

บทที่ 5

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

5.1 บทสรุป

ปัจจุบันปัญหาการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนน การฝ่าฝืนพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งก่อให้เกิดการสูญเสียชีวิต ร่างกาย ทรัพย์สิน ซึ่งจากบันทึกข้อมูลโดยศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุ เพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน พบว่าอัตราการเสียชีวิตและการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุในแต่ละปีนั้นมีจำนวนมาก โดยเฉพาะในทุกช่วงเทศกาลสำคัญต่าง ๆ ที่ประชาชนจะใช้รถใช้ถนนในการเดินทางทำให้เกิดความเสียหายแก่ชีวิต ทรัพย์สินเป็นจำนวนมากไม่น้อย และมีข้อมูลจากศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน กรณีคนไทยก่ออุบัติเหตุทางถนนสูงสุดในเอเชีย ถือเป็นอันดับ 2 ของโลก รองจากลิเบีย จากที่มีการเทียบกับสัดส่วนต่อประชากรในปี พ.ศ. 2563 มีคนเสียชีวิต 36.2 คน ต่อประชากรแสนคน ซึ่งในยุโรปมีอัตราอุบัติเหตุต่ำกว่าประเทศที่มีประชากรพอ ๆ กับไทย เช่น ฝรั่งเศส อังกฤษ มีอุบัติเหตุและการเสียชีวิตต่ำกว่าไทยมาก ซึ่งสถิติจะพุ่งสูงมากในช่วงเทศกาลปีใหม่ สงกรานต์ เนื่องจากคนเดินทางระหว่างจังหวัดกรุงเทพมหานคร และต่างจังหวัดเป็นจำนวนมาก เรียกว่า 7 วันอันตราย ซึ่งสาเหตุส่วนใหญ่มาจากการขับซัดด้วยความเร็ว ขาดความระมัดระวัง เรื่องความมีนเมา และความง่วง ความเหนื่อยของผู้ขับรถ แม้จะมีพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม มาบังคับใช้แก่ผู้ที่กระทำความผิดเพื่อให้ได้รับโทษที่สูงขึ้นนั้น เช่น กรณีการขับซัดขณะเมาสุรา ก็ไม่ได้ทำให้เกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถบนถนนลดลงแต่อย่างใด

จากที่ได้กล่าวมาข้างต้น แสดงให้เห็นว่าการบังคับโทษตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มีวัตถุประสงค์เพื่อลงโทษโดยตรงกับบุคคลที่กระทำความผิดเป็นการป้องปรามมิให้มีการกระทำความผิดซ้ำอีก ซึ่งโทษที่จะลงแก่ผู้กระทำความผิดนั้น ส่วนมากจะเป็นโทษปรับโดยมีข้อดีในแง่ต้นทุนการบริหารจัดการที่ต่ำกว่าโทษจำคุก คุมประพฤติ และกักบริเวณ นอกจากนี้ สังคมยังไม่ต้องสูญเสียทรัพยากรมนุษย์จากโทษจำคุก และผู้กระทำความผิดไม่เกิดตราบาป ดังนั้นการใช้โทษปรับแทนโทษจำคุกในกรณีที่มีได้เป็นความผิดออกจากรั้ว จึงเป็นทางเลือกที่สำคัญทางหนึ่งในการปฏิรูปกระบวนการยุติธรรมทางอาญาของไทย แต่ในปัจจุบันพบว่าโทษปรับในประเทศไทยยังไม่มี

มาตรฐานที่ชัดเจน นอกจากนี้ จำนวนเงินที่ระบุไว้ตายตัวในกฎหมายฉบับต่าง ๆ ยังไม่สอดคล้องกับเศรษฐกิจ และเงินเฟ้อ ซึ่งทำให้ผลการป้องปรามการกระทำผิดลดลงตามลำดับเวลา

