

มาตรการในการลงโทษผู้กระทำความผิดฐานขับซ้รถยนต์เร็วเกินกว่า อัตราที่กฎหมายกำหนดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

วรัทม์ สุชะพิบูลย์*

รองศาสตราจารย์ อัจฉริยา ชูตินันท์**

บทคัดย่อ

การศึกษามาตรการลงโทษผู้กระทำความผิดฐานขับซ้รถยนต์เร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาแนวคิดและทฤษฎีในการกำหนดความผิดและโทษทางอาญาตลอดจนแนวคิดและวัตถุประสงค์ในบทบัญญัติความผิดตามกฎหมายเพื่อศึกษาและวิเคราะห์ปัญหาผลกระทบข้อจำกัดของมาตรการในการลงโทษความผิดฐานขับซ้รถยนต์เร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดพระราชบัญญัติจราจรทางบก เพื่อศึกษาและวิเคราะห์มาตรการในการลงโทษผู้กระทำความผิดฐานขับซ้รถยนต์เร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดของประเทศไทยกับต่างประเทศ และเพื่อศึกษาและหาแนวทางในการพัฒนาและปรับปรุงกฎหมายโดยกำหนดมาตรการในการลงโทษผู้กระทำความผิดฐานขับซ้รถยนต์เร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดที่เหมาะสมมาใช้กับความผิดฐานขับซ้รถยนต์เร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดอันเป็นการลดอาชญากรรมและการกระทำผิดซ้ำอีก

ขอบเขตการศึกษาวิจัยครั้งนี้ คือการศึกษบทบัญญัติทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับมาตรการในการลงโทษผู้กระทำความผิดฐานขับซ้รถยนต์เร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดของประเทศไทยที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบัน โดยนำมาวิเคราะห์เปรียบเทียบกับบทบัญญัติทางกฎหมายของต่างประเทศ รวมทั้งแสวงหาแนวทางและมาตรการในการลงโทษผู้กระทำความผิดฐานขับซ้รถยนต์เร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดของประเทศไทยที่เด็ดขาดและมีความหลากหลาย โดยสรุปผลการวิจัยได้ดังนี้

ผลการศึกษาพบว่า สมควรที่จะหาแนวทางในการปรับปรุงและแก้ไขมาตรการในการลงโทษผู้กระทำความผิดฐานขับซ้รถยนต์เร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด ควรกำหนดโทษให้สอดคล้องกับความร้ายแรงของการกระทำความผิดโดยการกำหนดอัตราโทษสำหรับความเร็วและสถานที่กระทำความผิดแตกต่างกันไป ตั้งแต่การปรับ การพักใบอนุญาตขับซ้ ไปจนถึงการจำคุก สมควรนำโทษที่หลากหลายมาใช้โดยเปิดช่องให้ศาลใช้ดุลพินิจในการลงโทษให้เหมาะสมเป็นรายบุคคล

Abstract

The study of the measure of penalty for over speed limit driving offences under the traffic Act of Thailand B.E.2522 aims to study school of thought and theories for setting the penalties for

* นักศึกษาหลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขานิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต

** ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก

speed offense as well as the concepts and objectives of enactment of the offense in the law. Study and analysis the problem of the measure of penalty for over speed limit driving offences under the traffic Act of Thailand. Study and analysis the comparison of the measure of penalty for over speed limit driving offences under the traffic Act of Thailand and other countries. Study and find out the way of development and improvement for the measure of penalty for over speed limit driving offences under the traffic Act of Thailand in order to reduce crime and prevent offences.

The scope of this study is to focus on the enactment concerning the measure of penalty for over speed limit driving offences under the traffic Act of Thailand which is now enforceable. Moreover, the study contents the analysis and comparison of the measure of penalty for over speed limit driving offences under the traffic Act of Thailand and other countries. Finally, study find out and recommend the measure of penalty for over speed limit driving offences under the traffic Act of Thailand strictly and variably. The conclusion as following

The study indicated that. It is desirable to find a way to improve and correct the measure of penalty for over speed limit driving offences under the traffic Act of Thailand. Penalties should be imposed in accordance with the seriousness of the offense by the penalty rate for the speed and location of the offense varies. Fine, Suspension of driver's license and imprisonment. A wide variety of penalties should be introduced by opening the court to the discretion of individual punishment.

1. บทนำ

อุบัติเหตุทางถนนก่อให้เกิดความสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สินแก่ประชากรไทยเป็นอย่างมาก โดยเฉพาะปี 2016 มีการเกิดอุบัติเหตุทั้งหมด 299,928 ครั้ง ผู้เสียชีวิตบนท้องถนนกว่า 10,566 ราย ผู้บาดเจ็บจากการเกิดอุบัติเหตุทางท้องถนนอีก 342,245 ราย ซึ่งเมื่อพิจารณาถึงมูลค่าความสูญเสียทางเศรษฐกิจประเมินได้ว่าอุบัติเหตุทางถนนก่อให้เกิดความสูญเสียถึง 232,855 ล้านบาทต่อปี¹

ปัจจัยที่ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนประกอบไปด้วย ความผิดพลาดของผู้ใช้ถนน ความบกพร่องของรถ ถนนและสิ่งแวดล้อม โดยอาจเกิดจากปัจจัยใดปัจจัยหนึ่ง หรืออาจเกิดจากปัจจัยร่วมประกอบกันเป็นเหตุการณ์ลูกโซ่² จากสถิติอุบัติเหตุจราจรสำนักงานอำนวยการความปลอดภัยทางหลวงพบว่า สาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุประการหนึ่ง ได้แก่ การขับรถเร็วเกินอัตราที่กำหนด ซึ่งปรากฏในสถิติอุบัติเหตุในปี พ.ศ. 2559 โดยสำนักงานอำนวยการความปลอดภัยทางหลวง ว่าสาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุประการหนึ่ง ได้แก่ ขับรถเร็วเกินอัตราที่กำหนด ซึ่งสอดคล้องกับผลการศึกษาในประเทศสหรัฐอเมริกาที่พบว่า อุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับความเร็วและส่งผลให้มีผู้เสียชีวิตมีสัดส่วนประมาณ 1 ใน 3

¹ ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุ เพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน, สถิติและข้อมูลการเกิดเหตุจากผู้ประสบภัยที่เกิดเหตุจากรถทั่วประเทศ, สืบค้นเมื่อวันที่ 10 ตุลาคม 2560, จาก <http://www.thairsc.com/>,

² สุทธิชัย คำพานิช, "มาตรการในการลงโทษความผิดฐานขับขี่ยานพาหนะระหว่างเมาสุราตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก", (วิทยานิพนธ์มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี, คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์, 2557), น.1-5

ของอุบัติเหตุทั้งหมด องค์การอนามัยโลกตีพิมพ์รายงานในปี ค.ศ. 2004 สำหรับจำนวน 22 % ของจำนวนทั้งหมดที่ได้รับบาดเจ็บการเสียชีวิตทั่วโลกมาจากการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุบนท้องถนน และปัจจัยด้านความเร็วของยานพาหนะเป็นสาเหตุหลักของอุบัติเหตุบนท้องถนนและยังเป็นสาเหตุสำคัญของการเสียชีวิตในเด็กอายุ 10 - 19 ปี

