

มาตรการกำหนดโทษกรณีฝ่าฝืนตามมาตรา 43(2) และ 43 ทวิ
แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

รัฐวิทย์ แก้วทาร์มณ

**มาตรการกำหนดโทษกรณีฝ่าฝืนตามมาตรา 43(2) และ 43 ทวิ
แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522***
**Measures for Determining Penalties in Cases of Violations Under
Section 43(2) and 43 Bis of The Land Traffic Act B.E. 2522**

รัฐวิทย์ แก้วทาร์มณ**
Ratthawit Kaewtharom

บทคัดย่อ

บทความวิจัยเรื่อง มาตรการกำหนดโทษกรณีฝ่าฝืนตามมาตรา 43(2) และมาตรา 43 ทวิ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) ใช้วิธีการวิจัยเอกสาร (Documentary Research Method) ได้แก่ หนังสือ ตำราด้านกฎหมาย คำพิพากษาศาลฎีกา ตลอดจนความเห็นของนักวิชาการ นักกฎหมายที่เกี่ยวข้อง และนำมาวิเคราะห์เชิงเปรียบเทียบ (Comparative Law Method) กับประเทศญี่ปุ่น และประเทศอังกฤษเพื่อหาแนวทางในการปรับปรุงแก้ไขมาตรการความรับผิดชอบกรณีฝ่าฝืนตามมาตรา 43(2) และ มาตรา 43 ทวิ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 จนเป็นเหตุของการกระทำโดยประมาทก่อให้เกิดการสูญเสียทั้งชีวิต ร่างกาย อนามัย และทรัพย์สิน ให้เหมาะสมกับสถานการณ์ในปัจจุบันซึ่งมีจำนวนอุบัติเหตุจากการขับขี่รถที่เป็นการฝ่าฝืนต่อตัวบทกฎหมายจราจรทางบกโดยมีเหตุจากการดื่มสุรา

*บทความนี้เรียบเรียงจากโครงการศึกษาวิจัย เรื่อง “มาตรการกำหนดโทษกรณีฝ่าฝืนตามมาตรา 43(2) และ 43 ทวิแห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522” ประจำปี พ.ศ. 2568.

This article is part of the research title “Measures for Determining Penalties in Cases of Violations Under Section 43(2) and 43 Bis of The Land Traffic Act B.E. 2522.”, Year 2025.

**ทนายความ สำนักงานรัฐวิทย์ทนายความ; ที่ปรึกษากฎหมายศาลเยาวชนและครอบครัวจังหวัดแพร่; ทนายความอาสาศูนย์ราชการประจำศาลจังหวัดแพร่; น.บ. มหาวิทยาลัยรามคำแหง; E-mail: Ratawit8@gmail.com
Lawyer Ratthawit Law Office; Legal advisor at the Juvenile and Family Court of Phrae Province; Volunteer lawyer at the Provincial Court of Phrae; LL.B. Ramkhamhaeng University.

วันที่รับบทความ (Received) 27 สิงหาคม 2568, วันที่แก้ไขบทความ (Revised) 19 กุมภาพันธ์ 2569, วันที่ตอบรับบทความ (Accepted) 23 กุมภาพันธ์ 2569.

หรือของมีเงินมาและยาเสพติดหรือสารเสพติดให้โทษ เป็นเหตุให้เกิดความสูญเสียทั้งชีวิต ร่างกาย อนามัย และทรัพย์สินเพิ่มมากขึ้น ผลการศึกษา พบว่า กฎหมายจราจรทางบกของประเทศไทยนั้น ยังมีอัตราโทษที่ต่ำเกินไปและมีการบังคับใช้ที่ไม่ชัดเจนเมื่อเปรียบเทียบกับกฎหมายของประเทศญี่ปุ่นและประเทศอังกฤษ ทำให้ประชาชนบางกลุ่มไม่เกรงกลัวต่อกฎหมายตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43(2) และมาตรา 43 ทวิ ทำให้มีอุบัติเหตุบนท้องถนนเพิ่มมากขึ้น ก่อให้เกิดอันตรายทั้งชีวิต และทรัพย์สินของผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างต่อเนื่อง ดังนั้น จึงควรมีการแก้ไข เพิ่มเติมมาตรการบังคับใช้กฎหมายในด้านความผิดให้เป็นกฎหมายเฉพาะโดยไม่อ้างอิงการปรับโทษตามกฎหมายอื่น และควรมีอัตราโทษที่สูงมากขึ้นจากเดิม เพื่อให้ผู้ใช้รถใช้ถนนมีระเบียบวินัยทางการจราจรมากขึ้น กฎหมายเกิดความศักดิ์สิทธิ์ อุบัติเหตุบนท้องถนนของประเทศไทยมีจำนวนลดลงในอนาคต

คำสำคัญ: มาตรการกำหนดโทษ, กรณีฝ่าฝืน, พระราชบัญญัติจราจรทางบก

Abstract

This research article on penalties for violations under section 43(2) and section 43 bis of the Road Traffic Act B.E. 2522 is qualitative research using the documentary research method, including books, legal textbooks, Supreme Court judgments, and opinions of relevant academics and lawyers. It was analyzed using the comparative law method with Japan and England to find ways to improve the penalties for driving violations under section 43(2) and 43 bis of the Road Traffic Act B.E. 2522, which result in negligent acts causing loss of life, body, health, and property. The aim is to make these measures more appropriate to the current situation, where the number of accidents caused by driving violations of road traffic laws due to alcohol or drug use has increased, resulting in loss of life, bodily injury, health, and property. The study found that Thailand's road traffic laws have penalties that are too low and enforcement is unclear compared to the laws of Japan and England. This reduce the deterrent effect of the law according to the Land Traffic Act B.E. 2522 under section 43(2) and 43 bis, resulting in an increase in road accidents, causing continuous danger to the lives and property of road users. Therefore, there should be amendments to the enforcement measures in the area of offences to be made into independent legal provisions without relying on penalty adjustments under other laws, and there should be higher penalties than before, so that road users will have more traffic discipline, the law will be respected, and the number of road accidents in Thailand will decrease in the future.

Keywords: penalty measures, violation cases, the land traffic act

1. บทนำ

ในปัจจุบัน จำนวนยานพาหนะบนท้องถนนมีจำนวนเพิ่มมากขึ้น ทำให้อุบัติเหตุบนท้องถนนสร้างความเสียหายต่อชีวิตและทรัพย์สิน จากการศึกษาข้อมูลอุบัติเหตุจราจรทางหลวงแผ่นดินปี พ.ศ. 2566 สำนักอำนวยการความปลอดภัย กรมทางหลวง¹ พบว่า มีอุบัติเหตุและเกิดมูลค่าความเสียหายในช่วงระหว่างปี 2565 ถึงปี 2566 จำนวนเพิ่มมากขึ้น และมีมูลค่าความเสียหายโดยรวมเพิ่มขึ้นตามจำนวนอุบัติเหตุ จากปี 2565 มีมูลค่าความเสียหายเป็นจำนวนเงิน 64,577 ล้านบาท และเพิ่มขึ้นเป็น 71,985 ล้านบาท ในปี พ.ศ. 2566

เมื่อทำการศึกษาข้อมูลจากองค์การอนามัยโลก (World Health Organization: WHO) พบว่าอุบัติเหตุบนท้องถนนในประเทศไทยถูกจัดอยู่ในอันดับที่ 9 ของโลกโดยมีประมาณการผู้เสียชีวิต 32.7 คนต่อประชากรหนึ่งแสนคน หรือมีผู้เสียชีวิตเฉลี่ยปีละ 22,491 คน ถือว่าเป็นอันดับ 1 ในเอเชียและภูมิภาคของอาเซียน² โดยอุบัติเหตุบนท้องถนนที่เกิดขึ้นในประเทศไทยนั้น ส่วนใหญ่มีสาเหตุมาจากพฤติกรรมที่เกิดขึ้นจากการฝ่าฝืนต่อกฎหมายจราจรทางบกจนกลายมาเป็นการกระทำด้วยความประมาทต่าง ๆ ในขณะทำการขับขี่ยานพาหนะ ไม่ว่าจะเป็นการขับขี่ด้วยความเร็วสูงเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด (ร้อยละ 76.78 ของการเกิดอุบัติเหตุ) การขับขี่ยานพาหนะในขณะที่เมาสุราหรือสารเสพติดอื่น ๆ (ร้อยละ 0.88 ของการเกิดอุบัติเหตุ) และฝ่าฝืนต่อสัญญาณทางจราจรที่กฎหมายกำหนด (ร้อยละ 9.61 ของการเกิดอุบัติเหตุ)³ จะเห็นได้จากสถิติที่มีแนวโน้มสูงขึ้นจากเดิม ถึงแม้ว่าประเทศไทยจะมีมาตรการทางกฎหมายจราจรเพื่อใช้ในการวางระเบียบแก้ไขปัญหาระบบการจราจรก็ตามก็ไม่อาจลดการสูญเสียทั้งในด้านชีวิต ร่างกาย อนามัย จิตใจ และทรัพย์สินของประชาชนผู้ถูกผลกระทบได้เท่าที่ควร

จากการศึกษาเบื้องต้นในข้อกฎหมายตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43(2) และ 43 ทวิ พบว่า โทษของผู้ฝ่าฝืนกฎหมายดังกล่าวมีอัตราโทษที่เบาเกินไป เมื่อศึกษาถึงข้อกฎหมายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องแล้วถือว่าการบังคับใช้กฎหมายยังไม่สัมฤทธิ์ผลเท่าที่ควร เมื่อคำนึงถึงหลักการคุ้มครองเรื่องชีวิต ร่างกาย อนามัย จิตใจ และทรัพย์สินของบุคคลซึ่งตกเป็นผู้เสียหายด้วยแล้วยังไม่ได้สัดส่วนกับอัตราโทษ ตลอดจนถึงเรื่องการฝ่าฝืนต่อกฎหมายดังกล่าวและเป็นการกระทำด้วยความประมาททำให้เสียทรัพย์สิน ก็ยังไม่มีบัญญัติเอาไว้ในกฎหมายอาญาของประเทศไทย เมื่อไม่มี

¹สำนักอำนวยการความปลอดภัย กรมทางหลวง, อุบัติเหตุทางหลวงแผ่นดิน พ.ศ. 2566 [Online], available URL: <http://bhs.doh.go.th/download/accident, 2568> (มิถุนายน, 3).

²World Health Organization, **Global status report on road safety 2018** file:///C:/Users/MyCom/Downloads/9789241565684-eng.pdf, 2025 (June, 12).

³สำนักอำนวยการความปลอดภัย กรมทางหลวง, เรื่องเดิม.

ความผิดฐานทำให้เสียทรัพย์โดยประมาท หรือทำให้เสียทรัพย์โดยไม่มีเจตนา ผู้กระทำความผิดฐานฝ่าฝืนต่อพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ตามมาตรา 43(2) และ 43 ทวิ และเป็นเหตุทำให้เสียทรัพย์จึงมีเฉพาะโทษปรับเท่านั้น และหากผู้เสียหายจะเอาผิดได้นั้นก็ต้องดำเนินคดีตามกฎหมายเฉพาะที่ได้บัญญัติเอาไว้ให้ต้องชดใช้ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิดเท่านั้น ทั้ง ๆ ที่ฐานความผิดเกิดจากการกระทำความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ตามมาตรา 43(2) และ 43 ทวิ จึงเป็นประเด็นสำคัญในการศึกษาเพื่อหาแนวทางแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติการกำหนดความรับผิดฐานขับรถด้วยความประมาททำให้เสียทรัพย์ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ดังนี้

1) ตามกฎหมายกรณีอัตราโทษที่ได้กำหนดให้การฝ่าฝืนตามมาตรา 43(2) และมาตรา 43 ทวิ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 หากฝ่าฝืนตามมาตรา 43(2) มีอัตราโทษเพียงจำคุกไม่เกิน 1 ปี ปรับตั้งแต่ห้าพันบาทถึงสองหมื่นบาท และหากฝ่าฝืนตามมาตรา 43 ทวิ เฉพาะไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของพนักงานผู้ปฏิบัติหน้าที่มีอัตราโทษปรับเพียงไม่เกินสี่พันบาท และหากพบสารเสพติดขณะขับรถอัตราโทษมีเพียงจำคุกที่อัตราโทษสูงขึ้นเพียงหนึ่งในสามของโทษที่กำหนดไว้ตามพระราชบัญญัติยาเสพติดฯ (โทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี) แต่จากการศึกษาค้นคว้าแล้วพบว่า ปัจจุบันศาลได้ลงโทษจริงมีอัตราโทษเพียงจำคุกตั้งแต่หกเดือนถึงสามปีเท่านั้น โดยมากก็จะรอการลงโทษไว้ก่อน จึงสมควรที่จะกำหนดให้เป็นกรณีลงโทษเป็นการเฉพาะส่วนคือให้กำหนดโทษขึ้นสูงเป็นกรณีพิเศษและให้ใช้บังคับโดยเป็นเอกเทศให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เท่านั้น แต่ปัจจุบันยังไม่มีมีการปรับใช้หลักกฎหมายเฉพาะเท่าที่ควร

2) กรณีการฝ่าฝืนตามมาตรา 43(2) และ 43 ทวิ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 กำหนดให้ห้ามผู้ขับขี่รถบนท้องถนน ได้กำหนดให้ต้องรับผิดชอบแม้ว่าผลของการกระทำโดยประมาทจะยังไม่เกิดขึ้นและมีโทษปรับเท่านั้นและเป็นอัตราโทษที่มีสถานเบาเกินไป แต่ผลของการกระทำโดยประมาทนั้นอาจจะเกิดเป็นอันตรายกับบุคคล ต่อชีวิต ร่างกาย อนามัย ทรัพย์สินขึ้นได้ ซึ่งเป็นการบังคับใช้ที่ยังไม่สามารถป้องกันหรือปกป้องสิทธิในชีวิต ร่างกาย อนามัย ตลอดจนทรัพย์สินของบุคคลจากรัฐได้เท่าที่ควร

3) จากการศึกษาด้านกฎหมายเบื้องต้นจะเห็นได้ว่า พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มีอัตราโทษที่กำหนดในเรื่องเกี่ยวกับข้อ 2 ข้างต้นนั้น มีอัตราโทษเบาจนเกินไปจนกฎหมายขาดความศักดิ์สิทธิ์บุคคลผู้อยู่ภายใต้บังคับไม่เกรงกลัวต่อกฎหมายซึ่งมีมาตรการที่ยืดหยุ่นจนเกินไปการกระทำโดยในทางปฏิบัติที่ผ่านมาามีเพียงการเสียค่าปรับเท่านั้น จนเป็นเหตุให้มีคนฝ่าฝืนต่อตัวบทกฎหมายและทำให้มูลค่าความเสียหายเพิ่มขึ้นตามสถิติในข้างต้น

4) เมื่อศึกษาถึงความรับผิดในเบื้องต้นถึงการขับรถด้วยความประมาทโดยฝ่าฝืนตามมาตรา 43(2) และ 43 ทวิ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 จนให้ผู้อื่นได้รับอันตรายจนเสียชีวิต

หรือบาดเจ็บสาหัสแล้ว การวินิจฉัยก็จะนำความผิดทางอาญามาฐานโดยความประมาททำให้บุคคลอื่นถึงแก่ความตาย และฐานโดยความประมาททำให้ผู้อื่นได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิตด้วยในทันทีตามประมวลกฎหมายอาญา แต่อันตรายจากการกระทำดังกล่าวไม่ใช่แต่เฉพาะชีวิตกับร่างกายเท่านั้น ยังต้องเกิดเหตุกับทรัพย์สินไปด้วยแต่ปรากฏว่าเหตุดังกล่าว ตามกฎหมายอาญานั้นกลับไม่ได้ให้ความคุ้มครองทางด้านทรัพย์สินที่ต้องสูญเสียไป

5) เมื่อศึกษาถึงการกระทำโดยปราศจากความระมัดระวัง ตามมาตรา 59 จะเห็นได้ว่า เรื่องความรับผิดชอบโดยประมาทนั้น เมื่อนำมาวิเคราะห์พิจารณาถึงหลักองค์ประกอบความรับผิดชอบฐานข้อบกพร่องโดยประมาท กรณีที่ฝ่าฝืนต่อกฎหมายจราจรทางบกถือว่าเป็นการกระทำโดยปราศจากความระมัดระวังหรือการกระทำโดยประมาทที่แฝงอยู่ในตัว และผลของการกระทำจะมีอยู่เพียงอย่างเดียว แต่ผลนั้นอาจจะมีทั้งเจตนาและประมาทไปด้วยกันได้ เช่น ขับรถขณะมีเมามาสุรา ทั้ง ๆ ที่รู้ว่าจะต้องเกิดเหตุอันตรายแต่ก็ยังฝืนขับขี่ หรือขับรถขณะที่เสพยาเสพติดหรือสิ่งเสพติดอย่างอื่นที่มีฤทธิ์ต่อระบบประสาททั้ง ๆ ที่รู้ว่ากฎหมายได้ห้ามเอาไว้ด้วยเหตุที่จะทำให้เกิดการขับซึ่งจะเกิดความเสี่ยงจนเป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นได้ เป็นต้น จึงควรให้มีกำหนดโทษเกี่ยวกับการกระทำประมาทโดยจงใจเป็นความผิดไปด้วยเมื่อเป็นการกระทำโดยฝ่าฝืนตามมาตรา 43(2) และมาตรา 43 ทวิ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

เนื่องจากพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้มีการประกาศใช้และมีการแก้ไขล่าสุดในฉบับที่ 10 พ.ศ. 2557 โดยมีวัตถุประสงค์เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ เนื่องจากการคมนาคม และขนส่งทางบกได้เจริญก้าวหน้าขยายตัวไปทั่วประเทศและเชื่อมโยงไปยังประเทศใกล้เคียง และจำนวนยานพาหนะในท้องถนนและทางหลวงได้มีจำนวนทวีขึ้นเป็นลำดับ ประกอบกับประเทศไทยได้เข้าเป็นภาคีในอนุสัญญาว่าด้วยการจราจรทางถนนและพิธีสารว่าด้วยเครื่องหมายและสัญญาณตามถนน

ผู้วิจัยจึงเห็นว่า มีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องมีการปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก เพราะได้ใช้บังคับมานานมากกว่าสี่สิบปีนั้นให้เหมาะสมกับสภาพการจราจรและจำนวนยานพาหนะที่เพิ่มขึ้น และเพื่อความปลอดภัยแก่ชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของประชาชน จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้ขึ้นเพื่อให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของการประกาศใช้กฎหมาย สร้างความมีระเบียบวินัยทางจราจรบนท้องถนน และเป็นการควบคุมมาตรการทางกฎหมายทำให้กฎหมายเกิดความศักดิ์สิทธิ์บังคับใช้ได้ผลเป็นไปตามวัตถุประสงค์ของการประกาศใช้กฎหมาย และให้คนใช้รถใช้ถนนเกิดความเกรงกลัวต่อบังคับทางกฎหมาย เพื่อให้กฎหมายสามารถคุ้มครองทั้ง ชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของบุคคลที่เป็นผู้เสียหายได้ดียิ่งขึ้น ตามเจตนารมณ์ของกฎหมายและเกิดความสะดวกปลอดภัยในการสัญจรบนท้องถนน ตลอดจนจนถึงการมีมาตรการทางกฎหมายที่สะดวกต่อประชาชนผู้มีบรรทัดในการดำเนินคดีที่เป็นแบบทางเลือกได้และเป็นการหาแนวทางการพัฒนากฎหมายในเรื่องความผิดและ

โทษทางอาญาให้ได้สัดส่วนในการกำหนดโทษกรณีฝ่าฝืนตามมาตรา 43(2) และมาตรา 43 ทวิ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

2. แนวคิด ทฤษฎี และหลักกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

การรับรองคุ้มครองในเรื่องของชีวิต ร่างกาย อนามัย เสรีภาพ ตลอดจนทรัพย์สินนั้น เป็นหลักการคุ้มครองจากรัฐธรรมนูญ อันเป็นเสมือนโครงสร้างทางการปกครองประเทศและระบบของกฎหมายอยู่แล้ว การกระทำผิดต่อ ชีวิต ร่างกาย อนามัย และทรัพย์สินนั้นถือเป็นการกระทำต่อบุคคล ซึ่งได้รับการคุ้มครองเรื่องสิทธิตามกฎหมายขั้นพื้นฐานที่ทุกคนได้รับการคุ้มครอง แต่ก็มีกฎหมายหลักโดยตรงที่บัญญัติและกำหนดความรับผิดชอบและกำหนดโทษสำหรับผู้กระทำความผิดทางอาญาไว้ โดยเฉพาะเจาะจง เมื่อมนุษย์ยอมรับการเป็นเจ้าของทรัพย์สินไว้ในกฎหมายบ้านเมืองโดยให้สิทธิอำนาจแก่บุคคลในทรัพย์สินที่เรียกว่า “กรรมสิทธิ์” ขึ้น เมื่อมีผู้ใดมาฝ่าฝืนล่วงละเมิดก็อาจร้องขอคำสั่งจากเจ้าหน้าที่บ้านเมืองช่วยบังคับตามสิทธิที่กฎหมายให้ไว้ สิทธิทางกฎหมายจึงเป็นกำลังและอาวุธของบุคคลโดยอาศัยอำนาจแห่งกฎหมายนั่นเอง⁴

เพื่อเป็นการเพิ่มความมั่นคงความปลอดภัยให้ผู้อยู่ภายใต้กฎหมายและเป็นการรักษาความสงบเรียบร้อยของสังคมตลอดจนถึงเรื่องทรัพย์สินนอกจากการที่ต้องต่อสู้แย่งชิงป้องกันทรัพย์สินนั้นด้วยตนเอง รัฐจึงจำต้องมีการคุ้มครองทรัพย์สินส่วนบุคคลนั้นขึ้น ด้วยเหตุผลดังต่อไปนี้⁵

- 1) เพื่อเป็นการช่วยผู้เป็นเจ้าของทรัพย์สินให้มีอิสระในการจัดการเกี่ยวกับทรัพย์สิน
- 2) เพื่อให้แน่ใจว่าการจัดการทรัพย์สินของบุคคลจะปราศจากการแทรกแซงจากผู้อื่น
- 3) เพื่อสร้างมูลค่าให้แก่ทรัพย์สินประเภทที่ไม่มีรูปร่างให้มีราคาขึ้น เพื่อเป็นการคุ้มครองให้ผู้คิดค้นขึ้น

สำหรับความผิดฐานทำให้เสียทรัพย์สินตามกฎหมายอาญานั้น ในหลายประเทศ เช่น ประเทศเยอรมัน และประเทศฝรั่งเศส บัญญัติให้ความผิดฐานทำให้เสียทรัพย์สินเป็นความผิดอาญาเฉพาะเมื่อผู้กระทำได้กระทำโดยเจตนาเช่นเดียวกับประเทศไทยซึ่งไม่มีฐานทำให้เสียทรัพย์สินด้วยความประมาทเอาไว้ โดยเฉพาะการกระทำความผิดที่กระทำผิดต่อกฎหมายเฉพาะกรณีการฝ่าฝืนตามมาตรา 43(2) และ 43 ทวิ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

⁴ เสนีย์ ปราโมช, หม่อมราชวงศ์, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์และกฎหมายลักษณะทรัพย์สิน (กรุงเทพมหานคร: สำนักเนติบัณฑิตยสภา, 2551), หน้า 1.

