายจราจร ยังมีลักษณะของความผิดที่เป็นประมาทอยู่ด้วย<sup>23</sup>

โดยสรุปแล้วจากการศึกษาลักษณะของกฎหมายจราจรแล้ว กฎหมายจราจรเป็นกฎหมาย ทางเทคนิค ที่ถูกบัญญัติขึ้นเพื่อให้เกิดความเป็นระเบียบและความปลอดภัยของผู้ขับขี่และผู้ใช้ทาง ซึ่งได้กำหนดความผิดเพราะข้อห้ามการปฏิบัติเอาไว้ ซึ่งหากฝ่าฝืนจะต้องรับผิด ดังนั้น การบัญญัติ หรือการตรากฎหมายจราจรจึงต้องมีความเหมาะสมและทันต่อเหตุการณ์ที่อาจเกิดขึ้น ได้ ทั้งในปัจจุบันและอนาคต

### 2.2.2 ลักษณะของความผิดที่เป็นความผิดต่อกฎระเบียบ

ลักษณะความผิดที่เป็นความผิดต่อกฎระเบียบนั้น จะมีความแตกต่างจากความผิดที่เป็น ความผิดอาญาโดยแท้ ซึ่งสิ่งที่แตกต่างที่สำคัญของความผิดที่เป็นความผิดต่อกฎระเบียบ และ ความผิดอาญาโดยแท้ คือหลัก “เจตนาร้าย” (Mens res or guilty intention) โดยเจตนาร้ายถือว่าเป็นองค์ประกอบสำคัญส่วนหนึ่งของความผิดที่เป็นความผิดอาญาโดยแท้ ในขณะที่ความผิด ต่อกฎระเบียบนั้นไม่ถือว่าผู้กระทำผิดมีเจตนาร้าย<sup>24</sup>

กลางศตวรรษที่ 19 ศาลในสหราชอาณาจักรและสหรัฐอเมริกา ได้เริ่มมีการกำหนด หลักเกณฑ์ในการพิสูจน์เจตนาร้าย สำหรับความผิดที่เรียกว่า ความผิดเล็กน้อยต่อตำรวจ (Petty Police Offences) โดยความผิดเหล่านี้ไม่ถือว่าเป็นความผิดอาญาโดยแท้ และไม่ถือว่าเป็นการ กระทำผิดที่มีลักษณะผิดศีลธรรม แต่จัดว่าเป็นส่วนหนึ่งของแบบแผนของกฎระเบียบ (Regulatory Scheme) และจะอยู่ภายใต้การควบคุมดูแลของฝ่ายบริหารมากกว่าจะถูกบังคับใช้โดยฝ่ายตำรวจ โดยลักษณะความผิดต่อกฎระเบียบดังกล่าวยากต่อการพิสูจน์ว่าผู้กระทำมีเจตนาร้ายแต่เป็นความผิด ที่ถูกกฎหมายบัญญัติขึ้น<sup>25</sup>

เป้าหมายของการบัญญัติความผิดต่อกฎระเบียบ คือการปกป้องสังคมในวงกว้างจาก ผลกระทบที่อาจก่อให้เกิดความเสียหายที่เกิดจากการฝ่าฝืนการกระทำที่ผิดต่อกฎหมาย (Unlawful Activity) และรวมถึงการเปลี่ยนแปลงจากการที่ให้ความคุ้มครองผลประโยชน์ส่วนบุคคล และการลงโทษการกระทำที่มีลักษณะผิดศีลธรรมเข้ามาเกี่ยวข้อง และมาตรการที่เป็นกฎระเบียบ (Regulatory Measure) ซึ่งโดยทั่วไปแล้วจะควบคุมดูแลเพื่อป้องกันอันตรายที่จะเกิดในอนาคต และ

<sup>23</sup> พิชญะ เทียวเปลื้อง. (2557). *ทัศนะของประชาชนเกี่ยวกับการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร สถานี ตำรวจนครบาลมีนบุรี*. สารนิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการบริหารงานยุติธรรม, คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. หน้า 12.

<sup>24</sup> สมพจน์ คำแก้ว. อ้างแล้ว เจริญธรรมที่ 5. หน้า 14.

<sup>25</sup> จตุรงค์ ผัดวงศ์. อ้างแล้ว เจริญธรรมที่ 7. หน้า 9.

เป็นอันตรายต่อคุณธรรมทางกฎหมาย โดยผ่านการบังคับใช้ให้มีความระมัดระวัง และความประพฤติ ตามข้อกำหนดขั้นต่ำ (Enforcement of Minimum Standard of Conduct and Care) ดังนั้นแนวความคิด ของความผิดต่อกฎระเบียบมีรากฐานมาจากการระมัดระวังอย่างมีเหตุผล (Reasonable Care Standard) กอปรเรื่องดังกล่าวไม่ได้แสดงเป็นนัยว่าสมควรจะได้รับการถูกดำเนินทางจิตใจในลักษณะ เช่นเดียวกับความผิดทางอาญาโดยแท้<sup>26</sup> ความผิดต่อกฎระเบียบจึงจัดเป็นส่วนหนึ่งของแบบแผน ที่เป็นกฎระเบียบ (Regulatory Scheme)<sup>27</sup>

ด้วยเหตุผลดังกล่าวข้างต้นความผิดต่อกฎระเบียบโดยปกติทั่วไปจะไม่ถูกพิจารณาว่า เป็นการทำความผิดศีลธรรม ดังนั้นผู้กระทำความผิดจะถูกลงโทษเพียงตำหนิเล็กน้อยเท่านั้น เนื่องจาก บทบัญญัติของกฎหมายมุ่งคุ้มครองประโยชน์ในด้านต่าง ๆ ในการจัดความเป็นระเบียบเรียบร้อย ในสังคมเพื่อประโยชน์ในการบริหารปกครอง การยกระดับมาตรฐานของความปลอดภัย และ ระวังความรุนแรงที่อาจเกิดจากการอยู่ร่วมกัน ดังนั้นบทลงโทษจึงเป็นโทษที่ไม่รุนแรงอาจจะปรับ เพียงเล็กน้อยเท่านั้น หรือโทษอย่างอื่นซึ่งอาจนำมาเทียบเคียงได้กับโทษปรับ<sup>28</sup> เช่น ความผิดตาม กฎหมายว่าด้วยการจราจร ที่มีการบัญญัติขึ้นมาเพื่อความเป็นระเบียบ และทำให้เกิดความสะดวก ในการจราจร ลักษณะของการกระทำความผิดตามกฎหมายจราจรจึงไม่มีลักษณะของการกระทำ ที่ก่อให้เกิดความเสียหาย หรืออันตรายต่อความปลอดภัยในการจราจรแต่อย่างใดเป็นเพียง กฎระเบียบที่กฎหมายบัญญัติเป็นความผิดไว้เพื่อความเป็นระเบียบเรียบร้อยในการจราจรของผู้ขับขี่ และผู้ใช้ทาง จึงมีลักษณะเป็นความผิดที่ไม่ร้ายแรง<sup>29</sup> เป็นต้น

โดยสรุปแล้วจากการศึกษาลักษณะของความผิด ที่เป็นความผิดต่อกฎระเบียบมีลักษณะ ของการกระทำที่กฎหมายประสงค์จะให้เป็นการผิดและกำหนดโทษไว้ โดยไม่จำเป็นต้องมี ลักษณะความผิดในตัวเอง และปราศจากซึ่งหลักเกณฑ์ที่จะพิจารณาถึงสิ่งที่เป็นความผิดในแง่ศีลธรรม เช่น กฎหมายการจราจรที่บัญญัติขึ้นเพื่อความเป็นระเบียบเรียบร้อยในการจราจรของผู้ขับขี่และผู้ใช้ทาง จึงมีลักษณะเป็นความผิดที่ไม่ร้ายแรง เป็นต้น ดังนั้นในการบัญญัติกฎหมายจราจรจึงต้องพิจารณา ถึงความจำเป็น เหตุผล และความเหมาะสมในบทลงโทษเพื่อให้การนำมาบังคับใช้เกิดประสิทธิภาพ และประโยชน์สูงสุด

<sup>26</sup> สมพจน์ คำแก้ว. อ้างแล้ว เจริญธรรมที่ 5. หน้า 16.

<sup>27</sup> เอกรัตน์ โลหะ. อ้างแล้ว เจริญธรรมที่ 2. หน้า 11.

<sup>28</sup> จตุรงค์ ศีตวงศ์. อ้างแล้ว เจริญธรรมที่ 7. หน้า 9.

<sup>29</sup> สมพจน์ คำแก้ว. อ้างแล้ว เจริญธรรมที่ 5. หน้า 18.

### 2.2.3 ลักษณะความผิดที่เป็นการก่ออันตราย

ลักษณะความผิดที่เป็นการก่ออันตราย เป็นการกระทำที่ใกล้จะก่อให้เกิดผลที่เป็น การทำอันตรายต่อคุณธรรมทางกฎหมายที่บุคคลอื่นได้รับความคุ้มครอง แม้ว่าความเสียหายจะยังไม่เกิดขึ้นก็สามารถลงโทษได้ ดังนั้นความผิดที่เป็นการก่ออันตราย จึงมี “ควรสมควรลงโทษ” อยู่ในตัวเองเหมือนความผิดอาญาที่เป็นการทำอันตราย<sup>30</sup>

การบัญญัติความผิดที่เป็นการก่ออันตราย (A Crime Causing Danger or A Crime of Danger) พิจารณาจากความเป็นไปได้ของผลที่จะเกิดขึ้น โดยมีแนวคิดอยู่ 2 ประการ ได้แก่

1) แนวความคิดของการรับผิดชอบในผล กล่าวคือ บุคคลจะต้องรับผิดชอบในทางอาญาที่ต่อเมื่อ ความเสียหายที่เกิดขึ้นมีความสัมพันธ์กันระหว่างการกระทำและผล โดยไม่ต้องคำนึงถึงความชั่ว (Guilt) เมื่อสังคมพัฒนาขึ้นการยึดแนวความคิดว่าบุคคลต้องรับผิดชอบก็ต่อเมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้น อาจก่อให้เกิดปัญหาได้ เช่น ขับรถเร็วด้วยความลึกลับระแวงในที่ชุมชน แม้ว่าความเสียหาย หรือภัยอันตรายจะไม่เกิดขึ้น ก็อาจลงโทษผู้กระทำผิดได้ เนื่องจากว่าการกระทำนั้นเป็นการกระทำ ที่เป็นการก่อให้เกิดอันตราย และเป็นการกระทำที่สมควรถูกตำหนิ<sup>31</sup>

2) แนวความคิดของการพยายามกระทำความผิด กล่าวคือ หลักกฎหมายในเรื่องการ พยายามกระทำความผิดนั้น หากเป็นอาชญากรรมที่เกิดขึ้นจากการก่ออันตรายโดยเจตนา ผู้กระทำอาจรับผิดชอบพยายามได้ หากกระทำไม่สำเร็จ เช่น ความผิดฐานพยายามฆ่าแต่หลัก กฎหมายในเรื่องพยายาม ไม่อาจแก้ปัญหาสำหรับการกระทำบางอย่างที่มีลักษณะเป็น การก่ออันตรายได้ เช่น นายคำตั้งใจโยนหินออกนอกหน้าต่าง นายคำยอมเล็งเห็นได้ว่าการกระทำ ของตนอาจก่อให้เกิดอันตรายต่อผู้คนที่เดินผ่านไปมา หากการกระทำของนายคำดังกล่าวไม่ก่อให้เกิด ใครได้รับบาดเจ็บ นายคำก็ไม่ต้องรับผิดชอบ แม้แต่ความผิดฐานพยายาม เพราะกรณีที่จะถือว่าเป็น การพยายามกระทำความผิดได้ผู้กระทำจะต้องมีเจตนากระทำความผิด<sup>32</sup>

ดังนั้นความผิดที่เป็นการก่ออันตรายเกิดจากแนวความคิดที่ว่ากระทำอย่างไรอย่างหนึ่ง ของผู้กระทำความผิดที่เป็นอันตรายต่อคุณธรรมทางกฎหมายที่บุคคลอื่นได้รับการคุ้มครอง โดยที่การกระทำดังกล่าวไม่จำเป็นต้องปรากฏผลของอันตรายในองค์ประกอบความผิดแต่อย่างใด การวินิจฉัยว่ามีผลของอันตรายเกิดขึ้นจริงหรือไม่ เช่น การขับรถยนต์ขณะเมาสุราเพียงเล็กน้อย ก็ถือว่าเป็นความผิด แม้ว่ากระทำนั้นจะไม่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุหรือความเสียหายก็ตาม เพียงแต่

<sup>30</sup> สมพจน์ คำแก้ว. อ่างแล้ว เจริญธรรมที่ 5. หน้า 18.

<sup>31</sup> สมพจน์ คำแก้ว. อ่างแล้ว เจริญธรรมที่ 5. หน้า 18.

<sup>32</sup> เกียรติจักร วัจนะสวัสดิ์. (2562). *กฎหมายอาญาภาคความผิด เล่ม 1* (พิมพ์ครั้งที่ 5). กรุงเทพฯ: จีรรัชการพิมพ์. หน้า 308-309.

เห็นว่าอาจเกิดอันตรายขึ้นจากการกระทำดังกล่าวต่อบุคคลทั่วไปได้ กล่าวอีกนัยหนึ่งก็คือเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของการจราจรและคุณธรรมทางกฎหมายของส่วนรวม ด้วยเหตุนี้เอง ความผิดอาญาที่เป็นการก่ออันตรายจึงไม่ได้ถูกบัญญัติขึ้นมาเพื่อลงโทษการกระทำที่เกิดความเสียหาย แต่ถูกบัญญัติขึ้นมาเพื่อให้เกิดความมั่นคงและความปลอดภัยในสังคม<sup>33</sup>

สำหรับผลของความผิดที่เป็นการก่ออันตรายนั้น เพียงแต่อยู่ในฐานะความเป็นไปได้อาจต้องรับผิดชอบแล้ว โดยไม่จำเป็นต้องวินิจฉัยถึงปัญหาความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำและผล เช่น นายแดงขับรถผ่านทางรถไฟขณะที่ยังสัญญาณของรถไฟกำลังดัง หรือขณะรถไฟกำลังแล่นผ่านเข้ามาใกล้อันอาจเกิดอันตรายได้ นายแดงจะมีความผิดฐานไม่ลดความเร็วลงและไม่หยุดรถให้รถไฟผ่าน แม้ว่าการกระทำของนายแดงจะไม่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นก็ตาม แต่การกระทำของนายแดงถือว่าการกระทำที่ก่ออันตรายแก่ชีวิต และร่างกายของผู้อื่นได้ ถ้าเกิดผลของอันตรายจากการชนกันเกิดขึ้น<sup>34</sup> ส่งผลให้การวินิจฉัยความผิดจะวินิจฉัยเพียงว่ามีผลของอันตรายน่าจะเกิดขึ้นจริง หรืออยู่ในฐานะความเป็นไปได้อาจหรือไม่เท่านั้น

โดยสรุปแล้วจากการศึกษาลักษณะของความผิดที่เป็นการก่ออันตราย คือ การกระทำที่ใกล้จะก่อให้เกิดความเสียหาย ก็เป็นความผิดโดยพิจารณาจากความเป็นไปได้อาจเกิดขึ้น ซึ่งกฎหมายว่าด้วยการจราจรที่มีวัตถุประสงค์หลักในการบัญญัติขึ้นมาไม่ใช่เพียงเพื่อความสะดวกในการจราจรเพียงอย่างเดียว แต่ยังเป็นการบัญญัติขึ้นมาเพื่อความปลอดภัยในการจราจรด้วย ดังนั้นจึงมีการลงโทษการกระทำความคิดที่มีลักษณะเป็นการก่อให้เกิดอันตรายด้วย เพื่อป้องกันความเสียหายที่อาจเกิดมีขึ้น

#### 2.2.4 ลักษณะความผิดที่เป็นการกระทำโดยประมาท

การกระทำความคิดซึ่งทำให้ผู้กระทำต้องรับผิดชอบทางอาญา โดยหลักทั่วไปจะต้องเป็นการกระทำโดยเจตนา เว้นแต่กฎหมายบัญญัติให้ต้องรับผิดชอบ แม้จะได้กระทำโดยประมาทหรือกฎหมายบัญญัติไว้อย่างชัดแจ้ง

การกระทำโดยประมาทโดยทั่วไปบุคคลจะต้องรับผิดชอบในทางอาญาจากการกระทำของตนก็ต่อเมื่อมีผลของการกระทำโดยประมาทเกิดขึ้นแล้ว โดยพิจารณาว่าผู้กระทำประมาทหรือไม่ คือการสมมุติบุคคลขึ้นมาคนหนึ่งซึ่งมี วิชา เหมือนดังเช่นผู้กระทำว่าในภาวะและพฤติการณ์เช่นที่ผู้กระทำกำลังประสบอยู่ บุคคลสมมุติดังกล่าวจะกระทำการได้ดีกว่าผู้กระทำหรือไม่ ถ้ากระทำได้ดีกว่าก็ต้องถือว่าผู้กระทำไม่ประมาท แต่ถ้าคาดเห็นได้ว่าบุคคลสมมุติกระทำการได้ดีกว่าและ

<sup>33</sup> เอกรัตน์ โลหะ. อ่างแล้ว เจริญธรรมที่ 2. หน้า 12

<sup>34</sup> สมพจน์ คำแก้ว. อ่างแล้ว เจริญธรรมที่ 5. หน้า 20.

ถ้าผู้กระทำได้กระทำดังเช่นบุคคลสมมุติ ผลร้ายดังกล่าวย่อมไม่เกิดขึ้น เช่นนี้ก็ต้องถือว่าผู้กระทำประมาทแล้ว

แม้ว่าหลักทั่วไปของความรับผิดชอบทางอาญาตามกฎหมายจราจร ต้องเป็นการกระทำโดยเจตนาก็ตาม หากพิจารณาถึงการกระทำความคิดโดยประมาทแล้ว เห็นได้ว่าการกระทำโดยปราศจากความระมัดระวังหรือการกระทำโดยประมาทแฝงอยู่ ทั้งนี้เพราะบางกรณีผลของการกระทำอันเดียวนั้นจะมีอย่างเดียว แต่อาจเป็นผลจากการกระทำโดยเจตนาและประมาทพร้อมกันก็ได้ เช่น การขับขีรถโดยความเร็วสูงเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ผู้ขับขีรถมองเห็นได้ว่าอาจก่อให้เกิดอันตรายได้ แม้ว่าผู้ขับขีรถนั้นไม่มีเจตนาต้องการที่จะให้ผลนั้นเกิดขึ้นก็ตาม หรือการขับขีรถในขณะที่เมาสุรา จริงอยู่ที่ในขณะที่มีเมาผู้ขับขีรถไม่รู้ว่าตนได้กระทำอะไรลงไป ซึ่งอาจถือว่าไม่มีการกระทำ แต่ก่อนที่จะเมาสุรานั้นผู้ขับขีรถตัวแล้วว่าอาจก่อให้เกิดอันตรายขึ้นจากการขับขีรถในขณะที่เมาสุราแต่ยังฝืนดื่มสุราและขับรถ กรณีเหล่านี้ถือว่าผู้ขับขีรถได้มีการกระทำโดยประมาท เนื่องจากจงใจกระทำมาตั้งแต่แรกแล้ว<sup>35</sup>

กล่าวโดยสรุปแล้ว จากการศึกษาลักษณะความคิดที่เป็นการกระทำโดยประมาท คือ การกระทำโดยไม่มีเจตนา ซึ่งต้องพิจารณาว่าการกระทำที่ผู้กระทำได้กระทำลงไปนั้น ถ้าบุคคลที่เราสมมุติขึ้นมาตกอยู่ในภาวะ วิสัย และพฤติการณ์เช่นเดียวกับผู้กระทำจะกระทำเช่นเดียวกับผู้กระทำหรือไม่ ดังนั้นในการกำหนดความคิดในกฎหมายจราจรก็เช่นเดียวกัน ที่ต้องกำหนดบทลงโทษให้เกิดความเกรงกลัวในการกระทำความคิดแม้ว่าไม่มีเจตนาก็ตาม รวมถึงควรพิจารณาว่าจะต้องมีการดำเนินการ หรือ มาตรการอย่างใดหรือไม่ เพื่อให้ผู้กระทำความคิดเกิดความเกรงกลัวในผลร้ายที่อาจจะเกิดขึ้น หรือ เกรงกลัวในบทลงโทษของกฎหมายถ้าฝ่าฝืน

### 2.2.5 ลักษณะความคิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

ลักษณะความคิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 สามารถแบ่งแยกลักษณะความคิดได้เป็น 2 ลักษณะ<sup>36</sup> ได้แก่

#### 1) ความคิดที่มีลักษณะไม่ร้ายแรง

ความคิดประเภทนี้จะมีลักษณะที่เป็นกฎระเบียบที่ออกมาเพื่อความสะดวกลดภัยหรือความมิระเบียบในการจราจร โดยมีความมุ่งหมายที่จะยกระดับมาตรฐานความปลอดภัย และคุ้มครองประโยชน์ในด้านต่าง ๆ ในการจัดความเป็นระเบียบเรียบร้อยในรัฐเพื่อประโยชน์ทางปกครองบริหาร โดยที่พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มีลักษณะเป็นกฎหมายเทคนิค และ

<sup>35</sup> จตุรงค์ ศีตวงศ์. อ่างแล้ว เจริญรอดที่ 7. หน้า 22.

<sup>36</sup> สมพจน์ คำแก้ว. อ่างแล้ว เจริญรอดที่ 5. หน้า 25.

มีลักษณะเป็นความผิดเพราะกฎหมายบัญญัติให้เป็นความผิด ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นความผิดเล็กน้อย เกินกว่าที่จะถือว่าเป็นความผิดทางอาญา โดยแท้ การกระทำความผิดจึงเป็นการละเมิดต่อข้อตกลงทางสังคม

## 2) ความผิดที่มีลักษณะร้ายแรง

ความผิดประเภทนี้จะเป็นความผิดที่บัญญัติขึ้นมา เพื่อป้องกันอันตรายจากการกระทำที่มีลักษณะเป็นการก่ออันตรายต่อคุณธรรมทางกฎหมาย คือ ความปลอดภัยในการจราจร โดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อยกระดับมาตรฐานความปลอดภัย และคุ้มครองประโยชน์ในด้านต่าง ๆ ในการจัดความเป็นระเบียบเรียบร้อยในรัฐเช่นเดียวกัน

กล่าวโดยสรุปแล้ว จากการศึกษาลักษณะความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เป็นความผิดประเภทที่กฎหมายบัญญัติว่าเป็นความผิด ไม่ได้เป็นความผิดในตัวเอง และส่วนใหญ่จะเป็นความผิดเล็กน้อย อีกทั้งผู้กระทำความผิดไม่ได้มีเจตนาชั่วร้ายในการกระทำแต่อย่างใด

### 2.2.6 สารสำคัญของพระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ. 2565

พระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ. 2565 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ 25 ตุลาคม 2565 ซึ่งจะมีผลบังคับใช้ในวันที่ 22 มิถุนายน 2566 นี้ โดยมีหลักการและเหตุผล คือรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยกำหนดให้รัฐพึงกำหนดโทษอาญาเฉพาะความผิดร้ายแรง ดังนั้นจึงสมควรกำหนดให้การกระทำความผิดในลักษณะที่เป็นการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมายในกรณีที่ไม่ใช่ความผิดร้ายแรง และโดยสภาพไม่กระทบต่อความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชนอย่างร้ายแรง หรือไม่มีผลกระทบต่อส่วนรวมอย่างกว้างขวาง เป็นความผิดทางพินัย โดยไม่ถือเป็นความผิดอาญา และให้กำหนดค่าปรับเป็นพินัย สำหรับผู้ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามโดยไม่ถือเป็นโทษอาญา<sup>37</sup>

คำว่า “พินัย” ตามพจนานุกรม ฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2555 หมายความว่า เงินค่าปรับ ที่จ่ายให้ทางราชการ ส่วน “ปรับเป็นพินัย” ตามมาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ. 2565 หมายความว่า สั่งให้ผู้กระทำความผิดทางพินัยต้องชำระค่าปรับเป็นพินัยไม่เกินที่กฎหมายกำหนด ซึ่งความผิดทางพินัย คือ การกระทำ หรืองดเว้นการกระทำ

<sup>37</sup> พระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ. 2565



อันเป็นการฝ่าฝืนกฎหมาย หรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย และกฎหมายนั้นบัญญัติให้ต้องชำระค่าปรับเป็นพินัย<sup>38</sup>

ดังนั้น “โทษปรับเป็นพินัย” จึงเป็นโทษอีกประเภทหนึ่ง แยกจากโทษอาญา และโทษปกครอง เพื่อใช้เป็นกฎหมายกลาง มุ่งหมายให้ใช้โทษปรับเป็นพินัย แก่การกระทำอันเป็นการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมายในกรณีที่ไม่ร้ายแรง แทนการกำหนดให้เป็นโทษอาญา ถ้าผู้ถูกปรับเป็นพินัยชำระค่าปรับเป็นพินัยภายในระยะเวลาที่กำหนดแล้ว ให้ความผิดทางพินัยเป็นอันยุติ โดยไม่มีการจำคุก หรือกักขังแทนค่าปรับ ไม่มีการบันทึกประวัติอาชญากรรม และในการชำระค่าปรับเป็นพินัยสามารถชำระผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ก็ได้

ทั้งนี้พระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ. 2565 มาตรา 9 ระบุว่า ในการกำหนดค่าปรับเป็นพินัย ให้พิจารณาให้เหมาะสมกับข้อเท็จจริงดังต่อไปนี้<sup>39</sup>

1) ระดับความรุนแรงของผลกระทบที่เกิดขึ้นแก่ชุมชนหรือสังคมจากการกระทำ ความผิด ทางพินัย และพฤติกรรมอื่นอันเกี่ยวกับสภาพความผิดทางพินัย

2) ความรู้ผิดชอบ อายุ ประวัติ ความประพฤติ สติปัญญา การศึกษาอบรม สุขภาพ ภาวะแห่งจิต นิสัย อาชีพ สิ่งแวดล้อม การกระทำ ความผิดซ้ำ และสิ่งอื่นที่พึงเกี่ยวกับผู้กระทำ ความผิดทางพินัย

3) ผลประโยชน์ที่ผู้กระทำ ความผิดทางพินัยหรือบุคคลอื่นได้รับจากการกระทำ ความผิด ทางพินัย หน้า 24 เล่ม 139 ตอนที่ 66 ก ราชกิจจานุเบกษา 25 ตุลาคม 2565 (4) สถานะทางเศรษฐกิจของผู้กระทำ ความผิดทางพินัย ในการชำระค่าปรับเป็นพินัย

สำหรับข้อดีของโทษปรับทางพินัยก็คือ การเปลี่ยนการลงโทษ จากการทำผิดทางอาญา ที่ไม่รุนแรง ไม่มีโทษถึงจำคุก ให้เป็นโทษปรับทางพินัย ซึ่งเป็นผลดีหลายประการ เช่น<sup>40</sup>

1) ไม่ถูกบันทึกประวัติอาชญากรรม ไม่ต้องพิมพ์ลายนิ้วมือให้เสียประวัติ เสียชื่อเสียง กระทบต่อหน้าที่การงาน

2) รับโทษปรับอย่างเดียว โดยไม่มีการกักขังระหว่างพิจารณาคดี ไม่ต้องเป็นภาระ ในการประกันตัว

<sup>38</sup> สำนักงานตุลาการทหาร กรมพระธรรมนูญ. (2566). *การจัดการความผิดของ ธน. ประจำปี 2566: การปรับเป็น พินัย*. กรุงเทพฯ: สำนักงานตุลาการทหาร กรมพระธรรมนูญ.

<sup>39</sup> พระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ. 2565. มาตรา 9.

<sup>40</sup> ประชาชาติธุรกิจ. (2565). *เปิดบัญชีรายชื่อกฎหมาย 204 ฉบับ ปรับเป็นพินัย ไม่ถือเป็นโทษอาญา*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <https://www.prachachat.net/general/news-1098135>. [2566, 5 มิถุนายน].

3) ค่าปรับสามารถผ่อนชำระได้ หรือเลือกทำงานบริการสังคมแทนก็ได้

4) ศาลอาจพิจารณาค่าปรับ หรือเพียงตักเตือน โดยไม่ต้องปรับได้ หากเป็นการทำผิด เพราะความยากจน โดยศาลจะคำนึงถึงพฤติกรรมการกระทำผิดและสถานะทางเศรษฐกิจด้วยเสมอ

โดยสรุปแล้วพระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ. 2565 กำหนดมาตรการใหม่ ที่เรียกว่า “การปรับเป็นพินัย” ซึ่งมีใช้การลงโทษปรับในทางอาญา แต่เป็นมาตรการปรับสำหรับผู้ฝ่าฝืน หรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมายที่ไม่ใช่ความผิดร้ายแรงและไม่กระทบโดยตรงต่อความสงบเรียบร้อยหรือความปลอดภัย ของประชาชน นอกจากนี้ยังได้นำการปรับเป็นพินัยมาใช้แทนโทษปรับทางปกครอง เพื่อให้ระบบการลงโทษปรับมีมาตรฐานเดียวกันด้วย

## 2.3 การบังคับใช้กฎหมายจราจร

### 2.3.1 ความหมายการบังคับใช้กฎหมายจราจร

การบังคับใช้กฎหมายโดยทั่วไป หมายถึง การนำกฎหมายมาบังคับใช้เพื่อควบคุมความประพฤติของสมาชิกในสังคม โดยการดำเนินการอย่างเป็นทางการต่อเนื่อง และสัมพันธ์กันระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ ในกระบวนการยุติธรรมของรัฐ ได้แก่ การดำเนินการในชั้นเจ้าพนักงานตำรวจในการรักษากฎหมาย ซึ่งหากมีการฝ่าฝืนจะต้องสืบสวน สอบสวน และจับกุมผู้กระทำความผิดต่อสังคมให้พนักงานทำหน้าที่ฟ้องร้องคดี ศาลยุติธรรมจะทำหน้าที่พิจารณา และตัดสินคดี และมีพนักงานราชทัณฑ์ทำหน้าที่ควบคุม คမ်းขังตามที่ศาลลงโทษ โดยมีมาตรฐานในการปฏิบัติงาน รวมทั้งมาตรการอันเป็นหลักประกันในการปฏิบัติหน้าที่ของแต่ละหน่วยงาน ทั้งนี้ เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมาย และระบบงานยุติธรรมของรัฐทั้งระบบสามารถอำนวยความยุติธรรม และตอบสนองต่อการแก้ไขปัญหาสังคมได้<sup>41</sup>

สำหรับการบังคับใช้กฎหมายจราจร หมายถึง การบังคับด้วยกฎหมายให้ผู้ขับขี่ และผู้ใช้ทาง ได้ปฏิบัติตามกฎหมาย ข้อบังคับที่เกี่ยวกับการจราจร เพื่อความเป็นระเบียบเรียบร้อยของสังคม และเป็นการสร้างวินัยให้กับผู้ขับขี่และผู้ใช้ทาง โดยมีจุดประสงค์เพื่อที่จะเป็นการข่มขู่มากกว่าจะเป็นการแก้แค้นบุคคลผู้ซึ่งกระทำความผิด<sup>42</sup>

<sup>41</sup> เซาว์ ผอมนะ. (2548). *ยุทธศาสตร์การบังคับใช้กฎหมายในการกระทำความผิดกฎหมายจราจร: ศึกษากรณีจังหวัดหนึ่งภูมิภาคใต้*. วิทยานิพนธ์หลักสูตรปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขายุทธศาสตร์การพัฒนา, มหาวิทยาลัยราชภัฏภูเก็ต. หน้า 37.

<sup>42</sup> พิษณะ เทียวเปลื้อง. อ่างแล้ว เจริญรถที่ 23. หน้า 18.

ทั้งนี้ ระเบียบวินัยจรรยาบรรณถือว่ามีส่วนสำคัญในการควบคุมผู้ขับขี่และผู้ใช้ทางให้ปฏิบัติตามกฎหมายที่กำหนดไว้ ซึ่งหากคนในสังคมมีระเบียบวินัย พร้อมทั้งปฏิบัติตามกฎระเบียบอย่างเคร่งครัด จะส่งผลให้สังคมมีความเจริญก้าวหน้า และเกิดความสงบสุขภายในสังคม อย่างไรก็ตาม ถ้าคนในสังคมต่างปฏิบัติตนตามความต้องการของตนเอง โดยไม่คำนึงถึงกฎระเบียบและกฎเกณฑ์ต่าง ๆ ของสังคม ย่อมส่งผลให้กฎหมายไร้ความศักดิ์สิทธิ์ (Weak and Inefficiency of Law)<sup>43</sup>

กล่าวโดยสรุปแล้ว การบังคับใช้กฎหมายจราจร คือการบังคับด้วยกฎหมายให้ผู้ขับขี่และผู้ใช้ทางได้ปฏิบัติตามกฎหมาย ข้อบังคับที่เกี่ยวกับการจราจร เพื่อความเป็นระเบียบเรียบร้อยของสังคม ดังนั้นการทำให้ผู้ขับขี่และผู้ใช้ทางยอมรับและปฏิบัติตามกฎหมายที่กำหนดจึงถือว่าเป็นสิ่งจำเป็นในการบังคับใช้กฎหมายจราจร

### 2.3.2 แนวทางการบังคับใช้กฎหมายจราจร

กฎหมายจราจรมีแนวทางในการบังคับใช้ที่มุ่งเน้นการลงโทษ ซึ่งเป็นแนวความคิดของสำนักความคิดทางอาชญาวิทยา สำนักคลาสสิก ซึ่งเชื่อว่าคนกระทำความผิดเพราะไม่เกิดความเกรงกลัวต่อกฎหมาย หรือบทลงโทษทางกฎหมาย เนื่องจากการบังคับใช้กฎหมายไม่มีประสิทธิภาพ หรือบทลงโทษไม่มีความเหมาะสมกับความผิดที่ได้กระทำ ส่งผลให้กฎหมาย และบทลงโทษทางกฎหมายไม่มีความสามารถในการข่มขู่ หรือยับยั้งให้คนไม่กล้ากระทำความผิดได้ ซึ่งขัดกับวัตถุประสงค์ของการลงโทษ ส่งผลให้ผู้กระทำความผิดพร้อมเสี่ยงที่จะตัดสินใจกระทำความผิด เพราะมนุษย์มีเจตจำนงอิสระ คือ มีเหตุผลที่จะไตร่ตรองถึงผลดี หรือผลเสียจากการกระทำความผิดของตนเอง โดยเมื่อพิจารณาถึงบทลงโทษ หรือผลเสีย ที่ได้รับจากการกระทำความผิดพบว่า น้อยกว่าผลดีที่จะได้รับ ผู้กระทำความผิดก็พร้อมที่จะเลือกลงมือกระทำความผิด แต่ถ้าพิจารณาแล้วพบว่าผลดีน้อยกว่าผลเสียที่ได้รับก็จะเลือกไม่กระทำความผิด<sup>44</sup>

ทั้งนี้ถ้าการบังคับใช้กฎหมายไม่มีประสิทธิภาพ อาจส่งผลให้ผู้กระทำความผิดได้รับประโยชน์จากการกระทำความผิดมากกว่าโอกาสที่จะถูกลงโทษ จึงเป็นสาเหตุให้ผู้กระทำความผิดเลือกที่จะกระทำความผิด โดยไม่คำนึงถึงผลของการกระทำ หรือเกรงกลัวต่อกฎหมาย ดังนั้นการป้องกันการกระทำความผิดตามแนวทางการบังคับใช้กฎหมายต้องทำให้การบังคับใช้กฎหมาย

<sup>43</sup> เอกรัตน์ โลหะ. อ่างแล้ว เจริญรอดที่ 2. หน้า 19.

<sup>44</sup> ชยุดพล รังกาแกม. (2544). *ประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัย: ศึกษาเฉพาะกรณีสถานีตำรวจนครบาลพลับพลาไชย 2*. สารนิพนธ์หลักสูตรศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการบริหารงานยุติธรรม ภาควิชาสังคมสงเคราะห์ศาสตร์, คณะสังคมสงเคราะห์ศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. หน้า 9-12.

มีประสิทธิภาพ เพื่อให้ผู้ที่คิดจะกระทำความผิดเกิดความเกรงกลัว และไม่กล้าเสี่ยงที่จะกระทำความผิด อันเนื่องมาจากกฎหมายสามารถข่มขู่ และยับยั้งให้ผู้คิดที่จะกระทำความผิดไม่กล้ากระทำความผิด

สำหรับวิธีในการที่จะทำให้การบังคับใช้กฎหมายมีประสิทธิภาพ ก็โดยผ่านการดำเนินการตามกระบวนการยุติธรรม ซึ่งหมายความถึงหน่วยงานในกระบวนการยุติธรรม ได้แก่ ตำรวจ อัยการ ศาล รวมถึงราชทัณฑ์ ต้องประสานงานกันในการที่จะทำให้การบังคับใช้กฎหมายมีความแน่นอน รวดเร็ว เสมอภาค และมีโทษที่เหมาะสม ซึ่งจะทำให้กฎหมายมีผลในการข่มขู่ยับยั้งให้คนเกิดความเกรงกลัวไม่กล้ากระทำความผิด

กล่าวโดยสรุปแล้วแนวทางในการบังคับใช้ของกฎหมายจรรยาบรรณมุ่งเน้นไปที่การลงโทษผู้กระทำความผิด ซึ่งกฎหมายจะมีประสิทธิภาพในการบังคับใช้หรือไม่ ขึ้นอยู่กับการกำหนดบทลงโทษให้มีความเหมาะสมกับการกระทำความผิด เพื่อให้กฎหมายมีผลในการข่มขู่และยับยั้งให้คนเกิดความเกรงกลัวไม่กล้าเสี่ยงในการที่จะกระทำความผิด

### 2.3.3 การพิจารณาการบังคับใช้กฎหมายจรรยาบรรณ

การพิจารณาการบังคับใช้กฎหมาย สามารถแยกได้ 4 กรณี<sup>45</sup> ได้แก่

#### 1) การบังคับใช้กฎหมายต้องมีความแน่นอน

การบังคับใช้กฎหมายต้องมีความแน่นอน หมายความว่า เมื่อมีการกระทำความผิด ผู้ที่กระทำความผิดต้องมีโอกาสที่จะถูกจับกุม และถูกลงโทษ หากผู้กระทำความผิดสามารถหลีกเลี่ยงการถูกจับกุม และถูกลงโทษไปได้แล้ว จะส่งผลให้ผู้กระทำความผิดไม่เกิดความเกรงกลัวต่อกฎหมาย พร้อมทั้งกล้าที่จะเสี่ยงต่อการกระทำความผิด เนื่องประโยชน์ที่ได้รับจากการกระทำความผิด มีมากกว่าผลเสียที่อาจจะได้รับหรืออาจไม่ได้รับเลยก็ย่อมได้

#### 2) การบังคับใช้กฎหมายต้องมีความรวดเร็ว

การบังคับใช้กฎหมายต้องมีความรวดเร็ว หมายความว่า ภายหลังจากที่ผู้กระทำความผิดได้มีการลงมือกระทำความผิดแล้ว จะต้องมีการจับกุมผู้กระทำความผิดมาลงโทษได้อย่างรวดเร็ว เพื่อให้คนในสังคมเห็นผลที่เกิดขึ้น และเกิดความเกรงกลัวไม่กล้าที่จะกระทำความผิด ซึ่งถ้าเกิดมีการกระทำความผิดขึ้น และใช้ระยะเวลาในการจับกุมผู้กระทำความผิด เช่น เหตุการณ์ผ่านมาแล้ว 3-4 ปี ถึงจะสามารถจับกุมผู้กระทำความผิดได้ ย่อมส่งผลต่อประสิทธิภาพของกฎหมายในการข่มขู่ยับยั้งการกระทำความผิดให้ลดน้อยลง เนื่องจากคนจะไม่สามารถเห็นตัวอย่าง หรือผลร้ายที่ได้รับจากการกระทำความผิด เช่น กรณีขับรถชนผู้อื่นจนถึงแก่ความตาย และถูก

<sup>45</sup> เรื่องเดียวกัน, หน้า 10-12.

นำเสนอข่าวอย่างแพร่หลาย แต่ใช้ระยะเวลา นานกว่า 1 ปี ในการจับกุมผู้กระทำความผิด หรือไม่สามารถจับกุมผู้กระทำความผิดมาลงโทษได้อย่างทันที่ ย่อมส่งผลให้ผู้คนลืมเหตุการณ์ ดังกล่าว ส่งผลให้ประสิทธิภาพในการข่มขู่ ยับยั้ง ของการบังคับใช้กฎหมายลดน้อยลง

### 3) การบังคับใช้กฎหมายต้องยึดหลักเสมอภาค

การบังคับใช้กฎหมายต้องยึดหลักเสมอภาค หมายความว่า การบังคับใช้กฎหมายจะต้องไม่มีการคำนึงถึงความแตกต่างในเรื่องของฐานะทางสังคม เชื้อชาติ ศาสนา ตำแหน่งหน้าที่ และอื่น ๆ หรือกล่าวคือ การบังคับใช้กฎหมายด้วยความเท่าเทียมกัน โดยไม่มีการเลือกปฏิบัติ ซึ่งการเลือกปฏิบัติเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้ประสิทธิภาพของกฎหมายในการข่มขู่ ยับยั้งผู้กระทำความผิดลดน้อยลง

ทั้งนี้การบังคับใช้กฎหมายที่ไม่เท่าเทียมกัน ย่อมส่งผลให้ประสิทธิภาพในการข่มขู่ ยับยั้งลดน้อยลง อันเป็นผลเนื่องมาจากผู้ที่ได้รับการข่มขู่ในการถูกจับกุมลงโทษ หรือผู้ที่คิดว่าตนเองมีโอกาสที่จะไม่เกรงกลัวต่อการกระทำความผิด เพราะคิดว่าเมื่อทำความผิดแล้วจะสามารถ หลุดรอดหรือได้รับการละเว้นในการบังคับใช้กฎหมายได้ นอกจากนี้การบังคับใช้กฎหมายที่ไม่เท่าเทียมกันยังเป็นการเปิดช่องทางให้มีข้อยกเว้น หรือข้อแก้ตัวในการหลบหนีจากการดำเนินคดีลงโทษได้ซึ่งผลที่ตามมาคือทำให้คนไม่เกรงกลัวการบังคับใช้กฎหมาย ดังนั้นการบังคับใช้กฎหมาย และการลงโทษจะต้องกระทำอย่างเท่าเทียม และเสมอภาคกัน โดยไม่คำนึงผู้กระทำความผิด แต่จะคำนึงถึงการกระทำความผิดเพียงอย่างเดียว

### 4) การบังคับใช้กฎหมายจะต้องมีบทลงโทษที่เหมาะสม

บทลงโทษเป็นสิ่งที่กำหนดได้ว่า การบังคับใช้กฎหมายจะมีผลในการข่มขู่ หรือยับยั้งการกระทำความผิดหรือไม่ เนื่องจากถ้าเป็นบทลงโทษที่ไม่รุนแรง หรือเป็นบทลงโทษที่เบาเกินไป ย่อมส่งผลให้คนไม่เกิดความเกรงกลัว และพร้อมที่จะกระทำความผิด เพราะผลประโยชน์ที่ได้รับจากการกระทำความผิดจะมีมากกว่าผลร้ายที่ได้รับจากการถูกลงโทษ ซึ่งถือได้ว่าเป็นสิ่งที่คุ้มค่าต่อการเสี่ยงที่จะกระทำความผิด

สำหรับโทษที่จะลงนั้น จะต้องมากพอที่จะทำให้ผู้กระทำความผิด เกิดความรู้สึกสูญเสียเกินกว่าประโยชน์ที่ได้รับจากการกระทำความผิด ดังนั้นการที่จะทำให้การบังคับใช้กฎหมายมีผลทำให้เกิดความเกรงกลัวจะต้องมีบทลงโทษที่เหมาะสมกับความผิด คำว่า “เหมาะสม”

หมายความว่า โทษที่จะลงจะต้องไม่เบาจนเกินไป และไม่หนักจนเกินไป เพราะหากการบังคับใช้กฎหมายมีบทลงโทษที่หนักเกินความเหมาะสม จะก่อให้เกิดผลเสีย 3 ประการ<sup>46</sup> ดังนี้

(1) ทำให้ผู้เสียหายหรือเหยื่อได้รับผลร้ายจากการกระทำความผิดรุนแรงมากขึ้น ทั้งนี้ เพราะผู้กระทำความผิดจะพยายามปกปิดการกระทำความผิดของตน มิให้มีผู้ล่วงรู้หรือมีพยานรู้เห็น เช่น ในกรณีที่มีโทษประหารชีวิตสำหรับคดีข่มขืน ผู้กระทำความผิดก็จะไม่ข่มขืนเพียงอย่างเดียว แต่จะฆ่าเหยื่อเพื่อปกปิดความผิดของตนด้วย เพราะถึงอย่างไรการกระทำผิดแต่เพียงการข่มขืนก็จะต้องถูกลงโทษประหารชีวิตอยู่แล้ว การฆ่าเหยื่ออาจทำให้หลุดรอดได้ เป็นต้น

(2) ทำให้ผู้กระทำความผิด มีโอกาสหลุดรอดจากการดำเนินคดีตามกระบวนการยุติธรรมได้มากขึ้น เพราะยังมีโทษรุนแรงมากขึ้นเท่าไร ก็ยังต้องการพยานหลักฐานที่มั่นคงในการที่จะลงโทษจำเลยมากขึ้นเท่านั้น หากพยานหลักฐานไม่เพียงพอ ก็จะทำให้จำเลยมีโอกาสหลุดรอดจากการถูกพิพากษาลงโทษได้ เพราะศาลจะถือคติ “ปล่อยคนผิดสิบคน ดีกว่าเอาคนบริสุทธิ์มาลงโทษเพียงคนเดียว” ดังนั้น ถ้าไม่มีพยานหลักฐานที่แน่นหนาจริง ๆ ก็จะเปิดโอกาสให้ผู้กระทำความผิดหลุดรอดไปได้ และยังโทษหนักเท่าใดก็ยิ่งต้องการพยานหลักฐานมากยิ่งขึ้น และยังมีโอกาสหลุดรอดมากขึ้น

(3) ทำให้เกิดการกลั่นแกล้งโดยการโยนความผิดให้ผู้อื่น เพื่อให้ผู้อื่นรับโทษหนักแทนการลงมือกระทำความผิดเอง เช่น ในบางประเทศการพกอาวุธปืนมีโทษหนักถึงประหารชีวิต ดังนั้นหากต้องการเอาชีวิตผู้อื่นก็เพียงกลั่นแกล้งให้มีการนำอาวุธปืนติดตัวไปเท่านั้นซึ่งจะเห็นได้ว่าการมีบทลงโทษที่เบาเกินไป ก็จะทำให้การบังคับใช้กฎหมายไม่มีผลในการข่มขู่และยับยั้งแต่ในขณะเดียวกันการมีบทลงโทษที่หนักเกินไป ก็จะทำให้เกิดผลเสียที่เป็นผลกระทบทำให้การบังคับใช้กฎหมายคือยประสิทธิภาพลง ดังนั้นการบังคับใช้กฎหมายจะมีผลในการข่มขู่ยับยั้งและมีประสิทธิภาพนั้น จะต้องมีบทลงโทษที่เหมาะสม

กล่าวโดยสรุปแล้ว จากการศึกษาการพิจารณาการบังคับใช้กฎหมายจราจรแล้ว พบว่าการบังคับใช้กฎหมายให้มีประสิทธิภาพจะต้องมีบทลงโทษที่เหมาะสม พร้อมทั้งต้องมีความรวดเร็ว แน่นนอน และเสมอภาค เนื่องจากการกำหนดโทษที่เบา หรือหนักเกินไปจะทำให้การบังคับใช้กฎหมายคือยประสิทธิภาพลง ไม่อาจมีผลในการข่มขู่ ยับยั้งการกระทำความผิดได้ ดังนั้นการพิจารณาการบังคับใช้กฎหมายจราจรถือเป็นเครื่องมือสำคัญในการแก้ไขปัญหาจราจร เนื่องจากการบังคับด้วยกฎหมายให้ผู้ขับขี่และผู้ใช้ทางได้ปฏิบัติตามกฎหมาย ข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับ

<sup>46</sup> จูริรัตน์ ประยูรฉัตรพันธ์. (2539). *การแก้ไขปัญหาการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่ในกรุงเทพมหานคร*. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. หน้า 53-54.

การจราจร เพื่อความเป็นระเบียบเรียบร้อยของสังคม และเป็นการสร้างวินัยให้กับผู้ขับขี่และผู้ใช้ทาง  
อย่างไรก็ตาม การที่จะทำให้มีการบังคับใช้กฎหมายมีประสิทธิภาพ กระบวนการยุติธรรมจะต้องมี  
บทบาทอย่างมาก ในการทำให้การบังคับใช้กฎหมายมีความแน่นอน รวดเร็ว เสมอภาค และ  
เหมาะสม

### 2.3.4 การดำเนินการบังคับใช้กฎหมายจราจร

การดำเนินการบังคับใช้กฎหมายจราจรเป็นการดำเนินการของหน่วยงานรัฐในการรักษา  
ความปลอดภัย และอำนวยความสะดวกในการใช้รถใช้ถนน ตลอดจนจับกุมผู้กระทำความผิด  
กฎหมายจราจรมาลงโทษ ซึ่งการดำเนินการดังกล่าวสามารถแบ่งออกได้เป็น 2 ระยะ<sup>47</sup> ได้แก่

#### 1) การบังคับใช้กฎหมายในระยะก่อนการกระทำความผิด

การบังคับใช้กฎหมายจราจรในระยะก่อนการกระทำความผิด หมายถึง การรักษาให้มี  
การปฏิบัติตามกฎหมาย ในลักษณะการป้องกันการกระทำความผิด หรือการฝ่าฝืนกฎหมาย  
โดยการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าพนักงานตามอำนาจ และหน้าที่ที่กฎหมายกำหนดไว้ ได้แก่ เจ้าพนักงาน  
ตำรวจ และเจ้าพนักงานอื่น ๆ ที่กฎหมายให้อำนาจ

นอกจากนี้ การบังคับใช้กฎหมายจราจรในระยะก่อนการกระทำความผิด เป็นการ  
ดำเนินการรักษากฎหมาย โดยเจ้าพนักงานจราจรและพนักงานเจ้าหน้าที่ในฐานะเป็นเจ้าพนักงาน  
ของรัฐต้องปฏิบัติหน้าที่ในการตรวจตรา ดูแล จัดการ และควบคุมการจราจร ให้ผู้ขับขี่และผู้ใช้ทาง  
ได้ปฏิบัติตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย เพื่อให้เกิดความปลอดภัยและสะดวกในการจราจร  
ซึ่งมีรายละเอียดในการดำเนินการ ดังนี้

(1) ตรวจตรา ดูแล และกวดขัน ให้เจ้าของหรือผู้ขับขี่ได้ปฏิบัติตามบทบัญญัติของ  
กฎหมายจราจร

(2) อำนวยความสะดวกในการจราจร และควบคุมระบบการจราจรให้เคลื่อนไป  
อย่างต่อเนื่อง

(3) ออกประกาศ ข้อบังคับ ระเบียบการจราจร เพื่อให้เกิดความสะดวกและปลอดภัย  
ในการจราจร หรือดำเนินการอื่น ๆ ตามที่กฎหมายให้อำนาจ เช่น การกำหนดให้พื้นที่ของเอกชน  
ที่เปิดให้ประชาชนใช้เป็นทาง การห้ามรถ คนเดินเท้าเดินทาง ห้ามหยุดหรือจอดรถ ห้ามเลี้ยวกลับ  
รถหรือถอยหลัง หรือกำหนดให้รถเดินได้ทางเดียวในทางสายใด หรือเฉพาะตอนใด ช่วงระยะเวลา  
ที่เห็นสมควร และจำเป็นเกี่ยวกับการจราจร เมื่อมีเหตุฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุ ทำให้ไม่ปลอดภัย  
หรือไม่สะดวกในการจราจรในบริเวณนั้น

<sup>47</sup> เชาวน์ ผอมมะ. อ่างแล้ว เจริญจรที่ 41. หน้า 38-39.

