

ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับการบังคับใช้ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522¹

อมรเทพ เทพแสง²

จากการศึกษาปัญหากฎหมายเกี่ยวกับการบังคับใช้ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาถึงความหมาย แนวคิด ทฤษฎี และความเป็นมาเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายจราจรทางบก เพื่อศึกษามาตรการบังคับใช้ตามพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พระราชบัญญัติรถยนต์ และประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา และเพื่อศึกษาปัญหาของมาตรการที่นำมาบังคับใช้รวมถึงศึกษาหาแนวทางแก้ไขเพิ่มเติมตามกฎหมายจราจรทางบก ซึ่งทำให้ผู้ศึกษาได้รับความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับรากฐานความเป็นมาแห่งความคิดของการก่อกำเนิดกฎหมายอาญาและบทลงโทษทางกฎหมายอาญาจนเป็นที่มาของกฎหมายจราจรทางบก โดยอ้างอิงได้จากทฤษฎีการลงโทษเพื่อข่มขู่ยับยั้งที่เน้นการจัดระเบียบสังคมให้กลุ่มคนจำนวนมากสามารถอยู่ร่วมกันได้อย่างปกติสุขจึงจำเป็นต้องมีการกำหนดกฎเกณฑ์ของการอยู่ร่วมกันในสังคมเพื่อความปลอดภัยของคนในสังคมและป้องกันไม่ให้สังคมเกิดความวุ่นวาย การบัญญัติกฎหมายตามทฤษฎีการลงโทษเพื่อข่มขู่ยับยั้งจึงเป็นการจัดระเบียบสังคมโดยให้สมาชิกในสังคมปฏิบัติตามในทิศทางเดียวกันขณะอยู่ร่วมกันในสังคม ลักษณะความผิดภายใต้บัญญัติแห่งกฎหมายจึงเป็นการผิดต่อกฎระเบียบซึ่งโทษที่ได้รับจะไม่รุนแรง ส่วนใหญ่มักเป็นเพียงโทษปรับเท่านั้น ยกเว้นการกระทำผิดกฎระเบียบนั้นส่งผลให้เกิดอันตรายแก่ร่างกายและชีวิตของผู้อื่น โทษที่จะได้รับในกรณีดังกล่าวจึงสูงขึ้นโดยจะมีโทษจำคุกร่วมด้วย ดังนั้นการลงโทษตามทฤษฎีนี้จึงเป็นการข่มขู่ให้สมาชิกในสังคมเกิดความเกรงกลัวจนไม่กระทำการอันขัดกฎหมายหรือศีลธรรมอันดีมาใช้ได้ ทั้งระดับปัจเจกบุคคลและกลุ่มคน ทั้งนี้ก็เพื่อคุ้มครองประโยชน์ต่าง ๆ ของสังคมและเพื่อประโยชน์ในการบริหารปกครองของรัฐอีกด้วย ดังนั้นจึงเกิดคำถามขึ้นมว่ารัฐต้องบัญญัติกฎหมายอย่างไรให้ประชาชนในประเทศเคารพในกฎหมายและปฏิบัติตามข้อกำหนดทางกฎหมายอย่างเคร่งครัดและถาวร

จากการศึกษาทำให้ทราบว่าข้อกำหนดและบทกำหนดโทษทางกฎหมายตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 นั้นยังไม่ชัดเจนและไม่ครอบคลุมด้วยกันหลายประการ ซึ่งสรุปได้ดังต่อไปนี้

ประเด็นปัญหาประการแรกเกี่ยวกับบทกำหนดโทษของผู้กระทำความผิดฐานเมาแล้วขับ จากการศึกษาระดับดังกล่าวควบคู่ระหว่างข้อกำหนดโทษในกฎหมายจราจรทางบกของไทยและกฎหมายต่างประเทศเห็น

¹ บทความนี้เรียบเรียงจากการศึกษาอิสระ เรื่อง ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับการบังคับใช้ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 โดยมีอาจารย์ที่ปรึกษา คือ รองศาสตราจารย์จรูญ เลี้ยงวิทยา และคณะกรรมการสอบ คือ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ธีรนิติ เทพสุเมธานนท์ และ รองศาสตราจารย์เรืองยศ แสนภักดี

² นักศึกษาปริญญาโท หลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต (ส่วนกลาง) คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง

