การบังคับโทษตามใบสั่ง ในความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522

Enforcement of ticket under The Land Traffic Act B.E.2522

นภา พัชรโกมล *
ผู้พิพากษาหัวหน้าคณะชั้นต้นในศาลจังหวัดทองผาภูมิ
Napa Patcharakomol
Vice Presiding Judge of the Thong Pha Phum Provincial Court

บทคัดย่อ

จากปัญหาของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวด้วยการใช้รถใช้ถนน กล่าวโดยเฉพาะคือสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ในการบังคับโทษตามใบสั่งจราจรที่เจ้าพนักงานจราจรออกโดยอาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ซึ่งเมื่อมีการออกใบสั่งไปยังผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถ ซึ่งสันนิษฐานในเบื้องต้นว่าเป็นผู้กระทำความผิดแล้ว แต่ผู้ได้รับใบสั่งไม่ชำระค่าปรับตามใบสั่งหรือมิได้ไปรายงานตัวต่อเจ้าพนักงานเพื่อชำระค่าปรับตามใบสั่ง ทำให้มีปริมาณใบสั่งค้างชำระจำนวนมาก อันเนื่องมาจากปัญหาทั้งในขั้นตอนการออกใบสั่ง อาทิ การไม่สามารถส่งใบสั่งให้ผู้กระทำความผิดที่แท้จริงได้ ขั้นตอนการสอบสวน ขาดแคลนบุคลากร งบประมาณ ขั้นตอนการฟ้องศาล เช่น วิธีพิจารณาคดีอาญาที่ใช้อยู่ไม่เหมาะสมกับคดีจราจร สำนักงานตำรวจแห่งชาติและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการออกกฎหมายจึงได้ออกกฎหมายมาเพื่อกำหนดมาตรการบังคับให้ผู้ได้รับใบสั่งต้องไปชำระค่าปรับตามใบสั่ง อย่างไรก็ดี มาตรการต่างๆ ยังมีประเด็นปัญหาเรื่องความชอบด้วยกฎหมาย ทั้งนี้เนื่องจาก เป็นมาตการบังคับทั้งที่ยังมิได้มีการพิสูจน์ความผิดของผู้ได้รับใบสั่ง อันขัดต่อหลักความความรับผิดทางอาญา ที่ว่าบุคคลจะต้องรับโทษทางอาญาก็ต่อเมื่อกระทำการอันกฎหมายบัญญัติเป็นความผิด นอกจากนี้ยังมีประเด็นปัญหาเรื่องประสิทธิภาพในการแก้ไขปรับปรุงพฤติกรรมของผู้กระทำความผิด ในส่วนของขั้นตอนปกติของการบังคับโทษทางอาญาให้เป็นไปตามใบสั่งจราจร โดยการใช้ช่องทางฟ้องร้องคดีต่อศาลในคดีจราจรยังพบว่ามีความไม่เหมาะสมกับลักษณะและสภาพของคดีจราจร จึงมีแนวความคิดในทางวิชาการและทางปฏิบัติเพื่อส่งเสริมการบังคับโทษตามใบสั่งหลายประการ อาทิ การนำโทษทางปกครองมาใช้แทนโทษทางอาญา การจัดตั้งศาลจราจร และการแก้ไขวิธีพิจารณาความอาญาในคดีจราจรให้แตกต่างจากวิธีพิจารณาคดีอาญาทั่วไป ซึ่งในปัจจุบันได้มีการประกาศใช้ พระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ.2565 ในราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ 25 ตุลาคม 2565 และจะมีผลใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดสองร้อยสี่สิบวันนับแต่วันประกาศ และประธาน

---

* น.บ. (มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์), น.บ.ท., น.ม. (จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย), LL.M., Fordham University, USA (ทุนสำนักงานศาลยุติธรรม)

ศาลฎีกาได้ออกข้อบังคับของประธานศาลฎีกา ว่าด้วยวิธีพิจารณาคดีความผิดทางพินัย พ.ศ.2566 กำหนดวิธีพิจารณาคดีขึ้นใช้เฉพาะกับคดีความผิดทางพินัย ซึ่งความผิดต่างๆที่เจ้าพนักงานอาจออกใบสั่งได้ในส่วนความผิดที่มีโทษปรับสถานเดียว ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทาง พ.ศ.2522 พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 และพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 จะถูกเปลี่ยนเป็นความผิดทางพินัย ซึ่งเป็นช่องทางหนึ่งที่จะทำให้การบังคับโทษปรับตามใบสั่งจราจรเกิดขึ้นได้จริงและเป็นธรรมภายใต้กระบวนการพิจารณาคดีที่เหมาะสม ส่วนความผิดที่มีโทษจำคุกซึ่งยังต้องอยู่ภายใต้กฎหมายว่าด้วยวิธีพิจารณาความอาญาอาจมีความไม่เหมาะสม การกำหนดวิธีพิจารณาคดีจราจรขึ้นโดยเฉพาะที่มีความเหมาะสมกับสภาพคดีจราจร และการเปิดแผนกคดีจราจรขึ้นในศาลเพื่อพิจารณาคดีจราจรโดยเฉพาะน่าจะเป็นวิธีการที่ช่วยรักษาสมดุลระหว่างการรักษาสิทธิเสรีภาพของประชาชน และการบังคับใช้กฎหมายให้มีประสิทธิภาพได้

คำสำคัญ : ใบสั่ง ค่าปรับ จราจร

Abstract

The Royal Thai Police and other law enforcement authorities that deal with traffic and vehicle laws in particular have trouble enforcing tickets. The ticket issued by virtue of the Land and Traffic Act B.E.2522 is often given to the driver or owner of the vehicle who was initially thought to be at fault. The person who received the ticket, however, failed to appear before the authorities to pay the fine specified on the ticket. This results in a significant backlog of unpaid tickets. This is due to problems in the issuance process, such as the inability to deliver the ticket to the actual offender, investigation procedures such as personnel shortages, court procedures such as the criminal procedure used in the current case are not suitable for traffic cases. The Royal Thai Police and related agencies have enacted laws to impose measures to compel ticket recipients to pay fines according to the ticket. However, the measures still have issues of legality. This is because it is a mandatory measure even though the guilt of the person receiving the ticket has not been proven. This is contrary to the principle of criminal liability that a person is liable for criminal punishment only if he commits an offence under the law. Also questions of effectiveness in changing and improving offenders' behavior. Additionally, traffic cases might not be appropriate for the criminal procedure law. It was discovered that using the channel to bring a lawsuit before the court in traffic case was inappropriate given the circumstances. It gave rise to the notion of creating a traffic court and changing criminal procedure so that it differs from regular criminal

ห้องสมุดศาลยุติธรรม https://library.coj.go.th

procedure in traffic cases. Act on Imposition of Pinai Regulatory Fines, B.E.2565 (2022) has been enacted. It was adopted in the Government Gazette on October 25,2022, and when 240 days have passed since its publication, it will go into effect. Additionally, the Supreme Court President issued the Supreme Court President's Regulation on the Procedures for Regulatory Offences B.E.2566 (2022). The process will only be used for regulatory offences. One way to make the enforcement of ticket fines practical and fair under proper judicial procedure is to convert a number of offences under the Land Transport Act B.E. 2522 (1979), the Land Traffic Act B.E. 2522 (1979), the Highways Act B.E. 2535 (1992), and the Motor Vehicles Act B.E. 2522 (1979) into regulatory offences. Offenses punishable by imprisonment that are still subject to the Criminal Procedure Law may not be appropriate. The establishment of specific traffic case procedures appropriate to traffic case conditions and the opening of a traffic litigation division in courts for traffic cases should be a way to strike a balance between preserving citizens' rights and freedoms and effective law enforcement.

Keywords: Tickets, fines, traffic

1.บทนำ

ด้วยปัจจุบันมีการขยายตัวของชุมชนและประชากร การคมนาคมขนส่งทั้งทางบก ทางเรือและทางอากาศ ก็มีการพัฒนาและขยายตัวเพื่อรองรับกับชุมชนและประชากรที่เพิ่มมากขึ้น กล่าวโดยเฉพาะถึงการคมนาคมทางบก มีถนนหนทางและยานพาหนะทวีจำนวนมากขึ้น และเป็นเส้นทางจราจรอย่างหนึ่งที่ก่อให้เกิดปัญหาให้แก่ทุกประเทศเป็นอย่างมาก ไม่ว่าจะเป็นปัญหามลพิษ การก่อให้เกิดความสูญเสียในทรัพย์สิน ชีวิตและร่างกาย อันเนื่องมาจากการการสัญจรไปมาบนท้องถนน ในทุกประเทศทั่วโลกจึงมีความจำเป็นต้องตรากฎหมายขึ้นมาเพื่อวางกฎระเบียบในการใช้ท้องถนนร่วมกัน เพื่อความปลอดภัยแก่ชีวิต ร่างกายและทรัพย์สินของประชาชน ไม่ว่าจะเป็นผู้ขับขี่ คนเดินเทา ผู้โดยสาร ผู้ใช้รถใช้ถนนร่วมกัน สำหรับประเทศไทย มีกฎหมายหลายฉบับที่เกี่ยวข้องกับการใช้รถใช้ถนน เช่น พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 ซึ่งกฎหมายอันเกี่ยวข้องกับการใช้รถใช้ถนน ดังกล่าว ก็เป็นเช่นเดียวกับกฎหมายอื่นๆ กล่าวคือ การจะบรรลุวัตถุประสงค์ของกฎหมายแต่ละฉบับได้ กฎหมายดังกล่าวต้องสามารถบังคับใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ หากมีการฝ่าฝืนข้อกำหนด ข้อบังคับของบทบัญญัติของกฎหมายแล้วแต่ไม่สามารถลงโทษหรือบังคับการให้เป็นไปตามบทบัญญัติของกฎหมายได้ ย่อมไม่ก่อให้เกิดความเกรงกลัวและปฏิบัติตามกฎหมาย

ห้องสมุดกลุ่มงานคดีครอบครัว https://library.coj.go.th

ในกรณีที่มีผู้กระทำการฝ่าฝืนบทบัญญัติกฎหมายอันเกี่ยวกับรถหรือการใช้ทาง ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 140 ได้ให้อำนาจแก่เจ้าพนักงานจราจร ในการออกใบสั่ง ในกรณีที่เจ้าพนักงานจราจรพบว่าผู้ขับขี่ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก หรือตามกฎหมายอื่นอันเกี่ยวกับรถหรือการใช้ทางที่เป็นความผิดที่มีโทษปรับสถานเดียวหรือมีโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือนและมีโทษปรับ เจ้าพนักงานจราจรจะว่ากล่าวตักเตือน หรือออกใบสั่งให้ผู้ขับขี่นั้นชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบก็ได้ ปัญหาประการหนึ่งที่เกิดขึ้นต่อเนื่องและสะสมมาเป็นเวลานาน คือ ผู้ได้รับใบสั่งไม่ชำระค่าปรับตามใบสั่ง อันมีสาเหตุมาจากหลายประการ ไม่ว่าจะเป็นความยากลำบากของการเดินทางไปชำระค่าปรับ ผู้ได้รับใบสั่งเห็นว่าตนเองไม่ได้กระทำความผิดตามที่ถูกกล่าวหา ทำให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเช่น สำนักงานตำรวจแห่งชาติหาช่องทางในการบังคับให้ชำระค่าปรับ โดยการพยายามแก้ไขกฎหมาย เช่น ห้ามมิให้ชำระภาษีประจำปีสำหรับรถ หากไม่ชำระค่าปรับ หรือ เมื่อชำระภาษีประจำปีสำหรับรถแล้วให้นายทะเบียนงดออกเครื่องหมายแสดงการเสียภาษีประจำปีสำหรับรถคันนั้นไว้ ซึ่งถือเป็นความพยายามในการใช้วิธีการทางปกครอง เพื่อมาบังคับโทษในทางอาญา แต่ยังมีประเด็นที่ต้องพิจารณาเรื่องความชอบด้วยกฎหมาย จึงมีความจำเป็นต้องพิจารณาถึงหลักกฎหมายอาญาที่เกี่ยวข้อง แนวทางในการแก้ไขปัญหาข้อขัดข้องของการบังคับโทษตามใบสั่งโดยใช้กระบวนพิจารณาในทางศาลแทนการใช้มาตรการดังกล่าว

2. แนวคิด ทฤษฎี และวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

2.1 แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับสาเหตุการกระทำผิดกฎจราจร

แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับสาเหตุในการกระทำผิดกฎจราจร

สำหรับแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับสาเหตุในการกระทำผิดกฎจราจรและการไม่ปฏิบัติตามการบังคับใช้กฎหมายในผู้กระทำผิดกฎจราจร ประกอบด้วย

แนวคิดของสำนักคลาสสิค (Classical School)

แนวคิดนี้มีความเชื่อว่า มนุษย์มีเจตจำนงอิสระ (Free will) ในการตัดสินใจเลือกการกระทำ โดยคิดถึงผลดีผลเสีย คนที่ประกอบอาชญากรรม เนื่องจากเห็นว่าก่อให้เกิดประโยชน์มากกว่าโทษที่ได้รับ และไม่เกรงกลัวบทลงโทษ โดยเป็นแนวคิดที่สนใจการกระทำที่แสดงออกมาไม่ได้สนใจผู้ที่แสดงพฤติกรรมออกมา[1]

แนวความคิดของสำนักคลาสสิคมีความเกี่ยวข้องเนื่องจาก ผู้กระทำผิดกฎจราจรอาจไม่มีความเกรงกลัวต่อกฎหมาย หรือบทลงโทษ รวมทั้งอาจเห็นว่าสามารถหลบหลีกการถูกจับกุมจากตำรวจได้ จึงมีการกระทำผิดกฎจราจรเพราะอาจเห็นว่า ก่อให้เกิดประโยชน์คุ้มต่อการกระทำผิด รวมทั้งเมื่อมีการกระทำผิดเกิดขึ้น ผู้กระทำผิดส่วนหนึ่งอาจมีการหลบเลี่ยงโทษ อาทิ ไม่ชำระ

[1] สุมนทิพย์ จิตสว่าง และนัทธี จิตสว่าง. (2559). *รายงานการวิจัย เรื่อง ประสิทธิภาพของการบังคับใช้กฎหมายในการลงโทษและการปฏิบัติต่อผู้กระทำผิดกฎจราจร.* หน้า 10-11.

