

## มาตรการทางกฎหมายเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบังคับใช้โทษปรับทางอาญา ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก

### Legal measures to increase efficiency of enforcement Traffic Act

ฐาปณี อภิชิตตบุตร<sup>1</sup>, จิตรดารมย์ รัตนวุฒิ<sup>2</sup>

Tapanee Aphichattabut<sup>1</sup> Jiddarom Rattanawut<sup>2</sup>

<sup>1</sup> หลักสูตรนิติศาสตร์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏสุราษฎร์ธานี จังหวัดสุราษฎร์ธานี

โทร 093-7803291 อีเมล Pophapanee2537@hotmail.com

<sup>2</sup> รศ. ดร. อาจารย์ประจำคณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏสุราษฎร์ธานี จังหวัดสุราษฎร์ธานี

โทร 0-7791-333 โทรสาร 0-7791-3348 อีเมล lawman077355623@gmail.com

#### บทคัดย่อ

การศึกษานี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษา 1) ความเหมาะสมในการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และ 2) บทลงโทษผู้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 โดยวิธีการศึกษาเชิงคุณภาพจากการศึกษาข้อมูลเอกสาร ได้แก่ กฎหมาย หนังสือ ตำรา บทความวิชาการ คำพิพากษาศาลฎีกา และข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ แล้วนำข้อมูลมาวิเคราะห์และเรียบเรียงเป็นบทความต่าง ๆ ด้วยวิธีการพรรณนาความ เพื่อให้ได้มาซึ่งมาตรการทางกฎหมายเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก ผลการศึกษาพบว่า 1) พระราชบัญญัติจราจร พ.ศ. 2522 ภายใต้พระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพินัยพ.ศ. 2565 อันมีผลให้เปลี่ยนความผิดอาญาที่มีโทษปรับสถานเดียวตามพระราชบัญญัติจราจร พ.ศ. 2522 เป็นความผิดทางพินัย และให้ถือว่าอัตราโทษปรับอาญาที่บัญญัติไว้ในกฎหมายดังกล่าวเป็นอัตราค่าปรับเป็นพินัยตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ. 2565 เจ้าพนักงานจราจรจึงไม่มีอำนาจเปรียบเทียบปรับตามกฎหมายจราจรซึ่งเป็นโทษทางอาญาได้อีกต่อไป ทำให้เจ้าพนักงานจราจรบังคับใช้โทษที่เหมาะสมกับการกระทำผิดและผู้ถูกกล่าวหาสามารถชี้แจงหรือแก้ข้อกล่าวหาได้อันเป็นการคุ้มครองสิทธิในเบื้องต้น และ 2) เจ้าพนักงานจราจรต้องมีวิธีการขั้นตอน ในการแสวงหาข้อเท็จจริง รวบรวมพยานหลักฐาน การแจ้งข้อกล่าวหาและแจ้งให้ผู้ถูกกล่าวหาชี้แจงข้อเท็จจริงหรือแก้ข้อกล่าวหา กรณีเมื่อมีเหตุอันควรสงสัย หรือมีการกล่าวหา หรือเจ้าหน้าที่ของรัฐพบเห็นความผิดทางพินัยแล้วนั้น ให้เจ้าหน้าที่ของรัฐดำเนินการแสวงหาข้อเท็จจริงและรวบรวมพยานหลักฐาน แจ้งข้อกล่าวหา และต้องให้ออกาส ผู้ถูกกล่าวหาได้ชี้แจงหรือแก้ข้อกล่าวหา หากผู้ถูกกล่าวหาไม่ชี้แจงหรือแก้ข้อกล่าวหาภายในระยะเวลา เจ้าหน้าที่ของรัฐจะดำเนินการออกคำสั่งปรับเป็นพินัยแจ้งไปยังผู้ถูกกล่าวหา หากผู้ถูกกล่าวหาไม่ชำระค่าปรับ ให้เจ้าหน้าที่ของรัฐรวบรวมหลักฐานทำสำนวนส่งอัยการฟ้องต่อศาล ผู้ศึกษาจึงเสนอมาตรการทางกฎหมายเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 โดยแก้ไขเพิ่มเติมในมาตรา 140 ให้เจ้าพนักงานจราจรรวบรวมพยานหลักฐานการแจ้งข้อกล่าวหาและแจ้งให้ผู้ถูกกล่าวหาชี้แจงข้อเท็จจริงหรือแก้ข้อกล่าวหา กรณีเมื่อ มีเหตุอันควรสงสัย หากมีเหตุผู้ต้องสงสัยได้กระทำความผิด ให้เจ้าพนักงานจราจรแจ้งเจ้าหน้าที่ของรัฐดำเนินการออกคำสั่งปรับเป็นพินัยได้โดยไม่ต้องมีการกล่าวตักเตือน และเมื่อมีการชำระค่าปรับคดีจะสิ้นสุด หากไม่ชำระ ให้เจ้าพนักงานจราจรรายงานทะเบียนรถเข้าสู่ระบบสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เมื่อเจ้าพนักงานจราจรพบรถที่กระทำความผิดก็มีอำนาจในการล็อกล้อและยกรถไปเก็บ โดยผู้กระทำความผิดต้องเป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายทั้งหมด หากผู้ถูกกล่าวหาไม่ชำระค่าปรับ ให้เจ้าหน้าที่ของรัฐรวบรวมหลักฐานทำสำนวนส่งอัยการฟ้องต่อศาล