จากข้อมูลสถิติทั้งในประเทศและต่างประเทศ ยืนยันได้ว่าการขับรถเร็ว เป็นปัจจัยสำคัญของปัญหาอุบัติเหตุทางถนนที่จำเป็นต้องได้รับการแก้ไขอย่างชัดเจนและต่อเนื่อง เพราะเป็นปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการขับขี่ของผู้ใช้รถโดยตรง แม้มาตรการในการแก้ไขปัญหาเรื่องนี้จะมีความหลากหลายและถูกนำมาใช้ในทางปฏิบัติแล้วในต่างประเทศ แต่ยังพบว่าในประเทศไทยยังล้าหลังอยู่พอสมควร

โดยบทบัญญัติในการลงโทษผู้กระทำความผิดฐานขับรถเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดของประเทศไทยซึ่งได้บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ใน มาตรา 67 ที่กำหนดว่าผู้ขับขี่ต้องขับรถด้วยอัตราความเร็วตามที่กำหนดในกฎกระทรวงหรือตามเครื่องหมายจราจรที่ได้ติดตั้งไว้ในทางเครื่องหมายจราจรที่ติดตั้งไว้ โดยหากผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามต้องถูกระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท ทั้งนี้ตามมาตรา 152³ เมื่อพิจารณาจากสถิติการเกิดอุบัติเหตุแล้วแสดงให้เห็นว่ามาตรการในการลงโทษผู้กระทำความผิดฐานขับรถเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดของประเทศไทยนั้นยังไม่มีประสิทธิภาพพอที่จะยับยั้งการกระทำความผิดได้เท่าที่ควร และอีกทั้งยังไม่มีมาตรการจำแนกรายละเอียดว่าการฝ่าฝืนในแต่ละสถานที่หรือต่างระดับความรุนแรงกันจะต้องรับโทษต่างกันอย่างไร ทำให้ไม่เกิดความเกรงกลัวต่อการเลือกที่จะฝ่าฝืนกฎหมายดังกล่าว อันเป็นสาเหตุหลักแห่งการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้ อีกทั้งยังไม่มีมาตรการที่หลากหลายในการลงโทษที่เหมาะสมนอกเหนือจากการปรับ เพื่อป้องกันการกระทำความผิดซ้ำอีก

จากเหตุผลดังกล่าว จึงสมควรที่จะศึกษาและหาแนวทางในการพัฒนาและปรับปรุงกฎหมายโดยกำหนดมาตรการในการลงโทษผู้กระทำความผิดฐานขับรถเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดที่เหมาะสมมาใช้กับสถานการณ์ปัจจุบันเพราะเป็นไปได้ที่โทษอย่างเดียวกันจะเหมาะสมกับทุกประเภทความผิด⁴ โดยควรเพิ่มความรุนแรงของโทษตามระดับต่างกันไปในแต่ละสถานที่และระดับความเร็วที่ฝ่าฝืน เช่น สภาพถนนในเขตเมืองนั้นมีการใช้ร่วมกันระหว่างคนเดิน คนปั่นจักรยาน และขี่จักรยานยนต์ ซึ่งพบว่าคนกลุ่มนี้เป็นกลุ่มเสี่ยงที่มีโอกาสเสียชีวิตสูง และบริเวณโรงเรียน ซึ่งมีความเสี่ยงต่อการเกิดความเสียหายต่อชีวิตหรือทรัพย์สินได้ง่าย ดังนั้นการฝ่าฝืนในบริเวณดังกล่าวควรมีบทกำหนดโทษที่หนักยิ่งขึ้นกว่าการกระทำความผิดในสถานที่อื่น ๆ ที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุที่ต่ำกว่า ทั้งนี้เพื่อเป็นการป้องกันการฝ่าฝืนกฎหมายเนื่องจากเกรงกลัวต่อการถูกลงโทษที่หนักขึ้น และเพิ่มความหลากหลายในการลงโทษไม่ว่าจะเป็นเพิ่มอัตราโทษปรับให้สูงขึ้น การพักหรือยกเลิกใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ การใช้มาตรการโทษเสริมต่าง ๆ หรือแม้กระทั่งการจำคุก เป็นต้น เพื่อให้สามารถเลือกใช้มาตรการต่าง ๆ ได้อย่างเหมาะสมและมีประสิทธิภาพมากขึ้น⁵ ซึ่งจะส่งผลให้เกิดความปลอดภัยแก่ประชาชนต่อไปในอนาคต

³ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 67 และ มาตรา 152

⁴ Sue Titus Reid, Crime and Criminology, p.62

⁵ รศ.วิชุดา เสถียรนาม, “การศึกษาเพื่อเสนอมาตรการควบคุมความเร็วในการขับขี่”, มุลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ, น.57

2. เจตนารมณ์และวัตถุประสงค์ในการบัญญัติกฎหมายจราจรในประเทศไทย

ในประเทศไทยพบว่าการตรากฎหมายเกี่ยวกับการจราจรขึ้นในครั้งแรกคือ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2477 การร่างพระราชบัญญัตินี้ได้อาศัยหลักการของกฎหมายจราจรของประเทศอังกฤษ โดยนำมาประยุกต์ให้เหมาะกับประเทศไทยและในเวลาถัดมาได้มีการตราพระราชบัญญัติการขนส่ง พ.ศ. 2497 เกี่ยวกับการขนส่ง ทั้งนี้การตรากฎหมายเหล่านี้ออกใช้บังคับด้วยเหตุผลเพื่อการจัดระเบียบให้การจราจรเกิดความเหมาะสมกับสภาพจราจรและยานพาหนะที่เพิ่มขึ้นของสังคมโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อก่อให้เกิดความปลอดภัยและความสะดวกในชีวิตร่างกายและทรัพย์สินของประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน⁶

ต่อมากฎหมายได้มีการพัฒนาให้ทันสมัยมากยิ่งขึ้นโดยเพื่อรองรับสภาพการจราจรให้ดียิ่งขึ้นเป็นลำดับ โดยได้มีการสังคายนากฎหมายครั้งใหญ่เกิดขึ้นใน พ.ศ. 2522 โดยได้มีการประกาศใช้ พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาใช้แทนกฎหมายเดิม จากการที่จราจรและขนส่งได้มีการขยายตัวในส่วนภูมิภาคทำให้มีการสัญจรบนทางหลวงเพิ่มมากขึ้นในปี พ.ศ. 2535 จึงได้มีการตราพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 ขึ้น ซึ่งเป็นกฎหมายว่าด้วยทางหลวงที่ใช้บังคับในขณะนั้นให้สอดคล้องกับการพัฒนาในระบบจราจรของประเทศ องค์ประกอบของกฎหมายจราจรมี 6 ส่วนดังนี้

