

ความเหมาะสมของมาตรการการลงโทษในความผิดฐานขับขี่รถจักรยานยนต์ เร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด

The Suitability of the Punishment for the Offense of Motorcyclists Exceeds the Legal Speed Limits

พลศักดิ์ ศรีวิลัย (Phollasak Srivilai)¹ วรณวิภา เมืองถ้ำ (Wanwipa Muangtham)²

Received: April 30, 2021

Revised: May 25, 2021

Accepted: June 22, 2021

บทคัดย่อ

งานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาและหาแนวทางในการพัฒนาและปรับปรุงกฎหมายโดยกำหนดมาตรการในการลงโทษผู้กระทำความผิดฐานขับขี่รถจักรยานยนต์เร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดที่เหมาะสม

ผลการวิจัยพบว่า การขับขี่รถจักรยานยนต์เร็วในพื้นที่ชุมชนเป็นหนึ่งในปัจจัยสำคัญที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่ายกว่าในเขตพื้นที่อื่น การกำหนดความเร็วในเขตพื้นที่ดังกล่าวจึงเป็นเครื่องมือสำคัญที่จะลดปัจจัยความเสี่ยงดังกล่าวได้ แต่ประเทศไทยไม่ได้มีการกำหนดกรณีเช่นนี้ไว้เป็นเฉพาะแต่อย่างใด และปัจจุบันการลงโทษผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดของประเทศไทย มีอัตราโทษที่ตายตัว ไม่ได้มีการแบ่งระดับโทษตามความร้ายแรงของการกระทำความผิด จึงมีความเหมาะสมที่ไม่เพียงพอและไม่สอดคล้องต่อการรับผิดชอบของผู้กระทำความผิด รวมทั้งไม่มีความเด็ดขาดเพียงพอ อันจะทำให้ผู้กระทำเลือกที่จะไม่กระทำความผิดสำหรับความผิดในฐานดังกล่าวได้ ผู้วิจัยจึงเสนอแนะให้มีการกำหนดความเร็วในเขตพื้นที่ชุมชนและกำหนดระดับความร้ายแรงของการกระทำความผิดตามอัตราความเร็วที่มากน้อยแตกต่างกัน รวมไปถึงการ

ลงโทษที่หนักขึ้นสำหรับกรณีที่มีผู้กระทำความผิดได้กระทำความซ้ำ

คำสำคัญ: มาตรการลงโทษ, ความผิดฐานขับขี่รถจักรยานยนต์เร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด

Abstract

This research aimed to study and find out recommendations to develop and improve the law by prescribing measures to punish offenders of motorcyclists exceeding the appropriate legal rate.

The findings found that the driving of speed bikes in communal areas is one of the key factors in which accidents are more prone to accidents than in other areas, so speed determination in such areas is an important tool to mitigate such risk factors. However, Thailand has not set a specific case in any way. And currently, the punishment for motorcyclists exceeding the rate specified by the law in Thailand has a fixed penalty, the penalty level is not divided according to the severity of the offense, therefore it is insufficient and inconsistent with the liability of the offender, also not being decisive enough to make the perpetrator choose not to commit an offense for such an offense. In addition, the study recommended speed limits in community areas and the degree of severity of offenses at varying speeds,

¹ นักศึกษาหลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต

มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาราช

Law Student, Sukhothai Thammarat Open University

² อาจารย์ที่ปรึกษา มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาราช

Advisor, Sukhothai Thammarat Open University

as well as heavier penalties for recidivism of offenders.

Keywords: Punishment measures, Offenses of motorcycling exceeding the legal speed limits

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

อุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทยมีแนวโน้มที่สูงขึ้นในทุก ๆ ปี โดยเฉพาะอย่างยิ่งในปี พ.ศ. 2562 ที่ได้รับแจ้งการเกิดอุบัติเหตุทั้งหมด 864,845 ครั้ง โดยมีผู้บาดเจ็บจากการเกิดอุบัติเหตุทางท้องถนน 854,421 ราย ผู้เสียชีวิตบนท้องถนน 7,805 ราย และมีผู้ต้องทุพพลภาพ 2,619 ราย (ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุเพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน, 2564)

ปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนมีด้วยกันหลายปัจจัย ไม่ว่าจะเป็นด้วยเหตุของความผิดพลาดของผู้ใช้ถนน ความบกพร่องของรถ ถนนและสิ่งแวดล้อม โดยอาจเกิดจากปัจจัยใดปัจจัยหนึ่ง หรืออาจเกิดจากปัจจัยร่วมประกอบกันเป็นเหตุการณ์ที่เชื่อมโยงกัน ซึ่งจากสถิติอุบัติเหตุจราจรของสำนักงานอำนวยการความปลอดภัยทางหลวง พบว่า ปัจจัยหลักของการเกิดอุบัติเหตุมาจากความบกพร่องของผู้ขับขี่โดยตรง โดยสาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้แก่ การขับเร็วเกินอัตราที่กำหนด คิดเป็นอัตราร้อยละ 74.46 ของอัตราการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวง ซึ่งปรากฏในสถิติอุบัติเหตุในปี พ.ศ. 2562 (กรมทางหลวง, 2564)

การขับเร็วในอัตราที่เร็วขึ้นมีผลโดยตรงต่อโอกาสในการเกิดอุบัติเหตุที่สูงขึ้นเนื่องจากการลดความสามารถในการขับขี่ได้อย่างปลอดภัยรอบ ๆ แนวโค้งหรืออุปสรรคต่าง ๆ เป็นการขยายระยะห่างในการหยุดซึ่งเป็นอันตรายอย่างยิ่งเมื่อต้องมีการเบรคอย่างกะทันหันและยังเป็นการเพิ่มความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุและการบาดเจ็บเนื่องจากรถคันอื่นและคนเดินเท้าเนื่องจากไม่สามารถคาดคะเนระยะทางของยานพาหนะได้อย่างถูกต้อง โดยการเพิ่มความเร็วเฉลี่ย 10 % จะทำให้อัตราการเกิดอุบัติเหตุจากการชนเพิ่มขึ้นประมาณ 26 % และการขับเร็วจักรยานยนต์ในอัตราที่เร็วขึ้นมีผลโดยตรงต่อความรุนแรงในการเกิดอุบัติเหตุ ดังเห็นได้จาก การเพิ่มความเร็วเฉลี่ย 10 % จะทำให้ความรุนแรงจากอุบัติเหตุที่เกิดจากการชนเพิ่มขึ้น

ประมาณ 30 % และการขับเร็วด้วยความเร็วเป็นสาเหตุประมาณ 30 % ของอุบัติเหตุในการชนที่เกิดขึ้นและก่อให้เกิดการเสียชีวิตและเป็นสาเหตุ 12 % สำหรับเหตุของการชนทั้งหมด จากสถิติที่มีผู้สัญจรทางเท้ามีส่วนเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุ โดยหากผู้ขับขี่ขับเร็วกว่าความเร็ว 32 กิโลเมตร/ชั่วโมง จะมีเพียง 1 คนใน 20 คนเท่านั้นที่เสียชีวิต ในขณะที่ขับที่ความเร็ว 48 กิโลเมตร/ชั่วโมง พบว่าเกือบ 50 % ของผู้สัญจรทางเท้าจะเสียชีวิตจากอุบัติเหตุ และที่ 64 กิโลเมตร/ชั่วโมง ผู้สัญจรทางเท้าจะเสียชีวิตเกือบทั้งหมด และจากสถิติในประเทศไทยอังกฤษพบว่า หากผู้ขับขี่ขับเร็วกว่าความเร็ว 48 กิโลเมตร/ชั่วโมง ชนคนเดินเท้า โอกาสที่คนเดินเท้าจะเสียชีวิตมีเพียง 20 % ในขณะที่หากชนที่ความเร็ว 64 กิโลเมตร/ชั่วโมง จะทำให้คนเดินเท้ามีโอกาสเสียชีวิตถึง 90 % นอกจากนั้นการศึกษาในประเทศสวีเดนพบว่าในทุก ๆ ความเร็วที่เพิ่มขึ้น 10 % จะเพิ่มพลังงานในการปะทะ 21 % และเพิ่มความรุนแรงของอุบัติเหตุถึงขั้นเสียชีวิตถึง 46 % (กนกพร รัตนสุธีระกุล, 2564)

ในประเทศไทย คณะกรรมการคัดเลือกรัฐสภาเพื่อความปลอดภัยด้านการขนส่งได้เผยแพร่รายงานเรื่อง “The Ending Scandal of Complacency” ในปี พ.ศ. 2550 ซึ่งเน้นว่าระดับความเสียหายเพิ่มขึ้นด้วยความเร็วที่เพิ่มขึ้นและแนะนำให้ลดขีดจำกัดความเร็วบนถนนที่มีประชากรคนเดินเท้าเป็นจำนวนมากและบนถนนในชนบทที่เป็นอันตราย รายงานเน้นว่า เมื่อรถสองคันชนกันที่ 60 ไมล์/ชั่วโมง คนขับรถมีโอกาสเสียชีวิต 90 % ซึ่งลดลงเหลือ 65 % ที่ความเร็ว 50 ไมล์/ชั่วโมง (Road Safety beyond 2010, 2021)

องค์การอนามัยโลกตีพิมพ์รายงานในปี ค.ศ. 2004 สำหรับจำนวน 22 % ของจำนวนทั้งหมดที่ได้รับบาดเจ็บการเสียชีวิตทั่วโลกมาจากการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุบนท้องถนน และปัจจัยด้านความเร็วของยานพาหนะเป็นสาเหตุหลักของอุบัติเหตุบนท้องถนนและยังเป็นสาเหตุสำคัญของการเสียชีวิตในเด็กอายุ 10 - 19 ปี (เด็กเสียชีวิต 260,000 คนต่อปี มีผู้บาดเจ็บ 10 ล้านราย) (BBC News, 2021)

ทั้งนี้ จากสถิติต่าง ๆ ดังกล่าวข้างต้น เมื่อพิจารณาถึงประเภทของยานพาหนะที่เป็นปัจจัยหลักอันดับหนึ่งของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย คือ รถจักรยานยนต์ คิดเป็นอัตราร้อยละ 32.44

ของประเภทยานพาหนะทั้งหมดจากการเกิดอุบัติเหตุ และเมื่อพิจารณาจากรายงานสถิติผู้ประสบภัยรถทั่วประเทศ ตามข้อมูลที่ได้รับแจ้งรายวัน ผลปรากฏว่า มีจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดจากการใช้รถทั่วประเทศ รวมทั้งสิ้นจำนวน 336,954 ครั้ง โดยหากจำแนกจากประเภทยานพาหนะที่ใช้ในการขับขี่ พบว่า จำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากการใช้รถจักรยานยนต์ รวมเป็นจำนวน 175,530 ครั้ง คิดเป็นอัตราร้อยละ 52.39 ของจำนวนอุบัติเหตุที่ปรากฏตามสถิติดังกล่าว (ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุเพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน, 2564) ซึ่งถือว่าเป็นจำนวนที่มากที่สุดสำหรับประเภทของยานพาหนะที่ประสบอุบัติเหตุ ยังเป็นการยืนยันได้ว่า อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากท้องถนนส่วนมากมักเกิดขึ้นจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

