ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับระบบการบันทึกคะแนนความประพฤติในระเบียบว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขเกี่ยวกับระบบการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พุทธศักราช 2522 [1]

ศรุดา กัญจน์กุญชร [2]

จากการศึกษาถึงปัญหาเกี่ยวกับระบบการบันทึกคะแนนความประพฤติในระเบียบว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขเกี่ยวกับระบบการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พุทธศักราช 2522 เห็นได้ว่าเคยมีการนำระบบบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถมีการบัญญัติขึ้นมาใช้ไปแล้วครั้งหนึ่ง แต่ไม่สามารถดำเนินการได้จึงมีการยกเลิกการใช้ในครั้งแรกไปโดยปริยาย [3] และสะท้อนให้เห็นว่าพฤติกรรมการขับรถของคนในสังคมไทย มีพฤติกรรมอันเป็นสาเหตุในการก่อให้เกิดอันตรายได้เป็นอย่างมาก ไม่ว่าจะเป็นการก่อให้เกิดอันตรายต่อตนเองหรือผู้ขับรถอื่น แม้กระทั่งอันตรายที่อาจจะเกิดขึ้นแก่บุคคลผู้ใช้รถใช้ถนนอื่นๆ จึงมีการออกกฎหมายเพื่อมาควบคุมพฤติกรรมในการขับรถของประชาชนในสังคม เป็นการแสดงให้เห็นถึงการให้ความสำคัญและความปลอดภัยของประชาชน

แม้กระทั่งการก่อให้เกิดความรับผิดชอบในตัวบุคคล เมื่อได้มีพฤติกรรมอันเป็นการกระทำความผิดเกี่ยวกับการขับรถ แสดงให้เห็นถึงการให้ความสำคัญสำหรับผู้ขับขี่และผู้ใช้ท้องถนนมากขึ้น การสร้างระเบียบสำหรับการขับรถของคนในสังคม เป็นการลดความเสี่ยงของผู้ขับขี่ไม่ให้มีการเกิดอุบัติเหตุที่ก่อให้เกิดความเสี่ยงขึ้น อันส่งผลกระทบต่อชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สิน

โดยส่วนใหญ่ของที่มาสำหรับการเกิดอุบัติเหตุของคนในสังคมมาจากการกระทำความผิดอันเกี่ยวกับกฎจราจร แต่โดยหลักแล้วจะเกิดจากการขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดไว้ [4] จึงมีมาตรการออกมา เพื่อควบคุมความประพฤติของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ กรณีการออกระเบียบมา

---

[1] บทความนี้เรียบเรียงจากการค้นคว้าอิสระ เรื่องปัญหากฎหมายเกี่ยวกับระบบการบันทึกคะแนนความประพฤติในระเบียบว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขเกี่ยวกับระบบการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พุทธศักราช 2522 โดยมีที่ปรึกษา คือ รองศาสตราจารย์เรืองยศ แสนภักดี และคณะกรรมการสอบ คือ รองศาสตราจารย์จรัล เล็งวิทยา และรองศาสตราจารย์จตุพร วงศ์ทองสวรรค์

[2] นักศึกษาปริญญาโท หลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต (วิทยาเขตบางนา) คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง

[3] ปฏิญญา บุญผดุง, “การเปรียบเทียบหลักเกณฑ์ระบบคะแนนความประพฤติในการขับขี่ของประเทศไทยกับระบบมาตรฐานสากล,” วารสารอาชญาวิทยาและสังคมศาสตร์ ปีที่ 3 (มกราคม-มิถุนายน 2564).

[4] กรมการขนส่งทางบก, **โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาระบบใบอนุญาตขับรถให้เหมาะสมกับประเทศไทย รายงานฉบับสมบูรณ์ คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตร,** พฤศจิกายน 2557.

เพื่อกำหนดคะแนนความประพฤติในการขับรถสำหรับผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ ว่ามีคะแนนความประพฤติในการขับรถเท่าใด และหากไม่ได้กระทำความผิดขณะที่ขับรถคะแนนจะคงอยู่เท่าเดิมเสมอไป แต่เมื่อใดมีการกระทำความผิดอันเป็นการฝ่าฝืนต่อกฎหมายที่ได้มีการกำหนดไว้ว่าจะกระทำไม่ได้ขณะขับรถ ส่งผลให้คะแนนความประพฤติในการขับรถที่มีอยู่ของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ถูกหักไป

อย่างไรก็ตาม เมื่อได้ศึกษาถึงปัญหาเกี่ยวกับระบบการบันทึกคะแนนความประพฤติในระเบียบว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขเกี่ยวกับระบบการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ พุทธศักราช 2565 พบว่ามีปัญหาหลายประการ สามารถสรุปได้ดังนี้

ประการแรก คือ ปัญหาการกำหนดค่าคะแนนความประพฤติในการขับรถสำหรับผู้ได้รับอนุญาตใช้ใบอนุญาตขับขี่เป็นครั้งแรก

ประเทศไทยผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ทุกคน มีความเท่าเทียมกันหมดในด้านของคะแนนความประพฤติในการขับรถ ไม่มีการแบ่งแยกประเภทของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ว่าได้ใบอนุญาตขับขี่มาระยะเวลาเท่าใด และได้คะแนนเท่าใด ผู้ขับขี่ที่ได้รับใบอนุญาตขับขี่ทุกคนจะได้รับคะแนนความประพฤติในการขับรถของตนมา ตามข้อ 7 แห่งระเบียบว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขเกี่ยวกับระบบการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ พุทธศักราช 2565 ซึ่งมีการกำหนดให้ผู้ขับขี่แต่ละรายมีคะแนนความประพฤติในการขับรถรวมทั้งสิ้นคนละไม่เกิน 12 คะแนน ตั้งแต่ได้รับใบอนุญาตขับขี่ครั้งแรก แม้ผู้ขับขี่นั้นจะได้รับใบอนุญาตขับขี่กี่ชนิดตามที่ได้มีการกำหนดไว้ว่าทุกคนสามารถมีได้ แม้มีใบอนุญาตขับขี่หลายชนิดย่อมไม่ทำให้ผู้ขับขี่มีคะแนนความประพฤติมากกว่าคนที่มีใบอนุญาตขับขี่ชนิดเดียว แสดงให้เห็นว่าคะแนนความประพฤติในการขับรถนี้ เป็นคะแนนความประพฤติในการขับรถเฉพาะรายบุคคล ไม่ใช่คะแนนความประพฤติในการขับขี่รถแต่ละชนิดของบุคคลนั้นๆ เป็นการให้ความสำคัญแก่รายบุคคลอันเป็นผู้ขับขี่ที่ได้มีการกระทำความผิดขึ้นในขณะทำการขับรถ

โดยผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ทุกคนได้รับคะแนนความประพฤติในการขับรถมาเป็นจำนวนเต็มเท่าที่กฎหมายกำหนดไว้ให้ตั้งแต่แรกเริ่ม แสดงให้เห็นถึงปัญหาที่จะเกิดขึ้นตามมาได้ว่าก่อให้เกิดปัญหาว่าการที่เป็นผู้ที่เพิ่งได้รับคะแนนความประพฤติมาในระยะแรกย่อมไม่มีประสบการณ์ในการขับรถบนท้องถนนเสมือนกับผู้ที่ได้รับใบอนุญาตมาในระยะหนึ่งแล้ว การพบเจอปัญหาในระหว่างการขับรถ ทักษะในการขับรถ หรือความสามารถ ตลอดจนความคล่องแคล่วในการขับรถย่อมน้อยกว่าผู้ที่ได้รับใบอนุญาตขับขี่มาสักระยะหนึ่ง ส่งผลให้ผู้ที่เพิ่งได้รับใบอนุญาตขับขี่มานั้น มีความระมัดระวังในการใช้ใบอนุญาตขับขี่หรือมีความรอบคิด รอบคอบเกี่ยวกับการขับรถน้อยกว่าที่ควรหรือน้อยกว่าผู้ที่ได้รับใบอนุญาตขับขี่มาในระยะหนึ่งแล้ว

การที่ประเทศไทยไม่ได้มีการจำแนกแบ่งแยกประเภทของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ออกจากกันอย่างชัดเจน มีการรวมผู้ขับขี่ทุกคนเป็นผู้ขับขี่ที่มีคุณสมบัติเท่าเทียมกัน ทำให้เห็นว่าในการริเริ่มการได้รับคะแนนความประพฤติในการขับรถของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่นั้น แม้จะเป็นผู้เพิ่งได้รับใบอนุญาตก็จะได้รับคะแนนความประพฤติในการขับรถอย่างเต็มจำนวนตามที่กฎหมายได้มีการกำหนดไว้ 12 คะแนน

แสดงให้เห็นว่าผู้ที่เพิ่งได้รับใบอนุญาตขับขี่ไม่จำเป็นที่จะต้องเรียนรู้การใช้รถใช้ท้องถนนร่วมกันกับผู้ขับขี่อื่น การใช้ความระมัดระวังในการใช้รถใช้ถนน การที่จะพยายามเพื่อให้ตนได้รับคะแนนความประพฤติในการขับรถครบเต็มจำนวนที่กฎหมายกำหนดไว้ ถ้ามีการให้ผู้ที่เพิ่งได้รับใบอนุญาตขับขี่รู้จักการเรียนรู้ในการสะสมคะแนนความประพฤติในการขับรถ ย่อมทำให้ผู้ขับขี่ที่เพิ่งได้รับใบอนุญาตขับขี่รู้จักระมัดระวังการขับรถของตนบนท้องถนน เป็นการสะสมประสบการณ์และความพยายามในการที่จะได้รับคะแนนความประพฤติในการขับรถมา เป็นการฝึกทักษะและความสามารถในการขับรถของผู้เพิ่งได้รับใบอนุญาตขับขี่ แต่กลับกลายเป็นว่าผู้เพิ่งได้รับใบอนุญาตขับขี่จะได้รับคะแนนความประพฤติในการขับรถมาเป็นจำนวนเต็ม 12 คะแนน แล้วเปิดโอกาสให้ผู้เพิ่งได้รับใบอนุญาตขับขี่ได้รับคะแนนเต็ม เมื่อกระทำความผิดตามที่ได้มีการกำหนดไว้ให้เป็นความผิดในการขับรถ ซึ่งเป็นเหตุในการจะถูกหักคะแนนความประพฤติจึงจะถูกหักคะแนนความประพฤติ เห็นได้ว่าเป็นการเปิดโอกาสสำหรับผู้เพิ่งได้รับใบอนุญาตขับขี่มา ทั้งที่ตามความเป็นจริงแล้วการเพิ่งได้รับใบอนุญาตขับขี่แสดงให้เห็นได้อย่างชัดเจนว่าผู้ขับขี่นั้นยังขาดประสบการณ์ในการขับรถทักษะในการขับรถยังไม่มากพอที่จะสามารถเปิดโอกาสให้ได้อย่างกว้างตามที่กฎหมายได้มีการกำหนดเปิดโอกาสให้ผู้เพิ่งได้รับใบอนุญาตขับขี่มีคะแนนความประพฤติในการขับรถเทียบเท่ากับผู้ที่ได้รับใบอนุญาตขับขี่มาในระยะหนึ่งแล้ว

การได้คะแนนความประพฤติในการขับรถเป็นจำนวนเต็มแล้ว ให้ถูกหักคะแนนความประพฤติในการขับรถลงเมื่อมีการกระทำความผิดอันเป็นการฝ่าฝืนต่อกฎหมายจราจร แต่การเป็นผู้ที่เพิ่งได้รับใบอนุญาตขับขี่ หากมีคะแนนความประพฤติในการขับรถเป็นจำนวนเต็มแล้ว ในสภาพวะที่ผู้ขับขี่นั้นเป็นผู้ที่ไม่มีประสบการณ์ในการใช้รถใช้ถนนหรือไม่มีทักษะ ความสามารถในการดำเนินการบนท้องถนนอย่างคล่องแคล่ว จะทำให้เกิดปัญหาเกี่ยวกับทางด้านอุบัติเหตุตามมา ซึ่งจะเป็นการส่งผลกระทบต่อชีวิตร่างกายหรือทรัพย์สินได้ ทำให้สังคมไม่มีความสงบสุข มีการก่อให้เกิดปัญหาขึ้นมา อันไม่เป็นไปตามแนวคิดการรักษาความสงบเรียบร้อยของสังคม และการก่อให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นไม่ว่าจะต่อชีวิต ร่างกายหรือทรัพย์สินนั้น แสดงให้เห็นว่าเป็นก่อให้เกิดความวุ่นวายในสังคมไม่สอดคล้องกับทฤษฎีการป้องกันสังคม

เห็นได้ว่าถ้าผู้ที่เพิ่งได้รับใบอนุญาตขับขี่ มีคะแนนที่ความประพฤติในการขับรถเป็นจำนวนที่น้อยลงมา และรู้จักใช้รถใช้ถนนในระยะหนึ่งแล้วจึงจะมีการเพิ่มคะแนนความประพฤติในการขับรถให้ไม่มีการกระทำความผิด พยายามสะสมคะแนนความประพฤติในการขับรถเพื่อให้คะแนนมีจำนวนเต็ม ย่อมส่งผลให้มีการลดการเกิดปัญหาในการใช้รถใช้ถนนของผู้ที่เพิ่งได้รับใบอนุญาตขับขี่ ลดปริมาณการเกิดอุบัติเหตุทางรถยนต์ เพื่อเป็นการรักษาความสงบเรียบร้อยของสังคมเพิ่มมากขึ้น รวมทั้งเป็นการป้องกันการเกิดการกระทำความผิดขึ้น

ประการที่สอง คือปัญหาการกำหนดคะแนนความประพฤติที่จะต้องถูกหักกรณีขับขี่ฝ่าฝืนกฎหมายที่ไม่เหมาะสม

สำหรับระเบียบว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขเกี่ยวกับระบบการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ พุทธศักราช 2565 ที่ได้มีการกำหนดค่าคะแนนความ

ประพฤติในการขับรถของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ ทั้งสำหรับผู้เพิ่งได้รับใบอนุญาตขับขี่และผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่มาระยะเวลาหนึ่งแล้วไว้เป็นจำนวน 12 คะแนน อันเป็นจำนวนเต็มที่ได้มีการกำหนดไว้ตามข้อ 7 แห่งระเบียบนี้