(4) ออกประกาศ ข้อบังคับ ระเบียบการจราจร เพื่อบังคับในทางสายใด หรือ เฉพาะทางตอนใด เช่น การกำหนดอัตราความเร็วของรถในทางภายในอัตราที่กำหนดใน กฎกระทรวง

(5) ตรวจ หรือทดสอบ หรือสั่งให้ได้รับการตรวจ หรือทดสอบ ในกรณีที่มีเหตุ อันควรเชื่อว่าผู้ขับขี่รถเสียหายเสพติดให้โทษ หรือเสพวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตประสาท

## 2) การบังคับใช้กฎหมายภายหลังการกระทำผิด

เนื่องจากความผิดตามกฎหมายจราจรส่วนใหญ่ มีลักษณะความผิดเล็กน้อยไม่ใช่ ความผิดอาญาโดยแท้ และเป็นความผิดที่กฎหมายบัญญัติขึ้นมา เพื่อวัตถุประสงค์ให้เกิด ความสะดวกและความปลอดภัยในการจราจร ดังนั้นกฎหมายจราจรจึงมีลักษณะเฉพาะ และมีกระบวนการวิธีพิจารณาคดีที่รวบรัดเป็นพิเศษ ซึ่งจะมีความแตกต่างจากกระบวนการวิธีพิจารณา คดีอาญาโดยทั่วไป จากลักษณะความผิดดังกล่าวในแต่ละประเทศจึงได้บัญญัติวิธีพิจารณาเฉพาะ สำหรับความผิดที่เกี่ยวกับการจราจรไว้เป็นพิเศษ เพื่อให้มีความสะดวก รวดเร็ว และประหยัด ค่าใช้จ่าย โดยลดขั้นตอนตามกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาโดยทั่วไปลง และมีบทบังคับที่เร่งรัด พนักงานเจ้าหน้าที่ของรัฐ ให้รีบดำเนินการเพื่อประโยชน์ของรัฐ และคดีส่วนใหญ่ไม่มีผู้เสียหาย นอกจากนี้ในบางประเทศได้มีความพยายามที่จะนำวิธีการในทางบริหารมาช่วยในการดำเนินการ กับความผิดเล็กน้อยเหล่านี้ โดยวิธีการต่าง ๆ เพื่อให้เกิดความคล่องตัวและสอดคล้องกับความ มุ่งหมายในทางบริหารนอกเหนือจากการใช้อำนาจตุลาการ

กล่าวโดยสรุปแล้ว จากการศึกษาการดำเนินการบังคับใช้กฎหมายจราจรพบว่า การบังคับ ใช้กฎหมายสามารถแบ่งออกได้เป็น 2 ระยะ คือก่อนการกระทำผิด และหลังการกระทำ ความผิด ดังนั้นการดำเนินการบังคับใช้กฎหมายจราจรที่ดีควรเป็นการบังคับใช้ก่อนการกระทำ ความผิด เพื่อเป็นการป้องกันการกระทำผิด หรือการฝ่าฝืนกฎหมาย ซึ่งจะส่งผลให้เกิด ความปลอดภัยและสะดวกในการจราจรแก่ผู้ขับขี่และผู้ใช้งาน

### 2.3.5 การบังคับใช้กฎหมายจราจรของเจ้าหน้าที่ตำรวจ

เจ้าหน้าที่ตำรวจในฐานะเป็นผู้มีอำนาจบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจราจร จะต้องหามาตรการกวดขันมิให้ผู้ขับขี่และผู้ใช้งานฝ่าฝืนกฎจราจร เพื่อเป็นการรักษาความศักดิ์สิทธิ์ ของกฎหมาย โดยการนำกฎหมายที่มีอยู่แล้วมาปฏิบัติให้เคร่งครัดยิ่งขึ้น ด้วยความซื่อตรงต่อหน้าที่ ซึ่งหากปล่อยปละละเลยให้การละเมิดกฎจราจรแล้ว อาจเกิดอุบัติเหตุ สร้างความเสียหายให้แก่ชีวิต และทรัพย์สิน รวมทั้งทำให้เกิดการจราจรติดขัดโดยไม่จำเป็นอีกด้วย<sup>48</sup>

<sup>48</sup> เชาวน์ ผอมนะ. อ่างแล้ว เริงจรรถที่ 41. หน้า 19.



การบังคับใช้กฎหมายจราจรของเจ้าหน้าที่ตำรวจ เป็นความพยายามที่จะควบคุมบุคคลทั่วไปให้ปฏิบัติตามกฎจราจร อย่างไรก็ตามการบังคับใช้กฎหมายถือเป็นส่วนหนึ่งของการให้ความรู้แก่บุคคลทั่วไปด้วยเช่นกัน ดังนั้นการบังคับใช้กฎหมายจึงไม่ได้มีความหมายเพียงการใช้มาตรการลงโทษ เช่น การปรับ การจับกุม และการดำเนินคดีอาญาเท่านั้น แต่มีความหมายรวมถึงการสอดส่องตรวจตราโดยสายตรวจจราจร ทั้งในและนอกเครื่องแบบ การว่ากล่าวตักเตือน ตลอดจนการฝึกอบรมแก่ผู้ละเมิดกฎหมายจราจรด้วยเช่นกัน

ทั้งนี้เจ้าหน้าที่ตำรวจยังมีภารกิจหน้าที่พื้นฐาน 3 ประการ<sup>49</sup> ที่เจ้าหน้าที่ตำรวจปฏิบัติเป็นประจำในการควบคุมการจราจรเพื่อควบคุมการจราจรให้มีความเป็นระเบียบ ปลอดภัย และคล่องตัว ได้แก่

- 1) การสืบสวนคดีความผิดเกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจร
- 2) การกำกับดูแลการจราจร
- 3) การบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวกับการจราจร

อย่างไรก็ตาม สังคมไทยยังยึดติดอยู่กับระบบอุปถัมภ์ กฎหมายความผิดที่เกี่ยวกับผู้ฝ่าฝืนกฎจราจรยังถือว่าเป็นเรื่องเล็กน้อยจึงใช้ระบบอุปถัมภ์ ในการผ่อนผันผู้ทำผิด จึงทำให้เกิดการไม่เข็ดหลาบ เช่น กรณีผู้ขับรถจอดรอในที่ห้ามจอดทำให้เกิดการจราจรติดขัดในภาพรวมแต่ผู้ที่ฝ่าฝืนและทำผิดอาจได้รับการผ่อนผัน หรือไม่ถูกลงโทษ แต่ในทางสังคมทำให้เกิดการเสียหายของประชาชนโดยรวมที่ทำให้เสียเวลาในการจราจรติดขัด ส่งผลให้เกิดความเสียหายทางเศรษฐกิจอีกส่วนหนึ่งด้วย

## 2.4 โทษและมาตรการลงโทษตามกฎหมายจราจร

กฎหมายจราจรที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน พ.ศ. 2522 บัญญัติขึ้นมาเพื่อประสงค์ในความสะดวกและความปลอดภัยในการจราจร เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ จึงได้กำหนดมาตรการโทษไว้ดังนี้<sup>50</sup>

- 1) มาตรการโทษที่เป็นทางอาญา : การที่รัฐได้บัญญัติกฎหมายขึ้นก็เพื่อจะใช้กฎหมาย

<sup>49</sup> เซาว์ ผอมนะ. อ่างแล้ว เจริญรถที่ 41. หน้า 20.

<sup>50</sup> นรวัดน์ รามฤทธิ์. (2546). *ปัจจัยที่มีผลต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจรของตำรวจจราจร ศึกษากรณีกองบังคับการตำรวจนครบาล 6*. วิทยานิพนธ์ปริญญาสังคมวิทยาบัณฑิต สาขาสังคมวิทยา ภาควิชาสังคมวิทยาและมานุษยวิทยา คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. หน้า 21.

เป็นเครื่องมือในการรักษาความสงบเรียบร้อย และการลงโทษเป็นเครื่องส่งเสริมประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมาย ซึ่งตามกฎหมายจราจรได้บัญญัติขึ้นมาเพื่อความสะดวกและความปลอดภัยในการจราจร ซึ่งมาตรการโทษที่เป็นโทษทางอาญา มีดังนี้ คือ

#### (1) โทษจำคุก

โทษจำคุก หมายถึง การนำตัวผู้กระทำความผิดซึ่งศาลพิพากษาลงโทษจำคุกไปควบคุมตัวไว้ในเรือนจำหรือทัณฑสถาน การลงโทษจำคุกเป็นมาตรการที่ใช้เพื่อจำกัดเสรีภาพของผู้กระทำความผิด ซึ่งเป็นวิธีการที่มีการใช้กันอย่างแพร่หลาย ทั้งนี้โทษจำคุกเน้นให้ผู้กระทำความผิดสำนึกในความผิด โดยมีหลักของการแก้แค้น การยับยั้ง การป้องกัน และการแก้ไขผู้กระทำความผิดประกอบกัน

โทษจำคุกในความผิดเกี่ยวกับการจราจร เป็นโทษที่มีอัตราการจำคุกเพียงเล็กน้อย แม้ส่วนใหญ่ศาลจะพิจารณาพิพากษาจำคุก แต่ก็มีการรอลงอาญาไว้ ซึ่งความผิดของโทษจำคุกมีตั้งแต่จำคุกไม่เกิน 1 เดือนจนถึงโทษสูงสุดคือ จำคุกไม่เกิน 10 ปี

#### (2) โทษปรับ

กฎหมายจราจรจะเน้นเรื่องของการใช้โทษปรับเป็นหลักในการลงโทษผู้กระทำความผิด เนื่องจาก กฎหมายถือว่าความผิดฐานฝ่าฝืนกฎหมายจราจรนั้นเป็นความผิดเล็กน้อย และโอกาสที่ผู้ขับขี่และผู้ใช้ทางจะตัดสินใจเข้าไปกระทำความผิดกฎหมายนั้นมีมาก จึงได้กำหนดโทษปรับไว้เป็นส่วนใหญ่ โดยได้บัญญัติอัตราค่าปรับไว้เป็นช่วงกว้าง ๆ โดยได้ให้พนักงานสอบสวนใช้ดุลพินิจในการเปรียบเทียบปรับตามความเหมาะสมแก่ความผิด และตามที่กำหนดไว้ในคำพิพากษาของศาล

2) มาตรการโทษที่ไม่ใช่โทษทางอาญา : เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายของเจ้าพนักงานจราจรเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ จึงมีความจำเป็นที่จะต้องกำหนดมาตรการเสริมเพื่อให้ผู้กระทำความผิดตระหนักถึงโทษที่จะได้รับจากการกระทำความผิดกฎหมายมากยิ่งขึ้น ดังนั้นจึงได้กำหนดมาตรการในการเสริมการลดรอนสิทธิของผู้กระทำผิดกฎหมาย

การลดรอนสิทธิของผู้กระทำผิดกฎหมาย ได้แก่ การสั่งยึดใบอนุญาตขับขี่ การสั่งพักการใช้ใบอนุญาต หรือคำสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ของผู้กระทำผิด โดยเจ้าพนักงานหรือโดยคำพิพากษาของศาลแล้วแต่กรณี<sup>51</sup> แม้การลดรอนสิทธิของผู้กระทำผิดจะมีวัตถุประสงค์เพื่อทำโทษแต่ก็ไม่เป็นโทษตามกฎหมายอาญา และเป็นเพียงสภาพบังคับ เพื่อให้เกิดความปลอดภัยโดยการทำให้ผู้กระทำผิดไม่สามารถใช้รถในระหว่างที่ถูกลงโทษ จึงเป็นการช่วยสังคมให้ปลอดภัย

<sup>51</sup> สมพจน์ คำแก้ว. อ่างแล้ว เจริญธรรมที่ 5. หน้า 31-33.

จากอันตรายที่จะเกิดจากการจับขี้รถของผู้ที่ถูกลงโทษ ซึ่งการลงโทษด้วยวิธีการนี้จึงช่วยเสริมสร้างการบังคับใช้กฎหมายให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

กล่าวโดยสรุปแล้วจากการศึกษาโทษและมาตรการบังคับตามกฎหมายจรรยาบรรณ ส่วนใหญ่จะเน้นที่การลงโทษปรับ ซึ่งการลงโทษดังกล่าวในปัจจุบันนั้นยังไม่สามารถแก้ปัญหาการไม่เคารพและปฏิบัติตามกฎจรรยาบรรณของประชาชนได้อย่างเด็ดขาด ดังนั้นควรจะนำมาตรการลงโทษโดยการให้ความรู้เกี่ยวกับกฎหมาย และวิธีการจับขี้รถที่ต้อง เช่น การให้ผู้กระทำความผิดไปฝึกอบรมจากเจ้าหน้าที่ขนส่งเกี่ยวกับระเบียบกฎหมายจรรยาบรรณ เพื่อแก้ไขปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้กระทำความผิด มาใช้บังคับให้เกิดเป็นรูปธรรมมากขึ้น อันจะเป็นการช่วยส่งเสริมการบังคับใช้กฎหมายจรรยาบรรณให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

## 2.5 ทฤษฎีที่เกี่ยวกับกฎหมายจรรยาบรรณ

### 2.5.1 ทฤษฎีเจตจำนงอิสระ (Free Will Theory)

เจตจำนงอิสระ (Free Will) คืออิสระและความสามารถในการเลือกระหว่างการกระทำมากกว่าหนึ่งอย่าง โดยไม่ต้องมีใครหรืออะไรมาบังคับและกำหนดการกระทำ<sup>52</sup> โดยมีนักปรัชญาที่ได้แสดงความเห็นเอาไว้เกี่ยวกับเรื่องเจตจำนงอิสระไว้แตกต่างกัน 3 กลุ่ม<sup>53</sup> คือ

#### 1) กลุ่มเหตุวิสัย (Determinism)

นักปรัชญาในกลุ่มนี้มีความเห็นว่า เหตุการณ์ทุกอย่างในธรรมชาติเกิดขึ้น โดยสอดคล้องกับกฎทางกายภาพ เช่นเดียวกันนี้การกระทำทุกอย่างของมนุษย์ล้วนแล้วแต่มีสาเหตุมาจากปัจจัยต่าง ๆ ทั้งที่อยู่ภายในและภายนอกตัวเรา ไม่มีการกระทำใด ๆ ของมนุษย์ที่เป็นอิสระ<sup>54</sup> ดังนั้นเมื่อมนุษย์ไม่มีเจตจำนงอิสระในการตัดสินใจเลือกกระทำสิ่งต่าง ๆ เพราะว่าการตัดสินใจเลือกกระทำสิ่งต่าง ๆ เกิดขึ้นจากการได้รับอิทธิพลจากสิ่งรอบตัวมาเป็นตัวกำหนดให้ต้องตัดสินใจกระทำอย่างใดอย่างหนึ่งลงไป จึงเป็นการแสดงให้เห็นว่ามนุษย์ไม่มีความเป็นอิสระในการ

<sup>52</sup> ไทเกอร์ Tiger Rattana. (2565). *Will คืออะไร? มีจริงหรือเปล่านะ*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <https://faithandbacon.com/free-will/>. [2565, 18 พฤศจิกายน].

<sup>53</sup> วรยุทธ ศรีวรกุล. (2538). เจตจำนงเสรีและเหตุสุวิสัย: เส้นขนานที่พบกันได้?. *วารสารธรรมศาสตร์*, 24 (1), หน้า 145- 156.

<sup>54</sup> เรื่องเดียวกัน, หน้าเดียวกัน

ตัดสินใจที่จะกระทำสิ่งต่าง ๆ ด้วยตัวเอง เนื่องจากมีปัจจัยภายนอกมาเป็นตัวกำหนดให้กระทำหรือเป็นเหตุให้ตัดสินใจ<sup>55</sup>

แนวความคิดดังกล่าวนี้เป็นแบบจักรกล (Mechanism) คือเชื่อว่าสิ่งต่าง ๆ ในธรรมชาติดำเนินไปตามกฎกลศาสตร์ โดยเชื่อว่าเหตุการณ์อย่างหนึ่งเกิดขึ้น เพราะมีเหตุการณ์อีกอย่างหนึ่งมากระทำต่อเหตุการณ์แต่ละเหตุการณ์ไม่ได้เกิดขึ้นมาลอย ๆ โดยปราศจากสาเหตุ หรือกล่าวได้ว่า เหตุการณ์ทุกเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นล้วนแต่มีสาเหตุในการเกิดขึ้นทั้งนั้น เช่น ฝนตกน้ำจึงท่วม เป็นต้น ดังนั้นเหตุการณ์แต่ละเหตุการณ์ไม่ได้เกิดขึ้นมาลอย ๆ จะต้องมียุทธศาสตร์ล่วงหน้ามาก่อนเสมอ ในกรณีของมนุษย์ก็เช่นกัน มนุษย์เป็นส่วนหนึ่งของธรรมชาติ ย่อมเป็นไปตามกฎเกณฑ์ของธรรมชาติ การเลือกตัดสินใจกระทำสิ่งต่าง ๆ ของมนุษย์แต่ละครั้งจึงต้องมีสาเหตุนำหน้ามาก่อนเสมอ ซึ่งก็คือความประสงค์หรือจุดประสงค์ที่ตั้งไว้ล่วงหน้านั่นเอง<sup>56</sup>

ดังนั้นกลุ่มเหตุวิสัย แสดงให้เห็นว่า มนุษย์ไม่มีเสรีภาพในการตัดสินใจเลือกกระทำสิ่งต่าง ๆ เพราะการกระทำทุกอย่างของมนุษย์ถูกกำหนดโดยสภาพแวดล้อม นั่นคือมนุษย์เราไม่มีเจตจำนงเสรี

## 2) กลุ่มอิสรวิสัย (Indeterminism)

นักปรัชญาในกลุ่มนี้มีแนวความคิดว่า การที่มนุษย์เลือกตัดสินใจกระทำสิ่งต่าง ๆ แม้ว่าในบางครั้ง หรือหลาย ๆ ครั้งก็ตามที่ได้รับอิทธิพลจากสิ่งแวดล้อม แต่ก็ไม่ใช่จะเป็นทุกครั้งไป ซึ่งสังเกตได้จากบางครั้ง หรือหลายครั้งที่ไม่มียะไรมาบังคับหรือกำหนดการกระทำของมนุษย์ การที่มนุษย์สามารถตัดสินใจในการกระทำสิ่งต่าง ๆ เองโดยไม่มีใครบังคับ หรือไม่มีอะไรเป็นเครื่องกำหนดนั้น แสดงให้เห็นว่าคนเรามีเจตจำนงอิสระ<sup>57</sup>

ดังนั้น เมื่อมนุษย์มีการเลือกตัดสินใจในการกระทำสิ่งต่าง ๆ ผลจึงตามมว่า มนุษย์จะเลือกทำดีหรือทำชั่วก็ได้ ด้วยเหตุนี้จึงต้องรับผิดชอบต่อการกระทำของตนเอง เมื่อมนุษย์ตัดสินใจทำชั่ว แสดงว่าเขาเลือกที่จะทำตามสัญชาตญาณและความปรารถนาของเขา แต่เมื่อตัดสินใจทำดี แสดงว่าเขาเลือกที่จะทำตามความเชื่อของเขาในทางด้านศีลธรรม เมื่อมนุษย์มีเสรีภาพในการกระทำมนุษย์จะโยนความรับผิดชอบให้ใครไม่ได้<sup>58</sup>

<sup>55</sup> เรื่องเดียวกัน, หน้าเดียวกัน

<sup>56</sup> เรื่องเดียวกัน, หน้า 148.

<sup>57</sup> เรื่องเดียวกัน, หน้าเดียวกัน

<sup>58</sup> วรยุทธ ศรีวรกุล. อ่างแล้ว เริงอรรถที่ 53. หน้า 150.

นอกจากนี้ถ้ามนุษย์ไม่มีเจตจำนงอิสระ การยกย่องสรรเสริญและการตำหนิติเตียนก็จะไร้ความหมาย โดยเฉพาะอย่างยิ่งการลงโทษผู้กระทำความผิดจะทำได้ ถ้าเรายอมรับว่าเขาถูกบังคับให้ทำชั่ว การยอมรับเรื่องการลงโทษผู้กระทำความผิดเป็นการแสดงถึงว่าเขาต้องรับผิดชอบการกระทำของเขา เนื่องจากเขาเป็นผู้กระทำเองทั้ง ๆ ที่เขาอาจหลีกเลี่ยงไม่กระทำเช่นนั้นก็ได้ แต่ที่เขาหลีกเลี่ยงไม่ ซึ่งก็คือการยอมรับว่ามนุษย์มีเจตจำนงอิสระหรือมีอิสระในการตัดสินใจกระทำสิ่งต่าง ๆ<sup>59</sup>

### 3) กลุ่มสมนัยวิสัย (Compatibilism)<sup>60</sup>

นักปรัชญาในกลุ่มนี้มีแนวความคิดว่า การกระทำที่อิสระ หรือไม่ได้ถูกกำหนดโดยสาเหตุ เป็นการกระทำที่หละหลวม หรือไร้จุดหมาย ถ้าการกระทำของมนุษย์ไม่ได้ถูกกำหนดโดยสาเหตุใด ๆ เลย มันก็จะเป็นการยากที่จะบอกว่าการกระทำสามารถคงอยู่ภายใต้การควบคุมของผู้กระทำ หรือสืบเนื่องมาจากผู้กระทำได้เช่นไร อย่างไรก็ตามการกระทำทุกการกระทำก็ไม่ใช่ว่าสิ่งที่ไม่หลีกเลี่ยงไม่ได้ มันไม่จำเป็นต้องเกิดผลอย่างที่เคยเกิดขึ้นมาแล้วในอดีต

แนวความคิดของกลุ่มสมนัยวิสัย จึงเป็นการเลือกที่จะเดินทางสายกลาง คือการประนีประนอมระหว่างการเลือกและการถูกกำหนด หรือกล่าวได้ว่ามนุษย์มีเสรีภาพในขอบเขตที่จำกัด เสรีภาพไม่ใช่สิ่งที่ไร้พรมแดนแต่ในขณะเดียวกันเสรีภาพก็ไม่ได้เป็นแต่เพียงภาพมายา ดังนั้นมนุษย์จะมีเสรีภาพถ้าเขาทำในสิ่งที่เขาต้องการหรือปรารถนา การกระทำที่เป็นเสรีจึงไม่ใช่การกระทำที่ไร้สาเหตุ แต่เป็นสาเหตุมาจากความต้องการหรือปรารถนาของผู้กระทำเอง

สำหรับปัญหาเกี่ยวกับเจตจำนง (Will) เป็นปัญหาเกี่ยวกับมนุษย์โดยเฉพาะ เนื่องจากการตัดสินใจเลือกกระทำในสิ่งต่าง ๆ ของมนุษย์คือเจตจำนงอิสระ (Free Will) ซึ่งโดยทั่วไปเราจะพบกับลักษณะของการตัดสินใจ 2 แบบที่มีความแตกต่างกัน<sup>61</sup> คือ

(1) เราจะรู้สึกว่ามีเสรีภาพในการตัดสินใจในการกระทำสิ่งต่าง ๆ ด้วยตนเอง กล่าวคือ ก่อนที่เราจะกระทำสิ่งใดสิ่งหนึ่ง เราจะพิจารณาก่อนว่าถ้าทำอย่างนั้น จะเกิดผลอย่างไร หรือถ้าทำอย่างนี้จะเกิดผลอย่างไร แล้วจึงตัดสินใจกระทำอย่างใดอย่างหนึ่ง นั่นแสดงให้เห็นว่าเราสามารถเลือกเองโดยเสรีในการกระทำสิ่งต่าง ๆ

(2) เราจะรู้สึกว่าการที่เรามีการตัดสินใจเลือกโดยเสรีนั้น แท้จริงแล้วเราได้รับอิทธิพลจากสิ่งอื่นโดยที่เราไม่รู้ตัว สิ่งอื่น ๆ ที่ว่ามานั้นมีจำนวนมากมาย เช่น การศึกษาอบรม

<sup>59</sup> เรื่องเดียวกัน, หน้าเดียวกัน

<sup>60</sup> วรยุทธ ศรีวรกุล. อังแล้ว เจริญรอดที่ 53. หน้า 151.

<sup>61</sup> เรื่องเดียวกัน, หน้าเดียวกัน

สิ่งแวดล้อม ไม่ว่าจะเป็นด้านเศรษฐกิจ หรือด้านสังคม เราจะสังเกตได้ว่าขณะที่เราจะเลือกตัดสินใจกระทำอย่างใดอย่างหนึ่ง จะพบว่าสิ่งเหล่านี้เป็นตัวผลักดันหรือมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจของเราเป็นอย่างมาก นั่นแสดงให้เห็นว่าเราไม่สามารถเลือกตัดสินใจได้เองโดยเสรีในการกระทำสิ่งต่าง ๆ

สำหรับการพิจารณาการลงโทษผู้กระทำความผิดตามทฤษฎีนี้ มีแนวคิดว่าการพิจารณาทลงโทษผู้กระทำความผิดควรมีความเหมาะสมกับลักษณะความผิด (Equal Punishment For The Same Crime) คือ บทลงโทษต้องไม่มากจนโหดร้ายทารุณ และต้องไม่น้อยเกินไปจนทำให้ผู้กระทำความผิดคิดว่าคุ้มค่าที่จะได้ผลประโยชน์จากการประกอบอาชญากรรม ทฤษฎีนี้ถือว่ามนุษย์ทุกคน มีเจตจำนงอิสระ (Free Will) และมนุษย์ทุกคนมีอิสระในการเลือกกระทำสิ่งใด ๆ ในสิ่งที่เห็นว่า เป็นประโยชน์มากกว่าเสียประโยชน์ เช่นเดียวกันกับการประกอบอาชญากรรม ดังนั้น หลักการ กำหนดโทษทางอาญาจึงต้องมีพิจารณาหลักความได้สัดส่วนคือการกำหนดโทษทางอาญาต้องได้สัดส่วนกับความร้ายแรงของอาชญากรรมนั้นด้วย<sup>62</sup>

โดยสรุปแล้วทฤษฎีเจตจำนงอิสระ คือที่มาหรือลักษณะของการตัดสินใจของมนุษย์ ดังนั้นการที่มนุษย์จะทำอะไรจะมีการคิดวิเคราะห์ถึงเหตุและผลของการกระทำ รวมถึงผลลัพธ์ที่อาจเกิดขึ้นด้วย ดังนั้นการที่จะทำให้กฎหมายมีประสิทธิภาพในการบังคับใช้ได้อย่างสมบูรณ์ จึงมีความจำเป็นต้องเริ่มจากกระบวนการตัดสินใจ เนื่องจากว่าเป็นขั้นตอนแรกของการกระทำ ความผิด

### 2.5.2 ทฤษฎีอรรถประโยชน์ (Utilitarianism Theory)

รากฐานของแนวความคิดของทฤษฎีอรรถประโยชน์ เริ่มจากคำกล่าวของ Thomas Hobbes ที่กล่าวไว้ว่า “การแก้แค้น หรือ ลงโทษบุคคลไม่ควรพิจารณาถึงความร้ายแรงอันเกิดจากความน่าตำหนิของผู้นั้นในอดีต แต่ควรพิจารณาถึงผลดีที่สุดที่ตามมาจากการลงโทษ ดังนั้น การลงโทษ จะกระทำได้เฉพาะแต่ในกรณีที่จะแก้ไขผู้กระทำผิด หรือ ตักเตือนมิให้ผู้อื่นเอาเยี่ยงอย่างผู้กระทำผิด” จากคำกล่าวของ Thomas Hobbes ทฤษฎีอรรถประโยชน์ คือ ทฤษฎีที่เห็นว่าการลงโทษเป็นสิ่งที่เลวร้าย แต่ก็มีความจำเป็นที่จะต้องป้องกันสังคม จึงจำเป็นที่จะต้องมีการลงโทษเพื่อประโยชน์ส่วนรวมเป็นสำคัญ ไม่ใช่เพื่อแก้แค้นผู้กระทำความผิดเท่านั้น ดังนั้น ทฤษฎีนี้จึงมุ่งเน้นถึงวิธีการป้องกันไม่ให้เกิดการกระทำความผิดอาญาขึ้นในอนาคตอีก<sup>63</sup>

<sup>62</sup> อัจฉริยา ชุตินันท์. (2564). หลักการกำหนดความผิดอาญาและ หลักการกำหนดโทษอาญาในการตรากฎหมาย. *วารสารสุทธิปริทัศน์*, 35 (3), หน้า 35.

<sup>63</sup> ปราโมทย์ เสริมศิลปธรรม. (2564). “หลักเกณฑ์ในการกำหนดโทษทางอาญา” ภายในโครงการสนับสนุน *สารสนเทศเพื่อการทำงานของสมาชิกรัฐสภา* (พิมพ์ครั้งที่ 1). กรุงเทพฯ: สถาบันพระปกเกล้า. หน้า 16-17.

สำหรับแนวความคิดที่สำคัญของทฤษฎีนี้มีอยู่ด้วยกัน 5 ประการ<sup>64</sup> ได้แก่

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

2) สิ่งที่ดี ที่ถูกต้องสำหรับมนุษย์ คือ สิ่งที่น่าความพอใจและนำความสุขมาให้ ซึ่งอาจเรียกได้ว่าเป็นหลักแห่งประโยชน์ (Principle of Utility)

3) หลักแห่งประโยชน์ในข้อ 2 ใช้ได้ทั้งปัจเจกชนและสังคม คือ ถ้าการกระทำกระทบแต่เพียงบุคคลเดียว ก็สามารถวัดความดีความเลวของการกระทำนั้น โดยการพิจารณาว่าเป็นการนำความสุขมาสู่บุคคลนั้นเป็นส่วนตัวหรือไม่ แต่ถ้าผลของการกระทำมีความผิดกระทบถึงคนหลายฝ่าย หรือสังคมแล้ว ความดีที่สุด คือ การกระทำที่ก่อให้เกิดความสุขมากที่สุดแก่คนจำนวนมากที่สุด (The Greatest Happiness of the Greatest Number)

4) ในการบัญญัติกฎหมายให้พิจารณาว่ากฎหมายนั้นทำให้ความสุขของสังคมเพิ่มขึ้นหรือไม่ ถ้าเพิ่มขึ้นก็ควรออกกฎหมายนั้น กฎหมายที่มีพื้นฐานบนหลักประโยชน์จะมิหน้าที่ห้ามการกระทำของปัจเจกชนที่มีผลประโยชน์ หรือความสุขที่ไม่สอดคล้องกับผลประโยชน์ของสังคม วิธีการ คือทำให้ปัจเจกชนรู้สึกว่าการกระทำผิดกฎหมายก็จะถูกลงโทษ ซึ่งนำความเจ็บปวดมาสู่ตนเอง เช่นนี้ปัจเจกชนก็จะปฏิบัติเพื่อผลประโยชน์ส่วนตัวที่ไม่ให้ขัดกับผลประโยชน์ของสังคม ผลประโยชน์ทั้งหมดและความสุขของสังคมก็จะเกิดขึ้น

5) ความชอบธรรมในการลงโทษอยู่ที่ ผลดีที่การลงโทษนั้นจะก่อให้เกิดผลดีขึ้นอย่างไร หากการลงโทษก่อให้เกิดผลในการป้องกันสังคมให้พ้นจากผลร้ายของอาชญากรรม การลงโทษนั้นก็มีความชอบธรรมที่รัฐจะสามารถลงโทษประชาชนของตนเองได้

ทฤษฎีอรรถประโยชน์นี้มองว่า ลักษณะของมนุษย์คือการแสวงหาความพอใจ และหลีกเลี่ยงความเจ็บปวด ดังนั้นสังคมจึงควรมีการดำเนินการตามหลักประโยชน์สูงสุดเพื่อมนุษย์ทุกคน โดยการกำหนดโทษอาญาให้สอดคล้องกับ ความร้ายแรงของความผิดอาญาแต่ละฐาน ตามความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อสังคม โดยวัตถุประสงค์หลักของการลงโทษตามทฤษฎีอรรถประโยชน์มีด้วยกัน 3 ประการ<sup>65</sup> ได้แก่

1) เพื่อข่มขู่หรือยับยั้ง (Deterrence)

วัตถุประสงค์ในการลงโทษเพื่อข่มขู่หรือยับยั้ง คือการลงโทษเพื่อเป็นการข่มขู่หรือยับยั้งเฉพาะตัว ไม่ให้ผู้กระทำความผิดลงมือกระทำความผิดฐานเดียวกันอีก และเกิดความหลาบจำ

<sup>64</sup> จตุรงค์ ศีตวงศ์. อ่างแล้ว เจริญรอดที่ 7. หน้า 27.

<sup>65</sup> ปราโมทย์ เสริมศีลธรรม. อ่างแล้ว เจริญรอดที่ 63. หน้า 16-17.

และเกรงกลัวโทษที่จะได้รับ จนไม่กล้ากระทำความผิดอีก และขณะเดียวกันผลของการลงโทษผู้กระทำความผิดรายหนึ่งก็จะมีผลเป็นการยับยั้งไม่ให้ผู้อื่นกระทำความผิดได้เช่นกัน โดย Cesare Beccaria (ซีซาร์ เบ็คคาเรีย) ได้อธิบายไว้ว่าการลงโทษที่จะสามารถข่มขู่และยับยั้งผู้กระทำความผิดต้องมีลักษณะ ที่สำคัญ 3 ประการคือ

- (1) การลงโทษต้องทำด้วยความรวดเร็ว (Swiftness of Punishment)
- (2) การลงโทษต้องมีความแน่นอน (Certainty of Punishment)
- (3) การลงโทษต้องมีความเคร่งครัดและรุนแรง (Severity of Punishment)

## 2) เพื่อแก้ไขหรือฟื้นฟูจิตใจผู้กระทำความผิด (Reformation and Rehabilitation)

วัตถุประสงค์ในการลงโทษเพื่อแก้ไขหรือฟื้นฟูจิตใจผู้กระทำความผิด คือ การลงโทษเพื่อให้ผู้กระทำความผิด ลดความรู้สึกที่ตนต่อต้านกฎหมาย และกลับมามีความรู้สึกผิดชอบชั่วดี และเห็นดีเห็นชอบกับการปฏิบัติตามกฎหมาย อีกทั้งยังพยายามที่จะช่วยให้ผู้กระทำความผิดกลับคืนสู่สังคม และใช้ชีวิตในสังคมได้อย่างปกติสุข วัตถุประสงค์ดังกล่าวจึงก่อให้เกิดวิธีการปฏิบัติต่าง ๆ แก่ผู้ต้องขัง เช่น การอบรมและฝึกอาชีพให้กับผู้กระทำความผิดในเรื่องจำกรให้การศึกษาการให้การรักษาทางการแพทย์

ดังนั้น จึงกล่าวได้ว่าการลงโทษเพื่อแก้ไขหรือฟื้นฟูจิตใจนี้ต้องประกอบไปด้วยลักษณะที่สำคัญ 5 ประการดังนี้

- (1) หลีกเลี่ยงไม่ให้ผู้กระทำความผิดต้องประสบกับสิ่งที่ทำลายคุณลักษณะประจำตัวของเขา
- (2) ให้ใช้วิธีการอื่นแทนการลงโทษจำคุกระยะสั้น โดยหันมาใช้วิธีการอย่างอื่นแทนการจำคุก
- (3) การลงโทษต้องเหมาะสมกับการกระทำความผิดเป็นรายบุคคล
- (4) เมื่อผู้กระทำ ได้แก้ไขให้ดีขึ้นแล้ว ควรหยุดลงโทษ
- (5) ให้มีการปรับปรุงโทษระหว่างที่มีการคุมขัง

## 3) เพื่อตัดโอกาสมิให้ผู้นั้นกระทำความผิด (Incapacitation)

วัตถุประสงค์ในการลงโทษเพื่อตัดโอกาสมิให้ผู้นั้นกระทำความผิด คือ การลงโทษเพื่อที่จะทำให้ผู้นั้นหมดความสามารถที่จะกระทำความผิดอีก และทำให้สังคมสงบสุขและปลอดภัยจากการกระทำความผิด รูปแบบการลงโทษต้องมีประสิทธิภาพในการตัดโอกาสมิให้ผู้นั้นกระทำความผิดอีก

สำหรับการพิจารณาการลงโทษผู้กระทำความผิดตามทฤษฎีนี้ มีแนวคิดว่าเมื่อมนุษย์มีเจตจำนงอิสระ (Free Will) ที่จะเลือกกระทำสิ่งต่าง ๆ ได้ ดังนั้น เราจึงควรลงโทษเขาเพื่อความมุ่ง



หมายในการป้องกันสังคมเพื่อข่มขู่ไม่ให้คนอื่นใช้เจตจำนงอิสระ (Free Wil) ในการเลือกกระทำสิ่งต่าง ๆ ที่ขัดกับกฎหมาย<sup>66</sup> ซึ่งการออกกฎหมายต้องออกให้สอดคล้องกับกฎธรรมชาติโดยต้องคำนึงถึงประโยชน์สูงสุดของ ประชาชนในรัฐ ซึ่งทฤษฎีนี้เชื่อว่ากฎธรรมชาติดีด้วยกัน 2 อย่าง คือ ความพึงพอใจ (Pleasure) และ ความเจ็บปวด (Pain) ซึ่งเป็นตัวกำหนดพฤติกรรมของมนุษย์ ซึ่งมนุษย์ก่อนจะตัดสินใจทำสิ่งใดจะต้องนำกฎธรรมชาติทั้ง 2 อย่างนั้น มาชั่งน้ำหนักก่อนเสมอ และในการประกอบอาชญากรรมก็เช่นเดียวกัน ก่อนที่มนุษย์จะตัดสินใจกระทำความผิด ก็ต้องชั่งน้ำหนักโดยใช้กฎธรรมชาติทั้ง 2 อย่าง และหากบุคคลนั้นชั่งน้ำหนักแล้ว ผลที่จะได้รับทำให้บุคคลนั้นเกิดความพึงพอใจมากกว่า บุคคลนั้นก็เลือกที่จะประกอบอาชญากรรม<sup>67</sup>

ดังนั้น ทฤษฎีอรรถประโยชน์จึงยึดถือ “ความสุข ของคนในสังคม” เป็นเกณฑ์พื้นฐานในการตัดสินใจว่าจะไรควรหรือไม่ควร คือ ความถูกต้องของ การกระทำขึ้นอยู่กับแนวโน้มที่จะก่อให้เกิดความสุขของคนส่วนใหญ่ ดังนั้นหลักการกำหนดโทษทางอาญาจึงต้องมีพิจารณาหลักความได้สัดส่วนคือ การกำหนดโทษทางอาญาต้องได้สัดส่วนกับความร้ายแรงของอาชญากรรมนั้น<sup>68</sup>

โดยสรุปแล้วทฤษฎีอรรถประโยชน์มองว่าลักษณะของมนุษย์คือการแสวงหาความพอใจ และหลีกเลี่ยงความเจ็บปวด ซึ่งการพิจารณาการลงโทษผู้กระทำความผิดจึงควรลงโทษเพื่อความมุ่งหมายในการป้องกันสังคมเพื่อข่มขู่ไม่ให้คนอื่นใช้เจตจำนงอิสระ (Free Wil) ในการเลือกกระทำสิ่งต่าง ๆ ที่ขัดกับกฎหมาย โดยเมื่อนำมาปรับใช้กันกฎหมายการจราจรที่มีวัตถุประสงค์เพื่อคุ้มครองและจัดระเบียบสังคม แล้วแนวทางในการกำหนดบทลงโทษผู้กระทำความผิดให้มีความเหมาะสม จึงมีส่วนสำคัญในการช่วยเพิ่มประสิทธิภาพให้กฎหมายได้มากยิ่งขึ้น เนื่องจากจะสามารถทำให้บุคคลในสังคมไม่เลือก กระทำสิ่งต่าง ๆ ที่ขัดต่อกฎหมาย

### 2.5.3 ทฤษฎีแรงจูงใจ

ทฤษฎีแรงจูงใจสามารถแบ่งได้เป็น 2 ประเภท ได้แก่ กลุ่มทฤษฎีเนื้อหา (Content Theories) ซึ่งจะอธิบายเกี่ยวกับความต้องการหรือความปรารถนาภายในของมนุษย์<sup>69</sup> และกลุ่มทฤษฎีกระบวนการ (Process Theories) ซึ่งจะอธิบายเกี่ยวกับแรงจูงใจที่เกิดขึ้นมีความสัมพันธ์กับ

<sup>66</sup> จตุรงค์ ผัดวงศ์. อ่างแล้ว เจริญที่ 7. หน้า 27.

<sup>67</sup> อัจฉริยา ชุตินันท์. อ่างแล้ว เจริญที่ 62. หน้า 35.

<sup>68</sup> อัจฉริยา ชุตินันท์. อ่างแล้ว เจริญที่ 62. หน้า 35.

<sup>69</sup> ธนัญพร สุวรรณคาม. (2559). *ปัจจัยด้านแรงจูงใจในการทำงาน ความพึงพอใจในงาน ที่ส่งผลต่อ ความผูกพันต่อองค์กรของพนักงานธนาคารพาณิชย์แห่งหนึ่ง*. งานวิจัยส่วนบุคคลตามหลักสูตรศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาจิตวิทยาอุตสาหกรรมและองค์การ คณะศิลปศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. หน้า 13.

ปัจจัยใดบ้าง และส่งผลต่อกระบวนการการตัดสินใจ และการเลือกกระทำพฤติกรรมต่าง ๆ<sup>70</sup> ซึ่งทฤษฎีแรงจูงใจที่ทำการศึกษานี้ เป็นการศึกษาเฉพาะทฤษฎีลำดับขั้นความต้องการหรือทฤษฎีแรงจูงใจของมาสโลว์ ทฤษฎีสองปัจจัยของเฮอรัซเบิร์ก ทฤษฎีความต้องการของแมคเคลแลนด และ ทฤษฎีแรงจูงใจ อี อาร์ จี ของเคลย์ตัน แอลเดอร์เฟอร์ โดยแต่ละทฤษฎีมีรายละเอียด ดังนี้

1) ทฤษฎีแรงจูงใจของ อับราฮัม มาสโลว์ (Maslow's General Theory of Human & Motivation) เป็นทฤษฎีเกี่ยวกับแรงจูงใจที่ได้รับการยอมรับจากคนทั่วโลก โดยหลักการดังกล่าวได้อธิบายถึงความต้องการของมนุษย์ ซึ่งมีสมมุติฐานสิ่งจูงใจจากความต้องการของมนุษย์ว่ามนุษย์มีความต้องการอยู่เสมอ หากความต้องการใดได้รับการตอบสนองแล้วจะไม่ใช่เป็นสิ่งจูงใจอีกต่อไป แต่ความต้องการใดที่ยังไม่ได้รับการตอบสนอง ความต้องการนั้นจะเป็นสิ่งจูงใจแทน<sup>71</sup> พร้อมทั้งได้เรียงลำดับตั้งแต่ลำดับขั้นความต้องการของมนุษย์จากระดับต่ำไปหาระดับสูง (Hierarchy & Needs)<sup>72</sup> ดังต่อไปนี้

(1) ความต้องการด้านร่างกาย (Physiological Needs) เป็นความต้องการพื้นฐานเพื่อความอยู่รอดของชีวิต หรือเรียกอีกอย่างว่า Basic Needs ได้แก่ ความต้องการปัจจัยสี่ และความต้องการทางเพศ ซึ่งเป็นแรงจูงใจที่มีพลังมากที่สุด เพราะเป็นความต้องการที่จำเป็นต่อการดำรงชีวิต

(2) ความต้องการความปลอดภัย (Safety Needs) เป็นความต้องการที่เหนือกว่าความต้องการทางด้านร่างกาย เช่น ความปลอดภัยในชีวิต ต้องการความมั่นคงในการทำงาน ความต้องการได้รับการปกป้องคุ้มครอง เป็นต้น ถ้าหากบุคคลนั้นไม่ได้รับการตอบสนองในขั้นนี้ จะรู้สึกหวาดระแวง หวาดกลัว และเกิดความรู้สึกไม่มั่นคงในชีวิตของตนเอง

(3) ความต้องการด้านสังคม (Social Needs) มนุษย์เป็นสัตว์สังคมประเภทหนึ่งที่มีความต้องการที่จะได้รับความรักและการยอมรับ (Love and Belongingness Needs) เป็นแรงกระตุ้นของการให้ และการได้รับซึ่งความรัก การเป็นส่วนหนึ่งของหมู่คณะ และได้การยอมรับ เนื่องจากบุคคลเหล่านี้ได้รับปัจจัยพื้นฐาน และมีความมั่นคงเพียงพอแล้ว ดังนั้นบุคคลเหล่านี้จึงปรารถนาเครือข่าย และความสัมพันธ์ (Connection) ที่มีประโยชน์กับตนเอง

<sup>70</sup> เรื่องเดียวกัน, หน้า 18.

<sup>71</sup> ไพลิน จินคามณีพร. (2561). *แนวทางการจ้างแรงงานผู้สูงอายุในสถานประกอบการ*. รายงานการวิจัยส่วนบุคคล วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ 60. หน้า 8.

<sup>72</sup> ToonWorldZ. (2560). *ทฤษฎีแรงจูงใจของมาสโลว์ ทฤษฎีที่บุคคลที่ประสบความสำเร็จต้องรู้*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <https://psychodiary.com/behavioral/maslows-hierarchy-of-needs>. [2564, 19 พฤษภาคม].

(4) ความต้องการการยกย่อง (Esteem Needs) เมื่อได้เข้ากลุ่มทางสังคมแล้วมนุษย์ย่อมต้องการได้รับการยกย่องส่วนตัว (Self Esteem) ความนับถือ (Recognition) และสถานะ (Status) จากสังคม ตลอดจนความพยายามที่จะมีความสัมพันธ์ที่ใกล้ชิดกับบุคคลอื่นมากยิ่งขึ้น รวมทั้งอยากให้ผู้อื่นเคารพนับถือในความสำเร็จ ความรู้ ศักดิ์ศรี และความสามารถของตน บุคคลที่มาถึงขั้นนี้เป็นผู้ที่มีสถานะที่ดี มีชื่อเสียงในสังคม ลำดับความต้องการขั้นที่ 4 นี้ ถูกแบ่งออกเป็น 2 ประเภท ได้แก่ 1) ความต้องการนับถือในตนเอง (Self Esteem) เนื่องจากทุกคนต้องการที่จะมีความเชื่อมั่นในตนเอง เห็นคุณค่าในตนเอง และสามารถประสบความสำเร็จได้ 2) ความต้องการได้รับการยกย่องนับถือจากผู้อื่น (Esteem From Others) โดยปกติคนเราต้องการเกียรติยศ ชื่อเสียง และการยอมรับจากผู้อื่น เพื่อให้ตนเองรู้สึกว่าได้ได้รับความเชื่อมั่นจากบุคคลอื่น

(5) ความต้องการประสบความสำเร็จสูงสุดในชีวิต (Self Actualization Needs) เป็นจุดสูงสุดของความต้องการที่ได้ถูกอธิบายโดย มาสโลว์ ซึ่งถ้าใครได้บรรลุความต้องการในขั้นนี้ได้ จะได้รับการยกย่องว่าเป็นบุคคลพิเศษ หรือบุคคลที่ประสบความสำเร็จในชีวิต เช่น นักร้องหรือนักแสดงที่มีชื่อเสียง ผู้บริหารสูงสุดของหน่วยงาน ซึ่งเป็นการบรรลุจุดสูงสุดของศักยภาพของบุคคลนั้น

จากทฤษฎีลำดับขั้นความต้องการของมาสโลว์ สามารถแบ่งความต้องการออกได้เป็น 2 ระดับคือ ความต้องการในระดับต่ำ (Lower Order Needs) ประกอบด้วยความต้องการทางร่างกาย ความต้องการความปลอดภัยและมั่นคง และความต้องการความผูกพันหรือการยอมรับ และความต้องการในระดับสูง (Higher Order Needs) ประกอบด้วย ความต้องการการยกย่องและความต้องการความสำเร็จในชีวิต อย่างไรก็ตามความต้องการต่าง ๆ เหล่านี้จะเกิดขึ้นอย่างเป็นลำดับขั้น แต่การตอบสนองความต้องการของแต่ละลำดับขั้นเป็นการตอบสนองเพื่อเป็นบันไดนำไปสู่การพัฒนาความต้องการที่สูงขึ้นในลำดับขั้นถัดไป ดังนั้นในแต่ละลำดับขั้นไม่จำเป็นต้องได้รับการตอบสนองอย่างเต็มจำนวน

2) ทฤษฎีสองปัจจัยของ เฮอร์ซเบิร์ก (Herzberg' Two - Factor Theory) ประกอบด้วยปัจจัย 2 ปัจจัย<sup>73</sup> ได้แก่

(1) ปัจจัยจูงใจ (Motivating Factors) เป็นปัจจัยที่สร้างทัศนคติทางบวกให้เกิดขึ้นกับพนักงาน<sup>74</sup> เพื่อเพิ่มความรู้สึกพึงพอใจในงาน และ ก่อให้เกิดแรงจูงใจในการทำงาน ซึ่งปัจจัยจูงใจ

<sup>73</sup> กมลพร กัลยาณมิตร. (2559). แรงจูงใจ 2 ปัจจัย พลังสู่ความสำเร็จ. *วารสารวไลยอลงกรณ์ปริทัศน์มนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์*, 6 (3), หน้า 179-182.

<sup>74</sup> ธนัญพร สุวรรณคาม. อ่างแก้ว เจริญรอดที่ 69. หน้า 15.

ถือว่าเป็นปัจจัยภายใน (Intrinsic) และเป็นปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับงานโดยตรง ซึ่งปัจจัยจูงใจประกอบปัจจัย 5 ด้าน<sup>75</sup> ได้แก่

(1.1) ความสำเร็จในการทำงาน (Achievement) หมายถึง การที่สามารถทำงานได้สำเร็จทันตามเป้าหมาย และรวมถึงการมีส่วนร่วมในการทำงาน

(1.2) การได้รับการยอมรับ (Recognition) หมายถึง การได้รับการยกย่องชมเชยในความสามารถ หรือ ได้รับความยอมรับนับถือจากบุคคลรอบข้าง

(1.3) ความก้าวหน้าในหน้าที่การงาน (Advancement) หรือ โอกาสในการเจริญเติบโต (Possibility of Growth) หมายถึง การได้รับการฝึกอบรม การมีโอกาสดำเนินการศึกษาหาความรู้เพิ่มเติม หรือการมีโอกาสดำเนินการขึ้นสู่ตำแหน่งที่สูงขึ้น

(1.4) ลักษณะงานที่ทำ (Work Itself) หมายถึง ความน่าสนใจของงาน เช่น เป็นงานที่ต้องอาศัยความรู้ที่ได้ศึกษามา ตรงกับความถนัด มีคุณค่า มีความท้าทายความสามารถในการทำงาน อาศัยความคิดริเริ่มสร้างสรรค์ มีคุณค่า หรือ ความมีอิสระในการทำงาน

(1.5) ความรับผิดชอบ (Responsibility) คือ การได้มีโอกาสได้รับมอบหมายงานหรือมีส่วนร่วมในงานที่ได้รับมอบหมาย ไม่ถูกควบคุมมากเกินไปจนขาดอิสระในการทำงาน

(2) ปัจจัยค้ำจุน (Hygiene Factors) เป็นปัจจัยที่เป็นข้อกำหนดเบื้องต้นเพื่อป้องกันความไม่พอใจในการทำงาน แต่ยังไม่สามารถสร้างแรงจูงใจ<sup>76</sup> หรือส่งเสริมให้คนทำงานให้มีประสิทธิภาพ ซึ่งปัจจัยค้ำจุนเป็นปัจจัยที่ไม่เกี่ยวข้องกับงานโดยตรงถือเป็นปัจจัยภายนอก (Extrinsic) ซึ่งโดยส่วนใหญ่จะเป็นปัจจัยพื้นฐานที่จำเป็นต้องได้รับการสนองตอบ ปัจจัยค้ำจุนประกอบด้วยปัจจัย 8 ด้าน<sup>77</sup> ได้แก่

(2.1) นโยบายและการบริหารขององค์กร (Company Policy and Administration) หมายถึง การจัดการและการบริหารงานขององค์กร การติดต่อสื่อสารภายในองค์กรที่มีประสิทธิภาพ

(2.2) การบังคับบัญชาและการควบคุมดูแล (Supervision) หมายถึง ความสามารถของผู้บังคับบัญชาในการบริหารจัดการภายในหน่วยงานอย่างมีประสิทธิภาพ มีความยุติธรรมในการบริหาร มีความรู้ความสามารถในการแก้ไขปัญหา รับฟังความคิดเห็น และให้คำแนะนำในการทำงานแก่ผู้ใต้บังคับบัญชา

<sup>75</sup> กมลพร กัลยาณมิตร. อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 73. หน้า 179-182.

<sup>76</sup> ชนัญพร สุวรรณคาม. อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 69. หน้า 16.

<sup>77</sup> กมลพร กัลยาณมิตร. อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 73. หน้า 179-182.