คำสำคัญ : ประสิทธิภาพ การบังคับใช้กฎหมายจราจร พระราชบัญญัติจราจรทางบก

## ABSTRACT

The objectives of this study were to examine 1) the efficacy of the Road Traffic Act B.E. 2522 enforcement, and 2) the punishment of the Road Traffic Act B.E. 2522 offenders. The study employed qualitative methods involving examining document data, including laws, books, textbooks, academic articles, Supreme Court judgments, and electronic records. The data were analyzed and synthesized through descriptive methods to derive legal measures aimed at enhancing the efficiency of the Road Traffic Act enforcement. The findings revealed that 1) the Road Traffic Act B.E. 2522 falls under the Act on Imposition of Non-Criminal Regulatory Fines B.E. 2565, resulting in a shift in criminal offenses previously punishable by only a fine under the Road Traffic Act B.E. 2522 to offenses categorized as regulatory offenses. In addition, the prescribed criminal fine rate in the former law aligns with the fine rate outlined in the Act on Imposition of Non-Criminal Regulatory Fines B.E. 2565. As a result, traffic officers lack the authority to levy fines under traffic laws that entail criminal penalties. This transition empowers traffic officers to enforce punishments commensurate with the offense, while allowing the accused to present explanations or rectify allegations, thus upholding their primary rights protection. Finally, 2) the traffic officers are required to adhere to specific methods and procedures in their investigative process, including gathering facts, collecting evidence, reporting allegations, and providing the accused with an opportunity to clarify or rectify the allegations. When there are reasonable grounds to suspect a regulatory offense, government officials are authorized to conduct fact-finding and evidence collection. Allegations must be reported, and the accused must be given the opportunity to explain or rectify them. Failure by the accused to respond within the stipulated timeframe will result in the issuance of a regulatory fine by government officials, with notification provided to the accused. Should the fine remain unpaid, government officials will proceed to gather evidence and submit a file to the prosecutor for court proceedings. Therefore, the researcher proposed the legal measures to enhance the efficacy of the Road Traffic Act B.E. 2522 enforcement by amending the Section 140 to allow the traffic officers to gather evidence of charges and notify the accused to provide explanations or rectify the situation. In cases where there is reasonable suspicion or evidence of an offense, the traffic officers should be empowered to proceed with regulatory fines without prior warning upon approval by government officials. Upon payment of the fine, the case will be resolved. Failure to pay will result in the traffic officers reporting the vehicle registration to the Royal Thai Police system. Additionally, when the traffic officers detect an offense, they should have the authority to immobilize and impound the vehicle at the offender's expense until the fine is settled. If the fine remains unpaid, the government officials will gather evidence and present it to the prosecutor for court proceedings.

Keywords: efficiency, traffic law enforcement, Road Traffic Act

**ความสำคัญของปัญหา**

กฎหมายจราจรเกิดขึ้นครั้งแรกเมื่อปี พ.ศ. 2477 มีชื่อเรียกว่า “พระราชบัญญัติจราจร ทางบก พุทธศักราช 2477” โดยอาศัยหลักกฎหมายว่าด้วยการจราจรของประเทศอังกฤษมาเป็น ต้นแบบในการร่าง และได้มีการปรับแก้ไขเพิ่มเติม