ค่าปรับ เพราะอาจไม่มีความเกรงกลัวต่อกฎหมาย อันส่งผลต่อปัญหาและอุปสรรคในการบังคับใช้กฎหมายในการลงโทษ และการปฏิบัติต่อผู้กระทำผิดกฎจราจร

แนวคิดของสำนักปฏิฐานนิยม (Positive School)

แนวความคิดนี้มีความเชื่อว่า ผู้ที่ประกอบอาชญากรรม คือ ผู้ที่ถูกสภาพแวดล้อมและปัจจัยต่างๆบีบบังคับ (Determinism) โดยอาชญากรเปรียบเสมือนผู้ป่วย จำเป็นต้องได้รับการบำบัดรักษา

สำหรับการอธิบายถึงสาเหตุในการกระทำผิดกฎจราจร และความไม่เกรงกลัวต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจรสำหรับการลงโทษ และการปฏิบัติต่อผู้กระทำผิดกฎจราจร โดยผู้กระทำผิดกฎจราจรส่วนหนึ่งอาจเกิดจากกระบวนการขัดเกลาทางสังคมที่ไม่มีประสิทธิภาพในการสร้างความมีระเบียบวินัยต่อการใช้รถใช้ถนน รวมทั้งขาดการสร้างจิตสำนึกรับผิดชอบต่อการใช้รถใช้ถนนที่มีผลต่อชีวิต และร่างกายของผู้อื่น ตลอดจนการเรียนรู้ทางสังคมที่อาจเห็นว่าการกระทำผิดกฎจราจรเป็นสิ่งที่กระทำได้ และการเรียนรู้ทางสังคมในการหลบเลี่ยงการถูกจับกุมหรือการถูกลงโทษจากเจ้าหน้าที่ตำรวจเป็นสำคัญ อันเป็นปัญหาอุปสรรคที่สำคัญต่อการบังคับใช้กฎหมาย

แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมาย

แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้กฎหมายในการลงโทษและการปฏิบัติต่อผู้กระทำผิดกฎจราจร มาจากแนวคิดของสาเหตุในการกระทำผิด ดังนี้

การกระทำผิดที่เกี่ยวข้องกับกฎจราจรเกิดขึ้นจากมูลเหตุจูงใจในการกระทำผิด หรือการเปิดช่องโอกาสในการกระทำผิดให้กับผู้กระทำผิดกฎจราจรจะต้องประกอบด้วย

การบังคับใช้กฎหมาย

แนวทางการป้องกันอาชญากรรมโดยการบังคับใช้กฎหมายเกิดขึ้นตามความเชื่อของสำนักดั้งเดิม (Classical School) ที่มีความเชื่อว่า อาชญากรรมเกิดขึ้นเนื่องจากมนุษย์มีเจตจำนงอิสระ (Free Will) ติดตัวมาตั้งแต่กำเนิด มนุษย์มักจะทำในสิ่งที่เกิดประโยชน์กับตัวเองมากกว่าโทษที่จะได้รับ หากเห็นว่าการกระทำใดมีโทษมากกว่าประโยชน์ที่ได้รับมนุษย์ก็จะเลี่ยงไม่กระทำสิ่งดังกล่าวและการที่เกิดอาชญากรรมขึ้นเนื่องจากมนุษย์พิจารณาแล้วว่าการประกอบอาชญากรรมเกิดประโยชน์มากกว่าโทษที่จะได้รับต่อไป ไม่เกรงกลัวต่อกฎหมายหรือบทลงโทษ รวมทั้งบทลงโทษที่ได้รับไม่มีความรุนแรงจึงไม่มีความเกรงกลัว

ดังนั้นแนวทางการป้องกันอาชญากรรมวิธีนี้ จึงมุ่งเน้นการบังคับใช้กฎหมายให้มีประสิทธิภาพสูงสุดเพื่อเป็นการป้องปราบอาชญากรรมทำให้คนในสังคมมีความเกรงกลัวต่อกฎหมายและบทลงโทษเป็นสำคัญ ทำให้ตัดมูลเหตุจูงใจในการกระทำผิด

สำหรับการบังคับใช้กฎหมายที่มีประสิทธิภาพควรประกอบด้วยแนวทาง ดังนี้

- แน่นอน

กฎหมายที่ใช้บังคับคนในสังคมจะต้องมีบทลงโทษที่มีความแน่นอน หากกระทำผิดในลักษณะคดีประเภทเดียวกันต้องได้รับการลงโทษอย่างแน่นอน

- ความเสมอภาค

กฎหมายที่ใช้บังคับจะต้องใช้บังคับกับทุกคนในสังคมอย่างเท่าเทียมกัน ไม่มีการเลือกปฏิบัติระหว่างคนรวยกับคนจน หรือคนที่มีอำนาจกับคนที่ด้อยโอกาสทางสังคม

- รวดเร็ว

กฎหมายที่ใช้บังคับจะต้องมีบทลงโทษคนกระทำผิดที่มีความรวดเร็ว เพื่อเป็นการป้องปรามและข่มขวัญยับยั้งคนในสังคมที่คิดจะกระทำความผิดให้เกิดความเกรงกลัวไม่ต้องการประกอบอาชญากรรม

- บทลงโทษที่เหมาะสม

กฎหมายที่ใช้บังคับในการลงโทษผู้กระทำความผิดจะต้องมีบทลงโทษที่เหมาะสมกับความผิดไม่น้อยเกินไปเพราะจะทำให้คนในสังคมที่คิดจะกระทำผิดไม่เกิดความเกรงกลัวต่อโทษในขณะเดียวกันโทษที่ได้รับต้องไม่มีความรุนแรงมากเกินไป เพราะอาจทำให้ผู้กระทำความผิดบางรายอาจต้องเสี่ยงในการกระทำผิด เพราะอาจได้รับประโยชน์คุ้มค่าจากการประกอบอาชญากรรม นอกจากนี้ บทลงโทษผู้กระทำผิดที่มีความรุนแรงมากเกินไป อาจเป็นช่องทางในการกลั่นแกล้งบุคคลผู้บริสุทธิ์ให้ต้องตกเป็นอาชญากรทั้งที่ไม่ได้ทำผิด[2]

ทฤษฎีป้องกัน (Deterrence Theory)

หลักการสำคัญของทฤษฎีป้องกันมีรากฐานมาจากแนวคิดของสำนักอาชญาวิทยาดั้งเดิม โดยเชื่อว่า การป้องกันอาชญากรรมสามารถทำได้หากการลงโทษตามกฎหมายมีประสิทธิภาพ ซึ่งการลงโทษต้องประกอบด้วย “ความรุนแรง ความรวดเร็วและความแน่นอน” ซึ่งนับเป็นหัวใจสำคัญของการป้องกันอาชญากรรม โดยทฤษฎีป้องกันมุ่งอธิบายถึงผลลัพธ์หรือผลของการใช้กฎหมายในการบังคับใช้ในสังคมมากว่าการมุ่งอธิบายถึงสาเหตุของการเกิดพฤติกรรมอาชญากร เนื่องจากทฤษฎีนี้เชื่อว่า การกระทำของมนุษย์จะต้องมีการคำนึงถึงประโยชน์ที่จะได้รับเป็นสำคัญ การตัดสินใจของบุคคลว่าจะประกอบอาชญากรรมหรือไม่ จะคำนวณจากประโยชน์และโทษที่จะได้รับเป็นสำคัญ หากบุคคลเห็นว่าการประกอบอาชญากรรมก่อให้เกิดความสุขมากกว่าความทุกข์ที่จะเกิดขึ้น บุคคลดังกล่าวจะประกอบอาชญากรรม ในขณะที่หากพิจารณาแล้วเห็นว่าการประกอบอาชญากรรมก่อให้เกิดความทุกข์มากกว่าความสุขที่จะได้รับ บุคคลดังกล่าวจะไม่ประกอบอาชญากรรม ซึ่งการตัดสินใจดังกล่าวมีความเกี่ยวข้องกับกฎหมายโดยตรง ไม่ว่าจะเป็นการรับรู้ในอัตราโทษที่กฎหมายกำหนด ที่จะได้รับ การรับรู้ถึงโทษที่จะได้รับจากเพื่อนหรือบุคคลที่รู้จัก ตลอดจนประสบการณ์จากการเคยถูกลงโทษ[3]

ทฤษฎีนี้มีความสัมพันธ์ โดยประสิทธิภาพของการบังคับใช้กฎหมายในการลงโทษและการปฏิบัติต่อผู้กระทำผิดกฎจราจรอาจต้องให้ความสำคัญกับกระบวนการดำเนินงานที่มีความ

---

[2] สุมนทิพย์ จิตสว่าง และนัทธี จิตสว่าง. (2559). *รายงานการวิจัย เรื่อง ประสิทธิภาพของการบังคับใช้กฎหมายในการลงโทษและการปฏิบัติต่อผู้กระทำผิดกฎจราจร.* หน้า 11-12.

[3] เรื่องเดียวกัน, หน้า 12.

รุนแรง รวดเร็วและแน่นอน ควบคู่ไปด้วยเพื่อเป็นการข่มขู่ยับยั้งการกระทำผิดกฎจราจรหรือการไม่เกรงกลัวต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจร[4]

2.2 ปัญหาและอุปสรรคของการบังคับโทษตามใบสั่ง

ความผิดที่เจ้าพนักงานจราจรอาจออกใบสั่งได้

ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 140 บัญญัติว่า

"มาตรา 140 เมื่อปรากฏแก่เจ้าพนักงานจราจรไม่ว่าพบด้วยตนเอง หรือโดยการใช้เครื่องอุปกรณ์ หรือโดยวิธีการอื่นใดว่า ผู้ขับขี่ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้หรือตามกฎหมายอื่นอันเกี่ยวกับรถหรือการใช้ทาง ที่เป็นความผิดที่มีโทษปรับสถานเดียว หรือมีโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือนและมีโทษปรับ เจ้าพนักงานจราจรจะว่ากล่าวตักเตือนหรือออกใบสั่งให้ผู้ขับขี่ผู้นั้นชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบก็ได้

ในกรณีเจ้าพนักงานจราจรที่ออกใบสั่งไม่พบตัวผู้ขับขี่ ให้ติด ผูก หรือแสดงใบสั่งไว้ที่รถที่ผู้ขับขี่สามารถเห็นได้ง่าย หากไม่สามารถติด ผูก หรือแสดงใบสั่งไว้ที่รถได้ไม่ว่าด้วยเหตุใด ให้ส่งใบสั่งพร้อมด้วยพยานหลักฐานโดยทางไปรษณีย์ลงทะเบียนตอบรับไปยังภูมิลำเนาของเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถเพื่อให้ชำระค่าปรับภายในระยะเวลาที่กำหนดในใบสั่งนั้น ทั้งนี้ ตามระเบียบที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนด

ให้นำความในวรรคสองมาใช้บังคับกรณีที่เจ้าพนักงานจราจรพบการกระทำความผิดตามพระราชบัญญัตินี้หรือตามกฎหมายอื่นอันเกี่ยวกับรถหรือการใช้ทาง แต่ไม่อาจทราบตัวผู้ขับขี่ด้วยโดยอนุโลม

เกณฑ์การกำหนดจำนวนค่าปรับตามที่เปรียบเทียบและแบบของใบสั่งตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นตามที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติประกาศกำหนด"

"มาตรา 140/1 เมื่อเจ้าพนักงานจราจรได้ติด ผูก หรือแสดงใบสั่งไว้ที่รถหรือส่งใบสั่งทางไปรษณีย์ตามมาตรา 140 วรรคสองและวรรคสามแล้ว ให้ถือว่าเจ้าของหรือผู้ครอบครองรถได้รับใบสั่งเมื่อพ้นกำหนดสิบห้าวันนับแต่วันที่ได้ติด ผูก หรือแสดงใบสั่งไว้ที่รถหรือส่งใบสั่งทางไปรษณีย์ดังกล่าว เว้นแต่จะมีการพิสูจน์ได้ว่าไม่มีการได้รับหรือได้รับหลังจากวันนั้น เมื่อเจ้าของหรือผู้ครอบครองรถได้รับใบสั่งดังกล่าวแล้ว ให้สันนิษฐานว่าเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถนั้นเป็นผู้กระทำความผิดตามที่ระบุในใบสั่ง เว้นแต่เจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถจะได้แจ้งต่อพนักงานสอบสวนภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ได้รับใบสั่งว่าผู้อื่นเป็นผู้ขับขี่ และผู้นั้นยอมรับว่าตนเป็นผู้ขับขี่ หรือในกรณีที่ไม่มีผู้ใดยอมรับว่าเป็นผู้ขับขี่ เจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถซึ่งไม่ใช่นิติบุคคลจะต้องแสดงหลักฐานให้พนักงานสอบสวนเชื่อได้ว่าตนเองมิได้เป็นผู้ขับขี่นั้น"

จากบทบัญญัติดังกล่าวข้างต้น จะเห็นว่า ความผิดที่เจ้าพนักงานอาจออกใบสั่งได้แยกได้ 2 ประการ คือ ประการแรก ความผิดที่มีโทษปรับสถานเดียว ประการที่สอง คือ ความผิดที่มีโทษ

---

[4]สุมนทิพย์ จิตสว่าง และนัทธี จิตสว่าง. (2559). *รายงานการวิจัย เรื่อง ประสิทธิภาพของการบังคับใช้กฎหมายในการลงโทษและการปฏิบัติต่อผู้กระทำผิดกฎจราจร.* หน้า 13.

จำคุกไม่เกิดหนึ่งเดือนและมีโทษปรับ โดยขั้นตอนการออกใบสั่งและการชำระค่าปรับ จะประกอบด้วยขั้นตอนสำคัญ 2 ขั้นตอนกล่าวคือ[5]

1. การออกใบสั่งที่เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรพบตัวผู้กระทำผิดและให้ใบสั่งไปชำระค่าปรับ โดยอาจจะมีการยึดใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ควบคู่ด้วย

2. การออกใบสั่งที่เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรไม่พบตัวผู้กระทำผิด หรือใบสั่งแปะ หรือใบสั่งที่ส่งไปให้ผู้กระทำผิดทางไปรษณีย์

โดยเมื่อผู้กระทำผิดได้รับใบสั่งให้ไปชำระค่าปรับเมื่อทำผิดกฎจราจร เช่น ขับรถฝ่าสัญญาณไฟ จอดรถในที่ห้ามจอด ตรวจจับความเร็ว ถ้าไม่ไปชำระค่าปรับตามใบสั่ง มีความผิดอีกข้อหาหนึ่ง ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 1,000 บาท[6]

จากรายงานการวิจัย เรื่อง “ประสิทธิภาพของการบังคับใช้กฎหมายในการลงโทษและการปฏิบัติต่อผู้กระทำผิดกฎจราจร”[7] พบปัญหาการบังคับใช้กฎหมายในหลายขั้นตอน ได้แก่

ขั้นตอนการออกใบสั่งและการชำระค่าปรับ ปรากฏว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรประสบปัญหาการบังคับใช้กฎหมายในขั้นตอนนี้ ดังนี้

- **ผู้กระทำผิดไม่ยอมชำระค่าปรับ** โดยผู้กระทำผิดคิดว่าสามารถหลบเลี่ยงการชำระค่าปรับได้ โดยเฉพาะกรณีของใบสั่งที่มีการเขียนใบสั่งแล้วนำไปแปะไว้ที่รถของผู้กระทำผิดกฎจราจร รวมทั้งใบสั่งที่ส่งทางไปรษณีย์ เนื่องจากเป็นการเขียนใบสั่งที่ไม่ได้มีการยึดใบอนุญาตขับขี่รถ ผู้กระทำผิดส่วนหนึ่งไม่ยอมชำระค่าปรับ

- **ผู้กระทำผิดเห็นว่าการชำระค่าปรับประสบความยุ่งยาก** ผู้กระทำผิดส่วนหนึ่งไม่ยอมชำระค่าปรับ เนื่องจากเห็นว่าการชำระค่าปรับประสบความยุ่งยาก ไม่สามารถชำระค่าปรับได้โดยง่าย อาทิ หากมีการกระทำผิดที่จังหวัดเชียงใหม่ แต่ต้องไปชำระค่าปรับที่กรุงเทพมหานครหรือต้องไปชำระค่าปรับที่สถานีตำรวจ

- **ใช้เอกสิทธิ์ไม่ต้องชำระค่าปรับ** ผู้กระทำผิดกฎจราจรส่วนหนึ่งใช้เอกสิทธิ์ในการไม่ชำระค่าปรับ

- **ผู้กระทำผิดไม่ไปรายงานตัวเพื่อชำระค่าปรับตามกำหนด** ในกรณีที่พนักงานสอบสวนมีอำนาจออกหมายเรียกผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถให้ไปรายงานตัวต่อพนักงานสอบสวนตาม

---

[5] สุมนทิพย์ จิตสว่าง และนัทธี จิตสว่าง. (2559). *รายงานการวิจัย เรื่อง ประสิทธิภาพของการบังคับใช้กฎหมายในการลงโทษและการปฏิบัติต่อผู้กระทำผิดกฎจราจร.* หน้า 66.

[6] พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 155 “ผู้ใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา 141 โดยไม่มีเหตุอันสมควร ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท”

[7] สุมนทิพย์ จิตสว่าง และนัทธี จิตสว่าง. (2559). *รายงานการวิจัย เรื่อง ประสิทธิภาพของการบังคับใช้กฎหมายในการลงโทษและการปฏิบัติต่อผู้กระทำผิดกฎจราจร.* หน้า 66-71.