⁵ ทวีเกียรติ มีนะกนิษฐ, สังคมกับกฎหมาย, พิมพ์ครั้งที่ 4 (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2555), หน้า 49.

ตามกฎหมายไทยในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43(4) ถึงแม้ว่าจะกำหนดไว้ว่าห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถโดยประมาทหรือนำพาอันตรายอันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน แต่บทบัญญัติดังกล่าวกำหนดให้ผู้กระทำผิดต้องรับผิดชอบแม้ผลของการกระทำผิดจะยังไม่เกิดขึ้นก็ตาม แต่โทษก็มีเพียงการปรับไม่เกินสี่พันบาท เท่านั้น ในขณะที่บางประเทศ เช่น ประเทศอังกฤษ กฎหมายอาญาได้บัญญัติให้ผู้กระทำผิดฐานทำให้เสียทรัพย์สินต้องรับผิดชอบทั้งที่ได้กระทำโดยเจตนาและกรณีได้กระทำโดยประมาทโดยจงใจ (Recklessness) ในประเทศอังกฤษได้จำแนกประมาทออกเป็น 2 ระดับ ได้แก่

1) ประมาทธรรมดา (Negligence) หมายถึง การกระทำมิใช่โดยเจตนา แต่ผู้กระทำขาดความระมัดระวังซึ่งบุคคลในภาวะเช่นนั้นจักต้องมีตามวิสัยและพฤติการณ์

2) ประมาทโดยจงใจ (Recklessness) หมายถึง การกระทำผิดที่ผู้กระทำเสี่ยงกระทำลงทั้งที่รู้ตัวอยู่แล้วว่าภัยอันตรายอาจเกิดขึ้นได้ แต่ผู้กระทำยังคาดหวังและเชื่อมั่นว่า ด้วยความสามารถหรือความโชคดีของตนภัยอันตรายนั้นคงไม่เกิดขึ้น⁶ ประมาทโดยจงใจจึงมีลักษณะใกล้เคียงกับเจตนาเล็งเห็นผลแตกต่างกัน

ฉะนั้น เมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นด้วยความประมาทดังกล่าวผู้กระทำจำต้องรับผิดชอบในผลนั้นด้วย⁷ ซึ่งจากการศึกษาค้นคว้าปรากฏคดีตัวอย่าง เช่น ในคดี Booth v. Crown Prosecution Service (2006) มีข้อเท็จจริงว่า จำเลยอยู่ในสภาพที่ไม่สามารถช่วยเหลือตัวเองเท่าที่ควร ตลอดจนถึงควบคุมสติตัวเองได้อันเนื่องจากการดื่มสุราและเสพกัญชาทำให้ความสามารถในการตัดสินใจของจำเลยนั้นลดลง จำเลยจึงไม่อยู่ในสถานะที่จะสามารถข้ามถนนเองได้โดยปลอดภัย แต่จำเลยกลับวิ่งข้ามถนนกะทันหันโดยไม่ดูสัญญาณไฟจราจรก่อน เป็นเหตุให้เกิดความเสียหายแก่รถที่วิ่งขนานถนนนั้น ซึ่งคดีดังกล่าวศาลได้พิพากษาว่าจำเลยกระทำโดยประมาทโดยจงใจเป็นเหตุให้ทรัพย์สินของโจทก์เสียหายตามพระราชบัญญัติความรับผิดทางอาญาเกี่ยวกับการทำให้เสียทรัพย์สิน ค.ศ. 1971 (Criminal Damage Act 1971) มาตรา 1(1) และ (4) ต้องชดใช้ค่าเสียหายแก่โจทก์⁸

⁶คณิต ณ นคร, กฎหมายอาญาภาคทั่วไป, พิมพ์ครั้งที่ 2 (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2547), หน้า 276.

⁷จิตติ ดิงศรัทีย, คำอธิบายประมวลกฎหมายอาญา ภาค 1, พิมพ์ครั้งที่ 9 (กรุงเทพมหานคร: สำนักเนติบัณฑิตยสภา, 2536), หน้า 248.

⁸British and Irish Information Institute, England and Wales High Court (Administrative Court) Decision Booth v Crown Prosecution Service [2006] EWHC 192 [Online], available URL: www.baili.org/ew/cases/EWHC/Admin/2006/192.html, 2006 (January, 30).

2.1 แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับความรับผิดชอบและการกำหนดโทษทางอาญา

ตามกฎหมายเกี่ยวกับโครงสร้างความรับผิดชอบทางอาญาของไทยเรานั้นแม้ว่าตามประมวลกฎหมายอาญามาตรา 59 วรรคสี่ จะมีได้มีการแบ่งแยกการกระทำโดยประมาทออกเป็น 2 ระดับไว้โดยชัดแจ้ง แต่เมื่อศึกษาตามแนวคำพิพากษาศาลฎีกาก็สามารถเข้าใจได้ว่า ความหมายของคำว่าประมาทมีบทบัญญัติทั้ง 2 ระดับ ไว้ในมาตรา 59 เพียงวรรคสี่มาตราเดียว เพื่อเปิดโอกาสให้ศาลเป็นผู้ใช้ดุลพินิจในการวินิจฉัยว่าอย่างไรเป็นประมาทโดยจงใจ หรือประมาทธรรมดา⁹ ซึ่งก็จะอยู่ในส่วนของพยานหลักฐานและการพิสูจน์ในเรื่องของการกระทำของผู้กระทำต่อไปในชั้นพิจารณา ทางด้านแนวคิดและทฤษฎีอันเป็นที่ยอมรับกันว่าการลงโทษในทางอาญานั้นมีความสัมพันธ์กับหลักอาชญาวิทยาเพื่อแสวงหาเหตุผลมารองรับว่าการลงโทษบุคคลใดบุคคลหนึ่งนั้นกระทำขึ้นเพื่อวัตถุประสงค์ใดหรือเป้าหมายใด ในอดีตจึงปรากฏหลักการเกี่ยวกับอาชญาวิทยาขึ้นการแสวงหาเหตุผลนี้เป็นจุดกำเนิดของความพยายามในการปรับเปลี่ยนแนวคิดและวิธีการลงโทษความพยายามในการปรับเปลี่ยนแนวคิดและวิธีการลงโทษให้ดำรงอยู่บนความเหมาะสมกับการกระทำผิด และที่สำคัญคือ ในช่วงหลังต่อมาการลงโทษได้ถูกพัฒนาเป็นเงื่อนไขถึงระดับที่ว่า การลงโทษนั้นต้องสอดคล้องกับหลักมนุษยธรรมและความยุติธรรมมากขึ้นด้วย ซึ่งความหลากหลายทางแนวคิดเหล่านี้ ได้เริ่มปรากฏแนวคิดทฤษฎีที่สำคัญอันเป็นที่มาของความผิดทางอาญาในสมัยคริสต์วรรษที่ 18 อันเป็นรากฐานทางกฎหมายอาญาโดยมีนักปราชญ์คนสำคัญ ดังนี้¹⁰

2.1.1 ที่มาของความผิดอาญาหลักกฎหมายอาญาตามแนวคิดของ เบ็คคาเรีย ซีซาร์ เบ็คคาเรีย (Cesare Beccaria) ได้เสนอ ทฤษฎีสัญญาประชาคม (Social Contract) ที่ประชาชนพร้อมใจกันยกอำนาจของตนให้กับรัฐ เพื่อให้รัฐเป็นตัวแทนของตนในการทำหน้าที่ดูแลรักษาความสงบเรียบร้อย สัญญาประชาคมดังกล่าวนี้ (Social Contract) เบ็คคาเรีย อธิบายไว้ในส่วนที่เกี่ยวกับกฎหมายอาญา มีหลักการที่สำคัญ ดังนี้

1) ถ้าประชาชนดำรงชีวิตอยู่โดยไม่มีรัฐ ผลประโยชน์ของประชาชนก็จะประสบปัญหาความขัดแย้งไม่มีที่สิ้นสุด แล้วประชาชนจะไม่มี ความมั่นคงปลอดภัยและไม่มีความสุขเลยแม้แต่น้อย

2) เมื่อเป็นดังนั้น ประชาชนจึงยินยอมพร้อมใจมอบเสรีภาพบางส่วนของตน เพื่อรักษาไว้ความมั่นคงปลอดภัยและความสุขโดยรวม ผลก็คือ ประชาชนต้องยินยอมให้สัญญาว่าตนเองนั้นจะต้องกระทำการบางอย่าง และจะกระทำการบางอย่างตามข้อสัญญาดังกล่าวนี้นี้ก็คือกฎหมาย (Laws) นั้นเอง

⁹เกียรติขจร วัจนะสวัสดิ์, คำอธิบายกฎหมายอาญา ภาค 1, พิมพ์ครั้งที่ 9 (กรุงเทพมหานคร: สำนักเนติบัณฑิตยสภา, 2549), หน้า 281.

¹⁰ณัฐวัฒน์ สุทธิโยธิน, หน่วยที่ 2 ทฤษฎีความรับผิดชอบทางอาญา กฎหมายอาญาและอาชญาวิทยาชั้นสูง 41716, พิมพ์ครั้งที่ 6 (กรุงเทพมหานคร: มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช, 2567), หน้า 2-17.

2.1.2 อำนาจและขอบเขตอำนาจของรัฐในการออกกฎหมาย เบ็คคาเรีย ยังได้อธิบายกรอบจำกัดอำนาจของรัฐในการออกกฎหมายไว้ด้วยว่า รัฐมีอำนาจและขอบเขตอำนาจ ดังนี้

1) รัฐได้รับข้อสัญญาประชาชนแต่ละคน ประชาชนได้จัดตั้งรัฐของพวกเขาเพื่อที่จะปกป้องข้อสัญญาร่วมกันของประชาชน โดยกฎหมายและการลงโทษ รัฐจึงมีความชอบธรรมโดยการยินยอมของประชาชน

2) แม้รัฐจะมีความชอบธรรม แต่รัฐบาลไม่อาจใช้อำนาจกระทำทุกสิ่งทุกอย่างตามอำเภอใจอำนาจนี้ถูกจำกัดโดย “สัญญาประชาคม” (Social Contract) โดยที่ เบ็คคาเรีย อ้างว่าประชาชนต้องการเสรีภาพมากที่สุดเท่าที่จะมากได้ และยินยอมที่จะจำกัดเสรีภาพของตนเพียงเพื่อความมั่นคงปลอดภัยของประชาชนเท่านั้น

3) ประเด็นที่ความจำเป็นของรัฐมีขอบเขตเพียงใด รัฐต้องสร้างสิ่งที่สามารถสนองการสืบเสาะรายบุคคลเกี่ยวกับความมั่นคงปลอดภัยและความสุข จุดมุ่งหมายของรัฐจึงควรเป็นการดูแล “ประโยชน์ส่วนรวม” (Common Utility) เท่านั้น โดยมีจุดหมายปลายทางเพื่อ “ความสุขอันยิ่งใหญ่ที่สุดที่จะแบ่งปันกันในกลุ่มคนจำนวนมากที่สุด”

แนวคิดเรื่องสัญญาประชาคมดังกล่าวนี้ รัฐได้ใช้อำนาจตามฉันทานุมัติที่ได้รับจากประชาชนนำมาออกกฎหมายเพื่อควบคุมความประพฤติของคนในสังคม เพื่อคุ้มครองป้องกันภัยที่เกิดขึ้นแก่สังคม เพื่อให้สังคมโดยรวมเกิดความสงบสุข เกิดความรู้สึกลดภัยและได้รับการคุ้มครองจากรัฐสำหรับการควบคุมความประพฤติของคนในสังคมโดยการออกข้อกำหนดที่เป็นข้อห้ามมิให้ปฏิบัติหรือให้ต้องปฏิบัตินั้น หากผู้ใดฝ่าฝืนข้อห้ามนั้นจะถูกลงโทษตามความผิดที่ห้ามนั้น เรียกว่าเป็นการกำหนดกฎหมายอาญาซึ่งจะมีการกำหนดไว้ว่าการกระทำอย่างไรบ้างที่จะเป็นความผิดอาญาและต้องรับโทษตามความผิดอาญานั้น

2.2 ทฤษฎีเกี่ยวกับการกำหนดความรับผิดชอบทางอาญา

แม้ว่ารัฐมีอำนาจในการกำหนดกฎหมายที่จะใช้เพื่อป้องกันสังคมอันตรายต่าง ๆ เพื่อให้สังคมมีความสงบเรียบร้อย แต่ก็มีเชื่อว่ารัฐจะสามารถกำหนดกฎหมายได้ตามใจชอบการโดยเฉพาะกฎหมายอาญา มีบัญญัติว่าการกระทำนั้นเป็นความผิดซึ่งหลักการนี้มีแนวคิดทฤษฎีนักปราชญ์ที่สำคัญดังนี้

2.2.1 ทฤษฎีการป้องกันการกระทำที่อาจเป็นอันตรายต่อผู้อื่นศาสตราจารย์เอช.แอล. เอ. ฮาร์ต (H.L.A. Hart) แห่งมหาวิทยาลัยออกซ์ฟอร์ด ได้นำแนวคิดเสรีนิยมของ จอห์น สจวร์ต มิลล์ (John Stuart Mill) ที่ได้เรียนไว้ในหนังสือชื่อ On Liberty มาอธิบาย โดยศาสตราจารย์ ฮาร์ต ได้หยิบยกคำกล่าวของมิลล์มากล่าวอ้างในหนังสือของตนเองชื่อ Law, Liberty and Morality ไว้ดังนี้

“...เหตุผลในการใช้อำนาจเหนือบุคคลในสังคมที่เจริญแล้วมีอยู่เพียงประการเดียวเท่านั้น คือเพื่อป้องกันภัยอันจะเกิดขึ้นแก่บุคคลอื่น...” “การที่จะใช้อำนาจโดยอ้างเหตุว่า”...เพื่อให้กายและใจของบุคคลนั้นดีขึ้น ย่อมไม่เป็นการเพียงพอ บุคคลไม่อาจที่จะถูกบังคับโดยชอบธรรมให้กระทำหรือละเว้นกระทำโดยอ้างว่าจะทำให้เขาดีขึ้น หรือจะทำให้เขามีความสุขขึ้น หรือในสายตาของผู้อื่น การกระทำหรือละเว้นการกระทำ จะทำให้บุคคลนั้นฉลาดหรือถูกต้องขึ้น

กล่าวโดยสรุปในการกำหนดการกระทำใดว่าควรเป็นความผิดอาญา และรัฐนำมาบัญญัติเป็นกฎหมายอาญาเพื่อคุ้มครองป้องกันภัยทางสังคม รัฐอาศัยหลักการป้องกันภัยอันตรายต่อผู้อื่น (Harm to Others) มาใช้ในสนับสนุนการบัญญัติกฎหมายอาญา

2.2.2 วัตถุประสงค์ของการบัญญัติกฎหมายอาญา ศาสตราจารย์ไนเจล วอล์กเกอร์ (Nigel Walker) ได้อธิบายไว้ว่า กฎหมายอาญาต้องการที่จะทำให้บรรลุถึงวัตถุประสงค์อย่างน้อย 6 ประการ ดังนี้

1) คุ้มครองป้องกันตัวบุคคล จากการกระทำโดยเจตนาอันเป็นการโหดเหี้ยมทารุณ หรือการประกอบกรรมทางเพศด้วยวิธีการอันไม่พึงประสงค์ต่าง ๆ คุ้มครองป้องกันบุคคลจากภัยบางประการอันเกิดจากการกระทำโดยไม่เจตนา คุ้มครองป้องกันกลุ่มบุคคลที่อาจชักจูงให้หลงผิดได้ โดยง่ายจากการทำร้ายกตขีหรือขู่อันจะเกิดแต่บุคคลหรือทรัพย์สินของบุคคลเหล่านั้น

2) คุ้มครองป้องกันสภาวะจิตใจของสมาชิกในสังคมนั้นให้รอดพ้นจากความกระหกระเหินจากการกระทำที่ถึงแม้ว่าจะเป็นเรื่องส่วนตัวของบุคคล และยินยอมต่อการกระทำนั้น แต่ถือว่าผิดธรรมชาติ (เช่น การร่วมประเวณีระหว่างพี่น้อง) ป้องกันการกระทำบางประเภท ซึ่งเมื่อได้กระทำขึ้นท่ามกลางสาธารณชนแล้ว จะกระหกระเหินใจบุคคลอื่นเป็นอย่างมาก รวมทั้งป้องกันพฤติกรรมบางประเภทอันอาจยั่วให้เกิดความไม่สงบขึ้นในหมู่ประชาชน

3) คุ้มครองป้องกันซึ่งทรัพย์สินส่วนบุคคลจากการลักขโมย การฉ้อโกง หรือการทำให้เสียทรัพย์ และกรณีอื่น ๆ

4) คุ้มครองป้องกันสาธารณชนจากความไม่สะดวกสบายต่าง ๆ รวมทั้งใช้สภาพบังคับทางอาญาเพื่อเก็บรวบรวมภาษีอากร

5) เพื่อป้องกันรักษาไว้ซึ่งสถาบันทางสังคม รวมทั้งกับให้เกิดความเมตตากรุณา

6) เพื่อบังคับใช้วิธีการต่าง ๆ ที่จะทำให้วัตถุประสงค์ทั้งหลายเหล่านี้บรรลุผล

ทฤษฎีดังกล่าวนี้เป็นหลักว่า การจำกัดหลักเกี่ยวกับวัตถุประสงค์ 6 ประการของกฎหมายอาญาค่อนข้างกว้างพอสมควรและครอบคลุมพฤติกรรมแทบทุกชนิดของบุคคล และกฎหมายอาญาของประเทศไทยมีความครอบคลุมเกือบทุกประการ

2.3 หลักกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

ตามมาตรา 59 วรรคแรก และวรรค 4 นั้น ได้กำหนดเรื่อง “การที่บุคคลจะต้องรับผิดชอบในทางอาญาและการกระทำโดยประมาท” กล่าวคือ วรรคแรก บุคคลจะต้องรับผิดชอบในทางอาญาก็ต่อเมื่อได้กระทำโดยเจตนา เว้นแต่จะได้กระทำโดยประมาท ในกรณีที่กฎหมายบัญญัติให้ต้องรับผิดชอบเมื่อได้กระทำโดยประมาท หรือเว้นแต่ในกรณีที่กฎหมายบัญญัติไว้โดยแจ้งชัดให้ต้องรับผิดชอบแม้ได้กระทำโดยไม่มีเจตนา

วรรค 4 กระทำโดยประมาท ได้แก่ กระทำความผิดมิใช่โดยเจตนาแต่กระทำโดยปราศจากความระมัดระวังซึ่งบุคคลในภาวะเช่นนั้นจักต้องมีตามวิสัยและพฤติการณ์ และผู้กระทำอาจใช้ความระมัดระวัง เช่นว่านั้นได้ แต่หาได้ใช้ให้เพียงพอไม่

ตามประมวลกฎหมายอาญามาตรา 291 กำหนดเอาไว้ว่าผู้ใดกระทำโดยประมาทและการกระทำนั้นเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสิบปีหรือปรับไม่เกินสองแสนบาท และมาตรา 300 กำหนดไว้ว่า ผู้ใดกระทำโดยประมาทและการกระทำนั้นเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามปี หรือปรับไม่เกินหกหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 358 ได้กำหนดเอาไว้ว่า “ผู้ใดทำให้เสียหาย ทำลาย ทำให้เสื่อมค่าหรือทำให้ไร้ประโยชน์ ซึ่งทรัพย์สินของผู้อื่นหรือที่ผู้อื่นเป็นเจ้าของรวมอยู่ด้วย ผู้นั้นกระทำความผิดฐานทำให้เสียทรัพย์สิน ต้องระวางโทษ...”