(2.3) ความสัมพันธ์กับหัวหน้างาน เพื่อนร่วมงาน และผู้ใต้บังคับบัญชา (Interpersonal Relations with Supervision, Peers, Subordinators) หมายถึง ความสามารถในการทำงานร่วมกัน มีความเข้าใจซึ่งกันและกันอย่างดีต่อกัน การติดต่อสื่อสารไม่ว่าจะเป็นกิริยาหรือวาจาที่แสดงถึงความสัมพันธ์ที่ดีต่อกัน

(2.4) ตำแหน่งงาน (Status) หมายถึง อาชีพนั้น ๆ ต้องมีความสำคัญของงานต่อองค์กร มีเกียรติ ศักดิ์ศรี และเป็นที่ยอมรับนับถือของสังคม

(2.5) ความมั่นคงในการทำงาน (Job Security) หมายถึง ความรู้สึกของบุคคลที่มีต่อความมั่นคงขององค์กร ความมั่นคงในการทำงาน ความยั่งยืนของหน้าที่การงาน

(2.6) ชีวิตส่วนตัว (Personal Life) คือ ความรู้สึกที่ดี หรือไม่ดี อันเป็นผลที่ได้รับจากการทำงาน หรือหน้าที่ของผู้ปฏิบัติงาน

(2.7) สภาพการทำงาน (Working Conditions) คือ สภาพแวดล้อมทางกายภาพที่ทำงาน

(2.8) ค่าตอบแทน (Compensations) และสวัสดิการ (Welfares) คือ ผลตอบแทนที่องค์กรจ่ายให้แก่บุคลากรสำหรับการทำงานให้องค์กร ไม่ว่าจะเป็นในรูปแบบของเงินเดือน ค่าจ้าง รวมทั้งการเลื่อนขั้นเงินเดือนในหน่วยงานให้เหมาะสมเป็นธรรม รวมถึงรางวัลที่ให้กับบุคลากรที่เป็นผลมาจากการทำงานหรือผลตอบแทนอื่น ๆ นอกเหนือจากเงินเดือน ค่าจ้าง

โดยสรุปแล้ว ปัจจัยจูงใจเป็นองค์ประกอบของแรงจูงใจในการทำงานที่สำคัญ เป็นปัจจัยที่จูงใจให้พนักงานเกิดความสุขในการทำงาน เมื่อพนักงานได้รับการตอบสนองตามความต้องการของตนด้วยปัจจัยที่ดี ก็จะช่วยเพิ่มแรงจูงใจในการทำงานมากขึ้น พนักงานก็จะเกิดความพึงพอใจในงาน และสามารถทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งการตอบสนองควรเริ่มจากปัจจัยต่ำก่อนเพื่อสร้างความรู้สึกเป็นกลางปราศจากความไม่พอใจของพนักงาน หลังจากนั้นจึงใช้ปัจจัยจูงใจเพื่อสร้างความพอใจ ซึ่งจะส่งผลให้พนักงานทุ่มเทในการทำงานอย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น<sup>78</sup>

3) ทฤษฎีความต้องการของแมคเคลแลนด์ (McClelland's Need Theory) เป็นทฤษฎีที่นำเสนอความต้องการของมนุษย์ที่ถูกพัฒนาจากสภาพแวดล้อมและประสบการณ์ที่ผ่านมาในชีวิต

<sup>78</sup> พัชรินทร์ ชูติพงษ์รุ่งโรจน์. (2558). *ปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกเข้าทำงานกับสำนักงานสอบบัญชีขนาดใหญ่ 4 แห่ง*. การค้นคว้าอิสระหลักสูตรบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. หน้า 11.

ซึ่งความต้องการที่โดดเด่นที่สุดจะถูกสะท้อนออกมาทางบุคลิกภาพ<sup>79</sup> โดย แมคเคลเลนดได้จำแนกความต้องการของบุคคลไว้ 3 ประเภท<sup>80</sup> คือ

(1) ความต้องการความสำเร็จ (Need for Achievement) เป็นความต้องการที่จะทำสิ่งต่าง ๆ ให้เต็มที่และดีที่สุด เพื่อความสำเร็จ มีความสมบูรณ์แบบ และได้มาตรฐานดีเยี่ยม

(2) ความต้องการการมีอำนาจ (Need for Power) เป็นความต้องการที่จะมีอิทธิพลเหนือบุคคลอื่น โดยความต้องการอำนาจมี 2<sup>81</sup> ประเภท คือ ประเภทหิวอำนาจ (Personal Power Drive) คือ เป็นความต้องการที่จะควบคุมผู้อื่น และประเภทรักษาสถาบัน (Institution Power Drive) คือเป็นความต้องการที่จะรวมกลุ่มกันเพื่อทำการกิจให้บรรลุเป้าหมาย

(3) ความต้องการสัมพันธ์ภาพที่ดี (Need for Affiliation) คือ เป็นความต้องการการยอมรับ หรือเป็นส่วนหนึ่งของกลุ่ม ต้องการสัมพันธ์ภาพที่ดีต่อบุคคลอื่น

4) ทฤษฎีแรงจูงใจ อี อาร์ จี (ERG Theory) ของเคลย์ตัน แอลเดอร์เฟอร์ (Clayton Alderfer) เป็นทฤษฎีที่นำเสนอเกี่ยวกับความต้องการของมนุษย์ ซึ่งทฤษฎีนี้มีความคล้ายคลึงกับทฤษฎีลำดับชั้นความต้องการของมาสโลว์<sup>82</sup> แต่ทฤษฎีนี้ไม่ได้คำนึงถึงลำดับขั้นการเกิดขึ้นก่อนหรือหลังของความต้องการ เนื่องจากความต้องการหลาย ๆ อย่างสามารถเกิดขึ้นพร้อมกันได้ ทฤษฎี ERG แบ่งความต้องการของมนุษย์ออกเป็น 3 ประเภท<sup>83</sup> ได้แก่

(1) ความต้องการเพื่อการดำรงชีพ (Existence Needs (E)) เป็นความต้องการพื้นฐานเพื่อการอยู่รอดของชีวิต เนื่องจากมนุษย์ทุกคนต้องการปัจจัยสี่

(2) ความต้องการด้านความสัมพันธ์ทางสังคม (Relatedness Needs (R)) เป็นความต้องการในเชิงมนุษยสัมพันธ์<sup>84</sup> เช่น เป็นความต้องการสร้างมิตรภาพกับผู้อื่น การได้รับการยอมรับหรือยกย่องจากผู้อื่น

<sup>79</sup> เรื่องเดียวกัน, หน้า 13.

<sup>80</sup> เมธา หริมเทพาธิป. (2560). *ทฤษฎีความต้องการของแมคเคลเลนด*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <https://www.gotoknow.org/posts/629840>. [2564, 22 พฤษภาคม].

<sup>81</sup> พชรินทร์ ชูดีพงษ์โรจน์. อังแล้ว เจริญที่ 78. หน้า 13.

<sup>82</sup> พชรินทร์ ชูดีพงษ์โรจน์. อังแล้ว เจริญที่ 78 หน้า 12.

<sup>83</sup> ณัฐพัชร์ ลาภบำรุงวงศ์. (2562). การประยุกต์ทฤษฎีแรงจูงใจในการปฏิบัติงาน. *วารสารวไลยของลงนัปริทัศน์ (มนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์)*, 9 (2), หน้า 166.

<sup>84</sup> สาลเขวชนและครอบครัว จ.ภูเก็ต. (2564). *ทฤษฎีแรงจูงใจ*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <https://sites.google.com/site/salyeawchn/thvsdi-raeng-cungci>. [2565, 19 พฤศจิกายน].

(3) ความต้องการความเจริญก้าวหน้า (Growth needs (G)) เป็นความต้องการความเจริญเติบโตก้าวหน้าในชีวิตการทำงานและความเคารพนับถือ

จากการศึกษาทฤษฎีทั้ง 4 ทฤษฎีในข้างต้นแล้วนั้น สามารถเปรียบเทียบความต้องการของแต่ละทฤษฎีได้ดังนี้

ตารางที่ 2.1 เปรียบเทียบความต้องการของแต่ละทฤษฎี

ระดับความต้องการ	ทฤษฎีลำดับขั้นความต้องการของ Maslow	ทฤษฎีสองปัจจัยของ Herzberg	ทฤษฎีความต้องการของ McClelland	ทฤษฎีแรงจูงใจอีอาร์จีของ Alderfer
ความต้องการระดับล่าง	ความต้องการด้านร่างกาย	ปัจจัยค่าจูน	ความต้องการสัมพันธภาพที่ดี	ความต้องการเพื่อการดำรงชีพ (E)
	ความต้องการความปลอดภัย			ความต้องการด้านความสัมพันธ์ทางสังคม (R)
	ความต้องการด้านสังคม			
ความต้องการระดับสูง	ความต้องการการยกย่อง	ปัจจัยจูงใจ	ความต้องการการมีอำนาจ	ความต้องการด้านความสัมพันธ์ทางสังคม (R) และ ความเจริญก้าวหน้า (G)
	ความต้องการประสบความสำเร็จสูงสุดในชีวิต			ความต้องการความสำเร็จ ความเจริญก้าวหน้า (G)

โดยสรุปแล้วทฤษฎีแรงจูงใจแต่ละทฤษฎีพยายามศึกษาความต้องการของมนุษย์ว่าเกิดจากอะไร และปัจจัยใดทำให้มนุษย์แสดงพฤติกรรมต่าง ๆ ออกมา ดังนั้นการตอบสนองความต้องการของมนุษย์เป็นสิ่งสำคัญในการจูงใจคนให้มีพฤติกรรมที่พึงประสงค์ โดยเราต้องเข้าใจถึงธรรมชาติ และความต้องการของแต่ละบุคคลด้วย จึงจะสามารถจูงใจบุคคลเหล่านั้นได้

ทั้งนี้เราสามารถนำมาทฤษฎีแรงจูงใจมาอธิบายสาเหตุของการกระทำผิดได้ คือ คนเราต้องการที่จะตอบสนองความต้องการในแต่ละขั้นตอนของตนเอง แต่เมื่อไม่สามารถบรรลุต่อความต้องการของตนเองโดยวิธีทางที่สังคมยอมรับได้ เขาจึงตอบสนองความต้องการของตน โดยไม่ยึดหลักวิถีทางที่สังคมยอมรับ หรือก็คือการละเมิดต่อกฎหมาย อย่างไรก็ตามการที่จะทำให้กฎหมายมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้นย่อมขึ้นอยู่กับเจ้าหน้าที่ที่มีหน้าที่คอยกำกับดูแลด้วยเช่นกัน ดังนั้นกฎหมายจรรยาจะสามารถบังคับใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากการพิจารณาสาเหตุแรงจูงใจของผู้กระทำความผิดแล้ว เราย่อมต้องพิจารณาถึงแรงจูงใจในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่พนักงานการจรรยาด้วยเช่นกัน

#### 2.5.4 ทฤษฎีการลงโทษ

การลงโทษตามกฎหมายอาญาสามารถแบ่งออกได้เป็น 4 ทฤษฎี ได้แก่

- 1) ทฤษฎีการลงโทษเพื่อการแก้แค้นทดแทน (Retributive Theory)
- 2) ทฤษฎีการลงโทษเพื่อการข่มขู่ยับยั้ง (Deterrence)
- 3) ทฤษฎีการลงโทษเพื่อการแก้ไขฟื้นฟู (Rehabilitation)
- 4) ทฤษฎีการลงโทษเพื่อปกป้องคุ้มครองสังคม

ซึ่งในการศึกษาครั้งนี้จะศึกษาถึงหลักการ และวัตถุประสงค์ของแต่ละทฤษฎีโดยมีรายละเอียดของแต่ละทฤษฎี ดังนี้

- 1) ทฤษฎีการลงโทษเพื่อการแก้แค้นทดแทน (Retributive Theory)

ทฤษฎีการลงโทษเพื่อการแก้แค้นทดแทน ได้รับอิทธิพลมาจากความเชื่อของสำนักวิชาสำนักคลาสสิก (Classical School) ซึ่งเห็นว่าผู้ที่กระทำความผิดเป็นผู้ละเมิดศีลธรรม ฝ่าฝืนกฎเกณฑ์ของสังคม จึงสมควรถูกลงโทษให้เพื่อตอบแทนความผิดที่เขากระทำไป<sup>85</sup>

โดยทฤษฎีนี้มีพื้นฐานความคิดมาจากลัทธิเจตจำนงเสรีที่เรียกว่า Free will ที่มีความเชื่อพื้นฐานว่า มนุษย์มีเหตุผลมีอิสระเสรีภาพที่จะคิด มีเสรีภาพที่จะกระทำการใด ๆ ภายใต้อำนาจความคิด ความเชื่อ และการตัดสินใจของตนเอง รวมทั้งความสามารถของบุคคลในการใช้เหตุผล การกระทำสิ่งใด มนุษย์ย่อมมีเหตุผลเป็นของตนเอง ดังนั้นมนุษย์จึงต้องรับผิดชอบต่อการกระทำของตนเองที่ได้กระทำลงไป หากเป็นการกระทำที่ดี เขาย่อมได้รับผลที่ดี แต่หากเป็นการกระทำที่ไม่ดี หรือเป็นการกระทำที่ฝ่าฝืนต่อกฎเกณฑ์ของสังคม เขาย่อมสมควรได้รับการตำหนิ หรือได้รับการลงโทษจาก

<sup>85</sup> ฌูว์ว์ฌันน์ สุทธิโยธิน. (2555). *ทฤษฎีการลงโทษ*. หน่วยที่ 6 สาขาวิชา นิติศาสตร์. นนทบุรี: มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช. หน้า 12.



สังคม เพราะเหตุผลที่มาจากกระทำของเขาเอง การลงโทษจึงเป็นการทดแทนการกระทำ ความผิดของเขาเอง<sup>86</sup>

ดังนั้น การลงโทษตามทฤษฎีนี้จึงมีหลักการว่า ผู้กระทำความผิดสมควรได้รับการลงโทษ เนื่องจากเขาต้องรับผิดชอบในการกระทำของตนเอง อย่างไรก็ตาม โทษที่ได้รับต้องมีความเหมาะสมกับความรับผิดชอบ (Culpability) โดยที่ความรับผิดชอบจะมากหรือน้อยนั้นขึ้นอยู่กับผลร้ายของการกระทำ การมีเจตนา หรือประมาท แรงจูงใจ พฤติการณ์แวดล้อม เหตุเพิ่มโทษ ลดโทษเหตุบรรเทาโทษ ซึ่งเป็นสาเหตุที่ทำให้กฎหมายอาญาได้มีการบัญญัติโทษขึ้นสูง ขึ้นต่ำ เพื่อให้กฎหมายมีความยืดหยุ่น และศาลสามารถใช้ดุลพินิจกำหนดโทษได้ตามความเหมาะสมหรือตามสมควร<sup>87</sup>

สำหรับวัตถุประสงค์ของการลงโทษตามทฤษฎีนี้ คือ เพื่อเป็นการทดแทนการกระทำ ความผิดซึ่งผู้กระทำผิดได้กระทำลงไป เพราะผู้กระทำความผิดสมควรได้รับการลงโทษ เนื่องจากกระทำผิดของตนเอง และเพื่อเป็นการแสดงความรับผิดชอบต่อการกระทำของเขาที่ได้กระทำลงไป อีกทั้งยังเป็นการรักษากฎหมายและธำรงความยุติธรรมให้กับสังคม<sup>88</sup>

นอกจากนี้ การลงโทษที่ชอบธรรมตามหลักของทฤษฎีนี้ประกอบไปด้วย 3 เงื่อนไข ได้แก่<sup>89</sup>

(1) การลงโทษต้องเป็นการทดแทนความเสียหาย (Vindication) หมายถึง ความถูกต้องของการลงโทษ จะต้องกระทำลงไปเพื่อเป็นการทดแทน หรือแก้แค้นให้แก่ผู้เสียหายจากการที่ผู้กระทำความผิดได้ทำให้เกิดความเสียหายขึ้น และยิ่งไปกว่านั้นจะต้องเป็นการทำให้ผู้เสียหายรู้สึกพอใจ และคิดว่าเป็นลงโทษที่มีความยุติธรรมแล้ว

(2) การลงโทษต้องกระทำเพื่อให้เกิดความเป็นธรรม (Fairness) หมายถึง การจะให้กฎหมายมีผลคุ้มครองประโยชน์สุขแก่ส่วนรวม คนทุกคนจะต้องเคารพและปฏิบัติตามกฎหมาย การที่ผู้กระทำความผิดฝ่าฝืนกฎหมายในแต่ละครั้งเท่ากับว่าผู้กระทำความผิดเอาเปรียบบุคคลอื่นที่เชื่อฟังกฎหมาย

(3) การลงโทษต้องได้สัดส่วนกับความผิด (Proportionality of Punishment) หมายถึง จำนวนโทษที่ผู้กระทำความผิดควรจะได้รับต้องเท่ากับความเสียหายที่เขาได้กระทำลงจากการกระทำความผิดนั้น

<sup>86</sup> เรื่องเดียวกัน. หน้าเดียวกัน.

<sup>87</sup> มนสา บุนนาค. (2556). *การกำหนดโทษทางเลือกกับการแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำความผิด*. วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขานิติศาสตร์ คณะนิติศาสตร์ปริทัศน์ มนชงค์ มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์. หน้า 16.

<sup>88</sup> ธีรรัฐวัฒน์ สุทธิโยธิน. อ้างแล้ว เจริญธรรมที่ 85. หน้า 13.

<sup>89</sup> มนสา บุนนาค. อ้างแล้ว เจริญธรรมที่ 87. หน้า 17.

สำหรับเหตุผลของการลงโทษตามทฤษฎีนี้แบ่งออกเป็น 2 ประการคือ เหตุผลเพื่อความยุติธรรม และเหตุผลเพื่อทดแทนความผิดตามกฎหมาย<sup>90</sup>

## 2) ทฤษฎีการลงโทษเพื่อการข่มขู่ยับยั้ง (Deterrence)

ทฤษฎีการลงโทษเพื่อข่มขู่ยับยั้ง ได้รับอิทธิพลมาจากความเชื่อของสำนักอาชญาวิทยาแนวปฏิฐานนิยม (Positivist) ซึ่งมีความคิดว่า หากเราทราบว่าผู้กระทำความผิด มีลักษณะอย่างไร ก็สามารถที่จะหาทางป้องกันได้ โดยใช้วิธีการต่าง ๆ ที่เหมาะสม เพื่อป้องกันมิให้ผู้นั้นเป็นอันตรายต่อสังคม<sup>91</sup>

โดยทฤษฎีนี้มีพื้นฐานมาจากแนวคิดของสำนักอาชญาวิทยาดั้งเดิมว่าการกระทำผิดเกิดขึ้นจากคนไม่เกรงกลัวกฎหมาย หรือการบังคับใช้กฎหมายอ่อนแอ มนุษย์มีเหตุผล และมีเจตจำนงอิสระที่จะเลือกกระทำการ หรือไม่กระทำการสิ่งใดก็ได้ ซึ่งความเสียหายที่เกิดจากการกระทำผิดนั้น ไม่สามารถเยียวยาได้ การลงโทษจึงเป็นไปเพื่อป้องกันความเสียหายที่จะเกิดแก่สังคมในอนาคต<sup>92</sup> เนื่องจากเมื่อการกระทำผิดเกิดขึ้นในสังคมแล้ว ไม่สามารถที่จะย้อนเวลากลับไปไม่ให้การกระทำนั้นเกิดขึ้นได้ ดังนั้น เมื่อ เกิดการกระทำผิดเกิดขึ้น จึงควรหาทางที่จะป้องกันมากกว่าที่จะแก้แค้นทดแทนผู้กระทำความผิด

จากเหตุผลดังกล่าวการลงโทษตามทฤษฎีนี้จึงเป็นการลงโทษเพื่อข่มขู่ให้ผู้กระทำความผิดและบุคคลทั่วไปในสังคมเกิดความเกรงกลัว หรือสร้างนิสัย หรือสอนศีลธรรมแก่ประชาชน เช่น ผู้กระทำความผิดจากอารมณ์รุนแรงซึ่งเกิดขึ้นชั่วคราว และแม้ผู้กระทำจะไม่กระทำความผิดอีก แต่ก็จำเป็นต้องลงโทษเพื่อมิให้คนในสังคมเอาเยี่ยงอย่าง<sup>93</sup> ซึ่งจะถือว่าเป็นการปลูกฝังศีลธรรมให้แก่บุคคลในสังคมด้วย

สำหรับวัตถุประสงค์ของการลงโทษตามทฤษฎีนี้ คือการป้องกันสังคม เนื่องจากว่าเมื่อผู้กระทำความผิดได้กระทำความผิดขึ้นแล้ว ความเสียหายในอดีตไม่อาจเยียวยาให้ดีขึ้นได้ดังเดิม อย่างไรก็ตามเราอาจใช้ประโยชน์จากการลงโทษเพื่อป้องกันสังคมไม่ให้เกิดการกระทำผิดเช่นนั้นขึ้นมาอีก เนื่องจากการลงโทษเป็นการลงโทษเพื่อข่มขู่ทำให้กลัวโทษ หรือสร้างนิสัย และสอนศีลธรรมให้แก่ประชาชน ซึ่งสามารถจำแนกวัตถุประสงค์ของการลงโทษออกเป็น 2 รูปแบบ<sup>94</sup> คือ

<sup>90</sup> ฉัฐวิวัฒน์ สุทธิโยธิน. อ้างแล้ว เจริญธรรมที่ 85. หน้า 13-14.

<sup>91</sup> ฉัฐวิวัฒน์ สุทธิโยธิน. อ้างแล้ว เจริญธรรมที่ 85. หน้า 20.

<sup>92</sup> มนสา บุญนาค. อ้างแล้ว เจริญธรรมที่ 87. หน้า 18.

<sup>93</sup> มนสา บุญนาค. อ้างแล้ว เจริญธรรมที่ 87 หน้า 18.

<sup>94</sup> ฉัฐวิวัฒน์ สุทธิโยธิน. อ้างแล้ว เจริญธรรมที่ 85. หน้า 21.

(1) การลงโทษเพื่อข่มขู่ยับยั้งโดยเฉพาะ หรือป้องกันโดยเฉพาะ (Specific Deterrence) ซึ่งเป็นการลงโทษผู้กระทำความผิดรายบุคคล เพื่อยับยั้งมิให้เขากระทำความผิดซ้ำอีก หรืออาจเรียกได้ว่าเป็นการป้องกัน โดยเฉพาะ (Specific Prevention)

(2) การลงโทษเพื่อข่มขู่ยับยั้งโดยทั่วไป หรือป้องกันโดยทั่วไป (General Deterrence) เป็นการลงโทษผู้กระทำความผิด เพื่อเป็นตัวอย่างให้สังคมทั่วไปเห็น เพื่อที่จะได้เกรงกลัวโทษจากการกระทำความผิด และไม่คิดที่จะกระทำความผิดอีก หรืออาจเรียกได้ว่าเป็นการป้องกันโดยทั่วไป (General Prevention)

ทั้งนี้เหตุผลของการลงโทษตามทฤษฎี คือการลงโทษเพื่อข่มขู่ยับยั้ง โดยไม่ได้คำนึงถึงประโยชน์แต่เฉพาะการลงโทษเพื่อยับยั้งตัวผู้กระทำความผิดเพียงอย่างเดียว แต่ยังคำนึงถึงประโยชน์ของประชาชน และสังคมโดยรวมด้วย ซึ่งการลงโทษตามทฤษฎีการลงโทษเพื่อข่มขู่ยับยั้งนี้ตั้งอยู่บนพื้นฐานของทฤษฎีอรรถประโยชน์ และทฤษฎีเจตจำนงอิสระ โดยจะพิจารณาการกระทำที่สมควรถูกลงโทษจากผลกระทบที่เกิดขึ้นต่อสังคมโดยรวมเป็นสำคัญว่าการกระทำนั้นเกิดประโยชน์ต่อสังคมหรือไม่ ถ้าก่อให้เกิดประโยชน์ก็จะถือว่าการกระทำที่ถูกต้องชอบธรรม โดยเหตุผลหลักของการลงโทษก็คือ การข่มขู่ให้เกิดความเกรงกลัว และการป้องกันการกระทำความผิดซ้ำ ซึ่งทฤษฎีนี้มองว่าที่จริงแล้วการลงโทษเป็นสิ่งเลวร้าย แต่เป็นความจำเป็นที่จะต้องป้องกันสังคมจึงต้องมีการลงโทษ ดังนั้น หากจะมีการลงโทษก็ต้องเป็นไปเพื่อเหตุผลในการป้องกันสังคมเป็นหลัก มิใช่เพื่อแก้แค้นผู้กระทำความผิด ซึ่งการลงโทษจะสามารถข่มขู่ยับยั้งและป้องกันสังคมได้เนื่องจากปัจจัย 3 ปัจจัย<sup>95</sup> ดังนี้

(1) ความกลัว เนื่องจากหากผลร้ายที่ได้รับจากการลงโทษมีความรุนแรงมากพอ บุคคลจะไม่กล้ากระทำความผิด เพราะเกรงกลัวโทษที่จะได้รับ เนื่องจากมนุษย์ทุกคนไม่ชอบความลำบาก ไม่ชอบความทุกข์ทรมาน จึงไม่ต้องการได้รับการลงโทษ จึงไม่กล้ากระทำความผิด

(2) พลังกดดันของสังคม เนื่องจากการกระทำความผิดและการถูกลงโทษ ทำให้บุคคลจำนวนมากในสังคมเห็น และเกิดการตำหนิติเตียน รวมไปถึงการต่อต้านด้วยวิธีการต่าง ๆ เช่น การไม่คบค้าสมาคม การกีดกันออกจากสังคม และมนุษย์ยังต้องการได้รับการยอมรับจากบุคคลอื่นในสังคม หากเขาเล็งเห็นว่าการกระทำความผิดและได้รับการลงโทษจะถูกต่อต้านจากสังคมส่วนแล้ว ก็จะเป็นการยากที่จะดำรงตนอยู่ในสังคมได้ ด้วยเหตุนี้จึงไม่กล้ากระทำความผิด

<sup>95</sup> ฌูว์ว์ฌันน์ สุทธิโยธิน. อ่างแล้ว เจริญธรรมที่ 85. หน้า 23.

(3) การสร้างนิสัย เนื่องจากเมื่อสังคมได้วางกฎเกณฑ์ไว้ว่าการกระทำใดเป็นสิ่งที่ยอมรับได้ สังคมเห็นว่าเป็นความผิด และผู้กระทำจะต้องได้รับการลงโทษ เมื่อใช้หลักเกณฑ์นี้ไปนาน ๆ บุคคลในสังคมก็จะเกิดความเคยชินและซึมซับเข้าไปจนกลายเป็นนิสัย

นอกจากนี้การลงโทษเพื่อข่มขู่ยับยั้งมิให้เกิดการกระทำผิดอีก ได้อย่างมีประสิทธิภาพนั้น จะต้องปฏิบัติตามหลักสำคัญ 3 ประการ<sup>96</sup> ได้แก่

(1) การลงโทษต้องได้สัดส่วนกับการกระทำผิด (Proportionality) คือ การลงโทษต้องมีความเท่าเทียม หรือ พอดี กับอาชญากรรม และ การลงโทษต้องไม่ใช้วิธีการที่รุนแรงเกินกว่าอาชญากรรม

(2) การรับรู้ของสาธารณชน (Public Knowledge) คือ การลงโทษจะไม่สามารถข่มขู่ยับยั้งผู้กระทำความผิดได้ จนกว่าการลงโทษนั้นจะเป็นที่รับรู้โดยทั่วไปของสาธารณชน ทั้งนี้การลงโทษควรกระทำด้วยความรวดเร็ว จนสามารถทำให้สาธารณชนเข้าใจเชื่อมโยงความสัมพันธ์ระหว่างการลงโทษกับอาชญากรรมนั้น และการลงโทษควรมีความแน่นอนและเหมาะสมทางสัญลักษณ์ และเข้ากันได้กับอาชญากรรม เพื่อให้สาธารณชนเกิดการเปรียบเทียบระหว่างแรงจูงใจจากการประกอบอาชญากรรมกับการลงโทษที่จะได้รับ

(3) กฎหมายกับการลงโทษ จะต้องเป็นเรื่องที่สาธารณะ และต้องมองเห็นได้ เช่น การพิมพ์หนังสือทำให้สาธารณชนสามารถเข้าถึงกฎหมายได้

ทั้งนี้เมื่อทฤษฎีนี้มีความเชื่อว่า การลงโทษสามารถป้องกันสังคมได้ โดยการข่มขู่ให้คนกลัวการลงโทษ และยับยั้งคนอื่นไม่ให้กระทำความผิด ดังนั้นการลงโทษจึงต้องใช้วิธีการที่สอดคล้องเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ ซึ่งวิธีการลงโทษตามทฤษฎีการลงโทษนี้สามารถแยกพิจารณาได้ 3 ประการ<sup>97</sup> คือ

(1) ปริมาณโทษ ถือว่าเป็นเครื่องมือในการข่มขู่ยับยั้งมิให้บุคคลกระทำความผิด โดยการกำหนดปริมาณโทษนั้นแต่เดิมเป็นการนำเอาปริมาณโทษเป็นเครื่องมือในการข่มขู่ไม่ให้บุคคลกระทำความผิดการลงโทษจึงเป็นไปอย่างรุนแรง ต่อมาได้มีการเปลี่ยนแปลงใหม่เป็นปริมาณโทษต้องมากพอที่จะทำให้อรรถประโยชน์ในการป้องกันการกระทำความผิด กล่าวคือ ปริมาณโทษต้องมากกว่าผลที่ได้ของการกระทำความผิด และปริมาณโทษต้องไม่มากเกินไปจนเกินกว่าความจำเป็นในการป้องกันการกระทำผิด

<sup>96</sup> ฌ็องฌัก อ็องแต็ง เดอ ล็องเตอแรน. อังแต็ง เดอ ล็องเตอแรน. หน้า 26-27.

<sup>97</sup> มนสา บุณนาค. อังแต็ง เดอ ล็องเตอแรน. หน้า 19.

(2) ความแน่นอนและความรวดเร็วของการลงโทษ คือ เมื่อมีการกระทำความผิด ต้องพยายามจับตัวผู้กระทำความผิดมาลงโทษให้ได้และการพิจารณาพิพากษาจะต้องกระทำไปโดยรวดเร็วเพื่อเป็นการย้ำให้บุคคลทั่วไปเห็นว่า การกระทำผิดไปแล้วจะถูกลงโทษ

(3) ใช้การลงโทษเป็นเครื่องมือให้คนอื่นกลัวโทษ คือ ลงโทษต้องทำโดยเปิดเผย และใช้วิธีการที่รุนแรง

### 3) ทฤษฎีการลงโทษเพื่อการแก้ไขฟื้นฟู (Rehabilitation)

ทฤษฎีการลงโทษเพื่อแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำความผิดได้รับอิทธิพลมาจากสำนักอาชญาวิทยาปฏิฐานนิยม (Positive School) ซึ่งเชื่อในเรื่อง เจตจำนงกำหนด (Determinism) กล่าวคือ การกระทำของมนุษย์ถูกกำหนดจากปัจจัยต่าง ๆ หลายอย่างรวมกัน มนุษย์ไม่สามารถเลือกกระทำการใด ๆ ได้อย่างอิสระ แต่ถูกกดคั้นหล่อหลอมจากสิ่งแวดล้อม และปัจจัยต่าง ๆ จนมีบุคลิกภาพที่บกพร่องและหันไปสู่การกระทำความผิด<sup>98</sup> ดังนั้นการลงโทษควรมีเพื่อการแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำความผิด ให้กลับตัวเป็นคนดี เพื่อไม่ให้ผู้กระทำความผิดกลับมากระทำความผิดซ้ำอีก รวมทั้งพยายามที่จะช่วยให้ผู้กระทำความผิดสามารถกลับคืนสู่สังคมได้ตามปกติ จึงต้องมีการเรียนรู้การอบรมให้เพียงพอ เพื่อที่จะทำให้เขาสามารถจะนำไปใช้ในการดำเนินชีวิตได้ เช่น การฝึกอาชีพ รวมทั้งการพยายามช่วยให้ผู้กระทำความผิดไม่รู้สึกมีปมด้อยจากการที่ได้รับการลงโทษไปแล้ว<sup>99</sup>

ดังนั้นการลงโทษตามทฤษฎีนี้ คือ การลงโทษมิไว้เพื่อการแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำความผิดให้กลับคืนสู่สังคม และใช้ชีวิตด้วยความปกติสุข มากกว่าการลงโทษเพื่อข่มขู่ให้หวาดกลัว ส่วนการลงโทษด้วยวิธีการที่ดีที่สุดคือการกระทำใด ๆ ก็ตามที่สามารถปรับปรุงแก้ไขผู้กระทำความผิดได้ สิ่งนั้นคือวิธีการที่ดีที่สุด เพราะผู้กระทำความผิดแต่ละคนที่ได้กระทำความผิดย่อมมีปัญหา และนิสัยที่ไม่เหมือนกัน ดังนั้นเราต้องปฏิบัติกับบุคคลแต่ละคนไม่เหมือนกัน แล้วแต่ว่าการลงโทษแบบไหนจึงจะเหมาะสมแก่เขามากที่สุด<sup>100</sup>

สำหรับทฤษฎีการลงโทษเพื่อแก้ไขฟื้นฟูนี้ เป็นทฤษฎีที่เกิดขึ้นมาพร้อม ๆ กับความเจริญก้าวหน้าของการศึกษาแบบวิทยาศาสตร์ ที่เน้นความเป็นเหตุเป็นผล เน้นการศึกษาเชิงประจักษ์ มีการนำความรู้ทางด้านสังคมศาสตร์มาใช้ เพื่อศึกษาถึงสาเหตุแห่งการกระทำความผิด โดยศึกษาวิเคราะห์และเก็บข้อมูลด้วยวิธีการทางวิทยาศาสตร์ ไม่ได้ใช้เพียงการใช้เหตุผล

<sup>98</sup> มนสา บุณนาค. อังแล้ว เจริญธรรมที่ 87. หน้า 20.

<sup>99</sup> ญัฐวัฒน์ สุทธิโยธิน. อังแล้ว เจริญธรรมที่ 85. หน้า 31.

<sup>100</sup> มนสา บุณนาค. อังแล้ว เจริญธรรมที่ 87. หน้า 20.

ทางตรรกวิทยา (Rational) ดังนั้นวัตถุประสงค์ของการลงโทษตามทฤษฎีการลงโทษเพื่อแก้ไขฟื้นฟู มีวัตถุประสงค์ ดังนี้<sup>101</sup>

(1) มุ่งที่จะศึกษาทำความเข้าใจสาเหตุแห่งการกระทำความผิด โดยเน้นตัวบุคคล ผู้กระทำความผิด และสภาพแวดล้อม

(2) เพื่อที่จะหาทางแก้ไขผู้กระทำความผิดมากกว่าที่จะลงโทษ

(3) การทำให้ผู้กระทำความผิดกลับไปสู่สังคมของตนเองได้ และมีชีวิตร่วมกับบุคคลอื่นใน สังคมอย่างเป็นปกติสุข

หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งได้ว่าวัตถุประสงค์ที่แท้จริงของทฤษฎีการลงโทษเพื่อแก้ไขฟื้นฟู คือ การฟื้นฟูแก้ไขตัวผู้กระทำความผิดให้กลับตัวเป็นคนดี และไม่ให้กระทำความผิดซ้ำ รวมทั้งการพยายามทำให้ผู้กระทำความผิดสามารถกลับเข้าสู่สังคมของตนเอง สามารถใช้ชีวิตร่วมกับบุคคลอื่น ๆ ใน สังคมได้อย่างเป็นปกติสุข

ทั้งนี้เหตุผลในการลงโทษของทฤษฎีการลงโทษเพื่อแก้ไขฟื้นฟู คือที่ผ่านมามีการลงโทษที่รุนแรง แต่ก็พบว่าการกระทำผิดซ้ำขึ้นอีกอยู่เสมอ แสดงว่าการลงโทษไม่สามารถทำให้คนกลัวโทษที่จะได้รับ ดังนั้นควรมีการศึกษาค้นหาสาเหตุแห่งการกระทำความผิด และหาวิธีการแก้ไขที่เหมาะสมกับผู้กระทำความผิด เพื่อที่จะแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำความผิด มากกว่าการลงโทษเพื่อข่มขู่ผู้กระทำความผิด และบุคคลอื่นให้เกิดความกลัวจนไม่กล้ากระทำความผิด<sup>102</sup>

สำหรับการพิจารณาความผิดที่ควรลงโทษตามทฤษฎีการลงโทษเพื่อแก้ไขฟื้นฟูนั้น เนื่องจากทฤษฎีนี้มีความเชื่อว่า การลงโทษควรมีไว้เพื่อแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำความผิด ไม่ให้กลับมากระทำความผิดซ้ำ ดังนั้นสิ่งที่ต้องพิจารณา คือ เราควรใช้วิธีการลงโทษเพื่อแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำความผิดในความผิดลักษณะใดบ้าง โดยเราจะพิจารณาอยู่ 2 กรณี<sup>103</sup> ได้แก่

(1) กรณีผู้กระทำความผิดไม่มีความรับผิดชอบทางอาญา โดยเมื่อพิจารณาจากตัวผู้กระทำความผิด หากผู้กระทำความผิดเป็นบุคคลที่มีความผิดปกติทางจิต หรือมีความบกพร่องทางการรับรู้ ไม่สามารถรับรู้ ไม่เข้าใจถึงการกระทำของตนเองแล้ว การลงโทษย่อมไม่ได้ผล ควรใช้วิธีการลงโทษเพื่อแก้ไขฟื้นฟูมากกว่าการลงโทษเพื่อข่มขู่ หรือการลงโทษเพื่อป้องกัน

(2) กรณีการลงโทษไม่สามารถรักษา และแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำความผิดได้แต่กลับทำให้แย่ลง เนื่องจากผู้กระทำความผิดบางประเภท หรือบางคนที่กระทำความผิดในเรื่องเล็กน้อย

<sup>101</sup> ฌ็องฌัก อ็องแต็ง เดอ ล็องเตอแรน. อ้างแล้ว เชมอรรถที่ 85. หน้า 32.

<sup>102</sup> ฌ็องฌัก อ็องแต็ง เดอ ล็องเตอแรน. อ้างแล้ว เชมอรรถที่ 85. หน้า 32.

<sup>103</sup> ฌ็องฌัก อ็องแต็ง เดอ ล็องเตอแรน. อ้างแล้ว เชมอรรถที่ 85. หน้า 35.

เช่น ลักทรัพย์เพื่อประทังชีวิต ไม่ใช่มีสันดานโจร หากได้รับการลงโทษจำคุก อาจเป็นการกดดันสภาพจิตใจให้แย่ลง หรือเป็นการเรียนรู้สิ่งที่ไม่ดีจากในคุก ดังนั้นจึงควรนำแนวคิดและวิธีการการลงโทษเพื่อแก้ไขฟื้นฟูมาใช้จะเหมาะสมกว่าการลงโทษเพื่อยับยั้งข่มขู่ หรือการลงโทษเพื่อป้องกัน

นอกจากนี้วิธีการลงโทษตามทฤษฎีการลงโทษตามทฤษฎีนี้มีอยู่ด้วยกัน 5 วิธี ซึ่งในการลงโทษสามารถเลือกวิธีการใดวิธีการหนึ่ง หรือใช้หลายวิธีพร้อมกันก็ได้ โดยวิธีการทั้ง 5 วิธีการ<sup>104</sup> ดังนี้

(1) พยายามหลีกเลี่ยงไม่ให้ผู้กระทำความผิดประสบกับสิ่งที่ทำลายคุณลักษณะประจำตัวของเขา ทั้งนี้เพราะเมื่อผู้กระทำความผิดได้รับโทษ ทำให้เขาได้รับความอับอาย และไม่สามารถกลับเข้าสู่สังคมได้โดยปกติ ดังนั้นการลงโทษจึงต้องพยายามหลีกเลี่ยงสิ่งเหล่านี้ เช่น ไม่ลงโทษด้วยวิธีการประจานเนื่องจากการประกาศให้คนอื่นรู้ว่าไม่ควรเลียนแบบอย่างผู้กระทำความผิด หรือหาสถานที่ควบคุมตัวแทนโทษจำคุก เช่น การใช้เครื่องมืออิเล็กทรอนิกส์ควบคุมตัวผู้กระทำความผิดไว้ในที่อยู่อาศัยของผู้กระทำความผิดเอง เป็นต้น

(2) พยายามหลีกเลี่ยงโทษจำคุกระยะสั้นโดยหันมาใช้วิธีการอย่างอื่นแทน โทษจำคุก เนื่องจากการลงโทษจำคุกระยะสั้น ไม่ทำให้บรรลุวัตถุประสงค์ของการฟื้นฟูผู้กระทำความผิด การลงโทษจำคุกระยะสั้นยิ่งจะทำให้ผู้กระทำความผิดที่ถูกลงโทษกลายเป็นผู้ร้ายถาวร เพราะผ่านการจำคุกมาก่อนแล้ว อีกทั้งยังอาจได้เรียนรู้พฤติกรรมจากที่ไม่ดีจากในคุกมาด้วย ซึ่งวิธีการอย่างอื่นที่สามารถนำมาใช้แทนการลงโทษจำคุกระยะสั้น ได้แก่ การกักขังแทนค่าปรับ การรอกการลงโทษ หรือรอกการกำหนดโทษ การคุมประพฤติ

(3) การลงโทษต้องลงโทษให้เหมาะสมกับบุคคล เนื่องจากความหนักเบาของการลงโทษขึ้นอยู่กับระยะเวลาในการแก้ไขของแต่ละคน ไม่ได้ขึ้นอยู่กับความหนักเบาของการกระทำความผิด ดังนั้น จึงต้องลงโทษให้เหมาะสมกับตัวบุคคลว่าเขาควรได้รับการแก้ไขเพียงใด นอกจากนั้นยังต้องแยกประเภทนักโทษออกจากกันว่านักโทษคนใดจะปรับปรุงแก้ไขได้ยากหรือง่าย เพื่อเป็นการแยกไม่ให้ผู้กระทำความผิดรวมอยู่ในที่เดียวกัน เนื่องจากป้องกันไม่ให้ผู้ปรับปรุงแก้ไขได้ง่าย ได้รับสิ่งไม่ดีจากผู้ที่ไม่ได้ปรับปรุงแก้ไข

(4) เมื่อผู้กระทำความผิดแก้ไขได้ดีดั้งเดิมแล้ว ให้หยุดการลงโทษ เนื่องจากเมื่อผู้กระทำความผิดได้รับการแก้ไขดีแล้ว ก็ไม่ควรต้องลงโทษต่อ ควรระงับการลงโทษ เพราะถ้าหากลงโทษผู้นั้นต่อไปก็ไม่มีประโยชน์ โดยวิธีการที่อาจนำมาใช้คือ การพักการลงโทษ (Parole)

<sup>104</sup> มนสา บุณนาค. อ่างแล้ว เจริญรอดที่ 87. หน้า 21.

ซึ่งวิธีการนี้ผู้กระทำความผิดที่มีโทษรุนแรงแต่สามารถกลับตัวแก้ไขได้รวดเร็ว ก็สามารถถูกลงโทษน้อยกว่าผู้ซึ่งกระทำความผิดที่มีโทษเบาแต่กลับตัวแก้ไขได้ยาก

(5) การให้มีการปรับปรุงผู้ต้องโทษในระหว่างถูกคุมขัง โดยการฝึกอาชีพ ให้การศึกษา อบรมทางศาสนา หรือศีลธรรม เนื่องจากทฤษฎีการลงโทษเพื่อแก้ไขฟื้นฟูมีแนวคิดในการคืนผู้กระทำความผิดกลับสู่สังคม จึงจำเป็นต้องหาวิธีการเพื่อช่วยเหลือให้ผู้กระทำความผิดสามารถใช้ชีวิตร่วมกับผู้อื่นในสังคมได้ เพื่อว่าเมื่อได้รับโทษแล้วพ้อพ้นโทษออกไปเขาจะไม่กระทำความผิดซ้ำอีก

#### 4) ทฤษฎีการลงโทษเพื่อปกป้องคุ้มครองสังคม<sup>105</sup>

เพื่อให้สังคมดีขึ้นและเพื่อป้องกันอาชญากรรม ส่งผลให้นักอาชญาวิทยาของสำนักป้องกันสังคมให้ความสนใจในสิ่งสำคัญ 3 อย่างคือ บุคลิกภาพของผู้กระทำความผิด กฎหมายอาญา และการควบคุมสิ่งแวดล้อม ซึ่งหลักการดังกล่าวนี้ได้พัฒนาเป็นแนวคิดพื้นฐานของทฤษฎีการลงโทษเพื่อปกป้องคุ้มครองสังคม โดยมีหลักการที่สำคัญคือ

(1) ควรจะมีการมองวิธีดำเนินการ สำหรับผู้กระทำความผิดอย่างเป็นระบบ โดยมุ่งคุ้มครองสังคมจากอาชญากรรมมากกว่าการลงโทษผู้กระทำความผิดเป็นรายบุคคล

(2) การลงโทษผู้กระทำความผิด อาจไม่สามารถใช้หลักกฎหมายเพียงอย่างเดียวได้ จำเป็นจะต้องศึกษาพฤติกรรมของผู้กระทำความผิดเป็นรายบุคคล และสถานการณ์ของอาชญากรรม เพื่อนำมาประกอบการพิจารณาด้วยกันด้วย

โดยวัตถุประสงค์ของทฤษฎีการลงโทษเพื่อป้องกันสังคม คือ การลงโทษเพื่อคุ้มครองความปลอดภัยให้กับสังคม โดยใช้วิธีการแยกผู้กระทำความผิดออกจากสังคม เพื่อตัดโอกาสไม่ให้ผู้กระทำความผิดได้กระทำความผิดซ้ำอีก ซึ่งหลักการสำคัญคือ การแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำความผิดและอบรมปณิธานของผู้กระทำความผิดมากกว่าการลงโทษ โดยมุ่งเน้นไปที่การคุ้มครองสังคมให้ปลอดภัยจากอาชญากรรม สำหรับการการลงโทษจะเน้นให้เกิดเหมาะสมกับผู้กระทำความผิดเป็นรายบุคคล เพื่อให้มีการปรับปรุงแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำความผิดให้กลับเป็นคนดี โดยบัญญัติหลักเกณฑ์ในการป้องกันควบคุม และการปรับปรุงแก้ไขผู้กระทำความผิดไว้ในกฎหมายอาญาด้วย เช่น หลักเกณฑ์การนำวิธีการเพื่อความปลอดภัยมาใช้กับผู้กระทำความผิด เป็นต้น ดังนั้น วัตถุประสงค์ในการลงโทษเพื่อคุ้มครองสังคมจึงเป็นมาตรการเสริมที่สำคัญ ในการนำมาใช้ปรับปรุงแก้ไขผู้กระทำความผิดที่ยากในการที่จะกลับตัวเป็นคนดี ซึ่งอาจนำมาใช้ในกรณี ที่กฎหมายไม่เพียงพอต่อการปรับปรุงแก้ไขให้ผู้กระทำความผิดบางประเภท หรือกฎหมายได้

<sup>105</sup> มนสา บุณนาค. อ่างแล้ว เจริญธรรมที่ 87. หน้า 22.



กำหนดอัตราโทษไว้ไม่น้อยเกินสมควร จึงต้องมีการเพิ่มมาตรการดังกล่าวมาใช้ด้วย เช่น การนำวิธีการเพื่อความปลอดภัยมาใช้กับผู้กระทำความผิดซ้ำ เป็นต้น

โดยสรุปแล้วทฤษฎีการลงโทษเพื่อปกป้องคุ้มครองสังคมมีวัตถุประสงค์เพื่อช่วยให้สังคมดีขึ้นและป้องกันอาชญากรรม โดยมุ่งเน้นไปที่การแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำความผิดมากกว่าการลงโทษ ดังนั้นเพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายจรรยาบรรณมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น จึงมีความจำเป็นที่จะต้องให้ความรู้ความเข้าใจ รวมถึงปรับพฤติกรรมหรือความคิดของผู้กระทำความผิด หรือผู้ที่มีโอกาสที่จะกระทำความผิด

### 2.5.5 หลักการลงโทษให้ได้สัดส่วนเหมาะสมกับผู้กระทำความผิด (Individualization of Punishment)

หลักการลงโทษให้ได้สัดส่วนเหมาะสมกับผู้กระทำความผิด คือการลงโทษต้องให้เหมาะสมกับผู้กระทำความผิดเป็นรายบุคคล ไม่ใช่ลงโทษโดยตัดเทียบกันตามลักษณะของการกระทำความผิด<sup>106</sup> เนื่องจากต้องพิจารณาในความจริงที่ว่ามนุษย์ทุกคนมีความสามารถ อีกทั้งมีความรู้ผิดชอบไม่เท่าเทียมกัน หรืออาจมีความแตกต่างจากบุคคลทั่ว ๆ ไป จึงไม่สามารถกำหนดเจตจำนงอิสระได้ตัดเทียบบุคคลอื่น เช่น เด็กที่มีอายุน้อย ผู้มีจิตบกพร่อง จิตฟั่นเฟือน เป็นต้น ซึ่งบุคคลเหล่านี้เป็นบุคคลที่อ่อนแอเปราะบาง รัฐควรเข้ามาปกป้องเป็นพิเศษ ดังในการกระทำความผิดจึงควรได้รับการลดโทษ หรือยกเว้นโทษแล้วแต่กรณี<sup>107</sup>

ทั้งนี้ หลักการลงโทษให้ได้สัดส่วนเหมาะสมกับผู้กระทำความผิดมุ่งเน้นที่ตัวผู้กระทำความผิดโดยตรง ซึ่งทฤษฎีที่สนับสนุน แนวคิดและหลักการนี้จำนวน 2 ทฤษฎี<sup>108</sup> ดังนี้

#### 1) ทฤษฎีเจตจำนงประสงค์ (Determinism Theory)

ทฤษฎีเจตจำนงประสงค์เป็นแนวคิดนิยัตินิยมของสำนักอาชญาวิทยาปฏิฐานนิยม (Positive School) ซึ่งแนวคิดนิยัตินิยมมักจะถูกนำมาเปรียบเทียบกับเป็นแนวคิดที่ตรงกันข้ามกับแนวคิดเรื่องเจตจำนงอิสระ (Free Will) เนื่องจากแนวความคิดนิยัตินิยมไม่เห็นด้วยกับการกำหนดโทษสำหรับผู้กระทำความผิดโดยใช้หลักเกณฑ์เดียวกัน เนื่องจากมนุษย์ทุกคนต่างอยู่ภายใต้อิทธิพลของสิ่งแวดล้อมภายนอก จึงทำให้มนุษย์ขาดเจตจำนงอิสระในการตัดสินใจเลือกกระทำกรอย่างใดอย่างหนึ่งได้อย่างอิสระ ซึ่งอาจนำไปสู่พฤติกรรมที่เบี่ยงเบน หรือจำเป็นต้องกระทำด้วย

<sup>106</sup> อัจฉริยา ชูตินันท์. อ้างแล้ว เจริญธรรมที่ 62. หน้า 36-38.

<sup>107</sup> อัจฉริยา ชูตินันท์. อ้างแล้ว เจริญธรรมที่ 62. หน้า 36-38.

<sup>108</sup> อัจฉริยา ชูตินันท์. อ้างแล้ว เจริญธรรมที่ 62. หน้า 36-38.

