

ขอบเขตการใช้การปรับเป็นพินัยในคดีจราจร

SCOPE OF USING FINES AS A WILL IN TRAFFIC CASES

พรศิริ กรุดอินทร์¹

อาจารย์ ดร.จิรวุฒิ ลิปิพันธุ์

บทคัดย่อ

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ถูกตราขึ้นและประกาศใช้ เนื่องจากการคมนาคมและขนส่งทางบกได้เจริญก้าวหน้าขยายตัวไปทั่วประเทศ มีการพัฒนาขึ้นอย่างรวดเร็ว และในปัจจุบันได้มีจำนวนยานพาหนะเพิ่มมากขึ้น กลายเป็นสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีความสำคัญต่อการดำรงชีวิตของประชาชน ด้วยเหตุนี้ได้มีปัญหามาไม่ว่าจะเป็นปัญหาการจราจรติดขัด ปัญหาการจับจี้ด้วยความประมาททำให้เกิดอุบัติเหตุ ปัญหาการไม่เคารพกฎหมายจราจร เพิกเฉยต่อกฎหมาย เป็นสาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุและมีการเสียชีวิตบนท้องถนน ด้วยความไม่มีระเบียบในสังคมของผู้ใช้รถใช้ถนน มีการฝ่าฝืนต่อบทบัญญัตินี้ ย่อมก่อให้เกิดความเสียหายต่อผู้อื่นเพราะความไม่เกรงกลัวต่อกฎหมายไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบอย่างเคร่งครัด ได้แก่ การจอดรถในที่ห้ามจอด จอดรถกีดขวางทางเข้าออก การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร การขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ในการปรับเป็นพินัยเป็นการลดทอนการคุมเข้ม มิโทษหลายประการที่สามารถใช้ปรับเป็นพินัยได้ตามพระราชบัญญัติจราจร และในทางกลับกันมีโทษหลายประการในพระราชบัญญัติจราจรที่ใช้โทษปรับเป็นพินัยไม่ได้ เช่นการขับรถไม่มีป้ายทะเบียน รถจอดประกอบที่เลขเครื่องไม่ตรงกับ กท. กรณีนี้ใช้ปรับพินัยไม่ได้

ดังนั้นการพิจารณาจากการกระทำความผิดของแต่ละบุคคลว่าเป็นความผิดร้ายแรงหรือไม่ มีเจตนาในการทำผิดหรือไม่ ถ้าเป็นความผิดไม่ร้ายแรงให้ใช้กฎหมายปรับเป็นพินัยมาบังคับใช้ในความผิดกฎหมายจราจรเพื่อเปลี่ยนโทษอาญาที่มีโทษปรับสถานเดียว มาเป็นโทษปรับเป็นพินัย ที่จะลงกับผู้กระทำความผิดในความผิดเล็กน้อย ซึ่งทำให้ผู้ที่ได้รับความผิดทางพินัยได้เข้าสู่กระบวนการพิจารณาคดีที่รวดเร็ว ไม่ยุ่งยาก และคดีเป็นอันยุติได้ในชั้นการพิจารณาของเจ้าหน้าที่ของรัฐ โดยที่ไม่มีการกักขัง ไม่มีการบันทึกเป็นประวัติอาชญากรรม ทั้งนี้การบังคับใช้กับการกระทำความผิดเล็กน้อยที่ไม่ใช่โทษทางอาญาร้ายแรง จะเป็นการสะสมทำให้ประชาชนไม่เคร่งครัดและเคารพกฎหมายมากขึ้นหรือไม่ เพราะเป็นโทษสถานเบาไม่ติดคุก และจะนำไปสู่ความไม่ปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของประชาชนหรือไม่ เมื่อประชาชนไม่มีหลักประกันเพียงพอในเรื่องความปลอดภัยในการ

¹ นักศึกษาหลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชานิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต

² ที่ปรึกษา

เดินทางบนท้องถนน จะส่งผลกระทบต่อสิทธิขั้นพื้นฐานของประชาชนในการที่จะได้รับความคุ้มครองในการเดินทางอย่างปลอดภัย

