

# ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับโทษของการแข่งขันรถบนถนนสาธารณะ ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522<sup>1</sup>

ร้อยตำรวจเอกสมัย สีสอาด<sup>2</sup>

จากการศึกษาปัญหากฎหมายเกี่ยวกับโทษของการแข่งขันรถบนถนนสาธารณะ ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาความเป็นมา แนวคิด และทฤษฎีเกี่ยวกับโทษของการแข่งขันรถบนถนนสาธารณะ ซึ่งทำให้ผู้ศึกษาได้รับความรู้ความเข้าใจว่า ในแต่ละประเทศเริ่มประสบปัญหาในลักษณะใกล้เคียงกัน กล่าวคือ มีบุคคลกลุ่มหนึ่งที่นิยมขับซิ่งรถกันด้วยความเร็ว ได้ทำการแข่งขันความเร็วกันบนถนนสาธารณะ จนนำมาซึ่งการบาดเจ็บและเสียชีวิต ทั้งจากบุคคลที่เกี่ยวข้องกับการแข่งขันความเร็วนั้นและไม่มีส่วนเกี่ยวข้อง จนนำมาซึ่งการตรากฎหมายเพื่อควบคุมการแข่งขันรถบนถนนสาธารณะ

สำหรับแนวคิดสำคัญได้แก่ แนวคิดเกี่ยวกับการกำหนดโทษทางอาญา โดยรัฐควรมีการกำหนดโทษทางอาญาเฉพาะที่เป็นความผิดร้ายแรง เนื่องจากกฎหมายอาญาเป็นกฎหมายที่มีโทษหรือมีสภาพบังคับทางอาญาที่มีผลกระทบต่อสิทธิหรือเสรีภาพของประชาชนโดยตรง<sup>3</sup> การจะกำหนดว่าการกระทำใดหรือไม่กระทำการใดควรเป็นความผิดและมีโทษจึงเป็นเรื่องที่ต้องพิจารณาอย่างละเอียดรอบคอบ การให้เหตุผลแต่เพียงว่า พฤติกรรมดังกล่าวเป็นพฤติกรรมที่ไม่พึงประสงค์และเป็นสิ่งที่ไม่ถูกต้องของสังคมนั้นย่อมไม่เพียงพอต่อการยึดถือเป็นหลักเกณฑ์ให้ฝ่ายนิติบัญญัติใช้ในการตรากฎหมายได้ เนื่องจากการนำกฎหมายอาญามาใช้ควบคุมพฤติกรรมที่ไม่พึงประสงค์และเป็นสิ่งที่ไม่ถูกต้องของสังคมกับทุกพฤติกรรม ในท้ายที่สุดจะก่อให้เกิดผลเสียมากกว่าผลดี แนวคิดในเชิงหลักเกณฑ์ในการกำหนดโทษทางอาญาเห็นว่าการกระทำที่จะเป็นความผิดอาญาได้นั้นจะต้องมีลักษณะที่เป็นการกระทำที่กระทบต่อความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมอันดีของสังคมอย่างร้ายแรง กล่าวคือ เป็นการกระทำที่กระทบกระเทือนต่อสังคมและคนในสังคมส่วนมากเห็นว่าเป็นพฤติกรรมที่น่าตำหนิและไม่สมควรให้อภัย ทำให้เกิดความรู้สึกรังเกียจหรือความรู้สึกทางศีลธรรมเป็นพิเศษ โดยที่การกระทำเช่นนั้นอาจเป็นการกระทำที่กระทบต่อเนื้อตัวร่างกาย จิตใจ หรือทรัพย์สินของบุคคลอื่น หรือเป็นการกระทำที่ก่อให้เกิดภัยอันตรายต่อสังคม ดังนั้น ในทางตรงกันข้าม การ

<sup>1</sup> บทความนี้ เรียบเรียงจากการค้นคว้าอิสระ เรื่อง ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับโทษของการแข่งขันรถบนถนนสาธารณะ ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 โดยมีอาจารย์ที่ปรึกษาคือรองศาสตราจารย์สุชสมัย สุทธิบดี และคณะกรรมการสอบคือศาสตราจารย์พิเศษปัญญา สุทธิบดี และรองศาสตราจารย์ประเทือง ธนิยผล

<sup>2</sup> นักศึกษาปริญญาโท หลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต (บางนา) คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง

<sup>3</sup> เพลินตา ดันรังสรรค์, “หลักเกณฑ์การกำหนดโทษอาญาในการตรากฎหมาย,” *จุลนิติ* 15, 1 (มกราคม-กุมภาพันธ์ 2561) : 75.