กฎหมายจราจรให้มีความทันต่อเหตุการณ์ เรื่อยมาจนถึงฉบับที่ใช้ในปัจจุบัน คือ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 โดยมีเหตุผลในการ ประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ เนื่องจากการคมนาคมและขนส่งทางบกได้เจริญก้าวหน้า ขยายตัวไปทั่วประเทศและเชื่อมโยงไปยังประเทศใกล้เคียง รวมถึงจำนวนยานพาหนะในท้องถนน และทางหลวงได้เพิ่มจำนวนมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง กอปรกับประเทศไทยได้เข้าเป็นภาคีในอนุสัญญา ว่าด้วยการจราจรทางบกถนน และพิธีสารว่าด้วยเครื่องหมาย และสัญญาณตามท้องถนน ดังนั้น เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายเหมาะสมกับสภาพการจราจร และจำนวนยานพาหนะที่เพิ่มมากขึ้น และเพื่อความปลอดภัยแก่ชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของประชาชน จึงได้มีการปรับปรุงและ ประกาศใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันประเทศไทยยังคงเผชิญกับปัญหาในเรื่องอุบัติเหตุบนท้องถนน ซึ่งถือว่าเป็นปัญหาทางสังคมที่สำคัญก่อให้เกิดความสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สิน อุบัติเหตุแต่ละ ครั้งมีสาเหตุที่สามารถระบุได้ชัดเจนว่าเกิดจากปัจจัยใดบ้าง เช่น ปัจจัยจากผู้ขับขี่รถยนต์หรือ สภาพถนนดังนั้นอุบัติเหตุจึงเป็นปัญหาที่สามารถแก้ไขได้ด้วยการตัดปัจจัยต่างๆ ที่นำไปสู่ อุบัติเหตุได้

ปัจจัยที่เป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุบนทางถนนมากที่สุด ก็คือ ปัจจัยจากพฤติกรรม การขับขี่ ที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ โดยเฉพาะพฤติกรรมที่มีลักษณะเป็นการกระทำความผิดกฎหมายสัญญาณจราจร สภาพรถที่นำมาใช้ในการขับขี่ การตัดแปลงสภาพรถ และการละเมิดกฎหมายจราจร ซึ่งการที่จะ ลดการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน จึงจำเป็นต้องส่งเสริมให้ประชาชนมีความตระหนักถึงกฎหมาย กฎระเบียบ ที่เกี่ยวข้องกับการจราจร เพื่อให้ประชาชนเกิดวินัยจราจร ที่มีบทบาทต่อสังคม หากคน ในสังคมไม่คำนึงถึงกฎเกณฑ์ของสังคม บ้านเมืองก็จะไร้ระเบียบวินัย (Lawless State)

กระบวนการนิติบัญญัติที่ได้ออกกฎหมายมาแล้วไร้ผลบังคับ และทำให้ ฝ่ายบริหารซึ่งมีหน้าที่โดยตรงในการบังคับใช้กฎหมายไร้ประสิทธิภาพและสมรรถภาพ อันเนื่องมาจาก กฎหมายไม่เป็นกฎหมาย กล่าวคือ ไม่สามารถควบคุมความประพฤติของคนในสังคมได้อย่าง มีประสิทธิภาพ เนื่องจากคนในสังคมไม่นับถือกฎหมาย (Respect for Law)

ดังนั้น แม้ว่าประเทศไทยจะได้มีการประกาศใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แต่ยังคงปรากฏว่าปัจจุบัน ยังไม่สามารถบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้อย่าง มีประสิทธิภาพโดยเฉพาะเรื่องตัวบทกฎหมายที่ไม่ทันกาลหรือสอดคล้องกับปัจจุบัน และ บทลงโทษที่ไม่เหมาะสมกับการกระทำความผิด โดยแบ่งประเด็น ดังนี้

1) ปัญหาเกี่ยวกับความเหมาะสมในการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เนื่องบทบัญญัติของกฎหมายที่กำหนดไว้ไม่ทันกาล หรือสอดคล้องกับปัจจุบัน เช่น การกำหนดอัตราความเร็วของรถที่ไม่เหมาะสมกับสภาพท้องถนน หรือ ประสิทธิภาพของรถยนต์ ในปัจจุบัน เนื่องจากปัจจุบันท้องถนนมีการพัฒนาและปรับปรุงเพื่อรองรับปริมาณรถยนต์ที่เพิ่ม มากขึ้นและรถยนต์มีสมรรถนะที่เพิ่มขึ้น ส่งผลให้ประชาชนไม่ปฏิบัติตามที่กฎหมายกำหนดและ หลีกเลี่ยงที่จะปฏิบัติตามบทลงโทษที่ได้รับ เช่น การชำระค่าปรับ

2) ปัญหาเกี่ยวกับบทลงโทษผู้กระทำความผิดพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 โดยเฉพาะความผิดที่มีโทษปรับทางอาญา เนื่องจากพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้กำหนดอัตราค่าปรับที่ไม่สูงเกินควร ส่งผลให้ประชาชนส่วนใหญ่ไม่ตระหนักถึงความสำคัญของการปฏิบัติตามกฎหมายและส่งผล กระทบต่อความปลอดภัยของบุคคลอื่น เช่น ความผิดฐานเมาแล้วขับ ที่ปัจจุบันมีโทษปรับ 5,000–20,000 บาท หรือความผิดฐานฝ่าสัญญาณไฟจราจรที่มีโทษปรับไม่เกิน 1,000 บาท ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับ อัตราโทษกับความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นแล้ว เห็นได้ว่าไม่มีความเหมาะสมหรือทำให้เกิดความ เกรงกลัวต่อการทำผิดกฎหมายแต่อย่างใด

