

ปัญหาและแนวทางแก้ไขในการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าพนักงาน จราจรตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

Problems and Solutions in the Enforcement of Traffic Laws by Traffic
Officers under the Land Traffic Act B.E. 2522 (1979)

ศศิวิมล เผือกเทศ*

Sasiwimol Phueakthet

วันที่รับบทความ 22 มิถุนายน 2568

วันที่แก้ไขบทความ 25 กรกฎาคม 2568

วันที่ตอบรับบทความ 30 กรกฎาคม 2568

* นักศึกษาหลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ปริดี พนมยงค์ มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต

Graduate Student of Master of Law, Pridi Banomyong Faculty of Law, Dhurakij Pundit University

บทคัดย่อ

ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทยยังคงเป็นปัญหาสำคัญที่ส่งผลกระทบต่อชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน แม้จะมีกฎหมายที่ใช้ควบคุมพฤติกรรมผู้ใช้รถใช้ถนน โดยเฉพาะ พระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แต่การบังคับใช้กฎหมายดังกล่าวยังประสบปัญหาในหลายด้าน อาทิ บทบัญญัติที่ไม่ชัดเจน การใช้ดุลพินิจโดยปราศจากหลักเกณฑ์แน่นอน และการขาดระบบตรวจสอบที่มีประสิทธิภาพ การศึกษานี้จึงมุ่งวิเคราะห์ปัญหาเชิงโครงสร้างของการบังคับใช้กฎหมายจราจรในประเทศไทย และเปรียบเทียบกับมาตรการในต่างประเทศ ได้แก่ สิงคโปร์ ญี่ปุ่น และฝรั่งเศส ซึ่งมีระบบกฎหมายที่เข้มงวด โปร่งใส และมีการบูรณาการเทคโนโลยีอย่างมีประสิทธิภาพ

ผลการศึกษา พบว่า การบังคับใช้กฎหมายจราจรในประเทศไทยยังคงประสบปัญหาอย่างต่อเนื่องในหลายประเด็นหลัก ได้แก่ การกำหนดโทษที่ไม่เหมาะสมและไม่มีความยืดหยุ่นเพียงพอ การใช้ดุลพินิจของเจ้าพนักงานจราจรโดยไม่มีหลักเกณฑ์ ที่ชัดเจน และการขาดระบบการตรวจสอบและถ่วงดุลอำนาจที่ครอบคลุมอย่างเพียงพอ เมื่อเปรียบเทียบกับประเทศสิงคโปร์ ญี่ปุ่น และฝรั่งเศส พบว่าประเทศเหล่านี้มีมาตรการที่เข้มงวด และมีการปรับปรุงกฎหมายให้ทันสมัยอย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้ยังมีการบูรณาการระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างมีประสิทธิภาพ และมีการนำเทคโนโลยีมาใช้ในการตรวจสอบ และควบคุมการกระทำผิดได้อย่างครอบคลุม ซึ่งส่งผลให้การบังคับใช้กฎหมายในประเทศเหล่านี้มีประสิทธิภาพสูงกว่าประเทศไทย

ด้วยเหตุนี้จากการศึกษาผู้เขียนมีข้อเสนอแนะ คือ (1) ควรปรับปรุงบทบัญญัติของกฎหมายให้ชัดเจน ครอบคลุม และสอดคล้องกับระดับความร้ายแรงของความผิด โดยเฉพาะในประเด็นการใช้ดุลพินิจ (2) ควรกำหนดบทลงโทษที่เหมาะสมและสะท้อนถึงความร้ายแรงของพฤติกรรมฝ่าฝืน เพื่อสร้างความเป็นธรรมและความปลอดภัยบนท้องถนน (3) ควรพัฒนาระบบตรวจสอบและติดตามการบังคับใช้กฎหมายโดยอาศัยเทคโนโลยีที่มีประสิทธิภาพ และ (4) ส่งเสริมการบูรณาการระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อพัฒนากฎหมายให้ทันสมัยและสอดคล้องกับบริบททางสังคมที่เปลี่ยนแปลง การดำเนินการตามข้อเสนอเหล่านี้จะช่วยยกระดับระบบการบังคับใช้กฎหมายจราจรของไทยให้มีความเข้มงวด เป็นธรรม และยั่งยืนมากยิ่งขึ้น

คำสำคัญ: กฎหมายจราจร; การบังคับใช้กฎหมาย; พระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522

Abstract

Road accidents in Thailand remain a critical issue that continues to affect lives and property. Although laws are in place to regulate road user behavior particularly the Land Traffic Act B.E. 2522 (1979) there are still various structural challenges in law enforcement. These include ambiguous statutory provisions, the exercise of discretion by officers without clear criteria, and the absence of an effective and transparent oversight mechanism. This study aims to analyze the structural problems in traffic law enforcement in Thailand and to compare them with the legal measures adopted in developed countries such as Singapore, Japan, and

France, which demonstrate strict enforcement, transparency, and the effective integration of advanced technology.

The findings reveal that Thailand continues to face fundamental problems in enforcing traffic laws, namely: penalties that are inappropriate or insufficiently flexible; unregulated discretion by traffic officers; and a lack of comprehensive systems for checks and balances. In contrast, Singapore, Japan, and France have adopted modernized legal frameworks, strict enforcement policies, inter-agency collaboration, and technology-based mechanisms for monitoring and controlling traffic offenses—making their systems significantly more effective than that of Thailand.

Hence, the author would like to suggest the following. (1) The provisions of the Land Traffic Act B.E. 2522 (1979) should be amended to be clearer, more comprehensive, and better aligned with the severity of offenses, especially regarding the use of discretion by traffic officers; (2) Penalties should be more proportionate and reflective of offense severity to enhance fairness and road safety; (3) A more effective system for monitoring and enforcing traffic laws should be developed through the use of technology to ensure comprehensive data collection and accountability; and (4) Mechanisms for inter-agency integration should be established to promote effective coordination and ensure ongoing legal updates in response to societal changes. These reforms will help enhance the fairness, efficiency, and sustainability of traffic law enforcement in Thailand and contribute to a long-term reduction in road accidents.

Keywords: Traffic laws; Law enforcement; The Land Traffic Act B.E. 2522 (1979)

บทนำ

ปัญหาจราจร ถือว่าเป็นวิกฤติปัญหาที่สามารถสร้างความเสียหายทั้งในด้านสังคมและเศรษฐกิจของประเทศเป็นอย่างมาก แม้หลายประเทศรวมถึงประเทศไทยจะมีมาตรการส่งเสริมความปลอดภัยทางถนน เช่น การจำกัดความเร็วในเขตชุมชน การรณรงค์เมาไม่ขับ และการบังคับใช้กฎหมายเรื่องหมวกกันน็อคหรือการตั้งด่านตรวจแอลกอฮอล์ แต่ยังไม่สามารถป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนได้ โดยปัญหาการจราจรนั้นสามารถเกิดขึ้นได้จากหลายสาเหตุ¹ อาทิ เช่น ปัญหาของขนส่งมวลชนที่ยังมีระบบที่ไม่เอื้ออำนวยต่อการใช้ประโยชน์ของประชาชน ปัญหาการจราจรติดขัด รวมถึงปัญหาอื่น ๆ โดยเฉพาะปัญหาของการที่ประชาชน

¹ เอกรัตน์ โลหะ, “ปัญหาทางกฎหมายในการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ศึกษากรณี การขอตรวจใบอนุญาตขับขี่,” (วิทยานิพนธ์ นิติศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยศรีปทุม, 2553), น. 1.

ฝ่าฝืนกฎจราจรในปัจจุบัน ซึ่งถือได้ว่าเป็นสาเหตุหลักที่ส่งผลให้เกิดปัญหาจราจร ซึ่งหากสามารถดำเนินการแก้ไขป้องกันมิให้ประชาชนฝ่าฝืนกฎหมายจราจรได้นั้น ก็สามารถส่งผลให้ปัญหาจราจรลดลงได้เช่นกัน

ประเทศไทยมีการกำหนดมาตรการทางกฎหมายควบคุมปัญหาการจราจรโดยเฉพาะพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522 อย่างไรก็ดี ปัญหาการกระทำความผิดบนท้องถนนยังคงเกิดขึ้นอย่างต่อเนื่องอันเนื่องมาจากการไม่เคารพสิทธิผู้อื่น และการไม่เกรงกลัวต่อบทลงโทษทางกฎหมาย โดยพระราชบัญญัติการจราจรทางบก (ฉบับที่ 12) พ.ศ. 2562 มาตรา 140 วรรคแรก ให้อำนาจเจ้าพนักงานจราจรออกใบสั่งแก่ผู้กระทำความผิดที่มีโทษปรับสถานเดียว หรือจำคุกไม่เกิน 1 เดือนพร้อมปรับ โดยสามารถใช้วิธีการตรวจพบด้วยตนเองหรืออุปกรณ์เทคโนโลยี การเปรียบเทียบปรับจะมีผลเลิกคดี ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 37 และระบับสิทธิภาคีมาฟ้อง มาตรา 39 โดยต้องเป็นการยินยอมของผู้กระทำความผิดหลังได้รับแจ้งข้อหาและจำนวนค่าปรับ รวมถึงสิทธิในการไม่ยอมชำระและเข้าสู่กระบวนการศาล อย่างไรก็ตาม แบบใบสั่งตามประกาศสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เรื่อง กำหนดแบบใบสั่งเจ้าพนักงานจราจร พ.ศ. 2563 กลับไม่แสดงข้อมูลสิทธิเหล่านี้อย่างชัดเจน แต่ระบุเฉพาะวิธีการชำระค่าปรับ ทำให้ประชาชนเข้าใจว่าไม่มีทางเลือกอื่นนอกจากการชำระค่าปรับ ซึ่งอาจขัดต่อรัฐธรรมนูญ มาตรา 29 วรรคสอง ที่บัญญัติหลักการสันนิษฐานว่าบริสุทธิ์ อีกทั้งยังตัดอำนาจดุลพินิจของเจ้าพนักงานจราจรในการกำหนดค่าปรับที่เหมาะสมกับพฤติการณ์ของผู้กระทำความผิด ซึ่งประเด็นนี้ได้รับการพิจารณาโดยศาลปกครอง ในคดีหมายเลขดำที่ 2443/2563 คดีหมายเลขแดงที่ 1855/2563 ซึ่งมีคำสั่งเพิกถอนการกำหนดค่าปรับที่แน่นอนตายตัว โดยเห็นว่าอาจไม่กระทบผู้มีฐานะ และเปิดช่องให้กระทำความผิดซ้ำโดยไม่รู้สึกถึงผลกระทบที่แท้จริง ขณะเดียวกันมาตรา 140 วรรคสอง ยังเปิดช่องให้เจ้าพนักงานออกใบสั่งโดยไม่พบตัวผู้กระทำความผิด เช่น ติดไว้ที่รถหรือส่งทางไปรษณีย์ พร้อมหลักฐาน โดย มาตรา 140/1 สันนิษฐานว่าเจ้าของหรือผู้ครอบครองรถเป็นผู้กระทำความผิด แม้จะเปิดช่องให้ได้ยังได้ภายใน 15 วัน แต่ไม่ได้กำหนดวิธีพิจารณาเฉพาะสำหรับคดีลักษณะนี้ ต้องใช้กระบวนการตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา หรือ กฎหมายว่าด้วยการจัดตั้งศาลแขวงและวิธีพิจารณาความอาญาในศาลแขวง ซึ่งมีหลายขั้นตอนและใช้เวลานาน อีกทั้งผู้โต้แย้งจะต้องนำหลักฐานมายืนยันว่าตนมิใช่ผู้กระทำความผิดจริง โดยสถานการณ์เช่นนี้ถือเป็นการผลักภาระเกินสมควรไปยังเจ้าของรถ ส่งผลให้ประชาชนส่วนใหญ่ยินยอมชำระค่าปรับ แทนที่จะเข้าสู่กระบวนการโต้แย้ง ทั้งที่อาจมิใช่ผู้กระทำความผิดจริง ดังนั้น จึงควรมีการปรับปรุงบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องให้ชัดเจน โปร่งใส และเป็นธรรมยิ่งขึ้น เพื่อยกระดับประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายจราจร และคุ้มครองสิทธิของประชาชนอย่างสมดุลและมีหลักประกันตามรัฐธรรมนูญ