เมื่อทำการศึกษา ตามมาตรา 358 แล้วทำให้เข้าใจได้ว่า บุคคลจักต้องรับผิดชอบทางอาญาฐานทำให้เสียทรัพย์สินเมื่อกระทำความผิดที่ประกอบความผิดที่กฎหมายบัญญัติไว้ โดยอาจจำแนกออกได้เป็น 3 ประการ ดังนี้

ประการที่หนึ่ง องค์ประกอบภายนอกของความผิดฐานทำให้เสียทรัพย์สิน¹¹ ได้แก่

1) ผู้กระทำซึ่งเป็นบุคคลธรรมดา โดยผู้กระทำนั้นต้องมีเจ้าของทรัพย์สินที่ถูกทำให้เสียหายหรือถูกทำลายลง แต่ผู้กระทำอาจเป็นเจ้าของรวมในทรัพย์สินนั้นได้

2) มีการกระทำอันเป็นการทำให้เสียหาย ทำลาย ทำให้เสื่อมค่า หรือทำให้ไร้ประโยชน์ ซึ่งทรัพย์สิน และ

3) การกระทำความผิดกล่าวเป็นการกระทำต่อทรัพย์สินซึ่งเป็นของผู้อื่นหรือที่ผู้อื่นเป็นเจ้าของรวมอยู่ด้วย ดังนั้น หากเป็นการทำให้เสียทรัพย์สินของตนเองย่อมไม่เป็นความผิด ตามมาตรา 358

¹¹ สุรศักดิ์ ลิขสิทธิ์วัฒนกุล, คำอธิบายความผิดเกี่ยวกับทรัพย์สินตามประมวลกฎหมายอาญา, พิมพ์ครั้งที่ 5 (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2555), หน้า 105.

ประการที่สอง องค์ประกอบภายในของความผิดฐานทำให้เสียทรัพย์ ได้แก่ การกระทำโดยเจตนา ไม่ว่าจะเป็นเจตนาประสงค์ต่อผลหรือย้อมเล็งเห็นผล และประการที่สาม เมื่อครบองค์ประกอบความผิด ประการที่หนึ่งและสองแล้ว การทำให้เสียทรัพย์นั้นต้องมีเหตุผลที่ผู้กระทำไม่ต้องรับผิดชอบตามกฎหมาย อาญา ผู้กระทำจะมีความผิดและจะต้องรับโทษทางอาญาหรือไม่ ต้องปรากฏว่าการกระทำดังกล่าว “ไม่มีกฎหมายยกเว้นความผิดหรือยกเว้นโทษ” เช่น ผู้กระทำกระทำลงด้วย ความจำเป็นที่ชอบด้วยกฎหมาย หรือผู้กระทำมีเหตุที่จะได้กระทำได้ตามกฎหมายแพ่งหรือกฎหมายอื่น¹² เมื่อพิจารณาตาม ประมวลกฎหมายอาญาที่มีการบัญญัติคาบเกี่ยวกับความผิดฐานทำให้เสียทรัพย์อยู่หลายมาตราจึงอาจจะ เป็นเหตุให้การกระทำนั้น ๆ กับความผิดฐานทำให้เสียทรัพย์เป็นการกระทำความผิดเดียวกัน เป็นความผิด ต่อกฎหมายหลายบท จึงต้องลงโทษบทหนัก¹³

2.4 วัตถุประสงค์ของการประกาศใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 (ปัจจุบันแก้ไขใหม่ ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 10) พ.ศ. 2557) คือ เนื่องจากการคมนาคม และขนส่ง ทางบกได้เจริญก้าวหน้าขยายตัวไปทั่วประเทศและเชื่อมโยงไปยังประเทศใกล้เคียง และจำนวนยานพาหนะ ในท้องถนนและทางหลวงได้ทวีจำนวนขึ้นเป็นลำดับ ประกอบกับประเทศไทยได้เข้าเป็นภาคีในอนุสัญญา ว่าด้วยการจราจรทางถนนและพิธีสารว่าด้วยเครื่องหมายและสัญญาณตามถนนสมควรปรับปรุง กฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบกซึ่งได้ใช้บังคับมากว่าสี่สิบปีได้เหมาะสมกับสภาพการจราจรและ จำนวนยานพาหนะที่เพิ่มขึ้นและเพื่อความปลอดภัยแก่ชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของประชาชน เป็นหลัก

การกำหนดถึงเรื่องการกระทำความผิดเกี่ยวกับทรัพย์นั้น หากนำมาปรับเข้ากับองค์ประกอบ ความผิดที่เป็นการกระทำความผิดทางอาญาด้วยแล้ว มาตรา 59 ได้กำหนดทั้งในเรื่องการรับผิดทาง อาญาทั้งในเรื่องกระทำด้วยเจตนาและการกระทำด้วยความประมาท เมื่อนำมาปรับเข้ากับการกระทำความ ผิดอันเกี่ยวกับทรัพย์ด้วยแล้ว ในหลักความรับผิดชอบทางอาญานั้นเห็นแต่จะมีการกระทำโดยเจตนา เท่านั้น แต่เมื่อศึกษาในเรื่องของการกระทำด้วยความประมาทนั้น เกิดจากการฝ่าฝืนตามมาตรา 43 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 การใช้หลักวินัยของการกระทำความผิดนั้น ก็จะ วินิจฉัยที่เป็นไปตามมาตรา 59 วรรคสี่ และเมื่อมีกฎหมายเฉพาะกำหนดขึ้นมาอย่างเช่นกฎหมาย พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 นั้น ก็ต้องใช้หลักกฎหมายมาตรา 59 ของประมวลกฎหมาย

¹² คณิต ณ นคร, เรื่องเดิม, หน้า 34.

¹³ มนัสสันต์ มากบัว, “การทำให้เสียทรัพย์โดยประมาท,” (วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต, จุฬาลงกรณ์ มหาวิทยาลัย, 2556), หน้า 120-133.

อาญา มาปรับใช้ด้วย เพราะถือว่าหลักตามมาตรา 59 เป็นเรื่องของความรับผิดชอบทางอาญาเป็นหัวใจหลัก องค์ประกอบของการกระทำความผิดทางอาญา แต่ประเด็นที่สำคัญหากเมื่อมีทรัพย์สินเสียหายด้วยแล้ว กฎหมายก็ควรให้มีการคุ้มครองดังที่วัตถุประสงค์ในการใช้กฎหมายได้รับเอาไว้

ดังนั้น โทษกรณีฝ่าฝืนตามมาตรา 43(2) และ 43 ทวิ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 กฎหมายได้กำหนดความรับผิดและโทษเอาไว้ซึ่งยังไม่ได้สัดส่วนตลอดจนถึงหลักการบังคับ หลักการคุ้มครองตามกฎหมายของการกระทำความผิดก็ยังไม่สามารถแก้ปัญหาได้เท่าที่ควร ซึ่งผู้ศึกษา จะได้ทำการศึกษาค้นคว้าและหาข้อกฎหมายจากต่างประเทศเพื่อศึกษาเปรียบเทียบ หาแนวทางแก้ไข ปัญหา และสร้างความศรัทธาในกฎหมายในการบังคับใช้เพื่อให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของการประกาศ ใช้กฎหมายฉบับนี้ เพื่อก่อให้เกิดระเบียบวินัย และการมีจิตสำนึกในการใช้รถใช้ถนนให้มีความปลอดภัยยิ่งขึ้นต่อไป

3. มาตรการทางกฎหมายหรือวิธีการทางกฎหมายไทยเกี่ยวกับมาตรการกำหนดโทษกรณีฝ่าฝืน มาตรา 43(2) และ 43 ทวิ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

ปัจจุบันกฎหมายอาญาของไทยเรานั้น ได้มีการบัญญัติถึงเรื่องหลักการรับผิดโดยประมาท ได้แก่มাত্রามาตรา 59 วรรคแรกและวรรค 4 และการบัญญัติถึงหลักทั่วไปเกี่ยวกับในความผิดฐาน ทำให้เสียทรัพย์ไว้ในลักษณะ 12 หมวด 7 มาตรา 358 ซึ่งเป็นเรื่องของเจตนาทำให้เสียทรัพย์ ไม่ได้ บัญญัติเรื่องของการกระทำโดยประมาททำให้เสียทรัพย์เอาไว้ โดยการบัญญัติขึ้นนั้นคาบเกี่ยวกับความผิด ฐานทำให้เสียทรัพย์อยู่หลายมาตรา จึงอาจจะเห็นเหตุให้การกระทำนั้น ๆ กับความผิดฐานทำให้ เสียทรัพย์เป็นการกระทำกรรมเดียวกันเป็นความผิดต่อกฎหมายหลายบท จึงต้องลงโทษบทหนัก เช่น มาตรา 142, มาตรา 158, มาตรา 159, มาตรา 185 - มาตรา 187, มาตรา 190, มาตรา 217, มาตรา 218, มาตรา 222, มาตรา 335 (3), มาตรา 347 และมาตรา 363 และอื่น ๆ เป็นต้น¹⁴

ส่วนการกระทำความผิดที่เป็นการกระทำโดยประมาทแล้วเกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สินนั้น มีบัญญัติเอาไว้เป็นการกระทำความผิดในทางแพ่งตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 420 ซึ่งทางอาญาไม่ได้บัญญัติเอาไว้เป็นความผิด และจากการศึกษาพบว่า การทำให้เสียทรัพย์ด้วยความประมาทอันเป็นผลมาจากการกระทำความรับผิดชอบชั่วร้ายด้วยความประมาททำให้เสียทรัพย์ ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 นั้น มีมาตราที่กำหนดในเรื่องดังกล่าวนี้ ถือว่าเป็นความ ประมาทที่ถึงขั้นที่ต้องรับโทษหนักพอสมควร กล่าวคือ ตามมาตรา 43(2) มาตรา 43 ทวิ ประกอบกับ มาตรา 157 และมาตรา 157/1 ซึ่งได้กำหนดถึงการกระทำที่ฝ่าฝืนต่อบทกฎหมายและโทษเอาไว้

¹⁴เรื่องเดียวกัน.

แต่ระบุโทษที่ชัดเจนเฉพาะกรณีที่มีโทษต่อชีวิตและร่างกายเท่านั้น แต่กรณีเกี่ยวกับทรัพย์สินมีเฉพาะที่มีการฝ่าฝืนต่อกฎหมายแต่เหตุทำให้เสียทรัพย์สินโดยการฝ่าฝืนต่อกฎหมายนั้น ยังไม่เกิดขึ้นซึ่งกำหนดให้เป็นความผิดอันอาจเกิดขึ้นเท่านั้น ซึ่งกฎหมายกำหนดไว้เพียงแค่โทษจำคุกโทษปรับและการพักใบอนุญาตขับขี่เท่านั้น จึงเป็นโทษที่ยังไม่ได้สัดส่วน ด้วยเหตุที่ไม่มีกฎหมายทางอาญากำหนดให้ความรับผิดโดยความประมาททำให้เสียทรัพย์สินนั้นเป็นความผิดทางอาญาผู้กระทำความผิดเกิดความไม่เกรงกลัวต่อกฎหมายบ้านเมืองเนื่องจากความไม่รัดกุมของกฎหมายต่อผู้ขับขี่ยานพาหนะผู้ใช้รถใช้ถนนไม่เอาใจใส่ต่อความปลอดภัยในทรัพย์สินของคนอื่น จึงได้เป็นประเด็นในการการศึกษาในเรื่องนี้เพื่อหาแนวทางพัฒนากฎหมายให้มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพสังคมและวิถีชีวิตของคนในสังคมในปัจจุบันในด้านการกระทำความผิดทางอาญาตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เพื่อเป็นระเบียบเรียบร้อยและความปลอดภัยบนท้องถนนต่อไป

3.1 วิธีการทางกฎหมายอาญาของไทยตามมาตรการกำหนดโทษกรณีฝ่าฝืนตามมาตรา 43(2) และมาตรา 43 ทวิ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ในปัจจุบัน¹⁵

จากการศึกษา พบว่า ตามมาตรา 59 บุคคลจะต้องรับผิดในทางอาญาต่อเมื่อได้กระทำโดยเจตนา หลักเจตนาจึงเป็นหลักสำคัญในการวินิจฉัยความรับผิดทางอาญา การกระทำโดยไม่มีเจตนาหรือกระทำโดยประมาท โดยหลักแล้ว ผู้กระทำไม่ต้องรับผิด เว้นแต่กฎหมายบัญญัติไว้โดยแจ้งชัดให้ต้องรับผิดเมื่อกระทำโดยประมาทหรือกระทำโดยไม่มีเจตนา ความรับผิดเมื่อการกระทำโดยไม่มีเจตนาหรือโดยประมาทนี้ เป็นข้อยกเว้นซึ่งกฎหมายจะบัญญัติไว้โดยเฉพาะ

ตัวอย่างของการกระทำโดยประมาท ที่กฎหมายบัญญัติให้ต้องรับผิด เช่น ตามมาตรา 225 “ผู้ใดกระทำให้เกิดเพลิงไหม้โดยประมาท และเป็นเหตุให้ทรัพย์สินของผู้อื่นเสียหายหรือการกระทำโดยประมาทนั้น น่าจะเป็นอันตรายแก่ชีวิตของบุคคลอื่น...”

ตามที่กำหนดเอาไว้ในมาตรา 239 “ถ้าการกระทำความผิดกล่าวในมาตรา 226 - 237 เป็นการกระทำโดยประมาท...”

ตามที่กำหนดเอาไว้ในมาตรา 291 “ผู้ใดกระทำโดยประมาท และการกระทำนั้นเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย...” ตามที่กำหนดเอาไว้ในมาตรา 300 “ผู้ใดกระทำโดยประมาท และการกระทำนั้นเป็นเหตุให้ผู้อื่นรับอันตรายสาหัส...”

ตามที่กำหนดเอาไว้ในมาตรา 390 “ผู้ใดกระทำโดยประมาทและการกระทำนั้น เป็นเหตุให้ผู้อื่นรับอันตรายแก่กายหรือจิตใจ...”

¹⁵ นพพงษ์ จุห้อง, ปัญหาในกฎหมายอาญา (กรุงเทพมหานคร: มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2555), หน้า 107.

ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 กำหนดมาตราที่เกี่ยวข้องเอาไว้ ดังนี้

มาตรา 43 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถ

(2) ในขณะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น

มาตรา 43 ทวิ ห้ามมิให้ผู้ขับขี่เสพยาเสพติดให้โทษตามกฎหมายว่าด้วยยาเสพติดให้โทษ หรือเสพวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตประสาทตามกฎหมายว่าด้วยวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตประสาท ทั้งนี้ ตามที่อธิบดีกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

มาตรา 157/1 ผู้ขับขี่ผู้ใดฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน พนักงานเจ้าหน้าที่ หรือผู้ตรวจการที่ให้มีการตรวจสอบผู้ขับขี่ตามมาตรา 43 ทวิ หรือฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ตรวจการที่ให้มีการทดสอบผู้ขับขี่ตามมาตรา 43 ตรี ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสี่พันบาท

ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 43 ทวิ วรรคหนึ่ง ต้องระวางโทษสูงกว่าที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยยาเสพติดให้โทษหรือกฎหมายที่ว่าด้วยวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทอีกหนึ่งในสามและให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดโทษไม่น้อยกว่า หกเดือนหรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ถ้าการกระทำตามวรรคสองเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่หนึ่งปีถึงห้าปี และปรับตั้งแต่สองหมื่นบาทถึงหนึ่งแสนบาทและให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหนึ่งปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ถ้าการกระทำตามวรรคสองเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัสผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่สองปีถึงหกปี และปรับตั้งแต่สี่หมื่นบาทถึงสองแสนสองหมื่นบาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าสองปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคสองเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตายผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่สามปีถึงสิบปี และปรับตั้งแต่หกหมื่นบาทถึงสองแสนบาท และให้ศาลสั่งเพิกถอนใบอนุญาต

มาตรา 160 ตรี ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 43(2) ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับตั้งแต่ห้าพันถึงสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับและให้ศาลสั่งพักใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหกเดือนหรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่หนึ่งปีถึงห้าปี และปรับตั้งแต่สองหมื่นบาทถึงหนึ่งแสนบาท และให้ศาลสั่งพักใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหนึ่งปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัสผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่สองปีถึงหกปี และปรับตั้งแต่สี่หมื่นบาทถึงหนึ่งแสนสองหมื่นบาท และให้ศาลสั่งพักใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหนึ่งปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตายต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่สามปีถึงสิบปี และปรับตั้งแต่หกหมื่นบาทถึงสองแสนบาท และให้ศาลสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

การกระทำโดยประมาทตามมาตรา 59 วรรค 4 ได้กำหนดเอาไว้ว่า “กระทำโดยประมาท ได้แก่ กระทำความผิดมิใช่โดยเจตนา แต่กระทำโดยปราศจากความระมัดระวัง ซึ่งบุคคลในภาวะเช่นนั้น จักต้องมีตามวิสัยและพฤติการณ์และผู้กระทำอาจใช้ความระมัดระวังเช่นนั้นได้แต่หาได้ใช้ให้เพียงพอไม่”

เจตนาของกฎหมายในเรื่องนี้เป็นที่น่าตั้งข้อสังเกตว่า การกระทำระหว่างเจตนา กับประมาท นั้นมีหลักที่มีผลเกิดขึ้นเหมือนกันโดยมีข้อพึงสังเกตจากหลักคำพิพากษาแต่ละช่วงปี ดังนี้¹⁶

3.1.1 การที่จะมีความผิดฐานเป็นผู้กระทำโดยประมาทได้นั้นต้องไม่ใช้การกระทำโดยเจตนา แต่ผู้กระทำต้องรู้สำนึกในการที่กระทำเช่นเดียวกันกับการกระทำโดยเจตนา **ต่างกันตรงที่ว่า** มิได้ประสงค์ต่อผลหรือเล็งเห็นผลของการกระทำนั้นว่าจะเกิดขึ้นโดยตรง เพียงแต่คาดคิดว่าผลลงจะไม่เกิดขึ้นเพราะอย่างไรเสียคงจะสามารถหลีกเลี่ยงได้หรือคงไม่เกิดขึ้นได้ หรืออาจจะไม่คาดคิดเลยว่าผลอย่างนั้นจะเกิดขึ้น แต่ผู้กระทำได้กระทำโดยปราศจากความระมัดระวังจึงเกิดเหตุการณ์ขึ้น ตัวอย่างเช่น

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2775/2547 วินิจฉัยว่า การที่จำเลยเมาสุรา ขับรถเร็ว ฝ่าฝืนกฎจราจร (ล้ำเส้น) จนเฉี่ยวชนรถจักรยานยนต์เป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย เป็นความผิดกรรมเดียวผิดกฎหมายหลายบท โดยการกระทำความผิดนอกจากผิดฐานประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตายแล้ว ยังถือเป็นพฤติการณ์ที่ร้ายแรงในการเมาแล้วขับ

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1399/2564 ศาลฎีกาพิพากษาแก้เป็นว่าจำเลยมีความผิดตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 291 พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43(2)(4), 78 วรรคหนึ่ง, 157, 160 ตรี วรรคสี่ การกระทำของจำเลยเป็นความผิดหลายกรรมต่างกัน ให้ลงโทษทุกกรรมเป็นกระทงความผิดไปตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 91 ฐานขับรถในขณะเมาสุราเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ฐานขับรถโดยประมาทอันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน และฐานกระทำโดยประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย เป็นกรรมเดียวผิดต่อกฎหมายหลายบท ให้ลงโทษฐานขับรถในขณะเมาสุราเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ซึ่งเป็นบทที่มีโทษหนักที่สุดตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 90 จำคุก 3 ปี เมื่อรวมกับโทษฐานไม่หยุดและให้การช่วยเหลือตามสมควร พร้อมแสดงตัวและแจ้งเหตุต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ที่ใกล้เคียงทันทีเป็นเหตุให้มีผู้เสียชีวิตตามคำพิพากษาศาลชั้นต้นแล้ว เป็นจำคุก 3 ปี 2 เดือน และให้จำเลยชำระค่าสินไหมทดแทนแก่โจทก์ร่วมที่ 1 เป็นต้น

3.1.2 มีในบางกรณี ที่ผู้กระทำเจตนาที่จะกระทำต่อสิ่งหนึ่ง แต่ผลของการกระทำเกิดนอกเหนือไปจากเจตนาที่จะกระทำแต่แรก และผลที่เกิดขึ้นนั้นได้เกิดขึ้นนอกเหนือไปจากเจตนา นั้น ถ้าเกิดเพราะการกระทำนั้นขาดความระมัดระวังตามวิสัยและพฤติการณ์ แม้ว่าจะไม่คาดคิดว่าผลนั้นจะเกิดขึ้นได้ ก็อาจจะเป็นความผิดฐานกระทำโดยประมาทได้

¹⁶เรื่องเดียวกัน.

