



ปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับความรับผิดทางอาญาของผู้ให้เช่าหรือ
ผู้ให้ใช้รถสาธารณะ และการกำหนดบทลงโทษของผู้ขับขี่รถสาธารณะ
ที่กระทำความผิดซ้ำตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

LEGAL PROBLEMS CONCERNING THE CRIMINAL
LIABILITY OF THE LESSOR OR LENDER OF A PUBLIC VEHICLE
AND IMPOSING PENALTIES FOR REPEAT OFFENSES OF
PUBLIC VEHICLE DRIVER IN ACCORDING TO
THE ROAD TRAFFIC ACT B.E. 2522

ชลิตา รุกนาย, สุระทิน ชัยทองคำ*, ประทีป ทับอัติตานนท์**

Chalita Ruknai, Surathin Chaithongkam*, Prateep Tapattanond**

นิติศาสตรมหาบัณฑิต (กฎหมายอาญาและกระบวนการยุติธรรมทางอาญา) มหาวิทยาลัยศรีปทุม วิทยาเขตชลบุรี

ปีการศึกษา 2564, e-Mail: chalitaruknai@gmail.com (Corresponding Author)

Master of law (Criminal Law and Criminal Justice), Sripatum University-Chonburi Campus,

Academic Year 2021, e-Mail: chalitaruknai@gmail.com (Corresponding Author)

(Received: 2021, July 3; Revised: 2021, September 15; Accepted: 2021, September 25)

บทคัดย่อ

งานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัญหาในการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ศึกษาแนวคิดทฤษฎีการกระทำความผิดและการลงโทษตามกฎหมายจราจร ศึกษามาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการลงโทษผู้กระทำความผิดซ้ำของผู้ขับขี่รถสาธารณะ และการรับผิดของผู้ให้เช่าหรือผู้ให้ใช้รถสาธารณะ วิเคราะห์ปัญหาความรับผิดทางอาญาของผู้ขับรถสาธารณะในการกระทำความผิดและการกระทำความผิดซ้ำ และความรับผิดชอบของผู้ให้เช่าหรือผู้ให้ใช้รถสาธารณะ เพื่อเสนอแก้ไขกฎหมายที่เกี่ยวกับความรับผิดทางอาญาของผู้ขับขี่รถสาธารณะและผู้ให้เช่าหรือผู้ให้ใช้รถสาธารณะ

*รองศาสตราจารย์ประจำคณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีปทุม วิทยาเขตชลบุรี, e-Mail: suratin_spu1@hotmail.com
Assoc. Prof., Faculty of Law, Sripatum University-Chonburi Campus, e-Mail: suratin_spu1@hotmail.com

**รองศาสตราจารย์ (พิเศษ) ผู้พิพากษาอาวุโสศาลแพ่ง และอาจารย์พิเศษหลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยศรีปทุม วิทยาเขตชลบุรี, e-Mail: pra2499@gmail.com

Assoc. Prof. (Special), Senior Judge, Civil Court, and Special lecturer, Faculty of Law, Sripatum University-Chonburi Campus, e-Mail: pra2499@gmail.com



โดยกลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ เจ้าของกิจการ ผู้ขับรถแท็กซี่ ตำรวจ ทนายความ และประชาชนที่ใช้บริการ รวมทั้งสิ้น 5 คน เลือกจากการที่บุคคลเหล่านี้เป็นผู้ที่อยู่ภายใต้การบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ปัจจุบันประเทศไทยมีประชาชนใช้รถสาธารณะมากขึ้นเพื่อความสะดวกในการเดินทาง และพบว่าอุบัติเหตุที่เกิดจากรถสาธารณะเพิ่มขึ้น สาเหตุมาจากการที่ผู้ขับขี่รถสาธารณะกระทำการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรทางบก ดังนั้นจึงต้องศึกษาปัญหาในการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และศึกษาแนวคิดทฤษฎีการกระทำความผิดและการลงโทษ เนื่องจากบทลงโทษไม่หนักพอที่จะทำให้เกิดความหลาบจำ อันจะระงับการกระทำความผิดซ้ำได้ และศึกษามาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการลงโทษผู้กระทำความผิดซ้ำ ทั้งการรับผิดทางอาญาของผู้ให้เช่าหรือผู้ให้ใช้รถสาธารณะในฐานะที่เป็นผู้ควบคุม ดูแล หรือใช้มาตรการเพื่อควบคุมผู้ขับขี่รถสาธารณะเพื่อไม่ให้เกิดการกระทำความผิดซ้ำอีก ซึ่งมีได้บัญญัติบทลงโทษไว้ จากการศึกษากฎหมายของสาธารณรัฐเกาหลี สหพันธรัฐมาเลเซีย สาธารณรัฐสิงคโปร์ พบว่ามีการกำหนดบทลงโทษในกรณีที่ผู้ขับขี่รถสาธารณะกระทำความผิดโดยฝ่าฝืนกฎหมายจราจรทางบก เช่น บทลงโทษที่ผู้ขับขี่รถสาธารณะได้รับโทษปรับที่สูงกว่าในกรณีที่มีการกระทำความผิดซ้ำเกิดขึ้น และมีบทลงโทษสำหรับผู้ให้เช่าหรือผู้ให้ใช้รถสาธารณะ

