

ปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับการชำระค่าปรับตามใบสั่งของเจ้าพนักงานจราจร¹

เกียรติศักดิ์ ศรีเทพ²

จากการศึกษาปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับการชำระค่าปรับตามใบสั่งของเจ้าพนักงานจราจร ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 12) พ.ศ. 2562 มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาถึงประวัติความเป็นมา ความหมาย หลักการ แนวคิด และทฤษฎีเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายจราจร ซึ่งทำให้ผู้ศึกษาพบว่าในประเทศไทยได้มีการประกาศใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ก็เนื่องด้วยการจราจรได้มีความเจริญก้าวหน้าอย่างต่อเนื่องทั่วประเทศ โดยมีการใช้รถใช้ถนนเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ทำให้มีเจ้าพนักงานจราจรไม่เพียงพอที่จะทำการดูแลให้ทั่วถึงได้ จึงทำให้เกิดการพัฒนาใบสั่งค่าปรับ จากเดิมมีการเขียนใบสั่งเพื่อลงโทษผู้กระทำความผิดโดยตรงเพียงอย่างเดียว ต่อมาได้มีการออกกฎหมายให้มีใบสั่งที่เขียนผูกติดไว้กับยานพาหนะ และการออกใบสั่งโดยแจ้งทางไปรษณีย์ด้วย เพื่อให้ทันต่อยุคสมัย โดยในปัจจุบันพระราชบัญญัติจราจรทางบก ได้ออกเป็นฉบับที่ 13 พ.ศ.2565 แล้ว

จากการศึกษาทำให้ทราบว่าปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับการชำระค่าปรับตามใบสั่งของเจ้าพนักงานจราจร ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ยังมีปัญหาทางกฎหมายอยู่หลายประการ ซึ่งสรุปได้ดังต่อไปนี้

ประการที่หนึ่ง ปัญหาการเปรียบเทียบปรับของเจ้าพนักงานจราจร ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 140 วรรคสี่³ ที่กำหนดว่า “เกณฑ์การกำหนดจำนวนค่าปรับตามที่เปรียบเทียบและแบบของใบสั่งตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติประกาศกำหนด” โดยในการนี้ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติประกาศกำหนดเป็น ประกาศสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เรื่อง การกำหนดจำนวนค่าปรับตามที่เปรียบเทียบสำหรับความผิด ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 พ.ศ.2563 ที่ใช้อยู่ในปัจจุบันได้ประกาศว่า “...ข้อ 3. กำหนดจำนวนค่าปรับเกี่ยวกับความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522

¹บทความนี้เรียบเรียงจากการศึกษาอิสระ เรื่องปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับการชำระค่าปรับตามใบสั่งของเจ้าพนักงานจราจร โดยมีอาจารย์ที่ปรึกษาคือ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.มนทิชา ภักดีคง และกรรมการสอบคือ รองศาสตราจารย์ ดร.พันธ์เทพ วิฑิตอนันต์ และผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.คนพร จิตต์จริงเกียรติ

²นักศึกษาระดับปริญญาโท หลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต วิทยาเขตบางนา คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง

³พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 140

และที่แก้ไขเพิ่มเติม เป็นไปตามบัญชีแนบท้ายประกาศนี้”⁴ จึงเป็นปัญหาว่า ประกาศสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เรื่อง การกำหนดจำนวนค่าปรับตามที่เปรียบเทียบสำหรับความผิด ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 พ.ศ.2563 ตาม “บัญชีอัตราค่าปรับ” นั้น ได้มีคำพิพากษาศาลปกครองกลาง คดีหมายเลขแดงที่ 1855/2563⁵ ได้มีคำวินิจฉัยว่า มีลักษณะเป็น “กฎ” อันเป็นการกำหนดจำนวนค่าปรับไว้ล่วงหน้าเป็นอัตราคงที่แน่นอนตายตัว โดยที่เจ้าพนักงานจราจรไม่อาจใช้ดุลพินิจเปรียบเทียบปรับเป็นจำนวนที่เหมาะสมและเป็นธรรมตามพฤติการณ์ที่เกิดขึ้นในแต่ละกรณีได้ จึงทำให้ไม่ค่อยมีใครชำระค่าปรับเหมือนในปัจจุบัน จากการศึกษาประกาศสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เรื่อง การกำหนดจำนวนค่าปรับตามที่เปรียบเทียบสำหรับความผิด ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 พ.ศ.2563 นั้น ไม่ควรมีลักษณะเป็นการกำหนดจำนวนค่าปรับไว้ล่วงหน้าเป็นอัตราคงที่แน่นอนตายตัว ควรให้เจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจใช้ดุลพินิจเปรียบเทียบปรับเป็นจำนวนที่เหมาะสมและเป็นธรรมตามพฤติการณ์ที่เกิดขึ้นในแต่ละกรณีได้ด้วย ซึ่งตามทฤษฎีการลงโทษเพื่อการข่มขู่ยับยั้ง (Deterrence) การลงโทษตามทฤษฎีนี้จึงมีหลักการว่า ผู้กระทำความผิดสมควรได้รับการลงโทษ เนื่องจากเขาต้องรับผิดชอบในการกระทำของตนเอง อย่างไรก็ตามโทษที่ได้รับต้องมีความเหมาะสมกับความรับผิดชอบ โดยที่ความรับผิดชอบจะมากหรือน้อยนั้นขึ้นอยู่กับผลร้ายของการกระทำ การมีเจตนาหรือประมาท แรงจูงใจ พฤติการณ์แวดล้อม เหตุเพิ่มโทษ ลดโทษ เหตุบรรเทาโทษ ซึ่งเป็นสาเหตุที่ทำให้กฎหมายอาญาได้มีการบัญญัติโทษขั้นสูง ขั้นต่ำ เพื่อให้กฎหมายมีความยืดหยุ่น เนื่องจากวัตถุประสงค์ของการลงโทษตามทฤษฎีนี้ คือ เพื่อเป็นการทดแทนการกระทำความผิดซึ่งผู้กระทำผิดได้กระทำลงไป เพราะผู้กระทำความผิดสมควรได้รับการลงโทษ เนื่องมาจากการกระทำของตนเอง และเพื่อเป็นการแสดงความรับผิดชอบต่อการกระทำของเขาที่ได้กระทำลงไป อีกทั้งยังเป็นการรักษากฎหมายและธำรงความยุติธรรมให้กับสังคม⁶ อีกทั้งยังสอดคล้องกับ ทฤษฎีการลงโทษเพื่อการแก้ไขฟื้นฟู ก็คือการลงโทษมีไว้เพื่อการแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำความผิดให้กลับคืนสู่สังคม และใช้ชีวิตด้วยความปกติสุขมากกว่าการลงโทษเพื่อข่มขู่ให้หวาดกลัว ส่วนการลงโทษด้วยวิธีการที่ดีที่สุดคือการกระทำใดๆ ก็ตามที่สามารถปรับปรุงแก้ไขผู้กระทำความผิดได้ สิ่งนั้นคือวิธีการที่ดีที่สุด เพราะผู้กระทำความผิดแต่ละคนที่ได้กระทำความผิดย่อมมีปัญหา และนิสัยที่ไม่เหมือนกัน ดังนั้น เราต้องปฏิบัติกับบุคคลแต่ละคนไม่เหมือนกันแล้วแต่ว่าการลงโทษแบบไหนจึง

