

## บทที่ 2

### แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการควบคุมการประกอบธุรกิจรถตู้โดยสาร ประจำทาง

การศึกษานี้ เป็นการศึกษากฎหมายในประเด็นปัญหาต่าง ๆ เกี่ยวกับการประกอบธุรกิจรถตู้โดยสารประจำทาง โดยเริ่มตั้งแต่จุดกำเนิดของธุรกิจการให้บริการรถตู้โดยสาร ความเป็นมาของการสัมปทานเส้นทางรถโดยสาร และมุ่งศึกษาประวัติความเป็นมาของแนวคิด ทฤษฎีการกำหนดโทษ แนวคิดความรับผิดชอบทางอาญาของเจ้าของรถโดยสาร ความผิดทางอาญาที่เกิดจากสภาพอันตรายของทรัพย์ ความหมาย ความสำคัญและแนวคิดเกี่ยวกับการประกอบธุรกิจรถตู้โดยสารประจำทาง ทั้งตามหลักกฎหมายไทยและกฎหมายต่างประเทศ โดยในปัจจุบันนี้ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนจากการใช้รถยนต์นั้นเป็นปัญหาที่สำคัญของสังคมไทย โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเรื่องของการเกิดอุบัติเหตุเนื่องจากการชนส่งคนโดยสารหากเกิดอุบัติเหตุจากรถโดยสารแล้วย่อมที่จะเกิดความสูญเสียอย่างมหาศาล ซึ่งสาเหตุปัจจัยประการหนึ่งที่เกิดอุบัติเหตุดังกล่าวนี้ย่อมได้แก่ปัญหาความไม่พร้อมของพนักงานขับรถโดยสาร ไม่ว่าจะเป็นการทำงานเกินชั่วโมงที่กฎหมายกำหนด เป็นเหตุให้เกิดความเหนื่อยล้า หรือปัญหาการเสพยาหรือของมึนเมาในขณะที่ขับรถ จนกระทั่งปัญหาความไม่ชัดเจนของคำว่า "ผู้ประกอบการ" เป็นเหตุให้บุคคลที่ต้องรับผิดชอบนั้นไม่ได้รับโทษตามกฎหมายทำให้เกิดปัญหาในการบังคับใช้กฎหมายอาญา ซึ่งต่อไปนี้ผู้วิจัยจะมุ่งศึกษาถึงแนวคิดทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง ซึ่งจะได้นำมาใช้ประกอบในการวิเคราะห์และศึกษาถึงประเด็นปัญหาและแนวทางแก้ไขกฎหมายของประเทศไทยให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้นต่อไป

#### 2.1 ประวัติความเป็นมาของรถตู้โดยสารประจำทาง

พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 ได้บังคับใช้มาตั้งแต่วันที่ 17 กันยายน พ.ศ. 2522 โดยสาระสำคัญของพระราชบัญญัตินี้ มีวัตถุประสงค์ที่จะควบคุมกิจการขนส่ง รวม 4 ประเภท คือ การขนส่งประจำทาง การขนส่งไม่ประจำทาง การขนส่งรถโดยสารขนาดเล็ก และการขนส่งส่วนบุคคล ซึ่งผู้ที่จะประกอบการขนส่งตามประเภทต่าง ๆ จะต้องได้รับอนุญาตจากคณะกรรมการเสียก่อนพระราชบัญญัตินี้มีจุดประสงค์ที่จะแบ่งการขนส่งเป็นลักษณะประเภท

รับจ้าง (การขนส่งสาธารณะ) ประกอบไปด้วย การขนส่งประจำทาง การขนส่งไม่ประจำทาง และการขนส่งโดยรถขนาดเล็ก อีกลักษณะหนึ่งก็คือประเภทการขนส่งส่วนบุคคล โดยที่การแยกเป็นลักษณะประเภทรับจ้างและประเภทการขนส่งส่วนบุคคลนี้ เพื่อป้องกันปัญหาการนำรถยนต์ส่วนบุคคลไปวิ่งรับจ้างกับรถยนต์สาธารณะ และโดยที่พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มีความมุ่งหมายที่จะควบคุมและจัดระเบียบรถขนาดใหญ่และรถยนต์บรรทุกและรถยนต์โดยสาร จึงได้กำหนดให้รถยนต์ที่อยู่ภายใต้การควบคุมตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ดังนี้<sup>1</sup>

1. การขนส่งโดยรถยนต์รับจ้างที่บรรทุกผู้โดยสารเกินกว่า 7 คน รถรับจ้างระหว่างจังหวัดที่บรรทุกผู้โดยสารเกินกว่า 7 คน
2. การขนส่งโดยสารขนาดเล็ก ที่ทำการขนส่งคนและสิ่งของรวมกันเพื่อสินจ้างตามเส้นทางที่คณะกรรมการกำหนด ด้วยรถที่มีน้ำหนักรถและน้ำหนักบรรทุกรวมกันไม่เกิน 3,500 กิโลกรัม
3. การขนส่งส่วนบุคคลที่ทำการขนส่ง เพื่อการค้าหรือธุรกิจของตนเองด้วยรถที่มีน้ำหนักรถเกินกว่า 1,200 กิโลกรัม หรือรถยนต์นั่งส่วนบุคคลที่บรรทุกผู้โดยสารเกินกว่า 7 คน

แต่ในปี พ.ศ. 2523 ก็ได้มีการแก้ไขปรับปรุงพระราชบัญญัติขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ได้กำหนดให้ใช้รถที่มีน้ำหนักรถ และน้ำหนักบรรทุกรวมกันไม่เกิน 3,500 กิโลกรัม ดังนี้

1. การขนส่งโดยสารขนาดเล็กซึ่งตามพระราชบัญญัติขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ได้กำหนดให้ใช้รถที่มีน้ำหนักรถ และน้ำหนักบรรทุกรวมกันไม่เกิน 3,500 กิโลกรัม นั้น พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก(ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2522 ได้แก้ไขเปลี่ยนแปลงขนาดของรถให้เป็นรถที่มีน้ำหนักรถและน้ำหนักบรรทุกรวมกันไม่เกิน 4,000 กิโลกรัม

2. รถที่อยู่ในข่ายบังคับของกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกในประเภทการขนส่งประจำทางและการขนส่งไม่ประจำทาง เป็นไปตามเดิม ส่วนในประเภทการขนส่งส่วนบุคคลนั้นมีการแก้ไขให้รถต่อไปนี้ ไม่ต้องตกอยู่ในบังคับกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก คือ

- 1) รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 12 คน (รวมทั้งนั่งผู้ขับ) ไม่ว่าจะมียานน้ำหนักรถเท่าใดก็ตาม
- 2) รถยนต์นั่งส่วนบุคคลที่มีน้ำหนักรถไม่เกิน 1,600 กิโลกรัม แม้ว่าจะมีที่นั่งเกิน 12 คนก็ตาม
- 3) รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคลที่มีน้ำหนักรถไม่เกิน 1,600 กิโลกรัม ทั้งนี้ รถยนต์ที่นั่งส่วนบุคคล และรถยนต์บรรทุกส่วนบุคคลที่ใช้ในกิจการส่วนตัวภายในครอบครัว ซึ่งมีได้ใช้

<sup>1</sup> พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522. มาตรา 5.

ในกิจการค้าหรือธุรกิจของตนเองนั้น ไม่ว่าจะมียี่ห้อที่นั่งหรือมีขนาดน้ำหนักรถเท่าใด ยังคงอยู่ในข่ายบังคับตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์เช่นเดิม

จากการปรับปรุงแก้ไขกฎหมายดังกล่าว เป็นเหตุให้รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคลที่มีน้ำหนักรถตั้งแต่ 1,200 กิโลกรัมถึง 1,600 กิโลกรัม และรถยนต์นั่งส่วนบุคคลที่มีที่นั่งเกินกว่า 7 คน แต่ไม่เกิน 12 คน ซึ่งแต่เดิมเคยอยู่ภายใต้บังคับพระราชบัญญัติขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ต้องโอนไปอยู่ภายใต้บังคับพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 โยผลของกฎหมายและโดยที่หน่วยงานที่จะต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกและกฎหมายว่าด้วยรถยนต์และล้อเลื่อน อยู่คนละหน่วยงานกัน กล่าวคือ กรมการขนส่งทางบกมีหน้าที่รับผิดชอบตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก และสำนักงานตำรวจแห่งชาติ (กรมตำรวจเดิม) มีหน้าที่รับผิดชอบตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์และล้อเลื่อนทั้ง ๆ ที่กฎหมายดังกล่าวต่างก็เป็นกฎหมายที่เกี่ยวกับการควบคุมและจัดระเบียบรถเหมือนกัน เพียงแต่มีขอบเขต วัตถุประสงค์ และความมุ่งหมายที่ออกมาบังคับใช้แตกต่างกันเท่านั้น การปฏิบัติงานของทั้งสองหน่วยงานต่างคนต่างทำบางครั้งเกิดความขัดแย้งระหว่างหน่วยงาน และปัญหาอุปสรรคต่อการควบคุมและจัดระเบียบการขนส่งทางถนน ดังนั้นจึงได้มีการพิจารณาออกกฎหมายเพื่อโอนอำนาจหน้าที่ในส่วนที่จะต้องปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์และล้อเลื่อนจากกรมตำรวจ กระทรวงมหาดไทย ไปเป็นของกรมขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคมในปี พ.ศ. 2530 และในที่สุดกฎหมายดังกล่าว ได้ออกมาประกาศใช้ และมีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 23 กรกฎาคม พ.ศ. 2531 เป็นต้นมา ซึ่งเป็นผลให้กรมการขนส่งทางบก มีหน้าที่ควบคุมและรับผิดชอบกฎหมายทั้งสามฉบับ คือ กฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก รถยนต์ และล้อเลื่อนแต่เพียงหน่วยงานเดียว<sup>2</sup>

จากปรากฏการณ์ที่เกิดขึ้นนั้น ตั้งแต่ต้นจนถึงปัจจุบัน น่าจะทำให้การควบคุมและจัดระเบียบการขนส่งทางบกเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลบรรลุวัตถุประสงค์ตามที่รัฐบาลต้องการ แต่ข้อเท็จจริงนั้นหาได้เป็นเช่นนั้นไม่ ทั้งนี้เนื่องจากได้เกิดปัญหาขึ้นอีกในส่วนที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ที่นั่งส่วนบุคคลที่มีที่นั่งเกินกว่า 7 คน แต่ไม่เกิน 12 คน (หรือที่เรียกกันว่า รถตู้ แต่ในปัจจุบันได้จัดวางได้ไม่เกิน 13 ที่นั่ง<sup>3</sup>) จึงกลายมาเป็นรถตู้ที่อยู่ภายใต้บังคับของกฎหมายว่าด้วยรถยนต์

<sup>2</sup> จำลอง คงเดชา. (ม.ป.ป.). *การวิเคราะห์และแก้ไขปัญหารถตู้ผิดกฎหมายใน 14 จังหวัดภาคใต้*. เอกสารผลงานประกอบคำขอให้ประเมินบุคคลเพื่อแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งผู้เชี่ยวชาญ เฉพาะด้านนโยบายและแผน (กรมการขนส่งทางบก) เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายแผน 9ชช.

<sup>3</sup> ประกาศกรมการขนส่งทางบก พ.ศ. 2560. เรื่อง การจัดวางที่นั่งรถตู้โดยสารสาธารณะตามมาตรการเพิ่มความปลอดภัยในรถโดยสารสาธารณะ.

การวิ่งรับส่งผู้โดยสารของรถตู้ที่เริ่มเกิดขึ้นในระยะแรก ถือเป็นกรกระทำที่ผิดกฎหมายตามพระราชบัญญัติขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งบัญญัติไว้ว่า “การนำรถยนต์ส่วนบุคคลเกินเจ็ดคนแต่ไม่เกินสิบสองคน(รถตู้) หรือรถยนต์ส่วนบุคคลที่น้ำหนักไม่เกินหนึ่งพันหกร้อยกิโลกรัมไปประกอบการขนส่งเพื่อสินจ้างโดยไม่ได้รับอนุญาตจากนายทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก” และเป็นความผิดตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ที่ว่า “ใช้รถไม่ตรงตามประเภทที่จดทะเบียนไว้” แต่เนื่องจากในระยะแรกๆ นั้นยังมีจำนวนเพียงเล็กน้อย ภาครัฐจึงไม่ได้เข้ามาปราบปรามอย่างจริงจัง หลังจากที่ปล่อยให้มีการวิ่งรถตู้ผิดกฎหมายมานานกว่า 15 ปี ในปี พ.ศ. 2543 ภาครัฐเริ่มบรรลुरुปรกรรมในการมุ่งจัดระเบียบรถตู้ เพราะมีจำนวนผู้โดยสารมากขึ้นเรื่อยๆ ดังนั้นกระทรวงคมนาคมจึงได้ยื่นมือเข้ามากำกับ ดูแลนโยบายเพื่อช่วยเหลือผู้ประกอบการให้อยู่ในระเบียบ และได้รับความเป็นธรรมอย่างที่พึงควรได้รับแต่ก็ยังไม่มีความชัดเจนในทางปฏิบัติ ประกอบกับธุรกิจรถตู้โดยสารมีผลประโยชน์นอกกฎหมายมากมายทำให้การจัดระเบียบรถตู้ในระยะแรกยังไม่บรรลุผล และต่อมาก็ได้มีแนวคิดในการอนุญาตให้รถตู้วิ่งรับผู้โดยสารได้ จนกระทั่งกรมการขนส่งทางบกได้ประกาศกำหนดให้มีการควบคุมคุณภาพรถตู้บริการให้เป็นไปตามมาตรฐาน ตั้งแต่วันที่ 17 ธันวาคม พ.ศ. 2551 ซึ่งมาตรฐานที่กำหนดเกี่ยวกับรถตู้โดยสารสาธารณะกำหนดไว้ 2 ประเภท ดังนี้<sup>4</sup>

#### 1. รถตู้โดยสารประจำทางปรับอากาศร่วมบริการ (มาตรฐาน ม.2 จ.)

รถตู้โดยสารประจำทางปรับอากาศร่วมบริการ หรือที่เรียกกันว่า (มาตรฐาน ม.2 จ.) นี้เป็นลักษณะของรถที่เดิมเป็นบริษัทรถทัวร์มาก่อน แล้วปรับเปลี่ยนมาวิ่งรถตู้รถทัวร์ 1 คัน สามารถแตกเป็นรถตู้ได้เป็น 3 คัน (รถทัวร์มี 40 ที่นั่ง รถตู้มี 14-15 ที่นั่ง) ส่วนใหญ่ผู้รับสัมปทานจะเป็นบริษัทรถทัวร์ที่ต้องการเพิ่มตัวเลือกในด้านการบริการหรือไม่ประสบความสำเร็จในการเดินรถทัวร์โดยสารจนขาดทุน จึงต้องปรับลดมาเป็นให้บริการรถตู้แทน ซึ่งระยะทางในการเดินรถทุกเส้นทางไม่เกิน 300 กิโลเมตร จากกรุงเทพมหานคร โดยรถตู้ ประเภท ม.2 จ. ชนิดนี้จะมีวิ่งในเส้นทางหลักตามสัมปทานของบริษัทขนส่ง จำกัด รถตู้ประเภท ม.2 จ. นี้เป็นรถตู้โดยสารประจำทางปรับอากาศร่วมบริการ ที่จัดเดินรถในเส้นทางเดิมของรถทัวร์โดยสารประจำทางที่ประสบปัญหาขาดทุน หรือเพิ่มทางเลือกในการให้บริการที่สะดวกและคล่องตัวมากขึ้น ซึ่งมีให้บริการเฉพาะเส้นทางสายหลักเท่านั้น รถจะคาดแถบสีฟ้า – แดง หรือฟ้า – ส้ม.

<sup>4</sup> การประชุมเชิงสัมมนาเชิงวิชาการด้านการจัดการโซ่คุณค่าและโลจิสติกส์ . (2555). ประชุมครั้งที่ 12. หน้า 744-745.

## 2. รถตู้โดยสารประจำทางปรับอากาศ (มาตรฐาน ม.2 ค.)

รถตู้โดยสารประจำทางปรับอากาศ หรือที่เรียกกันว่า(มาตรฐาน ม.2 ค.) นี้เป็นรถตู้โดยสารที่มาจากนโยบายของกระทรวงคมนาคมที่ต้องการให้รถตู้ป้ายดำในต่างจังหวัดที่มีรัศมีห่างจากกรุงเทพมหานคร ไม่เกิน 300 กิโลเมตร เข้ามาอยู่ในระบบอย่างถูกต้องตามกฎหมาย รถชนิดนี้จะมีการให้บริการทั้งในเส้นทางหลักของบริษัทขนส่ง จำกัด และช่วงแยกต่าง ๆ ที่รถตู้สายนั้น ๆ เดินอยู่แล้ว เดิมระยะทางในการเดินรถทุกเส้นทางไม่เกิน 300 กิโลเมตร จากกรุงเทพมหานคร รถประเภท ม.2 ค. เป็นรถตู้โดยสารประจำทางปรับอากาศ ที่เปิดเดินรถในเส้นทางที่แยกย่อยจากเส้นทางเดินรถสายหลัก แบ่งเป็นช่วงเส้นทางต่าง ๆ แยกย่อยกันไปตามจุดต่าง ๆ โดยส่วนใหญ่แล้วรถประเภทนี้จะเป็นรถตู้โดยสารป้ายดำเดิมที่เดินรถอยู่แล้วนำเข้ามาอยู่ในระบบการเดินรถของทางราชการ เพื่อให้ถูกต้องตามกฎหมาย ซึ่งรถประเภทนี้จะคาดแถบ สีฟ้า-เขียว

เหตุที่ต้องมุ่งศึกษาถึงประวัติความเป็นมาของจุดกำเนิดของรถตู้โดยสารประจำทางนั้นก็เนื่องจากจะสามารถทำให้ทราบแนวคิด ความเป็นมาของการให้บริการรถตู้โดยสารประจำทางของไทย เพื่อแสดงให้เห็นถึงความแตกต่างของการให้บริการขนส่งสาธารณะประเภทอื่นๆ เนื่องจากในประเทศไทยนั้นมีการให้บริการรถรับส่งผู้โดยสารนั้นหลายประเทศ แต่ในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้นั้นจะมุ่งศึกษาถึงมาตรการในการควบคุมการประกอบกิจการรถตู้โดยสารประจำทาง ทั้งประเภท (ม.2 จ) และประเภท (ม.2 ค) เนื่องจากเป็นประเภทรถตู้ที่ประชาชนนิยมใช้บริการเป็นจำนวนมาก และลักษณะการให้บริการที่ไม่แตกต่างกันเท่าใด เพียงแต่มีที่มาแตกต่างกันเท่านั้น

### 2.1.1 ความเป็นมาของบริษัทขนส่ง จำกัด

เหตุที่ต้องมุ่งศึกษาถึงความเป็นมาของบริษัทขนส่ง จำกัด นั้น เนื่องจากบริษัทขนส่ง จำกัด นั้นถือเป็นหัวใจสำคัญในการเปิดให้บริการเดินทางรถตู้โดยสารประจำทาง เนื่องจากเป็นเจ้าของสัมปทานเส้นทางการเดินรถมาจากกรมการขนส่ง ที่ดำเนินการโดยรัฐบาล ฉะนั้นแล้ว ในหัวข้อดังกล่าวนี้จะกล่าวถึงประวัติความเป็นมา ของบริษัทที่เปิดให้เข้าสัมปทานการเดินรถอันก่อให้เกิดธุรกิจประเภท "รถตู้โดยสารประจำทาง" นั้นเอง

ประวัติความเป็นมาของบริษัทขนส่ง จำกัด<sup>5</sup> นั้น เดิมการขนส่งในประเทศไทยนั้นเริ่มครั้งแรกหลังจากเปิดการเดินรถไฟสายแรกในสมัยรัชกาลที่ 5 ได้ราวประมาณ 2-3 ปี เมื่อรถยนต์จากยุโรปคันแรกได้นำเข้ามายังประเทศไทย และต่อมาเมื่อมีความนิยมในการใช้รถยนต์มากขึ้นเรื่อยๆ ทำให้ถนนที่มีขนาดความกว้างไม่สัมพันธ์กับตัวรถโดยสาร จึงทำให้ถนนแคบลงและเกิดอุบัติเหตุอยู่เนืองๆ พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว จึงได้ทรงตราพระราชบัญญัติรถยนต์เป็นฉบับ

<sup>5</sup> กระทรวงคมนาคม. (2562). *ประวัติบริษัทขนส่ง จำกัด*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <http://www.mot.go.th/about.html?id=20#horizontalTab1>. [2562, 4 พฤษภาคม].