คำสำคัญ: รถบริการสาธารณะ, ผู้ให้เช่าหรือผู้ให้ใช้รถสาธารณะ

ABSTRACT

The purpose of the research is to study the importance of legal problems in the enforcement of the Road Traffic Act B.E. 2522, the theoretical concepts of offenses and penalties according to traffic laws, the legal measures on the punishment of repeat offenders of drivers of public transport, and the liability of lessors or lenders of a public vehicles in order to give recommendations for changes to the law governing the criminal liability of lessors or lenders of public vehicles. The research was carried out by the company's owner's group. A total of 5 taxi drivers, cops, lawyers, and service users. They were chosen because they were placed under the Road Traffic Act B.E. 2522. The current traffic law in Thailand is not clear on such cases, despite the fact that more people use public transport to facilitate travelling, yet the public transport accident rate, which is caused by public vehicle drivers violating the traffic law merely because the penalties



are not strict enough, has increased. As a result, it is necessary to investigate the significance of legal issues in the implementation of the Road Traffic Act B.E. 2522 and research the theoretical notions of crime and punishment, which is to suspend repeat offences and study the legal measures on the punishment of repeat offenders. Unfortunately, no penalty has been imposed when a public vehicle driver commits a repeat offense, nor has a penalty for repeated offenses and criminal liability of the lessors or lenders of a public vehicles. From the gathered information and facts by studying foreign laws of the Republic of Korea, federation of Malaysia, and the Republic of Singapore, where they imposed penalties on cases for public vehicles' driver offenders who have committed offenses in violation of the road traffic law e.g. in terms of penalties where drivers of public transport receive a higher fine, or in matters of a score increase or deduction, a heavier penalty is imposed when a public vehicle driver commits an offense. In the event of a repeat offence, the lessor or lender of a public vehicle is liable in the event that the public vehicle driver has committed a violation of the road traffic law. Korea, the Federation of Malaysia, and the Republic of Singapore have imposed penalties that have been provided specifically.

Keywords: public transport, lessor or lender of a public vehicle.

บทนำ

ในปัจจุบันประเทศไทยมีผู้คนนิยมใช้รถในการสัญจรเพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ตนเองมากกว่าเดินเท้าเช่นอดีต ทำให้ปริมาณรถบนท้องถนนมีเป็นจำนวนมาก โดยรถที่ใช้กันในปัจจุบันนี้มีหลายประเภท ได้แก่ รถยนต์ รถยนต์สาธารณะ รถยนต์รับจ้างระหว่างจังหวัด รถยนต์รับจ้าง ฯลฯ การมีพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ก็เพื่อให้ผู้ซึ่งใช้รถใช้ถนนทุกคนสามารถใช้ถนนสาธารณะร่วมกันได้อย่างปลอดภัย มีระเบียบวินัยในสังคม แต่เนื่องจากกฎหมายจราจรทางบกไม่มีบทลงโทษสำหรับผู้ขับขี่รถสาธารณะไว้เฉพาะ ทำให้พบว่ามีผู้ขับขี่รถสาธารณะจำนวนมากกระทำการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรทางบกจนเป็นนิสัยและมีโอกาสที่จะกระทำความผิดซ้ำ เช่น การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร การกักรถในที่ห้ามกักรถ การจอดรถในที่ห้ามจอด เป็นต้น ปัจจัยเหล่านี้จึงนำมาสู่อุบัติเหตุ ดังนั้นกฎหมาย



จรรยาบรรณบกจึงควรแก้ไขให้ทันกับสถานการณ์ในปัจจุบันเหมือนกับสาธารณรัฐเกาหลี สหพันธรัฐมาเลเซีย สาธารณรัฐสิงคโปร์ ที่มีการบัญญัติบทลงโทษผู้ขับขี่รถสาธารณะไว้ เพื่อให้ผู้ขับขี่ตระหนักถึงบทลงโทษที่จะได้รับหนักขึ้นจากเดิม ดังนี้

ประการแรก ในกรณีที่มีการฝ่าฝืนพระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ. 2522 ระหว่างผู้ซึ่งมีอาชีพขับขี่รถสาธารณะและผู้ซึ่งขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคล ควรแยกประเภทความผิด และการลงโทษผู้กระทำความผิด

ประการที่สอง กรณีที่ผู้ขับขี่รถสาธารณะกระทำความผิดซ้ำ พระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ. 2522 ต้องมีบทกำหนดโทษผู้ขับขี่รถสาธารณะที่มีการกระทำความผิดซ้ำ