⁴ประกาศสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เรื่อง การกำหนดจำนวนค่าปรับตามที่เปรียบเทียบสำหรับความผิด ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 พ.ศ.2563

⁵คำพิพากษาศาลปกครองกลาง คดีหมายเลขแดงที่ 1855/2563

⁶ณัฐวัฒน์ สุทธิโยธิน. ทฤษฎีการลงโทษ. หน่วยที่ 6 สาขาวิชา นิติศาสตร์. นนทบุรี: มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช. 2555. หน้า 26-27.

จะเหมาะสมแก่เขามากที่สุด⁷ และจากการศึกษาเมื่อนำเอากฎหมายของประเทศอังกฤษ และสาธารณรัฐสิงคโปร์ มาเปรียบเทียบกับกฎหมายของประเทศไทย ก็พบว่าประเทศทั้งสองได้บัญญัติกฎหมายในการลดหย่อนผ่อนโทษหรือเป็นการเพิ่มโทษให้กับผู้รับโทษในการชำระค่าปรับ ในกรณีผู้กระทำความผิดชำระค่าปรับในเวลาที่กำหนด เจ้าพนักงานจราจรจะลดจำนวนค่าปรับลง แต่หากผู้กระทำความผิดชำระเกินกำหนดกฎหมายจะเพิ่มค่าปรับอีก โดยให้เจ้าพนักงานจราจรใช้ดุลพินิจเปรียบเทียบปรับเป็นจำนวนที่เหมาะสมและเป็นธรรมตามพฤติการณ์ที่เกิดขึ้นในแต่ละกรณีได้ด้วย

ดังนั้น จึงเห็นได้ว่าอำนาจในการกำหนดจำนวนค่าปรับตามที่เปรียบเทียบและแบบของใบสั่ง เป็นการใช้อำนาจของผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติประกาศกำหนด และด้วยเหตุที่พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้ให้อำนาจแก่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติประกาศกำหนดเกณฑ์การกำหนดจำนวนค่าปรับตามที่เปรียบเทียบ ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติจึงสามารถแก้ไขเปลี่ยนแปลงประกาศกำหนดเกณฑ์การกำหนดจำนวนค่าปรับตามที่เปรียบเทียบ โดยควรมีการเพิ่มมาตรการลดหย่อนผ่อนโทษหรือเป็นการเพิ่มโทษให้กับผู้รับโทษในการชำระค่าปรับ ในกรณีผู้กระทำความผิดชำระค่าปรับในเวลาที่กำหนด ให้เจ้าพนักงานจราจรลดจำนวนค่าปรับลง แต่หากผู้กระทำความผิดชำระเกินกำหนดกฎหมายก็ให้เพิ่มค่าปรับอีก ทั้งนี้ให้เจ้าพนักงานจราจรใช้ดุลพินิจเปรียบเทียบปรับเป็นจำนวนที่เหมาะสมและเป็นธรรมตามพฤติการณ์ที่เกิดขึ้นในแต่ละกรณีได้ด้วย ก็ย่อมจะส่งผลให้ผู้ที่ได้รับใบสั่งสมควรชำระค่าปรับให้แก่สำนักงานตำรวจแห่งชาติมากขึ้น

