

ปัญหาความรับผิดชอบทางอาญาจากการกระทำโดยประมาท  
ศึกษาเฉพาะกรณีการขับรถโดยประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย

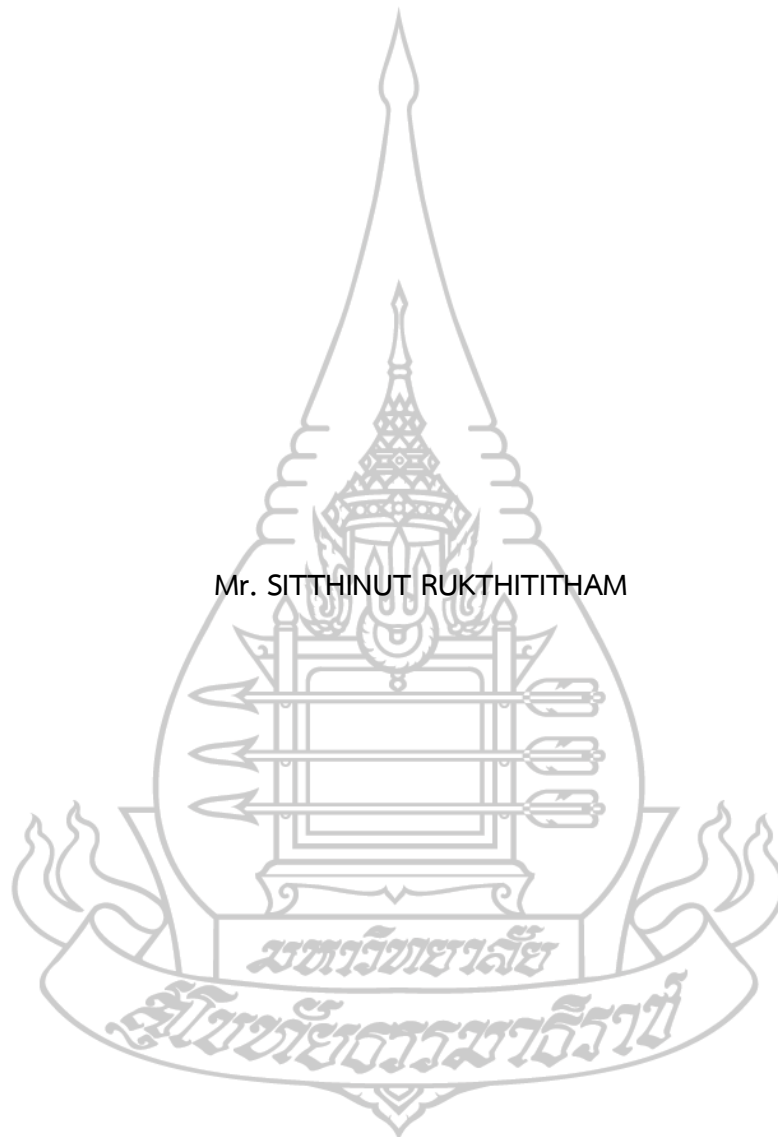


นายสิทธิณัฐ รักสุทธิธรรม

การศึกษาค้นคว้าอิสระนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา  
ตามหลักสูตรปริญญานิติศาสตรมหาบัณฑิต วิชาเอกกฎหมายอาญาและกระบวนการยุติธรรม  
สาขาวิชานิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช

พ.ศ. 2566

Problems of Criminal Liability for Negligent Acts  
: A Case Study on Negligent Driving Causing Death



An Independent Study Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements for  
the Degree of Master of Laws in Criminal Law and Criminal Justice  
School of Law Sukhothai Thammathirat Open University

2023

หัวข้อการศึกษาค้นคว้าอิสระ	ปัญหาความรับผิดชอบทางอาญาจากการกระทำโดยประมาท ศึกษาเฉพาะกรณีการขับรถโดยประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย
ชื่อและนามสกุล	นายสิทธิณัฐ รักรัตติธรรม
แขนงวิชา / วิชาเอก	กลุ่มวิชากฎหมายอาญาและกระบวนการยุติธรรม
สาขาวิชา	นิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช
อาจารย์ที่ปรึกษา	ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.วรรณวิภา เมืองถ้ำ

การศึกษาค้นคว้าอิสระนี้ได้รับความเห็นชอบให้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรระดับปริญญาโท เมื่อวันที่ 9 สิงหาคม พ.ศ. 2567

คณะกรรมการสอบการศึกษาค้นคว้าอิสระ



(รองศาสตราจารย์ ดร.กิตติพงษ์ เกียรติวัชรชัย)

รักษาการแทนรองอธิการบดีฝ่ายการเงินและทรัพย์สิน  
รักษาการแทนประธานกรรมการประจำสาขาวิชานิติศาสตร์

ชื่อการศึกษา คำนคว่าอิสระ ปัญหาความรับผิดชอบทางอาญาจากการกระทำโดยประมาท ศึกษาเฉพาะ  
กรณีการขับรถโดยประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย

ผู้ศึกษา นายสิทธิธัญญ์ รักรัตติธรรม รหัสนักศึกษ 2654002050

ปริญญา นิติศาสตรมหาบัณฑิต

อาจารย์ที่ปรึกษา ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.วรรณวิภา เมืองถ้ำ ปีการศึกษา 2566

### บทคัดย่อ

การศึกษาคำนคว่าอิสระนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ (1) ศึกษาแนวคิด ทฤษฎี ที่เกี่ยวข้องกับการกระทำโดยประมาท ทฤษฎีการลงโทษ และกฎหมายจราจร (2) ศึกษาเปรียบเทียบกฎหมายของประเทศไทยกับกฎหมายของประเทศสิงคโปร์ และเครือรัฐออสเตรเลีย รัฐเซาท์ออสเตรเลีย ที่เกี่ยวข้องกับการกระทำผิดฐานขับขีโดยประมาท (3) ศึกษาวิเคราะห์ ปัญหาทางด้านกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการกระทำผิดฐานขับขีโดยประมาท (4) เสนอแนะแนวทางการแก้ไข เพิ่มเติมกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการกระทำผิดฐานขับขีโดยประมาทให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

การศึกษาคำนคว่าอิสระนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ โดยศึกษาและรวบรวมข้อมูลจากหนังสือ บทความต่าง ๆ วิทยานิพนธ์ และข้อมูลจากอินเทอร์เน็ต ทั้งภาษาไทยและภาษาต่างประเทศ แล้วนำข้อมูลเหล่านั้นมาทำการวิเคราะห์ อย่างเป็นระบบ เพื่อหาข้อสรุปและเสนอแนะแนวทางแก้ไขกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

ผลการศึกษาพบว่า (1) ในทางทฤษฎีการกระทำโดยประมาทแบ่งลักษณะของการกระทำเป็น 2 ประเภท คือ ประมาทโดยรู้ตัว กับประมาทโดยไม่รู้ตัว (2) กฎหมายของประเทศสิงคโปร์และเครือรัฐออสเตรเลีย รัฐเซาท์ออสเตรเลีย ได้กำหนดฐานความผิดเกี่ยวกับการขับขีโดยประมาทออกเป็น 2 ประเภท คือ การขับขีโดยปราศจาก ความระมัดระวัง และการขับขีโดยประมาทหรืออันตราย โดยอัตราโทษจะผันแปรตามระดับของความเสียหาย ที่เกิดขึ้น และมีบทกำหนดโทษสำหรับกรณีกระทำผิดซ้ำ (3) ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ของประเทศไทย ไม่มีบทกำหนดโทษกรณีการขับขีโดยประมาทหรือการขับขีในลักษณะที่เห็นได้ว่าไม่คำนึงถึง ความปลอดภัยในชีวิตหรือร่างกายของผู้อื่น เป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่ชีวิตหรือร่างกายไว้โดยเฉพาะ แต่จะถือว่าเป็นการกระทำโดยประมาทซึ่งจะมีความรับผิดชอบตามประมวลกฎหมายอาญา ทำให้เกิดปัญหา ในทางกฎหมาย 3 ประการ คือ 1. การกำหนดความผิดฐานขับขีรถโดยประมาท 2. การเพิ่มโทษกรณีกระทำ ความผิดฐานขับขีรถโดยประมาทซ้ำ และ 3. การบวกลโทษที่รอการลงโทษกรณีกระทำผิดฐานขับขีรถ โดยประมาท (4) ควรมีบทบัญญัติเกี่ยวกับการขับขีที่เป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่ชีวิตหรือร่างกาย รวมทั้ง การกระทำผิดซ้ำและให้อำนาจศาลในการบวกลโทษที่รอการลงโทษไว้สำหรับกรณีการขับขีโดยประมาท หรือการขับขีในลักษณะที่เห็นได้ว่าไม่คำนึงถึงความปลอดภัยในชีวิตหรือร่างกายของผู้อื่นไว้ในพระราชบัญญัติ จราจรทางบก พ.ศ. 2522

**คำสำคัญ** การกระทำโดยประมาท กฎหมายจราจร ความรับผิดชอบทางอาญา

Independent Study title: “Problems of Criminal Liability for Negligent Acts : A Case Study on Negligent Driving Causing Death”

Author: “Mr. SITTHINUT RUKTHITITHAM”; ID: “2654002050”;

Degree: Master of Laws

Independent Study Advisor: Assistant Professor Wanwipa Muangtham, Ph.D.;

Academic year: 2023

### Abstract

This independent study aims to (1) examine the concepts and theories related to negligent acts, punishment theories, and traffic laws; (2) compare the laws of Thailand with those of Singapore and the Commonwealth of Australia, specifically the state of South Australia, regarding the offense of negligent driving; (3) study and analyze legal issues related to the offense of negligent driving; and (4) propose recommendations for amending laws related to negligent driving offenses to improve their effectiveness.

The research methods used in this study is qualitative research and the field of this study is to research all relevant legal evidence from Thai and a group of international study; namely, legal cases, laws and regulations, previous journals, and other essential information.

The study found that (1) in theory, negligent acts are classified into two categories: conscious negligence and unconscious negligence. (2) The laws of Singapore and the Commonwealth of Australia, specifically the state of South Australia, define two categories of offenses related to negligent driving: careless driving and reckless or dangerous driving. The penalties are variable, depending on the severity of the damage caused, with additional penalties for repeat offenses. (3) Thailand’s Land Traffic Act B.E. 2522 (1979) does not explicitly provide penalties for negligent driving or driving in a manner that clearly disregards the safety of others, resulting in harm to life or bodily injury. Instead, such acts are considered negligence, subject to liability under the Penal Code. This situation presents three legal issues: 1. Defining the offense of negligent driving, 2. Increasing penalties for repeat negligent driving offenses, and 3. Imposing cumulative penalties for repeated negligent driving offenses. (4) There should be specific provisions in the Land Traffic Act B.E. 2522 (1979) addressing driving that causes harm to the life or body of others, including repeat offenses, and granting courts the authority to impose additional penalties for negligent driving or driving in a manner that clearly disregards the safety of others.

**Keywords :** Negligent Acts, Traffic Laws, Criminal Liability

## กิตติกรรมประกาศ

การศึกษาค้นคว้าอิสระฉบับนี้สำเร็จลุล่วงได้ตามความปรารถนาของผู้ศึกษาก็เพราะด้วยความเมตตากรุณาของท่านผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.วรรณวิภา เมืองถ้ำ ซึ่งท่านได้ให้ความกรุณาอย่างสูงรับเป็นอาจารย์ที่ปรึกษาการศึกษาค้นคว้าอิสระนี้ และเป็นประธานกรรมการสอบการศึกษาค้นคว้าอิสระ ทั้งได้สละเวลาอันมีค่าในการให้คำแนะนำปรึกษา ชี้แนะแนวทางในการจัดทำการศึกษาค้นคว้าอิสระ ซึ่งท่านได้เอาใจใส่ ให้กำลังใจ และคอยติดตามความคืบหน้าในการจัดทำการศึกษาค้นคว้าอิสระ มาโดยตลอด ผู้ศึกษาจึงขอกราบขอบพระคุณในความกรุณาของท่านอาจารย์เป็นอย่างสูง และผู้ศึกษาขอกราบขอบพระคุณท่านผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.สุพัตรา แผนวิจิต เป็นอย่างสูงที่ได้กรุณารับเป็นกรรมการสอบการศึกษาค้นคว้าอิสระ โดยท่านได้ให้คำแนะนำทั้งในด้านขององค์ความรู้ข้อมูลเอกสาร ในการจัดทำการศึกษาค้นคว้าอิสระฉบับนี้ให้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น

ผู้ศึกษาขอกราบขอบพระคุณบิดา มารดา พี่ชาย เพื่อน ๆ และท่านเมขลา อัจฉรวางศ์ชัย ที่คอยให้กำลังใจและให้ความช่วยเหลือในทุก ๆ เรื่อง รวมถึงเจ้าหน้าที่สาขาวิชานิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราชทุก ๆ ท่าน ที่ให้ความช่วยเหลือสนับสนุนและคำแนะนำ ให้การศึกษาค้นคว้าอิสระฉบับนี้สำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี

สุดท้ายนี้หากการศึกษาค้นคว้าอิสระฉบับนี้มีประโยชน์และคุณค่าทางการศึกษาประการใด ผู้ศึกษาขอมอบแต่บิดามารดาและคณาจารย์ทุกท่านที่ได้อบรมสั่งสอนและให้ความรู้แก่ผู้ศึกษา แต่ถ้าหากการศึกษาค้นคว้าอิสระฉบับนี้มีข้อบกพร่องประการใด ผู้ศึกษาขอน้อมรับไว้แต่เพียงผู้เดียว และขออภัยมา ณ โอกาสนี้ด้วย

นายสิทธิณัฐ รักจิตธรรม

## สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
กิตติกรรมประกาศ .....	ฉ
สารบัญ .....	ช
สารบัญตาราง .....	ญ
บทที่ 1 บทนำ .....	11
1.    ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	11
2.    วัตถุประสงค์ในการศึกษา.....	15
3.    วิธีดำเนินการศึกษา.....	16
4.    ขอบเขตของการศึกษา.....	16
5.    ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	16
บทที่ 2 แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการกระทำโดยประมาท ทฤษฎีการลงโทษ และแนวคิดเกี่ยวกับกฎหมายจราจร .....	17
1.    ทฤษฎีความรับผิดชอบทางอาญา.....	17
1.1    ที่มาของความผิดอาญา.....	17
1.2    ประเภทของความผิดอาญา.....	18
1.3    โครงสร้างความรับผิดชอบทางอาญา.....	19
2.    การกระทำโดยประมาท.....	21
2.1    แนวคิดพื้นฐานของการกระทำโดยประมาท.....	22

2.2	การแบ่งประเภทของการกระทำโดยประมาทตามกฎหมายไทย .....	24
2.3	การกระทำโดยประมาทตามประมวลกฎหมายอาญาไทย.....	26
2.4	ทฤษฎีการกระทำโดยประมาทของประเทศที่ใช้ระบบกฎหมาย คอมมอนลอว์ .....	29
3.	ทฤษฎีการลงโทษ .....	40
3.1	ทฤษฎีการลงโทษเพื่อทดแทนความผิด (Retribution Theory).....	40
3.2	ทฤษฎีการลงโทษเพื่อข่มขู่ยับยั้งหรือป้องกันความผิด (Deterrence Theory).....	44
3.3	ทฤษฎีการลงโทษเพื่อแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำความผิด (Rehabilitative Theory).....	46
3.4	ทฤษฎีการลงโทษเพื่อปกป้องคุ้มครองสังคม (Social Protection Theory) .....	48
4.	แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับดุลพินิจในการลงโทษ.....	49
4.1	แนวคิดและทฤษฎี.....	49
4.2	แนวทางการใช้ดุลพินิจในการลงโทษ.....	50
5.	แนวคิดเกี่ยวกับกฎหมายจราจร.....	52
5.1	ที่มาของกฎหมายจราจร.....	52
5.2	ลักษณะของกฎหมายจราจร.....	54

บทที่ 3 กฎหมายของประเทศไทยและกฎหมายต่างประเทศ

	ที่เกี่ยวกับความผิดฐานขับขีรถโดยประมาท .....	57
1.	กฎหมายของประเทศไทย.....	57
1.1	พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 .....	57
1.2	ประมวลกฎหมายอาญา.....	60



1.3 คำพิพากษาของศาลที่เกี่ยวข้อง.....	62
2. กฎหมายของสาธารณรัฐสิงคโปร์.....	67
2.1 พระราชบัญญัติจราจรทางบก ค.ศ. 1961 (Road Traffic Act 1961 : RTA).....	68
2.2 คำพิพากษาของศาลที่เกี่ยวข้อง.....	84
3. กฎหมายของเครือรัฐออสเตรเลีย รัฐเซาท์ออสเตรเลีย.....	86
3.1 พระราชบัญญัติจราจรทางบก ค.ศ. 1961 (Road traffic act 1961).....	87
3.2 พระราชบัญญัติรวมกฎหมายอาญา ค.ศ. 1935 (Criminal Law Consolidation Act 1935).....	92
3.3 คำพิพากษาของศาลที่เกี่ยวข้อง.....	99
บทที่ 4 วิเคราะห์ปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับความผิดฐานขับซึร์ถโดยประมาท.....	103
1. ปัญหาการกำหนดความผิดฐานขับซึร์ถโดยประมาท.....	103
2. ปัญหาการเพิ่มโทษกรณีกระทำความผิดฐานขับซึร์ถโดยประมาทซ้ำ.....	107
3. ปัญหาการบวกโทษที่รอการลงโทษกรณีกระทำความผิด ฐานขับซึร์ถโดยประมาท.....	109
บทที่ 5 บทสรุปและข้อเสนอแนะ.....	111
1. บทสรุป.....	111
2. ข้อเสนอแนะ.....	114
บรรณานุกรม.....	119
ประวัติผู้ศึกษา.....	122

สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ 3.1 ฐานความผิดและอัตราโทษกฎหมายของประเทศสิงคโปร์ .....	83
ตารางที่ 3.2 ฐานความผิดและอัตราโทษกฎหมายของเครือรัฐออสเตรเลีย รัฐเซาท์ออสเตรเลีย.....	98
ตารางที่ 3.3 เปรียบเทียบกฎหมายของประเทศไทยและกฎหมายของต่างประเทศ ในความผิดฐานจับขี้โดยประมาท.....	102



# บทที่ 1

## บทนำ

### 1. ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ในสังคมไทยปัจจุบันรถกลายเป็นปัจจัยที่สำคัญอย่างหนึ่งในการดำรงชีวิต ไม่ว่าจะเป็นรถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ และนับว่าเป็นสิ่งที่มีสภาพอันตรายอย่างหนึ่ง เนื่องจากเป็นยานพาหนะที่ขับเคลื่อนด้วยกำลังเครื่องจักรกลไม่ว่าจะเป็นเครื่องยนต์หรือมอเตอร์ไฟฟ้า ทั้งยังมีการพัฒนารูปแบบและเชื้อเพลิงที่ใช้ในการขับเคลื่อน จนกระทั่งทำให้รถสามารถแล่นไปตามท้องถนนได้ด้วยความเร็วสูง ทำให้ความเสี่ยงที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุและเกิดความเสียหายอย่างร้ายแรงมีอัตราที่เพิ่มสูงขึ้น ซึ่งจากการรวบรวมข้อมูลของศูนย์ข้อมูลข้อสนเทศ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ พบว่ามีผู้ประสบอุบัติเหตุบนถนนทางหลวง จำนวน 62,494 ราย ในปี พ.ศ. 2557 หลังจากนั้นแนวโน้มเพิ่มขึ้นจนกระทั่งปี พ.ศ. 2566 มีผู้ประสบอุบัติเหตุบนถนนทางหลวง จำนวน 80,224 ราย สำหรับความสูญเสียจากการเกิดอุบัติเหตุดังกล่าว พบว่ามีผู้เสียชีวิตในปี พ.ศ. 2557 จำนวน 6,336 คน หลังจากนั้นแนวโน้มลดลง จนกระทั่งในปี พ.ศ. 2566 มีจำนวนผู้เสียชีวิต 5,662 คน ขณะเดียวกันมีผู้ได้รับบาดเจ็บจำนวน 20,689 คน ในปี พ.ศ. 2557 และมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น จนกระทั่งในปี พ.ศ. 2566 มีผู้ได้รับบาดเจ็บจำนวน 40,592 คน<sup>1</sup> และพบว่าสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุบนถนนทางหลวงในปี พ.ศ. 2566 ห้าอันดับแรกนั้นมีสาเหตุมาจากการขับเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด คิดเป็นร้อยละ 70.12 รองลงมาเกิดจากการตัดหน้าในระยะกระชั้นชิด คิดเป็นร้อยละ 7.83 รองลงมาเกิดจากการหลับใน คิดเป็นร้อยละ 7.82 รองลงมาเกิดจากการเมาสุรา คิดเป็นร้อยละ 1.23 และรองลงมาเกิดจากการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรหรือเครื่องหมายจราจร คิดเป็นร้อยละ 0.92<sup>2</sup> จากสถิติดังกล่าวจะเห็นได้ว่าการขับซึ่งรถซึ่งถือว่าเป็นกิจกรรมที่เป็นอันตรายโดยสภาพ หากผู้ขับขี่ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัดไม่ว่าจะเกิดจากการจงใจฝ่าฝืนกฎจราจร หรือไม่ใช้ความระมัดระวังตามสมควรในการขับขี่ก็ตาม ย่อมก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลอื่นได้ ดังนั้น เพื่อให้จำนวนการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนจากการฝ่าฝืนกฎจราจรลดน้อยลง

<sup>1</sup> กรมทางหลวง. (2567). อุบัติเหตุจราจรบนทางหลวงแผ่นดิน 2566. กรุงเทพฯ : สำนักอำนวยความสะดวกพลอดภัย, หน้า 4.

<sup>2</sup> “เรื่องเดียวกัน”. หน้า 73.

อัตราโทษของการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรจึงสมควรที่จะมีความรุนแรงมากเพียงพอที่จะทำให้ผู้ขับขี่เกิดความเกรงกลัวต่อบทลงโทษ ซึ่งจะเป็นการป้องกันยับยั้งมิให้ผู้ขับขี่ฝ่าฝืนกฎหมายจราจร อีกทั้งหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้กฎหมายจราจร ก็มีบทบาทสำคัญในการกวดขันวินัยจราจรให้ประชาชนปฏิบัติตามกฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัด และดำเนินคดีตามกฎหมายกับผู้ฝ่าฝืนกฎหมายจราจรอย่างเข้มงวด อันเป็นการปกป้องคุ้มครองสังคมจากผู้ขับขี่ที่ขับขี่รถอย่างขาดความรับผิดชอบ และสร้างความเสียหายให้แก่ผู้อื่นได้อย่างมีประสิทธิภาพ

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 นั้น เป็นกฎหมายจราจรที่ตราขึ้นเพื่อรองรับความเจริญก้าวหน้าของการคมนาคมและการขนส่งทางบกที่ขยายตัวอย่างรวดเร็วไปทั่วประเทศ และกำหนดเกี่ยวกับกฎแห่งความปลอดภัยที่ผู้ใช้รถใช้ถนนจะต้องปฏิบัติตาม หรือที่เรียกกันว่า “กฎจราจร” ขึ้น เพื่อให้ผู้ใช้รถใช้ถนนยึดถือปฏิบัติเป็นแนวทางเดียวกัน และเพื่อความปลอดภัยในชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของประชาชน โดยผู้ที่ฝ่าฝืนกฎจราจรดังกล่าวจะมีความรับผิดชอบตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งเป็นความผิดที่ไม่ต้องการผล กล่าวคือ ผู้กระทำจะต้องรับผิดชอบที่ที่กระทำสิ่งที่กฎหมายบัญญัติเป็นความผิดโดยไม่ต้องพิจารณาว่าผลของการกระทำเกิดขึ้นหรือไม่ เนื่องจากพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มุ่งลงโทษการกระทำที่อาจก่อให้เกิดอันตรายโดยไม่ต้องรอให้เกิดผลคือความเสียหายเกิดขึ้นก่อน ทั้งนี้เพื่อป้องกันความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นจากการกระทำของผู้ขับขี่ อีกทั้ง การฝ่าฝืนกฎจราจรบางประเภทจนก่อให้เกิดความเสียหายแก่ชีวิตหรือร่างกายของบุคคลอื่น นอกจากผู้กระทำจะมีความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกแล้ว ก็อาจมีความผิดตามประมวลกฎหมายอาญาในส่วนของกรกระทำโดยประมาทอีกด้วย เนื่องจากเป็นกรณีที่ผู้ขับขี่กระทำการโดยขาดความระมัดระวังซึ่งผู้ขับขี่ในภาวะเช่นนั้นจำเป็นต้องมีตามวิสัยและพฤติการณ์ และผู้ขับขี่อาจใช้ความระมัดระวังเช่นนั้นได้ แต่หาได้ใช้ให้เพียงพอไม่

อย่างไรก็ตาม แม้การฝ่าฝืนกฎจราจรบางประเภทจนก่อให้เกิดความเสียหายแก่ชีวิตหรือร่างกายของบุคคลอื่น จะเป็นการกระทำโดยประมาทและมีความรับผิดชอบตามประมวลกฎหมายอาญาด้วยนั้น แต่ในทางปฏิบัติแล้วผู้กระทำความผิดโดยประมาท มักจะไม่ต้องถูกจำคุกตามความเป็นจริง อันเนื่องมาจากแนวคิดและวัตถุประสงค์ในการลงโทษที่มุ่งเน้นไปที่การปรับปรุงตัวผู้กระทำความผิด โดยมองว่าผู้กระทำความผิดโดยประมาทนั้น ได้กระทำโดยมิได้มีความมุ่งหมายที่ชั่วร้ายอยู่ก่อน จึงไม่มีความจำเป็นต้องใช้โทษจำคุกเพื่อปรับปรุงนิสัยของผู้กระทำความผิด อัตราโทษจำคุกในความผิดที่ได้กระทำโดยประมาท ตามประมวลกฎหมายอาญานั้น จึงไม่ปรากฏว่ามีระวางโทษจำคุกขั้นต่ำไว้ แม้แต่ในความผิดฐานกระทำโดยประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ตามประมวลกฎหมายอาญา

มาตรา 291<sup>3</sup> ซึ่งเป็นความผิดจากการกระทำโดยประมาทที่ส่งผลกระทบต่อความสงบเรียบร้อยในสังคมมากที่สุด ก็มีได้มีการระวางโทษจำคุกขั้นต่ำไว้แต่อย่างใด ดังนั้น ผู้พิพากษาจึงอาจกำหนดโทษจำคุกน้อยเพียงใดก็ได้ อีกทั้ง เมื่อคดีเข้าสู่กระบวนการยุติธรรมผู้พิพากษามักจะมองว่าการกระทำโดยประมาทมิได้กระทำโดยเจตนา จึงมิใช่อาชญากรรมที่เป็นความผิดร้ายแรงและมักจะพิพากษาการลงโทษจำคุกให้แก่จำเลยเพื่อให้โอกาสจำเลยได้กลับตัวเป็นพลเมืองดีต่อไป นอกจากนี้ จากแนวคำพิพากษาของศาลฎีกา ก็แทบจะไม่มีการตัดสินลงโทษจำคุกจำเลยถึง 10 ปี ซึ่งเป็นอัตราโทษสูงสุดตามที่กฎหมายกำหนด แม้ว่าพฤติการณ์การกระทำโดยประมาทบางกรณี จะมีลักษณะเป็นการกระทำโดยประมาทโดยรู้ตัว (Reckless) อันเป็นลักษณะของการกระทำโดยประมาทประเภทหนึ่งที่ใช้ในกลุ่มประเทศระบบกฎหมายจารีตประเพณี (Common Law) กล่าวคือ เป็นกรณีของการกระทำที่ผู้กระทำความผิดไม่เพียงแต่ขาดความระมัดระวังซึ่งบุคคลในภาวะเช่นนั้นจักต้องมีตามวิสัยและพฤติการณ์ และผู้กระทำอาจใช้ความระมัดระวังเช่นนั้นได้ แต่หาได้ใช้ให้เพียงพอไม่เท่านั้น แต่ได้กระทำไปโดยรู้อยู่แล้วว่าเป็นการเสี่ยงที่จะเกิดภัยแต่ก็ยังขึ้นทำลงไปโดยตนคิดว่าคงสามารถหลีกเลี่ยงไม่ให้ภัยนั้นเกิดขึ้นได้ ซึ่งโดยสภาพลักษณะของการกระทำความผิดโดยประมาทโดยรู้ตัว (Reckless) ย่อมมีความชั่วร้ายและน่าตำหนิมากกว่าการกระทำโดยขาดความระมัดระวังตามสมควรหรือที่เรียกว่าการกระทำโดยประมาทโดยไม่รู้ตัว (Negligence) และถึงแม้ว่ากฎหมายของประเทศไทยจะไม่ได้แยกความรับผิดชอบระหว่างการประมาทโดยรู้ตัว (Reckless) กับการประมาทโดยไม่รู้ตัว (Negligence) ออกจากกันไว้อย่างชัดเจน แต่ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ก็มีบทบัญญัติฐานความผิดที่มีลักษณะเป็นการกระทำโดยประมาทโดยรู้ตัว (Reckless) อยู่ด้วย เช่น มาตรา 43 (8) ความผิดฐานขับซึ่รถในลักษณะที่เห็นได้ว่าไม่คำนึงถึงความปลอดภัยในชีวิตหรือร่างกายของผู้อื่น แต่อย่างไรก็ตาม หากการขับซึ่รถในลักษณะที่เห็นได้ว่าไม่คำนึงถึงความปลอดภัยในชีวิตหรือร่างกายของผู้อื่น ก่อให้เกิดความเสียหาย กล่าวคือ ทำให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจ หรือทำให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส หรือทำให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 กลับไม่มีบทบัญญัติรองรับผลจากการกระทำความผิดเหล่านี้ แต่จะถือว่าการกระทำของผู้กระทำความผิดเป็นการกระทำความผิดกฎหมายหลายบท กล่าวคือ ผู้กระทำความผิดจะถูกดำเนินคดีในความผิดฐานขับซึ่รถในลักษณะที่เห็นได้ว่าไม่คำนึงถึงความปลอดภัยในชีวิตหรือร่างกายของผู้อื่น ตามมาตรา 43 (8) และถือว่าเป็นการขับซึ่รถโดยประมาทตามมาตรา 43 (4) ด้วย ซึ่งเมื่อถือว่าเป็นการขับซึ่รถโดยประมาทแล้วก็จะมีความรับผิดชอบ

<sup>3</sup> ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 291 บัญญัติว่า “ผู้ใดกระทำโดยประมาท และการกระทำนั้นเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสิบปี และปรับไม่เกินสองแสนบาท”

ประมวลกฎหมายอาญาตามผลของการกระทำโดยประมาทนั้น กล่าวคือ ถ้าการกระทำโดยประมาท เป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ก็จะมีคามผิดตามมาตรา 291 ถ้าการกระทำโดยประมาทเป็นเหตุให้ ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส ก็จะมีคามผิดตามมาตรา 300 และถ้าการกระทำโดยประมาทเป็นเหตุให้ ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจ ก็จะมีคามผิดตามมาตรา 390 ทั้ง ๆ ที่ลักษณะของการขับขี่ ที่เห็นได้ว่าไม่คำนึงถึงความปลอดภัยในชีวิตหรือร่างกายของผู้อื่นนั้น มีความชั่วร้ายและร้ายแรง มากกว่าการขับขี่โดยประมาทที่เป็นการขาดความระมัดระวังซึ่งบุคคลในภาวะเช่นนั้นจักต้องมี ตามวิสัยและพฤติการณ์ และผู้กระทำอาจใช้ความระมัดระวังเช่นนั้นได้ แต่หาได้ใช้ให้เพียงพอไม่ ดังที่พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้บัญญัติแยกฐานความผิดกรณีขับขี่รถในลักษณะ ที่เห็นได้ว่าไม่คำนึงถึงความปลอดภัยในชีวิตหรือร่างกายของผู้อื่น ตามมาตรา 43 (8) ออกจากการขับขี่ รถโดยประมาท ตามมาตรา 43 (4) ดังนั้น การที่ไม่มีบทบัญญัติกำหนดโทษกรณีการขับขี่รถ ในลักษณะที่เห็นได้ว่าไม่คำนึงถึงความปลอดภัยในชีวิตหรือร่างกายของผู้อื่น แล้วก่อให้เกิดความเสียหาย เป็นการเฉพาะ แต่ถือว่าการขับขี่รถโดยประมาทนั้น ทำให้เกิดปัญหาความไม่เหมาะสมของอัตราโทษ ที่ผู้กระทำความผิดได้รับจากการกระทำของตน ทั้ง ๆ ที่เป็นการกระทำที่น่าตำหนิและผู้กระทำ สมควรที่จะได้รับการลงโทษเพื่อปรับปรุงตัว และเพื่อเป็นการข่มขู่ตักเตือนบุคคลนั้นและผู้อื่นมิให้ กระทำการเช่นนั้นอีก

อีกทั้ง เมื่อถือว่าการขับขี่รถในลักษณะที่เห็นได้ว่าไม่คำนึงถึงความปลอดภัยในชีวิตหรือร่างกาย ของผู้อื่น ตามมาตรา 43 (8) เป็นการกระทำโดยประมาท หากผู้ต้องหาเคยมีประวัติต้องคำพิพากษา ถึงที่สุดให้ลงโทษจำคุกมาแล้วในความผิดฐานขับขี่รถที่เห็นได้ว่าไม่คำนึงถึงความปลอดภัยในชีวิตหรือ ร่างกายของผู้อื่น และต่อมามีการกระทำความผิดซ้ำในความผิดฐานขับขี่รถในลักษณะที่เห็นได้ว่า ไม่คำนึงถึงความปลอดภัยในชีวิตหรือร่างกายของผู้อื่น หรือขับขี่รถโดยประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับ อันตรายแก่กายหรือจิตใจ หรือเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส หรือเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตายอีก หากในคดีหลังศาลจะพิพากษาลงโทษจำคุก ก็ไม่สามารถเพิ่มโทษที่จะลงแก่ผู้นั้นตามประมวล กฎหมายอาญาได้ เนื่องจากการเพิ่มโทษเพราะเหตุกระทำความผิดอีกตามหมวด 8 แห่งประมวล กฎหมายอาญา ไม่สามารถนำมาใช้กับการกระทำความผิดโดยประมาทได้ ตามที่บัญญัติไว้ในประมวล กฎหมายอาญา มาตรา 94 จึงอาจทำให้ประชาชนไม่เกิดความเกรงกลัวต่อโทษจากการขับขี่ ที่ขาดความรับผิดชอบ และไม่ใช้ความระมัดระวังในการขับขี่ตามสมควร

นอกจากนี้ การที่ถือว่าการขับขี่รถที่เห็นได้ว่าไม่คำนึงถึงความปลอดภัยในชีวิตหรือร่างกายของผู้อื่น เมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นแล้ว จะถือว่าการขับขี่โดยประมาท ทำให้เกิดปัญหาในกรณีเมื่อมีการ

รอกำหนดโทษหรือรอกำหนดโทษเพื่อให้โอกาสกลับตัวภายในระยะเวลาที่ศาลกำหนด ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 56 แล้ว หากต่อมาภายในเวลาที่ศาลกำหนดผู้ที่ถูกศาลพิพากษา ได้กระทำความผิดฐานซ้ำซ้อนในลักษณะที่เห็นได้ว่าไม่คำนึงถึงความปลอดภัยในชีวิตหรือร่างกาย ของผู้อื่น หรือซ้ำซ้อนโดยประมาทอีก ศาลที่พิพากษาคดีหลังไม่สามารถบอกโทษที่รอกำหนดโทษไว้ใน คดีก่อนเข้ากับโทษในคดีหลัง ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 58 ได้ ทำให้ผู้กระทำความผิด ไม่ได้รับการลงโทษอย่างเหมาะสมกับการกระทำความผิดของตน

ดังนั้น ผู้ศึกษาจึงทำการศึกษาปัญหาความรับผิดชอบทางอาญาจากการซ้ำซ้อนโดยประมาท รวมถึง การกำหนดโทษที่จะลงแก่ผู้กระทำความผิดของศาลไทย โดยทำการศึกษาเปรียบเทียบกับ แนวความคิดทฤษฎีการกระทำโดยประมาทตามระบบกฎหมายจารีตประเพณี (Common Law) และ กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการกระทำความผิดจากการซ้ำซ้อนของประเทศสิงคโปร์และเครือรัฐออสเตรเลีย รัฐเซาท์ออสเตรเลีย เพื่อนำไปสู่การปรับปรุงแก้ไขพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ให้มี ประสิทธิภาพ เหมาะสมกับสภาพสังคมไทยในปัจจุบัน และสามารถยับยั้งป้องกันการซ้ำซ้อนที่ขาด ความรับผิดชอบได้

## 2. วัตถุประสงค์ในการศึกษา

2.1 เพื่อศึกษาแนวคิด ทฤษฎี ที่เกี่ยวข้องกับการกระทำโดยประมาท ทฤษฎีการลงโทษ และกฎหมายจราจร

2.2 เพื่อศึกษาเปรียบเทียบกฎหมายของประเทศไทยกับกฎหมายของประเทศสิงคโปร์ และเครือรัฐออสเตรเลีย รัฐเซาท์ออสเตรเลีย ที่เกี่ยวข้องกับการกระทำความผิดฐานซ้ำซ้อนโดยประมาท

2.3 เพื่อศึกษาวิเคราะห์ปัญหาทางด้านกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการกระทำความผิดฐาน ซ้ำซ้อนโดยประมาท

2.4 เพื่อศึกษาเสนอแนะแนวทางการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการกระทำ ความผิดฐานซ้ำซ้อนโดยประมาทให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

### 3. วิธีดำเนินการศึกษา

วิธีการดำเนินการศึกษาและทำการค้นคว้านี้ ได้กระทำโดยวิธีการวิจัยเอกสาร (Documentary Research) โดยศึกษาและรวบรวมข้อมูลจากหนังสือ บทความต่าง ๆ วิทยานิพนธ์ และข้อมูลจากอินเทอร์เน็ต ทั้งภาษาไทยและภาษาต่างประเทศ แล้วนำข้อมูลเหล่านั้นมาทำการวิเคราะห์อย่างเป็นระบบ เพื่อหาข้อสรุปและเสนอแนะแนวทางแก้ไขกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

### 4. ขอบเขตของการศึกษา

วิจัยฉบับนี้ทำการศึกษานแนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการกระทำความผิดโดยประมาท ทฤษฎีการลงโทษ และกฎหมายจราจร รวมถึงแนวทางในการกำหนดโทษในความผิดฐานขับขีรถโดยประมาท โดยทำการศึกษาเปรียบเทียบพระราชบัญญัติจราจรทางบกและประมวลกฎหมายอาญาของประเทศไทยกับประเทศสิงคโปร์ และเครือรัฐออสเตรเลีย รัฐเซาท์ออสเตรเลีย เพื่อนำมาสรุปและเสนอแนะเป็นแนวทางในการพัฒนาและแก้ไขกฎหมายในส่วนนี้ให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

### 5. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

5.1 ทำให้ทราบแนวคิด ทฤษฎี ที่เกี่ยวข้องกับการกระทำความผิดโดยประมาท ทฤษฎีการลงโทษ และกฎหมายจราจร

5.2 ทำให้ทราบการเปรียบเทียบกฎหมายของประเทศไทยกับกฎหมายของประเทศสิงคโปร์ และเครือรัฐออสเตรเลีย รัฐเซาท์ออสเตรเลีย ที่เกี่ยวข้องกับการกระทำความผิดฐานขับขีรถโดยประมาท

5.3 ทำให้ทราบการวิเคราะห์ปัญหาทางด้านกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการกระทำความผิดฐานขับขีรถโดยประมาท

5.4 ทำให้ทราบแนวทางการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการกระทำความผิดฐานขับขีรถโดยประมาทให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น



## บทที่ 2

# แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการกระทำโดยประมาท ทฤษฎีการลงโทษ และแนวคิดเกี่ยวกับกฎหมายจารจร

ในบทนี้จะทำการศึกษาแนวคิด ทฤษฎี ที่เกี่ยวข้องกับการกระทำโดยประมาทตามกฎหมายของประเทศไทยและกฎหมายของประเทศที่ใช้ระบบกฎหมายจารีตประเพณี (Common Law) และทฤษฎีการลงโทษ รวมถึงแนวคิดเกี่ยวกับกฎหมายจารจร เพื่อเป็นพื้นฐานในการศึกษาปัญหาความรับผิดทางอาญาจากการขับขี่โดยประมาท

### 1. ทฤษฎีความรับผิดทางอาญา

#### 1.1 ที่มาของความผิดอาญา

ซีซาร์ เบ็คคาร์เรีย (Cesare Beccaria) นักปรัชญาด้านกฎหมายอาญา ได้เสนอแนวคิดที่อธิบายถึงที่มาของอำนาจรัฐในการที่จะออกกฎหมายเพื่อควบคุมความประพฤติของมนุษย์ในสังคมว่ามีที่มาจาก “ทฤษฎีสัญญาประชาคม” (Social Contract) ที่ประชาชนยินยอมพร้อมใจกันยกอำนาจของตนให้กับรัฐ เพื่อให้รัฐเป็นตัวแทนของตนในการทำหน้าที่ดูแลรักษาความสงบเรียบร้อยในสังคม ประชาชนจึงต้องยินยอมที่จะจำกัดเสรีภาพของตนเองบางส่วนเพื่อรักษาความสงบเรียบร้อยของสังคมส่วนรวม รัฐจึงมีอำนาจในการบัญญัติ “กฎหมาย” เพื่อกำหนดสิ่งที่ห้ามกระทำและสิ่งที่บังคับให้กระทำได้<sup>4</sup> ซึ่งการควบคุมความประพฤติของคนในสังคมโดยการบัญญัติกฎหมายกำหนดสิ่งที่ห้ามกระทำนั้น กฎหมายลักษณะนี้เรียกว่ากฎหมายอาญา หากผู้ใดฝ่าฝืนข้อห้ามย่อมมีความผิดและจะถูกลงโทษ

อย่างไรก็ตาม แม้ว่ารัฐจะมีอำนาจในการบัญญัติกฎหมายอาญาเพื่อใช้รักษาความสงบเรียบร้อยในสังคม แต่ก็มีใช้ว่ารัฐจะสามารถบัญญัติกฎหมายอาญาได้ตามใจชอบ การที่รัฐจะกำหนดว่าการกระทำใดเป็นความผิดอาญาจะต้องพิจารณาความเกี่ยวข้องกับศีลธรรม จารีตประเพณี

<sup>4</sup> ธีรรัฐวัฒน์ สุทธิโยธิน. *ทฤษฎีความรับผิดทางอาญา*. แนวการศึกษาชุดวิชากฎหมายอาญาและอาชญาวิทยาชั้นสูง, หน่วยที่ 2, ปรับปรุงครั้งที่ 1. นนทบุรี : สาขาวิชานิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช. 2564. หน้า 9.

และวัฒนธรรมในสังคมนั้น ๆ ประกอบด้วย ซึ่งศาสตราจารย์ Herbert L. Packer ได้เสนอหลักเกณฑ์ในการกำหนดความผิดอาญาไว้ 6 ประการ ดังนี้<sup>5</sup>

- 1) ต้องเป็นเรื่องที่คนส่วนใหญ่ในสังคมเห็นว่ากระทำความผิดนั้นคุกคามหรือเป็นอันตรายร้ายแรงต่อการอยู่ร่วมกันของคนในสังคม โดยมีลักษณะเป็นอาชญากรรมร้ายแรง ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยของบุคคลและสังคม
- 2) การลงโทษทางอาญาต้องทำให้การกระทำผิดนั้นลดน้อยลง
- 3) การลงโทษทางอาญาต้องไม่ทำให้เกิดพฤติกรรมที่พึงประสงค์ของสังคมลดน้อยลง
- 4) เมื่อกำหนดให้เป็นความผิดอาญาแล้ว ต้องสามารถบังคับใช้กฎหมายได้อย่างเสมอภาคและเท่าเทียมกัน ทั้งนี้ โดยคำนึงถึงประสิทธิภาพในการสืบหาและจับกุมผู้กระทำความผิดเป็นสำคัญ
- 5) กระบวนการยุติธรรมทางอาญาต้องมีประสิทธิภาพในการพิสูจน์ความผิดและลงโทษผู้กระทำความผิด โดยไม่ก่อให้เกิดการระแวกการดำเนินกระบวนการจนเกินขอบเขตทั้งด้านคุณภาพและปริมาณ
- 6) ไม่มีทางเลือกอื่นที่เหมาะสมกว่าการลงโทษทางอาญา

## 1.2 ประเภทของความผิดอาญา

ความผิดอาญา แบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ ความผิดในตัวเอง หรือ “มาลาอินเซ” (mala in se) และความผิดเพราะกฎหมายห้าม หรือ “มาลาโพรฮิบิตา” (mala prohibita)

**1.2.1 ความผิดในตัวเอง หรือ “มาลาอินเซ” (mala in se)** หมายถึง การกระทำความผิดที่เป็นความชั่วร้ายในตัวเอง (evil in itself) ซึ่งการกระทำความผิดประเภทนี้ แม้ว่าจะเกิดขึ้นในสถานที่หรือเวลาที่แตกต่างกัน แต่มนุษย์เห็นว่ากระทำความผิดนั้นเป็นความผิด เพราะมนุษย์มีมโนธรรมที่จะคิดได้ว่าสิ่งนั้นเป็นความผิด ซึ่งมีมโนธรรมนี้มักจะตั้งอยู่บนพื้นฐานของหลักศีลธรรม เมื่อมีบุคคลใดกระทำความผิดประเภทนี้สังคมจะถือว่าเป็นการฝ่าฝืนต่อความรู้สึกทางศีลธรรมของคนในสังคมเพราะสังคม

<sup>5</sup> Herbert L. Packer. *the limits of the criminal sanction*. California : Stanford University Press. 1968. p.296 อ้างใน พชรินทร์ จัยสิทธิ์. มาตรการทางกฎหมายในความผิดฐานขับชื้อรถชนแล้วหลบหนีและไม่แสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ). จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2559. หน้า 41-42.

เห็นว่าการกระทำนั้นเป็นความชั่วร้ายและเป็นความผิด<sup>6</sup> เช่น การฆ่าคนตาย การปล้นทรัพย์ การข่มขืน เป็นต้น

### 1.2.2 ความผิดเพราะกฎหมายห้าม หรือ “มลาโพรฮิบิตา” (mala prohibita)

หมายถึง การกระทำความชั่วเพราะสิ่งนั้นสังคมห้ามไม่ให้กระทำ (evil because prohibited) ความผิดประเภทนี้ไม่สามารถมองเห็นหรือรู้สึกได้ว่าเป็นความชั่วร้ายในตัวเอง แต่ที่เป็นความผิดก็เพราะกระทำในสิ่งที่กฎหมายห้าม<sup>7</sup> เช่น การห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่มีได้ติดแผ่นป้ายเลขทะเบียน แผ่นป้ายเครื่องหมายเลขทะเบียนหรือป้ายประจำรถ ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ กฎหมายว่าด้วยการขนส่ง กฎหมายว่าด้วยล้อเลื่อน กฎหมายว่าด้วยรถลาก หรือกฎหมายว่าด้วยรถจ้าง มาใช้ในทางเดินรถ เป็นต้น

## 1.3 โครงสร้างความรับผิดทางอาญา

เมื่อมีการกระทำใด ๆ ที่ก่อให้เกิดความเสียหายเกิดขึ้น การจะพิจารณาว่าผู้ที่กระทำการนั้นจะมีความรับผิดทางอาญา หรือไม่ จะต้องพิจารณาตามโครงสร้างความรับผิดทางอาญา ซึ่งระบบกฎหมายซีวิลลอว์ (Civil Law) และระบบกฎหมายคอมมอนลอว์ มีโครงสร้างความรับผิดทางอาญาดังนี้

### 1.3.1 โครงสร้างความรับผิดทางอาญาตามระบบกฎหมายซีวิลลอว์ (Civil Law)

ความรับผิดทางอาญาตามระบบกฎหมายซีวิลลอว์ (Civil Law) มีหลักในการพิจารณาเป็นลำดับขั้นตอน โดยเริ่มต้นจากการพิจารณาว่าการกระทำของบุคคลนั้นครบองค์ประกอบความผิดที่กฎหมายบัญญัติไว้หรือไม่ ต่อจากนั้นจะพิจารณาว่าการกระทำนั้นผิดกฎหมายหรือไม่ และประการสุดท้ายจะพิจารณาถึงความชั่วของผู้กระทำ ซึ่งแต่ละองค์ประกอบสามารถอธิบายได้ ดังนี้

1) การครบองค์ประกอบความผิดที่กฎหมายบัญญัติ หมายถึง การพิจารณาในเบื้องต้นว่าการกระทำนั้นครบองค์ประกอบที่กฎหมายบัญญัติไว้ในความผิดแต่ละฐานหรือไม่ ซึ่งจะประกอบไปด้วย 2 ส่วนหลัก ๆ คือ องค์ประกอบภายนอกและองค์ประกอบภายใน ในส่วนขององค์ประกอบภายนอกจะประกอบไปด้วยองค์ประกอบย่อย 4 ส่วน คือ ผู้กระทำความผิด การกระทำความผิด การกระทำ และความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำและผล ส่วนองค์ประกอบภายในจะเป็นการพิจารณาเกี่ยวกับเจตนาของผู้กระทำ ซึ่งประกอบไปด้วยเจตนา (การรู้ข้อเท็จจริงอันเป็น

<sup>6</sup> ฌ็องฌัก อ็องรี. ทฤษฎีความรับผิดทางอาญา. หน้า 15.

<sup>7</sup> “เรื่องเดียวกัน”. หน้า 15.

