

ปัญหาการนำโทษปรับเป็นพินัยมาใช้แทนโทษอาญา ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522¹

พ.ต.ต.หญิง กนกวรรณ พลทามูล²

ปัญหาการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนของประเทศไทย มีสาเหตุจากการที่ผู้ใช้รถใช้ถนนฝ่าฝืนพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ซึ่งก่อให้เกิดการสูญเสียต่อชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สิน จากบันทึกข้อมูลของศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุ เพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน พบว่าอัตราการเสียชีวิตและการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุในแต่ละปีนั้นมีจำนวนมากยิ่งกว่าปัญหาอาชญากรรม ซึ่งในแต่ละปีจะมีสถิติที่มีการบันทึกข้อมูลไว้ ดังนี้ ในปี พ.ศ.2565 ผู้เสียชีวิต จำนวน 12,104 ราย ผู้บาดเจ็บ จำนวน 515,223 ราย ต่อมาในปี พ.ศ.2566 มีสถิติผู้เสียชีวิต จำนวน 11,393 ราย ผู้บาดเจ็บจำนวน 634,862 ราย และในปี พ.ศ. 2567 ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2567 ถึง วันที่ 1 เมษายน พ.ศ. 2567 มีผู้เสียชีวิต จำนวน 3,399 ราย ผู้บาดเจ็บจำนวน 192,660 ราย³ โดยผู้ขับขี่รถมีพฤติกรรมกระทำความผิดที่ฝ่าฝืนพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 เช่น ขับรถเร็วเกินกฎหมายกำหนด ขับรถโดยประมาทหรือนำพาคนเสียว เมาแล้วขับ และขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร เป็นต้น ในอดีตที่ผ่านมาการบังคับโทษตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 เมื่อมีการกระทำความผิดทางอาญาเกิดขึ้น จะมีการลงโทษเอาแก่ผู้กระทำความผิดตามกฎหมาย โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อลงโทษโดยตรงกับบุคคลที่กระทำความผิดเพื่อเป็นการป้องปรามมิให้มีการกระทำความผิดซ้ำอีก ซึ่งโทษที่จะลงแก่ผู้กระทำความผิดนั้น มีทั้งแบบโทษที่มุ่งบังคับเอาแก่ชีวิต หรือเสรีภาพของบุคคล เช่น การประหารชีวิต จำคุก หรือกักขัง ส่วนโทษที่มุ่งบังคับกับทรัพย์สิน เช่น โทษปรับ หรือริบทรัพย์⁴ โดยความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ส่วนมากผู้กระทำความผิดจะถูกมาตรการบังคับการลงโทษเป็นโทษปรับ⁵ โทษปรับ คือ โทษทางอาญาฐานหนึ่ง ซึ่งมีข้อดีในแง่ต้นทุนการบริหารจัดการที่ต่ำกว่า

¹บทความนี้เรียบเรียงจากการค้นคว้าอิสระ เรื่อง ปัญหาการนำโทษปรับเป็นพินัยมาใช้แทนโทษอาญา ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 โดยมีอาจารย์ที่ปรึกษา คือ รองศาสตราจารย์ ดร.ปภาศรี บัวสุวรรณ และคณะกรรมการสอบ คือ รองศาสตราจารย์ประเสริฐ ดันศิริ และรองศาสตราจารย์ ดร.กัลยา ดันศิริ

²นักศึกษานิเทศศาสตร์มหาบัณฑิต (ส่วนภูมิภาค) คณะนิเทศศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง

³ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุ เพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน, ข้อมูลรับแจ้งอุบัติเหตุทางถนนในรอบ 24 ชั่วโมง. [Online]. available URL: <https://www.thairsc.com/>, 2567 (เมษายน, 1).

⁴วิลาสินี สิทธิโสภณ, การบังคับใช้กฎหมายจราจรและการลงโทษต่อผู้กระทำความผิด. [Online]. Available URL: https://www.parliament.go.th/ewtadmin/ewt/elaw_parcy/ewt_dl_link.php?nid=1834, 2567 (เมษายน, 1).

⁵คอลัมน์เกร็ดกฎหมายน่ารู้, การบังคับโทษปรับทางอาญา. [Online]. Available URL: https://www.senate.go.th/assets/portals/93/fileups/272/files/S%E0%B9%88ub_Jun/12know/k130.pdf, 2567 (เมษายน, 2).