อย่างไรก็ตามแม้ว่าภาครัฐจะมีมาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการบังคับโทษค่าปรับของประเทศไทยนั้น ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 กรณีขับรถยนต์เกินอัตราเร็วที่กฎหมายกำหนด มีการกำหนดเกี่ยวกับความเร็วของรถสำหรับผู้ขับขี่และบทลงโทษตามมาตรา 67 ประกอบมาตรา 152 กำหนดให้ผู้ขับขี่ต้องขับรถด้วยอัตราความเร็วตามที่กำหนดในกฎกระทรวง หรือตามเครื่องหมายจราจรที่ติดไว้ในทาง หากฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามถูกปรับไม่เกิน 4,000 บาท และกฎกระทรวงกำหนดอัตราความเร็วสำหรับการขับรถในทางเดินรถ พ.ศ. 2564 ได้กำหนดอัตราความเร็วไว้ในกรณีต่าง ๆ รวมไปถึงกรณีเมาแล้วขับการกระทำความผิดในข้อหาเมาแล้วขับครั้งแรก จำคุกไม่เกิน 1 ปี มีโทษปรับตั้งแต่ 5,000-20,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้กระทำความผิดนั้น มีกำหนดไม่น้อยกว่า 6 เดือน หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และที่แก้ไขเพิ่มเติม มาตรา 160 ตรี และมีมาตรการบังคับสำหรับการกระทำผิดครั้งต่อไปตามลำดับ อีกทั้งกรณีที่ไม่ว่าแอลกอฮอล์ในทางกฎหมายจะถือว่าเมาแล้วขับ ต้องระวางโทษ จำคุกไม่เกิน 1 ปี หรือปรับตั้งแต่ 5,000-20,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และถูกให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ไม่น้อยกว่า 6 เดือน หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับรถ สำหรับโทษของการเมาแล้วขับ ไม่ว่าจะเป็กรณีเป่าแอลกอฮอล์แล้วเกินกำหนดหรือเกิดอุบัติเหตุจนทำให้ผู้อื่นบาดเจ็บหรือเสียชีวิต ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และที่แก้ไขเพิ่มเติม มาตรา 160 ตรี กำหนดให้ผู้ขับขี่ที่ขับรถในขณะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น เช่น เมาแล้วขับ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 1 ปี หรือปรับตั้งแต่ 5,000-20,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้น มีกำหนด ไม่น้อยกว่า 6 เดือน หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ และต้องมีโทษสำหรับความรุนแรงที่เกิดขึ้น ซึ่งหากมีการเปลี่ยนแปลงโทษปรับ และมีมาตรการที่มีประสิทธิภาพนำมาปรับใช้ให้มากยิ่งขึ้นก็จะช่วยลดปัญหาอุบัติเหตุ ช่วยให้ประชาชนปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัดทำให้การบังคับใช้กฎหมายมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

ดังนั้น เพื่อให้การบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ จึงควรมีการบังคับใช้กฎหมายในเรื่องเกี่ยวกับโทษปรับ การลงโทษปรับแก่ผู้กระทำความผิดที่สมควรได้รับ เนื่องจากโทษปรับในประเทศไทยยังไม่มีมาตรฐานที่ชัดเจน นอกจากนี้ จำนวนเงินที่ระบุไว้ตายตัวไม่สอดคล้องกับสถานะเศรษฐกิจ และเงินเฟ้อ ซึ่งทำให้ผลการป้องปรามการกระทำผิดลดลงตามลำดับเวลา จึงเห็นควรให้มีการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 พร้อมทั้งมีมาตรการบังคับแก่ผู้กระทำความผิดอย่างเป็นรูปธรรม และเป็นที่ยอมรับในระดับสากล ซึ่งจะกล่าวต่อไปในข้อเสนอแนะ

5.2 ข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาปัญหาเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายจราจรทางบก กรณีโทษปรับทางอาญา ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ปัญหาเกี่ยวกับมาตรการทางกฎหมาย การบังคับโทษปรับทางอาญา และปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับการรับผิดชอบทางอาญาในการกระทำความผิดกฎหมายจราจร ผู้วิจัยขอเสนอแนวทางในการแก้ไขปัญหาดังนี้