กระทำที่กระทบกระเทือนต่อสังคมเพียงเล็กน้อยหรือเป็นการกระทำ ที่เป็นเพียงการไม่ได้ปฏิบัติตาม กฎเกณฑ์ที่บัญญัติขึ้นเพื่อควบคุมความสงบเรียบร้อยของสังคมทั่วไป โดยที่ผลของการฝ่าฝืนไม่ได้ส่งผลเสียหายต่อสังคมอย่างร้ายแรง หรือก่อให้เกิดความรู้สึกรังเกียจหรือความรู้สึกทาง ศีลธรรมมากเป็นพิเศษ หรือเป็นการกระทำที่เกิดจากความบกพร่องไม่ระมัดระวังซึ่งไม่ได้ก่อให้เกิดความเสียหาย ต่อบุคคลหรือต่อ สังคมอย่างร้ายแรงแล้ว การกระทำดังกล่าวจึงยังคงไม่สมควรในการนำมาตราการทางอาญามาใช้<sup>4</sup> แนวคิดในเชิงปฏิบัติในการกำหนดโทษทางอาญา ในการบัญญัติกฎหมายอาญาใด ๆ จะต้องพิจารณาอยู่เสมอว่า สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ในการลงโทษหรือไม่ หากพิจารณาแล้วเห็นว่าการลงโทษในกรณีดังกล่าว ตอบสนองต่อวัตถุประสงค์เพียงการแก้แค้นทดแทนแต่เพียงอย่างเดียวโดยที่ไม่ก่อให้เกิดวัตถุประสงค์ในการลงโทษอย่างอื่น ๆ เลย ก็ยังไม่สมควรบัญญัติให้เป็นกฎหมายอาญา แนวคิดเกี่ยวกับความได้สัดส่วนของการลงโทษ การใช้หลักความ ได้สัดส่วนในขั้นแรกนั้น เป็นเรื่องที่จะต้องเปรียบเทียบ โดยในขั้นต้น จะต้องประเมินค่าความสัมพันธ์ระหว่างผลประโยชน์มหาชนประการหนึ่งกับการสูญเสียเสรีภาพอีก ประการหนึ่ง ดังนั้น กฎเกณฑ์ในทางกฎหมายที่จำกัดสิทธิขั้นพื้นฐานจำเป็นที่จะต้องให้เหตุผลที่แตกต่างกัน โดยขึ้นอยู่กับพิจารณาว่า ผลประโยชน์มหาชนหรือผลประโยชน์ของปัจเจกบุคคลมีความสำคัญมากกว่า ในกรณีนั้นๆ โดยมีขั้นตอนการตรวจสอบดังนี้ ขั้นตอนแรก การตรวจสอบกฎหมายที่จำกัดสิทธิขั้นพื้นฐาน ว่าสอดคล้องกับหลักความ ได้สัดส่วนหรือไม่ จะต้องตรวจสอบขอบเขตของสิทธิขั้นพื้นฐานที่ได้รับการคุ้มครอง สิทธิขั้นพื้นฐานแต่ละสิทธินั้นจะกำหนดขอบเขตที่ได้รับการคุ้มครองของสิทธิขั้นพื้นฐานนั้นๆ อันถือว่าเป็นสิ่งที่กฎหมายมุ่งคุ้มครอง แต่มีสิทธิขั้นพื้นฐานจำนวนไม่น้อยที่มีปัญหาในการกำหนดขอบเขตของการคุ้มครองสิทธิขั้นพื้นฐานนั้นๆ เช่น เสรีภาพของสื่อมวลชน เสรีภาพในทางวิชาการและเสรีภาพในทาง ศิลปะ หรือสิทธิในความเสมอภาค เป็นต้น ขั้นตอนที่สอง หลักจากที่สามารถทราบขอบเขตของสิทธิขั้นพื้นฐานที่รัฐธรรมนูญมุ่งให้การคุ้มครองแล้ว ก็ต้องตีความขอบเขตความเป็นไปได้ของการแทรกแซงใน สิทธิขั้นพื้นฐาน หรือในขอบเขตของการจำกัดสิทธิขั้นพื้นฐาน ตามหลักทั่วไปแล้ว ขอบเขตของการจำกัด สิทธิขั้นพื้นฐานมีความมุ่งหมายเพื่อคุ้มครองประโยชน์มหาชน และประโยชน์ของปัจเจกบุคคล การที่จะทำ ให้ประโยชน์มหาชนบรรลุความ มุ่งหมายได้นั้น จำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องมีการจำกัดสิทธิขั้นพื้นฐานของ ปัจเจกบุคคล ขั้นตอนที่สาม เมื่อทราบขอบเขตและวัตถุประสงค์ของการจำกัดสิทธิขั้นพื้นฐานของฝ่ายนิติบัญญัติแล้ว จึงสามารถดำเนินการตรวจสอบในขั้นที่สามได้ว่า การจำกัดสิทธิขั้นพื้นฐานของฝ่ายนิติบัญญัติ