2. แนวคิด และทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการลงโทษผู้ฝ่าฝืนกฎหมายจราจร

2.1 หลักความชอบด้วยกฎหมาย

หลักความชอบด้วยกฎหมาย เป็นหลักพื้นฐานของกฎหมายปกครองที่กำหนดให้การกระทำของเจ้าหน้าที่ของรัฐต้องอยู่ภายใต้กรอบของกฎหมายอย่างเคร่งครัด กล่าวคือ รัฐหรือหน่วยงานปกครองไม่อาจใช้อำนาจใด ๆ ได้ นอกเหนือจากที่กฎหมายได้บัญญัติและให้อำนาจไว้อย่างชัดแจ้ง โดยต้องดำเนินการตามขั้นตอนและเงื่อนไขที่กฎหมายกำหนดทุกประการ ทั้งนี้ เพื่อป้องกันมิให้เจ้าหน้าที่ของรัฐใช้อำนาจโดยพลการ

และเป็นการคุ้มครองสิทธิและเสรีภาพของประชาชนให้ปลอดภัยจากการใช้อำนาจที่ไม่เป็นธรรม² โดยหลักการนี้มีรากฐานจากแนวคิดของรัฐธรรมนุญในฐานะกฎหมายสูงสุด ซึ่งกำหนดว่าทุกกฎหมายลำดับรอง และการกระทำทางปกครองจะต้องไม่ขัดต่อรัฐธรรมนูญหรือกฎหมายที่มีลำดับสูงกว่า หากฝ่าฝืนถือเป็นการละเมิดหลักนิติธรรม อนึ่ง แม้ว่าฝ่ายปกครองจะมีอำนาจในการตรากฎหมายลำดับรอง แต่การใช้อำนาจนั้นต้องอยู่ภายใต้เงื่อนไขว่ากฎหมายแม่บทให้อำนาจไว้โดยชัดแจ้ง และต้องไม่ขัดต่อกฎหมายที่อยู่ในลำดับสูงกว่า เช่น รัฐธรรมนูญ กฎหมายระหว่างประเทศ หรือกฎกระทรวง โดยหลักความชอบด้วยกฎหมายจะทำให้การใช้อำนาจของรัฐมีความชอบธรรม และรักษาความเป็นธรรมให้เกิดขึ้นอย่างแท้จริงในสังคม³

2.2 หลักการควบคุมการใช้อำนาจรัฐ

การใช้อำนาจของรัฐถือเป็นการใช้อำนาจที่อยู่เหนือสิทธิของเอกชน ซึ่งโดยธรรมชาติย่อมกระทบต่อสิทธิและเสรีภาพของปัจเจกบุคคล ไม่ว่าโดยตรงหรือโดยอ้อม ดังนั้นจึงต้องอยู่ภายใต้กรอบกฎหมายอย่างเคร่งครัด เพื่อให้สอดคล้องกับหลักความชอบด้วยกฎหมายและระบอบประชาธิปไตยอันยึดถือกฎหมายเป็นใหญ่ โดยอำนาจของรัฐต้องมีที่มาจากกฎหมายที่ตราขึ้นโดยรัฐสภาอย่างชัดเจน และต้องไม่เกินขอบเขตที่กฎหมายให้อำนาจไว้ หากฝ่าฝืน อาจเป็นการใช้อำนาจโดยมิชอบ ซึ่งย่อมถูกตรวจสอบและถ่วงดุลได้ตามกระบวนการยุติธรรม⁴ สำหรับการใช้อำนาจของฝ่ายปกครองต้องดำเนินไปตามหลักความได้สัดส่วน ซึ่งมีองค์ประกอบ 3 ประการ ได้แก่ (1) หลักความเหมาะสม โดยมาตรการต้องตอบโจทก์วัตถุประสงค์ของกฎหมายที่ให้อำนาจมาได้อย่างชัดเจน หากมาตรการใดไม่ช่วยให้บรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้ ย่อมถือว่าไม่เหมาะสม (2) หลักความจำเป็น โดยฝ่ายปกครองต้องเปรียบเทียบมาตรการทางเลือกที่มีอยู่ และเลือกใช้เฉพาะมาตรการที่จำเป็นและกระทบสิทธิและเสรีภาพของประชาชนน้อยที่สุด และ (3) หลักความได้สัดส่วนในความหมายแคบ คือ การชั่งน้ำหนักผลประโยชน์สาธารณะที่รัฐจะได้รับกับผลกระทบหรือความเสียหายที่จะเกิดขึ้นต่อเอกชน ต้องไม่เลือกมาตรการที่สร้างภาระแก่เอกชนเกินควรเมื่อเทียบกับผลประโยชน์สาธารณะ⁵

2.3 ทฤษฎีหลักกระบวนการนิติธรรม

หลักกระบวนการนิติธรรม หมายถึง หลักการสำคัญที่กำหนดให้รัฐใช้อำนาจตามกฎหมายอย่างเป็นธรรม มีเหตุผล และไม่ละเมิดสิทธิของประชาชน โดยต้องดำเนินการตามขั้นตอนและหลักเกณฑ์ทางกฎหมายอย่างเคร่งครัด โดยหลักการนี้สัมพันธ์กับหลักเสรีภาพ ซึ่งมุ่งให้รัฐคุ้มครองสิทธิต่าง ๆ ของประชาชนจากการใช้อำนาจโดยพลการ โดยเฉพาะสิทธิของผู้ถูกกล่าวหาในการโต้แย้ง ตรวจสอบ และแก้ต่างต่อพยานหลักฐานอย่าง

² ตรีพงศธร สัตย์เจริญ, “การกระทำของรัฐบาลกับการออกพระราชกำหนด,” สืบค้นเมื่อวันที่ 4 มิถุนายน 2568, จาก <http://public-law.net/publaw/printPublaw.aspx?ID=952>.

³ นันทวัฒน์ บรมานันท์, “หลักพื้นฐานของกฎหมายปกครอง,” สืบค้นเมื่อวันที่ 4 มิถุนายน 2568, จาก <http://public-law.net/publaw/view.aspx?id=1229>.

⁴ กมลเทพ สมบัติ, “ปัญหาการใช้บังคับกฎหมายเกี่ยวกับการเปรียบเทียบปรับในคดีจราจรทางบก,” (การศึกษาค้นคว้าอิสระนิติศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช, 2566), น. 32-36.

⁵ กลุ่มงานที่ปรึกษากฎหมาย นิติกรรมและสัญญา, “หลักการใช้อำนาจ,” สืบค้นเมื่อวันที่ 4 มิถุนายน 2568, จาก <https://protection.labour.go.th/images/Manual/0001.pdf>.

เป็นธรรมและเปิดเผย⁶ นอกจากนี้ หลักกระบวนการนิติธรรมยังถือเป็นเครื่องมือสำคัญในการถ่วงดุลระหว่างประสิทธิภาพของการปราบปรามอาชญากรรม และการคุ้มครองสิทธิและเสรีภาพของประชาชน ในปัจจุบันกฎหมายหลายประเทศ รวมถึงประเทศไทย ได้นำหลักการทั้งสองมาใช้เพื่อให้เกิดความสมดุลระหว่างการบังคับใช้กฎหมายอย่างมีประสิทธิภาพ และการคุ้มครองสิทธิของผู้ต้องหาอย่างเป็นธรรม⁷

2.4 ทฤษฎีสิทธิได้รับเหตุผล

สิทธิได้รับเหตุผล คือ สิทธิที่ประชาชนหรือผู้มีส่วนได้เสียจะต้องได้รับแจ้งเหตุผลที่เป็นมูลฐานของการใช้อำนาจรัฐหรือการตัดสินใจทางปกครองที่มีผลกระทบต่อสิทธิ เสรีภาพ หรือผลประโยชน์ของตนเอง หลักการนี้ถือเป็นหัวใจสำคัญของความโปร่งใสในการใช้อำนาจรัฐ และเป็นหลักประกันกระบวนการยุติธรรมเชิงปกครองที่สอดคล้องกับหลักนิติธรรม โดยหลักสิทธินี้ปรากฏชัดเจนในบทบัญญัติของกฎหมายต่างประเทศ เช่น มาตรา 13 และ 14 ของกฎหมายคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลแห่งสหภาพยุโรป (GDPR) ที่กำหนดให้ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลต้องแจ้งเหตุผลและวัตถุประสงค์ของการเก็บรวบรวมและประมวลผลข้อมูลให้แก่เจ้าของข้อมูลทราบอย่างชัดเจน ทั้งนี้ เพื่อให้บุคคลนั้นสามารถเข้าใจและคุ้มครองสิทธิของตนได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยในบริบทของกฎหมายปกครอง หลักการสิทธิได้รับเหตุผลยังเชื่อมโยงอย่างใกล้ชิดกับหลักความเป็นธรรมทางปกครอง ซึ่งกำหนดให้ฝ่ายปกครองต้องเปิดเผยเหตุผลในการตัดสินใจหรือการออกคำสั่งทางปกครองให้ผู้มีส่วนได้เสียทราบ ไม่ว่าจะเป็นเหตุผลในข้อเท็จจริงหรือเหตุผลทางกฎหมาย ทั้งนี้ก็เพื่อให้ผู้มีส่วนได้เสียสามารถตรวจสอบความชอบด้วยกฎหมายของคำสั่งทางปกครองนั้นได้ และใช้สิทธิในการอุทธรณ์หรือโต้แย้งได้อย่างมีประสิทธิภาพ⁸ หลักการดังกล่าวยังสะท้อนถึงแนวคิดที่ว่า การตัดสินใจใด ๆ ของรัฐต้องอยู่ภายใต้หลักความโปร่งใสและต้องเปิดโอกาสให้ประชาชนสามารถมีส่วนร่วมได้อย่างเท่าเทียมกัน