แรกขึ้นเมื่อ ร.ศ.128 ขึ้นตรงกับ พ.ศ.2453 พระราชบัญญัติฉบับนี้ได้วางระเบียบการเดินรถและขั้วรถขึ้นไว้ และใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน ร.ศ.129 หรือ พ.ศ.2454 เป็นต้นมา

ในระยะต่อมาได้มีการพัฒนาถนนอย่างมากมายรอบ พระนครตลอดจนได้มีการพัฒนาทางด้านรถยนต์มากขึ้นประชาชนและผู้มีฐานะดี จึงหันมานิยมการสัญจรด้วยรถยนต์กันมากและมีผู้เล็งเห็นประโยชน์ในการเดินทางสัญจรไปมา จึงได้มีกลุ่มบุคคลรวมตัวกันจัดตั้งบริษัทขึ้นตั้งรถยนต์ทั้งส่วนบุคคลและรถโดยสารเข้ามา ในประเทศมีจำนวนมากขึ้นตามลำดับ ดังนั้นทางราชการจึงได้ตราพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2473ขึ้นเพื่อใช้บังคับให้มีการจดทะเบียนรถยนต์แสดง ผู้ถือกรรมสิทธิ์หรือเจ้าของรถยนต์ พร้อมกันนั้นก็ใช้บังคับให้เจ้าของรถยนต์ เสียภาษีในการมีรถยนต์ให้แก่อรัฐ

กิจการด้านการเดินรถในระยะเริ่มแรก ได้เปิดกิจการควบคู่กับการบินพาณิชย์ โดยเปิดการเดินรถจากหัวลำโพงไปยังดอนเมือง รังสิต และท่าช้างวังหลวงไปยังสนามบินน้ำ จ.นนทบุรีผลจากการดำเนินการ ได้ผลเป็นที่น่าพอใจ อาจจะเป็นกิจการใหม่ประชาชนหันมานิยมใช้บริการกันมาก อย่างไรก็ตาม ในช่วงปี 2479 จนถึง 2482 ประเทศไทยได้เข้าสู่สภาวะสงครามอินโด และผู้ก่อตั้งสัญชาติอังกฤษ ต้องเดินทางออกนอกประเทศ เป็นผลให้ในปี พ.ศ.2482 ได้มีการเปลี่ยนชื่อจากบริษัทเดินอากาศ จำกัด เป็นบริษัท ขนส่ง จำกัด

ปัจจุบันบริษัทขนส่ง จำกัด เป็นผู้ได้รับอนุญาตในการประกอบการเดินรถประจำทางต่างจังหวัดแต่ผู้เดียว โดยมีเงื่อนไขให้ บริษัทขนส่ง จำกัด ต้องยอมรับรถยนต์เอกชนที่เดินอยู่ให้เข้าร่วม ถ้าเจ้าของสมัครใจและจะต้องไม่เรียกเก็บเงินผลประโยชน์จากเจ้าของรถเกินกว่าความจำเป็นเงินที่ บริษัทขนส่งจำกัด ได้รับมานี้ได้นำมาใช้จ่ายในการลงทุนก่อสร้าง และจัดทำสถานีสำหรับเป็นที่จอดจอดเช่นที่สถานี ขนส่งสายตะวันออกเฉียงเหนือ สายใต้ สายเอกมัย และ สถานีในต่างจังหวัด (ที่ทำการสถานีขนส่งสายเหนือ และสายตะวันออกเฉียงเหนือ โดยปัจจุบันบริษัทขนส่ง จำกัดมีจำนวนสถานีขนส่งผู้โดยสาร จำนวน 7 แห่ง ทั้งในกรุงเทพฯ และต่างจังหวัด และมีที่ทำการสถานีเดินรถ 117 สาขาทั่วประเทศ

### 2.1.2 หลักเกณฑ์ในการให้สัมปทาน กรณีร่วมบริษัทขนส่ง จำกัด

ดังที่เห็นได้จากบริษัทขนส่ง จำกัด นั้นมีข้อจำกัดในด้านกำลังพล ที่ไม่มีความเพียงพอแก่การให้บริการ ฉะนั้นเอง บริษัทขนส่งจำกัด (บขส.) จึงจำเป็นต้องมีการเปิดบริการให้เอกชนรายอื่นเข้ามาให้บริการแก่ประชาชนในการเดินรถโดยสาร โดยหลักเกณฑ์ในการให้สัมปทานการเดินรถร่วมกับบริษัทขนส่ง จำกัดนั้น จะเป็นสัญญาร่วมบริษัทขนส่ง จำกัด ซึ่งจะจัดอยู่ในประเภท Build-Transfer-Operate กล่าวคือเป็นรูปแบบของเอกชนเป็นผู้จัดหารถมาวิ่งเอง แต่ต้องโอนรถให้เป็นกรรมสิทธิ์ของ บริษัทขนส่งจำกัด ก่อน จึงจะสามารถดำเนินงานได้ เจ้าของรถต้องพ่นสีตัวถัง

ตราบริษัทขนส่ง หมายเลขประจำรถ ชื่อเส้นทาง ติดตั้งเก้าอี้ที่นั่งผู้โดยสารตามที่ บริษัทขนส่งจำกัด กำหนดให้เรียบร้อยก่อน โดยเจ้าของรถเป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายเองแล้วจึงส่งมอบรถให้ บริษัทขนส่ง จำกัด<sup>6</sup>

ผู้ประกอบการเอกชนต้องจัดหาและจ้างพนักงานประจำรถ จัดหาช่างประจำเพื่อซ่อมรถที่ โอนให้อยู่ในสภาพใช้การได้คืออยู่เสมอ ชำระค่าธรรมเนียม ค่าภาษี หรือค่าปรับต่าง ๆ และยินยอม ให้ บริษัทขนส่งจำกัด นำรถที่โอนไปประกันภัยชนิตบุคคลที่ 3 นอกจากนี้เอกชนต้องวางเงินค้ำ ประกันสัญญาจำนวนหนึ่ง ขึ้นอยู่กับประเภทของรถและวางหลักทรัพย์ค้ำประกันความเสียหายไม่ ต่ำกว่า 1 แสนบาท ต่อรถ 1 คัน โดยรถที่นำมาวิ่งต้องมีสภาพมั่นคงแข็งแรง มีอุปกรณ์และส่วน ควบคุมถูกต้องตามกำหนดในกฎกระทรวง ผ่านการตรวจสภาพมีใบอนุญาตให้ใช้รถยนต์ของ กรมการขนส่งทางบกและใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทางระหว่างจังหวัด ส่วนมาตรฐาน ของรถต้องเป็นไปตามที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด เช่น ถ้าเป็นรถปรับอากาศชั้น 1 ต้องมีห้อง สุขหา บริการอาหารเครื่องดื่ม และพนักงานต้อนรับประจำรถ มีอุปกรณ์ให้เสียงประชาสัมพันธ์ และ ที่เก็บสัมภาระ ถ้าเป็นรถปรับอากาศชั้น 2 จะไม่มีบริการห้องสุขหา อาหารและเครื่องดื่ม

สำหรับการแบ่งรายได้ให้ บริษัทขนส่ง จำกัด (บขส.) ใช้เกณฑ์ดังนี้คือ ผู้ประกอบการต้อง ส่งรายได้เป็นจำนวนเงินเท่ากับอัตราค่าโดยสาร 1 คนต่อ 1 เที่ยวที่กำหนดในเส้นทางนั้น ๆ โดยจ่าย ให้ บริษัทขนส่ง จำกัด (บขส.) เป็นรายวัน ส่วนการเดินรถนั้น บริษัทขนส่ง จำกัด (บขส.) เป็น ผู้รับผิดชอบควบคุมการเดินรถโดยมีข้อปฏิบัติ ดังนี้

1. ผู้ประกอบการเอกชนต้องไม่นำรถผู้อื่นมาร่วมวิ่งบนเส้นทางและถ้าไม่นำรถมารับ ผู้โดยสาร โดยไม่ได้แจ้ง บริษัทขนส่ง จำกัด (บขส.) ล่วงหน้าก่อนกำหนดเวลาออกรถ 6 ชั่วโมง ต้องเสียค่าปรับวันละ 100 บาทต่อคัน ถ้าไม่นำรถมาวิ่งในเส้นทาง ติดต่อกันเกิน 7 วัน บริษัทขนส่ง จำกัด (บขส.) ปรับวันละ 200 บาท จนกว่าจะนำรถมาวิ่งหรืออาจให้พักรถหรือเลิกสัญญา

2. กรณีผู้ประกอบการเอกชนนำรถไปใช้ในกิจการอื่นต้องแจ้งล่วงหน้า 3 วัน ถ้าไม่แจ้งต้อง จ่ายค่าเสียหายให้ บริษัทขนส่ง จำกัด (บขส.) เป็นเงิน 500 บาทต่อวัน แตรรถที่ได้แจ้งและ บริษัท ขนส่ง จำกัด อนุญาตก็ต้องเสียค่าชดเชยแก่บริษัทขนส่ง จำกัด (บขส.) ตามจำนวนที่บริษัทขนส่ง จำกัด กำหนด

3. กรณีมีความเสียหายเกิดขึ้นในเส้นทาง และผู้เสียหายได้ฟ้องร้อง บริษัทขนส่ง จำกัด (บขส.) ผู้ประกอบการเอกชนต้องเป็นผู้รับผิดชอบความเสียหายนั้น โดย บริษัทขนส่ง จำกัด (บขส.) มีอำนาจยึดรถไว้จนกว่าเอกชนจะชดเชยความเสียหายแก่บุคคลอื่นเสียก่อน หรืออาจขายรถเพื่อนำ

<sup>6</sup> บริษัท ขนส่ง จำกัด. (2562). *การให้สัมปทานในรัฐวิสาหกิจไทย การขนส่ง กรณีรถร่วม บขส..* (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <http://home.transport.co.th/index.php/th/executive/สัมปทานการเดินรถ.html>. [2562, 4 พฤษภาคม]

เงินไปชดเชยค่าเสียหาย ได้ถ้ามีเงินเหลือหลังจากการชดเชยแล้ว บริษัทขนส่ง จำกัด (บขส.) จะคืนให้ผู้ประกอบการ

4. ผู้ประกอบการเอกชนต้องควบคุมพนักงานประจำรถให้ปฏิบัติตามระเบียบหากพนักงานมีความประพฤติไม่เหมาะสม และได้แจ้งให้ผู้ประกอบการทราบแล้ว ต้องเปลี่ยนตัวพนักงานทันทีไม่เช่นนั้น บริษัทขนส่ง จำกัด (บขส.) อาจจัดพนักงานของ บริษัทขนส่ง จำกัด (บขส.) มาทำหน้าที่แทน โดยผู้ประกอบการเป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายสำหรับพนักงานที่ บริษัทขนส่ง จำกัด (บขส.) จัดหามา

เมื่อใกล้วันครบสัญญา ถ้าจะต่อสัญญาอีกต้องแจ้ง บริษัทขนส่ง จำกัด (บขส.) ก่อนครบสัญญา 60 วัน ถ้าไม่แจ้งถือว่าไม่ต้องการต่อสัญญา เมื่อสัญญาสิ้นสุดผู้ประกอบการต้องลบตราบริษัทขนส่ง หมายเลขสาย และหมายเลขข้างรถ โดยผู้ประกอบการออกค่าใช้จ่ายเองให้เรียบร้อยก่อน บริษัทขนส่ง จำกัด (บขส.) จึงจะโอนรถคืนให้ผู้ประกอบการ พร้อมทั้งการพิจารณาในเรื่องหลักประกันสัญญาและหลักทรัพย์สินค้ำประกันความเสียหายรถโดยสารประจำทางระหว่างจังหวัด แบ่งออกเป็น 3 หมวด คือ หมวด 2 จะวิ่งบริการระหว่าง กรุงเทพฯ-ต่างจังหวัด โดยรถ บขส.และรถร่วมเอกชน ส่วนหมวด 3 และ 4 เป็นรถโดยสารระหว่างจังหวัด (ไม่ผ่านกรุงเทพฯ) และอำเภอ ซึ่งบริการโดยรถร่วมเอกชน

โดยสรุปแล้ว เงื่อนไขในการขอเส้นทางในการให้บริการรถตู้โดยสารประจำทางนั้น ผู้ประกอบการเอกชนนั้นจะต้อง ขอเช่าเส้นทางการเดินทางจากบริษัทขนส่ง จำกัด (บขส.) จึงจะดำเนินการวิ่งรถตู้ให้บริการประชาชนได้ตามเส้นทางที่ตนได้รับอนุญาตเท่านั้น และมีข้อปฏิบัติเงื่อนไขต่างๆตามที่บริษัทขนส่ง จำกัด กำหนด ซึ่งประเด็นที่น่าสนใจนี้ หากการเดินทางดังกล่าวนี้เกิดอุบัติเหตุขึ้น ปัญหาจะมีอยู่ว่า บุคคลใดต้องร่วมรับผิดชอบในการเกิดอุบัติเหตุดังกล่าว บริษัทขนส่งนั้นจำเป็นต้องร่วมรับผิดชอบหรือไม่ ฉะนั้นจึงจำเป็นที่จะต้องมาวิเคราะห์และศึกษากันว่า บุคคลใดนั้นจำเป็นต้องรับผิดชอบ ในทางอาญาในกรณีเกิดอุบัติเหตุต่อผู้โดยสารดังกล่าวหากเกิดความสูญเสีย ซึ่งจะได้วิเคราะห์และศึกษาในบทต่อ ๆ ไป

## 2.2 ความหมายของการขนส่งผู้โดยสารและประเภทของการประกอบธุรกิจรถโดยสาร

การประกอบธุรกิจรถโดยสารประจำทางเป็นธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งคนโดยสาร การขนส่ง หรือกิจการด้านการขนส่งการเคลื่อนย้ายเป็นส่วนประกอบที่สำคัญในชีวิตมนุษย์มาตั้งแต่ในอดีต และยิ่งในปัจจุบันด้วยแล้วการขนส่งเป็นปัจจัยที่เพิ่มขึ้นมาในการดำรงชีวิตของมนุษย์ การขนส่งจึงเข้ามามีบทบาทที่สำคัญในชีวิตประจำวัน

### 2.2.1 ความหมายของการขนส่งผู้โดยสาร

ก่อนที่จะทำความเข้าใจความหมายของการขนส่งผู้โดยสาร จำเป็นที่จะต้องเข้าใจความหมายของการขนส่งเสียก่อน ความหมายของการขนส่ง มีผู้ให้นิยามความหมายของการขนส่งไว้หลากหลาย ดังนี้

1. ตามสารานุกรมไทยฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2554 ได้ให้ความหมายของการขนส่งไว้ว่า “ขน” หมายถึงการนำเอาของมาก ๆ จากที่หนึ่งไปไว้ที่หนึ่ง ส่วน “ส่ง” หมายถึงการยื่นให้ถึงมือ พาไปให้ถึงที่ เมื่อรวมเป็นคำว่า “ขนส่ง” จึงหมายถึงการนำไปและนำมาซึ่งของมาก ๆ จากที่หนึ่งไปไว้ที่หนึ่ง<sup>7</sup>

2. พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 4 ได้ให้ความหมายของการขนส่งไว้ว่า การขนส่ง หมายถึงการลำเลียงหรือเคลื่อนย้ายบุคคลหรือขนส่งสิ่งของด้วยเครื่องมืออุปกรณ์การขนส่ง ซึ่งอุปกรณ์การขนส่งนี้หมายถึงยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่ง รวมทั้งเครื่องทุ่นแรงด้วย<sup>8</sup>

3. ตามวิชาเศรษฐศาสตร์ได้ให้ความหมายของการขนส่งไว้ว่า การขนส่งเป็นการเคลื่อนย้ายคน (People) สินค้า (Goods) หรือบริการ (Service) จากตำแหน่งหนึ่งไปยังตำแหน่งหนึ่ง ในกรณีของการเคลื่อนย้ายคนน่าจะเป็นเรื่องของการขนส่งคนโดยสาร

จากความหมายดังกล่าวข้างต้นนั้น พอสรุปได้ว่าการขนส่งหมายถึงการจัดให้มีการเคลื่อนย้ายบุคคล สัตว์ หรือสิ่งของด้วยอุปกรณ์การขนส่งจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่ง ตามความประสงค์ของมนุษย์ ถ้าเป็นการขนส่งคนเรียกว่าการขนส่งผู้โดยสาร แต่ถ้าเป็นการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของเรียกว่าการขนส่งสินค้า

ความหมายของการขนส่งผู้โดยสาร เมื่อได้ทราบความหมายของการขนส่งไปแล้วก็มาทำความเข้าใจความหมายของการขนส่งผู้โดยสาร ซึ่งพอที่จะให้คำนิยามของการขนส่งผู้โดยสารได้ว่า หมายถึงการจัดให้มีการเคลื่อนย้ายบุคคล ด้วยเครื่องมืออุปกรณ์การขนส่งจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่ง ตามความประสงค์ของบุคคลนั้น ๆ จากความหมายนี้พอที่จะกล่าวได้ว่า การขนส่งผู้โดยสารจะต้องประกอบด้วยลักษณะสำคัญอยู่ 3 ประการ คือ

1. เป็นกิจกรรมที่ต้องมีการเคลื่อนย้ายบุคคลจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่ง
2. เป็นการเคลื่อนย้ายที่ต้องทำด้วยอุปกรณ์การขนส่ง คือยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่งนั่นเอง
3. เป็นการเคลื่อนย้ายที่ต้องเป็นไปตามความประสงค์ของบุคคลที่ต้องการขนส่ง

<sup>7</sup> กรมสารานุกรมไทยฉบับราชบัณฑิตยสถาน. พ.ศ. 2554.

<sup>8</sup> พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522. มาตรา 4.

ในส่วนของการขนส่งประจำทางนั้น ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 หมายความว่า การขนส่ง เพื่อสินจ้างตามเส้นทางที่คณะกรรมการกำหนด กล่าวคือเป็นการ เคลื่อนย้ายบุคคลจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่ง โดยยานพาหนะไปตามความประสงค์ของบุคคลตาม เส้นทางที่กำหนดไว้โดยคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง หรือคณะกรรมการควบคุม การขนส่งประจำจังหวัด แล้วแต่กรณี

### 2.2.2 ประเภทของการประกอบธุรกิจรถตู้โดยสาร

ในการพิจารณาถึงประเภทของการประกอบธุรกิจรถตู้โดยสารที่นำมาใช้ประกอบการ รับส่งผู้โดยสาร ซึ่งจำเป็นที่จะต้องพิจารณาจากกฎหมายหลักที่สำคัญหลายฉบับคือ พระราชบัญญัติ รถยนต์ พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติจราจรทาง บก พ.ศ. 2522 ซึ่งกฎหมายทั้งสามฉบับนี้มีวัตถุประสงค์ในการที่บังคับใช้แตกต่างกัน ดังนี้

พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 เป็นกฎหมายที่มีวัตถุประสงค์เพื่อควบคุมกำกับดูแล รถยนต์ที่มีการใช้ในราชอาณาจักร โดยมุ่งเน้นทางด้านเทคนิคของรถยนต์เป็นหลัก และมี บทบัญญัติกำกับดูแลครอบคลุมการจดทะเบียน การเสียภาษี การตรวจสภาพ และมาตรฐานด้าน ความปลอดภัย ควบคุมการประกอบการรับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกิน 7 คน หรือรถยนต์รับจ้าง ระหว่างจังหวัด การจกเก็บภาษีประจำปีสำหรับรถ และควบคุมผู้ขับรถ เป็นต้น

กฎหมายฉบับนี้กำหนดให้รถยนต์ที่จะนำมาใช้ต้องจดทะเบียนแล้วเสียภาษีประจำปีสำหรับ รถนั้นให้ครบถ้วนถูกต้อง<sup>9</sup> ซึ่งรถยนต์ตามกฎหมายนี้แบ่งได้เป็น 3 ประเภท คือ<sup>10</sup>

- 1) รถยนต์สาธารณะ
- 2) รถยนต์บริการ
- 3) รถยนต์ส่วนบุคคล

“รถยนต์สาธารณะ” หมายความว่า

1) รถยนต์รับจ้างระหว่างจังหวัด ซึ่งได้แก่ รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกิน 7 คน ที่ใช้รับจ้างระหว่างจังหวัด โดยรับส่งคนโดยสารได้เฉพาะที่นายทะเบียนกำหนด

2) รถยนต์รับจ้าง ซึ่งได้แก่ รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกิน 7 คน หรือรถยนต์ สาธารณะอื่นนอกจากรถยนต์โดยสารประจำทาง

“รถยนต์บริการ”<sup>11</sup> หมายความว่า รถยนต์บรรทุกคนโดยสารหรือให้เช่าซึ่งบรรทุกคน โดยสารไม่เกิน 7 คน ดังต่อไปนี้

<sup>9</sup> พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522. มาตรา 6.

<sup>10</sup> พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522. มาตรา 4.

<sup>11</sup> พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522. มาตรา 4.

1) รถยนต์บริการธุรกิจ ได้แก่ รถยนต์ที่ใช้บรรทุกคนโดยสารระหว่างท่าอากาศยาน ท่าเรือ ดินทะเล สถานีขนส่งหรือสถานีรถไฟกับโรมแรมที่พักอาศัย ที่ทำการของผู้บริการธุรกิจนั้น

2) รถยนต์บริการทัศนอาจร ซึ่งได้แก่รถยนต์ที่ผู้ประกอบการธุรกิจเกี่ยวกับการท่องเที่ยวใช้รับส่งคนโดยสารเพื่อการท่องเที่ยว

3) รถยนต์บริการให้เช่า ซึ่งได้แก่รถยนต์ที่จัดไว้ให้เช่าซึ่งมิใช่เป็นการเช่าเพื่อนำไปรับจ้างบรรทุกคนโดยสารหรือสิ่งของ

”รถยนต์ส่วนบุคคล” หมายความว่า

1. รถยนต์ส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน

2. รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกิน 7 คน ไม่เกิน 12 คน และรถยนต์บรรทุกส่วนบุคคลที่มีน้ำหนักไม่เกิน 1,600 กิโลกรัม ซึ่งมีได้ใช้ประกอบการขนส่งเพื่อสินค้าตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก

ผู้ใช้รถยนต์จะต้องใช้รถให้ตรงตามประเภทที่จดทะเบียนไว้ เว้นแต่ในกรณีต่อไปนี้<sup>12</sup>

1) การใช้รถยนต์บริการธุรกิจ รถยนต์บริการทัศนอาจร หรือรถจักรยานยนต์บริการสาธารณะในกิจการส่วนตัว

2) การใช้รถยนต์สาธารณะในกิจการส่วนตัวโดยมีข้อความแสดงไว้ที่รถนั้นให้เห็นได้ง่ายจากภายนอกว่าใช้ในกิจการส่วนตัว

3) การใช้รถยนต์สาธารณะบรรทุกของที่ติดตัวไปกับผู้โดยสาร

4) การใช้รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคลที่มีน้ำหนักไม่เกินหนึ่งพันหกร้อยกิโลกรัมเป็นรถยนต์ที่นั่งส่วนบุคคลเกินเจ็ดคนหรือใช้รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเป็นรถบรรทุกส่วนบุคคล

5) ได้รับอนุญาตจากนายทะเบียน ตามหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

เพราะฉะนั้นรถตู้ที่ได้จดทะเบียนตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 จะอยู่ในความหมายของรถยนต์ส่วนบุคคล ซึ่งรถตู้โดยสารส่วนใหญ่ที่ที่ใช้กันอยู่ทั่วไปในปัจจุบันจึงจะจดทะเบียนในประเภทรถยนต์ส่วนบุคคล แต่การที่มีผู้นำรถตู้โดยสารมารับส่งผู้โดยสารประจำทางเพื่อสินค้านั้น เป็นการใช้รถผิดประเภทไปจากที่ได้จดทะเบียนไว้

พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 เป็นกฎหมายที่มีวัตถุประสงค์เพื่อควบคุมกำกับดูแลการกระบวนขนส่ง การบริหารจัดการขนส่ง รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร สถานีขนส่งและการอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งที่มีขึ้นภายในประเทศและระหว่างประเทศให้มีความเป็นระเบียบเรียบร้อย และคุ้มครองผู้ใช้ทางและประชาชนที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางบก ให้มีสวัสดิภาพใน

<sup>12</sup> พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522. มาตรา 21.

การเดินทางและความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน โดยให้อำนาจหน้าที่แก่กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม ในการควบคุมกำกับดูแลการขนส่งทางบก โดยยานพาหนะแทบทุกประเภทที่ใช้สำหรับขนส่งทางถนน แต่พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก จะยกเว้นไม่ใช้บังคับกับการขนส่งบางประเภทที่อยู่ภายใต้ขอบเขตการบังคับใช้พระราชบัญญัติรถยนต์ เช่น รถยนต์รับจ้างที่บรรทุกผู้โดยสารไม่เกินเจ็ดคน รถยนต์รับจ้างระหว่างจังหวัด ที่บรรทุกผู้โดยสารไม่เกินเจ็ดคน รถยนต์บริการที่บรรทุกผู้โดยสารไม่เกินเจ็ดคน และรถยนต์นั่งส่วนบุคคลที่ไม่เกินเจ็ดคนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกินเจ็ดคนแต่ไม่เกินสิบสองคน และรถยนต์ส่วนบุคคลที่มีน้ำหนักไม่เกินหนึ่งพันหกร้อยกิโลกรัม ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ ซึ่งมีได้ใช้ประกอบการขนส่งเพื่อสินจ้าง และรถยนต์สามล้อ รถจักรยานยนต์ และรถประเภทแทรกเตอร์ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์<sup>13</sup> ทั้งนี้เพื่อมิให้เกิดความขัดแย้งกันในอำนาจในการกำกับดูแล นอกจากนี้ กฎหมายการขนส่งทางบกยังกำหนดให้มีคณะกรรมการควบคุมการขนส่งเพื่อทำหน้าที่ควบคุมกำกับดูแลให้เป็นไปตามกฎหมายด้วย

กฎหมายฉบับนี้แบ่งการประกอบการขนส่งเป็น 4 ประเภท<sup>14</sup> คือ

- 1) การขนส่งประจำทาง หมายความว่า การขนส่งเพื่อสินจ้างตามเส้นทางที่คณะกรรมการกำหนด
- 2) การขนส่งไม่ประจำทาง หมายความว่า การขนส่งเพื่อสินจ้างโดยไม่จำกัดเส้นทาง
- 3) การขนส่งโดยรถขนาดเล็ก หมายความว่า การขนส่งคนหรือสิ่งของรวมกัน เพื่อสินจ้างตามเส้นทางที่คณะกรรมการกำหนดด้วยรถที่มีน้ำหนักและน้ำหนักบรรทุกรวมกันไม่เกินสี่พันกิโลกรัม
- 4) การขนส่งส่วนบุคคล หมายความว่า การขนส่งเพื่อการค้าหรือธุรกิจของตนเองด้วยรถที่มีน้ำหนักเกินกว่าหนึ่งพันหกร้อยกิโลกรัม

ดังนั้นประเภทของการประกอบธุรกิจรถตู้โดยสารที่นำมาใช้ประกอบการรับส่งผู้โดยสารจึงแบ่งเป็น 3 ประเภท คือ 1) การขนส่งส่วนบุคคล 2) การขนส่งประจำทาง 3) การขนส่งไม่ประจำทาง

ในหัวข้อนี้ผู้วิจัยได้ศึกษาในเรื่องของการขนส่งผู้โดยสารประจำทาง และรูปแบบการประกอบการรับจ้างขนส่งคนโดยสาร การพิจารณาให้เห็นสภาพอันตรายของรถยนต์รับส่งคนโดยสารจะช่วยให้สามารถกำหนดหน้าที่และมาตรฐานในการใช้ความระมัดระวังของบุคคลได้อย่างเหมาะสม ส่วนการพิจารณารูปแบบการรับจ้างขนส่งคนโดยสารจะทำให้ทราบถึงลักษณะการเป็น

<sup>13</sup> พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522. มาตรา 5 (2).