ABSTRACT

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

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

Key words: testament, non-serious offenses, serious offenses

1. บทนำ

ปัจจุบันอุบัติเหตุบนท้องถนนเป็นปัญหาสำคัญระดับโลกที่ส่งผลกระทบต่อทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคม และการสาธารณสุขอย่างมาก ตามรายงานสถานการณ์โลกด้านความปลอดภัยทางถนนปี พ.ศ. 2561 (Global Report on Road Safety 2018) โดยองค์การอนามัยโลก พบว่า การบาดเจ็บและสูญเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะในประเทศกำลังพัฒนา ในปี พ.ศ. 2556 พบว่าอัตราผู้เสียชีวิตบนท้องถนนสูงถึง 1.25 ล้านคนต่อปี สำหรับประเทศไทย การบาดเจ็บและสูญเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนติดอันดับ 2 ของโลก สาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนคือการไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ซึ่งเกี่ยวข้องกับการขาดความรับผิดชอบ ความเห็นแก่ตัว และความไม่มีระเบียบวินัย เช่น การขับขี่ย้อนศร การนั่งซ้อนเกินกำหนด การขับขึ้นทางที่ห้าม เช่น บนทางเท้า ลอดอุโมงค์ ขับซัดขวา และแซงซ้าย ประเทศไทยมีกฎหมายจราจรที่บังคับใช้มาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2477 โดยใช้หลักกฎหมายว่าด้วยการจราจรของประเทศไทยเป็นต้นแบบ ต่อมาในปี พ.ศ. 2522 ได้มีการประกาศใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เพื่อให้เหมาะสมกับสภาพจราจรที่มีจำนวนยานพาหนะเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ปัจจุบันได้มีการประกาศใช้กฎหมายจราจรฉบับใหม่คือ พระราชบัญญัติจราจรทางบก ฉบับที่ 13 พ.ศ. 2565 เพื่อรองรับสภาพการณ์ในปัจจุบันและเพิ่มความปลอดภัยในการใช้ถนน

วัตถุประสงค์ของกฎหมายจราจรคือเพื่อความสะดวกและปลอดภัยของผู้ใช้ทางจราจร การกระทำผิดกฎหมายจราจรในประเทศไทยมักถูกมองว่าไม่ใช่ความผิดร้ายแรง แต่เป็นความผิดเล็กน้อย บทลงโทษส่วนใหญ่จะเป็นโทษปรับหรือจำคุกกระชั้น เช่น จอดรถในที่ห้ามจอด ขับรถด้วยความเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด การละเลยการปฏิบัติตามกฎหมายจึงเป็นที่พบเห็นได้ทั่วไป

ดังนั้น การศึกษาทบทวนมาตรการทางกฎหมายจราจรในปัจจุบันเป็นสิ่งจำเป็น เพื่อให้เกิดผลตามเจตนารมณ์ของกฎหมายและเพิ่มประสิทธิภาพในการลงโทษต่อผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจร รวมถึงการพิจารณาคดีความผิดเกี่ยวกับการจราจรที่ใช้กฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาควบคุมให้เหมาะสมกับคดีความผิดกฎหมายจราจร

2. แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องการปรับเป็นพินัยในคดีจราจร

การบัญญัติกฎหมายจราจรมีแนวความคิดและวัตถุประสงค์เพื่อรองรับการพัฒนาของสังคมที่ทำให้การคมนาคมมีความสำคัญต่อชีวิตประจำวัน โดยเฉพาะรถยนต์ซึ่งเป็นปัจจัยที่ 5 ในการดำรงชีวิต การพัฒนารถยนต์ทำให้สามารถวิ่งด้วยความเร็วสูง อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุร้ายแรง เมื่อจำนวนรถยนต์และยานพาหนะบนถนนมากขึ้น จึงจำเป็นต้องมีกฎหมายจราจรเพื่อจัดระเบียบการจราจรให้สะดวกรวดเร็วและปลอดภัยสำหรับทุกคน

2.1 ทฤษฎีวัตถุประสงค์แห่งการลงโทษ

ทฤษฎีวัตถุประสงค์แห่งการลงโทษตามกฎหมายอาญานั้นแบ่งออกเป็น 5 ทฤษฎีหลักดังนี้

1. ทฤษฎีการลงโทษเพื่อเป็นการแก้แค้นให้แก่สังคม (Retribution)³

แนวคิดหลักคือการตอบแทนการกระทำผิดของผู้กระทำความผิด โดยการลงโทษต้องเป็นไปตามความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อสังคม การลงโทษนี้เน้นไปที่การประณามและการแก้แค้นโดยไม่คำนึงถึงการพัฒนาหรือฟื้นฟูผู้กระทำความผิด

2. ทฤษฎีการลงโทษเพื่อป้องกันการกระทำผิดทางอาญา (Deterrence)

วัตถุประสงค์ของการลงโทษคือการป้องกันอาชญากรรมในอนาคต การลงโทษนี้มีเป้าหมายเพื่อทำให้ผู้กระทำความผิดและผู้อื่นกลัวการกระทำผิด การลงโทษต้องเป็นไปตามกฎหมายและควรจะเป็นไปอย่างรวดเร็วและแน่นอน

3. ทฤษฎีการลงโทษเพื่อแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำความผิด (Rehabilitation)