ความจำเป็น หรือกระทำความผิดได้ ดังนั้นการกระทำความผิดของมนุษย์ที่ขาดเจตจำนงอิสระ สังคมควรเข้ามามีส่วนรับผิดชอบต่อผู้กระทำความผิดนั้นด้วย

2) ทฤษฎีความชั่ว (Nulla Poena Sine Culpa) ทฤษฎีความชั่ว หรือเรียกว่า “หลักไม่มีโทษ โดยไม่มีความชั่ว” โดยหลักนี้ถือว่า “ความชั่ว” เป็นพื้นฐานในการลงโทษ อย่างไรก็ตาม กฎหมายได้มีการยกเว้นโทษสำหรับบางการกระทำที่จะไม่เป็นการชั่วร้าย เช่น การที่ผู้กระทำความผิดได้กระทำลงโดยถูกบังคับขู่เข็ญ กระทำโดยความจำเป็น หรือกระทำตามคำสั่งโดยเชื่อว่าเป็นคำสั่งที่ชอบด้วยกฎหมายเป็นต้น ซึ่งทฤษฎีความชื่อนี้มีสาระสำคัญ 2 ประการ ได้แก่ ไม่ลงโทษบุคคลโดยปราศจากความชั่ว (Schuld) คือจะลงโทษบุคคลที่ขาดความรู้ผิดชอบไม่ได้ และจะลงโทษบุคคลเกินความชั่ว (Schuld) คือ เกินกว่าความรู้ผิดชอบของบุคคลนั้นไม่ได้

โดยสรุปแล้วหลักการลงโทษให้ได้สัดส่วนเหมาะสมกับผู้กระทำความผิด เป็นหลักการกำหนดการลงโทษให้ได้สัดส่วนเหมาะสมกับผู้กระทำความผิด คือการลงโทษต้องให้เหมาะสมกับผู้กระทำผิดเป็นรายบุคคล ไม่ใช่ลงโทษโดยตัดเทียบกันตามลักษณะของการกระทำความผิด ดังนั้นการลงโทษผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจรจึงจำเป็นต้องมีการกำหนดอัตราโทษให้เหมาะสมกับแต่ละบุคคลเพื่อให้มีประสิทธิภาพในการบังคับใช้มากที่สุด

## บทที่ 3

### มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายจราจร ของต่างประเทศและประเทศไทย

ผู้เขียนได้ศึกษากฎหมายของประเทศไทย และต่างประเทศ ได้แก่ ประเทศญี่ปุ่น สหราชอาณาจักร และ ราชอาณาจักรสวีเดน โดยมุ่งศึกษาถึงมาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการเพิ่มประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายจราจร โดยเฉพาะการกำหนดบทลงโทษของผู้กระทำผิด เนื่องจากปัจจุบันประเทศไทยจะมีการออกพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายเหมาะสมกับสภาพการจราจร จำนวนยานพาหนะที่เพิ่มขึ้น เพื่อความปลอดภัยแก่ชีวิต ร่างกายและทรัพย์สินของประชาชนผู้ขับขี่และผู้ใช้ทาง อย่างไรก็ตามปัจจุบันประเทศไทยก็ยังคงประสบปัญหาในเรื่องอุบัติเหตุบนท้องถนน ซึ่งนับว่าเป็นปัญหาทางสังคมที่สำคัญก่อให้เกิดความสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สิน นอกจากนี้ปัญหาการจราจร นับวันยังมีผลกระทบต่อการค้าเงินชีวิตประจำวันของบุคคลที่จำเป็นต้องเดินทางเพื่อการประกอบภารกิจประจำวัน ดังนั้นประเทศต่าง ๆ จึงให้ความสนใจในการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น เช่น การปรับแก้กฎหมายให้มีความเหมาะสม หรือการออกมาตรการต่าง ๆ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายจราจร

#### 3.1 องค์การระหว่างประเทศที่มีความเกี่ยวข้องกับการขับเคลื่อนในการแก้ปัญหาจราจร

##### 3.1.1 องค์การสหประชาชาติ (United Nation)

องค์การสหประชาชาติ มีหน้าที่ดูแลสันติภาพของโลก และความมั่นคงระหว่างประเทศ การส่งเสริมให้มนุษยชาติมีส่วนสำคัญในการดำรงระเบียบโลก และออกกฎหมายหรือปฏิญญาสนธิต่าง ๆ เพื่อให้ชาติต่าง ๆ ในโลกอยู่ร่วมกันอย่างสันติสุข โดยสนธิสัญญาที่เกี่ยวข้องกับงานจราจร ได้แก่ อนุสัญญาว่าด้วยการจราจรทางถนนระหว่างประเทศ และอนุสัญญาว่าด้วยป้ายและสัญญาณทางถนน ลงนามที่กรุงเวียนนาเมื่อวันที่ 8 พฤศจิกายน 2511 โดยประเทศซึ่งเป็นภาคี นำไปเป็นกรอบแนวทางการดำเนินงานด้านการขนส่งและจัดการต่อไป<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> สำนักงานตำรวจแห่งชาติ. (2557). *คู่มือการฝึกอบรมข้าราชการตำรวจที่ปฏิบัติหน้าที่งานจราจรในสถานีตำรวจ*. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์ตำรวจ. หน้า 3.

นอกจากนี้องค์การสหประชาชาติได้กำหนดแนวทางในการทำงานไว้ 8 ประการเพื่อให้เกิดความปลอดภัยของผู้ขับขี่และผู้ใช้งาน ได้แก่<sup>2</sup>

- 1) ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย โดยมีเป้าหมายให้ผู้ขับขี่และผู้ซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ทุกคนต้องสวมหมวกนิรภัย
- 2) ลดพฤติกรรมเสี่ยงจากการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แล้วขับขี่ยานพาหนะ โดยมีเป้าหมายให้พฤติกรรมเมาแล้วขับของผู้ขับขี่ยานพาหนะลดลง
- 3) แก้ไขปัญหาจุดเสี่ยง จุดอันตราย โดยมีเป้าหมายให้จุดเสี่ยงทุกจุดได้รับการแก้ไขภายในระยะเวลาที่กำหนด
- 4) ปรับพฤติกรรมของผู้ขับขี่ยานพาหนะให้ใช้ความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด โดยเฉพาะความเร็วของรถจักรยานยนต์ รถโดยสารและรถบรรทุก
- 5) ยกระดับมาตรฐานยานพาหนะให้ปลอดภัยโดยเฉพาะมาตรฐานของรถจักรยานยนต์ รถกระบะ และรถบรรทุก
- 6) พัฒนาสมรรถนะของผู้ใช้รถใช้ถนน (Road users) ให้มีความปลอดภัย
- 7) พัฒนาระบบการแพทย์ฉุกเฉิน การรักษาและฟื้นฟูผู้บาดเจ็บ เพื่อให้การบริการระบบการแพทย์ฉุกเฉิน การรักษาและฟื้นฟูผู้บาดเจ็บได้อย่างทั่วถึงและรวดเร็ว
- 8) พัฒนาระบบการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนของประเทศให้มีความเข้มแข็ง เพื่อให้หน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบ มีความพร้อมในการปฏิบัติการกิจที่ได้รับมอบหมายอย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

### 3.1.2 องค์การอนามัยโลก (WHO)

องค์การอนามัยโลกดูแลเรื่องความปลอดภัยทางถนน<sup>3</sup> เช่น กรอบการทำงานของสถาบันถนน และการเคลื่อนย้ายที่ปลอดภัย ยานพาหนะที่ปลอดภัย ผู้ใช้งานถนนที่ปลอดภัย (โดยเน้นที่กฎหมาย) และการดูแลหลังจากรถชน การดำเนินการนี้ทำให้เกิดรายงานสถานการณ์ทั่วโลกเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน ซึ่งเป็นเครื่องมือในการกำกับและประเมินผลที่สำคัญทั่วโลกที่ตีพิมพ์ครั้งแรกในปี ค.ศ. 2009 และองค์การอนามัยโลกได้จัดทำรายงานดังกล่าวประมาณทุก ๆ 2 ปี รายงานนี้มีรายละเอียดเกือบทุกประเทศทั่วโลก และเนื่องจากมีการนำวิธีการกำกับและประเมินผลดังกล่าวไปใช้ในแต่ละประเทศ จึงทำให้สามารถเปรียบเทียบข้อมูลในระดับโลกได้ นอกจากนี้

<sup>2</sup> เรื่องเดียวกัน, หน้า 164.

<sup>3</sup> มากาเรต ซาน. (2013). *ชุดข้อมูลสรุป # 2 ความปลอดภัยทางถนน: บทบาทขององค์การอนามัยโลก*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: [https://cdn.who.int/media/docs/default-source/thailand/roadsafety/fs-2-rs-who-role-th.pdf?sfvrsn=7096d7d2\\_2\\_](https://cdn.who.int/media/docs/default-source/thailand/roadsafety/fs-2-rs-who-role-th.pdf?sfvrsn=7096d7d2_2_). [2565, 7 พฤศจิกายน].

องค์การอนามัยโลกยังส่งเสริมและประสานงานโครงการริเริ่ม เช่น ทศวรรษแห่งการดำเนินงาน เพื่อความปลอดภัยทางถนน ค.ศ. 2011-2020 และเชิญผู้เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนนในภาคส่วนต่าง ๆ เพื่อแลกเปลี่ยนความรู้และข้อมูลด้านการป้องกันการบาดเจ็บ รวมทั้งองค์การอนามัยโลกยังเป็นผู้ประสานงานความร่วมมือด้านความปลอดภัยบนท้องถนนของสหประชาชาติ ซึ่งเป็นกลไกการให้คำปรึกษาอย่างไม่เป็นทางการที่ช่วย สนับสนุนความร่วมมือและการประสานงานระหว่างองค์กรของสหประชาชาติและพันธมิตรต่างประเทศเพื่อให้มีการดำเนินการตามมติของสมัชชาสหประชาชาติ และข้อเสนอแนะจากรายงานขององค์การอนามัยโลก เช่นการบังคับให้สวมหมวกกันน็อกสำหรับ ผู้โดยสารทุกคน ลดความเร็วในเขตโรงเรียน และกำหนดค่าต่ำสุดของความเข้มข้นแอลกอฮอล์ในเลือดของผู้ขับขี่ที่อายุน้อย เป็นการป้องกันที่อยู่บนพื้นฐานของหลักฐานที่ชัดเจน

นอกจากนี้ องค์การอนามัยโลกในประเทศต่าง ๆ ยังได้ดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน โดยองค์การอนามัยโลกร่วมมือกับโครงการบลูมเบิร์กเพื่อความปลอดภัยทางถนน ค.ศ. 2015 - 2019 เพื่อลดการเสียชีวิตและการบาดเจ็บจากรถชนบนท้องถนนในประเทศรายได้ต่ำ และรายได้ปานกลาง ตลอดจนเมืองต่าง ๆ โดยการเสริมสร้างความเข้มแข็งด้านกฎหมายความปลอดภัยบนท้องถนนในระดับประเทศ ด้วยการสนับสนุนทางด้านวิชาการในเรื่องกฎหมายและการอบรมสื่อ ซึ่งโครงการดังกล่าวมีวัตถุประสงค์เพื่อกฎหมายเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนที่เข้มแข็งและครอบคลุมมากยิ่งขึ้น และการบังคับใช้กฎหมายอย่างมีประสิทธิภาพเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้ใช้ถนน โดยการสนับสนุนให้ประเทศต่าง ๆ ประเมินกฎหมาย หรือพระราชบัญญัติระบุช่องว่าง และกำหนดลำดับความสำคัญเพื่อการดำเนินการอย่างมีประสิทธิภาพ ผู้ใช้ถนนมีความตระหนักเกี่ยวกับปัจจัยเสี่ยงและ พฤติกรรมที่ไม่ปลอดภัยเพิ่มขึ้น โดยกิจกรรมดังกล่าวได้ดำเนินการและพิสูจน์แล้วว่าสามารถเพิ่มความปลอดภัยบนท้องถนนได้ใน 4 ประเทศ ได้แก่ จีน ฟิลิปปินส์ ไทย และแทนซาเนีย

### 3.1.3 กลุ่มประชาชนอาเซียน (AEC)

กลุ่มประชาชนอาเซียน ดำเนินการแลกเปลี่ยนทางศิลปวัฒนธรรม สินค้าอุปโภคบริโภคต่าง ๆ มีเนื้อหาสนธิสัญญา<sup>4</sup> ได้แก่

- 1) กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามแดนในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Cross-Border Transport Agreement)
- 2) กรอบความตกลงอาเซียน ว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน

<sup>4</sup> สำนักงานตำรวจแห่งชาติ. อ่างแล้ว เจริญธรรมที่ 1. หน้า 4.

3) ความตกลงว่าด้วย การยอมรับหนังสือรับรอง การตรวจสภาพรถยนต์ที่ใช้ในการพาณิชย์ สำหรับบรรทุกสินค้า และการบริการสาธารณะที่ออกโดยประเทศอาเซียน

4) ข้อตกลงระหว่างไทยกับกัมพูชา ว่าด้วยการแลกเปลี่ยนสิทธิการจราจรสำหรับการขนส่งข้ามพรมแดน ณ จุดผ่านแดน อรัญประเทศ-ปอยเปต

5) ข้อตกลงระหว่างไทยกับกัมพูชา ว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดนของสินค้าและบุคคล ณ จุดผ่านแดน มุกดาหาร - สะหวันนะเขต

6) ข้อตกลงระหว่างไทยกับสาธารณรัฐประชาชนลาว และเวียดนาม ในการดำเนินการว่าด้วยการขนส่ง เพื่อการท่องเที่ยว

7) ข้อตกลงระหว่างไทยกับมาเลเซีย ว่าด้วยการขนส่งสินค้าเน่าเสียผ่านแดนโดยถนนจากประเทศไทย ผ่านมาเลเซียไปยังสาธารณรัฐสิงคโปร์

### 3.2 มาตรการทางกฎหมายของต่างประเทศที่เกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายจราจร

#### 3.2.1 มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายจราจรของประเทศญี่ปุ่น

ประเทศญี่ปุ่นมักจะถูกขนานนามให้เป็นประเทศที่มีความปลอดภัยสูงประเทศหนึ่งของโลก เนื่องจากมีความเข้มงวดของกฎหมายอย่างมาก รวมไปถึงกฎจราจร ซึ่งเป็นกฎพื้นฐานในการควบคุมดูแลความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนน การละเมิดกฎจราจรจะทำให้ได้รับการลงโทษอย่างรุนแรง รวมถึงประเทศญี่ปุ่นได้ดำเนินนโยบายด้านความปลอดภัยของตัวรถ ทั้งการออกมาตรการให้ติดตั้งระบบเบรก ABS และการติดตั้งถุงลมนิรภัย การปรับโครงสร้างพื้นฐานและองค์ประกอบทางถนน การปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการสร้างระบบฝึกอบรมเพื่อการขับขี่ที่ปลอดภัย<sup>5</sup>

#### กฎหมาย นโยบาย มาตรการที่เกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายจราจรของประเทศญี่ปุ่น

สำหรับประเทศญี่ปุ่นนั้น กฎหมายจราจรที่ใช้บังคับอยู่คือ Road Traffic Act 1960 โดยกฎหมายดังกล่าวได้กำหนดกฎระเบียบ ข้อบังคับ และ บทลงโทษสำหรับผู้กระทำความผิด พร้อมทั้งกำหนดอำนาจหน้าที่ให้เจ้าพนักงานตำรวจ ดังนี้

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

<sup>5</sup> กระทรวงคมนาคม. (2562). รายงานการศึกษาดูงานด้านความปลอดภัยทางถนนชุดที่ 3 ณ ประเทศญี่ปุ่น. หน้า 3. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: [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). [2565, 7 พฤศจิกายน].

(1) ระบบใบอนุญาตขับรถ<sup>6</sup>ใบอนุญาตขับรถในญี่ปุ่นแบ่งออกเป็น 3 ประเภท ได้แก่

(1.1) ประเภทที่ 1 สำหรับใช้ส่วนบุคคล ได้แก่ รถยนต์ และรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล

(1.2) ประเภทที่ 2 สำหรับใช้เพื่อการขนส่งสาธารณะ ได้แก่ รถแท็กซี่ และรถโดยสาร

(1.3) ประเภทที่ 3 ใบอนุญาตขับรถชั่วคราว ใช้สำหรับฝึกขับขี่ยานพาหนะบนท้องถนน

ซึ่งผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถจะต้องทำการสอบข้อเขียน และสอบภาคปฏิบัติแต่หากผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถมีใบรับรองผ่านการอบรมจากโรงเรียนสอนขับรถที่ได้รับการรับรอง จะได้รับการยกเว้น ไม่ต้องทำการทดสอบภาคปฏิบัติ<sup>7</sup> ทั้งนี้กฎหมายของประเทศญี่ปุ่นได้กำหนดให้การขับรถจะต้องได้รับการอนุญาต หรือใบอนุญาตโดยให้ตำรวจเป็นผู้ดำเนินการ

(2) บทลงโทษตามกฎหมาย

(2.1) ระบบการตัดแต้ม

รัฐบาลประเทศญี่ปุ่นได้ออกกฎหมายเพื่อควบคุมพฤติกรรมรถขับขี่ โดยใช้ระบบคะแนนเพื่อประเมินพฤติกรรม ตลอดจนเป็นการลงโทษแก่ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่กระทำ ความผิดฝ่าฝืนกฎหมายด้านการจราจรและขนส่ง<sup>8</sup> โดยมีวัตถุประสงค์หลักคือ เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของทุกฝ่าย<sup>9</sup> นอกจากนี้ประเทศญี่ปุ่นได้ให้ความสำคัญต่อการกระทำ ความผิดที่เป็นเหตุทำให้ผู้อื่นบาดเจ็บและเสียชีวิต หรือสร้างความเสียหายแก่ทรัพย์สินของรัฐ โดยจะดำเนินการตัดแต้มแก่ผู้กระทำความผิดในระดับสูงสุด คือ ระหว่างช่วงคะแนน 45 – 62

<sup>6</sup> กระทรวงคมนาคม. (2562). รายงานการศึกษาดูงานด้านความปลอดภัยทางถนนชุดที่ 3 ณ ประเทศญี่ปุ่น. หน้า 3. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: [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). [2565, 7 พฤศจิกายน].

<sup>7</sup> กระทรวงคมนาคม. (2562). รายงานการศึกษาดูงานด้านความปลอดภัยทางถนนชุดที่ 3 ณ ประเทศญี่ปุ่น. หน้า 3. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: [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). [2565, 7 พฤศจิกายน].

<sup>8</sup> กระทรวงคมนาคม. (2562). รายงานการศึกษาดูงานด้านความปลอดภัยทางถนนชุดที่ 3 ณ ประเทศญี่ปุ่น. หน้า 3. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: [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). [2565, 7 พฤศจิกายน].

<sup>9</sup> นิชนันท์ คุปตานนท์. (2562). ระบบแต้มความผิดในกฎหมายจราจรญี่ปุ่น. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <https://www.bangkokbiznews.com/blogs/columnist/122330>. [2566, 10 มกราคม].

คะแนนญี่ปุ่นนั้นระบบการตัดแต้มนี้จะถูกตรวจสอบย้อนหลังไปถึง 3 ปี<sup>10</sup> ซึ่งระบบตัดแต้มความผิดแบ่งออกได้เป็น 5 กลุ่ม<sup>11</sup> ได้แก่

(2.1.1) กรณีตัดแต้มความผิดพื้นฐานสำหรับความผิดทั่วไป เช่น

- ขับโดยไม่มีใบขับขี่ ถูกตัด 25 แต้ม
- ร่วมกันกระทำการอันอาจเป็นอันตราย (เช่น ขับรถแข่งกัน หรือ ขับรถจักรยานยนต์คู่ขนานกัน) ถูกตัด 25 แต้ม
- ขับรถในสภาพที่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในลมหายใจเกินกว่า 0.15 มิลลิกรัม/ลิตร ถูกตัด 25 แต้ม

- ขับขี่ในสภาพเหนื่อยล้า ถูกตัด 25 แต้ม

- จอดรถในที่ห้ามจอด ถูกตัด 2 แต้ม

- ไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าพนักงาน ถูกตัด 2 แต้ม

- ขับรถย้อนศร ถูกตัด 2 แต้ม

- ไม่หยุดที่ทางม้าลาย ถูกตัด 2 แต้ม

- ขับรถโดยไม่ระมัดระวัง ถูกตัด 2 แต้ม

- ไม่เว้นระยะห่างจากรถคันหน้าเพียงพอ ถูกตัด 1 แต้ม

- ใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่ ถูกตัด 1 แต้ม (แต่หากใช้แล้วเป็นผลให้

เกิดอันตรายต่อการจราจรจะเป็น 2 แต้ม)

- ขับรถแทรก ถูกตัด 1 แต้ม

- ไม่ให้สัญญาณไฟเลี้ยว ถูกตัด 1 แต้ม

(2.1.2) กรณีขับรถเร็วเกินกำหนดนั้น จะแบ่งเป็นช่วงความเร็วไว้ เช่น

- ขับรถเกินกำหนดไม่ถึง 20 กิโลเมตร/ชั่วโมง ถูกตัด 1 แต้ม

- ขับรถเกินกว่า 20 กิโลเมตร/ชั่วโมง แต่ไม่ถึง 25 กิโลเมตร/ชั่วโมง ถูกตัด 2 แต้ม

- ขับรถเกิน 25 กิโลเมตร/ชั่วโมง ถูกตัด 12 แต้ม

<sup>10</sup> กระทรวงคมนาคม. (2562). รายงานการศึกษาฐานด้านความปลอดภัยทางถนนชุดที่ 3 ณ ประเทศญี่ปุ่น. หน้า 3. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: [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). [2565, 7 พฤศจิกายน].

<sup>11</sup> ฉันทันท์ คุปตานนท์. (2562). ระบบตัดแต้มความผิดในกฎหมายจราจรญี่ปุ่น. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <https://www.bangkokbiznews.com/blogs/columnist/122330>. [2566, 10 มกราคม].



ทั้งนี้กรณีขับขี่ในสภาพที่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในลมหายใจเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด แแต่้มก็จะเพิ่มขึ้นขึ้นด้วย เช่น กรณีฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดงปกติจะถูกตัดแแต่้มความผิด 2 แแต่้ม แต่หากในขณะนั้นมีแอลกอฮอล์ในลมหายใจไม่เกิน 0.15 มิลลิกรัม/ลิตร แแต่้มความผิดที่ถูกตัดจะกลายเป็น 14 แแต่้ม และถ้ามีเกิน 0.15 มิลลิกรัม/ลิตร จะกลายเป็น 25 แแต่้ม

(2.1.3) กรณีแแต่้มความผิดพื้นฐานสำหรับความผิดเฉพาะ เช่น

- ดิ่มแล้วขับ ถูกตัด 35 แแต่้ม
- ขับขี่เป็นเหตุให้มีผู้ได้รับบาดเจ็บ ถูกตัด 42-55 แแต่้ม
- ขับขี่เป็นเหตุให้มีผู้เสียชีวิต ถูกตัด 62 แแต่้ม

(2.1.4) กรณีแแต่้มความผิดเพิ่มเติมกรณีเกิดอุบัติเหตุ เช่น

- มีผู้เสียชีวิต ถูกตัด 20 แแต่้ม
- มีผู้ได้รับบาดเจ็บสาหัส ถูกตัด 13 แแต่้ม
- มีผู้ได้รับบาดเจ็บโดยใช้เวลาในการรักษาน้อยกว่า 15 วัน ถูกตัด 3 แแต่้ม

(2.1.5) กรณีแแต่้มความผิดเพิ่มเติมกรณีชนแล้วหนี ไม่ให้ความช่วยเหลือผู้บาดเจ็บ ถูกตัด 35 แแต่้ม

ทั้งนี้เมื่อผู้ขับขี่กระทำความผิดกฎจราจรในเรื่องใดก็จะได้รับแแต่้มความผิดตามจำนวนที่กำหนดไว้ในกฎหมายเกี่ยวกับการกระทำผิดนั้น ๆ และถูกบวกแแต่้มเพิ่มเติมกรณีมีอุบัติเหตุเกิดขึ้น เช่น ขับรถฝ่าสัญญาณไฟแดงแล้วเกิดอุบัติเหตุเป็นเหตุให้มีผู้ได้รับบาดเจ็บซึ่งต้องใช้เวลาในการรักษามากกว่า 30 วันแต่ไม่ถึง 3 เดือน และถ้าหากหนีไปหลังจากเกิดอุบัติเหตุไม่ช่วยเหลือผู้ได้รับบาดเจ็บจะมีแแต่้มรวมเป็น 46 แแต่้ม

นอกจากนี้เมื่อผู้ขับขี่มีแแต่้มความผิดสะสมถึงระดับที่กำหนดจะถูกพักการใช้ใบขับขี่ชั่วคราวหรือถูกเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่แล้วแต่กรณี โดยจะมีระยะเวลาแตกต่างกันออกไป ขึ้นอยู่กับแแต่้มความผิดสะสมที่มี รวมไปถึงประวัติการถูกเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ด้วย ซึ่งในการดูประวัติแแต่้มสะสม โดยทั่วไปจะดูประวัติย้อนหลัง 3 ปีนับจากวันที่กระทำความผิดครั้งสุดท้าย ทั้งนี้บางกรณีก็อาจไม่นับรวมเข้าไปเป็นแแต่้มสะสม แต่แแต่้มดังกล่าวจะยังถูกบันทึกเป็นแแต่้มประวัติความผิดอยู่ไม่ได้ถูกลบออกไป

อย่างไรก็ตาม นอกจากการตัดแแต่้มแล้ว ประเทศญี่ปุ่นได้มีนโยบายในการสร้างแรงจูงใจให้ประชาชนเคารพกฎหมาย โดยหากบุคคลใดเป็นผู้ประพฤติปฏิบัติดี ไม่เคยมีประวัติแแต่้มความผิดสะสมหรือไม่เคยเกิดอุบัติเหตุใด ๆ เลยตลอดระยะเวลา 5 ปี ก็จะได้รับใบขับขี่ทองคำ ซึ่งจะได้รับประโยชน์คือสามารถที่จะต่ออายุใบขับขี่ได้สะดวกขึ้น และลดราคาค่าเบี้ยประกันได้อีกด้วย

## (2.2) ค่าปรับ

ประเทศญี่ปุ่นได้กำหนดบทลงโทษในกรณีที่ต้องชำระค่าปรับสำหรับการกระทำ ความผิด เช่น

## (2.2.1) กรณีขับรถยนต์เกินอัตราความเร็วที่กฎหมายกำหนด

ประเทศญี่ปุ่นได้กำหนดอัตราความเร็วสำหรับถนนในประเทศไว้ 2 แบบ คือ กรณีทางด่วนกำหนดอัตราความเร็วที่ไม่เกิน 100 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และ กรณีถนนสายหลัก เช่น ถนนในเมืองต่าง ๆ กำหนดอัตราความเร็วที่ไม่เกิน 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง นอกจากนี้ถ้าเป็น ถนนในเขตชุมชนจะกำหนดอัตราความเร็วสูงสุดที่ 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เนื่องจากมีความเสี่ยงจะ เกิดอันตรายต่อคนเดินเท้ามากที่สุด อย่างไรก็ตามหากถนนสายใดมีป้ายจำกัดความเร็วไว้ต้องปฏิบัติตามป้ายที่กำหนด โดยค่าปรับกรณีขับรถเร็วกว่าที่กฎหมายกำหนดจะอยู่ที่ 18,000 – 100,000 เยน หรือประมาณ 4,500 – 25,500 บาท<sup>12</sup>

## (2.2.2) กรณีเมาแล้วขับ

ประเทศญี่ปุ่นได้ตระหนักถึงภัยอันตรายจากปัญหาผู้ขับขี่ที่ดื่มแอลกอฮอล์ จึงได้มีการแก้กฎหมายในปี พ.ศ. 2550 เพื่อให้มีบทบัญญัติที่เข้มงวดมากขึ้น เพิ่มโทษสำหรับผู้ขับขี่ ที่ดื่มแล้วขับ รวมไปถึงการกำหนดบทลงโทษสำหรับบุคคลอื่นที่มีส่วนรับผิดชอบการกระทำ ของผู้ขับขี่ด้วย โดยมีรายละเอียดดังนี้<sup>13</sup>

## 1. ในกรณีของผู้ขับขี่

หากขับขี่ยานพาหนะในสภาพที่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกาย โดยมี ระดับแอลกอฮอล์ในลมหายใจเกินกว่า 0.15 มิลลิกรัม/ลิตร หรือไม่เกิน 0.03% ของแอลกอฮอล์ ในเลือด จะ โดนโทษจำคุกไม่เกิน 3 ปี หรือปรับไม่เกิน 500,000 เยน หรือประมาณ 127,000 บาท แต่หากเมาแล้วขับยานพาหนะ โดนโทษจำคุกไม่เกิน 5 ปี หรือปรับไม่เกิน 1,000,000 เยน หรือ ประมาณ 255,000 บาท

## 2. ในกรณีของผู้ที่ให้ยืมหรือให้ใช้รถ

หากผู้ขับขี้นำจะขับขี่ในสภาพที่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกาย จะ โดนโทษจำคุกไม่เกิน 3 ปี หรือปรับไม่เกิน 500,000 เยน หรือประมาณ 127,000 บาท แต่ถ้าผู้ขับขี่ เมาแล้วขับ จะ โดนโทษจำคุกไม่เกิน 5 ปี หรือปรับไม่เกิน 1,000,000 เยน หรือประมาณ 255,000 บาท

<sup>12</sup> My Life My Travels. (2563). *ข้อควรรู้ขับรถเที่ยวญี่ปุ่น*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <https://www.mylifemytravels.com>. [2566, 10 มกราคม].

<sup>13</sup> ฉันทันท์ คุปตานนท์. (2562). *กฎหมายดื่มไม่ขับในญี่ปุ่น*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <https://www.bangkokbiznews.com/blogs/columnist/121503>. [2566, 10 มกราคม].

3. กรณีผู้ที่จัดหาเครื่องดัดมัลติแอลกอฮอล์ให้ หรือส่งเสริมให้ผู้ขับขี่ดัดเครื่องดัดมัลติแอลกอฮอล์

หากผู้ขับขี่น่าจะขับขี่ในสภาพที่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกาย จะโดนโทษจำคุกไม่เกิน 2 ปี หรือปรับไม่เกิน 300,000 เยน หรือประมาณ 76,000 บาท หากเป็นกรณีผู้ขับขี่เมาแล้วขับจะโดนโทษจำคุกไม่เกิน 3 ปี หรือปรับไม่เกิน 500,000 เยน หรือประมาณ 127,000 บาท

4. ในกรณีผู้ขอโดยสารรถหรือให้वानให้ไปส่งตนเองหรือร่วมนั่งรถไปด้วยนั้น

- กรณีที่รู้ว่าผู้ขับขี่เมา แล้วผู้ขับขี่เมาแล้วขับจะโดนโทษจำคุกไม่เกิน 3 ปี หรือปรับไม่เกิน 500,000 เยน หรือประมาณ 127,000 บาท แต่ถ้าเป็นกรณีผู้ขับขี่ได้ขับขี่ในสภาพที่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกาย จะโดนโทษจำคุกไม่เกิน 2 ปี หรือปรับไม่เกิน 300,000 เยน หรือประมาณ 76,000 บาท

- กรณีที่รู้ว่าผู้ขับขี่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกาย และไม่ว่าจะเป็นกรณีผู้ขับขี่เมาแล้วขับหรือน่าจะขับขี่ในสภาพที่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกาย จะโดนโทษจำคุกไม่เกิน 2 ปี หรือปรับไม่เกิน 300,000 เยน หรือประมาณ 76,000 บาท

ทั้งนี้หากเกิดอุบัติเหตุทำให้มีผู้เสียชีวิต ผู้ขับขี่จะต้องโทษจำคุกสูงสุดไม่เกิน 20 ปี

นอกจากนี้หากผู้กระทำความผิดไม่ชำระค่าปรับภายในระยะเวลาที่กำหนด ก็อาจถูกห้ามใช้รถ

#### (2.2.3) กรณีไม่หยุดรถให้คนข้ามทางม้าลาย

ประเทศญี่ปุ่นให้ความสำคัญกับคนเดินเท้า โดยหากผู้ขับขี่เจอทางม้าลายต้องหยุดทันที โดย Road Traffic Act 1960 มาตรา 38(1) กำหนดว่าเมื่อเข้าใกล้ทางม้าลาย หรือทางข้ามสำหรับจักรยาน ยานพาหนะหรือรถรางต้องขับด้วยความเร็วที่จะสามารถหยุดได้ทันที (หรืออยู่ตรงหน้าเส้นหยุดใด ๆ ที่ระบุโดยป้ายถนนหรือเครื่องหมาย) และต้องไม่ทำให้คนหรือจักรยานข้ามถนนไม่ได้ ซึ่งหากบุคคลใดกระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 3 เดือน หรือปรับไม่เกิน 50,000 เยน หรือประมาณ 14,000 บาท<sup>14</sup>

<sup>14</sup> PPTV Online. (2565). *เทียบบทลงโทษแต่ละประเทศ “หากรถไม่หยุดให้คนข้ามทางม้าลาย*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <https://www.pptvhd36.com>. [2566, 10 มกราคม].

### 1. การเพิกถอนใบอนุญาต<sup>15</sup>

ประเทศญี่ปุ่นได้กำหนดให้การขับรถจะต้องได้รับการอนุญาต หรือได้รับใบอนุญาต โดยให้ตำรวจเป็นผู้ดำเนินการ ซึ่งการเพิกถอนใบอนุญาตเป็นการบังคับทางการปกครอง โดยการพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตฉบับมี 2 ประเภท ได้แก่

- การพักใช้เพิกถอนใบอนุญาตเมื่อมีการกระทำความผิดในข้อหาเฉพาะ ซึ่งจะไม่ใช้การตัดแต้ม แต่ใช้ข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้นประกอบการพิจารณา

- การพักใช้เพิกถอนใบอนุญาตด้วยระบบคะแนน โดยหากเมื่อมีการบันทึกคะแนนจนถึงหลักเกณฑ์ที่จะต้องถูกพักใช้ใบอนุญาตฉบับมี คณะกรรมการความมั่นคงประจำจังหวัดจะเป็นผู้พิจารณาพักใช้ใบอนุญาตฉบับมีของบุคคลที่ต้องถูกพักใช้ใบอนุญาต และบุคคลดังกล่าวจะต้องส่งใบอนุญาตฉบับมีคืนให้กับเจ้าหน้าที่เพื่อเก็บไว้ในช่วงเวลาของการพักใช้การขับรถในระหว่างถูกพักใช้ใบอนุญาตจะเป็นเหตุให้ได้รับโทษเพิ่มเติมจากข้อหาที่กระทำความผิด โดยประเทศญี่ปุ่นถือว่าการขับรถในขณะที่ถูกพักใช้ใบอนุญาต คือ การขับรถโดยไม่มีใบอนุญาต อย่างไรก็ตามประเทศญี่ปุ่นมีการอบรมเพื่อลดระยะเวลาการพักใช้ใบอนุญาตฉบับมี เช่น อบรม 1 วัน ก็จะลดเวลาการพักใช้ลง 1 วัน หรือในการพักใช้ใบอนุญาตฉบับมีที่มีระยะเวลานานจะมีคอร์สการอบรมที่สามารถได้ลดระยะเวลาลงกึ่งหนึ่งได้

สำหรับข้อดีของบทลงโทษตามกฎหมายของประเทศญี่ปุ่น ได้แก่ 1) ป้องกันการกระทำความผิดซ้ำ 2) เป็นการป้องกัน หรือ กระตุ้นไม่ให้กระทำความผิด และ 3) มีการประเมินการกระทำความผิดอย่างมีมาตรฐานและเท่าเทียมกัน

#### 2) อำนาจหน้าที่ให้เจ้าพนักงานตำรวจจราจร

เมื่อเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรพบว่ามีผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจรขึ้น เจ้าพนักงานตำรวจจะยึดใบอนุญาตฉบับมี และเขียนใบสั่งซึ่งจะมีสามส่วน แยกเป็นส่วนหนึ่งสี่ฟ้า สำหรับตัวผู้กระทำความผิด และใบแจ้งให้ชำระเงินเป็นสี่ขาว ส่วนที่สองสี่เหลืองเป็นสำเนาสำหรับเจ้าหน้าที่ตำรวจ ใบสั่งจะมีรายละเอียดเกี่ยวกับการกระทำความผิด มาตรการที่กระทำผิด วัน เวลา สถานที่ที่กำหนด ซึ่งเมื่อผู้กระทำความผิดได้รับใบสั่ง จะต้องมาศาลตามวันเวลาที่กำหนดไว้ในใบสั่งเพื่อดำเนินคดี โดยส่วนใหญ่ศาลแขวงที่มีอำนาจพิจารณาจะอยู่บริเวณใกล้เคียงกับสถานีกฎหมายจราจร

<sup>15</sup> กระทรวงคมนาคม. (2562). รายงานการศึกษาฐานด้านความปลอดภัยทางถนนชุดที่ 3 ณ ประเทศญี่ปุ่น. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: [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). [2565, 7 พฤศจิกายน].

นอกจากนี้ประเทศญี่ปุ่นยังมีวิธีการยังมีวิธีการพิเศษที่ใช้เฉพาะกับความผิดจราจรที่เรียกว่า Hansoku – kin System หรือการลงโทษทางการเงินแก่การละเมิด (Pecuniary Penalty against Traffic infraction System) สภาพบังคับนี้ไม่ใช่โทษทางอาญา ประเทศญี่ปุ่นได้ใช้วิธีนี้กับการละเมิดกฎหมายจราจรตั้งแต่ปี ค.ศ. 1968 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อลดภาระของกระบวนการยุติธรรมทางอาญา และเพื่อหลีกเลี่ยงการเกิดมลพิษ (Stigma) วิธีการของ Hansoku – kin System คือการให้เจ้าพนักงานออกคำบอกกล่าวเรียกว่า KoKuchi หรือ Tsukoku เป็นใบแจ้งให้ชำระเงินค่าปรับเป็นแผ่นกระดาษสีขาว ผู้กระทำความผิดจะต้องชำระเงินตามจำนวนที่กำหนดไว้ในกฎหมาย โดยสามารถชำระค่าปรับทางธนาคารหรือ ณ ที่ทำการไปรษณีย์ภายในระยะเวลา 8 วัน นับแต่ได้รับใบแจ้งให้ชำระเงิน ซึ่งเจ้าพนักงานตำรวจจะให้มาพร้อมกับใบสั่ง หากผู้กระทำความผิดจัดการชำระเงินภายในระยะเวลาที่กำหนดก็จะไม่ถูกดำเนินคดีอาญา และหากไม่สามารถชำระได้ภายในระยะเวลาดังกล่าว ผู้กระทำความผิดจะต้องไปที่ศูนย์การจราจรประจำอำเภอ เพื่อรับใบแจ้งให้ชำระเงินภายใน 11 วัน ถ้าผู้กระทำความผิดยังไม่ยอมชำระเงินค่าปรับดังกล่าว ก็จะถูกนำตัวไปศาลเพื่อดำเนินการตามกระบวนการวิธีพิจารณาความอาญาต่อไป สำหรับเงินที่ได้จากการที่ผู้กระทำความผิดชำระค่าปรับนั้น จะถูกแบ่งครึ่งระหว่างอำเภอ และจังหวัดเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการทำสัญญาจราจร และสัญญาถนนต่าง ๆ<sup>16</sup>

### 3.2.2 มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายจราจรของสหราชอาณาจักร

สหราชอาณาจักร ชื่อเรียกอย่างเป็นทางการว่า สหราชอาณาจักรบริเตนใหญ่และไอร์แลนด์เหนือ (United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland) โดยสหราชอาณาจักรมีการกำหนดประเภทความผิดเกี่ยวกับกฎหมายจราจรไว้ใน Road Traffic Regulation Act 1984 ซึ่งในกฎหมายฉบับนี้ส่วนใหญ่จะเป็นความผิดที่มีโทษปรับไม่เกิน 5,000 ปอนด์ หรือประมาณ 200,000 บาท และมีโทษจำคุกไม่เกิน 6 เดือน ซึ่งอัตราโทษดังกล่าวอยู่ในอำนาจพิจารณาของศาล Magistrate Court เว้นแต่ความผิดบางฐาน เช่น ขับรถในลักษณะอันตรายอันเป็นเหตุให้คนเดินถนนได้รับอันตราย ซึ่งมีโทษจำคุกเกิน 2 ปี และไม่มีเพดานโทษปรับ และความผิดตามกฎหมายจราจรส่วนใหญ่ใน Road Traffic Offenders Act 1988 ได้มีการกำหนดวิธีพิจารณาคดี หรือรูปแบบในการดำเนินคดีจราจรไว้ โดยให้ศาลใช้วิธีพิจารณาคดีแบบรวบรัด สำหรับความผิดตามกฎหมายจราจรที่เกี่ยวกับการจอดรถโดยผิดกฎหมาย โดยทั่วไปแล้วความผิดเกี่ยวกับการจอดรถนั้นผู้ขับจะต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบของแต่ละท้องถิ่น

<sup>16</sup> สมพจน์ คำแก้ว. (2556). *มาตรการทางกฎหมายในการลงโทษความผิดตามกฎหมายจราจร*. วิทยานิพนธ์หลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชากฎหมายอาญาและอาชญาวิทยา, คณะรัฐศาสตร์และนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา. หน้า 41.

**กฎหมาย นโยบาย มาตรการที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้กฎหมายจราจรของ สหราชอาณาจักร**  
สหราชอาณาจักร กฎหมายจราจรที่ใช้บังคับอยู่คือ พระราชบัญญัติความปลอดภัยบนถนน ค.ศ. 1988 (Road Traffic Regulation Act 1988) โดยกฎหมายดังกล่าวได้กำหนดกฎระเบียบข้อบังคับ และ บทลงโทษสำหรับผู้กระทำความผิด พร้อมทั้งกำหนดอำนาจหน้าที่ให้เจ้าพนักงานตำรวจจราจร อย่างไรก็ตาม เมื่อวันที่ 28 มิถุนายน 2565 สหราชอาณาจักรได้มีการปฏิรูปกฎหมายโดยเพิ่มบทลงโทษสำหรับข้อหาขับรถคนชนตาม โดยได้กำหนดโทษสูงสุดถึงจำคุกตลอดชีวิตจากเดิมที่มีโทษสูงสุด คือจำคุก 14 ปี<sup>17</sup> ภายใต้กฎหมายฉบับปรับปรุงใหม่ ผู้พิพากษามีอำนาจตัดสินลงโทษจำคุกตลอดชีวิต ในข้อหาขับรถโดยประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นเสียชีวิต ไม่ว่าจะมาจากการขับรถเร็ว แข่งรถ ใช้โทรศัพท์ เมาสูรา หรือใช้สารเสพติด รวมทั้งมีการเพิ่มโทษในข้อหาขับรถชนคนบาดเจ็บสาหัสด้วยซึ่งการเปลี่ยนแปลงข้อกฎหมายดังกล่าวเป็นส่วนหนึ่งของพระราชบัญญัติตำรวจ อาชญากรรม บทลงโทษ และศาลยุติธรรม (Police, Crime, Sentencing and Courts Act)<sup>18</sup>

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

(1) ระบบใบอนุญาตขับรถ

ใบอนุญาตขับรถเป็นเอกสารอย่างเป็นทางการที่อนุญาตให้เจ้าของรถใช้ยานยนต์บนทางหลวงและถนนสาธารณะอื่น ๆ ได้ ตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 92 ของ The Road Traffic Regulation Act 1988 โดยสหราชอาณาจักรกำหนดให้บุคคลที่อาศัยอยู่ในสหราชอาณาจักรสามารถสมัครสอบใบอนุญาตขับรถได้จะต้องมีอายุตั้งแต่ 15 ปี 9 เดือนขึ้นไป และสามารถเริ่มสอบได้เมื่ออายุ 16 ปีขึ้นไป และสามารถขับได้เฉพาะรถจักรยานยนต์เท่านั้น ซึ่งจะสามารถขับรถยนต์ได้ต้องมีอายุ 17 ปีขึ้นไป<sup>19</sup> สำหรับผู้ขับขี่ที่มีอายุครบ 70 ปี สามารถขอต่ออายุใบอนุญาตได้โดยได้รับอนุญาตจากแพทย์

<sup>17</sup> The Matter. (2565). *อังกฤษเดินหน้าใช้กฎหมายใหม่ ขับรถชนคนตายมีโทษสูงสุดถึงจำคุกตลอดชีวิต*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <https://thematter.co/brief/178972/178972#:~:text=Posted%20On%2027%20June%202022,%E0%B8%84%E0%B8%B7%E0%B8%AD%20%E0%B8%88%E0%B8%B3%E0%B8%84%E0%B8%B8%E0%B8%81%2014%20%E0%B8%9B%E0%B8%B5>. [2566, 11 มกราคม].

<sup>18</sup> BBC. (2017). *Killer drivers to receive life sentences in law change*. (Online). Available: <https://www.bbc.com/news/uk-41627240>. [2023, November 4].

<sup>19</sup> Chobrod Co., Ltd. (2561). *การสอบใบขับขี่ของประเทศต่างๆ ในโลก*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <https://chobrod.com/tips-car-care>. [2566, 13 มกราคม].

## (2) บทลงโทษตามกฎหมาย

### (2.1) ระบบการตัดคะแนน

สหราชอาณาจักรมีการนำระบบตัดคะแนนมาใช้ ซึ่งเป็นโทษที่รุนแรง โดยมีการกำหนดว่า เมื่อคะแนนถูกตัดถึงจุดหนึ่งในเวลาที่กำหนด เช่น หากถูกตัดคะแนนเกิน 12 คะแนนในรอบระยะเวลา 3 ปี จะถูกยึดใบอนุญาตขับรถ หรือถึงขั้นไม่สามารถขับรถได้อีกเลย ทำให้ผู้ขับขี่ในสหราชอาณาจักรมีจิตสำนึกและวินัยในการขับขี่ เพราะไม่ต้องการถูกตัดคะแนนอันจะนำไปสู่การถูกยึดใบอนุญาต<sup>20</sup> โดยตัวอย่างการกระทำความผิดที่จะโดยตัดคะแนน<sup>21</sup> เช่น

(2.1.1) ขับรถเกินกว่าอัตราเร็วที่กฎหมายกำหนดถูกตัดคะแนน 3 คะแนน

(2.1.2) ขับช้าเกินควรและอาจก่อให้เกิดอันตราย ลงโทษตั้งแต่ตกเดือนจนถึงหัก 9 คะแนน

(2.1.3) ผู้ขับขี่หลับในรถ ในขณะที่มีเมฆ อาจถูกหักถึง 10 คะแนน

(2.1.4) กินอาหาร ดื่มเครื่องดื่ม แต่งหน้า เปลี่ยนแผ่น CD ขณะขับขี่

### (2.2) ค่าปรับ

สหราชอาณาจักรได้กำหนดบทลงโทษในกรณีที่ต้องชำระค่าปรับสำหรับการกระทำความผิด เช่น

(2.2.1) กรณีขับรถยนต์เกินอัตราความเร็วที่กฎหมายกำหนด<sup>22</sup>

การจำกัดความเร็วบนถนนในสหราชอาณาจักรที่ใช้เพื่อกำหนดความเร็วสูงสุดตามกฎหมาย สำหรับยานพาหนะที่ใช้ถนนสาธารณะในสหราชอาณาจักรเป็นมาตรการหนึ่งที่สามารถควบคุมความเร็วได้ในขีดจำกัดความเร็ว ในแต่ละตำแหน่งจะระบุไว้ในเครื่องหมายจราจรที่ใกล้เคียงหรือการมีแสงไฟที่ถนน เครื่องหมายแสดงขีดจำกัดความเร็วเป็นไมล์ต่อชั่วโมง (mph) หรือใช้สัญลักษณ์ Clearway หรือระดับความเร็วแห่งชาติ (NSL) โดยความเร็วสูงสุดของสหราชอาณาจักรคือ 70 ไมล์ต่อชั่วโมง หรือ 112 กิโลเมตรต่อชั่วโมง โดยจำกัดความเร็วตามถนนต่าง ๆ ดังนี้

<sup>20</sup> PPTV Online. (2565). *เทียบบทลงโทษแต่ละประเทศ “หากรถไม่หยุดให้คนข้ามทางม้าลาย*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <https://www.pptvhd36.com>. [2566, 10 มกราคม].

<sup>21</sup> TrendingTalkUK. (2561). *22 กฎจราจรใน UK ที่มักจะทำผิดโดยคิดไม่ถึง*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <https://www.trendingtalkuk.com/archives/430>. [2565, 4 พฤศจิกายน].

<sup>22</sup> วรวัฒน์ สุขะพิบูลย์. (2560). *มาตรการในการลงโทษผู้กระทำความผิดฐานขับขี่รถยนต์เร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522*. วิทยานิพนธ์หลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขานิติศาสตร์, คณะนิติศาสตร์ปริทัศน์ พนมยงค์ มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต. หน้า 385.

1. ถนนมอเตอร์เวย์ ไม่เกิน 70 ไมล์ต่อชั่วโมง หรือ 112 กิโลเมตรต่อชั่วโมง
2. ถนนเส้นคู่ขนาน ไม่เกิน 60 ไมล์ต่อชั่วโมง หรือ 96 กิโลเมตรต่อชั่วโมง
3. ถนนสายเดียว ไม่เกิน 30 ไมล์ต่อชั่วโมง หรือ 48 กิโลเมตรต่อชั่วโมง
4. ถนนในพื้นที่ที่มีการจำกัดความเร็วโดยแสงไฟที่ถนน

โดยสหราชอาณาจักรได้กำหนดอัตราโทษสำหรับการฝ่าฝืนความเร็วตามที่จำกัด<sup>23</sup> ดังนี้

1. ขับเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดตั้งแต่ 1 - 15 ไมล์ต่อชั่วโมง หรือ 1 - 24 กิโลเมตรต่อชั่วโมง อัตราโทษปรับคือ 100 ปอนด์ หรือ 118 ยูโร หรือประมาณ 4,000 บาท พร้อมทั้งตัดแต้ม 3 แต้ม

2. ขับเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดตั้งแต่ 16-25 ไมล์ต่อชั่วโมง หรือ 25 - 41 กิโลเมตรต่อชั่วโมง อัตราโทษปรับคือ 100 - 1,000 ปอนด์ หรือ 118 - 1176 ยูโร หรือประมาณ 4,000 - 40,000 บาท พร้อมทั้งตัดแต้ม 4 แต้ม

3. ขับเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดตั้งแต่ 26 - 30 ไมล์ต่อชั่วโมง หรือ 42 - 48 กิโลเมตรต่อชั่วโมง อัตราโทษปรับคือ 100 - 1,000 ปอนด์ หรือ 118 - 1173 ยูโร หรือประมาณ 4,000 - 40,000 บาท พร้อมทั้งตัดแต้ม 5 - 6 แต้ม

4. ขับเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดตั้งแต่ 30 ไมล์ต่อชั่วโมงขึ้นไป หรือเกินกว่า 48 กิโลเมตรต่อชั่วโมง อัตราโทษปรับคือ 100 - 2,500 ปอนด์ หรือ 128 - 2932 ยูโร หรือประมาณ 4,000 - 105,000 บาท พร้อมทั้งตัดแต้ม พร้อมทั้งเพิกถอนใบอนุญาต 1 เดือน - 1 ปี

ทั้งนี้อัตรารค่าปรับมีความแตกต่างกัน โดยอัตรารค่าปรับขั้นต่ำจะกำหนดที่ 100 ปอนด์ หรือประมาณ 4,000 บาท อย่างไรก็ตามถ้าคดีขึ้นสู่ศาลอัตรารค่าปรับสูงสุดจะไม่เกิน 1,000 ปอนด์ หรือประมาณ 40,000 บาท ยกเว้นกระทำความผิดบนถนนมอเตอร์เวย์ ซึ่งกำหนดอัตราโทษสูงสุดอยู่ที่ 2,500 ปอนด์ หรือประมาณ 105,000 บาท

นอกจากนี้หากถูกหมายเรียกจากศาลผู้กระทำความผิดจะถูกห้ามขับรถเป็นเวลา 7 - 56 วัน โดยจะพิจารณาการกำหนดโทษจากปัจจัยต่าง ๆ เช่น ช่วงเวลาของวัน ประเภทของถนน และสภาพถนน สภาพอากาศ

<sup>23</sup> speedingeurope. (2023). *Ultimate information on European speed and traffic violations*. (Online). Available: <http://speedingeurope.com/united-kingdom/>. [2023, January 14].



### (2.2.2) กรณีเมาแล้วขับ

สหราชอาณาจักรถือเป็นประเทศแรก ๆ ที่เริ่มมีการตั้งจุดตรวจริมถนน เพื่อตรวจวัดระดับ แอลกอฮอล์ในเลือด ตั้งแต่ปี ค.ศ. 1967 โดย The Road Traffic Regulation Act 1988 ได้กำหนดระดับแอลกอฮอล์ของผู้ขับขี่และบทลงโทษไว้ดังนี้<sup>24</sup>

#### 1. ประเภทของการตรวจวัด

- การตรวจวัดจากลมหายใจ ปริมาณแอลกอฮอล์ที่กฎหมายกำหนด คือ 35 ไมโครกรัม/100 มิลลิลิตร หรือ 0.035 กรัม/100 มิลลิลิตร
- การตรวจวัดจากเลือด ปริมาณแอลกอฮอล์ที่กฎหมายกำหนด คือ 80 ไมโครกรัม/100 มิลลิลิตร หรือ 0.08 กรัม/100 มิลลิลิตร
- การตรวจวัดจากปัสสาวะ ปริมาณแอลกอฮอล์ที่กฎหมายกำหนด คือ 107 ไมโครกรัม/100 มิลลิลิตร หรือ 0.107 กรัม/100 มิลลิลิตร

#### 2. บทลงโทษกรณีเมาแล้วขับ

- ระดับแอลกอฮอล์ต่ำกว่า 0.08 กรัม/100 มิลลิลิตร ตัดคะแนน 3-11 คะแนน พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ 12 เดือน สำหรับค่าปรับขึ้นอยู่กับดุลยพินิจของศาล
- ระดับแอลกอฮอล์ 0.08 – 0.137 กรัม/100 มิลลิลิตร ตัดคะแนน 3-11 คะแนน ปรับ 150 ปอนด์ หรือประมาณ 6,200 บาท – 150% ของรายได้ต่อสัปดาห์ พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ 12 -16 เดือน พร้อมทั้งเข้ารับการบำบัด 4.5 เดือน
- ระดับแอลกอฮอล์ 0.138 – 0.206 กรัม/100 มิลลิลิตร ตัดคะแนน 3-11 คะแนน ปรับ 150 ปอนด์ หรือประมาณ 6,200 บาท – 150% ของรายได้ต่อสัปดาห์ พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ 17 -22 เดือน พร้อมทั้งเข้ารับการบำบัด 6 เดือน
- ระดับแอลกอฮอล์ 0.207 – 0.275 กรัม/100 มิลลิลิตร ตัดคะแนน 3-11 คะแนน ปรับ 5,000 ปอนด์ หรือประมาณ 210,000 บาท พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ 23 - 28 เดือน พร้อมทั้งเข้ารับการบำบัด 7.5 เดือน และบริการสังคม
- ระดับแอลกอฮอล์สูงกว่า 0.275 กรัม/100 มิลลิลิตร ตัดคะแนน 3-11 คะแนน ปรับ 5,000 ปอนด์ หรือประมาณ 210,000 บาท พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ 29 - 36 เดือน พร้อมทั้งเข้ารับการบำบัด 9 เดือนและบริการสังคม

<sup>24</sup> ไวพจน์ กุลาชัย, พันตำรวจตรี. (2555). *โครงการการบังคับใช้กฎหมายกรณีเมาแล้วขับในประเทศอังกฤษ สหรัฐอเมริกา เกาหลีใต้ เวียดนาม สิงคโปร์ และไทย*. รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์ สำนักงานกองทุนสนับสนุนการส่งเสริมสุขภาพ. หน้า 9-11.