โทษจำคุก คุมประพฤติ และกักบริเวณ นอกจากนี้สังคมยังไม่ต้องสูญเสียทรัพยากรมนุษย์จากโทษจำคุก และผู้กระทำความผิดไม่เกิดตราใบ

ปัจจุบันประเทศไทยได้มีการประกาศใช้พระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ.2565 ซึ่งเป็นพระราชบัญญัติที่มีความสอดคล้องกับบทบัญญัติของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ.2560 มาตรา 77 เป็นการสร้างระบบกฎหมายขึ้นมาใช้สำหรับการฝ่าฝืนกฎหมายที่ไม่ร้ายแรงแทนโทษทางอาญาที่สามารถเปรียบเทียบปรับได้โดยไม่ให้อือเป็นโทษทางอาญา⁶ ได้มีการปรับเปลี่ยนโทษอาญาบางประการที่มุ่งต่อการปรับเป็นเงิน เป็นมาตรการปรับเป็นพินัย ซึ่งมีกฎหมายตามบัญชีแนบท้ายพระราชบัญญัตินี้ คือ ความผิดอาญาที่มีโทษปรับสถานเดียวตามกฎหมายในบัญชี 1 บัญชี 2 และบัญชี 3 โดยมีพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ที่ถูกบัญญัติไว้อยู่ในบัญชี 1 ด้วย หลักการและเหตุผลสำคัญในการปรับเปลี่ยนความผิดทางอาญาที่มีโทษปรับสถานเดียวเป็นความผิดทางพินัย คือ ให้ใช้กับข้อหาที่มีโทษความผิดเล็กน้อย ไม่มีผลกระทบต่อสังคมในวงกว้าง แต่ในทางกลับกันอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นในประเทศไทย มีสาเหตุเกิดจากการที่ผู้ขับขี่รถฝ่าฝืนกฎหมายจราจร สร้างความสูญเสียทั้งชีวิต ร่างกาย ทรัพย์สิน จึงจำเป็นต้องใช้กฎหมายที่มีสภาพบังคับที่เด็ดขาด มีการกำหนดโทษปรับที่มีมาตรฐานชัดเจน รวมไปถึงต้องมีการบังคับโทษทางกฎหมายให้ได้สัดส่วนกับความร้ายแรงของความผิดที่ผู้กระทำความผิดได้กระทำลงไป เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายจราจรมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น เมื่อได้ทำการศึกษาปัญหาการนำโทษปรับเป็นพินัยมาใช้แทนโทษอาญา ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 พบว่ายังมีปัญหาอยู่หลายประการ ซึ่งสามารถสรุปได้ดังต่อไปนี้

ประการแรกคือ ปัญหาเกี่ยวกับการใช้ดุลพินิจของเจ้าหน้าที่ของรัฐหรือศาลในการกำหนดค่าปรับเป็นพินัย ตามความผิดในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522

การวิเคราะห์ในประเด็นนี้ได้พิจารณาเกี่ยวกับพระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ. 2565 มาตรา 7 ซึ่งกำหนดไว้ว่า ผู้ใดกระทำความผิดทางพินัยต้องชำระค่าปรับเป็นพินัยตามจำนวนเงินที่เจ้าหน้าที่ของรัฐหรือศาลกำหนดตามวิธีการที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้ ซึ่งต้องไม่เกินจำนวนสูงสุดที่กฎหมายซึ่งบัญญัติความผิดทางพินัยนั้นบัญญัติไว้⁷ โดยได้มีการกำหนดให้อำนาจในการใช้ดุลพินิจของเจ้าหน้าที่ของรัฐหรือศาลในการกำหนดค่าปรับเป็นพินัย โดยให้พิจารณาให้เหมาะสมกับข้อเท็จจริง ตามมาตรา 9 ดังต่อไปนี้

“1) ระดับความรุนแรงของผลกระทบที่เกิดขึ้นแก่ชุมชนหรือสังคมจากการกระทำความผิดทางพินัย และพฤติการณ์อื่นอันเกี่ยวกับสภาพความผิดทางพินัย

2) ความรู้ผิดชอบ อายุ ประวัติ ความประพฤติ สถิติปัญหา การศึกษาอบรม สุขภาพภาวะแห่งจิต นิสัย อาชีพ สิ่งแวดล้อม การกระทำความผิดซ้ำ และสิ่งอื่นทั้งปวงเกี่ยวกับผู้กระทำความผิดทางพินัย

3) ผลประโยชน์ที่ผู้กระทำความผิดทางพินัยหรือบุคคลอื่นได้รับจากการกระทำความผิดทางพินัย

⁶สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา, “ทำไมต้องปรับเป็นพินัย”. [Online]. Available URL:

<http://web.krisdika.go.th/pdfPage.jsp?type=act&actCode=13778,2567> (เมษายน, 3).

⁷พระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ. 2565, มาตรา 7.