1. บทบัญญัติกฎหมาย โดยมีการกำหนดสิทธิและหน้าที่ของผู้ใช้รถและใช้ถนนที่ต้องปฏิบัติตามกฎหมาย
2. ผู้ปฏิบัติตามกฎหมาย ได้แก่ ผู้ขับรถทุกชนิด (รวมถึงคนนั่งหรือซ้อนด้วย) คนที่ต้องใช้ถนน (เดินเท้า ข้ามถนน จูง ชี หรือไล่ต้อนสัตว์)
3. ผู้บังคับใช้กฎหมาย ได้แก่ เจ้าพนักงานจราจร พนักงานเจ้าหน้าที่ พนักงานสอบสวน ฯลฯ
4. เครื่องมือในการใช้บังคับ ได้แก่ เครื่องหมายจราจร และสัญญาณจราจร ฯลฯ
5. เครื่องมือในการจับกุม ได้แก่ เครื่องจับความเร็ว เครื่องตรวจแอลกอฮอล์ เครื่องตรวจควัน เครื่องตรวจวัดเสียง เครื่องตรวจวัดฟิล์มกรองแสง ฯลฯ
6. วิธีการบังคับหรือการลงโทษ ได้แก่ การว่ากล่าวตักเตือน การเปรียบเทียบปรับ การลงโทษการจำคุก การพักใช้ใบอนุญาตขับรถ

3. มาตรการในการลงโทษผู้กระทำความผิดฐานขับซึ่รถยนต์เร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดตามกฎหมายไทย

ในประเทศไทยได้กำหนดบทบัญญัติเกี่ยวกับการขับรถเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดไว้ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ลักษณะ 5 เรื่องข้อกำหนดเกี่ยวกับความเร็วของรถ ในมาตรา

⁶ นัชรินทร์ ชูหิรัญญวัฒน์, “ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ภายในเขตเทศบาลนครนครราชสีมา” (โครงการการบริหารการก่อสร้างและเทคโนโลยี มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี, 2555), น.4.

67 ไว้ว่า ผู้ขับขี่ต้องขับรถด้วยอัตราความเร็วตามที่กำหนดในกฎกระทรวงหรือตามเครื่องหมายจราจรที่ได้ติดตั้งไว้ในทาง

เครื่องหมายจราจรที่ติดตั้งไว้ตามวรรคหนึ่ง จะกำหนดอัตราความเร็วขั้นสูงหรือขั้นต่ำก็ได้ แต่ต้องไม่เกินอัตราความเร็วที่กำหนดในกฎกระทรวง

ซึ่งปรากฏมาตรการในการลงโทษการขับรถเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดไว้ใน มาตรา 152 ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 7 มาตรา 10 ทวิ มาตรา 13 วรรคหนึ่ง มาตรา 15 วรรคหนึ่ง มาตรา 16 มาตรา 21 วรรคหนึ่ง มาตรา 22 มาตรา 23(1) มาตรา 24 มาตรา 25 มาตรา 26 มาตรา 29 มาตรา 49 มาตรา 50 มาตรา 56 มาตรา 64 มาตรา 67 วรรคหนึ่ง มาตรา 73 วรรคหนึ่งหรือวรรคสาม มาตรา 77 วรรคหนึ่ง มาตรา 85 มาตรา 86 มาตรา 89 วรรคหนึ่ง มาตรา 90 มาตรา 91 มาตรา 92 มาตรา 93 มาตรา 94 วรรคหนึ่ง มาตรา 95 มาตรา 99 มาตรา 127 มาตรา 128 หรือมาตรา 130 หรือไม่ปฏิบัติตามประกาศที่อธิบดีกำหนดตามมาตรา 15 วรรคสอง หรือไม่ปฏิบัติตามกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา 77 วรรคสอง หรือมาตรา 96 วรรคสอง ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท

ซึ่งหมายความว่าในการลงโทษผู้กระทำความผิดฐานขับรถเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดของประเทศไทยซึ่งได้บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ใน มาตรา 67 ที่กำหนดว่าผู้ขับขี่ต้องขับรถด้วยอัตราความเร็วตามที่กำหนดในกฎกระทรวงหรือตามเครื่องหมายจราจรที่ได้ติดตั้งไว้ในทางเครื่องหมายจราจรที่ติดตั้งไว้ โดยหากผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามต้องถูกระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท ทั้งนี้ตามมาตรา 152⁷ เท่านั้น

4. มาตรการในการลงโทษฐานขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดในต่างประเทศ

ผู้วิจัยได้ศึกษามาตรการในการลงโทษฐานขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดของของสหรัฐอเมริกา มลรัฐนิวยอร์ก ประเทศฝรั่งเศส และประเทศอังกฤษ ดังนี้

4.1 ประเทศสหรัฐอเมริกา มลรัฐนิวยอร์ก

ตามมาตรา 1180 แห่งประมวลรัษฎากรของนิวยอร์ก “บุคคลจะต้องไม่ขับรถด้วยความเร็วสูงกว่าความเร็วที่เหมาะสมและรอบคอบภายใต้เงื่อนไขและคำนึงถึงอันตรายที่เกิดขึ้นจริงและความเป็นไปได้ที่มีขึ้นแล้ว”

พื้นที่โซนโรงเรียนมีขีด จำกัดความเร็ว 15 ถึง 30 ไมล์ต่อชั่วโมง ถนนในเขตที่อยู่อาศัยมีการจำกัดตั้งแต่ 25 ถึง 45 ไมล์ต่อชั่วโมง “เขตพื้นที่ช้า” บางแห่งในนิวยอร์กมีขีดจำกัดความเร็ว 20 ไมล์ต่อชั่วโมง ถนนที่แบ่งบางส่วนมีขีดจำกัด ความเร็ว 45 ไมล์ต่อชั่วโมงโดยที่ 55 ไมล์ต่อชั่วโมงเป็นขีด จำกัดความเร็วเริ่มต้น ยกเว้นที่ปรากฏไว้เป็นอย่างอื่น เป็นเรื่องจำเป็นต้องปฏิบัติตามขีด จำกัดความเร็วที่ปรากฏบนถนนเสมอหรือหากไม่มีการปรากฏไว้ ไม่สามารถขับรถได้เร็วกว่า 55 ไมล์ต่อชั่วโมง บางเมืองในรัฐนิวยอร์ก มีขีดจำกัดความเร็วต่ำกว่า ตัวอย่างเช่น นิวยอร์กซิตี มีขีด จำกัดความเร็ว 30 ไมล์ต่อชั่วโมง เว้นแต่ได้แจ้งไว้เป็นอย่างอื่น เมื่อขับขี่ในสภาพที่ยากลำบาก เช่นหิมะหรือหมอกหนาต้องปรับความเร็วให้

⁷ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 67 และ มาตรา 152

เหมาะสม กฎหมายนิวยอร์กมีบทบัญญัติที่เจ้าหน้าที่ตำรวจสามารถอ้างอิงได้ในกรณีการขับรถด้วยความเร็วที่ "ไม่สมควรหรือไม่รอบคอบ" แม้ว่าสัญญาณไฟจราจรจะให้คุณใช้ความเร็วได้ก็ตาม