3.1.3 การกระทำโดยประมาท คือ การกระทำโดยปราศจากความระมัดระวัง ซึ่งบุคคลในภาวะเช่นนั้น จักต้องมีตามวิสัยและพฤติการณ์ซึ่งอาจใช้ความระมัดระวังเช่นนั้นได้แต่หาได้ใช้ให้เพียงพอไม่ ในภาวะเช่นนั้น หมายถึงในภาวะที่กำลังกระทำอยู่เอาภาวะของการกระทำของบุคคลในขณะที่กระทำหรือขณะที่มีการประมาทมาเป็นข้อวินิจฉัยว่า ได้ใช้ความระมัดระวังตามวิสัยและพฤติการณ์หรือไม่ ซึ่งอาจแยกการพิจารณาได้ ดังนี้

1) ความระมัดระวังตามวิสัย คำว่า “วิสัย” ในที่นี้ หมายถึง ลักษณะความเป็นอยู่ของแต่ละบุคคลรวมทั้งความรู้สึนึกคิด สติปัญญา ความบกพร่องสภาพสติปัญญา พื้นฐานการศึกษาอบรม ช่วงวัย อายุ ประสบการณ์

ดังปรากฏในคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1580/2542 จำเลยมีความรู้ระดับปริญญาตรี ซึ่งควรจะรู้จักผิดชอบเป็นอย่างดี กลับดื่มสุราจนเมเมาแล้วขับรถยนต์ด้วยความเร็วสูงด้วยความประมาทและนำหวาดเสียวอันอาจเกิดอันตราย แก่บุคคลหรือทรัพย์สิน และไม่คำนึงถึงความเดือดร้อนของผู้อื่น เมื่อเจ้าพนักงานตำรวจจะจับกุม จำเลยก็ขับรถยนต์ ฝ่าด่านและใช้เท้าถีบเจ้าพนักงานตำรวจซึ่งกระทำการตามหน้าที่จึงไม่สมควรรอการลงโทษจำคุกให้แก่จำเลย แต่ไม่ปรากฏว่า จำเลยได้รับโทษจำคุกมาก่อน จึงเห็นสมควรให้ลงโทษ กักขังแทนโทษจำคุก การที่ศาลล่างทั้งสองพิพากษาลงโทษจำเลยในความผิดฐานขับรถในขณะเมาสุรา ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43(2) โดยมีได้ระบุบทกำหนดโทษตามมาตรา 160 วรรคสาม ด้วยนั้น เป็นการไม่ถูกต้อง ศาลฎีกาเห็นสมควรแก้ไขให้ถูกต้องและในความผิดดังกล่าวศาลล่างทั้งสอง ลงโทษปรับจำเลย 500 บาท แต่ตามมาตรา 160 วรรคสาม มีระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับตั้งแต่สองพันบาท ถึงหนึ่งหมื่นบาทหรือทั้งจำทั้งปรับ ดังนั้น ที่ศาลล่างทั้งสอง พิพากษามาจึงเป็นการลงโทษปรับจำเลยต่ำกว่าอัตราโทษขั้นต่ำตามที่กฎหมายกำหนด แต่เมื่อโจทก์มิได้อุทธรณ์และฎีกาขอให้ลงโทษจำเลยเพิ่มขึ้น ศาลฎีกาจึงลงโทษปรับจำเลยเพิ่มขึ้นไม่ได้

2) การใช้ความระมัดระวังตามพฤติการณ์นั้น อันว่า พฤติการณ์ หมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในขณะนั้น ซึ่งเป็นเหตุภายนอกตัวผู้กระทำต่างกับวิสัยซึ่งเป็นเรื่องภายในตัวผู้กระทำพฤติการณ์ภายนอกนี้ต้องดูข้อเท็จจริงเป็นเรื่อง ๆ ไป ว่าในพฤติการณ์เช่นนั้น บุคคลในภาวะเช่นนั้นต้องใช้ความระมัดระวังแค่ไหน เพียงใด ถ้าตามพฤติการณ์นั้นอยู่ในวิสัยที่จะใช้ความระมัดระวังได้แต่หาได้ใช้ให้เพียงพอ ไม่เป็นประมาท แต่ถ้าในพฤติการณ์ นั้นได้ใช้ความระมัดระวังตามวิสัยแล้ว แต่ผลยังเกิดขึ้น อันเป็นการพ้นวิสัยที่จะใช้ความระมัดระวังได้ก็ไม่ประมาท แต่จากการศึกษาพบว่าการกระทำฝ่าฝืนต่อกฎหมาย ข้อบังคับหรือคำสั่งของเจ้าพนักงาน ตามกฎหมายลักษณะอาญาเดิมถือว่ากระทำโดยประมาท แต่ตามประมวลกฎหมายอาญา ถือความระมัดระวังตามวิสัยและพฤติการณ์เป็นสำคัญ เช่น การขับรถยนต์ขับโดยถูกต้องมีมารยาทดี มีความระมัดระวังตามวิสัยและพฤติการณ์แม้จะไม่มีใบขับขี่ก็ไม่ประมาท

การวินิจฉัยของแนวฎีกา การบัญญัติกฎหมายในปัจจุบันรวมถึงแนวทฤษฎีการกระทำความผิดทางอาญา **ความชัดเจนของการกระทำโดยประมาทตามกฎหมายอาญานั้นมีการนำเอาเรื่องของวิสัยและพฤติการณ์เป็นหลักในการกระทำความผิด** และการกระทำโดยประมาทนั้นเกิดจากการกระทำที่ผิดต่อกฎหมายอาญาแทบจะส่วนใหญ่คือมีฐานการกระทำความผิดจากความผิดทางอาญาที่กำหนดให้การกระทำโดยประมาทเช่นนั้นถือเป็นความผิดทางอาญาด้วย เพียงแต่ว่าการกระทำโดยประมาทที่เป็นฐานความผิดดังกล่าวหากเป็นเพียงการกระทำให้เป็นเหตุให้เสียทรัพย์สินนั้นไม่มีกฎหมายกำหนดเป็นความผิดทางอาญา หากพิจารณาถึงความครอบคลุมในเรื่องของการคุ้มครองของทรัพย์สินด้วยแล้วนั้น จึงถือได้ว่ากฎหมายอาญายังไม่ครอบคลุมเพียงพอในการคุ้มครองในส่วน of ทรัพย์สิน ประกอบกับปัจจุบันประเทศไทยมีการทำให้เสียทรัพย์สินโดยประมาทโดยปราศจากความระมัดระวังของผู้กระทำมากขึ้น จึงเป็นประเด็นในการศึกษาเรื่องความเป็นไปได้ในการกำหนดให้มีการกระทำความผิดโดยประมาทโดยการฝ่าฝืนต่อตัวบทกฎหมายตามมาตรา 43(2) และมาตรา 43 ทวิ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ที่ก่อให้เกิดการสูญเสีย ทั้งชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สิน ที่เป็นความผิดทางอาญาที่มีโทษสูงขึ้น และมีมาตรการในการคุ้มครองทรัพย์สินของผู้เสียหาย โดยที่ไม่ต้องไปดำเนินการทางแพ่งเอาเองเพื่อลดค่าใช้จ่ายและไม่สร้างความยุ่งยากของผู้ได้รับผลร้าย หรือผู้เสียหายจากการกระทำความผิดของบุคคลผู้ฝ่าฝืนตามกฎหมายดังกล่าวมานี้ และเพื่อเป็นการพัฒนากฎหมายให้มีความสอดคล้องกับสภาพสังคมและวิถีชีวิตของสังคมไทยที่มีการเปลี่ยนแปลงไปมาก และให้ครอบคลุมด้านการคุ้มครองสิทธิทางด้านทรัพย์สินของรัฐต่อประชาชนให้คงไว้ซึ่งเจตนารมณ์ของกฎหมายอาญาในความสงบเรียบร้อยต่อสังคมต่อไป จึงเห็นถึงแนวทางการวิเคราะห์เปรียบเทียบกับกฎหมายต่างประเทศ และศึกษาค้นคว้าในประเด็นหลักในบทต่อไปถึงต้นเหตุของการขับรถด้วยความประมาทจนเป็นเหตุให้บุคคลอื่นที่ต้องสูญเสียต่อชีวิต ร่างกาย และเสียทรัพย์สิน ดังนี้

(1) การกำหนดโทษของการขับรถชนโดยฝ่าฝืนต่อมาตรา 43(2) และ มาตรา 43 ทวิ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้กำหนดบทลงโทษได้สัดส่วนหรือไม่ สามารถลงโทษได้เป็นกฎหมายเฉพาะส่วนหรือไม่จากกระบวนการทางคดี

(2) การกำหนดมาตรการในการลงโทษกรณีเมื่อมีการฝ่าฝืนต่อ มาตรา 43(2) และ มาตรา 43 ทวิ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 จนทำให้บุคคลอื่นต้องสูญเสียต่อชีวิต ร่างกายนั้น เป็นการปรับโทษในทางประมาทที่ได้มาตรฐานของโทษสำหรับความประมาทที่ฝ่าฝืนต่อกฎหมายดังกล่าว มีความครอบคลุมเหมาะสมกับโทษหรือไม่

(3) การกำหนดมาตรการการลงโทษกรณีเมื่อมีการฝ่าฝืนต่อมาตรา 43(2) และ มาตรา 43 ทวิ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ดังกล่าวได้คุ้มครองจนถึงการสูญเสียซึ่งทรัพย์สินจากการกระทำความผิดหรือไม่เพียงใด

4. มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการกระทำความผิดเกี่ยวกับจรรยาบรรณของต่างประเทศ

4.1 มาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องของประเทศอังกฤษ

ประเทศอังกฤษ ได้กำหนดเรื่องของการรับผิดชอบทางอาญาในฐานะทำให้บุคคลอื่นถึงแก่ความตาย ทำให้บุคคลอื่นได้รับบาดเจ็บ และทำให้เสียทรัพย์ทั้งเจตนาและการกระทำความผิดโดยประมาท โดยจงใจเอาไว้ในความผิดทางอาญาเมื่อมีการฝ่าฝืนความผิดตามพระราชบัญญัติจรรยาบรรณที่กำหนดเอาไว้จึงใช้บังคับทางอาญาได้ เมื่อพิจารณาเรื่องของความประมาทจากหลักกฎหมายของประเทศอังกฤษ พบว่า มีการแบ่งแยกระดับของความประมาทอย่างชัดเจนออกเป็น 2 ระดับ ดังนี้

1) ประมาทธรรมดา (Negligence) คือ การกระทำที่ละเลยต่อมาตรฐานความระมัดระวังหรือละเลยที่จะประพฤติดนให้เทียบเท่าวิญญูชน เป็นการกระทำในลักษณะที่ต่ำกว่าระดับมาตรฐานวิญญูชนกล่าวคือ การกระทำด้วยความประมาทนั้นเป็นกรณีที่ผู้กระทำได้กระทำโดยไม่สอดคล้องกับมาตรฐานความระมัดระวังที่ผู้นั้นมีหน้าที่ต้องปฏิบัติ โดยพิจารณาการกระทำประมาทโดยเปรียบเทียบกับวิญญูชนว่าผู้กระทำได้ใช้ความระมัดระวังตามที่วิญญูชนควรใช้ในสถานการณ์เดียวกันหรือไม่เป็นการใช้มาตรฐานตามภาวะวิสัย โดยไม่จำเป็นต้องค้นหาสิ่งที่อยู่ในใจของผู้กระทำแต่อย่างไร กล่าวคือ ผู้กระทำไม่จำเป็นต้องรู้ตัวว่าการกระทำของตนเสี่ยงที่จะก่อให้เกิดภัยหรืออันตรายที่อาจจะเกิดขึ้นหรือไม่¹⁷

2) ประมาทโดยจงใจ (Recklessness) คือ สถานะที่ผู้กระทำไม่เพียงแต่ขาดความระมัดระวังเช่นเดียวกันกับการประมาทธรรมดาเมื่อเปรียบเทียบกับเพียงเท่านั้น แต่ผู้กระทำได้กระทำไปโดยเพิกเฉยหรือละเลยต่อเหตุการณ์หรือสถานการณ์ที่อาจจะเกิดขึ้นได้ กล่าวคือ ผู้กระทำได้กระทำลงไปโดยรู้สำนึกอยู่แล้วว่าเป็นการเสี่ยงที่ภัยจะเกิดขึ้น แต่ผู้นั้นยังฝืนที่จะกระทำ การที่ผู้กระทำนั้นได้กระทำโดยรู้สำนึกได้อยู่แล้วถึงการเสี่ยงภัยนั้น ย่อมเป็นกรณีที่ผู้กระทำคาดเห็นได้ถึงผลร้ายว่าอาจเกิดเหตุการณ์นั้นตามมาในการกระทำของตน และเข้าเสี่ยงภัยโดยไม่มีเหตุสมควร การกระทำประมาทโดยจงใจจึงเป็นการกระทำที่สร้างภาวะแห่งการเสี่ยงภัยขึ้นโดยคาดหมายได้ หรืออาจกล่าวได้ว่าผู้กระทำมองเห็นเหตุการณ์ที่อาจจะเกิดขึ้นได้อย่างกลาง ๆ จากการกระทำของตนอยู่แล้ว และผู้กระทำก็ได้เลือกที่จะเพิ่มโอกาสให้เกิดเหตุร้ายดังกล่าวขึ้นให้ชัดเจนมากยิ่งขึ้น¹⁸

Glanville Williams ได้ให้คำอธิบายถึงแนวคิดเกี่ยวกับประมาทโดยจงใจว่า เป็นการกระทำที่แสดงถึงการเข้าเสี่ยงภัยโดยรู้ตัวของผู้กระทำอยู่แล้ว โดยไม่มีเหตุผล ซึ่งแสดงให้เห็นถึงการมีอยู่ของสภาวะทางจิตใจที่ชั่วร้ายบางส่วนในช่วงหนึ่งหรืออาจกล่าวได้ว่าความประมาทโดยจงใจ

¹⁷Glanville Williams, *Textbook of Criminal Law* (London: Stevens, 1983), p. 88.

¹⁸Jerome Hall, *General Principles of Criminal Law* (New York: Bobbs-Merrill Company, 1960), p. 112.

เป็นการตั้งใจที่จะ “ลองเสี่ยงดู” ของผู้กระทำ โดยที่การกระทำโดยประมาทโดยจงใจนั้น มีองค์ประกอบที่เหมือนกับประมาทธรรมดา (Negligence) ต่างกันตรงที่กรณีของการกระทำประมาทโดยจงใจนั้น ผู้กระทำมีการรู้หรือตระหนักรู้ได้ถึงความเสี่ยงอยู่ด้วยแล้ว ทั้งนี้ ระดับความชั่วร้ายของการกระทำประมาทโดยจงใจนั้นจะขึ้นอยู่กับระดับในการรู้หรือคาดเห็นได้ถึงความเสี่ยงภัยของผู้กระทำไปในตัว¹⁹

กฎหมายความประมาทโดยจงใจ ตามระบบกฎหมายอังกฤษ ยังมีการวางหลักเกณฑ์ที่ใช้ในการพิจารณาความประมาทโดยจงใจในการพิจารณาคดีของศาล โดยสามารถแบ่งหลักเกณฑ์ที่ใช้ในการวินิจฉัยได้เป็น 2 รูปแบบกล่าว คือ

(1) ความประมาทโดยจงใจในรูปแบบCunninghamหรือความประมาทตามหลักเกณฑ์อัตวิสัย (Cunningham Recklessness or Subjective Recklessness) หลักเกณฑ์นี้ปรากฏในตามคำพิพากษาของศาลในคดีCunningham ในปี ค.ศ. 1957 ระบุหลักเกณฑ์ไว้ว่าความประมาทโดยจงใจมีองค์ประกอบสำคัญสองประการ คือ

ประการแรก คือ ผู้กระทำตระหนักรู้อย่างแท้จริงถึงความเสี่ยงภัย (Actual awareness of the risk) ว่าการกระทำของตนอาจก่อให้เกิดความเสียหายขึ้นได้ โดยศาลจะพิจารณาว่าในขณะที่กระทำผู้กระทำตระหนักรู้ว่ามีการเสี่ยงต่ออันตรายหรือไม่ และผู้นั้นสามารถเลือกได้ว่าตนจะยังคงก่อให้เกิดความเสี่ยงภัยที่ตนตระหนักรู้ได้หรือดเว้นไม่กระทำการดังกล่าว หากคนผู้นั้นได้เลือกที่จะกระทำการก็ถือได้ว่าเป็นความประมาทโดยจงใจ

ประการที่สอง การเสี่ยงอันตรายนั้นเป็นเรื่องไม่มีเหตุผลอันสมควร (Unjustified or Unreasonable risk) กล่าวคือ การเสี่ยงต่ออันตรายนั้นเป็นเรื่องมีเหตุผลอันสมควรหรือไม่ โดยพิจารณาจากมาตรฐานของบุคคลทั่วไปที่มีเหตุผลอันสมควรอันเป็นการพิจารณาที่ตัวการกระทำว่ามีความเหมาะสมหรือไม่เมื่อเปรียบเทียบกับมุมมองมาตรฐานของสังคม การกระทำประมาทโดยจงใจในรูปแบบ Cunningham จึงเป็นการพิจารณาเข้าไปถึงจิตใจของผู้กระทำว่าผู้กระทำตระหนักรู้ถึงอันตรายที่อาจเกิดขึ้นจากการกระทำของตนหรือไม่²⁰

(2) ความประมาทโดยจงใจในรูปแบบ Caldwell หรือหลักเกณฑ์ภาวะวิสัย (Caldwell Recklessness or Objective Recklessness) ศาลอังกฤษได้ใช้หลักเกณฑ์นี้ในการวินิจฉัย ดังปรากฏตามคำพิพากษาของศาลในคดี Caldwell ในปี ค.ศ. 1982 ได้ขยายความหมายของความประมาทโดยจงใจให้กว้างขึ้นต่อความเข้าใจและชัดเจนขึ้น ซึ่งในส่วนของการคาดเห็นได้ถึงผลร้ายให้มีความหมายในเชิงภาวะวิสัยด้วย กล่าวคือ ในการพิจารณาว่าการกระทำใดเป็นการประมาทโดยจงใจหรือไม่นั้น ไม่จำเป็นต้องพิจารณาถึงภาวะภายในจิตใจของผู้กระทำ และไม่ต้องพิจารณาว่าผู้กระทำจะรับรู้ถึงความเสี่ยง

¹⁹Ianville Williams, op. cit., p. 96.

²⁰Cunningham, QB 396, 1957.

เสี่ยงภัยที่อาจจะเกิดขึ้นหรือไม่ เพียงแต่พิจารณาเปรียบเทียบกับเกณฑ์มาตรฐานภายนอกตัวผู้กระทำ ว่าน่าจะคาดเห็นได้หรือไม่ กล่าวคือ ต้องเป็นภัยที่วิญญูชนเห็นได้อย่างชัดเจน ความประมาทโดยจงใจ ในรูปแบบ Caldwell จึงรวมถึงการที่ผู้กระทำไม่รู้ตัวว่าการกระทำของตนเป็นการเสี่ยงต่ออันตราย ที่เห็นได้อย่างชัดเจนด้วย ส่งผลให้แนวคิดดังกล่าวมีปัญหาในการตีความว่าสิ่งใดที่จะถือว่าเป็นสิ่งที่ เป็นอันตรายอย่างชัดเจนที่วิญญูชนควรจะได้ ตระหนักถึงโดยเป็นที่ยอมรับได้อย่างไร้ข้อยกเว้นเนื่องจาก ในบางกรณีที่ผู้กระทำผิดเป็นบุคคลที่มีจำกัดทางความคิดหรือการตัดสินใจอาจจะกระทำการบางอย่าง ที่เป็นความเสี่ยงต่อการกระทำอย่างชัดแจ้งเมื่อพิจารณาจากมุมมองของวิญญูชน แต่บุคคลผู้นั้น อาจไม่คิดว่าการกระทำระทำของตนเป็นความเสี่ยงต่ออันตรายอย่างชัดแจ้งเพราะบุคคลดังกล่าว ไม่สามารถใช้ความคิดดังเช่นวิญญูชนทั่วไปได้²¹

การกระทำความผิดฐานทำโดยประมาทให้เสียทรัพย์ของอังกฤษนั้น ได้ระวาง กำหนดโทษจำคุกไม่เกิน 10 ปี ไม่ว่าผู้กระทำความผิดกระทำโดยมีเจตนาหรือกระทำโดยประมาทโดยจงใจ โดยกฎหมายมิได้กำหนดโทษปรับเอาไว้²² และการขับขี่ขณะเสพยาเสพติดนั้นตามกฎหมายอังกฤษ ได้บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก ค.ศ.1988 (Road Traffic Act 1988) ซึ่งรัฐบาลอังกฤษ ได้แก้ไขเพิ่มเติมในวันที่ 2 มีนาคม ค.ศ. 2015 โดยมีการบัญญัติเอาไว้ให้อำนาจเจ้าพนักงานตำรวจ มีอำนาจตรวจสอบน้ำลายเพื่อหาสารเสพติดได้ตามกฎหมายและได้กำหนดให้ กรณีที่หากมีการกระทำ โดยประมาทโดยจงใจหากมีการใช้สารเสพติดในขณะขับรถกล่าวคือ

1) การบังคับใช้กฎหมายกรณีการกระทำโดยประมาทโดยจงใจอันมีสาเหตุมาจากการ อยู่ภายใต้ฤทธิ์ของยาเสพติดขณะขับรถ

ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก ค.ศ. 1988 ได้กำหนดให้เจ้าพนักงานตำรวจในเครื่องแบบหรือเจ้าหน้าที่ที่มีอำนาจตามกฎหมายในการสั่งหยุดยานพาหนะ มาตรา 164²³ เจ้าหน้าที่ตำรวจ ที่สั่งให้หยุดยานพาหนะ สามารถใช้วิธีการสุ่มตรวจได้ โดยเจ้าหน้าที่ตำรวจจะต้องไม่สั่งหยุดรถกระทันหัน หรือโดยวิธีการไม่เหมาะสม เจ้าหน้าที่ตำรวจสามารถสั่งหยุดรถได้ในกรณีที่มีเหตุอันควรสงสัยว่าผู้ขับขี่ มีสารเสพติดหรือแอลกอฮอล์ขณะขับขี่หรือไม่นั้น โดยที่กฎหมายได้ให้อำนาจในการทำการทดสอบ เบื้องต้นได้ในกรณีที่ผู้ขับขี่ได้มีพฤติการณ์อันควรสงสัยตามสมควร²⁴ โดยการทดสอบเบื้องต้นนั้น ตาม มาตรา 6C กำหนดเอาไว้ว่า เป็นการทดสอบโดยเจ้าหน้าที่ตำรวจเพื่อให้ได้ข้อบ่งชี้ว่า ผู้ขับขี่

²¹R. V. Caldwell, AC341, 1982.

²²Criminal Damage Act 1971, section 4(1).

²³กู้เกียรติ เจริญบุญ, ปัญหาและข้อบกพร่องของตำรวจ (นนทบุรี: 21 เซ็นจูรี, 2562), หน้า 3.