4) สถานะทางเศรษฐกิจของผู้กระทำความผิดทางพนัน...⁸

ซึ่งปัญหาที่เกิดขึ้นในการใช้ดุลพินิจของเจ้าหน้าที่ของรัฐหรือศาล ที่จะกำหนดค่าปรับเป็นพนันให้เหมาะสมกับข้อเท็จจริงใดๆ ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพนัน มาตรา 9 เพื่อให้เกิดความเสมอภาค ความเป็นธรรมในการลงโทษผู้กระทำความผิดตามกฎหมายจราจรที่มีโทษปรับสถานเดียวนั้น ต้องพิจารณาว่ากฎหมายจราจรเป็นกฎหมายทางเทคนิค การกระทำความผิดตามกฎหมายจึงเป็นการกระทำความผิดตามที่กฎหมายบัญญัติว่าเป็นความผิดและกำหนดบทลงโทษไว้ มีแนวทางการบังคับใช้กฎหมายที่มุ่งเน้นการลงโทษทางเศรษฐกิจ⁹ โดยพระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพนัน พ.ศ. 2565 มาตรา 9 กำหนดหลักเกณฑ์ให้เจ้าหน้าที่ของรัฐหรือศาลใช้ดุลพินิจกำหนดค่าปรับที่ต้องชำระให้เหมาะสมกับสภาพความร้ายแรงแห่งการกระทำ และพิจารณาถึงฐานะทางเศรษฐกิจของผู้กระทำความผิดให้มีความสอดคล้องกัน รวมถึงผลประโยชน์ที่ผู้กระทำความผิดหรือบุคคลอื่นได้รับจากการกระทำความผิดทางพนัน แต่ทั้งนี้ ด้วยความคิดเห็นที่เป็นอิสระของเจ้าหน้าที่ของรัฐหรือผู้พิพากษาแต่ละคน และกฎหมายกำหนดช่องว่างให้เจ้าหน้าที่ของรัฐหรือศาล ใช้ดุลพินิจไว้กว้างมาก รวมไปถึงข้อมูลพื้นฐานสถานะทางเศรษฐกิจของประชากรไทยนั้น ยังไม่มีหน่วยงานใดเป็นผู้มีอำนาจหน้าที่รับผิดชอบโดยตรงที่สามารถตรวจสอบข้อมูลดังกล่าวได้อย่างถูกต้องแท้จริง ย่อมทำให้การกำหนดโทษปรับเป็นพนันในข้อหาความผิดข้อหาเดียวกันนั้น เกิดความแตกต่างกันได้ หากเจ้าหน้าที่ของรัฐหรือผู้พิพากษาแต่ละคนใช้ดุลพินิจกันอย่างอิสระ ก็อาจเกิดปัญหาในการบังคับใช้กฎหมายขึ้นได้ และอาจจะทำให้เกิดข้อสงสัยว่าการกำหนดค่าปรับเป็นพนันนี้เป็นธรรมกับผู้กระทำความผิดได้อย่างแท้จริงหรือไม่

ดังนั้น ในการพิจารณาหาหลักเกณฑ์ในการใช้ดุลพินิจในการกำหนดค่าปรับเป็นพนันนั้น เจ้าหน้าที่ของรัฐหรือศาล ต้องกระทำโดยการพิจารณาหลักกฎหมายเกี่ยวกับโทษและวัตถุประสงค์ของการลงโทษตาม “หลักความได้สัดส่วน”¹⁰ การกระทำอย่างเดียวกัน ผิดข้อหาเดียวกัน ควรจะต้องได้รับโทษเท่ากัน ซึ่งควรมีการออกเกณฑ์การกำหนดโทษ หรือที่เรียกกันว่า “ยี่ด็อก” เพื่อเป็นแนวทางในการกำหนดโทษแก่ผู้กระทำความผิด โดยการกำหนดเกณฑ์จำนวนค่าปรับที่ผู้กระทำความผิดทางพนันต้องชำระ จึงเป็นการสร้างบรรทัดฐานให้แก่เจ้าหน้าที่ของรัฐหรือผู้พิพากษาในการกำหนดค่าปรับเป็นพนัน ไม่เป็นการใช้ดุลพินิจกันตามอำเภอใจในการลงโทษทางพนัน และเนื่องจาก อุบัติเหตุทางถนน มีสาเหตุเกิดจากการที่ผู้ขับขี่รถฝ่าฝืนกฎจราจร สร้างความสูญเสียทั้งชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สิน จำเป็นจะต้องทำให้กฎหมายว่าด้วยการปรับเป็นพนัน ที่ใช้กับพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มีสภาพบังคับที่เด็ดขาด เกิดความเสมอภาค ความเป็นธรรม ในการลงโทษผู้กระทำความผิดทางพนัน เพื่อจะส่งผลให้การบังคับใช้กฎหมายพระราชบัญญัติ

⁸พระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพนัน พ.ศ. 2565, มาตรา 9.

⁹ชานานู จันทรเรือง, *สิ่งที่เป็นความผิดในตัวเอง กับสิ่งที่กฎหมายบัญญัติให้เป็นความผิด*. [Online]. available URL: <https://prachatai.com/journal/2011/12/38317, 2554> (พฤษภาคม, 7).

¹⁰ณัฐวัฒน์ สุทธิ โยธิน, “ทฤษฎีการลงโทษ,” ใน เอกสารหน่วยที่ 6 สาขาวิชา นิติศาสตร์, (นนทบุรี: มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช, 2555), หน้า 12.