การลงโทษเพื่อการแก้ไขและฟื้นฟูผู้กระทำความผิดให้กลับมาเป็นพลเมืองดีโดยการให้การศึกษา การฝึกวิชาชีพ การอบรมทางศีลธรรมและศาสนา การบำบัดทางจิตวิทยา โดยมุ่งหวังให้ผู้กระทำความผิดเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมและสามารถกลับมาใช้ชีวิตในสังคมได้อย่างมีประสิทธิภาพ

4. ทฤษฎีการลงโทษที่มีจุดมุ่งหมายรวม (Integration)

ทฤษฎีนี้รวมเอาแนวคิดของการแก้แค้น การป้องกันอาชญากรรม และการฟื้นฟูผู้กระทำความผิดไว้ด้วยกัน การลงโทษต้องมีจุดมุ่งหมายหลายด้าน ทั้งการป้องกัน การแก้ไขฟื้นฟู และการตอบแทนแก้แค้นให้แก่สังคม

5. ทฤษฎีการลงโทษเพื่อปกป้องคุ้มครองสังคม (Social Protection Theory)

มุ่งเน้นการคุ้มครองสังคมจากอาชญากรรมโดยการศึกษาพฤติกรรมของผู้กระทำความผิดและสถานการณ์ของอาชญากรรม เพื่อให้สังคมปลอดภัยและดีขึ้น การลงโทษต้องมองในลักษณะเป็นระบบและต้องใช้หลักการที่หลากหลายในการพิจารณา

ทฤษฎีการลงโทษเหล่านี้สะท้อนถึงแนวคิดและวิธีการที่หลากหลายในการจัดการกับการกระทำผิด เพื่อสร้างความปลอดภัยและความยุติธรรมในสังคม ในแท้จริงแล้วความผิดจรรยาบรรณสามารถนำโทษพินัยมาลงโทษเพื่อให้สอดคล้องกับหลักความได้สัดส่วน เพราะความผิดจรรยาบรรณบางส่วนมีโทษเพียงเล็กน้อยจึงต้องใช้การลงโทษให้ได้สัดส่วน

³ อรรถพร ชูบำรุง.(2527). ทฤษฎีอาชญาวิทยา หน้า 137 - 167

2.2 หลักการลงโทษในคดีจราจรควรเป็นไปตามกรณีดังต่อไปนี้

- 1) ความรวดเร็วในการบังคับใช้กฎหมาย การลงโทษต้องเกิดขึ้นอย่างรวดเร็วหลังจากการกระทำผิด เพื่อให้เกิดผลในการข่มขู่ยับยั้ง ผู้กระทำความผิดต้องถูกจับกุมและลงโทษอย่างรวดเร็ว มิฉะนั้นประชาชนจะลืมเหตุการณ์หรือมองไม่เห็นผลร้ายจากการกระทำผิด
- 2) หลักเสมอภาคในการบังคับใช้กฎหมาย กฎหมายต้องบังคับใช้อย่างเท่าเทียมกันโดยไม่เลือกปฏิบัติ การบังคับใช้กฎหมายที่ไม่เท่าเทียมกันจะทำให้ผู้ที่มืออาชญากรรมหรือคิดว่าตนสามารถหลุดรอดจากการถูกจับกุม ไม่เกรงกลัวต่อการกระทำผิด
- 3) บทลงโทษที่เหมาะสม บทลงโทษต้องรุนแรงพอที่จะทำให้ผู้กระทำความผิดรู้สึกสูญเสียเกินกว่าประโยชน์ที่ได้รับจากการกระทำผิด หากบทลงโทษเบาหรือไม่รุนแรง ผู้กระทำความผิดจะไม่เกรงกลัวและมองว่าคุ้มค่าที่จะเสี่ยง

ดังนั้นเพื่อให้การดำเนินการตามกระบวนการยุติธรรมมีประสิทธิภาพในหน่วยงานในกระบวนการยุติธรรม ได้แก่ ตำรวจ อัยการ ศาล และราชทัณฑ์ ต้องประสานกันในการทำให้การบังคับใช้กฎหมายมีความแน่นอน รวดเร็ว เสมอภาค และมีโทษที่เหมาะสม ทำให้การบังคับใช้กฎหมายมีความแน่นอนและรวดเร็ว รวมถึงการบังคับใช้กฎหมายอย่างเท่าเทียมกัน จะทำให้กฎหมายมีผลในการข่มขู่ยับยั้งและทำให้ผู้กระทำความผิดเกิดความเกรงกลัว ไม่กล้ากระทำความผิด

