

มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการลงโทษผู้ขับขี่รถบรรทุกและรถบรรทุกคน  
โดยสาธารณชนเร็วกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด



การศึกษาค้นคว้าอิสระนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา  
ตามหลักสูตรปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต วิชาเอกกฎหมายอาญาและกระบวนการยุติธรรม  
สาขาวิชานิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช

พ.ศ. 2566

Legal measures regarding the punishment of truck and truck drivers  
passenger for speeding beyond the legal limit.



An Independent Study Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements for  
the Degree of Master of Laws in Criminal Law and Criminal Justice  
School of Law Sukhothai Thammathirat Open University

2023

|                            |  |
|----------------------------|--|
| หัวข้อการศึกษาค้นคว้าอิสระ | มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการลงโทษผู้ขับขี่รถบรรทุกและรถบรรทุกคนโดยสารฐานขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด |
| ชื่อและนามสกุล             | นางสาวทวิรัตน์ ดิษฐพูล   |
| แขนงวิชา / วิชาเอก         | กลุ่มวิชากฎหมายอาญาและกระบวนการยุติธรรม  |
| สาขาวิชา                   | นิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช  |
| อาจารย์ที่ปรึกษา           | ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ตะวัน เดชภีรตันมงคล  |

การศึกษาค้นคว้าอิสระนี้ได้รับความเห็นชอบให้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรระดับปริญญาโท เมื่อวันที่ 5 มิถุนายน พ.ศ. 2567

คณะกรรมการสอบการศึกษาค้นคว้าอิสระ



ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.พงษ์สิทธิ์ อรุณรัตน์กุล  
ประธานกรรมการประจำสาขาวิชานิติศาสตร์

ชื่อการศึกษาค้นคว้าอิสระ มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการลงโทษผู้ขับขี่รถบรรทุกและ  
รถบรรทุกคนโดยสารฐานขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด  
ผู้ศึกษา นางสาววิวัฒน์ ดิษฐพูล รหัสนักศึกษา 2634001891  
ปริญญา นิติศาสตรมหาบัณฑิต  
อาจารย์ที่ปรึกษา ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ตะวัน เดชภีรัตน์มงคล ปีการศึกษา 2566

### บทคัดย่อ

การศึกษาค้นคว้าอิสระนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ (1) ศึกษาแนวคิด ทฤษฎีและหลักการเกี่ยวกับมาตรการลงโทษผู้ขับขี่รถบรรทุกและรถบรรทุกคนโดยสารฐานขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด (2) ศึกษามาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการลงโทษผู้ขับขี่รถบรรทุกและรถบรรทุกคนโดยสารฐานขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดในกฎหมายของ ประเทศญี่ปุ่น สหราชอาณาจักร และประเทศไทย (3) วิเคราะห์มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการลงโทษผู้ขับขี่รถบรรทุกและรถบรรทุกคนโดยสารฐานขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดในกฎหมายของ ประเทศญี่ปุ่น สหราชอาณาจักร และประเทศไทย (4) เสนอแนวทางในการกำหนดมาตรการลงโทษผู้ขับขี่รถบรรทุกและรถบรรทุกคนโดยสารฐานขับรถเร็วเกินกว่าอัตราตามที่กฎหมายกำหนดที่เหมาะสมกับประเทศไทย

การศึกษาค้นคว้าอิสระนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ โดยการวิจัยเอกสาร จากการศึกษาค้นคว้าจากหนังสือ บทความ เอกสารทางวิชาการ ข้อมูลอินเทอร์เน็ต ทั้งภาษาไทยและภาษาต่างประเทศ เพื่อนำมาวิเคราะห์ปัญหาทางกฎหมายในการกำหนด มาตรการลงโทษผู้ขับขี่รถบรรทุกและรถบรรทุกคนโดยสารฐานขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดตามกฎหมายจราจรทางบก และเสนอแนะแนวทางในการแก้ไขปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวกับการลงโทษผู้ขับขี่รถบรรทุกและรถบรรทุกคนโดยสารในกรณีขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดตามกฎหมายจราจรทางบก ให้มีประสิทธิภาพและเหมาะสม ต่อไป

ผลการศึกษาพบว่า (1) แนวคิดเกี่ยวกับการกำหนดความผิดทางอาญาและการบังคับโทษปรับเป็นฐานในการสร้าง กฎเกณฑ์เพื่อควบคุมมิให้เกิดการกระทำความผิดซึ่งสอดคล้องกับทฤษฎีการลงโทษแบบช่มช้อย์ยัง ขณะที่ทฤษฎีอัตราประโยชน์ถือว่าการลงโทษดังกล่าวเป็นไปเพื่อประโยชน์ของสังคมในภาพรวม โดยมีการกำหนดกรอบการลงโทษที่มีความยืดหยุ่นเพื่อเปิดโอกาสให้ผู้บังคับใช้กฎหมายสามารถนำไปปรับใช้ได้ตามหลักการลงโทษที่เหมาะสมกับตัวบุคคล (2) มาตรการลงโทษในความผิดฐานขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดของประเทศญี่ปุ่น ได้แก่ โทษจำคุก โทษปรับ และการให้คะแนนความผิด ส่วนสหราชอาณาจักร ได้แก่ โทษปรับ และการให้คะแนนความผิด สำหรับกฎหมายจราจรทางบกของไทยกำหนดโทษปรับในความผิดฐานดังกล่าวไว้ไม่เกิน 4,000 บาท และมีระบบการตัดคะแนนความประพฤติของผู้ขับขี่ (3) การใช้ดุลพินิจกำหนดโทษในความผิดฐานขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดของประเทศไทยยังขาดความยืดหยุ่น กล่าวคือ ประเทศญี่ปุ่นมีการกำหนดช่วงอัตราความเร็วที่ฝ่าฝืน ช่วงของโทษ และคะแนนความผิด เพื่อเป็นกรอบในการใช้ดุลพินิจของเจ้าหน้าที่ ส่วนสหราชอาณาจักรมีการแบ่งความผิดเป็นหมวดหมู่ตามความร้ายแรงและกำหนดช่วงอัตราค่าปรับ และช่วงคะแนนความผิดให้สอดคล้องกัน ซึ่งค่าปรับอ้างอิงจากฐานรายได้ของผู้กระทำความผิด จึงมีความยืดหยุ่นมากกว่ากฎหมายไทย (4) ควรแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายจราจรทางบกของไทยให้ครอบคลุมความผิดกรณีผู้ขับขี่รถบรรทุกและรถบรรทุกคนโดยสารกระทำความผิดข้อหาขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด โดยกำหนดช่วงอัตราความเร็วที่ฝ่าฝืน ช่วงของโทษ และช่วงการให้คะแนนความผิดที่ยืดหยุ่น เพื่อเป็นกรอบให้เจ้าหน้าที่สามารถใช้ดุลพินิจกำหนดโทษได้อย่างเหมาะสม

**คำสำคัญ** มาตรการบังคับโทษ,กฎหมายจราจร,รถบรรทุก

Independent Study title: “Legal measures regarding the punishment of truck and truck drivers passenger for speeding beyond the legal limit.”

Author: “Miss. THAWINUN DITTAPOON”; ID: “2634001891”;

Degree: Master of Laws

Independent Study Advisor: Assistant Professor Dr. Tawan Detpiratmongkol;

Academic year: 2023

### Abstract

This independent study aims to (1) study the concepts, theories, and principles related to punitive measures for truck and passenger vehicle drivers who exceed the speed limits set by law, (2) examine the legal measures for punishing such drivers in the laws namely Japan, the United Kingdom and Thailand, (3) analyze these legal measures in the context of the aforementioned countries, and (4) propose the suitable punitive measures for Thailand.

This study employs a qualitative methodology through document analysis, reviewing books, academic articles, and internet resources in both Thai and foreign languages. The objective is to analyze legal issues concerning punitive measures for truck and passenger vehicle drivers who violate speed limits under the land traffic laws and to propose recommendations for improving the laws to achieve greater efficiency and appropriateness.

The findings of the study indicate that: (1) the concept of criminal offense and imposing fines serves as a deterrent in accordance with the deterrence theory. Meanwhile, the utilitarian theory assumes that such punishment benefits society overall. The Flexible punishment frameworks has been established to allow law enforcers to adjust the punishment to individuals appropriately. (2) Japan's punitive measures for speed exceeding include imprisonment, fines, and a demerit point system, while the United Kingdom imposes fines and demerit points. In Thailand, the land traffic laws stipulates fines up to 4,000 bahts and demerit point system for speeding violations. (3) The exercise of discretion in imposing fines and assigning demerit points in Japan involves setting ranges for speed violations, corresponding penalties, and demerit points, which serve as guidelines for officials' discretion. In contrast, the United Kingdom categorizes offenses by severity and assigns ranges for fines and demerit points, with fines based on the offender's income. In Thailand, the Royal Thai Police, as the law enforcement authority, has issued an announcement setting the fine for speed exceeding at 500 bahts and a demerit point system for truck drivers that lacks flexibility. (4) It is recommended amending the land traffic laws in Thailand to include offenses committed by truck and passenger vehicle drivers regarding speed exceeding. Such amendment shall set the ranges for speed violations, corresponding penalties, and flexible demerit point ranges to provide officials with appropriate discretion in imposing penalties.

**Keywords :** penalty, traffic law, truck

## กิตติกรรมประกาศ

รายงานการศึกษาค้นคว้าอิสระฉบับนี้เสร็จสมบูรณ์ได้ด้วยความกรุณาจากท่านผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ตะวัน เดชภักดิ์มงคล อาจารย์ที่ปรึกษา ที่ได้ให้คำแนะนำ แนวคิด ตลอดจนแก้ไขข้อบกพร่องต่างๆ มาโดยตลอด ผู้ศึกษาจึงขอกราบขอบพระคุณเป็นอย่างสูง นอกจากนี้ ขอกราบขอบพระคุณท่านผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.อิงครัต ดลเจิม ที่กรุณารับเป็นกรรมการสอบรายงานการศึกษาค้นคว้าอิสระโดยทุกท่านได้สละเวลาอันมีค่าอย่างยิ่งในการให้ข้อคิดเห็นที่เป็นประโยชน์จนรายงานการศึกษาค้นคว้าอิสระฉบับนี้เสร็จสมบูรณ์

นอกจากนี้ ผู้ศึกษาขอขอบพระคุณคณาจารย์สาขาวิชานิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช เพื่อนักศึกษาและผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการทำวิทยานิพนธ์ครั้งนี้ทุกท่านที่ได้กรุณาให้การสนับสนุน ช่วยเหลือ และให้กำลังใจตลอดมา

หากรายงานการศึกษาค้นคว้าอิสระฉบับนี้มีประโยชน์ต่อการศึกษาอยู่บ้าง ผู้ศึกษาขอมอบความดีทั้งหมดให้แก่บิดา มารดา คณาจารย์ รวมถึงทุกท่านที่มีพระคุณต่อผู้ศึกษา ส่วนข้อบกพร่องทั้งหมดผู้ศึกษาขอน้อมรับไว้แต่เพียงผู้เดียวและขออภัยมา ณ โอกาสนี้



นางสาวทวินันท์ ดิษฐพูล

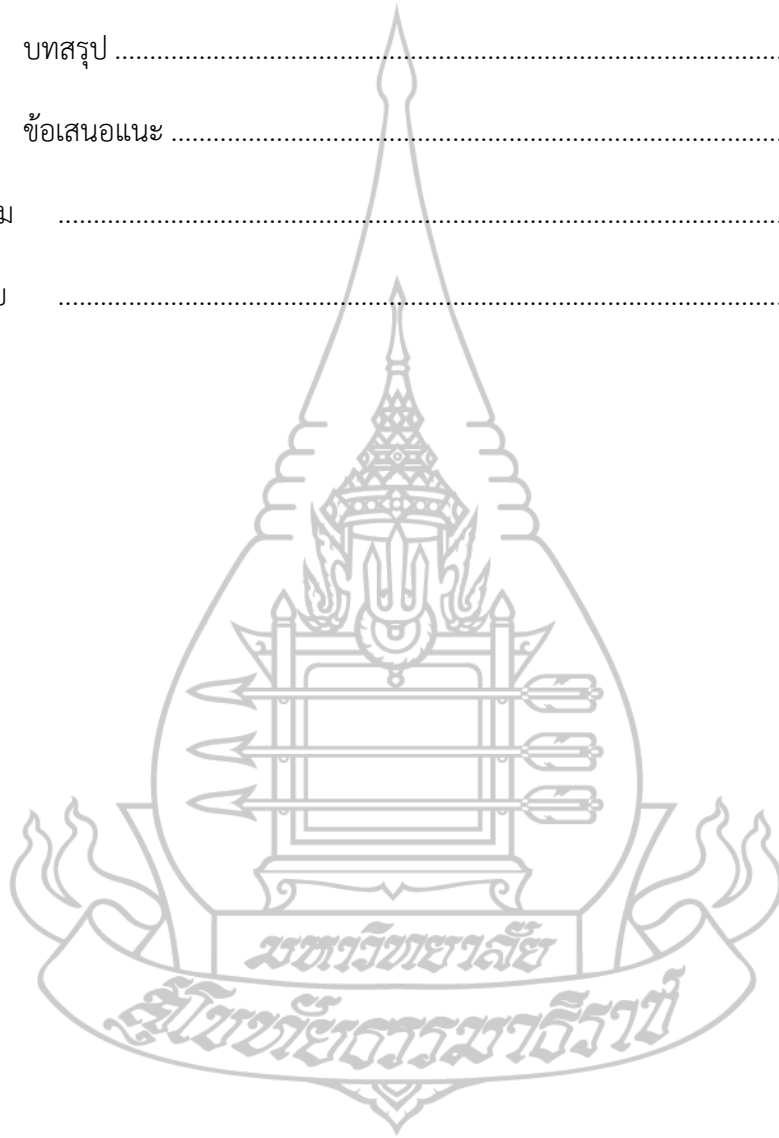
## สารบัญ

|  | หน้า             |
|--|------------------|
| บทคัดย่อภาษาไทย.....   | ง                |
| บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....  | จ                |
| กิตติกรรมประกาศ .....  | ฉ                |
| สารบัญ .....   | ช                |
| <b>บทที่ 1</b> บทนำ .....  | <b><u>1</u></b>  |
| 1.  ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา .....   | <b><u>1</u></b>  |
| 2.  วัตถุประสงค์ของการวิจัย .....  | <b><u>12</u></b> |
| 3.  ขอบเขตของการวิจัย .....  | <b><u>12</u></b> |
| 4.  ระเบียบวิธีการวิจัย.....   | <b><u>13</u></b> |
| 5.  ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ .....  | <b><u>13</u></b> |
| <b>บทที่ 2</b> แนวคิด ทฤษฎี และหลักการทั่วไปที่เกี่ยวข้องกับการลงโทษผู้ขับขี่รถบรรทุกและรถบรรทุกคนโดยสารฐานขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด..... | <b><u>14</u></b> |
| 1.  แนวคิดที่เกี่ยวข้องกับการลงโทษผู้ขับขี่รถบรรทุกและรถบรรทุกคนโดยสารฐานขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด .....                                  | <b><u>14</u></b> |
| 1.1  แนวคิดในการกำหนดความผิดทางอาญา.....   | <b><u>15</u></b> |
| 1.2  แนวคิดเกี่ยวกับโทษปรับและการบังคับโทษปรับ .....   | <b><u>19</u></b> |
| 2.  ทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการลงโทษผู้ขับขี่รถบรรทุกและรถบรรทุกคนโดยสารฐานขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด .....                                   | <b><u>19</u></b> |
| 2.1.  ทฤษฎีการลงโทษแบบช่มชู้ยับยั้ง.....   | <b><u>20</u></b> |
| 2.2.  ทฤษฎีอรรถประโยชน์.....   | <b><u>20</u></b> |

|                |  |           |
|----------------|--|-----------|
| 2.3.           | ทฤษฎีความรับผิดชอบโดยเคร่งครัด .....   | 21        |
| 3.             | หลักการที่เกี่ยวข้องกับการลงโทษผู้ขับขี่รถบรรทุกและรถบรรทุกคนโดยสารฐาน<br>ขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด.....                                    | 21        |
| 3.1            | หลักการกำหนดโทษอาญา .....  | 21        |
| 3.2            | หลักการลงโทษให้เหมาะสมกับตัวบุคคล .....  | 22        |
| 3.3.           | หลักค่าเสียหายเชิงลงโทษ .....  | 23        |
| <b>บทที่ 3</b> | <b>มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการลงโทษผู้ขับขี่รถบรรทุกและรถบรรทุกคนโดยสารฐาน<br/>ขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดของต่างประเทศและประเทศไทย.....</b> | <b>26</b> |
| 1.             | มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการลงโทษผู้ขับขี่รถบรรทุกและรถบรรทุกคน<br>โดยสารฐานขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดของต่างประเทศ .....                    | 26        |
| 1.1            | ประเทศญี่ปุ่น .....  | 26        |
| 1.2            | ประเทศอังกฤษ .....   | 31        |
| 2.             | การลงโทษผู้ขับขี่รถบรรทุกและรถบรรทุกคนโดยสารฐานขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่<br>กฎหมายกำหนดของประเทศไทย.....   | 36        |
| 2.1            | หลักการและสาระสำคัญของพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522.....   | 36        |
| 2.2            | การบังคับใช้มาตรการการลงโทษผู้ขับขี่ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก<br>พ.ศ. 2522 .....  | 39        |
| 2.3            | กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการลงโทษผู้ขับขี่รถบรรทุกและรถบรรทุกคน<br>โดยสารฐานขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดของประเทศไทย .....                        | 40        |
| <b>บทที่ 4</b> | <b>วิเคราะห์มาตรการลงโทษผู้ขับขี่รถบรรทุกและรถบรรทุกคนโดยสารฐานขับรถเร็วเกิน<br/>กว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด.....</b>                                      | <b>53</b> |
| 1.             | ปัญหาเกี่ยวกับมาตรการบังคับทางอาญาที่ไม่เหมาะสม .....  | 55        |
| 2.             | ปัญหาเกี่ยวกับดุลพินิจในการคำนวณค่าปรับ .....  | 63        |



|  |           |
|--|-----------|
| 3. ปัญหาเกี่ยวกับการกำหนดหลักเกณฑ์การบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่..... | 69        |
| <b>บทที่ 5 บทสรุปและข้อเสนอแนะ</b> .....   | <b>76</b> |
| 1. บทสรุป .....  | 76        |
| 2. ข้อเสนอแนะ .....  | 79        |
| บรรณานุกรม .....   | 82        |
| ประวัติผู้วิจัย .....  | 88        |



# บทที่ 1

## บทนำ

### 1.ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

เมื่อปี ค.ศ. 1885 เป็นครั้งแรกที่โลกได้จารึกประวัติศาสตร์สำคัญเกี่ยวกับรถยนต์ไว้ กล่าวคือ ได้มีวิศวกรนักประดิษฐ์ชาวเยอรมันชื่อว่า คาร์ล เบนซ์ ทำการจดสิทธิบัตรการประดิษฐ์รถยนต์คันแรกได้สำเร็จ (ต่อมาได้ถูกพัฒนาต่อยอดจนมาเป็นค่ายรถยนต์ยี่ห้อ Mercedes Benz ที่โด่งดังไปทั่วโลก) ซึ่งในยุคนั้นศักยภาพของรถยนต์ที่ผลิตออกมายังคงมีความเร็วสูงสุดอยู่ที่ 15 กม./ชั่วโมง ด้วยกำลัง 0.75 แรงม้า และเครื่องยนต์ 1 สูบ<sup>1</sup> อย่างไรก็ตาม แม้อัตโนมัติในศตวรรษที่ 18 จะมีความเร็วสูงสุดเพียงแค่ 15 กม./ชั่วโมง ก็ยังไม่อาจหลีกเลี่ยงการเกิดอุบัติเหตุได้ มีหลักฐานปรากฏว่า เมื่อวันที่ 17 สิงหาคม ค.ศ. 1896 ได้เกิดอุบัติเหตุจากราชขึ้นเป็นครั้งแรกของโลก โดยเหยื่อรายนี้มีชื่อว่า นางบริดเก็ต ดริสคอลล์ (Bridget Driscoll) ชาวอังกฤษ อุบัติเหตุครั้งนี้เกิดขึ้นในขณะที่นางบริดเก็ต ร่วมชมขบวนแห่รถของบริษัท Anglo-French Motor Carriage Company ที่นำรถมาจัดแสดงบริเวณ the Crystal Palace in London และรถที่วิ่งขนนางบริดเก็ตก็ใช้ความเร็วเพียง 6 กิโลเมตรต่อชั่วโมงเท่านั้น<sup>2</sup> แม้อุบัติเหตุจากราชครั้งแรกของโลกอาจไม่ได้ก่อให้เกิดความเสียหายร้ายแรงถึงชีวิต เพราะด้วยความสามารถของกำลังเครื่องยนต์ยังมีไม่มาก แต่เมื่อเปรียบเทียบกับเทคโนโลยีในยุคปัจจุบันที่สามารถเพิ่มกำลังเครื่องยนต์ได้มากขึ้นกว่าเดิมถึงพันเท่า ย่อมชี้ให้เห็นว่าการเกิดอุบัติเหตุจากราชอาจกลายมาเป็นหายนะที่แท้จริงของคนทั่วโลก

จากการสำรวจขององค์การอนามัยโลก (World Health Organization - WHO) พบว่าในแต่ละปีมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากราช จำนวนมากถึง 1.18 ล้านคน หรือเฉลี่ยวันละ 3,242 คน ซึ่งนับว่าเป็นการสูญเสียที่มีมากกว่าจำนวนผู้เสียชีวิตจากสงครามทุกครั้งรวมกัน และนอกจากอุบัติเหตุจากราชจะคร่าชีวิตผู้คนได้อย่างมากมายแล้วยังทำให้เหยื่ออุบัติเหตุจากราชบางคนต้องกลายเป็นผู้พิการ ซึ่ง WHO ได้ประเมินว่าทั่วโลกจะมีเหยื่ออุบัติเหตุที่กลายเป็นผู้พิการเพิ่มขึ้นอีกปีละ 20-50 ล้านคน

<sup>1</sup> รถคันแรกของโลกหน้าตาและมีที่มาเป็นอย่างไร ที่มีคำตอบ, สืบค้นจาก <https://www.easycompare.co.th/articles/auto-updates-and-tips/the-world-first-car> , วันที่ 21 พฤษภาคม 2565

<sup>2</sup> “หยุดอุบัติเหตุบนถนนทั่วโลก...ภารกิจพิชิตโศกนาฏกรรมยุคใหม่” , จดหมายข่าวเพื่อการทันทันสถานการณ์สุขภาพ โดย สำนักงานพัฒนาระบบข้อมูลสุขภาพ และ โครงการศูนย์วิชาการ สสส., ฉบับที่ 31 มกราคม 2554.

ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจในภาพรวมเป็นอย่างมาก เพราะทำให้เกิดการสูญเสียทางเศรษฐกิจมูลค่าสูงถึง 158 ล้านเหรียญสหรัฐ ซึ่งส่งผลกระทบต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติ (GNP : Gross National Product) ของแต่ละประเทศ ร้อยละ 1-2 โดยเฉพาะประเทศกำลังพัฒนา<sup>3</sup>

สำหรับประเทศไทย แม้จะปรากฏหลักฐานว่ามีการใช้ถนนมาตั้งแต่ พ.ศ. 2404 ซึ่งอยู่ในสมัยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว (รัชกาลที่ 4) แต่ก็เป็นการใช้ถนนสำหรับรถลากและรถม้าเท่านั้น<sup>4</sup> ประเทศไทยได้เริ่มมีการใช้รถยนต์ครั้งแรกในช่วงปี พ.ศ. 2446 (ค.ศ. 1903) ซึ่งขณะนั้นอยู่ในรัชสมัยของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว (รัชกาลที่ 5)<sup>5</sup> ระยะเวลาต่อมา เมื่อมีการใช้รถยนต์มากขึ้น จึงจำเป็นต้องมีการกำหนดกฎเกณฑ์เกี่ยวกับการใช้รถใช้ถนน เพื่อเป็นการจัดระเบียบการจราจรและลดการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว จึงได้ทรงโปรดเกล้าให้ตราพระราชบัญญัติรถยนต์ฉบับแรกของประเทศไทยขึ้นในปี พ.ศ. 2452 ซึ่งได้มีการปรับเปลี่ยนและพัฒนากฎระเบียบเรื่อยมาจนถึงปัจจุบัน<sup>6</sup>

ปัจจุบันรถยนต์ถือเป็นหนึ่งในปัจจัยหลักในการใช้ชีวิตของคนไทย ทำให้ยอดจำนวนการใช้รถยนต์เพิ่มสูงขึ้นมาก และจากสถิติข้อมูลของกรมขนส่งทางบก พบว่าการจดทะเบียนรถทั่วประเทศ ณ วันที่ 22 ก.พ. 2565 รถยนต์ในประเทศไทยมีมากถึง 42,518,215 คัน และเฉพาะในกรุงเทพมหานครมีรถยนต์จดทะเบียนสูงถึง 11,304,846 คัน<sup>7</sup> จากสถิติการใช้รถยนต์ที่สูงขึ้นดังกล่าว ส่งผลให้สถิติการเกิดอุบัติเหตุทางจราจรของประเทศไทยสูงขึ้นตามไปด้วย จากรายงานปี 2018 ของ WHO<sup>8</sup> ประเทศไทยเป็นประเทศที่มีอัตราการเกิดอุบัติเหตุสูงเป็นอันดับ 9 ของโลก และมีอัตราการเสียชีวิตบนท้องถนนสูงที่สุดในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยมีอัตราการสูญเสียถึงปีละประมาณ

<sup>3</sup> “หยุดอุบัติเหตุบนถนนทั่วโลก...ภารกิจพิชิตโคกนาฏกรรมยุคใหม่” ,จดหมายข่าวเพื่อการต่อต้านสถานการณ์สุขภาพ โดย สำนักงานพัฒนาระบบข้อมูลสุขภาพ และ โครงการศูนย์วิชาการ สสส., ฉบับที่ 31 มกราคม 2554.

<sup>4</sup> “ความเรื่องมาก” ของฝรั่งกับการสร้างถนนในสมัยรัชกาลที่ 4 , [https://www.silpa-mag.com/history/article\\_27564](https://www.silpa-mag.com/history/article_27564) , วันที่ 21 พฤษภาคม 2565.

<sup>5</sup> เปิดประวัติศาสตร์ รถยนต์คันแรกของไทย, สืบค้นจาก <https://chobrod.com/tips-car-care/รถประวัติศาสตร์-ตำนานรถยนต์ในไทย-4521>, วันที่ 21 พฤษภาคม 2565.

<sup>6</sup> ประวัติศาสตร์รถยนต์ในประเทศไทย , <https://www.easycompare.co.th/articles/auto-updates-and-tips/motor-history> , วันที่ 21 พฤษภาคม 2565.

<sup>7</sup> คนไทยใช้รถส่วนบุคคลมากถึง 42 ล้านคัน ทำไม? คนยังใช้รถสาธารณะน้อย , <https://www.springnews.co.th/spring-life/822172> , วันที่ 22 พฤษภาคม 2565.

<sup>8</sup> Death on the roads (Based on the WHO Global Status Report on Road Safety 2018) , [https://extranet.who.int/roadsafety/death-on-the-roads/#country\\_or\\_area/THA](https://extranet.who.int/roadsafety/death-on-the-roads/#country_or_area/THA) , วันที่ 22 พฤษภาคม 2565.

22,491 ราย หรืออยู่ที่จำนวน 32.7 คน ต่อประชากร 1 แสนคน และนอกจากนี้ รายงานฉบับปี 2018 ของ WHO ยังได้กล่าวถึงมาตรฐานการบังคับใช้กฎหมายที่ดีเพื่อลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุจราจรอีกด้วย โดยกฎหมายของประเทศไทยบางเรื่องที่ใช้บังคับอยู่ ได้แก่ 1) กฎหมายเมาแล้วขับ 2) กฎหมายการบังคับสวมหมวกกันน็อกในผู้ขับขี่จักรยานยนต์ และ 3) กฎหมายบังคับคาดเข็มขัดนิรภัย ถูกจัดอยู่ใน “ระดับดี” ตามเกณฑ์ที่ WHO กำหนด แต่ในส่วนของ “กฎหมายเกี่ยวกับการกำหนดความเร็ว” และ “กฎหมายเกี่ยวกับระบบสายรัดหรือที่นั่งสำหรับเด็ก” ของประเทศไทยยัง “ไม่จัดอยู่ในระดับดี” ตามเกณฑ์ที่ WHO กำหนด<sup>9</sup>

นอกจากนี้ยังมีข้อมูลจาก “สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม” ที่พบว่าสาเหตุหลักในการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนในประเทศไทยมีอยู่ด้วยกัน 3 ประการ คือ 1) เกิดจากการชนโดยทั่วไป 2) เกิดจากพฤติกรรมของผู้ขับขี่ เช่น การขับเร็ว ขับรถตัดหน้า เป็นต้น 3) เกิดจากปัญหาของอุปกรณ์ เช่น ห้ามล้อขัดข้อง เป็นต้น<sup>10</sup> และจากการค้นคว้าข้อมูลสถิติอุบัติเหตุจากเว็บไซต์ data.go.th ซึ่งเป็นแหล่งข้อมูลเปิดของภาครัฐ (Open Government Data) พบว่าสถิติอุบัติเหตุที่เกิดกับรถบรรทุกและรถโดยสารสาธารณะตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ในปี 2562 มีต้นเหตุของอุบัติเหตุมาจากรถบรรทุกมากถึง 374 ครั้ง จากจำนวน 690 ครั้ง และมีต้นเหตุมาจากรถโดยสารสาธารณะมากถึง 230 ครั้ง จากจำนวน 387 ครั้ง<sup>11</sup> จะเห็นได้ว่าปัญหาหลักของการเกิดอุบัติเหตุทางจราจรนอกจากจะเกิดจากพฤติกรรมกรรมการขับขี่ที่ไม่ปลอดภัยซึ่งเป็นปัญหาอันดับต้นๆ แล้ว ยังปรากฏข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุที่มีต้นเหตุมาจากรถบรรทุกและรถโดยสารสาธารณะเป็นจำนวนมาก ซึ่งปัญหาเหล่านี้รัฐมีหน้าที่ต้องดูแลควบคุมโดยการออกกฎหมายเพื่อมาบังคับใช้กับผู้ขับขี่ โดยปัจจุบันประเทศไทยมีกฎหมายที่ออกมาควบคุมการใช้รถใช้ถนนอยู่หลายฉบับ เช่น พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 กฎกระทรวงกำหนดอัตราความเร็วสำหรับการขับรถในทางเดินรถ พ.ศ. 2564 เป็นต้น

จากสถิติของ WHO และข้อมูลสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ประกอบกับข้อมูลสถิติอุบัติเหตุจากเว็บไซต์ data.go.th ซึ่งเป็นแหล่งข้อมูลเปิดของ

<sup>9</sup> WHO เผยรายงาน ‘ไทย’ เสียชีวิตบนท้องถนนสูงสุดในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ แม้มีกฎหมายจราจรในเกณฑ์ดี , <https://www.sdgmovement.com/2021/02/10/who-global-status-report-on-road-safety-2018/> , วันที่ 22 พฤษภาคม 2565.

<sup>10</sup> อาคม รวบรวมสุวรรณ , คนไทยยังขับรถแยะ ทำสถิติอุบัติเหตุบนท้องถนนสูงโด่งนำอันดับ 1 ในเอเชียและอาเซียน, ไทยรัฐออนไลน์ , <https://www.thairath.co.th/news/auto/news/2068299> , วันที่ 22 พฤษภาคม 2565.

<sup>11</sup> องค์กร : กรมการขนส่งทางบก , ข้อมูลอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะ , <https://data.go.th/dataset/acbus> , วันที่ 24 พฤษภาคม 2565.

ภาครัฐ (Open Government Data) ข้างต้น จะเห็นได้ว่าพฤติกรรมที่ผู้ขับขี่ขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด โดยเฉพาะพฤติกรรมดังกล่าวที่เกิดขึ้นในกลุ่มผู้ขับขี่รถบรรทุกและรถบรรทุกคนโดยสาร ถือเป็นปัจจัยสำคัญในการก่อให้เกิดอุบัติเหตุจราจรเป็นอันดับต้นๆ ของประเทศ และด้วยเหตุที่ประเทศไทยมีกฎหมายที่เกี่ยวกับการกำหนดความเร็วที่ใช้บังคับอยู่ต่ำกว่ามาตรฐานสากล (ข้อมูลจากรายงานปี 2018 ของ WHO) ประกอบกับมีมาตรการบังคับทางอาญาในเรื่องดังกล่าวไม่ชัดเจนและรุนแรงมากพอ จึงไม่สามารถที่จะป้องปรามไม่ให้ผู้ขับขี่กลุ่มดังกล่าวเลิกฝ่าฝืนกฎเกณฑ์ของสังคมได้ โดยปัจจุบันกฎหมายที่กำหนดอัตราโทษสำหรับการกระทำความผิดฐานขับซิ่งเร็วเกินอัตราได้แก่ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งกำหนดบทลงโทษสำหรับผู้กระทำความผิดฐานดังกล่าวไว้อย่างกว้างขวาง กล่าวคือ กำหนดให้ผู้ขับขี่ต้องขับรถด้วยอัตราความเร็วตามที่กำหนดหากฝ่าฝืนจะต้องระวางโทษปรับไม่เกินสี่พันบาท ทั้งนี้ เป็นไปตามมาตรา 67<sup>12</sup> ประกอบกับมาตรา 152<sup>13</sup>

จากบทบัญญัติดังกล่าว จะเห็นได้ว่าเป็นการบัญญัติอัตราความเร็วไว้อย่างกว้างขวางเพื่อเปิดโอกาสให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้กำหนดอัตราความเร็วและจำนวนโทษปรับให้เหมาะสมกับสภาพการณ์ ต่อมาจึงได้มีการออกอนุบัญญัติกฎกระทรวงกำหนดอัตราความเร็วสำหรับการขับรถในทางเดินรถ พ.ศ. 2564 เพื่อกำหนดความเร็วที่เหมาะสมสำหรับรถยนต์ประเภทต่างๆ โดยจำแนกเป็นประเภทรถยนต์ และประเภททางเดินรถ เช่น การขับรถในทางเดินรถที่อยู่ในเขตชุมชน จะมีอัตราความเร็วที่แตกต่างจากการขับรถในทางเดินรถบนทางพิเศษ โดยอัตราความเร็วยังถูกกำหนดให้แตกต่างกันไปตามประเภทของรถ เช่น รถบรรทุกที่มีน้ำหนักกรเกินสองพันสองร้อยกิโลกรัมถูกกำหนดให้ใช้ความเร็วแตกต่างจากรถยนต์สี่ล้อเล็ก เป็นต้น อย่างไรก็ตาม กฎกระทรวงดังกล่าวไม่ได้กำหนดอัตราโทษปรับที่จะใช้ลงโทษแก่ผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนไว้เป็นการเฉพาะ อัตราโทษปรับจึงเป็นไปตามมาตรา 67 ประกอบกับมาตรา 152 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ที่กำหนดให้ปรับได้ไม่เกินสี่พันบาท ซึ่งนอกจากจะไม่มีหลักในการคิดคำนวณค่าปรับแล้ว โทษปรับดังกล่าวก็มีลักษณะที่ไม่สอดคล้องกับสภาพเศรษฐกิจและสังคมในปัจจุบัน ซึ่งส่งผลให้การกำหนดมาตรการบังคับทางอาญาดังกล่าวไม่อาจป้องปรามผู้กระทำความผิดได้ดีเท่าที่ควร เพราะผู้กระทำไม่รู้สึกเกรงกลัวต่อการฝ่าฝืน และรู้สึกคุ้มค่ากับค่าปรับที่ต้องเสียไปเพื่อแลกกับการกระทำที่ผิดกฎหมาย

<sup>12</sup> พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 67 วรรคหนึ่ง บัญญัติว่า “ผู้ขับขี่ต้องขับรถด้วยอัตราความเร็วตามที่กำหนดในกฎกระทรวงหรือตามเครื่องหมายจราจรที่ได้ติดตั้งไว้ในทาง”

<sup>13</sup> พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 152 บัญญัติว่า “ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา...มาตรา 67 วรรคหนึ่ง...ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสี่พันบาท”

นอกจากการลงโทษปรับผู้กระทำความผิดฐานขับขีรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด ตามมาตรา 67 ประกอบกับมาตรา 152 แล้ว พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้ถูกแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 12) พ.ศ. 2562 เพื่อปรับปรุงหลักเกณฑ์และกลไก ในการออกใบสั่งสำหรับผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตาม “กฎหมายการบันทึกคะแนนความประพฤติ ในการขับขี่”<sup>14</sup> อีกด้วย ซึ่งกฎหมายดังกล่าวได้มอบหมายให้สำนักงานตำรวจแห่งชาติจัดให้มีระบบ การบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ โดยระบบต้องประกอบด้วย การกำหนดคะแนน การตัดคะแนน และการคืนคะแนน ทั้งนี้ ในการกำหนดคะแนนความประพฤติในการ ขับรถให้คำนึงถึงประเภทของใบอนุญาตขับขี่ และเหตุแห่งการกระทำความผิดด้วย<sup>15</sup> จากการสืบค้น ข้อมูล<sup>16</sup> พบว่าระบบการบันทึกคะแนนความประพฤติดังกล่าวจะกำหนดให้ผู้ที่มีใบขับขี่ทุกคนมี คะแนนเริ่มต้นคนละ 12 คะแนน และเมื่อมีการกระทำความผิด คะแนนจะถูกตัดผ่านระบบ อิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งหากผู้ใดถูกตัดคะแนนจนหมด จะถูกลงโทษโดยการพักใบอนุญาตขับขี่เป็นเวลา 90 วัน สำหรับเกณฑ์การตัดคะแนนถูกแบ่งออกเป็น 4 กลุ่ม ได้แก่ 1) ข้อหาที่ตัด 1 คะแนน 2) ข้อหาที่ ตัด 2 คะแนน 3) ข้อหาที่ตัด 3 คะแนน และ 4) ข้อหาที่ตัด 4 คะแนน ทั้งนี้ การขับขีรถเร็วเกินกฎหมาย กำหนด ถูกจัดอยู่ในกลุ่มข้อหาที่ถูกลด 1 คะแนน โดยไม่มีการกำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับการกระทำความผิดใดๆ เพิ่มเติม เช่น ไม่มีการกำหนดอัตราความเร็วที่ฝ่าฝืน หรือประเภทรถยนต์ที่ใช้ขับขี่ฝ่าฝืน

<sup>14</sup> หมายเหตุท้าย พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 12) พ.ศ. 2562

<sup>15</sup> พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 142/1 บัญญัติว่า

“เพื่อประโยชน์ในการควบคุมความประพฤติของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ให้เกิดความปลอดภัยใน การจราจร ในกรณีที่ผู้ขับขี่ผู้ใดกระทำความผิดตามพระราชบัญญัตินี้หรือตามกฎหมายอื่นอันเกี่ยวกับรถหรือการใช้ ทาง ให้สำนักงานตำรวจแห่งชาติจัดให้มีระบบการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถของผู้ได้รับใบอนุญาต ขับขี่

ระบบการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถตามวรรคหนึ่ง อย่างน้อยต้องประกอบด้วย การกำหนดคะแนน การตัดคะแนน และการคืนคะแนน โดยวิธีดำเนินการดังกล่าวให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติและอธิบดีกรมการขนส่งทางบก ร่วมกันกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา ทั้งนี้ ในการกำหนดคะแนนความประพฤติในการขับรถให้คำนึงถึงประเภทของใบอนุญาตขับขี่ และเหตุ แห่งการกระทำความผิดด้วย

ในกรณีที่ผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ผู้ใดถูกตัดคะแนนความประพฤติในการขับรถจนหมดคะแนน ตามที่กำหนดไว้ ให้ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติในแต่ละ ท้องที่สั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ผู้นั้นคราวละเก้าสิบวัน ทั้งนี้ ตามระเบียบที่ผู้บัญชาการ ตำรวจแห่งชาติกำหนด”

<sup>16</sup> ธรรมนิติ , เตรียมพร้อม “ระบบตัดแต้มใบขับขี่” พ.ร.บ.จราจรทางบก 2562 ,

เป็นต้น ซึ่งกรณีนี้อาจเป็นช่องโหว่ที่ทำให้การบังคับใช้ระบบดังกล่าวเพื่อลงโทษแก่ผู้ที่มีพฤติกรรมขับขี่รถเร็วเกินกว่าอัตราที่กำหนดไม่ได้ผล เนื่องจากไม่ว่าจะขับขี่ด้วยรถยนต์ประเภทไหน หรือใช้ความเร็วเพียงใด ก็จะถูกตัดคะแนนความประพฤติเพียง 1 คะแนนเท่านั้น

จากความข้างต้นจึงเห็นได้ว่ามาตรการบังคับใช้กฎหมายเพื่อป้องปรามการกระทำความผิดฐานขับขี่รถเร็วเกินกว่าอัตราที่กำหนดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ยังคงมีปัญหาในการบังคับใช้อยู่หลายประการ ดังนี้

1) ปัญหาเกี่ยวกับมาตรการบังคับทางอาญาที่ไม่เหมาะสม

ดังที่ได้กล่าวมาแล้วในตอนต้นว่ากฎหมายที่ใช้ในการควบคุมดูแลการใช้รถใช้ถนนของประเทศไทยได้ถูกบัญญัติขึ้นเป็นครั้งแรกตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 5 และถูกพัฒนาเรื่อยมา จนถึงปัจจุบันได้มีพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติฉบับนี้ก็ได้ถูกแก้ไขเพิ่มเติมอีกหลายครั้งเช่นกัน ครั้งล่าสุดได้ถูกแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 13) พ.ศ. 2565 ซึ่งในครั้งนี้มีการแก้ไขในส่วนของการปรับในมาตรา 152 จากเดิมที่กำหนดให้ผู้ฝ่าฝืนบทบัญญัติจะต้อง “ได้รับโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท” เป็น “ได้รับโทษปรับไม่เกินสี่พันบาท” เพื่อให้เหมาะสมกับสภาพเศรษฐกิจและสังคมในปัจจุบัน แต่ก็มีข้อสังเกตว่ามาตราดังกล่าวเป็นบทกำหนดโทษในภาพรวมดังจะเห็นได้ว่ามาตรา 152<sup>17</sup> เป็นบทบัญญัติที่รวมการกระทำความผิดหลายฐานไว้ด้วยกัน ไม่ว่าจะเป็นความผิดที่โดยสภาพไม่น่าจะก่อให้เกิดอันตรายต่อชีวิตหรือทรัพย์สินของบุคคลโดยทั่วไปได้ เช่น มาตรา 7<sup>18</sup> ที่บัญญัติห้ามเกี่ยวกับการนำรถที่ไม่ได้ติดแผ่นป้ายที่กฎหมายกำหนดมาใช้ในทางเดินรถ หรือ มาตรา 13<sup>19</sup> ที่บัญญัติห้ามเกี่ยวกับการใช้ไฟสัญญาณแสงวับวาว หรือเสียงสัญญาณไซเรน หรือเสียง

<sup>17</sup> พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 152 บัญญัติว่า “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 67 วรรคหนึ่ง 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 หรือมาตรา 130 หรือไม่ปฏิบัติตามประกาศที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนดตาม มาตรา 15 วรรคสอง หรือไม่ปฏิบัติตามกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา 77 วรรคสอง หรือมาตรา 96 วรรคสอง ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสี่พันบาท”

<sup>18</sup> พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 7 บัญญัติว่า “ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่มีได้ติดแผ่นป้ายเลขทะเบียน แผ่นป้ายเครื่องหมายเลขทะเบียนหรือป้ายประจำรถ ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ กฎหมายว่าด้วยการขนส่ง กฎหมายว่าด้วยล้อเลื่อน กฎหมายว่าด้วยรถลาก หรือกฎหมายว่าด้วยรถจักรยาน มาใช้ในทางเดินรถ”

<sup>19</sup> พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 13 บัญญัติว่า “ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถทุกชนิดในทางเดินรถใช้ไฟสัญญาณแสงวับวาว เสียงสัญญาณไซเรน เสียงสัญญาณที่เป็นเสียงนกหวีด เสียงที่แตกพร่า

สัญญาณอย่างอื่น ในระดับที่ดังกินสมควร เป็นต้น เห็นได้ว่าความผิดพลาดนี้ย่อมไม่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุร้ายแรงถึงแก่ชีวิตหรือเป็นการทำลายทรัพย์สินอื่นใดได้ เมื่อเปรียบเทียบกับกรกระทำ ความผิดฐานขับซิ่งเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด ที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุร้ายแรงถึงแก่ชีวิต รวมถึงอาจก่อให้เกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สินทั้งส่วนตัวและส่วนรวมได้ สำหรับมาตรการ บังคับทางอาญาของต่างประเทศที่ใช้ในการป้องปรามการกระทำ ความผิดฐานขับรถเร็วเกินอัตราที่ กฎหมายกำหนด เช่น ประเทศญี่ปุ่น มีการกำหนดบทลงโทษสำหรับความผิดกรณีขับรถเร็วเกิน กำหนดแปรผันไปตามอัตราความเร็วไว้เป็นการเฉพาะ โดยขอหาขับรถเร็วเกินอัตราที่กำหนดนี้ประเทศ ญี่ปุ่นจัดไว้เป็นกรณีฝ่าฝืนกฎจราจรขั้นรุนแรง รวมถึงมีการแบ่งประเภทค่าปรับออกเป็น 1) ค่าปรับ ของยานพาหนะขนาดใหญ่ 2) ค่าปรับของรถขนาดปกติ และ 3) ค่าปรับของรถจักรยานยนต์<sup>20</sup> ทางด้านประเทศอังกฤษก็มีการกำหนดอัตราโทษเป็นระดับขั้นบันไดตามความเร็วและสถานที่ เช่น ย่านชุมชน เขตโรงเรียน หรือเขตสถานพยาบาล จะมีการกำหนดอัตราความเร็วที่แตกต่างกันเพราะถือเป็นพื้นที่ในกลุ่มเปราะบาง มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุรุนแรงและเกิดความเสียหายได้ง่ายหรือ มากกว่าสถานที่อื่น ๆ<sup>21</sup>

## 2) ปัญหาเกี่ยวกับดุลพินิจในการคำนวณค่าปรับ

โทษปรับในกรณีขับรถด้วยอัตราความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ตาม พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 67 ประกอบกับมาตรา 152 กำหนดให้ผู้ขับขี่ต้อง ขับรถด้วยอัตราความเร็วตามที่กำหนด หากฝ่าฝืนจะต้องระวางโทษปรับไม่เกินสี่พันบาท โดยมีอนุ บัญญัติที่ออกโดยอาศัยอำนาจตามมาตราดังกล่าว ได้แก่ กฎกระทรวงกำหนดอัตราความเร็วสำหรับ การขับรถในทางเดินรถ พ.ศ. 2564 กำหนดอัตราความเร็วของรถประเภทต่างๆ ให้มีความเหมาะสม แต่เนื่องจากอนุบัญญัติดังกล่าวก็ไม่ได้มีการกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการคำนวณค่าปรับไว้เป็นการ เฉพาะ จึงทำให้เป็นอำนาจของผู้บังคับใช้กฎหมายที่จะใช้ดุลพินิจกำหนดอัตราค่าปรับได้ตามสมควร และจากการศึกษาพบข้อมูลล่าสุดว่า “สำนักงานตำรวจแห่งชาติ” ได้มีการกำหนดอัตราค่าปรับตาม ความผิดในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ขึ้นมาใหม่เป็นอัตราค่าปรับแบบตายตัว เพื่อ ป้องกันการใช้ดุลพินิจที่ไม่เหมาะสมของผู้บังคับใช้กฎหมาย ซึ่งอัตราดังกล่าวนี้ได้เริ่มใช้แล้วตั้งแต่ 1

เสียงหลายเสียง เสียงดังกินสมควร หรือเสียงสัญญาณอย่างอื่นตามที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนดโดย ประกาศในราชกิจจานุเบกษา”

<sup>20</sup> Multilingual Living Information , 1-6 Suspension/cancellation of driver's license, and fines , <http://www.clair.or.jp/tagengorev/th/n/> , วันที่ 25 พฤษภาคม 2565.