จราชรทางบก พ.ศ. 2522 มีประสิทธิภาพ ทำให้ผู้ขับขี่เกรงกลัวต่อกฎหมายหากจะต้องกระทำการฝ่าฝืนกฎจราจร เพราะจะต้องชำระค่าปรับเป็นพินัย หรือขอทำงานบริการสังคม หรือทำงานสาธารณประโยชน์แทนค่าปรับเป็นพินัย ผู้ขับขี่จะ ไม่กล้าที่จะกระทำความผิดซ้ำอีก เพราะการชำระค่าปรับเป็นพินัยมีหลักเกณฑ์กำหนดค่าปรับที่แน่นอนในแต่ละข้อหา และจะทำให้เจ้าหน้าที่ตำรวจสามารถบังคับใช้กฎหมายจราจร เพื่อแก้ไขปัญหาพฤติกรรมกระทำความผิดของผู้ใช้รถใช้ถนนได้อย่างเป็นรูปธรรม

ประการที่สอง ปัญหาการกำหนดข้อหาความผิดจราจรฐานขับขี่รถในลักษณะที่เป็นอันตรายที่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สินของผู้อื่น ที่มีบุคคลภายนอกผู้มีส่วนได้เสีย เป็นข้อหาความผิดทางพินัย

จากการศึกษาเกี่ยวกับพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ที่กำหนดให้กระทำความผิดข้อหาขับขี่รถในลักษณะที่เป็นอันตรายที่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สินของผู้อื่นนั้น ผู้กระทำความผิดจะมีโทษจากการฝ่าฝืน ตามมาตรา 43(4) ที่กำหนดไว้ว่า ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถ

(4) โดยประมาทหรือน่าหวาดเสียว อันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน...¹¹

เมื่อได้กระทำความผิดในข้อหาดังกล่าว ต้องระวางโทษปรับ ตาม มาตรา 157 คือมีโทษปรับไม่เกินสี่พันบาท จึงถือว่าเป็นข้อหาที่มีอัตราโทษปรับสถานเดียว ไม่มีโทษจำคุกร่วมอยู่ด้วย โดยข้อกฎหมายตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ. 2565 มาตรา 39 กำหนดไว้ว่า ให้เปลี่ยนความผิดอาญาที่มีโทษปรับสถานเดียวตามกฎหมายในบัญชี 1 ท้ายพระราชบัญญัติ เป็นความผิดทางพินัยตามพระราชบัญญัตินี้ และให้ถือว่าอัตราโทษปรับอาญาที่บัญญัติไว้ในกฎหมายดังกล่าว เป็นอัตราค่าปรับเป็นพินัยตามพระราชบัญญัตินี้ ข้อหาฐานความผิดดังกล่าวจึงเป็นความผิดทางพินัย ซึ่งปัญหาที่เกิดขึ้น หากพิจารณาถึงการกระทำความผิดโดยประมาทแล้ว เห็นได้ว่าการกระทำโดยปราศจากความระมัดระวังหรือการกระทำโดยประมาทแฝงอยู่ ทั้งนี้เพราะบางกรณีผลของการกระทำอันเดียวนั้นจะมีอย่างเดียว แต่อาจเป็นผลจากการกระทำโดยเจตนาและประมาทพร้อมกันก็ได้ เช่น การขับขี่รถด้วยความเร็วสูงเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ผู้ขับขี่ย่อมเล็งเห็นได้ว่าอาจก่อให้เกิดอันตรายได้ แม้ว่าผู้ขับขี่นั้น ไม่มีเจตนาต้องการที่จะให้ผลนั้นเกิดขึ้นก็ตาม¹² ดังนั้นในการกำหนดความผิดในกฎหมายจราจรก็เช่นเดียวกัน ที่ต้องกำหนดบทลงโทษให้เกิดความเกรงกลัวในการกระทำความผิดแม้ว่าไม่มีเจตนาก็ตาม โดยการขับขี่รถนั้นเป็นเรื่องของการใช้รถใช้ถนนร่วมกับผู้อื่น หากขับรถโดยประมาทจนเกิดอุบัติเหตุ และเกิดความเสียหายที่มีผลกระทบต่อบุคคลภายนอก แม้จะไม่มีผู้ใดได้รับบาดเจ็บสาหัส หรือถึงขั้นเสียชีวิตก็ตาม ผู้ขับขี่ก็ต้องใช้ความระมัดระวังมากยิ่งขึ้นกว่าธรรมดาทั่วไป กฎหมายควรมีโทษที่เป็นสภาพบังคับที่เด็ดขาด หรือมีบทลงโทษที่หนักกว่านี้ เพื่อไม่ให้เกิดการกระทำความผิดซ้ำอีก หรือให้ผู้ขับขี่มีความเกรงกลัวต่อกฎหมาย เคารพกฎจราจรเพื่อให้เกิดความปลอดภัยกับผู้ขับขี่คนอื่น เมื่อข้อหาตามมาตรา 43(4) เป็นความผิดทางพินัย ผู้กระทำความผิดใน

¹¹ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 43 (4).

