

**ปัญหาการบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยเรื่องการกำหนดความเร็ว
ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 และที่แก้ไขเพิ่มเติม**
**Legal Problems Concerning the Enforcement of Speed Limit of
Cars on the Road Traffic Act, B.E. 2522
and Amendment**

กรกช โรจนบุญถึง*

สถานีตำรวจภูธรศรีราชา

เลขที่ 77 ถนนสุขุมวิท ตำบลศรีราชา อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี 20110

Korakot Rotchanabunthueng

Si Racha Provincial Police Station

77 Sukhumvit Rd, Si Racha, Si Racha District, Chon Buri 20110

Email: kornkorakott@gmail.com

Received: June 1, 2022

Revised: September 6, 2022

Accepted: September 12, 2022

บทคัดย่อ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีวัตถุประสงค์ เพื่อ (1) ศึกษาให้ทราบความเป็นมาและปัญหา
ข้อกำหนดอัตราความเร็วของรถในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 (2) ศึกษาระเบียบ
ข้อบังคับและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้กฎหมายตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.
2522 (3) ศึกษาสถิติการเกิดอุบัติเหตุที่มีสาเหตุมาจากการขับซิ่งด้วยอัตราความเร็วสูง (4)
ศึกษาวิเคราะห์ เปรียบเทียบ มาตรการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับอัตราความเร็วของรถใน
ประเทศไทยและต่างประเทศ (5) ศึกษาข้อกำหนดการใช้อัตราความเร็วของรถให้เหมาะสมกับ
สภาพการจราจรในปัจจุบัน จากการศึกษาพบว่าปัญหาเรื่องข้อกำหนดอัตราความเร็วของรถ
ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ในประเทศไทยมีการบังคับใช้มาเป็นเวลาร่วมกว่า
สี่สิบปี จึงควรที่มีการแก้ไขเปลี่ยนแปลง รวมไปถึงควรมีการกำหนดระยะเวลาให้เจ้าพนักงาน
จราจรแจ้งจำนวนค่าปรับพร้อมหลักฐานต่อนายทะเบียน และควรมีการเพิ่มค่าตอบแทนนาย
ทะเบียนที่ได้จากการดำเนินการน้อยเกินไป และควรมีการเพิ่มในส่วนของบทกำหนดโทษตาม
พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 เพื่อการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่เป็นไปด้วย

* สิบตำรวจโท, ผู้บังคับหมู่งานป้องกันปราบปราม สถานีตำรวจภูธรศรีราชา

ความเป็นธรรม มีหลักเกณฑ์อย่างชัดเจนและครอบคลุม เป็นการช่วยป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนได้อย่างมีประสิทธิภาพ เนื่องจากประเทศไทยมีแนวโน้มของการเกิดอุบัติเหตุเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง เนื่องจากผู้ขับขี่ยานพาหนะขาดระเบียบวินัย ไม่เคารพต่อกฎหมาย โดยเฉพาะอย่างยิ่งคือไม่เคารพกฎจราจร และประเทศไทยไม่มีมาตรการและการบังคับใช้กฎหมายจราจรอย่างจริงจังแตกต่างกับในหลายประเทศมีการจัดการระบบการจราจรอย่างมีมาตรฐาน มีการจัดการที่เป็นระบบและมีระเบียบแบบแผนที่ชัดเจน

ดังนั้น วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะ คือ ควรมีการเพิ่มอัตราความเร็วสูงสุดในประกาศกฎกระทรวงฉบับที่ 10 (พ.ศ.2524) ภายใต้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ให้สามารถใช้อัตราความเร็วสูงสุดได้เพิ่มขึ้นเป็น 100 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เพื่อให้เหมาะสมกับการคมนาคมในสังคมปัจจุบัน และควรมีการกำหนดระยะเวลาให้เจ้าพนักงานจราจรแจ้งจำนวนค่าปรับพร้อมหลักฐานต่อนายทะเบียนภายในระยะเวลา 14 วัน และพิจารณาเพิ่มค่าตอบแทนนายทะเบียนที่ได้จากการดำเนินการตามมาตรา 141/1 (2) (ก) ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ในอัตราร้อยละสิบ และควรมีการแก้ไขบทกำหนดโทษให้มีการปรับเป็นลำดับขั้นบันได เพื่อเป็นการระงับ ยับยั้งปัญหาการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนในประเทศไทยได้อย่างมีประสิทธิภาพ

คำสำคัญ: อัตราความเร็วของรถ, ค่าปรับ, กฎหมายจราจร

Abstract

The purposes of this thesis are to study (1) the background and legal problems concerning the enforcement of speed limit of cars on the Road Traffic Act B.E. 2522 (2) the regulations and theories related to law enforcement under the Road Traffic Act B.E. 2522 (3) the statistics of accidents caused by high-speed driving vehicles. (4) analyze and compare the measurement of law related to car speed in Thailand and foreign country. (5) the principle of the vehicle speed to suit the current traffic conditions. The study reveals that the legal problems of car speed regulation under the Road Traffic Act B.E. 2522 in Thailand has been enforced for more than forty years. Therefore, a legislative amendment should be done to suit the current traffic conditions. Moreover, there should be a time limit for the traffic officer to inform the registrar about the amount of fines and evidence and there should be an increase in the registrar's remuneration received from the operation proceeding. In addition, there should be an increase in the penalties under the Road Traffic Act B.E. 2522 in order to enforce the law in a fair manner for explicit and comprehensive measures that can help prevent accidents on the road effectively. Due to Thailand's tendency of accidents continuously increase as the driver of the vehicle lacks of discipline and disrespectful to the law especially not respecting to traffic law. In addition, Thailand does not have the measures and enforcement of traffic laws unlike many countries that have standardized traffic management which is a systematic and organized management.

Therefore, in this thesis, the researcher has suggestions that the maximum speed should be increased in the Ministerial Regulation No. 10 (B.E. 2524) under the Road Traffic Act B.E. 2522 so that the maximum speed can be increased to 100 kilometers per hour to be suitable for traffic condition nowadays. There should be a time limit for the traffic officer to notify the registrar of the amount of fines and evidence within 14 days and consider increasing the registrar's remuneration from the operation proceedings in Section 141/1 (2) (a) under the Road Traffic Act B.E. 2522 at a rate of twenty percent. Also, there should be an amendment of the penalties to be adjusted in a hierarchical order to effectively suspend and prevent the problem of road accidents in Thailand.