3) ปัญหาเกี่ยวกับการกำหนดอำนาจหน้าที่ให้เจ้าพนักงานตำรวจจราจรในการ บังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 กับผู้กระทำความผิด เนื่องจากปัจจุบันเจ้าพนักงานตำรวจจราจรยังคงมีอำนาจหน้าที่อยู่อย่างจำกัด เช่น ถ้าไม่ใช้การ กระทำความผิดซึ่งหน้าพนักงานตำรวจจราจรไม่สามารถติดตามจับกุมผู้กระทำความผิดได้ ส่งผลให้ผู้กระทำความผิดเพิกเฉยต่อความผิดที่ตนกระทำ อันนำไปสู่การไม่ชำระค่าปรับทางอาญาและ ละเลยต่อการปฏิบัติตามกฎหมาย ซึ่งเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้ปัจจุบันประเทศไทยยังไม่สามารถแก้ไขปัญหาในเรื่องการจราจรได้อีกทั้งโทษปรับคดีจราจรจะเน้นเงินเข้าระบบมากกว่าส่งเสริมให้ คนเคารพกฎหมาย และให้มีวินัยการจราจรที่ดีและความเป็นระเบียบของสังคม

จากสภาพปัญหาที่กล่าวมาทั้งหมดข้างต้น ในการศึกษาครั้งนี้จึงมุ่งเน้นการศึกษามาตรการทางกฎหมายเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบังคับใช้โทษปรับทางอาญาตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 โดยเฉพาะกรณีลักษณะของความผิด บทลงโทษ และอำนาจหน้าที่ของเจ้าพนักงานตำรวจจราจร ที่ส่งผลต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจร โดยเน้นให้ลักษณะของความผิดมีความชัดเจนทันต่อเหตุการณ์ บทลงโทษมีความเหมาะสมที่จะทำให้คนเกิดความเกรงกลัวและไม่กล้ากระทำความผิด รวมถึง เจ้าพนักงานตำรวจจราจรมีอำนาจหน้าที่ดำเนินคดีได้ด้วยตนเอง เพื่อความปลอดภัยทางถนนของผู้ขับขี่และผู้ใช้ทาง เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายมีประสิทธิภาพ และทำให้ประชาชนผู้ขับขี่ และผู้ใช้ทางให้การยอมรับ และตระหนักในการปฏิบัติตามกฎหมาย เพื่อนำไปสู่การลดอัตรา การเกิดอุบัติเหตุและการสูญเสียชีวิตของประชาชนคนไทย หรือผู้ที่พำนักอยู่ในประเทศไทย หรือ นักท่องเที่ยวที่เข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทย ต่อไป

### วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาเกี่ยวกับความเหมาะสมในการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522
2. เพื่อศึกษาเกี่ยวกับบทลงโทษผู้กระทำความผิดที่มีโทษปรับทางอาญาตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

2522

### สมมติฐานการวิจัย

ในปัจจุบันบทบัญญัติแห่งกฎหมายตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้กำหนดหลักเกณฑ์ แนวทางการปฏิบัติ และมาตรการการลงโทษ สำหรับผู้ทำการฝ่าฝืน อย่างไรก็ตาม พระราชบัญญัตินี้ยังคงก่อให้เกิดปัญหาเกี่ยวกับการบังคับใช้ซึ่งปัจจุบันยังไม่สามารถ บังคับใช้กับประชาชนได้อย่างที่ชัดเจน อีกทั้งอำนาจหน้าที่ของเจ้าพนักงานตำรวจจราจรที่คลุมเครือ ส่งผลให้เกิดปัญหาในการบังคับใช้กฎหมาย ดังนั้นเพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายเป็นไป อย่างมีประสิทธิภาพและก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่ประชาชนโดยทั่วไป จึงเห็นควรกำหนดให้มีการแก้ไขกฎหมายเกี่ยวกับการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ให้มีความชัดเจน และเป็นรูปธรรม

### ขอบเขตการวิจัย

ค้นคว้าหลักเกณฑ์แนวคิด ทฤษฎี รวมถึงปัญหาและ อุปสรรคทางกฎหมายเกี่ยวกับ คือ พระราชบัญญัติจราจร ทางบก พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 เพื่อหาแนวทางที่เหมาะสมในการแก้ไขกฎหมายเกี่ยวกับมาตรการทางกฎหมายเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบังคับใช้โทษปรับทางอาญาตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

