

## บทที่ 2

### ประวัติความเป็นมา แนวคิด วัตถุประสงค์ลักษณะของกฎหมายจราจร แนวคิดเกี่ยวกับการดำเนินคดีจราจร

อันกฎหมายนั้นเมื่อได้ประกาศออกมาใช้บังคับแล้ว ก็จะต้องมีการบังคับใช้เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของกฎหมายในเรื่องนั้นๆ กฎหมายซึ่งเป็นข้อบังคับหรือกฎเกณฑ์ความประพฤติของมนุษย์ในสังคม เพื่อให้อยู่ร่วมกันอย่างปกติสุขนี้ไม่ว่าจะมีหลักประกันในการให้ความเป็นธรรมดีเพียงไร กดขี่ หรือสิทธิเสรีภาพของประชาชนแค่ไหน มีถ้อยคำรัดกุมสวยงามหรือหยาบหยาบเพียงไรก็ตาม ถ้าไม่มีการบังคับใช้ หรือการบังคับใช้ ไม่ได้ผล กฎหมายนั้นก็ไม่มี ความหมาย และไม่สามารถทำให้กฎหมายนั้นบรรลุวัตถุประสงค์ตามเจตนารมณ์ของการออกกฎหมายนั้นมาใช้บังคับได้อย่างแน่นอน

#### 2.1 ความเป็นมาของกฎหมายจราจร

การจราจรได้ถูกจัดให้เป็นปัญหาของสังคม โดยเฉพาะในเมืองใหญ่ๆ ไม่ว่าจะเป็นประเทศไทยหรือต่างประเทศ ต่างก็ประสบปัญหานี้ด้วยกัน จึงกล่าวได้ว่าปัญหาการจราจรเป็นผลอันเนื่องมาจากความเจริญทางวัตถุและวิทยาการสมัยใหม่ในส่วนของกฎหมายจราจรของประเทศไทยได้มีการตรากฎหมายเกี่ยวกับการจราจรขึ้นเป็นฉบับแรก คือ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2477 การร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ได้อาศัยหลักจากกฎหมายจราจรของประเทศไทยได้มีการแก้ไขให้เหมาะสมกับประเทศไทย และต่อมาได้มีพระราชบัญญัติการขนส่ง พ.ศ. 2477 ออกใช้บังคับเกี่ยวกับการขนส่ง สาเหตุที่ต้องมีการบัญญัติกฎหมายเหล่านี้ก็ด้วยเหตุผลเพื่อการจัดระเบียบในการจราจรให้เกิดความเหมาะสมกับสภาพจราจร และจำนวนยานพาหนะที่เพิ่มขึ้นเพื่อก่อให้เกิดความสะดวกและความปลอดภัยในชีวิตร่างกายและทรัพย์สินของประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน

ด้วยความเจริญของสังคม ทำให้การใช้รถใช้ถนนมีความสำคัญและจำเป็นต่อชีวิตประจำวันของมนุษย์มากขึ้น ประกอบกับความเจริญทางเทคโนโลยี ทำให้มีการพัฒนารูปแบบและเครื่องยนต์กลไกของยานพาหนะที่นำมาใช้บนถนนกฎหมายเหล่านี้ จึงได้มีการปรับปรุงแก้ไขให้มีความทันสมัยรองรับกับสภาพการใช้รถใช้ถนนให้ดียิ่งขึ้นมาเป็นลำดับการแก้ไขกฎหมายเกี่ยวกับ

การจราจรที่นับได้ว่าเป็นครั้งใหญ่ที่สุดเท่าที่เคยมีมาได้ทำขึ้นในปี พ.ศ. 2522 โดยได้มีการประกาศใช้พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ขึ้นใช้บังคับแทนกฎหมายที่เกี่ยวกับการจราจรที่ใช้บังคับแต่เดิม เพื่อให้สามารถควบคุมบังคับ ผู้ขับขี่ ผู้ประกอบการและตัวรถ ให้เกิดความปลอดภัยและสะดวกในการสัญจรยิ่งขึ้น และจากการที่การจราจรและการขนส่งได้มีการขยายตัวไปในส่วนภูมิภาคทำให้มีการสัญจรบนทางหลวงเพิ่มมากขึ้นในปี พ.ศ. 2535 จึงได้มีการตราพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 ขึ้น เพื่อใช้แทนประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 295 ลงวันที่ 28 พฤศจิกายน 2515 ซึ่งเป็นกฎหมายว่าด้วยทางหลวงที่ใช้บังคับอยู่ในขณะนั้น ให้สอดคล้องกับความเจริญและการพัฒนาของประเทศกฎหมายจราจรดังกล่าวมาเหล่านี้มีประวัติความเป็นมา และได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมให้มีความทันสมัยเหมาะสมกับสภาพของการสัญจรมาโดยตลอด โดยกำหนดสภาพบังคับต่างๆ พอที่จะสรุปได้ ดังนี้

2.1.1 พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2522, (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2529, (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535, (ฉบับที่ 5) พ.ศ. 2538, (ฉบับที่ 6) พ.ศ. 2542, (ฉบับที่ 7) พ.ศ. 2550 และ (ฉบับที่ 8) พ.ศ. 2551

เป็นกฎหมายหลักที่บัญญัติเกี่ยวกับการจราจร กฎหมายฉบับนี้ตราขึ้นเพื่อบังคับให้เจ้าของและผู้ขับขี่ได้ปฏิบัติตาม โดยได้บัญญัติเกี่ยวกับลักษณะของรถที่ใช้ในทาง การใช้ไฟหรือเสียงสัญญาณของรถ การบรรทุก สัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจร การใช้ทางเดินรถ และได้กำหนดรายละเอียดในการขับรถ การขับแข่งและผ่านขึ้นหน้า การออกรถ การเลี้ยวรถ และการกลับรถ ฯลฯ ทั้งนี้ เพื่อให้ผู้ใช้รถถือปฏิบัติเป็นไปในลักษณะเดียวกัน นอกจากนี้ยังได้กำหนดอำนาจหน้าที่ของเจ้าพนักงานจราจรและพนักงานเจ้าหน้าที่ในการควบคุมดูแลและจัดการจราจร

2.1.2 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2524, (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2525, (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2527 (ฉบับที่ 5) พ.ศ. 2528, (ฉบับที่ 6) พ.ศ. 2528, (ฉบับที่ 7) พ.ศ. 2530, (ฉบับที่ 9) พ.ศ. 2537, (ฉบับที่ 10) พ.ศ. 2542, (ฉบับที่ 11) พ.ศ. 2544, (ฉบับที่ 12) พ.ศ. 2546, (ฉบับที่ 13) พ.ศ. 2547, (ฉบับที่ 14) พ.ศ. 2550 และ (ฉบับที่ 15) พ.ศ. 2551

เป็นกฎหมายที่ตราขึ้นเพื่อบังคับรถยนต์ทุกประเภท โดยการกำหนดประเภทและลักษณะของรถยนต์ที่สามารถใช้วิ่งบนทาง รวมทั้งการจดทะเบียน การใช้รถ และการชำระภาษี ตลอดจนใบอนุญาตขับขี่ให้เกิดความปลอดภัยในการใช้ทางร่วมกัน ทั้งนี้ ได้กำหนดบทลงโทษสำหรับผู้ฝ่าฝืนบทบัญญัติแห่งกฎหมายนี้ด้วย

ตามกฎหมายจราจรดังกล่าวอาจจำแนกผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจรได้เป็น 2 ประเภทใหญ่ๆ คือ

1) ประเภทผู้ใช้รถ ผู้กระทำความผิดในส่วนนี้ยังอาจจำแนกออกเป็น 2 กลุ่ม คือ

(1) ผู้ขับขี่ที่มีใบอนุญาตในการขับขี่ แต่มีความจำเป็นต้องขับขี่รถเพราะต้องเดินทางหรือประกอบธุรกิจซึ่งผู้กระทำความผิดในกลุ่มนี้ส่วนใหญ่จะมีสภาพทางสังคมสูง

(2) ผู้ขับขี่ที่มีอาชีพรับจ้างในการขับรถ เช่น คนขับรถแท็กซี่ คนขับรถโดยสาร คนขับรถบรรทุก เป็นต้น

2) ประเภทคนเดินเท้า ผู้กระทำความผิดในส่วนนี้ เช่น การไม่ข้ามถนนตรงทางม้าลายหรือสะพานลอย การไล่ต้อนสัตว์ไปบนทางเดินรถในลักษณะกีดขวางการจราจร เป็นต้น

นอกจากนี้ ความผิดตามกฎหมายจราจรยังสามารถจำแนกแยกย่อยประเภทของความผิดได้เป็น 2 ประเภทใหญ่ๆ ด้วยกัน คือ

(1) ความผิดจราจรที่ร้ายแรง หมายถึง ความผิดที่เกี่ยวกับการขับเคลื่อนรถซึ่งเป็นการผิดที่เป็นการก่ออันตราย หรือเป็นการกระทำโดยประมาท โดยกฎหมายบัญญัติขึ้นมาเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

(2) ความผิดที่ไม่ร้ายแรง หมายถึง ความผิดที่เกี่ยวกับการจอดรถ ซึ่งความผิดดังกล่าวกฎหมายบัญญัติขึ้นมาเพื่อให้ความสะดวกแก่ผู้ใช้รถใช้ถนน การกระทำความผิดจึงถือว่าเป็นการกระทำที่ผิดต่อกฎระเบียบเท่านั้น

ดังได้กล่าวมาแล้วว่า อุบัติเหตุจากการจราจรสร้างความสูญเสียต่อชีวิตร่างกาย และทรัพย์สินของประชาชนเป็นอย่างมาก หลายๆ ประเทศ รวมทั้งประเทศไทยได้ให้ความสำคัญในการแก้ปัญหาอุบัติเหตุจากการจราจร จึงได้ออกกฎหมายควบคุมผู้ขับขี่ยานพาหนะและมาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการจราจร นำมาปรับปรุงและพัฒนากฎหมายเกี่ยวกับการจราจรเพื่อให้เหมาะสมกับสภาพปัจจุบันก่อให้เกิดประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายจราจรของประเทศไทยต่อไป

## 2.2 แนวคิดและวัตถุประสงค์ของกฎหมายจราจร

การดำเนินชีวิตของมนุษย์ในสังคมมีความจำเป็นที่จะต้องเดินทางติดต่อไปมาหาสู่ซึ่งกันและกัน ในสมัยโบราณ การเดินทางติดต่อกันนี้ก็อาจทำได้ด้วยวิธีเดินเท้า ขี่สัตว์ เกวียน หรือรถลาก เป็นต้น แต่เมื่อความเจริญทางสังคมได้ขยายตัวขึ้นอย่างรวดเร็ว วิธีการเดินทางของมนุษย์ก็ได้พัฒนาเปลี่ยนไปเพื่อให้เกิดความสะดวก และรวดเร็วขึ้น รถจึงเข้ามามีบทบาทอย่างสำคัญและเป็นเครื่องมือในการเดินทางติดต่อกันของมนุษย์ได้เป็นอย่างดีและกลายเป็นสิ่งที่เกี่ยวข้องกับวิถีการดำเนินชีวิตประจำวันของมนุษย์ไปในที่สุด

รถที่เข้ามาในประเทศไทยรุ่นแรก คือ รถลาก ซึ่งเริ่มมาตั้งแต่สมัยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว และชาวต่างชาติก็ได้มีการตัดถนน เพื่อให้ยานพาหนะซึ่งเป็นรถลาก ได้ใช้เดินทางติดต่อทำการค้าขายกันได้สะดวกขึ้น จึงได้มีการประกาศพระราชบัญญัติรถลาก พ.ศ. 2444 ออกใช้บังคับ ต่อมาก็เริ่มมีการนำรถยนต์ เข้ามาใช้มากขึ้น พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2488 และพระราชบัญญัติรถจ้าง พ.ศ. 2488 ก็ได้รับการประกาศออกมาใช้บังคับเพื่อจัดระเบียบการจดทะเบียนรถคนขับรถ กำหนดทะเบียนใบอนุญาต รวมทั้งข้อบังคับเกี่ยวกับความปลอดภัย

เมื่อการใช้รถใช้ถนนมีความสำคัญและจำเป็นต่อวิถีการดำเนินชีวิตประจำวันของมนุษย์มากขึ้น ประกอบกับจำนวนรถที่จะนำมาใช้ในถนนก็เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว จึงมีความจำเป็น ที่จะต้องมีกติกาของการเดินทาง โดยใช้รถใช้ถนนร่วมกัน เพื่อให้เกิดความสะดวกและปลอดภัยในชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของประชาชนผู้ใช้ทางกฎหมายจราจรจึงได้ถูกประกาศออกมาใช้บังคับในประเทศไทยเป็นครั้งแรก เมื่อปี พ.ศ. 2477 มีชื่อเรียกว่า “พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2477” โดยอาศัยหลักกฎหมายว่าด้วยการจราจรของประเทศอังกฤษมาเป็นต้นแบบในการร่าง

ต่อมาการคมนาคมและขนส่งทางบกได้เจริญก้าวหน้า ขยายตัวไปทั่วประเทศและเชื่อมโยงไปยังประเทศใกล้เคียง และจำนวนยานพาหนะในท้องถนน ได้ทวีจำนวนขึ้นเป็นลำดับ กฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบกที่ใช้บังคับมากกว่าสี่สิบปีจึงมีความจำเป็นที่จะต้องได้รับการปรับปรุงแก้ไขให้ทันสมัย ทันท่วงทีต่อสภาพการณ์ต่างๆ ที่เปลี่ยนแปลงไป ดังนั้นปี พ.ศ. 2522 จึงได้มีการลงประกาศใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แทนพระราชบัญญัติจราจรทางบกฉบับเดิมที่ใช้บังคับมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2477

เหตุผลที่สำคัญในการออกพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาใช้บังคับกับประชาชนผู้ใช้ทาง ดังที่ปรากฏในหมายเหตุท้ายพระราชบัญญัติฉบับนี้ว่า “เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ เนื่องจากการคมนาคมและขนส่งทางบกได้เจริญก้าวหน้า ขยายตัวไปทั่วประเทศและเชื่อมโยงไปยังประเทศใกล้เคียง และจำนวนยานพาหนะในท้องถนนและทางหลวง ได้ทวีจำนวนขึ้นเป็นลำดับ ประกอบกับประเทศไทยได้เข้าเป็นภาคีในอนุสัญญา ว่าด้วยการจราจรทางถนนและพิธีสารว่าด้วยเครื่องหมายและสัญญาณตามถนน สมควรปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก ซึ่งได้ใช้บังคับมาว่ายี่สิบปี ให้เหมาะสมกับสภาพการจราจรและจำนวนยานพาหนะที่เพิ่มขึ้น และเพื่อความปลอดภัยแก่ชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของประชาชน จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้ขึ้น” จากเหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัตินี้จะเห็นได้อย่างชัดเจนว่า พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มีวัตถุประสงค์ที่สำคัญคือ ต้องการจัดระเบียบการจราจรให้เหมาะสมกับสภาพการจราจรและจำนวนยานพาหนะ และเพื่อความปลอดภัยแก่ชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของประชาชน

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้รับการแก้ไขเพิ่มเติมมาแล้วจนถึงปัจจุบันรวม 5 ครั้ง โดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2522 ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535 พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 5) พ.ศ. 2538 และพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 6) พ.ศ. 2542

## 2.3 ลักษณะของกฎหมายจราจร

กฎหมายจราจรเป็นกฎหมายที่บัญญัติขึ้นมาเพื่อให้เกิดความสะดวกและปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เป็นกฎหมายที่ใช้บังคับกับการจัดระเบียบการจราจรให้ทันกับพัฒนาการทางเทคโนโลยียานยนต์และสภาพการใช้รถใช้ถนน กฎหมายจราจรจึงไม่ใช่กฎหมายที่บัญญัติขึ้นด้วยเหตุผลทางศีลธรรม แต่เป็นเรื่องของการจราจรกำหนดกฎระเบียบหรือกติกาของการใช้รถใช้ถนนที่ผู้ใช้ทางต้องปฏิบัติตาม มิฉะนั้นจะต้องรับผิด

### 2.3.1 ประเภทความผิดตามกฎหมายจราจร

การกระทำความผิดตามกฎหมายจราจรเป็นการกระทำที่กฎหมายบัญญัติว่าเป็นความผิดและกำหนดโทษไว้ (Mala Prohibita) ไม่ถือว่าเป็นความผิดอาญาโดยแท้ (True Crime) กฎหมายจราจรที่บัญญัติขึ้นมาเพื่อความสะดวกในการจราจรซึ่งมีลักษณะเป็นกฎระเบียบที่ต้องปฏิบัติตามมิฉะนั้นจะต้องรับผิด ความผิดในลักษณะนี้เรียกว่าความผิดต่อกฎระเบียบ (Regulatory Offence) ส่วนความผิดที่บัญญัติขึ้นมาเพื่อความปลอดภัยในการจราจร จะมีลักษณะของการกระทำที่อาจก่อให้เกิดความเสียหายและอันตราย กฎหมายจึงต้องบัญญัติให้เป็นความผิดเพื่อป้องกันอันตรายที่อาจจะเกิดขึ้นต่อสังคมได้ ลักษณะของความผิดนี้เรียกว่าความผิดที่เป็นการก่ออันตราย (A crime causing or a crime of danger)

### 2.3.2 ความผิดต่อกฎระเบียบ

ความผิดที่เป็นความผิดต่อกฎระเบียบ (Regulatory Offences) นั้นจะมีความแตกต่างจากความผิดที่เป็นความผิดอาญาโดยแท้ (Crimes) โดยสามารถที่จะดำเนินการด้วยกฎหมายที่แตกต่างกันตามกฎหมายคอมมอนลอว์สิ่งที่แตกต่างที่สำคัญของความผิดที่เป็นความผิดกฎระเบียบและความผิดอาญาโดยแท้คือหลัก “เจตนาร้าย (Mens res or guilty Intention)” โดยที่เจตนาร้ายถือว่าเป็นส่วนสำคัญส่วนหนึ่งขององค์ประกอบความผิดที่เป็นความผิดอาญาโดยแท้ ในขณะที่ความผิดต่อกฎระเบียบนั้น ไม่ถือว่าผู้กระทำผิดมีเจตนาร้าย<sup>1</sup>

<sup>1</sup> จิตติมา เทพอารักษ์กุล. (2543). *มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการลงโทษผู้กระทำผิดกฎหมายจราจร*. วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง. หน้า 15.