ประการที่สาม กรณีผู้ขับขี่รถสาธารณะกระทำความผิดซ้ำ ผู้ให้เช่าหรือผู้ให้ใช้รถสาธารณะควรรับผิดชอบทางอาญาเป็นความผิดต่างหากด้วย เพราะบุคคลดังกล่าวเป็นผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาปัญหาทางกฎหมายในการบังคับใช้พระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ. 2522
2. เพื่อศึกษาแนวคิดทฤษฎีการกระทำความผิดและการลงโทษตามพระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ. 2522
3. เพื่อศึกษามาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการลงโทษ การลงโทษผู้กระทำความผิดซ้ำของผู้ขับขี่รถสาธารณะและการรับผิดชอบของผู้ให้เช่าหรือผู้ให้ใช้รถสาธารณะ ตามกฎหมายต่างประเทศและประเทศไทย
4. เพื่อวิเคราะห์ปัญหาความรับผิดชอบทางอาญาของผู้ขับขี่รถสาธารณะในการกระทำความผิด การกระทำความผิดซ้ำ และความรับผิดชอบของผู้ให้เช่าหรือผู้ให้ใช้รถสาธารณะในพระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ. 2522
5. เพื่อเสนอแก้ไขกฎหมายเกี่ยวกับความรับผิดชอบทางอาญาของผู้ขับขี่รถสาธารณะและผู้ให้เช่าหรือผู้ให้ใช้รถสาธารณะ ตามพระราชบัญญัติการจรรยาบรรณ พ.ศ. 2522

วิธีดำเนินการวิจัย

งานวิจัยนี้เป็นงานการวิจัยเอกสาร (documentary research) ทั้งเอกสารภาษาไทยและต่างประเทศ รวมทั้งการสัมภาษณ์เชิงลึกถึงโครงสร้างกลุ่มเป้าหมาย 5 คน ได้แก่ เจ้าของกิจการ ผู้ขับรถแท็กซี่ ตำรวจ ทนายความ และประชาชนที่ใช้บริการ โดยมีคำถามดังนี้



1. เห็นด้วยหรือไม่กับการแบ่งประเภทความรับผิดชอบอันเกิดจากการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรทางบก ระหว่างผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลกับผู้ขับขี่รถสาธารณะ
2. เห็นด้วยหรือไม่ในการเพิ่มโทษสำหรับผู้ขับขี่รถสาธารณะที่กระทำความผิดซ้ำ
3. เห็นด้วยหรือไม่ในการให้ผู้ให้เช่าหรือผู้ให้ใช้รถสาธารณะเพื่อการขับขี่ เข้ามาร่วมรับผิดชอบกับผู้ขับขี่รถสาธารณะ

ผลการวิจัย

1. การวิเคราะห์ปัญหาการฝ่าฝืนพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ระหว่างผู้ขับขี่รถสาธารณะและผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคล ควรแยกประเภทความผิดและบทลงโทษผู้กระทำความผิด เพื่อลดการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรทางบก โดยภาครัฐต้องมีมาตรการหรือแนวทางป้องกันให้มีมาตรฐานยิ่งขึ้น โดยคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้โดยสาร แต่ถึงอย่างไรก็ตาม พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ไม่ได้มีการแบ่งประเภทความรับผิดชอบหรือบทลงโทษผู้ขับขี่รถสาธารณะไว้อย่างชัดเจน จึงทำให้ผู้ขับขี่รถสาธารณะไม่คำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ใช้บริการโดยสาธารณะ แม้ว่าผู้ขับขี่รถสาธารณะจะใช้เวลานานท้องถนนมากกว่าผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลก็ตาม ผู้วิจัยจึงเห็นว่าเมื่อมีการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรทางบกเกิดขึ้นจากผู้ขับขี่รถสาธารณะ ควรมีการรับโทษที่แตกต่างกัน โดยยึดหลักการในการป้องกันภัยที่จะเกิดขึ้นแก่บุคคลอื่น ให้กำหนดบทลงโทษที่แตกต่างกันไประหว่างผู้ขับขี่รถสาธารณะกับผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคล และให้ปรับปรุงแก้ไขกฎหมายจราจรทางบกเพื่อให้เกิดประสิทธิภาพ โดยนำทฤษฎีที่เกี่ยวข้องมาปรับใช้ให้เกิดประโยชน์สูงสุดคือ ทฤษฎีอรรถประโยชน์ เนื่องจากเป็นการลงโทษเพื่อยับยั้งภัยอันตราย ไม่ให้ผู้กระทำความผิดกลับมาก่อทำความผิดซ้ำ และในขณะเดียวกันก็ป้องกันหรือปรามไม่ให้บุคคลอื่นกระทำตาม โดยภาครัฐต้องออกกฎหมายเพื่อให้สอดคล้อง (ณรงค์ ใจหาญ, 2555, หน้า 27-28) ซึ่งในปัจจุบันพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 นั้น ผู้ขับขี่รถสาธารณะกับผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลต้องรับผลในการกระทำของตนที่เหมือนกัน ไม่มีการบัญญัติกฎหมายให้แตกต่างกันหรือแบ่งประเภทความรับผิดชอบอย่างชัดเจนเช่นกฎหมายของสาธารณรัฐเกาหลี สหพันธรัฐมาเลเซีย และสาธารณรัฐสิงคโปร์ ที่แบ่งแยกบทลงโทษในกรณีผู้ขับขี่รถสาธารณะฝ่าฝืนกฎจราจร โดยมีการตัดคะแนน หรือเพิ่มคะแนน หรือโทษปรับ ที่แตกต่างกัน โดยสาธารณรัฐเกาหลีจะอยู่ภายใต้กฎหมายชื่อว่า รัฐบัญญัติจราจรทางบก ฉบับที่ 17791 ค.ศ. 1961 (พ.ศ. 2504) ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม 12 มกราคม พ.ศ. 2564 โดยภาระหน้าที่ของผู้ขับขี่รถบริการสาธารณะ