ตารางที่ 1 แผนภาพแสดงการจำกัด ความเร็วในรัฐนิวยอร์ก

สถานที่	ความเร็วที่กำหนด
ทางด่วน	65 ไมล์ต่อชั่วโมง
ความเร็วเริ่มต้น กรณีไม่มีการปรากฏป้ายขีด จำกัดความเร็ว	55 ไมล์ต่อชั่วโมง
รถบรรทุกบนทางหลวง New England (I-95)	50 ไมล์ต่อชั่วโมง
ถนนที่แบ่งบางส่วน	45 ไมล์ต่อชั่วโมง
พื้นที่อยู่อาศัย	25-45 ไมล์ต่อชั่วโมง
ที่อยู่อาศัยที่กำหนดไว้ "Neighborhood Slow Zones"	20 ไมล์ต่อชั่วโมง
โซนโรงเรียน	15-30 ไมล์ต่อชั่วโมง

ที่มา: <http://www.safeny.ny.gov/spee-ndx.htm>

ตารางที่ 2 อัตราโทษสำหรับการฝ่าฝืนอัตราเร็วที่กำหนดในแต่ละระดับ

ความเร็วที่เกินอัตราที่กำหนด	ค่าปรับขั้นต่ำ	ค่าปรับขั้นสูง	จำคุก
10 ไมล์/ชั่วโมง	90 ดอลลาร์	150 ดอลลาร์	ไม่เกิน 15 วัน
ระหว่าง 10-30 ไมล์/ชั่วโมง	180 ดอลลาร์	300 ดอลลาร์	ไม่เกิน 30 วัน
30 ไมล์/ชั่วโมง ขึ้นไป	360 ดอลลาร์	600 ดอลลาร์	ไม่เกิน 30 วัน






ที่มา: <http://www.safeny.ny.gov/spee-ndx.htm>

การขับรถฝ่าฝืนขีดจำกัดความเร็วในนิวยอร์ก มีบทลงโทษที่แตกต่างกันและค่าปรับที่แตกต่างกัน นอกจากนี้ ยังสามารถได้รับคะแนนโทษสำหรับการขับรถเร็วหรือแม้กระทั่งถูกจำคุกในบางกรณี

1. ฝ่าฝืนน้อยกว่า 10 ไมล์ต่อชั่วโมงสำหรับการจำกัดความเร็ว การดำเนินการปรับอาจกำหนดตั้งแต่ 90 ถึง 150 ดอลลาร์ ซึ่งอาจถึง 15 วันในการจำคุก และ 3 คะแนนโทษ
2. การขับรถด้วยความเร็ว 10 ถึง 30 ไมล์ต่อชั่วโมงเหนือขีดจำกัดความเร็วทางกฎหมายในนิวยอร์ก มีค่าปรับตั้งแต่ 180 ถึง 300 ดอลลาร์ ซึ่งอาจถึง 30 วันในการจำคุก และ 4 ถึง 6 คะแนนโทษ
3. การขับรถเร็วเกินกว่าขีด จำกัด ความเร็ว 30 ไมล์ต่อชั่วโมง การดำเนินการปรับอาจกำหนดตั้งแต่ 360 ดอลลาร์ ถึง 600 ดอลลาร์และอาจรวมถึงจำคุก 30 วันรวมทั้งคะแนนโทษ 8 คะแนน ในรัฐนิวยอร์กนี้จะถือโดยอัตโนมัติว่าเป็นการการขับรถโดยประมาทเมื่อขับเกินกว่า 40 ไมล์ต่อชั่วโมงสำหรับความเร็วที่กำหนด ส่งผลให้เกิดคะแนน 11 คะแนนโทษ



4.2 ประเทศฝรั่งเศส

อัตราโทษของการฝ่าฝืนความเร็วในประเทศฝรั่งเศสปรากฏตามตารางต่อไปนี้

France/Monaco important numbers :					
Limit - km/h	30	50	90 ⁽¹⁾	110 ⁽¹⁾	130 ⁽²⁾
Fine +20 km/h	€135 ⁽³⁾	€135 ⁽³⁾	€135 ⁽³⁾	€135 ⁽³⁾	€135 ⁽³⁾
Fine +40 km/h	€135 ⁽³⁾	€135 ⁽³⁾	€135 ⁽³⁾	€135 ⁽³⁾	€135 ⁽³⁾
LICENSE ⁽⁴⁾	61	81	121	141	161
JAIL ⁽⁵⁾	Repeated violations with more than +50 km/h				

ภาพที่ 1 อัตราโทษของการฝ่าฝืนความเร็วในประเทศฝรั่งเศส

ที่มา: <http://www.speedingeurope.com/france/>

	การละเมิด	ละเอียด	จุด
	น้อยกว่า 20 กม. / ชม	⁽²⁾ 135	1
	น้อยกว่า 20 กม. / ชม	⁽¹⁾ 68	0
	+ 21-30 กม. / ชม	⁽²⁾ 135	2
ใบอนุญาต ⁽³⁾	+ 31-40 กม. / ชม	⁽²⁾ 135	3
ใบอนุญาต ⁽³⁾	+ 41-50 กม. / ชม	⁽²⁾ 135	4
ใบอนุญาต ⁽³⁾	+ 50 กม. / ชม. และอีกมากมาย	1500	6
JAIL ⁽⁴⁾	+ 50 กม. / ชม. และซ้ำอีก	3750	6

ภาพที่ 2 อัตราโทษของการฝ่าฝืนความเร็วในประเทศฝรั่งเศส

ที่มา: <http://www.speedingeurope.com/france/>

โดยระบบนับคะแนนโทษในฝรั่งเศส เริ่มต้นด้วย 12 คะแนนและถูกระงับใบอนุญาตขับขี่เป็นเวลาหกเดือนเมื่อคะแนนลดไปถึงศูนย์ หากเกิดเหตุการณ์นี้สองครั้งในรอบ 5 ปี ใบอนุญาตจะถูกถอนออกไปหนึ่งปี หากเสียคะแนน 6 คะแนนขึ้นไป (แต่ไม่ใช่ทั้งหมด) สามารถเข้าร่วมหลักสูตรความปลอดภัยทางถนนเพื่อรับคะแนนกลับได้ 4 คะแนน การกระทำผิดกฎหมายที่ถูกตัดเพียงคะแนนเดียวจะได้คะแนนกลับมาภายใน 6 เดือน หากเสียคะแนนมากกว่าหนึ่งคะแนน จะได้รับคะแนนกลับมาใน 2 หรือ 3 ปี (ขึ้นอยู่กับความรุนแรงของการกระทำผิดกฎหมาย)