ในประเทศอังกฤษและสหรัฐอเมริกา กลางศตวรรษที่ 19 ชาติได้เริ่มมีการกำหนดหลักเกณฑ์ในการพิสูจน์เจตนาร้ายสำหรับความผิดที่เรียกว่าความผิดเล็กน้อยต่อตำรวจ (Petty Polical Offences) โดยความผิดเหล่านี้ไม่ถือว่าเป็นความผิดอาญาโดยแท้ และไม่ถือว่าเป็นการกระทำความผิดที่มีลักษณะผิดศีลธรรม (Morally Wrong) แต่จัดว่าเป็นส่วนหนึ่งของแบบแผนของกฎระเบียบ (Regulatory scheme) และจะอยู่ภายใต้การควบคุมดูแลของฝ่ายบริหารมากกว่าจะถูกบังคับใช้โดยฝ่ายตำรวจ ในเบื้องต้น หลักเกณฑ์ของเจตนาร้ายจะถูกยกเลิกสำหรับความผิดที่เกี่ยวกับการขายอาหารและยาที่มีสารพิษเจือปน ต่อมาในปี ค.ศ. 1930 ได้ขยายขอบเขตไปถึงความผิดที่เป็นการก่อความรำคาญ (Criminal Nuisances) และความผิดที่ว่าด้วยการฝ่าฝืนกฎหมายจราจร (Traffic Regulations) ความผิดเกี่ยวกับสุขภาพ (Health Regulations) ความผิดเกี่ยวกับโรงงานและแรงงาน (Factory and Labour) ความผิดเกี่ยวกับการก่อสร้าง (Building) และความผิดเกี่ยวกับกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับรถไฟ (Railway Regulations) จากการเงื้อมมือของแนวทางในเรื่อง “หลักเจตนาร้าย” ได้ทำให้กระบวนการยุติธรรมทางอาญามีความเด่นชัดขึ้นในศตวรรษที่ 20 กล่าวคือ ได้มีการเปลี่ยนการเน้นจากการปกป้องผลประโยชน์ส่วนบุคคลมาเป็นการปกป้องผลประโยชน์ของสังคมและสาธารณชน และได้มีการพัฒนาการใช้ประโยชน์จากกลไกของกฎหมายอาญา ในการบังคับใช้ที่ไม่ใช่มีเพียงแต่ความผิดอาญาโดยแท้เท่านั้น แต่ยังมีมาตรการใหม่ๆ ของศตวรรษที่ 20 ที่เกี่ยวกับการกระทำผิดที่ไม่เกี่ยวกับกับศีลธรรม (No moral delinquency) อีกด้วย ศาลสูงของประเทศคอมมอนลอร์วได้อธิบายถึงความผิดต่อกฎระเบียบ ซึ่งได้ถูกตัดสินว่าไม่มีเจตนาร้ายนั้น แตกต่างจากความผิดอาญาโดยแท้ที่มีเจตนาร้าย (Mensreas) โดยสรุปได้ดังนี้ คือ<sup>2</sup>

- 1) ความผิดต่อกฎระเบียบมีลักษณะยากในการพิสูจน์ถึงเจตนาร้าย
- 2) ความผิดต่อกฎระเบียบไม่มีลักษณะเป็นอาชญากรรมตามกฎหมายคอมมอนลอร์ว แต่เป็นความผิดที่ถูบัญญัติขึ้น
- 3) ความผิดต่อกฎระเบียบที่ถูกร่างขึ้น โดย Modern Regulatory Statute นั้นทำให้เจตนาร้ายไม่เป็นองค์ประกอบที่มีความจำเป็นของความคิด (Element of offence)
- 4) ความผิดต่อกฎระเบียบนั้นจะเป็นความผิดที่เป็นความผิดเพราะมีกฎหมายห้าม (Mala prohibita) มากกว่าที่เป็นความผิดในตัวเอง (Mala in se)

เนื่องจากความผิดต่อกฎหมายระเบียบไม่ใช่ความผิดอาญาโดยแท้ จึงมีโทษที่ไม่รุนแรง โทษจำคุกจึงไม่มีความจำเป็น ดังนั้น บทลงโทษจึงเป็นเพียงการลงโทษปรับเพียงเล็กน้อยหรือโทษอย่างอื่นซึ่งโดยธรรมชาติอาจนำมาเทียบเคียงได้กับโทษปรับ และจากการที่มีผลเป็นความผิด

<sup>2</sup> เรื่องเดียวกัน, หน้า 17.

เล็กน้อยทำให้วิธีพิจารณาความผิดและการตัดสินลงโทษแตกต่างจากความผิดที่เป็นความผิดอาญา โดยแท้

ในปี ค.ศ. 1970 แคนาดาได้มีการปฏิรูปกฎหมายอาญา (Canada's Criminal Law) พร้อมทั้งได้ก่อตั้งคณะกรรมการการปฏิรูปกฎหมายของแคนาดา (Law Reform Commission of Canada) และได้มีการจัดตั้งหลักเกณฑ์ของขอบเขตและความรับผิดชอบสำหรับการกระทำความผิดตามกฎหมายอาญานำไปสู่ความแตกต่างระหว่างความผิดอาญาโดยแท้ (True Crimes) และความผิดอื่นๆ (Other Offence) โดยคณะกรรมการได้ให้มุมมองที่แตกต่างของความคิดที่เป็นความผิดอาญาโดยแท้ (Crimes) และความผิดที่เป็นความผิดเฉยๆ (Mere offences) ไว้ 3 ประการ ดังนี้<sup>3</sup>

(1) ความผิดที่เป็น Crimes จะเป็นการฝ่าฝืนกฎเกณฑ์พื้นฐาน (Fundamental Rule) ในขณะที่ Mere offences จะเป็นการฝ่าฝืนประโยชน์ (Useful)

(2) ความผิดที่เป็น Crimes นั้นเป็นความผิดที่ใครก็ตามสามารถกระทำความผิดได้ ในขณะที่ Mere offences จะมีความเฉพาะเจาะจง คือ จะเป็นความผิดเมื่อเราได้เล่นบทบาทพิเศษ (Playing certain special role) หรือมีส่วนร่วมในกิจกรรมที่เฉพาะเจาะจง (Specialized Activities) ตามที่กฎหมายบัญญัติไว้

(3) ความผิดที่เป็น Crimes นั้นจะเป็นความผิดที่มีความชัดเจนอย่างมาก และเป็นการเกี่ยวข้องโดยตรงในการที่จะก่อให้เกิดอันตรายต่อเหยื่อผู้เคราะห์ร้าย และเป็นการกระทำที่จริงจังอย่างชัดเจน ในขณะที่ Mere offences เป็นความผิดที่มีความชัดเจนน้อยกว่าอันตรายที่เกิดขึ้นจะมีผลทางอ้อม และมีผลต่อส่วนรวมมากกว่าที่จะมีผลรายบุคคลและเป็นการกระทำที่เกิดจากการขาดความระมัดระวังมากกว่าเป็นการกระทำโดยตั้งใจ

ความมุ่งหมายของการบัญญัติความผิดต่อกฎระเบียบ คือการปกป้องสังคมในวงกว้างจากผลกระทบที่อาจก่อให้เกิดความเสียหายที่เกิดจากการกระทำที่ผิดกฎหมาย และรวมถึงการเปลี่ยนแปลงจากการที่ให้ความคุ้มครองผลประโยชน์ส่วนบุคคล และการลงโทษการกระทำที่มีลักษณะผิดศีลธรรมมาเป็นการปกป้องผลประโยชน์ของสาธารณชน และการลงโทษการกระทำที่ไม่จำเป็นต้องมีลักษณะผิดศีลธรรมมาเกี่ยวข้อง มาตรการที่เป็นกฎระเบียบโดยทั่วไปแล้วจะควบคุมป้องกันอันตรายที่จะเกิดในอนาคต และเป็นอันตรายต่อคุณธรรมทางกฎหมายโดยผ่านการบังคับใช้ให้มีความระมัดระวัง และความประพฤติตามข้อกำหนดขั้นต่ำ ดังนั้น แนวความคิดของความผิดต่อกฎระเบียบจึงมีรากฐานมาจากการระมัดระวังอย่างมีเหตุผล และเรื่องดังกล่าวไม่ได้แสดงเป็นนัยว่า

ด้วยเหตุผลที่ความผิดต่อกฎระเบียบนี้ไม่ใช่ความผิดศีลธรรม ดังนั้นผู้กระทำจะถูกดำเนินเพียงเล็กน้อยเท่านั้น และเป็นที่ยอมรับของผลประโยชน์ในด้านการจัดระเบียบในสังคมเพื่อ

<sup>3</sup> จิตติมา เทพอารักษ์กุล. อ่างแล้ว. หน้า 17

ประโยชน์ในการปกครองบริหาร<sup>4</sup> ความคิดเหล่านี้มีความมุ่งหมายที่จะยกระดับมาตรฐานของความปลอดภัยและเป็นการระงับความรุนแรงที่อาจเกิดจากการอยู่ร่วมกัน เช่น ความคิดตามกฎหมายว่าด้วยการจราจร กฎหมายว่าด้วยการขนส่ง เป็นต้น บทลงโทษในความคิดเหล่านี้จึงเป็นเพียงการลงโทษปรับเพียงเล็กน้อย หรือโทษอย่างอื่นซึ่งโดยธรรมชาติอาจนำมาเทียบเคียงได้กับโทษปรับ โดยไม่จำเป็นต้องบังคับด้วยโทษจำคุกและจากการที่มีผลเป็นความคิดเล็กน้อย ทำให้วิพากษ์วิจารณ์ความคิด และการตัดสินใจลงโทษมีลักษณะที่รวดเร็ว ประหยัดค่าใช้จ่ายและให้ความสะดวกต่อผู้กระทำความผิดเล็กน้อยตามสมควร โดยลดขั้นตอนตามกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาทั่วไปลง ซึ่งแตกต่างจากความคิดที่เป็นความผิดอาญาโดยแท้ เพราะหากพิจารณาทางด้านตัวผู้กระทำความผิดนั้น โดยนัยของสังคมก็ไม่ได้ถือว่าอยู่ในฐานะที่เป็นอาชญากร แต่เป็นเพียงผู้ที่ ผ่าฝืนและละเมิดข้อตกลงในการจัดระเบียบของสังคมเท่านั้น จึงไม่สมควรที่จะต้องเข้าไปอยู่ในกระบวนการทางอาญาที่อาจทำให้ฐานะทางสังคมของตนลดต่ำลงเพราะมลทินหรือตราบาป

ความคิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ที่จัดได้ว่าเป็นความคิดต่อกฎระเบียบมีบัญญัติไว้หลายมาตรา เช่น

ความคิดตามมาตรา 7 บัญญัติว่า “ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่มีได้ปิดแผ่นป้ายเลขทะเบียน แผ่นป้ายเครื่องหมายเลขทะเบียนหรือป้ายประจำรถ....” เป็นการบัญญัติขึ้นมาเพื่อความสะดวกในการตรวจสอบรถยนต์

ความคิดมาตรา 101 วรรคแรก บัญญัติว่า “ผู้ขับขี่รถแท็กซี่ต้องแต่งกาย และมีเครื่องหมายเย็บติด หรือปักไว้ที่เครื่องแต่งกาย” เป็นการบัญญัติขึ้นมาเพื่อความเป็นระเบียบของผู้ที่ขับรถแท็กซี่ที่เข้ารับจ้างบรรทุกโดยสาร

ลักษณะความคิดดังกล่าวจะไม่มีลักษณะของการกระทำที่เป็นการก่อให้เกิดความเสียหายหรืออันตรายต่อความปลอดภัยในการจราจรแต่อย่างใด เป็นเพียงกฎระเบียบที่กฎหมายบัญญัติเป็นความผิดไว้ เพื่อให้เกิดความเป็นระเบียบเรียบร้อยในการจราจรของผู้ใช้รถใช้ถนน ความคิดเหล่านี้จึงมีลักษณะเป็นความผิดที่ไม่ร้ายแรง

### 2.3.3 ความผิดที่เป็นการก่ออันตราย

วัตถุประสงค์ในการบัญญัติกฎหมายจราจรขึ้นมามีไว้เพียงเพื่อความสะดวกในการจราจรเพียงอย่างเดียว แต่ยังเป็นการบัญญัติกติกากองการใช้ทางในการจราจรขึ้นมาเพื่อให้เกิดความปลอดภัยอีกด้วย ความคิดที่เป็นการก่ออันตรายนั้นเป็นการกระทำที่ใกล้จะก่อให้เกิดผลที่เป็นการทำอันตรายต่อคุณธรรมทางกฎหมายที่บุคคลอื่นได้รับความคุ้มครอง แม้ว่าผลที่เป็นความเสียหายจะยังไม่เกิดขึ้น

<sup>4</sup> พรรณารชรัตน์ ศรีไชยรัตน์. (2536). ความเหมาะสมในการบัญญัติความผิดลหุโทษไว้ในประมวลกฎหมายอาญา. วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. หน้า 44.



ก็สามารถลงโทษได้แล้ว ดังนั้น ความผิดที่เป็นการก่ออันตรายจึงมี “ความสมควรลงโทษ” อยู่ในตัวเองเหมือนความผิดอาญาที่เป็นการทำอันตราย

เหตุผลที่มีการบัญญัติให้การกระทำที่อาจก่อให้เกิดอันตรายเป็นความผิด (A crime causing danger or a crime of danger) นั้นเกี่ยวข้องกับแนวความคิด 2 ประการ คือ<sup>5</sup>

1) แนวความคิดเรื่องความรับผิดชอบในผล กล่าวคือ บุคคลจะต้องรับผิดชอบในทางอาญาต่อเมื่อความเสียหายที่เกิดขึ้นมีความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำและผล โดยไม่คำนึงถึงความชั่วร้าย (Guilt) ต่อมาเมื่อสังคมมีการพัฒนาขึ้นมีการปฏิวัติอุตสาหกรรมเกิดความก้าวหน้าทางวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี จึงมีการใช้รถยนต์ รถไฟ หรืออากาศยานในการเดินทางไปในที่ต่างๆ การที่ยึดถือแนวความคิดของความรับผิดชอบในผลที่ว่าบุคคลจะต้องรับผิดชอบในทางอาญาต่อเมื่อความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นก่อให้เกิดปัญหาขึ้น เช่น การขับรถยนต์โดยประมาทด้วยความเร็วสูงในที่ชุมชน ถ้าไม่ทำให้เกิดความเสียหายหรืออันตรายต่อผู้อื่นก็ไม่อาจลงโทษผู้กระทำได้ แม้ว่าการกระทำนั้นเป็นการกระทำที่อาจก่อให้เกิดอันตรายต่อผู้อื่น และเป็นการกระทำที่สมควรถูกตำหนิ (Blameworthy) เพราะการกระทำนั้นมิได้ทำให้เกิดความเสียหายขึ้น Wayne R. La Fave และ Austin W. Scott เรียกความเสียหายที่มีลักษณะที่เป็นสถานการณ์ที่ก่ออันตราย (Situation of danger) นี้ว่าความเสียหายที่เป็นเรื่องของประโยชน์ที่สัมผัสไม่ได้ (Intangible)<sup>6</sup>

2) แนวความคิดเรื่องการพยายามกระทำผิด หลักกฎหมายเรื่องการพยายามกระทำ ความผิดนั้นหากเป็นอาชญากรรมที่เกิดจากการกระทำอันตรายโดยเจตนา นั้น ผู้กระทำอาจรับผิดชอบพยายามได้ หากการกระทำไม่สำเร็จ เช่น ความผิดฐานพยายามฆ่า เป็นต้น แต่หลักกฎหมายในเรื่องการพยายามนั้นไม่อาจแก้ปัญหาลำดับการกระทำบางอย่างที่มีลักษณะเป็นการก่ออันตรายได้ เช่น ก. โยนหินก้อนหนึ่งผ่านหน้าต่างโดยประมาทอย่างจงใจ โดยนาย ก. ย่อมเล็งเห็นได้ว่าการกระทำดังกล่าวอาจก่อให้เกิดอันตรายต่อผู้คนที่เดินผ่านไปมาได้ หากการกระทำดังกล่าวไม่ก่อให้เกิดใครได้รับบาดเจ็บ นาย ก. ก็ไม่ต้องรับผิดชอบแม้แต่ความผิดฐานพยายาม เพราะกรณีที่จะถือว่าเป็นการพยายามกระทำผิดความผิดได้ผู้กระทำจะต้องมีเจตนากระทำผิด<sup>7</sup>

ด้วยเหตุผลจากแนวความคิดสองประการดังกล่าวมาข้างต้น จึงให้มีการบัญญัติความผิดอาญาที่เป็นการก่ออันตรายขึ้น โดยพิจารณาจากความเป็นไปได้ของผลที่จะเกิดขึ้น

<sup>5</sup> สุรสิทธิ์ แสงวิโรจน์พัฒน์. (2536). ผลของการกระทำในทางอาญา: ศึกษาเฉพาะกรณีผลที่เป็นการก่ออันตราย. วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. หน้า 15.

<sup>6</sup> จิตินา เทพอาร์ักษ์กุล. อ้างแล้ว. หน้า 22.

<sup>7</sup> ทวีเกียรติ มินะกนิษฐ. (2556). คำอธิบายกฎหมายอาญา ภาคทั่วไป (พิมพ์ครั้งที่ 15). กรุงเทพฯ: วิญญูชน. หน้า 88.

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ก็เป็นกฎหมายอีกฉบับหนึ่งที่มีลักษณะของบทบัญญัติเช่นนี้

ความผิดอาญาที่เป็นการก่ออันตรายเกิดจากแนวความคิดที่ว่ากระทำความผิดอย่างใดอย่างหนึ่งของผู้กระทำความผิดที่เป็นอันตราย โดยทั่วไปต่อคุณธรรมทางกฎหมายที่บุคคลอื่นได้รับการคุ้มครอง โดยที่การกระทำดังกล่าวของผู้กระทำความผิดไม่จำเป็นต้องปรากฏผลของอันตรายในองค์ประกอบของความผิดแต่อย่างใด

ดังนั้น การวินิจฉัยความรับผิดในทางอาญาในกรณีดังกล่าว จึงพิจารณาจากการกระทำที่ครบองค์ประกอบของความผิดเท่านั้น ไม่จำเป็นต้องวินิจฉัยว่ามีผลของอันตรายเกิดขึ้นจริงหรือไม่ เช่น การขับรถชนคนในขณะเมาสุราถือว่าเป็นความผิดมาตรา 43 (2) แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และหากการกระทำผิดดังกล่าวมีลักษณะของการกระทำโดยประมาท และการกระทำนั้นไปก่อให้เกิดผลร้ายดังที่ประมวลกฎหมายอาญาบัญญัติเป็นความผิด ผู้กระทำอาจต้องรับผิดตามประมวลกฎหมายอาญานั้นด้วย หรือการขับรถฝ่าฝืนไฟสีแดงก็ถือว่าเป็นความผิดฐานขับรถฝ่าฝืนไฟสัญญาณสีแดงตามมาตรา 22 (2) แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แม้ว่าการกระทำนั้นจะไม่เกิดอุบัติเหตุหรือความเสียหายขึ้นก็ตาม เพียงแต่เห็นได้ว่าอาจเกิดอันตรายขึ้นจากการกระทำดังกล่าวต่อบุคคลทั่วไปได้ ด้วยเหตุนี้เองความผิดอาญาประเภทที่เป็นการก่อให้เกิดอันตรายจึงไม่ได้ถูกบัญญัติขึ้นมาเพื่อลงโทษการกระทำที่เกิดผลของความเสียหาย หากแต่ถูกบัญญัติขึ้นมาเพื่อให้เกิดความมั่นคงและป้องกันอันตรายที่จะเกิดขึ้นในสังคม

ความผิดที่เป็นการก่ออันตรายนั้นเพียงแต่อยู่ในฐานะความเป็นไปได้ที่อาจจะก่ออันตรายก็ต้องรับผิดแล้ว โดยไม่จำเป็นต้องวินิจฉัยถึงปัญหาความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำ เช่น นายไก่อ ขับรถยนต์ไปในทางเดินรถที่มีรถไฟผ่านเมื่อปรากฏว่ามีเสียงสัญญาณของรถไฟ หรือรถไฟกำลังแล่นผ่านเข้ามาใกล้อันอาจเกิดอันตรายได้ นายไก่อไม่ลดความเร็วของรถลงและไม่หยุดรถให้ห่างจากรถไฟไม่น้อยกว่า 5 เมตร นายไก่อจะมีความผิดฐานไม่ลดความเร็วและไม่หยุดรถให้ห่างจากรถไฟไม่น้อยกว่า 5 เมตร ตามมาตรา 62 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แม้ว่าจะไม่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นก็ตาม เพราะการกระทำผิดดังกล่าวถือว่าเป็นการกระทำผิดที่เป็นการก่ออันตรายแก่ชีวิตและร่างกายของผู้อื่นได้ ด้วยเหตุนี้ในกรณีความผิดอาญาที่เป็นการก่ออันตรายจึงวินิจฉัยเพียงแต่ว่าผลของอันตรายน่าจะเกิดขึ้นจริง หรืออยู่ในฐานะความเป็นไปได้หรือไม่เท่านั้น

<sup>8</sup> สุรสิทธิ์ แสงวิโรจน์พัฒน์. อ้างแล้ว. หน้า 9.

บทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ส่วนใหญ่จะเป็นความผิดที่ก่อให้เกิดอันตราย ดังตัวอย่างต่อไปนี้ คือ

ความผิดตามมาตรา 6 บัญญัติว่า “ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่มีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรง หรืออาจเกิดอันตราย หรืออาจทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยแก่ผู้ใช้ คนโดยสาร หรือประชาชนมาใช้ในทางเดินรถ.....”

ความผิดตามมาตรา 15 บัญญัติว่า “รถที่บรรทุกของยื่นเกินความยาวของตัวรถขณะที่อยู่ในทางเดินรถ และในเวลากลางคืนต้องเปิดไฟตามมาตรา 11 หรือมาตรา 61 ผู้ขับขี่ต้องจุดไฟสัญญาณแสงแดงหรือในเวลากลางวันต้องติดธงสีแดงไว้ที่ตอนปลายสุดของสิ่งที่บรรทุกนั้น โดยจุดไฟสัญญาณหรือติดธงไว้ให้มองเห็นได้ในระยะไม่น้อยกว่าหนึ่งร้อยห้าสิบเมตร

ความผิดตามมาตรา 20 บัญญัติว่า “ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถบรรทุกคน สัตว์ สิ่งของต้องจัดให้มีสิ่งป้องกันมิให้คน สัตว์ หรือสิ่งของที่บรรทุกตกหล่น ร่วงไหล หรือก่อให้เกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน”

ความผิดตามมาตรา 43 (2) บัญญัติว่า “ในขณะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น”

ความผิดตามมาตรา 43 (4) บัญญัติว่า “ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถ โดยประมาทหรือน่าหวาดเสียว อันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน”

ความผิดตามมาตรา 61 บัญญัติว่า “ในเวลาที่ไม่แสงสว่างไม่พอเพียงที่ผู้ขับขี่จะมองเห็นรถที่จอดในทางเดินรถได้โดยแจ้งชัดในระยะไม่น้อยกว่าหนึ่งร้อยห้าสิบเมตร ผู้ขับขี่ซึ่งจอดรถหรือไหลทางต้องเปิดไฟหรือใช้แสงสว่าง...”

ความผิดตามมาตรา 134 บัญญัติว่า “ห้ามมิให้ผู้ใดแข่งรถในทาง...” เป็นการบัญญัติขึ้นมาเพื่อป้องกันอันตรายจากการแข่งรถในทางเดินรถ เป็นต้น

ความผิดเหล่านี้เป็นการบัญญัติขึ้นมาเพื่อคุ้มครองป้องกันอันตรายแก่บุคคลอื่นในการใช้ทาง คุณธรรมที่กฎหมายมุ่งคุ้มครองคือความปลอดภัยในการจราจร ความผิดที่มีลักษณะเป็นการก่ออันตรายนี้ ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 จะกำหนดให้ความผิดบางฐานไม่อยู่ในอำนาจของพนักงานสอบสวนที่จะเปรียบเทียบหรือว่ากล่าวตักเตือนได้

จากการศึกษาถึงลักษณะความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 สามารถที่จะแบ่งแยกลักษณะความผิดได้เป็น 2 ลักษณะ คือ

(1) ความผิดที่มีลักษณะไม่ร้ายแรง คือ ความผิดประเภทที่มีลักษณะที่เป็นกฎระเบียบที่ออกมาเพื่อความสะดวกหรือความมีระเบียบในการจราจร

(2) ความผิดที่มีลักษณะร้ายแรง คือ ความผิดประเภทที่บัญญัติขึ้นมาเพื่อป้องกันอันตรายจากการกระทำที่มีลักษณะเป็นการก่ออันตรายต่อคุณธรรมทางกฎหมาย คือ ความปลอดภัยในการจราจร

## 2.4 แนวความคิดเกี่ยวกับการดำเนินคดีความผิดตามกฎหมายจราจร

จากแนวความคิดที่ว่าผู้กระทำความผิดตามกฎหมายจราจรมิใช่อาชญากร การกระทำความผิดมิใช่การก่ออาชญากรรม ดังนั้น การดำเนินการต่อผู้กระทำความผิดจึงไม่จำเป็นต้องใช้โทษที่รุนแรงและไม่ต้องใช้กระบวนการทางอาญาที่ยุ่งยากมาบังคับเช่นเดียวกับความผิดอาญาโดยทั่วไป

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 145 วรรคแรก จึงกำหนดให้พนักงานสอบสวนผู้มีอำนาจทำการสอบสวนตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาชญาหรือกล่าวตักเตือนในคดีความผิดตามกฎหมายจราจรที่ไม่รุนแรง โดยไม่ต้องดำเนินคดีในชั้นศาล แต่ในส่วนของคดีความผิดที่รุนแรง พนักงานสอบสวนจะไม่มีอำนาจเปรียบเทียบหรือว่ากล่าวตักเตือนต้องดำเนินคดีโดยทำสำนวนการสอบสวนส่งอัยการเพื่อส่งฟ้องต่อศาลต่อไป หรือในกรณีที่ต้องหาไม่ยินยอมให้เปรียบเทียบ พนักงานสอบสวนก็ต้องส่งสำนวนดำเนินคดีในชั้นศาลเช่นกัน

### 2.4.1 แนวคิดเกี่ยวกับกฎหมายจราจร

เมื่อบุคคลได้มารวมกลุ่มเป็นสังคมแล้ว การที่จะต้องอยู่ร่วมกันเป็นจำนวนมาก ความต้องการของแต่ละคนก็ต่างกัน ความประพฤติและภูมิหลังการศึกษา ฐานะทางเศรษฐกิจ ความเชื่อ ทางศาสนา การประกอบอาชีพของแต่ละคนก็แตกต่างกัน หากปล่อยให้แต่ละคนกระทำการตาม ความต้องการ ตามอำเภอใจแล้ว ก็คงจะเกิดความวุ่นวายยุ่งเหยิงขึ้นในสังคมอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ สังคมจึงจำเป็นต้องมีระเบียบ กฎเกณฑ์ ให้สมาชิกทุกคนได้ปฏิบัติอย่างเสมอภาค คือ การออกกฎหมายเป็นกฎเกณฑ์ในการปฏิบัติตนเอง

จอห์น ออสตินกล่าวว่า กฎหมายเป็นเพียงเครื่องส่งเสริมการ ปกครองของผู้มีอำนาจสูงสุดในแผ่นดิน และให้คำจำกัดความไว้ว่า กฎหมาย หมายถึง คำสั่งของรัฐบาลิตย์ (Law as the Command of Sovereign) ที่กำหนดหน้าที่ให้เป็นแนวทางความประพฤติ ของมนุษย์ กฎหมายนั้นจะต้องเป็นกฎหมายบัญญัติ (Positive Law) หรือ กฎหมายลายลักษณ์อักษร ที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบัน และปฏิเสธที่จะเอาจารีตประเพณี คีลธรรม หรือความคิดในทางความยุติธรรมมาเป็นวัตถุประสงค์ในการศึกษากฎหมาย โดยถือว่าเป็นสิ่งที่เลื่อนลอยหาความแน่นอน<sup>9</sup>

<sup>9</sup> John Austin. (1875). *Lectures on Jurisprudence: The Philosophy of Positive Law*. New York: Henry Holt and Co.. p. 178.

กฎหมาย คือ กฎเกณฑ์แบบแผนที่ควบคุมความประพฤติของคนในสังคม ซึ่งเกิดมาจาก เหตุผลอันถูกต้องที่มาจากมโนธรรมของสังคมอันสอดคล้องกับศาสนา ศิลธรรม จารีตประเพณี วัฒนธรรม จิตวิทยา แนวความคิดทางสังคม เศรษฐกิจ การเมือง ฯลฯ จนทำให้คนในสังคมยอมรับ นับถือปฏิบัติตาม เนื่องจากกฎหมายไม่ใช่สิ่งที่คนสร้างขึ้นมาจากอำเภอใจแต่เป็นสิ่งที่เกิดขึ้นมาจาก จิตใจของประชาชาติร่วมกัน (Volksgeist) ซึ่งเชื่อมโยงให้คนในชาติเดียวกันมีความคิด ความเชื่อ ความเห็นลูกคิดร่วมกัน ทั้งนี้เพราะกฎหมายถูกสร้างขึ้นมาจากประโยชน์สุขของคนในสังคม ดังนั้น จึงอาจกล่าวได้ว่ากฎหมายของกลุ่มชนใดกฎหมายก็เป็นส่วนหนึ่งของวัฒนธรรมของกลุ่มชนนั้น<sup>10</sup>

กฎหมายที่มีปัญหาในการบังคับใช้ ส่วนใหญ่จะเป็นกฎหมายที่เกี่ยวกับสังคม (Social Law) หรือที่ทางอาญาเรียกว่า ความผิดเพราะห้าม (Mala Prohibit) ซึ่งเป็นกฎหมายในทางเทคนิค เหตุที่กฎหมายประเภทนี้มีปัญหาในการบังคับใช้เนื่องจากความรู้สึกรู้สึกของมนุษย์ไม่อาจเข้าถึงได้ว่า มันถูก หรือมันผิดตามหลักความยุติธรรมตามธรรมชาติของมนุษย์ซึ่งต่างกับกฎหมายที่กฎหมายอาญา เรียกว่า ความผิดในตัวเอง (Mala In Se) กฎหมายพวกนี้ไม่เกิดปัญหาในการบังคับใช้ เพราะเป็น กฎหมายซึ่งเหตุผลในตัวมนุษย์สามารถเข้าถึง ทำให้เกิดการยอมรับนับถือและเคารพกฎหมาย กฎหมายจราจร เป็นกฎหมายที่บัญญัติเพื่อความปลอดภัยในชีวิต ร่างกาย ทรัพย์สินของผู้ขับขี่ ผู้ใช้รถ ใช้ถนน ตลอดจนความประสงค์ที่จะให้เกิดความเป็นระเบียบเรียบร้อยของการใช้รถใช้ถนน เพื่อมิให้เกิดปัญหาการจราจรตามที่เป็นอยู่ ความผิดตามกฎหมายจราจร จึงเป็นความผิด ประเภท ข้อห้าม (Mala Prohibit) อย่างหนึ่ง

กฎหมายจราจรเป็นกฎหมายที่ไม่ได้ถูกบัญญัติขึ้น โดยเหตุผลทางด้านศีลธรรมแต่ได้ ถูกบัญญัติขึ้นโดยเหตุผลทางเทคนิค จึงเรียกว่า กฎหมายเทคนิค (Technical Law) การกระทำผิดตาม กฎหมายจราจรจึงเป็นการกระทำผิดตามที่กฎหมายบัญญัติว่าเป็นความผิดและกำหนดโทษไว้ หรือ กล่าวอีกนัยหนึ่งได้ว่า ความผิดตามกฎหมายจราจร เป็นความผิดที่จัดอยู่ในประเภทโดยธรรมชาติ ของการกระทำไม่ถือว่าเป็นความผิดทางอาญาโดยแท้ (Truecrime) และมีลักษณะเป็นความผิด เล็กๆ น้อยๆ มีลักษณะที่ไม่เป็นความผิดในตัวมันเองแต่มีลักษณะเป็นกฎระเบียบที่ต้องปฏิบัติตาม มิฉะนั้นจะต้องรับผิด ซึ่งเรียกความผิดประเภทนี้ว่า ความผิดต่อกฎระเบียบ (Regulatory Offence) ส่วนความผิดที่บัญญัติขึ้นมาเพื่อความปลอดภัยในการจราจร จะมีลักษณะของการกระทำที่อาจเกิดขึ้น ในสังคมได้ เรียกความผิดประเภทนี้ว่า ความผิดที่เป็นการก่ออันตราย นอกจากนี้ การกระทำ

<sup>10</sup> ประสิทธิ์ โฆวี่โลกุล และคณะ. (2540). การศึกษากฎหมายในการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการจราจรเพื่อให้เกิดผลในทางปฏิบัติ. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์เลขาธิการคณะรัฐมนตรี. หน้า 3.

ความผิดตามกฎหมายจราจร ยังมีลักษณะของความผิดที่เป็นการกระทำโดยประมาทอยู่ด้วย จะเห็นได้ว่า ความผิดตามกฎหมายจราจรแบ่งลักษณะของความผิดเป็น 3 ประเภท คือ<sup>11</sup>

#### 2.4.1.1 ความผิดที่เป็นความผิดต่อกฎระเบียบ (Regulatory Offence)

ความผิดต่อกฎระเบียบ จัดเป็นส่วนหนึ่งของแบบแผนที่เป็นกฎระเบียบ (Regulatory Scheme) คือ รวมถึงพฤติกรรมซึ่งโดยปกติทั่วไปจะไม่ถูกพิจารณาว่าเป็นการผิดศีลธรรมและจะถูกตำหนิเพียงเล็กน้อย (Little Stigma) เท่านั้น และเนื่องจากเป็นความผิดซึ่งโดยธรรมชาติไม่ใช่ความผิดอาญา จึงมีโทษไม่รุนแรง โทษจำคุกจึงไม่มีความจำเป็น ดังนั้นบทลงโทษจึงเป็นเพียงการปรับเท่านั้น หรือโทษอย่างอื่นซึ่งอาจนำมาเทียบเคียงได้กับโทษปรับ และจากการที่มีผลเป็นความผิดเล็กน้อย ทำให้วิธีการพิจารณาความผิดและการตัดสินลงโทษ แตกต่างไปจากที่เป็นความผิดทางอาญา

เป้าหมายของการบัญญัติความผิดต่อกฎระเบียบ (Regulatory Legislation) คือ การปกป้อง สังคมในวงกว้างจากผลกระทบที่อาจก่อให้เกิดความเสียหายที่เกิดจากการฝ่าแนวการกระทำที่ผิดกฎหมาย (บท Lawful Activity) และรวมถึงการเปลี่ยนแปลงจากการใช้ความคุ้มครองและผลประโยชน์ส่วนบุคคล และการลงโทษการกระทำที่มีลักษณะผิดศีลธรรมมาเกี่ยวข้องและมาตรการที่เป็นกฎระเบียบ (Regulatory Measure) โดยทั่วไปแล้ว จะควบคุมดูแลเพื่อป้องกันอันตรายที่จะเกิดในอนาคต และเป็นอันตรายต่อคุณธรรมทางกฎหมาย โดยผ่านการบังคับใช้ให้มีความระมัดระวัง และความประพฤติตามข้อกำหนดขั้นต่ำ (Enforcement of Minimum Standard of Conduct and Care)

ดังนั้น แนวความคิดของความผิดต่อกฎระเบียบ มีรากฐานมาจากการระมัดระวังอย่างมีเหตุผล (Reasonable Care Standard) และเรื่องดังกล่าว ไม่ได้แสดงเป็นนัยว่า สมควรจะได้รับ การถูกตำหนิ ทางจิตใจในลักษณะเช่นเดียวกับความผิดทางอาญา

ด้วยเหตุผลดังกล่าว ความผิดต่อกฎระเบียบเหล่านี้โดยปกติทั่วไปจะไม่ถูกพิจารณาว่าเป็นการทำผิดศีลธรรม ดังนั้น ผู้กระทำความผิดอาจจะเพียงถูกตำหนิจากสังคม และเป็นความผิดที่มุ่งคุ้มครองประโยชน์ในด้านต่างๆ ในการจัดความเป็นระเบียบเรียบร้อยในสังคมเพื่อประโยชน์ในทางปกครอง บริหารความผิดเหล่านี้มีความมุ่งหมายที่จะยกระดับ มาตรฐานของความปลอดภัย และระงับความรุนแรงที่อาจเกิดจากการอยู่ร่วมกัน เช่น ความผิดตามกฎหมายว่าด้วยการจราจร กฎหมายว่าด้วยการขนส่ง เป็นต้น

<sup>11</sup> สารีโรจน์ คุ้มทรัพย์. (2539). การบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. หน้า 30.