### กรอบแนวคิดการวิจัย

สารนิพนธ์นี้ใช้วิธีวิจัยทางเอกสาร (Documentary Research) โดยศึกษาจากพระราชบัญญัติ ประกอบกับการค้นคว้าข้อมูลจากเอกสารและสารสนเทศต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศไทยและ ต่างประเทศ ในรูปแบบของตัวบทกฎหมาย ตำรา บทความ วารสาร รายงานการวิจัย วิทยานิพนธ์ สารนิพนธ์ รวมถึงการสืบค้นข้อมูล และเอกสารที่เกี่ยวข้องทางอินเทอร์เน็ต (Internet) เพื่อนำมาวิเคราะห์ให้ได้ซึ่งข้อสรุปและแนวทางการแก้ไขกฎหมายเกี่ยวกับมาตรการทางกฎหมายเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบังคับใช้โทษปรับทางอาญาตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

## สรุปผลการวิจัย

จากการศึกษาเปรียบเทียบกฎหมายและการบังคับโทษในความผิดจราจรที่มีโทษปรับทางอาญาและประสิทธิผลของใบสั่งแต่ละชนิดของประเทศไทย พบว่า เมื่อได้เปรียบเทียบในเรื่องของโทษและมาตรการต่างๆของต่างประเทศ กฎหมายจราจรจะใช้โทษปรับเป็นโทษหลัก โทษเกี่ยวกับการเคลื่อนรถหรือจอดรถนั้น มีลักษณะเป็นโทษที่บังคับเอาแก่ทรัพย์สินของผู้กระทำความผิด โดยโทษปรับถือว่าขาดประสิทธิผลมาก เนื่องจากเป็นโทษปรับเป็นจำนวนค่าปรับที่น้อย คือปรับสูงสุดไม่เกินหนึ่งพันบาท และในปัจจุบันได้มีการปรับเพิ่มโทษเป็นปรับไม่เกินสี่พันบาทสำหรับบางฐานความผิด แต่จำนวนค่าปรับยังไม่ใช่ว่าสิ่งที่สำคัญที่สุดของกฎหมายจราจร กล่าวคือสิ่งที่สำคัญที่สุดของกฎหมายคือการบังคับใช้ให้มีประสิทธิผลของโทษตามใบสั่ง หากมีการออกใบสั่งมาแล้วไม่สามารถบังคับโทษปรับได้ตามความมุ่งหมายของกฎหมาย ใบสั่งนั้นก็ขาดประสิทธิผล เมื่อได้วิเคราะห์ถึงประสิทธิผลของใบสั่งของประเทศไทย และของต่างประเทศ เมื่อวิเคราะห์ถึงปริมาณใบสั่งที่ออกโดยเจ้าหน้าที่ในแต่ละปีกับจำนวนใบสั่งที่มีการชำระค่าปรับ ก็จะได้เห็นว่าปริมาณใบสั่งที่ค้างชำระมีปริมาณมาก เนื่องด้วยขั้นตอนต่างๆ ภายหลังจากการออกใบสั่งแล้ว มีจำนวนขั้นตอนที่ยุ่งวุ่นวายซับซ้อน ไม่ต่อเนื่อง กว่าจะถึงขั้นตอนที่สามารถบังคับให้ผู้กระทำความผิดชำระค่าปรับได้ตามเจตนารมณ์ของกฎหมายจะต้องผ่านขั้นตอนหลายขั้นตอน ไม่ว่าจะเป็นในขั้นตอนออกใบเตือน ในระยะเวลา 7 วัน, 15 วัน การส่งหนังสือไปยังนายทะเบียนในกรุงตอภาณี รวมทั้งการออกหมายเรียกของพนักงานสอบสวน โดยขั้นตอนที่ได้กล่าวมานั้นเป็นขั้นตอนที่ทำให้ใบสั่งที่ออกไปในการกระทำความผิดจราจรเพียงหนึ่งครั้งของผู้กระทำความผิด มีประสิทธิผล แตกต่างกับกฎหมายจราจรของต่างประเทศ ในประเทศสหรัฐอเมริกาสำหรับความผิดที่มีโทษปรับ ในกรณีที่มีการออกใบสั่ง หากผู้กระทำความผิดไม่ชำระค่าปรับตามที่กฎหมายกำหนดก็จะมีมาตรการที่มีความเข้มงวดมาบังคับเมื่อมีผู้ขับชี่ หรือผู้กระทำความผิดฝ่าฝืนไม่ชำระค่าปรับ จะมีกรรายงานเลขทะเบียนพาหนะที่กระทำความผิดเข้าสู่ระบบ เมื่อเจ้าหน้าที่พบพาหนะดังกล่าวที่ไม่ชำระค่าปรับตามที่กำหนด ก็จะมีการล็อคล้อและเคลื่อนย้ายพาหนะดังกล่าวมาเก็บรักษาไว้ โดยหากผู้ขับชี่นั้นต้องการที่จะนำพาหนะดังกล่าวกลับไปก็จะมีหน้าที่ที่จะต้องชำระค่าใช้จ่ายทั้งหมดในการดำเนินการดังกล่าว นอกเหนือจากค่าปรับที่ต้องจ่ายด้วย ในความผิดเล็กน้อยที่ผู้กระทำความผิดไม่ต้องไปปรากฏตัวที่ศาล เว้นแต่ความผิดบางประเภท การเปรียบเทียบปรับเป็นอำนาจของศาล เว้นแต่ในมลรัฐที่มีการจัดตั้งศาลจราจร จะมีการจัดตั้งสำนักงานคดีจราจร และเนื่องจากใบสั่งกำหนดให้ผู้กระทำความผิดมีหน้าที่ต้องไปศาลหากต้องการที่จะปฏิเสธข้อกล่าวหาหรือไม่ประสงค์ที่จะดำเนินการชำระค่าปรับด้วยเหตุนี้กฎหมายจราจรของสหรัฐอเมริกาจึงสามารถนำตัวผู้กระทำความผิดตามกฎหมายจราจรมาลงโทษได้ทุกครั้งโดยสามารถแก้ไขหรือเพิ่มเติมการใช้เครื่องมือบังคับล้อโดยกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการบังคับล้อเพิ่มเติม ภายใต้พระราชบัญญัติจราจรทางบกพ.ศ.2522 มาตรา 59 "หัวหน้าเจ้าพนักงานจราจรหรือเจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจสั่งให้ผู้ขับชี่เคลื่อนย้ายรถที่หยุดหรือจอดอยู่อันเป็นการฝ่าฝืนบทแห่งพระราชบัญญัตินี้ได้ หัวหน้าเจ้าพนักงานจราจรหรือเจ้าพนักงานจราจรหรือผู้ที่ได้รับมอบหมายจากหัวหน้าเจ้าพนักงานจราจรหรือเจ้าพนักงานจราจรภายใต้การควบคุมดูแลของคุณบุคคลดังกล่าวมีอำนาจเคลื่อนย้ายรถที่หยุดหรือจอดอยู่อันเป็นการฝ่าฝืนบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้ หรือใช้เครื่องมือบังคับล้อไม่ให้เคลื่อนย้ายรถดังกล่าวได้ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนด "เช่นเดียวกับกฎหมายจราจรของประเทศญี่ปุ่นเมื่อมีการออกใบสั่งโดยเจ้าพนักงานจราจรไม่ว่าจะเป็นใบสั่งประเภทเขียนหรือใบสั่งกล้องอิเล็กทรอนิกส์ ผู้กระทำความผิดเมื่อได้รับใบสั่งแล้วก็มีหน้าที่ที่จะต้องมาศาลตามวันเวลาที่กำหนดในใบสั่ง หากผู้กระทำความผิดนั้นไม่สามารถชำระค่าปรับในระยะเวลาที่กำหนดก็จะถูกนำตัวไปที่ศาลเพื่อดำเนินคดีอาญาซึ่งจะเห็นได้ว่าประเทศสหรัฐอเมริกาและประเทศญี่ปุ่นจะใช้ศาลเพื่อกำหนดหน้าที่ของผู้กระทำความผิดให้มีความเกรงกลัวต่อใบสั่ง เมื่อได้รับใบสั่งแล้วก็มีหน้าที่ที่ต้องปฏิบัติ อีกทั้งยังเป็นการทำให้ใบสั่งที่ออกให้แก่ผู้กระทำความผิดจราจรที่มีโทษปรับ ซึ่งถือว่าเป็นโทษที่เบาที่สุดแต่ก็ยังสามารถบังคับให้ผู้กระทำความผิดปฏิบัติตามได้เป็นอย่างดี โดยในส่วนหน้าที่ของผู้กระทำความผิดที่ต้องปฏิบัติตามใบสั่งนั้น สามารถแก้ไขเพิ่มเติมระเบียบหรือคำสั่งภายใต้พระราชบัญญัติจราจรทางบกพ.ศ.2522 มาตรา 141 เมื่อผู้ขับชี่ เจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถได้รับใบสั่งตามมาตรา 140 แล้ว ให้ชำระค่าปรับภายในเวลาที่กำหนดไว้ในใบสั่ง ด้วยวิธีการอย่างหนึ่งอย่างใดดังต่อไปนี้ (1)