นอกจากนี้ เมื่อพิจารณาจากสถิติของบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ พบว่า สถานที่ส่วนใหญ่มักเกิดขึ้นในเขตที่มีจำนวนผู้อยู่อาศัยเป็นจำนวนมาก ได้แก่ กรุงเทพมหานครและปริมณฑล มีจำนวนการเกิดอุบัติเหตุทั้งสิ้น 20,409 ครั้ง คิดเป็นอัตราร้อยละ 37 ของการเกิดอุบัติเหตุทางถนน รวมไปถึงจังหวัดที่มีผู้อยู่อาศัยเป็นจำนวนมากตามภูมิภาคต่าง เช่น จังหวัดเชียงราย เชียงใหม่ และนครสวรรค์ สำหรับภูมิภาคเหนือ จังหวัดนครราชสีมา อุบลราชธานี สุรินทร์ และศรีสะเกษ สำหรับภูมิภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จังหวัดลพบุรีและพระนครศรีอยุธยา สำหรับภูมิภาคกลาง จังหวัดสงขลา สำหรับภูมิภาคใต้ จังหวัดชลบุรี ปราจีนบุรี และระยอง สำหรับภูมิภาคตะวันออก จังหวัดเพชรบุรี กาญจนบุรี และราชบุรี สำหรับภูมิภาคตะวันตก (กรมทางหลวง, 2564) จึงเห็นได้ว่า การเกิดอุบัติเหตุทางถนนมีผลสัมพันธ์กับจำนวนความหนาแน่นของประชากรที่อาศัยอยู่ในแต่ละพื้นที่

ข้อมูลสถิติทั้งในประเทศและต่างประเทศ สามารถยืนยันได้ว่าการขับขี่รถจักรยานยนต์เร็ว รวมไปถึงบริเวณที่มีประชาชนอาศัยต่าง ๆ อันเป็นปัจจัยสำคัญของปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนนที่จำเป็นต้องได้รับการแก้ไขอย่างถูกต้องและต่อเนื่อง เพราะเป็นปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมกรขับขี่ของผู้ใช้รถจักรยานยนต์โดยตรง แม้มาตรการในการแก้ไขปัญหาระเบิดนี้จะมีความหลากหลาย และถูกนำมาใช้ในทางปฏิบัติแล้วใน

ต่างประเทศ แต่ยังคงพบว่ามีในประเทศไทยยังมีมาตรการในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุในลักษณะดังกล่าวที่ล้าหลังอยู่พอสมควร จึงเป็นการสมควรที่ประเทศไทยจะเล็งเห็นถึงปัญหาและแก้ไขปัญหการขับขี่รถจักรยานยนต์เร็วเกินกว่าความเร็วที่เหมาะสมและการกำหนดความเร็วในการขับขี่ในบริเวณที่เป็นปัจจัยเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุเป็นการเร่งด่วน

บทบัญญัติของประเทศไทยในการลงโทษผู้กระทำความผิดฐานขับขี่รถจักรยานยนต์เร็วเกินอัตราที่กำหนด ได้บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ในมาตรา 152 ประกอบมาตรา 67 ที่กำหนดว่าผู้ขับขี่ต้องขับรถด้วยอัตราความเร็วตามที่กำหนดในกฎกระทรวงหรือตามเครื่องหมายจราจรที่ได้ติดตั้งไว้ในทางเครื่องหมายจราจรที่ติดตั้งไว้ โดยหากผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามต้องถูกระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท และ ในปี พ.ศ. 2562 ได้มีการกำหนดให้มีระบบการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ เพื่อควบคุมความประพฤติของผู้ได้รับอนุญาตขับขี่ให้เกิดความปลอดภัยในการจราจร ในกรณีที่ผู้ขับขี่กระทำความผิดตามกฎหมายว่าด้วยจราจรทางบก ซึ่งระบบดังกล่าวประกอบไปด้วยการกำหนดคะแนน การตัดคะแนน และการคืนคะแนน รวมไปถึงการพักใช้และเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ตามมาตรา 142/1 ถึง 142/8 แห่งพระราชบัญญัติพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งเพิ่มโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 12) พ.ศ. 2562 (สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา, 2563) โดยความผิดฐานขับรถจักรยานยนต์เร็วเกินอัตราที่กำหนดก็เป็นหนึ่งในฐานความผิดที่อยู่ในการควบคุมภายใต้มาตรการที่เพิ่มเติมขึ้นดังกล่าวด้วย อย่างไรก็ตามมาตรการดังกล่าวจะมีผลใช้บังคับได้ก็ต่อเมื่อผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติและอธิบดีกรมขนส่งทางบก ร่วมกันกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา แต่ปัจจุบันยังไม่ปรากฏว่าได้มีประกาศดังกล่าวออกมาเพื่อบังคับใช้แต่อย่างใด ดังนี้แล้ว เมื่อพิจารณาจากสถิติการเกิดอุบัติเหตุแล้วแสดงให้เห็นว่ามาตรการในการลงโทษผู้กระทำความผิดฐานขับขี่รถจักรยานยนต์เร็วเกินอัตราที่กำหนดของประเทศไทยนั้นยังไม่มีประสิทธิภาพเพียงพอที่จะยับยั้งการกระทำความผิดได้เท่าที่ควร และไม่มีการจำแนกรายละเอียดว่าการฝ่าฝืน

ในแต่ละสถานที่หรือต่างระดับความรุนแรงกันจะต้องรับโทษต่างกันอย่างไร ทำให้ไม่เกิดความเกรงกลัวต่อการเลือกที่จะฝ่าฝืนกฎหมายดังกล่าว อันเป็นสาเหตุหลักแห่งการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้ อีกทั้ง ณ ปัจจุบัน ยังไม่ปรากฏมาตรการที่หลากหลายในการลงโทษที่เหมาะสม เพื่อป้องกันการกระทำความผิดซ้ำได้แต่อย่างใด

จากเหตุผลดังกล่าว จึงสมควรที่จะศึกษาและหาแนวทางในการพัฒนาและปรับปรุงกฎหมายโดยกำหนดมาตรการในการลงโทษผู้กระทำความผิดฐานขับรถจักรยานยนต์เร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดที่เหมาะสมมาใช้กับสถานการณ์ปัจจุบัน โดยควรเพิ่มความรุนแรงของโทษตามระดับต่างกันไปในแต่ละสถานที่และระดับความเร็วที่ฝ่าฝืน เช่น สภาพถนนในเขตเมืองนั้นมีการใช้ร่วมกันระหว่างคนเดิน คนปั่นจักรยาน และขี่จักรยานยนต์ ซึ่งพบว่าคนกลุ่มนี้เป็นกลุ่มเสี่ยงที่มีโอกาสเสียชีวิตสูง และบริเวณโรงเรียน ซึ่งมีความเสี่ยงต่อการเกิดความเสียหายต่อชีวิตหรือทรัพย์สินได้ง่าย ดังนั้น การฝ่าฝืนในบริเวณดังกล่าวควรมิบทกำหนดโทษที่หนักยิ่งขึ้นกว่าการกระทำความผิดในสถานที่อื่น ๆ ที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุที่ต่ำกว่า ทั้งนี้เพื่อเป็นการป้องกันการฝ่าฝืนกฎหมายเนื่องจากเกรงกลัวต่อการถูกลงโทษที่หนักขึ้น และเพิ่มความหลากหลายในการลงโทษไม่ว่าจะเป็นเพิ่มอัตราโทษปรับให้สูงขึ้น การพักหรือยกเลิกใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ การใช้มาตรการโทษเสริมต่าง ๆ หรือแม้กระทั่งการจำคุก เป็นต้น เพื่อให้สามารถเลือกใช้มาตรการต่าง ๆ ได้อย่างเหมาะสมและมีประสิทธิภาพมากขึ้น ซึ่งจะส่งผลให้เกิดความปลอดภัยแก่ประชาชนต่อไปในอนาคต

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. ศึกษาและวิเคราะห์ปัญหาเกี่ยวกับมาตรการในการลงโทษผู้กระทำความผิดฐานขับรถจักรยานยนต์เร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดด้วยจรรยาบรรณกำหนด
2. ศึกษาและหาแนวทางในการพัฒนาและปรับปรุงกฎหมายโดยกำหนดมาตรการในการลงโทษผู้กระทำความผิดฐานขับรถจักรยานยนต์เร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดที่เหมาะสม

ขอบเขตของการวิจัย

การศึกษาในครั้งนี้มุ่งศึกษาบทบัญญัติทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับมาตรการในการลงโทษผู้กระทำความผิดฐานขับรถเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดของประเทศไทยตามกฎหมายว่าด้วยจรรยาบรรณที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบัน โดยนำมาวิเคราะห์เปรียบเทียบกับบทบัญญัติทางกฎหมายของต่างประเทศ รวมทั้งแสวงหาแนวทางและมาตรการในการลงโทษผู้กระทำความผิดฐานขับรถเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดของประเทศไทยที่เด็ดขาดและมีความหลากหลาย

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) โดยได้ดำเนินการวิจัย ดังนี้

1. การเก็บรวบรวมข้อมูล ได้แก่ การใช้เครื่องคอมพิวเตอร์เป็นเครื่องมือในการรวบรวมข้อมูล ในการค้นคว้าหาข้อมูลจากอินเทอร์เน็ตตลอดจนรวบรวมและบันทึกข้อมูล และการเก็บข้อมูลที่ได้จากการรวบรวมข้อมูลเอกสารต่าง ๆ (Document Research) อาทิ หนังสือ ตำรา เอกสารทางวิชาการ งานวิจัย และสื่ออิเล็กทรอนิกส์ที่เกี่ยวข้อง เป็นต้น
2. การวิเคราะห์ข้อมูล ได้แก่ การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพ โดยการนำข้อมูลที่ได้จากการรวบรวมเอกสารต่าง ๆ (Document Research) มาวิเคราะห์ในเชิงเนื้อหา (Content Analysis)

ขั้นตอนในการสร้างเครื่องมือ

1. ศึกษาแนวคิด ทฤษฎี และมาตรการลงโทษเกี่ยวกับกฎหมายว่าด้วยจรรยาบรรณ
2. ศึกษาและวิเคราะห์ปัญหาเกี่ยวกับมาตรการในการลงโทษผู้กระทำความผิดฐานขับรถจักรยานยนต์เร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดด้วยจรรยาบรรณกำหนด
3. ศึกษา เปรียบเทียบและวิเคราะห์มาตรการในการลงโทษผู้กระทำความผิดฐานขับรถจักรยานยนต์เร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดของประเทศไทยกับต่างประเทศ
4. เสนอแนะแนวทางในการพัฒนาและปรับปรุงกฎหมายโดยกำหนดมาตรการในการลงโทษผู้กระทำความผิดฐานขับรถจักรยานยนต์เร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดที่เหมาะสม