2.5 ทฤษฎีเกี่ยวกับการอุทธรณ์

การอุทธรณ์ หมายถึง การที่คู่ความฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งซึ่งไม่เห็นด้วยกับคำพิพากษาหรือคำสั่งของศาลชั้นต้น ขอให้ศาลอุทธรณ์หรือศาลที่สูงกว่าเข้ามาทบทวนตรวจสอบคำพิพากษาหรือคำสั่งนั้นอีกครั้ง ทั้งในส่วนของข้อเท็จจริงและข้อกฎหมาย⁹ กล่าวได้ว่า การอุทธรณ์เป็นกระบวนการทางกฎหมายที่เปิดโอกาสให้คู่ความได้ใช้สิทธิทางศาลเพื่อขอความเป็นธรรม หากคู่ความยินยอมเห็นชอบกับคำพิพากษาหรือคำสั่งของศาลชั้นต้นแล้ว ย่อมไม่สามารถใช้สิทธิอุทธรณ์ได้¹⁰ โดยหลักทั่วไป คู่ความทุกฝ่ายมีสิทธิในการอุทธรณ์ เว้นแต่กรณีที่มีกฎหมายบัญญัติห้ามไว้โดยเฉพาะ และการอุทธรณ์จะมีผลในทางกฎหมายได้ ก็ต่อเมื่อผู้ยื่นอุทธรณ์แสดงเหตุผลที่ชัดเจน

⁶ Will Kenton, “Due Process Defined and How It Works, With Examples and Types,” retrieved June 4, 2025, from <https://www.investopedia.com/terms/d/due-process.asp>

⁷ Özgür Erman, “Due Process in the Fair and Equitable Treatment Standard,” retrieved June 4, 2025, from <https://jusmundi.com/en/document/publication/en-due-process-in-fet>

⁸ Will Kenton, *supra* note 6.

⁹ คณิต ฒ นคร, *กฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา*, พิมพ์ครั้งที่ 9 (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2561), น. 699.

¹⁰ สุรศักดิ์ ลิขสิทธิ์วัฒนกุล, *ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา ฉบับอ้างอิง*, พิมพ์ครั้งที่ 18 (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2561), น. 379.

ว่า คำพิพากษาหรือคำสั่งของศาลชั้นต้นมีความคลาดเคลื่อนหรือไม่ถูกต้อง พร้อมคำขอให้แก้ไขให้ถูกต้องตามหลักกฎหมาย ซึ่งหลักสิทธิในการอุทธรณ์ยังถือเป็นกลไกสำคัญในการคุ้มครองสิทธิของประชาชน โดยเฉพาะในคดีอาญา ซึ่งจำเลยต้องเผชิญกับความเสียหายที่ร้ายแรงจากการถูกลงโทษ ดังนั้น หลายประเทศจึงให้ความสำคัญเป็นพิเศษต่อสิทธิในการอุทธรณ์ของจำเลย เพื่อเปิดโอกาสให้สามารถต่อสู้คดี พิสูจน์ ความบริสุทธิ์ หรือขอให้มีการลดโทษหรือยกฟ้องในกรณีที่คำพิพากษาศาลชั้นต้นมีข้อผิดพลาด¹¹

2.6 ทฤษฎีเกี่ยวกับพยานหลักฐานอิเล็กทรอนิกส์

พยานหลักฐานอิเล็กทรอนิกส์มีความสำคัญในกระบวนการยุติธรรมยุคดิจิทัล โดยต้องพิจารณาตามหลักเกณฑ์ 4 ประการ ได้แก่ (1) ความแท้จริงของข้อมูล (authenticity) หมายถึง ความสามารถในการพิสูจน์ว่าไฟล์หรือข้อมูลนั้นถูกสร้างหรือส่งมาจากแหล่งที่อ้างถึงจริง โดยไม่ผ่านการแก้ไขหรือปลอมแปลงระหว่างกระบวนการจัดเก็บ ถ่ายโอน หรือใช้งานในกระบวนการยุติธรรม ซึ่งถือเป็นปัจจัยสำคัญในการประเมินความน่าเชื่อถือของพยานหลักฐานในชั้นศาล¹² (2) ความครบถ้วนของข้อมูล (integrity) โดยหลักฐานอิเล็กทรอนิกส์จะต้องคงสภาพเดิมโดยไม่มีการดัดแปลง แก้ไข หรือลบทิ้ง ตั้งแต่เวลาที่ได้นำจนถึงเวลาที่นำเสนอในชั้นศาล เพื่อให้สามารถเชื่อถือได้ว่าข้อมูลดังกล่าวสะท้อนความจริงตามเวลาที่เกิดขึ้นเหตุ หากหลักฐานถูกเปลี่ยนแปลงแม้เพียงเล็กน้อย ก็อาจทำให้ศาลปฏิเสธการรับฟังได้ (3) ความเชื่อถือได้ของพยานหลักฐานอิเล็กทรอนิกส์ (reliability) หมายถึง ความสามารถของพยานหลักฐานอิเล็กทรอนิกส์ในการสะท้อนข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้นอย่างถูกต้อง ภายใต้กระบวนการที่โปร่งใสและสอดคล้องตามมาตรฐานทั้งทางเทคนิคและกฎหมาย โดยไม่ถูกบิดเบือนหรือเปลี่ยนแปลง¹³ และ (4) การรับฟังได้ในชั้นศาล (admissibility) หมายถึง ความสามารถของพยานหลักฐานอิเล็กทรอนิกส์ที่จะถูกนำเสนอและรับฟังโดยศาลในกระบวนการพิจารณาคดี โดยไม่ขัดต่อกฎหมายและหลักเกณฑ์แห่งความยุติธรรม หลักการรับฟังได้นี้ไม่ได้พิจารณาเฉพาะตัวเนื้อหาของพยานหลักฐานเท่านั้น หากยังรวมถึงกระบวนการได้มาซึ่งพยานหลักฐานว่ามีความชอบด้วยกฎหมาย ถูกต้องตามขั้นตอน และไม่ขัดต่อสิทธิมนุษยชนหรือหลักนิติธรรม¹⁴ ซึ่งโดยทั่วไป ศาลจะพิจารณาความสามารถในการรับฟังพยานหลักฐานอิเล็กทรอนิกส์จากองค์ประกอบหลัก 4 ประการ หากไม่ผ่านเกณฑ์ข้อใดข้อหนึ่ง ศาลอาจพิจารณาไม่รับฟังพยานหลักฐานนั้น หรือรับฟังโดยให้น้ำหนักน้อยลง¹⁵

¹¹ หฤทัย รัชมีเจริญ, “ปัญหาบางประการเกี่ยวกับวิธีพิจารณาความอาญาในศาลสูง,” (วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2556), น. 62–64.

¹² UNODC, “Electronic Evidence,” retrieved June 4, 2025, from <https://www.unodc.org/unodc/en/terrorism/expertise/electronic-evidence.html>.

¹³ พิชศาล พันธุ์วัฒนา, “ความน่าเชื่อถือของพยานหลักฐานอิเล็กทรอนิกส์ที่ได้จากโทรศัพท์เคลื่อนที่ประเภทสมาร์ทโฟน,” วารสารวิชาการอาญาวิทยาและนิติวิทยาศาสตร์ โรงเรียนนายร้อยตำรวจ เล่มที่ 1, ปีที่ 4, น. 76-83. (มิถุนายน 2561).

¹⁴ UNODC, *supra* note 12.

¹⁵ Bcmorionz, “Digital evidence for legal action,” retrieved June 4, 2025, from <http://www.orionforensics.com/th/2020/12/26/digital-evidence-for-legal-action/>.

3. มาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องเกี่ยวกับการกระทำความผิดที่เกิดจากการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรของประเทศไทยและต่างประเทศ

3.1 มาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการกระทำความผิดจากการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรของประเทศไทย

ประเทศไทยมีการบังคับใช้กฎหมายจราจรผ่านพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งนับเป็นกฎหมายหลักในการกำหนดพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนน เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุและรักษาความปลอดภัยของประชาชน โดยมีการกำหนดพฤติกรรมต้องห้าม พร้อมบทลงโทษที่ครอบคลุมหลายกรณี ทั้งการขับรถโดยประมาท การเมาแล้วขับ การไม่ระมัดระวังต่อผู้ใช้ทางร่วม และการไม่ให้ความร่วมมือกับเจ้าหน้าที่ โดยมาตรา 32 กำหนดให้ผู้ขับขี่ต้องใช้ทางเดินรถอย่างระมัดระวัง โดยเฉพาะเมื่อต้องมีปฏิสัมพันธ์กับกลุ่มเปราะบาง เช่น เด็ก คนชรา และผู้พิการ ส่วนมาตรา 43 บัญญัติลักษณะความผิดในการขับขี้อย่างครอบคลุม เช่น ขับรถขณะมึนเมา ขับรถอมเส้นจราจร หรือใช้โทรศัพท์มือถือโดยไม่มีอุปกรณ์เสริม ทั้งนี้เพื่อกำจัดพฤติกรรมที่เป็นต้นเหตุของอุบัติเหตุโดยตรง ด้านการบังคับใช้ มาตรา 140 ให้อำนาจเจ้าหน้าที่ออกใบสั่งแก่ผู้กระทำความผิด และเปรียบเทียบปรับในบางกรณี โดยหากไม่พบผู้กระทำความผิดสามารถส่งใบสั่งทางไปรษณีย์ตามมาตรา 140/1 และถือว่าได้รับเมื่อพ้น 15 วัน ผู้กระทำความผิดมีสิทธิเลือกชำระค่าปรับหรือเข้าสู่กระบวนการยุติธรรม โดยหากชำระครบถ้วนตามมาตรา 141 จะถือว่าคดีสิ้นสุด หากไม่ชำระภายในเวลาที่กำหนด มาตรา 141 ทวิ ให้อำนาจเจ้าหน้าที่ออกหมายเรียก หรือแจ้งนายทะเบียนเพื่องดรับชำระภาษีประจำปีเป็นการชั่วคราวเพื่อบังคับให้มารายงานตัว