<sup>4</sup> ปราโมทย์ เสรีธรรม, หลักเกณฑ์ในการกำหนดโทษทางอาญา ภายใต้โครงการสนับสนุนสารสนเทศ เพื่อการทำงานของสมาชิกวุฒิสภา, (กรุงเทพฯ : สถาบันพระปกเกล้า, 2564), หน้า 30.

<sup>5</sup> วรเจตน์ ภาคีรัตน์, เงื่อนไขการตรากฎหมายจำกัดสิทธิและเสรีภาพของประชาชน : มาตรการในการควบคุม ตรวจสอบความชอบด้วยรัฐธรรมนูญของกฎหมาย, [Online], available URL: <http://lawwebservice.com/lawsearch/AchamVorachet03.pdf>, 2565 (ตุลาคม, 9).

ดังกล่าวสอดคล้องกับหลักความได้สัดส่วนหรือไม่ การจำกัดสิทธิขั้นพื้นฐานดังกล่าวจะชอบด้วยกฎหมาย เมื่อการจำกัดสิทธิขั้นพื้นฐานนั้นเป็นไปอย่างได้สัดส่วน

จากการศึกษาทำให้ทราบว่า ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับโทษของการแข่งขันรถบนถนนสาธารณะ ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ยังมีปัญหาหลายประการ สรุปได้ดังต่อไปนี้

ปัญหาประการแรก ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับโทษของการกระทำในลักษณะแข่งกันบนถนนสาธารณะ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 134 วรรคแรก ได้บัญญัติควบคุมการกระทำในลักษณะแข่งกันบนถนนสาธารณะไว้ว่า ห้ามมิให้ผู้ใดแข่งรถในทาง เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากหัวหน้าเจ้าพนักงานจราจร และได้มีการบัญญัติอัตราโทษไว้ในมาตรา 160 ทวิ ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 134 ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับตั้งแต่ห้าพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าสามสิบวัน แต่ไม่เกินหนึ่งร้อยแปดสิบวัน หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

จากการศึกษาคำพิพากษาในคดีความผิดเกี่ยวกับการแข่งรถกันในทางพบว่า โทษที่ศาลลงในแต่ละคดีนั้น ถึงแม้จะมีโทษจำคุก แต่ก็เป็นการลงโทษในสถานเบาและให้รอลงอาญาไว้ทั้งสิ้น ส่วนโทษปรับก็มีการกำหนดแตกต่างกันไป แต่โดยรวมแล้ว ไม่เกิน 5,000 บาท ซึ่งโทษจำคุกและปรับดังกล่าวไม่มีผลเป็นการระงับยับยั้งการกระทำความคิดในการแข่งรถในทางได้ เนื่องจากผู้กระทำความผิดไม่เกรงกลัวต่อการลงโทษดังกล่าว มีเพียงคำพิพากษาที่นำมาตรา 33 แห่งประมวลกฎหมายอาญา มาใช้บังคับเกี่ยวกับการริบทรัพย์สินที่ใช้ในการกระทำความผิดเท่านั้นที่พอจะระงับยับยั้งการกระทำความผิดได้ เนื่องจากผู้กระทำความผิดเกรงว่าจะถูกริบรถที่ใช้ในการกระทำความผิด