2.3 ลักษณะของความผิดจราจร

1. ความผิดต่อกฎระเบียบ (Regulatory Offence)⁴ เป็นพฤติกรรมที่ปกติไม่ถือว่าเป็นผิดศีลธรรม และมักถูกดำเนินเพียงเล็กน้อย โดยธรรมชาติไม่ใช่ความผิดอาญา จึงมีโทษไม่รุนแรง เช่น การปรับเท่านั้น การพิจารณาความผิด แตกต่างจากความผิดทางอาญา เป้าหมายหลักคือการปกป้องสังคมจากผลกระทบที่อาจเกิดจากการฝ่าฝืนกฎหมาย การบังคับใช้ควบคุมดูแลเพื่อป้องกันอันตรายในอนาคต โดยการบังคับใช้ให้มีความระมัดระวังและการประพฤติดำเนินตามข้อกำหนดขั้นต่ำ โดยยึดหลักการระมัดระวังอย่างมีเหตุผล ไม่เน้นการดำเนินทางจิตใจเหมือนความผิดทางอาญา จึงไม่ถูกมองว่าเป็นการ

⁴ ธีรยุทธ บุญศิริ.(2565).โทษทางอาญาในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 กรณีศึกษาการดัดแปลงสภาพรถเพื่อการพาณิชย์ที่ผิดระเบียบ.สารนิพนธ์หลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิตสาขาวิชานิติศาสตร์, คณะนิติศาสตร์ปริทัศน์ พนมยงค์ มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต. หน้า 7

ทำผิดศีลธรรม และมีวัตถุประสงค์เพื่อมุ่งคุ้มครองประโยชน์ในการจัดความเป็นระเบียบเรียบร้อยในสังคม เช่น กฎหมายจราจรหรือกฎหมายว่าด้วยการขนส่ง

2. ลักษณะของความผิดที่เป็นการก่ออันตราย กฎหมายจราจรไม่เพียงแต่เพื่อความสะดวก แต่ยังเพื่อความปลอดภัยในการจราจรด้วย กล่าวคือความผิดที่ก่อให้เกิดอันตรายแม้ผลเสียยังไม่เกิดขึ้นจริง แต่เป็นอันตรายต่อคุณธรรมทางกฎหมายและบุคคลอื่นที่ได้รับการคุ้มครอง ไม่จำเป็นต้องวินิจฉัยว่ามีผลของอันตรายเกิดขึ้นจริง เช่น การขับรถเมาสุราเล็กน้อยหรือขับฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดง ซึ่งอาจก่ออันตรายต่อความปลอดภัยในการจราจรและคุณธรรมทางกฎหมายของส่วนรวม ซึ่งมีกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กฎหมายลำดับรอง เช่น กฎหมายว่าด้วยการจราจร ที่บัญญัติขึ้นเพื่อความมั่นคงและความปลอดภัยในสังคม

3. ความผิดที่เป็นการกระทำโดยประมาท พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ซึ่งถือเป็นกฎหมายอาญาประเภทหนึ่ง ต้องพิจารณาเจตนาตามมาตรา 59 วรรคแรก แห่งประมวลกฎหมายอาญา แต่บางฐานความผิดแม้จะกระทำโดยประมาทก็ต้องรับผิด เช่น ความผิดฐานขับรถโดยประมาทหรือน่าหวาดเสียวตามมาตรา 43 (4) ของพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ลักษณะการกระทำให้ดูผลของการกระทำยังไม่เกิดอันตราย ผู้กระทำความผิดก็ต้องรับโทษแล้ว แม้จะเป็นการกระทำโดยประมาท

2.4 การจำแนกประเภทความผิดตามกฎหมายจราจร

ความผิดจราจรที่ร้ายแรง หมายถึงการขับเคลื่อนรถ เป็นความผิดที่ก่ออันตรายหรือเป็นการกระทำโดยประมาท มุ่งเน้นเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

ความผิดที่ไม่ร้ายแรง หมายถึงการจอดรถ มุ่งเน้นเพื่อความสะดวกในการใช้รถใช้ถนน เช่น การจอดรถในที่ห้ามจอด จอดรถเกินเวลากำหนด

2.5 แนวทางการกำหนดความผิดเกี่ยวกับโทษการปรับเป็นพินัยในกฎหมายไทยการปรับเป็นพินัย เป็นกฎหมายกลางที่กำหนดหลักเกณฑ์ในทางสารบัญญัติและวิธีบัญญัติเพื่อใช้ในการพิจารณาและกำหนดค่าปรับสำหรับความผิดที่มีกฎหมายกำหนดให้ต้องชำระค่าปรับเป็นพินัย (มาตรา 5) และ “ปรับเป็นพินัย” เป็นการบัญญัติข้อขึ้นใหม่ซึ่งเป็นมาตรการในการลงโทษผู้กระทำการอันเป็นการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมายที่ไม่ใช่ความผิดร้ายแรงแทนโทษปรับทางอาญาและโทษทางปกครองหลักในการพิจารณาและกำหนดค่าปรับเป็นพินัย เป็นการเปลี่ยนความผิดอาญาที่มีโทษปรับสถานเดียวและความผิดที่มีโทษทางปกครองเป็นความผิดทางพินัย โดยใช้หลักการพิจารณาให้เหมาะสมกับสภาพความผิดและกำหนดค่าปรับให้เหมาะสมกับฐานะของผู้กระทำความผิด โดยให้พิจารณาจากระดับความรุนแรงของผลกระทบต่อชุมชนหรือสังคม ผลประโยชน์ที่