<sup>21</sup> จิตรเลขา สุขรวาย และ อชราภรณ์ อริยสุนทร นักวิจัย นโยบายด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ , คมความเร็ว ปรับโครงสร้างถนน เพื่อทุกคนปลอดภัย , <https://tdri.or.th/2022/02/road-safety-for-pedestrians/> , วันที่ 25 พฤษภาคม 2565.



พฤศจิกายน 2563 เป็นต้นมา ทั้งนี้ ข้อหาขับรถเร็วเกินกำหนดจะถูกคิดค่าปรับในอัตราห้าร้อยบาททุกกรณี<sup>22</sup>

จากข้อมูลดังกล่าวจะเห็นว่าอัตราค่าปรับในข้อหาขับรถเร็วเกินกำหนดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 67 ประกอบกับมาตรา 152 ที่แม้จะกำหนดระวางโทษปรับสูงสุดไว้ไม่เกินสี่พันบาท แต่ในทางปฏิบัติสำนักงานตำรวจแห่งชาติในฐานะผู้บังคับใช้กฎหมายก็ได้มีการกำหนดอัตราตายตัวไว้ที่ห้าร้อยบาทในทุกกรณี ซึ่งอัตราดังกล่าวไม่สอดคล้องกับสภาพเศรษฐกิจและสังคมในปัจจุบัน จึงไม่มีลักษณะที่เป็นการป้องปรามการกระทำความผิด และอาจเป็นช่องโหว่ให้ผู้ขับขี่เห็นว่าการฝ่าฝืนกฎหมายดังกล่าวมีความคุ้มค่าเมื่อเทียบกับโทษที่จะได้รับ ดังนั้น การกำหนดอัตราค่าปรับดังกล่าวจึงมีลักษณะเป็นมาตรการบังคับทางอาญาที่ไม่เหมาะสมกับสภาพสังคมและยุคสมัย นอกจากนี้ เมื่อเปรียบเทียบกับนานาชาติอารยประเทศ เช่น ประเทศญี่ปุ่น มีการกำหนดมาตรการลงโทษกรณีขับรถเร็วเกินกำหนดแปรผันไปตามอัตราความเร็ว โดยกำหนดบทลงโทษให้ร้ายแรงขึ้นแบบขั้นบันได เช่น หากขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กำหนดบนทางหลวง 1-39 กิโลเมตรต่อชั่วโมง จะต้องเสียค่าปรับสูงสุดถึง 35000 เยน และหากขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กำหนดตั้งแต่ 40 กิโลเมตรต่อชั่วโมงขึ้นไป อาจจะต้องปรับสูงสุด 100000 เยน หรือจำคุกไม่เกิน 6 เดือน เป็นต้น<sup>23</sup> นอกจากนี้บทลงโทษในกฎหมายจราจรของประเทศญี่ปุ่นยังให้ความสำคัญของรายละเอียดการลงโทษไปถึงการแยกประเภทของขนาดรถยนต์ ตัวอย่างเช่น กรณีผู้ขับขี่ที่กระทำความผิดฐานใช้โทรศัพท์มือถือถือระหว่างขับรถจะต้องเสียค่าปรับแปรผันไปตามขนาดรถยนต์ เช่น อัตราค่าปรับ 25,000 เยน สำหรับรถยนต์ขนาดใหญ่ อัตราค่าปรับ 18,000 เยนสำหรับรถยนต์ขนาดมาตรฐาน และอัตราค่าปรับ 5,000 เยนสำหรับรถจักรยานยนต์ เป็นต้น<sup>24</sup> ซึ่งการลงโทษในรูปแบบนี้ส่งผลในทางปฏิบัติได้เป็นอย่างดี เพราะเป็นการชี้ให้ผู้กระทำความผิดเห็นถึงโทษทัณฑ์ที่จะได้รับจากการกระทำความผิดซึ่งทวีความร้ายแรงเป็นลำดับไป สำหรับประเทศอังกฤษก็มีหลักเกณฑ์ที่เข้มงวดในการคิดค่าปรับกรณีขับขี่เร็วเกินกว่าอัตราที่กำหนด โดยมีการคิดอัตราโทษปรับแปรผันตามความเร็วและรายได้ของผู้ฝ่าฝืน กล่าวคือ ปรับเป็นเงินในอัตรา 25% - 175% ของรายได้ต่อสัปดาห์ของผู้ฝ่าฝืน และพักใช้ใบขับขี่เป็นเวลา 7 - 56 วัน รวมถึงมีการหักคะแนนใบขับขี่ 3 -6 คะแนนอีกด้วย โดยมีการจำแนกกลุ่มผู้กระทำความผิดออกเป็น 3 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่ม A ใช้ความเร็วไม่สูงจากเกณฑ์กำหนดมาก

<sup>22</sup> เรตค่าปรับจราจรใหม่ ปี 2564 เท่าไหร่? เช็กด่วน , <https://www.boltttech.co.th/blog/เรตค่าปรับจราจรใหม่-ปี-2564-เท่าไร-เช็กด่วน> , วันที่ 23 พฤษภาคม 2565.

<sup>23</sup> ทำผิดกฎจราจรต้องเสียค่าปรับเท่าไร , <https://www.thaijinjob.com/post-1> , สืบค้นเมื่อวันที่ 8 ธันวาคม 2564.

<sup>24</sup> Techsauce Team, ญี่ปุ่น เล็งลงโทษ 'ใช้โทรศัพท์ระหว่างขับรถ' สถานหนัก รุกปรับพฤติกรรม, <https://techsauce.co/news/japan-policy-laws-new-2019> , สืบค้นเมื่อวันที่ 8 ธันวาคม 2564.

นัก เช่น ใช้ความเร็ว 49 - 64 กิโลเมตร/ชั่วโมง ในเขตจำกัดความเร็ว 48 กิโลเมตร/ชั่วโมง หรือใช้ความเร็ว 114 - 144 กิโลเมตร/ชั่วโมง ในเขตจำกัดความเร็ว 112 กิโลเมตร/ชั่วโมง , กลุ่ม B เป็นกลุ่มที่ใช้ความเร็วมากกว่ากลุ่ม A ในอีกระดับ เช่น ใช้ความเร็ว 65 - 80 กิโลเมตร/ชั่วโมง ในเขตจำกัดความเร็ว 48 กิโลเมตร/ชั่วโมง หรือใช้ความเร็ว 146 - 160 กิโลเมตร/ชั่วโมง ในเขตจำกัดความเร็ว 112 กิโลเมตร/ชั่วโมง , กลุ่ม C เป็นกลุ่มที่ใช้ความเร็วที่สูงกว่าทุกกลุ่มที่กล่าวมา เช่น ใช้ความเร็ว 82 กิโลเมตร/ชั่วโมง ในเขตจำกัดความเร็ว 48 กิโลเมตร/ชั่วโมง หรือใช้ความเร็ว 162 กิโลเมตร/ชั่วโมง ในเขตจำกัดความเร็ว 112 กิโลเมตร/ชั่วโมง ทั้งนี้ มีการจำกัดอัตราโทษปรับสูงสุดไม่เกิน 1,000 ปอนด์ (ประมาณ 44,000 บาท) บนถนนทั่วไป และไม่เกิน 2,500 ปอนด์ (ประมาณ 110,000 บาท) บนถนนมอเตอร์เวย์<sup>25</sup>

3) ปัญหาเกี่ยวกับการกำหนดหลักเกณฑ์การบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่

ตามที่ได้กล่าวไปแล้วข้างต้นว่าพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้ถูกแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 12) พ.ศ. 2562 เพื่อปรับปรุงหลักเกณฑ์และกลไกในการออกใบสั่งสำหรับผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตาม “กฎหมายการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับขี่” ซึ่งถือเป็นมาตรการในการลงโทษผู้ฝ่าฝืนกฎเกณฑ์การใช้รถใช้ถนนอีกมาตรการหนึ่ง ที่จะช่วยป้องปรามไม่ให้เกิดการกระทำความผิดซ้ำเพราะมีการเก็บสถิติเป็นคะแนนความประพฤติในการขับขี่ ทำให้ผู้ขับขี่ได้ตระหนักถึงกฎจราจรมากขึ้น แต่จากการศึกษาข้อมูลพบว่าระบบการบันทึกคะแนนความประพฤติที่อยู่ระหว่างดำเนินการของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ มีลักษณะที่ยังไม่สอดคล้องกับการกระทำผิด โดยเฉพาะการตัดคะแนนในข้อหาขับรถด้วยอัตราความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ถูกจัดอยู่ในกลุ่มข้อหาที่ถูกตัดเพียง 1 คะแนน (ขั้นต่ำสุด) ทั้งนี้ เป็นไปตามร่างหลักเกณฑ์ วิธีการ เรื่องระบบการตัดคะแนนความประพฤติในการขับรถ (Demerit Point System)<sup>26</sup>

จากการสืบค้นข้อมูลพบว่า ปัจจุบัน กระทรวงคมนาคม โดย กรมการขนส่งทางบก ได้มีการกำหนด “ระบบตัดคะแนนใบอนุญาต” ของผู้ขับขี่รถบรรทุกขนาดใหญ่ไว้เป็นการเฉพาะ สำหรับใช้ควบคุมความพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนของผู้ขับขี่รถประเภทดังกล่าว ซึ่งกรมการขนส่งทางบกได้ออกระเบียบกรมการขนส่งทางบก ว่าด้วย การพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถตามกฎหมาย

<sup>25</sup> อังกฤษ เตรียมคิดค่าปรับผู้ใช้ความเร็วเกินกำหนด ในอัตราแปรผันตามความเร็ว และ รายได้ ! , <https://www.headlightmag.com/ews-uk-will-be-effective-adaptive-fine-rate-for-speed-ticket/> , วันที่ 23 พฤษภาคม 2565.

<sup>26</sup> มาแล้ว! ร่างฯ ตัดคะแนนความประพฤติในการขับรถ พรบ.จราจรทางบกฯ 2562 ข้อหาไหน โดนก็แถมเช็คเลย , [https://www.js100.com/en/site/post\\_share/view/78110](https://www.js100.com/en/site/post_share/view/78110) , วันที่ 24 พฤษภาคม 2565.

ว่าด้วยการขนส่งทางบก พ.ศ. 2564 ซึ่งมีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม 2564 เป็นต้นมา<sup>27</sup> โดยกำหนดให้ผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ทุกคนมีคะแนนเริ่มต้นคนละ 100 คะแนน และเมื่อกระทำผิดตามข้อหาที่กำหนด จะถูกตัดคะแนนตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดและต้องเข้ารับการอบรมและทดสอบ เพื่อสร้างจิตสำนึกที่ดีในการขับขี่และเพื่อลดการกระทำผิดซ้ำในข้อหาเดิม แต่ถ้าถูกตัดคะแนนจนหมด จะถูกลงโทษโดยการพักใบอนุญาตขับขี่เป็นเวลา 90 วัน สำหรับเกณฑ์การตัดคะแนนถูกแบ่งออกเป็น 3 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มที่ 1 ตัดครั้งละ 10 คะแนน กลุ่มที่ 2 ตัดครั้งละ 20 คะแนน และกลุ่มที่ 3 ตัดครั้งละ 30 คะแนน และจากการบังคับใช้มาตรการตัดคะแนนดังกล่าวตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม 2564 ถึงวันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2565 (3 เดือนแรก) มีผู้กระทำความผิดรวมทั้งสิ้น 3,310 ราย โดยพบว่าแต่ละรายมีการกระทำความผิดซ้ำในข้อหาเดิม สำหรับข้อหาที่มีผู้กระทำผิดมากที่สุด ได้แก่ ข้อหาใช้ความเร็วเกินกำหนด ซึ่งเป็นพฤติกรรมที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุเป็นอย่างมาก ทางด้านเกณฑ์การตัดคะแนนใบอนุญาตของผู้ขับรถตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ในข้อหาขับรถเร็วเกินกำหนดพบว่า กรมการขนส่งทางบกได้แบ่งเกณฑ์การตัดคะแนนออกเป็น 3 ระดับ ดังนี้ กลุ่มที่ 1 กรณีใช้ความเร็วเกินกำหนดแต่ไม่เกิน 100 กม./ชม. ตัดครั้งละ 10 คะแนน กลุ่มที่ 2 กรณีใช้ความเร็วเกินตั้งแต่ 101-110 กม./ชม. ตัดครั้งละ 20 คะแนน และกลุ่มที่ 3 กรณีใช้ความเร็วเกิน 110 กม./ชม. ตัดครั้งละ 30 คะแนน ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับ “ร่างหลักเกณฑ์ วิธีการ เรื่องระบบการตัดคะแนนความประพฤติในการขับรถ (Demerit Point System)” ของคณะกรรมการกึ่งบังคับการตำรวจจราจร แล้วจะเห็นได้ว่าเกณฑ์การตัดคะแนนใบอนุญาตของผู้ขับขี่รถขนส่งและรถสาธารณะมีมาตรการบังคับที่ละเอียดและเข้มงวดกว่า<sup>28</sup> สำหรับในประเทศญี่ปุ่น กรณีขับรถเร็วเกินกำหนดจะมีระบบแต้มความผิดแบ่งเป็นช่วงความเร็วไว้ เช่น ขับรถเกินกำหนดไม่ถึง 20 กม./ชม. ถูกตัด 1 แต้ม , เกินกว่า 20 แต่ไม่ถึง 25 กม./ชม. ถูกตัด 2 แต้ม , เกินกว่า 50 กม./ชม. ถูกตัด 12 แต้ม เป็นต้น<sup>29</sup> ส่วนประเทศอังกฤษ ความผิดฐานขับรถเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด นอกจากจะมีโทษปรับแล้วก็มีระบบการตัดคะแนนความประพฤติ



<sup>27</sup> เอาจริง!! 1 ธันวาคม เริ่มตัดแต้มใบขับขี่ รถสาธารณะ-รถขนส่ง เหลือ 0 คะแนนระงับใช้ 90 วัน , <https://www.thebangkokinsight.com/news/politics-general/general/751375/> , วันที่ 24 พฤษภาคม 2565.

<sup>28</sup> ตัดแต้มใบขับขี่ ผู้ขับรถขนส่งและรถสาธารณะ 3 เดือนแรก 3,310 ราย พักใบอนุญาต 8 ราย , <https://www.thebangkokinsight.com/news/politics-general/politics/822067/> , วันที่ 24 พฤษภาคม 2565.

<sup>29</sup> นิชนันท์ คุปตานนท์, ระบบแต้มความผิดในกฎหมายจราจรญี่ปุ่น , <https://www.bangkokbiznews.com/blog/columnist/122330> , วันที่ 24 พฤษภาคม 2565.

ในการขับขี่เช่นกัน ยกตัวอย่างเช่น กรณีทางเดินรถกำหนดให้ใช้ความเร็วได้ไม่เกิน 30 ไมล์ต่อชั่วโมง หากฝ่าฝืนจะต้องถูกปรับ 100 ปอนด์ และถูกหัก 3 คะแนน เป็นต้น<sup>30</sup>

จากสภาพปัญหาในการบังคับใช้กฎหมายเพื่อป้องปรามการกระทำความผิดฐานขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดโดยอาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ยังพบว่ามีปัญหาเกี่ยวกับเรื่องมาตรการบังคับทางอาญาที่ไม่เหมาะสม ปัญหาเกี่ยวกับดุลพินิจในการคำนวณค่าปรับ และปัญหาเกี่ยวกับการกำหนดหลักเกณฑ์การบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ ซึ่งมีที่มาจากการที่พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้กำหนดกฎเกณฑ์และมาตรการลงโทษผู้กระทำความผิดไว้อย่างกว้างขวาง โดยไม่มีการจำแนกประเภทของการกระทำความผิดไว้เป็นการเฉพาะ ทำให้ผู้บังคับใช้กฎหมายใช้ดุลพินิจในการลงโทษได้ไม่เหมาะสมกับความผิด ไม่สอดคล้องกับสภาพเศรษฐกิจและสังคม ส่งผลให้การบังคับใช้กฎหมายไม่ได้ผลดีเท่าที่ควร ซึ่งพฤติกรรมขับรถเร็วเกินอัตราที่กำหนดเป็นพฤติกรรมที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนมากเป็นอันดับต้นๆ อีกทั้งอัตราความเร็วและขนาดรถมีผลอย่างมากต่อความร้ายแรงของอุบัติเหตุ เช่น กรณีรถบรรทุกซึ่งเป็นรถขนาดใหญ่ หรือรถบรรทุกคนโดยสารที่บรรทุกคนมาเป็นจำนวนมาก แต่ผู้ขับขี่ใช้ความเร็วสูง เมื่อเกิดอุบัติเหตุย่อมเกิดการสูญเสียมากและเป็นวงกว้างกว่ารถยนต์ที่มีขนาดเล็กหรือรถที่ไม่ได้บรรทุกคนโดยสารมาด้วย เป็นต้น ดังนั้น ในการกำหนดบทลงโทษในกรณีขับรถเร็วเกินกำหนด ควรคำนึงถึงอัตราความเร็ว ขนาด และประเภทของรถยนต์ด้วย และจากข้อมูลสถิติอุบัติเหตุที่เกิดกับรถบรรทุกและรถโดยสารสาธารณะตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกในปี 2562 ที่ต้นเหตุของอุบัติเหตุมาจากรถบรรทุกมากถึง 374 ครั้ง จาก 690 ครั้ง และจากรถโดยสารสาธารณะมากถึง 230 ครั้ง จาก 387 ครั้งดังกล่าวข้างต้น ยังชี้ให้เห็นว่านอกจากรถบรรทุกขนาดใหญ่จะก่อให้เกิดความเสียหายมากและเป็นวงกว้างแล้วยังมีโอกาสในการเป็นรถต้นเหตุในการเกิดอุบัติเหตุสูงอีกด้วย ดังนั้น ผู้ขับขี่รถบรรทุกและรถบรรทุกคนโดยสารนอกจากจะต้องเป็นผู้ที่มีร่างกายและจิตใจสมบูรณ์พร้อมสำหรับการขับขี่แล้ว ยังจะต้องมีความรับผิดชอบต่อสังคมส่วนรวมมากกว่าผู้ขับขี่รถยนต์ขนาดเล็กกว่าด้วยเหตุผลดังที่ได้กล่าวไปแล้วข้างต้น ด้วยเหตุนี้ในการบัญญัติกฎหมายเพื่อควบคุมการใช้รถใช้ถนนในภาพรวมจึงควรมีความหลากหลาย เพื่อให้เหมาะสมกับตัวผู้กระทำความผิด และสอดคล้องกับการกระทำความผิด จึงจะก่อให้เกิดการอำนวยความยุติธรรมในสังคมได้เป็นอย่างดี ด้วยเหตุนี้ จึงเป็นประเด็นที่ต้องศึกษาต่อไปว่าประเทศไทยควรกำหนดมาตรการลงโทษผู้ขับขี่รถบรรทุกและรถบรรทุกคนโดยสารฐานขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดให้มีความชัดเจนและมีการลงโทษที่เหมาะสมเพียงพอสำหรับใช้ในการป้องปรามการกระทำความผิด ทั้งนี้

<sup>30</sup> 22 กฎจราจรใน UK ที่มักจะทำผิดโดยคิดไม่ถึง ,

เพื่อเสนอแนะแนวทางที่เหมาะสมในการกำหนดมาตรการลงโทษผู้ขับขี่รถบรรทุกและรถบรรทุกคนโดยสารที่กระทำความผิดฐานขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ต่อไป

## 2.วัตถุประสงค์ของการวิจัย

2.1 เพื่อศึกษาแนวคิด ทฤษฎีและหลักการเกี่ยวกับมาตรการลงโทษผู้ขับขี่รถบรรทุกและรถบรรทุกคนโดยสารฐานขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด

2.2 เพื่อศึกษามาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการลงโทษผู้ขับขี่รถบรรทุกและรถบรรทุกคนโดยสารฐานขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดในประเทศญี่ปุ่น ประเทศอังกฤษ และประเทศไทย

2.3 เพื่อวิเคราะห์มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการลงโทษผู้ขับขี่รถบรรทุกและรถบรรทุกคนโดยสารฐานขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดในประเทศญี่ปุ่น ประเทศอังกฤษ และประเทศไทย

2.4 เพื่อเสนอแนะแนวทางในการกำหนดมาตรการลงโทษผู้ขับขี่รถบรรทุกและรถบรรทุกคนโดยสารฐานขับรถเร็วเกินกว่าอัตราตามที่กฎหมายกำหนดที่เหมาะสมกับประเทศไทย

## 3.ขอบเขตของการวิจัย

ผู้ศึกษารวบรวมแนวคิด ทฤษฎี และหลักการต่างๆ เช่น แนวคิดในการกำหนดความผิดทางอาญา แนวคิดเกี่ยวกับโทษปรับและการบังคับโทษปรับ ทฤษฎีการลงโทษแบบข่มขู่ยับยั้ง ทฤษฎีอรรถประโยชน์ ทฤษฎีความรับผิดชอบโดยเคร่งครัด หลักการกำหนดโทษอาญา หลักการลงโทษให้เหมาะสมกับตัวบุคคล หลักค่าเสียหายเชิงลงโทษ เป็นต้น เพื่อเป็นพื้นฐานสำคัญสำหรับการวิเคราะห์หาแนวทางแก้ไขปัญหาในการกำหนดมาตรการลงโทษผู้กระทำความผิดฐานขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 โดยศึกษารวบรวมกฎหมายที่เกี่ยวข้องทั้งประมวลกฎหมายอาญา พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 กฎกระทรวงกำหนดอัตราความเร็วสำหรับการขับรถในทางเดินรถ พ.ศ. 2564 ระเบียบกรมการขนส่งทางบก ว่าด้วย การพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก พ.ศ. 2564 เปรียบเทียบกับกฎหมายของประเทศญี่ปุ่นและประเทศอังกฤษ

เพื่อหาแนวทางในการแก้ไขปัญหาดังกล่าว โดยการกำหนดมาตรการลงโทษผู้กระทำความผิดฐานขับ  
รถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

#### 4.ระเบียบวิธีการวิจัย

การศึกษาค้นคว้าอิสระฉบับนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ ด้วยวิธีการวิจัยเอกสาร โดย  
การศึกษบทบัญญัติของกฎหมายที่เกี่ยวข้องและเอกสารต่าง ๆ เช่น หนังสือ ตำรา วารสาร งานวิจัย  
บทความทางวิชาการ ความเห็นของนักวิชาการ และผลการวิจัยที่เกี่ยวข้อง ทั้งในประเทศไทยและ  
ต่างประเทศรวมทั้งข้อมูลจากเครือข่ายอินเทอร์เน็ตที่เกี่ยวกับมาตรการลงโทษผู้ขับซึ่รถบรรทุกและ  
รถบรรทุกคนโดยสารฐานขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด แล้วนำข้อมูลที่ได้มาวิเคราะห์  
เปรียบเทียบ เพื่อหาข้อสรุปและเสนอแนวทางสำหรับการกำหนดมาตรการทางกฎหมายในการลงโทษผู้  
ขับซึ่รถบรรทุกและรถบรรทุกคนโดยสารฐานขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กำหนดตามพระราชบัญญัติจราจร  
ทางบก พ.ศ. 2522

#### 5.ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการวิจัย

5.1 ทราบถึงแนวคิด ทฤษฎีและหลักการเกี่ยวกับมาตรการลงโทษผู้ขับซึ่รถบรรทุกและ  
รถบรรทุกคนโดยสารฐานขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด

5.2 ทราบถึงมาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับมาตรการลงโทษผู้ขับซึ่รถบรรทุกและ  
รถบรรทุกคนโดยสารฐานขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดในสหรัฐอเมริกา ประเทศญี่ปุ่น และ  
ประเทศไทย

5.3 ทราบถึงความสอดคล้องและความแตกต่างของมาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการ  
ลงโทษผู้ขับซึ่รถบรรทุกและรถบรรทุกคนโดยสารฐานขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดใน  
สหรัฐอเมริกา ประเทศญี่ปุ่น และประเทศไทย

5.4 ทราบแนวทางที่เหมาะสมในการกำหนดมาตรการลงโทษผู้ขับซึ่รถบรรทุกและ  
รถบรรทุกคนโดยสารฐานขับรถเร็วเกินกว่าอัตราตามที่กฎหมายกำหนด

**บทที่ 2**  
**แนวคิด ทฤษฎี และหลักการทั่วไปที่เกี่ยวข้องกับการลงโทษผู้ขับขี่**  
**รถบรรทุกและรถบรรทุกคนโดยมาตรฐานขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่**  
**กฎหมายกำหนด**

การกระทำที่จะเป็นความผิดตามกฎหมายอาญานั้น เป็นที่ทราบกันโดยทั่วไปว่าหมายถึง การกระทำที่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลอื่นหรือประชาชน และรวมถึงการกระทำที่ฝ่าฝืนต่อ กฎเกณฑ์ที่สังคมกำหนด โดยผู้ที่กระทำความเสียหายหรือฝ่าฝืนกฎเกณฑ์ดังกล่าวจะต้องได้รับโทษ ตามที่สังคมกำหนดไว้ ซึ่งการกำหนดปริมาณโทษที่เหมาะสมสำหรับการกระทำความผิดจะต้อง พิจารณาถึงความร้ายแรงและผลกระทบที่เกิดขึ้นแก่สังคม ประกอบกับความรู้สึกของผู้คนในสังคม ด้วย<sup>31</sup> ดังนั้น เพื่อให้ทราบถึงแนวทางที่เหมาะสมในการกำหนดมาตรการลงโทษผู้ขับขี่รถบรรทุกและ รถบรรทุกคนโดยมาตรฐานขับรถเร็วเกินกว่าอัตราตามที่กฎหมายกำหนด จึงมีความจำเป็นต้องศึกษา และทำความเข้าใจเกี่ยวกับแนวคิด ทฤษฎี และหลักการ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำมาใช้ประกอบการกำหนด มาตรการลงโทษที่เหมาะสมต่อไป

**1.แนวคิดที่เกี่ยวข้องกับการลงโทษผู้ขับขี่รถบรรทุกและรถบรรทุกคนโดยมาตรฐานขับรถ**  
**เร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด**

ผู้เขียนได้ทำการศึกษาค้นคว้าแนวคิดที่เกี่ยวข้องกับการลงโทษผู้ขับขี่รถบรรทุกและ รถบรรทุกคนโดยมาตรฐานขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด ซึ่งประกอบด้วย แนวคิดในการ กำหนดความผิดทางอาญา แนวคิดเกี่ยวกับการลงโทษผู้กระทำความผิดอาญา แนวคิดเกี่ยวกับโทษ ปรับและการบังคับโทษปรับ เพื่อนำมาเป็นฐานข้อมูลในการวิเคราะห์หาแนวทางกำหนดมาตรการ ลงโทษที่เหมาะสมต่อไป โดยมีรายละเอียดดังนี้

---

<sup>31</sup> โโกเมศ ขวัญเมือง พระครูธรรมธรธรรฐาพร ปภสสโร พระครูปลัดอดุลกร ปริบุญโญ , การแบ่งประเภทของ ความผิดอาญา CRIMINAL CLASSIFICATION , วารสาร มจร สังคมศาสตร์ปริทรรศน์ Journal of MCU Social Science Review ปีที่ 10 ฉบับที่ 2 เมษายน - มิถุนายน 2564 Vol. 10 No. 2 April -June 2021 , 2564

### 1.1 แนวคิดในการกำหนดความผิดทางอาญา

เป็นที่ทราบกันโดยทั่วไปว่าความผิดอาญา คือการกระทำใดๆ อันเป็นการฝ่าฝืนต่อกฎหมายอาญาที่กำหนดไว้ในสังคม ซึ่งความผิดอาญาในแง่ของกฎหมายนี้สามารถแบ่งออกเป็น 2 ประเภทใหญ่ๆ<sup>32</sup> ได้แก่

1) ความผิดอาญาประเภทความผิดในตัวเอง (mala in se) ความผิดประเภทนี้เป็นความผิดที่ผู้คนทั่วไปในสังคมต่างยอมรับและเห็นร่วมกันโดยสัญชาตญาณว่าเป็นความผิด เพราะความผิดประเภทนี้มีลักษณะที่เป็นความผิดบาป ขัดต่อศีลธรรม และมีความขัดแย้งต่อจิตสำนึกอันดีของวิญญูชนทั่วไป ตัวอย่างเช่น ความผิดฐานฆ่าคนตาย ความผิดฐานลักทรัพย์ หรือความผิดฐานข่มขืนกระทำชำเรา เป็นต้น สังเกตได้ว่าความผิดประเภทนี้จะก่อให้เกิดความเสียหายต่อบุคคลอื่นไม่ว่าจะเป็นความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย เสรีภาพ หรือทรัพย์สิน

2) ความผิดอาญาประเภทความผิดเพราะกฎหมายห้าม (mala prohibita) ความผิดประเภทนี้แตกต่างจากความผิดตาม 1) อยู่หลายส่วน กล่าวคือ ความผิดประเภทนี้บางฐานไม่ถึงขั้นที่เรียกได้ว่าเป็นความผิดบาป หรือขัดต่อศีลธรรม แต่ความผิดประเภทนี้ได้ถูกกำหนดขึ้นมาเพียงเพื่อต้องการให้สังคมได้อยู่ร่วมกันอย่างสงบสุข โดยการสร้างกฎเกณฑ์บางอย่างขึ้นมาเพื่อให้สังคมถือปฏิบัติตาม โดยหวังผลให้เกิดความเป็นระเบียบเรียบร้อยในสังคม ดังนั้น หากมีผู้ใดฝ่าฝืนกฎเกณฑ์นี้ สังคมก็อาจจะไม่ได้ตราหน้าว่าผู้ฝ่าฝืนเป็นผู้ผิดบาป แต่ผู้ที่ฝ่าฝืนอาจถูกตราหน้าว่าเป็นผู้ที่มีความเห็นแก่ตัว มั่งง่าย และไม่ปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ของสังคม ซึ่งกรณีดังกล่าวจะเห็นได้ว่า ผลของการกระทำผิดประเภทนี้อาจจะยังไม่ก่อให้เกิดความเสียหายต่อผู้อื่นในสังคมเลย แต่ผู้สร้างกฎเกณฑ์ได้กำหนดขึ้นเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดความเสียหายร้ายแรงในอนาคต

การที่จะศึกษาถึงแนวคิดในการกำหนดความผิดทางอาญาให้เข้าใจอย่างถ่องแท้ ผู้เขียนจำเป็นที่จะต้องเข้าใจถึงความหมายของ “กฎหมายอาญา” อันเป็นที่มาของแนวคิดทั้งปวงเสียก่อน ซึ่งพจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2554<sup>33</sup> ได้ให้ความหมายของคำว่า “กฎหมาย” ไว้ว่า “กฎเกณฑ์ที่มีอำนาจตราขึ้นเพื่อใช้บังคับบุคคลให้ปฏิบัติตามเป็นการทั่วไป ผู้ใดไม่ปฏิบัติตามย่อมได้รับผลร้าย กฎหมายอาจตราขึ้นเพื่อกำหนดระเบียบแห่งความสัมพันธ์ระหว่างบุคคลหรือระหว่างบุคคลกับรัฐ หรือเพื่อใช้ในการบริหารประเทศ กฎหมายอาจเกิดจากจารีตประเพณีอันเป็นที่ยอมรับนับถือกันก็ได้” ส่วนคำว่า “อาญา” หมายความว่า “อำนาจ , โทษ” ดังนั้น จากการ

<sup>32</sup> ญัฐวิวัฒน์ สุทธิโยธิน , เอกสารประกอบการเรียนการสอน ชุดวิชา 41716 กฎหมายอาญา และอาชญาวิทยาชั้นสูง Advanced Criminal Laws and Criminology หน่วยที่ 2 ทฤษฎีความรับผิดชอบทางอาญา , หน้า 3

<sup>33</sup> ราชบัณฑิตยสถาน. 2554. พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2554 กรุงเทพฯ ฯ : อักษรเจริญทัศน์.



ประมวลผลความรู้ที่ได้รับจากคณาจารย์ประกอบการสืบค้นหาความรู้เพิ่มเติมดังกล่าวจึงสามารถกล่าวโดยสรุปได้ว่า กฎหมายอาญา หมายถึง กฎหมายหรือกฎเกณฑ์ ที่ผู้มีอำนาจในสังคมได้กำหนดว่าการกระทำใด หรือการไม่กระทำอันใดเป็นความผิด และมีบทลงโทษอย่างไร โดยประสงค์ที่จะใช้บังคับกับทุกคนในสังคม หรือที่เรียกกันว่า มีบทบังคับเป็นการทั่วไป ซึ่งประมวลกฎหมายอาญาของประเทศไทยก็ได้มีบทบัญญัติรองรับหลักการดังกล่าวนี้ เช่นใน มาตรา 2 แห่งประมวลกฎหมายอาญาที่บัญญัติว่า “บุคคลจักต้องรับโทษในทางอาญาต่อเมื่อได้กระทำการอันกฎหมายที่ใช้ในขณะกระทำนั้นบัญญัติเป็นความผิดและกำหนดโทษไว้ และโทษที่จะลงแก่ผู้กระทำความผิดนั้น ต้องเป็นโทษที่บัญญัติไว้ในกฎหมาย”

ดังที่กล่าวไว้ในตอนต้นเกี่ยวกับความผิดอาญาในแง่ของกฎหมายที่สามารถแบ่งออกเป็น 2 ประเภทใหญ่ๆ ได้แก่ (1) ความผิดอาญาประเภทความผิดในตัวเอง (mala in se) และ (2) ความผิดอาญาประเภทความผิดเพราะกฎหมายห้าม (mala prohibita) จะเห็นได้ว่า ความผิดอาญาประเภทที่ (1) จะมีที่มาจากสัญชาตญาณการรับรู้ต่อสิ่งชั่วร้ายโดยทั่วไปของวิญญูชน จึงอาจกล่าวได้ว่า ความผิดอาญาในอดีตนอกจากจะถูกกำหนดขึ้นมาจากสิ่งที่เป็นความผิดโดยพื้นฐานในตัวเอง ยังถูกกำหนดขึ้นมาจากจารีตประเพณี ศาสนา และศีลธรรม<sup>34</sup> ซึ่งสิ่งเหล่านี้มีอิทธิพลต่อการกำหนดว่าการกระทำใดเป็นความผิดอาญาเป็นอย่างมาก และโดยพื้นฐานแล้วความผิดอาญาร้ายแรงอย่างเช่น ความผิดฐานฆ่าคนตาย ความผิดฐานลักทรัพย์ หรือความผิดฐานข่มขืนกระทำชำเรา ก็ต่างล้วนผิดศีลธรรมทั้งสิ้น แต่ในขณะเดียวกันการกระทำบางอย่าง เช่น การดื่มสุรา การลักลอบเป็นขู้ การโกหก อาจเป็นเรื่องที่ผิดต่อจารีตประเพณี ศาสนา หรือศีลธรรม แต่ในมุมมองของกฎหมายอาญากลับไม่ใช่เรื่องที่ถูกกำหนดให้เป็นความผิด ทั้งนี้ มีข้อสังเกตว่า เมื่อมีการนำจารีตประเพณี ศาสนา และศีลธรรมเป็นหลักเกณฑ์ในการกำหนดความผิดอาญาจึงอาจทำให้แต่ละสังคมมีการกำหนดความผิดอาญาที่แตกต่างกันไปตามจารีตประเพณี ศาสนา และศีลธรรมของแต่ละท้องถิ่น

ประเด็นต่อมาที่มีความสำคัญต่อการศึกษานโยบายในการกำหนดความผิดทางอาญา ได้แก่ นโยบายทางความผิดอาญา โดยนโยบาย คือ หลักและวิธีปฏิบัติซึ่งถือเป็นแนวดำเนินการ<sup>35</sup> นโยบายทางความผิดอาญาจึงเป็นการกำหนดทิศทางของหลักและวิธีปฏิบัติเกี่ยวกับการดำเนินการป้องกันและปราบปรามการกระทำความผิดอาญา อันเป็นการอำนวยความสะดวกให้แก่วินัยชน โดยผู้มีอำนาจเป็นผู้กำหนดทิศทางดังกล่าว ดังนั้น นโยบายทางความผิดอาญาจึงเป็นสิ่งจำเป็นอย่างยิ่ง

<sup>34</sup> พศิน วเรนตีโพธิ์. ปัญหาการกำหนดโทษทางอาญาสำหรับความผิดที่มีลักษณะไม่ร้ายแรง : ศึกษาเฉพาะพระราชบัญญัติที่มีโทษทางอาญาตามกฎหมายไทย. Graduate Law Journal Volume 14 No.2 April–June 2021. 2564.

<sup>35</sup> ราชบัณฑิตยสถาน. 2554. พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2554 กรุงเทพฯ ฯ : อักษรเจริญทัศน์.

เพราะเป็นจุดเริ่มต้นของการบัญญัติกฎหมายให้สมเหตุสมผลสอดคล้องกับบริบทของสังคม ทั้งนี้ การกำหนดนโยบายทางความผิดอาญา ต้องคำนึงถึงปัจจัย ดังต่อไปนี้

1) การป้องกันอาชญากรรม (crime prevention)<sup>36</sup> หมายถึง การป้องกันมิให้เกิดอาชญากรรม หรือหากกรณีที่มีอาชญากรรมเกิดขึ้นแล้วจะต้องมีวิธีการปราบปรามดำเนินคดีแก่ผู้ก่ออาชญากรรมได้ รวมตลอดถึงมีการกำหนดวิธีการรับมือและป้องกันอาชญากรรมรูปแบบดังกล่าวมิให้เกิดขึ้นอีกในอนาคต วิธีการป้องกันมิให้เกิดอาชญากรรม มีหลากหลายวิธี เช่น การป้องกันที่ต้นเหตุ โดยการก่อตั้งองค์กรต่างๆ ขึ้นมาเพื่อดำเนินการป้องกันเป็นการเฉพาะเรื่อง<sup>37</sup> การกำหนดบทลงโทษทางกฎหมายให้เหมาะสมกับความผิดเพื่อเป็นการข่มขู่ยับยั้งให้ผู้กระทำความผิดเกิดความเกรงกลัวต่อกฎหมายจนไม่กล้าที่จะริเริ่มกระทำความผิด ตลอดจนการแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำความผิดให้สำนึกตนและกลับตัวเป็นคนดีของสังคมสืบไป

2) การบัญญัติกฎหมาย (legislation) เนื่องจากกฎหมายเป็นสิ่งที่ผู้มีอำนาจสูงสุดในรัฐเป็นผู้บัญญัติขึ้น จึงมีลักษณะเป็นบทบังคับให้ผู้คนในสังคมต้องปฏิบัติตามและให้โทษแก่ผู้ฝ่าฝืน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อควบคุมสังคมให้เกิดความสงบสุข และเป็นไปเพื่อประโยชน์ส่วนรวม ดังนั้น การศึกษาเกี่ยวกับการบัญญัติกฎหมาย จึงเป็นการศึกษาให้ทราบว่าจะควรบัญญัติกฎหมายอย่างไร ให้มีผลลัพธ์เป็นการป้องกันและปราบปรามการกระทำความผิด

3) มาตรการบังคับทางอาญา (criminal sanction) เป็นวิธีการที่สังคมใช้ตอบโต้ต่อผู้ที่กระทำการฝ่าฝืนต่อกฎเกณฑ์ของสังคม เป็นการบังคับแก่ตัวผู้กระทำความผิดเองโดยตรง มาตรการบังคับทางอาญามีหลากหลายประการ เช่น โทษ วิธีการเพื่อความปลอดภัย และมาตรการบังคับทางอาญาอื่น<sup>38</sup> ทั้งนี้ การกำหนดมาตรการบังคับทางอาญาเพื่อลงโทษผู้กระทำความผิดควรคำนึงถึงผลลัพธ์ที่จะได้เกี่ยวกับการควบคุมอาชญากรรมด้วย

สำหรับประมวลกฎหมายอาญาของประเทศไทยนั้น มีการบัญญัติโทษทางอาญาไว้ในมาตรา 18 ไว้ 5 สถาน ได้แก่ ประหารชีวิต จำคุก กักขัง ปรับ ริบทรัพย์สิน และบัญญัติเกี่ยวกับวิธีการเพื่อความปลอดภัยไว้ในมาตรา 39 ไว้ 5 ประการ ได้แก่ กักกัน ห้ามเข้าเขตกำหนด เรียกประกันทัณฑ์บน คุมตัวไว้ในสถานพยาบาล ห้ามการประกอบอาชีพบางอย่าง

<sup>36</sup> ยงยุทธ อัจฉกุล. การป้องกันอาชญากรรมและการดูแลความปลอดภัยของนักท่องเที่ยวในพื้นที่เกาะเมืองอยุธยา. การค้นคว้าอิสระตามหลักสูตรรัฐศาสตรมหาบัณฑิต (การเมืองการปกครอง) มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. 2559. หน้า 9.