การเก็บรวบรวมข้อมูล

ศึกษาและค้นหาข้อมูลผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ และจากเอกสารต่าง ๆ เช่น หนังสือ ตำรา เอกสารทางวิชาการ และงานวิจัย เป็นต้น

การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพ โดยการนำข้อมูลที่ได้อจากการรวบรวมเอกสารต่าง ๆ มาวิเคราะห์ในเชิงเนื้อหา ดังนี้

1. วิเคราะห์มาตรการลงโทษตามกฎหมายของประเทศไทย
2. วิเคราะห์มาตรการลงโทษตามกฎหมายต่างประเทศ
3. วิเคราะห์ประเด็นปัญหาเกี่ยวกับความเหมาะสมของมาตรการลงโทษตามกฎหมายของประเทศไทย โดยนำผลจากการวิเคราะห์ของมาตรการลงโทษตามกฎหมายของประเทศไทยเปรียบเทียบกับกฎหมายต่างประเทศ

ผลการวิจัย

1. ผลการวิจัยมาตรการลงโทษในความผิดฐานขับขีรถจักรยานยนต์เร็วเกินกว่าอัตราที่กำหนดของประเทศไทย พบว่า ประเทศไทยได้กำหนดให้การขับขีรถจักรยานยนต์เร็วเกินกว่าที่กำหนดเป็นความผิดตามกฎหมาย และกำหนดมาตรการเพื่อลงโทษผู้กระทำความผิดสำหรับการกระทำความผิดดังกล่าว โดยบัญญัติไว้ในกฎหมายว่าด้วยจราจรทางบก โดยมีรายละเอียดดังนี้

1.1 มาตรการปรับ กฎหมายได้มีข้อกำหนดเกี่ยวกับความเร็วของรถโดยให้ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ให้ขับในเขตกรุงเทพมหานคร เขตเมืองพัทยา หรือเขตเทศบาล ได้ไม่เกินชั่วโมงละ 80 กิโลเมตร หรือนอกเขตดังกล่าวให้ขับได้ไม่เกินชั่วโมงละ 90 กิโลเมตร ตามมาตรา 67 วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ประกอบข้อ 1 (3) ของกฎกระทรวง ฉบับที่ 6 (พ.ศ. 2524) ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยกฎกระทรวง ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2524) ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 อีกทั้ง ในกรณีที่มีเครื่องหมายจราจรกำหนดอัตราความเร็วต่ำกว่าที่กำหนดไว้ดังกล่าวข้างต้น ให้ขับได้ไม่เกินอัตราความเร็วที่กำหนดตาม

เครื่องหมายจราจร ตามมาตรา 67 วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ประกอบข้อ 3 ของกฎกระทรวง ฉบับที่ 6 (พ.ศ. 2524) ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

ผู้ใดฝ่าฝืนข้อกำหนดเกี่ยวกับความเร็วของรถโดยการขับขีรถจักรยานยนต์เร็วเกินกว่าอัตราที่กำหนดไว้ดังกล่าว ผู้นั้นมีความผิดฐานขับขีรถจักรยานยนต์เร็วเกินกว่าอัตราที่กำหนด ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท ตามมาตรา 152 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

1.2 มาตรการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี เมื่อปี พ.ศ. 2562 ประเทศไทยได้นำมาตรการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขีมาใช้บังคับ เนื่องจากการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยมีจำนวนเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ซึ่งสาเหตุส่วนใหญ่มาจากการที่ผู้ขับขีขาดวินัยในการใช้รถใช้ถนน และไม่ปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยจราจรทางบก ดังนั้น เพื่อให้เกิดความสะดวและความปลอดภัยในการจราจรทางบก จึงได้ตราพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 12) พ.ศ. 2562 เพื่อแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งเป็นกฎหมายว่าด้วยจราจรทางบก ให้มีความเหมาะสมกับสภาพในปัจจุบันมากขึ้น

ปัจจุบันกฎหมายว่าด้วยจราจรทางบกได้กำหนดให้สำนักงานตำรวจแห่งชาติจัดให้มีระบบการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี ซึ่งระบบดังกล่าวอย่างน้อยต้องประกอบด้วยข้อกำหนดคะแนน การตัดคะแนน และการคืนคะแนน โดยในกรณีที่ผู้ได้รับใบอนุญาตขับขีผู้ใดกระทำความผิดตามกฎหมายว่าด้วยจราจรทางบกและถูกตัดคะแนนความประพฤติในการขับรถจนหมดคะแนนตามที่กำหนดไว้ต้องถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขีคราวละเก้าสิบวัน ตามมาตรา 142/1 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ที่เพิ่มโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 12) พ.ศ. 2562 โดยหากผู้ได้รับใบอนุญาตขับขีถูกสั่งให้พักใช้ใบอนุญาตขับขีเกินสองครั้งภายในระยะเวลาสามปีนับแต่วันที่ถูกลงสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขีครั้งแรกให้ถูกพักใช้ใบอนุญาตขับขีเกินกว่าเก้าสิบวัน และหากผู้ถูกพักใช้ใบอนุญาตขับขีกรณีดังกล่าวได้กระทำความผิดและถูกพักใช้ใบอนุญาตขับขีอีกครั้งภายใน

หนึ่งปีนับแต่วันที่พันกำหนดระยะเวลาที่ถูกพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ อาจถูกเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ ตามมาตรา 142/6 และมาตรา 142/7 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ที่เพิ่มโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 12) พ.ศ. 2562 (สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา, 2563)

2. ผลการวิจัยมาตรการลงโทษในความผิดฐานขับซิ่งรถจักรยานยนต์เร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดของต่างประเทศ ได้แก่ ประเทศสหรัฐอเมริกา มลรัฐนิวยอร์ก ฝรั่งเศส และสหราชอาณาจักร โดยมีรายละเอียด ดังนี้

2.1 มาตรการในการลงโทษฐานขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดในประเทศสหรัฐอเมริกา มลรัฐนิวยอร์ก ในมลรัฐนิวยอร์กได้กำหนดพื้นที่เพื่อจำกัดความเร็วของการขับรถไว้ โดยพื้นที่โซนโรงเรียนมีขีดจำกัดความเร็ว 15 ถึง 30 ไมล์ต่อชั่วโมง ถนนในเขตที่อยู่อาศัยมีการจำกัดตั้งแต่ 25 ถึง 45 ไมล์ต่อชั่วโมง บางแห่งในนิวยอร์กได้กำหนดให้มี "เขตพื้นที่ช้า" มีการจำกัดความเร็ว 20 ไมล์ต่อชั่วโมง ถนนที่แบ่งบางส่วนมีขีดจำกัด ความเร็ว 45 ไมล์ต่อชั่วโมงโดยที่ 55 ไมล์ต่อชั่วโมงเป็นขีดจำกัดความเร็วเริ่มต้น ยกเว้นที่ปรากฏไว้เป็นอย่างอื่น เป็นเรื่องจำเป็นต้องปฏิบัติตามขีด จำกัดความเร็วที่ปรากฏบนถนนเสมอหรือหากไม่มีการปรากฏไว้ ไม่สามารถขับรถได้เร็วกว่า 55 ไมล์ต่อชั่วโมง บางเมืองในรัฐนิวยอร์ก มีขีดจำกัดความเร็วต่ำกว่าตัวอย่างเช่น นิวยอร์กซิตี มีขีดจำกัดความเร็ว 30 ไมล์ต่อชั่วโมง เว้นแต่ได้แจ้งไว้เป็นอย่างอื่น เมื่อขับขี่ในสภาพที่ยากลำบาก เช่น หิมะหรือหมอกหนาต้องปรับความเร็วให้เหมาะสม ทั้งนี้ กฎหมายนิวยอร์กได้มีบทบัญญัติที่ให้อำนาจเจ้าหน้าที่ตำรวจสามารถอ้างอิงได้ ในกรณีการขับรถด้วยความเร็วที่ "ไม่สมควรหรือไม่รอบคอบ" แม้ว่าสัญญาณไฟจราจรจะให้ผู้ใช้ความเร็วได้ก็ตาม

นิวยอร์กมีกฎหมายเกี่ยวกับขีดจำกัดความเร็วที่แน่นอน ซึ่งหมายความว่าคนขับไม่สามารถโต้แย้งใบสั่งความเร็วนบนพื้นฐานที่ว่าพวกเขากำลังเดินทางอย่างปลอดภัย แม้จะเกินขีดจำกัดความเร็ว อย่างไรก็ตามผู้ขับขี่สามารถเลือกที่จะไปที่ศาลและอ้างความบริสุทธิ์ของตนได้ ในกรณีดังต่อไปนี้

- กรณีมีเหตุฉุกเฉินทำให้ผู้ขับขี่จำเป็นต้องฝ่าฝืนขีดจำกัดความเร็วเพื่อป้องกันการบาดเจ็บหรือความเสียหายต่อตนเองหรือผู้อื่น

- กรณีที่มีการระบุตัวคนที่ผิดพลาด ให้การขับซิ่งเกินกว่าอัตราความเร็วที่กำหนดในแต่ละสถานที่เป็นความตอกกฎหมาย ผู้ใดฝ่าฝืนต้องถูกลงโทษ

โดยโทษของการฝ่าฝืน ได้แก่ ปรับ จำคุก และตัดคะแนนโทษในการขับขี่ ซึ่งในการลงโทษจะพิจารณาตามระดับของการกระทำความผิดในแต่ละครั้ง โดยสามารถสรุปได้ดังตาราง ดังนี้

ตาราง 1 แผนภาพแสดงการจำกัดความเร็วในรัฐนิวยอร์ก

สถานที่	ความเร็วที่กำหนด
ทางด่วน	65 ไมล์ต่อชั่วโมง
ความเร็วเริ่มต้น กรณีไม่มีการปรากฏป้ายขีดจำกัดความเร็ว	55 ไมล์ต่อชั่วโมง
รถบรรทุกบนทางหลวง New England (I-95)	50 ไมล์ต่อชั่วโมง
ถนนที่แบ่งบางส่วน	45 ไมล์ต่อชั่วโมง
พื้นที่อยู่อาศัย	25-45 ไมล์ต่อชั่วโมง
ที่อยู่อาศัยที่กำหนดไว้ "Neighborhood Slow Zones"	20 ไมล์ต่อชั่วโมง
โซนโรงเรียน	15-30 ไมล์ต่อชั่วโมง

ตาราง 2 อัตราโทษสำหรับการฝ่าฝืนอัตราเร็วที่กำหนดในแต่ละระดับ

ความเร็วที่เกินอัตราที่กำหนด	ค่าปรับขั้นต่ำ (ดอลลาร์)	ค่าปรับขั้นสูง (ดอลลาร์)	จำคุก (วัน)
10 ไมล์/ชั่วโมง	45	150	ไม่เกิน 15
ระหว่าง 10-30 ไมล์/ชั่วโมง	90	300	ไม่เกิน 30
30 ไมล์/ชั่วโมง ขึ้นไป	180	600	ไม่เกิน 30
ความเร็วที่ไม่เหมาะสม	45	150	ไม่เกิน 15
(ดุลพินิจเจ้าหน้าที่ตำรวจ)			

