

วิเคราะห์ปัญหาอันเกิดจากการใช้ดุลพินิจของเจ้าพนักงานในการปฏิบัติตาม

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

จากการศึกษาจะพบว่า การดำเนินคดีตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ในประเทศไทยมีวิธีดำเนินการเกี่ยวกับความผิดจราจร โดยการใช้วิธีการทางศาลและวิธีการทางบริหารเหมือนกับประเทศอื่น ๆ แต่วิธีการทางบริหารของประเทศไทยนั้นได้ให้อำนาจแก่เจ้าพนักงานอย่างกว้างขวางในการเปรียบเทียบความผิดจราจรร้ายแรงด้วย ดังนั้นในบทนี้ ผู้เขียนจะวิเคราะห์ถึงปัญหาอันเกิดจากการใช้ดุลพินิจดังกล่าวของเจ้าพนักงานตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

4.1 การลงโทษปรับตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

รัฐได้นำบัญญัติกฎหมายขึ้นมา ก็เพื่อที่จะใช้กฎหมายเป็นเครื่องมือในการรักษาความสงบเรียบร้อยของสังคม และการลงโทษก็เป็นเครื่องมือในการส่งเสริมประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมาย โดยมีวัตถุประสงค์ที่แท้จริงในการลงโทษ คือ ต้องการให้สมาชิกของรัฐอยู่ร่วมกันด้วยความสงบเรียบร้อยและเพื่อคุ้มครองสังคม เช่นเดียวกับที่พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ที่ถูกบัญญัติขึ้นมา ก็เพื่อให้เกิดความสะดวกและปลอดภัยในการจราจร และมีบทกำหนดโทษก็เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายจราจรมีประสิทธิภาพ ดังนั้น การลงโทษจึงเป็นส่วนประกอบในการที่จะช่วยให้กฎหมายได้รับการปฏิบัติที่ถูกต้องสมบูรณ์ยิ่งขึ้นในการคุ้มครองสังคม การนำกฎหมายมาใช้ให้ผิดวัตถุประสงค์ของการลงโทษย่อมเป็นการใช้กฎหมายที่มีขอบและไม่เป็นการกระทำเพื่อส่งเสริมประสิทธิภาพของกฎหมาย ซึ่งจากที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น ลักษณะของกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบกตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 นั้น มีลักษณะเป็นความผิดเล็กน้อยและโดยเนื้อแท้แล้ว เป็นกฎหมายที่บัญญัติขึ้นมา เพื่อเป็นข้อห้ามใน

สังคมหรืออาจจะกล่าวได้ว่าเป็นความผิดเพราะกฎหมายบัญญัติไว้โดยมีลักษณะเป็นความผิดในทางปกครอง บทลงโทษจึงมีเพียงการลงโทษปรับและโทษจำคุกเพียงเล็กน้อยเท่านั้น แต่เนื่องจากความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เป็นความผิดที่มีโทษทางอาญาและเมื่อนิยามถึงทฤษฎีการลงโทษจะเห็นได้ว่าทฤษฎีที่จะนำมาใช้เกี่ยวกับโทษปรับตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 นั่นก็คือ ทฤษฎีข่มขู่ (deterrence) โดยการปรับตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 นั้นจะมีผลในการยับยั้งไม่ให้ผู้กระทำความผิดกฎจราจรกระทำผิดอีกและทำให้เกิดความยำเกรงแก่บุคคลทั่วไปไม่ให้เกิดความผิดขึ้นอีก เหตุที่มีการบัญญัติความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ที่ เป็นความผิดในทางปกครองให้เป็นความผิดในทางอาญา ทั้งนี้ก็เพื่อให้ประชาชนเกิดความเกรงกลัวและปฏิบัติตามกฎหมายอย่างเคร่งครัดอันจะเป็นการบังคับใช้กฎหมายเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพแต่การที่นำเอาความผิดในทางปกครองมาบัญญัติเป็นความผิดอาญาโดยไม่จำเป็น เช่นนี้ก่อให้เกิดปัญหาการบังคับใช้กฎหมายอาญาเกินขอบเขต (overcriminalization)\* ในต่างประเทศโดยเฉพาะประเทศสหพันธ์สาธารณรัฐ

---

\* การบังคับใช้กฎหมายอาญาเกินขอบเขต (overcriminalization) หมายถึง การตรากฎหมายที่กำหนดให้การกระทำเล็ก ๆ น้อย ๆ หรือไม่สำคัญเป็นความผิดอาญา อันส่งผลให้มีกฎหมายอาญามากเกินกว่าที่สามารถบังคับใช้ได้หรือเกินกว่าที่จำเป็นในการปกป้องคุ้มครองสังคมและความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน ดังนั้นการที่ได้บัญญัติให้ความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มีโทษทางอาญาแม้จะก่อให้เกิดผลดีในด้านการรักษาความสงบเรียบร้อยของสังคมโดยผ่านกระบวนการข่มขู่ด้วยโทษและการลงโทษทางอาญาก็ตาม แต่ในทางตรงกันข้ามการบังคับใช้กฎหมายอาญากับความผิดจราจรยังก่อให้เกิดปัญหาในด้านทรัพยากรของหน่วยงานในกระบวนการยุติธรรมทางอาญาที่มีจำกัดและอยู่ในภาระงานที่เกินกำลังจะต้องรับภาระกับคดีจราจรที่เป็นคดีเล็กน้อยจึงเป็นการสูญเสียโอกาสที่จะใช้จำนวนเดียวกันนี้ไปใช้กับความผิดทางอาญาอื่นที่สำคัญกว่า โปรดดู Samford H. Kadish, "Glossary," "Encyclopedia of Crime and Justice 4 (1983) : 1695.

เยอรมันได้มีการแยกความผิดเกี่ยวกับกฎหมายจราจรออกเป็นความผิดในทางบริหารโดยการชำระค่าปรับ (penance money) ไม่ถือว่าเป็นโทษปรับในทางอาญา (fine) นอกจากนี้ในกรณีไม่ยอมชำระค่าปรับดังกล่าวก็จะไม่มีการใช้มาตรการกักขังแทนการชำระค่าปรับบังคับ แต่ใช้วิธีการบังคับคดีทางแพ่งแบบรวดเร็ว (summary modes of civil execution) แทน

การลงโทษปรับตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 จะต้องได้สัดส่วนกับอันตรายหรือความร้ายแรงของการกระทำความผิด\* เมื่อพิจารณาถึงอัตราโทษปรับตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 จะพบว่าอัตราโทษปรับของความผิดนั้นมีอัตราในจำนวนเงินที่เล็กน้อยไม่ได้สัดส่วนกับความร้ายแรงของความผิดที่จะทำให้ผู้กระทำความผิดเข็ดหลาบ หรือมีความระมัดระวังมากขึ้น เช่น ความผิดฐานนำรถที่ไม่มั่นคงแข็งแรงหรืออาจเกิดอันตรายมาใช้ในทางเดินรถตามมาตรา 6 มีอัตราโทษปรับไม่เกิน 500 บาท หรือความผิดฐานขับรถในทางเดินรถบนทางโค้ง ที่แคบ ที่คับขันไม่ลดความเร็วรถในลักษณะที่จะให้เกิดความปลอดภัยตามมาตรา 69 มีอัตราโทษปรับไม่เกิน 500 บาท ซึ่งจากการศึกษาในบทที่ 2 จะเห็นได้ว่าการกระทำความผิดเหล่านี้ล้วนแต่ก่อให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยในการจราจรได้ ซึ่งนับได้ว่าเป็นปัญหาสำคัญที่มีผลในการลงโทษปรับของพนักงานสอบสวนในการป้องกันการกระทำความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ดังนั้น เห็นได้ชัดว่าควรมีการปรับปรุงเปลี่ยนแปลงแก้ไขเพื่อกำหนดจำนวนเงินของความผิดดังกล่าวให้มีความเหมาะสมและควรมีอัตราที่สูงขึ้นเนื่องจากในปัจจุบันค่าของเงินได้เปลี่ยนแปลงไปแล้ว และปัญหาในการลงโทษปรับอีกประการหนึ่งคือ โทษปรับตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เป็นระบบการกำหนดค่าปรับตายตัว (fixed sum) ดังนั้นการลงโทษปรับผู้กระทำความผิดในความผิดประเภทเดียวกันและถูกปรับในจำนวนเท่า ๆ กัน ผู้กระทำความผิดที่มีฐานะการเงินดีกว่าย่อมได้รับผลกระทบน้อยกว่าผู้กระทำความผิดที่มีฐานะยากจน ทำให้ผู้กระทำความผิดที่มีฐานะดีไม่เกิดความอึดเกรงในการละเว้นจากการกระทำความผิด การลงโทษปรับจึงได้ผลสมบูรณ์ในการป้องกันเพียงระดับหนึ่งเท่านั้นซึ่งจากที่ได้กล่าวมาข้างต้นแล้วว่าความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เป็นความผิดในทางปกครองดังนั้นจึงควรที่จะนำมาตรการทางปกครองมาใช้ ดังนั้น การหามาตรการในทางปกครองที่เหมาะสมในการที่จะป้องกันแก้ไขให้ผู้กระทำความผิด

ตามพระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ. 2522 เรือนรัที่จะไม่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่สังคม และเพื่อให้ผู้กระทำผิดได้ใช้ความระมัดระวังหรือหลีกเลี่ยงในการที่จะก่อให้เกิดผลเสียหาย ดังกล่าวต่อความปลอดภัยและความเป็นระเบียบในการจรรยาบรรณมากกว่าเดิม ดังนั้น การลงโทษปรับอันเป็นการข่มขู่ปราบปรามเพียงอย่างเดียวไม่สามารถจะป้องกันการกระทำผิดเกี่ยวกับ จรรยาบรรณของผู้ที่มีฐานะการเงินที่ดีไม่ได้ การลงโทษต่อผู้กระทำความผิดกฎหมายจรรยาบรรณจึงต้อง คำนึงถึงมาตรการทางปกครองที่เหมาะสมที่จะนำมาใช้ร่วมกับการปรับตามพระราชบัญญัติ จรรยาบรรณ พ.ศ. 2522 และเนื่องจากผู้กระทำความผิดกฎหมายจรรยาบรรณนั้นสามารถแก้ไข ปรับเปลี่ยนพฤติกรรมไม่ให้กระทำผิดซ้ำได้โดยการให้ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจรรยาบรรณและวิธีปฏิบัติ ที่ถูกต้องเพิ่มมาตรการต่าง ๆ เช่น การเข้าอบรมกฎหมายจรรยาบรรณในโรงเรียนสำหรับอบรม ผู้กระทำความผิดเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมผู้กระทำความผิดมิให้กระทำผิดซ้ำอีกหรือการกำหนด เงื่อนไขในการทำกิจกรรมบริการสังคม เป็นต้น ซึ่งการนำเอามาตรการทางปกครองดังกล่าวมาใช้ควบคู่กับการลงโทษปรับตามพระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ. 2522 แล้วผู้เขียนเห็นว่าย่อม เป็นการทำให้การลงโทษตามพระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ. 2522 มีผลในการคุ้มครองสังคม มากกว่าการลงโทษปรับเพียงอย่างเดียว

#### 4.2 ลักษณะของดุลพินิจและการใช้ดุลพินิจของเจ้าพนักงานตามพระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ. 2522

อำนาจดุลพินิจเป็นอำนาจที่กฎหมายให้แก่ฝ่ายปกครองในการที่จะสามารถวินิจฉัยสั่งการให้เหมาะสมกับมาตรการภายในขอบเขตแห่งกฎหมาย ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการมอบดุลพินิจในการใช้อำนาจของเจ้าพนักงานฝ่ายปกครองในการบังคับการกระทำความผิดในทางปกครองอาจมีอันตรายในแง่ที่ว่าเจ้าพนักงานอาจใช้อำนาจไม่เหมาะสมได้ และพระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ. 2522 ซึ่งโดยเนื้อแท้แล้วเป็นความผิดในทางปกครองได้ให้อำนาจแก่นักงานสอบสวนในการใช้ดุลพินิจในการเปรียบเทียบปรับผู้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ. 2522 โดยพนักงานสอบสวนสามารถที่จะทำการเปรียบเทียบความผิดจรรยาบรรณที่มีลักษณะที่ร้ายแรงได้ด้วย การที่กฎหมายได้ให้อำนาจแก่เจ้าพนักงานดังกล่าวนี้อาจก่อให้เกิด

การใช้ดุลพินิจตามอำเภอใจได้ และก้าวล้ำไปกระทบกระเทือนสิทธิของประชาชนได้จึงเป็นเรื่องสำคัญ เพราะดุลพินิจมีลักษณะในตัวของมันเองซึ่งค่อนข้างเป็นอัตวิสัยอยู่มาก ดังนั้นก่อนที่จะทำการศึกษาดำเนินการใช้ดุลพินิจของเจ้าพนักงานในการปฏิบัติตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งเป็นความผิดในทางปกครองนี้ จึงควรที่จะพิจารณาในเรื่องต้นเลี้ยวก่อนว่าดุลพินิจมีลักษณะ ขอบเขต และหลักการในการใช้ดุลพินิจอย่างไร

#### 4.2.1 ลักษณะของดุลพินิจและความหมายของดุลพินิจ

ดุลพินิจ หมายความว่า การวินิจฉัยที่เห็นสมควร<sup>1</sup> มีความหมายตรงกับภาษาอังกฤษว่า "Discretion" ซึ่งมีรากศัพท์มาจากภาษาละตินว่า "Discretio" โดยมีความหมายในทางกฎหมายว่า เป็นอำนาจหรือสิทธิพิเศษ (privilege) ของศาลหรือองค์กรอื่นที่จะพิจารณาตามหลักยุติธรรม ซึ่งจะมีการพิจารณานำไปใช้ตามภาวะแวดล้อมแห่งพฤติการณ์ และรวมถึงการใช้พิจารณาญาณในการตัดสินใจของตัวผู้พิพากษาหรือของเจ้าหน้าที่ที่มีอำนาจนั้นตามหลักยุติธรรม โดยไม่ขึ้นอยู่กับวิจาร์ญาณหรือการตัดสินใจของผู้อื่น<sup>2</sup> ซึ่งอาจเทียบเคียง<sup>3</sup> กับความหมายของดุลพินิจฝ่ายปกครองได้ว่า เป็นอำนาจที่กฎหมายให้ฝ่ายปกครองสามารถที่จะวินิจฉัยสั่งการให้เหมาะสมกับมาตรการภายในขอบแห่งกฎหมายของฝ่ายนิติบัญญัติที่ไม่สามารถตรากฎหมายให้ละเอียดได้ทุกเรื่อง<sup>4</sup> ทั้งนี้โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อทำให้กฎหมายไม่แข็งกระด้าง แต่สามารถยืดหยุ่นปรับให้สอดคล้องและเป็นธรรมกับข้อเท็จจริงเฉพาะรายได้ โดยคำนึงถึงความยุติธรรมเฉพาะคดี

<sup>1</sup>Black's Law Dictionary' 4<sup>th</sup> ed., (St.Paul minnesota : West Publishing Co.,1951), p. 553.

<sup>2</sup>ผู้เขียนเห็นว่า แม้ดุลพินิจเป็นอำนาจที่อิสระที่จะตัดสินใจหรือกระทำด้วยตนเองไม่มีผู้ใดผู้หนึ่งมาบังคับ แต่ทั้งนี้ต้องไม่ใช่การกระทำตามอำเภอใจแต่เป็นเรื่องที่ต้องวินิจฉัยด้วยเหตุผล และคำนึงถึงความยุติธรรมด้วย

#### 4.2.2 ความสำคัญของดุลพินิจ

โดยทั่วไปการใช้ดุลพินิจไม่ว่าจะเป็นไปตามกฎหมายใด เมื่อมีการใช้ดุลพินิจแล้วจะต้องมีส่วนประกอบด้วยกัน 3 ส่วนซึ่งเรียกว่าเป็นพฤติกรรมแห่งดุลพินิจ (The exercise of discretion) คือ

- (1). ส่วนของการค้นหาความจริง
- (2). ส่วนของการปรับข้อเท็จจริงเข้ากับหลักกฎหมาย
- (3). ส่วนของการพิจารณาเกี่ยวกับพฤติกรรมต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องภายหลังจากที่ทราบข้อเท็จจริงและข้อกฎหมายแล้ว<sup>1</sup>

มีลักษณะกฎหมายอยู่บทหนึ่งซึ่งกล่าวไว้โดย Cohen ว่า "เมื่อมีกฎหมายก็ย่อมมีดุลพินิจอยู่เคียงคู่" ( Rules must be Supplemented with discretion ) โดย Cohen ได้ให้เหตุผลว่าการบังคับใช้กฎหมายโดยตรงแต่ประการเดียวก็อาจทำให้เกิดความยุติธรรมได้แต่ไม่อาจสนองความยุติธรรมเป็นรายกรณีได้ ดังนั้น เพื่ออำนวยความสะดวกยุติธรรมเฉพาะกรณีจึงควรให้ดุลพินิจมีส่วนร่วมอยู่ในการการบังคับใช้กฎหมายด้วย ซึ่ง Cohen เรียกว่า "ชีวิตและความยืดหยุ่น" ( the life and flexibility ) จากเหตุผลดังกล่าวแสดงให้เห็นได้ว่าอำนาจความยุติธรรมที่แท้จริงนั้น ควรจะมีความยืดหยุ่นเพื่อให้ผู้ใช้ นำเอาปัจจัยกระทบทางสังคมและศาสตร์ที่เกี่ยวข้องมาร่วมพิจารณาเพื่อค้นหาความเป็นธรรมโดยแท้จริง ดังนั้น

<sup>1</sup> กมลชัย รัตนสกาวงศ์, "ความคิดพื้นฐานเกี่ยวกับดุลพินิจฝ่ายปกครองของประเทศไทย สหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมัน," บทนิพนธ์คดี (กันยายน 2529) : 51.

<sup>2</sup> สมยศ เชื้อไทย, "การกระทำทางปกครอง," วารสารนิติศาสตร์ 17 (กันยายน 2530) : 57

<sup>3</sup> Keneth Cuop Davis, "Discretionary Justice : A Preliminary Inquiry", 2<sup>nd</sup> ed., (Louisiana: Edward Pros, Inc., 1969), p.4.

<sup>4</sup> Ibid., p. 17-19.

สังคมใดที่ไม่เปิดโอกาสให้มีการใช้ดุลพินิจเท่ากับว่าสังคมนั้นปฏิเสธความยุติธรรมนั่นเอง และหากมองย้อนไปในประวัติศาสตร์แล้วจะเห็นได้ว่าทุกระบบการปกครองและทุกระบบกฎหมายย่อมมีทั้งตัวบทกฎหมายและดุลพินิจอยู่ควบคู่กันไป ดังนั้นหากสังคมใดหรือระบบกฎหมายใดมุ่งที่จะบังคับใช้ให้เป็นไปตามเนื้อความแห่งบทบัญญัติของกฎหมายที่กำหนดไว้แต่เพียงอย่างเดียว โดยไม่มีการใช้ดุลพินิจประกอบด้วย นอกจากจะไม่มีความเป็นธรรมแล้วยังถือว่าเป็นประชาชนในสังคมนั้นยินยอมให้คนตายปกครองคนเป็น<sup>7</sup>

#### 4.2.3 โทษของดุลพินิจ

เนื่องจากดุลพินิจนั้นมีลักษณะเป็นอัตตวิสัยอยู่มาก ดังนั้นหากผู้ใช้ดุลพินิจไม่ได้คำนึงถึงหลักความยุติธรรมแล้วย่อมก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรมขึ้นได้ Kenneth Culp Davis ได้กล่าวว่า<sup>7</sup> "ดุลพินิจนั้นประกอบด้วยหลายมิติ" ดังนั้นการใช้ดุลพินิจผิดพลาดขึ้นอยู่กับตัวผู้ใช้ดุลพินิจนั่นเอง หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งดุลพินิจนั้นมีได้มีอันตราอยู่ในตัวเองแต่ขึ้นอยู่กับว่าจะใช้พิจารณาหรือยกเอาดุลพินิจมาใช้ในตอนใด เพราะข้อเท็จจริงทุกเรื่องมีช่องทางให้ใช้ดุลพินิจหลายประการแล้วแต่ข้อเท็จจริงเช่นใดควรใช้มิติใดของดุลพินิจมาใช้บังคับ หากเลือกใช้ดุลพินิจถูกต้องดุลพินิจนั้นก็จะเป็นธรรมได้ ดังนั้นการใช้ดุลพินิจจะต้องมีพื้นฐานของความยุติธรรมหรือหลักนิติธรรมในการใช้เพื่อป้องกันการผิดพลาดหรือก่อให้เกิดโทษ ซึ่งเราเรียกดุลพินิจที่มีหลักนิติธรรมนี้ว่า ดุลพินิจยุติธรรม (judicial discretion , legal discretion )

<sup>7</sup> ชุมพล พลรักษ์ , "การละเมิดกฎหมายในสังคมไทย," วารสารทนายความ 15 (สิงหาคม 2516) : 116.

<sup>7</sup> รุ่งพล เจริญพันธ์, "การใช้ดุลพินิจในกฎหมายเยอรมัน," วารสารนิติศาสตร์ 9 (2521 ) : 2-3.

#### 4.2.4 ขอบเขตและการควบคุมดุลินิจ

ขอบเขตของดุลินิจจะมีมากเพียงใดขึ้นอยู่กับว่ากฎหมายบัญญัติให้บังคับใช้กฎหมายนั้นสามารถใช้ดุลินิจได้กว้างหรือแคบเพียงใดแต่ไม่ว่าจะกำหนดขอบเขตของดุลินิจไว้กว้างขวางหรือแคบเพียงใดก็ย่อมก่อให้เกิดผลดีและผลเสีย กล่าวคือ ถ้ากำหนดขอบเขตของดุลินิจไว้กว้างก็อาจเกิดอันตรายและผลร้ายจากการใช้ดุลินิจที่ผิดพลาด และนำไปสู่การใช้อำนาจตามอำเภอใจ และหากกำหนดขอบเขตของดุลินิจไว้แคบเกินไปก็อาจไม่สามารถให้ความเป็นธรรมเฉพาะกรณีได้

เกี่ยวกับการใช้ดุลินิจได้ปรากฏด้วยคำที่น่าสนใจจากคดี *R; v. Walcott* ว่า "อะไรก็ตามที่มีดุลินิจเข้ามาเกี่ยวข้องก็ย่อมเป็นแต่ด้วยคำที่เอื้ออำนวยต่อการกระทำตามอำเภอใจเท่านั้น" ดังนั้นการกำหนดขอบเขตของดุลินิจจึงต้องคำนึงถึงสิทธิขั้นพื้นฐานและประโยชน์ของสังคมด้วย และเพื่อไม่ให้การใช้ดุลินิจที่มีลักษณะเป็นอัตตวิสัยค่อนข้างมากดังที่ได้กล่าวมาแล้วกระทบกระเทือนถึงสิทธิขั้นพื้นฐานและประโยชน์ของสังคมจึงต้องมีการควบคุมการใช้ดุลินิจอีกชั้นหนึ่ง เพื่อให้การใช้ดุลินิจเป็นไปเพื่อประโยชน์ความยุติธรรมอย่างแท้จริง ซึ่งแยกพิจารณาได้ 2 ประการ คือ

(1). โครงสร้างของดุลินิจ หมายถึง สิ่งที่กำหนดขั้นตอนและวิธีการในการพิจารณาเกี่ยวกับดุลินิจเป็นองค์ประกอบสำคัญในการช่วยเหลือเพื่อให้ได้มาซึ่งข้อมูลต่าง ๆ ต่อการใช้ดุลินิจอย่างเปิดเผยและยุติธรรม อันได้แก่ แผนการ นโยบาย ข้อเท็จจริง เหตุผลการสืบเสาะ และกระบวนการพิจารณา

(2). การทบทวนดุลินิจ เมื่อมีการใช้ดุลินิจก็ต้องมีองค์กรในตรวจสอบควบคุม

---

\* ษนิญญา (รัชรี) ษัษสุวรรณ, "การใช้ดุลินิจในการดำเนินคดีอาญาของอัยการ,"  
วิทยานิพนธ์นิติศาสตร์มหาบัณฑิต ภาควิชานิติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย  
พ.ศ. 2526 , หน้า 31.

\* Keneth Cuop Davis, Discretionary Justice : A Preliminary Inquiry 2 , p. 98.



การใช้ดุลพินิจนั้นอีกต่างหากจากองค์กรผู้ใช้ ซึ่งอาจอยู่ในของการอุทธรณ์ การตรวจทานหรือ การควบคุมไม่ให้ขัดกับหลักเกณฑ์ ในการทบทวนดุลพินิจนั้นอาจจะทบทวนก่อนใช้ก็ได้

ดังนั้นจะเห็นได้ว่าการใช้ดุลพินิจในทางกฎหมายเป็นสิ่งที่จำเป็นที่ไม่อาจหลีกเลี่ยงได้ เพราะถือว่าดุลพินิจเป็นสิ่งที่เคียงคู่กับกฎหมายเสมอ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกฎหมายอาญา ในการลงโทษผู้กระทำความผิดที่ศาลจะต้องใช้ดุลพินิจมาเกี่ยวข้องในการวินิจฉัยลงโทษนั้นศาล ต้องคำนึงถึงวัตถุประสงค์ของการลงโทษ สภาพความผิด และมูลเหตุประกอบในการใช้ดุลพินิจซึ่งได้แก่ ลักษณะผู้กระทำความผิด ลักษณะของผู้ถูกทำร้าย ผลของความผิด ประโยชน์ของรัฐหรือสาธารณชน และที่สำคัญต้องคำนึงถึงความยุติธรรม ดังภาษิตกฎหมายที่ว่า "ตุลาการที่ดีย่อมไม่นิพากษาอรรถคดีโดยอัตโนมัติหรือตามใจตนเอง แต่ยอมนิพากษาตามตัวบทกฎหมายและความยุติธรรม" (*judex bonus nihil ex suo faciat, nec propositione domesticae voluntatis, sed juxta leges et jura pronunciet.*)<sup>10</sup> ดังนั้นการใช้ดุลพินิจของเจ้าพนักงานฝ่ายปกครองก็จะทำตามอำเภอใจหรือตามความพอใจไม่ได้ หากต้องอยู่ภายใต้ขอบเขตของความชอบด้วยกฎหมาย โดยมีวัตถุประสงค์ของกฎหมายเป็นเครื่องชี้นำ และสิ่งที่เจ้าพนักงานฝ่ายปกครองจะต้องคำนึงในการใช้ดุลพินิจด้วย ก็คือ