3.2 มาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการกระทำความผิดจากการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรของสาธารณรัฐสิงคโปร์

สาธารณรัฐสิงคโปร์มีการบังคับใช้กฎหมายจราจรอย่างเข้มงวด โดยมีเป้าหมายเพื่อรักษาความปลอดภัยของผู้ใช้ถนนอย่างเป็นระบบ โดยกฎหมายหลักที่ใช้ในการควบคุมการจราจร คือ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2504 (Road Traffic Act 1961 หรือ RTA) ซึ่งบัญญัติความผิดและบทลงโทษไว้อย่างชัดเจน รวมทั้งมีการกำหนดบทบาทของหน่วยงานรัฐและการใช้เทคโนโลยีเพื่อเสริมสร้างประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายจราจรด้วย โดยในปี พ.ศ. 2562 สาธารณรัฐสิงคโปร์ได้มีการแก้ไขกฎหมายโดยเพิ่มมาตรการความเข้มงวดและเพิ่มบทลงโทษทางอาญาสำหรับเพื่อใช้ในการป้องกันกำกับดูแลไม่ให้เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนจากการขับขี้อย่างประมาทที่ขาดความรับผิดชอบ โดยมาตรา 64 ของ RTA กำหนดความผิดจากการขับขี้อย่างประมาทหรืออันตราย ซึ่งมีโทษจำคุกไม่เกิน 12 เดือน ปรับไม่เกิน 5,000 ดอลลาร์สิงคโปร์ หรือทั้งจำทั้งปรับ ศาลยังมีดุลพินิจตัดสินการขับขี้อื่นเพิ่มเติมตามผลกระทบที่เกิดขึ้น เช่น จำนวนผู้บาดเจ็บหรือเสียชีวิต อีกทั้งสาธารณรัฐสิงคโปร์ยังมี ระบบบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถ (Driver Improvement Points System: DIPs) ซึ่งเริ่มใช้มาตั้งแต่ปี ค.ศ. 1983 เป็นระบบการหักคะแนนความประพฤติของผู้ขับขี่ที่กระทำความผิดจราจร โดย

ผู้ที่สะสมแต้มถึงเกณฑ์จะถูกพักใช้หรือเพิกถอนใบขับขี่ และอาจถูกดำเนินคดีอาญา¹⁶ ซึ่งบทลงโทษตาม มาตรา 131 คือการปรับหรือจำคุก และมีโทษหนักขึ้นในกรณีกระทำผิดซ้ำ สำหรับการแจ้งข้อหาหรือหมายเรียกสามารถทำผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ตาม มาตรา 131A หากผู้ถูกร้องไม่มาศาล อาจถูกออกหมายจับตาม มาตรา 133 สำหรับในทางปฏิบัติ มีหน่วยงานหลายแห่งที่มีอำนาจออกใบสั่ง เช่น สำนักงานการขนส่งทางบก (Land Transport Authority : LTA), สำนักงานพัฒนาเมือง (Urban Redevelopment Authority: URA), คณะกรรมการการเคหะแห่งชาติ (Housing Development Board: HDB) และ สภาเมือง (Town Councils) โดยผู้ที่ได้รับใบสั่งสามารถชำระค่าปรับผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ เช่น AXS หรือ SAM รวมทั้งแอปพลิเคชันของภาครัฐ โดยต้องชำระภายในระยะเวลาที่กำหนด มิเช่นนั้นอาจถูกเพิ่มค่าปรับหรือดำเนินคดีในชั้นศาล¹⁷ นอกจากนี้ยังมีมาตรการส่งเสริมวินัยจราจรเชิงบวก เช่น มาตรการเพิ่มแต้มโทษในเขตพิเศษ (เช่น เขตโรงเรียนและเขตผู้สูงอายุ) และมาตรการล้างแต้มอัตโนมัติหากไม่มีความผิดซ้ำเป็นเวลา 12 เดือน¹⁸ ทั้งนี้ ตั้งแต่ วันที่ 1 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566 การอุทธรณ์ความผิดจราจร ทำได้เฉพาะกรณีฉุกเฉินทางการแพทย์เท่านั้น ผ่านระบบ Traffic e-Appeals Portal ซึ่งต้องมีหลักฐาน ประกอบ¹⁹ ทั้งนี้ การให้ข้อมูลเท็จหรือยื่นอุทธรณ์ซ้ำโดยไม่มีข้อมูลใหม่ ถือเป็นความผิดตาม มาตรา 182 แห่งประมวลกฎหมายอาญา ซึ่งมีโทษจำคุกไม่เกิน 2 ปี หรือปรับ หรือทั้งจำทั้งปรับ

3.3 มาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวกับการกระทำความผิดจากการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรของประเทศญี่ปุ่น

ประเทศญี่ปุ่นเป็นหนึ่งในประเทศที่มีมาตรการทางกฎหมายด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างเข้มงวด โดยกฎหมายหลักคือ พระราชบัญญัติจราจรทางถนน (Road Traffic Act 1960) ซึ่งครอบคลุมทั้งระบบการออกใบอนุญาตขับขี่ การกำหนดบทลงโทษ การตัดแต้ม และระบบการออกใบสั่งที่มีหลายระดับ โดยญี่ปุ่นแบ่งใบขับขี่ออกเป็น 3 ประเภท ได้แก่ สำหรับบุคคลทั่วไป เพื่อการขนส่งสาธารณะ และแบบชั่วคราว โดยผู้ขอใบขับขี่ต้องผ่านการสอบข้อเขียนและสอบปฏิบัติ เว้นแต่ จะมีใบรับรองจากโรงเรียนสอนขับรถที่ได้รับการรับรอง²⁰และสำหรับบทลงโทษ ญี่ปุ่นใช้ระบบ “การตัดแต้มความผิด” ซึ่งแบ่งเป็น 5 กลุ่ม ได้แก่ ความผิดทั่วไป

¹⁶ Singapore Police Force, “Penalties for Traffic Offences,” retrieved June 3, 2025, from <https://www.police.gov.sg/Advisories/Traffic/Traffic-Matters/Penalties-for-Traffic-Offences>.

¹⁷ LTA, “LTA Offences & Fines,” retrieved May 28, 2024, from https://onemotoring.lta.gov.sg/content/onemotoring/home/driving/lta_offences_and_fines.html.

¹⁸ Motorist, “Traffic offences in Singapore that carry demerit points & composition fines,” retrieved May 30, 2024, from <https://www.motorist.sg/article/534/2024-update-traffic-offences-in-singapore-that-carry-demerit-points-composition-fines>.

¹⁹ Yahoo Singapore, “Appeals for traffic offences go online,” retrieved June 4, 2024, from <https://sg.news.yahoo.com/appeals-for-traffic-offences-go-online-085629379.html>.

²⁰ กระทรวงคมนาคม, “รายงานการศึกษาดูงานด้านความปลอดภัยทางถนนชุดที่ 3 ณ ประเทศญี่ปุ่น,” สืบค้นเมื่อวันที่ 6 มิถุนายน 2567, จาก https://complain.mot.go.th/gis_group/mot-mlit/img/roadsafety-japan3.pdf.

ความผิดเฉพาะ การขับขี่ด้วยความเร็วเกินกำหนด ความผิดกรณีเกิดอุบัติเหตุ และการชนแล้วหนี หากมีแต้มสะสมถึงระดับที่กำหนดจะถูกพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ โดยแต้มจะคงอยู่ในประวัติย้อนหลัง 3 ปี นอกจากนี้ ญี่ปุ่นมีการจูงใจให้เคารพกฎหมายจราจร โดยหากผู้ขับขี่ไม่มีความผิดและไม่เคยเกิดอุบัติเหตุเลยภายในระยะเวลา 5 ปี จะได้รับใบขับขี่ทองคำ ซึ่งได้รับสิทธิประโยชน์ในการต่ออายุใบขับขี่และส่วนลดเบี้ยประกัน²¹ โดยญี่ปุ่นมีการออกใบสั่งแบ่งตามสี ได้แก่ (1) สีขาว สำหรับความผิดเล็กน้อย เช่น ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย (2) สีน้ำเงิน สำหรับความผิดปานกลาง เช่น ขับเร็ว ใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่ หากชำระค่าปรับภายใน 7 วัน จะไม่ต้องขึ้นศาล (3) สีแดง สำหรับความผิดร้ายแรง เช่น เมาแล้วขับ หรือไม่มีใบขับขี่ และ (4) สีเหลือง โดยใบสั่งประเภทนี้ออกให้สำหรับผู้ขับขี่รถฝ่าฝืนกฎจราจร หากกล้องจับภาพการกระทำความผิดกฎจราจรของบุคคลดังกล่าวได้ บุคคลนั้นจะได้รับการแจ้งเตือน โดยต้องนำใบสั่งดังกล่าวไปยังสถานีตำรวจที่ใกล้ที่สุดเพื่อแลกกับใบสั่งสีขาว สีน้ำเงิน หรือสีแดง ซึ่งเจ้าหน้าที่ตำรวจจะออกใบสั่งสีที่เหมาะสมให้ตามความเหมาะสม²² รวมทั้งวิธีการพิเศษที่ใช้เฉพาะกับความผิดจราจรที่เรียกว่า Hansoku-kin System ซึ่งเป็นระบบค่าปรับทางปกครอง โดยไม่ต้องเข้าสู่กระบวนการอาญา โดยผู้กระทำความผิดสามารถชำระค่าปรับตามค่าแจ้งของเจ้าหน้าที่ในระยะเวลาที่กำหนด สามารถชำระค่าปรับทางธนาคารหรือ ณ ที่ทำการไปรษณีย์ ในกรณีหากไม่ชำระจะถูกดำเนินคดีตามกระบวนการอาญาปกติ²³

3.4 มาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวกับการกระทำความผิดจากการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรของสาธารณรัฐฝรั่งเศส

กฎหมายของสาธารณรัฐฝรั่งเศสแบ่งความผิดจราจรออกเป็น 3 ประเภทหลักตามระดับความร้ายแรง ได้แก่ การละเมิด การกระทำความผิดกฎหมาย และอาชญากรรม โดยการละเมิดนั้นแบ่งย่อยเป็น 5 ระดับ ซึ่งการละเมิดระดับที่ 1-4 ถือเป็นความผิดไม่ร้ายแรงนักและมีโทษเป็นค่าปรับแบบตายตัว โดยไม่ต้องผ่านกระบวนการศาล เช่น ความผิดจากการไม่คาดเข็มขัดนิรภัย การใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ หรือการขับรถเกินความเร็วที่กฎหมายกำหนดเล็กน้อย อย่างไรก็ตาม อาจมีบทลงโทษเพิ่มเติม เช่น การพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ หรือการตัดคะแนนใบขับขี่ และสำหรับความผิดระดับที่ 5 จะต้องเข้าสู่กระบวนการพิจารณาในศาล และศาลจะพิจารณาจากพฤติการณ์ของผู้กระทำความผิดว่ามีการกระทำความผิดซ้ำหรือไม่ นอกจากนี้ ภายใต้ Justice du XX^e siècle ยังได้กำหนดให้ความผิดบางประเภท เช่น ขับรถโดยไม่มีใบอนุญาต หรือไม่มีประกันภัย ต้องรับโทษแบบกำหนดอัตราแน่นอนเช่นเดียวกับการละเมิดทั่วไป แม้จะมีลักษณะร้ายแรงกว่าก็ตาม²⁴ โดยใน

²¹ ณิชนันท์ คุปตานนท์, “ระบบแต้มความผิดในกฎหมายจราจรญี่ปุ่น,” สืบค้นเมื่อวันที่ 11 มิถุนายน 2567, จาก <https://www.bangkokbiznews.com/blogs/columnist/122330>.

²² Plaza Homes, “Japan Traffic Violations: Demerit Point System & Ticket Colors,” retrieved July 13, 2024, from <https://www.realestate-tokyo.com/living-in-tokyo/driving/japan-traffic-violation/>.

²³ Lucas Benitez, “An Overview of Traffic Crime and its Criminal Punishment in Japan,” *Journal of Modern Society and Culture* (现代社会文化研究) (March 2003): 53, 56.

²⁴ ANTAI, “General principles,” retrieved September 18, 2024, from <https://www.antai.gouv.fr/en/offence-file/>.

สาธารณรัฐฝรั่งเศส ผู้ขับขี่ทั้งชาวฝรั่งเศส ชาวต่างชาติ และผู้เช่ารถทุกคนต้องปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของสาธารณรัฐฝรั่งเศส (Code de la Route) อย่างเคร่งครัด โดยความผิดที่พบได้บ่อย ได้แก่ การขับรถเร็วเกินกำหนด การไม่คาดเข็มขัดนิรภัย การขับรถขณะมีเมเมา การไม่สวมหมวกนิรภัยในผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ และ การใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถทั้งนี้ ระบบโทษของสาธารณรัฐฝรั่งเศสมีความยืดหยุ่น โดยเฉพาะบทลงโทษแทนการจำคุก เช่น “โทษปรับแบบรายวัน” ศาลจะกำหนดค่าปรับต่อวันตามสภาพเศรษฐกิจของผู้กระทำผิด สูงสุดไม่เกิน 1,000 ยูโรต่อวัน และไม่เกิน 360 วัน²⁵ รวมถึงมาตรการฝึกอบรมเพื่อเสริมสร้างจิตสำนึกในการใช้รถใช้ถนนร่วมกับผู้อื่น โดยมุ่งหวังให้เกิดการปรับพฤติกรรมมากกว่าการลงโทษเพียงอย่างเดียว แตกต่างจากประเทศไทยที่ยังไม่มีการนำสภาพเศรษฐกิจของผู้กระทำผิดมาเป็นปัจจัยในการกำหนดบทลงโทษ ทำให้ผู้มีรายได้น้อยอาจต้องโทษจำคุกจากการไม่สามารถชำระค่าปรับได้²⁶

4. วิเคราะห์ปัญหาและบทบัญญัติกฎหมายเกี่ยวกับการกระทำความผิด จากการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรระหว่างประเทศไทยและต่างประเทศ

ปัจจุบันยังคงพบว่าการกระทำความผิดที่เกิดจากการฝ่าฝืนกฎหมายจราจร โดยอุบัติเหตุทางท้องถนนส่วนใหญ่มักเกิดจากการที่ผู้ขับขี่ยานพาหนะ หรือผู้ใช้ท้องถนน ปราศจากความเคารพสิทธิของผู้อื่น บุคคลในสังคมยังคงมีความเห็นแก่ตัว ขาดความรับผิดชอบทั้งต่อตนเองและต่อสังคม อีกทั้งมีเกรงกลัวต่อบทลงโทษทางกฎหมาย จึงทำให้ในปัจจุบันปัญหาของการเกิดอุบัติเหตุทางท้องถนน ยังคงเกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง ถึงแม้ว่าประเทศไทยจะมีการแก้ไขมาตรการสำหรับการควบคุมทางกฎหมายอย่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แต่ก็ยังไม่สามารถแก้ไขปัญหาดังกล่าวได้อย่างครอบคลุม ปัญหาที่พบมีอยู่หลายประการ พิจารณาได้ดังต่อไปนี้

4.1 ปัญหาการใช้ดุลพินิจของเจ้าพนักงานจราจรในการออกใบสั่ง

ตามพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43 ได้บัญญัติข้อห้ามเกี่ยวกับพฤติกรรมรถขับขี่ เช่น การขับโดยประมาท กีดขวางทางจราจร หรือใช้โทรศัพท์ขณะขับรถ ซึ่งมีโทษปรับสถานเดียวตาม มาตรา 157 โดยเจ้าหน้าที่สามารถใช้ดุลพินิจออกใบสั่งหรือว่ากล่าวตักเตือนตามมาตรา 140 ได้ อย่างไรก็ตาม กฎหมายไม่ได้กำหนดหลักเกณฑ์การใช้ดุลพินิจไว้อย่างชัดเจน จึงเกิดปัญหาในทางปฏิบัติ เช่น การออกใบสั่งโดยไม่มีหลักฐานภาพถ่ายหรือหลักฐานอิเล็กทรอนิกส์ ทำให้ผู้ขับขี่ไม่สามารถตรวจสอบความถูกต้องหรือโต้แย้งได้ชัดเจน และมักนำไปสู่ข้อร้องเรียนต่อหน่วยงานรัฐ และในขณะเดียวกันการใช้ใบสั่งกระดากที่เขียนด้วยลายมือและติดไว้กับรถยนต์ยังขาดความโปร่งใสและตรวจสอบไม่ได้ เช่น กรณีการจอดรถในที่ห้ามจอด หรือ

²⁵ ปรียวรรณ สุวรรณสุนย์, “สงกรานต์ 2566: จากงานวิจัยข้อเสนอเชิงนโยบายความปลอดภัยทางถนน,” สรุปลผลการเข้าร่วมเวที Public Policy Forum ครั้งที่ 3, จัดโดย สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร, กรุงเทพฯ, 2566: น. 1-14.

²⁶ FrenchEntrée, “Driving Offences and Penalties in France: Fines, Tickets & Points, retrieved September 14, 2024, from <https://www.frenchentree.com/living-in-france/driving/driving-offences-and-penalties-in-france-fines-tickets-points/>.

การขับขี่ผิดเลน ซึ่งหากไม่มีภาพยืนยัน ผู้ขับขี่ต้องพิสูจน์ความบริสุทธิ์ของตน ทั้งที่โดยหลักการแล้ว ภาระการพิสูจน์ควรอยู่ที่เจ้าหน้าที่รัฐผู้กล่าวหา ดังนั้น การใช้ดุลพินิจโดยปราศจากระบบสนับสนุนที่โปร่งใส จึงเป็นปัญหาสำคัญในการบังคับใช้กฎหมายจราจรของประเทศไทยในปัจจุบัน

เมื่อเปรียบเทียบกับมาตรการทางกฎหมายของต่างประเทศ พบว่า ใน **สาธารณรัฐสิงคโปร์** RTA มาตรา 64 (1) กำหนดว่าการขับรถโดยประมาทหรือเป็นอันตรายต่อสาธารณะเป็นความผิดทางอาญา และ มาตรา 65AA ให้อำนาจศาลริบยานยนต์ แม้ในกรณีทำผิดซ้ำ โดยไม่ต้องรอคดีใหม่ การบังคับใช้กฎหมายอาศัยเทคโนโลยี เช่น การใช้กล้องตรวจจับอัตโนมัติ (ANPR) ที่แนบภาพถ่ายในใบสั่ง และหากไม่ชำระค่าปรับ จะถูกระงับต่อทะเบียนทันที นอกจากนี้ยังมีระบบตัดแต้มใบขับขี่อัตโนมัติ หากแต้มหมดจะถูกเพิกถอนใบขับขี่ และต้องเข้ารับการอบรมก่อนขอคืนสิทธิ์ อัตราโทษของสาธารณรัฐสิงคโปร์ก็สูงกว่าประเทศไทยมาก โดยโทษปรับอาจสูงถึง 20,000 ดอลลาร์สิงคโปร์ (ประมาณ 500,000 บาท) และจำคุกสูงสุด 2 ปี ส่วนใน **สาธารณรัฐฝรั่งเศส** ตามมาตรา L234-1 ของ Code de la Route กำหนดว่า หากพบแอลกอฮอล์ในเลือดเกิน 0.80 กรัม/ลิตร ถือว่าผิดกฎหมายโดยไม่ต้องมีอาการมึนเมา โทษคือจำคุก 2 ปี ปรับ 4,500 ยูโร และตัดแต้มใบขับขี่ครั้งหนึ่งโดยอัตโนมัติ แม้กฎหมายไม่กำหนดให้แนบภาพถ่ายทุกกรณี แต่ในทางปฏิบัติ สาธารณรัฐฝรั่งเศสใช้กล้องตรวจจับความเร็วและสัญญาณไฟจราจร พร้อมระบบ e-Contraventions ที่ออกใบสั่งอัตโนมัติ เชื่อมโยงฐานข้อมูลตำรวจ และเปิดให้ตรวจสอบหรืออุทธรณ์ออนไลน์ได้²⁷ นอกจากนี้ ยังมีระบบตัดแต้มใบขับขี่ในสาธารณรัฐฝรั่งเศส เป็นข้อกำหนดตามมาตรา L223-1 ถึง L223-7 ซึ่งหากแต้มครบตามเกณฑ์จะถูกเพิกถอนใบอนุญาตโดยอัตโนมัติ และต้องเข้ารับการอบรมก่อนยื่นขอใหม่ ซึ่งแตกต่างจากประเทศไทยที่ยังไม่มีระบบตัดแต้มที่มีผลใช้จริง และขาดการแนบหลักฐานภาพถ่ายในการออกใบสั่ง และสำหรับ **ประเทศญี่ปุ่น** แม้ว่า Road Traffic Act 1960 จะไม่กำหนดชัดเจนให้แนบภาพถ่ายทุกกรณี แต่ในทางปฏิบัติมีการใช้กล้องตรวจจับความเร็ว และสัญญาณไฟจราจรในเขตเมืองอย่างกว้างขวาง ภาพถ่ายจะถูกส่งไปยังเจ้าหน้าที่และเชื่อมกับระบบข้อมูลกลาง ทำให้การออกใบสั่งโปร่งใสและแม่นยำ²⁸ และประเทศญี่ปุ่นยังมีระบบ ตัดแต้มคะแนนใบขับขี่ หากแต้มถึงเกณฑ์จะถูกพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาต และผู้ขับขี่ต้องอบรมก่อนขอคืนสิทธิ์เช่นเดียวกับสาธารณรัฐสิงคโปร์และสาธารณรัฐฝรั่งเศส เมื่อเทียบกับประเทศไทย แม้จะเริ่มมีแนวคิดใช้กล้องตรวจจับและระบบตัดแต้ม แต่ยังขาดการบังคับใช้จริงและขาดความเป็นระบบ ส่งผลให้การบังคับใช้กฎหมาย ยังขึ้นอยู่กับดุลพินิจของเจ้าหน้าที่ ขาดความโปร่งใส และไม่สามารถตรวจสอบได้อย่างมีประสิทธิภาพเหมือนประเทศอื่น ๆ ดังที่กล่าวมา