สถานที่ วัน และเวลาที่ระบุในหมายเรียกนั้น แล้วพนักงานสอบสวนจะเปรียบเทียบปรับตามกฎหมายปรากฏว่าผู้กระทำผิดส่วนหนึ่งไม่ไปรายงานตัวเพื่อชำระค่าปรับตามกฎหมายกำหนด ทำให้เจ้าหน้าที่ตำรวจไม่สามารถเปรียบเทียบปรับได้

- **ปัญหาในการออกใบสั่งโดยส่งทางไปรษณีย์เพื่อให้ผู้กระทำผิดไปชำระ** เดิมเจ้าหน้าที่ตำรวจสามารถส่งใบสั่งไปให้ผู้กระทำผิดเพื่อชำระค่าปรับได้ แต่ปัจจุบันการส่งใบสั่งทางไปรษณีย์นั้น เจ้าหน้าที่ตำรวจจะต้องออกใบสั่งที่มีลักษณะเป็นไปรษณีย์ตอบรับ ซึ่งมีค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นแต่ไม่มีงบประมาณเพื่อรองรับค่าใช้จ่ายดังกล่าว จึงส่งผลต่อปัญหาในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ทำให้ผู้กระทำผิดไม่ได้รับใบสั่งหรือไม่ได้รับพยานหลักฐานในการกระทำผิด

- **ปัญหาการส่งใบสั่งไปยังผู้กระทำผิดเพื่อให้ชำระค่าปรับ** เช่น รถที่ได้มีการซื้อขายไปแล้วหากแต่ยังไม่มีการโอนชื่อเจ้าของอย่างแท้จริง ทำให้เมื่อเจ้าของรถคนใหม่กระทำผิด มีการบันทึกภาพการกระทำผิดด้วยกล้องวงจรปิด หรือกล้องตรวจจับการกระทำผิดกฎจราจรปรากฏว่าไม่สามารถส่งใบสั่งไปยังผู้กระทำผิดอย่างแท้จริงได้ หรือ กรณีผู้กระทำผิดกฎจราจรเปลี่ยนที่อยู่ ทำให้การส่งใบสั่งจราจรจากการกระทำผิดไม่สามารถส่งไปยังผู้กระทำผิดได้ ซึ่งความผิดตามกฎหมายจราจรส่วนใหญ่มีอายุความ 1 ปี ทำให้ไม่สามารถบังคับใช้กฎหมายในการลงโทษผู้กระทำผิดได้อย่างแท้จริง

ขั้นตอนการสอบสวน

- **พนักงานสอบสวนมีภาระงานมาก อาจไม่ได้ให้ความสำคัญกับคดีจราจร** เนื่องจากลักษณะของคดีจราจรที่เป็นความผิดเล็กน้อย และมีลักษณะของความผิดที่เกิดขึ้นจากกฎหมายกำหนด (mala prohibita) ซึ่งหากไม่ดำเนินคดี อาจไม่มีผลกระทบต่อความมั่นคงปลอดภัยของสังคมส่วนรวมมากนัก พนักงานสอบสวนจึงอาจไม่ให้ความสำคัญกับการสอบสวนเพื่อทำสำนวนในการส่งคดีไปให้พนักงานอัยการฟ้องร้องต่อไป

- **กฎหมายที่เกี่ยวข้องมีจำนวนมาก** ทั้งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 รวมทั้งประมวลกฎหมายอาญาและประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา อันส่งผลให้เจ้าหน้าที่ตำรวจที่ปฏิบัติงานอาจขาดความรู้ความเชี่ยวชาญ

- **พนักงานสอบสวนขาดความเชี่ยวชาญในคดีจราจร** พนักงานสอบสวนส่วนใหญ่อาจมีความเชี่ยวชาญในการสอบสวนคดีอาญามากกว่าการสอบสวนคดีจราจร และไม่ได้ให้ความสำคัญกับคดีจราจรเทียบเท่ากับคดีอาญาทั่วไป

ห้องสมุดมหาวิทยาลัยรังสิต https://library.rsu.ac.th

- **ขาดแคลนบุคลากรและงบประมาณ** พนักงานสอบสวนขาดแคลนงบประมาณที่จำเป็นต่อการปฏิบัติงาน ส่งผลต่อขวัญและกำลังใจในการปฏิบัติงานและประสิทธิภาพของการบังคับใช้กฎหมาย

การฟ้องศาล

- **การฟ้องศาลในคดีจราจรที่เกี่ยวข้องกับประมวลกฎหมายอาญา หรือประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา**

การฟ้องศาลในคดีจราจรมีความเกี่ยวข้องกับประมวลกฎหมายอาญาหรือประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาเป็นสำคัญ แต่ผู้กระทำผิดในคดีจราจรส่วนใหญ่มีความเกี่ยวข้องกับการกระทำผิดที่มีลักษณะของพฤติกรรมกระทำผิดเพราะกฎหมายกำหนด (mala prohibita) มากกว่าลักษณะพฤติกรรมการทำผิดที่มีความชั่วร้ายในตัวเอง (mala inse) ซึ่งอาจส่งผลให้ผู้กระทำผิดจราจรส่วนหนึ่งต้องได้รับโทษจากการกระทำผิดที่เกี่ยวข้องกับการกระทำผิดจราจรไม่แตกต่างจากผู้กระทำผิดในคดีอาญาทั่วไป ดังนั้น การฟ้องศาลในคดีจราจรที่เกี่ยวข้องกับประมวลกฎหมายอาญา หรือประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาจึงอาจเป็นอุปสรรคสำคัญประการหนึ่งต่อการลงโทษผู้กระทำผิดกฎจราจร อาจทำให้ได้รับโทษที่ไม่เหมาะสม และอาจนำไปสู่การไม่เกรงกลัวต่อการลงโทษและขาดจิตสำนึกต่อพฤติกรรมการกระทำผิดอย่างแท้จริง

- **เป็นการดำเนินคดีที่รวมกับคดีอาญาทั่วไป ส่งผลต่อการพิจารณาคดีที่ไม่รวดเร็ว**

กระบวนการพิจารณาคดีจราจรในศาลแขวง ศาลอาญา มีกระบวนการที่มากทำให้การพิจารณาคดีช้า เนื่องจากปัจจุบันมีจำนวนคดีอาญาขึ้นสู่ศาลจำนวนมาก การดำเนินคดีจราจรรวมกับคดีอาญาทั่วไปอาจทำให้กระบวนการในการพิจารณาคดีที่มีความสลับซับซ้อนใช้ระยะเวลาในการดำเนินคดีในลักษณะคดีอาญาใช้ระยะเวลาค่อนข้างมาก ทำให้การดำเนินคดีต่อคดีจราจรไม่รวดเร็ว อันส่งผลให้ผู้กระทำผิดและประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนไม่เกิดความเกรงกลัวต่อโทษที่เกิดจากการกระทำผิดกฎจราจร

- **ศาลอาจไม่มีเวลาในการพิจารณาคดีจราจรโดยละเอียด**

เนื่องจากคดีที่เข้าสู่ศาลมีเป็นจำนวนมาก อันส่งผลให้ศาลอาจไม่มีเวลาในการพิจารณาคดีที่เกี่ยวข้องกับการจราจรโดยละเอียดเมื่อเปรียบเทียบกับคดีอาญาประเภทอื่น

- **มาตรการการลงโทษที่ไม่เหมาะสมกับพฤติกรรมการกระทำผิดกฎจราจร**

การดำเนินคดีผู้กระทำผิดกฎจราจรในชั้นศาลโดยส่วนใหญ่จะเป็นพฤติกรรมการกระทำผิดกฎจราจรที่มีความรุนแรง ก่อให้เกิดผลกระทบต่อผู้อื่นหรือสังคมส่วนรวมที่มีมูลค่าความ

เสียหายจำนวนมากทั้งต่อร่างกายและชีวิตของผู้อื่น อย่างไรก็ตาม มาตรการในการลงโทษผู้กระทำผิดกฎจราจรดังกล่าว อาจมีการลงโทษด้วยการจำคุก หรือปรับ รวมทั้งอาจมีมาตรการให้ผู้กระทำผิดได้บำเพ็ญประโยชน์ให้แก่สังคม หากแต่เป็นการสร้างภาระให้แก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และอาจไม่ได้เป็นการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมผู้กระทำผิดกฎจราจรอย่างแท้จริง ปัจจุบันยังขาดมาตรการในการลงโทษที่เป็นการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมผู้กระทำผิดกฎจราจรให้มีจิตสำนึกรับผิดชอบ การชดเชยให้แก่เหยื่อจากการกระทำผิดกฎจราจรที่มีความเหมาะสม โดยเฉพาะมาตรการทางเลือกแทนการจำคุกสำหรับผู้กระทำผิดกฎจราจร ซึ่งยังคงมีมาตรการทางเลือกให้แก่ผู้กระทำผิดกฎจราจรค่อนข้างน้อย ส่งผลต่อการกระทำผิดซ้ำ หรือการไม่เกรงกลัวต่อโทษที่ได้รับจากการกระทำผิด

จากปัญหาและอุปสรรคต่างๆดังกล่าวข้างต้น ทำให้เกิดปัญหาที่ตามมาคือ ผู้กระทำผิดค้างชำระค่าปรับตามใบสั่งเป็นจำนวนมาก เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องไม่สามารถบังคับใช้กฎหมายกับผู้กระทำผิดได้จริง จากข้อมูลของกองบังคับการตำรวจจราจรในปี พ.ศ.2558 (ม.ป.ป.) เฉพาะในเขตกรุงเทพฯ มีการออกใบสั่งทางไปรษณีย์ถึง 1.4 ล้านฉบับ แต่มีผู้มาชำระค่าปรับเพียง 400,000 รายเท่านั้น[8] ทำให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีความพยายามที่จะหามาตรการต่างๆ เพื่อจะบังคับโทษทางอาญากับผู้ที่ได้รับใบสั่งแล้วไม่ชำระค่าปรับตามใบสั่ง อาทิ มาตรการงดรับชำระภาษีประจำปีสำหรับรถยนต์ ซึ่งเจ้าของหรือผู้ขับขี่ค้างชำระค่าปรับ โดยเดิมกรมตำรวจในสมัยก่อนยังรับผิดชอบงานทะเบียนรถยนต์อยู่ ทำหน้าที่รับชำระภาษีประจำปีรถยนต์ เมื่อมีใบสั่งค้างชำระค่าปรับเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานสอบสวนจะนำใบสั่งไปติดไว้กับทะเบียนรถยนต์คันนั้น พอครบรอบจะต้องชำระภาษีประจำปีรถยนต์เจ้าของรถมาชำระภาษี เจ้าหน้าที่ก็จะทราบได้ทันทีว่ารถยนต์คันนั้นมีใบสั่งค้างชำระอยู่และไม่ยอมรับชำระภาษีประจำปีรถยนต์จนกว่าจะได้ชำระค่าปรับตามใบสั่งให้เรียบร้อยเสียก่อน จนกระทั่งปี พ.ศ. 2530 ได้โอนงานเกี่ยวกับกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ให้เป็นความรับผิดชอบของกรมการขนส่งทางบก การไม่ยอมรับชำระภาษีประจำปีรถยนต์ตามใบสั่งจนกว่าเจ้าของรถยนต์จะชำระค่าปรับตามใบสั่งก็ไม่สามารถดำเนินการโดยสะดวกอีกต่อไป[9]

ในปี พ.ศ.2535 ได้มีการแก้ไขกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบกปรับปรุงมาตรการการชำระค่าปรับตามใบสั่ง โดยให้ผู้ขับขี่ที่ได้รับใบสั่งสามารถชำระค่าปรับทางไปรษณีย์ได้ และกำหนด

---

[8] ประทีป ทับอัตตานนท์ และจิดาภา พรยิ่ง. (2563, 29 เมษายน). *ปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับการบังคับโทษปรับที่แจ้งทางไปรษณีย์ลงทะเบียนตอบรับ ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522.* [ออนไลน์]. เข้าถึงได้จาก : https://ojs.lib.buu.ac.th/index.php/law/issue/view/728. (วันที่ค้นข้อมูล : 2566, 30 กรกฎาคม).

[9] พรทิพย์ ตัณฑวนันท์. (ม.ป.ป.). *การใช้ภาษีประจำปีรถยนต์บังคับชำระค่าปรับใบสั่งจราจร.* [ออนไลน์]. เข้าถึงได้จาก : www.krisdika.go.th/data/activity/act13469.pdf. (วันที่ค้นข้อมูล : 2566, 20 กรกฎาคม).

อำนาจพนักงานสอบสวนในกรณีที่ผู้ขับขี่ที่ได้รับใบสั่งไม่ชำระค่าปรับ (มาตรา141ทวิ) แยกเป็น 2 กรณี

(1) กรณีทราบที่อยู่ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถ ให้พนักงานสอบสวนออกหมายเรียกให้มารายงานตัวเพื่อดำเนินการเปรียบเทียบปรับหรือว่ากล่าวตักเตือน

(2) กรณีที่ไม่อาจส่งหมายเรียกให้ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถได้ ให้พนักงานสอบสวนแจ้งไปยังนายทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์และตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก เพื่อให้นายทะเบียนแจ้งให้ผู้มาติดต่อขอชำระภาษีประจำปีสำหรับรถคันนั้นไปรายงานตัวที่พนักงานสอบสวนตามหมายเรียก ในกรณีดังกล่าวนี้ ให้นายทะเบียนงดรับชำระภาษีสำหรับรถคันนั้นไว้เป็นการชั่วคราวจนกว่าจะได้รับแจ้งจากพนักงานสอบสวนว่าได้มีการปฏิบัติตามหมายเรียกนั้นแล้ว

ผลของการแก้ไขกฎหมายในครั้งนี้ แม้ว่าจะอำนวยความสะดวกให้สามารถชำระค่าปรับตามใบสั่งทางไปรษณีย์ได้ แต่หากผู้ได้รับใบสั่งยังเพิกเฉย พนักงานสอบสวนก็ต้องออกหมายเรียกให้ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถมารายงานตัวเสียก่อน ดังนั้น เมื่อออกใบสั่งไปแล้วไม่มีการชำระค่าปรับตามใบสั่งนั้น พนักงานสอบสวนก็ต้องออกหมายเรียกไปยังเจ้าของรถยนต์ตามมาตรา 141 ทวิ (1) ทุกกรณี จึงไม่อาจเกิดกรณีที่ไม่สามารถส่งหมายเรียกให้ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถตามมาตรา 141 ทวิ (2) ได้ และไม่สามารถใช้มาตรการที่ให้นายทะเบียนงดรับชำระภาษีประจำปีรถยนต์ได้

สำนักงานตำรวจแห่งชาติมีความพยายามแก้ไขกฎหมายว่าด้วยจราจรเพิ่มเติมวิธีการชำระค่าปรับให้ครอบคลุมไปถึงวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์เพื่ออำนวยความสะดวกพร้อมกันนี้ได้เสนอให้ยกเลิกขั้นตอนการออกหมายเรียกและให้นายทะเบียนตามกฎหมายรถยนต์งดรับชำระภาษีประจำปีรถยนต์สำหรับรถยนต์ที่ค้างชำระค่าปรับตามใบสั่ง แต่แก้ไขได้เพียงเฉพาะการเพิ่มช่องทางการชำระค่าปรับตามใบสั่งทางอิเล็กทรอนิกส์เท่านั้น ส่วนมาตรการงดรับชำระภาษีประจำปีรถยนต์สำหรับรถยนต์ที่ค้างชำระค่าปรับตามใบสั่ง คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะที่ 4) เห็นว่าหลักการในการชำระภาษีประจำปีของรถยนต์เป็นการเรียกเก็บภาษีจากการใช้รถยนต์ แตกต่างจากหลักการชำระค่าปรับซึ่งเป็นการลงโทษผู้กระทำผิดวินัยจราจรอันเป็นโทษอาญา จึงเป็นคนละกรณีกัน และมีเจตนารมณ์ของกฎหมายที่แตกต่างกัน นอกจากนี้ การตัดหลักการในเรื่องการออกหมายเรียกของพนักงานสอบสวนออก ทำให้เจ้าของรถไม่มีอากาสได้รับรู้ว่ามีการออกใบสั่ง และไม่มีโอกาสโต้แย้งความถูกต้องของการออกใบสั่ง[10] ความพยายามที่จะใช้ช่องทางการขอออกหมายจับจากศาลสำหรับผู้ที่ค้างชำระค่าปรับตามใบสั่ง ซึ่งก็เป็นไปได้ยากในทางปฏิบัติ ทั้งนี้เนื่องจากคดีความผิดตามใบสั่งของเจ้าพนักงานตำรวจ หรือเจ้าพนักงานจราจร เป็นคดีที่มีโทษ

[10] พรทิพย์ ตัณฑวนันท์. (ม.ป.ป.). *การใช้ภาษีประจำปีรถยนต์บังคับชำระค่าปรับใบสั่งจราจร.* [ออนไลน์]. เข้าถึงได้จาก : www.krisdika.go.th/data/activity/act13469.pdf. (วันที่ค้นข้อมูล : 2566, 20 กรกฎาคม).

ปรับสถานเดียวหรือมีโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือนและมีโทษปรับ[11] และเมื่อเจ้าพนักงานตำรวจพบการกระทำความผิดและได้ออกใบสั่งแล้ว จะต้องปฏิบัติตามขั้นตอนที่พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 140 ถึง 141/1 กำหนดไว้เสียก่อน เมื่อผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถโต้แย้งข้อกล่าวหา และเจ้าพนักงานจราจรหรือหัวหน้าเจ้าพนักงานจราจรยังคงยืนยันและเห็นสมควรดำเนินคดีต่อผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถ จึงส่งเรื่องไปยังพนักงานสอบสวนเพื่อฟ้องต่อศาลต่อไป และเมื่อมีการยืนยันดำเนินคดีต่อผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถโดยส่งเรื่องไปยังพนักงานสอบสวนแล้ว ต้องเริ่มสอบสวนตามขั้นตอนที่ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา และพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลแขวงและวิธีพิจารณาความอาญาในศาลแขวง พ.ศ.2499 กำหนด กรณีหาอาจไปขออนุมัติต่อศาลเพื่อขออนุมัติต่อศาลขอออกหมายจับทันที่ไม่[12] และแม้แต่ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เอง ก็ยังมีบทบัญญัติในการลงโทษผู้ฝ่าฝืนไม่ยอมมารายงานตัวและเสียค่าปรับแก่พนักงานจราจร ในมาตรา 155 อีกว่า “หากผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถซึ่งได้รับใบสั่งตามมาตรา 141 แล้วไม่ปฏิบัติตามโดยไม่มีเหตุผลอันสมควร ต้องระวางโทษปรับครั้งละไม่เกิน 1,000 บาท” ถึงแม้การลงโทษครั้งที่สองนี้ จะเป็นการลงโทษในกรณีที่ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถที่ได้รับหมายเรียกไม่มารายงานตัวต่อพนักงานสอบสวนก็ตาม แต่ก็เป็นกรณีสืบเนื่องมาจากการกระทำผิดในครั้งแรก กรณีที่ผู้ฝ่าฝืนที่ได้รับหมายเรียกหรือหนังสือให้ชำระค่าปรับตามที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนด และไม่ยอมชำระค่าปรับ ย่อมทำให้คดีอาญาไม่เลิกกัน พนักงานสอบสวนจึงต้องดำเนินคดีต่อไป โดยการส่งตัวผู้ฝ่าฝืนนั้นฟ้องต่อศาลโดยผ่านพนักงานอัยการตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 38 วรรคสอง ที่บัญญัติว่า “ถ้าผู้ต้องหาไม่ยินยอมตามที่เปรียบเทียบหรือยินยอมแล้วไม่ชำระเงินค่าปรับภายในเวลากำหนดให้ดำเนินคดีต่อไป”[13]

ซึ่งแนวคิดในการเพิ่มเติมบทบัญญัติแห่งโทษในกรณีที่ผู้นั้นฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามกฎหมายที่กำหนดให้มาเสียค่าปรับในความผิดอีกฐานหนึ่งนั้นไม่ถูกต้องตามแนวคิดของทฤษฎีกฎหมายอาญาเรื่อง หลักเกณฑ์ว่าด้วยการจำกัด (Limiting Principles) ที่วางหลักว่า กฎหมายอาญาไม่ควรรวมเอาไว้ซึ่งข้อห้ามที่มีจุดประสงค์เพียงเพื่อให้บุคคลเชื่อฟัง และผลของการไม่เชื่อฟังก็คือผลร้ายในทางแก้แค้นตอบแทนเท่านั้น ซึ่งขัดกับหลัก “อรรถประโยชน์นิยม” (Utilitarianism) ของซีซาร์

---

[11] มาตรา 140 พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522

[12] สันติ ผิวทองคำ. (2565, 22 มิถุนายน) *ความเห็นทางกฎหมาย ไม่ใช่เรื่องง่ายขอ “หมายจับ” ใบสั่งจราจร.* [ออนไลน์]. เข้าถึงได้จาก http://www.matichon.co.th. (วันที่ค้นข้อมูล : 2566, 30 กรกฎาคม).

[13] ประทีป ทับอัตตานนท์ และจิดาภา พรยิ่ง. (2563, 29 เมษายน). *ปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับการบังคับโทษปรับที่แจ้งทางไปรษณีย์ลงทะเบียนตอบรับ ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522.* [ออนไลน์]. วารสารการเมืองการบริหารและกฎหมาย ปีที่ 11 ฉบับที่ 2 เข้าถึงได้จาก : https://ojs.lib.buu.ac.th/index.php/law/issue/view/728. (วันที่ค้นข้อมูล : 2566, 30 กรกฎาคม).

เบคคาเรีย และหลักเกณฑ์ว่าด้วยความเป็นไปได้ในทางปฏิบัติ (The Pragmatic Approach) ซึ่งทั้งเบคคาเรีย เบนธัม และมิลล์ วางหลักการว่ากฎหมายอาญานั้นไม่ควรนำมาใช้ในกรณีใดบ้าง ทั้งมองเตสกิเออได้กล่าวไว้ใน “เจตนารมณ์ของกฎหมาย” ว่า แม้กระนั้นในสังคมทุกๆสังคมย่อมมีขอบเขตของพฤติกรรมบางอย่างที่กฎหมายอาญาไม่อาจควบคุมได้ และการพยายามใช้กฎหมายอาญาเพื่อควบคุมพฤติกรรมเช่นนั้น จะไม่เกิดประโยชน์อันใดเลย[14]

ห้องสมุดศาลยุติธรรม
https://library.coj.go.th

[14] ประทีป ทับอัตตานนท์ และจิดาภา พรยิ่ง. (2563, 29 เมษายน). *ปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับการบังคับโทษปรับที่แจ้งทางไปรษณีย์ลงทะเบียนตอบรับ ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522.* [ออนไลน์]. เข้าถึงได้จาก : https://ojs.lib.buu.ac.th/index.php/law/issue/view/728. (วันที่ค้นข้อมูล : 2566, 30 กรกฎาคม)

สุดท้ายได้มีคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติที่ 14/2560 เรื่องมาตรการเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก ปรับปรุงมาตรการบังคับชำระค่าปรับตามใบสั่งในมาตรา 141/1[15] สรุปได้ดังนี้[16]

---

[15] มาตรา 141/1 ในกรณีที่ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถซึ่งได้รับใบสั่งไม่ปฏิบัติตามมาตรา 141 ให้พนักงานเจ้าหน้าที่และนายทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์หรือกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกมีหน้าที่และอำนาจดังต่อไปนี้

(1) ให้พนักงานเจ้าหน้าที่ตำแหน่งตั้งแต่สารวัตรขึ้นไปมีหนังสือแจ้งการไม่ปฏิบัติตามใบสั่งและจำนวนค่าปรับที่ค้างชำระให้ผู้ขับขี่หรือเจ้าของทราบภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่ครบกำหนดชำระค่าปรับตามที่ระบุในใบสั่งและให้ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถทำการชำระค่าปรับด้วยวิธีการอย่างใดอย่างหนึ่งตามมาตรา 141 ภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่ได้รับแจ้ง

การแจ้งตามวรรคหนึ่งให้ทำเป็นหนังสือส่งทางไปรษณีย์ลงทะเบียนตอบรับให้ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถแล้วแต่กรณี ณ ภูมิลำเนาของผู้นั้น ทั้งนี้ ตามแบบที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนดและให้ถือว่าผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถได้รับแจ้งเมื่อพ้นกำหนดสิบห้าวันนับแต่วันที่ส่ง

(2) ในกรณีที่ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถคันใดไม่ชำระค่าปรับตาม (1) ให้ดำเนินการดังต่อไปนี้

(ก) ให้พนักงานเจ้าหน้าที่แจ้งจำนวนค่าปรับที่ค้างชำระพร้อมหลักฐานตาม (1) ไปยังนายทะเบียน และให้นายทะเบียนตรวจสอบข้อมูลและแจ้งให้ผู้มาติดต่อขอชำระภาษีประจำปีสำหรับรถคันนั้นทราบ เพื่อไปชำระค่าปรับที่ค้างชำระภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ได้รับแจ้ง ถ้าผู้มาติดต่อขอชำระภาษีประจำปีเป็นเพียงตัวแทนเจ้าของรถ ให้ผู้มาติดต่อแจ้งให้เจ้าของรถทราบเพื่อไปชำระค่าปรับภายในระยะเวลาดังกล่าว ในการนี้ ให้นายทะเบียนรับชำระภาษีประจำปีสำหรับรถคันนั้นไว้โดยออกหลักฐานชั่วคราวแทนการออกเครื่องหมายแสดงการเสียภาษีประจำปีให้เจ้าของรถหรือตัวแทนเจ้าของรถแทน

หลักฐานชั่วคราวตามวรรคหนึ่งให้ใช้แทนเครื่องหมายแสดงการเสียภาษีประจำปีโดยให้มีอายุสามสิบวันนับแต่วันที่นายทะเบียนได้ออกให้

(ข) ในกรณีที่เจ้าของรถได้ชำระค่าปรับที่ค้างชำระครบถ้วนภายในระยะเวลาที่กำหนดใน (ก) ให้เจ้าของรถหรือตัวแทนเจ้าของรถนำหลักฐานแสดงการชำระค่าปรับที่ได้รับจากพนักงานเจ้าหน้าที่มาแสดงต่อนายทะเบียนเพื่อให้ออกเครื่องหมายแสดงการเสียภาษีประจำปีสำหรับรถคันนั้น

(ค) ในกรณีที่เจ้าของรถหรือตัวแทนเจ้าของรถที่ได้รับหนังสือแจ้งตาม (ก) ประสงค์จะชำระค่าปรับในวันที่มาติดต่อขอชำระภาษีประจำปี ให้นายทะเบียนมีอำนาจรับชำระค่าปรับตามจำนวนที่ค้างชำระแทนได้ โดยให้นายทะเบียนรับชำระภาษีประจำปีสำหรับรถคันนั้นและออกเครื่องหมายแสดงการเสียภาษีประจำปีให้เจ้าของรถหรือตัวแทนเจ้าของรถ

(ง) ในกรณีที่เจ้าของรถไม่ชำระค่าปรับที่ค้างชำระหรือชำระไม่ครบถ้วนภายในระยะเวลาที่กำหนดใน (ก) ให้พนักงานเจ้าหน้าที่แจ้งนายทะเบียนให้งดการออกเครื่องหมายแสดงการเสียภาษีประจำปีสำหรับรถคันนั้นและแจ้งให้พนักงานสอบสวนดำเนินการตามหน้าที่และอำนาจต่อไป

ในกรณีที่ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถผู้ใดเห็นว่าตนมิได้ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้หรือกฎหมายอื่นอันเกี่ยวกับรถนั้น ให้ทำหนังสือโต้แย้งข้อกล่าวหานั้นภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่ได้รับแจ้งจากนายทะเบียนตาม (ก) ส่งไปยังสถานที่ที่ระบุไว้ในใบสั่งหรือสถานที่ที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา ทั้งนี้ การทำหนังสือโต้แย้งให้ใช้วิธีการส่งทางไปรษณีย์ตอบรับหรือสำนักงานตำรวจแห่งชาติจะกำหนดวิธีการอื่นด้วยก็ได้

(มีต่อหน้าถัดไป)

1. เมื่อครบกำหนดชำระค่าปรับตามใบสั่งแล้ว ยังไม่ได้ชำระค่าปรับภายใน 15 วัน ให้เจ้าพนักงานจราจรตำแหน่งตั้งแต่สารวัตขึ้นไปออกหนังสือแจ้งให้ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถไปชำระค่าปรับภายใน 15 วัน นับแต่วันส่ง

2. หากยังไม่ชำระค่าปรับตามใบสั่งอีก เจ้าพนักงานจราจรจะแจ้งค่าปรับพร้อมหลักฐานไปยังนายทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์หรือกฎหมายว่าด้วยขนส่งทางบกแล้วแต่กรณี เพื่อแจ้งให้ผู้ที่มาติดต่อชำระภาษีประจำปีรถยนต์ทราบและให้ผู้ขับขี่ไปชำระค่าปรับตามใบสั่งภายใน 30 วัน ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถสามารถเลือกดำเนินการได้ ดังนี้

2.1 ชำระค่าปรับตามใบสั่งแล้วกลับมาชำระภาษีประจำปีรถยนต์

2.2 ยังไม่ชำระค่าปรับตามใบสั่ง ชำระเฉพาะภาษีประจำปีรถยนต์ นายทะเบียนจะรับชำระภาษีประจำปีไว้ แต่ออกหลักฐานชั่วคราวแทนเครื่องหมายแสดงการเสียภาษีประจำปี โดยมีอายุ 30 วันนับแต่วันที่นายทะเบียนได้ออก ต่อเมื่อชำระค่าปรับตามใบสั่งและนำหลักฐานมาแสดง นายทะเบียนก็จะออกเครื่องหมายแสดงการเสียภาษีประจำปีให้ หากครบกำหนดแล้วยังไม่ชำระค่าปรับตามใบสั่ง นายทะเบียนจะงดการออกเครื่องหมายแสดงการเสียภาษีประจำปี และแจ้งให้พนักงานสอบสวนดำเนินคดีต่อไป

(ต่อจากเชิงอรรถที่แล้ว)

เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่หรือเจ้าพนักงานจราจรได้รับหนังสือโต้แย้งตามวรรคสองหาก พนักงานเจ้าหน้าที่หรือเจ้าพนักงานจราจรยังคงยืนยันและเห็นสมควรดำเนินคดีต่อผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถผู้นั้น ให้ส่งเรื่องไปยังพนักงานสอบสวนเพื่อดำเนินการฟ้องร้องต่อศาลต่อไป แล้วแจ้งผลให้ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถทราบ

เมื่อได้มีการชำระค่าปรับครบถ้วนถูกต้องแล้ว ให้คดีเป็นอันเลิกกัน และในกรณีที่มีการเรียกเก็บใบอนุญาตขับขี่ไว้ ให้ผู้ขับขี่นำหลักฐานการชำระค่าปรับไปขอรับใบอนุญาตขับขี่คืนจากพนักงานเจ้าหน้าที่ผู้เรียกเก็บ ทั้งนี้ ในระหว่างที่ยังไม่ได้รับใบอนุญาตขับขี่คืนให้ถือหลักฐานแสดงการชำระค่าปรับเป็นใบแทนใบอนุญาตขับขี่มีกำหนดสิบวันนับแต่วันที่ชำระค่าปรับ

ในการรับชำระและการนำส่งเงินค่าปรับ ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่สำนักงานตำรวจแห่งชาติและกรมการขนส่งทางบกกำหนด

เงินที่ได้รับตามวรรคหนึ่ง (2) (ก) ให้อธิบดีกรมการขนส่งทางบกหรือผู้ที่ได้รับมอบหมายหักไว้เป็นค่าใช้จ่ายในการจัดเก็บหรือค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานในอัตราร้อยละห้าของจำนวนเงินที่ได้รับโดยให้นำไปใช้จ่ายได้เช่นเดียวกับเงินงบประมาณตามระเบียบที่อธิบดีกรมการขนส่งทางบกกำหนดส่วนเงินที่เหลือให้นำส่งสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

การดำเนินการใดๆของพนักงานเจ้าหน้าที่และนายทะเบียนตามมาตรานี้ สามารถใช้วิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ หรือวิธีการอื่นใดตามที่สำนักงานตำรวจแห่งชาติและกรมการขนส่งทางบกกำหนด

[16] พรทิพย์ ตัณฑวนันท์. (ม.ป.ป.). *การใช้ภาษีประจำปีรถยนต์บังคับชำระค่าปรับใบสั่งจราจร.* [ออนไลน์]. เข้าถึงได้จาก : www.krisdika.go.th/data/activity/act13469.pdf. (วันที่ค้นข้อมูล : 2566, 20 กรกฎาคม).