ประการที่สอง ปัญหาจากบทสันนิษฐานเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถเป็นผู้กระทำความผิด ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 140/1 ที่กำหนดว่า “...ให้สันนิษฐานว่าเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถนั้นเป็นผู้กระทำความผิดตามที่ระบุในใบสั่ง เว้นแต่เจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถจะได้แจ้งต่อพนักงานสอบสวนภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ได้รับใบสั่งว่าผู้อื่นเป็นผู้ขับขี่ และผู้นั้นยอมรับด้วยว่าตนเป็นผู้ขับขี่ หรือในกรณีที่ไม่มีผู้ใดยอมรับว่าเป็นผู้ขับขี่ เจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถซึ่งไม่ใช่นิติบุคคล จะต้องแสดงหลักฐานให้พนักงานสอบสวนเชื่อได้ว่าตนเองมิได้เป็นผู้ขับขี่นั้น”⁸ จึงเป็นปัญหาว่า การที่เจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถได้รับข้อสันนิษฐานจากกฎหมายว่าเป็นผู้กระทำความผิดตามที่ระบุในใบสั่ง ทั้งๆที่ตนเป็นผู้บริสุทธิ์นั้น ย่อมเกิดความไม่เป็นธรรมกับเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถ เนื่องจากการกระทำความผิดนี้เกิดจากคนไม่ใช่เกิดจากรถคันที่เกิดเหตุ นอกจากจะเป็นข้อกฎหมายที่ขัดแย้งความผิดให้แล้วยังเป็นการผลักภาระให้เจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถพิสูจน์ความบริสุทธิ์ของตัวเองภายในกำหนดเวลาสามสิบวันอีก จึงทำให้เกิดผลกระทบกล่าวคือ ในปัจจุบันมีเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองที่ขับรถไม่เป็นหรือไม่ขับรถเองหรือมีเหตุให้ผู้อื่นนำรถไปใช้มีจำนวนมาก ซึ่งการที่กฎหมายให้สันนิษฐานว่า

⁷มนสา บุญนาค, การกำหนดโทษทางเลือกกับการแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำความผิด, วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขานิติศาสตร์ คณะนิติศาสตร์ปริทัศน์ พนมยงค์ มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต, 2556, หน้า 20.

⁸พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 140/1

เจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถนั้นเป็นผู้กระทำความผิดตามที่ระบุในใบสั่ง ทำให้เจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถจำนวนมากที่ไม่ได้กระทำความผิดต้องได้รับการสันนิษฐานว่ากระทำความผิด และยังต้องไปพิสูจน์ความบริสุทธิ์กับพนักงานสอบสวนภายในกำหนดเวลาสามสิบวันอีก ทำให้มีภาระ เสียเวลา และเสียค่าใช้จ่ายโดยใช่เหตุ อีกทั้งหากไปพิสูจน์ความผิดแล้วพนักงานสอบสวนไม่ยอมรับฟัง ก็เท่ากับว่าพิสูจน์ความบริสุทธิ์ไม่ได้ ถ้าเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองคนใดอยากจะต้องยอมก้มหน้ารับความผิดจ่ายค่าปรับส่วนหากผู้ใดไม่ยอมรับความผิดก็ต้องไปต่อสู้คดีในชั้นศาลทำให้เสียเวลาเสียค่าใช้จ่ายจำนวนมากทั้งๆที่เมื่อเทียบกับค่าปรับแล้วค่าใช้จ่ายในการสู้คดีเยอะกว่ามากจะไม่คุ้มเสีย จึงเป็นเหตุบีบบังคับให้เจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถส่วนใหญ่ยอมจ่ายค่าปรับต่างๆที่ไม่ได้กระทำความผิด

จากคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ 14/2560 มีผลให้ฝ่ายนิติบัญญัติต้องตราพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 140/1 ขึ้นใหม่ โดยบทบัญญัติที่ตราขึ้นใหม่ตามคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติที่ 14/2560 มีผลให้เจ้าพนักงานจราจร นำมาใช้บังคับกับประชาชนในเรื่องของการไม่ชำระค่าปรับตามใบสั่งตามกฎหมายที่บัญญัติขึ้นใหม่ให้อำนาจเจ้าพนักงานจราจรและนายทะเบียน บังคับโทษกับประชาชนที่ไม่ชำระค่าปรับตามใบสั่งได้โดยการ ไม่ออกเครื่องหมายแสดงการเสียภาษีประจำปีให้หรือออกให้เป็นการชั่วคราว โดยไม่ต้องผ่านกระบวนการยุติธรรม โดยผลของคำสั่งคณะรักษาความสงบแห่งชาติเช่นว่านั้น ทำให้ประชาชนที่ได้รับใบสั่งจากเจ้าพนักงานจราจร ไม่มีโอกาสใช้สิทธิในกระบวนการยุติธรรม ซึ่งแจ้งแสดงพยานหลักฐานโต้แย้งข้อกล่าวหาของฝ่ายปกครอง ไม่ได้รับสิทธิในข้อสันนิษฐานไว้ก่อนว่าไม่มีความผิดจนกว่าจะมีคำพิพากษาอันถึงที่สุดว่าได้กระทำความผิด เนื่องด้วยลักษณะของโทษปรับมีคุณลักษณะของการลงโทษทางอาญาอยู่ด้วยกล่าวคือ มีลักษณะเป็นการจำกัดสิทธิในทางทรัพย์สินของประชาชน⁹

จากบทบัญญัติพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 140/1 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมตามคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติที่ 14/2560 นั้น เห็นได้ว่าเป็นบทบัญญัติที่ขัดหรือแย้งต่อรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2560 มาตรา 29 วรรคสอง กล่าวคือ มีผลไปกระทบต่อสิทธิและเสรีภาพของประชาชนที่รัฐธรรมนูญได้รับรองและคุ้มครองไว้ ดังนี้¹⁰