²⁴กรมตำรวจ, ปัญหาอาชญากรรม (กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์ตำรวจ, 2537).

มีแอลกอฮอล์หรือสารเสพติดในร่างกายขณะขับขี่หรือไม่ การทดสอบเบื้องต้นนำไปใช้ได้ก็ต่อเมื่อเจ้าพนักงานตำรวจหรือเจ้าหน้าที่จราจรมีเหตุอันควรสงสัยว่าบุคคลนั้นกระทำการ ดังต่อไปนี้²⁵

- (1) ผู้ขับขี่รถบนถนนหรือสถานที่สาธารณะโดยมียาเสพติดอยู่ในร่างกายเกินขนาด
- (2) ผู้ขับขี่รถบนถนนหรือสถานที่สาธารณะโดยอยู่ในสภาพที่ไม่เหมาะสมกับการขับขี่เนื่องจากมียาเสพติดอยู่ในร่างกายเกินขนาด

(3) ผู้ขับขี่กระทำความผิดกฎหมายจราจรขณะขับขี่ การทดสอบเบื้องต้นนั้นเจ้าหน้าที่ตำรวจจะต้องอยู่ระหว่างการปฏิบัติหน้าที่

(4) กรณีเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนหรือสถานที่สาธารณะ และตำรวจมีข้อสงสัยว่าผู้ขับขี่เสพยาเสพติด โดยเจ้าหน้าที่ตำรวจนั้นไม่จำเป็นต้องอยู่ระหว่างการปฏิบัติการตามหน้าที่

รูปแบบของการทดสอบเบื้องต้นมีการทดสอบอยู่ด้วยกัน 3 รูปแบบ ดังนี้²⁶

- (1) การทดสอบลมหายใจ
- (2) การทดสอบสารเสพติดเป็นการทดสอบเพื่อให้เจ้าหน้าที่ตำรวจทราบว่าบุคคลนั้นมีสารเสพติดในร่างกายหรือมีสารเสพติดในร่างกายเกินกว่าปริมาณที่กำหนดหรือไม่โดยอาจทดสอบจากเหงื่อหรือน้ำลายโดยสถานที่ทำการทดสอบนั้นจะทดสอบ ณ ที่นั้น หรือสถานที่ใกล้เคียงที่ถูกกำหนดไว้ให้ทดสอบ หรือกรณีเคลื่อนแคลงสงสัย ก็อาจทำการทดสอบที่สถานีตำรวจก็ได้ แต่สามารถทำการทดสอบดังกล่าวได้ไม่เกิน 3 ครั้ง ตามมาตรา 6B และ 6C

(3) การทดสอบปริมาณของสารเสพติด เป็นการทดสอบเพื่อให้ทราบว่าบุคคลนั้นอยู่ในสภาวะเหมาะสมกับการขับขี่หรือไม่ และหากอยู่ในสภาวะที่ไม่เหมาะสมกับการขับขี่ มีสาเหตุมาจากแอลกอฮอล์ หรือยาเสพติด โดยให้หัวหน้าสถานีเป็นผู้ทดสอบซึ่งเป็นไปตามมาตรา 6B

อำนาจในการจับกุม ตามมาตรา 6D²⁷

(1) บุคคลจะต้องถูกจับโดยปราศจากหมายจับ ถ้าปรากฏในผลการทดสอบ เบื้องต้นว่ามีสารเสพติดในเลือด หรือปัสสาวะเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด

(2) บุคคลจะต้องถูกจับโดยปราศจากหมายจับได้โดยมีเหตุ ดังนี้

- บุคคลที่ปฏิเสธการทดสอบ ตามมาตรา 6C
- มีเหตุอันควรสงสัยตามสมควรว่า บุคคลนั้นมีปริมาณยาเสพติดหรือสารเสพติดเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดในร่างกาย

²⁵ นวลจันทร์ ทศนชัยกุล, อาชญากรรม การป้องกัน: การควบคุม (กรุงเทพมหานคร: ภาควิชารัฐศาสตร์, 2541).

²⁶ จุฑามาศ พลตัมวิญญู, “มาตรการทางกฎหมายในการลดทอนการเป็นอาชญากรรมทางคดียาเสพติดของประเทศไทย,” (วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2553).

²⁷ จำรัส มังคลารัตน์, คำอธิบายกฎหมายอาญา (กรุงเทพมหานคร: สุตรไพศาลการพิมพ์, 2534).

จากการศึกษาค้นคว้า พบว่า ตามกฎหมายอาญาของประเทศอังกฤษนั้น ได้กำหนดให้การขับขี่ในกรณีที่มีกฎหมายกำหนดให้ต้องมีความผิดเมื่อตรวจพบปริมาณยาเสพติดซึ่งแบ่งแยกเป็นแต่ละประเภทไว้ชัดเจนและมีโทษที่ต่างกันถ้าหากเกินปริมาณที่กฎหมายกำหนดแล้ว ถือเป็นความผิดฐานขับขี่ขณะที่มียาหรือสารเสพติดในร่างกาย

2) บทลงโทษในกรณีขับขี่ขณะมียาเสพติดในเลือดหรือร่างกาย

ตามกฎหมายอังกฤษในการขับขี่ยานพาหนะขณะที่มียาเสพติดหรือสารเสพติด มีผลบังคับใช้วันที่ 2 มีนาคม ค.ศ. 2015 บัญญัติให้การมียาเสพติดขณะขับขี่มีความผิด ถ้าผู้ขับขี่บนท้องถนนหรือสาธารณะอื่นโดยที่มียาเสพติดเกินขนาดที่กฎหมายกำหนด (Amphetamine e.g. Dexamphetamine or Selegiline 250ug/l) ตามพระราชบัญญัติการจราจรทางบก ปี 1988 มาตรา 5A(1)(a)(2) ได้กำหนดแนวการลงโทษกรณีขับขี่หรือพยายามขับขี่ขณะที่มีสารเสพติดเกินขนาดที่กฎหมายกำหนดในร่างกาย โดยโทษสูงสุด: **ปรับได้ไม่จำกัด และ/หรือจำคุก 6 เดือน** พักใบอนุญาตขับขี่อย่างน้อย 12 เดือน หรือจะต้องถูกพักใบอนุญาตขับขี่เป็นเวลาอย่างน้อย 2 ปี หากผู้กระทำความผิดเคยถูกสั่งพักใบอนุญาตมากกว่า สองครั้งเป็นระยะเวลา 56 วัน หรือมากกว่านั้นภายในเวลา 3 ปีก่อนหน้านี้ หรือจะต้องถูกพักใบอนุญาตขับขี่เป็นเวลาอย่างน้อย 3 ปี หากผู้กระทำความผิดถูกตัดสินว่าได้กระทำความผิดฐานขับขี่ขณะมีสารเสพติดในร่างกายในระยะเวลา 10 ปีที่ผ่านมา หากพบว่ามีความล่าช้าในการพิจารณาคดีให้พิจารณาพักใบอนุญาตนั้นชั่วคราวก่อนก็ได้²⁸

ตามพระราชบัญญัติการจราจรทางบกปี 1988 แก้ไขจากปี 1991 มาตรา 3 กำหนดเอาไว้ว่า

(1) หากบุคคลหนึ่งทำให้บุคคลอื่นเสียชีวิตด้วยการขับขี่ยานพาหนะที่ขับเคลื่อนด้วยเครื่องจักรบนถนนหรือสถานที่สาธารณะอื่น ๆ โดยไม่ใส่ใจและเอาใจใส่หรือไม่คำนึงถึงบุคคลอื่นที่ใช้ถนนหรือสถานที่และ

(a) ในขณะที่เขากำลังขับรถเขาอยู่ภายใต้อิทธิพลของเครื่องดื่มแอลกอฮอล์หรือยาเสพติด

ในกรณีความผิดตามมาตรา 3(a) มีบทกำหนดโทษที่เป็นความผิดทางอาญา คือ **จำคุก 14 ปี**

²⁸พิทยา จินาวัฒน์, นโยบายระดับประเทศว่าด้วยการแก้ไขปัญหายาเสพติด (เอกสารประกอบการบรรยาย มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2554).

4.2 มาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกฎหมายจราจรทางบกของประเทศไทย

มาตรการทางกฎหมายของญี่ปุ่น ได้ให้ความสำคัญมากในเรื่องของความปลอดภัยในท้องถนนซึ่งเป็นสาเหตุหลักของการเสียชีวิต ของผู้คนเป็นจำนวนมากทั้งประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนที่ไม่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการกระทำความผิดทางการของประเทศญี่ปุ่นจึงได้สร้างหลักป้องกันและเป็นการยับยั้งการกระทำความผิดบนท้องถนนกรณีที่มีการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรทางบกของญี่ปุ่นโดยฉพาะเรื่องของการขับขี่ขณะมีเมาสุราไว้ ดังนี้

1) การบังคับใช้กฎหมายกรณีการกระทำโดยประมาทโดยจงใจกรณีขับยานพาหนะขณะเมาสุรา

รัฐบาลญี่ปุ่นได้ให้ความสำคัญกับความปลอดภัยบนท้องถนนเป็นอย่างมาก ในอดีตประเทศญี่ปุ่นมีปัญหากรณีเมาแล้วขับและมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนเป็นจำนวนมาก แต่ต่อมาประเทศญี่ปุ่นมีการแก้ไขข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้องโดยได้รับจากแรงผลักดันและเสียงเรียกร้องของประชาชนกรณีอุบัติเหตุที่สะท้อนขวัญอันเกิดจากการขับขี่ขณะเมาสุราจนเป็นเหตุให้เด็กวัย 1 ขวบ และเด็กวัย 3 ขวบเสียชีวิต²⁹ และจากอุบัติเหตุที่ทำให้นักศึกษาที่เดินบนทางเท้าได้เกิดการสูญเสียชีวิต ซึ่งจากเหตุสะท้อนขวัญดังกล่าวที่เกิดขึ้นบ่อยครั้งทำให้เกิดเสียงเรียกร้องจากประชาชนจำนวนมาก เพื่อให้เกิดมีให้มีการแก้ไขเพิ่มเติมข้อกฎหมายในการเพิ่มโทษกับผู้กระทำความผิดฐานขับขี่ขณะเมาสุราและหลังจากเหตุการณ์ดังกล่าวได้เกิดขึ้นนั้นทางครอบครัวของเหยื่อ ได้ทำกรณียื่นเรื่องต่อรัฐสภาของประเทศญี่ปุ่นขอให้มีการแก้ไขเพิ่มเติมข้อกฎหมายและพิจารณาว่ากรณีเมาแล้วขับไม่ให้เป็นเรื่องของการกระทำโดยประมาทเหมือนกรณีประมาททั่วไป³⁰

ในการพิจารณาคดีก่อนที่จะมีการเรียกร้องดังกล่าวข้างต้นนั้นการกระทำความผิดฐานขับขี่ขณะเมาสุราเป็นการกระทำโดยประมาทเท่านั้น ซึ่งกฎหมายญี่ปุ่นกำหนดโทษไว้เพียงมีอัตราโทษจำคุกไม่เกิน 5 ปี ปรับ 500,000 เยน ต่อมาในปี ค.ศ. 2001 ประเทศญี่ปุ่นได้มีการแก้ไขกฎหมายตามเสียงเรียกร้องของสังคมโดยกฎหมายใหม่โดยเฉพาะเรื่องของ “เมาแล้วขับ” เห็นว่ากระบวนกรยุติธรรม และศาลต้องพิจารณาโดยแยกว่าการกระทำดังกล่าวเป็นเรื่อง “ประมาท” หรือ “เจตนา” เพราะหากมองว่าการขับขี่ขณะเมาสุราเป็นเรื่องของความประมาทบทกำหนดโทษก็ยังคงเดิมแต่ถ้าพิจารณาว่าการขับขี่ขณะเมาสุราเป็นเหตุการณ์จงใจหรือประมาทโดยจงใจ ก็จะเป็น

²⁹ศูนย์ข้อมูลและข่าวสืบสวนเพื่อสิทธิพลเมือง, บทเรียนจากญี่ปุ่นเมาแล้วขับโทษหนักทั้งคนขับ และคนนั่ง, [Online], available URL: <https://www.tcjthai.com/news/201723/watch/6939>, 2568 (มิถุนายน, 12).

³⁰บังเอิญ เนียมศรี, การบังคับใช้กฎหมายกรณีขับรถขณะเมาสุราเปรียบเทียบกับประเทศไทยกับญี่ปุ่น, (หลักสูตรผู้พิพากษาผู้บริหารในศาลชั้นต้น สถาบันพัฒนาข้าราชการฝ่ายตุลาการศาลยุติธรรม สำนักงานศาลยุติธรรม, 2558).

ความผิดฐานขับรถในลักษณะที่เป็นอันตรายจนเป็นเหตุให้มีผู้เสียชีวิตซึ่งมีโทษจำคุกสูงถึง 20 ปี ซึ่งกรณีดังกล่าวนี้จะคำนึงถึงลักษณะต่างๆ ประกอบ ดังนี้³¹

- (1) การขับขี่ที่ได้รับผลกระทบจากแอลกอฮอล์
- (2) การขับขี่ที่ไม่สามารถควบคุมได้ด้วยความเร็วสูง
- (3) ไม่มีทักษะในการขับขี่
- (4) แข่งอย่างน่ากลัวหรือขับรถจี้กดดันคันหน้า
- (5) ฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดง

ซึ่งหลังจากมีการแก้ไขข้อกฎหมายและแนวคิดแล้วมีกรณีตัวอย่างในคดีที่ผู้ขับขี่ได้ขับขี่ขณะเมาสุราที่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดสูงถึง 85 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ (mg%) ขับรถชนคนข้ามถนนอายุ 65 ปี และ 95 ปี โดยศาลพิพากษาจำคุก 14 ปีโดยใช้แนวทาง “Dangerous Driving Resulting in Deaths and Injuries” แทนการกระทำโดย “ประมาท” (The crime of professional negligence driving) จนนำมาซึ่งโทษทาง กฎหมายที่แก้ไขใหม่นี้ส่งผลให้ผู้กระทำความผิดต้องรับโทษหนักกว่าความผิดฐานขับขี่โดยประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ซึ่งมีโทษจำคุกกำหนดไว้ไม่เกิน 7 ปี³²

เมื่อพิจารณาแล้วจะเห็นว่าโทษของผู้ขับขี่ขณะเมาสุราจนก่อให้เกิดผู้อื่นถึงแก่ความตาย มีอัตราโทษรุนแรงรองจากความผิดฐานฆ่าคนตายเลยก็ว่าได้หากเทียบกับโทษฐานทำให้บุคคลอื่นถึงแก่ความตาย และนอกจากเหตุการณ์ที่กล่าวไปข้างต้นแล้วนั้นได้เกิดมีเหตุการณ์ในปี ค.ศ. 2006 มีกรณีเมาแล้วขับที่เกิดจากผู้ขับขี่ที่เป็นเจ้าหน้าที่เทศบาลที่อยู่ในอาการเมึเมาสุราได้ทำการขับรถชนตึกชนท้ายรถเก๋งทำให้รถเก๋งที่มีสมาชิกในครอบครัวที่เป็นเด็กจำนวน 3 คนที่นั่งโดยสารมาทับรถตกสะพานลงไปในอ่าวฮานาตาทำให้เด็กทั้ง 3 คนเสียชีวิตทั้งหมด โดยผู้ขับขี่รถคันที่เกิดเหตุดังกล่าวได้ทำการขับรถหลบหนีและภายหลังมาได้ทำการขอให้เพื่อนช่วยบอกว่าเป็นผู้ขับขี่แทนเพื่อจะได้ไม่ต้องรับโทษจนถูกออกจากงาน³³

³¹ ปกครอง เปรมดิษฐกุล, ปัญหาการบังคับใช้กฎหมาย: ศึกษากรณีขับรถขณะเมาสุราเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย (หลักสูตรผู้พิพากษาผู้บริหารในศาลชั้นต้น สถาบันพัฒนาข้าราชการฝ่ายตุลาการศาลยุติธรรม สำนักงานศาลยุติธรรม, 2558).

³² ทีมหมอแผน กสพท, ความเมาสุรากับการกระทำความผิด [Online], available URL: <https://www.facebook.com/doctorphan/posts/1135264723183256>, 2568 (มิถุนายน, 13).

³³ นัชรศม์ ชูศิริบุญวัฒน์, ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ภายในเขตเทศบาลนครนครราชสีมา (โครงการวิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี, 2555).

ภายหลังต่อมาจากเหตุการณ์ดังกล่าวที่เกิดขึ้นแล้วมีข่าวหลายฉบับเผยแพร่ออกไปทำให้ประชาชนเกิดความตระหนักรู้ถึงความปลอดภัยซึ่งเกิดความกลัวต่อการใช้รถใช้ถนนจึงได้ทำการเรียกร้องให้แก้ไขกฎหมายที่เกี่ยวกับการขับขี่ยานพาหนะขณะเมาสุราอีกครั้งโดยในครั้งนี้ได้ยื่นข้อเรียกร้องให้มีการแก้ไขกฎหมายต่อสภาโดยได้ให้ข้อกำหนดความรับผิดชอบแก่บุคคลที่นำไปด้วยตลอดจนถึงร้านจำหน่ายสุราที่ต้องได้รับผิดฐานที่ได้ละเลยและจำหน่ายสุราให้แก่คนที่ต้องขับรถ จากการศึกษาค้นคว้าจะเห็นได้ว่าการพยายามแก้ไขปัญหาคับขี่ขณะเมาสุราของญี่ปุ่นนั้นได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขับขี่ยานพาหนะเมาสุราซึ่งมีสาระสำคัญหลายประการดังเห็นได้จากกฎหมายจราจรทางบกของประเทศญี่ปุ่น³⁴ มีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 19 กันยายน 2550 นั้นซึ่งได้มีการกำหนดบทลงโทษกับผู้ขับขี่ยานพาหนะเมาสุราและผู้เกี่ยวข้อง ดังนี้

พระราชบัญญัติการจราจรประเทศญี่ปุ่นได้กำหนดบทลงโทษในกรณีขับขี่ยานพาหนะขณะเมาสุราโดยมีมาตรการที่ได้เด็ดขาด ดังนี้

ตามมาตรา 65 ห้ามขับขี่ยานพาหนะในขณะที่มีแอลกอฮอล์ในร่างกาย

ห้ามให้ยืมหรือให้ใช้ยานพาหนะแก่ผู้ที่นำวิตกว่าจะกระทำความผิดกฎหมายตามวรรคหนึ่ง

ห้ามให้สุราหรือสนับสนุนการดื่มสุราแก่ผู้ที่นำวิตกว่าจะกระทำความผิดกฎหมายตามวรรคหนึ่ง

ห้ามร้องขอให้ผู้อื่นขับขี่ยานพาหนะไปส่งตนเองโดยที่รู้อยู่แล้วว่าบุคคลนั้นเป็นผู้ที่มีแอลกอฮอล์ในร่างกายอีกทั้งห้ามร่วมโดยสารไปในยานพาหนะที่ขับขี้โดยบุคคลที่กระทำความผิดตามวรรคหนึ่งด้วย

จากการศึกษาค้นคว้า พบว่า กฎหมายประเทศญี่ปุ่นได้กำหนดอัตราโทษความผิดดังที่กล่าวมาแล้วนั้นกฎหมายได้กำหนดอัตราโทษแต่ละขณะการกระทำที่เป็นความผิด ดังนี้³⁵

(1) เมาแล้วขับมีอัตราโทษจำคุกไม่เกิน 5 ปี หรือปรับไม่เกิน 1 ล้านบาท (ประมาณ 360,000 บาท) หักคะแนน 35 แต้ม และเพิกถอนใบขับขี่ 3 ปี

(2) เมาแล้วขับเป็นเหตุให้มีผู้เสียชีวิตมีโทษจำคุกไม่เกิน 20 ปี (เมื่อเทียบกับความผิดฐานฆ่าคนตายเป็นโทษที่มีความรุนแรงเกือบเท่ากัน)

(3) มีแอลกอฮอล์ในร่างกายเกินกว่า 0.15 มิลลิกรัมต่อลมหายใจ 1 ลิตร มีอัตราโทษจำคุกไม่เกิน 3 ปีหรือปรับไม่เกิน 5 แสนบาท (ประมาณ 180,000 บาท) หักคะแนน 13-25 แต้ม และยึดใบขับขี่ตั้งแต่ 90 วันไปจนถึงเพิกถอนใบขับขี่ 2 ปี

³⁴ ศูนย์ข้อมูลและข่าวสืบสวนเพื่อสิทธิพลเมือง, เรื่องเดิม.

³⁵ กองกักกับการนโยบายและแผน, **การบริหารงานจราจร** (กรุงเทพมหานคร: นโยบายและแผน, กองบัญชาการตำรวจภูธรภาค 3, 2530), หน้า 12-13.