¹² จตุรงค์ ผดุงศ์, “แนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายจราจร กรณีศึกษา พื้นที่รับผิดชอบสถานีตำรวจนครบาลพญาไท,” (การค้นคว้าอิสระหลักสูตรรัฐศาสตรมหาบัณฑิต (บริหารรัฐกิจและกิจการสาธารณะ) สาขาวิชาบริหารรัฐกิจและกิจการสาธารณะ, คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2562), หน้า 8.

ข้อหาดังกล่าว เพียงแค่ชำระค่าปรับเป็นพินัย ตามที่เจ้าหน้าที่ของรัฐหรือศาลเป็นผู้ใช้ดุลพินิจในการกำหนดอัตราค่าปรับให้เหมาะสมกับข้อเท็จจริง ซึ่งไม่เกินไปกว่าที่กฎหมายนั้นๆกำหนดไว้ หรือผู้กระทำความผิดอาจจะได้ชำระค่าปรับเป็นพินัยในข้อหาความผิดดังกล่าวน้อยกว่าอัตราโทษปรับสูงสุด ตาม พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 157 ก็ได้ หรือขอผ่อนชำระค่าปรับพินัย หรือทำงานบริการสังคม หรือทำงานสาธารณประโยชน์แทนค่าปรับเป็นพินัยได้ ก็ถือว่าการกระทำความผิดตามพินัยนั้นเป็นอันยุติ ทั้งยัง ผลักภาระให้กับผู้ที่ได้รับความเสียหายจากการกระทำความผิดนั้น ต้องไปดำเนินการฟ้องร้องค่าเสียหายทางแพ่งเอง ควรที่จะกำหนดให้ข้อหาจับจีริดในลักษณะที่เป็นอันตรายที่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สินของผู้อื่น มีสภาพบังคับที่เด็ดขาดในการลงโทษตามกฎหมายให้มีความเหมาะสมมากยิ่งขึ้น

ประการที่สาม ปัญหาการขัดกันของกฎหมายในการกำหนดโทษทางอาญาและโทษทางพินัย ในข้อหาความผิดฐานจับจีริดในขณะเมาสุรา

การวิเคราะห์ในประเด็นนี้ได้พิจารณาเกี่ยวกับ ข้อหาความผิดฐานจับจีริดในขณะเมาสุรา ตามกฎกระทรวง ฉบับที่ 21 พ.ศ. 2560 ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 43 (2) กำหนดไว้ว่า ถ้าผู้ขับขี่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์จะถือว่า เมาสุรา ยกเว้นผู้ขับขี่ใน 4 กรณีดังต่อไปนี้ ถ้าตรวจพบว่ามีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเกิน 20 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ถือว่าเมาสุรา ได้แก่

1. ผู้ขับขี่ที่มีอายุต่ำกว่ายี่สิบปีบริบูรณ์
2. ผู้ขับขี่ที่ได้รับใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ (ใบอนุญาตขับขี่แบบ 2 ปี)
3. ผู้ขับขี่ซึ่งมีใบอนุญาตขับขี่สำหรับรถประเภทอื่นที่ใช้แทนกันไม่ได้
4. ผู้ขับขี่ซึ่งไม่มีใบอนุญาตขับขี่ หรืออยู่ระหว่างถูกพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่¹³

ซึ่งหากผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 43(2) ต้องระวางโทษตาม มาตรา 160 ตรี คือ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับตั้งแต่ห้าพันบาทถึงสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหกเดือน หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ และต่อมาได้มีการแก้ไขเพิ่มโทษข้อหาเมาแล้วขับให้หนักขึ้น ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 13) พ.ศ. 2565 มาตรา 160 ตรี/1 โดยได้กำหนดไว้ว่า ผู้ใดกระทำความผิดข้อหาเมาแล้วขับซ้ำอีกภายในสองปีนับแต่วันที่กระทำความผิดครั้งแรก ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสองปี และปรับตั้งแต่ห้าหมื่นบาทถึงหนึ่งแสนบาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหนึ่งปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ และมาตรา 160 ตรี/2 วรรคสอง ได้กำหนดไว้ว่า หากการกระทำความผิดข้อหาเมาแล้วขับ เป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจ อันตรายสาหัส หรือถึงแก่ความตาย ตามมาตรา 160 ตรี วรรคหนึ่ง วรรคสอง วรรคสาม หรือวรรคสี่ ให้ศาลพิพากษาเพิ่มโทษที่จะลงแก่ผู้กระทำความผิดอีกถึงหนึ่งของโทษที่ศาลกำหนดสำหรับความผิดนั้น

¹³กฎกระทรวง ฉบับที่ 21 พ.ศ. 2560 ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522, มาตรา 43 (2).