เห็นได้ว่าการทำให้คะแนนความประพฤติมีจำนวนมากกว่านี้ย่อมทำไม่ได้ แต่ในกรณีที่ทำให้คะแนนดังกล่าวมีจำนวนลดลงนั้นย่อมทำได้ ซึ่งการที่จะทำให้คะแนนลดลงนั้น เกิดจากการที่ผู้ขับขี่ได้มีการกระทำความผิดอันเกี่ยวกับกฎหมายจราจรขึ้น แต่ในการกระทำความที่เกี่ยวกับกฎหมายจราจรนั้นจะมีการแบ่งแยกออกตามที่ได้มีการกำหนดไว้ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พุทธศักราช 2522 เห็นได้ว่าอัตราโทษที่มีการกำหนดไว้ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พุทธศักราช 2522 จะมีการกำหนดอัตราโทษที่แตกต่างกัน แต่เมื่อนำมาศึกษาเทียบดูกับระเบียบว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขเกี่ยวกับระบบการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ พุทธศักราช 2565 จะมีการกำหนดการกระทำความผิดว่าถ้ากระทำความผิดข้อหาใด จะถูกหักคะแนนเป็นจำนวนเท่าใด ซึ่งจำนวนคะแนนความประพฤติในการขับรถที่มีการกำหนดไว้สำหรับความผิดในแต่ละข้อหานั้นจะมีตั้งแต่ 1 จนถึง 4 คะแนน สามารถพิจารณาจำนวนคะแนนและข้อหาความผิดที่จะต้องถูกหักคะแนนความประพฤติในการขับรถได้ ตามข้อ 11 แห่งระเบียบว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขเกี่ยวกับระบบการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ พุทธศักราช 2565

เมื่อนำอัตราโทษในข้อหาความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พุทธศักราช 2522 มาเปรียบเทียบดูกับจำนวนคะแนนที่จะถูกตัดตามระเบียบว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขเกี่ยวกับระบบการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ พุทธศักราช 2565 จะเห็นได้ว่ามีความไม่สอดคล้องกัน เนื่องจากการที่ระเบียบว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขเกี่ยวกับระบบการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ พุทธศักราช 2565 อาศัยอำนาจมาจากพระราชบัญญัติจราจรทางบก พุทธศักราช 2522 วิธีการดำเนินการเกี่ยวกับกฎหมายอันเกี่ยวกับการจราจร การใช้รถใช้ถนนควรเป็นไปในทิศทางเดียวกัน

พิจารณาได้ว่าความผิดบางอย่างที่ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พุทธศักราช 2522 มีการกำหนดอัตราโทษที่เท่ากัน แต่เมื่อมีการนำมาเป็นข้อที่ใช้สำหรับกำหนดความรับผิดในการหักคะแนนความประพฤติในการขับรถตามระเบียบว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขเกี่ยวกับระบบการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ พุทธศักราช 2565 จะมีการกำหนดคะแนนที่แตกต่างกัน ซึ่งการกำหนดคะแนนความประพฤติในการขับรถที่ไม่สอดคล้องกับอัตราโทษที่กำหนดไว้เพื่อลงโทษเมื่อมีการกระทำความผิด ส่งผลให้ไม่สามารถมองเห็นได้ว่า ลักษณะของการที่นำข้อหามากำหนดว่าการกระทำความผิดข้อหาใด ถูกตัดคะแนนเป็นจำนวนเท่าใดนั้น มาจากการพิจารณาในรูปแบบใดจึงมีการกำหนดคะแนนของการกระทำความผิดฐานนั้นๆ ได้

การกำหนดจำนวนคะแนนความประพฤติที่จะถูกหักคะแนนเมื่อได้มีการกระทำความผิดในแต่ละข้อหาตามระเบียบว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขเกี่ยวกับระบบการบันทึกคะแนนความประพฤติใน

การขับรถของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ พุทธศักราช 2565 ที่ไม่มีความสอดคล้องกันกับอัตราโทษหรือความรุนแรงของการกระทำความผิดที่มีการกำหนดไว้ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พุทธศักราช 2522 ส่งผลให้เมื่อนำมาพิจารณาแล้ว พิเคราะห์ไม่ได้ว่าเหตุใดจึงมีการกำหนดจำนวนคะแนนของข้อหาต่าง ๆ ไว้เช่นนั้น ทำไมถึงกำหนดแตกต่างไปจากอัตราโทษที่ตามปกติแล้วการที่อัตราโทษมากกว่าจะเป็นการกระทำความผิดที่รุนแรงกว่า หรือการกำหนดอัตราโทษเท่ากัน เป็นกรณีการที่ความรุนแรงของข้อหาอยู่ในระดับใกล้เคียงกัน เช่น

การขับรถยนต์โดยไม่รัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งในขณะที่ทำการขับขี่รถยนต์ มีการกำหนดอัตราโทษไว้ปรับสูงสุดไม่เกิน 2,000 บาท ตามมาตรา 123 วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พุทธศักราช 2522 จำนวนคะแนนความประพฤติที่จะถูกหักเมื่อกระทำความผิดข้อหานี้ คือ 1 คะแนนตามข้อ 11.1 (8) แห่งระเบียบว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขเกี่ยวกับระบบการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ พุทธศักราช 2565 ส่วนกรณีการขับรถฝ่าฝืนทิศทางการเดินรถ มีการกำหนดอัตราโทษไว้ปรับสูงสุดไม่เกิน 2,000 บาทเช่นกัน ตามมาตรา 33 ประกอบมาตรา 151 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พุทธศักราช 2522 แต่จำนวนคะแนนความประพฤติที่จะถูกหักเมื่อกระทำความผิดข้อหานี้ คือ 2 คะแนน ตามข้อ 11.2 (2) แห่งระเบียบว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขเกี่ยวกับระบบการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ พุทธศักราช 2565

พิจารณาได้ว่ามีความแตกต่างกันในรูปแบบของการกำหนดจำนวนคะแนนความประพฤติที่จะถูกหักเมื่อได้มีการกระทำความผิดเกี่ยวกับข้อหาที่กำหนดไว้ เป็นกรณีบังคับใช้ไปตามที่กฎหมายได้มีการบัญญัติขึ้นมา จึงจะต้องมีการนำกฎหมายมาบังคับใช้เป็นไปตามทฤษฎีการบังคับใช้กฎหมาย เพราะถ้าการกำหนดกฎหมายออกมาแล้ว ไม่มีการบังคับใช้จะส่งผลให้กฎหมายนั้นเสมือนไม่ได้มีการบัญญัติขึ้น

ประการที่สาม คือ ปัญหาการกำหนดระยะเวลาการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ที่นานเกินไป

ผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ทุกคนย่อมได้รับคะแนนความประพฤติในการขับขี่เป็นจำนวน 12 คะแนน แต่หากถูกตัดคะแนนความประพฤติในการขับรถจนเหลือศูนย์คะแนน เห็นได้ว่าต้องถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่เป็นจำนวน 90 วัน ตามข้อ 12 แห่งระเบียบว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขเกี่ยวกับระบบการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ พุทธศักราช 2565 เป็นการให้อำนาจแก่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติหรือผู้ที่ได้รับมอบหมายจากผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ ตามมาตรา 142/1วรรคสาม แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พุทธศักราช 2522

กรณีของการถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ จำนวนครั้งละ 90 วันนั้น กำหนดให้ทำเป็นหนังสือระบุวันเริ่มต้นและวันครบกำหนดในการสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ให้ชัดเจน แต่การนับวันเริ่มต้นของการมีคำสั่งถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่นั้น ให้นับเมื่อพ้น 30 วันนับจากวันที่คะแนนของผู้ขับขี่นั้นเป็น 0 คะแนน ตามข้อ 4 แห่ง ระเบียบสำนักงานตำรวจแห่งชาติว่าด้วยการสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ พุทธศักราช 2565

เห็นได้ว่าเป็นจำนวนที่ เมื่อเทียบเป็นระยะเวลาเดือนได้อย่างน้อยประมาณ 3 เดือน ซึ่งการกำหนดดังกล่าวจะทำให้ผู้ที่มีความจำเป็นในการใช้รถใช้ถนนไม่ว่าจะเพื่อประโยชน์ส่วนตัวหรือเพื่อการหาเลี้ยงชีพจำเป็นที่จะต้องหยุดชะงักไป เพียงเพราะการกำหนดระยะเวลาที่ยืดยาวจนทำให้ผู้ขับขี่ได้รับผลกระทบขึ้น เป็นการกระทำที่ส่งผลกระทบต่อการดำเนินชีวิตของผู้ขับขี่ ซึ่งการกำหนดระยะเวลาที่ยาวนานไม่ได้ทำให้พฤติกรรมการขับรถของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ดีขึ้น อาจส่งผลให้ผู้นั้นแอบหรือลักลอบทำการขับรถโดยตนถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ได้

การกำหนดโทษที่อาจส่งผลร้ายมากกว่าการก่อให้เกิดผลดี ย่อมไม่เป็นไปตามแนวทางในการรักษาความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมอันดีของประชาชนการกำหนดระยะเวลาในการลงโทษที่ยาวนานและในท้ายที่สุดก็มีการให้ผู้นั้นมีสิทธิในการได้ใช้ใบอนุญาตขับขี่อีกครั้ง การอบรมในรูปแบบการนั่งฟังคำบรรยายไม่ได้ทำให้ผู้ที่ถูกพักใช้ใบอนุญาตขับขี่มีความสามารถหรือทักษะเพิ่มมากขึ้นจากก่อน ที่ผู้นั้นจะถูกพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ ทำให้เกิดปัญหาในสังคมเช่นเดิมไม่เป็นไปตามทฤษฎีการป้องกันสังคม ไม่ได้ช่วยให้สังคมมีความสงบสุขมากยิ่งขึ้น ไม่ได้ทำให้ป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ รวมทั้งความวุ่นวายต่าง ๆ ไม่เป็นไปตามแนวทางการรักษาความสงบสุขของสังคม

ประการสุดท้าย คือ ปัญหาเกี่ยวกับข้อสันนิษฐานกฎหมายเกี่ยวกับผู้ขับขี่

คำว่า “ผู้ขับขี่” มีการให้คำนิยามไว้ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พุทธศักราช 2522 และระเบียบว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขเกี่ยวกับระบบการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ พุทธศักราช 2565 ให้หมายถึง ผู้ขับขี่ที่ได้มีการพบตัวในขณะขับรถว่าเป็นใคร เมื่อมีการกระทำความผิดขณะขับรถขึ้น ให้ถือว่าผู้นั้นเป็นผู้ขับขี่

นอกจากความหมายนั้น คำว่าผู้ขับขี่ กฎหมายได้มีการสันนิษฐานไว้ให้รวมไปถึงกรณีที่ได้มีการกระทำความผิดตามที่ระบุไว้ในใบสั่ง ซึ่งเป็นกรณีที่เจ้าพนักงานได้มีการติด ผูก หรือมีการแสดงใบสั่งไว้ที่รถหรือมีการส่งใบสั่งทางไปรษณีย์ ให้ถือว่าเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถที่ได้รับใบสั่งนั้นจากเจ้าพนักงานจราจรเป็นผู้กระทำความผิดขึ้น ถ้าเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถได้รับใบสั่งดังกล่าวแล้วให้สันนิษฐานว่าเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถนั้นเป็นผู้กระทำผิดตามที่ได้มีการระบุไว้ในใบสั่ง แต่ถ้าเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถแสดงได้ว่า ตนไม่ได้เป็นผู้ที่กระทำความผิดและมีการแจ้งต่อพนักงานแล้วว่าผู้ใดเป็นผู้กระทำความผิดขึ้นและผู้นั้นได้มีการยอมรับว่าตนเป็นผู้ขับขี่จริง จะส่งผลให้เจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถนั้น พ้นจากข้อสันนิษฐานของการเป็นผู้ขับขี่ดังกล่าว ตามมาตรา 140/1 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พุทธศักราช 2522

กฎหมายได้มีการสันนิษฐานให้คำว่า “ผู้ขับขี่” รวมไปถึงผู้ที่เป็นเจ้าของรถหรือผู้ที่ครอบครองรถตามที่ได้มีการระบุไว้ในใบสั่ง ก่อให้เกิดปัญหาขึ้นว่า ถ้าเมื่อมีการกระทำความผิดขึ้นแต่ผู้ขับขี่ที่เป็นผู้กระทำความผิดนั้น ไม่ใช่ผู้ที่เป็นเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถที่ได้รับใบสั่ง จะส่งผลให้เกิดปัญหาต่อมาว่าทำไมผู้ที่เป็นเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองนั้นจะต้องถูกตัดคะแนนความประพฤติในการขับรถของตนไปโดยที่เจ้าของรถหรือผู้ครอบครองก็ไม่ได้มีการกระทำความผิดขึ้น ถ้าเป็นเช่นนี้การบังคับใช้กฎหมาย

ย่อมไม่เป็นไปตามเจตนารมณ์ที่แท้จริงของกฎหมายที่ได้มีการบัญญัติขึ้น เพื่อให้นำมาใช้บังคับกับประชาชนในสังคมไม่ใช่การบังคับใช้กฎหมายที่เป็นการป้องกันสังคมจากการกระทำที่ผิดกฎหมาย

พิจารณาได้ว่าในสังคมไทยไม่ว่าจะเป็นการประกอบอาชีพ อันเกี่ยวกับการขนส่งที่จำเป็นที่จะต้องมีการขนส่งขึ้น จะมีการใช้รถในการส่งของหรือการกระทำการใดๆอันเกี่ยวกับการประกอบธุรกิจที่จำเป็นที่จะต้องใช้รถเป็นจำนวนมาก ตลอดจนการที่บุคคลใดบุคคลหนึ่งมีรถหลายคันแล้วอาจจะทำให้รถแต่ละคันตนไม่ได้เป็นผู้ใช้เอง ไม่ว่าจะเป็นการออกให้คนในครอบครัวใช้ การที่เพื่อนยืมหรือบุคคลใดยืมรถยนต์ของตนเองไปแล้วมีการกระทำความผิดขึ้นในระหว่างที่ได้ให้ยืมไปนั้น ข้อสันนิษฐานเช่นว่านี้ที่เป็นการกำหนดให้เจ้าของรถหรือผู้ครอบครองมีภาระหน้าที่ที่เพิ่มขึ้น หากมีการกระทำความผิดขึ้นจนตนได้รับใบสั่งในการที่จะต้องมาคอยพิสูจน์ความบริสุทธิ์ของตน ซึ่งการบังคับใช้กฎหมายในรูปแบบนี้ เป็นการบังคับใช้กฎหมายที่ตราขึ้น อันไม่เป็นไปตามแนวทางความสงบเรียบร้อยของสังคม เป็นการป้องกันการเกิดอาชญากรรมในสังคม แต่การป้องกันดังกล่าวนั้นเป็นการละเมิดสิทธิของบุคคลที่ทำให้ได้รับความเดือดร้อนมากยิ่งขึ้น