(4) ผู้ให้ยืมหรือให้ใช้พาหนะมีอัตราโทษจำคุก และปรับเท่าผู้ขับขี่ ผู้จำหน่ายและผู้สนับสนุนให้ดื่ม

(5) ผู้โดยสารร่วมมาด้วยมีอัตราโทษจำคุกแบ่งออกได้ ดังนี้

- กรณีผู้ขับขี่เมาแล้วขับมีอัตราโทษจำคุกไม่เกิน 3 ปี หรือปรับไม่เกิน 5 แสนบาท (ประมาณ 180,000 บาท)

- กรณีผู้ขับขี่มีแอลกอฮอล์ในร่างกาย มีอัตราโทษจำคุกไม่เกิน 2 ปี หรือปรับไม่เกิน 3 แสนบาท (ประมาณ 108,000 บาท)

เมื่อมีกำหนดมาตรการทางกฎหมายนั้นเจ้าหน้าที่ในกระบวนการทางยุติธรรมของประเทศญี่ปุ่นได้ปฏิบัติหน้าที่โดยยึดหลัก “เก็มบัมสึ-เซ” (โทษหนัก-บังคับเข้ม) ซึ่งเป็นการบังคับใช้กฎหมายโดยเคร่งครัดและเสมอภาคตลอดจนการลงโทษอย่างจริงจังทำให้เกิดความเกรงกลัวต่อการกระทำความผิด³⁶ อาจกล่าวได้ว่า สาเหตุที่ทำให้การกระทำความผิดฐานขับขี่ขณะเมาสุราของประเทศญี่ปุ่นที่ลดลงอย่างมากด้วยเหตุที่ประเทศญี่ปุ่นได้ให้ความสนใจต่อเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นตระหนักถึงความไม่ปลอดภัยจนเกิดความร้ายแรงจากการกระทำความผิดฐานขับขี่รถในขณะที่เมาสุราอย่างหนักหน่วงซึ่งเป็นเหตุให้เกิดการสูญเสียทั้งชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินขึ้นจึงได้มีการวางแผนความคิดในกระบวนการยุติธรรมว่าให้พิจารณาว่า การกระทำความผิดฐานขับขี่ขณะเมาสุราจนเป็นเหตุให้มีผู้เสียชีวิตมิใช่การกระทำโดยประมาท แต่เป็นการกระทำความผิดฐานขับขี่ที่มีความเป็นอันตรายอยู่ในตัวจนเป็นเหตุให้มีผู้เสียชีวิตและได้แก้ไขเพิ่มเติมกฎหมาย ทั้งการเพิ่มโทษกับผู้ขับขี่ขณะเมาสุราจนถึงการกำหนดความรับผิดชอบและโทษเพิ่มเติมกับผู้โดยสารที่นั่งในยานพาหนะที่ผู้ขับขี่เมาสุราตลอดจนผู้จำหน่ายสุราหรือแม้กระทั่งผู้สนับสนุนให้ดื่มสุราแก่ผู้ที่อาจคาดหมายได้ว่าจะขับขี่ขณะเมาสุรา นอกจากนี้จะมีการวางแผนคิดว่า การขับขี่ขณะเมาสุราอันเป็นเหตุให้มีผู้เสียชีวิตมิใช่เป็นการกระทำโดยประมาท การเพิ่มโทษและการกำหนดตัวบุคคลที่เกี่ยวข้องกับการกระทำความผิดให้ต้องรับโทษเพิ่มขึ้นแล้ว ประเทศญี่ปุ่นยังมีการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจังโดยผ่านการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ในกระบวนการยุติธรรมในขั้นตอนต่าง ๆ³⁷ โดยได้รับความร่วมมือการบังคับใช้กฎหมายผ่านองค์กรในกระบวนการต่าง ๆ เช่น กระบวนการการบังคับใช้กฎหมายของพนักงานตำรวจ รวมถึงการยื่นฟ้องของพนักงานอัยการ ตลอดจนการตัดสินของผู้พิพากษาในการลงโทษอย่างจริงจัง กระทั่งมีการประเมินในการชี้ความผิดและการรับโทษ

³⁶ ศุภกร สันฐาน, ปัญหาเมาแล้วขับกรณีศึกษา โทษหนัก บังคับเข้ม มีผลกระทบต่องสังคมหรือชั้นนำสังคมได้เพียงใด (หลักสูตรผู้พิพากษาผู้บริหารในศาลชั้นต้น สถาบันพัฒนาข้าราชการฝ่ายตุลาการศาลยุติธรรม สำนักงานศาลยุติธรรม, 2558).

³⁷ มติชนออนไลน์, ถูกจับจริง [Online], available URL: <https://www.matichon.co.th/news-monitor/news>, 2568 (มิถุนายน, 13).

อย่างร้ายแรงเกี่ยวกับการกระทำความผิดฐานขบขันขณะเมาสุราในคำพิพากษาไว้ด้วย โดยเชื่อว่าการปฏิบัติหน้าที่อย่างเข้มงวดของเจ้าหน้าที่และคำตัดสินของผู้พิพากษาจะสื่อไปถึงประชาชนในสังคมให้ตระหนักถึงผลการลงโทษที่รุนแรง³⁸

การกระทำความผิดฐานขบขันขณะเมาสุรา ตัวอย่างที่เห็นได้ชัดในการบังคับใช้กฎหมายจราจรของญี่ปุ่นในเรื่องของความเคร่งครัดและเข้มงวดเช่นร้านอาหารแห่งหนึ่งมีที่จอดรถให้บริการและทราบชัดเจนว่าลูกค้าขับรถมาที่ร้านร้านอาหารนี้จะต้องไม่เสิร์ฟเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ให้กับผู้ขับขี้อีกทั้งผู้ที่นั่งรถมาด้วยก็ต้องไม่สนับสนุนให้ดื่มและจะต้องไม่นั่งรถกลับไปด้วย มิฉะนั้นทุกฝ่ายจะมีความผิดทั้งหมด

5. บทวิเคราะห์กฎหมายจราจรในสาระสำคัญของประเทศ อังกฤษ และประเทศ ญี่ปุ่น เปรียบเทียบกับกฎหมายไทยเกี่ยวกับมาตรการกำหนดโทษกรณีฝ่าฝืนตามมาตรา 43(2) และ 43 ทวิ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

ประเด็นปัญหากรณีการฝ่าฝืนตามมาตรา 43(2) และมาตรา 43 ทวิ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 นั้นกฎหมายได้ห้ามทำการขับขีรถในขณะเมาสุรา และห้ามทำการขับขีโดยมีสารเสพติดในขณะขับขี แต่ก็ยังมีผู้ฝ่าฝืนต่อตัวบทกฎหมายจนเป็นเหตุให้มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นเนื่องจากการกระทำความผิดในกรณีมาแล้วขบขัน ยังคงรับโทษอยู่ในฐานความผิดเดียวกันกับประมาทโดยทั่วไป ทั้งที่เล็งเห็นได้ว่า การกระทำในกรณีนี้มีความจงใจที่จะฝ่าฝืนต่อบัญญัติของกฎหมาย ขาดจิตได้สำนึก และไม่คำนึงถึงภัยอันตรายที่จะเกิดขึ้นแก่ผู้อื่นจากการกระทำของตน เนื่องจากผู้กระทำทราบดีอยู่แล้วว่าหากมีการดื่มแอลกอฮอล์เข้าไปและฤทธิ์ของแอลกอฮอล์นั้นอาจส่งผลให้ระบบสมองสั่งการได้ช้าและการควบคุมร่างกายผิดปกติ แต่ผู้กระทำก็ยังไปฝ่าฝืนขับขีรถ ซึ่งกฎหมายก็ได้ห้ามอยู่แล้ว โดยถือเป็นการเสี่ยงระดับสูงและในสภาพแวดล้อมเช่นนั้น ผู้กระทำจะต้องรู้ว่าการกระทำดังกล่าวมีความเสี่ยงที่มีระดับสูงจากการกระทำเช่นนั้น โดยผู้กระทำได้รู้ถึงระดับและสภาวะการณ์เช่นนั้นแต่เพิกเฉยไม่ใส่ใจ เน้นการเอาแต่ใจของตนเองเป็นที่ตั้งที่จะกระทำ ซึ่งการกระทำนั้น สมควรที่จะได้รับโทษหนักขึ้น ส่วนกรณีในประเด็นตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43 ทวิวรรคแรก บัญญัติว่าห้ามมิให้ผู้ขับขีเผลวเผลอให้โทษตามกฎหมายว่าด้วยยาเสพติดให้โทษหรือเสพวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตประสาทตามกฎหมายว่าวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท แต่เมื่อเกิดเหตุด้วยความประมาท

³⁸ศราวุฒิ พันธ์ขาว, “อาชญากรรมพื้นบ้าน: การฝ่าฝืนกฎหมายจราจร,” (วิทยานิพนธ์สังคมศาสตรมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยมหิดล, 2522).

แล้วพบมีความเสียหายเกิดขึ้นทั้งต่อชีวิต ร่างกายและทรัพย์สิน และเมื่อมีการตรวจหาสารเสพติดจากเจ้าหน้าที่พบว่า มีสารเสพติดให้โทษในเลือด ซึ่งเป็นที่ทราบกันดีอยู่แล้วว่ายาเสพติดก่อให้เกิดความเสียหายขึ้นในด้านต่าง ๆ ทั้งต่อตัวผู้เสพเอง ต่อครอบครัว และต่อสังคมส่วนรวม ทั้งสมรรถภาพการขับเคลื่อนทำให้เกิดความคึกคะนองหรือระบบประสาทเพี้ยน เกิดการหลอนการมองเห็นในการขับขี่ไร้สมรรถภาพนอกจากนั้นหากพิจารณาถึงฤทธิ์ของยาเสพติดที่ส่งผลต่อสภาพร่างกายและจิตใจของผู้เสพเองดังนั้นสมควรที่จะมีการศึกษาเพื่อกำหนดมาตรการการรับมือและรับโทษเพื่อให้ได้สัดส่วนในการกระทำความผิด และเป็นการลงโทษตามกฎหมายเฉพาะส่วนเพื่อให้บังคับเป็นไปตามวัตถุประสงค์ของพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ต่อไป ซึ่งผู้ทำการศึกษาได้ทำการศึกษาเปรียบเทียบกับกฎหมายต่างประเทศ แสดงในตารางที่ 1 ดังต่อไปนี้

ตารางที่ 1 เปรียบเทียบอัตราโทษกรณีฝ่าฝืนต่อตัวบทกฎหมาย

ประเทศ	อัตราโทษขั้นเบาสุราขณะขับ	อัตราโทษเสพสารเสพติดขณะขับ
ไทย	จำคุกไม่เกิน 1 ปี ปรับตั้งแต่ 5,000 ถึง 20,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และ ให้ศาลสั่งพักใบอนุญาตขับขี่ ไม่น้อยกว่า 6 เดือน หรือ เพิกถอนใบอนุญาตขับขี่	ฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ปฏิบัติหน้าที่ในการ ตรวจปรับไม่เกิน 4,000 บาท พบสารเสพติดขณะขับ มีอัตราโทษสูงกว่าที่กำหนด ไว้ในกฎหมายว่าด้วยยาเสพติดฯ อีกหนึ่งในสามของ โทษที่กำหนดไว้ และ ให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้น มีกำหนด อัตราโทษไม่น้อยกว่า 6 เดือน หรือเพิกถอนใบ อนุญาต
อังกฤษ	อัตราโทษอยู่ที่ดุลพินิจของศาล ปรับไม่จำกัดในโทษสูงสุด หรือจำคุก 6 เดือน พักใบอนุญาตขับขี่ไม่น้อยกว่า 12 เดือน	อัตราโทษอยู่ที่ดุลพินิจของศาล ปรับไม่จำกัด ในโทษสูงสุด หรือจำคุก 6 เดือน พักใบอนุญาตขับขี่ไม่น้อยกว่า 12 เดือน
ญี่ปุ่น	จำคุกไม่เกิน 5 ปี ปรับไม่เกินหนึ่งล้านเยน (360,000 บาท)	ใช้อัตราโทษบังคับตามกฎหมายยาเสพติด (มีอัตรา โทษที่สูงพอสมควร)

5.1 วิเคราะห์เปรียบเทียบสาระสำคัญมาตรการกฎหมายจราจรประเทศไทยกับประเทศอังกฤษ

จากการศึกษาค้นคว้ามาตรการทางกฎหมายของประเทศอังกฤษนั้นเมื่อเปรียบเทียบกับกฎหมายประเทศไทยนั้น จะเห็นได้ว่ากฎหมายพระราชบัญญัติจราจรทางบก ค.ศ. 1988 ของประเทศอังกฤษได้มีการกำหนดไว้อย่างชัดเจนในเรื่องของอำนาจการตรวจสอบของเจ้าหน้าที่เกี่ยวกับปริมาณของยาเสพติดหรือสารเสพติดในร่างกายของผู้ที่ฝ่าฝืนต่อกฎหมาย หากพบว่ามียาเสพติดหรือสารเสพติดในร่างกายเกินขนาดกว่าที่กฎหมายกำหนดต้องได้รับโทษตามกฎหมายที่เป็นโทษหนักพอสมควรซึ่งสมารถชี้ให้เห็นถึงความแตกต่างของอัตราโทษในเป็นเบื้องต้นและวิเคราะห์ตามตารางที่ 2 และทำการเปรียบเทียบ ดังนี้

ตารางที่ 2 เปรียบเทียบอัตราโทษกรณีฝ่าฝืนแล้วเป็นเหตุให้บุคคลอื่นถึงแก่ความตาย

ประเทศ	อัตราโทษชั้นบรรณณะเมาสุราจนเป็นเหตุให้บุคคลอื่นถึงแก่ความตาย	อัตราโทษเสพสารเสพติดขณะขับจนเป็นเหตุให้บุคคลอื่นถึงแก่ความตาย
ไทย	จำคุกตั้งแต่ 3 ปี ถึง 10 ปี ปรับตั้งแต่ 60,000 ถึง 200,000 บาทหรือ ทั้งจำทั้งปรับ และ ให้ศาลสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ (มีการใช้ดุลพินิจของศาลในการลดโทษ และนำมาตรา 291 แห่งประมวลกฎหมาย อาญามาพิจารณาลงโทษบทหนักเพียง อัตราเดียว)	จำคุกตั้งแต่ 3 ปี ถึง 10 ปี ปรับตั้งแต่ 60,000 ถึง 200,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และ ให้ศาลสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ (มีการ ใช้ดุลพินิจของศาลในการลดโทษและนำ มาตรา 291 แห่งประมวลกฎหมายอาญา มาพิจารณาลงโทษหนักเพียงอัตราเดียว)
อังกฤษ	จำคุก 14 ปี ปรับไม่จำกัดจำนวนในโทษอัตราสูง (รับโทษรวมทุกกระทงความผิด ไม่มีการลงบทหนักเพียงโทษเดียว)	จำคุก 14 ปี ปรับไม่จำกัดจำนวนในโทษอัตราสูง (รับโทษรวมทุกกระทงความผิด ไม่มีการลงบทหนักเพียงโทษเดียว)
ญี่ปุ่น	จำคุกไม่เกิน 20 ปี (รับโทษรวมทุกกระทงความผิด ไม่มีการ ลงบทหนักเพียงโทษเดียว)	ใช้อัตราโทษบังคับตามกฎหมายยาเสพติด (มีอัตราโทษที่สูง)

จากการศึกษาตามพระราชบัญญัติ พบว่า กฎหมายกำหนดเอาไว้ตามมาตรา 5A(1)(a)(2) ของอังกฤษ โดยโทษสูงสุด : ปรับได้ไม่จำกัด และ/หรือจำคุก 6 เดือนซึ่งแล้วแต่ว่ามีสารเสพติด มากน้อยเพียงใดและอาจเกิดเหตุรุนแรงมากน้อยเพียงใด และยังพบว่า กฎหมายได้กำหนดให้การ ฝ่าฝืนต่อตัวบทกฎหมายดังนี้หากเป็นการทำให้ผู้อื่นเสียชีวิต จะต้องมีการรับโทษสถานหนักถึง 14 ปี ซึ่งถือว่าเป็นโทษจำคุกเป็นการเฉพาะกรณีเป็นอัตราโทษที่แตกต่างจากการกระทำความผิดฐาน ประมาทโดยทั่วไป แต่กฎหมายอังกฤษเป็นเป็นโครงสร้างมาตรฐานมีระบบตายตัวจะรวมโทษทุก ความผิดไป เมื่อพิจารณากฎหมายของประเทศไทยจากกระบวนการในการใช้บังคับของหน่วยงาน ที่เกี่ยวข้องนั้นก็ยังไม้เคร่งครัดยังไม้ได้รับความร่วมมือจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการ ทางกฎหมายเท่าที่ควร กฎหมายจึงมีความอ่อนแอทำให้การบังคับใช้ไม้เด็ดขาด และความยืดหยุ่น ทางกฎหมายยังมีมากทำให้ผู้ฝ่าฝืนไม่เกรงกลัวต่อตัวบทกฎหมายด้วยเหตุที่กฎหมายของประเทศไทย เรานั้นหากเป็นการกระทำที่เป็นกรรมเดียวแต่ผิดต่อตัวบทกฎหมายหลายบท ซึ่งจากการศึกษาวิเคราะห์ ได้พบว่า กฎหมายจะเป็นไปในทิศทางที่กำหนดเอาไว้ตามประมวลกฎหมายอาญามาตรา 90 จะลงโทษ ผู้กระทำความผิดโดยใช้อัตราโทษที่สูงที่สุดเพียงโทษเดียวอัตราเดียว และกฎหมายเองก็มีบทกำหนด ถึงการบรรเทาโทษและลดโทษแก่ผู้กระทำความผิดเอาไว้หากมีการรับสารภาพจากผู้กระทำความผิด และหรือหากผู้กระทำความผิดให้การรับสารภาพหรือให้การซึ่งเป็นประโยชน์ต่อรูปคดีซึ่งจะเป็นไป ตามมาตรา 78 แต่ทางกลับกัน เมื่อวิเคราะห์ถึงกฎหมายอังกฤษนั้นจะมีโทษที่รวมกับโทษที่เป็นกฎหมาย เฉพาะด้วยหากมีกรณีผิดกฎหมายเฉพาะไปด้วยก็จะถูกบวกโทษไปตามบทกฎหมายทุกบทหากมี กฎหมายเฉพาะนั้นกำหนดไว้และยิ่งถ้าเป็นโทษที่เป็นการฝ่าฝืนต่อตัวบทกฎหมายตามพระราชบัญญัติ จราจรทางบกการได้รับโทษให้น้อยลงหรือบรรเทาโทษนั้นจะไม่มีเหมือนกฎหมายไทย และจาก การศึกษาค้นคว้ากฎหมายของประเทศอังกฤษนั้นพบว่าหากเป็นกรณีการขับรถที่ฝ่าฝืนต่อตัวบทกฎหมาย ดังกล่าวนั้นทำให้เกิดทรัพย์สินเสียหายก็จะปรับความรับผิดชอบทางอาญาให้เป็นประมาทโดยจงใจ ฐานทำให้เสียทรัพย์ไปด้วยเพื่อให้ต้องรับผิดชอบทางอาญาตามกฎหมายอาญาของประเทศอังกฤษ ซึ่งมีอัตราโทษที่หนักพอสมควรและได้สัดส่วนของการกระทำความรับผิดชอบทุกกระทงความผิดไป ความกวัดขันเคร่งครัดในกฎหมายจราจรของประเทศอังกฤษจะมีระเบียบวินัยและเคร่งครัด เป็นอย่างมากในปัจจุบัน และจากการศึกษาค้นคว้าพบว่า รัฐบาลของประเทศอังกฤษมีแนวโน้มในการ พัฒนาการทางกฎหมายจราจรที่ใช้ในการควบคุมเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน โดยผู้นำ ทางการเมืองได้เสนอทางสภาเพื่อเปลี่ยนแปลงทางกฎหมาย ซึ่งพบว่า อังกฤษเดินหน้าใช้กฎหมายใหม่ ขับรถชนคนตาย มีโทษสูงสุดถึงจำคุกตลอดชีวิตภายหลังการปฏิรูปกฎหมายครั้งใหม่ สหราชอาณาจักร ก็จะมีการบังคับใช้บทลงโทษแบบใหม่สำหรับข้อหาขับรถชนคนตาย โดยมีโทษสูงสุดถึงจำคุกตลอดชีวิต จากเดิมที่มีโทษสูงสุดคือ จำคุก 14 ปี การเปลี่ยนแปลงครั้งนี้เป็นส่วนหนึ่งของการบังคับใช้กฎหมาย ที่เรียกว่า Police, Crime, Sentencing and Courts Act 2022 ซึ่งมีผลในวันอังคารที่ 28 มิ.ย. 2565 ครอบคลุมพื้นที่ประเทศอังกฤษ สกอตแลนด์ และเวลส์ แต่ไม่รวมไอร์แลนด์เหนือ เนื่องจากมี กฎหมายจราจรแยกต่างหาก

ภายใต้กฎหมายใหม่ของประเทศอังกฤษ ผู้พิพากษาสามารถตัดสินจำคุกตลอดชีวิตในข้อหาขับรถโดยประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นเสียชีวิต ไม่ว่าจะมาจากการขับรถเร็ว แชนรล ใช้โทรศัพท์เมา หรือใช้สารเสพติด นอกจากนี้ ยังมีการเพิ่มโทษให้กับข้อหาขับรถชนคนบาดเจ็บสาหัสด้วย โดย มินิก ราบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงยุติธรรมได้กล่าวไว้เมื่อครั้งประกาศร่างกฎหมายใหม่นี้เมื่อปี 2560 ว่า “พิจารณาจากความร้ายแรงของคดีที่เลวร้ายที่สุด ความเจ็บปวดของครอบครัว และโทษสูงสุดของข้อหาร้ายแรงอื่น ๆ เช่น ฆ่าคนตาย จึงควรที่จะบังคับใช้โทษจำคุกตลอดชีวิตสำหรับผู้ที่ทำให้ผู้อื่นตาย ด้วยการขับรถโดยประมาท เมา หรือใช้สารเสพติด”

อย่างไรก็ดี รัฐบาลระบุด้วยว่า ถ้ามีหลักฐานว่ามีการใช้ยานพาหนะในการฆ่าหรือทำร้ายร่างกายผู้อื่นสาหัส สำนักงานอัยการ (Crown Prosecution Service) ก็ยังสามารถตั้งข้อหาฆาตกรรม (Murder) หรือฆ่าคนตายโดยไม่เจตนา (Manslaughter) ได้³⁹ ซึ่งแต่สำหรับกฎหมายใหม่ของประเทศอังกฤษ ถ้าเทียบกับข้อหาเดียวกันของประเทศไทย ก็จะทำให้มีความรุนแรงต่างกันมาก มาตรา 291 ในประมวลกฎหมายอาญาของไทยระบุไว้ว่า “ผู้ใดกระทำโดยประมาท และการกระทำนั้นเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 10 ปี และปรับไม่เกิน 200,000 บาท

เมื่อวิเคราะห์ถึงโทษตามกฎหมายไทยแล้วในส่วนของการฝ่าฝืนต่อกฎหมายจราจรอันเกี่ยวกับสารเสพติดนั้นตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43 ทวิ และความผิดและโทษตามประมวลกฎหมายอาญานั้นมีอัตราโทษที่น้อยเกินไปความยืดหยุ่นทางกฎหมายนั้นมีมากและมาตรฐานการกำหนดโทษยังไม่มี ความชัดเจนและตายตัวและการบังคับใช้ยังไม่มีความเป็นเฉพาะการเหมือนกฎหมายอังกฤษที่มีความเคร่งครัดทางวินัยทางกฎหมายจราจร รวมถึงการบังคับที่แน่นอนตายตัว อัตราโทษที่ลงสำหรับกฎหมายประเทศไทยมีอัตราโทษที่เบาเกินไปทำให้ไม่ได้สัดส่วนระหว่างโทษกับการกระทำความผิดตามกฎหมาย และส่วนของการขับขี่ยานพาหนะทำให้มีการเสียชีวิตโดยฝ่าฝืนต่อมาตรา 43(2) และมาตรา 43 ทวิ นั้นตามกฎหมายไทยก็ไม่ได้มีการกำหนดมาตรการรับผิดเอาไว้เป็นการเฉพาะส่วนในกฎหมาย โดยที่ผู้เสียหายต้องไปดำเนินการตามกฎหมายแพ่งเป็นการเฉพาะเอาเองซึ่งตรงนี้กฎหมายของประเทศไทยไม่ได้รับรองคุ้มครองเอาไว้ตามวัตถุประสงค์ของการประกาศใช้กฎหมายดังระบุเอาไว้ที่มุ่งคุ้มครองชีวิต ร่างกายอนามัยและทรัพย์สิน แต่กฎหมายของประเทศอังกฤษนั้นได้ให้การรับรองคุ้มครองเอาไว้ตามกระบวนการทางอาญา จึงควรนำกฎหมายของประเทศอังกฤษมาเป็นแบบอย่างในการแก้ไขเพิ่มเติม โดยปรับมาตรการของกฎหมายประเทศไทยให้เข้ากับสถานการณ์ในปัจจุบัน เพื่อลดปัญหาอุบัติเหตุทำให้เกิดความเกรงกลัวต่อกฎหมายทางด้านการใช้รถใช้ถนนและลดอุบัติเหตุบนท้องถนนให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของการประกาศใช้กฎหมายพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

³⁹The MATTER, อังกฤษเดินหน้าใช้กฎหมายใหม่ขับรถชนคนตายมีโทษสูงสุดจำคุกตลอด [Online], available URL: <https://www.facebook.com/photo.php?fbid, 2568> (มิถุนายน, 30).