โดยทั่วไปแล้วศาลของสหราชอาณาจักรจะลงโทษด้วยการปรับระหว่าง 400 – 450 ปอนด์ (ประมาณ 20,000 – 22,500 บาท) และพักใช้ใบอนุญาตขับขี่เป็นเวลาอย่างน้อย 1 ปี อย่างไรก็ตามหากผู้ขับขี่ที่เมาแล้วขับก่อให้เกิดอุบัติเหตุและมีคนเสียชีวิต จะต้องโทษจำคุกไม่เกิน 14 ปี นอกจากนี้หากมีการกระทำความผิดซ้ำภายในระยะเวลา 10 ปี หรือมีระดับแอลกอฮอล์สูงกว่าที่ กฎหมายกำหนด 2.5 เท่า จะถือว่าเป็นผู้กระทำความผิดที่มีความเสี่ยงสูง จะถูกพักใช้ใบอนุญาตขับขี่อย่างน้อย 3 ปีและหากต้องการขับขี่ยานพาหนะอีกหลังจากพ้นกำหนด จะต้องได้รับการรับรองจากแพทย์ก่อนว่าไม่มีปัญหาเกี่ยวกับแอลกอฮอล์ นอกจากนี้หากผู้ขับขี่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุและมีผู้เสียชีวิตจะต้องโทษจำคุกไม่เกิน 14 ปี ค่าปรับไม่มีจำกัดจำนวนเงิน ตัดคะแนน 3-11 คะแนน และเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่เป็น ระยะเวลาอย่างน้อย 2 ปี

### 3. กรณีไม่หยุดรถให้คนข้ามทางม้าลาย

ผู้ขับขี่ไม่ให้ทางแก่ผู้ที่พยายามจะข้ามทางม้าลายนั้น ภายใต้กฎหมายสหราชอาณาจักร Road Traffic Regulation Act 1984 อาจต้องเสียค่าปรับ 100 ปอนด์ หรือประมาณ 4,000 บาท และถูกตัดคะแนนใบขับขี่ 3 คะแนน<sup>25</sup> นอกจากนี้ผู้ขับขี่ต้องระวังคนที่รอข้ามถนน และให้ทางเมื่อมีคนเคลื่อนเข้าสู่เขตทางข้าม รวมถึงแม้ว่าคนข้ามทางม้าลายจะเดินผ่านเลนของไปแล้ว ก็ยังต้องรอให้พวกเขาข้ามถนนทั้งเส้นไปได้ก่อนจึงจะเคลื่อนรถได้

#### (2.3) การเพิกถอนใบอนุญาต

ในสหราชอาณาจักรเมื่อผู้กระทำความผิดถูกตัดคะแนน 12 คะแนน ภายในระยะเวลา 3 ปี อาจถูกเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ และหากเป็นผู้ขับขี่ที่ยังผ่านการทดสอบการขับขี่ไม่เกิน 2 ปี (ผู้ขับขี่ใหม่) ถ้าถูกตัดคะแนนครบ 6 คะแนนจะถูกเพิกถอนใบอนุญาต

#### 2) อำนาจหน้าที่ให้เจ้าพนักงานตำรวจจราจร

เมื่อเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรพบว่ามีกรกระทำผิดกฎหมายจราจรขึ้น เจ้าหน้าที่ตำรวจหรือเจ้าพนักงานจราจรจะออกไปสั่งติดไว้ที่ยานพาหนะของผู้กระทำความผิด ซึ่งในใบสั่งนั้นจะระบุถึงฐานความผิด จำนวนเงินค่าปรับ ระยะเวลาที่ผู้กระทำความผิดสามารถที่จะชำระค่าปรับ และสถานที่ที่ผู้กระทำความผิดสามารถชำระค่าปรับ และหากผู้กระทำความผิดสามารถที่จะชำระค่าปรับภายในเวลาที่กำหนดค่าปรับที่ผู้กระทำความผิดจะต้องชำระจะลดลง ร้อยละ 50 แต่หากผู้กระทำความผิดไม่ชำระค่าปรับภายในเวลาที่กำหนดแล้ว เจ้าหน้าที่ตำรวจหรือเจ้าพนักงานจราจรก็มีหนังสือแจ้งเตือน และหากผู้กระทำความผิดยังไม่ชำระค่าปรับภายในกำหนดเวลาที่ระบุไว้ในหนังสือแจ้งเตือน จำนวนเงินค่าปรับที่ผู้กระทำความผิดจะต้องชำระจะเพิ่มขึ้น ร้อยละ 50 ในกรณีนี้

<sup>25</sup> PPTV Online. (2565). *เทียบบทลงโทษแต่ละประเทศ “หากรถไม่หยุดให้คนข้ามทางม้าลาย*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <https://www.pptvhd36.com>. [2566, 10 มกราคม].

หากผู้กระทำความผิดไม่ชำระค่าปรับก็จะถูกดำเนินคดีและอาจถูกจำคุกได้ แต่ถ้าหากผู้กระทำความผิดเห็นว่าตนไม่ได้กระทำความผิดตามที่กำหนดไว้ในใบสั่งแล้ว ผู้กระทำความผิดก็สามารถกรอกข้อความลงในช่องที่กำหนดไว้ในใบสั่งว่าประสงค์ที่จะต่อสู้คดี แล้วส่งกลับไปยังที่อยู่ที่ระบุไว้ในใบสั่ง จากนั้นก็รอหมายเรียกให้ไปศาลต่อไป

### 3.2.3 มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายจราจรของราชอาณาจักรสวีเดน

ราชอาณาจักรสวีเดนเป็นประเทศที่อยู่ในแถบสแกนดิเนเวีย ซึ่งเป็นประเทศอันดับต้น ๆ ของโลกในเรื่องระบบการศึกษา ความเท่าเทียมกัน สวัสดิการรัฐ และรายได้ต่อหัว<sup>26</sup>

สำหรับนโยบายความปลอดภัยทางถนน ราชอาณาจักรสวีเดนมีพื้นฐานความคิดว่า “มนุษย์ไม่ได้สมบูรณ์แบบ” (Humans are not perfect) และผู้เดินทาง (ใช้ยานพาหนะหรือเดินเท้า) หลีกเลียงไม่ได้ที่จะทำสิ่งผิดพลาด แต่ธรรมชาติของมนุษย์ที่ย่อมผิดพลาดได้นี้ต้องไม่นำไปสู่การบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางท้องถนน และเชื่อว่าถ้าอุบัติเหตุเป็นสิ่งที่สามารถเกิดขึ้นได้ มันก็จะเกิดขึ้นแก่ตอนไหนเท่านั้นเอง ดังนั้นจึงสร้างสถานการณ์ที่ปลอดภัยและพฤติกรรมที่มีความรับผิดชอบให้กับผู้ที่เดินทางสัญจรบนท้องถนนเพื่อป้องกันอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้น รวมถึงให้ความสำคัญกับการแบ่งส่วนความรับผิดชอบด้านความปลอดภัยทางถนน ระหว่างผู้ออกแบบระบบความปลอดภัยทางถนนต้องพัฒนาออกแบบและบำรุงรักษา กับผู้ใช้งานระบบความปลอดภัยต้องมีจิตสำนึก ปฏิบัติตามและเคารพกฎจราจร อีกทั้งพัฒนาเทคโนโลยียานยนต์ที่ช่วยลดแรงปะทะรุนแรงเวลาเกิดอุบัติเหตุ เพื่อให้มั่นใจว่าเมื่อมีความผิดพลาดเกิดอุบัติเหตุขึ้นจะไม่นำไปสู่การเสียชีวิตและบาดเจ็บรุนแรง<sup>27</sup>

อย่างไรก็ตาม ราชอาณาจักรสวีเดนได้ออกนโยบายความปลอดภัยทางถนน vision zero โดยในปี ค.ศ. 2050 ราชอาณาจักรสวีเดนจะไม่มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนน โดยทาง ราชอาณาจักรสวีเดนได้ดำเนินโครงการ Vision Zero ตั้งแต่ปี 1997 โดยได้ดำเนินการออกแบบถนนเพื่อความปลอดภัยของคน ทั้งคนขับและคนที่เดินถนน มากกว่าความสะดวกสบายในการขับขี่ รวมไปถึงการสร้างสิ่งแวดลอมที่จูงใจให้คนขับรถอย่างปลอดภัย มากกว่าการบังคับใช้กฎหมาย โดยได้ดำเนินการ ดังนี้<sup>28</sup>

<sup>26</sup> ลงทุนแมน. (2562). *สวีเดน ประเทศที่เป็นอันดับต้นๆ ของโลกในทุกด้าน*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <https://www.longtunman.com/17168>. [2566, 12 กุมภาพันธ์].

<sup>27</sup> สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.). (2565). *นโยบายความปลอดภัยทางถนน vision zero สวีเดน เนเธอร์แลนด์ และ สหรัฐอเมริกา*. กรุงเทพฯ: สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.). หน้า 1.

<sup>28</sup> เรื่องเดียวกัน, หน้าเดียวกัน.

1) ลดจำนวนแยก เพิ่มจำนวนวงเวียน

การใช้วงเวียนช่วยลดอุบัติเหตุได้มากกว่าเพราะคนจะต้องลดความเร็วเวลาเลี้ยวเป็นวงกลม และหลีกเลี่ยงจังหวะชนกันที่จุดตัดของสองเลนอีกด้วย

2) ตัดถนน 2+1 เลน แทน 4 เลน

การตัดถนนของสวีเดน เน้นที่ความปลอดภัย มากกว่าความสะดวกสบายของคนขับ การมีเพียง 3 เลน และเลนกลางมีหน้าที่ให้คนที่ขับรถในเลนซ้ายและขวา เบี่ยงออกเพื่อแซงรถคันข้างหน้า ซึ่งถนน 4 เลน มีความกว้างมาก และทำให้คนอยากขับเร็ว แต่พอเหลือสามเลน คนขับรถเบี่ยงเลนเพื่อแซงได้ยากขึ้น คนเลยขับรถช้าลงและระวังมากขึ้นไปในตัว

3) เพิ่มจำนวนลูกระนาดให้มากขึ้นในเขตเมือง จูงใจให้คนขับแค่ 30 กม./ชม.

4) อัฟเกรดทางม้าลาย

มีการติดตั้งไฟกระพริบ และ ลูกระนาดบริเวณใกล้ ๆ ทางม้าลาย 12,600 จุด เป็นการเตือนให้คนขับรถว่าจะมีคนข้ามถนนข้างหน้า อีกทั้งลูกระนาดยังช่วยลดความเร็วของรถอีกด้วย นอกจากนี้ ด้วยการจำกัดความเร็วรถในเขตเมือง ทำให้รถสามารถชะลอและหยุดที่ทางม้าลายได้อย่างง่ายดาย ดังนั้นเวลาที่ผู้ขับขี่ยานพาหนะเห็นคนเดินถนนยืนเตรียมข้ามทางม้าลาย เจ้าของรถก็สามารถหยุดและให้คนข้ามได้ทันที ไม่ต้องรอสัญญาณไฟ

5) ห้ามรถเลี้ยวโดยเด็ดขาดที่ทางม้าลาย

6) ติดตั้งกล้องตรวจจับความเร็วจำนวนมาก

แทนที่จะตั้งด่านตรวจ เพื่อจับคนขับรถเร็วเกินกำหนดมาลงโทษ ราชอาณาจักรสวีเดน เพิ่มจำนวนกล้องตรวจจับความเร็ว ที่ติดตั้งเป็นแนวยาวต่อเนื่องตามถนน ทั้งในเขตเมืองและทางหลวงต่างจังหวัด ทำให้สวีเดนเป็นประเทศที่มีกล้องตรวจจับความเร็วต่อพื้นที่ถนนมากที่สุดในโลก ซึ่งกล้องเหล่านี้เอาไว้เตือนใจผู้ขับขี่ว่าจุดนี้คือเขตสำคัญอย่าขับเร็ว

7) ระบบขนส่งมวลชนที่มีประสิทธิภาพ

8) เลนจักรยานที่ปลอดภัย

9) นโยบายป้องกันการเมาแล้วขับที่ครอบคลุม

นอกจากเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ไม่เกิน 3% เครื่องดื่มแอลกอฮอล์ชนิดอื่น ๆ จะวางขายได้เฉพาะในร้านที่รัฐบาลอนุญาต และร้านเหล่านั้นไม่เปิดตอนกลางคืน (ยกเว้นแต่จะไปดื่มที่บาร์)

**กฎหมาย นโยบาย มาตรการที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้กฎหมายจราจรของราชอาณาจักรสวีเดน**

ราชอาณาจักรสวีเดน ยานยนต์ที่นำออกมาวิ่ง จะต้องอยู่ในสภาพที่มีความปลอดภัยในการจราจร ต่อผู้ใช้ และต่อสิ่งแวดล้อม ตามที่มีกำหนดไว้ในกฎหมายยานยนต์ (Fordonslagen)

พระราชบัญญัติยานยนต์ (Fordonsförordningen) พระราชบัญญัติความผิดจราจรทางบก และระเบียบข้อบังคับอื่น ๆ เช่น เรื่องก๊าซจากท่อไอเสีย ที่จะต้องมีการติดเครื่องกรองไอเสีย (Katalytisk avgasrening) เป็นต้น โดยราชอาณาจักรสวีเดนได้กำหนดกฎระเบียบ ข้อบังคับ และบทลงโทษสำหรับผู้กระทำความผิด พร้อมทั้งกำหนดอำนาจหน้าที่ให้เจ้าพนักงานตำรวจจราจร ดังนี้

### 1) ใบอนุญาตขับรถและบทลงโทษตามกฎหมาย

#### (1) ระบบใบอนุญาตขับรถ

การขับขี่ยานยนต์ในราชอาณาจักรสวีเดน ผู้ขับจะต้องมีใบอนุญาตขับที่ตรงตามประเภทของยานยนต์ ใบอนุญาตขับขี่ยานยนต์แบบธรรมดาทั่วไปเรียกว่า “ใบอนุญาตขับรถยนต์ หรือใบขับขี่ (Körkort)” แต่ใบอนุญาตที่ใช้เพื่อขับรถแทรกเตอร์รถสี่ล้อสี่ล้อหิมะ และ รถเอทีวี (ATV ย่อจาก All-Terrain Vehicle) จะเรียกว่า “ใบอนุญาตขับ (förarbevis)”<sup>29</sup>

การขับรถสี่ล้อสี่ล้อหิมะ รถเอทีวี ผู้ขับต้องมีอายุ 16 ปีขึ้นไป และต้องมีใบอนุญาตขับรถสี่ล้อสี่ล้อหิมะ และรถเอทีวี สำหรับใบขับขี่ทั่วไป และใบอนุญาตขับรถแทรกเตอร์ที่ได้ก่อนวันที่ 1 มกราคม ค.ศ. 2000 มีสิทธิที่จะใช้กับรถสี่ล้อสี่ล้อหิมะ และ รถเอทีวี ด้วย แม้ว่าจะเป็นใบขับขี่ที่เคยถูกยึดมาแล้วก็ตาม<sup>30</sup>

รถจักรยานยนต์ระดับ 2 ไม่จำเป็นต้องมีใบขับขี่ หรือใบอนุญาตขับ (Förarbevis) ถ้าผู้นั้นมีอายุครบ 15 ปีก่อนวันที่ 1 ตุลาคม ค.ศ. 2009 แต่ถ้ามีอายุครบ 15 ปีหลังจาก วันที่ 30 กันยายน ค.ศ. 2009 จำเป็นต้องมีใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ระดับ 2 หรือใบขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคล หรือใบขับขี่สำหรับรถแทรกเตอร์ด้วย

การขับรถแทรกเตอร์หรือเครื่องจักรที่ใช้เครื่องยนต์ระดับ 2 บนท้องถนนจะต้องมีใบขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคล หรือใบขับขี่รถแทรกเตอร์

ใบขับขี่รถแทรกเตอร์ จะออกให้สำหรับผู้ที่มีอายุครบ 16 ปี (หรือ 15 ปี ถ้ามีเหตุผลพิเศษ)

ใบขับขี่ และใบอนุญาตขับมีอายุ 10 ปี ก่อนวันหมดอายุประมาณสองถึงสามเดือน คณะกรรมการขนส่ง (Transportstyrelsen) จะส่งเอกสารเพื่อใช้ในการออกใบขับขี่ใบใหม่ มาให้เจ้าของ โดยไม่ต้องมีการสอบใหม่ และถ้าเจ้าของใบขับขี่ไม่ปฏิบัติตามวิธีการที่กำหนดไว้ใบขับขี่นั้นก็จะหมดอายุไปโดยปริยาย<sup>31</sup>

<sup>29</sup> ธนรัตน์ ธนพุทธิ. (2555). *คู่มือคนไทยในสวีเดน* พิมพ์ครั้งที่ 1. สถานเอกอัครราชทูต ณ กรุงสตอกโฮล์ม. หน้า. 146

<sup>30</sup> เรื่องเดียวกัน, หน้า 147.

<sup>31</sup> ธนรัตน์ ธนพุทธิ. อ้างแล้ว เจริญธรรมที่ 29. หน้า 149.

## (2) บทลงโทษตามกฎหมาย

### (2.1) ค่าปรับ

#### (2.1.1) กรณีขับรถยนต์เกินอัตราความเร็วที่กฎหมายกำหนด

ราชอาณาจักรสวีเดนจำกัดความเร็วไม่เกิน 120 กิโลเมตรต่อชั่วโมง พร้อมทั้งผู้ขับขี่ควรปรับความเร็วให้เหมาะสมกับสภาพอากาศและสภาพถนนอยู่เสมอการลงโทษสำหรับการขับรถเร็วเกินกำหนดนั้นมีโทษปรับ และผู้ที่ถูกจับได้ว่าขับรถเร็วยังเสี่ยงที่จะถูกถอนใบอนุญาตขับรถนานถึง 36 เดือน

#### (2.1.2) กรณีเมาแล้วขับ

ราชอาณาจักรสวีเดนได้สร้างทัศนคติแก่ผู้ขับขี่ให้ไม่ขับรถเมื่อดื่มแอลกอฮอล์ โดยได้กำหนดขีดจำกัดความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ในเลือดตามกฎหมาย (BAC) ไว้ที่ 0.02 มิลลิกรัมต่อลิตรขึ้นไป หรือ มีปริมาณความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ที่ 0.10 มิลลิกรัมต่อลิตรในอากาศที่หายใจ ซึ่งถ้าบุคคลใดขับขี่ยานพาหนะขณะอยู่ภายใต้ฤทธิ์แอลกอฮอล์ถือเป็นอาชญากรรม โดยไม่คำนึงว่าผู้ขับขี่มีส่วนร่วมในอุบัติเหตุหรือไม่ ซึ่งส่งผลให้ราชอาณาจักรสวีเดนมีอัตราการใช้แอลกอฮอล์ในทางที่ผิดและเมาแล้วขับต่ำที่สุดในยุโรป นอกจากนี้กฎหมายไม่ได้กำหนดค่าปรับในกรณีกระทำความผิดฐานเมาแล้วขับไว้แต่สามารถให้ผู้กระทำความผิดจ่ายค่าปรับได้ตามความเหมาะสมของฐานะทางการเงินของผู้กระทำความผิด และมีโทษจำคุกไม่เกิน 6 เดือน แต่ถ้าผู้กระทำความผิดมีปริมาณความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ที่ 0.50 มิลลิกรัมต่อลิตรในอากาศที่หายใจ หรือ มีความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ในเลือด 0.10 มิลลิกรัมต่อลิตร ผู้ขับขี่สามารถถูกตัดสิทธิจำคุกไม่เกิน 2 ปี<sup>32</sup>

นอกจากนี้ ผู้ที่ต้องโทษสถานหนัก ในข้อหาขับรถในขณะเมาสุราถ้าต้องการใบขับขี่ใหม่ ในตอนทำเรื่องยื่นขอ “ใบอนุญาตทำใบขับขี่” จะต้องแนบความเห็นของแพทย์ที่ยืนยันว่าผู้ยื่นขอได้เลิกสุราแล้วมาด้วย<sup>33</sup>

### (2.2) การเพิกถอนใบอนุญาต<sup>34</sup>

ใบขับขี่ และใบอนุญาตขับ เป็นหลักฐานที่แสดงถึงความเหมาะสมที่จะเป็นผู้ใช้ยานยนต์ ดังนั้นจะถูกเรียกคืนทันทีเมื่อความเหมาะสมนั้นได้หมดสิ้นไป ซึ่งสาเหตุโดยทั่วไปคือ การทำผิดกฎหมายการจราจร (Trafikbrott) เช่น ขับรถในขณะเมาสุรา ทำผิดแล้วหลบหนี ขับรถ

<sup>32</sup> The Swedish Road Traffic Offences Act (1951: 649) Section 4 and Section 4a.

<sup>33</sup> ธนรัตน์ ธนพุทธิ. อ้างแล้ว เจริญธรรมที่ 29. หน้า 150.

<sup>34</sup> ธนรัตน์ ธนพุทธิ. อ้างแล้ว เจริญธรรมที่ 29. หน้า 149.

ฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดง มีโรคร้ายแรง หรือเหตุผลทางด้านการแพทย์ก็อาจเป็นสาเหตุ ให้มีการเรียกคืนได้

คณะกรรมการขนส่งเป็นหน่วยงานที่จะมีมติในการเรียกคืน และเป็นมติที่สามารถอุทธรณ์ได้ต่อศาลปกครอง มติของคณะกรรมการขนส่ง จะมีการระบุกำหนดเวลาการยึดใบขับขี่เอาไว้ด้วย ซึ่งต่ำสุดจะไม่ต่ำกว่า 1 เดือน และสูงสุดห้ามเกิน 3 ปี ระยะเวลานี้ หมายถึงการห้ามขับรถที่ต้องมีใบอนุญาต

การที่จะได้ใบขับขี่ใหม่หลังจากการถูกยึดไปแล้ว จะต้องมีการยื่นคำร้อง แต่ถ้าระยะเวลาที่ถูกยึดนั้นนานกว่า 12 เดือน ก็จะต้องทำเรื่องขอ “ใบอนุญาตขอทำใบขับขี่” ใหม่ และทำการสอบใหม่ด้วย

## 2) อำนาจหน้าที่ให้เจ้าพนักงานตำรวจจราจร

ตำรวจจราจรของราชอาณาจักรสวีเดนมีหน้าที่ป้องกัน และตรวจจับอาชญากรรมที่เกิดขึ้นบนท้องถนน โดยมีหลักว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจทุกคนที่ปฏิบัติหน้าที่ได้รับมอบหมายให้รักษาความสงบเรียบร้อยและความปลอดภัยบนท้องถนน โดยยึดถือคติว่าไม่ควรมีใครเสียชีวิตหรือได้รับบาดเจ็บสาหัสจากการจราจร ซึ่งสอดคล้องกับนโยบาย Vision Zero ของราชอาณาจักรสวีเดน โดยตำรวจจราจรต้องดำเนินการด้วยความรวดเร็ว และ ความสุขุมรอบคอบ โดยวิธีการที่จะช่วยให้บรรลุเป้าหมายของ Vision Zero คือการตรวจสอบว่าผู้ขับขี่ปฏิบัติตามขีดจำกัดความเร็วด้วยเครื่องมือเลเซอร์และมาตรวัดความเร็วเฉลี่ย<sup>35</sup> เพื่อลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บในการจราจร และเพิ่มความปลอดภัยในสังคม<sup>36</sup>

## 3.3 มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายจราจรของประเทศไทย

### 3.3.1 องค์กรภายในประเทศที่มีความเกี่ยวข้องกับการขับเคลื่อนในการแก้ปัญหาจราจร<sup>37</sup>

#### 1) สำนักนายกรัฐมนตรี

สำนักนายกรัฐมนตรี มีหน่วยงานซึ่งเรียกว่า คณะกรรมการจัดการระบบการจราจรทางบก (คจร.) มีนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน ภารกิจในการเสนอ นโยบายและแผนหลักการจัดการระบบจราจรทางบกต่อคณะรัฐมนตรี พิจารณาเห็นชอบแผนงาน โครงการกำหนดมาตรฐานและมาตรการ

<sup>35</sup> Polisen. (2023). *Trafik – polisens arbete*. (Online). Available: <https://polisen.se/trafik-polisens-arbete>. [2023, February 18].

<sup>36</sup> Polisen. (2023). *Trafik – polisens arbete*. (Online). Available: <https://polisen.se/trafik-polisens-arbete>. [2023, February 18].

<sup>37</sup> สำนักงานตำรวจแห่งชาติ. อ่างแล้ว เชนงอรรถที่ 1. หน้า 4-6.

เกี่ยวกับการแก้ไขปัญหาราจรปรับปรุงกฎหมายที่มีผลต่อระบบการจราจรให้เหมาะสม เร่งรัดและประสานการปฏิบัติของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้เป็นไปตามมาตรการนโยบายและแผนงานที่กำหนด

## 2) กระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคม เป็นหน่วยงานที่มีหน้าที่ยกระดับการให้บริการประชาชน พัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานและคมนาคมขนส่ง ให้มีความคุ้มค่าและทั่วถึงทำให้ระบบคมนาคมขนส่งมีความปลอดภัยมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและส่งเสริมคุณภาพชีวิต ประสานและเชื่อมโยงโครงข่ายระบบขนส่งมวลชน ระบบขนส่งสาธารณะทั้งคนและสินค้าและขยายโอกาสการเดินทางสัญจรอย่างเสมอภาคโดยทั่วถึงกัน มีหน่วยงานในสังกัดที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กรมการขนส่งทางบก กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท

## 3) กรมการขนส่งทางบก

กรมการขนส่งทางบก มีภารกิจเกี่ยวกับการจัดระบบ การจัดระเบียบการขนส่งทางบก โดยการกำกับ ดูแล ตรวจสอบ ตรวจสอบ ให้มีการปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ ประสานและวางแผน ให้มีการเชื่อมต่อกับระบบการขนส่งอื่น ๆ เพื่อให้ระบบการขนส่งทางบกเกิดความคล่องตัว สะดวก รวดเร็ว ทั่วถึง และปลอดภัย โดยให้มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

(1) ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ กฎหมายว่าด้วยล้อเลื่อน และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง

(2) ดำเนินการแก้ไข ป้องกัน และส่งเสริมสวัสดิภาพการขนส่งทางบก

(3) ส่งเสริม และพัฒนาเครือข่ายระบบการขนส่งทางบก

(4) ดำเนินการจัดระเบียบการขนส่งทางบก

(5) ร่วมมือและประสานงานกับองค์กรและหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง ทั้งในประเทศ และต่างประเทศในด้านการขนส่งทางบก และในส่วนที่เกี่ยวข้องกับอนุสัญญาและความตกลงระหว่างประเทศ

## 4) กรมทางหลวง

กรมทางหลวง เป็นหน่วยงานภายใต้สังกัดกระทรวงคมนาคม มีหน้าที่ควบคุมและดำเนินการก่อสร้าง บำรุงและบำรุงรักษา ทางหลวง ทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทาน เพื่ออำนวยความสะดวก รวดเร็วและปลอดภัยในทางหลวงทั่วประเทศ เอื้อประโยชน์ในการพัฒนาเศรษฐกิจ สังคม การปกครอง ความมั่นคง และการป้องกันประเทศ หน่วยงานในสังกัด ได้แก่ สำนักสำรวจและออกแบบ แขวงทางหลวงตามพื้นที่ต่าง ๆ



### 5) กรมทางหลวงชนบท

กรมทางหลวงชนบท เป็นส่วนราชการระดับกรม สังกัดกระทรวงคมนาคม โดยบุคลากรโอนภารกิจจากกรมโยธาธิการ และกรมการเร่ร่อนพัฒนาชนบท มีหน้าที่ในการพัฒนา และยกระดับมาตรฐานทางหลวงชนบท เพื่อสนับสนุนการคมนาคมขนส่ง การท่องเที่ยว การพัฒนา ชายแดน การพัฒนาเมืองอย่างบูรณาการและยั่งยืน แก้ไขปัญหาจราจรโดยสร้างทางเชื่อม (Missing Link) ทางเลี่ยง (By-pass) และทางลัด (Shortcut) รวมทั้งเป็นพี่เลี้ยงด้านการพัฒนา ทางหลวงท้องถิ่นให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

### 6) คณะกรรมการศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน (คปถ.)

### 7) สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)

สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) เป็นหน่วยงานของรัฐ อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของนายกรัฐมนตรี มีรายได้จากภาษีสรรพสามิตยาสูบและสุราในอัตรา ร้อยละ 2 ต่อปี ทำหน้าที่จุดประกาย กระตุ้น สนับสนุน และประสานความร่วมมือกับกลุ่มบุคคล องค์กร และ ชุมชนทั่วไป (ภาคี สร้างเสริมสุขภาพ) โดยมุ่งหวังให้คนไทยมีสุขภาพดีครบสี่ด้าน การจิต ปัญญา สังคม เพื่อร่วมสร้างประเทศไทยให้น่าอยู่ โดยไม่จำกัดกรอบวิธีการ และยินดีเปิดรับ แนวทางปฏิบัติการใหม่ ๆ ที่เป็นความคิดสร้างสรรค์สามารถนำไปสู่การขยายค่านิยมและการสร้าง พฤติกรรมสร้างเสริมสุขภาพแก่ประชาชนได้อย่างมีประสิทธิภาพและกว้างขวาง

### 8) องค์กรบริหารราชการส่วนท้องถิ่น (อปท.)

องค์กรบริหารราชการส่วนท้องถิ่น (อปท.) ได้แก่ องค์กรบริหารส่วนจังหวัด เทศบาล องค์กรบริหารส่วนตำบล ในพื้นที่ต่าง ๆ ทั่วประเทศ

### 9) องค์กรบริหารส่วนจังหวัด

องค์กรบริหารส่วนจังหวัดมีหน้าที่พัฒนาจังหวัด ทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคม การศึกษา สาธารณสุข การอาชีพ สาธารณูปโภคต่าง ๆ เช่น จัดทำโครงการที่เกี่ยวข้องทั้งเทศบาลและ อบต. เช่นการก่อสร้างถนนหลัก การจัดสร้างระบบสาธารณูปโภคที่เกินอำนาจเทศบาลและ อบต. เช่น สร้างบ่อบำบัดน้ำเสียเนื่องจากใช้งบประมาณในการจัดสร้างสูง

### 10) เทศบาล

เทศบาลมีหน้าที่การให้บริการแก่ราษฎรในกิจการสาธารณะ เช่น การรักษาความสะอาด ถนนหรือทางเดินและที่สาธารณะ รวมทั้งการจัดการสิ่งแวดล้อม เช่น กำจัดขยะมูลฝอยและสิ่งปฏิกูล การป้องกันและระงับโรคติดต่อ การให้ราษฎรได้รับความรู้โดยการศึกษาอบรม การรักษา ความสงบเรียบร้อย การจัดให้มีเครื่องใช้ดับเพลิง การนำที่ดินสาธารณะมาใช้ประโยชน์กับท้องถิ่น

### 3.3.2 กฎหมายภายในประเทศที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้กฎหมายจราจร

#### รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2560

รัฐธรรมนูญ เป็นกฎหมายสูงสุดของประเทศ กฎหมายใดจะขัดหรือแย้งกับรัฐธรรมนูญไม่ได้ ซึ่งรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2560 มาตรา 77 ได้กำหนด ดังนี้

รัฐพึงจัดให้มีกฎหมายเพียงเท่าที่จำเป็น และยกเลิกหรือปรับปรุงกฎหมายที่หมดความจำเป็นหรือไม่สอดคล้องกับสภาพการณ์ หรือที่เป็นอุปสรรคต่อการดำรงชีวิตหรือการประกอบอาชีพ โดยไม่ชักช้าเพื่อไม่ให้เป็นการกระทบแก่ประชาชน และดำเนินการให้ประชาชนเข้าถึงตัวบทกฎหมายต่าง ๆ ได้โดยสะดวกและสามารถเข้าใจกฎหมายได้ง่ายเพื่อปฏิบัติตามกฎหมายได้อย่างถูกต้อง

ก่อนการตรากฎหมายทุกฉบับ รัฐพึงจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้อง วิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมายอย่างรอบด้านและเป็นระบบ รวมทั้งเปิดเผยผลการรับฟังความคิดเห็นและการวิเคราะห์นั้นต่อประชาชน และนำมาประกอบการพิจารณาในกระบวนการตรากฎหมายทุกชั้นตอน เมื่อกฎหมายมีผลใช้บังคับแล้ว รัฐพึงจัดให้มีการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมายทุกกรอบระยะเวลาที่กำหนดโดยรับฟังความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องประกอบด้วย เพื่อพัฒนากฎหมายทุกฉบับให้สอดคล้องและเหมาะสมกับบริบทต่าง ๆ ที่เปลี่ยนแปลงไป

รัฐพึงใช้ระบบอนุญาตและระบบคณะกรรมการในกฎหมายเฉพาะกรณีที่กำหนดหลักเกณฑ์การใช้ดุลพินิจของเจ้าหน้าที่ของรัฐและระยะเวลาในการดำเนินการตามขั้นตอนต่าง ๆ ที่บัญญัติไว้ในกฎหมายให้ชัดเจน และพึงกำหนดโทษอาญาเฉพาะความผิดร้ายแรง

ด้วยรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย มาตรา 77 บัญญัติให้รัฐพึงกำหนดโทษอาญาเฉพาะความผิดร้ายแรง ประกอบกับแผนการปฏิรูปประเทศด้านกฎหมายได้กำหนดให้มีการปรับปรุงกฎหมายในการกำหนดโทษอาญาให้เหมาะสมกับสภาพความผิดหรือกำหนดมาตรการลงโทษให้เหมาะสมกับการกระทำความผิด และฐานะของผู้กระทำความผิดเพื่อไม่ให้บุคคลต้องรับโทษหนักเกินสมควร หรือต้องรับภาระในการรับโทษที่แตกต่างกัน อันเนื่องมาจากฐานะทางเศรษฐกิจที่แตกต่างกัน เนื่องจากกฎหมายที่กำหนดโทษปรับ ผู้มีฐานะทางเศรษฐกิจดีย่อมสามารถชำระค่าปรับได้ แต่ผู้มีฐานะยากจน และไม่อยู่ในฐานะที่จะชำระค่าปรับได้จะถูกกักขังแทนค่าปรับ ซึ่งกระทบต่อศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์อย่างรุนแรง ซึ่งบางกรณีประชาชนเป็นผู้กระทำผิดเพราะรู้เท่าไม่ถึงการณ์ หรือกระทำไปเพราะความยากจน และเมื่อกระทำความผิดแล้วจะต้องถูกนำตัวเข้าสู่กระบวนการยุติธรรมทางอาญา เช่น ถูกจับกุม คุมขัง พิมพ์ลายนิ้วมือ และลงบันทึกประวัติอาชญากรเป็นประวัติติดตัวตลอดไป อันสร้างรอยด่างให้เกิดแก่ศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์อย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้

### พระราชบัญญัติจราจรทางบก

ประเทศไทยได้มีการตรากฎหมายจราจรขึ้นเป็นฉบับแรก คือ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2477 ซึ่งการร่างพระราชบัญญัตินี้อาศัยหลักจากกฎหมายจราจรของประเทศอังกฤษ โดยนำมาดัดแปลงให้เหมาะสมกับประเทศไทย ต่อมาได้มีพระราชบัญญัติการขนส่ง พ.ศ.2497 ออกใช้บังคับเกี่ยวกับการขนส่ง ซึ่งสาเหตุที่ต้องมีการบัญญัติกฎหมายเหล่านี้ออกมาบังคับใช้เนื่องจากเพื่อเป็นการจัดระเบียบในการจราจรให้เกิดความเหมาะสมกับสภาพจราจร และจำนวนยานพาหนะที่เพิ่มขึ้น เพื่อก่อให้เกิดความสะดวกสบายและความปลอดภัยในชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของผู้ขับขี่และผู้ใช้ทาง อีกทั้งความเจริญของสังคม ทำให้การจราจรใช้รถใช้ถนนมีความสำคัญ และจำเป็นต่อชีวิตประจำวันของมนุษย์มากขึ้น ประกอบกับความเจริญทางเทคโนโลยี ทำให้มีการพัฒนารูปแบบและเครื่องยนต์กลไกของยานพาหนะ ที่นำมาใช้บนถนน กฎหมายเหล่านี้จึงมีการปรับปรุงแก้ไขให้มีความทันสมัยรองรับกับสภาพการจราจรใช้รถใช้ถนนให้ดียิ่งขึ้นมาเป็นลำดับ และต่อมาในปี พ.ศ. 2522 ประเทศไทยได้มีการแก้ไขกฎหมายเกี่ยวกับการจราจรครั้งใหญ่ที่สุด โดยได้มีการประกาศใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ขึ้นมาบังคับใช้แทนกฎหมายที่เกี่ยวกับการจราจรที่ใช้บังคับแต่เดิม เพื่อให้สามารถควบคุม บังคับ ผู้ขับขี่ ผู้ประกอบการ และตัวรถให้เกิดความปลอดภัยและสะดวกในการสัญจรยิ่งขึ้น

ทั้งนี้ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้แบ่งประเภทของความผิดตามหลักสากลเอาไว้ 2 ประเภท<sup>38</sup>คือ

1) ความผิดเกี่ยวกับการขับเคลื่อนรถ (Moving Violations) เช่น ขับรถด้วยความเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณจราจร แชนงรถในที่คับขัน กลับรถในทางร่วมทางแยก เป็นต้น

2) ความผิดเกี่ยวกับการจอดรถ (Parking Violations) เช่น การจอดรถในที่ห้ามจอด หรือจอดรถโดยฝ่าฝืนคำสั่งเจ้าพนักงานจราจร จอดรถเกินเวลากำหนด เป็นต้น

เนื่องจากกฎหมายจราจรเป็นกฎหมายที่ออกมาใช้บังคับเพื่อความเหมาะสมและความปลอดภัยของผู้ขับขี่และผู้ใช้ทางจึงมีลักษณะเป็นข้อห้าม ซึ่งส่วนใหญ่มองว่าการกระทำความผิดกฎหมายจราจรไม่เป็นการกระทำความผิดที่ร้ายแรง แต่เป็นความผิดเล็กน้อย ใคร ๆ ก็อาจกระทำความผิดได้<sup>39</sup>

สำหรับลักษณะการกระทำความผิดและบทลงโทษ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้กำหนดไว้ดังนี้

<sup>38</sup> สมพจน์ คำแก้ว. อ่างแล้ว เชนงรรถที่ 16. หน้า 3.

<sup>39</sup> สมพจน์ คำแก้ว. อ่างแล้ว เชนงรรถที่ 16. หน้า 2.

### 1) ระบบใบอนุญาตขับขี่

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 31/1 ระบุว่าในขณะที่ขับรถในทางเดินรถ ผู้ขับขี่ต้องมีใบอนุญาตขับขี่อยู่กับตัวและต้องแสดงต่อเจ้าพนักงานจราจรเมื่อขอตรวจ โดยผู้ใดฝ่าฝืนต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 4,000 บาท<sup>40</sup>

ทั้งนี้ พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ระบุว่า ผู้ขับขี่รถต้องได้รับใบอนุญาตขับรถและต้องมีใบอนุญาตขับรถและสำเนาภาพถ่ายใบคู่มือจดทะเบียนรถในขณะที่ขับขี่หรือความคุมผู้ฝึกหัดขับรถ เพื่อแสดงต่อเจ้าพนักงานได้ทันที เว้นแต่ผู้ฝึกหัดขับรถยนต์ตามมาตรา 57<sup>41</sup>

ในประเทศไทยใบอนุญาตขับรถแบ่งออกเป็น 3 ประเภท<sup>42</sup> ได้แก่

- (1) ใบอนุญาตขับรถชั่วคราว มีอายุ 2 ปีนับแต่วันออกใบอนุญาตขับรถ
- (2) ใบอนุญาตขับรถส่วนบุคคล รถยนต์สามล้อส่วนบุคคล รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล รถบดถนน รถแทรกเตอร์ และรถชนิดอื่นที่มีอายุ 5 ปีนับแต่วันออกใบอนุญาตขับรถ
- (3) ใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะ รถยนต์สามล้อสาธารณะ และรถจักรยานยนต์สาธารณะ มีอายุ 3 ปี นับแต่วันออกใบอนุญาตขับรถและอาจขอต่ออายุใบอนุญาตขับรถอีกคราวละ 5 ปี หรือ 3 ปี แล้วแต่กรณี

### 2) บทลงโทษตามกฎหมาย

#### (1) ระบบตัดแต้ม

เมื่อวันที่ 9 มกราคม 2566 เป็นวันแรกของการบังคับใช้กฎหมายใหม่ว่าด้วยระบบการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถ (ตัดแต้มใบขับขี่) ที่ออกตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 12) พ.ศ. 2562<sup>43</sup>

กฎการตัดคะแนนใบขับขี่กำหนดให้ผู้มีใบอนุญาตขับขี่มีคะแนนความประพฤติคนละ 12 คะแนน หากทำผิดตามกฎหมายจราจรในข้อหาที่ระบุไว้ หรือไม่ชำระค่าปรับ จะถูกตัดคะแนน

<sup>40</sup> พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522. มาตรา 31/1 ประกอบมาตรา 152.

<sup>41</sup> พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522. มาตรา 57 บัญญัติว่า

ผู้ฝึกหัดขับรถยนต์ ต้องมีผู้ซึ่งได้รับอนุญาตขับรถยนต์มาแล้วไม่น้อยกว่า 3 ปี ควบคุมอยู่ด้วย

ในการฝึกหัดขับรถ ห้ามมิให้ผู้ใดนอกจากผู้ฝึกหัดและผู้ควบคุมอยู่ในรถ ถ้ามีการเสียหายเกิดขึ้น ผู้ควบคุมต้องรับผิดชอบแก่ผู้ฝึกหัด เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าผู้ฝึกหัดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามคำสอนในเวลาที่ขับอยู่นั้น

<sup>42</sup> ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน. (2561). *กฎหมายที่ควรรู้ ด้านความปลอดภัยทางถนน*. กรุงเทพฯ: กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย. หน้า 17.

<sup>43</sup> TQM. (2563). *ขับรถผิดกฎจราจร ถูกตัดแต้มเท่าไร?*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <https://www.tqm.co.th/blog/>. [2566, 1 กุมภาพันธ์].

ตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่กำหนด พร้อมทั้งยังคงต้องได้รับอัตราโทษปรับตามมาตราของพระราชบัญญัติจราจรทางบกเช่นเดิม เช่น กลุ่มความผิดหลักที่เป็นปัจจัยในการเกิดอุบัติเหตุซึ่งมีอยู่ 20 สถานความผิด จะถูกตัดคะแนนเมื่อทำผิดทันที ได้แก่<sup>44</sup>

(1.1) ตัด 1 คะแนน สำหรับความผิดฐาน

1. ใช้มือถือขณะขับขี่
2. ไม่คาดเข็มขัดนิรภัยทั้งคนขับและผู้โดยสาร
3. ไม่สวมหมวกนิรภัยทั้งคนขับและผู้โดยสาร
4. ขับรถบนทางเท้า
5. ขับรถเร็วเกินกฎหมายกำหนด
6. ไม่ชำระค่าปรับในระยะเวลาที่กำหนด
7. ไม่หลบรถฉุกเฉิน
8. ไม่หยุดให้คนข้ามถนน

(1.2) ตัด 2 คะแนน สำหรับความผิดฐาน

1. ฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดง
2. ขับรถย้อนศร
3. ขับรถประมาท
4. เมาแล้วขับ
5. ขับรถระหว่างโดนพักใช้ใบขับขี่

(1.3) ตัด 3 คะแนน สำหรับความผิดฐาน

1. เกี่ยวข้องกับการจัดแข่งรถบนท้องถนน
2. ชนแล้วหนี
3. หย่อนความสามารถในการขับขี่
4. ขับรถขณะเสพยาเสพติด
5. เมาแล้วขับ โดยมีแอลกอฮอล์ในเลือดเกิน 150 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์

(1.4) ตัด 4 คะแนน สำหรับความผิดฐาน

1. เมาแล้วขับ โดยมีแอลกอฮอล์ในเลือดเกิน 200 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์
2. เมาแล้วขับเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัสหรือเสียชีวิต

<sup>44</sup> Atirut Duereh. (2566). *บังคับใช้ระบบตัดคะแนนใบขับขี่ สำนักงานตำรวจแห่งชาติหวังช่วยลดอุบัติเหตุ-สร้างความปลอดภัยบนท้องถนนอย่างยั่งยืน.* (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <https://www.sdgmove.com/2023/01/12/driving-licence-point-car-accident/>. [2566, 2 กุมภาพันธ์].