#### 2.4.1.2 ลักษณะของความผิดที่เป็นการก่ออันตราย

วัตถุประสงค์หลักในการบัญญัติกฎหมายจราจรขึ้นมา มิใช่เพียงเพื่อความสะดวกในการจราจรเพียงอย่างเดียว แต่ยังเป็นการบัญญัติขึ้นมาเพื่อความปลอดภัยในการจราจรด้วย ฉะนั้นจึงมีการลงโทษการกระทำความผิดที่มีลักษณะเป็นการก่อให้เกิดอันตรายด้วย ความผิดที่มีลักษณะก่อให้เกิดอันตราย เป็นการกระทำที่ใกล้จะก่อให้เกิดผล เป็นอันตรายต่อคุณธรรมทางกฎหมายที่บุคคลอื่นได้รับความคุ้มครอง แม้ว่าผลเป็นเพียงความเสียหายที่จะยังไม่เกิดขึ้นสามารถลงโทษได้แล้ว ดังนั้น ความผิดที่เป็นการก่ออันตรายจึงมี “ความสมควรการลงโทษ” อยู่ในตัวเองเหมือนความผิดอาญาที่เป็นการทำอันตราย จึงได้มีการบัญญัติความผิดอาญาที่เป็นการก่ออันตรายขึ้น โดยพิจารณาจากความเป็นไปได้ของผลที่จะเกิดขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งได้มีการบัญญัติความผิดดังกล่าวไว้ในกฎหมายลำดับรอง ซึ่งนับวันจะมีเพิ่มมากขึ้น เช่น กฎหมายว่าด้วยการจราจร เป็นต้น ทั้งนี้ เพราะว่ในความสัมพันธ์ของชีวิตปัจจุบัน โดยทั่วไปแล้ว ให้นำไปสู่ความจำเป็นจะต้องป้องกันความเสียหายที่เกิดขึ้น แม้ว่าจะเป็ผลให้ต้องจำกัด หรือละเลยต่อหลักนิติรัฐเสรีนิยมไปบ้างก็ตาม

ความผิดอาญาที่เป็นการก่ออันตราย เกิดจากแนวความคิดที่ว่า การกระทำอย่างใดอย่างหนึ่งของผู้กระทำความผิด ที่เป็นอันตรายต่อคุณธรรมทางกฎหมายที่บุคคลอื่นได้รับการคุ้มครอง โดยที่การกระทำดังกล่าวไม่จำเป็นต้องปรากฏผลของอันตรายในองค์ประกอบความผิดเท่านั้น ไม่จำเป็นต้องวินิจฉัยว่ามีผลของอันตรายเกิดขึ้นจริงหรือไม่ เช่น การขับรถยนต์ขณะเมาสุราเพียงเล็กน้อย ก็ถือว่าเป็นความผิด หรือการขับรถยนต์ฝ่าสัญญาณไฟแดง แม้ว่าการกระทำนั้นยังไม่ก่อให้เกิดความเสียหายก็ตาม แต่จะเห็นว่าอาจเกิดอันตรายขึ้นจากการกระทำดังกล่าวต่อบุคคลทั่วไปได้ กล่าวอีกนัยหนึ่งก็คือ เป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของการจราจรและคุณธรรมทางกฎหมายของส่วนรวม ด้วยเหตุนี้เองความผิดอาญาที่เป็นการก่ออันตรายจึงไม่ได้ถูกบัญญัติขึ้นมา เพื่อลงโทษการกระทำที่เกิดความเสียหาย แต่ถูกบัญญัติขึ้นมาเพื่อให้เกิดความมั่นคงและความปลอดภัยในสังคม

#### 2.4.1.3 ความผิดที่เป็นการกระทำโดยประมาท

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ถือว่าเป็นกฎหมายอาญาประเภทหนึ่งเพราะเป็นกฎหมายที่ว่าด้วยความผิดและกำหนดโทษไว้ ด้วยเหตุนี้ความรับผิดในทางอาญาของผู้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 จึงต้องพิจารณา “เจตนา” ตามมาตรา 59 วรรคแรก แห่งประมวลกฎหมายอาญาด้วย แสดงว่าผู้กระทำความผิดจะต้องรับผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 จะต้องมีเจตนาด้วย แต่มีบางฐานความผิด แม้ว่าผู้กระทำความผิดจะกระทำโดยประมาทก็ต้องรับผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้แก่ ความผิดฐานขับรถโดยประมาทตามมาตรา 43 (4) ที่บัญญัติว่า “ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถโดยประมาทหรือนำหวาดเสียว

อันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน” จะเห็นได้ว่า พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43 (4) ใช้คำว่า “อันอาจเกิด” แสดงว่าผลของการกระทำยังไม่เกิดอันตราย ผู้กระทำความผิดก็ต้องรับโทษแล้ว แม้จะเป็นการกระทำโดยประมาท

#### 2.4.2 การลงโทษตามกฎหมายจราจร

การกระทำความผิดตามกฎหมายจราจรนั้น ถือเป็นความผิดทางอาญาและมีการใช้มาตรการลงโทษผู้กระทำความผิดหลายลักษณะ โดยคำนึงถึงความรุนแรงของการกระทำ โดยมาตรการลงโทษดังกล่าวมีดังนี้<sup>12</sup>

##### 2.4.2.1 โทษจำคุก

โทษจำคุกเป็นการลงโทษผู้กระทำความผิดโดยการจำกัดเสรีภาพของผู้กระทำความผิด โดยการนำตัวผู้กระทำความผิดที่ศาลพิพากษาลงโทษจำคุกไปควบคุมตัวหรือไปคุมขังไว้ในทัณฑสถาน หรือเรือนจำ โทษจำคุกนั้นระยะเวลาในการได้รับโทษอาจจะแตกต่างกันไปตามแต่ประเภทความผิด ซึ่งอัตราสูงสุดของโทษจำคุก คือ การจำคุกตลอดชีวิตของผู้กระทำความผิด การลงโทษจำคุกอาจมีวัตถุประสงค์ของการลงโทษเพื่อแก้แค้นผู้กระทำความผิด เพื่อยับยั้งการกระทำความผิด เพื่อป้องกันการกระทำความผิดและเพื่อแก้ไขผู้กระทำความผิดและการลงโทษจำคุกนั้นได้มีวิวัฒนาการมาตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน ซึ่งเดิม สภาพห้องขังก็อาจจะมีสภาพที่คับแคบ สกปรก ไม่ถูกสุขลักษณะ แออัด จนมาถึงในปัจจุบัน ได้มีการปรับปรุงทั้งในด้านสถานที่ การจัดการบริหาร เรือนจำ มีการให้การศึกษา ฝึกอาชีพ การให้การรักษาพยาบาล ซึ่งสิ่งต่างๆ เหล่านี้ล้วนมุ่งที่จะทำให้ผู้กระทำความผิดได้สำนึกและกลับตัวเป็นคนดีและเมื่อพ้นโทษแล้วสามารถที่จะกลับเข้ามาสู่สังคม ได้อย่างมีความสุข และได้รับการยอมรับจากคนในสังคม แม้ว่าโทษจำคุกนั้นจะเป็นการลงโทษผู้กระทำความผิดที่สามารถที่จะยับยั้งหรือทำให้ประชาชนไม่กล้าที่จะทำความผิดได้แต่ว่าโทษจำคุกนั้นไม่เหมาะสำหรับผู้ที่กระทำความผิดเพียงเล็กน้อย เนื่องจากถ้ามีการจำคุกผู้ที่กระทำความผิดเพียงเล็กน้อยแล้วนำไปจำคุกไว้ในเรือนจำก็จะเกิดการเลียนแบบพฤติกรรมของผู้ที่อยู่ในเรือนจำ เพราะในเรือนจำประกอบไปด้วยผู้กระทำความผิดหลายอย่างด้วยกันหนักบ้างน้อยบ้างก็ขึ้นอยู่กับแต่ละฐานะความผิดของแต่ละบุคคลที่ได้รับบางคนอาจจะมีการถูกจำคุกหลายครั้งแล้ว เมื่อพ้นโทษออกมาก็กระทำความผิดซ้ำอีก หรือบางคนอาจจะเรียกได้ว่าเป็นอาชญากรรมโดยสันดาน ดังนั้นถ้ามีการจำคุกรวมกันภายในเรือนจำผู้กระทำความผิดเพียงเล็กน้อยอาจจะไปเลียนแบบพฤติกรรมของผู้ถูกจำคุกรายอื่น ดังนั้น การลงโทษผู้กระทำความผิดเพียงเล็กน้อยจึงควรหลีกเลี่ยงการลงโทษจำคุก แต่เปลี่ยนเป็นโทษอย่างอื่นแทนที่เหมาะสม

<sup>12</sup> ผจงจิตต์ อธิคมนันท์. (2526). *สังคมวิทยาว่าด้วยอาชญากรรมและการลงโทษ*. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยรามคำแหง. หน้า 67.



#### 2.4.2.2 โทษปรับ

โทษปรับเป็นการลงโทษผู้กระทำความผิดอีกอย่างหนึ่ง คือเมื่อมีการกระทำความผิดเกิดขึ้น และศาลพิพากษาว่าผู้นั้นกระทำความผิดและศาลลงโทษปรับผู้นั้น หรือในกรณีที่เจ้าพนักงานได้เปรียบเทียบปรับ การลงโทษปรับนี้จะนำมาใช้กับการกระทำความผิดที่มีความผิดเพียงเล็กน้อย โดยโทษปรับนี้ถือว่ามี การนำมาใช้อย่างมากเนื่องจากโทษปรับนี้ไม่เป็นการจำกัดเสรีภาพของผู้กระทำความผิดและเป็นโทษที่มีผลทำให้ประชาชนเกิดความเกรงกลัวไม่กล้าที่จะกระทำความผิดนั้นๆ การลงโทษปรับนี้ผู้ที่ถูกลงโทษจะต้องนำเงินมาชำระค่าปรับแก่ศาล หรือแก่เจ้าพนักงาน เมื่อมีการชำระค่าปรับแล้วก็ถือว่าผู้นั้นไม่มีความผิด โดยเงินรายได้จากค่าปรับนี้จะนำเข้ารัฐกลายเป็นรายได้ของรัฐซึ่งรัฐจะนำเงินส่วนนี้มาพัฒนาประเทศต่อไป การลงโทษปรับนั้นมีข้อดีต่อผู้ที่กระทำความผิดเพียงเล็กน้อยเพราะถ้ามีการลงโทษผู้กระทำความผิดเพียงเล็กน้อยโดยลงโทษจำคุกก็จะทำให้ผู้นั้นขาดเสรีภาพ ถูกตราหน้าว่าเป็นคนขี้คุก ทำให้ไม่ได้รับการยอมรับจากสังคม ถูกสังคมเกลียดชังและอาจมีการเลียนแบบพฤติกรรมของผู้กระทำความผิดรายอื่น ก็จะกลายเป็นผลเสียต่อผู้กระทำความผิดและครอบครัวต่อไป แต่การลงโทษปรับตัวผู้กระทำความผิดก็มีข้อเสียอยู่เหมือนกัน ในกรณีที่ผู้กระทำความผิดมีฐานะดี เมื่อมีการกระทำความผิดแล้วได้รับโทษเพียงการปรับบุคคลดังกล่าวก็จะไม่กล้าที่จะกระทำความผิดซ้ำอีก เพราะถึงอย่างไรก็ได้รับโทษเพียงการปรับซึ่งเขามีความสามารถที่จะชำระค่าปรับได้อยู่แล้วถึงอย่างไรก็ตามการลงโทษปรับก็ถือว่ามีความเหมาะสมสำหรับที่จะนำมาใช้กับผู้กระทำความผิดเพียงเล็กน้อยอย่างมาก

#### 2.4.2.3 การลิดรอนสิทธิการ ใช้อำนาจ

การลิดรอนสิทธิการ ใช้อำนาจไม่เป็นโทษทางอาญา แม้ว่าจะมีวัตถุประสงค์เพื่อลงโทษผู้กระทำความผิดก็ตามแต่การลิดรอนสิทธิการ ใช้อำนาจเป็นเพียงสภาพบังคับเพื่อให้เกิดความปลอดภัย โดยการทำให้ไม่มีการใช้อำนาจในระหว่างที่ถูกลงโทษ ซึ่งการลิดรอนสิทธิการ ใช้อำนาจ ได้แก่ การสั่งพักการใช้ใบอนุญาต การเพิกถอนใบอนุญาตฉบับชั่วคราวของผู้กระทำความผิดโดยเจ้าพนักงานหรือโดยคำพิพากษาของศาล หรือการสั่งยึดใบอนุญาตฉบับชั่วคราวของผู้กระทำความผิด ซึ่งการลิดรอนสิทธิการ ใช้อำนาจนั้นมีประโยชน์ต่อสังคมอย่างมากเพราะเมื่อมีการกระทำความผิดเกี่ยวกับกฎหมายจราจรแล้วมีการยึดใบอนุญาตฉบับชั่วคราวของผู้กระทำความผิด หรือว่ามีการสั่งพักการใช้ใบอนุญาตซึ่งทำให้ผู้กระทำความผิดไม่สามารถที่จะใช้อำนาจในช่วงระยะเวลาดังกล่าวได้ เพราะไม่มีใบอนุญาตฉบับชั่วคราวถ้ามีการขับเข้าไปโดยไม่มีใบอนุญาตเท่ากับเป็นการทำผิดกฎหมายจราจรอย่างหนึ่ง

ดังนั้น ถ้ามีการยึดใบอนุญาตฉบับชั่วคราว หรือพักใบอนุญาตฉบับชั่วคราวแล้วผู้กระทำความผิดก็จะไม่ได้ใช้อำนาจในช่วงระยะเวลานั้น ทำให้สังคมปลอดภัยจากอันตรายที่อาจเกิดจากการขับชั่วคราวของผู้กระทำความผิดที่ถูกลงโทษ และการลิดรอนสิทธิการ ใช้อำนาจดังกล่าวยังเป็นการยับยั้งมิให้ผู้นั้น

กล้ากระทำความผิดซ้ำอีก และยังเป็นการทำให้ประชาชนที่ยังไม่ได้กระทำความผิดเกรงกลัวที่จะทำ ความผิด ซึ่งเป็นการป้องกันมิให้มีการกระทำความผิดอีกอย่างหนึ่งที่มีประสิทธิภาพ

#### 2.4.2.4 มาตรการอื่นแทนการลงโทษ

การใช้มาตรการอื่นแทนการลงโทษทางอาญานั้นถือว่าเป็นวิธีการใหม่ที่นำมาใช้ สำหรับผู้ที่กระทำความผิดซึ่งวิธีการนี้เหมาะกับการนำมาใช้สำหรับผู้กระทำความผิดเล็กน้อย มาตรการอื่นแทนการลงโทษทางอาญา อาทิเช่น การคุมประพฤติ ซึ่งเมื่อมีการกระทำความผิด เกิดขึ้น และศาลพิพากษาให้ผู้กระทำความผิดคุมประพฤติผู้กระทำความผิดจะต้องรายงานตัวต่อ พนักงานคุมประพฤติ เป็นการหลีกเลี่ยงไม่ให้ผู้กระทำความผิดเข้าเรือนจำ แต่ในช่วงระยะเวลาที่มีการ คุมประพฤตินี้ ผู้กระทำความผิดจะต้องมารายงานตัวต่อพนักงานคุมประพฤติเป็นระยะๆ ซึ่งเป็นการควบคุม โดยไม่มีการคุมขัง แต่เป็นการติดตามพฤติกรรมของผู้กระทำความผิด โดยผู้กระทำความผิด ไม่ถูกจำกัดเสรีภาพเหมือนกับการถูกคุมขังอยู่ในเรือนจำแต่จะต้องมารายงานตัว ตามระยะเวลาที่กำหนด โดยในระยะเวลาที่มีการคุมประพฤตินี้ศาลอาจจะกำหนดเงื่อนไขให้ ผู้กระทำความผิดต้องปฏิบัติเพิ่มเติมนอกจากการมารายงานตัวต่อพนักงานคุมประพฤติก็ได้ เช่น การให้ผู้กระทำความผิดทำงานบริการสังคมเมื่อผู้กระทำความผิดปฏิบัติครบทุกขั้นตอนที่ตามที่ศาล พิพากษาแล้วมีการมารายงานตัวตามกำหนด มีการทำงานบริการสังคม ผู้นั้นก็ถือว่าเป็นไม่ต้องรับโทษ จำคุกอีกต่อไปซึ่งถือว่าเป็นการเลี่ยงผู้กระทำความผิดในชั้นศาลอีกวิธีหนึ่ง ซึ่งมาตรการอื่นแทนการ ลงโทษทางอาญานี้ถือว่าเป็นวิธีที่เหมาะสมที่ควรนำมาใช้กับการกระทำความผิดเพียงเล็กน้อย เนื่องมาจากการใช้มาตรการอื่นแทนการลงโทษทางอาญาดังกล่าวผู้กระทำความผิดไม่ต้องถูกจำคุก ซึ่งเป็นการจำกัดเสรีภาพของผู้กระทำความผิด และผู้กระทำความผิดก็จะต้องไม่ต้องถูกตราหน้าว่าเป็น คนขี้คุก หรือถูกสังคมรังเกียจ และสามารถกลับเข้ามาสู่สังคมได้อย่างมีความสุขเป็นประ โยชน์ต่อ ผู้กระทำความผิดและครอบครัว และที่สำคัญเป็นประ โยชน์ต่อภาครัฐอีกด้วย และในกรณีที่เกี่ยวข้อง ค่าปรับถ้ามีการนำมาตรการอื่นมาใช้แทนการเสียค่าปรับ โดยเฉพาะอย่างยิ่งกรณีผู้กระทำความผิดมี ฐานะยากจนก็จะมีปัญหาในการชำระค่าปรับ การใช้มาตรการอื่นแทนการเสียค่าปรับก็จะมีประ โยชน์ อย่างยิ่งสำหรับกลุ่มบุคคลดังกล่าว แม้ว่าการใช้มาตรการอื่นแทนการลงโทษอาญาจะมีประ โยชน์ อย่างยิ่งแต่ก็ยังมีข้อเสียอยู่เช่นกันสำหรับในบางกรณี เช่น จะทำให้ผู้กระทำความผิดไม่เกรงกลัว ที่จะกระทำความผิดซ้ำอีก หรือจะทำให้ประชาชนที่ไม่เคยกระทำความผิดไม่เกรงกลัวที่จะทำ ความผิดเพราะถึงอย่างไรเขาก็ไม่ต้องได้รับโทษจำคุก หรือ ได้รับโทษปรับ หรือ โทษทางอาญาอย่างอื่น แต่ได้รับเพียงการใช้มาตรการอื่นแทนการลงโทษอาญาซึ่งเขาสามารถที่จะรับ ได้อยู่แล้ว ดังนั้น การใช้มาตรการอย่างอื่นแทนการลงโทษทางอาญานั้นเป็นวิธีที่เหมาะสมสำหรับผู้กระทำความผิด

เพียงเล็กน้อย แต่การใช้มาตรการอย่างอื่นแทนการลงโทษทางอาญานั้นจะมีประสิทธิภาพอย่างยิ่ง ถ้ามีการเลือกใช้เฉพาะกับบุคคลบางกลุ่มหรือบางความผิดเท่านั้น

## 2.5 ทฤษฎีการลงโทษ

กฎหมายจะมีผลสมบูรณ์ตามเจตนารมณ์ของการออกกฎหมาย จะต้องมีการวางข้อกำหนดโทษเอาแก่บุคคลซึ่งไม่ปฏิบัติตามกฎหมายหรือข้อบังคับนั้น หรือปฏิบัติเกินไปกว่าที่ตนจะต้องทำ ซึ่งข้อกำหนดโทษนี้จะก่อให้เกิดความกลัวแก่บุคคลซึ่งฝ่าฝืนข้อกำหนดกฎหมาย<sup>13</sup>

การลงโทษทำให้เกิดผลได้ต่างกันหลายประการแล้วแต่วิธีการที่จะดำเนินการลงโทษนั้น จึงได้มีทฤษฎีต่างๆ เกิดขึ้นมาขัดแย้งกันว่าควรมีการลงโทษเพื่อให้เกิดผลอย่างไร หรืออีกนัยหนึ่งคือการลงโทษควรมีวัตถุประสงค์อย่างไร ทฤษฎีต่างๆ ดังกล่าวที่สำคัญดังนี้ คือ ลงโทษเพื่อเป็นการทดแทน (Retribution) ลงโทษเพื่อเป็นการข่มขู่ (Deterrence) ลงโทษเพื่อเป็นการปรับปรุงแก้ไข (Reformation) ลงโทษเพื่อเป็นการตัดไม้ให้มีโอกาสกระทำผิดอีก (Incapacitation)<sup>14</sup>

ในด้านแนวคิดและทฤษฎีในการลงโทษนั้น “สำนักความคิดทางกฎหมายอาญาที่มีอิทธิพลต่อทฤษฎีการลงโทษที่สำคัญ คือ สำนักคลาสสิก (Classical School) สำนักนี้มีรากฐานความเชื่อว่ามีเจตจำนงอิสระ (Free Will)” ซึ่งแนวความคิดของ “นักทฤษฎีเจตจำนงอิสระ (Free Will)” มีความเห็นว่า ในเมื่ออาชญากรมีความเป็นอิสระที่จะเลือกปฏิบัติระหว่างความถูกต้องและความผิดทางศีลธรรมซึ่งเป็นการประทุษร้ายต่อความสงบเรียบร้อย และศีลธรรมอันดีของชุมชน จึงสมควรที่จะได้รับการประณามทางศีลธรรมและได้รับการลงโทษอย่างสาสมกับความผิด เพื่อก่อให้เกิดความหยาบช้า และมีให้เป็นเยี่ยงอย่างแก่ผู้อื่น (The Concept of Moral Condemnation and Deterrence by Punishment)<sup>15</sup>

จากความเชื่อที่ว่ามนุษย์มีเจตจำนงอิสระ (Free Will) นี้เองได้ก่อให้เกิดทฤษฎีการลงโทษขึ้นมา 2 ทฤษฎี คือ<sup>16</sup>

1) ทฤษฎีทดแทนความผิด (Retributive Theory) ซึ่งเห็นว่าคนเรามีเจตจำนงอิสระ (Free Will) ที่จะเลือกกระทำสิ่งต่างๆ ได้ ดังนั้นเมื่อผู้ใดเลือกกระทำความผิด เราจึงควรลงโทษเขาที่เลือกกระทำผิดนั้น เพื่อชดเชยความยุติธรรมที่เสียไปให้กลับคืนมา

<sup>13</sup> ชุมพร พลรักษ์. (2516). “การละเมิดต่อกฎหมายในสังคมไทย”. *วารสารนิติศาสตร์*, ฉบับที่ 4, หน้า 36.