5.2 วิเคราะห์เปรียบเทียบสาระสำคัญมาตรการกฎหมายจราจรของประเทศไทยกับประเทศญี่ปุ่น

จากการศึกษาค้นคว้ากฎหมายของประเทศญี่ปุ่น เมื่อนำมาวิเคราะห์เปรียบเทียบกับกฎหมายประเทศไทยนั้น พบว่า มาตรการการบังคับใช้กฎหมายจราจรของประเทศญี่ปุ่นได้มีการปรับแก้เพื่อบังคับใช้กฎหมายที่กำหนดโทษอย่างเข้มงวดกับทั้งผู้ขับขี่ผู้โดยสาร และผู้สนับสนุนในการเมาแล้วขับ ส่งผลให้ประเทศญี่ปุ่นมีอัตราการเกิดอุบัติเหตุจากการเมาแล้วขับในอัตราที่ต่ำ หากเทียบกับประเทศในแถบเอเชียด้วยกัน

ดังนั้น การนำเอามาตรการของกฎหมายญี่ปุ่นมาปรับใช้ในประเทศไทยจึงน่าจะเป็นอีกทางเลือกหนึ่งในการแก้ไขกฎหมายไทยเพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุจากการเมาแล้วขับได้ ซึ่งจากการศึกษามาตรการของประเทศไทยนั้นพบว่าตามกฎหมายประเทศไทยนั้น กรณีเมาแล้วขับยังคงรับโทษที่มีโทษสถานเบาเมื่อทำการศึกษาเปรียบเทียบพบว่ายังอยู่ในฐานความผิดเดียวกันกับประมาทโดยทั่วไป และการบังคับใช้กฎหมายผ่านองค์กรต่าง ๆ ก็ยังคงจำกัดอำนาจในการบังคับใช้อยู่ ทั้งที่เมื่อเห็นถึงลักษณะในการกระทำความผิดและผลที่เกิดขึ้นแล้วเมื่อพิจารณาจากการกระทำแล้วตัวผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนต่อตัวบทกฎหมายนั้นย่อมเล็งเห็นได้ว่าการกระทำของจำเลยมีความจงใจที่จะฝ่าฝืนต่อตัวบทบัญญัติของกฎหมายและไม่สนใจถึงผลที่อาจจะเกิดขึ้นได้ต่ออันตรายที่จะเกิดขึ้นแก่ผู้อื่นจากการกระทำของตนเนื่องจาก ผู้ขับขี่ยานพาหนะทราบดีอยู่แล้วว่าการดื่มแอลกอฮอล์เข้าไปและฤทธิ์ของแอลกอฮอล์อาจส่งผลให้ระบบสมองสั่งการได้ช้าและการควบคุมร่างกายผิดปกติ แต่ยังไม่ใส่ใจถึงผล ซึ่งทั้งที่กฎหมายก็ได้ห้ามอยู่แล้วตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43(2) ว่า มิให้ผู้ดื่มแอลกอฮอล์ขับรถขณะเมาสุราโดยถือเป็นการเสี่ยงระดับสูงสุดและในสภาพแวดล้อมเช่นนั้น ผู้กระทำจะต้องรู้ว่าการกระทำดังกล่าว เป็นความเสี่ยงที่มีระดับสูงจากการกระทำเช่นนั้น การกระทำเช่นนี้สมควรที่จะได้รับโทษหนักขึ้นซึ่งกฎหมายประเทศญี่ปุ่นได้ให้ความสำคัญกับเรื่องนี้เป็นอย่างมาก เนื่องจากประเทศญี่ปุ่นตระหนักถึงความร้ายแรงของการกระทำความผิดฐานขับขณะเมาสุราอย่างหนักหน่วงจึงได้มีการวางแผนความคิดในกระบวนการยุติธรรมว่าให้พิจารณาว่าการกระทำความผิดฐานขับขณะเมาสุราจนเป็นเหตุให้ผู้เสียชีวิต ตลอดจนถึงแม้เกิดอันตรายต่อร่างกายจากผู้ประสบอุบัติเหตุแล้วนั้นมิใช่การกระทำโดยประมาททั่วไป แต่ให้มีความผิดและมีโทษในการกระทำดังกล่าวมากกว่าประมาทธรรมดาทั่วไป

ในขณะเดียวกันเมื่อนำมาวิเคราะห์เปรียบเทียบประเทศไทยแล้ว เห็นได้ว่าประเทศไทยมีอุบัติเหตุที่ร้ายแรงอันเกิดจากการฝ่าฝืนต่อตัวบทกฎหมายซึ่งสาเหตุหนึ่งเกิดจากไม่มีความยำเกรงความผิดและโทษที่มีกำหนดเอาไว้ตามตัวบทกฎหมายและประเทศไทยเอง ทั้ง ๆ ที่มีกฎหมายออกมาควบคุมเกี่ยวกับการเมาแล้วขับตามมาตรา 43(2) ออกมาบังคับใช้ก็ตาม แต่โทษที่มีการฝ่าฝืนตามบทมาตราดังกล่าวก็ยังไม่มีความการลงโทษที่ทำให้ผู้กระทำการฝ่าฝืนเกรงกลัวแต่อย่างใด หากเกิดเหตุขึ้นจากการฝ่าฝืนกฎหมายหรือข้อบังคับนั้นหากมีการสูญเสียชีวิต ร่างกาย ถือเป็นการประมาท

ธรรมดาซึ่งไม่มีโทษรุนแรงเท่าที่ควร และหากมีกรณีเสียทรัพย์สินก็จะเป็นخذไ้กันทางแพ่งซึ่งไม่มีมาตรการทางอาญาในการปรับความผิดและรับโทษเอาไว้ ซึ่งก็จะมีโทษปรับตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ประกอบกับกฎหมายที่กำหนดความร่วมมือจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทางกระบวนการยุติธรรม ก็ยังมีอำนาจที่ไม่เพียงพอต่อการบังคับใช้ตามตัวบทกฎหมายและความผิดตลอดจนถึงโทษก็ยังไม่มีความอ่อนแอผ่อนปรนมากเกินไป จึงเห็นควรที่จะนำกฎหมายของประเทศญี่ปุ่นมาเป็นแบบอย่างในการกำหนดและเพิ่มเติมกฎหมายดังกล่าวในเรื่องนี้ต่อไป

จากการศึกษาวิเคราะห์เปรียบเทียบตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43(2) และมาตรา 43 ทวิ ประกอบกับมาตราอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องในกระบวนการบังคับทางกฎหมาย จึงสรุปได้ว่า แม้ว่ากฎหมายได้บัญญัติถึงการกระทำความผิด รวมถึงความผิดและโทษต่อการฝ่าฝืนต่อกฎหมายดังกล่าว และกระบวนการมาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องนั้นจากการศึกษา พบว่า ความเข้มงวดกวดขัน ยังไม่มีความเพียงพอทำให้ระบบการตรวจสอบขององค์กรของเจ้าหน้าที่ต่อบุคคลผู้ที่กระทำการขับขี่บนท้องถนน ตลอดจนการดำเนินการตามกฎหมายยังไม่สมบูรณ์ส่งผลให้การบังคับใช้กฎหมายไม่ได้มาตรฐานตามวัตถุประสงค์ของการประกาศใช้กฎหมายดังกล่าวเท่าที่ควร ตลอดจนถึงความผิดและโทษก็ยังไม่สูงจนทำให้เกิดความเกรงกลัวต่อกฎหมาย ส่งผลให้กฎหมายขาดความศักดิ์สิทธิ์และไม่มีประสิทธิภาพในการบังคับใช้ ทำให้ประชาชนที่อยู่ภายใต้กฎหมายจึงไร้จิตสำนึก กระทำความผิดฝ่าฝืนต่อดั้บทกฎหมายเป็นเหตุให้บุคคลอื่นในสังคมได้รับความเดือดร้อน จึงควรที่จะมีการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายต่อไป

6. บทสรุปและข้อเสนอแนะ

6.1 บทสรุป

เพื่อให้ได้สัดส่วนต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นและคุ้มครองทรัพย์สินของประชาชนและเพื่อสอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบันที่มีรถวิ่งถนนเป็นจำนวนมากตามสถิติของสำนักงานตำรวจแห่งชาติและของกรมขนส่งทางบกที่ดี จะเห็นถึงอุบัติเหตุเกิดจากความประมาทมากขึ้นด้วยความที่บุคคลผู้ฝ่าฝืนต่อกฎหมาย ผู้ใช้รถใช้ถนนไม่เกรงกลัวต่อกฎหมายและได้ฝ่าฝืนต่อดั้บทกฎหมายโดยเฉพาะตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43(2) และมาตรา 43 ทวิ นั้น มีการฝ่าฝืนเป็นจำนวนมากจึงได้เกิดเหตุที่มีคาดคิดขึ้นจนก่อให้เกิดการสูญเสียขึ้น เพื่อคุ้มครองป้องกันภัยที่เกิดขึ้นแก่สังคม เพื่อให้สังคมโดยรวมเกิดความสงบสุข เกิดความรู้สึกลดภัยและได้รับการคุ้มครองจากรัฐสำหรับการควบคุมความประพฤติของคนในสังคมโดยการออกข้อกำหนดที่เป็นข้อห้ามมิให้ปฏิบัติหรือให้ต้องปฏิบัตินั้น หากผู้ใดฝ่าฝืนข้อห้ามนั้นจะถูกลงโทษตามความผิดที่ห้ามนั้นเรียกว่าเป็นการกำหนดกฎหมายอาญาซึ่งจะมีการกำหนดไว้ว่าการกระทำอย่างไรบ้างที่จะเป็นความผิดอาญาและต้องรับโทษตามความผิดอาญา และตามแนวคิดของจอห์น สจ๊วต มิลล์ ยึดถือหลักการป้องกันภัย

ที่เกินขึ้นแก่บุคคลอื่น ซึ่งผู้ศึกษาก็เห็นพร้อมด้วยกับแนวคิดทฤษฎีดังกล่าวนี้ ด้วยเหตุผลว่าเป็นหลักในการพิจารณาว่ารัฐควรกำหนดกฎหมายอาญามาบังคับควบคุมการกระทำหรือไม่เพียงใด กล่าวได้ว่าการมีกฎหมายอาญานี้ก็เพื่อเป็น “การป้องกันการกระทำที่อาจเป็น “ภัยอันตรายต่อผู้อื่น” (Harm to Others) และนำหลักการนี้มาใช้เป็นหลักในการพิจารณาว่าการกระทำลักษณะอย่างไรควรเป็นความผิดอาญาแต่กรณีที่เราจะถือเอาหลักการเป็นภัยอันตรายต่อผู้อื่นนั้นทางกฎหมายมาบังคับเพื่อให้ประชาชนเกิดความตระหนักเคารพกฎหมายเกิดความยำเกรงต่อกฎหมาย มีความยับยั้งชั่งใจ มีสติสัมปชัญญะในการขับขี่ใช้รถใช้ถนน และสอดคล้องของการกำหนดความรับผิดชอบทางอาญาเพื่อความเป็นระเบียบต่อสังคมวัตถุประสงค์ของการบัญญัติกฎหมายอาญา ศาสตราจารย์ไนเจล วอล์กเกอร์ (Nigel Walker) ได้อธิบายไว้ว่ากฎหมายอาญาต้องการที่จะทำให้บรรลู่ถึงวัตถุประสงค์อย่างน้อย 6 ประการดังนี้

1) เพื่อคุ้มครองป้องกันตัวบุคคล คุ้มครองป้องกันบุคคลจากภัยบางประการ อันเกิดจากการกระทำโดยไม่เจตนา

2) เพื่อคุ้มครองป้องกันสภาวะจิตใจของสมาชิกในสังคมนั้นให้รอดพ้นจากความกระทบกระเทือนจากการกระทำที่ถึงแม้ว่าจะเป็นเรื่องส่วนตัวของบุคคล และยินยอมต่อการกระทำนั้น แต่ถือว่าผิดธรรมชาติ

3) เพื่อคุ้มครองป้องกันซึ่งทรัพย์สินส่วนบุคคลจากการลักขโมย การฉ้อโกง หรือการทำให้เสียทรัพย์ และกรณีอื่น ๆ

4) เพื่อคุ้มครองป้องกันสาธารณชนจากความไม่สะดวกสบายต่างๆ รวมทั้งใช้สภาพบังคับทางอาญาเพื่อเก็บรวบรวมภาษีอากร

5) เพื่อป้องกันรักษาไว้ซึ่งสถาบันทางสังคม รวมทั้งกับให้เกิดความมีจิตใต้สำนึกในสังคม

6) เพื่อบังคับใช้วิธีการต่าง ๆ ที่จะทำให้วัตถุประสงค์ทั้งหลายเหล่านี้บรรลุผล เป็นต้น

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 จึงสมควรที่จะแก้ไขเพิ่มเติมกำหนดโทษผู้ฝ่าฝืนมาตรา 43(2) และมาตรา 43 ทวิ เพื่อให้ทันต่อสถานการณ์บ้านเมืองและแก้ไขให้ตรงจุดของกฎหมายเพื่อใช้บังคับบุคคลผู้ฝ่าฝืนต่อกฎหมาย เกิดความเกรงกลัวต่อกฎหมายบ้านเมือง ทำให้บุคคลผู้ใช้รถใช้ถนนตระหนักถึงความปลอดภัยและลดอุบัติเหตุที่เกิดจากการฝ่าฝืนต่อดัชนีบทกฎหมายโดยที่ควรมีการปรับปรุงแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายโดยนำรูปแบบกฎหมายจราจรของประเทศอังกฤษและของประเทศญี่ปุ่นมาเป็นตัวอย่างตามเหตุผลที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น

6.2 ข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาวิเคราะห์และเปรียบเทียบกฎหมายและมาตรการลงโทษตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ในข้างต้น จึงเห็นควรเสนอแนวทางการปรับปรุงแก้ไขกฎหมายดังกล่าวดังต่อไปนี้

ตารางที่ 3 ข้อเสนอแนะในการแก้ไขหรือเพิ่มเติมกฎหมายไทยใหม่และที่มา

กฎหมายไทย (เดิม)	กฎหมายไทย (ที่เสนอแนะให้แก้ไข/เพิ่มเติมใหม่)	ที่มาของข้อเสนอแนะในการ แก้ไข/เพิ่มเติมกฎหมายใหม่
มาตรา 157/1 วรรคหนึ่ง ผู้ขับขีผู้ไต่ฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน พนักงานเจ้าหน้าที่หรือผู้ตรวจการที่ให้มีการตรวจสอบผู้ขับขีตามมาตรา 43 ทวิ หรือฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ตรวจการที่ให้มีการทดสอบผู้ขับขีตามมาตรา 43 ตรี ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 4,000 บาท วรรคสอง ผู้ไต่ฝ่าฝืนมาตรา 43 ทวิ วรรคหนึ่ง ต้องระวางโทษสูงกว่าที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยยาเสพติดให้โทษหรือกฎหมายที่ว่าด้วยวัตถุที่ออกออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท อีกหนึ่งในสาม และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขีของผู้นั้น มีกำหนดโทษไม่น้อยกว่า 6 เดือน หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี	มาตรา 157/1 วรรคหนึ่ง ผู้ขับขีผู้ไต่ฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน พนักงานเจ้าหน้าที่หรือผู้ตรวจการที่ให้มีการตรวจสอบผู้ขับขีตามมาตรา 43 ทวิ หรือฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ตรวจการที่ให้มีการทดสอบผู้ขับขีตามมาตรา 43 ตรี ต้องระวางโทษจำคุกไม่น้อยกว่า 2 ปี หรือ ปรับไม่น้อยกว่า 50,000 บาท และให้พนักงานเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจนำตัวผู้ฝ่าฝืนส่งศาลภายใน 48 ชั่วโมง วรรคสอง ผู้ไต่ฝ่าฝืนมาตรา 43 ทวิ วรรคหนึ่ง ต้องระวางโทษสูงกว่าที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยยาเสพติดให้โทษหรือกฎหมายที่ว่าด้วยวัตถุที่ออกออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท แต่ต้องระวางโทษจำคุกไม่ต่ำกว่า 5 ปี หรือ ปรับไม่น้อยกว่า 80,000 บาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขีของผู้นั้นมีกำหนดโทษไม่น้อยกว่า 5 ปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี	จากการเปรียบเทียบตามกฎหมายของประเทศญี่ปุ่น และกฎหมายของประเทศอังกฤษ ประกอบกับส่งผลให้ศาลมีอำนาจในการใช้ดุลพินิจในการลงโทษผู้กระทำความผิดได้อย่างดีมีมาตรฐานสากลทางกฎหมายมากขึ้น โดยประยุกต์มาจากกฎหมายต่างประเทศ จนกฎหมายทั้งสองประเทศดังกล่าวใช้บังคับได้ผลที่ดีขึ้น และโทษปรับดังกล่าวมีความทันสมัยเข้ากับภาวะยุคเศรษฐกิจปัจจุบันตลอดจนถึงรัฐจะได้รับความเสียหายในการจัดสรรงบประมาณในทางคดีจากกรณีการกระทำความผิดดังกล่าวในการดำเนินคดีเข้าสู่ศาล และจะทำให้ผู้กระทำความผิดผู้ฝ่าฝืนต่อตัวบทกฎหมายเกิดความเกรงกลัวต่อความผิดและโทษ ตลอดจนถึงกฎหมายมีความศักดิ์สิทธิ์จนทำให้บุคคลผู้ใช้รถใช้ถนนยึดถือตามกฎหมายจราจรและมีจิตใต้สำนึกมากขึ้น และประกอบตามแนวคิดทฤษฎีของวัตถุประสงค์ของการลงโทษทางอาญา