²⁷ Niki Borisova, “Better concealed, more effective: France to roll out network of stealth speed cameras,” retrieved June 4, 2024, from <https://monacolife.net/better-concealed-more-effective-france-to-roll-out-network-of-stealth-speed-cameras/>.

²⁸ Quincy B. Fox, “Seeing Red: Speed Cameras in Japan,” retrieved June 4, 2024, from <https://blog.gaijinpot.com/seeing-red-speed-cameras-in-japan/>.

4.2 ปัญหาเกี่ยวกับกระบวนการอุทธรณ์ใบสั่งจราจร

ตามพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 140/1 เจ้าพนักงานสามารถออกใบสั่งโดยไม่พบตัวผู้ขับขี่ เช่น ติดไว้ที่รถ หรือส่งทางไปรษณีย์ และให้ถือว่าเจ้าของรถ เป็นผู้รับใบสั่งเมื่อพ้น 15 วัน โดยสันนิษฐานว่าเป็นผู้กระทำความผิด เว้นแต่ จะแสดงหลักฐานภายใน 30 วัน ซึ่งเป็นการโยนภาระการพิสูจน์ให้ประชาชน อาจขัดต่อหลักสันนิษฐานว่าบริสุทธิ์ตามรัฐธรรมนูญ อีกทั้งกฎหมายยังไม่กำหนด ระบบอุทธรณ์หรือกลไกเฉพาะทาง ทำให้ผู้ถูกกล่าวหาต้องโต้แย้งผ่านพนักงานสอบสวนหรือศาลแขวง ซึ่งมีขั้นตอนซับซ้อนและไม่สะดวก แม้มาตรา 142/8 จะรองรับสิทธิอุทธรณ์ในกรณีถูกพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ แต่ไม่ครอบคลุมกรณีใบสั่งทั่วไป ส่งผลให้ผู้บริสุทธิ์ต้องเสียเวลาและค่าใช้จ่ายโดยไม่จำเป็น ขัดต่อหลักนิติธรรมและความเป็นธรรมในกระบวนการยุติธรรม เมื่อเปรียบเทียบกับต่างประเทศ พบว่าใน**สาธารณรัฐสิงคโปร์** ระบบการแจ้งใบสั่งจราจรถูกกำหนดให้เจ้าหน้าที่ตำรวจหรือหน่วยงานที่ได้รับมอบหมาย เช่น LTA, URA, HDB และ Town Council สามารถออกใบสั่งจราจรได้ โดยไม่มีการสันนิษฐานว่าเจ้าของรถเป็นผู้กระทำความผิด การดำเนินคดีจะมุ่งไปที่ผู้กระทำความผิดโดยตรง และหากไม่ชำระค่าปรับตามกำหนด อาจถูกดำเนินคดีเพิ่มเติม สำหรับการอุทธรณ์ผู้ถูกกล่าวหาสามารถยื่นคำร้องผ่านระบบออนไลน์ ในกรณีมีเหตุจำเป็น เช่น เหตุฉุกเฉินทางการแพทย์ โดยจะพิจารณาตาม RTA มาตรา 115–123 หากให้ข้อมูลเท็จอาจถูกลงโทษเพิ่ม ซึ่งแสดงให้เห็นถึงระบบที่ยึดหลักนิติธรรมและเปิดโอกาสให้ผู้ถูกกล่าวหาเข้าถึงความยุติธรรม ส่วนใน**ประเทศญี่ปุ่น** ระบบใบสั่งแยกตามความร้ายแรง เช่น ความผิดลหุโทษจะได้รับใบสั่งสี่เหลี่ยม ผู้ถูกกล่าวหาสามารถโต้แย้งต่อศาลจราจรภายใต้ศาลแขวงภายใน 14 วัน เช่น ที่เมืองโยโกสุกะจะมีศาลจราจรเปิดทุกวันพฤหัสบดี²⁹ นอกจากนี้ หากความผิดเกิดจากกล้องตรวจจับ จะไม่มีการสันนิษฐานว่าเจ้าของรถเป็นผู้กระทำความผิดโดยอัตโนมัติ แต่มีขั้นตอนพิสูจน์หาตัวผู้ขับขี่จริง ระบบนี้แสดงให้เห็นถึงการคุ้มครองสิทธิและเปิดโอกาสให้โต้แย้งอย่างเป็นธรรม แตกต่างจากประเทศไทยที่ผู้ถูกกล่าวหาต้องรับภาระโดยตรง ส่วนใน**สาธารณรัฐฝรั่งเศส** มีกระบวนการอุทธรณ์ชัดเจน โดยแบ่งความผิดจราจรเป็น 5 ระดับ ความผิดระดับ 1–4 เป็นค่าปรับแบบตายตัว สามารถชำระภายใน 15 หรือ 45 วันเพื่อยุติคดี หากไม่เห็นด้วยสามารถส่งแบบฟอร์มโต้แย้งพร้อมหลักฐานไปยัง อัยการรัฐ ภายใน 45 วัน โดยอัยการจะทำหน้าที่เสมือน คณะกรรมการพิจารณาอิสระ ส่วนความผิดระดับ 5 เช่น เมาแล้วขับ จะเข้าสู่กระบวนการศาลตามปกติ โดยกฎหมาย Code de la route มาตรา L121-1 และ L121-2 ยังระบุให้ต้องระบุตัวผู้กระทำความผิดโดยตรง และไม่สันนิษฐานว่าเจ้าของรถเป็นผู้กระทำความผิด เว้นแต่ มีหลักฐานชัดเจน อีกทั้งสาธารณรัฐฝรั่งเศสยังส่งเสริมการชำระค่าปรับผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ และให้ส่วนลดหากชำระตรงเวลา เมื่อเทียบกับ**ประเทศไทย** จะเห็นว่าประเทศไทยยังขาดระบบอุทธรณ์ที่เป็นขั้นตอนและโปร่งใส ไม่มีคณะกรรมการกลางหรือกลไกในการไกล่เกลี่ย ทำให้ประชาชนต้องเข้าสู่กระบวนการสอบสวนหรือศาลทันที ซึ่งแตกต่างจากต่างประเทศที่มีกลไกเฉพาะด้านที่เอื้อต่อสิทธิของผู้ถูกกล่าวหา และยึดหลักนิติธรรมในการดำเนินคดีจราจรได้อย่างแท้จริง

²⁹ U.S. Navy, “CFAY SECURITY DEPARTMENT TRAFFIC COURT,” retrieved November 11, 2024, from <https://cnrj.cnmc.navy.mil/Installations/CFA-Yokosuka/Operations-and-Management/Security/Traffic-Court>.

4.3 ปัญหาเกี่ยวกับการขาดกลไกคณะกรรมการตรวจสอบ

ประเทศไทย แม้พระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522 จะให้อำนาจแก่เจ้าพนักงานจราจรในการออกใบสั่งและกำหนดค่าปรับแก่ผู้กระทำความผิด แต่ประเทศไทย ยังไม่มีคณะกรรมการอิสระหรือกลไกกลางในการกำกับตรวจสอบการใช้อำนาจดังกล่าว ส่งผลให้การบังคับใช้กฎหมายขึ้นอยู่กับดุลพินิจของเจ้าหน้าที่แต่ละคน โดยขาดระบบถ่วงดุลหรือการตรวจสอบอย่างเป็นรูปธรรม โดยในทางปฏิบัติ การไม่มีหน่วยตรวจสอบเฉพาะทางก่อให้เกิดปัญหาการใช้อำนาจที่ไม่เป็นธรรม การเลือกปฏิบัติ และการตีความกฎหมายที่ไม่สอดคล้องกัน ซึ่งนำไปสู่ความเหลื่อมล้ำระหว่างพื้นที่หรือเจ้าหน้าที่ อีกทั้งยังเปิดช่องให้เกิดการใช้อำนาจในทางมิชอบ เช่น การเรียกรับผลประโยชน์หรือออกใบสั่งโดยไม่มีหลักฐานชัดเจน ทำให้ประชาชนไม่มีโอกาสโต้แย้งหรือพิสูจน์ความบริสุทธิ์ได้อย่างเป็นธรรม นอกจากนี้ การไม่มีกลไกตรวจสอบที่โปร่งใส ส่งผลต่อ หลักนิติธรรมและสิทธิมนุษยชน เพราะแม้ประชาชนจะมีสิทธิร้องเรียนหรืออุทธรณ์คำสั่งของเจ้าหน้าที่ แต่ช่องทางที่มีอยู่ เช่น การยื่นเรื่องต่อพนักงานสอบสวนหรือศาล กลับมีขั้นตอนที่ซับซ้อน ใช้เวลานาน และไม่เอื้อต่อผู้ถูกกล่าวหา ทำให้หลายคนยอมชำระค่าปรับโดยไม่ได้รับความเป็นธรรมตามกระบวนการยุติธรรมทางปกครองอย่างแท้จริง เมื่อเปรียบเทียบกับต่างประเทศ จะเห็นได้ชัดว่า หลายประเทศได้พัฒนากลไกตรวจสอบการบังคับใช้กฎหมายจราจรให้มีความเป็นธรรมและโปร่งใสมากกว่าประเทศไทย โดยใน **สาธารณรัฐสิงคโปร์** ระบบระบบบริหารจัดการความผิดเกี่ยวกับกฎจราจร (Traffic Offence Management System) ช่วยให้ประชาชนสามารถตรวจสอบใบสั่ง เห็นหลักฐาน เช่น ภาพถ่ายหรือวิดีโอ และยื่นอุทธรณ์ผ่านช่องทางออนไลน์ได้ทันที ทั้งยังมีหน่วยงานกลางที่ตรวจสอบคำสั่งของเจ้าหน้าที่อย่างเป็นระบบ รวมถึงระบบ ตัดคะแนนความประพฤติ ที่เชื่อมโยงกับฐานข้อมูลกลาง ทำให้การบังคับใช้กฎหมายอิงหลักฐานเชิงประจักษ์มากกว่าดุลพินิจในที่เกิดเหตุ

