

ปัญหาความรับผิดทางอาญาจากการกระทำโดยประมาท
ศึกษาเฉพาะกรณีการขับรถโดยประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย¹

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

สิทธิณัฐ รักษ์ฐิติธรรม²

Sitthinut Rukthititham

(Received: November 4, 2024, Revised: February 23, 2025, Accepted: March 18, 2025)

บทคัดย่อ

บทความนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัญหาทางด้านกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการกระทำความผิดฐานขับรถโดยประมาทของประเทศไทย โดยเป็นการศึกษาการเปรียบเทียบกฎหมายของประเทศสิงคโปร์ และเครือรัฐออสเตรเลีย รัฐเซาท์ออสเตรเลีย ที่เกี่ยวข้องกับการกระทำความผิดฐานขับรถโดยประมาท เพื่อเสนอแนะแนวทางการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการกระทำความผิดฐานขับรถโดยประมาทของประเทศไทยให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

ผลการศึกษาพบว่า พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ของประเทศไทย ไม่มีบทกำหนดโทษกรณีการขับรถโดยประมาทหรือการขับขี้นในลักษณะที่เห็นได้ว่าไม่คำนึงถึงความปลอดภัยในชีวิตหรือร่างกายของผู้อื่น เป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่ชีวิตหรือร่างกายไว้โดยเฉพาะ แต่จะถือว่าเป็นการกระทำโดยประมาทซึ่งจะมีความรับผิดตามประมวลกฎหมายอาญา ทำให้เกิดปัญหา 3 ประการ คือ 1. ปัญหาการกำหนดความผิดฐานขับรถโดยประมาทที่ไม่สอดคล้องกับลักษณะความร้ายแรงของการกระทำความผิด 2. ไม่สามารถเพิ่มโทษกรณีกระทำความผิดซ้ำในความผิดฐานขับรถโดยประมาทได้ และ 3. ไม่สามารถบวกโทษที่รอการลงโทษกรณีกระทำความผิดฐานขับรถโดยประมาทซ้ำในระหว่างรอการลงโทษได้ ดังนั้น บทความนี้จะเสนอแนะให้แก้ไขพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 โดยแก้ไขบทกำหนดโทษในความผิดฐานขับรถโดยประมาทและความผิดฐานขับรถโดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยของผู้อื่น เพิ่มเติมบทกำหนดโทษกรณีกระทำความผิดซ้ำในความผิดฐานขับรถโดยประมาทและความผิดฐานขับรถโดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยของผู้อื่นและ

¹ บทความนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาค้นคว้าอิสระ เรื่อง ปัญหาความรับผิดทางอาญาจากการกระทำโดยประมาท ศึกษาเฉพาะกรณีการขับรถโดยประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ซึ่งเป็นการศึกษาหลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชานิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช ปีการศึกษา 2566 โดยมีผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. วรณวิภา เมืองถ้ำ เป็นอาจารย์ที่ปรึกษา

² นักศึกษาระดับปริญญาโท หลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชานิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช, 44/40 ซอยลาดพร้าว 1 แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900, sitthinut.r@gmail.com

Student, Master of Laws, Sukhothai Thammathirat Open University, 44/40 Soi Lad Phrao 1, Chom Phon, Chatuchak, Bangkok 10900, sitthinut.r@gmail.com

เพิ่มเติมบทบัญญัติให้ศาลมีอำนาจในการบอกโทษที่รอการลงโทษกรณีมีการกระทำความผิดฐานซ้ำซ้อนโดยประมาท หรือความผิดฐานซ้ำซ้อนโดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยของผู้คนอื่นอีกในระหว่างที่ศาลรอการลงโทษ

คำสำคัญ: ความรับผิดทางอาญา, การกระทำโดยประมาท, กฎหมายจราจร

Abstract

The purpose of this article is to study the legal issues on the offense of reckless driving in Thailand. This research is a comparative legal study between Thailand, Singapore, and the Commonwealth of Australia, South Australia under the offense of reckless driving in order to propose the effective guidelines of legal amendments for the offense of reckless driving in Thailand.

The results of this study presented that there is no penalty for reckless driving or driving in a manner that is seen as disregarding the safety of the life or body of others under Thailand's Land Traffic Act B.E. 2522 (1979). However, this will be considered as negligence which shall be subject to liability under the Thai Criminal Code and will lead to three legal issues: 1. the determination of the offense of reckless driving that is inconsistent with the seriousness of the offense, 2. an increased penalty cannot be imposed for a repeated offense in the case of reckless driving, 3. the penalty for a repeated offense of reckless driving cannot be aggregated with the suspended sentence during the probationary period. As the result, this article presented legal approaches to amend the Land Traffic Act B.E. 2522 (1979) by amending the penalties for the offense of reckless driving and the offense of driving a vehicle without regarding for the safety of others, and the authority for a judge to have a consideration to add the suspended punishment in the former case to the punishment in the latter case where the offender commits an offense of reckless driving and driving without regard for the safety of others during the suspension period.

Keywords: Criminal Liability, Negligent Acts, Traffic Laws

1. บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เป็นกฎหมายจราจรที่ตราขึ้นเพื่อรองรับความเจริญก้าวหน้าของการคมนาคมและการขนส่งทางบกที่ขยายตัวอย่างรวดเร็วไปทั่วประเทศ และกำหนดเกี่ยวกับกฎแห่งความปลอดภัยที่ผู้ใช้รถใช้ถนนจะต้องปฏิบัติตาม หรือที่เรียกกันว่า “กฎจราจร” ขึ้น เพื่อให้ผู้ใช้รถใช้ถนนยึดถือปฏิบัติเป็น

แนวทางเดียวกัน และเพื่อความปลอดภัยในชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของประชาชน โดยผู้ที่ฝ่าฝืนกฎจราจรดังกล่าวจะมีความรับผิดชอบตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งเป็นความผิดที่ไม่ต้องการผล กล่าวคือ ผู้กระทำความผิดจะต้องรับผิดชอบที่กระทำความผิดที่กฎหมายบัญญัติเป็นความผิดโดยไม่ต้องพิจารณาว่าผลของการกระทำเกิดขึ้นหรือไม่ เนื่องจากพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มุ่งลงโทษการกระทำที่อาจก่อให้เกิดอันตรายโดยไม่ต้องรอให้เกิดผลคือความเสียหายเกิดขึ้นก่อน ทั้งนี้เพื่อป้องกันความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นจากการกระทำของผู้ขับขี่³ อีกทั้ง การฝ่าฝืนกฎจราจรบางประเภทจนก่อให้เกิดความเสียหายแก่ชีวิตหรือร่างกายของบุคคลอื่น นอกจากผู้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกแล้ว ก็อาจมีความผิดตามประมวลกฎหมายอาญาในส่วนของการกระทำโดยประมาทอีกด้วย เช่น กรณีขับซิ่งผ่านสี่แยกด้วยความเร็วสูงและฝ่าฝืนสัญญาณจราจรไฟสีแดง เป็นเหตุให้รถยนต์เฉี่ยวชนกับรถยนต์ที่ ถ. ขับผ่านสี่แยกดังกล่าวขณะได้รับสัญญาณจราจรไฟสีเขียว ถือว่าเป็นการขาดความระมัดระวังตามวิสัยและพฤติการณ์อันเป็นการกระทำโดยประมาท จำเลยมีความผิดตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 300 พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43 (4), 157 เป็นการกระทำความผิดเป็นความผิดต่อกฎหมายหลายบท ลงโทษตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 300 ซึ่งเป็นบทที่มีโทษหนักที่สุดตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 90⁴

อย่างไรก็ตาม แม้การฝ่าฝืนกฎจราจรบางประเภทจนก่อให้เกิดความเสียหายแก่ชีวิตหรือร่างกายของบุคคลอื่น จะเป็นการกระทำโดยประมาทและมีความรับผิดชอบตามประมวลกฎหมายอาญานั้น แต่ในทางปฏิบัติอันเนื่องมาจากแนวคิดและวัตถุประสงค์ในการลงโทษในปัจจุบันที่มุ่งเน้นไปที่การปรับปรุงตัวผู้กระทำความผิดโดยมองว่าผู้กระทำความผิดโดยประมาทนั้น ได้กระทำโดยมิได้มีความมุ่งหมายที่ชั่วร้ายอยู่ก่อนจึงไม่มีความจำเป็นต้องใช้โทษจำคุกเพื่อปรับปรุงนิสัยของผู้กระทำความผิด⁵ อัตราโทษจำคุกในความผิดที่ได้กระทำโดยประมาทตามประมวลกฎหมายอาญานั้น จึงไม่ปรากฏว่ามีระวางโทษจำคุกขั้นต่ำไว้ ดังนั้น ผู้พิพากษาจึงอาจกำหนดโทษจำคุกน้อยเพียงใดก็ได้ อีกทั้ง เมื่อคดีเข้าสู่กระบวนการยุติธรรมผู้พิพากษามักจะมองว่าการกระทำโดยประมาทมิได้กระทำโดยเจตนา จึงมิใช่อาชญากรรมที่เป็นความผิดร้ายแรงและมักจะพิพากษาการลงโทษจำคุกให้แก่จำเลยเพื่อให้โอกาสจำเลยได้กลับตัวเป็นพลเมืองดีต่อไป นอกจากนี้ จากแนวคำพิพากษาของศาลฎีกา ก็แทบจะไม่มีกรณีตัดสินลงโทษจำคุกจำเลยถึง 10 ปี⁶ ซึ่งเป็นอัตราโทษสูงสุดตามที่กฎหมายกำหนด แม้ว่าพฤติการณ์การกระทำโดยประมาทบางกรณี จะมีลักษณะเป็นการกระทำโดยประมาทโดยรู้ตัว (Reckless) อันเป็นลักษณะของการกระทำโดยประมาทประเภทหนึ่งที่ใช้ในกลุ่มประเทศระบบกฎหมายจารีตประเพณี (Common Law) กล่าวคือ เป็นกรณีของการกระทำที่ผู้กระทำความผิดไม่เพียงแต่ขาดความระมัดระวังซึ่งบุคคลในภาวะเช่นนั้นจะต้องมีตามวิสัยและพฤติการณ์ และผู้กระทำอาจใช้ความระมัดระวังเช่นนั้นได้แต่หาได้ใช้ให้เพียงพอไม่เท่านั้น แต่ได้กระทำไปโดยรู้อยู่แล้วว่าเป็นการเสี่ยงที่จะเกิดภัย แต่ก็ยังขึ้นกระทำให้

³ ภพพร พายทอง, การฝ่าฝืนพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522, (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทนิติศาสตร์, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2554), หน้า 24-25.

⁴ คำพิพากษาศาลฎีกา ที่ 3012/2553.

⁵ คำพิพากษาศาลฎีกา ที่ 5178/2563.

⁶ คำพิพากษาศาลฎีกา ที่ 2803/2550, 5178/2563, 4293/2565.

โดยตนคิดว่าคงสามารถหลีกเลี่ยงไม่ให้ภัยนั้นเกิดขึ้นได้ ซึ่งโดยสภาพลักษณะของการกระทำความผิดโดยประมาท โดยรู้ตัว ย่อมมีความชั่วร้ายและน่าตำหนิมากกว่าการกระทำโดยขาดความระมัดระวังตามสมควรหรือที่เรียกว่า การกระทำโดยประมาทโดยไม่รู้ตัว⁷ และถึงแม้ว่ากฎหมายของประเทศไทยจะไม่ได้แยกความรับผิดชอบระหว่างการประมาท โดยรู้ตัวกับการประมาทโดยไม่รู้ตัวออกจากกันไว้อย่างชัดเจน แต่ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ก็มีบทบัญญัติฐานความผิดที่มีลักษณะเป็นการกระทำโดยประมาทโดยรู้ตัวอยู่ด้วย เช่น มาตรา 43 (8) ความผิด ฐานขับซิ่งรถในลักษณะที่เห็นได้ว่าไม่คำนึงถึงความปลอดภัยในชีวิตหรือร่างกายของผู้อื่น แต่อย่างไรก็ตาม หากการขับซิ่งรถในลักษณะที่เห็นได้ว่าไม่คำนึงถึงความปลอดภัยในชีวิตหรือร่างกายของผู้อื่น ก่อให้เกิดความเสียหาย กล่าวคือ ทำให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจ หรือทำให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส หรือทำให้ผู้อื่นถึงแก่ ความตาย ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 กลับไม่มีบทบัญญัติรองรับผลจากการกระทำความผิด เหล่านี้แต่จะถือว่าการกระทำของผู้กระทำความผิดเป็นการกระทำความผิดเพียงผิดกฎหมายหลายบท กล่าวคือ ผู้กระทำความผิดจะถูกดำเนินคดีในความผิดฐานขับซิ่งรถในลักษณะที่เห็นได้ว่าไม่คำนึงถึงความปลอดภัยในชีวิต หรือร่างกายของผู้อื่น ตามมาตรา 43 (8) และถือว่าเป็นการขับซิ่งรถโดยประมาท ตามมาตรา 43 (4) ด้วย ซึ่งเมื่อถือว่าเป็นการขับซิ่งรถโดยประมาทแล้วก็จะมีความรับผิดชอบตามประมวลกฎหมายอาญาตามผลของการกระทำ โดยประมาทนั้น กล่าวคือ ถ้าการกระทำโดยประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ก็มีความผิดตามมาตรา 291 ถ้าการกระทำโดยประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส ก็มีความผิดตามมาตรา 300 และถ้าการกระทำ โดยประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจ ก็มีความผิดตามมาตรา 390 ทั้ง ๆ ที่ลักษณะ ของการขับซิ่งรถในลักษณะที่เห็นได้ว่าไม่คำนึงถึงความปลอดภัยในชีวิตหรือร่างกายของผู้อื่นนั้น มีความชั่วร้าย และร้ายแรงมากกว่าการขับซิ่งรถโดยประมาทที่เป็นการขาดความระมัดระวังซึ่งบุคคลในภาวะเช่นนั้นจำเป็นต้องมี ตามวิสัยและพฤติการณ์ และผู้กระทำอาจใช้ความระมัดระวังเช่นนั้นได้แต่หาได้ใช้ให้เพียงพอไม่ ดังที่ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้บัญญัติแยกฐานความผิดกรณีขับซิ่งรถในลักษณะที่เห็นได้ว่า ไม่คำนึงถึงความปลอดภัยในชีวิตหรือร่างกายของผู้อื่น ตามมาตรา 43 (8) ออกจากการขับซิ่งรถโดยประมาท ตามมาตรา 43 (4) ดังนั้น การที่ไม่มีบทบัญญัติกำหนดโทษกรณีการขับซิ่งรถในลักษณะที่เห็นได้ว่าไม่คำนึงถึง ความปลอดภัยในชีวิตหรือร่างกายของผู้อื่น แล้วก่อให้เกิดความเสียหายเป็นการเฉพาะ แต่ถือว่าเป็นการขับซิ่ง รถโดยประมาทนั้น ทำให้เกิดปัญหาความไม่เหมาะสมของอัตราโทษที่ผู้กระทำความผิดได้รับการกระทำ ของตนทั้ง ๆ ที่เป็นการกระทำที่น่าตำหนิและผู้กระทำสมควรที่จะได้รับการลงโทษเพื่อปรับปรุงตัว และเพื่อ เป็นการข่มขู่เตือนบุคคลนั้นและผู้อื่นมิให้กระทำการเช่นนั้นอีก

อีกทั้ง เมื่อถือว่าการขับซิ่งรถในลักษณะที่เห็นได้ว่าไม่คำนึงถึงความปลอดภัยในชีวิตหรือร่างกายของ ผู้อื่นตามมาตรา 43 (8) เป็นการกระทำโดยประมาท หากผู้ต้องหาเคยมีประวัติต้องคำพิพากษาถึงที่สุดให้ ลงโทษจำคุกมาแล้วในความผิดฐานขับซิ่งรถในลักษณะที่เห็นได้ว่าไม่คำนึงถึงความปลอดภัยในชีวิตหรือร่างกาย ของผู้อื่น และต่อมาได้มีการกระทำความผิดซ้ำในความผิดฐานขับซิ่งรถในลักษณะที่เห็นได้ว่าไม่คำนึงถึงความปลอดภัย ในชีวิตหรือร่างกายของผู้อื่น หรือขับซิ่งรถโดยประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจ หรือเป็น

⁷ แสง บุญเฉลิมวิภาส, ปัญหาเจตนาในกฎหมายอาญา, (วิทยานิพนธ์ปริญญาโท, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2524), น. 50.

เหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส หรือเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตายอีก หากในคดีหลังศาลจะพิพากษาลงโทษจำคุก ก็ไม่สามารถเพิ่มโทษที่จะลงแก่ผู้นั้นตามประมวลกฎหมายอาญาได้ เนื่องจากการเพิ่มโทษเพราะเหตุกระทำความผิดอีกตามหมวด 8 แห่งประมวลกฎหมายอาญา ไม่สามารถนำมาใช้กับการกระทำความผิดโดยประมาทได้ ตามที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 94

นอกจากนี้ การที่ถือว่าการขับชี่รลในลักษณะที่เห็นได้ว่าไม่คำนึงถึงความปลอดภัยในชีวิตหรือร่างกายของผู้อื่น เมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นแล้ว จะถือว่าเป็นการขับชี่รลโดยประมาท ทำให้เกิดปัญหาในกรณีเมื่อมีการขอการลงโทษเพื่อให้โอกาสกลับตัวภายในระยะเวลาที่ศาลกำหนด ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 56 หากต่อมาภายในเวลาที่ศาลกำหนดผู้ที่ถูกศาลพิพากษาได้กระทำความผิดฐานขับชี่รลในลักษณะที่เห็นได้ว่าไม่คำนึงถึงความปลอดภัยในชีวิตหรือร่างกายของผู้อื่น หรือขับชี่รลโดยประมาทอีก ศาลที่พิพากษาคดีหลังไม่สามารถบวกโทษที่รอการลงโทษไว้ในคดีก่อนเข้ากับโทษในคดีหลัง ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 58 ได้

ดังนั้น บทความนี้จึงทำการศึกษาปัญหาความรับผิดชอบทางอาญาจากการขับชี่รลโดยประมาทของประเทศไทย โดยทำการศึกษาเปรียบเทียบกับกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการกระทำความผิดฐานขับชี่รลโดยประมาทของประเทศสิงคโปร์และเครือรัฐออสเตรเลีย รัฐเซาท์ออสเตรเลีย เพื่อนำไปสู่การปรับปรุงแก้ไขพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ให้มีประสิทธิภาพ เหมาะสมกับสภาพสังคมไทยในปัจจุบัน และสามารถยับยั้งป้องกันการขับชี่รลที่ขาดความรับผิดชอบได้

1.2 วัตถุประสงค์ในการศึกษา

1.2.1 เพื่อศึกษาปัญหาทางด้านกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการกระทำความผิดฐานขับชี่รลโดยประมาทของประเทศไทย

1.2.2 เพื่อศึกษาเปรียบเทียบกฎหมายของประเทศไทยกับกฎหมายของประเทศสิงคโปร์และเครือรัฐออสเตรเลีย รัฐเซาท์ออสเตรเลีย ที่เกี่ยวข้องกับการกระทำความผิดฐานขับชี่รลโดยประมาท

1.2.3 เพื่อเสนอแนะแนวทางการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการกระทำความผิดฐานขับชี่รลโดยประมาทของประเทศไทยให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

1.3 วิธีดำเนินการศึกษา

บทความนี้ดำเนินการศึกษาโดยวิธีการวิจัยเอกสาร (Documentary Research) โดยศึกษาและรวบรวมข้อมูลจากหนังสือ บทความต่าง ๆ วิทยานิพนธ์ และข้อมูลจากอินเทอร์เน็ต ทั้งภาษาไทยและภาษาต่างประเทศ รวมทั้งศึกษากฎหมายของประเทศสิงคโปร์และเครือรัฐออสเตรเลีย รัฐเซาท์ออสเตรเลีย ที่เกี่ยวข้องกับการกระทำความผิดฐานขับชี่รลโดยประมาท เพื่อหาข้อสรุปและเสนอแนะแนวทางแก้ไขกฎหมายพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ของประเทศไทย

1.4 ขอบเขตของการศึกษา

บทความนี้ทำการศึกษาแนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการกระทำความผิดโดยประมาท ทฤษฎีการลงโทษ และกฎหมายจราจร รวมถึงแนวทางในการกำหนดโทษในความผิดฐานขับชี่รลโดยประมาทโดยการศึกษาเปรียบเทียบพระราชบัญญัติจราจรทางบกและประมวลกฎหมายอาญาของประเทศไทยกับประเทศสิงคโปร์และเครือรัฐออสเตรเลีย รัฐเซาท์ออสเตรเลีย

1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1.5.1 ทำให้เข้าใจปัญหาทางด้านกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการกระทำความผิดฐานขับชื้อรถโดยประมาทของประเทศไทย

1.5.2 ทำให้เข้าใจกฎหมายของประเทศไทยกับกฎหมายของประเทศสิงคโปร์และเครือรัฐออสเตรเลีย รัฐเซาท์ออสเตรเลีย ที่เกี่ยวข้องกับการกระทำความผิดฐานขับชื้อรถโดยประมาท

1.5.3 ทำให้เข้าใจแนวทางการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการกระทำความผิดฐานขับชื้อรถโดยประมาทของประเทศไทยให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

2. วรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

การวิจัยเกี่ยวกับปัญหาความรับผิดทางอาญาจากการกระทำโดยประมาทครั้งนี้ มีความเกี่ยวข้องกับแนวคิด ทฤษฎี และหลักการต่าง ๆ ดังนี้

2.1 แนวคิดเกี่ยวกับการกระทำโดยประมาท

การกระทำโดยประมาท ในทางตำรากฎหมายอาญาลือว่าเป็นองค์ประกอบภายในประเภทหนึ่ง นอกเหนือไปจาก “เจตนา” ซึ่งโดยหลักแล้วการพิจารณาว่าการกระทำใดจะมีความรับผิดทางอาญาหรือไม่ ต้องพิจารณาจาก “เจตนา” ของผู้กระทำเป็นหลัก ส่วนการกระทำโดยประมาทเป็นข้อยกเว้นที่ให้ผู้กระทำต้องรับผิดทางอาญาหากว่ามีกฎหมายบัญญัติไว้โดยเฉพาะ⁸ ดังที่ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 59 วรรคหนึ่ง ได้บัญญัติไว้ว่า “บุคคลจะต้องรับผิดในทางอาญาก็ต่อเมื่อได้กระทำโดยเจตนา เว้นแต่จะได้กระทำโดยประมาทในกรณีที่กฎหมายบัญญัติให้ต้องรับผิดเมื่อได้กระทำโดยประมาท”

การที่กฎหมายอาญากำหนดให้ผู้ที่กระทำการโดยประมาทต้องรับผิดในทางอาญานั้น เนื่องจากการกระทำโดยประมาทเป็นการกระทำที่บ่งชี้ให้เห็นถึงสภาวะทางจิตใจที่ชั่วร้ายของผู้กระทำประการหนึ่งซึ่งผู้กระทำได้กระทำการนั้นลงไปโดยไม่ใส่ใจและละเลยต่อผลร้ายที่อาจเกิดขึ้นได้จากการกระทำที่ขาดความระมัดระวังของเขา⁹ อีกทั้ง เพื่อต้องการข่มขู่และบังคับให้บุคคลต้องใช้ความระมัดระวังในการกระทำของตนให้มากยิ่งขึ้น แต่ก็มีใช้ว่าการกระทำโดยประมาททุกกรณีจะมีความรับผิดทางอาญาเสมอไป หากแต่กฎหมายได้กำหนดให้การกระทำโดยประมาทที่ทำให้เกิดผลร้ายบางกรณีเท่านั้นที่จะมีความรับผิดทางอาญา เพราะว่าการกระทำโดยประมาทบางกรณีก่อให้เกิดผลกระทบต่อความสงบเรียบร้อยของสังคม ซึ่งบทบัญญัติของกฎหมายในลักษณะนี้เป็นบทบัญญัติที่มุ่งใช้การลงโทษเพื่อเป็นการป้องกันยับยั้งและเป็นเครื่องเตือนใจไม่ให้บุคคลกระทำการใด ๆ โดยประมาท¹⁰ กล่าวคือ เป็นการป้องกันยับยั้งทั้งตัวผู้กระทำผิดเอง และป้องกันยับยั้งบุคคลอื่น ๆ ในสังคมให้กระทำการใด ๆ ด้วยความระมัดระวัง ทั้งนี้ การพิจารณาว่าเมื่อใดจึงจะถือว่าบุคคลได้กระทำโดยประมาทนั้นมิได้พิจารณาจากภายในจิตใจ (Subjective Test) ของผู้กระทำว่าได้กระทำไปโดยประมาทต่อผลหรือ

⁸ นันท รุ่งศรี, ประมาทโดยจงใจ, (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทนิติศาสตรบัณฑิต, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2556), น. 18.

⁹ นันท รุ่งศรี, เรื่องเดียวกัน, น. 18.

¹⁰ อุทิศ แสนโกศิก, กฎหมายอาญามาตรา 1, (กรุงเทพมหานคร : ศูนย์บริการกฎหมายและวิชาการ กองวิชาการ กรมอัยการ, 2525), น. 68-69.

ย่อมเห็นผลของการกระทำนั้นอย่างเช่นการกระทำโดยเจตนา แต่ต้องพิจารณาจากตัวการกระทำ (Objective Test) ของผู้กระทำว่าเป็นการกระทำที่ได้ใช้ความระมัดระวังต่ำกว่าระดับที่วิญญูชนควรกระทำแล้วหรือไม่¹¹

2.2 ทฤษฎีการลงโทษทางอาญา

2.2.1 ทฤษฎีการลงโทษเพื่อทดแทนความผิด (Retribution Theory)

ทฤษฎีนี้มีแนวคิดว่าการลงโทษเป็นการชดเชยความผิดอย่างหนึ่ง เนื่องจากบุคคลทุกคนมีเจตจำนงอิสระ (Free Will) ในการตัดสินใจกระทำการใด ๆ ดังนั้น จึงต้องรับผิดชอบต่อการกระทำนั้น ๆ ของตน เมื่อทำผิดแล้ว ก็ต้องรับโทษให้สาสมแก่ความผิดที่บุคคลนั้น ๆ ได้ก่อให้เกิดขึ้น¹²

การลงโทษที่ชอบธรรมตามหลักทฤษฎีนี้ต้องประกอบด้วยเงื่อนไข 3 ประการ

1) การลงโทษต้องเป็นการทดแทนความเสียหาย (Vindication) หมายถึง ความถูกต้องของการลงโทษ จะต้องกระทำลงไป เพื่อเป็นการทดแทนหรือแก้แค้นให้แก่ผู้เสียหายจากการที่ผู้กระทำผิดได้ทำให้เกิดความเสียหายขึ้น ยิ่งไปกว่านั้น จะต้องเป็นการทำให้ผู้เสียหายรู้สึกพอใจ และคิดว่าเป็นการกระทำที่ยุติธรรมแล้ว¹³

2) การลงโทษต้องกระทำเพื่อให้เกิดความเป็นธรรม (Fairness) มีหลักว่าการจะให้กฎหมายมีผลคุ้มครองประโยชน์สุขแก่ส่วนรวม คนทุกคนจะต้องเคารพและปฏิบัติตามกฎหมาย การที่ผู้กระทำผิดฝ่าฝืนกฎหมายอาญาแต่ละครั้ง เท่ากับว่าผู้กระทำผิดเอาเปรียบบุคคลอื่นที่เชื่อฟังกฎหมาย และข้อได้เปรียบนี้จะเห็นได้ชัดเจนยิ่งขึ้นถ้าเป็นการกระทำผิดอาญาที่รู้กันอย่างแพร่หลาย ดังนั้น การลงโทษผู้กระทำผิดจึงเป็นการที่ทำให้ผู้กระทำผิด และบุคคลอื่นที่เชื่อฟังกฎหมายตระหนักว่า บุคคลที่ละเมิดกฎหมายจะต้องถูกดำเนินคดี และผู้ที่ได้เปรียบจากการฝ่าฝืนกฎหมายจะต้องถูกลงโทษ ด้วยเหตุนี้การลงโทษแก่ผู้กระทำผิด จึงควรมีความรุนแรงเทียบเท่ากับความได้เปรียบที่ผู้กระทำได้รับจากการฝ่าฝืนกฎหมายนั้น¹⁴

3) การลงโทษจะต้องได้สัดส่วนกับความผิด (Proportionality of Punishment) ทฤษฎีนี้เห็นว่า จำนวนโทษที่ผู้กระทำผิดควรจะได้รับจะต้องเท่ากันกับความเสียหายที่เขาได้กระทำลงจากการกระทำผิดนั้น อย่างไรก็ตาม อาจมีข้อยกเว้นจากหลักดังกล่าวได้ 2 กรณี คือ กรณีที่ต้องลงโทษให้สูงกว่าความเสียหายที่ผู้กระทำได้ก่อขึ้น จะใช้ในกรณีการลงโทษผู้กระทำผิดที่เป็นอันตรายต่อสังคม เพื่อคุ้มครองป้องกันสังคมให้ปลอดภัยยิ่งขึ้น และกรณีที่ต้องลงโทษต่ำกว่าสัดส่วนแห่งความผิด จะใช้ในกรณีที่ผู้กระทำผิดไม่มีโอกาสที่จะกระทำผิดนั้นอีก ซึ่งผู้กระทำผิดจะได้รับการลดโทษหรือการลงโทษและให้อยู่ภายใต้เงื่อนไขการคุมประพฤติ ส่วนการพิจารณาว่าโทษจำนวนเท่าใดจึงจะได้สัดส่วนกับความผิดนั้น ต้องพิจารณาว่าโทษที่ผู้กระทำได้รับจะต้องได้สัดส่วนพอดีทั้งสภาพและความหนักเบาของความผิดของเขา ซึ่งสภาพและความหนักเบาของความผิดนี้พิจารณาได้จากความร้ายแรง

¹¹ จิตติ ดิงศรัทีย, กฎหมายอาญา ภาค 1, พิมพ์ครั้งที่ 10, (กรุงเทพมหานคร : หจก.จิรัชการพิมพ์, 2546), หน้า 181.

¹² ทวีเกียรติ มีนะกนิษฐ, คำอธิบายกฎหมายอาญา ภาคทั่วไป, พิมพ์ครั้งที่ 21, (กรุงเทพมหานคร : วิญญูชน, 2563), หน้า 217.

¹³ ณรงค์ ใจหาญ, กฎหมายอาญา ว่าด้วยโทษและวิธีการเพื่อความปลอดภัย, (กรุงเทพมหานคร : วิญญูชน, 2543), หน้า 21.

¹⁴ อารยา สุทธิวานิช, การใช้ดุลพินิจการลงโทษผู้กระทำผิดฐานขับรถโดยประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย : ศึกษากรณี ศาลฎีกา, 2558. หน้า 5-6.