Keywords: Speed limit of cars, Fine, Traffic law

1. บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

เนื่องด้วยกฎหมายการจราจรถือว่าเป็นหลักในการใช้ควบคุมพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนของผู้ขับขี่ยานพาหนะ ประเทศไทยได้มีการตราขึ้นเป็นพระราชบัญญัติจราจรและมีการบังคับใช้บัญญัติเริ่มตั้งแต่ ปี พ.ศ.2477 เป็นฉบับแรกและได้มีการปรับปรุงแก้ไขมาหลายฉบับ ปัจจุบันมีการแก้ไขเป็นพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 12) พ.ศ.2562 ประกาศใช้บังคับเมื่อวันที่ 20 กันยายน 2562 พบว่ายังคงมีส่วนหนึ่งที่เป็นข้อบกพร่องของบทบัญญัติในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 นำมาสู่สาเหตุของการแก้ปัญหาเรื่องข้อกำหนดต่าง ๆ เกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายจราจรกับยานพาหนะและผู้ขับขี่ ฉะนั้น การกำหนดให้ผู้ขับขี่นั้นใช้ความเร็วของยานพาหนะได้อย่างจำกัดตามกฎหมายกระทรวงที่อาศัยอำนาจแห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาใช้บังคับกับถนนทุกสาย ควรนำมาตรากฎที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายจราจรมาบังคับใช้กับผู้ขับขี่บนท้องถนน เพื่อนำมาปรับใช้ให้เข้ากับสถานการณ์ในยุคสมัยปัจจุบัน¹

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มีบทบัญญัติบางประการเกี่ยวกับการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคลซึ่งมาตรา 26 ประกอบกับมาตรา 29 มาตรา 32 วรรคสองและมาตรา 38

รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยบัญญัติให้กระทำได้โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายเหตุผลและความจำเป็นในการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคลตามพระราชบัญญัตินี้เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายและการจัดระเบียบการจราจรทางบกเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพอันเป็นประโยชน์แก่ความปลอดภัยสาธารณะ ความสงบเรียบร้อยและสวัสดิภาพของประชาชน และประโยชน์สาธารณะอย่างอื่น

ประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายที่มีการบัญญัติมาไม่ครอบคลุม เนื่องจากการแจ้งให้ผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนกระทำผิดต่อพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ให้เจ้าพนักงานจราจรแจ้งหนังสือการไม่ปฏิบัติตามใบสั่งตามมาตรา 141/1 พบว่าไม่ได้มีการบัญญัติในส่วนของระยะเวลาให้เจ้าพนักงานจราจรแจ้งจำนวนค่าปรับพร้อมหลักฐานต่อนายทะเบียน และควรที่จะมีการเพิ่มค่าตอบแทนให้นายทะเบียนที่ได้จากการดำเนินการที่น้อยเกินไป เพื่อเป็นรางวัลจูงใจให้เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน

จากข้อมูลสถิติการออกใบสั่งจราจร ปี 2563 (1 ม.ค.-31 ม.ค.63) ในระบบ Police Ticket Management ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ โดยคณะทำงานเทคโนโลยีบังคับใช้กฎหมาย พบว่าในปี 2563 มีการออกใบสั่งทั้งสิ้น 15,837,054 ใบ แบ่งเป็นทางไปรษณีย์ 13,446,537 ใบ และเป็นเล่ม 2,390,517 ใบ ปรากฏว่า มีผู้มาจ่ายค่าปรับใบสั่งที่ส่งทาง

¹ จิตติมา เทพารักษ์กุล, “มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการลงโทษผู้กระทำผิดกฎหมายจราจร,” (วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2543), 50-51.

ไปรษณีย์ 1,100,701 คิดเป็น 8% ส่วนคนมาจ่ายค่าปรับเป็นเล่ม 1,717,975 ใบ คิดเป็น 72% ส่วนคนไม่จ่ายค่าปรับใบสั่ง ที่ส่งทางไปรษณีย์ 12,345,836 ใบ คิดเป็น 92% แบบเล่ม 672,542 ใบ คิดเป็น 28%² จากรายงานสถิติอุบัติเหตุบนถนนในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม ในปี 2563 ระบุว่าเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงแผ่นดินเพิ่มขึ้นทุกปีเมื่อดูสถิติย้อนหลังพบว่า ในปี พ.ศ. 2559 มีจำนวน 15,665 ครั้ง ปี พ.ศ. 2562 เพิ่มขึ้นเป็น 17,577 ครั้ง ปี พ.ศ. 2563 จำนวน 19,806 ครั้ง สาเหตุที่พบมากเป็นอันดับหนึ่งคือการขับรถเร็วเกินกำหนด ร้อยละ 77.27 อันดับที่ 2 ได้แก่ การตัดหน้ากระชั้นชิด ร้อยละ 9.12 และหลักในเป็นอันดับ 3 ร้อยละ 5.41 และการที่คนส่วนใหญ่ไม่เสียค่าปรับตามใบสั่งสืบเนื่องมาจากบทบัญญัติที่มีเพียงโทษปรับ ซึ่งเป็นโทษสถานเบา ประกอบกับใบสั่งมีอายุความเพียง 1 ปีเท่านั้น จึงเป็นสาเหตุ³ ให้คนส่วนใหญ่ที่ได้รับใบสั่งไม่เกรงกลัวต่อผลบังคับของใบสั่งที่ออกโดยเจ้าพนักงานจราจร โดยเฉพาะอย่างยิ่งใบสั่งจราจรในความผิดข้อหาฝ่าฝืนอัตราความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด เฉลี่ยปีละ 7 ล้านใบ คิดเป็น 44% ของจำนวนใบสั่งจราจรทั้งหมด และมีผู้ไม่จ่ายค่าปรับและกระทำความผิดซ้ำในข้อหาดังกล่าวกว่า 80%

อย่างไรก็ดี บทกำหนดโทษตามความผิดจราจรทางบก พ.ศ.2522 ซึ่งมีเพียงโทษปรับ และไม่มีข้อบังคับที่เป็นรูปธรรม จึงทำให้ไม่มีสภาพการบังคับใช้แก่ผู้ฝ่าฝืนกระทำความผิดต่อพระราชบัญญัติจราจรทางบกนี้ ส่งผลให้มีผู้ฝ่าฝืนกระทำความผิดต่อกฎหมายจราจรมีจำนวนเพิ่มมากขึ้น⁴และไม่เกรงกลัวต่อบทกำหนดโทษตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ทั้งนี้ ผู้ฝ่าฝืนที่กระทำความผิดต่อพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ในส่วนของข้อกำหนดความเร็วสำหรับรถ เมื่อมีการตรวจพบผู้ขับฝ่าฝืนกระทำความผิดต่อบทบัญญัตินี้ ปัจจุบันยังคงไม่มีมาตรการในการลงโทษอย่างเป็นรูปธรรม ฉะนั้น ผู้วิจัยจึงเห็นควรที่จะมีแก้ไขเพิ่มเติมในส่วนของตัวบทกฎหมายในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ให้ผู้ฝ่าฝืนกระทำความผิดต่อบทบัญญัตินี้ดังกล่าวมารับทราบข้อกล่าวหาและนำผู้ถูกกล่าวหาว่าได้กระทำความผิดมาเข้าสู่กระบวนการยุติธรรมทางอาญาอย่างเป็นรูปธรรมต่อไป เพื่อให้กฎหมายจราจรมีความน่าเชื่อถือและเป็นการควบคุมความประพฤติและพฤติกรรมของผู้ขับขี่ได้ตามเจตนารมณ์ในการตราพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ขึ้น และเป็นการยับยั้งอุบัติเหตุอันเนื่องมาจากผู้ใช้รถใช้ถนนได้อย่างแท้จริง

² สำนักงานตำรวจแห่งชาติ, “สถิติคดีอุบัติเหตุจราจรทางบก,” 2552,

<http://www.royalthaipolice.go.th/index.php>, สืบค้นเมื่อ 9 ตุลาคม 2564.