ได้ชี้ว่าการกำหนดมาตรการและบทลงโทษของกฎหมายไทยไม่มีความเด็ดขาด ชัดเจน และรุนแรงมากพอ โดยข้อบัญญัติในกฎหมายที่เกี่ยวกับบทลงโทษเปิดช่องโหว่ให้ผู้กระทำความผิดสามารถหลบหนีหรือหลบเลี่ยงการรับโทษสูงสุดได้ โดยมีการใช้ดุลยพินิจของเจ้าพนักงานที่รับผิดชอบในการพิจารณาตัดสินโทษ และเมื่อมีการรับสารภาพผิดต่อศาล โทษที่ได้รับจะลดลงจนท้ายที่สุดแล้วผู้กระทำความผิดจะได้รับโทษเพียงหนึ่งในสองหรือหนึ่งในสามของโทษที่ควรจะได้รับทั้งหมด สะท้อนให้เห็นว่าสังคมไทยไม่ได้เอาใจจริงเอาใจกับเรื่องมาแล้วจับเท่าที่ควร

ประเด็นปัญหาที่สองเกี่ยวกับบทกำหนดโทษของผู้กระทำความผิดในกรณีขับรถโดยไม่ได้รับใบอนุญาตขับขี่ โดยกฎหมายจราจรมาตรา 64 กำหนดโทษไว้ว่า “ผู้ใดขับรถโดยไม่ได้รับใบอนุญาตขับรถ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ” กฎหมายจราจรในประเทศไทยได้บัญญัติให้มีโทษเดียวกันในทุกสถานการณ์ ซึ่งตามหลักความเป็นจริงแล้วควรพิจารณาระดับโทษแบ่งออกเป็น 3 กรณี ได้แก่ (1) ขับขี่โดยที่อายุยังไม่ถึงเกณฑ์ตามที่กฎหมายกำหนด (2) ขับขี่ขณะใบอนุญาตขับขี่หมดอายุ และ (3) ขับขี่ขณะถูกศาลสั่งเพิกถอนหรือถูกพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ ซึ่งการกระทำการฝ่าฝืนในทั้งสามกรณีควรมีระดับความรุนแรงของบทลงโทษที่แตกต่างกัน อีกทั้งบทกำหนดโทษที่กล่าวมาข้างต้นนั้นมีอัตราค่าปรับที่ต่ำจนเกินไปทำให้ประชาชนมีรู้สึกเกรงกลัวต่อกฎหมาย

ประเด็นปัญหาที่สามเกี่ยวกับบทกำหนดโทษของผู้กระทำความผิดในกรณีไม่หยุดรถให้คนข้ามทางม้าลายหรือคนข้ามถนน นอกจากการกำหนดโทษปรับแล้วเห็นควรว่าควรมีบทลงโทษที่มีผลผูกพันทางกฎหมายกับตัวผู้ที่กระทำความผิดด้วย ซึ่งใบบทบัญญัติไม่ได้กำหนดเกณฑ์ในการตัดแต้มคะแนนการขับขี่ไว้และคะแนนการขับขี่ควรมีผลต่อเนื่องไปถึงการขอใบอนุญาตขับขี่หรือการต่ออายุใบอนุญาตขับขี่ด้วยเพื่อให้ประชาชนเกรงกลัวต่อการกระทำผิดและมีความระมัดระวังในการขับขี่มากยิ่งขึ้น ซึ่งในกฎหมายจราจรของประเทศไทย ณ ปัจจุบันยังไม่ได้มีการกำหนดกฎเกณฑ์นี้ขึ้นมา จุดด้อยของกฎหมายจราจรไทยคือให้การคุ้มครองผู้ขับขี่มากกว่าผู้คนที่ข้ามถนนหรือข้ามทางม้าลายจึงถือเป็นปัจจัยประการหนึ่งที่ทำให้ผู้ขับขี่ไม่เคารพคนข้ามถนนหรือข้ามทางม้าลาย ดังที่เห็นได้ในประเทศไทยในปัจจุบัน

ประเด็นปัญหาที่สี่เกี่ยวกับบทกำหนดโทษของผู้กระทำความผิดในกรณีขับรถเร็วเกินที่กฎหมายกำหนด ปัญหาของกฎหมายคือไม่มีการควบคุมความเร็วที่เหมาะสมกับแต่ละพื้นที่และไม่มีการกำหนดเขตควบคุมพิเศษ โดยกฎหมายจราจรไทยได้กำหนดความเร็วในการขับขี่ยานพาหนะบนท้องถนนด้วยอัตราความเร็วเดียวกันทุกพื้นที่คือไม่เกินแปดสิบกิโลเมตรต่อชั่วโมง ซึ่งเป็นอัตราความเร็วที่อันตรายอย่างมากในเขตพื้นที่ชุมชนหรือเขตโรงเรียนที่มีจำนวนประชาชนสัญจรอย่างพลุกพล่าน นับว่าการที่กฎหมายกำหนดความเร็วในการขับขี่ด้วยอัตราเดียวกันทุกพื้นที่นั้นไม่มีความเหมาะสมอย่างยิ่ง ควรจะมีการกำหนดความเร็วตามความเหมาะสมกับพื้นที่โดยแบ่งพื้นที่เป็น เขตชุมชน เขตโรงเรียน ถนนนอกเมือง ทางด่วนในเขตเมือง ทางด่วนนอก