ชำระค่าปรับโดยการส่งธนาคาณัติหรือการส่งตัวแลกเงินของธนาคารโดยทางไปรษณีย์ลงทะเบียนส่งจ่ายให้แก่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ พร้อมด้วยสำเนาใบสั่งไปยังสถานที่ที่ระบุไว้ในใบสั่ง หรือโดยวิธีการธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ บัตรเครดิต หรือวิธีการอื่น โดยผ่านธนาคารหรือหน่วยบริการรับชำระเงิน ตามจำนวนที่ระบุไว้ในใบสั่ง ทั้งนี้ ตามระเบียบที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนด หากมีการแก้ไขระเบียบหรือคำสั่งในส่วนนี้แล้ว จะทำให้สามารถกำหนดหน้าที่ของประชาชนให้ปฏิบัติตามระเบียบดังกล่าวได้ เพื่อให้กฎหมายจรรยาบรรณนั้นมีประสิทธิภาพเช่นเดียวกับเทศบัญญัติ

### อภิปรายผลการวิจัย

กฎหมายจรรยาบรรณที่ใช้บังคับในประเทศไทยและต่างประเทศที่มีความเกี่ยวข้องสอดคล้องกันนำมาวิเคราะห์เพื่อทำเป็นข้อเสนอแนะและเป็นแนวทางในการหาทางแก้ไขปัญหากฎหมายเกี่ยวกับมาตรการบังคับโทษปรับตามใบสั่ง ของพระราชบัญญัติจราจรทางบกพ.ศ.2522 (ฉบับที่13) อีกทั้งยังสามารถใช้เพื่อเป็นแนวทางหากในอนาคตมีการแก้ไขและปรับปรุงกฎหมายในลักษณะเดียวกันเนื่องจากพระราชบัญญัติดังกล่าวนี้มีการปรับปรุงเพื่อให้เกิดความสอดคล้องกับประชาชนอยู่ตลอด โดยอาจทำให้ประสิทธิผลของมาตรการต่างๆตามกฎหมายถูกเปลี่ยนแปลงไป เป็นเหตุให้ประสิทธิผลของกฎหมายลดลง ซึ่งถือเป็นข้อดีที่ทำให้ให้มีการศึกษากฎหมายเพื่อพัฒนาต่อไปจากที่ได้กล่าวไว้ในข้างต้น สามารถสรุปได้ว่า ประสิทธิผลของมาตรการบังคับโทษปรับตามใบสั่งของพระราชบัญญัติจราจรทางบกพ.ศ.2522 ฉบับปัจจุบันของประเทศไทย ยังไม่สามารถช่วยลดการกระทำความผิดที่เกิดขึ้นในสังคมไม่ว่าจะเป็นความผิดที่มีความรุนแรงน้อยหรือความผิดที่มีความรุนแรงมาก อีกทั้งมาตรการบังคับโทษปรับตามใบสั่งยังไม่สามารถบังคับให้ผู้กระทำความผิดชำระค่าปรับได้ จึงจำเป็นต้องมีการปรับปรุงเพื่อให้การบังคับใช้มาตรการการบังคับโทษมีประสิทธิผลและสอดคล้องสถานการณ์ในปัจจุบัน เมื่อได้วิเคราะห์มาตรการต่างๆ แล้ว จึงจำเป็นต้องแก้ไขให้ประสิทธิผลของใบสั่งสามารถบังคับใช้ได้ตรงตามวัตถุประสงค์ของกฎหมายมาตรการเพิ่มเติมที่จะได้นำเสนอให้มีการแก้ไขจะต้องคำนึงถึงขั้นตอนและกระบวนการบังคับใช้ใบสั่งทั้งสามประเภท ให้เกิดประสิทธิผลโดยจะต้องทำให้กระบวนการหลังจากที่ได้มีการออกใบสั่งแก่ผู้กระทำความผิดแล้ว เกิดความกระชับ รัดกุม ไม่ยืดเยื้อ เพื่อให้กฎหมายจรรยาบรรณสามารถใช้บังคับได้อย่างมีประสิทธิภาพ ประกอบกับเมื่อพิจารณาถึงขั้นตอนต่างๆ ที่ใช้ในปัจจุบัน ไม่ว่าจะเป็นระยะเวลาที่พนักงานเจ้าหน้าที่ออกใบเตือนแก่ผู้กระทำความผิด ระยะเวลาที่ให้ถือว่าผู้กระทำความผิดได้รับใบสั่งระยะเวลาที่พนักงานเจ้าหน้าที่ส่งหนังสือต่อนายทะเบียนเพื่อระงับการต่อภาษี ระยะเวลาที่เจ้าหน้าที่ออกใบสั่งร้องทุกข์ต่อพนักงานสอบสวน ระยะเวลาที่พนักงานสอบสวนทำการออกหมายเรียกผู้กระทำความผิดระยะเวลาที่พนักงานสอบสวนจะต้องนำพยานหลักฐานขอศาลเพื่อออกหมายจับในการกระทำความผิด ถือเป็นระยะเวลาที่ยาวนาน สำหรับการกระทำความผิดที่มีความรุนแรงน้อยเพียงการกระทำความผิดเดียวเท่านั้น ซึ่งทำให้เห็นว่า มาตรการต่างๆ ในกฎหมายจรรยาบรรณนี้ยังไม่มีความเหมาะสมที่จะใช้บังคับผู้กระทำความผิดอย่างไรก็ตามหากการกระทำความผิดที่มีความรุนแรงหรือความผิดที่กฎหมายกำหนดไม่ให้เจ้าพนักงานมีอำนาจเปรียบเทียบปรับ ซึ่งขั้นตอนต่างๆ ในการดำเนินคดีประเภทนี้ ยังมีระยะเวลาที่สั้นกว่าความผิดที่เจ้าพนักงานมีอำนาจเปรียบเทียบปรับด้วยซ้ำ แต่หากเจ้าพนักงานจะต้องดำเนินการตามขั้นตอนต่างๆ ทั้งหมด ถือว่าไม่ตรงตามวัตถุประสงค์ของพระราชบัญญัติจราจรทางบกพ.ศ.2522 และยิ่งขัดต่อมาตรการในการบังคับโทษปรับในขั้นตอนของการเปรียบเทียบปรับซึ่งมีวัตถุประสงค์ที่จะให้คดีเสร็จในระยะเวลาอันสั้น