<sup>14</sup> พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522. มาตรา 4.

เจ้าของหรือผู้ครอบครองรถรับจ้างขนส่งคนโดยสารเพื่อที่จะได้กำหนดตัวบุคคลผู้ต้องรับผิดชอบและกำหนดความรับผิดชอบแก่บุคคลดังกล่าวได้อย่างเหมาะสม

ยานพาหนะรับจ้างขนส่งคนโดยสาร เป็นถ้อยคำตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 233 ซึ่งได้กำหนดความผิดแก่บุคคลที่ใช้ยานพาหนะรับจ้างขนส่งคนโดยสารในลักษณะที่ไม่ปลอดภัยเอาไว้<sup>15</sup> ในเบื้องต้นควรทำความเข้าใจในความหมายต่างๆ ให้ชัดเจนทุกถ้อยทุกมูม ที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

### 2.2.3 สภาพอันตรายของรถยนต์รับจ้างขนส่งคนโดยสาร

ก่อนอื่นนั้นผู้วิจัยจะมุ่งศึกษาถึงสภาพอันตรายของรถยนต์รับจ้างขนส่งคนโดยสาร เนื่องจาก รถยนต์นั้น ถือว่าเป็นทรัพย์สินอย่างหนึ่งที่สามารถให้คุณและโทษแก่ผู้ใช้ได้ กล่าวคือสามารถเป็นพาหนะเคลื่อนย้ายบุคคลไปยังอีกที่หนึ่งได้อย่างรวดเร็ว และสะดวกสบาย และในทางกลับกันนั้น รถยนต์ ก็เป็นทรัพย์สินที่สามารถก่ออันตรายได้อย่างร้ายแรงเช่นกัน หากผู้ควบคุมทรัพย์สินนั้นไม่ควบคุมรถยนต์หรือดี หรือที่เรียกกันว่า "ประมาท" นั่นเอง

“ยานพาหนะ” หรือ “รถ” นั้น ถือว่าจัดเป็นทรัพย์สินอันตรายประเภทหนึ่ง ซึ่งในทางแพ่งมีแนวคิดกำหนดความรับผิดชอบจากละเมิดเนื่องจากทรัพย์สินอันตราย<sup>16</sup> (Dangerous instrumentality doctrine) มีจุดมุ่งหมายเพื่อกำหนดความรับผิดชอบของบุคคลผู้ควบคุมหรือใช้ทรัพย์สินอันตรายนั้น โดยถือว่าผู้ที่ได้รับความเสียหายจากทรัพย์สินอันตรายจะได้รับการชดเชยค่าเสียหายโดยเคร่งครัดโดยไม่คำนึงว่าผู้ที่ควบคุมทรัพย์สินประมาทเลินเล่อหรือไม่ เป็นการกำหนดความรับผิดชอบเด็ดขาด (Strict Liability) เนื่องจากทรัพย์สินอันตรายมีสภาพที่อาจก่อความเสียหายให้แก่บุคคลอื่นได้ง่าย ไม่ว่าจะเป็นทรัพย์สินอันตรายโดยสภาพ เช่น ไฟฟ้า อันตรายโดยความมุ่งหมายที่จะใช้ตามวัตถุประสงค์ของการเกิดขึ้นมา เช่น ปืน หรือเป็นทรัพย์สินที่อันตรายโดยอาการกลไกของทรัพย์สินนั้น เช่น รถยนต์หรือเครื่องจักรโรงงาน การที่บุคคลใดมีทรัพย์สินอันตรายดังกล่าวอยู่ ไม่ว่าจะในระหว่างเก็บรักษาหรือในระหว่างใช้งาน จึงเป็นการก่อให้เกิดความเสียหายต่อสาธารณะชนตลอดเวลา กฎหมายมองว่าเขาข่มอยู่ในฐานะที่จะคาดเห็นอันตรายได้มากกว่าผู้อื่น จึงสมควรเป็นผู้มีหน้าที่ต้องระมัดระวังทุกวิถีทางเพื่อควบคุมทรัพย์สินให้อยู่ในสภาพที่ปลอดภัย และต้องเป็นผู้รับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดจากทรัพย์สินนั่นเอง แทนที่จะให้ผู้อื่นซึ่งต้องคอยรับความเสี่ยงจากทรัพย์สินนั้นอยู่แล้วต้องมาระวังหรือรับเคราะห์เสียเอง ซึ่งแนวคิดนี้เองได้ปรากฏตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของไทยมาตรา 437<sup>17</sup> อันมีที่มาจากมาตรา 1384 วรรคแรกของประมวลกฎหมายแพ่งฝรั่งเศสซึ่งมีใจความว่า “ความ

<sup>15</sup> ประมวลกฎหมายอาญา. มาตรา 233.

<sup>16</sup> เพิ่ง เพิ่งนิติ. (2561). *คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด* (พิมพ์ครั้งที่ 11). กรุงเทพฯ: กรุงเทพมหานครพาณิชย์. หน้า 288.

<sup>17</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์. มาตรา 437.

รับผิดชอบทางละเมิดนั้น ไม่ใช่เพราะความเสียหายเกิดเนื่องจากการกระทำของตนเองเท่านั้น ยังต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายอันเป็นผลของการกระทำของบุคคลที่ตนต้องรับผิดชอบแทนหรือสิ่งของซึ่งตนมีหน้าที่ดูแลอีกด้วย<sup>18</sup> โดยมีเหตุผลอยู่ว่า บุคคลใดเป็นผู้ใช้ประโยชน์จากสิ่งของใด หากสิ่งนั้นก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้อื่น บุคคลนั้นย่อมเป็นผู้เหมาะสมที่สุดที่จะเยียวยาความเสียหายแก่ผู้รับเคราะห์แม้เขาจะไม่ได้กระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อก็ตาม แลและศาลฝรั่งเศสได้ตีความมาตรานี้ตามทฤษฎีรับภัย (Theorie du risque)<sup>19</sup> ที่เห็นว่า “ความรับผิดชอบทางละเมิดนั้นไม่จำเป็นที่ผู้ละเมิดจะต้องกระทำความผิด (โดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ) ด้วย” กล่าวคือ เมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นและรู้ว่าใครเป็นผู้ทำและก่อแล้ว ก็ควรถือว่าผู้นั้นเป็นผู้ละเมิด ไม่ว่าการกระทำที่ก่อความเสียหายนั้นจะถูกหรือผิด เพราะถือว่าคนเราเมื่อกระทำการใด ๆ ขึ้นแล้วย่อมเป็นการเสี่ยงภัยอย่างหนึ่งและผู้ที่ทำก็ต้องรับผลแห่งความเสี่ยงภัยนั้น

แนวคิดเกี่ยวกับทรัพย์สินอันตรายข้างต้นนั้น แม้จะเป็นแนวคิดทางแพ่งอันมีวัตถุประสงค์เพื่อมุ่งชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหาย ซึ่งต่างจากวัตถุประสงค์ของกฎหมายอาญาที่มุ่งลงโทษผู้กระทำเพราะเขาได้ทำผิดขึ้น จึงขึ้นอยู่กับการกระทำโดยเจตนาหรือประมาท แต่ผู้วิจัยนั้นเห็นว่าสามารถนำแนวคิดดังกล่าวนี้ (ในส่วนของทรัพย์สินอันตรายโดยกลไกของทรัพย์สิน) มาปรับใช้กับเกี่ยวกับเกณฑ์การพิจารณาของการระมัดระวังของผู้ขับขี่รถตู้โดยสารประจำทาง รวมถึงผู้ประกอบการเพื่อกำหนดหน้าที่และความรับผิดชอบทางอาญาจากการฝ่าฝืนหน้าที่ในการระมัดระวังดังกล่าวได้ อาทิเช่น การปล่อยปละละเลยในการบกรพ่องในความสามารถในการขับรถเนื่องจากอาการอ่อนล้าเพราะขับรถมาหลายชั่วโมงโดยไม่มีกรพักผ่อน หรือการเสพแอลกอฮอล์ขณะขับรถ เป็นต้น โดยผู้วิจัยจะพิจารณาจากเหตุผลสำคัญในการกำหนดความรับผิดชอบทางละเมิดเนื่องจากยานพาหนะอันเดินด้วยเครื่องกำลังจักรกลตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ตามมาตรา 437 ซึ่งมีอยู่ว่า “การใช้ยานพาหนะนั้นทำให้เกิดอันตรายเพิ่มมากขึ้นตามประสิทธิภาพที่เพิ่มขึ้นของยานพาหนะ เมื่อเกิดความเสียหายขึ้น ผู้เสียหายมักจะประสบปัญหาด้านพยานหลักฐานที่จะนำมาพิสูจน์ความผิดของผู้ทำละเมิด” ประกอบกับความรุนแรงของความเสียหายทำให้พยานหลักฐานส่วนใหญ่ถูกทำลายลง และผู้ประสบเหตุมักไม่สามารถจดจำเหตุการณ์ได้เพราะความรุนแรงและความรวดเร็วของเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น จึงมีการร่างมาตรา 437 นี้ขึ้นโดยความมุ่งหมายที่จะคุ้มครองสาธารณะชนไม่ให้ได้รับอันตรายจากยานพาหนะหรือทรัพย์สินอันตราย โดยกำหนดให้ผู้ใช้ทรัพย์สินซึ่ง

<sup>18</sup> จี๊ด เศรษฐบุตร. (2556). *หลักกฎหมายแพ่งลักษณะละเมิด* (พิมพ์ครั้งที่ 8). โครงการตำราและเอกสารประกอบการสอน คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. หน้า 113.

<sup>19</sup> เรื่องเดียวกัน, หน้า 113.

ได้รับประโยชน์จากการใช้ทรัพย์สินนั้นเป็นผู้สมควรต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้น แทนที่จะให้สาธารณะชนต้องเป็นผู้คอยเสี่ยงภัยและรับผิดชอบต่อความเสียหายที่ผู้ใช้ก่อขึ้น

การที่กฎหมายแพ่งกำหนดไว้ว่าเป็นความผิดเค็ดขาดนั้น แม้จะเป็นไปตามประโยชน์ในการพิสูจน์พยานหลักฐานและมุ่งเยียวยาผู้เสียหาย แต่สามารถพิจารณาได้ว่าที่กฎหมายต้องเข้ามาช่วยเหลือทางด้านพยานหลักฐานแก่ผู้เสียหายนี้สืบเนื่องจากลักษณะของรถยนต์ที่สามารถสร้างความเสียหายได้ง่าย รวดเร็วและรุนแรง ซึ่งแสดงให้เห็นถึงอันตรายที่อาจเกิดขึ้นได้จากกลไกของมัน สภาพอันตรายของรถยนต์นี้เองสามารถนำมากำหนดหน้าที่ของผู้ใช้รถยนต์ได้ เพราะหน้าที่ระมัดระวังย่อมขึ้นอยู่กับสภาพของสิ่งของหรือทรัพย์สินที่เกี่ยวข้องด้วย เมื่อรถยนต์เป็นทรัพย์สินที่สามารถเกิดอันตรายได้โดยกลไกของมัน คือ เป็นอันตรายจากสภาพการทำงานของรถที่เคลื่อนที่ไปโดยอาศัยแรงขับเคลื่อนของจักรกล ผู้ใช้รถยนต์จึงต้องมีความระมัดระวังในการดูแลและในการใช้รถยนต์ที่เพิ่มมากขึ้นกว่าการใช้ทรัพย์สินอื่นๆ ที่ไม่มีสภาพอันตรายในตัวเอง

แต่อย่างไรก็ตาม มีข้อสังเกตว่า หลักความรับผิดชอบละเมิดเนื่องจากทรัพย์สินอันตรายนี้ หรือในที่นี้คือยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลนั้นมองว่า ความเสียหายนั้นเกิดขึ้นจากการกระทำของสิ่งของ และมีวัตถุประสงค์ในการเยียวยาความเสียหายที่เกิดขึ้น แม้บุคคลผู้ใช้รถยนต์จะได้ใช้ความระมัดระวัง ไม่ได้ประมาทเดินเล่อ ก็ไม่สามารถยกเป็นข้อต่อสู้ได้ แต่ในทางอาญานั้นมุ่งลงโทษผู้กระทำความผิด จึงมีพื้นฐานอยู่ที่การกระทำความผิดของบุคคล ซึ่งโดยหลักแล้วต้องกระทำโดยเจตนาหรือโดยประมาท อังแสดงออกถึงความนำคำหนิในการกระทำของเขา ในการนำแนวคิดเรื่องสภาพอันตรายของรถยนต์มากำหนดความรับผิดชอบทางอาญาจึงจะต้องตั้งอยู่บนพื้นฐานของการกระทำของบุคคลด้วย

ดังที่ได้กล่าวไปแล้วว่ารถยนต์มีความอันตรายเนื่องจากอาการกลไกของมัน สภาพอันตรายย่อมเริ่มเมื่อเครื่องยนต์ทำงานขึ้น เมื่อรถยนต์เคลื่อนที่ไปตามวัตถุประสงค์ของการเป็นยานพาหนะก็ย่อมที่จะนำพาสภาพอันตรายและความเสี่ยงภัยไปสู่สาธารณะชนด้วย ความเสี่ยงภัยทางจราจรนี้ถือได้ว่าเป็นส่วนหนึ่งของตัวรถยนต์<sup>20</sup> แต่แม้ว่าการใช้รถยนต์อาจจะก่อให้เกิดอันตรายก็ไม่ได้เป็นสิ่งที่ถูกห้ามโดยกฎหมายเพราะการเดินทางโดยรถยนต์นั้นมีประโยชน์และความจำเป็นอย่างมากต่อการใช้ชีวิตในสังคมสมัยใหม่ เมื่อมองในแง่กฎหมายอาญา กฎหมายจะห้ามและกำหนดให้บุคคลต้องรับผิดชอบจากการใช้รถยนต์ก็ต่อเมื่อเขาได้กระทำการฝ่าฝืนความระมัดระวังตามหน้าที่ที่เขาจะต้อง

<sup>20</sup> Lochlann Jain, cited in Andrei Poama. (2012). *Dangerous Instruments Constructing Risk and Culpable Drivers through the Criminalization of Negligence*, 52(5). p.963. (Online). Available: <https://academic.oup.com/bjc/article-abstract/52/5/932/470266/Dangerous-Instruments-Constructing-Risk-and?redirectedFrom=fulltext>. [2019, 19 February].

ใช้ตามกฎหมาย นั่นคือการกระทำโดยประมาท หากบุคคลได้ใช้รถยนต์ด้วยความระมัดระวังภายในขอบเขตหน้าที่ของตนแล้ว ย่อมไม่เห็นเหตุให้ต้องรับผิดชอบทางอาญา หน้าที่หรือความรับผิดชอบ (responsibility) ของผู้ใช้รถยนต์นั้นก็เกิดขึ้นจากสภาพอันตรายของรถยนต์นั่นเอง<sup>21</sup>

เหตุที่ต้องศึกษาเรื่องหลักการและแนวคิดของสภาพอันตรายของรถยนต์รับจ้างขนส่งคนโดยสารนี้ก็เพราะว่าเมื่อรถยนต์ถูกนำมาใช้รับจ้างเพื่อขนส่งคนโดยสาร ขนาดของรถที่ใหญ่ขึ้นก็ต้องใช้เครื่องยนต์ที่มีกำลังมากขึ้น ประกอบกับมีบุคคลจำนวนมากที่โดยสารไปกับโครงเหล็กจักรกลนี้ ย่อมแสดงให้เห็นถึงอันตรายที่เพิ่มมากขึ้น รวมถึงผลเสียหายที่ร้ายแรงที่อาจเกิดขึ้นจากการใช้รถรับจ้างโดยประมาทด้วย ทั้งหมดทั้งหมดที่กล่าวมานี้จึงเป็นข้อแสดงถึงสภาพที่เป็นอันตรายของรถยนต์รับจ้าง ที่พึงต้องศึกษา อันจะก่อให้เกิดหน้าที่และความรับผิดชอบของบุคคลและหามาตรการในการกำหนดโทษของผู้ควบคุมรถที่ถือว่าเป็นเครื่องจักรกลที่มีสภาพอันตราย และผู้ที่มีหน้าที่ระมัดระวังโดยตรงที่จะป้องกันผลนั้น เพื่อที่จะได้หามาตรการที่เหมาะสมในการควบคุมการประกอบกิจการขนส่งรถตู้โดยสารประจำทางต่อไป

### 2.3 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการกำหนดความผิด และการลงโทษทางอาญา

"กฎหมายอาญา" เป็นกฎหมายที่รัฐบัญญัติขึ้นเพื่อกำหนดลักษณะของการกระทำที่ถือว่าเป็นความผิดและกำหนดบทลงโทษทางอาญาสำหรับความผิดนั้น เป็นกฎหมายที่บัญญัติว่าการกระทำหรือไม่กระทำการอย่างใดเป็นความผิด โดยมีจุดประสงค์ที่จะมุ่งคุ้มครองความสงบสุขของสังคมโดยรวม ดังนั้น การพิจารณาว่าความผิดใดที่สมควรที่จะเป็นความผิดอาญา หรือถ้าเป็นความผิดอาญาแล้ว ควรจะลงโทษแบบใดถึงจะได้สัดส่วน และเหมาะสม จึงจำเป็นต้องที่จะศึกษาแนวคิดในการกำหนดความรับผิดชอบทางอาญาและแนวคิดการกำหนดโทษทางอาญาไว้ด้วย ดังนี้

#### 2.3.1 แนวคิดทั่วไปในการกำหนดความรับผิดชอบทางอาญา

ในส่วนนี้จะกล่าวถึงความหมายและหลักเกณฑ์ของความผิดอาญา ประเภทของความผิดทางอาญา ความหมายและวัตถุประสงค์ของโทษอาญา และหลักการกำหนดโทษทางอาญาตามลำดับ

##### 2.3.1.1 ความหมายและหลักเกณฑ์ของความผิดอาญา

ประมวลกฎหมายอาญานั้นวางหลักไว้ว่า “บุคคลจะต้องรับโทษทางอาญาต่อเมื่อได้กระทำการอันกฎหมายที่ใช้ในขณะนั้นบัญญัติเป็นความผิดและกำหนดโทษไว้...”<sup>22</sup>

<sup>21</sup> Andrei Poama, อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 20, p. 946.

<sup>22</sup> ประมวลกฎหมายอาญา. มาตรา 2 วรรคหนึ่ง.

และ “...จะต้องรับผิดชอบในทางอาญาก็ต่อเมื่อได้กระทำโดยเจตนา เว้นแต่จะได้กระทำโดยประมาท ในกรณีที่ถูกกฎหมายบัญญัติให้ต้องรับผิดชอบเมื่อได้กระทำโดยประมาท หรือเว้นแต่ในกรณีที่กฎหมายบัญญัติไว้โดยชัดแจ้งให้ต้องรับผิดชอบเมื่อได้กระทำโดยไม่มีเจตนา...”<sup>23</sup> แสดงให้เห็นว่าพื้นฐานความรับผิดชอบทางอาญาของบุคคลเริ่มที่การกระทำในสิ่งที่รัฐกำหนดเป็นความผิดอาญาไว้

กฎหมายเป็นเครื่องมือในการจัดระเบียบสังคม พฤติกรรมของคนในสังคมที่รัฐต้องการควบคุมโดยการกำหนดให้เป็นความผิดอาญาย่อมแตกต่างกันไปในแต่ละสถานที่และเปลี่ยนแปลงไปตามกาลสมัยขึ้นอยู่กับนโยบายทางอาญาของแต่ละประเทศ แต่หลักเกณฑ์พื้นฐานที่ใช้ในการกำหนดความผิดทางอาญาของสังคมทุกสมัยมีอยู่ว่า “ความผิดอาญาเป็นการกระทำที่กระทบกระเทือนถึงความสงบเรียบร้อยของสังคม กระทบต่อการอยู่ร่วมกันอันเป็นเรื่องของส่วนรวมถึงขนาดที่รัฐต้องเข้าดำเนินการป้องกันและปราบปราม”<sup>24</sup>

“...การจะให้ความหมายของความผิดอาญาเป็นเรื่องยากที่จะหาขอบเขตได้แน่นอน คงจะต้องวางไว้กว้าง ๆ เพียงว่าการกระทำใดที่กฎหมายเห็นว่ากระทบกระเทือนต่อผู้อื่นหรือความสงบสุขของส่วนรวมอย่างร้ายแรงสมควรได้รับโทษทางอาญา... ซึ่งพอจะสรุปได้ว่า ความผิดอาญานั้น ได้แก่ การกระทำ(หรือการไม่กระทำ) ที่มีกฎหมายบัญญัติเป็นความผิด และกำหนดโทษไว้”<sup>25</sup>

การใช้ “ความสงบเรียบร้อยของสังคม” เป็นเกณฑ์ในการพิจารณาว่าการกระทำใดสมควรมีความรับผิดชอบทางอาญาเป็นแนวคิดที่ช่วยแก้ไขปัญหาของแนวคิดในการกำหนดความรับผิดชอบดั้งเดิมและแนวคิดเกี่ยวกับการกระทำที่เป็นอันตรายต่อผู้อื่นได้<sup>26</sup> โดยมองว่าการกระทำที่มีผลกระทบต่อความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีเท่านั้นที่จะเป็นความผิดอาญา ซึ่งความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีนี้อาจแตกต่างกันไปในแต่ละสังคม อาจเปลี่ยนแปลงไปตามกาลสมัย การกำหนดความรับผิดชอบทางอาญาตามแนวคิดนี้จึงมีความสอดคล้องตามความต้องการที่แท้จริงของสังคม

การกระทำที่ขัดต่อความสงบเรียบร้อยของสังคมเป็นการกระทำที่ไม่เกี่ยวกับเอกชนคนใดคนหนึ่งโดยเฉพาะ แต่เป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับส่วนรวมและมีผลกระทบต่อคนอื่น ๆ (นอกจาก

<sup>23</sup> ประมวลกฎหมายอาญา. มาตรา 59 วรรคหนึ่ง.

<sup>24</sup> จิตติ ดิงศภัทย์. (2555). *คำอธิบายกฎหมายอาญา ภาค 1* (พิมพ์ครั้งที่ 11). นนทบุรี: การพิมพ์เพชรรุ่ง. หน้า 6. อ้างถึงใน คณิต ณ นคร. (2560). *กฎหมายอาญาภาคทั่วไป* (พิมพ์ครั้งที่ 6). กรุงเทพฯ: วิญญูชน. หน้า 54.

<sup>25</sup> ทวีเกียรติ มีนะกนิษฐ. (2562). *คำอธิบายกฎหมายอาญา ภาคทั่วไป* (พิมพ์ครั้งที่ 20). กรุงเทพฯ: วิญญูชน. หน้า 14-15.

<sup>26</sup> เอกสารประกอบการสัมมนาเพื่อพัฒนาระบบการบังคับใช้กฎหมาย. (15 มีนาคม 2548). *เรื่อง “การกำหนดความผิดอาญาในกฎหมายไทย: ปัญหาที่ยังไม่ได้รับการแก้ไข”*. หน้า 5-6.