<sup>37</sup> อนิรุทธ์ ทรงจักรแก้ว. นโยบายทางอาญาเกี่ยวกับนิวเคลียร์และรังสี. วิทยานิพนธ์ตามหลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต. 2550. หน้า 38.

<sup>38</sup> คณิศ ณ นคร. กฎหมายอาญาภาคทั่วไป พิมพ์ครั้งที่ 3 กรุงเทพฯ : วิทยุชน, 2551. หน้า

แนวคิดในการกำหนดความผิดทางอาญาที่มีความน่าสนใจได้แก่แนวคิดของศาสตราจารย์เฮร์เบิร์ต แอล แพ็กเกอร์ (Herbert L. Packer) ซึ่งเป็นศาสตราจารย์ด้านกฎหมายและอาชญาวิทยาชาวอเมริกันชื่อดังที่เขียนหนังสือชื่อ *The Limits of the Criminal Sanction* (1968) โดยหนังสือดังกล่าวได้นำเสนอการจำลองระบบยุติธรรมทางอาญาไว้ 2 รูปแบบ ได้แก่ รูปแบบการควบคุมอาชญากรรม และรูปแบบกระบวนการยุติธรรม<sup>39</sup> ในส่วนของแนวคิดในการกำหนดความผิดทางอาญาของศาสตราจารย์เฮร์เบิร์ตมีอธิบายไว้ในหนังสือดังกล่าวโดยวางแนวคิดไว้ทั้งสิ้น 6 ประการ คือ

- 1) ความผิดทางอาญาเป็นการกระทำที่กระทบกระเทือนต่อคนส่วนมาก และคนส่วนมากไม่ให้อภัยกับการกระทำนั้น
- 2) ถ้าสิ่งที่กระทำเป็นความผิดอาญา จะมีลักษณะที่ไม่ขัดแย้งกับวัตถุประสงค์ของการลงโทษ
- 3) การปราบปรามการกระทำใดที่ถือว่าเป็นความผิดอาญา จะไม่ทำให้สังคมรู้สึกว่าเป็นการลดการกระทำที่ถูกต้องให้น้อยลง
- 4) ถ้าเป็นการกระทำผิดอาญา จะมีการบังคับใช้กฎหมายอย่างเท่าเทียมกัน
- 5) การใช้กระบวนการยุติธรรมทางอาญา กับการกระทำใดที่ถือว่าเป็นความผิดอาญา จะไม่มีผลเป็นการใช้กระบวนการนั้นอย่างเกินขีดความสามารถ ทั้งด้านคุณภาพ และด้านปริมาณ
- 6) ไม่มีมาตรการควบคุมอื่นใดที่เหมาะสมกับการกระทำดังกล่าวนอกจากมาตรการลงโทษทางอาญา

เมื่อพิจารณาแนวคิดในการกำหนดความผิดทางอาญาทั้ง 6 ประการของศาสตราจารย์เฮร์เบิร์ตแล้ว จะเห็นได้ว่าความผิดอาญาประเภทความผิดในตัวเอง (*mala in se*) ซึ่งมีลักษณะที่เป็นความผิดบาปและขัดต่อศีลธรรม เช่น การฆ่าคนตาย การลักทรัพย์ การข่มขืนกระทำชำเรา จะมีลักษณะที่เข้าข่ายเป็นความผิดทางอาญาตามแนวคิดทั้ง 6 ประการข้างต้น

<sup>39</sup> Thomas Ehrlich Gerald Gunther J. Keith Mann Byron D. Sher John Henry Merryman, Chairman. MEMORIAL RESOLUTION HERBERT L. PACKER (1925 – 1972). สืบค้นเมื่อ 22 พฤษภาคม 2565, จาก <http://historicalsociety.stanford.edu/pdfmem/PackerH.pdf>.

## 1.2 แนวคิดเกี่ยวกับโทษปรับและการบังคับโทษปรับ<sup>40</sup>

โทษปรับ เป็นวิธีการที่รัฐบังคับเอาแก่ทรัพย์สินของผู้กระทำความผิด โดยส่วนมากโทษปรับที่ปรากฏในกฎหมายของประเทศไทย โดยเฉพาะในประมวลกฎหมายอาญาจะเป็นการใช้ควบคู่กันกับโทษจำคุกเพื่อเพิ่มความรุนแรงของโทษจำคุก หรือใช้เป็นโทษหลักในการลงโทษความผิดที่ไม่ร้ายแรงจนถึงขนาดต้องตัดผู้กระทำความผิดออกจากสังคมโดยการจำคุก นอกจากนี้ประโยชน์ของการลงโทษปรับยังมีอีกมากมาย เช่น โทษปรับเป็นการบังคับเอาแก่ทรัพย์สินของผู้กระทำความผิดโดยรัฐไม่ต้องจัดสรรทรัพยากรมาเพื่อรองรับการลงโทษปรับแต่อย่างใด ทั้งยังสร้างรายได้ให้กับรัฐอีกด้วย แตกต่างจากการลงโทษจำคุกที่รัฐต้องจัดหาสถานที่ในการสร้างเรือนจำเพื่อคุมขังผู้กระทำความผิดต้องจัดสรรงบประมาณเพื่อดูแลผู้กระทำความผิดในระหว่างถูกคุมขัง รวมทั้งจัดสรรงบประมาณในการจ้างเจ้าหน้าที่มาดูแลควบคุมผู้ต้องขังดังกล่าวอีกด้วย สำหรับในแง่ของการลงโทษปรับ ศาลสามารถใช้ดุลพินิจลงโทษปรับให้เหมาะสมกับความผิดหรือเหมาะสมกับความสามารถทางเศรษฐกิจของผู้กระทำความผิดได้อีกด้วย ดังนั้น จึงอาจกล่าวได้อีกหนึ่งว่าโทษปรับจะมีประสิทธิภาพมากขึ้นเมื่อใช้กับผู้ที่มีฐานะยากจน

## 2. ทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการลงโทษผู้ขับขีรถบรรทุกและรถบรรทุกคนโดยสารฐานขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด

ผู้เขียนได้ทำการศึกษาค้นคว้าทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการลงโทษผู้ขับขีรถบรรทุกและรถบรรทุกคนโดยสารฐานขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด ซึ่งประกอบด้วย ทฤษฎีการลงโทษแบบช่มช้อย์ยัง ทฤษฎีรับภัย ทฤษฎีความผิด และทฤษฎีความรับผิดชอบโดยเคร่งครัด เพื่อนำมาเป็นฐานข้อมูลในการวิเคราะห์หาแนวทางกำหนดมาตรการลงโทษที่เหมาะสมต่อไป โดยมีรายละเอียดดังนี้

<sup>40</sup> สมพงษ์ เตชะสมุทร. มาตรการเสริมแทนโทษปรับในคดีลหุโทษ. เอกสารวิจัยหลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักรรุ่นที่ 60 ประจำปีการศึกษา พุทธศักราช 2560-2561. หน้า 12-34.

## 2.1 ทฤษฎีการลงโทษแบบข่มขู่ยับยั้ง<sup>41</sup>

ทฤษฎีการลงโทษแบบข่มขู่ยับยั้งนี้มีความเชื่อว่าการกระทำความผิดที่เกิดขึ้นมาแล้วจะไม่สามารถกลับไปแก้ไขได้อีก แต่เชื่อว่ามันุษย์เราสามารถที่จะกำหนดวิธีการเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการกระทำความผิดขึ้นในสังคมได้ ดังนั้น การลงโทษโดยหวังผลเพียงแก้แค้นทดแทนจึงไม่มีประโยชน์ต่อคนในสังคม

การลงโทษตามทฤษฎีนี้จะมีลักษณะเป็นการแสดงให้คนในสังคมเกิดความเกรงกลัวต่อโทษที่จะได้รับหากต้องตกเป็นผู้กระทำความผิด กล่าวคือ เป็นการข่มขู่ให้สังคมตระหนักถึงโทษที่จะได้รับและไม่กล้าทำความผิด กล่าวโดยสรุปคือ วัตถุประสงค์ของการลงโทษตามทฤษฎีข่มขู่ยับยั้งสามารถแบ่งออกเป็น 2 ประการได้แก่ (1) การข่มขู่ยับยั้งโดยเฉพาะ (Specific Deterrence) เป็นการเน้นลงโทษเพื่อยับยั้งตัวผู้กระทำความผิดไม่ให้กลับมากระทำความผิดซ้ำอีก และ (2) การข่มขู่ยับยั้งโดยทั่วไป (General Deterrence) เป็นการเน้นลงโทษผู้กระทำความผิดให้สังคมเห็นเป็นตัวอย่างและเกิดความเกรงกลัวจนไม่กล้ากระทำความผิดเสียเอง

## 2.2 ทฤษฎีอรรถประโยชน์ (Utilitarian theory)

โดยพื้นฐานแล้วทฤษฎีอรรถประโยชน์ คือ ทฤษฎีที่ถือประโยชน์ หรือความสุขของคนในสังคมไว้เป็นที่ตั้ง สิ่งใดที่ก่อให้เกิดประโยชน์และทำให้สังคมมีความสุขถือเป็นสิ่งที่ถูกต้องเหมาะสม ในทางกลับกันสิ่งใดที่ก่อให้เกิดความทุกข์ย่อมเป็นสิ่งที่ไม่ดี<sup>42</sup> ในแง่ของกฎหมายแม้โดยพื้นฐานทฤษฎีนี้จะเห็นว่าการลงโทษเป็นสิ่งเลวร้ายเพราะก่อให้เกิดความทุกข์ แต่เมื่อเทียบกับประโยชน์ในการรักษาความสงบเรียบร้อยในสังคมก็ถือว่าการลงโทษมีความจำเป็นเพื่อรักษาไว้ซึ่งความสุขของคนในสังคม กล่าวโดยสรุปคือ การลงโทษตามแนวทฤษฎีอรรถประโยชน์ต้องเป็นไปเพื่อประโยชน์ของสังคมในภาพรวม หากใช่เป็นไปเพื่อแก้แค้นผู้กระทำความผิดเป็นการเฉพาะตัวไม่<sup>43</sup>

<sup>41</sup> ญัตติวุฒิตน์ สุทธิโยธิน , เอกสารประกอบการเรียนการสอน ชุติวิชา 41716 กฎหมายอาญา และอาชญาวิทยาชั้นสูง Advanced Criminal Laws and Criminology หน่วยที่ 6 ทฤษฎีการลงโทษ , หน้า 19 - 23

<sup>42</sup> จริฎ โฆษณานันท์. LW4107 (LAW4007) 63089 นิติปรัชญา. มหาวิทยาลัยรามคำแหง. 2563.

<sup>43</sup> ปราโมทย์ เสริมศีลธรรม. หลักเกณฑ์ในการกำหนดโทษทางอาญาภายใต้โครงการสนับสนุนสารสนเทศเพื่อการทำงานของสมาชิกรัฐสภา. สถาบันพระปกเกล้า. 2564. หน้า 16-18.

### 2.3 ทฤษฎีความรับผิดโดยเคร่งครัด (Strict Liability)<sup>44</sup>

ทฤษฎีความรับผิดโดยเคร่งครัดนี้มีการพัฒนามาจากทฤษฎีรับภัย ซึ่งให้หลักการไว้ว่าบุคคลต้องรับผิดเมื่อได้กระทำการใดซึ่งส่งผลให้เกิดความเสียหายต่อผู้อื่น โดยไม่ต้องพิจารณาถึงเจตนาอันแท้จริงภายในจิตใจว่าบุคคลนั้นได้จงใจกระทำหรือกระทำด้วยประมาทเลินเล่อหรือไม่ เพราะบุคคลทุกคนย่อมต้องรับเสี่ยงภัยจากทุกการกระทำของตนอยู่แล้ว แต่สำหรับทฤษฎีความรับผิดโดยเคร่งครัด จะถือว่าผู้กระทำต้องรับผิดเพราะกฎหมายกำหนดว่าการกระทำดังกล่าวเป็นความผิด โดยมีส่วนคล้ายกับทฤษฎีรับภัยตรงที่ไม่ต้องพิจารณาถึงเจตนาของผู้กระทำเช่นกัน กล่าวโดยสรุปคือ ความรับผิดตามทฤษฎีความรับผิดโดยเคร่งครัด เป็นความรับผิดแม้โดยปราศจากความผิด แต่ต้องรับผิดเพราะมีกฎหมายบัญญัติให้ต้องรับผิดนั่นเอง

### 3. หลักการที่เกี่ยวข้องกับการลงโทษผู้ขับขี่รถบรรทุกและรถบรรทุกคนโดยสารฐานขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กำหนด

ผู้เขียนได้ทำการศึกษาค้นคว้าหลักการที่เกี่ยวข้องกับการลงโทษผู้ขับขี่รถบรรทุกและรถบรรทุกคนโดยสารฐานขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กำหนด ซึ่งประกอบด้วย หลักการกำหนดโทษอาญา หลักการลงโทษให้เหมาะสมกับตัวบุคคล หลักค่าเสียหายเชิงลงโทษ และหลัก Harm Principle เพื่อนำมาเป็นฐานข้อมูลในการวิเคราะห์หาแนวทางกำหนดมาตรการลงโทษที่เหมาะสมต่อไป โดยมีรายละเอียดดังนี้

#### 3.1 หลักการกำหนดโทษอาญา

การกำหนดโทษทางอาญาตามมาตรฐานสากล รัฐสามารถกำหนดได้เฉพาะในกรณีที่ต้องการรักษาไว้ซึ่งความสงบเรียบร้อยในสังคม เนื่องจากโดยสภาพของโทษอาญามีลักษณะที่กระทบต่อสิทธิเสรีภาพของพลเมือง ดังนั้นการกำหนดโทษดังกล่าวจึงต้องกระทำเท่าที่จำเป็นอย่างยิ่งเท่านั้น<sup>45</sup> สำหรับหลักเกณฑ์การกำหนดโทษอาญาของประเทศไทยนั้น ปรากฏอยู่ในกฎหมายรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2560 มาตรา 77<sup>46</sup> ที่มีสาระสำคัญ ได้แก่ (1) ควรกำหนดให้

<sup>44</sup> จิตรตรา ชันเงิน. รายงานการศึกษาเรื่อง “ละเมิด”. กองกฎหมายและคดี สำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค. 2558. หน้า 18.

<sup>45</sup> ปราโมทย์ เสริมศีลธรรม. หลักเกณฑ์ในการกำหนดโทษทางอาญาภายใต้โครงการสนับสนุนสารสนเทศเพื่อการทำงานของสมาชิกรัฐสภา. สถาบันพระปกเกล้า. 2564. หน้า 28-29.

<sup>46</sup> รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2560 มาตรา 77 บัญญัติว่า “รัฐพึงจัดให้มีกฎหมายเพียงเท่าที่จำเป็น และยกเลิกหรือปรับปรุงกฎหมายที่หมดความจำเป็นหรือไม่สอดคล้องกับสภาพการณ์ หรือที่เป็นอุปสรรคต่อการดำรงชีวิตหรือการประกอบอาชีพโดยไม่ชักช้าเพื่อไม่ให้เป็นภาระแก่ประชาชน และดำเนินการให้

มีกฎหมายเท่าที่จำเป็น (2) ควรยกเลิกกฎหมายที่ไม่จำเป็นและหมั่นปรับปรุงกฎหมายให้สอดคล้องกับสภาพการณ์ปัจจุบัน (3) ควรกำหนดโทษอาญาเฉพาะความผิดที่ร้ายแรง เพราะโทษทางอาญา เช่น โทษประหารชีวิต จำคุก หรือกักขัง ตามประมวลกฎหมายอาญามาตรา 18 เป็นโทษที่บังคับเอากับชีวิต และเนื้อตัวร่างกายของผู้กระทำความผิด ดังนั้น ในการกำหนดโทษทางอาญาของไทย รัฐจำเป็นต้องคำนึงถึงบทบัญญัติมาตรา 77 แห่งรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยดังกล่าวอย่างถี่ถ้วน ทั้งนี้ มีข้อสังเกตว่าโทษปรับซึ่งเป็นหนึ่งในโทษหลัก ที่แม้รัฐจะได้กำหนดจำนวนค่าปรับไว้อย่างเท่าเทียมกัน แต่ผลกระทบที่แต่ละบุคคลได้รับกลับไม่เท่ากัน เนื่องจากฐานะทางเศรษฐกิจของบุคคลแตกต่างกันไป และจากการสืบค้นข้อมูลพบว่าในต่างประเทศมีการนำโทษปรับแบบ “day fine” มาใช้เพื่อแก้ปัญหาผลกระทบจากความไม่เท่าเทียมกันของโทษปรับดังกล่าว<sup>47</sup> เช่น ประเทศสวีเดน นำโทษปรับ day fine มาใช้ในช่วงที่เกิดปัญหาค่าเงินลดลงและทำให้ผู้ที่ต้องโทษปรับไม่สามารถชำระค่าปรับได้ โดยโทษปรับ day fine นี้สามารถแก้ปัญหาอัตราโทษปรับที่เกิดจากความผันผวนของค่าเงินได้เป็นอย่างดี เนื่องจากการคำนวณโทษปรับแบบ day fine จะคำนวณจากรายได้ของผู้กระทำความผิด ณ วันที่กระทำความผิด ทำให้ความร้ายแรงของโทษปรับที่ผู้กระทำความผิดได้รับสอดคล้องกับฐานะทางเศรษฐกิจของตนและเป็นไปตามวัตถุประสงค์ในการลงโทษอย่างแท้จริง

### 3.2 หลักการลงโทษให้เหมาะสมกับตัวบุคคล (Individualization)

ในสังคมมนุษย์ประกอบไปด้วยบุคคลหลากหลายรูปแบบ แต่ละบุคคลต่างก็มีจิตสำนึกและความรับผิดชอบต่อส่วนรวมแตกต่างกันไป ส่งผลให้แรงจูงใจในการกระทำความผิดของแต่ละบุคคลมีที่มาแตกต่างกัน บางคนกระทำความผิดโดยเจตนาและไร้ซึ่งความรับผิดชอบต่อสังคม บางคนตกเป็นผู้กระทำความผิดเพราะความประมาท หรือบางคนกระทำความผิดโดยไม่มีเจตนา

ประชาชนเข้าถึงตัวบทกฎหมายต่าง ๆ ได้โดยสะดวกและสามารถเข้าใจกฎหมายได้ง่ายเพื่อปฏิบัติตามกฎหมายได้อย่างถูกต้อง

ก่อนการตรากฎหมายทุกฉบับ รัฐพึงจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้อง วิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมายอย่างรอบด้านและเป็นระบบ รวมทั้งเปิดเผยผลการรับฟังความคิดเห็นและการวิเคราะห์นั้นต่อประชาชน และนำมาประกอบการพิจารณาในกระบวนการตรากฎหมายทุกขั้นตอนเมื่อกฎหมายมีผลใช้บังคับแล้ว รัฐพึงจัดให้มีการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมายทุกกรอบระยะเวลาที่กำหนดโดยรับฟังความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องประกอบด้วย เพื่อพัฒนากฎหมายทุกฉบับให้สอดคล้องและเหมาะสมกับบริบทต่างๆ ที่เปลี่ยนแปลงไป

รัฐพึงใช้ระบบอนุญาตและระบบคณะกรรมการในกฎหมายเฉพาะกรณีที่เป็น พึงกำหนดหลักเกณฑ์การใช้ดุลพินิจของเจ้าหน้าที่ของรัฐและระยะเวลาในการดำเนินการตามขั้นตอนต่าง ๆ ที่บัญญัติไว้ในกฎหมายให้ชัดเจน และพึงกำหนดโทษอาญาเฉพาะความผิดร้ายแรง”

<sup>47</sup> กฤตยา อารีรักษ์. ความเหมาะสมในการนำ day fine มาใช้กับประเทศไทย. ดุษฎีนิพนธ์ สาขาวิชานิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต. 2560. หน้า 193-201.

ดังนั้น เมื่อปัจจัยแห่งการกระทำความผิดมีความหลากหลาย และความเสียหายที่เกิดขึ้นมีลักษณะที่แตกต่างกัน ในส่วนของการลงโทษจึงควรกำหนดให้มีความหลากหลายและยืดหยุ่นตามเงื่อนไขปัจจัยที่แตกต่างกันไปดังกล่าวด้วย การลงโทษตาม “หลักการลงโทษให้เหมาะสมกับตัวบุคคล” นี้จึงมุ่งเน้นเอาตัวผู้กระทำความผิดเป็นประธาน โดยวัตถุประสงค์ของการลงโทษ คือ การมุ่งปรับปรุง แก้ไขเปลี่ยนแปลงนิสัยของผู้กระทำความผิด ให้สามารถกลับตัวกลับใจเป็นคนดี และกลับไปเป็นกำลังของสังคมได้ เพราะการลงโทษผู้กระทำความผิดแบบร้ายแรงและเน้นเพียงเพื่อแก้แค้นทดแทนให้สาสมในบางกรณีก็ไม่เหมาะสมกับผู้กระทำความผิดบางประเภท เช่น ผู้ที่กระทำความผิดโดยไม่เจตนา หรือกระทำความผิดโดยประมาท เป็นต้น<sup>48</sup> ดังนั้น การลงโทษผู้กระทำความผิดจึงต้องคำนึงถึงข้อเท็จจริงหรือพฤติการณ์แห่งการกระทำความผิดเป็นสำคัญ นอกจากนี้ยังต้องคำนึงถึงข้อเท็จจริงส่วนบุคคล ได้แก่ รูปแบบเฉพาะในการกระทำความผิด ความประพฤตินอกเหนือจากนี้ เป็นต้น ทั้งนี้ หลักการรับฟังข้อเท็จจริงส่วนบุคคล ดังกล่าวได้มีปรากฏอยู่ในประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 226/2<sup>49</sup> ที่เปิดช่องให้ศาลสามารถรับฟังพยานหลักฐานที่เกี่ยวกับการกระทำความผิดครั้งอื่น ๆ หรือความประพฤตินอกเหนือจากนี้เพื่อพิสูจน์ว่าจำเลยเป็นผู้กระทำความผิดในคดีที่ถูกฟ้องได้

อนึ่ง รัฐสามารถกำหนดบทลงโทษให้เหมาะสมกับตัวบุคคลผ่านการบัญญัติกฎหมายได้โดยการกำหนดกรอบการลงโทษให้มีความยืดหยุ่น เพื่อเปิดโอกาสให้ผู้บังคับใช้กฎหมายสามารถนำไปปรับใช้ในการลงโทษให้เหมาะสมกับผู้กระทำความผิดเป็นรายบุคคล<sup>50</sup>

### 3.3 หลักค่าเสียหายเชิงลงโทษ (Punitive damages)

ค่าเสียหายเชิงลงโทษ<sup>51</sup> เป็นค่าเสียหายที่กำหนดไว้เพื่อป้องปรามการกระทำความผิดไว้ล่วงหน้า มีลักษณะเป็นการชดเชยค่าเสียหายประกอบกับการลงโทษผู้กระทำความผิดไปในตัว

<sup>48</sup> ลาวัลย์ อ่อนโสม. การกำหนดโทษให้ได้สัดส่วนเหมาะสมกับผู้กระทำความผิดในความผิดเกี่ยวกับยาเสพติด. วิทยานิพนธ์ตามหลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต. 2560. หน้า 15-16.

<sup>49</sup> ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 226/2 บัญญัติว่า “ห้ามมิให้ศาลรับฟังพยานหลักฐานที่เกี่ยวกับการกระทำความผิดครั้งอื่น ๆ หรือความประพฤตินอกเหนือจากนี้เพื่อพิสูจน์ว่าจำเลยเป็นผู้กระทำความผิดในคดีที่ถูกฟ้อง เว้นแต่พยานหลักฐานอย่างหนึ่งอย่างใดดังต่อไปนี้

- (1) พยานหลักฐานที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับองค์ประกอบความผิดของคดีที่ฟ้อง
- (2) พยานหลักฐานที่แสดงถึงลักษณะ วิธี หรือรูปแบบเฉพาะในการกระทำความผิดของจำเลย
- (3) พยานหลักฐานที่หักล้างข้อกล่าวอ้างของจำเลยถึงการกระทำ หรือความประพฤตินอกเหนือ

ของจำเลย

ความในวรรคหนึ่งไม่ห้ามการนำสืบพยานหลักฐานดังกล่าว เพื่อให้ศาลใช้ประกอบดุลพินิจในการกำหนดโทษหรือเพิ่มโทษ”

<sup>50</sup> เพิ่งอ้าง. หน้า 18.

<sup>51</sup> ธรรมนูญ สุ่มันตกุล. ค่าเสียหายเชิงลงโทษ. สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา. 2558.



การกำหนดค่าเสียหายเชิงลงโทษให้ได้ผลลัพธ์ที่เป็นการป้องกันสังคมนั้น ผู้เสียหายจะต้องได้รับการชดเชยในระดับที่ไม่มากหรือน้อยจนเกินไป เพราะหากปรากฏว่าผู้เสียหายได้รับชดเชยน้อยกว่าความเสียหายที่ได้รับ ย่อมไม่เพียงพอที่จะป้องกันความเสียหาย กล่าวคือ ทำให้ผู้ที่คิดจะกระทำความผิดเกิดการวิเคราะห์ถึงผลได้ผลเสียและยอมเสี่ยงต่อบทลงโทษเพราะเห็นว่าคุ้มค่า ดังนั้น ในการพิจารณา ค่าเสียหายเชิงลงโทษควรพิจารณาจากองค์ประกอบหลายอย่างประกอบกัน<sup>52</sup> เช่น

ความประพฤติดุเดือด (Reprehensibility of conduct) ได้แก่ การคำนึงถึงพฤติกรรมของผู้กระทำความผิดว่ามีเจตนาเช่นไร ขาดความระมัดระวังในการเคารพต่อสิทธิของผู้อื่นหรือไม่เพียงใด ซึ่งข้อควรระวังในการนำองค์ประกอบนี้มาพิจารณาคือ ต้องไม่กำหนดปริมาณการลงโทษให้มากเกินไปกว่าการป้องปรามการกระทำความผิด

กำลังทรัพย์ของจำเลย (Wealth of Defendants) กล่าวคือ ควรพิจารณาค่าเสียหายเชิงลงโทษให้สอดคล้องกับความสามารถในการชำระค่าเสียหายของจำเลย เนื่องจากการกำหนดค่าเสียหายให้น้อยเกินไปก็อาจทำให้จำเลยไม่ได้สำนึกในการกระทำความผิดและมีแนวโน้มที่จะกระทำความผิดซ้ำอีก ทำให้ไม่มีผลในเชิงป้องปรามการกระทำความผิด แต่ในทางกลับกันการกำหนดค่าเสียหายสูงเกินไปทำให้จำเลยไม่มีความสามารถในการชำระ อาจส่งผลให้จำเลยยินยอมที่จะถูกลงโทษอย่างอื่นเป็นการทดแทน เช่น ยินยอมที่จะถูกจำคุก เป็นต้น ส่งผลให้ไม่ปฏิบัติตามวัตถุประสงค์ของการลงโทษ ทั้งนี้ ในปัจจุบันมีการกำหนดบทลงโทษที่ยืดหยุ่นตามกำลังทรัพย์ของผู้กระทำความผิดโดยบทลงโทษจะไม่ได้กำหนดเป็นอัตราโทษปรับตายตัว แต่สามารถกำหนดโทษปรับให้ผันตามจำนวนรายได้ของผู้กระทำความผิด ตัวอย่างเช่น ประเทศอังกฤษ ลงโทษผู้ขับขี่ยานพาหนะเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด โดยการปรับเงินคิดเป็นจำนวนร้อยละต่อรายได้ 1 สัปดาห์ ซึ่งอัตราโทษที่น้อยที่สุด ได้แก่ โทษปรับ 1.5 เท่าของรายได้ 1 สัปดาห์ เป็นต้น<sup>53</sup>

ตามที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น ผู้ศึกษาเห็นว่าบรรดา แนวคิด ทฤษฎี และหลักการต่างกำหนดแนวทางเพื่อนำมาใช้ประกอบการกำหนดมาตรการลงโทษที่เหมาะสม โดยการกระทำที่จะเป็นความผิดตามกฎหมายอาญานั้นมีทั้งความผิดอาญาประเภทความผิดในตัวเอง (mala in se) ที่ผู้คนทั่วไปยอมรับร่วมกันว่าเป็นความผิด เพราะเป็นการกระทำที่ก่อให้เกิดความเสียหายต่อบุคคลอื่นไม่ว่าจะเป็นความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย เสรีภาพ หรือทรัพย์สิน หรือความผิดอาญาประเภทความผิดเพราะกฎหมายห้าม (mala prohibita) โดยความผิดประเภทนี้อาจไม่ก่อให้เกิดความเสียหาย

<sup>52</sup> A. Mitchell Polinsky and Steven Shavel, “Punitive Damages: An Economic Analysis”. The Economics of Remedies, Ariel Poret (editor), Economic Approach to Law, Edward Elgar Publishing Ltd., 2012, หน้า 371-457.

<sup>53</sup> อังกฤษเข้ม ขับรถเร็ว ปรับ 1.5 เท่าของรายได้ , <https://www.voicetv.co.th/read/483903> , สืบค้นเมื่อวันที่ 13 กันยายน 2565.

ต่อบุคคลอื่นในทันทีทันใด แต่เป็นการกำหนดมาเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดความเสียหายร้ายแรงในอนาคต เช่นเดียวกับความผิดฐานผู้ขับขี่รถบรรทุกและรถบรรทุกคนโดยสารขับเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด ที่เป็นความผิดอาญาประเภทความผิดเพราะกฎหมายห้าม (mala prohibita) ดังนั้น ในการกำหนดมาตรการลงโทษที่เหมาะสมกับความผิดดังกล่าวจึงต้องอาศัยแนวคิด ทฤษฎี และหลักการ ได้แก่ แนวคิดในการกำหนดความผิดทางอาญา แนวคิดเกี่ยวกับโทษปรับและการบังคับโทษปรับ ทฤษฎีการลงโทษแบบข่มขู่ยับยั้ง ทฤษฎีอรรถประโยชน์ ทฤษฎีความรับผิดชอบโดยเคร่งครัด หลักการกำหนดโทษอาญา หลักการลงโทษให้เหมาะสมกับตัวบุคคล หลักค่าเสียหายเชิงลงโทษ ดังที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้นประกอบกัน นอกจากนี้ การศึกษาแนวทางกำหนดมาตรการลงโทษของต่างประเทศ เช่น ประเทศญี่ปุ่น และอังกฤษ เพื่อนำมาวิเคราะห์หาแนวทางการลงโทษที่เหมาะสมกับประเทศไทย ก็มีความสำคัญเช่นกัน โดยในบทต่อไปจะได้กล่าวถึงแนวทางการลงโทษของประเทศญี่ปุ่น และอังกฤษ



### บทที่ 3

## มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการลงโทษผู้ขับขี่รถบรรทุกและรถบรรทุกคนโดยสารฐานขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดของต่างประเทศและประเทศไทย

รถบรรทุกและรถบรรทุกคนโดยสาร เป็นรถที่มีขนาดใหญ่แตกต่างจากรถยนต์พาหนะโดยทั่วไปบนท้องถนนอย่างชัดเจน หลายครั้งอุบัติเหตุเกิดขึ้นจากการที่ผู้ขับขี่รถเล็กไม่สามารถมองเห็นทัศนวิสัยบนท้องถนนได้อย่างชัดเจน เนื่องจากมีรถบรรทุกที่มีขนาดใหญ่แล่นบดบังทัศนวิสัย นอกจากนี้รถบรรทุกซึ่งมีน้ำหนักมาก เมื่อขับขี่ด้วยความเร็วสูงก็เป็นหนึ่งในสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้โดยง่ายกว่ารถคันเล็ก เนื่องจากกระยะการห้ามล้อของรถบรรทุกย่อมต้องมีมากกว่ารถคันเล็กที่มีน้ำหนักเบา หากผู้ขับขี่รถบรรทุกใช้ความเร็วมากก็อาจห้ามล้อไม่ทันและเกิดอุบัติเหตุเฉี่ยวชนได้โดยง่าย และด้วยขนาดรถที่ใหญ่ย่อมทำให้ผลกระทบจากอุบัติเหตุเกิดเป็นวงกว้างส่งผลเสียหายต่อผู้ร่วมใช้รถใช้ถนนเป็นจำนวนมาก แต่ปัจจุบันกฎหมายที่กำหนดอัตราโทษสำหรับการกระทำความผิดฐานขับรถเร็วเกินอัตรา ได้แก่ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้กำหนดบทลงโทษสำหรับผู้กระทำความผิดฐานขับรถเร็วไว้อย่างกว้างขวาง กล่าวคือ กำหนดให้ผู้ขับขี่ต้องขับรถด้วยความเร็วตามที่กำหนดหากฝ่าฝืนจะต้องระวางโทษปรับไม่เกินสี่พันบาท โดยไม่ได้มีการกำหนดอัตราความเร็วของประเภทรถบรรทุกไว้เป็นพิเศษ ด้วยเหตุนี้จึงจำเป็นต้องศึกษามาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการลงโทษผู้ขับขี่รถบรรทุกและรถบรรทุกคนโดยสารฐานขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด โดยศึกษาเปรียบเทียบระหว่างกฎหมายไทยกับกฎหมายต่างประเทศ ได้แก่ ประเทศญี่ปุ่นและประเทศอังกฤษ เพื่อเสนอแนะแนวทางที่เหมาะสมในการกำหนดมาตรการลงโทษในกรณีดังกล่าว โดยจะทำการศึกษาในประเด็นต่างๆ ดังต่อไปนี้

### 1 มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการลงโทษผู้ขับขี่รถบรรทุกและรถบรรทุกคนโดยสารฐานขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดของต่างประเทศ

#### 1.1 ประเทศญี่ปุ่น

ประเทศญี่ปุ่นวางรากฐานระบบกฎหมายโดยใช้ระบบซีวิลลอว์ของยุโรป ซึ่งมีฝรั่งเศสและเยอรมนีเป็นต้นแบบ หลักฐานสำคัญ ได้แก่ ในปี พ.ศ. 2439 รัฐบาลญี่ปุ่นประกาศใช้ประมวลกฎหมายแพ่ง ได้แก่ “มินโป” (民法) โดยได้ต้นแบบจากประมวลกฎหมายแพ่งของ

เยอรมัน และประมวลกฎหมายแพ่งดังกล่าวนี้ก็ได้ใช้บังคับตั้งแต่หลังสมัยสงครามโลกครั้งที่ 2 เรื่อยมาจนถึงปัจจุบัน<sup>54</sup> สำหรับระบบการบริหารราชการแผ่นดินของประเทศญี่ปุ่น เนื่องจากญี่ปุ่น เป็นมีลักษณะการปกครองแบบรัฐเดี่ยว และปกครองประเทศตามระบบประชาธิปไตยในรูปแบบ ของรัฐสภา ที่มีกฎหมายรัฐธรรมนูญเป็นกฎหมายสูงสุดของประเทศที่ได้ประกาศใช้เมื่อวันที่ 3 พฤศจิกายน พ.ศ. 2489 และมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 3 พฤษภาคม พ.ศ. 2490 เรื่อยมาจนถึง ปัจจุบัน ประกอบด้วยมาตรารวมทั้งสิ้น 103 มาตรา<sup>55</sup> มีการแบ่งแยกอำนาจการปกครองออกเป็น 3 ฝ่าย ได้แก่ อำนาจนิติบัญญัติ อำนาจบริหาร และอำนาจตุลาการ ซึ่งมีลักษณะเป็นการถ่วงดุลอำนาจ ระหว่างกัน

สำหรับระบบศาลของประเทศญี่ปุ่นจะแตกต่างจากระบบศาลของประเทศ ไทย เนื่องจากประเทศไทยใช้ระบบศาลคู่ ที่มีทั้งศาลยุติธรรม ศาลปกครอง และศาลรัฐธรรมนูญ แต่ ประเทศญี่ปุ่นจะใช้ระบบศาลเดี่ยวซึ่งมีเฉพาะศาลยุติธรรม ประกอบด้วย (1) ศาลฎีกาสูงสุด (Supreme Court) จำนวน 1 แห่ง รับพิจารณาคดีที่อุทธรณ์มาจากศาลสูง (2) ศาลสูง (High Court) มีอำนาจพิจารณาคดีเหนือพื้นที่ในแต่ละภูมิภาค ซึ่งพิจารณาคดีที่อุทธรณ์มาจากศาลจังหวัด ศาลครอบครัว และศาลแขวง (3) ศาลจังหวัด (District Court) เป็นศาลชั้นต้นที่พิจารณาคดีทั้งปวง (4) ศาลครอบครัว (Family court) (5) ศาลแขวง (Summary Court) มีอำนาจพิจารณาคดี ความผิดเล็กน้อย และคดีที่มีทุนทรัพย์ไม่มาก<sup>56</sup>

### 1.1.1 มาตรการลงโทษผู้ขับขี่

ประเทศญี่ปุ่นเป็นประเทศที่มีชื่อเสียงเกี่ยวกับความเคร่งครัดของ กฎระเบียบในสังคม ในส่วนของการขับขี่บนท้องถนนในประเทศญี่ปุ่น มีกฎหมายจำกัดพฤติกรรม ของผู้ขับขี่ให้ใช้ความเร็วได้ไม่เกิน 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมงบนถนนทั่วไป และใช้ความเร็วได้ไม่เกิน 100 กิโลเมตรต่อชั่วโมงบนทางด่วน ทั้งนี้ การจำกัดความเร็วของถนนบางแห่งอาจจะสูงกว่าหรือต่ำ

<sup>54</sup> สำนักงานแรงงานในประเทศญี่ปุ่น , ระบบกฎหมาย , <https://japan.mol.go.th/info/legal-system> , สืบค้นเมื่อวันที่ 19 สิงหาคม 2566.

<sup>55</sup> The constitution of Japan , [https://japan.kantei.go.jp/constitution\\_and\\_government\\_of\\_japan/constitution\\_e.html](https://japan.kantei.go.jp/constitution_and_government_of_japan/constitution_e.html) , สืบค้นเมื่อ วันที่ 19 สิงหาคม 2566.

<sup>56</sup> กานดา วรมงคลชัย , ระบบการบริหารราชการแผ่นดินของญี่ปุ่น , [http://lawdrafter.blogspot.com/2019/05/blog-post\\_5.html](http://lawdrafter.blogspot.com/2019/05/blog-post_5.html) , สืบค้นเมื่อวันที่ 19 สิงหาคม 2566.

กว่าอัตราดังกล่าว โดยจะมีป้ายจำกัดความเร็วแสดงให้เห็นในแต่ละท้องที่<sup>57</sup> สำหรับผู้ที่ฝ่าฝืนอาจได้รับบทลงโทษตามความร้ายแรงแห่งการกระทำผิด เช่น โทษจำคุก โทษปรับ หรือ การได้รับแต้มความผิด เป็นต้น ดังนั้น มาตรการลงโทษผู้ขับขี่ของประเทศญี่ปุ่นมีความรุนแรงสูงสุดถึงโทษจำคุก ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงการที่รัฐบาลของประเทศให้ความสำคัญถึงผลเสียอันอาจเกิดขึ้นจากการที่ผู้ขับขี่ฝ่าฝืนขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดเป็นอย่างมาก ส่งผลให้ประเทศญี่ปุ่นเป็นประเทศที่ผู้คนมีระเบียบวินัยทางการจราจรมากที่สุดประเทศหนึ่งของโลก<sup>58</sup>

### 1.1.2 การกำหนดค่าปรับ

การกำหนดค่าปรับกรณีผู้ขับขี่ฝ่าฝืนขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดของประเทศญี่ปุ่น (最高速度達) มีระบบการกำหนดค่าปรับคล้ายกับประเทศไทย กล่าวคือ

(1) มีการกำหนดช่วงอัตราความเร็วที่ฝ่าฝืน โดย “กฎหมายจราจรทางบก” (道路交通法) ซึ่งเป็นกฎหมายหลักที่ใช้ควบคุมการจราจรในประเทศญี่ปุ่น ได้ระบุข้อห้ามเกี่ยวกับการขับขี่ฝ่าฝืนอัตราความเร็วที่กำหนดไว้ในบทที่ 3 ว่าด้วย วิธีการจราจรสำหรับยานพาหนะและรถราง ส่วนที่ 2 ว่าด้วย ความเร็ว มาตรา 22 ว่าด้วยเรื่องความเร็วสูงสุด ได้บัญญัติไว้ว่า “ยานพาหนะจะต้องไม่เดินทางด้วยความเร็วเกินความเร็วสูงสุดบนถนนที่กำหนดโดยป้ายจราจร ฯลฯ และด้วยความเร็วเกินความเร็วสูงสุดที่กำหนดโดยคำสั่งคณะรัฐมนตรีบนถนนสายอื่น”<sup>59</sup> ซึ่งลักษณะการบัญญัติกฎหมายเช่นนี้มีความคล้ายคลึงกับพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 67 วรรคหนึ่ง ที่กำหนดให้ผู้ขับขี่ต้องขับรถด้วยอัตราความเร็วตามที่กำหนดในกฎกระทรวงหรือตามเครื่องหมายจราจรที่ได้ติดตั้งไว้ในทาง

(2) มีการกำหนดจำนวนค่าปรับจำนวนสูงสุดที่จะสามารถลงโทษได้ โดย “กฎหมายจราจรทางบก” (道路交通法) ได้กำหนดอัตราโทษสำหรับผู้ขับขี่ฝ่าฝืนอัตราที่กฎหมายกำหนดตามมาตรา 22 ไว้ใน มาตรา 118 ของกฎหมายเดียวกัน ความว่า “มาตรา 118

<sup>57</sup> Guide of Travel in Japan , กฎจราจรในญี่ปุ่น , <https://guide.toocooljapan.com/th/2020/04/01/traffic-rules-for-driving-in-japan-th/> , สืบค้นเมื่อวันที่ 19 สิงหาคม 2566.

<sup>58</sup> ดร.สรวงมณต์ สิทธิสมาน, วินัยจราจรสะท้อนวินัยชาติและนิสัยคน, <https://mgronline.com/qol/detail/9650000047002> , สืบค้นเมื่อวันที่ 20 ตุลาคม 2566.

<sup>59</sup> กฎหมายฉบับที่ 105 ปี 1960 กฎหมายจราจรทางถนน (昭和三十五年法律第百五号 道路交通法) , [https://elaws.e-gov.go.jp/document?lawid=335AC000000105#Mp-Ch\\_3-Se\\_2](https://elaws.e-gov.go.jp/document?lawid=335AC000000105#Mp-Ch_3-Se_2) , สืบค้นเมื่อวันที่ 26 สิงหาคม 2566.