องค์ประกอบของความผิดและประสงค์ต่อผลหรือยอมเล็งเห็นผล) และเจตนาพิเศษ คือ โดยทุจริต ทั้งนี้ การพิจารณาองค์ประกอบความผิดที่กฎหมายบัญญัตินั้น ยังไม่ได้เป็นการวินิจฉัยว่าการกระทำนั้นเป็น ความผิดอาญาหรือไม่<sup>8</sup>

2) *ความผิดกฎหมาย* หมายถึง การพิจารณาว่าการกระทำนั้นเป็นการกระทำที่ เป็นความผิดกฎหมายตามที่กฎหมายกำหนดไว้หรือไม่ เนื่องจากการกระทำบางอย่างแม้จะครบองค์ประกอบ ความผิดแล้ว แต่มีเหตุที่ทำให้การกระทำนั้นไม่เป็นความผิด ซึ่งเหตุที่จะทำให้การกระทำนั้นไม่เป็นความผิด มีด้วยกัน 3 กรณี คือ จารีตประเพณี ความยินยอมของผู้กระทำ และกรณีที่มีบทบัญญัติของกฎหมาย ให้อำนาจไว้

3) *ความชั่ว* หมายถึง การพิจารณาถึงตัวผู้กระทำความผิดว่าบุคคลนั้นได้กระทำ ลงไปโดยรู้ผิดชอบเพียงใด เพื่อแสดงให้เห็นถึงความน่าตำหนิของผู้กระทำความผิด ซึ่งถ้าหากพิจารณาแล้ว เห็นว่าผู้กระทำความผิดได้กระทำไปโดยไม่รู้ผิดชอบหรือการกระทำของเขาเป็นสิ่งที่สังคมไม่ควรจะตำหนิแล้ว กฎหมายจะยกเว้นโทษให้เพราะถือว่าบุคคลนั้น ไม่มีความชั่ว ซึ่งความบกพร่องของบุคคลที่เกี่ยวกับ ความไม่รู้ผิดชอบนั้น อาจเกิดขึ้นจากอายุของผู้กระทำหรือสภาวะทางจิตของผู้กระทำ เป็นต้น<sup>10</sup>

### 1.3.2 โครงสร้างความรับผิดทางอาญาตามระบบกฎหมายคอมมอนลอว์ (Common Law)

ความรับผิดทางอาญาในระบบกฎหมายคอมมอนลอว์ (Common Law) มีหลักการสำคัญ คือ “การกระทำไม่เป็นเหตุให้บุคคลต้องรับผิด เว้นแต่ผู้กระทำมีจิตใจชั่วร้าย” (actus non, facit reum, nisi mens sit rea – an act does not make a person guilty unless the mind is guilty)<sup>11</sup> หมายถึง บุคคลจะมีความรับผิดทางอาญาก็ต่อเมื่อบุคคลนั้นกระทำความผิดโดยมีเจตนา ชั่วร้าย ดังนั้น การกระทำที่จะมีความรับผิดทางอาญาจะประกอบไปด้วย 2 องค์ประกอบ คือ กระทำการ ตามที่กฎหมายบัญญัติไว้ว่าเป็นความผิด หรือที่เรียกว่า “Actus Reus” ซึ่งรวมถึงการงดเว้น

<sup>8</sup> ทศน์วรรณ สิริพรหมเจริญ. *มาตรฐานความระมัดระวังกรณีกระทำโดยประมาท*. (วิทยานพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต). มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2550. หน้า 42.

<sup>9</sup> ธีรวัฒน์ สุทธิโยธิน. *ทฤษฎีความรับผิดทางอาญา*. หน้า 31.

<sup>10</sup> “เรื่องเดียวกัน”. หน้า 34.

<sup>11</sup> Rupert Cross and Philip Asterley Jones. *An Introduction to Criminal Law*. (sixth edition). Bristol: J.W.Arrowsmith Ltd. 1968. P. 32. อ้างใน นนทยา ทองสุก. *ความเหมาะสมของโทษจำคุกกรณีประมาททางอาญา*. (วิทยานพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต). มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2525. หน้า 23.

การกระทำด้วย (Omission) และผู้กระทำมีเจตนาร้ายที่นำคำหนี หรือที่เรียกว่า “Mens Rea” โดยทั้งสององค์ประกอบสามารถอธิบายได้ ดังนี้

1) การกระทำความผิด (Actus Reus) หมายถึง การกระทำในสิ่งที่กฎหมายบัญญัติไว้ว่าเป็นความผิด สิ่งที่ต้องพิจารณาเป็นลำดับแรกคือ จะต้องมีการกระทำ กล่าวคือ มีการเคลื่อนไหวหรือไม่เคลื่อนไหวร่างกายโดยรู้สำนึก เพราะกฎหมายอาญาจะไม่ลงโทษในสิ่งที่เป็นการคิด สิ่งที่ต้องพิจารณาต่อมาคือ การกระทำนั้นต้องมีกฎหมายบัญญัติว่าเป็นความผิดหรือไม่ ซึ่งถ้าหากไม่มีกฎหมายกำหนดว่าการกระทำนั้นเป็นความผิด ก็จะถือว่าขาดองค์ประกอบของความผิดแล้ว<sup>12</sup>

2) เจตนาร้าย (Mens Rea) เป็นสิ่งที่บ่งบอกสถานะที่แท้จริงของจิตใจเกี่ยวกับจิตใจที่ชั่วร้าย (evil mind) ซึ่งครอบคลุมไปถึงการกระทำโดยเจตนา (Intention) และการกระทำโดยประมาทโดยรู้ตัว (Recklessness)<sup>13</sup>

ทั้งนี้ ตามหลักการพิจารณาความรับผิดทางอาญาในระบบกฎหมายคอมมอนลอว์ (Common Law) จะพิจารณาส່วนที่เป็นการกระทำความผิด (Actus Reus) ก่อน ว่าเป็นการกระทำที่มีกฎหมายบัญญัติว่าเป็นความผิดหรือไม่ หากพิจารณาแล้วได้ความว่าเป็นการกระทำที่มีกฎหมายบัญญัติว่าเป็นความผิด จึงจะพิจารณาต่อไปว่าผู้กระทำได้ลงมือกระทำการนั้นไปโดยมีจิตใจที่ชั่วร้ายหรือไม่ แต่ถ้าพิจารณาแล้วได้ความว่าการกระทำนั้นไม่มีกฎหมายบัญญัติว่าเป็นความผิด ระบบกฎหมายคอมมอนลอว์ (Common Law) จะไม่พิจารณาส່วนที่สองคือเรื่องจิตใจอีกต่อไป แม้ว่าผู้กระทำจะมีความพยายามที่จะกระทำความผิดให้สำเร็จก็ตาม เพราะถือว่าเมื่อการกระทำนั้นไม่เป็นความผิดแล้ว การพยายามกระทำความผิดจึงมีไม่ได้<sup>14</sup>

## 2. การกระทำโดยประมาท

“ประมาท” ในทางตำรากฎหมายอาญาถือว่าเป็นองค์ประกอบภายในประเภทหนึ่งนอกเหนือไปจาก “เจตนา” ซึ่งโดยหลักแล้วการพิจารณาว่าการกระทำใดจะมีความรับผิดทางอาญาหรือไม่ ต้องพิจารณาจาก “เจตนา” ของผู้กระทำเป็นหลัก ส่วนการกระทำโดยประมาทเป็นข้อยกเว้นที่ให้ผู้กระทำต้องรับผิดทางอาญา

<sup>12</sup> ณัฐวิวัฒน์ สุทธิโยธิน. *ทฤษฎีความรับผิดทางอาญา*. หน้า 42.

<sup>13</sup> “เรื่องเดียวกัน”. หน้า 42.

<sup>14</sup> “เรื่องเดียวกัน”. หน้า 45.

หากว่ามีกฎหมายบัญญัติไว้โดยเฉพาะ ดังที่ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 59 วรรคหนึ่ง ได้บัญญัติไว้ว่า “บุคคลจะต้องรับผิดชอบในทางอาญาก็ต่อเมื่อได้กระทำโดยเจตนา เว้นแต่จะได้กระทำโดยประมาท ในกรณีที่กฎหมายบัญญัติให้ต้องรับผิดชอบเมื่อได้กระทำโดยประมาท”

การที่กฎหมายอาญากำหนดให้ผู้ที่กระทำการโดยประมาทต้องรับผิดชอบในทางอาญานั้น เนื่องมาจากการกระทำโดยประมาทเป็นการกระทำที่บ่งชี้ให้เห็นถึงสภาวะทางจิตใจที่ชั่วร้ายของผู้กระทำประการหนึ่ง ที่ผู้กระทำได้กระทำนั้นลงไปโดยไม่ใส่ใจและละเลยต่อผลร้ายที่อาจจะเกิดขึ้นได้จากการกระทำที่ขาดความระมัดระวังของเขา<sup>15</sup> อีกทั้ง เพื่อต้องการข่มขู่และบังคับให้บุคคลต้องใช้ความระมัดระวังในการกระทำของตนให้มากยิ่งขึ้น แต่ก็มีใช่ว่าการกระทำโดยประมาททุกกรณี จะมีความรับผิดชอบทางอาญาเสมอไป หากแต่กฎหมายได้กำหนดให้การกระทำโดยประมาทที่ทำให้เกิดผลร้าย บางกรณีเท่านั้นที่จะมีความรับผิดชอบทางอาญา เพราะว่าการกระทำโดยประมาทบางกรณีก่อให้เกิดผลกระทบต่อความสงบเรียบร้อยของสังคม ซึ่งบทบัญญัติของกฎหมายในลักษณะนี้เป็นบทบัญญัติที่มุ่งใช้การลงโทษเพื่อเป็นการป้องกันยับยั้งและเป็นเครื่องเตือนใจไม่ให้บุคคลกระทำการใด ๆ โดยประมาท<sup>16</sup> กล่าวคือ เป็นการป้องกันยับยั้งทั้งตัวผู้กระทำผิดเอง และป้องกันยับยั้งบุคคลอื่น ๆ ในสังคมให้กระทำการใด ๆ ด้วยความระมัดระวัง ทั้งนี้ การพิจารณาว่าเมื่อใดจึงจะถือว่าบุคคลได้กระทำโดยประมาทนั้น มิได้พิจารณาจากภายในจิตใจ (Subjective Test) ของผู้กระทำว่าได้กระทำไปโดยประสงค์ต่อผลหรือ ย่อมเล็งเห็นผลของการกระทำนั้นนอกระนั้นอย่างเช่นการกระทำโดยเจตนาแต่ต้องพิจารณาจากตัวการกระทำ (Objective Test) ของผู้กระทำว่าเป็นการกระทำที่ได้ใช้ความระมัดระวังต่ำกว่าระดับที่วิญญูชนควรกระทำแล้วหรือไม่<sup>17</sup>

## 2.1 แนวคิดพื้นฐานของการกระทำโดยประมาท

ความรับผิดชอบทางอาญาจากการกระทำโดยประมาทเป็นเรื่องที่กฎหมายประสงค์จะให้บุคคลมีหน้าที่ป้องกันผลที่จะเกิดขึ้นจากการกระทำของตน กล่าวคือ กฎหมายต้องการให้บุคคลในสังคม ใช้ความระมัดระวังไม่ให้เกิดการกระทำของตนไปทำให้บุคคลอื่นเดือดร้อนเสียหาย ซึ่งถ้าหากบุคคลนั้น ไม่ได้ใช้ความระมัดระวังเลยหรือใช้ความระมัดระวังต่ำกว่าระดับที่วิญญูชนทั่วไปควรกระทำตามภาวะ

<sup>15</sup> นันท รุ่งศรี. *ประมาทโดยจงใจ* (วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต). มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, กรุงเทพมหานคร. 2556. หน้า 18.

<sup>16</sup> อุททิศ แสนโกศิก. *กฎหมายอาญาภาค 1*. กรุงเทพมหานคร : ศูนย์บริการกฎหมายและวิชาการ กองวิชาการ กรมอัยการ. 2525. หน้า 68-69.

<sup>17</sup> จิตติ ดิงศภัทย์. *กฎหมายอาญา ภาค 1*. (พิมพ์ครั้งที่ 10). กรุงเทพมหานคร : หจก.จิรัชการพิมพ์. 2546. หน้า 181.

วิสัยและพฤติการณ์เดียวกันแล้ว การกระทำนั้นก็อาจมีความรับผิดชอบทางอาญาได้<sup>18</sup> ดังนั้น บุคคลที่กระทำการโดยประมาทและก่อให้เกิดความเดือดร้อนเสียหายต่อผู้อื่นจะปฏิเสธความรับผิดชอบทางอาญาโดยอ้างว่าตนมิได้กระทำโดยเจตนาไม่ได้ เพราะการกระทำที่ปราศจากความระมัดระวังของบุคคลย่อมแสดงให้เห็นถึงภาวะทางจิตใจที่ละเลยต่อความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นแก่ชุมชนหรือบุคคลอื่น การไม่ระมัดระวังในเรื่องนี้ จึงเป็นการกระทำโดยงดเว้นหน้าที่เพื่อป้องกันผลอย่างหนึ่ง<sup>19</sup>

วัตถุประสงค์ของการลงโทษทางอาญาตามกฎหมายการลงโทษเพื่อข่มขู่ยับยั้ง โดยหลักการจะเน้นไปที่การลงโทษเพื่อป้องกันการกระทำโดยเจตนา เพราะผู้กระทำผิดโดยเจตนาย่อมรู้อยู่แล้วว่าการกระทำของตนที่กำลังจะทำนั้นเป็นความผิดและอาจจะต้องรับโทษตามกฎหมาย ซึ่งการรู้ตัวเช่นนี้ย่อมเป็นสิ่งยับยั้งไม่ให้ลงมือกระทำผิดได้ไม่มากก็น้อย เนื่องจากผู้กระทำมีโอกาสได้คิดทบทวนก่อนตัดสินใจลงมือว่าจะกระทำการนั้นต่อไปดีหรือไม่ ส่วนการกระทำผิดโดยประมาทนั้น โดยหลักต้องมีผลจากการกระทำที่กฎหมายประสงค์จะป้องกันไม่ให้เกิดขึ้นมาก่อน ผู้กระทำจึงจะมีความรับผิดชอบตามกฎหมาย เช่น การขับรถโดยประมาทไปชนผู้อื่นจนถึงแก่ความตาย ผลจากความประมาทคือทำให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ผู้กระทำจึงมีความรับผิดชอบฐานทำให้ผู้อื่นถึงแก่ความตายโดยประมาท อีกทั้งผู้กระทำโดยประมาทมักจะไม่คำนึงว่าการกระทำของเขาจะก่อให้เกิดผลร้ายต่อผู้อื่น เมื่อเป็นเช่นนี้ผู้กระทำย่อมไม่รู้ว่าการกระทำเขาอาจจะมีความรับผิดชอบตามกฎหมายได้ ดังนั้น จึงทำให้บางคนมีความเห็นว่าการลงโทษไม่น่าจะมีผลเป็นการข่มขู่ยับยั้งไม่ให้เกิดบุคคลกระทำการโดยประมาทได้<sup>20</sup> แต่อย่างไรก็ดี ถ้าหากพิจารณาในอีกแง่มุมหนึ่งเหตุที่กฎหมายจำเป็นต้องมีมาตรการลงโทษแก่ผู้กระทำโดยประมาทนั้น ก็เพื่อเป็นบทเรียนแก่ผู้กระทำให้เพิ่มความพยายามที่จะใช้ความระมัดระวังให้มีระดับที่ไม่น้อยไปกว่าเกณฑ์มาตรฐานของวิญญูชนและเป็นการย้ำเตือนมิให้บุคคลอื่นเอาเยี่ยงอย่างและอาจแก้ไขตัวผู้กระทำโดยประมาทได้ด้วย แม้ว่าผู้กระทำจะไม่มีเจตนาต่อความเสียหายก็ตาม ฉะนั้นเมื่อบุคคลใดรู้ว่าการกระทำโดยประมาทอาจจะถูกลงโทษ ก็ย่อมเป็นสิ่งย้ำเตือนมิให้ผู้นั้นกระทำการโดยประมาท<sup>21</sup> ตัวอย่างเช่น นายเอ ขับรถด้วยความเร็วสูงในเขตเมืองบริเวณหน้าโรงเรียน แล้วเกิดอุบัติเหตุเฉี่ยวชนเด็กชายบี จนเด็กชายบีถึงแก่ความตาย แม้การที่นายเอขับรถด้วยความเร็วสูงนั้น นายเอไม่ได้มีเจตนาจะชนเด็กชายบี และไม่ได้มีเจตนาฆ่าเด็กชายบีก็ตาม แต่นายเอก็ได้ตั้งใจขับรถ

<sup>18</sup> นันท รุ่งศรี. *ประมาทโดยจงใจ*. หน้า 21.

<sup>19</sup> ทวีเกียรติ มินะกนิษฐ. *คำอธิบายกฎหมายอาญา ภาคทั่วไป*. (พิมพ์ครั้งที่ 21). กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์วิญญูชน. 2563. หน้า 97.

<sup>20</sup> นันท รุ่งศรี. *ประมาทโดยจงใจ*. หน้า 22.

<sup>21</sup> “เรื่องเดียวกัน”. หน้า 23.

ด้วยความเร็วสูงในเขตเมืองบริเวณหน้าโรงเรียน ซึ่งวิญญูชนทั่วไปควรจะต้องใช้ความระมัดระวังและ ขับรถด้วยความเร็วต่ำผ่านหน้าโรงเรียน การกระทำของนายเอแสดงให้เห็นถึงความไม่ใส่ใจและไม่ใยดี ต่อผลร้ายที่อาจเกิดขึ้นจากการขับรถในลักษณะดังกล่าว ถือว่าการกระทำของนายเอเป็นการกระทำ โดยประมาท และการที่กฎหมายบัญญัติให้การกระทำโดยประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย มีความรับผิดชอบทางอาญา ย่อมมีผลเป็นการข่มขู่ไม่ให้นายเอ ขับรถเร็วเช่นนั้นอีก และย่อมมีผลเป็นการ ข่มขู่บุคคลอื่นให้เกิดความเกรงกลัวไม่กล้าขับรถเร็วเช่นนั้นด้วย เพราะย่อมคาดเห็นได้ว่าการขับรถ ในกรณีเช่นนั้นหากทำให้เกิดความตายแก่ผู้อื่นผู้นั้นจะต้องถูกลงโทษ<sup>22</sup>

## 2.2 การแบ่งประเภทของการกระทำโดยประมาทตามกฎหมายไทย

ประมวลกฎหมายอาญาของประเทศไทยบัญญัติความหมายของการกระทำโดยประมาท ไว้ในมาตรา 59 วรรคสี่ ว่า “กระทำโดยประมาท ได้แก่ กระทำความผิดที่มีใจโดยเจตนาแต่กระทำโดย ปราศจากความระมัดระวัง ซึ่งบุคคลในภาวะเช่นนั้นจักต้องมีตามวิสัยและพฤติการณ์ และผู้กระทำ อาจใช้ความระมัดระวังเช่นว่านั้นได้ แต่หาได้ใช้ให้เพียงพอไม่” ซึ่งมีนักวิชาการทางด้านนิติศาสตร์ ของไทยได้อธิบายความหมายของการกระทำโดยประมาทตามประมวลกฎหมายอาญา ว่ามีอยู่ 2 ความหมาย ดังนี้

**2.2.1 ศาสตราจารย์พิเศษ ดร. เกียรติขจร วัจนะสวัสดิ์** อธิบายตามทฤษฎี กฎหมายอาญาของกลุ่มประเทศคอมมอนลอว์ว่า ได้แยกการกระทำโดยประมาทออกเป็น 2 ประเภท คือ ประมาทธรรมดา (Negligence) และประมาทโดยจงใจ (Recklessness) ซึ่งประมาทโดยจงใจ หมายความว่า ผู้กระทำไม่เพียงแต่ขาดความระมัดระวังเท่านั้น แต่ได้กระทำโดยรู้สำนึกอยู่แล้วว่า เป็นการเสี่ยงที่จะเกิดภัยถึงขั้นทำลงโดยคิดว่าคงสามารถหลีกเลี่ยงไม่ให้เกิดภัยขึ้นได้ โดยที่ตาม กฎหมายไทยนั้น ประมาทตามมาตรา 59 วรรคสี่ รวมถึงทั้งประมาทธรรมดาและประมาทโดยจงใจ ทั้งสองกรณี<sup>23</sup>

**2.2.2 ศาสตราจารย์ ดร. หยุต แสงอุทัย**<sup>24</sup> อธิบายว่าประมาท มี 2 ประเภท คือ

<sup>22</sup> อุทิต แสนโกศิก. *กฎหมายอาญาภาค 1*. หน้า 22-23.

<sup>23</sup> เกียรติขจร วัจนะสวัสดิ์. *คำอธิบายกฎหมายอาญาภาค 1*. (พิมพ์ครั้งที่ 10). กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์ พลสมยา พรินดี้ง. 2551. หน้า 291.

<sup>24</sup> หยุต แสงอุทัย. *กฎหมายอาญา ภาค 2-3*. (พิมพ์ครั้งที่ 11). กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. 2556. หน้า 138.



1) *ประมาทโดยรู้ตัว (bewusste fahrlässigkeit)* กล่าวคือ ผู้กระทำรู้ตัวแล้วว่า ผลอาจเกิดขึ้นได้ แต่มีความเชื่อว่าผลคงจะไม่เกิดขึ้น ตัวอย่างเช่น นาย ก. ยิงนกที่เกาะอยู่ใกล้ ๆ คน โดยนาย ก. รู้อยู่แล้วว่าลูกกระสุนอาจถูกคนได้ แต่เชื่อใจว่าผล (คือการยิงถูกคน) คงจะไม่เกิดขึ้น เพราะเชื่อความแม่นยำปืนของตน ดังนั้นการกระทำของนาย ก. เป็นประมาทโดยรู้ตัว

2) *ประมาทโดยไม่รู้ตัว (unbewusste fahrlässigkeit)* เป็นกรณีที่ผู้กระทำไม่รู้ตัวเลยว่าผลจะเกิดขึ้น ตัวอย่างเช่น นาย ก. ขับรถด้วยความเร็วสูงโดยมิได้ตระหนักเลยว่า การขับชิ่งของตน อาจทำให้รถไปพุ่งชนผู้อื่นบาดเจ็บ เมื่อรถไปชนผู้อื่นบาดเจ็บ ย่อมถือว่านาย ก. กระทำโดยประมาทโดยไม่รู้ตัว (ถ้าหากมีการพิจารณาแล้วปรากฏว่า นาย ก. ขับรถโดยมิได้ใช้ความระมัดระวังตามวิสัยและพฤติการณ์)

ทั้งนี้ ไม่ว่าจะประมาทโดยรู้ตัว หรือประมาทโดยไม่รู้ตัว ก็ถือว่าเป็น “ประมาท” เช่นกัน

**2.2.3 ศาสตราจารย์ จิตติ ดิงศภัทย์** อธิบายว่า ยังมีการกระทำโดยประมาท อีกประเภทหนึ่งที่เกิดจากการที่ผู้กระทำไม่เพียงแต่ขาดความระมัดระวังเท่านั้น แต่ได้กระทำโดยรู้สำนึก อยู่แล้วว่าเป็นการเสี่ยงที่ภัยจะเกิดขึ้น กล่าวคือ มีการคาดเห็นว่าไม่แน่ว่าอาจจะเกิดขึ้นได้ และผู้กระทำ ก็ยังขึ้นกระทำโดยคิดว่าคงสามารถหลีกเลี่ยงไม่ให้เกิดภัยขึ้นได้ ซึ่งเรียกว่าประมาทโดยจงใจ<sup>25</sup>

**2.2.4 ศาสตราจารย์ ดร. คณิต ณ นคร** อธิบายว่า กระทำโดยประมาท มี 2 ประเภท คือ

1) *ประมาทโดยไม่รู้ตัว (unbewusste fahrlässigkeit)* คือ การที่ผู้กระทำความผิดได้กระทำการฝ่าฝืนมาตรฐานความระมัดระวังตามวิสัยและพฤติการณ์ไปโดยไม่ได้คำนึงถึง โอกาสที่การกระทำของตนจะนำไปสู่การกระทำที่ครบองค์ประกอบที่กฎหมายบัญญัติ ซึ่งโดยทั่วไปแล้ว การกระทำโดยประมาทมักจะเป็นความประมาทโดยไม่รู้ตัว

2) *ประมาทโดยรู้ตัว (bewusste fahrlässigkeit)* เป็นการกระทำโดยประมาท ที่เกิดขึ้นในกรณีที่ผู้กระทำความผิดเห็นถึงภัยอันตรายที่ประจักษ์ที่มีต่อวัตถุที่คุ้มครองแล้ว แต่ผู้กระทำความผิดก็ยังเชื่อมั่นว่า จากความสามารถของตนหรือจากความโชคชะตาของตน ภัยอันตรายที่ประจักษ์นั้น จะไม่สามารถเกิดขึ้นได้ กล่าวคือ เป็นกรณีของการกระทำที่ผู้กระทำความผิดไม่เพียงแต่ขาด

<sup>25</sup> จิตติ ดิงศภัทย์. *กฎหมายอาญา ภาค 1*. หน้า 260-261.

ความระมัดระวังเท่านั้น แต่ได้กระทำไปโดยรู้อยู่แล้วว่าเป็นการเสี่ยงที่จะเกิดภัยแต่ก็ยังขึ้นทำลงไปโดยตนคิดว่าคงสามารถหลีกเลี่ยงไม่ให้ภัยนั้นเกิดขึ้นได้<sup>26</sup>

**2.2.5 ศาสตราจารย์ แสวง บุญเฉลิมวิภาส** อธิบายว่า ในทางตำราได้มีการแบ่งการกระทำประมาทออกเป็น 2 ระดับ คือ ประมาทโดยรู้ตัว (bewusste fahrlässigkeit) ระดับหนึ่ง และประมาทโดยไม่รู้ตัว (unbewusste fahrlässigkeit) อีกระดับหนึ่ง โดยถือว่าประมาทโดยรู้ตัวเป็นกรณีที่ผู้กระทำได้คาดการณ์ไว้ล่วงหน้าแล้วว่าผลร้ายอาจเกิดขึ้นได้ แต่ผู้กระทำก็มั่นใจว่าอย่างไรเสียผลร้ายนั้นคงจะไม่เกิดขึ้น ส่วนประมาทโดยไม่รู้ตัวคือกรณีที่ผู้กระทำไม่อาจคาดการณ์ล่วงหน้ามาก่อนเลยว่าผลร้ายนั้นจะเกิดขึ้น แต่เป็นการกระทำไปโดยขาดความระมัดระวังตามปกติเท่านั้น<sup>27</sup>

จากคำอธิบายในทางตำราของนักวิชาการทางด้านนิติศาสตร์ของไทยข้างต้น อาจสรุปความหมายของประมาทได้ว่ามีอยู่ 2 ความหมาย คือ ประมาทโดยรู้ตัว ซึ่งหมายถึงกรณีที่ผู้กระทำได้กระทำโดยขาดความระมัดระวัง และผู้นั้นมีการคาดเห็นได้ถึงความเสี่ยงต่อภัยอันตรายที่จะเกิดขึ้น แต่ผู้กระทำก็ยังขึ้นกระทำลงโดยมีความเชื่อมั่นว่าภัยอันตรายนั้นจะไม่เกิดขึ้น กับประมาทโดยไม่รู้ตัว ที่เป็นเพียงแต่การกระทำที่ขาดความระมัดระวังตามธรรมดาเท่านั้น

## 2.3 การกระทำโดยประมาทตามประมวลกฎหมายอาญาไทย

ประมวลกฎหมายอาญาของไทยได้ให้คำนิยามของ “การกระทำโดยประมาท” ไว้ในมาตรา 59 วรรคสี่ ความว่า “กระทำโดยประมาท ได้แก่ กระทำความผิดที่มีใช้โดยเจตนา แต่กระทำโดยปราศจากความระมัดระวัง ซึ่งบุคคลในภาวะเช่นนั้นจักต้องมีตามวิสัยและพฤติการณ์ และผู้กระทำอาจใช้ความระมัดระวังเช่นนั้นได้ แต่หาได้ใช้ให้เพียงพอไม่” จากคำนิยามดังกล่าวสามารถแยกหลักเกณฑ์ของ “การกระทำโดยประมาท” ได้ดังนี้

### 2.3.1 กระทำความผิดมิใช่เจตนา

สิ่งแรกที่ต้องพิจารณา คือ การกระทำนั้นเป็นการกระทำโดยเจตนาหรือไม่ ไม่ว่าจะเป็นเจตนาประสงค์ต่อผลหรือเจตนาย่อมเล็งเห็นผล ถ้าพิจารณาแล้วได้ความว่าเป็นการกระทำโดยเจตนาแล้ว การกระทำความผิดย่อมไม่อาจเป็นการกระทำโดยประมาทได้อีก เพราะการกระทำโดยเจตนาและประมาทไม่อาจเกิดขึ้นพร้อมกันได้

<sup>26</sup> คณิต ญ นคร. *กฎหมายอาญาภาคทั่วไป*. (พิมพ์ครั้งที่ 7). กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์วิญญูชน. 2563. หน้า 351.

<sup>27</sup> แสวง บุญเฉลิมวิภาส. *หลักกฎหมายอาญา*. (พิมพ์ครั้งที่ 5). กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์วิญญูชน. 2551. หน้า 63-64.

การพิจารณาถึงการกระทำโดยประมาท ต้องพิจารณาด้วยว่าผู้กระทำได้รู้สำนึกในการกระทำของตนหรือไม่ ซึ่งการกระทำโดยรู้สำนึกในการที่กระทำ คือ การกระทำโดยรู้สำนึก รู้ตัว และประสงค์ต่อการเคลื่อนไหวหรือไม่เคลื่อนไหวอิริยาบถ<sup>28</sup> ดังนั้น การเคลื่อนไหวร่างกายจากการละเมอ หรือจากอาการป่วยจนไม่รู้สำนึก จึงมิใช่การกระทำและไม่อาจเป็นการกระทำโดยประมาทได้ นอกจากนี้ การกระทำโดยประมาทยังรวมไปถึงการให้เกิดผลอันหนึ่งอันใดขึ้นโดยงดเว้นการที่จักต้องกระทำเพื่อป้องกันผลนั้นด้วย ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 59 วรรคห้า<sup>29</sup> เช่น บิดามารดามีหน้าที่ต้องอุปการะเลี้ยงดูตามสมควรแก่บุตรในระหว่างที่เป็นผู้เยาว์ ถ้าหากบิดามารดาปล่อยให้บุตรของตนคลานออกไปปริมาตรเปียงจนบุตรพลัดตกลงไป ถึงแก่ความตาย ทั้ง ๆ ที่เห็นแล้วว่าบุตรของตนกำลังคลานออกไปและสามารถช่วยได้ แต่กลับนิ่งเฉยไม่ให้การช่วยเหลือ เช่นนี้ ถือว่าบิดามารดามีความผิดฐานกระทำโดยประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 291 โดยเป็นการกระทำประมาทโดยงดเว้นการที่จักต้องกระทำเพื่อป้องกันผล

### **2.3.2 กระทำโดยปราศจากความระมัดระวังซึ่งบุคคลในภาวะเช่นนั้นจักต้องมีตามวิสัยและพฤติการณ์ และผู้กระทำอาจใช้ความระมัดระวังเช่นว่านี้ได้ แต่หาได้ใช้ให้เพียงพอไม่**

การพิจารณาว่าการกระทำใดจะเป็นการกระทำโดยประมาทหรือไม่ ต้องพิจารณาว่าบุคคลนั้นได้ใช้ความระมัดระวังให้เพียงพอตามสมควรแก่กรณีแล้วหรือไม่ ซึ่งต้องพิจารณาจากสภาพการณ์ที่ผู้กระทำประสบบอยู่ โดยสมมติบุคคลขึ้นมาเปรียบเทียบ ซึ่งบุคคลที่สมมติขึ้นมานี้มีใช้สมมติขึ้นตามมาตรฐานทั่วไป แต่จะสมมติขึ้นตามภาวะที่อยู่ในวิสัยรวมถึงพฤติการณ์เช่นเดียวกับผู้กระทำ แล้วจึงนำมาเปรียบเทียบว่าบุคคลโดยทั่วไปในภาวะเช่นนั้นควรจะต้องใช้ความระมัดระวังมากน้อยเพียงใด ด้วยเหตุนี้บุคคลที่สมมติขึ้นมาเปรียบเทียบจึงต้องมีภาวะเช่นเดียวกับผู้กระทำทุกอย่าง

วิสัย หมายถึง ลักษณะที่เป็นอยู่ของบุคคลผู้กระทำหรือสภาพภายในตัวผู้กระทำ เช่น เพศ ความเชี่ยวชาญของบุคคลผู้มีวิชาชีพ การศึกษา อายุ สภาพร่างกายหรือจิตใจ เป็นต้น ซึ่งการสมมติบุคคลขึ้นมาเปรียบเทียบจะต้องใช้ตัวผู้กระทำเป็นต้นแบบ ถ้าหากผู้กระทำเป็นผู้ที่มีความเชี่ยวชาญหรือมีความชำนาญยิ่งกว่าบุคคลธรรมดา ก็ต้องใช้ความระมัดระวังที่บุคคลในลักษณะเช่นนั้น

<sup>28</sup> จิตติ ดิงศภัทย์. *กฎหมายอาญา ภาค 1*. หน้า 253.

<sup>29</sup> ประมวลกฎหมายอาญามาตรา 59 วรรคห้า บัญญัติว่า “การกระทำ ให้หมายความรวมถึงการให้เกิดผลอันหนึ่งอันใดขึ้นโดยงดเว้นการที่จักต้องกระทำเพื่อป้องกันผลนั้นด้วย”

ควรที่จะต้องใช้ด้วย จะถือว่าคนธรรมดาใช้ความระมัดระวังเพียงใด ผู้ที่มีความเชี่ยวชาญจะใช้ความระมัดระวังเช่นนั้นไม่ได้<sup>30</sup>

พฤติการณ์ หมายถึง ข้อเท็จจริงประกอบการกระทำ หรือเหตุภายนอกตัวผู้กระทำ เช่น ในการขับรถ จะต้องพิจารณาสภาพรถ สภาพถนน สภาพอากาศ ทัศนวิสัย สภาพการจราจร เป็นต้น ดังนั้น การจะพิจารณาว่าผู้กระทำได้ใช้ความระมัดระวังตามควรแห่งพฤติการณ์หรือไม่ จะต้องพิจารณาจากพฤติการณ์ที่ผู้กระทำประสบบ่อยในขณะนั้น

### 2.3.3 การกระทำโดยประมาทนั้นมีกฎหมายบัญญัติให้ต้องรับผิด

หลักทั่วไปของความรับผิดทางอาญาคือจะต้องกระทำโดยเจตนา ส่วนการกระทำโดยประมาทนั้นเป็นข้อยกเว้น ดังนั้น ความรับผิดจากการกระทำโดยประมาทจึงต้องเป็นกรณีที่มีกฎหมายบัญญัติไว้ให้ต้องรับผิดจากการกระทำโดยประมาท ซึ่งตามประมวลกฎหมายอาญาของไทย ได้บัญญัติความรับผิดจากการกระทำโดยประมาทเอาไว้ 7 ฐานความผิด ได้แก่

- 1) ฐานเจ้าพนักงานปล่อยให้ผู้ถูกคุมขังหลุดพ้นจากการคุมขังไปโดยประมาท ตามมาตรา 205
- 2) ฐานทำให้เกิดเพลิงไหม้โดยประมาท ตามมาตรา 225
- 3) ฐานก่อให้เกิดภัยอันตรายต่อประชาชนโดยประมาท ตามมาตรา 239
- 4) ฐานทำให้ผู้อื่นถึงแก่ความตายโดยประมาท ตามมาตรา 291
- 5) ฐานทำให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัสโดยประมาท ตามมาตรา 300
- 6) ฐานทำให้ผู้อื่นถูกหน่วงเหนี่ยวกักขังโดยประมาท ตามมาตรา 311
- 7) ฐานทำให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจโดยประมาท ตามมาตรา 390

จะเห็นได้ว่าความผิดทั้ง 7 ฐานนี้ ล้วนแล้วแต่เป็นความผิดที่ส่งผลกระทบต่อความสงบเรียบร้อยภายในสังคม กฎหมายจึงกำหนดให้การกระทำเหล่านี้แม้จะได้กระทำโดยประมาท

<sup>30</sup> นันท รุ่งศรี. *ประมาทโดยจงใจ*. หน้า 27.

ก็มีความรับผิดชอบทางอาญา ซึ่งแตกต่างกับการกระทำผิดเกี่ยวกับทรัพย์สินที่มุ่งคุ้มครองเอกชนมากกว่าความสงบเรียบร้อยภายในสังคม จึงไม่มีบทบัญญัติให้ต้องรับผิดชอบจากการกระทำโดยประมาท

## 2.4 ทฤษฎีการกระทำโดยประมาทของประเทศที่ใช้ระบบกฎหมายคอมมอนลอว์

ประเทศอังกฤษ ซึ่งเป็นประเทศต้นกำเนิดของระบบกฎหมายจารีตประเพณี (Common Law) ได้แบ่งลักษณะการกระทำโดยประมาทเป็น 2 ประเภท คือ ประมาทโดยรู้ตัว (Recklessness) กับประมาทโดยไม่รู้ตัว หรือประมาทธรรมดา (Negligence)

### 2.4.1 ประมาทโดยรู้ตัว (Recklessness)

เป็นสภาวะทางจิตใจประเภทหนึ่งที่มีความชั่วร้ายในระดับที่ต่ำกว่าเจตนา กล่าวคือ ผู้กระทำไม่ได้ต้องการที่จะให้ผลร้ายเกิดขึ้นจากการกระทำของตน หรือไม่อาจคาดเห็นได้อย่างค่อนข้างแน่นอนว่าผลร้ายจะเกิดขึ้นจากการกระทำของตน แต่ผู้กระทำอาจคาดเห็นได้ว่าการกระทำนั้นอาจส่งผลให้เกิดผลร้ายตามมาและผู้กระทำก็ยังคงลงมือกระทำการนั้นต่อไป<sup>31</sup>

ประมาทโดยรู้ตัว (Recklessness) จึงเป็นสภาวะทางจิตใจที่ผู้กระทำไม่เพียงแต่ขาดความระมัดระวังตามวิสัยและพฤติการณ์เท่านั้น แต่ได้กระทำไปโดยไม่คำนึงถึงผลที่จะเกิดขึ้นจากการกระทำนั้น กล่าวคือ ผู้กระทำได้ลงมือกระทำการนั้นโดยรู้สำนึกอยู่แล้วว่ามี ความเสี่ยงที่จะเกิดความเสียหาย แต่ผู้นั้นก็ยังลงมือกระทำต่อไป<sup>32</sup> การที่ผู้กระทำรู้สำนึกว่าการกระทำนั้นมีความเสี่ยงที่จะมีความเสียหายเกิดขึ้นนั้น ถือว่าเป็นกรณีที่ผู้กระทำคาดเห็นได้ (Foresight) ถึงผลร้ายว่าอาจเกิดตามมาจากการกระทำของตน แต่การคาดเห็นนั้นยังไม่ถึงกับมีความแน่นอนที่จะเกิดขึ้น ซึ่งจะทำให้กลายเป็นเจตนาโดยอ้อม (Oblique Intention) ไป เพียงแต่มีการคาดเห็นได้ว่าผลร้ายนั้นอาจจะเกิดขึ้นได้ ทำให้มีผู้เรียกลักษณะของสภาวะทางจิตใจกรณีนี้ว่า advertent Negligence คือ เป็นการจงใจที่จะกระทำการเสี่ยงต่ออันตราย หรือบางทีอาจเรียกว่าเป็น Willful Negligence ซึ่งเรื่องนี้ศาลเคยวินิจัยไว้ในคดี R.v.Bateman (1925)<sup>33</sup> ว่าประมาทโดยรู้ตัวต้องถึงขนาดที่ลูกขุนเห็นว่า จะเพียงแต่ให้ใช้ค่าเสียหายกันยังไม่พอ เพราะเป็นความไม่คำนึงถึงความปลอดภัยของผู้อื่นอันควรต้องรับผิดชอบในทางอาญา<sup>34</sup>

<sup>31</sup> “เรื่องเดียวกัน”. หน้า 61-62.

<sup>32</sup> J.C. Smith and Brian Hogan. *Criminal Law*. (4 ed). London : Butterworths. 1978. p.52 อ้างใน แสง บุญเฉลิมวิภาส.

*ปัญหาเจตนาในกฎหมายอาญา* (วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต). มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. 2524. หน้า 50.

<sup>33</sup> “เรื่องเดียวกัน”.

<sup>34</sup> นันท รุ่งศรี. *ประมาทโดยจงใจ*. หน้า 62.

กล่าวโดยสรุป การกระทำโดยประมาทโดยรู้ตัว (Recklessness) นั้น เป็นกรณีที่ผู้กระทำได้ลงมือกระทำโดยรู้สำนึกอยู่แล้วว่ามีความเสี่ยงที่จะเกิดเหตุร้าย แต่ผู้นั้นก็ยังลงมือกระทำต่อไป หรืออาจกล่าวได้ว่า ผู้กระทำคาดเห็นผลที่จะเกิดขึ้นได้อย่างกลาง ๆ (Ominous) และผู้กระทำก็ได้ลงมือกระทำให้อีกโอกาสที่จะเกิดเหตุร้ายนั้นเพิ่มสูงขึ้น<sup>35</sup> เช่น นาย A ชี้อัจฉริยะยานยนต์ด้วยความเร็วสูงไปตามถนนในเขตเมืองที่มีการจราจรพลุกพล่าน ซึ่งนาย A ย่อมคาดหมายได้ว่าการชี้อัจฉริยะยานยนต์ด้วยความเร็วสูงไปตามถนนในเขตเมือง ซึ่งมีสภาพการจราจรพลุกพล่าน อาจจะทำให้เกิดอุบัติเหตุและส่งผลให้มีผู้ได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิตได้ แต่นาย A ก็มีได้คำนึงถึงผลที่จะเกิดขึ้นจากการกระทำดังกล่าว หากต่อมาปรากฏว่านาย A ได้ชี้อัจฉริยะยานยนต์ไปชนคนที่กำลังข้ามทางม้าลายหน้าโรงพยาบาล เช่นนี้นาย A จะต้องรับผิดชอบในผลร้ายที่เกิดขึ้นจากการกระทำโดยประมาทโดยรู้ตัวของตน เพราะนาย A ย่อมคาดเห็นได้ว่าผลร้ายดังกล่าวอาจเกิดขึ้นจากการชี้อัจฉริยะยานยนต์ด้วยความเร็วสูงของตนแต่ก็ยังฝืนลงมือกระทำต่อไป อีกทั้งการชี้อัจฉริยะยานยนต์ในเขตเมืองด้วยความเร็วสูงดังกล่าวก็ยังเป็นการเสี่ยงภัยโดยที่ไม่มีเหตุผลอันสมควรอีกด้วย

#### 2.4.2 ประมาทโดยไม่รู้ตัว หรือประมาทธรรมดา (Negligence)

ประมาท ถือว่าเป็นองค์ประกอบภายในที่ทำให้เกิดความรับผิดชอบในทางอาญา ซึ่งผู้กระทำไม่ต้องการให้ผลจากการกระทำนั้นเกิดขึ้น หรือไม่ได้คาดเห็นถึงผลร้ายที่จะเกิดขึ้น แต่ความรับผิดชอบจากการกระทำโดยประมาทนั้น จะพิจารณาว่าผู้กระทำได้กระทำการนั้นในระดับขั้นต่ำที่วิญญูชนพึงกระทำในสถานการณ์แต่ละสถานการณ์หรือไม่ ถ้าผู้กระทำมิได้กระทำในระดับขั้นต่ำที่วิญญูชนพึงกระทำในสถานการณ์นั้น ๆ ก็จะได้ถือว่าผู้นั้นกระทำการโดยประมาท<sup>36</sup>

ประมาทโดยไม่รู้ตัว (Negligence) เป็นกรณีที่ผู้กระทำได้กระทำการโดยไม่สอดคล้องกับระดับขั้นต่ำของความระมัดระวังที่บุคคลนั้นมีหน้าที่ต้องปฏิบัติ กล่าวคือเป็นความบกพร่องจากการกระทำที่ไม่ได้ใช้ความระมัดระวังให้ถึงระดับขั้นต่ำที่วิญญูชน (a reasonable or prudent man) จะพึงมีในแต่ละสถานการณ์แวดล้อมที่กฎหมายกำหนดไว้<sup>37</sup> และผู้กระทำไม่อาจคาดเห็น

<sup>35</sup> Jerome Hall. *General Principle of Criminal Law*. (second edition). The Bobbs-Merrill Company. 1960. p.122  
อ้างใน นันท รุ่งศรี. *ประมาทโดยจงใจ*. หน้า 62.

<sup>36</sup> Jonathan Herring. *Criminal Law : Text, Cases and Materials*. New York : Oxford University Press. 2004. p.165.  
อ้างใน นันท รุ่งศรี. *ประมาทโดยจงใจ*. หน้า 63.

<sup>37</sup> Glanville Williams. *Textbook of Criminal Law*. (second edition). London : Stevens & Sons. 1983. p.88. อ้างใน  
นันท รุ่งศรี. *ประมาทโดยจงใจ*. หน้า 63.

ถึงผลร้ายที่จะเกิดขึ้นจากการกระทำนั้น ซึ่งการพิจารณาถึงการกระทำโดยประมาทโดยอาศัยมาตรฐานของวิญญูชนนั้น อาจกล่าวได้ว่าเป็นการพิจารณาโดยใช้มาตรฐานทางภาวะวิสัย (Objective Standard) เนื่องจากมิได้ขึ้นอยู่กับการค้นหาสิ่งที่อยู่ภายในจิตใจของผู้กระทำ<sup>38</sup>

กล่าวโดยสรุป ประมาทโดยไม่รู้ตัว (Negligence) มีลักษณะเป็นการกระทำที่ขาดการเอาใจใส่ต่อสถานการณ์นั้นเท่านั้น<sup>39</sup> ไม่เกี่ยวกับความชั่วร้ายภายในจิตใจของผู้กระทำการกระทำโดยประมาทโดยไม่รู้ตัว (Negligence) จึงไม่ถือว่าผู้กระทำมีเจตนาร้าย (mens rea) เหมือนการกระทำโดยเจตนาและการกระทำโดยประมาทโดยรู้ตัว (Recklessness) แต่เหตุผลที่กฎหมายต้องลงโทษบุคคลที่กระทำการโดยประมาทโดยไม่รู้ตัว (Negligence) ก็เพื่อให้บุคคลได้ใช้ความระมัดระวังจากการกระทำของตนมากยิ่งขึ้นและไม่ให้เกิดผลร้ายจากการกระทำโดยประมาทขึ้นอีก ซึ่งจะแตกต่างกับกรณีของการกระทำโดยประมาทโดยรู้ตัว (Recklessness) ที่ถือว่าผู้กระทำมีสภาวะทางจิตใจที่ชั่วร้ายอยู่ด้วย<sup>40</sup> กล่าวคือ ผู้กระทำได้ลงมือกระทำโดยคาดเห็นได้ว่ามีความเสี่ยงที่จะเกิดเหตุร้าย แต่ผู้นั้นก็ยังฝืนลงมือกระทำต่อไป

### 2.4.3 หลักเกณฑ์ของประมาทโดยรู้ตัว (Recklessness)

ในระบบกฎหมายของประเทศอังกฤษได้ให้การยอมรับคำว่า “ประมาทโดยรู้ตัว (Recklessness)” ว่าเป็นคำที่เหมาะสมในการแสดงให้เห็นถึงระดับของความประมาทของผู้กระทำจากการขาดความระมัดระวังเป็นอย่างมากที่สมควรถูกลงโทษ แต่อย่างไรก็ดี คำว่าประมาทโดยรู้ตัว (Recklessness) นั้น เมื่อพิจารณาถึงคำอธิบายในทางวิชาการและการวางหลักเกณฑ์จากคำพิพากษาของศาล จะเห็นว่ามีการให้คำนิยามถึงขอบเขตเนื้อหาและหลักเกณฑ์ในการพิจารณาที่แตกต่างกัน<sup>41</sup>

Glanville Williams ได้อธิบายว่า คำว่า “Reckless” เป็นคำที่เหมาะสมจะใช้กับการอธิบายถึงความประมาทโดยรู้ตัว ซึ่งเป็นการแสดงให้เห็นถึงความเชื่อมโยงของการเสี่ยงต่ออันตรายโดยรู้ตัว (Conscious) ของผู้กระทำและได้กระทำไปโดยไม่มีเหตุผลอันสมควร (Unreasonable) อันแสดงให้เห็นถึงการมีอยู่ของสภาวะทางจิตใจที่ชั่วร้ายบางส่วนในระยะเวลาหนึ่ง ในบางครั้ง อาจกล่าวได้ว่าความประมาทโดยรู้ตัว (Recklessness) เป็นกรณีที่ผู้กระทำตั้งใจที่จะ “ลองเสี่ยง” ลงมือ

<sup>38</sup> นันท์ รุ่งศรี. *ประมาทโดยจงใจ*. หน้า 63.

<sup>39</sup> “เรื่องเดียวกัน”

<sup>40</sup> “เรื่องเดียวกัน”. หน้า 64.

<sup>41</sup> “เรื่องเดียวกัน”. หน้า 70.

กระทำการนั้นลงไป อย่างไรก็ตาม หากพิจารณาถึงระดับความชั่วร้ายภายในจิตใจของผู้กระทำนั้น ผู้กระทำโดยประมาทโดยรู้ตัวมีระดับความชั่วร้ายภายในจิตใจน้อยกว่าความชั่วร้ายภายในจิตใจของผู้กระทำโดยเจตนา (Intention) แต่มีความชั่วร้ายภายในจิตใจมากกว่า ผู้ที่กระทำโดยความประมาทธรรมดาหรือโดยไม่รู้ตัว (Negligence) อีกทั้ง ความประมาทโดยรู้ตัว (Recklessness) มีองค์ประกอบที่เหมือนกับความประมาทธรรมดา (Negligence) ตรงที่ทั้งสองกรณีเป็นการเสี่ยงต่อภัยอันตรายโดยไม่มีเหตุผลอันสมควร (Unjustifiable Risk-taking) แต่ความประมาทโดยรู้ตัวแตกต่างจากความประมาทธรรมดาตรงที่ในการเสี่ยงต่อภัยอันตรายโดยไม่มีเหตุผลอันสมควรของความประมาทโดยรู้ตัวนั้น ผู้กระทำมีการรู้สำนึกหรือตระหนักได้ถึงความเสี่ยงที่จะเกิดภัยอันตรายจากการกระทำของตนอยู่ด้วยแล้วในขณะที่ลงมือกระทำการนั้น<sup>42</sup>

John Smith ได้อธิบายว่า ความประมาทโดยรู้ตัว (Recklessness) หมายถึง การกระทำที่ผู้กระทำได้กระทำลงโดยไม่เพียงแต่ขาดความระมัดระวังตามธรรมดาเท่านั้น แต่ได้กระทำโดยรู้สำนึกว่ามีความเสี่ยงที่ภัยอันตรายจะเกิดขึ้นจากการกระทำของตน แต่ผู้กระทำก็ยังขึ้นลงมือกระทำการนั้นต่อไป โดยเชื่อว่าจะสามารถหลีกเลี่ยงไม่ให้ภัยอันตรายนั้นเกิดขึ้นได้ แต่ทั้งนี้ไม่ใช่ว่าความเสี่ยงที่จะก่อให้เกิดภัยอันตรายทุกกรณีจะมีผลทำให้การกระทำนั้นเป็นประมาทโดยรู้ตัว หากแต่ต้องเป็น ความเสี่ยงภัยที่ไม่มีเหตุผลอันสมควรด้วย จึงจะถือว่าเป็นความประมาทโดยรู้ตัว ส่วนการพิจารณาว่า ความเสี่ยงภัยแบบใดที่สมเหตุสมผลและยอมรับได้นั้น จะต้องพิจารณาควบคู่กับคุณค่าที่จะเกิดขึ้นในทางสังคมของการกระทำดังกล่าว โดยต้องมีความสัมพันธ์กับระดับความเป็นไปได้ที่ ภัยจะเกิดขึ้น ซึ่งอาจกล่าวได้ว่าเป็นการพิจารณาในเชิงภาวะวิสัย (Objective Test) เนื่องจากมีการพิจารณาที่ยึดติดอยู่กับผลประโยชน์ของสังคม (Social Utility) ซึ่งต้องเปรียบเทียบกับมาตรฐานภายนอกตัวผู้กระทำ<sup>43</sup>

Rupert Cross และ Philip Asterley Jones นักวิชาการทางกฎหมายชาวอังกฤษ ได้อธิบายว่า ประมาทโดยรู้ตัว (Recklessness) มีความหมายสองแบบ<sup>44</sup> คือ

<sup>42</sup> Glanville Williams. *Textbook of Criminal Law*. p. 96. อ้างใน นันท รุ่งศรี. *ประมาทโดยจงใจ*. หน้า 71.