ถูกบัญญัติไว้ในมาตรา 49 หากมีการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรก็ต้องรับผิดชอบและมีค่าปรับ โดยแบ่งประเภทค่าปรับสำหรับชั้นรถไว้และแบ่งประเภทความผิดที่เกิดขึ้นด้วย ทั้งนี้ กลุ่มตัวอย่างที่ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่มีความคิดเห็นในประเด็นดังกล่าวว่า ควรแยก บทลงโทษ เพื่อให้ผู้ขับขี่รถสาธารณะได้ตระหนักถึงบทลงโทษที่หนักขึ้น เนื่องจากผู้ขับขี่รถสาธารณะควรมีความรู้ ความเชี่ยวชาญ และระมัดระวังมากกว่าผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคล

2. การวิเคราะห์ปัญหาผู้ขับขี่รถสาธารณะกระทำความผิดซ้ำในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ผู้ขับขี่รถสาธารณะมีการขับขี่ยานพาหนะบนท้องถนนเป็น เวลานานกว่าผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคล ทำให้มีโอกาสกระทำความผิดซ้ำมากกว่า ไม่ว่าจะ เป็นด้านการขับรถเร็วเกินที่กฎหมายกำหนดเพื่อไปส่งผู้โดยสารให้ถึงจุดหมายโดยเร็ว สาเหตุมาจากตัวบุคคลซึ่งไม่ระมัดระวัง การฝ่าฝืนกฎหมายของผู้ขับขี่รถสาธารณะนั้นมิใช่เกิด เพียงครั้งเดียวแล้วจะไม่กระทำความผิดอีก เพราะโดยส่วนใหญ่พบว่าบุคคลซึ่งเคย กระทำความผิดในระหว่างที่ขับขี่รถสาธารณะมักเกิดขึ้นซ้ำแล้วซ้ำอีกในบุคคลคนเดียวกัน ซึ่งเรียกว่า “การกระทำผิดซ้ำ (recidivism)” นอกจากนี้ยังรวมถึงการละเมิดเงื่อนไขที่ ผู้กระทำความผิดได้รับการคุมประพฤติหรือได้รับการพักการลงโทษด้วย (นิศากร อุบลสุวรรณ, 2557, หน้า 6) ผู้กระทำความผิดซ้ำในคดีประเภทนี้จะเป็นความผิดเล็กน้อย เช่น ฝ่าฝืน สัญญาจราจร การจอดในที่ห้ามจอด ขับขี่ฝ่าฝืนตามทิศทางที่กำหนด พบว่าพระราช บัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มิได้บัญญัติบทกำหนดโทษในกรณีการกระทำความผิดซ้ำ ของผู้ขับขี่รถสาธารณะไว้เพื่อการลงโทษที่หนักขึ้นจากเดิม ผู้วิจัยเห็นควรต้องแก้ไข ปัญหากรณีการกระทำความผิดซ้ำของผู้ขับขี่รถสาธารณะ โดยให้บัญญัติบทลงโทษไว้ใน พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เพราะหากมีบทลงโทษสำหรับผู้ขับขี่รถสาธารณะ ที่กระทำความผิดซ้ำ ก็จะไม่มีความกลัวกระทำความผิดอีก โดยในการบัญญัติบทกำหนดโทษ ผู้กระทำความผิดซ้ำนั้น ให้พิจารณาโทษทัณฑ์และการลงโทษทางอาญาเป็นแนวทาง จากการศึกษากฎหมายต่างประเทศพบว่า มีกฎหมายลงโทษสำหรับการกระทำความผิดซ้ำ ตามกฎหมายจราจรทางบก โดยในสหพันธรัฐมาเลเซียกำหนดในพระราชบัญญัติจราจรทางบก 1987 (พ.ศ. 2530) ฉบับแก้ไข 8 มกราคม พ.ศ. 2558 และสาธารณรัฐสิงคโปร์มีการ บัญญัติให้ผู้กระทำความผิดซ้ำต้องรับโทษเพิ่มขึ้นไว้ในกฎหมายว่าด้วยจราจรทางบก อย่างชัดเจนในรัฐบัญญัติจราจรทางบก ค.ศ. 1961 (พ.ศ. 2504) ฉบับแก้ไข 30 ตุลาคม พ.ศ. 2563 มีการแบ่งประเภทความผิดและบทลงโทษ ซึ่งแตกต่างจากกฎหมายจราจร ทางบกของประเทศไทยที่ไม่ได้บัญญัติบทลงโทษที่เป็นการเพิ่มโทษสำหรับผู้กระทำความผิดซ้ำไว้ ทั้งนี้กลุ่มตัวอย่างที่ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่มีความคิดเห็นกับประเด็นดังกล่าวว่า ในการเพิ่ม