บุคคลใดเข้าขายข้อใดข้อหนึ่งดังต่อไปนี้ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่เกิน 100,000 เยน (1) บุคคลที่กระทำการอันฝ่าฝืนบทบัญญัติมาตรา 22 (ความเร็วสูงสุด) จะเห็นได้ว่าหากฝ่าฝืนขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดที่ประเทศญี่ปุ่นมีอัตราโทษปรับสูงสุดถึง 100,000 เยน หรือคิดเป็นเงินไทยเท่ากับ 23979.36 บาท<sup>60</sup> เมื่อเปรียบเทียบกับอัตราโทษสูงสุดตามที่พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 152 ที่กำหนดโทษปรับกรณีขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดไว้ที่โทษปรับไม่เกิน 4,000 บาท จึงเห็นได้ว่าโทษปรับของประเทศญี่ปุ่นมีความร้ายแรงกว่าโทษปรับของประเทศไทยถึง 5.9 เท่า นอกจากนี้ กฎหมายจราจรญี่ปุ่นยังกำหนดโทษจำคุกแก่ผู้ที่ฝ่าฝืนขับเร็วเกินกว่าอัตราที่กำหนดอีกด้วย

(3) มีการกำหนดประเภทของถนนแบ่งเป็น ถนนทางหลวง และ ถนนทั่วไป โดยกฎหมายจราจรของประเทศไทยมีกฎกระทรวงกำหนดอัตราความเร็วสำหรับการขับรถในทางเดินรถ พ.ศ. 2564 ซึ่งกำหนดความเร็วทั่วไปสำหรับรถประเภทต่างๆ โดยแบ่งเป็นการขับรถในเขตกรุงเทพมหานคร เขตเมืองพัทยา เขตเทศบาลนคร เขตเทศบาลเมือง หรือเขตชุมชน และการขับรถนอกเขตดังกล่าว ซึ่งเป็นการกำหนดความเร็วของรถประเภทต่างๆ ที่ขับขึ้นถนนทั่วไป นอกจากนี้ได้มีกฎกระทรวงกำหนดอัตราความเร็วของยานพาหนะบนทางหลวงแผ่นดินหรือทางหลวงชนบทที่กำหนด พ.ศ. 2564 ที่กำหนดอัตราความเร็วของรถประเภทต่างๆ ซึ่งขับขึ้นทางหลวงแผ่นดินหรือทางหลวงชนบท

ตัวอย่างอัตราค่าปรับจราจรของประเทศญี่ปุ่นกรณีขับขึ้นเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด<sup>61</sup>

| ประเภทถนน | ความเร็วที่ฝ่าฝืน           | อัตราโทษ  |
|-----------|-----------------------------|---|
| ทางหลวง   | 1-39 กิโลเมตรต่อชั่วโมง     | ปรับสูงสุด 35,000 เยน                               |
|           | 40 กิโลเมตรต่อชั่วโมงขึ้นไป | ปรับสูงสุด 100,000 เยน หรือ จำคุกไม่เกิน 6 เดือน    |
| ถนนทั่วไป | 1-29 กิโลเมตรต่อชั่วโมง     | ค่าปรับสูงสุดถึง 18,000 เยน                         |
|           | 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมงขึ้นไป | ค่าปรับสูงสุด 100,000 เยน หรือ จำคุกไม่เกิน 6 เดือน |

<sup>60</sup> อัตราแลกเปลี่ยน 1 เยนต่อ 0.24 บาท ข้อมูล ณ วันที่ 26 สิงหาคม 2566.

<sup>61</sup> อัมภาสา โสตนันท์ , ทำผิดกฎจราจรต้องเสียค่าปรับเท่าไร? ,

### 1.1.3 การกำหนดคะแนนความประพฤติของผู้ขับขี่

ในประเทศญี่ปุ่น การฝ่าฝืนกฎจราจรนอกจากผู้ฝ่าฝืนจะได้รับบทลงโทษทางอาญา เช่น การปรับหรือการจำคุกแล้ว ยังมีระบบการกำหนดคะแนนความประพฤติของผู้ขับขี่ หรือระบบการให้แต้มความผิด อีกด้วย โดยสามารถแบ่งกลุ่มความผิดได้ออกเป็น 2 กลุ่ม คือ (1) กลุ่มความผิดที่เป็นค่าปรับหุโทษ (反則金) กลุ่มนี้ผู้ฝ่าฝืนจะได้รับใบสั่งสีฟ้า (青切符) เป็นการกระทำความผิดทั่วไป ได้รับแต้มความผิดสูงสุดไม่เกิน 6 แต้ม ตัวอย่างความผิดกรณีนี้ เช่น ไม่พกพาใบขับขี่ ฝ่าฝืนสัญญาณจราจร เป็นต้น (2) กลุ่มความผิดที่เป็นค่าปรับหนักโทษ (罰金) กลุ่มนี้ผู้ฝ่าฝืนจะได้รับใบสั่งสีแดง (赤切符) เป็นการกระทำความผิดจราจรประเภทร้ายแรง จะได้รับแต้มความผิดตั้งแต่ 6 แต้มขึ้นไป ตัวอย่างความผิดกรณีนี้ เช่น ขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ตั้งแต่ 30 กม./ชม. ขึ้นไป (ตัวอย่าง ขับขี่รถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดบนทางหลวง 40 กิโลเมตรต่อชั่วโมงขึ้นไป จะถูกปรับไม่เกิน 100,000 เยน หรือ จำคุกไม่เกิน 6 เดือน และได้รับแต้มความผิดจำนวน 6 แต้ม) ขับรถขณะมีเมมาและตรวจพบปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกายเกินกว่า 0.15 mg% แต่ไม่เกิน 0.25 mg% จะถูกปรับไม่เกิน 500,000 เยน หรือจำคุกไม่เกิน 3 ปี และได้รับแต้มความผิดจำนวน 13 แต้ม เป็นต้น

สำหรับผู้ฝ่าฝืนกฎจราจรของประเทศญี่ปุ่นซึ่งได้รับแต้มความผิดจะมีบทลงโทษ ดังนี้

| จำนวนแต้มความผิด | บทลงโทษ  |
|------------------|--|
| 6-8 แต้ม         | ถูกพักใช้ใบขับขี่เป็นระยะเวลา 30 วัน   |
| 9-11 แต้ม        | ถูกพักใช้ใบขับขี่เป็นระยะเวลา 60 วัน   |
| 12-14 แต้ม       | ถูกพักใช้ใบขับขี่เป็นระยะเวลา 90 วัน<br>และต้องเข้ารับการอบรมกฎจราจร<br>จึงจะสามารถขับรถได้อีก |
| 15 แต้มขึ้นไป    | ถูกเพิกถอนใบขับขี่   |

สำหรับความผิดฐานขับขีรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด  
ของประเทศญี่ปุ่นจะมีระบบตัดแต้มความผิดแบ่งเป็นช่วงความเร็ว ดังนี้<sup>62</sup>

| อัตราความเร็วที่ฝ่าฝืน   | คะแนนที่ถูกตัด |
|--------------------------|----------------|
| น้อยกว่า 20              | 1              |
| 20 ขึ้นไป แต่น้อยกว่า 25 | 2              |
| 25 ขึ้นไป แต่น้อยกว่า 30 | 3              |
| 30 ขึ้นไป แต่น้อยกว่า 50 | 6              |
| มากกว่า 50               | 12             |

## 1.2 ประเทศอังกฤษ

ประเทศอังกฤษเป็นประเทศต้นแบบที่ใช้ระบบกฎหมายจารีตประเพณี (Common law) ซึ่งในการดำเนินคดีของประเทศอังกฤษจะมีลักษณะเป็นการต่อสู้กันระหว่าง คู่ความทั้งสองฝ่าย ย้อนกลับไปในอดีตเมื่อประมาณ 800-900 ปีก่อน อังกฤษมีการแสวงหา ข้อเท็จจริงโดยให้คู่กรณีได้ต่อสู้กัน (Trial by Battle) และเชื่อว่าผู้บริสุทธิ์พระเจ้าจะให้ความคุ้มครองและเป็นผู้ชนะในการต่อสู้ในที่สุด ต่อมาก็ได้วิวัฒนาการจนเป็นระบบที่เป็นที่ยอมรับอย่าง กว้างขวาง ได้แก่ ระบบลูกขุน (Jury) ซึ่งเป็นระบบที่ยอมรับอำนาจของประชาชนทั่วไปให้ร่วมในการ ตัดสินคดี และเป็นหน้าที่ของคู่ความในการแสวงหาพยานหลักฐานมาต่อสู้กันเพื่อพิสูจน์ความผิดของ ฝ่ายตรงข้ามและพิสูจน์ความบริสุทธิ์ของฝ่ายตน จึงมีผู้เรียกขานระบบดังกล่าวว่าเป็นการดำเนินคดี อาญาระบบต่อสู้ (Adversary System)<sup>63</sup> สำหรับคดีจราจรประเทศอังกฤษ จัดเป็นคดีประเภทที่ ต้องได้รับการพิจารณาโดยรวบรัด (Offence Triable on Summary) ปราศจากลูกขุน โดย พิพิจารณาในศาลแขวง (Magistrate Court) เป็นการพิจารณาคดีความผิดที่ไม่ร้ายแรงที่สามารถฟ้อง ต่อศาลแขวงได้โดยไม่ต้องมีคำฟ้องเป็นหนังสือ (Indictment) ซึ่งศาลแขวงสามารถพิจารณา พิพากษาไปได้เลย<sup>64</sup>

<sup>62</sup> กรมตำรวจนครบาล , รายชื่อประเภทของการกระทำผิดและค่าปรับ, <https://www.keishicho.metro.tokyo.lg.jp/menkyo/torishimari/gyosei/seido/tensu.html> , สืบค้นเมื่อ วันที่ 15 เมษายน 2567.

<sup>63</sup> จุมพล จันสังข์, ปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับการสอบสวนในคดีจราจร, 2555, หน้า 36-81.

<sup>64</sup> จิตรพรต พัฒนสิน, การปฏิรูปศาลสถานนางของประเทศอังกฤษ, 2551, หน้า 1-5.



### 1.1.1 มาตรการลงโทษผู้ขับขี่

โทษที่ใช้ลงสำหรับผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดในประเทศอังกฤษ ได้แก่ โทษปรับ แต่หลักในการคำนวณโทษปรับของประเทศอังกฤษ แตกต่างจากประเทศไทย กล่าวคือ เป็นการกำหนดจำนวนค่าปรับโดยอ้างอิงจากแหล่งที่มาของรายได้ของผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนโดยจำนวนค่าปรับจะคิดเป็นจำนวน 1.5 เท่าของรายได้ต่อสัปดาห์ของผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืน สูงสุดไม่เกิน 1,000 ปอนด์สำหรับถนนทั่วไป และสูงสุด 2,500 ปอนด์ บนทางหลวงพิเศษ ซึ่งเป็นหลักการคำนวณค่าปรับที่ยุติธรรมต่อสถานภาพทางการเงินผู้ที่ต้องได้รับโทษซึ่งมีรายได้ต่ำ นอกจากนี้ประเทศอังกฤษยังมีระบบการให้แต้มความผิดกรณีฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรอีกด้วย ซึ่งโทษสูงสุดที่จะได้รับจากระบบการให้แต้มความผิดนี้ ร้ายแรงถึงระดับถูกยกเลิกใบอนุญาตขับขี่ และต้องดำเนินการกระบวนการสอบใบขับขี่ใหม่ทั้งหมด แนวทางดังกล่าวนี้ย่อมสามารถป้องปรามไม่ให้ผู้ขับขี่คิดฝ่าฝืนกฎจราจรได้เป็นอย่างดี เนื่องจากทำให้กลัวว่าจะต้องเสียสิทธิ์ในการขับขี่ อีกทั้งการดำเนินการขอใบขับขี่ใหม่ย่อมก่อให้เกิดความยุ่งยาก เสียทรัพย์สิน และเวลา เป็นจำนวนมาก ประกอบกับหากผู้ที่ฝ่าฝืนเป็นผู้ที่มีอาชีพขับขี่รถยนต์ ย่อมทำให้มีความเกรงกลัวต่อการถูกยกเลิกใบอนุญาตขับขี่เป็นอย่างมาก

### 1.1.2 การกำหนดค่าปรับ

การกำหนดค่าปรับของประเทศอังกฤษ กรณีผู้ขับขี่ฝ่าฝืนขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดเป็นการกำหนดจำนวนค่าปรับโดยอ้างอิงจากแหล่งที่มาของรายได้ของผู้ฝ่าฝืนโดยจำนวนค่าปรับจะคิดเป็นจำนวน 1.5 – 1.7 เท่าของรายได้ต่อสัปดาห์ของผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด ซึ่งหลักการคำนวณค่าปรับดังกล่าวได้มีการแก้ไขปรับปรุงขึ้นใหม่เมื่อปี 2560 โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อให้รัฐสามารถลงโทษผู้กระทำความผิดฐานดังกล่าวได้อย่างเหมาะสมกับความผิดที่ได้กระทำให้มากที่สุด โดยบทลงโทษฐานขับรถเร็วจะ ถูกจัดแบ่งเป็นหมวด A หมวด B และ หมวด C ซึ่งเป็นไปตามความเร็วที่ผู้กระทำความผิดได้ขับรถเกินขีดจำกัดความเร็วที่กำหนด รวมถึงปัจจัยอื่นๆ เช่น สภาพการขับขี่ ประเภทของยานพาหนะที่ขับขี่ และความหนาแน่นของประชากร ณ เวลาที่กระทำความผิด ค่าปรับขั้นต่ำสำหรับความผิดฐานขับรถเร็วฯ คือ 100 ปอนด์<sup>65</sup> และได้รับแต้มความผิดจำนวน 3 แต้ม แต่ค่าปรับยังคำนวณเป็นเปอร์เซ็นต์ สูงสุดถึง 175 เปอร์เซ็นต์ (1.75 เท่า) ของรายได้รายสัปดาห์ของผู้กระทำความผิด โดยมีเพดานค่าปรับสูงสุดไม่เกิน 1,000 ปอนด์สำหรับถนนทั่วไป หรือ 2,500 ปอนด์สำหรับถนนมอเตอร์เวย์

<sup>65</sup> Metropolitan Police, Speeding , <https://www.met.police.uk/advice/advice-and-information/rs/road-safety/speeding/> สืบค้นเมื่อวันที่ 29 มกราคม 2567.

ในส่วนของค่าปรับฐานขับซึ่รถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดของ ประเทศอังกฤษแม้จะมีกฎหมายกำหนดไว้แต่สามารถปรับเปลี่ยนได้ขึ้นอยู่กับดุลยพินิจของศาล โดย ศาลจะพิจารณาเป็นรายคดีไป โดยนำปัจจัยประกอบต่าง ๆ เช่น สภาพอากาศที่ไม่เอื้ออำนวย ความหนาแน่นของประชากรในพื้นที่ หรือระยะเวลาของการกระทำผิดที่เกี่ยวข้องกับการพิพากษาลงโทษ ครั้งก่อนๆ (ถ้ามี) มาประกอบการพิจารณาคดี

ตารางแสดงค่าปรับตามความร้ายแรงของการกระทำผิด<sup>66</sup>

|        | อัตราเริ่ม<br>(Starting point)      | พิสัย<br>(Range)                                  |
|--------|-------------------------------------|---|
| หมวด A | 50% (0.5 เท่า) ของรายได้ต่อสัปดาห์  | 25 – 75% (0.25 - 0.75 เท่า) ของรายได้ต่อสัปดาห์   |
| หมวด B | 100% (1.0 เท่า) ของรายได้รายสัปดาห์ | 75 – 125% (0.75 - 1.25 เท่า) ของรายได้ต่อสัปดาห์  |
| หมวด C | 150% (1.5 เท่า) ของรายได้ต่อสัปดาห์ | 125 – 175% (1.25 - 1.75 เท่า) ของรายได้ต่อสัปดาห์ |

| ความเร็วที่จำกัด<br>(ไมล์ต่อชั่วโมง) | ความเร็วที่บันทึกได้ (mph) |          |         |
|--------------------------------------|----------------------------|----------|---------|
|                                      | หมวด C                     | หมวด B   | หมวด A  |
| 20                                   | 41 ขึ้นไป                  | 31 - 41  | 21 - 30 |
| 30                                   | 51 ขึ้นไป                  | 41 - 50  | 31 - 40 |
| 40                                   | 66 ขึ้นไป                  | 56 - 65  | 41 - 55 |
| 50                                   | 76 ขึ้นไป                  | 66 - 75  | 51 - 65 |
| 60                                   | 91 ขึ้นไป                  | 81 - 90  | 61-80   |
| 70                                   | 101 ขึ้นไป                 | 91 - 100 | 71 - 90 |

ตัวอย่างการกระทำผิดในหมวด A และการคิดค่าปรับ

- ผู้กระทำความผิดมีรายได้ 1000 ปอนด์ต่อสัปดาห์

<sup>66</sup> UK speeding fines 2023 – what are the latest penalties for drivers? , <https://www.evo.co.uk/advice/18773/uk-speeding-fines-2023-what-are-the-latest-penalties-for-drivers> , สืบค้นเมื่อวันที่ 29 มกราคม 2567.

- หากผู้กระทำผิดถูกจับด้วยความเร็วที่บันทึกไว้ที่ 36 ไมล์ต่อชั่วโมงในเขตที่กำหนด ความเร็วไวไม่เกิน 30 ไมล์ต่อชั่วโมง จะถูกดำเนินคดีตามหมวด A
- ผู้กระทำผิดจะได้รับแต้มความผิดจำนวน 3 แต้ม
- ค่าปรับเริ่มต้นคือ 500 ปอนด์ หรือ 50 เปอร์เซ็นต์ของค่าจ้างรายสัปดาห์ของผู้กระทำ ความผิด
- ค่าปรับที่อาจเพิ่มขึ้นหรือลดลงได้ตามปัจจัยประกอบการพิจารณา ได้แก่ 250 ปอนด์ (25 เปอร์เซ็นต์ของค่าจ้างรายสัปดาห์ของผู้กระทำ ความผิด) ถึง 750 ปอนด์ (75 เปอร์เซ็นต์ของค่าจ้างรายสัปดาห์ของผู้กระทำ ความผิด)

ปัจจัยประกอบการพิจารณา ได้แก่ ปัจจัยขณะเกิดการกระทำ ความผิดที่ผู้พิพากษาจะใช้ประกอบการพิจารณาค่าปรับเพื่อลงโทษผู้กระทำ ความผิด แบ่งออกเป็น

- (1) ปัจจัยที่ช่วยบรรเทาโทษ (ลดค่าปรับจากอัตราเริ่มต้น) ได้แก่ เป็นการกระทำ ความผิด เพราะเกิดกรณีฉุกเฉิน หรือไม่เคยกระทำ ความผิดมาก่อน หรือเป็นบุคคลที่มีอุปนิสัยที่ดีและ/หรือประพฤติตนเป็นแบบอย่าง
- (2) ปัจจัยที่ใช้ในการเพิ่มโทษ (เพิ่มค่าปรับจากอัตราเริ่มต้น) ได้แก่ กรณีกระทำ ความผิด ในขณะที่อยู่ระหว่างการประกันตัว กรณีเป็นรถคาราวาน/รถพ่วงลากจูง กรณีการ บรรทุกผู้โดยสารหรือบรรทุกของหนัก กรณีขับรถเร็วในบางสถานที่ เช่น ใกล้โรงเรียน

### 1.1.3 การกำหนดคะแนนความประพฤติของผู้ขับขี่

ประเทศอังกฤษมีระบบการให้แต้มความผิดแก่ผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรในหลาย ๆ กรณี และค่อนข้างให้ความสำคัญกับแต้มความผิดและนำมาใช้ควบคุมพฤติกรรมกรรมการขับขี่ตั้งแต่เริ่มต้น เช่น กรณีผู้ขับขี่รายใหม่ที่เพิ่งสอบได้ใบขับขี่ หากได้รับแต้มความผิดจำนวน 6 แต้มภายในระยะเวลา 2 ปีนับแต่วันที่ได้รับใบขับขี่ จะถูกยกเลิกใบอนุญาตขับขี่ และต้องดำเนินการกระบวนการสอบใบขับขี่ใหม่ทั้งหมด<sup>67</sup> เป็นต้น นอกจากนี้ ในกรณีผู้ขับขี่ทั่วไปก็อาจได้รับโทษร้ายแรงถึงขั้นตัดสิทธิ์การขับรถยนต์สูงสุดถึง 2 ปี หากได้รับหากแต้มความผิดถึงเกณฑ์ที่กำหนด ทั้งนี้ ระยะเวลาในการตัดสิทธิ์จะยาวนานเพียงใดขึ้นอยู่กับความร้ายแรงและความถี่ในการกระทำผิดของผู้ขับขี่แต่ละราย

จากการศึกษาพบว่าจำนวนแต้มความผิดที่จะทำให้ผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนถูกตัดสิทธิ์ในการขับรถ ได้แก่ แต้มความผิดจำนวน 12 แต้ม โดยมีเงื่อนไขในการตัดสิทธิ์ ดังนี้

<sup>67</sup> GOV.UK, New drivers, <https://www.gov.uk/penalty-points-endorsements/new-drivers>, สืบค้นเมื่อวันที่ 9 ตุลาคม 2566.

| เงื่อนไข                                  | ระยะเวลาที่ถูกตัดสิทธิ์ขับรถ |
|---|------------------------------|
| ได้รับแต้มความผิด 12 แต้มขึ้นไปภายใน 3 ปี | 6 เดือน                      |
| ถูกตัดสิทธิ์ครั้งที่สองภายใน 3 ปี         | 12 เดือน                     |
| ถูกตัดสิทธิ์ครั้งที่สามภายใน 3 ปี         | 2 ปี                         |

ทั้งนี้ การถูกตัดสิทธิ์เป็นระยะเวลา 56 วันขึ้นไป ผู้ขับขี่จะต้องทำการยื่นขอใบอนุญาตใหม่ก่อน จึงจะสามารถขับขี่ได้อีกครั้ง

สำหรับความผิดฐานขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด จำนวนแต้มความผิดขั้นต่ำได้แก่ 3 แต้ม โดยเมื่อถูกกล่าวหาผู้กระทำความผิดมีสิทธิ์ที่จะโต้แย้ง หรือรับสารภาพก็ได้ หากรับสารภาพจะต้องเสียค่าปรับและถูกบันทึกแต้มความผิดจำนวน 3 แต้ม หรืออาจจะได้รับการเสนอตัวเลือกให้เข้ารับการอบรมหลักสูตรเรื่องการระมัดระวังเรื่องความเร็วแทนการบันทึกแต้มความผิดสำหรับก็ได้ สำหรับผู้ที่โต้แย้งความผิดจะต้องถูกดำเนินคดีต่อไปในชั้นศาล โดยอาจถูกกำหนดจำนวนค่าปรับ และแต้มความผิดในจำนวนที่สูงขึ้นหากศาลตัดสินว่ามีความผิดจริง ทั้งนี้ จำนวนเงินที่ถูกปรับจะขึ้นอยู่กับอัตราความเร็วที่กฎหมายกำหนด และผู้ขับขี่ได้ฝ่าฝืนในอัตราเท่าใด โดยอัตราค่าปรับจะคำนวณเป็นเปอร์เซ็นต์ของรายได้รายสัปดาห์ของผู้ฝ่าฝืน สูงสุดไม่เกิน 1,000 ปอนด์สำหรับถนนทั่วไป และสูงสุด 2,500 ปอนด์ บนทางหลวงพิเศษ ทั้งนี้ ในการดำเนินคดีในชั้นศาลอาจร้ายแรงถึงขั้นถูกตัดสิทธิ์จากการขับขี่หรือถูกระงับใบอนุญาตขับขี่<sup>68</sup>

ตารางแสดงรายละเอียดการให้แต้มความผิดโดยแบ่งตามความร้ายแรงของการกระทำผิด<sup>69</sup>

| ความเร็วที่จำกัด<br>(ไมล์ต่อชั่วโมง) | ความเร็วที่บันทึกได้ (mph) |          |         |
|--------------------------------------|----------------------------|----------|---------|
|                                      | หมวด C                     | หมวด B   | หมวด A  |
| 20                                   | 41 ขึ้นไป                  | 31 - 41  | 21 - 30 |
| 30                                   | 51 ขึ้นไป                  | 41 - 50  | 31 - 40 |
| 40                                   | 66 ขึ้นไป                  | 56 - 65  | 41 - 55 |
| 50                                   | 76 ขึ้นไป                  | 66 - 75  | 51 - 65 |
| 60                                   | 91 ขึ้นไป                  | 81 - 90  | 61-80   |
| 70                                   | 101 ขึ้นไป                 | 91 - 100 | 71 - 90 |

<sup>68</sup> GOV.UK, Speeding penalties, <https://www.gov.uk/speeding-penalties>, สืบค้นเมื่อวันที่ 9 ตุลาคม 2566.

<sup>69</sup> UK speeding fines 2023 – what are the latest penalties for drivers? , <https://www.evo.co.uk/advice/18773/uk-speeding-fines-2023-what-are-the-latest-penalties-for-drivers> , สืบค้นเมื่อวันที่ 29 มกราคม 2567.

|                    |                                       |   |         |
|--------------------|---------------------------------------|---|---------|
| การตัดสิทธิ์/คะแนน | ตัดสิทธิ์ 7 ถึง 56 วัน<br>หรือ 6 แต้ม | ตัดสิทธิ์ 7 ถึง 28 วัน<br>หรือ 4 ถึง 6 แต้ม | 3 คะแนน |
|--------------------|---------------------------------------|---|---------|

## 2. การลงโทษผู้ขับขี่รถบรรทุกและรถบรรทุกคนโดยสารฐานขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดของประเทศไทย

### 2.1 หลักการและสาระสำคัญของพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

เมื่อปีพุทธศักราช 2474 ประเทศไทยได้เริ่มมีการใช้คำว่า “จราจร” (Traffic) ขึ้นเป็นครั้งแรก โดยในสมัยนั้นการใช้รถขนาดเล็ก และรถแท็กซี่ได้เริ่มมีเพิ่มมากขึ้น ประกอบกับในปีต่อมา (พุทธศักราช 2475) สะพานพุทธยอดฟ้าได้สร้างแล้วเสร็จ ซึ่งสะพานนี้เป็นสะพานสายสำคัญที่เชื่อมโยงระหว่างจังหวัดพระนคร-ธนบุรี (ปลายถนนตรีเพชร เขตพระนคร กับปลายถนนประชาธิปไตย แขวงวัดกัลยาณ์ เขตธนบุรี ของกรุงเทพมหานคร)<sup>70</sup> ส่งผลให้พื้นที่การจราจรกว้างขวางขึ้น และมีการใช้รถใช้ถนนเพิ่มมากขึ้นตามไปด้วย กรมตำรวจจึงเป็นหน่วยงานที่ริเริ่มเสนอร่างกฎหมายเกี่ยวกับการจราจรทางบก ต่อกระทรวงต้นสังกัด ได้แก่ กระทรวงมหาดไทย เพื่อขอให้ออกเป็นร่างพระราชบัญญัติเพื่อบังคับใช้เป็นการทั่วไป ซึ่งร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบกฉบับริเริ่มนี้ได้ร่างขึ้นโดยพันตำรวจเอก ซี. บี. ฟอลเล็ต เป็นผู้ร่างขึ้นโดยอาศัยหลักกฎหมายจราจรของประเทศอังกฤษ นำมาปรับให้เข้ากับสภาพสังคมของประเทศไทย ทั้งนี้ ร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวได้ผ่านการพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎรและให้ใช้บังคับได้ในปีพุทธศักราช 2477<sup>71</sup>

ด้วยความเจริญก้าวหน้าทางเทคโนโลยีที่มีวิวัฒนาการอย่างต่อเนื่องเรื่อยมา ก่อให้เกิดความเจริญในสังคมไทยเป็นอย่างมาก บรรดายานพาหนะเครื่องยนต์ถูกพัฒนาให้มีหลากหลายประเภท เพื่อให้เหมาะสมกับการใช้งาน ดังนั้น ในส่วนของการตรากฎหมายจึงมีความจำเป็นอย่างมากที่รัฐจะต้องวิวัฒนาการกฎหมายให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงของสังคม และเพื่อรองรับสภาพการใช้รถใช้ถนนที่เปลี่ยนแปลงไป ด้วยเหตุนี้พระราชบัญญัติจราจรทางบกที่ริเริ่มโดยกรมตำรวจดังกล่าวข้างต้นจึงต้องมีการปรับปรุงแก้ไขให้เหมาะสม ซึ่งการแก้ไขครั้งใหญ่ได้เกิดขึ้นในปีพุทธศักราช 2522 โดยนอกจากจะมีการแก้ไขพระราชบัญญัติจราจรทางบกแล้ว ยังมีการตราพระราชบัญญัติรถยนต์ขึ้นในปีเดียวกันนี้อีกด้วย ทั้งนี้ บรรดากฎหมายดังกล่าวต่างมุ่งหมายเพื่อให้เกิดความสะดวกและปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนร่วมกันของประชาชนในสังคม และยังเป็นเครื่องมือของรัฐเพื่อใช้ใน

<sup>70</sup> สะพานพระพุทธยอดฟ้า , <https://www.lib.ru.ac.th/journal/bangkok/memorial.html> , สืบค้นเมื่อวันที่ 12 มิถุนายน 2566.

<sup>71</sup> ภูมิหลังและวิวัฒนาการของกองบังคับการตำรวจจราจร , <http://www.trafficpolice.go.th/history> , สืบค้นเมื่อวันที่ 12 มิถุนายน 2566.

การควบคุมยวดยานพาหนะ รวมทั้งควบคุมและบังคับบรรดาผู้ขับขี่ ผู้ประกอบการ หรือบุคคลที่เกี่ยวข้อง โดยให้อำนาจรัฐสามารถเข้าบังคับหรือควบคุมปัจจัยเสี่ยง เช่น สมรรถนะของรถยนต์ สมรรถภาพของผู้ขับขี่ การใช้ความเร็วบนท้องถนน เป็นต้น ซึ่งปัจจัยเหล่านี้ล้วนมีส่วนให้เกิดอุบัติเหตุทางจราจรทั้งสิ้น

เมื่อวิเคราะห์เนื้อหาของพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ประกอบกับเจตนารมณ์ของกฎหมายก็อาจสรุปได้ว่าพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มีเป้าหมายเพื่อคุ้มครองสังคมด้านการใช้รถใช้ถนน เพื่อให้เกิดระเบียบแบบแผนที่ดีในการใช้รถใช้ถนนร่วมกันในสังคม พระราชบัญญัตินี้จึงมีเนื้อหาเกี่ยวกับการใช้รถ ประเภทของรถชนิดต่างๆ การใช้ทางเดินรถ ข้อกำหนดเกี่ยวกับความเร็วของรถ หรือการกระทำต่างๆ เกี่ยวกับการใช้รถใช้ถนนที่อาจก่อให้เกิดอันตรายต่อประชาชนที่ต้องควบคุม ดูแล และกำกับไว้ โดยได้ทำการจัดหมวดหมู่และกำหนดหลักเกณฑ์ต่างๆ ไว้ในลักษณะที่ 1 ถึงลักษณะที่ 19 ดังต่อไปนี้

- ลักษณะที่ 1 การใช้รถ
- ลักษณะที่ 2 สัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจร
- ลักษณะที่ 3 การใช้ทางเดินรถ
- ลักษณะที่ 4 การใช้ทางเดินรถที่จัดเป็นช่องเดินรถประจำทาง
- ลักษณะที่ 5 ข้อกำหนดเกี่ยวกับความเร็วของรถ
- ลักษณะที่ 6 การขับรุดผ่านทางร่วมทางแยกหรือวงเวียน
- ลักษณะที่ 7 รถฉุกเฉิน
- ลักษณะที่ 8 การลากรถหรือการจูงรถ
- ลักษณะที่ 9 อุบัติเหตุ
- ลักษณะที่ 10 รถจักรยาน
- ลักษณะที่ 11 รถบรรทุกคนโดยสาร
- ลักษณะที่ 12 รถแท็กซี่
- ลักษณะที่ 13 คนเดินเท้า
- ลักษณะที่ 14 สัตว์และสิ่งของในทาง
- ลักษณะที่ 15 รถม้า เกวียนและเลื่อน
- ลักษณะที่ 16 เขตปลอดภัย
- ลักษณะที่ 17 เบ็ดเตล็ด
- ลักษณะที่ 18 อำนาจของเจ้าพนักงานจราจร
- ลักษณะที่ 19 บทกำหนดโทษ

จะเห็นได้ว่าพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ให้ความสำคัญกับการจัดประเภทรถที่หลากหลายโดยได้มีการกำหนดกฎเกณฑ์ให้สอดคล้องกับประเภทการใช้งานไว้ในลักษณะเฉพาะ เช่น ลักษณะที่ 10 รถจักรยาน ลักษณะที่ 11 รถบรรทุกคนโดยสาร ลักษณะที่ 12 รถแท็กซี่ ลักษณะที่ 15 รถม้า เกวียนและเลื่อน นอกจากนี้ในส่วนของรถบรรทุก และรถบรรทุกคนโดยสาร ยังได้กำหนดนิยามไว้เป็นการเฉพาะในมาตรา 4 ได้แก่ “(20) รถบรรทุก หมายความว่า รถยนต์ที่สร้างขึ้นเพื่อใช้บรรทุกสิ่งของหรือสัตว์” และ “(21) รถบรรทุกคนโดยสาร หมายความว่า รถยนต์ที่สร้างขึ้นเพื่อใช้บรรทุกคนโดยสารเกินเจ็ดคน” สำหรับการควบคุมความเร็วในการขับขี่นั้นถูกกำหนดไว้อย่างกว้างขวางในลักษณะที่ 5 ข้อกำหนดเกี่ยวกับความเร็วของรถ “มาตรา 67 วรรคหนึ่ง ผู้ขับขี่ต้องขับรถด้วยอัตราความเร็วตามที่กำหนดในกฎกระทรวงหรือตามเครื่องหมายจราจรที่ได้ติดตั้งไว้ในทาง” ซึ่งผู้ฝ่าฝืนจะต้องได้รับโทษตามที่กำหนดไว้ในลักษณะที่ 19 บทกำหนดโทษ “มาตรา 152 ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 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 67 วรรคหนึ่ง** 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 หรือมาตรา 130 หรือไม่ปฏิบัติตามประกาศที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนดตามมาตรา 15 วรรคสอง หรือไม่ปฏิบัติตามกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา 77 วรรคสอง หรือมาตรา 96 วรรคสอง **ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสี่พันบาท**” ซึ่งเป็นการกำหนดอัตราโทษปรับสูงสุดที่จะสามารถกำหนดได้ในกรณีที่มีผู้ฝ่าฝืนขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด ในกรณีรถบรรทุกและรถบรรทุกคนโดยสารซึ่งเป็นรถที่มีขนาดใหญ่ หากเกิดอุบัติเหตุจะมีอัตราความเสียหายกว่ารถขนาดเล็กหลายเท่าตัว ส่งผลให้ควรมีการควบคุมพฤติกรรมการขับขี่ของผู้ขับขี่รถยนต์ประเภทดังกล่าวอย่างเคร่งครัด และแยกเป็นอัตราโทษต่างหากจากรถที่มีขนาดเล็กกว่า เพื่อเป็นการข่มขู่ผู้ขับขี่ที่คิดจะฝ่าฝืนกฎหมายด้วยเห็นว่าโทษสูงสุดที่ได้รับ ยังคงมีความคุ้มค่าที่จะฝ่าฝืน เนื่องจากความเสียหายที่เกิดจากการขนส่งล่าช้าอาจมีมูลค่าสูงกว่าค่าปรับจราจร จึงยอมเสี่ยงฝ่าฝืนกฎดังกล่าวได้ ดังนั้น การกำหนดบทลงโทษสำหรับกรณีฝ่าฝืนขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดควรเป็นการกำหนดโทษแบบอัตราก้าวหน้า (ยิ่งขับเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดมาก ค่าปรับยิ่งแพงขึ้น) และแปรผันกับขนาดของรถที่ฝ่าฝืนเพื่อให้กฎหมายดังกล่าวสัมฤทธิ์ผลในการบังคับใช้ และนำมาซึ่งความปลอดภัยในสังคมอย่างแท้จริง

## 2.2 การบังคับใช้มาตรการการลงโทษผู้ขับขี่ตามพระราชบัญญัติจราจร ทางบก พ.ศ. 2522

### 2.2.1 อำนาจหน้าที่ของเจ้าพนักงานในการปฏิบัติตาม พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

“เจ้าพนักงาน” ที่มีอำนาจบังคับใช้มาตรการลงโทษผู้ขับขี่ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้แก่ “เจ้าพนักงานจราจร” ซึ่งพระราชบัญญัติดังกล่าวได้ให้นิยามความหมายของคำว่าเจ้าพนักงานจราจรไว้ในมาตรา 4 (37) ดังนี้ “เจ้าพนักงานจราจรหมายความว่า หัวหน้าเจ้าพนักงานจราจรและข้าราชการตำรวจซึ่งดำรงตำแหน่ง ดังต่อไปนี้ (ก) รองผู้กำกับการจราจร (ข) สารวัตรจราจร (ค) รองสารวัตรจราจร (ง) ผู้บังคับหมู่งานจราจร (จ) รองผู้บังคับหมู่งานจราจร (ฉ) ข้าราชการตำรวจตำแหน่งอื่นซึ่งหัวหน้าเจ้าพนักงานจราจรแต่งตั้งให้ปฏิบัติหน้าที่ควบคุมการจราจร” และได้กำหนดอำนาจหน้าที่ไว้ใน “ลักษณะที่ 18 อำนาจของเจ้าพนักงานจราจร” ตั้งแต่มาตรา 135 ถึงมาตรา 146 ของพระราชบัญญัติ สำหรับมาตราสำคัญที่ให้อำนาจเจ้าพนักงานจราจรในการบังคับใช้กฎหมายเพื่อลงโทษผู้ขับขี่ฐานขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด ได้แก่ มาตรา 140 วรรคหนึ่ง<sup>72</sup> ซึ่งให้อำนาจเจ้าพนักงานจราจรในการว่ากล่าวตักเตือน หรือออกไปสั่งให้ผู้ขับขี่นั้นชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบก็ได้ แต่ทั้งนี้ อำนาจในการกำหนดจำนวนค่าปรับกฎหมายได้กำหนดให้เป็นอำนาจของผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติตามความใน มาตรา 141 (1)<sup>73</sup> แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

<sup>72</sup> พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 140 วรรคหนึ่ง บัญญัติว่า “เมื่อปรากฏแก่เจ้าพนักงานจราจร ไม่ว่าจะพบด้วยตนเอง หรือโดยการใช้เครื่องอุปกรณ์ หรือโดยวิธีการอื่นใดว่า ผู้ขับขี่ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้หรือตามกฎหมายอื่นอันเกี่ยวกับรถหรือการใช้ทาง ที่เป็นความผิดที่มีโทษปรับสถานเดียว หรือมีโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือนและมีโทษปรับ เจ้าพนักงานจราจรจะว่ากล่าวตักเตือนหรือออกไปสั่งให้ผู้ขับขี่นั้นชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบก็ได้”

<sup>73</sup> พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 141 บัญญัติว่า

“เมื่อผู้ขับขี่ เจ้าของรถ หรือผู้ครอบครองรถได้รับใบสั่งตามมาตรา 140 แล้ว ให้ชำระค่าปรับภายในเวลาที่กำหนดไว้ในใบสั่ง ด้วยวิธีการอย่างหนึ่งอย่างใด ดังต่อไปนี้

(1) ชำระค่าปรับโดยการส่งธนาคติหรือการส่งตัวแลกเงินของธนาคารโดยทางไปรษณีย์ ลงทะเบียนส่งจ่ายให้แก่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ พร้อมด้วยสำเนาใบสั่งไปยังสถานที่ระบุไว้ในใบสั่ง หรือโดยวิธีการธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ บัตรเครดิต หรือวิธีการอื่น โดยผ่านธนาคารหรือหน่วยบริการรับชำระเงิน ตามจำนวนที่ระบุไว้ในใบสั่ง ทั้งนี้ ตามระเบียบที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนด

(2) ชำระค่าปรับที่สถานีตำรวจ โดยชำระตามจำนวนที่กำหนดไว้ในใบสั่งหรือตามจำนวนที่พนักงานสอบสวนเปรียบเทียบ และในกรณีนี้ ให้พนักงานสอบสวนทุกท้องที่มีเขตอำนาจในการเปรียบเทียบปรับได้ทั่วราชอาณาจักร



## 2.2.2 หลักเกณฑ์การใช้ดุลพินิจของเจ้าพนักงานในการปฏิบัติตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

ตามที่พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 140 วรรคหนึ่งกำหนดให้อำนาจแก่เจ้าพนักงานจราจรในการออกใบสั่งให้ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบ แต่มาตรา 141 (1) ได้กำหนดให้ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติมีอำนาจในการกำหนดค่าปรับภายใต้กรอบอำนาจที่พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้กำหนดไว้ ได้แก่ มาตรา 67 ประกอบมาตรา 152 ระบุว่าโทษปรับไม่เกิน 4,000 บาท ดังนั้น ในทางปฏิบัติเจ้าพนักงานจราจรจึงไม่มีอิสระในการใช้ดุลพินิจในการกำหนดอัตราค่าปรับ เพราะต้องใช้ดุลพินิจภายใต้กรอบที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติเป็นผู้กำหนด

อาศัยตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 141 (1) ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติจึงได้ออก “ประกาศสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เรื่อง การกำหนดจำนวนค่าปรับตามที่เปรียบเทียบสำหรับความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 พ.ศ. 2563” เพื่อกำหนดข้อหาหรือฐานความผิด บทมาตรา และจำนวนค่าปรับที่แน่นอนให้เจ้าพนักงานจราจรถือปฏิบัติ ตาม โดยอัตราค่าปรับในความผิดฐานขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 67 วรรคหนึ่ง ซึ่งมีโทษปรับไม่เกิน 4,000 บาทตามมาตรา 152 นั้น ถูกกำหนดไว้ในเอกสารแนบท้ายบัญชีกำหนดจำนวนค่าปรับเกี่ยวกับความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ลักษณะ 5 ข้อกำหนดเกี่ยวกับความเร็วของรถ ลำดับที่ 88 ข้อหา “ไม่ขับรถด้วยอัตราความเร็วตามที่กำหนดในกฎกระทรวงหรือตามเครื่องหมายจราจรที่ติดตั้ง” โดยได้กำหนดอัตราค่าปรับเป็นอัตราเดียวคือ 500 บาท ซึ่งเป็นอัตราที่เจ้าพนักงานจราจรผู้บังคับใช้กฎหมายดังกล่าวมีความผูกพันในการกำหนดจำนวนค่าปรับแก่ผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนตามที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนด โดยไม่สามารถใช้ดุลพินิจกำหนดอัตราค่าปรับเป็นจำนวนอื่นได้

## 2.3 กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการลงโทษผู้ขับขี่รถบรรทุกและรถบรรทุกคนโดยสารฐานขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดของประเทศไทย

### 2.3.1 พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้กำหนดกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับรถบรรทุกคนโดยสารไว้ใน ลักษณะที่ 11 ตั้งแต่มาตรา 85 ถึง มาตรา 92 โดยไม่ได้กำหนดอัตราความเร็วหรือฐานความผิดกรณีผู้ขับขี่รถบรรทุกและรถบรรทุกคนโดยสารฐานขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดไว้เป็นการเฉพาะ แต่ได้กำหนดเกี่ยวกับความเร็วของรถเป็นการทั่วไปไว้ใน

---

เมื่อผู้ได้รับใบสั่งได้ชำระค่าปรับครบถ้วนถูกต้องแล้ว ให้คดีเป็นอันเลิกกัน”