3. เสพยาเสพติดแล้วขับเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัสหรือเสียชีวิต
4. แข่งรถบนท้องถนนโดยไม่ได้รับอนุญาต
5. ขับรถโดยทำให้ผู้อื่นเดือดร้อนหรือไม่ปลอดภัย

ส่วนกลุ่มความผิดอื่น ๆ อีก 42 ฐานความผิด เช่น ฝ่าฝืนเครื่องหมายจราจรในทางจุดพื้นที่ห้ามจอด ไม่แสดงใบอนุญาตขับขี่ขณะขับรถ เป็นต้น ความผิดกลุ่มนี้จะถูกตัดคะแนนเฉพาะกรณีไม่ชำระค่าปรับตามใบสั่งในเวลาที่กำหนดเท่านั้น ขณะที่วิธีการตัดคะแนนจะดำเนินการด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ โดยใช้ระบบฐานข้อมูลใบสั่ง PTM ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติในการบันทึกการทำผิดกฎจราจรและตัดคะแนนในแต่ละครั้ง

ทั้งนี้ มาตรการลงโทษสำหรับผู้มีใบอนุญาตขับขี่ที่ถูกตัดคะแนนจนเหลือ 0 คะแนน มีขั้นตอนดังนี้

1. ถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่หรือห้ามขับรถเป็นเวลา 90 วัน โดยเจ้าหน้าที่ตำรวจ จะเป็นผู้มีหนังสือแจ้งคำสั่งดังกล่าว
2. การฝ่าฝืนขับรถในขณะที่ถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่จะมีโทษจำคุกไม่เกิน 3 เดือน ปรับไม่เกิน 10,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ
3. หากถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่เป็นครั้งที่ 3 ภายใน 3 ปี อาจจะถูกสั่งพักใช้มากกว่า 90 วัน และหากยังถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่อีกเป็นครั้งที่ 4 อาจถูกพิจารณาเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่
4. คะแนนที่ถูกตัดไปในแต่ละครั้ง จะได้รับคืนเมื่อครบกำหนด 1 ปี นับแต่วันกระทำผิดครั้งนั้นๆ เว้นแต่เป็นกรณีที่ถูกตัดเหลือ 0 คะแนน จะได้รับคืนเมื่อพ้นกำหนดเวลาการสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ โดยได้รับคืนเพียง 8 คะแนน
5. ผู้ที่ถูกตัดคะแนนสามารถขอคืนคะแนนได้ โดยการเข้าอบรมกับกรมการขนส่งทางบก ซึ่งผู้อบรมต้องชำระค่าอบรมเอง โดยที่
  - เมื่อคะแนนเหลือน้อยกว่า 6 คะแนนเข้าอบรมเพื่อคืนคะแนนได้แต่ทำได้ปีละ 2 ครั้ง เท่านั้น อบรมครั้งแรกได้คืนไม่เกิน 12 คะแนน ครั้งที่ 2 ได้คืนไม่เกิน 6 คะแนน
  - กรณีคะแนนเหลือ 0 จนถูกสั่งพักใบขับขี่ 90 วัน หากเข้าร่วมการอบรมและผ่านการอบรมจะได้คืนกลับมาทั้งหมด 12 คะแนน แต่ถ้าไม่ผ่านการอบรมหรือไม่เข้ารับการอบรม จะได้คะแนนคืน 8 คะแนน และหากครบ 1 ปีไม่ทำผิดกฎจราจรอีก จะได้คืน 4 คะแนนที่เหลือ

## (2) ค่าปรับ

- (2.1) กรณีขับรถยนต์เกินอัตราเร็วที่กฎหมายกำหนด

(2.1.1) พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้กำหนดเกี่ยวกับความเร็วของรถสำหรับผู้ขับขี่และบทลงโทษ ดังนี้

1. พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 67 ประกอบ มาตรา 152 กำหนดให้ผู้ขับขี่ต้องขับรถด้วยอัตราความเร็วตามที่กำหนดในกฎกระทรวง หรือตามเครื่องหมายจราจรที่ติดไว้ในทาง หากฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามถูกปรับไม่เกิน 4,000 บาท

2. พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 68 ประกอบ มาตรา 148 กำหนดให้ผู้ขับขี่ซึ่งจะเลี้ยวรถให้รถอื่นแซง หรือผ่านขึ้นหน้า จอดรถ หยุดรถ หรือกลับรถ ต้องลดความเร็วของรถ หากฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามถูกปรับไม่เกิน 2,000 บาท

3. พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 69 ประกอบ มาตรา 148 กำหนดให้ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถในทางเดินรถ บนเนินเขา บนสะพาน ที่เชิงสะพาน ที่แคบ ทางโค้ง ทางลาด ที่คับขัน หรือที่มีหมอก ฝน ฝุ่น หรือควันจนทำให้ไม่อาจเห็นทางข้างหน้าได้ในระยะหกสิบเมตร ต้องลดความเร็วของรถในลักษณะที่จะให้เกิดความปลอดภัย หากฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามถูกปรับไม่เกิน 2,000 บาท

4. พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 70 ประกอบ มาตรา 148 ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถเข้าใกล้ทางร่วมทางแยก ทางข้าม เส้นให้รถหยุด หรือวงเวียน ต้องลดความเร็วของรถ หากฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามถูกปรับไม่เกิน 2,000 บาท

(2.1.2) กฎกระทรวงกำหนดอัตราความเร็วสำหรับการขับรถในทางเดินรถ พ.ศ. 2564 (ออกตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522) ได้กำหนดอัตราความเร็วไว้ในกรณีต่าง ๆ ดังนี้

1. การขับรถในทางเดินรถในและนอกเขต กทม. / เมืองพัทยา / เขตเทศบาล / ชุมชน ให้ใช้อัตราความเร็วดังนี้

- รถบรรทุกที่มีน้ำหนักกรด รวมทั้งน้ำหนักบรรทุกทุกเกิน 2,200 กิโลกรัม หรือรถบรรทุกโดยสารเกิน 15 คน กำหนดอัตราเร็วไม่เกิน 60 กิโลเมตร/ชั่วโมง ในเขต กทม. / เมืองพัทยา / เขตเทศบาล และกำหนดอัตราเร็วไม่เกิน 80 กิโลเมตร/ชั่วโมง สำหรับนอกเขตดังกล่าว

- รถขณะที่กำลังจอดอื่น รถยนต์สี่ล้อเล็ก หรือรถยนต์สามล้อ กำหนดอัตราเร็วไม่เกิน 45 กิโลเมตร/ชั่วโมง ในเขต กทม. / เมืองพัทยา / เขตเทศบาล / ชุมชน และกำหนดอัตราเร็วไม่เกิน 55 กิโลเมตร/ชั่วโมง สำหรับนอกเขตดังกล่าว

- รถจักรยานยนต์ กำหนดอัตราเร็วไม่เกิน 60 กิโลเมตร/ชั่วโมง เว้นแต่รถจักรยานยนต์ที่มีกำลังเครื่องยนต์ตั้งแต่ 35 กิโลวัตต์ขึ้นไป หรือมีขนาดความจุของกระบอกสูบรวมกันตั้งแต่ 400 ลูกบาศก์เซนติเมตรขึ้นไป หรือบิ๊กไบค์ ให้ใช้อัตราความเร็วไม่เกิน

80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ในเขต กทม. / เมืองพัทยา / เขตเทศบาล / ชุมชน และกำหนดอัตราเร็วไม่เกิน 70 กิโลเมตร/ชั่วโมง เว้นแต่รถจักรยานยนต์ที่มีกำลังเครื่องยนต์ตั้งแต่ 35 กิโลวัตต์ขึ้นไป หรือมีขนาดความจุของกระบอกสูบรวมกันตั้งแต่ 400 ลูกบาศก์เซนติเมตรขึ้นไป กำหนดอัตราความเร็วไม่เกิน 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง สำหรับนอกเขตดังกล่าว

- รถโรงเรียนหรือรถรับส่งนักเรียน กำหนดอัตราเร็วไม่เกิน 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ในเขต กทม. / เมืองพัทยา / เขตเทศบาล / ชุมชน กำหนดอัตราความเร็วไม่เกิน 70 กิโลเมตรต่อชั่วโมง สำหรับนอกเขตดังกล่าว

- รถแทรกเตอร์ รถบดถนน หรือรถใช้งานเกษตรกรรมตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ กำหนดอัตราความเร็วไม่เกิน 45 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ทั้งในและนอกเขต กทม. / เมืองพัทยา / เขตเทศบาล / ชุมชน

- รถอื่นนอกจากข้อดังกล่าวข้างต้น กำหนดอัตราความเร็วไม่เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ในเขต กทม. / เมืองพัทยา / เขตเทศบาล / ชุมชน กำหนดอัตราความเร็วไม่เกิน 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง สำหรับนอกเขตดังกล่าว

2. การขับรถในทางเดินรถที่อยู่นอกเขตกรุงเทพมหานคร เขตเมืองพัทยา เขตเทศบาลนคร เขตเทศบาลเมือง และเขตชุมชน โดยทางเดินรถนั้นได้จัดแบ่งช่องเดินรถในทิศทางเดียวกันไว้ตั้งแต่ 2 ช่องขึ้นไปและมีเกาะกลางถนน ให้ใช้อัตราความเร็ว ดังนี้

- รถบรรทุกที่มีน้ำหนักรถเกิน 2,200 กิโลกรัม หรือรถบรรทุกคนโดยสารที่มีที่นั่งคนโดยสารเกิน 15 คน ให้ใช้อัตราความเร็วไม่เกิน 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

- รถขณะที่ลากจูงรถอื่น รถยนต์สี่ล้อเล็ก หรือรถยนต์สามล้อ ให้ใช้อัตราความเร็วไม่เกิน 65 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

- รถจักรยานยนต์ ให้ใช้อัตราความเร็วไม่เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เว้นแต่รถจักรยานยนต์ที่มีกำลังเครื่องยนต์ตั้งแต่ 35 กิโลวัตต์ขึ้นไปหรือมีขนาดความจุของกระบอกสูบรวมกันตั้งแต่ 400 ลูกบาศก์เซนติเมตรขึ้นไป ให้ใช้อัตราความเร็วไม่เกินหนึ่งร้อยกิโลเมตรต่อชั่วโมง

- รถโรงเรียนหรือรถรับส่งนักเรียน ให้ใช้อัตราความเร็วไม่เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

- รถแทรกเตอร์ รถบดถนน หรือรถใช้งานเกษตรกรรมตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ให้ใช้อัตราความเร็วไม่เกิน 45 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

- รถอื่นนอกจากข้อดังกล่าวข้างต้น ให้ใช้อัตราความเร็วไม่เกิน 100 กิโลเมตรต่อชั่วโมง



3. การขับรถในทางเดินรถบนทางพิเศษ และทางเดินรถนั้นอยู่ในระดับเหนือ หรือใต้พื้นดิน หรือพื้นน้ำ ให้ใช้อัตราความเร็ว ดังต่อไปนี้

- รถบรรทุกที่มีน้ำหนักกรเกิน 2,200 กิโลกรัม หรือรถบรรทุกคนโดยสารที่มีที่นั่งคนโดยสารเกิน 15 คน ให้ใช้อัตราความเร็วไม่เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

- รถขณะที่ลากจูงรถอื่น หรือรถยนต์สี่ล้อเล็ก ให้ใช้อัตราความเร็วไม่เกิน 65 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

- รถโรงเรียนหรือรถรับส่งนักเรียน ให้ใช้อัตราความเร็วไม่เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

- รถอื่นนอกจากข้อดังกล่าวข้างต้น ให้ใช้อัตราความเร็วไม่เกิน 100 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ทั้งนี้ หากรถดังกล่าวอยู่ในทางเดินรถที่ได้จัดแบ่งช่องเดินรถในทิศทางเดียวกันไว้ตั้งแต่ 3 ช่องขึ้นไป ให้การขับรถในช่องเดินรถช่องขวาสุด ต้องใช้ความเร็วไม่ต่ำกว่า 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เว้นแต่ในกรณีที่ช่องเดินรถนั้นมีข้อจำกัดด้านการจราจรหรือทัศนวิสัย มีสิ่งกีดขวาง หรือมีเหตุขัดข้องอื่น

4. การขับรถในทางเดินรถบนทางพิเศษ และทางเดินรถนั้นอยู่ในระดับพื้นดิน ให้ใช้อัตราความเร็ว ดังต่อไปนี้

- รถบรรทุกที่มีน้ำหนักกรเกิน 2,200 กิโลกรัม หรือรถบรรทุกคนโดยสารที่มีที่นั่งคนโดยสารเกิน 15 คน ให้ใช้อัตราความเร็วไม่เกิน 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

- รถขณะที่ลากจูงรถอื่น หรือรถยนต์สี่ล้อเล็ก ให้ใช้อัตราความเร็วไม่เกิน 65 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

- รถโรงเรียนหรือรถรับส่งนักเรียน ให้ใช้อัตราความเร็วไม่เกิน 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

- รถอื่นนอกจากข้อดังกล่าวข้างต้น ให้ใช้อัตราความเร็วไม่เกิน 100 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ทั้งนี้ หากรถดังกล่าวอยู่ในทางเดินรถที่ได้จัดแบ่งช่องเดินรถในทิศทางเดียวกันไว้ตั้งแต่ 3 ช่องขึ้นไป ให้การขับรถในช่องเดินรถช่องขวาสุด ต้องใช้ความเร็วไม่ต่ำกว่า 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เว้นแต่ในกรณีที่ช่องเดินรถนั้นมีข้อจำกัดด้านการจราจรหรือทัศนวิสัย มีสิ่งกีดขวาง หรือมีเหตุขัดข้องอื่น

(2.1.3) กฎกระทรวงกำหนดอัตราความเร็วของยานพาหนะบนทางหลวงแผ่นดิน หรือทางหลวงชนบทที่กำหนด พ.ศ. 2564 (ออกตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535) ได้กำหนดอัตราความเร็วของยานพาหนะบนทางหลวงชนบทไว้ดังนี้

1. กฎกระทรวงนี้ใช้บังคับแก่ทางหลวงแผ่นดิน หรือทางหลวงชนบท ที่มีช่องเดินรถในทิศทางเดียวกันตั้งแต่ 2 ช่องเดินรถขึ้นไป มีเกาะกลางถนนแบบกำแพง และไม่มีจุดกลับรถเสมอระดับถนน

2. กฎกระทรวงนี้ใช้บังคับแก่ทางหลวงแผ่นดิน หรือ

3. รถบรรทุกที่มีน้ำหนักบรรทุกเกิน 2,200 กิโลกรัม หรือรถบรรทุกคนโดยสารที่มีที่นั่งคนโดยสารเกิน 15 คน ให้ใช้อัตราความเร็วไม่เกิน 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

4. รถขณะที่ลากจูงรถอื่น รถยนต์สี่ล้อเล็ก หรือรถยนต์สามล้อ ให้ใช้อัตราความเร็วไม่เกิน 65 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

5. รถโรงเรียน หรือรถรับส่งนักเรียน ให้ใช้อัตราความเร็วไม่เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

6. รถบรรทุกคนโดยสารที่มีที่นั่งคนโดยสารเกิน 7 คนแต่ไม่เกิน 15 คน ให้ใช้อัตราความเร็วไม่เกิน 120 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

7. รถแทรกเตอร์ รถบดถนน หรือรถใช้งานเกษตรกรรมตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ให้ใช้อัตราความเร็วไม่เกิน 45 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

8. รถอื่นนอกจากข้อดังกล่าวข้างต้น ให้ใช้อัตราความเร็วไม่เกิน 120 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ทั้งนี้ หากรถดังกล่าวอยู่ในช่องเดินรถช่องขวาสุด ต้องใช้ความเร็วไม่ต่ำกว่า 100 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เว้นแต่ในกรณีที่ช่องเดินรถนั้นมีข้อจำกัดด้านการจราจรหรือทัศนวิสัยมีสิ่งกีดขวาง หรือมีเหตุขัดข้องอื่น

อย่างไรก็ตามในเขตทางที่มีเครื่องหมายจราจรแสดงว่าเป็นเขตอันตรายหรือเขตให้ขับรถช้าๆ ให้ลดความเร็วลง และเพิ่มความระมัดระวังขึ้นตามสมควร และในกรณีที่มีเครื่องหมายจราจรกำหนดอัตราความเร็วต่ำกว่าที่กำหนด ให้ขับไม่เกินอัตราความเร็วที่กำหนดไว้

## (2.2) กรณีเมาแล้วขับ

ประเทศไทยได้ดำเนินการรณรงค์ “เมาไม่ขับ” อยู่เป็นประจำทุกปี โดยเฉพาะช่วงเทศกาลต่างๆ เพราะการขับรถในขณะที่มีแอลกอฮอล์ในเลือดเกินกว่าปริมาณที่กฎหมายกำหนด เป็นสาเหตุสำคัญในการเกิดอุบัติเหตุ ดังนั้นประเทศไทยจึงได้มีการปรับปรุงแก้ไขกฎหมายในเรื่องนี้อย่างสม่ำเสมอโดยล่าสุดได้ออกกฎกระทรวงฉบับที่ 21 พ.ศ. 2550 ออกความใน พ.ร.บ. จราจรทางบก พ.ศ.2522 ระบุว่า ถ้ามีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ถือว่า

เมาสุรา ยกเว้นผู้ขับขี่ใน 4 กรณีต่อไปนี้ ถ้ามีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเกิน 20 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ถือว่าเมาสุรา คือ ผู้ขับขี่ที่มีอายุน้อยกว่า 20 ปีบริบูรณ์ ผู้ขับขี่ที่มีใบขับขี่ชั่วคราว (ใบขับขี่อนุญาตแบบ 2 ปี) ผู้ขับขี่ที่มีใบขับขี่ประเภทอื่น ซึ่งใช้แทนกันไม่ได้ และ ผู้ขับขี่ที่ถูกยกเลิกใบขับขี่ หรืออยู่ระหว่างการพักใช้งานใบขับขี่

#### (2.2.1) บทลงโทษกรณีเมาแล้วขับ<sup>45</sup>

1. กระทำความผิดในข้อหา เมาแล้วขับครั้งแรก จำคุกไม่เกิน 1 ปี มีโทษปรับตั้งแต่ 5,000 - 20,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

2. กระทำความผิดในข้อหา เมาแล้วขับซ้ำภายในระยะเวลา 2 ปี นับตั้งแต่วันที่เมาแล้วขับครั้งแรก จำคุกไม่เกิน 2 ปี และปรับ 50,000 - 100,000 บาท โดยศาลจะลงโทษจำคุกและปรับด้วยเสมอ พร้อมทั้งถูกพักใช้ใบขับขี่ไม่น้อยกว่า 1 ปี หรือถูกเพิกถอนใบขับขี่ตาม พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 13) พ.ศ. 2565

3. กระทำความผิดในข้อหา เมาแล้วขับ จนทำให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่ร่างกายและจิตใจ ผู้ที่ขับขี่ต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่ 1-5 ปี ปรับตั้งแต่ 20,000-100,000 บาท และถูกสั่งพักใช้ใบขับขี่ไม่น้อยกว่า 1 ปี หรือยกเลิกใบอนุญาตขับขี่

4. กระทำความผิดในข้อหา เมาแล้วขับ จนทำให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส ผู้ที่ขับขี่ต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่ 2-6 ปี ปรับตั้งแต่ 40,000 -20,000 บาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้น มีกำหนดไม่น้อยกว่า 2 ปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

5. กระทำความผิดในข้อหา เมาแล้วขับจนทำให้ผู้อื่นได้รับอันตรายถึงแก่ความตาย ผู้ที่ขับขี่ต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่ 3-10 ปี และปรับตั้งแต่ 60,000-200,000 บาท พร้อมถูกเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ทันที

#### (2.3) กรณีไม่หยุดให้คนข้ามทางม้าลาย

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 22 กำหนดว่า ผู้ขับขี่ต้องขับรถด้วยความระมัดระวัง และต้องให้สิทธิแก่คนเดินเท้าในทางข้ามหรือรถที่มาจากทางขวาก่อน หรือก็คือการที่เมื่อผู้ขับขี่เมื่อเจอทางม้าลาย ต้องชะลอรถ และเตรียมหยุดรถ ให้คนเดินข้ามถนนก่อนซึ่งหากไม่ปฏิบัติตาม ไม่ยอมให้คนข้ามทางม้าลาย มาตรา 152 กำหนดชัดเจนว่า ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตาม มาตรา 22 มีโทษปรับไม่เกิน 4,000 บาท และเป็นโทษเดียวที่จะได้รับ<sup>46</sup>

<sup>45</sup> MCOT. (2565). โทษ “เมาแล้วขับ” ทั้งปรับและติดคุก. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <https://www.mcot.net/view/IDdYu6Z>. [2566, 25 มกราคม].

<sup>46</sup> PPTV Online. (2565). เทียบบทลงโทษแต่ละประเทศ “หากรถไม่หยุดให้คนข้ามทางม้าลาย. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <https://www.pptvhd36.com>. [2566, 10 มกราคม].

### (2.3.1) การสั่งพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาต

การสั่งพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตเป็นอำนาจของศาล ซึ่งแม้ผู้จับที่กระทำผิดกฎหมายจราจร ได้ถูกผู้บัญชาการตำรวจยึดใบอนุญาตจับแล้ว เมื่อมาถูกฟ้องศาลในความผิดนั้นศาลก็ยังมีอำนาจสั่งพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตจับของผู้กระทำผิดได้อีก<sup>47</sup>

การสั่งพักใช้ใบอนุญาตจับ คือ การสั่งไม่ให้ผู้นั้นใช้ใบอนุญาตจับมีกำหนดระยะเวลาหนึ่ง ซึ่งอยู่ในดุลพินิจของศาลว่าจะให้พักใช้มีกำหนดนานเท่าใดก็ได้ เช่น ผู้กระทำผิดกฎหมายจราจรเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ศาลอาจให้พักใช้ใบอนุญาตจับมีกำหนดห้าปีก็ได้ แต่ถ้าทำผิดกฎหมายจราจรเป็นเหตุให้ทรัพย์สินของผู้อื่นเสียหายเล็ก ๆ น้อย ๆ แต่ทำผิดบ่อย ๆ ศาลอาจสั่งให้พักใช้มีกำหนดหนึ่งปีหรือหกเดือนก็ได้

การสั่งเพิกถอนใบอนุญาตจับ คือ การสั่งไม่ให้ใช้ใบอนุญาตจับขึ้นอีกเลย หรือถือว่าใบอนุญาตจับนั้นถูกยกเลิกเพิกถอนโดยคำสั่งศาลนับแต่วันที่ศาลมีคำสั่ง ซึ่งจะส่งผลให้ผู้จับขึ้นนั้นไม่ได้รับอนุญาตให้จับซึ่งรถประเภทนั้นอีกต่อไป โดยศาลจะใช้อำนาจสั่งเพิกถอนใบอนุญาตจับก็ต่อเมื่อปรากฏว่าผู้จับขึ้นนั้นได้กระทำความผิดต่อกฎหมายเป็นอาชญากรรม หรือกระทำความผิดอื่นที่เกี่ยวข้องกับการจราจรอันเป็นความผิดร้ายแรง กระทบต่อความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน<sup>48</sup>

ซึ่งความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ที่ศาลมีอำนาจสั่งพักใช้ หรือเพิกถอนใบอนุญาตจับมีอยู่ 3 กรณี คือ

1. จับซึ่งรถในขณะที่เสพยาเสพติดให้โทษตามกฎหมายว่าด้วยยาเสพติดให้โทษ หรือเสพวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทตามกฎหมายว่าด้วยวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท โดยศาลมีอำนาจสั่งพักใบอนุญาตหรือเพิกถอนใบอนุญาตดังนี้<sup>49</sup>

2. จับซึ่งรถในขณะที่เสพยาเสพติดให้โทษฯ ศาลมีอำนาจสั่งพักใช้ใบอนุญาตจับไม่น้อยกว่า 6 เดือน หรือเพิกถอนใบอนุญาตจับ

- จับซึ่งรถในขณะที่เสพยาเสพติดให้โทษฯ เป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กาย หรือจิตใจ ศาลมีอำนาจสั่งพักใช้ใบอนุญาตจับไม่น้อยกว่า 1 ปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตจับ

<sup>47</sup> สาโรจน์ คุ่มทรัพย์. (2539). *การบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร*. วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชานิติศาสตร์, บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. หน้า 63.

<sup>48</sup> เรื่องเดียวกัน, หน้า 63.

<sup>49</sup> พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522. มาตรา 157/1 ประกอบมาตรา 43 ทวิ.

- ขับขี่รถในขณะที่เสพยาเสพติดให้โทษฯ เป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส ศาลมีอำนาจสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ไม่น้อยกว่า 2 ปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่
- ขับขี่รถในขณะที่เสพยาเสพติดให้โทษฯ เป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ศาลมีอำนาจเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

### 3. แง่รถในทางเดินรถ<sup>50</sup>

4. กรณีผู้ขับขี่ต้องคำพิพากษาถึงที่สุด ว่ากระทำความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 หรือกฎหมายอันเกี่ยวกับรถนั้น ๆ ถ้าปรากฏแก่ศาลว่าหากให้ผู้นั้นขับรถต่ออาจก่อให้เกิดภัยอันตรายแก่บุคคล หรือทรัพย์สินของผู้อื่น ศาลมีอำนาจสั่งเพิกถอนหรือพักใช้ใบอนุญาตของผู้นั้นได้<sup>51</sup>

### 3.3.3 บทบาทและอำนาจหน้าที่ของเจ้าพนักงานจราจรในการบังคับใช้กฎหมายจราจร

บทบาทและอำนาจหน้าที่ของตำรวจจราจรถูกกำหนดแฝงอยู่ในกฎหมาย และระเบียบคำสั่งต่าง ๆ ใน พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ระเบียบการตำรวจไม่เกี่ยวกับคดี คำสั่งสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ซึ่งกำหนดบทบาทอำนาจหน้าที่ของตำรวจจราจรตามเนื้อหาของบทกฎหมาย หรือระเบียบนั้น ๆ<sup>52</sup> หน้าที่ในฐานะเป็นเจ้าพนักงานจราจรและพนักงานเจ้าหน้าที่ตำรวจมีอำนาจหน้าที่ในการบังคับใช้กฎหมายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการจราจรให้เกิดประโยชน์สูงสุดเพื่ออำนวยความสะดวกด้านการจราจร และการรักษาความปลอดภัยทางถนน ดังนั้นพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ถือเป็นกฎหมายหลักในการปฏิบัติงานในหน้าที่ของตำรวจจราจร และได้บัญญัติให้ตำรวจจราจรมีอำนาจหน้าที่อย่างอื่นเพื่อความปลอดภัยหรือความสะดวกในการจราจร โดยกำหนดให้ เจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจกำหนดให้บริเวณหรือพื้นที่ใดที่เจ้าของที่ดินได้เปิดให้ประชาชนใช้ในการจราจรเป็นทางตามกฎหมายกำหนด<sup>53</sup> ซึ่งกฎหมายได้กำหนดให้อธิบดีมีอำนาจแต่งตั้งผู้ซึ่งมีคุณสมบัติตามที่กำหนดและผ่านการอบรมตามหลักสูตรอาสารจราจร เพื่อให้ทำหน้าที่ช่วยเหลือการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานเจ้าหน้าที่ได้ ในการปฏิบัติหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายของอาสารจราจรตามกฎหมายนี้ ให้อาสารจราจรเป็นเจ้าพนักงานตามประมวลกฎหมายอาญา<sup>54</sup>

ในกรณีที่มีเหตุฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุเกิดขึ้น ทำให้ไม่ปลอดภัยหรือไม่สะดวกในการจราจรในอาณาบริเวณใด เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจดำเนินการได้ตามที่

<sup>50</sup> พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522. มาตรา 160 ทวิ.

<sup>51</sup> พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522. มาตรา 162.

<sup>52</sup> สำนักงานตำรวจแห่งชาติ. (2564). *คู่มือตำรวจ*. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์ตำรวจ. หน้า 9.

<sup>53</sup> พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522. มาตรา 135.

<sup>54</sup> พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522. มาตรา 136-137.

เห็นสมควรและจำเป็นเกี่ยวกับการจราจรในอาณาบริเวณนั้นเพื่อให้เกิดความปลอดภัยหรือความสะดวกในการจราจรดังต่อไปนี้<sup>55</sup>

1) ห้ามรถทุกชนิด หรือบางชนิด หรือคนเดินเท้าเดินในทางสายใด หรือเฉพาะทางตอนใด

2) ห้ามหยุด หรือจอดครรถในทางสายใด หรือเฉพาะทางตอนใด

3) ห้ามเลี้ยวรถ กลับรถ หรือถอยหลังรถ ในทางสายใดหรือเฉพาะทางตอนใด

4) กำหนดทางสายใด หรือเฉพาะทางตอนใดให้รถเดินได้ทางเดียว ทั้งนี้ ชั่วระยะเวลาเท่าที่จำเป็น

ในทางสายใดหรือเฉพาะทางตอนใดที่เจ้าพนักงานจราจรเห็นว่าถ้าได้ออกประกาศข้อบังคับ หรือระเบียบเกี่ยวกับการจราจรแล้วจะเป็นการปลอดภัย และสะดวกในการจราจร ให้เจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจออกประกาศข้อบังคับ หรือระเบียบดังต่อไปนี้<sup>56</sup>

1) ห้ามรถทุกชนิด หรือบางชนิดเดิน

2) ห้ามหยุดหรือจอด

3) ห้ามเลี้ยวรถ กลับรถ หรือถอยหลังรถ

4) กำหนดให้รถเดินได้ทางเดียว

5) กำหนดระยะเวลาจอดครรถในทางแคบ หรือที่คับขัน

6) กำหนดอัตราความเร็วของรถในทางภายในอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง

7) กำหนดช่องหรือแนวทางเดินรถขึ้น และลง

8) กำหนดทางเดินรถทางเอก และทางเดินรถทางโท

9) กำหนดการจอดครรถหรือที่จอดพักรถ

10) กำหนดระเบียบการใช้ทางหรือช่องเดินรถสำหรับรถบางประเภท

11) กำหนดระเบียบเกี่ยวกับการใช้รถโรงเรียน

12) กำหนดระเบียบเกี่ยวกับการบรรทุกทุกคนโดยสารสำหรับรถจักรยาน

13) ควบคุมขบวนแห่ หรือการชุมนุมสาธารณะ

14) ควบคุม หรือห้ามเลี้ยวรถในทางร่วมทางแยก

15) ชิดเส้นหรือทำเครื่องหมายจราจรบนผิวทาง หรือติดตั้งสัญญาณจราจร หรือเครื่องหมายจราจร

<sup>55</sup> พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522. มาตรา 138

<sup>56</sup> พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522. มาตรา 139.

16) กำหนดระยะเวลาทางตอนใดให้ขั้วรถล้าเข้าไปในเส้นกึ่งกลางของทางที่เจ้าพนักงานจราจรกำหนดไว้ได้

17) กำหนดระเบียบเกี่ยวกับการจอดรถที่ชำรุด หักพัง ตลอดจนรถที่ซ่อมแซมในทาง

18) กำหนดระเบียบการข้ามทางของคนเดินเท้าบนทางที่ไม่มีทางข้าม

19) กำหนดการใช้โคมไฟ

20) กำหนดการใช้เสียงสัญญาณ

21) กำหนดระเบียบการอนุญาตและการใช้รถที่มีล้อหรือส่วนที่สัมผัสกับผิวทางไม่ใช่ยาง

**อำนาจของเจ้าพนักงานหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ในการว่ากล่าว ตักเตือน หรือออกใบสั่งให้ผู้ขับออกจี่**

เมื่อเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่พบว่าผู้ขับขี่ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย หรือกฎหมายอันเกี่ยวกับรถนั้น ๆ จะว่ากล่าวตักเตือนผู้ขับขี่ หรือออกใบสั่งให้ผู้ขับขี่ชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบก็ได้ ในกรณีที่ไม่พบตัวผู้ขับขี่ก็ให้ติด หรือผูกใบสั่งไว้ที่รถที่ผู้ขับขี่เห็นได้ง่าย ส่วนในการออกใบสั่งให้ผู้ขับขี่ชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบ เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่จะเรียกเก็บใบอนุญาตขับขี่ไว้เป็นการชั่วคราวก็ได้ แต่ต้องออกใบรับแทนใบอนุญาตขับขี่ให้แก่ผู้ขับขี่ไว้ และเจ้าพนักงานจราจร หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ต้องริบนำใบอนุญาตขับขี่ที่เรียกเก็บไว้ไปส่งมอบพนักงานสอบสวนภายในแปดชั่วโมง นับแต่เวลาที่ออกใบสั่ง ใบรับแทน ใบอนุญาตขับขี่ที่ออกให้ตามกฎหมาย ให้ใช้แทนใบอนุญาตขับขี่ได้เป็นการชั่วคราวไม่เกินเจ็ดวัน เมื่อเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ หรือพนักงานสอบสวนได้ว่ากล่าวตักเตือนหรือ ทำการเปรียบเทียบปรับและผู้ขับขี่ได้ชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบแล้ว ให้คืนใบอนุญาตขับขี่ทันที<sup>57</sup>

**อำนาจของพนักงานสอบสวน ในการว่ากล่าวตักเตือน หรือเปรียบเทียบปรับในความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522**

เมื่อเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ออกใบสั่งให้แก่ผู้กระทำความผิดกฎจราจรแล้วผู้ที่ได้รับใบสั่งจะต้องมารายงานตัวชำระค่าปรับ ณ สถานที่ที่ระบุไว้ในใบสั่งซึ่งพนักงานสอบสวนมีอำนาจดังต่อไปนี้

<sup>57</sup> พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522. มาตรา 140

### 1) อำนาจในการว่ากล่าวตักเตือน

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 145 ได้ให้อำนาจแก่พนักงานสอบสวนในการว่ากล่าวตักเตือนผู้ขับขี่ที่กระทำความผิดจราจรได้ ดังนั้นการว่ากล่าวตักเตือนตามกฎหมายจราจรมีสองขั้นตอน โดยแต่ละขั้นตอนมิได้เกี่ยวข้องกัน คือ ถ้าเจ้าพนักงานจราจรที่พบการกระทำความผิดไม่ว่ากล่าวตักเตือน แต่ออกไปสั่งให้ไปยังสถานีตำรวจหรือที่ทำการของเจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวนผู้รับเสนอใบสั่งนั้นยังมีอำนาจว่ากล่าวตักเตือนผู้ขับขี่ที่ถูกใบสั่งได้ เมื่อเห็นสมควร<sup>58</sup>

### 2) อำนาจในการเปรียบเทียบปรับ

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 145 ได้ให้อำนาจแก่พนักงานสอบสวนในการเปรียบเทียบปรับได้ โดยอำนาจในการเปรียบเทียบปรับของเจ้าพนักงานตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เป็นการใช้อำนาจหน้าที่กึ่งตุลาการ (Quasi Judicial Function) และด้วยเหตุที่พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้ให้อำนาจแก่พนักงานสอบสวนในการเปรียบเทียบปรับได้และกระบวนการพิจารณาคดีจราจรที่ล่าช้าของศาล ทำให้คดีเกี่ยวกับจราจรยุติในชั้นเจ้าพนักงาน โดยการเปรียบเทียบปรับเป็นส่วนใหญ่ โดยอำนาจในการเปรียบเทียบปรับดังกล่าวของเจ้าพนักงานใช้บังคับได้ต่อเมื่อผู้ที่ถูกกล่าวหาได้กระทำความผิดตามกฎหมายจราจรได้ยินยอมด้วยในการเปรียบเทียบปรับ<sup>59</sup> ซึ่งจะมีความผิดที่เจ้าพนักงานมีอำนาจเปรียบเทียบปรับ และไม่มีอำนาจเปรียบเทียบปรับดังนี้

#### (1) ความผิดที่เจ้าพนักงานมีอำนาจเปรียบเทียบปรับ

ความผิดที่เจ้าพนักงานมีอำนาจในการเปรียบเทียบปรับได้ มีหลายฐานความผิด เช่น

(1.1) ความผิดตามมาตรา 11 บัญญัติว่า ในเวลาที่มีแสงสว่างไม่เพียงพอที่จะมองเห็นคน รถ หรือสิ่งกีดขวางในทางได้โดยชัดแจ้ง ในระยะไม่น้อยกว่าหนึ่งร้อยห้าสิบเมตร ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถในทางต้องเปิดไฟ หรือใช้แสงสว่างตามประเภท ลักษณะและเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

(1.2) ความผิดตามมาตรา 15 บัญญัติว่า รถที่บรรทุกของยื่นเกินความยาวของตัวรถขณะที่อยู่ในทางเดินรถ และในเวลาต้องปิดไฟตามมาตรา 11 หรือ มาตรา 61 ผู้ขับขี่ต้องจุดไฟสัญญาณแสงแดง หรือในเวลากลางวันต้องติดธงสีแดงไว้ ที่ตอนปลายสุดของสิ่งที่บรรทุกนั้น โดยจุดไฟสัญญาณ หรือติดธงไว้ให้มองเห็นได้ในระยะไม่น้อยกว่าหนึ่งร้อยห้าสิบเมตร และ

<sup>58</sup> สาโรจน์ คุ่มทรัพย์. อ่างแล้ว เจริงรรถที่ 47. หน้า 44.

<sup>59</sup> สาโรจน์ คุ่มทรัพย์. อ่างแล้ว เจริงรรถที่ 47. หน้า 44.



ในวรรคสองบัญญัติว่าไฟสัญญาณแสงแดง หรือธงสีแดงตามวรรคหนึ่ง จะใช้ชนิดลักษณะ หรือจำนวนเท่าใด ให้อธิบดีกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

(1.3) ความผิดตามมาตรา 22 (2) บัญญัติว่า ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติตามสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจรที่ปรากฏข้างหน้าในกรณีต่อไปนี้

(1.3.1) สัญญาณจราจรไฟสีเหลืองอำพัน ให้ผู้ขับขี่เตรียมหยุดรถหลังเส้นให้รถหยุด เพื่อเตรียมปฏิบัติตามสัญญาณที่จะปรากฏต่อไปดังกล่าวใน (2) เว้นแต่ผู้ขับขี่ที่ได้เลยเส้นให้รถหยุดไปแล้วให้เลยไปได้

(1.3.2) สัญญาณจราจรไฟสีแดง หรือเครื่องหมายจราจรสีแดงที่มีคำว่า “หยุด” ให้ผู้ขับขี่หยุดรถหลังเส้นให้รถหยุด

(1.3.3) สัญญาณจราจรไฟสีเขียว หรือเครื่องหมายจราจรสีเขียวที่มีคำว่า “ไป” ให้ผู้ขับขี่ขับรถต่อไปได้ เว้นแต่จะมีเครื่องหมายจราจรกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น

(1.3.4) สัญญาณจราจรไฟลูกศรสีเขียว ซึ่งให้เลี้ยว หรือชี้ให้ตรงไป หรือสัญญาณจราจรไฟสีแดงแสดงพร้อมกับสัญญาณจราจรไฟลูกศรสีเขียวซึ่งให้เลี้ยว หรือชี้ให้ตรงไป ให้ผู้ขับขี่เลี้ยวรถหรือขับรถตรงไปได้ตามทิศทางที่ลูกศรชี้ และต้องขับรถด้วยความระมัดระวัง และต้องให้สิทธิแก่คนเดินเท้าในทางข้าม หรือรถที่มาทางขวาก่อน

(1.3.5) สัญญาณจราจรไฟกระพริบสีแดง ถ้าติดตั้งอยู่ที่ทางร่วมทางแยกใดเปิดทางด้านใด ให้ผู้ขับขี่ที่มาทางด้านนั้น หยุดรถหลังเส้นให้รถหยุด เมื่อเห็นว่าปลอดภัย และไม่เป็นการกีดขวางการจราจรแล้ว จึงให้ขับรถต่อไปได้ด้วยความระมัดระวัง

(1.3.6) สัญญาณจราจรไฟกระพริบสีเหลืองอำพัน ถ้าติดตั้งอยู่ ณ ที่ใด ให้ผู้ขับขี่ลดความเร็วของรถลง และผ่านทางเดินรถนั้นไปด้วยความระมัดระวัง ผู้ขับขี่ซึ่งจะขับรถตรงไป ต้องเข้าอยู่ในช่องเดินรถที่มีเครื่องหมายจราจรแสดงให้ตรงไป ส่วนผู้ขับขี่ซึ่งจะเลี้ยวรถต้องเข้าอยู่ในช่องเดินรถที่มีเครื่องหมายจราจรแสดงให้เลี้ยว การเข้าอยู่ในช่องเดินรถดังกล่าว จะต้องเข้าตั้งแต่เริ่มมีเครื่องหมายจราจรแสดงให้ปฏิบัติเช่นนั้น

(1.4) ความผิดตามมาตรา 43 (1) และ (7) บัญญัติว่า ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถ

(1.4.1) ในขณะที่อ่อนความสามารถในอันที่จะขับ

(1.4.2) ในขณะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น

(1.4.3) ในลักษณะกีดขวางการจราจร

(1.4.4) โดยประมาท หรือนำพหาคเลี้ยว อันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือ

ทรัพย์สิน

(1.4.5) ในลักษณะที่ผิดปกติวิสัยของการขับรถตามธรรมดาหรือไม่อาจแลเห็นทางด้านหน้า หรือด้านหลัง ด้านใดด้านหนึ่ง หรือทั้งสองด้านได้ พอแก่ความปลอดภัย

(1.4.6) คร่อม หรือทับเส้น หรือแนวแบ่งช่องจราจร เว้นแต่เมื่อเปลี่ยนช่องจราจรเลี้ยวรถ หรือกลับรถ

(1.4.7) บนทางเท้าโดยไม่มีเหตุอันสมควร เว้นแต่รถลากเข็นสำหรับทารกคนป่วย

(1.4.8) โดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัย หรือความเดือดร้อนของผู้อื่น

(1.4.9) ในขณะที่ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ เว้นแต่การใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่โดยใช้อุปกรณ์เสริมสำหรับการสนทนาโดยผู้ขับขี่ไม่ต้องถือ หรือขับโทรศัพท์เคลื่อนที่นั้น

(1.5) ความผิดตามมาตรา 44 บัญญัติว่า ผู้ขับขี่ซึ่ง ประสงค์จะขับรถแซงเพื่อขึ้นหน้ารถอื่นในทางเดินรถ ซึ่งไม่ได้แบ่งช่องทางเดินรถไว้ ต้องให้สัญญาณโดยกระพริบไฟหน้าหลายครั้ง หรือให้ไฟสัญญาณยกเลี้ยวขวา หรือให้เสียงสัญญาณดังพอที่จะให้ผู้ขับขี่ ซึ่งขับรถคันหน้าให้สัญญาณตอบตาม มาตรา 38 (3) หรือมาตรา 38 (3) และเมื่อเห็นว่าไม่เป็นการกีดขวางรถอื่นที่กำลังแซงแล้ว จึงจะแซงขึ้นหน้าได้ การแซงต้องแซงด้านขวาโดยมีระยะห่างจากรถที่ถูกแซงพอสมควร เมื่อเห็นว่าได้ขับผ่านขึ้นหน้ารถที่ถูกแซงไปในระยะที่ห่างเพียงพอแล้ว จึงจะขับชิดด้านซ้ายของทางเดินรถได้

(1.6) ความผิดตามมาตรา 46 บัญญัติว่า ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถแซงเพื่อขึ้นหน้ารถอื่นในกรณีต่อไปนี้

(1.6.1) เมื่อรถกำลังขึ้นทางชัน ขึ้นสะพาน หรืออยู่ในทางโค้ง เว้นแต่จะมีเครื่องหมายจราจร

(1.6.2) ภายในระยะสามสิบเมตรก่อนถึงทางข้าม ทางร่วมทางแยกวงเวียน หรือเกาะที่สร้างไว้หรือทางเดินรถที่ตัดข้ามทางรถไฟ

(1.6.3) เมื่อมีหมอก ฝน ฝุ่น หรือควัน จนทำให้ไม่อาจเห็นทางข้างหน้าได้ในระยะหกสิบเมตร

(1.6.4) เมื่อเข้าที่คับขันหรือเขตปลอดภัย

(1.7) ความผิดตามมาตรา 53 บัญญัติว่า ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถ

(1.7.1) เลี้ยวรถ หรือกลับรถในทางเดินรถที่มีเครื่องหมายห้ามเลี้ยวขวา ห้ามเลี้ยวซ้าย หรือห้ามกลับรถ

(1.7.2) กลับรถที่เขตปลอดภัย ที่คับขัน บนสะพาน หรือในระยะหนึ่งร้อยเมตรจากทางราบของเชิงสะพาน

(1.7.3) กลับริดที่ทางร่วมทางแยก เว้นแต่จะมีเครื่องหมายจราจรให้กลับริด  
ในบริเวณดังกล่าว

(1.8) ความผิดตามมาตรา 57 บัญญัติว่า เว้นแต่จะได้มีบทบัญญัติกฎ หรือ  
ข้อบังคับตามพระราชบัญญัตินี้กำหนดไว้เป็นอย่างอื่น ห้ามมิให้ผู้ขับขี่จอดรถ

(1.8.1) บนทางเท้า

(1.8.2) บนสะพานหรือในอุโมงค์

(1.8.3) ในทางร่วมทางแยก หรือในระยะสิบเมตรจากทางร่วมทางแยก

(1.8.4) ในทางข้าม หรือในระยะสามเมตรจากทางข้าม

(1.8.5) ในเขตที่มีเครื่องหมายจราจรห้ามจอดรถ

(1.8.6) ในระยะสามเมตรจากท่อน้ำดับเพลิง

(1.8.7) ในระยะสิบเมตรจากที่ตั้งสัญญาณจราจร

(1.8.8) ในระยะสิบห้าเมตรจากทางรถไฟผ่าน

(1.8.9) ซ้อนกันกับรถอื่นที่จอดอยู่ก่อนแล้ว

(1.8.10) ตรงปากทางเข้าออกของอาคาร หรือทางเดินรถ หรือในระยะห้าเมตร  
จากปากทางเดินรถ

(1.8.11) ระหว่างเขตปลอดภัยกับขอบทาง หรือในระยะสิบเมตรนับจาก  
ปลายสุดของเขตปลอดภัยทั้งสองข้าง

(1.8.12) ในที่คับขัน

(1.8.13) ในระยะสิบห้าเมตรก่อนถึงเครื่องหมายหยุดรถประจำทาง และ  
เลยเครื่องหมายไปอีกสามเมตร

(1.8.14) ในระยะสามเมตรจากตู้ไปรษณีย์

(1.8.15) ในลักษณะกีดขวางการจราจร

(1.9) ความผิดตามมาตรา 67 บัญญัติว่า ผู้ขับขี่ต้องขับรถด้วยอัตราความเร็ว  
ตามที่กำหนดในกฎกระทรวง หรือตามเครื่องหมายจราจรที่ได้ติดตั้งไว้ในทาง

(1.10) ความผิดตามมาตรา 68 บัญญัติว่า ผู้ขับขี่ ซึ่งจะเลี้ยวรถ ให้รถอื่นแซงหรือ  
ผ่านข้างหน้า จอดรถ หยุดรถ หรือกลับริด ต้องลดความเร็วของรถ

(1.11) ความผิดตามมาตรา 69 บัญญัติว่า ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถในทางเดินรถบนเนิน  
เขา บนสะพาน ที่เชิงสะพาน ที่แคบ ทางโค้ง ทางลาด ที่คับขัน หรือที่มีหมอก ฝน ฝุ่น หรือควัน  
จนทำให้ไม่อาจเห็นทางข้างหน้าได้ในระยะหกสิบเมตร ต้องลดความเร็วของรถในลักษณะที่จะให้  
เกิดความปลอดภัย

(1.12) ความผิดตามมาตรา 70 บัญญัติว่า ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถเข้าใกล้ทางร่วมทางแยก ทางข้ามเส้นให้รถหยุด หรือวงเวียน ต้องลดความเร็วของรถ

ความผิดตามตัวอย่างข้างต้นนี้มีโทษเพียงแค่ปรับ พนักงานสอบสวน จึงมีอำนาจ ทำการเปรียบเทียบปรับได้ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา

(2) ความผิดที่เจ้าพนักงานไม่มีอำนาจในการเปรียบเทียบปรับ

ความผิดจรรยาส่วนใหญ่ เจ้าพนักงานจราจร หรือ พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจที่จะ ดำเนินการเปรียบเทียบปรับต่อผู้กระทำความผิดจราจรได้ทุกฐาน มีเพียงความผิดจรรยาที่ร้ายแรง บางฐานความผิดเท่านั้น ซึ่งเป็นข้อยกเว้นที่เจ้าพนักงานไม่มีอำนาจในการเปรียบเทียบปรับ ทั้งนี้ เพราะตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 145 ได้กำหนดไว้ว่าสำหรับความผิดที่ กำหนดโทษไว้ในมาตรา 157/1 มาตรา 159 มาตรา 160 มาตรา 160 ทวิ และมาตรา 160 ตริ ห้าม ไม่ให้พนักงานสอบสวนมีอำนาจเปรียบเทียบปรับหรือว่ากล่าวตักเตือน ซึ่งได้แก่ความผิด ดังต่อไปนี้

(2.1) ความผิดตามมาตรา 43 บัญญัติว่าห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถ

(2.1.1) ในขณะที่อ่อนความสามารถในอันที่จะขับ

(2.1.2) ในขณะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น

(2.1.3) ในลักษณะกีดขวางการจราจร

(2.1.4) โดยประมาท หรือนำหวาดเสียว อันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคล หรือ ทรัพย์สิน

(2.1.5) ในลักษณะที่ผิดปกติวิสัยของการขับรถตามธรรมดา หรือไม่อาจแล เห็นทางด้านหน้า หรือด้านหลัง ด้านใดด้านหนึ่ง หรือทั้งสองด้านได้พอแก่ความปลอดภัย

(2.1.6) คร่อม หรือทับเส้น หรือแนวแบ่งช่องเดินรถ เว้นแต่เมื่อเปลี่ยนช่อง เดินรถ เลี้ยวรถหรือกลับรถ

(2.1.7) บนทางเท้าโดยไม่มีเหตุอันสมควร เว้นแต่รถลากเข็นสำหรับทารก คนป่วย หรือคนพิการ

(2.1.8) โดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยหรือความเดือดร้อนของผู้อื่น

(2.1.9) ในขณะที่ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ เว้นแต่การใช้โทรศัพท์ เคลื่อนที่โดย ใช้อุปกรณ์เสริมสำหรับการสนทนา โดยผู้ขับขี่ไม่ต้องถือหรือจับโทรศัพท์เคลื่อนที่นั้น

(2.2) ความผิดตามมาตรา 43 ทวิ วรรคแรก ฐานขับขี่รถโดยเสพยาเสพติด

(2.3) ความผิดตามมาตรา 78 ฐานไม่หยุดให้ความช่วยเหลือตามสมควร ในกรณี ผู้ขับขี่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินของผู้อื่น

(2.4) ความผิดตามมาตรา 134 ฐานแข่งรถในทางเดินรถ

(2.5) ความผิดตามมาตรา 159 ฐานขัดคำสั่งเจ้าพนักงาน ตามมาตร 59 ในการเคลื่อนย้ายรถ

ซึ่งความผิดดังกล่าวข้างต้น เป็นความผิดที่กฎหมายไม่ให้อำนาจแก่พนักงานสอบสวนในการเปรียบเทียบปรับได้ กรณีนี้จะต้องนำส่งพนักงานสอบสวน เพื่อสอบสวนและส่งฟ้องต่อศาลตามเขตอำนาจต่อไปเท่านั้น เพื่อให้ศาลเป็นผู้ใช้ดุลยพินิจลงโทษ

**อำนาจสั่งยึดใบอนุญาต มาตรการบันทึกคะแนน อบรมทดสอบผู้ขับขี่รถที่กระทำผิด และการพักใบอนุญาต (มาตรา 142/1-142/8)**

เพื่อประโยชน์ในการควบคุมความประพฤติของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ให้เกิดความปลอดภัยในการจราจร ในกรณีที่ผู้ขับขี่ผู้ใดกระทำความผิดพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 หรือตามกฎหมายอื่นอันเกี่ยวกับรถหรือการใช้ทาง สำนักงานตำรวจแห่งชาติจัดให้มีระบบการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่<sup>60</sup> โดยระบบการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถอย่างน้อยต้องประกอบด้วย การกำหนดคะแนน การตัดคะแนน และการคืนคะแนน ทั้งนี้ในการกำหนดคะแนนความประพฤติในการขับรถให้คำนึงประเภทของใบอนุญาตขับขี่ และเหตุแห่งการกระทำผิดด้วย<sup>61</sup> ในกรณีที่ผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ผู้ใดถูกตัดคะแนนความประพฤติในการขับรถจนหมดคะแนนตามที่กำหนดไว้ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติในแต่ละท้องที่มีสิทธิสั่งพักใบอนุญาตขับขี่คราวละเก้าสิบวัน<sup>62</sup> โดยต้องทำเป็นหนังสือและให้แจ้งคำสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่แก่ผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ทราบ<sup>63</sup> ซึ่งถ้าหากผู้ถูกตัดคะแนนความประพฤติหรือถูกสั่งพักใบอนุญาตผ่านการอบรมความรู้เกี่ยวกับการขับรถและวินัยจราจรตามที่กรมขนส่งทางบกกำหนดมีสิทธิได้รับคืนคะแนนความประพฤติในการขับรถที่ถูกลบไปอันเนื่องมาจากการกระทำความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 โดยยื่นคำขอต่อหัวหน้าเจ้าพนักงานจราจร<sup>64</sup>

<sup>60</sup> พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522. มาตรา 142/1 วรรคหนึ่ง.

<sup>61</sup> พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522. มาตรา 142/1 วรรคสอง.

<sup>62</sup> พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522. มาตรา 142/1 วรรคสาม.

<sup>63</sup> พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522. มาตรา 142/2 วรรคหนึ่ง.

<sup>64</sup> พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522. มาตรา 142/3 วรรค 1 ประกอบ มาตรา 142/4.

### 3.3.4 นโยบาย คำสั่ง หรือมาตรการที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้กฎหมายจราจร

การบังคับใช้กฎหมาย คือ เมื่อได้มีการประกาศใช้กฎหมายใดแล้ว ต้องใช้กฎหมายนั้นไปจนกว่าจะมีกฎหมายใหม่ สำหรับเรื่องเดียวกันนั้นออกมาให้ยกเลิกกฎหมายเก่าอันนั้นเสีย รวมถึงการบังคับให้กระทำการหรือข้อบังคับให้ยกเว้นกระทำการก็ได้

การบังคับใช้กฎหมายเป็นส่วนหนึ่งที่มีความสัมพันธ์โดยตรงกับพฤติกรรมการขับขี่ของประชาชน ดังนั้นการบังคับใช้กฎหมายอย่างมีอาชีพ เกิดประสิทธิผลของการบังคับใช้กฎหมายจราจรให้เกิดการลดอุบัติเหตุได้นั้นต้องดำเนินการอย่างเคร่งครัด จริงจัง และต่อเนื่อง ดังนั้นประเทศไทยจึงได้ออกมาตรการหรือคำสั่งต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย

1) วางเป้าหมายหลักการทำงาน คือ การสร้างความปลอดภัยและอำนวยความสะดวกแก่ประชาชน โดยยึดหลักงานอุบัติเหตุจราจรเป็นงานของตำรวจ เพื่อขจัด No man's land ที่ไม่มีใครเป็นเจ้าของหรืออยากเป็น

2) การสร้างความตระหนักให้แก่เจ้าหน้าที่ตำรวจ ให้เกิดการยอมรับ เข้าใจ และเห็นความสำคัญของการบังคับใช้กฎหมาย

3) สร้างแนวทางปฏิบัติที่เป็นมาตรฐานตามนโยบายกวดขันวินัยจราจร

4) สร้างองค์ความรู้หลาย ๆ ด้านในการบังคับใช้กฎหมายเพื่อเพิ่มสมรรถนะของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร เช่น ด้านวินัยจราจร ด้านการตรวจจับความเร็วบนท้องถนน ด้านการตรวจจับรถยนต์ที่นำยางเสื่อมสภาพมาใช้งานบนท้องถนน

5) การใช้เทคโนโลยีมาช่วยในการบังคับใช้กฎหมาย เช่นการติดตั้งกล้องตรวจจับความเร็วบนท้องถนน

6) การบังคับใช้กฎหมายต้องเน้นหลัก 3 ม. (เมาไม่ขับ สวมหมวกนิรภัย มอเตอร์ไซค์ปลอดภัย) 2 ข. (คาดเข็มขัดนิรภัย พกใบขับขี่ติดตัวเสมอ) และ 1 ร. (จับจี้ไม่เร็ว)

7) จัดทำโครงสร้างการบังคับใช้กฎหมายของตำรวจจราจรและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจร

8) สร้างกระบวนการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการกระทำความผิดจราจรอย่างเคร่งครัดตั้งแต่ การจับกุม การชำระค่าปรับ การสอบสวน การฟ้องศาล การใช้มาตรการเสริม

9) สร้างยุทธศาสตร์ในการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการกระทำความผิดจราจรให้มีประสิทธิภาพในหลายด้าน ตั้งแต่ยุทธศาสตร์ทางสังคม (การลงโทษ การควบคุมทางสังคม การสร้างจิตสำนึกต่อหน้าที่ในสังคม) ยุทธศาสตร์การบริหารจัดการที่ดี ยุทธศาสตร์การสร้างแรงจูงใจ ยุทธศาสตร์การปรับปรุงกฎหมาย ยุทธศาสตร์การใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่ ยุทธศาสตร์การปลูกฝังวินัยจราจร และยุทธศาสตร์ต่าง ๆ เป็นต้น

ดังนั้นเทคนิคการบังคับใช้กฎหมายจึงต้องกำหนดแนวทางเพื่อเพิ่มความปลอดภัยตามแนวคิดของระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัยจะเน้นการจัดการ 4 ด้าน คือ

1) การใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย (Safe Road Use) โดยเน้นมาตรการที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมผู้ใช้รถใช้ถนน ดังนี้

(1) ประชาสัมพันธ์ ให้ความรู้ กับผู้ใช้รถใช้ถนนให้เข้าใจและปฏิบัติตามกฎจราจร  
(2) สร้างความเข้าใจในทุกภาคส่วนถึงหลักของการรับผิดชอบร่วมกันเพื่อความปลอดภัยทางถนน

(3) ส่งเสริมให้ผู้ขับขี่มีความตระหนักถึงการขับขี่รถในสภาพที่ร่างกายมีความพร้อม มีความตื่นตัวขณะขับขี่ และมีการปรับพฤติกรรมการขับขี่ให้สอดคล้องกับสภาพแวดล้อมจริงบนถนน

(4) มีการจัดการในการนำผู้ขับขี่หน้าใหม่เข้าสู่ระบบอย่างค่อยเป็นค่อยไปและดูแลให้สอดคล้องกับระดับสมรรถนะของผู้ขับขี่เหล่านั้น

(5) มีการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจังกับผู้ฝ่าฝืนกฎหมาย

2) ถนนและพื้นที่ข้างถนนที่ปลอดภัย (Safe Road and Roadside) โดยเน้นมาตรการปรับปรุงโครงสร้างถนน ดังนี้

(1) การออกแบบและบำรุงรักษาถนนและพื้นที่ด้านข้างเพื่อลดความเสี่ยงต่อการเกิดการชนและลดระดับความรุนแรงที่อาจเกิดขึ้นหากเกิดการชนขึ้น

(2) จัดหาระบบขนส่งที่สนับสนุนให้เกิดความปลอดภัยในการเดินทาง

3) ความเร็วที่ปลอดภัย (Safe speed) สร้างความมั่นใจว่าขีดจำกัดความเร็วตามกฎหมายและความเร็วจริงบนถนนสะท้อนความปลอดภัยที่ถนนได้รับการออกแบบไว้โดยดำเนินการเรื่องต่าง ๆ ดังนี้

(1) การให้ความรู้และการบังคับใช้กฎหมายเรื่องความเร็ว

(2) กำหนดความเร็วตามสภาพของถนนและพื้นที่ข้างทาง ความแข็งแรงของยานพาหนะและตามสมรรถนะจริงของผู้ขับขี่

4) ยานพาหนะที่ปลอดภัย (Safe Vehicle) เพิ่มความปลอดภัยยานพาหนะโดยดำเนินการ ดังนี้

(1) ส่งเสริมระบบความปลอดภัยของยานพาหนะที่ลดความเสี่ยงต่อการเกิดการชนและลดความรุนแรงของผู้โดยสารหรือคนเดินเท้า

(2) สร้างความเข้าใจกับผู้ซื้อและบริษัทให้เลือกซื้อยานพาหนะที่มีความปลอดภัย กำหนดให้การจัดซื้อยานพาหนะของภาครัฐต้องคำนึงถึงความปลอดภัยของยานพาหนะรวมถึง การกำหนดเงื่อนไขเพิ่มเติมเพื่อเพิ่มความปลอดภัยให้กับผู้โดยสาร

#### คำสั่งคณะกรรมการความสงบเรียบร้อยแห่งชาติ

เนื่องจากมีผู้ขับขีรถหรือเจ้าของรถที่ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบกจำนวนมาก โดยมีพฤติกรรมหลักเลี้ยวและเพิกเฉยต่อกฎหมายพร้อมทั้งยังมีการกระทำความผิดซ้ำ ดังนั้นเพื่อเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก ตามคำสั่งคณะกรรมการความสงบเรียบร้อยแห่งชาติที่ 14/2560 จึงได้มีการปรับปรุงกลไกและกำหนดมาตรการทางกฎหมายเพิ่มเติม เพื่อให้เกิดความเข้มงวดในการบังคับใช้กฎหมายอันเป็นประโยชน์ต่อการปฏิรูประบบการคมนาคมขนส่งและความสงบเรียบร้อยของสังคมโดยรวม ดังนี้<sup>65</sup>

1) ให้พนักงานเจ้าหน้าที่ตำแหน่งตั้งแต่สารวัตรขึ้นไปมีหนังสือแจ้งการไม่ปฏิบัติตามใบสั่ง และ จำนวนค่าปรับที่ค้างชำระให้ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถทราบภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่ครบกำหนดชำระค่าปรับ ตามที่ระบุในใบสั่ง และให้ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถทำการชำระค่าปรับที่ค้างชำระด้วยวิธีการอย่างใดอย่างหนึ่งภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่ได้รับแจ้ง การแจ้งให้ทำเป็นหนังสือส่งทางไปรษณีย์ลงทะเบียนตอบรับให้ผู้ขับขี่ หรือเจ้าของรถ แล้วแต่กรณี ณ ภูมิลำเนาของผู้ขึ้น ทั้งนี้ ตามแบบที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนด และให้ถือว่าผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถได้รับแจ้งเมื่อพ้นกำหนดสิบห้าวันนับแต่วันที่ส่ง

2) ในกรณีที่ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถคันใดไม่ชำระค่าปรับ ให้ดำเนินการดังต่อไปนี้

(1) ให้พนักงานเจ้าหน้าที่แจ้งจำนวนค่าปรับที่ค้างชำระพร้อมหลักฐานไปยังนายทะเบียน และให้นายทะเบียนตรวจสอบข้อมูลและแจ้งให้ผู้มาติดต่อขอชำระภาษีประจำปีสำหรับรถคันนั้นทราบ เพื่อไปชำระค่าปรับที่ค้างชำระภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ได้รับแจ้ง ถ้าผู้มาติดต่อขอชำระภาษีประจำปีเป็นเพียงตัวแทนเจ้าของรถ ให้ผู้มาติดต่อแจ้งให้เจ้าของรถทราบ เพื่อไปชำระค่าปรับภายในระยะเวลาดังกล่าว ในการนี้ให้นายทะเบียนรับชำระภาษีประจำปีสำหรับรถคันนั้นไว้โดยออกหลักฐานชั่วคราวแทนการออกเครื่องหมายแสดงการเสียภาษีประจำปีให้เจ้าของรถหรือตัวแทนเจ้าของรถแทนหลักฐานชั่วคราวให้ใช้แทนเครื่องหมายแสดงการเสียภาษีประจำปีโดยให้มีอายุสามสิบวันนับแต่วันที่นายทะเบียนได้ออกให้

<sup>65</sup> จตุรงค์ ผึ้งวงศ์. (2562). *แนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายจราจร กรณีศึกษา พื้นที่รับผิดชอบสถานีตำรวจนครบาลพญาไท*. การค้นคว้าอิสระหลักสูตรรัฐศาสตรมหาบัณฑิต (บริหารรัฐกิจและกิจการสาธารณะ) สาขาวิชบริหารรัฐกิจและกิจการสาธารณะ, คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. หน้า 69.