กฎหมายไทย (เดิม)	กฎหมายไทย (ที่เสนอแนะให้แก้ไข/เพิ่มเติมใหม่)	ที่มาของข้อเสนอแนะในการ แก้ไข/เพิ่มเติมกฎหมายใหม่
วรรคสาม ถ้าการกระทำตามวรรคสองเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจ ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่ 1 ปีถึง 5 ปี และปรับตั้งแต่ 20,000 บาท ถึง 100,000 บาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้ที่มีกำหนดไม่น้อยกว่า 1 ปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ วรรคสี่ ถ้าการกระทำตามวรรคสองเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่ 2 ปี ถึง 6 ปี และปรับตั้งแต่ 40,000 บาท ถึง 220,000 บาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้ที่มีกำหนดไม่น้อยกว่า 2 ปี หรือ เพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ วรรคห้า ถ้าการกระทำตามความผิดตามวรรคสองเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่ 3 ปี ถึง 10 ปี และปรับตั้งแต่ 60,000บาท ถึง 200,000 บาท และให้ศาลสั่งเพิกถอนใบอนุญาต	วรรคสาม ถ้าการกระทำตามวรรคสองเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกไม่น้อยกว่า 8 ปี และ ปรับตั้งแต่ 100,000 บาท ไม่เกิน150,000 บาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้ที่มีกำหนดไม่น้อยกว่า 8 ปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ วรรคสี่ ถ้าการกระทำตามวรรคสองเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกไม่น้อยกว่า 10 ปี และปรับไม่น้อยกว่า 150,000 บาท ไม่เกิน 250,000 บาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้ที่มีกำหนดไม่น้อยกว่า 10 ปี หรือ เพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ วรรคห้า ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคสองเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกไม่น้อยกว่า 15 ปี และปรับไม่น้อยกว่า 250,000 บาท ไม่เกิน 350,000 บาท และให้ศาลสั่งเพิกถอนใบอนุญาต	จากการเปรียบเทียบตามกฎหมายของประเทศญี่ปุ่น และกฎหมายของประเทศอังกฤษ ประกอบกับส่งผลให้ศาลมีอำนาจในการใช้ดุลพินิจในการลงโทษผู้กระทำความผิดได้อย่างดี มีมาตรฐานสากลทางกฎหมายมากขึ้นโดยประยุกต์มาจากกฎหมายต่างประเทศ จนกฎหมายทั้งสองประเทศดังกล่าวใช้บังคับได้ผลที่ดีขึ้น และโทษปรับดังกล่าวมีความทันสมัยเข้ากับภาวะยุคเศรษฐกิจปัจจุบันตลอดจนถึงรัฐจะได้รับความเสียหายในการจัดสรรงบประมาณในทางคดีจากกรณีการกระทำความผิดดังกล่าว ในการดำเนินคดีเข้าสู่ศาล และจะทำให้ผู้กระทำความผิดผู้ฝ่าฝืนต่อตัวบทกฎหมายเกิดความเกรงกลัวต่อความผิด และโทษ ตลอดจนถึงกฎหมายมีความศักดิ์สิทธิ์จนทำให้บุคคลผู้ใช้รถใช้ถนนยึดถือตามกฎหมายจราจรและมีจิตใต้สำนึกมากขึ้น และประกอบตามแนวคิดทฤษฎีของวัตถุประสงค์ของการลงโทษทางอาญา

กฎหมายไทย (เดิม)	กฎหมายไทย (ที่เสนอแนะให้แก้ไข/เพิ่มเติมใหม่)	ที่มาของข้อเสนอแนะในการ แก้ไข/เพิ่มเติมกฎหมายใหม่
	วรรคหก ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคสองเป็นเหตุให้ผู้อื่นเสียหายต่อทรัพย์สินด้วยผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกไม่น้อยกว่า 2 ปี ปรับไม่เกิน 50,000 บาท และให้ผู้กระทำความผิดตามวรรคนี้ชดเชยค่าเสียหายแก่ผู้เสียหายตามราคาทรัพย์สินที่เสียหายไปและให้ผู้เสียหายร้องขอเข้าเป็นผู้เสียหายร่วม โดยบังคับใช้ตามมาตรา 44/1 แห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาอาญาโดยอนุโลม และให้การกระทำความผิดตามวรรคนี้เป็นกระทำความผิดอันยอมความได้ วรรคเจ็ด ให้ศาลมีอำนาจใช้ดุลพินิจในการลงโทษในอัตราขั้นสูงโดยคำนึงถึงความเสียหายและพฤติการณ์แห่งความร้ายแรงทางคดี	

ตารางที่ 4 ข้อเสนอแนะในการแก้ไขหรือเพิ่มเติมกฎหมายไทยใหม่และที่มา

กฎหมายไทย (เดิม)	กฎหมายไทย (ที่เสนอแนะให้แก้ไข/เพิ่มเติมใหม่)	ที่มาของข้อเสนอแนะในการ แก้ไข/เพิ่มเติมกฎหมายใหม่
มาตรา160 ตรี วรรคหนึ่ง ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 43 (2) ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 1 ปี หรือปรับตั้งแต่ 5,000 บาท ถึง 20,000 บาท หรือ ทั้งจำทั้งปรับและให้ศาลสั่งพักใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหกเดือน หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ วรรคสอง ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่ 1 ปีถึง 5 ปี และปรับตั้งแต่ 20,000 บาท ถึง 100,000บาท และให้ศาลสั่งพักใบอนุญาตขับขี่ของผู้ นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่า 1 ปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ วรรคสาม ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัสผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่ 2 ปีถึง 6 ปี และปรับตั้งแต่ 40,000 บาท ถึง 120,000บาท และให้ศาลสั่งพักใบอนุญาตขับขี่ของผู้ นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่า 1 ปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่	มาตรา160 ตรี วรรคหนึ่ง ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 43 (2) ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 5 ปี หรือ ปรับตั้งแต่ 50,000 บาท ถึง 100,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับและให้ศาลสั่งพักใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่า 5 ปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ วรรคสอง ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่ 5 ปีไม่เกิน 10 ปี และปรับตั้งแต่ 50,000 บาท ถึง 150,000 บาท และให้ศาลสั่งพักใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่า 1 ปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ วรรคสาม ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัสผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 15 ปี และปรับตั้งแต่ 200,000 บาทและให้ศาลสั่งเพิกถอนใบอนุญาต แต่ไม่เกิน 350,000บาท และให้ศาลสั่งพักใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่า 15 ปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่	จากการเปรียบเทียบตามกฎหมายของประเทศญี่ปุ่น และกฎหมายของประเทศอังกฤษ ประกอบกับส่งผลให้ศาลมีอำนาจในการใช้ดุลพินิจในการลงโทษผู้กระทำความผิดได้อย่างดีมีมาตรฐานสากลทางกฎหมายมากขึ้นโดยประยุกต์มาจากกฎหมายต่างประเทศ จนกฎหมายทั้งสองประเทศดังกล่าวใช้บังคับได้ผลที่ดีขึ้น และโทษปรับดังกล่าวเพื่อให้มีความทันสมัยเข้ากับภาวะยุคเศรษฐกิจปัจจุบันตลอดจนถึงรัฐจะได้รับความเสียหายในการจัดสรรงบประมาณ ในทางคดีจากกรณีการกระทำความผิดดังกล่าวในการดำเนินคดีเข้าสู่ศาล และจะทำให้ผู้กระทำความผิดผู้ฝ่าฝืนต่อบทกฎหมายเกิดความเกรงกลัวต่อความผิดและโทษตลอดจนถึงกฎหมายมีความศักดิ์สิทธิ์จนทำให้บุคคลผู้ใช้รถใช้ถนนยึดถือตามกฎหมายจราจรและมีจิตใต้สำนึกมากขึ้นและประกอบตามแนวคิด ทฤษฎีของวัตถุประสงค์ของการลงโทษทางอาญา

กฎหมายไทย (เดิม)	กฎหมายไทย (ที่เสนอแนะให้แก้ไข/เพิ่มเติมใหม่)	ที่มาของข้อเสนอแนะในการ แก้ไข/เพิ่มเติมกฎหมายใหม่
วรรคสี่ ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตายต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่ 3 ปี ถึง 10 ปี และปรับตั้งแต่ 60,000 บาท ถึง 200,000 บาท และให้ศาลสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่	วรรคสี่ ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตายต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 20 ปี และปรับตั้งแต่ 350,000 บาท ไม่เกิน 400,000 บาท และให้ศาลสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ วรรคห้า ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นเหตุให้ผู้อื่นเสียหายต่อทรัพย์สิน ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกไม่น้อยกว่า 2 ปี ปรับไม่เกิน 100,000 บาท และให้ผู้กระทำความผิดตามวรรคนี้ชดเชยค่าเสียหายแก่ผู้เสียหายตามราคาทรัพย์สินที่เสียหายไปและให้ผู้เสียหายร้องขอเข้าเป็นผู้เสียหายร่วมโดยบังคับใช้ตามมาตรา 44/1 แห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาอาญาโดยอนุโลม และความผิดตามวรรคนี้เป็นการกระทำความผิดอันยอมความได้ วรรคหก ให้ศาลมีอำนาจใช้ดุลพินิจในการลงโทษในอัตราขั้นสูงโดยคำนึงถึงความเสียหายและพฤติการณ์แห่งความร้ายแรงทางคดี	

จากเดิม มาตรา 157/1 วรรคหนึ่ง ผู้ขับขี่ผู้ใดฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน พนักงานเจ้าหน้าที่หรือผู้ตรวจการที่ให้มีการตรวจสอบผู้ขับขี่ตามมาตรา 43 ทวิ หรือฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ตรวจการที่ให้มีการทดสอบผู้ขับขี่ตามมาตรา 43 ตรี ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 4,000 บาท

เสนอแนะให้มีการแก้ไขเพิ่มเติม มาตรา 157/1 วรรคหนึ่ง ผู้ขับขี่ผู้ใดฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน พนักงานเจ้าหน้าที่หรือผู้ตรวจการที่ให้มีการตรวจสอบผู้ขับขี่ตามมาตรา 43 ทวิ หรือฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ตรวจการที่ให้มีการทดสอบผู้ขับขี่ตามมาตรา 43 ตรี ต้องระวางโทษจำคุกไม่น้อยกว่า 2 ปี หรือ ปรับไม่น้อยกว่า 50,000 บาท และให้พนักงานเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจนำตัวผู้ฝ่าฝืนส่งศาลภายใน 48 ชั่วโมง

จากเดิม มาตรา 157/1 วรรคสอง ผู้ใดฝ่าฝืน มาตรา 43 ทวิ วรรคหนึ่ง ต้องระวางโทษสูงกว่าที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยยาเสพติดให้โทษหรือกฎหมายที่ว่าด้วยวัตถุที่ออกออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทอีกหนึ่งในสาม และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้ผู้นั้น มีกำหนดโทษไม่น้อยกว่า 6 เดือน หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

เสนอแนะให้มีการแก้ไขเพิ่มเติม มาตรา 157/1 วรรคสอง ผู้ใดฝ่าฝืน มาตรา 43 ทวิ วรรคหนึ่ง ต้องระวางโทษจำคุกไม่น้อยกว่า 5 ปี หรือปรับไม่น้อยกว่า 80,000 บาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้ผู้นั้นมีกำหนดโทษไม่น้อยกว่า 5 ปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

จากเดิม มาตรา 157/1 วรรคสาม ถ้าการกระทำตามวรรคสองเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจ ผู้กระทำความต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่ 1 ปีถึง 5 ปี และปรับตั้งแต่ 20,000 บาท ถึง 100,000 บาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้ผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่า 1 ปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

เสนอแนะให้มีการแก้ไขเพิ่มเติม มาตรา 157/1 วรรคสาม ถ้าการกระทำตามวรรคสองเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจผู้กระทำความต้องระวางโทษจำคุกไม่น้อยกว่า 8 ปี และปรับตั้งแต่ 100,000 บาท ไม่เกิน 150,000 บาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้ผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่า 8 ปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

จากเดิม มาตรา 157/1 วรรคสี่ ถ้าการกระทำตามวรรคสองเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส ผู้กระทำความต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่ 2 ปี ถึง 6 ปี และปรับตั้งแต่ 40,000 บาท ถึง 220,000 บาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้ผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่า 2 ปี หรือ เพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

เสนอแนะให้มีการแก้ไขเพิ่มเติม มาตรา 157/1 วรรคสี่ ถ้าการกระทำตามวรรคสองเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัสผู้กระทำความต้องระวางโทษจำคุกไม่น้อยกว่า 10 ปีและปรับไม่น้อยกว่า 150,000 บาท ไม่เกิน 250,000 บาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้ผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่า 10 ปี หรือ เพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ถึง 120,000 บาท และให้ศาลสั่งพักใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่า 1 ปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

เสนอแนะให้มีการแก้ไขเพิ่มเติม มาตรา 160 ตรี วรยศสาม ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัสผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 15 ปี และปรับตั้งแต่ 200,000 บาท แต่ไม่เกิน 350,000 บาท และให้ศาลสั่งพักใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่า 15 ปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

จากเดิม มาตรา 160 ตรี วรยศสี่ ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตายต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่ 3 ปี ถึง 10 ปี และปรับตั้งแต่ 60,000 บาท ถึง 200,000 บาท และให้ศาลสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

เสนอแนะให้มีการแก้ไขเพิ่มเติม มาตรา 160 ตรี วรยศสี่ ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตายต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 20 ปี และปรับตั้งแต่ 350,000 บาท ไม่เกิน 400,000 บาท และให้ศาลสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

เสนอแนะให้มีการแก้ไขเพิ่มเติม มาตรา 160 ตรี วรยศห้า ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นเหตุให้ผู้อื่นเสียหายต่อทรัพย์สิน ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกไม่น้อยกว่า 2 ปี ปรับไม่เกิน 100,000 บาท และให้ผู้กระทำความผิดตามวรรคนี้ชดเชยค่าเสียหายแก่ผู้เสียหายตามราคาทรัพย์สินที่เสียหายไปและให้ผู้เสียหายร้องขอเข้าเป็นผู้เสียหายร่วมโดยบังคับใช้ตามมาตรา 44/1 แห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาอาญาโดยอนุโลม และความผิดตามวรรคนี้เป็นกรณการกระทำความผิดอันยอมความได้

เสนอแนะให้มีการแก้ไขเพิ่มเติม มาตรา 160 ตรี วรยศหก ให้ศาลมีอำนาจใช้ดุลพินิจในการลงโทษในอัตราขั้นสูงโดยคำนึงถึงความเสียหายและพฤติการณ์แห่งความร้ายแรงทางคดี

จากแนวทางของการเสนอแก้ไขมาตรการการชอกกฎหมายที่เกี่ยวข้องดังกล่าวข้างต้นนั้น จะส่งผลให้ศาลมีอำนาจในการใช้ดุลพินิจในการลงโทษผู้กระทำความผิดได้เป็นมาตรฐานสากล และบังคับใช้ได้ดีขึ้น และโทษปรับดังกล่าวมีความทันสมัยเข้ากับภาวะยุคเศรษฐกิจปัจจุบัน ตลอดถึงรัฐจะได้รับความเสียหายในการจัดสรรงบประมาณในทางคดีจากกรณีการกระทำความผิดดังกล่าวในการดำเนินคดีเข้าสู่ศาล และจะทำให้ผู้กระทำความผิด ผู้ฝ่าฝืนต่อตัวบทกฎหมายเกิดความเกรงกลัวต่อความผิดและโทษ และทำให้กฎหมายมีความศักดิ์สิทธิ์ บุคคลผู้ใช้รถใช้ถนนยึดถือตามกฎหมายจราจรและมีจิตใต้สำนึกมากขึ้น สอดคล้องกับหลักแนวคิดทฤษฎีของวัตถุประสงค์ของการลงโทษทางอาญา อย่างไรก็ตามมาตรการทางกฎหมายเป็นเพียงเครื่องมือหนึ่งในการป้องกันการฝ่าฝืนต่อตัวบทกฎหมายเท่านั้น ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับผู้ปฏิบัติการตามกฎหมายและพนักงานเจ้าหน้าที่ในการปฏิบัติและบังคับใช้มาตรการทางกฎหมายประกอบด้วย (ตารางที่ 3 และ ตารางที่ 4)

บรรณานุกรม

กู้เกียรติ เจริญบุญ. ปัญหาและข้อบกพร่องของตำรวจ. นนทบุรี: 21 เซ็นจูรี, 2562.

เกียรติขจร วัจนะสวัสดิ์. คำอธิบายกฎหมายอาญา ภาค 1. พิมพ์ครั้งที่ 9. กรุงเทพมหานคร: สำนักเนติบัณฑิตยสภา, 2549.

กรมตำรวจ. ปัญหาอาชญากรรม. กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์ตำรวจ, 2537.

กองกำกับการนโยบายและแผน. การบริหารงานจราจร. กรุงเทพมหานคร: นโยบายและแผน, กองบัญชาการตำรวจภูธรภาค 3, 2530.

คณิต ณ นคร. กฎหมายอาญาภาคทั่วไป. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2547.

จุฑามาศ พลธิวิญญู. “มาตรการทางกฎหมายในการลดทอนการเป็นอาชญากรรมทางคดีอาชญากรรมคดีอาชญากรรมของประเทศไทย.” วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2553.

จิตติ ดิงศรัทีย. คำอธิบายประมวลกฎหมายอาญา ภาค 1. พิมพ์ครั้งที่ 9. กรุงเทพมหานคร: สำนักเนติบัณฑิตยสภา, 2536.

จำรัส มังคลารัตน์. คำอธิบายกฎหมายอาญา. กรุงเทพมหานคร: สุตรไพศาลการพิมพ์, 2534.

ณัฐจิววัฒน์ สุทธิโยธิน. หน่วยที่ 2 ทฤษฎีความรับผิดชอบทางอาญา กฎหมายอาญาและอาชญาวิทยาชั้นสูง 41716. พิมพ์ครั้งที่ 6. กรุงเทพมหานคร: มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช, 2567.

พิมพ์มอแผน กสพท. ความเหมาะสมกับการกระทำความผิด [Online]. Available URL: <https://www.facebook.com/doctorphan/posts/1135264723183256>, 2568 (มิถุนายน, 13).

ทวีเกียรติ มีนะกนิษฐ. สังคมกับกฎหมาย. พิมพ์ครั้งที่ 4. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2555.

นัชรศม ชูศิริญวัฒน์. ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ภายในเขตเทศบาลนครนครราชสีมา. โครงการวิทยานิพนธ์วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี, 2555.

นพพงษ์ จุห้อง. ปัญหาในกฎหมายอาญา. กรุงเทพมหานคร: มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2555.

นวลจันทร์ ทศนชัยกุล. อาชญากรรม การป้องกัน: การควบคุม. กรุงเทพมหานคร: ภาควิชารัฐศาสตร์, 2541.

บังเอิญ เนียมศรี. การบังคับใช้กฎหมายกรณีขับรถขณะเมาสุราเปรียบเทียบกับประเทศไทยกับญี่ปุ่น. หลักสูตรผู้พิพากษาผู้บริหารในศาลชั้นต้น สถาบันพัฒนาข้าราชการฝ่ายตุลาการศาลยุติธรรม สำนักงานศาลยุติธรรม, 2558.

ปกครอง เปรมดิษฐกุล. ปัญหาการบังคับใช้กฎหมาย: ศึกษากรณีขับรถขณะเมาสุราเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย (หลักสูตรผู้พิพากษาผู้บริหารในศาลชั้นต้น สถาบันพัฒนาข้าราชการฝ่ายตุลาการศาลยุติธรรม สำนักงานศาลยุติธรรม, 2558).

พิทยา จินาวัฒน์. นโยบายระดับประเทศว่าด้วยการแก้ไขปัญหายาเสพติด. เอกสารประกอบการบรรยาย มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2554.

- มติชนออนไลน์. **ถูกจับจริง** [Online]. Available URL: <https://www.matichon.co.th/news-monitor/news>, 2568 (มิถุนายน, 13).
- มนัสนันท์มากบัว. “การทำให้เสียทรัพย์โดยประมาท.” *วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย*, 2556.
- ศูนย์ข้อมูลและข่าวสืบสวนเพื่อสิทธิพลเมือง. **บทเรียนจากญี่ปุ่นมาแล้วขับโทษหนักทั้งคนขับและคนนั่ง** [Online]. Available URL: <https://www.tcjthai.com/news/201723/watch/6939>, 2568 (มิถุนายน, 12).
- ศุภกร สันฐาน. **ปัญหามาแล้วขับกรณีศึกษา โทษหนัก บังคับเข้ม มีผลกระทบต่อสังคมหรือขึ้นนำสังคมได้เพียงใด.** *หลักสูตรผู้พิพากษาผู้บริหารในศาลชั้นต้น สถาบันพัฒนาข้าราชการฝ่ายตุลาการศาลยุติธรรม สำนักงานศาลยุติธรรม*, 2558.
- ศราวุฒิ พันธ์ขาว. “อาชญากรรมพื้นบ้าน: การฝ่าฝืนกฎหมายจราจร.” *วิทยานิพนธ์สังคมศาสตรมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยมหิดล*, 2522.
- สำนักอำนวยการความปลอดภัย กรมทางหลวง. **อุบัติเหตุทางหลวงแผ่นดิน พ.ศ. 2566** [Online]. Available URL: <http://bhs:doh.go.th./download/accident>, 2568 (มิถุนายน, 3).
- เสนีย์ปราโมช, หม่อมราชวงศ์. **คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์และกฎหมายลักษณะทรัพย์.** *กรุงเทพมหานคร: สำนักเนติบัณฑิตยสภา*, 2551.
- สุรศักดิ์ ลิขสิทธิ์วัฒนกุล. **คำอธิบายความผิดเกี่ยวกับทรัพย์ตามประมวลกฎหมายอาญา.** พิมพ์ครั้งที่ 5. *กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์วิญญูชน*, 2555.
- British and Irish Information Institute. **England and Wales High Court (Administrative Court) Decision Booth v Crown Prosecution Service [2006] EWHC 192** [Online]. Available URL: www.baili.org/ew/cases/EWHC/Admin/2006/192.html, 2006 (January, 30).
- Hall, Jerome. **General Principles of Criminal Law.** New York: Bobbs-Merrill Company, 1960.
- The MATTER. **อังกฤษเดินหน้าใช้กฎหมายใหม่ขับรถชนคนตายมีโทษสูงสุดจำคุกตลอด** [Online]. Available URL: <https://www.facebook.com/photo.php?fbid>, 2568 (มิถุนายน, 30).
- Williams, Glanville. **Textbook of Criminal Law.** London: Stevens, 1983.
- World Health Organization. **Global status report on road safety 2018** [Online]. Available URL: <file:///C:/Users/MyCom/Downloads/9789241565684-eng.pdf>, 2025 (June, 12).
- Criminal Damage Act 1971, section 4(1).