³ การพลศึกษาวิทยาเขตสุพรรณบุรี, “สาเหตุของอุบัติเหตุในการจราจรทางบก,”. 2562,

<http://www.ipesp.ac.th/learning/supitchantml/E4-2-1.html>, สืบค้นเมื่อ 13 พฤศจิกายน 2563.

⁴ ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุเพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน, “สถิติและข้อมูลการเกิดเหตุจากผู้ประสบภัยที่เกิดเหตุจากรถทั่วประเทศ,” 2563, <http://www.thairsc.com>, สืบค้นเมื่อ 11 พฤศจิกายน 2564.

1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1.2.1 เพื่อศึกษาเป็นมาและความสำคัญของปัญหาข้อกำหนดอัตราความเร็วของรถในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

1.2.2 เพื่อศึกษาแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้กฎหมายตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

1.2.3 เพื่อศึกษามาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการกำหนดอัตราความเร็วของต่างประเทศและประเทศไทย

1.2.4 เพื่อศึกษาวิเคราะห์ ปัญหาการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดความเร็วของรถ ต่างประเทศและประเทศไทย

1.2.5 เพื่อเสนอแนะให้มีการกำหนดการใช้อัตราความเร็วของรถให้เหมาะสมและทันสมัยกับสภาพการจราจรในปัจจุบัน

1.3 สมมติฐานของการศึกษา

เนื่องจากการบังคับใช้กฎหมายจราจรที่เกี่ยวข้องในส่วนของข้อกำหนดความเร็วตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มีข้อบกพร่องและไม่ครอบคลุม จึงควรที่มีการแก้ไขและเพิ่มเติมกฎหมายว่าด้วยเรื่องความเร็ว ที่มีการบังคับใช้ในกฎกระทรวงเดิมและกฎทรงฉบับใหม่ ที่แก้ไขเพิ่มเติมในส่วนของอัตราความเร็วลดลงและมีการบังคับใช้มาเป็นเวลานาน ไม่ทันสมัยและไม่เหมาะสมกับสภาพการจราจร จึงควรที่มีการแก้ไขเพิ่มเติมในส่วนของอัตราความเร็วใหม่ ให้มีความเหมาะสมกับสภาพการจราจรในปัจจุบัน ในส่วนของบทบัญญัติเจ้าพนักงานจราจรที่ไม่ได้มีการกำหนดระยะเวลาให้เจ้าพนักงานจราจรแจ้งต่อนายทะเบียนภายในระยะเวลาเท่าใด เมื่อไม่มีการระบุระยะเวลา อาจส่งผลให้เจ้าพนักงานนำตัวผู้ฝ่าฝืนกระทำความผิดมาเข้าสู่กระบวนการยุติธรรมล่าช้าและทำให้เกิดความเสียหายต่อรัฐ เนื่องจากเป็นความผิดลหุโทษ ที่มีอายุความเพียง 1 ปี ดังนั้น ควรมีการบัญญัติเพิ่มเติมในส่วนของกำหนดระยะเวลาให้ชัดเจนมากยิ่งขึ้น อีกทั้งเงินสินบนเจ้าพนักงานซึ่งปฏิบัติหน้าที่ควรมีการพิจารณาเงินสินบนให้กับอธิบดีกรมการขนส่งทางบกหรือผู้ที่ได้รับมอบหมายให้ปฏิบัติหน้าที่ใหม่ เพื่อเป็นรางวัลจูงใจให้กับผู้ปฏิบัติหน้าที่ และควรมีการแก้ไขเพิ่มเติมในส่วนของบทกำหนดโทษ สำหรับความผิดต่อข้อกำหนดเกี่ยวกับความเร็วของรถ ให้มีอัตราโทษสถานหนักและมีโทษจำคุกเพื่อให้ผู้ขับขี่เกิดความเกรงกลัวต่อกฎหมาย

1.4 ขอบเขตของการวิจัย

การศึกษาวិทยานิพนธ์นี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัญหาการกำหนดความเร็วตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ที่ไม่เหมาะสมกับสภาพการจราจรในปัจจุบัน การบังคับใช้มาตรการทางกฎหมายและประสิทธิภาพการบังคับใช้บทกำหนดโทษรวมถึงปัญหาของบทกำหนดโทษและรางวัลผู้ปฏิบัติหน้าที่ที่ไม่เหมาะสมกับสภาพการจราจรในสังคมปัจจุบัน อาทิเช่น พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 กฎทรงฉบับที่ 6 และกฎกระทรวงฉบับที่ 10 ระเบียบกรมการขนส่งทางบกว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการจ่ายเงินสินบนรางวัล

และค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน พ.ศ.2555 เป็นต้น โดยจะทำการศึกษเกี่ยวกับปัญหาการบังคับใช้กฎหมายเรื่องข้อกำหนดเกี่ยวกับความเร็วของรถยนต์รวมถึงการศึกษาบทกำหนดโทษของผู้กระทำความผิดในประเทศไทยและต่างประเทศ เนื่องจากปัญหาตามบทบัญญัติดังกล่าวก่อให้เกิดปัญหาในทางปฏิบัติงานของเจ้าพนักงานจราจร ทั้งนี้ เพื่อให้ทราบถึงข้อสรุปข้อเสนอแนะ และแนวทางการปฏิบัติเกี่ยวกับข้อกำหนดจราจร ให้มีความเหมาะสมครอบคลุม ชัดเจนและสามารถนำมาบังคับใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

1.5 วิธีการดำเนินการวิจัย

ศึกษาวิจัยเอกสาร (Document Research) โดยจะทำการศึกษาจากตัวบทกฎหมายภายในประเทศและตัวบทกฎหมายของต่างประเทศ มาตราการบังคับใช้และบทกำหนดโทษตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 บทความทางวิชาการ วิทยานิพนธ์ ประกอบด้วยข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data) เป็นการสังเกตแบบมีส่วนร่วมระหว่างกับผู้ขับขี่และเจ้าพนักงานจราจรในเขตพื้นที่รับผิดชอบ เพื่อศึกษากรณีมาตรการบังคับใช้ข้อกำหนดความเร็วสำหรับรถตามกฎหมายจราจร ฉบับที่ 6 (พ.ศ.2522) และกฎหมายจราจร ฉบับที่ 10 (พ.ศ.2524) และสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview) และรวบรวมข้อมูลประเด็นปัญหาได้อย่างตรงจุด และข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) เป็นการรวบรวมข้อมูล และสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญในด้านการปฏิบัติงานเกี่ยวกับงานจราจร คือ พ.ต.ท.ณัฐกร สุขวัฒน์ไพศาล ตำแหน่ง สารวัตรจราจรสถานีตำรวจภูธรศรีราชา รวมถึงข้อมูลที่ต้องการศึกษา จากหนังสือ สื่อ และเว็บไซต์ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้กฎหมายในส่วนของการข้อกำหนดเกี่ยวกับความเร็วของรถ เช่น การรวบรวมข้อมูลจากเว็บไซต์สำนักงานข่าวกรมประชาสัมพันธ์สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ตำรวจทางหลวง กรมขนส่งทางบก สื่อหนังสือพิมพ์ สื่อโทรทัศน์ รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย (ฉบับชั่วคราว) พ.ศ.2557 คำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา พ.ศ.2477 ระเบียบกรมการขนส่งทางบกว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการจ่ายเงินสินบนรางวัลและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน พ.ศ.2555 พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 หรือกฎหมายจราจร ฉบับที่ 6 (พ.ศ.2522) และกฎหมายจราจร ฉบับที่ 10 (พ.ศ.2524) อาศัยอำนาจออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522