<sup>14</sup> อุทิศ แสตนโกติก. (2531). “วัตถุประสงค์ของการลงโทษ”. *บทพัฒนคดี*, เล่มที่ 27, หน้า 271.

<sup>15</sup> วีระพงษ์ บุญโญภาส. (2533). *อาชญากรรมในเขตเมือง*. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต. หน้า 66.

<sup>16</sup> สหชน รัตนไพจิตร. (2524). “ทฤษฎีการลงโทษ: การนิคับัญญัติ”. *วารสารนิติศาสตร์*, ปีที่ 12, หน้า 74.

2) ทฤษฎีอรรถประโยชน์ (Utilitarian Theory) เห็นว่าเมื่อคนเรามีเจตจำนงอิสระ (Free Will) ที่จะเลือกกระทำสิ่งต่างๆ ได้ ดังนั้นเราจึงควรลงโทษเขา เพื่อความมุ่งหมายในการป้องกันสังคม เพื่อไม่ให้คนอื่นใช้เจตจำนงอิสระ (Free will) ในการเลือกกระทำสิ่งต่างๆ ที่ขัดกับกฎหมาย

แนวคิดตามทฤษฎีอรรถประโยชน์มีลักษณะสำคัญ 5 ประการ คือ

(1) มนุษย์ขึ้นอยู่กับอิทธิพล 2 ประการ คือ ความเจ็บปวด (Pain) และความพอใจ (Pleasure) มนุษย์จะหลีกเลี่ยงความเจ็บปวดและแสวงหาสิ่งที่ตนพอใจ

(2) สิ่งที่ดีสิ่งที่ถูกต้องสำหรับมนุษย์ คือสิ่งที่นำความพอใจและนำความสุขมาให้ มนุษย์ Bentham เรียกหลักนี้ว่า หลักแห่งประโยชน์ (Principle of Utility)

(3) หลักแห่งประโยชน์ในข้อ 2 ใช้ได้ทั้งปัจเจกชนและสังคม กล่าวคือ ถ้าการกระทำกระทบแต่เพียงบุคคลเดียวก็สามารถวัดความดีความเลวของการกระทำนั้น โดยการพิจารณาว่าเป็นการนำความสุขมาสู่บุคคลนั้นหรือไม่เป็นส่วนตัว แต่ถ้าผลของการกระทำทำความผิดกระทบถึงคนหลายฝ่ายหรือสังคมแล้ว ความดีที่สุดคือการกระทำที่ก่อให้เกิดความสุขมากที่สุดแก่คนจำนวนมากที่สุด (the greatest happiness of the greatest number)

(4) ในการบัญญัติกฎหมายให้พิจารณาว่า กฎหมายนั้นทำให้ความสุขของสังคมเพิ่มขึ้นหรือไม่ ถ้าเพิ่มขึ้นก็ควรออกกฎหมายนั้น กฎหมายที่มีพื้นฐานบนหลักประโยชน์จะมีหน้าที่ห้ามการกระทำของปัจเจกชนที่มีผลประโยชน์ หรือความสุขซึ่งไม่สอดคล้องกับผลประโยชน์ของสังคม วิธีการก็คือทำให้ปัจเจกชนรู้สึกว่ถ้าทำการขัดกฎหมายก็จะถูกลงโทษ ซึ่งความเจ็บปวดมาสู่ตนเอง เช่นนี้แล้วปัจเจกชนก็จะปฏิบัติเพื่อผลประโยชน์ส่วนตัวที่ไม่ขัดกับผลประโยชน์ของสังคม ผลประโยชน์ทั้งหมดและความสุขของสังคมก็จะเกิดขึ้น

(5) ความชอบธรรมในการลงโทษอยู่ที่การลงโทษก่อให้เกิดขึ้น การลงโทษจึงควรมีจุดมุ่งหมายเพื่อป้องกันสังคมให้พ้นจากผลร้ายของอาชญากรรม

ตามแนวคิดของทฤษฎีนี้สรุปได้ว่า เมื่อเกิดการกระทำทำความผิดกฎหมายขึ้น รัฐจะต้องมีการลงโทษผู้กระทำความผิดนั้นด้วยมาตรการและปริมาณโทษที่เหมาะสม สามารถจะยับยั้งการกระทำความผิดนั้น เพื่อประโยชน์ในการคุ้มครองสังคม หากมีการละเลยไม่ลงโทษผู้กระทำความผิดหรือลงโทษไม่เหมาะสม ย่อมจะเป็นผลร้ายต่อการบังคับใช้กฎหมาย เพราะหากผู้กระทำความผิดเห็นว่าการกระทำความผิดสามารถนำความสุขมาสู่ตนเองได้มากกว่าการปฏิบัติตามกฎหมายแล้ว ก็จะมีประชาชนกระทำความผิดเกิดขึ้นจำนวนมาก สำหรับในเรื่องของปริมาณโทษที่เหมาะสมนั้น ตามแนวคิดของทฤษฎีอรรถประโยชน์เห็นว่าปริมาณโทษไม่ได้ขึ้นอยู่กับว่าจะกระทำความผิดมากน้อยเท่าใด แต่อยู่ที่ว่าปริมาณโทษจะต้องเพียงพอที่จะทำให้สามารถบรรลุผลในการป้องกันได้

และปริมาณโทษนั้นจะต้องไม่มากเกินไปกว่าที่จำเป็นในการบรรลุผลในการป้องกันด้วย ไม่ใช่จะกำหนดโทษให้สูงมากขึ้นเท่าใดก็ได้ตามความพอใจปริมาณโทษตามความคิดของทฤษฎีอรรถประโยชน์มีหลักพิจารณา อยู่ 2 ประการ คือ

- (1) ปริมาณโทษต้องเพียงพอที่จะให้บรรลุผลในการป้องกันการกระทำความผิด
- (2) ปริมาณโทษต้องไม่มากเกินไปกว่าที่จำเป็นในการบรรลุผลในการป้องกัน

## 2.6 หลักของการลงโทษ

เมื่อมีการกระทำผิดขึ้นในสังคม สังคมจะต้องหาวิธีการอย่างใดอย่างหนึ่งในการจัดการกับคนที่ทำผิดละเมิดกฎเกณฑ์ของสังคมเพราะหากสังคมไม่จัดการกับคนที่ทำผิดก็เท่ากับว่าสังคมยอมรับการกระทำผิดดังกล่าว การที่สังคมจะจัดการกับคนที่ทำผิดอย่างไรนั้นขึ้นอยู่กับความเชื่อของสังคมในแต่ละยุคแต่ละสมัยเกี่ยวกับสาเหตุของการกระทำผิดและเหตุผลที่จะต้องจัดการหรือปฏิบัติกับคนที่ทำผิด ซึ่งจะเปลี่ยนไปตามยุคตามสมัย ตามสถานการณ์ของแต่ละยุค โดยสังคมแต่ละยุคแต่ละสมัยจะมีจุดเน้นในวัตถุประสงค์และวิธีการที่จะปฏิบัติต่อคนที่ทำผิดหรือการลงโทษผู้กระทำผิดที่แตกต่างกันไป โดยในหัวข้อนี้ผู้เขียนกรอบการใช้ดุลพินิจในการกำหนดโทษ รูปแบบและวิธีการลงโทษ วัตถุประสงค์การลงโทษและข้อจำกัดความของกฎหมาย หลักของการลงโทษ

### 2.6.1 กรอบการใช้ดุลพินิจในการกำหนดโทษ

การบัญญัติอัตราโทษในฐานะความผิดต่างๆ ของกฎหมายอาญาเพื่อเป็นกรอบให้ศาลใช้ดุลพินิจในการกำหนดโทษนั้น

1) ฝ่ายนิติบัญญัติได้ใช้แนวคิด 2 ระบบ คือ ระบบคำนึงถึงผล (Erfolgsstrafrecht) และระบบคำนึงถึงจิตใจ (Willenstrafrecht)

ระบบคำนึงถึงผล หมายถึง ถ้าผลของการกระทำผิดเกิดขึ้นร้ายแรงมาก ประมวลกฎหมายอาญาก็กำหนดโทษไว้หนักมาก ตามสัดส่วนของผลการกระทำผิดหากผลการกระทำผิดเกิดขึ้นเล็กน้อย ประมวลกฎหมายอาญาก็กำหนดโทษให้น้อยลงซึ่งระบบนี้ เป็นแนวคิดที่ยึดหลักตามทฤษฎีการลงโทษเพื่อแก้แค้นทดแทนความจริงแล้วระบบคำนึงถึงผลไม่ใช่หลักการที่ดี เพราะความชั่วของบุคคลอยู่ที่จิตใจ ความผิดจึงควรมีโทษหนักหรือเบาขึ้นอยู่กับผู้กระทำผิดจะมีจิตใจชั่วมากหรือน้อย เช่น การมีเจตนาชั่วมากหรือน้อย ประมาทมากหรือน้อย หากอยู่ที่ผลที่เกิดขึ้นไม่ แต่ฝ่ายนิติบัญญัติไม่อาจหลีกเลี่ยงได้ ดังนั้น การกำหนดโทษฝ่ายนิติบัญญัติจึงจำเป็นต้องคำนึงถึงว่า เมื่อศาลลงโทษไปแล้วควรจะเป็นที่พอใจของประชาชนทั่วไป อีกด้วยฝ่ายนิติบัญญัติต้องคำนึงถึงหลักการของ

วัตถุประสงค์การลงโทษมาใช้ประกอบการพิจารณากำหนดอัตราโทษในกฎหมายเพื่อให้ศาลใช้ดุลพินิจได้อย่างเหมาะสม

ส่วนระบบคำนึงถึงจิตใจ หมายถึง ถ้าจิตใจชั่วมาก ประมวลกฎหมายอาญาก็กำหนดโทษหนักมาก ตามสัดส่วนความชั่วของจิตใจ ซึ่งประมวลกฎหมายอาญาใช้เฉพาะกรณีความผิดที่กระทำโดยเจตนา ส่วนการกระทำผิดโดยประมาทนั้นประมวลกฎหมายอาญาใช้ระบบคำนึงถึงผล กล่าวคือ ประมวลกฎหมายอาญาไม่มีบทบัญญัติที่จะกำหนดโทษสูงขึ้น ในกรณีที่ผู้กระทำประมาท ศาลจะต้องใช้ดุลพินิจในการกำหนดโทษภายในกรอบของโทษตามที่กฎหมายกำหนดไว้ในมาตรานั้นๆ<sup>17</sup>

แม้การกำหนดโทษจะอยู่ภายใต้การควบคุมของฝ่ายนิติบัญญัติแต่ฝ่ายนิติกรก็ให้ศาลมีอำนาจกำหนดโทษตามดุลพินิจได้บางส่วนตามกรอบที่กำหนดไว้ดังที่กล่าวข้างต้นนั้น ผู้พิพากษาจึงต้องตระหนักถึงเจตนารมณ์ของกฎหมายและใช้ความระมัดระวัง พิจารณาให้ละเอียดคำนึงถึงปัจจัยข้อเท็จจริงต่างๆ เพื่อให้การกำหนดโทษให้มีความเหมาะสม ถ้าหากกำหนดโทษไม่เหมาะสมแล้ว กล่าวคือ หนักหรือเบาเกินไปย่อมมีผลกระทบต่อกระบวนการยุติธรรมทางอาญาอย่างมากมายหลายประการ การที่จะผสมผสานแนวคิดทฤษฎีต่างๆ เพื่อนำมาประกอบการพิจารณาดุลพินิจกำหนดโทษนั้น ฝ่ายนิติบัญญัติไม่ได้วางหลักเกณฑ์ หรือกำหนดเงื่อนไขในการกำหนดโทษโดยทั่วไปไว้ในกฎหมายอาญา

2) ฝ่ายตุลาการควรคำนึงถึงปัจจัยต่างๆ ที่สำคัญเกี่ยวข้องทั้งข้อเท็จจริงแห่งคดีและหลักทฤษฎี เพื่อนำมาประกอบการพิจารณาดุลพินิจในการกำหนดโทษให้มีความเหมาะสม

(1) ข้อเท็จจริงแห่งคดี คือ ลักษณะของผู้กระทำความผิด ได้แก่ การพิจารณาถึงความชั่วร้ายของผู้กระทำผิด โดยแยกออกเป็น เจตนา กับ ประมาท สำหรับการกระทำโดยเจตนา ต้องดูที่จิตใจของผู้กระทำผิดเป็นสำคัญ หลักที่ว่า “กรรมเป็นเครื่องชี้เจตนา” อันเป็นการแสดงให้เห็นถึงนิสัยของผู้กระทำผิดได้ ส่วนการกระทำโดยประมาท ควรคำนึงถึงว่า ผู้กระทำผิดกระทำไปโดยความมั่งง่าย หรือป่วยเจ็บอันเป็นเหตุให้กระทำความผิดขึ้น ซึ่งมีความจำเป็นต้องนำลักษณะต่างๆ ดังกล่าวมาเพื่อใช้ประกอบในการพิจารณากำหนดโทษ ลักษณะของผู้ถูกทำร้าย ได้แก่ การพิจารณาว่าผู้ถูกทำร้ายเป็นชนชนิดใด เช่น ผู้ชาย ผู้หญิง เด็ก หรือคนชรา เป็นต้น ย่อมมีผลต่อการกำหนดโทษให้ต่างกันได้เนื่องจากการกระทำผิดต่อบุคคลต่างๆ ดังกล่าว และการกำหนดโทษต้องเป็นไปตามสัดส่วนของความร้ายแรงที่เกิดขึ้นด้วย ประโยชน์ของรัฐ หรือสาธารณชน ได้แก่ การพิจารณาว่าความผิดที่เกิดขึ้นนั้น มีผลกระทบต่อประโยชน์ส่วนรวม หรือทำให้เกิดความไม่สงบเรียบร้อยขึ้น

<sup>17</sup> หุตุ แสงอุทัย. (2503). *คำอธิบายกฎหมายอาญา*. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. หน้า 235.

อย่างน้อยเพียงใด ความคิดอย่างเดียวกันควรจะกำหนดโทษกัน เว้นแต่มีข้อเท็จจริง หรือพฤติการณ์แห่งคดี แตกต่างกันไป

(2) หลักทฤษฎีที่สำคัญ มี 2 ทฤษฎี ซึ่งมีหลักการดังต่อไปนี้<sup>18</sup>

(2.1) ทฤษฎีเด็ดขาด (Absolute Theory) มีแนวคิดที่ว่า วัตถุประสงค์ในการลงโทษนั้น เพื่อเป็นการตอบแทนความผิดที่ผู้กระทำ ผิดได้ก่อให้เกิดขึ้น และรักษาความยุติธรรมของสังคมไว้ การลงโทษจึงไม่ต้องคำนึงถึงกาลเทศะหรือพฤติการณ์แวดล้อมใดๆ ทั้งสิ้น

(2.2) ทฤษฎีสัมพันธ์ (Relative Theory) มีแนวคิดที่ว่า ควรจะลงโทษอย่างไรจึงจะเกิดประโยชน์ ดังนั้น การลงโทษจึงต้องคำนึงถึงตัวผู้กระทำผิดกับบุคคลทั่วไปด้วย สำหรับโทษที่จะลงนั้น ควรจะมีผลทำให้ผู้กระทำผิดและบุคคลทั่วไปเกิดความหวาดกลัวไม่กล้ากระทำความผิดขึ้นอีก นอกจากนี้การลงโทษยังควรทำให้ผู้กระทำผิดกลับตัวเป็นคนดี ทำให้สังคมปลอดภัย

นักวิชาการหลายท่านมีแนวคิดที่ว่า ควรจะต้องใช้ทฤษฎีต่างๆ ร่วมกันเพื่อให้วัตถุประสงค์ของการลงโทษ มีทั้งเพื่อความยุติธรรมและเพื่อป้องกันสังคมและเพื่อปรับปรุงแก้ไขผู้กระทำผิดได้ด้วย เช่น สหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี ได้นำเอาทฤษฎีการลงโทษเด็ดขาดและทฤษฎีสัมพันธ์มารวมกันโดยนำมาเลือกใช้ให้ได้ผลดีในทางปฏิบัติ เรียกว่า ทฤษฎีผสม (Vereinigungstheorie) ซึ่งการรวมกันของทฤษฎีนี้ไม่ได้ หมายถึง นำหลักเกณฑ์ที่ขัดแย้งมารวมกัน แต่เป็นการนำเอาทฤษฎีต่างๆ รวมพิจารณาในแง่ปฏิบัติ กล่าวคือ เป็นการพิจารณาทั้งในแง่บุคคลที่เกี่ยวข้องและสิ่งแวดล้อม รวมทั้งพิจารณาถึงวัตถุประสงค์ของการลงโทษเป็นส่วนรวม ซึ่งมีหลักการลงโทษต้องให้เหมาะสมกับจุดประสงค์ของการลงโทษต่างๆ โดยพิจารณาร่วมกันแต่หากมีจุดประสงค์ขัดแย้งกัน ก็จะต้องชั่งน้ำหนักดูว่าควรลงโทษให้เป็นไปเพื่อจุดประสงค์ใด จึงจะเหมาะสมมากที่สุด<sup>19</sup> สำหรับความสำคัญของการประสานความขัดแย้งดังกล่าวนี้ มาจากแนวคิดที่ว่า มนุษย์จะต้องมีความรับผิดชอบต่อความยุติธรรมและสังคม จึงมีความจำเป็นต้องนำทฤษฎีการลงโทษมารวมกันเพื่อให้ได้วัตถุประสงค์ของการลงโทษที่มีความสมบูรณ์สอดคล้องกับความรับผิดชอบของมนุษย์โดยมีหลักในการประสานความขัดแย้งที่สำคัญ 2 แนวทาง สำหรับแนวทางแรก คือ ในรูปแบบการนำทฤษฎีการลงโทษมาผสมกัน ส่วนแนวทางที่สองนั้นคือ ในรูปแบบการยึดถือทฤษฎีใดทฤษฎีหนึ่งมาเป็นหลัก แล้วนำทฤษฎีอื่นเข้ามาเสริม<sup>20</sup>

<sup>18</sup> เรื่องเดียวกัน, หน้า 299.