(1). หลักสมควรแก่เหตุ หลักนี้เรียกร้องว่าวิธีการหรือมาตรการที่ฝ่ายปกครองจะใช้ให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์นั้นต้องเหมาะสม ได้สัดส่วนกับเป้าหมายที่ได้รับ เช่น การนำมาตรการเข้าอบรมกฎจราจรมาใช้กับผู้ที่ทำผิดกฎจราจรหลายครั้ง

(2). หลักเสมอภาค เป็นหลักหนึ่งในสิทธิพื้นฐานในการที่ฝ่ายปกครองได้ใช้ดุลพินิจในเรื่องใดเรื่องหนึ่งที่มีลักษณะและข้อเท็จจริงเหมือนกันก็ต้องผูกพันที่จะวินิจฉัยเรื่องเดียวในลักษณะเดิม การผูกพันกับการวินิจฉัยในครั้งก่อน ๆ ของฝ่ายปกครองสามารถเปลี่ยนแปลงแนวทางการใช้อำนาจดุลพินิจภายในขอบเขตของกฎหมายได้เสมอ แต่ในกรณีข้อเท็จจริง

<sup>10</sup>วิชา มหาคุณ, ศาลยุติธรรมและการนิพากษาคดี (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2536), หน้า 34-38.

เหมือนกันทั้งสองกรณี ฝ่ายปกครองจะปฏิบัติให้แตกต่างกันไม่ได้ ความผูกพันต่อคำวินิจฉัยก่อน ๆ ของฝ่ายปกครองนี้จะต้องเป็นคำวินิจฉัยที่ชอบด้วยกฎหมายด้วยตามหลักการกระทำของฝ่ายปกครองจะต้องชอบด้วยกฎหมาย และการที่ฝ่ายปกครองผูกพันต่อคดีวินิจฉัยก่อน ๆ ของตนนั้นไม่ใช่ฝ่ายปกครองไม่มีดุลพินิจแต่ถือว่าเป็นการสร้างแนวการใช้ดุลพินิจนั้น เพราะหน้าที่ของหลักความเสมอภาค คือการใช้กฎหมายให้มีผลบังคับมากที่สุดแก่ประชาชนอย่างเสมอหน้าเท่าเทียมกันซึ่งเป็นรูปแบบองค์ประกอบที่สำคัญของความยุติธรรม และขณะเดียวกันก็หมายถึงข้อห้ามในการใช้อำนาจหน้าที่ตามอำเภอใจด้วย<sup>11</sup>

ดุลพินิจฝ่ายปกครองที่บกพร่องนั้นเกิดขึ้นจากการที่เจ้าหน้าที่ฝ่ายปกครองไม่ได้คำนึงถึงขอบเขตหรือความผูกพันทางกฎหมายตามหลักการกระทำของฝ่ายปกครองจะต้องชอบด้วยกฎหมาย ดังนั้นการกระทำที่ถือว่าเป็นความบกพร่องในการใช้ดุลพินิจจำแนกได้เป็น 3 ลักษณะคือ<sup>12</sup>

(1). การใช้ดุลพินิจมากเกินไปที่กฎหมายกำหนด คือการที่เจ้าหน้าที่ฝ่ายปกครองเลือกวินิจฉัยในสิ่งที่เกินกว่าขอบเขตที่ฝ่ายนิติบัญญัติให้อำนาจในส่วนผลทางกฎหมาย เช่น ความผิดฐานแข่งรถตามมาตรา 134 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 พนักงานสอบสวนไม่มีอำนาจเปรียบเทียบปรับตามมาตรา 145 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แต่ได้ใช้อำนาจในการเปรียบเทียบปรับความผิดดังกล่าว

(2). การไม่ใช้ดุลพินิจ การที่ฝ่ายปกครองมีอำนาจในการใช้ดุลพินิจ ในขณะเดียวกันนั้น ฝ่ายปกครองก็ผูกพันโดยมีหน้าที่จะต้องใช้ดุลพินิจการที่เจ้าหน้าที่ฝ่ายปกครองไม่ใช้ดุลพินิจ อาจเกิดจากความสะเพร่า หรือสำคัญผิดว่าตนต้องวินิจฉัยเช่นนั้น โดยไม่มีอำนาจ เช่น นาย ก. ผู้ที่อยู่อาศัยในหมู่บ้านได้ร้องต่อเจ้าพนักงานตำรวจในการจัดการกับรถยนต์นาย ข. ที่ได้ก่อให้เกิดเสียงดังและรบกวนความสงบ แต่เจ้าพนักงานตำรวจผู้มีอำนาจไม่เข้าจัดการ

<sup>11</sup> กมลชัย รัตนสกววงศ์, พื้นฐานความรู้ทั่วไปหลักกฎหมายปกครองเยอรมัน, หน้า 107.

<sup>12</sup> เรื่องเดียวกัน, หน้า 176-177.

(3). การใช้ดุลพินิจอย่างมิชอบหรืออย่างบิดเบือน คือการใช้ดุลพินิจที่ไม่ได้ยึดถือวัตถุประสงค์ของกฎหมายหรือไม่ได้นำเอาผลประโยชน์ของมหาชนและผลประโยชน์ของเอกชนมาพิจารณาอย่างเพียงพอหรือเอาผลประโยชน์ส่วนตัว อุดมการณ์ทางการเมืองมาเกี่ยวข้องในการใช้ดุลพินิจ เช่น การเรียกบุคคลใดมาเข้ารับการอบรมกฎหมายจรรยาบรรณเป็นการใช้ดุลพินิจที่บกพร่องเมื่อเชิญเอาผู้ซึ่งกระทำความผิดกฎหมายเพียงครั้งเดียวและเป็นกรณีเล็ก ๆ น้อย ๆ หรือบุคคลที่ไม่เคยก่อให้เกิดอุบัติเหตุมาเป็นเวลานานแล้ว<sup>13</sup>

#### 4.3 บทบาทของเจ้าพนักงานในการใช้ดุลพินิจในการปฏิบัติตามพระราชบัญญัติจราจร ทางบก พ.ศ. 2522

เจ้าพนักงานตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ที่มีอำนาจในการเปรียบเทียบปรับได้ก็คือ พนักงานสอบสวนผู้ที่มีอำนาจทำการสอบสวนตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา<sup>14</sup> ความมุ่งหมายในการที่กฎหมายให้อำนาจแก่พนักงานสอบสวนในการใช้ดุลพินิจในการเปรียบเทียบปรับได้นั้นก็เพื่อช่วยในการกลั่นกรองคดีที่มีความผิดเล็กน้อยที่สามารถตกลงกันได้โดยไม่ต้องไปศาลอันเป็นการช่วยแบ่งเบาภาระศาลและยังเป็นการผ่อนปรนให้ผู้กระทำความผิดเล็กน้อยที่มีโทษสถานเบาไม่จำเป็นต้องเสียเวลาไปศาลและเพื่อให้เกิดความคล่องตัวในการปฏิบัติหน้าที่ กฎหมายจึงเปิดโอกาสให้อำนาจแก่เจ้าพนักงานในการจับกุม ตลอดจนใช้ดุลพินิจอย่างกว้างขวางในการกล่าวตักเตือนและเปรียบเทียบปรับซึ่งถือว่าเป็นการใช้อำนาจหน้าที่กึ่งตุลาการ (Quasi Judicial Function)

อย่างไรก็ดี ผู้เขียนเห็นว่าแม้การดำเนินคดีเกี่ยวกับการกระทำความผิดตาม

<sup>13</sup> BVerw GE BD. 26, S. 116 (120 f.) อ้างถึงใน กมลชัย รัตนสภาวะวงศ์  
พื้นฐานความรู้ทั่วไปหลักกฎหมายปกครองเยอรมัน, หน้า 177.