ซึ่งถือว่าเป็นการลงโทษผู้กระทำความผิดข้อหาเมาแล้วขับให้ต้องรับโทษอาญาหนักขึ้น เพราะเนื่องจากข้อหาเมาแล้วขับเป็นสาเหตุหลักประการหนึ่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน เนื่องจากปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดมีผลทำให้ประสิทธิภาพในการควบคุมยานพาหนะลดลง และรวมถึงผู้ขับขี่ที่มีอายุน้อยหรือมีประสบการณ์ในการขับขี่ไม่เพียงพอ ซึ่งเป็นบุคคล 4 ลักษณะ ตามที่กล่าวมาแล้วข้างต้น แม้จะมีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเพียงเล็กน้อยก็มีความสามารถในการควบคุมยานพาหนะลดลงได้ แต่เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบกับกรณีของผู้ขับขี่รถที่เป็นบุคคล 4 ลักษณะ ได้ขับรถขณะเมาสุรา โดยมีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดตั้งแต่ 20 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์แต่ไม่เกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ซึ่งถือว่าผิดกฎหมายตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43(2) แล้ว แต่ผู้ขับขี่ยังไม่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ ไม่ได้มีการกระทำความผิดซ้ำและการขับก็ยังไม่มีผลกระทบต่อผู้อื่นให้ได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจ อันตรายสาหัสหรือถึงแก่ความตายนั้น การจะใช้มาตรการทางกฎหมายใดในการลงโทษผู้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 จึงมีความจำเป็นที่จะต้องเลือกใช้ให้ได้สัดส่วนกับความร้ายแรงของความผิดที่ได้กระทำ ตามหลักทฤษฎีอรรถประโยชน์ (Utilitarianism Theory) และ ทฤษฎีการลงโทษ โดยการกำหนดโทษอาญาให้สอดคล้องกับความร้ายแรงของความผิดอาญาแต่ละฐาน ตามความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อสังคม โดยวัตถุประสงค์หลักของการลงโทษผู้กระทำความผิดตามทฤษฎีอรรถประโยชน์และทฤษฎีการลงโทษ มีแนวคิดว่ามีมนุษย์มีเจตจำนงอิสระ (Free Will) ที่จะเลือกกระทำการสิ่งต่างๆ ได้ ดังนั้น เราจึงควรลงโทษเขาเพื่อความมุ่งหมายในการป้องกันสังคม เพื่อข่มขู่ไม่ให้คนอื่นใช้เจตจำนงอิสระ (Free Will) ในการเลือกกระทำการสิ่งต่างๆ ที่ขัดกับกฎหมาย¹⁴

ซึ่งความผิดในข้อหาขับขีรถขณะเมาสุรา ที่มีการถูกตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดโดยเจ้าหน้าที่ตำรวจ และพบปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกายตั้งแต่ 20 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ แต่ไม่เกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ โดยผู้ขับขี่เป็นบุคคล 4 ลักษณะ ได้แก่ บุคคลที่มีอายุน้อยกว่า 20 ปีบริบูรณ์, บุคคลที่มีใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว, บุคคลที่มีใบอนุญาตขับขี่ประเภทอื่น ซึ่งใช้แทนกันไม่ได้ และ บุคคลที่ถูกยกเลิกใบอนุญาตขับขี่ หรืออยู่ระหว่างการพักใช้งานใบอนุญาตขับขี่ ซึ่งบุคคลดังกล่าวนี้ยังมีความสามารถในการควบคุมยานพาหนะได้ดี และเมื่อพิจารณาประกอบกับข้อมูลความสัมพันธ์ของระดับแอลกอฮอล์ในเลือดกับโอกาสการเกิดอุบัติเหตุจราจร ของสำนักงานกองทุนสนับสนุนการเสริมสร้างสุขภาพ กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข ระบุว่าระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด 20 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ขึ้นไป แต่ไม่เกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ พบว่า สมรรถภาพในการขับขี่รถมีผลเพียงเล็กน้อยเฉพาะบางคน โอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุเมื่อเทียบกับคนที่ไม่ดื่มสุรา มีผลใกล้เคียงกับคนไม่ดื่มสุรา¹⁵ เมื่อศึกษาตามหลักทฤษฎีการลงโทษนั้น การลงโทษต้องได้สัดส่วนกับความผิด (Proportionality of Punishment) หมายถึง จำนวนอัตราโทษที่ผู้กระทำ

¹⁴ปราโมทย์ เสริมศีลธรรม, “หลักเกณฑ์ในการกำหนดโทษทางอาญา,” ภายในโครงการสนับสนุนสารสนเทศเพื่อการทำงานของสมาชิกรัฐสภา, พิมพ์ครั้งที่ 1. (กรุงเทพฯ: สถาบันพระปกเกล้า, 2564), หน้า 16-17.