เมื่อทำการศึกษาเกี่ยวกับความเป็นมาของการกำหนดโทษเกี่ยวกับการกระทำความผิดฐานแข่งกันรถกันในทางโดยไม่ได้รับอนุญาตแล้วพบว่า สหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนีนั้น เคยประสบปัญหาในลักษณะใกล้เคียงกับประเทศไทย กล่าวคือ การกระทำความผิดฐานนี้ เคยถูกพิจารณาว่าเป็นความผิดเล็กน้อยอัตราโทษที่ผู้กระทำความผิดได้รับจึงเป็นการลงโทษเพียงไม่กี่เดือนหรือการรอลงอาญาเท่านั้น ทำให้ผู้กระทำความผิดไม่เกรงกลัวต่อกฎหมายและมีการกระทำความผิดเกิดขึ้นบ่อยครั้ง นำมาซึ่งการเสียชีวิตของบุคคลที่ไม่มี ความเกี่ยวข้องจนเป็นที่มาของการแก้ไขกฎหมายให้ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษสูงขึ้นดังเช่นที่ปรากฏในปัจจุบัน

ผู้ศึกษาจึงเห็นว่า ควรมีการแก้ไขพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 160 ทวิ ซึ่งเป็นบทบัญญัติที่กำหนดโทษในความผิดตามมาตรา 134 การห้ามมิให้แข่งรถในทาง เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากหัวหน้าเจ้าพนักงานจราจร ให้สอดคล้องกับอัตราโทษในความผิดฐานเดียวกันตามประมวลกฎหมายอาญาเยอรมนี นอกจากนี้ ควรมีการกำหนดให้อำนาจศาลมีคำสั่งให้ริบรถที่ใช้ในการกระทำความผิดให้อยู่ภายใต้บทกฎหมายเดียวกัน เพื่อให้อัตราโทษดังกล่าวมีความเหมาะสมและสามารถยับยั้งการกระทำความผิดเกี่ยวกับการแข่งขันรถบนถนนสาธารณะได้มากขึ้น และไม่มีข้อขัดแย้งเกี่ยวกับอำนาจการ

ริบททรัพย์สินที่เกี่ยวข้องกับการแข่งขันรถบนถนนสาธารณะ โดยใช้กฎหมายของสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนีมาใช้เป็นแนวทาง

ปัญหาประการต่อมา ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับโทษของการแข่งขันรถบนถนนสาธารณะจนเป็นเหตุให้มีผู้ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิต ในความผิดฐานแข่งรถในทาง ตามที่ได้บัญญัติไว้ในมาตรา 134 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 นั้น มิได้กำหนดเกี่ยวกับการแข่งขันรถบนถนนสาธารณะจนเป็นเหตุให้มีผู้ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิตเอาไว้แต่ประการใด อย่างไรก็ตาม หากมีการจับขังในลักษณะแข่งขันกันบนถนนสาธารณะ จนเป็นเหตุทำให้ผู้อื่นได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิต มักมีการนำบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายอาญามาใช้บังคับแทน เช่น การกระทำความผิดฐานประมาทเป็นเหตุให้เกิดความเสียหายแก่ชีวิตและทรัพย์สินของผู้อื่น ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 291 ซึ่งบัญญัติไว้ว่า ผู้ใดกระทำโดยประมาทและการกระทำนั้นเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตายต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 10 ปี และปรับไม่เกินสองหมื่นบาท มาใช้บังคับแทน เป็นต้น ซึ่งผู้ศึกษาเห็นว่า เมื่อมีกฎหมายที่สามารถบังคับใช้เป็นการเฉพาะก็ควรมีการบัญญัติบทเพิ่มโทษดังกล่าว เอาไว้ในกฎหมายเฉพาะ เพื่อให้สอดคล้องกับการกระทำความผิดในลักษณะอื่น ตามที่ได้บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เกี่ยวกับการเมาสุราหรือของมีเมาอื่นหรือยาเสพติด ดังที่ได้บัญญัติไว้ใน มาตรา 160 ตรี และมาตรา 157/1 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