4.3 ประเทศอังกฤษ

ขีดจำกัดความเร็วบนถนนในสหราชอาณาจักรที่ใช้เพื่อกำหนดความเร็วสูงสุดตามกฎหมายสำหรับยานพาหนะที่ใช้ถนนสาธารณะในสหราชอาณาจักรเป็นมาตรการหนึ่งที่สามารถควบคุมความเร็วได้ในขีดจำกัดความเร็วในแต่ละตำแหน่งจะระบุไว้ในเครื่องหมายจราจรที่ใกล้เคียงหรือโดยการมีแสงไฟที่ถนน เครื่องหมายแสดงขีด จำกัด ความเร็วเป็นไมล์ต่อชั่วโมง (mph) หรือใช้สัญลักษณ์ Clearway (หรือระดับความเร็วแห่งชาติ (NSL) ความเร็วสูงสุดของประเทศคือ 70 ไมล์ต่อชั่วโมง (112 กม. / ชม.) โดย


จำกัดความเร็วบนมอเตอร์เวย์ไม่เกิน 70 ไมล์ต่อชั่วโมง (72 กม. / ชม.) ในถนนเส้นคู่ขนาน 60 ไมล์ต่อชั่วโมง (96 กม. / ชม.) ในถนนเส้นเดี่ยว และเพียง 30 ไมล์ต่อชั่วโมง (48 กิโลเมตร / ชม.) ในถนนพื้นที่ที่มีการจำกัดความเร็วโดยแสงไฟที่ถนน ข้อจำกัดเหล่านี้อาจมีการเปลี่ยนแปลงตามป้ายถนน ปรากฏตามตารางแสดงข้อมูลดังต่อไปนี้

National speed limits by vehicle type and road type

	Restricted road	Single-track road	Single carriageway	Dual carriageway	Motorway
Cars and motorcycles (including car-derived vans up to 2 tonnes max laden weight)	30 mph (48 km/h)	60 mph (97 km/h)	60 mph (97 km/h)	70 mph (113 km/h)	70 mph (113 km/h)
Vehicles towing caravans or trailers inc cars, motorcycles, goods vehicles up to 7.5 tonnes MLW	30 mph (48 km/h)	50 mph (80 km/h)	50 mph (80 km/h)	60 mph (97 km/h)	60 mph (97 km/h)
Buses, coaches, minibuses up to 12 metres (39 ft) Goods vehicles up to 7.5 tonnes MLW	30 mph (48 km/h)	50 mph (80 km/h)	50 mph (80 km/h)	60 mph (97 km/h)	70 mph (113 km/h)
Goods vehicles over 7.5 tonnes MLW (in England and Wales)	30 mph (48 km/h)	50 mph (80 km/h)	50 mph (80 km/h)	60 mph (97 km/h)	60 mph (97 km/h)
Goods vehicles over 7.5 tonnes MLW (in Scotland, except A9 Perth to Inverness)	30 mph (48 km/h)	40 mph (64 km/h)	40 mph (64 km/h)	50 mph (80 km/h)	60 mph (97 km/h)
Goods vehicles over 7.5 tonnes MLW (on A9 Perth to Inverness)	30 mph (48 km/h)	n/a	50 mph (80 km/h)	50 mph (80 km/h)	n/a

ภาพที่ 3 ชีตจำกัดความเร็วบนถนนในสหราชอาณาจักร

ที่มา: Rule 124: Speed Limits". The Official Highway Code. TSO. 2007. p. 41.

	การละเมิด (1)	ละเอียด (2) (GBP)	ละเอียด (2) (ยูโร)	จุด
	+ 1-24 กม. / ชม. (1-15 ไมล์ต่อชั่วโมง)	100	118	3
	+ 25-41 กม. / ชม. (16-25 ไมล์ต่อชั่วโมง)	100-1000	118-1176	4
	+ 42-48 กม. / ชม. (26-30 ไมล์ต่อชั่วโมง)	100-1000	118-1173	5-6
LICENSE (1 เดือน - 1 ปี)	+ 48 กม. / ชม. (+30 ไมล์ต่อชั่วโมง)	100-2500	128-2932	0

ภาพที่ 4 อัตราโทษการฝ่าฝืนความเร็วในสหราชอาณาจักร

ที่มา: <http://www.speedingeurope.com/united-kingdom/>

5. วิเคราะห์ปัญหามาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับความผิดจากการขับซึ่รถยนต์เร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด

ในการวิเคราะห์ปัญหามาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับความผิดจากการขับซึ่รถยนต์เร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดจะแยกพิจารณาปัญหาเป็น 3 ประเด็น ดังนี้

5.1 การกำหนดระดับความผิดและระดับโทษ

เมื่อมีการกระทำความผิดจากการขับซึ่รถยนต์เร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดนั้นโดยปกติแล้วหากพฤติการณ์แห่งคดีปรากฏว่าการกระทำผิดยังไม่เป็นผลอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย หรือทรัพย์สินของบุคคลอื่นมักจะถือว่าการกระทำผิดไม่ร้ายแรง แต่อย่างไรก็ตาม หากเป็นการขับซึ่รถยนต์เร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดในบริเวณเขตชุมชน โรงเรียน โรงพยาบาล หรือสถานที่ที่เป็นจุดเสี่ยงที่จะเกิดความเสียหายได้ง่าย หรือเป็นผู้ที่กระทำความผิดซ้ำแล้วซ้ำอีกก็สมควรที่จะได้รับโทษในสถานหนัก เพื่อให้

เกิดความเข็ดหลาบ แต่อย่างไรก็ตามในปัจจุบันกฎหมายมิได้กำหนดไว้ว่าการขับชั้รถยนต์เร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดในบริเวณใด ที่อาจก่อให้เกิดความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย หรือทรัพย์สินของบุคคลอื่น นอกจากนี้ยังมีได้มีการกำหนดระดับโทษสำหรับกรณีเป็นผู้ที่กระทำความผิดซ้ำไว้อีกด้วย ทั้งนี้เนื่องจากการกำหนดระดับชั้นโทษมีความสำคัญ เพราะมีนัยสำคัญอยู่ประการหนึ่งคือ จะช่วยแสดงถึงระดับความรุนแรงของอาชญากรรมที่รัฐและสังคมให้ความสำคัญ เมื่อประเทศไทยให้ความสำคัญกับการไม่ขับรถเร็ว การลงโทษในสถานหนักจะสะท้อนให้เห็นถึงระบบยุติธรรมที่ให้ความสำคัญกับการป้องปรามการขับชั้รถยนต์เร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด ทั้งนี้เพื่อความปลอดภัยในชีวิต ร่างกาย หรือทรัพย์สินของประชาชนที่อาจจะได้รับผลกระทบจากการกระทำผิดดังกล่าวอีกด้วย

การกำหนดระดับชั้นโทษมีนัยสำคัญอีกประการหนึ่งคือ ช่วยสะท้อนถึงระดับความรุนแรงของอาชญากรรมที่รัฐและสังคมให้ความสำคัญ อาชญากรรมที่รุนแรงมากที่สุดต้องถูกลงโทษในชั้นสูงสุด อาชญากรรมที่รุนแรงในระดับใกล้เคียงกันหรือระดับเดียวกัน ควรที่จะได้รับโทษในระดับเดียวกันหรือใกล้เคียงกัน