1.6 ประโยชน์ที่จะได้รับ

1.6.1 ทำให้ทราบความเป็นมาและความสำคัญของปัญหาข้อกำหนดเกี่ยวกับความเร็วของรถ ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522

1.6.2 ทำให้ทราบแนวคิด และทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522

1.6.3 ทำให้ทราบมาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการกำหนดความเร็วของต่างประเทศและประเทศไทย

1.6.4 ทำให้ทราบปัญหาการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดความเร็วของรถต่างประเทศและประเทศไทย

1.6.5 ทำให้ทราบข้อเสนอแนะให้มีการกำหนดการใช้อัตราความเร็วให้เหมาะสมและทันสมัยกับสภาพการจราจรในปัจจุบัน

2. ผลการวิจัย

กฎจราจร⁵ คือ ส่วนหนึ่งของกฎหมายจราจร ซึ่งเป็นกฎหมายหลักในการบังคับควบคุมการจราจรให้ เป็นไปด้วยความเรียบร้อยและมีความ เป็นระเบียบกฎหมายจราจรที่ใช้เป็นหลักในประเทศ ก็ คือ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522

จากการศึกษามาตรการบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยเรื่องกำหนดความเร็วของต่างประเทศเปรียบเทียบกับประเทศไทย พบว่า พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 กฎกระทรวงฉบับที่ 6 (พ.ศ.2522)⁶ และกฎกระทรวงฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2524) เรื่อง การกำหนดความเร็วสำหรับรถ และกฎหมายเพิ่มเติม ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดความเร็ว ยังไม่ได้มีการปรับแก้และพัฒนาในส่วนของอัตราความเร็วของรถ และบทบัญญัติในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ซึ่งออกมาบังคับใช้อย่างไม่ครอบคลุม ทั้งนี้ ในส่วนของลำดับขั้นตอนในการดำเนินการ การเบิกเงินรางวัลผู้ปฏิบัติ และบทลงโทษการบังคับใช้กฎหมาย ยังคงเป็นกฎหมายฉบับเก่าที่มีการบังคับใช้กันมาเป็นเวลานาน ไม่เหมาะสมกับสภาพการจราจรในยุคปัจจุบัน

ในส่วนของการศึกษากฎหมายว่าด้วยเรื่องกำหนดความเร็ว ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 และที่แก้ไขเพิ่มเติมนั้น เพื่อชี้ให้เห็นถึงสภาพปัญหาข้อกฎหมายที่ไม่เหมาะสมกับสภาพการจราจรและวิถีชีวิตในปัจจุบัน รวมถึงการบังคับใช้กฎหมายเดิมมาเป็นเวลานาน ปัญหาข้อกฎหมายที่ไม่เอื้อต่อการปฏิบัติหน้าที่บังคับใช้กฎหมาย และปัญหาข้อเท็จจริงในการปฏิบัติตามกฎหมายของประชาชน จึงกล่าวได้ว่า ยังคงต้องมีประเด็นการแก้ไขให้เหมาะสมกับสภาพสังคมในปัจจุบัน และต่อเนื่องกัน 4 ประเด็น ดังนี้

2.1 ปัญหาการกำหนดความเร็วตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ที่ไม่เหมาะสมกับสภาพการจราจรในปัจจุบัน

ปัญหาเรื่องข้อกำหนดเกี่ยวกับความเร็วตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ในปัจจุบัน ยังคงเป็นอัตราความเร็วที่กฎกระทรวงได้มีการประกาศใช้มาตั้งแต่ปี พ.ศ.2522 ฉบับที่ 6 และมีการแก้ไขกฎกระทรวงล่าสุดเมื่อปี พ.ศ.2524 ฉบับที่ 10 มีเนื้อหาใจความว่า รถยนต์อื่นหรือรถจักรยานยนต์ให้ขับในเขตกรุงเทพมหานคร เขตเมืองพัทยา หรือเขตเทศบาล ไม่เกินชั่วโมงละ 80 กิโลเมตร ส่วนนอกเขตดังกล่าวให้ขับได้ไม่เกินชั่วโมงละ 90 กิโลเมตร และมีการบังคับใช้ข้อกำหนดนี้มาเป็นเวลานานกว่า 40 ปี สภาพถนนหรือสภาพการจราจรในสังคมปัจจุบันได้มีการปรับปรุงให้ผู้ขับขี่ ขับขี่ด้วยความปลอดภัยมากยิ่งขึ้นและมีการเพิ่มช่องทาง

⁵ สำนักงานศาลรัฐธรรมนูญ, “ความหมายของกฎจราจร,” 2561,

<https://sites.google.com/site/kthmaycracr/home/khwam-hmay-kd-cracr>, สืบค้นเมื่อ 11 ตุลาคม 2564.

⁶ กฎกระทรวงฉบับที่ 6 (พ.ศ.2522) ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ข้อ 1 (3)

จราจรเพื่อให้รถสัญจรได้สะดวก ทั้งยังสามารถใช้อัตราความเร็วสูงสุดได้ตามความต้องการของผู้ขับขี่ แต่เมื่อมีการกำหนดข้อบังคับให้ผู้ขับขี่สามารถใช้อัตราความเร็วบนท้องถนนที่กำหนดได้ไม่เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง สำหรับถนนในเมืองหรือในเขตเทศบาล หรือ 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง สำหรับถนนนอกเมืองหรือทางหลวงชนบท ซึ่งข้อกำหนดดังกล่าวตามที่ได้มีการประกาศใช้นั้นสามารถที่จะทำตามได้ยากเมื่อต้องมีการขับขีรถออกนอกเมือง หรือขับออกต่างจังหวัด การขับขีที่เช่นนั้นอาจส่งผลกระทบก่อให้เกิดความอันตรายมากกว่าการขับขีรถด้วยอัตราความเร็วที่พอดี⁷ อันเนื่องมาจากการความอ่อนล้า อ่อนเพลียสะสมจากการใช้เวลาในการขับขีที่ยาวนานกว่าการขับขีด้วยอัตราความเร็วที่เหมาะสม เพื่อให้ไปถึงจุดหมายปลายทาง

ผู้วิจัยได้ศึกษาในส่วนของกฎหมายเรื่องการกำหนดความเร็วของต่างประเทศ พบว่า ในสหรัฐอเมริกา การจำกัดอัตราความเร็วของรถยนต์ในสหรัฐอเมริกาขึ้นอยู่กับกฎหมายของแต่ละรัฐ⁸ มีการแบ่งประเภทถนนแตกต่างจากประเทศอื่น โดยแต่ละรัฐจะแบ่งประเภทของถนนได้แก่ เขตชุมชน, ถนนเลนสวน, ถนนมีเครื่องกั้นเลน, ฟรีเวย์ในเขตชุมชน และฟรีเวย์นอกเขตชุมชน และกำหนดให้ถนนในเขตต่างๆสามารถใช้ความเร็วที่แตกต่างกัน ดังนั้น ในสหรัฐอเมริกาสามารถใช้อัตราความเร็วสูงสุดได้ไม่เกิน 129 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ในบางมลรัฐ เช่น มลรัฐนิวยอร์ก ได้กำหนดความเร็วเริ่มต้น กรณีไม่มีป้ายจำกัดความเร็วที่ 88 กิโลเมตรต่อชั่วโมง หรือ 55 ไมล์ต่อชั่วโมง และสาธารณรัฐอินโดนีเซีย ให้ใช้อัตราความเร็วในการเดินทางบนทางระหว่างจังหวัดหรือบนทางด่วนไม่เกิน 100 กิโลเมตรต่อชั่วโมง⁹