ห้องสมุดกฤษฎีกา https://library.coj.go.th

2.3 ชำระค่าปรับตามใบสั่งพร้อมกับชำระภาษีประจำปีต่อนายทะเบียนในวันที่มาติดต่อขอชำระภาษีประจำปี

2.4 ทำหนังสือโต้แย้งข้อกล่าวหาว่าไม่ได้กระทำผิดตามใบสั่งภายใน 14 วันนับแต่วันที่ได้รับแจ้งจากนายทะเบียน หากพนักงานจราจรหรือหัวหน้าเจ้าพนักงานจราจรยืนยันข้อกล่าวหา ให้ส่งเรื่องไปยังพนักงานสอบสวนเพื่อดำเนินการฟ้องร้องต่อศาลต่อไป

จะเห็นได้ว่า กฎหมายจราจรในปัจจุบันมีการขยายขอบเขตของการกำหนดความผิดอาญาไปในทางที่มีความไม่ชัดเจน คือ กรณีที่บทบัญญัติของกฎหมายกำหนดโทษความรับผิดเด็ดขาด กฎหมายที่กำหนดความผิดอาญาประเภทนี้ละเลยหลักการ “รัฐต้องพิสูจน์ความผิดโดยปราศจากข้อสงสัย” สืบเนื่องมาจากมีวัตถุประสงค์เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาการได้มาซึ่งพยานหลักฐานที่เชื่อถือได้ ว่ามีการกระทำความผิดอาญาและผู้ต้องหาหรือจำเลยเป็นผู้กระทำความผิด ในกฎหมายจราจรใช้ถ้อยคำในลักษณะให้สันนิษฐาน เช่น ความผิดเกี่ยวกับขับรถเร็วเกินอัตราที่กำหนด ผู้กระทำความผิดคือผู้ขับขี่ที่เป็นผู้ขับ โดยหลักแล้ว ผู้ขับขี่เท่านั้นที่ต้องรับโทษ เมื่อเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่พบว่าผู้ขับขี่ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย ให้อำนาจเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ออกใบสั่งให้ผู้ขับขี่ชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบ ซึ่งเป็นไปตามหลักผู้กระทำผิดต้องรับโทษ อันเป็นการสอดคล้องกับหลักนิติธรรม แต่ในกรณีเจ้าพนักงานหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ออกใบสั่งแต่ไม่พบตัวผู้ขับขี่ กลับมีบทบัญญัติให้สันนิษฐานว่าเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถเป็นผู้กระทำผิด เว้นแต่สามารถพิสูจน์ได้ว่าผู้อื่นเป็นผู้ขับขี่ ทั้งๆที่เจ้าของหรือผู้ครอบครองรถไม่ได้เป็นผู้ขับขี่ แต่ต้องตกเป็นผู้กระทำผิดเพราะกฎหมายโยนภาระการพิสูจน์ให้ตกอยู่แก่เจ้าของหรือผู้ครอบครอง ในขณะที่เจ้าหน้าที่ของรัฐไม่ต้องแสวงหาพยานหลักฐานมาพิสูจน์ความผิด เป็นการอำนวยความสะดวกให้แก่เจ้าหน้าที่ของรัฐปฏิบัติได้โดยง่าย เป็นการยอมรับให้มีการฝ่าฝืนต่อหลักนิติธรรม[17]

จากบทบัญญัติมาตรา 141/1 จะเห็นได้ว่า ผลในทางกฎหมายในกรณีที่เจ้าของรถไม่ชำระค่าปรับหรือชำระค่าปรับไม่ครบถ้วน เจ้าพนักงานจราจรจะแจ้งนายทะเบียนให้งดการออกเครื่องหมายแสดงการเสียภาษีประจำปีสำหรับรถคันนั้น ซึ่งตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2552

[17]วิทยา ประยงค์พันธุ์. (ม.ป.ป.). *หลักนิติธรรมกับการบังคับใช้กฎหมายจราจรแนวทางใหม่.* [ออนไลน์]. เข้าถึงได้จาก : http://elibrary.constitutionalcourt.or.th. (วันที่ค้นข้อมูล : 2566, 7 สิงหาคม).

มาตรา 6[18] บัญญัติ ห้ามมิให้ผู้ใดใช้ที่ยังไม่ได้เสียภาษีประจำปี ตามมาตรา 11[19] บัญญัติว่า รถที่จดทะเบียนแล้ว ต้องมีและแสดงแผ่นป้ายและเครื่องหมายครบถ้วนถูกต้องตามที่กำหนดในกฎกระทรวง และหากผู้ใดฝ่าฝืนมีโทษปรับไม่เกินสองพันบาท ตามมาตรา 60[20] ซึ่งผลสืบเนื่องจากการที่นายทะเบียนงดออกเครื่องหมายแสดงการเสียภาษีประจำปีสำหรับรถนั้น ทำให้เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ไม่มีเครื่องหมายแสดงการเสียภาษีประจำปีมาแสดง และกลายเป็นผู้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 ขึ้นอีกข้อหาหนึ่ง ซึ่งผลของบทบัญญัติมาตรา 141/1 นอกจากจะไม่สอดคล้องกับความเห็นของคณะกรรมการกฤษฎีกาที่ให้ไว้ในกรณีให้นายทะเบียนตามกฎหมายรถยนต์งดรับชำระภาษีประจำปีรถยนต์ที่ค้างชำระค่าปรับตามใบสั่ง ที่เห็นว่าหลักการในการชำระภาษีประจำปีของรถยนต์เป็นการเรียกเก็บภาษีจากการใช้รถยนต์ แตกต่างจากหลักการชำระค่าปรับซึ่งเป็นการลงโทษผู้กระทำความผิดวินัยจราจรอันเป็นโทษทางอาญาและยังเป็นการเพิ่มเติมบทบัญญัติแห่งกฎหมายที่มีผลเป็นการเพิ่มเติมโทษ ซึ่งขัดกับหลักเกณฑ์ว่าด้วยการจำกัด (Limiting Principles) ดังที่กล่าวมาแล้ว ยิ่งไปกว่านั้น ยังขัดต่อหลักความรับผิดทางอาญา ที่ว่า “บุคคลจะต้องรับโทษทางอาญาก็ต่อเมื่อกระทำการอันกฎหมายบัญญัติเป็นความผิด”

2.3 แนวทางการส่งเสริมประสิทธิภาพในการบังคับโทษตามใบสั่ง

2.3.1 มาตรการการลงโทษหรือการปฏิบัติต่อผู้กระทำผิดกฎจราจรของต่างประเทศ[21]

การปฏิบัติต่อผู้กระทำผิดกฎจราจรในประเทศออสเตรเลีย

ในส่วนของการปรับผู้กระทำผิดกฎจราจรในประเทศออสเตรเลียบางส่วน อาทิ มลรัฐออสเตรเลียใต้ ดำเนินงานโดยหน่วยงานเฉพาะที่ทำหน้าที่ในการบังคับใช้กฎหมายสำหรับผู้กระทำผิดกฎจราจร ซึ่งเดิมเป็นหน่วยงานของศาลยุติธรรมที่ดำเนินการในการปรับผู้กระทำผิดกฎจราจร

---

[18] มาตรา 6 ห้ามมิให้ผู้ใดใช้รถดังต่อไปนี้
(1) รถที่ยังมิได้จดทะเบียน
(2) รถที่ถูกเพิกถอนการจดทะเบียน
(3) รถที่ยังมิได้เสียภาษีประจำปี
(4) รถที่แจ้งการไม่ใช้รถ
(5) รถที่ทะเบียนระงับ

[19] มาตรา 11 รถที่จดทะเบียนแล้ว ต้องมีและแสดงแผ่นป้ายและเครื่องหมายครบถ้วนถูกต้องตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

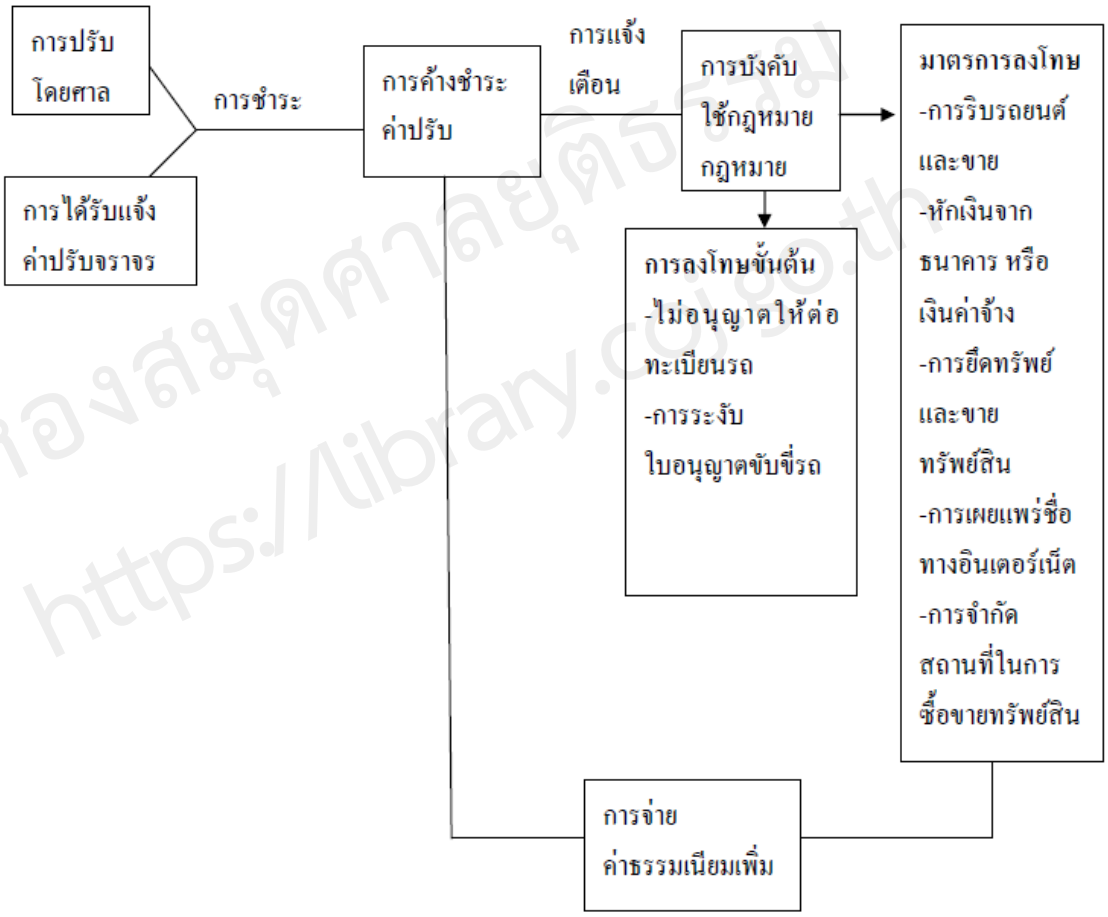
[20] มาตรา 60 ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 6 (2)(3)(4)หรือ(5) มาตรา 6/1วรรคสองและวรรคสาม มาตรา 11 มาตรา 12 วรรคหนึ่ง มาตรา 13 วรรคหนึ่ง มาตรา 14 มาตรา 16 วรรคหนึ่ง มาตรา 17 วรรคหนึ่งและวรรคสอง มาตรา 18 วรรคหนึ่ง มาตรา 20 วรรคหนึ่ง มาตรา 21 มาตรา 22 วรรคหนึ่ง มาตรา 27 วรรคหนึ่ง มาตรา 56 หรือ มาตรา 57 ต้องระวางโทษไม่เกินสองพันบาท

[21] สุมนทิพย์ จิตสว่าง และนัทธี จิตสว่าง. (2559). *รายงานการวิจัย เรื่อง ประสิทธิภาพของการบังคับใช้กฎหมายในการลงโทษและการปฏิบัติต่อผู้กระทำผิดกฎจราจร.* หน้า 27.

หากแต่หน่วยงานใหม่ได้เริ่มปฏิบัติงานตั้งแต่วันที่ 3 กุมภาพันธ์ ค.ศ.2014 เป็นต้นมา โดยปฏิบัติหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้กฎหมายในด้านการปรับผู้กระทำผิดกฎจราจร รวมทั้งการปฏิบัติหน้าที่ในการบังคับใช้การปรับตามคำสั่งศาล ทั้งที่เป็นการปรับและการค้างชำระ โดยเป็นการดำเนินการปรับตามข้อกำหนดกฎหมายเป็นสำคัญ

หากมีการกระทำผิดกฎจราจรจะต้องถูกปรับ และหากไม่ชำระค่าปรับภายในระยะเวลาที่กำหนดจะถูกระงับใบขับขี่ รวมทั้งไม่อนุญาตให้ต่อทะเบียนรถ

ตัวอย่างกระบวนการดำเนินการปรับในมลรัฐออสเตรเลียใต้ ประเทศออสเตรเลีย ประกอบด้วยขั้นตอนดังนี้[22]



ห้องสมุดศาลยุติธรรม
https://library.coj.go.th

2.3.2 การนำโทษทางปกครองมาใช้ในระบบกฎหมายไทย

[22] สุมนทิพย์ จิตสว่าง และนัทธี จิตสว่าง. (2559). *รายงานการวิจัย เรื่อง ประสิทธิภาพของการบังคับใช้กฎหมายในการลงโทษและการปฏิบัติต่อผู้กระทำผิดกฎจราจร.* หน้า 28.

ประเทศที่ใช้ระบบกฎหมาย “ซีวิลลอว์” ที่มีการสร้างและพัฒนาหลักกฎหมายปกครองขึ้นมาเป็นระบบที่ก้าวหน้ามากกว่าประเทศอื่นๆ ได้แก่ สาธารณรัฐฝรั่งเศสและสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี ซึ่งทั้งสองประเทศนี้ต่างมีการแบ่งแยกการกระทำความผิดทางปกครอง และโทษทางปกครองออกจากการกระทำความผิดทางอาญาและโทษทางอาญา[23] แต่มีความแตกต่างกันในส่วนขององค์กรผู้มีอำนาจในการลงโทษทางปกครองดังนี้

1) สาธารณรัฐฝรั่งเศสมีแนวความคิดที่สรุปได้ดังนี้

(1.1) โทษทางอาญากระทบกระเทือนสิทธิเสรีภาพของบุคคล จึงต้องให้ศาลยุติธรรมเป็นองค์กรที่มีอำนาจในการลงโทษทางอาญา

(1.2) โทษทางปกครองมิได้กระทบกระเทือนสิทธิเสรีภาพของบุคคล จึงอาจมอบหมายให้องค์กรเจ้าหน้าที่อื่นที่มิใช่องค์กรตุลาการเป็นผู้มีอำนาจในการลงโทษทางปกครองได้ โดยโทษทางปกครองมีข้อได้เปรียบเหนือโทษทางอาญาดังนี้

(ก) กระบวนการลงโทษทางปกครองมีขั้นตอนที่เรียบง่ายและรวดเร็วกว่ากระบวนการยุติธรรมทางอาญา โดยองค์กรเจ้าหน้าที่ฝ่ายปกครองเป็นผู้มีอำนาจออกคำสั่งลงโทษได้โดยไม่ต้องดำเนินการฟ้องคดีต่อศาล จึงมีความเหมาะสมกับการกระทำความผิดเล็กน้อยที่มีผู้กระทำความผิดเป็นจำนวนมาก เพื่อจะได้ไม่ต้องดำเนินคดีอาญาอันจะเป็นภาระแก่องค์กรในกระบวนการยุติธรรม

(ข) โทษทางปกครองมิได้ทำให้ผู้ที่ถูกลงโทษต้องบอบช้ำและเสื่อมเสียชื่อเสียงเท่ากับโทษทางอาญา จึงเป็นที่ยอมรับได้ง่ายกว่าโทษทางอาญา

(ค) โทษทางปกครองมีความเหมาะสมกับการฝ่าฝืนกฎเกณฑ์ในเรื่องทางเทคนิคซึ่งเจ้าหน้าที่ฝ่ายปกครองมีความรู้ความเชี่ยวชาญเป็นอย่างดี แต่องค์กรในกระบวนการยุติธรรมยังขาดคามรู้ความเข้าใจ จึงไม่สามารถพิจารณาวินิจฉัยการกระทำความผิดทางปกครองในเรื่องทางเทคนิคได้อย่างมีประสิทธิภาพ

2) สหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนีมีการตรากฎหมายว่าด้วยความผิดทางปกครองขึ้นเป็นหลักเกณฑ์กลางในการพิจารณาความผิดและกำหนดโทษปรับทางปกครองโดยกฎหมายนี้กำหนดกระบวนการในการลงโทษปรับทางปกครองไว้ว่า จะต้องส่งเรื่องให้พนักงานอัยการฟ้องคดีต่อศาลยุติธรรมเพื่อสั่งปรับผู้กระทำความผิด ซึ่งหมายความว่า การลงโทษปรับทางปกครองในทุกกรณีจะต้องให้ศาลยุติธรรมเท่านั้นเป็นผู้พิจารณาสั่งลงโทษผู้กระทำความผิด[24]

แนวทางในการนำโทษทางปกครองมาใช้แทนโทษทางอาญา

ปัญหากฎหมายอาญาเฟ้อและข้อเสนอให้ใช้ “มาตรการทางปกครองแทนโทษอาญา”

---

[23] ชาญชัย แสวงศักดิ์. (2564). *โทษทางปกครอง:กฎหมายเปรียบเทียบ*. หน้า 225.