บทลงโทษกรณีกระทำความผิดซ้ำนั้น ถือว่าเป็นเรื่องที่สมควร เพราะผู้ขับขี่รถสาธารณะต้องรับผิดชอบต่อชีวิตของผู้โดยสาร การเพิ่มโทษก็เพื่อต้องการให้ผู้ขับขี่รถสาธารณะมีความซื่อสัตย์ในการกระทำความผิด

3. การวิเคราะห์ปัญหากรณีผู้ขับขี่รถสาธารณะกระทำความผิดซ้ำ ให้ผู้ให้เช่าหรือผู้ให้ใช้รถสาธารณะรับผิดชอบทางอาญาเป็นความผิดต่างหาก ด้วยเหตุว่าบุคคลดังกล่าวเป็นผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในการใช้รถสาธารณะ แม้ว่าผู้ขับขี่รถสาธารณะจะได้รับโทษตามกฎหมายแล้ว แต่ผู้ขับขี่รถสาธารณะยังคงมีการกระทำความผิดซ้ำอีก ซึ่งผู้ให้เช่าหรือผู้ให้ใช้รถสาธารณะไม่ใช่มาตรการเพื่อยับยั้งหรือควบคุมดูแลผู้ขับขี่รถสาธารณะ จึงควรต้องเข้ารับผิดชอบทางอาญาเป็นความผิดต่างหากคือ การรับผิดชอบทางอาญาอันเกิดจากการกระทำความผิดของบุคคลอื่น (vicarious liability) จากการที่ผู้ขับขี่รถสาธารณะประมาท แม้ว่าโดยหลักการแล้ว ความรับผิดชอบทางอาญาจะเป็นความผิดทางอาญาได้ก็ต้องเกิดขึ้นจากการกระทำของตนเอง หากบุคคลใดไม่ได้ลงมือกระทำด้วยตนเองก็มีกฎหมายให้บุคคลดังกล่าวไม่ต้องรับผิด แต่อาจเข้ามาเกี่ยวข้องในลักษณะของความผิดในรูปแบบของการเป็นตัวการผู้ใช้ หรือผู้สนับสนุน แต่ในบางกรณีบุคคลอาจต้องมีความรับผิดชอบทางอาญาในการกระทำของบุคคลอื่น (vicarious liability) ด้วย (เฉลิมวุฒิ สารกิจ, ออนไลน์, 2557) การบัญญัติบทกำหนดโทษความรับผิดชอบทางอาญาของผู้ให้เช่าหรือผู้ให้ใช้รถสาธารณะต้องประกอบด้วยหลักเกณฑ์ที่ว่าด้วยข้อจำกัดของกฎหมายอาญา ซึ่งเรียกข้อจำกัดนี้ว่า “ทฤษฎีการกำหนดปริมาณโทษของกฎหมายอาญาสารบัญญัติตามทฤษฎีอาญา” โดย Herbert L. Packer (เกียรติขจร วัจนะสวัสดิ์, 2562, หน้า 4-5) กำหนดว่า การกระทำความผิดนั้นเป็นการกระทำความผิดที่เห็นได้ชัด และมีผลกระทบต่อสังคม ในการบัญญัติบทกำหนดโทษความผิดทางอาญาของผู้ให้เช่าหรือผู้ให้ใช้รถสาธารณะนั้น ก็เพื่อควบคุมดูแลผู้ขับขี่รถสาธารณะอย่างเคร่งครัด จะได้ไม่เกิดการกระทำความผิดซ้ำอีก จากการศึกษากฎหมายของสาธารณรัฐเกาหลี ได้แก่ รัฐบัญญัติจราจรทางบก ฉบับที่ 17791 ค.ศ. 1961 (พ.ศ. 2504) ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม 12 มกราคม พ.ศ. 2564 พบว่ามีการบัญญัติภาระหน้าที่ของผู้ให้เช่าหรือนายจ้างไว้ในมาตรา 56 กฎหมายของสหพันธรัฐมาเลเซีย ได้แก่ พระราชบัญญัติจราจรทางบก ค.ศ. 1987 (พ.ศ. 2530) ฉบับแก้ไข 8 มกราคม พ.ศ. 2558 ได้บัญญัติภาระหน้าที่ความรับผิดชอบของเจ้าของที่จดทะเบียนหรือนายจ้างรถบริการสาธารณะไว้ในมาตรา 109 จะเห็นได้ว่ากฎหมายของต่างประเทศมีการบัญญัติเกี่ยวกับความรับผิดชอบของเจ้าของรถบริการสาธารณะ โดยบัญญัติไว้ในกฎหมายจราจรที่มีผลใช้บังคับ ทั้งนี้กลุ่มตัวอย่างที่ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่มีความคิดเห็นว่า การให้ผู้ให้เช่าหรือผู้ให้ใช้รถสาธารณะรับผิดชอบทางอาญาเป็นความผิด