1. สิทธิในกระบวนการยุติธรรม
2. สิทธิที่จะได้รับการสันนิษฐานไว้ก่อนว่าไม่มีความผิดจนกว่าจะมีคำพิพากษาอันถึงที่สุดว่าได้กระทำความผิด

⁹ในดิษฐ์จิต เสงี่ยมพรา. ปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับการไม่ชำระค่าปรับตามใบสั่งของเจ้าพนักงานจราจร: ศึกษากรณีการไม่อนุญาตให้ต่อทะเบียนยานพาหนะตามมาตรา 141 และมาตรา 141/1 พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522. วิทยานิพนธ์หลักสูตรศิลปศาสตร มหาบัณฑิต สาขาวิชากฎหมายมหาชน. คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. 2561. หน้า 103-104

¹⁰เพ็ญอึ้ง เจริญรอด 9. หน้า 104.

3. สิทธิที่จะไม่ถูกปฏิบัติเสมือนผู้กระทำความผิดก่อนที่จะมีคำพิพากษาอันถึงที่สุดว่าได้กระทำความผิด

4. สิทธิในทรัพย์สินที่ถูกจำกัดลงก่อนมีคำพิพากษาอันถึงที่สุดว่าได้กระทำความผิดซึ่งกฎหมายบัญญัติไว้ให้ต้องถูกจำกัดสิทธิในทรัพย์สินของตน

การใช้อำนาจทางปกครองดังกล่าวต้องอยู่ภายใต้หลักความชอบด้วยกฎหมายของการกระทำทางปกครอง กล่าวคือ นอกจากจะต้องเป็นไปภายใต้หลักเกณฑ์และขอบเขตที่กฎหมายแม่บทได้กำหนดไว้แล้ว กรณีจะต้องไม่ขัดต่อกฎหมายอื่นที่ใช้บังคับอยู่ในขณะนั้นและบทบัญญัติของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยด้วย¹¹

ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 2 วรรคหนึ่ง บัญญัติว่า “บุคคลจักต้องรับโทษในทางอาญาต่อเมื่อได้กระทำการอันกฎหมายที่ใช้ในขณะกระทำบัญญัติเป็นความผิดและกำหนดโทษไว้ และโทษที่จะลงแก่ผู้กระทำความผิดต้องเป็นโทษที่บัญญัติไว้ในกฎหมาย”¹² เมื่อนำมาวิเคราะห์กับพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 140/1 ที่กำหนดว่า “...ให้สันนิษฐานว่าเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถนั้นเป็นผู้กระทำความผิดตามที่ระบุในใบสั่ง...” เห็นได้ว่าโทษปรับถือเป็นโทษประเภทหนึ่งตามประมวลกฎหมายอาญา การกำหนดโทษปรับแก่ผู้กระทำความผิดเป็นนโยบายทางอาญา ประการหนึ่งที่มุ่งเน้นการลงโทษผู้กระทำความผิดในทางเศรษฐกิจ คือ มุ่งบังคับต่อทรัพย์สินของผู้กระทำความผิด การบังคับโทษปรับตามกฎหมายในประเทศไทย โดยทั่วไปศาลจะทำหน้าที่ในการลงโทษปรับและบังคับชำระค่าปรับ ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 18 ซึ่งโทษทางอาญานั้นบุคคลจักต้องรับโทษในทางอาญาต่อเมื่อได้ “กระทำการ” อันกฎหมายที่ใช้ในขณะกระทำบัญญัติเป็นความผิด¹³ แต่จากพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 140/1 ให้สันนิษฐานว่าเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถนั้นเป็นผู้กระทำความผิดตามที่ระบุในใบสั่ง ทั้งๆที่ในบางกรณีเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถนั้นไม่ได้เป็นผู้กระทำความผิด อันเป็นบทบัญญัติที่ขัดกับหลักการลงโทษทางอาญา และจากแนวความคิดของทฤษฎีอรรถประโยชน์ คือเห็นว่าการลงโทษเป็นสิ่งที่เลวร้าย แต่ก็มีความจำเป็นที่จะต้องป้องกันสังคม จึงจำเป็นที่จะต้องมีการลงโทษเพื่อประโยชน์ส่วนรวมเป็นสำคัญ ไม่ใช่เพื่อแก้แค้นผู้กระทำความผิดเท่านั้น ในการบัญญัติกฎหมายให้พิจารณาว่ากฎหมายนั้นทำให้ความสุขของสังคมเพิ่มขึ้นหรือไม่ ถ้าเพิ่มขึ้นก็ควรออกกฎหมายนั้น กฎหมายที่มีพื้นฐานบนหลักประโยชน์จะมีหน้าที่ห้ามการกระทำของปัจเจกชนที่มีผลประโยชน์ หรือความสุขที่ไม่สอดคล้องกับผลประโยชน์ของสังคม ความชอบธรรมในการลงโทษอยู่ที่ผลดีที่การลงโทษนั้นจะก่อให้เกิดผลดีขึ้นอย่างไร หากการลงโทษก่อให้เกิดผลในการป้องกันสังคมให้พ้นจากผลร้ายของอาชญากรรม การลงโทษนั้นก็มีความชอบธรรมที่รัฐ

¹¹ อ้างแล้ว เจริญรอด 5.