1) ปัญหาโทษปรับทางอาญาไม่สอดคล้องกับสภาพการณ์ปัจจุบัน

การบังคับโทษตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 โดยส่วนมากจะเป็นโทษปรับแต่ในปัจจุบันพบว่าโทษปรับทางอาญาในประเทศไทยยังไม่มีมาตรฐานที่ชัดเจน นอกจากนี้จำนวนเงินที่ระบุไว้ตายตัวในกฎหมายฉบับต่าง ๆ ยังไม่สอดคล้องกับเศรษฐกิจ และเงินเฟ้อ ซึ่งทำให้ผลการป้องปรามการกระทำผิดลดลงตามลำดับเวลา การกำหนดโทษปรับโดยมิได้คำนึงถึงเงินเพื่อทำให้โทษปรับที่แท้จริงเมื่อปรับด้วยเงินเพื่อที่มีค่าลดลงเมื่อเวลาผ่านไป ด้วยเหตุผลดังกล่าวจึงทำให้การป้องปรามการกระทำผิดลดลงไปด้วยนั่นเอง และปัจจุบันพบว่าโทษปรับในประเทศไทยไม่ได้คำนึงถึงความสามารถในการชำระค่าปรับของผู้กระทำความผิด จำนวนเงินที่ศาลมีคำสั่งปรับสำหรับการกระทำผิดอย่างเดียวกันมีจำนวนเท่ากัน แต่หากพิจารณาเปรียบเทียบถึงผลของการปรับระหว่างผู้ที่มีฐานะทางเศรษฐกิจดีกับผู้ที่มีฐานะยากจนแล้ว จะเห็นว่าผู้ที่มีฐานะยากจนจะได้รับผลกระทบมากกว่า ซึ่งไม่ต่างจากการถูกลงโทษที่รุนแรงกว่า ดังนั้นระบบการกำหนดโทษปรับไว้ตามลักษณะของฐานความผิด อาจทำให้เกิดความไม่เป็นธรรมระหว่างผู้กระทำความผิดที่มีฐานะทางเศรษฐกิจที่แตกต่างกัน นอกจากนี้ในกรณีที่จำเลยไม่มีเงินมาชำระค่าปรับ ศาลจะใช้มาตรการกักขังแทนค่าปรับ ซึ่งเป็นการซ้ำเติมเพิ่มโทษทางอ้อมแก่ผู้กระทำความผิด การที่ตุลาการพิพากษาลงโทษเพียงโทษปรับ ทำให้เกิดปัญหาความไม่เป็นธรรมในระบบยุติธรรม หากจำเลยเป็นผู้ยากจนที่ไม่มีเงินชำระค่าปรับไม่มีทางเลือกอื่น นอกจากการถูกกักขังแทนค่าปรับซึ่งเป็นการได้รับโทษที่รุนแรงกว่าโทษปรับในเชิงเปรียบเทียบ

ดังนั้นผู้วิจัยเห็นควรแก้ไขเพิ่มเติม ดังนี้

ประเทศไทยควรมีมาตรการทางกฎหมายของต่างประเทศมาบังคับใช้ คือ การนำระบบโทษปรับตามรายได้ day-fine เพื่อให้การลงโทษปรับสอดคล้องกับสภาพการณ์ปัจจุบัน สอดคล้องกับเศรษฐกิจ รายได้ของผู้กระทำความผิด และเงินเฟ้อภายในประเทศ เช่นเดียวกับสหรัฐอเมริกา รัฐนิวยอร์ก มีมาตรการในการตัดสินลงโทษผู้กระทำความผิด ตามสมควรกับความร้ายแรงที่ได้กระทำความผิดนั้น โดยจะกำหนดระดับความรุนแรงของความคิดในรูปแบบของหน่วยวัด หรือเกณฑ์มาตรฐานเชิงตัวเลขประกอบกับพิจารณารายได้ต่อวันของผู้กระทำความผิดแต่ละบุคคลไปด้วย

ซึ่งการนำแนวความคิดการลงโทษปรับในระบบโทษปรับตามรายได้ day-fine มาใช้เป็นบทลงโทษ ผู้กระทำความผิดให้มีความยืดหยุ่น โดยไม่ทำให้ครอบครัวของผู้กระทำความผิดเดือดร้อน ซึ่งในการนำโทษปรับมาใช้ในคดีความผิดเล็กน้อยแทนการลงโทษจำคุกระยะสั้นได้

มาตรการทางกฎหมายของสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี ซึ่งมีมาตรการลงโทษปรับในระบบโทษปรับตามรายได้ day-fine มาใช้เป็นบทลงโทษผู้กระทำความผิด เช่นเดียวกัน

และในสาธารณรัฐฟินแลนด์ บัญญัติให้ศาลพิจารณากำหนดโทษปรับระบบโทษปรับตามรายได้ day-fine จากข้อมูลเบื้องต้นที่ปรากฏอยู่ในการพิจารณา เมื่อมีคำสั่งให้ทำขึ้น อีกทั้งกำหนดให้พนักงานอัยการต้องกำหนดค่าปรับ จากข้อมูลเบื้องต้นที่ปรากฏในขณะที่ศาลจะมีคำสั่งลงโทษทางอาญาด้วยเช่นกัน