ตาราง 3 ตารางแสดงการตัดคะแนนโทษในรัฐนิวยอร์ก

การขับขี่ที่เกิดขีดจำกัดความเร็ว	คะแนนโทษ
ไม่ระบุ	3
1-10 ไมล์ต่อชั่วโมง	3
11-20 ไมล์ต่อชั่วโมง	4
21-30 ไมล์ต่อชั่วโมง	6
31-40 ไมล์ต่อชั่วโมง	8
มากกว่า 40 ไมล์ต่อชั่วโมง	11

(Governor's Traffic Safety Committee, 2021)

2.2 มาตรการในการลงโทษฐานขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดในประเทศฝรั่งเศส ในประเทศฝรั่งเศสมีการจำกัดความเร็วของการขับรถที่แปรผันขึ้นอยู่กับสภาพอากาศ โดยในพื้นที่แห้งแล้งสภาพถนน 2 หรือ 3 เลนจะถูกจำกัด ไว้ที่ 80 กม. / ชม. ทางด่วน 4 เลน (ในพื้นที่ชนบท) 110 กม. / ชม. และทางหลวง (ในพื้นที่ชนบทเมื่อจัดเป็นมอเตอร์เวย์) 130 กม. / ชม. เมื่อฝนตกขีดจำกัดจะลดลงไป (ตามลำดับ) 80, 100 และ 110 กม. / ชม. ขีดจำกัดความเร็วในเมืองที่ 50 กม. / ชม. เนื่องจากไม่ได้รับผลกระทบจากสภาพอากาศ ขีดจำกัดความเร็วโดยทั่วไปจะลดลงเหลือ 50 กม. / ชม. บนถนนทุกแห่งในหมอกหรือในสภาวะที่มองเห็นต่ำถ้าทัศนวิสัยอยู่ต่ำกว่า 50 เมตร ปรากฏดังตารางต่อไปนี้

ตาราง 4 ตารางแสดงการปรับอัตราความเร็วของประเทศฝรั่งเศส

ประเภทถนน	ความเร็วสูงสุด
มอเตอร์เวย์	130 กิโลเมตร/ชั่วโมง
ทางด่วน 4 เลน (ในพื้นที่ชนบท)	110 กิโลเมตร/ชั่วโมง
ถนน 2- หรือ 3 เลน	80 กิโลเมตร/ชั่วโมง
ในเขตเมือง	50 กิโลเมตร/ชั่วโมง

(Car Hire France, 2021)

ในปี พ.ศ. 2548 รายงานของรัฐบาลได้แนะนำให้ลดความเร็วทางหลวงให้เหลือ 115 กม. / ชม. เพื่อประหยัดเชื้อเพลิงและลดความเสี่ยงจากอุบัติเหตุ ตั้งแต่ปี 2545 รัฐบาลฝรั่งเศสได้ติดตั้งป้ายเรดาร์อัตโนมัติจำนวนหนึ่งใน auto routes เส้นทางนานาชาติและถนนสายหลักอื่น ๆ เหล่านี้อยู่นอกเหนือไปจากเรดาร์ที่บรรจุโดยสำนักงานตำรวจแห่งชาติฝรั่งเศสและทหาร เจ้าหน้าที่ฝรั่งเศส มีการให้เครดิตการเพิ่มขึ้นของการบังคับใช้การจราจรด้วยการลดจำนวนผู้เสียชีวิต 50% ในปี 2545 ถึง 2549 (ยกเว้นทางหลวงที่เสียชีวิตเพิ่มขึ้น 15% ระหว่างปี 2545 ถึง 2549) โดยอัตราโทษของการฝ่าฝืนความเร็วในประเทศฝรั่งเศสปรากฏตามภาพต่อไปนี้

ภาพที่ 1 อัตราโทษของการฝ่าฝืนความเร็วในประเทศฝรั่งเศส

France/Monaco important numbers					
Limit - km/h	30	50	80 ¹	110 ¹	130 ²
Fine +20 km/h	€135 ³	€135 ³	€135 ³	€135 ³	€135 ³
Fine +40 km/h	€135 ³	€135 ³	€135 ³	€135 ³	€135 ³
LICENSE ⁴	61	81	111	141	161
JAIL ⁵					Repeated violations with more than +50 km/h

*ข้อสังเกต

- 1) ลดลง 10 กม. / ชม. เมื่อฝนตก
- 2) ลดลงเหลือ 110 กม. / ชม. เมื่อฝนตก
- 3) ลดลงเหลือ 90 ยูโร หากชำระเงินภายใน 15 วัน หรือ ณ สถานที่ถูกจับ
- 4) ขั้นต่ำ 6 เดือน
- 5) 3 เดือน ปรับ 3,750 ยูโร

ภาพที่ 2 อัตราโทษของการฝ่าฝืนความเร็วในประเทศฝรั่งเศส

France/Monaco in detail			
	Violation	Fine	Points
	less than 20 km/h	135 ²	1
	less than 20 km/h	68 ¹	0
	+ 21-30 km / h	135 ²	2
LICENSE ³	+ 31-40 km / h	135 ²	3
LICENSE ³	+ 41-50 km / h	135 ²	4
LICENSE ³	+ 50 km/h and more	1500	6
JAIL ⁴	+ 50 km/h and more repeated	3750	6

*ข้อสังเกต

- 1) 45 ยูโร หากชำระเงินภายใน 15 วันหรือ ณ สถานที่ถูกจับ เพิ่มเป็น 180 ยูโร หากจ่ายเงินหลังจาก 45 วัน
- 2) 90 ยูโร หากชำระเงินภายใน 15 วันหรือ ณ สถานที่ถูกจับ เพิ่มเป็น 375 ยูโร หากจ่ายเงินหลังจาก 45 วัน
- 3) ขั้นต่ำ 6 เดือน
- 4) 3 เดือน ปรับ 3,750 ยูโร

การกำหนดคะแนนความประพฤติการขับรถในประเทศฝรั่งเศส กำหนดให้มีคะแนนความประพฤติในการขับรถเริ่มต้นที่ 12 คะแนน แต่หากถูกตัดคะแนนลดลงไปจนเหลือศูนย์คะแนนจะถูกระงับใบอนุญาตขับขี่เป็นเวลาหกเดือน หากเกิดเหตุการณ์นี้สองครั้งในรอบ 5 ปี ใบอนุญาตจะถูกถอนออกไปหนึ่งปี หากเสียคะแนน 6 คะแนนขึ้นไป (แต่ไม่ใช่ทั้งหมด) สามารถเข้าร่วมหลักสูตรความปลอดภัยทางถนนเพื่อรับคะแนนกลับได้ 4 คะแนน การกระทำผิดกฎหมายที่ถูกตัดเพียงคะแนนเดียวจะได้คะแนนกลับมาภายใน 6

เดือน หากเสียคะแนนมากกว่าหนึ่งคะแนน จะได้รับคะแนนกลับมาใน 2 หรือ 3 ปี (ขึ้นอยู่กับความรุนแรงของการกระทำผิดกฎหมาย) (Speeding Europe, 2021)

2.3 มาตรการในการลงโทษฐานขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดในประเทศสหราชอาณาจักร การจำกัดความเร็วบนถนนในประเทศสหราชอาณาจักรที่ใช้เพื่อกำหนดความเร็วสูงสุดตามกฎหมายสำหรับยานพาหนะที่ใช้ถนนสาธารณะในสหราชอาณาจักรเป็นมาตรการหนึ่งที่สามารถควบคุมความเร็วได้ในขีดจำกัดความเร็วในแต่ละตำแหน่ง โดยจะระบุไว้ในเครื่องหมายจราจรที่ใกล้เคียงหรือโดยมีแสงไฟที่ถนน เครื่องหมายแสดงขีดจำกัดความเร็วเป็นไมล์ต่อชั่วโมง (mph) หรือใช้สัญลักษณ์ Clearway (หรือระดับความเร็วแห่งชาติ (NSL) ความเร็วสูงสุดของประเทศคือ 70 ไมล์ต่อชั่วโมง (112 กม. / ชม.) โดยจำกัดความเร็วบนมอเตอร์เวย์ไม่เกิน 70 ไมล์ต่อชั่วโมง (72 กม. / ชม.) ในถนนเส้นคู่ขนาน 60 ไมล์ต่อชั่วโมง (96 กม. / ชม.) ในถนนเส้นเดี่ยว และเพียง 30 ไมล์ต่อชั่วโมง (48 กิโลเมตร / ชม.) ในถนนพื้นที่ที่มีการจำกัดความเร็วโดยแสงไฟที่ถนน ข้อจำกัดเหล่านี้ อาจมีการเปลี่ยนแปลงตามป้ายถนน ปรากฏตามตารางแสดงข้อมูลดังต่อไปนี้

ภาพที่ 4 ขีดจำกัดความเร็วบนถนนในสหราชอาณาจักร

National speed limits

	Built-up areas mph (km/h)	Single carriageways mph (km/h)	Dual carriageways mph (km/h)	Motorways mph (km/h)
Cars, motorcycles, car-derived vans and dual-purpose vehicles	30 (48)	60 (96)	70 (112)	70 (112)
Cars, motorcycles, car-derived vans and dual-purpose vehicles when towing caravans or trailers	30 (48)	50 (80)	60 (96)	60 (96)

(Government.United Kingdom, 2021)

ภาพที่ 4 อัตราโทษการฝ่าฝืนความเร็วในสหราชอาณาจักร

	การละเมิด ⁽¹⁾	ละเมิด ⁽²⁾ (GBP)	ละเมิด ⁽²⁾ (€15) จุด
	+ 1-24 กม. / ชม. (1-15 ไมล์ต่อชั่วโมง)	100	118 3
	+ 25-41 กม. / ชม. (16-25 ไมล์ต่อชั่วโมง)	100-1000	118-1176 4
	+ 42-48 กม. / ชม. (26-30 ไมล์ต่อชั่วโมง)	100-1000	118-1173 5-6
LICENSE (1 เดือน - 1 ปี)	+ 48 กม. / ชม. (+30 ไมล์ต่อชั่วโมง)	100-2500	128-2932 0

*ข้อสังเกต

1) มีคำแนะนำเกี่ยวกับนโยบายการบังคับใช้ความเร็วซึ่งแสดงให้เห็นว่าการบังคับใช้จะเกิดขึ้นตามปกติเมื่อผู้ขับขี่ใช้ความเร็วเกินขีดจำกัด ความเร็วโดยชอบที่เฉพาะเจาะจง ตามเป็นปกติ 10 เปอร์เซ็นต์เหนือขีด จำกัด ความเร็ว หรือบวก 2 ไมล์ต่อชั่วโมง