ผู้กระทำความผิดหรือบุคคลอื่นได้รับจากการกระทำความผิดทางวินัย และสถานะทางเศรษฐกิจของผู้กระทำความผิดด้วย โดยจะให้ผ่อนชำระเป็นรายงวดก็ได้(มาตรา 9)

3. มาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการปรับวินัยในต่างประเทศ

ในการเปรียบเทียบการปรับเป็นวินัยของประเทศไทยกับต่างประเทศ การปรับเป็นวินัยของไทยจะไม่มี การบันทึกประวัติอาชญากรรม ไม่มีการกักขังแทนค่าปรับเป็นวินัยเมื่อกฎหมายเดิมที่มีการกักขังแทนค่าปรับซึ่ง เป็นการลดทอนสิทธิมนุษยชน การให้ผู้ถูกกล่าวหามีส่วนร่วมในขั้นตอนการพิจารณาความผิดโดยเจ้าหน้าที่ ผู้มี อำนาจปรับ ดำเนินการในเรื่องค่าปรับได้อย่างเหมาะสมและสามารถผ่อนชำระได้ สะดวกในการชำระค่าปรับ เพราะการปรับเป็นวินัยเป็นวิธีการที่ง่ายในกระบวนการพิจารณาคดีในชั้นศาลที่สะดวกยิ่งขึ้นซึ่งเป็นการลด ปัญหากฎหมายอาญาเพื่อ ในระบบกฎหมายจารจรของต่างประเทศได้มีการใช้โทษปรับในความผิดเล็กน้อยของ คดีจราจรคือ ได้มีการลดโทษทางอาญา เพื่อแก้ปัญหากฎหมายอาญาที่เพิ่มมากขึ้น ซึ่งเป็นภาระแก่ศาลยุติธรรม ในการพิจารณาพิพากษาคดี อันเป็นเหตุให้การพิจารณาพิพากษาคดีอาญามีความล่าช้า ทำให้การลงโทษผู้กระทำความผิดไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร

3.1 ประเทศเยอรมนี

ในมุมมองของกฎหมายจารจรประเทศเยอรมนี การทำผิดจราจรที่ไม่ร้ายแรงไม่ใช่อาชญากรรมมักเกิด จากความประมาท หรือการละเมิดหน้าที่ดูแล เช่น การจอดรถไม่ถูกต้อง แม้เป็นการกระทำที่ละเมิดบทบัญญัติ ของกฎหมาย แต่ไม่ใช่การกระทำความผิดทางอาญา ซึ่งแนวคิดของเยอรมนีถือว่าเป็นความผิดทางปกครอง เท่านั้น บทลงโทษทางปกครองจะน้อยกว่าบทลงโทษทางอาญาตามรัฐธรรมนูญว่าด้วยจราจรทางบกเยอรมัน The German Traffic Act 2003 ซึ่งเป็นเพียงการกระทำผิดต่อกฎหมายปกครองเท่านั้น ซึ่งโทษทางปกครอง ได้แก่ ปรับ ยึด เพิกถอนใบอนุญาต⁵ เท่านั้น

3.2 ประเทศญี่ปุ่น

ในมุมมองของกฎหมายจารจรประเทศญี่ปุ่น ถูกขนานนามให้เป็นประเทศที่มีความปลอดภัยสูงประเทศ หนึ่งของโลกเนื่องจากมีความเข้มงวดของกฎหมายอย่างมากรวมไปถึงกฎจราจร ซึ่งเป็นกฎพื้นฐานในการ ควบคุมดูแลความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนน การละเมิดกฎจราจรจะทำให้ได้รับการลงโทษอย่างรุนแรง กฎหมายจารจรที่ใช้บังคับอยู่คือ Road Traffic Act 1960 ในประเทศญี่ปุ่นจะใช้โทษปรับและมีการปรับที่สูง

⁵ คู่มือการขับรถเยอรมนี International Drivers Association , เข้าถึงได้จาก:

<https://internationaldriversassociation.com/th/germany-driving-guide/>

มากกว่าประเทศอื่น ๆ เช่น ไฟฟ้าแรงต่ำปรับเริ่มต้นที่ 100,000 เชน การจับเร็วเกินกำหนดที่ญี่ปุ่นจะมีการแยกย่อยลงไปเช่น พื้นที่ชุมชนมีคนอยู่เยอะมีโรงเรียน ถ้าจำกัดความเร็วที่ 50 สมมุติว่าขับที่ 70 แล้วถูกจับ เสียค่าปรับประมาณ 30,000 เชนเริ่มต้น การจอดในที่ห้ามจอดจับ เสียค่าปรับ ประมาณ 10,000 เชน จะมีเจ้าหน้าที่ตำรวจยืนล้อม พร้อมเตรียมแจ้งข้อหาทันที⁶