¹⁵สำนักงานกองทุนสนับสนุนการเสริมสร้างสุขภาพ, สุรากับอุบัติเหตุจราจร. [Online]. available <http://www.thaihealth.or.th>, 2560, (พฤษภาคม, 25).

ความผิดควรจะได้รับต้องเท่ากับความเสียหายที่เขาได้กระทำลงจากการกระทำความผิดนั้น เมื่อเป็นกรณีบุคคล 4 ลักษณะ กระทำความผิดฐานเมาแล้วขับ ซึ่งมีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเพียงเล็กน้อย ตั้งแต่ 20 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ แต่ยังไม่เกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ และยังไม่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ ไม่ได้มีการกระทำความผิดซ้ำ ไม่ได้มีผลกระทบต่อบุคคลภายนอกให้ได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจ อันตรายสาหัส หรือถึงแก่ความตายนั้น แต่กฎหมายกลับให้ลงโทษจำคุกผู้กระทำความผิด ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 160 ตรี คือ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับตั้งแต่ห้าพันบาทถึงสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหกเดือน หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ ถือเป็นการบังคับลงโทษทางอาญาเกินสัดส่วนกับความร้ายแรงของความผิดที่ผู้กระทำความผิดได้กระทำลงไป

ดังนั้นแล้วเพื่อให้การนำโทษปรับเป็นพินัยมาใช้แทนโทษทางอาญา ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ เหมาะสม และให้เกิดความเป็นธรรมกับประชาชนมากที่สุด ผู้ศึกษาจึงมีข้อเสนอแนะให้มีการแก้ไขเพิ่มเติมในประเด็นปัญหาดังต่อไปนี้

1. ปัญหาเกี่ยวกับการใช้ดุลพินิจของเจ้าหน้าที่ของรัฐหรือศาลในการกำหนดค่าปรับเป็นพินัย ตามความผิดในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ผู้ศึกษาเห็นว่า เพื่อให้เกิดความเป็นธรรม ความเสมอภาค ในการใช้ดุลพินิจของเจ้าหน้าที่ของรัฐหรือศาล ในการกำหนดอัตราค่าปรับเป็นพินัยในแต่ละข้อหาที่เป็นความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 จึงเห็นควรให้ออกประกาศระเบียบหลักเกณฑ์การกำหนดค่าปรับเป็นพินัย เท่าที่ไม่ขัดหรือแย้งต่อพระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ. 2565 ให้สอดคล้องกับพระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพินัย มาตรา 9 และเมื่อมีการปรับเป็นพินัยแล้วก็ควรมีกระบวนการในการแก้ไขฟื้นฟูอบรมบ่มนิสัย ผู้กระทำความผิดให้ดีขึ้นอย่างเป็นรูปธรรมและชัดเจน เพื่อให้ผู้กระทำความผิดเหล่านี้เกิดความรับผิดชอบต่อสังคม ตระหนักถึงผลเสียหรือความร้ายแรงของการกระทำความผิดตามกฎหมายจราจร

2. ปัญหาการกำหนดข้อหาความผิดจราจร ฐานขับจี้รถในลักษณะที่เป็นอันตรายที่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สินของผู้อื่น ที่มีบุคคลภายนอกผู้มีส่วนได้เสีย เป็นข้อหาความผิดทางพินัย ผู้ศึกษาเห็นว่า การขับจี้รถนั้นเป็นเรื่องของการใช้รถใช้ถนนร่วมกับผู้อื่น หากขับรถโดยประมาทจนเกิดอุบัติเหตุ และเกิดความเสียหายที่มีผลกระทบต่อบุคคลภายนอก แม้จะไม่มีผู้ใดได้รับบาดเจ็บสาหัส หรือถึงขั้นเสียชีวิตก็ตาม ผู้ขับก็ต้องใช้ความระมัดระวังมากกว่าธรรมดาทั่วไป กฎหมายควรมีโทษที่เป็นสภาพบังคับที่เด็ดขาดหรือมีบทลงโทษที่หนัก เพื่อไม่ให้เกิดการกระทำความผิดซ้ำอีก หรือให้ผู้ขับจี้รถมีความเกรงกลัวต่อกฎหมาย เคารพกฎจราจรเพื่อให้เกิดความปลอดภัยกับผู้ใช้รถใช้ถนนคนอื่น จึงสมควรแก้ไขเพิ่มเติมดังนี้

แก้ไขพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 157 ดังนี้

วรรคหนึ่ง “ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 35 มาตรา 43 (3) (6) (7) หรือ (9) มาตรา 45 มาตรา 46 มาตรา 47 มาตรา 48 มาตรา 53 มาตรา 65 วรรคหนึ่ง หรือ มาตรา 125 ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสี่พันบาท”

วรรคสอง “ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 43 (4) ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี และปรับตั้งแต่สี่พันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท

และนำข้อหาดังกล่าวออกจากบัญชีท้ายพระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ. 2565