ด้วยเหตุนี้ ผู้ศึกษาจึงเห็นว่า หากมีการบัญญัติให้การแข่งขันรถกันบนถนนสาธารณะเป็นความผิดตามมาตรา 134 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 บทเพิ่มโทษของการกระทำความผิดดังกล่าวซึ่งเป็นเหตุให้มีผู้ได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิตก็สมควรบัญญัติให้เป็นความผิดไว้ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 อันเป็นกฎหมายเฉพาะด้วย ซึ่งมีข้อดีคือ จะเกิดความชัดเจนของการบังคับใช้กฎหมาย ไม่ต้องนำประมวลกฎหมายอาญามาบังคับใช้โดยอนุโลม เป็นการบังคับใช้กฎหมายหลายฉบับ และการนำบทเพิ่มโทษดังกล่าวมาบัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งเป็นกฎหมายเฉพาะย่อมมีความเหมาะสมกว่า อย่างไรก็ตาม โทษที่นำมาบัญญัติไว้ก็ไม่ควรต่ำกว่าโทษที่เคยใช้ลงโทษแต่เดิมคือประมวลกฎหมายอาญา ในความผิดฐานประมาท อันได้แก่ มาตรา 291 ในความผิดฐานประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นเสียชีวิต มาตรา 300 ผู้ใดกระทำประมาท และการกระทำนั้นเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส และมาตรา 390 ผู้ใดกระทำโดยประมาทและการกระทำนั้นเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจ ขณะเดียวกันก็ไม่ควรต่ำกว่าบทเพิ่มโทษที่บัญญัติไว้ในกรณีการจับขังรถในขณะที่อยู่ภายใต้อิทธิพลของสุราหรือของมีเมาอื่นหรือยาเสพติด ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 157/1 วรรคสาม วรรคสี่ และวรรคห้า และมาตรา 160 ตรี วรรคสอง วรรคสามและวรรคสี่

ปัญหาประการสุดท้าย ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับโทษของการกระทำความผิดซ้ำในการแข่งขันรถบนถนนสาธารณะ มาตรา 134 วรรคแรก แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เป็นบทบัญญัติที่กำหนดให้ผู้กระทำความผิดเกี่ยวกับการแข่งขันรถบนถนนสาธารณะเป็นความผิด โดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 13) พ.ศ. 2565 ซึ่งมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 5 กันยายน 2565 เป็นต้นมา ได้มีการบัญญัติมาตรา 160 เบญจ ขึ้นบังคับใช้ โดยกำหนดกรณีที่มีการกระทำความผิดตามมาตรา 134 ซ้ำ แบ่งเป็นสอง

กรณี ได้แก่ กรณีที่ผู้กระทำความผิดอายุต่ำกว่า 20 ปี เจ้าพนักงานผู้ทำหน้าที่ฟ้องผู้ต้องหาอาจมีคำร้องขอต่อศาล เพื่อให้ศาลพิจารณาวางข้อกำหนดให้บิดา มารดา หรือผู้ปกครอง ระวังผู้ผู้นั้นไม่ให้กระทำความผิดฐานแข่งรถ ในทางซ้ำอีก หากศาลเห็นสมควร ให้มีอำนาจวางข้อกำหนดให้บิดา มารดา หรือผู้ปกครอง ระวังผู้ผู้นั้นไม่ให้กระทำความผิดฐานแข่งรถในทางซ้ำอีก ตลอดเวลาที่ศาลกำหนดซึ่งต้องไม่เกินสามปี และกำหนดจำนวนเงินตามที่เห็นสมควรซึ่งบิดา มารดาหรือผู้ปกครองจะต้องชำระต่อศาล ไม่เกินครั้งละห้าหมื่นบาท ในเมื่อผู้นั้นกระทำความผิดฐานแข่งรถในทางซ้ำอีก และอีกกรณีหนึ่ง กรณีผู้กระทำความผิดตั้งแต่สิบแปดปีขึ้นไป เจ้าพนักงานผู้ทำหน้าที่ฟ้องผู้ต้องหาอาจมีคำร้องขอต่อศาลเพื่อให้ศาลพิจารณาสั่งผู้กระทำการดังกล่าวให้ทำทัณฑ์บน หากศาลเห็นสมควรจะสั่งให้ทำทัณฑ์บน โดยกำหนดจำนวนเงินไม่เกินห้าหมื่นบาทว่าผู้นั้นจะไม่กระทำความผิดฐานแข่งรถในทางซ้ำอีก ตลอดเวลาที่ศาลกำหนดซึ่งต้องไม่เกินสองปี และจะสั่งให้มีประกันด้วยหรือไม่ก็ได้ ทั้งนี้ ถ้าผู้ทำทัณฑ์บนกระทำความผิดทัณฑ์บนให้นำมาตรา 47 แห่งประมวลกฎหมายอาญามาใช้บังคับโดยอนุโลม