<sup>14</sup> พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 145

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 จะต้องมีกำกวดขอบเขตของการใช้ดุลพินิจของเจ้าพนักงานในการปรับตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 อันเป็นการใช้อำนาจหน้าที่ที่ถึงตุลาการนั้นให้มีความเหมาะสมและยุติธรรมตามสมควรเพื่อเป็นหลักประกันแก่ผู้กระทำความผิดที่จะได้รับการพิจารณาอย่างเป็นธรรมด้วยตามแนวความคิดคุ้มครองสิทธิเสรีภาพของบุคคลสำหรับหลักเกณฑ์ของพนักงานสอบสวนในการลงปรับตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ตามระเบียบกรมตำรวจเกี่ยวกับคดีลักษณะ 9 บทที่ 3 การเปรียบเทียบคดีตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522<sup>1</sup> ได้กำหนดกฎเกณฑ์การเปรียบเทียบปรับไว้ดังนี้

ข้อ 311 บัญญัติว่า "ตามความในมาตรา 145 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ให้อำนาจเปรียบเทียบคดีการกระทำความผิดพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 แก่พนักงานสอบสวนผู้มีอำนาจทำการสอบสวนตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญารวมถึงให้อำนาจว่ากล่าวตักเตือนก็ได้ จึงวางระเบียบการเปรียบเทียบคดีตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ดังต่อไปนี้

(1). . . .

(2). วิธีการเปรียบเทียบตลอดจนการกำหนดค่าเปรียบเทียบแก่ผู้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 . . . ให้ปฏิบัติอย่างเดียวกับการเปรียบเทียบคดีอาญาอื่น ๆ ดังที่กำหนดไว้ในลักษณะ 9 บทที่ 1 โดซอนโลม"

ลักษณะ 9 การเปรียบเทียบคดีอาญา บทที่ 1 หลักทั่วไปเกี่ยวกับการเปรียบเทียบคดีอาญา

ข้อ. 301 บัญญัติว่า "การกำหนดเงินค่าเปรียบเทียบแก่ผู้กระทำความผิดให้พนักงานสอบสวนใช้ดุลพินิจโดยคำนึงถึงฐานะของผู้กระทำความผิดและความร้ายแรงของความผิดแต่ต้องไม่เกินกว่าที่กฎหมายกำหนดไว้และพนักงานสอบสวนอาจพิจารณาให้ผู้ต้องหาชำระเงินภายใน 15 วันก็ได้ และถ้าครบกำหนดไม่ชำระก็ให้ดำเนินคดีทางศาลต่อไป"

<sup>1</sup> ระเบียบกรมตำรวจว่าด้วยการเปรียบเทียบตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2522 ลงวันที่ 17 ธันวาคม พ.ศ.2522

จากระเบียบกรมตำรวจดังกล่าวหลักเกณฑ์การใช้ดุลพินิจของพนักงานสอบสวนในการกำหนดเงินค่าปรับมีหลักเกณฑ์สำคัญอยู่ 2 ประการคือ สถานะของผู้กระทำความผิดและความร้ายแรงของความผิด\* ดังนั้น ในการศึกษาวิจัยถึงประสิทธิภาพของพนักงานสอบสวนในการใช้ดุลพินิจในการปรับพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ผู้เขียนจึงแยกวิเคราะห์ดังนี้

#### 4.3.1 การคำนึงถึงฐานะของผู้กระทำความผิด

เหตุที่การลงโทษปรับต้องคำนึงถึงฐานะของผู้กระทำความผิดนั้นสืบเนื่องมาจากวัตถุประสงค์ของการลงโทษปรับประการหนึ่งตั้งอยู่บนฐานความคิดที่ว่าโทษปรับมีขึ้นเพื่อทำให้เกิดความเสียหายหรือมีการกระทบต่อความเป็นอยู่ทางเศรษฐกิจ ความสูญเสียทางการเงินหรือโอกาสทางเศรษฐกิจของผู้กระทำความผิด ด้วยเหตุนี้โทษปรับจึงเป็นเรื่องของเงินอันเป็นความสามารถของแต่ละบุคคลในการมีหรือไม่มีเงินการลงโทษปรับต่อตัวผู้กระทำความผิดจึงต้องให้ได้สัดส่วนกับความสามารถในการชำระค่าปรับตามภาวะทางเศรษฐกิจและฐานะการเงินของผู้กระทำความผิด โดยองค์ประกอบที่ใช้ในการพิจารณาถึงได้แก่ รายได้ ทุนทรัพย์ อาชีพ สถานภาพของผู้กระทำความผิด และภาระต่อครอบครัวนอกจากนี้การลงโทษปรับโดยคำนึงถึงฐานะของผู้กระทำความผิดยังก่อให้เกิดความเป็นธรรมระหว่างผู้กระทำความผิดที่มีฐานะยากจนกับผู้กระทำความผิดที่มีฐานะร่ำรวยอีกด้วย

## สถาบันวิทยบริการ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

\*หลักเกณฑ์ดังกล่าวถูกบัญญัติขึ้นมา เพื่อให้สอดคล้องกับหลักสำคัญทางอาญาวิทยาในการลงโทษปรับแก่ผู้กระทำความผิดที่จะต้องคำนึงถึงความร้ายแรงของความผิดและฐานะทางเศรษฐกิจของผู้กระทำความผิด เพื่อให้เกิดความเสมอภาคและตรงตามวัตถุประสงค์ของการลงโทษปรับ ดูเพิ่มเติมใน สมยศ วัฒนภิรมย์, "การรอกการลงโทษและการรอกการกำหนดโทษปรับ" (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทนิติศาสตร์ แผนกนิติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2536), หน้า 69-70.

แม้ว่าการลงโทษปรับกฎหมายจะให้เจ้าพนักงานคำนึงถึงฐานะของผู้กระทำความผิดด้วยก็ตาม แต่โทษปรับตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มีอัตราโทษปรับที่เป็นระบบตายตัว (fixed sum) ทำให้เกิดปัญหาว่าสามารถป้องกันและปรามปรามการกระทำความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้จริงหรือไม่ เช่น ความผิดตามมาตรา 69 ฐานขับรถในที่คับขันไม่ลดความเร็วรถในลักษณะที่จะให้เกิดความพลัดภัย มีอัตราโทษปรับไม่เกิน 500 บาท อาจทำให้นาย ก. ผู้กระทำความผิดที่มีรายได้น้อยเกิดความกลัวเกรงในการที่จะกระทำความผิดนั้นซึ่งหากนาย ก. ไม่มีเงินชำระค่าปรับก็ต้องถูกกักขังแทนการชำระค่าปรับแต่สำหรับนาย ข. ผู้กระทำความผิดที่มีรายได้มากไม่ได้เกรงความกลัวเกรงในการที่จะกระทำความผิดนั้นอีก ศาสตราจารย์ เกรียง เรืองผลเสียนี้ว่าเป็นกรณีที่คนจนต้องรับโทษ แต่คนร่ำรวยมีโอกาสซื้อความผิดโดยไม่ต้องรับโทษ<sup>1</sup> และจากการศึกษาวิจัยผู้เขียนยังพบว่าในทางปฏิบัติพนักงานสอบสวนให้ความสำคัญน้อยมากในการคำนึงถึงฐานะของผู้กระทำความผิดจึงอาจก่อให้เกิดช่องว่างในการบังคับใช้ระหว่างผู้กระทำความผิดที่มีรายได้น้อยและผู้กระทำความผิดที่มีรายได้มาก เพราะผู้กระทำความผิดในคดีประเภทเดียวกันเมื่อถูกปรับจำนวนเท่า ๆ กัน ผู้กระทำความผิดที่มีฐานะการเงินร่ำรวยกว่าจะถูกลงโทษด้วยการจ่ายค่าปรับเป็นจำนวนที่มีค่าน้อยมากสำหรับเขา ในขณะที่ผู้กระทำความผิดที่มีฐานะยากจนต้องจ่ายเงินค่าปรับจำนวนเท่ากันจะรู้สึกเป็นภาวะที่หนักอึ้ง ทำให้การลงโทษปรับดังกล่าวของพนักงานสอบสวนถูกวิจารณ์ว่าไม่ยุติธรรมได้ และทำให้วัตถุประสงค์ของการลงโทษปรับที่ตั้งอยู่บนฐานความคิดที่ว่าโทษปรับมีขึ้นเพื่อทำให้เกิดความเสียหายหรือมีการกระทบต่อความเป็นอยู่ทางเศรษฐกิจ ความสูญเสียทางการเงินหรือโอกาสทางเศรษฐกิจของผู้กระทำความผิดบิดเบือนไป