<sup>19</sup> หยุด แสงอุทัย. อ้างแล้ว. หน้า 312.

<sup>20</sup> สหชน รัตน์ไพจิตร. อ้างแล้ว. หน้า 81.

## 2.6.2 รูปแบบและวิธีการลงโทษ

ส่วนรูปแบบและวิธีการลงโทษผู้กระทำผิดในประเทศไทยมีทั้งที่รุนแรงและไม่รุนแรง โดยอาศัยหลักการวิธีการคล้ายๆ กับต่างประเทศดังที่กล่าวมาข้างต้น ซึ่งตามประมวลกฎหมายอาญามาตรา 18 ได้บัญญัติโทษไว้ โดยโทษแต่ละประเภท ต่างมีวัตถุประสงค์หรือมีความมุ่งหมายที่สำคัญในการลงโทษต่อผู้กระทำผิด ดังนี้<sup>21</sup>

1) การประหารชีวิต เป็นวิธีการลงโทษที่อยู่ในกลุ่มของการกำจัดออกไปจากหมู่คณะอย่างถาวร โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นการแก้แค้นทดแทน และการข่มขู่ยับยั้งไม่ให้ผู้อื่นกระทำความผิดซ้ำ เป็นการคุ้มครองสังคม โดยตัดโอกาสไม่ให้กระทำผิดอีกต่อไปโดยเด็ดขาด นับว่าเป็นโทษที่หนักที่สุด ซึ่งมีความเหมาะสมกับความผิดที่ร้ายแรงและความผิดที่มีความทารุณ โหดร้ายเนื่องจากสังคมเห็นว่า การประหารชีวิตมีความเหมาะสมกับความผิดประเภทดังกล่าว แต่อย่างไรก็ตามโทษประหารชีวิตก็มีข้อเสียคือเมื่อเกิดการผิดพลาดแล้วไม่มีทางแก้ไข นอกจากนี้ยังเป็นโทษที่ขัดต่อหลักมนุษยธรรมด้วย ถือได้ว่าเป็นการลงโทษเกินกว่าสัญญาประชาคมที่ได้ให้ไว้เนื่องจากโดยทั่วไปแล้ว การให้สัญญาอันไม่มีผู้ใดสามารถละเมิดสภาพของตนเพื่อให้บุคคลอื่นสังหารตน รัฐจึงไม่มีสิทธิที่จะทำการดังกล่าวได้

2) การจำคุกเป็นวิธีการลงโทษที่อยู่ในกลุ่มของการกำจัดออกไปจากหมู่คณะหรือสังคมทั้งในแบบระยะยาวและแบบระยะสั้น สำหรับแบบระยะยาว เช่น การกำหนดโทษจำคุกสูง หรือตลอดชีวิต ส่วนในระยะสั้นเป็นการตัดโอกาสชั่วคราว เช่น การกำหนดโทษจำคุกระยะสั้น เป็นต้น

วัตถุประสงค์ของการลงโทษจำคุกมีด้วยกัน 4 ประการ คือ

(1) เพื่อการแก้แค้นทดแทน กล่าวคือ การจำคุกทำให้ผู้กระทำผิดถูกจำกัดเสรีภาพ เพื่อเป็นการตอบแทนพฤติกรรมที่ได้กระทำไป ทำให้บุคคลทั่วไปเกิดความรู้สึกสาสมกับผลร้ายซึ่งผู้กระทำผิดได้ก่อให้เกิดขึ้นต่อสังคม

(2) เพื่อเป็นการข่มขู่ กล่าวคือ การถูกจำกัดเสรีภาพ ถือว่าเป็นสิ่งข่มขู่ตัวผู้กระทำผิดเองมิให้กระทำความผิดซ้ำขึ้นมาอีกหรือเป็นการข่มขู่บุคคลทั่วไปไม่ให้กล้ากระทำความผิดนั้น

(3) เพื่อตัดโอกาสมิให้กระทำความผิดซ้ำขึ้นมาอีก

(4) เพื่อปรับปรุงแก้ไข กล่าวคือ ในช่วงเวลาที่ถูกควบคุมตัวนั้น ทางเรือนจำได้ใช้มาตรการต่างๆ ในการปรับปรุงแก้ไขฟื้นฟู เพื่อให้กลับตัวเป็นคนดี เช่น การฝึกอาชีพ การให้การศึกษา เป็นต้น

<sup>21</sup> มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช. (2542). *กฎหมายกับการเปลี่ยนแปลงของสังคม*. นนทบุรี: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช. หน้า 152.



ดังนั้น การลงโทษจำคุกจึงถือว่าเป็นการลงโทษแบบบูรณาการ (Integration) โดยเป็นการรวมวัตถุประสงค์ของการลงโทษหลายๆ อย่างเข้าด้วยกัน เพื่อก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด ซึ่งศาลจะนิยมนำโทษจำคุกมาใช้มากที่สุด เพราะทำให้ประชาชนในสังคมยอมรับและไม่มีปฏิกิริยาโต้ตอบแต่โทษจำคุกก็มีข้อเสีย เช่น รัฐต้องเสียค่าใช้จ่ายในการควบคุมดูแลมากที่สุด และยังทำให้ผู้กระทำผิดปรับตัวเข้ากับสังคมได้ยาก ตามหลักของทฤษฎีการตราหน้า (Labeling Theory) ด้วยเนื่องจากจะได้รับการถูกตราหน้าว่าเป็นคนจี้คุก อันจะทำให้เสียชื่อเสียงมากกว่าการรับโทษอื่นๆ นอกจากนี้ ยังทำให้ผู้ต้องโทษมีโอกาสได้รับอิทธิพลหรือพฤติกรรมในสิ่งไม่ดีต่างๆ จากผู้ต้องโทษด้วยกันอีกด้วย เช่น การได้รับถ่ายทอดเกี่ยวกับทัศนคติหรือวิธีการกระทำความผิดมา เป็นต้น

ข้อพิจารณาการใช้โทษจำคุกแก่ผู้กระทำผิดในกรณีต่อไปนี้

(1) ผู้กระทำผิดที่ร้ายแรงบางประเภท เช่น ผู้กระทำผิดที่ก่อภัยอันตรายหรือคุกคามความปลอดภัยต่อชีวิตของผู้อื่น

(2) ผู้กระทำผิดซึ่งมีพฤติกรรม หรือกระทำการอันเป็นปฏิปักษ์ต่อค่านิยมพื้นฐานในสังคม อันควรแก่การประณามอย่างยิ่ง เช่น การทุจริตต่อหน้าที่ราชการ หรือการหลอกลวงฉ้อฉลที่ก่อความเสียหายต่อสาธารณชนและเศรษฐกิจของชาติ เป็นต้น

(3) ผู้กระทำผิดซึ่งไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขหรือบทลงโทษที่ศาลได้พิพากษาไว้แล้ว เช่น ผู้กระทำผิดที่ตั้งใจไม่ชำระค่าปรับและชดเชยค่าเสียหาย หรือได้กระทำความผิดเงื่อนไขการคุมประพฤติ เป็นต้น<sup>22</sup>

3) การกักขังเป็นวิธีการลงโทษที่อยู่ในกลุ่มของการกำจัดออกไปจากหมู่คณะหรือสังคม แต่เป็นความผิดเล็กน้อย ซึ่งผู้กระทำผิดไม่มีสำนึกเป็นผู้ร้าย และเพื่อเป็นการหลีกเลี่ยงการจำคุกระยะสั้น เพราะระยะเวลาเพียงเล็กน้อยของโทษจำคุกระยะสั้น ไม่เพียงพอที่จะแก้ไขผู้กระทำผิดได้ และยังไม่ทำให้เกิดผลดีต่อผู้กระทำผิดแต่อย่างใดด้วย กฎหมายจึงให้อำนาจศาลเปลี่ยนโทษจำคุกเป็นโทษกักขังแทนได้

4) การปรับ เป็นวิธีการลงโทษที่อยู่ในกลุ่มของการทำให้สูญเสียการเงิน ใช้กับความผิดเล็กๆ น้อยๆ หรือความผิดลหุโทษ ในสมัยโบราณอาจนำไปใช้กับความผิดร้ายแรงด้วยก็ได้ เพื่อเป็นการทดแทนหรือชดเชยความผิด (Punishment as an Expiation or Atonement) โดยการให้ค่าเสียหายหรือค่าทดแทนแก่ผู้เสียหายแทนการถูกลงโทษ หรือโดยการลงโทษให้สาสมกับความผิดด้วยและให้ใช้ค่าเสียหายหรือค่าทดแทนผนวกหรือผสมผสานไปด้วย เป็นต้น

<sup>22</sup> ประเสริฐ เมฆมณี. (2525). *คู่มือปฏิบัติงานราชทัณฑ์และเตรียมสอบภาค 1* (พิมพ์ครั้งที่ 2). กรุงเทพฯ: บพิธการพิมพ์. หน้า 46.

อย่างไรก็ตาม การใช้โทษปรับกับผู้กระทำความผิดที่ยากจน อาจทำให้ผู้กระทำความผิดเกิดความเกรงกลัวและเข็ดหลาบได้ แต่ถ้าใช้กับผู้กระทำความผิดที่ร่ำรวยโทษปรับอาจไม่มีผลต่อการข่มขู่และยับยั้งหรือทำให้ผู้กระทำความผิดเกิดความเกรงกลัวหรือเข็ดหลาบได้แต่อย่างใด ดังนั้นการใช้โทษปรับจะต้องพิจารณาถึงฐานะของผู้กระทำความผิดด้วย หากฐานะดีโดยมีการกำหนดโทษปรับหรือมีการกำหนดโทษจำคุกและปรับด้วยก็ควรกำหนดโทษเป็นค่าปรับให้สูงกว่าปกติ<sup>23</sup>

5) การริบทรัพย์สิน เป็นวิธีการลงโทษที่อยู่ในกลุ่มของการทำให้สูญเสียการเงิน โดยใช้ร่วมกับการลงโทษประเภทอื่นๆ เช่น โทษประหารชีวิต และจำคุก เป็นต้น วัตถุประสงค์ของการลงโทษริบทรัพย์สิน มีลักษณะเป็นได้ทั้งโทษและวิธีการเพื่อความปลอดภัย สำหรับที่ว่ามีลักษณะเป็นโทษก็เพราะทำให้เจ้าของทรัพย์สินนั้น สูญเสียทรัพย์สินไป และส่วนที่มีลักษณะเป็นโทษก็เพราะทำให้เจ้าของทรัพย์สินนั้น สูญเสียทรัพย์สินไป และส่วนที่มีลักษณะเป็นวิธีการเพื่อความปลอดภัยก็เพราะเมื่อริบทรัพย์สินไปแล้ว ทรัพย์สินนั้นก็ไม่สามารถถูกนำไปใช้กระทำความผิดได้อีก ซึ่งถือว่าเป็นปัจจัยหนึ่งในการป้องกันสังคมในอันที่จะไม่ให้เกิดเป็นความผิดขึ้นได้ทางหนึ่งในอนาคตต่อไป

การลงโทษผู้กระทำความผิด มีผลแตกต่างกันซึ่งแล้วแต่วิธีการที่จะดำเนินการลงโทษ ว่าควรลงโทษเพื่อให้เกิดผลอย่างไร หรือการลงโทษควรมีวัตถุประสงค์อย่างไรจึงเห็นได้ว่า วัตถุประสงค์ของการลงโทษที่สำคัญ เช่น ลงโทษเพื่อเป็นแก้แค้นทดแทน (Retribution) ลงโทษเพื่อเป็นการข่มขู่ยับยั้ง (Deterrence) ลงโทษเพื่อเป็นการปรับปรุงแก้ไข (Reformation) ลงโทษเพื่อเป็นการตัดโอกาสไม่ให้กระทำความผิดอีก (Incapacitation) หรือลงโทษเพื่อคุ้มครองสังคม (Protection) เป็นต้น วัตถุประสงค์ของการลงโทษบางครั้งก็ขัดแย้งกัน กล่าวคือ ถ้าดำเนินการลงโทษตามวัตถุประสงค์อย่างหนึ่ง ก็อาจขัดแย้งไม่ได้ตามวัตถุประสงค์อย่างอื่น แต่บางครั้งก็เข้ากันได้ คือ ถ้าดำเนินการลงโทษตามวัตถุประสงค์อย่างหนึ่ง ก็เป็นการบรรลุผลตามวัตถุประสงค์อย่างอื่นด้วย<sup>24</sup>

### 2.6.3 วัตถุประสงค์การลงโทษ

การลงโทษ ได้มีวิวัฒนาการมาแต่โบราณจนถึงปัจจุบัน แต่โบราณมนุษย์ไม่มีปรากฏมีแต่ศีลธรรม หากมีการฝ่าฝืนระเบียบของสังคม จะใช้ระบบแบบตาต่อตา ฟันต่อฟัน ต่อมาซึ่งเกิดระบบคนกลางเพื่อทำการไกล่เกลี่ย แต่วัตถุประสงค์ของการลงโทษปัจจุบันนี้ เป็นเรื่องที่ต้องการให้ชดใช้ค่าเสียหายแก่ผู้เสียหาย เมื่อสังคมเจริญขึ้นมีความคิดว่าควรลงโทษเพื่อวัตถุประสงค์อะไร และจะลงโทษอย่างไรจึงเหมาะสมและยุติธรรม ในสมัยกรีก อริสโตเติล มีความคิดว่า การลงโทษ

<sup>23</sup> กมลชัย รัตนสกาวศ์. (2523). *ความยินยอมในกฎหมายอาญา*. วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. หน้า 1.

<sup>24</sup> ทวีเกียรติ มินะกนิษฐ. อ้างแล้ว. หน้า 177.

จะต้องยุติธรรม ได้สัดส่วนกับการกระทำความผิด และสมัยโรมัน ได้มีการออกกฎหมายจำกัด การลงโทษไม่ให้มากเกินไปกว่าความเสียหายที่ได้รับ เช่น กฎหมาย 12 โต๊ะ เป็นต้น

1) การลงโทษเพื่อแก้แค้นทดแทน (Retribution) การลงโทษเพื่อเป็นการแก้แค้นทดแทน เป็นวัตถุประสงค์ในการลงโทษที่มีประวัติความเป็นมาเก่าแก่ แพร่หลายที่สุด โดยมีมาตั้งแต่สมัยที่ มนุษย์ยังเป็นสังคมป่าเถื่อน มีรูปแบบการลงโทษที่รุนแรง ในลักษณะทารุณโหดร้ายและนิยมการ ลงโทษประหารชีวิต หรือกระทำการทรมานผู้กระทำความผิดอย่างรุนแรง เป็นต้น ว่ากำหนดโทษ ประหารชีวิตผู้ที่ลักขโมยสิ่งของหรือทรัพย์สินจากที่อยู่อาศัยของผู้อื่น หรือตามวัดวาอาราม การตัดอวัยวะ การเขี่ยนคี การทรมาน

การลงโทษเพื่อเป็นการแก้แค้นทดแทนนี้ มีแนวความคิดซึ่งได้พัฒนาจากหลักปรัชญา พื้นฐานที่ว่า อาชญากรรมเป็นการประทุษร้ายต่อผู้อื่นจึงสมควรที่ผู้กระทำความผิดจะได้รับการ ลงโทษเพื่อแก้แค้นทดแทนให้สาสมกับอาชญากรรมที่ตนได้ก่อขึ้น เพื่อเป็นการเน้นย้ำให้ผู้กระทำ ความผิดได้ตระหนักถึงผลกระทบที่ได้กระทำต่อบุคคลอื่น กล่าวคือ เมื่อบุคคลใดได้กระทำความผิด หรือทำให้ผู้อื่นเดือดร้อนก็ควรที่จะต้องได้รับผลตอบแทนในการกระทำนั้นด้วย ทั้งนี้เพื่อให้สาสม แก่ผลจากการกระทำของตน ซึ่งจะเป็นการสอดคล้องกับความรู้สึกของผู้เสียหายและประชาชน โดยทั่วไปที่ต้องการจะเห็นคนที่ทำร้ายผู้อื่นนั้นได้รับผลร้ายด้วยเช่นกันถือเป็นการลงโทษที่ชดเชย และให้สาสมกับความผิดเพื่อให้เกิดความยุติธรรม จนเป็นที่มาของคำกล่าวที่ว่า “ตาต่อตา ฟันต่อฟัน” (An eye for an eye, a tooth for a tooth)

ปัจจุบันการลงโทษโดยถือหลักการแก้แค้นตอบแทนได้วิวัฒนาการไปตามแนวความคิด ทางอาชญาวิทยาสมัยใหม่ คือ การลงโทษแก่ผู้กระทำความผิดที่ชอบธรรมนั้นจะต้องเป็นสัดส่วน ที่เหมาะสมกับความหนักเบาแห่งการกระทำความผิดเป็นต้นว่า การกำหนดโทษแก่ผู้กระทำ ความผิดฐานฆ่าคนตายโดยเจตนากับความผิดฐานฆ่าคนตายโดยประมาทก็ย่อมจะแตกต่างกัน จึงได้หลีกเลี่ยงหรือเลิกใช้วิธีการที่ทารุณ โหดร้าย การทรมานร่างกาย และหันมาใช้โทษจำคุกแทน ซึ่งจะมากหรือน้อยนั้น ขึ้นอยู่กับความหนักเบาของการกระทำความผิด