ต่างหากในกรณีที่ผู้ขับขี่รถสาธารณะได้กระทำความผิดซ้ำ เพื่อต้องการให้ผู้ให้เช่าหรือผู้ให้ใช้รถสาธารณะควบคุมดูแลผู้ขับขี่รถสาธารณะไม่ให้เกิดการกระทำความผิดซ้ำ และในฐานะที่เป็นผู้มีส่วนได้ส่วนเสียก็ย่อมต้องมีส่วนรับผิดชอบด้วย

อภิปรายผล

1. กรณีฝ่าฝืนพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ระหว่างผู้ขับขี่รถสาธารณะและผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคล ควรแยกประเภทความผิดและบทลงโทษเพื่อให้เกิดประสิทธิภาพตามทฤษฎีอัตราประโยชน์ เนื่องจากเป็นการลงโทษเพื่อยับยั้งภัยอันตรายไม่ให้ผู้กระทำความผิดกลับมากระทำความผิดซ้ำอีก โดยภาครัฐต้องออกกฎหมายเพื่อให้สอดคล้องกับทฤษฎี โดยมีการลงโทษสำหรับความผิดต่าง ๆ ที่จะเกิดขึ้น (ณรงค์ ใจหาญ, 2555, หน้า 27-28) เช่นเดียวกับกฎหมายของสาธารณรัฐเกาหลี เช่น มีการละเมิดความเร็ว (มากกว่า 40 กม./ชม.) โทษสำหรับรถสาธารณะ 100,000 วอน (2,792.10 บาท) รถยนต์ส่วนบุคคล 90,000 วอน (2,503.89 บาท) สหพันธรัฐมาเลเซีย เช่น ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร มีการให้คะแนนสำหรับรถบริการสาธารณะ 6 คะแนน รถยนต์นั่งส่วนบุคคล 4 คะแนน การถูกเพิ่มคะแนนก็เท่ากับนับไปสู่การยึดใบขับขี่ ส่วนสาธารณรัฐสิงคโปร์ เช่น การขับขี่รถฝ่าฝืนตามทิศทางที่กำหนด โทษปรับสำหรับรถสาธารณะ 250 ดอลลาร์ (5,882.79 บาท) รถยนต์ส่วนบุคคล 200 ดอลลาร์ (4,706.24 บาท)

2. กรณีที่ผู้ขับขี่รถสาธารณะกระทำความผิดซ้ำในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ในประเทศไทยพบว่าผู้ขับขี่รถสาธารณะมีโอกากระทำความผิดซ้ำแล้วซ้ำอีก ควรใช้ทฤษฎีการลงโทษ ช่มชู้ ยับยั้ง เพื่อไม่ให้ผู้ขับขี่รถสาธารณะกลับมากระทำความผิดซ้ำอีก และเพื่อไม่ให้เกิดพฤติกรรมเลียนแบบขึ้น (ปกป้อง ศรีสนิท, 2559, หน้า 166) เช่น กฎหมายของสหพันธรัฐมาเลเซีย บัญญัติไว้ในมาตรา 42 กำหนดว่าผู้ใดขับขี่ยานยนต์บนถนนโดยประมาท หรือด้วยความเร็ว หรือในลักษณะที่ไม่คำนึงสถานการณ์ทั้งหมด จนเป็นอันตรายต่อประชาชน จะมีความผิดฐานต้องระหว่างโทษจำคุกไม่เกิน 5 ปี และปรับไม่น้อยกว่า 5,000 ริงกิต (38,031.75 บาท) และไม่เกิน 15,000 ริงกิต (114,095.26 บาท) ในกรณีการกระทำความผิดซ้ำ ให้โทษจำคุกไม่เกินสิบปี และปรับไม่น้อยกว่า 10,000 ริงกิต (76,063.51 บาท) และไม่เกิน 20,000 ริงกิต (152,127.02 บาท) ส่วนกฎหมายของสาธารณรัฐสิงคโปร์ กำหนดความผิดซ้ำรถโดยประมาทหรือเป็นอันตรายไว้ในมาตรา 64 โดยบทลงโทษสำหรับความผิดครั้งแรกคือ ปรับและ/หรือจำคุกไม่น้อยกว่า 2 ปี และไม่เกิน 8 ปี ขึ้นอยู่กับขอบเขตของความเจ็บปวดที่เกิดกับเหยื่อ หากมีเหตุผลพิเศษใด ๆ ในการ