#### 4.3.2 การคำนึงถึงความร้ายแรงของความผิด

หลักที่สำคัญของการลงโทษปรับประการหนึ่งก็คือ การลงโทษปรับต้องคำนึงถึง

<sup>1</sup> โกลแมน ภักธรภิรมย์, "โทษปรับ" บทบัญญัติ (กันยายน 2516) : 57

สัดส่วนของความร้ายแรงของความผิด ดังที่ได้กล่าวมาแล้วว่าความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มีทั้งความผิดที่ไม่ร้ายแรงกับความผิดที่ร้ายแรง โดยความผิดที่ไม่ร้ายแรงจะเป็นความผิดที่มีลักษณะเป็นกฎระเบียบที่ออกมาเพื่อความสะดวกหรือความเรียบร้อยในการจราจร เช่น ความผิดตามมาตรา 7 ฐานนำรถไม่ติดแผ่นป้ายเลขทะเบียนมาใช้ในทางเดินรถ ความผิดตามมาตรา 101 ฐานผู้ขับขี่ที่กึ่งขีไม่แต่งกายตามที่กฎหมายกำหนด เป็นต้น และความผิดที่ร้ายแรงนั้นเป็นความผิดที่บัญญัติขึ้นมาเพื่อป้องกันอันตรายจากการกระทำที่มีลักษณะเป็นการก่ออันตรายต่อคุณธรรมทางกฎหมาย คือ ความปลอดภัยในการจราจร เช่น ความผิดตามมาตรา 43 (4) ฐานขับรถโดยประมาทหรือน่าหวาดเสียว ความผิดตามมาตรา 67 ฐานขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด เป็นต้น

จากการศึกษาพบว่าพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ได้ให้อำนาจแก่พนักงานสอบสวนเปรียบเทียบปรับได้ทั้งความผิดที่ร้ายแรงและความผิดที่ไม่ร้ายแรง โดยมีได้มีการแบ่งแยกถึงลักษณะความผิดที่เป็นการก่ออันตรายอันเป็นความผิดที่ร้ายแรงไว้อย่างชัดเจนด้วยเหตุนี้ในการที่พนักงานสอบสวนดำเนินการเปรียบเทียบปรับจึงต้องกำหนดลักษณะของความร้ายแรงของความผิดตามที่เห็นสมควรโดยใช้ดุลพินิจวินิจฉัยว่าความผิดใดร้ายแรงหรือไม่ร้ายแรง ซึ่งผู้เขียนเห็นว่ากรณีที่พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 กำหนดให้ความผิดที่ร้ายแรงสามารถดำเนินการเปรียบเทียบปรับได้เหมือนกับความผิดไม่ร้ายแรงเช่นนี้ ย่อมก่อให้เกิดปัญหาในความเข้าใจคำว่า "ความร้ายแรงของความผิด" ขาดความชัดเจนและเบี่ยงเบนไปจากที่ควรจะเป็น (โปรดดูภาคผนวก ก.) ทำให้ความผิดร้ายแรงที่มีลักษณะอาจก่ออันตรายที่ถูกบัญญัติขึ้นมาเพื่อป้องกันอันตรายไม่มีการบังคับใช้อย่างจริงจังจึงมีผลทำให้ความเคารพกฎหมายของประชาชนลดลงเป็นการสร้างนิสัยละเมิดกฎหมายให้แก่ประชาชนโดยไม่จำเป็น ทำให้การดำเนินการกับ

---

\* ความร้ายแรงของความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 นิยามจากการกระทำดังกล่าวเป็นการก่อให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยในการจราจรหรือไม่โปรดดูในบทที่ 2

ความผิดจรรยาที่ร้ายแรงให้มีประสิทธิภาพจึงเป็นไปได้ยากเท่ากับว่าการบัญญัติกฎหมายเป็นเพียงการหลอกลวง (โปรดดูภาคผนวก ง.) และก่อให้เกิดความเข้าใจผิดว่าปัญหาอันเกิดจากการกระทำต่าง ๆ ที่อาจก่อให้เกิดอันตรายที่นำมาบัญญัติเป็นความผิดได้รับการแก้ไขหรือป้องกันแล้วทั้งที่ไม่สามารถจะดำเนินการได้ในด้านความเป็นจริงดังจะเห็นได้จากสถิติในการกระทำ ความผิดและอุบัติเหตุจากการจราจรที่เพิ่มขึ้นทุก ๆ ปี (โปรดดูภาคผนวก ข.)

ดังนั้น ผู้เขียนเห็นว่าหน้าที่กฎหมายให้อำนาจแก่เจ้าพนักงานจราจรในการว่ากล่าว ตักเตือนหรือทำการเปรียบเทียบปรับคดีจราจรร้ายแรงเหมือนกับคดีจราจรไม่ร้ายแรงทำให้ประโยชน์ที่จะได้จากการบัญญัติกฎหมายขึ้นมาป้องกันการกระทำที่อาจเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยในการจราจรไม่ได้ผลทำให้การบังคับใช้กฎหมายไม่มีประสิทธิภาพและก่อให้เกิดปัญหาความลังเลและการเลือกปฏิบัติจึงควรมีการกำหนดขอบเขตอำนาจในการใช้ดุลพินิจในการปรับของเจ้าพนักงานจราจรตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ให้มีความชัดเจน โดยผู้เขียนจะได้กล่าวต่อไปในหัวข้อที่ 4.4

#### 4.4 แนวทางในการแก้ไขไปหาในการใช้ดุลพินิจในการปรับของพนักงานสอบสวนตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

##### 4.4.1 การคุ้มครองสิทธิของประชาชนในเชิงป้องกัน

จากสมมุติฐานที่ผู้เขียนตั้งไว้ว่า "การใช้ดุลพินิจในการปรับของเจ้าพนักงานตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ในปัจจุบันไม่มีหลักเกณฑ์ที่แน่ชัด จึงไม่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของกฎหมายในการลงโทษก่อให้เกิดปัญหาความลังเล และเลือกปฏิบัติต่อผู้กระทำความผิดทำให้ผู้กระทำเกิดความผิดรู้สึกไม่ได้รับความเป็นธรรม" ดังนั้น จะเห็นได้ว่าเมื่อการลงโทษปรับของพนักงานสอบสวนไม่มีขอบเขตในการใช้ดุลพินิจที่ชัดเจนแล้ว ย่อมเป็นสาเหตุที่จะทำให้เกิดการผิดพลาดในการใช้ดุลพินิจได้และความไม่เป็นธรรมก็จะเกิดขึ้นได้ง่าย



ทำให้การใช้การบังคับใช้กฎหมายไม่ได้ผลเท่าที่ควร ในปัจจุบันการควบคุมตรวจสอบการใช้ดุลพินิจในการเปรียบเทียบปรับของเจ้าพนักงานสอบสวนหลังจากได้มีการเปรียบเทียบปรับโดยผู้กระทำความผิดยินยอมให้ปรับแล้วนั้น คือ "อัยการ" โดยความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ที่ เป็นความผิดที่สามารถเปรียบเทียบได้นั้น เมื่อพนักงานสอบสวนผู้ที่มีอำนาจทำการสอบสวนตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาได้ทำการเปรียบเทียบปรับแล้วนั้น ส่วนการเปรียบเทียบปรับนั้นจะต้องส่งให้พนักงานอัยการเป็นผู้พิจารณา<sup>17</sup> ผู้เขียนมีความเห็นว่า การควบคุมตรวจสอบในกรณีดังกล่าวนี้เป็นการควบคุมตรวจสอบหลังจากที่พนักงานสอบสวนได้ใช้ดุลพินิจในการเปรียบเทียบปรับไปแล้ว ซึ่งมีผลเท่ากับเป็นการทบทวนดุลพินิจในภายหลังเพื่อที่จะแก้ไขความผิดพลาดของการใช้ดุลพินิจในการเปรียบเทียบที่ได้กระทำมาแล้ว ซึ่งมีลักษณะเป็นการคุ้มครองสิทธิของประชาชนในเชิงแก้ไขจากการที่เจ้าพนักงานได้ใช้ดุลพินิจไปกระทบกระเทือนสิทธิของประชาชน ผู้เขียนเห็นว่า การตรวจสอบการใช้ดุลพินิจในการเปรียบเทียบปรับของพนักงานสอบสวนดังกล่าวนี้ยังไม่มี ความเหมาะสมนัก เพราะไม่สามารถควบคุมตรวจสอบก่อนการใช้ดุลพินิจในการปรับได้ เนื่องจากการใช้ดุลพินิจในการปรับต้องคำนึงถึงความร้ายแรงของความผิดซึ่งตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ยังไม่มีการกำหนดแนวทางของความผิดที่ร้ายแรงไว้ชัดเจนไว้ทำให้การใช้ดุลพินิจในการปรับของพนักงานสอบสวนจึงเป็นการกระทำโดยความเข้าใจเองว่าการปรับดังกล่าวได้กระทำลงไปตามความร้ายแรงของความผิด และจากผลการศึกษาในหัวข้อที่ 4.3.2 แสดงให้เห็นว่าการใช้ดุลพินิจในการปรับโดยการคำนึงถึงความร้ายแรงของความผิดนั้นยังไม่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของกฎหมายในการลงโทษปรับ และยังอาจเป็นการก่อให้เกิดความไม่เสมอภาคเกิดขึ้นจากการใช้ดุลพินิจของพนักงานสอบสวนดังกล่าวซึ่งอาจทำให้ประชาชนมองว่าเป็นการกระทำโดยอำเภอใจได้ ด้วยเหตุนี้จึงต้องมีหลักประกันในการคุ้มครองสิทธิของประชาชนในเชิงป้องกัน ดังนี้