ทางศีลธรรมของความผิดแต่ละฐาน และพิจารณาจากความน่าตำหนิจากพฤติการณ์ของการกระทำผิดในแต่ละเรื่อง นอกจากนี้ ยังรวมถึงความร้ายแรงที่ผู้กระทำก่อให้เกิดขึ้น อันเกิดจากการกระทำโดยเจตนาหรือประมาท¹⁵

2.2.2 ทฤษฎีการลงโทษเพื่อข่มขู่ยับยั้งหรือป้องกันความผิด (Deterrence Theory)

ทฤษฎีนี้มีแนวคิดว่าการลงโทษอาญามีขึ้นเพื่อป้องกันหรือห้ามปรามมิให้มีการกระทำความผิดเกิดขึ้นโดยหวังว่าโทษจะมีผลต่อบุคคลทั่วไปไม่ให้เอาเยี่ยงอย่าง อันเป็นการมองผลเพื่อป้องกันทั่วไป และมีผลต่อผู้กระทำความผิดให้หวาดกลัวไม่กล้ากระทำความผิดอีกและกลับตนเป็นคนดี อันเป็นการป้องกันเฉพาะ แนวคิดนี้มาจากแนวคิดของทฤษฎีอรรถประโยชน์นิยม (Utilitarianism) ซึ่งมีรากฐานมาตั้งแต่โบราณในยุคกรีก โดยนักปราชญ์ที่มีชื่อเสียง Plato และ Thomas Hobbes ได้พูดถึงการลงโทษเอาไว้ โดย Plato กล่าวว่า “การที่บุคคลใดถูกลงโทษมิใช่เป็นเพราะเขาได้กระทำความผิด เนื่องจากการกระทำที่ได้กระทำไปแล้วมีอาชญากรรมกลับไม่ให้เกิดซ้ำอีก แต่ที่บุคคลนั้นถูกลงโทษเพราะเพื่อผลในอนาคตแก่ตัวเขาเองและแก่ผู้อื่นที่เห็นว่าการกระทำนั้นควรได้รับการแก้ไขและลดอัตราการกระทำความผิดที่ผู้นั้นก่อให้เกิดขึ้น” และ Thomas Hobbes กล่าวว่า “การแก้แค้นหรือลงโทษบุคคลไม่ควรจะพิจารณาถึงความร้ายแรงอันเกิดจากความน่าตำหนิของผู้นั้นในอดีต แต่ควรพิจารณาถึงผลดีที่สุทธที่สุดที่ตามมาจากการลงโทษ ดังนั้น การลงโทษจะกระทำได้เฉพาะแต่ในกรณีที่แก้ไขผู้กระทำความผิดหรือดักเตือนมิให้ผู้อื่นเอาเยี่ยงอย่างผู้กระทำความผิด”¹⁶

นอกจากนี้ทฤษฎีอรรถประโยชน์ ยังมีแนวคิดว่าการลงโทษจะทำให้เกิดผลดีเพราะทำให้อาชญากรรมลดลง โดยเชื่อว่าการลงโทษจะส่งผล 3 ประการ ดังนี้ 1) การลงโทษจะมีผลยับยั้ง (Deterrence) มิให้มีการกระทำความผิดอาญา โดยจะมีผลยับยั้งทั้งตัวผู้กระทำความผิดและบุคคลทั่วไป 2) การลงโทษจะมีผลเป็นการแก้ไข (Reformative Effect) และฟื้นฟู (Rehabilitative Effect) ผู้กระทำความผิดโดยทำให้ผู้กระทำความผิดเปลี่ยนทัศนคติและค่านิยมที่จะเชื่อฟังและไม่ฝ่าฝืนกฎหมาย และ 3) การลงโทษจะมีผลเป็นการตัดโอกาสมิให้ผู้นั้นกระทำความผิดซ้ำอีก โดยการลงโทษจำคุกเป็นการแยกผู้กระทำความผิดออกไปจากสังคม ผู้กระทำความผิดจึงไม่มีโอกาสก่ออาชญากรรมขึ้นอีกในสังคม¹⁷

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

- 1) การลงโทษจะต้องแน่นอน (Certainty) หมายถึง เมื่อมีการฝ่าฝืนกฎหมายเกิดขึ้น จะต้องลงโทษทุกคนที่ฝ่าฝืนกฎหมายนั้น
- 2) การลงโทษจะต้องมีความรุนแรง (Severity) หมายถึง ความรุนแรงของโทษที่จะลงแก่ผู้กระทำความผิดจะต้องร้ายแรงเพียงพอที่จะยับยั้งความต้องการในการกระทำความผิด
- 3) การลงโทษต้องกระทำด้วยความรวดเร็ว (Celerity) หมายถึง กระบวนการพิจารณาและการลงโทษนั้นจะต้องกระทำด้วยความรวดเร็ว มิใช่รอเป็นเวลานานจนคนทั่วไปหลงลืมว่าบุคคลนี้ได้กระทำความผิดอย่างไร

¹⁵ ณรงค์ ใจหาญ, เรื่องเดิม, น. 23.

¹⁶ ณรงค์ ใจหาญ, เรื่องเดียวกัน, น. 26.

¹⁷ ณรงค์ ใจหาญ, เรื่องเดียวกัน, น. 27.

4) การลงโทษจะต้องกระทำโดยเปิดเผยต่อสาธารณชน (Publicity) หมายถึง การลงโทษจะต้องเผยแพร่ต่อสาธารณชนให้ได้เห็นหรือรับรู้ถึงบทลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎหมาย เพื่อให้บุคคลทั่วไปเกิดความเกรงกลัวต่อโทษจากการฝ่าฝืนกฎหมาย

กล่าวโดยสรุป การลงโทษตามทฤษฎีการลงโทษเพื่อข่มขู่ยับยั้งหรือป้องกันความผิด (Deterrence Theory) มีวัตถุประสงค์ในการลงโทษเพื่อป้องกันไม่ให้ผู้กระทำผิดหันกลับไปกระทำผิดซ้ำอีก และในขณะเดียวกันก็ข่มขู่ไม่ให้บุคคลอื่นในสังคมเอาเยี่ยงอย่างด้วย ซึ่งการลงโทษที่จะบรรลุผลเป็นการข่มขู่ยับยั้งนั้น โทษที่จะลงจะต้องมีปริมาณมากเพียงพอที่จะทำให้เกิดความเกรงกลัวต่อการฝ่าฝืนกฎหมาย แต่ต้องไม่มากเกินไปจนเกินกว่าความจำเป็นในการบรรลุผลนั้น และการลงโทษที่มีประสิทธิภาพจะต้องมีความแน่นอน เสมอภาค รวดเร็วและสาธารณชนได้รับรู้ เพื่อให้ผู้กระทำผิดและบุคคลอื่นเห็นผลเสียจากการกระทำผิดนั้น ทั้งนี้ การนำเอาทฤษฎีนี้มาใช้จะต้องคำนึงถึงปัจจัยหลายอย่างประกอบด้วยกัน เช่น ความแตกต่างในลักษณะของความผิด โอกาสที่จะก่อให้เกิดการทำความผิด การบังคับใช้กฎหมายอย่างเสมอภาคทั่วหน้า เป็นต้น เพื่อไม่ให้เกิดการลงโทษนั้นส่งผลเสียต่อผู้กระทำความผิดมากเกินไป¹⁸

2.2.3 ทฤษฎีการลงโทษเพื่อแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำความผิด (Rehabilitative Theory)

ทฤษฎีนี้มีที่มาจากนักวิชาการที่ศึกษาด้านนิติศาสตร์และอาชญาวิทยา เห็นว่า การลงโทษทางอาญานั้น แม้จะมีการลงโทษที่รุนแรงเพียงใด ก็ยังพบว่ามีผู้กระทำความผิดซ้ำขึ้นอีกอยู่เสมอ แสดงว่าการลงโทษไม่สามารถข่มขู่ยับยั้งให้บุคคลกลัวโทษที่จะได้รับการฝ่าฝืนกฎหมายจนไม่กล้ากระทำความผิดขึ้นมาอีก ดังนั้น เมื่อการลงโทษเพื่อแก้แค้นทดแทนตามทฤษฎีการลงโทษเพื่อทดแทนความผิด (Retribution Theory) หรือการลงโทษเพื่อข่มขู่ยับยั้งตามทฤษฎีการลงโทษเพื่อข่มขู่ยับยั้ง (Deterrence Theory) ยังไม่สามารถแก้ไขปัญหาคriminalซ้ำได้ จึงเกิดแนวคิดที่จะศึกษาหาวิธีการเพื่อแก้ไขปัญหาคriminalซ้ำ นั่นคือการศึกษาค้นคว้าหาสาเหตุแห่งการกระทำความผิดและหาวิธีการแก้ไขที่เหมาะสมกับผู้กระทำความผิด เพื่อมุ่งที่จะแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำความผิดมากกว่าการลงโทษเพื่อแก้แค้นทดแทนหรือเพื่อข่มขู่ยับยั้ง

แนวคิดพื้นฐานของทฤษฎีการลงโทษเพื่อแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำความผิด คือ มองว่าผู้กระทำความผิดเป็นผู้ป่วยที่ต้องได้รับการแก้ไขฟื้นฟูเพื่อที่จะสามารถช่วยให้ผู้กระทำความผิดกลับคืนสู่สังคมได้ตามปกติ ซึ่งมีหลักคิดที่สำคัญในการลงโทษเพื่อแก้ไขฟื้นฟู คือ สิ่งใดก็ตามที่สามารถแก้ไขปรับปรุงผู้กระทำความผิดให้กลับตัวเป็นคนดีได้ สิ่งนั้นคือวิธีการที่ดีที่สุดและควรนำมาปรับใช้ เนื่องจากผู้กระทำความผิดแต่ละคนต่างก็มีปัญหาที่แตกต่างกันมีนิสัยใจคอที่แตกต่างกัน การลงโทษจึงต้องใช้วิธีการปฏิบัติที่แตกต่างกัน โดยพิจารณาว่าการลงโทษแบบใดจะเหมาะสมกับผู้กระทำความผิดแต่ละคนมากที่สุด

หลักการลงโทษเพื่อแก้ไขฟื้นฟู มีดังนี้¹⁹

1) พยายามหลีกเลี่ยงไม่ให้ผู้กระทำความผิดประสบกับสิ่งที่ทำลายคุณลักษณะประจำตัวของเขา เนื่องจากเมื่อผู้กระทำความผิดได้มาถูกคุมขังอยู่ในเรือนจำแล้ว ย่อมทำให้ฐานะและชื่อเสียงของเขาเสื่อมลงในสายตาผู้อื่นทำให้โอกาสที่จะกลับตัวเป็นคนดีได้ลดน้อยลง

¹⁸ ทวีเกียรติ มินะกนิษฐ, เรื่องเดิม, น. 218.

¹⁹ อุททิศ แสนโกศิก, เรื่องเดิม, น. 34.

2) ให้ใช้วิธีการอื่นแทนการลงโทษจำคุกกระยะสั้นโดยหันมาใช้วิธีการอย่างอื่นแทนโทษจำคุก เพราะการลงโทษจำคุกกระยะสั้นไม่ทำให้บรรลุวัตถุประสงค์ของการฟื้นฟูผู้กระทำผิดแต่จะยิ่งทำให้ผู้กระทำผิดที่ถูกลงโทษกลายเป็นอาชญากรอาชีพ เพราะผ่านการจำคุกมาแล้ว และยังอาจได้เรียนรู้พฤติกรรมโจรจากในคุก มาด้วยวิธีการอื่นที่สามารถนำมาใช้แทนการลงโทษจำคุกกระยะสั้น เช่น การกักขังแทนค่าปรับ การรอกการลงโทษ หรือรอกการกำหนดโทษ หรือการคุมประพฤติ

3) การลงโทษต้องเหมาะสมกับการกระทำผิดเป็นรายบุคคล ตามแนวคิดของ Herbert Leslie Packer ที่ว่าในการกำหนดโทษและการพิจารณาความหนักเบาของการลงโทษขึ้นอยู่กับระยะเวลาที่จำเป็นต้องใช้ในการแก้ไขดัดแปลงผู้กระทำผิด ไม่ใช่ความหนักเบาของการกระทำผิด ดังนั้น จึงต้องลงโทษให้เหมาะสมกับตัวบุคคลผู้กระทำผิดว่าเขาควรได้รับการแก้ไขอย่างไร

4) เมื่อผู้กระทำผิดได้รับการแก้ไขดีดังเดิมแล้วให้หยุดการลงโทษ หากเห็นว่าผู้กระทำผิดสามารถแก้ไขตนเองได้ดีแล้ว ก็ไม่ควรไปลงโทษเขาต่อไปอีก ควรจะระงับการลงโทษเพราะถึงลงโทษต่อไปก็ไม่เกิดประโยชน์ สิ่งที่เราควรนำมาใช้คือการพักการลงโทษ

5) ให้มีการปรับปรุงการลงโทษระหว่างที่มีการคุมขัง เพื่อช่วยเหลือให้ผู้กระทำผิดสามารถกลับไปใช้ชีวิตร่วมกับผู้อื่นในสังคมได้ ดังนั้น ในระหว่างที่มีการลงโทษ ควรมีการฝึกอาชีพ การอบรมทางศีลธรรมและศาสนา การรักษาพยาบาล และการให้ความรู้ในเรื่องที่จำเป็นต้องนำไปใช้ในสังคม เมื่อพ้นโทษไปแล้วจะสามารถเลี้ยงตัวเองได้และไม่กลับไปกระทำผิดซ้ำอีก

6) การให้ความช่วยเหลือหลังจากพ้นโทษ ผู้ที่พ้นโทษมาใหม่ ๆ ย่อมต้องการคำแนะนำในการดำเนินชีวิตในสังคม และการช่วยเหลือทางด้านทุนทรัพย์เพื่อใช้จ่ายในชีวิตประจำวันก่อนจะหางานทำและมีรายได้ หากไม่ได้รับการช่วยเหลือในเรื่องเหล่านี้ ก็อาจทำให้ผู้พ้นโทษไม่มีทางเลือกและต้องหวนกลับไปกระทำผิดซ้ำอีก

2.3 การแบ่งประเภทของการกระทำโดยประมาท

ประมวลกฎหมายอาญาของประเทศไทยบัญญัติความหมายของการกระทำโดยประมาทไว้ในมาตรา 59 วรรคสี่ ว่า “กระทำโดยประมาท ได้แก่ กระทำความผิดที่มีใจโดยเจตนาแต่กระทำโดยปราศจากความระมัดระวัง ซึ่งบุคคลในภาวะเช่นนั้นจักต้องมีตามวิสัยและพฤติการณ์ และผู้กระทำอาจใช้ความระมัดระวังเช่นนั้นได้ แต่หาได้ใช้ให้เพียงพอไม่” ซึ่งมีนักวิชาการทางด้านนิติศาสตร์ของไทยได้อธิบายความหมายของการกระทำโดยประมาทตามประมวลกฎหมายอาญา ว่ามีอยู่ 2 ความหมาย ดังนี้

2.3.1 ศาสตราจารย์ ดร. หยุต แสงอุทัย อธิบายว่า การกระทำโดยประมาท มี 2 ประเภท คือ²⁰

1) การกระทำโดยประมาทโดยรู้ตัว (Bewusste Fahrlässigkeit) กล่าวคือ ผู้กระทำรู้ตัวแล้วว่าผลอาจเกิดขึ้นได้ แต่มีความเชื่อว่าผลคงจะไม่เกิดขึ้น ตัวอย่างเช่น นาย ก. ยิงนกที่เกาะอยู่ใกล้ ๆ คน โดยนาย ก. รู้อยู่แล้วว่าลูกกระสุนอาจถูกคนได้ แต่เชื่อใจว่าผล (คือการยิงถูกคน) คงจะไม่เกิดขึ้น เพราะเชื่อความแม่นยำปืนของตน ดังนั้นการกระทำของนาย ก. เป็นประมาทโดยรู้ตัว

²⁰ หยุต แสงอุทัย, กฎหมายอาญา ภาค 2-3, พิมพ์ครั้งที่ 11, (กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2556), น. 138.