2) การลงโทษเพื่อการข่มขู่ยับยั้ง (Deterrence) การลงโทษเพื่อการข่มขู่ยับยั้งนี้ เป็นรูปแบบการลงโทษที่ได้รับความนิยมวิวัฒนาการในตอนปลายสมัยคริสต์ศตวรรษที่ 18 ถือได้ว่าเป็นก้าวใหม่แห่งการพัฒนากระบวนการลงโทษครั้งสำคัญในยุโรป เป้าหมายหลักของการลงโทษ เป็นไปเพื่อให้ผู้กระทำความผิดเกิดความเกรงกลัวเจ็บช้ำทรมานไม่กล้ากระทำความผิดซ้ำอีก และ เพื่อแสดงให้เห็นบุคคลทั่วไปได้เห็นว่า การกระทำความผิดนั้น ย่อมต้องได้รับการลงโทษ

แนวความคิดของวัตถุประสงค์การลงโทษนี้เชื่อว่า การกระทำความผิดขึ้นจากคน ไม่เกรงกลัวกฎหมายหรือการบังคับใช้กฎหมายอ่อนแอ ทั้งนี้เพราะมนุษย์มีเหตุมีผลและเจตจำนง

อิสระที่จะเลือกหรือไม่เลือกทำอะไรก็ได้ โดยเลือกทำที่จะทำให้ตนเองได้รับประโยชน์และความพึงพอใจ แต่ไม่เลือกทำสิ่งทำให้เกิดความทุกข์และเจ็บปวด ดังนั้น มนุษย์จึงต้องรับผิดชอบต่อการกระทำของตน การกระทำความคิดจึงเกิดการเลือกกระทำของตนเอง เนื่องจากเห็นว่าได้ประโยชน์มากกว่าจึงกล้าเสี่ยงที่จะกระทำความคิด การลงโทษจึงควรมีขึ้นเพื่อป้องกันการกระทำผิด โดยการทำให้ผู้กระทำความคิดรู้สึกว่าการกระทำผิดก่อให้เกิดความเจ็บปวดและไม่ก่อให้เกิดผลดีเลยเมื่อมนุษย์ได้รับความเจ็บปวดจากการกระทำผิดมากกว่าการได้รับความพึงพอใจแล้วเขาก็จะหลีกเลี่ยงให้กระทำความคิดอีก

3) การลงโทษเพื่อป้องกันสังคมหรือตัดโอกาสกระทำผิด (Protection of Society or Incapacitation) การลงโทษเพื่อตัดโอกาสกระทำผิด เป็นรูปแบบการลงโทษที่จำกัดขอบเขตการเคลื่อนไหว หรือเป็นการกระทำร้ายต่อเนื้อตัวร่างกายเพื่อมุ่งประสงค์ให้ผู้กระทำความคิดไม่สามารถกระทำความคิดหรือประทุษร้ายต่อสังคมได้อีกต่อไป

วัตถุประสงค์ของการลงโทษเพื่อการป้องกันสังคมหรือเพื่อตัดโอกาสกระทำผิดนี้มีหลักการว่า อาชญากรรมย่อมไม่เกิดขึ้นถ้าไม่มีอาชญากรหรืออาชญากรไม่มีโอกาสที่จะทำผิด การลงโทษเพื่อเป็นการตัดโอกาสกระทำผิดมีวัตถุประสงค์ที่คล้ายกับวัตถุประสงค์การลงโทษเพื่อข่มขู่ยับยั้ง คือ เพื่อป้องกันอาชญากรรมแต่แตกต่างกันตรงหลักการ กล่าวคือ การลงโทษเพื่อการข่มขู่ยับยั้งนั้น มุ่งให้เกิดความเกรงกลัวไม่กล้ากระทำผิดขึ้น ส่วนการลงโทษเพื่อโอกาสมุ่งป้องกันการกระทำผิดซ้ำ โดยการให้เขาหมดโอกาสที่จะกระทำผิดขึ้นได้ ซึ่งวิธีการที่จะขจัดผู้กระทำอาจทำได้โดยการเนรเทศเพื่อป้องกันสังคมจากอาชญากร โดยการกักอาชญากรไปอยู่ที่อื่นเพื่อให้สังคมปลอดภัย การประหารชีวิต หรือการตัดอวัยวะเพื่อเป็นการตัดโอกาสผู้กระทำผิดในการประกอบอาชญากรรม เช่น ตัดมือพวกลักขโมย ทำให้หมดโอกาสลักขโมยอีกต่อไป การลงตราประทับหรือประจานผู้กระทำผิด รวมตลอดถึงการลงโทษจำคุกเพื่อกักกันควบคุมผู้กระทำผิดให้ออกจากสังคมตลอดจนระยะเวลาต่างๆ ต่อผู้กระทำผิดติดนิสัย (Habitual Criminal) และผู้กระทำผิดโรคจิตเรื้อรัง (Mentally Deficient Offenders) ซึ่งทั้งสองประการนี้เป็นมาตรการที่นิยมปฏิบัติกันอย่างแพร่หลายในสหรัฐอเมริกา ยุโรป เครือรัฐออสเตรเลีย หรือระบบการราชทัณฑ์ก้าวหน้าในนานาอารยประเทศ มักจะนิยมใช้ทัณฑสถานป้องกันสังคม (Preventive Detention) ดำเนินการควบคุมและบำบัดรักษาผู้กระทำผิด “ในระบบปฏิบัติทวี” (A Dual-track System) โดยในขั้นตอนแรกจะดำเนินการส่งตัวผู้กระทำผิดไปควบคุม และลงโทษในเรือนจำทั่วไปก่อน หลังจากนั้น หากปรากฏว่าผู้กระทำผิดได้ประพฤติตนดีขึ้นแล้วก็จะถูกส่งตัวไปควบคุม ณ ทัณฑสถานป้องกันสังคม ซึ่งมีมาตรการปฏิบัติแก่ผู้กระทำผิดกลับประพฤติตนเป็นพลเมืองดีได้เร็วยิ่งขึ้นต่อไป

4) การลงโทษเพื่อแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำความผิด (Rehabilitaion) แนวความคิดที่เกี่ยวกับการลงโทษ เพื่อแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำความผิดเป็นแนวความคิดของสำนักงานอาชญาวิทยาปฏิฐานนิยม (Positive School) ซึ่งมีความเชื่อในเรื่องเกี่ยวกับเจตจำนงกำหนด กล่าวคือ การกระทำของมนุษย์ ถูกกำหนดจากปัจจัยต่างๆ มนุษย์ไม่สามารถเลือกกระทำได้อย่างอิสระ ใช้เหตุผลในการเลือก แต่มนุษย์ถูกกดคั้นหล่อหลอมจากสิ่งแวดล้อมและปัจจัยต่างๆ อย่างเช่น ปัจจัยทางจิตวิทยา ปัจจัยเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมทางสังคม ซึ่งปัจจัยเหล่านี้อยู่นอกเหนือการควบคุมของมนุษย์และอาจจะแตกต่างกันออกไปในแต่ละบุคคล การลงโทษจึงไม่ควรมุ่งเน้นการกระทำความผิดเป็นหลัก แต่ควรพิจารณาจากสาเหตุที่ทำให้เกิดการกระทำความผิดและแก้ไขไปที่สาเหตุนั้น

การลงโทษเพื่อการแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำความผิด จึงเป็นการลงโทษที่เน้นตัวผู้กระทำความผิดมากกว่าการกระทำผิด เพื่อหาสาเหตุและแนวทางแก้ไข ทั้งนี้เพราะสังคมจัดให้มีการลงโทษขึ้นก็เพื่อเปิดโอกาสให้สังคมได้แก้ไขผู้กระทำความผิด

แนวความคิดในการลงโทษเพื่อแก้ไขฟื้นฟูนี้จึงเป็นแนวคิดที่ให้โอกาสคนกลับตัวให้โอกาสในการแก้ไขปรับปรุงตัว โดยการพยายามหลีกเลี่ยงไม่ให้ผู้กระทำความผิดถูกลงโทษในลักษณะที่เป็นการทำลายคุณลักษณะหรือศักยภาพในการกลับเข้าสู่สังคมของผู้กระทำความผิด<sup>25</sup>

#### 2.6.4 ข้อจำกัดความของกฎหมาย

เกี่ยวกับความเหมาะสมของการลงโทษทางอาญานี้มีนักคิดซึ่งเป็นที่ยอมรับ ได้แก่ Packer ได้อธิบายเกี่ยวกับเรื่องขีดจำกัดของกฎหมายอาญาไว้ ซึ่งนอกจากจะให้ความเห็นว่าเราควรคิดถึงขีดจำกัดของการใช้กฎหมาย เพราะมาตรการการลงโทษทางอาญานั้นเป็นขีดสูงสุดของกฎหมาย โดยเห็นได้ว่าการต้องรับโทษทางอาญานี้ต่างกับผลของโทษอื่นๆ หรือกล่าวได้ว่าโทษอาญานั้นเป็นโทษที่มีราคาแพงที่สุด และรุนแรงจนสมควรสงวนไว้ใช้เฉพาะกับความผิดที่ร้ายแรงแท้จริง โดยเห็นว่าบุคคลควรถูกลงโทษด้วยมาตรการทางอาญา คือ การลงโทษเพื่อให้สมควรแก่ผู้ที่กระทำผิดอย่างชั่วร้าย เพื่อป้องกันอาชญากรรม ทั้งนี้ Packer มีข้อคิดเห็น ดังนี้

1) รัฐควรมีอำนาจจะบังคับประชาชนเพียงเท่าที่เขากระทำ มิใช่บังคับให้เป็นดังที่ต้องการ รวมถึงการไม่ควรลงโทษบุคคลที่ไม่สามารถรู้ผิดชอบได้ (Mental Sick) หรือเป็นไปตามสำนวนที่กล่าวว่า "Sick not bad" ทั้งนี้เนื่องจากการลงโทษบุคคลที่ไม่มีสภาวะจิตใจที่สมบูรณ์ ย่อมเท่ากับไม่ใช้ลงโทษบุคคลจากสิ่งที่เขากระทำ (หรือเชื่อว่าได้กระทำ)

2) เพียงแต่มีการกระทำยังไม่พอที่จะให้ต้องรับโทษเพราะไม่ใช้ลงโทษบุคคลจากสิ่งที่เขากระทำ (หรือเชื่อว่าได้กระทำ) แต่เป็นการลงโทษบุคคลจากสภาพของบุคคลพิจารณาถึงสภาวะทางจิตใจของบุคคลผู้นั้นด้วยซึ่งในจุดนี้ Packer เห็นว่าเป็นจุดที่ป้องกันมิให้กฎหมายอาญาต้อง

<sup>25</sup> ผจงจิตต์ อธิคมนันตะ. อ้างแล้ว. หน้า 127.

ตกเป็นเครื่องมือของแนวคิดเรื่องการป้องกันซึ่งเป็นแนวคิดในเชิงอรรถประโยชน์นิยมอย่างไม่มีขีดจำกัด

3) รัฐต้องคำนึงถึงหลักนิติธรรม โดยการกระทำที่เป็นความผิดนั้นจะต้องได้มีการบัญญัติความผิด โดยผู้ที่มีอำนาจตามรัฐธรรมนูญสูงสุดไม่มีผลย้อนหลัง (Ex post Facto Lawmaking)

4) ไม่ควรลงโทษบุคคลที่การกระทำของเขาไม่อาจดำเนินไปได้อย่างเหมาะสมโดย Packer ได้ยกตัวอย่างเรื่องความจำเป็นซึ่งหลักในการพิจารณาในเชิงของอรรถประโยชน์ว่าการตัดสินใจนั้นกระทำไปเพื่อรักษาคุณธรรมที่สูงกว่าหรือไม่ โดยยกตัวอย่างชายคนหนึ่งขับรถลงมาจากภูเขา และพบกับรถที่จอดขวางถนนอย่างกะทันหันซึ่งในรถมีคนอยู่ห้าคนเขาเหยียบเบรกแต่เบรกไม่ทำงานในวินาทีนั้นเขาต้องตัดสินใจกระทำอย่างใดอย่างหนึ่งระหว่างขับรถพุ่งลงเหวข้างทางซึ่งเขารู้ว่าผู้ขับต้องตายแน่นอนหรือตัดสินใจพุ่งเข้าชนรถที่ขวางอยู่นั้นซึ่งคนที่อยู่ภายในรถหลายคนหรือทั้งหมดต้องตายและเขาได้ตัดสินใจกระทำอย่างหลังและผลคือคนบนรถดังกล่าว เสียชีวิตทั้งหมดในทางกฎหมายเมื่อถูกตัดสินเขาจึงไม่อาจยกเหตุความจำเป็นเพื่อให้พ้นผิดได้คำถาม คือ ในกรณีความเป็นจริงจะมีใครคนหนึ่งคนใดที่อยู่ในสถานการณ์นั้นที่จะสามารถยืนยันได้ว่าตนเองจะเลือกกระทำอย่างอื่นที่ดีกว่าการตัดสินใจของบุคคลผู้นั้น โดยเลือกทางเลือกที่หนึ่งซึ่งทำให้ตนเองต้องตายอย่างแน่นอน<sup>26</sup>

5) ไม่ควรลงโทษด้วยเหตุผลทางศีลธรรมเท่านั้นเนื่องจากเหตุผลทางศีลธรรมนั้นยังเป็นเรื่องที่มีความคลุมเครืออยู่มาก โดยเห็นได้แน่นอนว่าการกระทำ เช่นนั้นจะทำให้เกิดสิ่งที่ดีขึ้นมากกว่าเกิดความสูญเสียนอกจากนั้นแล้ว โดยที่การบังคับทางศีลธรรมโดยไม่คำนึงถึงความชอบธรรมด้วยเหตุผลอื่นๆ ซึ่งต่างกับการบังคับทางกฎหมาย และสิ่งที่มักทำให้มีผู้โต้แย้งคือปัญหาความยากลำบากในการกำหนดว่าอะไรกันแน่ถึงจะเรียกว่าผิดศีลธรรมการกระทำที่ผิดศีลธรรมนั้นแค่ไหนเพียงใดจึงควรต้องรับโทษอาญาเป็นไปไม่ได้ที่เราจะใช้กฎหมายอาญากับทุกการกระทำที่ผิดศีลธรรมการกำหนดให้ศีลธรรมมากำหนดความผิดอาญานั้นมีปัญหาว่าในสังคมที่มีผู้นับถือศาสนาที่แตกต่างกันเป็นจำนวนมากการนำมาใช้จึงมีต้นทุนในการใช้บังคับใช้กฎหมายที่สูงมากไม่มีอะไรที่จะพิสูจน์ได้ว่ากฎหมายอาญาจะสามารถทำให้ผู้คนมีศีลธรรมที่ดีขึ้นหรือเลวลงจากการที่มีการบังคับใช้กฎหมายอาญาในสังคมหรือการเปลี่ยนแปลงกฎหมายอาญา

6) ผลของการใช้มาตรการทางอาญากับพฤติกรรมที่เป็นเรื่องศีลธรรมส่วนตัวไม่ใช่ผลเสียหายของสังคมส่วนร่วมอาจก่อให้เกิดผลเหล่านี้ตามมาความเป็นไปได้น้อยมากในการบังคับใช้กฎหมายทำให้เป็นปัญหาต่อตำรวจและอัยการผู้บังคับใช้กฎหมายความยากลำบากในการควบคุม

<sup>26</sup> สกต นิสาร์ตัน. (2545). *กฎหมายอาญาและการลงโทษที่เหมาะสม: แนวคิดทางด้านปรัชญาและความยุติธรรมทางสังคม*. วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. หน้า 35.

พฤติกรรมเหล่านั้นทำให้เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติเกิดความรู้สึกไม่ต้องการบังคับใช้กฎหมายที่กำหนดข้อห้ามตามกฎหมาย ทำให้เกิดเป็นความเบี่ยงเบนของกลุ่มในสังคมที่เรียกว่าวัฒนธรรมรอง (Subculture) การที่ประชาชนพบว่ากฎหมายห้ามนั้นไม่สามารถบังคับได้จริงๆ เท่ากับเป็นการสนับสนุนการไม่เคารพศรัทธาในกฎหมายมากขึ้นรัฐไม่สามารถแสดงให้เห็นผลร้ายที่ไม่ใช่แค่ผลทางศีลธรรมที่เกิดขึ้นจากการกระทำดังกล่าว

การใช้มาตรการอาญาอาจทำให้เกิดปัญหาอื่นตามมา เช่น ปัญหาการคอร์รัปชันของเจ้าหน้าที่ผู้ควบคุมบังคับใช้กฎหมายได้โดยง่ายมีเหตุผลที่น่าเชื่อได้ว่าในระยะยาวประชาชนอาจไม่ต้องการให้บังคับใช้กฎหมายอาญากับการกระทำดังกล่าวโดยเข้มงวดอีกต่อไป

ในเชิงของทฤษฎีอรรถประโยชน์ ไม่มีประโยชน์ใดที่สังคมส่วนรวมจะได้รับจากการห้ามพฤติกรรมบางอย่างเช่น พฤติกรรมเกี่ยวกับเรื่องเพศของบุคคลซึ่งเป็นผู้ใหญ่และเป็นเรื่องส่วนตัว

7) การใช้มาตรการทางอาญาเป็นเสมือนการชั่งคุณค่าระหว่าง ด้านหนึ่ง คือ ต้นทุนทางศีลธรรมและความประพฤตินอกข้างหนึ่งของสมการ คือ ประโยชน์ที่สังคมจะได้รับจากการป้องกันการกระทำดังกล่าวซึ่งต้องหักลบด้วยความเป็นไปได้ของการบังคับใช้กฎหมายซึ่งสิ่งนี้เท่ากับเป็นขีดจำกัดสำคัญของการใช้กฎหมายอาญาและหากพิจารณาแล้วเห็นว่าแต่ละทางเลือกยังไม่เหมาะสมหรืออาจมีต้นทุนที่สูงกว่าประโยชน์ที่จะได้รับมากบางที่เราอาจต้องพิจารณาแนวทางการไม่ทำอะไรเลยเพราะอาจเป็นสิ่งที่มีความเสี่ยงมากกว่าซึ่งถือที่สุดแล้วก็พบว่าการตัดสินใจเลือกมาตรการทางอาญาอย่างใดๆ นั้นเกิดขึ้นจากปัญหาการจัดสรรทรัพยากรของสังคมที่มีอยู่อย่างจำกัดเช่นเดียวกับปัญหาเรื่องอื่นๆ สังคมก็จำเป็นต้องพิจารณาถึงต้นทุนของมาตรการทางอาญาแต่ละประการที่สังคมต้องแบกรับ จากนั้นจึงพิจารณาถึงความสำคัญก่อนหลัง