สำหรับกรณีของเด็กและเยาวชน ผู้ศึกษาเห็นด้วยที่จะนำมาตราการวางข้อกำหนดมาใช้ เนื่องจากเป็นการคุ้มครองเด็กซึ่งอาจกระทำความผิดไปด้วยความคึกคะนอง และสมควรให้โอกาสในการกลับตัว การนำมาตราการวางข้อกำหนดมาใช้ก็เป็นการสนับสนุนให้บิดามารดาหรือผู้ปกครอง เอาใจใส่อบรมสั่งสอน ดูแลพฤติกรรมของเด็กที่อยู่ในความปกครองเพิ่มขึ้น ส่วนกรณีของบุคคลที่มีอายุเกินกว่า 18 ปี บริบูรณ์ ผู้ศึกษาไม่เห็นด้วยกับการนำมาตราการดังกล่าวมาใช้ เนื่องจากการแข่งขันรถบนถนนสาธารณะนั้น มิได้เกิดจากการแข่งขันรถจักรยานยนต์ของเยาวชนแต่เพียงอย่างเดียว แต่เกิดจากบุคคลที่มีอายุเกินกว่า 18 ปี และรถที่ใช้แข่งบางกรณีเป็นรถยนต์แต่งซึ่ง ซึ่งแสดงให้เห็นถึงฐานะทางการเงินที่การวางเงินประกันเพียง ไม่เกินห้าหมื่นบาทนั้น อาจไม่สามารถยับยั้งการกระทำความผิดของบุคคลดังกล่าวได้ ขณะที่การกระทำนั้นได้ก่อให้เกิดความเดือดร้อนรำคาญให้แก่บุคคลที่มีที่พักอาศัยในบริเวณใกล้เคียงกับสถานที่ที่มีการแข่งขันรถกัน รวมถึงอาจมีผู้ที่ได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิตจากการใช้ความเร็วของรถเพื่อการแข่งขันกัน อีกทั้งเห็นว่าผู้ที่มีอายุเกินกว่า 18 ปี บริบูรณ์สมควรรู้ว่า สิ่งใดควรกระทำหรือสิ่งใดไม่ควรกระทำ

ผู้ศึกษาจึงเห็นว่า ควรมีการยกเลิกมาตรา 160 เบญจ (2) และบัญญัติให้ผู้กระทำความผิดต้องได้รับโทษเพิ่มขึ้น โดยนำบทบัญญัติแห่งกฎหมายของสาธารณรัฐสิงคโปร์ และเครือรัฐออสเตรเลีย มาใช้เป็นแนวทางในการบัญญัติกฎหมายดังกล่าว ซึ่งจะทำให้บทกฎหมายของไทยมีความเหมาะสมและสอดคล้องกับบทบัญญัติของกฎหมายของนานาประเทศมากขึ้น

จากการศึกษาค้นคว้าปัญหากฎหมายเกี่ยวกับโทษของการแข่งขันรถบนถนนสาธารณะตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ผู้ศึกษามีข้อเสนอแนะดังต่อไปนี้

- 1) ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับโทษของการกระทำในลักษณะแข่งขันรถกันบนถนนสาธารณะ

ผู้ศึกษาขอเสนอให้มีการแก้ไขมาตรา 160 ทวิ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 โดยใช้ถ้อยคำต่อไปนี้แทน