¹² ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 2 วรรคหนึ่ง

¹³ หุุด แสงอุทัย, ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับกฎหมายทั่วไป, (กรุงเทพมหานคร:สำนักพิมพ์ประกายพรึก, 2538) หน้า 106.

จะสามารถลงโทษประชาชนของตนเองได้¹⁴ เมื่อนำมาวิเคราะห์กับพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 140/1 ให้สันนิษฐานว่าเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถนั้นเป็นผู้กระทำความผิดตามที่ระบุในใบสั่งนั้นเห็นว่าเป็นการบัญญัติกฎหมายที่สร้างภาระให้กับเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถที่ไม่ได้กระทำความผิดอันทำให้ความสุขของสังคมลดลงไม่ควรออกกฎหมายเช่นนั้น อีกทั้งเป็นกฎหมายที่ไม่สอดคล้องกับผลประโยชน์ของสังคม ไม่มีความชอบธรรมในการลงโทษผู้มีได้กระทำความผิด ไม่เป็นการลงโทษก่อให้เกิดผลในการป้องกันสังคมให้พ้นจากผลร้ายของอาชญากรรม จึงไม่เป็นการการลงโทษที่มีความชอบธรรมที่รัฐจะสามารถลงโทษประชาชนของตนเองได้ อีกทั้งจากการศึกษากฎหมายของต่างประเทศ โดยเฉพาะในประเทศ อังกฤษ สหรัฐอเมริกา ประเทศญี่ปุ่น และประเทศสิงคโปร์ ก็ไม่พบว่าประเทศทั้งสี่มีประเทศใดที่วางหลักกฎหมายให้สันนิษฐานว่าเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถนั้นเป็นผู้กระทำความผิดตามที่ระบุในใบสั่งเลย

จากกรณีตามปัญหาแม้ว่าผู้ศึกษาจะไม่เห็นด้วยกับเรื่องที่ถูกกฎหมายให้เจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถได้รับข้อสันนิษฐานจากกฎหมายว่าเป็นผู้กระทำความผิด แต่ผู้ศึกษาก็ยังเห็นว่าอย่างไรก็ตามเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถก็จะต้องเป็นผู้รับผิดชอบจากการกระทำความผิดจากการใช้รถนั้น แม้ว่าเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถจะได้เป็นผู้กระทำความผิดก็ตาม ดังนั้น จึงควรแก้ไขกฎหมายไม่ให้เจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถได้รับข้อสันนิษฐานจากกฎหมายว่าเป็นผู้กระทำความผิด แต่ควรบัญญัติให้รับผิดชอบในความผิดอันเกิดจากการใช้รถคันเกิดเหตุเลย ก็จะทำให้เป็นการตรากฎหมายที่ไม่ขัดหรือแย้งกับขัดกับรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2560 และไม่ขัดต่อหลักการลงโทษทางอาญา

ประการที่สาม ปัญหาบทกำหนดโทษ ตามมาตรา 141/1 และ มาตรา 155 ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 141 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 (ฉบับที่ 12) พ.ศ. 2562 ที่กำหนดว่า “หากผู้ขับขี่ เจ้าของรถ หรือผู้ครอบครองรถได้รับใบสั่งตามมาตรา 140 แล้ว ให้ชำระค่าปรับภายในเวลาที่กำหนดไว้ในใบสั่ง” มาตรา 141/1 แก้ไขเพิ่มเติมโดยคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ 14/2560 กำหนดโทษว่า “(2)ในกรณีที่ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถคันใดไม่ชำระค่าปรับตาม(1)ให้ดำเนินการดังต่อไปนี้... (ง) ในกรณีที่เจ้าของรถไม่ชำระค่าปรับที่ค้างชำระหรือชำระไม่ครบถ้วนภายในระยะเวลาที่กำหนดใน (ก) ให้เจ้าพนักงานจราจรแจ้งนายทะเบียนในสังกัดการออกเครื่องหมายแสดงการเสียภาษีประจำปีสำหรับรถคันนั้น และแจ้งให้พนักงานสอบสวนดำเนินการตามหน้าที่และอำนาจต่อไป... ” และมาตรา 155 ที่กำหนดโทษว่า “หากผู้ฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติ ตามมาตรา 141 โดยไม่มีเหตุอันสมควร ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสี่พันบาท”¹⁵ จึงเป็นปัญหาว่า การที่กฎหมายนี้ให้เจ้าพนักงานจราจรแจ้งนายทะเบียนในสังกัดการออกเครื่องหมายแสดงการเสียภาษีประจำปีสำหรับรถที่มีใบสั่งค้างชำระ ตาม 141/1 นั้น เป็นการสร้างภาระเพิ่มขึ้นให้กับประชาชนเกินสมควร เป็นกฎหมายที่ไม่เป็นธรรม เป็นการเพิ่มข้อหาให้กับผู้ไม่ชำระ

¹⁴จตุรงค์ ศควงศ์. แนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายจราจร กรณีศึกษาพื้นที่รับผิดชอบสถานีตำรวจนครบาลพญาไท. การค้นคว้าอิสระหลักสูตรรัฐศาสตรมหาบัณฑิต (บริหารรัฐกิจและกิจการสาธารณะ)สาขาวิชาบริหารรัฐกิจและกิจการสาธารณะ, คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. 2562. หน้า 27.