[24] เรื่องเดียวกัน, หน้า 227-228.

แม้ว่าประเทศไทยจะไม่มีนโยบายลด-เลิกโทษอาญาที่ชัดเจนเช่นเดียวกับประเทศในภาคพื้นยุโรป แต่หน่วยงานของรัฐและแวดวงวิชาการต่างตระหนักถึงปัญหาการมีโทษอาญามากเกินความจำเป็น โดยปัจจุบันมีกฎหมายที่กำหนดโทษอาญาเป็นจำนวนมาก ทั้งที่การกระทำผิดในบางเรื่องควรใช้มาตรการอื่นแทนโทษอาญา ซึ่งปัญหา “กฎหมายอาญาเฟ้อ” ได้ก่อภาระแก่ศาลยุติธรรมที่ต้องพิจารณาอรรถคดีจำนวนมาก อันเป็นเหตุให้การพิจารณาพิพากษาคดีมีความล่าช้าและทำให้การลงโทษผู้กระทำผิดไม่มีประสิทธิภาพ ด้วยเหตุนี้ จึงมีข้อเสนอจากหลายภาคส่วนให้ปรับเปลี่ยนนโยบายอาญาของรัฐเสียใหม่ โดยนำมาตรการอื่นๆ มาใช้แทนโทษอาญาสำหรับการกระทำผิดบางประเภท โดยในบางเรื่อง สมควรใช้ “มาตการทางปกครอง” ไม่ว่าจะเป็นโทษทางปกครองหรือมาตรการบังคับทางปกครองแทนโทษอาญา[25]

ในส่วนของมาตการบังคับทางปกครอง คณะรัฐมนตรีเคยมีมติในคราวประชุมเมื่อวันที่ 15 มิถุนายน 2547 สรุปได้ว่า โดยที่ร่างพระราชบัญญัติบางฉบับที่เสนอต่อคณะรัฐมนตรีเป็นร่างกฎหมายที่กำหนดให้ผู้ฝ่าฝืนมีความผิดอาญา ซึ่งกรณีที่เป็นความผิดเล็กน้อยและมีโทษปรับหากจะต้องดำเนินคดีอาญากับผู้กระทำผิด ก็อาจยุ่งยากและไม่เหมาะสมกับสภาพเศรษฐกิจและสังคม โดยกรณีที่ผู้ฝ่าฝืนไม่ยินยอมให้เปรียบเทียบปรับ ก็จะต้องมีการควบคุมตัว จัดทำประวัติและลายพิมพ์นิ้วมือ การกักขังแทนโทษปรับ ทั้งทำให้คดีอาญาที่มีอัตราโทษเพียงเล็กน้อยขึ้นสู่ศาลโดยไม่จำเป็น จึงสมควรที่กระทรวง หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง และสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาจะได้พิจารณานำบทบัญญัติในพระราชบัญญัติวิธีปฏิบัติราชการทางปกครอง พ.ศ.2539 ส่วนที่ 8 การบังคับทางปกครอง มาตรา 57 มาตรา 58 และมาตรา 61 ประกอบกับกฎกระทรวง ฉบับที่ 9 (พ.ศ.2542) และฉบับที่ 10 (พ.ศ.2542) มาใช้บังคับหรือปรับปรุงกฎหมายให้สามารถนำมาตรการดังกล่าวมาใช้บังคับให้มากยิ่งขึ้น[26] ซึ่งน่าสังเกตว่า โดยที่มาตรการบังคับทางปกครองตามกฎหมายวิธีปฏิบัติราชการทางปกครองเป็นการบังคับตามคำสั่งทางปกครอง ดังนั้น การกระทำผิดที่น่าจะนำมาตรการทางปกครองมาใช้ได้ จึงต้องเป็นการกระทำที่มีลักษณะเป็นการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามคำสั่งทางปกครองที่กำหนดให้กระทำหรือละเว้นการกระทำ หรือหากเป็นกรณีการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ที่บทบัญญัติกฎหมายกำหนดไว้ ผู้ตรากฎหมายก็ต้องบัญญัติให้เจ้าหน้าที่ออกคำสั่งทางปกครองที่จะใช้เป็นฐานในการบังคับเสียก่อน จึงใช้มาตรการบังคับทางปกครองได้ โดยมีคำสั่งให้ปฏิบัติให้ถูกต้องภายในระยะเวลาที่กำหนด หากผู้รับคำสั่งฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามคำสั่งและเจ้าหน้าที่ได้มีคำเตือนแล้ว เจ้าหน้าที่จึงจะเข้าดำเนินการแทน หรือกำหนดให้ชำระค่าปรับทางปกครอง (ค่าปรับบังคับการ) ได้

---

[25] ศุภวัฒน์ สิงห์สุวงษ์ (ม.ป.ป.) *เกณฑ์การพิจารณาในการเลือกกำหนดโทษทางปกครองแทนโทษอาญา.* [ออนไลน์]. เข้าถึงได้จาก www.krisdika.go.th/data/article77/filenew/03-1-3.pdf วันที่ค้นข้อมูล : 2566, 25 กรกฎาคม

[26] สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีได้แจ้งเวียนมติคณะรัฐมนตรีดังกล่าวให้ส่วนราชการที่เกี่ยวข้องทราบและถือปฏิบัติ เช่น หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ นร 0503/ว 134 ลงวันที่ 28 มิถุนายน 2547 ถึงสำนักงานอัยการสูงสุด

การแปรรูปความผิดทางอาญา

เพื่อมิให้เกิดสถานการณ์กฎหมายอาญาเฟ้อจนนำไปสู่การทำลายความศักดิ์สิทธิ์ของกฎหมายและทำให้เกิดความขัดข้องของกระบวนการยุติธรรม จึงมีแนวคิดการแปรรูปความรับผิดทางอาญาออกเป็นความรับผิดทางปกครองและมีโทษทางปกครอง (administrativization) เพื่อสร้างประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายและรักษาความศักดิ์สิทธิ์ของกฎหมายอาญา[27]

โทษทางปกครอง มีดังต่อไปนี้

1) ภาคทัณฑ์
2) ตำหนิโดยเปิดเผยต่อสาธารณชน
3) ปรับทางปกครอง
4) จำกัดการประกอบการ
5) พักใบประกอบการที่ได้รับอนุญาต ที่ได้จดทะเบียน หรือที่ได้รับความเห็นชอบภายในระยะเวลาที่กำหนด
6) เพิกถอนใบอนุญาต การจดทะเบียน หรือการให้ความเห็นชอบ

หลักเกณฑ์ของโทษทางปกครอง มี 2 ประการ คือ โทษทางปกครองต้องไม่มีโทษที่มีลักษณะลิดรอนสิทธิเสรีภาพ และการใช้โทษทางปกครองต้องดำเนินการภายใต้กฎหมายที่มีมาตรการคุ้มครองสิทธิเสรีภาพประชาชนตามที่รัฐธรรมนูญรับรอง

หลักพื้นฐานกฎหมายอาญาที่ต้องนำไปใช้กับโทษทางปกครอง

หลักพื้นฐานกฎหมายอาญาเป็นสิ่งจำเป็นในการวินิจฉัยความรับผิดทางอาญาประกอบด้วย หลักการ โดยสรุปดังนี้[28]

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

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

3. หลักการลงโทษเท่าที่จำเป็นและได้สัดส่วน (le principe de necessite it de proprotionnalite des sanctions) หมายถึง การลงโทษทางปกครองต้องเป็นการลงโทษที่ได้สัดส่วนกับความรุนแรงของการกระทำที่ละเมิดกฎหมาย

---

[27]ปกป้อง ศรีสนิท, *กฎหมายอาญาชั้นสูง*, พิมพ์ครั้งที่ 3 (กรุงเทพมหานคร : วิญญูชน, 2563) หน้า 43-49.

[28] เรื่องเดียวกัน, หน้า 138-148.

4. หลักการลงโทษเฉพาะบุคคลที่กระทำความผิดเป็นการเฉพาะตัว (le principe de personnalite des peines) หมายถึง การลงโทษทางปกครองต้องเป็นการลงโทษเฉพาะผู้ที่กระทำความผิดเท่านั้น ไม่ขยายไปลงโทษผู้เป็นทายาทหรือผู้ได้รับสิทธิจากผู้กระทำความผิด[29]

2.3.3 การจัดตั้งศาลจราจร

นับตั้งแต่ พ.ศ.2522 กรมตำรวจ กระทรวงทหาดไทยเป็นหน่วยงานเดียวที่มีหน้าที่รับผิดชอบออกกฎระเบียบและบังคับใช้ พ.ร.บ. จราจรทางบก จนกระทั่ง ปี พ.ศ.2541 ได้มีพระราชกฤษฎีกาโอนกรมตำรวจ กระทรวงมหาดไทย ไปจัดตั้งเป็นสำนักงานตำรวจแห่งชาติ พ.ศ. 2541 มีสถานะเป็นกรม และอยู่ในบังคับบัญชาของนายกรัฐมนตรี เพื่อเพิ่มศักยภาพในการดำเนินกิจการของสำนักงานตำรวจแห่งชาติแล้วก็ตาม การบังคับใช้กฎหมายเพื่อแก้ปัญหาการจราจรก็ไม่อาจจะบรรลุวัตถุประสงค์ตามพระราชบัญญัติจราจร ในอันที่จะเพิ่มความปลอดภัยแก่ชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของประชาชน[30] สำนักงานตำรวจแห่งชาติประสบกับปัญหาการขาดกำลังพล และงบประมาณ การบังคับใช้กฎหมายของสำนักงานตำรวจแห่งชาติในอันที่จะสร้างกลไกหรือมาตรการเพื่อจูงใจให้ผู้กระทำผิด เข้ามาชำระค่าปรับก็ไม่เกิดประสิทธิภาพ จากข้อมูลสถิติของการกระทำผิดฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่ยานพาหนะในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร ปรากฏการกระทำผิดฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า 1 ล้านครั้งในแต่ละวัน ในระยะ 5 เดือนแรกของปี 2557 ปรากฏตัวเลขการออกใบสั่งจำนวนทั้งสิ้น 438,835 ใบ แต่มีผู้กระทำผิดมาชำระค่าปรับเพียง 136,303 ราย นอกจากจำนวนเจ้าหน้าที่ตำรวจที่ต้องออกไปปฏิบัติหน้าที่จับกุมผู้กระทำผิดมีจำนวนไม่เพียงพอแล้ว ก็ยังไม่ปรากฏกลไกหรือมาตรการจูงใจให้ผู้ที่ขับขี่เข้ามาชำระค่าปรับให้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ เช่น ผู้กระทำผิดสามารถเข้ามาต่อสู้ข้อกล่าวหา หรือยอมรับข้อกล่าวหาพร้อมยอมชำระค่าปรับเป็นต้น การบังคับใช้กฎหมายจราจรโดยสำนักงานตำรวจแห่งชาติจึงเป็นเพียงการแก้ไขปัญหาที่ปลายเหตุ ไม่บรรลุวัตถุประสงค์ของกฎหมายในอันที่จะบรรเทา รักษาชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนและแก้ไขปัญหาที่ต้นเหตุด้วยการเสริมสร้างวินัยจราจร[31]

จากปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นจากการบังคับใช้กฎหมายจราจร ซึ่งรวมถึงการบังคับโทษตามใบสั่งจราจร ทำให้มีแนวความคิดในการจัดตั้งศาลจราจรในประเทศไทย ผลการวิจัยตามรายงานการวิจัย เรื่อง “ประสิทธิภาพของการบังคับใช้กฎหมายในการลงโทษและการปฏิบัติต่อผู้กระทำผิดกฎจราจร”[32] พบว่า เจ้าหน้าที่จราจรกลุ่มตัวอย่างส่วนหนึ่งเห็นว่า หากมีการจัดตั้งศาลจราจรจะทำให้การบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับค่าปรับมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น เพราะจะทำให้กระบวนการในการชำระค่าปรับภายหลังจากที่เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรได้ให้ใบสั่งสามารถกระทำ

---

[29] ธัญญารัตน์ เตศิริ. (2565). โทษทางอาญาในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 *กรณีศึกษาการดัดแปลงสภาพรถเพื่อการพาณิชย์ที่ผิดระเบียบ.* (สารนิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์). หน้า 24.

[30] ชนะ รุ่งโรจน์ธนกุล. (2559, 1 กรกฎาคม). ความสำคัญของการจัดตั้งศาลจราจรในประเทศไทย. *วารสารรามคำแหง ฉบับนิติศาสตร์*, 5(2), หน้า 82.

[31] เรื่องเดียวกัน. *วรสารรามคำแหง ฉบับนิติศาสตร์*, 5(2), หน้า 85.

[32] สุมนทิพย์ จิตสว่าง และนัทธี จิตสว่าง. (2559). *รายงานการวิจัย เรื่อง ประสิทธิภาพของการบังคับใช้กฎหมายในการลงโทษและการปฏิบัติต่อผู้กระทำผิดกฎจราจร.* หน้า 151.