2) ค่าปรับยังแตกต่างกันไประหว่างบทลงโทษคงที่และการส่งต่อไปยังศาล ตรวจสอบตารางด้านล่างสำหรับข้อจำกัด สำหรับการลงโทษคงที่ค่าปรับสูงสุดคือ 100 ปอนด์ สำหรับกรณีที่น่าสงสัยศาลสูงสุด คือ 1,000 ปอนด์ ยกเว้นความผิดเกี่ยวกับทางด่วนซึ่งสูงสุดคือ 2,500 ปอนด์ ตรวจสอบการเรอรัดค่าปรับสำหรับข้อมูลเพิ่มเติมเกี่ยวกับเรื่องนี้ โดยหากมีการเรียกตัวไปศาล ผู้ขับขี่มักจะถูกห้ามขับรถทันทีโดยประมาณ 7 ถึง 56 วัน แล้วแต่ละกรณี ศาลจะพิจารณาในแต่ละกรณีเพื่อประเมินปัจจัยต่าง ๆ เช่น เวลากลางวัน กลางคืน ประเภทของถนนและสภาพอากาศ ฯลฯ โดยการปรับการประเมินค่าใช้จ่ายยังขึ้นอยู่กับสถานการณ์ทางการเงินของผู้กระทำความผิดซึ่งนำไปสู่การชำระเงินภายใน 12 เดือน และอาจถูกตัดสิทธิจากการขับรถ ถ้าผู้ขับขี่สะสมคะแนนโทษ 12 คะแนนขึ้นไปภายในระยะเวลา 3 ปี สำหรับผู้ขับขี่ใหม่ (ยังคงใช้ภายใน 2 ปีหลังจากผ่านการทดสอบการขับขี่) ใบอนุญาตจะถูกเพิกถอนเมื่อสะสมถึง 6 คะแนน

ตาราง 5 ตารางแสดงความเร็วที่มีการส่งต่อไปยังศาล/การห้ามขับรถทันที

จำกัดความเร็วสูงสุด	ความเร็วที่กระทำผิด
20 ไมล์/ชั่วโมง	35 ไมล์/ชั่วโมง
30 ไมล์/ชั่วโมง	50 ไมล์/ชั่วโมง
40 ไมล์/ชั่วโมง	66 ไมล์/ชั่วโมง
50 ไมล์/ชั่วโมง	76 ไมล์/ชั่วโมง
60 ไมล์/ชั่วโมง	86 ไมล์/ชั่วโมง
70 ไมล์/ชั่วโมง	96 ไมล์/ชั่วโมง

(Speeding Europe, 2021)

อีกทั้ง ยังได้มีการกำหนดคะแนนโทษและการตัดสิทธิ ไว้ใน Road Traffic Offenders Act 1988 (RTOA) ของประเทศสหราชอาณาจักรได้กำหนดให้คนขับหรือผู้ขับขี่รถที่สะสม 12 คะแนนขึ้นไป ภายในระยะเวลา 3 ปี จะต้องถูกตัดสิทธิในการถือใบอนุญาตขับ

ซึ่ง โดยระยะเวลาในการถูกตัดสิทธิ์ดังกล่าวต้องเป็นระยะเวลาไม่น้อยกว่า 6 เดือน หรือมากกว่านั้น ในกรณีที่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ถูกตัดสิทธิ์ก่อนหน้านี้ (มาตรา 44, 45) โดยสำหรับความผิดที่ศาลสามารถกำหนดคะแนนลงโทษ ศาลมีอำนาจพิจารณาสั่งให้ผู้ถือใบอนุญาตขับขี่ที่ถูกตัดสิทธิ์ อาจเป็นช่วงระยะเวลาที่ศาลคิดว่าเหมาะสม แต่โดยทั่วไปจะอยู่ระหว่างสัปดาห์หรือเพียงไม่กี่เดือน (มาตรา 35) ในกรณีของความผิดร้ายแรง เช่น การขับขี่และการขับขี่ที่เป็นอันตราย ศาลต้องสั่งให้ตัดสิทธิ์ใบอนุญาตขับขี่ ระยะเวลาต่ำสุด คือ 12 เดือน แต่สำหรับผู้กระทำผิดที่ซ้ำซ้ำ เช่นความผิดที่เกิดจากครั้งที่สองในระยะเวลา 10 ปีจะส่งผลให้มีการตัดสิทธิ์การใช้ใบอนุญาตขับขี่อย่างน้อย 3 ปี (มาตรา 34) และในกรณีที่ศาลตัดสินให้ผู้ถูกลงโทษในข้อหากระทำความผิดข้อใดข้อหนึ่งเหล่านี้ ศาลยังมีดุลยพินิจในการสั่งการสอบสวนอีกครั้งสำหรับการกระทำผิดอื่น ๆ ที่มีโทษปรับเป็นลายลักษณ์อักษร (มาตรา 36) (Government, 2021)

ตาราง 6 ตารางแสดงบทกำหนดโทษของการกระทำผิดฐานขับขี่เร็วกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด

การกระทำผิดกฎหมาย	โทษสูงสุด	คะแนนลงโทษ
การขับขี่เร็วกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด	การปรับ 1,000 ปอนด์ (2,500 ปอนด์สำหรับความผิดทางมอเตอร์เวย์) / การตัดสิทธิ์การคัดเลือก	3 ถึง 6 หรือ 3 (ค่าปรับคงที่)

(Drivinged, 2021)

สรุปผลการวิจัย

1. มาตรการลงโทษในความผิดฐานขับขี่รถจักรยานยนต์เร็วกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดของประเทศไทย ได้กำหนดมาตรการลงโทษไว้ 2 มาตรการ ได้แก่ มาตรการปรับและมาตรการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ ซึ่งปัจจุบันกฎหมายว่าด้วยจราจรทางบกของประเทศไทยมีมาตรการลงโทษการขับขี่รถจักรยานยนต์เร็วกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดที่มีผลบังคับใช้อยู่เพียงมาตรการเดียว คือ โทษปรับ ไม่เกินหนึ่งพันบาท ตาม

มาตรา 152 แห่งพระราชบัญญัติพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และถึงแม้ว่าเมื่อปี พ.ศ. 2562 ได้มีการกำหนดมาตรการลงโทษเพิ่มเติมสำหรับผู้กระทำความผิดในลักษณะดังกล่าว โดยกำหนดให้มีระบบการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ ซึ่งระบบดังกล่าวประกอบไปด้วยการกำหนดคะแนน การตัดคะแนน และการคืนคะแนน อันจะส่งผลให้เกิดมาตรการพักใช้และเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ตามมาตรา 142/1 ถึง 142/8 แห่งพระราชบัญญัติพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งเพิ่มโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 12) พ.ศ. 2562 แต่มาตรการดังกล่าวจะมีผลใช้บังคับได้ก็ต่อเมื่อผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติและอธิบดีกรมขนส่งทางบก ร่วมกันกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา ซึ่งปัจจุบันยังไม่ปรากฏว่าได้มีประกาศดังกล่าวออกมาเพื่อบังคับใช้แต่อย่างใด อีกทั้งแนวโน้มของการใช้มาตรการการตัดคะแนนสำหรับการขับขี่รถจักรยานยนต์เร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดที่ปรากฏออกมาตามสื่อสังคมออนไลน์และสื่อสารมวลชนโดยทั่วไป มีเพียงการตัด 1 คะแนน ต่อการกระทำความผิดหนึ่งครั้งเท่านั้น

2. มาตรการลงโทษในความผิดฐานขับขี่รถจักรยานยนต์เร็วกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดของต่างประเทศ จากการวิจัยไม่ว่าจะเป็นประเทศสหรัฐอเมริกา (มลรัฐนิวยอร์ก) ฝรั่งเศส และสหราชอาณาจักร พบว่า มีการกำหนดระดับความเร็วและสถานที่ที่ใช้ความเร็วในระดับที่แตกต่างกัน และมีการกำหนดระดับความร้ายแรงของการกระทำความผิดตามสถานที่กระทำความผิดหรือตามอัตราเร็วที่มากน้อยแตกต่างกัน โดยการนำมาตรการลงโทษที่หลากหลายมาบังคับใช้ ทั้งโทษปรับ จำคุก และระบบบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับขี่ รวมไปถึงการลงโทษที่หนักขึ้นสำหรับกรณีที่มีผู้กระทำความผิดได้กระทำความซ้ำ อีกทั้ง ยังได้มีการกำหนดความเร็วในสถานที่ที่แตกต่างกันออกไป เช่น มอเตอร์เวย์ ทางด่วน ถนนในพื้นที่ชนบท ถนนในพื้นที่เขตเมือง และพื้นที่ที่อยู่อาศัยหรือเขตเมือง โดยเฉพาะอย่างยิ่งการกำหนดให้มีการจำกัดความเร็วต่ำในสถานที่ที่มีประชากรอาศัยอยู่เป็นจำนวนมาก

อภิปรายผล

การวิจัยครั้งนี้ พบว่า สำหรับประเทศไทยการแก้ไขปัญหการขบขี่รถจักรยานยนต์เร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดถือว่าเป็นกรณีที่มีความสำคัญอย่างยิ่งและเป็นปัญหาที่มีความจำเป็นที่จะต้องได้รับการแก้ไขโดยเร็ว แม้ว่าบุคคลในสังคมทั่วไปจะมองว่าการขบขี่รถจักรยานยนต์เร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดไม่ใช่เรื่องที่ร้ายแรงอันจะต้องถูกลงโทษด้วยความรุนแรงแต่อย่างใด แต่จากสถิติการเกิดอุบัติเหตุที่ผ่านมาของประเทศไทยปัญหาดังกล่าวได้ก่อให้เกิดความเสียหายต่าง ๆ มากมายตามมา ไม่ว่าจะเป็นความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ชีวิต ร่างกาย หรือทรัพย์สิน โดยการแก้ไขปัญหาดังกล่าวมีความจำเป็นที่จะต้องใช้มาตรการการลงโทษเพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการแก้ไขปัญหา ซึ่งประเทศไทยได้เริ่มมีการใช้มาตรการการลงโทษที่หลากหลายมากขึ้นนอกเหนือจากมาตรการปรับตังเช่นในอดีต เพียงแต่การใช้มาตรการใด ๆ ในการลงโทษผู้กระทำความผิดจำเป็นที่จะต้องพิจารณาถึงระดับความรุนแรงของโทษว่าเพียงพอและมีความเหมาะสมต่อการข่มขู่ ยับยั้ง หรือป้องกันไม่ให้เกิดการกระทำความผิดได้น้อยเพียงใด ในกรณีนี้ ผู้วิจัยจึงได้วิเคราะห์ปัญหาของการบังคับใช้มาตรการการลงโทษตามกฎหมายสำหรับความผิดฐานขบขี่รถจักรยานยนต์เร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด โดยสรุปได้ดังนี้