ประเทศญี่ปุ่น ใช้เทคโนโลยีกล้องตรวจจับความเร็วและสัญญาณไฟอย่างแพร่หลาย โดยเชื่อมต่อข้อมูลไปยังหน่วยงานกลางเพื่อใช้เป็นหลักฐานในการออกใบสั่ง อีกทั้งยังจัดตั้ง ศาลจราจร (Traffic Court) ภายใตศาลแขวง เพื่อพิจารณาอุทธรณ์ใบสั่งอย่างเป็นระบบ โดยผู้ขับขี่สามารถยื่นคำร้องโต้แย้งได้ภายในกำหนดเวลา เช่น 14 วัน นอกจากนี้ ประเทศญี่ปุ่นยังมีระบบ ตัดแต้มใบขับขี่ ที่มีผลบังคับใช้จริง หากแต้มถึงเกณฑ์ที่กำหนดจะถูกพักใช้หรือถูกเพิกถอนใบขับขี่โดยอัตโนมัติ ซึ่งผู้กระทำความผิดต้องเข้ารับการอบรมก่อนขอคืนสิทธิ รวมทั้ง

สาธารณรัฐฝรั่งเศส มีระบบใบสั่งอิเล็กทรอนิกส์สำหรับความผิดหลุโทษ (e-Contraventions) ที่เชื่อมโยงกับฐานข้อมูลของตำรวจและระบบศาล อำนาจความสะดวกในการตรวจสอบใบสั่ง ชำระค่าปรับ และยื่นอุทธรณ์ทางออนไลน์ นอกจากนี้ สาธารณรัฐฝรั่งเศสยังมีกลไกตรวจสอบโดยให้อัยการรัฐทำหน้าที่กลั่นกรองคำร้องโต้แย้ง เปรียบเสมือนคณะกรรมการอิสระในการควบคุมความชอบด้วยกฎหมายของใบสั่ง หากผู้ขับขี่ไม่เห็นด้วยกับใบสั่ง สามารถยื่นโต้แย้งพร้อมหลักฐานภายใน 45 วัน ระบบ ตัดคะแนนความประพฤติ ก็ถูกบังคับใช้อย่างเข้มงวด โดยเชื่อมโยงกับบทลงโทษที่ชัดเจน เช่น การพักใช้หรือเพิกถอนใบขับขี่เมื่อคะแนนถึงเกณฑ์ เมื่อเทียบกับประเทศไทยนั้น ยังไม่มีคณะกรรมการตรวจสอบหรือกลไกกลางที่เป็นอิสระในการกำกับดูแลการใช้อำนาจของเจ้าหน้าที่จราจร จึงยังต้องพึ่งพาดุลพินิจของเจ้าหน้าที่ในที่เกิดเหตุโดยตรง ไม่มีช่องทางตรวจสอบหลักฐานหรือยื่นอุทธรณ์ที่เป็นระบบ ส่งผลให้ประชาชนเข้าไม่ถึงกระบวนการยุติธรรมอย่างแท้จริง ขณะที่

ต่างประเทศได้พัฒนาระบบเทคโนโลยี กฎหมาย และกลไกตรวจสอบ อย่างครบวงจร อันเป็นการเสริมสร้างความโปร่งใส ยุติธรรม และลดข้อพิพาทในกระบวนการบังคับใช้กฎหมายจรรยาอย่างมีประสิทธิภาพ

5. บทสรุปและข้อเสนอแนะ

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เป็นกฎหมายสำคัญในการควบคุมพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนนในประเทศไทย อย่างไรก็ตาม จากการศึกษาพบว่า ยังมีข้อจำกัดในการบังคับใช้ โดยเฉพาะการเปิดช่องให้เจ้าพนักงานจราจรใช้ดุลพินิจในการออกใบสั่งโดยไม่ต้องมีหลักฐาน เช่น ภาพถ่ายหรือวิดีโอ ส่งผลต่อความโปร่งใสและความเป็นธรรม ข้อกฎหมายบางมาตราใช้ถ้อยคำไม่ชัดเจน เช่น ขับขี่โดยนำพาอันตราย ซึ่งทำให้เกิดการตีความที่กว้างเกินไป และเสี่ยงต่อการใช้อำนาจโดยมิชอบ ขณะเดียวกันกลไกการอุทธรณ์คำสั่งก็ยังไม่มีความชัดเจนและเข้าถึงได้ยาก ทำให้ประชาชนจำนวนมากจ่ายอมชำระค่าปรับ แม้เชื่อว่าตนไม่ได้กระทำความผิดและการสันนิษฐานว่าเจ้าของรถเป็นผู้กระทำความผิด หากไม่ได้แย้งภายในเวลาที่กำหนด ยังอาจขัดต่อหลักการสันนิษฐานความบริสุทธิ์ในกระบวนการยุติธรรม นอกจากนี้ ยังไม่มีระบบตรวจสอบการใช้อำนาจของเจ้าพนักงานจราจรที่เป็นอิสระและมีประสิทธิภาพ ส่งผลให้การบังคับใช้กฎหมายในแต่ละพื้นที่ขาดมาตรฐานรวมและประชาชนขาดช่องทางร้องเรียนที่รวดเร็วและเป็นธรรม ดังนั้น จึงควรมีการปรับปรุงบทบัญญัติที่ไม่ชัดเจนเพิ่มข้อกำหนดเรื่องหลักฐานในการออกใบสั่ง พัฒนาระบบอุทธรณ์ที่เข้าถึงง่าย และจัดตั้งกลไกตรวจสอบอำนาจของเจ้าพนักงาน เพื่อยกระดับความน่าเชื่อถือและประสิทธิภาพของการบังคับใช้กฎหมายจราจรไทยให้สอดคล้องกับหลักนิติธรรมสมัยใหม่

เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้นผู้วิจัยจึงมีข้อเสนอแนะดังนี้

1) ควรเพิ่มเติมบทบัญญัติในมาตรา 140 ให้เจ้าพนักงานต้องมีหลักฐานสนับสนุน เช่น ภาพถ่ายหรือวิดีโอจากกล้องวงจรปิดหรืออุปกรณ์จับความเร็วในกรณีที่มีการออกใบสั่ง เพื่อเพิ่มความโปร่งใสและมีความน่าเชื่อถือในกระบวนการบังคับใช้กฎหมาย รวมทั้งควรพิจารณาปรับเพิ่มโทษในกรณีที่มี พฤติกรรมเสี่ยงสูง เช่น การใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่ หรือการขับขี่โดยไม่เว้นระยะปลอดภัย เป็นต้น โดยเทียบเคียงกับมาตรฐานโทษปรับของสาธารณรัฐสิงคโปร์และประเทศญี่ปุ่น ที่มุ่งเน้นให้โทษปรับสะท้อนถึงอันตรายที่เกิดขึ้นจริง และสามารถป้องกันการกระทำความผิดซ้ำ และสอดคล้องกับแนวทางของสาธารณรัฐฝรั่งเศสและประเทศญี่ปุ่น ที่มีการเพิกถอนใบขับขี่เมื่อกระทำความผิดซ้ำ หรือมีการกระทำความผิดในระดับร้ายแรง เช่น อุบัติเหตุที่มีผู้บาดเจ็บหรือเสียชีวิต

พร้อมทั้งเห็นควรให้ ยกเลิกการใช้ใบสั่งกระดาษแบบเดิม และบังคับใช้ระบบอิเล็กทรอนิกส์ พร้อมอุปกรณ์พิมพ์หลักฐานภาพถ่ายได้ทันที โดยให้สำนักงานตำรวจแห่งชาติพัฒนาอุปกรณ์พกพาที่สามารถถ่ายภาพหรือวิดีโอ และพิมพ์หลักฐานภาพถ่ายแนบใบสั่งได้ทันทีจากอุปกรณ์ดังกล่าว (เช่น Handheld Printer หรือ Mobile Printer) เพื่อเพิ่มความโปร่งใส ลดข้อโต้แย้ง และเพิ่มความสะดวกในการชำระค่าปรับหรือยื่นอุทธรณ์ของผู้ขับขี่ มาตรการนี้สอดคล้องกับแนวทางในสาธารณรัฐสิงคโปร์ ญี่ปุ่น และสาธารณรัฐฝรั่งเศส ที่กำหนดให้เจ้าหน้าที่ต้องแนบหลักฐานภาพถ่ายประกอบใบสั่งทุกครั้งและเชื่อมโยงกับฐานข้อมูลกลางเพื่อให้ผู้ขับขี่สามารถตรวจสอบสถานะใบสั่งได้อย่างสะดวกและทันสมัย และเพื่อคุ้มครองสิทธิของผู้ถูกกล่าวหา ให้เจ้าพนักงานจราจรต้องจัดให้ผู้ขับขี่เข้าถึงหลักฐานภาพถ่ายหรือวิดีโอประกอบใบสั่งก่อนตัดสินใจชำระค่าปรับหรือ

อุทธรณ์ได้อย่างเต็มที่ เพื่อให้ผู้ขับขึ้นใจได้ว่าตนกระทำผิดจริง และเพิ่มความเชื่อมั่นของประชาชนต่อกระบวนการยุติธรรม ตลอดจนยกระดับมาตรฐานการบังคับใช้กฎหมายจรรยาให้ทันสมัยและสอดคล้องกับหลักสากล