3.3 ประเทศฝรั่งเศส

ในมุมมองของกฎหมายจราจรประเทศฝรั่งเศส ได้ให้ความยุติธรรม ให้โอกาส และเน้นการกลับคืนสู่สังคมฝรั่งเศสนำวิธีการลงโทษทางเลือกแทนการลงโทษจำคุก

ด้วยเหตุนี้กฎหมายในต่างประเทศได้นำมาตรการอื่นมาใช้แทนโทษอาญา ในกรณีการกระทำความผิดที่ไม่ร้ายแรงในคดีจราจรมาเป็นการใช้โทษปรับแทนการรับโทษทางอาญา และไม่มีการกักขังผู้กระทำความผิดเพื่อความสะดวกรวดเร็วในการพิจารณาคดี ผู้กระทำความผิดสามารถชำระเงินค่าปรับตามที่กำหนดได้โดยไม่ต้องมาพิจารณากันที่ศาล และการตัดสินลงโทษมีความรวดเร็วประหยัดค่าใช้จ่าย สะดวกแก่ผู้กระทำความผิดโดยลดขั้นตอนตามกฎหมาย ทำให้เกิดความแตกต่างจากความผิดอาญาทั่วไป เพราะการกระทำความผิดจราจรที่ไม่ร้ายแรง ประชาชนในสังคมไม่ได้ถือว่า ผู้กระทำความผิดมีลักษณะเป็นอาชญากรหรือมีเจตนาชั่วร้าย เพียงแต่เป็นผู้ฝ่าฝืนหรือประมาทในข้อตกลงของกฎหมายจราจร จึงไม่ควรที่จะต้องเข้าไปอยู่ในกระบวนการทางอาญาที่ทำให้ฐานะของสังคมของผู้กระทำความผิดลดต่ำลง หรือเป็นมลทินหรือเป็นตราบาปแต่อย่างใด⁷

4. ผลการวิเคราะห์ปัญหาเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายการปรับเป็นพินัย

4.1 การปรับเป็นพินัยในกฎหมายจราจรที่แก้ไขเพิ่มเติมในปี 2565 ได้กำหนดโทษปรับเป็นพินัยสำหรับความผิดที่ไม่ร้ายแรง เช่น การจอดรถในที่ห้ามจอด เพื่อให้การดำเนินคดีสะดวก รวดเร็ว และไม่ต้องบันทึกเป็นประวัติอาชญากรรม ซึ่งมีข้อดีหลายประการ ได้แก่ กระบวนการพิจารณาคดีรวดเร็วและไม่ยุ่งยาก ไม่มีการกักขังหรือบันทึกประวัติอาชญากรรม ลดภาระของพนักงานสอบสวนและเจ้าหน้าที่รัฐ

โทษปรับเป็นพินัยยังสามารถปรับใช้ในกรณีที่ผู้กระทำความผิดไม่สามารถชำระค่าปรับได้ โดยให้ทำงานบริการสังคมแทนและมีการพิจารณาค่าปรับตามสภาพความร้ายแรงของการกระทำและฐานะทางเศรษฐกิจของผู้กระทำความผิด

⁶ กระทรวงคมนาคม. (2562). รายงานการศึกษาดูงานด้านความปลอดภัยทางถนนชุดที่3 ณ ประเทศญี่ปุ่น. หน้า 3.

(ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: https://complain.mot.go.th/gis_group/mot-mlit/img/roadsafety-japan3.pdf.

⁷ วรวัฒน์ สุขะพิบูลย์. “มาตรการในการลงโทษผู้กระทำความผิดฐานขับขีรถยนต์เร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522”, เข้าถึงได้จาก: <https://shorturl.asia/MVJvy> .

4.2 ปัญหาเกี่ยวกับการนำโทษปรับทางพินัยมาปรับใช้ในกฎหมายจราจร

ก. ความผิดที่ไม่ควรใช้โทษปรับพินัยและควรลงโทษทางอาญา กล่าวคือ การนำรถสภาพไม่แข็งแรงมาใช้งาน ทำให้เกิดอันตรายต่อผู้ร่วมทาง การขับรถโดยประมาทหรือใช้ความเร็วเกินกำหนด การขับขี้อย่างไม่มีใบอนุญาตขับขี่ที่ถูกต้อง การจอดรถในที่ห้ามจอดในสถานที่จำเป็นอย่างอื่นต่าง ๆ การใช้รถที่มีปัญหาด้านความปลอดภัย เช่น เบรกไม่ดีหรือไฟสัญญาณไม่ทำงาน