ลักษณะที่ 5 ตั้งแต่มาตรา 67 ถึง มาตรา 70 โดยกำหนดอัตราความเร็วไว้ในมาตรา 67 ให้ผู้ขับขี่ต้องขับรถด้วยอัตราความเร็วตามที่กำหนดในกฎกระทรวงหรือตามเครื่องหมายจราจรที่ได้ติดตั้งไว้ในทางซึ่งโทษสำหรับการฝ่าฝืนมาตราดังกล่าว ได้แก่ระวางโทษปรับไม่เกินสี่พันบาท ซึ่งเป็นการกำหนดอัตราโทษปรับสูงสุดที่จะสามารถกำหนดได้ในกรณีที่มีผู้ฝ่าฝืนขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด (พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 67 วรรคหนึ่ง ประกอบมาตรา 152) แต่ทั้งนี้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 140 วรรค 4<sup>74</sup> ได้กำหนดให้อำนาจสำนักงานตำรวจแห่งชาติในฐานะองค์กรที่เป็นผู้บังคับใช้กฎหมายในการออก “ประกาศสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เรื่อง การกำหนดจำนวนค่าปรับตามที่เปรียบเทียบสำหรับความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 พ.ศ. 2563” เพื่อกำหนดข้อหาหรือฐานความผิด บทมาตรา และจำนวนค่าปรับที่แน่นอนให้เจ้าพนักงานจราจรถือปฏิบัติตาม โดยข้อหาขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดถูกกำหนดไว้ในเอกสารแนบท้ายบัญชีกำหนดจำนวนค่าปรับเกี่ยวกับความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ลักษณะ 5 ข้อกำหนดเกี่ยวกับความเร็วของรถ ลำดับที่ 88 ข้อหา “ไม่ขับรถด้วยอัตราความเร็วตามที่กำหนดในกฎกระทรวงหรือตามเครื่องหมายจราจรที่ติดตั้ง” ซึ่งมีอัตราค่าปรับ 500 บาท

อย่างไรก็ตาม ในกรณีรถบรรทุกและรถบรรทุกคนโดยสาร ซึ่งเป็นรถที่ต้องขนส่งสิ่งของหรือผู้คนโดยสาร ที่ผู้ขับขี่จะต้องมีความรับผิดชอบต่อชีวิตและทรัพย์สินที่บรรทุกและโดยสารดังกล่าว ประกอบกับรถบรรทุกและรถบรรทุกคนโดยสารบางส่วนเป็นรถขนาดใหญ่ หากเกิดอุบัติเหตุจะมีอัตราความเสียหายมากกว่ารถขนาดเล็กหลายเท่าตัว ส่งผลให้ควรมีการควบคุมพฤติกรรมการขับขี่ของผู้ขับขี่รถยนต์ประเภทนี้อย่างเคร่งครัด และควรแยกเป็นอัตราโทษต่างหากจากรถส่วนบุคคลของประชาชนทั่วไป ซึ่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ยังไม่ได้มีการบัญญัติแยกประเภทความรับผิดชอบของผู้ขับขี่รถบรรทุกและรถบรรทุกคนโดยสารไว้เป็นการเฉพาะ จึงส่งผลให้ผู้ขับขี่รถประเภทดังกล่าวค้ำจนถึงแต่ผลประโยชน์และความเสียหายที่จะเกิดแก่ธุรกิจของตนหากการขนส่งมีความล่าช้า โดยไม่ได้ตระหนักถึงอันตรายที่อาจเกิดจากการขับขี่ด้วยความเร็วที่ฝ่าฝืนอัตราที่กฎหมายกำหนด ดังนั้น หากมีการกำหนดอัตราโทษสำหรับรถบรรทุกและรถบรรทุกคนโดยสารฐานฝ่าฝืนขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดไว้เป็นการเฉพาะ โดยเป็นการลงโทษแบบอัตราก้าวหน้า (ยิ่งขับเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดมากเท่าไร ค่าปรับยิ่งสูงขึ้น

<sup>74</sup> พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 140 วรรค 4 บัญญัติว่า “เกณฑ์การกำหนดจำนวนค่าปรับตามที่เปรียบเทียบและแบบของใบสั่งตามวรรคหนึ่งให้เป็นไปตามที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติประกาศกำหนด”

เท่านั้น) และแปรผันกับขนาดของรถที่ฝ่าฝืนยอมทำให้กฎหมายดังกล่าวสัมฤทธิ์ผลในการบังคับใช้ และนำมาซึ่งความปลอดภัยในสังคมอย่างแท้จริง

### 2.3.2 พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522

พระราชบัญญัติการขนส่งทางบกมีขึ้นครั้งแรกเมื่อปี 2497 และเนื่องจากกฎหมายว่าด้วยการขนส่งได้ใช้บังคับมาเป็นระยะเวลาอันยาวนาน จึงไม่เหมาะสมกับสภาพการณ์ปัจจุบัน จึงได้มีการแก้ไขพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกครั้งใหญ่ในปี 2522 อันเป็นปีที่มีการแก้ไขกฎหมายเกี่ยวกับการจราจรของประเทศไทยอีกหลายฉบับ โดยต่อมาพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ก็ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมอีกหลายครั้งเพื่อให้สอดคล้องกับสภาพการณ์ของสังคมไทยที่เปลี่ยนแปลงอยู่เสมอ

พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ประกอบไปด้วยส่วนสำคัญทั้งหมด 9 หมวด ได้แก่ หมวด 1 คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางบก, หมวด 2 คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบก, หมวด 3 การประกอบการขนส่ง, หมวด 4 การชดเชยค่าเสียหายที่เกิดจากการขนส่ง, หมวด 5 การรับจัดการขนส่ง, หมวด 6 รถ, หมวด 7 ผู้ประจำรถ, หมวด 8 ผู้โดยสาร, หมวด 9 สถานีขนส่ง ซึ่งไม่มีบทบัญญัติที่กำหนดเกี่ยวกับการควบคุมอัตราความเร็วและบทกำหนดโทษแก่ผู้ขับขี่รถบรรทุกและรถบรรทุกคนโดยสารที่ฝ่าฝืนอัตราดังกล่าว อย่างไรก็ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ได้กำหนดให้มี คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางบก และ คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบก ซึ่งเป็นคณะกรรมการที่มีอำนาจหน้าที่ในการกำหนดนโยบายเกี่ยวกับการขนส่งและมาตรการความปลอดภัยต่าง ๆ รวมถึงเป็นผู้ที่คอยควบคุมจำนวนผู้ประกอบการ จำนวนรถ กำหนดเส้นทาง และยังมีอำนาจในการกำหนด อนุญาต เพิกถอนการอนุญาตและการควบคุมกิจการขนส่งทางบก อีกด้วย ซึ่งอำนาจดังกล่าวอาจเชื่อมโยงถึงมาตรการในการลงโทษผู้ขับขี่รถบรรทุกและรถบรรทุกคนโดยสารฐานขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดได้ นอกจากนี้ ในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 111<sup>75</sup> ยังได้บัญญัติให้นำบทบัญญัติทั้งหลายในกฎหมายว่าด้วยรถยนต์และกฎหมายว่าด้วยจราจรทางบกในส่วนที่เกี่ยวกับหน้าที่ของผู้ขับขี่รถมาใช้บังคับโดยอนุโลม

<sup>75</sup> พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 111 บัญญัติว่า “ให้นำบทบัญญัติทั้งหลายในกฎหมายว่าด้วยรถยนต์และกฎหมายว่าด้วยจราจรทางบกในส่วนที่เกี่ยวกับหน้าที่ของผู้ขับขี่รถ ผู้เก็บค่าโดยสารและนายตรวจมาใช้บังคับโดยอนุโลม”

### 2.3.3 กฎกระทรวงกำหนดอัตราความเร็วสำหรับการขับรถในทางเดินรถ พ.ศ. 2564

กฎกระทรวงกำหนดอัตราความเร็วสำหรับการขับรถในทางเดินรถ พ.ศ. 2564 (กฎกระทรวงกำหนดอัตราความเร็วฯ) ตราขึ้นโดยอาศัยอำนาจตามความในมาตรา 5 วรรคหนึ่ง<sup>76</sup> แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 12) พ.ศ. 2562 และมาตรา 67 วรรคหนึ่ง<sup>77</sup> แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มีวัตถุประสงค์เพื่อปรับปรุงอัตราความเร็วสำหรับการขับรถในทางเดินรถให้สอดคล้องกับลักษณะของทางเดินรถ ประเภทของรถ สภาพของพื้นที่และการจราจรในปัจจุบัน เพื่อให้เกิดความสะดวกและความปลอดภัยในการใช้รถและประชาชนผู้ใช้ทาง

กฎกระทรวงกำหนดอัตราความเร็วฯ ประกอบไปด้วย บทบัญญัติทั้งหมด 12 ข้อ โดยมีการแบ่งประเภทของทางเดินรถไว้เป็นประเภทต่าง ๆ ตามข้อ 4 ถึง ข้อ 9 ดังนี้

- (1) การขับรถในทางเดินรถที่อยู่ในเขตกรุงเทพมหานคร เขตเมืองพัทยา เขตเทศบาลนคร เขตเทศบาลเมือง หรือเขตชุมชน (ข้อ 4)
- (2) การขับรถในทางเดินรถที่อยู่นอกเขตกรุงเทพมหานคร เขตเมืองพัทยา เขตเทศบาลนคร เขตเทศบาลเมือง และเขตชุมชน (ข้อ 5)
- (3) การขับรถในทางเดินรถที่อยู่นอกเขตกรุงเทพมหานคร เขตเมืองพัทยา เขตเทศบาลนคร เขตเทศบาลเมือง และเขตชุมชน โดยทางเดินรถนั้นได้จัดแบ่งช่องเดินรถในทิศทางเดียวกันไว้ตั้งแต่สองช่องขึ้นไปและมีเกาะกลางถนน (ข้อ 6)
- (4) การขับรถในทางเดินรถบนทางขนาน (ข้อ 7)
- (5) การขับรถในทางเดินรถบนทางพิเศษ และทางเดินรถนั้นอยู่ในระดับเหนือหรือใต้พื้นดินหรือพื้นน้ำ (ข้อ 8)
- (6) การขับรถในทางเดินรถบนทางพิเศษ และทางเดินรถนั้นอยู่ในระดับพื้นดิน (ข้อ 9)

ทั้งนี้ การขับรถในทางเดินรถประเภทต่าง ๆ ดังกล่าว กฎกระทรวงกำหนดอัตราความเร็วฯ ได้กำหนดแบ่งอัตราความเร็วตามประเภทของยานพาหนะ โดย

<sup>76</sup> พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 5 วรรคหนึ่ง บัญญัติว่า “ให้นายกรัฐมนตรีรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ และมีอำนาจออกกฎกระทรวงเพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้”

<sup>77</sup> พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 67 วรรคหนึ่ง บัญญัติว่า “ผู้ขับขี่ต้องขับรถด้วยอัตราความเร็วตามที่กำหนดในกฎกระทรวงหรือตามเครื่องหมายจราจรที่ได้ติดตั้งไว้ในทาง”

รถบรรทุกที่มีน้ำหนักไม่เกินสองพันสองร้อยกิโลกรัม หรือรถบรรทุกคนโดยสารที่มีที่นั่งคนโดยสารเกิน 15 คน ได้ถูกจำกัดอัตราความเร็วไว้ ดังนี้

| ประเภททางเดินรถ   | อัตราความเร็วที่จำกัด         |
|---|-------------------------------|
| (1) การขับรถในทางเดินรถที่อยู่ในเขตกรุงเทพมหานคร เขตเมืองพัทยา เขตเทศบาลนคร เขตเทศบาลเมือง หรือเขตชุมชน (ข้อ 4)   | ไม่เกิน 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง |
| (2) การขับรถในทางเดินรถที่อยู่นอกเขตกรุงเทพมหานคร เขตเมืองพัทยา เขตเทศบาลนคร เขตเทศบาลเมือง และเขตชุมชน (ข้อ 5)   | ไม่เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง |
| (3) การขับรถในทางเดินรถที่อยู่นอกเขตกรุงเทพมหานคร เขตเมืองพัทยา เขตเทศบาลนคร เขตเทศบาลเมือง และเขตชุมชน โดยทางเดินรถนั้นได้จัดแบ่งช่องเดินรถในทิศทางเดียวกันไว้ตั้งแต่สองช่องขึ้นไปและมีเกาะกลางถนน (ข้อ 6) | ไม่เกิน 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง |
| (4) การขับรถในทางเดินรถบนทางขนาบ (ข้อ 7)  | ไม่เกิน 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง |
| (5) การขับรถในทางเดินรถบนทางพิเศษ และทางเดินรถนั้นอยู่ในระดับเหนือหรือใต้พื้นดินหรือพื้นน้ำ (ข้อ 8)   | ไม่เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง |
| (6) การขับรถในทางเดินรถบนทางพิเศษ และทางเดินรถนั้นอยู่ในระดับพื้นดิน (ข้อ 9)  | ไม่เกิน 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง |

กฎกระทรวงกำหนดอัตราความเร็วฯ จึงเป็นกฎหมายหลักที่กำหนดอัตราความเร็วพื้นฐานของรถแต่ละประเภทไว้ ซึ่งใช้บังคับกับผู้ขับขี่เป็นการทั่วไป แต่อย่างไรก็ตาม ในกรณีที่ทางเดินรถหรือช่องเดินรถใดมีเครื่องหมายจราจรที่กำหนดอัตราความเร็วต่ำกว่ากำหนดดังกล่าวนี้ กฎกระทรวงกำหนดอัตราความเร็วฯ ได้บัญญัติข้อยกเว้นเพื่อให้ใช้อัตราความเร็วไม่เกินที่เครื่องหมายจราจรในพื้นที่ดังกล่าวกำหนด เพื่อเป็นการควบคุมอัตราความเร็วให้เหมาะสมกับแต่ละพื้นที่<sup>78</sup> ดังนั้น กฎกระทรวงกำหนดอัตราความเร็วฯ จึงมีส่วนเกี่ยวข้องกับการลงโทษผู้ขับขี่รถบรรทุกและรถบรรทุกคนโดยสารฐานขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดโดยตรง

<sup>78</sup>กฎกระทรวงกำหนดอัตราความเร็วสำหรับการขับรถในทางเดินรถ พ.ศ. 2564 ข้อ 12 บัญญัติว่า “ในกรณีที่มีทางเดินรถหรือช่องเดินรถใดมีเครื่องหมายจราจรกำหนดอัตราความเร็วต่ำกว่าที่กำหนดในกฎกระทรวงนี้ ให้การขับรถในทางเดินรถหรือช่องเดินรถนั้นใช้อัตราความเร็วไม่เกินที่เครื่องหมายจราจรดังกล่าวกำหนด”

### 2.3.4 ระเบียบกรรมการขนส่งทางบก ว่าด้วย การพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก พ.ศ. 2564

ระเบียบกรรมการขนส่งทางบก ว่าด้วย การพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก พ.ศ. 2564 อาศัยอำนาจตามความใน มาตรา 109 แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 เพื่อยกเลิกระเบียบกรรมการขนส่งทางบกว่าด้วยการพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก พ.ศ. 2561 โดยเป็นการปรับปรุงใหม่ให้มีความเหมาะสมกับสภาพการณ์ปัจจุบันมากยิ่งขึ้นมีการนำระบบบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถมาใช้เป็นเกณฑ์ในการพิจารณาพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก และยังได้นำกระบวนการอบรมผู้กระทำความผิดมาใช้ในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้ขับรถเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการขนส่งทางถนนอีกด้วย

ระเบียบกรรมการขนส่งทางบก ว่าด้วย การพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก พ.ศ. 2564 ประกอบไปด้วยส่วนสำคัญทั้งหมด 6 หมวด ได้แก่ หมวด 1 บททั่วไป, หมวด 2 การตัดคะแนน, หมวด 3 การพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาต, หมวด 4 การอุทธรณ์, หมวด 5 การคืนคะแนน, หมวด 6 การเข้ารับการอบรมและทดสอบ โดยระเบียบได้กำหนดค่าคะแนนเริ่มต้นให้ผู้ที่ได้รับใบอนุญาตแต่ละรายมีจำนวน 100 คะแนน<sup>79</sup> กรณีผู้ได้รับใบอนุญาตกระทำความผิดจะมีการบันทึกประวัติการกระทำความผิดและการตัดคะแนนตามข้อหาที่ได้กระทำความผิด โดยการตัดคะแนนจะตัดได้เมื่อผู้กระทำได้ยอมรับว่าได้กระทำความผิดตามที่ถูกกล่าวหาและยินยอมชำระค่าปรับตามที่เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจได้ทำการเปรียบเทียบ (ระเบียบกรรมการขนส่งทางบก ว่าด้วย การพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก พ.ศ. 2564 ข้อ 10) โดยความผิดจะถูกแบ่งเป็นกลุ่ม 3 กลุ่มตามความร้ายแรง<sup>80</sup> ได้แก่ (1) กลุ่มที่ 1 ตัดคะแนน ครั้งละ 10 คะแนน (2) กลุ่มที่ 2 ตัดคะแนน

<sup>79</sup> ระเบียบกรรมการขนส่งทางบก ว่าด้วย การพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก พ.ศ. 2564 ข้อ 7 บัญญัติว่า “ให้ผู้ที่ได้รับใบอนุญาตแต่ละรายมีคะแนนรวมไม่เกิน 100 คะแนนเพื่อใช้ในการบันทึกคะแนนตามระเบียบนี้ โดยเริ่มต้นให้มีคะแนนรายละ 100 คะแนน”

<sup>80</sup> ระเบียบกรรมการขนส่งทางบก ว่าด้วย การพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก พ.ศ. 2564 ข้อ 12 บัญญัติว่า “ให้ตัดคะแนนของผู้ที่ได้รับใบอนุญาตตามข้อ 10 หรือข้อ 11 แล้วแต่กรณี ตามความร้ายแรงและพฤติการณ์ในการกระทำความผิด โดยแบ่งกลุ่มข้อหาความผิดเป็น 3 กลุ่ม ดังนี้

กลุ่มที่ 1 ตัดคะแนน ครั้งละ 10 คะแนน

กลุ่มที่ 2 ตัดคะแนน ครั้งละ 20 คะแนน

กลุ่มที่ 3 ตัดคะแนน ครั้งละ 30 คะแนน

ครั้งละ 20 คະแนน (3) กลุ่มที่ 3 ตัดคະแนน ครั้งละ 30 คະแนน ทั้งนี้ ความผิดฐานขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดได้ถูกบัญญัติไว้เป็นการเฉพาะโดยอ้างอิงฐานความผิดมาจากพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 111 ซึ่งบัญญัติว่า “ให้นำบทบัญญัติทั้งหลายในกฎหมายว่าด้วยรถยนต์และกฎหมายว่าด้วยจราจรทางบก ในส่วนที่เกี่ยวกับหน้าที่ของผู้ขับรถ ผู้เก็บค่าโดยสาร และนายตรวจมาใช้บังคับโดยอนุโลม” ระเบียบกรมการขนส่งทางบก ว่าด้วย การพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก พ.ศ. 2564 จึงได้มีการกำหนดความผิดฐานขับรถโดยใช้ความเร็วเกินกว่าอัตราความเร็วที่กฎหมายกำหนดลงในกลุ่มความผิดที่ต้องถูกตัดคະแนนทั้ง 3 กลุ่มตามความร้ายแรงดังนี้

| กลุ่มความผิด | เกณฑ์การตัดคະแนน | ข้อหาความผิด   |
|--------------|------------------|--|
| กลุ่มที่ 1   | ครั้งละ 10 คະแนน | ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ผู้ขับรถให้เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด (ขับรถโดยใช้ความเร็วเกินกว่าอัตราความเร็วที่กฎหมายกำหนด แต่ไม่เกิน 100 กิโลเมตรต่อชั่วโมง)      |
| กลุ่มที่ 2   | ครั้งละ 20 คະแนน | ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ผู้ขับรถให้เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด (ขับรถโดยใช้ความเร็วเกินกว่าอัตราความเร็วที่กฎหมายกำหนด (ตั้งแต่ 101 - 110 กิโลเมตรต่อชั่วโมง)) |
| กลุ่มที่ 3   | ครั้งละ 30 คະแนน | ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ผู้ขับรถให้เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด (ขับรถโดยใช้ความเร็วเกินกว่าอัตราความเร็วที่กฎหมายกำหนด (เกิน 110 กิโลเมตรต่อชั่วโมง))          |

การที่ระเบียบกรมการขนส่งทางบก ว่าด้วย การพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก พ.ศ. 2564 ได้แบ่งกลุ่มข้อหาความผิดตามความร้ายแรง และกำหนดเกณฑ์การตัดคະแนนให้สอดคล้องกับความร้ายแรงโดยอ้างอิงจากอัตราความเร็วรถแบ่งเป็น 3 ระดับ คือ (1) เกินกว่าอัตราความเร็วที่กฎหมายกำหนด แต่ใช้ความเร็วไม่เกิน 100 กิโลเมตรต่อชั่วโมง (2) เกินกว่าอัตราความเร็วที่กฎหมายกำหนด โดยใช้ความเร็วตั้งแต่ 101 - 110 กิโลเมตรต่อชั่วโมง (3) เกินกว่าอัตราความเร็วที่กฎหมายกำหนด โดยใช้ความเร็วเกิน 110 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ดังกล่าวนี้อาจเป็นการลงโทษที่สอดคล้องกับหลักการลงโทษให้เหมาะสมกับตัวบุคคล กล่าวคือ ยิ่งผู้ขับขี่ใช้ความเร็วมากเท่าไร ก็จะต้องถูกลงโทษในอัตราที่

ข้อหาความผิดในแต่ละกลุ่มตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามบัญชีข้อหาความผิดแนบท้ายระเบียบนี้”

เพิ่มขึ้นตามเงื่อนไขที่กฎหมายได้บัญญัติไว้เท่านั้น แต่ทั้งนี้ การกำหนดอัตราโทษโดยอ้างอิงจากอัตราความเร็วรถเพียงอย่างเดียวโดยไม่ได้คำนึงถึงอัตราความเร็วที่จำกัดในแต่ละเขตพื้นที่ ก็อาจไม่มีเหตุผลมากพอที่จะป้องปรามผู้ขับขี่มิให้ฝ่าฝืนอัตราความเร็วที่จำกัดในแต่ละพื้นที่ได้ เนื่องจากการขับขี่ด้วยอัตราความเร็วสูงสุด 100 กิโลเมตรต่อชั่วโมงยังคงได้รับการตัดคะแนนเพียง 10 คะแนน ตัวอย่างเช่น เขตพื้นที่ชุมชน ก. จำกัดอัตราความเร็วรถบรรทุกและรถบรรทุกคนโดยสารไว้ไม่เกิน 45 กิโลเมตรต่อชั่วโมง นาย A ขับรถบรรทุกด้วยอัตราความเร็ว 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และนาย B ขับรถบรรทุกด้วยอัตราความเร็ว 100 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ทั้งนาย A และนาย B ต่างเป็นผู้ขับขี่ที่ขับรถโดยใช้ความเร็วเกินกว่าอัตราความเร็วที่กฎหมายกำหนด แต่ไม่เกิน 100 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ซึ่งจัดอยู่ในประเภทความผิดกลุ่มที่ 1 ที่ต้องถูกตัดคะแนนครั้งละ 10 คะแนนเท่ากัน แต่จากข้อเท็จจริงอัตราความเร็วที่นาย A และนาย B ใช้มีความแตกต่างกันถึง 40 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และหากพิจารณาถึงผลร้ายที่อาจเกิดขึ้นจากการใช้อัตราความเร็วดังกล่าวของทั้งนาย A และนาย B เปรียบเทียบกันแล้วย่อมก่อให้เกิดความเสียหายที่แตกต่างกัน ดังนั้น การกำหนดบทลงโทษโดยอ้างอิงจากอัตราความเร็วรถเพียงอย่างเดียวอาจไม่บรรลุผลที่จะเป็นการป้องปรามมิให้เกิดการกระทำความผิดอย่างแท้จริง นอกจากนี้ เมื่อพิจารณาถึงการเป็นผู้ขับรถบรรทุกหรือรถบรรทุกคนโดยสารที่ต้องรับผิดชอบต่อชีวิตและทรัพย์สินที่บรรทุกแล้ว ย่อมต้องใช้เวลาในอัตราที่จำกัดอย่างเคร่งครัด เพราะหากเกิดอุบัติเหตุย่อมส่งผลกระทบต่อชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนที่เกี่ยวข้องอีกเป็นจำนวนมาก

ในส่วนของการพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตระเบียบกรมการขนส่งทางบก ว่าด้วย การพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก พ.ศ. 2564 ได้กำหนดหลักเกณฑ์ไว้ในหมวด 3 โดยมีสาระสำคัญที่เชื่อมโยงกับการตัดคะแนนความผิดบัญญัติไว้ในข้อ 16<sup>81</sup> โดยสรุปคือ หากถูกตัดคะแนนจนเหลือ 0 คะแนน จะถูกพักใช้ใบอนุญาต 90 วัน และหากถูกพักใช้ใบอนุญาตเกินกว่า 2 ครั้ง ภายในระยะเวลา 3 ปีนับแต่วันที่ ถูกตัดคะแนนครั้งแรก จะถูกพักใช้ใบอนุญาตเป็นระยะเวลา 180 วัน หรืออาจร้ายแรงจนถึงขั้นถูกเพิกถอนใบอนุญาตได้

<sup>81</sup> ระเบียบกรมการขนส่งทางบก ว่าด้วย การพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก พ.ศ. 2564 ข้อ 16 บัญญัติว่า “ในกรณีผู้ได้รับใบอนุญาตถูกตัดคะแนนจนเหลือ 0 คะแนน ให้นายทะเบียนสั่งพักใช้ใบอนุญาตเป็นระยะเวลา 90 วัน

ในกรณีผู้ได้รับใบอนุญาตถูกพักใช้ใบอนุญาตเกินกว่า 2 ครั้ง ภายในระยะเวลา 3 ปีนับแต่วันที่ ถูกตัดคะแนนครั้งแรก นายทะเบียนจะสั่งพักใช้ใบอนุญาตเป็นระยะเวลา 180 วัน หรือจะสั่งเพิกถอนใบอนุญาตของผู้นั้นเสียก็ได้”



### 2.3.5 พระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ. 2565

พระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ. 2565 ถือเป็นกฎหมายกลางในการพิจารณากำหนดมาตรการสำหรับผู้ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมายที่ไม่ใช่ความผิดร้ายแรง ได้แก่ ความผิดอาญาที่มีโทษปรับสถานเดียว ซึ่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ. 2565 กำหนดให้ผู้กระทำความผิดต้องชำระเงินค่าปรับตามที่กำหนด โดยให้นำอัตราโทษปรับซึ่งเป็นโทษทางอาญาตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายแต่ละฉบับมาใช้ในการลงโทษปรับเป็นพินัยด้วย ทั้งนี้ การปรับเป็นพินัยไม่ถือเป็นโทษปรับทางอาญา จึงไม่มีการจำคุกหรือกักขังแทนค่าปรับ ตลอดจนไม่มีการบันทึกการกระทำความผิดไว้เป็นประวัติอาชญากรรมด้วย

พระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ. 2565 ประกอบไปด้วยส่วนสำคัญทั้งหมด 2 หมวด ได้แก่ หมวด 1 บททั่วไป และหมวด 2 กระบวนการพิจารณาคดี ความผิดทางพินัย โดยมีมาตราสำคัญเกี่ยวกับการกำหนดและการชำระค่าปรับเป็นพินัย ได้แก่ มาตรา 7<sup>82</sup> ซึ่งกำหนดให้ ผู้ที่กระทำความผิดทางพินัยต้องชำระค่าปรับเป็นพินัยตามจำนวนเงินที่เจ้าหน้าที่ของรัฐหรือศาลกำหนด ซึ่งต้องไม่เกินจำนวนสูงสุดที่กฎหมายซึ่งบัญญัติความผิดทางพินัยนั้นบัญญัติไว้ และมาตรา 39<sup>83</sup> กำหนดว่า เมื่อพ้นกำหนด 365 วันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา ให้เปลี่ยนความผิดอาญาที่มีโทษปรับสถานเดียว (ตามกฎหมายในบัญชี 1 ที่แนบท้ายพระราชบัญญัติ) ให้เป็นความผิดทางพินัยแทน และให้ถือว่าอัตราโทษปรับอาญาที่บัญญัติไว้ในกฎหมายดังกล่าว เป็นอัตราค่าปรับเป็นพินัยตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ. 2565

ทั้งนี้ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 เป็นกฎหมายที่ถูกกำหนดไว้ในบัญชี 1 ที่แนบท้ายพระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ. 2565 โดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ถูกกำหนดไว้ในลำดับที่ 67 และพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ถูกกำหนดไว้ในลำดับที่ 8 ดังนั้น โทษปรับสถานเดียวตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติ

<sup>82</sup> พระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ. 2565 มาตรา 7 บัญญัติว่า “ผู้ใดกระทำความผิดทางพินัยต้องชำระค่าปรับเป็นพินัยตามจำนวนเงินที่เจ้าหน้าที่ของรัฐหรือศาลกำหนดตามวิธีการที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้ ซึ่งต้องไม่เกินจำนวนสูงสุดที่กฎหมายซึ่งบัญญัติความผิดทางพินัยนั้นบัญญัติไว้ เว้นแต่พระราชบัญญัตินี้จะบัญญัติไว้เป็นอย่างอื่น”

<sup>83</sup> พระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ. 2565 มาตรา 39 บัญญัติว่า “เมื่อพ้นกำหนดสามร้อยหกสิบห้าวันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา ให้เปลี่ยนความผิดอาญาที่มีโทษปรับสถานเดียวตามกฎหมายในบัญชี 1 ท้ายพระราชบัญญัตินี้ เป็นความผิดทางพินัยตามพระราชบัญญัตินี้ และให้ถือว่าอัตราโทษปรับอาญาที่บัญญัติไว้ในกฎหมายดังกล่าว เป็นอัตราค่าปรับเป็นพินัยตามพระราชบัญญัตินี้”

การขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 จึงถูกเปลี่ยนเป็นความผิดทางพินัยตั้งแต่วันที่ 25 ตุลาคม 2566 ซึ่งเป็นวันที่พ้นกำหนด 365 วันนับแต่วันที่พระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ. 2565 ได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา ตามความในมาตรา 39 แห่งพระราชบัญญัติดังกล่าว และให้ถือว่าอัตราโทษปรับอาญาที่มีอยู่เดิมนั้นเปลี่ยนเป็นอัตราค่าปรับเป็นพินัย โดยไม่ถือเป็นโทษปรับทางอาญาอีกต่อไป จึงไม่มีการจำคุกหรือกักขังแทนค่าปรับ และไม่มีการบันทึกเป็นประวัติอาชญากรรม ดังนั้น ความผิดฐานขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดตามมาตรา 67 ประกอบมาตรา 152 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งมีระวางโทษปรับสถานเดียวไม่เกิน 4,000 บาท จึงถูกเปลี่ยนเป็นอัตราค่าปรับเป็นพินัย โดยผลของพระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ. 2565 ดังกล่าวด้วย

ตารางสรุปบทลงโทษในความผิดฐานขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด  
เปรียบเทียบระหว่าง ประเทศไทย ประเทศญี่ปุ่น และประเทศอังกฤษ

| ประเทศ | ประเภทถนน/<br>ประเภทความผิด   | อัตราความเร็วที่จำกัด/<br>อัตราความเร็วที่ฝ่าฝืน   | บทลงโทษ   |
|--------|---|--|---|
| ไทย    | กำหนดประเภทถนน<br>ออกเป็น 6 ประเภทตาม<br>กฎกระทรวงกำหนดอัตรา<br>ความเร็วสำหรับการขับรถ<br>ในทางเดินรถ พ.ศ. 2564 | อัตราความเร็วที่จำกัด<br>ต่ำสุดไม่เกิน 60 กิโลเมตร<br>ต่อชั่วโมงและสูงสุดไม่เกิน<br>90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง<br>โดยแบ่งตามประเภทถนน<br>ดังนี้ | ปรับไม่เกิน 4,000 บาท<br>ตามมาตรา 67 วรรคหนึ่ง<br>ประกอบมาตรา 152 แห่ง<br>พระราชบัญญัติจราจรทาง<br>บก พ.ศ. 2522 |
|        | (1) ทางเดินรถที่อยู่ในเขต<br>กรุงเทพมหานคร เขตเมือง<br>พัทยา เขตเทศบาลนคร<br>เขตเทศบาลเมือง หรือเขต<br>ชุมชน    | ไม่เกิน 60 กิโลเมตรต่อ<br>ชั่วโมง  |   |
|        | (2) ทางเดินรถที่อยู่นอก<br>เขตกรุงเทพมหานคร เขต<br>เมืองพัทยา เขตเทศบาล<br>นคร เขตเทศบาลเมือง<br>และเขตชุมชน    | ไม่เกิน 80 กิโลเมตรต่อ<br>ชั่วโมง  |   |

| ประเทศ  | ประเภทถนน/<br>ประเภทความผิด  | อัตราความเร็วที่จำกัด/<br>อัตราความเร็วที่ฝ่าฝืน               | บทลงโทษ  |
|---------|--|--|--|
|         | (3) ทางเดินรถที่อยู่นอก<br>เขตกรุงเทพมหานคร เขต<br>เมืองพัทยา เขตเทศบาล<br>นคร เขตเทศบาลเมือง<br>และเขตชุมชน โดย<br>ทางเดินรถนั้นได้จัดแบ่ง<br>ช่องเดินรถในทิศทาง<br>เดียวกันไว้ตั้งแต่สองช่อง<br>ขึ้นไปและมีเกาะกลาง<br>ถนน | ไม่เกิน 90 กิโลเมตรต่อ<br>ชั่วโมง                              |  |
|         | (4) ทางเดินรถบนทาง<br>ขนาน   | ไม่เกิน 60 กิโลเมตรต่อ<br>ชั่วโมง                              |  |
|         | (5) ทางเดินรถบนทาง<br>พิเศษ และทางเดินรถนั้น<br>อยู่ในระดับเหนือหรือใต้<br>พื้นดินหรือพื้นน้ำ  | ไม่เกิน 80 กิโลเมตรต่อ<br>ชั่วโมง                              |  |
|         | (6) ทางเดินรถบนทาง<br>พิเศษ และทางเดินรถนั้น<br>อยู่ในระดับพื้นดิน   | ไม่เกิน 90 กิโลเมตรต่อ<br>ชั่วโมง                              |  |
| ญี่ปุ่น | ทางหลวง  | ฝ่าฝืนโดยใช้ความเร็ว<br>ตั้งแต่<br>1-39 กิโลเมตรต่อชั่วโมง     | ปรับสูงสุด 35,000 เยน                                  |
|         |  | ฝ่าฝืนโดยใช้ความเร็ว<br>ตั้งแต่<br>40 กิโลเมตรต่อชั่วโมงขึ้นไป | ปรับสูงสุด 100,000 เยน<br>หรือ<br>จำคุกไม่เกิน 6 เดือน |

| ประเทศ | ประเภทถนน/<br>ประเภทความผิด   | อัตราความเร็วที่จำกัด/<br>อัตราความเร็วที่ฝ่าฝืน   | บทลงโทษ  |
|--------|---|--|--|
|        | ถนนทั่วไป   | ฝ่าฝืนโดยใช้ความเร็ว<br>ตั้งแต่ 1-29 กิโลเมตร<br>ต่อชั่วโมง  | ค่าปรับสูงสุดถึง 18,000<br>เยน                           |
|        |   | ฝ่าฝืนโดยใช้ความเร็ว<br>ตั้งแต่<br>30 กิโลเมตรต่อชั่วโมงขึ้นไป   | ค่าปรับสูงสุด 100,000<br>เยน หรือจำคุกไม่เกิน 6<br>เดือน |
| อังกฤษ | แบ่งความผิดเป็นหมวด<br>ตามความร้ายแรงของการ<br>ฝ่าฝืนใช้ความเร็วเกินกว่า<br>อัตราที่กำหนดในแต่ละ<br>ท้องที่ |  | ค่าปรับอ้างอิงตามฐาน<br>รายได้ของผู้กระทำ<br>ความผิด     |
|        | หมวด A  | ฝ่าฝืนโดยใช้ความเร็ว<br>ตั้งแต่<br>1 – 20 ไมล์ต่อชั่วโมง   | 25 – 75% (0.25 - 0.75<br>เท่า) ของรายได้ต่อสัปดาห์       |
|        | หมวด B  | ฝ่าฝืนโดยใช้ความเร็ว<br>ตั้งแต่<br>11 – 30 ไมล์ต่อชั่วโมง  | 75 – 125% (0.75 - 1.25<br>เท่า) ของรายได้ต่อสัปดาห์      |
|        | หมวด C  | ฝ่าฝืนโดยใช้ความเร็ว<br>ตั้งแต่<br>21 ไมล์ต่อชั่วโมงขึ้นไป<br>จนถึง<br>31 ไมล์ต่อชั่วโมงขึ้นไป<br>(ขึ้นอยู่กับแหล่งที่จำกัด<br>ความเร็ว) | 125 – 175% (1.25 -<br>1.75 เท่า) ของรายได้ต่อ<br>สัปดาห์ |

ตารางสรุปการกำหนดคะแนนความประพฤติของผู้ขับขี่เปรียบเทียบระหว่าง  
ประเทศไทย ประเทศญี่ปุ่น และประเทศอังกฤษ

| ประเทศ  | ความผิด   | คะแนนเต็ม | คะแนนที่ถูกตัด/<br>คะแนนที่ได้รับ                 |
|---------|---|-----------|---|
| ไทย     | ขับรถเร็วเกินกำหนด<br>(กรณีผู้ขับรถตาม<br>กฎหมายว่าด้วยการ<br>ขนส่งทางบก) | 100 คะแนน | ตัด 10 - 30 คะแนน<br>ตามช่วงความเร็วที่ฝ่า<br>ฝืน |
| ญี่ปุ่น | อัตราความเร็วที่ฝ่าฝืน<br>(กม./ชม.)                                       | 15 คะแนน  | รับคะแนนความผิด                                   |
|         | น้อยกว่า 20   |           | 1 คะแนน   |
|         | 20 ขึ้นไป<br>แต่น้อยกว่า 25   |           | 2 คะแนน   |
|         | 25 ขึ้นไป<br>แต่น้อยกว่า 30   |           | 3 คะแนน   |
|         | 30 ขึ้นไป<br>แต่น้อยกว่า 50   |           | 6 คะแนน   |
|         | มากกว่า 50  |           | 12 คะแนน  |
| อังกฤษ  | หมวด A  | 12 คะแนน  | รับคะแนนความผิด<br>3 คะแนน                        |
|         | หมวด B  |           | รับคะแนนความผิด<br>4 - 6 คะแนน                    |
|         | หมวด C  |           | รับคะแนนความผิด<br>6 คะแนน                        |

## บทที่ 4

# วิเคราะห์มาตรการลงโทษผู้ขับขี่รถบรรทุกและรถบรรทุกคนโดยสาร ฐานขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด

อุบัติเหตุทางถนนที่เกิดจากรถบรรทุกและรถบรรทุกคนโดยสารนับเป็นปัญหาสำคัญที่ส่งผลกระทบต่อชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนเป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะในกรณีรถบรรทุกย่อมมีขนาดใหญ่กว่ารถยนต์ทั่วไปหากเกิดกรณีเฉี่ยวชนย่อมก่อให้เกิดความเสียหายเป็นวงกว้าง ไม่ว่าจะเป็นการจลาจลที่ติดขัดเนื่องจากรถบรรทุกกีดขวางทางจราจร หรือบางกรณีมีสิ่งของที่บรรทุกตกกระจัดกระจายกีดขวางทางจราจรกระทบต่อประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนเป็นวงกว้างดังปรากฏเป็นข่าวหลายครั้ง<sup>84</sup> หรือบางกรณีอาจร้ายแรงถึงขั้นสูญเสียชีวิตโดยเฉพาะในกรณีรถบรรทุกคนโดยสารเกิดอุบัติเหตุย่อมกระทบต่อชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนผู้โดยสารรถเป็นจำนวนมาก และจากรายงานการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุจากรถบรรทุก ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2566 ของกลุ่มแผนกความปลอดภัย สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก สังกัดกรมการขนส่งทางบก พบว่าสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุโดยรถบรรทุกประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2566 มีสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่ เกิดจากพฤติกรรมของผู้ขับขี่เรียงตามลำดับดังนี้<sup>85</sup>

อันดับที่ 1 คิดเป็นร้อยละ 20.63 ได้แก่ ความประมาท

อันดับที่ 2 คิดเป็นร้อยละ 16.11 ได้แก่ การขับตามหลังในระยะกระชั้นชิด

อันดับที่ 3 คิดเป็นร้อยละ 11.39 ได้แก่ การขับรถด้วยความเร็ว

อันดับที่ 4 คิดเป็นร้อยละ 9.23 ได้แก่ การหลับใน

อันดับที่ 5 คิดเป็นร้อยละ 8.45 ได้แก่ การขับรถตัดหน้าในระยะกระชั้นชิด

จากสถิติดังกล่าวจะเห็นได้ว่า หนึ่งในปัจจัยหลักของการเกิดอุบัติเหตุ คือ ปัจจัยด้านผู้ขับขี่ ที่มีพฤติกรรมการขับขี่ด้วยความประมาท เช่น ขับในระยะกระชั้นชิด หรือขับรถด้วยความเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด เป็นต้น พฤติกรรมประมาทของผู้ขับขี่รถบรรทุกและรถบรรทุกคนโดยสารก่อให้เกิดผลกระทบต่อชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนส่วนรวมที่รัฐต้องหาทางแก้ไขเพื่อลด

<sup>84</sup> สำนักข่าวไทยรัฐออนไลน์, สลด 6 ล้อบรรทุกไถ่เนื้อ 2 พันตัว พลิกคว่ำ เทกระเจาด ทำตายเกื่อนถนน, <https://www.thairath.co.th/news/local/south/2715691> , สืบค้นเมื่อวันที่ 8 ธันวาคม 2566.

<sup>85</sup> รายงานการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุจากรถบรรทุก ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2566 , กลุ่มแผนกความปลอดภัย สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก กรมการขนส่งทางบก, 2566.

ความสูญเสียในสังคม ซึ่งสิ่งเหล่านี้ล้วนเป็นปัญหาจราจรที่รัฐต้องหาทางรับมือโดยการออกกฎหมาย เพื่อควบคุมสถานการณ์และป้องปรามการกระทำผิดที่อาจเกิดขึ้น

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เป็นกฎหมายที่รัฐออกมาบังคับใช้เพื่อกำหนด กฎเกณฑ์เกี่ยวกับการจราจรและกำหนดบทลงโทษแก่ผู้ขับขี่ทั้งหลาย ซึ่งเป็นการที่รัฐได้สร้างกฎเกณฑ์ ขึ้นเพื่อให้สังคมถือปฏิบัติตาม โดยหวังผลให้เกิดความเป็นระเบียบเรียบร้อยในสังคม และเพื่อป้องกัน ไม่ให้เกิดความเสียหายร้ายแรงในอนาคต ความผิดเกี่ยวกับการจราจรนี้จึงมีลักษณะเป็นความผิด อาญาประเภทความผิดเพราะกฎหมายห้าม (mala prohibita) ตามแนวคิดในการกำหนดความผิด อาญา ซึ่งในกรณีผู้ขับขี่รถบรรทุกและรถบรรทุกทุกคนโดยสารขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้กำหนดโทษทางอาญา ได้แก่ โทษปรับสถานเดียว ใน อัตราไม่เกิน 4,000 บาท ตามมาตรา 67 ประกอบกับมาตรา 152 แม้ตามแนวคิดเกี่ยวกับโทษปรับ และการบังคับโทษปรับ การกำหนดโทษปรับจะมีประโยชน์ในแง่ของการบริหารจัดการงบประมาณ ของรัฐ เนื่องจากรัฐไม่ต้องจัดสรรทรัพยากรมาเพื่อรองรับการลงโทษปรับ ทั้งยังสร้างรายได้ให้กับรัฐ อีกด้วย แต่จำนวนโทษปรับในข้อหาดังกล่าวที่กำหนดจำนวนไว้ไม่เกิน 4,000 บาท ซึ่งเป็นการกำหนด โทษปรับในรูปแบบของการกำหนดอัตราค่าปรับสูงสุด จึงทำให้เกิดเป็นปัญหาการใช้ดุลพินิจของเจ้า พนักงานจราจร และเพื่อไม่ให้เกิดปัญหาการใช้ดุลพินิจที่ไม่เหมาะสมในกรณีดังกล่าว สำนักงาน ตำรวจแห่งชาติจึงออกประกาศกำหนดจำนวนค่าปรับตามที่เปรียบเทียบสำหรับความผิดฐานดังกล่าว ไว้ที่จำนวน 500 บาท ซึ่งเป็นจำนวนค่าปรับที่น้อยมาก เมื่อเทียบกับสภาพเศรษฐกิจในปัจจุบัน ทั้ง เมื่อพิจารณาถึงทฤษฎีการลงโทษแบบช่มช้อย์ยิ่ง ที่มีลักษณะเป็นการแสดงให้เห็นในสังคมเกิดความ เกรงกลัวต่อโทษที่จะได้รับหากต้องตกเป็นผู้กระทำความผิด กล่าวคือ เป็นการข่มขู่ให้สังคมตระหนัก ถึงโทษที่จะได้รับและไม่กล้าทำความผิด การกำหนดอัตราโทษเพียง 500 บาทในความผิดฐานดังกล่าว จึงยังไม่เพียงพอที่จะข่มขู่ผู้ขับขี่รถบรรทุกและรถบรรทุกทุกคนโดยสาร รวมถึงเหล่าผู้ประกอบการ รถบรรทุกได้ เนื่องจากผู้ประกอบการรถบรรทุกส่วนใหญ่ให้ความสำคัญเกี่ยวกับการขนส่งในแต่ละ รอบให้ได้จำนวนมากรวมถึงสามารถขนส่งได้อย่างรวดเร็วเพื่อความคุ้มค่าทางธุรกิจ แต่กลับให้ความ สนใจเรื่องความปลอดภัยในการขับขี่น้อย<sup>86</sup> เมื่อจำนวนค่าปรับในความผิดฐานขับรถเร็วเกินกว่าอัตรา ที่กฎหมายกำหนดถูกกำหนดไว้เพียง 500 บาท จึงไม่อาจข่มขู่ให้ผู้ประกอบการรถบรรทุกเกรงกลัวได้ เลยเมื่อเทียบกับมูลค่าทางเศรษฐกิจที่ต้องเสียไปหากมีการขนส่งล่าช้าเกินกำหนด หรือขนส่งได้ จำนวนน้อยรอบ นอกจากนี้ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 67 ประกอบกับมาตรา

<sup>86</sup> มหันตภัยตู้คอนเทนเนอร์ ภัยใกล้ตัวที่ไม่อาจละเลย : ทีมข่าวรายงานพิเศษ, [http://www.roadsafetythai.org/content\\_news/ข่าวสารความเคลื่อนไหว-28-2.html](http://www.roadsafetythai.org/content_news/ข่าวสารความเคลื่อนไหว-28-2.html) , สืบค้นเมื่อวันที่ 26 เมษายน 2567.