การที่ผู้เป็นเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถจะต้องมาถูกตัดคะแนนความประพฤติในการขับรถหากตนไม่สามารถพิสูจน์ได้ว่าตนไม่ได้เป็นผู้ที่ขับขี่รถในขณะที่กระทำความผิด ทำให้ไม่เกิดความยุติธรรมต่อผู้ที่เป็นเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถ ทำให้เจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถได้รับความเดือดร้อนเสียหาย

ดังนั้น ภายหลังจากการปัญหากฎหมายเกี่ยวกับระบบการบันทึกคะแนนความประพฤติในระเบียบว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขเกี่ยวกับระบบการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ ผู้ศึกษาจึงมีข้อเสนอแนะ ดังต่อไปนี้

1.ปัญหาการกำหนดค่าคะแนนความประพฤติในการขับรถสำหรับผู้ได้รับอนุญาตใช้ใบอนุญาตขับขี่เป็นครั้งแรก

ผู้ศึกษาเสนอแนะให้แก้ไข ข้อ 7 แห่งระเบียบว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขเกี่ยวกับระบบบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ พุทธศักราช 2565ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับค่าคะแนนความประพฤติที่ได้มีการกำหนดไว้

จากเดิม ข้อ 7 กำหนดว่า ให้ผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่แต่ละรายมีคะแนนความประพฤติในการขับรถเพื่อใช้ในการบันทึกคะแนนตามระเบียบนี้ จำนวนคะแนนรวมคนละไม่เกิน 12 คะแนน ไม่ว่าผู้นั้นจะได้รับใบอนุญาตขับขี่กี่ชนิดก็ตาม โดยเริ่มแรกให้แต่ละคนมีคะแนนตั้งต้น 12 คะแนน

แก้ไขเป็น ข้อ 7 กำหนดว่า ให้ผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่แต่ละรายมีคะแนนความประพฤติในการขับรถ เพื่อใช้ในการบันทึกคะแนนตามระเบียบนี้ จำนวนคะแนนรวมคนละไม่เกิน 12 คะแนน ไม่ว่าผู้นั้นจะได้รับใบอนุญาตขับขี่กี่ชนิดก็ตาม แต่ในคราวแรกที่ได้รับใบอนุญาตขับขี่มานั้น ให้ผู้นั้นมีคะแนนความประพฤติในการขับรถแรกเริ่มจากกึ่งหนึ่งของจำนวนเต็ม และให้คะแนนความประพฤติในส่วนที่เหลือเพิ่มขึ้นภายในสามปี จำนวนปีละสองคะแนน หากไม่ได้มีการกระทำความผิด อันเป็นเหตุให้ถูกตัดคะแนนความประพฤติได้

ดังนั้น ผู้ศึกษาเห็นว่าการกำหนดให้ผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่มีคะแนนความประพฤติในการขับรถจำนวน 12 คะแนนซึ่งเป็นคะแนนเต็มตั้งแต่แรก เป็นการกำหนดให้ผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ในครั้งแรกนั้นมีความระมัดระวังในการขับรถน้อยกว่าโดยทั่วไป เนื่องการทักษะความสามารถและประสบการณ์ในการใช้รถใช้ถนนของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ครั้งแรก ยังคงเป็นเพียงผู้ริเริ่มในการใช้รถใช้ถนนเพื่อให้มีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น การที่ผู้เพิ่งได้รับใบอนุญาตขับขี่เป็นครั้งแรก แสดงให้เห็นได้ว่าการเพิ่งผ่านบททดสอบของการขับขี่จนได้รับใบอนุญาตขับขี่มา ต้องมีการระมัดระวังการใช้รถใช้ถนนหากมีการให้ผู้เพิ่งได้รับใบอนุญาตขับขี่ รู้จักการสะสมค่าคะแนนความประพฤติในการขับรถของตนจะส่งผลให้ผู้นั้นรู้จักระมัดระวังการใช้รถใช้ถนนมากกว่าการประมาทจากการเพิ่งได้รับใบอนุญาตขับขี่

2.ปัญหาการกำหนดคะแนนความประพฤติที่จะต้องถูกหักกรณีขับขี่ฝ่าฝืนกฎหมายที่ไม่เหมาะสม

ผู้ศึกษาเสนอแนะให้แก้ไข ข้อ 11 แห่งระเบียบว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขเกี่ยวกับระบบบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ พุทธศักราช 2565

จากเดิม ข้อ 11 กำหนดว่า ให้ตัดคะแนนความประพฤติในการขับรถของผู้ขับขี่ตามข้อ 9 เมื่อมีการกระทำความผิดตามจำนวนคะแนนแต่ละข้อหา ดังนี้

11.1 ตัดคะแนน ครั้งละ 1 คะแนน

(1) ขับรถไม่หยุดให้คนเดินข้ามทาง ณ ทางข้าม ฝ่าฝืนเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางประเภทบังคับ “เส้นทางข้าม” (มาตรา 21 วรรคหนึ่ง และมาตรา 152)

(2) ขับรถโดยประมาทหรือน่าหวาดเสียว อันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน (มาตรา 43(4) และมาตรา 157)

(3) ขับรถบนทางเท้าโดยไม่มีเหตุอันสมควร (มาตรา 43(7) และมาตรา 157)

(4) ขับรถในขณะใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่โดยไม่ใช้อุปกรณ์เสริมสำหรับการสนทนา (มาตรา 43(9) และมาตรา 157)

(5) ไม่ขับรถด้วยอัตราความเร็วตามที่กำหนดในกฎกระทรวง หรือตามเครื่องหมายจราจรที่ได้ติดตั้งไว้ในทาง (มาตรา 67 วรรคหนึ่ง และมาตรา 152)

(6) ไม่หยุดรถหรือจอดรถให้อยู่ชิดขอบทางด้านซ้าย หรือชิดช่องเดินรถประจำทาง เพื่อให้รถฉุกเฉินผ่านไปก่อนเมื่อเห็นรถฉุกเฉินขณะปฏิบัติหน้าที่ (มาตรา 76 (2) และมาตรา 148)

(7) ขับขี่รถจักรยานยนต์โดยไม่สวมหมวกที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะ เพื่อป้องกันอันตราย หรือขับขี่รถจักรยานยนต์ในขณะที่คนโดยสารรถจักรยานยนต์มิได้สวมหมวกที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะ เพื่อป้องอันตราย (มาตรา 122 วรรคหนึ่ง วรรคสอง และมาตรา 148)