เมือง และถนนมอเตอร์เวย์ และโทษของการฝ่าฝืนมีเพียงโทษปรับที่มีอัตราค่าปรับต่ำไม่มีผลกระทบที่รุนแรงต่อผู้กระทำความผิดจึงทำให้กฎหมายไม่เกิดประสิทธิภาพเท่าที่ควร

ประเด็นปัญหาที่ห้าเกี่ยวกับบทกำหนดโทษของผู้กระทำความผิดในกรณีขับรถย้อนศร ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก มาตรา 41 ในปัจจุบันได้รับมีเพียงโทษปรับซึ่งกำหนดไว้ในอัตราไม่เกินสองพันบาท เมื่อพิจารณาตามทฤษฎีการลงโทษเพื่อข่มขู่ยับยั้งแล้วนับว่าบทลงโทษดังกล่าวไม่ก่อให้เกิดประโยชน์ต่อผู้ฝ่าฝืนและไม่เกิดประโยชน์ต่อสังคมโดยกว้าง บทลงโทษนั้นเบาจนไม่สามารถยับยั้งการกระทำความผิดของประชาชนได้ ดังนั้นจึงสมควรให้มีการกำหนดบทลงโทษให้หนักขึ้น

จากการศึกษาค้นคว้ามาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับบทลงโทษตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก ผู้ศึกษาพบว่ามีข้อเสนอแนะ คือ

1. ปัญหาเกี่ยวกับบทกำหนดโทษของผู้กระทำความผิดในกรณีเมาแล้วขับ ผู้ศึกษามีข้อเสนอแนะให้แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา 160 ตรี วรรคหนึ่ง จากเดิมที่บัญญัติว่า “ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 43 (2) ห้ามไม่ให้ผู้ขับขี่รถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับตั้งแต่ห้าพันถึงสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหกเดือน หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่”

ให้แก้ไขข้อความในมาตรา 160 ตรี วรรคหนึ่ง ความว่า “ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 43 (2) ห้ามไม่ให้ผู้ขับขี่รถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับไม่น้อยกว่าหนึ่งแสนบาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหนึ่งปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่”

2. ปัญหาเกี่ยวกับบทกำหนดโทษของผู้กระทำความผิดในกรณีขับรถโดยไม่ได้รับใบอนุญาตขับขี่ ผู้ศึกษามีข้อเสนอแนะให้แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา 64 จากเดิมที่บัญญัติว่า “มาตรา 64 ผู้ใดขับรถโดยไม่ได้รับใบอนุญาตขับรถ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ”

ให้แก้ไขข้อความในมาตรา 64 ความว่า “มาตรา 64 ผู้ใดขับรถโดยไม่ได้รับใบอนุญาตขับรถ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือน หรือปรับไม่เกินสี่พันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ”

3. ปัญหาเกี่ยวกับบทกำหนดโทษของผู้กระทำความผิดในกรณีไม่หยุดรถให้คนข้ามทางม้าลายหรือคนข้ามถนน ผู้ศึกษามีข้อเสนอแนะให้แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา 152 จากเดิมที่บัญญัติว่า “ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตาม มาตรา 22 ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติตามสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจรที่ปรากฏข้างหน้า ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสี่พันบาท”

ให้แก้ไขข้อความในมาตรา 152 ความว่า “ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 22 ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติตามสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจรที่ปรากฏข้างหน้า ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสี่พันบาทบาท และตัดคะแนน 4 แต้ม หากกระทำความผิดซ้ำสามครั้ง ภายในหนึ่งปี สั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่เป็นระยะเวลาเก้าสิบวัน”

4. ปัญหาเกี่ยวกับบทกำหนดโทษของผู้กระทำความผิดในกรณีขับรถเร็วเกินที่กฎหมายกำหนด ผู้ศึกษามีข้อเสนอแนะให้แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา 152 จากเดิมที่บัญญัติว่า “ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 67 ผู้ขับขี่ต้องขับรถด้วยอัตราความเร็วตามที่กำหนดในกฎกระทรวงหรือตามเครื่องหมายจราจรที่ได้ติดตั้งไว้ในทาง ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตาม ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสี่พันบาท”