2) ปัญหาเกี่ยวกับการใช้ดุลพินิจทางกฎหมายของเจ้าพนักงานจราจร

มาตรการที่ใช้ลงโทษแก่ผู้กระทำความผิดส่วนมากจะลงโทษด้วยโทษปรับ แต่ในปัจจุบันพบว่าโทษปรับในประเทศไทยยังไม่มีมาตรฐานที่ชัดเจน นอกจากนี้ จำนวนเงินที่ระบุไว้ตายตัวในกฎหมายยังไม่สอดคล้องกับเศรษฐกิจ เงินเพื่อ ซึ่งทำให้ผลการป้องปรามการกระทำผิดลดลงตามลำดับเวลา กฎหมายที่กำหนดบทลงโทษก่อให้เกิดความลักลั่นระหว่างกฎหมายที่ออกต่างเวลา ทั้งนี้มาตรการการลงโทษปรับแก่ผู้กระทำความผิดนั้น เป็นดุลพินิจของเจ้าพนักงานจราจร ซึ่งส่งผลให้จำนวนค่าปรับแตกต่างกันระหว่างการกระทำผิดฐานเดียวกัน

จากการศึกษามาตรการทางกฎหมายในต่างประเทศในระบบ Common Law พบว่า สหรัฐอเมริกา รัฐนิวยอร์ก มีมาตรการลงโทษผู้กระทำความผิดที่สมควรได้รับ โดยจะกำหนดระดับความรุนแรงของความคิดในรูปแบบของหน่วยวัด หรือเกณฑ์มาตรฐานเชิงตัวเลขประกอบกับพิจารณารายได้ต่อวันของผู้กระทำความผิดแต่ละบุคคลไปด้วย ซึ่งการนำแนวความคิด การลงโทษปรับระบบโทษปรับตามรายได้ day-fine มาใช้เป็นบทลงโทษผู้กระทำความผิดให้มีความยืดหยุ่น

มาตรการในการลงโทษฐานขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด การขับรถฝ่าฝืนขีดจำกัดความเร็วในนิวยอร์กมีบทลงโทษที่แตกต่างกัน และค่าปรับที่แตกต่างกัน และคะแนนโทษสำหรับการขับรถเร็วหรือแม้แต่การจำคุกในบางกรณี กรณีแรก ฝ่าฝืนน้อยกว่า 10 ไมล์ต่อชั่วโมง สำหรับการจำกัดความเร็ว การดำเนินการปรับอาจกำหนด ตั้งแต่ 90 ถึง 150 ดอลลาร์ ซึ่งอาจถึง 15 วันในการจำคุก และ 3 คะแนนโทษ การขับรถด้วยความเร็ว 10 ถึง 30 ไมล์ต่อชั่วโมงเหนือขีดจำกัดความเร็วทางกฎหมาย ในรัฐนิวยอร์กมีค่าปรับตั้งแต่ 180 ถึง 300 ดอลลาร์ อาจถึง 30 วันในการจำคุก และ 4 ถึง 6 คะแนนโทษ การขับรถเร็วเกินกว่าขีดจำกัดความเร็ว 30 ไมล์ต่อชั่วโมง การดำเนินการปรับอาจกำหนด ตั้งแต่ 360 ดอลลาร์ ถึง 600 ดอลลาร์ และอาจรวมถึงจำคุก 30 วันรวมทั้งคะแนนโทษ

8 คะแนน ในรัฐนิวเจอร์ซีย์จะถือโดยอัตโนมัติว่าเป็นการการขับรถโดยประมาทเมื่อขับเกินกว่า 40 ไมล์ต่อชั่วโมง สำหรับความเร็วที่กำหนด ส่งผลให้เกิดคะแนน 11 คะแนนโทษ

กรณีความผิดมาแล้วซ้ำในสหราชอาณาจักร ตามพระราชบัญญัติความปลอดภัยทางถนน ค.ศ. 1988 (Road Traffic Regulation Act 1988) มาตรา 11 กำหนดระดับแอลกอฮอล์ของผู้ขับขี่และบทลงโทษไว้ กรณีหากมีการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์แล้ว ปรากฏว่ามีระดับแอลกอฮอล์ในเลือดเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด จะต้องถูกลงโทษทั้งทางปกครองและทางอาญา โดยการกำหนดอัตราโทษขึ้นอยู่กับระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดที่วัดได้ โทษปรับคิดเป็นเปอร์เซ็นต์ของรายได้ต่อสัปดาห์ ทั้งยังมีการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ และการบำบัด รวมถึงมีการตัดคะแนน หากผู้กระทำความผิด ถูกตัดคะแนนจนหมดก็อาจถูกยึดใบอนุญาตขับรถ