1. การกำหนดระดับความผิดและระดับโทษ พบว่า เมื่อมีการขบขี่รถจักรยานยนต์เร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดนั้นโดยปกติแล้วหากพฤติการณ์แห่งคดีปรากฏว่าการกระทำความผิดยังไม่เป็นผลอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย หรือทรัพย์สินของบุคคลอื่น โดยทั่วไปในสังคมมักจะมองว่าการกระทำความผิดดังกล่าวไม่ใช่การกระทำความผิดที่เป็นสิ่งชั่วร้ายและเป็นภัยต่อสังคม ไม่เป็นการฝ่าฝืนต่อศีลธรรมของคนในสังคม การกระทำความผิดดังกล่าวจึงไม่ใช่ความผิดประเภทความผิดในตัวเอง (mala in se) แต่จากสถิติที่ผ่านมาของการกระทำความผิดฐานขบขี่รถจักรยานยนต์เร็วเกินกว่าอัตราความเร็วกฎหมายกำหนดทำให้สามารถบ่งชี้ได้ว่า การกระทำความผิดดังกล่าวเป็นสาเหตุสำคัญที่ก่อให้เกิดอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย หรือทรัพย์สิน กฎหมายจึงได้บัญญัติให้การกระทำความผิดดังกล่าวเป็นความผิด เพื่อป้องกันความเสียหายดังกล่าวที่จะเกิดขึ้นต่อสังคม การขบขี่

รถจักรยานยนต์เร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดจึงเป็นความผิดเพราะกฎหมายห้าม (mala Prohibita) อย่างไรก็ดี การขบขี่รถจักรยานยนต์เร็วในบริเวณต่าง ๆ เช่น เขตชุมชน โรงเรียน หรือโรงพยาบาล เป็นต้น เป็นสถานที่ที่เป็นจุดเสี่ยงที่จะก่อให้เกิดความเสียหายได้ง่ายกว่าบริเวณถนนหลักทั่วไป ดังนั้น จึงเป็นการสมควรที่จะต้องนำทฤษฎีเกี่ยวกับการลงโทษทางอาญามาประยุกต์ใช้เพื่อกำหนดระดับของความผิดและระดับของโทษที่เกิดจากการกระทำความผิดฐานขบขี่รถจักรยานยนต์เร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด ทฤษฎีเกี่ยวกับการลงโทษทางอาญาที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดระดับของความผิดและระดับของโทษ ได้แก่ (Stanley, 1971, pp.5-10)

1.1 ทฤษฎีการลงโทษเพื่อแก้แค้นทดแทน แม้ว่ารูปแบบของการลงโทษตามกฎหมายจะมีลักษณะที่รุนแรงก็ตาม แต่วัตถุประสงค์ในการลงโทษที่สำคัญของทฤษฎีนี้ คือ การลงโทษผู้กระทำความผิดจะต้องสาสมกับการกระทำความผิดที่ผู้นั้นได้กระทำไว้ ดังนั้น กรณีของการลงโทษผู้กระทำความผิดฐานขบขี่รถจักรยานยนต์เร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด จึงต้องพิจารณาระดับของการกระทำความผิดเพื่อให้ผู้กระทำความผิดได้รับโทษอย่างสาสมจากความผิดที่ผู้นั้นได้กระทำด้วย

1.2 ทฤษฎีการลงโทษเพื่อข่มขู่ยับยั้ง เป็นทฤษฎีที่มุ่งประสงค์ในการยับยั้งมิให้ผู้กระทำความผิดกลับไปกระทำความผิดซ้ำอีก เพราะเกรงกลัวที่จะถูกลงโทษอีก และยับยั้งมิให้บุคคลอื่นกระทำความผิดในลักษณะดังกล่าวอีก เพราะเกรงกลัวต่อโทษที่จะได้รับ จึงทำให้การลงโทษที่จะสามารถข่มขู่ยับยั้งผู้กระทำความผิดได้นั้นจะต้องเป็นการลงโทษที่มีลักษณะที่รวดเร็ว แน่นนอน เสมอภาค เคร่งครัด และรุนแรงเพียงพอ รวมทั้งต้องมีความเหมาะสม อันจะเป็นผลที่เป็นประโยชน์ต่อสังคมในด้านการลดอาชญากรรมและส่งเสริมให้คนทั่วไปต้องเคารพและปฏิบัติตามกฎหมายที่บังคับใช้ ดังนั้น กรณีของการลงโทษผู้กระทำความผิดฐานขบขี่รถจักรยานยนต์เร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดจึงต้องลักษณะที่รวดเร็ว แน่นนอน เสมอภาค เคร่งครัด และรุนแรงเพียงพอที่จะข่มขู่ยับยั้งมิให้บุคคลใดกระทำความผิดดังกล่าว อีกทั้ง การกำหนดโทษยังต้องมีความเหมาะสมกับการกระทำความผิดด้วย เพื่อให้

สังคมเห็นถึงความยุติธรรมที่มุ่งจะลงโทษต่อผู้กระทำความผิด อันจะก่อให้เกิดความเคารพต่อบทบัญญัติดังกล่าวและพร้อมที่จะปฏิบัติตามกฎหมายดังกล่าวด้วย (Christians, 1967, p.69)

1.3 ทฤษฎีเพื่อแก้ไขฟื้นฟู เป็นทฤษฎีที่มุ่งไปที่ตัวของผู้กระทำความผิดเป็นสำคัญ แก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำความผิดให้กลับตัวกลับใจ มิให้กระทำความผิดซ้ำอีก และสามารถกลับคืนสู่สังคมได้อย่างปกติสุข โดยมองว่าผู้กระทำความผิดเป็นผู้ป่วย ทำให้ในการลงโทษผู้กระทำความผิดมีหลายขั้นตอน คือ (1) ตรวจสอบสาเหตุของการกระทำความผิด ว่าผู้กระทำความผิดมีสาเหตุเป็นเช่นใดถึงได้ตัดสินใจที่จะลงมือกระทำความผิดขึ้น (2) วิเคราะห์สาเหตุของการกระทำความผิดว่าสาเหตุที่เกิดขึ้นมีปัจจัยและสภาวะแวดล้อมเป็นอย่างไร เพื่อให้ทราบถึงปัจจัยเหตุต่าง ๆ ที่ครอบคลุมถึงสาเหตุของการกระทำความผิด อันจะส่งผลให้สามารถเลือกวิธีการรักษาหรือแก้ไขผู้กระทำความผิดได้อย่างถูกต้องและถูกวิธี (3) รักษาและแก้ไขที่สาเหตุของการกระทำความผิดนั้น ดังนั้น การที่จะกำหนดบทลงโทษกรณีขี้นขีรถจักรยานยนต์เร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดให้มีประสิทธิภาพ จึงสมควรที่จะศึกษาตั้งแต่สาเหตุของการกระทำความผิด ว่าเหตุใดผู้กระทำความผิดถึงเลือกที่จะกระทำความผิด ซึ่งในกรณีความผิดดังกล่าวสาเหตุอาจเกิดขึ้นเพราะผู้กระทำความผิดไม่เกรงกลัวต่อโทษที่ได้รับ และวิเคราะห์ถึงสาเหตุดังกล่าว เพื่อที่จะกำหนดโทษได้อย่างเหมาะสมต่อตัวของผู้กระทำความผิดในแต่ละราย

ดังนี้แล้ว จากการศึกษาและวิเคราะห์ทฤษฎีเกี่ยวกับการลงโทษทางอาญาดังกล่าวข้างต้น พบว่า ไม่สามารถที่จะนำแต่เพียงหลักการและแนวคิดของทฤษฎีใดทฤษฎีหนึ่งมาใช้เพื่อแก้ไขปัญหาคารขี้นขีรถจักรยานยนต์เร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดได้ เนื่องจากแต่ละทฤษฎีการลงโทษมีแนวคิดที่หลากหลาย มีความเหมือนและแตกต่างกันออกไปจึงต้องนำทฤษฎีการลงโทษต่าง ๆ มาประยุกต์ใช้ร่วมกัน เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของการลงโทษในกรณีนี้ได้ หลักการของการลงโทษผู้กระทำความผิดต้องมีรูปแบบที่ชัดเจนและได้สัดส่วนที่เหมาะสมกับจุดประสงค์ที่มุ่งจะลงโทษ แต่ในกรณีที่ความประสงค์ของการลงโทษขัดแย้งกันต้องนำ

จุดประสงค์ของการลงโทษมาซึ่งน้ำหนักเพื่อพิจารณาถึงความเหมาะสมที่จะเลือกใช้ทฤษฎีใดจึงจะเหมาะสมที่สุด การลงโทษผู้กระทำความผิดจึงต้องพิจารณาทั้งสองมิติประกอบกัน ทั้งการกำหนดโทษให้มีความเหมาะสมกับการกระทำความผิด และยังต้องพิจารณาถึงการกำหนดโทษให้มีความเหมาะสมกับตัวผู้กระทำความผิดด้วย โดยต้องอาศัยทั้งข้อเท็จจริงและพฤติการณ์แห่งคดี เช่น ความรุนแรงในการกระทำ สถานที่ที่กระทำผิด เป็นต้น และต้องพิจารณาประกอบกับข้อเท็จจริงเกี่ยวกับประวัติภูมิหลังของตัวผู้กระทำความผิดด้วย เช่น การกระทำความผิดดังกล่าวเป็นการกระทำความผิดครั้งแรกหรือเป็นการกระทำความผิดซ้ำ เป็นต้น ทั้งนี้ เพื่อนำข้อมูลดังกล่าวมาใช้ประกอบกับการใช้ดุลพินิจในการกำหนดโทษสำหรับความผิดนั้นด้วย

ในทางนิติบัญญัติ การกำหนดโทษมักจะมีประเด็นคำถามประการหนึ่งเกิดขึ้นเสมอว่า ควรใช้โทษใดเพื่อลงโทษกับการกระทำความผิดและโทษนั้น ๆ ควรกำหนดไว้เท่าใด ซึ่งวิธีการที่เป็นที่ยอมรับและปฏิบัติกันต่อมา คือ การเทียบเคียงกับกฎหมายต่างประเทศในความผิดเดียวกันหรือใกล้เคียงกัน โดยหลักการกำหนดความผิดและโทษสามารถช่วยในการกำหนดประเภทของโทษและความหนักเบาของโทษได้

จึงเห็นได้ว่าการกำหนดระดับความผิดและระดับโทษมีความสำคัญเป็นอย่างยิ่ง และมีนัยสำคัญประการหนึ่ง คือ เป็นเครื่องมือที่จะช่วยแสดงให้เห็นถึงระดับความรุนแรงของอาชญากรรมที่รัฐและสังคมให้ความสำคัญ อาชญากรรมที่รุนแรงมากที่สุดต้องถูกลงโทษในขั้นสูงสุด อาชญากรรมที่รุนแรงในระดับใกล้เคียงกันหรือระดับเดียวกัน ควรที่จะได้รับโทษในระดับเดียวกันหรือใกล้เคียงกัน อย่างไรก็ตามต้องมีความยืดหยุ่นต่อการนำไปปรับใช้ด้วย เพื่อให้เหมาะสมกับความเสียหายและพฤติการณ์ด้วย

เมื่อเปรียบเทียบมาตรการและบทลงโทษสำหรับความผิดฐานขี้นขีรถจักรยานยนต์เร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดของประเทศไทยกับต่างประเทศ จึงพบว่า มาตรการลงโทษผู้กระทำความผิดที่ใช้บังคับในประเทศไทยมีบทลงโทษที่น้อยมากเมื่อเทียบกับต่างประเทศ ทั้งนี้ ประเทศไทยมีความสูญเสียที่เกิดขึ้นต่อชีวิต ร่างกายและทรัพย์สินของการเกิดอุบัติเหตุจากการกระทำความผิดดังกล่าวเป็นจำนวนมาก นอกจากนี้ ยัง