5.2 ความหลากหลายของโทษที่ใช้ในปัจจุบัน

การลงโทษผู้กระทำความผิดฐานขับรถเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดในปัจจุบัน จะคำนึงถึงวัตถุประสงค์ในการลงโทษเพื่อข่มขู่ยับยั้งเพื่อไม่ให้ผู้ทำผิดกลับไปกระทำความผิดซ้ำอีกและในขณะเดียวกันก็เพื่อไม่ให้ผู้อื่นเอาเป็นเยี่ยงอย่าง ดังนั้นเพื่อให้วัตถุประสงค์ในการลงโทษบรรลุผลจึงควรเพิ่มความหลากหลายในการลงโทษ โดยควรให้โทษหรือทางเลือกในการกำหนดโทษในทางอาญามีความหลากหลายมากกว่าเดิมเพื่อให้เกิดประสิทธิภาพมากที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้

5.2.1 มาตรการพักใช้ใบอนุญาตขับชั้และเพิกถอนใบอนุญาตขับชั้

ในประเทศไทยยังไม่มีการใช้มาตรการพักใช้ใบอนุญาตขับชั้และเพิกถอนใบอนุญาตขับชั้ ดังเช่นความผิดฐานเมาแล้วขับที่กำหนดให้ศาลมีอำนาจสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับชั้ได้หากเห็นว่าถ้าหากให้ผู้นั้นขับรถยนต์ต่อไปอาจก่อให้เกิดความอันตรายต่อร่างกายหรือทรัพย์สินของบุคคลอื่นได้ ซึ่งหากศาลเห็นว่าในกรณีการกระทำผิดที่ยังอยู่ในวิสัยที่จะทำการแก้ไขฟื้นฟูได้ ศาลอาจมีคำสั่งเพียงเป็นการพักใช้ใบอนุญาตขับชั้เท่านั้น แต่ถ้าหากความปรากฏในภายหลังต่อศาลว่าผู้กระทำความผิดไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่ศาลกำหนดขึ้น ศาลมีอำนาจสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับชั้ของผู้นั้นได้ โดยวัตถุประสงค์หนึ่งของการลงโทษนั้นก็เพื่อที่จะแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำความผิด นักจิตวิทยาและนักอาชญาวิทยาเชื่อว่าบุคลิกภาพเป็นคุณสมบัติเฉพาะบุคคล การประกอบอาชญากรรมขึ้นอยู่กับบุคลิกภาพและสิ่งแวดล้อมทางสังคมของแต่ละบุคคล ดังนั้นการกำหนดวิธีการลงโทษผู้กระทำความผิดต้องจัดทำให้สอดคล้องกับแต่ละบุคคล เช่น ในประเทศฝรั่งเศส เมื่อผู้กระทำความผิดถูกพักใบอนุญาตขับชั้เนื่องจากได้คะแนนสะสมโทษครบตามที่กำหนด ผู้กระทำความผิดสามารถเข้าร่วมหลักสูตรอบรมความปลอดภัยทางถนนเพื่อรับคะแนนกลับคืนได้ เป็นต้น แต่ประเทศไทยยังคงมีแต่เพียงมาตรการลงโทษที่เป็นปฐมเหตุของการลงโทษเท่านั้น เป็นเพียงการยับยั้งมิให้ก่ออาชญากรรมเพียงชั่วระยะเวลาหนึ่งเท่านั้น

จากเหตุผลดังกล่าว ผู้วิจัยเห็นว่า ควรมีการนำมาตรการพักใช้ใบอนุญาตขับชั้และเพิกถอนใบอนุญาตขับชั้มาบังคับใช้ในประเทศไทย โดยนำระบบมาตรการบันทึกคะแนนใบอนุญาตขับชั้มาใช้เป็นเครื่องมือในการลงโทษโดยมาตรการดังกล่าว

5.2.2 มาตรการบันทึกคะแนนใบอนุญาตขับขี่

การบันทึกคะแนนโดยวิธีดังกล่าว สามารถทำให้ทราบข้อมูลประวัติการกระทำผิดกฎจราจรของผู้กระทำผิด ได้ทันทีที่มีการกระทำความผิด โดยทราบข้อมูลว่าผู้กระทำความผิดเคยกระทำความผิดกฎจราจรมาก่อนหรือไม่ ซึ่งยังไม่มีมีการนำระบบดังกล่าวมาใช้ในประเทศไทยแต่อย่างใด ยังคงอยู่ระหว่างการศึกษาในการนำมาใช้ ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ประกอบกับปัญหาในเรื่องงบประมาณที่จะนำมาดำเนินการดังกล่าว เนื่องจาก ระบบบันทึกคะแนนจำเป็นต้องมีศูนย์คอมพิวเตอร์สำหรับเก็บข้อมูลในทุกจังหวัดโดยสามารถออนไลน์ ติดต่อกันได้ทั่วประเทศ งบประมาณที่จะต้องนำมาดำเนินการในส่วนนี้จึงต้องใช้เป็นจำนวนมาก

ข้อดีของการนำการบันทึกคะแนนมาใช้แก่ผู้กระทำความผิดคือทำให้ทราบว่าผู้กระทำความผิดเคยกระทำความผิดกฎจราจรมาก่อนหรือไม่ ซึ่งหากเคยกระทำความผิดมาก่อนแล้วก็สามารถนำตัวมาลงโทษได้ทันทีที่และยังเป็นการช่วยยับยั้งป้องกันการกระทำความผิดที่มีลักษณะติดนิสัย เพราะถ้าหากมีการกระทำความผิดเกินกว่า 1 ครั้ง บัตรบันทึกคะแนนจะระงับไว้อย่างชัดเจน และการบันทึกคะแนนดังกล่าวจะเป็นผลดีในการนำมาปรับใช้ลงโทษแก่ผู้กระทำความผิด โดยช่วยให้เจ้าพนักงานหรือศาลลงโทษได้อย่างถูกต้องเหมาะสม

5.2.3 มาตรการปรับ

โดยผู้วิจัยได้ทำการวิเคราะห์เปรียบเทียบการแปลงค่าปรับฐานขับรถเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดของประเทศฝรั่งเศสโดยใช้การแปลงโดยการเทียบอัตราส่วนของอัตราค่าปรับกับค่าแรงขั้นต่ำของประเทศฝรั่งเศสเฉลี่ยที่ 2585.52 บาทต่อวัน⁸ เทียบกับอัตราค่าแรงขั้นต่ำเฉลี่ยของประเทศไทยที่ 318 บาทต่อวัน จะได้อัตราส่วนอยู่ที่ 8.13 เท่า แล้วนำอัตราส่วนดังกล่าวแปลงค่าปรับของประเทศฝรั่งเศสมาเป็นค่าปรับที่ควรจะเป็นของประเทศไทย อีกทั้งยังนำอัตราส่วนการขึ้นของค่าปรับในพื้นที่เขตชุมชนที่จะมากกว่าเขตอื่น ๆ เป็นสองเท่าของมลรัฐนิวยอร์ก ประเทศสหรัฐอเมริกา มาปรับใช้กับการขึ้นค่าปรับของไทยในบริเวณที่กฎหมายกำหนดให้ใช้ความเร็วไม่เกิน 50 กม./ชม. ซึ่งถือว่าเป็นพื้นที่ที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูง ดังนี้