สำหรับประเทศไทย มีมาตรการทางกฎหมายตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 67 ประกอบมาตรา 152 กำหนดให้ผู้ขับขี่ต้องขับรถด้วยอัตราความเร็วตามที่กำหนดในกฎกระทรวง หรือตามเครื่องหมายจราจรที่ติดไว้ในทาง หากฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามถูกปรับไม่เกิน 4,000 บาท

มาตรา 160 ตรี กำหนดให้ผู้ขับขี่ที่ขับรถในขณะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น ดังนี้

- เมาแล้วขับ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 1 ปี หรือปรับตั้งแต่ 5,000-20,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนด ไม่น้อยกว่า 6 เดือน หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ดังนั้น ผู้วิจัยมีความเห็นว่ากรณีโทษปรับทางอาญา เห็นควรกำหนดโทษ ดังนี้

ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

มาตรา 152 เดิมบัญญัติว่า 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 31/1 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 มาตรา 130 หรือไม่ปฏิบัติตามประกาศที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนด ตามมาตรา 15 วรรคสอง หรือไม่ปฏิบัติตามกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา 77 วรรคสอง หรือ มาตรา 96 วรรคสอง หรือไม่เคลื่อนย้ายรถตามมาตรา 143 (1) ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสี่พันบาท”

มาตรา 160 ตรี เดิมบัญญัติว่า ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 43 (2) ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับตั้งแต่ห้าพันบาทถึงสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหกเดือน หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจ ผู้กระทำได้ระวางโทษจำคุกตั้งแต่หนึ่งปีถึงห้าปี และปรับตั้งแต่สองหมื่นบาทถึงหนึ่งแสนบาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหนึ่งปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส ผู้กระทำได้ระวางโทษจำคุกตั้งแต่สองปีถึงหกปี และปรับตั้งแต่สี่หมื่นบาทถึงหนึ่งแสนสองหมื่นบาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าสองปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ผู้กระทำได้ระวางโทษจำคุกตั้งแต่สามปีถึงสิบปี และปรับตั้งแต่หกหมื่นบาทถึงสองแสนบาท และให้ศาลสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

แก้ไขเป็น 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 31/1 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 มาตรา 130 หรือ ไม่ปฏิบัติตามประกาศที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนดตามมาตรา 15 วรรคสอง หรือ ไม่ปฏิบัติตามกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา 77 วรรคสอง หรือมาตรา 96 วรรคสอง หรือ ไม่เคลื่อนย้ายรถตามมาตรา 143 (1) ต้องระวางโทษปรับตามรายได้ของผู้กระทำความผิด” และมีโทษปรับตามระดับขั้นของความเร็วที่เกินกว่ากฎหมายกำหนดแต่ละอัตรา

แก้ไขเป็น มาตรา 160 ตริ ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 43 (2) ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับตามรายได้ของผู้กระทำความผิด โดยอัตราโทษขึ้นอยู่กับระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดที่วัดได้ หรือทั้งจำทั้งปรับ และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหกเดือน หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจ ผู้กระทำได้ระวางโทษจำคุกตั้งแต่หนึ่งปีถึงห้าปี และปรับตามรายได้ของผู้กระทำความผิดในอัตราที่เพิ่มขึ้นตามความร้ายแรงนั้น โดยอัตราโทษขึ้นอยู่กับระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดที่วัดได้ และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหนึ่งปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส ผู้กระทำได้ระวางโทษจำคุกตั้งแต่สองปีถึงหกปี และปรับตามรายได้ของผู้กระทำความผิดในอัตราที่เพิ่มขึ้นตามความร้ายแรงนั้น โดยอัตราโทษขึ้นอยู่กับระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด

ที่วัดได้ และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าสองปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่สามปีถึงสิบปี และปรับตามรายได้ของผู้กระทำความผิด โดยอัตราโทษขึ้นอยู่กับระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดที่วัดได้ ในอัตราที่เพิ่มขึ้นตามความร้ายแรงนั้น และให้ศาลสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

นอกจากโทษต่าง ๆ ตามความผิดเกี่ยวกับผู้ขับขี่รถที่บริโภคสุราที่มีอยู่ ไทยควรมานำมาตรการเช่นเดียวกับสหรัฐอเมริกา รัฐนิวยอร์ก มาใช้ซึ่งศาลอาจมีคำสั่งเพิ่มโทษอื่น ๆ ได้แก่