2) การกระทำโดยประมาทโดยไม่รู้ตัว (Unbewusste Fahrlässigkeit) เป็นกรณีที่ผู้กระทำไม่รู้ตัวเลยว่า ผลจะเกิดขึ้น ตัวอย่างเช่น นาย ก. ขับรถด้วยความเร็วสูงโดยมิได้ตระหนักเลยว่า การขับขี่ของตนอาจทำให้รถ พุ่งชนผู้อื่นบาดเจ็บ เมื่อรถไปชนผู้อื่นบาดเจ็บ ย่อมถือว่านาย ก. กระทำโดยประมาทโดยไม่รู้ตัว (ถ้าหากมีการพิจารณาแล้วปรากฏว่า นาย ก. ขับรถโดยมิได้ใช้ความระมัดระวังตามวิสัยและพฤติการณ์)

ทั้งนี้ ไม่ว่าจะเป็นการกระทำโดยประมาทโดยรู้ตัว หรือการกระทำโดยประมาทโดยไม่รู้ตัว ก็ถือว่าเป็น “การกระทำโดยประมาท” เช่นกัน

2.3.2 ศาสตราจารย์ ดร. คณิต ณ นคร อธิบายว่า การกระทำโดยประมาท มี 2 ประเภท คือ²¹

1) การกระทำโดยประมาทโดยรู้ตัว (Bewusste Fahrlässigkeit) เป็นการกระทำโดยประมาทที่เกิดขึ้น ในกรณีที่ผู้กระทำความผิดเห็นถึงอันตรายที่ประจักษ์ที่มีต่อวัตถุที่คุ้มครองแล้ว แต่ผู้กระทำความผิดก็ยัง เชื่อมั่นว่าจากความสามารถของตนหรือจากความโชคคิของตน ภัยอันตรายที่ประจักษ์นั้นจะไม่สามารถเกิดขึ้นได้ กล่าวคือ เป็นกรณีของการกระทำที่ผู้กระทำความผิดไม่เพียงแค่ขาดความระมัดระวังเท่านั้น แต่ได้กระทำไป โดยรู้อยู่แล้วว่าเป็นการเสี่ยงที่จะเกิดภัยแต่ก็ยังขึ้นทำลงไปโดยตนคิดว่าคงสามารถหลีกเลี่ยงไม่ให้ภัยนั้นเกิดขึ้นได้

2) การกระทำโดยประมาทโดยไม่รู้ตัว (Unbewusste Fahrlässigkeit) คือ การที่ผู้กระทำความผิดได้ กระทำการฝ่าฝืนมาตรฐานความระมัดระวังตามวิสัยและพฤติการณ์ไปโดยไม่ได้คำนึงถึงโอกาสที่การกระทำ ของตนจะนำไปสู่การกระทำที่ครบองค์ประกอบที่กฎหมายบัญญัติ ซึ่งโดยทั่วไปแล้วการกระทำโดยประมาท มักจะเป็นความประมาทโดยไม่รู้ตัว

2.4 หลักเกณฑ์ของการกระทำโดยประมาทตามประมวลกฎหมายอาญาไทย

ประมวลกฎหมายอาญาของไทยได้ให้คำนิยามของ “การกระทำโดยประมาท” ไว้ในมาตรา 59 วรรคสี่ ความว่า “กระทำโดยประมาท ได้แก่ กระทำความผิดที่มีใช้โดยเจตนาแต่กระทำโดยปราศจากความระมัดระวัง ซึ่งบุคคลในภาวะเช่นนั้นจักต้องมีตามวิสัยและพฤติการณ์ และผู้กระทำอาจใช้ความระมัดระวังเช่นนั้นได้ แต่หาได้ใช้ให้เพียงพอไม่” จากคำนิยามดังกล่าว สามารถแยกหลักเกณฑ์ของ “การกระทำโดยประมาท” ได้ดังนี้²²

2.4.1 กระทำความผิดมิใช่เจตนา

สิ่งแรกที่ต้องพิจารณา คือ การกระทำนั้นเป็นการกระทำโดยเจตนาหรือไม่ ไม่ว่าจะเป็นเจตนาประสงค์ ต่อผลหรือเจตนาย่อมเล็งเห็นผล ถ้าพิจารณาแล้วได้ความว่าเป็นการกระทำโดยเจตนาแล้ว การกระทำดังกล่าว ย่อมไม่อาจเป็นการกระทำโดยประมาทได้อีก เพราะการกระทำโดยเจตนาและประมาทไม่อาจเกิดขึ้นพร้อมกันได้

การพิจารณาถึงการกระทำโดยประมาท ต้องพิจารณาด้วยว่าผู้กระทำได้รู้สำนึกในการกระทำของตน หรือไม่ ซึ่งการกระทำโดยรู้สำนึกในการที่กระทำ คือ กระทำโดยรู้สำนึก รู้ตัว และประสงค์ต่อการเคลื่อนไหว หรือไม่เคลื่อนไหวอิริยาบถ²³ ดังนั้น การเคลื่อนไหวร่างกายจากการละเมอ หรือจากอาการป่วยจนไม่รู้สำนึก จึงมิใช่การกระทำและไม่อาจเป็นการกระทำโดยประมาทได้ นอกจากนี้ การกระทำโดยประมาทยังรวมไปถึง การให้เกิดผลอันหนึ่งอันใดขึ้นโดยงดเว้นการที่จักต้องกระทำเพื่อป้องกันผลนั้นด้วย ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 59 วรรคห้า

²¹ คณิต ณ นคร, กฎหมายอาญาภาคทั่วไป, พิมพ์ครั้งที่ 7, (กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2563), น. 351.

²² นันท รุ่งศรี, เรื่องเดิม, น. 25.

²³ จิตติ ดิงศภัทัย, เรื่องเดิม, น. 253.

2.4.2 กระทำโดยปราศจากความระมัดระวังซึ่งบุคคลในภาวะเช่นนั้นจักต้องมีตามวิสัยและพฤติการณ์ และผู้กระทำอาจใช้ความระมัดระวังเช่นนั้นได้ แต่หาได้ใช้ให้เพียงพอไม่

การพิจารณาว่าการกระทำใดจะเป็นการกระทำโดยประมาทหรือไม่ ต้องพิจารณาว่าบุคคลนั้นได้ใช้ความระมัดระวังให้เพียงพอตามสมควรแก่กรณีแล้วหรือไม่ ซึ่งต้องพิจารณาจากสภาพการณ์ที่ผู้กระทำประสบอยู่ โดยสมมติบุคคลขึ้นมาเปรียบเทียบ ซึ่งบุคคลที่สมมติขึ้นมานี้มีใช้สมมติขึ้นตามมาตรฐานทั่วไป แต่จะสมมติขึ้นตามภาวะที่อยู่ในวิสัยรวมถึงพฤติการณ์เช่นเดียวกับผู้กระทำ แล้วจึงนำมาเปรียบเทียบว่าบุคคลโดยทั่วไปในภาวะเช่นนั้นควรจะต้องใช้ความระมัดระวังมากน้อยเพียงใด ด้วยเหตุนี้บุคคลที่สมมติขึ้นมาเปรียบเทียบจึงต้องมีภาวะเช่นเดียวกับผู้กระทำทุกอย่าง

วิสัย หมายถึง ลักษณะที่เป็นอยู่ของบุคคลผู้กระทำหรือสภาพภายในตัวผู้กระทำ เช่น เพศ อายุ ความเชี่ยวชาญของบุคคลผู้มีวิชาชีพ การศึกษา สภาพร่างกายหรือจิตใจ เป็นต้น ซึ่งการสมมติบุคคลขึ้นเปรียบเทียบจะต้องใช้ตัวผู้กระทำเป็นต้นแบบ ถ้าหากผู้กระทำเป็นผู้ที่มีความเชี่ยวชาญหรือมีความชำนาญยิ่งกว่าบุคคลธรรมดา ก็ต้องใช้ความระมัดระวังที่บุคคลในลักษณะเช่นนั้นควรที่จะต้องใช้ด้วย จะถือว่าคนธรรมดาใช้ความระมัดระวังเพียงใด ผู้ที่มีความเชี่ยวชาญจะใช้ความระมัดระวังเช่นนั้นไม่ได้²⁴

พฤติการณ์ หมายถึง ข้อเท็จจริงประกอบการกระทำ หรือเหตุภายนอกตัวผู้กระทำ เช่น ในการขับรถจะต้องพิจารณาสภาพรถ สภาพถนน สภาพอากาศ ทัศนวิสัย สภาพการจราจร เป็นต้น ดังนั้น การจะพิจารณาว่าผู้กระทำได้ใช้ความระมัดระวังตามควรแห่งพฤติการณ์หรือไม่ จะต้องพิจารณาจากพฤติการณ์ที่ผู้กระทำประสบอยู่ในขณะนั้น

2.4.3 การกระทำโดยประมาทนั้นมีกฎหมายบัญญัติให้ต้องรับผิด

หลักทั่วไปของความรับผิดทางอาญาคือจะต้องกระทำโดยเจตนา ส่วนการกระทำโดยประมาทนั้นเป็นข้อยกเว้น ดังนั้น ความรับผิดจากการกระทำโดยประมาทจึงต้องเป็นกรณีที่มีกฎหมายบัญญัติไว้ให้ต้องรับผิดจากการกระทำโดยประมาท ซึ่งตามประมวลกฎหมายอาญาของไทยได้บัญญัติความรับผิดจากการกระทำโดยประมาทเอาไว้ 7 ฐานความผิด ได้แก่

- 1) ฐานเจ้าพนักงานปล่อยให้ผู้ถูกคุมขังหลุดพ้นจากการคุมขังไปโดยประมาทตามมาตรา 205
- 2) ฐานทำให้เกิดเพลิงไหม้โดยประมาทตามมาตรา 225
- 3) ฐานก่อให้เกิดภัยอันตรายต่อประชาชนโดยประมาทตามมาตรา 239
- 4) ฐานทำให้ผู้อื่นถึงแก่ความตายโดยประมาทตามมาตรา 291
- 5) ฐานทำให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัสโดยประมาทตามมาตรา 300
- 6) ฐานทำให้ผู้อื่นถูกหน่วงเหนี่ยวกักขังโดยประมาทตามมาตรา 311
- 7) ฐานทำให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจโดยประมาทตามมาตรา 390

จะเห็นได้ว่าความผิดทั้ง 7 ฐานนี้ ล้วนแล้วแต่เป็นความผิดที่ส่งผลกระทบต่อความสงบเรียบร้อยภายในสังคม กฎหมายจึงกำหนดให้การกระทำเหล่านี้แม้จะได้กระทำโดยประมาทก็มีความรับผิดทางอาญา ซึ่งแตกต่างกับการทำความผิดเกี่ยวกับทรัพย์ที่มุ่งคุ้มครองเอกชนมากกว่าความสงบเรียบร้อยภายในสังคม จึงไม่มีบทบัญญัติให้ต้องรับผิดจากการกระทำโดยประมาท²⁵

²⁴ นันท รุ่งศรี, เรื่องเดิม, น. 27.

²⁵ นันท รุ่งศรี, เรื่องเดียวกัน, น. 29.

2.5 แนวคิดการกระทำโดยประมาทของประเทศที่ใช้ระบบกฎหมายจารีตประเพณี

ประเทศอังกฤษ ซึ่งเป็นประเทศต้นกำเนิดของระบบกฎหมายจารีตประเพณี (Common Law) ได้แบ่งลักษณะการกระทำโดยประมาทเป็น 2 ประเภท คือ การกระทำโดยประมาทโดยรู้ตัว (Recklessness) กับ การกระทำโดยประมาทโดยไม่รู้ตัว หรือประมาทธรรมดา (Negligence)

2.5.1 การกระทำโดยประมาทโดยรู้ตัว (Recklessness)

การกระทำโดยประมาทโดยรู้ตัว เป็นสภาวะทางจิตใจประเภทหนึ่งที่มีความชั่วร้ายในระดับที่ต่ำกว่าเจตนา กล่าวคือ ผู้กระทำไม่ได้ต้องการที่จะให้ผลร้ายเกิดขึ้นจากการกระทำของตน หรือไม่อาจคาดเห็นได้อย่างค่อนข้างแน่นอนว่าผลร้ายจะเกิดขึ้นจากการกระทำของตน แต่ผู้กระทำอาจคาดเห็นได้ว่าการกระทำนั้นอาจส่งผลให้เกิดผลร้ายตามมาและผู้กระทำก็ยังคงลงมือกระทำการนั้นต่อไป²⁶

การกระทำโดยประมาทโดยรู้ตัว จึงเป็นสภาวะทางจิตใจที่ผู้กระทำไม่เพียงแต่ขาดความระมัดระวังตามวิสัยและพฤติการณ์เท่านั้น แต่ได้กระทำไปโดยไม่คำนึงถึงผลที่จะเกิดขึ้นจากการกระทำนั้น กล่าวคือ ผู้กระทำได้ลงมือกระทำการนั้นโดยรู้สำนึกอยู่แล้วว่ามีความเสี่ยงที่จะเกิดความเสียหาย แต่ผู้กระทำก็ยังลงมือกระทำต่อไป²⁷ การที่ผู้กระทำรู้สำนึกว่าการกระทำนั้นมีความเสี่ยงที่จะมีความเสียหายเกิดขึ้นนั้น ถือว่าเป็นกรณีที่ผู้กระทำคาดเห็นได้ (Foresight) ถึงผลร้ายว่าอาจเกิดตามมาจากการกระทำของตน แต่การคาดเห็นนั้นยังไม่ถึงกับมีความแน่นอนที่จะเกิดขึ้น ซึ่งจะทำให้กลายเป็นเจตนาโดยอ้อม (Oblique Intention) ไป เพียงแต่มีการคาดเห็นได้ว่าผลร้ายนั้นอาจจะเกิดขึ้นได้ทำให้มีผู้เรียกลักษณะของสภาวะทางจิตใจกรณีนี้ว่า Advertent Negligence คือ เป็นการจงใจที่จะกระทำการเสี่ยงต่ออันตราย หรือบางทีอาจเรียกว่าเป็น Willful Negligence ซึ่งเรื่องนี้ศาลเคยวินิจฉัยไว้ในคดี R.v.Bateman (1925) ว่าประมาทโดยรู้ตัวต้องถึงขนาดที่ลูกขุนเห็นว่า จะเพียงพอให้ใช้ค่าเสียหายกันยังไม่พอ เพราะเป็นความไม่คำนึงถึงความปลอดภัยของผู้อื่นอันควรต้องรับผิดชอบในทางอาญา²⁸

2.5.2 การกระทำโดยประมาทโดยไม่รู้ตัว หรือประมาทธรรมดา (Negligence)

การกระทำโดยประมาทโดยไม่รู้ตัว เป็นกรณีที่ผู้กระทำได้กระทำการโดยไม่สอดคล้องกับระดับขั้นต่ำของความระมัดระวังที่บุคคลนั้นมีหน้าที่ต้องปฏิบัติ กล่าวคือ เป็นความบกพร่องจากการกระทำที่ไม่ได้ใช้ความระมัดระวังให้ถึงระดับขั้นต่ำที่วิญญูชน (a Reasonable or Prudent Man) จะพึงมีในแต่ละสถานการณ์แวดล้อมที่กฎหมายกำหนดไว้²⁹ และผู้กระทำไม่อาจคาดเห็นถึงผลร้ายที่จะเกิดขึ้นจากการกระทำนั้น ซึ่งการพิจารณาถึงการกระทำโดยประมาทโดยอาศัยมาตรฐานของวิญญูชนนั้น อาจกล่าวได้ว่าเป็นการพิจารณาโดยใช้มาตรฐานทางภาวะวิสัย (Objective Standard) เนื่องจากมิได้ขึ้นอยู่กับการค้นหาสิ่งที่อยู่ภายในจิตใจของผู้กระทำ³⁰

²⁶ นันท รุ่งศรี, เรื่องเดียวกัน, น. 61-62.

²⁷ J.C. Smith and Brian Hogan, Criminal Law, 4 ed. (London : Butterworths, 1978), p. 52 อ้างใน แสง บุญเฉลิมวิภาส, ปัญหาเจตนาในกฎหมายอาญา, (วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2524), น. 50.

²⁸ แสง บุญเฉลิมวิภาส, เรื่องเดียวกัน, น. 50.

²⁹ Glanville Williams, Textbook of Criminal Law, 2 ed, (London : Stevens & Sons, 1983), p. 88. อ้างใน นันท รุ่งศรี, เรื่องเดิม, น. 63.

³⁰ นันท รุ่งศรี, เรื่องเดียวกัน, หน้า 63.