ไม่มีการแบ่งระดับของโทษตามการเพิ่มขึ้นของความเสียหายจากการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ในอัตราที่เร็วขึ้นหรือในสถานที่ที่มีความเสี่ยงมากขึ้นอีกด้วย

2. ความเหมาะสมของมาตรการลงโทษ พบว่า ในกระบวนการยุติธรรมทางอาญาจุดมุ่งหมายสูงสุด คือ การสร้างความสงบสุขให้เกิดขึ้นในสังคมโดยการป้องกันแก้ไขปัญหาอาชญากรรม การคุ้มครองความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน การแก้ไขข้อพิพาทและความขัดแย้ง และการคุ้มครองสิทธิ เสรีภาพของประชาชนภายใต้หลักนิติธรรม โดยมุ่งถึงความสัมฤทธิ์ผลของความยุติธรรมบนพื้นฐานของมนุษยธรรมและการคุ้มครองสิทธิโดยเท่าเทียมกัน ซึ่งเครื่องมือที่สามารถทำให้บรรลุถึงจุดมุ่งหมายดังกล่าวได้ คือ มาตรการการลงโทษ ดังนั้น มาตรการในการลงโทษผู้กระทำความผิดจึงจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องถูกกำหนดให้สามารถบังคับใช้ได้เหมาะสม ซึ่งความเหมาะสมของมาตรการลงโทษผู้กระทำความผิดจึงต้องพิจารณาถึงการกระทำความผิดและโทษให้มีความเหมาะสมกับตัวผู้กระทำความผิด

มาตรการการลงโทษผู้ขับซิ่งรถจักรยานยนต์เร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดในประเทศไทย ได้มีการกำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยจราจรทางบก ได้แก่ มาตรการปรับ และมาตรการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ ซึ่งแม้ว่าจะมีเพียงมาตรการปรับเท่านั้นที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบัน เนื่องจากมาตรการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่จะมีผลใช้บังคับได้ต่อเมื่อสำนักงานตำรวจแห่งชาติและอธิบดีกรมขนส่งทางบกร่วมกันกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการดำเนินมาตรการดังกล่าวโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา ซึ่งปัจจุบันได้มีร่างหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการใช้มาตรการดังกล่าวบางประการออกมาแล้ว แต่ประเทศไทยก็ยังคงจำเป็นที่จะต้องพิจารณามาตรการทั้งสองให้มีความเหมาะสมกับบริบทในสังคมไทยต่อไป เมื่อพิจารณาจากสถิติการเกิดอุบัติเหตุแล้วแสดงให้เห็นภาพสะท้อนว่ามาตรการในการลงโทษผู้กระทำความผิดฐานขับรถจักรยานยนต์เร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดของประเทศไทยนั้นยังไม่มีประสิทธิภาพและความเหมาะสมที่เพียงพอในการยับยั้งการกระทำความผิดได้เท่าที่ควร อีกทั้งไม่มีการจำแนกรายละเอียดว่าการฝ่าฝืนในแต่ละสถานที่หรือต่างระดับ

ความรุนแรงกันจะต้องรับโทษต่างกันอย่างไร ทำให้ไม่เกิดความเกรงกลัวต่อการเลือกที่จะฝ่าฝืนกฎหมายดังกล่าว อันเป็นสาเหตุหลักแห่งการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้

ดังนั้น เพื่อให้วัตถุประสงค์ในการลงโทษบรรลุผล จึงควรพิจารณาถึงความเหมาะสมของมาตรการในการลงโทษผู้ขับซิ่งรถจักรยานยนต์เร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด โดยเปรียบเทียบกับมาตรการการลงโทษของต่างประเทศ เพื่อให้มาตรการลงโทษเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและมีความเหมาะสมสำหรับประเทศไทยต่อไป ซึ่งมาตรการในลงโทษที่นำมาบังคับใช้แก่ผู้กระทำความผิดฐานขับซิ่งรถจักรยานยนต์เร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดเป็นการทั่วไป ได้แก่ มาตรการปรับ มาตรการจำคุก และมาตรการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ โดยมีรายละเอียดจะกล่าวได้ ดังนี้ (สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา, 2563)

2.1 มาตรการปรับ

โทษปรับเป็นหนึ่งในโทษทางอาญาที่ใช้บังคับลงโทษต่อทรัพย์สินของผู้ที่กระทำความผิดทางอาญาที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายอาญา โดยทั่วไปในทางปฏิบัติการลงโทษผู้ฝ่าฝืนกฎหมายจราจรในหลายๆ ประเทศจะเป็นโทษปรับเป็นส่วนใหญ่ ด้วยเหตุที่ว่าในสังคมทั่วไปยอมรับว่าการกระทำความผิดในลักษณะของการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรเป็นความผิดทางอาญาเพียงเล็กน้อยที่ผู้กระทำความผิดไม่จำเป็นต้องรับโทษถึงขนาดจำคุก และโทษปรับเป็นมาตรการลงโทษในทางทรัพย์สินที่ดีที่สุดทางหนึ่ง แต่มาตรการปรับสำหรับผู้ขับซิ่งรถจักรยานยนต์เร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดในประเทศไทยมีอัตราการลงโทษที่ตายตัวสำหรับความผิดแต่ละครั้ง โดยการลงโทษในลักษณะเช่นนี้เมื่อพิจารณาแล้วอาจจะเห็นได้ว่ามีความเป็นธรรม เนื่องจากการลงโทษอย่างเสมอภาคกัน แต่อาจก่อให้เกิดปัญหาว่าการลงโทษที่มีอัตราการลงโทษที่ตายตัวดังกล่าวจะสามารถตอบสนองต่อวัตถุประสงค์ในการลงโทษได้มากนักเพียงใด

จึงเห็นได้ว่า ในปัจจุบันการลงโทษผู้ขับซิ่งรถจักรยานยนต์เร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดของประเทศไทย ที่มีโทษปรับเป็นเงินไม่เกิน 1,000 บาท ต่อการกระทำความผิดหนึ่งครั้ง มีความเหมาะสมที่ไม่

เพียงพอ ไม่สอดคล้องต่อการรับผิดชอบของผู้กระทำ ความผิด และไม่มีความเด็ดขาดเพียงพอ อันจะทำให้ ผู้กระทำเลือกที่จะไม่กระทำความผิดสำหรับความผิดในฐานดังกล่าวได้

2.2 มาตรการจำคุก

การลงโทษจำคุกเป็นมาตรการการลงโทษที่ทำให้ผู้รับโทษขาดเสรีภาพ ซึ่งเป็นที่นิยมใช้กันอย่างแพร่หลายในประเทศ การลงโทษจำคุกเป็นไปเพื่อให้ผู้ต้องโทษสำนึกในความผิดที่ตนได้กระทำลง สำหรับการลงโทษผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดในปัจจุบันของประเทศไทยไม่ได้กำหนดโทษจำคุกไว้ โดยกฎหมายว่าด้วยจราจรทางบก กำหนดโทษจำคุกไว้แต่เพียงความผิดบางกรณีเท่านั้น เช่น กรณีเมาแล้วขับ เป็นต้น ทั้งที่ความผิดฐานขับขี่รถจักรยานยนต์เร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดได้ก่อให้เกิดความเสียหายที่ร้ายแรงเทียบเท่ากับกรณีเมาแล้วขับ แต่เนื่องด้วยลักษณะของการขับขี่รถจักรยานยนต์เร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดโดยลำพังความรู้สึกของคนส่วนใหญ่ในสังคมจะมองว่าไม่ใช่ความผิดที่ร้ายแรงถึงขั้นที่ต้องนำโทษจำคุกมาบังคับใช้

อย่างไรก็ดี ในประเทศไทยการนำโทษจำคุกมาบังคับใช้เพื่อเป็นมาตรการในการลงโทษต่อผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดยังไม่มีผลจำเป็นที่จะต้องนำมาใช้ในปัจจุบัน เพราะถึงแม้จากสถิติที่ผ่านผลลัพธ์จากการกระทำความผิดดังกล่าวได้ก่อให้เกิดความเสียหายไม่ว่าจะเป็นแก่ชีวิตร่างกาย และทรัพย์สินก็ดี แต่ประมวลกฎหมายอาญาได้กำหนดโทษจำคุกเพื่อรองรับความเสียหายทั้งหลายดังกล่าวที่อาจเกิดขึ้นได้อยู่แล้ว เช่น ความผิดฐานประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตายหรือได้รับบาดเจ็บ ความผิดฐานทำร้ายร่างกายผู้อื่น และความผิดฐานทำให้เสียทรัพย์ เป็นต้น

2.3 มาตรการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่

ระบบบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่เป็นมาตรการที่เป็นที่ยอมรับโดยทั่วกันว่าเป็นมาตรการที่มีประสิทธิภาพและสามารถช่วยลดหรือป้องกันปัญหาการกระทำความผิดจราจรได้อีกทางหนึ่งนอกเหนือจากการลงโทษจำคุกหรือปรับ โดยนอกจากจะสามารถทำให้ผู้ขับขี่เกิดความเกรง

กลัวต่อการกระทำความผิดได้ ยังสามารถที่จะทำให้ทราบถึงข้อมูลประวัติการกระทำความผิดกฎจราจรของผู้กระทำความผิดได้ในทันทีที่มีการกระทำความผิด ซึ่งอาจนำข้อมูลดังกล่าวมาใช้เพื่อประกอบการลงโทษผู้กระทำความผิดได้อีกด้วย

การนำระบบบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่มาใช้ในประเทศไทย นอกจากจะเกิดผลดีต่อการแก้ไขพฤติกรรมของผู้กระทำความผิดให้เกิดความเคารพในกฎจราจรแล้ว ยังก่อให้เกิดความผิดเกิดความเกรงกลัวในการที่จะไปกระทำความผิดซ้ำได้อีก เพียงแต่อาจจะต้องพิจารณาถึงหลักเกณฑ์และวิธีการในการใช้ระบบดังกล่าวให้อยู่ในรูปแบบที่เหมาะสมต่อไป