สิ่งเป็นอย่างอื่น ผู้กระทำผิดจะถูกตัดสิทธิ์ไม่ให้มีหรือได้รับใบอนุญาตขับขี่เป็นเวลาอย่างน้อย 2 ปี สำหรับความผิดซ้ำ มีโทษปรับและ/หรือจำคุกไม่น้อยกว่า 4 ปี และไม่เกิน 15 ปี ขึ้นอยู่กับขอบเขตของความเจ็บปวดที่เกิดกับเหยื่อ หากมีเหตุผลพิเศษใด ๆ ในการสั่งเป็นอย่างอื่น ผู้กระทำผิดจะถูกตัดสิทธิ์ไม่ให้มีหรือได้รับใบอนุญาตขับขี่เป็นเวลาอย่างน้อย 5 ปี

3. กรณีผู้ขับขี่รถสาธารณะกระทำความผิดซ้ำ ผู้ให้เช่าหรือผู้ให้ใช้รถสาธารณะควรรับผิดชอบทางอาญาเป็นความผิดต่างหาก ด้วยเหตุว่าบุคคลดังกล่าวเป็นผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในการใช้รถสาธารณะ โดย

กฎหมายของสาธารณรัฐเกาหลี มาตรา 56 กำหนดว่า (1) ภาระหน้าที่ของผู้ให้เช่าหรือนายจ้างบุคคลซึ่งจ้างคนขับยานยนต์ หรือผู้รับผิดชอบในการบริหารจัดการผู้ขับยานยนต์ รวมถึงบุคคลซึ่งให้เช่ารถธุรกิจซึ่งต่อไปนี้เรียกว่า “นายจ้าง” (2) นายจ้างทราบว่าผู้ขับขี่ยานยนต์กระทำความผิดตามมาตรา 43 ขับรถโดยไม่มีใบอนุญาต มาตรา 44 ขับรถขณะมีนเมา มาตรา 45 ขับขี่ยานยนต์เนื่องจากอิทธิพลจากฤทธิ์สุราหรือยาเสพติด หรือพยายามขับขี่ยานยนต์ นายจ้างจะต้องไม่ละเลยที่จะป้องกันไม่ให้ผู้นั้นขับขี่ยานยนต์

กฎหมายของสหพันธรัฐมาเลเซีย บัญญัติไว้ในมาตรา 109 กำหนดว่า (1) เพื่อประโยชน์ในการฟ้องร้องหรือดำเนินการใด ๆ ตามพระราชบัญญัตินี้ ให้ถือว่าเจ้าของรถที่จดทะเบียนเป็นเจ้าของยานยนต์นั้น (2) เว้นแต่พระราชบัญญัตินี้กำหนดไว้เป็นอย่างอื่น การกระทำหรือละเว้นการกระทำใด ๆ ของผู้ใดเป็นผู้ขับขี่ยานพาหนะในเวลาที่มิใช่สาระสำคัญ ถือเป็น การกระทำหรือละเว้นเพื่อประโยชน์ในการฟ้องร้องหรือดำเนินการใด ๆ ตามพระราชบัญญัตินี้ ถือว่าเป็นการกระทำหรือการละเว้นการกระทำของเจ้าของที่จดทะเบียน เว้นแต่จะพิสูจน์เป็นที่พอใจแก่ศาลถึงขั้นตอนและข้อระวังที่เหมาะสมเพื่อป้องกันการกระทำหรือละเว้นการกระทำ

กฎหมายสาธารณรัฐสิงคโปร์ มาตรา 107 กำหนดว่า (1) เจ้าของรถบริการสาธารณะต้องทำการพิสูจน์ต่อศาลให้ได้ว่า ตนเองได้ใช้ความระมัดระวังตามสมควรเพื่อหลีกเลี่ยงการกระทำดังกล่าวที่จะต้องรับผิดชอบต่อความผิดทั้งหมดที่ได้กระทำภายใต้รัฐบัญญัตินี้ หรือกฎเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับยานพาหนะ และอาจถูกดำเนินคดีตามดุลยพินิจของนายทะเบียนในความผิดดังกล่าว ไม่ว่าจะเป็นการนอกเหนือจากผู้ขับขี่หรือผู้ควบคุมรถแล้วแต่กรณี



ข้อเสนอแนะ

1. ผู้วิจัยขอเสนอให้บัญญัติในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 164 ว่า “หากผู้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัตินี้เป็นผู้ขับซึ่รถสาธารณะ ให้เพิ่มบทลงโทษหนึ่งเท่าของบทลงโทษที่ได้มีการบัญญัติไว้ในกรณีตามวรรคหนึ่ง หากเจ้าหน้าที่เห็นสมควร อาจให้มีการสั่งพักใบอนุญาตผู้ขับซึ่รถสาธารณะตามเจ้าหน้าที่เห็นสมควร แต่ทั้งนี้ต้องไม่เกิน 3 ปี”