<sup>43</sup> John Smith. *Smith & Hogan Criminal Law*. (tenth edition). London : Butterworths LexisNexis. 2002. p.52. อ้างใน นันท รุ่งศรี. *ประมาทโดยจงใจ*. หน้า 71.

<sup>44</sup> Rupert Cross and Philip Asterley Jones. *An Introduction to criminal Law*. (seventh edition). Bristol : J.W.Arrowsmith Ltd. 1972. pp.46-47. อ้างใน นันท รุ่งศรี. *ประมาทโดยจงใจ*. หน้า 72.



1) *ความหมายในทางจิตวิสัย (Subjective Sense)* หมายถึง การเสี่ยงภัย โดยรู้ตัว (Conscious) ว่าอาจจะเกิดภัยอันตรายจากการกระทำนั้น และเป็นการเสี่ยงโดยไม่มีเหตุผลอันสมควร (Unjustified Risk)

2) *ความหมายในทางภาวะวิสัย (Objective Sense)* หมายถึง การกระทำ ที่เป็นการเสี่ยงภัยโดยไม่มีเหตุผลอันสมควร (Unjustified Risk) โดยผู้กระทำควรที่จะต้องคาดหมาย ได้ถึงภัยนั้น (the agent ought to have been aware.) ซึ่งประมาทโดยรู้ตัวในกรณีนี้สามารถ เทียบได้ว่าเป็นความประมาทอย่างร้ายแรง (Gross Negligence)

นอกจากคำอธิบายในทางวิชาการข้างต้นแล้ว ยังมีกรณีศาลได้วางหลักเกณฑ์ ในการพิจารณาว่าพฤติการณ์แบบใดจึงจะเป็นความประมาทโดยรู้ตัว (Recklessness) โดยศาลได้วางหลักเกณฑ์ ในการพิจารณาคดีเอาไว้ 2 รูปแบบ คือ ความประมาทโดยรู้ตัวในรูปแบบของ Cunningham และ ความประมาทโดยรู้ตัวในรูปแบบของ Caldwell เพื่อให้ศาลสามารถพิจารณาความรับผิดในทางอาญา ของจำเลยให้เหมาะสมกับฐานความผิด และรูปแบบของความประมาทโดยรู้ตัว<sup>45</sup> ซึ่งหลักเกณฑ์ในการ พิจารณาความประมาทโดยรู้ตัว (Recklessness) ทั้งสองรูปแบบนี้ มีความแตกต่างกันดังนี้

#### 1) *ความประมาทโดยรู้ตัวในรูปแบบของ Cunningham*

ความประมาทโดยรู้ตัว (Recklessness) ในรูปแบบนี้เกิดขึ้นจากคำพิพากษา ในคดี Cunningham ในปี ค.ศ. 1957 ซึ่งมีข้อเท็จจริงว่า จำเลยได้ทำลายเครื่องวัดแก๊สที่ติดตั้งอยู่ตรง กำแพงของห้องเก็บของซึ่งอยู่ชั้นใต้ดินของบ้านที่ไม่มีคนอยู่อาศัยเพื่อขโมยเงินในบ้านหลังนั้น การกระทำของจำเลยทำให้แก๊สรั่วออกมาและได้ฟุ้งกระจายเข้าไปในบ้านที่อยู่ข้างเคียง ส่งผลให้บุคคล ที่อาศัยอยู่ในบ้านข้างเคียงได้สูดแก๊สเข้าไปและทำให้เกิดอันตรายต่อชีวิต จำเลยถูกศาลพิพากษาลงโทษ ให้มีความผิดตามมาตรา 23 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดต่อบุคคล ค.ศ. 1861 (The Offences Against The Person Act 1861) ซึ่งเป็นความผิดเกี่ยวกับการใช้สิ่งที่เป็นพิษโดยมีความมุ่งร้ายเพื่อทำให้เกิดอันตรายแก่ชีวิต โดยผู้พิพากษาในคดีนี้ได้แนะนำแก่คณะลูกขุนว่า “ความมุ่งร้าย” (Malicious) หมายความว่า “ชั่วร้าย” (Wicked) ซึ่งต่อมาคำพิพากษาลงโทษจำเลยได้ถูกกลับโดย คำพิพากษาศาลอุทธรณ์แผนกคดีอาญา โดยศาลได้พิพากษาว่า “...คำนิยามเกี่ยวกับ “ความมุ่งร้าย” (Malice) ในบทบัญญัติที่เป็นความผิดอาญาต้องไม่ถูกนำไปใช้โดยทั่วไปในความหมายแบบเก่าว่าเป็น

<sup>45</sup> Andrew Ashworth. *Principle of criminal law*. (fifth edition). New York : Oxford University Press. 2006. p.185.

อ้างอิง นันท รุ่งศรี. *ประมาทโดยจงใจ*. หน้า 73.

“ความชั่วร้าย” (Wickedness) แต่คำว่า “ความมุ่งร้าย” (Malice) จะต้องประกอบไปด้วย (1) ความตั้งใจที่แท้จริงในการทำให้ภัยอันตรายอย่างใดอย่างหนึ่งเกิดขึ้น หรือ (2) ความประมาทโดยรู้ตัว ซึ่งทำให้ภัยอันตรายอย่างใดอย่างหนึ่งเกิดขึ้น (ตัวอย่างเช่น จำเลยในคดีอาญาคาดเห็นผลล่วงหน้าว่าอาจทำให้ภัยอันตรายอย่างใดอย่างหนึ่งเกิดขึ้นและยังคงฝ่าฝืนที่จะก่อให้เกิดความเสี่ยงที่อาจทำให้เกิดภัยอันตรายต่อไป) ซึ่งทั้งสองกรณีไม่จำเป็นต้องมีความต้องการให้เกิดผลร้ายต่อบุคคลผู้ได้รับ อันตรายก็ถือว่าผู้กระทำความมุ่งร้าย (Malice) แล้ว”<sup>46</sup> และศาลยังได้อธิบายคำว่า “โดยความมุ่งร้าย” (Maliciously) เพิ่มเติมว่าในบทบัญญัติแห่งกฎหมายจะต้องกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการคาดเห็นผลล่วงหน้าเอาไว้ด้วย ดังนั้น ถ้าจำเลยไม่อาจคาดเห็นได้เมื่อเขาทำลายเครื่องวัดแก๊สหรือปล่อยให้ท่อแก๊สแตกและมีแก๊สรั่วออกมานั้น อาจจะทำให้มีผู้คนสูดแก๊สเข้าไปและได้รับอันตราย จำเลยก็จะต้องมีความผิด ดังนั้นในการพิจารณาคดีต่าง ๆ ซึ่งจำเป็นต้องพิจารณถึงการมี “ความมุ่งร้าย” (Malice) ของจำเลยด้วยนั้น ศาลจะตัดสินว่าเขามีความผิดเพียงเพราะว่าถ้าจำเลยหยุดคิดก็จะปรากฏชัดต่อเขาว่าเป็นการเสี่ยงที่จะก่อให้เกิดภัยอันตรายไม่ได้ แต่ศาลต้องพิจารณาว่าจำเลยจะต้องทราบอย่างแท้จริงถึงการมีอยู่ของความเสี่ยงที่จะก่อให้เกิดภัยอันตราย และเขาได้ตระหนักแล้วแต่ยังลงมือกระทำการเสี่ยงต่อภัยอันตรายเช่นนั้นต่อไป<sup>47</sup>

จากคำพิพากษาดังกล่าวข้างต้นอาจสรุปหลักกฎหมายได้ว่า คำว่า “ความมุ่งร้าย” (Malicious) หมายถึง การกระทำโดยเจตนา (Intention) หรือการกระทำโดยประมาทโดยรู้ตัว (Recklessness) ซึ่งการกระทำโดยประมาทโดยรู้ตัว (Recklessness) นั้น หมายถึง การที่จำเลยสามารถคาดเห็น (Foreseen) ได้ว่าการกระทำของตนอาจก่อให้เกิดภัยอันตรายขึ้นได้ แต่เขาก็ยังฝ่าฝืนกระทำมันลงไป ซึ่งความประมาทโดยรู้ตัวในรูปแบบของ Cunningham มีองค์ประกอบที่สำคัญ 2 ส่วนคือ ผู้กระทำคาดเห็นได้ว่าการกระทำของตนอาจก่อให้เกิดภัยอันตรายขึ้นได้ และไม่มีเหตุผลอันสมควรในการเสี่ยงต่อภัยอันตรายนั้น ซึ่งสามารถอธิบายได้ดังนี้

(1) ผู้กระทำคาดเห็นได้ว่าการกระทำของตนอาจก่อให้เกิดภัยอันตรายขึ้นได้

สำหรับองค์ประกอบในส่วนนี้ คือ ผู้กระทำจะต้องคาดเห็นได้ว่าการกระทำของตนมีความเสี่ยงที่จะก่อให้เกิดภัยอันตรายได้ ซึ่งองค์ประกอบส่วนนี้ทำให้ความประมาทโดยรู้ตัว (Recklessness) ถือเป็นสภาวะทางจิตใจที่มีเจตนาร้าย (mens rea) เช่นเดียวกับการกระทำโดย

<sup>46</sup> John Smith. *Smith & Hogan Criminal Law*. p.78. อังนิน นันท์ รุ่งศรี. *ประมาทโดยจงใจ*. หน้า 74.

<sup>47</sup> “เรื่องเดียวกัน”.

เจตนาในการพิจารณาคดีถ้าศาลพิจารณาแล้วเห็นว่าในเวลานั้นจำเลยคาดเห็นได้ว่าการกระทำของตนมีความเสี่ยงที่จะก่อให้เกิดอันตราย ศาลก็จะถือว่าจำเลยเป็นผู้กระทำโดยประมาทโดยรู้ตัว ตามความหมายของ Cunningham<sup>48</sup> กล่าวอีกนัยหนึ่งคือ ผู้กระทำได้คาดเห็นถึงอันตรายที่อาจจะเกิดขึ้นจากการกระทำของตน และผู้นั้นสามารถเลือกได้ว่าตนจะยังคงลงมือกระทำนั้นต่อไปหรืองดเว้นไม่กระทำให้เกิดความเสี่ยงภัยดังกล่าว หากว่าผู้นั้นได้เลือกที่จะลงมือกระทำที่ก่อให้เกิดความเสี่ยงภัยนั้นต่อไปก็ถือว่าเกิดสภาวะทางจิตใจที่เป็นความประมาทโดยรู้ตัว (Recklessness) ซึ่งถือเป็นสภาวะทางจิตใจที่มีความชั่วร้ายมากกว่าการกระทำไปโดยมิได้มีการคาดเห็นถึงอันตรายและมีเวลาตัดสินใจได้ก่อนดังเช่นกรณีประมาทธรรมดา (Negligence)<sup>49</sup>

องค์ประกอบในส่วนของการคาดเห็นได้ถึงความเสี่ยงที่จะเกิดอันตรายนั้น หากว่าผู้กระทำมิได้คาดเห็นถึงความเสี่ยงที่จะเกิดอันตรายดังกล่าว จะถือว่าเป็นกรณีประมาทโดยรู้ตัวตามความหมายของ Cunningham ไม่ได้ แม้ว่าความเสี่ยงดังกล่าวจะเป็นที่ประจักษ์หรือเป็นกรณีที่วิญญูชนควรที่จะคาดเห็นได้ก็ตาม เช่น ในคดี Stephenson ซึ่งจำเลยในคดีนี้ป่วยเป็นโรคจิตเรื้อรังประเภทหนึ่ง ได้กระทำการจุดไม้ขีดไฟในกองฟางเป็นเหตุให้ไฟไหม้กองฟาง และจากการที่เขามีอาการป่วยทางจิตจึงทำให้เขาไม่อาจคาดเห็นได้ว่าการจุดไม้ขีดไฟในกองฟางย่อมจะทำให้กองฟางได้รับความเสียหาย แม้ว่าอันตรายที่เกิดจากการจุดไม้ขีดไฟในบริเวณกองฟางจะเป็นเรื่องที่เป็นที่ประจักษ์ (Obvious) และวิญญูชนสามารถคาดเห็นถึงอันตรายล่วงหน้าได้ แต่จำเลยในคดีนี้ไม่สามารถคาดเห็นอันตรายเช่นนั้นได้เนื่องจากมีอาการป่วยทางจิต ดังนั้น การกระทำของจำเลยจึงถือไม่ได้ว่ามีความประมาทโดยรู้ตัวตามรูปแบบของ Cunningham<sup>50</sup>

ประมาทโดยรู้ตัวตามรูปแบบของ Cunningham ต้องการระดับของการคาดเห็นได้ถึงความเสี่ยงต่ออันตรายแค่เพียงระดับที่พอจะเป็นไปได้ (A possible risk) เท่านั้น ก็ถือว่าเป็นประมาทโดยรู้ตัวตามรูปแบบนี้แล้ว ไม่ต้องถึงกับคาดเห็นได้ว่าอันตรายนั้นแทบจะเกิดขึ้นแน่นอน (Virtual certainty or Very high probability) ซึ่งถ้าระดับของการคาดเห็นถึง

<sup>48</sup> Andrew Ashworth. *Principle of criminal law*. p.185. อังโน นันท์ รุ่งศรี. *ประมาทโดยจงใจ*. หน้า 75.

<sup>49</sup> “เรื่องเดียวกัน”

<sup>50</sup> Jonathan Herring. *Criminal Law : Text, Cases and Materials*. pp.150-151. อังโน นันท์ รุ่งศรี. *ประมาทโดยจงใจ*. หน้า 76.

ภัยอันตรายมีสูงขนาดนั้นจะกลายเป็นว่าผู้กระทำให้มีสภาวะทางจิตใจที่ชั่วร้ายถึงระดับของความต้องการให้เกิดผลอันจะกลายเป็นเจตนา (Intention) ประเภทหนึ่ง<sup>51</sup>

(2) ไม่มีเหตุผลอันสมควรในการเสี่ยงต่อภัยอันตรายนั้น

สำหรับองค์ประกอบในส่วนนี้ คือ ผู้กระทำได้ตัดสินใจเสี่ยงลงมือกระทำการที่จะก่อให้เกิดภัยอันตรายขึ้นโดยปราศจากเหตุผลอันสมควร (Unjustified or Unreasonable risk) ซึ่งองค์ประกอบในส่วนนี้มีลักษณะเช่นเดียวกับการกระทำโดยประมาทธรรมดา (Negligence) และมีลักษณะเป็นภาวะวิสัย (Objective Element)<sup>52</sup> การพิจารณาว่าการตัดสินใจที่จะเสี่ยงต่อภัยอันตรายนั้น เป็นเรื่องที่มีเหตุผลอันสมควรหรือไม่ ต้องพิจารณาโดยใช้มาตรฐานของวิญญูชนทั่วไปที่มีเหตุผลอันสมควร (The standards of the ordinary and reasonable person)<sup>53</sup> ซึ่งมีใช้การพิจารณาถึงสิ่งที่อยู่ภายในจิตใจของผู้กระทำ หากแต่เป็นการพิจารณาที่ตัวการกระทำว่ามีเหตุผลอันสมควรหรือไม่ เมื่อเปรียบเทียบกับมาตรฐานของวิญญูชนทั่วไปที่มีเหตุผลอันสมควร ดังนั้น แม้ว่าผู้กระทำจะตัดสินใจกระทำการเสี่ยงภัยโดยเห็นว่าสิ่งนั้นเป็นการกระทำที่มีเหตุผลอันสมควรแล้วก็ตาม แต่ถ้าหากวิญญูชนเห็นว่าเป็นการเสี่ยงภัยที่ไม่มีเหตุผลอันสมควร การกระทำนั้นก็อาจเป็นการกระทำโดยประมาทโดยรู้ตัวได้ นอกจากนี้ การพิจารณาถึงการตัดสินใจเสี่ยงภัยว่ามีเหตุผลอันสมควรหรือไม่ นั้นยังต้องพิจารณาประกอบกับประโยชน์สาธารณะหรือความมีประโยชน์ต่อสังคมส่วนรวม (Socially useful) จากการตัดสินใจเสี่ยงภัยนั้นด้วย<sup>54</sup>

องค์ประกอบในส่วนของการไม่มีเหตุผลอันสมควรในการเสี่ยงต่อภัยอันตรายนั้น มีความสำคัญอย่างยิ่งในการพิจารณาแยกแยะว่าการกระทำในแต่ละกรณีที่ผู้กระทำการคาดเห็นได้ถึงความเสี่ยงที่จะเกิดภัยอันตรายนั้น จะถือเป็นความประมาทโดยรู้ตัวหรือไม่ เนื่องจากสภาวะทางจิตใจดังกล่าวอาจเกิดขึ้นกับบุคคลใดก็ได้ ดังนั้น การมีองค์ประกอบในส่วนของการเสี่ยงภัยอันตรายโดยไม่มีเหตุผลอันสมควรมาพิจารณาร่วมกับการคาดเห็นได้ถึงความเสี่ยงที่จะเกิดภัยอันตรายนั้น จะทำให้เกิดความเป็นธรรมแก่บุคคลทั่วไปที่ปฏิบัติตามมาตรฐานของวิญญูชน และไม่ถือว่าการกระทำนั้นเป็นความประมาทโดยรู้ตัว เช่น นาย A ขับรถไปตามทางหลวงระหว่างเมืองด้วยอัตราความเร็วตามที่

<sup>51</sup> Richard Card. *Card Cross and Jones Criminal Law*. (twelfth edition). London : Butterworths. 1992. p.67. อ้างใน นันท รุ่งศรี. *ประมาทโดยจงใจ*. หน้า 76.

<sup>52</sup> Andrew Ashworth. *Principle of criminal law*. p.182. อ้างใน นันท รุ่งศรี. *ประมาทโดยจงใจ*. หน้า 75.

<sup>53</sup> Jonathan Herring. *Criminal Law : Text, Cases and Materials*. p.152. อ้างใน นันท รุ่งศรี. *ประมาทโดยจงใจ*. หน้า 76.

<sup>54</sup> “เรื่องเดียวกัน” หน้า 77.

กฎหมายกำหนด แต่ด้วยประสพการณ์ชีวิตของนาย A ที่เคยพบเห็นอุบัติเหตุรถชนคนตายบนถนน อยู่บ่อยครั้ง จึงทำให้นาย A จินตนาการ (คาดเห็น) ได้ว่าการขับรถของตนอาจไปชนผู้อื่นตายได้ ดังนี้ หากว่าต่อมามีเด็กวิ่งตัดหน้ารถของนาย A และถูกชนถึงแก่ความตายในขณะที่ นาย A มีความคิดดังกล่าว อยู่ก็ตาม ก็ไม่ถือว่าการกระทำของนาย A เป็นการกระทำโดยประมาทโดยรู้ตัว (Recklessness) เพราะ การขับรถของนาย A ในสถานการณ์ดังกล่าว ถือเป็นการกระทำที่มีเหตุผลอันสมควรตามมาตรฐานของ วิชาญชนทั่วไปพึงกระทำ<sup>55</sup>

## 2) ความประมาทโดยรู้ตัวในรูปแบบของ Caldwell

ความประมาทโดยรู้ตัวในรูปแบบของ Caldwell นี้ มีที่มาจากกรณีที่ สภาขุนนางอังกฤษ (The House of Lords) ได้พยายามขยายขอบเขตของการกระทำโดยประมาทโดยรู้ตัว (Recklessness) ให้กว้างยิ่งขึ้น โดยขยายในส่วนของ การคาดเห็นได้ถึงผลร้าย (Foresight) ให้มีความหมาย ในเชิงภาวะวิสัยด้วย<sup>56</sup> กล่าวคือ องค์ประกอบในส่วนของผู้กระทำคาดเห็นได้ว่าการกระทำของตน อาจก่อให้เกิดภัยอันตรายขึ้นได้นั้น ไม่จำเป็นต้องพิจารณาว่าในขณะที่กระทำผู้กระทำต้องคาดเห็นได้ว่า การกระทำของตนอาจก่อให้เกิดภัยอันตรายขึ้นได้เหมือนความประมาทโดยรู้ตัวในรูปแบบของ Cunningham แต่พิจารณาจากการเปรียบเทียบกับเกณฑ์มาตรฐานภายนอกตัวผู้กระทำว่า ขณะกระทำการเสี่ยงภัยนั้นผู้กระทำ “น่าจะคาดเห็นได้หรือไม่” ถ้าน่าจะคาดเห็นได้ก็ถือว่า มีลักษณะ เป็นความประมาทโดยรู้ตัวในรูปแบบของ Caldwell แล้ว

คดีที่สภาขุนนางอังกฤษ (The House of Lords) ได้วางหลักเกณฑ์ ขยายขอบเขตของการกระทำโดยประมาทโดยรู้ตัว (Recklessness) และเป็นที่มาของความประมาทโดยรู้ตัว ในรูปแบบของ Caldwell คือ คดี R v Caldwell (1982) ซึ่งมีข้อเท็จจริงว่า James Caldwell ได้ทะเลาะกับเจ้าของโรงแรมที่เขาทำงานอยู่ ต่อมาในขณะที่เขามีอาการเมามาเขาก็ได้จุดไฟเผา โรงแรมซึ่งมีแขกพักอาศัยอยู่ในขณะนั้นเพื่อเป็นการแก้แค้น แต่ไฟถูกดับลงก่อนที่จะเกิดความเสียหาย อย่างร้ายแรง Caldwell ถูกฟ้องดำเนินคดีในความผิดฐานลอบวางเพลิงตามมาตรา 1 (1) และ (2) แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดเกี่ยวกับการทำให้เกิดความเสียหายต่อทรัพย์สิน ค.ศ. 1971

<sup>55</sup> “เรื่องเดียวกัน”

<sup>56</sup> Andrew Ashworth. *Principle of criminal law*. p.182. อ้างใน นันท รุ่งศรี. *ประมาทโดยจงใจ*. หน้า 77.

(The Criminal Damage Act 1971) โดยที่เขาได้ยกข้อต่อสู้ว่าเขาไม่ได้คาดเห็นถึงภัยอันตรายที่จะเกิดขึ้นแก่ผู้อื่นเลยเพราะว่าเขาตกอยู่ในอาการมึนเมา<sup>57</sup>

คดีนี้สภาขุนนาง (The House of Lords) ได้ตัดสินให้ Caldwell มีความผิด โดย Lord Diplock อธิบายว่า<sup>58</sup> บุคคลจะเป็นผู้ประมาทโดยรู้ตัว (Recklessness) ในการทำให้ทรัพย์สินถูกทำลายหรือทำให้เกิดความเสียหาย ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดฐานทำให้เสียทรัพย์ ค.ศ. 1971 (The Criminal Damage Act 1971) ก็ต่อเมื่อปรากฏข้อเท็จจริงว่าการกระทำของเขาก่อให้เกิดความเสียหายซึ่งเห็นได้อย่างชัดเจนว่าจะทำให้ทรัพย์สินถูกทำลายหรือถูกทำให้เสียหาย และในขณะที่กระทำ เขาไม่ได้คำนึงถึงความเป็นไปได้ที่จะเกิดความเสียหายเช่นนั้น หรือเขาอาจคาดเห็นได้ถึงความเสี่ยงภัยบางอย่าง แต่เขาก็ยังคงกระทำการนั้นต่อไป

นอกจากนี้ Lord Diplock ยังได้อธิบายถึงเหตุผลในการขยายขอบเขตของประมาทโดยรู้ตัว (Recklessness) ในส่วนของการคาดเห็นได้ถึงผลร้าย (Foresight) ให้มีความหมายในเชิงภาวะวิสัยด้วยซึ่งมีขอบเขตกว้างกว่าประมาทโดยรู้ตัวในรูปแบบของ Cunningham โดยมีเหตุผลสามประการ<sup>59</sup> ดังนี้

(1) การพิจารณาว่าในขณะที่จำเลยกระทำการนั้น จำเลยคาดเห็น (Awareness) หรือไม่คาดเห็น (Unawareness) ถึงการเสี่ยงต่ออันตรายของจำเลยนั้นเป็นเรื่องที่พิสูจน์ยาก และแทบจะเป็นไปไม่ได้เลยที่จะรู้ว่าบุคคลที่กำลังกระทำอย่างรวดเร็วนั้น ได้กระทำลงโดยคาดเห็น หรือไม่คาดเห็น ถึงภัยอันตรายซึ่งเป็นผลที่จะเกิดจากการกระทำของเขา

(2) ความประมาทโดยรู้ตัว (Recklessness) น่าจะมีขอบเขตที่กว้างกว่าการคาดเห็นถึงการเสี่ยงต่ออันตราย (Awareness of Risk) ซึ่งควรรวมถึงการขาดความระมัดระวัง (Lack of care) และการขาดความไตร่ตรอง (Lack of Thought) ด้วย

(3) ผู้ซึ่งละเลยที่จะคาดเห็นถึงการเสี่ยงต่ออันตรายที่สามารถเห็นได้อย่างชัดเจน มีความน่าตำหนิไม่น้อยไปกว่าผู้ที่คาดเห็นถึงการเสี่ยงต่ออันตรายและยังคงลงมือกระทำการนั้นต่อไป

<sup>57</sup> นันท รุ่งศรี. *ประมาทโดยจงใจ*. หน้า 78.

<sup>58</sup> Andrew Ashworth. *Principle of criminal law*. p.185. อ้างใน นันท รุ่งศรี. *ประมาทโดยจงใจ*. หน้า 77.

<sup>59</sup> “เรื่องเดียวกัน” หน้า 79-80.

อย่างไรก็ตาม แนวคิดเกี่ยวกับประมาทโดยรู้ตัวในรูปแบบของ Caldwell ของ Lord Diplock มีปัญหาสำคัญเกี่ยวกับการตีความว่าสิ่งใดที่จะถือว่าเป็นการละเลยที่จะคาดเห็นถึงการเสี่ยงต่ออันตรายที่สามารถเห็นได้อย่างชัดเจน (Obvious Risk) ที่วิญญูชนควรจะได้ตระหนักถึงเนื่องจากในบางกรณีที่ผู้กระทำความผิดเป็นบุคคลที่มีข้อจำกัดทางความคิดหรือการตัดสินใจ อาจกระทำการบางอย่างที่เป็นความเสี่ยงต่ออันตรายอย่างชัดเจน เมื่อพิจารณาจากมุมมองของวิญญูชน แต่บุคคลผู้นั้นอาจไม่คิดว่าการกระทำของตนเป็นความเสี่ยงต่ออันตรายอย่างชัดเจนเพราะบุคคลดังกล่าวไม่สามารถใช้ความคิดดังเช่นวิญญูชนได้<sup>60</sup> ตัวอย่างเช่น คดี E v C (1983) ข้อเท็จจริงในคดีมีว่า D ซึ่งเป็นเด็กนักเรียนหญิงอายุ 14 ปีที่มีอาการสติปัญญาต่ำกว่าระดับปกติ ได้เข้าไปในโรงเก็บของในสวนของเพื่อนบ้าน และเทเหล้าขาวลงบนพื้นแล้วจุดไฟ จากนั้น D ก็หนีไปในขณะที่โรงเก็บของลุกเป็นไฟ D ถูกตั้งข้อหาฐานวางเพลิงโดยประมาท High Court พิพากษาว่า D ไม่มีความผิด โดยให้เหตุผลว่า เธอไม่ได้คาดเห็นถึงความเสี่ยงจากการกระทำของเธอ และถึงแม้ว่าเธอจะคาดเห็นได้ ความเสี่ยงต่ออันตรายก็ยังไม่ปรากฏชัดเจน อย่างไรก็ตามศาลอุทธรณ์ได้พิพากษากลับให้ลงโทษ D โดยใช้หลักการพิจารณาความประมาทโดยรู้ตัวในรูปแบบของ Caldwell และให้เหตุผลว่า ความเสี่ยงที่จำเลยก่อให้เกิดขึ้นนั้น จะปรากฏชัดต่อผู้ที่รอบคอบพอสมควรมากกว่าจำเลย กล่าวอีกนัยหนึ่ง ศาลใช้มาตรฐานของวิญญูชนมาพิจารณาถึงความประมาท โดยไม่คำนึงถึงลักษณะและพฤติกรรมโดยเฉพาะของจำเลยที่มีอาการสติปัญญาต่ำกว่าระดับปกติ<sup>61</sup> คดีนี้เป็นที่วิพากษ์วิจารณ์เป็นอย่างมากเนื่องจากการลงโทษจำเลยที่ไม่ได้คาดเห็นถึงความเสี่ยงจากการกระทำของเธอ<sup>62</sup> และเป็นปัจจัยที่มีอิทธิพลในการยกเลิกหลักเกณฑ์การพิจารณาความประมาทในรูปแบบของ Caldwell ในคดีของ R v G (2003)

ในคดีของ R v G (2003) มีข้อเท็จจริงว่าเด็กชายสองคนที่มีอายุ 11 ปี และ 12 ปี ได้จุดไฟเผาหนังสือพิมพ์ที่พบในสนามหลังบ้านของอาคารพาณิชย์แห่งหนึ่งและได้จากไปโดยทิ้งกระดาษที่กำลังลุกไหม้ไว้ ต่อมาจึงเกิดเพลิงไหม้จนทำให้เกิดความเสียหายอย่างร้ายแรงแก่ร้านค้าที่ตั้งอยู่ใกล้เคียง คดีนี้สภาขุนนาง (The House of Lords) ได้พิจารณาโดยใช้หลักเกณฑ์ประมาทโดยรู้ตัวในรูปแบบของ Caldwell ที่มีองค์ประกอบของความเสี่ยงภัยที่ชัดเจนจากเกณฑ์ภาวะวิสัย

<sup>60</sup> “เรื่องเดียวกัน” หน้า 81.

<sup>61</sup> Uol1b first class law notes. *Elliott v C (A Minor) (1983)*. May 30, 2024. Retrieved from : <https://uol1b.com/blog/cases/elliott-v-c-a-minor-1983-criminal-law>.

<sup>62</sup> Digestiblenotes. *ELLIOTT V C (1983) 1 WLR 939*. May 30, 2024. Retrieved from : [https://digestiblenotes.com/law/criminal\\_cases/mensrea.php#stephenson](https://digestiblenotes.com/law/criminal_cases/mensrea.php#stephenson).

โดยมีการคำนึงถึงความสามารถของผู้กระทำมาเป็นข้อยกเว้นหลักเกณฑ์ดังกล่าวด้วย ทำให้เกิดความสับสนแก่การพิจารณาถึงความเสียหายที่ชัดเจนของศาล รวมไปถึงการพิจารณาของคณะลูกขุน ซึ่ง Lord Bingham ก็ได้ยอมรับในข้อวิจารณ์เกี่ยวกับเกณฑ์การพิจารณาประมาทโดยรู้ตัวในรูปแบบของ Caldwell ข้างต้นที่ทำให้เกิดความไม่เป็นธรรมกับบางคดีได้<sup>63</sup> Lord Bingham จึงได้วางหลักเกณฑ์ในการพิจารณาถึงการกระทำโดยประมาทเอาไว้ว่า บุคคลจะถือว่ากระทำการโดยประมาทหากว่า 1) เขาคาดเห็นได้ถึงความเสี่ยงที่เหตุการณ์นั้นจะเกิดขึ้นหรือกำลังจะเกิดขึ้น 2) เขาคาดเห็นได้ถึงความเสี่ยงที่ผลลัพธ์บางอย่างจะเกิดขึ้น 3) ในขณะที่เขาคาดเห็นได้นั้นไม่มีเหตุผลอันสมควรที่จะเสี่ยงภัยนั้น<sup>64</sup> ซึ่งทำให้ต่อมาความรับผิดชอบทางอาญาจากการกระทำโดยประมาทโดยรู้ตัว (Recklessness) ก็ได้กลับไปใช้การพิจารณาจากความหมายในเชิงอัตวิสัยซึ่งคำนึงถึงความตระหนักรู้และความสมเหตุสมผลของการกระทำของจำเลยในสถานการณ์นั้น

### 3. ทฤษฎีการลงโทษ

ทฤษฎีอาชญาวิทยาเกี่ยวกับการลงโทษหลัก ๆ แล้วมี 4 ทฤษฎี ได้แก่ ทฤษฎีการลงโทษเพื่อทดแทนความผิด (Retribution Theory) ทฤษฎีการลงโทษเพื่อข่มขู่ยับยั้งหรือป้องกันความผิด (Deterrence Theory) ทฤษฎีการลงโทษเพื่อแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำความผิด (Rehabilitative Theory) และทฤษฎีการลงโทษเพื่อปกป้องคุ้มครองสังคม (Social Protection Theory) ซึ่งแต่ละทฤษฎีมีแนวคิดดังนี้

#### 3.1 ทฤษฎีการลงโทษเพื่อทดแทนความผิด (Retribution Theory)

โดยถือว่าการลงโทษเป็นการชดเชยความผิดอย่างหนึ่ง ความประสงค์นี้มีแนวคิดมาจากความเชื่อที่ว่าบุคคลทุกคนมีเจตจำนงอิสระ (Free Will) ในการตัดสินใจกระทำการใด ๆ ดังนั้นจึงต้องรับผิดชอบต่อการกระทำนั้น ๆ ของตน เมื่อทำผิดแล้วก็ต้องรับโทษให้สาสมแก่ความผิดที่บุคคลนั้น ๆ ได้ก่อให้เกิดขึ้น<sup>65</sup> ซึ่งมีนักคิดคนสำคัญคือ Kant และ Hegel

<sup>63</sup> Andrew Ashworth. *Principle of criminal law*. p.185. อังใน นันท์ รุ่งศรี. *ประมาทโดยจงใจ*. หน้า 82.

<sup>64</sup> Uolllb first class law notes. *R v G (2003)*. May 30, 2024. Retrieved from : <https://uolllb.com/blog/cases/r-v-g-2003-criminal-law>.

<sup>65</sup> ทวีเกียรติ มินะกนิษฐ. *คำอธิบายกฎหมายอาญา ภาคทั่วไป*. หน้า 217.



คานท์ (Kant) เห็นว่า เหตุที่ต้องลงโทษก็เนื่องมาจากผู้กระทำผิด การลงโทษจึงเป็นการรักษาความยุติธรรมเอาไว้ โดยถือว่าความยุติธรรมที่ถูกละเมิดจะต้องได้รับการทดแทน เพราะหากความยุติธรรมและสิทธิของมนุษย์ถูกทำลายลง ชีวิตของมนุษย์ก็จะมีคุณค่าอะไรเหลืออยู่ในโลกเลย การลงโทษผู้กระทำความผิดจึงไม่ควรคำนึงถึงผลที่จะเกิดขึ้นในประการอื่น ๆ ไม่ว่าจะเป็นผลที่จะเกิดกับตัวอาชญากรหรือต่อสังคม แต่คำนึงเพียงว่าเมื่อมีการกระทำผิดก็ต้องมีการลงโทษเด็ดขาด (The penal law is a categorical imperative) <sup>66</sup> ซึ่งคานท์ได้ถือหลักการนี้อย่างเข้มงวด โดยได้กล่าวไว้ในหนังสือ *Philosophy of Law* ว่า “จะใช้การลงโทษเป็นเพียงเครื่องมือเพื่อให้เกิดประโยชน์อย่างอื่นไม่ได้ ไม่ว่าจะเพื่อให้เกิดประโยชน์แก่ผู้ถูกลงโทษเอง หรือแก่สังคมเป็นส่วนรวมก็ตาม การลงโทษในทุกกรณีจะต้องเนื่องมาจากเหตุว่าบุคคลที่ถูกลงโทษได้กระทำความผิดอาญาเท่านั้น ทั้งนี้เพราะเป็นการไม่บังควรที่จะปฏิบัติต่อบุคคลหนึ่งเพียงเพื่อจะเป็นเครื่องมือให้เกิดผลแก่บุคคลอื่น ทุกคนมีสิทธิในฐานะที่เกิดมาเป็นมนุษย์ในอันจะไม่ถูกปฏิบัติเช่นนั้น” <sup>67</sup>

ในความเห็นของคานท์ โทษจึงเป็นสิ่งจำเป็นในทางความรู้สึกผิดชอบ โทษเป็นการตอบแทนความยุติธรรมที่ถูกประทุษร้าย คานท์ได้ยกตัวอย่างให้เห็นโดยสมมติว่าในเกาะ ๆ หนึ่งมีเหตุการณ์เกิดขึ้น ซึ่งทำให้พลเมืองในเกาะนี้ทุกคนจำต้องทิ้งเกาะนั้นไป ปัญหาที่ว่าถ้ามีนักโทษซึ่งจะต้องถูกประหารชีวิตอยู่ในเกาะนั้นคนหนึ่ง จะต้องประหารชีวิตนักโทษนั้นก่อนที่ชาวเกาะจะละทิ้งเกาะนั้นไปหรือไม่ ความจริงถ้าชาวเกาะจะปล่อยให้นักโทษประหารอยู่ในเกาะนั้นต่อไป นักโทษนั้นก็จะเป็นอันตรายต่อชาวเกาะต่อไปแล้ว แต่กระนั้นคานท์ก็ยังเห็นว่าชาวเกาะจะต้องดำเนินการประหารชีวิตนักโทษนั้นเสียก่อน ทั้งนี้ เพื่อรักษาความยุติธรรมเอาไว้ เพราะถ้าหากไม่ประหารชีวิตนักโทษนั้นก็เท่ากับยังไม่ได้ตอบแทนความยุติธรรมที่ถูกประทุษร้ายไป <sup>68</sup> อย่างไรก็ตาม คานท์ ยอมรับให้มีข้อยกเว้นจากหลักข้างต้นได้ 2 ประการ คือ 1) อาจมีการผ่อนเบาโทษให้ลดลงหากปรากฏว่าการลงโทษอย่างหนักโดยดำเนินตามหลักข้างต้นอย่างเคร่งครัดจะเป็นการกระทบกระเทือนความรู้สึกของประชาชน และ 2) ในเมื่อการปฏิบัติตามหลักข้างต้นอย่างเคร่งครัดจะเป็นการลดจำนวนพลเมืองของรัฐลงจนเกินควร <sup>69</sup>

สำหรับเฮเกล (Hegel) เห็นว่าเหตุผลของการลงโทษให้สาสมกับความผิดก็เพื่อนำความถูกต้องกลับคืนมา เพราะเขาเห็นว่าการกระทำความผิดเป็นการปฏิเสธสิ่งที่ถูกต้อง การลงโทษ

<sup>66</sup>แสวง บุญเฉลิมวิภาส. *หลักกฎหมายอาญา*. หน้า 122.

<sup>67</sup> อุททิศ แสนโกศิก. *กฎหมายอาญา ภาค 1*. หน้า 19-20.

<sup>68</sup>แสวง บุญเฉลิมวิภาส. *หลักกฎหมายอาญา*. หน้า 122.

<sup>69</sup> อุททิศ แสนโกศิก. *กฎหมายอาญา ภาค 1*. หน้า 19-20.

จึงเป็นปฏิกริยาของสังคมที่ไม่เห็นด้วยกับการปฏิเสธสิ่งที่ถูกต้องนี้ ดังนั้น การลงโทษจึงเป็นสิ่งที่ผู้กระทำผิดจะได้รับเนื่องจากการกระทำผิดของเขา<sup>70</sup> และเฮเกลยังเห็นต่อไปว่าให้นำสิ่งอื่นนอกจากความผิดจากการกระทำเข้ามาพิจารณาในการกำหนดโทษด้วย<sup>71</sup>

การลงโทษที่ชอบธรรมตามหลักทฤษฎีนี้ต้องประกอบด้วยเงื่อนไข 3 ประการ

**3.1.1 การลงโทษต้องเป็นการทดแทนความเสียหาย (Vindication)** หมายถึง ความถูกต้องของการลงโทษจะต้องกระทำลงไป เพื่อเป็นการทดแทน หรือแก้แค้นให้แก่ผู้เสียหายจากการที่ผู้กระทำผิดได้ทำให้เกิดความเสียหายขึ้น ยิ่งไปกว่านั้น จะต้องเป็นการทำให้ผู้เสียหายรู้สึกพอใจ และคิดว่าเป็นการกระทำที่ยุติธรรมแล้ว ทฤษฎีนี้เห็นว่าการละเลยเรื่องความรู้สึกของผู้เสียหายที่ต้องการแก้แค้นแก่ผู้กระทำผิดนั้นเป็นสิ่งที่ไม่ถูกต้อง เพราะจะทำให้ผู้เสียหายหรือญาติพี่น้องของเขา รู้สึกเสื่อมศรัทธาที่มีต่อรัฐว่าไม่อาจเยียวยาให้เขาได้ การลงโทษโดยคำนึงถึงความรู้สึกของผู้เสียหายนี้จะทำให้ผู้เสียหายยอมรับว่าการลงโทษโดยรัฐเป็นความชอบธรรมและยอมรับว่าการแก้แค้นผู้กระทำผิดไม่ใช่หน้าที่ของเอกชนแต่เป็นหน้าที่ของรัฐ<sup>72</sup>

**3.1.2 การลงโทษต้องกระทำเพื่อให้เกิดความเป็นธรรม (Fairness)** ทฤษฎีนี้มองหน้าที่ของบุคคลในด้านการเมือง และกึ่งสัญญาประชาคมที่ เรียกว่า การต่างตอบแทน (Reciprocity) มีหลักว่าการจะให้กฎหมายมีผลคุ้มครองประโยชน์สุขแก่ส่วนรวม คนทุกคนจะต้องเคารพและปฏิบัติตามกฎหมาย การที่ผู้กระทำผิดฝ่าฝืนกฎหมายอาญาแต่ละครั้ง เท่ากับว่าผู้กระทำผิดเอาเปรียบบุคคลอื่นที่เชื่อฟังกฎหมาย และข้อได้เปรียบนี้จะเห็นได้ชัดเจนนยิ่งขึ้น ถ้าเป็นการกระทำผิดอาญาที่รู้จักกันอย่างแพร่หลาย ดังนั้น การลงโทษผู้กระทำผิดจึงเป็นการที่ทำให้ผู้กระทำผิด และบุคคลอื่นที่เชื่อฟังกฎหมายตระหนักว่า บุคคลที่ละเมิดกฎหมายจะต้องถูกดำเนินคดี และผู้ที่ได้เปรียบจากการฝ่าฝืนกฎหมายจะต้องถูกลงโทษ ด้วยเหตุนี้การลงโทษแก่ผู้กระทำผิด จึงควรมีความรุนแรงเทียบเท่ากับความได้เปรียบที่ผู้กระทำได้รับจากการฝ่าฝืนกฎหมายนั้น โดยถือว่าผู้กระทำผิดได้จ่ายหนี้อันเกิดจากการทำผิด

<sup>70</sup> แสง บุญเฉลิมวิภาส. *หลักกฎหมายอาญา*. หน้า 123.

<sup>71</sup> อุททิศ แสนโกศิก. *กฎหมายอาญา ภาค 1*. หน้า 20.

<sup>72</sup> ณรงค์ ใจหาญ. *กฎหมายอาญา ว่าด้วยโทษและวิธีการเพื่อความปลอดภัย*. กรุงเทพมหานคร : วิญญูชน. 2543. หน้า 21.

ให้แก่คนทุกคนที่เชื่อฟังกฎหมาย ซึ่งเป็นสมาชิกในสังคมนั้น และเมื่อจ่ายแล้วเขาก็กลับคืนสู่สังคม ในฐานะที่เป็นพลเมืองดีและมีฐานะเท่าคนอื่น<sup>73</sup>

### 3.1.3 การลงโทษจะต้องได้สัดส่วนกับความผิด (Proportionality of punishment)

ทฤษฎีนี้เห็นว่า จำนวนโทษที่ผู้กระทำผิดควรจะได้รับจะต้องเท่ากันกับความเสียหายที่เขาได้กระทำการจากการกระทำผิดนั้น อย่างไรก็ตาม อาจมีข้อยกเว้นจากหลักดังกล่าวได้ 2 กรณี คือ กรณีที่ต้องลงโทษให้สูงกว่าความเสียหายที่ผู้กระทำผิดก่อขึ้น จะใช้ในกรณีการลงโทษผู้กระทำผิดที่เป็นอันตรายต่อสังคม เพื่อคุ้มครองป้องกันสังคมให้ปลอดภัยยิ่งขึ้น และกรณีที่ลงโทษต่ำกว่าสัดส่วนแห่งความผิด จะใช้ในกรณีที่ผู้กระทำผิดไม่มีโอกาสที่จะกระทำผิดนั้นอีก ซึ่งผู้กระทำผิดจะได้รับการลดโทษ หรือรอการลงโทษ และให้อยู่ภายใต้เงื่อนไขการคุมประพฤติ ส่วนการพิจารณาว่าโทษจำนวนเท่าใดจึงจะได้สัดส่วนกับความผิดนั้น คำนึงเห็นว่าโทษที่ผู้กระทำผิดได้รับจะต้องได้สัดส่วนพอดีทั้งสภาพ และความหนักเบาของความผิดของเขา ซึ่งสภาพและความหนักเบาของความผิดนี้พิจารณาได้จาก ความร้ายแรงทางศีลธรรมของความผิดแต่ละฐาน และพิจารณาจากความน่าตำหนิจากพฤติการณ์ของการกระทำผิดในแต่ละเรื่อง นอกจากนี้ ยังรวมถึงความร้ายแรงที่ผู้กระทำผิดก่อให้เกิดขึ้น อันเกิดจากการกระทำโดยเจตนา ประมาท และในบางกรณีด้วย ดังนั้น หลักการพิจารณาในเรื่องสัดส่วนของโทษจะต้องพิจารณาถึงสภาพ และความหนักเบาของความผิดซึ่งประกอบด้วยความร้ายแรงของความเสียหาย ในทางการกระทำและผลต่อสังคม อันเกิดจากการกระทำผิดนั้น<sup>74</sup>

กล่าวโดยสรุป การลงโทษตามทฤษฎีนี้จึงไม่พิจารณาว่าจะมีประโยชน์ในอนาคต ไม่ว่าจะเป็นของส่วนรวมหรือส่วนตัวของผู้กระทำอย่างไรหรือไม่ และหากจะเกิดประโยชน์ดังกล่าวขึ้นจริง ก็เป็นเพียงผลพลอยได้จากการลงโทษเท่านั้น และถ้าจะไม่เกิดประโยชน์ใด ๆ เลย ก็ไม่เป็นปัญหาเพราะผู้กระทำได้รับโทษอันเนื่องมาจากการกระทำผิดของตนแล้วซึ่งเป็นความประสงค์โดยตรงของการแก้แค้นทดแทนความผิดเพื่อรักษาความยุติธรรมเอาไว้<sup>75</sup> อีกทั้ง การลงโทษจะหนักหรือเบาย่อมต้องแล้วแต่ความชั่วของผู้กระทำ การลงโทษจึงต้องลงโทษให้ได้สัดส่วนกับผลร้ายที่เกิดจากการกระทำผิด กล่าวคือ ถ้าก่อให้เกิดผลร้ายแรงมากก็ต้องลงโทษหนักมาก<sup>76</sup>

<sup>73</sup> อารยา สุทธิวานิช. การใช้ดุลพินิจรอการลงโทษผู้กระทำผิดฐานชักรถโดยประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย : ศึกษารณีย์ ศาลฎีกา. 2558. หน้า 5-6.

<sup>74</sup> ณรงค์ ใจหาญ. กฎหมายอาญา ว่าด้วยโทษและวิธีการเพื่อความปลอดภัย. หน้า 23.

<sup>75</sup> ทวีเกียรติ มินะกนิษฐ. คำอธิบายกฎหมายอาญา ภาคทั่วไป. หน้า 217.

<sup>76</sup> แสง บุญเฉลิมวิภาส. หลักกฎหมายอาญา. หน้า 123.

### 3.2 ทฤษฎีการลงโทษเพื่อข่มขู่ยับยั้งหรือป้องกันความผิด (Deterrence Theory)

ทฤษฎีนี้มีแนวคิดที่ว่าโทษอาญามีขึ้นเพื่อป้องกันหรือห้ามปรามมิให้มีการกระทำความผิดเกิดขึ้น โดยหวังว่าโทษจะมีผลต่อบุคคลทั่วไปไม่ให้เอาเยี่ยงอย่าง อันเป็นการมองผลเพื่อป้องกันทั่วไป และมีผลต่อผู้กระทำความผิดให้หวาดกลัวไม่กล้ากระทำความผิดอีกและกลับตนเป็นคนดี อันเป็นการป้องกันเฉพาะ แนวคิดนี้มาจากแนวคิดของทฤษฎีอรรถประโยชน์นิยม (Utilitarianism) ซึ่งมีรากฐานมาตั้งแต่โบราณในยุคกรีก โดยนักปราชญ์ที่มีชื่อเสียง Plato และ Thomas Hobbes ได้พูดถึงการลงโทษเอาไว้ โดย Plato กล่าวว่า “การที่บุคคลใดถูกลงโทษมิใช่เป็นเพราะเขาได้กระทำความผิดเนื่องจากการกระทำที่ได้กระทำไปแล้วมีอาชญากรรมไม่ให้เกิดซ้ำอีก แต่ที่บุคคลนั้นถูกลงโทษเพราะเพื่อผลในอนาคตแก่ตัวเขาเองและแก่ผู้อื่นที่เห็นว่า การกระทำนั้นควรได้รับการแก้ไข และลดอัตราความผิดที่ผู้อื่นก่อให้เกิดขึ้น” และ Thomas Hobbes กล่าวว่า “การแก้แค้นหรือลงโทษบุคคลไม่ควรจะพิจารณาถึงความร้ายแรงอันเกิดจากความน่าตำหนิของผู้ในอดีตนั่นในอดีตนั่น แต่ควรพิจารณาถึงผลที่ดีที่สุดที่ตามมาจากการลงโทษ ดังนั้น การลงโทษจะกระทำได้เฉพาะแต่ในกรณีที่จะแก้ไขผู้กระทำความผิดหรือตัดเตือนมิให้ผู้อื่นเอาเยี่ยงอย่างผู้กระทำความผิด”<sup>77</sup>

การลงโทษที่ดีตามแนวคิดของทฤษฎีอรรถประโยชน์ มีหลักเกณฑ์ ดังนี้<sup>78</sup>

1) การลงโทษผู้กระทำความผิด มิได้มุ่งถึงการลงโทษสิ่งผิดที่ผู้กระทำความผิดมาแล้วในอดีตนั่น แต่เป็นการลงโทษเพื่อป้องกันการที่ผู้กระทำความผิด หรือบุคคลอื่นในสังคมจะกระทำความผิดขึ้นมาใหม่ด้วย กล่าวอีกนัยหนึ่ง การลงโทษการกระทำที่เป็นความผิดจะมีความชอบธรรม ถ้าได้กระทำเพื่อเป็นการป้องกันการกระทำผิดที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

2) ผู้บัญญัติกฎหมายต้องคำนึงถึงผลจากการลงโทษว่าสามารถข่มขู่ให้ผู้กระทำความผิด และผู้อื่นตระหนักถึงผลจากการฝ่าฝืนกฎหมาย ได้หรือไม่ด้วย มิใช่มุ่งแต่จะยับยั้งผู้กระทำความผิดเท่านั้น จึงจะทำให้การลงโทษบรรลุวัตถุประสงค์เพื่อเป็นการป้องกัน

3) การลงโทษผู้กระทำความผิดจะต้องคำนึงถึงประโยชน์สูงสุดที่เขาควรจะได้รับจากรัฐ เช่นเดียวกับบุคคลอื่น ๆ ดังนั้น ผู้กระทำความผิดจะต้องได้รับการเยียวยารักษาการที่เขาได้มีการกระทำอันเป็นการต่อต้านสังคมปัจจุบัน เพื่อให้เขาสามารถมีชีวิตอย่างเป็นสุขได้กับคนส่วนใหญ่ของสังคม

<sup>77</sup> ณรงค์ ใจหาญ. กฎหมายอาญา ว่าด้วยโทษและวิธีการเพื่อความปลอดภัย. หน้า 26.