8) โดยทั่วไปการที่บุคคลจะเกิดความรับผิดชอบที่ควรตำหนิได้ก็เมื่อเขาได้กระทำการฝ่าฝืนสิ่งที่กฎหมายห้ามโดยไม่มีข้อแก้ตัวให้พ้นผิดที่มีเหตุผลเพียงพอ ดังนั้นบุคคลจึงควรถูกตำหนิได้ต่อเมื่อกฎหมายนั้น ได้ถูกทำให้เขาล่วงรู้แล้วแต่เขาไม่ปฏิบัติตามทั้งๆ ที่รู้ลักษณะที่บุคคลควรต้องถูกเตือนให้รู้ล่วงหน้าจึงจะถูกลงโทษเมื่อฝ่าฝืนทำให้สามารถกล่าวได้ว่าเป็นการลงโทษที่ชอบธรรม สิ่งนี้แตกต่างกับคุณค่าในทางศีลธรรมซึ่งไม่จำเป็นต้องได้รับการเตือนล่วงหน้าในลักษณะเดียวกัน

ทั้งนี้สามารถสรุปแนวทางกำหนดความผิดอาญาที่เหมาะสมในความเห็นของ Packer ได้ดังนี้

(1) พฤติกรรมนั้นเป็นที่ชัดเจนในสายตาของสังคมว่ามีลักษณะเป็นที่น่าหวาดหวั่น และไม่อาจได้รับการให้อภัยได้จากกลุ่มต่างๆ ในสังคม

(2) การใช้มาตรการทางอาญาจะไม่ขัดแย้งหรือไม่ควรจะไม่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์แห่งการลงโทษ (Goals of Punishment)

(3) การปราบปรามหรือห้ามกระทำการดังกล่าวจะไม่ขัดกับการกระทำอันเป็นที่ต้องการของสังคม

(4) การกระทำนั้นต้องได้รับการปฏิบัติโดยเสมอภาค ด้วยมาตรการซึ่งไม่มีการเลือกปฏิบัติ

(5) การควบคุมด้วยกระบวนการทางอาญา จะต้องไม่ปรากฏกระบวนการต่างๆ เป็นไปอย่างตึงเครียดหรือใช้รูปแบบกระบวนการที่ไม่เหมาะสมมากเกินไปทั้งในเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ

(6) ไม่มีทางเลือกอื่นที่มีเหตุผลพอในการเลือกใช้มาตรการทางอาญาในการจัดการปัญหานั้น

ดังนั้น สังคมควรต้องคำนึงถึงการใช้กระบวนการทางอาญากับการกระทำผิดต่างๆ โดยควรตระหนักถึงผลกระทบของอาชญากรรมที่สำคัญ ๆ หรือมีความร้ายแรงมากกว่าการกระทำผิดเล็กๆ น้อยๆ เนื่องจากจะเป็นการใช้ทรัพยากรอย่างไม่คุ้มค่า ซึ่งไม่ก่อให้เกิดอรรถประโยชน์คุ้มค่ากับสิ่งที่สังคมต้องจ่ายเป็นการตอบแทนก็ได้

## 2.7 หลักความปลอดภัยในการใช้รถ

หลักความปลอดภัยในการใช้รถนั้นเป็นสิ่งสำคัญประการหนึ่งที่ใช้รถจะต้องศึกษาและนำฝึกฝนและปฏิบัติ ซึ่งสามารถสรุปสาระสำคัญหลักปฏิบัติได้ ดังนี้<sup>27</sup>

ในการขณะขับรถควรระวังในเรื่องต่อไปนี้ ห้ามสูบบุหรี่ หรือนำวัตถุที่มีเปลวไฟเข้าใกล้เครื่องยนต์ ซึ่งจะมีไอระเหยของน้ำมันเบนซิน รวมไปถึงช่วงที่เกี่ยวข้องแบตเตอรี่ที่มีส่วนผสมของกรดกำมะถันทำให้เกิดก๊าซไฮโดรเจนและระเบิดได้ ห้ามทำการเขี่ยขั้วแบตเตอรี่ให้เกิดประกายไฟ ควรมีเครื่องดับเพลิงชนิดใช้สะดวกพกพาไว้ใกล้มือเมื่อมีเตอร์ความร้อนขึ้นและต้องการแก้ไขปัญหาคด้วยตนเองควรรอให้ความร้อนลดระดับลงจนเย็นเสียก่อนหรือสัักพักหนึ่ง ใช้น้ำมันหนากันความร้อน และระวังให้ร่างกายอยู่ห่างจากหม้อน้ำให้มากที่สุด ไม่ควรเข้าไปทำงานใต้ห้องรถโดยใช้เพียงแม่แรงยกไว้เท่านั้น อาจถูกทับหากแม่แรงล้ม ควรใช้เป็นชนิดขาตั้งที่รับน้ำหนักได้ ในกรณีเปลี่ยนยางเมื่อนารถจอดข้างทาง ต้องคว่าพื้นที่นั้นเรียบไม่ลาดเอียงหรือยุบตัวง่ายก่อนยกรถ

<sup>27</sup> สำนักงานกองทุนส่งเสริมสุขภาพ. (2558). คู่มือความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <http://info.thaihealth.or.th/library/hot/13080>. [2558, 11 พฤศจิกายน].



เข้าเกียร์ลดยหลังเอาไว้ก่อน หรือใส่เกียร์ทีไว้ แล้วหาวัตถุขัดได้ลื่นกันเลื่อนด้วยอีกชั้นหนึ่ง สิ่งต้องอาศัยความชำนาญ เช่น การพ่วงเบตเตอร์ ซึ่งมีทั้งขั้วบวกและลบ หากจับคู่ผิดจะเกิดอันตรายอย่างมาก ควรให้ช่างหรือผู้ที่มีความชำนาญ สำหรับเจ้าของรถ ควรดูแลรักษาเครื่องยนต์ดังนี้ ทำความสะอาดไส้กรองบ่อยๆ ทำความสะอาดคาร์บูเรเตอร์เสมอ เปลี่ยนหัวเทียนเมื่อหมดอายุ สูดลมยางให้เหมาะสม เพิ่มอายุการใช้งานของยางได้ เปลี่ยนน้ำมันเครื่องและไส้กรองน้ำมันเครื่องตามกำหนด เลือกน้ำมันเครื่องให้ถูกต้องกับสภาพเครื่องยนต์นอมเครื่อง ไม่เปลืองน้ำมัน ใช้เกียร์ให้สัมพันธ์กับความเร็วของเครื่องยนต์ ไม่เก็บสิ่งของที่ไม่น่าเป็นไว้ในรถ เพราะจะทำให้รถบรรทุกหนักทำให้เปลืองน้ำมัน การออกตัวแรง เบรกกะทันหันทำให้รถสีกหรือเร็วขึ้น แซ่คัลท์ก็เปลืองคัลท์และน้ำมันด้วย ควรใช้เบรกมือดีกว่า การเบิ้ลเครื่องซึ่งเป็นการทำให้เปลืองน้ำมัน เรื่องฉุกเฉินที่อาจเผชิญก็คือ อุบัติเหตุ

อุบัติเหตุ หมายถึง เหตุการณ์ที่อุบัติขึ้นโดยไม่คาดคิด ไม่มีใครสามารถที่จะรู้ได้ว่าจะเกิดขึ้นที่ไหน เมื่อไร และผลของอุบัติเหตุจะร้ายแรงแค่ไหน

สาเหตุของอุบัติเหตุ อุบัติเหตุเกิดจากสาเหตุได้หลายประการ ไม่ว่าจะเกิดจากภัยธรรมชาติหรือความประมาทเลินเล่อของมนุษย์ แต่ส่วนใหญ่แล้วมากกว่าร้อยละ 80 เกิดจากความบกพร่องของมนุษย์

### 2.7.1 การป้องกันอุบัติเหตุ

อุบัติเหตุเป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดการบาดเจ็บหรือสูญเสียชีวิตและทรัพย์สินได้ แต่ก็สามารถป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุได้ ถ้าผู้ใช้รถคำนึงถึงความปลอดภัยไว้เสมอ ไม่ว่าจะกำลังจะทำกิจกรรมใดก็ตาม เหมือนคำว่า “คิดถึงความปลอดภัยไว้ก่อน” หรือภาษาอังกฤษที่ว่า “Safety First” นั่นเอง

ถ้าเดินไปตามท้องถนน จะต้องระมัดระวังหลุมบ่อต่างๆ ที่อาจขุดและกลบไม่เรียบร้อย การข้ามถนนควรข้ามทางม้าลาย หรือใช้สะพานลอยเท่านั้น

การข้ามถนนบนทางม้าลาย ขอให้แน่ใจก่อนว่าคนขับรถที่กำลังผ่านมามองเห็นและจะหยุดให้ข้าม สำหรับการข้ามถนนบริเวณด้านหน้ารถ หรือท้ายรถขนาดใหญ่ เช่น รถเมล์ จะต้องระมัดระวังเป็นพิเศษ เพราะรถที่มามีอาจไม่เห็นคนข้าม และทางที่ดีคือ ปล่อยให้รถใหญ่นั้นผ่านไปก่อนจะมีปลอดภัยกว่า นอกจากนี้การขับขี่และการซ็อนมอเตอร์ไซค์ควรสวมหมวกกันน็อกทุกครั้ง เพราะถ้าเกิดอุบัติเหตุมอเตอร์ไซค์เฉี่ยวชนกัน เมื่อใดจะปลอดภัยมากกว่า

การขับขี่ในเวลากลางคืนควรเปิดไฟหน้าเมื่อรู้สึกลัวว่าทัศนวิสัยเริ่มไม่ชัดเจน ต้องเพิ่มความระมัดระวังในการขับขี่ให้มากขึ้น ใช้ความเร็วให้ต่ำลงกว่าปกติ เมื่อไม่มีรถสวนมาในระยะสายตา ควรใช้ไฟสูง และลดไฟต่ำลงทันทีเมื่อเห็นมีรถสวนมา พยายามขับรถให้ชิดมาทางเส้นแบ่งกึ่งกลาง

เพื่อหลีกเลี่ยงการชนคน รถจักรยาน สัตว์ หรือรถซึ่งจอดอยู่ข้างถนน เพราะแสงไฟหน้ารถอาจมองเห็นได้ไม่ชัดเจน

การขับขี้น้ำยาทำความสะอาดควรใช้ความเร็วต่ำกว่าปกติ เลือกความเร็วของที่ปัดน้ำฝนให้เหมาะสมกับปริมาณฝนและในระดัปลัดที่เรามองเห็นทางข้างหน้าได้ชัดเจนที่สุด เมื่อกระจกหน้าสกปรก ฉีดน้ำล้างกระจกให้สะอาดอยู่เสมอ หากมีคราบน้ำมันติดบนกระจกจะทำให้การมองเห็นพร่ามัว น้ำฉีดล้างกระจกที่ผสมน้ำยาทำความสะอาดกระจกจะช่วยให้ทัศนวิสัยดีขึ้น การหาที่แวะจอดรถเพื่อเช็ดดูทำความสะอาดกระจกน่าจะเป็นทางเลือกที่ดีกว่าการทนขับไปอย่างนั้น กระดาษหนังสือพิมพ์จะทำให้การทำความสะอาดคราบน้ำมันบนกระจกได้ดีกว่าผ้า เมื่อมีผ้าเกาะบนกระจกควรเปิดสวิตช์ไฟละลายฝ้า ถ้าไม่มีระบบปรับอากาศต้องให้อุณหภูมิใกล้เคียงกับภายนอกหรือเปิดให้อากาศภายนอกเข้ามาในรถจะช่วยลดการเกิดฝ้าให้น้อยลงได้

กรณีที่สงสัยในพฤติกรรมของคนหรือกลุ่มคนที่อยู่ข้างหน้าที่จะต้องเดินทางผ่านท่านอาจใช้วิธีการเดินข้ามถนนไปอีกฝั่งหนึ่งของถนน และเดินต่อไปได้ด้วยความปลอดภัย ถ้าขับรถยนต์ต้องหมั่นตรวจสอบรถยนต์ที่ใช้งานอย่างสม่ำเสมอ โดยเฉพาะเวลาเดินทางไกล ควรตรวจสอบยางรถยนต์ให้มั่นใจเสมอ

อย่าดื่มสุราหรือของมึนเมาก่อนขับรถควรให้ทุกคนคาดเข็มขัดนิรภัย รวมทั้งเด็กเล็กก็ควรนั่งบนเบาะที่นั่งเฉพาะ จะมีความปลอดภัยมากกว่าเด็กที่ถูกอุ้มอยู่ ทั้งควรขับรดให้อยู่ในความเร็วที่กฎหมายกำหนด

ถ้ารู้สึกเหนื่อยล้าและง่วงนอนควรจะจอดตรงข้างทางที่ปลอดภัย เพื่อพักผ่อนให้หายง่วงก่อนที่จะขับรดต่อไป การจอดตรงข้างทางในถนนต่างจังหวัด ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น ควรจะให้สัญญาณฉุกเฉิน และแอบชิดข้างทางให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในต่างจังหวัดที่จอดอยู่โดยไม่ให้สัญญาณและจอดไม่ชิดไหล่ทางมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุได้สูง และรุนแรงมาก

### 2.7.2 ปัญหาของรถ

การที่ผู้ใช้รถทราบปัญหาของรถ โดยมีความรู้บ้างไม่ถึงขั้นที่จะทำการซ่อมได้ด้วยตนเอง แต่ถ้าสามารถบอกอาการหรือสาเหตุแก่ช่างได้ เมื่อดอกอยู่ในสถานการณ์คับขัน เช่น รถเสียในเวลากลางคืน ช่างจะได้เตรียม เครื่องมือ หรืออะไหล่ได้อย่างถูกต้องตามปัญหาของรถ ส่วนใหญ่รถจะจัดซ่อมขึ้นได้ จาก 3 ระบบหลักของรถ คือ

1) ระบบจุดระเบิดหรือระบบไฟฟ้า ไม่ทำงาน สาเหตุนี้ทำให้รถสตาร์ทไม่ติดหรืออีกลักษณะหนึ่ง คือ ติดแล้วเครื่องเดินไม่ปกติ มีอาการสั่นหรือสั่น

2) เครื่องยนต์หรือระบบส่งกำลัง หรือระบบขับเคลื่อนไม่ทำงาน ปัญหานี้ทำให้รถวิ่งอืดแรงไม่ขึ้นและสามารถเกี่ยวโยงไปได้ถึงระบบเบรก เช่น สายเบรกขาด น้ำมันเบรกหมด ผ้าเบรกหมด

3) ระบบหล่อเย็น ไม่ทำงาน คือทำให้เครื่องยนตร้อนและเครื่องนี้อคบางกรณีก็อาจร้ายแรงต้องอาศัยความชำนาญและสติที่จะรับมือมากขึ้นกว่าการขับไปเรื่อยๆ แต่บางอย่างก็เป็นอุบัติเหตุในการตัดสินใจที่เป็นสิ่งสะท้อนว่าเราใช้รถใช้ถนนอย่างไร ยกตัวอย่างเหตุการณ์ ที่อาจเกิดอุบัติเหตุได้ เช่น

กระจกหน้าแตก ควรชะลอรถเข้าข้างทางทันที ทูบกระจกที่แตกออกให้หมด เพื่อจะได้ไม่บังวิสัยทัศน์การขับขี่ เมื่อทำเช่นนี้แล้วต้องไขกระจกข้างทุกด้านให้ปิดสนิท มิเช่นนั้นรถจะแล่นออกไปในท่าร่อน

ฝูงสัตว์ขวางถนน ถ้าได้เห็นตั้งแต่ระยะห่างๆ หน้อยจะสามารถชะลอความเร็วแล้วใช้แตรเตือนให้มันเร่งเดินออกไปพ้นผิวจราจรได้แต่ไม่ควรใช้แตรในระยะใกล้อาจทำให้สัตว์ทั้งฝูงตื่นตระหนกเดินกระจายขวางถนนมากขึ้น อาจเข้ามาปะทะรถได้ด้วย

ยางระเบิด เมื่อเกิดขึ้นต้องใช้สติและความแข็งแรงของข้อมือสำหรับการประคองพวงมาลัยสำคัญที่สุด เนื่องจากรถส่ายแล่นไปในทิศของล้อที่ยางระเบิดเพียงระลึกเสมอว่า อย่าใช้เบรกทันทีที่เกิดอุบัติเหตุนี้ เพราะจะทำให้รถหมุนเป็นวงกลมควรใช้เกียร์ต่ำเพื่อชะลอความเร็วลง

คันเร่งน้ำมันค้าง กรณีนี้อย่าพยายามใช้คลัทช์ใช้เพียงเบรกอย่างเดียวประคองรถเรื่อยๆ เหยียบเบรกให้ความเร็วของรถลดลงเมื่อความเร็วของรถลดลงในอัตราปลอดภัยให้ใช้เท้าสอดเข้าใต้คันเร่งแล้วลองคันขึ้นมาถ้าไม่ขึ้นขับรดเข้าข้างทาง ด้วยการปิดสวิทซ์การทำงานในช่วงที่ความเร็วลดลงช้ามากๆ แล้ว

ปัญหาล้อหลุด มักเกิดจากการที่น็อตหลวมแล้วหลุดออกไปก่อน เช่นนี้ทำให้รถเกิดเสียงการทรงตัวส่ายไปส่ายมาได้ ขั้นตอนควรบังคับรถ ควรใช้เบรกฉุกเฉิน แล้วพยายามบังคับพวงมาลัยให้ดี เพราะรถจะส่ายไปในทิศทางที่ล้อหลุด

ปัญหาเบรกแตก ถ้าเกิดขึ้นระหว่างเวลาที่ถนนว่างให้เปลี่ยนเป็นเกียร์ต่ำขับเข้าข้างทางแล้วหยุดรถโดยการค่อยๆ ดึงเบรกมือ เพราะถ้าดึงเร็วหรือแรงจะทำให้รถบิดแล้วจึงดับเครื่อง ถ้านอนมีการจราจรคับคั่ง เมื่อเปลี่ยนเป็นเกียร์ต่ำแล้วให้ใช้เบรกมือทันที และ ควบคุมพวงมาลัยให้มั่นคงเพื่อพยายามนำรถเข้าข้างทางนอกจากนี้ผู้ขับรถควรมีมารยาทการขับรถควรคำนึงถึงใจเขาใจเรา และการขับรถตามป้ายจราจรอย่างเคร่งครัด

ดังนั้นหากผู้ขับขี่ได้เรียนรู้ถึงความปลอดภัยในการใช้รถ มีความรู้เกี่ยวกับสภาพปัญหาของรถสามารถที่จะแก้ไขปัญหาของรถได้บ้าง ประกอบกับมีวินัยในการขับรถด้วยแล้วแล้วย่อมมีความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนทั้งผู้ขับขี่เองและบุคคลอื่นด้วย การเกิดอุบัติเหตุ และการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรก็ย่อมลดน้อยลงไป