(2) ในกรณีที่เจ้าของรถได้ชำระค่าปรับที่ค้างชำระครบถ้วนภายในระยะเวลาตามที่กำหนด ให้เจ้าของรถหรือตัวแทนเจ้าของรถนำหลักฐานแสดงการชำระค่าปรับที่ได้รับจากพนักงานเจ้าหน้าที่มาแสดงต่อนายทะเบียนเพื่อให้ออกเครื่องหมายแสดงการเสียภาษีประจำปีสำหรับรถคันนั้น

(3) ในกรณีที่เจ้าของรถหรือตัวแทนเจ้าของรถที่ได้รับหนังสือแจ้งประสงค์จะชำระค่าปรับในวันที่มาติดต่อขอชำระภาษีประจำปีให้นายทะเบียนมีอำนาจรับชำระค่าปรับตามจำนวนที่ ค้างชำระแทนได้ โดยให้นายทะเบียนรับชำระภาษีประจำปีสำหรับรถคันนั้นและออกเครื่องหมายแสดงการเสียภาษีประจำปีให้เจ้าของรถหรือตัวแทนเจ้าของรถ

### คณะกรรมการศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน

ประเทศไทยได้มีการจัดตั้งคณะกรรมการศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน โดยมีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยเป็นประธาน ซึ่งมีแนวทางการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จังหวัด และกรุงเทพมหานคร ใช้เป็นแนวทางในการดำเนินงานดังนี้<sup>66</sup>

1) ให้สำนักงานตำรวจแห่งชาติบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด จริงจัง และต่อเนื่อง เน้นการลดพฤติกรรมเสี่ยงที่เป็นสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนนสูงสุด ได้แก่ ดื่มแล้วขับ และ ขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด และให้นำเทคโนโลยีมาสนับสนุนการบังคับใช้กฎหมายควบคู่ไปด้วย ไม่ว่าจะเป็นกล้อง หรือ เครื่องมือที่เหมาะสม

2) ให้ศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนนจังหวัด ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ และศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น บูรณาการร่วมกับทุกภาคส่วนขับเคลื่อนการดำเนินงานในพื้นที่ โดยให้ถือเป็นภารกิจหลักที่ต้องดำเนินการอย่างต่อเนื่อง และจัดทำแผนงานมาตรการในการดำเนินงานให้สอดคล้องกับปัญหา และความต้องการของประชาชนในพื้นที่

3) ให้ศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนนจังหวัด ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ และศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นใช้กลไก “ด่านชุมชน” เพื่อเฝ้าระวัง ตรวจสอบ และตัดเตือนบุคคลที่มีพฤติกรรมเสี่ยงที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนพื้นที่ โดยให้ท้องที่ ท้องถิ่น และประชาชนในพื้นที่ร่วมกันจัดทำประชาคม และนำข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุ และช่วงเวลาการเกิดอุบัติเหตุ เป็นข้อมูลประกอบการพิจารณากำหนดแนวทางการจัดตั้ง “ด่านชุมชน” เพื่อปรับแผนการดำเนินงานให้สอดคล้องกับสถานการณ์การเกิด

<sup>66</sup> กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย. (2565). *แนวทางการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน*. กรุงเทพฯ: กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย.

อุบัติเหตุทางถนน รวมทั้งรายงานผลการดำเนินงานด้านชุมชนให้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนทราบ

4) ให้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนทุกระดับร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เสริมสร้าง ปลุกฝัง สร้างความตระหนักรู้อย่างจริงจังและต่อเนื่อง โดยเน้นการสร้างบรรทัดฐานทางสังคม หรือปทัสถาน (Norms) เพื่อให้คนในสังคมได้ตระหนัก ได้รู้แนวทาง วิธีปฏิบัติในเรื่องความปลอดภัย โดยเฉพาะเรื่องความปลอดภัยบนถนน โดยยารณรงค์และประชาสัมพันธ์อย่างต่อเนื่อง เพื่อให้เกิดวัฒนธรรมการใช้รถใช้ถนนที่ถูกต้อง

#### มาตรการอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

การกำหนดแนวทางเพื่อเพิ่มความปลอดภัยควรเน้นการจัดการการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย (Safe Road Use) โคนเน้นมาตรการที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมผู้ขับขี่และผู้ใช้ทางดังนี้

- 1) ประชาสัมพันธ์ ให้ความรู้กับผู้ขับขี่และผู้ใช้ทางให้เข้าใจและประพฤติปฏิบัติตามกฎจราจร
- 2) สร้างความเข้าใจในทุกภาคส่วนถึงหลักของการรับผิดชอบร่วมกัน เพื่อความปลอดภัยทางถนน
- 3) ส่งเสริมให้ผู้ขับขี่มีความตระหนักถึงการขับขี่รถในสภาพที่ร่างกายมีความพร้อม มีความตื่นตัวขณะขับขี่ และมีพฤติกรรมขับขี่ให้สอดคล้องกับสภาพแวดล้อมจริงบนถนน
- 4) มีการจัดการในการนำผู้ขับขี่หน้าใหม่เข้าสู่ระบบอย่างค่อยเป็นค่อยไปและดูแลให้สอดคล้องกับระดับสมรรถนะของผู้ขับขี่เหล่านั้น
- 5) มีการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจังกับผู้ฝ่าฝืนกฎหมาย

### 3.4 เปรียบเทียบมาตรการทางกฎหมายของต่างประเทศและประเทศไทย

จากการศึกษามาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายจราจรของประเทศ ญี่ปุ่น สหราชอาณาจักร และ ราชอาณาจักรสวีเดน พบว่าเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศไทย แล้ว ทั้งสามประเทศ โดยเฉพาะราชอาณาจักรสวีเดนต่างส่งเสริมให้การอุบัติเหตุบนท้องถนนมีน้อยที่สุด หรือไม่มีเลย ด้วยการออกมาตรการต่าง ๆ หรือดำเนินการต่าง ๆ เพื่อให้ประชาชนเกิดความเกรงกลัวต่อกฎหมายและปฏิบัติตาม เพื่อลดจำนวนอุบัติเหตุบนท้องถนน ซึ่งรายละเอียดของแต่ละประเทศสามารถสรุปได้ ดังนี้

ตารางที่ 3.1 ตารางสรุปผลการศึกษามาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายของต่างประเทศและประเทศไทย

	ประเทศญี่ปุ่น	สหราชอาณาจักร	ราชอาณาจักรสวีเดน	ราชอาณาจักรไทย
การอนุญาตขับรถ	ผู้ขับขี่ทุกคนต้องได้รับใบอนุญาต	ผู้ขับขี่ทุกคนต้องได้รับใบอนุญาต	ผู้ขับขี่ทุกคนต้องได้รับใบอนุญาต	ผู้ขับขี่ทุกคนต้องได้รับใบอนุญาต
<b>บทลงโทษ</b>				
ระบบตัดคะแนน	มีระบบตัดแต้มสำหรับผู้กระทำความผิด โดยแต่ละความผิดจะมีระดับความร้ายแรงของแต้มที่ตัดแตกต่างกัน ซึ่งถ้าผู้ขับขี่มีแต้มความผิดสะสมถึงระดับที่กำหนดจะถูกพักการใช้ใบขับขี่ชั่วคราวหรือถูกเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่แล้วแต่กรณี	มีระบบตัดแต้มสำหรับผู้กระทำความผิด โดยแต่ละความผิดจะมีระดับความร้ายแรงของแต้มที่ตัดแตกต่างกันซึ่งถ้าหากถูกตัดคะแนนเกิน 12 คะแนนในรอบระยะเวลา 3 ปี จะถูกยึดใบอนุญาตขับรถ	ไม่มีระบบตัดคะแนน	เริ่มมีระบบตัดแต้มสำหรับผู้กระทำความผิดเมื่อวันที่ 9 มกราคม 66 ซึ่งถ้าหากถูกตัดคะแนนเหลือ 0 คะแนนจะถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่หรือห้ามขับรถเป็นเวลา 90 วัน
<b>ค่าปรับ</b>				
- กรณีขับรถเร็วเกินอัตราที่กำหนด	กำหนดความเร็วสูงสุดไม่เกิน 100 กม./ชม. โดยมีค่าปรับสูงสุดอยู่ที่ 25,500 บาท	กำหนดความเร็วสูงสุดไม่เกิน 112 กม./ชม. โดยมีค่าปรับสูงสุดอยู่ที่ 40,000 บาท	กำหนดความเร็วสูงสุดไม่เกิน 120 กม./ชม. มีการกำหนดโทษปรับ และพักใช้ใบอนุญาต	กำหนดความเร็วสูงสุดไม่เกินของ 120 กม./ชม. มีค่าปรับสูงสุดอยู่ที่ 4,000 บาท

	ประเทศ ญี่ปุ่น	สหราชอาณาจักร	ราชอาณาจักร สวีเดน	ราชอาณาจักร ไทย
			ฉบับที่ 36 เดือน	
- กรณีมาแล้ว แล้วขับ	มีบทลงโทษสำหรับผู้ขับขี่ และบุคคลอื่นที่ต้องมีส่วน รับผิดชอบการกระทำของผู้ขับ ขี่ด้วย ซึ่งถ้าผู้ขับขี่มีระดับ แอลกอฮอล์ในลมหายใจ เกินกว่า 0.15 มิลลิกรัม/ลิตร หรือ ไม่เกิน 0.03% ของ แอลกอฮอล์ในเลือด ซึ่ง กำหนดโทษสูงสุด คือจำคุกไม่ เกิน 3 ปี หรือปรับไม่เกิน 127,000 บาท แต่หากมาแล้ว ขับขี้นานพานะ โคน โทษจำคุกไม่เกิน 5 ปี หรือ ปรับไม่เกิน 255,000 บาท	กำหนดระดับ แอลกอฮอล์ใน ลมหายใจไม่เกิน 0.035กรัม/100 มิลลิลิตร หรือ ไม่เกิน 0.08 กรัม/100 มิลลิลิตรของ แอลกอฮอล์ใน เลือด ซึ่งกำหนด โทษสูงสุดปรับ ไม่เกิน 210,000 บาท พักใช้ ใบอนุญาตขับขี่ 36 เดือน พร้อมทั้งเข้ารับ การบำบัด 9 เดือน และบริการสังคม	กำหนดระดับ แอลกอฮอล์ ในลมหายใจ ไม่เกิน 0.10 มิลลิกรัมต่อ ลิตร หรือ ไม่ เกิน 0.02 มิลลิลิตรต่อ ลิตรของ แอลกอฮอล์ใน เลือด โดยที่ ไม่ได้กำหนด อัตราค่าปรับ ไว้แต่สามารถ ให้ผู้กระทำ ความผิด จ่ายค่าปรับได้ ตามความ เหมาะสมของ ฐานะทาง การเงินของผู้ กระทำผิด และมีโทษ จำคุกสูงสุด ไม่เกิน 2 ปี	กำหนดระดับ แอลกอฮอล์ใน เลือด 50 มิลลิกรัม เปอร์เซ็นต์ มี โทษจำคุก 1 ปี ปรับ สูงสุดไม่ เกิน 20,000 บาท หรือทั้ง จำทั้งปรับ และ ถูกพักใช้ ใบอนุญาตขับ รถไม่น้อยกว่า 6 เดือน
- กรณีไม่หยุด ให้คนข้าม	เมื่อเข้าใกล้ทางม้าลาย หรือ ทางข้ามต้องขับด้วย	ต้องระวางคนที่ ร อ ข้ำ ม ถ น น	ไม่มี	บทลงโทษแต่

	ประเทศ ญี่ปุ่น	สหราชอาณาจักร	ราชอาณาจักร สวีเดน	ราชอาณาจักร ไทย
ทางม้าลาย	ความเร็วที่จะสามารถหยุด ได้ทันที และต้องไม่ทำให้ คนหรือจักรยานข้ามถนน ไม่ได้ ซึ่งหากบุคคลใด กระทำผิดต้องระวางโทษ จำคุกไม่เกิน 3 เดือน หรือ ปรับไม่เกิน 14,000 บาท	และ ให้ทางเมื่อ มีคนเคลื่อนเข้าสู่ เขตทางข้าม รวม ถึงแม้ว่าคนข้าม ทางม้าลายจะ เดินผ่านเลนของ ไปแล้ว ก็ยังต้อง รอให้ พวกเขา ข้ามถนนทั้งเส้น ไปได้ก่อนจึงจะ เคลื่อนรถได้ซึ่ง หากบุคคลใด กระทำผิดต้อง ระวางโทษปรับ 4,000 บาท และ ถูกตัดคะแนน ใบขับขี่ 3 คะแนน	ได้มีการติดตั้ง ไฟกระพริบ และ ลูกกระนาค บริเวณใกล้ ๆ ทางม้าลาย เพื่อเป็นการ เตือนให้ คนขับรถรู้ว่า จะมีคนข้าม ถนนข้างหน้า	
การเพิกถอน ใบอนุญาต	มีการเพิกถอนใบอนุญาตขับ จีสำหรับผู้ที่กระทำความผิด	มีการเพิกถอน ใบอนุญาตขับจี สำหรับผู้ที่ กระทำความผิด	มีการเพิกถอน ใบอนุญาตขับ จีสำหรับผู้ที่ กระทำความผิด	มีการเพิกถอน ใบอนุญาตขับ จีสำหรับผู้ที่ กระทำความผิด
อำนาจหน้าที่ ของเจ้า พนักงาน จราจร	ยึดใบขับขี่ เขียนใบสั่ง	เขียนใบสั่ง ทำหนังสือแจ้ง เตือนให้ชำระ ค่าปรับ	ป้องกัน และ ตรวจ จับ อาชญากรรม ที่เกิดขึ้น บนท้องถนน	ยึดใบขับขี่ เขียนใบสั่ง

## บทที่ 4

### วิเคราะห์ปัญหาเกี่ยวกับการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

ผู้เขียนได้ศึกษาปัญหาเกี่ยวกับการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 พบว่าประเทศไทยได้มีการประกาศใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เนื่องจากการคมนาคมและการขนส่งได้มีความเจริญก้าวหน้า รวมถึงมีการขยายตัวไปทั่วทั้งประเทศ และเชื่อมโยงไปยังประเทศใกล้เคียง อีกทั้งจำนวนยานพาหนะในถนนทางหลวงและท้องถนนอื่น ๆ ได้ทวีจำนวนขึ้นเป็นลำดับ กอปรกับประเทศไทยได้เข้าเป็นภาคีในอนุสัญญาว่าด้วยการจราจรทางบก ถนนและพิธีสารว่าด้วยเครื่องหมายและสัญญาณตามท้องถนน ดังนั้นเพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายเหมาะสมกับสภาพการจราจรและจำนวนยานพาหนะที่เพิ่มขึ้นและเพื่อความปลอดภัยแก่ชีวิตร่างกายและทรัพย์สินของประชาชน จึงได้มีการปรับปรุงและประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับดังกล่าวเรื่อยมา โดยฉบับปัจจุบันเป็นฉบับที่ 13 พ.ศ. 2565 อย่างไรก็ตาม ที่เป็นประเด็นปัญหา และนำมาสู่การวิเคราะห์ในครั้งนี้ คือ ปัจจุบันแม้จะมีการแก้ไขกฎหมายเกี่ยวกับการจราจรทางบกอย่างสม่ำเสมอ แต่ประเทศไทยก็ยังคงประสบปัญหาในเรื่องการฝ่าฝืนบทบัญญัติของกฎหมาย ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนอยู่บ่อยครั้ง อีกทั้งอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุมีแนวโน้มสูงขึ้น โดยเฉพาะอุบัติเหตุจากการขับรถเร็วเกินอัตราที่กำหนด เนื่องจากผู้ขับขี่และผู้โดยสารไม่เคารพกฎหมายจราจร หรือไม่เกรงกลัวต่อการกระทำผิดกฎหมาย จึงเป็นที่มาของการศึกษาวิเคราะห์ในครั้งนี้ เพื่อนำไปสู่แนวทางในการแก้ไขปัญหาต่อไป ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

#### 4.1 ปัญหาเกี่ยวกับความเหมาะสมในการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

จากการศึกษาพบว่า ภายใต้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เป็นกฎหมายที่บัญญัติเกี่ยวกับบทลงโทษ และลักษณะของการกระทำความผิดอันเกี่ยวข้องกับการจราจรทางบก ซึ่งรายละเอียดของความผิดจะถูกกำหนดโดยกฎหมายลำดับรอง หรือกฎหมายที่มีลำดับศักดิ์ต่ำกว่าพระราชบัญญัติ ซึ่งออกตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เช่น กฎกระทรวง หรือระเบียบว่าด้วยหลักเกณฑ์วิธีการ และเงื่อนไขเกี่ยวกับระบบการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ พ.ศ. 2565 ซึ่งเป็นมาตรการเสริมในการสร้างวินัยการขับขี่

ซึ่งจากรายละเอียดของความผิดที่ถูกกำหนดโดยกฎหมายลำดับรอง ซึ่งออกตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 นั้น ส่วนใหญ่จะเป็นการออกกฎหมายเพื่อแก้ไขปัญหาเหตุการณ์ หรือการกระทำที่มีผู้ฝ่าฝืนแล้ว และส่งผลกระทบต่ออย่างร้ายแรงในสังคม เช่น การกำหนดอัตราเร็วของยานพาหนะ หรือ การกำหนดปริมาณแอลกอฮอล์ของผู้ขับขี่ ดังนี้

1) พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 67 ประกอบ มาตรา 152 กำหนดให้ผู้ขับขี่ต้องขับรถด้วยอัตราความเร็วตามที่กำหนดในกฎกระทรวง หรือตามเครื่องหมายจราจรที่ติดไว้ในทาง

2) กฎกระทรวงกำหนดอัตราความเร็วสำหรับการขับรถในทางเดินรถ พ.ศ. 2564 (ออกตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522) ได้กำหนดอัตราความเร็วกรณีต่าง ๆ ดังนี้

(1) การขับรถในทางเดินรถในและนอกเขต กทม. / เมืองพัทยา / เขตเทศบาล / ชุมชน ให้ใช้อัตราความเร็วไม่เกิน 60 กิโลเมตร/ชั่วโมง และไม่เกิน 80 กิโลเมตร/ชั่วโมง ตามลำดับ

(2) การขับรถในทางเดินรถที่อยู่นอกเขต กทม. /เมืองพัทยา / เขตเทศบาลนคร / เขตเทศบาลเมือง / เขตชุมชน โดยทางเดินรถนั้นได้จัดแบ่งช่องเดินรถในทิศทางเดียวกันไว้ตั้งแต่ 2 ช่องขึ้นไปและมีเกาะกลางถนน ได้กำหนดอัตราเร็วไว้สูงสุดไม่เกิน 90 กิโลเมตร/ชั่วโมง

(3) การขับรถในทางเดินรถบนทางพิเศษ และทางเดินรถนั้นอยู่ในระดับเหนือหรือใต้พื้นดิน หรือพื้นน้ำ ให้ใช้อัตราความเร็ว ได้กำหนดอัตราเร็วไว้สูงสุดไม่เกิน 80 กิโลเมตร/ชั่วโมง

(4) การขับรถในทางเดินรถบนทางพิเศษ และทางเดินรถนั้นอยู่ในระดับพื้นดินได้กำหนดอัตราความเร็วไว้สูงสุดไม่เกิน 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

3) กฎกระทรวงกำหนดอัตราความเร็วของยานพาหนะบนทางหลวงแผ่นดิน หรือทางหลวงชนบทที่กำหนด พ.ศ. 2564 (ออกตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535) ซึ่งกฎกระทรวงนี้ใช้บังคับแก่ทางหลวงแผ่นดิน หรือทางหลวงชนบทที่มีช่องเดินรถในทิศทางเดียวกันตั้งแต่ 2 ช่องเดินรถขึ้นไป มีเกาะกลางถนนแบบกำแพง และไม่มีจุดกลับรถเสมอระดับถนน โดยได้กำหนดอัตราเร็วไว้สูงสุดไม่เกิน 120 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ทั้งนี้ หากติดตั้งกล้องอยู่ในช่องเดินรถช่องขวาสุด ต้องใช้ความเร็วไม่ต่ำกว่า 100 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เว้นแต่ในกรณีที่ช่องเดินรถนั้นมีข้อจำกัดด้านการจราจร หรือทัศนวิสัย มีสิ่งกีดขวาง หรือมีเหตุขัดข้องอื่น

4) กฎกระทรวงฉบับที่ 21 พ.ศ. 2560 ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 กำหนดว่าถ้ามีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ถือว่าเมาสุรายกเว้นผู้ขับขี่ใน 4 กรณี ถ้ามีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเกิน 20 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ถือว่าเมาสุราได้แก่ ผู้ขับขี่ที่มีอายุน้อยกว่า 20 ปีบริบูรณ์ ผู้ขับขี่ที่มีใบขับขี่ชั่วคราว (ใบขับขี่อนุญาตแบบ 2 ปี)

ผู้ขับขี่ที่มีใบขับขี่ประเภทอื่น ซึ่งใช้แทนกันไม่ได้ และผู้ขับขี่ที่ถูกยกเลิกใบขับขี่ หรืออยู่ระหว่างการพักใช้งานใบขับขี่ โดยเหตุผลในการประกาศใช้กฎกระทรวงฉบับนี้ คือ โดยที่การขับรถในขณะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่นเป็นสาเหตุหลักประการหนึ่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน เนื่องจากปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดมีผลทำให้ประสิทธิภาพในการควบคุมยานพาหนะลดลงอย่างมีนัยสำคัญซึ่งผู้ขับขี่ที่มีอายุน้อยหรือประสบการณ์ในการขับขี่ไม่เพียงพอ แม้จะมีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเพียงเล็กน้อยก็มีความสามารถในการควบคุมยานพาหนะลดลงได้ ดังนั้นจึงสมควรกำหนดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดให้เหมาะสมสำหรับผู้ขับขี่ เพื่อเป็นการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนจากผู้ขับขี่ยานพาหนะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น

จากบทบัญญัติของกฎหมายข้างต้นเห็นได้ว่าประเทศไทยได้มีการปรับปรุงแก้ไขกฎหมายให้มีความเหมาะสมในการบังคับใช้อยู่เสมอ อย่างไรก็ตามยังพบว่าตัวบทกฎหมายไม่มีความสามารถในการข่มขู่ หรือยับยั้งให้คนไม่กล้า หรือเกรงกลัวในการกระทำความผิดได้ ส่งผลให้ยังเกิดการฝ่าฝืนกฎหมายของผู้ขับขี่และผู้ใช้ทางอยู่เสมอ ซึ่งเห็นได้จากจำนวนอุบัติเหตุจากการจราจรในประเทศไทยมีปริมาณเพิ่มขึ้นทุกปี

จากการศึกษากฎหมายของต่างประเทศโดยเฉพาะของสหราชอาณาจักร ประเทศญี่ปุ่น และราชอาณาจักรสวีเดน พบว่า ในปัจจุบันประเทศทั้งสามต่างเผชิญกับปัญหาความไม่เหมาะสมของตัวบทกฎหมายเช่นเดียวกับประเทศไทย ดังนั้นทั้งสามประเทศจึงให้ความสำคัญกับลักษณะของการกระทำความผิด เพื่อป้องกันการกระทำที่ฝ่าฝืนต่อกฎหมาย เช่น ประเทศญี่ปุ่นในกรณีของการกระทำความผิดเมาแล้วขับนั้น ไม่เพียงแต่ห้ามเฉพาะผู้ขับขี่ที่มีปริมาณแอลกอฮอล์เกินกว่าที่กฎหมายกำหนดเท่านั้น ยังกำหนดความผิดไปถึงผู้ที่ให้ยืมรถ หรือผู้ที่จัดหาเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ให้ผู้ขับขี่ด้วย หรือกรณีความผิดขับรถยนต์เกินอัตราความเร็วที่กฎหมายกำหนด ประเทศญี่ปุ่นได้กำหนดอัตราความเร็วสำหรับถนนในประเทศไทยไว้ 2 แบบ คือ กรณีทางด่วนกำหนดอัตราความเร็วที่ไม่เกิน 100 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และ กรณีถนนสายหลัก เช่น ถนนในเมืองต่าง ๆ กำหนดอัตราความเร็วที่ไม่เกิน 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง นอกจากนี้ถ้าเป็นถนนในเขตชุมชนจะกำหนดอัตราความเร็วสูงสุดที่ 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เนื่องจากมีความเสี่ยงจะเกิดอันตรายต่อคนเดินเท้ามากที่สุด อย่างไรก็ตามหากถนนสายใดมีป้ายจำกัดความเร็วไว้ต้องปฏิบัติตามป้ายที่กำหนดสำหรับสหราชอาณาจักรกำหนดความเร็วสูงสุดไว้ที่ 70 ไมล์ต่อชั่วโมง หรือ 112 กิโลเมตรต่อชั่วโมง โดยถนนมอเตอร์เวย์ ไม่เกิน 70 ไมล์ต่อชั่วโมง หรือ 112 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ถนนเส้นคู่ขนาน ไม่เกิน 60 ไมล์ต่อชั่วโมง หรือ 96 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ถนนสายเดี่ยว ไม่เกิน 30 ไมล์ต่อชั่วโมง หรือ 48 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และถนนในพื้นที่ที่มีการจำกัดความเร็วโดยแสงไฟที่ถนน และสำหรับราชอาณาจักรสวีเดนจำกัดความเร็วไม่เกิน 120 กิโลเมตรต่อชั่วโมง พร้อมทั้งผู้ขับขี่ควรปรับ



ความเร็วให้เหมาะสมกับสภาพอากาศและสภาพถนนอยู่เสมอ นอกจากนี้ราชอาณาจักรสวีเดนได้ดำเนินโครงการ Vision Zero ตั้งแต่ปี ค.ศ. 1997 โดยได้ดำเนินการออกแบบถนนเพื่อความปลอดภัยของคน ทั้งคนขับและคนที่เดินถนน มากกว่าความสะดวกสบายในการขับขี่รวมไปถึงการสร้างสิ่งแวดล้อมที่จูงใจให้คนขับรถอย่างปลอดภัย มากกว่าการบังคับใช้กฎหมาย เช่น ลดจำนวนแยก เพิ่มจำนวนวงเวียน ตัดถนน 2+1 เลน แทน 4 เลน หรือการเพิ่มจำนวนลูกระนาดให้มากขึ้น ในเขตเมือง จูงใจให้คนขับแค่ 30 กม./ชม.

ดังนั้นเรื่องความเหมาะสมในการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 นั้น วิเคราะห์หว่าหากมีการแก้ไขกฎหมายโดยการกำหนดลักษณะของการกระทำผิดอันเกี่ยวข้องกับ การจราจรทางบก เช่น การกำหนดปริมาณแอลกอฮอล์ของผู้ขับขี่ หรือผู้ที่ขูงส่งเสริมให้เกิดการกระทำที่ฝ่าฝืนของกฎหมาย การกำหนดอัตราความเร็วของยานพาหนะ ให้มีความเหมาะสมกับ สภาพของท้องถนน หรือ สมรรถนะของยานยนต์ หรือการประชาสัมพันธ์ให้ทราบถึงกฎหมาย ลำดับรองที่เกี่ยวข้องกับพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 พร้อมทั้งเปรียบเทียบลักษณะ การกระทำผิดความผิดของต่างประเทศให้ประชาชนทราบว่ากฎหมายที่เกี่ยวกับการจราจรของไทยมี ความเหมาะสม และได้มาตรฐานในระดับสากลแล้ว จะส่งผลให้เกิดข้อดีแก่ผู้ขับขี่และผู้ใช้ทาง ทั้งนี้เพื่อให้เกิดความเหมาะสมในการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 อีกทั้ง เป็นการส่งเสริมให้ผู้ขับขี่และผู้ใช้ทาง ตระหนักถึงการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร

#### 4.2 ปัญหาเกี่ยวกับบทลงโทษผู้กระทำความผิดพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 โดยเฉพาะความผิดที่มีโทษปรับทางอาญา

จากการศึกษาพบว่า ภายใต้อำนาจพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้กำหนดบทลงโทษ สำหรับผู้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้แก่ การตัดแต้มใบขับขี่ การชำระค่าปรับ และ การสั่งพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาต โดยมีการระงับอัตราโทษสำหรับการฝ่าฝืน กระทำความผิด ดังนี้

1) พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 67 ประกอบ มาตรา 152 กำหนดให้ ผู้ขับขี่ต้องขับรถด้วยอัตราความเร็วตามที่กำหนดในกฎกระทรวง หรือตามเครื่องหมายจราจรที่ติดตั้งไว้บนทาง หากฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามถูกปรับไม่เกิน 4,000 บาท

2) พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 68 ประกอบ มาตรา 148 กำหนดให้ ผู้ขับขี่ซึ่งจะเลี้ยวรถให้รถอื่นแซง หรือผ่านขึ้นหน้า จอดรถ หยุดรถ หรือ กลับรถ ต้องลดความเร็วของรถ หากฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามถูกปรับไม่เกิน 2,000 บาท

3) พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 69 ประกอบ มาตรา 148 กำหนดให้ ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถในทางเดินรถ บนเนินเขา บนสะพาน ที่เชิงสะพาน ที่แคบ ทางโค้งทางลาด ที่คับขัน หรือที่มีหมอก ฝน ฝุ่น หรือควันจนทำให้ไม่อาจเห็นทางข้างหน้าได้ในระยะหกสิบเมตร ต้องลดความเร็วของรถในลักษณะที่จะให้เกิดความปลอดภัย หากฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามถูกปรับไม่เกิน 2,000 บาท

4) พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 70 ประกอบ มาตรา 148 กำหนดให้ ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถเข้าใกล้ทางร่วมทางแยก ทางข้าม เส้นให้รถหยุด หรือวงเวียน ต้องลดความเร็วของรถหากฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามถูกปรับไม่เกิน 2,000 บาท

5) พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 22 ประกอบมาตรา 152 กำหนดให้ ผู้ขับขี่ต้องขับรถด้วยความระมัดระวัง และต้องให้สิทธิแก่คนเดินเท้าในทางข้ามหรือรถที่มาจากขวาก่อน หากฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามถูกปรับไม่เกิน 4,000 บาท

6) พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 13) พ.ศ. 2565 มาตรา 43 (2) ประกอบ มาตรา 43 (8) ประกอบมาตรา 158/1 กำหนดให้ ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถขณะเมาสุราหรือของมีนเมาอย่างอื่น ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 3 เดือน หรือปรับตั้งแต่ 2,000 บาท – 10,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

7) พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 13) พ.ศ. 2565 มาตรา 43 (8) ประกอบ มาตรา 158/1 กำหนดให้ ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถโดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยในชีวิตหรือร่างกายของผู้อื่น ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 1 ปี หรือปรับตั้งแต่ 5,000 บาท – 20,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

8) กฎกระทรวงฉบับที่ 21 พ.ศ. 2550 ออกความใน พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ระบุว่าถ้ามีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ถือว่าเมาสุรา ยกเว้น ผู้ขับขี่ใน 4 กรณีต่อไปนี้ ถ้ามีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเกิน 20 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ถือว่าเมาสุรา คือ ผู้ขับขี่ที่มีอายุน้อยกว่า 20 ปีบริบูรณ์ ผู้ขับขี่ที่มีใบขับขี่ชั่วคราว (ใบขับขี่อนุญาตแบบ 2 ปี) ผู้ขับขี่ที่มีใบขับขี่ประเภทอื่น ซึ่งใช้แทนกันไม่ได้ และ ผู้ขับขี่ที่ถูกยกเลิกใบขับขี่ หรืออยู่ระหว่างการพักใช้ งานใบขับขี่

9) พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 13) พ.ศ. 2565 มาตรา 43 (2) ประกอบ มาตรา 160 ตรี กำหนดให้ ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถขณะเมาสุราหรือของมีนเมาอย่างอื่นต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 1 ปี หรือปรับตั้งแต่ 5,000 - 20,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และถูกสั่งพักใช้ใบขับขี่ ไม่น้อยกว่า 6 เดือน หรือยกเลิกใบอนุญาตขับขี่

ถ้าการกระทำความผิดดังกล่าวเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่ร่างกายและจิตใจ ผู้ที่ขับขี่ต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่ 1-5 ปี ปรับตั้งแต่ 20,000 - 100,000 บาท และถูกสั่งพักใช้ ใบขับขี่ไม่น้อยกว่า 1 ปี หรือยกเลิกใบอนุญาตขับขี่

ถ้าการกระทำความผิดดังกล่าวเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส ผู้ที่ขับขี่ต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่ 2-6 ปี ปรับตั้งแต่ 40,000-120,000 บาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้น มีกำหนดไม่น้อยกว่า 2 ปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ถ้าการกระทำความผิดดังกล่าวเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายถึงแก่ความตาย ผู้ที่ขับขี่ต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่ 3-10 ปี และปรับตั้งแต่ 60,000-200,000 บาท พร้อมถูกเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ทันที

10) พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 13) พ.ศ. 2565 มาตรา 160 ตรี/1 กำหนดให้ผู้กระทำความผิดตามมาตรา 160 ตรี วรรคหนึ่ง และได้กระทำความผิดซ้ำอีกภายใน 2 ปีนับแต่วันที่กระทำความผิดครั้งแรก ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 2 ปี และ ปรับตั้งแต่ 50,000 – 100,000 บาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้น มีกำหนดไม่น้อยกว่า 1 ปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

นอกจากนี้ เพื่อเป็นการเสริมสร้างวินัยจราจร และลดการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน เมื่อวันที่ 9 มกราคม 2566 ได้มีการนำระบบตัดคะแนนความประพฤติในการขับรถ หรือตัดแต้มใบขับขี่ มาใช้ ซึ่งระบบดังกล่าวถูกกำหนดไว้ใน “ระเบียบว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขเกี่ยวกับระบบการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ พ.ศ. 2565” ซึ่งออกตาม พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และที่แก้ไขเพิ่มเติม มาตรา 142/1 โดยกำหนดให้ผู้มีใบอนุญาตขับขี่ทุกคนมีคะแนนความประพฤติ 12 คะแนน ไม่ว่าผู้นั้นจะได้รับใบอนุญาตขับขี่ก็เช่นเดียวกัน หากทำผิดตามกฎหมายจราจรในข้อหาที่กำหนดจะถูกตัดคะแนนตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไข ซึ่งการตัดคะแนนจะกระทำทันทีที่ทำความผิด และตัดคะแนนเมื่อไม่ชำระค่าปรับตามใบสั่ง เช่น ตัด 1 คะแนน สำหรับความผิดฐานขับรถเร็วเกินกฎหมายกำหนด ตัด 2 คะแนน สำหรับความผิดฐานเมาแล้วขับ ตัด 3 คะแนน สำหรับความผิดฐาน เมาแล้วขับ โดยมีแอลกอฮอล์ในเลือดเกิน 150 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ตัด 4 คะแนน สำหรับความผิดฐาน เมาแล้วขับ โดยมีแอลกอฮอล์ในเลือดเกิน 200 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์

จากเกณฑ์ของกฎหมายข้างต้นเห็นได้ว่าประเทศไทยได้มีการปรับปรุงแก้ไขกฎหมายให้มีบทลงโทษที่รุนแรงเพื่อเป็นการข่มขู่ให้เกิดการเกรงกลัวการกระทำความผิด และควบคุมผู้ขับขี่และผู้ใช้ทางให้ปฏิบัติตามกฎหมายที่กำหนดไว้ อย่างไรก็ตาม บทลงโทษผู้กระทำความผิดที่ได้กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 โดยเฉพาะความผิดที่มีโทษปรับทางอาญา และการตัดแต้มนั้น ปัจจุบันยังไม่สามารถส่งผลให้กับผู้ขับขี่และผู้ใช้ทางเกิดความเกรงกลัวในผลของบทลงโทษทางกฎหมาย เนื่องจากปัจจุบันประเทศไทยยังพบการกระทำความผิดที่ฝ่าฝืนกฎหมายจราจรอยู่เป็นจำนวนมาก และจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดจากการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรก็ยังคงเพิ่มสูงขึ้นอยู่ในปัจจุบัน

จากการศึกษากฎหมายของต่างประเทศโดยเฉพาะของสหราชอาณาจักร ประเทศญี่ปุ่น และราชอาณาจักรสวีเดน พบว่าในปัจจุบันประเทศทั้งสามนั้นต่างพยายามแก้ปัญหาบทลงโทษสำหรับผู้กระทำความผิด เพื่อให้เกิดความเกรงกลัวต่อบทลงโทษและไม่กระทำความผิด ซึ่งประเทศญี่ปุ่นได้กำหนดบทลงโทษในการตัดแฉับ และ ค่าปรับสำหรับผู้กระทำความผิด โดยเฉพาะความผิดฐานเมาแล้วขับที่กำหนดบทลงโทษถึงกรณีของบุคคลอื่นที่มีส่วนรับผิดชอบการกระทำของผู้ขับขีด้วย หรือผู้โดยสารที่โดยสารไปกับผู้ขับขีที่ดื่มแอลกอฮอล์ ซึ่งเห็นได้ว่าการกำหนดอัตราโทษจำคุกไม่เกิน 5 ปี หรือปรับไม่เกิน 1,000,000 เยน หรือประมาณ 255,000 บาท สำหรับผู้ขับขีเมาแล้วขับซึ่งเป็นอัตราโทษที่สูงเมื่อเทียบกับอัตราค่าครองชีพโดยเฉลี่ยของประเทศญี่ปุ่น หรือกรณีขับรถเร็วกว่าที่กฎหมายกำหนดจะอยู่ที่ 18,000 – 100,000 เยน หรือประมาณ 4,500 – 25,500 บาท สหราชอาณาจักรกำหนดได้กำหนดบทลงโทษในการตัดแฉับ และ ค่าปรับสำหรับผู้กระทำความผิด โดยเฉพาะความผิดกรณีขับรถเกินอัตราความเร็วที่กฎหมายกำหนด ซึ่งอัตราค่าปรับมีความแตกต่างกัน โดยอัตราค่าปรับขั้นต่ำจะกำหนดที่ 100 ปอนด์ หรือประมาณ 4,000 บาท อย่างไรก็ตาม ถ้าคิดขึ้นสู่ศาลอัตราค่าปรับสูงสุดจะไม่เกิน 1,000 ปอนด์ หรือประมาณ 40,000 บาท ยกเว้นกระทำความผิดบนถนนมอเตอร์เวย์ ซึ่งกำหนดอัตราโทษสูงสุดอยู่ที่ 2,500 ปอนด์ หรือประมาณ 105,000 บาท สำหรับราชอาณาจักรสวีเดนนั้นจำกัดความเร็วไม่เกิน 120 กิโลเมตรต่อชั่วโมง พร้อมทั้งผู้ขับขีควรปรับความเร็วให้เหมาะสมกับสภาพอากาศและสภาพถนนอยู่เสมอ การลงโทษสำหรับการขับรถเร็วเกินกำหนดนั้นมีโทษปรับ และผู้ที่ถูกจับได้ว่าขับรถเร็วยังเสี่ยงที่จะถูกถอนใบอนุญาตขับรถนานถึง 36 เดือน สำหรับในกรณีเมาแล้วขับราชอาณาจักรสวีเดนได้สร้างทัศนคติแก่ผู้ขับขีให้ไม่ขับรถเมื่อดื่มแอลกอฮอล์ โดยได้กำหนดขีดจำกัดความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ในเลือดตามกฎหมาย (BAC) ไว้ที่ 0.02 มิลลิกรัมต่อลิตรขึ้นไป หรือ มีปริมาณความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ที่ 0.10 มิลลิกรัมต่อลิตรในอากาศที่หายใจซึ่งถือว่าต่ำกว่าปริมาณทั่วไปที่กฎหมายแต่ละประเทศกำหนด อีกทั้งบุคคลใดขับขียานพาหนะขณะอยู่ภายใต้ฤทธิ์แอลกอฮอล์ถือเป็นอาชญากรรม โดยไม่คำนึงว่าผู้ขับขีมีส่วนร่วมในอุบัติเหตุหรือไม่ รวมถึงไม่มีการกำหนดค่าปรับในกรณีกระทำความผิดฐานเมาแล้วขับไว้ แต่สามารถให้ผู้กระทำความผิดจ่ายค่าปรับได้ตามความเหมาะสมของฐานะทางการเงินของผู้กระทำความผิด และมีโทษจำคุกไม่เกิน 6 เดือน แต่ถ้าผู้กระทำความผิดมีปริมาณความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ที่ 0.50 มิลลิกรัมต่อลิตรในอากาศที่หายใจ หรือ มีความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ในเลือด 0.10 มิลลิกรัมต่อลิตร ผู้ขับขีสามารถถูกตัดสินจำคุกไม่เกิน 2 ปี

ดังนั้น เรื่องบทลงโทษผู้กระทำความผิดพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 โดยเฉพาะความผิดที่มีโทษปรับทางอาญา วิเคราะห์ว่ากฎหมายจราจรเป็นกฎหมายทางเทคนิค ซึ่งการกระทำความผิดตามกฎหมายจึงเป็นการกระทำความผิดตามที่กฎหมายบัญญัติว่าเป็นความผิดและกำหนด

บทลงโทษไว้ โดยมีแนวทางการบังคับใช้ที่มุ่งเน้นการลงโทษ ซึ่งหากมีการแก้ไขกฎหมายโดยการกำหนดบทลงโทษสำหรับการกระทำความผิดให้เหมาะสมกับแต่ละความผิด หรือแต่ละบุคคล ย่อมส่งผลให้กฎหมายมีความสามารถในการข่มขู่ หรือยับยั้งให้คนไม่กล้ากระทำความผิด อีกทั้งเป็นการส่งเสริมให้ผู้ขบขี้และผู้ใช้ทาง ตระหนักถึงการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร ซึ่งจะเป็นการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้กระทำความผิด และส่งเสริมการบังคับใช้กฎหมายจราจรให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ซึ่งจะสอดคล้องกับทฤษฎีเจตจำนงอิสระ และทฤษฎีการลงโทษ คือบุคคลทุกคนมีเหตุผลที่จะไตร่ตรองถึงผลดี หรือผลเสีย จากการกระทำความผิดของตนได้ ซึ่งเมื่อพิจารณาแล้วบทลงโทษที่ได้รับจากการกระทำความผิดมีไม่รุนแรงก็พร้อมที่จะกระทำความผิด ซึ่งในการกำหนดบทลงโทษก็ควรกำหนดโทษให้ได้สัดส่วนของผู้กระทำความผิดกล่าวคือ ในการลงโทษต้องให้เหมาะสมกับผู้กระทำความผิดเป็นรายบุคคล ไม่ใช่ลงโทษโดยตัดเทียมกันตามลักษณะของการกระทำความผิด เนื่องจากคนแต่ละคนมีความสามารถ ความรู้ ความรับผิดชอบไม่เท่ากัน รวมถึงกรณีของลูกจ้างที่กระทำความผิดควรมีการกำหนดให้นายจ้างรับผิดชอบอย่างเคร่งครัดและการพิจารณาความรับผิดชอบควรแยกพิจารณาตามความสามารถของลูกจ้างและนายจ้าง เพื่อให้มีความรับผิดชอบที่แยกออกจากกันได้ อย่างไรก็ตาม การกำหนดเพิ่มโทษนั้นต้องพิจารณาถึงรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2560 มาตรา 77 วรรคสาม ที่มีความมุ่งหมายเพื่อให้ได้กฎหมายที่มีคุณภาพออกมาบังคับใช้กับประชาชน มีความเหมาะสมและเป็นหลักประกันความยุติธรรมต่อสังคม โดยได้กำหนดให้ออกกฎหมายได้เฉพาะกรณีจำเป็น และการกำหนดโทษทางอาญาในกฎหมายนั้นให้กำหนดเฉพาะกรณีที่ร้ายแรง เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดภาวะกฎหมายอาญาเพื่อ (over-criminalization) ซึ่งการกำหนดเพิ่มโทษในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เป็นการกำหนดเพิ่มโทษเพื่อปกป้องความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมอันดีของประชาชนอย่างร้ายแรงย่อมไม่ส่งผลให้เกิดภาวะกฎหมายอาญาเพื่อแต่อย่างใด

นอกจากนี้ เมื่อมีการลงโทษแล้วก็ควรมีกระบวนการในการแก้ไขฟื้นฟู อบรมบ่มนิสัยผู้กระทำความผิดให้ดีขึ้น อย่างเป็นรูปธรรมและชัดเจน เพื่อให้ผู้กระทำความผิดเหล่านี้เกิดความรับผิดชอบต่อสังคมและให้ผู้กระทำความผิดได้มีการถ่ายทอดผลเสียหรือความร้ายแรงของการกระทำความผิดให้คนทั่วไปทราบเพื่อให้เกิดความเกรงกลัวถึงผลเสียที่ตามมาจากการกระทำความผิด

#### 4.3 ปัญหาเกี่ยวกับการกำหนดอำนาจหน้าที่ให้เจ้าพนักงานตำรวจจราจรในการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 กับผู้กระทำความผิด

จากการศึกษาพบว่า บทบาทและอำนาจหน้าที่ของตำรวจจราจรถูกกำหนดแฝงอยู่ในกฎหมายและระเบียบคำสั่งต่าง ๆ ใน พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ระเบียบการตำรวจไม่เกี่ยวข้องกับคำสั่งสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ซึ่งกำหนดบทบาทอำนาจหน้าที่ของตำรวจจราจรตามเนื้อหาของบทกฎหมาย หรือระเบียบนั้น ๆ ซึ่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ถือเป็นกฎหมายหลักในการปฏิบัติงานในหน้าที่ของตำรวจจราจร และได้บัญญัติให้ตำรวจจราจรมีอำนาจหน้าที่อย่างอื่นเพื่อความปลอดภัยหรือความสะดวกในการจราจร โดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้กำหนดอำนาจหน้าที่ให้เจ้าพนักงานตำรวจจราจรในการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 กับผู้กระทำความผิด ดังนี้

1) พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 140 กำหนดให้ เมื่อเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่พบว่าผู้ขับขี่ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตาม กฎหมาย หรือกฎหมายอันเกี่ยวกับรถนั้น ๆ จะว่ากล่าวตักเตือนผู้ขับขี่ หรือออกใบสั่งให้ผู้ขับขี่ชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบก็ได้ ในกรณีที่ไม่พบตัวผู้ขับขี่ก็ให้ติด หรือผูกใบสั่งไว้ที่รถที่ผู้ขับขี่เห็นได้ง่าย

2) พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 145 ได้ให้อำนาจแก่พนักงานสอบสวนในการเปรียบเทียบปรับได้ แต่มีความผิดจราจรที่ร้ายแรงบางฐานความผิดเท่านั้น ซึ่งเป็นข้อยกเว้นที่เจ้าพนักงานไม่มีอำนาจในการเปรียบเทียบปรับ ทั้งนี้เพราะตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 145 ได้กำหนดไว้ว่าสำหรับความผิดที่กำหนดโทษไว้ในมาตรา 157/1 มาตรา 159 มาตรา 160 มาตรา 160 ทวิ และมาตรา 160 ตรี ห้ามไม่ให้พนักงานสอบสวนมีอำนาจเปรียบเทียบปรับหรือว่ากล่าวตักเตือน โดยจะต้องนำส่งพนักงานสอบสวน เพื่อสอบสวนและส่งฟ้องต่อศาลตามเขตอำนาจต่อไปเท่านั้น เพื่อให้ศาลเป็นผู้ใช้ดุลยพินิจลงโทษ ซึ่งได้แก่ความผิดดังต่อไปนี้