<sup>78</sup> “เรื่องเดียวกัน”.

4) ความชอบธรรมของระบบการลงโทษจึงมิใช่การลงโทษที่รุนแรงดังเช่นในอดีต แต่เป็นวิธีการที่อยู่บนพื้นฐานของความมีมนุษยธรรม

ทฤษฎีอรรถประโยชน์ ยังมีแนวคิดว่าการลงโทษจะทำให้เกิดผลดีเพราะทำให้อาชญากรรมลดลง โดยเชื่อว่าการลงโทษจะส่งผล 3 ประการ ดังนี้ 1) การลงโทษจะมีผลยับยั้ง (Deterrence) มิให้มีการกระทำความผิดอาญา โดยจะมีผลยับยั้งทั้งตัวผู้กระทำความผิดและบุคคลทั่วไป 2) การลงโทษจะมีผลเป็นการแก้ไข (Reformative Effect) และฟื้นฟู (Rehabilitative Effect) ผู้กระทำความผิดโดยทำให้ผู้กระทำความผิดเปลี่ยนทัศนคติและค่านิยมที่จะเชื่อฟังและไม่ฝ่าฝืนกฎหมาย และ 3) การลงโทษจะมีผลเป็นการตัดโอกาสมิให้ผู้นั้นกระทำความผิดซ้ำอีก โดยการลงโทษจำคุกเป็นการแยกผู้กระทำความผิดออกจากสังคม ผู้กระทำความผิดจึงไม่มีโอกาสก่ออาชญากรรมขึ้นอีกในสังคม<sup>79</sup>

ซีซาร์ เบ็คคาเรีย (Cesare Beccaria) และ เจเรมี เบนธัม (Jeremy Bentham) นักอาชญาวิทยาและนักปรัชญา ได้อธิบายว่าการลงโทษที่จะสามารถข่มขู่ยับยั้งได้อย่างมีประสิทธิภาพนั้น จะต้องประกอบไปด้วยลักษณะสำคัญ 4 ประการ ดังนี้

1) การลงโทษจะต้องแน่นอน (Certainty) หมายถึง เมื่อมีการฝ่าฝืนกฎหมายเกิดขึ้น จะต้องลงโทษทุกคนที่ฝ่าฝืนกฎหมายนั้น

2) การลงโทษจะต้องมีความรุนแรง (Severity) หมายถึง ความรุนแรงของโทษที่จะลงแก่ผู้กระทำความผิดจะต้องร้ายแรงเพียงพอที่จะยับยั้งความต้องการในการกระทำความผิด

3) การลงโทษต้องกระทำโดยความรวดเร็ว (Celerity) หมายถึง กระบวนการพิจารณาและการลงโทษนั้นจะต้องกระทำด้วยความรวดเร็ว มิใช่รอเป็นเวลานานจนคนทั่วไปหลงลืมว่าบุคคลนี้ได้กระทำความผิดอย่างไร

4) การลงโทษจะต้องกระทำโดยเปิดเผยต่อสาธารณชน (Publicity) หมายถึง การลงโทษจะต้องเผยแพร่ต่อสาธารณชนให้เห็นหรือรับรู้ถึงบทลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎหมาย เพื่อให้บุคคลทั่วไปเกิดความเกรงกลัวต่อโทษจากการฝ่าฝืนกฎหมาย

กล่าวโดยสรุป การลงโทษตามทฤษฎีการลงโทษเพื่อข่มขู่ยับยั้งหรือป้องกันความผิด (Deterrence Theory) มีวัตถุประสงค์ในการลงโทษเพื่อป้องกันมิให้ผู้กระทำความผิดทวนกลับไปกระทำความผิดซ้ำ

<sup>79</sup> “เรื่องเดียวกัน”.

อีก และในขณะที่เดียวกันก็ข่มขู่ไม่ให้บุคคลอื่นในสังคมเอาเยี่ยงอย่างด้วย ซึ่งการลงโทษที่จะบรรลุผลเป็นการข่มขู่ขยับยั้งนั้นโทษที่จะลงจะต้องมีปริมาณมากเพียงพอที่จะทำให้เกิดความเกรงกลัวต่อการฝ่าฝืนกฎหมาย แต่ต้องไม่มากเกินไปกว่าความจำเป็นในการบรรลุผลนั้น และการลงโทษที่มีประสิทธิภาพจะต้องมีความแน่นอนเสมอภาค รวดเร็วและสาธารณชนได้รับรู้ เพื่อให้ผู้กระทำผิดและบุคคลอื่นเห็นผลเสียจากการกระทำผิดนั้น ทั้งนี้ การนำเอาทฤษฎีนี้มาใช้จะต้องคำนึงถึงปัจจัยหลายอย่างประกอบด้วยกัน เช่น ความแตกต่างในลักษณะของความผิด โอกาสที่จะก่อให้เกิดการกระทำความผิด การบังคับใช้กฎหมายอย่างเสมอภาคทั่วหน้า เป็นต้น เพื่อไม่ให้การลงโทษนั้นส่งผลเสียต่อผู้กระทำความผิดมากเกินไป<sup>80</sup>

### 3.3 ทฤษฎีการลงโทษเพื่อแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำความผิด (Rehabilitative Theory)

ทฤษฎีนี้มีที่มาจากนักวิชาการที่ศึกษาด้านนิติศาสตร์และอาชญาวิทยา เห็นว่า การลงโทษทางอาญานั้นแม้จะมีการลงโทษที่รุนแรงเพียงใด ก็ยังพบว่ามีผู้กระทำความผิดซ้ำขึ้นอีกอยู่เสมอ แสดงว่าการลงโทษไม่สามารถข่มขู่ขยับยั้งให้บุคคลกลัวโทษที่จะได้รับการฝ่าฝืนกฎหมายจนไม่กล้ากระทำความผิดขึ้นมาอีก ดังนั้น เมื่อการลงโทษเพื่อแก้แค้นทดแทนตามทฤษฎีการลงโทษเพื่อทดแทนความผิด (Retribution Theory) หรือการลงโทษเพื่อข่มขู่ขยับยั้งตามทฤษฎีการลงโทษเพื่อข่มขู่ขยับยั้ง (Deterrence Theory) ยังไม่สามารถแก้ไขปัญหาคriminalกรรมซ้ำได้ จึงเกิดแนวคิดที่จะศึกษาหาวิธีการเพื่อแก้ไขปัญหาคriminalกระทำผิดซ้ำ นั่นคือการศึกษาค้นคว้าหาสาเหตุแห่งการกระทำผิดและหาวิธีการแก้ไขที่เหมาะสมกับผู้กระทำความผิด เพื่อมุ่งที่จะแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำความผิดมากกว่าการลงโทษเพื่อแก้แค้นทดแทนหรือเพื่อข่มขู่ขยับยั้ง

แนวคิดพื้นฐานของทฤษฎีการลงโทษเพื่อแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำความผิด คือ มองว่าผู้กระทำความผิดเป็นผู้ป่วย ที่ต้องได้รับการแก้ไขฟื้นฟูเพื่อที่จะสามารถช่วยให้ผู้กระทำความผิดกลับคืนสู่สังคมได้ตามปกติ ซึ่งมีหลักคิดที่สำคัญในการลงโทษเพื่อแก้ไขฟื้นฟู คือ สิ่งใดก็ตามที่สามารถแก้ไขปรับปรุงผู้กระทำความผิดให้กลับตัวเป็นคนดีได้ สิ่งนั้นคือวิธีการที่ดีที่สุดและควรนำมาปรับใช้ ทั้งนี้เนื่องจากผู้กระทำความผิดแต่ละคนต่างก็มีปัญหาที่แตกต่างกัน มีนิสัยใจคอที่แตกต่างกัน การลงโทษจึงต้องใช้วิธีการปฏิบัติที่แตกต่างกัน โดยพิจารณาว่าการลงโทษแบบใดจะเหมาะสมกับผู้กระทำความผิดแต่ละคนมากที่สุด

หลักการลงโทษเพื่อแก้ไขฟื้นฟู มีดังนี้<sup>81</sup>

<sup>80</sup> ทวีเกียรติ มินะกนิษฐ. คำอธิบายกฎหมายอาญา ภาคทั่วไป. หน้า 218.

<sup>81</sup> อุททิศ แสนโกศิก. กฎหมายอาญา ภาค 1. หน้า 34.

1) พยายามหลีกเลี่ยงไม่ให้ผู้กระทำผิดประสบกับสิ่งที่ทำลายคุณลักษณะประจำตัวของเขา เนื่องจากเมื่อผู้กระทำผิดได้มาถูกคุมขังอยู่ในเรือนจำแล้ว ย่อมทำให้ฐานะและชื่อเสียงของเขาเสื่อมลงในสายตาผู้อื่น ทำให้โอกาสที่จะกลับตัวเป็นคนดีได้ลดน้อยลง

2) ให้ใช้วิธีการอื่นแทนการลงโทษจำคุกกระยะสั้นโดยหันมาใช้วิธีการอย่างอื่นแทนโทษจำคุก เพราะการลงโทษจำคุกกระยะสั้นไม่ทำให้บรรล่วัตถุประสงค์ของการฟื้นฟูผู้กระทำผิด แต่จะยิ่งทำให้ผู้กระทำผิดที่ถูกลงโทษกลายเป็นอาชญากรอาชีพ เพราะผ่านการจำคุกมาแล้ว และยิ่งอาจได้เรียนรู้พฤติกรรมจรรยาบรรณในคุกมาด้วย วิธีการอื่นที่สามารถนำมาใช้แทนการลงโทษจำคุกกระยะสั้น เช่น การกักขังแทนค่าปรับ การรอกการลงโทษหรือรอกการกำหนดโทษ หรือการคุมประพฤติ

3) การลงโทษต้องเหมาะสมกับการกระทำผิดเป็นรายบุคคล ตามแนวคิดของ Herbert Leslie Packer ที่ว่าในการกำหนดโทษและการพิจารณาความหนักเบาของการลงโทษ ขึ้นอยู่กับระยะเวลาที่จำเป็นต้องใช้ในการแก้ไขเปลี่ยนแปลงผู้กระทำผิด ไม่ใช่ความหนักเบาของการกระทำผิด ดังนั้น จึงต้องลงโทษให้เหมาะสมกับตัวบุคคลผู้กระทำผิดว่าเขาควรได้รับการแก้ไขอย่างไร

4) เมื่อผู้กระทำผิดได้รับการแก้ไขดีดั้งเดิมแล้วให้หยุดการลงโทษ หากเห็นว่าผู้กระทำผิดสามารถแก้ไขตนเองได้ดีแล้ว ก็ไม่ควรไปลงโทษเขาต่อไปอีก ควรจะระงับการลงโทษ เพราะถึงลงโทษต่อไปก็ไม่เกิดประโยชน์ สิ่งที่ดีควรนำมาใช้คือการพักการลงโทษ

5) ให้มีการปรับปรุงการลงโทษระหว่างที่มีการคุมขัง เพื่อช่วยเหลือให้ผู้กระทำผิดสามารถกลับไปใช้ชีวิตร่วมกับผู้อื่นในสังคมได้ ดังนั้น ในระหว่างที่มีการลงโทษ ควรมีการฝึกอาชีพ การอบรมทางศีลธรรมและศาสนา การรักษาพยาบาล และการให้ความรู้ในเรื่องที่จำเป็นต้องนำไปใช้ในสังคม เมื่อพ้นโทษไปแล้วจะสามารถเลี้ยงตัวเองได้และไม่กลับไปกระทำผิดซ้ำอีก

6) การให้ความช่วยเหลือหลังจากพ้นโทษ ผู้ที่พ้นโทษมาใหม่ ๆ ย่อมต้องการคำแนะนำในการดำเนินชีวิตในสังคม และการช่วยเหลือทางด้านทุนทรัพย์เพื่อใช้จ่ายในชีวิตประจำวันก่อนจะหางานทำและมีรายได้ หากไม่ได้รับการช่วยเหลือในเรื่องเหล่านี้ ก็อาจทำให้ผู้พ้นโทษไม่มีทางเลือกและต้องหวนกลับไปกระทำความผิดอีก

กล่าวโดยสรุป ทฤษฎีการลงโทษเพื่อแก้ไขฟื้นฟู มีวัตถุประสงค์ประสงค์ในการลงโทษเพื่อปรับปรุงแก้ไขผู้กระทำผิดให้กลับเป็นคนดีไม่หวนกลับไปกระทำผิดซ้ำอีก การลงโทษจึงต้องพิจารณาจากตัวผู้กระทำผิดและสภาพแวดล้อมเพราะการกระทำความผิดของบุคคลอาจเกิดจากสาเหตุหลายประการ

เช่น อุบัติภัยใจคอของผู้กระทำประกอบกับพฤติการณ์แวดล้อมภายนอกการศึกษาอบรม โอกาสในการกระทำผิด เป็นต้น ดังนั้น การปฏิบัติต่อผู้กระทำผิดจึงต้องเริ่มจากการหาสาเหตุของการกระทำผิดก่อน เมื่อพบสาเหตุจึงแก้ไขที่สาเหตุนั้นโดยใช้ผู้เชี่ยวชาญในการแก้ไขสาเหตุที่เกิดขึ้นตามแขนงสาขาที่ได้ศึกษามา เช่น นักจิตวิทยา นักสังคมสงเคราะห์ เป็นต้น เมื่อแก้ไขผู้กระทำผิดได้สำเร็จแล้ว ผู้กระทำผิดก็จะไม่ไปกระทำผิดอีก แต่สำหรับผู้กระทำผิดที่ไม่สามารถแก้ไขได้ ก็ต้องกีดกันคนเหล่านี้ ออกจากสังคม เช่น การประหารชีวิตหรือจำคุกตลอดชีวิต เป็นต้น<sup>82</sup>

### 3.4 ทฤษฎีการลงโทษเพื่อปกป้องคุ้มครองสังคม (Social Protection Theory)

ปัจจุบันนักอาชญาวิทยาของสำนักป้องกันสังคมให้ความสนใจในสิ่งสำคัญ 3 ประการ คือ 1) บุคลิกภาพของผู้กระทำผิด 2) กฎหมายอาญา และ 3) การควบคุมสิ่งแวดล้อม เพื่อรักษาความสงบและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของสังคมโดยรวมและเพื่อป้องกันอาชญากรรม โดยเห็นว่าแม้การกระทำผิดนั้นจะเป็นการกระทำผิดระหว่างสมาชิกต่อสมาชิกในสังคมเป็นการเฉพาะราย ก็ถือว่าเป็นการกระทำผิดต่อสังคมโดยตรงด้วย ซึ่งหลักการดังกล่าวนี้ได้พัฒนาเป็นแนวคิดพื้นฐานของทฤษฎีการลงโทษเพื่อปกป้องคุ้มครองสังคม โดยมีหลักการที่สำคัญ 2 ประการ คือ<sup>83</sup> 1) วิธีดำเนินการกับผู้กระทำผิดควรวางเป็นระบบ โดยมุ่งคุ้มครองสังคมจากอาชญากรรมมากกว่าการลงโทษผู้กระทำผิดเป็นรายบุคคล และ 2) การลงโทษผู้กระทำผิดไม่อาจใช้หลักกฎหมายเพียงอย่างเดียวได้ จำเป็นจะต้องศึกษาพฤติกรรมของผู้กระทำผิดเป็นรายบุคคล และสถานการณ์ของอาชญากรรมเพื่อนำมาประกอบการพิจารณาร่วมกันด้วย

กล่าวโดยสรุป ทฤษฎีการลงโทษเพื่อป้องกันสังคมมีวัตถุประสงค์ในการลงโทษเพื่อคุ้มครองสังคมให้ปลอดภัย โดยวิธีแยกผู้กระทำผิดออกจากสังคมเพื่อตัดโอกาสไม่ให้ผู้กระทำผิดได้กระทำผิดขึ้นอีก สำหรับการลงโทษเพื่อคุ้มครองสังคมนั้น มีหลักการสำคัญ คือ เน้นการแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำผิดและการอบรมบ่มนิสัยมากกว่าการลงโทษ และเน้นการคุ้มครองสังคมให้ปลอดภัยจากอาชญากรรม ส่วนการลงโทษจะเน้นให้เหมาะสมกับผู้กระทำผิดเป็นรายบุคคล เพื่อให้มีการปรับปรุงแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำผิดให้เป็นคนดี โดยกำหนดหลักเกณฑ์ในการป้องกัน ควบคุม และปรับปรุงแก้ไขผู้กระทำผิดไว้ในกฎหมายอาญาดังนี้ เช่น หลักเกณฑ์ในการนำวิธีการเพื่อความปลอดภัยมาใช้กับผู้กระทำผิด เป็นต้น

<sup>82</sup> อุทิศ สุภาพ. การนำปรัชญาอาชญาวิทยามาใช้ในการกำหนดโทษของศาลไทย : ศึกษาเฉพาะกรณี ผู้กระทำผิดที่เป็นผู้ร้ายและผู้กระทำผิดโดยพลั้งพลาด. (วิทยานิพนธ์ดุษฎีบัณฑิต). มหาวิทยาลัยมหิดล. 2544. หน้า 100.

<sup>83</sup> ศุภวิทย์ ตั้งตรงจิตต์ และคณะ. การใช้ดุลพินิจในการกำหนดโทษของศาลยุติธรรม. 2549. หน้า 41.



การลงโทษเพื่อคุ้มครองสังคมจึงเป็นมาตรการเสริมที่จะนำมาใช้ในการแก้ไขปรับปรุงผู้กระทำความผิด หรือนำมาใช้ในกรณีที่กฎหมายกำหนดอัตราโทษไว้น้อยเกินไป ไม่เพียงพอต่อการปรับปรุงแก้ไขผู้กระทำความผิด บางประเภท เช่น ผู้กระทำความผิดซ้ำซาก<sup>84</sup>

## 4. แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับดุลพินิจในการลงโทษ

### 4.1 แนวคิดและทฤษฎี

ศาสตราจารย์ ดร. หยุต แสงอุทัย นักนิติศาสตร์ของประเทศไทย ได้อธิบายถึงแนวคิดเกี่ยวกับดุลพินิจในการลงโทษเอาไว้ 4 ประการ ดังนี้<sup>85</sup> 1) โทษจะต้องเป็นไปตามกฎหมาย กล่าวคือ กฎหมายกำหนดโทษไว้อย่างไรศาลจะต้องลงโทษอย่างนั้น จะลงโทษอย่างอื่นนอกจากที่กฎหมายกำหนดไว้ไม่ได้ เว้นแต่กฎหมายนั้นเองจะยอมให้เปลี่ยนโทษได้ เช่น ให้เปลี่ยนโทษจำคุกเป็นโทษกักขัง เป็นต้น 2) ในความผิดทุกความผิด กฎหมายได้จำกัดดุลพินิจของศาล โดยกำหนดโทษสูงสุดไว้ ศาลจะลงโทษให้หนักกว่ากำหนดโทษขั้นสูงสุดที่กฎหมายกำหนดไว้ไม่ได้ เว้นแต่จะมีเหตุเพิ่มโทษตามกฎหมาย เช่น เพราะกระทำความผิดซ้ำขึ้นมาอีก เป็นต้น 3) ความผิดบางความผิดกฎหมายได้จำกัดดุลพินิจของศาลโดยกำหนดโทษขั้นต่ำไว้ศาลจะกำหนดโทษต่ำกว่าที่กฎหมายกำหนดไว้ไม่ได้ เว้นแต่จะมีเหตุลดโทษตามกฎหมาย ซึ่งอาจเป็นการลดมาตราส่วนโทษ หรือการลดโทษที่จะลง และ 4) ในระหว่างอัตราโทษขั้นต่ำและขั้นสูงที่กฎหมายกำหนดไว้ ศาลย่อมมีอำนาจใช้ดุลพินิจกำหนดโทษตามแต่จะเห็นสมควร

นอกจากนี้ในการใช้ดุลพินิจของศาลในการลงโทษผู้กระทำความผิด จะประกอบไปด้วยทฤษฎี 2 ทฤษฎี<sup>86</sup> กล่าวคือ

**4.1.1 ทฤษฎีเด็ดขาด (Absolute Theory)** ซึ่งถือว่าการลงโทษเป็นการตอบแทนการกระทำความผิด การลงโทษจะหนักหรือเบา ย่อมต้องแล้วแต่ความชั่วของผู้กระทำ ซึ่งปรากฏในการกระทำความผิดนั้น ๆ ดังนั้น การลงโทษจึงเป็นการชดเชยบาปของผู้กระทำความผิด

<sup>84</sup> “เรื่องเดียวกัน”.

<sup>85</sup> หยุต แสงอุทัย. *กฎหมายอาญา ภาค 1*. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. 2537. หน้า 206-208.

<sup>86</sup> “เรื่องเดียวกัน”. หน้า 208.

**4.1.2 ทฤษฎีสัมพัทธ์ (Relative Theory)** ถือว่าการลงโทษต้องให้ถูกต้องตามวัตถุประสงค์ของการลงโทษ กล่าวคือ ให้มีผลเป็นการป้องกันบุคคลทั่ว ๆ ไปไม่ให้กระทำความผิดอย่างเดียวกันอีก (General Prevention) และให้มีผลเป็นการป้องกันผู้กระทำความผิดนั้นเองมิให้กระทำความผิดซ้ำอีก (Special Prevention) ซึ่งต้องแยกผู้กระทำความผิดออกเป็น 2 ประเภท คือ ประเภทที่ 1 ได้แก่ผู้กระทำความผิดโดยโอกาส กล่าวคือ ได้กระทำความผิดเพราะสิ่งรบเร้าภายนอก ผู้กระทำความผิดโดยโอกาสนี้ถ้าลงโทษให้หวาดกลัวก็กลับตนเป็นคนดีได้ ส่วนประเภทที่ 2 ได้แก่ ผู้กระทำความผิดเสมอ ๆ ซึ่งแยกเป็นพวกที่สามารถกลับตัวได้จำพวกหนึ่ง ต้องลงโทษในทางที่จะให้กลับตนเป็นพลเมืองดีและอีกพวกหนึ่งที่ไม่สามารถกลับตัวได้ พวกนี้ต้องแยกไปจากสังคม เช่น การจำคุกเป็นระยะเวลานาน เป็นต้น

ซึ่งในทัศนะของศาสตราจารย์ ดร. หยุต แสงอุทัย เห็นว่า ดุลพินิจในการลงโทษผู้กระทำความผิดจะต้องเอาทฤษฎีเด็ดขาดและทฤษฎีสัมพัทธ์มาใช้ประกอบกันและจะต้องตั้งต้นด้วยทฤษฎีเด็ดขาด กล่าวคือ การลงโทษเป็นการตอบแทนการกระทำความผิดและศาลจะต้องลงโทษหนักเบาให้ได้สัดส่วนกับความชั่วของผู้กระทำ ในขณะที่เดียวกันการลงโทษจะบรรลุจุดประสงค์ของการลงโทษตามทฤษฎีสัมพัทธ์หรือไม่นั้น เป็นเรื่องที่มีความสำคัญเป็นลำดับที่สอง เพราะการที่กฎหมายได้กำหนดให้มีโทษอาญาขึ้น ก็เพื่อให้ผู้กระทำความผิดเองสำนึกตนว่าตนได้กระทำความชั่วและเป็นกรรมที่ผู้กระทำความผิดควรจะได้เสียใจสำนึกเอง และผู้ใดมีความชั่วมากก็ต้องรับโทษมากเป็นธรรมดาด้วยเหตุนี้การลงโทษจึงต้องเหมาะสมกับตัวผู้กระทำความผิดเป็นคน ๆ ไป เพราะผู้กระทำความผิดด้วยกันอาจมีบางคนมีความชั่วน้อยบางคนมีความชั่วมาก คนที่มีความชั่วน้อยศาลก็ลงโทษน้อย ส่วนคนที่มีความชั่วมากศาลก็ลงโทษมาก ทั้งนี้ตามหลักที่ว่าจะต้องลงโทษให้เหมาะสมกับตัวผู้กระทำความผิดเป็นคน ๆ ไป (Individualisation of Punishment)<sup>87</sup>

## 4.2 แนวทางการใช้ดุลพินิจในการลงโทษ

มีนักวิชาการและนักนิติศาสตร์ไทยที่ได้ให้คำอธิบายถึงแนวทางการใช้ดุลพินิจในการลงโทษไว้หลากหลายความเห็นด้วยกัน ดังนี้

**4.2.1 ศาสตราจารย์ วิจิตร ลุลิตานนท์** มีความเห็นว่า จะต้องนำทฤษฎีการลงโทษเพื่อทดแทนความผิด ทฤษฎีการลงโทษเพื่อข่มขู่ยับยั้งหรือป้องกัน และทฤษฎีการลงโทษเพื่อแก้ไขฟื้นฟู

<sup>87</sup> “เรื่องเดียวกัน”. หน้า 208-209.

มาพิจารณารวมกันในการลงโทษ ผู้พิพากษาจะลงโทษโดยไม่คำนึงถึงการทดแทนความผิดเสียเลยไม่ได้ หรือผู้พิพากษาจะไม่คำนึงถึงทฤษฎีการลงโทษเพื่อข่มขู่ยับยั้งหรือป้องกัน หรือทฤษฎีลงโทษเพื่อแก้ไขฟื้นฟูเสียเลย และมุ่งจะลงโทษเพื่อเป็นการทดแทนความผิดอย่างเดียวแล้ว ก็จะเป็นที่เห็นได้ชัดว่ารัฐไม่ได้ประโยชน์จากการลงโทษ นอกจากนี้ยังทำให้รัฐเสียประโยชน์ด้วยซ้ำ ด้วยเหตุนี้นอกจากศาลจะต้องนำเอาทฤษฎีเด็ดขาดมาใช้ ซึ่งควรจะลงโทษให้ได้สัดส่วนกับผลร้ายที่เกิดขึ้นแล้ว ศาลจะต้องลงโทษเพื่อเป็นการป้องกันทั่วไปและป้องกันพิเศษด้วย โดยเฉพาะอย่างยิ่งศาลต้องพึงเล็งให้การลงโทษเพื่อเป็นการป้องกันพิเศษให้มาก โดยการลงโทษให้เหมาะสมกับบุคลิกลักษณะของผู้กระทำผิด<sup>88</sup>

**4.2.2 ศาสตราจารย์ จิตติ ติงศภัทย์** มีความเห็นว่า ความประสงค์ของการลงโทษควรรวมกันทั้ง 3 ทฤษฎี คือ ทฤษฎีการลงโทษเพื่อทดแทนความผิด ทฤษฎีการลงโทษเพื่อข่มขู่ยับยั้งหรือป้องกัน และทฤษฎีการลงโทษเพื่อแก้ไขฟื้นฟู แต่ความประสงค์ประการต่าง ๆ นี้อาจมีน้ำหนักต่างกันแล้วแต่กาลเทศะและเหตุการณ์ เช่น ความรู้สึกของชุมชน ในขั้นแรกเมื่อเกิดการกระทำผิดใหม่ ๆ อาจหนักไปในทางเพื่อทดแทนความผิดและปราบปราม ในขั้นต่อไปอาจคลายลงเป็นความรู้สึกในทางตติสันใจให้กลับตัวจนอาจมีการอภัยโทษและปล่อยตัวชั่วคราวก่อนครบกำหนดโทษ เป็นต้น<sup>89</sup>

**4.2.3 รองศาสตราจารย์ อัมมพ ชูบำรุง** มีความเห็นว่า การลงโทษในสมัยปัจจุบันกระทำในลักษณะที่จะต้องพิจารณาถึงบุคลิกลักษณะของผู้กระทำผิดเป็นสำคัญ จึงคิดว่าจะลงโทษอย่างไรจึงจะแก้ไขบุคลิกลักษณะที่ไม่เหมาะสมให้กลายเป็นบุคลิกลักษณะที่เหมาะสม ก่อนการตัดสินลงโทษจะต้องพิจารณาประวัติความเป็นมา อาชีพ และอารมณ์ของผู้กระทำผิดเสียก่อน นอกจากนี้บางคนอาจต้องขังไว้เป็นเวลายาวนานเพื่อทำให้เชื่อง บางคนขังไว้ชั่วระยะเวลาหนึ่งแล้วปล่อยออกไปก่อนหมดอายุของคำพิพากษาและให้มีพนักงานคุมประพฤติดูแลไว้ คนบางคนไม่ต้องขังคุกแต่ให้ปล่อยตัวออกไปโดยมีคนคอยควบคุมความเป็นอยู่ บางคนเพียงแต่เสียค่าปรับแล้วปล่อยตัวไป บางคนต้องถูกตัดสินประหารชีวิต เพราะขึ้นปล่อยไว้จะเป็นอันตรายต่อสังคมอย่างใหญ่หลวง จุดประสงค์ของการลงโทษ

<sup>88</sup> วิจิตร ลulitanนท์. คำอธิบายกฎหมายอาญาภาคต้น. พระนคร : มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์และการเมือง. 2490. หน้า 16-20. อ้างใน ศุภวิทย์ ตั้งตรงจิตต์ และคณะ. การใช้ดุลพินิจในการกำหนดโทษของศาลยุติธรรม. (2549). หน้า 11.

<sup>89</sup> จิตติ ติงศภัทย์. คำอธิบายกฎหมายอาญาภาค 1. กรุงเทพมหานคร : สำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา. 2536. หน้า 11. อ้างใน ศุภวิทย์ ตั้งตรงจิตต์ และคณะ. การใช้ดุลพินิจในการกำหนดโทษของศาลยุติธรรม. (2549). หน้า 11.

ก็เพื่อป้องกันการเกิดอาชญากรรมและเพื่อแก้ไขปรับปรุงความประพฤติของผู้กระทำผิดซึ่งจุดประสงค์สองข้อนี้เป็นจุดประสงค์หลักทีเดียว<sup>90</sup>

จากความเห็นของนักวิชาการและนักนิติศาสตร์ของไทยข้างต้น อาจกล่าวโดยสรุปได้ว่าการลงโทษทางอาญาจะต้องใช้ทฤษฎีทั้งสามทฤษฎีไม่ว่าจะเป็นทฤษฎีการลงโทษเพื่อทดแทนความผิด ทฤษฎีการลงโทษเพื่อข่มขู่ยับยั้งหรือป้องกัน และทฤษฎีการลงโทษเพื่อแก้ไขฟื้นฟู มาพิจารณาร่วมกันในการลงโทษผู้กระทำความผิด เพื่อให้มีความเหมาะสมกับลักษณะของการกระทำความผิดและเหมาะสมกับตัวผู้กระทำความผิด และเพื่อให้การลงโทษบรรลุวัตถุประสงค์ในการลงโทษ และสังคมเกิดความสงบเรียบร้อย ซึ่งสำหรับการลงโทษผู้ที่กระทำความผิดฐานขับขีรถโดยประมาทนั้น โดยเฉพาะความประมาทที่มีลักษณะเป็นความประมาทโดยรู้ตัว ผู้ศึกษาเห็นว่าควรที่จะนำทฤษฎีการลงโทษเพื่อข่มขู่ยับยั้งหรือป้องกันมาเป็นแนวคิดหลักในการลงโทษผู้กระทำความผิด เพื่อเป็นการป้องกันบุคคลทั่ว ๆ ไปไม่ให้กระทำความผิดอย่างเดียวกันอีก และเป็นการป้องกันผู้กระทำความผิดนั่นเอง มิให้กระทำความผิดซ้ำ โดยมุ่งเน้นไปที่การนำตัวผู้กระทำความผิดออกจากวงจรขับเคลื่อน เช่น การพักใช้ใบอนุญาตขับขีรถเป็นระยะเวลานาน หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขีรถ และลงโทษจำคุก เป็นต้น มากกว่าการนำทฤษฎีการลงโทษเพื่อแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำความผิดมาเป็นแนวคิดหลักในการลงโทษ อย่างเช่น การรอกการลงโทษ เป็นต้น

## 5. แนวคิดเกี่ยวกับกฎหมายจราจร

### 5.1 ที่มาของกฎหมายจราจร

ซีซาร์ เบ็คคาร์เรีย (Cesare Beccaria) นักปรัชญาด้านกฎหมายอาญา ได้เสนอแนวคิดที่เป็นการวางรากฐานกฎหมายอาญาเอาไว้ว่า การที่รัฐสามารถออกกฎหมายกำหนดการกระทำใดที่รัฐห้ามมิให้กระทำ เพื่อรักษาความสงบเรียบร้อยของสังคมส่วนรวมได้นั้น เนื่องจากทฤษฎีสัญญาประชาคม (Social Contract) ที่ประชาชนยินยอมพร้อมใจกันยกอำนาจของตนให้กับรัฐ เพื่อให้รัฐเป็นตัวแทนของตนในการทำหน้าที่ดูแลรักษาความสงบเรียบร้อย ประชาชนจึงต้องยินยอมที่จะจำกัดเสรีภาพของตนเองบางประการโดยให้สัญญาว่าจะไม่กระทำการบางอย่างหรืออาจต้องกระทำการ

<sup>90</sup> อัมณพ ชูบำรุง. เอกสารประกอบคำบรรยายภาควิชารัฐศาสตร์ คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ เรื่อง ปรัชญาการลงโทษ. 2520. หน้า 58. อ้างใน ศุภวิทย์ ตั้งตรงจิตต์ และคณะ. การใช้ดุลพินิจในการกำหนดโทษของศาลยุติธรรม. (2549). หน้า 11.

บางอย่างที่จำเป็นต่อการรักษาความสงบเรียบร้อยของสังคมส่วนรวม เสรีภาพที่ประชาชนยอมเสียสละนี้รัฐได้บัญญัติออกมาเป็นสิ่งที่เรียกว่า “กฎหมาย” เพื่อกำหนดสิ่งที่ห้ามกระทำและสิ่งที่บังคับให้กระทำ หากฝ่าฝืนจะมีบทลงโทษ<sup>91</sup>

ความรับผิดตามกฎหมายอาญาที่รัฐบัญญัติขึ้นมา สามารถแบ่งได้เป็น 2 ประเภท คือ ความผิดแบบที่เรียกว่า มาลาอินเซ (mala in se) และความผิดที่เรียกว่า มาลาโพรฮิบิตา (mala prohibita) ซึ่งมีความหมายดังนี้<sup>92</sup>

1) ความผิดในตัวเอง (mala in se) การกระทำความผิดบางประเภท แม้ว่าจะเกิดขึ้นในต่างพื้นที่ ต่างเวลา แต่มนุษย์มักเห็นว่าการกระทำนั้นเป็นความผิด เพราะมนุษย์มีมโนธรรมที่จะคิดได้ว่าสิ่งนั้นเป็นความผิด ซึ่งโดยทั่วไปแล้วมโนธรรมที่ว่านั้นมักตั้งอยู่บนพื้นฐานของหลักศีลธรรม การกระทำที่เป็นความผิดเช่นนี้เรียกว่า มาลาอินเซ (mala in se) ความหมายตามตัวอักษร หมายถึง สิ่งที่เป็นความชั่วร้ายในตัวเอง (evil in itself) การกระทำเช่นนี้เมื่อมีผู้ใดกระทำขึ้น สังคมจะถือว่าเป็นการฝ่าฝืนต่อความรู้สึกทางศีลธรรมของคนในสังคม เพราะเหตุว่าสังคมถือว่าสิ่งนั้นเป็นความชั่วร้ายและเป็นความผิด เช่น ความผิดฐานฆ่าคนตาย ทำร้ายร่างกาย ลักทรัพย์ เป็นต้น

2) ความผิดเพราะกฎหมายห้าม (mala prohibita) การกระทำความผิดประเภทนี้เป็นการกระทำความชั่วเพราะสิ่งนั้นสังคมห้ามไม่ให้กระทำ (evil because prohibited) ความผิดเช่นนี้ไม่สามารถมองเห็นหรือรู้สึกว่าเป็นความชั่วร้ายในตัวเอง แต่ที่เป็นความผิดก็เพราะกระทำในสิ่งที่กฎหมายห้าม

กฎหมายจราจรเป็นกฎหมายที่ตราขึ้นเพื่อความปลอดภัยในชีวิต ร่างกาย ทรัพย์สินของผู้ขับขี่ ผู้ใช้รถใช้ถนน ตลอดจนความประสงค์ที่จะให้เกิดความเป็นระเบียบเรียบร้อยของการใช้รถใช้ถนน เพื่อมิให้เกิดปัญหาการจราจร ด้วยวัตถุประสงค์นี้เองกฎหมายจราจรจึงมีลักษณะเป็นกฎหมายเทคนิค (Technical Law) ที่บัญญัติขึ้นโดยมิได้คำนึงถึงเหตุผลทางด้านศีลธรรม และเมื่อพิจารณาถึงบทบัญญัติของกฎหมายจราจรแล้วจะพบว่า มีลักษณะเป็นความผิดประเภทกฎหมายห้าม (mala prohibita) อย่างหนึ่ง ซึ่งมีโทษอาญา มิใช่เป็นความผิดประเภทที่เป็นความผิดในตัวเอง (mala in se) ด้วยเหตุนี้กฎหมายจราจรจึงมีปัญหาในการบังคับใช้กับประชาชนเป็นอย่างมาก เนื่องจากปราศจากการเข้าถึงหลักความยุติธรรม

<sup>91</sup> ฌ็องฌัก อ็องรี. ทฤษฎีความรับผิดทางอาญา. หน้า 10.

<sup>92</sup> “เรื่องเดียวกัน”. หน้า 15.

ตามธรรมชาติที่ประชาชนสามารถยอมรับและเข้าใจได้ด้วยเหตุผลในตัวเอง เช่น ห้ามเปลี่ยนแปลงเลนในเส้นทึบ ห้ามจอดรถในระยะสามเมตรจากตู้ไปรษณีย์ เป็นต้น จะเห็นได้ว่าหลักเกณฑ์ดังกล่าวถูกบัญญัติขึ้นเพื่ออำนวยความสะดวกและจัดระเบียบการจราจรให้เป็นไปโดยเรียบร้อย ซึ่งมีลักษณะเป็นกฎหมายทางเทคนิคโดยแท้ การฝ่าฝืนข้อห้ามดังกล่าวมิได้เป็นความผิดในตัวเอง ซึ่งแตกต่างกับการทำร้ายร่างกายผู้อื่นที่โดยธรรมชาติของมนุษย์แล้วย่อมเข้าใจได้ถึงเหตุผลว่าการทำร้ายร่างกายผู้อื่นเป็นสิ่งที่ผิด<sup>93</sup>

## 5.2 ลักษณะของกฎหมายจราจร

เมื่อพิจารณาลักษณะความผิดที่กำหนดไว้ในกฎหมายจราจรของประเทศไทยจะพบว่า ลักษณะความผิดสามารถแบ่งแยกได้เป็น 2 ลักษณะ คือ 1. ความผิดต่อกฎระเบียบ (Regulatory Offence) และความผิดที่เป็นการก่ออันตราย (Endangerment Offences)

### 5.2.1 ความผิดต่อกฎระเบียบ (Regulatory Offence)

แนวความคิดของความผิดต่อกฎระเบียบ มีรากฐานมาจากการระมัดระวังอย่างมีเหตุผล (reasonable care standard) ความผิดประเภทนี้จะมีลักษณะเป็นบทบัญญัติที่มีวัตถุประสงค์เพื่อการจัดระเบียบและการอำนวยความสะดวกในการใช้รถใช้ถนน<sup>94</sup> เช่น พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 33 บัญญัติว่า “ในการขับรถผู้ขับขี่ต้องขับรถในทางเดินรถด้านซ้าย และต้องไม่ล้ำกึ่งกลางของทางเดินรถ เว้นแต่ในกรณีต่อไปนี้ ให้เดินทางขวาหรือล้ำกึ่งกลางของทางเดินรถได้ (1) ด้านซ้ายของทางเดินรถมีสิ่งกีดขวางหรือถูกปิดจราจร (2) ทางเดินรถนั้นหัวหน้าเจ้าพนักงานจราจรกำหนดให้เป็นทางเดินรถทางเดียว (3) ทางเดินรถนั้นกว้างไม่ถึงหกเมตร” จากบทบัญญัตินี้ดังกล่าวจะเห็นได้ว่าถูกตราขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อควบคุมการขับขี่บนท้องถนนและเป็นการจัดระเบียบการใช้รถใช้ถนนโดยมิได้คำนึงถึงเหตุผลทางด้านศีลธรรมแต่อย่างใด ถ้าหากฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติมาตรา 33 มีความผิดทางวินัยต้องชำระค่าปรับเป็นพินัยไม่เกินสองพันบาท<sup>95</sup> หรือกรณีมาตรา 66 ที่บัญญัติว่า “ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถอื่นนอกจากรถโดยสารประจำทางหรือรถบรรทุกคนโดยสารประเภทที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนด ขับรถในช่องเดินรถประจำทาง เว้นแต่จะปฏิบัติตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้” จะเห็นได้ว่าบทบัญญัตินี้ก็ได้บัญญัติขึ้นมาเพื่อ

<sup>93</sup> ธินาด มีทรัพย์ประเสริฐ. ความรับผิดชอบของผู้ขับขี่อันเกิดจากการใช้งานรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ : ศึกษาความรับผิดชอบตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522. (วิทยานิพนธ์ ปริญญาโทนิติศาสตร์). มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. 2565. หน้า 20.

<sup>94</sup> “เรื่องเดียวกัน” หน้า 21.

<sup>95</sup> พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 151

จัดระเบียบการใช้รถใช้ถนนของผู้สัญจรเช่นเดียวกัน โดยกำหนดให้เฉพาะรถโดยสารประจำทางหรือรถบรรทุก คนโดยสารประเภทที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนดเท่านั้นที่มีสิทธิใช้ช่องเดินรถประจำทาง รถยนต์ชนิดอื่นห้ามขับเข้าไปในช่องเดินรถดังกล่าว ทั้งนี้ก็เพื่อความปลอดภัยของผู้โดยสารรถประจำทาง เนื่องจากรถโดยสารประจำทางจะต้องจอดรับส่งผู้โดยสารประจำจุดส่งแต่ละจุด ถ้าหากมีรถยนต์ ประเภทอื่นขับเข้าไปในช่องเดินรถประจำทางก็อาจทำให้เกิดอุบัติเหตุกับผู้โดยสารที่ขึ้นลงรถโดยสาร ประจำทางได้ ถ้าหากฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติมาตรา 66 มีความผิดทางพินัยต้องชำระ ค่าปรับเป็นพินัยไม่เกินสองพันบาท<sup>96</sup> จะเห็นได้ว่าลักษณะของการฝ่าฝืนความผิดต่อกฎระเบียบนี้ จะมีบทลงโทษเป็นเพียงค่าปรับ เนื่องจากเป็นความผิดที่มุ่งหมายจัดระเบียบการใช้รถใช้ถนนเท่านั้น อีกทั้งลักษณะของการกระทำที่เป็นการฝ่าฝืนบทบัญญัติที่เป็นกฎระเบียบนี้ไม่มีลักษณะเป็นการ ก่อให้เกิดความเสียหายหรืออันตรายต่อความปลอดภัยในการจราจรโดยตรง หากแต่เป็นการฝ่าฝืน กฎเกณฑ์หรือมาตรการต่าง ๆ ที่กฎหมายกำหนดให้ผู้ขับรถใช้ถนนยึดถือปฏิบัติเป็นแนวเดียวกัน เพื่อยกระดับมาตรฐานของความปลอดภัยและควบคุมป้องกันอันตรายที่อาจจะเกิดขึ้นได้ในอนาคต เท่านั้น<sup>97</sup>

### 5.2.2 ความผิดที่เป็นการก่ออันตราย (Endangerment Offences)

ความผิดที่เป็นการก่ออันตราย เป็นการบัญญัติความรับผิดเนื่องจากการกระทำ ที่ใกล้จะก่อให้เกิดผล แต่ยังไม่ถึงขนาดเล็งเห็นผล อันเป็นการทำอันตรายต่อคุณธรรมทางกฎหมาย ที่บุคคลอื่นได้รับความคุ้มครอง แม้ว่าผลที่เป็นความเสียหายนั้นยังไม่เกิดขึ้นก็สามารถลงโทษได้ ดังนั้น ความผิดที่เป็นการก่ออันตรายจึงมีความเหมาะสมที่จะถูกลงโทษอยู่ในตัวเองเช่นเดียวกับความผิดอาญา ที่เป็นการทำอันตราย<sup>98</sup>

การวินิจฉัยความรับผิดทางอาญาของความผิดที่ เป็นการก่ออันตราย (Endangerment Offences) จะพิจารณาจากการกระทำที่ครบองค์ประกอบความผิดเท่านั้น ไม่จำเป็นต้อง วินิจฉัยว่ามีผลของอันตรายเกิดขึ้นจริงหรือไม่ หรือมีความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำและผลหรือไม่ เช่น การขับรถยนต์ในขณะที่หย่อนความสามารถในอันที่จะขับ ก็เป็นความผิดตามมาตรา 43 (1)

<sup>96</sup> พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 151

<sup>97</sup> ภพพร พายทอง, การฝ่าฝืนพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522. (วิทยานิพนธ์ ปริญญาโทบัณฑิต). มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. 2554. หน้า 23.

<sup>98</sup> “เรื่องเดียวกัน”. หน้า 24.

แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งผู้กระทำได้รับโทษตามมาตรา 158/1 ซึ่งมีระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ ทั้งนี้ แม้ว่าการขับรถยนต์ในขณะหย่อนความสามารถดังกล่าว ยังไม่ได้ก่อให้เกิดผลคือความเสียหายแก่ผู้ใดก็ตาม แต่หากพิจารณาจากลักษณะของการกระทำดังกล่าวแล้วจะเห็นได้ว่าเป็นการกระทำที่อาจก่อให้เกิดอันตรายต่อบุคคลทั่วไปที่ใช้ถนนร่วมกันได้ กล่าวอีกนัยหนึ่งก็คือ เป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของการจราจรและคุณธรรมทางกฎหมายของส่วนรวมซึ่งควรจะต้องลงโทษเพื่อป้องปรามการกระทำที่อาจก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้อื่น ด้วยเหตุนี้ความผิดที่เป็นการก่ออันตราย (Endangerment Offences) จึงถูกบัญญัติขึ้นมาเพื่อก่อให้เกิดความมั่นคงและความปลอดภัยในสังคม<sup>99</sup>

อย่างไรก็ตาม หากการฝ่าฝืนบทบัญญัติที่มีลักษณะเป็นความผิดที่เป็นการก่ออันตราย (Endangerment Offences) ก่อให้เกิดผล คือ ความเสียหายเกิดขึ้น จะต้องพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำและผลเพื่อวินิจฉัยความรับผิดตามประมวลกฎหมายอาญาด้วย<sup>100</sup> เช่น การขี่รถมอเตอร์ไซด์ยกล้อไปตามท้องถนนในเวลากลางคืน การกระทำดังกล่าวถือว่าเป็นการขี่รถมอเตอร์ไซด์โดยประมาทหรือน่าหวาดเสียวอันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน ย่อมมีความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43 (4) และต้องรับโทษตามมาตรา 157<sup>101</sup> โดยมีต้องพิจารณาว่ามีผลหรือความเสียหายใด ๆ เกิดขึ้นจากการกระทำฝ่าฝืนกฎหมายดังกล่าวหรือไม่ แต่ถ้าหากการขี่รถมอเตอร์ไซด์ยกล้อดังกล่าวทำให้ไปชนคนที่กำลังเดินข้ามทางม้าลายเป็นเหตุให้คนที่เดินข้ามทางม้าลายเสียชีวิต นอกจากการกระทำดังกล่าวจะมีความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ดังที่กล่าวมาแล้ว จะต้องวินิจฉัยความรับผิดตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 291 ด้วย

<sup>99</sup> “เรื่องเดียวกัน”. หน้า 24-25.

<sup>100</sup> “เรื่องเดียวกัน”. หน้า 25.