2) เห็นว่าควรเสนอให้ปรับปรุงพระราชบัญญัติจรรยาทางบก พ.ศ. 2522 โดยเพิ่มเติมกลไกการอุทธรณ์ และตรวจสอบการออกใบสั่ง ซึ่งต่อเนื่องจากข้อเสนอแนะก่อนหน้านี้ที่กำหนดให้เจ้าพนักงานจราจรต้องแนบหลักฐาน เช่น ภาพถ่ายหรือวิดีโอประกอบใบสั่งทุกครั้ง หากไม่มีหลักฐานที่ชัดเจน ใบสั่งดังกล่าวถือเป็นโมฆะ โดยให้เพิ่มบทบัญญัติใหม่ในมาตรา 140/1 เพื่อขยายความมาตรา 140 (ใหม่) โดยมีข้อความดังนี้

มาตรา 140/1 “ในกรณีที่เจ้าพนักงานจราจรออกใบสั่ง โดยไม่มีหลักฐานสนับสนุน เช่น ภาพถ่าย วิดีโอ หรือข้อมูลจากอุปกรณ์ตรวจจับความเร็ว ให้ใบสั่งดังกล่าวเป็นโมฆะ และผู้ขับขี่สามารถยื่นคำร้องขอยกเลิกใบสั่งต่อหน่วยงานที่รับผิดชอบภายใน 15 วันนับจากวันที่ได้รับใบสั่ง ผู้ขับขี่ที่ได้รับใบสั่งมีสิทธิยื่นคำร้องขออุทธรณ์ใบสั่งต่อหน่วยงานที่รับผิดชอบได้ โดยต้องแนบหลักฐานสนับสนุน เช่น ภาพจากกล้องหน้ารถ หรือคำชี้แจงภายในระยะเวลา 15 วัน การพิจารณาคำร้องให้แล้วเสร็จภายใน 30 วัน หากพบว่าใบสั่งดังกล่าวออกโดยไม่ถูกต้อง ให้ยกเลิกใบสั่งและแจ้งผลการพิจารณาให้ผู้ขับขี่ทราบ”

3) เห็นควรเสนอให้ปรับปรุงกฎหมายและพัฒนากลไก โดยเสนอให้จัดตั้ง “คณะกรรมการตรวจสอบการปฏิบัติงานของเจ้าพนักงานจราจร” ภายใต้กระทรวงคมนาคมหรือสำนักงานกฤษฎีกา เพื่อทำหน้าที่ตรวจสอบข้อร้องเรียนเกี่ยวกับการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่จราจร รวมถึงการตรวจสอบความโปร่งใสในการออกใบสั่ง ซึ่งคณะกรรมการควรประกอบด้วยตัวแทนจากภาครัฐ องค์กรอิสระ และภาคประชาชน เพื่อให้เกิดความสมดุล และไม่มีผลประโยชน์ทับซ้อน โดยเพิ่มบทบัญญัติลงไปในพระราชบัญญัติจรรยาทางบก พ.ศ. 2522 ฉบับแก้ไข ดังนี้

มาตรา 140/2 “ให้จัดตั้งคณะกรรมการตรวจสอบการปฏิบัติงานของเจ้าพนักงานจราจร เพื่อทำหน้าที่ตรวจสอบข้อร้องเรียนเกี่ยวกับการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าพนักงานจราจร รวมถึงการตรวจสอบความถูกต้อง และโปร่งใสของการออกใบสั่ง คณะกรรมการนี้ให้ประกอบด้วยตัวแทนจากภาครัฐ องค์กรอิสระ และภาคประชาชน ทั้งนี้ การตรวจสอบข้อร้องเรียนต้องแล้วเสร็จภายใน 30 วัน และแจ้งผลการพิจารณาให้ผู้ร้องเรียนทราบทันที ในกรณีที่เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ออกใบสั่งโดยไม่มีหลักฐานสนับสนุน หรือกระทำผิดโดยจงใจ ให้คณะกรรมการตรวจสอบการปฏิบัติงานของเจ้าพนักงานจราจร มีอำนาจแนะนำบทลงโทษทางวินัยต่อเจ้าหน้าที่ดังกล่าว รวมถึงการยกเลิกใบสั่งที่ออกโดยมิชอบ” และ

มาตรา 140/3 “ประชาชนมีสิทธิร้องเรียนหรือยื่นคำร้องขอให้ตรวจสอบการปฏิบัติงานของเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ ผ่านช่องทางที่กำหนด เช่น ระบบออนไลน์ หรือศูนย์บริการประชาชน ทั้งนี้ ให้หน่วยงานที่รับผิดชอบดำเนินการตรวจสอบภายใน 30 วัน และแจ้งผลการตรวจสอบให้ผู้ร้องเรียนทราบ”

บรรณานุกรม

- กมลเทพ สมบัติ. “ปัญหาการใช้บังคับกฎหมายเกี่ยวกับการเปรียบเทียบปรับในคดีจราจรทางบก.” การศึกษาค้นคว้าอิสระ นิติศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช, 2566.
- กลุ่มงานที่ปรึกษากฎหมาย นิติกรรมและสัญญา, “หลักการใช้ดุลพินิจ,” <https://protection.labour.go.th/images/Manual/0001.pdf>, 4 มิถุนายน 2568.
- กระทรวงคมนาคม. “รายงานการศึกษาทางด้านความปลอดภัยทางถนนชุดที่ 3 ณ ประเทศญี่ปุ่น.” https://complain.mot.go.th/gis_group/mot-mlit/img/roadsafety-japan3.pdf, 6 มิถุนายน 2567.
- คณิต ณ นคร. กฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา. พิมพ์ครั้งที่ 9. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2561.
- ตรีพงษ์ธร สัตย์เจริญ. “การกระทำของรัฐบาลกับการออกพระราชกำหนด.” <http://public-law.net/publaw/printPublaw.aspx?ID=952>, 4 มิถุนายน 2568.
- ณิชนันท์ คุปตานนท์. “ระบบแต้มความผิดในกฎหมายจราจรญี่ปุ่น.” <https://www.bangkokbiznews.com/blogs/columnist/122330>, 11 มิถุนายน 2567.
- ปรียวรรณ สุวรรณสุนย์. “สงกรานต์ 2566: จากงานวิจัยสู่ข้อเสนอเชิงนโยบายความปลอดภัยทางถนน.” สรุปลผลการเข้าร่วมเวที Public Policy Forum ครั้งที่ 3. จัดโดย สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร กรุงเทพฯ, 2566.
- พิชศาล พันธุ์วัฒนา. “ความน่าเชื่อถือของพยานหลักฐานอิเล็กทรอนิกส์ที่ได้จากโทรศัพท์เคลื่อนที่ประเภทสมาร์ตโฟน.” วารสารวิชาการอาชญวิทยาและนิติวิทยาศาสตร์ โรงเรียนนายร้อยตำรวจ เล่มที่ 1, ปีที่ 4, (มิถุนายน 2561).
- นันทวัฒน์ บรมานันท์. “หลักพื้นฐานของกฎหมายปกครอง.” <http://public-law.net/publaw/view.aspx?id=1229>, 4 มิถุนายน 2568.
- สุรศักดิ์ ลิขสิทธิ์วัฒนกุล. ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา ฉบับอ้างอิง. พิมพ์ครั้งที่ 18. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2561.
- หฤทัย รัชมิเจริญ. “ปัญหาบางประการเกี่ยวกับวิธีพิจารณาคดีอาญาในศาลสูง.” วิทยานิพนธ์นิติศาสตร์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2556.
- เอกรัตน์ โลหะ. “ปัญหาทางกฎหมายในการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522: ศึกษากรณีการขอตรวจใบอนุญาตขับขี่.” วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยศรีปทุม, 2553.
- ANTAi, “General principles,” <https://www.antai.gouv.fr/en/offence-file>, September 18, 2025.
- Bcmorionz. “Digital evidence for legal action.” <http://www.orionforensics.com/th/2020/12/26/digital-evidence-for-legal-action>, June 4, 2025.
- FrenchEntrée. “Driving Offences and Penalties in France: Fines, Tickets & Points.” <https://www.frenchentree.com/living-in-france/driving/driving-offences-and-penalties-in-france-fines-tickets-points>, September 14, 2024.

Benitez, Lucas. “An Overview of Traffic Crime and its Criminal Punishment in Japan.”

26. *Journal of Modern Society and Culture* (现代社会文化研究). (March 2003).

LTA. “LTA Offences & Fines.”

https://onemotoring.lta.gov.sg/content/onemotoring/home/driving/lta_offences_and_fines.html, May 28, 2024.

Motorist. “Traffic offences in Singapore that carry demerit points & composition fines.”

<https://www.motorist.sg/article/534/2024-update-traffic-offences-in-singapore-that-carry-demerit-points-composition-fines>, May 30, 2024.

Niki Borisova. “Better concealed, more effective: France to roll out network of stealth speed cameras.” <https://monacolife.net/better-concealed-more-effective-france-to-roll-out-network-of-stealth-speed-cameras>, June 4, 2025.

Plaza Homes. “Japan Traffic Violations: Demerit Point System & Ticket Colors.”

<https://www.realestate-tokyo.com/living-in-tokyo/driving/japan-traffic-violation>, July 13, 2025.

Quincy B. Fox, “Seeing Red: Speed Cameras in Japan,” <https://blog.gaijinpot.com/seeing-red-speed-cameras-in-japan>, June 4, 2025.

Özgür Erman. “Due Process in the Fair and Equitable Treatment Standard.” <https://jusmundi.com/en/document/publication/en-due-process-in-fet>, June 4, 2025.

Singapore Police Force. “Penalties for Traffic Offences.”

<https://www.police.gov.sg/Advisories/Traffic/Traffic-Matters/Penalties-for-Traffic-Offences>, June 3, 2025.

UNODC. “Electronic Evidence.”

<https://www.unodc.org/unodc/en/terrorism/expertise/electronic-evidence.html>, June 4, 2025.

U.S. Navy, “CFAY SECURITY DEPARTMENT TRAFFIC COURT,”

<https://cnrj.cnrc.navy.mil/Installations/CFA-Yokosuka/Operations-and-Management/Security/Traffic-Court>, November 11, 2024.

Will Kenton. “Due Process Defined and How It Works, With Examples and Types.”

<https://www.investopedia.com/terms/d/due-process.asp>, June 4, 2025.

Yahoo Singapore. “Appeals for traffic offences go online.” <https://sg.news.yahoo.com/appeals-for-traffic-offences-go-online-085629379.html>, June 4, 2025.