2.6 กฎหมายของประเทศไทยที่เกี่ยวข้องกับการกระทำความผิดฐานขับขีรถโดยประมาท

ความรับผิดในทางอาญาจากการกระทำความผิดฐานขับขีรถโดยประมาทตามกฎหมายของประเทศไทยจะมีความเกี่ยวข้องกับกฎหมาย 2 ฉบับด้วยกัน คือ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และประมวลกฎหมายอาญา

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ของประเทศไทยได้บัญญัติลักษณะของการกระทำความผิดไว้ 2 ลักษณะ คือ

1) การกระทำความผิดที่เป็นความผิดต่อกฎระเบียบ (Regulatory Offence) เช่น การห้ามนำรถที่มีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรงหรืออาจเกิดอันตรายหรืออาจทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยแก่ผู้ใช้ คนโดยสารหรือประชาชนมาใช้ในทางเดินรถ³¹ หรือ การห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่ได้ติดแผ่นป้ายเลขทะเบียนแผ่นป้ายเครื่องหมายเลขทะเบียนหรือป้ายประจำรถ ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ กฎหมายว่าด้วยการขนส่ง กฎหมายว่าด้วยล้อเลื่อน กฎหมายว่าด้วยรถลาก หรือกฎหมายว่าด้วยรถจ้าง มาใช้ในทางเดินรถ³²

2) การกระทำความผิดที่เป็นการก่ออันตราย (Endangerment Offences) ซึ่งความผิดที่เป็นการก่ออันตรายนั้น เป็นการบัญญัติความรับผิดเนื่องจากการกระทำที่ใกล้จะก่อให้เกิดผล แต่ยังไม่ถึงขนาดเล็งเห็นผลอันเป็นการทำอันตรายต่อคุณธรรมทางกฎหมายที่บุคคลอื่นได้รับความคุ้มครอง แม้ว่าผลที่เป็นความเสียหายนั้นยังไม่เกิดขึ้นก็สามารถลงโทษได้ ซึ่งการกระทำความผิดฐานขับขีรถโดยประมาทนั้น ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้กำหนดไว้ในมาตรา 43 (4) โดยบัญญัติว่า “ห้ามมิให้ผู้ขับขีรถโดยประมาทหรือนำพาหตุเสีย อันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน” ผู้ที่ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมีความผิดทางวินัยต้องชำระค่าปรับเป็นพินัยไม่เกินสี่พันบาท ตามมาตรา 157 แม้ว่าการขับขีรถโดยประมาทหรือนำพาหตุเสียนั้นยังไม่ก่อให้เกิดความเสียหายต่อบุคคลหรือทรัพย์สินของผู้ใดก็ตาม ผู้ที่ขับขีรถโดยประมาทหรือนำพาหตุเสีย ก็มี ความรับผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แล้ว

อย่างไรก็ตาม ถ้าหากการขับขีรถโดยประมาทหรือนำพาหตุเสียนั้นก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลอื่นในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 กลับไม่มีบทบัญญัติรองรับผลจากการกระทำดังกล่าวว่าจะมีความรับผิดในทางอาญาอย่างไร จึงต้องนำประมวลกฎหมายอาญามาใช้บังคับกับพฤติการณ์การกระทำความผิดดังกล่าว ซึ่งถือว่าการกระทำความผิดกฎหมายหลายบท กล่าวคือ เป็นความผิดทั้งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และประมวลกฎหมายอาญา เช่น นายหนึ่งขับรตผ่านสี่แยกด้วยความเร็วสูงและฝ่าฝืนสัญญาณจราจรไฟสีแดง เป็นเหตุให้รถยนต์ที่นายหนึ่งขับเฉี่ยวชนกับรถยนต์ที่นายสองขับผ่านสี่แยกดังกล่าว ขณะได้รับสัญญาณจราจรไฟสีเขียว จนนายสองได้รับอันตรายสาหัส เช่นนี้ถือว่านายหนึ่งมีความผิดตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 300 และพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43 (4), 157 เป็นการกระทำความผิดเดียวเป็นความผิดต่อกฎหมายหลายบท ซึ่งต้องลงโทษตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 300 ซึ่งเป็นบทที่มีโทษหนักที่สุดตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 90³³

³¹ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 6

³² พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 7

³³ คำพิพากษาศาลฎีกา ที่ 3012/2553.

นอกจากนี้ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ยังมีบทบัญญัติเกี่ยวกับการขับขี่โดยประมาทที่ลักษณะของการกระทำความผิดมีความชั่วร้ายมากกว่าการขาดความระมัดระวังทั่ว ๆ ไป ที่บุคคลจะต้องใช้ในการขับขี่ กล่าวคือ การกระทำของผู้ขับขี่มีลักษณะเป็นการกระทำโดยประมาทโดยรู้ตัว (Recklessness) ซึ่งเป็นการขับขี่ที่มีความอันตรายต่อผู้ใช้รถใช้ถนนคนอื่นมากกว่าการขับขี่โดยขาดความระมัดระวังทั่ว ๆ ไป กฎหมายจึงบัญญัติการกระทำความผิดในลักษณะนี้แยกต่างหากจากการขับขี่โดยประมาท โดยบัญญัติไว้ในมาตรา 43 (8)³⁴ หากผู้ใดฝ่าฝืนจะต้องรับโทษตามมาตรา 158/1³⁵ แม้ว่าการขับขี่รถในลักษณะที่เห็นได้ว่าไม่คำนึงถึงความปลอดภัยในชีวิตหรือร่างกายของผู้อื่น จะยังไม่ก่อให้เกิดความเสียหายต่อบุคคลหรือทรัพย์สินของผู้ใดก็ตาม ผู้ที่ขับขี่รถในลักษณะดังกล่าวก็มีความรับผิดชอบตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และจะสังเกตได้ว่าการกระทำความผิดตามมาตรา 43 (8) นี้จะมีอัตราโทษจำคุกด้วย ซึ่งถือว่ามีความร้ายแรงมากกว่าการขับขี่รถโดยประมาทตามมาตรา 43 (4) ที่เป็นเพียงความผิดทางพินัยต้องชำระค่าปรับเป็นพินัยไม่เกินสี่พันบาทเท่านั้น อันสื่อให้เห็นถึงลักษณะของความร้ายแรงของการกระทำความผิดที่มีมากกว่าการขับขี่รถโดยประมาททั่ว ๆ ไป

อย่างไรก็ดี ถ้าหากการขับขี่รถในลักษณะที่เห็นได้ว่าไม่คำนึงถึงความปลอดภัยในชีวิตหรือร่างกายของผู้อื่น ตามมาตรา 43 (8) ก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลอื่น กรณีนี้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ก็ไม่มีบทบัญญัติรองรับผลจากการกระทำความผิดดังกล่าวว่าจะมีความรับผิดชอบในทางอาญาอย่างไร จึงต้องนำประมวลกฎหมายอาญามาใช้บังคับกับพฤติการณ์การกระทำความผิดดังกล่าว โดยถือว่าเป็นการขับขี่รถโดยประมาทตามมาตรา 43 (4) และเป็นการกระทำความผิดธรรมดาผิดกฎหมายหลายบท ตัวอย่างเช่น จำเลยขับรถยนต์บรรทุกขนาดใหญ่ซึ่งควบคุมได้ยากและอาจก่อความเสียหายร้ายแรงได้หากเกิดอุบัติเหตุ การที่จำเลยขับรถยนต์บรรทุกคันนี้เกิดเหตุด้วยความเร็วสูง ในขณะที่ผู้ตายขับรถจักรยานยนต์อยู่ทางด้านหน้าของจำเลยและมีผู้เสียหายนั่งซ้อนท้าย จำเลยควรใช้ความระมัดระวังอย่างยิ่งแต่จำเลยกลับขับเร่งเครื่องแข่งด้านขวขึ้นหน้ารถจักรยานยนต์ที่ผู้ตายขับเพื่อจะเลี้ยวซ้ายเข้าสู่ทางแยกเข้าหมู่บ้านโนนแดง โดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ร่วมใช้ทาง ทำให้รถยนต์บรรทุกที่จำเลยขับเฉี่ยวชนเข้ากับรถจักรยานยนต์ที่ผู้ตายเป็นผู้ขับ เป็นเหตุให้ผู้ตายถึงแก่ความตายและผู้เสียหายได้รับอันตรายสาหัส เช่นนี้ จำเลยมีความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43 (4), (8), 157, 160 วรรคสาม (กฎหมายเก่า) อันเป็นความผิดธรรมดาเกี่ยวกับความผิดตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 291, 300 ให้ลงโทษตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 291 ซึ่งเป็นบทที่มีโทษหนักที่สุด³⁶ จากคำพิพากษาของศาลฎีกาดังกล่าว จะเห็นได้ว่าศาลจะถือว่าพฤติการณ์การขับขี่ในลักษณะที่

³⁴ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522.

มาตรา 43 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถ

...

(8) ในลักษณะที่เห็นได้ว่าไม่คำนึงถึงความปลอดภัยในชีวิตหรือร่างกายของผู้อื่น

³⁵ มาตรา 158/1 (วรรคสอง) ผู้ใดขับรถในลักษณะที่ไม่คำนึงถึงความปลอดภัยตามมาตรา 43 (8) ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปีหรือปรับตั้งแต่ห้าพันบาทถึงสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

³⁶ คำพิพากษาศาลฎีกา ที่ 7910/2549.

เห็นได้ว่าไม่คำนึงถึงความปลอดภัยในชีวิตหรือร่างกายของผู้อื่น เป็นการกระทำโดยประมาทอย่างหนึ่ง ซึ่งจะมี ความรับผิดชอบประมวลกฎหมายอาญาตามผลที่เกิดขึ้นจากการกระทำโดยประมาทนั้น ทั้งนี้เนื่องจาก กฎหมายของไทยไม่ได้แยกความรับผิดชอบออกจากกันระหว่างการประมาทโดยรู้ตัว และการประมาทโดยไม่รู้ตัว

2.7 กฎหมายของต่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการกระทำความผิดฐานขับขีรถโดยประมาท

2.7.1 กฎหมายของประเทศสิงคโปร์

ระบบกฎหมายของประเทศสิงคโปร์เป็นระบบกฎหมายจารีตประเพณี (Common Law) ดังนั้น ลักษณะของการกระทำโดยประมาทตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก ค.ศ. 1961 จึงแบ่งเป็น 2 ลักษณะ คือ ประมาทโดยรู้ตัว (Recklessness) กับประมาทโดยไม่รู้ตัวหรือประมาทธรรมดา (Negligence) ซึ่งความผิดเกี่ยวกับการขับขีรถโดยประมาทนี้มีการแก้ไขเพิ่มเติมครั้งล่าสุดเมื่อปี 2019³⁷ ซึ่งถือว่าเป็นการแก้ไขครั้งสำคัญที่ เปลี่ยนแปลงโครงสร้างความรับผิดชอบขับขีรถโดยประมาท จากแต่เดิมที่การขับขีรถโดยประมาทหรือการขับขีรถอย่าง อันตราย (Reckless or Dangerous Driving) และการขับขีรถโดยปราศจากความระมัดระวังตามสมควรหรือ ปราศจากเหตุผลอันสมควร (Driving without due care or reasonable consideration) จะเป็นความผิดตาม พระราชบัญญัติจราจรทางบก ค.ศ. 1961 (Road Traffic Act 1961) และประมวลกฎหมายอาญา (Penal code 1871) ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการกระทำโดยไม่รอบคอบและประมาทเลินเล่อ (rash and negligent acts) กล่าวคือ 1) การขับขีรถโดยประมาทหรือการขับขีรถอย่างอันตราย จะมีความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก ค.ศ. 1961 มาตรา 64 ถ้าหากการขับขีรถดังกล่าวทำให้ผู้อื่นได้รับบาดเจ็บ จะมีความผิดตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 337 (a) ถ้าทำให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส จะมีความผิดตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 338 (a) และถ้าทำให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย จะมีความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก ค.ศ. 1961 มาตรา 66 2) การขับขีรถโดยปราศจากความระมัดระวังตามสมควรหรือปราศจากเหตุผลอันสมควร จะมีความผิดตาม พระราชบัญญัติจราจรทางบก ค.ศ. 1961 มาตรา 65 ถ้าหากการขับขีรถดังกล่าวทำให้ผู้อื่นได้รับบาดเจ็บ จะมีความผิดตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 337 (b) ถ้าทำให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส จะมีความผิดตาม ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 338 (b) และถ้าทำให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย จะมีความผิดตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 304A(b)

การแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติจราจรทางบกในปี 2019 ได้รวบรวมพฤติกรรมการขับขีรถ อย่างขาดความรับผิดชอบ (Irresponsible Driving) ไว้ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก ค.ศ. 1961 ทั้งหมด และกำหนดอัตราโทษให้สูงกว่าเดิม โดย Mrs. Josephine Teo รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยในขณะนั้น ได้อธิบายถึงเหตุผลและความจำเป็นในการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติจราจรทางบก ต่อที่ประชุมของรัฐสภา ว่ามีความจำเป็นในการป้องปรามการขับขีรถอย่างขาดความรับผิดชอบให้เข้มงวดยิ่งขึ้น ซึ่งจะบรรลุผลสำเร็จ โดยเพิ่มบทลงโทษทางอาญาสำหรับการขับขีรถอย่างขาดความรับผิดชอบและการทำให้กฎระเบียบที่เกี่ยวกับการขับขีรถ อย่างขาดความรับผิดชอบรัดกุมยิ่งขึ้น ซึ่งการพิจารณาโทษของการขับขีรถอย่างขาดความรับผิดชอบจะพิจารณา

³⁷ Singapore Statutes Online, Road Traffic (Amendment) Act 2019, Retrieved January 20, 2024, from <https://sso.agc.gov.sg/Acts-Supp/19-2019/Published/20190731170000?DocDate=20190731170000#pr13->

จากพฤติการณ์แวดล้อมในการขับขี่ (the circumstances of the driving) และระดับของความเสียหายที่เกิดขึ้น (the level of harm caused)³⁸

ด้วยเหตุนี้พระราชบัญญัติจราจรทางบกฉบับแก้ไขเพิ่มเติม จึงได้แบ่งลักษณะการกระทำความผิดออกเป็นสองประเภท ได้แก่ 1) การขับขี่โดยประมาทหรือการขับขี่อย่างอันตราย และ 2) การขับขี่โดยปราศจากความระมัดระวังตามสมควรหรือปราศจากเหตุผลอันสมควร ทั้งนี้เนื่องจากการขับขี่อย่างอันตรายนั้น มีความร้ายแรงมากกว่าการขับขี่โดยปราศจากความระมัดระวัง ซึ่งสามารถแยกความแตกต่างของทั้งสองกรณีได้ โดยมีข้อพิจารณาหลัก 3 ประการ ดังนี้³⁹

ประการแรก ลักษณะการขับขี่ที่พอจะคาดการณ์ได้ว่าจะทำให้ผู้ใช้นายอื่นตกอยู่ในความเสี่ยงและทำให้ผู้ใช้นายอื่นไม่สามารถตอบสนองได้ทันเวลาหรือไม่ ตัวอย่างการขับขี่ที่ถือว่าเป็นอันตราย ซึ่งตรงข้ามกับการขาดความระมัดระวัง เช่น การหักเลี้ยวข้ามช่องทางกะทันหันโดยไม่เปิดสัญญาณไฟเลี้ยว หรือการขับขี่สวนทางกับการจราจร หรือการขับขี่ด้วยความเร็วสูง

ประการที่สอง ผู้ขับขี่ได้ขับขี่โดยเขาควรจะรู้ตัวว่าเขาไม่อยู่ในสภาพที่จะขับขี่ได้อย่างปลอดภัยหรือไม่ ตัวอย่างพฤติกรรมที่ถือว่าเป็นอันตราย ได้แก่ การใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ และการละเลยการใช้อุปกรณ์ช่วยการมองเห็น เช่น แวนตา แม้ว่าเขาจะสายตาสั้นมากก็ตาม

ประการที่สาม สถานการณ์บนท้องถนนจำเป็นต้องให้ผู้ขับขี่ต้องระมัดระวังเป็นพิเศษหรือไม่ ตัวอย่างเช่น เมื่อเข้าใกล้ทางม้าลาย หรือทางแยกที่ผู้ใช้นายอื่นมีสิทธิ์ใช้ทาง

ในการพิจารณาการลงโทษ จะพิจารณาสถานการณ์ที่เกิดความผิดขึ้น เกณฑ์สำหรับการขับขี่ที่เป็นอันตรายนั้นสูงกว่าการขับขี่โดยประมาท บทลงโทษก็เช่นกัน นอกจากนี้ยังต้องพิจารณาระดับของความเสียหายที่เกิดขึ้นด้วย หากผู้ขับขี่ก่อความเสียหายมาก ระดับการลงโทษก็จะสูงขึ้น ซึ่งระดับของความเสียหายจะมีอยู่ 4 ระดับ คือ เสียชีวิต (Death) การบาดเจ็บสาหัส (Grievous Hurt) การบาดเจ็บ (Hurt) และอันตรายต่อชีวิต (Endangers Life)⁴⁰

นอกจากนี้ยังมีบทบัญญัติกำหนดโทษสำหรับผู้กระทำความผิดซ้ำ (Repeat Offender)⁴¹ ซึ่งหมายถึงผู้ที่เคยถูกศาลพิพากษาว่ามีความผิดฐานขับขี่โดยประมาทหรือขับขี่อย่างอันตราย หรือฐานขับขี่โดยปราศจากความระมัดระวังตามสมควรหรือปราศจากเหตุผลอันสมควร มาแล้วอย่างน้อยหนึ่งครั้ง⁴² มีบทบัญญัติกำหนดโทษกรณีเป็นผู้กระทำความผิดอย่างร้ายแรง (Serious Offender)⁴³ ซึ่งผู้กระทำความผิดอย่างร้ายแรงหมายถึง ผู้ที่ขับขี่โดยประมาทหรือขับขี่อย่างอันตรายหรือขับขี่โดยปราศจากความระมัดระวังตามสมควรหรือ

³⁸ Supreme Court Judgments, Chen Song v Public Prosecutor and other appeals [2024] SGHC 129, June 1, 2024, from https://www.elitigation.sg/gd/s/2024_SGHC_129

³⁹ Supreme Court Judgments, Ibid.