152 ดังกล่าว ยังเป็นกฎหมายซึ่งได้กำหนดโทษอย่างกว้างขวางสำหรับความผิดหลายกรณี จึงไม่ได้มีการกำหนดรายละเอียดของการลงโทษฐานผู้ขับขี่รถบรรทุกและรถบรรทุกคนโดยสารฐานขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดไว้เป็นการเฉพาะ โดยการกำหนดเฉพาะอัตราค่าปรับสูงสุดและให้เป็นดุลพินิจของผู้บังคับใช้กฎหมายในการกำหนดค่าปรับตามความร้ายแรง และสำนักงานตำรวจแห่งชาติได้กำหนดค่าปรับไว้จำนวน 500 บาทอัตราเดียวนั้น จึงยังไม่สอดคล้องกับหลักการลงโทษให้เหมาะสมกับตัวบุคคล ที่มุ่งเน้นเอาตัวผู้กระทำความผิดเป็นประธาน ที่จะต้องคำนึงถึงข้อเท็จจริงหรือพฤติการณ์แห่งการกระทำความผิดเป็นสำคัญ นอกจากนี้ยังต้องคำนึงถึงข้อเท็จจริงส่วนบุคคล ได้แก่ รูปแบบเฉพาะในการกระทำความผิด ความประพฤติดังกล่าว เป็นต้น ด้วย

ดังนั้น การนำวิธีการแนวคิด ตามทฤษฎี และหลักการต่างๆ เช่น แนวคิดในการกำหนดความผิดทางอาญา แนวคิดเกี่ยวกับโทษปรับและการบังคับโทษปรับ ทฤษฎีการลงโทษแบบข่มขู่ยับยั้ง ทฤษฎีอรรถประโยชน์ ทฤษฎีความรับผิดชอบโดยเคร่งครัด หลักการกำหนดโทษอาญา หลักการลงโทษให้เหมาะสมกับตัวบุคคล และหลักค่าเสียหายเชิงลงโทษ มาปรับใช้จึงจำเป็นต้องวิเคราะห์เปรียบเทียบมาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการลงโทษผู้ขับขี่รถบรรทุกและรถบรรทุกคนโดยสารฐานขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดในประเทศไทยและต่างประเทศ ได้แก่ ประเทศญี่ปุ่น และประเทศอังกฤษ เพื่อเสนอแนะแนวทางที่เหมาะสมในการกำหนดมาตรการทางกฎหมายที่สามารถป้องปรามการกระทำความผิดของผู้ขับขี่รถบรรทุกและรถบรรทุกคนโดยสารฐานขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดได้อย่างมีประสิทธิภาพ และเพื่อนำไปสู่การคุ้มครองชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนในภาพรวม

## 1. ปัญหาเกี่ยวกับมาตรการบังคับทางอาญาที่ไม่เหมาะสม

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ถือเป็นกฎหมายหลักที่กำหนดกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมดูแลการจราจรทางบกทั้งหมดไว้ โดยมีกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 กฎกระทรวงกำหนดอัตราความเร็วสำหรับการขับรถในทางเดินรถ พ.ศ. 2564 ระเบียบกรมการขนส่งทางบก ว่าด้วย การพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก พ.ศ. 2564 ซึ่งในส่วนของการกำหนดโทษในความผิดฐานผู้ขับขี่รถบรรทุกและรถบรรทุกคนโดยสารฐานขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด ได้ถูกกำหนดรวมไว้อย่างกว้างขวางใน พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 152 ซึ่งมาตราดังกล่าวนี้นี้เป็นการกำหนดบทลงโทษเกี่ยวกับการฝ่าฝืนกระทำความผิดทางจราจรไว้หลากหลายฐานความผิดด้วยกัน เช่น ความผิดฐานนำรถที่ไม่ได้ติดแผ่นป้ายที่กฎหมายกำหนดมาใช้ในทางเดินรถ ความผิดฐาน



ใช้ไฟสัญญาณแสงวับวาบ หรือเสียงสัญญาณไซเรน หรือเสียงสัญญาณอย่างอื่น ในระดับที่ตั้งเกินสมควร ซึ่งเหล่านี้ล้วนเป็นความผิดที่ไม่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุร้ายแรงถึงแก่ชีวิตหรือเป็นการทำลายทรัพย์สินอื่นใดได้ นอกจากนี้การกำหนดโทษในความผิดฐานขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดตามมาตรา 67 ประกอบมาตรา 152 ยังเป็นการกำหนดบทลงโทษฐานดังกล่าวไว้อย่างกว้างขวาง กล่าวคือ ไม่ได้กำหนดจำแนกประเภทของรถ หรือความเร็วที่ฝ่าฝืน จึงเป็นปัญหาการใช้ดุลพินิจของผู้บังคับใช้กฎหมาย โดยผู้ฝ่าฝืนกระทำความผิดตามมาตรา 152 นี้จะได้รับโทษปรับสูงสุดเพียงสี่พันบาท ดังนั้น จะเห็นได้ว่ากฎหมายจราจรของประเทศไทยไม่ได้มีการกำหนดโทษในความผิดฐานขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดไว้เป็นการเฉพาะ จึงทำให้บทลงโทษดังกล่าวไม่มีลักษณะเป็นการป้องปรามการกระทำความผิดที่ตรงเป้าหมาย และไม่อาจส่งผลให้ผู้ขับขี่รถบรรทุกและรถบรรทุกคนโดยสารตระหนักถึงโทษที่อาจได้รับการปรับเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด อันเป็นหนึ่งในปัจจัยที่ส่งผลให้เกิดความประมาทขึ้นให้สำหรับผู้ขับขี่ และอาจกระทบต่อความปลอดภัยสาธารณะต่อไป

จากการศึกษาผลกระทบต่อความปลอดภัยของสาธารณะ พบว่าหากรถบรรทุกเป็นต้นเหตุในการก่อให้เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนจะเกิดความเสียหายต่อชีวิตและทรัพย์สินแก่ประชาชนโดยรอบเป็นจำนวนมาก เช่น กรณีรถบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ที่มีขนาดใหญ่และภายในบรรจุสินค้ามากกว่า 30 ตันขึ้นไป และต้องมีการขนส่งสินค้ากระจายไปตามจุดหมายปลายทางต่างๆ จึงมีการใช้เส้นทางสัญจรร่วมกับผู้ใช้รถใช้ถนนทั่วไปด้วย ซึ่งพบข้อมูลสถิติจากสมาพันธ์ผู้ประกอบการขนส่งระบุว่า กรณีอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นโดยมีต้นเหตุจากรถบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ สาเหตุส่วนใหญ่เกิดจากความประมาทของผู้ประกอบการและผู้ขับขี่ ที่ทำการลือคส่วนของตู้คอนเทนเนอร์ไม่ครบถ้วน ประกอบกับการขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด จึงทำให้เกิดการตกหล่นของตู้คอนเทนเนอร์ซึ่งก่อให้เกิดความเสียหายในวงกว้าง เนื่องจากในการประกอบธุรกิจขนส่งผู้ประกอบการรถบรรทุกส่วนใหญ่ไม่ได้ให้ความสำคัญเรื่องความปลอดภัยในการขับขี่ แต่มุ่งเน้นให้รถสามารถขนส่งได้มากที่สุดในแต่ละวัน เพื่อทันกำหนดเวลาและเงื่อนไขการว่าจ้าง จึงไม่เข้มงวดกวดขันในส่วนของคนขับรถและการขับขี่ และโดยเฉลี่ยแล้วอุบัติเหตุจากรถบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ดังกล่าวเกิดขึ้นในความถี่ประมาณ 2-3 เดือนครั้ง ซึ่งความเสียหายที่ได้รับนอกจากชีวิตและทรัพย์สินที่ต้องเสียหายแล้ว ยังกระทบต่อการดำเนินชีวิตของประชาชนทั่วไป เนื่องจากอุบัติเหตุจากรถบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ดังกล่าวเมื่อเกิดขึ้นแล้วมักกีดขวางทางจราจร ก่อให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดยาวหลายกิโลเมตรตามมาด้วย<sup>87</sup>

<sup>87</sup> มหันตภัยตู้คอนเทนเนอร์ ภัยใกล้ตัวที่ไม่อาจละเลย : ทีมข่าวรายงานพิเศษ, [http://www.roadsafetythai.org/content\\_news/ข่าวสารความเคลื่อนไหว-28-2.html](http://www.roadsafetythai.org/content_news/ข่าวสารความเคลื่อนไหว-28-2.html) , สืบค้นเมื่อวันที่ 26 เมษายน 2567.

นอกจากนี้ ยังปรากฏข่าวอุบัติเหตุรถบรรทุกขนาดใหญ่ที่ใช้ความเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด จนเกิดเหตุเฉี่ยวชนและก่อให้เกิดความเสียหายเป็นวงกว้างในสื่อสังคมออนไลน์อยู่เสมอ เช่น

- กรณีเหตุรถบรรทุกพ่วง 18 ล้อ เสียหลักเข้าพุ่มชนรถของชาวบ้านได้รับความเสียหายจำนวน 7 คัน เหตุเกิดบนถนนสาย 42 จังหวัดปัตตานี เมื่อวันที่ 13 กุมภาพันธ์ 2566 ซึ่งกล้องวงจรปิดบริเวณดังกล่าว สามารถบันทึกภาพได้ว่ารถบรรทุกพ่วง 18 ล้อได้ขับเคลื่อนด้วยความเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด จนเกิดการเสียหลัก ทำให้ส่วนพ่วงท้ายสะบัด และไม่สามารถควบคุมรถได้ จึงพุ่งเข้าชนรถของชาวบ้านที่กำลังจอดรอกลับรถได้รับความเสียหายดังกล่าว<sup>88</sup>
- กรณีรถบรรทุกพ่วงใช้ความเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด จนเสียหลักพุ่มชนท้ายรถแท็กซี่อย่างแรงจนทำให้คนขับแท็กซี่และผู้โดยสารเสียชีวิต เหตุเกิดขึ้นเมื่อวันที่ 17 ตุลาคม 2566 บริเวณเขตพื้นที่สถานีตำรวจภูธรโพหัก จังหวัดราชบุรี<sup>89</sup>
- กรณีรถบรรทุกคนโดยสารของบริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส) ขับรถด้วยความเร็วสูงจนไม่สามารถควบคุมรถได้จนเป็นเหตุให้รถเสียหลักตกเขา ทำให้มีผู้เสียชีวิต 18 ราย และผู้ได้รับบาดเจ็บ 20 ราย เหตุเกิดเมื่อวันที่ 22 พฤศจิกายน 2559 บริเวณเขาพลึง ทางหลวงหมายเลข 11 จังหวัดอุดรธานี<sup>90</sup>
- กรณีรถบรรทุกคนโดยสารสายกรุงเทพฯ-พนมไพร ขับรถด้วยความเร็วสูงในขณะที่ฝนตกหนัก เป็นเหตุให้เสียหลักพลิกคว่ำ และทำให้มีผู้เสียชีวิต 6 ราย และผู้ได้รับบาดเจ็บ 54 ราย เหตุเกิดเมื่อวันที่ 6 มกราคม 2562 บริเวณถนนพหลโยธิน ขาเข้ากรุงเทพฯ จังหวัดปทุมธานี<sup>91</sup>

<sup>88</sup> กล้องวงจรปิดเหตุการณ์นาทีชีวิตสุดระทึก รถบรรทุกพ่วงขับเร็ว เสียหลักชนรถอยู่เทิร์นระนาว 7 คัน คนขับหลบหนี โชคดีไม่มีคนเจ็บ, <https://news.ch7.com/detail/624120> , สืบค้นเมื่อวันที่ 26 เมษายน 2567.

<sup>89</sup> ตำรวจแจงกรณีไซเชี่ยลแชร์อุบัติเหตุรถแท็กซี่พุ่มชนท้ายดับพร้อมผู้โดยสาร แต่จนท.ซีมี ความผิดร่วม, <https://ch3plus.com/news/socialnews/morning/372850> , สืบค้นเมื่อวันที่ 26 เมษายน 2567.

<sup>90</sup> ขับเร็วจริง! คนขับทัวร์ บขส.รับบั้งลงเขาจนตกเหวดับ 18 เจ็บ 20, <https://mgronline.com/local/detail/9590000120424> สืบค้นเมื่อวันที่ 26 เมษายน 2567.

<sup>91</sup> คนขับรถทัวร์อ้าแงฝนตกถนนลื่น หักหลบรถคันอื่น จนเสียหลักพลิกคว่ำ เสียชีวิต 6 ราย บาดเจ็บ 54 ราย ผู้โดยสารยันขับเร็ว ด้านขนส่งปรับเงินคนขับไม่เกิน 5 พัน, <https://highlight.kapook.com/view/182357> สืบค้นเมื่อวันที่ 26 เมษายน 2567.

- กรณีรถบรรทุกคนโดยสารไม่ประจำทาง ขับด้วยความเร็วสูงเฉี่ยวชนรถยนต์กระบะอย่างแรง เป็นเหตุให้มีผู้เสียชีวิต 3 ราย และบาดเจ็บ 1 ราย เหตุเกิดเมื่อวันที่ 9 มีนาคม 2563 บริเวณถนนชุมพร-บ่อนไก่ จังหวัดชุมพร<sup>92</sup>
- กรณีรถบรรทุกคนโดยสาร 2 ชั้นสายกรุงเทพมหานคร-บึงกาฬ ขับรถด้วยความประมาทใช้ความเร็วสูง จนเสียหลักชนตอม่อเสาป้ายบอกเส้นทาง ทำให้มีผู้เสียชีวิต 2 รายและบาดเจ็บ 43 ราย เหตุเกิดเมื่อวันที่ 19 มีนาคม 2567 บริเวณเขตเทศบาลนคร จังหวัดนครราชสีมา<sup>93</sup>

อุบัติเหตุดังกล่าวล้วนเกิดขึ้นจากความประมาทของผู้ขับรถบรรทุกและรถบรรทุกคนโดยสารที่ใช้ความเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดทั้งสิ้น และจะเห็นได้ว่าความเสียหายที่เกิดจากอุบัติเหตุของรถบรรทุกและรถบรรทุกคนโดยสารดังกล่าว ส่งผลเสียหายเป็นวงกว้าง และมักมีผู้เสียชีวิตไม่มากนักน้อย เนื่องจากขนาดรถที่มีขนาดใหญ่ เมื่อประกอบกับการใช้ความเร็วสูงจึงมีอัตราการสูญเสียมากกว่ารถยนต์ขนาดเล็ก และแม้เมื่อเกิดความเสียหายต่อชีวิตและทรัพย์สินขึ้นแล้วผู้กระทำความผิดจะมีหน้าที่ในการชดเชยต่อความเสียหายที่เกิดขึ้น แต่ในหลายกรณีผู้ที่ได้รับความเสียหายจากอุบัติเหตุดังกล่าวต้องเสียชีวิต หรือบางรายอาจต้องพิการจนเสียความสามารถในการทำงานหาเลี้ยงชีพตามปกติไปทั้งโดยชั่วคราวหรือโดยถาวร การชดเชยด้วยเงินหรือทรัพย์สินย่อมไม่อาจเพียงพอต่อความเสียหายที่เกิดขึ้น นอกจากนี้ ยังอาจมีผู้ที่ได้รับผลกระทบโดยอ้อมอีกเป็นจำนวนมาก เช่น บุคคลในครอบครัวที่ต้องเสียบุคคลสำคัญที่เป็นเสาหลักในการหาเลี้ยงครอบครัวไปในเหตุการณ์อุบัติเหตุดังกล่าว ย่อมเกิดเป็นปัญหาทางสังคมตามมา ดังนั้น เพื่อเป็นการป้องกันมิให้เกิดความเสียหายต่อสังคมส่วนรวม รัฐจึงมีหน้าที่ในการออกกฎหมายเพื่อป้องกัน เพราะในกรณีนี้แม้เหตุการณ์ความเสียหายจะยังไม่เกิดขึ้น แต่เมื่อเทียบกับประโยชน์ในการรักษาความสงบเรียบร้อยในสังคมก็ถือว่าการลงโทษมีความจำเป็นเพื่อรักษาไว้ซึ่งความสุขของคนในสังคม ตามแนวทฤษฎีอรรถประโยชน์ ที่ถือประโยชน์ หรือความสุขของคนในสังคมไว้เป็นที่ตั้ง สิ่งใดที่ก่อให้เกิดประโยชน์และทำให้สังคมมีความสุขถือเป็นสิ่งที่ถูกต้องเหมาะสม ในกรณีนี้ รัฐจึงมีหน้าที่ในการออกกฎหมายเพื่อป้องกัน โดยการกำหนดมาตรการลงโทษอย่างเหมาะสม และสามารถใช้ข่มขู่เป็นการทั่วไปได้ตามแนวทฤษฎีการลงโทษแบบข่มขู่ยับยั้ง ทั้งนี้ เพื่อให้ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องทั้งหลายเกิดความเคารพและยำเกรงต่อกฎหมายและเลือกที่จะยึดถือกฎหมายดังกล่าวมาปฏิบัติอย่างเคร่งครัด

<sup>92</sup> สยอง!รถทัวร์ชนรถกระบะพังยับเยินจนกลายเป็นเศษเหล็กตาย 3 เจ็บ 1, <https://www.posttoday.com/politics/617106> สืบค้นเมื่อวันที่ 26 เมษายน 2567.

<sup>93</sup> รถทัวร์ 2 ชั้นคว่ำ พบขับมาเร็วตอนลงสะพาน ทำเสียหลักชนตอม่อ คนขับตาย 2 ศพ, <https://www.amarintv.com/news/detail/210712> , สืบค้นเมื่อวันที่ 26 เมษายน 2567.

สำหรับบรรดานานาอารยะประเทศที่สังเกตเห็นถึงความสำคัญของการขับขี่โดยใช้ความเร็วตามอัตราที่กฎหมายกำหนด ย่อมเห็นว่าการที่ผู้ขับขี่ฝ่าฝืนกฎหมายโดยใช้ความเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดนั้น เป็นจุดเริ่มต้นของความประมาทและอาจก่อให้เกิดความเสียหายต่อชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนส่วนรวมได้ จึงมีการกำหนดบทลงโทษฐานขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดให้สอดคล้องกับความร้ายแรงของการกระทำความผิด โดยการกำหนดโทษปรับแบบอัตราก้าวหน้า ซึ่งทำให้ผู้บังคับใช้กฎหมายสามารถปรับบทลงโทษให้เหมาะสมกับผู้กระทำความผิดได้ตามหลักเกณฑ์ที่กำหนด ดังเช่น ประเทศอังกฤษ และประเทศญี่ปุ่น ที่ได้มีการกำหนดแนวทางการลงโทษผู้ขับขี่ฐานใช้ความเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดแบบอัตราก้าวหน้า แต่อย่างไรก็ตาม การกำหนดโทษแบบอัตราก้าวหน้าของทั้งสองประเทศก็ยังมีแนวทางการกำหนดโทษที่แตกต่างกันออกไป ซึ่งเป็นลักษณะที่เหมาะสมตามสภาพเศรษฐกิจ สังคม และความพร้อมของแต่ละประเทศ

ในประเทศญี่ปุ่นมีการกำหนดอัตราความเร็วของผู้ขับขี่โดยแบ่งอัตราที่จำกัดตามประเภทของถนน ได้แก่ ถนนทั่วไปให้ใช้ความเร็วได้ไม่เกิน 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และทางด่วนพิเศษให้ใช้ความเร็วได้ไม่เกิน 100 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และมีการกำหนดอัตราโทษของผู้ที่ฝ่าฝืนโดยการกำหนดโทษปรับแบบอัตราก้าวหน้า ได้แก่ ในถนนประเภททั่วไป หากผู้ขับขี่ฝ่าฝืนขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด 1-29 กิโลเมตรต่อชั่วโมง มีโทษปรับสูงสุด 18,000 เยน และหากฝ่าฝืนขับเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมงขึ้นไป มีโทษปรับสูงสุด 100,000 เยน หรือจำคุกไม่เกิน 6 เดือน สำหรับถนนประเภททางหลวง หากผู้ขับขี่ฝ่าฝืนขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด 1-39 กิโลเมตรต่อชั่วโมง มีโทษปรับสูงสุด 35,000 เยน และหากฝ่าฝืนขับเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด 40 กิโลเมตรต่อชั่วโมงขึ้นไป มีโทษปรับสูงสุด 100,000 เยน หรือจำคุกไม่เกิน 6 เดือน นอกจากนี้ ยังมีระบบการกำหนดคะแนนความประพฤติของผู้ขับขี่ หรือระบบการให้แต้มความผิด ซึ่งความผิดฐานขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ตั้งแต่ 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมงขึ้นไป จะได้รับแต้มความผิดจำนวน 6 แต้ม ซึ่งมีการกำหนดให้ผู้ที่ได้รับแต้มความผิดจำนวน 6-8 แต้ม จะต้องถูกพักใช้ใบขับขี่เป็นระยะเวลา 30 วัน ส่วนในประเทศอังกฤษมาตรการลงโทษผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดได้แก่ โทษปรับ โดยประเทศอังกฤษมีการกำหนดโทษปรับแบบอัตราก้าวหน้าที่แตกต่างออกไป กล่าวคือ กำหนดจำนวนค่าปรับโดยนำแหล่งที่มาของรายได้ของผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนมาเป็นฐานในการคำนวณอัตราค่าปรับ ซึ่งค่าปรับฐานขับขี่โดยใช้ความเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดได้แก่ จำนวน 1.5 - 1.7 เท่าของฐานรายได้ต่อสัปดาห์ของผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืน ทั้งนี้ การกำหนดโทษดังกล่าวมีการอ้างอิงอัตราความเร็วที่จำกัดตามประเภทของถนนคล้ายกับประเทศญี่ปุ่น ได้แก่ บนถนนทั่วไปที่จำกัดความเร็วไม่เกิน 48 กิโลเมตร (30 ไมล์) ต่อชั่วโมง หากผู้ขับขี่ฝ่าฝืนโดยขับรถเร็ว 82 กิโลเมตร (51 ไมล์) ต่อชั่วโมงขึ้นไป จะถูกปรับในอัตรา 1.5 - 1.7 เท่าของรายได้ต่อสัปดาห์ และบนทางหลวงพิเศษ หากผู้ขับขี่ฝ่าฝืนขับรถด้วยความเร็ว 162 กิโลเมตร (101 ไมล์) ต่อชั่วโมงขึ้นไป

ไป จะถูกปรับด้วยอัตรา 1.5 - 1.7 เท่าของรายได้ต่อสัปดาห์ของผู้นั้น ทำให้การกำหนดโทษของประเทศอังกฤษมีความยืดหยุ่นและสอดคล้องกับสภาพเศรษฐกิจของผู้ที่ต้องได้รับโทษแต่ละราย นอกจากนี้ ประเทศอังกฤษยังมีระบบการกำหนดคะแนนความประพฤติของผู้ขัง หรือระบบการให้แต้มความผิดซึ่งความผิดฐานซ้ำซึ่งเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด จำนวนแต้มความผิดขั้นต่ำได้แก่ 3 แต้ม และหากผู้ขังได้รับแต้มความผิดสะสมครบ 12 แต้มขึ้นไปภายในระยะเวลา 3 ปี จะถูกตัดสิทธิ์ในการขั้รถเป็นระยะเวลาจนถึง 6 เดือน นอกจากนี้ ยังมีการสร้างเงื่อนไขที่เพิ่มขึ้นเพื่อป้องกันการกระทำความผิดอย่างเคร่งครัด ได้แก่ การตั้งเงื่อนไขให้ผู้ที่เคยถูกตัดสิทธิ์ในการขั้รถ หากต้องถูกตัดสิทธิ์อีกครั้งภายในระยะเวลา 3 ปี จะต้องถูกลงโทษโดยการตัดสิทธิ์ขั้รถอีกเป็นเวลา 12 เดือน ซึ่งเป็นระยะเวลาที่ยาวนานขึ้น และหากผู้ขังนั้นยังต้องถูกตัดสิทธิ์ในการขั้รถอีกเป็นครั้งที่สามภายในเวลา 3 ปี ก็จะถูกลงโทษโดยการตัดสิทธิ์ขั้รถเพิ่มอีกเป็นระยะเวลา 2 ปี

เมื่อเปรียบเทียบระหว่างแนวทางการกำหนดโทษแบบอัตราก้าวหน้าของประเทศญี่ปุ่นกับประเทศอังกฤษ จะเห็นได้ว่ามีหลักการกำหนดอัตราความเร็วที่อนุญาตให้ใช้ได้บนท้องถนนคล้ายคลึงกันโดยแบ่งประเภทถนนออกเป็น 2 ประเภทหลัก ๆ ได้แก่ ถนนทั่วไปและถนนทางด่วนพิเศษในประเทศญี่ปุ่น หรือถนนทางหลวงพิเศษในประเทศอังกฤษ ดังนี้

|                           | ประเทศญี่ปุ่น                  | ประเทศอังกฤษ         |
|---------------------------|--------------------------------|----------------------|
| ถนนทั่วไป                 | ไม่เกิน 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง  | ไม่เกิน 82 กิโลเมตร  |
| ทางด่วนพิเศษ/ทางหลวงพิเศษ | ไม่เกิน 100 กิโลเมตรต่อชั่วโมง | ไม่เกิน 162 กิโลเมตร |

จะเห็นได้ว่าอัตราของประเทศอังกฤษได้ถูกกำหนดไว้สูงกว่าประเทศญี่ปุ่นทั้งบนถนนทั่วไปและทางพิเศษ ซึ่งเป็นไปตามสภาพสังคมและวัฒนธรรมของแต่ละประเทศ สำหรับอัตราค่าปรับ ทั้งสองประเทศได้ใช้หลักการปรับแบบอัตราก้าวหน้าเช่นเดียวกัน เพียงแต่มีความแตกต่างในส่วนของการคำนวณ กล่าวคือ ประเทศญี่ปุ่นมีการกำหนดช่วงอัตราความเร็วที่ฝ่าฝืนเป็นแบบขั้นบันได หากฝ่าฝืนซ้ำเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดมาก ผู้ขังก็จะได้รับโทษปรับมากขึ้นตามลำดับ โดยโทษปรับที่ต่ำที่สุดได้แก่ กรณีฝ่าฝืนซ้ำเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด 1-29 กิโลเมตรต่อชั่วโมง บนถนนประเภททั่วไป มีโทษปรับสูงสุด 18,000 เยน หรือคิดเป็นอัตราเงินไทย 4312.93 บาท (อัตราแลกเปลี่ยน 1 เยนเท่ากับ 0.24 บาท) และกรณีโทษปรับสูงสุด ได้แก่ กรณีฝ่าฝืนซ้ำเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมงขึ้นไปบนถนนประเภททั่วไปและกรณีฝ่าฝืนซ้ำเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด 40 กิโลเมตรต่อชั่วโมงขึ้นไปบนถนนประเภททางหลวงจะได้รับโทษปรับสูงสุด 100,000 เยน หรือคิดเป็นเงินไทย 23,960.71 บาท โดยนอกจากโทษปรับแล้วยังมีการนำเอา

โทษจำคุกมาใช้ในความผิดฐานนี้อีกด้วย ส่วนทางด้านประเทศอังกฤษนั้น ได้มีการกำหนดโทษปรับ โดยคำนึงถึงสภาพเศรษฐกิจส่วนตัวของผู้กระทำความผิด กล่าวคือ ได้มีการกำหนดโทษปรับโดยอ้างอิงจากฐานรายได้ของผู้ฝ่าฝืน ได้แก่ กรณีฝ่าฝืนโดยขับรถเร็ว 82 กิโลเมตร (51 ไมล์) ต่อชั่วโมงขึ้นไป บนถนนทั่วไป และกรณีฝ่าฝืนขับรถด้วยความเร็ว 162 กิโลเมตร (101 ไมล์) ต่อชั่วโมงขึ้นไปบนทางหลวงพิเศษ จะถูกปรับด้วยอัตราสูงถึง 1.5 เท่าของรายได้ต่อสัปดาห์ของผู้นั้น ซึ่งมีเพดานค่าปรับสูงสุดอยู่ที่ 2,500 ปอนด์ หรือคิดเป็นเงินไทย 113,321.76 บาท (อัตราแลกเปลี่ยน 1 ปอนด์เท่ากับ 45.33 บาท)

สำหรับประเทศไทยมีการกำหนดอัตราความเร็วของผู้ขับขี่โดยแบ่งอัตราที่จำกัดตามประเภทของถนน ซึ่งมีการแบ่งประเภทของทางเดินรถเป็นประเภทต่าง ๆ ไว้ในกฎกระทรวงกำหนดอัตราความเร็วสำหรับการขับรถในทางเดินรถ พ.ศ. 2564 ซึ่งเป็นกฎหมายหลักที่กำหนดอัตราความเร็วพื้นฐานของรถแต่ละประเภทไว้ และใช้บังคับกับผู้ขับขี่เป็นการทั่วไป และในส่วนของ การกำหนดอัตราโทษปรับสำหรับความผิดฐานขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 67 วรรคหนึ่ง ประกอบมาตรา 152 ได้กำหนดโทษปรับไว้ไม่เกิน 4,000 บาท โดยไม่ได้มีการกำหนดโทษปรับแบบอัตราก้าวหน้าให้สอดคล้องกับความร้ายแรงของการกระทำความผิดเหมือนอย่างเช่นประเทศญี่ปุ่นและประเทศอังกฤษ ซึ่งการกำหนดโทษปรับดังกล่าว อาจไม่มีผลเป็นการป้องปรามการกระทำความผิดได้ดีเท่าที่ควร เนื่องจากโทษปรับสูงสุดไม่เกิน 4,000 บาทเป็นจำนวนที่ไม่สูงมากนักเมื่อเทียบกับเศรษฐกิจและค่าเงินบาทในปัจจุบัน ดังเช่นที่ได้มีการแก้ไขปรับปรุงอัตราโทษในประมวลกฎหมายอาญาครั้งใหญ่ในปี 2560 เพื่อให้สอดคล้องกับสภาพเศรษฐกิจและค่าเงินในปัจจุบัน โดยได้มีการเพิ่มอัตราโทษปรับในความผิดจำนวน 241 ฐานให้สูงขึ้นอีก 10 เท่า ฐานความผิด<sup>94</sup> ตัวอย่างเช่น ความผิดฐานลักทรัพย์ ตามมาตรา 334 เดิมกำหนดโทษจำคุกไม่เกิน 3 ปี และปรับไม่เกิน 6,000 บาท ได้แก้ไขปรับปรุงใหม่เป็น จำคุกไม่เกิน 3 ปี และปรับไม่เกิน 60,000 บาท เป็นต้น จึงเป็นข้อยืนยันได้ว่า อัตราโทษปรับที่น้อยเกินไปนั้นย่อมไม่สอดคล้องกับสภาพเศรษฐกิจในปัจจุบันอีกทั้งยังไม่มีผลในการป้องปรามการกระทำความผิด

เนื่องจาก การกระทำความผิดในข้อหาขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดมีลักษณะเป็นความผิดอาญาประเภทความผิดเพราะกฎหมายห้าม (mala prohibita) ซึ่งรัฐได้กำหนดขึ้นมาเพียงเพื่อต้องการให้สังคมได้อยู่ร่วมกันอย่างสงบสุข ซึ่งเป็นไปตามแนวคิดในการกำหนดความผิดอาญาและหลักการกำหนดโทษอาญา โดยรัฐสามารถสร้างกฎเกณฑ์บางอย่างขึ้นมาเพื่อให้สังคมถือปฏิบัติตาม โดยหวังผลให้เกิดความเป็นระเบียบเรียบร้อยในสังคม ในส่วนของการฝ่าฝืนผู้กระทำความผิดต้องรับผิดชอบแม้ไม่ได้กระทำโดยเจตนา แต่เป็นการรับผิดชอบเพราะกฎหมายกำหนดว่าการ

<sup>94</sup> พระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมประมวลกฎหมายอาญา (ฉบับที่ 26) พ.ศ. 2560

กระทำดังกล่าวเป็นความผิด ตามแนวทฤษฎีความรับผิดชอบโดยเคร่งครัด และเมื่อพิจารณาถึงแนวคิดเกี่ยวกับโทษปรับและการบังคับโทษปรับซึ่งเป็นวิธีการที่รัฐบังคับเอาแก่ทรัพย์สินของผู้กระทำความผิด โดยผู้บังคับใช้กฎหมายสามารถใช้ดุลพินิจลงโทษปรับให้เหมาะสมกับความผิดหรือเหมาะสมกับความสามารถทางเศรษฐกิจของผู้กระทำความผิดได้อีกด้วย การกำหนดโทษปรับสูงสุดไว้ไม่มากพอ อาจทำให้การบังคับใช้โทษปรับเพื่อลงโทษไม่ได้ผลเท่าที่ควร เนื่องจากโทษปรับที่น้อยย่อมไม่อาจเป็นการข่มขู่ให้สังคมตระหนักถึงโทษที่จะได้รับ ตามแนวทฤษฎีการลงโทษแบบข่มขู่ยับยั้ง และเมื่อพิจารณาถึงหลักค่าเสียหายเชิงลงโทษ ที่กำหนดไว้เพื่อป้องปรามการกระทำความผิดไว้ล่วงหน้า มีลักษณะเป็นการชดใช้ค่าเสียหายประกอบกับการลงโทษผู้กระทำความผิดไปในตัว โดยการกำหนดค่าเสียหายเชิงลงโทษให้ได้ผลลัพธ์เป็นการป้องกันสังคม จะต้องผู้เสียหายจะต้องได้รับการชดเชยในระดับที่ไม่มากหรือน้อยจนเกินไป เพราะหากปรากฏว่าผู้เสียหายได้รับชดเชยน้อยกว่าความเสียหายที่ได้รับ ย่อมไม่เพียงพอที่จะป้องกันความเสียหาย กล่าวคือ ทำให้ผู้ที่คิดจะกระทำความผิดเกิดการวิเคราะห์ถึงผลได้ผลเสียและยอมเสี่ยงต่อบทลงโทษเพราะเห็นว่าคุ้มค่า ในกรณีความผิดข้อหาขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดของกลุ่มผู้ขับขี่รถบรรทุกและรถบรรทุกคนโดยสารนั้น ปรากฏหลักฐานการเกิดอุบัติเหตุของรถบรรทุก จากรายงานการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุจากรถบรรทุก ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2566 ของกลุ่มแผนกความปลอดภัย สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก สังกัดกรมการขนส่งทางบก ที่แสดงให้เห็นว่ารถบรรทุกเป็นต้นเหตุในการก่อให้เกิดอุบัติเหตุถึง 60% และหนึ่งในสามอันดับแรกของการเกิดอุบัติเหตุคือการใช้ความเร็วเกินกำหนดของเหล่าผู้ขับขี่รถบรรทุก นอกจากนี้ ยังมีข่าวทางสื่อสังคมออนไลน์ต่างๆ ที่ปรากฏให้เห็นว่า อุบัติเหตุจากรถบรรทุกในแต่ละครั้งก่อให้เกิดความเสียหายร้ายแรงเป็นวงกว้าง ทั้งก่อให้เกิดความเสียหายแก่ชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน รวมถึงทรัพย์สินของรัฐมากมาย ซึ่งส่งผลเสียต่อเศรษฐกิจและสังคมในภาพรวมเป็นอย่างมาก แต่เมื่อพิจารณาถึงโทษในข้อหาความผิดฐานขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดซึ่งใช้รวมถึงผู้ขับขี่รถบรรทุกและรถบรรทุกคนโดยสารด้วยแล้ว กลับมีกำหนดโทษปรับเพียง 500 บาท ดังนั้น เมื่อเปรียบเทียบระหว่างบทลงโทษกับผลประกอบการทางธุรกิจที่จะได้รับแล้ว เหล่าผู้ขับขี่รถบรรทุกและผู้ประกอบการรถบรรทุกย่อมเล็งเห็นว่าโทษปรับเพียง 500 บาท คุ้มค่าต่อการฝ่าฝืน ดังนั้น ในประเด็นเกี่ยวกับการกำหนดโทษในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และกฎหมายที่เกี่ยวข้องนี้ผู้ศึกษาเห็นว่ากฎหมายไทยยังไม่เหมาะสมกับสภาพการณ์ในสังคม เนื่องจากกฎหมายไทยไม่ได้มีการกำหนดจำแนกประเภทของรถ หรืออัตราความเร็วที่ฝ่าฝืนให้ชัดเจน จึงเป็นปัญหาการใช้ดุลพินิจของผู้บังคับใช้กฎหมาย และแม้ว่าสำนักงานตำรวจแห่งชาติในฐานะผู้บังคับใช้กฎหมายจะได้มีการออกประกาศเพื่อกำหนดอัตราค่าปรับของความผิดจราจรฐานต่างๆ ก็ปรากฏว่าเป็นการกำหนดค่าปรับแบบอัตราตายตัว โดยความผิดฐานขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด ถูกกำหนดค่าปรับไว้เพียง 500 บาท ซึ่งไม่สอดคล้องกับสภาพเศรษฐกิจและสังคมในปัจจุบัน โดยเมื่อ

เปรียบเทียบกับประเทศญี่ปุ่นที่มีการกำหนดอัตราโทษในความผิดฐานขับขีรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดในแบบอัตราก้าวหน้า โดยมีทั้งโทษปรับและโทษจำคุก ซึ่งเป็นการบังคับผู้กระทำความผิดทั้งในทางทรัพย์สินและเสรีภาพ จึงมีลักษณะเป็นการป้องปรามการกระทำความผิดได้เป็นอย่างดี สำหรับประเทศอังกฤษแม้ไม่ได้มีการกำหนดโทษจำคุกไว้สำหรับความผิดฐานดังกล่าว แต่ในการคิดคำนวณโทษปรับของประเทศอังกฤษ พบว่าเป็นการคำนวณค่าปรับโดยอ้างอิงจากฐานรายได้ของผู้กระทำความผิด โดยมีการแบ่งอัตราความเร็วที่ฝ่าฝืนและจำนวนโทษปรับไว้เป็นหมวดหมู่ จึงทำให้ผู้บังคับใช้กฎหมายมีหลักการคิดคำนวณค่าปรับเพื่อลงโทษผู้กระทำความผิดได้อย่างเหมาะสมกับความผิดที่ได้กระทำมากยิ่งขึ้น ดังนั้นเมื่อพิจารณาถึงแนวทางการลงโทษของประเทศไทยเปรียบเทียบกับประเทศญี่ปุ่นและประเทศอังกฤษ ประกอบการวิเคราะห์แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการลงโทษดังกล่าวข้างต้น ผู้ศึกษาจึงเห็นว่าควรมีการแก้ไขปรับปรุงกฎหมายไทยให้สอดคล้องกับกฎหมายของประเทศญี่ปุ่นและประเทศอังกฤษ ประกอบกัน กล่าวคือ กำหนดจำแนกช่วงอัตราความเร็วที่ฝ่าฝืน และจำนวนช่วงค่าปรับที่จะได้รับให้สอดคล้องกับอัตราความเร็วที่ฝ่าฝืนโดยอ้างอิงจากฐานรายได้ของผู้กระทำความผิด และเนื่องจากความผิดฐานขับขีรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดของประเทศไทยตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 67 วรรคหนึ่งประกอบมาตรา 152 ไม่ได้มีการกำหนดโทษแยกประเภทของรถบรรทุกและรถบรรทุกคนโดยสารไว้เป็นการเฉพาะ ผู้ศึกษาจึงเห็นว่า ควรแก้ไขกฎหมายดังกล่าว เพื่อรองรับแนวทางการลงโทษ โดยเพิ่มเติมข้อความในมาตรา 152 วรรคสอง ได้แก่ “มาตรา 152 วรรคสอง ถ้าผู้ขับขีรถบรรทุกและรถบรรทุกคนโดยสารกระทำความผิดตามมาตรา 67 วรรคหนึ่งผู้กระทำต้องระวางโทษตามประกาศที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนด” แล้วจึงกำหนดรายละเอียดของการลงโทษดังกล่าวโดยจำแนกช่วงอัตราความเร็วที่ฝ่าฝืน และจำนวนช่วงค่าปรับโดยอ้างอิงจากฐานรายได้ของผู้กระทำความผิดไว้ในประกาศที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ เพื่อความคล่องตัวในการปรับปรุงแก้ไขต่อไป

## 2. ปัญหาเกี่ยวกับดุลพินิจในการคำนวณค่าปรับ

กฎกระทรวงกำหนดอัตราความเร็วสำหรับการขับรถในทางเดินรถ พ.ศ. 2564 ซึ่งออกโดยอาศัยอำนาจตามความในมาตรา 5 วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มีการแบ่งประเภทของทางเดินรถไว้เป็นประเภทต่าง ๆ ซึ่งมีการกำหนดแบ่งอัตราความเร็วตามประเภทของยานพาหนะ โดยรถบรรทุกที่มีน้ำหนักรถเกินสองพันสองร้อยกิโลกรัม หรือรถบรรทุกคนโดยสารที่มีที่นั่งคนโดยสารเกิน 15 คน ได้ถูกจำกัดอัตราความเร็วไว้ ตั้งแต่ไม่เกิน 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง จนถึงไม่เกิน 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ตามท้องที่หรือตามประเภทถนนที่แตกต่างกันไป แต่