3. การกำหนดความเร็วในพื้นที่ชุมชน ในประเทศสหรัฐอเมริกา (มลรัฐนิวยอร์ก) ฝรั่งเศส และสหราชอาณาจักร ได้มีการกำหนดความเร็วในสถานที่ที่แตกต่างกันออกไป เช่น มอเตอร์เวย์ ทางด่วน ถนนในพื้นที่ชนบท ถนนในพื้นที่เขตเมือง และพื้นที่ที่อยู่อาศัยหรือเขตเมือง โดยเฉพาะอย่างยิ่งการกำหนดให้มีการจำกัดความเร็วที่ต่ำในสถานที่ที่มีประชากรอาศัยอยู่เป็นจำนวนมาก คือ พื้นที่ที่อยู่อาศัยหรือเขตเมือง เนื่องจากสถิติการเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่มักเกิดขึ้นในเขตพื้นที่ดังกล่าว และยังคงก่อให้เกิดความเสียหายต่อชีวิตร่างกาย และทรัพย์สินเป็นจำนวนมาก การกำหนดความเร็วในเขตพื้นที่ดังกล่าวจึงเป็นไปเพื่อเป็นการลดปัจจัยเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุอันจะเป็นผลให้เกิดความสูญเสียต่อชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สิน ซึ่งประเทศไทยมิได้มีการจำกัดความเร็วในเขตพื้นที่ดังกล่าวไว้เป็นการเฉพาะดังเช่นในต่างประเทศแต่อย่างใด

ข้อเสนอแนะ

1. ข้อเสนอแนะในการนำผลการวิจัยไปใช้

เมื่อพิจารณาและศึกษาความเหมาะสมของมาตรการลงโทษในความผิดฐานขับขี่รถจักรยานยนต์เร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดของประเทศไทยแล้ว ผู้วิจัยเห็นว่า มาตรการลงโทษในฐานความผิดฐานดังกล่าว มีประเด็นที่จะต้องได้รับการแก้ไขด้วยกัน 2 ประเด็น ดังนี้

1.1 การกำหนดความเร็วในเขตพื้นที่ชุมชน

เนื่องจากเมื่อพิจารณาจากสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนน

โดยส่วนใหญ่ของประเทศไทยจะเห็นได้ว่า มักเกิดขึ้นในเขตพื้นที่ที่มีจำนวนผู้อยู่อาศัยเป็นจำนวนมาก เช่น กรุงเทพมหานครและปริมณฑล และจังหวัดที่มีผู้อยู่อาศัยเป็นจำนวนมากตามภูมิภาคต่าง ๆ จึงเห็นได้ว่าการเกิดอุบัติเหตุทางถนนมีผลสัมพันธ์กับจำนวนความหนาแน่นของประชากรที่อาศัยอยู่ในแต่ละพื้นที่ เนื่องจากการขับขี่รถจักรยานยนต์เร็วในพื้นที่ดังกล่าว ซึ่งถือได้ว่าเป็นเขตพื้นที่ชุมชน เช่น โรงเรียน โรงพยาบาล หรือเขตที่อยู่อาศัย เป็นต้น เป็นหนึ่งในปัจจัยสำคัญที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่ายกว่าในเขตพื้นที่อื่น ซึ่งในหลาย ๆ ประเทศ ไม่ว่าจะเป็นประเทศสหรัฐอเมริกา ฝรั่งเศส และสหราชอาณาจักร ต่างก็ได้กำหนดให้การขับขี่ยานพาหนะในเขตพื้นที่ดังกล่าวผู้ขับขี่ต้องลดความเร็วกว่าพื้นที่อื่น ๆ แต่ประเทศไทยไม่ได้มีการกำหนดกรณีเช่นนี้ไว้เป็นพิเศษ ดังนี้แล้ว จึงขอเสนอให้แก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายว่าด้วยจราจรทางบก ดังนี้

1) ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็น (41) ของมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

“(41) “พื้นที่ชุมชน” หมายความว่า พื้นที่บริเวณ หรือสถานที่ ดังต่อไปนี้

(ก) บริเวณที่มีบ้านเรือน อาคาร และการพัฒนาของพื้นที่ข้างเขตทาง หรือสถาบันการศึกษาหรือสถานพยาบาล

(ข) พื้นที่ที่มีการสัญจรของประชาชน เช่น การเข้าออกจากตรอก ซอก ซอย หรือทางเชื่อม การข้ามทาง การจอดรถ การใช้จักรยานโดยที่ไม่มีพื้นที่หรืออุปกรณ์กัน

(ค) พื้นที่ที่มีกิจกรรมที่ทำให้ประชาชนมาชุมนุมกันเป็นจำนวนมากข้างเขตทาง เช่น ตลาดนัด หรือตลาดชุมชนท้องถิ่น และย่านการค้า เป็นต้น

(ง) พื้นที่ บริเวณ หรือสถานที่อื่น ที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง ”

2) ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นวรรคสอง ของข้อ 1 ของกฎกระทรวง ฉบับที่ 6 (พ.ศ. 2522) ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

“การขับรถในพื้นที่ชุมชนให้ขับไม่เกิน ชั่วโมงละ 30 กิโลเมตร”

1.2 การกำหนดระดับโทษตามมาตรการปรับเนื่องจากในปัจจุบันการลงโทษผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เร็วเกินกว่าอัตราที่กำหนดของประเทศไทย ได้

บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ตามมาตรา 152 มีเพียง “โทษปรับไม่เกิน 1,000 บาท” เท่านั้น ต่อการกระทำความผิดหนึ่งครั้ง ซึ่งเป็นอัตราโทษที่ตายตัว ไม่ได้มีการแบ่งระดับโทษตามความร้ายแรงของการกระทำความผิด จึงมีความเหมาะสมที่ไม่เพียงพอและไม่สอดคล้องต่อการรับผิดชอบของผู้กระทำความผิด รวมทั้งไม่มีความเด็ดขาดเพียงพอ อันจะทำให้ผู้กระทำความผิดที่ไม่กระทำความผิดสำหรับความผิดในฐานดังกล่าวได้ จึงขอเสนอให้มีการบังคับใช้มาตรการโทษปรับ ดังนี้

1) ให้ยกเลิกความในมาตรา 152 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 12) พ.ศ. 2562 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา 152 ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตาม มาตรา 7 มาตรา 10 ทวิ มาตรา 13 วรรคหนึ่ง มาตรา 15 วรรคหนึ่ง มาตรา 16 มาตรา 21 วรรคหนึ่ง มาตรา 22 มาตรา 23 (1) มาตรา 24 มาตรา 25 มาตรา 26 มาตรา 29 มาตรา 31/1 มาตรา 49 มาตรา 50 มาตรา 56 มาตรา 64 มาตรา 73 วรรคหนึ่งหรือวรรคสาม มาตรา 77 วรรคหนึ่ง มาตรา 85 มาตรา 86 มาตรา 89 วรรคหนึ่ง มาตรา 90 มาตรา 91 มาตรา 92 มาตรา 93 มาตรา 94 วรรคหนึ่ง มาตรา 95 มาตรา 99 มาตรา 127 มาตรา 128 หรือ มาตรา 130 หรือไม่ปฏิบัติตามประกาศที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนดตามมาตรา 15 วรรคสอง หรือไม่ปฏิบัติตามกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา 77 วรรคสอง หรือมาตรา 96 วรรคสอง ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท”

2) ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา 160 เบญจ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

“มาตรา 160 เบญจ ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 67 วรรคหนึ่ง ต้องระวางโทษตามกรณีใดกรณีหนึ่ง ดังต่อไปนี้

(1) ขับรถโดยใช้ความเร็วเกินกว่าอัตราที่กำหนด ตั้งแต่หนึ่งถึงยี่สิบสี่กิโลเมตรต่อชั่วโมง ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท

(2) ขับรถโดยใช้ความเร็วเกินกว่าอัตราที่กำหนด ตั้งแต่ยี่สิบห้าถึงสี่สิบเอ็ดกิโลเมตรต่อชั่วโมง ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองพันบาท

(3) ขับรถโดยใช้ความเร็วเกินกว่าอัตราที่กำหนด ตั้งแต่สี่สิบสองถึงสี่สิบแปดกิโลเมตรต่อชั่วโมง ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสี่พันบาท

(4) ขับรถโดยใช้ความเร็วเกินกว่าอัตราที่กำหนด เกินกว่าสี่สิบแปดกิโลเมตรต่อชั่วโมง ต้องระวางโทษปรับไม่เกินแปดพันบาท

กรณีกระทำการตาม (4) เกินสองครั้ง ภายในระยะเวลาหนึ่งปีนับแต่วันที่กระทำการครั้งแรก ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นหกพันบาท

2. ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

2.1 ควรศึกษา วิเคราะห์ และเสนอแนะเกี่ยวกับมาตรการบังคับที่คณะกรรมการความปลอดภัยในการขับรถของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ หลังจากที่มาตราการดังกล่าวมีผลบังคับใช้ต่อไป

2.2 ควรมีการทบทวนมาตรการลงโทษในความผิดฐานขับขีรถจักรยานยนต์เร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดทุก ๆ 5 ปี

เอกสารอ้างอิง

กนกพร รัตนสุธีระกุล. (2564). การมีส่วนร่วมของชุมชนในการจัดการความเร็วบนถนนในชนบท. จาก http://trrsafety.blogspot.com/p/blog-page_28.html.

กรมทางหลวง. (2564). อุบัติเหตุจราจรบนทางหลวงแผ่นดิน ปี 2562. จาก https://bhs.doh.go.th/files/accident/62/report_accident_2562.pdf.

_____. (2564). อุบัติเหตุจราจรบนทางหลวงแผ่นดิน ปี 2563. จาก http://bhs.doh.go.th/files/accident/63/report_accident_2563.pdf

ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุเพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน. (2564). สถิติและข้อมูลการเกิดเหตุจากผู้ประสบภัยที่เกิดเหตุจากรถทั่วประเทศ. จาก <http://www.thairsc.com/>.

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา. (2563). พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522. จาก <https://www.krisdika.go.th/librarian/get?sysid=570840&ext=pdf>.

BBC News. (2021). *UN raises child accidents alarm*. Retrieved from http://news.bbc.co.uk/2/hi/in_depth/7776127.stm/.

Car Hire. France (2021). *Car Hire France*. Retrieved from <https://www.rhinocarhire.com/France.aspx>

Christians, K.D. (1974). *Resource Material, series no.7*. Fuchu, Tokyo: West.

Drivinged (2021). *Penalty Table. In The Highway Code*. Retrieved from <http://www.highwaycodeuk.co.uk/uploads/3/2/9/2/3292309/the-official-highway-code-with-annexes-uk-en-12-04.pdf>.

Governor's Traffic Safety Committee. (2021). *Speed Limits*. Retrieved from <https://trafficsafety.ny.gov/penalties-speeding>.

Government. (2021). *United Kingdom/ Speed Limited*. Retrieved from <https://www.gov.uk/speed-limits>.

Road Safety beyond 2010: Further Government Response to the Committee's Eleventh Report of Session 2007–08. (2021). *The Ending the Scandal of Complacency*. Retrived from <https://publications.parliament.uk/pa/cm200809/cmselect/cmtran/422/422.pdf>. Bernard J. Jr. McCarthy. Matthew C. Leone and Belinda Rodgers McCarthy. Community-Based Corrections. Wadsworth, 2000.

Speeding Europe. (2021). *Speeding Europe France*. Retrieved from <https://speedingeurope.com/france/>.

Speeding Europe. (2021). *Speeding Europe United Kingdom*. Retrieved from <http://www.speedingeurope.com/united-kingdom/>.

Stanley, E. G. (1971). *Theories of Punishment*. Bloomington: Indiana University Press.