เอกชนซึ่งเป็นคู่กรณี โดยเฉพาะ) หรืออาจเป็นเรื่องของเอกชนแต่ส่งผลกระทบต่อผู้อื่นได้ด้วย ส่วนศีลธรรมอันดีของประชาชนหมายความว่าธรรมเนียมประเพณีของสังคมซึ่งอาจแตกต่างกันไปตามท้องถิ่นของแต่ละยุคสมัย ธรรมเนียมประเพณีของสังคมใดเป็นศีลธรรมอันดีของประชาชนจึงต้องพิจารณาตามกาลเทศะ อย่างไรก็ตามเป็นการกระทำที่มีผลกระทบต่อความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของสังคมต้องพิจารณาจากความรู้สึกนึกคิดของบุคคลที่มีฐานะในการดำรงชีวิตปานกลางที่เรียกว่าบุคคลธรรมดาสามัญชนทั่วไปหรือในทางกฎหมายที่เรียกว่า“วิญญูชน”<sup>27</sup>

โดยทั่วไปแล้วการละเมิดต่อกฎแห่งศีลธรรมที่เกี่ยวกับหมู่มชน เช่น การฆ่าคน การวางเพลิง การปล้นทรัพย์ ย่อมเป็นการกระทบกระเทือนต่อสังคมส่วนรวมและเป็นหน้าที่ของรัฐที่ต้องเข้ามาเกี่ยวข้องจัดการ โดยการบัญญัติเป็นการกระทำผิดอาญาและลงโทษ ความผิดอาญาที่บัญญัติจากกฎแห่งศีลธรรมอันดีเกี่ยวกับหมู่มชนนี้เป็นความผิดที่เห็นได้ในตัวเอง (mala in se) แต่ยังมีผิดอีกประเภทหนึ่งที่เราไม่อาจเห็นได้ในตัวว่าเป็นความผิดเพราะไม่ใช่เรื่องเกี่ยวกับกฎแห่งศีลธรรมใดเลย แต่ที่เป็นความผิดเพราะรัฐบัญญัติให้เป็นความผิดโดยเหตุผลพิเศษบางประการ เรียกว่าความผิดเพราะกฎหมายห้าม (mala prohibita) ความผิดประเภทหลังนี้มีขอบเขตอยู่ว่าเป็นการกระทำที่รัฐไม่ประสงค์ให้ทำเพื่อประโยชน์แก่ชนหมู่มาก นั่นก็คือเป็นเรื่องที่กระทบต่อ “สังคมส่วนรวม” นั่นเอง ซึ่งการแบ่งประเภทความผิดทางอาญาดังกล่าวนี้ ผู้วิจัยเห็นว่าสามารถนำมาใช้ได้ในการกำหนดโทษในความรับผิดทางอาญาในแต่ละประเภท ให้เหมาะสมได้

กฎหมายอาญานั้นมีขึ้นเพื่อป้องกันอันตรายที่จะเกิดขึ้นแก่ผู้อื่นและเพื่อปกป้องประโยชน์ที่กฎหมายมุ่งจะคุ้มครอง<sup>28</sup> การกระทำที่รัฐสมควรเข้าแทรกแซงกำหนดเป็นความผิดอาญาและลงโทษบุคคลนั้นจึงต้องเป็นกรณีที่เขาได้ก่อให้เกิดผลอันตราย (harmful result) ต่อประโยชน์ที่กฎหมายมุ่งจะคุ้มครองขึ้น<sup>29</sup> (โดยในประเทศญี่ปุ่นนั้นมิใช่หลักการพื้นฐานคือ ไม่มีการลงโทษโดยไม่มี ความเสียหาย(no punishment without harm) ไม่มีการลงโทษโดยไม่มี ความน่าตำหนิ(no punishment without culpability) และ ไม่มีการลงโทษโดยที่ไม่มีกฎหมายบัญญัติไว้ (no punishment without statutory authorization)) ผลอันตรายนี้มีสองรูปแบบ คือผลเสียหายที่เกิดขึ้นจริงต่อประโยชน์ที่กฎหมายคุ้มครองเรียกว่าความผิดที่เป็นการทำอันตราย (crime causing of injury หรือ crime of injury) และผลที่เกิดขึ้นในลักษณะของอันตรายต่อความเสียหายของประโยชน์ที่กฎหมาย

<sup>27</sup> วิฑูร วิมลเศรษฐ. (2558). *ผลงานส่วนบุคคล หลักสูตร"ผู้พิพากษาผู้บริหารในศาลชั้นต้น"*. กรุงเทพฯ: สถาบันพัฒนาข้าราชการฝ่ายตุลาการศาลยุติธรรม สำนักงานศาลยุติธรรม. หน้า 11.

<sup>28</sup> Atsushi Yamaguchi. (1989). *Basic Problem in Japanese Criminal Law*. Faculty of Law, Thammasat University. p.29-30.

<sup>29</sup> *Ibid*, p.27-29.

คุ้มครองเรียกว่าความผิดก่ออันตราย (crime causing danger) หรือ (crime of danger) ความผิดประเภทหลังนี้กฎหมายอาญามีความมุ่งหมายที่จะป้องกันไว้ก่อนผลเสียหายจะเกิดขึ้นจริง ซึ่งหมายความว่าประโยชน์นั้นมีความสำคัญที่ต้องคุ้มครองอย่างมาก<sup>30</sup>

การกำหนดความผิดอาญาที่เหมาะสมอาจพิจารณาได้จากปัจจัย 3 ประการ กล่าวคือ เป็นรูปแบบการกำหนดความผิดอาญาที่ประกอบด้วยองค์ประกอบทั้ง 3 ในทางสังคม ดังต่อไปนี้<sup>31</sup>

1. ความเสียหายหรือผลกระทบต่อการกระทำนั้น ๆ (harm) หรือระดับความเป็นอันตรายต่อสังคม (the degree of social danger)

สามารถพิจารณากำหนดความเป็นอันตรายได้จากปัจจัยต่าง ๆ เช่น

1.1 ลักษณะอันตรายจะต้องได้รับการยอมรับจากคนส่วนใหญ่ในสังคมว่าเป็นอันตรายและต้องมีพื้นฐานที่แท้จริงของความเป็นอันตราย และไม่จำเป็นต้องมีโอกาสเกิดความเสียหายได้อย่างมาก แม้ว่าโอกาสที่ความเสียหายเกิดขึ้นจะมีอยู่น้อยก็สามารถแสดงให้เห็นถึงความเป็นอันตรายได้ (แต่ถ้าหากโอกาสที่จะเกิดความเสียหายมีอยู่น้อยมาก ๆ โดยทั่วไปก็ไม่อาจถือได้ว่ามีอันตราย)

1.2 มีลักษณะเป็นความอันตรายต่อส่วนรวม ไม่ใช่เป็นเพียงอันตรายต่อบุคคล(individual harm) เท่านั้น ปัญหาบางอย่างแม้ไม่มีลักษณะของความรุนแรง แต่ก็เป็นการกระทำที่สมควรกำหนดเป็นความผิดเนื่องจากสภาพความเป็นอันตรายต่อสังคมส่วนรวมนี้เอง

1.3 ความเป็นอันตรายหมายความรวมทั้งการกระทำที่เป็นอันตรายต่อคุณธรรมทางกฎหมายโดยตรง และการกระทำเป็นการก่ออันตรายต่อคุณธรรมทางกฎหมายด้วย เพราะทั้งสองกรณีต่างก็มีความสมควรลงโทษอยู่ในตัวเองทั้งสิ้น

2. ลักษณะความรุนแรงหรือความก้าวร้าวของการกระทำ (aggressive/gravity of the offence)

ลักษณะความรุนแรงหรือความก้าวร้าวของการกระทำนี้เป็นที่ยอมรับในระบบการกำหนดความผิดทั่วไป กฎหมายอาญามักจะกำหนดให้ผู้กระทำความผิดโดยมีความก้าวร้าวมากต้องได้รับโทษหนักมากขึ้นตามไปด้วย ระดับของความรุนแรงหรือความก้าวร้าวของการกระทำสามารถพิจารณาได้จากความรู้สึกผิดชอบชั่วดีของผู้กระทำ คือ เป็นการพิจารณาถึงองค์ประกอบภายในจิตใจที่นำไปสู่การกระทำที่มีสภาพความผิดอันควรได้รับการกล่าวโทษ

<sup>30</sup> *Ibid*, p.30.

<sup>31</sup> สุภชาติ เทพหัสดิน ณ อยุธยา. (2561). “กฎหมายอาญาเพื่อ”. *วารสารคณะสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์*, 44(2). หน้า 19.

### 3. ปฏิกริยาตอบสนองหรือความหวาดกลัวของคนส่วนใหญ่ในสังคม (social response)

การกระทำที่สังคมมีความหวาดกลัวหรือมีปฏิกริยาตอบสนองจากคนส่วนใหญ่ในสังคมว่าเป็นการกระทำที่ผิด ก็สมควรที่กฎหมายอาญาต้องเข้ามาแก้ไขและป้องกันจึงจะสามารถช่วยให้เกิดความผาสุกและไว้วางใจในการอยู่ร่วมกันได้อย่างแท้จริง

ดังนั้นพอจะสรุปได้ว่า การกระทำใดที่มีลักษณะของความเป็นอันตรายหรือความเสียหายมาก มีความก้าวร้าวของการกระทำมากและมีปฏิกริยาตอบสนองจากสังคมมาก ควรกำหนดเป็นความผิดอาญาและใช้มาตรการลงโทษในระดับสูงด้วยรูปแบบที่เหมาะสม ในทางกลับกัน การกระทำใดที่มีปัจจัยทั้งสามประการอยู่น้อย ก็ไม่สมควรนำมากำหนดโทษเป็นความผิดอาญา โดยเหตุผลที่จำเป็นต้องศึกษาถึงแนวคิดในการกำหนดความเป็นอันตรายนั้นก็เพื่อจะสามารถวิเคราะห์ได้ว่าความผิดใดควรกำหนดให้เป็นความผิดทางอาญาและสามารถที่จะกำหนดอัตราโทษได้มากน้อยเพียงใด ถึงจะได้สัดส่วนและเหมาะสมกับสภาพอันตรายของความผิด โดยเกี่ยวข้องในการวิเคราะห์ความรับผิดชอบทางอาญาและการกำหนดตามขอบเขตงานวิจัยของวิทยานิพนธ์ฉบับนี้

#### 2.3.2 ประเภทของความผิดอาญา

ความผิดทางอาญานั้น มีอยู่หลายประเภท โดยรูปแบบการแบ่งประเภทความผิดที่เกี่ยวข้องกับการใช้รถยนต์โดยประมาทส่วนใหญ่จะเป็นความผิดที่มุ่งเน้นที่จะป้องกันผลร้ายมากกว่าที่เกิดผลแล้วถึงจะมุ่งลงโทษ ซึ่งในที่นี้ผู้วิจัยจะมุ่งศึกษาถึงประเภทของความผิดที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมรถยนต์โดยสารเท่านั้น ดังต่อไปนี้

2.3.2.1 ความผิดอาญาที่เป็นการทำอันตราย ต้องมีการเกิดขึ้นของความเสียหายต่อวัตถุที่ถูกกระทำ หรือมีการกระทำอันตรายต่อคุณธรรมทางกฎหมาย<sup>32</sup> เช่น ความผิดฐานฆ่าผู้อื่น ความเสียหายคือความตายของคนที่ถูกฆ่า เป็นการทำอันตรายต่อคุณธรรมทางกฎหมายคือชีวิตมนุษย์ผู้อื่น ซึ่งในเรื่องของการกระทำผิดที่เกี่ยวกับการควบคุมรถยนต์โดยสาร ส่วนใหญ่จะเป็นการขับรถโดยประมาทแล้วไปชนผู้อื่นเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย โดยผู้กระทำจะมี ความผิดตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 291

2.3.2.2 ความผิดอาญาที่เป็นการก่ออันตราย นั้น กฎหมายประสงค์ที่จะป้องกันไม่ให้มีการกระทำอันตรายคุณธรรมทางกฎหมาย<sup>33</sup> ดังนั้น เพียงแต่มีการเกิดขึ้นของสถานการณ์ที่เป็นอันตรายต่อคุณธรรมทางกฎหมายก็เพียงพอที่จะลงโทษผู้กระทำได้ เพราะการกระทำนั้นใกล้ที่

<sup>32</sup> คณิต ณ นคร. *กฎหมายอาญาภาคทั่วไป*. อ่างแล้วเชิงอรรถที่ 24. หน้า 165.

<sup>33</sup> คัทราวดิ สีทองเสื่อ. (2557). *คุณธรรมทางกฎหมายในกฎหมายอาญา:ศึกษาความผิดฐานรับของโจร*. วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชานิติศาสตร์ คณะนิติศาสตร์ปริทัศน์ พนมยงค์. มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต. หน้า 13.

จะก่อให้เกิดผลที่เป็นการทำอันตรายต่อคุณธรรมทางกฎหมายแล้ว แม้ว่าผลที่เป็นความเสียหายจะยังไม่เกิดขึ้นจริงก็ตาม แต่หากผลที่เป็นความเสียหายหรืออันตรายดังกล่าวเกิดขึ้นจริงก็จะเป็นเรื่องความผิดที่ผู้กระทำได้รับโทษหนักขึ้นเนื่องจากผล<sup>34</sup>

เหตุผลประการหนึ่งที่ทำให้เกิดรูปแบบความผิดอาญาที่เป็นการทำอันตรายขึ้นคือ ข้อจำกัดของแนวความคิดของความรับผิดชอบในผล เนื่องจากความเจริญก้าวหน้าทางวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี ทำให้การดำเนินชีวิตของคนในสังคมต้องเข้าไปเกี่ยวข้องกับเทคโนโลยีดังกล่าวอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ หากถือว่าบุคคลจะต้องรับผิดชอบในทางอาญาต่อเมื่อมีผลเกิดขึ้นและสัมพันธ์กับการกระทำก็อาจจะเกิดปัญหาขึ้นในกรณีที่การกระทำบางอย่างซึ่งเห็นได้ว่าเป็นการกระทำที่อันตรายแล้ว แต่ไม่ได้ก่อให้เกิดผลที่เป็นความเสียหายขึ้นก็ไม่สามารถลงโทษได้ ความผิดอาญาที่เป็นการทำอันตรายจึงมีความจำเป็นเพื่อป้องกันความเสียหายที่จะเกิดขึ้นในกรณีดังกล่าว

ความผิดที่ผู้วิจัยนั้นสนใจและมุ่งที่จะศึกษามากที่สุดจะเป็นความผิดอาญาที่เป็นการทำอันตรายโดยสามารถแบ่งแยกย่อยออกได้เป็น 2 ประเภท กล่าวคือ

1. ความผิดอาญาที่เป็นการทำอันตรายอย่างลอย ๆ โดยเกิดจากแนวความคิดว่าการกระทำอย่างใดอย่างหนึ่งของผู้กระทำผิดเป็นอันตรายโดยทั่วไปต่อคุณธรรมทางกฎหมายที่บุคคลอื่นได้รับความคุ้มครองแล้ว โดยไม่ต้องคำนึงว่าผลของการทำอันตรายนั้นจะเกิดขึ้นหรือไม่ เพราะผลของการทำอันตรายดังกล่าวเป็นเพียงมูลเหตุจูงใจของฝ่ายนิติบัญญัติที่พิจารณาและกำหนดไปในองค์ประกอบความผิดแล้วว่าการกระทำใดเป็นการกระทำที่อันตราย การวินิจฉัยความรับผิดชอบของความผิดประเภทนี้จึงพิจารณาเพียงว่าการกระทำของผู้กระทำครบองค์ประกอบความผิดหรือไม่ ไม่ต้องพิจารณาว่ามีผลที่เป็นการทำอันตรายเกิดขึ้นจริงหรือไม่ เช่น ความผิดฐานขับรถในขณะเมาสุราหรือของมีเมาอย่างอื่นตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43(2) ซึ่งมีคุณธรรมทางกฎหมายคือความปลอดภัยของการจราจรส่วนรวม ฝ่ายนิติบัญญัติได้พิจารณาแล้วว่า การขับรถในขณะมีเมาเป็นอันตรายต่อคุณธรรมทางกฎหมายดังกล่าวแล้ว การขับรถเช่นนี้จึงเป็นความผิดโดยไม่ต้องคำนึงว่าอันตรายจากการขับขณะมีเมานั้นเกิดขึ้นจริงหรือไม่

2. ความผิดอาญาที่เป็นการทำอันตรายที่ประจักษ์ โดยเกิดจากแนวคิดว่าการกระทำของผู้กระทำผิดในกรณีหนึ่งกรณีใดได้ปรากฏผลของอันตราย (เป็นองค์ประกอบในทางภาวะวิสัย) ที่เห็นได้ประจักษ์ต่อคุณธรรมทางกฎหมายที่บุคคลอื่นได้รับความคุ้มครอง ความผิดประเภทนี้มีธรรมชาติของกฎหมายเช่นเดียวกับความผิดที่ต้องการผล เพียงแต่ว่าผลที่เกิดขึ้นอยู่ในฐานะของการทำอันตราย ไม่ใช่ผลที่เป็นการทำอันตรายต่อคุณธรรมทางกฎหมายในทางข้อเท็จจริง ดังเช่นความผิดที่เป็นการทำอันตรายการวินิจฉัยความรับผิดชอบทางอาญาของความผิดที่เป็นการทำ

<sup>34</sup> คณิต ฒ นคร. อ่างแล้วเชิงอรรถที่ 24. หน้า 165.

อันตรายที่ประจักษ์จึงประกอบด้วยการกระทำที่ครบองค์ประกอบความผิดและต้องมีผลที่เป็นการก่ออันตรายเกิดขึ้นด้วย

ผลที่เป็นการก่ออันตรายนี้เป็นผลที่อยู่ในฐานะของความเป็นไปได้ว่าความเสียหายจะเกิดขึ้น ทำให้การวินิจฉัยเรื่องความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำและผลของความผิดประเภทนี้ต่างไปจากความผิดอาญาที่เป็นการทำอันตราย เพราะความผิดอาญาที่เป็นการทำอันตรายต้องมีความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำและผลที่แท้จริง จึงอาจเกิดปัญหาในบางกรณีว่าผลที่เกิดขึ้นเป็นผลที่สืบเนื่องมาจากการกระทำดังกล่าวหรือไม่ เช่นการที่บุคคลนั้นขับรถแล้วหลับในเนื่องจากพักผ่อนไม่เพียงพอ หรือ การที่บุคคลขับรถชนคนโดยดื่มแอลกอฮอล์หรือของมีเมา ทำให้สติสัมปชัญญะในการขับขี่นั้นลดลง เป็นผลให้รถนั้นชนบุคคลอื่น ได้รับบาดเจ็บ ปัญหาคืออุบัติเหตุนี้สามารถที่จะหลีกเลี่ยงโดยไม่ดื่มสุราแล้วขับรถได้หรือไม่ ในกรณีเช่นนี้ความผิดอาญาที่เป็นการก่ออันตรายที่ประจักษ์จะวินิจฉัยว่าลำดับของเหตุการณ์ดังกล่าวน่าจะมีความเป็นไปได้ก็เพียงพอแล้ว

กฎหมายได้กำหนดความรับผิดจากการใช้รถยนต์ทั้งในลักษณะความผิดที่เป็นการทำอันตราย และความผิดที่เป็นการก่ออันตรายซึ่งพบได้ทั่วไปในกฎหมายเกี่ยวกับการจราจรทางบก การขนส่งทางบก ฯลฯ โดยกฎหมายกำหนดการกระทำที่เป็นความผิดไว้ แม้จะไม่มีผลเสียหายใด ๆ เกิดขึ้นก็ตาม ก็เพื่อมุ่งคุ้มครองความปลอดภัยจราจรอันหมายถึงอันตรายต่อชีวิตร่างกายนั่นเอง

และนอกจากนี้ผู้วิจัยยังได้ศึกษาถึงการแบ่งประเภทความรับผิดอาญา โดยพิจารณาในแง่ของปรัชญาผสมผสานกับอาชญาวิทยา ซึ่งจากการศึกษานั้นสามารถแบ่งประเภทการกระทำ ความผิดตามการแบ่งในปรัชญาความคิดแบบดั้งเดิมได้ออก เป็น 2 ประการ ดังต่อไปนี้

2.3.2.3 การกระทำที่เป็นความผิดในตัวเอง (mala in se) เป็นการกระทำที่มีลักษณะเป็นความผิดในตัวเอง โดยขัดกับกฎหมายที่มีอยู่ตามธรรมชาติ (Natural Law) และหลักคุณธรรม การกระทำดังกล่าวเป็นสิ่งผิดกฎหมายเนื่องจากเป็นรูปแบบความสัมพันธ์ระหว่างบุคคลที่ผิดธรรมชาติ (unnatural) หรือขัดต่อศีลธรรม (immoral) เช่น ความผิดเกี่ยวกับชีวิต ร่างกาย ลักทรัพย์ วิวาททรัพย์ ชิงทรัพย์ ปล้นทรัพย์ เป็นต้น

2.3.2.4 การกระทำที่เป็นความผิดเพราะมีกฎหมายห้าม (mala prohibita) ซึ่งการกระทำเช่นนี้เป็นความผิดเนื่องจากฝ่าฝืนกฎหมายที่ห้ามมิให้กระทำ โดยเป็นกฎหมายที่มีปรากฏอยู่ของบ้านเมือง อาจเป็นการกระทบสิทธิของบุคคลอื่นหรือเป็นเพราะมีข้อห้ามไว้ เช่น ความผิดเกี่ยวกับจราจร เป็นต้น ซึ่งความผิดเกี่ยวกับการควบคุมชั่วโมงการขับรถ และการควบคุมการเสพสุราหรือแอลกอฮอล์ระหว่างขับรถโดยสาร ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกพ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติจราจรทางบกพ.ศ.2522 นั้นก็ล้วนเป็นความผิดเพราะมีกฎหมายห้ามทั้งนั้น โดยเป็น

ความผิดที่รัฐนั้นต้องกำหนดไว้เป็นความผิดเนื่องจากจุดประสงค์ในการให้บ้านเมืองและการจรรยา เป็นระเบียบเรียบร้อยในการโดยสารหรือเดินทางในทางถนนนั่นเอง

โดยเหตุที่ต้องศึกษาถึงประเภทของความรับผิดทางอาญานั้นเนื่องจากการที่จะ กำหนดให้การกระทำใดเป็นความผิดทางอาญาหรือกำหนดความรับผิดใดให้มีอัตราโทษมากน้อย เพียงใดนั้นต้องคำนึงว่าความผิดนั้นๆ เป็นความผิดที่ฝ่าฝืนต่อกฎหมายธรรมชาติหรือเป็นความผิดที่ รัฐนั้นกำหนดให้เป็นความผิดเพื่อความเป็นประโยชน์เรียบร้อยของบ้านเมือง หรือความเสียหาย ของการกระทำนั้นๆก่อให้เกิดความเสียหายมากน้อยเพียงใดและต้องคำนึงถึงหลักการได้สัดส่วน ประกอบกันด้วย ด้วยเหตุนี้เองจึงจำเป็นต้องศึกษาถึงหลักการ และแนวคิดในทฤษฎีดังกล่าวเพื่อนำมาวิเคราะห์และพัฒนาปรับปรุงในเรื่องของอัตราโทษของผู้ประกอบการในการควบคุมการขับ รถเกินชั่วโมงของพนักงานขับรถผู้โดยสารประจำทางต่อไป

### 2.3.3 ความหมายและวัตถุประสงค์ของโทษอาญา

โทษอาญา คือ<sup>35</sup> เครื่องมือชนิดหนึ่งในการจัดระเบียบความประพฤติของผู้คนที่อยู่ร่วมกัน ในสังคม เป็นเครื่องมือในการสร้างคุณธรรมให้เกิดขึ้นในความเป็นจริง ซึ่งการลงโทษทาง อาญานั้นมีวัตถุประสงค์อยู่สองประการใหญ่คือ เพื่อทดแทนและเพื่อป้องกัน<sup>36</sup>

1. การลงโทษเพื่อทดแทน ( Retributive Theory) เกิดจากการนำแนวคิดเรื่องการแก้แค้น ซึ่งเป็นแนวคิดดั้งเดิมของมนุษย์มาผสมผสานกับหลักความยุติธรรม โดยเห็นว่าการลงโทษต้องเป็น การทดแทนแก้แค้นเพื่อสร้างความพอใจและความรู้สึกเป็นธรรมให้แก่ผู้เสียหาย โดยทฤษฎีนี้มอง ว่าบุคคลมีเจตจำนงอิสระ (free will) ในการเลือกกระทำการจึงต้องรับผิดชอบในการกระทำนั้น ๆ ของตน เหตุที่ลงโทษก็เพื่อทดแทนการกระทำผิดของเขาที่เขาได้ละเมิดต่อความยุติธรรมไป การ ลงโทษให้สาสมจึงเป็นการรักษาความยุติธรรมไว้ โดยหลักแล้วการลงโทษจึงต้องได้สัดส่วนกับ ความผิดโดยพิจารณาจากสภาพและความหนักเบาของความผิด กล่าวคือ ความร้ายแรงทางศีลธรรม ของความผิดแต่ละฐาน ความน่าตำหนิจากพฤติการณ์ของการกระทำ ความร้ายแรงของความ เสียหายและผลต่อสังคมที่เกิดจากการกระทำผิดนั้น

การลงโทษเพื่อทดแทนนี้เป็นวัตถุประสงค์ดั้งเดิมและแพร่หลายมากกว่าวัตถุประสงค์อื่น ๆ ซึ่งเหตุผลในการลงโทษส่วนใหญ่ก็นั้นมาจากความรู้สึกที่จะแก้แค้นของผู้ถูกระบุร้าย ประกอบ กับปฏิกิริยาในการแก้แค้นเป็นสิ่งที่อยู่ในมนุษย์เช่นเดียวกับสัตว์ซึ่งเป็นสิ่งที่เข้าใจได้ง่าย

<sup>35</sup> สุภักดี เทพหัสดิน ณ อยุธยา. อ้างแล้วเชิงบรรณที่ 31. หน้า 19.