ความผิดเหล่านี้อาจไม่ร้ายแรงแต่มีความเสี่ยงสูงต่อความปลอดภัย การลงโทษด้วยโทษทางอาญาและปรับจึงเป็นวิธีที่เหมาะสมเพื่อป้องปรามและส่งเสริมความรับผิดชอบ

ข. ความผิดที่ควรนำมาปรับเป็นพินัย กล่าวคือ กรณีที่ผู้กระทำความผิดไม่สามารถชำระค่าปรับได้ เช่น ผู้ที่มีรายได้น้อยหรืออยู่ในสถานการณ์ยากลำบาก การทำผิดกฎที่เกิดจากความไม่ตั้งใจหรือความไม่รู้ในครั้งแรก การกระทำผิดที่เกิดจากความจำเป็นหรือเหตุฉุกเฉิน การกระทำผิดที่ไม่ได้ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยทางจราจรอย่างมีนัยสำคัญ ในกรณีเหล่านี้ การลงโทษโดยการปรับควรพิจารณาตามความสมเหตุสมผลและบริบทของความยุติธรรม เพื่อไม่เพิ่มภาระที่ไม่จำเป็นให้กับผู้กระทำความผิด

4.3 การชำระค่าปรับตามสถานะทางเศรษฐกิจ หมายถึงการกำหนดโทษปรับควรพิจารณาถึงความสามารถในการจ่ายของผู้กระทำความผิด โดยการประเมินจากรายได้และภาระทางครอบครัวหรือภาระการเงินอื่น ๆ การใช้หลักการนี้ช่วยลดความเหลื่อมล้ำทางสังคมและทำให้การลงโทษมีความเป็นธรรมมากขึ้น

5. บทสรุปและข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาในครั้งนี้พบว่า กฎหมายจราจรและมาตรการบังคับโทษปรับเป็นพินัยตามพระราชบัญญัติจราจร พ.ศ. 2522 ที่แก้ไขเพิ่มเติมในฉบับที่ 13 ปี 2565 และพระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ. 2565 มีการกำหนดโทษปรับเป็นพินัยในกรณีความผิดจราจรที่ไม่ร้ายแรง เช่น การจอดรถในที่ห้ามจอด การจอดรถโดยฝ่าฝืนคำสั่งเจ้าพนักงานจราจร จอดรถเกินเวลากำหนด ไม่แสดงใบขับขี่ โดยมีโทษปรับไม่เกิน 1,000 บาท การจอดรถขายผลไม่ริมถนนสาธารณะ ปรับไม่เกิน 2,000 บาท ซึ่งความผิดดังกล่าวไม่ถือว่าเป็นความผิดอาญาโดยแท้ แต่เป็นความผิดในทางปกครอง เจ้าพนักงานตำรวจมีอำนาจในการว่ากล่าว ตักเตือน และทำการเปรียบเทียบปรับได้

ความผิดอาญาในกฎหมายจราจรที่ไม่ควรใช้โทษปรับพินัย

- 1) การนำรถสภาพไม่แข็งแรงมาใช้งาน ทำให้เกิดอันตรายต่อผู้ร่วมทาง มีโทษปรับไม่เกิน 2,000 บาท
- 2) การขับรถโดยประมาทหรือขาดความระมัดระวัง เช่น การขับรถโดยใช้ความเร็วเกินกำหนด ซึ่งมีโทษปรับไม่เกิน 4,000 บาท

- 3) การขับขี่โดยไม่มีใบอนุญาตขับขี่ที่ถูกต้อง การขับรถโดยไม่มีใบขับขี่หรือใบขับขี่หมดอายุ มีโทษปรับไม่เกิน 2,000 บาท
- 4) การจอดขวางทางหน่วยฉุกเฉิน แม้ว่าเป็นการกระทำที่ไม่ร้ายแรง แต่สามารถสร้างความลำบากและเป็นอันตรายได้
- 5) การขับขี่รถที่มีปัญหาด้านความปลอดภัย เช่น เบรกไม่ดีหรือไฟสัญญาณไม่ทำงาน แม้ว่าจะไม่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นในขณะนั้น แต่เป็นการเพิ่มความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ

ความผิดอาญาในกฎหมายจราจรที่ควรนำมาปรับเป็นพินัย

- 1) กรณีที่ผู้กระทำความผิดไม่สามารถชำระค่าปรับได้ เช่น ผู้ที่มีรายได้น้อยหรือผู้ที่อยู่ในสถานการณ์ที่ยากลำบากทางการเงิน
- 2) การจอดรถชิดเกินไปหรือการทำความผิดที่เกิดจากความไม่ตั้งใจหรือความไม่รู้ในครั้งแรก ในกรณีนี้ควรใช้การเตือนหรือให้คำแนะนำมากกว่าการปรับ
- 3) การกระทำความผิดที่เกิดจากความจำเป็นหรือเหตุฉุกเฉิน เช่น การจอดรถในที่ห้ามจอดเนื่องจากมีเหตุฉุกเฉิน เช่น ผู้โดยสารในรถเจ็บป่วยอย่างหนัก
- 4) การกระทำความผิดที่ไม่ได้ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยทางจราจรอย่างมีนัยสำคัญ เช่น การลืมต่อภาษีรถยนต์ในระยะเวลาสั้นๆ หรือลืมเปิดไฟเลี้ยว

5.1 ผลกระทบของการใช้โทษปรับพินัย

ข้อดี ผู้กระทำความผิดไม่ต้องเข้าสู่กระบวนการพิจารณาคดีทางอาญา ทำให้เรื่องจบในชั้นการพิจารณาของเจ้าหน้าที่ของรัฐไม่มีการกักขัง ไม่มีการบันทึกเป็นประวัติอาชญากรรม และไม่มีผลเสียหยาถึงชั้นอัยการและศาล

ข้อเสีย คนที่มีฐานะร่ำรวยอาจไม่เกรงกลัวกับค่าปรับและมีโอกาสทำผิดซ้ำเกิดความเหลื่อมล้ำทางสังคม เพราะคนที่มีฐานะร่ำรวยสามารถเสียค่าปรับได้ง่ายกว่าคนที่มีฐานะไม่ร่ำรวย

หลักการปรับเป็นพินัย ควรพิจารณาความเหมาะสมผล ความยุติธรรม และผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น การใช้คำแนะนำ การเตือน หรือการอบรมอาจเป็นวิธีที่เหมาะสมในบางกรณี การปรับเปลี่ยนบทลงโทษ ตั้งแต่วันที่ 25 ตุลาคม 2566 เป็นต้นมา ความผิดอาญาที่มีโทษปรับสถานเดียวตามกฎหมายจะถูกเปลี่ยนเป็นความผิดทางพินัยและให้ถือว่าอัตราโทษปรับอาญาที่บัญญัติไว้ในกฎหมายดังกล่าวเป็นอัตราค่าปรับเป็นพินัย

5.2 ข้อเสนอแนะ

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

- 1) ในการใช้กฎหมายปรับเป็นพินัยในคดีจราจรถ้าจะใช้ในความผิดร้ายแรงต้องใช้โทษปรับตามลำดับขั้นที่ความเสียหายนั้นเกิดขึ้นและให้ผู้กระทำความผิดทำงานบริการสังคมเพื่อเป็นการลงโทษผู้กระทำความผิดให้เช็ดหลาบ
- 2) กำหนดให้พนักงานสอบสวนผู้ที่มีความเชี่ยวชาญเฉพาะด้านพิจารณาคดีจราจรเท่านั้น เพื่อความเป็นธรรมและมีบรรทัดฐานเดียวกันในการลงโทษปรับเป็นพินัย เพราะโทษปรับเป็นพินัยนี้เป็นกฎหมายใหม่ทำให้ผู้ใช้กฎหมายยังไม่มีความรู้ความชำนาญในการปรับบทลงโทษแก่ผู้กระทำความผิด

บรรณานุกรม

คณิต ณ นคร, กฎหมายอาญา ภาคทั่วไป (พิมพ์ครั้งที่ 7, วิญญูชน 2563) 89.

ชยุตพล รังกาแกม. (2544). ประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัย: ศึกษาเฉพาะกรณีสถานีตำรวจนครบาลพลับพลาไชย 2. สารนิพนธ์หลักสูตรศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการบริหารงานยุติธรรม ภาควิชาสังคมสงเคราะห์ศาสตร์, คณะสังคมสงเคราะห์ศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. หน้า 9-12.

ธัญญารัตน์ เตศิริ.(2565). โทษทางอาญาในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 กรณีศึกษาการดัดแปลง

สภาพรถเพื่อการพาณิชย์ที่ผิดระเบียบ.สารนิพนธ์หลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิตสาขาวิชานิติศาสตร์, คณะนิติศาสตร์ปริทัศน์ พนมยงค์ มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต. หน้า 7.

สุรศักดิ์ ลิขสิทธิ์วัฒนกุล, 'หลักความชอบด้วยกฎหมายในกฎหมายอาญา (PRINCIPLE DE LA LEGALITE

CRIMINELLE)' ใน รวมบทความทางวิชาการเนื่องในโอกาสครบรอบ 84 ปี ศาสตราจารย์จิติติ ดิงศภัทย์ (คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์2536) หน้า 11.

อัมณพ ชูบำรุง.(2527). ทฤษฎีอาชญาวิทยา หน้า 137 – 167.