<sup>101</sup> มาตรา 157 ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 35 มาตรา 43 (3) (4) (6) (7) หรือ (9) มาตรา 45 มาตรา 46 มาตรา 47 มาตรา 48 มาตรา 53 มาตรา 65 วรรคหนึ่ง หรือมาตรา 125 มีความผิดทางพันยต้องชำระค่าปรับเป็นพินัยไม่เกินสี่พันบาท



### บทที่ 3

## กฎหมายของประเทศไทยและกฎหมายต่างประเทศ ที่เกี่ยวกับความผิดฐานขับรถโดยประมาท

ในบทนี้ จะทำการศึกษากฎหมายที่เกี่ยวกับความผิดฐานขับรถโดยประมาทของประเทศไทย เปรียบเทียบกับกฎหมายของประเทศสิงคโปร์และเครือรัฐออสเตรเลียในรัฐเซาท์ออสเตรเลีย รวมถึง คำพิพากษาของศาลที่เกี่ยวกับการกระทำความผิดฐานขับรถโดยประมาทของแต่ละประเทศ

### 1. กฎหมายของประเทศไทย

ความรับผิดในทางอาญาจากการกระทำความผิดฐานขับรถโดยประมาทตามกฎหมายของประเทศไทย จะมีความเกี่ยวข้องกับกฎหมาย 2 ฉบับด้วยกัน คือ ประมวลกฎหมายอาญา และ พระราชบัญญัติ จราจรทางบก พ.ศ. 2522

#### 1.1 พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

จากที่ได้กล่าวไปแล้วในบทที่ 2 ว่าพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ของประเทศไทยได้บัญญัติลักษณะของการกระทำความผิดเอาไว้ 2 ลักษณะ คือ

##### 1.1.1 การกระทำความผิดที่เป็นความผิดต่อกฎระเบียบ (Regulatory Offence)

เช่น การห้ามนำรถที่มีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรงหรืออาจเกิดอันตรายหรืออาจทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยแก่ผู้ใช้ คนโดยสารหรือประชาชนมาใช้ในทางเดินรถ<sup>102</sup> หรือ ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่มีได้ติดแผ่นป้าย เลขทะเบียน แผ่นป้ายเครื่องหมายเลขทะเบียนหรือป้ายประจำรถ ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ กฎหมาย ว่าด้วยการขนส่ง กฎหมายว่าด้วยล้อเลื่อน กฎหมายว่าด้วยรถลาก หรือกฎหมายว่าด้วยรถจ้าง มาใช้ใน ทางเดินรถ<sup>103</sup>

<sup>102</sup> พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 6

<sup>103</sup> พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 7

### 1.1.2 การกระทำความผิดที่เป็นการก่ออันตราย (Endangerment Offences)

ซึ่งความผิดที่เป็นการก่ออันตรายนั้น เป็นการบัญญัติความรับผิดเนื่องจากการกระทำที่ใกล้จะก่อให้เกิดผล แต่ยังไม่ถึงขนาดเล็งเห็นผล อันเป็นการทำอันตรายต่อคุณธรรมทางกฎหมายที่บุคคลอื่นได้รับความคุ้มครอง แม้ว่าผลที่เป็นความเสียหายนั้นยังไม่เกิดขึ้นก็สามารถลงโทษได้ ซึ่งการกระทำความผิดฐานซั้บซึ่รถโดยประมาทนั้น ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้กำหนดไว้ในมาตรา 43 (4) โดยบัญญัติว่า “ห้ามมิให้ผู้ซั้บซึ่รถโดยประมาทหรือน่าหวาดเสียว อันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน” ผู้ที่ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมีความผิดทางวินัยต้องชำระค่าปรับเป็นวินัยไม่เกินสี่พันบาท ตามมาตรา 157 แม้ว่าการซั้บซึ่รถโดยประมาทหรือน่าหวาดเสียวนั้นยังไม่ก่อให้เกิดความเสียหายต่อบุคคลหรือทรัพย์สินของผู้ใดก็ตาม ผู้ที่ซั้บซึ่รถโดยประมาทหรือน่าหวาดเสียว ก็มีความรับผิดทางอาญาตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แล้ว

อย่างไรก็ตาม ถ้าหากการซั้บซึ่รถโดยประมาทหรือน่าหวาดเสียวนั้นก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลอื่น ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 กลับไม่มีบทบัญญัติรองรับผลจากการกระทำดังกล่าวว่าจะมีความรับผิดในทางอาญาอย่างไร จึงต้องนำประมวลกฎหมายอาญามาใช้บังคับกับพฤติการณ์การกระทำความผิดดังกล่าว ซึ่งถือว่าเป็นการกระทำความผิดกฎหมายหลายบท กล่าวคือ เป็นความผิดทั้งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และประมวลกฎหมายอาญา เช่น นายหนึ่งซั้บซึ่รถผ่านสี่แยกด้วยความเร็วสูงและฝ่าฝืนสัญญาณจราจรไฟสีแดง เป็นเหตุให้รถยนต์ที่นายหนึ่งซั้บซึ่รถชนกับรถยนต์ที่นายสองซั้บซึ่รถผ่านสี่แยกดังกล่าวขณะได้รับสัญญาณจราจรไฟสีเขียว จนนายสองได้รับอันตรายสาหัส เช่นนี้ ถือว่านายหนึ่งมีความผิดตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 300 และพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43 (4), 157 เป็นการกระทำความผิดเดียว เป็นความผิดต่อกฎหมายหลายบท ซึ่งต้องลงโทษตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 300 ซึ่งเป็นบทที่มีโทษหนักที่สุดตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 90<sup>104</sup>

นอกจากนี้ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ยังมีบทบัญญัติเกี่ยวกับการซั้บซึ่โดยประมาทที่ลักษณะของการกระทำความผิดมีความชั่วร้ายมากกว่าการขาดความระมัดระวังทั่ว ๆ ไป ที่บุคคลจะต้องใช้ในการซั้บซึ่ กล่าวคือ การกระทำของผู้ซั้บซึ่มีลักษณะเป็นการกระทำโดยประมาทโดยรู้ตัว (Recklessness) ซึ่งเป็นกรซั้บซึ่ที่มีความอันตรายต่อผู้ใช้รถใช้ถนนคนอื่นมากกว่าการซั้บซึ่โดยขาดความระมัดระวังทั่ว ๆ ไป กฎหมายจึงบัญญัติการกระทำความผิดในลักษณะนี้แยกต่างหาก

<sup>104</sup> คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 3012/2553

จากการขับขี่โดยประมาท โดยบัญญัติไว้ในมาตรา 43 (8)<sup>105</sup> หากผู้ใดฝ่าฝืนจะต้องรับโทษตามมาตรา 158/1<sup>106</sup> แม้ว่าการขับขี่ในลักษณะที่เห็นได้ว่าไม่คำนึงถึงความปลอดภัยในชีวิตหรือร่างกายของผู้อื่น จะยังไม่ก่อให้เกิดความเสียหายต่อบุคคลหรือทรัพย์สินของผู้ใดก็ตาม ผู้ที่ขับขี่ในลักษณะดังกล่าว ก็มีความรับผิดทางอาญาตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แล้ว และจะสังเกตได้ว่าการกระทำความผิดตามมาตรา 43 (8) นี้จะมีอัตราโทษจำคุกด้วย ซึ่งถือว่ามีความร้ายแรงมากกว่า การขับขี่โดยประมาทตามมาตรา 43 (4) ที่เป็นเพียงความผิดทางพินัยต้องชำระค่าปรับเป็นพินัย ไม่เกินสี่พันบาทเท่านั้น อันสื่อให้เห็นถึงลักษณะของความร้ายแรงของการกระทำความผิดที่มีมากกว่า การขับขี่โดยประมาททั่ว ๆ ไป

อย่างไรก็ดี ถ้าหากการขับขี่ในลักษณะที่เห็นได้ว่าไม่คำนึงถึงความปลอดภัยในชีวิตหรือร่างกายของผู้อื่น ตามมาตรา 43 (8) ก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลอื่น กรณีนี้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ก็ไม่มีบทบัญญัติรองรับผลจากการกระทำดังกล่าวว่าจะมีความรับผิดในทางอาญาอย่างไร จึงต้องนำประมวลกฎหมายอาญามาใช้บังคับกับพฤติการณ์ การกระทำความผิดดังกล่าว โดยถือว่าเป็นการขับขี่โดยประมาทตามมาตรา 43 (4) และเป็นการกระทำความผิดเดียวผิดกฎหมายหลายบท ตัวอย่างเช่น จำเลยขับรถยนต์บรรทุกขนาดใหญ่ซึ่งควบคุมได้ยากและอาจก่อความเสียหายร้ายแรงได้หากเกิดอุบัติเหตุ การที่จำเลยขับรถยนต์บรรทุกคันนี้เกิดเหตุด้วยความเร็วสูง ในขณะที่ผู้ตายขับรถจักรยานยนต์อยู่ทางด้านหน้าของจำเลยและมีผู้เสียหายนั่งซ้อนท้าย จำเลยควรใช้ความระมัดระวังอย่างยิ่งแต่จำเลยกลับขับเร่งเครื่องแซงด้านขวาขึ้นหน้ารถจักรยานยนต์ที่ผู้ตายขับเพื่อจะเลี้ยวซ้ายเข้าสู่ทางแยกเข้าหมู่บ้านโนนแดง โดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ร่วมใช้ทาง ทำให้รถยนต์บรรทุกที่จำเลยขับเฉี่ยวชนเข้ากับรถจักรยานยนต์ที่ผู้ตายเป็นผู้ขับ เป็นเหตุให้ผู้ตายถึงแก่ความตายและผู้เสียหายได้รับอันตรายสาหัส เช่นนี้ จำเลยมีความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43 (4), (8), 157, 160 วรรคสาม (กฎหมายเก่า) อันเป็นความผิดกรรมเดียวกับความผิดตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 291, 300 ให้ลงโทษตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 291 ซึ่งเป็น

<sup>105</sup> พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

มาตรา 43 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถ

...

(8) ในลักษณะที่เห็นได้ว่าไม่คำนึงถึงความปลอดภัยในชีวิตหรือร่างกายของผู้อื่น

<sup>106</sup> มาตรา 158/1 (วรรคสอง) ผู้ใดขับรถในลักษณะที่ไม่คำนึงถึงความปลอดภัยตามมาตรา 43 (8) ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปีหรือปรับตั้งแต่ห้าพันบาทถึงสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

บทที่มีโทษหนักที่สุด<sup>107</sup> จากคำพิพากษาของศาลฎีกาดังกล่าว จะเห็นได้ว่าศาลจะถือว่าพฤติการณ์การขับขี่ในลักษณะที่เห็นได้ว่าไม่คำนึงถึงความปลอดภัยในชีวิตหรือร่างกายของผู้อื่น เป็นการกระทำโดยประมาทอย่างหนึ่ง ซึ่งจะมีความรับผิดชอบตามประมวลกฎหมายอาญาตามผลที่เกิดขึ้นจากการกระทำโดยประมาทนั้น ไม่ว่าจะเป็นทำให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจ หรือทำให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส หรือทำให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ทั้งนี้เนื่องจากกฎหมายของไทยไม่ได้แยกความรับผิดชอบออกจากกันระหว่างการประมาทโดยรู้ตัว (Recklessness) และการประมาทโดยไม่รู้ตัว (Negligence) ซึ่งผู้ศึกษาเห็นว่าการที่พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ไม่มีบทบัญญัติความรับผิดชอบกรณีการขับขี่ในลักษณะที่เห็นได้ว่าไม่คำนึงถึงความปลอดภัยในชีวิตหรือร่างกายของผู้อื่นแล้วก่อให้เกิดความเสียหายเป็นการเฉพาะทำให้เกิดปัญหาในการใช้ดุลพินิจพิพากษาลงโทษผู้กระทำความผิดกรณีดังกล่าว ซึ่งจะได้ทำการวิเคราะห์ต่อไปในบทที่ 4

## 1.2 ประมวลกฎหมายอาญา

ดังที่ได้กล่าวไปแล้วว่าถ้าหากการขับขี่รถโดยประมาทนั้นก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลอื่น ผู้กระทำก็จะมีผลทางอาญาตามประมวลกฎหมายอาญาเพิ่มขึ้นอีก ซึ่งถือว่าเป็นการกระทำกรรมเดียวเป็นความผิดต่อกฎหมายหลายบท โดยความรับผิดชอบในทางอาญาที่เพิ่มขึ้นนี้จะต้องพิจารณาตามหลักโครงสร้างความรับผิดชอบทางอาญาซึ่งประกอบไปด้วยองค์ประกอบภายนอกและองค์ประกอบภายใน ในส่วนขององค์ประกอบภายในผู้พิพากษาจะต้องพิจารณาว่าการกระทำนั้นเป็นการกระทำโดยประมาทตามคำนิยามที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายอาญามาตรา 59 วรรคสี่ หรือไม่ กล่าวคือ เป็นการกระทำโดยปราศจากความระมัดระวังซึ่งบุคคลในภาวะเช่นนั้นจักต้องมีตามวิสัยและพฤติการณ์ และผู้กระทำอาจใช้ความระมัดระวังเช่นนั้นได้ แต่หาได้ใช้ให้เพียงพอไม่ ถ้าหากพิจารณาแล้วได้ความว่าเป็นการกระทำโดยประมาท ก็จะพิจารณาองค์ประกอบภายนอกต่อไปว่าการกระทำโดยประมาทนั้นส่งผลให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลอื่นอย่างไร และผลที่เกิดขึ้นนั้นเป็นผลโดยตรงจากการกระทำโดยประมาท ใช่หรือไม่ ถ้าหากพิจารณาแล้วได้ความว่าการกระทำโดยประมาทนั้นส่งผลให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลอื่นและผลที่เกิดขึ้นนั้นเป็นผลโดยตรงจากการกระทำโดยประมาท ผู้กระทำก็จะมีผลทางอาญาจากการกระทำโดยประมาทดังกล่าวตามประมวลกฎหมายอาญา ซึ่งความรับผิดชอบก็จะแตกต่างกันไปตามผลที่เกิดขึ้นจากการกระทำโดยประมาทนั้น ทั้งนี้ ประมวลกฎหมายอาญาได้บัญญัติความรับผิดชอบในทางอาญาจากการกระทำโดยประมาทเอาไว้ 7 ฐานความผิดด้วยกัน แต่ในส่วนที่

<sup>107</sup> คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 7910/2549

เกี่ยวข้องกับการขับชี่ร็ดโดยประมาทนั้นจะมีอยู่ 3 ฐานความผิด กล่าวคือ 1) ฐานทำให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย โดยประมาท ตามมาตรา 291<sup>108</sup> 2) ฐานทำให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัสโดยประมาท ตามมาตรา 300<sup>109</sup> และ 3) ฐานทำให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจโดยประมาท ตามมาตรา 390<sup>110</sup>

นอกจากนี้ ความผิดฐานกระทำความผิดโดยประมาทที่กล่าวไปข้างต้น ถ้าหากต่อมา มีการกระทำความผิดโดยประมาทซ้ำอีก ศาลจะไม่สามารถเพิ่มโทษจากการกระทำความผิด โดยประมาทซ้ำได้ ซึ่งเป็นไปตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 94<sup>111</sup>

อีกทั้ง กรณีที่จำเลยกระทำความผิดโดยประมาทครั้งแรก หรือกรณีที่จำเลย เคยได้รับโทษจำคุกมาก่อนแต่เป็นโทษสำหรับความผิดที่ได้กระทำโดยประมาท ถ้าหากมีการกระทำความผิด โดยประมาทเกิดขึ้นอีก ศาลมีดุลพินิจที่จะรอการกำหนดโทษ หรือรอการลงโทษได้ ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 56<sup>112</sup> แต่ถ้าหากภายในเวลาที่ศาลรอการกำหนดโทษหรือรอการลงโทษไว้ ตามมาตรา 56

<sup>108</sup> มาตรา 291 ผู้ใดกระทำความผิดโดยประมาท และการกระทำนั้นเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสิบปี และปรับไม่เกินสองแสนบาท

<sup>109</sup> มาตรา 300 ผู้ใดกระทำความผิดโดยประมาท และการกระทำนั้นเป็นเหตุให้ผู้อื่นรับอันตรายสาหัส ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามปี หรือปรับไม่เกินหกหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

<sup>110</sup> มาตรา 390 ผู้ใดกระทำความผิดโดยประมาท และการกระทำนั้นเป็นเหตุให้ผู้อื่นรับอันตรายแก่กายหรือจิตใจ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

<sup>111</sup> มาตรา 94 ความผิดอันได้กระทำความผิดโดยประมาท ความผิดลหุโทษ และความผิดซึ่งผู้กระทำได้กระทำความผิดในขณะที่มีอายุต่ำกว่าสิบแปดปีนั้น ไม่ว่าจะได้กระทำความผิดครั้งก่อนหรือครั้งหลัง ไม่ถือว่าเป็นความผิดเพื่อการเพิ่มโทษตามความในหมวดนี้

<sup>112</sup> มาตรา 56 ผู้ใดกระทำความผิดซึ่งมีโทษจำคุกหรือปรับ และในคดีนั้นศาลจะลงโทษจำคุกไม่เกินห้าปีไม่ว่าจะลงโทษปรับด้วยหรือไม่ก็ตามหรือลงโทษปรับ ถ้าปรากฏว่าผู้นั้น

(1) ไม่เคยรับโทษจำคุกมาก่อน หรือ

(2) เคยรับโทษจำคุกมาก่อนแต่เป็นโทษสำหรับความผิดที่ได้กระทำโดยประมาท หรือความผิดลหุโทษ หรือเป็นโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือ

(3) เคยรับโทษจำคุกมาก่อนแต่พ้นโทษจำคุกมาแล้วเกินกว่าห้าปี แล้วมากระทำความผิดอีก โดยความผิดในครั้งหลังเป็นความผิดที่ได้กระทำโดยประมาทหรือความผิดลหุโทษ

และเมื่อศาลได้คำนึงถึงอายุ ประวัติ ความประพฤติ สติปัญญา การศึกษาอบรม สุขภาพ ภาวะแห่งจิต นิสัย อาชีพ และสิ่งแวดล้อมของผู้นั้น หรือสภาพความผิด หรือการรู้สึกถึงความผิด และพยายามบรรเทาผลร้ายที่เกิดขึ้น หรือเหตุอื่นอันควรปรานีแล้ว ศาลจะพิพากษาว่าผู้นั้นมีความผิดแต่รอการกำหนดโทษหรือกำหนดโทษแต่รอการลงโทษไว้ ไม่ว่าจะรับโทษจำคุกหรือปรับอย่างหนึ่งอย่างใดหรือทั้งสองอย่าง เพื่อให้โอกาสกลับตัวภายในระยะเวลาที่ศาลจะได้กำหนดแต่ต้องไม่เกินห้าปีนับแต่วันที่ศาลพิพากษา โดยจะกำหนดเงื่อนไขเพื่อคุ้มครองความประพฤติของผู้นั้นด้วยหรือไม่ก็ได้

ปรากฏว่าผู้ที่ถูกศาลพิพากษาได้กระทำความผิดโดยประมาทอีก ศาลที่พิพากษาในคดีหลังไม่สามารถ บวกโทษที่รอการลงโทษไว้ในคดีก่อนเข้ากับโทษในคดีหลัง ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 58<sup>113</sup> ได้

ด้วยเหตุนี้ การที่ศาลถือว่าพฤติการณ์การซ้ำช้ำในลักษณะที่เห็นได้ว่าไม่คำนึงถึง ความปลอดภัยในชีวิตหรือร่างกายของผู้อื่น เป็นการกระทำโดยประมาทอย่างหนึ่ง หากมีการกระทำผิดซ้ำ เกิดขึ้น ศาลที่พิพากษาในคดีหลังจึงไม่สามารถพิพากษาเพิ่มโทษ หรือบวกโทษที่รอการลงโทษไว้ได้ ทำให้การลงโทษไม่บรรลุวัตถุประสงค์ตามทฤษฎีการลงโทษเพื่อข่มขู่ยับยั้งหรือป้องกันความผิด (Deterrence Theory) ที่มีวัตถุประสงค์ในการลงโทษเพื่อป้องกันไม่ให้ผู้กระทำผิดหวนกลับไป กระทำผิดซ้ำอีก และในขณะเดียวกันก็ข่มขู่ไม่ให้เกิดคนอื่นในสังคมเอาเยี่ยงอย่าง และไม่สามารถ ค้ำครองสังคมให้ปลอดภัยจากการกระทำที่ฝ่าฝืนกฎหมายจราจรทางบกได้ ซึ่งประเด็นนี้จะได้ทำการวิเคราะห์ และเสนอแนะวิธีแก้ไขปัญหามาในบทที่ 4 ต่อไป

### 1.3 คำพิพากษาของศาลที่เกี่ยวข้อง

ในส่วนนี้จะยกตัวอย่างคำพิพากษาของศาลไทยที่วินิจฉัยเกี่ยวกับการกระทำความผิดฐาน ซ้ำช้ำโดยประมาท ที่มีลักษณะเป็นการซ้ำช้ำที่ไม่คำนึงถึงความปลอดภัยในชีวิตหรือร่างกายของผู้อื่น ซึ่งอาจถือได้ว่าเป็นการกระทำโดยประมาทโดยรู้ตัว (Recklessness)

คดีนี้เป็นข่าวใหญ่ของประเทศไทยเมื่อตอนต้นปี พ.ศ. 2565 เป็นคดีที่ผู้กระทำความผิด เป็นเจ้าพนักงานตำรวจขับบีบีบี ซีเอ็น แพทย์หญิงเสียชีวิตที่บริเวณหน้าโรงพยาบาล ซึ่งปัจจุบันคดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลฎีกา โดยคดีนี้มีความน่าสนใจที่จะทำการศึกษานี้เนื่องจากคำพิพากษาของศาลชั้นต้น และศาลอุทธรณ์ มีความแตกต่างของอัตราโทษจำคุกที่ศาลพิพากษาลงโทษเป็นอย่างมาก โดยศาลชั้นต้น พิพากษาลงโทษจำคุก 2 ปี 1 เดือน จำเลยให้การรับสารภาพเป็นประโยชน์แก่การพิจารณาลดโทษให้ กึ่งหนึ่ง คงจำคุก 1 ปี 15 วัน ส่วนศาลอุทธรณ์พิพากษาลงโทษ จำคุก 10 ปี 2 เดือน จำเลยให้การ รับสารภาพเป็นประโยชน์แก่การพิจารณาลดโทษให้กึ่งหนึ่ง คงจำคุก 5 ปี 1 เดือน นอกจากนี้ ยังมีความน่าสนใจในเหตุผลที่ศาลอุทธรณ์ได้ให้ไว้ในคำพิพากษาถึงการพิพากษาลงโทษความผิด

<sup>113</sup> มาตรา 58 เมื่อความปรากฏแก่ศาลเอง หรือความปรากฏตามคำแถลงของโจทก์หรือเจ้าพนักงานว่า ภายในเวลาที่ศาลกำหนดตาม มาตรา 56 ผู้ที่ถูกศาลพิพากษาได้กระทำความผิดอันมิใช่ความผิดที่ได้กระทำโดยประมาทหรือความผิดลหุโทษ และศาลพิพากษาให้ ลงโทษจำคุกสำหรับความผิดนั้น ให้ศาลที่พิพากษาคดีหลังกำหนดโทษที่รอการกำหนดไว้ในคดีก่อนบวกเข้ากับโทษในคดีหลัง หรือ บวกโทษที่รอการลงโทษไว้ในคดีก่อนเข้ากับโทษในคดีหลัง แล้วแต่กรณี

ฐานขับรถโดยประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตายเต็มอัตราโทษสูงสุดที่กฎหมายบัญญัติไว้สำหรับการกระทำความผิดดังกล่าว อีกด้วย<sup>114</sup>

ข้อเท็จจริงในคดีนี้สรุปได้ว่า เมื่อวันที่ 21 มกราคม 2565 เวลากลางวัน จำเลยขับรถจักรยานยนต์ซึ่งไม่ติดหรือแสดงแผ่นป้ายเลขทะเบียนตามที่กฎหมายกำหนด มิได้เสียภาษีประจำปีสำหรับรถนั้นให้ถูกต้อง มิได้จัดให้มีการทำประกันภัยความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยและมิได้จัดให้รถจักรยานยนต์คันดังกล่าวมีอุปกรณ์มองภาพ สามารถให้ผู้ขับรถมองเห็นสภาพการจราจรด้านหลังและด้านข้างได้อย่างชัดเจน ซึ่งเป็นส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์ตามที่กฎกระทรวงกำหนด โดยจำเลยขับรถจักรยานยนต์คันดังกล่าวไปในช่องเดินรถที่ 3 นับจากทางด้านซ้ายมือของจำเลยติดกับเกาะกลางถนนจากสี่แยกพญาไทมุ่งหน้าไปอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ ถึงที่เกิดเหตุบริเวณหน้าโรงพยาบาลสถาบันโรคไตภูมิราชนครินทร์อันเป็นเขตเมืองและเป็นเขตชุมชน มีการสัญจรของประชาชนจำนวนมาก และเป็นบริเวณที่มีเครื่องหมายจราจรทางข้าม (ทางม้าลาย) อยู่หน้าโรงพยาบาลดังกล่าว ด้วยความเร็วสูงมากประมาณ 108 ถึง 128 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เกินกว่าที่กฎหมายกำหนดไว้ให้ขับด้วยความเร็วไม่เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง อันเป็นการขับรถโดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยและความเดือดร้อนของผู้อื่นด้วยความประมาทปราศจากความระมัดระวังในภาวะเช่นจำเลยนั้นจักต้องมีตามวิสัยและพฤติการณ์อีกทั้งเพื่อแซงขึ้นหน้าผ่านรถคันอื่นภายในระยะ 30 เมตร ก่อนถึงบริเวณที่มีเครื่องหมายจราจรทางข้าม (ทางม้าลาย) ซึ่งตามกฎหมายกำหนดให้ผู้ขับรถต้องลดความเร็วของรถให้ช้าลง ขณะนั้นมีแพทย์หญิง ว. กำลังเดินข้ามถนนบนเครื่องหมายจราจรทางข้าม (ทางม้าลาย) บริเวณหน้าโรงพยาบาลสถาบันโรคไตภูมิราชนครินทร์ จากทางด้านซ้ายมือไปทางด้านขวามือของจำเลย ซึ่งในภาวะและพฤติการณ์เช่นนี้ จำเลยต้องใช้ความระมัดระวัง โดยจำเลยต้องขับรถในช่องเดินรถซ้ายสุดด้วยความเร็วไม่เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมงในบริเวณเขตชุมชนเมืองตามที่กฎหมายกำหนด ไม่ขับรถเพื่อขึ้นหน้าผ่านรถคันอื่นในระยะ 30 เมตร ก่อนถึงเครื่องหมายจราจรทางข้าม (ทางม้าลาย) และต้องลดความเร็วของรถให้ช้าลงเมื่อขับรถเข้าใกล้ทางข้าม (ทางม้าลาย) และระมัดระวังไม่ให้รถชนหรือโดนคนเดินเท้าไม่ว่าจะอยู่ส่วนใดของทาง ซึ่งจำเลยอาจใช้ความระมัดระวังเช่นว่านี้ได้ แต่หาได้ใช้ให้เพียงพอไม่ จำเลยยังคงขับรถจักรยานยนต์คันดังกล่าวไปในช่องเดินรถที่ 3 นับจากทางด้านซ้ายมือของจำเลยมุ่งหน้าไปทางอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิตด้วยความเร็วสูง โดยไม่ลดหรือชะลอความเร็วของรถให้ช้าลง แต่กลับขับรถแซงเพื่อขึ้นหน้าผ่านรถคันอื่นภายในระยะ 30 เมตร ก่อนถึงเครื่องหมายจราจรทางข้าม (ทางม้าลาย)

<sup>114</sup> คำพิพากษาศาลอุทธรณ์ คดีหมายเลขดำที่ 415/2566 คดีหมายเลขแดงที่ 33783/2566

รถจักรยานยนต์ที่จำเลยขับแล่นพุ่งชนแพทย์หญิง ว. อย่างแรงทำให้ได้รับอันตรายสาหัสและถึงแก่ความตายในเวลาต่อมา ศาลชั้นต้นพิพากษาว่า การกระทำของจำเลยเป็นความผิดหลายกรรมต่างกัน ให้ลงโทษทุกกรรมเป็นกระทงความผิดไปตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 91 ดังนี้

1) ฐานนำรถที่มีได้ติดแผ่นป้ายทะเบียนมาใช้ในทางเดินรถ เป็นกรรมเดียวเป็นความผิดต่อกฎหมายหลายบท ให้ลงโทษตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 60 ซึ่งเป็นกฎหมายบทที่มีโทษหนักสุดตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 90 ปรับ 2,000 บาท

2) ฐานใช้รถที่มีได้เสียภาษีประจำปี ปรับ 2,000 บาท

3) ฐานใช้รถโดยมีส่วนควบหรือเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถไม่ครบถ้วน เป็นกรรมเดียวเป็นความผิดต่อกฎหมายหลายบท ให้ลงโทษตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 60 ซึ่งเป็นกฎหมายบทที่มีโทษหนักสุดตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 90 ปรับ 2,000 บาท

4) ฐานขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กำหนดโดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยหรือความเดือดร้อนของผู้อื่น เป็นกรรมเดียวเป็นความผิดต่อกฎหมายหลายบทให้ลงโทษตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 160 วรรคสาม ซึ่งเป็นกฎหมายบทที่มีโทษหนักสุดตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 90 จำคุก 1 เดือน

5) ฐานขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กำหนดโดยประมาทหรือน่าหวาดเสียว อันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินโดยไม่ปฏิบัติตามเครื่องหมายจราจรเป็นเหตุให้เสียหายผู้อื่นถึงแก่ความตาย เป็นกรรมเดียวเป็นความผิดต่อกฎหมายหลายบท ให้ลงโทษตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 291 ซึ่งเป็นกฎหมายบทที่มีโทษหนักสุดตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 90 จำคุก 2 ปี

จำเลยให้การรับสารภาพเป็นประโยชน์แก่การพิจารณามีเหตุบรรเทาโทษ ลดโทษให้ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 78 กระทงละกึ่งหนึ่ง รวมจำคุก 1 ปี 15 วัน และปรับ 4,000 บาท ริบรถจักรยานยนต์ของกลางและเพิกถอนใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์และใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลชั่วคราว

ทั้งฝ่ายโจทก์และฝ่ายจำเลยต่างอุทธรณ์คำพิพากษาของศาลชั้นต้น

ศาลอุทธรณ์พิจารณาแล้วเห็นว่า การกระทำความผิดของจำเลยเป็นเรื่องร้ายแรงเนื่องจากขณะกระทำความผิดจำเลยเป็นเจ้าของพนักงานตำรวจมีหน้าที่ดูแลความปลอดภัยของประชาชนและบังคับใช้กฎหมาย ควรต้องปฏิบัติตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด แต่จำเลยไม่เคารพยำเกรงกฎหมาย



และกระทำผิดต่อกฎหมายเสียเอง โดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยในชีวิตของประชาชน และมีพฤติกรรมในทางฝ่าฝืนกฎหมาย โดยจำเลยขับรถจักรยานยนต์ที่ไม่ติดแผ่นป้ายทะเบียน ซึ่งเมื่อจำเลยกระทำความผิดและจำเลยหลบหนีไปได้ก็ทำให้การติดตามหาตัวคนกระทำความผิด เป็นไปได้ยากมากขึ้น จำเลยขับรถจักรยานยนต์โดยไม่เสียภาษีประจำปี ซึ่งหากเป็นประชาชนทั่วไป กระทำความผิดนี้ จะต้องถูกเจ้าพนักงานตำรวจจับกุมและปรับโดยไม่มีละเว้น จำเลยไม่ได้จัดให้มีการทำประกันภัยความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยจากรถซึ่งกฎหมายบังคับให้ต้องทำเพื่อคุ้มครอง ผู้ประสบภัยจากรถให้ได้รับการช่วยเหลือและรักษาพยาบาลในเบื้องต้นได้ทันเวลาที่เมื่อเกิดเหตุขึ้น ผู้ตายและโจทก์รวมทั้งสองจึงไม่ได้รับการเยียวยาหรือไม่ได้รับค่าสินไหมทดแทนในเบื้องต้นจากบริษัท ผู้รับประกันภัย จำเลยขับรถโดยไม่มีกระจกมองข้างและขับรถด้วยความเร็วสูงมากประมาณ 108 ถึง 128 กิโลเมตรต่อชั่วโมงในเขตเมืองบริเวณหน้าโรงพยาบาล ซึ่งเกินกว่าอัตราความเร็วที่กำหนด ในกฎกระทรวง อีกทั้งปรากฏทางม้าลายสำหรับคนเดินข้ามบริเวณหน้าโรงพยาบาลดังกล่าว จำเลยควรต้อง ลดความเร็วของรถให้ช้าลงเพื่อระมัดระวังไม่ให้รถชนคนเดินข้ามถนน แต่จำเลยกลับขับรถจักรยานยนต์ เร่งความเร็วแซงรถอื่นด้วยความเร็วสูงทำให้รถชนแพทย์หญิง ว. ตรงทางม้าลายจนร่างกระเด็นลอยสูง และตกลงพื้นห่างไกลจากจุดชนมาก จำเลยเป็นเจ้าพนักงานตำรวจสมควรปฏิบัติตามกฎหมาย อย่างเคร่งครัดยิ่งกว่าประชาชนทั่วไป เพื่อให้เป็นเยี่ยงอย่างอันดีงาม แต่จำเลยกระทำผิดต่อกฎหมาย มากมายหลายประการ จำเลยเป็นเจ้าพนักงานตำรวจซึ่งมีหน้าที่และความรับผิดชอบในเบื้องต้น ต้องคำนึงถึงความมั่นคงและความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนเป็นที่ตั้ง แต่พฤติการณ์ ของจำเลยแสดงให้เห็นอย่างชัดแจ้งว่าจำเลยหาได้คำนึงถึงหน้าที่และความรับผิดชอบดังกล่าวแต่อย่างใดไม่ ทั้งพฤติการณ์ที่จำเลยกระทำความผิดต่อกฎหมายหลายประการแสดงให้เห็นว่าจำเลยเข้าใจว่าการเป็น เจ้าพนักงานตำรวจไม่จำเป็นต้องกระทำให้อุบัติตามกฎหมายก็ได้ หน้าที่กระทำตามกฎหมายเป็นหน้าที่ ของประชาชนธรรมดาทั่วไป การกระทำของจำเลยยังทำให้ประชาชนทั่วไปหลงผิดเข้าใจว่าสำนักงานตำรวจ แห่งชาติมิได้ใส่ใจอบรมบุคลากรของตนให้คำนึงถึงหน้าที่และความรับผิดชอบในการปฏิบัติตาม กฎหมายอย่างเคร่งครัดโดยยึดถือความมั่นคงและความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน เป็นที่ตั้งเท่าที่ควร ดังนี้ จึงเห็นว่าโทษที่ศาลชั้นต้นลงแก่จำเลยนั้นเบาเกินไป ไม่เหมาะสมและไม่ได้สัดส่วน กับความร้ายแรงของการกระทำความผิดของจำเลยและอัตราโทษที่กำหนดโดยกฎหมาย มิฉะนั้น คงไม่มีพฤติการณ์แห่งการกระทำความผิดในฐานนี้ที่ร้ายแรงยิ่งกว่านี้ที่จะลงโทษหนักกว่านี้ได้ สมควร ลงโทษจำเลยหนักกว่าที่ศาลชั้นต้นกำหนดโดยไม่รอการกำหนดโทษและรอการลงโทษจำคุกแก่จำเลย เพื่อไม่เป็นเยี่ยงอย่างทำให้สังคมมีความสงบและมั่นใจในความปลอดภัยในการข้ามถนนบริเวณทางม้าลาย

สำหรับความผิดฐานขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด โดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยและความเดือดร้อนของผู้อื่น เห็นควรให้วางโทษจำคุก 2 เดือน สำหรับความผิดฐานขับรถโดยประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ซึ่งตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 291 มีระวางโทษจำคุกไม่เกินสิบปี และปรับไม่เกินสองแสนบาท เห็นควรวางโทษจำคุกจำเลย 10 ปี และเมื่อกำหนดโทษจำคุกจำเลยใหม่ โดยไม่รอการลงโทษจำคุก ซึ่งนับว่าเหมาะสมแก่พฤติการณ์และความร้ายแรงแห่งการกระทำผิดของจำเลยแล้ว จึงไม่กำหนดโทษปรับในความผิดดังกล่าวอีก ภายหลังเกิดเหตุจำเลยมิได้หลบหนีและให้การรับสารภาพในชั้นสอบสวนและชั้นพิจารณาของศาลตลอดมา ไม่ว่าจะเป็เพราะมีพยานหลักฐานหนักแน่นหรืออาจเพราะจำนนต่อพยานหลักฐานดังที่โจทก์ร่วมยกขึ้นอุทธรณ์ ก็ยังคงเป็นประโยชน์แก่การพิจารณาของศาล ที่ศาลชั้นต้นลดโทษให้จำเลยกึ่งหนึ่งตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 78 ด้วยนั้น ศาลอุทธรณ์เห็นพ้องด้วย พิพากษาแก้เป็นว่า สำหรับความผิดฐานขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด โดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยและความเดือดร้อนของผู้อื่น จำคุก 2 เดือน ความผิดฐานขับรถโดยประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตายจำคุก 10 ปี ลดโทษให้กระทงละกึ่งหนึ่ง เมื่อรวมกับโทษปรับในความผิดฐานอื่นตามคำพิพากษาศาลชั้นต้นแล้ว คงจำคุก 5 ปี 1 เดือน และปรับ 4,000 บาท นอกจากที่แก้ให้เป็ไปตามคำพิพากษาศาลชั้นต้น

จากคำพิพากษาของศาลอุทธรณ์ดังกล่าว ศาลอุทธรณ์เห็นว่าพฤติการณ์ของจำเลยมีความร้ายแรงด้วยเหตุผลหลัก ๆ 2 ประการ คือ 1) จำเลยกระทำความผิดต่อกฎหมายหลายประการ และ 2) จำเลยเป็นเจ้าของพนักงานตำรวจ ซึ่งสมควรปฏิบัติตามกฎหมายอย่างเคร่งครัดยิ่งกว่าประชาชนทั่วไป ศาลอุทธรณ์จึงเห็นว่าโทษที่ศาลชั้นต้นลงแก่จำเลยโดยจำคุก 1 ปี 15 วัน และปรับ 4,000 บาท นั้นเบาเกินไป ไม่เหมาะสมและไม่ได้สัดส่วนกับความร้ายแรงของการทำความผิดของจำเลยและอัตราโทษที่กำหนดโดยกฎหมาย จึงพิพากษาแก้เป็น จำคุก 5 ปี 1 เดือน และปรับ 4,000 บาท นอกจากที่แก้ให้เป็ไปตามคำพิพากษาศาลชั้นต้น

อย่างไรก็ดี ถ้าลองวิเคราะห์เฉพาะพฤติการณ์การขับขี่ของจำเลยแล้ว การที่จำเลยขับรถจักรยานยนต์ไปในช่องเดินรถที่ 3 นับจากทางด้านซ้ายมือของจำเลยติดกับเกาะกลางถนน จากสี่แยกพญาไทยมุ่งหน้าไปอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ ถึงที่เกิดเหตุบริเวณหน้าโรงพยาบาลสถาบันโรคไตภูมิราชนครินทร์ อันเป็นเขตเมืองและเป็นเขตชุมชน มีการสัญจรของประชาชนจำนวนมาก และเป็นบริเวณที่มีเครื่องหมายจราจรทางข้าม (ทางม้าลาย) อยู่ที่หน้าโรงพยาบาลดังกล่าว ด้วยความเร็วสูงมากประมาณ 108 ถึง 128 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และขับรถแซงเพื่อขึ้นหน้าผ่านรถคันอื่นภายในระยะ 30 เมตร ก่อนถึงเครื่องหมายจราจรทางข้าม (ทางม้าลาย) ทำให้รถจักรยานยนต์ที่จำเลยขับแล่นพุ่งชนแพทย์หญิง ว.ที่กำลังเดินข้ามทางม้าลาย

พฤติการณ์ดังกล่าวอาจถือได้ว่าเป็นการขับขี่ที่เป็นการกระทำโดยประมาทโดยรู้ตัว (Recklessness) กล่าวคือ การที่จำเลยขับรถผ่านหน้าโรงพยาบาลซึ่งเป็นเขตเมืองและเขตชุมชนที่มีการสัญจรของประชาชนเป็นจำนวนมากด้วยความเร็วสูงเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด จำเลยย่อมคาดเห็นได้ว่าการขับขี่ลักษณะดังกล่าวมีความเสี่ยงที่จะก่อให้เกิดความเสียหายเกิดขึ้น แต่จำเลยก็ยังลงมือกระทำต่อไปโดยไม่ใยดีต่อผลคือความเสียหายที่อาจเกิดขึ้น ดังนั้น การกระทำของจำเลยจึงมิใช่เพียงแค่การกระทำโดยประมาทโดยไม่รู้ตัว (Negligence) ที่เป็นเพียงการขาดความระมัดระวังตามวิสัยและพฤติการณ์เท่านั้น หากแต่ถือว่ามี ความร้ายแรงมากกว่า ดังที่พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้บัญญัติความผิดฐานขับขี่ในลักษณะที่เห็นได้ว่าไม่คำนึงถึงความปลอดภัยในชีวิตหรือร่างกายของผู้อื่น ไว้ในมาตรา 43 (8) แยกต่างหากจากความผิดฐานขับขี่โดยประมาทหรือนำพาอันตราย อันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน ตามมาตรา 43 (4) อีกทั้ง ยังมีอัตราโทษจำคุก ซึ่งถือว่าอัตราโทษมีความร้ายแรงกว่า การขับขี่โดยประมาทที่มีเพียงโทษปรับเป็นพินัยเท่านั้น บทบัญญัติในลักษณะนี้คล้ายกับบทบัญญัติในประเทศที่ใช้ระบบกฎหมายจารีตประเพณี (Common Law) อย่างประเทศสิงคโปร์และเครือรัฐออสเตรเลีย รัฐเซาท์ออสเตรเลีย ที่ได้บัญญัติกฎหมายแยกความรับผิดฐานขับขี่โดยประมาทหรือ การขับขี่อย่างอันตราย (Reckless or dangerous driving) และความผิดฐานขับขี่โดยปราศจาก ความระมัดระวังตามสมควรหรือปราศจากเหตุผลอันสมควร (driving without due care or reasonable consideration) ออกจากกัน แต่อย่างไรก็ตาม พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ของไทยนั้น ยังไม่มีบทบัญญัติความรับผิดในกรณีที่มีการขับขี่ในลักษณะที่เห็นได้ว่าไม่คำนึงถึงความปลอดภัยในชีวิตหรือร่างกายของผู้อื่นก่อให้เกิดความเสียหายเกิดขึ้นเอาไว้ ผู้ศึกษาจึงเห็นว่า ควรที่จะบัญญัติ ความรับผิดจากการกระทำความผิดในลักษณะนี้ไว้โดยเฉพาะในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ด้วยเหตุผลที่ว่าลักษณะของการขับขี่ที่ไม่คำนึงถึงความปลอดภัยในชีวิตหรือร่างกายของผู้อื่นมีความร้ายแรง มากกว่าการขับขี่โดยประมาทที่เป็นเพียงการขาดความระมัดระวังตามวิสัยและพฤติการณ์เท่านั้น

## 2. กฎหมายของสาธารณรัฐสิงคโปร์

ประเทศสิงคโปร์ หรือชื่อทางการว่า สาธารณรัฐสิงคโปร์ (Republic of Singapore) เป็นนครรัฐ ที่มีสภาพภูมิประเทศเป็นเกาะในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ในอดีตประเทศสิงคโปร์เคยอยู่ภายใต้การปกครองของโปรตุเกสในปี ค.ศ. 1511 ต่อมาในช่วงคริสต์ศตวรรษที่ 17 ประเทศสิงคโปร์ ได้ตกเป็นอาณานิคมของดัตช์ซึ่งเรืองอำนาจขึ้นมาแทนที่โปรตุเกส และต่อมาได้ตกเป็นอาณานิคมของ

ประเทศอังกฤษในปี ค.ศ. 1819 – 1965 ด้วยเหตุนี้ระบบกฎหมายของประเทศสิงคโปร์จึงมีพื้นฐานมาจากระบบกฎหมายจารีตประเพณี (Common Law)<sup>115</sup>

แหล่งที่มาของกฎหมาย (Sources of Law) ของประเทศสิงคโปร์จะประกอบไปด้วยกฎหมายที่เป็นลายลักษณ์อักษร (Written Law) คือ กฎระเบียบที่ตราขึ้นโดยรัฐสภา และกฎหมายที่ไม่เป็นลายลักษณ์อักษร (Unwritten Law) ได้แก่ คำพิพากษาบรรทัดฐาน (Judicial Precedent) และจารีตประเพณี (Custom)

ในส่วน of คำพิพากษาบรรทัดฐานซึ่งถือเป็นแหล่งที่มาของกฎหมายที่สำคัญอย่างยิ่งในระบบกฎหมายจารีตประเพณีและภายใต้แนวความคิดที่ว่าคำพิพากษาที่ได้ตัดสินไว้ถือเป็นบรรทัดฐานผูกพันการพิจารณาพิพากษาต่อ ๆ มา (Stare Decisis) ดังนั้น ศาลล่าง (Inferior Court) จึงมีหน้าที่ผูกพันต้องตัดสินตามคำพิพากษาของศาลสูง (Superior Courts) แต่ทั้งนี้ มิได้หมายความว่าคำพิพากษาทั้งฉบับจะถือเป็นบรรทัดฐานและผูกพันศาลล่างให้ปฏิบัติตาม แต่มีเพียงเฉพาะส่วนที่เป็นหลักกฎหมายและข้อเท็จจริงที่เป็นสาระสำคัญของคำพิพากษาเท่านั้น (Ratio Decidendi) ที่ผูกพันศาลล่างให้ปฏิบัติตาม ดังนั้น ข้อคิดเห็นของผู้พิพากษาเกี่ยวกับหลักกฎหมาย (Obiter Dicta) ซึ่งไม่เกี่ยวข้องกับประเด็นข้อพิพาทจะไม่ถือเป็นบรรทัดฐานและไม่ผูกพันศาลอื่นให้ถือปฏิบัติตาม แต่จะถือเป็นเพียงความเห็นทางกฎหมายที่มีน้ำหนักให้ยึดถือปฏิบัติ (Persuasive) โดยเฉพาะอย่างยิ่งหากผู้พิพากษาที่ให้ความเห็นดังกล่าวเป็นผู้พิพากษาที่มีชื่อเสียง (Prominent Judge)<sup>116</sup> ซึ่งในการพิจารณาพิพากษาคดีจราจรทางบกศาลของประเทศสิงคโปร์ก็ยึดแนวทางตามคำพิพากษาบรรทัดฐานเช่นกัน

ปัจจุบันประเทศสิงคโปร์ได้รับการยอมรับจากทั่วโลกว่าการจราจรทางบกภายในประเทศมีความปลอดภัยที่สุดเป็นอันดับต้น ๆ ของโลก จึงมีความน่าสนใจที่จะศึกษากฎหมายจราจรทางบกของประเทศไทยเพื่อนำมาเป็นต้นแบบในการพัฒนาและปรับปรุงกฎหมายของประเทศไทย

## 2.1 พระราชบัญญัติจราจรทางบก ค.ศ. 1961 (Road Traffic Act 1961 : RTA)

ดังที่ได้กล่าวไปแล้วว่าระบบกฎหมายของประเทศสิงคโปร์เป็นระบบกฎหมายจารีตประเพณี (Common Law) ดังนั้น ลักษณะของการกระทำโดยประมาทตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก ค.ศ. 1961 จึงแบ่งเป็น 2 ลักษณะ คือ ประมาทโดยรู้ตัว (Recklessness) กับประมาทโดยไม่รู้ตัว หรือ

<sup>115</sup> วรวงศ์ อัจฉรวงศ์ชัย. ระบบกฎหมายของประเทศสาธารณรัฐสิงคโปร์. ดุลพาท, 61(2), 37-65. หน้า 37.

<sup>116</sup> “เรื่องเดียวกัน”. หน้า 41.