<sup>36</sup> หยุต แสงอุทัย. (2556). *กฎหมายอาญา ภาค 1* (พิมพ์ครั้งที่ 21). กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัย ธรรมศาสตร์. หน้า 263-267.

“...บางท่านเห็นว่าการแก้แค้นตอบแทนเป็นสิ่งลวงฝันสมัย แต่ความเป็นจริงในทางจิตวิทยาเป็นวิสัยของมนุษย์ที่ว่า เมื่อการกระทำผิดเกิดขึ้น ราษฎรย่อมจะโกรธแค้นและประสงค์จะให้รัฐทำโทษ ถ้ารัฐไม่ทำโทษเสียเลยหรือลงโทษาแต่เบา ๆ ราษฎรย่อมจะไม่พอใจ โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้เสียหายหรือญาติมิตรของผู้เสียหายซึ่งไม่พอใจอาจลงมือแก้แค้นเสียเอง ซึ่งเท่ากับกระทำ ความผิดตอบแทนความผิดนั่นเอง...”<sup>37</sup>

**2. การลงโทษเพื่อป้องกัน (Preventive Theory)** ตามแนวคิดของอรรถประโยชน์นิยม (utilitarianism) ซึ่งพิจารณาในแง่ว่าควรลงโทษอย่างไรจึงจะเกิดประโยชน์<sup>38</sup> โดยทฤษฎีนี้เองมองว่าการลงโทษนั้นไม่ควรมุ่งพิจารณาไปที่ความร้ายแรงอันเกิดจากความนำคำหาโทษของผู้กระทำในอดีต ซึ่งเป็นสิ่งที่ผ่านไปแล้ว แต่ควรพิจารณาถึงผลดีในอนาคตที่จะตามมาจากการลงโทษ ประโยชน์หรือผลดีที่ว่าเป็นคือการป้องกันไม่ให้นักกระทำผิดซ้ำอีก ด้วยการข่มขู่ยับยั้ง (deterrence) การแก้ไขฟื้นฟูให้กลับตนเป็นคนดี (reformation and rehabilitation) หรือการตัดโอกาสไม่ให้เขากระทำผิด (incapacitation)

ลักษณะของการป้องกันมีอยู่ 2 ประการ คือ 1. การป้องกันทั่วไป :เป็นการป้องกันไม่ให้บุคคลทุกๆ คนกระทำความผิด โดยการลงโทษผู้กระทำผิดเพื่อเป็นเยี่ยงอย่างให้คนโดยทั่วไปเกิดความกลัว ไม่กล้ากระทำความผิดอย่างเดียวกันนั้นอีก และ 2.การป้องกันพิเศษ : เป็นการลงโทษเพื่อป้องกันไม่ให้ตัวผู้กระทำผิดนั้นเองกระทำความผิดซ้ำขึ้นมาอีก

สำหรับการลงโทษเพื่อให้มีผลในการข่มขู่ยับยั้ง มองว่าบุคคลมีเหตุผล มีเจตจำนงอิสระ (free will) ในการเลือกกระทำการที่แสวงหาความสุขและหลีกเลี่ยงความเจ็บปวด ดังนั้น การกำหนดโทษจึงต้องรุนแรงมากพอที่จะเป็นผลร้ายแก่ผู้กระทำมากกว่าผลดีที่เขาจะได้รับจากการกระทำความผิด ก็เพื่อให้บุคคลเลือกไม่กระทำความผิดซ้ำ

การกำหนดโทษรุนแรง ร่วมกับการบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด มีความแน่นอนและมี ความรวดเร็วในการลงโทษ เพื่อให้คนเกิดความกลัวนี้ ยังอาจส่งผลให้คนเรารู้สึกว่าผู้ที่ถูกลงโทษมีความน่าตำหนิ เป็นที่ดูถูกจากมหาชน ทำให้ผู้ที่คิดจะทำผิดไม่กล้ากระทำเนื่องจากกลัวว่าจะฝ่าฝืนต่อมติมหาชนและทำให้เข้าสังคมไม่ได้ ความคิดเช่นนี้จะทำให้เกิดความรู้สึกแก่คน โดยทั่วไปว่าการกระทำความผิดเป็นการไม่เหมาะสม ไม่เป็นที่ยอมรับ เป็นที่เสียหายและขัดกับหน้าที่ของประชาชน ซึ่งนานวันเข้าก็จะกลายเป็นความเคยชินและกลายเป็นนิสัยเคารพกฎหมายโดยอัตโนมัติ โดยการศึกษาถึงแนวคิดและทฤษฎีการลงโทษที่กล่าวมานี้เป็นหัวใจสำคัญและเกี่ยวข้องอย่างยิ่งที่จะนำมาวิเคราะห์ในการกำหนดโทษของการควบคุมชั่วโมงการทำงานของพนักงานขับรถโดยสารประจำทาง

<sup>37</sup> เรื่องเดียวกัน, หน้า 264 - 265.

<sup>38</sup> เรื่องเดียวกัน, หน้า 265.

เอกชนและการกำหนดโทษของผู้ประกอบการรถขนส่งผู้โดยสารในกรณีที่ผู้ขนส่งเสพยาหรือของมีเงินเมาอย่างอื่นในขณะขับรถ

### 2.3.4 หลักการกำหนดโทษอาญา

การกำหนดโทษทางอาญาของไทยนั้น โดยส่วนใหญ่แล้วจะถูกกำหนดโดยผู้มีอำนาจ 2 ฝ่าย ไม่ว่าจะเป็นฝ่ายนิติบัญญัติและฝ่ายตุลาการ โดยฝ่ายนิติบัญญัติจะเป็นผู้ร่างกฎหมายและกำหนดอัตราโทษไว้ในกฎหมายนั้น ๆ ส่วนการกำหนดโทษโดยฝ่ายตุลาการจะเป็นการใช้ดุลยพินิจของโทษและความร้ายแรงของการกระทำความผิด โดยสามารถจำแนกได้ดังต่อไปนี้

#### 1. การกำหนดโทษโดยฝ่ายนิติบัญญัติ

ฝ่ายนิติบัญญัติกำหนดโทษในประมวลกฎหมายอาญาไทยโดยใช้ 2 ระบบ คือ<sup>39</sup>

1. ระบบคำนึงถึงผล (Erfolgsstrafrecht) คือการกำหนดโทษตามความร้ายแรงของผลที่เกิดขึ้นจากการกระทำหากผลที่เกิดขึ้นเป็นผลเล็กน้อย กฎหมายจะกำหนดโทษไว้เบา หากผลที่เกิดขึ้นมีความร้ายแรงกฎหมายก็จะกำหนดโทษหนักมากขึ้นตามส่วน เช่น กรณีการกระทำโดยประมาท หากส่งผลให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ตามมาตรา 291 กำหนดโทษจำคุกไม่เกินสิบปีและปรับไม่เกินสองหมื่นบาท หากทำให้เกิดอันตรายสาหัสตามมาตรา 300 กำหนดโทษจำคุกไม่เกินสามปีหรือปรับไม่เกินหกพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ แต่หากเพียงทำให้อุบัติภัยอันตรายแก่หาหรือจิตใจจะมีโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ ตามมาตรา 390 หรือในกรณีทำร้ายร่างกาย แม้ผู้กระทำมีเจตนาทำร้ายเล็กน้อย ๆ ไม่ได้มีเจตนาให้ผู้อื่นถูกกระทำได้รับอันตรายสาหัส แต่หากผลเกิดขึ้นเป็นอันตรายสาหัส ผู้กระทำต้องได้รับโทษฐานทำร้ายร่างกายเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส ตามมาตรา 297 ซึ่งมีโทษสูงกว่ามาตรา 295 จะเห็นได้ว่ากฎหมายกำหนดโทษหนักเบาตามส่วนของผลเสียหายที่เกิดขึ้น ไม่ได้ขึ้นกับว่าบุคคลมีเจตนาที่นำตำหนิมากหรือน้อย หรือประมาทหรือน้อย

2. ระบบคำนึงถึงจิตใจ (Willenstrafrecht)<sup>40</sup> คือการกำหนดโทษหนักเบาตามส่วนของความชั่วของจิตใจของผู้กระทำแม้จะเป็นการกระทำอย่างเดียวกัน แต่โทษย่อมต่างกันไปแล้วแต่จิตใจของผู้กระทำว่ามีเจตนาจะก่อให้เกิดผลร้ายเพียงใด ยกตัวอย่างเช่น การใช้กำลังทำร้ายผู้อื่นโดยไม่ถึงกับเป็นเหตุให้เกิดอันตรายแก่กายหรือจิตใจ หากผู้กระทำมีเจตนาที่จะทำร้ายร่างกายบุคคลปกติ ย่อมเป็นความผิดตามมาตรา 391 แต่หากเป็นการกระทำโดยมีเจตนาที่จะต่อสู้ขัดขวางเจ้า

<sup>39</sup> ลักขณา ชุณพันธ์. (2559). *ความรับผิดทางอาญาของเจ้าของหรือผู้ครอบครองยานพาหนะรับจ้างขนส่งคนโดยสาร*. วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขากฎหมายอาญา มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. หน้า 26.

<sup>40</sup> เอมวิภา กิตติมา. (2558). *ความรับผิดทางอาญา กรณีการกระทำความผิดต่อศพ*. วิทยานิพนธ์คณะนิติศาสตร์ สาขาวิชานิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. หน้า 13.

พนักงาน ก็จะเป็นความผิดตามมาตรา 138 ซึ่งมีโทษสูงขึ้น ระบบค้ำึงถึงจิตใจนี้ ประมวลกฎหมายอาญาของไทยนำมาใช้กับเฉพาะกรณีความผิดที่ได้กระทำโดยเจตนา ไม่ได้นำมาใช้กับเรื่องประมาท (ในเรื่องของประมาทนั้นใช้ระบบค้ำึงถึงผล)

ตามหลักแล้ว การลงโทษเป็นมาตรการบังคับทางอาญาอย่างหนึ่งที่ตั้งอยู่บนพื้นฐานของความชั่วของผู้กระทำผิด<sup>41</sup> ความชั่ว คือ ความน่าตำหนิได้ของการกำหนดเจตจำนง<sup>42</sup> ซึ่งถือเป็นเรื่องของจิตใจ การกำหนดโทษจึงควรขึ้นอยู่กับจิตใจของผู้กระทำว่าเขามีเจตนาชั่วมากหรือน้อย ประมาทมากหรือน้อย “แต่ประมวลกฎหมายอาญาก็ไม่อาจหลีกเลี่ยงการกำหนดโทษหนัก เมื่อผลของการกระทำมีความผิดมีความร้ายแรงได้ เพราะประชาชนทั่วไปยังมีความรู้สึกว่าการเป็นเช่นนั้นมันเป็นความคิดเรื่องการตอบแทนแก้แค้นซึ่งเป็นนิสัยของมนุษย์มาตั้งแต่โบราณ ฉะนั้น การกำหนดโทษจึงจำเป็นต้องค้ำึงถึงว่า เมื่อศาลลงโทษไปแล้วจำเป็นที่พอใจแก่ประชาชนทั่วไปอีกด้วย โดยต้องวางกำหนดโทษให้ศาลใช้ดุลยพินิจในข้อนี้ได้<sup>43</sup>”

นอกจากนี้ ยังมีผู้เห็นว่า การกำหนดโทษตามประมวลกฎหมายอาญาของไทยยังต้องค้ำึงถึงภัยอันจะเกิดขึ้นด้วย กล่าวคือ เป็นการกำหนดโทษสำหรับการกระทำที่อาจก่อให้เกิดผลของการกระทำผิดขึ้น กล่าวคือ เป็นกรณีที่ผลของการกระทำยังไม่เกิดขึ้นหรือผู้กระทำไม่ได้มีเจตนาให้ผลนั้นเกิดขึ้น แต่กฎหมายก็กำหนดบทลงโทษไว้เพราะค้ำึงถึงว่าภัยอาจจะเกิดขึ้นได้ เช่น ความผิดเกี่ยวกับการก่อให้เกิดอันตรายแก่ประชาชน ซึ่งกฎหมายใช้คำว่า “มีลักษณะที่น่าจะเป็นอันตราย” เป็นต้น และความผิดทางอาญาเกี่ยวกับการขับรถ โดยสารเกินชั่วโมงที่กำหนด และความผิดฐานดื่มสุราหรือของมึนเมาอย่างอื่นขณะขับรถ ก็ถือว่าเป็นความผิดที่น่าจะเป็นอันตรายเช่นกัน เพราะเนื่องจากถือว่าเป็นความผิดที่อาจจะเกิดผล คือความเสียหายต่อประชาชนได้

## 2. การกำหนดโทษโดยฝ่ายตุลาการ

ศาลมีดุลพินิจในการกำหนดโทษตามกรอบที่ฝ่ายนิติบัญญัติวางไว้โดยกฎหมาย โดย<sup>44</sup>

1. ค้ำึงถึงเหตุภาวะวิสัยในการลงโทษ โดยมีแนวคิดของ Cesare Beccaria อยู่ว่า “ขนาดที่แท้จริงของอาชญากรรมคือความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อสังคม”<sup>45</sup> ดังนั้น หากอาชญากรรมสร้างความ

<sup>41</sup> คณิต ณ นคร. อ่างแล้วเชิงอรรถที่ 24. หน้า 53.

<sup>42</sup> เรื่องเดียวกัน, หน้า 284.

<sup>43</sup> ลักขณา ยูนพันธ์. อ่างแล้วเชิงอรรถที่ 49. หน้า 27.

<sup>44</sup> ปกป้อง ศรีสนิท. (2559). *กฎหมายอาญาชั้นสูง*. กรุงเทพฯ: วิญญูชน. หน้า 173-177.

<sup>45</sup> เรื่องเดียวกัน, หน้า 51.

เสียหายมากก็ควรที่จะถูกลงโทษหนัก แต่หากอาชญากรรมสร้างความเสียหายไม่มากก็ควรถูกลงโทษสถานเบา<sup>46</sup> ซึ่งสอดคล้องกับ”หลักความได้สัดส่วนในการลงโทษ”<sup>47</sup>

ในทางนิติเศรษฐศาสตร์ยังได้มีการพิจารณา “โอกาสในการเกิดความเสียหาย” ประกอบร่วมกับ “ขนาดของความเสียหายที่อาชญากรรมได้ก่อขึ้น” เพื่อหาความเสียหายที่แท้จริง โดยพิจารณาว่าความผิดใดเกิดขึ้นบ่อย แสดงว่าโอกาสในการเกิดความผิดนั้นมีมาก ย่อมสร้างความเสียหายที่แท้จริงให้แก่สังคมมากขึ้นไปด้วย จึงสมควรลงโทษหนักเพื่อยับยั้งความผิดนั้น เฉกเช่นเดียวกันความผิดที่เรียกว่า “คดีนโยบาย” ซึ่งในแต่ละท้องที่ แต่ละช่วงเวลาก็จะมีโอกาสให้เกิดความเสียหายต่างกันและส่งผลให้ความเสียหายที่แท้จริงต่อสังคมต่างกันไป<sup>48</sup>

2. คำนี้ถึงเหตุอัตรวิสัยในการลงโทษ ซึ่งตาม”หลักการใช้โทษให้เหมาะสมกับผู้กระทำ ความผิดแต่ละคน” แม้การกระทำจะสร้างความเสียหายแก่สังคมเท่ากัน ศาลก็อาจใช้ดุลพินิจกำหนดโทษให้แตกต่างกันแก่ผู้กระทำที่มีลักษณะส่วนตัวที่แตกต่างกันได้ เช่น ผู้กระทำผิดเพราะไม่เกรงกลัวกฎหมายควรลงโทษหนักกว่าผู้กระทำผิดเพราะรู้เท่าไม่ถึงการณ์ เป็นต้น ในประเทศไทยยังมีข้อจำกัดการใช้ดุลพินิจในการลงโทษอยู่ในความผิดที่กฎหมายกำหนดโทษขั้นต่ำและจากแนวทางการลงโทษภายในของแต่ละศาล(ยึดถือ)<sup>49</sup>

โดยสรุปแล้ว ในการลงโทษนั้นศาลยังต้องคำนึงถึงวัตถุประสงค์ในการลงโทษด้วย โดยควรใช้ทั้งทฤษฎีการลงโทษเพื่อทดแทนและเพื่อป้องกันประกอบกัน การใช้ดุลพินิจของศาลในการลงโทษจะไม่คำนึงถึงการแก้แค้นตอบแทนเสียเลยย่อมจะไม่ได้ เช่น ผู้กระทำความผิดโดยบังเอิญกระทำการชิงทรัพย์ที่มีราคาแพงและทำให้เจ้าทุกข์ได้รับอันตรายมาก แม้ศาลเห็นว่าถึงจะไม่ลงโทษโดยลดหย่อนผ่อนโทษแล้ววางโทษจำคุกแล้วรอกการลงโทษก็จะทำให้ผู้กระทำความผิดหวาดกลัวพอแล้ว แต่ศาลก็ไม่ควรรอกการลงโทษ โดยเฉพาะหากเป็นความผิดที่เกิดขึ้นในขณะที่มีการชิงทรัพย์กันชุกพอแล้ว เพราะรอกการลงโทษย่อมไม่ได้สัดส่วนกับการกระทำความผิด อาจเป็นเยี่ยงอย่างแก่บุคคลอื่นคิดจะทำความผิดอย่างเดียวกัน และยังอาจทำให้ประชาชนแค้นเคืองด้วย แต่การมุ่งลงโทษโดยการคำนึงถึงผลร้ายและการลงโทษให้ได้สัดส่วนเพื่อตอบแทนแก้แค้นอย่างเดียว ย่อมไม่เกิดประโยชน์แก่รัฐ เช่น นักโทษความผิดลักทรัพย์ที่ถูกลงโทษจำคุกเพียงหกเดือนก็หวาดกลัวไม่กล้ากระทำความผิดและกลับตัวเป็นคนดีได้แล้ว รัฐก็ไม่ควรจำคุกเขาต่อไป เพราะอาจทำให้เขาต่อต้านการลงโทษ ทำให้เขาเสียโอกาสทำมาหากิน ทั้งรัฐเองต้องเสียค่าใช้จ่ายในการเลี้ยงดู ศาลจึงต้อง

<sup>46</sup> เรื่องเดียวกัน, หน้า49-51.

<sup>47</sup> เรื่องเดียวกัน, หน้า 51.

<sup>48</sup> เรื่องเดียวกัน, หน้า 51-52.

<sup>49</sup> เรื่องเดียวกัน, หน้า 53,177.

คำนึงถึงการป้องกันด้วย โดยเฉพาะการป้องกันพิเศษ โดยควรลงโทษให้เหมาะสมกับบุคลิกลักษณะของผู้กระทำความผิดแต่ละคน โดยเลือกใช้ให้เหมาะสมกับสภาพของผู้กระทำความผิดและสถานการณ์และในการบัญญัติโทษแต่ละฐานความผิดจะต้องได้สัดส่วนกับสภาพความผิดซึ่งเป็นการนำคำหนิทางศีลธรรมของผู้กระทำ เพื่อก่อให้เกิดความเป็นธรรมในการลงโทษตามทฤษฎีการลงโทษเพื่อทดแทน แต่ควรเพิ่มโทษฐานไม่เชื่อฟังสำหรับผู้กระทำความผิดดื้อรั้นตามเพื่อมุ่งตัดโอกาสไม่ให้เขากระทำความผิดอีก ควรลงโทษรุนแรงและเด็ดขาดในเวลาที่มีการกระทำความผิดทางอาญาที่ร้ายแรงเกิดขึ้นในสังคมเพื่อข่มขู่ยับยั้ง หรือใช้วิธีการแก้ไขบำบัดรักษาผู้กระทำความผิดโดยไม่สมัครใจ มีความบกพร่องทางจิต อันเป็นไปตามหลักการลงโทษเพื่อป้องกันของทฤษฎีอรรถประโยชน์นิยม ส่วนในเรื่องของความผิดเกี่ยวกับความบกพร่องในการควบคุมยานพาหนะรับจ้างคน โดยสารนั้นศาลจะต้องคำนึงถึงผลเสียที่จะเกิดขึ้นต่อสังคมโดยรวม โดยคำนึงจากเหตุภาวะวิสัยและเหตุอุตตะวิสัยในการลงโทษ พิจารณาความลู่แก่โทษหรือสำนึกผิดในการกระทำของผู้กระทำความผิดมาคำนึงประกอบกัน

### 2.3.5 แนวคิดทฤษฎีการลงโทษตามหลักความได้สัดส่วน

หลักความได้สัดส่วนหรือหลักพอสมควรแก่เหตุ หรือหลักมิให้กระทำเกินกว่าเหตุหรือหลักแห่งความจำเป็น ไม่ว่าหลักดังกล่าวนั้นจะได้รับการเรียกในถ้อยคำลักษณะใดก็ตามแต่สาระสำคัญของหลักความได้สัดส่วนนั้นเป็นหลักกฎหมายทั่วไประดับรัฐธรรมนูญที่มีพื้นฐานมาจากความยุติธรรมหรือความชอบธรรมตามธรรมชาติโดยทั่วไป (Fair justice) เป็นหลักการขั้นพื้นฐานของความสัมพันธ์ระหว่างผู้ใช้อำนาจกับผู้ที่อยู่ภายใต้อำนาจของตนอย่างพอเหมาะพอประมาณหรือกล่าวอีกนัยหนึ่งได้ว่าหลักความได้สัดส่วนเป็นหลักกฎหมายที่ใช้เป็นข้อจำกัดการใช้อำนาจรัฐโดยบุคคลผู้ใช้อำนาจรัฐทุกองค์กรจำต้องใช้อำนาจที่ตนมีโดยผูกพันต่อหลักความได้สัดส่วนเสมอ กล่าวว่าการใช้อำนาจรัฐซึ่งโดยส่วนใหญ่แล้วจะมีผลเป็นการก่อให้เกิดการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของประชาชน รัฐนั้นจึงจำเป็นที่จะต้องใช้อำนาจดังกล่าวอย่างพอเหมาะพอประมาณหรือใช้อำนาจให้เกิดผลกระทบต่อสิทธิและเสรีภาพของประชาชนน้อยที่สุด แต่ในขณะเดียวกันนั้นก็ก่อให้เกิดประโยชน์แก่มหาชนมากที่สุดเท่าที่จะมากได้และแม้ว่ารัฐธรรมนูญของรัฐเสรีประชาธิปไตยส่วนใหญ่จะมีได้บัญญัติกำหนดหลักกฎหมายนี้ไว้เป็นลายลักษณ์อักษรแต่ก็ถือกันว่าเป็นหลักรัฐธรรมนูญและมีค่าบังคับเสมอกันกับบทบัญญัติแห่งรัฐธรรมนูญทุกประการ<sup>50</sup>

<sup>50</sup> กิติมา แก้วนระรา. (2559). *หลักความได้สัดส่วนกับบทกำหนดโทษที่เหมาะสมสำหรับผู้กระทำความผิดในคดียาเสพติดให้โทษ: ศึกษากรณีแอมเฟตามีน*. วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชานิติศาสตรคณะนิติศาสตร์ปริทัศน์ มงคล. มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์. หน้า 42-46.