⁴⁰ Supreme Court Judgments, Ibid.

⁴¹ Road Traffic Act 1961 section 64(2)(b) and 65(2)(b)

⁴² Road Traffic Act 1961 section 64(3) and 65(8)

⁴³ Road Traffic Act 1961 section 64(2)(c) and 65(2)(c)

ปราศจากเหตุผลอันสมควรนั้น ได้ขับขี่ในขณะเมาสุรา สารเสพติด สารออกฤทธิ์ต่อจิตประสาท หรือสารที่ทำให้มีเมานจนไม่สามารถควบคุมยานพาหนะได้อย่างเหมาะสม หรือมีปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกายเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด⁴⁴ และมีบทบัญญัติกำหนดโทษกรณีเป็นผู้กระทำความผิดอย่างร้ายแรงซ้ำ (Serious Repeat offender) นอกจากนี้ยังมีบทบัญญัติที่ให้อำนาจศาลในการใช้ดุลพินิจสั่งตัดสิทธิ์บุคคลนั้นจากการถือหรือได้รับใบอนุญาตขับขี่ (Disqualified from Holding or Obtaining a Driving License) เป็นระยะเวลาตามที่ศาลกำหนด⁴⁵ ซึ่งการตัดสิทธิ์จะมี 2 กรณี คือ 1) กรณีที่จำเลยมีใบอนุญาตขับขี่ การตัดสิทธิ์จะหมายถึงการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่และถ้าหากถูกพักใช้ใบอนุญาตขับขี่เป็นระยะเวลามากกว่า 12 เดือน จะถือว่าใบอนุญาตขับขี่นั้นไม่สามารถใช้ได้อีกต่อไป จำเลยจะต้องไปอบรมและทดสอบความสามารถในการขับขี่เพื่อขอใบอนุญาตขับขี่ใหม่ และ 2) กรณีที่จำเลยยังไม่มีใบอนุญาตขับขี่ การตัดสิทธิ์จะหมายถึงจำเลยจะไม่สามารถขอใบอนุญาตขับขี่ภายในระยะเวลาที่ศาลตัดสิทธิ์ได้ ถ้าหากมีการยื่นคำขอใบอนุญาตขับขี่ใหม่จะมีความผิดตามมาตรา 43 (3) แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก ค.ศ. 1961 และใบอนุญาตขับขี่ที่ได้รับมานั้นจะไม่สามารถใช้ได้⁴⁶

หลังจากพระราชบัญญัติจราจรทางบกฉบับแก้ไข ปี 2019 มีผลใช้บังคับเมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน 2019⁴⁷ การกระทำความผิดฐานขับขี่โดยประมาทหรือการขับขี่อย่างอันตราย และการขับขี่โดยปราศจากความระมัดระวังตามสมควรหรือปราศจากเหตุผลอันสมควร จะต้องพิจารณาตามกฎหมายที่แก้ไขใหม่นี้ โดยมีอัตราโทษแต่ละฐานความผิด ดังตารางสรุปอัตราโทษ ดังนี้

⁴⁴ Road Traffic Act 1961 section 64(8)

⁴⁵ Road Traffic Act 1961 section 64(2D)

⁴⁶ Road Traffic Act 1961 section 43

⁴⁷ Singapore Statutes Online, Road Traffic (Amendment) Act 2019, Retrieved January 20, 2024 from <https://sso.agc.gov.sg/Acts-Supp/19-2019/Published/20190731170000?DocDate=20190731170000#pr13->

ตารางที่ 1 ฐานความผิดและอัตราโทษตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกของประเทศสิงคโปร์⁴⁸

		ความผิดฐานขับขี่ย่างอันตราย (Dangerous Driving) มาตรา 64			
		ระดับของอันตราย (Levels of Harm)			
		เสียชีวิต (Causing Death)	บาดเจ็บสาหัส (Causing Grievous Hurt)	บาดเจ็บ (Causing Hurt)	อันตรายต่อชีวิต (Endangers Life)
อัตราโทษ (Penalties)	ทำผิดครั้งแรก (First time Offenders)	จำคุก 2 - 8 ปี	จำคุก 1 - 5 ปี	จำคุกไม่เกิน 2 ปี หรือปรับไม่เกิน 10,000 ดอลลาร์ สิงคโปร์ หรือทั้งจำ ทั้งปรับ	จำคุกไม่เกิน 12 เดือน หรือ ปรับไม่เกิน 5,000 ดอลลาร์ สิงคโปร์ หรือ ทั้งจำทั้งปรับ
	ทำผิดซ้ำ (Repeat Offenders)	จำคุก 4 - 15 ปี	จำคุก 2 - 10 ปี	จำคุกไม่เกิน 4 ปี หรือปรับไม่เกิน 20,000 ดอลลาร์ สิงคโปร์ หรือทั้งจำ ทั้งปรับ	จำคุกเพิ่มไม่เกิน 2 ปี และปรับ 2,000 - 10,000 ดอลลาร์ สิงคโปร์หรือ ทั้งจำทั้งปรับ
ระยะเวลาตัดสิทธิ์ (Disqualification : DQ)		ไม่ต่ำกว่า 10 ปี	ไม่ต่ำกว่า 8 ปี	ไม่มีขั้นต่ำ	ไม่มีขั้นต่ำ
อัตราโทษเพิ่มเติม สำหรับผู้ขับขี่ ที่เมาสุรา (Add-on Penalties For Drink-Driving Offenders)	ทำผิดครั้งแรก (First time Offenders)	จำคุกเพิ่ม 1 - 2 ปี	จำคุกเพิ่ม 6 เดือน ถึง 1 ปี และปรับ 2,000 - 10,000 ดอลลาร์สิงคโปร์	ปรับ 2,000 - 10,000 ดอลลาร์สิงคโปร์ หรือ จำคุกเพิ่มไม่เกิน 12 เดือน หรือทั้งจำทั้งปรับ	
	ทำผิดซ้ำ (Repeat Offenders)	จำคุกเพิ่ม 2 - 4 ปี	จำคุกเพิ่ม 1 - 2 ปี และปรับ 5,000 - 10,000 ดอลลาร์ สิงคโปร์	จำคุกเพิ่มไม่เกิน 2 ปี และปรับตั้งแต่ 5,000 - 20,000 ดอลลาร์สิงคโปร์	
	ระยะเวลาตัด สิทธิ์เพิ่มเติม (Add-on DQ)	1. ทำผิดครั้งแรก ตัดสิทธิ์เพิ่มเติมไม่ต่ำกว่า 2 ปี 2. ทำผิดครั้งที่ 2 ตัดสิทธิ์เพิ่มเติมไม่ต่ำกว่า 5 ปี 3. ทำผิดครั้งที่ 3 จะถูกตัดสิทธิ์ตลอดชีวิต			

ที่มา: Singapore Police force, PENALTIES FOR TRAFFIC OFFENCES, May 20, 2024, from <https://www.police.gov.sg/Advisories/Traffic/Traffic-Matters/Penalties-for-Traffic-Offences>

⁴⁸ Singapore Police force, PENALTIES FOR TRAFFIC OFFENCES, May 20, 2024, from <https://www.police.gov.sg/Advisories/Traffic/Traffic-Matters/Penalties-for-Traffic-Offences>

ตารางที่ 1 ฐานความผิดและอัตราโทษตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกของประเทศสิงคโปร์ (ต่อ)

		ความผิดฐานขับขี่โดยปราศจากความระมัดระวัง (Careless Driving) มาตรา 65			
		ระดับของอันตราย (Levels of Harm)			
		เสียชีวิต (Causing Death)	บาดเจ็บสาหัส (Causing Grievous Hurt)	บาดเจ็บ (Causing Hurt)	อันตรายต่อชีวิต (Endangers Life)
อัตราโทษ (Penalties)	ทำผิดครั้งแรก (First time Offenders)	จำคุกไม่เกิน 3 ปี หรือปรับไม่เกิน 10,000 ดอลลาร์สิงคโปร์ หรือทั้งจำ ทั้งปรับ	จำคุกไม่เกิน 2 ปี หรือปรับไม่เกิน 5,000 ดอลลาร์ สิงคโปร์ หรือ ทั้งจำทั้งปรับ	จำคุกไม่เกิน 1 ปี หรือปรับไม่เกิน 2,500 ดอลลาร์ สิงคโปร์ หรือ ทั้งจำทั้งปรับ	จำคุกไม่เกิน 6 เดือน หรือปรับไม่เกิน 1,500 ดอลลาร์สิงคโปร์ หรือทั้งจำทั้งปรับ
	ทำผิดซ้ำ (Repeat Offenders)	จำคุกไม่เกิน 6 ปี หรือปรับไม่เกิน 20,000 ดอลลาร์สิงคโปร์ หรือทั้งจำ ทั้งปรับ	จำคุกไม่เกิน 4 ปี หรือปรับไม่เกิน 10,000 ดอลลาร์ สิงคโปร์ หรือทั้งจำ ทั้งปรับ	จำคุกไม่เกิน 2 ปี หรือปรับไม่เกิน 5,000 ดอลลาร์ สิงคโปร์ หรือทั้งจำ ทั้งปรับ	จำคุกไม่เกิน 1 ปี หรือปรับไม่เกิน 3,000 ดอลลาร์ สิงคโปร์ หรือ ทั้งจำทั้งปรับ
ระยะเวลาตัดสิทธิ์ (Disqualification : DQ)		ไม่ต่ำกว่า 8 ปี	ไม่ต่ำกว่า 5 ปี	ไม่มีขั้นต่ำ	ไม่มีขั้นต่ำ
อัตราโทษเพิ่มเติม สำหรับผู้ขับขี่ ที่เมาสุรา (Add-on Penalties For Drink-Driving Offenders)	ทำผิดครั้งแรก (First time Offenders)	จำคุกเพิ่ม ไม่เกิน 2 ปี	จำคุกเพิ่ม ไม่เกิน 1 ปี และ ปรับ 2,000 – 10,000 ดอลลาร์ สิงคโปร์	ปรับ 2,000 – 10,000 ดอลลาร์สิงคโปร์ หรือจำคุกเพิ่มไม่เกิน 12 เดือน หรือทั้งจำทั้งปรับ	
	ทำผิดซ้ำ (Repeat Offenders)	จำคุกเพิ่ม ไม่เกิน 4 ปี	จำคุกเพิ่มไม่เกิน 2 ปี และปรับ 5,000 – 20,000 ดอลลาร์สิงคโปร์	จำคุกเพิ่มไม่เกิน 2 ปี และปรับ 5,000 – 20,000 ดอลลาร์สิงคโปร์	
	ระยะเวลาตัด สิทธิ์เพิ่มเติม (Add-on DQ)	1. ทำผิดครั้งแรก ตัดสิทธิ์เพิ่มเติมไม่ต่ำกว่า 2 ปี 2. ทำผิดครั้งที่ 2 ตัดสิทธิ์เพิ่มเติมไม่ต่ำกว่า 5 ปี 3. ทำผิดครั้งที่ 3 จะถูกตัดสิทธิ์ตลอดชีวิต			

ที่มา: Singapore Police force, PENALTIES FOR TRAFFIC OFFENCES, May 20, 2024, from <https://www.police.gov.sg/Advisories/Traffic/Traffic-Matters/Penalties-for-Traffic-Offences>

2.7.2 กฎหมายของเครือรัฐออสเตรเลีย รัฐเซาท์ออสเตรเลีย

ความผิดเกี่ยวกับการขับขี่ยานพาหนะ (Driving Offences) ในรัฐเซาท์ออสเตรเลีย จะมีกฎหมายที่เกี่ยวข้อง 2 ฉบับ คือ พระราชบัญญัติจราจรทางบก ค.ศ. 1961 (Road Traffic Act 1961) และพระราชบัญญัติรวมกฎหมายอาญา ค.ศ. 1935 (Criminal Law Consolidation Act 1935) ซึ่งกฎหมายทั้งสองฉบับได้แบ่งลักษณะของการขับขี้อย่างประมาทออกเป็น 2 ประเภท คือ การขับขี้อย่างไม่ระมัดระวัง (Careless Driving) กับการขับขี้อย่างประมาทและอันตราย (Reckless and Dangerous Driving) โดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก ค.ศ. 1961 จะบัญญัติไว้ในส่วนที่ 3 หน้าที่ของผู้ขับขี่ ผู้โดยสาร และผู้เดินเท้า ส่วนที่ 4 การใช้ยานพาหนะในทางที่ผิด ฯลฯ และการขับขี้อย่างประมาทและเป็นอันตราย มาตรา 45 ขับขี้อย่างไม่ระมัดระวัง และมาตรา 46 ขับขี้อย่างประมาทและอันตราย ส่วนพระราชบัญญัติรวมกฎหมายอาญา ค.ศ. 1935 จะบัญญัติไว้ในส่วนที่ 3 ความผิดต่อบุคคล ฯลฯ ส่วนที่ 6 ความผิดเกี่ยวกับยานพาหนะและเรืออย่างร้ายแรง มาตรา 19A ทำให้เสียชีวิตหรือได้รับอันตรายจากการใช้ยานพาหนะหรือเรืออย่างอันตราย (Causing Death or Harm by Dangerous Use of Vehicle or Vessel) และมาตรา 19ABA ทำให้เสียชีวิตหรือได้รับอันตรายสาหัสจากการใช้ยานพาหนะหรือเรืออย่างไม่ระมัดระวัง (Causing Death or Serious Harm by Careless Use of Vehicle or Vessel) ซึ่งในแต่ละมาตราจะกำหนดอัตราโทษตามระดับของความเสียหายที่เกิดขึ้น คือ เสียชีวิต (Death) อันตรายสาหัส (Serious Harm) และอันตราย (Harm) มีการแยกอัตราโทษระหว่างความผิดพื้นฐาน (Basic Offence) กับความผิดที่ร้ายแรง (Aggravated Offence) เช่น การพยายามหลบหนีการไล่ล่าของเจ้าหน้าที่ตำรวจ หรือในขณะที่กระทำความผิดผู้กระทำความผิดถูกตัดสิทธิ์ในการถือหรือได้รับใบอนุญาตขับขี่หรือใบอนุญาตขับขี่ของผู้กระทำความผิดถูกระงับตามกฎหมายของรัฐนี้หรือรัฐหรือดินแดนอื่นในเครือจักรภพ เป็นต้น และบัญญัติแยกอัตราโทษสำหรับผู้กระทำความผิดครั้งแรก (First Offence) กับผู้กระทำความผิดซ้ำ (Subsequent Offence) ออกจากกัน ซึ่งผู้กระทำความผิดซ้ำ หมายถึง ผู้ที่เคยถูกศาลพิพากษาว่าได้กระทำความผิดฐานขับขี้อย่างประมาทและอันตรายเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตราย มาแล้วภายในระยะเวลา 5 ปี ก่อนมีการกระทำความผิดในคดีหลัง⁴⁹ หรือเคยถูกศาลพิพากษาว่าได้กระทำความผิดฐานขับขี้อย่างประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย มาแล้วก่อนมีการกระทำความผิดในคดีหลัง⁵⁰ นอกจากนี้ยังมีบทบัญญัติที่ให้อำนาจศาลในการใช้ดุลพินิจสั่งตัดสิทธิ์จำเลยจากการถือหรือได้รับใบอนุญาตขับขี่ (Disqualified from Holding or Obtaining a Driver's Licence) เป็นระยะเวลาตามที่ศาลกำหนดด้วย⁵¹ ซึ่งอัตราโทษแต่ละฐานความผิด สามารถสรุปได้ดังตารางต่อไปนี้