ประมาทธรรมดา (Negligence) ซึ่งความผิดเกี่ยวกับการขับขี่โดยประมาทนี้มีการแก้ไขเพิ่มเติมครั้งล่าสุดเมื่อปี 2019 ซึ่งถือว่าการแก้ไขครั้งสำคัญที่เปลี่ยนแปลงโครงสร้างความรับผิดชอบขับขี่โดยประมาท จากแต่เดิมที่การขับขี่โดยประมาทหรือการขับขี่อย่างอันตราย (Reckless or Dangerous Driving) และการขับขี่โดยปราศจากความระมัดระวังตามสมควรหรือปราศจากเหตุผลอันสมควร (Driving without due care or reasonable consideration) จะเป็นการผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก ค.ศ. 1961 (Road Traffic Act 1961) และประมวลกฎหมายอาญา (Penal code 1871) ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการกระทำโดยไม่รอบคอบและประมาทเลินเล่อ (rash and negligent acts) กล่าวคือ 1) การขับขี่โดยประมาทหรือการขับขี่อย่างอันตราย (Reckless or Dangerous Driving) จะมีความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก ค.ศ. 1961 (Road Traffic Act 1961) มาตรา 64 ถ้าหากการขับขี่ดังกล่าวทำให้ผู้อื่นได้รับบาดเจ็บ จะมีความผิดตามประมวลกฎหมายอาญา (Penal code 1871) มาตรา 337 (a) ถ้าทำให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส จะมีความผิดตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 338 (a) และถ้าทำให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย จะมีความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก ค.ศ. 1961 มาตรา 66 2) การขับขี่โดยปราศจากความระมัดระวังตามสมควรหรือปราศจากเหตุผลอันสมควร (Driving without due care or reasonable consideration) จะมีความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก ค.ศ. 1961 มาตรา 65 ถ้าหากการขับขี่ดังกล่าวทำให้ผู้อื่นได้รับบาดเจ็บ จะมีความผิดตามประมวลกฎหมายอาญา (Penal code 1871) มาตรา 337 (b) ถ้าทำให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส จะมีความผิดตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 338 (b) และถ้าทำให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย จะมีความผิดตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 304A(b)

การแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติจราจรทางบกในปี 2019 ได้รวบรวมพฤติกรรม การขับขี่อย่างขาดความรับผิดชอบ (Irresponsible Driving) ไว้ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก ค.ศ. 1961 ทั้งหมด และกำหนดอัตราโทษให้สูงกว่าเดิม โดย Mrs. Josephine Teo<sup>117</sup> รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย คนที่สองในขณะนั้น ได้อธิบายถึงเหตุผลและความจำเป็นในการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติจราจรทางบก ต่อที่ประชุมของรัฐสภาว่ามีความจำเป็นในการป้องปรามการขับขี่อย่างขาดความรับผิดชอบ (Irresponsible Driving) ให้เข้มงวดยิ่งขึ้น ซึ่งจะบรรลุผลสำเร็จโดย (a) เพิ่มบทลงโทษทางอาญาสำหรับการขับขี่ที่ขาดความรับผิดชอบ และ (b) การทำให้กฎระเบียบที่เกี่ยวกับการขับขี่ที่ขาดความรับผิดชอบรัดกุมยิ่งขึ้น

<sup>117</sup> Supreme Court Judgments. *Chen Song v Public Prosecutor and other appeals* [2024] SGHC 129. June 1, 2024. Retrieved from : [https://www.elitigation.sg/gd/s/2024\\_SGHC\\_129](https://www.elitigation.sg/gd/s/2024_SGHC_129)

รัฐมนตรี Teo ยังอธิบายรายละเอียดเกี่ยวกับเหตุผลเบื้องหลังโครงสร้างความรับผิดชอบที่ปรับปรุงใหม่สำหรับความผิดฐานขับขี่อย่างขาดความรับผิดชอบ (Irresponsible Driving) ภายใต้มาตรา 64 และ 65 ของพระราชบัญญัติจราจรทางบก ค.ศ. 1961 ได้แก่ (a) เพื่อรวมการกระทำผิดจากการขับขี่ที่ขาดความรับผิดชอบมาไว้ภายใต้พระราชบัญญัติจราจรทางบก ค.ศ. 1961 และ (b) การลงโทษความผิดจากการขับขี่ที่ขาดความรับผิดชอบพิจารณาจาก (i) พฤติการณ์แวดล้อมในการขับขี่ (the circumstances of the driving) และ (ii) ระดับของความเสียหายที่เกิดขึ้น (the level of harm caused)

พระราชบัญญัติจราจรทางบกฉบับแก้ไขเพิ่มเติมนี้ได้แบ่งลักษณะการกระทำผิดออกเป็นสองประเภท ได้แก่ ประเภทแรกคือ การขับขี่โดยประมาทหรือการขับขี่อย่างอันตราย (Reckless or Dangerous Driving) ประเภทที่สอง คือ การขับขี่โดยปราศจากความระมัดระวังตามสมควรหรือปราศจากเหตุผลอันสมควร (Driving without due care or reasonable consideration) ทั้งนี้เนื่องจากการขับขี่อย่างอันตราย (Dangerous Driving) นั้นมีความร้ายแรงมากกว่าการขับขี่โดยปราศจากความระมัดระวัง (Careless Driving) ซึ่งสามารถแยกความแตกต่างของทั้งสองกรณีได้โดยมีข้อพิจารณาหลัก 3 ประการ ดังนี้

ประการแรก ลักษณะการขับขี่ที่พอจะคาดการณ์ได้ว่าจะทำให้ผู้ใช้นนรายอื่นตกอยู่ในความเสี่ยงและทำให้ผู้ใช้นนรายอื่นไม่สามารถตอบสนองได้ทันเวลาหรือไม่ ตัวอย่างการขับขี่ที่ถือว่าเป็นอันตราย (Dangerous) ซึ่งตรงข้ามกับการขาดความระมัดระวัง (Careless) เช่น การหักเลี้ยวข้ามช่องทางกะทันหันโดยไม่เปิดสัญญาณไฟเลี้ยว หรือการขับขี่สวนทางกับการจราจร หรือการขับขี่ด้วยความเร็ว

ประการที่สอง ผู้ขับขี่ได้ขับขี่โดยเขาควรจะรู้ตัวว่าเขาไม่อยู่ในสภาพที่จะขับขี่ได้อย่างปลอดภัยหรือไม่ ตัวอย่างพฤติกรรมที่ถือว่าเป็นอันตราย ได้แก่ การใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ และการละเลยการใช้อุปกรณ์ช่วยการมองเห็น เช่น แว่นตา แม้ว่าเขาจะสายตาสั้นมากก็ตาม

ประการที่สาม สถานการณ์บนท้องถนนจำเป็นต้องให้ผู้ขับขี่ต้องระมัดระวังเป็นพิเศษหรือไม่ ตัวอย่างเช่น เมื่อเข้าใกล้ทางม้าลาย หรือทางแยกที่ผู้ใช้นนรายอื่นมีสิทธิ์ใช้ทาง

ในการพิจารณาการลงโทษ จะพิจารณาสถานการณ์ที่เกิดความผิดขึ้น เกณฑ์สำหรับการขับขี่ที่เป็นอันตรายนั้นสูงกว่าการขับขี่โดยประมาท บทลงโทษก็เช่นกัน นอกจากนี้ยังต้องพิจารณาระดับของความเสียหายที่เกิดขึ้นด้วย หากผู้ขับขี่ก่อความเสียหายมากขึ้นระดับการลงโทษก็จะสูงขึ้น

ซึ่งระดับของความเสียหายจะมีอยู่ 4 ระดับ คือ ความตาย (Death) การบาดเจ็บสาหัส (Grievous Hurt) การบาดเจ็บ (Hurt) และอันตรายต่อชีวิต (Endangers Life)

กล่าวโดยสรุปสำหรับบทบัญญัติที่มีการแก้ไขเพิ่มเติมใหม่ในปี 2019 นั้น ได้มีการแยกลักษณะของการกระทำความผิดเป็น 2 ประเภท คือ การขับขี่โดยประมาทหรือการขับขี่อย่างอันตราย (Reckless or Dangerous Driving) ตามมาตรา 64 และการขับขี่โดยปราศจากความระมัดระวังตามสมควรหรือปราศจากเหตุผลอันสมควร (Driving without due care or reasonable consideration) ตามมาตรา 65 ซึ่งในแต่ละมาตราจะกำหนดอัตราโทษตามระดับของความเสียหายที่เกิดขึ้น คือ ความตาย (Death) การบาดเจ็บสาหัส (Grievous Hurt) การบาดเจ็บ (Hurt) และอันตรายต่อชีวิต (Endangers Life)

นอกจากนี้ยังมีบทบัญญัติสำหรับผู้กระทำความผิดซ้ำ (Repeat offender) ผู้กระทำความผิดอย่างร้ายแรง (Serious offender) และผู้กระทำความผิดอย่างร้ายแรงซ้ำ (Serious repeat offender) ซึ่งผู้กระทำความผิดอย่างร้ายแรง หมายถึง ผู้ที่ขับขี่โดยประมาทหรือขับขี่อย่างอันตรายหรือขับขี่โดยปราศจากความระมัดระวังตามสมควรหรือปราศจากเหตุผลอันสมควรนั้น ได้ขับขี่ในขณะที่เมาสุรา สารเสพติด สารออกฤทธิ์ต่อจิตประสาท หรือสารที่ทำให้มีเมฆาจนไม่สามารถควบคุมยานพาหนะได้อย่างเหมาะสม หรือมีปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกายเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด<sup>118</sup> นอกจากนี้ยังมีบทบัญญัติที่ให้อำนาจศาลในการใช้ดุลพินิจสั่งตัดสิทธิ์บุคคลนั้นจากการถือหรือได้รับใบอนุญาตขับขี่ (disqualified from holding or obtaining a driving licence) เป็นระยะเวลาตามที่ศาลกำหนด ซึ่งการตัดสิทธิ์จะมี 2 กรณี คือ 1) กรณีที่ผู้ต้องหาไม่ปฏิบัติตามข้อห้ามของใบอนุญาตขับขี่ จะหมายถึงการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่และถ้าหากถูกพักใช้เป็นระยะเวลามากกว่า 12 เดือน จะถือว่าใบอนุญาตขับขี่นั้นไม่สามารถใช้ได้อีกต่อไปผู้ต้องหาจะต้องไปอบรมและทดสอบความสามารถในการขับขี่เพื่อขอใบอนุญาตขับขี่ใหม่<sup>119</sup> และ 2) กรณีที่ผู้ต้องหาไม่มีใบอนุญาตขับขี่ การตัดสิทธิ์จะหมายถึงผู้ต้องหาจะไม่สามารถขอใบอนุญาตขับขี่ได้ภายในระยะเวลาที่ศาลตัดสิทธิ์ ถ้าหากมีการยื่นคำขอใบอนุญาตขับขี่ใหม่จะมีความผิดตามมาตรา 43 (3)<sup>120</sup> และใบอนุญาตขับขี่ที่ได้รับมานั้นจะไม่สามารถใช้ได้ รายละเอียดแต่ละมาตรามีดังนี้

<sup>118</sup> Road Traffic Act 1961 section 67 and 70(4)

<sup>119</sup> Road Traffic Act 1961 section 43(1)(b)

<sup>120</sup> Road Traffic Act 1961 section 43(3) If any person who under the provisions of this Act is disqualified from holding or obtaining a driving licence applies for or obtains a driving licence while he or she is so disqualified,

### 2.1.1 การขับขี่โดยประมาทหรือการขับขี่อย่างอันตราย (Reckless or Dangerous Driving)

มาตรา 64 (1) ถ้าผู้ใดขับขี่ยานยนต์บนถนนโดยประมาท หรือใช้ความเร็ว หรือในลักษณะที่เป็นอันตรายต่อสาธารณะ โดยคำนึงถึงพฤติการณ์แห่งกรณีทั้งปวง รวมทั้งสภาพถนน ปัจจัยแวดล้อม และการใช้ถนน และปริมาณการจราจรที่เกิดขึ้นจริงในขณะนั้น หรือที่อาจคาดหมายได้ว่าจะเกิดขึ้นบนท้องถนนในขณะนั้น บุคคลนั้น (เรียกว่าผู้กระทำความผิด) มีความผิด

(2) ถ้าผู้กระทำความผิดตามอนุมาตรา (1) ทำให้ผู้อื่นถึงแก่ความตายจากการขับขี่ยานยนต์ ต้องระวางโทษ ดังต่อไปนี้

(a) จำคุกตั้งแต่ 2 ปี ถึง 8 ปี

(b) ถ้าเป็นผู้กระทำความผิดซ้ำ ต้องระวางโทษจำคุก ตั้งแต่ 4 ปี ถึง 15 ปี

(c) ถ้าเป็นผู้กระทำความผิดร้ายแรงเกี่ยวกับการขับขี่ ต้องระวางโทษจำคุก ตั้งแต่ 1 ปี ถึง 2 ปี นอกเหนือจากโทษตามวรรค (a) หรือ (b)

(d) ถ้าเป็นผู้กระทำความผิดร้ายแรงเกี่ยวกับการขับขี่ซ้ำ ต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่ 2 ปี ถึง 4 ปี นอกเหนือจากโทษตามวรรค (a) หรือ (b)

(2A) ถ้าผู้กระทำความผิดตามอนุมาตรา (1) ทำให้ผู้อื่นได้รับบาดเจ็บสาหัสจากการขับขี่ยานยนต์ ต้องระวางโทษ ดังต่อไปนี้

(a) จำคุกตั้งแต่ 1 ปี ถึง 5 ปี

(b) ถ้าเป็นผู้กระทำความผิดซ้ำ ต้องระวางโทษจำคุก ตั้งแต่ 2 ปี ถึง 10 ปี

---

he or she shall be guilty of an offence and shall be liable on conviction to a fine not exceeding \$5,000 and the driving licence obtained by him or her is of no effect.



(c) ถ้าเป็นผู้กระทำความผิดร้ายแรงเกี่ยวกับการขบขี้ ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ 2,000 ถึง 10,000 ดอลลาร์สิงคโปร์ และจำคุกตั้งแต่ 6 เดือน ถึง 1 ปี นอกเหนือจากโทษตามวรรค (a) หรือ (b)

(d) ถ้าเป็นผู้กระทำความผิดร้ายแรงเกี่ยวกับการขบขี้ซ้ำ ต้องระวางโทษ ปรับตั้งแต่ 5,000 ถึง 20,000 ดอลลาร์สิงคโปร์ และจำคุกตั้งแต่ 1 ปี ถึง 2 ปี นอกเหนือจากโทษตามวรรค (a) หรือ (b)

(2B) ถ้าผู้กระทำความผิดตามอนุมาตรา (1) ทำให้ผู้อื่นได้รับบาดเจ็บจากการขบขี้ยานยนต์ ต้องระวางโทษ ดังต่อไปนี้

(a) ปรับไม่เกิน 10,000 ดอลลาร์สิงคโปร์ หรือจำคุกไม่เกิน 2 ปี หรือทั้งจำทั้งปรับ

(b) ถ้าเป็นผู้กระทำความผิดซ้ำ ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 20,000 ดอลลาร์สิงคโปร์ หรือจำคุกไม่เกิน 4 ปี หรือทั้งจำทั้งปรับ

(c) ถ้าเป็นผู้กระทำความผิดร้ายแรงเกี่ยวกับการขบขี้ ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ 2,000 ถึง 10,000 ดอลลาร์สิงคโปร์ หรือจำคุกไม่เกิน 12 เดือน หรือทั้งจำทั้งปรับ นอกเหนือจากโทษตามวรรค (a) หรือ (b) หรือ

(d) ถ้าเป็นผู้กระทำความผิดร้ายแรงเกี่ยวกับการขบขี้ซ้ำ ต้องระวางโทษ ปรับตั้งแต่ 5,000 ถึง 20,000 ดอลลาร์สิงคโปร์ และจำคุกไม่เกิน 2 ปี นอกเหนือจากโทษตามวรรค (a) หรือ (b)

(2C) ในกรณีอื่นใดที่เกี่ยวข้องกับการขบขี้ยานยนต์โดยผู้กระทำความผิด ตามอนุมาตรา (1) ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษ ดังต่อไปนี้

(a) ปรับไม่เกิน 5,000 ดอลลาร์สิงคโปร์ หรือจำคุกไม่เกิน 12 เดือน หรือทั้งจำทั้งปรับ

(b) ถ้าเป็นผู้กระทำความผิดซ้ำ ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 10,000 ดอลลาร์สิงคโปร์ หรือจำคุกไม่เกิน 2 ปี หรือทั้งจำทั้งปรับ

(c) ถ้าเป็นผู้กระทำความผิดร้ายแรงเกี่ยวกับการข่มขู่ ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ 2,000 ถึง 10,000 ดอลลาร์สิงคโปร์ หรือจำคุกไม่เกิน 12 เดือน หรือทั้งจำ ทั้งปรับ นอกเหนือจากโทษตามวรรค (a) หรือ (b) หรือ

(d) ถ้าเป็นผู้กระทำความผิดร้ายแรงเกี่ยวกับการข่มขู่ซ้ำ ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ 5,000 ดอลลาร์สิงคโปร์ ถึง 20,000 ดอลลาร์สิงคโปร์ และจำคุกไม่เกิน 2 ปี นอกเหนือจากโทษตามวรรค (a) หรือ (b)

(2D) ศาลที่พิพากษาลงโทษบุคคลว่าได้กระทำความผิด ตามอนุมาตรา (1) ในกรณีดังต่อไปนี้ เว้นแต่ศาลจะเห็นสมควรไม่สั่งหรือสั่งเป็นอย่างอื่น ให้ศาลสั่งตัดสิทธิ์ บุคคลนั้นจากการถือหรือได้รับใบอนุญาตข่มขู่เป็นระยะเวลาไม่น้อยกว่าระยะเวลาที่กำหนดไว้ ตามกรณีดังต่อไปนี้

(a) สำหรับผู้กระทำความผิดหรือผู้กระทำความผิดซ้ำในอนุมาตรา (2)(a) หรือ (b) ให้ศาลสั่งตัดสิทธิ์เป็นระยะเวลาไม่น้อยกว่า 10 ปี

(b) สำหรับผู้กระทำความผิดร้ายแรงในอนุมาตรา (2)(c) ให้ศาลสั่งตัดสิทธิ์เป็นระยะเวลาไม่น้อยกว่า 12 ปี

(c) สำหรับผู้กระทำความผิดร้ายแรงซ้ำในอนุมาตรา (2)(d) ซึ่งเคยถูกพิพากษาลงโทษ (ไม่ว่าจะก่อน ใน หรือหลังวันที่ 1 พฤศจิกายน 2019) ว่ากระทำความผิดตามที่ กำหนดไว้ (Specified offence) มาแล้วหนึ่งครั้ง ให้ศาลสั่งตัดสิทธิ์เป็นระยะเวลาไม่น้อยกว่า 15 ปี

(d) สำหรับผู้กระทำความผิดหรือผู้กระทำความผิดซ้ำในอนุมาตรา (2A)(a) หรือ (b) ให้ศาลสั่งตัดสิทธิ์เป็นระยะเวลาไม่น้อยกว่า 8 ปี

(e) สำหรับผู้กระทำความผิดร้ายแรงในอนุมาตรา (2A)(c) ให้ศาลสั่งตัดสิทธิ์เป็นระยะเวลาไม่น้อยกว่า 10 ปี

(f) สำหรับผู้กระทำความผิดร้ายแรงซ้ำในอนุมาตรา (2A)(d) ซึ่งเคยถูกพิพากษาลงโทษ (ไม่ว่าจะก่อน ใน หรือหลังวันที่ 1 พฤศจิกายน 2019) ว่ากระทำความผิดตามที่ กำหนดไว้ (Specified offence) มาแล้วหนึ่งครั้ง ให้ศาลสั่งตัดสิทธิ์เป็นระยะเวลาไม่น้อยกว่า 13 ปี

(g) สำหรับผู้กระทำความผิดร้ายแรงในอนุมาตรา (2B)(c) ให้ศาลสั่งตัดสิทธิ์เป็นระยะเวลาไม่น้อยกว่า 2 ปี

(h) สำหรับผู้กระทำความผิดร้ายแรงซ้ำในอนุมาตรา (2B)(d) ซึ่งเคยถูกพิพากษาลงโทษ (ไม่ว่าจะก่อน ใน หรือหลังวันที่ 1 พฤศจิกายน 2019) ว่ากระทำความผิดตามที่กำหนดไว้ (Specified offence) มาแล้วหนึ่งครั้ง ให้ศาลสั่งตัดสิทธิ์เป็นระยะเวลาไม่น้อยกว่า 5 ปี

(i) สำหรับผู้กระทำความผิดร้ายแรงในมาตราย่อย (2C)(c) ให้ศาลสั่งตัดสิทธิ์เป็นระยะเวลาไม่น้อยกว่า 2 ปี

(j) สำหรับผู้กระทำความผิดอย่างร้ายแรงซ้ำในอนุมาตรา (2C)(d) ซึ่งเคยถูกพิพากษาลงโทษ (ไม่ว่าจะก่อน ใน หรือหลังวันที่ 1 พฤศจิกายน 2019) ว่ากระทำความผิดตามที่กำหนดไว้ (Specified offence) มาแล้วหนึ่งครั้ง ให้ศาลสั่งตัดสิทธิ์เป็นระยะเวลาไม่น้อยกว่า 5 ปี

(2E) ศาลที่พิพากษาลงโทษบุคคลว่าได้กระทำความผิดตามอนุมาตรา (1) ในกรณีดังต่อไปนี้ เว้นแต่ศาลจะมีเหตุพิเศษเห็นสมควรสั่งให้ระยะเวลาตัดสิทธิ์สั้นลง หรือสั่งตัดสิทธิ์บุคคลนั้นจากการถือหรือได้รับใบอนุญาตขับขี่ตลอดชีวิต นับแต่วันที่ผู้นั้นถูกพิพากษาลงโทษ

(a) กรณีผู้กระทำความผิดอย่างร้ายแรงซ้ำในอนุมาตรา (2)(d) ซึ่งเคยถูกพิพากษาลงโทษ (ไม่ว่าจะก่อน ใน หรือหลังวันที่ 1 พฤศจิกายน 2019) ว่ากระทำความผิดตามที่กำหนดไว้ (Specified offence) มาแล้วตั้งแต่สองครั้งขึ้นไป

(b) ผู้กระทำความผิดอย่างร้ายแรงซ้ำในอนุมาตรา (2A)(d) ซึ่งเคยถูกพิพากษาลงโทษ (ไม่ว่าจะก่อน ใน หรือหลังวันที่ 1 พฤศจิกายน 2019) ว่ากระทำความผิดตามที่กำหนดไว้ (Specified offence) มาแล้วตั้งแต่สองครั้งขึ้นไป

(c) ผู้กระทำความผิดอย่างร้ายแรงซ้ำในอนุมาตรา (2B)(d) ซึ่งเคยถูกพิพากษาลงโทษ (ไม่ว่าจะก่อน ใน หรือหลังวันที่ 1 พฤศจิกายน 2019) ว่ากระทำความผิดตามที่กำหนดไว้ (Specified offence) มาแล้วตั้งแต่สองครั้งขึ้นไป

(d) ผู้กระทำความผิดอย่างร้ายแรงซ้ำในอนุมาตรา (2C)(d) ซึ่งเคยถูกพิพากษาลงโทษ (ไม่ว่าจะก่อน ใน หรือหลังวันที่ 1 พฤศจิกายน 2019) ว่ากระทำความผิดตามที่กำหนดไว้ (Specified offence) มาแล้วตั้งแต่สองครั้งขึ้นไป

(3) ผู้กระทำความผิดซ้ำ ตามอนุมาตรา (2)(b), (2A)(b), (2B)(b) และ (2C)(b) หมายถึง ผู้ที่เคยถูกพิพากษาว่ามีความผิด (ไม่ว่าจะก่อน ใน หรือหลังวันที่ 1 พฤศจิกายน 2019) อย่างน้อยหนึ่งครั้งก่อนหน้านี้ในความผิดต่อไปนี้

(a) ความผิดตามอนุมาตรา (1)

(b) ความผิดตามมาตรา 63, 65 หรือ 116

(c) ความผิดตามมาตรานี้ หรือมาตรา 65 หรือ 66 ที่ใช้บังคับก่อนวันที่ 1 พฤศจิกายน 2562

(d) ความผิดตามมาตรา 279, 304A, 336, 337 หรือ 338 แห่งประมวลกฎหมายอาญา 1871 ซึ่งเป็นการกระทำความผิดเกี่ยวกับการใช้ยานยนต์

(8) ในมาตรานี้และมาตรา 65

“ระยะเวลาตัดสิทธิ์” สำหรับผู้กระทำความผิดที่ถูกตัดสินว่ากระทำความผิดตามอนุมาตรา (1) หมายความว่า ระยะเวลาที่เริ่มตั้งแต่วันถัดจากวันดังต่อไปนี้

(a) วันที่ผู้กระทำความผิดถูกตัดสินว่ามีความผิด

(b) วันที่ผู้กระทำความผิดได้รับการปล่อยตัวจากการจำคุกหากผู้กระทำความผิดถูกตัดสินจำคุก

“ผู้กระทำความผิดร้ายแรง” หมายความว่า ผู้กระทำความผิดซึ่งถูกพิพากษาว่ามีความผิดตามมาตรา 67 หรือ 70 (4) เกี่ยวกับการขบขี้ของผู้กระทำความผิดซึ่งเป็นความผิดตามอนุมาตรา (1)

“ผู้กระทำความผิดอย่างร้ายแรงซ้ำ” หมายความว่า ผู้กระทำความผิดที่

(a) ถูกพิพากษาว่ากระทำความผิดตามมาตรา 67 หรือ 70 (4) เกี่ยวกับการขบขี้ของผู้กระทำความผิด ซึ่งเป็นความผิดตามอนุมาตรา (1) และ

(b) เคยถูกพิพากษาลงโทษมาแล้วครั้งหนึ่งว่ากระทำความผิดตามที่กำหนดไว้ (Specified offence)

“ความผิดที่กำหนดไว้” หมายความว่า

(a) ความผิดตามมาตรา 67, 68 หรือ 70 (4) หรือ

(b) ความผิดตามมาตรา 67 ที่ใช้บังคับอยู่ก่อนวันที่

1 พฤศจิกายน 2019

### 2.1.2 การขับขี่โดยปราศจากความระมัดระวังตามสมควรหรือปราศจากเหตุผลอันสมควร (Driving without due care or reasonable consideration)

มาตรา 65 (1) ถ้าผู้ใดขับขี่ยานยนต์บนถนน

(a) โดยปราศจากความระมัดระวังตามสมควร หรือ

(b) โดยไม่คำนึงถึงบุคคลอื่นที่ใช้ถนนตามสมควร

ผู้นั้น (เรียกว่าผู้กระทำความผิด) มีความผิด

(2) ถ้าผู้กระทำความผิดตามอนุมาตรา (1) ทำให้ผู้อื่นถึงแก่ความตายจากการขับขี่ยานยนต์ ต้องระวางโทษ ดังต่อไปนี้

(a) ปรับไม่เกิน 10,000 ดอลลาร์สิงคโปร์ หรือจำคุกไม่เกิน 3 ปี หรือทั้งจำทั้งปรับ

(b) ถ้าเป็นผู้กระทำความผิดซ้ำ ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 20,000 ดอลลาร์สิงคโปร์ หรือจำคุกไม่เกิน 6 ปี หรือทั้งจำทั้งปรับ

(c) ถ้าเป็นผู้กระทำความผิดร้ายแรงเกี่ยวกับการขับขี่ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 2 ปี นอกเหนือจากโทษตามวรรค (a) หรือ (b) หรือ

(d) ถ้าเป็นผู้กระทำความผิดร้ายแรงเกี่ยวกับการขับขี่ซ้ำ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 4 ปี นอกเหนือจากโทษตามวรรค (a) หรือ (b)

(3) ถ้าผู้กระทำความผิดตามอนุมาตรา (1) ทำให้ผู้อื่นได้รับบาดเจ็บสาหัสจากการขับขี่ยานยนต์ ต้องระวางโทษ ดังต่อไปนี้

(a) ปรับไม่เกิน 5,000 ดอลลาร์สิงคโปร์ หรือจำคุกไม่เกิน 2 ปี หรือทั้งจำทั้งปรับ

(b) ถ้าเป็นผู้กระทำความผิดซ้ำ ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 10,000 ดอลลาร์สิงคโปร์ หรือจำคุกไม่เกิน 4 ปี หรือทั้งจำทั้งปรับ

(c) ถ้าเป็นผู้กระทำความผิดร้ายแรงเกี่ยวกับการขบชื้อ ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ 2,000 ถึง 10,000 ดอลลาร์สิงคโปร์ และจำคุกไม่เกิน 12 เดือน นอกเหนือจากโทษตามวรรค (a) หรือ (b) หรือ

(d) ถ้าเป็นผู้กระทำความผิดร้ายแรงเกี่ยวกับการขบชื้อซ้ำ ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ 5,000 ถึง 20,000 ดอลลาร์สิงคโปร์ และจำคุกไม่เกิน 2 ปี นอกเหนือจากโทษตามวรรค (a) หรือ (b)

(4) ถ้าผู้กระทำความผิดตามอนุมาตรา (1) ทำให้ผู้อื่นได้รับบาดเจ็บจากการขบชื้อยานยนต์ ต้องระวางโทษ ดังต่อไปนี้

(a) ปรับไม่เกิน 2,500 ดอลลาร์สิงคโปร์ หรือจำคุกไม่เกิน 12 เดือน หรือทั้งจำทั้งปรับ

(b) ถ้าเป็นผู้กระทำความผิดซ้ำ ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 5,000 ดอลลาร์สิงคโปร์ หรือจำคุกไม่เกิน 2 ปี หรือทั้งจำทั้งปรับ

(c) ถ้าเป็นผู้กระทำความผิดร้ายแรงเกี่ยวกับการขบชื้อ ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ 2,000 ถึง 10,000 ดอลลาร์สิงคโปร์ หรือจำคุกไม่เกิน 12 เดือน หรือทั้งจำทั้งปรับ นอกเหนือจากโทษตามวรรค (a) หรือ (b) หรือ

(d) ถ้าเป็นผู้กระทำความผิดร้ายแรงเกี่ยวกับการขบชื้อซ้ำ ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ 5,000 ถึง 20,000 ดอลลาร์สิงคโปร์ และจำคุกไม่เกิน 2 ปี นอกเหนือจากโทษตามวรรค (a) หรือ (b)

(5) ในกรณีอื่นใดที่เกี่ยวข้องกับการขบชื้อยานยนต์โดยผู้กระทำความผิด ตามอนุมาตรา (1) ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษ ดังต่อไปนี้

(a) ปรับไม่เกิน 1,500 ดอลลาร์สิงคโปร์ หรือจำคุกไม่เกิน 6 เดือน หรือทั้งจำทั้งปรับ

(b) ถ้าเป็นผู้กระทำความผิดซ้ำ ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 3,000 ดอลลาร์สิงคโปร์ หรือจำคุกไม่เกิน 12 เดือน หรือทั้งจำทั้งปรับ

(c) ถ้าเป็นผู้กระทำความผิดร้ายแรงเกี่ยวกับการข่มขู่ ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ 2,000 ถึง 10,000 ดอลลาร์สิงคโปร์ หรือจำคุกไม่เกิน 12 เดือน หรือทั้งจำทั้งปรับ นอกเหนือจากโทษตามวรรค (a) หรือ (b) หรือ

(d) ถ้าเป็นผู้กระทำความผิดร้ายแรงเกี่ยวกับการข่มขู่ซ้ำ ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ 5,000 ถึง 20,000 ดอลลาร์สิงคโปร์ และจำคุกไม่เกิน 2 ปี นอกเหนือจากโทษตามวรรค (a) หรือ (b)

(6) ศาลที่พิพากษาลงโทษบุคคลในความผิดตามอนุมาตรา (1) ในกรณีดังต่อไปนี้ เว้นแต่ศาลจะเห็นสมควรไม่สั่งหรือสั่งเป็นอย่างอื่น ให้ศาลสั่งตัดสิทธิ์บุคคลนั้นจากการถือหรือได้รับใบอนุญาตข่มขู่เป็นระยะเวลาไม่น้อยกว่าระยะเวลาที่กำหนดไว้ตามกรณีดังต่อไปนี้

(a) สำหรับผู้กระทำความผิดหรือผู้กระทำความผิดซ้ำในอนุมาตรา (2)(a) หรือ (b) ให้ศาลสั่งตัดสิทธิ์เป็นระยะเวลาไม่น้อยกว่า 8 ปี

(b) สำหรับผู้กระทำความผิดร้ายแรงในอนุมาตรา (2)(c) ให้ศาลสั่งตัดสิทธิ์เป็นระยะเวลาไม่น้อยกว่า 10 ปี

(c) สำหรับผู้กระทำความผิดอย่างร้ายแรงซ้ำในอนุมาตรา (2)(d) ซึ่งเคยถูกพิพากษาลงโทษ (ไม่ว่าจะก่อน ใน หรือหลังวันที่ 1 พฤศจิกายน 2019) ว่ากระทำความผิดตามที่กำหนดไว้ (Specified offence) มาแล้วหนึ่งครั้ง ให้ศาลสั่งตัดสิทธิ์เป็นระยะเวลาไม่น้อยกว่า 13 ปี

(d) สำหรับผู้กระทำความผิดหรือผู้กระทำความผิดซ้ำในอนุมาตรา (3)(a) หรือ (b) ให้ศาลสั่งตัดสิทธิ์เป็นระยะเวลาไม่น้อยกว่า 5 ปี

(e) สำหรับผู้กระทำความผิดร้ายแรงในอนุมาตรา (3)(c) ให้ศาลสั่งตัดสิทธิ์เป็นระยะเวลาไม่น้อยกว่า 7 ปี

(f) สำหรับผู้กระทำความผิดร้ายแรงซ้ำในอนุมาตรา (3)(d) ซึ่งเคยถูกพิพากษาลงโทษ (ไม่ว่าจะก่อน ใน หรือหลังวันที่ 1 พฤศจิกายน 2019) ว่ากระทำความผิดตามที่กำหนดไว้ (Specified offence) มาแล้วหนึ่งครั้ง ให้ศาลสั่งตัดสิทธิ์เป็นระยะเวลาไม่น้อยกว่า 10 ปี

(g) สำหรับผู้กระทำความผิดร้ายแรงในอนุมาตรา (4)(c) ให้ศาลสั่งตัดสิทธิ์เป็นระยะเวลาไม่น้อยกว่า 2 ปี

(h) สำหรับผู้กระทำความผิดร้ายแรงซ้ำในอนุมาตรา (4)(d) ซึ่งเคยถูกพิพากษาลงโทษ (ไม่ว่าจะก่อน ใน หรือหลังวันที่ 1 พฤศจิกายน 2019) ว่ากระทำความผิดตามที่กำหนดไว้ (Specified offence) มาแล้วหนึ่งครั้ง ให้ศาลสั่งตัดสิทธิ์เป็นระยะเวลาไม่น้อยกว่า 5 ปี

(i) สำหรับผู้กระทำความผิดร้ายแรงในอนุมาตรา (5)(c) ให้ศาลสั่งตัดสิทธิ์เป็นระยะเวลาไม่น้อยกว่า 2 ปี

(j) สำหรับผู้กระทำความผิดร้ายแรงซ้ำในอนุมาตรา (5)(d) ซึ่งเคยถูกพิพากษาลงโทษ (ไม่ว่าจะก่อน ใน หรือหลังวันที่ 1 พฤศจิกายน 2019) ว่ากระทำความผิดตามที่กำหนดไว้ (Specified offence) มาแล้วหนึ่งครั้ง ให้ศาลสั่งตัดสิทธิ์เป็นระยะเวลาไม่น้อยกว่า 5 ปี

(7) ศาลที่พิพากษาลงโทษบุคคลในความผิดตามอนุมาตรา (1) ในกรณีดังต่อไปนี้ เว้นแต่ศาลจะมีเหตุพิเศษเห็นสมควรสั่งให้ระยะเวลาตัดสิทธิ์สั้นลง หรือสั่งตัดสิทธิ์บุคคลนั้นจากการถือหรือได้รับใบอนุญาตขับขี่ตลอดชีวิต นับแต่วันที่ผู้นั้นถูกพิพากษาลงโทษ

(a) ผู้กระทำความผิดร้ายแรงซ้ำในอนุมาตรา (2)(d) ซึ่งเคยถูกพิพากษาลงโทษ (ไม่ว่าจะก่อน ใน หรือหลังวันที่ 1 พฤศจิกายน 2019) ว่ากระทำความผิดตามที่กำหนดไว้ (Specified offence) มาแล้วตั้งแต่สองครั้งขึ้นไป

(b) ผู้กระทำความผิดร้ายแรงซ้ำในอนุมาตรา (3)(d) ซึ่งเคยถูกพิพากษาลงโทษ (ไม่ว่าจะก่อน ใน หรือหลังวันที่ 1 พฤศจิกายน 2019) ว่ากระทำความผิดตามที่กำหนดไว้ (Specified offence) มาแล้วตั้งแต่สองครั้งขึ้นไป

(c) ผู้กระทำความผิดร้ายแรงซ้ำในอนุมาตรา (4)(d) ซึ่งเคยถูกพิพากษาลงโทษ (ไม่ว่าจะก่อน ใน หรือหลังวันที่ 1 พฤศจิกายน 2019) ว่ากระทำความผิดตามที่กำหนดไว้ (Specified offence) มาแล้วตั้งแต่สองครั้งขึ้นไป



(d) ผู้กระทำความผิดร้ายแรงซ้ำในอนุมาตรา (5)(d) ซึ่งเคยถูกพิพากษาลงโทษ (ไม่ว่าจะก่อน ใน หรือหลังวันที่ 1 พฤศจิกายน 2019) ว่ากระทำความผิดตามที่กำหนดไว้ (Specified offence) มาแล้วตั้งแต่สองครั้งขึ้นไป

(8) ผู้กระทำความผิดซ้ำ ตามอนุมาตรา (2)(b), (3)(b), (4)(b) และ (5)(b) หมายถึง ผู้ที่เคยถูกพิพากษาว่ามีความผิด (ไม่ว่าจะก่อน ใน หรือหลังวันที่ 1 พฤศจิกายน 2019) อย่างน้อยหนึ่งครั้งก่อนหน้านี้ในความผิดต่อไปนี้

(a) ความผิดตามอนุมาตรา (1)

(b) ความผิดตามมาตรา 63, 64 หรือ 116

(c) ความผิดตามมาตรานี้ หรือมาตรา 64 หรือ 66 ที่ใช้บังคับก่อนวันที่ 1 พฤศจิกายน 2019

(d) ความผิดตามมาตรา 279, 304A, 336, 337 หรือ 338 แห่งประมวลกฎหมายอาญา ค.ศ. 1871 ซึ่งเป็นการกระทำความผิดเกี่ยวกับการใช้ยานยนต์



ตารางที่ 3.1 ฐานความผิดและอัตราโทษกฎหมายของประเทศไทยของประเภหตลิ่งโคปรี

ฐานความผิด (Offence)	ระดับของอันตราย (Levels of Harm)	อัตราโทษ (Penalties)		ระยะเวลาตัดสิทธิ์ (Disqualification : (DQ))	อัตราโทษเพิ่มเติม สำหรับผู้ขับขี่ที่เมาสุรา (Add-on Penalties For Drink-Driving Offenders)		
		ทำผิดครั้งแรก (First time Offenders)	ทำผิดซ้ำ (Repeat Offenders)		ทำผิดครั้งแรก (First time Offenders)	ทำผิดซ้ำ (Repeat Offenders)	ระยะเวลาตัดสิทธิ์เพิ่มเติม (Add-on DQ)
ขับตัวอย่างอันตราย (Dangerous Driving) มาตรา 64	เสียชีวิต (Causing Death)	จำคุก 2 - 8 ปี	จำคุก 4 - 15 ปี	ไม่ต่ำกว่า 10 ปี	จำคุกเพิ่ม 1 - 2 ปี	จำคุกเพิ่ม 2 - 4 ปี	1. ทำผิดครั้งแรก ตัดสิทธิ์เพิ่มเติม ไม่ต่ำกว่า 2 ปี 2. ทำผิดครั้งที่ 2 ตัดสิทธิ์เพิ่มเติม ไม่ต่ำกว่า 5 ปี 3. ทำผิดครั้งที่ 3 จะถูกตัดสิทธิ์ตลอดชีวิต
	บาดเจ็บสาหัส (Causing Grievous Hurt)	จำคุก 1 - 5 ปี	จำคุก 2 - 10 ปี	ไม่ต่ำกว่า 8 ปี	จำคุกเพิ่ม 6 เดือนถึง 1 ปี และปรับ 2,000 - 10,000 ดอลลาร์สิงคโปร์	จำคุกเพิ่ม 1 - 2 ปี และปรับ 5,000 - 10,000 ดอลลาร์สิงคโปร์	
บาดเจ็บ (Causing Hurt)	บาดเจ็บ 2 ปี หรือ ปรับไม่เกิน 10,000 ดอลลาร์สิงคโปร์ หรือ ทั้งจำทั้งปรับ	จำคุกไม่เกิน 2 ปี หรือ ปรับไม่เกิน 10,000 ดอลลาร์สิงคโปร์ หรือ ทั้งจำทั้งปรับ	จำคุกไม่เกิน 4 ปี หรือปรับไม่เกิน 20,000 ดอลลาร์สิงคโปร์ หรือ ทั้งจำทั้งปรับ	ไม่มีขั้นต่ำ	จำคุกเพิ่มไม่เกิน 1 ปี และปรับตั้งแต่ 2,000 - 10,000 ดอลลาร์สิงคโปร์	จำคุกเพิ่มไม่เกิน 2 ปี และปรับตั้งแต่ 5,000 - 20,000 ดอลลาร์สิงคโปร์	
	อันตรายต่อชีวิต (Endangers Life)	จำคุกไม่เกิน 1 ปี หรือ ปรับไม่เกิน 5,000 ดอลลาร์สิงคโปร์ หรือ ทั้งจำทั้งปรับ	จำคุกเพิ่มไม่เกิน 2 ปี และปรับ 2,000 - 10,000 ดอลลาร์สิงคโปร์หรือ ทั้งจำทั้งปรับ	ไม่มีขั้นต่ำ	จำคุกเพิ่มตั้งแต่ 2,000 - 10,000 ดอลลาร์สิงคโปร์	จำคุกเพิ่มตั้งแต่ 5,000 - 20,000 ดอลลาร์สิงคโปร์	

ตารางที่ 3.1 ฐานความผิดและอัตราโทษกฎหมายของประเทสิงคโปร์ (ต่อ)

ฐานความผิด (Offence)	ระดับของอันตราย (Levels of Harm)	อัตราโทษ (Penalties)		ระยะเวลาตัดสิทธิ์ (Disqualification) : DQ	อัตราโทษเพิ่มเติม สำหรับผู้ขับขี่ที่เมาสุรา (Add-on Penalties For Drink-Driving Offenders)		
		ทำผิดครั้งแรก (First time Offenders)	ทำผิดซ้ำ (Repeat Offenders)		ทำผิดครั้งแรก (First time Offenders)	ทำผิดซ้ำ (Repeat Offenders)	ระยะเวลาตัดสิทธิ์เพิ่มเติม (Add-on DQ)
ขับขี่โดยปราศจากความรู้ระวัง (Careless Driving) มาตรา 65	เสียชีวิต (Causing Death)	จำคุกไม่เกิน 3 ปี หรือ ปรับไม่เกิน 10,000 ดอลลาร์สิงคโปร์ หรือ ทั้งจำทั้งปรับ	จำคุกไม่เกิน 6 ปี หรือ ปรับไม่เกิน 20,000 ดอลลาร์สิงคโปร์ หรือ ทั้งจำทั้งปรับ	ไม่ต่ำกว่า 8 ปี	จำคุกเพิ่มไม่เกิน 2 ปี	จำคุกเพิ่มไม่เกิน 4 ปี	
	บาดเจ็บสาหัส (Causing Grievous Hurt)	จำคุกไม่เกิน 2 ปี หรือ ปรับไม่เกิน 5,000 ดอลลาร์สิงคโปร์ หรือ ทั้งจำทั้งปรับ	จำคุกไม่เกิน 4 ปี หรือ ปรับไม่เกิน 10,000 ดอลลาร์สิงคโปร์ หรือ ทั้งจำทั้งปรับ	ไม่ต่ำกว่า 5 ปี	จำคุกเพิ่มไม่เกิน 1 ปี และปรับ 2,000 – 10,000 ดอลลาร์สิงคโปร์	จำคุกเพิ่มไม่เกิน 2 ปี และปรับ 5,000 – 20,000 ดอลลาร์สิงคโปร์	1. ทำผิดครั้งแรก ตัดสิทธิ์เพิ่มเติม ไม่ต่ำกว่า 2 ปี 2. ทำผิดครั้งที่ 2 ตัดสิทธิ์เพิ่มเติม ไม่ต่ำกว่า 5 ปี 3. ทำผิดครั้งที่ 3 จะถูกตัดสิทธิ์ตลอดชีวิต
อันตรายต่อชีวิต (Endangers Life)	บาดเจ็บ (Causing Hurt)	จำคุกไม่เกิน 1 ปี หรือ ปรับไม่เกิน 2,500 ดอลลาร์สิงคโปร์ หรือ ทั้งจำทั้งปรับ	จำคุกไม่เกิน 2 ปี หรือ ปรับไม่เกิน 5,000 ดอลลาร์สิงคโปร์ หรือ ทั้งจำทั้งปรับ	ไม่มีขั้นต่ำ	จำคุกเพิ่มไม่เกิน 1 ปี และปรับ 2,000 – 10,000 ดอลลาร์สิงคโปร์	จำคุกเพิ่มไม่เกิน 2 ปี และปรับ 5,000 – 20,000 ดอลลาร์สิงคโปร์	
		จำคุกไม่เกิน 6 เดือน หรือปรับไม่เกิน 1,500 ดอลลาร์สิงคโปร์ หรือ ทั้งจำทั้งปรับ	จำคุกไม่เกิน 1 ปี หรือ ปรับไม่เกิน 3,000 ดอลลาร์สิงคโปร์ หรือ ทั้งจำทั้งปรับ	ไม่มีขั้นต่ำ	จำคุกเพิ่มไม่เกิน 1 ปี และปรับ 2,000 – 10,000 ดอลลาร์สิงคโปร์	จำคุกเพิ่มไม่เกิน 2 ปี และปรับ 5,000 – 20,000 ดอลลาร์สิงคโปร์	

## 2.2 คำพิพากษาของศาลที่เกี่ยวข้อง

คดี KW v Public Prosecutor (2022) SGHC 121<sup>121</sup> มีข้อเท็จจริงว่า เมื่อวันที่ 16 ธันวาคม 2020 เวลาประมาณ 20.34 น. KW ผู้อุทธรณ์กำลังขับรถแท็กซี่ไปตามทางด่วน Ayer Rajah มุ่งหน้าไปยังทางด่วน Marina Coastal คู่กรณีอีกฝ่ายคือ Lo ผู้อุทธรณ์เห็น Lo ขับรถช้า ๆ อยู่ด้านหน้า จึงขับแซง Lo และเข้าไปในช่องจราจรที่สองจากสามไปตามถนน Keppel เมื่อเข้าไปในถนน Keppel ผู้อุทธรณ์เห็นว่า Lo ขับรถตามหลังเขาและเปิดไฟสูงมาที่เขา ผู้อุทธรณ์จึงแตะเบรกเพื่อเป็นการโต้ตอบ Lo จึงขับรถออกไปที่ช่องจราจรที่สามและขับไปทางด้านซ้ายของผู้อุทธรณ์ แล้ววกดแตรอย่างต่อเนื่อง จากนั้นผู้อุทธรณ์ก็ขับเข้าไปในช่องจราจรเดียวกับ Lo และขับนำหน้า Lo ต่อไป หลังจากนั้น Lo พยายามหลีกเลี่ยงผู้อุทธรณ์ด้วยการเปลี่ยนช่องจราจร แต่ผู้อุทธรณ์ก็ได้ขับเปลี่ยนช่องจราจรตามเพื่อขับนำหน้า Lo ต่อไป เหตุการณ์นี้เกิดขึ้นทั้งหมด 4 ครั้ง และแต่ละครั้งนานสิบวินาที ในครั้งสุดท้าย ขณะขับรถนำหน้า Lo ผู้อุทธรณ์เบรกและเปิดไฟฉุกเฉินและลงจากรถแท็กซี่ไปเผชิญหน้ากับ Lo หลังจากการเผชิญหน้า ผู้อุทธรณ์เดินกลับไปที่รถแท็กซี่ของเขาแล้วเร่งเครื่องออกไป อุบัติเหตุรถชนกันเกิดขึ้นเมื่อจู่ ๆ รถยนต์ของ Lo ก็มาปรากฏที่หน้ารถของผู้อุทธรณ์ Lo ขับรถออกไปขณะที่ผู้อุทธรณ์เรียกตำรวจ รถทั้งสองคันมีรอยขีดข่วน แต่บุคคลทั้งสองไม่ได้รับบาดเจ็บ ในช่วงเวลาดังกล่าว มีฝนตกปรอย ๆ พื้นผิวถนนเปียก ปริมาณการจราจรเบาบาง และทัศนวิสัยชัดเจน

The District Judge's ได้ใช้แนวทางการวินิจฉัยตามคดีของ Public Prosecutor v Koh Thiam Huat (2017) 4 SLR 1099 ซึ่งคำนึงถึงปัจจัยหลัก 2 ประการในการพิจารณาพิพากษา ได้แก่ อันตรายที่เกิดขึ้นและความผิดของผู้กระทำความผิด

เริ่มจากระดับความอันตราย District Judge เห็นว่าในกรณีนี้ความเสียหายที่เกิดขึ้นจริงมีน้อย เนื่องจากไม่มีผู้ได้รับบาดเจ็บ และรถได้รับความเสียหายเพียงเล็กน้อยเท่านั้น อย่างไรก็ตาม ผู้ใช้ถนนรายอื่นอาจเกิดอันตรายได้พอสมควร เนื่องจากผู้อุทธรณ์เปลี่ยนเลนช้าแล้วช้าเล่าแล้วหยุดรถแท็กซี่กลางถนน การขับรถเป็นกิจกรรมที่อันตรายโดยธรรมชาติ ซึ่งอาจก่อให้เกิดความเสียหายร้ายแรงต่อผู้ใช้ถนนและคนเดินถนนได้ ความเสี่ยงนี้เพิ่มขึ้นตามสภาพอากาศที่มีฝนตกปรอย ๆ และพื้นผิวถนนเปียก

เมื่อพิจารณาถึงระดับความผิด District Judge พบว่าระดับความผิดของผู้อุทธรณ์อยู่ในระดับปานกลาง พฤติกรรมของผู้อุทธรณ์ในเหตุการณ์ทั้งหมดมีองค์ประกอบของความโกรธเกรี้ยว

<sup>121</sup> Supreme court judgments. KW v Public Prosecutor (2022) SGHC 121. June 1, 2024. Retrieved from : [https://www.elitigation.sg/gd/s/2022\\_SGHC\\_121](https://www.elitigation.sg/gd/s/2022_SGHC_121)

บนท้องถนน ผู้อุทธรณ์ใช้รถแท็กซี่ของเขาเพื่อตอบโต้ Lo บนถนนสาธารณะ หลังจากที่ Lo เปิดไฟสูงใส่เขา บีบแตรใส่เขา และ (อ้างว่า) โชนี่วักกลางใส่เขา ผู้อุทธรณ์อาจเพิกเฉยต่อ Lo แล้วขับออกไป แต่เขากลับไม่ทำเช่นนั้น ผู้อุทธรณ์ทำให้ผู้ใช้นนรายอื่นตกอยู่ในอันตรายจากการขับรถที่อันตราย โดยเปลี่ยนเลนซ้ำ ๆ เพื่อแข่งหน้า Lo และเบรกกะทันหัน ทศนคติของผู้อุทธรณ์ทำให้การขับรถของเขาเป็นอันตรายและทำให้เกิดเหตุการณ์เลวร้ายยิ่งขึ้น ผู้อุทธรณ์ได้ตั้งใจขับรถในลักษณะอันตรายอย่างต่อเนื่อง โดยมีเป้าหมายเพื่ออยู่ข้างหน้า Lo จอดรถและลงไปเผชิญหน้ากับ Lo ผู้อุทธรณ์ไม่ได้คำนึงถึงความปลอดภัยต่อผู้ใช้นนรายอื่นและไม่คำนึงถึงอันตรายที่เกิดขึ้นหลังจากที่ผู้อุทธรณ์ถูก “กระตุ้น” โดยพฤติกรรมของ Lo

District Judge ตั้งข้อสังเกตว่า การพิจารณาโทษเบื้องต้นสำหรับความผิดฐานขับรถที่เป็นอันตรายนั้น คือ เป็นการป้องปรามโดยทั่วไปและโดยเฉพาะ ในกรณีที่มีการกระทำความผิดมีองค์ประกอบของความโกรธเกรี้ยวบนท้องถนนเข้ามาเกี่ยวข้อง การพิจารณาโทษกรณีนี้ควรใช้วิธีตัดสินคดีในการถือหรือได้รับใบอนุญาตขับขี่เป็นระยะเวลาสั้นพอสมควร (นอกเหนือจากค่าปรับ) ค่าสั่งตัดสินคดีทำหน้าที่เป็นตัวยับยั้งที่มีประสิทธิภาพมากกว่าค่าปรับ และเป็นสิ่งที่ผู้ขับขี่รถยนต์กลัว การลงโทษและการคุมครองประชาชนจะมีประสิทธิภาพ ก็ต่อเมื่อพวกเขาขับออกจากถนนเป็นระยะเวลาหนึ่ง

ในการกำหนดโทษ District Judge ยังคำนึงถึงปัจจัยบรรเทาโทษหลายประการ ได้แก่ ผู้อุทธรณ์เป็นผู้กระทำผิดครั้งแรกโดยไม่มีประวัติการกระทำผิดมาก่อน รับสารภาพและสำนึกผิด และผู้อุทธรณ์ได้ขอความเมตตาเนื่องจากเขาเป็นผู้หาเลี้ยงครอบครัวเพียงคนเดียว อย่างไรก็ตาม จำเป็นต้องมีการตัดสินคดีในการถือหรือได้รับใบอนุญาตขับขี่อย่างรุนแรงเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของการป้องปรามทั่วไปและเฉพาะเจาะจง ระยะเวลาการตัดสินคดีที่เหมาะสมควรเกินหนึ่งปี เพื่อให้ผู้อุทธรณ์ถูกบังคับให้เข้ารับการศึกษาใหม่และผ่านการทดสอบความสามารถในการขับขี่ ตามที่กำหนดในมาตรา 43(1)(b) ของพระราชบัญญัติจราจรทางบก ค.ศ. 1961

ผู้อุทธรณ์ รับสารภาพในข้อหาขับรถอันตรายตามมาตรา 64(1) ของพระราชบัญญัติจราจรทางบก ค.ศ. 1961 ซึ่งมีโทษตามมาตรา 64(2)(a) จึงพิพากษาตัดสินคดีในการถือใบอนุญาตขับขี่เป็นระยะเวลา 15 เดือนและปรับ 1,600 ดอลลาร์สิงคโปร์ ผู้อุทธรณ์ได้อุทธรณ์คำสั่งตัดสินคดี 15 เดือนเท่านั้น และได้ชำระค่าปรับแล้ว

High Court พิจารณาแล้วเห็นว่าคำสั่งตัดสินคดีที่กำหนดไว้ 15 เดือน มากเกินไป ควรลดลงเหลือ 12 เดือน ซึ่งยังคงเพียงพอต่อการบรรลุเป้าหมายในการคุมครองสาธารณะ การป้องปรามและ