¹⁵พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 141 ,มาตรา 141/1 และมาตรา 155

ค่าปรับ และมาตรา 155 เป็นการตรากฎหมายเพื่อลงโทษแก่ผู้ฝ่าฝืนไม่ยอมเสียค่าปรับตามมาตรา 141 ซึ่งกรณีนี้เป็นการตรากฎหมายอาญาที่ไม่ตรงกับทฤษฎีทางอาญา ในเรื่องหลักเกณฑ์ว่าด้วยการกำจัดปริมณฑลของกฎหมายอาญา ซึ่งทฤษฎีนี้มีแนวคิดว่าการใช้โทษทางอาญาต้องมีข้อจำกัด ไม่ควรนำกฎหมายอาญามาใช้เพื่อวัตถุประสงค์บางประการหรือในสถานการณ์ที่ไม่เหมาะสม ซึ่งหลักดังกล่าวมี ดังนี้ คือ กฎหมายอาญา ไม่ควรรวมเอาไว้ซึ่งข้อห้ามที่มีจุดประสงค์เพียงเพื่อให้บุคคลเชื่อฟัง และผลของการไม่เชื่อฟังคือผลร้ายในทางแก้แค้นตอบแทนเท่านั้น แต่ลัทธิข้อห้ามนั้นเองปราศจากอรรถประโยชน์ที่เป็นแก่นสาร จึงทำให้เกิดผลกระทบกล่าวคือ ทำให้เจ้าของรถที่ไม่ชำระค่าปรับที่ค้างชำระหรือชำระไม่ครบถ้วนภายในระยะเวลาที่กำหนด ก็จะต้องถูกกฎหมายนี้ทำให้มีความผิดฐานขับรถโดยไม่มีป้ายภาษีอีก ซึ่งจะทำให้มีโทษตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 มาตรา 11 ประกอบกับ มาตรา 60 แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ 17) พ.ศ.2557 ซึ่งกำหนดว่ารถยนต์คันที่ต่อภาษีแล้วจะต้องแสดงเครื่องหมายตามที่กรมขนส่งทางบก กำหนดให้ครบถ้วน มีโทษปรับไม่เกิน 2,000 บาท ถูกตัดคะแนนความประพฤติในการขับรถ 1 คะแนน¹⁶ อีกทั้งจากบทบัญญัติมาตรา 155 ทำให้ผู้ฝ่าฝืนต้องรับโทษครั้งที่สองจากผลการกระทำของตนในครั้งเดียวนั้นเอง จึงการใช้มาตรการทางอาญาแก่ผู้ฝ่าฝืนไม่เสียค่าปรับให้ได้รับโทษทางอาญาอีกส่วนหนึ่งโดยเป็นการลงโทษซ้ำซ้อน เป็นการตรากฎหมายที่ขัดกับหลักการของกฎหมายอาญา

จากการศึกษาคำพิพากษาศาลปกครองกลางคดีหมายเลขแดงที่ 1855/2563 ได้มีคำพิพากษา “เพิกถอนประกาศสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เรื่องการกำหนดแบบใบสั่งเจ้าพนักงานจราจร พ.ศ.2563 โดยให้มีผลย้อนหลังไปถึงวันที่ออกประกาศดังกล่าว นั้น โดยให้เหตุผลว่าประกาศกำหนดใบสั่งในลักษณะไม่มีการระบุให้ทราบถึงสิทธิในการโต้แย้งเพื่อนำคดีเข้าสู่การพิจารณาของศาลตามกระบวนการวิธีพิจารณาความอาญาต่อไป ทั้งที่พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 141/1 วรรคหนึ่ง (2) (ง) วรรคสอง ได้บัญญัติรับรองสิทธิดังกล่าวไว้ โดยไม่มีเหตุอันสมควร นอกจากนี้ ยังมีลักษณะยืนยันว่าผู้ฟ้องคดีเป็นผู้มีความผิด ซึ่งขัดต่อบทบัญญัติ มาตรา 29 วรรคสอง ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย ประกาศดังกล่าวจึงเป็นกฎที่ไม่ชอบด้วยกฎหมาย”¹⁷ มีผลให้ในระหว่างที่คดียังไม่ถึงที่สุด สำนักงานตำรวจแห่งชาติ เจ้าพนักงานจราจรและพนักงานสอบสวน จึงไม่ควรนำเอา “แบบใบสั่ง” และ “บัญชีอัตราค่าปรับ” ที่ไม่แน่ชัดว่าถึงที่สุดแล้วจะชอบด้วยกฎหมายหรือไม่ หรืออาจถูกเพิกถอนโดยเด็ดขาดในชั้นที่สุด “มาบังคับใช้กับประชาชน” อีกต่อไป เพราะเป็นการขัดต่อหลักนิติธรรม และสิทธิของประชาชนตามที่รัฐธรรมนูญ และพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ให้การรับรองและคุ้มครอง ตั้งแต่วันที่ ศาลปกครองกลางอ่านคำพิพากษา (วันที่ 27 กันยายน 2566 เป็นต้นไป) ทั้งนี้ ทำให้การบังคับใช้ มาตรา 141/1 วรรคหนึ่ง (2) (ง) วรรคสอง ต้องระงับไว้ชั่วคราว

¹⁶พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 มาตรา 11 และมาตรา 60

¹⁷อ้างแล้ว เจริญรอด 5.