3. ปัญหาการขัดกันของกฎหมายในการกำหนดโทษทางอาญาและโทษทางพินัย ในข้อหาความผิดฐานขับจี้รถในขณะเมาสุรา ผู้ศึกษาเห็นว่า เพื่อให้เกิดความเหมาะสมในการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ให้การลงโทษผู้กระทำความผิดได้สัดส่วนกับความร้ายแรงของความผิดที่ได้กระทำ เพื่อให้ผู้กระทำความผิดได้กลับตัวกลับใจ ไม่กระทำความผิดซ้ำอีก ลดการจำคุกกระยะสั้น ลดปัญหานักโทษล้นเรือนจำ ผู้กระทำความผิดสามารถใช้ชีวิตในสังคมได้ต่อไปได้ ไม่ถูกตราหน้าว่าเป็นอาชญากร และเพื่อให้การลงโทษตามกฎหมายมีความเหมาะสมมากยิ่งขึ้น จึงสมควรแก้ไขเพิ่มเติมดังนี้

แก้ไขพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 160 ตรี ดังนี้

วรรคท้าย “ผู้ขับจี้ใน 4 กรณี ต่อไปนี้

1. ผู้ขับจี้ที่มีอายุต่ำกว่ายี่สิบปีบริบูรณ์
2. ผู้ขับจี้ที่ได้รับใบอนุญาตขับจี้รถชั่วคราวตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์
(ใบอนุญาตขับจี้แบบ 2 ปี)
3. ผู้ขับจี้ซึ่งมีใบอนุญาตขับจี้สำหรับรถประเภทอื่นที่ใช้แทนกันไม่ได้ และ
4. ผู้ขับจี้ซึ่งไม่มีใบอนุญาตขับจี้ หรืออยู่ระหว่างถูกพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับจี้

ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 43 (2) ซึ่งมีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดตั้งแต่ 20 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ แต่ไม่เกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ห้าพันบาทถึงสองหมื่นบาท”

และบัญญัติให้เป็นความผิดทางพินัย กำหนดไว้ในท้ายพระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ.

เอกสารอ้างอิง

กฎกระทรวง ฉบับที่ 21 พ.ศ. 2560 ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522, มาตรา 43 (2).

คอลัมน์เกร็ดกฎหมายน่ารู้, การบังคับโทษปรับทางอาญา. [Online]. Available URL:

https://www.senate.go.th/assets/portals/93/fileups/272/files/S%E0%B9%88ub_Jun/12know/k130.pdf, 2567 (เมษายน, 2).

จตุรงค์ ผดุงศ์, “แนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายจราจร กรณีศึกษา พื้นที่รับผิดชอบสถานีตำรวจนครบาลพญาไท.” การค้นคว้าอิสระหลักสูตรรัฐศาสตรมหาบัณฑิต บริหารรัฐกิจและกิจการสาธารณะ สาขาวิชาบริหารรัฐกิจและกิจการสาธารณะ, คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2562.

ชำนาญ จันทร์เรือง, สิ่งที่เป็นความผิดในตัวเอง กับสิ่งที่กฎหมายบัญญัติให้เป็นความผิด. [Online]. available

URL: <https://prachatai.com/journal/2011/12/38317>, 2554 (พฤษภาคม, 7).

ณัฐวิวัฒน์ สุทธิโยธิน, “ทฤษฎีการลงโทษ,” ใน เอกสารหน่วยที่ 6 สาขาวิชานิติศาสตร์. (นนทบุรี: มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช, 2555), หน้า 12.

ปราโมทย์ เสริมศีลธรรม, “หลักเกณฑ์ในการกำหนดโทษทางอาญา,” ภายในโครงการสนับสนุนสารสนเทศเพื่อการทำงานของสมาชิกรัฐสภา, พิมพ์ครั้งที่ 1. (กรุงเทพฯ: สถาบันพระปกเกล้า, 2564): หน้า 16-17.

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522.

พระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ. 2565.

วิลาสินี สิทธิโสภณ, การบังคับใช้กฎหมายจราจรและการลงโทษต่อผู้กระทำผิด. [Online]. Available URL:

https://www.parliament.go.th/ewtadmin/ewt/elaw_parcy/ewt_dl_link.php?nid=1834,2567

(เมษายน, 1).

ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุ เพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน, ข้อมูลรับแจ้งอุบัติเหตุทางถนนในรอบ 24 ชั่วโมง. [Online]. available URL: <https://www.thairsc.com/>, 2567 (เมษายน, 1).

สำนักงานกองทุนสนับสนุนการเสริมสร้างสุขภาพ, สຸຣາกับอุบัติเหตุจราจร. [Online]. available <http://www.thaihealth.or.th>, 2560, (พฤษภาคม, 25).

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา, “ทำไมต้องปรับเป็นพินัย”. [Online]. Available URL:

<http://web.krisdika.go.th/pdfPage.jsp?type=act&actCode=13778>, 2567 (เมษายน, 3).