การลงโทษ ด้วยเหตุนี้ผู้อุทธรณ์จะต้องทำการทดสอบความสามารถในการขับขี่ตามที่กำหนดไว้ใน มาตรา 43(1)(b) ของพระราชบัญญัติจราจรทางบก ค.ศ. 1961

### 3. กฎหมายของเครือรัฐออสเตรเลีย รัฐเซาท์ออสเตรเลีย

รัฐเซาท์ออสเตรเลีย (South Australia) เป็นรัฐในเครือรัฐออสเตรเลีย (Commonwealth of Australia) ใช้ระบบกฎหมายจารีตประเพณี (Common Law) แบบเดียวกับอังกฤษ มีรัฐสภาเป็นของตนเอง เพื่อทำหน้าที่ออกกฎหมายใช้บังคับภายในรัฐของตน

แหล่งที่มาของกฎหมาย (Sources of Law) ของรัฐเซาท์ออสเตรเลียจะประกอบไปด้วยกฎหมาย ที่เป็นลายลักษณ์อักษร (Written Law) คือ กฎระเบียบที่ตราขึ้นโดยรัฐสภา และกฎหมายที่ไม่เป็น ลายลักษณ์อักษร (Unwritten Law) ได้แก่ คำพิพากษาบรรทัดฐาน (Judicial precedent)

สำหรับความผิดเกี่ยวกับการขับขี่ยานพาหนะ (Driving offences) ในรัฐเซาท์ออสเตรเลีย จะมีกฎหมายที่เกี่ยวข้อง 2 ฉบับ คือ พระราชบัญญัติจราจรทางบก ค.ศ. 1961 (Road Traffic Act 1961) และพระราชบัญญัติรวมกฎหมายอาญา ค.ศ. 1935 (Criminal Law Consolidation Act 1935) ซึ่งกฎหมายทั้งสองฉบับได้แบ่งลักษณะของการขับขี่โดยประมาทออกเป็น 2 ประเภท คือ การขับขี่อย่าง ไม่ระมัดระวัง (Careless driving) กับการขับขี่โดยประมาทและอันตราย (Reckless and dangerous driving) โดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก ค.ศ.1961 จะบัญญัติไว้ในส่วนที่ 3 หน้าที่ของผู้ขับขี่ ผู้โดยสาร และ ผู้เดินเท้า ส่วนที่ 4 การใช้ยานพาหนะในทางที่ผิด ฯลฯ และการขับขี่อย่างประมาทและเป็นอันตราย มาตรา 45 ขับขี่อย่างไม่ระมัดระวัง (Careless driving) และมาตรา 46 ขับขี่โดยประมาทและอันตราย (Reckless and dangerous driving) ส่วนพระราชบัญญัติรวมกฎหมายอาญา ค.ศ. 1935 จะบัญญัติไว้ใน ส่วนที่ 3 ความผิดต่อบุคคล ฯลฯ ส่วนที่ 6 ความผิดเกี่ยวกับยานพาหนะและเรืออย่างร้ายแรง มาตรา 19A ทำให้เสียชีวิตหรือได้รับอันตรายจากการใช้ยานพาหนะหรือเรืออย่างอันตราย (Causing death or harm by dangerous use of vehicle or vessel) และมาตรา 19ABA ทำให้เสียชีวิตหรือได้รับอันตราย สาหัสจากการใช้ยานพาหนะหรือเรืออย่างไม่ระมัดระวัง (Causing death or serious harm by careless use of vehicle or vessel) ซึ่งในแต่ละมาตราจะกำหนดอัตราโทษตามระดับของ ความเสียหายที่เกิดขึ้น คือ ความตาย (Death) อันตรายสาหัส (Serious harm) และอันตราย (Harm) มีการแยกอัตราโทษระหว่างความผิดพื้นฐาน (Basic offence) กับความผิดที่ร้ายแรง (Aggravated offence) เช่น การพยายามหลบหนีการไล่ล่าของเจ้าหน้าที่ตำรวจ หรือในขณะที่กระทำความผิดผู้กระทำความผิดถูกตัดสิทธิ์

ในการถือหรือได้รับใบอนุญาตขับขี่หรือใบอนุญาตขับขี่ของผู้กระทำผิดถูกระงับ ตามกฎหมายของรัฐนี้ หรือรัฐหรือดินแดนอื่นในเครือจักรภพ เป็นต้น และแยกอัตราโทษสำหรับผู้กระทำความผิดครั้งแรก (First Offence) กับผู้กระทำความผิดซ้ำ (Subsequent Offence) และมีบทบัญญัติที่ให้อำนาจศาลในการใช้ดุลพินิจสั่งตัดสิทธิ์จำเลยจากการถือหรือได้รับใบอนุญาตขับขี่ (disqualified from holding or obtaining a driver's licence) เป็นระยะเวลาตามที่ศาลกำหนด อีกด้วย ซึ่งแต่ละมาตรา มีรายละเอียดดังนี้

### 3.1 พระราชบัญญัติจราจรทางบก ค.ศ. 1961 (Road traffic act 1961)<sup>122</sup>

มาตรา 45 การขับขี่โดยประมาท

(1) บุคคลจะต้องไม่ขับขี่ยานพาหนะโดยปราศจากความระมัดระวังหรือเอาใจใส่ตามสมควร หรือไม่คำนึงถึงผู้ใช้ถนนคนอื่น

(2) ถ้าศาลพิพากษาว่าบุคคลใดกระทำความผิดตามมาตรา 1 นี้ว่ามีลักษณะเป็นความผิดที่ร้ายแรง ให้ใช้บทบัญญัติดังต่อไปนี้

(a) ระวังโทษจำคุกไม่เกิน 12 เดือน และ

(b) ภายใต้บังคับอนุมาตรา (2a) ศาลต้องมีคำสั่งให้ตัดสิทธิ์บุคคลนั้นจากการถือหรือได้รับใบอนุญาตขับขี่ ในช่วงเวลาดังกล่าวตามที่ศาลเห็นสมควรไม่น้อยกว่า 6 เดือน และ

(c) การตัดสิทธิ์ตามย่อหน้า (b) ไม่สามารถลดหรือบรรเทาลงไม่ว่าด้วยวิธีใดหรือทดแทนด้วยโทษอื่นใด

(2a) อนุมาตรา (2)(b) ไม่ใช้กับกรณี

(a) พฤติการณ์ที่ร้ายแรงขึ้น คือ การกระทำความผิดก่อให้เกิดอันตรายแก่บุคคล และ

(b) อันตรายที่เกิดขึ้นนั้นไม่ถึงกับอันตรายสาหัส

(3) เพื่อความมุ่งหมายแห่งมาตรานี้ ความผิดที่ร้ายแรง คือ

<sup>122</sup> South Australian current acts. *Road traffic act 1961*. June 1, 2024. Retrieved from : [https://www.austlii.edu.au/cgi-bin/viewdb/au/legis/sa/consol\\_act/rta1961111/](https://www.austlii.edu.au/cgi-bin/viewdb/au/legis/sa/consol_act/rta1961111/)

- (a) ความผิดที่ก่อให้เกิดอันตรายแก่บุคคล หรือ
- (b) ความผิดที่กระทำในสถานการณ์ใดสถานการณ์หนึ่งดังต่อไปนี้
- (i) ผู้กระทำความผิดได้กระทำความผิดในระหว่างพยายามหลบหนีจากการไล่ล่าของเจ้าหน้าที่ตำรวจ
- (ii) ในขณะที่กระทำความผิด ผู้กระทำความผิดได้ขังขียนพาหนะ โดยรู้ว่าเป็นผู้ขาดคุณสมบัติตามกฎหมายของรัฐนี้หรือรัฐหรือดินแดนอื่นของเครือจักรภพ จากการถือหรือได้รับใบอนุญาตขับขี่หรือใบอนุญาตขับขี่ของผู้กระทำความผิดถูกระงับตามพระราชบัญญัตินี้
- (iii) ผู้กระทำความผิดได้กระทำความผิดในขณะที่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในกระแสเลือดตั้งแต่ .08 กรัมขึ้นไปต่อปริมาณเลือด 100 มิลลิลิตร
- (iv) ในขณะที่กระทำความผิด ผู้กระทำความผิดได้ขับรถโดยฝ่าฝืนมาตรา 45A, 47 หรือ 47BA
- (v) ในขณะที่กระทำความผิด ผู้กระทำความผิดได้ขับขี่หรือใช้ยานยนต์ซึ่ง
- (i) ถูกขโมยมา หรือ
- (ii) ถูกขับหรือใช้โดยไม่ได้รับความยินยอมจากเจ้าของรถและผู้กระทำความผิดรู้ หรือควรรู้เกี่ยวกับข้อเท็จจริงนั้น
- (vi) ผู้กระทำความผิด ได้กระทำความผิดโดยรู้ว่ามีผู้โดยสารตั้งแต่ 1 คนขึ้นไปอยู่ในหรือบนยานยนต์นั้น
- (vii) ผู้กระทำความผิด ได้กระทำความผิดในขณะที่ เป็นผู้ถือ
- (A) ใบอนุญาตชั่วคราว หรือ
- (B) ใบอนุญาตทดลองขับ หรือ
- (C) ใบอนุญาตของผู้เรียน หรือ
- (D) ใบอนุญาตชั่วคราวระหว่างรัฐ หรือ



(E) ใบอนุญาตผู้เรียนระหว่างรัฐ

(ตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติรถยนต์ ค.ศ. 1959)

อนุญาตให้ผู้ถือขั้วซียานยนต์ประเภทที่ผู้กระทำความผิดขั้วซีในขณะที่กระทำความผิด

(viii) ผู้กระทำความผิดได้กระทำความผิดในขณะที่ไม่ได้เป็นผู้ถือ

(A) ใบขั้วซี หรือ

(B) ใบอนุญาตของผู้เรียน หรือ

(C) ใบอนุญาตระหว่างรัฐ หรือ

(D) ใบอนุญาตผู้เรียนระหว่างรัฐ หรือ

(E) ใบอนุญาตต่างประเทศ

(ตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติรถยนต์ ค.ศ. 1959 )

อนุญาตให้ผู้ถือขั้วซียานยนต์ประเภทที่ผู้กระทำความผิดขั้วซีในขณะที่กระทำความผิด

(4) ถ้าบุคคลใดถูกตั้งข้อหาว่ากระทำความผิดที่ร้ายแรงตามมาตรานี้ ให้ระบุพฤติกรรมที่ถูกกล่าวหาว่าทำให้ความผิดนั้นรุนแรงขึ้นในเอกสารแจ้งข้อกล่าวหา

(4a) จำเลยอาจยกข้อต่อสู้แก้ข้อกล่าวหาว่าได้กระทำความผิดตามมาตรานี้ โดยให้จำเลยพิสูจน์ได้ว่าในขณะที่กระทำความผิดจำเลย

(a) ปฏิบัติหน้าที่เป็นเจ้าหน้าที่ถูกเงิน และ

(b) ปฏิบัติตามคำสั่งของผู้มีอำนาจสั่งการในการจ้างงานของจำเลย และ

(c) กระทำการตามสมควรในสถานการณ์ที่จำเลยเชื่อว่าจำเป็นต้องกระทำ

(5) ในส่วนนี้

“เจ้าหน้าที่ถูกเงิน” หมายความว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจหรือบุคคลที่เป็นเจ้าหน้าที่ถูกเงินตามที่กำหนดไว้ในระเบียบเพื่อความมุ่งหมายแห่งมาตรานี้

“ผู้มีอำนาจสั่งการ” หมายความว่า

(a) ในกรณีข้าราชการตำรวจ คือ ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ หรือ

(b) ในกรณีเจ้าหน้าที่ถูกเงินตามที่กำหนดไว้ในข้อบังคับ

เพื่อวัตถุประสงค์ของมาตรานี้ คือ บุคคลที่กำหนดโดยข้อบังคับว่าเป็นผู้มีอำนาจสั่งการบุคคลนั้น

มาตรา 46 การขับรถโดยประมาทและอันตราย<sup>123</sup>

(1) ห้ามมิให้ผู้ใดขับขี่ยานพาหนะโดยประมาท หรือด้วยความเร็ว หรือในลักษณะที่เป็นอันตรายต่อผู้อื่น

บทลงโทษสูงสุด :

(a) กรณีกระทำความผิดครั้งแรก ปรับไม่เกิน 5,000 ดอลลาร์ ออสเตรเลีย หรือจำคุกไม่เกิน 2 ปี

(b) กรณีกระทำความผิดซ้ำ จำคุกไม่เกิน 3 ปี

(2) ในการพิจารณาว่าได้กระทำความผิดตามมาตรานี้หรือไม่ ศาลต้องคำนึงถึง

(a) ลักษณะ สภาพ และการใช้ถนนที่ถูกกล่าวหาว่ากระทำ ความผิด และ

(b) ปริมาณการจราจรบนถนนในขณะกระทำความผิด และ

(c) ปริมาณการจราจรที่คาดว่าจะเข้าสู่ถนนจากถนนและ สถานที่อื่น และ

(d) สถานการณ์อื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องทั้งหมดไม่ว่าจะมีลักษณะ เดียวกันกับที่กล่าวถึงหรือไม่ก็ตาม

(3) ถ้าศาลพิพากษาลงโทษบุคคลในความผิดตามอนุมาตรา (1) ให้ใช้บทบัญญัติต่อไปนี้

<sup>123</sup> South Australian current acts. *Road traffic act 1961*. June 1, 2024. Retrieved from : [https://www.austlii.edu.au/cgi-bin/viewdoc/au/legis/sa/consol\\_act/rta1961111/s46.html](https://www.austlii.edu.au/cgi-bin/viewdoc/au/legis/sa/consol_act/rta1961111/s46.html)

(a) ศาลต้องสั่งตัดสิทธิ์ในการถือหรือได้รับใบอนุญาตฉบับนี้

(i) กรณีกระทำความผิดครั้งแรก ไม่น้อยกว่า 12 เดือน

ตามที่ศาลเห็นสมควร หรือ

(ii) กรณีกระทำความผิดซ้ำ เป็นเวลาไม่น้อยกว่า 3 ปี

ตามที่ศาลเห็นสมควร

(b) การตัดสิทธิ์ตามวรรค (a) ไม่สามารถลดหรือทำให้เบาลงด้วยวิธีใด หรือทดแทนด้วยโทษหรือการลงโทษอื่นใดได้ เว้นแต่ในกรณีที่เป็นการกระทำความผิดครั้งแรกและแสดงให้ศาลเห็นเป็นที่พอใจตามพยานหลักฐานที่ให้ไว้ว่าความผิดนั้นเป็นเรื่องเล็กน้อย ซึ่งในกรณีนี้อาจสั่งให้ตัดสิทธิ์น้อยกว่าระยะเวลาขั้นต่ำที่กฎหมายกำหนด แต่ต้องไม่น้อยกว่าหนึ่งเดือน

(4) ในการพิจารณาว่าเป็นการกระทำความผิดครั้งแรกหรือการกระทำความผิดซ้ำ ตามวัตถุประสงค์ของมาตรานี้ ให้พิจารณาเฉพาะกรณีการกระทำความผิดครั้งก่อนเป็นความผิดตามอนุมาตรา (1) ที่จำเลยเคยถูกพิพากษาลงโทษแล้วภายในระยะเวลาห้าปีก่อนการกระทำความผิดครั้งหลังเท่านั้น

(5) จำเลยอาจยกข้อต่อสู้แก้ข้อกล่าวหาว่าได้กระทำความผิดตามมาตรานี้ โดยให้จำเลยพิสูจน์ได้ว่าในขณะที่กระทำความผิดจำเลย

(a) ปฏิบัติหน้าที่เป็นเจ้าหน้าที่ถูกเงิน และ

(b) ปฏิบัติตามคำสั่งของผู้มีอำนาจสั่งการในการจ้างงานของจำเลย และ

(c) กระทำการตามสมควรตามพฤติการณ์ที่จำเลยเชื่อว่าจำเป็นต้องกระทำ

(6) ในส่วนนี้

“เจ้าหน้าที่ถูกเงิน” หมายความว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจหรือบุคคลที่เป็นเจ้าหน้าที่ถูกเงินตามที่กำหนดไว้ในระเบียบเพื่อความมุ่งหมายแห่งมาตรานี้

“ผู้มีอำนาจสั่งการ” หมายความว่า

(a) ในส่วนที่เกี่ยวกับข้าราชการตำรวจ คือ ผู้บัญชาการ  
ตำรวจแห่งชาติ หรือ

(b) ในส่วนที่เกี่ยวกับบุคคลที่เป็นเจ้าหน้าที่ลูกเงิน  
ตามที่กำหนดไว้ในข้อบังคับเพื่อวัตถุประสงค์ของมาตรานี้ คือ บุคคลที่กำหนดโดยข้อบังคับว่าเป็นผู้มี  
อำนาจจ้างงานสำหรับบุคคลนั้น

### 3.2 พระราชบัญญัติรวมกฎหมายอาญา ค.ศ. 1935 (Criminal Law Consolidation Act 1935)

มาตรา 19A ทำให้เสียชีวิตหรือได้รับบาดเจ็บจากการใช้ยานพาหนะหรือเรืออย่าง  
อันตราย<sup>124</sup>

(1) บุคคลที่

(a) ขับขี่ยานพาหนะหรือควบคุมเรือโดยประมาท หรือด้วยความเร็ว หรือในลักษณะที่เป็นอันตรายต่อผู้อื่น และ

(b) โดยความประมาทหรือการกระทำอื่นใด เป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่  
ความตาย

มีความผิด

อัตราโทษสูงสุด

(a) ในกรณีใช้ยานยนต์หรือเรือยนต์ในการกระทำความผิด

(i) สำหรับความผิดครั้งแรกที่เป็นความผิดพื้นฐาน คือ จำคุก  
15 ปี และในกรณีความผิดเกี่ยวกับการใช้ยานยนต์ จะถูกตัดสิทธิ์จากการถือหรือได้รับใบอนุญาตขับขี่  
เป็นเวลา 10 ปี หรือนานกว่านั้นตามที่ศาลมีคำสั่ง

<sup>124</sup> South Australian current acts. *Criminal Law Consolidation Act 1935*. June 1, 2024. Retrieved from :  
[https://www.austlii.edu.au/cgi-bin/viewdoc/au/legis/sa/consol\\_act/clca1935262/s19a.html](https://www.austlii.edu.au/cgi-bin/viewdoc/au/legis/sa/consol_act/clca1935262/s19a.html)

(ii) สำหรับความผิดครั้งแรกที่เป็นความผิดร้ายแรงหรือเป็นการกระทำความผิดซ้ำ คือ จำคุกตลอดชีวิต และในกรณีความผิดเกี่ยวกับการใช้ยานยนต์ จะถูกตัดสิทธิ์จากการถือหรือได้รับใบอนุญาตขับขี่เป็นเวลา 10 ปี หรือนานกว่านั้นตามที่ศาลมีคำสั่ง

(b) ในกรณีไม่ได้ใช้ยานยนต์หรือเรือในการกระทำความผิด มีโทษจำคุก 7 ปี

(3) บุคคลที่

(a) ขับขี่ยานพาหนะหรือควบคุมเรือโดยประมาท หรือด้วยความเร็ว หรือในลักษณะที่เป็นอันตรายต่อผู้อื่น และ

(b) โดยความประมาท หรือการกระทำอื่นใดเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตราย

มีความผิด

อัตราโทษสูงสุด

(a) ในกรณีใช้ยานยนต์หรือเรือยนต์ในการกระทำความผิดและเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้อันตรายสาหัส

(i) สำหรับความผิดครั้งแรกที่เป็นความผิดพื้นฐาน คือ จำคุก 15 ปี และในกรณีความผิดเกี่ยวกับการใช้ยานยนต์ จะถูกตัดสิทธิ์จากการถือหรือได้รับใบอนุญาตขับขี่เป็นเวลา 10 ปี หรือนานกว่านั้นตามที่ศาลมีคำสั่ง

(ii) สำหรับความผิดครั้งแรกที่เป็นความผิดร้ายแรงหรือเป็นการกระทำความผิดซ้ำ คือ จำคุกตลอดชีวิต และในกรณีความผิดเกี่ยวกับการใช้ยานยนต์ ให้ถูกตัดสิทธิ์จากการถือหรือได้รับใบอนุญาตขับขี่เป็นเวลา 10 ปี หรือนานกว่านั้นตามที่ศาลมีคำสั่ง

(b) ในกรณีใช้ยานยนต์หรือเรือยนต์ในการกระทำความผิดแต่ไม่ได้เกิดอันตรายร้ายแรงแก่ผู้ใด

(i) สำหรับความผิดครั้งแรกที่เป็นความผิดพื้นฐาน คือ จำคุก 5 ปี และในกรณีความผิดเกี่ยวกับการใช้ยานยนต์ ให้ตัดสิทธิ์ในการถือหรือได้รับใบอนุญาตขับขี่เป็นเวลา 1 ปี หรือนานกว่านั้นตามที่ศาลมีคำสั่ง

(ii) สำหรับความผิดครั้งแรกที่เป็นความผิดร้ายแรงหรือเป็นการกระทำความผิดซ้ำ คือ จำคุก 7 ปี และในกรณีความผิดเกี่ยวกับการใช้ยานยนต์ ถูกตัดสิทธิ์จากการถือหรือได้รับใบอนุญาตขับขี่เป็นเวลา 3 ปี หรือนานกว่านั้นตามที่ศาลมีคำสั่ง

(c) ในกรณีไม่ได้ใช้ยานยนต์หรือรถยนต์ในการกระทำความผิด มีโทษจำคุก 5 ปี

(5) ในการพิจารณาว่าความผิดนั้นเป็นความผิดครั้งแรกหรือการกระทำความผิดซ้ำ ตามวัตถุประสงค์ของมาตรานี้ คือ ความผิดครั้งก่อนเป็นความผิดตาม

(a) มาตรานี้ หรือ

(b) มาตรา 19AC หรือ

(c) มาตรา 46 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก 1961 หรือ

(d) มาตรา 69A แห่งพระราชบัญญัติท่าเรือและการเดินเรือ 1993

ซึ่งจำเลยเคยถูกพิพากษาลงโทษให้นำมาพิจารณาด้วย

(6) ในกรณีผู้ถูกตัดสินลงโทษ ถูกตัดสิทธิ์จากการถือหรือได้รับใบอนุญาตขับขี่

(a) การตัดสิทธิ์จะเป็นการยกเลิกใบอนุญาตขับขี่ใด ๆ ที่ถือโดยผู้นั้น ณ วันที่เริ่มระยะเวลาของการตัดสิทธิ์ และ

(b) การตัดสิทธิ์ไม่สามารถลดหรือบรรเทาลงไม่ว่าด้วยวิธีใด หรือทดแทนด้วยโทษอื่นใด

(7) บุคคลต้องรับผิดชอบและถูกตัดสินว่ามีความผิดตามอนุมาตรา (1) ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับผู้เสียชีวิตแต่ละคน และมีความผิดตามอนุมาตรา (3) ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับผู้ได้รับบาดเจ็บแต่ละรายที่เป็นผลมาจาก การกระทำหรือการละเว้นการกระทำอย่างเดียวกัน (แต่ในการพิจารณาว่าความผิดที่เกิดขึ้นจากการกระทำหรือการละเว้นการกระทำอย่างใดอย่างหนึ่งนั้นเป็นความผิดครั้งแรกหรือการกระทำผิดซ้ำตามวัตถุประสงค์ของมาตรานี้ การลงโทษสำหรับความผิดที่เกิดขึ้นจากการกระทำหรือการละเว้นการกระทำอย่างเดียวกันนั้นไม่อาจนำมาพิจารณาได้)

(10) จำเลยอาจยกข้อต่อสู้แก้ข้อกล่าวหาว่าได้กระทำความผิดตามมาตรา 19ABA นี้ โดยให้จำเลยพิสูจน์ได้ว่าในขณะที่กระทำความผิดจำเลย

(a) ปฏิบัติหน้าที่เป็นเจ้าหน้าที่ฉุกเฉิน และ

จำเลย และ

(b) ปฏิบัติตามคำสั่งของผู้มีอำนาจสั่งการในการจ้างงานของ

ต้องกระทำ

(c) กระทำการตามสมควรในสถานการณ์ที่จำเลยเชื่อว่าจำเป็น

มาตรา 19ABA ทำให้เสียชีวิตหรือได้รับบาดเจ็บสาหัสจากการใช้ยานพาหนะหรือเรืออย่างไม่ระมัดระวัง<sup>125</sup>

(1) บุคคลที่

(a) ขับขี่ยานพาหนะหรือควบคุมเรือโดยปราศจากความระมัดระวังหรือเอาใจใส่ตามสมควร หรือไม่คำนึงถึงผู้อื่น และ

(b) โดยการกระทำนั้นเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย

มีความผิด

อัตราโทษสูงสุด

(a) ในกรณีใช้ยานยนต์หรือเรือยนต์ในการกระทำความผิด

(i) สำหรับความผิดพื้นฐาน คือ จำคุก 5 ปี และในกรณีความผิดเกี่ยวกับการใช้ยานยนต์ จะถูกตัดสิทธิ์จากการถือหรือได้รับใบอนุญาตขับขี่เป็นเวลา 1 ปี หรือนานกว่านั้นตามที่ศาลมีคำสั่ง

<sup>125</sup> South Australian current acts. *Criminal Law Consolidation Act 1935*. June 1, 2024. Retrieved from : [https://www.austlii.edu.au/cgi-bin/viewdoc/au/legis/sa/consol\\_act/clca1935262/s19aba.html](https://www.austlii.edu.au/cgi-bin/viewdoc/au/legis/sa/consol_act/clca1935262/s19aba.html)

(ii) สำหรับความผิดร้ายแรง คือ จำคุก 7 ปี และในกรณีความผิดเกี่ยวกับการใช้ยานยนต์ จะถูกตัดสิทธิ์จากการถือหรือได้รับใบอนุญาตขับขี่เป็นเวลา 3 ปี หรือนานกว่านั้นตามที่ศาลมีคำสั่ง

(b) ในกรณีไม่ได้ใช้ยานยนต์หรือรถยนต์ในการกระทำความผิดให้จำคุก 3 ปี

(2) บุคคลที่

(a) ขับขี่ยานพาหนะหรือควบคุมเรือโดยปราศจากความระมัดระวังหรือเอาใจใส่ตามสมควร หรือไม่คำนึงถึงผู้อื่น และ

(b) โดยการกระทำนั้นเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับบาดเจ็บสาหัส

มีความผิด

อัตราโทษสูงสุด

(a) ในกรณีใช้ยานยนต์หรือรถยนต์ในการกระทำความผิด

(i) สำหรับความผิดพื้นฐาน คือ จำคุก 5 ปี และในกรณีความผิดเกี่ยวกับการใช้ยานยนต์ จะถูกตัดสิทธิ์จากการถือหรือได้รับใบอนุญาตขับขี่เป็นเวลา 1 ปี หรือนานกว่านั้นตามที่ศาลมีคำสั่ง

(ii) สำหรับความผิดร้ายแรง คือ จำคุก 7 ปี และในกรณีความผิดเกี่ยวกับการใช้ยานยนต์ จะถูกตัดสิทธิ์จากการถือหรือได้รับใบอนุญาตขับขี่เป็นเวลา 3 ปี หรือนานกว่านั้นตามที่ศาลมีคำสั่ง

(b) ในกรณีไม่ได้ใช้ยานยนต์หรือรถยนต์ในการกระทำความผิดให้จำคุก 2 ปี

(3) ในกรณีผู้ถูกตัดสินลงโทษ ถูกตัดสิทธิ์จากการถือหรือได้รับใบอนุญาตขับขี่

(a) การตัดสิทธิ์จะเป็นการยกเลิกใบอนุญาตขับขี่ใด ๆ ที่ถือโดยผู้นั้น ณ วันที่เริ่มระยะเวลาของการตัดสิทธิ์ และ



(b) การตัดสิทธิ์ไม่สามารถลดหรือบรรเทาลงไม่ว่าด้วยวิธีใดหรือทดแทนด้วยโทษอื่นใด

(5) จำเลยอาจยกข้อต่อสู้แก้ข้อกล่าวหาว่าได้กระทำความผิดตามมาตรานี้ โดยให้จำเลยพิสูจน์ได้ว่าในขณะที่กระทำความผิดจำเลย

(a) ปฏิบัติหน้าที่เป็นเจ้าหน้าที่ถูกฉ้อโกง และ

(b) ปฏิบัติตามคำสั่งของผู้มีอำนาจสั่งการในการจ้างงานของ

จำเลย และ

(c) กระทำการอย่างสมเหตุสมผลในสถานการณ์ที่จำเลยเชื่อว่า

จำเป็นต่อกระทำ

(7) ในส่วนนี้

“เจ้าหน้าที่ถูกฉ้อโกง” มีความหมายเช่นเดียวกับในมาตรา 19A

“ผู้มีอำนาจสั่งการ” มีความหมายเช่นเดียวกับในมาตรา 19A



ตารางที่ 3.2. สถานความผิดและอัตราโทษกฎหมายของเครือรัฐออสเตรเลีย รัฐเซาท์ออสเตรเลีย

ฐานความผิด	ระดับของความเสียหาย	อัตราโทษ		การตัดสินโทษจากการถือหรือได้รับใบอนุญาตขับขี่	
		ทำคามผิดพื้นฐานครั้งแรก	ทำคามผิดพื้นฐานซ้ำหรือทำคามผิดร้ายแรง	ทำคามผิดพื้นฐานครั้งแรก	ทำคามผิดพื้นฐานซ้ำหรือทำคามผิดร้ายแรง
การขับขี่โดยประมาท และการขับขี่อย่างอันตราย Reckless and dangerous driving	เสียชีวิต (Causing Death)	จำคุกสูงสุด 15 ปี*	จำคุกตลอดชีวิต*	10 ปี หรือมากกว่านั้น ตามที่ศาลสั่ง*	10 ปี หรือมากกว่านั้น ตามที่ศาลสั่ง*
	บาดเจ็บสาหัส (Causing Grievous Hurt)	จำคุกสูงสุด 15 ปี *	จำคุกตลอดชีวิต*	10 ปี หรือมากกว่านั้น ตามที่ศาลสั่ง*	10 ปี หรือมากกว่านั้น ตามที่ศาลสั่ง*
	บาดเจ็บ (Causing Hurt)	จำคุกสูงสุด 5 ปี*	จำคุกสูงสุด 7 ปี*	1 ปี หรือมากกว่านั้น ตามที่ศาลสั่ง*	3 ปี หรือมากกว่านั้น ตามที่ศาลสั่ง*
การขับขี่อย่างไม่ระมัดระวัง Careless driving	กรณีอื่นใดที่เกี่ยวข้องกับการขับขี่อย่างประมาทและอันตราย	จำคุกสูงสุด 2 ปี หรือปรับสูงสุด 5,000 ดอลลาร์ออสเตรเลีย**	จำคุกสูงสุด 3 ปี**	ไม่น้อยกว่า 12 เดือน**	ไม่น้อยกว่า 3 ปี**
	เสียชีวิต (Causing Death)	จำคุกสูงสุด 5 ปี*	จำคุกสูงสุด 7 ปี*	1 ปี หรือมากกว่านั้น ตามที่ศาลสั่ง*	3 ปี หรือมากกว่านั้น ตามที่ศาลสั่ง*
	บาดเจ็บสาหัส (Causing Grievous Hurt)	จำคุกสูงสุด 5 ปี*	จำคุกสูงสุด 7 ปี*	1 ปี หรือมากกว่านั้น ตามที่ศาลสั่ง*	3 ปี หรือมากกว่านั้น ตามที่ศาลสั่ง*
บาดเจ็บ (Causing Hurt)	จำคุกไม่เกิน 12 เดือน**	จำคุกไม่เกิน 12 เดือน**	ไม่น้อยกว่า 6 เดือน**	ไม่น้อยกว่า 6 เดือน**	

หมายเหตุ \* หมายถึง อัตราโทษตามกฎหมาย Criminal law consolidation act 1935 \*\* หมายถึง อัตราโทษตามกฎหมาย Road traffic act 1961

### 3.3 คำพิพากษาของศาลที่เกี่ยวข้อง

คดีระหว่าง H v The King (2024) SASCA 11<sup>126</sup> คดีนี้เป็นการอุทธรณ์คำพิพากษาต่อศาล Supreme court of south Australia โดยมีข้อเท็จจริงในคดีดังนี้

เมื่อเวลาประมาณ 14.00 น. ของวันพุธที่ 12 กันยายน 2018 ผู้อุทธรณ์กำลังขับรถยนต์บนทางหลวง Sturt ใกล้กับ Wigley Flat ในรลมี นาง T นั่งมาด้วย ก่อนที่จะเกิดอุบัติเหตุชนกัน ผู้อุทธรณ์กำลังขับรถอยู่ด้านหลังรถพ่วงที่บรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ ถนนนี้มีช่องจราจรทางเดียวที่เคลื่อนที่ไปในแต่ละทิศทาง กับป้ายจำกัดความเร็วไว้ที่ 110 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ซึ่งผู้อุทธรณ์ขับรถด้วยความเร็ว 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ไม่เกินอัตราที่กฎหมายกำหนด และสภาพอากาศ ณ ขณะนั้นปลอดโปร่งแจ่มใส

สามีภรรยาคนหนึ่ง นาย M และ นาง P กำลังเดินทางมุ่งหน้าไปทางตะวันตก ส่วนรถพ่วงและผู้อุทธรณ์กำลังมุ่งหน้าไปทางตะวันออก บนถนนที่ทอดยาวมีช่วงหนึ่งที่เป็นยอดเนินของถนน ซึ่งบดบังการมองเห็นการจราจรที่กำลังสวนทางมา และบนถนนถูกแบ่งด้วยเส้นจราจรสีขาวทึบสำหรับยานพาหนะที่เดินทางไปทางตะวันออก เช่น รถพ่วงและผู้อุทธรณ์ และเส้นประสำหรับยานพาหนะที่เดินทางไปทางตะวันตก เช่น นาย M และ นาง P

คนขับรถพ่วงสังเกตเห็นรถของผู้อุทธรณ์เคลื่อนไปทางขวาเหมือนกำลังจะขับแซง ขณะนั้น คนขับรถพ่วงมองเห็นยานพาหนะที่กำลังสวนทางเข้ามาใกล้ เขาจึงเปิดไฟฉุกเฉินเพื่อเตือนผู้อุทธรณ์ว่าการแซงนั้นไม่ปลอดภัย แต่ผู้อุทธรณ์มุ่งความสนใจไปที่ด้านขวามือของรถพ่วงเพียงอย่างเดียว จึงเห็นเพียงไฟเลี้ยวขวาและเข้าใจผิดว่าเป็นสัญญาณที่บ่งบอกว่าแซงได้อย่างปลอดภัย ผู้อุทธรณ์จึงขับไปทางขวาอย่างรวดเร็วข้ามเส้นสีขาวทึบและเร่งความเร็วเพื่อแซงรถพ่วง แต่ไม่สามารถแซงได้สำเร็จ ขณะนั้นมีรถยนต์ของ นาย M ขับสวนทางมาทำให้รถทั้งสองคันชนกัน

ผู้ขับขี่รายอื่นที่ขับตามหลังผู้อุทธรณ์และรถพ่วงให้การว่ารถของผู้อุทธรณ์ขับชิดท้ายรถพ่วงมากเกินไปและเคลื่อนที่ข้ามเลนกลางอย่างต่อเนื่องเพื่อพยายามแซงหลายครั้ง

<sup>126</sup> Jade. Hueppauff v The King (2024) sasca 11. June 1. 2024. Retrieved from :

<https://jade.io/article/1064269?at.hl=%22SOUTH+AUSTRALIA%22+%22dangerous+driving%22+%22DRIVING+OFFEN CES%22+%22speed%22>

การชนกันดังกล่าวส่งผลให้นาง P เสียชีวิตในที่เกิดเหตุ ส่วนนาย M ได้รับความบาดเจ็บสาหัส และเสียชีวิตในเวลาต่อมา และนาง T ได้รับความบาดเจ็บที่ข้อมือซ้ายหัก กระดูกอกหัก ซี่โครงขวาหัก และมีรอยฟกช้ำและรอยถลอกที่ศีรษะ มือ หน้าอก และหน้าท้อง ส่วนผูุ้ทธรณ์ได้รับความบาดเจ็บเล็กน้อยจากการชนกัน

ผูุ้ทธรณ์รับสารภาพในข้อหาทำให้เสียชีวิตจากการขับขี้อย่างอันตราย ซึ่งเป็นความผิดตามมาตรา 19A(1) ของพระราชบัญญัติรวมกฎหมายอาญา ค.ศ. 1935 (CLCA) และข้อหาก่อให้เกิดอันตรายจากการขับขี้อันตราย ซึ่งเป็นความผิดตามมาตรา 19A(3) ของ CLCA

ผูุ้ทธรณ์ถูกพิพากษาตามข้อเท็จจริงว่า เมื่อคนขับรถพ่วงเห็นว่าผูุ้ทธรณ์กำลังพยายามจะแซง จึงได้เปิดไฟฉุกเฉินเพื่อเตือนไม่ให้แซง แต่ผูุ้ทธรณ์มุ่งความสนใจไปที่ไฟเลี้ยวขวา ทำให้ผูุ้ทธรณ์เข้าใจผิดว่าคนขับรถพ่วงให้สัญญาณว่าแซงได้

ผู้พิพากษาเห็นว่า การขับรถของผูุ้ทธรณ์มีลักษณะ “เป็นอันตรายโดยธรรมชาติ” (Inherently Dangerous) เนื่องจากเขาขับรถไล่ด้านหลังของรถพ่วงมากเกินไป จึงจำกัดการมองเห็นที่มีประสิทธิภาพของเขา และพยายามแซงรถพ่วงโดยข้ามไปทางขวาของเส้นสีขาวทึบ ซึ่งฝ่าฝืนกฎจราจรของออสเตรเลีย และแซงบนถนนที่เข้าใกล้ยอดเนิน ซึ่งบดบังการมองเห็นการจราจรที่กำลังสวนทางมา

ศาลชั้นต้นพิพากษาให้จำคุกสี่ปีหกเดือน โดยมีระยะเวลาลดอาญาขั้นต่ำที่บังคับคือสามปี เจ็ดเดือน และเจ็ดวัน และตัดสิทธิ์ผูุ้ทธรณ์จากการถือหรือได้รับใบอนุญาตขับรถเป็นเวลา 10 ปี นับตั้งแต่วันที่ได้รับการปล่อยตัวจากเรือนจำ

ผูุ้ทธรณ์ได้อุทธรณ์คำพิพากษาของศาลชั้นต้น ต่อศาลสูงสุดแห่งรัฐเซาท์ออสเตรเลีย (Supreme Court of South Australia) โดยให้เหตุผลว่าอัตราโทษดังกล่าวรุนแรงเกินไปและขอให้ศาลรอกการลงโทษ

ศาลสูงสุดเห็นว่า ยังไม่มีเหตุผลที่ดีที่จะรอกการลงโทษ เนื่องจากการตัดสินใจของผูุ้ทธรณ์ที่จะแซงรถพ่วงในสถานการณ์นั้นเป็นอันตรายอย่างยิ่ง ผูุ้ทธรณ์อยู่ใกล้รถพ่วงมากเกินไปจนไม่มีระยะการมองเห็นที่มีประสิทธิภาพ ผูุ้ทธรณ์แซงขึ้นไปบนยอดเนินของถนนและแซงข้ามเส้นทึบ ผูุ้ทธรณ์ละทิ้งความรับผิดชอบในการแซงอย่างปลอดภัยซึ่งดูเหมือนเป็นการขับแซงเพราะความเข้าใจผิดจาก

สัญญาณไฟของรถพ่วง และศาลยังเห็นว่าโทษดังกล่าวไม่ได้มากเกินไปในการปกป้องความปลอดภัยของ  
ชุมชน จึงพิพากษายกอุทธรณ์ (dismissing the appeal)



ตารางที่ 3.3 เปรียบเทียบกฎหมายของประเทศไทยและกฎหมายของต่างประเทศในความคิดฐานข้อที่โดยประมาท

ประเด็นที่เปรียบเทียบ	ประเทศไทย	ประเทศสิงคโปร์	รัฐเซาท์ออสเตรเลีย
การขับขี่โดยปราศจากความระมัดระวัง (careless driving) เป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตราย แก่ชีวิตหรือร่างกาย	มีความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43(4) และประมวลกฎหมายอาญา	มีความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก ค.ศ. 1961 มาตรา 65	มีความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก ค.ศ. 1961 มาตรา 45 และพระราชบัญญัติรวมกฎหมายอาญา ค.ศ. 1935 มาตรา 19ABA
การขับขี่โดยประมาท หรือ ในลักษณะอันตราย (Reckless or dangerous driving) เป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่ชีวิตหรือร่างกาย	ถือว่าเป็นการขับขี่โดยประมาท ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43(4) และประมวลกฎหมายอาญา	มีความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก ค.ศ. 1961 มาตรา 64	มีความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก ค.ศ. 1961 มาตรา 46 และพระราชบัญญัติรวมกฎหมายอาญา ค.ศ. 1935 มาตรา 19ABA
การแบ่งประเภทของการกระทำ ความผิดโดยประมาท	ไม่มีการแบ่งประเภทของความผิด	มีการแบ่งประเภทผู้กระทำความผิด ธรรมดากับผู้กระทำความผิดร้ายแรง	มีการแบ่งประเภทของความผิด เป็นความผิดพื้นฐานและความผิดที่ร้ายแรง
ประเภทของโทษ	มีทั้งโทษจำคุกและปรับ	มีทั้งโทษจำคุกและปรับ	มีทั้งโทษจำคุกและปรับ
บทลงโทษเกี่ยวกับใบอนุญาตขับขี่	ศาลมีอำนาจสั่งพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่	ศาลมีอำนาจสั่งตัดสิทธิ์จากการถือ หรือได้รับใบอนุญาตขับขี่	ศาลมีอำนาจสั่งตัดสิทธิ์จากการถือ หรือได้รับใบอนุญาตขับขี่
บทกำหนดโทษสำหรับผู้กระทำ ความผิดซ้ำ	ไม่มีกฎหมายกำหนดโทษกรณี กระทำความผิดซ้ำ	มีกฎหมายกำหนดโทษกรณีกระทำความผิดซ้ำ	มีกฎหมายกำหนดโทษกรณี กระทำความผิดซ้ำ

## บทที่ 4

# วิเคราะห์ปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับความผิดฐานซ้ำซ้อนโดยประมาท

จากที่ได้ทราบถึงแนวคิดทฤษฎีการกระทำโดยประมาท ทฤษฎีการลงโทษ และแนวคิดเกี่ยวกับกฎหมายจราจร รวมถึงกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการกระทำความผิดฐานซ้ำซ้อนโดยประมาทของประเทศไทย ประเทศสิงคโปร์และเครือรัฐออสเตรเลีย รัฐเซาท์ออสเตรเลียไปแล้ว ในบทนี้จะทำการวิเคราะห์ปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับความผิดฐานซ้ำซ้อนโดยประมาทตามกฎหมายไทย ซึ่งมีประเด็นที่จะทำการวิเคราะห์ 3 ประเด็น คือ การกำหนดความผิด การเพิ่มโทษกรณีกระทำความผิดซ้ำ และการบวกโทษที่รอการลงโทษไว้

### 1. ปัญหาการกำหนดความผิดฐานซ้ำซ้อนโดยประมาท

ดังที่ได้กล่าวไปแล้วในบทที่ 2 ว่าในทางทฤษฎีกฎหมายอาญาของกลุ่มประเทศที่ใช้ระบบกฎหมายจารีตประเพณี (Common Law) ได้แบ่งการกระทำโดยประมาทออกเป็น 2 ประเภท คือ ประมาทโดยรู้ตัว (Recklessness) กับ ประมาทโดยไม่รู้ตัว (Negligence) ซึ่งมีความแตกต่างกันในแง่ของลักษณะการกระทำผิดและความชั่วร้ายภายในจิตใจของผู้กระทำความผิด กล่าวคือ ประมาทโดยไม่รู้ตัว (Negligence) เป็นกรณีที่ผู้กระทำได้กระทำการโดยไม่สอดคล้องกับระดับขั้นต่ำของความระมัดระวังที่บุคคลนั้นมีหน้าที่ต้องปฏิบัติ กล่าวคือ เป็นความบกพร่องจากการกระทำที่ไม่ได้ใช้ความระมัดระวังให้ถึงระดับขั้นต่ำที่วิญญูชน (a reasonable or prudent man) จะพึงมีตามวิสัยและพฤติการณ์ และผู้กระทำไม่อาจคาดเห็นถึงผลร้ายที่จะเกิดขึ้นจากการกระทำนั้น ส่วนประมาทโดยรู้ตัว (Recklessness) เป็นสภาวะทางจิตใจที่ผู้กระทำไม่เพียงแต่ขาดความระมัดระวังตามวิสัยและพฤติการณ์เท่านั้น แต่ได้กระทำไปโดยไม่คำนึงถึงผลที่จะเกิดขึ้นจากการกระทำนั้น กล่าวคือ ผู้กระทำได้ลงมือกระทำการนั้นโดยคาดเห็น (Foreseen) ได้ว่ามีความเสี่ยงที่จะเกิดความเสียหาย แต่ผู้นั้นก็ยังลงมือกระทำต่อไป และการกระทำที่เป็นการเสี่ยงภัยนั้นได้กระทำไปโดยไม่มีเหตุผลอันสมควร (Unjustified Risk) ซึ่งถือว่าผู้กระทำมีสภาวะทางจิตใจที่ชั่วร้ายอยู่ด้วย

สำหรับกฎหมายจราจรทางบกของประเทศไทยก็มีบทบัญญัติที่มีลักษณะของการกระทำโดยประมาททั้งสองประเภท เช่น พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ที่บัญญัติห้ามของผู้ซ้ำซ้อน

ไว้ในมาตรา 43 ซึ่งถ้าพิจารณาแต่ละอนุมาตราแล้วจะพบว่าทั้งลักษณะของการกระทำโดยประมาท โดยรู้ตัว (Recklessness) และประมาทโดยไม่รู้ตัว (Negligence) กล่าวคือ กรณีประมาทโดยไม่รู้ตัว (Negligence) เช่น ในมาตรา 43 (4) การขับขี่โดยประมาทหรือนำพาหazardเสียวอันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคล หรือทรัพย์สิน หรือในมาตรา 43 (6) การขับขี่คร่อมหรือทับเส้นหรือแนวแบ่งช่องเดินรถ เว้นแต่เมื่อ เปลี่ยนช่องเดินรถ เลี้ยวรถ หรือกลับรถ เป็นต้น ซึ่งการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามจะมีความผิดทางพินัย ต้องชำระค่าปรับเป็นพินัยไม่เกินสี่พันบาท ตามมาตรา 157 ส่วนบทบัญญัติที่มีลักษณะเป็นการกระทำ โดยประมาทโดยรู้ตัว (Recklessness) เช่น มาตรา 43 (1) การขับขี่ในขณะที่หย่อนความสามารถในอันที่จะขับ หรือ มาตรา 43 (8) การขับขี่ในลักษณะที่เห็นได้ว่าไม่คำนึงถึงความปลอดภัยในชีวิตหรือร่างกายของผู้อื่น เป็นต้น ซึ่งการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติเหล่านี้จะมีโทษจำคุกและปรับ จะเห็นได้ว่าอัตราโทษ มีความร้ายแรงมากกว่าการขับขี่โดยประมาทที่บัญญัติไว้ในมาตรา 43 (4) ที่มีเพียงโทษปรับเป็นพินัย เท่านั้น ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงเจตนารมณ์ในการบัญญัติกฎหมายว่าการกระทำที่บัญญัติไว้ในมาตรา 43 (1) หรือ (8) มีความชั่วร้ายมากกว่าการกระทำโดยประมาทตามมาตรา 43 (4)

อย่างไรก็ตาม กฎหมายอาญาของไทยไม่ได้แยกความรับผิดชอบระหว่างประมาทโดยรู้ตัว (Recklessness) กับประมาทโดยไม่รู้ตัว (Negligence) ออกจากกัน ซึ่งศาสตราจารย์พิเศษ ดร. เกียรติขจร วังนะสวัสดิ์ ได้อธิบายว่า การกระทำโดยประมาทที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 59 วรรคสี่ นั้น รวมทั้งประมาทโดยรู้ตัวและประมาทโดยไม่รู้ตัว ทำให้ความผิดฐานขับขี่ในลักษณะที่เห็นได้ว่า ไม่คำนึงถึงความปลอดภัยในชีวิตหรือร่างกายของผู้อื่นตามมาตรา 43 (8) ซึ่งถือว่าเป็นการกระทำโดย ประมาทโดยรู้ตัว (Recklessness) ไม่มีบทบัญญัติกำหนดโทษกรณีทำให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือ จิตใจ หรือทำให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส หรือทำให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย แล้วแต่กรณีไว้โดยเฉพาะ แต่ผู้กระทำความผิดจะถูกดำเนินคดีในความผิดฐานขับขี่ในลักษณะที่เห็นได้ว่าไม่คำนึงถึงความปลอดภัย ในชีวิตหรือร่างกายของผู้อื่น ตามมาตรา 43 (8) และถือว่าเป็นการขับขี่โดยประมาท ตามมาตรา 43 (4) แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ด้วย<sup>127</sup> ซึ่งเมื่อถือว่าเป็นการขับขี่โดยประมาทแล้ว ก็มีความรับผิดชอบตามประมวลกฎหมายอาญาตามผลของการกระทำโดยประมาทนั้น กล่าวคือ ถ้าการกระทำโดยประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตายก็มีความผิดตามมาตรา 291 ถ้าการกระทำโดยประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส ก็มีความผิดตามมาตรา 300 และ ถ้าการกระทำโดยประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจ ก็มีความผิดตามมาตรา 390

<sup>127</sup> คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 4200/2546, 2429/2548, 5035/2560 และ 6101/2564