<sup>17</sup> หนังสือกระทรวงมหาดไทยที่ 18553/2499 ลงวันที่ 21 กันยายน 2499

, หนังสือเวียนกรมอัยการที่ มท 1001/ว 21 ลงวันที่ 21 เมษายน 2521 เรื่องการเปรียบเทียบความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก

ก. การกำหนดความผิดตาม"ความร้ายแรงของความผิด"

ผู้เขียนเห็นว่าควรมีการคุ้มครองสิทธิของประชาชนก่อนที่เจ้าพนักงานจะใช้อำนาจดุลพินิจไปกระทบกระเทือนสิทธิของประชาชนโดยการกำหนดหลักเกณฑ์ที่แน่นอนเกี่ยวกับ "ความร้ายแรงของความผิด" เพื่อให้เกิดความชัดเจนในการใช้ดุลพินิจของพนักงานสอบสวนโดยการแบ่งแยกความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ออกเป็นความผิดจราจรไม่ร้ายแรงและความผิดจราจรที่ร้ายแรงซึ่งจากการศึกษาถึงลักษณะความผิดในบทที่ 2 จะเห็นได้ว่าความผิดจราจรที่มีลักษณะเป็นการบัญญัติขึ้นมาเพื่อป้องกันอันตรายจากการกระทำที่อาจก่อให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยในการจราจรจะถือว่าเป็นความผิดที่มีลักษณะร้ายแรง เช่น

ความผิดตามมาตรา 10 ทวี ฐานนำรถที่ก่อให้เกิดก๊าซหรือฝุ่น คิว้น ละอองเคมี มาใช้ในทางเดินรถ

ความผิดตามมาตรา 11 ฐานไม่เปิดโคมไฟหน้ารถในที่ที่ไม่มีแสงสว่างเพียงพอ

ความผิดตามมาตรา 15 ฐานบรรทุกของฮาวเกินตัวรถโดยไม่ติดสัญญาณธงสีแดงหรือไฟสีแดง

ความผิดตามมาตรา 20 ฐานบรรทุกคน สัตว์ สิ่งของ โดยไม่จัดสิ่งป้องกันอันตรายก่อให้เกิดอันตรายได้

ความผิดตามมาตรา 22 ฐานฝ่าฝืนสัญญาณไฟ

ความผิดตามมาตรา 67 ฐานขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด เป็นต้น

ซึ่งความผิดร้ายแรงเหล่านี้ควรให้ศาลเป็นผู้วินิจฉัยในการใช้ดุลพินิจในการพิจารณาและลงโทษเพื่อให้เกิดความเหมาะสม ซึ่งจะเป็นการลดปัญหาการเกิดความผิดพลาดในการวินิจฉัยความผิดและทำให้เกิดความชัดเจนขึ้นในการใช้ดุลพินิจในการปรับของพนักงานสอบสวนเกี่ยวกับความร้ายแรงของความผิด ทั้งยังเป็นการจำกัดการใช้อำนาจกึ่งตุลาการของพนักงานสอบสวนอีกด้วยตลอดจนทำให้ประชาชนเกิดความมั่นใจและทำให้การบังคับใช้กฎหมายมีประสิทธิภาพมากขึ้นอีกด้วย

สำหรับความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ที่มีลักษณะที่บัญญัติขึ้นมาเพื่อให้เกิดความเป็นระเบียบหรือความสะดวกในการจราจร และไม่ได้ก่อให้เกิดอันตรายต่อ

ชีวิต ร่างกายและทรัพย์สินของประชาชน เช่น

ความผิดตามมาตรา 7 ฐานนำรถไม่ติดแผ่นป้ายเลขทะเบียนมาใช้ในทางเดินรถ

ความผิดตามมาตรา 14 ฐานใช้เสียงสัญญาณโดยไม่จำเป็น

ความผิดตามมาตรา 101 ฐานผู้ขับขี่รถที่ขี่ไม่แต่งกายตามที่กฎหมายกำหนด

ความผิดตามมาตรา 104 ฐานคนเดินเท้าไม่เดินบนทางเท้าหรือไหล่ทางที่จัดไว้ให้

ข้างทางเดินรถ เป็นต้น ซึ่งถือว่าเป็นความผิดที่ไม่ร้ายแรงนั้น ผู้เขียนเห็นว่าให้พนักงานสอบสวนมีอำนาจในการเปรียบเทียบปรับได้ ทั้งนี้เพราะความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เป็นความผิดเล็กน้อย และทัศนคติของประชาชนในสังคมก็ไม่มองว่าผู้กระทำความผิดจราจรเป็นอาชญากร อีกทั้งความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 โดยเนื้อแท้เป็นความผิดในทางปกครอง ดังนั้น การที่จะนำความผิดจราจรทั้งหมดขึ้นสู่การพิจารณาโดยผ่านกระบวนการทางศาลจึงไม่มีความจำเป็นที่จะต้องให้ผู้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาเกี่ยวข้องกับกระบวนการพิจารณาโดยไม่จำเป็นและอาจก่อให้เกิดภาระต่อศาลอีกด้วย ดังนั้น จึงสมควรให้มีการยุติในชั้นเจ้าพนักงานได้โดยการให้พนักงานสอบสวนกลับกรองความผิดที่ไม่ร้ายแรงนี้ในเบื้องต้นในกรณีที่ผู้กระทำความผิดยินยอมให้ทำการเปรียบเทียบปรับ\* ด้วยเหตุนี้ผู้เขียนจึงเห็นว่าความผิดจราจรที่เป็นความผิดเล็กน้อยควรให้พนักงานสอบสวนมีอำนาจในการเปรียบเทียบปรับได้

#### ข. การคุ้มครองสิทธิของประชาชนในทางศาล

ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ผู้ที่กระทำความผิด หรือผู้ที่เห็นว่าการใช้ดุลพินิจของเจ้าพนักงานในการปรับตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ไม่ชอบ

\* แต่หากผู้กระทำความผิดไม่ยินยอมพนักงานสอบสวนก็ไม่มีอำนาจเปรียบเทียบปรับได้ก็ต้องให้ศาลเป็นผู้พิจารณานิโทษตามพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลแขวงและวิธีพิจารณาความอาญาในศาลแขวงต่อไป

ยอมไม่ตัดสิทธิของผู้กระทำความผิดหรือผู้เสียหายจากการใช้ดุลพินิจของเจ้าพนักงานดังกล่าวในการใช้สิทธิทางศาล กล่าวคือไม่ตัดสิทธิอำนาจตุลาการในการคุ้มครองสิทธิของประชาชนในกรณีที่มีข้อโต้แย้ง การพิจารณาคดีจราจรตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ในปัจจุบันแม้ว่าจะมีการลดรูปแบบการพิจารณาลงไปโดยสามารถฟ้องคดีด้วยวาจาได้ก็ตามแต่ก็ยังมีขั้นตอนที่ยุ่งยากอยู่ทำให้เกิดความล่าช้าและเฉื่อยช้าของการประกันสิทธิทางศาล นับว่าเป็นผลเสียแก่ประชาชนและทำให้ประสิทธิผลของการทบทวนตรวจสอบของศาลลดน้อยลง การประกันสิทธิทางศาลจะส่งผลที่ดีต่อเมื่อสามารถพิจารณาได้อย่างรวดเร็ว และยกเลิก เพิกถอนคำสั่งที่มีขอบของเจ้าพนักงานได้ทันต่อเหตุการณ์ ดังนั้นการพิจารณาทบทวนตรวจสอบของศาลจะไม่เป็นการช่วยประชาชนผู้ใช้สิทธิทางศาลเมื่อบุคคลนั้นได้รับคำพิพากษาที่เป็นคนในขณะที่เขาไม่มีความจำเป็นที่จะใช้สิทธิประโยชน์ดังกล่าวนี้ อีกทั้งเหมือนกับคำกล่าวที่ว่าความยุติธรรมที่ล่าช้าก็คือความไม่ยุติธรรมนั่นเอง และอันตรายก็จะเกิดแก่ประชาชนผู้ถูกระทบกระเทือนสิทธิในการคุ้มครองของตนทั้งในชั้นเจ้าพนักงานและในชั้นศาล ดังนั้นเพื่อเป็นการคุ้มครองสิทธิของประชาชนในด้านการประกันสิทธิทางศาลให้ได้ผลผู้เขียนจึงเห็นควรว่าควรจะมีการปรับปรุงแก้ไขวิธีพิจารณาคดีจราจรที่นำขึ้นสู่ศาลให้มีความรวดเร็วกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน เช่น ควรมีการตัดขั้นตอนการสอบสวนโดยพนักงานสอบสวนและการฟ้องคดีโดยพนักงานอัยการออกและให้ใช้สำเนาสำเนาข้อบังคับเป็นการบันทึกประกอบการฟ้องคดีด้วยวาจา เป็นต้น