2. ผู้วิจัยขอเสนอให้บัญญัติในมาตราดังนี้ มาตรา 165 บัญญัติว่า “หากผู้กระทำความผิดซ้ำ ครั้งที่ 4 ตามพระราชบัญญัตินี้เป็นผู้ขับซึ่รถสาธารณะ ให้เพิ่มบทลงโทษเป็นสามเท่าของบทลงโทษที่ได้มีการบัญญัติไว้ในกรณีตามวรรคหนึ่ง หากเจ้าหน้าที่เห็นสมควร อาจให้มีการสั่งพักใบอนุญาตผู้ขับซึ่รถสาธารณะไม่น้อยกว่า 9 เดือน แต่ไม่เกิน 5 ปี ตามเจ้าหน้าที่เห็นสมควร”

3. ผู้วิจัยขอเสนอให้บัญญัติเพิ่มเป็นบทลงโทษทางอาญาภาระหน้าที่ของผู้ให้เช่า หรือผู้ให้เช่าใช้รถสาธารณะ ในมาตราดังนี้ มาตรา 166 บัญญัติไว้ว่า “ผู้ให้เช่าหรือผู้ให้เช่าใช้รถสาธารณะจำต้องรับผิดชอบในฐานที่ได้ดำเนินการกวดขัน ตักเตือน หรือดูแล หรือไม่ได้มีการบังคับใช้มาตรการอันเป็นการกระทำใดเพื่อเป็นการระงับซึ่งผู้ขับซึ่รถสาธารณะ ได้กระทำในระหว่างอยู่ในความควบคุมดูแลของผู้ให้เช่าหรือผู้ให้เช่าใช้รถสาธารณะ ถ้าหากพิสูจน์ได้ว่ามิได้ใช้ความระมัดระวังตามสมควรหรือมีการปล่อยปละละเลยผู้ขับซึ่รถสาธารณะ จนผู้ขับซึ่รถสาธารณะกระทำความผิดซ้ำตามพระราชบัญญัตินี้ ผู้ให้เช่าหรือผู้ให้เช่าใช้รถสาธารณะ ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ห้าพันถึงสามหมื่นบาท ”

บรรณานุกรม

- เกียรติขจร วัจนะสวัสดิ์. (2562). *คำอธิบายกฎหมายอาญา ภาค 1* (พิมพ์ครั้งที่ 11). กรุงเทพฯ: กรุงเทพมหานคร.
- เฉลิมวุฒิ สารกิจ. (2557). *ความรับผิดชอบในการกระทำของบุคคลอื่น* (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: http://chalemwutsa.blogspot.com/2014/06/blog-post_30.html [2563, 6 ธันวาคม].
- ณรงค์ ใจหาญ. (2555). *หลักกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา* (พิมพ์ครั้งที่ 11). กรุงเทพฯ: วิญญูชน.



- นิศากร อุบลสุวรรณ. (2557). *การกระทำความผิดซ้ำคดีอาเสพติดของผู้ต้องขังหญิง เรือนจำกลางนครศรีธรรมราช*. วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชา พัฒนามนุษย์และสังคม, บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์.
- ปกป้อง ศรีสนิท. (2559). *กฎหมายอาญาชั้นสูง*. กรุงเทพฯ: วิญญูชน.
- พระราชบัญญัติจราจรทางบก ฉบับ 1987 สหพันธรัฐมาเลเซีย** (ออนไลน์). (ม.ป.ป.). เข้าถึงได้จาก: [http://www.agc.gov.my/agcportal/uploads/files/Publications/LOM/EN/\[2563, 9 กันยายน\]](http://www.agc.gov.my/agcportal/uploads/files/Publications/LOM/EN/[2563, 9 กันยายน].).
- พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522** (ออนไลน์). (2522). เข้าถึงได้จาก: <http://web.krisdika.go.th/data/law/law2/%A803/%A803-20-9999-update.htm> [2563, 5 กันยายน].
- รัฐบัญญัติจราจรทางบก 1961 สาธารณรัฐเกาหลี** (ออนไลน์). (ม.ป.ป.). เข้าถึงได้จาก: <https://www.law.go.kr/LSW//lsInfoP.do?lsiSeq=228483&ancYd=20210112&ancNo=178 91&efYd=20211021&nwJoYnInfo=N&efGubun=Y&chrClsCd=010202&ancYnChk=0#J148:0> [2564, 2 กุมภาพันธ์].
- รัฐบัญญัติจราจรทางบก 1961 สาธารณรัฐสิงคโปร์ ฉบับแก้ไข 30 ตุลาคม พ.ศ. 2563** (ออนไลน์). (ม.ป.ป.). เข้าถึงได้จาก: <https://sso.agc.gov.sg/Act/RTA1961/Historical/20201030?DocDate=20200625&ValidDate=20201030#pr63-> [2563, 10 พฤศจิกายน].