ตารางที่ 3 ตารางแสดงค่าปรับฐานขับรถเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดของประเทศไทยโดยแปลงมาจากอัตราค่าปรับของประเทศฝรั่งเศสและประเทศอังกฤษ

เขตจำกัดความเร็ว สูงสุด	ความเร็วที่เกินจากอัตราที่กฎหมายกำหนด (กม./ชม.)					
	0-19	20-29	30-39	40-49	50 ขึ้นไป	50 ขึ้นไป (ผิดครั้งที่ 2)
ไม่เกิน 50 กม./ชม.						
ปรับ	600 บาท*	1,000 บาท	1,650 บาท	2,750 บาท	สูงสุด 7,000 บาท	สูงสุด 17,000 บาท
คะแนนโทษ	1 คะแนน	2 คะแนน	3 คะแนน	4 คะแนน	6 คะแนน	6 คะแนน

⁸SMIC, France's minimum wage, สืบค้นเมื่อวันที่ 8 ธันวาคม 2561 จาก https://www.expatica.com/fr/employment/french-minimum-wage-and-average-salary-in-france_982310.html

พักใบอนุญาต	-	-	สูงสุด 3 ปี	สูงสุด 3 ปี	สูงสุด 3 ปี	สูงสุด 3 ปี
จำคุก	-	-	-	-	-	สูงสุด 3 เดือน
ไม่เกิน 80 กม./ชม.						
ค่าปรับประเทศฝรั่งเศส	68 ยูโร	135 ยูโร	**	**	1,500 ยูโร	3,750 ยูโร
ปรับ	300 บาท	600 บาท	1,000 บาท	1,650 บาท	สูงสุด 7,000 บาท	สูงสุด 17,000 บาท
คะแนนโทษ	1 คะแนน	2 คะแนน	3 คะแนน	4 คะแนน	6 คะแนน	6 คะแนน
พักใบอนุญาต	-	-	สูงสุด 3 ปี	สูงสุด 3 ปี	สูงสุด 3 ปี	สูงสุด 3 ปี
จำคุก	-	-	-	-	-	สูงสุด 3 เดือน
ไม่เกิน 90 กม./ชม.						
ปรับ	300 บาท	600 บาท	1,000 บาท	1,650 บาท	สูงสุด 7,000 บาท	สูงสุด 17,000 บาท
คะแนนโทษ	1 คะแนน	2 คะแนน	3 คะแนน	4 คะแนน	6 คะแนน	6 คะแนน
พักใบอนุญาต	-	-	สูงสุด 3 ปี	สูงสุด 3 ปี	สูงสุด 3 ปี	สูงสุด 3 ปี
จำคุก	-	-	-	-	-	สูงสุด 3 เดือน

หมายเหตุ * อัตราส่วนการขึ้นของค่าปรับในพื้นที่เขตชุมชน (ไม่เกิน 50 กม./ชม.) เป็นสองเท่าของนอกเขตตามแบบของมลรัฐนิวเจอร์ซีย์ ประเทศสหรัฐอเมริกา

** ไม่นำค่าปรับประเทศฝรั่งเศสมาใช้กับประเทศไทย ใช้วิธีการขึ้นแบบอัตราส่วน

5.2.4 มาตรการจำคุก

ถึงแม้ว่าโดยสภาพการขับซึ่รถยนต์เร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดโดยลำพังจะไม่ใช่ความผิดที่ร้ายแรงถึงขั้นที่ต้องนำโทษจำคุกมาบังคับใช้ โดยการขับซึ่รถยนต์เร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดเป็นการกระทำโดยประมาท แต่หากเป็นการรู้ตัวว่าการกระทำของตนเป็นการเสี่ยงที่จะก่อให้เกิดอันตรายไม่ว่าจะเป็นการรู้ตัวในทางอ้อมคือ การเสี่ยงโดยรู้ตัวถึงอันตรายและเป็นการเสี่ยงโดยไม่มีเหตุผลอันสมควร หรือการรู้ตัวหรือในทางภาวะวิสัย ซึ่งหมายถึงการเสี่ยงโดยไม่มีเหตุผลอันสมควรไม่ว่าผู้กระทำจะรู้ตัวหรือไม่รู้ถึงอันตรายนั้นก็ตาม จึงจัดเป็นความประมาทโดยจงใจ (Recklessness) เช่น ฝ่าฝืนด้วยความเร็วที่มากเกินไปมาก หรือขับซึ่ด้วยความเร็วมากในสถานที่ชุมชน หรือโรงเรียน เป็นต้น จึงเป็นระดับของความประมาทที่สมควรถูกลงโทษ ซึ่งหมายถึงการขาดความระมัดระวังอย่างมาก ทั้งนี้เนื่องจากความประมาทโดยจงใจเกี่ยวข้องกับการเสี่ยงภัยต่ออันตรายโดยรู้ตัวและโดยไม่มีเหตุผลอันสมควรในบางครั้ง อาจกล่าวได้ว่าความประมาทโดยจงใจเป็นการลองเสี่ยงโชคโดยเจตนาของผู้กระทำ เป็นเรื่องของสภาพจิตของผู้กระทำนั้น ผู้กระทำโดยประมาทโดยจงใจแม้ว่ามีสภาพจิตใจที่กระทำผิดน้อยกว่ากระทำโดยเจตนาก็ตามแต่ก็ถือว่ามีเจตนาเลวร้ายกว่าความประมาทธรรมดา เพราะความประมาทโดยจงใจแตกต่างจากความประมาทธรรมดาตรงที่ว่าความประมาทโดยจงใจนั้นผู้กระทำจะรู้ตัวว่าเป็นการเสี่ยงต่อการเกิดอันตรายขึ้น

5.3 วิเคราะห์เปรียบเทียบมาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับความผิดจากการขับรถเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดของประเทศไทยกับต่างประเทศ

จากการศึกษาเปรียบเทียบกฎหมายและบทลงโทษ เรื่องขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดของไทยกับต่างประเทศพบว่าเมื่อเปรียบเทียบมาตรการและบทลงโทษในต่างประเทศแล้ว

มาตรการการบังคับใช้กฎหมายของไทยมีบทลงโทษที่น้อยมากหากเทียบกับความสูญเสียที่เกิดขึ้นต่อชีวิต และทรัพย์สินของผู้ประสบอุบัติเหตุในแต่ละครั้ง นอกจากนี้ยังไม่มี การแบ่งระดับความร้ายแรงของการ กระทบความผิดตามสถานที่ที่ทำความผิดหรือตามอัตราเร็วที่มากน้อยแตกต่างกัน ซึ่งระดับความเร็วและ สถานที่ที่ที่แตกต่างกันจะส่งผลกระทบต่อโอกาสในการเกิดอุบัติเหตุมากขึ้นนั่นเอง ซึ่งจากการศึกษาทั้งใน ประเทศ สหรัฐอเมริกา อังกฤษ และฝรั่งเศส มีการแบ่งอัตราโทษสำหรับความเร็วและสถานที่ที่แตกต่างกัน ไปตามระดับของความรุนแรง และยังมีการนำโทษอื่น ๆ มาใช้ ซึ่งในการกระทบความผิดในประเทศไทยไม่ มีการแบ่งอัตราโทษสำหรับความเร็วและสถานที่ที่แตกต่างกันไปตามระดับของความรุนแรง และยังไม่มี การนำโทษอื่น ๆ มาใช้นอกจากโทษปรับเพียงสถานเดียว