⁴⁹ Road Traffic Act 1961 section 46(4)

⁵⁰ Criminal Law Consolidation Act 1935 section 19A(5)

⁵¹ Road Traffic Act 1961 section 45(2)(b) and 46(3)(a)

ตารางที่ 2 ฐานความผิดและอัตราโทษกฎหมายของเครือรัฐออสเตรเลีย รัฐเซาท์ออสเตรเลีย

		ความผิดฐานขับขี้อย่างประมาทและขับขี้อย่างอันตราย (Reckless and Dangerous Driving)			
		ระดับของความเสียหาย			
		เสียชีวิต (Causing Death)	บาดเจ็บสาหัส (Causing Grievous Hurt)	บาดเจ็บ (Causing Hurt)	กรณีอื่นใดที่เกี่ยวข้อง กับการขับขี้อย่าง ประมาทและ อันตราย
อัตราโทษ (Penalties)	กระทำความผิด พื้นฐาน ครั้งแรก	จำคุกสูงสุด 15 ปี*	จำคุกสูงสุด 15 ปี*	จำคุกสูงสุด 5 ปี*	จำคุกสูงสุด 2 ปี หรือ ปรับสูงสุด 5,000 ดอลลาร์ ออสเตรเลีย**
	กระทำความผิด พื้นฐานซ้ำหรือ กระทำความผิด ร้ายแรง	จำคุก ตลอดชีวิต*	จำคุก ตลอดชีวิต*	จำคุกสูงสุด 7 ปี*	จำคุกสูงสุด 3 ปี**
การตัดสิทธิ์จาก การถือหรือได้รับ ใบอนุญาตขับขี่	กระทำความผิด พื้นฐาน ครั้งแรก	10 ปี หรือ นานกว่านั้น ตามที่ศาลสั่ง*	10 ปี หรือ นานกว่านั้น ตามที่ศาลสั่ง*	1 ปี หรือ นานกว่านั้นตามที่ ศาลสั่ง*	ไม่น้อยกว่า 12 เดือน**
	กระทำความผิด พื้นฐานซ้ำหรือ กระทำความผิด ร้ายแรง	10 ปี หรือ นานกว่านั้น ตามที่ศาลสั่ง*	10 ปี หรือ นานกว่านั้น ตามที่ศาลสั่ง*	3 ปี หรือ นานกว่านั้นตามที่ ศาลสั่ง*	ไม่น้อยกว่า 3 ปี**

หมายเหตุ * หมายถึง อัตราโทษตามกฎหมาย Criminal law consolidation act 1935

** หมายถึง อัตราโทษตามกฎหมาย Road traffic act 1961

ที่มา: จัดทำโดยผู้แต่ง

ตารางที่ 2 ฐานความผิดและอัตราโทษกฎหมายของเครือรัฐออสเตรเลีย รัฐเซาท์ออสเตรเลีย (ต่อ)

		ความผิดฐานขับอย่างไม่ระมัดระวัง (Careless Driving)		
		ระดับของความเสียหาย		
		เสียชีวิต (Causing Death)	บาดเจ็บสาหัส (Causing Grievous Hurt)	บาดเจ็บ (Causing Hurt)
อัตราโทษ (Penalties)	กระทำความผิด พื้นฐาน ครั้งแรก	จำคุกสูงสุด 5 ปี*	จำคุกสูงสุด 5 ปี *	จำคุกไม่เกิน 12 เดือน**
	กระทำความผิด พื้นฐานซ้ำหรือ กระทำความผิด ร้ายแรง	จำคุกสูงสุด 7 ปี*	จำคุกสูงสุด 7 ปี*	จำคุกไม่เกิน 12 เดือน**
การตัดสิทธิ์จาก การถือหรือได้รับ ใบอนุญาตขับขี่	กระทำความผิด พื้นฐาน ครั้งแรก	1 ปี หรือ นานกว่านั้น ตามที่ศาลสั่ง*	1 ปี หรือ นานกว่านั้นตามที่ศาลสั่ง*	ไม่น้อยกว่า 6 เดือน**
	กระทำความผิด พื้นฐานซ้ำหรือ กระทำความผิด ร้ายแรง	3 ปี หรือ นานกว่านั้น ตามที่ศาลสั่ง*	3 ปี หรือ นานกว่านั้นตามที่ศาลสั่ง*	ไม่น้อยกว่า 6 เดือน**

หมายเหตุ * หมายถึง อัตราโทษตามกฎหมาย Criminal law consolidation act 1935

** หมายถึง อัตราโทษตามกฎหมาย Road traffic act 1961

ที่มา: จัดทำโดยผู้แต่ง

3. ผลการวิจัย

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เป็นกฎหมายจราจรที่กำหนดเกี่ยวกับกฎแห่งความปลอดภัยที่ผู้ใช้รถใช้ถนนจะต้องปฏิบัติตาม หรือที่เรียกกันว่า “กฎจราจร” เพื่อให้ผู้ใช้รถใช้ถนนยึดถือปฏิบัติเป็นแนวทางเดียวกัน และเพื่อความปลอดภัยในชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของประชาชน โดยผู้ที่ฝ่าฝืนกฎจราจรดังกล่าวจะมีความรับผิดชอบตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งเป็นความผิดที่ไม่ต้องการผลกล่าวคือ ผู้กระทำจะต้องรับผิดชอบทันทีที่กระทำการที่กฎหมายบัญญัติเป็นความผิดโดยไม่ต้องพิจารณาว่าผลของการกระทำเกิดขึ้นหรือไม่ อย่างไรก็ดี การฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรจนก่อให้เกิดความเสียหายแก่ชีวิต

หรือร่างกายของบุคคลอื่น จะถือว่าเป็นการกระทำโดยประมาทก็ต่อเมื่อเป็นกรณีที่ผู้ขับขี่กระทำการโดยขาดความระมัดระวังซึ่งผู้ขับขี่ในภาวะเช่นนั้นจะต้องมีตามวิสัยและพฤติการณ์ และผู้ขับขี่อาจใช้ความระมัดระวังเช่นนั้นได้แต่หาได้ใช้ให้เพียงพอไม่ ซึ่งในทางทฤษฎีกฎหมายอาญาของกลุ่มประเทศที่ใช้ระบบกฎหมายจารีตประเพณี (Common Law) ได้แบ่งการกระทำโดยประมาทออกเป็น 2 ประเภท คือ ประมาทโดยรู้ตัว (Recklessness) กับประมาทโดยไม่รู้ตัว (Negligence) ซึ่งมีความแตกต่างกันในแง่ของลักษณะการกระทำ ความผิดและความชั่วร้ายภายในจิตใจของผู้กระทำความผิด กล่าวคือ ประมาทโดยไม่รู้ตัวเป็นกรณีที่ผู้กระทำความผิดจากการกระทำที่ไม่ได้ใช้ความระมัดระวังให้ถึงระดับขั้นต่ำที่วิญญูชน (a Reasonable or Prudent Man) จะพึงมีตามวิสัยและพฤติการณ์และผู้กระทำได้ใช้ความระมัดระวังเช่นนั้นได้แต่หาได้ใช้ให้เพียงพอไม่ ส่วนประมาทโดยรู้ตัวเป็นสภาวะทางจิตใจที่ผู้กระทำไม่เพียงแต่ขาดความระมัดระวังตามวิสัยและพฤติการณ์เท่านั้น แต่ได้กระทำไปโดยคาดเห็น (Foreseen) ได้ว่ามีความเสี่ยงที่จะเกิดความเสียหาย แต่ผู้นั้นก็ยังลงมือกระทำไปโดยไม่มีเหตุผลอันสมควร (Unjustified Risk) ซึ่งถือว่าผู้กระทำมีสภาวะทางจิตใจที่ชั่วร้ายอยู่ด้วย

ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มีบทบัญญัติที่มีลักษณะของการกระทำโดยประมาททั้งสองประเภทอยู่ด้วย เช่น มาตรา 43 (4) การขับขี่โดยประมาทหรือน่าหวาดเสียวอันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน มาตรานี้มีลักษณะของการกระทำโดยประมาทโดยไม่รู้ตัว ส่วนมาตรา 43 (8) การขับขี่ในลักษณะที่เห็นได้ว่าไม่คำนึงถึงความปลอดภัยในชีวิตหรือร่างกายของผู้อื่น เป็นบทบัญญัติที่มีลักษณะเป็นการกระทำโดยประมาทโดยรู้ตัว อย่างไรก็ตาม กฎหมายอาญาของประเทศไทยมิได้แยกความรับผิดชอบระหว่างประมาทโดยรู้ตัวกับประมาทโดยไม่รู้ตัวออกจากกัน ทำให้ความผิดฐานขับขี่รถในลักษณะที่เห็นได้ว่าไม่คำนึงถึงความปลอดภัยในชีวิตหรือร่างกายของผู้อื่นตามมาตรา 43 (8) ซึ่งถือว่าเป็นการกระทำโดยประมาทโดยรู้ตัว ไม่มีบทบัญญัติกำหนดโทษกรณีทำให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจ หรือทำให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส หรือทำให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย แล้วแต่กรณีไว้โดยเฉพาะ แต่จะถือว่าเป็นการขับขี่รถโดยประมาทอันเป็นการกระทำโดยประมาทโดยไม่รู้ตัว ซึ่งจะมีความรับผิดชอบตามประมวลกฎหมายอาญาตามผลของการกระทำโดยประมาทนั้น กล่าวคือ ถ้าการกระทำโดยประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตายก็จะมีผลตามมาตรา 291 ถ้าการกระทำโดยประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส ก็จะมีผลตามมาตรา 300 และถ้าการกระทำโดยประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจ ก็จะมีผลตามมาตรา 390

จากการที่พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ไม่มีบทบัญญัติกำหนดโทษกรณีการขับขี่รถในลักษณะที่เห็นได้ว่าไม่คำนึงถึงความปลอดภัยในชีวิตหรือร่างกายของผู้อื่น เป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่ชีวิตหรือร่างกายไว้โดยเฉพาะ และถือว่าการกระทำความผิดดังกล่าวเป็นการกระทำโดยประมาทซึ่งมีความรับผิดชอบตามประมวลกฎหมายอาญา ทำให้เกิดปัญหาในทางกฎหมาย 3 ประการ คือ 1. ปัญหาการกำหนดความผิดฐานขับขี่รถโดยประมาทที่ไม่สอดคล้องกับลักษณะความร้ายแรงของการกระทำความผิด 2. ไม่สามารถเพิ่มโทษกรณีกระทำความผิดซ้ำในความผิดฐานขับขี่รถโดยประมาทได้ และ 3. ไม่สามารถบวกโทษที่รอกการลงโทษกรณีกระทำความผิดฐานขับขี่รถโดยประมาทซ้ำในระหว่างรอกการลงโทษได้

สำหรับปัญหาที่ 1 จากการวิเคราะห์บทบัญญัติในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43 (8) แล้ว เห็นว่าลักษณะของการกระทำความผิดฐานขับซี้รถในลักษณะที่เห็นได้ว่าไม่คำนึงถึงความปลอดภัยในชีวิตหรือร่างกายของผู้อื่นนั้น ถือได้ว่าเป็นการกระทำโดยประมาทโดยรู้ตัว ซึ่งเป็นการกระทำที่นอกจากจะรวมถึงการขาดความระมัดระวังซึ่งบุคคลในภาวะเช่นนั้นจำเป็นต้องมีตามวิสัยและพฤติการณ์ และผู้กระทำความผิดอาจใช้ความระมัดระวัง เช่นว่านั้นได้แต่หาได้ใช้ให้เพียงพอไม่แล้ว ยังเป็นกรณีที่ผู้กระทำได้ลงมือกระทำการนั้นโดยคาดเห็นได้ว่ามีความเสี่ยงที่จะเกิดความเสียหาย แต่ผู้นั้นก็ยังคงมือกระทำต่อไป และเป็นการเสี่ยงภัยโดยไม่มีเหตุผลอันสมควรด้วย ซึ่งการวินิจฉัยความรับผิดจากการกระทำความผิดดังกล่าว ไม่ควรที่จะนำไปรวมกับกรณีการขับซี้รถโดยประมาทตามมาตรา 43 (4) แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เนื่องจากลักษณะของการกระทำความผิดดังกล่าวมีความร้ายแรงมากกว่าการกระทำโดยประมาทโดยไม่รู้ตัวดังที่พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้บัญญัติแยกฐานความผิดประเภทนี้ออกจากความผิดฐานขับซี้รถโดยประมาท มาตรา 43 (4) เป็นการเฉพาะ ดังนั้น จึงควรมีการแก้ไขเพิ่มเติมกำหนดความรับผิดและอัตราโทษกรณีการขับซี้รถในลักษณะที่เห็นได้ว่าไม่คำนึงถึงความปลอดภัยในชีวิตหรือร่างกายของผู้อื่นและส่งผลให้เกิดความเสียหายต่อชีวิตหรือร่างกายของผู้อื่นเป็นการเฉพาะในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เหมือนกฎหมายของประเทศสิงคโปร์และเครือรัฐออสเตรเลีย รัฐเซาท์ออสเตรเลีย ที่บัญญัติแยกลักษณะของการขับซี้โดยประมาทออกเป็น 2 ประเภท คือ การขับซี้โดยไม่ระมัดระวัง (Careless Driving) กับการขับซี้โดยประมาทและอันตราย (Reckless and Dangerous Driving) เพื่อให้การกำหนดความผิดและอัตราโทษมีความชัดเจนและเหมาะสมกับความร้ายแรงของการกระทำความผิด และเพื่อให้การลงโทษสามารถบรรลุผลในการป้องกันยับยั้งทั้งตัวผู้กระทำความผิดเอง และป้องกันยับยั้งบุคคลอื่น ๆ ในสังคมให้กระทำการใด ๆ ด้วยความระมัดระวังมากยิ่งขึ้น

สำหรับปัญหาที่ 2 สืบเนื่องมาจากกรณีที่ถือว่ากรการขับซี้รถในลักษณะที่เห็นได้ว่าไม่คำนึงถึงความปลอดภัยในชีวิตหรือร่างกายของผู้อื่น เป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่ชีวิตหรือร่างกาย เป็นการกระทำโดยประมาทซึ่งมีความรับผิดตามประมวลกฎหมายอาญา ทำให้ถ้าหากผู้ต้องหาเคยมีประวัติต้องคำพิพากษาถึงที่สุดให้ลงโทษจำคุกมาแล้วในความผิดฐานขับซี้รถโดยประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่ชีวิตหรือร่างกาย และต่อมามีการกระทำความผิดซ้ำในความผิดฐานขับซี้รถในลักษณะที่เห็นได้ว่าไม่คำนึงถึงความปลอดภัยในชีวิตหรือร่างกายของผู้อื่น หรือขับซี้รถโดยประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่ชีวิตหรือร่างกายอีก หากในคดีหลังศาลจะพิพากษาลงโทษจำคุก ศาลในคดีหลังไม่สามารถเพิ่มโทษที่จะลงแก่ผู้ต้องหาตามประมวลกฎหมายอาญาได้ เนื่องจากการเพิ่มโทษเพราะเหตุกระทำความผิดอีกตามหมวด 8 ของประมวลกฎหมายอาญาไม่สามารถนำมาใช้กับการกระทำความผิดโดยประมาทได้ ตามที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 94 ดังนั้น จึงควรแก้ไขเพิ่มเติมให้มีบทบัญญัติกำหนดอัตราโทษสำหรับกรณีการกระทำความผิดซ้ำในความผิดฐานขับซี้รถโดยประมาทหรือความผิดฐานขับซี้รถในลักษณะที่เห็นได้ว่าไม่คำนึงถึงความปลอดภัยในชีวิตหรือร่างกายของผู้อื่น เพิ่มเติมในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 โดยเฉพาะ เหมือนกฎหมายของประเทศสิงคโปร์และเครือรัฐออสเตรเลีย รัฐเซาท์ออสเตรเลีย ที่บัญญัติแยกอัตราโทษสำหรับผู้กระทำความผิดครั้งแรก (First Offence) กับผู้กระทำความผิดซ้ำ (Subsequent Offence) ออกจากกัน โดยอัตราโทษของผู้กระทำ