ประการแรก คำสั่งให้ติดตั้งอุปกรณ์การเป่าทดสอบปริมาณแอลกอฮอล์ (Ignition Interlock) ในรถยนต์ซึ่งผู้ขับขี่นั้นเป็นเจ้าของหรือผู้ขับขี่ในระหว่างถูกภาคทัณฑ์ หรืออยู่ในเงื่อนไขของการปล่อยตัวจำคุก ไม่น้อยกว่า 6 เดือน แต่ในกรณีความผิดฐานขับขี่รถยนต์อย่างร้ายแรงขณะมีนเมาศาลต้องสั่งอย่างน้อย 12 เดือน

ประการที่สอง ให้ศาลคำสั่งให้จ่ายเงินเพื่อแสดงความรับผิดชอบ (Driver Responsibility Assessment) โดยหลักผู้กระทำความผิดกฎหมายเกี่ยวกับผู้ขับขี่รถที่บริโภคสุราหรือยาทุกฐานความผิดจะต้องจ่ายเงินจำนวน 250 เหรียญสหรัฐต่อปี เป็นเวลา 3 ปี ถ้าผู้ใดฝ่าฝืนไม่จ่าย คณะกรรมการกรรมการขนส่งรัฐนิวยอร์กจะระงับใช้ใบอนุญาตขับขี่หรือสิทธิที่จะขอใบอนุญาตขับขี่ไว้จนกว่าจะชำระครบ

จากมาตรการที่ได้กล่าวมาผู้วิจัยเห็นว่า หากมีการนำมาตรการต่าง ๆ รวมถึงมีการบังคับใช้กฎหมายได้อย่างเคร่งครัดก็จะช่วยลดปัญหาอุบัติเหตุ ลดการสูญเสียได้ดียิ่งขึ้น

3) ปัญหาการบังคับโทษปรับทางอาญาตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

มาตรา 141 ประกอบมาตรา 141/1 ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เกี่ยวกับการไม่ชำระค่าปรับตามใบสั่งของเจ้าพนักงานจราจร หากไม่ปฏิบัติตามจะมีมาตรการไม่อนุญาตให้ต่อทะเบียนยานพาหนะ ซึ่งในขณะนี้ยังไม่สามารถตอบสนองต่อปัญหาของผู้ฝ่าฝืนกฎหมายที่ไม่ยินยอมเสียค่าปรับได้ เพราะว่าการกฎหมายมิได้กำหนดว่าค่าปรับที่เจ้าพนักงานจราจรกำหนดมานั้นเป็นที่สุด จึงทำให้เกิดการไม่เคารพ เกรงกลัวกฎหมายจราจร มีการฝ่าฝืนกฎจราจรขึ้นอยู่บ่อยครั้งเทียบได้จากจำนวนสถิติการเกิดอุบัติเหตุของผู้ประสบภัยทางถนน ดังนั้นจึงเป็นเรื่องสำคัญที่ต้องมีการเตรียมการในลักษณะบูรณาการกันของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายการบังคับโทษทางกฎหมายเป็นไปในทิศทางเดียวกัน เพื่อลดปัญหาความสูญเสียที่จะเกิดขึ้นต่อไป

จากกรณีดังกล่าวผู้วิจัยเห็นว่า ในประเด็นเกี่ยวกับการมาตรา 141 ประกอบมาตรา 141/1 จำเป็นต้องมีมาตรการที่ชัดเจนสามารถบังคับใช้ได้อย่างเคร่งครัด รวมทั้งเป็นที่ยอมรับในระดับสากล

ดังนั้น ผู้วิจัยเห็นว่าควรมีการกำหนดโทษแก่ผู้ที่กระทำการฝ่าฝืนไม่ชำระค่าปรับตามใบสั่งของเจ้าพนักงานจราจร ดังนี้

มาตรา 141/1 เดิมบัญญัติว่า ในกรณีที่ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถซึ่งได้รับใบสั่งไม่ปฏิบัติตามมาตรา 141 ให้เจ้าพนักงานจราจรและนายทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์หรือกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกมีหน้าที่และอำนาจ ดังต่อไปนี้

(1) ให้เจ้าพนักงานจราจรตำแหน่งตั้งแต่สารวัตรขึ้นไปมีหนังสือแจ้งการไม่ปฏิบัติตามใบสั่งและจำนวนค่าปรับที่ค้างชำระให้ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถทราบภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่ครบกำหนดชำระค่าปรับตามที่ระบุในใบสั่ง และให้ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถทำการชำระค่าปรับที่ค้างชำระด้วยวิธีการอย่างใดอย่างหนึ่ง ตามมาตรา 141 ภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่ได้รับแจ้ง