(8) ขับขี่รถยนต์โดยไม่รัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งในขณะขับขี่รถยนต์ หรือขับขี่รถยนต์โดยไม่จัดให้คนโดยสารรถยนต์รัดร่างกายไว้กับที่นั่งด้วยเข็มขัดนิรภัยขณะโดยสารรถยนต์ (มาตรา 123 วรรคสอง และมาตรา 148)

(9) นำรถที่มีได้ติดแผ่นป้ายเลขทะเบียนรถ แผ่นป้าย เครื่องหมายเลขทะเบียน หรือป้ายประจำรถตามกฎหมาย มาใช้ในทางเดินรถ (มาตรา 7 และมาตรา 152)

(10) ไม่จัดให้รถที่จดทะเบียนแล้ว มีและแสดงแผ่นป้ายและเครื่องหมายครบถ้วนถูกต้องตามที่กำหนดในกฎกระทรวง (มาตรา 11 และมาตรา 60 แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พุทธศักราช 2522)

(11) เปลี่ยนแปลงโดยวิธีใดๆ หรือปิดบังทั้งหมดหรือบางส่วน ซึ่งเครื่องหมายที่นายทะเบียนออกให้ประจำรถ (มาตรา 67 แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พุทธศักราช 2522)

(12) ได้รับใบสั่งและไม่ชำระค่าปรับ โดยไม่มีเหตุอันสมควร (มาตรา 155) ในข้อหาความผิดตามบัญชีแนบท้ายระเบียบนี้

11.2 ตัดคะแนน ครั้งละ 2 คะแนน

(1) ขับรถโดยไม่ปฏิบัติตามสัญญาณจราจรไฟสีแดงหรือเครื่องหมายจราจรสีแดงที่มีคำว่า “หยุด” (มาตรา 22 (2) และมาตรา 152)

(2) ขับรถฝ่าฝืนทิศทางเดินรถ (ย้อนศร) (มาตรา 33 และมาตรา 151 หรือมาตรา 11 และมาตรา 148)

(3) ขับรถในระหว่างที่ใบอนุญาตถูกสั่งยึด หรือถูกสั่งพักใช้ (มาตรา 65 แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พุทธศักราช 2522 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ 13) พุทธศักราช 2547)

11.3 ตัดคะแนน ครั้งละ 3 คะแนน

(1) ขับรถในขณะหย่อนความสามารถในอันที่จะขับ (มาตรา 43 และมาตรา 160 วรรคสาม)

(2) ขับรถในลักษณะที่ผิดปกติวิสัยของการขับรถตามธรรมดา หรือไม่อาจแลเห็นทางด้านหน้าหรือด้านหลัง ด้านใดด้านหนึ่งหรือทั้งสองด้านได้พอแก่ความปลอดภัย (มาตรา 43(5) และมาตรา 160 วรรคสาม)

(3) ขับรถก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินของผู้อื่นและไม่หยุดรถให้ความช่วยเหลือตามสมควร ไม่แสดงตัวและแจ้งเหตุต่อตำรวจที่ใกล้เคียงทันที (มาตรา 78 วรรคหนึ่ง และมาตรา 160 วรรคหนึ่ง หรือวรรคสอง)

11.4 ตัดคะแนน ครั้งละ 4 คะแนน

(1) ขับรถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น (มาตรา 43(2) และมาตรา 160 ตรี)

(2) ขับรถในขณะเสพยาเสพติดให้โทษหรือเสพวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท (มาตรา 43 ทวิ และมาตรา 157/1 วรรคสอง)

(3) ขับรถโดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยหรือความเดือดร้อนของผู้อื่น (มาตรา 43(8) และมาตรา 160 วรรคสาม)

(4) แข่งรถในทางโดยไม่ได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากหัวหน้าเจ้าพนักงานจราจร (มาตรา 134 วรรคหนึ่ง และมาตรา 160 ทวิ)

ให้ตัดคะแนนความประพฤติในการขับรถตามจำนวนคะแนนที่กำหนดของแต่ละข้อหาสำหรับการกระทำความผิดในแต่ละครั้ง แต่หากเป็นกรณีที่กระทำความผิดครั้งเดียวและเป็นความผิดหลายข้อหาให้

ตัดคะแนนความประพฤติในการขับรถตามจำนวนคะแนนที่กำหนดของแต่ละข้อหา แต่ทั้งนี้เมื่อรวมกันแล้วต้องไม่เกิน 8 คะแนนสำหรับการกระทำความผิดครั้งนั้น

แก้ไขเป็น ให้ตัดคะแนนความประพฤติในการขับรถของผู้ขับขี่ตามข้อ 9 เมื่อมีการกระทำความผิดตามจำนวนคะแนนแต่ละข้อหา ดังนี้

11.1 ตัดคะแนน ครั้งละ 1 คะแนน

(1) ไม่หยุดรถหรือจอดรถให้อยู่ชิดขอบทางด้านซ้ายหรือชิดช่องเดินรถประจำทาง เพื่อให้รถฉุกเฉินผ่านไปก่อนเมื่อเห็นรถฉุกเฉินขณะปฏิบัติหน้าที่ (มาตรา 76 (2) และมาตรา 148)

(2) ขับขี่รถจักรยานยนต์โดยไม่สวมหมวกที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะ เพื่อป้องกันอันตรายหรือขับขี่รถจักรยานยนต์ในขณะที่คนโดยสารรถจักรยานยนต์มิได้สวมหมวกที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะเพื่อป้องอันตราย (มาตรา 122 วรรคหนึ่ง วรรคสอง และมาตรา 148)

(3) ขับขี่รถยนต์โดยไม่รัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งในขณะขับขี่รถยนต์ หรือขับขี่รถยนต์โดยไม่จัดให้คนโดยสารรถยนต์รัดร่างกายไว้กับที่นั่งด้วยเข็มขัดนิรภัยขณะโดยสารรถยนต์ (มาตรา 123 วรรคสอง และมาตรา 148)

(4) ไม่จัดให้รถที่จดทะเบียนแล้ว มีและแสดงแผ่นป้ายและเครื่องหมายครบถ้วนถูกต้องตามที่กำหนดในกฎกระทรวง (มาตรา 11 และมาตรา 60 แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พุทธศักราช 2522)

(5) เปลี่ยนแปลงโดยวิธีใดๆ หรือปิดบังทั้งหมดหรือบางส่วน ซึ่งเครื่องหมายที่นายทะเบียนออกให้ประจำรถ (มาตรา 67 แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พุทธศักราช 2522)

(6) ขับรถฝ่าฝืนทิศทางเดินรถ (ย้อนศร) (มาตรา 33 และมาตรา 151 หรือมาตรา 11 และมาตรา 148)

(7) ขับรถในระหว่างที่ใบอนุญาตถูกสั่งยึด หรือถูกสั่งพักใช้ (มาตรา 65 แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พุทธศักราช 2522 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ 13) พุทธศักราช 2547)

11.2 ตัดคะแนน ครั้งละ 2 คะแนน

(1) ขับรถไม่หยุดให้คนเดินข้ามทาง ณ ทางข้าม ฝ่าฝืนเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางประเภทบังคับ “เส้นทางข้าม” (มาตรา 21 วรรคหนึ่ง และมาตรา 152)

(2) ขับรถโดยประมาทหรือน่าหวาดเสียว อันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน (มาตรา 43(4) และมาตรา 157)