ให้แก้ไขข้อความในมาตรา 152 ความว่า “ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 67 ผู้ขับขี่ต้องขับรถด้วยอัตราความเร็วตามที่กำหนดในกฎกระทรวงหรือตามเครื่องหมายจราจรที่ได้ติดตั้งไว้ในทาง ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสี่พันบาท และตัดคะแนน 4 แต้ม หากกระทำความผิดเกินสามครั้ง ภายในสองปี ถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ทุกประเภทเป็นเวลาเก้าสิบวัน” และแก้ไขข้อความการกำหนดอัตราความเร็วในการขับขี่ ความว่า “กำหนดให้มีการกำหนดพื้นที่และแบ่งย่อยเขตให้ชัดเจน โดยเพิ่มการกำหนดเขตโรงเรียนเพิ่มเข้ามา ส่วนอัตราความเร็วในการขับขี่ ได้แก่ ในเขตโรงเรียนกำหนดความเร็วไม่เกินสามสิบกิโลเมตรต่อชั่วโมง ในเขตชุมชนกำหนดความเร็วในการขับขี่ไม่เกินสี่สิบกิโลเมตรต่อชั่วโมง ถนนนอกเมืองกำหนดความเร็วในการขับขี่ไม่เกิน เก้าสิบกิโลเมตรต่อชั่วโมง ทางด่วนในเขตเมืองกำหนดความเร็วในการขับขี่ไม่เกินแปดสิบกิโลเมตรต่อชั่วโมง ทางด่วนนอกเมืองกำหนดความเร็วไม่เกินหนึ่งร้อยสิบกิโลเมตรต่อชั่วโมง และบนทางมอเตอร์เวย์กำหนดความเร็วในการขับขี่ไม่เกินหนึ่งร้อยยี่สิบกิโลเมตรต่อชั่วโมง”

ทั้งนี้ให้พิจารณาตามความเหมาะสมของแต่ละบริบทพื้นที่ หรืออาจคงไว้ตามความเร็วเดิมก็ได้ แต่พื้นที่ในเขตเมือง เขตชุมชน และเขตโรงเรียนนั้นจำเป็นต้องมีการแก้ไขข้อกำหนดอย่างยิ่ง

5. ปัญหาเกี่ยวกับบทกำหนดโทษของผู้กระทำความผิดในกรณีขับรถย้อนศร ผู้ศึกษามีข้อเสนอแนะให้แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา 148 จากเดิมที่บัญญัติว่า “มาตรา 41 ทางเดินรถใดที่มีเครื่องหมายจราจรให้เป็นทางเดินรถทางเดียว ให้ผู้ขับขี่ปฏิบัติตามทิศทางที่ได้กำหนดไว้ ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตาม ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองพันบาท”

ให้แก้ไขข้อความในมาตรา 148 ความว่า “มาตรา 41 ทางเดินรถใดที่มีเครื่องหมายจราจรให้เป็นทางเดินรถทางเดียว ให้ผู้ขับขี่ปฏิบัติตามทิศทางที่ได้กำหนดไว้ ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตาม ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองพันบาท และตัดคะแนน 2 แต้ม หากในระยะเวลาสองปี ถูกตัดคะแนนมากกว่า 6 คะแนนขึ้นไป ถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ทุกประเภทเป็นเวลาเก้าสิบวัน”

เอกสารอ้างอิง

จิตติ ดิงศภัทย์. คำอธิบายประมวลกฎหมายอาญา ภาค 1. พิมพ์ครั้งที่ 6. กรุงเทพฯ : สำนักอบรมศึกษา

กฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา, 2529.

มนัญญา ภู่แก้ว. พระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522 (แก้ไขเพิ่มเติมฉบับที่ 5 พ.ศ. 2538). กรุงเทพฯ : ม.ป.ท, 2559.

วิลาสินี สิทธิโสภณ. “การบังคับใช้กฎหมายจราจรและการลงโทษต่อผู้กระทำความผิด.”

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร (2561) : 8.

สถานีวิทยุกระจายเสียงแห่งประเทศไทยจังหวัดนครพนม. กฎหมายจราจรฉบับใหม่ หรือ พ.ร.บ.จราจรทางบก

ฉบับที่ 13 พ.ศ.2565 ที่ประกาศในราชกิจจานุเบกษาเมื่อวันที่ 7 พฤษภาคม 2565 [Online]. available

URL: <https://www.radionakhonphanom.prd.go.th>, 2565 (มกราคม 8).

อานนท์ วิบูลย์สวัสดิ์. การใช้ดุลพินิจของเจ้าพนักงานในการปฏิบัติตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522.

กรุงเทพฯ : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2539.