ดังนั้น ควรที่จะมีการแก้ไขในส่วนของการกำหนดตามกฎหมายกระทรวงฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2524) ภายใต้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ให้สามารถใช้อัตราความเร็วสูงสุดได้เพิ่มขึ้น จากเดิมที่เคยกำหนดไว้ในกฎกระทรวงฉบับที่ 10 (พ.ศ.2524) พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ซึ่งกำหนดให้ใช้อัตราความเร็วในเขตกรุงเทพมหานคร เขตเมืองพัทยา หรือเขตเทศบาล ไม่เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง หรือนอกเขตดังกล่าวให้ขับไม่เกิน 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เมื่อศึกษา และเปรียบเทียบกับอัตราความเร็วต่างประเทศแล้ว จึงควรกำหนดอัตราความเร็วสูงสุดเป็น 100 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

2.2 ปัญหาการกำหนดระยะเวลาให้เจ้าพนักงานจราจรแจ้งจำนวนค่าปรับพร้อมหลักฐานต่อนายทะเบียน

สภาพปัญหาและขั้นตอนการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าพนักงานจราจร ในการแจ้งต่อผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถซึ่งได้รับใบสั่งไม่ปฏิบัติตามมาตรา 141 และไม่ปฏิบัติตามหนังสือแจ้งการไม่

⁷ วิจิตร บุญยะโหดระ, *ปัญหาการจราจรและอุบัติเหตุจราจร*, (กรุงเทพฯ: คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ, สำนักนายกรัฐมนตรี, 2525)

⁸ Washington state legislature, “Washington state law: Rule of the road,” 2020, <https://app.leg.wa.gov/RCW/default.aspx?cite=46.61>, accessed August 19, 2021.

⁹ Jeong-Gyu Kang, *Changes of speed and safety by automate speed enforcement systems*, (IATSS Research, Vol. 26: 2002), 38-44.

ปฏิบัติตามใบสั่งและจำนวนค่าปรับที่ค้างชำระตามมาตรา 141/1 (1) เมื่อเจ้าพนักงานจราจร ตำแหน่งตั้งแต่สารวัตรขึ้นไปได้ปฏิบัติตามขั้นตอนที่กฎหมายบัญญัติเสร็จสิ้น ยังคงขาดในส่วนของการกำหนดระยะเวลาให้เจ้าพนักงานจราจรจะต้องแจ้งจำนวนค่าปรับที่ค้างชำระพร้อมหลักฐานตาม (1) ไปยังนายทะเบียนเมื่อใด หากมีการดำเนินการที่ล่าช้า ส่งผลให้การนำตัวผู้ถูกกล่าวหาเข้ากระบวนการยุติธรรมทางอาญาล่าช้าและอาจส่งผลให้คดีขาดอายุความ¹⁰ เพราะอายุความตามความผิดพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มีเพียง 1 ปีเท่านั้น

เมื่อวิเคราะห์สภาพปัญหาตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 เมื่อมีผู้ฝ่าฝืนกระทำความผิดต่อกฎหมาย ความตามบทบัญญัติมาตรา 141/1 (1) ได้มีการบัญญัติให้เจ้าพนักงานจราจร ตำแหน่งตั้งแต่สารวัตรขึ้นไปมีหนังสือแจ้งการไม่ปฏิบัติตามใบสั่งและจำนวนค่าปรับที่ค้างชำระให้ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถทราบ เพื่อให้ผู้ขับขี่ หรือเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถคันดังกล่าวทราบว่าได้มีการฝ่าฝืนต่อกฎหมายจราจร และได้มีการฝ่าฝืนคำสั่งเจ้าพนักงานจราจร ซึ่งให้มาชำระค่าปรับภายในวันและเวลาที่ระบุแจ้งไว้ในใบสั่ง เมื่อเจ้าพนักงานจราจรได้ปฏิบัติตามลำดับหน้าที่ที่ได้มีการบัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 เสร็จสิ้นกฎหมายได้มีการกำหนดให้ เจ้าพนักงานจราจร แจ้งจำนวนค่าปรับที่ค้างชำระพร้อมหลักฐาน (1) ไปยังนายทะเบียนตามมาตรา 141/1 (2) (ก) แต่ไม่ได้มีการระบุระยะเวลาให้เจ้าพนักงานจราจรจะต้องแจ้งต่อนายทะเบียนภายในระยะเวลาเท่าใด¹¹ หากดำเนินการล่าช้า อาจส่งผลต่ออายุความ โดยอายุความในส่วนของความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ที่มีโทษปรับสถานเดียว มีอายุความเพียง 1 ปี เพราะเป็นความผิดลหุโทษ คือ ความผิดซึ่งต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ ตามประมวลกฎหมายอาญา

จากประเด็นปัญหาเมื่อมีการสั่งให้เจ้าพนักงานจราจร แจ้งจำนวนค่าปรับที่ค้างชำระพร้อมหลักฐานตาม (1) ไปยังนายทะเบียน แต่ไม่ได้กำหนดระยะเวลาให้เจ้าพนักงานจราจร แจ้งจำนวนค่าปรับที่ค้างชำระพร้อมหลักฐาน (1) ไปยังทะเบียนเมื่อใด อาจส่งผลทำให้ระยะเวลาที่จะปฏิบัติตามลำดับขั้นตอนต่อไปล่าช้าได้

ดังนั้น ควรเพิ่มเติมในส่วนของบทบัญญัติ “พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 141/1 (2) (ก) ให้เจ้าพนักงานจราจร แจ้งจำนวนค่าปรับที่ค้างชำระพร้อมหลักฐานตาม (1) ไปยังนายทะเบียนภายในระยะเวลา 14 วัน”

¹⁰ กองบังคับการตำรวจจราจร กองบัญชาการตำรวจนครบาล, *คู่มือการปฏิบัติงานตำรวจจราจร 1999*, (กรุงเทพฯ: ม.ป.พ.ม, 2542), 22.

¹¹ สุริยา นาคแก้ว, *คู่มือกฎหมายในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร (ฉบับพกพา)*, (กรุงเทพฯ: สุตรไพศาล, 2560), 74-75.