ได้อย่างเป็นระบบและมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น กล่าวคือ หากมีผู้กระทำผิดกฎจราจรแล้วไม่ชำระค่าปรับ ศาลจราจรจะสามารถบังคับให้มีการชำระค่าปรับ และหากผู้กระทำผิดยังไม่ยอมชำระค่าปรับ ศาลจราจรจะสามารถบังคับโทษต่อผู้กระทำผิดที่มีพฤติกรรมดังกล่าวได้ ทั้งนี้ เนื่องจากการออกใบสั่งเพื่อให้ผู้กระทำผิดมาชำระค่าปรับต่อเจ้าพนักงาน เป็นขั้นตอนในชั้นของเจ้าพนักงานในการเปรียบเทียบปรับ ซึ่งต้องได้รับความยินยอมจากผู้ต้องหา ซึ่งจะเป็นผลให้คดีอาญาเลิกกันตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 37 แต่ในกรณีที่ผู้ต้องหาหรือผู้ได้รับใบสั่งไม่ยินยอมให้เปรียบเทียบปรับ หรือไม่ยินยอมชำระค่าปรับ การนำคดีมาสู่ศาลจึงยังคงเป็นเรื่องจำเป็น แต่จากปัญหาและอุปสรรคต่างๆในกระบวนการฟ้องคดีต่อศาล ไม่ว่าจะเป็นลักษณะของคดีจราจรตามใบสั่ง ซึ่งเป็นคดีเล็กน้อย และมีเป็นจำนวนมาก การสอบสวน การนำตัวผู้กระทำผิดมาส่งฟ้อง ความล่าช้าในการพิจารณาคดีอันเนื่องมาจากปริมาณคดีจำนวนมากกระบวนพิจารณาคดีอาญาปกติ ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา ไม่เหมาะสม ทำให้เกิดแนวความคิดในการจัดตั้งศาลจราจรขึ้นเพื่อพิจารณาคดีจราจรเป็นการเฉพาะ และจากรายงานการวิจัย โครงการวิจัย “การจัดตั้งศาลจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร” [33] ผลการวิจัยพบว่า ปัญหาจราจรในปัจจุบันเกิดจากปัญหาปริมาณใบสั่งที่มีจำนวนมากและขาดการติดตามดำเนินคดีกับผู้ที่ได้รับใบสั่งอย่างจริงจัง ปัญหาการใช้ดุลพินิจในการเปรียบเทียบปรับของพนักงานสอบสวน ปัญหาความศักดิ์สิทธิ์ของกฎหมาย ไม่สามารถสร้างความเกรงกลัวให้กับประชาชนได้ จึงควรให้ศาลเป็นผู้ชี้ขาดและบังคับใช้กฎหมายเพื่อให้กฎหมายที่มีอยู่แล้วเห็นผลในทางปฏิบัติ สมควรกำหนดวิธีพิจารณาคดีจราจรขึ้นเป็นพิเศษต่างหากจากคดีอาญาโดยทั่วไป

แต่เมื่อดูแนวคิดในการจัดตั้งศาลจราจรจากรายงานการวิจัยและเอกสารทางวิชาการต่างๆที่เกี่ยวกับการการจัดตั้งศาลจราจร โดยมีแนวคิดมาจากปัญหาความศักดิ์สิทธิของการบังคับใช้กฎหมาย โดยพบว่าไม่สามารถบังคับชำระค่าปรับตามใบสั่งได้อย่างจริงจัง ปัญหาเกี่ยวกับอำนาจหน้าที่ในการเปรียบเทียบปรับของเจ้าพนักงาน และความไม่เหมาะสมของวิธีพิจารณาคดีอาญา รวมถึงวิธีพิจารณาคดีอาญาในศาลแขวง ที่ใช้กับคดีอาญาทั่วไปไม่มีความเหมาะสมกับลักษณะและสภาพของคดีจราจร โดยไม่ได้มีประเด็นปัญหาเกี่ยวกับศาล หรือความรู้ความสามารถของผู้พิพากษาผู้พิจารณาคดี ทั้งนี้ เนื่องจาก ลักษณะของคดีจราจร กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการใช้รถใช้ถนน มิได้มีความยุ่งยากซับซ้อนถึงขนาดที่ต้องใช้ความรู้ความชำนาญเป็นพิเศษ เช่นเดียวกับคดีในศาลชำนาญพิเศษที่มีอยู่ในปัจจุบัน เช่น คดีทรัพย์สินทางปัญญา คดีล้มละลาย ผู้เขียนจึงเห็นว่าการจัดตั้งศาลจราจรนอกจากจะเป็นการแก้ไขปัญหาที่ปลายเหตุแล้ว ยังเป็นการสิ้นเปลืองงบประมาณในการจัดหาสถานที่ การก่อสร้างอาคารศาล การจัดหาวัสดุอุปกรณ์ และบุคลากร นอกจากนี้ การแบ่งแยกศาลจำนวนมากเกินความจำเป็นยังก่อให้เกิดความสับสนแก่ประชาชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งในเรื่องของเขตอำนาจศาลที่จะดำเนินคดี และก่อให้เกิดความยุ่งยากในการเดินทาง เช่น พนักงานสอบสวนและพนักงานอัยการ ซึ่งต้องรับผิดชอบทั้งคดีอาญาทั่วไป

---

[33] วีระพงษ์ บุญโญภาส และสุพัตรา แผนวิชิต. (2558). *โครงการวิจัย “การจัดตั้งศาลจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร”* หน้า ฉ.

และคดีจราจร ในการยื่นคำร้องผัดฟ้อง ฝากขัง ยื่นคำฟ้อง หากมีการแยกศาลจราจรออกจากศาลอาญา ศาลจังหวัด ศาลแขวงที่มีอยู่ในปัจจุบัน พนักงานสอบสวนและพนักงานอัยการย่อมมีภาระในการเดินทางไปติดต่อมากยิ่งขึ้น ดังนี้ เมื่อปัญหาและอุปสรรค์ของการบังคับโทษตามใบสั่งจราจรเป็นปัญหาเรื่องวิธีพิจารณาคดีอาญาที่ใช้อยู่ไม่มีความเหมาะสม การกำหนดวิธีพิจารณาคดีจราจรขึ้นเพื่อใช้กับคดีจราจรโดยเฉพาะ เพื่อให้การพิจารณาพิพากษาคดีจราจรเป็นไปโดยสะดวก รวดเร็ว และเป็นธรรม แก้ไขปัญหาข้อขัดข้องของวิธีพิจารณาคดีอาญาที่ใช้กับคดีอาญาทั่วไป โดยการจัดตั้งขึ้นเพียงแผนกคดีจราจรขึ้นในศาลแขวง ศาลจังหวัดที่ไม่มีศาลแขวง เพื่อพิจารณาคดีจราจรโดยเฉพาะ น่าจะเป็นการเพียงพอเพื่อแก้ปัญหาการบังคับใช้กฎหมายให้ได้มีประสิทธิภาพ และยังเป็นการแยกคดีจราจรซึ่งเป็นคดีเล็กน้อยและสามารถพิจารณาได้อย่างรวดเร็ว ออกมาพิจารณาในแผนกคดีจราจร ลดปริมาณคดีที่จะเข้าสู่การพิจารณาคดีปกติของศาล

2.3.4 พระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ.2565

ที่มา[34]

โดยที่รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยได้บัญญัติให้รัฐพึงกำหนดโทษทางอาญาเฉพาะความผิดร้ายแรง ประกอบกับแผนปฏิรูปประเทศด้านกฎหมายได้กำหนดให้มีการปรับปรุงกฎหมายในการกำหนดโทษทางอาญาให้เหมาะสมกับสภาพความผิดหรือกำหนดมาตการลงโทษให้เหมาะสมกับฐานะของผู้กระทำความผิดเพื่อมิให้บุคคลต้องรับโทษหนักเกินสมควร อันเป็นกลไกทางกฎหมายเพื่อสร้างความเป็นธรรมและขจัดความเหลื่อมล้ำทางสังคมและส่งเสริมการบังคับใช้กฎหมายให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

คณะกรรมการพัฒนากฎหมายจึงได้ยกร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ. ... ขึ้นมาเพื่อใช้เป็นกฎหมายกลางในการพิจารณาและกำหนดมาตรการในการลงโทษผู้ที่กระทำการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมายที่ไม่ใช่ความผิดร้ายแรงและไม่กระทบโดยตรงต่อความสงบเรียบร้อยหรือความปลอดภัยของประชาชน โดยเรียกมาตรการใหม่นี้ว่า “ปรับเป็นพินัย” ซึ่งเป็นมาตรการที่กำหนดให้ผู้ที่ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมายต้องชำระเงินตามที่กำหนด แต่ไม่ใช่โทษปรับทางอาญา ทั้งนี้ โดยได้มีการศึกษากฎหมายเปรียบเทียบกับแนวทางในต่างประเทศ โดยเฉพาะในเยอรมนีที่มีการตรากฎหมายกลางขึ้นใช้บังคับกับการกระทำความผิดที่ไม่ร้ายแรง โดยลดขั้นตอนการพิจารณาและการกำหนดโทษให้เหมาะสมกับการกระทำความผิดที่ไม่ร้ายแรง โดยให้เจ้าหน้าที่ของรัฐกำหนดค่าปรับที่ผู้กระทำความผิดต้องชำระในกรณีที่ผู้กระทำความผิดไม่ยินยอมชำระค่าปรับ เจ้าหน้าที่ของรัฐจะต้องฟ้องคดีต่อศาลอาญาต่อไป ในขณะที่ประเทศฝรั่งเศสไม่มีการตรากฎหมายกลางขึ้นใช้บังคับ แต่ได้ให้อำนาจแก่เจ้าหน้าที่ของรัฐในการออกคำสั่งกำหนดโทษปรับทางปกครอง และถือว่าการออกคำสั่งกำหนดค่าปรับทางปกครองเป็นคำสั่งทางปกครอง หากผู้กระทำความผิดไม่ยินยอมชำระค่าปรับหรือมีข้อโต้แย้ง จะต้องยื่นคำฟ้อง

---

[34] ชาญชัย แสวงศักดิ์. (2564). *โทษทางปกครอง:กฎหมายเปรียบเทียบ*. หน้า 325-326.

ต่อศาลปกครองเพื่อให้มีการเพิกถอนคำสั่ง ซึ่งคณะกรรมการพัฒนากฎหมายได้ใช้แนวทางของประเทศเยอรมนีเนื่องจากเห็นว่าจะทำให้มีหลักเกณฑ์กลางในการพิจารณาและกำหนดมาตรการในการลงโทษที่ชัดเจน เป็นธรรมและคุ้มครองสิทธิของประชาชนได้ดีกว่า

ความผิดทางพินัยและผลของการกระทำความผิดทางพินัย[35]

ความผิดทางพินัย คือ การกระทำหรืองดเว้นกระทำที่เป็นการฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย และกฎหมายนั้นบัญญัติให้ต้องชำระค่าปรับเป็นพินัย ซึ่งไม่ใช่โทษทางอาญา

ค่าปรับเป็นพินัย คือ เงินค่าปรับที่ต้องชำระให้แก่รัฐ ซึ่งเป็นมาตรการทางกฎหมายที่จะนำมาใช้แทนโทษทางอาญาสำหรับผู้กระทำความผิดไม่ร้ายแรงและไม่กระทบโดยตรงต่อความสงบเรียบร้อยหรือความปลอดภัยของประชาชน

ผลของการกระทำความผิดทางพินัยมีเพียงต้องการชำระเงินค่าปรับเท่านั้น ไม่มีการจำคุกหรือกักขังแทนการปรับ ตลอดจนไม่มีการบันทึกลงในประวัติอาชญากรรมหรือทะเบียนประวัติอาชญากร ทั้งนี้ เพื่อให้สอดคล้องและได้สัดส่วนกับการกระทำความผิดที่ไม่ร้ายแรง

ประโยชน์ของการมีกฎหมายว่าด้วยการปรับเป็นพินัย อาจพิจารณาได้จากสองมุมมอง ได้แก่[36]

1.ในมุมมองของประชาชน

(1) ประชาชนจะได้รับโทษที่เหมาะสมและได้สัดส่วนกับระดับความผิดและสถานะทางเศรษฐกิจของตน โดยเป็นโทษที่ไม่มีผลกระทบต่อชีวิต หน้าที่การงาน และไม่ทำให้เสื่อมเสียประวัติ

(2) เจ้าหน้าที่ของรัฐมีอำนาจอย่างจำกัดเมื่อเทียบกับอำนาจของพนักงานสอบสวนในคดีอาญา ทั้งนี้ เพื่อให้เหมาะสมและได้สัดส่วนกับการกระทำความผิดที่ไม่ร้ายแรง

2.ในมุมมองของรัฐ

(1) การนำการปรับเป็นพินัยมาใช้แทนโทษอาญา จะทำให้รัฐสามารถประหยัดงบประมาณและทรัพยากรได้เป็นอย่างมาก เนื่องจากมีการลดขั้นตอน ลดความยุ่งยากซับซ้อน และไม่ต้องใช้กระบวนพิจารณาเต็มรูปแบบดังเช่นในคดีอาญา อันจะเป็นการแบ่งเบาภาระของบุคลากรในกระบวนการยุติธรรมทางอาญา และลดการนำคดีขึ้นสู่ศาล ทำให้มีเวลาให้กับคดีอาญาที่ยุ่งยากซับซ้อนได้มากขึ้น

(2) การให้เจ้าหน้าที่ของรัฐเป็นตัวหลักในการดำเนินการปรับเป็นพินัย เป็นการแบ่งเบาและช่วยผ่องถ่ายภาระของพนักงานสอบสวน ทำให้พนักงานสอบสวนมีเวลาให้กับคดีที่มีความยุ่งยากซับซ้อนมากขึ้น

---

[35] ชาญชัย แสวงศักดิ์. (2564). *โทษทางปกครอง:กฎหมายเปรียบเทียบ*. หน้า 326.

[36] เรื่องเดียวกัน, หน้า 329.

ห้องสมุดกลุ่มวิชาการ https://library.coj.go.th

ทั้งนี้ หลังจากพระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ.2565 ประกาศใช้แล้ว ประธานศาลฎีกาได้ออกข้อบังคับของประธานศาลฎีกาว่าด้วยวิธีพิจารณาคดีความผิดทางพินัย พ.ศ.2566 ซึ่งบัญญัติขั้นตอน วิธีการไต่สวน การบังคับตามคำสั่งหรือคำพิพากษา และการอุทธรณ์คดีความผิดทางพินัยไว้ โดยมีสาระสำคัญ ดังนี้[37]

1. กำหนดให้ใช้วิธีพิจารณาคดีทางอิเล็กทรอนิกส์เป็นหลักโดยคำนึงถึงความสะดวก รวดเร็ว และเป็นธรรม และไม่เป็นภาระแก่ผู้ที่เกี่ยวข้องเกินสมควร รวมถึงการคุ้มครองและแก้ไขบำบัดฟื้นฟูเด็กและเยาวชนเป็นสำคัญ

2. ศาลอาจดำเนินกระบวนพิจารณาลับหลังจำเลยได้ โดยไม่จำต้องนั่งพิจารณาหรือกระทำต่อโจทก์และจำเลยพร้อมกันก็ได้ แต่ต้องให้คู่ความอีกฝ่ายหนึ่งมีโอกาสโต้แย้งกระบวนพิจารณา

3. ศาลอาจมอบหมายให้เจ้าพนักงานคดีหรือเจ้าพนักงานศาลทำหน้าที่ช่วยเหลือศาลในการดำเนินกระบวนพิจารณา

4. จำเลยอาจแต่งตั้งทนายความหรือบุคคลอื่นที่มีคุณสมบัติตามที่กำหนดให้ดำเนินกระบวนพิจารณาแทนได้

5. โจทก์อาจยื่นฟ้องโดยจะมีหรือไม่มีตัวจำเลยมาศาลก็ได้ แต่ต้องส่งหลักฐานที่สามารถยืนยันตัวจำเลย และเสนอสำเนาสำนวนคดีของเจ้าหน้าที่ของรัฐมาพร้อมฟ้อง

6. กำหนดให้มีการดำเนินกระบวนพิจารณาโดยส่งสำเนาคำฟ้องและหมายเรียกจำเลยเพื่อให้จำเลยแถลงความประสงค์ในการต่อสู้คดี และศาลมีอำนาจพิจารณาสำนวนคดีของเจ้าหน้าที่ของรัฐและจะมีคำพิพากษาโดยไม่ต้องสืบพยานหลักฐานก็ได้

7. ศาลมีอำนาจค้นหาความจริงโดยอาจเรียกพยานหลักฐานที่เกี่ยวข้องจากหน่วยงานหรือบุคคลใด และอาจรับฟังสำนวนคดีความผิดทางพินัยของเจ้าหน้าที่ของรัฐเพื่อวินิจฉัยคดี

8. กำหนดหลักเกณฑ์การรับฟังพยานหลักฐานตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา ส่วนมาตรฐานการพิสูจน์ กำหนดให้ศาลจะพิพากษาให้รับผิดทางพินัยได้ต่อเมื่อมีพยานหลักฐานที่ชัดเจนและน่าเชื่อถือว่าจำเลยกระทำความผิดทางพินัย (Proof by Clear and Convincing Evidence)