ก่อนจนกว่าคดีจะถึงที่สุด¹⁸ และจากการศึกษากฎหมายของต่างประเทศโดยเฉพาะของประเทศไทย สหรัฐอเมริกา(มลรัฐแคลิฟอร์เนีย) ประเทศญี่ปุ่น และสาธารณรัฐสิงคโปร์ พบว่าในปัจจุบันประเทศทั้งสี่ได้บัญญัติกฎหมายในกรณีและผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถคันใดไม่ยอมชำระค่าปรับ ก็ให้ส่งฟ้องต่อศาลทั้งสิ้น ซึ่งต่างกับประเทศไทยที่กำหนดโทษในกรณีและผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถคันใดไม่ชำระค่าปรับหรือชำระไม่ครบถ้วนภายในระยะเวลาที่กำหนดให้ดำเนินการให้เจ้าพนักงานจราจรแจ้งนายทะเบียนในหังการออกเครื่องหมายแสดงการเสียภาษีประจำปีสำหรับรถคันนั้นก่อนถึงจะมีการส่งฟ้องตามมาตรา 141/1 วรรคสาม ดังนั้น เรื่องที่กฎหมายนี้ให้อำนาจเจ้าพนักงานจราจรแจ้งนายทะเบียนในหังการออกเครื่องหมายแสดงการเสียภาษีประจำปีสำหรับรถที่มีใบสั่งค้างชำระ ตามมาตรา 141/1 วรรคหนึ่ง (2)(ง) วรรคหนึ่ง นั้น เป็นการสร้างภาระเพิ่มขึ้นให้กับประชาชนเกินสมควร เป็นกฎหมายที่ไม่เป็นธรรม เป็นการเพิ่มข้อหาให้กับผู้ไม่ชำระค่าปรับ เนื่องจากทำให้เจ้าของรถที่ไม่ชำระค่าปรับที่ค้างชำระหรือชำระไม่ครบถ้วนภายในระยะเวลาที่กำหนด จะทำให้มีความผิดฐานขับรถโดยไม่มีป้ายภาษีอีก ซึ่งจะทำให้มีโทษ ตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 มาตรา 11 ประกอบกับ มาตรา 60 ที่แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ 17) พ.ศ.2557 เพิ่มอีก 1 ข้อหา โดยไม่มีความจำเป็น ผู้ศึกษาจึงเห็นว่า ในกรณีและผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถคันใดไม่ยอมชำระค่าปรับ ก็ควรให้ส่งฟ้องต่อศาลทั้งสิ้น ไม่ควรมี มาตรา 141/1 วรรคหนึ่ง (2)ในส่วน (ง) อีกทั้งจากบทบัญญัติมาตรา 155 เป็นการตรากฎหมายเพื่อลงโทษแก่ผู้ฝ่าฝืนไม่ยอมเสียค่าปรับตามมาตรา 141 ทำให้ผู้ฝ่าฝืนต้องรับโทษครั้งที่สองจากผลการกระทำของตนในครั้งเดียวนั้นเอง จึงเป็นการตรากฎหมายที่ขัดกับหลักการของกฎหมายอาญา แต่ทั้งนี้ปัญหาในประเด็นตามมาตรา 141/1 กำหนดโทษ ในกรณีและผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถคันใดไม่ชำระค่าปรับหรือชำระไม่ครบถ้วนภายในระยะเวลาที่กำหนดให้ดำเนินการให้เจ้าพนักงานจราจรแจ้งนายทะเบียนในหังการออกเครื่องหมายแสดงการเสียภาษีประจำปีสำหรับรถคันนั้น หากคำพิพากษาศาลปกครองกลาง คดีหมายเลขแดงที่ 1855/2563 คดีมีคำพิพากษาถึงที่สุด ก็จะไม่เป็นประเด็นปัญหาอีกต่อไป แต่ขณะนี้คำพิพากษายังไม่ถึงที่สุดจึงยังเป็นประเด็นปัญหาอยู่

จากการศึกษาค้นคว้าปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับการชำระค่าปรับตามใบสั่งของเจ้าพนักงานจราจร ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก(ฉบับที่ 12) พ.ศ.2562 ผู้ศึกษามีข้อเสนอแนะดังนี้

1.ปัญหาการเปรียบเทียบปรับของเจ้าพนักงานจราจร

ผู้ศึกษาเห็นว่าเพื่อให้เป็นการแก้ไขได้โดยง่ายโดยไม่จำเป็นต้องแก้ไขพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 140 วรรคสี่ แต่เห็นควรที่จะเพิ่มเติมในประกาศสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เรื่อง การกำหนด

¹⁸ สันติ ผิวทองคำ,ผลและแนวทางการปฏิบัติของเจ้าพนักงานจราจร และพนักงานสอบสวนตามคำพิพากษาศาลปกครองกลางคดีหมายเลขแดงที่ 1855/2563 ,มติชนออนไลน์, https://www.matichon.co.th/article/news_4236340, 2566, (27 ต.ค.2566)

จำนวนค่าปรับตามที่เปรียบเทียบสำหรับความผิด ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 เพิ่มเติมเป็นข้อที่ 3 ดังนี้ “ข้อ 3. กำหนดจำนวนค่าปรับเกี่ยวกับความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และที่แก้ไขเพิ่มเติม ตามบัญชีแนบท้ายประกาศนี้ หากผู้กระทำความผิดชำระค่าปรับในเวลาที่กำหนด เจ้าพนักงานจราจรจะลดจำนวนค่าปรับลง แต่หากผู้กระทำความผิดชาระเกินกำหนดกฎหมายจะเพิ่มค่าปรับอีก ทั้งนี้ โดยให้เจ้าพนักงานจราจรใช้ดุลพินิจเปรียบเทียบปรับเป็นจำนวนที่เหมาะสมและเป็นธรรมตามพฤติการณ์ที่เกิดขึ้นในแต่ละกรณี”