ความผิดซ้ำจะมีอัตราโทษสูงเป็นสองเท่าของอัตราโทษสำหรับผู้กระทำความผิดครั้งแรก ทั้งนี้ เพื่อให้การลงโทษเหมาะสมกับความผิด ประชาชนเกิดความเกรงกลัวต่อโทษจากการซ้ำซึ่งที่ขาดความรับผิดชอบ และสามารถเปลี่ยนแปลงทัศนคติของผู้ซ้ำซึ่งให้ใช้ความระมัดระวังเพิ่มมากขึ้น

สำหรับปัญหาที่ 3 สืบเนื่องมาจากการที่กฎหมายของไทยไม่มีบทบัญญัติกำหนดโทษกรณีการซ้ำซึ่งรณในลักษณะที่เห็นได้ว่าไม่คำนึงถึงความปลอดภัยในชีวิตหรือร่างกายของผู้อื่น เป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจ หรือเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส หรือเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย แล้วแต่กรณี โดยเฉพาะ แต่ถือว่าการซ้ำซึ่งรณในลักษณะดังกล่าวเป็นการซ้ำซึ่งรณโดยประมาทอย่างหนึ่งซึ่งต้องรับผิดฐานซ้ำซึ่งรณโดยประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจ หรือเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส หรือเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย แล้วแต่กรณี เมื่อถือว่าเป็นการกระทำโดยประมาทแล้ว ผู้พิพากษามักจะมองว่าการกระทำความผิดของจำเลยมิได้กระทำโดยเจตนา จึงมีข้อหาชญากรรมที่เป็นความผิดร้ายแรง หากจำเลยไม่เคยได้รับโทษจำคุกมาก่อน หรือให้การรับสารภาพไม่ว่าจะเป็นเพราะมีพยานหลักฐานหนักแน่นหรืออาจเพราะจำนนต่อพยานหลักฐาน หรือจำเลยชดใช้ค่าเสียหายอย่างเต็มที่จนฝ่ายผู้เสียหายพอใจ ผู้พิพากษาก็จะใช้ดุลพินิจพิพากษารอการลงโทษจำคุกให้แก่จำเลยเพื่อให้โอกาสจำเลยได้กลับตัวเป็นพลเมืองดีและหลีกเลี่ยงการลงโทษจำคุกระยะสั้น เพื่อไม่ให้ผู้กระทำความผิดได้เรียนรู้พฤติกรรมที่เลวร้ายจากผู้ต้องขังอื่นในเรือนจำ โดยใช้วิธีการคุมความประพฤติควบคู่ไปกับการรอกการลงโทษ ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 56 อันเป็นดุลพินิจในการลงโทษตามทฤษฎีการลงโทษเพื่อแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำความผิด แต่อย่างไรก็ตาม ถ้าหากต่อมามีความปรากฏแก่ศาลเอง หรือความปรากฏตามคำแถลงของโจทก์หรือเจ้าพนักงานว่า ภายในเวลาที่ศาลรอกการลงโทษตามมาตรา 56 ผู้ที่ถูกศาลพิพากษาได้กระทำความผิดฐานซ้ำซึ่งรณโดยประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่ชีวิตหรือร่างกายอีก และศาลได้พิพากษาให้ลงโทษจำคุกสำหรับความผิดนั้น ศาลที่พิพากษาคดีหลังไม่สามารถบวกโทษที่รอกการลงโทษไว้ในคดีก่อนเข้ากับโทษในคดีหลัง ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 58 ได้ ทำให้ผู้กระทำความผิดไม่ได้รับการลงโทษอย่างเหมาะสมกับความผิด และทำให้การลงโทษไม่สามารถบรรลุวัตถุประสงค์ในการป้องกันมิให้ผู้นั้นหรือบุคคลอื่นในสังคมกระทำความผิดขึ้นมาใหม่ หรือเปลี่ยนแปลงทัศนคติของผู้ซ้ำซึ่งให้ใช้ความระมัดระวังในการซ้ำซึ่ง ปฏิบัติตามกฎจราจร และมีจิตสำนึกคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ร่วมใช้ถนนคนอื่น ตามทฤษฎีการลงโทษเพื่อข่มขู่ยับยั้งหรือป้องกัน ด้วยเหตุนี้จึงควรมีบทบัญญัติที่ให้อำนาจศาลในการบวกโทษที่รอกการลงโทษไว้สำหรับกรณีการกระทำความผิดฐานซ้ำซึ่งรณโดยประมาท หรือการซ้ำซึ่งรณในลักษณะที่เห็นได้ว่าไม่คำนึงถึงความปลอดภัยในชีวิตหรือร่างกายของผู้อื่น ไว้ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 โดยเฉพาะ

4. ข้อเสนอแนะ

เพื่อให้การปกป้องคุ้มครองชีวิตและทรัพย์สินของบุคคลจากการซ้ำซึ่งรณซึ่งถือว่าเป็นกิจกรรมอันตรายโดยสภาพ และเพื่อเป็นการข่มขู่ยับยั้งป้องกันการกระทำความผิด การกำหนดอัตราโทษสำหรับการกระทำความผิดฐานซ้ำซึ่งรณโดยประมาท หรือการซ้ำซึ่งรณในลักษณะที่เห็นได้ว่าไม่คำนึงถึงความปลอดภัยในชีวิตหรือ

ร่างกายของผู้อื่น จึงควรมุ่งเน้นไปที่การนำพาตัวผู้กระทำความผิดให้ออกห่างจากการขับขี่รถบนท้องถนน โดยการกำหนดโทษจำคุกและการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ นอกเหนือจากโทษปรับด้วย โดยอัตราโทษจะผันแปรตามระดับของความเสียหายที่เกิดขึ้น คือ อันตรายแก่กายหรือจิตใจ อันตรายสาหัส และเสียชีวิต ซึ่งการกำหนดอัตราโทษของการกระทำความผิดฐานขับขี่รถในลักษณะที่เห็นได้ชัดว่าไม่คำนึงถึงความปลอดภัยในชีวิตหรือร่างกายของผู้อื่นนั้น ควรมีอัตราโทษสูงกว่าการกระทำความผิดฐานขับขี่รถโดยประมาท อันเป็นการกระทำโดยประมาทโดยไม่รู้ตัว แต่ไม่ควรสูงกว่าอัตราโทษของกรณีการกระทำความผิดโดยเจตนา นอกจากนี้ควรกำหนดอัตราโทษสำหรับการกระทำความผิดซ้ำโดยให้มีระวางโทษเป็นสองเท่าของอัตราโทษกรณีกระทำความผิดครั้งแรก อีกทั้งควรให้อำนาจศาลในการบวกโทษกรณีที่มีการกระทำความผิดภายในเวลาที่ศาลรอการลงโทษอีกด้วย เพื่อให้การลงโทษทางอาญาสามารถบรรลุวัตถุประสงค์ในการข่มขู่ยับยั้งผู้กระทำความผิดและบุคคลอื่นในสังคม ตามทฤษฎีการลงโทษเพื่อข่มขู่ยับยั้งหรือป้องกันความผิด จึงเห็นควรแก้ไขพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ดังนี้

4.1 แก้ไขบทกำหนดโทษของการขับขี่โดยประมาทตามมาตรา 43 (4) จากเดิมที่บัญญัติรวมไว้ในมาตรา 157 ให้นำการฝ่าฝืนมาตรา 43 (4) มาบัญญัติไว้ในมาตรา 157 ทวิ โดยเฉพาะ ดังนี้

“มาตรา 157 ทวิ ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 43 (4) ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือน หรือปรับไม่เกินห้าพันบาท

ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจ ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าสามเดือน

ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามปี หรือปรับไม่เกินหกหมื่นบาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหกเดือน

ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสิบปีและปรับไม่เกินหนึ่งแสนบาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหนึ่งปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่”

4.2 เพิ่มบทบัญญัติกรณีกระทำความผิดมาตรา 157 ทวิ ซ้ำ เป็น มาตรา 157 ทวิ/1 ดังนี้

“ผู้ใดต้องคำพิพากษาถึงที่สุดว่าได้กระทำความผิดตามมาตรา 157 ทวิ วรรคหนึ่ง ถ้าและได้กระทำความผิดซ้ำในวรรคเดียวกันอีก ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับตั้งแต่หนึ่งพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าสามเดือน

ผู้ใดต้องคำพิพากษาถึงที่สุดว่าได้กระทำความผิดตามมาตรา 157 ทวิ วรรคสอง ถ้าและได้กระทำความผิดซ้ำในวรรคเดียวกันอีก ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่หกเดือนถึงสามปี และปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงสามหมื่นบาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหกเดือน

ผู้ใดต้องคำพิพากษาถึงที่สุดว่าได้กระทำความผิดตามมาตรา 157 ทวิ วรรคสาม ถ้าและได้กระทำความผิดซ้ำในวรรคเดียวกันอีก ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่หนึ่งปีถึงห้าปี และปรับตั้งแต่สี่พันบาทถึงแปดหมื่นบาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหนึ่งปี

ผู้ใดต้องคำพิพากษาถึงที่สุดว่าได้กระทำความผิดตามมาตรา 157 ทวิ วรรคสี่ ถ้าและได้กระทำความผิดซ้ำในวรรคเดียวกันอีก ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่สามปีถึงสิบปี และปรับตั้งแต่หนึ่งหมื่นบาทถึงหนึ่งแสนห้าหมื่นบาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าสองปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่”

4.3 แก้ไขบทกำหนดโทษของการขับขี่โดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยตามมาตรา 43 (8) จากเดิมที่บัญญัติรวมไว้ในมาตรา 158/1 วรรคสอง ให้นำการฝ่าฝืนมาตรา 43 (8) มาบัญญัติไว้ในมาตรา 158/2 โดยเฉพาะ ดังนี้

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

ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจ ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่หกเดือนถึงสามปี และปรับตั้งแต่หนึ่งหมื่นบาทถึงสี่หมื่นบาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหกเดือน

ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่หนึ่งปีถึงห้าปี และปรับตั้งแต่หนึ่งหมื่นบาทถึงหนึ่งแสนบาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหนึ่งปี

ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่สามปีถึงสิบปี และปรับตั้งแต่หนึ่งหมื่นบาทถึงหนึ่งแสนห้าหมื่นบาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าสองปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่”

4.4 เพิ่มบทบัญญัติกรณีกระทำความผิดตามมาตรา 158/2 ซ้ำ เป็น มาตรา 158/3 ดังนี้

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

ผู้ใดต้องคำพิพากษาถึงที่สุดว่าได้กระทำความผิดตามมาตรา 158/2 วรรคสอง ถ้าและได้กระทำความผิดซ้ำในวรรคเดียวกันอีก ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่หนึ่งปีถึงห้าปี และปรับตั้งแต่สองหมื่นบาทถึงหกหมื่นบาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหนึ่งปี

ผู้ใดต้องคำพิพากษาถึงที่สุดว่าได้กระทำความผิดตามมาตรา 158/2 วรรคสาม ถ้าและได้กระทำความผิดซ้ำในวรรคเดียวกันอีก ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่สองปีถึงสิบปี และปรับตั้งแต่สองหมื่นบาทถึงหนึ่งแสนสองหมื่นบาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าสองปี

ผู้ใดต้องคำพิพากษาถึงที่สุดว่าได้กระทำความผิดตามมาตรา 158/2 วรรคสี่ ถ้าและได้กระทำความผิดซ้ำในวรรคเดียวกันอีก ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่สี่ปีถึงสิบห้าปี และปรับตั้งแต่สองหมื่นบาทถึงสองแสนบาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นไม่ต่ำกว่าสามปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่”

4.5 เพิ่มบทบัญญัติมาตรา 158/4 กรณีกระทำความผิดในระหว่างรอการลงโทษ

“มาตรา 158/4 ผู้ใดเคยถูกศาลพิพากษาว่ามีความผิดตามมาตรา 157 ทวิ หรือมาตรา 158/2 แต่ศาลรอการลงโทษไว้ ไม่ว่าจะโทษจำคุกหรือปรับอย่างหนึ่งอย่างใดหรือทั้งสองอย่าง เพื่อให้โอกาสกลับตัวภายในเวลาที่ศาลกำหนด หากปรากฏว่าภายในเวลาที่ศาลกำหนด ผู้ที่ถูกศาลพิพากษาได้กระทำความผิดตามมาตรา 157 ทวิ หรือ มาตรา 158/2 อีก และศาลพิพากษาให้ลงโทษจำคุกสำหรับความผิดนั้น ให้ศาลที่พิพากษาคดีหลังบวกโทษที่รอการลงโทษไว้ในคดีก่อนเข้ากับโทษในคดีหลัง”

บรรณานุกรม

- คณิต ณ นคร. (2563). *กฎหมายอาญาภาคทั่วไป*. (พิมพ์ครั้งที่ 7). กรุงเทพมหานคร : วิญญูชน.
- จิตติ ตังศภัทย์. (2546). *กฎหมายอาญา ภาค 1*. (พิมพ์ครั้งที่ 10). กรุงเทพมหานคร : หจก.จิรัชการพิมพ์.
- ณรงค์ ไชยาญ. (2543). *กฎหมายอาญา ว่าด้วยโทษและวิธีการเพื่อความปลอดภัย*. กรุงเทพมหานคร : วิญญูชน.
- ทวิเกียรติ มีนะกนิษฐ. (2563). *คำอธิบายกฎหมายอาญา ภาคทั่วไป*. (พิมพ์ครั้งที่ 21). กรุงเทพมหานคร : วิญญูชน.
- นันท์ รุ่งศรี. (2556). *ประมาทโดยจงใจ (วิทยานิพนธ์ปริญญาโท)*. มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. สืบค้น 3 เมษายน 2567, จาก https://digital.library.tu.ac.th/tu_dc/frontend/Info/item/dc:101192
- ภพพร พายทอง. (2554). *การฝ่าฝืนพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522*. (วิทยานิพนธ์ปริญญาโท) มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- แสวง บุญเฉลิมวิภาส. (2524). *ปัญหาเจตนาในกฎหมายอาญา (วิทยานิพนธ์ปริญญาโท)*. มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- สืบค้น 3 เมษายน 2567. จาก https://digital.library.tu.ac.th/tu_dc/frontend/Info/item/dc:119141
- หยุด แสงอุทัย. (2556). *กฎหมายอาญา ภาค 2-3*. (พิมพ์ครั้งที่ 11). กรุงเทพมหานคร : มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- อารยา สุทธิวานิช. (2558). *การใช้ดุลพินิจรอการลงโทษผู้กระทำความผิดฐานขับรถโดยประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย : ศึกษากรณีศาลฎีกา*.
- อุททิศ แสนโกศิก. (2525). *กฎหมายอาญา ภาค 1*. ศูนย์บริการกฎหมายและวิชาการ กองวิชาการ กรมอัยการ.
- Glanville Williams. (1983). *Textbook of Criminal Law*. (2nd ed). London : Stevens & Sons.
- J.C. Smith and Brian Hogan. (1978). *Criminal Law*. (4 ed). London : Butterworths.
- Singapore Police force. (2024). *PENALTIES FOR TRAFFIC OFFENCES*. Retrieved May 20, 2024, from <https://www.police.gov.sg/Advisories/Traffic/Traffic-Matters/Penalties-for-Traffic-Offences>
- Singapore Statutes Online. (2019). *Road Traffic (Amendment) Act 2019*. Retrieved January 20, 2024, from <https://sso.agc.gov.sg/Acts-Supp/19-2019/Published/20190731170000?DocDate=20190731170000#pr13>
- Supreme Court Judgments. (2024). *Chen Song v Public Prosecutor and other appeals [2024] SGHC 129*. Retrieved June 1, 2024, from https://www.elitigation.sg/gd/s/2024_SGHC_129