9. คำพิพากษาหรือคำสั่งคดีความผิดทางพินัย อย่างน้อยต้องมีข้อเท็จจริงที่ฟังได้โดยสรุปและคำวินิจฉัยในประเด็นแห่งคดี พร้อมด้วยเหตุผลแห่งคำวินิจฉัยนั้น

10. การอ่านคำพิพากษาหรือคำสั่งอาจกระทำต่อหน้าคู่ความทั้งสองฝ่ายหรือฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งแล้วแต่กรณี หรือถ้าคู่ความไม่มาศาล ศาลจะงดอ่านคำพิพากษาหรือคำสั่งก็ได้

นอกจากนี้ ศาลอาจแจ้งคำพิพากษาหรือคำสั่งเป็นหนังสือให้คู่ความแทนการอ่านคำพิพากษาหรือคำสั่งตามที่คู่ความร้องขอ

---

[37] สำนักงานศาลยุติธรรม. (2566, 23 มิถุนายน). *หนังสือเวียน เรื่อง ข้อบังคับประธานศาลฎีกา ว่าด้วยวิธีพิจารณาความผิดทางพนัย พ.ศ.2566.* ที่ ศย.016/ว 584

11. กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขเกี่ยวกับการอุทธรณ์ในปัญหาข้อกฎหมายของจำเลย

จะเห็นได้ว่า พระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ.2565 และข้อบังคับของประธานศาลฎีกาว่าด้วยวิธีพิจารณาความผิดทางพินัย พ.ศ.2566 ได้ช่วยขจัดปัญหาหลายประการที่เป็นอุปสรรค์ต่อการนำคดีจราจร ตามใบสั่งจราจรมาเข้าสู่กระบวนการพิสูจน์ความผิดและการบังคับโทษตามใบสั่งโดยกระบวนการในชั้นศาล ที่ลดขั้นตอนที่ยุ่งยากตามกระบวนการในประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาลง เพิ่มช่องทางให้ผู้ที่ถูกกล่าวหาว่ากระทำความผิดตามใบสั่งจราจรได้โต้แย้งข้อกล่าวหาโดยมีวิธีการขั้นตอนที่สะดวกมากขึ้น ไม่ว่าจะเป็นการใช้วิธีพิจารณาทางอิเล็กทรอนิกส์ จำเลยสามารถแต่งตั้งบุคคลอื่นมาดำเนินกระบวนพิจารณาแทน ไม่จำเป็นต้องว่าจ้างทนายความ ใช้วิธีพิจารณาระบบไต่สวนให้อำนาจศาลในการค้นหาความจริง โดยมีมาตรฐานในการชั่งน้ำหนักพยานหลักฐานกำหนดให้ศาลจะพิพากษาให้รับผิดทางพินัยได้ต่อเมื่อมีเมื่อมีพยานหลักฐานที่ชัดเจนและน่าเชื่อถือว่าจำเลยกระทำความผิดทางพินัย (Proof by Clear and Convincing Evidence) จากข้อกำหนดของประธานศาลฎีกาดังกล่าว เห็นได้ชัดว่า ผู้พิพากษามีส่วนสำคัญอย่างยิ่งในการให้ความเป็นธรรมแก่ผู้ถูกกล่าวหาในการค้นหาความจริง และชั่งน้ำหนักพยานหลักฐาน ว่าพยานหลักฐานตามที่โจทก์กล่าวอ้าง เป็นหลักฐานที่ชัดเจนและน่าเชื่อถือหรือไม่

3. บทสรุปและข้อเสนอแนะ

ประเทศไทยมีปัญหาการจราจรยืดเยื้อมาเป็นเวลานาน และมีทวีความรุนแรงมากยิ่งขึ้น คดีที่เกี่ยวกับการกระทำผิดกฎจราจรก็มีปริมาณมากและมีความสลับซับซ้อนมากขึ้น จากสภาพสังคมที่การคมนาคมมีการขยายตัว การมีประชากรจำนวนที่มากขึ้น ทำให้เกิดปัญหาการบังคับใช้กฎหมายต่อผู้กระทำผิดกฎจราจรขาดประสิทธิภาพ ทั้งในแง่ของบุคลากร งบประมาณ ความรู้ความชำนาญ และขั้นตอนกระบวนการของกฎหมาย ความพยายามของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่จะบังคับใช้กฎหมายให้มีเกิดผลได้จริง ในบางครั้งกลับเป็นการเพิ่มปัญหาต่อการบังคับใช้กฎหมาย หากมาตรการที่กำหนดขึ้น มิได้เป็นไปตามหลักการของกฎหมาย เช่น การกำหนดบทลงโทษแก่ผู้ฝ่าฝืนไม่ยอมมารายงานตัวและเสียค่าปรับแก่เจ้าพนักงานจราจร ในมาตรา 155 ของพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 อันเป็นการเพิ่มโทษทางอาญาแก่ผู้ที่ไม่ชำระค่าปรับตามใบสั่งจราจร การงดออกเครื่องหมายแสดงการเสียภาษีประจำปีสำหรับรถ แก่เจ้าของรถที่ไม่ชำระค่าปรับตามใบสั่ง ตามมาตรา 141/1 ซึ่งก่อให้เกิดผลสืบเนื่องทำให้เจ้าของรถไม่มีเครื่องหมายแสดงการเสียภาษีประจำปีสำหรับรถมาแสดง อันเป็นความผิดอีกข้อหาหนึ่ง ทั้งที่ การกระทำความผิดตามที่ถูกกล่าวหาตามใบสั่ง ยังไม่ผ่านขั้นตอนกระบวนการพิสูจน์ความผิดในชั้นศาล อันเป็นความพยายามของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่จะบังคับโทษตามใบสั่งโดยใช้มาตรการอื่นๆ นอกเหนือจากการพิสูจน์ความผิด และมาตรการบังคับคดีทางศาล อันเนื่องมาจากปัญหาและอุป

สรรค์หลายประการ เช่น สำนักงานตำรวจแห่งชาติไม่มีบุคลากรและงบประมาณเพียงพอที่จะติดตามผู้กระทำความผิดมาเข้าสู่กระบวนการพิจารณาคดีชั้นศาล การรวบรวมพยานหลักฐานที่หนักแน่นเพียงพอที่จะพิสูจน์ความผิดตามมาตรฐานการพิสูจน์ในคดีอาญาที่จะต้องพิสูจน์ให้เห็นโดยปราศจากเหตุอันควรสงสัย Proof beyond reasonable doubt) และข้อกล่าวอ้างที่ว่ากระบวนการพิจารณาคดีในศาลล่าช้าและไม่เหมาะสมกับคดีจราจร แต่มาตรการต่างๆดังกล่าวล้วนแล้วแต่มีประเด็นปัญหาความชอบด้วยกฎหมาย และขัดต่อหลักกฎหมายอาญา โดยเป็นมาตรการที่จะบังคับโทษให้เป็นไปตามใบสั่ง โดยที่ยังไม่มีการพิสูจน์ว่าผู้ได้รับใบสั่งเป็นผู้กระทำความผิด จากการศึกษาพบว่ามีแนวคิดทางทฤษฎีและทางวิชาการที่สามารถใช้เป็นแนวทางการส่งเสริมประสิทธิภาพการบังคับโทษตามใบสั่งได้โดยยังคงไว้ซึ่งสิทธิเสรีภาพของประชาชนที่จะไม่ถูกบังคับโทษหากยังไม่ได้มีการพิสูจน์ว่ากระทำความผิด ได้แก่ แนวทางการนำโทษทางปกครองมาใช้แทนโทษทางอาญา การจัดตั้งแผนกคดีจราจร การใช้วิธีพิจารณาคดีที่สร้างขึ้นมาโดยเฉพาะแตกต่างจากวิธีพิจารณาคดีอาญาในปัจจุบัน เพื่อให้มีความเหมาะสมกับลักษณะของคดีจราจร โดยที่ปัจจุบันได้มีการตราพระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ.2565 ซึ่งได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ 25 ตุลาคม 2565 และมีผลใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดสองร้อยสี่สิบวันนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษา ซึ่งตามบทเฉพาะกาล มาตรา 39 บัญญัติว่า “เมื่อพ้นกำหนดสามร้อยหกสิบห้าวันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา ให้เปลี่ยนความผิดอาญาที่มีโทษปรับสถานเดียวตามกฎหมายในบัญชี 1 ท้ายพระราชบัญญัตินี้ เป็นความผิดทางพินัยตามพระราชบัญญัตินี้ และให้ถือว่าอัตราโทษทางอาญาที่บัญญัติไว้ในกฎหมายดังกล่าว เป็นอัตราค่าปรับเป็นพินัยตามพระราชบัญญัตินี้” ซึ่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 และพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 ล้วนเป็นกฎหมายที่อยู่ในบัญชี 1 ท้ายพระราชบัญญัติดังกล่าว และเมื่อพิจารณาความผิดซึ่งเจ้าพนักงานอาจออกใบสั่งได้[38] ได้แก่ ความผิดที่มีโทษปรับสถานเดียว หรือ มีโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือนและมีโทษปรับ ดังนั้น ความผิดที่มีโทษปรับสถานเดียวซึ่งเจ้าพนักงานอาจออกใบสั่งได้จะถูกเปลี่ยนเป็นความผิดทางพินัย ซึ่งมีขั้นตอนวิธีพิจารณาคดีที่สะดวก รวดเร็วและเป็นธรรม กับทั้งยังใช้มาตรฐานการพิสูจน์ความผิดทางพินัยในระดับที่ผ่อนผันกว่าความผิดอาญา โดยมีพยานหลักฐานที่ชัดเจนและน่าเชื่อถือว่าจำเลยกระทำความผิดทางพินัย (Proof by Clear and Convincing Evidence) ศาลก็สามารถลงโทษจำเลยได้แล้ว อันเป็นการแก้ไขข้อขัดของที่มีอยู่ในวิธีพิจารณาคดีอาญาที่มีต่อคดีจราจร ดังนั้น ในกรณีที่ผู้ได้รับใบสั่งแล้วไม่ชำระค่าปรับตามใบสั่ง การนำมาตรการอื่นมาใช้มาใช้เพื่อบังคับโทษตามใบสั่งจราจรซึ่งมีปัญหาเรื่องความชอบด้วยกฎหมายจึงควรถูกยกเลิกและนำคดีเข้าสู่ศาลโดยดำเนินการตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ.2565 ในส่วนของความผิดอื่นที่เจ้าพนักงานอาจออกใบสั่งได้แต่มิได้ถูกเปลี่ยนเป็นความผิดทางพินัย ได้แก่ความผิดซึ่งมีโทษจำคุกไม่เกิน 1 เดือน และปรับ การดำเนินคดียังคงต้องอยู่ภายใต้ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา ซึ่งจากการศึกษา

[38] พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 140

และวิจัยของหลายหน่วยงานพบว่าไม่มีความเหมาะสมกับลักษณะของคดีจราจร และเห็นว่าควรมีการแก้ไขวิธีพิจารณาคดีที่เหมาะสม ส่วนการจัดตั้งศาลจราจรยังมีข้อขัดข้องหลายประการ อีกทั้งยังไม่มีความจำเป็นเพียงพอ การจัดตั้งแผนกคดีจราจรขึ้นในศาลแขวง ศาลจังหวัดที่ไม่มีศาลแขวง และการกำหนดวิธีพิจารณาคดีจราจร ขึ้นโดยเฉพาะเพื่อให้มีความเหมาะสมกับลักษณะของคดีจราจร ให้มีความสะดวก รวดเร็ว แต่ยังคงไว้ซึ่งการรักษาสิทธิเสรีภาพของประชาชนที่จะได้รับการสันนิษฐานว่าเป็นผู้บริสุทธ์ก่อนมีคำพิพากษาถึงที่สุดว่าได้กระทำความผิด จะต้องไม่ถูกบังคับด้วยมาตรการใดๆให้ต้องรับโทษ หรือยินยอมชำระค่าปรับ ทั้งที่ยังมิได้มีการพิสูจน์ความผิด ย่อมเป็นแนวทางในการบังคับโทษตามใบสั่งจราจรตามครรลองที่ถูกต้องชอบด้วยกฎหมาย

ห้องสมุดศาลยุติธรรม
https://library.coj.go.th

บรรณานุกรม

ชาญชัย แสวงศักดิ์. (2564). *โทษทางปกครอง:กฎหมายเปรียบเทียบ*. กรุงเทพฯ: วิญญูชน

ชนะ รุ่งโรจน์ธนกุล. (2559, 1 กรกฎาคม). ความสำคัญของการจัดตั้งศาลจราจรในประเทศไทย. *วรสารรามคำแหง ฉบับนิติศาสตร์*, ปีที่ 5(ฉบับที่ 2), หน้า 82,85

ปกป้อง ศรีสนิท. (2563). *กฎหมายอาญาชั้นสูง*. พิมพ์ครั้งที่ 3 กรุงเทพฯ : วิญญูชน

ประทีป ทับอัตตานนท์ และจิดาภา พรยิ่ง. (2563, 29 เมษายน). *ปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับการบังคับโทษปรับที่แจ้งทางไปรษณีย์ลงทะเบียนตอบรับ ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522.* [ออนไลน์]. วารสารการเมือง การบริหาร และกฎหมาย ปีที่ 11 ฉบับที่ 2 เข้าถึงได้จาก : https://ojs.lib.buu.ac.th/index.php/law/issue/view/728. (วันที่ค้นข้อมูล : 2566, 30 กรกฎาคม).

ธัญญารัตน์ เตศิริ. (2565). *โทษทางอาญาในพระรราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 กรณีศึกษาการดัดแปลงสภาพรถเพื่อการพาณิชย์ที่ผิดระเบียบ.* (สารนิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์).

พรทิพย์ ตัณฑวนันท์. (ม.ป.ป.). *การใช้ภาษีประจำปีรถยนต์บังคับชำระค่าปรับใบสั่งจราจร.* [ออนไลน์]. เข้าถึงได้จาก : www.krisdika.go.th/data/activity/act13469.pdf. (วันที่ค้นข้อมูล : 2566, 20 กรกฎาคม).

วิทยา ประยงค์พันธุ์. (ม.ป.ป.). *หลักนิติธรรมกับการบังคับใช้กฎหมายจราจรแนวทางใหม่.* [ออนไลน์]. เข้าถึงได้จาก : http://elibrary.constitutionalcourt.or.th. (วันที่ค้นข้อมูล : 2566, 7 สิงหาคม).

วีระพงษ์ บุญโญภาส และสุพัตรา แผนวิชิต. (2558). *โครงการวิจัย "การจัดตั้งศาลจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร".* กรุงเทพฯ: สำนักกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.)

ศุภวัฒน์ สิงห์สุวงษ์. (ม.ป.ป.). *เกณฑ์การพิจารณาในการเลือกกำหนดโทษทางปกครองแทนโทษอาญา*. [ออนไลน์]. เข้าถึงได้จาก www.krisdika.go.th/data/article77/filenew/03-1-3.pdf (วันที่ค้นข้อมูล: 2566, 25 กรกฎาคม).

สุมนทิพย์ จิตสว่าง และนัทธี จิตสว่าง. (2559). *รายงานการวิจัย เรื่อง ประสิทธิภาพของการบังคับใช้กฎหมายในการลงโทษและการปฏิบัติต่อผู้กระทำผิดกฎจราจร.* กรุงเทพฯ: คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

สันติ ผิวทองคำ. (2565, 22 มิถุนายน) *ความเห็นทางกฎหมาย ไม่ใช่เรื่องง่ายขอ "หมายจับ" ใบสั่งจราจร.* [ออนไลน์]. เข้าถึงได้จาก http://www.matichon.co.th. (วันที่ค้นข้อมูล : 2566, 30 กรกฎาคม).

สำนักงานศาลยุติธรรม. (2566, 23 มิถุนายน). *หนังสือเวียน เรื่อง ข้อบังคับประธานศาลฎีกาว่าด้วยวิธีพิจารณาคดีความผิดทางพินัย พ.ศ.2566.* ที่ ศย.016/ว 594.