2.3 ค่าตอบแทนนายทะเบียนที่ได้จากการดำเนินการที่ไม่เหมาะสม

เนื่องจากสภาพปัญหาที่ว่า เงินรางวัลค่าตอบแทนอธิบดีกรมการขนส่งทางบกหรือผู้ที่ได้รับมอบหมาย จากการปฏิบัติหน้าที่ เป็นเงินที่ได้รับตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 141/1 วรรคหนึ่ง (2) (ก) มีการกำหนดให้อธิบดีกรมการขนส่งทางบกหรือผู้ที่ได้รับมอบหมายหักไว้เป็นค่าใช้จ่ายในการจัดเก็บหรือค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานในอัตราร้อยละห้าของจำนวนเงินที่ได้รับ ซึ่งเงินรางวัลร้อยละห้าของจำนวนเงินค่าปรับนั้น ผู้วิจัยเห็นว่าการจ่ายเงินรางวัลที่ได้รับยังคงน้อยไปสำหรับให้อธิบดีกรมการขนส่งทางบกหรือผู้ที่ได้รับมอบหมาย จากการปฏิบัติหน้าที่เมื่อเปรียบเทียบกับเงินรางวัลในส่วนอื่นที่เจ้าหน้าที่ได้รับ

เงินรางวัลค่าตอบแทนอธิบดีกรมการขนส่งทางบกหรือผู้ที่ได้รับมอบหมาย จากการปฏิบัติหน้าที่¹² เป็นเงินที่ได้รับตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 141/1 วรรคหนึ่ง (2) (ก) ซึ่งมีการวางหลักให้อธิบดีกรมการขนส่งทางบกหรือผู้ที่ได้รับมอบหมายหักไว้เป็นค่าใช้จ่ายในการจัดเก็บหรือค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานในอัตราร้อยละห้าของจำนวนเงินที่ได้รับ ยกตัวอย่าง ในกรณีที่นายทะเบียนของกรมขนส่งทางบกได้ดำเนินการตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก มาตรา 141/1 ไม่ว่าจะเป็นการแจ้งให้ไปชำระค่าปรับ รับชำระค่าปรับ หรือออกใบแทนเครื่องหมายแสดงการเสียภาษีประจำปี เงินค่าปรับของจำนวนนั้นให้อธิบดีกรมการขนส่งทางบกหรือผู้ที่ได้รับมอบหมายหักไว้เป็นค่าใช้จ่ายในการจัดเก็บหรือค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานในอัตราร้อยละห้าของจำนวนเงินที่ได้รับ ส่วนเงินที่เหลือให้นำส่งสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เช่น ข้อหาขับรถเร็วเกินกว่าอัตราความเร็วตามที่กำหนดในกฎกระทรวงหรือตามเครื่องหมายจราจรที่ติดตั้งไว้ในทางต้องชำระค่าปรับ 500 บาท ให้อธิบดีกรมการขนส่งทางบกหรือผู้ที่ได้รับมอบหมายหักไว้ในอัตราร้อยละห้า คือ เมื่อรับมาเงินค่าปรับจำนวน 500 บาท ให้อธิบดีกรมการขนส่งทางบกหรือผู้ที่ได้รับมอบหมายหักไปร้อยละห้าหรือเป็นเงินจำนวน 25 บาท ที่เหลือให้นำส่งสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เป็นต้น ซึ่งเงินรางวัลร้อยละห้าของจำนวนเงินค่าปรับนั้น ผู้วิจัยเห็นว่าไม่เหมาะสมสำหรับให้อธิบดีกรมการขนส่งทางบกหรือผู้ที่ได้รับมอบหมายจากการปฏิบัติหน้าที่เมื่อเปรียบเทียบกับเงินรางวัลในส่วนอื่นที่เจ้าหน้าที่ได้รับ ยกตัวอย่างเช่น เงินสินบนและเงินรางวัล กรณีที่มีการจับกุมผู้กระทำความผิด หรือกรณีไม่มีการจับกุมผู้กระทำความผิด ตามระเบียบกรมการขนส่งทางบกกว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการจ่ายเงินสินบนรางวัลและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน พ.ศ. 2555 ซึ่งมีการเบิกเงินรางวัลสูงสุดถึงร้อยละหกสิบ ในกรณีการจับกุมผู้กระทำความผิด เป็นต้น

จากการที่ผู้วิจัยได้ศึกษา ระเบียบกรมการขนส่งทางบกกว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการจ่ายเงินสินบนรางวัลและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน พ.ศ. 2555 พบว่าเงินรางวัลที่นายทะเบียนได้รับสูงสุดอยู่ที่ร้อยละ 60 เมื่อเทียบกับค่าตอบแทนการดำเนินการตาม

¹² หมวดตัน นครบาล [นามแฝง], *เรื่องเล่าจากร้อยเวร*, (กรุงเทพฯ: ซีเอ็ดดูเคชั่น, 2554), 25.

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 141/1 วรรคสี่ พบว่าค่าตอบแทนที่อธิบดีกรมการขนส่งทางบกหรือผู้ที่ได้รับมอบหมายได้รับเพียงร้อยละ 5 ของจำนวนเงินที่ได้รับเท่านั้น

ฉะนั้น ควรที่มีการปรับแก้ในส่วนของบัญญัติ “พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 141/1 วรรคสี่ เงินที่ได้รับตามวรรคหนึ่ง (2) (ก) ให้อธิบดีกรมการขนส่งทางบกหรือผู้ที่ได้รับมอบหมายหักไว้เป็นค่าใช้จ่ายในการจัดเก็บหรือค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานในอัตราร้อยละสิบของจำนวนเงินที่ได้รับโดยให้นำไปใช้จ่ายได้เช่นเดียวกับเงินงบประมาณตามระเบียบที่อธิบดีกรมการขนส่งทางบกกำหนดส่วนเงินที่เหลือให้นำส่งสำนักงานตำรวจแห่งชาติ”

2.4 ปัญหาของบทกำหนดโทษปรับที่ไม่เหมาะสมกับสภาพการจราจรในปัจจุบัน

หากพิจารณาในประเด็นเรื่องบทกำหนดโทษ เจ้าพนักงานจราจรที่มีหน้าที่ตรวจจับการกระทำความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 รายละเอียดของการกระทำความผิดในส่วนของการหาข้อบกพร่องเร็วเกินกว่าอัตราความเร็วตามที่กำหนดในกฎกระทรวงหรือตามเครื่องหมายจราจรที่ติดตั้งไว้ในทางตามบทบัญญัติในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 จะต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาทตามมาตรา 152 เมื่อเปรียบเทียบปรับให้ชำระค่าปรับตามอัตราที่สำนักงานตำรวจแห่งชาติเป็นผู้กำหนดอัตราค่าปรับ ยกตัวอย่างเช่น ข้อหาขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด จะต้องถูกปรับเป็นเงินจำนวน 500 บาท เป็นต้น ซึ่งเป็นอัตราค่าปรับสถานเบาและไม่มีบทบังคับอื่น ๆ ที่เป็นรูปธรรม จึงทำให้ผู้ใช้รถใช้ถนนไม่เคารพต่อกฎหมายและมีผู้ฝ่าฝืนกระทำความผิดจำนวนมากขึ้น ส่งผลทำให้เกิดอุบัติเหตุจากการใช้ยานพาหนะมากขึ้นตามลำดับ