หลักความได้สัดส่วนเป็นหลักที่ค้ำประกันถึงความยุติธรรมทั้งในส่วนของปัจเจกชนและความยุติธรรมต่อสังคมโดยรวมด้วย ทั้งนี้เพราะการอาศัยอยู่ร่วมกันในสังคมนั้นผลประโยชน์ของปัจเจกชนก็ดี ผลประโยชน์ของกลุ่มบุคคลที่แตกต่างกันก็ดี รวมทั้งผลประโยชน์ของมหาชนก็ค้ำย้อมมีผลกระทบต่อกันและกันเสมอประหนึ่งคือการคลี่คลายความขัดแย้งในเชิงผลประโยชน์ดังกล่าวของประเทศแถบตะวันตกนั้น ได้อาศัยหลักความได้สัดส่วนนี้เองเป็นหลักในการแก้ไขความขัดแย้ง

การแก้ไขปัญหาคความขัดแย้งในเชิงผลประโยชน์ของกลุ่มบุคคลที่แตกต่างกันออกไป เป็นไปอย่างสันติบนหลักการของกฎหมายที่ค้ำประกันถึงความยุติธรรมของทุกฝ่าย การตรวจสอบดุลพินิจหรือการกระทำของฝ่ายปกครองก็ได้อาศัยหลักความได้สัดส่วนซึ่งถือเป็นหลักกฎหมายทั่วไปที่นำมาพิจารณาโดยเฉพาะอย่างยิ่งสำหรับการกระทำของรัฐที่มีผลกระทบต่อสิทธิของปัจเจกบุคคล โดยมีหลักการที่เป็นข้อพิจารณา 3 ประการ คือ ข้อพิจารณาประการแรกเกี่ยวกับ "หลักความสัมฤทธิ์ผล" (Principle of Appropriateness) หรือ "หลักความเหมาะสม" (Principle of suitability-Principle d'opportunité-Geeignetheit) และข้อพิจารณาต่อมาเกี่ยวกับ "หลักความจำเป็น" (Principle of Necessity-Erforderlichkeit) และข้อพิจารณาประการสุดท้ายเกี่ยวกับ "หลักความได้สัดส่วนในความหมายอย่างแคบ" (Principle of Proportionality-strict sensu) หรือ "หลักความสมดุล" (Theorie d'ubilan) มาตรการที่มีความเหมาะสมซึ่งหมายความว่ามาตรการนั้นอาจบรรลุวัตถุประสงค์หรือสัมฤทธิ์ผลที่กำหนดไว้ได้อย่างแท้จริง มีความสมเหตุสมผลหรือสมดุลกับความสัมพันธ์ระหว่างผลเสียกับผลประโยชน์ที่ได้รับนั้นอยู่ในสัดส่วนที่สมดุลกัน

โดยสรุปแล้วหลักความได้สัดส่วนนั้นถือเป็นหลักการพื้นฐานภายใต้หลักนิติธรรมที่จะต้องมีการนำกฎหมายมาใช้เป็นเครื่องมือเพื่อคุ้มครองสังคม หลักความได้สัดส่วนสำหรับกระบวนการยุติธรรมทางอาญาจึงจำเป็นต้องค้ำประกันตั้งแต่กระบวนการตรากฎหมายให้การกระทำใดเป็นความผิดแต่ต้องมีบทกำหนดโทษเช่นไรจึงจะเหมาะสมกับความผิดนั้นๆ หลักความได้สัดส่วนจึงเป็นหลักการสำคัญเพื่อปกป้องสิทธิมนุษยชนขั้นพื้นฐานและมีขึ้นเพื่อคุ้มครองสิทธิและเสรีภาพของประชาชนในการสร้างสมดุลระหว่างการใช้อำนาจรัฐกับสิทธิเสรีภาพของประชาชน การที่ฝ่ายนิติบัญญัติจะตรากฎหมายขึ้นมาจะต้องพิจารณาถึงความเหมาะสมของมาตรการว่ามีความเหมาะสมหรือจำเป็น อย่างน้อยควรจะต้องก่อให้เกิดผลกระทบต่อประชาชนน้อยที่สุด ทั้งยังต้องชั่งน้ำหนักถึงประโยชน์ที่เกิดขึ้นต่อสาธารณะชนนั้นคุ้มค่ามากกว่าผลกระทบที่จะเกิดขึ้นจากการไปกระทบสิทธิและเสรีภาพของประชาชนหรือไม่ เพียงใดจึงจะต้องบัญญัติกฎหมายนี้ขึ้นมาใช้บังคับ<sup>51</sup> ซึ่งเหตุผลที่จะต้องยกทฤษฎีและแนวคิดหลักความได้สัดส่วนนั้นก็เนื่องจากในปัจจุบันนั้นจะเห็นได้ว่าอัตราโทษกรณีผู้ขับรถโดยประมาททางฝ่าฝืนขับรถเกินกว่าชั่วโมงที่กฎหมายกำหนดตาม

<sup>51</sup> เรื่องเดียวกัน, หน้า 57.

พระราชบัญญัติการขนส่งทางบกพ.ศ. 2522 นั้นยังมีอัตราโทษที่ไม่ได้สัดส่วนในการกระทำความผิด(คงมีโทษปรับเพียง 5,000 บาท) และเมื่อนำมาพิจารณากับหลักการได้สัดส่วนแล้วนั้นยังไม่มี ความสมมูลกับโทษและการกระทำความผิดในแต่ละครั้ง จึงทำให้เป็นปัญหาที่จะต้องนำมาพิจารณาแก้ไข เพื่อให้ได้สัดส่วนและสมมูลกับความร้ายแรงของการกระทำความผิด

## 2.4 บทบาทของรัฐในการนำแนวคิด ทฤษฎีมาใช้ในการควบคุมการประกอบธุรกิจ

ในส่วนของหัวข้อนี้ จะมุ่งศึกษาถึง หน้าที่ และบทบาทของรัฐในการนำทฤษฎีต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง นำมาใช้ในการควบคุมการประกอบธุรกิจโดยสรุปโดยสรุปโดยสรุป เนื่องจากรัฐนั้นย่อมมีอำนาจในการแทรกแซงการประกอบธุรกิจ เพื่อคุ้มครองผู้บริโภค เนื่องจากย้อนกลับไปในช่วงหลังสงครามโลกครั้งที่ 1 นั้นเกิดภาวะขาดแคลน และกระบวนการเศรษฐกิจถูกกระทบกระเทือนอย่างมากฉะนั้นรัฐจึงต้องเข้ามาแทรกแซงเศรษฐกิจนี้เพื่อคุ้มครองผู้บริโภคดังนี้<sup>52</sup>

### 2.4.1 การแทรกแซงที่มีลักษณะทั่วไป

โดยการแทรกแซงนี้จะทำในระดับมหภาค (Macro) กล่าวคือ มีผลกระทบต่อเศรษฐกิจทั้งหมด โดยส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจทั้งหมด จึงเป็นเรื่องนโยบายทางเศรษฐกิจของรัฐที่จะควบคุมทิศทางอุปสงค์ อุปทาน และปริมาณเงินทั้งหมด จะมีข้อพิพาททางกฎหมายน้อยเนื่องจากการควบคุมระดับนี้ไม่ได้กระทบถึงผู้ประกอบการแต่ละคนโดยตรง

### 2.4.2 การแทรกแซงเฉพาะเรื่อง

โดยปกติการแทรกแซงส่วนใหญ่ มีผลกระทบต่อการค้าดำเนินงานทางเศรษฐกิจแต่ละอย่างโดยตรงซึ่งในประเทศเยอรมนีมีการแบ่งย่อยเศรษฐกิจไปอีก การแทรกแซงของรัฐในแต่ละสาขามีกฎเกณฑ์แยกกัน เช่น กิจการค้าขาย และการผลิตอุตสาหกรรมและงานฝีมือ

### 2.4.3 วิธีการและเครื่องมือในการแทรกแซงทางเศรษฐกิจ

ซึ่งวิธีการและเครื่องมือในการแทรกแซงทางเศรษฐกิจนี้จะนิยมใช้ได้แก่บทบัญญัติของกฎหมาย คำสั่ง และคำสั่งห้าม ซึ่งเรียกว่กฏหมายทางปกครองประเภทนิติกรรมฝ่ายเดียว หรือคำสั่งที่มีผลบังคับทันที ซึ่งกฎหมายปกครองดังกล่าวจะกำหนดโทษและมาตรการทางปกครองสำหรับคุ้มครองผู้บริโภค รวมทั้งมาตรการในทางอาญาด้วย หากการกระทำนั้นๆ ก่อให้เกิดหรืออาจก่อให้เกิดความเสียหายหรือกระทบต่อสังคมโดยรวม

<sup>52</sup> ศิริพร สัจจานนท์. (2550). *การแทรกแซงของรัฐในระบบเศรษฐกิจ*. เอกสารสรุปการบรรยายหลักสูตรการพัฒนานักกฎหมายภาครัฐระดับกลาง รุ่นที่ 2. หน้า 48.

ดังนั้นการที่รัฐจะกระทำใด ๆ ที่มีผลต่อสิทธิและเสรีภาพของเอกชนคนใดคนหนึ่งได้ก็ต่อเมื่อมีกฎหมายให้อำนาจ และจะกระทำได้ภายในขอบเขตที่กฎหมายกำหนดไว้เท่านั้น แสดงให้เห็นว่ากฎหมายเป็นทั้งแหล่งที่มา (source) และข้อจำกัด (Limitation) ของการกระทำต่าง ๆ ต้องตั้งอยู่บนหลักพื้นฐานของความสัมพันธ์ระหว่างผู้ใช้อำนาจกับผู้ที่อยู่ใต้อำนาจ ผู้ใช้อำนาจจำกัดสิทธิเสรีภาพของผู้ที่อยู่ใต้อำนาจของตนพอสมควร เพื่อเป็นการประสานประโยชน์ให้กับทุกฝ่ายตามหลัก “ประโยชน์สาธารณะ” เป็นหน้าที่หลักของฝ่ายปกครองที่จะเข้าไปเกี่ยวข้องกับแทรกแซงหรือควบคุมกิจกรรมของเอกชน เพื่อรักษาความสงบเรียบร้อยในกรณีที่ประโยชน์ส่วนตัวของปัจเจกชนไม่สอดคล้องกับประโยชน์ส่วนรวมของคนหมู่มากในสังคม จะต้องให้ประโยชน์สาธารณะมาก่อน ถ้าปัจเจกชนไม่สมัครใจหรือไม่ยินยอมที่จะสละประโยชน์ส่วนตัวเพื่อประโยชน์สาธารณะ ก็ต้องให้รัฐโดยองค์กรของรัฐเป็นผู้ดูแลรักษาประโยชน์ของคนหมู่มากแทน โดยองค์กรหรือเจ้าหน้าที่ของรัฐ กิจการของรัฐซึ่งดำเนินไปเพื่อประโยชน์สาธารณะนั้นแยกได้ 2 ลักษณะ คือการใช้อำนาจควบคุมโดยการออกกฎหมายหรือคำสั่ง ให้คนในสังคมปฏิบัติตามเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดความไม่สงบเรียบร้อยขึ้นในบ้านเมือง และการให้บริการสนองความต้องการด้านต่าง ๆ ของสังคม การบริการสาธารณะของรัฐ

ในประเทศแถบสหภาพยุโรปนั้นมีแนวคิดเกี่ยวกับ “รัฐสวัสดิการ (Social Welfare)” หรือแนวคิดที่ถือว่ารัฐเป็นผู้มีหน้าที่ในการคุ้มครองให้เกิดความปลอดภัยในชีวิต และทรัพย์สิน และทำให้เกิดการแข่งขันอย่างเสรีและเป็นธรรม รัฐจึงเป็นผู้เข้ามาควบคุมการประกอบกิจการต่าง ๆ ที่กระทบถึงความปลอดภัยและความผาสุกแห่งประชาชน รัฐจึงมีอำนาจแทรกแซงการประกอบธุรกิจของเอกชนได้ตามสมควร เพื่อพิทักษ์ให้เกิดความเป็นธรรม และความปลอดภัยต่อประโยชน์สาธารณะนั่นเอง

โดยสรุปแล้ว การประกอบธุรกิจรัฐโดยสารประจำทาง นั้น ถือเป็นกิจการที่เกี่ยวข้องและมีผลกระทบต่อประชาชนเป็นอย่างมาก โดยมีผลกระทบต่อชีวิต และทรัพย์สินของบุคคล ดังนั้นการศึกษาถึงแนวคิด และทฤษฎีที่เกี่ยวกับบทบาทของรัฐ ในการควบคุมการประกอบธุรกิจประเภทดังกล่าวนี้ จึงเป็นเรื่องสำคัญ ที่จะต้องนำมาศึกษา และหาวิธีที่เหมาะสม ที่จะให้รัฐ เข้ามาแทรกแซงการควบคุมการประกอบธุรกิจดังกล่าว เพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่ชีวิตและทรัพย์สินมากยิ่งขึ้น

## 2.5 แนวคิดในการกำหนดความรับผิดทางอาญาแก่เจ้าของหรือผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสาร

ในส่วนนี้ผู้วิจัยนั้นจะพิจารณาไปตามลำดับ โดยวิธีการศึกษาแนวคิดของการกำหนดความรับผิดทางอาญาจากการกระทำโดยประมาทเป็นหลัก ตามด้วยแนวคิดในการกำหนดบุคคลที่ต้องรับผิดชอบจากการใช้ยานพาหนะขนส่งคนโดยสาร โดยการกระทำที่มีลักษณะประมาทอันเป็นเป้าหมายที่สำคัญของวิทยานิพนธ์เล่มนี้ ที่จะวิเคราะห์ถึงแนวคิดในความรับผิดของผู้ประกอบการธุรกิจหรือบุคคลอื่นที่เกี่ยวข้องที่มีหน้าที่เกี่ยวข้องในการควบคุมการปฏิบัติหน้าที่ของผู้ขับรถผู้โดยสารประจำทาง

### 2.5.1 แนวคิดในการกำหนดความรับผิดทางอาญาจากการกระทำโดยประมาท

ตามที่เข้าใจกันโดยทั่วไปแล้ว อุบัติเหตุทางถนนนั้นมักเกิดจากการกระทำโดยประมาท แม้ในบางกรณีกฎหมายกำหนดองค์ประกอบภายในเป็นเรื่องของเจตนา แต่หากได้ศึกษาองค์ประกอบของกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับความผิดจากการใช้รถรับจ้างขนส่งคนโดยสารต่อไปแล้ว จะเห็นได้ว่าเจตนาที่กฎหมายต้องการนั้น หมายถึงเจตนาหรือความตั้งใจในการกระทำการที่กฎหมายกำหนดเป็นความผิดนั้น ๆ ไม่ใช่เจตนาต่อผลความเสียหายในชีวิตหรือร่างกายของผู้อื่น ผู้วิจัยจึงเห็นว่ากรกระทำด้วยความตั้งใจนั้น ๆ โดยพื้นฐานแล้วก็คือเรื่องของความประมาท เป็นความไม่ระมัดระวังต่อผลเสียหายที่จะเกิดขึ้น แต่ความไม่ระมัดระวังในบางเรื่องอาจจะเป็นเรื่องที่กฎหมายมองว่าเป็นเรื่องที่สำคัญ หรือเป็นเรื่องที่ผู้กระทำนั้นได้กระทำไปโดยรู้หรือควรคาดเห็นผลความเสียหายที่จะเกิดขึ้นได้ ซึ่งมีความใกล้เคียงเป็นอย่างยิ่งกับในเรื่องของเจตนา กฎหมายจึงกำหนดองค์ประกอบภายในไว้ในระดับที่สูงกว่าประมาทเพื่อให้สามารถลงโทษการกระทำอันไม่พึงประสงค์นั้น ๆ ได้หนักกว่าความผิดที่มีประมาทเป็นองค์ประกอบภายใน

เมื่อเห็นว่าพื้นฐานการกระทำเป็นเรื่องของความประมาท ในหัวข้อนี้ผู้วิจัยจะศึกษาถึงเหตุและผลในการกำหนดความรับผิดทางอาญาจากการกระทำโดยประมาท และการกระทำโดยประมาทตามกฎหมายไทย

#### 2.5.1.1 เหตุผลในการกำหนดความรับผิดทางอาญาจากการกระทำโดยประมาท

โดยหลักแล้วบุคคลต้องรับผิดทางอาญาเมื่อได้กระทำโดยเจตนาโดยที่กฎหมายไม่จำต้องบัญญัติซ้ำในความผิดฐานต่าง ๆ อีกว่าผู้กระทำต้องกระทำโดยเจตนา ต่างกับการกระทำโดยประมาทซึ่งต้องมีกฎหมายบัญญัติไว้โดยเฉพาะว่าบุคคลต้องรับผิดเมื่อได้กระทำโดยประมาทในกรณีใดบ้างเพราะความประมาทย่อมเกิดขึ้นได้ตามความธรรมดาของมนุษย์ เป็นการยากที่มนุษย์อย่างเรา ๆ จะระมัดระวังการกระทำของตัวเองได้ตลอดเวลา หากบุคคลต้องรับผิดทางอาญาจากการไม่ระมัดระวังหรือความซุ่มซ่ามของตนไปทุกกรณี ก็คงจะทำให้การดำเนินชีวิตประจำวันของ

คนเราเป็นไปอย่างไม่ปกติสุข อาจมีความกังวลจนไม่กล้ากระทำสิ่งใด ๆ เพราะมีความเสี่ยงต้องรับผิดชอบทางอาญาอยู่ตลอดเวลา กฎหมายจึงกำหนดให้บุคคลต้องรับผิดชอบทางอาญาจากการกระทำโดยประมาทเฉพาะในบางกรณีที่กฎหมายเห็นว่าอาจเกิดผลอันเป็นอันตรายร้ายแรงถึงขนาดที่ควรลงโทษทางอาญา<sup>53</sup>

ประมาทเป็นสาระสำคัญทางจิตใจประการหนึ่งที่เป็นเหตุให้บุคคลต้องรับผิดชอบในทางอาญา “เพราะเป็นการแสดงถึงจิตใจชั่วร้ายอย่างหนึ่งรองลงมาจากเจตนา...ผู้กระทำกระทำการไปโดยที่จิตใจของเขาไม่นำพาและเฉยเมยต่อผลร้ายที่จะเกิดขึ้นจากการกระทำของเขา”<sup>54</sup> “บุคคลจะปฏิเสธความรับผิดชอบทางอาญาโดยอ้างว่าตนไม่ได้กระทำโดยเจตนา นั้นไม่เพียงพอแล้ว เพราะความประมาทปราศจากความระมัดระวังของบุคคลย่อมแสดงให้เห็นถึงจิตใจที่ละเลยต่อความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นแก่ชุมชนหรือบุคคลอื่น”<sup>55</sup>

แม้ว่าในขณะที่กระทำ ผู้กระทำโดยประมาทจะไม่ได้คิดเปรียบเทียบผลดีผลร้ายจากการกระทำของตนเพื่อตัดสินใจว่าจะกระทำผิดหรือไม่ แต่การลงโทษการกระทำโดยประมาทนั้นอาจได้ผลเป็นการเตือนให้บุคคลระมัดระวังในการกระทำของตนมากขึ้น<sup>56</sup> เพราะหากเขารู้ว่าการกระทำโดยประมาทบางกรณีนั้นจะต้องถูกลงโทษ ก็อาจมีความระมัดระวังมากขึ้นเพื่อไม่ให้เกิดการกระทำหรือผลเช่นว่านั้น การลงโทษผู้กระทำโดยประมาทจึงมีประโยชน์ สอดคล้องกับวัตถุประสงค์การป้องกันที่เป็นการยังยั้งทั่วไป (general deterrence) เพราะการลงโทษผู้ที่กระทำโดยไม่ระมัดระวังจะเป็นตัวอย่างแก่บุคคลอื่น ๆ<sup>57</sup> ไม่ให้เข้ากระทำการโดยไม่ระมัดระวังเช่นเดียวกันเพราะต้องการจะหลีกเลี่ยงการถูกลงโทษจากการกระทำผิดนั้น<sup>58</sup>

#### 2.5.1.2 การกระทำโดยประมาทตามกฎหมายไทย

การกระทำโดยประมาทเป็นเรื่องที่กฎหมายบัญญัติเป็นความผิด จึงต้องพิจารณาความรับผิดไปตามโครงสร้างความรับผิดเช่นเดียวกับความผิดอื่น ๆ คือ มีการกระทำที่ครบ

<sup>53</sup> จิตติ ดิงศักดิ์. *คำอธิบายกฎหมายอาญา ภาค 1*. อ่างแล้วเชิงอรรถที่ 24. หน้า 270.

<sup>54</sup> เรื่องเดียวกัน, หน้า 269.

<sup>55</sup> ทวีเกียรติ มีนะกนิษฐ. อ่างแล้วเชิงอรรถที่ 25. หน้า 91.

<sup>56</sup> จิตติ ดิงศักดิ์. *คำอธิบายกฎหมายอาญา ภาค 1*. อ่างแล้วเชิงอรรถที่ 24. หน้า 269.

<sup>57</sup> Leslie Yalof Garfield. (1997-1998). “A more principled approach to criminalizing negligence: a prescription for the legislature”. *Tennessee Law Review*, (vol 65). p.884. (Online). Available: <https://heinonline.org/>. [2018, November 22].

“Justice Holmes maintained that there is great utility in punishing the inadvertent actor as an example to other”

<sup>58</sup> *Ibid*, p 881.