6. ข้อเสนอแนะ

1) เดิมโทษที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 สำหรับความผิดฐานขับ รถเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด ตามมาตรา 152 มีเพียง “โทษปรับไม่เกิน 1,000 บาท” เท่านั้น อีกทั้งยังเป็นโทษที่บัญญัติรวมสำหรับหลายฐานความผิดเอาไว้ด้วยกัน จึงควรเพิ่มบทบัญญัติในการกำหนด โทษแยกเป็นมาตราเฉพาะสำหรับฐานความผิดการขับที่รถยนต์เร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด โดย บัญญัติเพิ่มมาตรการลงโทษอื่น ๆ นอกจากการปรับ เพื่อให้เกิดความเหมาะสมกับระดับความรุนแรงของ การกระทำผิด ดังนี้

“มาตรา... ผู้ใดฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามมาตรา 67 ระวังโทษปรับ ตัดคะแนน พักใบอนุญาตขับขี่ หรือจำคุก ตามที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง”

2) บัญญัติโทษในกฎกระทรวงให้มีความชัดเจนสำหรับความผิดฐานขับรถเร็วเกินอัตราที่ กฎหมายกำหนด ดังนี้

ตารางที่ 4 ตารางแสดงบทบัญญัติโทษสำหรับความผิดฐานขับรถเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด ในกฎกระทรวง

เขตจำกัดความเร็ว สูงสุด	ความเร็วที่เกินจากอัตราที่กฎหมายกำหนด (กม./ชม.)					
	0-19	20-29	30-39	40-49	50 ขึ้นไป	50 ขึ้นไป (ผิดครั้งที่ 2)
ไม่เกิน 50 กม./ชม.						
ปรับ	600 บาท	1,000 บาท	1,650 บาท	2,750 บาท	สูงสุด 7,000 บาท	สูงสุด 17,000 บาท
คะแนนโทษ	1 คะแนน	2 คะแนน	3 คะแนน	4 คะแนน	6 คะแนน	6 คะแนน
พักใบอนุญาต	-	-	สูงสุด 3 ปี	สูงสุด 3 ปี	สูงสุด 3 ปี	สูงสุด 3 ปี
จำคุก	-	-	-	-	-	สูงสุด 3 เดือน
ไม่เกิน 80 กม./ชม.						
ปรับ	300 บาท	600 บาท	1,000 บาท	1,650 บาท	สูงสุด 7,000 บาท	สูงสุด 17,000 บาท
คะแนนโทษ	1 คะแนน	2 คะแนน	3 คะแนน	4 คะแนน	6 คะแนน	6 คะแนน
พักใบอนุญาต	-	-	สูงสุด 3 ปี	สูงสุด 3 ปี	สูงสุด 3 ปี	สูงสุด 3 ปี
จำคุก	-	-	-	-	-	สูงสุด 3 เดือน
ไม่เกิน 90 กม./ชม.						
ปรับ	300 บาท	600 บาท	1,000 บาท	1,650 บาท	สูงสุด 7,000 บาท	สูงสุด 17,000 บาท

คะแนนโทษ	1 คะแนน	2 คะแนน	3 คะแนน	4 คะแนน	6 คะแนน	6 คะแนน
พักใบอนุญาต	-	-	สูงสุด 3 ปี	สูงสุด 3 ปี	สูงสุด 3 ปี	สูงสุด 3 ปี
จำคุก	-	-	-	-	-	สูงสุด 3 เดือน

3) ผู้วิจัยเห็นควรนำระบบคะแนนมาใช้ เนื่องจากการลงโทษโดยการบันทึกคะแนนใบอนุญาตขับขี่ยังไม่มีให้นำมาใช้บังคับอย่างจริงจังในประเทศไทย โดยวิธีดังกล่าว สามารถทำให้ทราบข้อมูลประวัติการกระทำผิดกฎจราจรของผู้กระทำผิดได้ทันทีที่มีการกระทำความผิด โดยทราบข้อมูลว่าผู้กระทำความผิดเคยกระทำผิดกฎจราจรมาก่อนหรือไม่ ทำให้สามารถลงโทษผู้กระทำความผิดได้อย่างเหมาะสม โดยขอเสนอในส่วนของการใช้ระบบคะแนนสำหรับความผิดทั้งระบบของกฎหมายจราจร โดยคะแนนจะเริ่มด้วย 12 คะแนน เมื่อคะแนนลดไปถึง 0 คะแนน จะถูกระงับใบอนุญาตขับขี่เป็นเวลา 6 เดือน หากถูกตัดคะแนนจนลดไปถึง 0 คะแนน ซ้ำสองครั้งในรอบ 5 ปี ใบอนุญาตจะถูกถอนออกไป 1 ปี

4) ควรนำโทษที่หลากหลายมาใช้โดยเปิดช่องให้ศาลใช้ดุลพินิจในการลงโทษให้เหมาะสมเป็นรายบุคคล โดยเพิ่มบทกำหนดโทษในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ให้ศาลสามารถใช้ดุลพินิจในการสั่งมาตรการลงโทษเสริมอื่นๆ ได้ตามที่ศาลเห็นสมควร เช่น การทำงานบริการสังคม การให้เข้ารับการอบรม เป็นต้น

บรรณานุกรม

ภาษาไทย

นัชรินทร์ ชูหิรัญญ์วัฒน์. “ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ภายในเขตเทศบาลนครนครราชสีมา.” โครงการงานการบริหารการก่อสร้างและเทคโนโลยี มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี, 2555.

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 67 และ มาตรา 152

วิชุดา เสถียรนาม. “การศึกษาและพัฒนาชุดความรู้ด้านวิศวกรรมจราจรเพื่อความปลอดภัยทางถนนในชุมชนชนบท ระยะที่ 1.” มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ (มสช.), 2556

ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุ เพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน. “สถิติและข้อมูลการเกิดเหตุจากผู้ประสบภัยที่เกิดเหตุจากรถทั่วประเทศ.” <http://www.thairsc.com>, 10 ตุลาคม 2560.

สุทธิชัย คำพานิช. “มาตรการในการลงโทษความผิดฐานขับขี่ยานพาหนะตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก.” วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต, 2557.

ภาษาต่างประเทศ

SMIC. France’s minimum wage, 8 ธันวาคม 2561,

https://www.expatica.com/fr/employment/french-minimum-wage-and-average-salary-in-france_982310.html

Sue Titus Reid. Crime and Criminology. Dryden Press,1976