ผู้วิจัยได้ศึกษาบทกำหนดโทษประเทศไทย¹³ ในส่วนพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ที่เกี่ยวกับการกำหนดความเร็วนั้นมีเพียงโทษปรับ ซึ่งเป็นบทกำหนดโทษสถานเบา ทำให้มีการฝ่าฝืนข้อกำหนดเกี่ยวกับการกำหนดอัตราความเร็วเพิ่มขึ้นในทุกๆ ปี¹⁴ หากเปรียบเทียบกับอัตราโทษสำหรับการฝ่าฝืนอัตราเร็วสาธารณรัฐสิงคโปร์ พบว่าในสาธารณรัฐสิงคโปร์มีการกำหนดบทลงโทษผู้ฝ่าฝืนภายใต้ระบบคะแนนเพื่อพัฒนาผู้ขับขี่ (DIPS) โดยเมื่อวันที่ 1 มีนาคม พ.ศ. 2526 ระบบคะแนนเพื่อพัฒนาผู้ขับขี่หรือ Driver Improvement Points System (DIPS) ได้ถูกนำมาใช้ในสาธารณรัฐสิงคโปร์ ซึ่งระบบคะแนนนี้ถูกออกแบบขึ้นมาเพื่อตัดสินภัยของผู้ขับขี่ที่มีความประพฤติไม่ดีผ่านระบบของการให้รางวัลและการลงโทษ โดยผู้ขับขี่ที่มีความประพฤติไม่ดีจะได้รับการสนับสนุนให้ปรับปรุงความประพฤติในการขับขี่ด้วยการให้รางวัลซึ่งสามารถนำไปลดล้างความผิดภายใต้ระบบคะแนนเพื่อพัฒนาผู้ขับขี่ (DIPS) นั้น โดยหลักการจะเป็นการหักคะแนนความประพฤติ และเมื่อถูกหักคะแนนสะสมจนถึงจุดหนึ่งก็จะมีบทลงโทษเป็นการพักใบอนุญาตขับขี่ โดยความรุนแรงของบทลงโทษจะขึ้นอยู่กับจำนวน

¹³ ณัฐวัฒน์ สุทธิโยธิน, *ทฤษฎีการลงโทษ หน่วยที่ 6 ใน แนวการศึกษาชุดวิชากฎหมายอาญาและอาญาวิทยาชั้นสูง*, (นนทบุรี: มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช, 2555), 45-46.

¹⁴ สุพิศาล ภักดินถนาค, *แนวทางการปฏิบัติงานตามหลักการและทฤษฎีตำรวจสมัยใหม่ = Modern Policing Community Policing in CSD*, (นนทบุรี: กรีนแอ็บสตราฟฟิคปริ้นติ้ง, 2556), 58.

ครั้งของการทำความผิด กล่าวคือ หากเป็นการทำผิดครั้งแรกโทษก็จะเบากว่าการทำความผิดในครั้งต่อ ๆ ไปนั่นเอง¹⁵

ดังนั้น ควรมีการบัญญัติเพิ่มเติมในส่วนของบทกำหนดโทษ “พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 152 ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 67 วรรคหนึ่ง จากเดิมต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท” เป็น “พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 152 ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 67 วรรคหนึ่ง ผู้ขับขี่ขับรถด้วยอัตราความเร็วสูงเกินกว่าที่กำหนดในกฎกระทรวงหรือตามเครื่องหมายจราจรที่ได้ติดตั้งไว้ในทาง 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง แต่ไม่เกิน 100 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าร้อยบาท หรือเกินกว่าที่กำหนดในกฎกระทรวงหรือตามเครื่องหมายจราจรที่ได้ติดตั้งไว้ในทาง 101 กิโลเมตรต่อชั่วโมง แต่ไม่เกิน 120 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท บาท หรือเกินกว่าที่กำหนดในกฎกระทรวงหรือตามเครื่องหมายจราจรที่ได้ติดตั้งไว้ในทาง 121 กิโลเมตรต่อชั่วโมง แต่ไม่เกิน 140 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ปรับไม่เกินสองพันบาท หรือเมื่อขับรถด้วยอัตราความเร็วสูงสุดเกินกว่าที่กำหนดในกฎกระทรวงหรือตามเครื่องหมายจราจรที่ได้ติดตั้งไว้ในทาง 141 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เป็นต้นไป ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสามพันบาท และพักใช้ใบอนุญาตขับรถชนิดดังกล่าวเป็นเวลา 1 เดือน” ซึ่งการกำหนดโทษแบบขั้นบันได จะทำให้ประชาชนผู้ใช้รถเกิดความตระหนักในจำนวนค่าปรับว่า หากยังใช้ความเร็วมากขึ้นเท่าใด ก็ต้องจ่ายค่าปรับตามใบสั่งที่สูงขึ้น และในกรณีโทษขั้นสูงสุดคือปรับไม่เกินสามพันบาท ซึ่งเป็นค่าปรับที่ค่อนข้างสูง จึงควรกำหนดให้มีมาตรการในการพักใช้ใบอนุญาตขับรถ เพื่อไม่ให้เป็นการเพิ่มภาระให้กับประชาชนจนเกินไป

3. สรุป อภิปรายผล ข้อเสนอแนะ

จากสภาพปัญหาการบังคับใช้กฎหมายจราจรที่เกี่ยวข้องกับความเร็วตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ผู้วิจัยได้ทำการศึกษา และทราบถึงประเด็นปัญหาที่เกี่ยวข้องกับข้อกำหนดอัตราความเร็วในประเทศไทย พบว่ามีการบังคับใช้มาเป็นเวลานานและยังไม่มีมาตรการแก้ไข ลำดับขั้นตอนในการทำงานของเจ้าพนักงานจราจรที่ไม่มีกำหนดเวลาที่ชัดเจนในการดำเนินการเกี่ยวกับขั้นตอนในการแจ้งจำนวนค่าปรับพร้อมหลักฐานต่อนายทะเบียน การเบิกเงินรางวัลในอัตราที่ไม่เหมาะสม และบทกำหนดโทษตามความผิดที่ไม่เหมาะสมกับความเร็ว จึงควรที่จะมีการแก้ไขบทบัญญัติบางประการเพื่อให้มีการบังคับใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ และมีความทันสมัยมากยิ่งขึ้น โดยจะมีการเสนอแนะเป็นประเด็น ได้ดังนี้

1. ควรที่จะมีการแก้ไขในส่วนของการกำหนดตามกฎกระทรวงฉบับที่ 10 (พ.ศ.2524) ภายใต้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ให้สามารถใช้อัตราความเร็วสูงสุดได้เพิ่มขึ้นจากเดิมที่เคยกำหนดไว้ในกฎกระทรวงฉบับที่ 10 (พ.ศ.2524) พระราชบัญญัติจราจรทางบก

¹⁵ Bjornskau, T. et al., *Can road traffic law enforcement permanently reduce the number of accidents?*, (Accid Anal & Prev, 1992), 113.