องค์ประกอบของความผิดที่กระทำโดยประมาท เป็นการกระทำที่เป็นความผิดกฎหมายและมีความน่าตำหนิหรือไม่มีเหตุยกเว้นโทษ ในที่นี้จะขอกล่าวถึงเฉพาะโครงสร้างส่วนแรกเพราะเป็นพื้นฐานลำดับแรกในการพิจารณาความผิดและช่วยในการกำหนดองค์ประกอบความผิดได้

## 1. การกระทำขององค์ประกอบภายนอก

1.1 มีการกระทำ “บุคคลใดจะต้องรับผิดชอบในทางอาญาที่ต่อเมื่อได้กระทำ”<sup>59</sup> ในสิ่งที่กฎหมายกำหนดเป็นความผิดไว้ การกระทำจึงเป็นองค์ประกอบที่สำคัญที่สุดของกฎหมายอาญา<sup>60</sup> การกระทำซึ่งมีความผิดต้องแสดงออกมาภายนอกจึงจะมีผลอันอาจกระทบกระเทือนต่อความสงบเรียบร้อยของสังคมส่วนรวมได้<sup>61</sup>

การกระทำ หมายถึง การเคลื่อนไหวหรือไม่เคลื่อนไหวร่างกายโดยรู้สำนึก คืออยู่ภายใต้การบังคับของจิตใจ การรู้สำนึกคือรู้ว่าตนกำลังเคลื่อนไหวหรือไม่เคลื่อนไหวร่างกายอยู่และต้องสามารถบังคับการเคลื่อนไหวหรือไม่เคลื่อนไหวของร่างกายนั้นได้<sup>62</sup> ผ่านทางการคิด ตกลงใจและเคลื่อนไหวหรือไม่เคลื่อนไหวร่างกายไปตามที่ตกลงใจนั้น<sup>63</sup>

การกระทำโดยการเคลื่อนไหวร่างกายนั้นเข้าใจได้ไม่ยากเป็นความรับผิดชอบได้โดยทั่วไป แต่การไม่เคลื่อนไหวร่างกายที่จะมีความผิดนั้นมีหลักเกณฑ์เฉพาะอยู่ซึ่งแบ่งได้เป็นสองลักษณะ คือ 1. การงดเว้น และ 2. การละเว้น

การงดเว้น มีหลักเกณฑ์ตามมาตรา 59 วรรคท้าย ซึ่งบัญญัติว่า “การกระทำ ให้หมายความรวมถึงการให้เกิดผลอันหนึ่งอันใดขึ้น โดยงดเว้นการที่จักต้องกระทำเพื่อป้องกันผลนั้นด้วย” ซึ่งหมายความว่า เป็นการไม่กระทำ (ไม่เคลื่อนไหวร่างกายโดยรู้สำนึก) ทั้ง ๆ ที่ตนมีหน้าที่ต้องกระทำ ซึ่งเป็นหน้าที่โดยเฉพาะที่จะต้องกระทำเพื่อป้องกันไม่ให้ผลเกิดขึ้น ไม่ใช่เพียงหน้าที่ที่ต้องทำอะไรสักอย่างหนึ่งเท่านั้น<sup>64</sup> หมายความว่า ต้องป้องกันอันตรายหรือความเสียหายอันจะเกิดขึ้นแก่บุคคลที่ตนมีหน้าที่ผูกพันอยู่ “หน้าที่ที่บุคคลต้องกระทำนั้น ไม่ได้จำกัดเฉพาะหน้าที่ตามกฎหมายหรือตามสัญญา แต่เป็นหน้าที่ที่จักต้องกระทำเพื่อป้องกันผลตามวิสัยและพฤติการณ์ที่ผู้นั้นมีความสัมพันธ์ในกรณีอื่นด้วย”<sup>65</sup> ดังนั้นหน้าที่ที่บุคคลต้องกระทำจึงอาจเกิดขึ้นจาก

<sup>59</sup> ประมวลกฎหมายอาญา. มาตรา 59.

<sup>60</sup> ทวีเกียรติ มีนะกนิษฐ. อ่างแล้วเชิงอรรถที่ 25. หน้า 43.

<sup>61</sup> จิตติ ดิงศกัทธิย์. คำอธิบายกฎหมายอาญา ภาค 1. อ่างแล้วเชิงอรรถที่ 24. หน้า 120.

<sup>62</sup> เรื่องเดียวกัน, หน้า 123.

<sup>63</sup> หยุค แสงอุทัย. อ่างแล้วเชิงอรรถที่ 38. หน้า 53.

<sup>64</sup> จิตติ ดิงศกัทธิย์. อ่างแล้วเชิงอรรถที่ 24. หน้า 189.

<sup>65</sup> แสวง บุญเฉลิมวิภาส. (2551). *หลักกฎหมายอาญา* (พิมพ์ครั้งที่ 5). กรุงเทพฯ: วิญญูชน. หน้า 37.

1. หน้าที่ตามที่กฎหมายบัญญัติ : มีกฎหมายบัญญัติหน้าที่ของผู้กระทำโดยตรง เช่น ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 1564 กำหนดให้บิดามารดาต้องอุปการะเลี้ยงดูบุตรผู้เยาว์ บิดามารดาจึงมีหน้าที่ต้องป้องกันไม่ให้บุตรผู้เยาว์ได้รับอันตราย หรือตามมาตรา 1567 (2) บิดามีอำนาจที่จะลงโทษบุตรตามสมควรเพื่อว่ากล่าวสั่งสอน บิดามารดาจึงมีหน้าที่ต้องป้องกันมิให้บุตรผู้เยาว์ไปก่ออันตรายแก่บุคคลอื่นด้วย

2. หน้าที่อันเกิดจากการยอมรับโดยเจาะจง : ผู้กระทำยอมรับโดยตรงที่จะกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่ง โดยอาจมีค่าจ้างหรือไม่ก็ได้ เช่น ยอมรับเป็นคนเลี้ยงเด็กยอมรับเป็นคนควบคุมเครื่องกั้นรถยนต์เวลาที่รถไฟแล่นผ่านถนน

3. หน้าที่อันเกิดจากการกระทำก่อน ๆ ของคน : หากการกระทำของผู้กระทำน่าจะก่อให้เกิดอันตรายอย่างใดอย่างหนึ่งขึ้น ผู้กระทำย่อมต้องมีหน้าที่ต้องป้องกันภัยอันตรายนั้น

4. หน้าที่อันเกิดจากความสัมพันธ์พิเศษเฉพาะเรื่อง : ไม่มีกฎหมายบัญญัติหน้าที่ไว้โดยตรง แต่เพราะผู้กระทำและผู้เสียหายมีความสัมพันธ์เป็นพิเศษต่อกัน จึงเกิดมีหน้าที่ขึ้น เช่น ความสัมพันธ์ระหว่างบิดาที่ไม่ชอบด้วยกฎหมายกับบุตร หรือความสัมพันธ์ระหว่างป้ากับหลาน ซึ่งไม่ได้มีกฎหมายกำหนดหน้าที่ต่อกันไว้โดยตรง แต่เพราะได้อุปการะดูแลกันมา บุตรหรือหลานดังกล่าวจึงมีหน้าที่ต่อบิดาที่ไม่ชอบด้วยกฎหมายหรือป้าดังกล่าวด้วย

นอกจากกรณีข้างต้นแล้ว ตำราต่างประเทศยังรวมถึง<sup>66</sup>

5. หน้าที่ต้องควบคุมการกระทำของบุคคลอื่น (Duty to Control Conduct of Others) : บุคคลอาจมีความผูกพันส่วนตัวกับบุคคลอื่นอันทำให้เกิดหน้าที่แก่เขาที่ต้องควบคุมการกระทำของบุคคลอื่นนั้นเพื่อประโยชน์ของความปลอดภัยสาธารณะ<sup>67</sup> เช่น บิดามารดา มีหน้าที่ต้องป้องกันความปลอดภัยแก่บุคคลอื่นจากการกระทำของบุตรของตน นายจ้างมีหน้าที่ควบคุมลูกจ้างของเขาในขณะที่ลูกจ้างกำลังกระทำการงานของนายจ้าง หรือเจ้าของรถยนต์อาจมีความรับผิดชอบทางอาญาจากการบาดเจ็บหรือเสียชีวิตของบุคคลอื่นอันเป็นผลมาจากการที่เขาละเลยที่จะควบคุมการใช้ความเร็วของคนขับรถของเขา (... as a result of his failure to control his speeding chauffeur.)

6. หน้าที่ของเจ้าของที่ดิน (Duty of Landowner) : เจ้าของสถานที่อาจมีหน้าที่ต้องกระทำเพื่อให้ความปลอดภัยแก่บุคคลที่เขาเชิญเข้ามาในสถานที่ของเขา เช่น เจ้าของไนต์คลับต้องรับผิดชอบทางอาญาในความตายของลูกค้ายี่มาใช้บริการซึ่งต้องเสียชีวิตเพราะเจ้าของร้าน ไม่ได้จัดให้มีทางหนีไฟอย่างเหมาะสม

<sup>66</sup> LaFave, Wayne R. and Austin W.Scott, Jr. (1986). *Criminal Law* (2<sup>nd</sup> ed). St. Paul, Minnesota: WEST PUBLISHING CP. p. 206 - 207.

<sup>67</sup> *Ibid*, p.207.

ซึ่งหน้าที่ในกรณีนี้ มีผู้เห็นว่าควรรีให้ความหมายรวมถึง “หน้าที่ของเจ้าของทรัพย์สินหรือผู้ครอบครองทรัพย์สิน” ประเภทที่เคลื่อนย้ายได้ด้วย โดยเจ้าของหรือผู้ครอบครองทรัพย์สิน ซึ่งอาจจะเป็นทรัพย์อันตรายหรือเป็นทรัพย์สินที่ชำรุดบกพร่อง ย่อมมีหน้าที่กระทำเพื่อป้องกันมิให้ทรัพย์สินนั้นเป็นอันตรายต่อผู้อื่น เช่น รถรับส่งคนโดยสารเกิดความชำรุดที่พื้นเนื่องจากพื้นรถผุขึ้นสนิม คนขับทราบแล้วแต่ไม่ได้แก้ไข เพียงแต่เอากระดานมาปิดไว้และไม่แจ้งให้ผู้ใดทราบ และยังขึ้นใช้รถนั้นรับส่งคนต่อไป จนมีผู้ตกทะลุพื้น ไปบนถนนและโดนล้อรถทับถึงแก่ความตาย ในกรณีเช่นนี้ถือว่าคนขับรถมีหน้าที่ในฐานะผู้ครอบครองรถที่จะต้องจัดการแก้ไขความชำรุดที่อาจทำให้เกิดอันตรายนั้น เมื่อเพิกเฉยไม่จัดการ จึงต้องรับผิดชอบในความตายของผู้โดยสารนั้น

2. การละเว้น : เป็นเรื่องการไม่กระทำตามที่กฎหมายกำหนดไว้ แต่เป็นเพียงหน้าที่โดยทั่วไปที่บุคคลควรจะต้องกระทำอย่างใดอย่างหนึ่งเพื่อการอยู่ร่วมกันในสังคมเท่านั้น โดยจะเป็นความผิดเฉพาะกรณีที่มีกฎหมายบัญญัติเป็นความผิดจากการไม่กระทำไว้เท่านั้น (ต่างกับกรณีงดเว้นซึ่งเป็นลักษณะหนึ่งของการกระทำ ซึ่งปรับใช้ได้กับความผิดฐานต่าง ๆ)

ผู้กระทำ คือ บุคคลตามที่กฎหมายกำหนดว่าเป็นผู้กระทำความผิด อาจเป็นผู้ที่กระทำความผิดเอง ผู้กระทำความผิดโดยทางอ้อม หรือเป็นผู้ร่วมในการกระทำความผิด

โดยทั่วไปแล้วกฎหมายจะไม่จำกัดคุณสมบัติของผู้กระทำไว้ โดยจะใช้คำว่า “ผู้ใด” แต่ในบางกรณีกฎหมายก็เจาะจงตัวผู้กระทำความผิดไว้ เช่น กำหนดตัวผู้กระทำผิดเป็น “ผู้ใดเป็นเจ้าพนักงาน ..” หรือ “บริษัทใด...” เป็นต้น

คำว่า “ผู้ใด” ในความผิดที่ได้กระทำโดยประมาทตามประมวลกฎหมายอาญานั้นมีผู้ให้ความเห็นว่าหมายถึงเฉพาะบุคคลธรรมดา ไม่รวมถึงนิติบุคคล เพราะ<sup>68</sup> เมื่อพิจารณาโครงสร้างความรับผิดทางอาญาในส่วนของความชั่วซึ่งเป็นเรื่องความสามารถรู้ผิดชอบ ย่อมมีได้แต่เฉพาะบุคคลธรรมดาซึ่งมีชีวิตเท่านั้น นิติบุคคลเป็นสิ่งสมมติขึ้นไม่อาจมีความรู้ผิดชอบได้ จึงมีความชั่วไม่ได้ ประกอบกับโทษตามประมวลกฎหมายอาญาที่สามารถใช้กับนิติบุคคลได้มีเพียงโทษปรับและริบทรัพย์สินเท่านั้น ซึ่งไม่ได้กำหนดอัตราไว้แตกต่างกันกับบุคคลธรรมดาเมื่อนำมาใช้กับนิติบุคคลจึงเป็นอันตรายน้อยไม่ร้ายแรง ไม่ส่งผลกระทบต่อสิ่งที่นิติบุคคลหวงแหน เป็นการกำหนดโทษที่ไม่เหมาะสมกับนิติบุคคล จึงสามารถสรุปได้ว่าหลักเกณฑ์ตามประมวลกฎหมายอาญาปัจจุบันนั้นยังไม่ครอบคลุมถึงความรับผิดโดยประมาทของนิติบุคคล หากกฎหมายมีเจตนารมณ์ที่จะให้นิติบุคคลต้องรับผิดชอบก็ต้องมีการบัญญัติไว้อย่างชัดเจน

<sup>68</sup> สุรศักดิ์ ลิขิตทิวีตกุล. (2538). “ข้อสังเกตบางประการเกี่ยวกับคำพิพากษาฎีกาที่ 3446/2537 เรื่อง ความรับผิดทางอาญาของนิติบุคคล”. *วารสารนิติศาสตร์*, 25(2). หน้า 268-272.

3. การกระทำ : ลักษณะการกระทำที่เป็นความผิดย่อมต่างกันไปในแต่ละฐานความผิด ความผิดจากการกระทำโดยประมาทตามประมวลกฎหมายอาญากำหนดไว้เพียงว่า “ผู้ใดกระทำโดยประมาท...” ไม่ได้กำหนดลักษณะของการกระทำไว้จึงเป็นการกระทำในลักษณะใด ๆ ก็ได้ เพียงแต่ต้องกระทำไปโดยประกอบกับสภาพทางจิตใจคือประมาท

4. กรรมของการกระทำ : กฎหมายจะกำหนดกรรมของการกระทำไว้ในความผิดแต่ละฐาน เช่น การกระทำโดยประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย กรรมของการกระทำคือ ผู้อื่น (มนุษย์)

5. ความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำกับผล : สำหรับความผิดที่ต้องการผล ผู้กระทำจะต้องรับผิดชอบในผลที่เกิดขึ้นต่อเมื่อผลนั้นมีความสัมพันธ์กับการกระทำของผู้กระทำซึ่งมีหลักดังนี้

ก. ผู้กระทำจะต้องรับผิดชอบในผลเมื่อผลนั้นเป็นผลโดยตรง ตาม “ทฤษฎีเงื่อนไข” ทฤษฎีเงื่อนไขถือว่าเหตุทุก ๆ เหตุที่ทำให้เกิดผลขึ้นมีน้ำหนักเท่ากัน เมื่อการกระทำของผู้กระทำเป็นเหตุหนึ่งที่ทำให้เกิดผลขึ้น หากไม่มีการกระทำเช่นนั้นแล้วผลจะไม่เกิด ก็ถือว่าเป็นผลจากการกระทำของผู้กระทำ แม้ว่าจะมีเหตุอื่นรวมอยู่ด้วยก็ตาม

ข. เมื่อได้ความว่าเป็นผลโดยตรงตามทฤษฎีเงื่อนไขแล้ว จะต้องพิจารณาต่อไปว่า ผู้กระทำสมควรที่จะต้องรับผิดชอบในผลหรือไม่ เพราะการใช้ทฤษฎีเงื่อนไขโดยไม่มีขอบเขตอาจทำให้มีการวินิจฉัยถึงเหตุย้อนขึ้นไปโดยไม่รู้จบและอาจทำให้ผู้กระทำต้องรับผิดชอบในผลที่เกิดขึ้นไปเสียทุกอย่าง จึงต้องใช้ “ทฤษฎีเหตุที่เหมาะสม” ประกอบด้วย โดยดูว่าการกระทำของผู้กระทำเป็นเหตุที่เหมาะสมที่ทำให้เกิดผลเช่นนั้นหรือไม่คือถือเอาเฉพาะเหตุที่เหมาะสมเท่านั้น

ทฤษฎีเหตุที่เหมาะสมนำมาใช้ในกรณีที่เกิดผลขึ้นเป็นผลที่ทำให้ผู้กระทำต้องรับโทษหนักขึ้น ซึ่งมีหลักเกณฑ์ตามประมวลกฎหมายอาญามาตรา 63 ว่า “ถ้าผลของการกระทำความผิดใดทำให้ผู้กระทำความผิดได้รับโทษหนักขึ้น ผลของการกระทำความผิดนั้นต้องเป็นผลที่ตามธรรมชาติย่อมเกิดขึ้นได้” ผลธรรมชาติ หมายถึงผลตามปกติที่จะเกิดขึ้นจากการกระทำในพฤติการณ์เช่นนี้ ซึ่งผู้กระทำควรจะทราบได้โดยใช้มาตรฐานของบุคคลสามัญ (วิญญูชน) เป็นหลัก<sup>69</sup> อีกกรณีหนึ่งคือกรณีที่ผลของการกระทำเกิดจากเหตุแทรกแซง ผู้กระทำต้องรับผิดชอบในผลที่เกิดเมื่อเหตุแทรกแซงที่เกิดขึ้นใหม่อันเป็นเหตุที่ทำให้เกิดผลนั้นเป็นสิ่งที่คาดหมายได้ตามมาตรฐานของวิญญูชน

การกระทำที่ครบองค์ประกอบภายนอกของความผิดนั้นต้องประกอบด้วยสาระสำคัญทางจิตใจของผู้กระทำอันเป็นองค์ประกอบภายในของความผิดด้วย องค์ประกอบภายในของความผิดอาญาโดยทั่วไปแล้ว ได้แก่ เจตนาและประมาท เจตนาเป็นพื้นฐานความรับผิดชอบทางอาญาโดยทั่วไป

<sup>69</sup> จิตติ ดิงศักดิ์. อ่างแล้วเชิงอรรถที่ 25. หน้า 157.

การวินิจฉัยความรับผิดชอบของบุคคลจึงต้องพิจารณาไปตามลำดับ คือ บุคคลได้กระทำโดยเจตนาหรือไม่ หากไม่ใช่แล้วจึงพิจารณาต่อไปว่าเป็นการกระทำโดยประมาทในกรณีที่มีกฎหมายกำหนดให้ต้องรับผิดชอบจากการกระทำโดยประมาทนั้นหรือไม่ต่อไป

**องค์ประกอบภายในของการกระทำผิดโดยประมาท**ก็คือ “ประมาท” คนเรารู้ดีว่าการกระทำของตนหลายอย่างเป็นการกระทำที่มีอันตรายอยู่ในตัว ย่อมรู้ว่าควรจะใช้ความระมัดระวังอย่างไร เพื่อไม่ให้อันตรายนั้นเกิดขึ้น การที่ผู้กระทำผิดความระมัดระวังนั้นจึงเป็นเรื่องภายในจิตใจของผู้กระทำผิด<sup>70</sup> เป็นการกระทำโดยที่จิตใจของเขาไม่นำพาและเฉยเมยต่อผลร้ายที่อาจจะเกิดขึ้นจากการกระทำของเขา ประมาทจึงเป็นองค์ประกอบทางจิตใจหรือองค์ประกอบภายในของความผิด<sup>71</sup>

**หลักเกณฑ์ของการกระทำโดยประมาท** จะพิจารณาได้ตามมาตรา 59 วรรคสี่ ซึ่งบัญญัติว่า “การกระทำโดยประมาท ได้แก่การกระทำความคิดโดยมิใช่เจตนา แต่การกระทำโดยปราศจากความระมัดระวังซึ่งบุคคลในภาวะเช่นนั้นจักต้องมีตามวิสัยและพฤติการณ์ และผู้กระทำอาจใช้ความระมัดระวังเช่นนั้นได้ แต่หาใช้ได้เพียงพอไม่” โดยสามารถจำแนกหลักเกณฑ์ได้ดังนี้

1. **ความคิดที่ไม่ได้กระทำโดยเจตนา** กรณีที่ไม่เป็นความคิดโดยเจตนาอาจเป็นเพราะผู้กระทำไม่รู้ข้อเท็จจริงอันเป็นองค์ประกอบภายนอกของความผิด (มาตรา 59 วรรค 3) หรือรู้ข้อเท็จจริงอันเป็นองค์ประกอบภายนอกของความผิดแต่ไม่ประสงค์ต่อผลหรือเล็งเห็นผล (มาตรา 59 วรรค 2) หรืออาจเป็นการกระทำโดยเจตนาโดยสำคัญผิดแต่เป็นความสำคัญผิดที่เกิดขึ้นโดยวามประมาทจึงต้องรับผิดชอบประมาทในกรณีที่มีกฎหมายกำหนดให้ต้องรับผิดชอบจากการกระทำโดยประมาท (มาตรา 62 วรรคสอง) เป็นต้น

2. **กระทำโดยปราศจากความระมัดระวังซึ่งบุคคลในภาวะเช่นนั้นจักต้องมีตามวิสัยและพฤติการณ์** ซึ่งหลักเกณฑ์ในการพิจารณาว่าบุคคลใดนั้นกระทำโดยประมาทหรือไม่ มีความสำคัญอยู่ในข้อนี้ แม้ประมาทจะเป็นการขาดความระวัง แต่ไม่ได้หมายความว่ากรณีที่บุคคลกระทำการที่มีความเสี่ยงภัยแล้วจะเป็นประมาทไปทุกกรณี กฎหมายไม่ได้บังคับให้บุคคลต้องใช้ความระมัดระวังอย่างดีที่สุด มิฉะนั้นก็คงจะต้องไม่ทำอะไรที่เป็นความเสี่ยงภัยเพราะทุกสิ่งย่อมมีโอกาสเกิดภัยได้ทั้งนั้น บุคคลยังอาจกระทำการที่เป็นการเสี่ยงภัยได้อยู่ตราบที่เขาได้กระทำไปโดยใช้ความระมัดระวังซึ่งบุคคลในภาวะเช่นนั้นจักต้องมีตามวิสัยและพฤติการณ์<sup>72</sup>

ระดับความระมัดระวังที่บุคคลจะต้องใช้ ขึ้นอยู่กับภาวะ วิสัยและพฤติการณ์ ซึ่งจะต้องสมมติบุคคลขึ้นมาให้อยู่ในภาวะ วิสัยและพฤติการณ์เช่นเดียวกันกับผู้กระทำและเปรียบเทียบว่า

<sup>70</sup> คณิต ณ นคร. อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 24. หน้า 348.

<sup>71</sup> จิตติ ดิงศักดิ์. อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 24. หน้า 269.

<sup>72</sup> เรื่องเดียวกัน, หน้า 280.

บุคคลที่สมมติขึ้นมาโดยทั่วไปแล้วเขาจะใช้ความระมัดระวังแค่ไหน เป็นการเปรียบเทียบ “ความระมัดระวัง” กล่าวคือ บุคคลที่สมมติขึ้นมาจะต้องเหมือนกันผู้กระทำทุกอย่างคงเหลือไว้แต่ความระวังเท่านั้น ซึ่งเป็นสิ่งที่เราต้องการทราบว่าผู้กระทำได้ใช้ความระมัดระวังเท่ากับที่บุคคลสมมตินั้นใช้หรือไม่ เป็นการพิจารณาการกระทำ (Objective) ของเขาว่าถึงระดับที่ควรกระทำแล้วหรือไม่<sup>73</sup>

**ภาวะ** หมายถึงในขณะกระทำกรณนั้น ๆ

**วิสัย** หมายถึง สภาพภายในตัวผู้กระทำ เช่น อายุ เพศ ความบกพร่องทางกายหรือจิตใจ ฐานะความเป็นอยู่ การศึกษาอบรม บุคคลผู้มีฝีมือหรือความชำนาญในกิจการอย่างใดอย่างหนึ่งก็ต่อใช้ความระมัดระวังตามที่บุคคลในลักษณะเช่นนั้นควรต้องใช้ เช่น แพทย์ นายช่าง ผู้ขับขยยานหากผู้กระทำเป็นเด็ก การพิจารณาความระมัดระวังตามวิสัยจะต้องเปรียบเทียบความระวังของผู้ที่เป็นเด็กเช่นเดียวกับผู้กระทำ กรณีผู้มีวิชาชีพก็ต้องเปรียบเทียบกับบุคคลผู้มีวิชาชีพเช่นเดียวกัน

ความรู้ข้อเท็จจริงในเวลากระทำเป็นสภาพภายในของผู้กระทำอีกสิ่งที่จะต้องนำมาพิจารณา เพราะเป็นเหตุที่อาจทำให้ความระวังเปลี่ยนไป เช่น ในการขับรถ การรู้หรือไม่รู้ว่ามีห้ามล้อดีหรือไม่ (ห้ามล้อดีหรือไม่นั้นเป็นเหตุภายนอก) เป็นเหตุที่ทำให้ต้องใช้ความระมัดระวังต่างกัน ทั้งนี้ความรู้หรือไม่รู้ข้อเท็จจริงก็เป็นการกระทำอย่างหนึ่งซึ่งอาจเป็นความประมาทได้ในตัว<sup>74</sup> ในกรณีที่บุคคลเช่นผู้กระทำเองก็ไม่รู้ การไม่รู้ถึงข้อเท็จจริงของผู้กระทำก็ไม่เป็นประมาท แต่หากผู้กระทำไม่รู้ข้อเท็จจริงนั้น ๆ ที่เช่นผู้กระทำรู้หรือควรรู้ได้ ความไม่รู้นี้ย่อมเป็นประมาทได้<sup>75</sup> หรือกรณีที่ผู้ประกอบการ หรือเจ้าของรถปล่อยปละละเลยให้ผู้ขับรถรับจ้างโดยสารขับรถเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด โดยรู้อยู่แล้วว่าจะเกิดอันตรายบนท้องถนน สิ่งเหล่านี้ก็ถือว่าบุคคลนั้นรู้ข้อเท็จจริงว่าการกระทำดังกล่าวอาจเกิดความเสียหายได้ ก็ถือว่าเป็นการประมาทในตัวแล้ว

**พฤติการณ์** หมายถึง ข้อเท็จจริงประกอบการกระทำซึ่งเป็นเหตุภายนอกของตัวผู้กระทำ เช่น ในการขับรถ ได้แก่ สภาพรถ สภาพถนน แสงสว่าง ความพลุกพล่านของการจราจร การพิจารณาความระวังจะต้องคำนึงถึงพฤติการณ์ด้วยเพราะภายใต้พฤติการณ์ที่ต่างกันบุคคลย่อมใช้ความระมัดระวังต่างกัน<sup>76</sup>

<sup>73</sup> เรื่องเดียวกัน, หน้า 270.