(1) ความผิดตามมาตรา 43 ที่กำหนดห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถ ในขณะที่หย่อนความสามารถในอันที่จะขับ ในขณะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น โดยประมาท หรือนำพหาคเสี้ยว อันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคล หรือทรัพย์สิน เป็นต้น

(2) ความผิดตามมาตรา 43 ทวิ วรรคแรก ฐานขับขี่รถโดยเสพยาเสพติด

(3) ความผิดตามมาตรา 78 ฐานไม่หยุดให้ความช่วยเหลือตามสมควร ในกรณีผู้ขับขี่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคล หรือทรัพย์สินของผู้อื่น

(4) ความผิดตามมาตรา 134 ฐานแข่งรถในทางเดินรถ

(5) ความผิดตามมาตรา 159 ฐานขัดคำสั่งเจ้าพนักงาน ตามมาตรา 59 ในการเคลื่อนย้ายรถ

3) พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 142/1 – 142/8 ได้ให้อำนาจตั้งยึดใบอนุญาต มาตรการบันทึกคะแนน อบรมทดสอบผู้ขับขี่รถที่กระทำผิด และการพักใบอนุญาต เพื่อให้เป็นประโยชน์ในการควบคุมความปลอดภัยของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ให้เกิดความปลอดภัยในการจราจร ในกรณีที่ผู้ขับขี่ผู้ใดกระทำความผิดพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 หรือตามกฎหมายอื่นอันเกี่ยวกับรถหรือการใช้ทาง สำนักงานตำรวจแห่งชาติจัดให้มีระบบการบันทึกคะแนนความปลอดภัยในการขับรถของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ โดยระบบการบันทึกคะแนนความปลอดภัยในการขับรถอย่างน้อยต้องประกอบด้วย การกำหนดคะแนน การตัดคะแนน และการคืนคะแนน

จากลักษณะของกฎหมายข้างต้นอำนาจในการเปรียบเทียบปรับของเจ้าพนักงานตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เป็นการใช้อำนาจหน้าที่กึ่งตุลาการ (Quasi Judicial Function) และด้วยเหตุที่พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้ให้อำนาจแก่พนักงานสอบสวนในการเปรียบเทียบปรับได้ และกระบวนการพิจารณาคดีจราจรที่ล่าช้าของศาล ทำให้คดีเกี่ยวกับจราจรยุติในชั้นเจ้าพนักงาน โดยการเปรียบเทียบปรับเป็นส่วนใหญ่ ซึ่งอำนาจในการเปรียบเทียบปรับดังกล่าวของเจ้าพนักงานใช้บังคับได้ต่อเมื่อผู้ที่ถูกกล่าวหาได้กระทำความผิดตามกฎหมายจราจร ได้ยินยอมด้วยในการเปรียบเทียบปรับ

อย่างไรก็ตาม การที่พระราชบัญญัติจราจรให้อำนาจแก่พนักงานสอบสวนทำการเปรียบเทียบปรับอย่างกว้าง ก่อให้เกิดปัญหาที่ตามมาคือ พนักงานสอบสวนมีดุลพินิจอย่างกว้างขวางในการเปรียบเทียบปรับ ทั้งความผิดที่ร้ายแรงและไม่ร้ายแรง เพราะไม่มีการบัญญัติไว้อย่างชัดเจนส่งผลให้ความเคารพกฎหมายของคนในสังคมลดลง และเปิดโอกาสให้เจ้าพนักงานจราจรใช้โทษและมาตรการบังคับเป็นข้อต่อรองเพื่อแสวงหาประโยชน์โดยมิชอบด้วย

นอกจากนี้เจ้าพนักงานตำรวจจราจรยังคงมีอำนาจหน้าที่อยู่อย่างจำกัด เช่น ถ้าไม่ใช้การกระทำความผิดซึ่งหน้าพนักงานตำรวจจราจรไม่สามารถติดตามจับกุมผู้กระทำความผิดได้ ส่งผลให้ผู้กระทำความผิดเพิกเฉยต่อความผิดที่ตนกระทำ อันนำไปสู่การไม่ชำระค่าปรับทางอาญา และละเลยต่อการปฏิบัติตามกฎหมาย ซึ่งเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้ปัจจุบันประเทศไทยยังไม่สามารถแก้ไขปัญหาในเรื่องการจราจรได้ อีกทั้งโทษปรับคดีจราจรจะเน้นเงินเข้าระบบมากกว่าส่งเสริมให้คนเคารพกฎหมาย และให้มีวินัยการจราจรที่ดีและความเป็นระเบียบของสังคม ดังนั้น ปัญหาที่จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่ควรกำหนดอำนาจหน้าที่ให้เจ้าพนักงานตำรวจจราจรเป็นการเฉพาะในการดำเนินคดีตลอดจนติดตามจับกุม ผู้กระทำความผิดคดีจราจร มาดำเนินคดีได้ด้วยตนเอง โดยไม่ต้องโอนคดี

ไปให้ส่วนอื่นดำเนินการ กล่าวคือ เมื่อพบการกระทำความผิดสามารถออกหมายเรียก หมายจับ และติดตามจับกุมผู้กระทำความผิดมาดำเนินคดีจนเสร็จสิ้นกระบวนการความ

จากการศึกษากฎหมายของต่างประเทศทั้งประเทศญี่ปุ่น สหราชอาณาจักร และราชอาณาจักรสวีเดน ทั้งสามประเทศต่างให้เจ้าพนักงานตำรวจมีอำนาจในการยึดใบอนุญาต ขับขี่ และเขียนใบสั่งเมื่อพบเห็นการกระทำความผิด แต่ในประเทศญี่ปุ่นนั้นกำหนดให้เมื่อผู้กระทำความผิดได้รับใบสั่ง จะต้องมาศาลตามวันเวลาที่กำหนดไว้ในใบสั่งเพื่อดำเนินคดี รวมถึงยังมีวิธีการพิเศษที่ใช้เฉพาะกับความผิดจราจรที่เรียกว่า Hansoku – kin System หรือการลงโทษทางการเงินแก่การละเมิด (Pecuniary Penalty against Traffic infraction System) วิธีการของ Hansoku – kin System คือการให้เจ้าพนักงานออกคำบอกกล่าวเรียกว่า KoKuchi หรือ Tsukoku เป็นใบแจ้งให้ชำระเงินค่าปรับ โดยผู้กระทำความผิดจะต้องชำระเงินตามจำนวนที่กำหนดไว้ในกฎหมาย โดยสามารถชำระค่าปรับทางธนาคารหรือ ณ ที่ทำการไปรษณีย์ภายในระยะเวลาที่กำหนด หากผู้กระทำความผิดจัดการชำระเงินภายในระยะเวลาที่กำหนดก็จะไม่ถูกดำเนินคดีอาญา สำหรับในสหราชอาณาจักร หากผู้กระทำความผิดสามารถที่จะชำระค่าปรับภายในเวลาที่กำหนดค่าปรับที่ผู้กระทำความผิดจะต้องชำระจะลดลง ร้อยละ 50 และหากผู้กระทำความผิดไม่ชำระค่าปรับก็จะถูกดำเนินคดีและอาจถูกจำคุกได้ และสำหรับราชอาณาจักรสวีเดน การกระทำฝ่าฝืนกฎหมายจราจรถือว่าเป็นอาชญากรรมที่เกิดขึ้นบนท้องถนน ซึ่งเจ้าหน้าที่ตำรวจทุกนายที่ปฏิบัติหน้าที่ได้รับมอบหมายให้รักษาความสงบเรียบร้อยและความปลอดภัยบนท้องถนน ต้องปฏิบัติหน้าที่ด้วยความรวดเร็ว สุขุมรอบคอบ ซึ่งจะสอดคล้องกับนโยบาย Vision Zero ของราชอาณาจักรสวีเดน

ดังนั้นเรื่องกำหนดอำนาจหน้าที่ให้เจ้าพนักงานตำรวจในการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 กับผู้กระทำความผิดวิเคราะห์ว่าหากมีการเพิ่มอำนาจหน้าที่ให้เจ้าพนักงานตำรวจเป็นการเฉพาะ ย่อมส่งผลให้เจ้าหน้าที่ตำรวจสามารถติดตามและจับกุมผู้กระทำความผิดมาลงโทษได้อย่างทันที่ ซึ่งจะสอดคล้องกับทฤษฎีอัตราประโยชน์ที่การลงโทษต้องทำด้วยรวดเร็ว แน่นอน และบทลงโทษต้องมีความเคร่งครัดและรุนแรง

รวมถึงในกรณีออกใบสั่งจราจรหรือจับกุมผู้กระทำความผิดเจ้าพนักงานตำรวจ ผู้ปฏิบัติหน้าที่ ต้องปฏิบัติหน้าที่โดยไม่คำนึงถึงอามิสสินจ้างหรือรางวัลตอบแทน เพื่อเป็นการแก้ไขปัญหาการร้องเรียนเรื่องการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่เพื่อมุ่งหวังจับกุม และการตัดสินบนเจ้าพนักงาน



## บทที่ 5

### บทสรุปและข้อเสนอแนะ

#### 5.1 บทสรุป

ประเทศไทยได้มีการตรากฎหมายจราจรขึ้นเป็นฉบับแรก คือ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2477 ซึ่งการร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้อาศัยหลักจากกฎหมายจราจรของประเทศอังกฤษ โดยนำมาดัดแปลงให้เหมาะสมกับประเทศไทย ซึ่งเมื่อสังคมมีความเจริญเติบโตมากยิ่งขึ้น ประกอบกับความเจริญทางเทคโนโลยี ทำให้มีการพัฒนารูปแบบและเครื่องยนต์กลไกของยานพาหนะที่นำมาใช้บนถนน กฎหมายเหล่านี้จึงมีการปรับปรุงแก้ไขให้มีความทันสมัยรองรับกับสภาพการใช้รถใช้ถนนให้ดียิ่งขึ้นมาเป็นลำดับ โดยปัจจุบันได้มีการประกาศใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 (ฉบับที่ 13 แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. 2565) ซึ่งเหตุผลในการประกาศใช้ คือ ปัจจุบันการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของประเทศมีสาเหตุมาจากการที่ผู้ขับขี่ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์เกี่ยวกับความปลอดภัยในการจราจรทางบก ประกอบกับพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้ใช้บังคับมาเป็นเวลานานแล้ว บทบัญญัติบางประการแห่งพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวไม่เหมาะสมกับสภาพการณ์ปัจจุบัน สมควรปรับปรุงมาตรการทางกฎหมายเพื่อให้สอดคล้องกับสภาพข้อเท็จจริงในเรื่องการใช้รถใช้ถนนได้อย่างปลอดภัย และให้การป้องกันการกระทำความผิดมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น รวมทั้งปรับปรุงบทกำหนดโทษให้มีความเหมาะสม ซึ่งจะเป็นการลดอุบัติเหตุทางถนนและส่งเสริมให้เกิดความระมัดระวังความปลอดภัยในการจราจรทางบกพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เป็นกฎหมายทางเทคนิคที่บัญญัติขึ้นมาเพื่อเป็นการจัดระเบียบในสังคมและป้องกันอันตรายที่จะเกิดขึ้นในอนาคต รวมถึงเพื่อให้เกิดความสะดวก และความปลอดภัยในการจราจร ซึ่งได้แบ่งประเภทของความผิดตามหลักสากลเอาไว้ 2 ประเภทคือ ความผิดเกี่ยวกับการขับเคลื่อนรถ (Moving Violations) เช่น ขับรถด้วยความเร็วเกินอัตราที่กำหนด ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณจราจร แชนจ์รถในที่คับขัน กลับรถในทางร่วมทางแยก เป็นต้น และความผิดเกี่ยวกับการจอดรถ (Parking Violations) เช่น การจอดรถในที่ห้ามจอด หรือจอดรถโดยฝ่าฝืนคำสั่งเจ้าพนักงานจราจร จอดรถเกินเวลาดำหนด เป็นต้น โดยลักษณะของความผิดของพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ไม่ได้ถือว่าเป็นความผิดอาญาโดยแท้ แต่ถือว่าเป็นความผิดในทาง

ปกครอง กฎหมายจึงให้อำนาจเจ้าพนักงานตำรวจมีอำนาจในการว่ากล่าว ตักเตือน และทำการเปรียบเทียบปรับได้ ทั้งความผิดที่ไม่ร้ายแรงและความผิดที่ร้ายแรง และจากการที่บทบัญญัติของกฎหมายมีลักษณะเป็นคำสั่ง หรือข้อห้ามของเจ้าพนักงาน ส่งผลให้การปฏิบัติตามกฎหมายจึงมักถูกละเลย หรือมีการละเมิด การที่ผู้กระทำความผิดแต่ไม่มารายงานตัว หลีกเลี่ยงการลงโทษ หรือการไม่ได้รับการลงโทษ จะทำให้ผู้กระทำความผิดไม่เข็ดหลาบ ย่อมแสดงให้เห็นถึงสภาพบังคับตามกฎหมาย ที่ยังไม่มีประสิทธิภาพ ทำให้มาตรการลงโทษขาดประสิทธิภาพ ไม่เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

สำหรับลักษณะของกฎหมายจราจรจะเป็นความผิดต่อกฎระเบียบ ลักษณะของความผิดที่เป็นการก่อการร้าย และเป็นการกระทำโดยประมาท เนื่องจากการกระทำที่กฎหมายประสงค์จะให้เป็นการผิดและกำหนดโทษไว้ โดยไม่จำเป็นต้องมีลักษณะความผิดในตัวเอง และเป็นการกระทำที่ใกล้จะก่อให้เกิดความเสียหายโดยพิจารณาจากความเป็นไปได้ของผลที่จะเกิดขึ้น รวมทั้งในการกำหนดบทลงโทษต้องกำหนดให้เกิดความเกรงกลัวในการกระทำความผิดแม้ว่าไม่ได้มีเจตนา

ลักษณะของการบังคับใช้กฎหมายเป็นการนำกฎหมายมาใช้บังคับเพื่อควบคุมความประพฤติของคนในสังคม โดยมุ่งเน้นไปที่การลงโทษ ซึ่งการบังคับใช้กฎหมายจะมีประสิทธิภาพหรือไม่ย่อมขึ้นอยู่กับบทลงโทษที่มีความเหมาะสม โดยการบังคับใช้กฎหมายนั้นมี 4 กรณีคือ

- 1) การบังคับใช้กฎหมายต้องมีความแน่นอน
- 2) การบังคับใช้กฎหมายต้องมีความรวดเร็ว
- 3) การบังคับใช้กฎหมายต้องยึดหลักเสมอภาค และ
- 4) การบังคับใช้กฎหมายจะต้องมีบทลงโทษที่เหมาะสม

อย่างไรก็ตาม แม้ว่าปัจจุบันจะมีการแก้ไขปรับปรุงพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และกฎหมายที่เกี่ยวกับการจราจรอย่างสม่ำเสมอ รวมทั้งมีการตั้งคณะกรรมการศูนย์อำนวยความสะดวกปลอดภัยทางถนนเพื่อกำหนดแนวทางการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน หรือการออกมาตรการอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย โดยเน้นมาตรการที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมผู้ขับขี่และผู้ใช้ทาง เช่น การประชาสัมพันธ์ การสร้างความเข้าใจให้กับผู้ขับขี่และผู้ใช้ทาง ก็ยังคงพบปัญหาในการบังคับใช้กฎหมาย เนื่องจากลักษณะของความผิดและบทลงโทษ ยังไม่เหมาะสม และยังไม่สามารถบังคับใช้กับผู้กระทำความผิดครบคลุมทุกคนได้อย่างแท้จริง รวมถึงอำนาจหน้าที่ของเจ้าพนักงานจราจรที่เกี่ยวข้องยังขาดประสิทธิภาพ และขาดความเชื่อถือของผู้ขับขี่และผู้ใช้ทาง

ดังนั้น เพื่อให้การบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และมีความเหมาะสมกับผู้ขับขี่และผู้ใช้ทาง จึงเห็นควรให้มีการแก้ไขเพิ่มเติม

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 พร้อมทั้งให้มีการออกมาตรการบังคับต่าง ๆ เพื่อให้การบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และเป็นที่ยอมรับในระดับสากล ซึ่งจะกล่าวต่อไปในข้อเสนอแนะ

## 5.2 ข้อเสนอแนะ

จากที่ได้มีการทบทวนงานวรรณกรรมในบทที่ 2 และบทที่ 3 และ วิเคราะห์ปัญหาเกี่ยวกับการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ในเรื่องของปัญหาความเหมาะสมในการบังคับใช้ ปัญหาเกี่ยวกับบทลงโทษผู้กระทำความผิด และปัญหาเกี่ยวกับอำนาจหน้าที่ของเจ้าพนักงานตำรวจจราจร ในบทที่ 4 ทำให้ได้มาแนวทางในการแก้ไขปัญหา ดังนี้

1) ปัญหาเกี่ยวกับความเหมาะสมในการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 67 ประกอบ มาตรา 152 กำหนดให้ผู้ขับขี่ต้องขับรถด้วยอัตราความเร็วตามที่กำหนดในกฎกระทรวง หรือตามเครื่องหมายจราจรที่ติดตั้งไว้ ในทาง และ พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 13) พ.ศ. 2565 มาตรา 43(2) ประกอบมาตรา 43(8) กำหนดห้ามไม่ให้ผู้ขับขี่ขับรถขณะเมาสุราหรือของมีเมาอย่างอื่น ซึ่งเป็นการกำหนดลักษณะของการกระทำความผิดไว้โดยกว้าง แต่ได้มีการกำหนดรายละเอียดของลักษณะความผิดไว้ที่กฎหมายประกอบพระราชบัญญัติ ซึ่งเป็นการยุ่งยากและซับซ้อนสำหรับประชาชนทั่วไปในการหาบทบัญญัติทางกฎหมายมาใช้เพื่อศึกษาถึงกฎระเบียบข้อบังคับต่าง ๆ อีกทั้งการกำหนดอัตราความเร็วของยานพาหนะควรคำนึงถึงสภาพพื้นผิวการจราจร เทคโนโลยีต่าง ๆ ในการเพิ่มประสิทธิภาพพื้นผิวการจราจร และยานพาหนะ (รถยนต์) ให้สอดคล้องกับความเป็นจริง ณ ปัจจุบันมากที่สุด เพื่อให้การกำหนดลักษณะของการกระทำความผิดมีความทันกาล

ดังนั้น ผู้เขียนเห็นว่าเพื่อให้เกิดความเหมาะสมในการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 จึงเห็นควรกำหนดลักษณะของการกระทำความผิด ให้มีความเหมาะสมกับปัจจุบันมากยิ่งขึ้น เพื่อให้ประชาชนตระหนักถึงความสำคัญของพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 พร้อมทั้งเพิ่มมาตรการในการตระหนักรับรู้ให้ประชาชนได้ทราบถึงความสูญเสียหรือผลร้ายที่จะตามมาเมื่อฝ่าฝืนข้อบังคับของกฎหมาย

ให้แก้ไขพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 67 จากเดิมกำหนดให้ ผู้ขับขี่ต้องขับรถด้วยอัตราความเร็วตามที่กำหนดในกฎกระทรวง หรือ ตามเครื่องหมายจราจรที่ได้ติดตั้งไว้ในทางเครื่องหมายจราจรที่ติดตั้งไว้ตามวรรคหนึ่ง จะกำหนดอัตราความเร็วขั้นสูงหรือขั้นต่ำก็ได้ แต่ต้องไม่เกินอัตราความเร็วที่กำหนดในกฎกระทรวง เป็น กำหนดให้ผู้ขับขี่ต้องขับรถด้วยอัตราความเร็วไม่เกิน 120 กิโลเมตร/ชั่วโมง ในกรณีต่อไปนี้

1) การขับขี่ปั่นถนนที่มีช่องเดินรถในทิศทางเดียวกันตั้งแต่ 2 ช่องเดินรถขึ้นไป มีเกาะกลางถนนแบบกำแพง และไม่มีจุดกลับรถเสมอระดับถนน

2) การขับรถในทางเดินรถบนทางพิเศษ และทางเดินรถนั้นอยู่ในระดับพื้นดินเหนือ หรือ ใต้พื้นดิน หรือ พื้นน้ำ

นอกเหนือกรณีดังกล่าวให้ขับรถด้วยอัตราความเร็วตามที่กำหนดในกฎกระทรวง หรือตามเครื่องหมายจราจรที่ได้ติดตั้งไว้ในทางเครื่องหมายจราจรที่ติดตั้งไว้ โดยจะกำหนดอัตราความเร็วขึ้นสูงหรือขึ้นต่ำก็ได้ แต่ต้องไม่เกินอัตราความเร็วที่กำหนดในกฎกระทรวง

ซึ่งการกำหนดอัตราความเร็วที่ 120 กิโลเมตร/ชั่วโมง เท่ากับอัตราเร็วที่กำหนดในกฎกระทรวงกำหนดอัตราความเร็วของยานพาหนะบนทางหลวงแผ่นดิน หรือทางหลวงชนบทที่กำหนด พ.ศ. 2564 (ออกตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535) อีกทั้งเป็นความเร็วที่กำหนดเทียบเท่ากับสหราชอาณาจักร

พร้อมทั้งภาครัฐควรเพิ่มการประชาสัมพันธ์และการอบรมให้ผู้ขับขี่และผู้ใช้ทางทราบถึงอัตราความเร็วที่กำหนดกฎหมาย และอัตราความเร็วที่กำหนดเมื่อเทียบกับต่างประเทศแล้วเป็นความเร็วที่เหมาะสมแล้วในปัจจุบัน อีกทั้งเพิ่มการประชาสัมพันธ์เพื่อเพิ่มการรับรู้ถึงความร้ายแรงของผลเสียหรืออุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้นเมื่อฝ่าฝืนบทบัญญัติของกฎหมาย

2) ปัญหาเกี่ยวกับบทลงโทษผู้กระทำความผิดพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 โดยเฉพาะความผิดที่มีโทษปรับทางอาญา

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 67 ประกอบ มาตรา 152 กำหนดให้ผู้ขับขี่ต้องขับรถด้วยอัตราความเร็วตามที่กำหนดในกฎกระทรวง หรือตามเครื่องหมายจราจรที่ติดตั้งไว้ในทาง หากฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามถูกปรับไม่เกิน 4,000 บาท

พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 13) พ.ศ. 2565 มาตรา 43 (2) ประกอบมาตรา 158/1 กำหนดให้ผู้ขับขี่ขับรถขณะเมาสุราหรือของมีนเมาอย่างอื่นต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 3 เดือน หรือปรับตั้งแต่ 2,000 บาท – 10,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 13) พ.ศ. 2565 มาตรา 43 (8) ประกอบมาตรา 158/1 กำหนดให้ผู้ขับขี่ขับรถในลักษณะที่เห็นได้ว่าไม่คำนึงถึงความปลอดภัยในชีวิตหรือร่างกายของผู้อื่นต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 1 ปี หรือปรับตั้งแต่ 5,000 บาท – 20,000 บาท หรือ ทั้งจำทั้งปรับ

อย่างไรก็ตาม บทลงโทษดังกล่าวข้างต้นเมื่อเทียบกับความร้ายแรงและความสูญเสียที่อาจเกิดขึ้นแล้วนับว่าไม่ได้สัดส่วนกัน อีกทั้งความสามารถในการชำระค่าปรับของแต่ละบุคคลไม่เท่ากันดังนั้น บทลงโทษในเรื่องค่าปรับจึงไม่สามารถใช้บังคับต่อบุคคลในสังคมได้อย่างเสมอภาคกัน ทำให้เกิดช่องว่างในการได้รับโทษระหว่างผู้กระทำความผิดที่ร่ำรวยกับผู้กระทำความผิดที่ยากจน

ดังนั้น ผู้เขียนเห็นว่าเพื่อให้เกิดความเหมาะสมในการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 จึงเห็นควรกำหนดบทลงโทษผู้กระทำความผิด ให้มีความรุนแรงเพิ่มมากขึ้น โดยเพิ่มโทษปรับในฐานความผิดที่กระทำความผิดของประชาชนโดยรวม ให้สูงมากยิ่งขึ้นจนเกิดความเกรงกลัวที่จะกระทำความผิด อีกทั้งควรเพิ่มการปลุกจิตสำนึกของประชาชนให้มีความตระหนักถึงความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนน รับรู้ถึงผลที่ตามมาหรือความเสียหายจากการฝ่าฝืนกฎหมาย อย่างเป็นรูปธรรม

ให้แก้ไขพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 152 โดยให้แก้ไขจาก ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 7 มาตรา 10 ทวิ มาตรา 13 วรรคหนึ่ง มาตรา 15 วรรคหนึ่ง มาตรา 16 มาตรา 21 วรรคหนึ่ง มาตรา 22 มาตรา 23 (1) มาตรา 24 มาตรา 25 มาตรา 26 มาตรา 29 มาตรา 31/1 มาตรา 49 มาตรา 50 มาตรา 56 มาตรา 64 มาตรา 67 วรรคหนึ่ง มาตรา 73 วรรคหนึ่งหรือวรรคสาม มาตรา 77 วรรคหนึ่ง มาตรา 85 มาตรา 86 มาตรา 89 วรรคหนึ่ง มาตรา 90 มาตรา 91 มาตรา 92 มาตรา 93 มาตรา 94 วรรคหนึ่ง มาตรา 95 มาตรา 99 มาตรา 127 มาตรา 128 มาตรา 130 หรือ ไม่ปฏิบัติตามประกาศที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนดตามมาตรา 15 วรรคสอง หรือ ไม่ปฏิบัติ ตามกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา 77 วรรคสอง หรือมาตรา 96 วรรคสอง หรือ ไม่เคลื่อนย้ายรถ ตามมาตรา 143 (1) ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 4,000 บาท เป็น ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา..... ต้องระวางโทษปรับตามฐานะของผู้กระทำความผิด

ให้แก้ไขพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 158/1 โดยให้แก้ไขจากผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 43 (1) หรือ (5) ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 3 เดือน หรือปรับตั้งแต่ 5,000 บาท ถึง 20,000 บาท หรือ ทั้งจำทั้งปรับ ผู้ใดขับรถในลักษณะที่ไม่คำนึงถึงความปลอดภัยตามมาตรา 43 (8) ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 1 ปี หรือปรับตั้งแต่ 5,000 – 20,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ เป็น ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 43 (1) หรือ (5) ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 3 เดือน หรือปรับตามฐานะของผู้กระทำความผิด หรือ ทั้งจำทั้งปรับ ผู้ใดขับรถในลักษณะที่ไม่คำนึงถึงความปลอดภัยตามมาตรา 43 (8) ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 1 ปี หรือปรับตามฐานะของผู้กระทำความผิด หรือทั้งจำทั้งปรับ

ทั้งนี้ในกรณีลูกจ้างกระทำความผิดให้พิจารณาตามฐานะของนายจ้างและลูกจ้างแยกออกจากกัน ซึ่งเป็นการกำหนดค่าปรับเช่นเดียวกับราชอาณาจักรสวีเดนที่มองว่า การฝ่าฝืนกฎหมายจราจรถือว่าเป็นอาชญากรรมทางท้องถนน ที่ผู้กระทำความผิดมีสิทธิ์ถูกปรับได้ตามความเหมาะสมตามฐานะของตน

นอกจากนี้ เห็นควรเพิ่มมาตรการในการแก้ไขฟื้นฟูอบรมบ่มนิสัยผู้กระทำความผิดให้ดีขึ้น อย่างเป็นรูปธรรมและชัดเจนเพื่อให้ผู้กระทำความผิดเกิดความรับผิดชอบต่อสังคมเพิ่มมากขึ้น

รวมทั้งควรจัดให้ผู้กระทำความผิดมีการถ่ายทอดผลเสียหรือความร้ายแรงของการกระทำความผิดให้คนทั่วไปทราบ เพื่อให้เกิดความเกรงกลัวถึงผลเสียที่ตามมาจากการกระทำความผิด

3) ปัญหาเกี่ยวกับการกำหนดอำนาจหน้าที่ให้เจ้าพนักงานตำรวจจราจรในการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 กับผู้กระทำความผิด

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้กำหนดให้เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่พบว่า ผู้ขับขี่ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตาม กฎหมาย หรือกฎหมายอันเกี่ยวกับรถนั้น ๆ จะว่ากล่าวตักเตือนผู้ขับขี่ หรือออกใบสั่งให้ผู้ขับขี่ชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบก็ได้ ในกรณีที่ไม่พบตัวผู้ขับขี่ก็ให้ติด หรือผูกใบสั่งไว้ที่รถที่ผู้ขับขี่เห็นได้ง่าย พร้อมทั้งให้อำนาจแก่พนักงานสอบสวนในการเปรียบเทียบปรับได้ แต่ในความผิดจราจรร้ายแรงบางฐานความผิดเท่านั้น ซึ่งเป็นข้อยกเว้นที่เจ้าพนักงานไม่มีอำนาจในการเปรียบเทียบปรับ โดยจะต้องนำส่งพนักงานสอบสวน เพื่อสอบสวนและส่งฟ้องต่อศาลตามเขตอำนาจต่อไปเท่านั้น เพื่อให้ศาลเป็นผู้ใช้ดุลยพินิจลงโทษ เช่น ขับขี่รถในขณะหย่อนความสามารถในอันที่จะขับ ในขณะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น เป็นต้น

ดังนั้น ผู้เขียนเห็นว่าเพื่อให้เกิดความเหมาะสมในการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 จึงเห็นควรเพิ่มอำนาจหน้าที่ให้เจ้าพนักงานเป็นการเฉพาะเพื่อให้การติดตามและจับกุมผู้กระทำความผิดมาลงโทษมีความรวดเร็ว โดยออกกฎหมายให้อำนาจหน้าที่ให้เจ้าพนักงานตำรวจจราจรเป็นการเฉพาะในการดำเนินคดีตลอดจนติดตามจับกุม ผู้กระทำความผิดจราจรมาดำเนินคดีได้ด้วยตนเอง โดยไม่ต้องโอนคดีไปให้ส่วนอื่นดำเนินการ กล่าวคือ เมื่อพบการกระทำความผิดสามารถออกหมายเรียก หมายจับ และติดตามจับกุมผู้กระทำความผิดมาดำเนินคดีจนเสร็จสิ้นกระบวนการความ

ให้แก้ไขพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 140 จากเดิมกำหนดให้เมื่อเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่พบว่าผู้ขับขี่ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตาม กฎหมาย หรือกฎหมายอันเกี่ยวกับรถนั้น ๆ จะว่ากล่าวตักเตือนผู้ขับขี่ หรือออกใบสั่งให้ผู้ขับขี่ชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบก็ได้ ในกรณีที่ไม่พบตัวผู้ขับขี่ก็ให้ติด หรือผูกใบสั่งไว้ที่รถที่ผู้ขับขี่เห็นได้ง่าย เป็นการกำหนดให้เมื่อเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่พบว่าผู้ขับขี่ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตาม กฎหมาย หรือกฎหมายอันเกี่ยวกับรถนั้น ๆ จะว่ากล่าวตักเตือนผู้ขับขี่ หรือออกใบสั่งให้ผู้ขับขี่ชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบก็ได้ ในกรณีที่ไม่พบตัวผู้ขับขี่ก็ให้ติด หรือผูกใบสั่งไว้ที่รถที่ผู้ขับขี่เห็นได้ง่าย พร้อมทั้งสามารถออกหมายเรียก หมายจับ และติดตามจับกุมผู้กระทำความผิดมาดำเนินคดีจนเสร็จสิ้นกระบวนการความ

รวมทั้งให้มีการกำหนดค่าปรับมีลักษณะตายตัวไม่ให้ใช้ดุลพินิจของเจ้าพนักงาน เพื่อเป็นการป้องกันและปิดโอกาสให้เจ้าพนักงานจราจรใช้โทษและมาตรการบังคับเป็นข้อต่อรอง เพื่อแสวงหาประโยชน์โดยมิชอบด้วย ซึ่งจะส่งผลให้เจ้าพนักงานจราจรปฏิบัติหน้าที่โดยไม่คำนึงถึงอามิสสินจ้างหรือรางวัลตอบแทนใดที่ไม่ชอบด้วยกฎหมาย อีกทั้งยังเป็นการเพิ่มความน่าเชื่อถือให้เจ้าพนักงานจราจรในการปฏิบัติหน้าที่ ส่งผลให้ผู้กระทำความผิดเกิดความเกรงกลัวที่จะกระทำความผิดอย่างแท้จริง

ให้แก้ไขพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 145 จากเดิมกำหนดให้บรรดาความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ นอกจากความผิดที่กำหนดโทษไว้ในมาตรา 153/1 มาตรา 156 มาตรา 157/1 มาตรา 159 มาตรา 160 มาตรา 160 ทวิ และมาตรา 160 ตริ ให้พนักงานสอบสวนตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญามีอำนาจเปรียบเทียบหรือว่ากล่าวตักเตือนได้ เป็นมาตรา 145 วรรคหนึ่ง กำหนดให้บรรดาความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ นอกจากความผิดที่กำหนดโทษไว้ในมาตรา 153/1 มาตรา 156 มาตรา 157/1 มาตรา 159 มาตรา 160 มาตรา 160 ทวิ และมาตรา 160 ตริ ให้พนักงานสอบสวนตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญามีอำนาจเปรียบเทียบหรือว่ากล่าวตักเตือนได้

มาตรา 145 วรรคสอง ในการเปรียบเทียบให้พนักงานสอบสวนตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาพิจารณาถึงความรุนแรงของการกระทำความผิด และสถานะทางการเงินของผู้กระทำความผิด

นอกจากนี้เพื่อปิดปากให้เจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถตามหลักฐานทางทะเบียนที่เจ้าหน้าที่พนักงานตำรวจได้จากการสืบค้นข้อมูลรับผิด ในกรณีที่เจ้าพนักงานตำรวจตรวจพบการกระทำความผิดจากกล้องวงจรปิดในความผิดฐานขับรถเร็วกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด โดยไม่ต้องมีการพิสูจน์ว่าผู้ขับขี่ในขณะนั้นใช่เจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถตามหลักฐานทางทะเบียนหรือไม่

ให้เพิ่มมาตราในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 142/9 เพื่อประโยชน์ในการควบคุมความประพฤติของผู้ขับขี่ ในกรณีที่เจ้าพนักงานตำรวจตรวจพบการกระทำความผิดจากกล้องวงจรปิดในความผิดฐานขับรถเร็วกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด ให้เจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถตามหลักฐานทางทะเบียนที่เจ้าหน้าที่พนักงานตำรวจได้จากการสืบค้นข้อมูลรับผิด โดยไม่ต้องมีการพิสูจน์ว่าผู้ขับขี่ในขณะนั้นเป็นเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถตามหลักฐานทางทะเบียนหรือไม่

รวมถึงเห็นควรให้มีการตั้งคณะทำงานเพื่อมอบแนวทางในบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวดจริงจัง และต่อเนื่อง เน้นการลดพฤติกรรมเสี่ยงที่เป็นสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนนสูงสุด ได้แก่

ดื่มแล้วขับ และขับเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด พร้อมทั้งนำเทคโนโลยีมาสนับสนุนการบังคับใช้กฎหมายควบคู่ไปด้วย ไม่ว่าจะเป็นกล้อง หรือ เครื่องมือที่เหมาะสม และมีการออกหลักเกณฑ์ปฏิบัติในการกำหนดอัตราค่าปรับให้สอดคล้องกันทั่วทั้งประเทศ พร้อมทั้งให้อำนาจเจ้าพนักงานตำรวจมีอำนาจยึดใบอนุญาตขับขี่ได้จนกว่าจะมีการชำระค่าปรับเสร็จสิ้นแล้ว รวมถึงมีการทบทวนอัตราค่าปรับอย่างสม่ำเสมอเป็นประจำทุกปี นอกจากนี้ให้ดำเนินการประชาสัมพันธ์ให้ความรู้กับผู้ขับขี่และผู้ใช้ทางให้เข้าใจและประพฤติปฏิบัติตามกฎจราจร สร้างความเข้าใจในทุกภาคส่วนถึงหลักของการรับผิดชอบร่วมกัน เพื่อความปลอดภัยทางถนน ส่งเสริมให้ผู้ขับขี่มีความตระหนักถึงการขับขี่รถในสภาพที่ร่างกายมีความพร้อม มีความตื่นตัวขณะขับขี่ และมีพฤติกรรมขับขี่ให้สอดคล้องกับสภาพแวดล้อมจริงบนถนน และมีการจัดการในการนำผู้ขับขี่หน้าใหม่เข้าสู่ระบบอย่างค่อยเป็นค่อยไปและดูแลให้สอดคล้องกับระดับสมรรถนะของผู้ขับขี่เหล่านั้น โดยวัตถุประสงค์หลังของคณะทำงานคือมีการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจังกับผู้ฝ่าฝืนกฎหมาย



## บรรณานุกรม

### กฎหมาย

รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2560

พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พุทธศักราช 2477

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

พระราชบัญญัติตำรวจแห่งชาติ พ.ศ. 2565

พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522

พระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ. 2565

### กฎหมายต่างประเทศ

The Swedish Road Traffic Offences Act 1951

### หนังสือ

กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย. (2565). *แนวทางการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน*. กรุงเทพฯ:

กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย.

กรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น กระทรวงมหาดไทย. (2552). *มาตรฐานการป้องกันอุบัติเหตุทางท้อง*

*ถนน*. กรุงเทพฯ: กรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น กระทรวงมหาดไทย.

เกียรติขจร วัจนะสวัสดิ์. (2550). *กฎหมายอาญาภาคความผิด เล่ม 1* (พิมพ์ครั้งที่ 5). กรุงเทพฯ: จีระรัช

การพิมพ์.

ณัฐวัจน์ สุทธิโยธิน. (2555). *ทฤษฎีการลงโทษ*. หน่วยที่ 6 สาขาวิชา. นิติศาสตร์. นนทบุรี:

มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช.

ชนรัตน์ ชนพุทธิ. (2555). *คู่มือคนไทยในสวีเดน* พิมพ์ครั้งที่ 1. สถานเอกอัครราชทูต ณ กรุง

สตอกโฮล์ม.

ปราโมทย์ เสริมศีลธรรม. (2564). “*หลักเกณฑ์ในการกำหนดโทษทางอาญา*” ภายในโครงการสนับสนุน

*สารสนเทศเพื่อการทำงานของสมาชิกรัฐสภา* พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพฯ: สถาบันพระปกเกล้า.

ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน. (2561). *กฎหมายที่ควรรู้ ด้านความปลอดภัยทางถนน*.

กรุงเทพฯ: กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย.

สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.). (2565). *นโยบายความปลอดภัยทางถนน vision zero สวีเดน เนเธอร์แลนด์ และ สหรัฐอเมริกา*. กรุงเทพฯ: สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.).

สำนักงานตุลาการทหาร กรมพระธรรมนูญ. (2566). *การจัดการความรู้ของ ธน. ประจำปี 2566: การปรับเป็นพินัย*. กรุงเทพฯ: สำนักงานตุลาการทหาร กรมพระธรรมนูญ.

สำนักงานตำรวจแห่งชาติ. (2557). *คู่มือการฝึกอบรมข้าราชการตำรวจที่ปฏิบัติหน้าที่งานจราจรในสถานีตำรวจ*. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์ตำรวจ.

\_\_\_\_\_. (2564). *คู่มือตำรวจ*. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์ตำรวจ.

แสวง บุญเฉลิมวิภาส. (2531). *รวมบทความโอกาสครบรอบ 60 ปี ดร.ปรีดี เกษมทรัพย์*. กรุงเทพฯ: คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

## วารสาร บทความ

กมลพร กัลยานมิตร. (2559). แรงจูงใจ 2 ปัจจัย พลังสู่ความสำเร็จ. *วารสารวไลยอลงกรณ์ปริทัศน์ มนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์*, 6 (3).

กฤตยา อารีรักษ์. (2560). ความเหมาะสมในการนำ day fine มาใช้กับประเทศไทย. *วารสารรัชต์ภาคย์ ฉบับพิเศษ ครบรอบ 23 ปี*, สถาบันรัชภาควัย.

ณัฐพัชร์ ลาภบำรุงวงศ์. (2562). การประยุกต์ทฤษฎีแรงจูงใจในการปฏิบัติงาน. *วารสารวไลยอลงกรณ์ปริทัศน์ (มนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์)*, 9 (2).

วรยุทธ ศรีวรกุล. (2538). เจตจำนงเสรีและเหตุสุดวิสัย: เส้นขนานที่พบกันได้?. *วารสารธรรมศาสตร์*, 24 (1).

วุฒิชัย ทองเสถียร. (2563). มาตรการในการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่12) พ.ศ. 2562 ศึกษากรณีใบอนุญาตขับขี่. *วารสารมหาจุฬานาครธรรมศาสตร์*, 8 (4).

อัจฉริยา ชูตินันท์. (2564). หลักการกำหนดความผิดอาญาและ หลักการกำหนดโทษอาญาในการตรากฎหมาย. *วารสารสุทธิปริทัศน์*, 35 (3).

## วิทยานิพนธ์ สารนิพนธ์

คุ้มพงษ์ คุ้มพะเนียด. (2557). *ความเข้าใจพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ของข้าราชการตำรวจชั้นสัญญาบัตรสายงานจราจร และสายงานสอบสวน สถานีตำรวจภูธรบางเลน จังหวัดนครปฐม*. สารนิพนธ์รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต วิทยาลัยทองสุข.

- จตุรงค์ ผัดวงศ์. (2562). **แนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายจราจร กรณีศึกษา พื้นที่รับผิดชอบสถานีตำรวจนครบาลพญาไท**. การค้นคว้าอิสระหลักสูตรรัฐศาสตรมหาบัณฑิต (บริหารรัฐกิจและกิจการสาธารณะ) สาขาวิชาการบริหารรัฐกิจและกิจการสาธารณะ, คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- จूरรัตน์ ประยูรฉัตรพันธ์. (2539). **การแก้ไขปัญหาการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่ในกรุงเทพมหานคร**. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ชยุตพล รังกาแกม. (2544). **ประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัย: ศึกษาเฉพาะกรณีสถานีตำรวจนครบาลพลับพลาไชย 2**. สารนิพนธ์หลักสูตรศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการบริหารงานยุติธรรม ภาควิชาสังคมสงเคราะห์ศาสตร์, คณะสังคมสงเคราะห์ศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- เขาวี ผอมณะ. (2548). **ยุทธศาสตร์การบังคับใช้กฎหมายในการกระทำความผิดกฎจราจร: ศึกษากรณีจังหวัดหนึ่งในภาคใต้**. วิทยานิพนธ์หลักสูตรปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขายุทธศาสตร์การพัฒนา, มหาวิทยาลัยราชภัฏภูเก็ต.
- ธนัญพร สุวรรณคาม. (2559). **ปัจจัยด้านแรงจูงใจในการทำงาน ความพึงพอใจในงาน ที่ส่งผลต่อ ความผูกพันต่อองค์กรของพนักงานธนาคารพาณิชย์แห่งหนึ่ง**. งานวิจัยส่วนบุคคลตามหลักสูตรศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาจิตวิทยาอุตสาหกรรมและองค์การ คณะศิลปศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- นรวัฒน์ रामฤทธิ. (2546). **ปัจจัยที่มีผลต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจรของตำรวจจราจร ศึกษากรณีกองบังคับการตำรวจนครบาล 6**. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทศึกษามหาบัณฑิต สาขาสังคมวิทยา ภาควิชาสังคมวิทยาและมานุษยวิทยา คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- พิชฎะ เขียวเปลื้อง. (2557). **ทัศนะของประชาชนเกี่ยวกับการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร สถานีตำรวจนครบาลมีนบุรี**. สารนิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการบริหารงานยุติธรรม, คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- พัชรินทร์ ชูติพงษ์รุ่งโรจน์. (2558). **ปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกเข้าทำงานกับสำนักงานสอบบัญชีขนาดใหญ่ 4 แห่ง**. การค้นคว้าอิสระหลักสูตรบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- มนสา บุญนาค. (2556). **การกำหนดโทษทางเลือกกับการแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำความผิด**. วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขานิติศาสตร์ คณะนิติศาสตร์ปริธี พนมยงค์ มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต.

- วรัถม์ สุชะพิบูลย์. (2560). **มาตรการในการลงโทษผู้กระทำความผิดฐานขับขีรถยนต์เร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522**. วิทยานิพนธ์หลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขานิติศาสตร์, คณะนิติศาสตร์ปริทัศน์ พนมยงค์ มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต.
- สมพจน์ คำแก้ว. (2556). **มาตรการทางกฎหมายในการลงโทษความผิดกฎหมายจราจร**. วิทยานิพนธ์หลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขากฎหมายอาญาและอาชญาวิทยา, คณะรัฐศาสตร์และนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา.
- สาโรจน์ คุ่มทรัพย์. (2539). **การบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร**. วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชานิติศาสตร์, บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- เอกรัตน์ โลหะ. (2553). **ปัญหาทางกฎหมายในการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ศึกษากรณี การขอตรวจใบอนุญาตขับขี**. วิทยานิพนธ์หลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยศรีปทุม วิทยาเขตชลบุรี.

### เอกสารอื่นๆ

- พิชยนต์ นิพาสพงษ์. (2561). **ปัญหาการบังคับใช้โทษปรับเพื่อให้เกิดความเหมาะสมและเป็นธรรม: ศึกษากรณีโทษปรับตามกฎหมายไทยเปรียบเทียบกับโทษปรับตามกฎหมายต่างประเทศ กลุ่มประเทศแถบสแกนดิเนเวีย**. เอกสารวิชาการรายบุคคลหลักสูตร “ผู้พิพากษาหัวหน้าศาล” รุ่นที่ 17, สถาบันพัฒนาข้าราชการฝ่ายตุลาการศาลยุติธรรม สำนักงานศาลยุติธรรม.
- ไวพจน์ กุลาชัย, พันตำรวจตรี. (2555). **โครงการการบังคับใช้กฎหมายกรณีเมาแล้วขับในประเทศอังกฤษ สหรัฐอเมริกา เกาหลีใต้ เวียดนาม สิงคโปร์ และไทย**. รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์ สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ.

### ฐานข้อมูลออนไลน์

- กระทรวงคมนาคม. (2562). **รายงานการศึกษาฐานด้านความปลอดภัยทางถนนชุดที่ 3 ณ ประเทศญี่ปุ่น**. หน้า 3. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : [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).
- ชำนาญ จันทร์เรือง. (2554). **สิ่งที่เป็นความผิดในตัวเอง กับสิ่งที่กฎหมายบัญญัติให้เป็นความผิด**. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <https://prachatai.com/journal/2011/12/38317>.

- ณิชนันท์ คุปตานนท์. (2562). *ระบบเต็มความคิดในกฎหมายจราจรญี่ปุ่น*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <https://www.bangkokbiznews.com/blogs/columnist/122330>.
- ไทเกอร์ Tiger Rattana. (2565). *Will คืออะไร? มีจริงหรือเปล่านะ*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <https://faithandbacon.com/free-will/>.
- บ้านจอมยุทธ์. (2565). *เจตจำนงเสรี (Free Will)*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: [https://www.baanjommyut.com/library\\_2/extension-3/history\\_of\\_philosophy/38.html](https://www.baanjommyut.com/library_2/extension-3/history_of_philosophy/38.html).
- ประชาชาติธุรกิจ. (2565). *เปิดบัญชีรายชื่อกฎหมาย 204 ฉบับ ปรับเป็นพินัย ไม่ถือเป็นโทษอาญา*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <https://www.prachachat.net/general/news-1098135>.
- มัญญา ภูแก้ว. (2559). *พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: [https://www.parliament.go.th/ewtadmin/ewt/elaw\\_parcy/ewt\\_dl\\_link.php?nid=1514](https://www.parliament.go.th/ewtadmin/ewt/elaw_parcy/ewt_dl_link.php?nid=1514).
- มาการ์เรต ซาน. (2013). *ชุดข้อมูลสรุป # 2ความปลอดภัยทางถนน: บทบาทขององค์การอนามัยโลก*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: [https://cdn.who.int/media/docs/default-source/thailand/roadsafety/fs-2-rs-who-role-th.pdf?sfvrsn=7096d7d2\\_2](https://cdn.who.int/media/docs/default-source/thailand/roadsafety/fs-2-rs-who-role-th.pdf?sfvrsn=7096d7d2_2).
- เมธา หริมเทพาธิป. (2560). *ทฤษฎีความต้องการของแมกคลีลแลนด์*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <https://www.gotoknow.org/posts/629840>.
- ลงทุนแมน. (2562). *สวีเดน ประเทศที่เป็นอันดับต้นๆ ของโลกในทุกด้าน*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <https://www.longtunman.com/17168>.
- ศรีสิทธิ์ วงศ์วรจรชัย. (2565). *เปิดสถิติ “อุบัติเหตุบนถนน” ประเทศไทยเกิดอะไรบ่อยสุด?*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <https://www.bangkokbiznews.com/social/984601>.
- Atirut Duereh. (2566). *บังคับใช้ระบบตัดคะแนนใบขับขี่ สำนักงานตำรวจแห่งชาติหวังช่วยลดอุบัติเหตุ-สร้างความปลอดภัยบนท้องถนนอย่างยิ่งย่น*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <https://www.sdgmove.com/2023/01/12/driving-licence-point-car-accident/>.
- BBC. (2017). *Killer drivers to receive life sentences in law change*. (Online). Available: <https://www.bbc.com/news/uk-41627240>.
- Chobrod Co., Ltd. (2561). *การสอบใบขับขี่ของประเทศต่างๆ ในโลก*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <https://chobrod.com/tips-car-care>.
- MCOT. (2565). *โทษ “เมาแล้วขับ” ทั้งปรับและติดคุก*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <https://www.mcot.net/view/IDdYul6Z>.

- My Life My Travels. (2563). **ข้อควรรู้ขับรถเที่ยวญี่ปุ่น**. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <https://www.mylifemytravels.com>.
- PPTV Online. (2565). **เทียบบดธงไทยแต่ละประเทศ “ทหารอโยธยาให้คนข้ามทางม้าลาย**. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <https://www.pptvhd36.com>.
- Polisen. (2023). **Trafik – polisens arbete**. (Online). Available: <https://polisen.se/trafik-polisens-arbete>.
- speedingeurope. (2023). **Ultimate information on European speed and traffic violations**. (Online). Available: <http://speedingeurope.com/united-kingdom/>.
- The Matter. (2565). **อังกฤษเดินหน้าใช้กฎหมายใหม่ ขับรถชนคนตายมีโทษสูงสุดถึงจำคุกตลอดชีวิต**. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <https://thematter.co/brief/178972/178972#:~:text=Posted%20on%2027%20June%202022,%E0%B8%84%E0%B8%B7%E0%B8%AD%20%E0%B8%88%E0%B8%B3%E0%B8%84%E0%B8%B8%E0%B8%81%2014%20%E0%B8%9B%E0%B8%B5>.
- ToonWorldZ. (2560). **ทฤษฎีแรงจูงใจของมาสโลว์ ทฤษฎีที่บุคคลที่ประสบความสำเร็จต้องรู้**. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <https://psychodiary.com/behavioral/maslows-hierarchy-of-needs>.
- TQM. (2563). **ขับรถผิดกฎจราจร ถูกตัดแต้มเท่าไร**. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <https://www.tqm.co.th/blog/>.
- TrendingTalkUK. (2561). **22 กฎจราจรใน UK ที่มักจะทำผิดโดยคิดไม่ถึง**. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <https://www.trendingtalkuk.com/archives/430>.

## ประวัติผู้เขียน

ชื่อ-สกุล	พันตำรวจโท สุทธิวงษ์ ยอดวงษ์
วันเดือนปีเกิด	22 มกราคม 2518
สถานที่อยู่ปัจจุบัน	กรุงเทพมหานคร
ประวัติการศึกษา	
พ.ศ. 2540	นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง
พ.ศ. 2554	หลักสูตรสารวัตร รุ่นที่ 119 วิทยาลัยการตำรวจ
พ.ศ. 2565	หลักสูตรผู้กำกับการ รุ่นที่ 133 วิทยาลัยการตำรวจ
ประวัติการทำงาน	
พ.ศ. 2548-2553	รอง สวป.สภ.วังคู้ จ.ฉะเชิงเทรา
พ.ศ. 2553-2557	รอง สว.งานสายตรวจ 2 กก.สายตรวจ บก.สปพ.
พ.ศ. 2557-2558	ผบ.ร้อย (สบ2) กองร้อยที่ 6 กก.อารักขา 1 บก.อคฝ
พ.ศ. 2558-2560	สวป.สน.พหลโยธิน
พ.ศ. 2560-2562	สวป.สน.ลุมพินี
พ.ศ. 2562-2564	รอง ผกก.1 บก.จร.
พ.ศ. 2564-ปัจจุบัน	รอง ผกก. จร.สน.นางเลิ้ง บก.น.1 บข.น.