พ.ศ.2522 ซึ่งกำหนดให้ใช้อัตราความเร็วในเขตกรุงเทพมหานคร เขตเมืองพัทยา หรือเขตเทศบาล ไม่เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง หรือนอกเขตดังกล่าวให้ขับไม่เกิน 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เมื่อศึกษา และเปรียบเทียบกับอัตราความเร็วต่างประเทศแล้ว จึงควรกำหนดอัตราความเร็วสูงสุดเป็น 100 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เพราะการขับซึ่ที่ซ้า่นอาจส่งผลกระทบต่อให้เกิดความอันตรายมากกว่าการขับรต์ด้วยอัตราความเร็วที่พอดิ¹⁶ อันเนื่องมาจากการความอ่อนล้าอ่อนเพลียสะสมจากการใช้เวลาในการขับซึ่ที่ยาวนานกว่าการขับซึ่ด้วยอัตราความเร็วที่เหมาะสม เพื่อให้ไปถึงจุดหมายปลายทาง

2. ควรเพิ่มเติมในส่วนของบทบัญญัติ “พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 141/1 (2) (ก) ให้เจ้าพนักงานจราจร แจ้งจำนวนค่าปรับที่ค้างชำระพร้อมหลักฐานตาม (1) ไปยังนายทะเบียนภายในระยะเวลา 14 วัน” เพื่อให้การดำเนินการของเจ้าพนักงานไม่ล่าช้าจนอาจทำให้ขาดโอกาสความได้

3. ควรให้มีการปรับแก้ในส่วนของบัญญัติ “พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 141/1 วรรคสี่ เงินที่ได้รับตามวรรคหนึ่ง (2) (ก) ให้อธิบดีกรมการขนส่งทางบกหรือผู้ที่ได้รับมอบหมายหักไว้เป็นค่าใช้จ่ายในการจัดเก็บหรือค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานในอัตราร้อยละสิบของจำนวนเงินที่ได้รับโดยให้นำไปใช้จ่ายได้เช่นเดียวกับเงินงบประมาณตามระเบียบที่อธิบดีกรมการขนส่งทางบกกำหนดส่วนเงินที่เหลือให้นำส่งสำนักงานตำรวจแห่งชาติ” เพื่อเป็นแรงจูงใจให้เจ้าพนักงานทำตามหน้าที่ของตนโดยสุจริต และได้รับผลตอบแทนตามสมควร

4. ควรมีการบัญญัติเพิ่มเติมในส่วนของบทกำหนดโทษ “พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 152 ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 67 วรรคหนึ่ง จากเดิมต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท” เป็น“พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 152 ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 67 วรรคหนึ่ง ผู้ขับซึ่ขับรต์ด้วยอัตราความเร็วสูงเกินกว่าที่กำหนดในกฎกระทรวงหรือตามเครื่องหมายจราจรที่ได้ติดตั้งไว้ในทาง 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง แต่ไม่เกิน 100 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าร้อยบาท หรือเกินกว่าที่กำหนดในกฎกระทรวงหรือตามเครื่องหมายจราจรที่ได้ติดตั้งไว้ในทาง 101 กิโลเมตรต่อชั่วโมง แต่ไม่เกิน 120 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท บาท หรือเกินกว่าที่กำหนดในกฎกระทรวงหรือตามเครื่องหมายจราจรที่ได้ติดตั้งไว้ในทาง 121 กิโลเมตรต่อชั่วโมง แต่ไม่เกิน 140 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ปรับไม่เกินสองพันบาท หรือเมื่อขับรต์ด้วยอัตราความเร็วสูงสุดเกินกว่าที่กำหนดในกฎกระทรวงหรือตามเครื่องหมายจราจรที่ได้ติดตั้งไว้ในทาง 141 กิโลเมตรต่อชั่วโมงเป็นต้นไป ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสามพันบาทและพักใช้ใบอนุญาตขับรต์ชนิดดังกล่าวเป็นเวลา 1 เดือน” โดยกรณีโทษขั้นสูงสุดเป็นค่าปรับที่ค่อนข้างสูง จึงควรกำหนดให้มีมาตรการในการพักใช้ใบอนุญาตขับรต์ เพื่อไม่ให้เป็นการเพิ่มภาระให้กับประชาชนจนเกินไป

¹⁶ วิจิตร บุญยะโทระ, ปัญหาการจราจรและอุบัติเหตุจราจร, (กรุงเทพฯ: คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ. สำนักนายกรัฐมนตรี, 2525), 25.

บรรณานุกรม

- การพลศึกษาวิทยาเขตสุพรรณบุรี. “สาเหตุของอุบัติเหตุในการจราจรทางบก.” วิทยานิพนธ์
สาธิตสาธิตศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาสาธิตศาสตร บัณฑิตวิทยาลัย
มหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่, 2561.
- กองบังคับการตำรวจจราจร กองบัญชาการตำรวจนครบาล. *คู่มือการปฏิบัติงานตำรวจ
จราจร 1999*. กรุงเทพฯ: ม.ป.พ.ม, 2542.
- จิตติมา เทพอาร์ักษ์กุล. “มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการลงโทษผู้กระทำความผิดกฎหมาย
จราจร.” วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2543.
- ณัฐวัฒน์ สุทธิโยธิน. *ทฤษฎีการลงโทษ หน่วยที่ 6 ใน แนวการศึกษาชุดวิชากฎหมายอาญา
และอาญาวิทยาชั้นสูง*. นนทบุรี: มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช, 2555
- ปัญญา จันทรสุขโข. *ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อการกระทำความผิดกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่*. วารสาร
วิทยุบริการ, 2556.
- วิจิตร บุญยะโหดระ. *ปัญหาการจราจรและอุบัติเหตุจราจร*. กรุงเทพฯ: คณะกรรมการ
ป้องกันอุบัติภัยแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรี, 2525.
- ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุเพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน. “สถิติและข้อมูลการ
เกิดเหตุ จากผู้ประสบภัยที่เกิดเหตุจากรถทั่วประเทศ.” 2563.
<http://www.thairsc.com>. สืบค้นเมื่อ 11 พฤศจิกายน 2564.
- สุริยา นาคแก้ว. *คู่มือกฎหมายในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร (ฉบับพกพา)*.
กรุงเทพฯ: สุตรไพศาล, 2560.
- สุพิศาล รักดินถนาค. “แนวทางการปฏิบัติงานตามหลักการและทฤษฎีตำรวจสมัยใหม่ =
Modern Policing Community Policing in CSD”. นนทบุรี: กรีนแอปเปิ้ลกราฟ
ฟิคปรินต์, 2556.
- สำนักงานตำรวจแห่งชาติ. “สถิติคดีอุบัติเหตุจราจรทางบก.” 2552.
<http://www.royalthaipolice.go.th/index.php>. สืบค้นเมื่อ 9 ตุลาคม 2564.
- สำนักงานศาลรัฐธรรมนูญ. “ความหมายของกฎหมายจราจร.” 2561.
<https://sites.google.com/site/kthmaycracr/home/khwam-hmay-kd-cracr1>.
สืบค้นเมื่อ 11 ตุลาคม 2564.
- หมวดตัน นครบาล. “เรื่องเล่าจากร้อยเวร”. กรุงเทพฯ: ซีเอ็ดดูเคชั่น, 2554.
- Bjornskau, T. et al. *Can road traffic law enforcement permanently reduce the
number of accidents?*. Accid Anal & Prev, 1992.
- Jeong-Gyu Kang. *Changes of speed and safety by automate speed
enforcement systems*. IATSS Research Vol. 26, 2002.

Washington state legislature. “*Washington state law: Rule of the road.*” 2020.
<https://app.leg.wa.gov/RCW/default.aspx?cite=46.61.419>. accessed
August 19, 2021.