(3) ขับรถบนทางเท้าโดยไม่มีเหตุอันสมควร (มาตรา 43 (7) และมาตรา 157)

(4) ขับรถในขณะใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่โดยไม่ใช้อุปกรณ์เสริมสำหรับการสนทนา (มาตรา 43(9) และมาตรา 157)

(5) ไม่ขับรถด้วยอัตราความเร็วตามที่กำหนดในกฎกระทรวงหรือตามเครื่องหมายจราจรที่ได้ติดตั้งไว้ในทาง (มาตรา 67 วรรคหนึ่ง และมาตรา 152)

(6) นำรถที่มีได้ติดแผ่นป้ายเลขทะเบียนรถ แผ่นป้าย เครื่องหมายเลขทะเบียน หรือป้ายประจำรถตามกฎหมาย มาใช้ในทางเดินรถ (มาตรา 7 และมาตรา 152)

(7) ได้รับใบสั่งและไม่ชำระค่าปรับโดยไม่มีเหตุอันสมควร (มาตรา 155) ในข้อหาความผิดตามบัญชีแนบท้ายระเบียบนี้

(8) ขับรถโดยไม่ปฏิบัติตามสัญญาณจราจรไฟสีแดงหรือเครื่องหมายจราจรสีแดงที่มีคำว่า “หยุด” (มาตรา 22 (2) และมาตรา 152)

11.3 ตัดคะแนน ครั้งละ 3 คะแนน

(1) ขับรถในขณะหย่อนความสามารถในอันที่จะขับ (มาตรา 43 และมาตรา 160 วรรคสาม)

(2) ขับรถในลักษณะที่ผิดปกติวิสัยของการขับรถตามธรรมดาหรือไม่อาจแลเห็นทางด้านหน้าหรือด้านหลัง ด้านใดด้านหนึ่งหรือทั้งสองด้านได้พอแก่ความปลอดภัย(มาตรา 43(5) และมาตรา 160 วรรคสาม)

(3) ขับรถก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินของผู้อื่นและไม่หยุดรถให้ความช่วยเหลือตามสมควร ไม่แสดงตัวและแจ้งเหตุต่อตำรวจที่ใกล้เคียงทันที (มาตรา 78 วรรคหนึ่ง และมาตรา 160 วรรคหนึ่ง)

(4) ขับรถโดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยหรือความเดือดร้อนของผู้อื่น (มาตรา 43(8) และมาตรา 160 วรรคสาม)

11.4 ตัดคะแนน ครั้งละ 4 คะแนน

(1) ขับรถก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินของผู้อื่นและไม่หยุดรถให้ความช่วยเหลือตามสมควร ไม่แสดงตัวและแจ้งเหตุต่อตำรวจที่ใกล้เคียงทันที (มาตรา 78 วรรคหนึ่ง และมาตรา 160 วรรคสอง)

(2) ขับรถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น (มาตรา 43(2) และมาตรา 160 ตรี)

(3) ขับรถในขณะเสพยาเสพติดให้โทษหรือเสพวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท (มาตรา 43 ทวิ และมาตรา 157/1 วรรคสอง)

(4) แข่งรถในทางโดยไม่ได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากหัวหน้าเจ้าพนักงานจราจร (มาตรา 134 วรรคหนึ่ง และมาตรา 160 ทวิ)

ให้ตัดคะแนนความประพฤติในการขับรถตามจำนวนคะแนนที่กำหนดของแต่ละข้อหาสำหรับการกระทำความผิดในแต่ละครั้ง แต่หากเป็นกรณีที่กระทำความผิดครั้งเดียวและเป็นความผิดหลายข้อหาให้ตัดคะแนนความประพฤติในการขับรถตามจำนวนคะแนนที่กำหนดของแต่ละข้อหา ทั้งนี้เมื่อรวมกันแล้วต้องไม่เกิน 8 คะแนนสำหรับการกระทำความผิดครั้งนั้น

ดังนั้น ผู้ศึกษาเห็นว่าควรมีการกำหนดคะแนนความประพฤติที่จะต้องถูกหักกรณีขับขี่ฝ่าฝืนกฎหมายที่ไม่เหมาะสม ในระเบียบนี้ให้มีความสอดคล้องกันกับการที่พระราชบัญญัติจราจรทางบกได้มีการกำหดนดอัตราโทษไว้สำหรับการกระทำความผิดนั้น ซึ่งความผิดใดที่มีการกำหนดอัตราโทษไว้เหมือนกัน หรือใกล้เคียงกัน เมื่อนำมากำหนดคะแนนที่จะถูกหักคะแนนความประพฤติในการขับรถเมื่อได้มีการกระทำความผิดขึ้น จะต้องมีการกำหนดคะแนนความประพฤติในการขับรถที่มีความเท่าเทียม

เนื่องจากระเบียบนี้มีการอาศัยอำนาจของพระราชบัญญัติจราจรทางบก เพื่อออกระเบียบนี้จึงจะต้องมีการออกระเบียบที่มีความสอดคล้องกันกับพระราชบัญญัติจราจรทางบก

3.ปัญหาการกำหนดระยะเวลาการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ที่นานเกินไป

ผู้ศึกษาเสนอแนะให้แก้ไข ข้อ 12 แห่งระเบียบว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขเกี่ยวกับระบบบันทึกความประพฤติในการขับรถของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ พุทธศักราช 2565

จากเดิม ข้อ 12 กำหนดว่า ผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ซึ่งถูกตัดคะแนนความประพฤติในการขับรถจนเหลือ 0 คะแนน จะถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ทุกชนิดคราวละเก้าสิบวัน ตามมาตรา 142/1 วรรรคสาม

แก้ไขเป็น ผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ซึ่งถูกตัดคะแนนความประพฤติในการขับรถจนเหลือ 0 คะแนน จะถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ทุกชนิดคราวละสี่สิบห้าวัน ตามมาตรา 142/1 วรรรคสาม

และผู้ศึกษาเสนอแนะให้ แก้ไขข้อ 4 แห่งระเบียบสำนักงานตำรวจแห่งชาติว่าด้วยการสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ พุทธศักราช 2565

จากเดิม ข้อ 4 กำหนดว่า คำสั่งตามข้อ 3 ให้ทำเป็นหนังสือตามแบบท้ายระเบียบนี้ โดยให้ระบุวันเริ่มต้นและวันครบกำหนดการสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ให้ชัดเจน และให้นับวันเริ่มต้นของคำสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ เมื่อพ้นกำหนดสามสิบวันนับจากวันที่คะแนนของผู้ขับขี่นั้นเป็น 0 คะแนน

การแจ้งคำสั่งดังกล่าวให้แจ้งไปยังภูมิลำเนาของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ที่ถูกตัดคะแนนความประพฤติในการขับรถจนเหลือ 0 คะแนน ตามที่ได้แจ้งไว้ต่อกรมการขนส่งทางบก ทางไปรษณีย์ลงทะเบียนตอบรับ โดยต้องส่งคำสั่งดังกล่าวภายในระยะเวลาสิบห้าวัน นับแต่วันที่คะแนนความประพฤติของผู้นั้นถูกตัดจนเหลือ 0 คะแนน ให้ถือว่าผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ตามวรรคหนึ่งได้รับแจ้งคำสั่ง เมื่อพ้นกำหนดสิบห้าวัน นับแต่วันส่งคำสั่ง

คำสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ ให้แจ้งนายทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์หรือกฎหมายว่าการขนส่งทางบกทราบผ่านการบันทึกข้อมูลด้วยวิธีการอิเล็กทรอนิกส์

แก้ไขเป็น คำสั่งตามข้อ 3 ให้ทำเป็นหนังสือตามแบบท้ายระเบียบนี้ โดยให้ระบุวันเริ่มต้นและวันครบกำหนดการสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ให้ชัดเจน โดยวันเริ่มต้นการถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ให้นับจากวันถัดจากวันที่คะแนนเป็น 0 คะแนนเป็นวันแรกของการถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่

การแจ้งคำสั่งดังกล่าวให้แจ้งไปยังภูมิลำเนาของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ที่ถูกตัดคะแนนความประพฤติในการขับรถจนเหลือ 0 คะแนน ตามที่ได้แจ้งไว้ ต่อกรมการขนส่งทางบก ทางไปรษณีย์ลงทะเบียนตอบรับ โดยต้องส่งคำสั่งดังกล่าวภายในระยะเวลาสิบห้าวัน นับแต่วันที่คะแนนความประพฤติของผู้นั้นถูกตัดจนเหลือ 0 คะแนน ให้ถือว่าผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ตามวรรคหนึ่งได้รับแจ้งคำสั่ง เมื่อพ้นกำหนดสิบห้าวันนับแต่วันส่งคำสั่ง

คำสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ ให้แจ้งนายทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์หรือกฎหมายว่าการขนส่งทางบกทราบผ่านการบันทึกข้อมูลด้วยวิธีการอิเล็กทรอนิกส์

ดังนั้น ผู้ศึกษาเห็นว่าการที่กำหนดให้ความรับผิดของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่มีการเริ่มนับวันสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่วันแรก คือวันถัดจากวันที่คะแนนเป็น 0 คะแนน ไม่เป็นการยืดเยื้อให้มีการเสียเวลาเกี่ยวกับการสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่มากเกินไป และการลดระยะเวลาในการสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่เหลือเพียงกึ่งเดียว หรือ 45 วันจากกำหนดเดิมนั้น เป็นการลดการรบกวนสิทธิที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อการใช้ชีวิตมากจนเกินไปของประชาชน

4.ปัญหาเกี่ยวกับข้อสันนิษฐานกฎหมายเกี่ยวกับผู้ขับขี่

ผู้ศึกษาเสนอแนะให้แก้ไข ข้อ 9 แห่งระเบียบว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขเกี่ยวกับระบบบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ พุทธศักราช 2565 ในส่วนที่มีการตีความเกี่ยวกับตัวผู้ขับขี่ไว้

จากเดิม ข้อ 9 กำหนดว่า ในการตัดคะแนนความประพฤติในการขับรถของผู้ขับขี่ที่กระทำความผิดให้ตัดคะแนนกับผู้ขับขี่ ดังต่อไปนี้

9.1 กรณีรู้ตัวผู้ขับขี่ ซึ่งเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ที่กระทำความผิด ให้ตัดคะแนนความประพฤติในการขับรถของผู้ขับขี่นั้น

9.2 กรณีไม่พบหรือไม่ทราบตัวผู้ขับขี่และเป็นใบสั่งที่ติด ผูก หรือแสดงใบสั่งไว้ที่รถหรือส่งใบสั่งทางไปรษณีย์ ให้ตัดคะแนนความประพฤติในการขับรถของบุคคลธรรมดาซึ่งเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ตามชื่อที่ปรากฏในหลักฐานทางทะเบียนเป็นผู้ครอบครองรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ หรือเป็นผู้ประกอบการขนส่งตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก

เพิ่มเติมในส่วนของวรรคสองเป็น ข้อ 9 กำหนดว่า ในการตัดคะแนนความประพฤติในการขับรถของผู้ขับขี่ที่กระทำความผิดให้ตัดคะแนนกับผู้ขับขี่ ดังต่อไปนี้

9.1 กรณีรู้ตัวผู้ขับขี่ ซึ่งเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ที่กระทำความผิด ให้ตัดคะแนนความประพฤติในการขับรถของผู้ขับขี่นั้น

9.2 กรณีไม่พบหรือไม่ทราบตัวผู้ขับขี่และเป็นใบสั่งที่ติด ผูก หรือแสดงใบสั่งไว้ที่รถหรือส่งใบสั่งทางไปรษณีย์ ให้ตัดคะแนนความประพฤติในการขับรถของบุคคลธรรมดาซึ่งเป็นผู้ได้รับ ใบอนุญาตขับขี่ตามชื่อที่ปรากฏในหลักฐานทางทะเบียน เป็นผู้ครอบครองรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ หรือเป็นผู้ประกอบการขนส่งตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก

หากจะนำรถยนต์ที่ตนมีชื่อปรากฏในหลักฐานทางทะเบียนว่าเป็นผู้ครอบครองรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์หรือเป็นผู้ประกอบการขนส่งตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ต้องมีการทำหลักฐานเป็นลายลักษณ์อักษร เพื่อแสดงให้เห็นว่าผู้ใดนำรถยนต์ของตนไปใช้ โดยการลงลายมือชื่อของผู้นำรถไปใช้ พร้อมทั้งมีการเขียนแสดงระยะเวลาเริ่มต้นและระยะเวลาสิ้นสุดการนำรถยนต์ดังกล่าวไปใช้

ดังนั้น ผู้ศึกษาจึงขอเพิ่มเติมข้อ 9 ในส่วนของการเพิ่มเติมวรรคสองเพิ่มเข้าไป ในข้อดังกล่าวเป็นการแสดงให้เห็นว่าการที่จะให้ผู้ใดนำรถยนต์ของตนเองไปใช้ จำเป็นต้องหลักฐานในการยืมใช้รถ โดยมีการลงลายมือชื่อของผู้ยืม พร้อมทั้งการระบุระยะเวลาเริ่มต้นและระยะเวลาสิ้นสุดในการนำรถยนต์

ของผู้ให้ยืมไปใช้ เป็นลายลักษณ์อักษร เพื่อเป็นหลักฐานว่าภายในระยะเวลาดังกล่าว หากมีเหตุใดเกิดขึ้นจากรถยนต์คันที่ถูกยืมไปใช้ จะทำให้ทราบว่าผู้กระทำความผิดไม่ใช่ผู้ที่มีชื่อในการครอบครองรถยนต์ แต่เป็นผู้ที่ยืมรถยนต์คันดังกล่าวออกไป

เอกสารอ้างอิง

กรมการขนส่งทางบก. **โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาระบบใบอนุญาตขับรถให้เหมาะสมกับประเทศไทย รายงานฉบับสมบูรณ์ คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตร**.พฤศจิกายน 2557.

ปฏิญญา บุญผดุง. “การเปรียบเทียบหลักเกณฑ์ระบบคะแนนความประพฤติในการขับขี่ของประเทศไทยกับระบบมาตรฐานสากล.” วารสารอาชญาวิทยาและสังคมศาสตร์ ปีที่ 3 (มกราคม-มิถุนายน 2564).