เนื่องจากพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และกฎกระทรวงกำหนดอัตราความเร็วสำหรับการขับรถในทางเดินรถ พ.ศ. 2564 รวมถึงกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง ไม่ได้กำหนดแนวทางการคำนวณโทษปรับสำหรับความผิดฐานขับขี่รถบรรทุกและรถบรรทุกคนโดยสารฐานขับเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดไว้เป็นการเฉพาะ โดยกำหนดบทลงโทษสำหรับผู้กระทำความผิดฐานดังกล่าวไว้อย่างกว้างขวาง กล่าวคือ กำหนดให้ผู้ขับขี่ต้องขับรถด้วยอัตราความเร็วตามที่กำหนดหากฝ่าฝืนจะต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 4,000 บาท ตามมาตรา 67 ประกอบกับมาตรา 152 ในกรณีนี้ สำนักงานตำรวจแห่งชาติโดยผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติในฐานะองค์กรที่เป็นผู้บังคับใช้กฎหมายจึงอาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 140 วรรค 4<sup>95</sup>เพื่อกำหนดแนวทางการกำหนดจำนวนค่าปรับ โดยออกเป็น “ประกาศสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เรื่อง การกำหนดจำนวนค่าปรับตามที่เปรียบเทียบสำหรับความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 พ.ศ. 2563” เพื่อกำหนดข้อหาหรือฐานความผิด บทมาตรา และจำนวนค่าปรับที่แน่นอนให้เจ้าพนักงานจราจรถือปฏิบัติตาม โดยอัตราค่าปรับในความผิดฐานขับเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 67 วรรคหนึ่ง ซึ่งมีโทษปรับไม่เกิน 4,000 บาทตามมาตรา 152 นั้น ถูกกำหนดไว้ในเอกสารแนบท้ายบัญชีกำหนดจำนวนค่าปรับเกี่ยวกับความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ลักษณะ 5 ข้อกำหนดเกี่ยวกับความเร็วของรถ ลำดับที่ 88 ข้อหา “ไม่ขับรถด้วยอัตราความเร็วตามที่กำหนดในกฎกระทรวงหรือตามเครื่องหมายจราจรที่ติดตั้ง” โดยได้กำหนดอัตราค่าปรับเป็นอัตราเดียวคือ 500 บาท ซึ่งเป็นอัตราที่เจ้าพนักงานจราจรผู้บังคับใช้กฎหมายดังกล่าวมีความผูกพันในการกำหนดจำนวนค่าปรับแก่ผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนตามที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนด โดยไม่สามารถใช้ดุลพินิจกำหนดอัตราค่าปรับเป็นจำนวนอื่นได้ การลงโทษในความผิดฐานขับขี่รถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดของประเทศไทย โดยไม่ว่าจะเป็นการฝ่าฝืนด้วยความเร็วมากน้อยเพียงใดจึงมีโทษปรับในอัตราเดียว คือ 500 บาท ตามประกาศดังกล่าว และไม่มีการกำหนดอัตราโทษปรับให้สอดคล้องกับความเร็วที่ผู้ขับขี่ฝ่าฝืน แต่เมื่อปัจจัยแห่งการกระทำความผิดอันได้แก่การใช้ความเร็วในการขับขี่มีได้หลากหลาย และความเสียหายที่จะเกิดขึ้นอาจมีลักษณะที่แตกต่างกันตามความเร็วที่ใช้ในการขับขี่ ในส่วนของการลงโทษจึงควรกำหนดให้มีความหลากหลายและยืดหยุ่นตามเงื่อนไขปัจจัยที่แตกต่างกันไปตามหลักการลงโทษให้เหมาะสมกับตัวบุคคล ทั้งนี้ เพื่อให้ผู้บังคับใช้กฎหมายสามารถนำไปปรับใช้ในการลงโทษให้เหมาะสมกับผู้กระทำความผิดเป็นรายบุคคล

<sup>95</sup> พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 140 วรรค 4 บัญญัติว่า “เกณฑ์การกำหนดจำนวนค่าปรับตามที่เปรียบเทียบและแบบของใบสั่งตามวรรคหนึ่งให้เป็นไปตามที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติประกาศกำหนด”

ในส่วนของการลงโทษฐานขับขีรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดของประเทศญี่ปุ่น แม้ประเทศญี่ปุ่นจะมีระบบการกำหนดค่าปรับคล้ายคลึงกับประเทศไทย กล่าวคือ มีการกำหนดอัตราความเร็วตามประเภทของถนน และมีการกำหนดจำนวนค่าปรับจำนวนสูงสุดที่จะสามารถลงโทษได้ แต่ประเทศญี่ปุ่นมีการกำหนดแนวทางการคำนวณอัตราค่าปรับที่หลากหลาย ได้แก่ บนถนนทางหลวง หากฝ่าฝืนขับขีรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กำหนด 1-39 กิโลเมตรต่อชั่วโมง จะถูกปรับสูงสุด 35,000 เยน และหากฝ่าฝืนขับขีรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กำหนด 40 กิโลเมตรต่อชั่วโมงขึ้นไป จะถูกปรับสูงสุด 100,000 เยน หรือจำคุกไม่เกิน 6 เดือน สำหรับถนนทั่วไป หากฝ่าฝืนขับขีรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กำหนด 1-29 กิโลเมตรต่อชั่วโมง อาจถูกปรับสูงสุดถึง 18,000 เยน และหากฝ่าฝืนขับขีรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กำหนด 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมงขึ้นไป อาจถูกปรับสูงสุด 100,000 เยน หรือจำคุกไม่เกิน 6 เดือน จะเห็นได้ว่า นอกจากประเทศญี่ปุ่นจะมีการกำหนดอัตราค่าปรับให้สอดคล้องกับอัตราความเร็วที่ฝ่าฝืนแล้ว ยังมีการกำหนดโทษจำคุกแก่ความผิดฐานรถขับเร็วเกินกว่าอัตราที่กำหนดอีกด้วย ส่งผลให้การลงโทษในความผิดฐานดังกล่าวนี้มีลักษณะเป็นไปตามหลักการลงโทษให้เหมาะสมกับตัวบุคคล และนอกจากนี้การนำเอาโทษจำคุกมาใช้กับความผิดฐานขับขีรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด ยังมีผลเป็นการป้องปรามการกระทำความผิด ให้ผู้ขับขีรถเกิดความเกรงกลัวไม่กล้าฝ่าฝืนกฎหมายโดยใช้ความเร็วเกินกว่าอัตราที่กำหนด สำหรับประเทศอังกฤษมีการกำหนดบทลงโทษในความผิดฐานขับขีรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดในรูปแบบที่รัฐสามารถลงโทษผู้กระทำความผิดฐานดังกล่าวได้อย่างเหมาะสมกับความผิดที่ได้กระทำให้มากที่สุด โดยแบ่งความผิดออกเป็นหมวด A หมวด B และหมวด C ตามระดับความเร็วที่ฝ่าฝืน และกำหนดค่าปรับขั้นต่ำสำหรับความผิดฐานนี้ไว้ที่ 100 ปอนด์ นอกจากนี้ ค่าปรับฐานขับขีรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดของประเทศอังกฤษแม้จะมีกฎหมายกำหนดไว้แต่สามารถปรับเปลี่ยนได้ขึ้นอยู่กับดุลยพินิจของศาล โดยศาลจะพิจารณาเป็นรายคดีไป โดยนำปัจจัยประกอบต่าง ๆ เช่น สภาพอากาศที่ไม่เอื้ออำนวย ความหนาแน่นของประชากรในพื้นที่ หรือระยะเวลาของการกระทำผิดที่เกี่ยวข้องกับการพิพากษาลงโทษครั้งก่อนๆ (ถ้ามี) มาประกอบการพิจารณาด้วย โดยปัจจัยดังกล่าวสามารถแบ่งออกเป็น ปัจจัยที่ช่วยบรรเทาโทษ (ลดค่าปรับจากอัตราเริ่มต้น) และปัจจัยที่ใช้ในการเพิ่มโทษ (เพิ่มค่าปรับจากอัตราเริ่มต้น) ทั้งนี้ โทษปรับสูงสุดสำหรับความผิดฐานขับขีรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดของประเทศอังกฤษมีอัตราสูงถึง 1.75 เท่า หรือ 175% ของรายได้ต่อสัปดาห์ของผู้ที่ฝ่าฝืน ซึ่งอาจเป็นจำนวนมากพอที่จะช่วยป้องปรามการกระทำความผิดฐานนี้ได้

ดังที่ได้กล่าวมาแล้วในตอนต้นว่า กฎหมายจราจรของประเทศไทยไม่ได้มีการกำหนดอัตราโทษปรับในความผิดฐานขับขีรถบรรทุกและรถบรรทุกคนโดยสารเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดไว้เป็นการเฉพาะ โดยกำหนดบทลงโทษสำหรับผู้กระทำความผิดฐานขับขีรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดไว้อย่างกว้างขวางในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 67

ประกอบกับมาตรา 152 ซึ่งผู้ฝ่าฝืนจะต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 4,000 บาท จึงทำให้สำนักงานตำรวจแห่งชาติในฐานะผู้บังคับใช้กฎหมาย ต้องออกแนวทางในการกำหนดจำนวนค่าปรับ อันได้แก่ “ประกาศสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เรื่อง การกำหนดจำนวนค่าปรับตามที่เปรียบเทียบสำหรับ ความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 พ.ศ. 2563” ซึ่งเมื่อพิจารณาประกาศดังกล่าว แล้ว จะเห็นได้ว่า การกำหนดจำนวนค่าปรับจราจรในแต่ละฐานความผิด เป็นการกำหนดแบบอัตราตายตัวในทุกฐานความผิด ตัวอย่างเช่น ความผิดลำดับที่ 1 “นารถที่มีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรงหรืออาจเกิดอันตราย หรืออาจทำให้ เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยแก่ผู้ใช้ คนโดยสารหรือประชาชนมาใช้ในทางเดินรถ” ตามมาตรา 6 ประกอบมาตรา 148 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มีจำนวนค่าปรับ 400 บาท หรือความผิดลำดับที่ 57 “ขับรถแข่งเพื่อขึ้นนารถอื่นด้านซ้าย” ตามมาตรา 45 ประกอบมาตรา 157 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มีจำนวนค่าปรับ 500 บาท และสำหรับความผิดในลักษณะที่เกี่ยวกับการกำหนดความเร็วของรถได้แก่ ความผิดลำดับที่ 88 ถึงลำดับที่ 91 ไม่ว่าจะใช้ความเร็วเท่าใด การกำหนดจำนวนค่าปรับยังคงเป็นการกำหนดแบบอัตราตายตัว โดยเฉพาะความผิดลำดับที่ 88 “ไม่ขับรถด้วยอัตราความเร็วตามที่กำหนดใน กฎกระทรวงหรือตาม เครื่องหมายจราจรที่ติดตั้ง” ตามมาตรา 67 ประกอบมาตรา 152 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ที่กำหนดจำนวนค่าปรับเพียง 500 บาท ในทุกกรณี ไม่กว่าจะมีการฝ่าฝืนขับรถด้วยอัตราความเร็วเกินกว่าที่กำหนดมากเพียงใดก็ตาม จึงทำให้เจ้าหน้าที่ผู้บังคับใช้กฎหมายจราจรของไทยไม่ ต้องใช้ดุลพินิจในการกำหนดโทษปรับแต่อย่างใด

สำหรับการใช้ดุลพินิจในการกำหนดโทษปรับของความผิดฐานขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดของประเทศญี่ปุ่น เนื่องจากกฎหมายจราจรของประเทศญี่ปุ่นได้กำหนดแนวทางการลงโทษในความผิดฐานขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดไว้แบบอัตราก้าวหน้า โดยมีการกำหนดช่วงของอัตราความเร็วที่ฝ่าฝืน และช่วงของบทกำหนดโทษไว้ให้สอดคล้องกับความเร็วที่ฝ่าฝืน เพื่อให้เจ้าหน้าที่ผู้บังคับใช้กฎหมายได้ใช้ดุลพินิจกำหนดโทษให้แก่ผู้ที่ฝ่าฝืนภายใต้กรอบอัตราโทษที่กฎหมายกำหนด ได้แก่ การฝ่าฝืนขับรถเร็วบนถนนทางหลวง หากใช้ความเร็วเกินกว่าอัตราที่กำหนด 1-39 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ปรับสูงสุด 35,000 เยน และใช้ความเร็วเกินกว่าอัตราที่กำหนด 40 กิโลเมตรต่อชั่วโมงขึ้นไป ปรับสูงสุด 100,000 เยน หรือจำคุกไม่เกิน 6 เดือน และสำหรับการฝ่าฝืนขับรถเร็วบนถนนทั่วไป หากใช้ความเร็วเกินกว่าอัตราที่กำหนด 1-29 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ปรับสูงสุดถึง 18,000 เยน และใช้ความเร็วเกินกว่าอัตราที่กำหนด 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมงขึ้นไป ปรับสูงสุด 100,000 เยน หรือจำคุกไม่เกิน 6 เดือน จะเห็นได้ว่ากฎหมายจราจรของประเทศญี่ปุ่นเปิดโอกาสให้เจ้าหน้าที่ผู้บังคับใช้กฎหมายได้ใช้ดุลพินิจภายใต้กรอบที่กฎหมายกำหนดไว้อย่างรอบคอบ โดยมีอัตราโทษสูงสุดเป็นเพดานให้สอดคล้องกับประเภทของถนนและช่วงของความเร็วที่ฝ่าฝืน

สำหรับประเทศอังกฤษมีการใช้ดุลพินิจในการกำหนดโทษปรับของความผิดฐานขับซึ่รถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดแบบอัตราก้าวหน้าเช่นเดียวกับประเทศญี่ปุ่น แต่มีวิธีการคิดคำนวณที่แตกต่างกัน กล่าวคือ มีการแบ่งประเภทความผิดเป็นหมวด ตามความร้ายแรงโดยอ้างอิงตามความเร็วที่ฝ่าฝืนจากน้อยไปมาก ได้แก่ ความผิดหมวด A หมวด B และ หมวด C ตามลำดับ โดยหมวด A จะเป็นการฝ่าฝืนใช้ความเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดไม่สูงมาก โดยมีการฝ่าฝืนตั้งแต่ 1 – 20 ไมล์ต่อชั่วโมง ตามแหล่งความเร็วที่จำกัด และหมวด C คือหมวดที่ร้ายแรงที่สุดโดยมีการฝ่าฝืนใช้ความเร็วเกินกว่าอัตราที่กำหนดระหว่าง 21 ไมล์ต่อชั่วโมงขึ้นไป จนถึง 31 ไมล์ต่อชั่วโมงขึ้นไป ตามแหล่งความเร็วที่จำกัด ซึ่งในการคิดคำนวณค่าปรับของประเทศอังกฤษได้มีการอ้างอิงถึงรายได้ของผู้กระทำความผิด โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อให้รัฐสามารถลงโทษผู้กระทำความผิดได้อย่างเหมาะสมกับความผิดที่ได้กระทำให้มากที่สุด โดยผู้ที่ฝ่าฝืนและมีความผิดตามหมวด A จะถูกคิดค่าปรับในอัตรา 25 – 75% (0.25 - 0.75 เท่า) ของรายได้ต่อสัปดาห์ หมวด B จะถูกคิดค่าปรับในอัตรา 75 – 125% (0.75 - 1.25 เท่า) ของรายได้ต่อสัปดาห์ และหมวด C จะถูกคิดค่าปรับในอัตรา 125 – 175% (1.25 - 1.75 เท่า) ของรายได้ต่อสัปดาห์ ทั้งนี้ ในการคิดคำนวณค่าปรับของผู้ฝ่าฝืนแต่ละรายจะมีการนำปัจจัยประกอบต่าง ๆ เช่น สภาพอากาศที่ไม่เอื้ออำนวย ความหนาแน่นของประชากรในพื้นที่ หรือระยะเวลาของการกระทำผิดที่เกี่ยวข้องกับการพิพากษาลงโทษครั้งก่อนๆ (ถ้ามี) มาประกอบการพิจารณาด้วย

ในประเด็นการใช้ดุลพินิจในการกำหนดโทษปรับนี้ผู้ศึกษาเห็นว่ากฎหมายไทยยังไม่เหมาะสมและไม่มีลักษณะที่จะสามารถควบคุมสังคมให้เกิดการกระทำความผิดฐานนี้ได้ เนื่องจากสำนักงานตำรวจแห่งชาติซึ่งมีฐานะเป็นผู้บังคับใช้กฎหมายจราจรได้มีการออกหลักเกณฑ์การคิดค่าปรับเพื่อป้องกันการใช้ดุลพินิจของเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน แต่ในการกำหนดอัตราค่าปรับของสำนักงานตำรวจแห่งชาติดังกล่าว ได้มีการกำหนดค่าปรับแบบอัตราตายตัว กล่าวคือ ไม่ผู้ขับซึ่จะฝ่าฝืนโดยใช้อัตราความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดเพียงใด ก็จะได้รับโทษปรับในอัตรา 500 บาท อัตราเดียว เมื่อพิจารณาถึงทฤษฎีการลงโทษแบบข่มขู่ยับยั้ง ที่มีลักษณะเป็นการแสดงให้คนในสังคมเกิดความเกรงกลัวต่อโทษที่จะได้รับหากต้องตกเป็นผู้กระทำความผิด กล่าวคือ เป็นการข่มขู่ให้สังคมตระหนักถึงโทษที่จะได้รับและไม่กล้าทำความผิด ประกอบกับหลักการลงโทษให้เหมาะสมกับตัวบุคคลที่มุ่งเน้นเอาตัวผู้กระทำความผิดเป็นประธาน โดยวัตถุประสงค์ของการลงโทษ คือ การมุ่งปรับปรุง แก้ไข เปลี่ยนแปลงนิสัยของผู้กระทำความผิด ให้สามารถกลับตัวกลับใจเป็นคนดี และหลักค่าเสียหายเชิงลงโทษซึ่งเป็นการกำหนดค่าเสียหายเพื่อป้องปรามการกระทำความผิดไว้ล่วงหน้าและมีลักษณะเป็นการชดใช้ค่าเสียหายประกอบกับการลงโทษผู้กระทำความผิดไปในตัวแล้วนั้น ผู้ศึกษาเห็นว่าการใช้ดุลพินิจในการกำหนดโทษปรับดังกล่าวไม่สอดคล้องกับทฤษฎีการลงโทษแบบข่มขู่ยับยั้ง หลักการลงโทษให้เหมาะสมกับตัวบุคคล และหลักค่าเสียหายเชิงลงโทษ โดยเมื่อเปรียบเทียบกับ

ประเทศญี่ปุ่นที่มีการกำหนดอัตราโทษในความผิดฐานขับซึ่รถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดในแบบอัตราก้าวหน้า โดยมีการกำหนดช่วงของอัตราความเร็วที่ฝ่าฝืน และช่วงของบทกำหนดโทษไว้ให้สอดคล้องกับความเร็วที่ฝ่าฝืน เพื่อให้เจ้าหน้าที่ผู้บังคับใช้กฎหมายได้ใช้ดุลพินิจกำหนดโทษให้แก่ผู้ที่ฝ่าฝืนภายใต้กรอบอัตราโทษที่กฎหมายกำหนด และประเทศอังกฤษที่มีการกำหนดโทษปรับแบบอัตราก้าวหน้าเช่นเดียวกันแต่มีการอ้างอิงค่าปรับจากฐานเงินรายได้ของผู้กระทำความผิด ทั้งยังมีการแบ่งประเภทความผิดเป็นหมวด ตามความร้ายแรงโดยอ้างอิงตามความเร็วที่ฝ่าฝืนจากน้อยไปมาก ได้แก่ ความผิดหมวด A หมวด B และ หมวด C ตามลำดับ จึงทำให้การลงโทษของประเทศอังกฤษมีความเหมาะสมกับสภาพการกระทำความผิดได้เป็นอย่างดี ดังนั้น ผู้ศึกษาจึงเห็นว่าควรมีการแก้ไขปรับปรุงแนวทางการใช้ดุลพินิจในการกำหนดค่าปรับในความผิดข้อหาขับรถบรรทุกและรถบรรทุกคนโดยสารเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดของไทยให้สอดคล้องกับกับแนวทางของประเทศญี่ปุ่นและประเทศอังกฤษประกอบกัน กล่าวคือ มีการกำหนดจำแนกช่วงอัตราความเร็วที่ฝ่าฝืน และจำนวนช่วงค่าปรับที่จะได้รับให้สอดคล้องกับอัตราความเร็วที่ฝ่าฝืนโดยอ้างอิงจากฐานรายได้ของผู้กระทำความผิด และเปิดโอกาสให้เจ้าหน้าที่สามารถนำเหตุปัจจัยประกอบต่างๆ เช่น สภาพอากาศที่ไม่เอื้ออำนวย ความหนาแน่นของประชากรในพื้นที่ หรือช่วงระยะห่างของเวลากระทำความผิดที่ถูกพิพากษาลงโทษในครั้งก่อนๆ (ถ้ามี) มาประกอบการพิจารณาเพิ่มหรือลดโทษได้ด้วย ดังนี้

ตารางแสดงค่าปรับ : กรณีขับรถบรรทุกและรถบรรทุกคนโดยสารเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด

| อัตราความเร็วที่ฝ่าฝืน  | อัตราค่าปรับเริ่มต้น                   | อัตราค่าปรับยืดหยุ่น<br>(กรณีมีเหตุลดโทษหรือเพิ่มโทษ) |
|---|--|---|
| ไม่เกิน 20 กิโลเมตรต่อชั่วโมง                                     | 50% (0.5 เท่า)<br>ของรายได้ต่อสัปดาห์  | 25 – 75% (0.25 - 0.75 เท่า)<br>ของรายได้ต่อสัปดาห์    |
| ตั้งแต่ 21 กิโลเมตรต่อชั่วโมง<br>แต่ไม่เกิน 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมง | 100% (1.0 เท่า)<br>ของรายได้รายสัปดาห์ | 75 – 125% (0.75 - 1.25 เท่า)<br>ของรายได้ต่อสัปดาห์   |
| 31 กิโลเมตรต่อชั่วโมงขึ้นไป                                       | 150% (1.5 เท่า)<br>ของรายได้ต่อสัปดาห์ | 125 – 175% (1.25 - 1.75 เท่า)<br>ของรายได้ต่อสัปดาห์  |

### 3. ปัญหาเกี่ยวกับการกำหนดหลักเกณฑ์การบันทึกคะแนน ความประพฤติในการขับรถของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่

ระบบการกำหนดคะแนนความประพฤติของผู้ที่ได้รับใบอนุญาตให้ขับรถบรรทุก และรถบรรทุกคนโดยสารตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ได้ถูกปรับปรุงใหม่ให้มีความเหมาะสมกับสภาพการณ์ปัจจุบันมากยิ่งขึ้น และได้กำหนดให้มีระบบงานที่ใช้ในการบันทึกประวัติการกระทำความผิด การเปรียบเทียบปรับ การบันทึกคะแนน การตัดคะแนน การคืนคะแนน และการพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตของผู้กระทำความผิด โดยผู้ขับขี่ทุกคนจะถูกบันทึกคะแนน เริ่มต้นรายละ 100 คะแนน และหากผู้ขับขี่ถูกตัดคะแนนจนเหลือ 0 คะแนนจะถูกพักใช้ใบอนุญาตเป็นเวลา 90 วัน และหากถูกพักใช้ใบอนุญาตเกินกว่า 2 ครั้ง ภายในระยะเวลา 3 ปี นับแต่วันที่ถูกตัดคะแนนครั้งแรก จะถูกพักใช้ใบอนุญาตเป็นระยะเวลา 180 วัน หรืออาจร้ายแรงจนถึงขั้นถูกเพิกถอนใบอนุญาตได้

การตัดคะแนนความผิดจะถูกแบ่งเป็นกลุ่ม 3 กลุ่มตามความร้ายแรง ได้แก่ (1) กลุ่มที่ 1 ตัดคะแนน ครั้งละ 10 คะแนน (2) กลุ่มที่ 2 ตัดคะแนน ครั้งละ 20 คะแนน (3) กลุ่มที่ 3 ตัดคะแนน ครั้งละ 30 คะแนน ทั้งนี้ ความผิดฐานขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กำหนด ได้ถูกแบ่งเป็น 3 กลุ่มตามความร้ายแรง ได้แก่ **กลุ่มที่ 1** ขับรถโดยใช้ความเร็วเกินกว่าอัตราความเร็วที่กฎหมายกำหนด แต่ไม่เกิน 100 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ถูกตัดครั้งละ 10 คะแนน **กลุ่มที่ 2** ขับรถโดยใช้ความเร็วเกินกว่าอัตราความเร็วที่กฎหมายกำหนด (ตั้งแต่ 101 – 110 กิโลเมตรต่อชั่วโมง) ถูกตัดครั้งละ 20 คะแนน **กลุ่มที่ 3** ขับรถโดยใช้ความเร็วเกินกว่าอัตราความเร็วที่กฎหมายกำหนด (เกิน 110 กิโลเมตรต่อชั่วโมง) ถูกตัดครั้งละ 30 คะแนน

จะเห็นได้ว่าความผิดฐานขับรถเร็วโดยใช้ความเร็วเกินกว่าอัตราความเร็วที่กฎหมายกำหนดจะถูกตัดคะแนนความประพฤติตั้งแต่ 10 – 30 คะแนน จากคะแนนเต็ม 100 คะแนน คิดเป็นน้ำหนักร้อยละ 10 – 30 ซึ่งไม่มากนัก จึงไม่สามารถทำให้ผู้ขับขี่เกิดความหวั่นเกรงต่อโทษทัณฑ์ที่อาจได้รับ และอาจทำให้การบังคับใช้ระบบตัดแต้มใบขับขี่เพื่อป้องปรามการกระทำความผิดของผู้ที่มีพฤติกรรมขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กำหนดของประเทศไทยไม่ได้ผลเท่าที่ควร

สำหรับประเทศญี่ปุ่น มีระบบการกำหนดคะแนนความประพฤติของผู้ขับขี่ โดยแบ่งกลุ่มความผิดออกเป็น 2 กลุ่ม คือ

1) กลุ่มความผิดที่เป็นค่าปรับหุโทษซึ่งเป็นการกระทำความผิดทั่วไป ได้รับแต้มความผิดสูงสุดไม่เกิน 6 แต้ม ตัวอย่างความผิดกรณีนี้ เช่น ไม่พกพาใบขับขี่ ฝ่าฝืนสัญญาณจราจร เป็นต้น

2) กลุ่มความผิดที่เป็นค่าปรับหมั่นโทษ เป็นการกระทำความผิดจรรยาบรรณประเภทร้ายแรง จะได้รับแต้มความผิดตั้งแต่ 6 แต้มขึ้นไป ตัวอย่างความผิดกรณีนี้ เช่น ขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ตั้งแต่ 30 กม./ชม. ขึ้นไป (ตัวอย่าง ขับขี่รถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดบนทางหลวง 40 กิโลเมตรต่อชั่วโมงขึ้นไป จะถูกปรับไม่เกิน 100,000 เยน หรือ จำคุกไม่เกิน 6 เดือน และได้รับแต้มความผิดจำนวน 6 แต้ม) ขับรถขณะมีเมามาและตรวจพบปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกายเกินกว่า 0.15 mg% แต่ไม่เกิน 0.25 mg% จะถูกปรับไม่เกิน 500,000 เยน หรือจำคุกไม่เกิน 3 ปี และได้รับแต้มความผิดจำนวน 13 แต้ม เป็นต้น สำหรับผู้ที่ฝ่าฝืนกฎจราจรของประเทศญี่ปุ่นซึ่งได้รับแต้มความผิดจะมีบทลงโทษ ดังนี้

- ได้รับแต้มความผิด 6-8 แต้มจะถูกพักใช้ใบขับขี่เป็นระยะเวลา 30 วัน
- ได้รับแต้มความผิด 9-11 แต้มจะถูกพักใช้ใบขับขี่เป็นระยะเวลา 60 วัน
- ได้รับแต้มความผิด 12-14 แต้มจะถูกพักใช้ใบขับขี่เป็นระยะเวลา 90 วัน และ

ต้องเข้ารับการอบรมกฎจราจร จึงจะสามารถขับรถได้อีก

- ได้รับแต้มความผิด 15 แต้มขึ้นไปจะถูกเพิกถอนใบขับขี่

โดยความผิดข้อหาขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดของประเทศญี่ปุ่นถูกกำหนดจำนวนแต้มที่ถูกตัดเป็นอัตราที่กำหนดให้สอดคล้องกับช่วงอัตราความเร็วที่ฝ่าฝืนโดยผู้ฝ่าฝืนอาจถูกตัดคะแนนตั้งแต่ 1 คะแนน และอาจถูกตัดคะแนนสูงสุดถึง 12 คะแนน คิดเป็นน้ำหนักร้อยละ 80 ซึ่งมากกว่าเกณฑ์การตัดคะแนนสูงสุดของประเทศไทยที่มีน้ำหนักสูงสุดเพียงร้อยละ 30 ทั้งนี้ ลักษณะการกำหนดเกณฑ์การตัดคะแนนตามแนวทางของประเทศญี่ปุ่นนอกจากจะมีความยืดหยุ่นและเหมาะสมกับสภาพการกระทำความผิดแล้วยังมีลักษณะเป็นการป้องปรามการกระทำความผิดเนื่องจากมีน้ำหนักคะแนนที่ตัดสูงประกอบกับการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่แบ่งเป็นหลายช่วง ในขณะที่ประเทศไทยมีการพักใช้ใบขับขี่เฉพาะกรณีผู้ขับขี่ถูกตัดแต้มจนเหลือ 0 คะแนนแล้วเท่านั้น

สำหรับประเทศอังกฤษยังคงยึดโยงระบบการให้แต้มความผิดกับความผิดที่แบ่งประเภทตามหมวด A หมวด B และหมวด C โดยความผิดฐานขับขีรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด จำนวนแต้มความผิดขั้นต่ำได้แก่ 3 แต้ม ได้แก่ ความผิดในหมวด A ที่มีการฝ่าฝืนใช้ความเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดตั้งแต่ 1 – 20 ไมล์ต่อชั่วโมง ตามแหล่งความเร็วที่จำกัด / จำนวนแต้มความผิดตั้งแต่ 4 - 6 แต้ม พร้อมทั้งตัดสิทธิ์ใบขับขี่ 7 ถึง 28 วัน ได้แก่ความผิดในหมวด B ที่มีการฝ่าฝืนใช้ความเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดตั้งแต่ 11 – 30 ไมล์ต่อชั่วโมง ตามแหล่งความเร็วที่จำกัด / จำนวนแต้มความผิด 6 แต้ม พร้อมทั้งตัดสิทธิ์ใบขับขี่ 7 ถึง 56 วัน ได้แก่ความผิดในหมวด C คือหมวดที่มีการฝ่าฝืนใช้ความเร็วเกินกว่าอัตราที่กำหนดระหว่าง 21 ไมล์ต่อชั่วโมงขึ้นไปจนถึง 31 ไมล์ต่อชั่วโมงขึ้นไปตามแหล่งความเร็วที่จำกัด คิดเป็นน้ำหนักร้อยละ 25 และสูงสุดถึงร้อยละ 50 ซึ่งมากกว่าเกณฑ์การตัดคะแนนสูงสุดของประเทศไทยที่มีน้ำหนักสูงสุดเพียงร้อยละ 30 และมี

การนำปัจจัยประกอบต่างๆ เช่น สภาพอากาศที่ไม่เอื้ออำนวย ความหนาแน่นของประชากรในพื้นที่ หรือระยะเวลาของการกระทำผิดที่เกี่ยวข้องกับการพิพากษาลงโทษครั้งก่อนๆ (ถ้ามี) มาประกอบการพิจารณาด้วย จะเห็นได้ว่าประเทศอังกฤษให้ความสำคัญกับการขับขีรถตามอัตราที่กฎหมายกำหนดมาก โดยมีการแบ่งแยกความเร็วที่ฝ่าฝืนไว้ตามช่วงความร้ายแรงจึงมีความชัดเจนและการกำหนดช่วงดังกล่าวยังมีความยืดหยุ่น ส่งผลให้เจ้าพนักงานผู้บังคับใช้กฎหมายสามารถใช้เป็นฐานในการคำนวณค่าปรับและการให้แต้มความผิดให้สอดคล้องกับความผิดของผู้ฝ่าฝืนได้มากที่สุด ทั้งยังมีความกับหลักการลงโทษให้เหมาะสมกับบุคคลอีกด้วย

ในประเด็นการกำหนดคะแนนความประพฤติของผู้ขับขีรถบรรทุกและรถบรรทุกคนโดยสารดังกล่าวข้างต้นผู้ศึกษาเห็นว่ากฎหมายไทยยังไม่เหมาะสมนัก เนื่องจากเมื่อพิจารณาถึงทฤษฎีการลงโทษแบบข่มขู่ขัง ซึ่งมีลักษณะเป็นการแสดงให้คนในสังคมเกิดความเกรงกลัวต่อโทษที่จะได้รับหากต้องตกเป็นผู้กระทำความผิด ประกอบกับหลักการกำหนดโทษอาญา ที่รัฐสามารถกำหนดโทษอาญาได้เฉพาะในกรณีที่ต้องการรักษาไว้ซึ่งความสงบเรียบร้อยในสังคม นั้น แม้การกำหนดคะแนนความประพฤติของผู้ขับขีรถดังกล่าวจะไม่ได้มีลักษณะเป็นโทษอาญา แต่การกำหนดคะแนนความประพฤตินี้ถือเป็นอีกหนึ่งมาตรการของรัฐที่ใช้ในการควบคุมและรักษาไว้ซึ่งความสงบเรียบร้อยในสังคม ดังนั้น เมื่อปรากฏว่าความผิดฐานขับขีรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด มีลักษณะที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุเสียหายร้ายแรง และอาจเป็นภัยต่อผู้คนในสังคมได้ รัฐจึงควรกำหนดคะแนนความประพฤติในความผิดฐานดังกล่าวให้สูงขึ้นตามความร้ายแรง โดยมีการกำหนดช่วงอัตราความเร็วที่ฝ่าฝืนให้สอดคล้องกับจำนวนคะแนนที่อาจถูกตัดเพื่อเป็นการข่มขู่ขังมิให้เกิดการกระทำความผิด โดยเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศญี่ปุ่นที่มีการกำหนดจำนวนคะแนนความประพฤติไว้สูงสุดถึง 12 คะแนนจากคะแนนเต็ม 15 คะแนน และประเทศอังกฤษที่มีการกำหนดคะแนนความประพฤติแบบอัตราก้าวหน้าตามความร้ายแรง โดยมีคะแนนเต็ม 12 คะแนน และผู้ที่ฝ่าฝืนอาจถูกตัดคะแนนตั้งแต่ 3 - 6 คะแนน ตามอัตราความเร็วที่ฝ่าฝืน จึงทำให้การกำหนดคะแนนความประพฤติของประเทศอังกฤษมีความยืดหยุ่นและสอดคล้องกับการกระทำความผิด ซึ่งเป็นการกำหนดบทลงโทษให้เหมาะสมกับตัวบุคคลผ่านทางกระบวนการบัญญัติกฎหมายได้โดยการกำหนดกรอบการลงโทษให้มีความยืดหยุ่น เพื่อเปิดโอกาสให้ผู้บังคับใช้กฎหมายสามารถนำไปปรับใช้ในการลงโทษให้เหมาะสมกับผู้กระทำความผิดเป็นรายบุคคล ตามหลักการลงโทษให้เหมาะสมกับตัวบุคคลได้ ดังนั้น ผู้ศึกษาจึงเห็นว่าควรมีการแก้ไขปรับปรุงกฎหมายไทยให้มีความยืดหยุ่นและเหมาะสมกับความผิดมากยิ่งขึ้นตามแนวทางของประเทศญี่ปุ่นและประเทศอังกฤษ กล่าวคือ กำหนดจำแนกช่วงอัตราความเร็วที่ฝ่าฝืนให้สอดคล้องกับคะแนนที่อาจถูกตัดและนำปัจจัยประกอบต่าง ๆ เช่น สภาพอากาศที่ไม่เอื้ออำนวย ความหนาแน่นของประชากรในพื้นที่ หรือระยะห่างของช่วงเวลาในการกระทำผิดครั้งก่อน (ถ้ามี) มาประกอบการพิจารณาด้วย ดังนี้



| อัตราความเร็วที่ฝ่าฝืน<br>เดิม          | คะแนนที่ถูกตัดเดิม | อัตราความเร็วที่ฝ่าฝืน<br>ใหม่         | คะแนนที่ถูกตัดใหม่             |
|---|--------------------|--|--------------------------------|
| ไม่เกิน 100 กิโลเมตร<br>ต่อชั่วโมง      | 10                 | น้อยกว่า 20 กิโลเมตร/<br>ชั่วโมง       | ไม่เกิน 20 คะแนน               |
| ตั้งแต่ 101 – 110<br>กิโลเมตรต่อชั่วโมง | 20                 | ตั้งแต่ 20 – 50<br>กิโลเมตร/ชั่วโมง    | 20 คะแนนแต่ไม่เกิน<br>30 คะแนน |
| เกิน 110 กิโลเมตรต่อ<br>ชั่วโมง         | 30                 | มากกว่า 50 กิโลเมตร/<br>ชั่วโมง ขึ้นไป | 30 คะแนน ขึ้นไป                |

พร้อมทั้งแก้ไขระเบียบกรรมการขนส่งทางบก ว่าด้วย การพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก พ.ศ. 2564 ข้อ 12 และบัญชีขอหาความผิด แนบท้ายระเบียบกรรมการขนส่งทางบกว่าด้วยการพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาต เป็นผู้ขับรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก พ.ศ. 2564 เพื่อให้สอดคล้องกับแนวทางการตัดคะแนนแบบใหม่ โดยแก้ไขข้อความ ดังนี้

ข้อความเดิม

“ข้อ 12 ให้ตัดคะแนนของผู้ได้รับใบอนุญาตตามข้อ 10 หรือข้อ 11 แล้วแต่กรณี ตามความ ร้ายแรงและพฤติการณ์แห่งการกระทำ ความผิด โดยแบ่งกลุ่มขอหาความผิดเป็น 3 กลุ่ม ดังนี้

กลุ่มที่ 1 ตัดคะแนน ครั้งละ 10 คะแนน

กลุ่มที่ 2 ตัดคะแนน ครั้งละ 20 คะแนน

กลุ่มที่ 3 ตัดคะแนน ครั้งละ 30 คะแนน

ขอหาความผิดในแต่ละกลุ่มตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามบัญชีขอหาความผิดแนบท้ายระเบียบนี้”

แก้ไขเป็น

“ข้อ 12 ให้ตัดคะแนนของผู้ได้รับใบอนุญาตตามข้อ 10 หรือข้อ 11 แล้วแต่กรณี ตามความ ร้ายแรงและพฤติการณ์แห่งการกระทำ ความผิด โดยแบ่งกลุ่มขอหาความผิดเป็น 3 กลุ่ม ดังนี้

กลุ่มที่ 1 ตัดคะแนน ครั้งละไม่เกิน 20 คะแนน

กลุ่มที่ 2 ตัดคะแนน ครั้งละ 20 คะแนนแต่ไม่เกิน 30 คะแนน

กลุ่มที่ 3 ตัดคะแนน ครั้งละ 30 คะแนน ขึ้นไป  
 ข้อหาความผิดในแต่ละกลุ่มตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามบัญชีข้อหาความผิดแนบ  
 ทำयरระเบียบนี้”

บัญชีข้อหาความผิด แนบทำयरระเบียบกรมการขนส่งทางบกกว่าด้วยการพักใช้หรือ  
 เพิกถอนใบอนุญาต เป็นผู้ขับรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก พ.ศ. 2564 ข้อหาความผิด

กลุ่มที่ 1 (ตัด ไม่เกิน 20 คะแนน)

| มาตรา     | ข้อหาความผิด  |
|-----------|---|
| มาตรา 111 | ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ผู้ขับรถให้เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด (ขับรถฝ่าฝืน<br>อัตราความเร็วที่กฎหมายกำหนด ไม่เกิน 20 กิโลเมตร/ชั่วโมง) |

กลุ่มที่ 2 (ตัด 20 คะแนนแต่ไม่เกิน 30 คะแนน)

| มาตรา     | ข้อหาความผิด   |
|-----------|--|
| มาตรา 111 | ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ผู้ขับรถให้เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด (ขับรถฝ่าฝืน<br>อัตราความเร็วที่กฎหมายกำหนด ตั้งแต่ 20 – 50 กิโลเมตร/ชั่วโมง) |

กลุ่มที่ 3 (ตัด 30 คะแนน ขึ้นไป)

| มาตรา     | ข้อหาความผิด  |
|-----------|---|
| มาตรา 111 | ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ผู้ขับรถให้เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด (ขับรถฝ่าฝืน<br>อัตราความเร็วที่กฎหมายกำหนด มากกว่า 50 กิโลเมตร/ชั่วโมงขึ้นไป) |

อนึ่ง ปัจจุบันได้มีการออกกฎหมายเกี่ยวกับหลักเกณฑ์การจัดทำร่างกฎหมายและ  
 การประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมาย ได้แก่ พระราชบัญญัติหลักเกณฑ์การจัดทำร่างกฎหมายและการ  
 ประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมาย พ.ศ. 2562 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อตรวจสอบความจำเป็นในการร่าง  
 กฎหมาย รับฟังความคิดเห็นผู้เกี่ยวข้องเพื่อประกอบการจัดทำกฎหมาย รวมถึงเปิดเผยความเห็นและ  
 การวิเคราะห์ต่างๆ ต่อประชาชน เพื่อพัฒนากฎหมายให้ทันสมัยและสอดคล้องกับบริบทที่  
 เปลี่ยนแปลงไป ดังนั้น ในการเสนอแก้ไขเพิ่มเติมในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522  
 ประกาศสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เรื่อง การกำหนดจำนวนค่าปรับตามที่เปรียบเทียบสำหรับความผิด  
 ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 พ.ศ. 2563 และระเบียบกรมการขนส่งทางบก ว่าด้วย  
 การพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก พ.ศ. 2564

ดังกล่าวตาม 4.1 4.2 และ 4.3 จึงต้องดำเนินการตามแนวทางของพระราชบัญญัติหลักเกณฑ์การจัดทำร่างกฎหมายและการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมาย พ.ศ. 2562 ดังกล่าวข้างต้นด้วย

ตารางเปรียบเทียบมาตรการลงโทษผู้ขับขี่ฐานขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมาย

กำหนด

|                             | ไทย   | ญี่ปุ่น   | อังกฤษ   |
|-----------------------------|---|---|--|
| โทษตามกฎหมาย                | ผู้ขับขี่รถทุกประเภทที่ฝ่าฝืนใช้ความเร็วเกินกว่าอัตราที่กำหนดบนถนนทุกประเภท ต้องโทษปรับไม่เกิน 4,000 บาท ตามมาตรา 67 วรรคหนึ่งประกอบมาตรา 152 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522                       | แบ่งความผิดตามประเภทถนน ได้แก่ ถนนทั่วไป และถนนทางหลวง โดยโทษปรับสูงสุดคือ 100,000 เยน หรือจำคุกไม่เกิน 6 เดือน   | แบ่งความผิดเป็นหมวด A หมวด B หมวด C ตามความร้ายแรง โดยผู้ขับขี่รถทุกประเภทที่ฝ่าฝืนใช้ความเร็วเกินกว่าอัตราที่กำหนดอาจได้รับโทษปรับตั้งแต่ 0.25 – 1.75 เท่าของรายได้ต่อสัปดาห์   |
| การใช้ดุลพินิจในการกำหนดโทษ | สำนักงานตำรวจแห่งชาติในฐานะผู้บังคับใช้กฎหมายออกประกาศกำหนดอัตราค่าปรับ 500 บาท อัตราเดียวตาม (ประกาศสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เรื่อง การกำหนดจำนวนค่าปรับตามที่เปรียบเทียบสำหรับความผิดตามพระราชบัญญัติจราจร | กำหนดอัตราค่าปรับให้สอดคล้องกับประเภทถนน และอัตราความเร็วที่ฝ่าฝืน ดังนี้<br>ถนนทั่วไป<br>- ปรับสูงสุด 18,000 เยน (กรณีฝ่าฝืนโดยใช้ความเร็วตั้งแต่ 1-29 กิโลเมตร/ชั่วโมง)<br>- ปรับสูงสุด 100,000 เยน หรือจำคุกไม่เกิน 6 เดือน (กรณีฝ่าฝืนโดย | กำหนดช่วงอัตราค่าปรับเป็นหมวดหมู่ตามความร้ายแรง ซึ่งสอดคล้องกับอัตราความเร็วที่ฝ่าฝืน โดยพิจารณาอัตราปรับของเจ้าหน้าที่สามารถนำไปปัจจัยประกอบต่างๆ เช่น สภาพอากาศที่ไม่เอื้ออำนวย ความหนาแน่นของประชากรในพื้นที่ หรือระยะห่างของช่วงเวลาในการกระทำผิดครั้ง |

|  | ไทย  | ญี่ปุ่น  | อังกฤษ  |
|--|--|--|---|
|  | ทางบก พ.ศ. 2522<br>พ.ศ. 2563)                  | ใช้ความเร็วตั้งแต่ 30<br>กิโลเมตร/ชั่วโมงขึ้นไป)<br><br><u>ทางหลวง</u><br>- ปรับสูงสุด 35,000<br>เยน (กรณีฝ่าฝืนโดย<br>ใช้ความเร็วตั้งแต่ 1-<br>39 กิโลเมตร/ชั่วโมง)<br>- ปรับสูงสุด 100,000<br>เยน หรือจำคุกไม่เกิน<br>6 เดือน (กรณีฝ่าฝืน<br>โดย<br>ใช้ความเร็วตั้งแต่ 40<br>กิโลเมตร/ชั่วโมงขึ้นไป) | ก่อน (ถ้ามี) มา<br>ประกอบการพิจารณา<br>ด้วย                       |
| การกำหนดคะแนน<br>ความประพฤติของผู้<br>ขับขี่ | ตัด 10 - 30 คะแนน<br>จากคะแนนเต็ม 100<br>คะแนน | รับคะแนนความผิด<br>ตั้งแต่ 1 - 12<br>คะแนน (ได้รับ 15<br>คะแนนขึ้นไปจะถูก<br>เพิกถอนใบอนุญาตขับ<br>ขี่)  | รับคะแนนความผิด<br>ตั้งแต่ 3 - 6 คะแนน<br>(คะแนนเต็ม 12<br>คะแนน) |