มาตรา 160 ทวิ “ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 134 ระวังโทษจำคุกไม่เกินสองปี และปรับตั้งแต่ห้าหมื่นถึงหนึ่งแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ ให้ศาลมีคำสั่งริบรชของกลาง และ สั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้น มีกำหนดไม่น้อยกว่าสามสิบวันแต่ไม่เกินหนึ่งร้อยแปดสิบวัน หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 134/1 ต้องระวังโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับตั้งแต่หนึ่งหมื่นบาท ถึงสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ ”

2) ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับโทษของการแข่งขันรถบนถนนสาธารณะจนเป็นเหตุให้มีผู้ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิต ผู้ศึกษาขอเสนอให้มีการเพิ่มเติม วรรคสาม วรรคสี่ และวรรคห้า มาตรา 160 ทวิ โดยใช้ถ้อยคำต่อไปนี้

“ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่ง เป็นเหตุให้ผู้อื่น ได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจ ผู้กระทำต้องระวังโทษจำคุกตั้งแต่หนึ่งปี ถึงห้าปี และปรับตั้งแต่สองหมื่นบาทถึงหนึ่งแสนบาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้น มีกำหนดไม่น้อยกว่าหนึ่งปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่ง เป็นเหตุให้ผู้อื่น ได้รับอันตรายสาหัส ผู้กระทำต้องระวังโทษจำคุกตั้งแต่สองปีถึงหกปี และปรับตั้งแต่สี่หมื่นบาทหนึ่งแสนสองหมื่นบาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้น มีกำหนดไม่น้อยกว่าสองปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ผู้กระทำต้องระวังโทษจำคุกตั้งแต่สามปี ถึงสิบปี และปรับตั้งแต่หกหมื่นบาทถึงสองแสนบาท และให้ศาลสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่”

ทั้งนี้เพื่อให้มีการบัญญัติบทเพิ่มโทษกรณีการแข่งขันรถบนถนนสาธารณะจนเป็นเหตุให้มีผู้ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิตไว้ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งเป็นกฎหมายเฉพาะ ที่ตราขึ้นเพื่อบังคับใช้กับการใช้รถใช้ถนนโดยตรง โดยไม่ต้องนำประมวลกฎหมายอาญามาบังคับใช้โดยอนุโลม นอกจากนี้ยังมีความชัดเจนเกี่ยวกับการลงโทษในลักษณะอื่นควบคู่กัน ไป เช่น การกำหนดให้ศาลมีอำนาจในการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ เป็นต้น

นอกจากนี้ ผู้ศึกษาขอเสนอให้มีการแก้ไขมาตรา 160 ทวิ/1 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 โดยใช้ถ้อยคำต่อไปนี้แทน

“มาตรา 160 ทวิ/ 1 ในกรณีที่ศาลจะมีคำพิพากษาลงโทษผู้ขับขี่ตามมาตรา 160 ทวิ วรรคสี่หรือวรรคห้า และผู้ขับขี่ได้ขับรถโดยไม่ได้รับใบอนุญาตขับขี่ หรือขับรถ ในระหว่างถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ ถูกเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ หรือถูกยึดใบอนุญาตขับขี่ ให้ศาลพิพากษาเพิ่มโทษที่จะลงแก่ผู้หนึ่งอีกกึ่งหนึ่งของโทษที่ศาลกำหนดสำหรับความผิดนั้น ”

ทั้งนี้ เพื่อให้บทบัญญัติมาตรา 160 ทวิ/1 มีความสอดคล้องกับมาตรา 160 ทวิ ที่มีการขอเสนอให้มีการแก้ไข โดยไม่ต้องนำประมวลกฎหมายอาญามาบังคับใช้โดยอนุโลมในการกำหนดโทษความผิดฐานแข่งขันรถในทางจนเป็นเหตุให้มีผู้ได้รับอันตรายสาหัสหรือเสียชีวิต

- 3) ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับโทษของการกระทำความผิดซ้ำในการแข่งขันรถบนถนนสาธารณะ ผู้ศึกษาขอเสนอให้มีการแก้ไข มาตรา 160 เบญจ โดยให้ยกเลิก (2) แล้วใช้ถ้อยคำต่อไปนี้แทน “มาตรา 160 เบญจ ในกรณีที่มีการกระทำการอันเป็นความผิดตามมาตรา 134