จากการที่กฎหมายอาญาของไทยไม่ได้แยกความรับผิดชอบระหว่างประมาทโดยรู้ตัว (Recklessness) กับประมาทโดยไม่รู้ตัว (Negligence) ออกจากกัน ทำให้เกิดปัญหาในการกำหนดความผิดฐานขับซึ่รถ โดยประมาทตั้งเช่นตัวอย่างคำพิพากษาคดีหมอกระต่ายที่ได้ยกตัวอย่างไปในบทที่ 3 ซึ่งถ้าลองวิเคราะห์ เฉพาะพฤติการณ์การซึ่รถจักรยานยนต์ของจำเลยแล้ว การที่จำเลยซึ่รถจักรยานยนต์ไปในช่องเดินรถที่ 3 นับจากทางด้านซ้ายมือของจำเลยติดกับเกาะกลางถนน จากสี่แยกพญาไทยมุ่งหน้าไปอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ ถึงที่เกิดเหตุบริเวณหน้าโรงพยาบาลสถาบันโรคไตภูมิราชนครินทร์อันเป็นเขตเมืองและเป็นเขตชุมชน มีการสัญจรของประชาชนจำนวนมาก และเป็นบริเวณที่มีเครื่องหมายจราจรทางข้าม (ทางม้าลาย) อยู่ที่หน้าโรงพยาบาลดังกล่าว ด้วยความเร็วสูงมากประมาณ 108 ถึง 128 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และซึ่รถจักรยานยนต์แซงเพื่อขึ้นหน้าผ่านรถคันอื่นภายในระยะ 30 เมตร ก่อนถึงเครื่องหมายจราจรทางข้าม (ทางม้าลาย) ทำให้รถจักรยานยนต์ที่จำเลยซึ่แล่นพุ่งชนแพทย์หญิง ว.ที่กำลังเดินข้ามทางม้าลาย พฤติการณ์ดังกล่าวอาจถือได้ว่าเป็นการซึ่รถจักรยานยนต์โดยประมาทโดยรู้ตัว (Recklessness) กล่าวคือ การที่จำเลยซึ่รถจักรยานยนต์ผ่านหน้าโรงพยาบาลซึ่งเป็นเขตเมืองและเขตชุมชนที่มีการสัญจรของประชาชนเป็นจำนวนมากด้วยความเร็วสูงเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด จำเลยย่อมคาดเห็นได้ว่าการซึ่รถจักรยานยนต์ในลักษณะดังกล่าวมีความเสี่ยงที่จะก่อให้เกิดความเสียหายเกิดขึ้น แต่จำเลยยังคงซึ่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วสูงต่อไปโดยไม่ใยดีว่าความเสียหายอาจเกิดขึ้น และการซึ่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วสูงนั้นได้กระทำไปโดยไม่มีเหตุผลอันสมควร ดังนั้น การกระทำของจำเลยจึงมิใช่เพียงแค่การกระทำโดยประมาทโดยไม่รู้ตัว (Negligence) ที่เป็นเพียงการขาดความระมัดระวังตามวิสัยและพฤติการณ์เท่านั้น หากแต่ถือว่ามี ความร้ายแรงมากกว่า ดังที่พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้บัญญัติความผิดฐานขับซึ่ในลักษณะที่เห็นได้ว่าไม่คำนึงถึงความปลอดภัยในชีวิตหรือร่างกายของผู้อื่นไว้ในมาตรา 43 (8) แยกต่างหากจากความผิดฐานขับซึ่โดยประมาทหรือนำพหาวาดเสียว อันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน ตามมาตรา 43 (4)

ดังนั้น เมื่อลักษณะของการกระทำความผิดฐานขับซึ่ในลักษณะที่เห็นได้ว่าไม่คำนึงถึงความปลอดภัยในชีวิตหรือร่างกายของผู้อื่น ตามมาตรา 43 (8) อันถือได้ว่าเป็นการกระทำโดยประมาทโดยรู้ตัว (Recklessness) ซึ่งถือได้ว่าเป็นการกระทำที่รวมถึงการขาดความระมัดระวังซึ่งบุคคลในภาวะเช่นนั้นจักต้องมีตามวิสัยและพฤติการณ์ และผู้กระทำอาจใช้ความระมัดระวังเช่นว่านั้นได้ แต่หาได้ใช้ให้เพียงพอไม่ และผู้กระทำได้ลงมือกระทำการนั้นโดยคาดเห็นได้ว่ามีความเสี่ยงที่จะก่อให้เกิดความเสียหาย แต่ผู้นั้นก็ยังลงมือกระทำต่อไป และเป็นการเสี่ยงภัยโดยไม่มีเหตุผลอันสมควรด้วย ซึ่งการวินิจฉัยความรับผิดจากการกระทำดังกล่าวจึงไม่ควรที่จะนำไปรวมกับกรณีการขับซึ่โดยประมาทตามมาตรา

43 (4) เนื่องจากลักษณะของการกระทำความผิดดังกล่าวมีความร้ายแรงมากกว่าการกระทำโดยประมาทโดยไม่รู้ตัว (Negligence) ดังที่พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้บัญญัติฐานความผิดประเภทนี้ออกจากการขับขี่โดยประมาท ตามมาตรา 43 (4) เป็นการเฉพาะ แต่ควรที่จะบัญญัติความรับผิดและอัตราโทษของการฝ่าฝืนและส่งผลให้เกิดความเสียหายในกรณีนี้เป็นการเฉพาะ เพื่อให้การกำหนดความผิดและอัตราโทษมีความชัดเจนและเหมาะสมกับความร้ายแรงของการกระทำความผิด

ซึ่งถ้าหากเปรียบเทียบกับกฎหมายของประเทศสิงคโปร์และเครือรัฐออสเตรเลีย รัฐชาติออสเตรเลีย ที่ได้กล่าวไปในบทที่ 3 จะพบว่าทั้งสองประเทศได้บัญญัติความผิดเกี่ยวกับการขับขี่อย่างขาดความรับผิดชอบ (Irresponsible Driving) ที่เป็นการขับขี่โดยประมาทโดยรู้ตัวและประมาทโดยไม่รู้ตัว ไว้ 2 กรณี คือ การขับขี่โดยปราศจากความระมัดระวังหรือเหตุผลตามสมควร (Driving without due care or reasonable consideration) และการขับขี่โดยประมาทหรือการขับขี่อย่างอันตราย (Reckless or Dangerous Driving) โดยทั้งสองประเทศได้กำหนดให้ความผิดฐานขับขี่โดยประมาทหรือการขับขี่อย่างอันตราย ซึ่งมีลักษณะเป็นการกระทำความผิดโดยประมาทโดยรู้ตัว (Recklessness) มีอัตราโทษที่สูงกว่า ความผิดฐานขับขี่โดยปราศจากความระมัดระวังหรือเหตุผลตามสมควร ซึ่งมีลักษณะเป็นการกระทำความผิดโดยประมาทโดยไม่รู้ตัว (Negligence) กล่าวคือ ในประเทศสิงคโปร์ความผิดฐานขับขี่โดยประมาทหรือการขับขี่อย่างอันตรายเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่ 2 – 8 ปี<sup>128</sup> ส่วนความผิดฐานขับขี่โดยปราศจากความระมัดระวังตามสมควรหรือปราศจากเหตุผลอันสมควรเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 3 ปี หรือปรับไม่เกิน 10,000 ดอลลาร์สิงคโปร์ หรือทั้งจำทั้งปรับ<sup>129</sup> ส่วนเครือรัฐออสเตรเลีย รัฐชาติออสเตรเลีย ความผิดฐานขับขี่โดยประมาทและอันตราย เป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ถ้าเป็นความผิดพื้นฐานต้องระวางโทษจำคุกสูงสุด 15 ปี ถ้าเป็นความผิดร้ายแรง ต้องระวางโทษสูงสุดจำคุกตลอดชีวิต<sup>130</sup> ส่วนความผิดฐานขับขี่โดยปราศจากความระมัดระวังตามสมควรหรือปราศจากเหตุผลอันสมควรเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ถ้าเป็นความผิดพื้นฐานต้องระวางโทษจำคุกสูงสุด 5 ปี ถ้าเป็นความผิดร้ายแรง ต้องระวางโทษจำคุกสูงสุด 7 ปี<sup>131</sup> จากฐานความผิดและอัตราโทษดังกล่าวจะเห็นได้ว่า

<sup>128</sup> Road Traffic Act 1961 section 64(1)

<sup>129</sup> Road Traffic Act 1961 section 65(1)

<sup>130</sup> Criminal Law Consolidation Act 1935 section 19A

<sup>131</sup> Criminal Law Consolidation Act 1935 section 19ABA

การขับขี่โดยประมาทหรือการขับขี่อย่างอันตราย (Reckless or Dangerous Driving) นั้นมีความร้ายแรงมากกว่าการขับขี่โดยปราศจากความระมัดระวังหรือเหตุผลตามสมควร (Driving without due care or reasonable consideration) ซึ่งการบัญญัติลักษณะของการกระทำความผิดและอัตราโทษแยกออกจากกันดังกล่าว จะทำให้การพิพากษาลงโทษผู้กระทำความผิดมีความเหมาะสมกับความร้ายแรงที่ผู้กระทำความผิดได้ก่อขึ้น

ด้วยเหตุนี้ผู้ศึกษาจึงเห็นว่าควรจะมีบทบัญญัติกำหนดฐานความผิดกรณีการขับขี่รถโดยประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจ หรือทำให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส หรือทำให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย แล้วแต่กรณี แยกต่างหากจากความผิดฐานขับขี่รถในลักษณะที่เห็นได้ว่าไม่คำนึงถึงความปลอดภัยในชีวิตหรือร่างกายของผู้อื่น เป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจ หรือทำให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส หรือทำให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย แล้วแต่กรณี ไว้ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 โดยเฉพาะ

## 2. ปัญหาการเพิ่มโทษกรณีกระทำความผิดฐานขับขี่รถโดยประมาทซ้ำ

ปัญหานี้เป็นปัญหาที่สืบเนื่องมาจากกฎหมายของไทยไม่ได้แยกความรับผิดชอบออกจากกันระหว่างประมาทโดยรู้ตัวและประมาทโดยไม่รู้ตัว ทำให้การขับขี่รถในลักษณะที่เห็นได้ว่าไม่คำนึงถึงความปลอดภัยในชีวิตหรือร่างกายของผู้อื่น ตามมาตรา 43 (8) พอมีความเสียหายเกิดขึ้นจากการกระทำความผิดดังกล่าวไม่ว่าจะเป็นทำให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจ หรือทำให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส หรือทำให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย นอกจากผู้กระทำความผิดจะถูกตั้งข้อกล่าวหาว่ามีความผิดฐานขับขี่รถในลักษณะที่เห็นได้ว่าไม่คำนึงถึงความปลอดภัยในชีวิตหรือร่างกายของผู้อื่นตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43 (8) แล้ว ยังถือว่าการขับขี่ในลักษณะดังกล่าวเป็นความผิดฐานขับขี่โดยประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจ หรือเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส หรือเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43 (4) ประกอบประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 291, 300 หรือ 390 แล้วแต่กรณี ซึ่งถือว่าเป็นการกระทำความผิดผิดกฎหมายหลายบท หากผู้ต้องหาเคยมีประวัติต้องคำพิพากษาถึงที่สุดให้ลงโทษจำคุกมาแล้วในความผิดฐานขับขี่รถโดยประมาท และต่อมามีการกระทำความผิดซ้ำในความผิดฐานขับขี่รถในลักษณะที่เห็นได้ว่าไม่คำนึงถึงความปลอดภัยในชีวิตหรือร่างกายของผู้อื่น หรือขับขี่รถโดยประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจ หรือเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส

หรือเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตายอีก หากในคดีหลังศาลจะพิพากษาลงโทษจำคุก ศาลในคดีหลังไม่สามารถเพิ่มโทษที่จะลงแก่ผู้นั้นตามประมวลกฎหมายอาญาได้ เนื่องจากการเพิ่มโทษเพราะเหตุกระทำความผิดอีกตามหมวด 8 ของประมวลกฎหมายอาญา ไม่สามารถนำมาใช้กับการกระทำความผิดโดยประมาทได้ ตามที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 94 จึงอาจทำให้การลงโทษไม่เหมาะสมกับความผิด ประชาชนไม่เกิดความเกรงกลัวต่อโทษจากการขับขี่ที่ขาดความรับผิดชอบ และไม่สามารถเปลี่ยนแปลงทัศนคติของผู้ขับขี่ให้เพิ่มความระมัดระวัง ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร และคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้อื่น ส่งผลให้ความมุ่งหมายในการปกป้องคุ้มครองสังคมจากการขับขี่รถซึ่งเป็นกิจกรรมอันตรายโดยสภาพ ไม่บรรลุผลตามเจตนารมณ์เท่าที่ควร

หากเปรียบเทียบกับกฎหมายของประเทศสิงคโปร์และเครือรัฐออสเตรเลีย รัฐเซาท์ออสเตรเลีย ที่ได้กล่าวไปในบทที่ 3 จะพบว่าทั้งสองประเทศมีบทบัญญัติกำหนดอัตราโทษสำหรับการกระทำความผิดครั้งแรก และการกระทำความผิดซ้ำแยกออกจากกัน โดยในประเทศสิงคโปร์จะกำหนดอัตราโทษกรณีกระทำความผิดซ้ำให้มีความรุนแรงเป็นสองเท่าของการกระทำความผิดครั้งแรก เช่น กรณีการขับขี่โดยปราศจากความระมัดระวังหรือเหตุผลตามสมควร (Driving without due care or reasonable consideration) เป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ถ้าเป็นการกระทำความผิดครั้งแรก (First Offence) ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 3 ปี หรือปรับไม่เกิน 10,000 ดอลลาร์สิงคโปร์ หรือทั้งจำทั้งปรับ แต่ถ้าเป็นผู้กระทำความผิดซ้ำ (Repeat Offenders) ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 6 ปี หรือปรับไม่เกิน 20,000 ดอลลาร์สิงคโปร์ หรือทั้งจำทั้งปรับ และในกรณีการขับขี่โดยประมาทหรือการขับขี่อย่างอันตราย (Reckless or Dangerous Driving) เป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ถ้าเป็นการกระทำความผิดครั้งแรก (First Offence) ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่ 2 – 8 ปี แต่ถ้าเป็นผู้กระทำความผิดซ้ำ (Repeat Offenders) ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่ 4 – 15 ปี ส่วนในเครือรัฐออสเตรเลีย รัฐเซาท์ออสเตรเลีย กรณีการขับขี่โดยปราศจากความระมัดระวัง (Careless Driving) เป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ถ้าเป็นการกระทำความผิดครั้งแรก (First Offence) ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกสูงสุด 5 ปี แต่ถ้าเป็นการกระทำความผิดครั้งต่อ ๆ มา (any subsequent offence) ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกสูงสุด 7 ปี และในกรณีการขับขี่โดยประมาทและอันตราย (Reckless and dangerous driving) เป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ถ้าเป็นการกระทำความผิดครั้งแรก (First Offence) ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกสูงสุด 15 ปี แต่ถ้าเป็นการกระทำความผิดครั้งต่อ ๆ มา (any subsequent offence) ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกสูงสุดตลอดชีวิต จะเห็นได้ว่ากฎหมายของประเทศสิงคโปร์และเครือรัฐออสเตรเลีย ได้กำหนด

อัตราโทษสำหรับการกระทำความผิดซ้ำไว้สูงกว่าการกระทำความผิดครั้งแรก ทั้งนี้ ก็เพื่อให้การลงโทษมีผลเป็นการยับยั้งป้องกันต่อตัวผู้กระทำความผิดเองให้มีความรับผิดชอบในการขับขี่รถเพิ่มมากขึ้นและเป็นการยับยั้งป้องกันบุคคลอื่นในสังคมให้ใช้ความระมัดระวังในการขับขี่เพิ่มมากขึ้น จึงจะทำให้การขับขี่รถที่เป็นกิจกรรมอันตรายโดยสภาพ มีความปลอดภัยต่อผู้ใช้รถใช้ถนนคนอื่นมากยิ่งขึ้น

ด้วยเหตุนี้ผู้ศึกษาจึงเห็นว่าควรจะมีบทบัญญัติกำหนดอัตราโทษสำหรับกรณีการกระทำความผิดซ้ำ ในความผิดฐานขับขี่รถโดยประมาทหรือขับขี่รถในลักษณะที่เห็นได้ว่าไม่คำนึงถึงความปลอดภัยในชีวิตหรือร่างกายของผู้อื่น เพิ่มเติมในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 โดยเฉพาะ

### 3. ปัญหาการบวกลงโทษกรณีการกระทำความผิดฐานขับขี่รถโดยประมาท

ปัญหานี้สืบเนื่องมาจากการที่กฎหมายของไทยไม่มีบทบัญญัติกำหนดโทษกรณีการขับขี่รถในลักษณะที่เห็นได้ว่าไม่คำนึงถึงความปลอดภัยในชีวิตหรือร่างกายของผู้อื่น เป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจ หรือเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส หรือเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย แล้วแต่กรณีโดยเฉพาะ โดยถือว่าการขับขี่รถในลักษณะดังกล่าวเป็นการขับขี่โดยประมาทอย่างหนึ่ง ซึ่งต้องรับผิดฐานขับขี่รถโดยประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจ หรือเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส หรือเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย แล้วแต่กรณี เมื่อถือว่าเป็นการกระทำโดยประมาทแล้ว ผู้พิพากษามักจะมองว่าการกระทำความผิดของจำเลยมิได้กระทำโดยเจตนา จึงมิใช่อาชญากรรมที่เป็นความผิดร้ายแรง หากจำเลยไม่เคยได้รับโทษจำคุกมาก่อน หรือให้การรับสารภาพไม่ว่าจะเป็นเพราะมีพยานหลักฐานหนักแน่นหรืออาจเพราะจำนนต่อพยานหลักฐาน หรือจำเลยชดใช้ค่าเสียหายอย่างเต็มที่จนฝ่ายผู้เสียหายพอใจ ผู้พิพากษาก็จะใช้ดุลพินิจพิพากษาการลงโทษจำคุกให้แก่จำเลยเพื่อให้โอกาสจำเลยได้กลับตัวเป็นพลเมืองดีและหลีกเลี่ยงการลงโทษจำคุกกระยะสั้นเพื่อไม่ให้ผู้กระทำความผิดได้เรียนรู้พฤติกรรมที่เลวร้ายจากผู้ต้องขังอื่นในเรือนจำ โดยใช้วิธีการคุมความประพฤติควบคู่ไปกับการรอการลงโทษ ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 56 อันเป็นดุลพินิจในการลงโทษตามทฤษฎีการลงโทษเพื่อแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำความผิด

อย่างไรก็ดี หากต่อมามาความปรากฏแก่ศาลเอง หรือความปรากฏตามคำแถลงของโจทก์หรือเจ้าพนักงานว่า ภายในเวลาที่ศาลรอการลงโทษตามมาตรา 56 ผู้ที่ถูกศาลพิพากษาได้กระทำความผิดฐานขับขี่รถโดยประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจ หรือเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส หรือเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย อีก และศาลได้พิพากษาให้ลงโทษจำคุกสำหรับความผิดนั้น

ศาลที่พิพากษาคดีหลังไม่สามารถบวโกโทษที่รอการลงโทษไว้ในคดีก่อนเข้ากับโทษในคดีหลังตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 58 ได้ ทำให้ผู้กระทำความผิดไม่ได้รับการลงโทษอย่างเหมาะสมกับความผิด และทำให้การลงโทษไม่สามารถบรรลุวัตถุประสงค์ในการป้องกันมิให้ผู้นั้นหรือบุคคลอื่นในสังคมกระทำความผิดขึ้นมาใหม่ หรือเปลี่ยนแปลงทัศนคติของผู้ซ้ำช้ำให้ใช้ความระมัดระวังในการซ้ำช้ำปฏิบัติตามกฎหมายจรรยา และมิจิตสำนึกคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ร่วมใช้ถนนคนอื่น ตามทฤษฎีการลงโทษเพื่อข่มขู่ยับยั้งหรือป้องกัน

ด้วยเหตุนี้ผู้ศึกษาจึงเห็นว่าควรจะมีบทบัญญัติที่ให้อำนาจศาลในการบวโกโทษที่รอการลงโทษไว้สำหรับกรณีการซ้ำช้ำโดยประมาท หรือการซ้ำช้ำในลักษณะที่เห็นได้ว่าไม่คำนึงถึงความปลอดภัยในชีวิตหรือร่างกายของผู้อื่น ไว้ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 โดยเฉพาะ



## บทที่ 5

### บทสรุปและข้อเสนอแนะ

#### 1. บทสรุป

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 นั้น เป็นกฎหมายจราจรที่ตราขึ้นเพื่อรองรับความเจริญก้าวหน้าของการคมนาคมและการขนส่งทางบกที่ขยายตัวอย่างรวดเร็วไปทั่วประเทศ และกำหนดเกี่ยวกับกฎแห่งความปลอดภัยที่ผู้ใช้รถใช้ถนนจะต้องปฏิบัติตาม หรือที่เรียกกันว่า “กฎจราจร” ขึ้น เพื่อให้ผู้ใช้รถใช้ถนนยึดถือปฏิบัติเป็นแนวทางเดียวกัน และเพื่อความปลอดภัยในชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของประชาชน โดยผู้ที่ฝ่าฝืนกฎจราจรดังกล่าวจะมีความรับผิดชอบตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งเป็นความผิดที่ไม่ต้องการผล กล่าวคือ ผู้กระทำจะต้องรับผิดชอบที่ที่กระทำสิ่งที่กฎหมายบัญญัติเป็นความผิดโดยไม่ต้องพิจารณาว่าผลของการกระทำเกิดขึ้นหรือไม่ อย่างไรก็ดี การฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรจนก่อให้เกิดความเสียหายแก่ชีวิตหรือร่างกายของบุคคลอื่น จะถือว่าเป็นการกระทำโดยประมาทก็ต่อเมื่อเป็นกรณีที่ผู้ขับขี่กระทำการโดยขาดความระมัดระวังซึ่งผู้ขับขี่ในภาวะเช่นนั้นจำเป็นต้องมีตามวิสัยและพฤติการณ์ และผู้ขับขี่อาจใช้ความระมัดระวังเช่นว่านั้นได้ แต่หาได้ใช้ให้เพียงพอไม่ ซึ่งในทางทฤษฎีกฎหมายอาญาของกลุ่มประเทศที่ใช้ระบบกฎหมายจารีตประเพณี (Common Law) ได้แบ่งการกระทำโดยประมาทออกเป็น 2 ประเภท คือ ประมาทโดยรู้ตัว (Recklessness) กับ ประมาทโดยไม่รู้ตัว (Negligence) ซึ่งมีความแตกต่างกันในแง่ของลักษณะการกระทำ ความผิดและความชั่วร้ายภายในจิตใจของผู้กระทำ ความผิด กล่าวคือ ประมาทโดยไม่รู้ตัว (Negligence) เป็นกรณีที่ผู้กระทำบกพร่องจากการกระทำที่ไม่ได้ใช้ความระมัดระวังให้ถึงระดับขั้นต่ำที่วิญญูชน (a reasonable or prudent man) จะพึงมีตามวิสัยและพฤติการณ์และ ผู้กระทำอาจใช้ความระมัดระวังเช่นว่านั้นได้ แต่หาได้ใช้ให้เพียงพอไม่ ส่วนประมาทโดยรู้ตัว (Recklessness) เป็นสถานะทางจิตใจที่ผู้กระทำไม่เพียงแต่ขาดความระมัดระวังตามวิสัยและพฤติการณ์เท่านั้น แต่ได้กระทำไปโดยคาดเห็น (Foreseen) ด้ว่ามีความเสี่ยงที่จะเกิดความเสียหาย แต่ผู้กระทำก็ยังลงมือกระทำไปโดยไม่มีเหตุผลอันสมควร (Unjustified Risk) ซึ่งถือว่าผู้กระทำมีสถานะทางจิตใจที่ชั่วร้ายอยู่ด้วย

ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มีบทบัญญัติที่มีลักษณะของการกระทำโดยประมาททั้งสองประเภทอยู่ด้วย เช่น มาตรา 43 (4) การขับขี่โดยประมาทหรือนำพวดยานพาหนะอันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน มาตรานี้มีลักษณะของการกระทำโดยประมาทโดยไม่รู้ตัว (Negligence) ส่วนมาตรา 43 (8) การขับขี่ในลักษณะที่เห็นได้ว่าไม่คำนึงถึงความปลอดภัยในชีวิตหรือร่างกายของผู้อื่น เป็นบทบัญญัติที่มีลักษณะเป็นการกระทำโดยประมาทโดยรู้ตัว (Recklessness) อย่างไรก็ตามกฎหมายอาญาของประเทศไทยไม่ได้แยกความรับผิดชอบระหว่างประมาทโดยรู้ตัว (Recklessness) กับประมาทโดยไม่รู้ตัว (Negligence) ออกจากกัน ทำให้ความผิดฐานขับขี่รถในลักษณะที่เห็นได้ว่าไม่คำนึงถึงความปลอดภัยในชีวิตหรือร่างกายของผู้อื่นตามมาตรา 43 (8) ซึ่งถือว่าเป็นการกระทำโดยประมาทโดยรู้ตัว (Recklessness) ไม่มีบทบัญญัติกำหนดโทษกรณีทำให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจ หรือทำให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส หรือทำให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย แล้วแต่กรณีไว้โดยเฉพาะ แต่จะถือว่าเป็นการขับขี่รถโดยประมาทซึ่งมีความรับผิดชอบตามประมวลกฎหมายอาญาตามผลของการกระทำโดยประมาทนั้น กล่าวคือ ถ้าการกระทำโดยประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ก็มีความผิดตามมาตรา 291 ถ้าการกระทำโดยประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส ก็มีความผิดตามมาตรา 300 และถ้าการกระทำโดยประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจ ก็มีความผิดตามมาตรา 390

จากการที่พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ไม่มีบทบัญญัติกำหนดโทษกรณีการขับขี่ในลักษณะที่เห็นได้ว่าไม่คำนึงถึงความปลอดภัยในชีวิตหรือร่างกายของผู้อื่น เป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่ชีวิตหรือร่างกายไว้โดยเฉพาะ และถือว่าการกระทำดังกล่าวเป็นการกระทำโดยประมาทซึ่งมีความรับผิดชอบตามประมวลกฎหมายอาญา ทำให้เกิดปัญหาในทางกฎหมาย 3 ประการ คือ 1. ปัญหาการกำหนดความผิดฐานขับขี่รถโดยประมาท 2. ปัญหาการเพิ่มโทษกรณีกระทำความผิดฐานขับขี่รถโดยประมาทซ้ำ และ 3. ปัญหาการบวกโทษหรือการลงโทษกรณีกระทำความผิดฐานขับขี่รถโดยประมาท

สำหรับปัญหาที่ 1 นั้น เนื่องจากลักษณะของการกระทำความผิดฐานขับขี่รถในลักษณะที่เห็นได้ว่าไม่คำนึงถึงความปลอดภัยในชีวิตหรือร่างกายของผู้อื่น ตามมาตรา 43 (8) อันถือได้ว่าเป็นการกระทำโดยประมาทโดยรู้ตัว (Recklessness) ซึ่งเป็นการกระทำที่นอกจากจะรวมถึงการขาดความระมัดระวังซึ่งบุคคลในภาวะเช่นนั้นจำเป็นต้องมีตามวิสัยและพฤติการณ์ และผู้กระทำอาจใช้ความระมัดระวังเช่นว่านั้นได้ แต่หาได้ใช้ให้เพียงพอไม่แล้ว และยังเป็นกรณีที่ผู้กระทำได้ลงมือกระทำการนั้นโดยคาดเห็นได้ว่ามีความเสี่ยงที่จะเกิดความเสียหาย แต่ผู้นั้นก็ยังลงมือกระทำต่อไป และเป็นการเสี่ยงภัยโดยไม่มีเหตุผล



อันสมควรด้วย ซึ่งการวินิจฉัยความรับผิดจากการกระทำดังกล่าว ไม่ควรที่จะนำไปรวมกับกรณีการขับชี่รถ โดยประมวลตามมาตรา 43 (4) เนื่องจากลักษณะของการกระทำความผิดดังกล่าวมีความร้ายแรงมากกว่าการกระทำโดยประมาทโดยไม่รู้ตัว (Negligence) ดังที่พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้บัญญัติฐานความผิดประเภทนี้ออกจากการขับชี่รถโดยประมาท ตามมาตรา 43 (4) เป็นการเฉพาะ ดังนั้น ผู้ศึกษาจึงเห็นว่าควรบัญญัติความรับผิดและอัตราโทษกรณีการขับชี่รถในลักษณะที่เห็นได้ว่า ไม่คำนึงถึงความปลอดภัยในชีวิตหรือร่างกายของผู้อื่นและส่งผลให้เกิดความเสียหายต่อชีวิตหรือร่างกายของผู้อื่นเป็นการเฉพาะในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เหมือนกฎหมายของประเทศสิงคโปร์และเครือรัฐออสเตรเลีย รัฐเซาท์ออสเตรเลีย เพื่อให้การกำหนดความผิดและอัตราโทษ มีความชัดเจนและเหมาะสมกับความร้ายแรงของการกระทำความผิด และเพื่อให้การลงโทษสามารถบรรลุผลในการป้องกันยับยั้งทั้งตัวผู้กระทำความผิดเอง และป้องกันยับยั้งบุคคลอื่น ๆ ในสังคม ให้กระทำการใด ๆ ด้วยความระมัดระวังมากยิ่งขึ้น

สำหรับปัญหาที่ 2 สืบเนื่องมาจากกรณีที่ถือว่าการขับชี่รถในลักษณะที่เห็นได้ว่าไม่คำนึงถึงความปลอดภัยในชีวิตหรือร่างกายของผู้อื่น เป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่ชีวิตหรือร่างกาย เป็นการกระทำโดยประมาทซึ่งมีความรับผิดตามประมวลกฎหมายอาญา ทำให้ถ้าหากผู้ต้องหาเคยมีประวัติต้องคำพิพากษาถึงที่สุดให้ลงโทษจำคุกมาแล้วในความผิดฐานขับชี่รถโดยประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่ชีวิตหรือร่างกาย และต่อมามีการกระทำความผิดซ้ำในความผิดฐานขับชี่รถในลักษณะที่เห็นได้ว่าไม่คำนึงถึงความปลอดภัยในชีวิตหรือร่างกายของผู้อื่น หรือขับชี่รถโดยประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่ชีวิตหรือร่างกายอีก หากในคดีหลังศาลจะพิพากษาลงโทษจำคุก ศาลในคดีหลังไม่สามารถเพิ่มโทษที่จะลงแก่ผู้นั้นตามประมวลกฎหมายอาญาได้ เนื่องจากการเพิ่มโทษเพราะเหตุกระทำความผิดอีกตามหมวด 8 ของประมวลกฎหมายอาญา ไม่สามารถนำมาใช้กับการกระทำความผิดโดยประมาทได้ ตามที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 94 ดังนั้น ผู้ศึกษาจึงเห็นว่าควรจะมีบทบัญญัติกำหนดอัตราโทษสำหรับกรณีการกระทำความผิดซ้ำ ในความผิดฐานขับชี่รถโดยประมาท หรือขับชี่รถในลักษณะที่เห็นได้ว่าไม่คำนึงถึงความปลอดภัยในชีวิตหรือร่างกายของผู้อื่น เพิ่มเติมในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 โดยเฉพาะ เหมือนกฎหมายของประเทศสิงคโปร์และเครือรัฐออสเตรเลีย รัฐเซาท์ออสเตรเลีย เพื่อให้การลงโทษเหมาะสมกับความผิด ประชาชนเกิดความเกรงกลัวต่อโทษจากการขับชี่ที่ขาดความรับผิดชอบ และสามารถเปลี่ยนแปลงทัศนคติของผู้ขับชี่ให้ใช้ความระมัดระวังเพิ่มมากขึ้น ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร และคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้อื่น อันเป็นการปกป้องคุ้มครองสังคมจากการขับชี่รถซึ่งถือว่าเป็นกิจกรรมอันตรายโดยสภาพ

สำหรับปัญหาที่ 3 สืบเนื่องมาจากกรณีที่ถือว่าการขับชീรถในลักษณะที่เห็นได้ว่าไม่คำนึงถึงความปลอดภัยในชีวิตหรือร่างกายของผู้อื่น เป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่ชีวิตหรือร่างกาย เป็นการกระทำโดยประมาทซึ่งมีความรับผิดชอบตามประมวลกฎหมายอาญาเช่นกัน ซึ่งผู้พิพากษามักจะมองว่าการกระทำความผิดของจำเลยมิได้กระทำโดยเจตนา จึงมิใช่อาชญากรรมที่เป็นความผิดร้ายแรง ผู้พิพากษาก็มักจะใช้ดุลพินิจพิพากษาการลงโทษจำคุกให้แก่จำเลยเพื่อให้โอกาสจำเลยได้กลับตัวเป็นพลเมืองดีและหลีกเลี่ยงการลงโทษจำคุกกระชั้น เพื่อให้ไม่ให้ผู้กระทำความผิดได้เรียนรู้พฤติกรรมที่เลวร้ายจากผู้ต้องขังอื่นในเรือนจำ โดยใช้วิธีการคุมความประพฤติควบคู่ไปกับการรอกการลงโทษตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 56 แต่ถ้าหากต่อมาความปรากฏแก่ศาลเอง หรือความปรากฏตามคำแถลงของโจทก์หรือเจ้าพนักงานว่า ภายในเวลาที่ศาลรอกการลงโทษตามมาตรา 56 ผู้ที่ถูกศาลพิพากษาได้กระทำความผิดฐานขับชี่โดยประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายชีวิตหรือร่างกายอีก และศาลได้พิพากษาให้ลงโทษจำคุกสำหรับความผิดนั้น ศาลที่พิพากษาคดีหลังไม่สามารถบวกลงโทษที่รอกการลงโทษไว้ในคดีก่อนเข้ากับโทษในคดีหลัง ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 58 ได้ ด้วยเหตุนี้ผู้ศึกษาจึงเห็นว่าควรจะมีบทบัญญัติที่ให้อำนาจศาลในการบวกลงโทษที่รอกการลงโทษไว้สำหรับกรณีการขับชี่รถโดยประมาท หรือการขับชี่รถในลักษณะที่เห็นได้ว่าไม่คำนึงถึงความปลอดภัยในชีวิตหรือร่างกายของผู้อื่นไว้ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 โดยเฉพาะ

## 2. ข้อเสนอแนะ

เพื่อให้การปกป้องคุ้มครองชีวิตและทรัพย์สินของบุคคลจากการขับชี่รถซึ่งถือว่าเป็นกิจกรรมอันตรายโดยสภาพ และเพื่อเป็นการข่มขู่ยับยั้งป้องกันกระทำความผิด การกำหนดอัตราโทษสำหรับการกระทำความผิดฐานขับชี่รถโดยประมาท หรือการขับชี่รถในลักษณะที่เห็นได้ว่าไม่คำนึงถึงความปลอดภัยในชีวิตหรือร่างกายของผู้อื่น จึงควรมุ่งเน้นไปที่การนำพาตัวผู้กระทำความผิดให้ออกห่างจากการขับชี่รถบนท้องถนน โดยการกำหนดโทษจำคุกและการพักใช้ใบอนุญาตขับชี่หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับชี่ นอกเหนือจากโทษปรับเอาไว้ด้วย โดยอัตราโทษจะผันแปรตามระดับของความเสียหายที่เกิดขึ้น คือ อันตรายแก่กายหรือจิตใจ อันตรายสาหัส และเสียชีวิต นอกจากนี้ควรกำหนดอัตราโทษสำหรับการกระทำความผิดซ้ำและการบวกลงโทษกรณีที่มีการกระทำความผิดภายในเวลาที่ศาลรอกการลงโทษอีกด้วย ซึ่งมีรายละเอียดแต่ละมาตรา ดังนี้

2.1 แก้ไขบทกำหนดโทษของการข่มขืนโดยประมาทตามมาตรา 43 (4) จากเดิมที่บัญญัติรวมไว้ในมาตรา 157 ให้นำการฝ่าฝืนมาตรา 43 (4) มาบัญญัติไว้ในมาตรา 157 ทวิ โดยเฉพาะ

กฎหมายเดิม

มาตรา 157 ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 35 มาตรา 43 (3) (4) (6) (7) หรือ (9) มาตรา 45 มาตรา 46 มาตรา 47 มาตรา 48 มาตรา 53 มาตรา 65 วรรคหนึ่ง หรือมาตรา 125 มีความผิดทางพินัยต้องชำระค่าปรับเป็นพินัยไม่เกินสี่พันบาท

กฎหมายใหม่ บัญญัติมาตรา 157 ทวิ เพิ่มเติม

มาตรา 157 ทวิ ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 43 (4) ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือน หรือปรับไม่เกินห้าพันบาท

ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจ ผู้กระทำต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตข่มขืนของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าสามเดือน

ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส ผู้กระทำต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามปี หรือปรับไม่เกินหกหมื่นบาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตข่มขืนของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหกเดือน

ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ผู้กระทำต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสิบปี และปรับไม่เกินหนึ่งแสนบาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตข่มขืนของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหนึ่งปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตข่มขืน

**2.2 เพิ่มบทบัญญัติมาตรา 157 ทวิ/1 กรณีกระทำความผิดซ้ำ**

ผู้ใดต้องคำพิพากษาถึงที่สุดว่าได้กระทำความผิดตามมาตรา 157 ทวิ วรรคหนึ่ง ถ้าและได้กระทำความผิดซ้ำในวรรคเดียวกันอีก ผู้กระทำต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับตั้งแต่หนึ่งพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตข่มขืนของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าสามเดือน

ผู้ใดต้องคำพิพากษาถึงที่สุดว่าได้กระทำความผิดตามมาตรา 157 ทวิ วรรคสอง ถ้าและได้กระทำความผิดซ้ำในวรรคเดียวกันอีก ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่หกเดือนถึงสามปี และปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงสามหมื่นบาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหกเดือน

ผู้ใดต้องคำพิพากษาถึงที่สุดว่าได้กระทำความผิดตามมาตรา 157 ทวิ วรรคสาม ถ้าและได้กระทำความผิดซ้ำในวรรคเดียวกันอีก ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่หนึ่งปีถึงห้าปี และปรับตั้งแต่สี่พันบาทถึงแปดหมื่นบาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหนึ่งปี

ผู้ใดต้องคำพิพากษาถึงที่สุดว่าได้กระทำความผิดตามมาตรา 157 ทวิ วรรคสี่ ถ้าและได้กระทำความผิดซ้ำในวรรคเดียวกันอีก ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่สามปีถึงสิบปี และปรับตั้งแต่หนึ่งหมื่นบาทถึงหนึ่งแสนห้าหมื่นบาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าสองปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

**2.3 แก้ไขบทกำหนดโทษของการขับขี่โดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยตามมาตรา 43 (8) จากเดิมที่บัญญัติรวมไว้ในมาตรา 158/1 วรรคสอง ให้นำการฝ่าฝืนมาตรา 43 (8) มาบัญญัติไว้ในมาตรา 158/2 โดยเฉพาะ**

#### กฎหมายเดิม

มาตรา 158/1 ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 43 (1) หรือ (5) ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ผู้ใดขับรถในลักษณะที่ไม่คำนึงถึงความปลอดภัยตามมาตรา 43 (8) ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับตั้งแต่ห้าพันบาทถึงสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

#### กฎหมายใหม่ บัญญัติกรณีขับรถในลักษณะที่ไม่คำนึงถึงความปลอดภัย

มาตรา 158/2 ผู้ใดขับรถในลักษณะที่ไม่คำนึงถึงความปลอดภัยตามมาตรา 43 (8) ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับตั้งแต่ห้าพันบาทถึงสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าสามเดือน

ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจ ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่หกเดือนถึงสามปี และปรับตั้งแต่หนึ่งหมื่นบาทถึงสี่หมื่นบาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหกเดือน

ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่หนึ่งปีถึงห้าปี และปรับตั้งแต่หนึ่งหมื่นบาทถึงหนึ่งแสนบาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหนึ่งปี

ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่สามปีถึงสิบปี และปรับตั้งแต่หนึ่งหมื่นบาทถึงหนึ่งแสนห้าหมื่นบาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าสองปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

## 2.4 เพิ่มบทบัญญัติมาตรา 158/3 กรณีกระทำความผิดซ้ำ

มาตรา 158/3 ผู้ใดต้องคำพิพากษาถึงที่สุดว่าได้กระทำความผิดตามมาตรา 158/2 วรรคหนึ่ง ถ้าและได้กระทำความผิดซ้ำในวรรคเดียวกันอีก ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสองปี หรือปรับตั้งแต่หนึ่งหมื่นบาทถึงสี่หมื่นบาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าสามเดือน

ผู้ใดต้องคำพิพากษาถึงที่สุดว่าได้กระทำความผิดตามมาตรา 158/2 วรรคสอง ถ้าและได้กระทำความผิดซ้ำในวรรคเดียวกันอีก ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่หนึ่งปีถึงห้าปี และปรับตั้งแต่สองหมื่นบาทถึงหกหมื่นบาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหนึ่งปี

ผู้ใดต้องคำพิพากษาถึงที่สุดว่าได้กระทำความผิดตามมาตรา 158/2 วรรคสาม ถ้าและได้กระทำความผิดซ้ำในวรรคเดียวกันอีก ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่สองปีถึงสิบปี และปรับตั้งแต่สองหมื่นบาทถึงหนึ่งแสนสองหมื่นบาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าสองปี

ผู้ใดต้องคำพิพากษาถึงที่สุดว่าได้กระทำความผิดตามมาตรา 158/2 วรรคสี่ ถ้าและได้กระทำความผิดซ้ำในวรรคเดียวกันอีก ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่สี่ปีถึงสิบห้าปี และปรับตั้งแต่สองหมื่นบาทถึงสองแสนบาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าสามปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

## 2.5 เพิ่มบทบัญญัติมาตรา 158/4 กรณีกระทำความผิดในระหว่างรอการลงโทษ

มาตรา 158/4 ผู้ใดเคยถูกศาลพิพากษาว่ามีความผิดตามมาตรา 157 ทวิ หรือ มาตรา 158/2 แต่ศาลรอการลงโทษไว้ ไม่ว่าจะเป็โทษจำคุกหรือปรับอย่างหนึ่งอย่างใดหรือทั้งสองอย่าง เพื่อให้โอกาสกลับตัวภายในเวลาที่ศาลกำหนด หากปรากฏว่าภายในเวลาที่ศาลกำหนด ผู้ที่ถูกศาลพิพากษา ได้กระทำความผิดตามมาตรา 157 ทวิ หรือ มาตรา 158/2 อีก และศาลพิพากษาให้ลงโทษจำคุกสำหรับ ความผิดนั้น ให้ศาลที่พิพากษาคดีหลังบวกโทษที่รอการลงโทษไว้ในคดีก่อนเข้ากับโทษในคดีหลัง



## บรรณานุกรม

- กรมทางหลวง. (2567). *อุบัติเหตุจากรถบนทางหลวงแผ่นดิน 2566*.  
[https://bhs.doh.go.th/files/accident/66/report\\_accident\\_2566.pdf](https://bhs.doh.go.th/files/accident/66/report_accident_2566.pdf)
- เกียรติขจร วัจนะสวัสดิ์. (2551). *คำอธิบายกฎหมายอาญา ภาค 1*. (พิมพ์ครั้งที่ 10). พลสยาม พรินต์ติ้ง.
- คณิต ณ นคร. (2563). *กฎหมายอาญาภาคทั่วไป*. (พิมพ์ครั้งที่ 7). วิญญูชน.
- จิตติ ติงศภัทย์. (2536). *คำอธิบายกฎหมายอาญาภาค 1*. สำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา.
- จิตติ ติงศภัทย์. (2546). *กฎหมายอาญา ภาค 1*. (พิมพ์ครั้งที่ 10). หจก.จิวรัชการพิมพ์.
- ณรงค์ ใจหาญ. (2543). *กฎหมายอาญา ว่าด้วยโทษและวิธีการเพื่อความปลอดภัย*. วิญญูชน.
- ทวีเกียรติ มีนะกนิษฐ. (2563). *คำอธิบายกฎหมายอาญา ภาคทั่วไป*. (พิมพ์ครั้งที่ 21). วิญญูชน.
- ธีนาถ มีทรัพย์ประเสริฐ. (2565). *ความรับผิดของผู้ขับขี่อันเกิดจากการใช้งานรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ : ศึกษาความรับผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522*. [วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต]. มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- นันท์ รุ่งศรี. (2556). *ประมาทโดยจงใจ* [วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต]. Thammasat University Digital Collections. [https://digital.library.tu.ac.th/tu\\_dc/frontend/Info/item/dc:101192](https://digital.library.tu.ac.th/tu_dc/frontend/Info/item/dc:101192)
- ภพพร พายทอง. (2554). *การฝ่าฝืนพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522*. [วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต]. Thammasat University Digital Collections.  
[https://digital.library.tu.ac.th/tu\\_dc/frontend/Info/item/dc:120781](https://digital.library.tu.ac.th/tu_dc/frontend/Info/item/dc:120781)
- ณัฐรัฐวัฒน์ สุทธิโยธิน. (2564). *ทฤษฎีความรับผิดทางอาญา. ใน แนวการศึกษาชุดวิชากฎหมายอาญาและอาชญาวิทยาชั้นสูง*. (หน่วยที่ 2, น. 10). สาขาวิชานิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช.

วรวงศ์ อัจฉรวรวงศ์ชัย. (2557). *ระบบกฎหมายของประเทศสาธารณรัฐสิงคโปร์*.

ตุลพาห. 61(2). 37-65.

วิจิตร ลulitanนท์. (2490). *คำอธิบายกฎหมายอาญาภาคต้น*. มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

ศุภวิทย์ ตั้งตรงจิตต์, อุทิศ สุภาพ, ศิณีนารถ เกียรติกังวาลไกล, สุรพล คงลาภ กิติพัชร์ วราอุบล, พนารัตน์ คิตจิตต์, ธิติยา เอกกุล, วราภรณ์ สุระพัฒน์พิชัย, วรสิทธิ์ อภิชาติโชติ. (2549).

*การใช้ดุลพินิจในการกำหนดโทษของศาลยุติธรรม*.

<https://library.coj.go.th/th/media/42677/media-42677.html>

แสง บุญเฉลิมวิภาส. (2524). *ปัญหาเจตนาในกฎหมายอาญา* [วิทยานิพนธ์ปริญญาโท].

Thammasat University Digital Collections.

[https://digital.library.tu.ac.th/tu\\_dc/frontend/Info/item/dc:119141](https://digital.library.tu.ac.th/tu_dc/frontend/Info/item/dc:119141)

แสง บุญเฉลิมวิภาส. (2551). *หลักกฎหมายอาญา*. (พิมพ์ครั้งที่ 5). วิญญูชน.

หยุด แสงอุทัย. (2537). *กฎหมายอาญา ภาค 1*. มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

หยุด แสงอุทัย. (2556). *กฎหมายอาญา ภาค 2-3*. (พิมพ์ครั้งที่ 11). มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

อารยา สุทธิวานิช. (2558). *การใช้ดุลพินิจการลงโทษผู้กระทำความผิดฐานขับรถโดยประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย : ศึกษากรณีศาลฎีกา*.

<https://library.coj.go.th/th/media/43955/media-43955.html>

อุทิศ แสนโกศิก. (2525). *กฎหมายอาญา ภาค 1*. ศูนย์บริการกฎหมายและวิชาการ กองวิชาการ กรมอัยการ.

อุทิศ สุภาพ. (2544). *การนำปรัชญาอาชญาวิทยามาใช้ในการกำหนดโทษของศาลไทย : ศึกษาเฉพาะกรณี ผู้กระทำความผิดที่เป็นผู้ร้ายและผู้กระทำความผิดโดยพลังพลาด*. [วิทยานิพนธ์ดุษฎีบัณฑิต].

มหาวิทยาลัยมหิดล.

Andrew Ashworth. (2006). *Principle of criminal law*. (5th ed). Oxford University Press.

Glanville Williams. (1983). *Textbook of Criminal Law*. (2nd ed). Stevens & Sons.

J.C. Smith and Brian Hogan. (1978). *Criminal Law*. (4th ed). Butterworths.



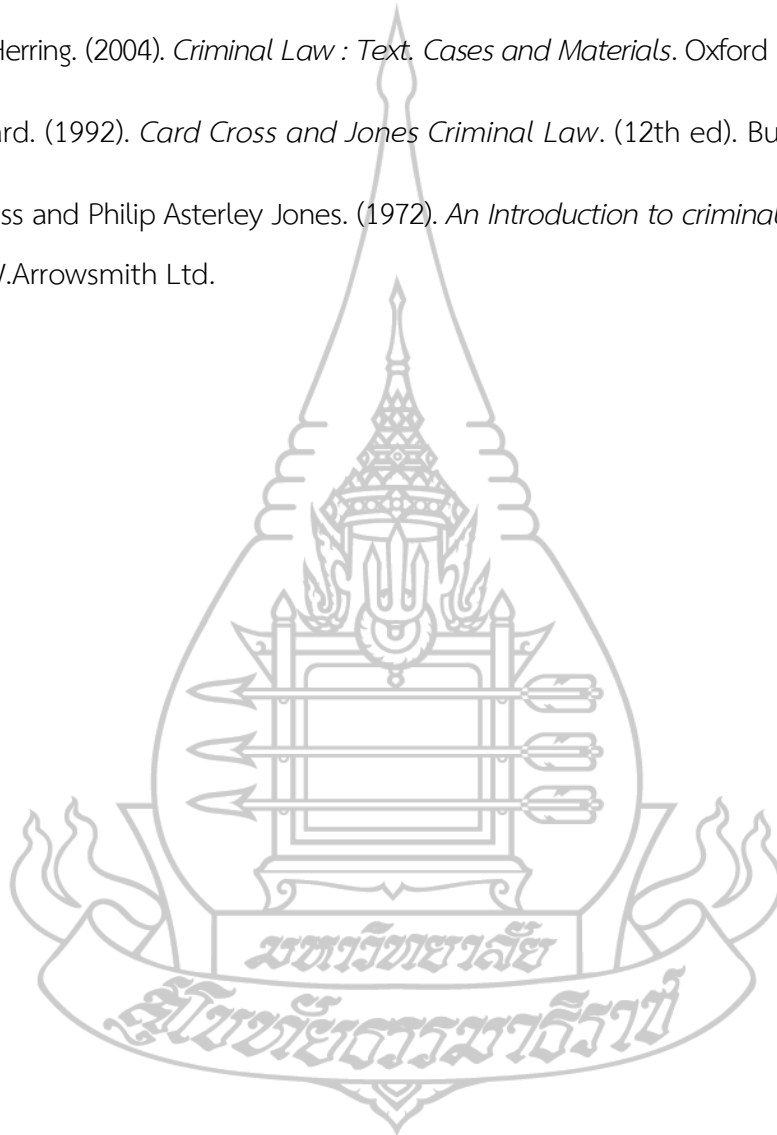
Jerome Hall. (1960). *General Principle of Criminal Law*. (2nd ed). The Bobbs-Merrill Company.

John Smith. (2002). *Smith & Hogan Criminal Law*. (10th ed). Butterworths LexisNexis.

Jonathan Herring. (2004). *Criminal Law : Text, Cases and Materials*. Oxford University Press.

Richard Card. (1992). *Card Cross and Jones Criminal Law*. (12th ed). Butterworths.

Rupert Cross and Philip Asterley Jones. (1972). *An Introduction to criminal Law*. (7th ed). J.W.Arrowsmith Ltd.



## ประวัติผู้ศึกษา

ชื่อสกุล	นายสิทธิณัฐ รักจิตธรรม
วัน เดือน ปี เกิด	21 มิถุนายน 2539
สถานที่เกิด	จังหวัดพระนครศรีอยุธยา
ที่อยู่ปัจจุบัน	กรุงเทพมหานคร
ประวัติการศึกษา	นิติศาสตร์บัณฑิต เกียรตินิยมอันดับหนึ่ง มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ เนติบัณฑิตไทย
ประวัติการทำงาน	นิติกรปฏิบัติการ สำนักงานอัยการสูงสุด