การแจ้งตามวรรคหนึ่ง ให้ทำเป็นหนังสือส่งทางไปรษณีย์ลงทะเบียนตอบรับให้ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถ แล้วแต่กรณี ณ ภูมิลำเนาของผู้นั้น ทั้งนี้ ตามแบบที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนดและให้ถือว่าผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถได้รับแจ้งเมื่อพ้นกำหนดสิบห้าวันนับแต่วันที่ส่ง

(2) ในกรณีที่ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถคันใดไม่ชำระค่าปรับตาม (1) ให้ดำเนินการ ดังต่อไปนี้

(ก) ให้เจ้าพนักงานจราจรแจ้งจำนวนค่าปรับที่ค้างชำระพร้อมหลักฐานตาม (1) ไปยังนายทะเบียน และให้นายทะเบียนตรวจสอบข้อมูลและแจ้งให้ผู้มาติดต่อขอชำระภาษีประจำปีสำหรับรถคันนั้นทราบ เพื่อไปชำระค่าปรับที่ค้างชำระภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ได้รับแจ้ง ถ้าผู้มาติดต่อขอชำระภาษีประจำปีเป็นเพียงตัวแทนเจ้าของรถ ให้ผู้มาติดต่อแจ้งให้เจ้าของรถทราบเพื่อไปชำระค่าปรับภายในระยะเวลาดังกล่าว ในกรณีให้นายทะเบียนรับชำระภาษีประจำปีสำหรับรถคันนั้นไว้โดยออกหลักฐานชั่วคราวแทนการออกเครื่องหมายแสดงการเสียภาษีประจำปีให้เจ้าของรถหรือตัวแทนเจ้าของรถแทน

หลักฐานชั่วคราวตามวรรคหนึ่งให้ใช้แทนเครื่องหมายแสดงการเสียภาษีประจำปีโดยให้มีอายุสามสิบวันนับแต่วันที่นายทะเบียนได้ออกให้

(ข) ในกรณีที่เจ้าของรถได้ชำระค่าปรับที่ค้างชำระครบถ้วนภายในระยะเวลาตามที่กำหนดใน (ก) ให้เจ้าของรถหรือตัวแทนเจ้าของรถนำหลักฐานแสดงการชำระค่าปรับที่ได้รับจากเจ้าพนักงานจราจรมาแสดงต่อนายทะเบียนเพื่อให้ออกเครื่องหมายแสดงการเสียภาษีประจำปีสำหรับรถคันนั้น

(ค) ในกรณีที่เจ้าของรถหรือตัวแทนเจ้าของรถที่ได้รับหนังสือแจ้งตาม (ก) ประสงค์จะชำระค่าปรับในวันที่มาติดต่อขอชำระภาษีประจำปี ให้นายทะเบียนมีอำนาจรับชำระค่าปรับตามจำนวนที่ค้างชำระแทนได้ โดยให้นายทะเบียนรับชำระภาษีประจำปีสำหรับรถคันนั้นและออกเครื่องหมายแสดงการเสียภาษีประจำปีให้เจ้าของรถหรือตัวแทนเจ้าของรถ

(ง) ในกรณีที่เจ้าของรถไม่ชำระค่าปรับที่ค้างชำระหรือชำระไม่ครบถ้วนภายในระยะเวลาที่กำหนดใน (ก) ให้เจ้าพนักงานจราจรแจ้งนายทะเบียนในสังกัดการออกเครื่องหมายแสดงการเสียภาษีประจำปีสำหรับรถคันนั้น และแจ้งให้พนักงานสอบสวนดำเนินการตามหน้าที่และอำนาจต่อไป

ในกรณีที่ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถผู้ใดเห็นว่า ตนมิได้ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้หรือกฎหมายอื่นอันเกี่ยวกับรถนั้น ให้ทำหนังสือโต้แย้งข้อกล่าวหาในสลิปห้าวันนับแต่วันที่ได้รับแจ้งจากนายทะเบียนตาม (ก) ส่งไปยังสถานที่ที่ระบุไว้ในใบสั่งหรือสถานที่ที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา ทั้งนี้ การทำหนังสือโต้แย้งให้ใช้วิธีส่งทางไปรษณีย์ตอบรับหรือสำนักงานตำรวจแห่งชาติ จะกำหนดวิธีการอื่นใดด้วยก็ได้

เมื่อเจ้าพนักงานจราจรหรือหัวหน้าเจ้าพนักงานจราจรได้รับหนังสือโต้แย้งตามวรรคสองหากเจ้าพนักงานจราจรหรือหัวหน้าเจ้าพนักงานจราจรยังคงยืนยันและเห็นสมควรดำเนินการคดีต่อผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถผู้นั้นให้ส่งเรื่องไปยังพนักงานสอบสวนเพื่อดำเนินการฟ้องต่อศาลต่อไป แล้วแจ้งผลให้ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถทราบ

เมื่อได้มีการชำระค่าปรับครบถ้วนถูกต้องแล้ว ให้คดีเป็นอันเลิกกัน และในกรณีที่มีการเรียกเก็บใบอนุญาตขับขี่ไว้ ให้ผู้ขับขี่นำหลักฐานการชำระค่าปรับไปขอรับใบอนุญาตขับขี่คืนจากเจ้าพนักงานจราจรผู้เรียกเก็บ ทั้งนี้ ในระหว่างที่ยังไม่ได้รับใบอนุญาตขับขี่คืน ให้ถือว่าหลักฐานแสดงการชำระค่าปรับเป็นใบแทนใบอนุญาตขับขี่ที่มีกำหนดสัปดาห์นับแต่วันที่ชำระค่าปรับ

การรับชำระและการนำส่งเงินค่าปรับ ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่สำนักงานตำรวจแห่งชาติและกรมการขนส่งทางบกกำหนด

เงินที่ได้รับตามวรรคหนึ่ง (2) (ก) ให้อธิบดีกรมการขนส่งทางบกหรือผู้ที่ได้รับมอบหมายหักไว้เป็นค่าใช้จ่ายในการจัดเก็บหรือค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานในอัตราร้อยละห้าของจำนวนเงินที่ได้รับโดยให้นำไปใช้จ่ายได้เช่นเดียวกับเงินงบประมาณตามระเบียบที่อธิบดีกรมการขนส่งทางบกกำหนดส่วนเงินที่เหลือให้นำส่งสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

การดำเนินการใด ๆ ของเจ้าพนักงานจราจรและนายทะเบียนตามมาตรานี้ สามารถใช้วิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ หรือวิธีการอื่นใดตามที่สำนักงานตำรวจแห่งชาติและกรมการขนส่งทางบกกำหนด

แก้ไขเพิ่มเติมเป็น มาตรา 141/2 ในกรณีที่ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถซึ่งได้รับใบสั่งไม่ปฏิบัติตามมาตรา 141 มาตรา 141/1 ให้เจ้าพนักงานจราจรหรือเจ้าพนักงานจราจรตำแหน่งตั้งแต่สารวัตรขึ้นไปมีหนังสือแจ้งการไม่ปฏิบัติตามใบสั่งและจำนวนค่าปรับที่ค้างชำระให้ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถทราบ

เพื่อดำเนินการยื่นคำร้องในการขอผ่อนชำระค่าปรับได้ หากยังไม่ชำระค่าปรับอีกก็จะมีกระบวนการตามที่ศาลกำหนด

ดังนั้นจากปัญหาดังกล่าวผู้วิจัยเห็นว่า ควรนำมาตรการของสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี มีการลงโทษปรับตามประมวลกฎหมายอาญาเยอรมัน (German Criminal Code) มาตรา 42 ศาลอาจอนุญาตให้ผ่อนชำระค่าปรับเป็นรายงวดได้ เนื่องจากสถานการณ์ส่วนตัวหรือสภาพการเงินของผู้กระทำความผิด หรือนำมาตรการของสาธารณรัฐฟินแลนด์ มีการบัญญัติถึงการเปลี่ยนการลงโทษ คือ ผู้ต้องโทษปรับที่ไม่ชำระค่าปรับจะถูกลงโทษจำคุกแทนค่าปรับ และค่าปรับสำหรับความผิดทางปกครองสามารถอุทธรณ์ต่อศาลชั้นต้นได้ สัดส่วนการปรับสามารถยื่นอุทธรณ์ได้ที่สำนักงานอัยการที่อยู่ทั่วประเทศในแบบฟอร์มค่าปรับ และการไม่ชำระเป็นสาเหตุของการปฏิเสธที่จะออกวีซ่าใหม่ได้ กรณีหากผู้จับจ่ายเห็นว่าค่าปรับนั้นไม่ยุติธรรม สามารถอุทธรณ์คำตัดสินดังกล่าวไปยังผู้ที่ออกค่าปรับได้ ต้องยื่นเรื่องร้องเรียนภายใน 2 สัปดาห์ หลังจากได้รับค่าปรับ การยื่นคำร้องไม่ได้รับยกเว้นไม่ต้องเสียค่าปรับ หากพบว่าค่าปรับที่ออกนั้นไม่ยุติธรรมจะมีการคืนเงินให้