### ข้อเสนอแนะ

กรณีเมื่อมีเหตุอันควรสงสัย หรือมีการกล่าวหา หรือเจ้าหน้าที่ของรัฐพบเห็นว่าผู้กระทำความผิดที่มีโทษปรับทางอาญาตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 นั้น ให้เจ้าหน้าที่ของรัฐดำเนินการแสวงหาข้อเท็จจริงและรวบรวมพยานหลักฐาน แจ้งข้อกล่าวหา และต้องให้โอกาสผู้ถูกกล่าวหาได้ชี้แจงหรือแก้ข้อกล่าวหา หากผู้ถูกกล่าวหาไม่ชี้แจงหรือแก้ข้อกล่าวหาภายในระยะเวลา เจ้าหน้าที่ของรัฐผู้มีอำนาจปรับเป็นพินัยจะต้องดำเนินการออกคำสั่งปรับเป็นพินัยแจ้งไปยังผู้ถูกกล่าวหา หากผู้ถูกกล่าวหาไม่ชำระค่าปรับ ให้เจ้าหน้าที่ของรัฐรวบรวมหลักฐานทำสำนวนส่งอัยการฟ้องต่อศาลต่อไป

## เอกสารอ้างอิง

- สำนักงานตำรวจแห่งชาติ. (2557). **คู่มือการฝึกอบรมข้าราชการตำรวจที่ปฏิบัติหน้าที่งานจราจรในสถานีตำรวจ**. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์ตำรวจ. (2564). **คู่มือตำรวจ**. กรุงเทพฯ
- ณัฐพัชร์ ลากบัวรุ่งวงศ์. (2562). **การประยุกต์ทฤษฎีแรงจูงใจในการปฏิบัติงาน**. วารสารรองกรณปริทัศน์ (มนุษยศาสตร์ และสังคมศาสตร์, 9 (2).
- คุ้มพงษ์ คุ้มพะเนียด. (2557). **ความเข้าใจพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ของข้าราชการ ตำรวจชั้นสัญญาบัตร สายงานจราจร และสายงานสอบสวน สถานีตำรวจภูธรบางเลน จังหวัดนครปฐม**.
- จूरี่รัตน์ ประยูรฉัตรพันธ์. (2539). **การแก้ไขปัญหาการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่ในกรุงเทพมหานคร**. วิทยานิพนธ์ปริญญา มหาบัณฑิต บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- พิชัญญะ เขียวเปลื้อง. (2557). **ทัศนะของประชาชนเกี่ยวกับการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร สถานีตำรวจนครบาลมนบุรี**. สารนิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการบริหารงาน ยุติธรรม, คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- สมพจน์ คำแก้ว. (2556). **มาตรการทางกฎหมายในการลงโทษความผิดกฎหมายจราจร**. วิทยานิพนธ์ หลักสูตรนิติศาสตร์ มหาบัณฑิต สาขากฎหมายอาญาและอาชญาวิทยา, คณะรัฐศาสตร์และ นิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา.
- เอกรัตน์ โลหะ. (2553). **ปัญหาทางกฎหมายในการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ศึกษากรณี การขอตรวจใบอนุญาตขับขี่**. วิทยานิพนธ์หลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิตมหาวิทยาลัยศรีปทุม วิทยาเขตชลบุรี.