(1) หากผู้กระทำความผิดต่ำกว่าสี่สิบปี เจ้าพนักงานผู้มีหน้าที่ฟ้องผู้ต้องหาอาจมีคำร้องขอต่อศาล เพื่อให้ศาลพิจารณาวางข้อกำหนดให้บิดา มารดา หรือผู้ปกครอง ระวังผู้ผู้นั้นไม่ให้กระทำความผิดฐานแข่งรถในทางซ้ำอีก หากศาลเห็นสมควรให้อำนาจวางข้อกำหนดให้บิดา มารดา หรือผู้ปกครองระวังผู้ผู้นั้นไม่ให้กระทำความผิดฐานแข่งรถในทางซ้ำอีก ตลอดเวลาที่ศาลกำหนดซึ่งต้องไม่เกินสามปีและกำหนดจำนวนเงินตามที่เห็นสมควรซึ่งบิดา มารดา หรือผู้ปกครอง จะต้องชำระต่อศาลไม่เกินครั้งละห้าหมื่นบาท ในเมื่อผู้นั้นกระทำความผิดฐานแข่งรถในทางซ้ำอีก

ถ้าผู้นั้นอาศัยอยู่กับบุคคลอื่นนอกจากบิดา มารดา หรือผู้ปกครอง และศาลเห็นว่าไม่สมควร จะเรียกบิดา มารดา หรือผู้ปกครอง มาวางข้อกำหนดตามวรรคหนึ่ง ศาลจะเรียกตัวบุคคลที่ผู้นั้นอาศัยอยู่มา สอบถามว่า จะยอมรับข้อกำหนดทำนองที่บัญญัติไว้สำหรับบิดา มารดา หรือผู้ปกครอง ดังกล่าวหรือไม่ก็ได้ ถ้าบุคคลที่ผู้นั้นอาศัยอยู่ยอมรับข้อกำหนดเช่นนั้น ก็ให้ศาลมีอำนาจวางข้อกำหนดดังกล่าว

ในกรณีที่ศาลวางข้อกำหนดตามวรรคหนึ่งหรือวรรคสอง ถ้าผู้นั้นกระทำความผิดฐานแข่งรถในทางซ้ำอีกภายในระยะเวลาในข้อกำหนด ให้นำมาตรา 77 แห่งประมวลกฎหมายอาญามาใช้บังคับโดยอนุโลม

(2) กรณีผู้กระทำความผิดตั้งแต่สิบแปดปีขึ้นไป หากมีการกระทำความผิดฐานแข่งรถในทางซ้ำอีก ในระหว่างที่ยังต้องรับโทษอยู่ก็ดี ภายในเวลาสองปีนับแต่วันพ้นโทษก็ดี หากศาลจะพิจารณาลงโทษครั้งหลังถึงจำคุก ก็ให้เพิ่มโทษที่จะลงแก่ผู้นั้นถึงหนึ่งของโทษที่ศาลกำหนดสำหรับความผิดครั้งหลัง”

ทั้งนี้ เพื่อให้บทกฎหมายไทยมีความสอดคล้องกับบทกฎหมายต่างประเทศ และมีเป็นการยับยั้งการกระทำความผิดได้มากขึ้น

## เอกสารอ้างอิง

ปราโมทย์ เสรีธรรม. หลักเกณฑ์ในการกำหนดโทษทางอาญา ภายใต้โครงการสนับสนุนสารสนเทศ เพื่อการ  
ทำงานของสมาชิกรัฐสภา. กรุงเทพฯ : สถาบันพระปกเกล้า, 2564.

เพลินตา ตันรังสรรค์. “หลักเกณฑ์การกำหนดโทษอาญาในการตรากฎหมาย.” *จุลนิตี* 15. 1 (มกราคม-  
กุมภาพันธ์ 2561) : 75.

วรเจตน์ ภาคีรัตน์. *เงื่อนไขการตรากฎหมายจำกัดสิทธิและเสรีภาพของประชาชน : มาตรการในการควบคุม  
ตรวจสอบความชอบด้วยรัฐธรรมนูญของกฎหมาย.* [Online], available URL:  
<http://lawwebservice.com/lawsearch/AchamVorachet03.pdf>. 2565 (ตุลาคม, 9).