## บทที่ 5

### บทสรุปและข้อเสนอแนะ

#### 1. บทสรุป

การฝ่าฝืนกฎหมายจราจรข้อหาขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด ถูกบัญญัติเป็นความผิดและกำหนดบทลงโทษไว้ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้แก่ มาตรา 67 วรรคหนึ่งซึ่งเป็นบทกำหนดความผิด และเมื่อพิจารณาประกอบมาตรา 152 ซึ่งเป็นบทกำหนดอัตราโทษแล้วพบว่าความผิดฐานขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดนี้มีอัตราโทษไม่สูงมากนัก กล่าวคือ มีเพียงโทษปรับเพียง 4,000 บาทสถานเดียว อีกทั้งยังไม่มีกำหนดแบ่งแยกประเภทของรถที่ขับในขณะกระทำความผิดไว้เป็นการเฉพาะ ซึ่งเมื่อพิจารณาถึงผลกระทบและความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นจากการกระทำความผิดฐานขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดแล้วพบว่า ผลกระทบและความเสียหายแปรผันตามขนาดของยานพาหนะที่ใช้ขับซึ่งมีนัยยะสำคัญ นอกจากนี้ แม้ระเบียบกรมการขนส่งทางบก ว่าด้วย การพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก พ.ศ. 2564 จะมีการกำหนดคะแนนความประพฤติของผู้ขับรถบรรทุกและรถบรรทุกคนโดยสารซึ่งใช้รถที่ใช้ในการขนส่งขนาดใหญ่ โดยที่หนึ่งในข้อหาสำคัญที่เป็นเงื่อนไขในการตัดคะแนนความประพฤติของผู้ขับรถบรรทุกทุกตามระเบียบดังกล่าว ได้แก่ ข้อหาขับรถเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด ซึ่งแม้จะมีเกณฑ์ในการตัดคะแนนแบ่งเป็น 3 ระดับตามความร้ายแรงก็ตาม ก็เป็นการกำหนดอัตราความเร็วแบบตายตัวและไม่ได้อ้างอิงกับความเร็วของแต่ละประเภทถนน ซึ่งไม่สอดคล้องกับกฎกระทรวงกำหนดอัตราความเร็วสำหรับการขับรถในทางเดินรถ พ.ศ. 2564 และป้ายแสดงอัตราความเร็วของแต่ละท้องที่ จึงสรุปได้ว่ากระบวนการในการลงโทษผู้กระทำความผิดฐานขับรถบรรทุกและรถบรรทุกคนโดยสารในข้อหาขับรถด้วยความเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดอาจยังไม่มีประสิทธิภาพมากพอที่จะควบคุมการกระทำความผิดฐานดังกล่าวเพื่อเป็นการป้องกันไม่ให้เกิดความเสียหายต่อส่วนรวม โดยมีปัญหาอุปสรรค ดังนี้

#### 1.1 ปัญหาเกี่ยวกับมาตรการบังคับทางอาญาที่ไม่เหมาะสม

การกำหนดมาตรการบังคับทางอาญาที่ไม่เหมาะสมเป็นปัญหาสำคัญอย่างยิ่ง เมื่อความผิดฐานดังกล่าวอาจส่งผลให้เกิดความเสียหายต่อสังคม รัฐจึงมีหน้าที่ในการควบคุมการกระทำความผิดดังกล่าวโดยการใช้นโยบายทางกฎหมายให้เหมาะสม สำหรับความผิดฐานขับรถบรรทุกและรถบรรทุกคนโดยสารเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดของประเทศไทยไม่ได้มีการกำหนดข้อหาความผิดและบทลงโทษไว้เป็นการเฉพาะ จึงต้องนำพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา

67 วรรคหนึ่ง ซึ่งกำหนดให้การฝ่าฝืนข้อบรรณเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดเป็นความผิด และมีอัตราโทษปรับไม่เกิน 4,000 บาทตามมาตรา 152 ซึ่งสำนักงานตำรวจแห่งชาติได้ออก “ประกาศสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เรื่อง การกำหนดจำนวนค่าปรับตามที่เปรียบเทียบสำหรับความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 พ.ศ. 2563” กำหนดอัตราค่าปรับตามความผิดในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เป็นอัตราค่าปรับแบบตายตัว เพื่อป้องกันการใช้ดุลพินิจที่ไม่เหมาะสมของผู้บังคับใช้กฎหมาย โดยได้กำหนดอัตราค่าปรับเป็นอัตราเดียวคือ 500 บาท ซึ่งเป็นอัตราที่เจ้าพนักงานจราจรผู้บังคับใช้กฎหมายดังกล่าวมีความผูกพันในการกำหนดจำนวนค่าปรับ โดยไม่สามารถใช้ดุลพินิจกำหนดอัตราค่าปรับเป็นจำนวนอื่นได้ จึงส่งผลให้ความผิดฐานข้อบรรณเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดมีอัตราค่าปรับเพียง 500 บาท ซึ่งเป็นอัตราที่ต่ำมาก เมื่อเทียบกับนานาอารยประเทศที่ให้ความสำคัญต่อการป้องปรามการกระทำความผิดฐานนี้ เช่น ในประเทศญี่ปุ่น ที่นอกจากจะมีการกำหนดประเภทของถนน กำหนดช่วงอัตราความเร็วที่ฝ่าฝืน และกำหนดจำนวนค่าปรับให้สอดคล้องกับประเภทถนนและความเร็วแล้ว ยังมีการนำโทษจำคุกมาใช้ป้องปรามการกระทำความผิดฐานนี้อีกด้วย ส่วนในประเทศอังกฤษนอกจากจะมีการกำหนดหมวดหมู่ความผิดตามความร้ายแรงแล้ว ยังได้มีการนำเอามาตรการลงโทษปรับแบบอ้างอิงจากฐานเงินรายได้ของผู้กระทำความผิด เพื่อให้เหมาะสมกับความผิดที่กระทำและสภาพการเงินของผู้กระทำความผิดอีกด้วย

## 1.2 ปัญหาเกี่ยวกับการใช้ดุลพินิจในการกำหนดโทษปรับ

เนื่องจากกฎหมายหลักที่กำหนดจำนวนค่าปรับ ได้แก่ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 67 วรรคหนึ่ง ประกอบมาตรา 152 ได้กำหนดให้การฝ่าฝืนข้อบรรณเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดเป็นความผิด และมีอัตราโทษปรับไม่เกิน 4,000 บาท และสำนักงานตำรวจแห่งชาติในฐานะผู้บังคับใช้กฎหมายได้ออกประกาศกำหนดอัตราค่าปรับในความผิดฐานดังกล่าวในอัตรา 500 บาทต่ออัตราเดียว เพื่อป้องกันปัญหาการใช้ดุลพินิจกำหนดค่าปรับที่ไม่เหมาะสม โดยไม่มีการกำหนดช่วงอัตราความเร็วที่ฝ่าฝืน และค่าปรับแบบอัตราก้าวหน้าเพื่อให้สอดคล้องกับความร้ายแรงของความผิดแต่อย่างใด จึงส่งผลให้ค่าปรับในกรณีข้อบรรณเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดของประเทศไทยเป็นอัตราตายตัวและไม่มีการกำหนดหลักเกณฑ์เพื่อใช้ควบคุมการทำงานของเจ้าหน้าที่ให้สามารถใช้ดุลพินิจได้อย่างเหมาะสม ซึ่งเมื่อพิจารณาถึงแนวทางการใช้ดุลพินิจในการคำนวณค่าปรับของประเทศญี่ปุ่น จะเห็นได้ว่า กฎหมายจราจรของประเทศญี่ปุ่นได้กำหนดประเภทถนนและช่วงอัตราความเร็วที่ฝ่าฝืน ให้สอดคล้องกับช่วงค่าปรับ เพื่อให้เจ้าหน้าที่สามารถใช้ดุลพินิจได้ภายในกรอบหลักเกณฑ์ที่กำหนด สำหรับประเทศอังกฤษก็มีการกำหนดหมวดหมู่ความผิด และช่วงอัตราความเร็วที่ฝ่าฝืน และช่วงอัตราค่าปรับเพื่อเป็นกรอบการกำหนดค่าปรับไว้อย่างละเอียดเช่นกัน โดยมีการกำหนดหลักเกณฑ์ให้เจ้าหน้าที่ใช้ดุลพินิจอย่างยืดหยุ่นและเหมาะสมภายใต้กรอบที่รัฐได้กำหนดไว้อย่างชัดเจน

### 1.3 ปัญหาเกี่ยวกับการกำหนดหลักเกณฑ์การบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับ รถของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่

ในการกำหนดคะแนนความประพฤติของผู้ได้รับใบอนุญาตขับรถบรรทุกและรถบรรทุกคนโดยสารของประเทศไทยนั้น ได้ถูกกำหนดไว้ในระเบียบกรมการขนส่งทางบก ว่าด้วยการพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก พ.ศ. 2564 ซึ่งกำหนดให้ผู้ขับรถดังกล่าวมีคะแนนเริ่มต้นคนละ 100 คะแนน และหากถูกตัดคะแนนจนเหลือ 0 คะแนน จะถูกสั่งให้พักใช้ใบอนุญาตเป็นเวลา 90 วัน ซึ่งเมื่อพิจารณาถึงข้อหาขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดแล้ว พบว่า แม้ระเบียบดังกล่าวจะได้กำหนดเงื่อนไขการตัดคะแนนเป็น 3 ระดับตามความร้ายแรงแต่กลับมีการกำหนดอัตราความเร็วที่ผู้ขับขี่ใช้เป็นแบบอัตราตายตัว เช่น การขับรถโดยใช้อัตราความเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดแต่ไม่เกิน 100 กิโลเมตรต่อชั่วโมงจะถูกตัดคะแนนความประพฤติ 10 คะแนน หรือการขับรถโดยใช้อัตราความเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดโดยใช้ความเร็ว 101 - 110 กิโลเมตรต่อชั่วโมงจะถูกตัดคะแนนความประพฤติ 20 คะแนน เป็นต้น ซึ่งไม่สอดคล้องกับอัตราความเร็วที่กฎหมายกำหนดตามกฎหมายกระทรวงกำหนดอัตราความเร็วสำหรับการขับรถในทางเดินรถ พ.ศ. 2564 และป้ายแสดงอัตราความเร็วของแต่ละท้องที่ ในขณะที่ประเทศญี่ปุ่นและประเทศอังกฤษมีแนวทางการกำหนดอัตราความเร็วที่ฝ่าฝืนโดยอ้างอิงอัตราความเร็วที่กฎหมายกำหนด เช่น ในประเทศญี่ปุ่นหากผู้ขับขี่ฝ่าฝืนใช้ความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ตั้งแต่ 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมงขึ้นไปจะถูกตัดคะแนนความประพฤติจำนวน 6 คะแนน (ตัวอย่าง ขับรถโดยใช้ความเร็ว 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมงบนถนนที่ถูกจำกัดความเร็วไว้ที่ 50 กิโลเมตรต่อชั่วโมง = ขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมง จึงถูกตัดคะแนนความประพฤติจำนวน 6 คะแนน) หรือในประเทศอังกฤษ หากผู้ขับขี่ฝ่าฝืนใช้ความเร็วตั้งแต่ 21 - 30 ไมล์ต่อชั่วโมงบนถนนที่จำกัดความเร็วไว้ที่ 20 ไมล์ต่อชั่วโมง จะถูกตัดคะแนนความผิดจำนวน 3 คะแนน เป็นต้น จะเห็นได้ว่าหลักเกณฑ์การบันทึกคะแนนความประพฤติของประเทศไทยไม่มีลักษณะที่ยืดหยุ่นเพื่อให้เหมาะสมกับอัตราความเร็วที่ถูกกำหนดไว้ในถนนแต่ละประเภทแต่อย่างใด

ด้วยเหตุดังกล่าวจึงเห็นได้ว่า มาตรการบังคับทางอาญา หลักเกณฑ์การใช้ดุลพินิจในการกำหนดค่าปรับ และหลักเกณฑ์ในการกำหนดคะแนนความประพฤติของผู้ขับขี่รถบรรทุกและรถบรรทุกคนโดยสารของประเทศไทย ยังไม่เหมาะสมเท่าที่ควรและทำให้เจ้าหน้าที่ผู้บังคับใช้กฎหมายไม่สามารถใช้ดุลพินิจในการลงโทษผู้กระทำความผิดฐานนี้ได้เหมาะสม ส่งผลให้มีผู้กระทำความผิดฐานนี้เพิ่มมากขึ้น และทำให้สังคมเกิดความเสี่ยงที่จะได้รับความเสียหายต่อทั้งชีวิตและทรัพย์สิน ดังนั้น การกำหนดมาตรการบังคับทางอาญา หลักเกณฑ์การใช้ดุลพินิจในการกำหนดค่าปรับ และหลักเกณฑ์ในการกำหนดคะแนนความประพฤติของผู้ขับขี่รถบรรทุกและรถบรรทุกคนโดยสารใหม่ โดยการกำหนดช่วงอัตราค่าปรับให้สอดคล้องกับช่วงอัตราความเร็วที่ฝ่าฝืน จึงจะทำให้

เจ้าหน้าที่ผู้บังคับใช้กฎหมายสามารถใช้ดุลพินิจในการกำหนดโทษได้อย่างเหมาะสมกับตัวผู้กระทำความผิด และยังเป็นกำหนดกรอบการใช้ดุลพินิจของเจ้าหน้าที่ เพื่อป้องกันปัญหาการใช้ดุลพินิจที่ไม่เหมาะสมอีกด้วย และเนื่องจากแนวทางการกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับอัตราความเร็วของประเทศญี่ปุ่นใช้หน่วยวัดความเร็วเป็นกิโลเมตรต่อชั่วโมงเหมือนกับประเทศไทย และเป็นการกำหนดช่วงอัตราความเร็วไว้ เพื่อให้สอดคล้องกับอัตราความเร็วในแต่ละท้องที่ที่มีความแตกต่างกัน ทั้งยังมีลักษณะที่ทำให้ผู้บังคับใช้กฎหมายสามารถใช้ดุลพินิจได้อย่างเหมาะสมภายในกรอบหลักเกณฑ์ที่กำหนด จึงเห็นสมควรนำเอาแนวทางการกำหนดหลักเกณฑ์ดังกล่าวมาใช้กับประเทศไทย อย่างไรก็ตาม ในส่วนของแนวทางการกำหนดค่าปรับของประเทศอังกฤษที่อ้างอิงจากฐานรายได้ของผู้กระทำความผิดมีความยืดหยุ่นและสามารถกำหนดให้เจ้าหน้าที่สามารถใช้ดุลพินิจกำหนดโทษปรับได้อย่างเหมาะสมกับความผิด อีกทั้งยังมีความเหมาะสมต่อสภาพการเงินของผู้กระทำความผิด อันจะส่งผลให้รัฐสามารถชัมชุยยังมีให้มีการกระทำความผิดฐานดังกล่าวได้เป็นอย่างดี

## 2. ข้อเสนอแนะ

จากบทสรุปข้างต้นและด้วยเหตุผลดังกล่าวจึงขอเสนอแนะให้มีการแก้ไขกฎหมายพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ประกาศสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เรื่อง การกำหนดจำนวนค่าปรับตามที่เปรียบเทียบสำหรับความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 พ.ศ. 2563 และระเบียบกรมการขนส่งทางบก ว่าด้วย การพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก พ.ศ. 2564 ดังต่อไปนี้

### 2.1 มาตรการลงโทษในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

เสนอแนะให้แก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ในลักษณะที่ 19 บทกำหนดโทษ มาตรา 152 เพื่อให้ครอบคลุมความผิดกรณีผู้ขับขี่รถบรรทุกและรถบรรทุกคนโดยสารกระทำความผิดข้อหาขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กำหนด โดยเพิ่มเติมความในวรรคสอง ดังนี้

“มาตรา 152 ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 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 67 วรรคหนึ่ง 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 มาตรา 130 หรือ ไม่ปฏิบัติตามประกาศที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนดตามมาตรา 15 วรรคสอง หรือไม่ปฏิบัติตามกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา 77 วรรคสอง หรือมาตรา 96 วรรคสอง หรือไม่เคลื่อนย้ายรถ ตามมาตรา 143 (1) ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสี่พันบาท

(เพิ่มเติมวรรคสอง) ถ้าผู้ขับขี่รถบรรทุกและรถบรรทุกคนโดยสารกระทำความผิดตามมาตรา 67 วรรคหนึ่งผู้กระทำต้องระวางโทษตามประกาศที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนด”

## 2.2 การใช้ดุลพินิจในการกำหนดโทษปรับตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

เสนอแนะให้แก้ไขเพิ่มเติมประกาศสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เรื่อง การกำหนดจำนวนค่าปรับตามที่เปรียบเทียบสำหรับความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 พ.ศ. 2563 เพื่อกำหนดแนวทางการคิดค่าปรับในกรณีผู้ขับขี่รถบรรทุกและรถบรรทุกคนโดยสารกระทำความผิดข้อหาขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด ดังนี้

ตารางแสดงค่าปรับ : กรณีผู้ขับขี่รถบรรทุกและรถบรรทุกคนโดยสารเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด

| อัตราความเร็วที่ฝ่าฝืน   | อัตราค่าปรับเริ่มต้น                   | อัตราค่าปรับยืดหยุ่น<br>(กรณีมีเหตุลดโทษหรือเพิ่มโทษ) |
|--|--|---|
| ไม่เกิน 20 กิโลเมตรต่อชั่วโมง  | 50% (0.5 เท่า)<br>ของรายได้ต่อสัปดาห์  | 25 – 75% (0.25 - 0.75 เท่า)<br>ของรายได้ต่อสัปดาห์    |
| ตั้งแต่ 21 กิโลเมตรต่อชั่วโมง<br>แต่ไม่เกิน 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมง  | 100% (1.0 เท่า)<br>ของรายได้รายสัปดาห์ | 75 – 125% (0.75 - 1.25 เท่า)<br>ของรายได้ต่อสัปดาห์   |
| 31 กิโลเมตรต่อชั่วโมงขึ้นไป  | 150% (1.5 เท่า)<br>ของรายได้ต่อสัปดาห์ | 125 – 175% (1.25 - 1.75 เท่า)<br>ของรายได้ต่อสัปดาห์  |
| <b>ปัจจัยประกอบการพิจารณา</b>  |  |   |
| <p>(1) ปัจจัยบรรเทาโทษ (ลดค่าปรับจากอัตราเริ่มต้น) ได้แก่ เป็นการกระทำความผิดเพราะเกิดกรณีฉุกเฉิน หรือไม่เคยกระทำความผิดมาก่อน หรือเป็นบุคคลที่มีอุปนิสัยที่ดีและ/หรือประพฤติตนเป็นแบบอย่าง</p> <p>(2) ปัจจัยเพิ่มโทษ (เพิ่มค่าปรับจากอัตราเริ่มต้น) ได้แก่ กรณีกระทำความผิดในขณะที่อยู่ระหว่างการประกันตัว กรณีเป็นรถคาราวาน/รถพ่วงลากจูง กรณีการบรรทุกผู้โดยสารหรือบรรทุกของหนัก กรณีขับรถเร็วในบางสถานที่ เช่น ใกล้โรงเรียน</p> |  |   |

### 2.3 การกำหนดคะแนนความประพฤติของผู้ขับขี่

เสนอแนะให้แก้ไขเพิ่มเติมระเบียบกรมการขนส่งทางบก ว่าด้วย การพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก พ.ศ. 2564 ข้อ 12 และบัญชีข้อกำหนดความผิด แนบท้ายระเบียบกรมการขนส่งทางบกว่าด้วยการพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาต เป็นผู้ขับรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก พ.ศ. 2564 เพื่อให้สอดคล้องกับแนวทางการตัดคะแนนแบบใหม่ ดังนี้

“ข้อ 12 ให้ตัดคะแนนของผู้ได้รับใบอนุญาตตามข้อ 10 หรือข้อ 11 แล้วแต่กรณี ตามความ ร้ายแรงและพฤติการณ์แห่งการกระทำความผิด โดยแบ่งกลุ่มข้อหาความผิดเป็น 3 กลุ่ม ดังนี้

กลุ่มที่ 1 ตัดคะแนน ครั้งละไม่เกิน 20 คะแนน

กลุ่มที่ 2 ตัดคะแนน ครั้งละ 20 คะแนนแต่ไม่เกิน 30 คะแนน

กลุ่มที่ 3 ตัดคะแนน ครั้งละ 30 คะแนน ขึ้นไป

ข้อหาความผิดในแต่ละกลุ่มตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามบัญชีข้อกำหนดความผิดแนบท้ายระเบียบนี้”

บัญชีข้อหาความผิด แนบท้ายระเบียบกรมการขนส่งทางบกว่าด้วยการพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาต เป็นผู้ขับรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก พ.ศ. 2564 ข้อหาความผิด

กลุ่มที่ 1 (ตัด ไม่เกิน 20 คะแนน)

| มาตรา     | ข้อหาความผิด  |
|-----------|---|
| มาตรา 111 | ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ผู้ขับรถให้เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด (ขับรถฝ่าฝืนอัตราความเร็วที่กฎหมายกำหนด ไม่เกิน 20 กิโลเมตร/ชั่วโมง) |

กลุ่มที่ 2 (ตัด 20 คะแนนแต่ไม่เกิน 30 คะแนน)

| มาตรา     | ข้อหาความผิด   |
|-----------|--|
| มาตรา 111 | ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ผู้ขับรถให้เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด (ขับรถฝ่าฝืนอัตราความเร็วที่กฎหมายกำหนด ตั้งแต่ 20 – 50 กิโลเมตร/ชั่วโมง) |

กลุ่มที่ 3 (ตัด 30 คะแนน ขึ้นไป)

| มาตรา     | ข้อหาความผิด  |
|-----------|---|
| มาตรา 111 | ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ผู้ขับรถให้เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด (ขับรถฝ่าฝืนอัตราความเร็วที่กฎหมายกำหนด มากกว่า 50 กิโลเมตร/ชั่วโมงขึ้นไป) |

## บรรณานุกรม

- กานดา วรมงคลชัย. (2562, 5 พฤษภาคม). ระบบการบริหารราชการแผ่นดินของญี่ปุ่น.  
[http://lawdrafter.blogspot.com/2019/05/blog-post\\_5.html](http://lawdrafter.blogspot.com/2019/05/blog-post_5.html)
- กฤตยา อารีรักษ์. (2560). ความเหมาะสมในการนำ day fine มาใช้กับประเทศไทย.  
 ดุษฎีนิพนธ์ สาขาวิชานิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต.
- เกียรติขจร วัจนะสวัสดิ์. (2549). คำอธิบายกฎหมายอาญา ภาค 1 ฉบับพิมพ์ครั้งที่ 9  
 กรุงเทพมหานคร สำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา.
- โกเมศ ขวัญเมือง, พระครูธรรมธรสุธาพร ปภสสโร, พระครูปลัดอดุล ปริบุญโญ. (2564).  
 “การแบ่งประเภทของความผิดอาญา CRIMINAL CLASSIFICATION”.  
 วารสาร มจร สังคมศาสตร์ปริทรรศน์ Journal of MCU Social Science Review, 10 (2),  
 397-405.
- กรมตำรวจนครบาล. (2567, 1 เมษายน). รายชื่อประเภทของการกระทำผิดและค่าปรับ.  
<https://www.keishicho.metro.tokyo.lg.jp/menkyo/torishimari/gyosei/seido/tensu.html>
- กลุ่มแผนกความปลอดภัย สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก กรมการขนส่งทางบก. (2566).  
 รายงานการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุจากรถบรรทุก ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2566.  
 ก่อองวงจรปิดเหตุการณ์นาทีชีวิตสุดระทึก รถบรรทุกพุ่งชนเร็ว เสียหลักชนรถอยู่เทิร์นระนาว 7 คัน  
 คนขับหลบหนี โชคดีไม่มีคนเจ็บ (2566, 14 กุมภาพันธ์).  
<https://news.ch7.com/detail/624120>
- กฎกระทรวงกำหนดอัตราความเร็วสำหรับการขับรถในทางเดินรถ พ.ศ. 2564  
 (2564, 23 พฤศจิกายน) ราชกิจจานุเบกษา ฉบับกฤษฎีกา เล่ม 138 ตอนที่ 77 ก หน้า 1 - 5  
 กฎหมายฉบับที่ 105 ปี 1960 กฎหมายจราจรทางถนน (昭和三十五年法律第五号  
 道路交通法)  
[https://elaws.e-gov.go.jp/document?lawid=335AC000000105#Mp-Ch\\_3-Se\\_2](https://elaws.e-gov.go.jp/document?lawid=335AC000000105#Mp-Ch_3-Se_2)
- ขับเร็วจริง! คนขับทัวร์ บขส.รับปั้งลงเขาจนตกเหวดับ 18 เจ็บ 20. (2559, 2 ธันวาคม).  
<https://mgronline.com/local/detail/9590000120424>
- คณิต ณ นคร. (2551). กฎหมายอาญาภาคทั่วไป (พิมพ์ครั้งที่ 3). กรุงเทพฯ : วิญญูชน.  
 “ความเรื่องมาก” ของฝรั่งกับการสร้างถนนในสมัยรัชกาลที่ 4. (2567, 5 กุมภาพันธ์).  
[https://www.silpa-mag.com/history/article\\_27564](https://www.silpa-mag.com/history/article_27564)
- คนขับรถทัวร์อ้างฝนตกถนนลื่น หักหลบรถคันอื่น จนเสียหลักพลิกคว่ำ เสียชีวิต 6 ราย บาดเจ็บ 54 ราย

- ผู้โดยสารยื่นข้อเรียกร้อง ด้านขนส่งปรับเงินคนขับไม่เกิน 5 พัน,  
<https://highlight.kapook.com/view/182357>  
 คนไทยใช้รถส่วนบุคคลมากถึง 42 ล้านคัน ทำไม? คนยังใช้รถสาธารณะน้อย. (2565, 22 มีนาคม).  
<https://www.springnews.co.th/spring-life/822172>  
 จรรย์ โฆษณานันท์. (2563). LW4107 (LAW4007) 63089 นิติปรัชญา. มหาวิทยาลัยรามคำแหง.  
 จิตรตรา ชั้นเงิน. (2558). รายงานการศึกษาเรื่อง “ละเมิด”. กองกฎหมายและคดี  
 สำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค.  
 จิตรพรต พัฒนสิน, การปฏิรูปศาลฎีกาของประเทศไทย, (2567, 5 กุมภาพันธ์).  
<http://library.uru.ac.th/webdb/images/krisdika.go.th-11.pdf>  
 จิตรเลขา สุขรวัย และ อัคราภรณ์ อริยสุนทร นักวิจัย นโยบายด้านการขนส่งและโลจิสติกส์,  
 ความเร็ว ปรับโครงสร้างถนน เพื่อทุกคนปลอดภัย. (2565, 3 กุมภาพันธ์)  
<https://tdri.or.th/2022/02/road-safety-for-pedestrians/>  
 จุมพล จันสังข์. (2555). ปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับการสอบสวนในคดีจราจร  
 [วิทยานิพนธ์ตามหลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยศรีปทุม วิทยาเขตชลบุรี].  
 ญี่ปุ่น 5 นาที, วินัยจราจรแดนซากุระ ดูซะ! เราก็เปลี่ยนได้ (ตอนจบ). (2565, 18 กุมภาพันธ์).  
<https://www.blockdit.com/posts/620fc4e53a9d812490aaa3c8>  
 ญัฐวิวัฒน์ สุทธิโยธิน. (2566). เอกสารประกอบการเรียนการสอน ชุติวิชา 41716 กฎหมายอาญาและ  
 อาชญาวิทยาชั้นสูง Advanced Criminal Laws and Criminology.  
 ณชนันท์ คุปตานนท์, ระบบแต้มความผิดในกฎหมายจราจรญี่ปุ่น. (2562, 7 มิถุนายน).  
 สืบค้นเมื่อวันที่ 24 พฤษภาคม 2565  
<https://www.bangkokbiznews.com/blogs/columnist/122330>  
 ดร.สรวงมณฑ์ สิทธิสมาน, วินัยจราจรสะท้อนวินัยชาติและนิสัยคน. (2565, 18 พฤษภาคม).  
<https://mgronline.com/qol/detail/9650000047002>  
 ตัดแต้มใบขับขี่ ผู้ขับรถขนส่งและรถสาธารณะ 3 เดือนแรก 3,310 ราย พักใบอนุญาต 8 ราย.  
 (2565, 7 มีนาคม).  
<https://www.thebangkokinsight.com/news/politics-general/politics/822067/>  
 ตำรวจแจ้งกรณีไซเบอร์อุบัติเหตุรถแท็กซี่ที่ถูกสับล้อชนท้ายดับพร้อมผู้โดยสาร  
 แต่จนท.ชี้มีความผิดร่วม. (2566, 2 พฤศจิกายน).  
<https://ch3plus.com/news/socialnews/morning/372850>  
 ทำผิดกฎจราจรต้องเสียค่าปรับเท่าไร. (2567, 1 เมษายน).  
<https://www.thaijinjob.com/post-1>

- ธรรมนิติย์ สุมนต์กุล. (2558). ค่าเสียหายเชิงลงโทษ. สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา.  
 ธรรมนิติ, เตรียมพร้อม “ระบบตัดแต้มใบขับขี่” พ.ร.บ.จราจรทางบก 2562. (2565, 16 มีนาคม).  
<https://www.dharmniti.co.th/driver-license/>
- ปรินทร์ ใจแก้ว. (2552). ปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับการคุ้มครองผู้บริโภคที่ได้รับอันตรายจากสินค้า :  
 ศึกษากรณีการเยียวยาความเสียหายจากโทรศัพท์มือถือ. [วิทยานิพนธ์  
 ตามหลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต].
- ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา (2478, 10 มิถุนายน) ราชกิจจานุเบกษา  
 ฉบับกฤษฎีกา เล่ม 52 หน้า 598 – 721
- ประวัติศาสตร์รถยนต์ในประเทศไทย. (2567, 1 เมษายน).  
<https://www.easycompare.co.th/articles/auto-updates-and-tips/motor-history>
- ปราโมทย์ เสริมศีลธรรม. (2564). หลักเกณฑ์ในการกำหนดโทษทางอาญา. [โครงการ  
 สนับสนุนสารสนเทศเพื่อการทำงานของสมาชิกรัฐสภา, สถาบันพระปกเกล้า].
- เปิดประวัติศาสตร์ รถยนต์คันแรกของไทย. (2564, 16 กุมภาพันธ์).  
<https://chobrod.com/tips-car-care/รถประวัติศาสตร์-ตำนานรถยนต์ในไทย-4521>
- พศิน วรเนติโพธิ์. (2564). การกำหนดโทษทางอาญาสำหรับความผิดที่มีลักษณะไม่ร้ายแรง :  
 ศึกษาเฉพาะพระราชบัญญัติที่มีโทษทางอาญาตามกฎหมายไทย. Graduate Law Journal  
 14 (2), 301-326.
- พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 (2522, มีนาคม) ราชกิจจานุเบกษา  
 ฉบับกฤษฎีกา เล่ม 96 ตอนที่ 38 ฉบับพิเศษ หน้า 1 - 21
- พระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมประมวลกฎหมายอาญา (ฉบับที่ 26) พ.ศ. 2560 (2560, 20 มีนาคม)  
 ราชกิจจานุเบกษา ฉบับกฤษฎีกา เล่ม 134 ตอนที่ 32 ก หน้า 51 - 70
- พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 (2522, มกราคม) ราชกิจจานุเบกษา  
 ฉบับกฤษฎีกา เล่ม 96 ตอนที่ 8 ฉบับพิเศษ หน้า 1 - 29
- พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 13) พ.ศ. 2565 (2565, 7 พฤษภาคม) ราชกิจจานุเบกษา  
 ฉบับกฤษฎีกา เล่ม 139 ตอนที่ 28 ก หน้า 5 – 22
- ภูมิหลังและวิวัฒนาการของกองบังคับการตำรวจจราจร. (2567, 1 กุมภาพันธ์).  
<http://www.trafficpolice.go.th/history>
- มหันตภัย ‘ตู้คอนเทนเนอร์’ ภัยใกล้ตัวที่ไม่อาจละเลย : ทีมข่าวรายงานพิเศษ.  
 (2561, 26 พฤศจิกายน). [http://www.roadsafetythai.org/content\\_news-ข่าวสารความเคลื่อนไหว-28-2.html](http://www.roadsafetythai.org/content_news-ข่าวสารความเคลื่อนไหว-28-2.html)
- มาแล้ว! ร่างฯ ตัดคะแนนความประพฤติในการขับรถ พ.ร.บ.จราจรทางบกฯ 2562 ข้อหาไหนโดนก็คุ้ม

เช็กเลย. (2562, 7 ตุลาคม).

[https://www.js100.com/en/site/post\\_share/view/78110](https://www.js100.com/en/site/post_share/view/78110)

ยงยุทธ อัจฉมกล. (2559). การป้องกันอาชญากรรมและการดูแลความปลอดภัยของนักท่องเที่ยว  
ในพื้นที่เกาะเมืองอยุธยา. [การค้นคว้าอิสระตามหลักสูตรรัฐศาสตรมหาบัณฑิต  
(การเมืองการปกครอง), มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์].

ระเบียบกรมการขนส่งทางบก ว่าด้วย การพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถตามกฎหมายว่าด้วย  
การขนส่งทางบก พ.ศ. 2564 (2564, 29 ตุลาคม) ราชกิจจานุเบกษา ฉบับกฤษฎีกา  
เล่ม 138 ตอนพิเศษ 261 ง หน้า 7 - 11

รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2560 (2560, 6 เมษายน) ราชกิจจานุเบกษา  
ฉบับกฤษฎีกา เล่ม 134 ตอนที่ 40 ก หน้า 1 - 90

เรตค่าปรับจราจรใหม่ ปี 2564 เท่าไหร่? เช็กด่วน. (2564, 1 มกราคม).

<https://www.bolttech.co.th/blog/เรตค่าปรับจราจรใหม่-ปี-2564-เท่า-ไหร่-เช็ก-ด่วน>

ลาวัญญ์ อ่อนโฉม. (2560). การกำหนดโทษให้ได้สัดส่วนเหมาะสมกับผู้กระทำความผิด  
ในความผิดเกี่ยวกับยาเสพติด. [วิทยานิพนธ์ตามหลักสูตรนิติศาสตร์  
มหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต].

ศักดิ์สิทธิ์ ชมารเลิศ. (2555). หลักความเป็นภัยอันตรายแก่ผู้อื่นของจอห์น สจ๊วต มิลล์ ในฐานะแนวทาง  
การป้องกันพระราชของเสียงข้างมากในเสรีนิยมประชาธิปไตย.

สะพานพระพุทธยอดฟ้า. (2551, 5 พฤศจิกายน).

<https://www.lib.ru.ac.th/journal/bangkok/memorial.html>

สยอง! รถทัวร์ชนรถกระบะพังยับเยินจนกลายเป็นเศษเหล็กตาย 3 เจ็บ 1.

(2563, 9 มีนาคม). <https://www.posttoday.com/politics/617106>

สัญญาพงศ์ ลิ้มประเสริฐ, สุธีราภรณ์ แสงจันทร์ศรี, อนิสมา มานะพน. (2562).

การลงโทษผู้กระทำความผิดทางอาญา.

สมพงษ์ เตชะสมบุญ. (2561). มาตรการเสริมแทนโทษปรับในคดีลหุโทษ. [เอกสารวิจัยหลักสูตร  
การป้องกันราชอาณาจักรรุ่นที่ 60].

สำนักงานพัฒนาระบบข้อมูลสุขภาพและโครงการศูนย์วิชาการ สสส. (2554).

จดหมายข่าวเพื่อการเท่าทันสถานการณ์สุขภาพ เรื่อง “หยุดอุบัติเหตุบนถนนทั่วโลก...  
ภารกิจพิชิตโศกนาฏกรรมยุคใหม่”.

สำนักข่าวไทยรัฐออนไลน์, สลด 6 ล้อบรรทุกไก่เนื้อ 2 พันตัว พลิกคว่ำ เเทกระเจาด ทำตายเคลื่อนถนน.

(2566, 8 สิงหาคม). <https://www.thairath.co.th/news/local/south/2715691>

สำนักงานแรงงานในประเทศญี่ปุ่น, ระบบกฎหมาย. (2565, 3 กุมภาพันธ์).

<https://japan.mol.go.th/info/legal-system>

อนิรุทธ์ ทรงจักรแก้ว. (2550). นโยบายทางอาญาเกี่ยวกับนิวเคลียร์และรังสี.

[วิทยานิพนธ์ตามหลักสูตรนิติศาสตร์มหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์].

อังกฤษ เตรียมคิดค่าปรับผู้ใช้ความเร็วเกินกำหนด ในอัตราแปรผันตามความเร็ว และ รายได้ !.

(2561, 9 ตุลาคม).

<https://www.headlightmag.com/ews-uk-will-be-effective-adaptive-fine-rate-for-speed-ticket/>

อังกฤษเข้ม ขับรถเร็ว ปรับ 1.5 เท่าของรายได้. (2560, 25 เมษายน).

<https://www.voicetv.co.th/read/483903>

อัมภาสา โสตนันท์, ทำผิดกฎจราจรต้องเสียค่าปรับเท่าไร?. (2567, 1 เมษายน).

<https://www.thaijinjob.com/post-1>

อาคม รวมสุวรรณ , คนไทยยังขับรถแ่ ทำสถิติอุบัติเหตุบนท้องถนนสูงโต่งนำอันดับ 1 ในเอเชียและอาเซียน. ไทยรัฐออนไลน์. (2564, 13 เมษายน).

<https://www.thairath.co.th/news/auto/news/2068299>

องค์กร : กรมการขนส่งทางบก, ข้อมูลอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะ. (2566, 1 ตุลาคม).

<https://data.go.th/dataset/acbus>

เอาจริง!! 1 ธันวาคม เริ่มตัดแต้มใบขับขี่ รถสาธารณะ-รถขนส่ง เหลือ 0 คะแนนระงับใช้ 90 วัน.

(2564, 18 พฤศจิกายน).

<https://www.thebangkokinsight.com/news/politics-general/general/751375/>

A. Mitchell Polinsky and Steven Shavel. (2555). “Punitive Damages: An Economic Analysis”.

The Economics of Remedies, Ariel Poret (editor), Economic Approach to Law, Edward Elgar Publishing Ltd.

Death on the roads (Based on the WHO Global Status Report on Road Safety 2018),

สืบค้นเมื่อวันที่ 22 พฤษภาคม 2565.

GOV.UK, New drivers. (2567, 1 เมษายน).

[https://www.gov.uk/penalty-points-endorsements/new-drivers,](https://www.gov.uk/penalty-points-endorsements/new-drivers)

GOV.UK, Speeding penalties. (2567, 1 เมษายน).

<https://www.gov.uk/speeding-penalties>

Guide of Travel in Japan, กฎจราจรในญี่ปุ่น. (2564, 1 เมษายน).

<https://guide.toocooljapan.com/th/2020/04/01/traffic-rules-for-driving-in-japan-th/>

Metropolitan Police, Speeding. (2567, 1 มกราคม).

<https://www.met.police.uk/advice/advice-and-information/rs/road-safety/speeding/>

Multilingual Living Information, 1-6 Suspension/cancellation of driver's license, and fines. (2567, 1 มกราคม). <http://www.clair.or.jp/tagengorev/th/n/>

Techsauce Team, ญี่ปุ่น เล็งลงโทษ 'ใช้โทรศัพท์ระหว่างขับรถ' สถานหนัก รุกปรับพฤติกรรม. (2562, 2 ธันวาคม).

<https://techsauce.co/news/japan-policy-laws-new-2019>

Thomas Ehrlich Gerald Gunther J. Keith Mann Byron D. Sher John Henry Merryman, Chairman. MEMORIAL RESOLUTION HERBERT L. PACKER (1925 – 1972). (2567, 1 มกราคม).

<http://historicalsociety.stanford.edu/pdfmem/PackerH.pdf>.

The constitution of Japan. (2490, 3 พฤษภาคม).

[https://japan.kantei.go.jp/constitution\\_and\\_government\\_of\\_japan/constitution\\_e.html](https://japan.kantei.go.jp/constitution_and_government_of_japan/constitution_e.html)

UK speeding fines 2023 – what are the latest penalties for drivers?.

(2566, 1 มกราคม). <https://www.evo.co.uk/advice/18773/>

[uk-speeding-fines-2023-what-are-the-latest-penalties-for-drivers](https://www.evo.co.uk/advice/18773/uk-speeding-fines-2023-what-are-the-latest-penalties-for-drivers)

WHO เผยรายงาน 'ไทย' เสียชีวิตบนท้องถนนสูงสุดในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ แม้มีกฎหมายจราจร ในเกณฑ์ดี. (2564, 12 กุมภาพันธ์). <https://www.sdgmovement.com/>

[2021/02/10/who-global-stttus-report-on-road-safety-2018/](https://www.sdgmovement.com/2021/02/10/who-global-stttus-report-on-road-safety-2018/)

22 กฎจราจรใน UK ที่มักจะทำผิดโดยคิดไม่ถึง. (2565, 3 กุมภาพันธ์).

<https://www.trendingtalkuk.com/archives/430>

This is Mendeley biography





## ประวัติผู้ศึกษา

|                   |   |
|-------------------|---|
| ชื่อสกุล          | ทวีนันท์ ดิษฐพูล  |
| วัน เดือน ปี เกิด | 23 มีนาคม 2531  |
| สถานที่เกิด       | จังหวัดเชียงใหม่  |
| ที่อยู่ปัจจุบัน   | 111/120 ม.12 ต.บางคูวัด อ.เมืองปทุมธานี จ.ปทุมธานี 12000  |
| ประวัติการศึกษา   | ประถมศึกษา โรงเรียนนันทนวรวิทย์<br>มัธยมศึกษา 1-6 โรงเรียนสตรีนันทบุรี<br>ปริญญาตรีนิติศาสตร์บัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง<br>เนติบัณฑิตสมัยที่ 65 |
| ประวัติการทำงาน   | การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย   |