<sup>74</sup> เรื่องเดียวกัน, หน้า 19

<sup>75</sup> จิตติ ดิงศกัทธิย์. อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 24. หน้า 282.

<sup>76</sup> หยุต แสงอุทัย. อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 38. หน้า 73.

ความระมัดระวังตามพฤติการณ์อาจพิจารณาได้จากคำว่า “จกต้องมี” ซึ่งแสดงให้เห็นว่าเป็นหน้าที่จึงน่าจะพิจารณาถึงหน้าที่ที่ต้องใช้ความระมัดระวังในกรณีนั้น ๆ ด้วย ว่าผู้กระทำมีหน้าที่ใช้ความระมัดระวังต่อใครและเพียงใด<sup>77</sup>

**3. ผู้กระทำอาจใช้ความระมัดระวังเช่นว่านั้นได้ แต่หาได้ใช้เพียงพอไม่** โดยศาสตราจารย์ จิตติ ดิงศภัทย์ เห็นว่าข้อความในตอนท้ายที่ว่า “...และผู้กระทำอาจใช้ความระมัดระวังเช่นว่านั้นได้ แต่หาได้ใช้เพียงพอไม่” ก็เป็นพฤติการณ์ในขณะกระทำ หมายความว่า ในกรณีที่พฤติการณ์พิเศษที่ผู้กระทำไม่สามารถใช้ความระมัดระวังในระดับเดียวกับที่ใช้ในพฤติการณ์ปกติได้ ก็ไม่เป็นประมาท จะเป็นประมาทต่อเมื่อไม่ใช้ความระมัดระวังให้พอเท่าที่อาจใช้ได้<sup>78</sup> และมีข้อสังเกตว่าการที่ผู้กระทำไม่ใช้ความระมัดระวังตามที่ตนมีหน้าที่ต้องใช้ ถือว่าเป็นการงดเว้นการที่จะต้องทำเพื่อป้องกันผล การกระทำโดยประมาทจึงเป็นการงดเว้นอย่างหนึ่งด้วย<sup>79</sup>

สรุปแล้วการกระทำโดยประมาทนั้นมีได้ทั้งในกรณีที่กระทำโดยขาดความระมัดระวัง และกรณีที่งดเว้นการกระทำเพื่อป้องกันผล ซึ่งเหตุที่ต้องศึกษาถึงแนวคิดการกระทำโดยประมาทนั้น เนื่องจาก ความผิดเกี่ยวกับการควบคุมยานพาหนะส่วนใหญ่ นั้น จะเกิดจากการกระทำโดยประมาทโดยแทบทั้งสิ้น ดังนั้นจึงจำเป็นที่จะต้องศึกษาแนวคิดการกระทำโดยประมาทเพื่อกำหนดตัวผู้ต้องรับผิดชอบ และการกำหนดความร้ายแรงแห่งการกระทำผิดเพื่อเป็นตัวช่วยวิเคราะห์ในการกำหนดโทษต่อไป

### 2.5.2 แนวคิดในการกำหนดตัวบุคคลผู้ต้องรับผิดชอบจากการใช้ยานพาหนะโดยประมาท

ในหัวข้อต่อไปนี้จะศึกษาแนวคิดในการกำหนดตัวบุคคลที่ต้องรับผิดชอบจากการใช้ยานพาหนะโดยประมาท เนื่องจาก ในธุรกิจประเภทรถตู้โดยสารประจำทางนั้น อย่างที่กล่าวไว้แล้วว่าธุรกิจประเภทดังกล่าวนี้ย่อมมีผู้ที่เกี่ยวข้องในธุรกิจ ที่แสวงหาประโยชน์หรือผลกำไรจากธุรกิจเป็นจำนวนมาก ไม่ว่าจะเป็น เจ้าของรถโดยสาร นายจ้าง ผู้ควบคุมสถานที่รับ - ส่งผู้โดยสาร หรือผู้จัดตารางเวลาออกรถ บุคคลเหล่านี้ล้วนมีส่วนร่วม และได้ผลประโยชน์จากการประกอบธุรกิจรถตู้โดยสารประจำทาง การพิจารณากำหนดตัวบุคคลผู้ต้องรับผิดชอบจากการใช้ยานพาหนะ (รถตู้โดยสารประจำทาง) โดยประมาท อาจพิจารณาได้จากหลักละเมิดเนื่องจากทรัพย์สินอันตราย และจากผู้มีหน้าที่โดยตรงที่มีหน้าที่ป้องกันผลร้ายนั้น

จากที่ได้กล่าวไปแล้วว่าความรับผิดชอบเนื่องจากทรัพย์สินอันตรายนั้นถือว่าบุคคลที่ได้รับความเสียหายจากทรัพย์สินอันตรายนั้น จะได้รับการชดเชยค่าเสียหายโดยเคร่งครัด แม้ว่าผู้ที่ควบคุมดูแล

<sup>77</sup> จิตติ ดิงศภัทย์. อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 24. หน้า 290.

<sup>78</sup> เรื่องเดียวกัน, หน้า 291.

<sup>79</sup> ทวีเกียรติ มีนะกนิษฐ. อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 25. หน้า 91.; จิตติ ดิงศภัทย์. อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 24. หน้า 183.

ทรัพย์จะได้ใช้ความระมัดระวังตามสมควรหรือไม่ได้ประมาทเลินเล่อก็ตาม เป็นการกำหนดความรับผิดของบุคคลโดยไม่สนใจความผิดของผู้ควบคุมทรัพย์ (liability without fault) แต่แม้จะกำหนดเป็นความรับผิดเด็ดขาด ก็ยังตั้งอยู่บนพื้นฐานของเหตุผลและความยุติธรรมในการกำหนดตัวบุคคลผู้ที่เหมาะสมจะต้องเป็นผู้รับผิด กล่าวคือ บุคคลที่ควรต้องรับผิดก็ควรจะมีส่วนเกี่ยวข้องกับทรัพย์ที่ก่อให้เกิดความเสียหายพอสมควร เหตุผลในเรื่องนี้มีอยู่ว่าบุคคลใดเป็นผู้ใช้ประโยชน์จากสิ่งใด หากสิ่งนั้นก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้อื่น เขาก็ย่อมเป็นผู้เหมาะสมที่สุดที่จะเยียวยาความเสียหายแก่ผู้รับเคราะห์ หากเปรียบเทียบกันระหว่างผู้ที่มีทรัพย์อันตรายกับบุคคลอื่น ๆ ก็จะเห็นได้ว่าฝ่ายที่มีทรัพย์อันตรายไว้ย่อมอยู่ในฐานะที่คาดเห็นอันตรายได้ยิ่งกว่าบุคคลอื่นซึ่งไม่ได้เกี่ยวข้องกับรู้เห็นด้วย ดังนั้น เขาจึงควรต้องมีหน้าที่ระมัดระวังทุกวิถีทางเพื่อควบคุมป้องกันทรัพย์ให้อยู่ในสภาพที่ปลอดภัย และต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่ทรัพย์อันตรายนั้นก่อให้เกิดขึ้นเอง

แนวคิดนี้ปรากฏตามหลักความรับผิดเนื่องจากการกระทำของสิ่งของตามหลักมาตรา 1384 ประมวลกฎหมายแพ่งฝรั่งเศส ซึ่งมีพื้นฐานอยู่ที่การดูแลสิ่งของ (custody of thing)<sup>80</sup> โดยมองว่าสิ่งของทุกชนิดไม่ว่าจะเป็นสิ่งของที่เกิดอันตรายได้หรือไม่ก็ตาม ต่างก็ต้องมีการดูแลทั้งนั้น<sup>81</sup> ศาลฝรั่งเศสยังได้นำหลักความรับผิดเนื่องจากทรัพย์อันตรายตามมาตรา 1384 นี้ไปปรับใช้กับความรับผิดของผู้ประกอบกิจการในฐานะผู้ควบคุมทรัพย์ด้วย ในที่นี้จึงขออธิบายเพิ่มเติมไปถึงในส่วน of “ความรับผิดเนื่องจากกิจการอันตราย (ultrahazardous operations doctrine)” ด้วย

“ความรับผิดเนื่องจากทรัพย์อันตราย”<sup>82</sup> เป็นแนวคิดจากฝ่ายนักกฎหมายคอมมอนลอว์ที่พิจารณาในแง่ของการใช้ทรัพย์ประกอบกิจการ มากกว่าที่จะพิจารณาตัวทรัพย์ว่าเป็นทรัพย์อันตรายหรือไม่ เพราะมองว่าการกำหนดทรัพย์อย่างใดเป็นอันตรายแยกออกจากทรัพย์ทั่วไปนั้นเป็นการยาก และการก่ออันตรายโดยทรัพย์เป็นต้นเหตุมักสืบเนื่องมาจากการประกอบกิจการเกี่ยวกับทรัพย์นั้น ดังนั้น หากเป็นกิจการอันตรายต่อสาธารณะชน (โดยพิจารณาจากสภาพกิจการ สถานที่ตั้งและสิ่งแวดล้อมทั่ว ๆ ไป) เจ้าของกิจการหรือผู้ควบคุมทรัพย์กิจการนั้นจะต้องรับผิดโดยเด็ดขาด เช่นเดียวกับทรัพย์อันตราย

แนวคิดนี้เปลี่ยนตัวผู้รับผิดจากผู้ควบคุมทรัพย์มาเป็นเจ้าของหรือผู้ครอบครองที่ดินซึ่งประกอบธุรกิจในที่ดินของตน เพราะถือว่าเจ้าของหรือผู้ครอบครองที่ดินมีหน้าที่ต่อสาธารณะชนที่จะใช้ที่ดินหรือดำเนินกิจการของตนโดยไม่ก่อความเสียหายอย่างผิดธรรมดาแก่ผู้อื่น ฉะนั้น หากมี

<sup>80</sup> จี๊ด เศรษฐบุตร. อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 18. หน้า 252.

<sup>81</sup> เรื่องเดียวกัน, หน้า 248.

<sup>82</sup> เรื่องเดียวกัน, หน้า 147-151.

การประกอบกิจการ โดยก่อความเสี่ยงภัยเกินควรก็เท่ากับเป็นการใช้ที่ดินอย่างผิดปกติธรรมดา ถือเป็นกิจการอันตราย เจ้าของหรือผู้ครอบครองกิจการนั้นจึงต้องมีหน้าที่รับผิดชอบผู้เสียหาย

ศาลสูงของอังกฤษได้ให้เหตุผลเกี่ยวกับความรับผิดชอบเนื่องจากทรัพย์สินอันตรายไว้ตอนหนึ่งว่า “ผู้ใดจงใจนำวัตถุ<sup>83</sup>ใดเข้ามาเก็บไว้ในที่ดินของตน และถ้านำวัตถุดังกล่าวออกไปจากที่ดินแล้วน่าจะก่อให้เกิดอันตรายแก่ผู้อื่น ไซ้ผู้นั้นต้องเก็บรักษาวัตถุนั้นไว้ด้วยความเสี่ยงภัยของตนเอง และถ้าผู้นั้นปล่อยให้วัตถุดังกล่าวหลุดออกไปจริง ๆ ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าเขาต้องรับผิดชอบในความเสียหาย ซึ่งเป็นผลตามธรรมชาติจากการหลุดออกไปของวัตถุนั้น...”

โดยสรุปแล้ว เหตุที่กฎหมายแพ่งกำหนดให้เจ้าของทรัพย์สิน ผู้ใช้ทรัพย์สิน หรือเจ้าของกิจการ ต้องรับผิดชอบเพราะเขาเป็นผู้มีหน้าที่ดูแลทรัพย์สินหรือการใช้ทรัพย์สินในกิจการของเขาไม่ให้ไปก่อความเสียหายแก่ผู้อื่น แม้ในทางแพ่งจะกำหนดให้เป็นความรับผิดชอบเด็ดขาดเพื่อมุ่งหาตัวบุคคลผู้ต้องชดใช้ค่าเสียหาย แต่พื้นฐานความคิดที่ว่าบุคคลที่เป็นเจ้าของหรือผู้ใช้ทรัพย์สินอันตราย หรือผู้ที่ดำเนินกิจการที่อาจก่ออันตรายได้ ต้องมีหน้าที่ดูแลระมัดระวังไม่ให้เกิดอันตรายจากการใช้ทรัพย์สินหรือการดำเนินกิจการนั้น ย่อมสามารถนำมาใช้กำหนดหน้าที่ให้บุคคลดังกล่าวต้องใช้ความระมัดระวังได้ ซึ่งพิจารณาไปแล้วว่าการประกอบกิจการรถตู้โดยสารประจำทางนั้นย่อมต้องเกี่ยวข้องกับรถยนต์ ซึ่งเป็นทรัพย์สินที่อันตรายโดยกลไกของมัน ประกอบกับการบรรทุกชีวิตของผู้โดยสารเป็นจำนวนมาก ผู้ที่ดำเนินกิจการนี้ต้องควรที่จะต้องมีความระมัดระวังเป็นอย่างมาก เพราะหากปราศจากความระมัดระวังหรือใช้ความระมัดระวังไม่เพียงพอแล้ว ย่อมสร้างความเสียหายร้ายแรงและกระทบต่อความสงบสุขของสังคมเป็นอย่างมาก และการกำหนดหน้าที่แก่ผู้ประกอบการหรือผู้ครอบครอง ขับรถตู้โดยสารประจำทางนั้นก็สอดคล้องไปกับหลักเกณฑ์ของกฎหมายอาญาที่มุ่งที่จะควบคุมและปราบปรามการกระทำที่จะกระทบกระเทือนและก่อให้เกิดความเสียหายแก่สังคมส่วนรวม

หน้าที่ระมัดระวังย่อมขึ้นอยู่กับสภาพของทรัพย์สินที่เกี่ยวข้องด้วย เมื่อพิจารณาตามกฎหมายแพ่งฝรั่งเศสที่มองว่าแม้จะไม่ใช้สิ่งของอันตรายก็ต้องมีการดูแลแล้วก็ควรเข้าใจได้ว่าสิ่งของที่ก่ออันตรายได้ย่อมต้องมีการดูแลมากขึ้น ซึ่งในฝรั่งเศสก็มีผู้เสนอว่าสิ่งของบางอย่างควรมีการดูแลเป็นพิเศษด้วยเหตุผลของอันตรายที่อาจนำไปสู่ผู้อื่นได้ เช่น สิ่งของที่มีพลังภายในตัวเอง อย่างเช่น ยานพาหนะอันเดินด้วยเครื่องกำลังจักรกล ดังนั้นรถยนต์ที่บรรทุกผู้โดยสารจำนวนมากไปด้วย จึงยิ่งที่จะต้องใช้ความระมัดระวังในการดูแล หรือการควบคุมรถที่มากขึ้นไปอีก และหากมองในแง่ความรับผิดชอบเนื่องจากกิจการอันตราย ก็อาจเทียบได้ว่าการประกอบกิจการรถตู้โดยสารประจำทางนั้น ผู้ประกอบการหรือเจ้าของกิจการหรือผู้ขับรถนั้นมีหน้าที่ต้องดำเนินกิจการของตน ไปโดยไม่

<sup>83</sup> วัตถุในคดีแพ่งเรื่องนี้คือก้อนน้ำแข็งก้อนน้ำของจำเลยซึ่งไหลไปก่ออันตรายแก่เหมืองแร่ใต้ดินของโจทก์ โดยศาลได้นำกรณีสัตว์เลี้ยงลูกบกไปก่อความเสียหายในที่ดินของผู้อื่นมาเปรียบเทียบ

ก่อนความเสี่ยงภัยเกินควรแก่ผู้อื่น การใช้รถยนต์นั้น แม้จะมีความเสี่ยงแต่ก็เป็นความเสี่ยงที่อนุญาต เพราะมีความจำเป็น ถือเป็นเรื่องปกติในการนำรถยนต์ไปปรับจ้างเพื่อเดินทางสัญจร แต่การนำรถที่มีสภาพชำรุดหรือขับโดยผู้ขับรถที่ไม่มีสภาพพร้อมที่จะขับ ย่อมเป็นการก่อความเสี่ยงภัยเกินควรต่อความปลอดภัยในจราจร ต่อชีวิตของผู้โดยสารและบุคคลบนท้องถนน เปรียบได้กับเจ้าของกิจการที่ปล่อยวัตถุที่น่าจะก่อให้เกิดอันตรายแก่ผู้อื่นได้ หลุดออกไปจากที่ดินหรือกิจการของตนเอง ความบกพร่อง (fault) ในการควบคุมดูแลทรัพย์สินหรือบุคคลผู้ใช้ทรัพย์สินของตนนี้จึงเป็นสิ่งที่สมควรถูกตำหนิและกำหนดให้เป็นความรับผิดชอบทางอาญาได้

“เจ้าของ” ตามความหมายปกติคือผู้มีกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สิน แต่คงได้พิจารณาไปแล้วว่าผู้ที่ดำเนินกิจการรถรับจ้างยังอาจใช้รถนั้นได้โดยอาศัยสิทธิครอบครองได้ด้วย เช่นสิทธิตามสัญญาเช่าซื้อ ซึ่งก็มีสิทธิใช้รถได้เสมือนว่าตนเป็นเจ้าของนั่นเอง ดังนั้นหน้าที่ระมัดระวังในการใช้รถรับจ้างจึงต้องกำหนดครอบคลุมถึงผู้ครอบครองรถรับจ้างขนส่งคนโดยสารด้วย ซึ่งก็ตรงกับ ความหมายของ “เจ้าของรถ” ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ซึ่ง “หมายความรวมถึงผู้มีรถไว้ในครอบครองด้วย” โดยบุคคลจะได้สิทธิครอบครองในทรัพย์สินนั้นเมื่อ<sup>84</sup> มีการยึดถือ หมายความว่าต้องเข้าเกี่ยวข้องกับทรัพย์สินตามสภาพแห่งทรัพย์สินนั้น พอที่จะใช้อำนาจเหนือทรัพย์สินนั้นได้และมีอำนาจหวงห้ามไม่ให้บุคคลอื่นเข้ามาเกี่ยวข้องกับทรัพย์สินนั้น และ ต้องมีเจตนายึดถือเพื่อตน คือยึดถือทรัพย์สินนั้นไว้เพื่อประโยชน์ของผู้ยึดถือ ไม่ต้องถึงขนาดมีเจตนาใช้อย่างเป็นเจ้าของทรัพย์สิน

ดังนั้นจึงพอที่จะสรุปได้ว่าบุคคลที่มีหน้าที่ระมัดระวังทรัพย์สินที่ก่อให้เกิดอันตรายต้องมีหน้าที่ดูแลระมัดระวังไม่ให้เกิดอันตรายจากการใช้ทรัพย์สินหรือการดำเนินกิจการนั้น ย่อมสามารถนำมาใช้กำหนดหน้าที่ให้บุคคลดังกล่าวต้องใช้ความระมัดระวังได้ ซึ่งพิจารณาไปแล้วว่าการประกอบกิจการรถตู้โดยสารประจำทางนั้นย่อมต้องเกี่ยวข้องกับรถยนต์ซึ่งเป็นทรัพย์สินที่อันตรายโดยกลไกของมัน ประกอบกับการบรรทุกชีวิตของผู้โดยสารเป็นจำนวนมาก ผู้ที่ดำเนินกิจการนี้ต้องควรที่จะต้องมีความระมัดระวังเป็นอย่างมาก เพราะหากปราศจากความระมัดระวังหรือใช้ความระมัดระวังไม่เพียงพอแล้ว ย่อมสร้างความเสียหายร้ายแรงและกระทบต่อความสงบสุขของสังคมเป็นอย่างมาก และการกำหนดหน้าที่แก่ผู้ประกอบการหรือผู้ครอบครอง ขับรถตู้โดยสารประจำทางนั้นก็สอดคล้องไปกับหลักเกณฑ์ของกฎหมายอาญาที่มุ่งที่จะควบคุมและปราบปรามการกระทำที่จะกระทบกระเทือนและก่อให้เกิดความเสียหายแก่สังคมส่วนรวมนั่นเอง

<sup>84</sup> ไพจิตร บุญญพันธุ์. (2538). “สิทธิครอบครองทางแพ่งและอาญาเป็นอย่างเดียวกันหรือไม่”. *วารสารนิติศาสตร์*, 25(2). หน้า 251-252.

จากที่ได้ศึกษาถึงแนวคิด ความเป็นมา ทฤษฎีต่างๆ ในทางอาญาแล้วสามารถสรุปประเด็นได้ว่าประเด็นในเรื่องของการกำหนดค่านิยมของผู้ประกอบการรถตู้โดยสารประจำทางนั้น จำเป็นที่จะต้องกำหนดหน้าที่ของบุคคลที่เกี่ยวข้องกับการประกอบการขนส่งผู้โดยสารไว้อย่างชัดเจนเป็นการกำหนดความรับผิดชอบของบุคคลดังกล่าวและเป็นการสร้างจิตสำนึกความรับผิดชอบไปในตัวเนื่องจากการประกอบการรถตู้โดยสารประจำทางนั้น ถือว่าเป็นการประกอบกิจการเกี่ยวกับทรัพย์ที่เป็นอันตราย และเป็นธุรกิจที่ต้องรักษาความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของผู้โดยสาร การกำหนดความรับผิดชอบไปถึงการขยายความรับผิดชอบของผู้ประกอบการอื่นที่มีหน้าที่ป้องกันผลร้ายจากการเกิดอุบัติเหตุขึ้นจึงมีความสำคัญที่จะต้องนำมากำหนดความรับผิดชอบและกำหนดโทษในทางอาญา โดยใช้วิธีกำหนดค่านิยมของผู้ประกอบการรถตู้โดยสารประจำทางไว้อย่างชัดเจนว่าบุคคลใด หน้าที่ใด มีหน้าที่รับผิดชอบหากเกิดเหตุการณ์ร้ายแรงที่ตนนั้นมีหน้าที่โดยตรงที่จะต้องป้องกันผลร้ายนั้น รวมไปถึงการกำหนดโทษของพนักงานขับรถตู้โดยสารกรณีที่ขับรถเกินชั่วโมงที่กฎหมายกำหนด ให้ได้สัดส่วนและเป็นการป้องปรามการกระทำความผิดและให้เหมาะสมกับสภาพปัญหาและสังคมในปัจจุบันและเพิ่มมาตรฐานในเรื่องของการควบคุมการเสพสุราหรือของมีนเมาอย่างอื่นในขณะขับรถของพนักงานขับรถตู้โดยสารให้มีมาตรฐานที่สูงขึ้นและมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้นด้วย