#### 4.4.2 การกำหนด "จำนวนเงินของอัตราโทษปรับ"

ผลจากการศึกษาพบว่าอัตราโทษปรับตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 สำหรับความผิดที่เป็นการกระทำที่อาจก่อให้เกิดอันตรายซึ่งถือว่าเป็นความผิดจราจรร้ายแรงนั้นในปัจจุบันยังไม่มี ความเหมาะสม ทั้งนี้สืบเนื่องจากอัตราโทษปรับดังกล่าวได้ถูกกำหนดไว้ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2522 ซึ่งค่าของเงินได้มีการเปลี่ยนแปลงไปมากแล้วจากแต่ก่อน เช่น อัตราโทษปรับตามมาตรา 6 วรรคแรก สถานการณ์ที่มีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรงอาจก่อให้เกิดอันตรายมาใช้มีอัตราโทษปรับไม่เกิน 500 บาท ความผิดตามมาตรา 20 สถานขับขีรถบรรทุกคน สัตว์ หรือสิ่งของโดยไม่มีสิ่งป้องกันอันตราย มีโทษปรับไม่เกิน 500 บาท เป็นต้น จะเห็นว่าอัตราโทษปรับ

จำนวนเงิน 500 บาท ในปัจจุบันค่าของเงิน 500 บาทได้ลดลงไปมากและถือว่าเป็นเงินเพียงเล็กน้อยไม่อาจทำให้ผู้กระทำความผิดเกรงกลัวได้ ดังนั้นผู้เขียนเห็นว่าควรมีการกำหนดอัตราโทษปรับของความผิดที่ร้ายแรงเสียใหม่ให้สูงขึ้นเพื่อให้เกิดความเหมาะสมอันจะทำให้มีความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการลงโทษปรับในการที่จะทำให้ผู้กระทำความผิดรู้สึกเกรงกลัวในการที่จะกระทำความผิด

เนื่องจากอัตราโทษปรับตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 เป็นการใช้ระบบกำหนดค่าปรับตายตัว (fixed sum) ในการกำหนดอัตราโทษปรับจึงปัญหาว่าจะทำอย่างไรให้เหมาะสมและก่อให้เกิดประโยชน์ในการป้องกันสูงสุดและไม่ใช้วิธีการบังคับใช้กฎหมายที่รุนแรงจนเกินไปโดยให้ผลประโยชน์ของรัฐกับผลประโยชน์ในสิทธิเสรีภาพของประชาชนมีความสมดุลกัน ดังนั้น ผู้เขียนเห็นว่ากำหนดอัตราจำนวนเงินค่าปรับนั้นควรที่จะนำเอาหลักเศรษฐศาสตร์และหลักนิติศาสตร์มาปรับใช้ และแม้ว่าการกำหนดอัตราจำนวนเงินค่าปรับไม่อาจจะกำหนดในอัตราที่ให้ความเหมาะสมกับบุคคลทุกระดับชั้นได้ เช่น หากกำหนดในอัตราหนึ่งอาจใช้ได้ผลกับผู้กระทำความผิดที่มีรายได้น้อยแต่อาจไม่ได้ผลกับผู้ที่มีรายได้มากได้ก็ตาม ซึ่งหากพิจารณาแล้วจะเห็นว่า การลงโทษปรับเป็นการป้องกันได้ระดับหนึ่งสำหรับผู้กระทำความผิดที่มีรายได้น้อยแต่ไม่มีผลต่อผู้กระทำความผิดที่มีรายได้มากเนื่องจากไม่เกรงกลัวต่อการสูญเสียเงินค่าปรับในการกระทำความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ผู้เขียนเห็นว่าความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 เป็นความผิดในทางปกครอง ดังนั้น ควรที่จะต้องพามาตราการทางปกครอง มาใช้ในการลงโทษควบคู่ไปด้วยนอกจากการลงโทษปรับเพียงอย่างเดียว อาทิเช่น การทำกิจกรรมบริการสังคม ซึ่งเป็นการกำหนดเงื่อนไขในการทำประโยชน์แก่สาธารณชน

\*รูปแบบของมาตรการปฏิบัติต่อผู้กระทำความผิดโดยการบริการสังคมในกลุ่มประเทศกฎหมายคอมมอนลอว์มี 2 รูปแบบ คือ

(1). มาตรการปฏิบัติต่อผู้กระทำความผิดโดยอาศัยการบริการสังคมแบบเดี่ยว (Sole sanction) จะเป็นลักษณะโครงการบริการสังคมที่ศาลจะมีคำสั่งให้ผู้กระทำความผิดทำงานบริการสังคมแต่เพียงอย่างเดียว

การให้ผู้กระทำความผิดทำงานบริการสังคมนั้นเป็นทางเลือกในการพิจารณาคดีสำหรับศาลซึ่งสามารถใช้ได้อย่างเป็นธรรมโดยไม่คำนึงถึงชนชั้นทางสังคมและสถานภาพทางเศรษฐกิจของผู้กระทำความผิด หรือการจัดให้มีการอบรมการจราจร สำหรับผู้กระทำความผิดหลายครั้ง โดยให้อำนาจศาลหรือเจ้าพนักงานตามกฎหมายในการใช้ดุลพินิจในการสั่งให้ผู้กระทำความผิด ซึ่งถูกรับแล้วเข้าอบรมความรู้ในเวลาเลิกงานหรือวันหยุดราชการเป็นเวลา 3-5 วัน ๆ ละหนึ่ง ชั่วโมง เป็นต้น ย่อมทำให้ผู้กระทำความผิดที่มีรายได้มากเกิดความเกรงกลัวต่อการกระทำ ความผิดและยังช่วยในการปรับปรุงแก้ไขพฤติกรรมของผู้กระทำความผิดอันเป็นการสอดคล้องกับ วัตถุประสงค์ของการลงโทษตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 อีกด้วย

(2). มาตรการปฏิบัติต่อผู้กระทำความผิดโดยอาศัยการบริการสังคมแบบผสม (Combined sanction) จะมีลักษณะเป็นโครงการบริการสังคมที่ศาลจะมีคำสั่งให้ผู้กระทำความผิดทำงานบริการสังคมควบคู่กับมาตรการทางกฎหมายอย่างอื่น

สำหรับประเภทงานบริการสังคมต้องพิจารณาไปพร้อมกับความเหมาะสมอื่น ๆ เช่น

ก. อายุ ผู้กระทำความผิดที่สูงอายุควรได้รับการทำงานบริการสังคมประเภทที่ใช้แรงงานน้อยโดยอาจทำงานในสถานอนุบาลเด็ก งานช่วยเหลือคนชรา

ข. เพศ ผู้กระทำความผิดที่เป็นเพศหญิงก็ควรให้เหมาะกับงานซึ่งต้องการความละเอียดอ่อน เช่น งานเลี้ยงเต็นท์กำร้ำในสถานอนุบาล งานช่วยเหลือคนชรา ส่วนผู้กระทำความผิดที่เป็นเพศชายเหมาะสมกับงานตกแต่งสนามให้บ้านพักคนชรา

ค. ลักษณะและประเภทของผู้กระทำความผิด ผู้กระทำความผิดบางประเภทไม่เหมาะสมที่จะให้ทำงานบริการสังคม เช่น ผู้ที่ติดยาเสพติดให้โทษ

ง. ความปลอดภัยในการทำงาน งานที่ต้องเสี่ยงภัยสูงไม่ควรจัดให้ผู้กระทำความผิดทำ เช่น งานทำความสะอาดในตึกสูง ๆ ตูเพิ่มเติมใน เสมอแซ เลนเนียม, "มาตรการปฏิบัติต่อผู้กระทำความผิดโดยอาศัยการบริการสังคม" (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต นิติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2536), หน้า 55-77. Lawrence E. Taylor, Drunk Driving Defence (Boston. Little, Brown and Company, 1981) p. 383-384.