2. ปัญหาจากบทสันนิษฐานเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถเป็นผู้กระทำความผิด

ผู้ศึกษาเห็นว่าควรแก้ไขมาตรา มาตรา 140/1 ดังนี้ “เมื่อเจ้าพนักงานจราจรได้ติด ฝูก หรือแสดงใบสั่งไว้ที่รถหรือส่งใบสั่งทางไปรษณีย์ตามมาตรา 140 วรรคสองและวรรคสาม แล้ว ให้ถือว่าเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถได้รับใบสั่งเมื่อพ้นกำหนดสิบห้าวันนับแต่วันที่ได้ติด ฝูก หรือแสดงใบสั่งไว้ที่รถหรือส่งใบสั่งทางไปรษณีย์ดังกล่าว เว้นแต่จะมีการพิสูจน์ได้ว่าไม่มีการได้รับหรือได้รับหลังจากวันนั้น เมื่อเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถได้รับใบสั่งดังกล่าวแล้ว ให้เจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถนั้นเป็นผู้รับผิดชอบชำระค่าปรับตามตามที่ระบุในใบสั่ง เว้นแต่เจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถได้แจ้งต่อพนักงานสอบสวนภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ได้รับใบสั่งว่าผู้อื่นเป็นผู้ขับขี่ และผู้นั้นยอมรับว่าตนเป็นผู้ขับขี่ หรือในกรณีที่ไม่มีผู้โดยอมรับว่าเป็นผู้ขับขี่ เจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถซึ่งไม่ใช่นิติบุคคลจะต้องแสดงหลักฐานให้พนักงานสอบสวนเชื่อได้ว่าตนเองมิได้เป็นผู้ขับขี่นั้น ถ้าให้เจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถผู้ได้รับใบสั่งหลุดพ้นจากความรับผิดไป” ทั้งนี้เพื่อให้ไม่มีบทกฎหมายสันนิษฐานว่าเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถเป็นผู้กระทำความผิด โดยที่ยังมิได้พิสูจน์ก่อน อีกทั้งเห็นว่าควรยกเลิกคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติที่ 14/2560 ที่เป็นต้นเหตุของการบัญญัติ มาตรา 140/1 ขึ้นใหม่ด้วย

3. ปัญหาบทกำหนดโทษ ตามมาตรา 141/1 และ มาตรา 155

ผู้ศึกษามีข้อเสนอแนะเห็นว่าควรมีการยกเลิกบทบัญญัติ มาตรา 141/1 วรรคหนึ่ง (2) ในส่วน (ง)(ก) โดยเห็นว่าไม่ควรให้เจ้าพนักงานจราจรแจ้งนายทะเบียนในแจ้งการออกเครื่องหมายแสดงการเสียภาษีประจำปีสำหรับรถคันนั้น แต่ควรมีการฟ้องคดีอาชากับผู้กระทำความผิดจะเหมาะสมและมีประสิทธิภาพกว่า

นอกจากนี้เห็นว่า ควรยกเลิกบทบัญญัติ มาตรา 155 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ด้วย เพื่อไม่ให้เกิดการลงโทษซ้ำซ้อน

เอกสารอ้างอิง

คำพิพากษาศาลปกครองกลาง คดีหมายเลขแดงที่ 1855/2563

ณัฐวัฒน์ สุทธิโยธิน. ทฤษฎีการลงโทษ. หน่วยที่ 6 สาขาวิชา นิติศาสตร์. นนทบุรี: มหาวิทยาลัยสุโขทัย
ธรรมาธิราช.2555.

หยุด แสงอุทัย, *ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับกฎหมายทั่วไป*, (กรุงเทพมหานคร:สำนักพิมพ์ประกายพริ้ง, 2538)
จตุรงค์ ผดุงศ์. แนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายจราจร กรณีศึกษาพื้นที่รับผิดชอบ
สถานีตำรวจนครบาลพญาไท. การค้นคว้าอิสระหลักสูตรรัฐศาสตรมหาบัณฑิต, คณะรัฐศาสตร์
มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. 2562.

เนติบัณฑิต เลียงเพระ. ปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับการไม่ชำระค่าปรับตามใบสั่งของเจ้าพนักงานจราจร:
ศึกษากรณีการไม่อนุญาตให้ต่อทะเบียนยานพาหนะตามมาตรา 141 และมาตรา 141/1

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522. วิทยานิพนธ์หลักสูตรศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชา
กฎหมายมหาชน. คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. 2561.

มนสา บุญนาค. การกำหนดโทษทางเลือกกับการแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำความผิด. วิทยานิพนธ์ นิติศาสตร์
มหาบัณฑิต. คณะนิติศาสตร์ปริทัศน์ พนมยงค์ มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต. 2556.

สุสิริวงษ์ ยอดวงษ์. มาตรการทางกฎหมายในการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522. สาร
นิพนธ์หลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต. คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีปทุม. 2566.

สันติ ผิวทองคำ, ผลและแนวทางการปฏิบัติของเจ้าพนักงานจราจร และพนักงานสอบสวนตามคำพิพากษา
ศาลปกครองกลางคดีหมายเลขแดงที่ 1855/2563 ,มติชนออนไลน์,
https://www.matichon.co.th/article/news_4236340, 2566, (27 ต.ค.2566)